

“银发”的哥越来越多，服务和安全跟得上吗？司机们自己怎么看—— 年过60，我为什么还在开出租



近日，浙江湖州正式开始实行《湖州市客运出租汽车管理条例》。

这是湖州市首部交通运输领域地方立法，也是浙江省首部非副省级城市道路运输领域地方立法。内容包括引导绿色低碳转型、降低新业态企业经营门槛等，其中“统一从业人员条件，将驾驶员从业年龄限制从60周岁延长到65周岁”的条款引发各界关注。

记者从浙江省交通运输厅了解到，目前省内已有杭州、湖州将出租车驾驶员从业资格年限延长至65周岁。放眼全国，此前成都、深圳、青岛、昆明等城市也做了相应调整。

对此，出租车司机们都怎么看？放宽从业年龄后，安全和服务还能保证吗？



“的哥的姐”可以跑到65岁了

“本打算干不了司机，就去打点零工。”今年10月，钱荣彬本要离开工作了30年的岗位。他和湖州国运出租车公司里同样即将退休的七八位同龄人经常商量着以后的去处。

新政出台，钱荣彬和老伙计们上岗年限向后延续了五年，有效期至2028年10月。

“挺开心的。”钱荣彬说自己文化程度不高，以后可能只能去干保安，现在，他又可以在熟悉的岗位上继续服务。

在钱荣彬看来，年龄大在司机行业有利有弊。“我们体力比不上年轻人。”钱荣彬年轻时，一天跑四五百公里，从早上6点可以开到次日凌晨一两点仍不觉得疲劳，但现在不行了。5年前他就改了作息时间，从早上8点开到傍晚5点。

“我们这个活，得保证精力，不能因为体力原因让工作出问题。”钱荣彬说。为了保持状态在线，他坚持每天运动。

60岁后仍将继续工作，是钱荣彬和老伙计们的共识。一来想攒点养老钱，二来身体仍然康健，呆在家中无聊，不如发光发热有成就感。

“我们这些老司机，谁对湖州不熟呀，根本不需要导航，堵不堵车也不用看软件。”钱荣彬说，这些都是岁月的馈赠，“可不能小看了我们。”

杭州的哥胡国荣也深有感触。生于1963年的他，得益于出租车驾驶员从业年龄的延长，一边拿着每月2000多元的退休工资，一边继续在工作岗位上用车轮丈量杭州这座城市。

胡国荣是杭州本地人，有一个女儿还在上大学。“我身体还不错，现在要是让我休息在家也闲不住。”胡国荣打算一直开到65周岁。

放宽年龄上限背后的考量

湖州市人大法制委相关工作人员告诉记者，《湖州市客运出租汽车管理条例》的制定出台，将从加强法治保障的角度促进湖州市客运出租汽车行业健康发展。作为一部管理类法规，《条例》分别针对经营者、车辆、驾驶员，明确了相应的许可条件。

为何将驾驶员从业年龄限制延长至65周岁？

首先是考虑到国家政策导向，新修订的《机动车驾驶证申领和使用规定》将小型汽车或者小型自动挡汽车的机动车驾驶证申领年龄放宽到70周岁，并明确机动车驾驶证申领内容包括身体条件情况。

其次是人口老龄化的现状，据浙江省统计局数据显示，2022年全省人口老龄化程度继续提高，其中湖州市60周岁及以上老年人

口比重为21.34%，65周岁及以上老年人口比重为15.52%，老龄化程度高居全省第四位。

最后是老年人的就业意愿，伴随着老年人身体素质的显著增强，湖州市老龄就业程度也不断提升，在本次立法调研中，驾驶员代表也普遍表达了希望延长从业年龄限制的意愿。

综合以上因素，《条例》延长了客运出租汽车驾驶员从业年龄限制。“打破年龄‘天花板’，有助于老年人发挥余热、拓展就业领域，是提高城市就业‘适老化’程度的积极探索。”湖州市人大法制委工作人员表示。

杭州2018年5月开始施行的《杭州市客运出租汽车管理条例》中就明确，出租车驾驶员从业年龄放宽至65周岁。杭州市道路运输管理服务中心出租汽车处长胡惠建告诉记者，随着公众身体素质的提高，到了退休年龄后有一部分出租车司机想继续为社会提供服务，而且企业也有这方面的用工需求。

“新加坡、日本，包括中国香港，60岁以上的出租车司机也是比较多的，他们的从业心态和服务水平都很不错。”胡惠建说，“杭州放宽出租车司机从业年龄限制已有6年，整个运行下来还不错，行业和从业人员也比较欢迎，已经有不少城市学习借鉴。”胡惠建表示，目前杭州每天网约车、巡游车加起来有近8万人在动态从业，整个从业人员的平均年龄在40岁左右。

实际上杭州60周岁到65周岁区间的出租车司机比例并不高。以今年10月份的数据为例，杭州地区有过运营记录的出租车驾驶员（含巡游和网约）累计11万人，男性60周岁以上占比1.10%，女性55周岁以上占比0.17%。

“银发”的哥越来越多 服务和安全跟得上吗？

“这个政策是蛮好的，大家可以根据自身情况，超过60岁想休息了就退休，还想继续干的就可以多一个选择。”的哥胡国荣说，年轻人不愿意干这一行，而年纪大的开车有经验，心态也更平稳。

他笑称，他每天到点就平平安安收工回家，没有那么多压力，服务也会更好。他甚至建议，可以将驾驶员从业年龄限制再延长5年。

至于部分网友担心的服务和质量问题，中国人民大学公共管理学院教授马亮认为有些过虑。

马亮在接受记者采访时表示，既然人均预期寿命延长，延迟退休政策出台，就说明这是有科学证据和政策依据的。对于高龄老人驾驶出租车，需要做的应该是加强平台监管、平衡就业权利与交通安全之间的关系、避免过劳驾驶可能带来的安全风险。

“从延迟退休和银发就业的发展趋势来看，的确需要适当放宽出租汽车驾驶员从业资格的年龄限制。”马亮说，随着预期寿命的延长，不少老年人身体健康，可以在法定退休年龄后继续就业，应为他们从事相关工作提供政策支持。

马亮建议，交通运输部可以在全国层面出台指导性意见，使各地有章可循，使更多城市的从业者可以受益。与此同时，传统巡游出租车和网络预约出租车的从业者也应对应放宽年龄限制。

清华大学交通研究所副所长杨新苗表示，随着我国老龄化人口越来越多，部分城市把出租车司机从业年龄上限从60周岁延长至不超过65周岁是一种正常的现象，未来也会是趋势。

“现在年轻司机更愿意开网约车，巡游出租车的司机年龄普遍更大一些。”杨新苗说，巡游车和网约车两种类型都是为城市服务的，应该做到包括数量、价格等方面的均衡，同时提高巡游车的品质，为其留下更好的生存空间。

来源：钱江晚报