

张师傅开了8年的网约车，最近，他在一笔订单中发现，乘客实际支付的金额和司机端显示的金额存在较大差距，平台显示抽成比例为25%，实际却高达近40%。这一现象并非孤例，不少司机都在社交媒体发帖反映类似情况。为何同一订单会出现两份不同账单？隐形的抽成佣金流向了哪里？专家指出，订单在网约车平台中被多次转手，“消失”的金额正是各平台在转手过程中的收入。

值得注意的是，尽管当前没有法律明确禁止“订单转卖”，但这一行为却可能导致多个平台叠加抽成比例超过国家“阳光行动”中设定的30%隐形红线。而由于“阳光行动”仅为倡议，监管部门即便面对超标抽成也往往难以处理。

问题有望得到改善。最近，交通运输部发布了2024年民生实事工作方案，其中要求网约车平台公司公开抽成比例上限，并确保投诉举报渠道畅通，接受社会监督。

# 网约车平台订单转卖 多方分羹抽佣高过三成



## 投诉 司机端乘客端“阴阳账单” 平台叠加抽成比例近40%

广州网约车司机张师傅告诉记者，今年4月，他在一笔订单中意外发现，司机端显示乘客支付金额为58.03元，他的收入为43.04元，平台抽成比例25.83%；然而，乘客表示自己实际支付71.55元，如果基于这一金额计算，平台的实际抽成比例高达39.84%。

张师傅困惑道，平时他不会去询问乘客实际支付的费用，没想到这中间竟然存在差价。

张师傅表示，他注册了多个网约车平台接单，这笔订单是通过“及时用车”平台接的。而该名乘客称自己是在“百度地图”上下的单，订单界面显示由“悦行出行”提供服务。针对此混乱的情况，张师傅联系了“及时用车”的客服，对方告诉他这实际上是第三方“迪波出行”提供的订单。

也就是说，一笔从“百度地图”发出的订单，经“悦行出行”“迪波出行”后才到达了“及时用车”的张师傅手里。张师傅分析，“百度地图”首先将订单分发给下面的中小型平台，这些平台再将订单分配给具体的司机，这一连串的分发过程会产生一些额外费用，最终便导致司机收到的钱变少。

事实上，这种“订单转卖”的现象不是孤例。在社交媒体上，此前就有不少司机发帖控诉这种现象。东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松在去年12月也关注到了这一问题。顾大松晒出的一组订单截图显示，一名乘客的行程实际支付了98.11元，而司机端的乘客付费仅为71.46元，司机实际收入52.17元。在这笔交易中，有26.65元不知去向，这一数额超过了司机实际收入的一半。他分析后发现，这笔订单被多次转手，中间消失的26.65元正是各平台在转手过程中的收入。

不少乘客也遭遇过类似情况。网友小李评论说，她也曾注意到司机端显示费用和自己支付的金额不一致，“我通常看到差个两三块钱，但积少成多，不知道平台多赚了我多少钱。”

实际上，“订单转卖”现象是随着聚合平台的发展而出现的。记者了解到，网约车行业目前主要分为三种发展模式：纯自营出行平台，完全拥有并管理自己的车辆和司机，目前我国网约车市场中，这一模式相对较少；自营加聚合出行平台，这种模式结合了自营和聚合两种方式，如“曹操出行”“首汽约车”等；纯聚合出行平台，不拥有车辆和司机，而是通过技术手段将乘客与驾驶员资源进行匹配，提供出行服务，如“美团打车”等。

聚合模式在2018年前后兴起。聚合平台通常背靠大型互联网公司，如地图软件、订餐软件、票务平台和搜索引擎等，利用其庞大的用户流量基础快速完成乘客与司机之间的匹配。

上述张师傅的案例中，“百度地图”“悦行出行”都提供聚合服务，而“及时用车”则直接接单接单。对于差价问题，“百度地图”客服回应称，出现司机端和乘客端金额不一致的原因是涉及第三方服务平台，“确实会有三方抽成的问题存在，因为（百度地图和第三方）是合作关系，这边也是要抽成的。”当记者询问这种现象是否普遍时，客服表示不太清楚。

就订单转手现象，记者也联系到“悦行出行”。其工作人员表示，只要价格公示清晰且符合相关规定，这一做法并不构成大问题。他强调，其平台提供的服务价格是公开公示的，且平台运营是符合规定的，这两点最为关键。“其他的，如果说有转接第三方什么的，从我们理解上是没有太大问题的。”当记者继续询问转手行为是普遍存在的现象还是个例时，对方表示：“这个行业都会有。”

订单转卖现象在业内或是潜规则，但目前并无具体条例明确禁止这种行为。广州市客运交通管理处工作人员表示：“今年1月份的时候，就有跟他们（聚合平台）开过会，要求他们不得层层转卖订单，要保证司机的收入。”不过，这位工作人员表示，由于法律法规并未明文禁止，监管部门往往难以干预。“如果他们这么做我们一般也会制止。”其坦言，但因技术等原因，验证这类行为存在一定难度。

对于张师傅的这张订单，工作人员表示已展开调查。

## 现状 订单转卖或是业内潜规则 聚合出行平台参与分羹

实际上，“订单转卖”现象是随着聚合平台的发展而出现的。记者了解到，网约车行业目前主要分为三种发展模式：纯自营出行平台，完全拥有并管理自己的车辆和司机，目前我国网约车市场中，这一模式相对较少；自营加聚合出行平台，这种模式结合了自营和聚合两种方式，如“曹操出行”“首汽约车”等；纯聚合出行平台，不拥有车辆和司机，而是通过技术手段将乘客与驾驶员资源进行匹配，提供出行服务，如“美团打车”等。

聚合模式在2018年前后兴起。聚合平台通常背靠大型互联网公司，如地图软件、订餐软件、票务平台和搜索引擎等，利用其庞大的用户流量基础快速完成乘客与司机之间的匹配。

上述张师傅的案例中，“百度地图”“悦行出行”都提供聚合服务，而“及时用车”则直接接单接单。对于差价问题，“百度地图”客服回应称，出现司机端和乘客端金额不一致的原因是涉及第三方服务平台，“确实会有三方抽成的问题存在，因为（百度地图和第三方）是合作关系，这边也是要抽成的。”当记者询问这种现象是否普遍时，客服表示不太清楚。

就订单转手现象，记者也联系到“悦行出行”。其工作人员表示，只要价格公示清晰且符合相关规定，这一做法并不构成大问题。他强调，其平台提供的服务价格是公开公示的，且平台运营是符合规定的，这两点最为关键。“其他的，如果说有转接第三方什么的，从我们理解上是没有太大问题的。”当记者继续询问转手行为是普遍存在的现象还是个例时，对方表示：“这个行业都会有。”

订单转卖现象在业内或是潜规则，但目前并无具体条例明确禁止这种行为。广州市客运交通管理处工作人员表示：“今年1月份的时候，就有跟他们（聚合平台）开过会，要求他们不得层层转卖订单，要保证司机的收入。”不过，这位工作人员表示，由于法律法规并未明文禁止，监管部门往往难以干预。“如果他们这么做我们一般也会制止。”其坦言，但因技术等原因，验证这类行为存在一定难度。

对于张师傅的这张订单，工作人员表示已展开调查。

## 难点 30%抽成红线仅是倡议 司机难维权官方难监管

网约车聚合平台市场正快速增长。据网约车监管信息交互系统发布的数据，今年3月份共收到订单信息8.91亿单，其中聚合平台完成2.41亿单，环比上升29%。

而为了规范平台的抽成行为，2022年，交通运输部开展“阳光行动”，要求主要平台公司按照要求做好公开计价规则、合理设定抽成比例上限并公开。当时，各大公司公布的抽成比例上限多在18%至30%之间。此后，30%成为业内抽佣的隐形红线。“广州所有平台都加入了这个倡议。”广州市客运交通管理处工作人员介绍。

然而，由于“阳光行动”仅为倡议而非法规条例，即便订单转卖导致抽成超过30%的红线，管理部门也难以对此进行处罚。

这可能致使司机在面对高额抽成时的维权难题。广东国鼎律师事务所高级合伙人、公益律师廖建勋认为，首先，司机在平台内维权往往会被忽视，“你在平台上面提出主张，平台可能不接受。”其次，如果司机选择提起诉讼，可能面临较高的时间、金钱等成本。

在黑猫投诉平台上，对此进行吐槽的司机不在少数。司机小胡反映，某订单抽成比例超过了50%，他在平台内反馈，客服始终未提供实质性解决方案，“他们只是一再忽悠我，总是重复一句话‘平台承诺抽成不超过30%’。”

另一名司机小徐发现，某订单抽成达到48%，于是打电话给当地12345热线寻求帮助，工作人员回复他说，没有平台高抽成的投诉渠道，并建议他若不满意可以不使用该平台接单。

## 律师 高抽成背后或存市场垄断 呼吁有效监督和约束

订单转卖行为，不仅增加了交易的不透明度，还可能侵害司机和乘客的利益。廖建勋表示，此举侵犯了消费者的选择权，“消费者在一个平台上约车，结果派的是另一个平台的车，这涉嫌侵犯消费者权益。”他提到，市场监管部门有权对此类行为进行调查和处罚。

这种做法还可能损害行业内“实际承运人”的工作动力，对行业的长期健康发展造成不利影响。顾大松谈到，某些平台虽然并未直接提供网约车服务，却因能够获取订单而获得利润，利润甚至比实际承运人还高。“这种收入的属性是什么？是信息费吗？如果平台之间，信息费收入比实际承运人的收入还高，谁还愿意做实际承运人？”他质疑道。

廖建勋进一步指出，高抽成可能表明平台之间的竞争不充分，存在市场垄断的可能。在此情况下，行业主管部门应进行一定的监督和约束。

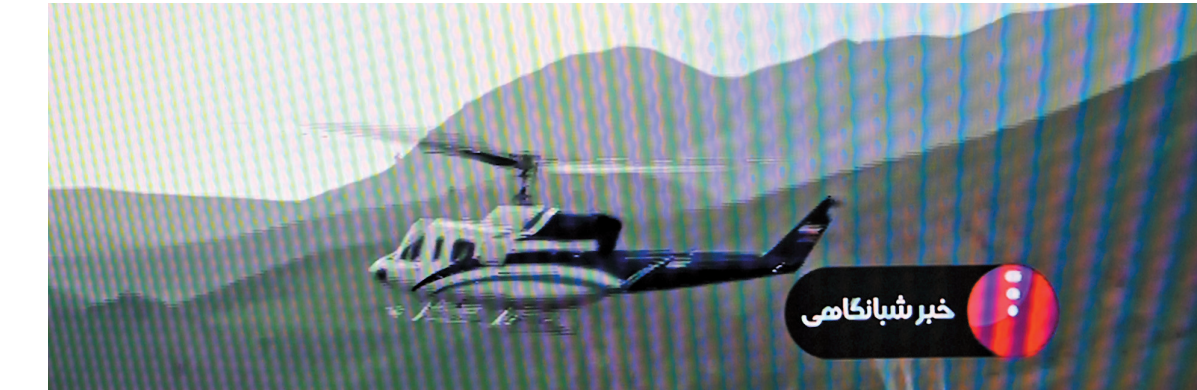
顾大松认为，监管部门出台抽成比例指导意见具有积极意义，有利于保障网约车司

机权益；但另一方面，限制抽成可能会影响到企业的经营自主权。因此，要平衡考虑多方利益，以维护行业的健康发展。

从广州交通运输局公布的数据可以看到，网约车平台司机的收入正在下降。2022年1月，广州市网约车单日日均营收约395.28元；两年后的2024年1月，该数值变成了336.49元。

值得注意的是，高额抽成、投诉渠道不畅等情况有望得到改善。近日，交通运输部公布2024年5件民生实事工作方案，包括了“开展交通运输新业态出行服务提质提升行动”等。其中明确要求，4月底前，各城市交通运输主管部门组织在本地运营服务的网约车平台公司部署巩固降低高抽成等落实工作，督促在本地运营服务的网约车平台公司主动向社会公告抽成比例上限。6月底前，各省级交通运输主管部门要督促各网约车平台公司落实好公告抽成比例上限要求，畅通投诉举报渠道，接受社会监督。

# 伊朗总统莱希在直升机事故中遇难



这是5月19日拍摄的伊朗国家电视台播放的莱希乘坐的直升机在空中飞行的画面

据伊朗迈赫尔通讯社20日报道，伊朗总统莱希在直升机事故中遇难。

伊朗伊斯兰共和国通讯社援引伊朗红新月会消息说，多支搜救队伍已抵达现场。这家官方媒体稍早时候说，莱希所乘直升机“硬着陆”的精确位置已经确定。空中搜寻确定坠机具体地理坐标，多支搜救队伍正赶往那里。

伊朗伊斯兰共和国通讯社、伊朗新闻电视台等官方媒体报道，除了总统莱希，坠毁直升机还搭载伊朗外交部长阿卜杜拉希扬、东阿塞拜疆省省长拉赫马提等多名高级官员。

伊朗伊斯兰共和国通讯社援引伊朗红新月会的一份声明说，目前有73支搜救队正在“硬着陆”地区搜救，其中23支救援队配备了搜救犬和先进设备。

据伊朗媒体19日报道，一架载有伊朗总统和高级官员的直升机当天发生事故，在伊朗西北部东阿塞拜疆省紧急降落。当地为山区，地形复杂，事发时天气恶劣，多雾寒冷，能见度低，搜救队伍只能从地面前行。

据伊朗国家电视台报道，莱希所乘直升机与另外两架直升机事发时正从霍达阿法林县前往东阿塞拜疆省省会大不里士，参加一个石化综合设施的落成典礼。当天早些时候，莱希与阿塞拜疆总统伊利哈姆·阿利耶夫一起参加了霍达阿法林县的水库大

坝落成仪式。机队的三架直升机中，另外两架已经安全返回。

俄罗斯克里姆林宫说，俄总统普京正密切关注所有相关信息。伊朗塔斯尼姆通讯社报道，俄方派出两架飞机、一架直升机和50名搜救人员协助伊方搜寻。土耳其国防部说，土耳其派出一架高空无人机和一架配备夜视系统的直升机。美国白宫说，总统拜登已经听取相关汇报。

不过，很多分析认为，伊朗外交的大政方针主要由最高领袖确定；而伊朗在中东的一些与军事有关的活动（比如支持当地的一些武装与以色列和美国对抗），是由伊朗革命卫队负责，所以莱希遇难对伊朗外交政策应该没有根本性的影响。

当然，在具体外交事务和策略上，莱希作为一个强硬派，也有自己的风格。而且，这次事故中，外长阿卜杜拉希扬也一同遇难，对伊朗接下来在中东的一些具体行动和策略肯定会有一定影响。



5月20日，在伊朗首都德黑兰市中心瓦里阿斯尔广场，人们参加祈祷活动

伊朗前外交部长穆罕默德·贾瓦德·扎里夫20日表示，伊朗总统莱希在直升机事故中遇难后，伊朗政府将继续运行，“不会受到干扰”。另据伊朗新闻通讯社报道，伊朗第一副总统穆赫贝尔将在今后50天内担任总统，直至特别委员会组织举行新总统选举。



这是2023年8月29日在伊朗首都德黑兰拍摄的伊朗总统莱希的资料照片

## 伊朗政府：政府在总统遇难后将不受干扰继续运行

伊朗政府20日发表声明说，伊朗总统莱希在直升机事故中遇难后，伊朗政府将继续运行，“不会受到干扰”。另据伊朗新闻通讯社报道，伊朗第一副总统穆赫贝尔将在今后50天内担任总统，直至特别委员会组织举行新总统选举。

## 伊朗前外长：莱希遇空难与美国长期制裁有关

伊朗前外交部长穆罕默德·贾瓦德·扎里夫20日表示，伊朗总统莱希在直升机事故中遇难，与美国长期制裁伊朗有关。伊朗伊斯兰共和国通讯社援引扎里夫的话报道，美国对伊朗航空业实施制裁，阻止伊方从国外进口零部件，是导致这一事件的因素之一。

生通讯社报道，伊朗第一副总统穆赫贝尔将在今后50天内担任总统，直至特别委员会组织举行新总统选举。

## 以色列官员：以方与莱希遇难没有关联

一名以色列官员20日表示，以色列与伊朗总统莱希遇难没有关联。这名不愿公开姓名的以色列官员告诉路透社：“不是我们（干的）。”据伊朗官方媒体20日报道，莱希乘坐的直升机在伊朗境内坠毁，莱希与伊朗外长侯赛因·阿米尔-阿卜杜拉希扬等多名官员遇难。

以色列与伊朗长期敌对。伊朗多次指认以方暗杀伊方官员和科学家，并对伊朗实施破坏活动。

去年12月，伊朗称在叙利亚担任军事顾问的伊朗伊斯兰革命卫队高官赛义德·拉齐·穆萨维遭以色列导弹袭击身亡。

今年4月1日，伊朗驻叙利亚大使馆领事部门建筑遭导弹袭击，伊斯兰革命卫队下属“圣城旅”高级指挥官穆罕默德-礼萨·扎赫迪等人死亡。伊朗认为此次袭击是以方所为，对以色列进行了报复性打击。

欧洲理事会主席夏尔·米歇尔在社交媒体上说，欧洲联盟对莱希和阿卜杜拉希扬等伊朗官员遇难表示深切哀悼，向他们的家属致以慰问。

## 莱希总统遇难之后

政府运作稳定，可以化解莱希遇难所带来的任何冲击。不过，很多分析认为，莱希遇难对伊朗政坛未来的影响不可忽视。伊朗是政教合一的国家，最有权力的是最高宗教领袖。现任最高宗教领袖哈梅内伊今年85岁，他的健康状况是伊朗舆论很关心的话题。而63岁的莱希是著名的强硬、保守派，据说很得哈梅内伊的赏识，说他“有经验，有能力”，很多分析都认为，身为强硬派的莱希，是哈梅内伊的接班人。

## 莱希总统遇难之后

一些舆论甚至认为，以前总统鲁哈尼为代表的温和派，可能也会试图借此扩大影响。在外交方面，莱希也是一名强硬派，尤其在对美国和对以色列的态度更是如此。比如上个月，伊朗首次从本土向以色列发动空袭，就是一例。《以色列邮报》网站20日的一篇分析认为，不管谁担任下一任伊朗总统，“都不会比莱希更糟糕了”——从这个判断也可以看出莱希给以色列带来的压力。

## 莱希总统遇难之后

不过，很多分析认为，伊朗外交的大政方针主要由最高领袖确定；而伊朗在中东的一些与军事有关的活动（比如支持当地的一些武装与以色列和美国对抗），是由伊朗革命卫队负责，所以莱希遇难对伊朗外交政策应该没有根本性的影响。