

为多得奖励多收入钞票 他们都挺拼的 网约车司机疲劳驾驶怎么破

星期五调查

本报记者 叶永春

孩子上学,最吊神经的也许是考试成绩排名。没想到,现在开网约车的司机们也在重新感受按积分排名的竞争氛围。

冲单奖励、在线奖励、排名奖励……这种积分排名体系几乎是大型网游的翻版,设计精妙、激励效果良好。为争排前几名的荣耀,更为多得奖励多收入钞票,司机们都挺拼的,他们所在的公司当然乐观其成,可难免有司机“用力过猛”。疲劳驾驶,成了这一激励制度令人忧心的“副作用”。日前,苏州一辆网约车发生事故几乎报废,让质疑的声音进一步发酵。

仍坚持上线接单,这辆白色轿车的司机就是其中之一。

经多方沟通,记者联系上这辆轿车的司机张晓军(化名),他是一名“曹操专车”司机。实际上,这起事故并不像有些同事说得那么夸张,但惊险是肯定的,撞车时他被吓到“懵圈”。他说,10月3日下午,他驾车行驶到苏浒路柠檬城段,路面很宽很直,这时一辆搅拌车从他右侧向左变道转弯,他避让不及与之发生碰撞,车内双气囊弹出,他受轻伤,庆幸的是车上没有乘客。事后他一直在家休养,等待事故处理。

同事们说他疲劳驾驶,张晓军并没有完全否认。他说,事发当天他从早晨7点开始上线接单,到下午时感到有点累就想往回开,结果在途中出了事故。要是当时的精神状态好一些,他认为后果不会这么严重。

“每天这么开,人肯定是累的。”张晓军说,他一般早晨7点开始上线接单,到半夜11点左右下线,除去吃饭和给车辆充电等,每天上线十三四个小时,晚上的睡眠时间在6个小时左右。由于开空车的费用要自己承担,他出车后不回家,肚子饿就吃快餐,感到困也在车上休息,但很少能睡着。有时就算困了,因车上有乘客,也必须将乘客送到目的地才能休息。他说,即便如此,他的积分排名也只是“B”,算中等偏上,积分比他高的司机肯定更累。

不拼排名就往下掉

加入“曹操专车”前,王国强(化名)开过“易到”和“滴滴”,相比之下,他认为“曹操”使用新能源车有成本低的优势,“但激励员工的政策值得商榷,司机照这样竞争下去,难以避免出现疲劳驾驶”。

“曹操专车”用的是纯电动汽车,专车专车,司机使用手机APP司机端上线接单,在司机端可以查看积分和排名。积分由接单量和营业额两部分组成,每接1单积5分,营业额满1元积1分。记者看到,截至10月24日,苏州地区排名第一的司机,积分已超过12000分。王国强认为,要拿这么高的分,“不疲劳驾驶是不可能的”。

根据“曹操专车”的劳务报酬政策,按积分排名,从“A+”到“D”依次有7个区间,其中排名前5%为“A+”,排名末尾10%为“D”。一个月有效在线时长在260小时以上、无事故等,也有相应的达标奖励;早晚高峰、平峰以及上半夜时段,接单量完成一定数量,还有相应的“冲单奖励”。此外,每个月的营业额超过一定量,超出部分司机所获的提成也越高。因此,排名靠前的司机和排名靠后的司机相比,在收入上的差距十分悬殊。排名“A+”的司机月入可以过万,排名“D”的司机或许只有“A+”司机的一个零头,收入少不说,还有被约谈和淘汰的可能。

“人家都在上去,你不动,很快就会掉下来。”李海波(化名)开“曹操专车”已超过3个月,感觉到竞争越来越激烈。他说,之前他的积分达到9000分,就能拿“A”,上个月同样是9000分,排名却降到了“B”,让他压力很大。他每天的上线时间保持在14个小时左右,有时开到凌晨才回家。上线时还不能睡觉,怕漏接单子,因成单率低于85%要扣奖金。实在感到累了,他才下线睡1个小时。他说,有的司机为了积分更高,后备箱里放着被子,没日没夜地开。他怕这样竞争下去,开网约车也成了高风险行业。

也有司机对这样的考核政策不以为然。“几乎不休息,天天如此,没意思。”其中张勇(化名)说,那些月营业额数一

数二的司机,是“不过正常人生活的”,在他看来没有必要,“天天这样跑,万一出点事怎么办?”

贷款跑网约车的司机,也有“被绑定”的感觉。“滴滴”专职司机罗浩(化名)说,他的车虽属于自己,却是通过网约车服务公司贷款购买,他除了还贷款,还需要缴纳服务费。他每个月能跑出过万的营业额,主要靠不停地跑,“和出租车一样”,而且超过一定的接单量还有额外奖励。他承认这么开的确很累,只希望尽快把贷款还完,就能轻松一些。

“用力过猛”怎么破?

制定考核政策让司机相互竞争,网约车服务平台是否也有相应的措施来避免司机疲劳驾驶?

“曹操专车”苏州地区经理林先生介绍说,每个公司都有考核制度,会划分档次,这一点毋庸置疑。从今年6月进入苏州市场以来,“曹操专车”的考核政策有所调整,但总体上大同小异,对员工的要求也是比较宽松的。他认为公司在制定考核政策时,会考虑到劳动强度,不会过多使用劳动力,让运力和订单相匹配,适度即可。

林先生说,与其他网约车服务平台一样,为了让运力发挥最大化,公司使用积分排名的考核方法。但上线时间不等同于实际的服务时间,虽然司机的日均上线时间一般在10小时以上,实际上大部分司机的真正服务时间在3-4小时,排名靠前的司机在4-5小时。他说,公司在组织司机培训时,也会提醒大家注意劳逸结合。“但不排除一些司机为了排名更靠前,更加努力,在时间安排上不合理,个别司机‘用力过猛’,疲劳驾驶的情况也不能说完全不存在。”

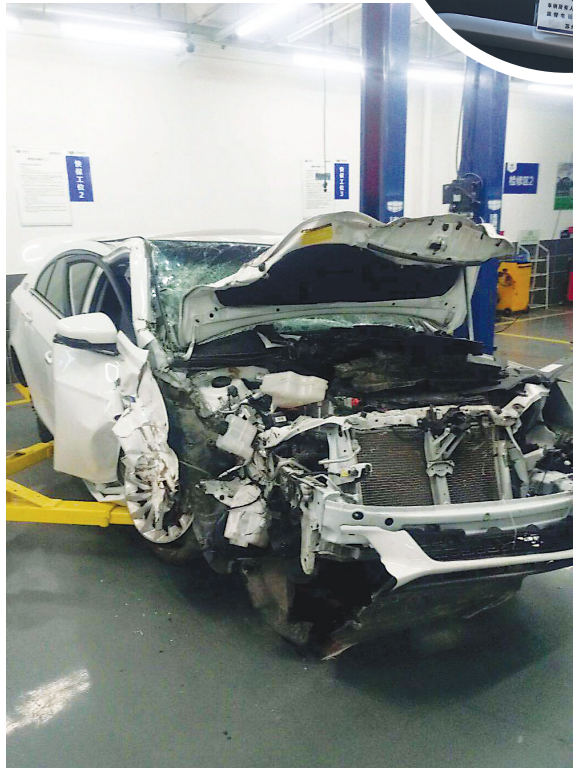
针对排名前5%的司机被指疲劳驾驶,林先生介绍说,他们的付出肯定比其他人要高,但也有司机接单更灵活,采取错峰、接大单等技巧性方式。针对“用力过猛”的司机,他们会予以关注,尤其是大家所说带着被子开车的司机,公司若发现会进行约谈,了解具体原因,采取回炉等方式来避免疲劳驾驶。

林先生说,“曹操专车”因是纯电动汽车,充电一次一般行驶250公里,电量低于10%后将不派单,司机需要充电才能继续接单,客观上也给司机提供休息时间。此外,公司强制要求司机1周休息1天,凌晨时段不设“冲单奖励”。此外,他们还会下发问卷调查,通过进一步优化,让乘客和司机都得到合理回报。

不可违背安全原则

针对这个话题,苏州市运输管理处工作人员称,除了查处无证车,供网约车司机参加资格考试的题库中,就包含有不可疲劳驾驶的内容,需要驾驶人自行遵守。在苏州市城市客运交通管理处,工作人员称,他们只负责网约车的车辆准入,考核政策上的事宜由企业 and 司机进行协调。

苏州市公安局交警支队宣传科许立介绍说,法律规定连续驾驶400公里以上或4小时以上,均属于疲劳驾驶。而在实践中,因睡眠不足、休息不充分在疲劳状态下开车,也是疲劳驾驶。在疲劳状态下开车,驾驶人会因视线模糊,忽视前方、左右的车辆和行人,尤其在高速公路上行驶时,往往会偏离车道,撞上护栏和其他车辆;遇到桥梁、弯道等复杂路段,驾驶人也会因疲劳驾驶不注意减速、转弯而引发事故,加重伤害。对此,有关部门在对疲劳驾驶加大查处力度的同时,也希望网约车驾驶人放平心态,保证充足的休息时间,对自己负责,更要对乘客负责。许立表示,网约车服务平台在制定相关政策时,也应做好服务、确保安全为前提。



一辆撞废的网约车

这辆车几乎废了

苏州高新区塔园路某新能源汽车4S店的维修车间里,一辆白色轿车从10月初开始,就一直停放在待修车位上。从破损程度看,这辆车几乎报废了:车身扭曲,车壳像被活生生剥开一般,裸露的部件也挤作一团。

“疲劳驾驶撞了,这么拼真是不不要命。”围绕这辆车,来4S店做保养的网约车司机们讨论着同一个话题:按考核,积分排名越靠前奖金越多,有司机为争个好名次,感到疲劳



“东吴人寿”苏州市第九届外商投资企业运动会

“SOOCHOW LIFE” THE NINTH FOREIGN INVESTMENT ENTERPRISES GAMES OF SUZHOU



盛大开幕

知赛事 看赛事 尽在苏州体育赛场



主办单位: 苏州市人民政府

承办单位: 中共苏州市委宣传部、苏州市体育局、苏州市人力资源和社会保障局、苏州市商务局、苏州市人民政府台湾事务办公室、苏州市人民政府侨务办公室、苏州市总工会、共青团苏州委员会

协办单位: 东吴人寿保险股份有限公司 时间: 7月—11月 官网地址: www.suzhouwyh.com



