

街上,一辆辆疾驰而过的外卖车穿梭在行人、机动车之间,骑手们边看手机导航,边争分夺秒地抢时间,甚至不惜超速、逆行、闯红灯……外卖骑手为什么大都不遵守交通规则?为了解开这个疑惑,北京大学社会学系博士后陈龙加入了外卖骑手团队,用5个半月的时间在北京城区进行了一次“卧底”调查,探寻骑手骑行乱象背后的原因。



北大博士后用半年时间“卧底”调查—— 外卖小哥不守规矩的真相

现象1

超速逆行是“家常便饭”

每到用餐高峰时段,路上总能看到外卖员急匆匆的身影,很多人无视交通规则,超速、逆行、闯红灯等现象随处可见。

每天下午5时许,正是外卖骑手送餐的高峰,在南四环外连接着商场与众多写字楼的丰科路路口,外卖骑手在车流中穿行,即使面对红灯也有人冒险闯过,让人着实捏了一把汗。据记者观察,短短10分钟就有40多名骑手从路口经过,其中逆行、闯红灯、斜穿马路的竟多达24人。

在东三环外的八棵杨北街,路两旁有很多餐饮店,数十辆外卖车将人行道占得满满当当,骑手们接单取餐后,骑车直接沿人行道逆行驶入马路。“我知道逆行、超速很不安全,可不这样根本送不到啊,做骑手的哪个没闯过红灯?要是配送超时了,扣的钱比该挣的还多。”当了4年外卖骑手的小赵说出了骑手间“公开的秘密”。

小赵常在八棵杨北街一带送外卖,配送半径最远达5公里,一笔订单的配送时长在30至60分钟不等。一个骑手在高峰期,手上常同时有七八个订单,配送时间几乎是重叠的,要想不超时只能尽量压缩每一单的配送时间。“系统会为每一单提供路线导航,但配送时间是根据最短路线计算的,所以导航中就包含逆行的路段,如果不逆行根本没法按时赶到。订单超时12分钟,就会扣2元配送费;超时20分钟以上就扣6元,等于这单白送了。如果准时率高,每周还能得到80元的额外奖励。”小赵说,“快”是每个骑手取胜的秘诀,所以超速、逆行、闯红灯就成了“家常便饭”。

真相1

大数据压缩骑手配送时间

陈龙发现,在骑手配送的过程中,平台系统通过智能手机、平台软件源源不断地收集来自骑手、消费者、商家、商圈的数据,并将这些数据应用到配送定价、骑手匹配、预计时间、路线规划、全程监控、量化考核等管理中。在这套管理模式下,骑手看似用更自由的方式在工作,其实却遭受着更严密的控制。

在系统设置中,配送时间是最重要的指标,一旦超时,骑手不但会被扣配送费,还可能收到顾客的投诉和差评。与此同时,骑手的配送时间却在不断被系统压缩。陈龙在论文中提到:“订单的平均配送时长从2015年的38分钟,下降到2016年的31分钟,并进一步缩短至2017年的28分钟……不断压缩的时间意味着骑手流动的速度在加快。时间压缩一方面是技术进步的结果,另一方面必须通过技术施加的对象——骑手去实现。”

陈龙举例说,自己经常去人民大学知行公寓楼送餐,系统导航开始默认骑手从学校北门进入。后来有骑手发现知行公寓旁有个侧门可以进,能大大缩短送餐时间,于是很多骑手都选择了这条捷径。大家刚庆幸自己可以节省几分钟喘口气,系统却通过敏感的“数据控制”,很快根据骑手的轨迹更新了路线,再次压缩了骑手的配送时间,导致骑手只能继续逆行、超速、闯红灯。

现象2

为挣钱只能“多拉快跑”

在采访中,很多骑手都提到了平台实施的等级称号,从低到高分为普通、青铜、白银、黄金、

钻石、王者等级别。这是系统根据骑手每周的表现作出的评级,等级越高意味着系统派单量更多,奖励收入也会更多。

拥有“钻石”称号的小赵说,自己是靠跑单量“拼”出来的。他每天早上7点开始工作,中午10点半迎来送餐高峰,一直要忙到下午2点都不停歇。“钻石级别最高可同时接13笔单,一般午高峰时我会同时送八九笔订单。”小赵说,一笔订单积1分,早晚时段一单积1.5分,上周他拼命接单得了427分,才被评上“钻石”称号。等级高,系统的派单量、可接单数、接单数都会相应变高;如果想维持住称号,就必须多接单。

除此之外,完成单量还直接与配送费挂钩,完成单量在200单以内,每单可以挣5.1元;完成201单到250单,每单6元;251单到300单,每单6.2元……系统用这种评估方式将很多骑手卷入了一个停不下来的循环中。

坐在电动车上短暂休息了一会儿,小赵又打开了接单系统,很快一笔订单进来了。小赵连午饭都没顾上吃,又匆匆去取餐了,这样的状态会一直持续到晚上九点钟。

有研究发现,84%的受访骑手每天工作10小时以上;89%的受访骑手每个月工作28天及以上。2019年一项对北京外卖员的问卷调查显示,52.88%的外卖员表示自己曾“因为送外卖而出现身体劳损或受伤的情况”,长时间、高强度的奔波和持续的身体消耗,最终导致骑手劳累猝死的新闻不绝于耳。

真相2

制度鼓励骑手延长工作时间

在陈龙看来,无论是代理商

还是外卖平台,都在鼓励骑手延长工作时间,并将延长劳动时间事先设计到了骑手的薪酬制度、身份等级和各种奖励活动的规则当中。

首先,大部分外卖平台推行计件工资,骑手收入主要来源于骑手的“跑单量”提成,因此接单越多赚得也越多。其次,骑手的身份等级取决于骑手的“峰值”,而“峰值”是通过跑单量、好评率和出勤率决定的,因此提升等级就必须以长时间的出勤为基础。最后,为鼓励骑手多跑单,外卖平台还设计了一系列的跑单奖励活动以“黏住”骑手,如周奖励计划、“夏季战役”“年中奖励”。这些奖励活动从本质上就是为了增加骑手的工作时间,因为只有长时间工作,骑手才有可能获得奖励。

这些制度安排,使骑手为保证收入不得不主动延长工作时间,顺理成章地接受了全天候的劳动安排,甚至不分昼夜的工作。

现象3

骑手出事故赔偿认定难

骑手经常超速、逆行、闯红灯,直接后果就是涉及骑手的交通事故数量急剧上升。但出了事故后,赔偿却很难实现。

骑手申军的小腿内侧有一道20厘米长的伤疤,这是送外卖时被汽车撞伤后留下的。“司机有保险,保险公司要我提供收入证明,好计算误工费。我当时月收入在一万元左右,在医院躺了3个月。出院后我去找平台开收入证明,他们却说这事儿和他们没关系,最后保险公司按最低工资标准赔了误工费,公司这种态度让我的心都凉了。”申军说。

权益无法得到保障的,还有被外卖骑手撞伤的行人。5月7日,王先生骑着电动车路过上地十街路口时,被一名逆行的外卖骑手撞倒,不仅车坏了,人也受了伤。骑手个人负担不起,好在买了商业保险。可等了几个小时,迟迟等不到第三方保险公司的答复。最后,事故还是在王先生多次向平台投诉及媒体曝光的压力下,第三方保险公司才答复:让王先生自行看伤、修车,再拿单据找公司报销。

真相3

平台模糊雇佣关系与责任

陈龙在论文中提到:“外卖平台公司先后有过三种用工模式:自营、分包和众包。通过分包和众包策略,外卖平台不仅逐步放弃了对骑手的直接管理,降低了管理成本,而且模糊了雇佣关系与责任。”

无论是团队骑手还是众包骑手,都需要通过手机注册才能开始送餐。而在注册过程中,每个骑手都必须签署一份《网约工协议》。《网约工协议》从根本上确立了外卖平台与骑手之间只存在用工关系,而非劳动关系。骑手在签署协议的同时,也为他们日后维权埋下了隐患。

发生事故时,外卖平台和代理商常把责任推得一干二净。由于没有缴纳社会保险,骑手无法被纳入工伤保险、医疗保险等社会保障体系,不得不自行承担工作风险。尽管代理商给骑手购买了商业保险,但是骑手出险后想要申请理赔时,就会发现理赔不仅程序繁琐,还要提供纸质材料、报警记录、交通事故责任划分、车辆是否超标等证据,为了少耽误时间骑手往往宁可自认倒霉。 据《北京晚报》

感受天气 关注生活

微动力新生活

及时收取最新天气资讯
了解最新天气

如何关注微信:

方法一:
打开微信 新朋友 添加朋友 扫一扫

方法二:
打开微信 新朋友 添加朋友 搜公众号:淄博气象

关注啦!

公告挂失寻人

24小时手机/微信:15253311449
全市联动 0533-3595671

挂失声明

★王泽禄丢失中国农业银行山东省分行张店区支行2020年5月3日开具的代收收取候审保证金交款凭证,张公(杏)收保字[2020]257号,金额:壹仟元整,特此声明。

★耿修丢失道路运输证,证号:370303202784,声明作废。

★李晓伟丢失警察证,警号:116016,声明作废。

友情提示:本版信息仅为持证人的单方及形式发布,不作为最终有效法律认定,不作为相关责任的依据。以具有管理权限的行政部门或主体对其的业务审核认定为准。

遗失声明

1.中华人民共和国建设工程规划许可证(编号:建字第370300-2011-06号);

2.中华人民共和国建设工程规划许可证(编号:建字第370300-2011-30号);

3.中华人民共和国建设用地区划许可证(编号:地字第370301-2010-57号);

4.中华人民共和国建设项目选址意见书(编号:选字第370301-2010-46号)。

以上四个证件不慎丢失。遗失自补发新证之日起,原证件作废,若有异议,自登报之日起15日内向规划部门提出。

规划部门联系电话:2210270。
山东省淄博市张店区马尚街道周家庄村村民委员会
2021年5月19日