

在推广APP打车软件的过程中,主管部门如何介入显得尤其重要

为何不让市民“用手投票”?

本报记者 李飞 实习生 张明娟

→用手机APP召车已成大势所趋

4月25日,由济南市客管中心监管,浪潮集团研发的出租车自助召车系统“爱召车”正式运行。前者授权后者利用济南市出租车GPS数据及运营数据开展自助电召业务。此前,已有“快的打车”、“嘀嘀打车”等多款打车软件登陆济南,在小范围内使用。

在国外,电召服务早已普遍,2010年,手机召车技术在德国率先使用。两年后始在我国出现,现在已经成为移动互联网的新宠,市场上涌现出多款手机打车软件。“爱召车”这款APP系统,是在济南市出租车已经采用的GPS定位技术上进行二次开发,结合济南市

实际而进行的,较德国APP技术有所改进和突破。”济南市客管中心主任崔冰说。

电召车这种方式甚至得到了政府部门的认可。在我国城市出租车运营模式以巡游为主的背景下,运营服务的随机性、盲目性较强,增加了燃料消耗和污染物排放,增大了

运营成本,占用了道路资源。

“而通过发展出租车电召服务,引导出租车逐步转变以巡游为主的运营模式,能够减少车辆空驶和道路占用,缓解城市交通拥堵。”今年2月21日,交通运输部下发《关于规范发展出租汽车电召服务的通知》中提到,电召范围明确包含了“手机终端”。

“爱召车”作为全国首个“官方版”手机召车软件连日来备受关注。而APP召车在全国各个城市的流行说明其空间之大,交通部的相关文件也明确要发展手机终端召车服务。相关专家称,APP召车是一种市场行为,作为政府机构的行业主管部门介入监管也是应该。但济南这款软件在收取5元钱电召费的同时,另外收2.5元信息费,或成为这项新技术推广的瓶颈,不利于被公众接受。

→用手机软件召车属市场经济行为

在很多业内人士看来,APP召车是乘客和出租车司机之间凭借信任和加价达成的一种契约形式。从其性质上来说,应该是一种市场经济形式。“手机软件召车属于纯粹的市场经济行为,也有利于资源配置。”山东大学社会学教授王忠武在接受采访时表示。

“高峰期时乘客找不到司机,非高峰期时司机找不到乘客,通过手机软件召车可以提

高效率。”济南律师高富国也认为,使用手机APP召车能更好地配置资源,这种发展方向毫无疑问。

“在西方不少国家,出租车司机都是应召接活儿。无论是电话召车,还是手机软件打车,都应该是大方向。”山东大学文学与新闻传播学院传播学研究所所长冯炜告诉记者,目前在国,往往是乘客站在大街上苦等出租车,而空驶的

出租车也是满大街跑,二者之间信息沟通不畅。

记者了解到,无论是北京的“嘀嘀打车”,还是杭州的“快的打车”,乘客使用时都有“加价”选项。以“嘀嘀打车”软件为例,其设置了0元、5元、10元、20元按钮,供乘客自行选择。而有的打车软件甚至可以加价到50元,类似“收小费”的行为,给这个新技术市场带来了诸多争议。

这种情况下,国内多个城市

的政府部门开始出手,清理打车加价。济南推出了由行业主管部门监管的一款手机打车软件,被称为首个“官方版”手机APP。有关人士曾表示,除此之外的其他手机打车软件均为“野生版”,应退出济南市场。

而武汉日前也叫停了出租车司机使用“嘀嘀打车”等软件加车载客的行为。北京市计划建立统一的调度平台,规范出租车电召服务。

→超七成网友认为政府介入会干扰市场

政府和政策的介入会带给手机打车软件一个怎样的未来?根据《汽车商业评论》联合汽车商业评论网,汽车消费报告网等网站展开的调查结果看,71.4%的网友认为政府将手伸入市场,会干扰正常市场竞争秩序。

“由政府统一平台之后,民间打车软件势必面临竞争壁垒,前景堪忧。”对比之下,只有28.6%的网友认为政府统一管理,有利资源整合和规范

价格,将有效缓解打车难的问题,值得肯定。

而就“如何看待打车软件的竞争趋势”这一问题,62.5%的网友认为“行业饱和,优胜劣汰,仅剩几家”;只有12.5%的网友将选项投给了“被政府推行的统一平台取代”。

五成网友表示:要解决打车难问题,应该让行政的归行政,市场的归市场。政府主要负责行业监管,规范叫车服务业态,使其向良性竞

争方向发展,为人们提供更好的出行服务。

“一种新技术产生之初难免良莠不齐,应当让市场和消费者去选择,优胜劣汰。”高富国打了个比方:市场上出现的各种手机打车软件,如果收费不合理,自然会被淘汰,这需要有一个过程。“政府怎么能判断哪个一定是好的,哪个是坏的呢?”他认为:政府制定政策,适当管理是应有的责任,但如果政府参与其中,甚至导

致相关企业借此牟利,则是不应该的。

“市场竞争主体应该是平等的,但如果政府把掌握的资源只向一家软件提供方开放,有垄断市场之嫌,而应该以公开招投标的方式,向所有的经营主体开放。”高富国表示,政府机构在开放和提供这种资源的时候,应通过适当的方式鼓励和引导公平竞争,而不是限制公平竞争,角色错位。

→收费或将成为新技术推广瓶颈

“使用手机打车软件,选择加价或不加价,完全取决于我们乘客。而济南版这款‘爱召车’软件,只要使用就不得不交2.5元的信息费和5元的电召费。”对济南官方版APP召车软件,自推出之日起,公众的质疑始终没有平息。记者了解到,济南版手机APP运行一周多,效果并不理想。济南市客管中心相关人士也坦承,刚刚运行的这一款手机打车软件并不怎么受出租车司机“待见”。而软件提供方透露的信息也是“咨询的人比

使用的人多。”

“太贵。而且高峰期不见得用软件就能打上车。非高峰期我宁愿去街上等车。”市民周伟表示,既然市场上有免费的手机打车软件,谁会选择收费的?

“无论是5元的电召费,还是2.5元的信息费,都感觉贵了点,怎么个收费法,是不是还应该有更好的办法?”冯炜说,比如360杀毒软件依靠免费获得了众多用户的青睐,但它们并不以此牟利,而是利用其他的服务模式。“单纯依靠

直接面向普通用户收费对于扩大市场占有率,增加用户数量和扩展其他相关服务都是不利的。”省城一名IT行业人士也表示。

“一种新技术手段,运行初期肯定会有些问题,无论是技术本身,还是运营过程,或者是市场营销的策略问题。”山大交通规划设计研究中心主任张汝华表示,“收费的目的是什么,符不符合公众的期待,需要相关方搞市场调研,进一步优化盈利模式,调整营销策略。”

高富国律师则认为,手机打车软件市场只有平等竞争,才能促进软件使用信息费的降低,软件质量也会越来越好,消费者得到更多的实惠,降低出租车的空驶率,提高资源的有效配置率。

“济南版手机APP凭什么收2.5元信息费?不是因为软件本身,实质是利用了政府机构为其提供的公共资源,把其他竞争对手排挤在外。”高富国认为,这是一种依靠权力优势的经营,而对于其他竞争主体来讲,则处于竞争的不平等地位上。



手机联网后打开“爱召车”,就能迅速定位自己所在的位置。
本报记者 李飞 摄



2日,在护城河上,满载垃圾的清扫船从黑虎泉畔经过。经历了五一小长假,护城河迎来了众多游客,随之而来的各种垃圾也明显增多。
本报记者 王媛 摄

疗伤

“五一”小长假期间,泉城广场上举办了民俗艺术节,可是艺术节却变身成了“小吃节”。2日,假期结束了,可是广场上的垃圾却很难清除。

2日上午,记者来到泉城广场发现,垃圾桶附近堆积的垃圾已经被清理,但是广场的地面上却黑乎乎,脏乱不堪。广场的大理石花池上、部分座椅上洒满了红色的小吃汤汁,还伴随着阵阵异味。喷泉附近的部分地面已经被工作人员用水冲洗过,但并没有冲洗干净。

记者了解到,节假日三天,虽然环卫部门已经加班加点在清理,但因为垃圾太多,而且有很多汤汤水水的东西,所以很难全部清理干净。
本报记者 王倩 实习生 张希月



2日,在济南泉城广场上,工作人员正在清洗广场地面。
本报记者 王媛 摄