

代驾业调查“三无”乱局



核心提示

据公安部交管局统计,“醉驾入刑”新规实施以来,5月1日至15日,北京共查处酒后驾驶505起,较去年同期下降了82.2%。

多家北京代驾公司负责人表示,大半月来,京城各大代驾公司的业务量少则上涨20%,多则翻倍。但记者调查发现,代驾行业是“无主管单位、无准入门槛、无统一标准”的“三无”行业。代驾乱局亟待规范。

东直门簋街,深夜12点。

“先生,要代驾吗?”一拨客人吃喝完步出门,几名举着“酒后代驾”牌子的年轻男子立即凑上前询问。

工体酒吧街,凌晨5点。

“代驾到洋桥,140元。”一家代驾公司的152号代驾员等到了预约的客人,他拿出收费表给对方看。

“太贵了。”客人满口酒气,大声喊道。

此时,路边一辆面包车里出来一名男子,“我们也是代驾,100元走不走?”

“成。”客人晃晃悠悠地掏出车钥匙递给这名男子。

“这是个没人管的行业。”152号代驾员看着被抢走的生意,无奈摇头。

新规下“代驾公司”收入翻倍

152号每天跟喝酒的人打交道,有的意识清醒,有的烂醉如泥。

5月11日晚9点半,朝外一KTV门口,等了一个半小时的152号见到了自己的客人,对方被搀出KTV。

整了整西服,赶紧迎上去,满面堆笑。“您好,我是××代驾公司152号代驾员,非常荣幸为您服务……”念完公司

要求的规范用语后,152号双手并拢捧过对方递来的车钥匙,跟着摇摇晃晃的客人,来到一辆宝马745i车前。

这个车型152号并不陌生,“开过好几回了。”入行4个月的他,平均每月接100单,代驾最多的是奥迪,其次是现代、别克、奔驰、宝马,“85%都是自动挡,都20万以上。”

随后,双方在“代驾服务确认单”上,填写了车型、车号、车况,以及出发地,目的地等信息后,152号轻踩油门,宝马车驶向顺义西沙峪某别墅区。

到达目的地后,根据里程,152号收取了140元代驾费。

据悉,北京登记在册的“代驾类”公司目前约为500家。代驾大致流程为,客人电话向“代驾公司”预约,定好地点、时间;见面后,客人与代驾员需填写“代驾服务确认单”,确认车况、车险情况、出发时间、路线等;到达目的地后,根据里程,收取相应的代驾费。

北京畅饮无忧汽车技术服务公司总经理柳静称,2009年时公司每天代驾业务顶多30单,去年增加到每天60单,“今年新规实施后,每天100多单不成问题。”

152号感受到的变化,除了收入增长外,5月1日之后,找代驾的低端车多起来了,“桑塔纳也找代驾。”

“黑代驾”无资质无协议无保险

代驾生意火了,也催生了各种形式的“黑代驾”。

5月15日晚11点,工体西路的酒吧街,招揽“酒后代驾”生意的就有10余个。他们有举着“酒后代驾”牌子询问的,也有坐在面包车里等活儿的,车身上都印有“酒后代驾”。

记者事先喝了两瓶啤酒,找人代驾捷达去望京。

“100块”,一番砍价后,“最少80了,现在查得多严啊,您要是坐牢了可不止花这80块钱。”

一位20岁出头的男子揽下生意,驾驶本上他的驾龄不到2年。

“不用签协议吗?”

“不用,您就把我当您朋友,朋友之间,口头约定一下就行,现在都这样。”

“要是出了事怎么办?”

“放心吧,不可能出事。”该男子说着发动车,开上了路。

路上聊起,该男子以前是卖打口碟的,五一之后,朋友说做代驾赚钱,他们四五个人便合伙做代驾。

一路开得飞快,三环路上一度开到八九十公里/时,记者多次提醒才减速。

到达目的地后,男子拿着车钥匙说:“您还得再多给我20块打车费,您总不能让我走路回去吧。”他说这是“行业规矩”,记者只能支付100元。

记者调查,一些酒店、餐厅也提供代驾服务,他们的代驾员就是店内会开车的服务员兼职。还有一种被业内称为“粘活儿”的代驾方式:在交警查酒驾的路口附近拦车,只开50米,开过交警的路口,以避免交警检查,一般每趟收费50元。

上述“黑代驾”数量在北京难以统计。多位北京“代驾公司”的负责人估计,“黑代驾”的数量比正规代驾公司数量“只多不少”,新规实施后,数量增长更为迅速。

无资质、不签合同、服务水平低、收费随意等,成为黑代驾的普遍特点。“黑代驾要是出了车祸,人一跑,你找都找不到。”多名从事代驾服务的负责人说。

乱象多 各公司起步价差两倍

事实上,登记在册的“代驾公司”,乱象也不少。

记者通过各“代驾公司”的网站调查,收费标准上,仅标注的10公里内起步收费价格,就从40元到120元不等,有的公司除代驾费之外,还以种种借口收取额外的服务费。

人员要求上,有的公司要求代驾司机必须是北京户口,有5年以上驾龄;但有的公司则无此标准,驾龄半年即可。

服务标准上,有的公司要求代驾员统一服装、服务流程,有的公司并不要求。

此外,公司与代驾员的分配方式也有不同,有的公司收取30元的固定费用,有的则按照比例,从“三七”到“五五”不等。

更有趣的是,这些从事代驾服务的公司,名字都注册成“××汽车技术服务公司”、“××汽车俱乐部”、“××汽车租赁服务公司”、“××汽车咨询服务公司”等,没有一家真正叫做“××汽车代驾服务公司”。

“我们也想直接叫代驾公司,但从工商局申请不了。”北京畅饮无忧汽车

技术服务有限公司总经理柳静说。

在北京工商局网站,记者以“汽车代驾服务公司”为名,进行企业名称申请,未获通过。驳回的理由是:“汽车代驾”不规范,请根据主营业务,规范行业用语。

国家统计局归纳的《国民经济行业分类》中,无“代驾服务”这一行业。《中国职业分类大典》里,亦没有“代驾”这一职业。

这种情况下,最少只需花3万元便可注册相关公司,无需任何其他部门审批,即可从事“代驾”业务。

一位“代驾公司”的老总介绍,公司成本主要由注册成本、人员开支、呼叫平台的维护费用、办公地点租赁费用等四方面组成。“一个50位司机规模的公司,二十万就能运作。”一个有着50位司机的公司,按照平均每个司机每晚跑2单,每单100元,与公司“五五分成”的话,一个月公司便能收回15万元。

相比于注册公司,个人“黑代驾”利润更高。

记者在工体西路的酒吧街找的那位“代驾司机”说,“干代驾没什么成本,每天从晚上9点等到早上5点,平均每天开四趟,也不花自己的油,一月赚个万把块没问题。”

缺监管 巨大市场“三无”行业

一位业内人士算了一笔账:按北京500万辆车算,仅10%每月有一次代驾需求,一次花费100元,一年全市代驾收入将达6亿元。“是个巨大的市场。”

多名北京“代驾公司”负责人坦言,虽然市场广阔,但“无主管单位、无准入门槛、无统一标准”是目前代驾行业的现状。

全国最大的“代驾公司”——“北京奔奥安达汽车驾驶服务有限公司”总经理何进显抱怨,该公司从2003年营业代驾服务,“到现在也不知道主管单位是谁。”

记者就此先后致电北京市商务委员会、北京市发改委、北京市交管局的相关部门,对方均表示,规范代驾行业不在其职能范围之内。

北京市商务委员会流通秩序处一位负责人称,代驾行业作为一种新兴的服务行业,现在还没有上级主管部门,“目前商务委员会并没有管理代驾行业的职责,但具体归谁管也说不好。”

北京市发改委法规处的工作人员称,由于在行业目录里没有代驾这一行业,所以代驾市场的规范,以及价格标



一辆车顶着“酒后代驾”的招牌在酒吧门口揽活。



一名“代驾公司”的司机在车边打电话。(资料图片)

故,车毁人亡,司机幸免之后逃离现场,有关部门无从查起,自这件事之后,韩国便开始规范代驾市场。”魏静航反问,“难道我们也在等待这样的契机?”

“代驾”流程

- 通过电话,提前30分钟至1小时,向“代驾公司”预约。
- 电话中,客人告知“代驾公司”约定的时间、地点、车型等。
- 公司指定代驾员,代驾员将直接同客人联系,报出自己的工号。
- 填写“代驾服务确认单”,确认车险情况、出发时间、路线等。
- 到达目的地后,根据里程表等,收取相应的代驾费。
- 次日,公司将对客户电话回访,询问服务满意度及费用金额。

央企“全民储蓄”别沦为私房钱

审计署日前发布17户央企的财务收支审计结果。审计发现,14户央企职工薪酬福利管理存在问题,一些企业为自己人谋福利,毫不含糊,一掷千金。

从巨额奖金、各类购物卡,从公车私用的福利车改到价格低得不可思议的内部销售房,一些央企乱发、滥发薪酬福利的现象一直颇受社会批评。这次审计结果,再次说明这类问题依然很严峻,甚至在少数央企愈演愈烈,动辄上亿甚至上十亿元的自肥规模,已经成为央企乃至整个社会的难以承受之重。

央企的钱不能乱用,否则终将自乱阵脚。在全球竞争日益激烈的环境中,央企大而不断的弱势还未根本扭转,服务国计民生的能力还有待增强。在保障职工生活水平改善的前提下,应集中投入财力、物力等提升竞争力和发展水平,而不是把本应投入再生产、自主创新、升级改造的宝贵资金,用来搞锦上添花的部门福利甚至挥霍浪费。事实也证明,乱发工资福利是资源配置效率最低的方案,导致企业目光短浅、机构臃肿、成本高涨、管理水平低下,成为新的发展包袱,抑制了发展活力。

央企的钱不能乱用,沦为少数部门和行业的私房钱。国资委有关负责人说过,国有企业的资产实际上是属于国家、属于全体人民的一笔储蓄。去年,央企利润历史性突破了万亿元大关,使得这笔“全民储蓄”更受关注。但也应看到,在目前体制下,央企对丰富资源、巨额利润的支配权和自主权很大,如果管理不力、监督缺失,就很可能成为少数人上下其手、任意宰割的唐僧肉。

乱发福利,实质上就是把本应全民共享的企业发展成果,通过各种方式截留下来、私分出去,成为少数人的专利。这不仅背离了央企的全民属性,有损央企形象,也伤害了社会分配的公平正义,不利于社会和谐。

俗话说“大河有水小河满,大河无水小河干”,一些央企乱发滥发薪酬福利的问题,其实在提醒我们也要防止发生“小河有水大河空”的情况。那么如何让大河、小河都水量充足、各畅其流呢?一要“抽水”,不断扩大央企红利征收范围、提高上缴比例,通过“反哺”真正体现“全民所有”,推进收入分配改革,也有利于规范央企经营发展,抑制盲目投资和利益团占。二要“净水”,加强央企资金运用的管理和约束,逐步建立完整的人工成本管理制度,尤其是增强央企信息透明化,使收支一举一动都处于社会监督之下,既可遏制畸形高工资高福利的自肥、分肥冲动,也将使企业在管理升级中获得新的发展动力。

杨浦

“一次性收取30年租金”做法是鹭鸶腿上剔肉

近日,陕西省洋县房管局要求廉租房租户必须一次性交纳30年租金,方可入住廉租房,导致部分租户无力负担。此事经媒体报道后,当地叫停了这一做法。(5月22日《京华时报》)

居者有其居,是民生问题,也是人的一项基本权利。现在,一些地方力推把房地产作为投资品为主的发展模式,使得这一民生问题成为愈加复杂的民生难题,窘迫的民众为此备受困扰。居者有其居,在现阶段尚属于是对未来理想社会的瞻望,尤其是对于那些生活困顿者、有其居不是单靠一己之力就可实现的。因而可以说,廉租房作为促进社会文明与进步的重要载体,作为部分民众的生存庇护之所,对弱势群体所传达既是一种态度,亦是一种社会良知。

廉租房的意义在于廉,在于给部分人提供住房公共福利。在社会学对贫穷的结构性解释中,廉租房这种住房形式,提醒人们把注意力更多地放在权力、财富和其他资源的不平等分配上。实际上,正是种种的不平等迫使一些人不得不依赖这样的社会福利。没有廉租房这种住房形式,一些居者无其居的人,将不得不依赖其家属或其他传统的援助途径,或者干脆就束手无策,无依无靠。廉租房的意义还在于,它是政府在民生问题上可能的积极作为,是为那些没有能力买房的穷人承担起责任。

洋县以资金非常紧张,根本无力按国家有关规定提供廉租房建设配套资金为由,“一次性收取30年租金”做法,着实让人心寒。因为这种鹭鸶腿上剔肉的做法,无论怎么看,都不像是以民为本,都不像是为民造福,都不像是为民众提供廉租房题材中之义的社会公共福利和住房社会保障,都不像是负起应有的社会责任。

洋县的施政者不是不知道这样的做法

与国家有关廉租房的政策不符,但被人追问时,却只知一味卸责,把它归于什么“无奈”上。可对这种行为无论做怎样的描画,都无法改变其对民众利益的肆意侵占性质。廉租房的开发与运作一旦出现困难,首先想到的就是如何侵占民众,所反映的是公权力的狂悖与野蛮,及对民意的漠然与无视。

伊文



高昂买路钱养活几多闲散人

日前,312国道商州至武关段3个收费站间距小不符合规定一事经报道后,又有知情人反映,312国道的张村收费站存在人员严重超编现象,45人的编制有80多人在编,当地交通局证实确有此事。(5月21日《西安晚报》)

说起公路收费站超编现象,早已不是什么新鲜事。去年曾有报道,温州苍南县灵龙公路收费站,这个小小的政府还贷二级公路收费站,竟然有职工113人,其中事业编制68人,还向其他企业借用了45人。这个收费站堪称“史上最臃肿收费站”。

而类似这样的“臃肿收费站”放眼全国并非孤例。据5月20日央视《经济半小时》报道,在河南高速公路洛阳段仅98.8公里路段,竟然下设9个职能部门,6个收费站,2个路政大队,职工超过400人,平均四个人管理一公里。

那么,这些“臃肿收费站”究竟谁来养活?我想,就是两个字——收费。目前,中国的高速公路建设15%靠财政拨款,85%靠银行贷款。收费还款是应该的,可贷款还完了为何还要继续收费呢?按照公路收费部门自己的说法,有些还款年限要超过100甚至700年。

前些时日曾有传言,说国内高速公路收费员的月薪很高。对此,一般老百姓也许只有羡慕或者抱怨的份儿,可对于一究竟谁来养活?我想,就是两个字——收费。目前,中国的高速公路建设15%靠财政拨款,85%靠银行贷款。收费还款是应该的,可贷款还完了为何还要继续收费呢?按照公路收费部门自己的说法,有些还款年限要超过100甚至700年。

现在,公众对高企的物流成本百般纠结、对公路收费乱象极为反感。要治理公路高收费,不妨先从整肃“臃肿收费站”开始,先让这些“臃肿收费站”减减肥,不能让公众交的高昂买路钱,养了一群闲散人。

彦圣

就业指导课成摆设 隐忧所在

说起大一一学学期的职业生涯规划课,吉林省一所省属师范学院大二学生李晚(化名)只是清楚记得结课时老师让每个同学写一份自己的职业生涯规划,却不太记得老师讲过什么了。“当时,专业课都没有开,还不知道自己将来能干啥呢,咋规划啊?”李晚打趣地说,当时她是“拍脑门”把结课作业编出来。调查显示,部分高校就业指导课不起什么作用,成了摆设。(5月16日《中国青年报》)

冯友兰先生说,大学不仅只是一个比高中高一级的学校,它有两重作用:一方面它是教育机构,一方面它又是研究机关。教育的任务是传授人类已有的知识,研究的任务则在于求新知识。所以一个大学可以说是一个知识的宝库。读大学究竟读什么,不用再作别的探究,冯友兰先生这段话已经给出了答案。接受教育就是接受人类已有的知识,就是用知识完善自己。

鸡肋虽食之无味,但尚且弃之可惜,大学里的就业指导课成为摆设,竟是连鸡肋也不如。成为摆设,个中原因一点儿也不复杂。就业指导课分为两部分:一是职业生涯规划和发展,二是就业指导。教师多为“非正规军”,一般由分管学生工作的学院副书记和辅导员充任。想想看,从事行政工作的学院领导,能有多少心思放在就业指导课上?各学院的辅导员很多是毕业直接留校,自身都没有经历过职业生涯规划能讲好吗?老师们自身没有相应的经历,对职业生涯规划很难有透彻的理解,自身不懂,再把自己没做过的事情让学生来尝试,不仅是误人子弟,更为可怕的是,他们有可能把自己的学生推向职业和职场险境。

大学所教育的人应是什么样呢?在冯友兰先生看来,它所训练出来的人也有特殊机能。但只有特殊机能还是不够,所谓特殊机能就是“器”,如茶杯可以盛水,凳子可以坐,人如只有机能他就是一个“器”。职业教育的毕业生就是器,或者说它是大器,但无论如何总是一个器。现在可以说人不只是一个器,此处所谓“人”是合乎理想的人。这样的人,对于世界社会有他自己的认识、看法,对以往及现在所有有价值的东西都能欣赏。

现在,大学除却匮乏之独立精神和自由思想这种发展的根基,还缺少知识上的独立和学术上的自主,多的是浮躁和功利。传道、授业、解惑之所在,理应充满个性,但这些在现实中却是不可实现之梦想。教师们在为形式主义做着无用功,浪费着原本稀缺的社会资源。大学办得不合格,办出的只能是杯具。即便培养出来的是器,也不是什么大器,多是些“茶杯”、“凳子”类的小器。今语