2016年1月15日 星期五
责任编辑 胥柳曼 美术编辑 林婕

又一轮“补贴”高峰来临 部分专车司机却有些迷茫

关注标准落地 内心期盼正名

2016元旦，时针定格在凌晨4点，路上寒风呼啸。

送完最后一批参加跨年活动的乘客，专车司机李晶（化名）拖着疲惫的身躯终于躺在了自己的床上。看着手机司机端显示的近1500元收入，已经差不多开了20小时的他略微有了一丝暖意。“这会不会是最后疯狂”？在又一轮年末年初“补贴”高峰之际，李晶却对自己的未来充满着迷茫。

青年报记者 马鈜

专车的出现，让不少市民获益，也让早期一批专车司机赚得盆满钵满。 青年报记者 施培琦 摄

疯狂

补贴丰厚，一星期赚5000元

时针倒拨回2014年9月。

这是中国专车行业刚刚起步的阶段，包括滴滴、快车、优步、易到在内的多家公司在随后一年时间里角力的结果，就是让乘客成为这场“烧钱大战”中最大的受益者。当然，也少不了赚得盆满钵满的第一批专车司机。

“当初开一两天就有（补贴），现在可能要开一星期。我虽然错过了专车行业最赚钱的时间段，但现在每天有这样的高额补贴，收入还是不错，就是不知道能持续多久，这是不是专车行业最后的疯狂？”李晶从去年3月开始加入专车行当，在前辈张逗（化名）的介绍下，他把自己家用的大众高尔夫在各个专车平台都进行了注册，而李晶口中的高额补贴，则是滴滴、优步等几家公司在2015年底推出的各种奖励活动。

“有的公司推出什么第三单开始奖励50元、55元、60元……这是叠加的方式，有的则推出‘宗师’、‘武林高手’、‘逍遥游侠’之类的角色划分，按照等级进行奖励补贴。”李晶说，自己之前也就平时开开，算是兼职，一个星期能赚个1000元，最近奖励突然高了，自己请假开车，一个星期的收入，去掉油费，大概有5000元左右，基本能抵得上自己大半个月的工资。

而之前介绍李晶加入专车的张逗，则无疑是上海滩最早一批吃螃蟹的司机。目前的高额奖励勾起了些许回忆，“最近看起来收入算不错，但是和当初刚开始的‘烧钱大战’相比，还是有许多差距。之前，用‘一夜暴富’形容并不为过，当然这一年来，几家公司也是有过低潮期，许多像我这样的第一批司机都不开了，至于未来会如何发展，这不是我们应该考虑的吧？”

谈起当初开专车的感受，张逗的表情有些复杂：一方面，他认为自己就像一颗棋子，任由各家公司设定游戏规则“摆布”；另一方面，开专车如果卖力点收入还是相当可观的，个人自由的时间也多。

拼命

每天干十几个小时，车上放睡袋

相比李晶和张逗这一类本地司机的挥洒自如，董世（化名）这样的外来客明显感受到生存的压力，不过，目前在上海的颠簸依旧比原先在老家的日子好上不少。

董世刚过40岁，来自中部三线城市，原本在家做点小买卖，一年的收入在4万元左右，除掉开销基本没有什么存款。

去年年中，他听几个回家探亲的老乡第一次谈起了专车，想给家人更好生活的董世动了心思。简单地收拾了下行李，买上一张火车票，董世来到了上海，在老乡的介绍下，经过几周的等待，他终于拿到了属于自己的“专车”。

按照与租赁公司的协议，董世以每月7000元的价格租到了一辆荣威500混动汽车，7000元里不包括油费，但是固定的保养保险以及“出事”之后的罚款，租赁公司都会负责。

“你要知道7000元的价格相比去年前几个月已经下降了不少，当时生意好补贴高的时候，借一辆车的月租金甚至开到上万元，而且还要等上很长的时间。”董世说，在经过了简单的培训之后，自己慢慢学着上路，几个月下来，从一开始对上海两眼一抹黑到现在基本了然于胸，“开了一段时间也算摸出来点门道，早上居民区，晚上商务楼，不要去挑客……”

董世告诉青年报记者，像他这样的外来司机在上海有不少，许多人都是抱着拼两年再回家的心态在开车，“我还不算拼的，基本上每天就开14个小时就回去休息了，但是我有不少朋友，由于要省房租，把房子租在很远的郊区，车上再放一个睡袋，晚上如果实在做得晚了，车子酒店门口停好，拿起睡袋就睡，有了单子就跑，就不回去了。”

董世说，除去7000元的租金，自己每月基本上能赚8000元，如果奖励高的话，还能再多点，这样的收入已经让自己笑得合不拢嘴。“在老家赚不到钱，在上海除了累点其他倒没什么，我想再拼个一两年应该能存下不少钱，以后回去的话日子也会好过点。”

怨言

很多车主讨厌乘客“命令”自己

与传统的出租车相比，专车服务无疑是其快速占领市场的一大卖点，开关车门、提供饮用水等等……这一系列的举措也在快速聚焦着消费者。

然而，对于不少专车司机来说，这一系列强制措施，无疑是把双刃剑。

全职开车的董世告诉青年报记者，滴滴公司在服务规范里有许多要求，一旦达不到被乘客投诉奖励就会扣除，次数多了账户使用还会出现问题。相对来说，优步略微人性化一点，只要评分不是太低，一般不会有什么问题。“像我们这种做全职的，一般都希望评分高一点，乘客下车前我们也会打招呼，希望能给五星，有的时候碰到刁难一点的乘客，只能忍气吞声，说没有怨气肯定是假的，我现在就希望平台碰见与乘客的纠纷不要一刀切，不要最终处罚都落在司机身上，能有一个公平的判断标准。”

相比董世的委屈，兼职开车的李晶则对各家公司一系列规范有着自己的理解，“像我这种兼职的，平时也就赚点油费，顺路带个人。但有的乘客上来感觉架子很大，用命令的口吻来指挥你，而且会把车子弄得很脏，碰到这样的乘客我都会不客气的，直接要求他们下车。当然，大部分乘客的素质还都不错。我们有时也会聊聊天，这其实也是扩展自己社交圈的一种方式。”

市民“红叶”曾多次坐过专车，也持相类似的看法。她告诉青年报记者，现在许多平台的补贴力度都很大，像滴滴8元起步费，优步也经常搞活动，固定点叫车都是10元以内，让乘客得了不少实惠。“我其实也知道很多私家车在开，但是我对司机都很客气也很有礼貌，这事本来就是一件双赢的事情，没必要摆谱。除非是坐高级车，否则开不开门、有没有水，真的没关系，你说对吧？当然，司机之中也有良莠不齐的情况，有的也会带你绕路，碰到这种情况我还是会坚决投诉。至于安全问题，我有所担忧，但有的时候打不到车，我又很急，也是没办法下的选择。”

[心声]

即便背靠租赁公司 多少还是有点担心

专车合法不合法，是这个行业始终关注但又被避及的一个话题；抓与被抓，也是专车司机群体每隔一段时间都会讨论的热点。

2015年10月10日，交通部公布《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法（征求意见稿）》，意味着专车这一身份被正式定义进入倒计时，而在2014年9月到2015年10月这段时间里，每一名专车司机的内心都是惶恐与担忧并存。

2015年10月8日，上海市交通委已给滴滴快的颁发网络约租车平台经营资格许可，这是专车平台在国内的首张牌照，提出了政府管平台，平台管车，符合标准的私家车也可以接入的“上海模式”。交通部随后发布的意见稿中网约车须为运营性质，而迟迟没有出台的“专车新政”，似乎也卡在了这一道关口。

“租赁公司和我们说只要是Y牌（租赁牌照）就没什么问题，但是我们多少还是有所担心：是说还需要营运证吗？现在专车到底算不算合法？上海不是给滴滴发了第一块牌照吗，现在好像提这个事情的人都没有了。”董世代表了大部分签约司机的想法，但背靠着租赁公司，多少有点底气。

相比董世，李晶这种开着私家车，游走在灰色地带的司机，更加多了一层不安与彷徨，“我们肯定怕啊，被抓就是罚款一万多元，还要扣证扣车，开车的时候最怕警灯在前面转阿转，虽然有的时候乘客也蛮理解和配合，被问到了会帮个忙，但是说到底，心里还是希望有一个明确说法，要不就可以接入定个标准，要不就不行。”

目前，仅滴滴一家在上海就有15万以上的注册司机，不管是全职还是兼职的这一庞大群体，依旧彷徨地行驶在申城的大街小巷。

标准尚未落地的专车，是回归理性还是继续疯狂，仍是个未知数。

追踪报道

“专车”抢生意 差头司机失落