



一位三轮车夫一大早就做好防晒准备,在路边等客。 本报记者 张旭 摄



三轮车夫在路边小憩 本报记者 张旭 摄



一位载客的三轮车夫 本报记者 张旭 摄

距离漳州市区人力三轮车退市已不到一个月了

三轮车夫的十字路口

“来来来,三轮车,三轮车……”
在过去的二三十年里,客运站、商业街、医院等人流聚集的地方,这样的叫喊声总是此起彼伏。
穿梭于市区大街小巷的人力三轮车,曾是漳州市区独特的风景线,也是漳州几代人的乡愁。
然而,随着时代的发展,人力三轮车已经不是大多数市

民的出行选择,而依法管理缺乏法律支撑、扰乱道路交通秩序等问题,注定了人力三轮车终将退出中心城区的舞台。
去年12月,一纸通告发布,今年7月1日起,市区的人力三轮车将全面退市。那些以人力三轮车为生的车夫们,有坦然、有不甘、也有迷惘,他们又将如何开启“后三轮车”时代的生活?

车轮之上,见证人世百态

去年12月16日,林双惠做了一个重要的决定。
她来到家附近的停车场,擦拭着一辆落满灰尘的人力三轮车,她的脑海里不断回想起的,是过去三十多年的每一天:清晨,她的父亲郑打铁将三轮车擦拭干净后,开始在市区的大街小巷穿梭,从尘土飞扬的土路到平整的水泥路,再到宽敞的柏油路,她的父亲成了市区的“活地图”。每当有外地游客,父亲总会向他们讲述漳州的人文历史,带他们品尝漳州的特色小吃……
“是时候和三轮车说再见了。”林双惠的眼眶有些湿润,那是怀念,也是不舍。她说,在她家最困难的时候,是“三轮车”养活了他们全家,并让他们逐渐过上好日子,供他们姐弟几人读书。
“上世纪80年代中后期,我家很困难,靠父亲偶尔打零工,朝不保夕。和当时不少生计困难的群众一样,居委会的工作人员介绍我父亲去踩三轮车,我父亲很珍惜这个机会,起早摸黑,非常拼。”林双惠说,80年代末期到90年代中前期,是人力三轮车发展的黄金期,依靠父亲一人踩三轮车,家庭收入逐渐

稳定,还略有盈余。“我父亲是早年的高中生,有文化,能讲普通话,经常能接到外地来漳旅游观光的游客,90年代初,经常有游客包车,一天就120元,而那时一碗豆花才三五毛。”
和那个年代的很多人力三轮车夫一样,郑打铁也是一副古道热肠。林双惠记得特别清楚,1992年,郑打铁在长途汽车站门口载了一名江西乘客。乘客从银行取了一麻袋10元面钞的人民币,那是一袋救命钱,要赶去市医院给亲人缴交医疗费,没想到在长途汽车站附近遭遇盗窃。正当这名江西籍乘客着急得不知所措时,郑打铁联合几名踩三轮车的工友一起追小偷,小偷追到了,郑打铁为了讨回这笔钱,和小偷狠狠地打了一架,好在最后钱讨回来了,但郑打铁也受伤了。林双惠说,在那个年代里,他的父亲因为见义勇为,经常被公安部门表扬。
“那时我父亲的工友们经常聚在一起聊发生在三轮车上的故事,那就是当时的城市百态,还有人生的酸甜苦辣。如今我父亲已经去世了,他的工友们也大都退休或转行了。人力三轮车退市,

大家其实都知道会有这么一天。”于是,在林双惠看到《关于在市区开展人力三轮车营运专项整治工作的通告》后,她便来到西桥街道办理三轮车退市手续。
在这份《通告》中,详细列举了补偿方案,其中给予退出营运的车主一次性补助金1500元。根据主动退市、上交车身及牌证的时间段另行给予差别化奖励。2019年12月16日8时起至2020年3月31日18时止,每辆奖励2000元;2020年4月1日8时起至2020年5月31日18时止,每辆奖励500元;2020年6月1日8时起至2020年6月30日18时止,没有按规定退市、没有上交人力客运三轮车车身及营运牌证的,只对车辆退出营运进行补助,不再享受其他退市补偿奖励优惠政策。
“反正早晚都是要退的,倒不如积极配合政府,还能拿些补贴,早点为以后的生活做打算。”直到看到通告发布的前一天,66岁的阮惠坤还在踩三轮车,但他想得很清楚,毅然来到新桥街道办理退市手续。
◎本报记者 周杨宁 蔡楠楠



一位三轮车夫加入了许多微信群,以便关注招工信息,为以后的日子做打算。 本报记者 张旭 摄



更多元化、更便捷的出行方式让三轮车渐渐成为“历史” 本报记者 张旭 摄

身处夹缝,退市已是必然

70岁的郑民财也是最早办理退市的三轮车车主之一。1996年,曾在长泰上山下乡的他回到漳州后,由于下岗没有工作,便蹬起了人力三轮车。上世纪90年代中后期,一个月有几百元的收入,解决了郑民财一家的温饱问题,子女读书也没有后顾之忧。大约到了2005年前后,郑民财身体不适,他的妻子陈秀美接过他的车把,替代他继续踩三轮车。直到2010年,子女工作稳定,踩三轮车不再是家庭“刚需”,孙子出生后要帮忙照看,陈秀美便不再踩三轮车了。
郑民财夫妇把三轮车租出去。当时,不少上了年纪踩不动的、子女有出息要退休的老车夫都选择这样做。“大都是租给一些外地来的,一时间找不到工作的人。”郑民财说,当时租金只是象征性地收一两百元,有的甚至没收,但即便这样,租出去两三年

后,人家也不租了,“那时候踩三轮车已经不好赚了,人家就不再租了。”
郑民财很清楚,随着时代的发展,人力三轮车已不是市民出行的第一选择,“2000年前后出租车开始增多,那时就不是三轮车的黄金期了,但还是能维持生计,但到了后来出租车普及,公交线路越来越多,再后来又有滴滴、共享单车、共享电动车,尤其最近,很多公交还免费了。而三轮车速度慢,又风吹日晒,价格也没有优势,有的车夫又喜欢逆向行驶,闯红灯,市民乘坐没有安全感,肯定就越来越没市场了。”郑民财认为,既然已经没有市场,政府回收是好事。
“真的该退市了吗?我手机里还有很多老人的电话,他们有时出门还会坐三轮车。”55岁的卢小英还在踩三轮车,尽管目前的收入已让她捉襟见肘。现

在没市场,我们一个月收入也仅有1000元左右。”
然而,政府作出三轮车全面退市的决定,不仅仅是因为市民的出行已不依赖人力三轮车、市场现状不容乐观。芗城区交通局相关负责人坦言,目前三轮车管理没有相关的法律、法规依据,国家和我省道路运输条例都没有关于人力客运三轮车管理的具体条款,只是根据市、区两级政府和交通部门的通告、通知和规定实施管理,“交通部门在行业监管时缺乏法律支撑,就衍生出不少难以解决的问题。”
特别是三轮车衍生出的交通安全问题,群众反映较为强烈。芗城区交通局相关负责人介绍,“特别是擅自加装动力,因速度过快造成事故时有发生,给道路秩序、交通规则、客运市场带来负面影响。”
◎本报记者 周杨宁 蔡楠楠

自强自信,他们开启人生“下半场”

“我话比较少,没什么工友,附近有几个平日里常碰面的同行,现在也看不到他们了。”卢小英没有上过学,孤身一人居住在东铺头社区,记者采访时,她倚靠在人力三轮车车头,一人一车,在水马龙的市医院南门,显得形单影只。往日,同是这个路口,总会看到三三两两的人力三轮车集聚在一起话家常。“他们应该都去退了,像我这样还在踩的,也没剩几个了。”
卢小英说自己是个老实人。“他们都笑我胆小,不敢加装动力,但我觉得那样非常危险,坚持用人力。”因为没有加装动力,卢小英赚得比人家少,但她觉得踏实。而一旦改变原有的生活方式,她都觉得不踏实,“本来就是没出路才来踩三轮车,三轮车如果不让运营,我也不知道该干什么。”卢小英的年龄还不算特别大,体力也还可以,她也听说这个年纪还可以去做家政,帮人打扫卫生等,也有人跟她可以说去摆摊,做这些收入或许都比踩三轮车高,但卢小英还是很茫然,没有尝试改变的勇气。“补偿金也足够缓冲几个月,我想还是走一步

是步,再想想别的出路。”
在中医院门口,还有几名车夫坚守着。他们大都两鬓斑白,问起为何还不退市,他们有的言语中透着不甘,认为半辈子赖以生存的活计,一旦失去了,不知道自己还能干什么。还有的认为其他工作时间限制多,没有踩三轮车自由,他们不想做。
但阮惠坤却不这么认为。在办完三轮车退市手续后,一时间他也不知道自己还能干什么,但他坚信,只要积极尝试,总会找到能干的事情。“我以前是修理自行车的,后来维修点拆迁没得做了,就去踩三轮车,这一踩就二十几年,这次政府说要回收,我想也是时候再找工作了。”阮惠坤托了很多朋友帮忙问,自己也到餐馆、物业公司等挨家挨户地问,有没有洗碗工、保安等合适的岗位。
很快,阮惠坤在一家健身会所找到了工作,负责泳池的清洁、杂物管理等事务,每个月收入2300元,“虽然没有踩三轮车自由,但是不用风吹日晒,工作也挺简单轻松,这个收入也不比踩三轮车少,我还是很满意的。”而转行顺利,其实也在阮惠坤的意料之

中,“我这么大年龄,找工作肯定是难的,但这也仅仅是要不要找的问题。心态放好一点,为人和善少计较一点,总能找到出路的。”
与阮惠坤一样,55岁的郭国河也是看到《通告》后第一时间退市,赶紧找其他工作,在朋友的介绍下,他到一工厂打工,月收入近3000元,比自己踩三轮车还高。“以前踩三轮车自由惯了,现在上班了,一开始不适应,但很快就适应了,在社会上生存,总是要我们自己做出改变,去适应社会发展的。”
在西桥、新桥、东铺头等街道,记者了解到,不少人力三轮车夫退市后,都找到了自己能接受的工作。其中,保安、快递员、家政、保洁等行业较多人从事。“关于三轮车退市,我们也有准备一些补偿举措办法,有主动退市补偿,根据退运人员的生活情况落实特困生活补助。对于在劳动年龄段内的退运人员,我们有推介岗位就业,公益性岗位安置就业等办法。”芗城区政府相关工作人员介绍。
◎本报记者 周杨宁 蔡楠楠

三轮车 三十年

1992至2001年底,芗城区政府共投放人力客运三轮车1191辆,用于解决就业困难人员的就业问题。

2002年初,市政府推行人力客运三轮车改型政策,将侧座式三轮车改型为后座式三轮车,并新增后座式三轮车103辆,芗城区人力客运三轮车增至1294辆。

2008年,市政府出台文件,推行人力客运三轮车与出租车运力按比例置换政策,芗城区人力客运三轮车削减至843辆。

2016年,人力三轮车私自加装动力整治相关通知发布,期间共取缔99辆,芗城区人力客运三轮车削减至744辆。至此,芗城区人力三轮车营运车辆共计744辆,管理单位11个,龙文区人力三轮车营运车辆约200辆,管理单位2个。

2019年12月16日,芗城区人力客运三轮车营运专项整治行动通告发布,正式回收人力客运三轮车营运牌照。截至2020年5月24日,芗城区人力三轮车营运车辆已回收722辆次,完成总数的97.04%。

◎本报记者 周杨宁 蔡楠楠 通讯员 陈志昌 整理