

骑手上路,何以屡屡上演“生死时速”

■文丽娟 郑婷

“骑手们送外卖时经常上演‘生死时速’,我们根本拦不住。”北京市朝阳区某十字路口的交通劝导员王丽如是说。每天午高峰和晚高峰时段,王丽总能见到许多外卖骑手从眼前“一闪而过”——不论红灯还是绿灯;也见过不少外卖骑手因此发生交通事故。

骑手郭坤就是其中一名“超速行家”,他向记者坦言自己曾在一次配送过程中,2次闯红灯、3次逆行,全程时速多次超过50公里。“我当然知道这样不安全,可如果不这么做,就无法按时送到。如果配送超时,扣的钱比该挣的还多。”他说,“做骑手的,哪个没闯过红灯,哪个没超过速?”

随着互联网订餐行业的发展,外卖送餐越来越方便人们的生活,但与此同时,对速度的追求导致骑手们无视交通法规,事故发生率呈高发态势。

骑手路口无视红灯 超速逆行极为常见

7月17日下午6时许,外卖骑手送餐的高峰时段。在北京市朝阳区一个连着商场与众多写字楼、居民楼的十字交叉路口,记者观察发现,30分钟内,有70多名骑手从路口经过,其中逆行、斜穿马路、闯红灯的多达35人。

该路口四周有很多餐饮店,数十辆外卖电动车将人行道占满,行人通行只能沿着马路边走。骑手们接单取餐后,骑着电动车直接沿人行道逆行驶入马路。

郭坤经常在这一带送外卖,配送半径最长达5公里,一笔订单的配送时长在30分钟至60分钟不等。他告诉记者,一个骑手在送餐高峰期,手上可能同时有六七个订单,配送时间几乎重叠,要想不超时,只

能尽量压缩每一单的配送时间。系统会给每一单提供路线导航,但配送时间是根据最短路线计算出来的,有的最短路线甚至包含了逆行路段。如果不逆行、不超速,就不可能每单都按时送到。

一旦送单超时,代价高昂:根据超时时长,扣取一定比例的配送费,有时扣取比例高达70%。“大家都是挣辛苦钱,不得不快。”郭坤说。

在北京从事保安工作的张毅,假期会去做兼职骑手。“肯定想多送几单,多赚点钱。”他说,“国标电动车最高车速只有25码,正常最多一次只能拿2单至3单,如果想多送几单,速度再快点,就得铤而走险改装电动车;为了不超时,送单过程中必须时刻盯着时间,闯红灯和逆行在所难免。”

来自广东广州的兼职骑手罗宇面临同样的困境。他每天只跑三四个小时,集中在午餐和晚餐时段,平均一天完成十几单,有系统派单,也有自己抢单。虽然多接单存在超时风险,但罗宇仍然希望能够多接一些,因为多接单才意味着有钱赚。而当手上单子多起来时,闯红灯、逆行对他来说也成了家常便饭。

交通事故数量上升 双方权益难获保障

骑手超速、逆行、闯红灯,导致交通事故数量不断上升。

据湖南长沙交通事故处理中心工作人员介绍,交通事故中很大一部分涉及外卖骑手,多数情况为闯红灯、逆向行驶,尤其骑行时看手机的现象比较普遍。近年来,外卖骑手的交通事故率呈上升趋势。

8月1日晚上,天空正下着雨,记者在北京市朝阳区一小区内目睹了一起交通事故:一名外卖骑手穿着雨衣,雨帽半遮眼,一边接电话一边骑行,完

全没有注意到前方行走的路人,等他反应过来后急速转弯,电动车直接滑倒,保温箱内的外卖撒落一地。

而对于骑手来说,一旦出了事故,赔偿往往很难实现。

在北京做骑手的刘林,有次送外卖时被汽车撞伤,手臂外侧留下一道长达5厘米的伤疤。“司机有保险,保险公司让我提供收入证明计算误工费。我当时的月收入是1万元左右,可找平台开收入证明时,平台却说这与他们没有关系,最后保险公司根据最低工资标准赔付的。”

权益无法得到保障的,还有被外卖骑手撞伤的路人。

北京摄影师王萍萍曾在工作中被一名外卖骑手撞伤。事故发生后,交警认定骑手承担事故全部责任,可骑手个人负担不起,于是找平台公司,对方却将责任撇得一干二净。“为了避免伤害,以后只能尽量离‘飞驰的’外卖骑手远一点。”王萍萍说。

多种因素导致乱象 平台算法有待完善

“玩命”求快的原因,多名受访骑手提到,一方面是自己为了多接单多赚钱,另一方面是为了平台绩效考核以及避免超时被惩罚。

记者了解到,目前大部分外卖平台推行计件工资,骑手收入主要来源于“跑单量”提成,接单量越多赚得越多。此外,骑手的身份等级取决于骑手的“峰值”,而“峰值”是通过出勤率、接单量、响应率、好评率等多个维度计算出来的,“峰值”越高,派单量越多。骑手们拼命跑单保数据,争“峰值”,因为它和收入息息相关。

吴杰是某外卖平台外包配送公司山东泰安站点的站长。他告诉记者,外卖平台通常只负责商家入驻和商家订单生

成,配送服务外包给各配送公司,再由各配送公司下面的地方站点提供配送服务。

“不同配送公司的奖惩制度基本相似,只是计算规则各不相同。比如山东地区平均单价4元,在此基础上奖惩制度较为宽松,北京地区平均单价6元至8元,奖罚制度更为严格。骑手绩效考核,最重要的是准时率、满意率、违规率、出勤率。”吴杰说。

“关于投诉和差评,全职骑手如果遇到此类情况,要么和顾客协商,要么只能接受罚款。”吴杰说,“兼职骑手则是根据情况扣减个人信誉分,信誉分不足时禁止接单,需要在线培训答题才能恢复接单权限,更严重者永久封号。”

也有骑手提出,平台的路程运算法则有很多不合理的地方,比如配送时间是根据路程来计算的,不会根据商家出餐快慢、餐大餐小、路上有无特殊情况等问题来判断衡量。

交通法律实务专家、北京市凯亚律师事务所主任律师董来超长期关注外卖骑手权益问题,他总结骑手交通违法行为频发的原因,除了骑手自身交通规则意识不强、缺乏安全教育外,平台派单模式不合理和算法单一是重要原因。

联动监管治理乱象 持证上岗刻不容缓

实际上,早在2021年市场监管总局、国家网信办、国家发展改革委等七部门联合印发的《关于落实网络餐饮平台责任指导意见》中,就提出平台不得将“最严算法”作为考核要求,可通过“算法取中”等方式,合理确定订单数量、准时率、在线率等考核要素,适当放宽配送时限。网络餐饮平台及第三方合作单位要依法为建立劳动关系的外卖送餐员参加社会保险,

鼓励其他外卖送餐员参加社会保险。

记者观察某外卖平台发现,其试点将“预计送达时间点”改为“预计送达时间段”,且设置“准时宝”对订单配送时间进行保障,若骑手未在该时间段内送达,平台将会根据超过时间赔付相应的金额。不过在骑手端的接单页面,依旧显示要求在多少分钟内送达,具有严格的时间限制。但骑手可通过上报商家出餐慢来延长配送时间,该配送时间从接到订单后开始计算。

平衡外卖骑手“降速”与“收入”之间的矛盾迫在眉睫。

多名受访专家和业内人士提出,治理外卖骑手交通违法乱象离不开联动监管,一是对平台的监管,二是对骑手的监管。

董来超建议平台调整考核规则、优化算法。目前很多外卖平台没有建立起一整套激励外卖骑手减少交通违法行为的机制,比如对于没有出现交通违法行为的外卖骑手给予奖励等;可充分利用大数据智能分析,制定标准,将交通拥堵花费的时间从骑手考核中去除,同时将不合理的差评不予考虑。

此外,在他看来,设置严格外卖骑手行业准入制度刻不容缓,建议让骑手持证上岗。比如,确定一个社会管理主体对骑手进行培训,培训结束后持证上岗,每年对骑手进行考核评估,如果交通违法行为达到一定次数,则次年就不能通过年审,通过源头管理形成有效监督。(文中当事人均为化名。转自《法治日报》,有删改。)

湖南出台八条硬措施 打击非法生产烟花爆竹

湖南省安全生产委员会日前印发《严厉打击烟花爆竹非法生产八条硬措施》,严管严查严打非法生产烟花爆竹。

硬措施包括:切实强化“打非”责任,从严把控源头关口,坚决斩断销售链条,严查贴牌冒牌行为,重拳打击、治乱追贵,强化协调联动机制等。

中新社发 朱慧卿作



公路存在安全隐患 亟待排查整治

我是天津市北辰区居民。我区津围公路上常有大货车经过,但道路宽度不够,且没有非机动车道,交通事故时有发生,不利于群众安全出行。此外,该公路上的路灯数量较少且亮度不高,为群众夜间出行埋下了视野隐患。希望相关部门重视这些问题并及时予以整治改进。

【报料仅代表网友个人意见,不代表本报观点】

报料

热线:
010-65367134
邮箱:
gaokuzgcsb@126.com
(来稿请注明城事版)