

我开滴滴这一年:以为自由却成束缚

换了车考了证,奖励却从每天600元降到80元
暴利时代过去,网络车司机需要更多付出才有不错的回报

他说,当初辞职,除了觉得开车收入高,还自由,没想到这种自由会是一种束缚。

本报记者 吴朝香 俞任飞

杭州的网约车新政实施已满一年,这一年来,那些开网约车的司机有什么感受,新政之下,他们又经历了什么,钱报记者采访了两位开网约车的司机,他们都在做滴滴,我们来听他们说:我开滴滴这些年。

网约车一年间,回望与倾听。乘客在意车好不好打,问的是“服务”,服务的便捷、安全、优质……这是消费者越来越高的要求;司机在意“规范”,想在合情合理的竞争条件下,尽可能挣到更多的钱,说的是新的服务形式变化带来更多市场潜力。

网约车新规出台这一年,大家的感受是喜忧参半。新政的出台,体现了管理部门在跟随市场的脉动。而人们终将懂得:暴利时代不会长久,有序的竞争,规范的服务和管理,才是生存的真谛。

王威柯,36岁,开网约车四年 网约车行业“性价比”越来越低

王威柯(化名)是滴滴专车的一名司机,在钱报记者联系上他时,他的雅阁已经在城西空驶了半个小时了。

“生意越来越难做了。”他苦笑。这是王威柯开滴滴的第四个年头了,从去年开始,开专车的收入每况愈下。

“就说前天吧,我滴滴跑了一个上午才赚了200块,而下午替租赁公司送一群客户去机场,600块轻松到手。”他一边抱怨,一边算起了账。

现在每天通过完成跑单任务,王威柯平均可以拿到80元的奖励金;而在一年前新政颁布时,这个数值还有150元。更别说2015年滴滴快车刚推出时,光奖励金他就能拿到600元一天。同时,专车的起步价也在不停的下调,从最早的17元,降到了如今的11元。

不合规的车子抢生意

其实,早在新政之前,这样的变化已经有了。

2016年8月,优步中国与滴滴合并,从那时起王威柯明显感受到收入少了。

随后的11月,杭州公布了《杭州市网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法实施细则(试行)》。

之后,王威柯就去变更了车辆性质。

“我有一个朋友开专车出了事故,因为车辆性质没有变更,保险公司不给报。我觉得这太悬,就去改了。”

除此之外,他还“突击”复习了两个晚上考出了“从业资格”。在他眼里,这是一次机会,“那段时间查得紧,很多不合规的车都不敢上路。”

确实,在今年3月过渡期结束后,半数不合规的网约车选择了退出,取得营运资格的王威柯迎来了生意高峰。“以往跑一天只有600的流水,那段时间涨到了1000多。”

但好景不长,很快王威柯就发现,那些不达标的网约车,又回来了。“交警又不可能全都查出来。”他不无抱怨地说,现在路面上的网约车,很多都是未达标的:车辆号牌不符的,就去租块浙A牌照;车辆不达标的,就借别人的车去注册;此外还有大量未更改车辆性质或未取得从业资格的网约车。

在王威柯看来,这些车抢走了自己不少生意。

反过头来,当初为取得从业资质所做的努力,如今都成了“负担”。一方面,转为运营车辆后,保费相较以往多了两倍不止;另一方面,运营车辆8年的强制报废年限,又让车辆的价值降了不少。

“哪怕之后我把车辆性质改回非运营,也要降上两三万,才卖得出去。”王威柯叫苦不迭。

找到不错的行当就转行

赚的不多,辛苦却一点没少。这一年来,滴滴对专车司机的要求水涨船高。在工作量上,每月必须保证26天出车,接单数要在207单以上,否则就会面临“淘汰”的危险。在服务质量上,专车司机出车时必须穿着正装,戴白手套,保持车内整洁,并常备矿泉水与充电器。滴滴常常会派人暗访专车司机的服务水平,王威柯把他们称为“神秘访客”,一旦被“神秘访客”发现不符规章,轻则减少派单,重则取消资格。

最早租车做滴滴的王威柯,在2015年退掉租了一年的“天籁”。那时他对网约车生意非常看好,觉得与其每月花钱租车,不如贷款买一辆,“反正租金和还款差不多”。

但如今,每当有人向他打听网约车生意时,他都会劝对方别做这行。“大家都有点想跑了。”王威柯回忆说,当时和他一起买车的,有3个跳槽过来的出租车司机,都在去年不约而同地“做回了老本行”。

原本在他们眼里时间自由、收入不错的网约车行业,“性价比”正变得越来越低。王威柯自己也在考虑转型,“如果找到不错的行当,我立马走人。”

谈到这次新政修订,王威柯表示网约车行业的逐步规范是件好事。但他同时也希望,修订版推出后能够真正落实,让他们这些“守规矩”的网约车司机别吃亏。



去年12月30日,戈师傅成为杭州第一位拿到网约车驾驶员证的幸运儿。(本报资料照片)

俞伟,37岁,开网约车4年 暴利时代终究是过去了

37岁的俞伟开滴滴4年了,他从下班后拉几单的打酱油司机,变成了一名专职司机,为了这份新工作,他还特意花了23万元买了辆丰田锐志。

一个月起早贪黑跑了八九千

最开始跑滴滴的时候,俞伟还在一家公司做销售,那个时候,下班的时候开几单生意,几乎是一种风潮。

“就趁下班时间拉几单,一个月跑得好能有三四千。”这让俞伟很兴奋,那时他一个月的工资也不过如此。

一年后,俞伟决定辞职,专门开滴滴。他换掉原来开了几年的旧车,入手了现在的丰田,觉得前景一片光明。但是最近这一年做下来,俞伟有些不确定:这行自己还能做多久。

“生意太难做了,累,压力大。”俞伟说。

俞伟如今一个月能跑八九千元,听起来,这个收入已经不错了。“但这真是一脚一脚踩出来的,从早上8点到晚上8点,那些做到上万元的,更累。”他因此每天都有一种紧迫感,“不敢停,停一天就没收入。”

他说,当初辞职,除了觉得开车收入高,还自由,没想到这种自由会是一种束缚。

拿到了从业证还是心慌慌

去年,杭州网约车新政颁布没多久,俞伟就开始准备从业资格考试。

“我知道,很多人其实没去考这个,但我觉得,万一被查到了,影响开车怎么办?”

他花了一周时间去准备,不开车的时候,拼命刷题,刷了五六百道题。他开玩笑说,已经很多年没有这样认真准备考试了。“如果不复习,考试的题肯定难,但做过题了,就觉得还好。”不过,第一次考试,俞伟并没有全部通过,参加了一次补考,才拿到了“从业证”。

从业证在手,俞伟在开车的时候也并没有觉得太安心,因为他的车子迟迟没有去更改为营运车辆。他不知道自己还会做多久,所以一直犹豫着没有去更改。

让俞伟吃不消的还有违章压力。

“天天在路上跑,违章真是躲也躲不过,我们这个行当,很多人,都是12分不够用,不到一年,都被扣光了。”

俞伟有时候会感叹一下,去年的那段好时光。

“去年上半年,生意很好做,我一个月有跑到两万的时候,那个时候平台的补贴高嘛。”俞伟说,补贴都能占到月收入的三分之一,但是到了去年下半年,补贴变低,一直到现在,越来越少,“和那个时候比,可以说是锐减了。”

但无论怎么怀念,暴利时代终究是过去了。洗牌后的市场,需要更辛勤的付出,才能有不错的回报。

俞伟打算先这么开着,以后有合适的挣钱机会,比如能自己做个小生意,他就抓紧转行,“肯定不会一直做下去。”