

# 城市交通群体性事件 处置机制研究

彭小兵,黎 莉

(重庆大学 公共管理学院,重庆 400044)

**摘要:**城市交通群体性事件多发,严重影响着城市公众的生产、生活和城市的安全。文章基于博弈论、情绪感染理论的方法论,剖析了出租车司机、出租车公司、出租车政府职能部门博弈过程。城市交通群体性事件的深层次原因是利益诉求机制不畅通,城市地方政府在交通群体性事件的应对意识和能力还存在明显不足。因此,完善利益诉求型城市交通群体性事件的处置机制,化解冲突,应完善利益诉求与表达制度、畅通信息传递渠道、建立规范的劳动关系、强化政府的服务职能、健全出租车司机的行业组织。

**关键词:**群体性事件;城市交通;社会组织;博弈论

**中图分类号:**C913.32      **文献标志码:**A      **文章编号:**1008-5831(2014)02-0001-07

## 一、研究背景

城市交通是促进城市发展和展现城市形象的重要基础。近年来,城市交通领域的群体性事件频频出现,引起了社会的广泛关注。2011年的希腊大规模出租车司机罢工,2010年意大利运输行业不满政府的紧缩政策而大规模罢工,2008年德国公共行业从业者的大罢工范围涉及交通运输部门,2008年韩国的卡车司机联合大罢工,以及国内2008年重庆“11.3”出租车罢运事件、2008年乌鲁木齐交通大巴集体停运事件、2008年湖北十堰公交司机集体罢运、重庆巫溪交通事故引发的群体性事件、安徽池州车祸引起的“6.26”群体性暴力事件等,都是因自身利益受损,而又无其他有效解决途径,进而选择以抗议方式来促使政府、社会重视并评估、解决相关问题的集体行动,如交通阻断和打、砸等极端举动,具有较大的规模,引发一定的社会风险,扰乱了社会正常秩序。

学术界对城市交通群体性事件的关注,主要集中在交通事故引发群体性事件等的研究上,认为利益冲突是事件发生的根源,交通事故的发生、善后处理等都存在引发群体性事件的隐患,并为此提出一系列措施来消解隐患,如重视利益诉求、完善预警机制、树立处置工作原则、理清职责等<sup>[1-6]</sup>。而邹业业、彭聪将交通领域群体性事件分为事前、事中、事后三个阶段分别采取不同的化解对策<sup>[7]</sup>。此外,秦继伟和黄杜分别运用博弈论思想分析中国日益频发的群体性事件,提出破解群体性事件的博弈路径<sup>[8-9]</sup>。这些研究为本文的深入分析奠定了基础。

不过,在爆发的各种群体性事件中,城市交通群体性事件比较特殊,具有强烈的利益诉求性、希望引起社会关注以及非聚集性集体行动等特征,较少涉及对公权力机关的暴力冲击或对抗。因此,问题解决的方法需要新思路。本文以重庆“11.3”出租车罢运事件为例,运用博弈论的基本思想和分析工具,建立一个发生与处置的博弈分析架构,以揭示利益诉求特征的城市交通群体性事件发生、演化的规律和化解对策,为预防和化解城市交通群体性事件指明新方向。

## 二、城市交通群体性事件的产生机制

### (一) 城市交通群体性事件的生成机理

现以2008年重庆主城区“11.3”出租车罢运为例进行讨论。集中政府、媒体、出租车司机以及部分专家的意见看,重庆“11.3”出租车罢运群体事件的主要原因有四个:(1)利益分配的矛盾;(2)出租车加气难问题;(3)出租车租价结构不合理;(4)政府打击黑车不力<sup>①</sup>。据笔者掌握的信息,集体罢运的群体事件之前,重庆出租车加气难、黑车多这些问题长期存在,租价结构不合理也是出租车司机抱怨较多的原因之一。还有一个现象是,2008年全国共有10余个城市集中爆发了出租车司机罢运事件,具有多米诺骨牌迹象,很不寻常。根据调查,出租车公司与出租车司机利益分配存在的矛盾,主要是指“份钱”提高和出租车驾驶员收入偏低<sup>②</sup>。但收入偏低难以解释集体罢运,原因在于:其一,收入偏低是中国多数行业的普遍现象,比出租车司机收入低的行业普遍存在,可以说收入低是中国工薪阶层较普遍的认识,但其他因收入偏低而选择行业性罢工的问题几乎不存在。其二,相比较而言,中国的出租车运营市场是个市场化程度很高的市场;在市场竞争的条件下,收入低会让很多驾驶员脱离这个行业,而不是罢运,这是一个动态平衡的过程。其三,根据笔者的广泛调查和切身体会,重庆出租车拒载现象特别严重,且罢运群体事件之前、之后、直到现在都普遍存在,即便重庆出租车起步价大幅度提高了,经常存在的大量投诉也没有很大的改观。所以,收入低在一定程度上是个现实问题,但不是出租车罢运的内在根源。

事实上,公司“份钱”的提高仅仅是罢运群体事件的导火线。在市场规律下,觉得“份钱”高可以脱离该行业,但这些驾驶员没有选择转行,反映出接受涨价对驾驶员来说是一种最不坏的选择,事实上出租车就是通过拒载、绕道和拼车、合载等行为来消解“份钱”的提高。然而,当“份钱”的矛盾积聚到一定程度,一次次伸张诉求没出路时,矛盾必然会引发社会冲突。从这个角度来看,看似突发的出租车罢运事件,其实就是对长期以来利益诉求得不到有效声张的集体抗议。

在重庆“11.3”出租车罢运事件中,可以将博弈的局中人简化为出租车驾驶员、出租车公司和政府职能部门三个直接利益当事人;其中,出租车驾驶员与出租车公司博弈矩阵如图1所示。

		出租车驾驶员	
		妥协	斗争
出租车公司	妥协	$C, -C$	$C - E_1, -C$
	强硬	$0, L - E_2$	$C - E_1/E_1, L - E_2/E_2$

图1 出租车驾驶员与出租车公司的博弈

其中: $C$  (compensation)为出租车驾驶员获得的补偿; $L$  (benefit)为出租车公司的收益; $L_1, L_2$ 为出租车驾驶员、出租车公司的总收益; $E_1, E_2$  (extra cost)为出租车驾驶员、出租车公司额外成本,且 $L_1 > E_1, E_2$ ;  $L_2 > E_1, E_2$ ;  $L > E_2$ ;  $C > E_1$ 。

在美国,公民利益诉求主要有三种渠道:一是向议员投诉,二是向行政机构投诉,三是提起诉讼。与此同时,美国还建立了民政监察官制度。民政监察官(又称申诉专员)通过对公民投诉中立和独立的调查,为公民提供了一条便捷的救济途径<sup>[10]</sup>。相比较而言,中国的民意诉求渠道不顺畅,城市公众维护自身利益的机制不健全<sup>[11]</sup>。面对“份子钱”的提高,出租车驾驶员可以选择的行动是妥协或斗争,出租车公司可以选择的行动是妥协或强硬。“妥协”的出租车驾驶员可能会获得补偿 $C$ ;“斗争”的出租车驾驶员无论是诉讼、上访还是其他过激手段,都会带来额外成本(Extra cost)  $E_1$ 。而选择“妥协”的出租车公司将支付给驾驶员一定补偿 $C$ (如降低“份子钱”);而“强硬”的出租车公司不用支付出租车驾驶员一定的补偿 $C$ ,因此获得一定收益 $L$ ,同时也会带来额外成本(Extra cost)  $E_2$ 。

不完全信息情况下,为简便起见,假定出租车公司和出租车驾驶员采取“强硬”和“妥协”的机率是相等的,且当对方采取“斗争”或“强硬”的方式时,两者成功和失败的机率也相同。出租车公司采取“强硬”策略时的总收益为:

$$L_2 = \frac{1}{2}(L - E_2) + \frac{1}{4}(L - E_2) - \frac{1}{4}E_2 = \frac{3}{4}L - E_2 > 0 \quad (1)$$

出租车公司采取“妥协”策略时的总收益为:

$$L'_2 = -\frac{1}{2}C - \frac{1}{2}C = -C \quad (2)$$

<sup>①</sup> 彭小兵,范美,巩辉:《重庆11.3出租车罢运事件与社会公共危机的应急及决策》,2009年3月,重庆大学MPA教学案例,重庆大学MPA教育中心藏。

显然,  $L_2 > L_1$ , 可见, 出租车公司采取“强硬”策略的收益最高。根据信号博弈的原理, 在出租车运营牌照寡头垄断的条件下, 出租车公司倾向于发出强硬信号进行试探。当出租车公司的策略选择反馈给出租车驾驶员后, 出租车驾驶员选择“斗争”策略的总收益为:

$$L_1 = \frac{1}{2}(C - E_1) - \frac{1}{2}E_1 = \frac{1}{2}C - E_1 \quad (3)$$

出租车驾驶员选择“妥协”策略时的总收益为:

$$L'_1 = 0 \quad (4)$$

显然,  $L_1 > L'_1$ , 出租车驾驶员采取“斗争”的策略是最优的。出租车公司又根据出租车驾驶员的策略选择再次选择“强硬”, 这是因为此时, 出租车公司“妥协”将支付出租车驾驶员的补偿  $C$ , 而选择强硬将会获得  $\frac{1}{2}L - E_2$  的收益, 因此, 理性的出租车公司会再次选择强硬……最终导致矛盾激化, 迫使政府介入。

重庆的出租车管理体制是“政府—公司—驾驶员”三级模式。根据我们的调查, 在出租车罢运前, 绝大部分出租车驾驶员曾向有关部门反应过相关情况, “的哥”杨孝明甚至拥有长达 7 年的理性维权历程, 但很遗憾都未能得到妥善解决<sup>②</sup>。当社会公平的缺失, 以及出租车司机通过合法途径始终无法让行业内存在的严重利益侵害问题得到合理解决时, 他们最终对政府失去了信心和耐心。

同样的分析径路, 当出租车驾驶员与政府职能部门博弈时, 出租车驾驶员可以选择的行动是“妥协”或“斗争”, 政府职能部门可以选择的行动是“妥协”或“强硬”。如表 1 所示:

表 1 可能的策略选择

	$N = 1$	$N = 2$	$N = 3$	$N = 4$
政府职能部门	强硬	强硬	妥协	妥协
出租车驾驶员	妥协	斗争	斗争	妥协

出租车驾驶员

妥协                      斗争

政府职能部门	妥协	$C, R$	$C/0, R - A_2$
	强硬	$0, L_3 - R - A_1$	$C - E_3 / - E_3, L_3 - A_1 - A_2 - R / - A_1 - A_2 - R$

图 2 政府职能部门与出租车驾驶员博弈

“妥协”的出租车驾驶员将获得补偿  $C$ , “妥协”意味着出租车驾驶员们忍受出租车公司的“盘剥”; “斗争”的出租车驾驶员意味着要采取过激手段来维权, 因为如上所述, 合法的维权路径没有结果, 而诉讼成本过高在中国显得不恰当。无论斗争的结果是成功还是失败, 都会带来额外成本 (Extra cost)  $E_3$ 。

当政府强硬时, 可能不用出台优惠措施、不用给予政府补偿等, 政府职能部门因此获得收益  $L_3$  (benefit), 但政府强制无疑导致政府公信力 (Reputation) 损失  $R$ , 且产生政府自身的行政成本  $A_1$ ; 当出租车驾驶员选择斗争时, 其抵抗将给政府带来额外的行政成本, 即公共权力的运行成本 (Administration cost)  $A_2$ 。用图 2 来展示双方博弈的策略选择及其支付。

在政府职能部门与出租车驾驶员的博弈中, 政府选择“强硬”的总收益为:

$$L_4 = \frac{1}{2}(L_3 - R - A_1) + \frac{1}{4}(L_3 - R - A_1 - A_2) + \frac{1}{4}(-R - A_1 - A_2) = \frac{3}{4}L_3 - R - A_1 - \frac{1}{2}A_2 \quad (5)$$

政府选择“妥协”的总收益为:

$$L'_4 = \frac{1}{2}R + \frac{1}{2}(R - A_2) = R - \frac{1}{2}A_2 \quad (6)$$

在不完全信息的情况下, 政府出于自身满意和社会满意的综合考虑, 趋向于发送出强硬信号, 迫使出租车驾驶员“妥协”, 以获得明显优于 0 的支付。此时, 出租车驾驶员根据政府的策略分析自身收益, 出租车驾驶员“妥协”的收益为:

$$L_5 = 0 \quad (7)$$

出租车驾驶员斗争的收益为:

$$L'_5 = \frac{1}{2}(C - E_3) - \frac{1}{2}E_3 = \frac{1}{2}C - E_3 \quad (8)$$

明显  $L_5 < L'_5$ , 采取抗争举动, 从而产生罢运群体事件。

<sup>②</sup> 杨龙:《重庆出租车罢运前传:一名“的哥”的理性维权路》,《中国新闻周刊》,2008 年第 43 期,第 27-29 页;刘炎迅:《三亚出租车罢运背后:民间维权组织不获政府支持》,《中国新闻周刊》,2008 年第 43 期,第 22-26 页。

以上分析表明,以重庆“11.3”出租车罢运事件为典型代表的交通群体性事件,其产生的深层次原因是利益诉求机制的不畅通,属于利益诉求型群体性事件,具有明确的利益诉求指向,即由于参与者利益受损而又缺乏有效的利益表达渠道,或者地方政府对这种利益诉求缺乏有效的回应。因此,大部分城市交通群体性事件的出现就是由于缺失有效的利益表达机制,并具有如下三个特点:其一,都是利益之争,经济性大于政治性,有时甚至表现出勒索性和胁迫性。其二,反应性大于进取性,基本上都是因自身权利受到侵犯的一种反应性行为。其三,维权群体的目标是合法的,但在维权的具体行为上,出现了一些非法现象<sup>[12]</sup>。

## (二)城市交通群体性事件的扩散机理

如上所述,城市交通群体性事件具有明确的利益诉求指向,其产生的深层次原因是正常的利益诉求表达遭遇阻碍或长期得不到重视及合理回应,因此,城市交通群体性事件也表现出扩散性特点。

### 1. 社会不满情绪的积累与弥漫

社会不满情绪的积累与长期的环境有关。身份不同带来机会、收入和福利的差异,给很多出租车驾驶员带来不公平感。黑车多、加气难等问题也加剧了出租车驾驶员的生存危机。收入差距的扩大,使不同阶层和社会群体之间的发展差距、财富差距有不断扩大的趋势,不同利益群体话语权严重不对等。出租车车主、驾驶员近年来不断向运管、交管等部门反映黑车多、加气难等问题,遗憾的是种种诉求长期未能得到有效回应。其实,早在2001年底,有231人签名的《关于主城区出租车体制改革的倡议书》已寄到重庆诸多政府部门,要求组建出租车驾驶员行业协会,但一直未能得到解决。而在重庆“11.3”出租车罢运之前,部分司机就曾经谋划在那一年的7月14日集体罢运,由于政府及时得到信息,迅速采取行动,罢运被及时化解。但是,政府只是解决了一些表面问题,并未有效解决实质性的利益失衡问题。

在目前大多数城市的出租车行业系统中,基本都有出租车行业协会,但这些行业协会主要体现出出租公司的权利维护,并没有行业协会能真正代表出租车司机的利益,使得试图以集体的形式实现出租车司机群体的制度内利益博弈屡屡碰壁,不良情绪逐步积累。

### 2. 参与者的情绪感染与燃烧

出租车驾驶员的合法权益得不到维护,觉醒的权利意识和失衡的社会心理,促使有相同或相似经历的出租车驾驶员聚集在一起,共同运用各种权利和手段包括不合理手段来表达诉求、维护权益。在这个过程中,一名参与者的行为能够激发他人的情绪,使他人激动起来,他人的行为又反过来感染参与者或第三人的情绪,最终使所有在场的人都受到感染而激动起来,甚至还可能在不良舆论的快速积累发展下其他民众也会不自觉地按照自己的身份、地位进行站队,发出各种支持、反对的声音,导致大量非直接利益相关者卷入事件过程。在重庆“11.3”出租车罢运群体性事件中,出租车驾驶员之间就是通过相互刺激、相互强化,最终达到狂热状态,其间就有部分出租车司机看见别的出租车司机正常出车载客,就起哄掀翻并砸烂对方的出租车。当时,情绪的感染和支配,使整个同行人群激动起来,态度、行为表现了出奇的一致,冲破了规范的约束,做出违反常规的事情,不但推波助澜、实施泄愤型骚乱,而且对准出租车司机同行。

## 三、城市交通群体性事件的处置机制

### (一)当前城市交通群体性事件处置机制上的不足

随着近年来各个领域的群体性事件频发,中国相继出台了一系列群体性事件处置工作的办法,明确了应急组织体系、预防、预警以及应急响应等内容,增强了应急处置工作的法制化、科学化,提高了应急处置能力。在重庆“11.3”出租车罢运群体性事件中,政府相关部门立即采取行动,及时与出租车司机、市民代表展开座谈,积极听取各方诉求,出台了多项出租车行业利益分配调整措施,并及时对外发布信息,不给谣言发酵的机会,较好地平息了此次罢运群体性事件。但从整体上看,中国城市交通领域群体性事件的处置机制还存在一些问题,影响了交通群体性事件的治理,主要表现为在社会主义市场经济条件下交通群体性事件的治理理念、治理结构和运作方式与过程等方面存在缺陷。

观念上重救轻防。这主要表现在:其一,对城市交通群体性事件,地方政府的侥幸心理、轻视心理普遍存在;其二,现行体制下地方政府和干部“尊下”的动力和观念不足,只要事情不“闹大”,就会忽视从根源上彻底解决群众诉求。

体制机制较脆弱。从目前中国城市交通的实际情况来看,出租车的牌照制度、交通运输管理体制、运营模式、政府的交通指挥、应急管理的职能职责等尚没有理清、理顺关系,相关议事协调机构和联席会议的权

权威性不足,职责区别较大<sup>[13]</sup>,城市交通群体性事件的处置体系尚需完善。

表2总结了城市交通管理处置能力不足的影响因素和表现。

表2 城市交通群体性事件处置能力不足的表现

因素	内容	具体表现	后果
社会团体缺失	社会组织参与度低	处置工作只有职能部门参与	没能发挥社会力量
沟通不到位	沟通方式不合理	激烈话语带来的精神负荷	刺激大众敏感心理,事态升级
	缺乏对等沟通机制	歧视弱势群体,不尊重其人格	
信息传递受阻	信息不公开或延迟	民间舆论、小道消息、谣言泛滥	潜在参与者加入,事件扩大
	电子政务不发达	处理事故时间太长、效率不高	
体制性迟钝	缺乏敏感性	局部范围演变为大规模群体事件	激发不满,处置难度增加
	寻租、缺乏监督	包庇、徇私、枉法、不作为	

(二)城市交通群体性事件处置机制的完善

从其产生机制和扩散机理来看,如何畅通利益表达渠道以及构建均衡的利益博弈机制,是防治交通群体性事件的核心所在。在利益主体多元化的社会,一个好的机制往往表现为它能够容纳正常矛盾与冲突,并能够展现出很强的解决冲突与纠纷的能力,而非刻意回避或遮盖合理的冲突。预防和化解社会矛盾和冲突,其突破口在于新的、涉及利益关系调整的处置机制的形成与完善。

1. 完善利益诉求与表达制度

根据政府职能部门和出租车驾驶员之间的博弈关系分析其演变过程,由于局中人具有等级或从属关系,化解冲突都是一个利益博弈的过程。在这个过程中,建立共同认可的利益诉求机制成为关键,这是因为,当前城市公众的关注面逐渐转移到了公平与效率方面,越来越多的群体性事件的矛头直接指向资源的分配者——政府,在出租车运营市场表现为牌照资源的合理配置。公平感和满意度影响着公众的冲突趋向,由利益变动导致的不公平感和对现状的不满是冲突产生的直接根源<sup>[14]</sup>。显然,完善利益诉求机制,增强博弈双方的信息沟通,可以增强公众的公平感和满意度,进而转化冲突趋向。这一调整过程如图4所示:

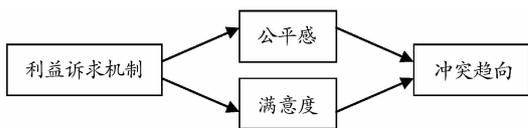


图4 利益诉求机制影响策略选择

通过利益诉求机制的完善,使城市公众感到公平和满意,就会影响其冲突趋向,使博弈双方在博弈策略的选择上不会通过发出只有利于自己的信号来迫使对方妥协,而是使社会矛盾在反复的沟通中实现均衡,甚至使原有的冲突指向逆转。新机制的形成过程如图5所示。

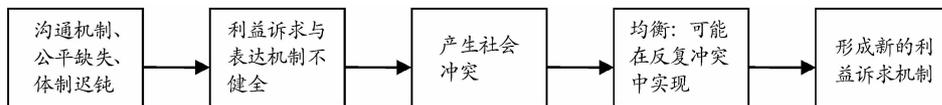


图5 新利益诉求机制的形成过程

在新的机制下,假设谈判成功、失败的几率各占一半。在谈判策略下,不论结果成功与失败,政府都会获得公信力  $R$ ;政府可能会获得收益  $L_6$ ,出租车驾驶员也可能会得到补偿  $C$ ;且政府自身行政成本  $A_3$  或额外成本  $A_4$  比强硬态度下行政成本  $A_1$  或  $A_2$  的支出有所减少,这是因为,在谈判策略下,出租车驾驶员和政府都无需采用对抗或强制手段争取自己的利益,在一定程度上节省了行政成本。同时,出租车驾驶员也不论是

谈判失败还是谈判成功,付出的成本  $E_4$  也始终小于选择斗争时的成本  $E_3$ ,因为出租车驾驶员无需支付对抗所必需的成本。双方的博弈矩阵如图6所示。

		出租车驾驶员	
		妥协	斗争
政府职能部门	妥协	$C, R$	$C - E_4 / - E_4, R - A_4$
	谈判	$C/0, L_6 + R - A_3 / R - A_3$	$C - E_4 / - E_4, L_6 + R - A_3 - A_4 / R - A_3 - A_4$

图6 谈判策略下的博弈模型

根据前文的博弈分析可知:当政府“强硬”而出租车驾驶员“斗争”时,出租车驾驶员的收益  $C = \frac{1}{2}L_5' - E_3$ ;政府收益为  $\frac{1}{2}L_3 - R - A_1 - A_2$ 。当出租车驾驶员和政府都选择“谈判”时,出租车驾驶员的收益为:

$$L_7 = \frac{1}{2}(C - E_4) - \frac{1}{2}E_4 = \frac{1}{2}C - E_4 \quad (9)$$

此时,政府的收益为:

$$L_6' = \frac{1}{2}(L_6 + R - A_3 - A_4) + \frac{1}{2}(R - A_3 - A_4) = \frac{1}{2}L_6 + R - A_3 - A_4 \quad (10)$$

显而易见,  $L_7 > L_5'$ ,  $L_6' > \frac{1}{2}L_3 - R - A_1 - A_2$ 。无论是出租车驾驶员还是城市政府职能部门,谈判策略选择均优于强硬或斗争策略,冲突趋向改变。

形成新的利益诉求机制,需要从以下几个方面加以完善。

第一,健全民意互动机制。给公众一个表达自身诉求的平台,让政府官员可以深入下去沟通,形成真正意义上的良性互动。为此,政府要重视公众的利益诉求,协调好不同利益主体的利益差别,保障利益受损者的利益,实现利益均衡;要保障公众的知情权;要严肃法纪,维护正义与政府公信力。

第二,强化利益表达的制度化建设。推进利益表达的制度化,提高利益表达的理性化、规范化。包括从制度上拓宽、保障利益表达的渠道,保障表达利益诉求的平等机会,完善司法救济手段。

第三,完善民众的政策参与机制。交通涉及民生,需要强化交通领域公共政策与决策的社会参与,公共事务要面向公众,争取民意支持。

## 2. 畅通信息传递渠道

畅通信息传递渠道在任何群体性事件的处置中都至关重要。畅通的信息传递渠道发挥着社会稳定的安全阀作用,甚至对城市交通群体性事件的化解能起到一锤定音的作用。特别是在网络时代,网络媒介信息由于网络媒介的普及性、便捷性、大众性,迅速、大量、大面积地传递着各种信息,已经成为重要信息来源<sup>[15]</sup>。城市政府应主动接受并配合舆论监督。当然,数字新媒体也给政府治理带来了前所未有的挑战。为此,政府对网络舆情的社会影响力要有清醒的认识,推动“网络问政”走向实效,对网络舆情要进行实时分析,及时掌握舆情动态,通过传统媒体进行澄清说明,及时引导社会言论,防止谣言,从而阻止因信息缺失而爆发的矛盾、引发的危机<sup>[16]</sup>。

## 3. 建立规范的劳动关系

建立规范有序、和谐稳定的劳动关系,是维护驾驶员合法权益,促进城市交通健康发展的重要内容。坚持以人为本,积极推动城市交通企业与驾驶员之间合理劳动关系的构建。譬如,出租车运营行业要加强建立行业集体合同监督机制,着力推动工资集体协商制度,推行出租车公司员工制的经营模式。出租车公司要依法购买社会保险,为驾驶员按时、足额缴纳养老、医疗、失业、工伤等基本保险费,解决驾驶员后顾之忧;同时,政府职能部门要形成全面有效的监督检查机制,对不按规定执行的出租车公司予以处罚<sup>[17]</sup>。此外,还要健全劳动争议仲裁机制。

## 4. 改善政府的管理职能

在资源配置放权的基础上,政府职能部门要加强对各市场主体的督导,公平对待各市场主体,及时公平执法,预防城市交通企业等经营者的违法违规行为。城市交通具有公共性质,在统一市场、统一运营价格指导的基础上,推动从体制、经营模式、公司制度、公司管理、客运服务、收入分配等各方面的公平竞争和优质服务。

规范市场参与者的行为,对城市交通运营中的任何违法、违规或行政不作为行为,都要通过法律的途径加以整治,形成法制化的常态机制、行政问责机制,舒缓社会对立情绪。

## 5. 促进城市交通行业社会组织的发展

一方面,利益诉求与表达机制的完善,离不开社会组织的建立和发展;另一方面,组织化程度的提高可以改善群体利益表达和利益博弈的理性程度,降低对社会的冲击力<sup>[18]</sup>。为此,要培育社会组织,鼓励社会组织的发展。作为一种必要的公共参与渠道,社会组织能把城市公众分散的利益诉求集中起来形成“公意”,并通过合法渠道向政府反映。社会组织是政府在社会管理中所依赖的工具。此外,培育一支能真正代表行业发展、真正代表出租车司机合法权益的行业组织,促进行业健康、协调发展,打造信息及时传递的通道。同时,还要促进出租车司机社会组织治理结构的完善。

#### 四、研究总结

城市交通群体性事件的处置是进行连续博弈的过程,对于参与博弈的各方都是一种高成本的行动。以重庆“11.3”出租车罢运群体性事件为例,城市交通群体性事件的产生及扩散根源于出租车司机的利益受损得不到有效表达,诉求得不到及时回应,即有效的利益表达机制的缺失,是典型的利益诉求型群体性事件。城市交通群体性事件是经济利益之争,其反应性大于进取性,表现为自身权利受到侵犯的一种反应性行为。当前,城市交通群体性事件的处置在观念、体制、机制和处置能力等政府治理上还存在缺陷。城市交通群体性事件的处置,应从完善利益诉求与表达机制、畅通信息传递渠道、建立规范的劳动关系、改善政府的管理职能、促进城市交通行业社会组织的发展以提高驾驶员组织化程度等方面加以改进。

#### 参考文献:

- [1] 吴志伟,郑亚龙,刘海耀. 交通事故群体性事件原因分析及对策初探[J]. 公安交通科技窗,2006(2):42-44.
- [2] 汤三红. 道路交通事故群体性事件及其防范[J]. 公安学刊(浙江警察学院学报),2009(4):88-91.
- [3] 杨文才. 道路交通事故引发的群体性事件的处置对策研究[J]. 法制与社会,2009(21):188-189.
- [4] 周炼. 从一起水上交通事故看海事群体性事件对策研究[J]. 珠江水运,2009(11):80-81.
- [5] 程锦潮. 科学制定水上交通事故引发的群体事件应急预案[J]. 中国水运,2009(9):26-17.
- [6] 毛卯. 浅谈如何妥善处置铁路交通事故引发的群体性事件[J]. 铁道警官高等专科学校学报,2012(4):41-42.
- [7] 邹业业,彭聪. 谈交通领域群体性事件的处置对策[J]. 浙江公安高等专科学校学报,2006(5):83-85.
- [8] 秦继伟. 政府和谐处置群体性事件的博弈分析[D]. 重庆:西南大学,2011.
- [9] 黄杜. 博弈论视角下的群体性事件研究[D]. 湖南:湖南师范大学,2010:45-47.
- [10] 刘树枝. 公民利益诉求解决机制探寻[J]. 党政干部论坛,2009(8):27-30.
- [11] 戚巍. 关于规则的博弈——我国城市治理特征与机制研究[D]. 安徽:中国科学技术大学,2008:55-64.
- [12] 何显明. 群体性事件的发生机理及其应急处置[M]. 上海:学林出版社,2010:4.
- [13] 国务院发展研究中心课题组. 我国应急管理行政体制存在的问题和完善思路[J]. 中国发展观察,2008(3).
- [14] 李培林,张翼,赵延东,梁栋. 社会冲突与阶级意识——当代中国社会矛盾问题研究[M]. 北京:社会科学文献出版社,2005:262.
- [15] 社会蓝皮书:2011年中国社会形势分析与预测[M]. 北京:社会科学文献出版社,2011:196.
- [16] 彭逸林,李浩然. 现代传媒应对突发性群体性事件的策略研究[J]. 重庆大学学报:社会科学版,2005,11(5):72-77.
- [17] 张健. 群体性事件中的弱势群体问题研究[J]. 理论学刊,2010(1):94-97.
- [18] 郭彦森. 基于利益博弈视角的群体性事件剖析[J]. 郑州大学学报:哲学社会科学版,2011(1):28-31.

## Research on Governance Mechanism of the Mass Disturbances in the Field of Urban Traffic

PENG Xiaobing, LI Li

(School of Public Administration, Chongqing University, Chongqing 400044, P. R. China)

**Abstract:** Mass disturbances in the field of city traffic happened more frequently, it brings bad influence on the city's production, life and safety. Mainly based on game theory, emotional contagion, taking Chongqing 11.3 taxi strike as an example, the thesis analyzes game process of taxi driver, taxi companies, government. It shows that deep-seated reasons are interests mechanism which is not smooth. We found that city governments are obviously insufficient in the awareness and ability of responding to the mass disturbances of city traffic. Therefore, In order to solve the problem, we should to improve interests appeals and expression system, flow information channels, build regulatory labor relations, strengthen government' service function, perfect industry organization of taxi driver.

**Key words:** urban traffic; mass disturbances; social organization; game theory