

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”，以及作弊骗补贴，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



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



## 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。

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。



### 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，

比起以前跑长途要碰运气，现在可便利多了。胡师傅介绍，不少人会在软件上预约去机场的出租车，“我每天挑一个单子去机场，然后排会儿队休息一下，再载客人回市区，很省事。”

但也有司机反其道而行之。大正出租公司的张师傅就爱接短途，因为有软件的补贴在，短途打车的人剧增。加上有软件返现，成本也会大大降低。“只接短途的单子，几乎没有空车的时候，而且单子多，俩软件的补贴都能赚到。”张师傅说。

### 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

恼。

“以前一天跑200多公里，现在一天跑100多公里，但收入涨了一半多。”鲁能出租公司的姜师傅也很擅长统筹接单。灵活地运用软件让自己事半功倍，大大降低了空驶率，收入自然也跟着水涨船高。

用不少的哥的话说，补贴固然很诱人，但是毕竟有限。利用好了软件，多挣的钱会比补贴还多。“比如刚刚送乘客到华联广场，要去省体育中心接人，这时候就可以上打车软件找找有没有从华联广场附近到省体育中心附近的乘客。”这种过去看似理想的跑活现在对的哥们来说都变得很平常了。



## 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，目前济南市区出租汽车总量为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，城市出租汽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，也把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。

“两家软件已经演变成为一种恶性竞争，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“好像更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

