

专车暴力冲突之后 地方政府态度松动

■ 本报记者 宋笛

“听说又有几个专车群被封了，我们群要不要也改个名字。”专车司机陈红(化名)这样在天津一个专车交流群里说道，而陈红的这句话迅速地被新司机询问如何申请注册软件的问题所淹没。

在天津这个城市所发生的出租车与专车间的冲突尚未真正结束，在西安、郑州等城市，类似事件也再一次出现。冲突也使得地方政府难以维系原本对专车的暧昧态度，明确的地方政策也正在事件的催化下加速制定着。

并未结束的冲突

冲突并未真正结束，反而有愈演愈烈的趋势。

在5月21日的围堵事件、钓鱼事件之后，在专车的讨论群中依然会时不时地出现一些专车司机的提醒，表示自己的朋友在某地段遭遇了钓鱼事件，希望大家警惕。

5月28日，一位专车司机就亲眼目睹了另一位专车司机在晋宁道遭遇钓鱼的情形，而这起钓鱼事件很快演变成了一名专车司机与三名钓鱼者之间的暴力冲突。

对于这些消息，专车司机们也纷纷提出一些解决办法，其中不乏激烈的言辞，但更多的还是期望政府能对此有所作为。

然而，在地方政府的具体政策落地之前，这一冲突又在其他城市继续出现。

5月27日下午，郑州市发生了冲突更为激烈的砸车事件，在郑州大学路长江路口、汝河路昆仑路口先后发生两起砸车事件，一辆专车被数十名出租车司机围堵，车窗被砸、车体出现严重损坏。

对于这一趋势，陈红也略感不安，“出事的那天下午，就有人在群里直播，看情况不太好，我就有几天没有接单，本来以为几天就会过去，但现在看来，以后的情况也不好，我现在也在犹豫还要不要继续跑专车。”

伴随着老专车司机们的不安，大量的新专车司机依然涌入了这一行



在天津这个城市所发生的出租车与专车间的冲突尚未真正结束。

列，对于事件的讨论往往很快地就会变成对新司机注册账号中不明白环节的解答。有人会提供一个链接，告诉新司机不需要培训，只需要看这个视频自学就可以注册成为专车司机。

沉默又高调的专车软件

在专车司机们热议的同时，专车软件们却显得异常的沉默。

记者向滴滴专车咨询了对于此次天津发生的出租车与专车之间的事件看法，但滴滴方面并未给予明确回复。

不仅滴滴如此，同样处在风口浪尖的易到、uber等专车软件均未对此次的事件有正式的表态。

沉默并不代表不作为，在21日的事件发生后仅一天，滴滴专车就在北京举行发布会，滴滴快的CEO程维宣布从5月25日凌晨起，包括南京在内的全国12个城市实行“每周一免费坐快车”，而滴滴对此的投入金额达到10亿元。

从目前公布的数据来看，5月25日截止到下午5点，滴滴快的全国的订单量已达1286925单，而在免费的12个城市中，仅南京一个城市的订单量就达到33048单。

在不断烧钱的同时，大量的资金也在涌入到这一个行业之中。5月26日，新浪微博方面透露，已经同意向

滴滴快的投资1.42亿美元。

滴滴强力的竞争对手也在5月21日推出了“免费搭车”活动，并试图将5月21日这一天变为一个专属于交通出行类的节日——“全民免费搭车日”。

面对着各地出租车的冲击浪潮，专车们显然做好了两手准备，一方面通过各种优惠措施来改变更多人的出行习惯，另一方面手握大量资金的专车软件们也在尝试改变自身“运力池”的构成。

据了解，包括滴滴、易到等多家专车都在尝试与上游租车市场甚至汽车生产厂达成合作，以适度减少对于社会车辆的依赖程度，规避一些政策方面的风险。

地方政府的态度明朗化

对于专车和出租车之间的冲突，最终能够一锤定音的还是来自于政府。

5月21日，正值天津出租车和专车之间冲突出现的当天，交通运输部举行了例行发布会，在这次会议上运输服务司副司长王水平表示，深化出租车行业改革工作小组已经拿出出租车行业改革初稿，正征求各方意见，抓紧修改。

据了解，这份初稿的主旨就是改变目前出租车运营的一些情况，“改

革将围绕科学定位出租汽车服务、构建多元化服务体系、出租汽车运力规模管理、改革经营权管理制度、鼓励新业态创新规范发展、完善价格形成机制、建立公开透明监管机制等方面重点着力。”王水平对于初稿的具体内容作了这样的概括。

而地方政府的态度松动也为专车目前紧迫的政策空间打开了一个小小的缺口。

5月，义乌出台了一份《义乌市出租汽车行业改革工作方案》，在这份方案中，对于传统出租车行业的一些情况做出了调整，包括逐渐取消运营权的有偿使用，将出租车的准入管控制交给市场等。

除此之外，对于专车态度的明朗化也是此次义乌方案中的一个亮点，在这份方案中提到“引导经营企业推出人工电话召车、手机软件召车、网络约车等多种电召服务方式”。值得注意的是，这些合法的专车依然不包括社会车辆，对于车辆和司机均有一定的资质要求。

“目前多个地方都在制定政策，这次冲突从某种意义上讲是加速这些政策的落地。比如天津这次事件后，政府方面就开始和出租车代表商讨有关行业调整的一些事情，但是除非从国家层面有政策调整，否则地方政府政策制定中，社会车辆运营不合法这条依然是原则之一”。相关人士表示。

P2P 租车“血拼”市场 赢利路途遥远

■ 本报记者 谢育辰

进入租车市场的旺季，P2P租车公司暂时摆脱了前段时间“丢车事件”的阴霾，大动作不断。凹凸共享租车宣布进入北京市场，宝驾租车推出“1元租车”、PP租车推出日租金49元特价车，本已经硝烟四起的租车市场又被这些P2P公司烧得火红。

一时间，P2P租车依靠共享模式迅速切入了由神州、一嗨等重资产企业把守的租车领域。然而，随着市场混战加剧，传统租车和形式不一的专车服务正逐渐树立一道资产屏障，对于轻资产的P2P公司来说将是一种考验。

整合私家车闲置资源

“这次在北京出差我就住在Airbnb酒店，我们公司十分崇尚这种家庭酒店的共享模式。”凹凸共享租车创始人兼CEO陈韦予告诉《中国企业报》记者，凹凸共享租车的目标是做租车领域的Airbnb。也正是觊觎这种模式，Airbnb去年一年将客户量提升了一倍至4500万人。

如果说Airbnb通过共享经济改变了酒店行业，那么P2P租车正在做的就是通过闲置的私家车改变大众的出行方式。权威数据显示，去年中国驾照持有人达3亿人，私家车保有量仅有一亿辆，私家车购买需

求旺盛，但是全国又掀起限购、限行的热潮，使得出租领域仍是刚性刚需。然而，这块蛋糕到底有多大？根据国际咨询公司罗兰贝格预计，2018年中国的租车市场规模将增至650亿元。

“我们利用P2P共享模式，以低于传统租车30%—50%的租金切入这个市场蓝海。”此外，在PP租车、宝驾租车、Cocar租车等其他P2P平台上，价格普遍比传统租车低30%。轻资产、车型丰富、价格便宜的优势使P2P租车公司在注册车辆在短时间内就达到了传统租车的数量，但是据相关人士透露，“在P2P租车兴起的大潮中，同样也有很多这种模式的企业死掉了。”

资本输血 P2P 租车

5月25日，拼车公司“爱拼车”发布公告称，公司将于近日停止服务。更早前的是，去年旗下推出的P2P租车产品多诺租车不足半年就退出了市场。“我们发现(租车)这个行业水太深了。”爱拼车创始人刘洋说。

半年的时间烧掉了四五百万人民币，当时刚刚起家的爱拼车难以承受租车业务上的消耗，只好放弃租车产品专攻拼车业务。不难看出，对于以轻资产为主的P2P租车前期也面临巨额的资金花销，但值得庆幸的是市场上一些主流P2P

租车公司都已经获得资本市场的支持。

天使投资人徐小明告诉记者：“共享经济一定是发展趋势，正如全世界最大的租车公司没有一辆自己的汽车，最大的酒店也没有一间自己的房间，但他们都是全球共享经济的成功代表。”在他投资的项目中，凹凸共享租车和易道用车都是在他投资的P2P项目，并且不久前在凹凸租车北京发布会上，徐小明当场将自己名下的特斯拉和宝马放到凹凸共享租车平台上。

除了凹凸共享租车之外，宝驾租车、AA租车都已斩获A轮融资，其中PP租车去年已经完成B轮融资。据了解，起步较晚的Cocar租车正在接触北极光、宽带等投资方商讨A轮融资事宜。

“补贴”培育市场

“作为一个投资人，最重要的就是要找到人们经济生活中共存的需求，并找到能将这种需求规则化的公司”。徐小明把“赌注”压在了“不持有”的共享模式上，但是对于P2P租车公司来说，最大的难题是如何确保自身的不可复制性并且打破重资产公司建立的资产屏障。

相对于传统租车行业，P2P租车公司所有的车源均来自私家车，外界认为这种共享模式实际门槛并不

高。但陈韦予并不完全认同，“虽然P2P模式看起来很简单，车主只需将自己闲置车辆挂在网上，个人租户可以随意挑选自己心仪的车型，但其门槛最高的线下运营，这块占了我们主要的开销。”

不论是传统行业还是互联网企业无不采用“代金券+补贴”的营销方案，比如近一周之内，宝驾租车发放的现金补贴就接近7000万元。无形之中，代金券逐渐沦为为客户体验的敲门砖，补贴则成为增加客户黏度的必要手段。

然而，陈韦予认为，大幅度的资金补贴会滋生市场不健康发展，比如出现恶意刷单等行为。目前凹凸租车只对新客户发放200元的体验券，之后将没有大幅度的现金补贴。虽然凹凸租车表示并不愿参与补贴战，但是市场上P2P租车公司的盈利模式大体一致——前期免费提供线上平台和线下服务，市场成熟后收取相应的服务费。

至于说P2P租车市场何时被催熟进入盈利期，PP租车联合创始人王嘉明表示“我们需要去教育这个市场，最早期，你找的是那一波喜欢尝鲜的人，那一波人是6%。从6%突破到13%，中间有一个拐点比较重要，现在我们正处于这么一个时期。”同样，凹凸共享租车也没有具体时间。“我们也正处于教育市场的阶段。”陈韦予告诉记者。

