

顺风车“职业化”存风险

近年来,中央和地方先后出台政策加快推进出租车行业改革、加强网约车及私人小客车合乘(即“顺风车”)业务的规范化发展,丰富群众出行方式。与此同时,随着绿色共享理念不断加深,顺风车行业的市场交易额持续增长。

记者调查发现,顺风车市场蓬勃发展的背后却暗藏乱象——一些司机背离了政策鼓励共享出行“分摊部分出行成本或免费互助”的初衷,想方设法以顺风车名义常态化揽客营运牟利,还有“黑车”司机借此名义营运。“职业化”顺风车往往绕过规定限制和平台管理,乘客出行质量乃至安全得不到有效保障,司乘矛盾纠纷易发,消费者维权存在一定困难,成为影响行业健康有序发展的隐患。

受访业内专家表示,顺风车“职业化”营运现象有待及时治理,需进一步加强政企联动,细化监管措施,加快建立起跨区域共治体系,更有效更充分地满足城乡居民出行需求。

顺风车“困途”频现

在社交软件和投诉平台上,不乏用户吐槽自己乘坐顺风车的“糟心”经历。例如,某平台上的一位女性用户反映,她搭乘顺风车从南方某地去往北京,上车后发现实际乘客数量与司机承诺不符,于是与司机发生了争执,没想到被赶下车,行李却被司机拉走。在与平台沟通无果后,她最终通过报警才找回了自己的行李。

搭乘顺风车真成了“人在困途”?记者带着疑问进行了体验。

5月,记者通过某网约车平台预约了一辆由北京市西城区出发前往天津市武清区的顺风车。发出信息后,很快就有一位顺风车司机通过平台发私信给记者,表示要加个人微信沟通。通过微信商量好价格后,司机让记者留下电话、上车地点和时间等信息,届时赶来接单的却是另外一名司机、另一辆车。

面对疑问,来接记者的司机表示,他所在的一个顺风车司机微信群中,时常有乘客出行需求信息发布。这些信息的来源,是顺风车司机在网约车平台上找到有出行需求的乘客后,通过私下直接联系的方式约定交易。交易信息发到群里后,由群中就近的司机接单,以此“躲”掉平台抽成。顺利接单后,信息分享者还能从实际接单的司机处私下收取10元左右“好处费”。

正是拿准了许多乘客“只想顺利抵达目的地,不愿节外生枝”的心理,这些绕过平台私下交易的顺风车司机往往也能够顺利接单。

“像你这种单,一个来回可以挣两百块,上午、下

午、晚上跑三个来回就可以挣六百块钱。”来接记者的司机说,相比网约车在城里堵很久也走不了多远、平台抽成又高,顺风车跑起来更轻松,挣得也更多。

记者调查发现,有的司机会“乱拼车”以求更大的收益。福建人王先生告诉记者,他前段时间搭乘顺风车时发现,明明属于拼车出行,平台却未退还拼车差价。他询问司机后才得知,车上的其他乘客是司机自己用其他账号“拼”到同一辆车上的,王先生使用的平台仍默认他是单独乘车。行驶过程中,面对乘客的质疑,司机威胁“不想坐就下车”“谁声音大我就最后一个送谁”。最终,车上乘客选择忍气吞声。

多位受访乘客告诉记者,搭乘顺风车时遇到过不均摊高速费、临时取消订单、为拼到更多的乘客将出发时间一拖再拖进而影响行程等情况。但通过平台维权时,得到的回应往往只是补偿优惠券、表示会扣司机积分等。

“职业化”营运套路多

国务院办公厅2016年印发的《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》已明确顺风车定义。即由合乘服务提供者事先发布出行信息,出行线路相同的人选择乘坐合乘服务提供者的小客车、分摊部分出行成本或免费互助的共享出行方式。交通运输部也多次明确,驾驶员所从事的顺风车行为,必须不以盈利为目的。

记者调查发现,一些司机以“顺风”之名行“营运”之实,与政策鼓励的发展方向相悖,“职业化”顺风车市场背后甚至衍生出灰色产业。

——“绕”过合乘次数、时段限制。根据交通运输部等七部门《关于修改〈网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法〉的决定》等有关规定,多地管理部门结合实际出台了规范私人小客车合乘的规定,多数城市对每车每日合乘次数限制在2~4单,一些城市将顺风车合乘时间限制在上下班通勤时段内。但由于目前各平台之间相互隔离,一些“职业”顺风车车主会同时在多个平台接单。有司机告诉记者,由于各城市规定不尽相同,跨省仍然可以多次接单。

——使用“外挂”提升“业务量”。在盈利目的驱使下,一些“职业”顺风车司机还使用专门软件抢单,“火麒麟”“猪猪侠”等抢单软件在网络上市,价格从几十元到几百元不等,用户以周或月为周期进行付费。还有一些商家提供处理被封禁账号解封等服务,承诺“不成功不收费”。

——“黑车”借壳营运。上述顺风车司机告诉记者,他所在的微信群起初就是由有十几年拉私活经历

的“黑车”司机建的,通过熟人介绍拉人进群,已经形成了500人大群,主要跑京津冀区域的顺风车订单。这些司机除了跑已有客户的订单,还借助顺风车平台寻找更多乘客。

由于顺风车并非营运网约车,产生纠纷时,有时会出现乘客维权困难等问题。实践中,不同地方、不同层级对于顺风车是否构成非法营运,可能作出不同的判定和处罚。

疏堵结合规范发展

据商业机构报告预测,从2022年至2026年,中国顺风车市场交易总额预计将从204亿元增至758亿元,年复合增长率28.0%。受访专家认为,“职业化”顺风车增加将在相当程度上消解其本应具有“共享经济”本质,可能诱发更多纠纷,有关部门和平台企业需要有针对性地完善管理体系。

加强平台治理。北京航空航天大学法学院副教授赵精武认为,可通过修订平台内部规则、设置订单替换流程、提供直接高效的投诉举报方式、制定行业黑名单等方式处理违规司机。涉及违法违规行为的,平台可移交至行业主管部门进行惩处。

“相关部门可建立投诉举报联合处置机制,根据社会公众提供的线索,精准惩处有违规行为的顺风车司机。平台也应严格落实网络实名制和事前审核义务,严格限制这类司机通过换账号‘马甲’等方式再次从事类似业务。”赵精武说。

加强跨区域联合治理。东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松说,城际出行等市场需求使得顺风车行业不断壮大,以单个城市为实施主体还不足以有效规范顺风车发展,可以考虑由省级发布或多省联合发布政策文件,加以规范管理。

发挥社会组织作用。顾大松认为,针对顺风车拼车过程中产生的纠纷,可发挥社会组织的作用,由公益组织介入帮助处理。比如在平台支持下,成立乘客委员会及车主委员会来解决纠纷。

疏堵结合满足出行需求。“顺风车兴起,背后是城市间、城乡间的旺盛出行需求。”顾大松认为,传统的城际班线客运方式,对城际、城乡出行互联网化、小型化、门到门的需求变化适应不足,网约顺风车乃至营运性的所谓“顺风车”填补了空白,这在三四线城市表现得更为明显。应推动城际客运供给侧改革,加强网约车平台与传统客运企业的合作,发展“互联网+道路客运”业态,更充分地满足城乡居民出行需求。

《瞭望》新闻周刊记者 鲁畅

全国铁路暑运预计发送旅客8.6亿人次



7月1日,旅客从哈尔滨火车站出行。
新华社发(原勇摄)

新华社北京7月1日电(记者樊曦)记者从中国国家铁路集团有限公司获悉,1日,为期62天的2024年全国铁路暑期运输启动。7月1日至8月31日,全国铁路预计发送旅客8.6亿人次,日均发送旅客1387万人次。

国铁集团运输部相关负责人介绍,今年暑期,学生流、旅游流、探亲流等出行旺盛,铁路客流将保持高位运行。铁路部门认真统筹客货运输和防洪安全,精心制定暑期旅客运输工作方案,加大运输能力投放,落实便民利民惠民举措,努力为旅客平安有序出行和经济平稳运行提供可靠保障。

为保障旅客安全有序出行,各地铁路部门强化路

地联动机制,优化出行服务,努力提升旅客出行体验。国铁武汉局集团公司管内武汉、汉口、宜昌东、襄阳东等车站积极协调当地公交集团等市政交通部门,统筹安排公共交通运力,方便旅客出行“最后一公里”;国铁济南局集团公司与国网德州供电公司密切协作,对德州东站及管内京沪高铁等高铁线路沿线供电设施开展电力安全巡查,确保暑运期间高铁电力供应稳定可靠;国铁呼和浩特局集团公司包头站推出旅行团体旅客“五专”服务,包括安排专人全程对接沟通、设置团体旅客购票专窗、开通专用进出站绿色通道、设置专用候车区域、安排专人引导乘车出站等,助力旅客顺畅出行。

长江武汉段近四年首次达到警戒水位

新华社武汉7月1日电(记者熊琦、龚联康)记者1日从武汉市防汛抗旱指挥部办公室获悉,截至当日21时50分,长江汉口监测站水位达到警戒水位27.30米,为长江武汉段自2020年8月以来,近四年首次达到警戒水位。

据了解,受近期持续强降雨影响,长江干流及两湖水系多条支流超警。长江中下游干流主要控制站莲花塘、螺山、汉口、大通等站水位较历史同期均值偏高2.27至3.37米。6月27日6时,长江汉口监测站水位正式突破设防水位25.00米。

水文气象预报显示,7月1日至2日,长江中下游仍有大到暴雨、局地大暴雨的强降水过程,主雨区位于洞庭湖水系西部及长江中下游干流附近。3日至7日,雨带将西移至长江上游及汉江上中游。

武汉市防汛抗旱指挥部有关负责人表示,该市目前已累计出动巡查抢险人员共14547人次,封堵闸口70座,搭设防汛哨棚341个,严格落实巡查抢险工作。