



【编者按】

从前年起,在“互联网+”浪潮席卷下,原本就风光不再的传统出租车司机们被逼入更加“尴尬”的境地。而新兴的专车行业一方面在“凶猛”扩张,一方面也陷于法律的灰色地带而迷茫着。2016年,这些传统出租车公司和新兴的专车公司如何应对新挑战?他们将如何面对为未来发展的瓶颈?从今天起,本报将为你讲述“互联网+”时代背景下这群人的故事。

青年报记者 施培琦 摄

面对新兴的“专车”抢生意 新老出租车司机吐露心声： 内心非常失落 自己也想跳槽

滴滴打车、嘀嗒拼车、顺风车……伴随新业态出行方式的洗礼,“老牌”出租业创造的辉煌成为美好回忆。上个世纪90年代初期,出租车司机曾是一个高收入人群。然而近年来,地位下降了不少。面对软件巨头“抢滩”出租车市场,不少的哥甚至选择甩手走人。近日,数名沪上驾驶员向青年报记者讲述这些年的行业沉浮。

青年报见习记者 周寒梅

他曾是小区第一个装电话的人

张师傅(53岁)
户籍:本地
单位:大众出租
入行时间:23年

坐在青年报记者对面的张师傅梳着三七开小分头,头发油亮。在交谈过程中,这位“老克勒”时而抿嘴一笑,畅谈曾经生活的潇洒与别致;时而脸上愁云密布,泛起阵阵酸痛。追忆出租车的“黄金时代”,无尽感叹。

1992年,我刚踏入30岁的门槛。在常人眼中,出租车司机是十分风光的职业。我狠下决心,就算“削尖脑袋”也要挤入这一行。后来,我一直想办法托关系,四处借钱凑足2万元“打点”资金。在考取了专业驾照后,才算跨入了这个圈子。

入行1年后,我的收入就发生明显变化。效益好时,我每月营业额能达七八千元,当初欠的债很快还清,不久就过上了脱贫致富的生活。印象深刻的是,居住的小区内,我是第一个装电话的,当时要整整4500元呢。1993年,我成为小区第一个吹上空调的人,不少街坊邻居甚至是周边居民朋友都到我家来参观。吃的就更不用说了,市场上上百元的大闸蟹也常常出现在家中菜单上。

当时,开出租车赚钱很容易。我一般早上5点30分出门,到下午就能收工回家,一天只需接13单就能完成预设指标。开了近25年的出租车,迄今没有接到一起投诉,这是我最骄傲的地方。生活也焕然一新,住的房子从最初的14.4平方米,10年间换成了62平方米,后来又扩大到85平方米。

如今,曾经的风光早就不再。来自崇明和外地的驾驶员越来越多了。并且,许多本地的出租车司机年龄大多近50岁了。记得我进入行业时,招工单位还要看司机相貌好不

好,长得太磕碜的人没机会被录用。而现在,队伍逐渐萎缩,不少公司都在“吃老本”,陷入“青黄不接”已经是事实,的哥再也不是“香饽饽”职业。

随着燃油成本上涨,每天还要为交“份子钱”奔波,钱更难挣了:首先,工作时间明显拉长,从早上5点30干到晚上11点。其次,要完成指标,每天接单数得是最初的五六倍,另外,起步费不涨反降,除途安车型上涨2块,其余的回落到14元。我身边就有不少“的哥”,因适应不了变化而“出逃”的。没办法,为了能多拉活挣钱,我咬咬牙买了辆途安牌汽车,好歹比其他出租车每天多挣了100多元。但我也知道,传统出租行业的让位是大势所趋:公共交通逐渐完善,加上打车软件的出现,让出租行业“蓄水池”彻底被撕开。

2015年11月,在周边朋友的建议下,我终于向互联网“投降”——买了款智能手机并安装了打车软件。用了后发现,打车软件的确给司机带来不少便利,它不仅能导航,主动抢单,还可能让我赚“外快”。但有时候,我也感到不安。以前我最常做的是“扫街”找单子,现在学会了如何“挑客”。我深知这样的风气并不好,自己也非常困惑:我不是在利用互联网干“坏事”?

现在,相关政策十分“暧昧”,我也搞不懂什么叫“专车”,实际上,买个二手豪车也不过六七万元,打扮成“专车”捞钱也不是难事,可是这样一来,出租行业秩序在哪里?

去年8月在浦东机场附近,一位乘客冲着空车挥手,出租车自然停了下来。没想到,乘客准备上车时,一辆“专车”却拦在他面前。后来才知道,乘客最初网约了“专车”,苦等不来才扬招出租车,不曾料“专车”又如期来了,衡量一下价格,乘客只好对出租车“爽约”。这下,出租车司机就“火”了,直接堵住了“专车”,两司机冲突得挺激烈的,差点打起来。

“专车”合法化后会考虑跳槽

徐师傅(42岁)
户籍:山东省
单位:强生出租
入行时间:4年

留着板寸头,徐师傅操着山东口音提到职业发展,面露苦色,觉得是个很现实的问题。上有老下有小的现状,让他不得不面对租房压力、女儿教育、职场竞争等事,肩头的担子显得尤为沉重。面对出租车新业态,他坦言会考虑转行。

来上海就是为了多挣钱养家

我来上海十几年了,以前是在上海当兵,在部队给别人开过车。之所以选择留在上海,说白了,就是为了多挣钱养家糊口。

入行出租车司机前,我也开过一段时间的大货车和“黑车”。开大货车不挣钱,开“黑车”虽然收益高,但整天提心吊胆。记得有一次,我在南汇“拉客”,当场被公安抓了,还罚了2万块。那次之后,我就考虑谋求一份稳定有保障的工作。后来,上海的出租政策放开,很幸运,我加入了强生出租车公司。

目前,我在闵行租房子住,除去每月“欠”公司的8220元“份子钱”,一个月的收入仅几千元,还要拿出1000元来支付房租。孩子刚读初中,妻子跟我一起在这挣钱辛苦钱。上头还有一对双亲要服侍,我的压力不小。

跟本地司机比,我们外地人要投入更多的精力:他们每天平均工作14小时,我们就要工作18小时,从早上5点做到第二天凌晨2点。回到家洗漱休息后,我就赶紧洗洗弄弄,然后送孩子上学。“做一休一”的工作模式,让我一天“植物人”,一天“机器人”。

专车逼迫下工作时间被拉长

打车软件的出现,让我占了不少“便宜”。因用户的加价而获得的额外收入,约五六十元。但打车软件也让我更“懒”了,有时候,为了等“好单子”,白白浪费了有限的工作时间。

好景不长,“专车”等业务的出现,让我感到了危机。疯狂补贴、赠送优惠券……眼睁睁看着“蛋糕”被人分走。在“专车”横行的6月至8月,我工作时间被迫拉长到了20小时,长期超负荷工作,我感到喘不过气。那个时候,禁不起高薪诱惑,身边不少同行辞职去做了“专车”司机。上海一出租分公司,最近已经有9个人跳槽找新“东家”。

2015年下半年,交通部公布了《关于深化改革进一步推进出租汽车行业健康发展的指导意见》和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》两大征求意见稿。然而,到目前为止,市交通委未明确实施办法具体时间表。

有一天,“专车”真的合法化了,我肯定会考虑跳槽。

【记者手记】打破僵局得出“实招”

在经济市场的浪潮下,出租车司机的光辉岁月似乎走到了尽头。营业额下滑、出租车队伍萎缩,以及“专车”疯狂揽客的压力,使传统出租车司机境况雪上加霜。单位“高价采购”的招工模式,也向“低价营销”转变,出租车司机逐渐沦为弱势

群体。

由于稳定的刚性需求存在,新旧业态激烈博弈:“专车”需要的是速度,希望出租车行业加快改革,灌入新业态的“活水”。而传统出租车则更注重平稳和有序,在“变”与“存”间寻求平衡点。
青年报见习记者 周寒梅