



# 华侨华人吐槽： 北京打车咋这么难

如今在北京，打车需要等半个小时已成“家常便饭”，碰到上下班高峰期和下雨、下雪等恶劣天气，要想打到出租车简直堪比中六合彩。

去年12月中国社科院发布的公共服务蓝皮书称，“打车难”成为城市生活中较为普遍的问题，53.77%的人打车需要等10分钟以上。在被调查的38个大城市中，北京打车容易程度排名第28位，远落后于同是特大城市的天津和上海。打车难，逐渐演变成了一种城市病。

进入2013年，北京打车难这个话题一直是公众关注的焦点，热度不减。关注的人群中不仅有京城市民，就连常来常住的华侨华人也纷纷加入吐槽队伍，以亲身经历指出北京出租行业存在的问题，并为其未来的出路支招。

## 借鉴

### 世界大城市 有哪些成功经验

同样是人口集中的大城市，世界各地面对“打车”问题，可谓是“八仙过海，各显神通”，为我们提供了可供借鉴的有益经验。

#### ●美国纽约

出租车行业提供“电召车”服务，能够在很大程度上缩短等车时间。这些公司设有免费电话，提供所在地区的天气预报，甚至旅游指南等服务。只要顾客提前打电话预约，这些公司就会把出租车到达的时间和地点告诉乘客。



#### ●中国香港

要打车得去规定的“的士站”。香港的的士站覆盖全港，机场、各大酒店、商场、地铁站出口，甚至是巴士总站、住宅小区门口，都清楚地规划了“的士站”。



#### ●英国伦敦

目前，伦敦共有2.3万辆黑色出租车，这个数字只占伦敦700万辆机动车保有量的极少数。在伦敦，私人出租车俗称“迷你出租”，按规定迷你出租不可以上街载客，只能接受提前预订。伦敦地区约有4.9万辆私家拥有“迷你出租执照”，基本每个街区都有2至3家私人出租车公司覆盖，所以一般无需提前太久预约，通常5到10分钟车辆就可以到位。

## 现象

### 一边“打车难”一边“活儿不好干”

#### 打车人

在每天庞大的打车队伍中，有一个特殊人群同样面临着打车难的困扰。让我们听听他们的亲身经历。

### 美国老程打车记 ■ 本报记者 杨子岩



美国华人程汝钊回北京次数不多，在难得的印象里就有对出租车的愉快经历。一次是把手机落在车上，结果后来找朋友的手机拨过去，已然关机。另一些经历就是高峰期时完全打不到车。

“每次回国，有其他单位的车

跟着，还算方便。但若想自己出去走走，就不那么容易了。”老程说。

老程其实很理解的哥的辛苦，谁都知道北京堵，高峰路上一堵就是一个小时甚至更长，活拉不了几个，时间倒了不少。“一天睁眼就欠着公司的份子钱，与其堵在路上，还不如躲起来，等过了高峰期，多跑几趟。”

“出租车拒载，还有一个原因就是价格便宜。”老程算了算，在美国，打的起步价是12美元，每公里2美元，算下来，比中国高很多。“所以在美国，很多人不愿意打车，因为租车每天也就40美元至50美元。”

“另一个原因，就是车太多。”老程是这么看的，私家车多，占据公共交通资源，直接导致了高峰期的拥堵，出租车自然不愿载客。

#### 出租车司机

为什么出租车高峰期拒载？让我们来听听出租车司机到底有哪些苦衷。

##### ■柴师傅

我今年49岁，跑了15年的出租车。我是双班司机，和搭档各开24小时，这一辆车每月的份子钱是7200元，摊在我身上，每月工作15天，交给公司3600元份子钱，每天至少要挣240元，再加上吃饭、车辆的维修损耗，在不违章的前提下，每天最少要挣到700元，才能有毛利。我一个月玩命开，也就挣三四千元。公司为了防止留不住人，在司机入行前就收取了司机的押金，一个月车两万。这事儿，司机有压力，却不敢往外说，怕回去给穿小鞋。



##### ■张师傅

我开出租10多年了，之前换过不少别的职业，后来觉得开出租就挺好。我家在北京郊县农村，靠着开出租，我帮哥哥、姐姐盖了房。开出租一个月能赚两三千，好的时候能有4000多元，跟村里人比，我觉得挺知足。我开的是双班班里的夜班，每天下午三四点开到第二天凌晨三四点。就是舍不得休息，一个月只休个两三天。份子钱和油钱逼着，休息和收入成反比，哪敢歇？

份子钱是其次，油钱也不少，不管开车不开车，我和搭档的份子钱一天就得200多元，开一天油钱就得300多元。虽然有油补，一个人一个月能发700多元，但杯水车薪，压力还是大。

我在我们公司的和谐车队，我们车队是标杆，从来拒载。公司查得严，我们也不拒。前几天上面又出规定了，拒载要重罚。为什么要拒载？其实我能理解。要是堵车厉害，赚不到多少钱，还要耗很多油。再说现在双班制度确实存在，在北京城里跑出租的郊区司机数量多也是实情，到了交班时间，司机要回家，距离可能都不近，如果乘客打车是反方向，司机不太情愿也是自然。可是如果打击拒载太严了，司机干脆临近交班就挂“停运”牌不载客了，就会有更多乘客打不到车，这也不和谐呀。

韩晓梅整理

## 探因

### “份子钱”过高 休息时间短

上下班高峰时段重点区域“打车难”，也成为眼下正在举行的政协北京市十二届一次会议的讨论热点。政协委员、全国社会保障基金理事会机关服务中心主任王国镇认为，北京市对于出租车业的基本政策是数量控制、价格管制、特许经营。“份子钱”由出租车公司定，司机完全没有议价权，打击了出租车司机的工作积极性。他在撰写提案的过程中发现，不少出租车司机对“份子钱”过高、休息时间短意见很大。

事实上，与出租车司机的惨淡度日相比，出租车公司的收入着实惊人。仅算“份子钱”，单班每月5175元，双班每月8280元，一个管理300辆车的分公司每月就能收上200多万元。这笔数目庞大的进账早涝保收，只多不少。出租车公司没有承担任何市场风险，它只管每月向司机收固定的份子钱，不用承担油费、维修、保养、事故等负担，而且份子钱只会涨不会跌。

与高收入相比，出租车公司的成本却极其低廉。据估算，在5175元的“份子钱”中，除去公司的运营成本和为司机缴纳“三险一金”的费用，纯利润就高达近3000元。

数量管制政策将出租车行业变成了一个高利润行业，牌照的所有者都因为缺少竞争而能够赚取垄断利润，而真正干活的出租车司机收入水平偏低、怨言不断。这才是北京打车难的最深层原因。因此，开放出租车行业准入、放松数量管制政策、破除垄断利润和调动行业内各种要素的积极性等改革措施势在必行。

对此，程汝钊提出了建设性意见。他说，在美国，出租车司机也会交给车行份子钱，但都是在赢利之后。车少的原因就在于现在出租车行业的垄断，应该放宽出租车行业准入制度，让更多的民营资本进入到这个行业来，形成竞争。这样才会越来越好。

## 国外打车晒感受



#### 德黑兰

### 流行“拼车”风

■ 刘玉玮 伊朗 华侨

伊朗首都德黑兰其实和北京一样，但当地人喜欢“拼车”。比如我想从西单去王府井，可以先搭乘一辆去天安门的出租车，在天安门下车后，再坐另一辆出租车到王府井。假设直接打车要花20元，“拼车”就分别只花上两三元，总共才需5元，而时间最多多出10%。若是天安门堵车，我可以步行通过堵车路段后再打车，而司机也不必挤进堵车方阵，可拐到其他顺畅路段。人身安全也不必担心，女士可以选择乘坐“女士出租车”，这种出租车司机是女士，乘客也只能是女士。

伊朗出租车公司很多，大大小小数不胜数。像我办公楼旁就有一家小型出租车公司，一共才十几辆车。它只承接周边商户的电话预约出租，月底一次性结算。我觉得这种化整为零的方式很好，让人在不同需求下能有不同选择，公务在身时有电话预约出租车，游览休闲时能随时拦辆出租车或“拼车”。

在伊朗打车还有一点我感受很深，那就是司机都很热情。他们很少拒载，也不会狠狠宰客，更不会给乘客“甩脸子”。

本报记者 汪灵犀采访整理



#### 东京

### 没有“打车难”

■ 蒋丰 日本 华侨

日本首都东京的大街小巷每天奔跑着5万多辆出租汽车，没有“打车难”。

在东京，“打的”是环保的。日本的出租车都是环保型车，不仅烧的都是天然气，而且尾气排放还经过特殊处理。这样，不仅节约了运营成本，同时也减少了对环境的污染。当年政府交通、环保部门曾在大街小巷遍地设岗，专门查截污染车辆，限期整改。因此，东京空气清新，天空明亮，也有出租车的一份功劳。

在东京，“打的”是洁净的。出租车座椅上都罩着洗得干干净净的洁白椅套。中途，如果有乘客不慎把椅套搞脏了，有的司机会在新的乘客上车前点头鞠躬说明，表示歉意，有的会拿出备用的干净椅套更换。

在东京，“打的”是便利的。没有拒载的现象，没有司机不愿意去的地方，也没有司机因为感觉距离很近，就一路发牢骚的事情。当你因为距离过近，为只有起步价感到不安的时候，司机反而是客气地告诉你“没有关系”。

东京的出租车以三厢中型车居多。这种车排量都是3.0升，马力和加速性能好。它能够很快跟上车流，不太影响交通。



#### 多伦多

### 司机福利齐全

■ 王燕云 加拿大 华人

自从迁徙到加拿大的多伦多居住，挥手叫出租车的那一招就不灵了。记得刚来的时候，出门想打车，照习惯在大街上招手叫车，只见公路上快速的车流来来往往，半天见不到一辆出租车，好不容易看见有辆出租车驶来，赶紧招手，司机却视而不见，理都不理地从你身边飞驰而过。几辆车如是，寻思着不对，仔细看过，原来车上都载着客。

所以，在加拿大徒手叫出租车的现象并不多见。出租车司机一般都是在某个固定的地点排队等客，如机场、车站、饭店、大的加油站，以及特定的出租车站，还有就是听从出租车公司的调配。在繁华的市中心偶尔也能看到一些四处兜客的出租车。遇到地铁停驶，交通瘫痪，出租车一般也拼客，搭载多个同一去向的客人。

加拿大的出租车行业管理较严，车辆牌照发放有限，想做的哥不容易，必须经过专业培训，掌握一些救护常识，拥有较好的驾驶记录，还要一笔为数不菲的费用。这虽然是一个比较难进的行当，但收入却不一般。不过，由于公司结构完整，社会福利健全，司机及其家人有较好的经济保障。

## 花钱买来不痛快

■ 马英 新西兰，现居北京



说起北京的“打车难”，我体会颇深。一次我的一位友人从奥地利维也纳回国，刚坐上从机场去亚亚村的出租，司机就抱怨起来：“等了这半天，拉个几十块钱的活儿，我太不划算了。”朋友一路看着司机的冷脸，回到公司，忙不迭找到我说：“下次还是你来接我吧，这打车简直是花钱买来不痛快。”还有一次，一位从



近二十分钟也没有成功。  
新华社记者 李文摄