



浦东机场出租车深夜“转包”乘客

新民晚报新民网独家调查:钻空子“拣客”乐了司机苦了乘客



新民晚报
新媒体报道小组

搭乘红眼航班抵达上海,刚坐上出租车没开出浦东机场多远,就在漆黑的路边被“转包”给另外一辆出租车。“想想有些后怕。”有市民向本报反映了自己的尴尬遭遇。

把中短途的乘客“抛给”外围不排队的出租车,自己短时间再返回“拣”长途客。新民晚报新民网记者深夜展开调查发现,此类状况并非个案。浦东机场附近有多处集中“转包”点,夜里很是热闹,记者随机在机场排队打车也陷入相似窘境。中途“转包”乘客俨然成了钻“短途票”空子的新招数。出租车司机“双赢”了,乘客却遭遇了拒载等多重风险。

投诉

距离尴尬强行换车

徐女士(化名)日前向新民晚报新民网记者讲述了她的遭遇。她乘坐的航班于7月13日凌晨抵达浦东机场,出关拿行李大概已是1点多钟,当时排队等出租车的人并不多,没多久徐女士就乘上一辆。上车后,她说自己要去巨峰路五莲路附近,司机当即表示距离太尴尬,“不远不近的”,随后提出出机场后会由另一辆出租车将徐女士送到目的地,还说“我这段路不收你钱”。

果然,车子开出没多久,徐女士就看到另一辆出租车在路边等候,“当时周围非常黑,我根本不知道自己在哪里”。司机停车后,下车跟另一司机交流了一番,随即将徐女士的行李转到那辆车上。

考虑到天色已晚,又是孤身一人,等待的出租车看起来也是正规的大众出租(车牌号为沪FU9**1),徐女士就上了车。虽然最终安全到家,但徐女士仍心有余悸:“前一辆车的司机完全是通知、命令的口吻,并没有跟我商量的意思,就把我交给了后一辆车。事后想想,在当时的情况下,我如果拒绝不知道会面临怎样的后果。”

同样是午夜,同样是孤身一人,市民邹女士(化名)今年5月在浦东机场也遭遇了类似的情况,而且是在高架路上就被“转包”了。

邹女士表示,当时她要去浦东南路附近,白天车费大约一百多元。“我讲完目的地,司机也没说什么,就直接打起电话来了。”起初听到司机在电话中说“乘客到哪里哪里”“你在哪里”“一会在哪里哪里碰头”,邹女士也没太在意。直到车子在华夏高架路的某处停下来,她才发觉不对劲。

虽然出租车司机一个劲请求体谅,但邹女士总觉得这事不合理,“再客气有什么用,他没把我送到目的地,应该也算拒载吧?大半夜乌漆墨黑的,乘客的安全怎么保障?”邹女士说,在机场乘坐出租车都有监控,可半路一“转包”,安全系数无疑就大大降低了。

蹲守

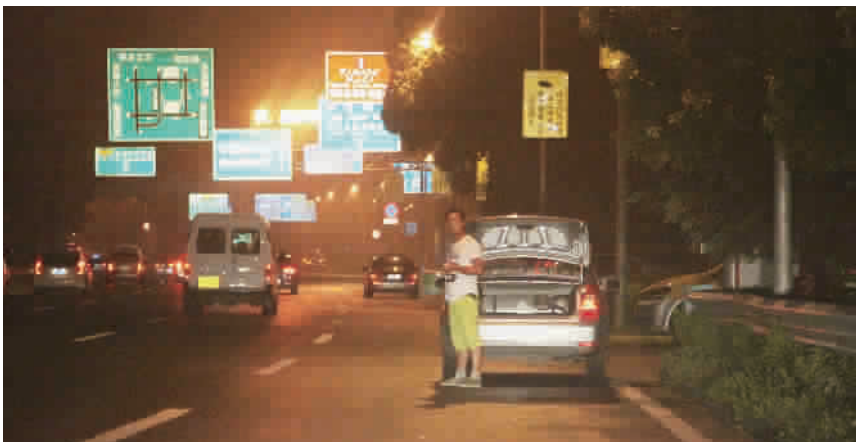
“转包”据点生意兴隆

那么,这种中途转包行为是极端的个案,还是已经渐成某种“潜规则”了呢?

采访中徐女士特别提到,司机将她转包的路段虽然很荒僻,但她还看到有一排出租车停在路边,疑似也在等待转包的乘客。

为此,从7月13日深夜到次日凌晨,记者兵分三路,前往浦东机场蹲守调查。

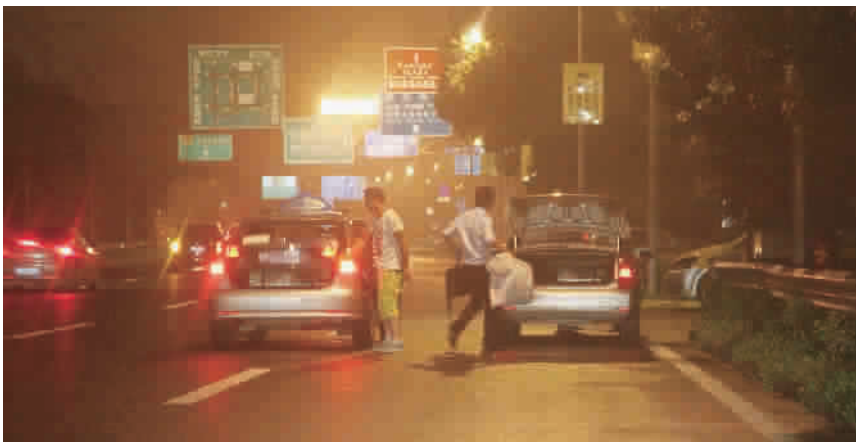
7月14日0时许,浦东机场迎宾大道靠近东启航路上的中石化久华纬三加油站入口处已然停着两辆熄灭顶灯的出租车,这些车子后备箱都开着,司机站在车外四处张望,他们有的用手机不停联络,有的则不时向从机场开出的车辆挥手。半分钟后,陆续又有两辆出租车加入了“等待”的行列。加油站里也停



穿黄色短裤的出租车司机在路边张望等待



一辆载有乘客的申联出租车(左)停下,路边等候的司机上前攀谈



乘客和行李被转移到路边的出租车(右)

新民晚报新媒体图

着数辆出租车,司机站在路边等着什么。

不一会儿,一辆从机场开来的车牌号为沪DX9**9的红色出租车,停在了这排等待的出租车旁。穿白衬衫和蓝色T恤衫的两个司机马上上前,朝副驾驶位置弯腰探头。跟红色出租车司机对话了几句,穿白衬衫的司机拉开后车门,一名年轻女乘客随后下车,这名司机则又走到后备箱取出行李,带着女乘客朝加油站走去,那辆红色出租车也随即开走。

不足两分钟内,先后又有“大众”沪FW5**8、“申联”沪GU3**7等两辆车将乘客“转包”。被“转包”的乘客都是独自一人。

“卸下”乘客的车辆,后来又去了哪里?记者跟上其中一辆顶灯显示“上海金陵”、车牌号为沪GU5**8的出租车,朝前开了一段后,车子开向了T2航站楼方向。

亲历

证件不全的“正规车”

7月14日凌晨1时20分许,记者在浦东机场T2航站楼排队等候出租车,排队等待了20分钟左右,记者上了一辆红色“日升”出租车,车上显示驾驶员准营证号为“2***98”。

“到哪儿去?”还没等记者拉开车门,这名中年司机就急切地询问。当听到要去五洲大道张杨北路附近,司机没有马上发动车子,而是侧

过身对坐在副驾驶上的记者,面露难色地说道:“你去坐我朋友的车好伐?”见记者有些迟疑,他立刻解释称“我想多拉两差”“放心,朋友的车也是正规出租车”,并以“我已经排了5小时队”为由试图博取同情,其后连珠炮般的理由更是一个接一个向记者“投来”。

当记者接受他的“提议”后,驾驶员加大油门来到短途票领取处,熟练地给工作人员递上一根烟,报上一串类似车号的数字。拿好短途票,司机才不紧不慢地按下了计价器。

“你经常跑机场?”

“对啊,一直跑机场,专门做晚班的,这么一说话就懂了。”

一驶出机场,没碰上跟记者多谈,司机便用上海话对着手机喊话:“1分钟到哦,五洲大道张杨路这里的(客人)”。

“现在去哪里呀?”见记者提问,司机“安抚”道:“你放心,我正常打表,但不收你钱的。”

出租车在启航路上行驶了500米左右,就在路边停了下来。漆黑一片、空无一人的路边孤零零地停靠着一辆红色出租车。司机告诉记者,这辆车就是刚才提及的“朋友的车”。送记者下车之后,日升出租车调了个头就走了,而记者被一位新的司机迎上了第二辆出租车,车牌号为沪DX3**3的新霞出租车。

在这辆前一个司机信誓旦旦声称“正规”

记者手记

关乎规则

虽然听到并看到了“转包乘客”的过程,心里早有准备,但在漆黑人少的路上被“送”上另一辆出租车,记者还是忐忑的。可想而知,那些深夜刚下飞机,独行且疲惫的乘客碰到这样的情况会是怎样的无奈和不安。

表面上看似客客气气,还不收车费的“周到”服务,但本质上依旧是司机“无正当理由中断服务”,涉嫌拒载。

浦东机场出现出租车“转包乘客”的现象,既有司机对中短途和长途的挑三拣四,也关乎管理规则的设置。规则能更加完善、设计更科学?又是否能用技术手段提高管理和监督的水平?这些也都值得管理部门思考。

的出租车上,记者却没有在规定位置上找到“上海市营业客车驾驶员”的服务卡。

在随后的攀谈中,司机告诉记者,“转包”不会给前面司机“好处”,“我们都是认识的,他会给我客人,我也会给他生意。”

至于为何没有在记者蹲守的加油站附近“转包”,对方压低声音说:“那里有人查,有运管的,也有机场这里的交警”。最终在行驶了近30分钟后,记者被送回了目的地,车费一百多元。

业内

涉嫌拒载有待规范

熟悉“转包”情况的出租车司机表示,这一现象其实已有时日。“有的司机排三四个小时的队,只接一单百来块的生意,心里肯定不乐意。”正是这样的心态催生了“转包”现象:接了中短途的司机通过微信等途径把生意推给“朋友”,“朋友”可能正好送客到附近,不用排长队就捡到一单活,司机自己也不吃亏,返回去领一张短途票,同样可以不用排队重新接生意做,“再进去或许就是一单长差的,算是双赢嘛”。然而对于乘客来说,在不知哪里的半路被动地转到另外一辆未知的车上,遭遇克隆车或是套牌车的风险则大大提高。

至于机场的短途票,也不是什么新鲜事物。相关部门为照顾短途乘客的司机,规定只要他们在一定时间内返回,便无需再次排队。然而一些接到长差的司机试图“快去快回”制造短途假象,路上不顾行车安全。为此相关部门改变了短途票的发放规则。按照现行规定,短途司机必须出具在一小时内行驶里程小于22公里的发票,才被允许“插队”。

“快去快回”行不通了,有些司机又想到了“转包”乘客的新招数。

有司机向记者透露,虽然大多数司机的转包行为属于“友情转让”,但也有个别司机会根据路途远近,向“下家”司机收取十块钱。不过司机也指出,这样做存在一定的风险,“机场里都是探头,车上还有GPS定位,一旦被发现或投诉,不但面临罚款,还会被公司停工,这样损失就大了。”

业内人士指出,根据《上海市出租汽车管理条例》的规定,车辆开启空车标志灯后,在营业站内不服从调派的、载客营运途中无正当理由中断服务的,都涉嫌“拒载”。在当年内拒载等违法行为达两次的,可被吊销准营证。

目前短途票制度仍旧实行的情况下,“转包”乘客现象是否还会继续?新民晚报新民网将持续关注。



更多精彩内容请扫二维码