

睜眼欠債 出車路堵 大頭交租 零頭餬口



份錢猛於虎 的哥搵命搏

初夏的北京，空氣混濁，陽光悶熱。下午五點多，時值下班晚高峰，京城到處車水馬龍，路邊滿是翹首以盼、望眼欲穿的打車市民，「的哥」高師傅卻沒有上路拉客，而是把車開進了東三環邊的一條小馬路躲了起來。五六米寬的道路，百餘輛出租車集體擠在這裡，一眼望不到頭。「能掙錢誰不願拉活啊，可是滿大街堵成這樣，這時候出車是賠錢的。」此時距他上午七點出車，已經過去了十個小時，不過他說，現在剛剛掙夠份錢和油錢，「頭十個小時都是白給公司幹的……」



編者按

「白天辛苦晚上累，半夜三更回家睡」，這是京城絕大部分「的哥」的生活寫照；打車難、遭拒載、遇「黑車」又是很多市民出行的心病；而出租車公司也有一肚子苦水，「其實我們賺的沒那麼多……」的哥叫苦，市民叫難，企業喊冤。明天(23日)北京將舉行出租車調價聽證會，外界期待，該次聽證會的結果能使北京的士行業達到「三贏」。本報記者近日實地採訪京城的士司機，他們均希望能減少繳「份錢」(租車費)，稱可減低租車壓力，也能給乘客更好的服務。

■香港文匯報記者 王珏、蔡鑾

路堵一小時 多燒油逾20元

高師傅從業13年，受聘於北京一家十強出租車公司，他給記者算賬說，只要上路堵一個小時，就得燒油20多元，比不堵車時多燒一倍，如果乘客路途近或者半路下車，就得虧本，「我們不能白幹甚至虧本啊」。

和往常一樣，不到七點，他就從京南郊大興出發趕往市區。如今不少郊區的師傅都選擇在市區租房，城裡房租連增，為了節省開支，他寧願自己辛苦點，每天來回近100公里通勤。剛到城鄉結合部西紅門，就接到一個進城的活，「師傅，去北京站。」

收起「空車」的牌子，高師傅拉着這名客人一路向北，融入愈來愈密的車流中，陷在這城市周而復始的早高峰裡。五十多分鐘後，他和乘客到了目的地，「前面都還算順，最後在離北京站只有幾公里的崇文門堵了二十分鐘。」

高師傅今天運氣算是可以，不過開了近十小時，才掙毛利300多元，刨去油錢和上交給公司份子錢，留自己手裡的純利沒剩多少，「接下去幹幾小時就給自己掙幾小時的錢，全看身體能撐多久了。」

顛簸兩小時 只賺一百多

在傍晚的半小時小憩後，他又開始馬不停蹄地拉活。晚上接近八點，高師傅開始萌生歸意。照他的「如意算盤」，夜班收車回家，最好拉個和家同方向的，也就是往南的最好，不過攔下他車的是位年輕的小姑娘，對方懇切要求去接北六環外的北七家科技城。



北京車多人多，時常出現堵車。 資料圖片

「那地方我不太熟，你知道具體地址嗎？附近有什麼標誌性建築？」高師傅一邊詢問，一邊無奈地往北行駛，可惜兩人都熟路，一路上停停問問，終於把乘客送到了目的地。這一趟，高師傅用兩個小時，掙了110多元錢。此時，距離他一早出車已經過去近15小時。

「能掙多少，全看你拚命程度」

像高師傅那樣每天高強度工作十二小時以上，最多十五六個小時的北京的哥，每個月能有多少淨收入呢？答案是，多則四千，少則不到三千，僅能滿足京城低標準的生活需要。

在大多數的哥的賬本裡，「份子錢」始終是一筆壓在頭上的巨石。高師傅是單班車司機，他以自己4月的收支為例，給記者算了一筆賬：

| | |
|-------|---|
| 四月收入： | 拉活 12,000元左右、燃油補貼 1,470元、基本工資500元 |
| 四月支出： | 份錢 5,500元(含社保等)、油錢4,500元、平均修車費300元、車輛保養100元 |
| 結 餘： | 3,570元，除去伙食費500元 留手裡的大約3,000元 |

記者採訪的另一位受聘於北創公司的雙班司機趙師傅，一般而言，他們的平均收入低於單班司機。他上班一天，休息一天。

| | |
|-------|---|
| 四月收入： | 拉活9,000元左右、燃油補貼 700元、基本工資500元 |
| 四月支出： | 份錢 4,100元(含社保等)、油錢2,900元、平均修車費300元、車輛保養100元 |
| 結 餘： | 2,800元，除去伙食費450元 留手裡的大約2,350元 |

已經幹了十幾年出租車的高師傅說，感覺這十年的收入一直差不多，但是十年前每月掙三四千，比較滿足了，而現在每天100塊夠幹嘛的？

還需支付「意外成本」

對於社會熱議的「打車難」、「的哥挑活」等現象，他也滿腹委屈，堵在路上就是耗油，油錢又越長越高。「每天的份錢和油錢加起來就是三百多，拉夠了三百多的活，才能保本兒，剩下還能掙多少，全看你拚命到什麼程度了，你說我能不挑點活嗎？」

另外，除了要交給公司的錢，司機們每天在城市裡還需要支付各種「意外成本」，比如在三站一場(北京三個火車站和首都機場)帶客首先得交1元至1.5元不等的費用取號帶客。而進入三站一場也會嚴查車況，輪胎帶泥、車套腳墊不乾淨等衛生不過關，還將面臨100到200元的罰款，「在北京開出租真是要十分小心才行，因為隨時會賠錢。」



夜色已深，但是「的哥」依然忙碌。 本報北京傳真

肉餅充飢 小憩「充電」



簡陋又髒亂的「的哥餐廳」。 本報北京傳真

六里橋、三元橋、芳草地、北皋、德勝門外等地方是師傅們的大本營，不僅停車沒人收錢，而且路邊還有應運而生的路邊攤，「蒼蠅館子」，米飯、大餅、麵條、配菜都有，價格一般只要10多元，可以便捷而經濟地解決飽肚的問題。

中午時分，高師傅停好車，來到馬路對面的「香河肉餅」店買了張肉餅，然後帶回車裡三下五除二地吃完了，「不愛在店裡吃，那衛生條件……只能閉着眼睛出來吃，眼不見為淨。」不過，勉強用以充飢

的肉餅也漲價不少，年前八塊，現在十二塊。

飯後，高師傅要小憩「充電電」，長年累月的開車早已讓不少的哥患上「職業病」，他也不例外，短暫的休息能為晚上的工作提提神。他打開車門，靠在座位上就睡了過去，但是不到半小時就醒了。一位小伙子急切地敲車窗，想去不遠的方莊，這不是一條理想路線，路近還堵，不過他皺皺眉還是答應上路了，「總歇着也不是那回事，早上睡一睜眼，就欠着公司幾百塊呢。」

話你知：何謂份子錢？

北京對出租車行業實行特許經營，所謂「份子錢」，就是的士司機上繳給出租車公司的承包費用，它既是「的哥」的主要運營成本，又是出租車公司的主要收入來源。根據北京有關規定，北京目前(2013年)共有6.6萬輛出租車，由雙班車(兩人合夥承包一輛車)和單班車(單人承包一輛車)組成。其中單班車每月的份兒錢不低於5,175元(去除燃油補貼後)，雙班車為8,280元。

「一泡尿憋8小時」

夏日某天的下午兩點左右，瀋陽出租車公司的王師傅在東三環拉了一位去朝陽區五路居的乘客，他暗自高興了半天。因為他知道在那裡的元大都公園附近有一個公廁，附近還可以臨時免費停車。



在路邊小憩一會是「的哥」最好的充電方式。 本報北京傳真

「憋了一上午，我就一直想上廁所。」王師傅說。但是停車難，如廁難是京城的一大「城市病」，對於一整天都在路上的的哥，「憋尿」成了一项基本功。曾有媒體報道，去年一位「的哥」因為不想支付幾塊錢的停車費，在海淀區萬壽寺路附近短暫停車小便後被抓拍，交管部門罰款200元，公司又罰他300元，他戲稱：「500元，這是我有生以來最貴的一泡尿。」

一天僅小解兩次 職業病纏身

「最長的一次憋尿，是將近8個小時。我諮詢過醫生，長時間憋尿會不利健康，會導致泌尿系統疾病。」王師傅說，有一天跑車跑到上午10點左右，便想上廁所，可當時車上一直有乘客，不方便停車，同時也難找到停車位，他就一直沒有機會上廁所。這一憋就憋到18點過，「走進廁所時，腳都是抖的。」

「很多廁所前沒有停車位，等從廁所裡出來，交警已經在車旁候着了。」王師傅還說，為了在有限的時間裡多賺一些，很多「的哥」一天能上兩次廁所就是奢侈的事情了，對他來說，白班盡量控制只上一次廁所。

其實作為「的哥」，除了要「特別能憋尿」外，還有很多不健康症狀。在記者採訪的十幾位出租車司機中，由於每天十幾個小時蜷縮在狹小的空間內，他們幾乎每個人或多或少都患上了不同症狀、不同程度的職業病：有的因不能定時用餐，患上消化道疾病；有的長期保持開車坐姿，造成頸椎患病、腰肌勞損；有的因長期如廁不及時出現腎病；還有的因工作壓力大，出現心理疾病，經常莫名其妙煩躁、失眠；另外，患高血壓、糖尿病、心臟病等的比例也很高。很多老司機幹了幾年從的哥職業退下來後，一身是病。

「生病一般扛一扛，吃點藥，自己去醫院檢查還要排長隊，嫌麻煩。而且你歇車去看病，公司的份兒錢可一分不減哦，所以能怎麼辦呢，扛着唄。」王師傅無奈地對記者說。