

编者按:

元旦过后横扫全国的打车软件“烧钱大战”，眼下正愈演愈烈。无论对于乘客还是司机，打车软件都带来了新的体验，但新事物的出现总是会带来新问题，比如用软件打车的人过多，系统频频“卡壳”，以及作弊补贴，引发打车难等等。司机和乘客该如何在新交易规则中调整自己的位置？监管部门如何应对？“打车软件大战”将去向何方？本报将对此进行持续关注。

叫车“烧钱大战”几家欢乐几家愁

司机变挑剔 招手打车难



为了能享受到打车软件的补贴，许多出租车司机都在自己的车上安装了软件。
本报记者 戴伟 摄



的哥

本报记者 任磊磊 见习记者 万兵 实习生 宋磊 朱文轩 申素聪

便利一 提前接单：用软件计划线路

在济南干了4年出租车司机的王师傅本来并不了解打车软件，但念大学的儿子极力推荐。“一开始我觉得这些东西都是年轻人玩的，我都五十多岁了，凑这热闹会被别人笑话的。而且绑定银行卡，还担心自己的个人信息会被泄露，用着始终有些不踏实。”王师傅说。

但用了几次以后，王师傅发现，打车软件的确有方便之处。“省得找零钱了。”王师傅说。同时，自己的工作模式也在悄悄改变。“以前只会接单、收钱、评价，现在我自己琢磨，想着怎么样可以用打车软件省更多事儿、挣更多钱。”

“晚上睡觉之前通过预约接

下第二天的第一单生意，有时候运气好还能不绕道就接到第二单、第三单。”通过预先的计划，王师傅每天早上6点开始，“行程”就被安排得满满当当。“活儿都是自己找的，动一动手指头就能让车闲不下来，挣得多了，浪费还少了。”王师傅说。变被动为主动，几个月前王师傅满大街找招手的客人时，怎么也不会想到，出租这行还可以这么干。

“以前连网购都不会。”王师傅说，但是现在，自己一天能用打车软件接十六七个单子，这其中，“十单能有八九单都是电子支付的。”王师傅觉得这样挺好，还没了收假钱的风险。

便利二 择优蹲点：找活儿多的地方守着

像王师傅这样靠软件“创收”的的哥有不少。除了提前安排之外，不少司机还会为了接到更多单，选择一些人流量大的写字楼，专门盯住习惯于打车出行的上班族。如今在高新区，几乎只要有人发单打车，就立即有人抢。

由于高新区离市中心比较远，一般都会跑六七公里以上，这种活儿也就得到不少司机的青睐。司机胡师傅在使用打车软件以后，也喜欢在高新区趴活儿，“人可以多休息一会儿，挣得也不会比跑短线少。”胡师傅说。

便利三 统筹安排：空跑的次数少了

但王师傅不爱蹲点，因为他还有妙招，比如统筹安排一下行程。对的哥们来说，每天跑的里程都差不多，油耗也就差不多。这么一来，空驶率就成了影响收入的一个重要因素。

少空跑，放在以前可能要靠运气，但如今，王师傅动动手指头就能让自己的车一刻不缺人。“交班时一定先打开软件看看有没有顺道的。”王师傅说，这已经成了交班前的必备环节。而即便是平时，临跑完一趟活儿，也提前注意顺道有没有叫车的。不必像以前那样，放下一个客人就开始没头苍蝇似的乱跑。交班时也没了见人就问、一听不顺路俩人都不高兴的烦

随着滴滴打车、快的打车先后提高补贴优惠标准，硝烟弥漫的“打车软件大战”愈发进入白热化阶段，使用软件的出租车司机与乘客都得了实惠。但这看似“皆大欢喜”的结果背后，却有越来越多的人感觉到，如今在街头招手打车变得比以往更困难了。



VS



对于游离于手机打车软件之外的乘客来说，几个特殊时间段几乎打不到出租车。
本报记者 戴伟 摄



 乘客
苦恼一 用软件下单却招来黑车

快的打车的联合创始人赵冬曾表示，希望通过乘客和司机双向选择，让出租车资源高效配置。按照官方数据，目前济南市出租车总量为8043辆，常住人口和流动人口520万，每万人仅分到15辆出租车。但按照国家总颁标准，城市出租车总量应当按照万人拥有20辆设计。在出租车数量不足的情况下，假如有限的资源能真的实现合理配置，也能一定程度上缓解打车难的问题。

然而从现实来看，不少人纷纷反映打车越来越难，的哥越来越挑活儿。尤其是到了早晚高峰期，高新区等地出租车扎堆儿等活儿，市区却难得见一辆空车。

不仅如此，现金奖励的诱惑下，不少并不正规的出租车、黑

车利用打车软件的漏洞，也将打车市场的水搅得更浑浊。“有乘客用滴滴打车软件招来了黑车。”润华出租的宋师傅称，软件上显示的是正规出租车的车牌号，但司机会以“车正在维修”为由，开来私家车。

而这种情况已经发生了不止一两次。市民贾先生就经历过一模一样的情况，在拒绝乘坐后还招来一顿骂。据黄金出租工作人员王先生推测，之所以出现这样的情况，很可能是因为打车软件在司机注册时审查不严造成的问题。

“两家软件已经演变为一种恶性竞争，背离了其宣传的优化资源配置的初衷。”山东交通学院蔡志理教授表示。

本报见习记者 万兵

苦恼二 路边打车的人被“无视”

无论是乘客还是司机，打车软件都带来了新的体验，但新的问题也伴随出现。比如，不少人并不熟悉智能手机，对他们来说，站在路边“好像不容易打到出租车了”。

在北京金融街附近工作的高小姐告诉记者，一直担心手机支付的安全性，没有使用手机打车软件，但最近发现下班时间打车更难了。“不仅驶过的出租车不停，有时看到路边停着出租车，也被告知有预约。”

此外，随着补贴的升级，虽然打车软件明确提出了对乘客与司机“恶意”赚取补贴的行为

进行严惩，但一些“怪现象”还是难以避免。记者采访中发现，有时在路边打车，司机却提出加价的要求。原来，由于抢单能有现金奖励，一些出租车司机宁可停下来抢单，也不愿在路上接人。

南开大学商学院副教授石鉴也发现，有时通过打车软件呼叫多次，才有出租车司机抢单。“不少出租车司机对于补贴规则研究得非常细致，即使发现要打车的人就在附近，也不急着抢单。乘客发起呼叫打车次数越多，打车软件补贴的钱就越多。”

据新华社

相关部门

目前尚无政策规范打车软件

“目前济南还没有相关政策出台，规范打车软件。”济南市城市公共客运管理服务中心工作人员杨先生称，打车软件之间更多是一种市场行为，目前政府方面并未进行干预。从对出租车司机的管理来说，如果司机加装了设备，属于私增营业设施，会接受一定处罚。但是由于司机是通过手机使用软件，也不能算作营业设施。

“暂时并没有发现和打车软件相关的投诉明显增多。”杨先生推测，可能与软件的奖励措施

有关，一些乘客即使在某次使用过程中有不满意的地方，也选择了不了了之。但工作人员也表示，无论是不是使用打车软件，只要是乘客在乘坐正规出租车时出租车发生了违规行为，都可以拨打96576投诉。

山东交通学院蔡志理教授认为，主管部门应该加强管理，规范市场竞争，积极运用科技手段，真正让打车软件的积极作用发挥出来，给市民带来方便，给出租车行业带来变革。

本报见习记者 万兵