2016 网络约车司机生存状况调查报告

标准排名研究院

2016年10月

前言

网约车，是网络预约出租汽车的简称。

自 2012 年 3 月“摇摇招车”正式上线开始，四年间滴滴、优步、神州专车、易到等互联网约车平台相继席卷中国各大城市。网约车也取代传统出租车，成为城市中高端出行的首选。

随着各大网约车平台规模的快速膨胀以及乘客消费习惯的养成，“网约车司机”这一新兴的职业群体逐渐衍生并随之迅速壮大。

初生的网约车司机面临着的是混乱、无序的“野生”发展状态。网约车刚刚开始的时候，由于激烈的竞争，各大平台均提供了丰厚的补贴和奖励，2015 年最高时网约车司机月均收入能到 2–3 万元的水平，超高的收入也吸引了大批网约车司机的加盟。

不过，疯狂的补贴显然难以持久，在 2015 年 3 月份之后，网约车司机的收入即开始大幅下滑，月均收入迅速下滑到一万多元。但为了抢占资源，个别 C2C 约车平台及其合作机构，却依然打出“月入两万睡到自然醒”的口号来吸引大批司机加入。

伴随着补贴的大幅下滑，网约车这一新兴的市场逐渐回归服务本位，之前的很多虚幻的谎言已不攻自破，而在高收入下被掩盖的各类问题则逐步显露：劳动（在线）时间过长、没有社保等基本保障、合法权益被侵害维权无门。

最为重要的是，补贴的大幅下滑导致网约车司机收入剧降，这让司机与平台的矛盾愈演愈烈。4 月中旬，滴滴和优步两大 C2C 网约车平台的司机在北京地区展开了一场号称万人参与的“大罢工行动”。

罢工行动再次引发了整个社会的集体反思。虽然罢工的起因是“司机的收入急剧减少”，但事实上，私家车加盟网约车运营的积弊并非只是单一因素而触发的，而是在网约车平台发起之初就已经形成的制度性、系统性缺陷，这也给这次矛盾的集中爆发埋下了引信。

这次风波不仅诱发了媒体对这一新兴职业群体的集中剖析，同时也迫使职能部门再一次正视这一暂时游离于监管之外的庞大人群。但由于这一根植于互联网的职业人群具有太多的特殊性和社会角色的不确定性，所以我们无法用此前媒体的报道片段去简单描摹出这一人群的共性特征和其各自的生存现状。

因此，我们特别组织了本次调查，通过客观调查和专业研究，理性透析网约车司机的生存状态，这对于促进网约车司机权益的合法保护以及推动互联网出行行业的良性运转与城市运行的长治久安，意义不可小觑。

目录

1 调查简述	P3
1.1 调查动机	P3
1.2 调查对象	P3
1.3 调查维度	P3
1.4 执行情况	P3
2 调查主要内容及结果	P4
2.1 网约车司机基本信息调查结果	P4
2.2 网约车司机劳动强度（在线时间）	P11
2.3 网约车司机收入和社会保障	P15
2.4 网约车司机职业培训与安全管理	P19
2.5 网约车司机：职业安全感、归属感和认同感	P22
3. 调查结论	P29
3.1 网约车全职司机占八成 共享经济不再共享	P29
3.2 七成司机收入不足 4000 月入过万已成历史	P29
3.3 七成司机缺乏职业安全感 平台随意处罚成最大“槽点”	P29
3.4 九成以上司机未签署劳动合同 社会保障严重缺失	P30
结语	P30
附：部分 C2C 网约车安全案例	P31
调查样本	P36
调查问卷	P38

1调查简述：

1.1 调查动机：

由频繁见诸报端的各类网约车安全事件可以看出，网约车司机这一群体有着极高的社会参与度，而由于法律层面的暂时缺位，造成了鱼龙混杂的现实问题。

9 月中旬，Uber“幽灵车”事件大量爆发；9 月 9 日，清远滴滴司机强奸醉酒女乘客获刑 2 年零 4 个月；6 月 10 日，广州优步司机强奸女乘客获刑四年半；6 月 7 日，电竞选手被滴滴司机挑断手筋……一系列的安全事故和性骚扰、暴力威胁事件的发生，严重影响了公众的出行体验和对网约车服务的信心。

频发的网约车安全事件，也显示了 C2C 加盟模式的天然缺陷——对司机缺乏掌控力。这也是网约车新政规定了严格的司机准入标准的根本原因。

与此同时，网约车自身的劳动强度、收入水平以及社会保障等问题也日益凸显，网约车司机的切身利益也应该得到更加有力的保护。

前车可以为鉴，通过对当前网约车司机生存状况的调查与分析，以便在兼顾互联网出行行业继续良性发展的前提下，更好地保证网约车司机的利益，是本次调查的原始动议和初心。

1.2 调查对象：

本次调研的对象为北京地区的网约车司机。

目前国内网约车市场主要分为两大模式：一种是主要依赖私家车挂靠平台加盟运营的 C2C 模式，包括滴滴出行、优步和易到用车等；另一种则是以全自营车队投入服务的 B2C 模式，包括神州专车等。基于运营模式的不同，网约车司机这一人群，也分为职业司机和私家车主两大类型。

1.3 调查维度：

本次调查试图通过对司机的基本信息、工作状况、收入状况、保障体系、职业归属感和社会认同感等几大维度的比对和分析，全方位地展现网约车司机的真实生存状态，为行业发展及社会管理提供必要的参考坐标。

1.4 执行情况：

本次《网约车司机生存现状调查》自 2016 年 6 月始至 2016 年 8 月止，前后历时三个月。调查范围为在北京市境内参与网约车运营的驾驶员。调查共涉及滴滴出行、优步、神州专车、易到用车等几大主流网约车平台。

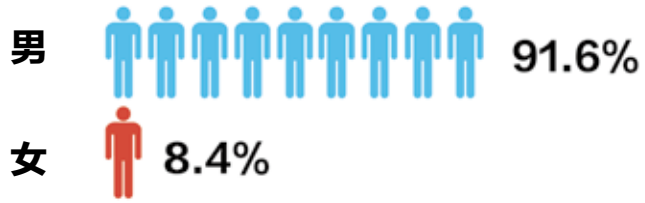
调查方法为访谈与问卷相结合。首先，根据北京市的实际情况，按照交通的流量，特别选择了波峰和波谷的不同时段，通过各大网约车平台呼叫用车，随车调查司机的访问形式；其次，本次调查设计了《网约车司机生存状况调查问卷》；最后，通过调查问卷分析与访谈结果相结合，得出基本调查结论。

本此调查问卷共发出问卷 1200 份，总计回收有效问卷 1051 份，其中滴滴 661 份，Uber 259 份，易到 81 份，神州总计 50 份。

调查实施全程进行了严格的质量控制，对各个调查对象的基本资料进行复核，力求样本信息的真实与完整。但由于本次调查采取的是抽样调查模式，由于网约车司机整体分为兼职与专职两类，二者因为在线时长和频率的不同，被抽样的几率有较大差异。因此本调查最终反映的是网约车活跃司机在线状态接受调查访问的结果，对兼职网约车的统计结果可能出现一定幅度的偏离。

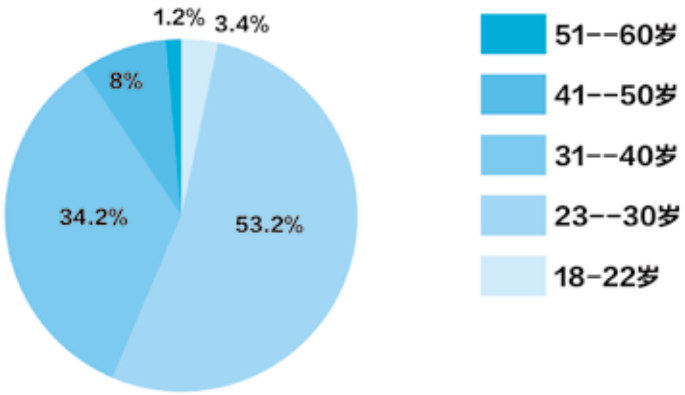
2调查主要内容及结果：
2.1网约车司机基本信息调查结果:

1）性别：



调查显示，网约车司机整体女性司机的比例不到 10%，而男性司机占比超过 90%，表明这个职业有一定的性别属性，工作强度整体较高。

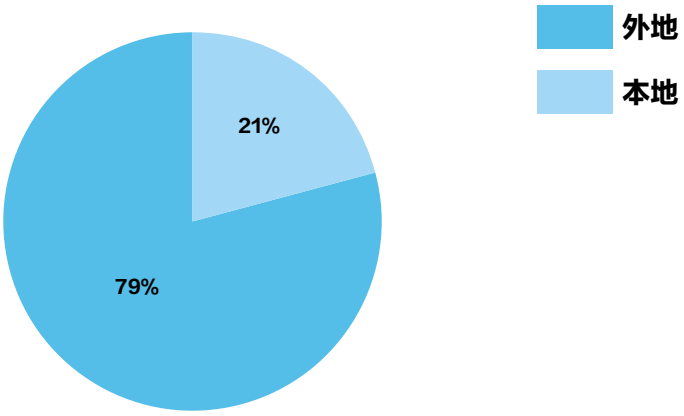
2）年龄：



网约车司机年龄主要处于青壮年阶段，23——40 岁成为网约车司机主要群体，其占比总和超过 87%。这也验证了网约车司机工作，属于劳动强度较大的职业的判断。

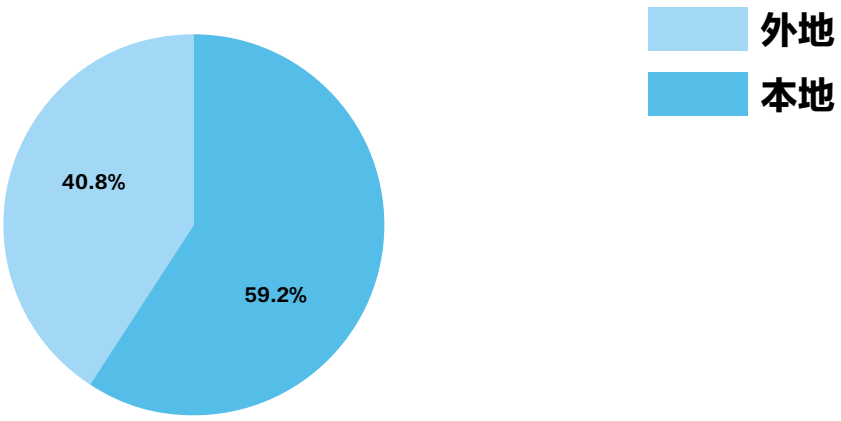
其中，专车类专职司机的聘用，一般网约车公司在招聘时均有明确年龄限制，比如，神州专车对专车司机的年龄限定在 22——50 周岁的范围内，滴滴自营车招聘也多限定在 23——55 岁的范围。

3）户籍：



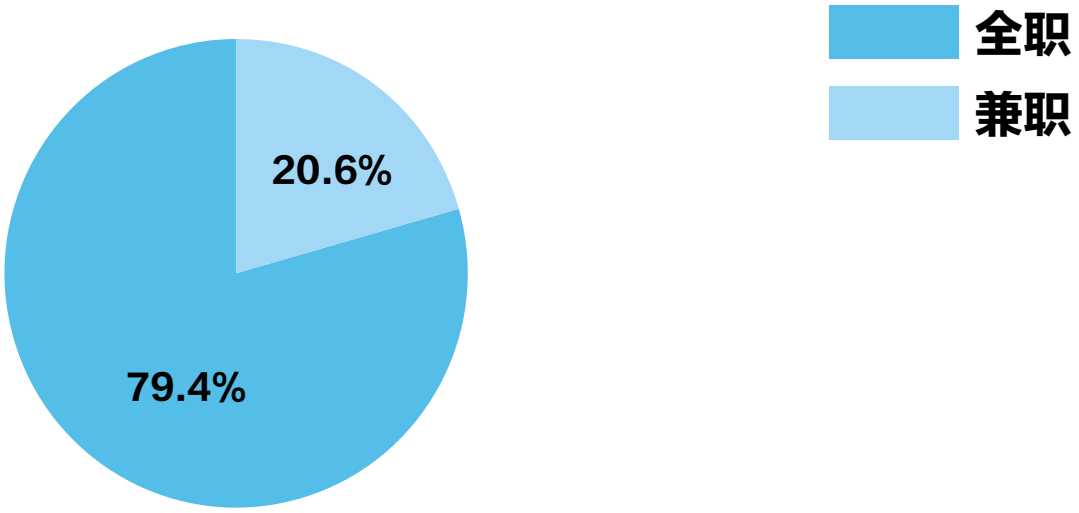
近八成网约车司机来自外地，这与出租车司机群体以本地人为主的状况形成鲜明对比。其原因，与部分网约车平台允许外地牌照车辆有一定关系；同时各地出租车司机招聘多限制本地户籍，网约车司机则不受户籍限制。

4）牌照归属地：



从牌照归属地看，仍然有 40% 以上网约车属于异地运营。这对地方交通和流动人口管理均带来一些新的问题。目前，有些地方已经在清退异地网约车，而要彻底解决这一问题，仍需要等各地网约车新政正式实施细则出台后，对异地网约车的存在有明确说法后才能彻底解决。北京地区在实行进京证网络办理后，外地牌照网约车呈上升趋势。

5）从业性质（兼职与全职）：

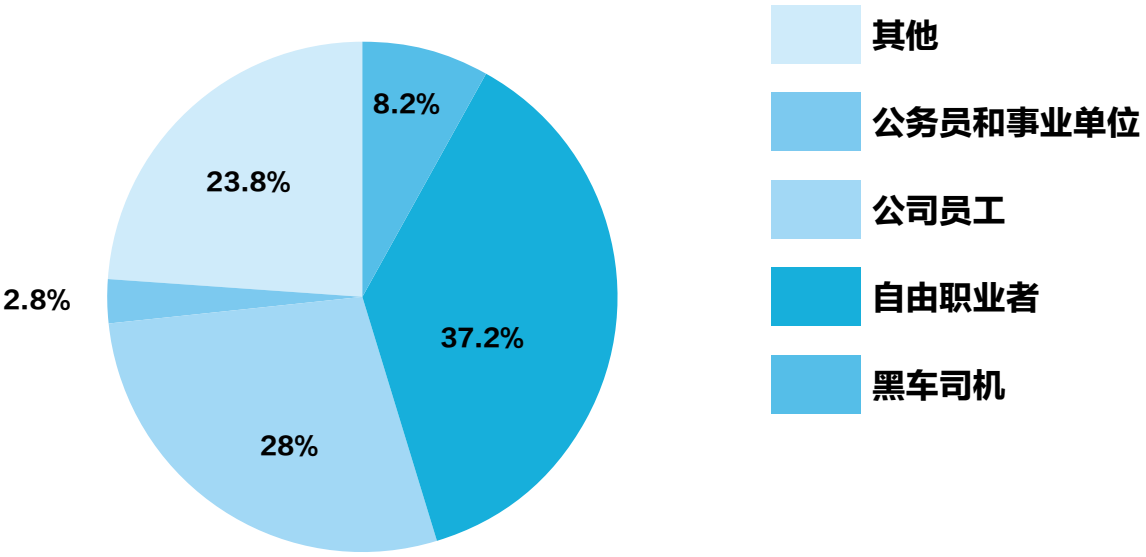


让人感觉比较意外的是，在参与调研的网约车司机中，全职司机占据了近八成的比例。这表明网约车司机正逐步走向职业化，全职司机占据主流，兼职和玩票者反而较少。

此外，从调研结果看，从事兼职网约车运营的司机，均为时间较为自由的职业，其中以自由职业者、个体经营者、企业职工为主；而高档车型司机跑网约车基本以偶尔玩玩为主，其目的并不是为了赚钱，而是为了体验、无聊甚至把妹、约炮等其他目的。

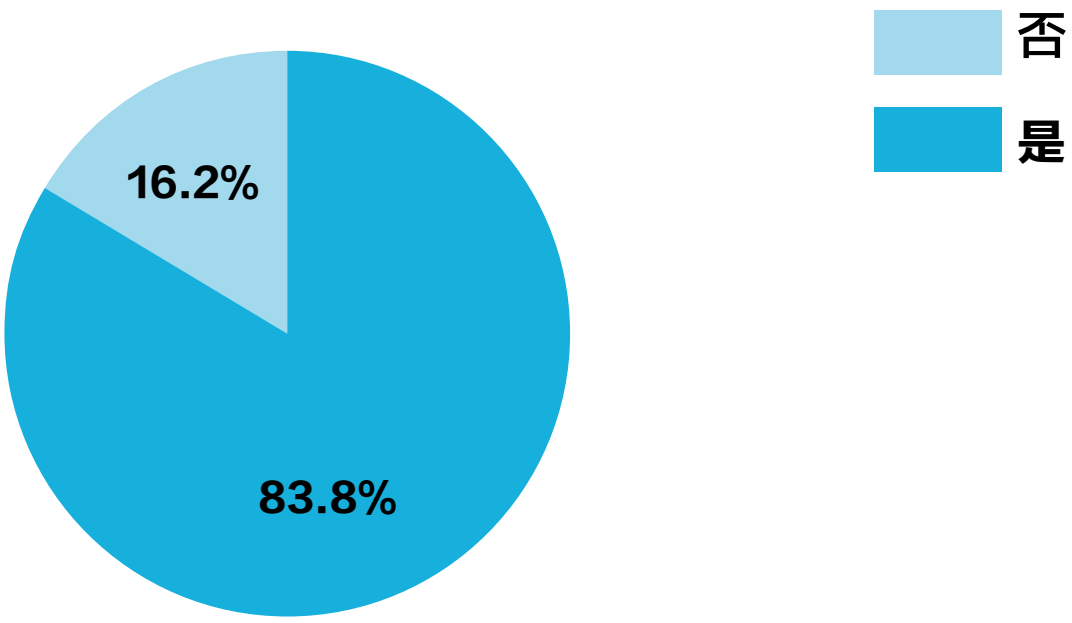
一个值得注意的情况是，一些私家车虽然在网约车平台进行了注册，但并未参与实际运营。

6）此前职业：



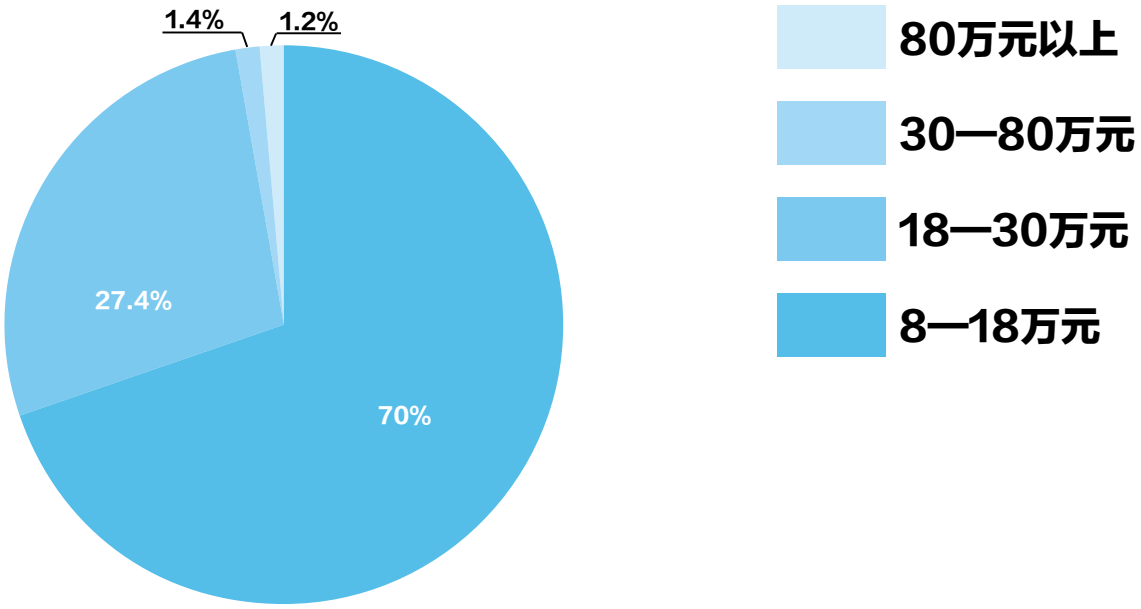
从网约车司机此前就业状况看，包括自由职业者、黑车司机两者合计占比超过了 45%，说明网约车确实在一定程度上推动了就业；而网约车收编大量黑车的事实，也在数据上得到确认，约有 8.2% 的网约车司机前职业是黑车司机。此外，前期网约车司机的高收入，吸引了少数公务员和事业单位人员的加入，则是一个预料中的“意外”。

7）是否带车：



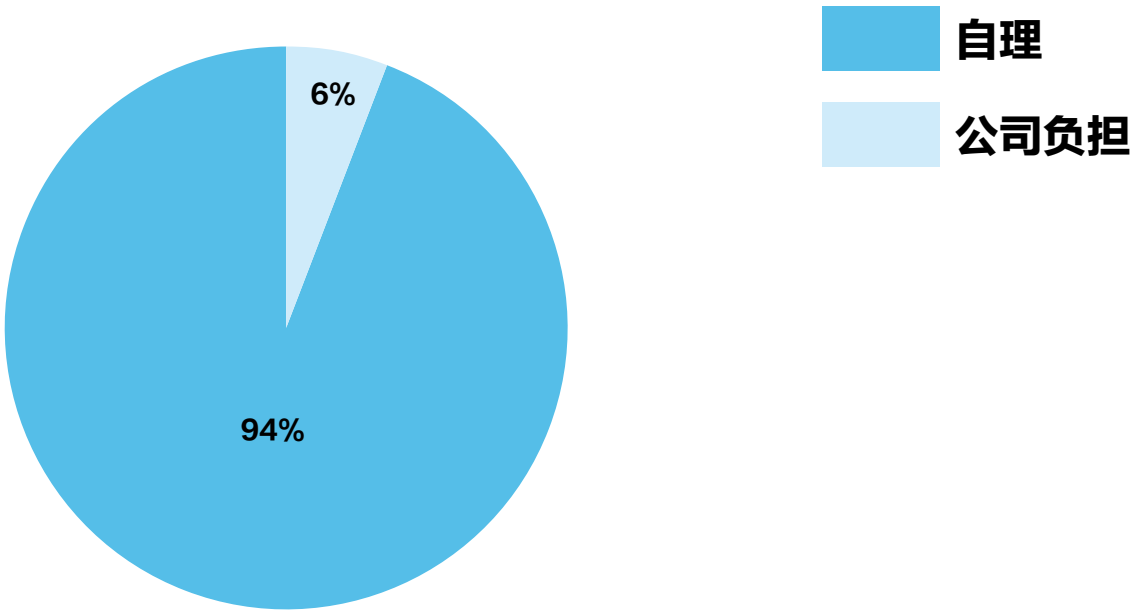
目前，私家车加盟模式仍然是网约车市场占比最大的一块，当前占比超过了八成。不过，值得注意的是，随着滴滴、易到等对 B2C 模式的跟进，私家车加盟司机的占比将逐步降低。而网约车新规的推出，可能会让私家车司机占比出现断崖式下跌。

8）驾驶车辆价值：



从私家车加盟网约车平台所带车辆的价值来看，低档和中低档车辆占据了绝对多数，而中高档车仅有少量加盟，且多是不以赚钱为目的的玩票性质。这也是由网约车的性质、定价以及盈利空间所决定的。不过，按照网约车新政的要求，网约车要与巡游出租车差异化竞争，含义是网约车未来定位将高于巡游出租车，这意味着大量的低端车辆司机在 11 月 1 日新政实施后将被迫退出。

9）费用负担：



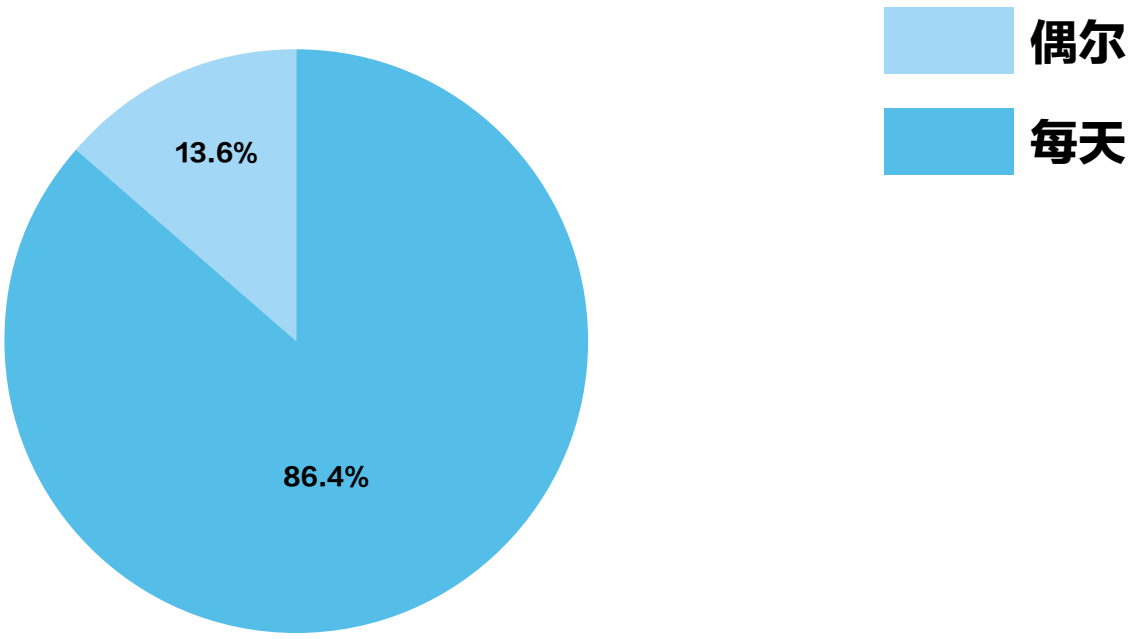
目前，占据网约车大部分市场的私家车加盟的 C2C 模式，其费用均由私家车司机个人承担；这也进一步提高了私家车运营网约车的费用成本，拉低了网约车司机的收入。

此外，约有一成左右网约车司机为本人无车，在与汽车租赁公司签订合同并交纳数千元月租（一般 4000—6500 元）后，租车参与网约车运营。而神州专车为主的专车 B2C 模式下，此类费用基本由平台公司承担。

同时，这从另一个维度显示了不同类型的网约车司机，其承担的费用成本也有着很大差异。其中，自带车辆的网约车司机，要承担全部的油费和车辆保养、保险费；而与汽车租赁公司签约的司机，则不但要与自带车辆一样负担费用，还要缴纳一定数额的保证金并承担一定的租车费用。这部分司机是目前网约车司机中成本负担最重的。

2.2网约车司机劳动强度（在线时间）：

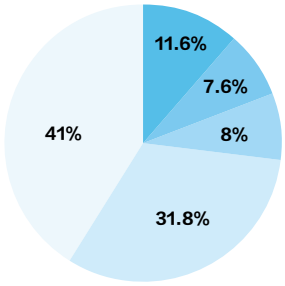
1）运营频率：

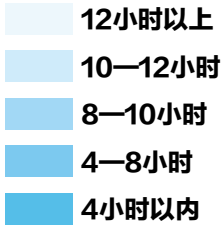


参与调研的网约车司机中，约有 86% 的司机每天（限号除外）都进行营运，只有一成多司机是偶尔玩玩性质，这表明绝大多数司机将网约车运营作为增加收入的日常活动。

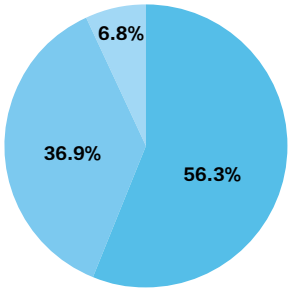
2）平均在线时间：

总：

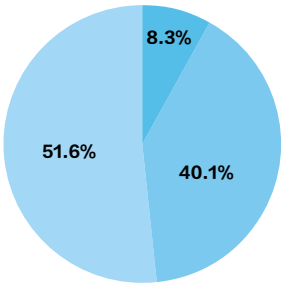


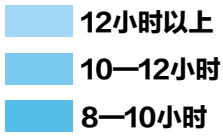


兼职：

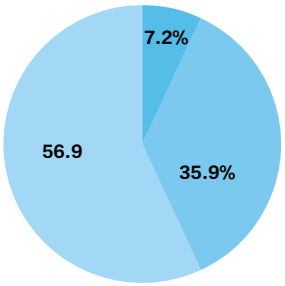


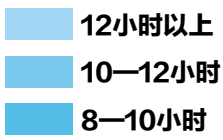
全职：



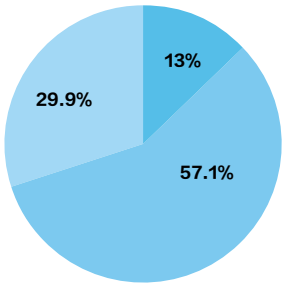


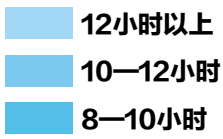
全职自带车：



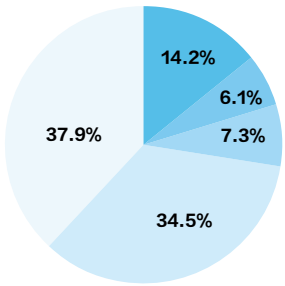


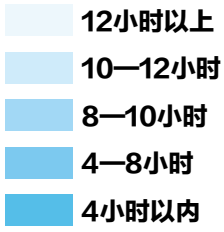
全职非自带车



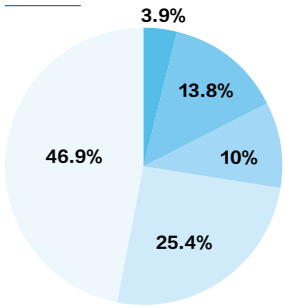


滴滴：

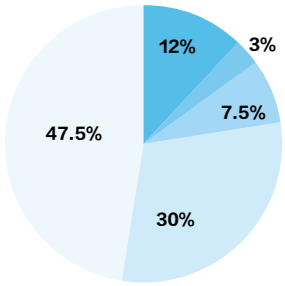




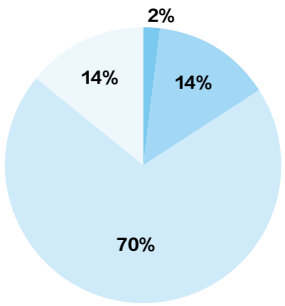
优步：



易到：



神州：



总的来看，超过七成的受访司机在线时间达到 10 小时以上，逾四成受访司机在线时间超过 12 小时。

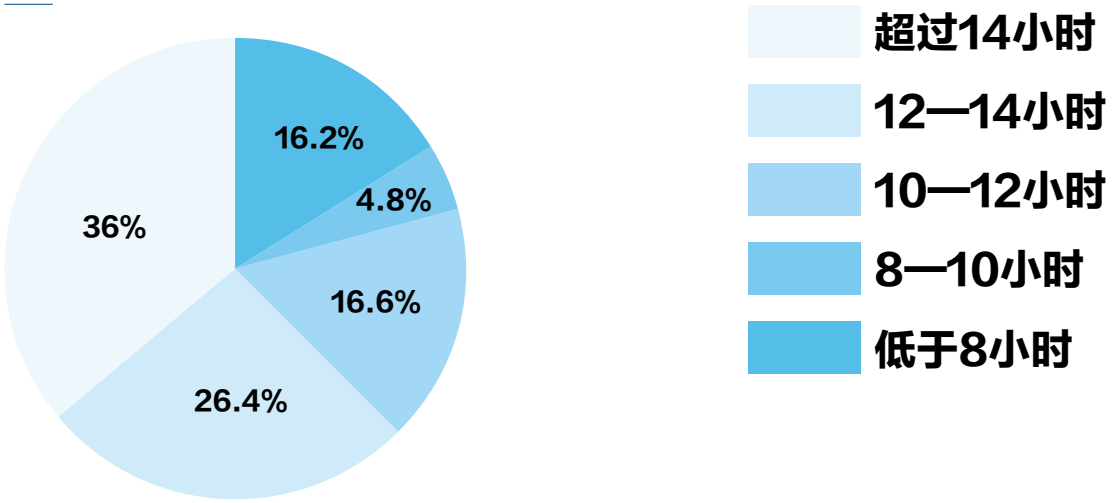
其中，兼职性质的网约车司机日平均在线时间在 4 小时以下的比例约为 56% ，在 4—8 小时之间的比例约为 37%。兼职司机日平均在线时间过长，也是网约车日渐职业化的明显特征之一。

全职网约车司机日平均在线时间均超过 8 小时，51% 全职司机日平均在线时长超过 12 小时，还有 40% 也超过了 10 小时。

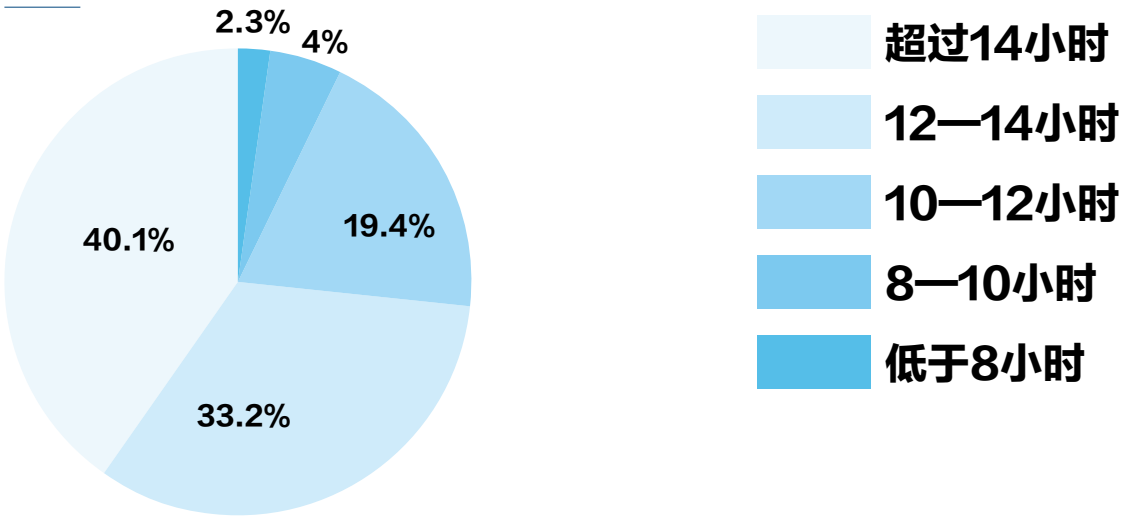
从工作性质看，网约车司机的工作性质，介于计时与计件之间，但随着日均单数提升，有些司机工作强度明显超负荷，这也是未来需要法律给予准确界定之处。

3）最长在线时间：

总：



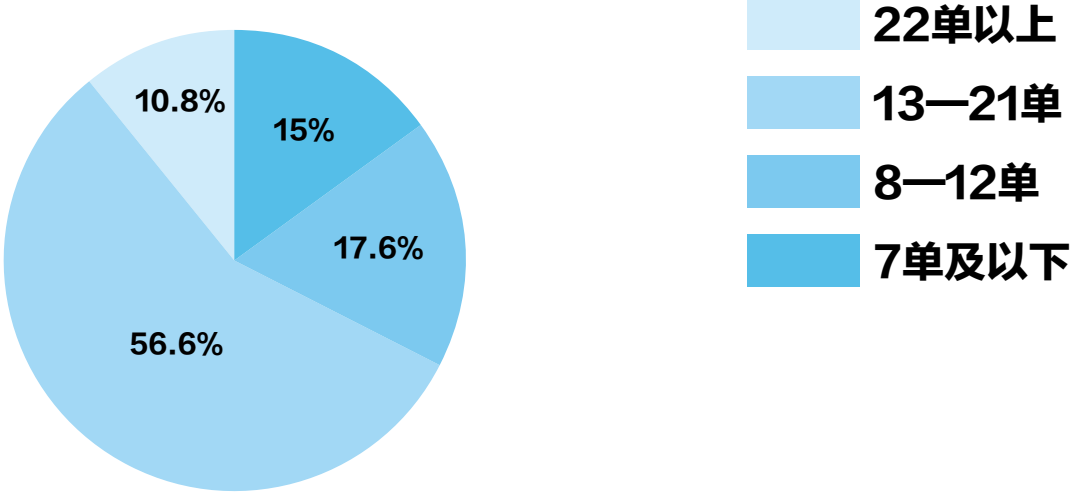
全职：



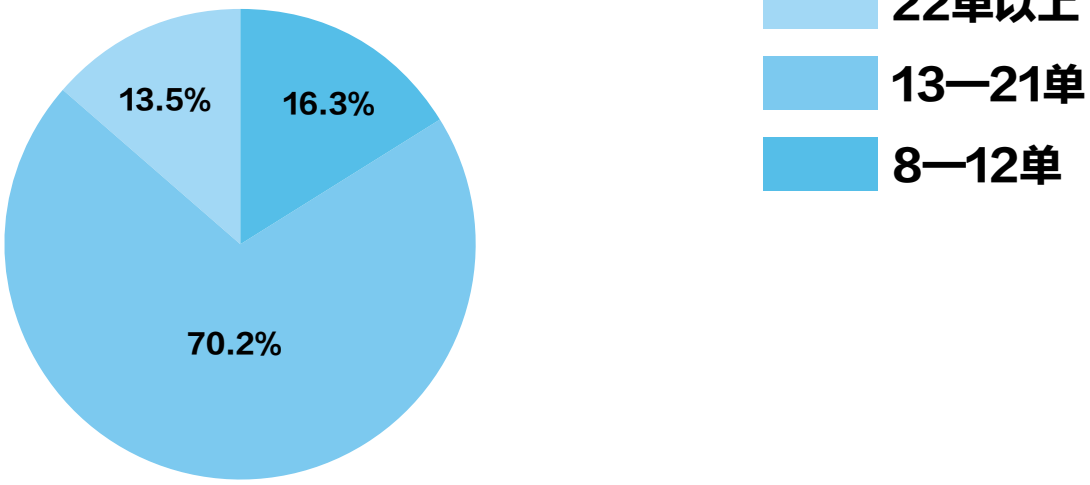
超六成司机最长在线时间超过 12 小时，其中全职司机超过七成在线时间超过 12 小时；逾四成全职司机在线时长超过 14 小时。这些都进一步证明了，网约车司机工作时间整体过长。

4）日均接单量：

总：



全职：



从日均单量来看，五成网约车在 13—21 单这一区间，而这一区间在滴滴的奖励体系下显得比较尴尬，只能拿到较低奖励，在某些平台甚至拿不到奖励；而日均超越 22 单能确保拿到奖励的司机，比例仅一成。

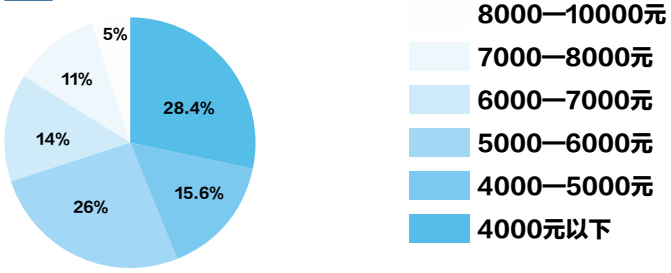
全职司机的日均单量均在 8 单以上，约 70% 的全职司机日均单量在 13—21 单区间，约 13% 的司机日均单量超过（含）22 单。

神州专车司机日均单量 40% 落在 8—12 单区间内，另外 60% 司机日均单量在 13—21 单以上。由于考核和业绩核算方法的不同，日均单数仅仅是神州专车司机业绩考核的维度之一，而带客运营里程对其业绩更为关键，这点与出租车有些相似。

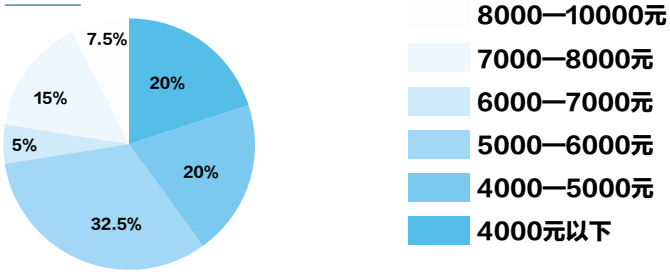
2.3网约车司机收入和社会保障：

1）网约车司机月均收入：

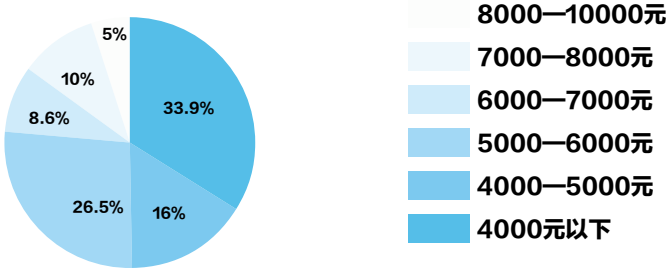
总：



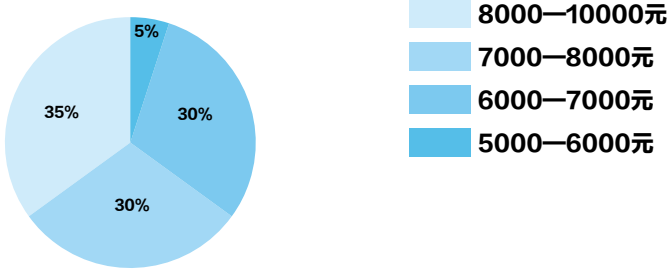
易到：



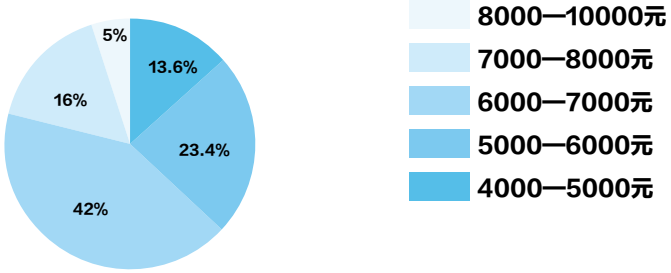
自带车：



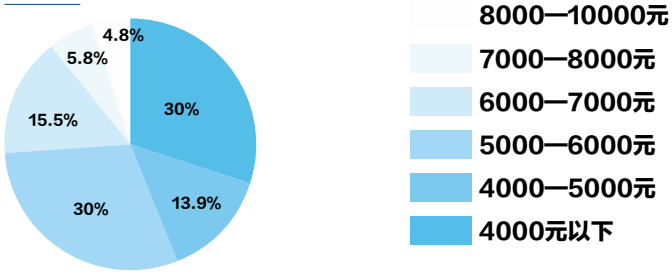
神州专车：



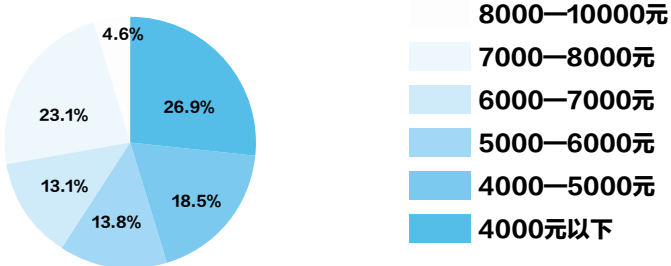
非自带车：



滴滴：



优步：



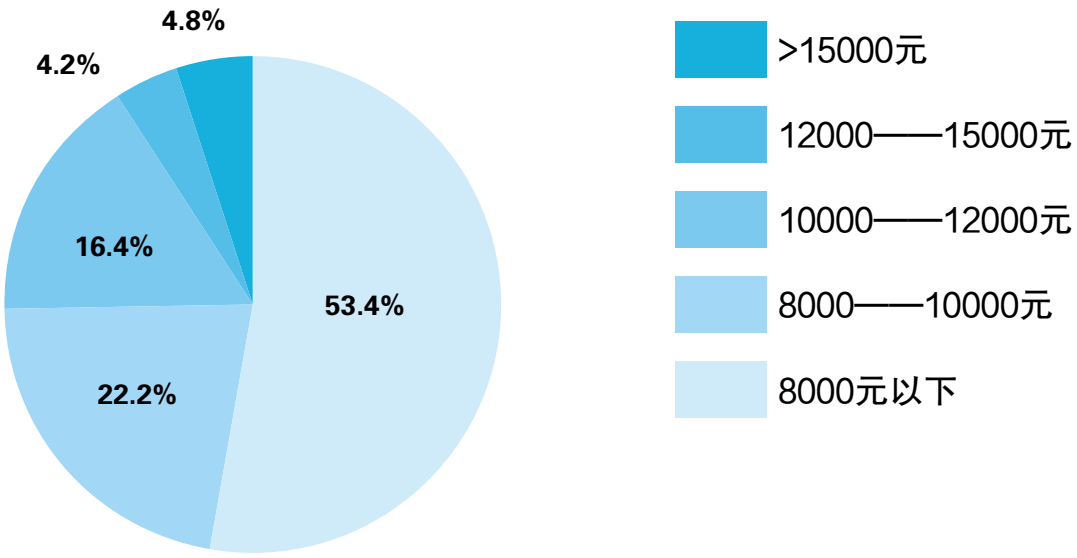
从整体来看，网约车司机的月平均收入并不高。其中，占比最大的是 4000 元以下，占比 28.4%；其次是 5000—6000 元的区间，占比 26%；再次是 4000—5000 元区间，占比 15.6%；超七成网约车司机月平均收入在 6000 元以下。如果扣除车辆折旧和保养费用，私家车加盟网约车司机的实际收入水平要在此基础上再减去 1500—2500 元，也就是说，超过七成网约车司机实际月收入在 4000 元以下。

部分网约车司机属于从汽车租赁公司租车进行网约车运营。其经济压力相对更大，每月根据所租赁汽车档次的差异，一般还需要交纳租金 4000-6500 元不等。

调查显示，伴随着各大网约车平台补贴力度的降低和收入分成方法的变化，网约车司机月入轻松上万的“神话”早已不复存在。而因为网约车平台补贴降低和分成方法变化导致司机收入大幅下滑，也是近期滴滴等网约车平台在一些地区遭遇司机罢工事件的直接原因。

相比之下，B2C 模式下的网约车司机月平均收入则相对稳定，目前月平均收入也已超过私家车加盟的 C2C 平台司机。

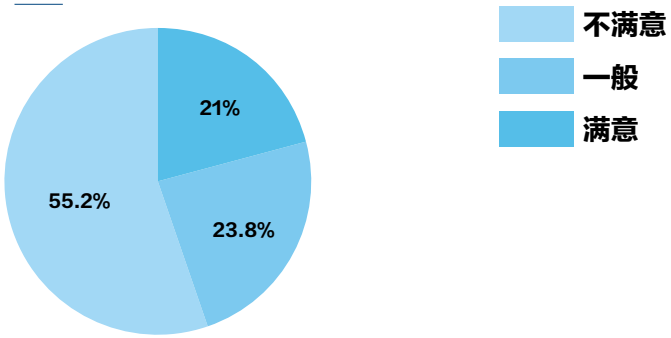
2）单月最高收入：



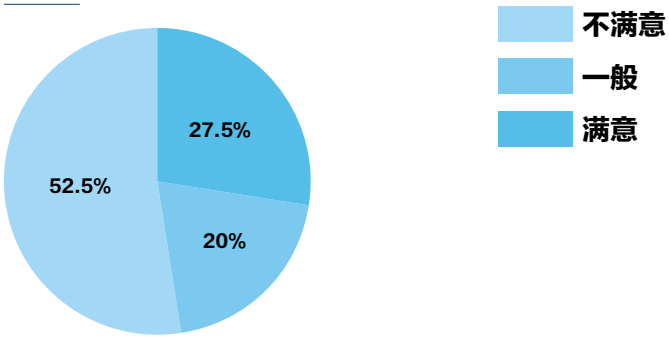
在当前状态下，网约车司机月最高收入也很少有几率突破 15000 元，过半数司机单月最高收入在 8000 元以下，这再度证明网约车司机收入下滑幅度惊人。

3）收入满意度：

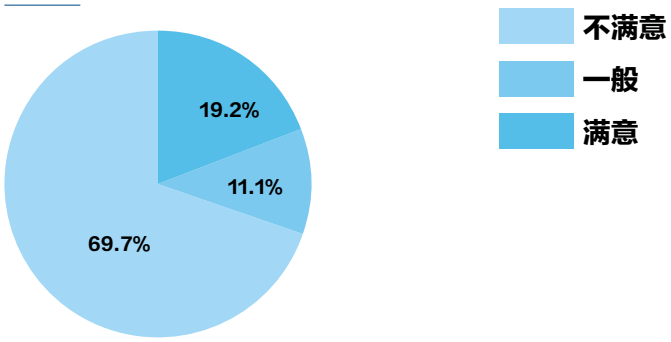
总：



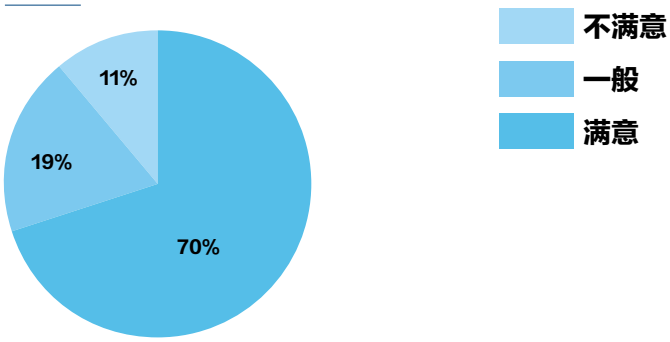
易到：



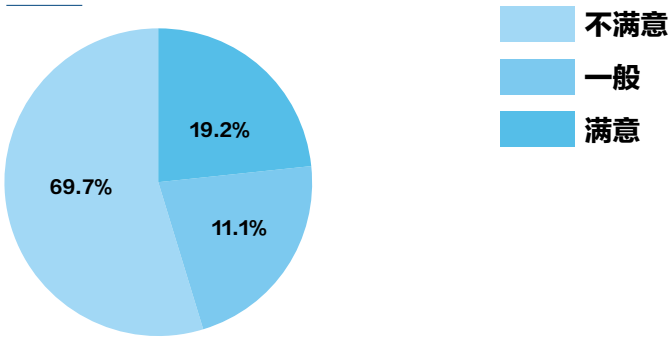
滴滴：



神州：



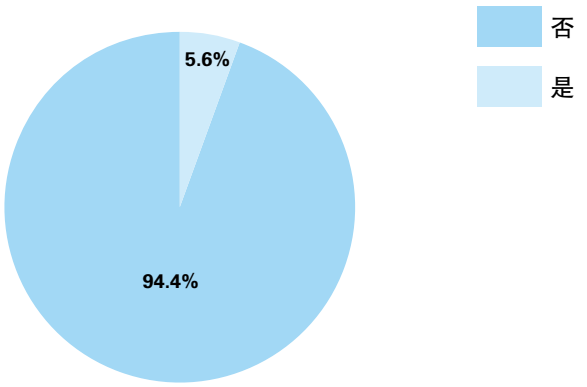
优步：



- 当前，网约车司机对月收入的满意度整体偏低，仅有两成左右的司机对收入感到满意，而不满意的司机超过了总数的 55%
- 在四大网约车平台中，滴滴司机的不满意比例最高，约有七成的滴滴司机对当前收入不满意；而神州专车司机对当前收入整体满意度较高。
- 司机对月收入的满意度高低，除了与月收入的绝对值有直接关系外，还与司机的心理预期、前后收入差距以及劳动时间和强度直接相关。

4）劳动合同与社保：

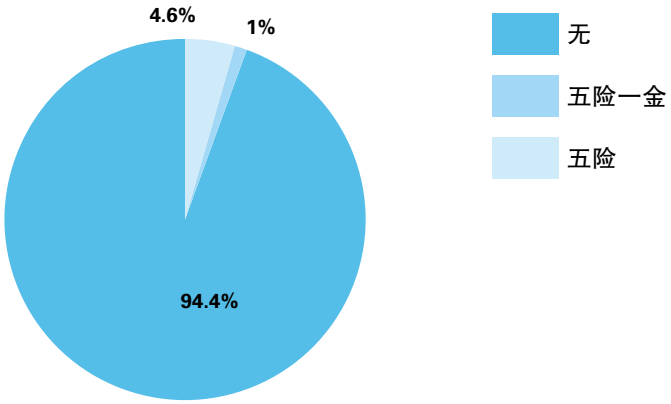
劳动合同：



劳动合同与社保缴纳问题，是私家车加盟网约车运营的遭受广泛争议的一个问题，同时也是网约车平台在世界范围内都面临的法律风险。目前，各 C2C 平台均未与私家车加盟司机签订劳动合同，在整个网约车司机群体中，未签订劳动合同的占比超过九成。一些平台自营车司机也是与劳务公司签订的劳动合同。

对此，新出台的网约车新政采取了折中的规定，要求网约车平台与司机可以签订劳动合同，也可以签订类似承包协议的其他协议。这一问题的确认，无疑将对网约车司机的个人权益提供更高、更为可靠的保障；但对网约车平台来说，则意味着责任和成本的大幅提升。

社保：



C2C 平台自营车均享受到了法律规定的公司正式员工必须缴纳社保的待遇，但调查中并未显示其享有住房公积金项目。而且在调研中我们发现，滴滴自营车中存在不少劳务公司签合同时答应缴纳社保，但最后未落实或出现拖欠的现象。

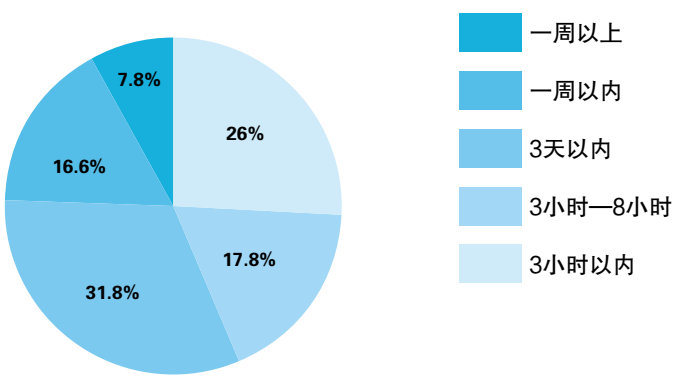
而对于绝大多数（九成以上）私家车加盟的网约车司机来说，由于法律并没有明确规定签订劳动合同、缴纳社保，问题还要等网约车新政正式实施后才能得到解决。

唯一的例外是神州专车，该平台与旗下所有司机均签订了正式的劳动合同，并缴纳了社保和住房公积金。人力成本也是这类 B2C 平台“重运营”的最大成本支出之一。

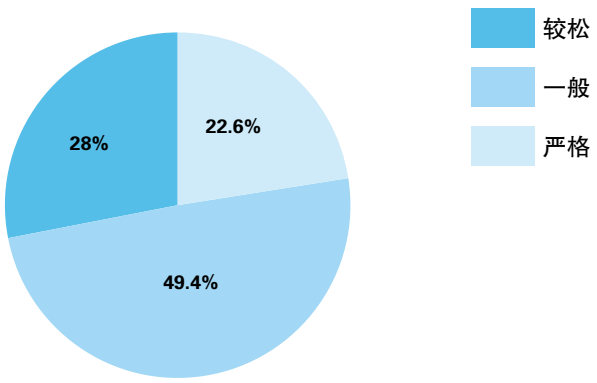
2.4网约车司机职业培训与安全管理：

1）加盟时间及难度：

加盟时间：



加盟难度：



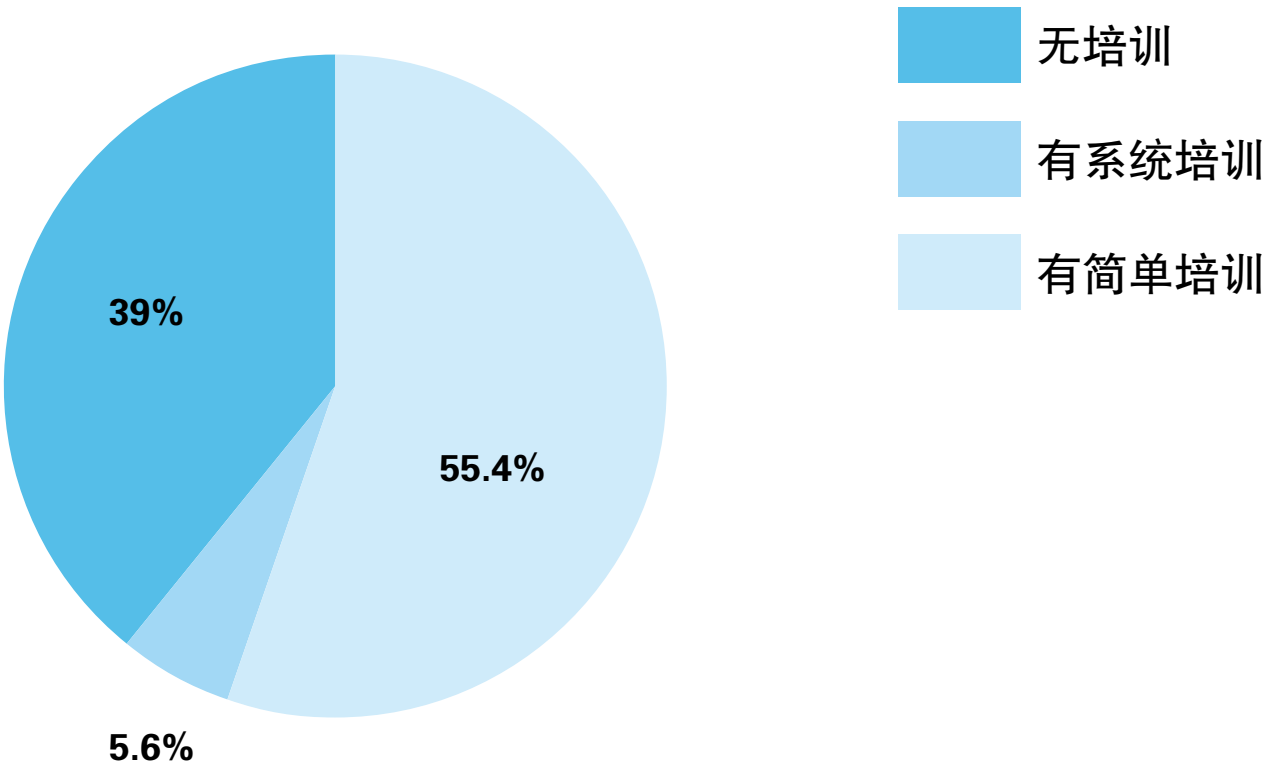
滴滴 Uber 等私家车加盟平台均通过网络招募司机，并且整个审核流程相对简单，这在网约车司机对加盟难度的认知上就明显体现出来，仅有两成多司机认为加盟网约车运营比较“严格”，却有近三成司机认为网约车加盟“较松”，另外五成司机认为加盟难度“一般”。神州专车选择“严格”的司机为 100%。

加盟难度过低也是造成 C2C 网约车平台安全事故频发的根本原因。由于审核流程简单，并缺乏对加盟司机的实质性审查和监督，导致平台对加盟司机和车辆缺乏掌控。也就是说，C2C 模式在制度设计上存在着先天缺陷，安全问题是 C2C 模式自身无法解决的。这也是网约车新政确认平台承担承运人责任的重要原因。

加盟或者入职时间的长短，除了部分是因为平台审核效率的差异外，根本原因还是在于审核内容以及审核严格程度的差异。超过四成网约车司机的加盟审核在当日内完成，过七成网约车司机加盟在 3 天内完成，这从另一个角度证明了私家车加盟网约车运营门槛过低。相比之下，B2C 的神州专车的入职司机入职时间全部需要一周以上，审核严格程度明显超过 C2C 模式。

从这一角度看，C2C 网约车平台对于安全事故的发生应承担很大的责任。作为网约车运营的实际组织者，网约车平台对自身安全缺陷负有不可推卸的责任。

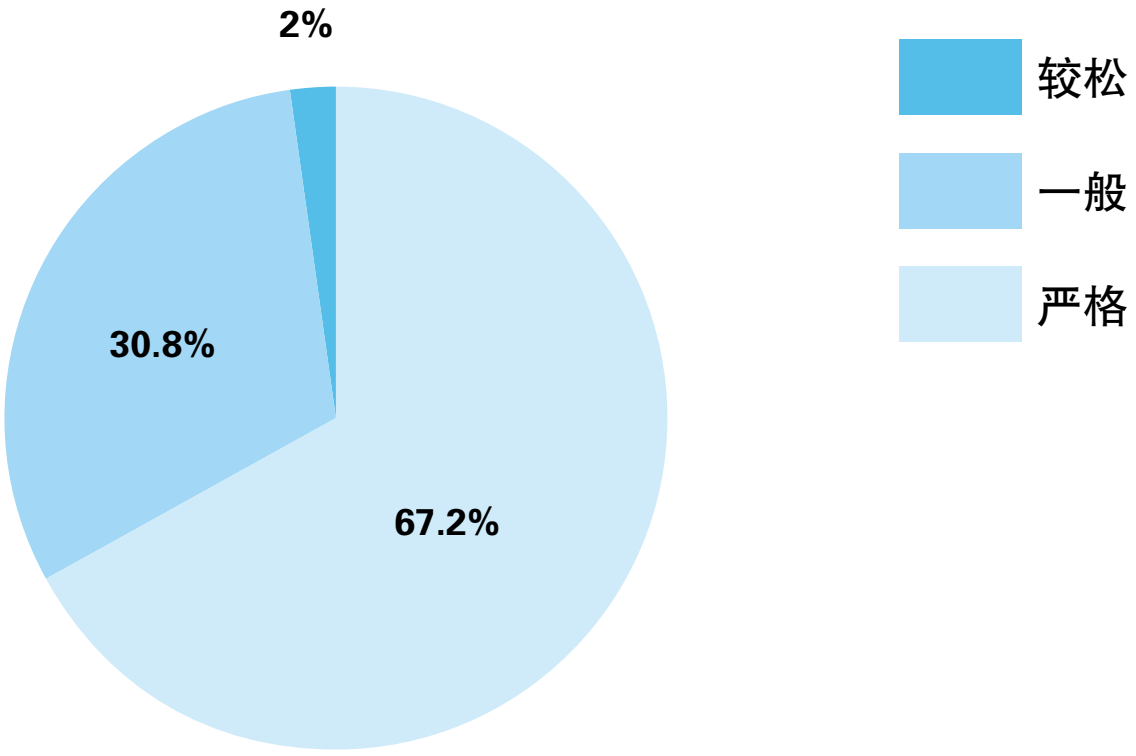
2）职业培训：



由于滴滴 Uber 等平台有通过网络加盟的功能，而整个审核流程相对简单，其培训也是通过网络进行，这导致有部分司机并未认真遵照平台要求进行学习，甚至认为加盟网约车并不需要相应的职业培训。而这些私家车加盟平台对大部分司机都缺乏相应的职业培训。

B2C 模式的神州专车在培训方面更显正规和严格。应聘者在获得录用后，还需要接受严格的入职前培训，涉及仪容仪表、谈吐举止、服务标准、商务礼仪及软件操作等众多方面，分别为 90 多个小项。此外，每隔两周，神州专车司机需回到公司总部接受轮训，总结问题、改善提高。

3）管理和处罚力度：



网约车司机多数认为平台管理和处罚较为严格，其中七成司机选择了“严格”，余下三成大多选择令人“一般”，仅 2% 的司机认为平台管理和处罚“较松”。神州专车则有九成司机选择了“严格”，一成司机选择了“一般”。

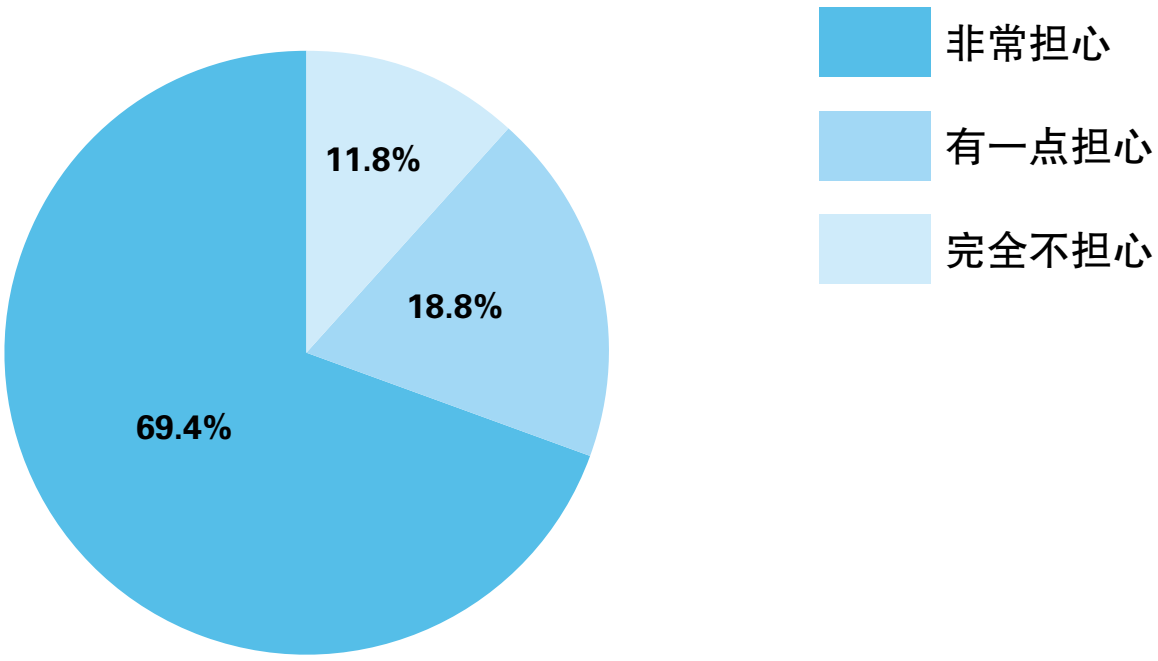
从数据上看，似乎网约车平台普遍管理较为严格。但实际上，平台的管理和处罚也是网约车平台遭受司机吐槽最多的一点。私家车加盟平台重处罚而轻管理，尤其是无理由扣款以及获得差评投诉不让申诉的规定，大大降低了网约车平台管理的公信力。此外，各平台提成和补贴政策的不稳定，甚至是朝令夕改，也颇为司机所诟病。

2.5网约车司机：职业安全感、归属感和认同感：

1）职业安全感：

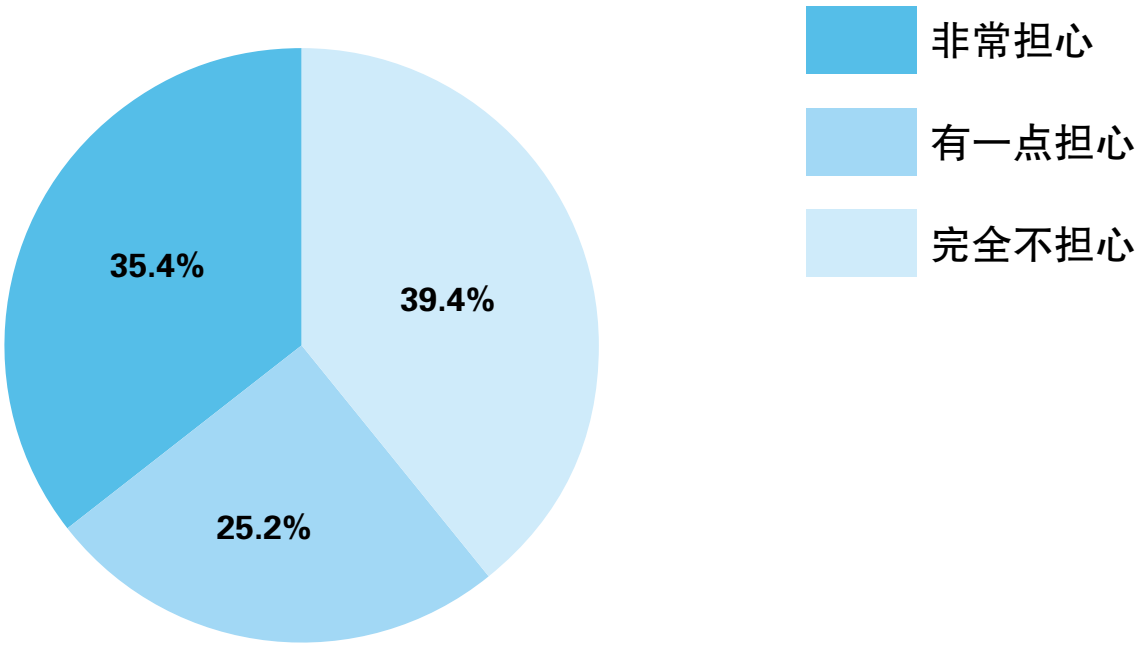
根据调查结果，网约车司机是一个整体职业安全感较差的工作。这主要体现在以下几个方面：

①运管查扣：



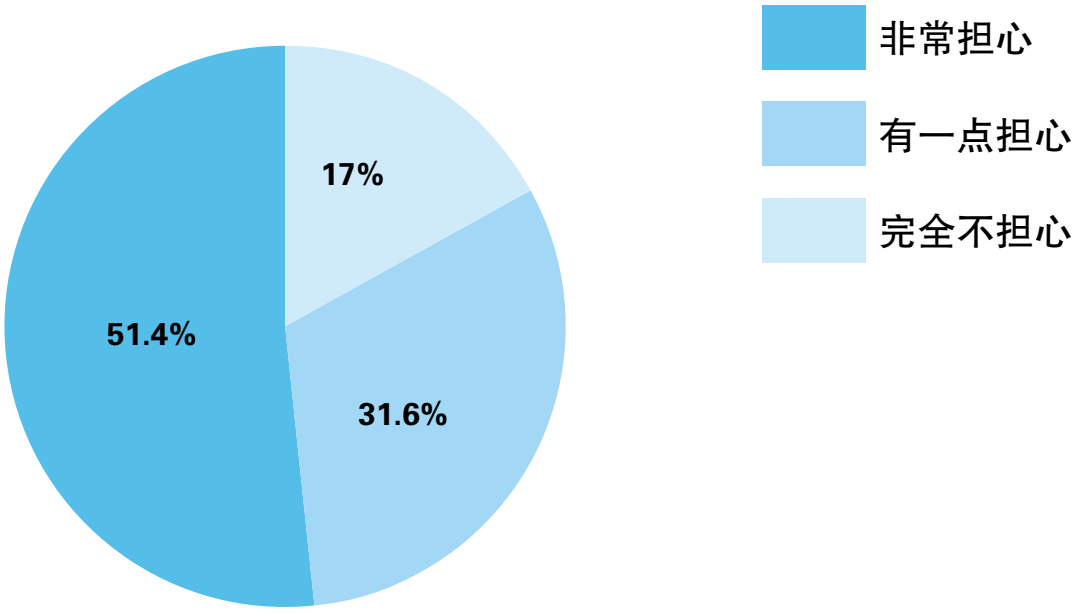
- 由于私家车加盟网约车运营在中国属于非法运营的状态，运管查扣也就成为网约车司机最大的担心。有七成网约车司机对此表示“非常担心”，而仅有一成的网约车司机表示“完全不担心”。
- 虽然几家网约车平台均承诺，在按照平台规定运营的情况下，平台将承担网约车被抓查后的罚款，但因为网约车被查扣后，司机要自行承担时间和收入上损失，所以大多数网约车司机对此都万分小心。

② 与出租司机冲突：



由于网约车对传统出租车行业造成了巨大冲击，出租车乘客和收入均大幅减少，这也造成了网约车司机与出租车司机之间某种程度的对立和敌视，有些地区甚至出现了出租车司机与网约车司机之间的直接冲突。对此，有六成网约车司机表示有不同程度的担心。

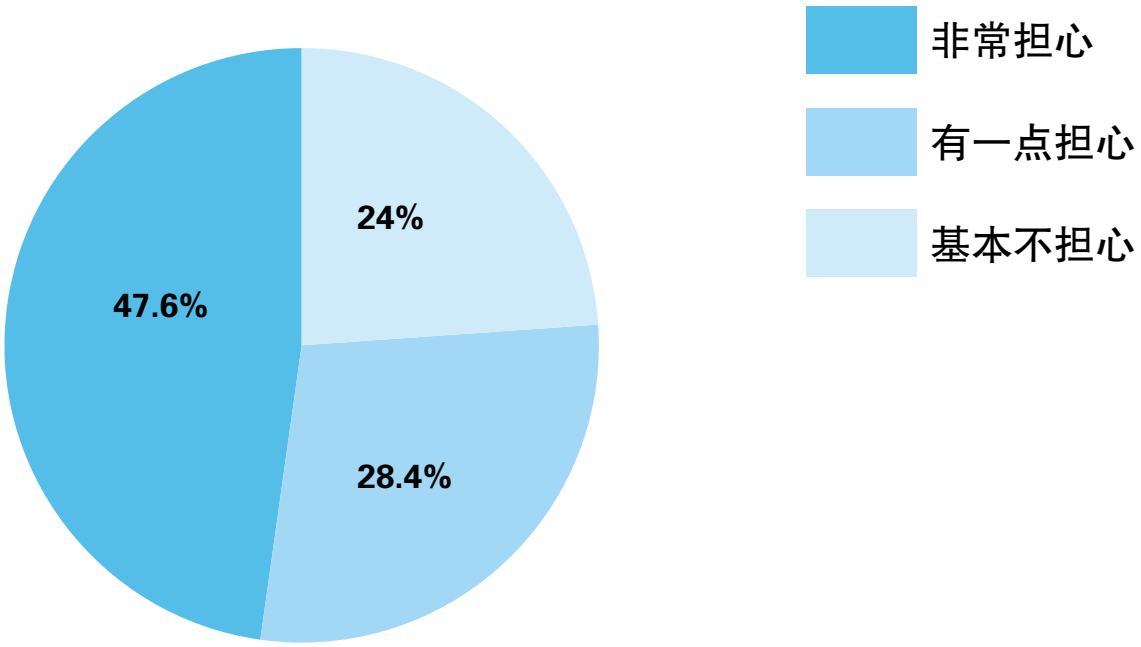
③ 乘客无理要求：



网约车提供的是出行服务，总体上归属于服务性质。对服务类的工作而言，乘客的无理要求也是服务提供者最不愿面对的情形。网约车司机面对的无理要求主要表现在被违章行车和停车、超长等待、无端指责等方面。网约车司机对此的担心主要是怕乘客不付车费或者给差评。

超过五成的网约车司机对乘客无理要求选择了“非常担心”，另有逾三成网约车司机选择的是“有一点担心”。在网约车司机和服务整体水平较传统出租车有明显提升，且网约车新政出台后网约车服务将整体升级的背景下，乘客素质反而成为司乘冲突的主要起因。

④ 交通事故：

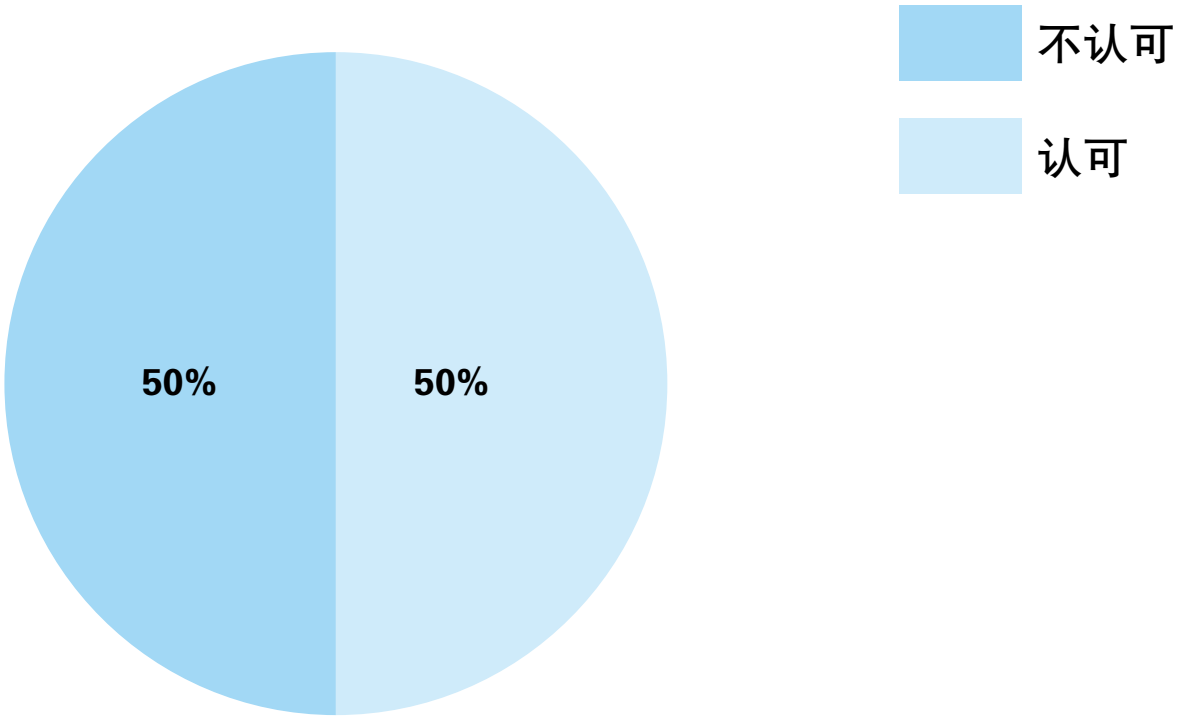


对于参与网约车运营的司机车而言，由于平台在协议中预先设定了免责条款，所以发生交通事故显然意味着自身要承担相应的责任，同时还要面临误工造成的收入损失。因此，近八成网约车司机对此有不同程度的担心，也就不令人感到意外了。

值得注意的是，在早期的网约车加盟条件中，有些平台并未明确要求私家车必须缴纳车辆附加保险，这让参与网约车运营的车辆在发生交通事故时面临巨大风险。更为严重的是，由于私家车参与网约车运营属于改变车辆性质，即便已经缴纳保险，也还面临保险公司拒赔的风险。

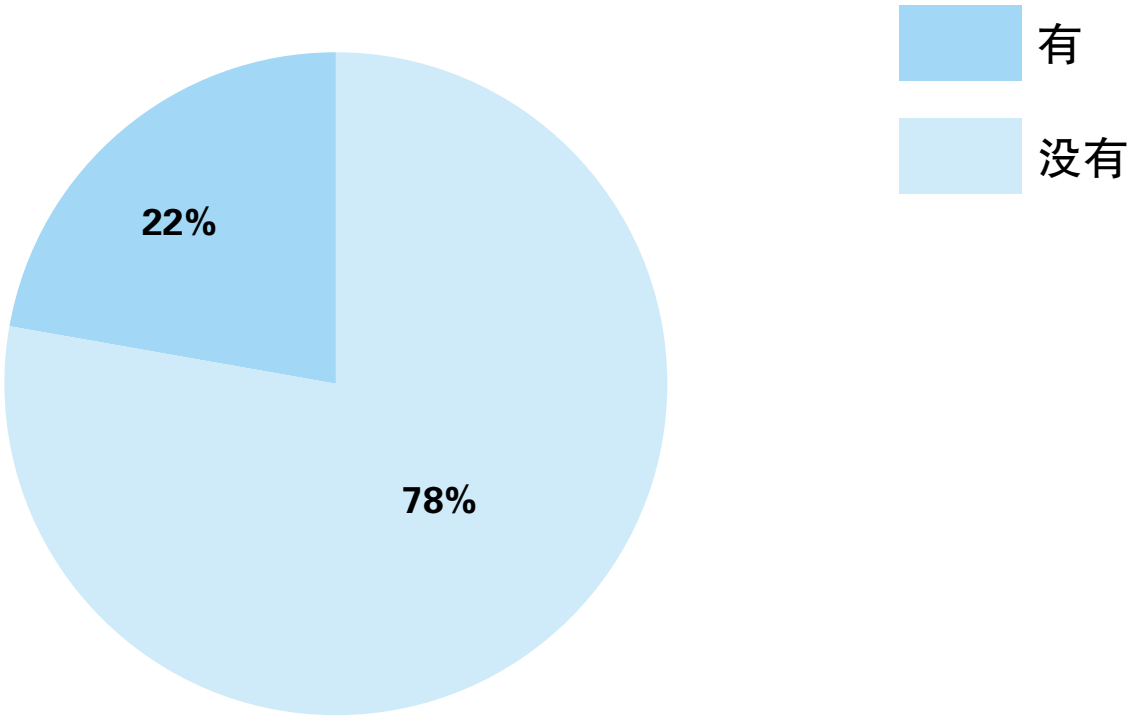
2）职业认同与归属感：

① 职业认可：



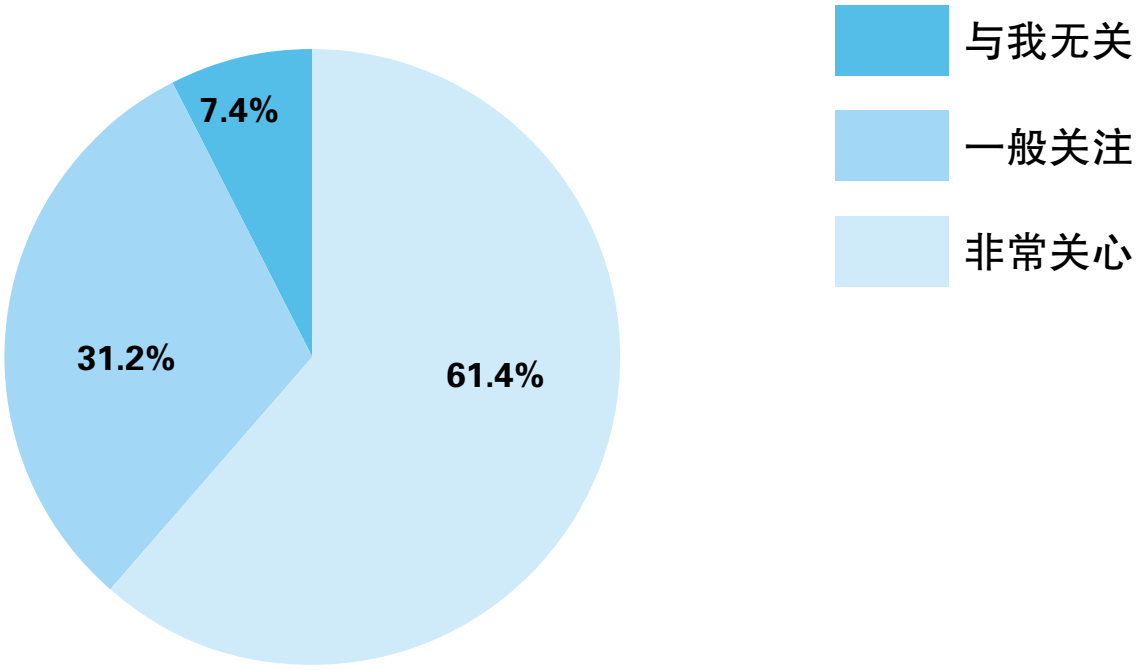
网约车司机有多大比例认可这一职业身份？针对这一问题的调研出现了一个很有意思的结果：司机中有一半认可自己是网约车司机，另有 50% 的司机并不认可这一职业身份，这部分司机对自身的认定是私家车主。不过将司机定位为正式员工的神州专车，其职业认同感达到了 96%。在多数网约车平台并不承认网约车司机是平台员工的背景下，这一结果很耐人寻味。

② 职业归属：



在收入大幅下滑并且缺乏社会保障的情况下，网约车司机的职业归属感也不容乐观。当前，有 78% 的网约车司机对这职业归属感这一问题选择了“没有”，即仅有 22% 的网约车司机具有职业归属感，其他网约车在有其他选择时将随时准备退出。而 B2C 模式的神州专车，70% 的司机选择了“有”，与 C2C 模式形成又一强烈反差。

③ 平台发展前景：



但无论是否认为自己是平台的一份子，绝大多数网约车司机都表示对平台发展前景表示关心，其中超过六成网约车司机对此表示“非常关心”，另有三成以上网约车司机表示对此“一般关注”。80% 的神州专车司机对公司发展前景“非常关心”，这也显示了作为公司正式员工的司机，对公司发展前景的关心远远超过了私家车司机。

3.调查结论：

根据本次调研分析，网约车司机职业化已基本普及，大多数活跃网约车司机均为全职司机。其中私家车加盟的 C2C 模式平台聚拢了大量的车辆和司机，在规模上略占优势，但过度依赖补贴的 C2C 模式，其平台下司机并无劳动合同与社会保障，在补贴明显减少的背景下，平台司机的月收入也呈现断崖式下滑，加上在线劳动时间过长、普遍缺乏职业安全感和归属感等普遍性问题，这一群体的生存状况存在不小的问题，甚至出现数起私家车加盟网约车司机“过劳死”的情况，整体生存状况堪忧。

3.1 网约车全职司机占八成 共享经济不再共享

调研结果显示，参与调研的网约车司机中，全职司机占据了近八成的比例。这表明网约车司机正逐步走向职业化，日常自我认知职业为网约车司机的群体中，全职司机占据主流，兼职和玩票者反而较少。

这一点，从司机接单频率也可以得到验证。在参与调研的网约车司机中，约有 86% 的司机每天（限号除外）都进行营运，只有一成多司机是偶尔玩玩性质。总的来看，超过七成的受访司机在线时间达到 10 小时以上，逾四成受访司机在线时间超过 12 小时。而兼职司机中有超过四成的司机在线工作时间超过 4 小时，兼职司机在线时间过长，也是网约车日渐职业化的明显特征之一。

司机的职业化，让私家车加盟模式网约车存在的合理性完全消失。在大量司机全职运营的背景下，网约车与共享经济以利用私家车闲时资源为特征的基本特征彻底背离，在这一模式下运营的网约车，已经很难定义为共享经济。

3.2 七成司机收入不足 4000 月入过万已成历史

调查发现，从整体来看，网约车司机的月平均收入并不高。其中，占比最大的是 4000 元以下，占比 28.4%；其次是 5000——6000 元的区间，占比 26%；再次是 4000——5000 元区间，占比 15.6%；超七成网约车司机月平均收入在 6000 元以下。如果扣除车辆折旧和保养费用，私家车加盟网约车司机的实际收入水平要在此基础上再减去 1500——2500 元。也就是说，超过七成网约车司机实际月收入在 4000 元以下。

调查显示，伴随着各大网约车平台补贴力度的降低和收入分成方法的变化，网约车司机月入轻松上万的“神话”早已不复存在。调查结果表明，近八成网约车对目前收入“不满意”或者感觉“一般”。而因为网约车平台补贴降低和分成方法变化导致司机收入大幅下滑，也是近期滴滴等网约车平台在一些地区遭遇司机罢工事件的直接原因。

伴随着补贴的大幅下滑，私家车加盟和运营网约车的意愿明显降低。在调查中发现，当前已有大量的私家车主退出网约车运营。而伴随着网约车新政实施日期的临近，各大网约车平台的私家车流失现象也日益加剧。而目前仍在运营的私家车司机，也有相当大的比例正处于观望状态，一旦新政下加盟网约车运营的难度较大或者成本较高，这些司机随时都有可能退出网约车运营。

3.3 七成司机缺乏职业安全感 平台随意处罚成最大“槽点”

调查发现，整个网约车司机群体高度缺乏职业安全感。

由于此前私家车加盟网约车运营在中国属于非法运营的状态，运管查扣也就成为网约车司机最大的担心，有七成网约车司机对此表示“非常担心”；有六成网约车司机对可能与出租车司机发生冲突有不同程度的担心。

作为一个服务行业，加上平台对客户评价的单方面应用，乘客的无理要求也成为司机比较担心的问题。超过五成的网约车司机对乘客无理要求选择了“非常担心”，另有逾三成网约车司机选择的是“有一点担心”。

此外，对于参与网约车运营的司机车而言，由于平台在协议中预先设定了免责条款，所以发生交通事故显然意味着自身要承担相应的责任，同时还要面临误工造成的收入损失。所以，近八成网约车司机对此表示的担心。

网约车平台对加盟车的大量无理由罚款，由于直接影响着司机收入，也成为网约车司机最为担心的问题之一，这也是网约车司机吐槽最多的“槽点”。

3.4 九成以上司机未签署劳动合同 社会保障严重缺失

劳动合同与社保问题，是私家车加盟网约车运营的遭受广泛争议的一个问题，同时也是网约车平台在世界范围内都面临的一个重大法律风险。

目前，各平台均未与私家车加盟司机签订劳动合同，在整个网约车司机群体中，未签订劳动合同的占比超过九成。一些平台自营车司机也是与劳务公司签订的劳动合同。劳动合同与社保直接相关。当前平台也仅为自营车司机缴纳社保。

对此，新出台的网约车新政采取了折中的规定，要求网约车平台与司机可以签订劳动合同，也可以签订类似承包协议的其他协议。这一问题的确认，无疑将对网约车司机的个人权益提供更高、更为可靠的保障；但对网约车平台来说，则意味着责任和成本的大幅提升。

在收入大幅下滑并且缺乏社会保障的情况下，网约车司机的职业归属感也不容乐观。当前，有50%的司机并不认可这一职业身份；仅有22%的网约车司机具有职业归属感，其他网约车司机随时准备退出。

结语

在调查中发现，C2C 平台原有的补贴机制不仅消纳了很多北京本地此前从事黑车运营的散兵游勇，甚至吸引了大批北京周边省份甚至更远地区无固定职业的社会人员加入到运营大军之中。在短时间形成了职业洼地效应:门槛低，补贴高，赚钱快，促成了大批“全职司机”短时间流向 C2C 平台。

通过司机群体的生存现状调查后不难发现，本是典型的共享经济商业模式，在中国市场却因为高额的补贴利益成为了不少人的“全职工作”，让很多人为了“多赚一点”而长时间保持在线，给乘客和其他交通参与者埋下了很大的安全隐患。

数据显示，大量的滴滴和优步驾驶员均来自京外，此前并没有固定的工作和稳定的生活来源。由于生活成本高，这些人往往选择住在相对偏远的地区，很多人甚至长时间蜗居在地下空间和群租房中生活。可以预见，随着需求和供给的缺口进一步拉大，还会有更多周边省份的驾驶员不断涌入北京从事运营，这不仅让北京的道路状况雪上加霜，同时也给首都的人口疏解带来了新的挑战和难题。

7 月 29 日，《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》正式公布，将于 11 月 1 日起施行。即将实施的网约车新政赋予了网约车司机合法身份，但也给出了一系列的限制和要求。这也意味着，未来庞大的网约车司机群体将面临着分化和转型。网约车新政的实施，将为此前网约车司机的“野生”状态划上一个句号，网约车司机的生存也将开启一个新的时代。

在网约车新政即将正式实施之前，政府和企业都有责任利用更为多元的管理智慧去破解网约车市场所面临的诸多问题，给网约车司机这一新兴的职业群体提供更多的基本保障与社会认同，在满足市民出行需求的同时，维护首善之区的稳定与交通参与者的安全。

附：部分 C2C 网约车安全案例

部分C2C网约车安全案例

选项	时间	地点	标题	事件概况	公司
1	6月1日	深圳	女子酒醉凌晨叫滴滴专车：遭遇司机四次猥亵	5月24日凌晨，家住深圳宝安的黄小姐（化名）在宝安西乡铁岗大厦附近叫了一辆滴滴快车打算回家，没想到却遭遇"色狼"司机。黄小姐称，上车之后司机就把音乐调的很大声，因为自己当时喝多了，一上车就倒在后排座位上处于昏睡状态。"睡到迷迷糊糊，老是感觉车停下来的时候有人摸我。"而由于酒精的作用，黄小姐又昏睡过去，不知过了多久，黄小姐称，司机把车停了下来，就开始肆无忌惮的摸来摸去。"他在车上总共对我有四次猥亵，去后座的时候，打开车门扑到我身上，但是我推开他了。"	滴滴
2	6月2日	长沙	警惕！赶快上"滴滴"查身份信息是否被盗用	在滴滴出行平台注册，输入车牌号、身份证等信息后，却收到提示：已被某手机号占用。近日，"潇湘帮帮团"微信公众号后台接到不少市民投诉称，怀疑滴滴平台审核不严，个人信息被盗用。有些车主担忧，"若出现肇事逃逸等，被占用者可能会惹上麻烦。"对此，滴滴出行公司回应称，"都是线上注册，以前可能(审核)松一点，现在很严的。"	滴滴
3	6月2日	广州	广州乘客投诉滴滴司机后遭其夺命连环call	两三个月前，市民刘小姐使用滴滴打车，司机成功接单后竟让刘小姐在原地等了十多分钟。"我因为赶时间就在系统上取消了订单，滴滴页面也显示说司机已迟到。"没想到其后刘小姐遭到司机电话和短信的狂轰滥炸。"取消之后，滴滴司机第一次打我电话，我接了，说自己赶时间，但是对方特别不理解，还骂脏话。"刘小姐说，挂断电话后，司机又连打了很多次，她没有再接电话，结果该司机就改用短信方式用脏话"问候"。"软硬兼施，一会说自己可怜一会儿骂人，我后来屏蔽了这个电话，他就换着其他电话给我打，我也都屏蔽了。"	滴滴
4	6月3日	福州	女子乘"滴滴"遭司机拖拽下车	福州市民林女士反映，5月30日，她乘坐"滴滴快车"出行，由于车子开过目的地，在她欲投诉司机时，司机竟将她强拉下车，她还摔倒在了路边水坑里，手臂也被抓红。	滴滴
5	6月4日	长沙	太吓人！FIFA电竞选手遭滴滴司机挑断手筋	6月3日晚，马玺清在湖南长沙市搭乘滴滴专车前往机场途中，因司机违背协议转接其他乘客发生纠纷，随后被司机追砍，背部被刀具砍伤，伤口长达50厘米，左手2条手筋遭利器挑断。	滴滴

6	6月7日	广汉	逃犯畏罪潜逃15年 摇身一变成“滴滴”车主	十五年前，广汉、金堂等地发生多起持械抢劫茶楼案，涉及金额上万元。犯罪嫌疑人余兴科伙同他人疯狂作案多起后，便销声匿迹，消失在公众视野里。潜逃的十五年里，余兴科竟然娶妻生子，新换了小车后，还成了一名滴滴车主。近日，广汉警方成功将余兴科抓获归案	滴滴
7	6月2日	山东	临沂：“绕路行骗”起纠纷 “滴滴”司机被拘留	一乘客在“滴滴快车”上打了个盹，睁开眼却发现车已驶离了方向，乘客怀疑司机“绕路行骗”，结果被恼羞成怒的司机拳脚相向打伤后扔在了路边。7日，临沂市公安局兰山分局金雀山派出所将这名犯罪嫌疑人司机王某抓获归案。	滴滴
8	6月9日	深圳	“滴滴”司机牵线贩毒 深圳龙岗警方刑拘3人	6月6日深夜，龙岗公安分局平湖派出所侦知有人要在平湖街道一酒店进行毒品交易。次日凌晨1时左右，一名毒贩进入酒店一房间进行交易，民警果断采取行动将嫌疑人邹某抓获，现场缴获疑似冰毒10克及毒资1600元。根据邹某提供的线索，民警在酒店外将正在一辆小车中等待的另一嫌疑人刘某也控制住并进行现场突审。原来，刘某本是一名“滴滴”司机，与邹某是老乡，都住东莞，有条件时两人也爱吸上一口毒品。邹某平时开支较大，常入不敷出，于是便想以贩养吸。	滴滴
9	6月12日	北京	取消滴滴订单 乘客被骚扰	市民王女士反映，几天前她用滴滴快车约车，因为赶时间，在等车时她就打了出租车离开。随后，她和滴滴司机进行了沟通。谁知，当晚她便收到近百条验证码和多个骚扰电话。	滴滴
10	5月2日	深圳	深圳一女子搭网约车遇害 司机伪造车牌劫财杀人	深圳市公安局南山分局通报称，受害人钟某（24岁）的丈夫3日凌晨报警称，钟某2日晚在南山高新区搭乘一辆网约车（后经核实车牌为假冒车牌）到宝安沙井。当天22时15分，其再次致电妻子时发现手机关机。当地警方3日中午在宝安区发现涉案车辆，随后在该区一出租屋内抓获嫌疑人潘某（24岁）。经审讯，潘某交代，2日21时许其在某快车平台上接到钟某后，将车辆开至偏僻路段，持刀逼迫钟某交出身上财物，之后将钟某杀害。目前案件正在进一步调查中。	滴滴
11	5月5日	海口	司机竟然边开车边自慰	近日，海口名高中女生通过“滴滴出行”乘坐快车时，遭遇惊恐一幕：司机在驾车行驶过程中公然自慰，其行为举止不堪入目，涉嫌性骚扰。此事引起广泛关注，据“滴滴出行”公关部华南区有关负责人介绍，公司已对涉事司机做出永久封禁的处理，并向当事乘客表示歉意。若当事乘客要报警追究该司机的责任，他们将全力配合公安部门的调查。	滴滴

12	5月16日	北京	女子打车称遭滴滴司机猥亵 显示车型与所乘不符	王女士说，她当时身着长裙坐在后排右侧的位置。“我很快就睡着了，睡梦中感觉到有人把手伸到了我裙子里。”王女士随即惊醒，她将司机的手推开，“我打了他好几下，并警告他老实开车。”王女士称，开了一段后因呕吐让司机停车，司机趁机对其进行猥亵，自己因身体不适对其制止后并未选择离开。	滴滴
13	5月5日	杭州	姑娘灵机一动说，要不我们去开房吧……	萧山25岁的罗姑娘使用滴滴打车时，也遇到危险：司机把车开到了一个前不着村后不着店的地方，试图不轨，当时，罗姑娘为了拖延时间寻找逃脱机会，提议“要不我们去开房吧”男司机便同意了。车子路过一家棋牌室，棋牌室里有人。这时，一辆电动车对向开过来，男司机也减速了。罗姑娘马上打开车门准备下车。不料，男司机掐住她脖子，还用手来堵嘴巴，制止其呼救。罗姑娘用力咬了一口，成功挣脱逃下车，一路跑一路大喊救命。	滴滴
14	5月24日	太原	太原封杀滴滴快车和专车 举报一辆奖励100元	太原将展开为期3个月的出租汽车营运秩序整治行动。“滴滴”快车、专车等也被列入“黑车”名单，市民每举报一辆“黑车”可获奖励100元。	滴滴
15	4月15日	北京	Uber司机将乘客打骨折 称生意失败心情不好	袁同学2月27日使用优步叫车软件，在东四环南路叫上一辆优步车，行驶途中双方发生争执，在袁同学下车后司机追下车殴打袁同学，致使其眼部受伤，同仁医院出具诊断结果显示为左眼眼眶骨折。朝阳警方表示，司机张某因涉嫌故意伤害被朝阳警方刑事拘留，此案正在进一步工作中。	Uber
16	4月23日	重庆	女乘客遭优步司机扇耳光咬胳膊 对方曾有案底	20日上午7点半，周女士和3名同驾校学员相约来到南岸区长生桥，前往广阳考场赶考科目二。7点37分，他们叫来一辆车牌号为渝BUN225的广汽传祺Uber专车。周女士坐副驾驶位，另3人坐后座。几分钟后，周女士打开导航，发现司机朝着反方向行驶，便提醒司机。“我是重庆人，怎么走我还不知道吗？”司机继续驾车朝反方向行驶。直到后座乘客一起提醒司机，司机这才跟着导航行驶。从这时开始，司机一直骂骂咧咧。汽车来到一条比较破损的公路，司机突然停车说：“你们把我骗到了荒郊野外！”表示不给双倍车费，就让他们下车。周女士回应：“多收钱，就向Uber投诉。”不想司机暴跳如雷：“要投诉我，信不信我打你！”车终于开到目的地，后座3人先下车向考场走去。周女士的背包带子卡在座位下方，一时没取出来。司机又开炮了：“傻婆娘，连安全带都取不来吗？”周女士终于把背包带扯出来下了车，司机跟过来还在骂。周女士反击：“你以为只有你一个人会骂脏话吗？”司机说：“有种你骂呀！”周女士骂了一句脏话，司机一下子冲上来，给了周女士一耳光。那3位学员立刻上来拉住司机，让周女士跑进考场。司机朝考场内喊道：“我就在这里等你，你出来就弄你。”	Uber

17	4月25日	北京	女乘客称遭优步司机殴打：客服赔3元代金券	徐女士今年26岁，家住城东，在太白立交附近工作。徐女士回忆称，21日深夜，公司培训结束后，她通过手机上的优步软件打车回家。徐女士回忆说，车辆在行驶了十多分钟后，并没有及时驶离东二环，而是继续向东行驶，于是她试探性地问司机“是不是走错了？”但司机并未搭理她。想到自己孤身一人，徐女士开始紧张起来，“跟司机正常说话，司机起码得搭理一下啊。”感觉到车速越来越快，她赶紧要求司机停车，但司机仍未搭理。坐在后排的她将车门打开，对司机说“要是再不停车我就跳车了”，司机将车停在互助路立交附近。 看到车子停下，徐女士急忙跳下车。徐女士称，随后司机也跟了上来，将她拽住并击打头部、胳膊等部位。在呼救之后，司机驾车逃离了现场。	Uber
18	4月27日	重庆	Uber司机又打人？真相只有一个 警方正在调查	徐女士今年26岁，家住城东，在太白立交附近工作。徐女士回忆称，21日深夜，公司培训结束后，她通过手机上的优步软件打车回家。徐女士回忆说，车辆在行驶了十多分钟后，并没有及时驶离东二环，而是继续向东行驶，于是她试探性地问司机“是不是走错了？”但司机并未搭理她。想到自己孤身一人，徐女士开始紧张起来，“跟司机正常说话，司机起码得搭理一下啊。”感觉到车速越来越快，她赶紧要求司机停车，但司机仍未搭理。坐在后排的她将车门打开，对司机说“要是再不停车我就跳车了”，司机将车停在互助路立交附近。 看到车子停下，徐女士急忙跳下车。徐女士称，随后司机也跟了上来，将她拽住并击打头部、胳膊等部位。在呼救之后，司机驾车逃离了现场。	Uber
19	6月2日	成都	成都女子被优步盗号改数据 盗刷银行卡	5月25日晚7点30分到8点，钟小姐的手机上接连收到了两条信用卡消费短信，金额都不大，88元和109元，但她此时并无消费。经银行客服确认，她的消费来自Uber扣款——可钟小姐的Uber客户端早已卸载3个多月。重新下载后登录，钟小姐吃惊地发现，自己当天竟有8条叫车记录，地点都不在成都，而是在深圳、上海等地。“肯定是账号被盗了”，她试着解除Uber与信用卡的绑定，但失败了，页面提示“至少绑定一种支付方式”。除非再绑定一张银行卡，否则她无法将原本绑定的信用卡解绑。心急的她想打客服电话进行投诉，无奈Uber没有客服电话，只能邮件投诉。“眼看着自己被不断扣款，我都快急死了。”	Uber
20	6月3日	成都	Uber道长，跪求不死仙丹一颗！	事件缘起成都商报的一篇报道，称成都用户投诉Uber账户被盗并遭到莫名扣费，文末还特意提了Uber正在针对这些层出不穷的漏洞不断升级堵漏。从报道上来看，记者也采访过Uber，文章也是实事求是、中立客观的。但不料，Uber成都的城市经理动了动鼠标键盘，就在Uber APP的地图里，把成都大厦的办公大楼名称修改成了“邪恶大厦”	Uber

21	6月13日	广州	Uber司机接单后发现女乘客醉酒 开房发生关系	广州市白云区检察院对邓俊嘉以强奸罪提起公诉。广州检察机关称，邓俊嘉作为专车平台的司机，在接到乘客订单后，接上乘客并将其带至酒店客房内，乘其醉酒，与其发生关系。	Uber
22	6月13日	四川	一桩Uber投诉竟扯出打车软件个人信息泄露黑洞	四川日报记者接到Uber女乘客王女士的爆料，她在给Uber司机低星级评价后竟收到一条“威胁短信”及一连串的骚扰短信。而记者在采访中发现，一桩看似普通的乘客投诉，却揭露出了打车软件个人信息泄露“黑洞”。	Uber

调查样本

C2C 平台司机更为关注收入水平和自身保障

2015 年中国专车市场交易额达到 370 亿元，每日短途出行需求达到了 7680 万单。本次调查样本包含主流 C2C 与 B2C 互联网约车平台的驾驶员，通过采集司机生活形态样本，力求最大限度还原这一职业群体的实际状态和原始诉求。

滴滴快车驾驶员 郑师傅 河南鹤壁人

来自鹤壁的郑师傅在老家从事养殖业，其他家庭成员也基本都在本地务农。去年暑假，在北京读书的兄弟返乡，跟他聊起北京很多人都在开着自己的车拉活。“兄弟说只要好好干，一个月能赚个万把块钱。”

动了心思的郑师傅在说服家人后随弟弟返京，开着河南牌照的吉利轿车一路杀到了北京，在学校附近找了一间 6 平方米的群租房。

“我就是来挣钱的！”

对于来京的目的，郑师傅毫不隐晦。4 月 15 日，郑师傅也相应了群里的“号召”，停驶以示不满。“我来北京举目无亲，就是想干上两三年赚点钱回去办一家更大一点的养鱼场。现在没日没夜的干，一个月下来也就是 6000 块钱。海淀这边房子贵，吃住和油费开销也很大，剩不下几个钱。”即使如此，郑师傅目前还没有回家的打算。“不能就这么回去，我想闹过这么一次，滴滴最近肯定不敢再降补贴，不然就再停一次！”

据郑师傅讲，他附近也住着几位拉快车的兄弟，都是从外地北京拉活的。目前也找不到更好的工作，全部生活来源都是靠拉活，“我们也没有其他营生，又没有保障，不敢生病不敢偷懒，以后要是再降补贴，我还跟着罢工去！”

滴滴快车驾驶员 徐师傅 河北唐山人

每当乘客坐进徐师傅这辆挂着冀 B 牌照的索纳塔时，总是会从后视镜仔细打量他一番。虽然京唐两地相距不过 400 多公里，但每天开着这辆车穿梭在中心城区，还是让他总是感觉战战兢兢。“现在对外地车管的比以前更严了，二环以内我是基本不拉了，一般就在三环外转悠。

今年春节刚过，一直在家干些杂活儿的徐师傅就开着车只身来京，在西三旗附近租了一处农家院搭出来的“小二层”安下了身。

“每次接单我总要先盘算一下路线，不然挨罚一天都白干了。”在滴滴平台注册之后，为了尽快赚钱，徐师傅经常从早上 5、6 点钟一直干到深夜，总是感觉自己根本睡不够。“前几天看见朋友圈里有个优步的司机半夜疲劳驾驶结果车毁人亡，我心里就开始打鼓。实际上我到晚上眼睛经常打架，有几次犯迷糊被别人按喇叭才醒过来，想想也是后怕！”

用他的话说，自己“并没有赶上最好的时候”。两个月的时间里他经历了收入上的巨大起伏。“春节刚过的时候干起来还比较顺，最多的一个月差不多能拿到 9000 块。这次降了补贴以后，我一天只睡两个小时，一个月下来也就赚到 5000 多，再刨去吃住和油费，剩不下多少了。”

徐师傅自称，几天前几个唐山的老乡来找他投石问路，也打算来京干滴滴或者优步，不过听说了 4 月 15 日的事件后也有些犹豫。“他们和我的情况差不多，在家也没有什么正经工作，本想着来北京干几年回去盖房结婚。”最近两天徐师傅没有出车，一直在忙着帮老乡在附近找个住下的地方。“他们还是想来试试看，我劝都劝不住。”

虽然 4 月 15 日当天他并没有参与到停运之中，但依然认为这么做“太有必要了。”徐师傅说，自己抛家舍业来北京干滴滴，就是为了赚钱养家。他认为滴滴对旗下的司机根本没有任何福利和保障可言，除了每单必收的管理费，如果再单方面降低补贴，那确实应该“闹一闹讨个说法。”

优步驾驶员 曹师傅 安徽蚌埠人

曹师傅来自安徽蚌埠，今年 30 多岁，目前全天上线接单。他本人于全年 6 月来京开始成为优步司机。为了能够腾出全部精力来运营，他在年初索性把母亲也接到北京帮助带孩子。“老人和儿子都没有医保，看病花销也不是小数目。儿子前几天得阑尾炎，住了五天医院就花了 1 万 5！都是生活所迫，要不谁不愿意活得轻松一些”。

曹师傅自称，现在一天下来能接 13 单左右，一天 300–400 的收入，晚高峰一过就收车。“基本没有补贴，算下来划不来”。他自称车子耗油太大，一公里油费大约需要 7 毛钱，优步正常时间段一公里是 1.5 元，优步平台再扣除 20%，一公里只能挣 5 毛钱。

曹师傅在当地曾经是一名机关公务员，由于自认为收入微薄，才想着来北京“闯一闯”。“现在我全家都在北京了，除非

实在干不下去我是不会回去的。”曹师傅说，虽然苦一点，不过还是感觉政府不会“一刀切”，“北京现在干这个的人太多了，真要是没有补贴了，我看谁还干？”

易到用车驾驶员 马师傅　黑龙江五常人

马师傅的年龄算是“70 后”的尾巴。今天 36 岁的他此前一直在一家知名快递公司驾驶大型货车，往返于京津和东北地区，负责陆路运送快件。“现在公司的陆路件越来越少，出车的机会少收入就少，越来越不好干了。”马师傅说，一个月前，他用自己的全部积蓄买了一部迈腾，由于摇不上号牌，他索性从 4S 店租了一张牌照开始拉易到。“一年牌照的租金是一万块，再加上油费和保养保险，我不干猛点儿不行。”

马师傅为了在北京干专车，把老婆和女儿都送回了老家，自己选了一个类似公共宿舍的群租房安身。由于之前总是在省际之间跑长途，马师傅对北京城里的路非常陌生。“城里的单我都不敢轻易接，确实是怕堵在哪里半天的活儿都耽误了，现在和以前不一样，一会儿也耽误不起。”

按照易到用车 APP 显示，马师傅在一个月的时间里接单 130 件，平均一天不到 5 单。“易到的活儿并不是很多，不过我最近一天也没有休息。前几天发低烧，也是靠多喝水给扛过去了。”他听群里的其他司机说，除了限行，没有几个人会主动休息，都是想尽快把成本赚回来。“毕竟花了将近 20 万啊。”

优步驾驶员李师傅 湖北仙桃人

李师傅是本次调查中最晚一个到京开始运营优步的司机，他在今年三月初才到北京投靠了亲戚。“我觉得还是来得太晚了。”李先生虽然只干了一个多月，不过也算是有了自己的小九九。

他自称在微信群里已经学到了很多门道。“以前不懂的刷单现在都算是搞明白了，几点出门补贴高，指派单怎么拉才能多赚一点，都得慢慢学。”

李师傅开的是亲戚的车，但他认为这并非长久之计。他表示等拿到居住证明自己也要摇号买辆车，这样也可以更自由一点。

神州专车驾驶员 孟师傅 河北怀来人

刚满 30 岁的孟师傅算是北京的“上门女婿”，已经把家安在了前门大街附近。虽然只上路运营了三个多月，但由于“人熟路熟”，用他自己的话讲“干起来比较从容。”

孟师傅身边也有几个干滴滴和优步的哥们儿，有时候大家也凑在一起聊聊自己的心得。“我也许不是挣得最多的那个，不过我觉着我是干得最踏实的。”

由于没有车辆和油费的成本压力，所以孟师傅平时考虑更多的是一些乘客的服务体验。“我对于每一单的距离并不那么敏感，我更在乎乘客的评价和体验。神州的车基本上都很新，这方面我从不担心，所以我比较注意一些乘客更在乎的细节。比如调整前排座椅的距离，让晚上用车的人有一个比较宽松的乘坐空间。还有很多下班晚的人更喜欢安静，所以乘客上车后我会把手机导航的音量调低，如果乘客不主动提问，我绝不会打扰他们的休息。”

孟师傅坦言自己的压力并不小，“每个月干满差不多能赚 6000 左右吧，不过不用养车也没有其他特别多的开销，况且公司给上了六险一金，图一个踏实吧。”

网约车司机生存状况调查问卷

一、 基本信息：

1、 性别：

A、男 B、女

2、年龄段：

A、 18——22 岁 B、23——30 岁 C、31——40 岁 D、41——50 岁 E、51——60 岁 E、61 岁以上

3、户籍所在地：

A、本地 B、外地

4、所属平台或公司：

A、滴滴 B、Uber C、神州专车 D、易到 E、其他

5、此前职业：

A、黑车司机 B、自由职业者 C、公司员工 D、公务员和事业单位 E、其他

二、 加盟及运营投入：

1、加盟是否带车：

A、是 B、否

2、 车辆价格区间：

A、8——18 万元 B、18——30 万元 C、30——80 万元万元 D、80 万元以上

3、 牌照归属：

A、本地 B、外地

4、 是否有其他费用或条件：

A、保证金 B、车辆商业险 C、其他

5、 油费、车辆保养费、保险、交通事故处理费负担：

A、公司负担 B、自理 C、按比例分担

三、 收入状况：

1、 月平均收入：

A、4000 元以下 B、4000——5000 元 C、5000——6000 元

D、6000——7000 元 E、7000——8000 元 F、8000——10000 元 G、10000——15000 元 H、＞15000 元

2、月最高收入：

A、8000 元以下 B、8000——10000 元 C、10000——12000 元；D、12000——15000 元；E、＞15000 元

3、月最低收入：

A、2000 元以下 B、2000——4000 元 C、4000——6000 元；D、6000——8000 元；E、＞8000 元

4、收入构成（多选）：

A、 基本工资 B、订单提成 C、奖励 D、加班费

5、对目前收入是否满意：

A、满意 B、一般 C、不满意

四、 工作时间及强度：

1、从业性质：

A、 偶尔玩玩 B、业余兼职 C、全职

2、 工作频率：

A、每天 B、每周末 C、偶尔

3、 平均日工作时长：

A、4 小时以内 B、4——8 小时 C、8——10 小时 D、10——12 小时 E、12 小时以上

4、最长在线工作时间：

A、低于 8 小时 B、8——10 小时 C、10——12 小时 D、12——14 小时 E、超过 14 小时

4、 日平均单数：

A、 7 单及以下 B、8——12 单 C、13——21 单 D、22 单以上

五、 福利保障：

1、 是否签订劳动合同：

A、是 B、否

2、 是否有社保待遇：

A、无 B、有

3、社保具体包含项目：

A、五险 B、五险一金 C、无

六、 管理培训：

1、 职业培训：

A、有简单培训 B、有系统培训 C、无培训

2、 管理和处罚力度：

A、严格 B、一般 C、较松

3、 加入或入职难度要求：

A、严格 B、一般 C、较松

4、 加入或入职耗时：

A、3 小时以内 B、3 小时——8 小时 C、3 天以内 D、一周以内 E、一周以上

七、心理调查：

（一）、安全感：

1、是否担心被运管部门抓查：

A、 完全不担心 B、有一点担心 C、非常担心

2、是否担心与出租车司机冲突：

A、完全不担心 B、有一点担心 C、非常担心

5、 是否担心乘客无理要求：

A、完全不担心 B、有一点担心 C、非常担心

6、 对发生交通事故的处理：

A、基本不担心 B、有一点担心 C、非常担心

（二）、归属感：

1、是否认可自己的网约车司机职业身份：

A、认可 B、不认可

2、作为网约车从业者，是否具有职业归属感?

A、有 B 、没有

3、是否关心公司未来发展前景?

A、非常关心 B、一般关注 C、与我无关