

从南京财经大学南门到北门“打车”要10元,刚涨的价

# 仙林黑车有多“狠”? 公交和自行车都“靠边”

“黑车竟然涨价了。”这几天,南京仙林大学城的学生们热议着这一话题。南京财经大学的学生小张和室友要从北门去南门办事,考虑到等公交间隔时间长,打算乘黑车。没想到,门口的黑车司机一口声要价10元,就在前几天打黑车还只要8元,而2008年他们刚进大学那会儿,同样的路程只要6元。小张所说的这条路全程仅为1.5公里左右。学生们说,“黑车”已经成为仙林大学城的一大“景观”了,没了黑车不方便,但黑车司机动辄涨价让学生吃不消……昨天,快报记者兵分两路,对仙林黑车进行了调查。

快报记者 鲍铭东 实习生 刘旌



南京财经大学南门前排满了“疑似黑车” 实习生 刘旌 摄

## 调查

### A 黑车司机有“行规”

昨天下午,南京财经大学南大门,二十几辆小车排在广场上,司机们聚在一起侃大山。

大二女生小张、小王两人逛街回来后,准备打车回宿舍。“10元,马上就走。”四五个司机们立刻拥过来争相拉客。最终小张家拉着小王,坐上一辆蓝色小车。见此状,记者立刻以南财学生的身份称自己也要搭车走。“一起走吧,

我来付钱。”车内坐下的小张摇开窗户说道。于是,记者搭上了这趟“顺风车”。

车辆启动后,没等记者开口,司机立刻说道“下次拼车,你们不要太张扬。”原来,司机间还有着“行规”。比如,司机间要保证一团和气,不能搞恶性竞争。如果搭车的人首先选择了某辆车,那其他司机就不能抢了,抢生意做的人

一定会遭到大家的排挤,在这里待不长。

生意冷淡时,司机们还会聚在一起交换着烟抽,聊聊天。遇到乘客要拼车的情况时,除非拼车人是事先约定好的,他们一般都不会让临时拼车的人上车。“一个人10元,四个人还是10元。”女司机说,他们这里一般是按车算钱,而不是按人头。

### B 声称油价高,“抱团”涨价

“原来南门到北门不是8元吗,为什么会涨价?”面对这一疑问,司机称是高油价造成的。记者昨天四次乘坐黑车往返于南财大南北门之间,得到的答案基本一致。

黑车司机中有不少都是专门买车做生意的,前期投进去的钱,也想早点收回来。所以大伙一直协商着提价,这几天终于涨了。记者遇到的几名司机均表示,实际

上他们也不清楚涨价究竟是谁发起的,但必须遵守这一“行规”。

最近两天,仙林大学城内南财和南师门口的黑车起步价全部由8元涨到10元,这一价格与出租车起步价仅有1元之差。“想还价还很难。”所有黑车的开价均一致,许多学生认为这次涨价是黑车的“统一动作”。曾有一段时间,黑车会打出每人两元的价格,即便是按车算钱,也只要6至8元,但

在开学之前这一价格就基本绝迹。

问题是,学生们似乎又离不开黑车。“校园太大,从北门走到南门要25分钟,我们有时候早晨起迟了怕上课迟到。”南财一位学生称,仙林地区地域较广,商业区仅限于仙林金鹰和润苏果一带,距学校较远,黑车才有了市场。所以,虽然价格上涨了,但在需要时,他们还是会选择黑车。

### C 黑车主要有两大聚集点

记者开车绕着仙林大学城转了两圈,发现也并非每所大学门口都停满黑车,在南京大学、南京邮电大学、南京中医药大学等门口黑车就比较少,而情况最严重的是在南京财经大学和南京师范大学门口,几乎停满了黑车。

昨天下午,这两大聚集点至少都分别停了20辆疑似黑车,生

意也十分红火,一有学生问价就蜂拥上前。记者看到,短短2分钟功夫,南财大南门口就有3辆黑车载着学生离开。南财大文澜路上的西门旁也停着5辆黑车,北门停着11辆黑车。一位附近的居民告诉记者,仙林的黑车最早就是出现在这里,这里的需求比较大,打车学生较多。南师大仙林校区门

口也停满了疑似黑车,数一数不少于20辆,这里距离地铁站有一站多路,而且南师大本身在市里有3个校区,往来需求也比较大,黑车生意一直不错。

仙林地铁站门口则停了很多自行车,大多数是大学生们的,解决到地铁站最后1公里的问题中,自行车作用很明显。

### D 黑车多和校内禁骑自行车有关

记者在采访中发现,部分大学规定校园内禁止骑自行车,是黑车泛滥的诱因之一。南财大就规定,校园内禁止骑自行车。门卫告诉记者,自行车必须停在大门内的一块空地上,不能骑到宿舍、教学楼、食堂去,否则会被扣车。他表示,校园内禁止骑自行车的规定也是出于安全考虑,否则人多容易出事,而学生的赔偿能力有限。赵同学也证实了这一说法,

可校园这么大,没有自行车代步对大学生来说也很痛苦,他认为完全可以通过加强管理来解决问题,不能简单一禁了之。

南师大仙林校区的女生小朱告诉记者,原来学校也规定禁止校内骑自行车的,后来大家觉得不方便,这一规定也就不了了之了。不过,学校并没有正式宣布可以骑车。因此,也没有配建车棚等设施,车子经常丢,很多学生被偷怕

了,也不敢买自行车。门卫告诉记者,校内禁止骑摩托车和燃油助力车,自行车不禁。学校太大,禁骑自行车不够人性化,从这里到北区得走30分钟。南师大为了方便师生出行,还配备了校车,校内免费乘坐,只是校车间隔时间较长且较拥挤。据了解,南理工紫金学院、南京审计学院浦口校区、南航、南京工业职业技术学院等高校也有校内禁骑自行车的规定。

## 怪象

### 公共自行车难敌黑车

不少人希望能以仙林地区的公共自行车抑制黑车。据了解,目前,地铁在仙林大学城共设置了5个公共自行车租赁站点:学则路站、学则路华润苏果站、仙林中心站、仙林中心金鹰购物中心站、南京师范大学站。尽管如此,还是有大学生和当地市民感觉到不够方便,租赁点太少了。在仙林大学城管委会的大力支持下,公共自行车点正在扩容,将新增14个点,9月30日前投放10个,10月上旬全部启用。据介绍,扩容后仙林公共自行车总量将达到400辆左右。

有了公共自行车就能起到抑制黑车的作用了吗?记者对仙林

大学城的学生进行了一番调查,发现情况并不乐观。

南师大学生小郭表示,公共自行车虽然不错,可还要交押金办理租赁卡,也存在丢失的问题,而对大学生来说,最大的问题是够不方便。南财大的小吴同学告诉记者,费用也是一个问题,公共自行车刷卡2小时内免费使用,超过2小时,不足5小时的按照每小时1元收费,超过5小时的,则要按每小时3元收费,如果这样借1天,费用也不少,希望能够进一步降低。

小吴的同学小周则认为,要是公共自行车能有电动车就好了,路远的话骑车挺累的。

### 公交车“抢”不过黑车

造成仙林黑车较多的另一大诱因则是公交线网还不够发达,部分公交车发车间隔较长。

其实仙林有177路环形公交串接各大学,可这条线开通以来并未取得想象中的效果,客流始终上不来。对此,公交部门相关负责人表示,从目前的公交运力来看,仙林地区已经是运力过剩了,尤其是地铁开通后,公交客流也比前几年有所下降。目前仙林地区共有10多条公交线,配车130多辆。像177路是环线,配车4辆,发车间隔在30分钟左右,这也是恶性循环造成的,因为这条线路亏损严重,千公里收入才几十元,还不够油钱,而千公里收入至少要4000元以上才能维持基本运营,这也造成了这样的冷线始终热不起来。

南京市客管处相关负责人表示,目前对公交企业的扶持政策还不到位,公交为了减少亏损,不愿意开辟177路这样的冷线,管理部门也不好强行规定企业多开这样的亏损线路,除非对此能有个“说法”。为啥仙林环形公交没有生意,抢不过黑车呢?有关人士分析,公交不管有没有客流,都必须保持发车间隔,不如黑车灵活,成本也比黑车大得多。此外,公交只能满足共性出行需求,而仙林很多出行需求是个性化需求,公交无法满足。考虑到安全需要,公交设站也都距离校门有一定距离,大学生不愿走两步乘车,图方便就被黑车拉走了。如果环形公交发车密度能加大,吸引客流会有所改善,但是,这需要政府给予扶持。

## 建议

### 管理校内自行车 优化公交接驳

调查中,不少学生反映,黑车虽然较为便捷,却存在安全问题,还存在宰客等现象,发生的纠纷也比较多。

有关人士建议,要治理黑车,解决仙林大学城的师生出行难问题,第一招是仙林大学城的各所高校应该放开校内自行车并规范管理,加大对偷盗自行车的打击力度,有条件的可以配置校内巴士或电瓶车,方便学生。其次,进一步增加公共自行车的租赁点,如果每个大学能有几个租赁点分布在各个门口,随借随还就好了,进一步降低公共自行车的租用门槛,还可以提供公共电动自行车的租赁以及2-3人骑的公共自行车等供选择。

第二招是政府部门进一步加大对公交企业的扶持政策,帮助企业购置一些小容量的公交车(小巴、中巴)来跑这样的偏远线路,减少油耗,加大发车频率,等客流培育成熟再换大容量公交



自行车颇受大学生欢迎 快报记者 鲍铭东 摄

车。对仙林现有公交线路再进行优化调整,进一步方便与地铁的对接,调查黑车的客流去向,用发展公共交通来挤占黑车的生存空间。此外,对现有的黑车,应想办法去收编改造,组建正规的出租车公司来规范经营。