

出租车司机拒载的原因是份子钱太高压力太大?

南京不少出租车司机呼吁双计费,有关部门称正在调研

苏州市的出租车计价器芯片已经开始升级,从2月6日起将全面实行双计费。而南京推行双计费的时间表尚未确定,但调研工作已在进行中。前天,一篇《我们也是被逼的,当了哥的才知道苦》帖子引起了很多网友的热议,这名自称是哥的发帖人算了一笔收支账,认为之所以的哥会拒载,是因为“份子钱太高,成本太贵”。记者就此采访南京多位的哥,他们大多呼吁实行出租车双计费。

□快报记者 鲍铭东 刘伟



“新街口打的难”困扰市民 快报记者 辛一 摄

市民抱怨 早晚高峰打不到车

“我每天上班打车,过了7点半打车是绝对没戏的。”“好不容易拦下一辆空出租车,刚问去不去新街口,就说不去。”跟帖的网友中,很多曾有打不到车或者被拒载的经历。

早晚高峰打车难,一直是困扰很多市民的一个问题。“有时我

站在路边等半个小时都不来车”,家住白下区的市民陈女士在新街口工作,经常因为打不到车而困扰,“好不容易等来一辆车吧,直接开过去了,根本就不停。”为了能打到车,陈女士有时不得不多走些路,再“碰碰运气”。

“为什的哥有生意不做

呢?”陈女士告诉记者,有一次休息时间她从家打车到新街口,看到一辆正在等红灯的出租车就上去了,结果“的哥变得很不高兴”。“的哥问我怎么直接就上车了,但他的车是空的为什么我不能打呢?”这次不愉快的打车经历,陈女士一直记在心里。

的哥诉苦 “出租车拒载是被逼的”

对于拒载问题,自称的哥发帖的网友则倒起了苦水:“我是4月23日开始开出租车的,去的是东方公司,交了2000元的押金,办好了上岗证第二天就开始跑车了,刚开始叫我开的是半班,交的份子钱是150元半班,当然还有油是要自己加满再交给下一位接班的司机。半班的只开了一个星期就去开全班了,也就是

一个白天整班。我开了二个月一个月的外快大概在800元左右,加上工资是1500元,也就是说我一个月只有2300元的收入,开了二个月也就4600元的收入。到了6月份我就没开了,因为收入太低,而且人还很累,开整班等于是近12个小时在工作。我在这二个月中减肥了近50斤。一辆出租车一天跑不出500元钱那就表明

司机今天要亏钱了,为什么南京的出租车会拒载?为什么南京的出租车会宰客?这就是根源!份子钱和油价太高了。”

记者调查发现,尽管这的哥算的数据不少都不靠谱,可很多的哥感到压力大到不假。记者随后采访多位的哥及管理部门,试图解开南京出租车拒载现象形成的真正原因。

算笔账 的哥一小时挣28块钱才够保本?

的哥万兆亭是中北出租公司的一名司机,也是中北雷锋车队的队长。这位有着12年驾龄热心的哥时常免费搭载需要帮助的乘客,但他也坦言:“换了我,也不想早晚高峰时往新街口跑。”尽管如此,万兆亭说,自己开车的原则仍然是“只要乘客上了车,就会送到目的地”。

“早晚高峰到新街口,有时一个小时出不来,对我们来说很不划算。”万兆亭告诉记者,之所以出现打车难或者拒载的原因,除了车辆增多道路拥堵等原因外,对的哥来说,更重要的是“不但赚不到钱,还有可能赔钱”,“有时一个起步价的打车费却要花1个小时,你说能不赔钱吗?”

按照他现在上的白班计算,每天的份子钱是180元。虽然改为加燃气后,费用有所下降,但

“一个白天最少要100块”,两者加起来,他一天的成本为280元,“这还不包括汽车保养费和磨损费在内”。

他的工作时间,从早上5点到下午5点的12个小时。用一天的成本280元除以12小时,算下来他每小时要挣23元左右才能保本。

万兆亭算的这笔账,是否能代表所有的哥的“账单”呢?

海博公司的哥张成钢的驾龄接近20年,他见证了出租车的三次大换车,也见证了“份子钱”的三级跳。“1993年左右的时候,我记得份子钱是2700元一个月;2000年左右是换成普桑轿车,份子钱改为5200元;到2005年时,推行公车公营,份子钱涨到了现在的7200元一个月。”

张成钢告诉记者,这笔账他

自己也曾经算过。“份子钱是7200元一个月,摊到每天为240元,燃气费一天大概要200多块。加上每月600元,每天20元的机油费用,算下来一个小时要28块钱左右才收回成本。”

“有一次,我送一名乘客从山西路到户部街,挣了14块钱的打车费,却耗时1个多小时,这肯定是亏本的。”张成钢告诉记者,这样的经历几乎每天都有,但乘客上车了就不能拒载,“即便是亏本也没办法”。

东方出租公司的哥余东林前不久一上午做了两笔生意,花了近4小时,第一笔是大明路到金鹰,用了1小时40分钟,另一笔是汉中路到双桥门,也花了快2小时,这种生意真的很让人无奈,但接到以后实在没办法,总不能拒载吧?

建议

能否实行双计费?

在的哥万兆亭看来,解决打车难和拒载问题有一个很好的办法,就是实行“双计费”,哪怕实施高峰时段“双计费”也行。“你说有钱赚了,的哥还会绕开市中心吗?”

“物价飞涨的今天,就我个人而言,有事打的,就算多掏个一两块钱我也没有意见。”这位网友的观点,代表了很多市民的想法。

“高峰期时间成本也会增加,所以的哥才会拒载,想想也能理解了。”市民陈女士说,有急事的时候,只要能打到车,贵一点也无所谓。

“现在物价都在上涨,拥堵指数越来越高,的哥也有很多无奈。”在张成钢20年的从业经历中,眼看着身边很多的哥因为太累离开这个行业,“我们不存在加班不加班,不开车就没有钱,节

假日也是如此。”他表示,包括自己在内的很多的哥的姐,都存在不同程度的职业病,很多同行因为工作中不方便上洗手间,一天中几乎都不敢喝水。“很多人是在透支健康、透支生命去工作。”

据了解,去年10月份南京交通部门曾表示,将择机实施出租车“双计费”。南京出租车“双计费”已经通过价格听证,听证会上对“双计费”的讨论,26位代表中有18位表示“赞同”,“双计费”方案基本上获得了通过。一次听证,分步实施,今后出租车实施“双计费”就不需另行听证了。

“任何借口都不能成为拒载的理由。”跟帖的网友中,因为多次被拒载的经历,对拒载有理的现象很不理解。

客管处说法

机制有不合理处,正研究对策

南京市客管处出租管理科科长翟伟告诉记者,的哥算是微观账,而根据他们采集的营运数据,扣除份子钱、油钱等各项成本,南京使用燃油的出租车司机平均月收入在3500—4000元,应该说并不算低。因为,南京出租车油改气的已经占了三分之二以上,总数超过6000辆,对这些出租车而言,一个月燃油费能节约近2000元,也就是说,这部分司机平均月收入能接近5000元。正因为收入基本稳定且不算低,出租车行业才始终人丁兴旺,老的司机不开了,又会有新的司机挤进来。“我认识一个安徽来宁开出租车的司机,在南京开了5年出租车,去年底在江北买了一套房,将家安到南京来了。干这一行,只要能吃苦,还是可以苦到钱的。”

的哥拒载,不愿意进入闹市区,其中一个重要的理由就是因为路堵严重,挣不到钱。翟伟承认,目前南京的出租车运价机制确实存在不合理的地方,他们也意识到这点,正在研究相应的对策。

一个不合理的地方就是没有实施双计费,这在闹市区路堵时会对的哥显得不公平。客管处和物价部门早就在研究这一问题,但考虑到南京这两年道路施工任务繁重,此时实施双计费对市民来说也不公平,没有可以选择的快速道路,因此暂时还不会实施。不过,翟伟表示,双计费即便实施了,也还会有其它问题,这也并非就是灵丹妙药。另一个不合理的地方就是没有实施分段计价。比如一笔生意6公里,按照现行运价,起步价9元加2元燃油附加费,再加续程2.4元/公里,只能收入18元,而同样两个3公里起步价生意,总收入是22元,也就是同样里程跑长程的出租车收入反而低,越是长途越不划算。也正是因此,跑长途的司机都采取议价而不肯打表。外地不少城市都采取分段计价的方式,根据路途远近价格不同,南京也会考虑参考外地的做法,进一步合理出租车的计价方式,但最终还得物价部门来操作,调整运价最终还要开价格听证会。

链接

外地城市做法

杭州:普通出租车目前收取的每车次1元燃油附加费已并入起步价,为11元/3公里,行驶里程3—10公里每公里租费为2.5元,超过10公里以上的部分加收50%的回空补贴费(即每公里3.75元),因堵车及乘客要求临时停车的,由5分钟按1公里租费调整为4分钟按1公里租费计费。

上海:在5点到23点之间,起步费13元,加收1元燃油附加费,可运营3公里,超过3公里后每公里2.40元,总里程超过10公里后,每超过1公里收费3.60元。(等候按1分钟0.52元计费,预定大众公司出租车还要加收4元电调费)。在23点到次日5点期间,加收30%。

小贴士

怎样才能不被拒?

按照客管处出租管理科科长翟伟的说法,判定的哥是否拒载有很严格的标准,首先的哥必须打着空车牌营运,其次正常招手停车后,的哥询问乘客去哪里,然后表示不去的就算拒载。他提醒市民,要掌握方法,避免的哥打“擦边球”来逃避处罚,首先为避免事后争议,并且注意乘客自己的安全,要正常招手停车,不要在路口强行上车,其次,尽量等的哥先开口询问,乘客不要问到××地方去不去,而是应该直接报目的地,不要给的哥选择拒绝的权利。如果上车以后被拒载,也可以直接拨打投诉电话投诉。在偏一点的地方打车,相对容易一些,被拒载的概率也小。