



奔跑在济南街头的货拉拉车辆。

■“货拉拉事件”之调查—— 多是兼职抢单，车上没录音录像功能

连日来记者采访济南的多位货拉拉司机和一些用户发现，货拉拉司机多是兼职抢单，车上没有录音录像功能，而济南的消费者遭遇过货拉拉司机临时加价等问题。

一单会有多个司机抢

几年前就注册过货拉拉司机的赵先生(化名)告诉记者，据他所知，大部分的货拉拉司机都属于兼职性质，“如果全职干货拉拉司机，不太能够养家糊口。”货拉拉司机需要抢单而非派单，往往一单可能会有多个司机同时抢，所以赵先生多的时候一天能抢个三四单，少的时候甚至一单也抢不到。此前网约车连续出现几次大的事件后，平台逐渐整改，目前基本已经覆盖全程录音功能。赵先生及几位货拉拉司机都提到，货拉拉平台目前并没有录音录像等功能。

去年年底，赵先生重新注册成为一名货拉拉司机，他发现这次审核要比前几年严格了一些，“现在要刷脸，实名认证，还会看征信问题，是否有前科等。我有个朋友有信用问题，就没通过。”

司机收到好评后加价

看到长沙女孩使用货拉拉搬家，跟车途中跳车身亡的消息后，26岁的济南姑娘小孙觉得不可思议，她不知道女孩经历了什么才会选择跳车，不幸结束了自己年轻的生命。

小孙目前在济南从事传媒行

业，单身的她目前和朋友合租。小孙去年搬过两次家，在原来邻居的介绍下，她都选择了货拉拉。

不过这两次搬家都遇到小孙意料之外的“麻烦”。每次搬家后，货拉拉司机都要求加价。小孙说，两次情况类似，搬家之后，司机询问她是否满意，请求小孙给五星好评，“每次都是司机看我打完五星好评后，才提出加价。”

小孙觉得司机帮忙把自己的行李搬到没有电梯的新家，确实不容易，再加上司机一直在反复诉说自己的不容易，于是两次都额外付了几十元钱。

司机解约投诉平台

前货拉拉司机杨女士最近正在投诉货拉拉。

2019年11月，在亲戚的推荐下，杨女士正式成为一名货拉拉司机。通过同为货拉拉司机的亲戚发来的链接，杨女士先进行了注册，上传了身份证、驾驶证以及车的照片等，很快便有专门的业务员跟杨女士联系，让她到就近的货拉拉办事点签合同。

在成为货拉拉司机的第二个月不久，杨女士在从老家回来的路上出了车祸，当时她驾驶的就是工作时的面包车。

在签合同的当天，货拉拉的工

作人员在杨女士的车身上贴上了印有货拉拉字样的车贴。杨女士说，工作人员告诉她，每月会抽查车贴是否还在，即让杨女士发照片。在遭遇车祸后，工作人员来抽查，杨女士告知了自己出车祸的情况，没想到过了一段时间，又有工作人员打电话来抽查。因为车辆报废，杨女士无法完成抽查任务，工作人员告知，要从押金中扣费200元。

现在杨女士提出解约，不再当货拉拉司机，之前交的押金，货拉拉客服表示只能退800元。“这800元就在平台上，也无法提现。”杨女士十分不满。

章丘的马先生同样因为退费问题投诉了货拉拉。听业务员说成为货拉拉司机后，每月至少可以赚五六千元，曾经干维修工作的马先生特意花五六千元买了一辆二手面包车，并交了1000元押金，339元的会员费和300元的开通费后，通过审核成为一名货拉拉司机。没想到他在章丘时没有接到过一单生意。他特地跑到济南市接单，但货拉拉实行抢单模式，他总是抢不到，所以在注册了不到一个月后，就提出解除合同，“现在1000元押金退了，但是另外交的600多块钱不给退”。马先生觉得很冤，自己一分钱没赚到，反倒搭上了几百元。

23岁女子搬家途中跳车身亡，牵出一串疑问

『狂奔』的货拉拉 谁来踩刹车

近日，长沙一名23岁女子在使用货拉拉搬家时，跟车途中跳车身亡，引发社会关注。货拉拉在济南运营情况如何？“货拉拉事件”发生的深层次原因是什么？它又该如何走出困境？齐鲁晚报·齐鲁壹点记者对此进行了全面调查采访。

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 陈晨 刘飞跃

■“货拉拉事件”之出路—— 提高本行业监管位阶 借鉴网约车监管思路

“货拉拉事件”发生以后，如何能够亡羊补牢？有关专家认为，必须加强监管，才有可能避免悲剧再度发生。

要守住安全底线

“货运平台的出现确实方便了市民，但是平台不能光想着挣钱，应该对平台上的车进行审核。安全是企业的主体责任，不能光弄起平台不管。”我省某地交通运输主管部门工作人员说。

顾大松认为，这个案子需要警方再调查，事情真相还要再等等。“如果货拉拉是承运人的话，他们应该承担保障安全的附属义务。按照运输合同规定，货主其实是可以跟车的，货拉拉有保障安全的附属义务。”

山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华分析，新经济、互联网等新业态推动了服务升级，带来了社会效益。不能因噎废食，但行业必须要有底线，才能促进行业健康发展。在允许发展的同时，也要做好监管。

监管并非没有，2020年4月份，交通运输部发文，对网络货运平台经营不规范行为进行核实处理，并点名货拉拉、快狗打车、满帮等货运平台。不过上述监管更多的是规范市场方面，比如运价、会员费等，对安全问题涉及很少。

而且，《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》仅能约束已取得网络货运资质的货运平台企业，那些未取得网络平台道路货物运输经营资质仅提供信息中介和交易撮合服务的平台企业，则要遵守《电子商务法》的规定。

“同城货运聚合到一家平台上做无车承运人，是不是应该出台统一规范？甚至上升‘管理暂行办法’的位阶，明确是一种许可？没有许可就不能从事这种业务，这是一个值得探讨的问题。”顾大松建议。

可借鉴网约车监管思路

货拉拉等同城货运平台能拉人已经不是新闻。这种拉人有两种形式：一种是出于货物安全以及路线的考虑，货主可能会跟车前往；另一种则是直接平台叫车，当作客运车辆搞非法营运。这两种形式都超过了单纯货运的范畴，一旦出现问题，将直接威胁市民的生命和财产安全。

从目前货拉拉或者快狗的表述来看，他们仅仅把自己当作信息提供者，他们的表现与此前网约车的说辞可谓如出一辙。在全国首起网约车交通案件中，以滴滴为代表的网约车平台向来辩称，自身仅是一个提供互联网信息服务的平台，平台方在网上将用户的用车需求提供给运营方，撮合双方的交易，故不应承担任何责任。

经过长时间的讨论，北京市海淀区法院一审判决认定，在交强险承担先行赔付责任之后，乘客与滴滴出行公司对超出交强险部分的路人损失各承担50%的赔偿责任。可以说，法院的判决大大促进了网约车平台加强自身管理，保障乘客的人身安全。

作为一种新的货运形式，同城货运目前发展势头很猛，大量资本涌入，像极了当年五花八门的网约车平台。后来也是经过很多恶性事件后，平台才给车辆安装录音、录像设备以及一键报警等功能。

2月23日，涉事司机周某某春因涉嫌过失致人死亡罪，被公安机关依法刑事拘留。2月24日上午，货拉拉App发布关于用户跳车事件的致歉和整改公告。他们将在全平台进行7项落实到人和时间的整改。

有网约车这样的前车之鉴，对于像货拉拉这样的平台，目前虽然没有非常明确的管理思路，有关部门能否借鉴网约车管理的成功经验去避免一些本可避免的事件。

■“货拉拉事件”之追问—— 有无准入条件 行业主管部门是谁

长沙女子通过货拉拉平台搬家途中跳车后死亡引发舆论关注，通过对济南货拉拉的调查，我们也发现许多问题。比事件和问题本身更值得我们关注的是其背后的深层次原因，我们有许多问题必须要追问。

货拉拉有主管部门吗？

“没有什么明显的准入条件，也没听说过什么行业主管部门。我当时看好了五座面包车，三四万块钱，买二手的更加便宜，几千块都行。不过需要支付平台使用费或者按订单扣除一定费用。听说生意并不是很好，也比较乱，就没再考虑。”年前，省城的哥郭伟(化名)曾经考虑过转行做货拉拉，但思考再三没有进入货运行业。

郭伟说的比较乱的根源在于，一是货拉拉、快狗等全国性平台迅速崛起，导致人员素质和服务参差不齐；二是同城货运领域确实没有一个明确的行业主管部门，容易出现投诉无门的情况。

省内某地交通主管部门工作人员说，随着国家推进简政放权，原来需要备案的小型货车也不再要求备案了。“4.5吨以下的货车不用办证了，大货车仍旧需要行政审

批，也不能管得太死。”

也就是说，从国家层面来说，所谓这种小厢货不管是“车证”还是“人证”实际上已经没有了门槛或者前置条件。从目前货拉拉、快狗等平台的车型来看，小面包、中面包等货车都在上述范围以内。

货拉拉如何自我定位？

没有行业主管部门，那么像货拉拉、快狗等货运平台是如何自我定位的呢？货拉拉在其网络货运服务协议内不止一次明示平台的功能：“阁下理解货拉拉仅作为网络货运平台为阁下提供货运服务。”

2016年，交通运输部开始推进改革试点加快无车承运物流创新发展，向符合要求的企业颁发道路运输经营许可证，经营范围为道路普通货运(无车承运)。不过上述的无车承运人指的是大型的物流企业，因为当时像货拉拉这种同城货

运还没有出现。

“无车承运”试点三年后，2019年交通运输部与国家税务总局联合印发《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》。该办法虽然对网络货运经营给出了明确定义，但是留下了政策空隙。办法特别提到，网络货运经营不包括仅为承运人和实际承运人提供信息中介和交易撮合等服务的行为。

“交通部鼓励的是道路货运，而不是现在这种同城配送。货拉拉等平台没有走网络平台货运的道路，他们坚持认为自己是信息中介和撮合平台，承运人是司机，问题就出在这里。”东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松直言不讳地说。不过顾大松也分析，如果货拉拉以平台自居，那么运输合同的缔约主体是货车司机，司机有保证安全的附属义务。按道理来讲，货拉拉要保证平台用户和车主的信息吻合，如果不吻合还要承担相应的责任。