

# 新民·环球

本报国际新闻部主编 | 第 585 期 | 2018 年 8 月 23 日 星期四 本版编辑:丁珏华 编辑邮箱:xmhw@xmwb.com.cn

## 野蛮生长冲击城市管理 出租车司机因负债自杀 “疯狂”网约车让纽约忍无可忍

文 / 翁海峰

移动互联网的崛起正以横扫千军之势颠覆诸多传统行业，共享汽车业务也欣欣向荣地发展着，传统出租车从业者经历着前所未有的寒冬。美国纽约市议会本月通过一揽子法案，决定一年内停发网约车新牌照，以限制网约车数量。法案支持者认为，网约车数量大幅增加，加剧城市交通拥堵。更有人以 2 月自杀的纽约出租车司机道格·施夫特为例，抨击网约车对传统出租车行业带来的负面影响。

### 开出租车44年 有过挣钱日子

2 月的一个早上，60 岁出头的纽约出租车司机道格·施夫特在市政厅门口开枪自尽。在去世前，施夫特驾驶出租车超过 44 年，行程 720 万公里，相当于环绕地球 180 圈。

家人介绍说，施夫特是一个内向的人，甚至有些沉默寡言。由于体育成绩不及格，施夫特没能从高中毕业。后来，他发现开出租车挣的钱比在父亲的加油站帮忙挣的钱多，因此考取了出租车牌照，搬出了父母的家，靠开出租车独自生活。

在那些日子里，施夫特每周工作 40 小时就足以支付日常开销。上世纪 80 年代初，他买了自己的出租车牌照，当时的牌照价格约为 5.5 万美元，还购买了一辆黄色出租车，并且把车分租给另一名兼职的出租车司机。“他对自己的驾驶技术感到非常自豪。”施夫特的兄弟回忆道，他可以在 19 分钟内从肯尼迪机场开到曼哈顿下城。

上世纪 90 年代，施夫特开始从事黑色电召车服务。开黑色电召车比开黄色出租车赚得更多，市场前景时黄色出租车司机每年可以赚到 3 万美元，而黑色电召车司机可以赚到 10 万美元。“十年前，黑色汽车行业的盈利潜力就还不错。”《黑色汽车新闻》的老板韦斯说：“生意很稳定，因为客户几乎都是固定的，一般载的是金融巨头和律师。”

2004 年，施夫特用开黑色电召车赚来的钱，在曼哈顿以西 190 公里的波科诺斯森林边缘买下了一栋房屋。但是住在离城市这么远的地方，最大的问题是交通不方便，到市中心通勤时间大概两个半小时。2005 年，施夫特摔倒后骨折，在医院里躺了 90 天，面临巨额的医疗费用、抵押贷款和保险费用。

害怕账单越欠越多，施夫特在完全康复前便匆忙回到工作岗位上。一周后，他的车被追尾，伤了他的臀部，意味着又要休息六周。再次康复后，为了多工作赚钱，他抽不出时间回家，每晚就睡在车里。

接下来的 10 年里，健康问题持续不断困扰施夫特。为控制糖尿病而进行的胃旁路手术导致腹部感



纽约出租车司机要求政府限制网约车



施夫特和他的黑色电召车

本版图

染，他花了五个月才痊愈。被检查出大肠里长了一个肿瘤，他不得不选择手术切除。一名司机倒车失误撞断了他的颈椎间盘，他支付不起手术费，而长时间坐在驾驶座上更使疼痛加剧。

### 优步公司崛起 迅速征服市场

2009 年，优步公司在旧金山成立后不久，就利用其基于手机应用程序的打车服务，迅速征服市场。而纽约陈旧、功能失调的出租车系统，受到了优步的极大冲击。

纽约出租车数量长期停滞在 1.35 万辆左右，自上世纪 30 年代以来基本没有变化。这对出租车司机来说是件好事，因为在这种市场环境下，几乎人人有生意做。但是对于乘客来说，需要出租车的时候往往打不到车，而电召车费用可能很高。

优步抓住了这个机会。2011 年 5 月，优步在纽约投放了 100 辆汽车，并做出三项承诺：为司机提供最低生活工资，为乘客提供更好体验，为投资者提供丰厚回报。接下来的

6 年里，优步的确像承诺的一样，为司机们提供了更多赚钱机会，让他们“挤”进中产阶级行列。与此同时，纽约出租车数量增加到 10 万辆。

但是，优步的发展也给纽约公共交通系统带来诸多问题。比如随着更多汽车在街上行驶，城市交通变得更加缓慢拥挤。投资人向优步投入了超过 210 亿美元资金，而优步迄今没有实现盈利。为了在行业中建立垄断地位，优步竭尽全力补贴打车服务，仅 2017 年就亏损 45 亿美元。

像施夫特这样受到打击的纽约出租车司机更是不在少数。在短短几年时间里，优步彻底摧毁了黑色电召车和黄色出租车业务，这是纽约较低阶层世代以来的收入来源。根据一项对城市数据的分析，2014 年 6 月到 2015 年 6 月，曼哈顿的优步车数量飙升了 140 万辆，而出租车数量下降了 110 万辆。

与此同时，出租车牌照价格也大幅下跌。2014 年，优步还在继续扩张时，纽约出租车牌照价格曾达到创纪录的 130 万美元，然而到今年 1 月，一个牌照仅售 12 万美元。

### 城市陷入危机 要求政府行动

尽管施夫特日以继夜工作，但他认为并没有机会扭转境遇。他的身体日渐衰弱，每天十几个小时的驾驶时间加剧了颈部和臀部的病痛。他负债累累，收入也逐渐减少，终于决定结束自己的生命。

2 月的一个早上，在纽约市政厅东门口，一辆汽车里传来“砰”一声枪响。人们的第一反应是，这是恐怖袭击吗？拆弹小组来检查爆炸物，在车里只找到了施夫特，穿着干净的衬衫和长裤，已经毫无生气。

在遗书中，施夫特清楚说明是什么驱使他自杀：“由于有大量优步汽车，出租车司机感到绝望，他们试图养家糊口但是做不到。优步把价格压到低于运营成本的水平，迫使我这样的人破产。优步和他们的司机数着自己的钱，我们却被赶到街上，无家可归，饥肠辘辘。我不会成为奴隶，我宁愿死。”

当施夫特的死讯登上《黑色汽车新闻》杂志时，支持他的读者来信如潮水般涌来。有人呼吁纽约市长白思豪将施夫特结束生命的市政厅东门口的道路命名为“施夫特路”。

为施夫特举行的守夜和集会活动也开展起来。抗议者涌向市政厅，挥舞着标语，上面写着“安息吧施夫特，我们的司机兄弟，你的生与死并不是徒劳的”。他们高举施夫特的照片唱起了歌：“不要再输了！不能再有更多死亡！我们现在需要行动！”

本月，纽约市议会通过法案，一年内暂停向优步等网约车公司发放新牌照。白思豪表示：“我们的城市正直接面临一场危机，使纽约人陷入贫困，使街道陷入拥堵。网约车公司不受限制的增长，要求政府采取行动，我们现在已经行动了。”

### 相关链接

#### 生前写专栏抨击 优步不公平竞争

施夫特曾在《黑色汽车新闻》开辟专栏，对优步导致的不公平竞争进行猛烈抨击。

他写道，几十年来纽约出租车司机们一直用自己的钱来践行这座城市承诺的、由政府监管的租赁车辆专用权，用自己辛苦赚来的数亿美元购买城市发行的出租车牌照并为车辆付费，然而几乎在一夜之间，长期存在的市场规则被颠覆。

施夫特从事的黑色电召车更容易受到优步冲击，优步为顾客提供的类似服务质量更高，价格更低。“客户根本不在乎。”他在专栏文章中哀叹道，“不管怎样，优步都用最低的价格扰乱市场。”

2015 年，施夫特花了整整一晚上找活计，然而一个客人也没拉到，这是他 40 年驾驶生涯中第一次没有一分钱收入。

2017 年 4 月，在他的专栏创刊三周年之际，施夫特告诉读者，他现在每周工作时间长达 120 小时，但是一天也只能接 20 位左右乘客。“我的收入在过去两年中下降了 50%！”

#### 纽约“限牌”法案 引发网约车不满

纽约市议会 8 日通过一揽子法案，决定一年内停发网约车新牌照，以限制网约车企业运营汽车数量。作为优步在美国最大市场，纽约成为美国首座以立法方式“限牌”的城市。

纽约出租车司机联盟将新法案认定为出租车司机的胜利，优步、利夫特等网约车企业则表示不满。优步说，在 12 个月内停发网约车新牌照无助于缓解拥堵。利夫特认为，新法案将使纽约市民再次陷入“打车难”境地，常用网约车的非洲裔、拉丁美洲裔和远郊区居民受影响更大。

美国黑人运动领袖沙普顿在社交媒体“推特”写道：“他们在谈论给优步限牌，大家知不知道黑人在纽约叫一辆黄色出租车有多难？”

优步表示，将尽力满足用户不断增长的需求，同时与纽约政府协作，让立法机构通过真正的拥堵解决方案，如对进入曼哈顿的车辆收“拥堵费”。