

打车软件烧钱掐架 补贴还能走多远

■ 本报 程橙 报道

逐渐兴起的打车软件，经过一段的发展，并未有显著的发展，直到嘀嘀打车和快的打车推出补贴政策，才让打车软件发展至高潮。不仅可以提前预约，还有腾讯或者阿里为乘客买单，何乐而不为呢？但是这种砸钱拉动消费者的方式还能持续多久呢？打车软件的推出除了让会用软件的乘客更加便捷实惠之外，也让很多不会用软件的乘客陷入打车更难的境地，此外，司机在开车时使用手机也让不少人担忧这其中存在的隐患。

打车补贴 用户喜上眉梢

2月26日早晨，记者尝试滴滴打车，在出门前打开软件，选定自己的位置以及目的地之后，屏幕下方有一个给司机小费的提示，其中有0元、5元、10元、15元、20元不等的价位，在选择了不加价之后，确定发送之后，软件自动将订单信息推送给附近的出租车司机，很快就显示有一位姜姓师傅接单，随后便接到师傅的电话，约定了等待的地点，司机两分钟后就接上了记者。

到达目的地之后，出租车计价器上显示16元，滴滴打车补贴15元，记者最后只付了1块钱，比坐公交车还划算。而在记者下车之前，这位姜师傅又接受了一个附近的订单，一刻也没停歇就去拉下一位乘客了。

在打车软件的轮番补贴的攻势下，软件的使用者越来越多，无论是乘客还是司机都能得到支付宝或微信支付的补贴，而且随着滴滴打车和快的打车竞争的加剧，补贴政策的优惠力度也越来越大。

从2月17日开始，使用滴滴打车的用户，可以得到12元至20元不等的补贴金额，而快的打车的用户每单至少也能获得13元的补贴。从去年年底开始的打车补贴政策，持续至今，补贴金额已经从最初的5元升到如今的12至20元。

滴滴打车用第三方支付是微信支付，而快的打车的相应支付软件是支付宝，二者从一开始就在互相掐架，并已经进行三轮补贴大战。继去年12月初快的打车在北京掀起每单司机和乘客均可获得5元返现的补贴热潮之后，今年1月10日，由微信作支持的滴滴打车也发起乘客打车每单立减10元、司机补贴10元的活动。此后，快的打车也将补贴金额升至10元，春节之后滴滴打车将补贴金额降至5元，随即减少了大批用户。

2月17日，滴滴打车再一次宣布其新的补贴政策，即使用滴滴打车并选择微信支付，乘客立减10元，每天三次，新乘客首单立减15元。随即，快的打车宣布比滴滴打车多补贴1元，即立减11元。面对竞争对手的紧逼，滴滴打车立即做出应对措施，即宣布自2月18日开始，乘客每单随机获得12元至20元的补贴。

滴滴打车和快的打车不惜每天砸下上千万的资金来吸引乘客和司机使用他们的软件，而乘客也乐得接受他们的补贴。

打车软件补贴的金额不菲，在成都出租车的起步价为8元或9元，每公里是1.9元，也就是说在几公里之内，打车的金额甚至可能低于其补贴的金额，这种情况下，乘客只



需要支付1分钱就可以了，相当于免费打车。

据段先生介绍，他是打车软件的忠实用户，以前上班都是坐公交车，而现在则转变为打车上班。段先生的家里公司比较近，打车费一般在15元以内，因此常常只需要支付1分钱就可以到上班的地方，不仅方便而且很实惠。

打车软件的补贴政策让乘客享受到直接的现金优惠，这是最让乘客喜上眉梢的优惠活动，也是乘客最愿意看到的。几轮优惠下来，打车软件的用户快速上升。

“以前我们聚会完了打车回家时，为了节省车费都是同一个方向的几个人做一个出租车，而现在用了打车软件之后，我们都分开打车，因为只要下载软件每个人都有补贴优惠，这样子算下来价格更为便宜一些。”家住人民公园附近的何女士这样说道，在现有的优惠政策下，现在身边的好多人都开始用打车软件打车了。

随着支付宝和微信大举向打车软件砸钱，打车软件的用户也呈现快速增长的趋势。据相关报道，目前快的打车的日订单量在500万至600万单之间，这是优惠活动开始前的十倍，而仅北京地区的用户已经超过650万，日订单量也达到了40万左右，从司机方面来看仅北京地区就达到了7万司机使用快的打车。

可以看到，滴滴打车和快的打车这两个打车软件是目前打车软件中的佼佼者，远远领先于其他打车软件。根据易观智库最新发布的《中国打车APP市场季度检测报告2013年第四季度》数据显示，滴滴打车和快的打车分别以46.7%、43.6%的比例占据前两名的位置，二者加起来已经超过90%的市场份额。

而从此前发布的相关数据来看，截至2月17日，滴滴打车的下载次数总计为1384万次，而快的打车也紧随其后，其下载量也已经达到1313万次。从2月17日开始以来，新一轮补贴政策实行以来，打车的用户更是激增，用户数量和下载次数都有所提升。

打车出行是目前很多人在城市中出行

的主要交通方式，因此打车软件也就应运而生，但是在去年底以前打车软件的用户数量的增长趋势显得较为平淡，自从补贴政策一出来，用户数量才火爆增长。

那么若是没有这种烧钱的吸引用户的营销方式，打车软件的火爆还能够长期持续火爆呢？2月17日以来，滴滴打车与微信支付的第三轮补贴开始，其计划了10亿元的补贴总额回馈给乘客和司机，让乘客看到了实实在在的益处，这种吸引用户的方式又能走多远呢？

争论不停 补贴不息

打车软件的兴起也伴随着很多的争议，首先是使用打车软件的用户与不会使用打车软件的人群之间存在的的社会不公平。一个不用打车软件的人，在急需打车的时候，看着一辆辆空车从眼前一闪而过，丝毫不为自己的焦急的面容所动，这种心情当然不好受。

不可忽视的一个情况就是，使用打车软件的人群中青年人人居多，而老年人一般很少使用或者不会使用。那么如果路边一位老人招手打车，而司机眼睁睁地看着却因为已经在打车软件上接单而只能从旁边开过去，这样司机心里会觉得内疚而需要打车的老人心里也会觉得很无奈。

此前就有报道指出，一位出租车师傅就是因为看见一个老人在医院门口叫不到车，而自己也因为是在打车软件上接了旁边一个年轻人的单而不能接老人，所以感到非常难过愧疚，于是便卸载了打车软件。

一些人认为，随着打车软件的兴起，路边打车的人越来越难以打到车，而且因为两个打车软件的竞争让使用软件的乘客减免了很多费用，无论是在打车的方便程度还是在费用方面，这都是不公平的一个现象。

然而打车软件公司有不同的看法，滴滴打车认为，打车APP可以最大限度解决乘客与司机之间信息不对称的难题，不仅能降低出租车空驶、道路拥堵等问题，还能帮助乘客更高效地打到车，另外还可以预约打

车，这对司机和乘客都是有益的。

而快的打车方面也认为，打车软件对所有人都开放，而且使用方面简单方便，只要愿意应该绝大多数人都可以使用，如果不愿意使用，那属于自由选择的结果，不存在所谓的不公平。而且打车软件优化了出租车资源整体使用的效率，从根本上来说是让更多人打到车，充分地利用了车辆资源。

另外，出租车在驾驶时使用打车软件的安全性问题也存在争议。比如正在开车的出租车司机，一面要看路边，一面还要低头看打车软件，在选了订单之后还要与乘客通话约定时间和地点，这些事情无疑会分散司机的注意力，而其中隐藏的安全隐患也是不容忽视的。

2月24日，在成都就有一位出租车师傅在使用滴滴打车抢单时候，因为驾车时拨打接听手持电话而被交警开出罚单。此前，记者乘坐用滴滴打车打到的出租车的时候，司机师傅也是如此，在记者还未下车时，就抢了另外一个单，并且一边行驶一边给乘客打电话约定地点和时间。可以想见，这样的行为很可能会影响到行车安全，而且违反了相关规定。

根据《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第62条规定，驾驶机动车，不得有拨打接听手持电话、观看电视等妨碍安全驾驶的行为。同时，依据《机动车驾驶证申领和使用规定》，驾驶机动车有拨打、接听手持电话等妨碍安全驾驶的行为的，一次记2分。

在打车软件火爆的同时，出租车师傅忙于抢单，在行驶途中又看手机软件又拨打接听电话，这样不仅仅是违反了相关规定，也让安全受到了潜在的威胁。打车软件固然方便了司机和乘客，但是途中的安全却不能忽视。

目前，上海市已经于27日作出明确规定，从3月1日起，早晚高峰期内禁止使用打车软件，在这期间，乘客扬召“待运”车辆不停的，即视为拒载行为，并且严禁出租车驾驶员在载客途中接听、使用手机等终端设备，严禁租赁车辆安装使用打车软件。

此外，打车软件的兴盛缘于两个打车软件之间推出的可观的优惠政策，如果这些优

惠政策终止，那么司机和乘客还会这么热衷于利用打车软件来完成打车吗？

据了解，微信在17日计划用10亿元补贴司机和拥护，而快的打车和微信打车这段时间以来，每日都以上千万的钱花在打车软件上。因此，市场上有传言称，滴滴打车将在月底结束补贴计划。

而根据此前的报道可以看到，滴滴打车方面表示，月底肯定不会结束补贴，并表示未来还会有不同的活动模式推出。截至2月28日，滴滴打车的补贴政策还在持续，并未有结束的迹象。

相应的快的打车方面有关负责人也曾向媒体回应，快的打车对于补贴没有明确的截止时间，而且表示，补贴政策对于用户和订单量的属于预期内的增长，若达不到时会采取调整措施，但目前来看补贴数额没有具体预算。

根据易观国际分析师王建的观点来看，他认为随着用户数和订单量的增加，两家打车公司每天的补贴额度也会越来越高，而这种高额的补贴不会太久，双方其实都想尽快结束这种靠补贴来占领市场的战略。实际上他们更希望的是通过商业模式的探索，以产品本身和服务内容来增加用户粘性，而不是一味靠资金补贴。

快的打车和滴滴打车分别拥有资金雄厚的支付宝和微信作支撑，其资金不缺，在培养用户的时候不惜花重金来吸引用户，这种手段在目前来看，一旦其补贴终止，很可能会失去很大一部分用户。

滴滴打车方面曾表示，其打车方式应对的是路边打车，自从此营销活动开展以来，滴滴打车加速了对人们出行方式改变的速率，现在越来越多的人愿意尝试使用这种新型的方式来打车，而用户在进行滴滴打车等打车软件的习惯下不断养成。

打车软件不惜花巨额资金以培养用户使用打车软件出行的习惯，可以看到，在打车软件上有一个给司机小费的功能，在难以打车的高峰期，如果用户愿意给小费，附近的司机肯定会有优先选择此用户，而出的小费越高优先选择性也就越强。因此，有人认为，可能给小费这个功能也是以后吸引司机、得到收益的一部分。

与此同时，也有观点称，打车软件往新领域延伸，通过具有清晰盈利模式的租车行业来弥补打车市场因烧钱而带来的收入缺口也是有可能的。

打车软件在市场上的火爆皆因其让人喜欢的现金补贴政策，打车能省很大一部分钱或者不用怎么花钱，这是对消费者最有吸引力的吸引力。但是此背景下，其争议也从未停止过，无论是在安全上还是在实用软件的公平性上，都存在一定争议。

不可否认的是，根据滴滴打车和快的打车惹火的营销模式，让更多的乘客认识到这样一种新型的打车方式，并且在优惠的诱惑下，很多用户和司机都愿意使用这个软件，无论其补贴政策还能持续多久、也不管其存在的争议何时能终止，新的打车习惯已经慢慢在形成，就算以后没有优惠，但是用打车软件预约司机师傅，比在路上不停扬召出租车方便得多。

可以知道的是，打车软件现行的这种补贴方式只是一时之计，而不能长久，其必须寻找到可行的盈利模式才能让打车软件与平时的出行紧密结合。

扫黄风暴后东莞切换模式 保持增长修复形象

“难道东莞过去几十年的高速增长是靠色情产业？”电话那头，东莞一名政府官员抛出这个反问。

近日，记者从广东省人力资源与社会保障厅(下称“广东人社厅”)获取的数据显示，东莞目前用工缺口为10万人。一些企业人士发出了这样的疑问：人都走了，谁来拉动经济？这正是处于转型升级“爬坡越坎”的“世界工厂”——东莞面临的课题。

扫黄风暴刮过的东莞已经切换到“励志片”模式，在当地政府官员看来，保持经济增长是形象修复的关键。

上述官员告诉记者：“我们都鼓足了劲，东莞在转型升级上今年一定要见成效。这个事情(扫黄)的影响不太大。”

“色情业支柱”无稽之谈

东莞变了。在当地市政服务系统工作的陈晨(化名)看到了最直观的变化——夜排档和KTV关了不少，酒店门前的出租车龙长龙渐渐消失。他告诉记者，酒吧街、足浴城全部处于整顿阶段。

出租车师傅也在吐槽，有的感叹生意一落千丈，都打算给自己放个假，也有当地的

出租车司机对记者说，自从政府对黄赌毒痛下杀手，他们收入锐减，以前一个月挣一两万元，现在只有五六千元。

业绩下滑的还有桑拿用品市场。东莞两家公司的产品经理透露，自东莞扫黄以来，公司业绩“多多少少”都受到了影响，订货量少了两三成。“我们现在已经在淘宝上销售了。”其中一家桑拿用品公司的产品经理说，通过网络销售可以对冲业绩冲击。

中山大学岭南学院财政税务系主任林江是东莞市特约研究员，他此前说，作为“世界工厂”，东莞需要建立比其他地方更多的高级酒店来满足客商在东莞做生意之需。

而东莞现在面临的是酒店业过剩的尴尬。记者注意到，通常一个发达一、二线城市有20多家五星级大酒店已属很多。而东莞旅游局官网数据显示，东莞仅五星级大酒店就达到22家，光星级酒店、宾馆就达到90家。

一名电子行业的东莞台商对记者表示，扫黄对东莞制造业的影响有限，但对服务业的影响则很大。然而，更多来自政府机关和企业界的人士却表示，东莞的经济面没有发生变化，不宜夸大严打色情业对经济的影响。

“那些说东莞色情产业高达500亿，是东莞支柱产业的说法简直是无稽之谈。”上述东莞市政府官员对记者说。

招工10万背后

“女孩子都担心被别人说自己是从事那个行业的，都不敢来了。”东莞台商协会顾问袁明仁告诉记者，扫黄事件对招工有一定的影响。

广东智通人才市场高级经理蔡小梅则认为，近年来招工难一直存在，目前看不出是否因为扫黄的影响。现在东莞普工的工资大概在2800元~3000元/月，比去年略有上涨。

根据广东人社厅的数据，目前东莞招工主要集中在电子、餐饮住宿、鞋业、五金模具、服装制衣等行业。

东莞一些鞋厂的负责人向记者称，元宵节前，返厂的工人仅有三成左右。一名东莞鞋业资深人士前段时间开着车跑到东莞几十家鞋厂门口兜了一圈，发现大多数鞋厂前门可罗雀，几乎看不到门口有人来应聘或询问。

与传统行业招工“乏力”相比，科技类企业并不太需要为招工犯愁。东莞官方提供给记者的一份数据显示，东莞松山湖高新区今年的企业开工率达到了98.8%，企业节前返乡人员的返岗率为89.9%。

东莞一家大型的劳务派遣公司的招工负责经理对记者说，公司现在每天只能给制

造企业提供大约50名员工，而在此前，他们一天可以提供100名以上。这位经理把这种原因归结于内地企业的崛起。“比如江苏。”他说，“那边的工厂可以给工人一小时16块钱的工资，但东莞每小时只有13块不到，现在工人在不断地往内地迁移。”

在东莞一家皮具公司打工整整3年之后，来自海南的张明决定回到家乡。“工资3年没变，一个小时12块5毛，还是回家的好。”他说，“这里的工资和东莞差不多，而且离家又近。”

制造业和高新技术企业的不同境遇亦勾勒出东莞经济转型的轨迹。去年东莞第三产业已经占到了国民经济的53%，该市主要领导在今年初的地方两会上称，先进制造业的比重、民营经济的税收等效应性的指标也都在好转，“这一系列的指标让东莞坚持转型升级更有底气。”

上述东莞政府官员称，招工与企业的运营状况和园区的服务水平相挂钩，不会因为某些因素受到影响。

对于东莞的“名声在外”，令当地一名政府官员有些郁闷：“前段时间有个地方扫黄，媒体报道写‘东莞式扫黄’，为什么要扯上东莞？”他向记者抱怨，“我们做了很多事情，但真是好事不出门，坏事传千里。”

城市形象和招商

东莞市市长袁宝成本周表示，东莞要坚持9%左右的增长底线。在今年东莞两会期间，东莞市委书记徐建华曾向记者表示，东莞后劲增长的空间会很大。

东莞市外经贸局一名官员透露，在招商引资方面，东莞暂时未受影响。他提供的数据显示，1月份东莞招商引资同比增长53%。这名官员认为，相比考量城市的形象，有投资意向的企业更多的是看重东莞的产业配套和优惠政策。

上月，东莞市政府发布《关于进一步扶持实体经济发展的若干意见》显示，2014年东莞对于实体经济的扶持资金和减负资金将达到101.8亿元，这一经费预算是去年的2.5倍。

近年来，东莞在三大建设(重大产业集聚区、重大项目、重大科技专项)上发力，引进了不少重大项目。记者注意到，在这些措施中不乏创新举措。例如资助企业推行“机器换人”，探索建立优质企业镇街间产能扩张及利益共享机制等。

东莞官方2月曾表示，力争新引进数十亿元重大项目若干个，新增主营业务收入超百亿元企业2家、超50亿元企业2家。

(一)