

本报见习记者 唐园园

颠覆者哪有不讨厌的

“优步”公司首席执行官特拉维斯·卡兰尼克出生于洛杉矶的郊区,同不少科技大牛一样,1998年他从加州大学洛杉矶分校辍学,开始了创业,加入了一个互联网多媒体文件搜索引擎公司。后来,公司因吃官司而每况愈下,卡兰尼克带着一批工程师组建了第二个文件分享服务公司Red Swoosh。

2007年,该公司以1500万美元的价格被收购。在硅谷,这个价格算不上成功。两次创业失败之后,刚过30岁的卡兰尼克身心俱疲,毕竟在这个年龄,按照硅谷的标准他俨然是个中年人。在2008年去巴黎参加年度欧洲科技会议之前,他还一直寄住在父母家,睡在自己儿时的屋子里。

“优步”这个创意,就是在巴黎诞生的。这个源于卡兰尼克和好友坎普大雪天打不到车的点子,在欧洲科技会议上并没有脱颖而出。对于当时是否继续这个点子,两人意见相左。卡兰尼克后来回忆说,那时他对失败有着深深的恐惧感。

“我已经经历了八年真正艰难的创业,我已焦头烂额,身心俱疲,所以那时我还没准备好。”但是最终坎普说服了卡兰尼克,虽然当时仅有几辆轿车、十几个雇员和一小笔资金,但该服务还是于2009年夏天在旧金山启动了。

如今,卡兰尼克对他的工作、公司充满了热情,而外界对他的用词则多为“好斗”、“强硬”、“贪婪的敛财者”等。用他自己的话就是:“我是一个激情企业家,有时我喜欢地狱般的磨难。因此有几次我也会过于执着,过于深入争议中,因为我对此太过狂热。”

他将“优步”看成对支离破碎交通系统的颠覆,在这一过程中遭受的批评、责难、抗议,他只认为是颠覆路中必要的经历。“优步”最早的投资者之一则以更贴近事实的话解释了卡兰尼克的好斗性格:“既要当颠覆者又要不让人讨厌,很难。”

不肯向政府和消费者屈服

短短五年时间,“优步”就从一个刚创立的公司发展到现在遍布六大洲、45个国家的205个城市,在美国有超过100座城市使用该软件,在印度有10座城市,在中国有六个城市。

2013年8月,“优步”内置地图的上海区域,显示了第一辆可呼叫的“优步”汽车。接着它以每三个月一座城市的速度在中国扩张。2014年7月14日,“优步”在北京试运行两个月后,卡兰尼克亲自来北京,宣布“优步”正式进入这座城市。“中国是亚洲扩张最快的国家,北京是‘优步’不可忽视的市场。”卡兰尼克说。

如此速度扩张的背后,是不断斗争的血雨腥风,是拒不让步的强硬态度。2010年10月,成立不到一年的“优步”公司收到美国旧金山市交通局以及加利福尼亚公共事业委员会发来的禁止令,两机构均不允许在“优步出租车”中使用“出租车”这个字眼,因为它没有出租车营业执照。

然而,这个挫折像是卡兰尼克等待已久的,他谈起这事时说:“我们完全合法,但是政府却告诉我们关闭。你可以按照他们说的做,或者你可以为你的信仰斗争。”最终这个创业公司对这一命令置之不理,只是简单地把“优步出租车”改名为“优步”,从环球音乐集团手中买下Uber.com这个域名。

如今“优步”不管舆论反对强力推出的“峰谷租价”也让他饱受诟病。在打车高峰期向消费者收取更高价格,这种要价方式在2013年12月的暴风雪中让不少民众吐槽,当时其价格增长达到平时的八倍,但在批评浪潮中,卡兰尼克仍不愿意让步,并称要让消费者“习惯并接受价格变动”,因为这是市场需要。

接踵而至的麻烦

从今年初开始,“优步”就陷入了接踵而至的麻烦之中,涉及的地区包括北美、欧洲、亚洲等多个国家。“优步”一直面临着法规的问题:究竟是披着外套的“黑车运营”,还是公共交通体系的颠覆者?2014年9月,德国政府对“优步”实施了全国性的封杀令;年初,法国的几个出租车公会组织进行了全国性的示威游行,抗议“优步不公平竞争”;在西班牙、韩国、泰国,“优步”因各种原因接到禁令。

尽管“优步”发展势头仍猛,但对它来说,当地法规、司机审查、安全问题犹如“三座大山”,虽然打着擦边球,但犹如戴着脚镣在火焰上行进。“我觉得他们就是强盗,”旧金山出租车司机协会会长巴里说,“他们刚开始就是不合法的,没有遵守任何法律法规,还进行不公平竞争。这就是他们怎么变得越来越大——他们有足够的钱来忽视规则。”

对此,卡兰尼克说道:“很多人不喜欢我们这种诚实的风格,我理解,但至少我们和我们提供的服务是值得信赖的。”一直称只想为消费者提供更为便捷的交通系统,要冲击已经支离破碎的交通体系的“优步”认为,如果在这个过程中侵犯了谁的利益,那都是副作用。

印度女性被强奸案中,印度警方称“优步”没有对司机背景进行审查,车上没有安装全球定位系统,对司机的筛选也正是各地政府的担心所在。而“优步”对此坚称自己的保险机制是行业内最健全的。“妥协的前提是双方同意核心原则,如果这点做不到,那么不得不对我所称的原则性对抗。”卡兰尼克说。

美版“滴滴”创始人特拉维斯·卡兰尼克：就是要做个颠覆者

12月7日,印度一名女性深夜回家时,用打车软件“优步”叫了一辆车,却不幸遭到司机强奸。这一事件将本已争议不断的“优步”再一次推向风口浪尖。成立仅五年的“优步”业务遍及全球,在中国已进入六个城市,号称美版“滴滴”的“优步”虽然背着法规、司机审查、安全问题“三座大山”行走,市值却不断增长。其争议的背后,不仅是对于打车软件本身的讨论,更是创始人个性风格的体现。



特拉维斯·卡兰尼克



左起:帕内塔、盖茨、哈格尔、卡特

六年换掉仨,美防长为何都短命

本报见习记者 王健伟

白宫与五角大楼的嫌隙

在哈格尔辞职的新闻发布会上,奥巴马与哈格尔这对昔日好友表情都不愉快,两人均未提及哈格尔辞职的具体原因,给外界留下许多想象空间。

哈格尔作为共和党中的温和派,与奥巴马私交向来不错,这也是他两年前获得提名的重要原因之一。但是现在的情况与两年前相比已经发生了很大的改变,这对昔日伙伴至少在工作中的沟通产生了重大问题。在哈格尔辞职

之后,奥巴马的白宫顾问虽然否认他是因为对总统不满而被解职,但同时也表示“他不太适合担任国防部长一职”。看来,相对于“辞职”这种官话来说,“扫地出门”才是对哈格尔境况的合理描述。

虽然与总统私交不错,但哈格尔似乎从未进入过奥巴马安全政策的核心决策圈,这在很大程度上也与奥巴马就任总统以来白宫与五角大楼的不合有关。

两部门之间的紧张关系,从前两任国防部长帕内塔和盖茨的书中就能略见一斑。

帕内塔写到,白宫团队“急急忙忙想摆脱伊拉克”,回绝了五角大楼提出的2011年后美国仍需保留一定驻军的建议,结果“伊斯兰国”等极端势力崛起,严重威胁了美国的国家利益。盖茨更是直言,“高级军官怀疑,不信任包括总统和副总统在内的白宫官员,这成为困扰我的最大问题。”

防长与“身边人”的矛盾

作为国防部的掌门人,哈格尔似乎一直未能和奥巴马身边最重要的幕僚——来自白宫的国家安全顾问苏珊·赖斯实现成功磨合,这也是他就任以来所犯的致命错误之一。哈格尔曾向赖斯提交过两页备忘录,就美国政府的叙利亚和伊拉克政策提出批评,而赖斯恰恰是该政策的主要制定者。

在奥巴马和白宫看来,哈格尔非但不能与白宫政策保持一

致,反而在设法拆台,这是他们所无法接受的。

可能哈格尔早已意识到,奥巴马在作出安全决策时过于依赖“小圈子”机制,“小圈子”之外的意见往往难以被采纳。这个核心决策圈成员包括总统本人、国家安全顾问苏珊·赖斯、白宫幕僚长丹尼斯·麦克多诺、美驻联合国代表萨曼莎·鲍尔等,这些成员大都在奥巴马首次竞选总统时与之过往甚

密。

奥巴马安全决策圈的排他性非常严重,他们总体的决策策略更像是一个竞选团队,会更多地从国内政治的角度考虑国际政策选项,因此常常会造成白宫与国防部、国务院在是否出兵叙利亚、如何处理乌克兰危机和如何应对“伊斯兰国”极端势力等问题上的分歧。不过,麦克多诺和赖斯却对外表示,总统对现任内阁十分满意。

卡特会陪奥巴马到最后吗

在白宫宣布哈格尔辞职的新闻发布会上,奥巴马程式性地感谢哈格尔所做的贡献,哈格尔的表态则冷淡许多:“是的,这里(五角大楼)该有个新领导了。”

现在,舆论对于新准国防部长的评价处于两个极端。物理学

家出身,长期从事文职的卡特被部分媒体称为“书呆子”,称其将以“临时当保姆”的姿态在剩下的两年里担任国防部长,不过也有媒体指出,曾提出要“轰炸朝鲜”的卡特没准骨子里是个狠角色。

虽然卡特上任后有很多棘手问题要处理,但是,与其前任们一样,他不得不正视一个非常重要的问题,那就是能否成功地处理好自己与奥巴马核心“小圈子”的关系。只是不知道,卡特能不能成为陪奥巴马“走到最后”的那个人?