

网约车“暗战”，订单被“幽灵”远程截胡

上海警方揭开黑产冰山一角 人大代表建言破解接单困局

□ 记者 陈颖婷

凌晨三点的上海浦东国际机场，T2 航站楼外的网约车等候区灯火通明。数十辆网约车整齐排队，司机们大多盯着手机屏幕，时不时刷新一下接单页面。然而，在这片看似平静的等候区背后，一场围绕机场“大单”的暗战早已悄然打响。部分司机虽远离机场，却凭借一种安装了作弊程序的“一体机”，篡改定位、伪造等候时长，从而在千里之外“插队”抢走前往市区的高价订单。近日，上海嘉定警方破获的一起网约车作弊案，揭开了这一灰色产业的冰山一角，也让司机的生存焦虑以及机场交通运营的供需矛盾再度引发关注。



警方查获的用于作弊抢单的二手机

案件回顾： 二手手机变“抢单神器”，三人团伙非法牟利8万元

“大家都在机场等单，为什么他总能先接到去市区的大单？”从去年下半年起，上海某网约车平台陆续接到司机举报，反映在机场、火车站等热门区域，总有部分司机能“绕过排队”优先接单，而正常排队的司机往往只能接到短途小单。

平台技术核查发现，这些“幸运司机”的账号存在异常定位轨迹——有时显示在浦东机场，有时又突然“跳”到虹桥火车站，且显示的接单前“等候时长”远超实际的停留时间。

嘉定公安分局网安支队随即展开调查。民警发现，这些异常账号的背后，都指向一款名为“一体机”的作弊设备。“所谓‘一体机’，其实就是用二手手机改造的。”办案民警介绍，嫌疑人将作弊程序写入廉价二手手机，司机购买后，可通过程序修改定位，将虚拟位置“瞬移”到机场、火车站等订单密集区域，并设置为“暂时无法接单”状态。

这样一来，平台会默认该司机已在热门区域长时间等候，依照“等候时长优先”的规则，将优质订单优先分配给这些“虚假排队”的司机。

“等系统显示我已经在机场等了两个小时，我再开车过去，一上线就能接到大单。”一名曾购买“一体机”的司机透露，这种方式让他在一个月内机场大单接单率提升了近 70%。而

正常排队的司机，往往要在机场苦等数小时，还可能因“等候时长不足”被优质订单拒之门外。

2024 年 7 月 30 日，嘉定警方展开集中抓捕，在上海多地将陈某、韩某、范某三名嫌疑人抓获。在陈某的出租屋内，民警查获 20 余台已安装作弊程序的二手手机，以及用于刷机的电脑、数据线等工具。

经审讯，三人交代了犯罪事实：他们从网上收购单价 100 至 200 元的二手手机，通过技术手段写入作弊程序后，再以 1800 至 2000 元的价格出售，每台利润高达 1500 元以上。截至案发，三人已卖出 40 余台“一体机”，非法获利 8 万余元。

“我以前也是网约车司机，知道抢不到大单的苦。”嫌疑人韩某的供述，道出了这一黑灰产业滋生的土壤。他坦言，初到上海开网约车时，为了多挣钱，曾卖掉自己的苹果手机，借钱购买“一体机”。后来发现售卖作弊设备的利润远高于开车，便加入了犯罪团伙。“我以为只是做点小动作，没想到会犯法。”面对审讯，韩某懊悔不已。

目前，陈某、韩某、范某因涉嫌提供非法控制计算机信息系统工具罪，已被公安机关依法采取刑事强制措施，案件正在进一步审理中。涉事网约车司机账号也已被平台管控，部分司机面临封号、暂停接单等处罚。

网约车平台： 2024年以来立案20余起，严打作弊黑产

“作弊器的出现，破坏的是整个行业的公平。”滴滴业务作弊治理负责人表示，网约车派单规则的核心是“公平+效率”，等候时长、服务分、接单距离等都是重要参考因素。作弊器通过篡改数据，直接打破公平，不仅损害合规司机的利益，也可能导致乘客等待时间延长、订单分配不合理等问题。

为打击作弊黑产，平台构建了“技术对抗+联合警方”的双重防控体系。在技术层面，平台通过 AI 算法实时监测司机账号的定位轨迹、接单频率、等候时长等数据，一旦发现异常，立即触发预警。“比如某个司机上一单还在偏远地段，下一秒突然出现在场站，这种行为本身就不合逻辑，系统会自动标记为可疑账号，暂停派单并进行人工核查。”该负责人介绍。

据悉，平台已识别并管控各类作弊器数十款，包括“一体机”、定位修改软件、自动抢单脚本等。

在联合打击方面，网约车平台与全国多地警方建立了快速响应机制，一旦发现作弊团伙线索，第一时间移交证据。“2024 年至今，我们配合警方推动作弊器专项立案 20 余起。”该负责人表示，这些团伙运作模式高度相似——大多从网上收购廉价二手设备，写入作弊程序后，通过社交平台或线下交易卖给司机，部分甚至提供“售后维护”，定期更新程序以躲避检测。

对使用作弊软件的司机，平台也实行分级处罚。“初次违规者，会弹窗警告并要求卸载软件；多次违规或情节严重者，将限制接单甚至永久封号。”该负责人强调，作弊不仅会导致司机失去接单资格，还可能面临法律追责。

人大代表建言： 破解机场出行困局，从优化“短途票”开始

网约车作弊案所暴露的“大单争夺”问题，折射出机场交通运营中的深层供需矛盾。以上海浦东机场为例，旅客常常打不到车，司机却不愿接短途单，远郊订单更是备受冷落。这些问题不仅影响出行体验，也损害城市形象。

“不少旅客反映，在浦东机场坐出租车要等 1 个小时，而蓄车场里的出租车却要等 4 到 6 小时才能接客。”上海市人大代表吴群峰直言这一“车等人、人等车”的怪象。他通过调研发现，造成该现象的核心原因，是浦东机场“短途票”政策在实际执行中出现偏差。

据了解，“短途票”政策本是为提高司机接短途单的积极性——司机完成短途单后，可凭“短途票”直接接客，无需返回蓄车场重新排队。但实际操作中，司机领取、检验“短途票”仍需排队，有时仅领票就要等 30 分钟以上。此外，短途线路服务质量差、远郊订单被排斥等问题也较为突出。

对此，吴群峰建议优化“短途票”政策，引入智能调度技术。“可通过 GPS 定位、车牌识别系统实时掌握旅客需求和车辆位置，实现供需精准匹

配。”他还建议引入竞争机制，通过优化调度流程、建立司机信用体系，提升服务质量和运营效率。

上海机场（集团）公司相关负责人表示，机场正在引入大数据技术，把传统的“核验后置”改为“事中判断”——即车辆到达目的地并翻动计价器时，实时判断其是否具备“领取短途票”资格。此举不仅实现无纸化，也取消了人工核验环节，避免影响乘客体验。该优化项目正在逐步推进中。

针对个别出租车司机为获取短途凭证，诱导旅客虚假申报目的地为“川沙”，途中却出现“甩客”、“转客”、服务态度差等问题，已提请市交通委督促相关单位加强对驾驶员的管理和培训，提升服务意识，减少拒载挑客行为。

市交通委回应称，将持续加强枢纽站点拒载等违法行为查处，聚焦拒载、挑客、多收费等严重影响城市形象的行为，开展专项整治。通过视频 DVR 抽查等方式，对排队候客车辆进行远程排查，一旦发现违法行为，立即严肃处理。后续将根据客流和运行情况，持续优化“短途票”机制，保障行业稳定运行。