快报记者调查南京八大“黑车聚集地”——它们的存在,折射出城市交通 管理的一个困境

# 黑车司机:真不想这样 黑下去

城郊接合部黑车扎堆拉客

黑车,顾名思义,就是无营运资格,却在运营揽活儿的车辆。按照现行法规,对于黑车,一律严格处罚。尽管如此,目前国内任何一座城市都无法完全杜绝黑车的存在,南京也不例外。

上海执法部门“钓鱼”查黑车事件被媒体曝光后,引起公众的强烈关注。黑车司机这一庞大群体的生存状态如何,快报记者调查了南京八大黑车聚集地,听黑车司机讲自己的酸甜苦辣。事实上,黑车已占有一定的市场,对市民出行也有重要作用,并能调节一些时间段公交、出租车缺少的缺憾,那么,管理部门能不能想出一个办法,使它既不抢正规出租车的活儿,又便民利民呢?

实习生 马薇薇 快报记者 赵守诚 孙玉春 李绍富 是钟寅 顾元森 文/摄

地点:仙林

## 黑车穿梭,一停就是十几辆

南京非法营运的黑车哪儿最多?人们公认当属仙林,这儿居民区不少,地势空阔,且大学扎堆。几乎每所大学的门外,从早到晚都停有等客的黑车。一般门前不是一辆两辆,往往是十几辆几十辆。

10月31日,星期六。下午2时许,记者刚从312国道拐进仙林大学城,旁边道路上各类微型小汽车骤然多了起来。车厢里大多坐着两名以上学生模样的人。知情者透露,这些长安铃木、吉利、QQ、夏利、奥拓等低档车基本上都是黑车,司机在高校门前候客,专做学生生意。

果然,记者驱车在大学城转了一圈,发现各高校门前都停有至少十辆这类汽车。在文苑路口的苏果超市门前都停有好几辆黑车。文澜路上有南京财经大学、南京森林公安学校、南师大等高校,校门前无一例外停满了候客车辆。这些车很有秩序,彼此相安无事。有人过来,靠校门最近的汽车司机就会打开门,几句话就谈拢车资。车刚开走,后面的车就顶了上去。

随即记者来到仙林大学城的大成名店,这里主要是学生休闲娱乐购物的场所。由于是周末,商店内进出的学生很多,而黑车在门口一字排开,记者大概数了一下,黑车有近三十辆,其中QQ车占了大多数,也有几辆吉利和面包车。“同学,还要坐车啊?”“南理工紫金、南工院,还差两个人啦,上车就走!”黑车司机站在自己的车前,一看到有学生出来就主动询问是否要坐车,甚至有几名司机站在楼梯口招揽生意。

在大学城内的主干道文苑路上,记者几乎看不到一辆出租车,而短短一分钟内,就看到十几辆载着学生的黑车来来往往。虽然到大成名店的公交车并不少,但是从东边来的车停在马路对面的站台下,乘客需要走三分钟才能到达目的地,并且记者注意到,五六分钟才有一辆公交车到该站,而且几乎每辆车人都塞得满满的。

地点:鼓楼

## 黑车司机也谈“生意经”

“大厂,大厂,差一个就走!”“您甫指望公交了,上一班车刚走,下一班还得等50分钟呢!”

“15元一个人,给您送到家门口!”

前天深夜11点,路上行人寥寥,鼓楼公园东侧的公交站台附近并不冷落,除了在此等车的市民,还有三四个中年男子冲着等公交的市民热情地吆喝着。“外面又湿又冷,您甫等了,上车跟我走吧,真的差一个人就能出发了。”雨夜行人稀少,黑车司机老黄的生意不是很好,他虽然卖力吆喝,可半个小时下来,车上还是只有两名客人。据他说,这里拼车已经成了气候,但是同行多,竞争也激烈,自己一晚上通常也只能拉个两趟。为了让自己更有竞争力,只要客人要求不过分,他都会把客人送到家,按照他的生意经,价格要向公交看齐,服务要向正规出租看齐,这样才能有“回头客”。

老黄白天一般不敢出来跑黑车,动辄万几八千的罚款,让他和同行们非常头疼,只有到了晚上,执法人员下班,他才会出来揽活儿。老黄一向小心谨慎,上车就会向乘客介绍自己姓黄,还会叮嘱乘客,遇上检查就说认识,白送一趟不要紧,只要别罚款就行。至今为止,他只遇到过两三次,不过都顺利蒙混过关。“执法人员可能也看出我是黑车,不过盘问之下我和乘客的说辞没落下把柄,也就只好放行了。所以,我还是比较喜欢带熟客,都彼此了解,遇上情况也不至于有意外。”

记者在和老黄交流的过程中注意到,在这里停着的另外三四辆黑车上,都是坐着一名乘客,而黑车司机无一例外地都冲着往来的人喊“已经只差一个,马上就能出发”。

面对记者的疑惑,老黄坦言,“干这行还不是能蒙就蒙啊,先骗上车再说,不说只差一个,谁肯上车呢,现在我车上的两个乘客,不都是给这样拉上来的吗?”他也曾琢磨过,是不是这边的同行能组织一下,让客人集中先上排在前面的车子,免得几辆车上都有人,大家都在等着凑满一车人。可这个提议最终没能实现,黑车不比正规出租车,黑车流动性大,规则不好执行,而且开车的司机也五花八门什么样的人都有,有人是老老实实做生意,也有人盘算着怎么坑蒙拐骗。“坑蒙拐骗那是恶性循环,把名声搞臭了,以后还有谁来坐黑车?我除非国庆、过年这些节日收得贵一些,平时的情况下,都是15块正常收。”

地点:小行地铁口

## 他们开来快淘汰的小面包

仙林地区的黑车全是小车,虽然都是价格很便宜的普通轿车,但开起来也还算体面,出行的人乘坐起来相对也还算舒适。而小行地铁站附近也有这样一群靠开黑车养家糊口的人,他们开的车均是价格在3万多元的面包车。他们的线路也相对固定,主要是从小行地铁站到铁心桥春江新城一带。来自安徽的李俊(化名)便是其中的一位。

李俊今年30岁,安徽阜阳人,在小行附近开黑车已经将近一年。李俊带着妻儿租住在距离小行地铁站一公里左右的民房里。大儿子今年10岁,在一所小学上四年级,小儿子今年4岁,在小行附近上幼儿园。李俊的老家在阜阳最偏远的农村,地贫人多,早在五年前,他就用前几年外出打零工积攒下来的钱,买了一辆小面包。用李俊的话说,他这些年一直靠这部车维持一家人的生活。

在加入黑车队伍之前,李俊和妻子在宁工新寓菜场承包了一个摊位卖菜。每天开着小面包去批发市场贩菜。后来宁工新寓附近大面积拆迁,附近人口少多了,而菜场的摊位费不降反涨,李俊和另外一个阜阳老乡实在经营不下去了,便撤离了菜场。去年下半年,无事可做的李俊与一个老乡闲聊,老乡得知他有一辆面包车后,便给他指了条路,于是他便加入了黑车运营的行业。

跟李俊同在小行地铁站附近做黑车生意的一共有10多人,他们每人都开着一辆旧而不破的小面包,每天都来到小行地铁站附近拉客。严格意义上说,不是拉客,是等客,因为很多从地铁站下来的人,直接就坐上了排在最前面的一辆面包车,他们从不询问价格,也不问面包车的去向。

“在这里的车子,都是去铁心桥的,两块钱一个人,这个乘坐的人都知道。”李俊说,每一辆车一次可以坐7个人,送到目的地返回后,要是运气好,可以带四五个人过来,这样除去往返一趟8块钱的油钱,他们还有十几块钱的收入。

制图 李荣荣

地点:长途东站

## 司机用纸板挡车牌

长途汽车东站不光是发往苏中苏南很多长客的始发站,也是仙林等东郊地区进入城区的公交中转站,以往黑车十分猖獗,不过前天下午,记者赶到那里时却发现,拉客的黑车看不到踪影,只有几辆货的停在车站对面招揽生意,记者看到一对夫妇提着大包小包的从车站出来,上了一辆面包车。

“你们到哪个方向,顺带一起走吧。”看到记者走过,车上一位女子热情地招呼,记者询问她是去哪个方向,她却坚持先问记者去哪个方向,并表示可以便宜一点顺带过去。而记者发现,现场一排面包车大约有六七辆,不少车前面都摆放着“货运出租”的牌子。在经过其中一辆面包车时,记者发现,司机竟然用一块纸板将后车牌给遮挡了起来。

地点:百水芊城

## 公交多了,黑车蔫了

前天下午,在马群南湾营经适房小区内,等客的黑车数量寥寥,记者数了一下,有三四辆面包车、三四辆轿车。

“自从通了公交车,黑车的生意就不行了。”小区门口看门的师傅说,前年南湾营小区开始入住,起初还没有公交车,好多居民都买车跑起了营运。今年8月份起,163、141、142等路公交车都入驻了,都通往城里,黑车的生意就不行了,顾客分流了一大半。

“现在不管是马自达,还是面包车,生意都不行。”据称,目前黑车只能跑一些往麒麟门、沧波门等郊外地区的,生意十分清淡。今记者惊讶的是,在城区早已绝迹的三轮马自达,在这里又重新出现了,不过三轮马自达的价格和面包车相比也是一样,几位开三轮马自达的都是五十岁左右的,也是在那闲等着。

地点:中华门

## 正规出租无奈也搞拼车

昨天晚上,记者在中华门地铁站看到,地铁两侧的出口都有大量黑车停靠。在集合村路一侧,情况尤为严重,十几辆面包车以及各种小轿车、摩的一字排开,让本就不甚通畅的路面显得更加拥堵。到河西、板桥的乘客,有的选择摩的、有的选择面的,价格大都也是在5元至15元之间浮动。

这里除了黑车在搞拼车,也有不少出租司机做拼车的生意,送到绿口机场每人25元。出租司机抱怨,“我们也是黑车拖累得没办法,不然何苦要搞拼车?”

地点:天保桥

## 黑车司机多是当地村民

天保桥一带也存在不少黑车,记者前天在西善桥通往板桥的道路上看到,通往天保桥的路口附近停着七八辆黑车,其中有三轮马自达,也有面包车,这里是153、96、158等路公交车的车站,乘客在此下车后,要到附近村子,就只有选择黑车了。

“到天保驾校啊,两个人六块钱。”一个黑车司机招呼道,记者询问能否便宜点,她表示,就是这个价格。据了解,由于来往驾校的人较多,黑车主要是依靠这一块收入。

地点:安德门

## 主要玩拼车,价格更便宜

“一出站,十几个拉客的围着我,我不想乘黑车,只能一个劲摇头!”钟小姐出了安德门地铁站,就不断有黑车司机凑上来询问是不是要乘车,她给问得很烦躁,只能把头摇得像拨浪鼓一样,可还会有黑车司机追着说“不要客气哎……”不过,只要有穿着制服的执法人员出现,不管是民警、交警,还是城管,这些黑车司机都会快速散开,等到执法人员离开,他们才会重新出现。

在安德门,黑车的组织要复杂一些,有不少是夫妻二人合作,妻子负责寻找客源,丈夫负责开车,也有一些则是司机抱成小团伙,几个人都是跑不同线路的司机,分头拉客人,看到路人就问去哪里,只要乘客说出目的地,他们总能找出一辆车是跑那条线路的。这片区域运营的黑车,面包车较多,少量是轿车,几乎都采用拼车的形式,几个乘客合乘一辆车子,价格也相对便宜。司机说,“大定坊5块,江宁10块!乘车的都是学生,大家不都是图个便宜嘛!”

对于大多数乘客来说,打车虽然安全舒适,但价格较高,工薪阶层难以承受;公交夜间班次间隔较长,而且只能靠站停,下车之后乘客可能还得再走上十几分钟,着实不便,黑车成了很多人无奈的选择。安全性是乘客对黑车最主要的顾虑,“我一个女孩子乘黑车肯定是不放心的,黑车开的线路十之八九是行人很少,我万一遇到个坏人,那如何是好?”这成了很多单身女性拒绝黑车的理由。此外,遭遇车祸索赔难也成为一个重要的因素。

听听黑车司机怎么说

## 说苦闷 | 没文化没技能,只能做这个

**竞争太激烈,都想把车卖了**

黑车司机小王告诉记者,开黑车的司机大部分都是下岗工人,“没办法,没文化没技能,只能做这个。”小王叹了口气,尽管丈夫也有工作,但是要养孩子光靠丈夫一人的工资是不够的。下岗后,她就买了一辆二手的面包车做起了黑车生意,为了方便,她还在仙林租房子住,每天从早上五点半一直忙到晚上将近十二点,尽管辛苦忙碌,但是收入不高。“周一到周四都没什么生意,一天就挣个四五十块,就指望周末赚钱了。”她说,只有周五周六周日三天,生意才比较好,“顾客主要是学生,周末他们都出来玩,我们才有得忙。”据了解,生意最好时她一天能挣到三百块左右,除去车险、车保养以及油费,算下来一个月收入只有两千块左右。

聊起开黑车,在仙林几所高校门前候客的司机都很委屈,他们祖祖辈辈生活在仙林地区,早些年因为兴建大学城,地被征用了,他们年纪又大,进城打工困难,看到学生乘车难,跑客运来钱快,就纷纷开起黑车来。“我们都是仙林农场的,是原来农场下辖几个村的农民。”

据他们称,开黑车也很辛苦,一位黑车司机说,每天早晨他4点钟就起床了,一直要忙到晚上9点多钟。据黑车司机称,黑车行业也像围城,外面的人想插足进来,而已经跑了几年的很多累得都想卖车。“生意好的时候,就是每年学校开学的时候,那个阶段,一下子都要增加好几十辆新车!而过了一段时间,又有不少人卖车了!”黑车司机说,由于总体上黑车数量在增加,所以生意比以前难做,“今天是周六,人还算多的,要是平时,人就更少了!”

**被抓罚款后,车取出来照样拉客**

“我们从不超载,最多也就7个人。”黑车司机李俊说,“我到下午三点半后,一车就只能拉6个人了,因为我老婆在上班,小孩那个时候都放学了,大的我趁着开车送客时,把他带回家,让他自己在家写作业,小的没人带我得把他带在车上,让他坐在副驾驶位置上。”李俊说,没办法,就凭他一个人跑黑车,连家里的开支都应付不过来。

李俊算了一笔账,每天他往返5趟,一趟往返就算12个人,这样每天毛收入120块钱。一趟往返需要8块钱油钱,一天下来就是40块钱,加上每天平摊下来的修车费14块,中午吃6块钱的盒饭,一天就只剩下60块钱了。“这样算下来,一个月也就1800块,加上老婆的1000块钱工资,一个月一家收入也就2800块钱,我小儿子一个月幼儿园450块,大儿子学费平均下来一个月40多块,一家四口还有吃饭,这样剩下的钱也就没几个了。”李俊说,他大儿子上学,还花了1万块,这是早些年交的借读费。

说起最害怕的事,李俊说,第一是害怕生病,生病了不但不能跑车,而且还要花钱。另外就是怕被客管执法人员抓到,一旦抓到了,就意味着至少5000块没了。不过李俊说,罚款过后,车取出来照样拉客,因为像他这种,只有小学文化,会的手艺就一种,打方向盘。

## 说建议 | 不想这样黑下去,盼有合法身份

黑车司机小王说,仙林大学城的需求不小,所以每学期都会新来不少黑车。消费群以南邮、南中医、南理工紫金学院以及南京工业职业技术学院(简称南工院)的学生为主,记者在采访中也发现,坐黑车的学生很多,一位准备回南工院的女生告诉记者,在周末她经常会到大成名店玩。“我经常坐黑车,很方便啊,等公交车很麻烦的。”记者了解到,南工院学生可以乘310路到大成名店,但等一班车需要花费半个多小时,“公交车又不能直接到达目的地。”她说,坐310路到大成名店只能在南京财经大学站下,需要走五六分钟才能到,而黑车直接把他们送到门口。而司机称,通常都是几个人拼车,费用很低。像这四个学生去南工院,一个人两块钱,和乘公交车没什么差别。

对门前扎堆的黑车,各高校也从不干涉。司机们以自豪的口吻说,“校方应该感谢我们,常有受伤的、重感冒的、胆囊炎阑尾炎发作的、突然不舒服的学生跑到校门口,打不到出租,公交又没来,都是黑车送到医院的。而且我们按秩序排队待客,学校干吗要赶我们走呀?”记者在校门外公交站台看到,几条公交线路末班车几乎都是晚上8点,间隔时间也较长。

据了解,仙林的黑车司机经济比较困难,手头积蓄不多。他们也想拥有正规营运资格,光明正大地跑出租。“真的不想这样黑下去。但营运证要好几十万元,买不起呀。我们希望政府部门降低郊区出租车行业的准入门槛,让大家都有个合法身份。”

不少司机提出,如果每年每年上交管理部门5000元费用,大家就承受得起了。他们建议推广江宁区的出租车模式,只准许本地区车辆带客进入主城区,而返程则不准带客到郊区。这样既不影响城里出租车的生意,又方便郊区居民的出行,大量黑车司机也能名正言顺地营运了,一举三得,何乐而不为呢?

■专家建议

## 治理黑车堵不如疏

仙林、小行、迈皋桥等地存在着大量黑车,这是一个不争的事实。据了解,对于黑车,南京市客运管理部门一直根据规定进行严厉打击,但即使这样,仍有不少黑车活动在执法部门的眼皮底下,继续着每天的生意。

对此,南京大学副教授肖泽晟表示,黑车大都活跃于南京市的城郊接合部,虽然不合法,但黑车的存在是有其一定的合理性的,因为这些地方不同于市中心,公交不发达,在城郊接合部公交线路一般会比较少,发车频率也不太高,这就给周围的市民带来了不方便。在这种情况下,黑车的出现正好顺应了这部分市民的需求,所以黑车的存在并不是绝对错误的,而是有其合理性,因为它有其社会发展的空间。

专家表示,从事黑车运输的车主一般都是外来人员,或是下岗失业人员,这部分人的收入有限,他们根本无法达到合法营运的门槛,目前客运部门的营运证价格高达几十万,这笔钱对于黑车车主们来说根本是不可能达到的,也就是说,他们想合法地进入到客运行业是不太可能的,但为了赚钱,而且市民们的确有这个需求,“黑车”车主们只好冒着风险从事这个行业。

对于如何解决实际上存在着的大量黑车,专家称行政部门的应对办法不能单纯靠标、靠罚,而应更重视疏导,因为就实际情况看,一味地查处根本不可能解决黑车问题。在这个问题上,有关部门可以考虑给予这些黑车一定的活动空间,因为这满足了部分市民的出行需要,如可以规定这类车子只能在一定区域内运行,不能进入市中心,因为正规出租车付出的成本远远大于这些黑车,如果允许黑车进入中心市区营运,会造成客运秩序的混乱。另外,有关部门可以想出更人性化的思路,管理、规范这些黑车,毕竟就目前来说,这样的车子往往存在着各类安全隐患,合理地管起来比一味地打击要更加有效。