



**编者按:**近日,滴滴快的CEO程维首次披露数据,滴滴快的每天接单近600万,成为全球最大的出行平台。

“打车软件”作为新生事物,给市场和管理带来了颠覆性的挑战,也引发了一场管理的革命,先后经历了先抵触后允许再合作的转变。在国内,有的城市加快官方的“打车软件”的开发,以便于取而代之;上海在之前则采取“政府招安”——除要求早晚高峰期禁用之外,还要求“打车软件”与电召系统实行技术对接,以便于纳入统一管理。

从抗拒到合作,管理层面的这种进步,既取决于市场力量的强大,也是管理思路转型的体现。



## 滴滴快的推出顺风车 暗示暂不会与Uber合作

中国最热门打车平台之一滴滴快的日前宣布正式推出带有社交属性的拼车服务“滴滴顺风车”,目前已从全国招募了超过100万车主共享出行。滴滴快的总裁柳青在推出顺风车的仪式上暗示,目前暂时不会与国际用车巨头Uber在中国展开合作。

柳青表示,中国市场非常大,滴滴快的是植根于中国,非常了解本土文化的企业,“我们先好好发展,然后看机会。”

滴滴快的两家公司今年2月份宣布合并后,已在原有打的平台的基础上先后推出“便捷出行”的快车产品及顺风车。

尽管Uber最近来势汹汹,但数据显示,滴滴快的平台仍以将近600万的日均订单牢牢占据中国移动出行市场的领先地位。易观数据显示,滴滴快的的专车市场份额已超过80%。

据滴滴顺风车事业部总经理黄洁莉介绍,滴滴顺风车定位于城市“共享出行”,利用大数据算法和先进的匹配技术,一对一连接每一位愿意结伴同行的车主和乘客。车主可通过产品选项,预设好路线;乘客亦可通过APP输入上下车的地点;顺风车产品将会根据双方的路线自行匹配车主和乘客,从而实现顺路同行的目的。

据了解,滴滴顺风车目前已在北上广深杭,深圳、杭州、广州、天津等26个城市的用户预计本月内将通过滴滴打车APP内嵌的“顺风车”陆续实现拼车出行。滴滴顺风车不向车主和乘客收取任何费用,乘客所分摊的车费均归车主所有。根据每个城市当地的交通状况和车辆使用成本,滴滴顺风车为不同的城市车主制定了不同的收费标准,起步价为5元到10元之间,里程的分摊费基本为每公里1元。

为解决共乘的安全问题,滴滴顺风车对乘客开展了微信授权登录和微信支付的验证,对车主有驾驶证、行驶证的严格审核流程,同时为每一单购买了50万元的保险。

滴滴快的与上海交通委当天也宣布展开合作,通过统一平台共享数据接入服务。滴滴快的提供的数据显示,目前,中国每天机动车出行高达4.5亿次到5亿次,其中3000万次是通过出租车,2亿多次是通过私家车,另有2亿多次是通过公共交通出行。

柳青表示,滴滴快的出发点是解决中国人出行难的问题。针对企业在快速成长过程中外界产生的一些疑虑,滴滴快的会与交通部以及各地政府进行更系统的沟通,积极寻求合作,上海算是打响了

合作的“第一枪”。

在线上当天,滴滴顺风车还与北京市海淀区文明办共同发出绿色出行倡议,希望大家积极采取并喜欢上拼车这一出行方式,为节能减排出力。

公安部交管局数据显示,截至去年年底,中国汽车保有量达1.54亿辆,汽车驾驶人超过2.46亿人。如此庞大的私家车数量,在上下班高峰期给城市交通带来巨大的拥堵压力。

清华大学媒介调查实验室发布的《2014年移动出行白皮书》显示,无论是专业的出租车司机还是私家车车主,都对拼车表现出了积极的意愿,更有85.5%的乘客表示在节约打车费、降低等候时间的前提下愿意通过打车软件拼车。

滴滴预计,顺风车一个月内的订单量将达到10万单,年内将过100万单。

(陈思武)

### 官企合作 共建出行信息服务平台

日前,上海市交通委、四大出租车企业代表和滴滴快的联合建设的上海出租车信息服务平台正式上线运营。同时,出租车价格调整有望在6月底前启动。这是第三方打车软件第一次正式与官方合作。

#### 平台解决三方面问题

此次合作,上海市交通委打算部分放开市场,滴滴快的打车平台打算部分共享数据。双方从出租车业务合作起步,专车业务或将会紧随其后。据介绍,平台正式运营后,将重点解决司机和车辆身份识别、车辆运行信息传送等问题。平台一方面解决车辆和驾驶员身份识别问题,帮助及时剔除“黑车”和“克隆车”。另一方面,平台将帮助实现车辆运营状态识别,承接“滴滴打车”及其他预约业务的车辆,其顶灯实时转换成“电调”,有效消除乘客招揽中存在的误解。同时,还帮助提高车辆运营安全性,对载有乘客的车辆进行屏蔽,不再发送预约信息,提高车辆运营安全性。

#### 主管部门鼓励约租车

此前,上海市交通委主任孙建平表示,从现状来看,市民对于约租车服务确有一定需求。目前上海市内的顶灯出租车,在高峰时段确实无法满足市民的用车需求,约租车的出现不失为一种有益的补充。同时,相比传统出租车,约租车在服务方面也能够满足乘客更加个性化需求。因此,对于这一新生事物,主管部门的态度是鼓励与支持的。另外,目前滴滴快的还在与上海监管部门探讨专车合法化运营机制。

#### 滴滴方面继续“烧钱”

与此同时,滴滴方面宣布从6月1日零点开始至24点,北京、天津、杭州、广州、深圳、成都、武汉、重庆、南京、长沙、大连、西安、济南和青岛等14个城市的乘客,均可免费乘坐两次“滴滴快车”,每次免单额度为15元,比上周的活动范围增加了两个城市。

15元的快车免费额度可以覆盖10公里的路程,每天两次,足以覆盖一个普通人一天的出行里程。此前,滴滴快的宣布从5月25日开始,未来一个月的每周一将请全国人民“免费坐快车”,快车日订单超200万单,快速逼近滴滴和快的出租车日订单量峰值,快车风头极盛。滴滴官方透露,持续4周的活动总投入将达10亿元。

(京华)

### Uber全球扩张势不可挡 谋求中国市场

无法有效调整社会现象,亟待新的规范出现。

牌照问题的解决有赖于制定更加完善全面、能够调整所有既存出行方式的规范,而不是强行将过时的法律适用在新兴事务上。在这一方面,美国的立法实践走在了世界前列。在Uber进军美国国内市场时,无一例外地遭到了当地法律的阻碍。以加州为例,2011年5月加州曾以“无执照提供服务”叫停Uber,并处以2万元美金的罚款,甚至提出了刑事指控。但随后法律格局发生了大逆转,加州公共事业委员会不仅将处罚决定取消,而且为Uber、Lyft、Summon等租车服务商创设了新的服务类型,即“交通网络公司”(transportation network companies)。此后,加州还修改了当地的《客运租赁法案》,将交通网络公司的服务囊括在内,并设立了特别的规定。

其次是人。除了私家车的属性饱受争议,驾驶者本人的资质和能力也是对Uber开展服务的一大考验。各地政府普遍要求从事营运服务的司机需要达到一定标准的资质能力,这在Uber出现之前也被人们普遍接受,并没有产生质疑。但是,Uber的出现使得任何一名拥有私家车的车主都可以拉活,营运服务市场的人口被大幅度撕开,而最大的问题就在于乘客安全。但是,借助科技的力量,Uber目前已经在各地形成了自己的一套资质评估体系,一定程度上增强了乘车安全度。比如,在德克萨斯州圣安东尼奥市,当地政府要求Uber对所有司机进行十指指纹的背景调查。通过信息数据库的建立,政府以及个人也能够对司机本人有更充分的了解。再比如,美国加州公用事业管理委员会要求Uber提交与载客行为有关的详细数据,以此作为Uber合法化的条件。此外,在美国很多地区,Uber司机的资质审查也利用了更多的数据,包括7年的法庭记录、跨州犯罪数据库以及性侵犯信息库等。

除了车主资质,对乘车安全的保障还涉及保险的问题。在Uber兴起之初,由于没有给司机以及乘客提供足够的保险,这家创业公司曾饱受指责。但是,Uber随后与多家保险公司展开合作,为司机以及乘客提供多样的保险,这一问题也就基本得到了解决。在满足了司机资质、司机身体状况、保险等有关于车主的

问题后,很多城市已经允许Uber开展服务。

#### 制度的枪口请抬高一尺

Uber的出现直接影响了长时间垄断城市客运服务的出租车行业。由于带来了新的竞争,后者主张Uber的行为涉及不正当竞争,这也是世界各地出租车行业对Uber最主要的指控。以德国为例,Uber目前已经打开了柏林、慕尼黑、汉堡、法兰克福和杜塞尔多夫5地的市场,但随后就被德国出租车行业组织Taxi Deutschland (TD) 起诉,陷入法律纠纷之中,至今尚无定论。总结而言,Uber受到的关于不正当竞争指控主要的原因在于以下几个方面:首先,在监管层面,德国法律对出租车应用与出租车上的监管程度有所差异。Uber与出租车存在本质区别,因此不适用既存的监管措施。目前在德国,Uber这一新兴服务受到的监管力度要地城出租车行业。其次,在缴税方面,由于Uber的运营模式不同于出租车的按公里计价模式,因此Uber也比出租车业缴税更少。再次,在行业准入方面,由于出租车营运必须获得执照,但Uber的服务开展却不以行政许可为前提。

针对既得利益者的指控,Uber也借助法律手段展开了回击。以法国为例,当Uber进入法国市场之后,法国国民大会于2014年9月有针对性地通过了《萨文努法案》(Thévenoud law),旨在维护出租车行业的利益。随后,Uber诉诸多条法律路径予以正名。一方面,Uber在法国国内号召启动违宪审查,主张新法的若干条款(包括禁止显示机动车地理位置的条款,以及禁止使用车程的时间和距离计算费用的条款等)因为具有“歧视性”而违宪。另一方面,Uber也在欧盟层面积极游说,向欧盟委员会提出控诉,主张法国政府是“歧视对待”在政策上明显偏向于出租车行业。目前双方的博弈还在进行之中。

事实上,Uber的问题仅是“互联网+”时代科技进步与既存法律冲突的一个缩影,有时制度的枪口抬高一尺,换来的将是技术和产业的发展,包括人们福祉的增加。不可否认的是,打车软件以“共享经济”的形式,打破了长期以来出租车行业的垄断状态,降低司机空驶率和碳排放量,通过互联网评价机制有效改善司机服务;缓解城市打车难等等,其经济和社会效益有目共睹。

由于科技的进步与制度的更新不是同步的,新事物的出现势必会受到旧制度的阻拦,打车软件就是一个很好的实例。合法性之围是一个设计到多层次利益的复杂问题,如果我们贸然陷入到利益的纷争之中,很难得出一个基于各方共识的答案。对于科技引领者与既得利益者之间矛盾的解决也并非一日之功。但是,我们至少都能够认同,传统出租车行业垄断管制带来的多重问题需要得到解决,而多样出行方式对于城市生活而言必不可少。人们普遍接受新鲜事物需要一个过程,法律制度的改变也需要一段时间。目前我们能够做的是正视科技与制度的碰撞,并且以一种开放包容而非顽固保守的思维去面对出现的挑战。

(蔡雄山 李汶龙)

