

红包 滴滴并购优步中国 补贴会少吗 车价会不会提高

8月1日，滴滴出行宣布与Uber全球达成战略协议，滴滴出行将收购优步中国的品牌、业务、数据等全部资产在中国大陆运营。这厢国家有关出租车改革的方案刚出台，那厢滴滴就宣布并购优步中国。网约车身份合法化的热浪还在翻腾，滴滴此举再烧了一把火。并购一旦成功，意味着什么？补贴会不会减少？打车价格会不会提高？会不会造成行业垄断？是否会催生“寡头经济”？乘客和司机的红利会不会消失？从长期看对网约车乃至出租车市场有什么影响？——编者

网约车市场 未来怎么走？

1日下午，滴滴正式发布公告宣布并购优步中国。紧随其后，网约车市场反垄断的声音已经响起。2日，商务部新闻发言人沈丹阳就此事回应，商务部目前尚未收到有关滴滴和优步中国相关交易的经营者集中申报。

按规定，凡符合反垄断法规定申报条件和《国务院关于经营者集中申报标准的规定》中申报标准的，经营者均应事先向商务部申报，未申报的不得实施集中。中国政法大学知识产权研究中心特约研究员李俊慧说，两家并购一定要符合反垄断法要求。然而，在李俊慧看来，无论并购是否最终成立，网约车市场的垄断都在那里。“垄断要分成两个层面来看，一个是市场层面；另一个是乘客端层面，而乘客端层面更为复杂。”

从乘客需求来看，首选的出行方式是滴滴或优步，其他平台处于劣势。目前滴滴在支付宝、微信都有入口，优步在百度地图里也可以叫专车。无论滴滴还是优步，不管是北上广等区域市场还是全国市场，这两家比起其他同业竞争者，有着绝对的乘客垄断优势。

根据易观今年二季度公布的数据，在中国专车市场，滴滴出行占据了70%的份额，优步中国占据了17%的份额。滴滴和优步并购后，在中国专车市场将占据87%以上的份额，而在更细分的快车市场，市场份额则接近100%。

“出租车改革出台后，网约车市场面临重新洗牌。以前处于灰色地带的违规车辆、司机将被依法清退。”李俊慧分析，改革有3个月的过渡期，11月之后将是一个分水岭。最终，谁能在合法合规的车辆、司机供给端上占较大份额，谁将占据市场优势。

网约车的服务定位 应为公众提供 个性化出行服务

网约车这一新业态受到公众热捧，城市公交、地铁、传统出租车服务不能满足百姓出行需求是重要原因。国家出台的出租车改革方案中明确表示，出租车作为城市综合交通运输体系的组成部分，是城市公共交通的补充，为社会公众提供个性化出行服务。

上海三亦城市规划设计有限公司徐康明认为，近年来网约车市场大量投入资本，给出租车行业造成了很大冲击。处于灰色地带的网约车市场无序发展，一些私家车参与非法运营造成城市道路拥挤，城市公共交通效率下降。这种行业乱象导致了多方利益损失。

中国道路运输协会会长王丽梅针对并购一事表示，现阶段仍集中在资本领域，对于出租车行业的影响不可预见。“国家刚出台政策规范出租车发展，推动传统出租车和网约车发展，企业的精力应该放在遵守法律法规上，而资本的出发点却往往很复杂。”她说。

王丽梅表示，无论是传统出租车还是网约车，都要满足公众个性化出行服务。出租车改革明确了出租车行业属地管理原则，希望各地在改革实施过程中，督促网约车平台扮演好行业角色，立足于提升百姓出行服务。

(新华社北京8月3日电)



百姓关切 3大焦点

网民“打车公式”不再适用？

补贴会不会减少？滴滴出行相关负责人叶耘告诉新华社记者：在相当长的时间内，针对乘客的红包补贴和司机的奖励将继续发放。

价格会不会提高？滴滴方面认为，此次并购对目前网约车的市场价格很难产生根本性的影响。中国市场有近8亿城市人口，滴滴的渗透率仅为1%左右，还有广阔的发展空间。补贴是吸引用户的方式之一，短期

期会有直观效果，不会轻言放弃。但不少网民表示了对价格可能提高的担忧。“9公里以内用Uber，9至16公里用滴滴，16公里以上用易到。”这曾被不少网民认为是很好的“打车公式”。网民“拉斯特咸鱼”说，这个“公式”很好地体现了市场竞争带给消费者的好处，今后可能不再适用。

网民“风雪一健”说，滴滴与优步

有不少共同的投资人，这可能是合并的“幕后推手”，补贴降低应是“题中应有之意”。一些业内人士表示，持续很长时间的补贴大战，给两家公司的资金造成了巨大压力，重要原因之一是补贴成本过高。可以想见，合并很可能会使补贴降低。也有专家认为，价格不会有太大起伏。首汽约车CEO魏东指出，价

格是市场行为，一个平台的服务和价格如何，消费者会“用脚投票”。“总体上来说，网约车价格不会有太大浮动。”国家发改委综合运输研究所城市交通室主任程世东说，目前网约车价格基本上是市场定价，补贴力度减少也是市场发展的必然结果。未来，价格竞争会转为服务竞争，通过提高服务质量，创造品牌效应。

合并会不会造成垄断？业内人士怎么看？

滴滴与优步合并会不会造成垄断？根据《国务院关于经营者集中申报标准的规定》，经营者集中达到下列标准之一的，集中之前应当事先向国务院商务主管部门申报。

一是参与集中的所有经营者上一会计年度在全球范围内的营业额合计超过100亿元人民币，并且其中至少两个经营者上一会计年度在中国境内的营业额均超过4亿元人民币；二是参与集中的所有经营者上一会计年度在中国境内的营业额合计超过20亿元人民币，并且其中至少

两个经营者上一会计年度在中国境内的营业额均超过4亿元人民币。滴滴出行对此回应：目前滴滴和优步中国均未实现盈利，且优步中国在上一个会计年度营业额没有达到申报标准。但不少网民和专家对两家“巨无霸”合并实际造成的市场影响表示担忧。浙江工业大学政治与公共管理学院教授、杭州改革发展研究院副院长吴伟强指出，两家企业合并后，市场份额可能占到90%以上，形成事实上的垄断。

合并是否催生“寡头经济”？

滴滴优步宣布合并，不免让人心生疑问：是否会催生“寡头经济”？首先，相较于传统行业，互联网行业更易形成寡头垄断态势。其次，网约车行业基于互联网，其发展态势或许会走互联网经济发展的“老路”。中国电子商务研究中心生活服务O2O部助理分析师张婧

指出，滴滴与优步的合并，类似于携程网与去哪儿网的合并，是互联网企业在“烧钱”竞争到一定程度后的“休战”与整合。再次，从国内互联网经济的发展态势来看，BAT等互联网巨头也兼具投资人的角色。一些有潜力的创业企业投资人退出，互联网巨头企业

就会“接盘”。最后，创业企业的融资可能将不仅是为寻找风险投资，而是“站队”。中国互联网协会“互联网+”研究咨询中心副主任李易指出，创业企业选择“投靠”带有资本性质的互联网企业，这也可能会成为我国互联网经济创业的独特现象。

也有观点认为，合并不一定是行业发展的剂“良药”。网民“尹生”认为，新滴滴不能仅仅通过合并解决一切问题，必须回归到一些基本而拥有持久影响力的指标上来：比如用户体验的提高，车辆、司机的调度效率，每个用户、司机为滴滴创造收入和利润的能力等。

东南大学交通法治与发展研究中心执行副主任顾大松认为，对于互联网行业垄断，总体的原则是不反对垄断的地位，但应该反对垄断的行为。不能把传统法律直接搬到网络环境下，也不能认为网络环境完全不适用反垄断法。两种情况都需要避免简单适用。程世东指出，目前网约车还没有完全与行业监管接轨，没有一个权威准确的统计数据。这对行业监管提出了更高要求。在推动产业发展的同时也应该保护消费者权益。南京卓迅汽车租赁有限公司副总经理殷浩说，合并应是两家优点的联和，能够实现“1+1>2”的效果。以前传统出租车行业饱受诟病的一点就是全年无休，现在进入网约车时代，要通过优化奖励措施来提高司机的积极性。

(新华社北京新媒体专电)

延伸阅读

滴滴并购优步： 大数据垄断 尤当警惕

据媒体报道，优步（全球）创始人卡兰尼克日前发布内部信指出，滴滴出行和优步中国合并后，优步中国将取得新公司20%的股权，而优步（全球）将成为滴滴最大的股东。专家认为，两巨头合并后不仅占有绝对优势市场份额，而且有通过垄断大数据取得巨大利益的可能性。

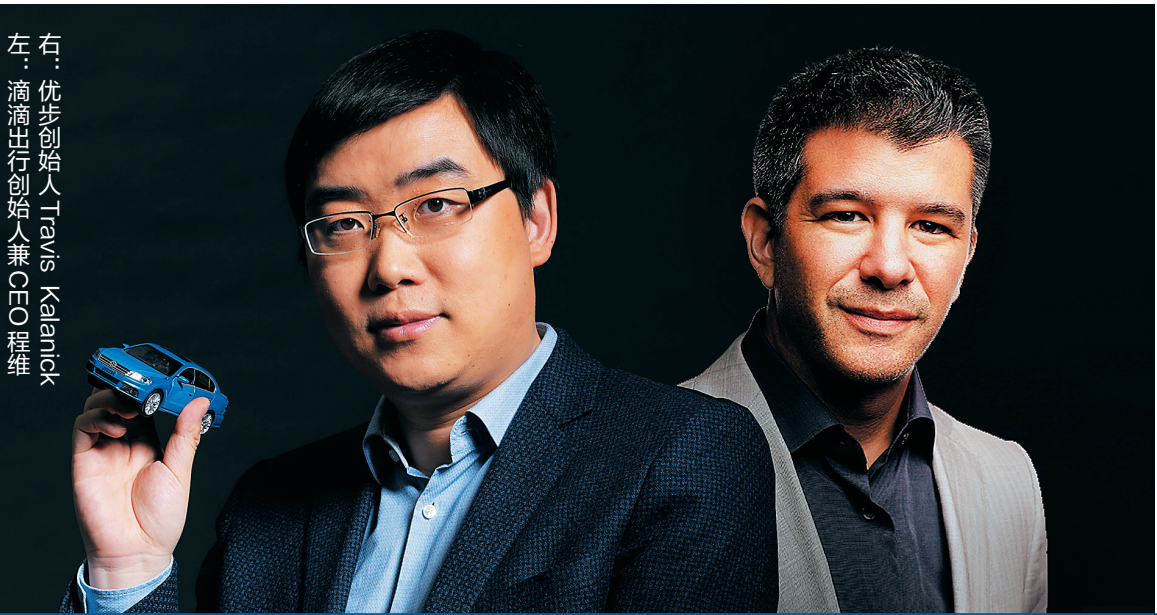
中国是世界上唯一给予网约车合法地位的国家，更是全球最大的网约车市场。目前，超过1500万司机和3亿注册用户已经加入滴滴社群。权威报告显示，2015年滴滴出行订单总量达到14.3亿，相当于美国2015年所有出租车订单量的近两倍。

这个巨大的数据蛋糕中，个人信息、出行习惯、消费偏好、地理位置等数据资源一应俱全，利用先进算法进行挖掘，融入社交、电商等交易模式，其衍生价值难以估量。除此之外，还有相当一部分数据涉及国家信息安全。从可能性看，合并既会造成从业司机和消费者议价能力降低、行业创新力下降，而且数据垄断背后的巨大暴利空间和信息安全漏洞也令人担忧。事关公众权益的大数据一旦被垄断，将很难阻止垄断者利用这些大数据谋取暴利，事后监管执法也只能亡羊补牢。

滴滴出行和优步合并带来的数据垄断隐忧不可不察。必须依法加强对大数据的管理，对涉及国家信息安全的数据，务必确保其安全。我国反垄断法规定，对外资并购境内企业或者以其他方式参与经营者集中，涉及国家安全的，除进行经营者集中审查外，还应当按照国家有关规定进行国家安全审查。

我们欢迎境外资本参与国内市场竞争，也没必要把哪一家企业无故拒之门外。但是，按照世界通行贸易规则，垄断是任何一个经济体都不允许的，更不用说实现数据垄断。对于互联网巨头的合并，有关反垄断执法机构应该从数据垄断、信息安全的角度加以审视，进行有效审查和监管，防患于未然。

记者 段续 刘怀丕 (新华社北京8月3日电)



左：滴滴出行创始人兼CEO程维 右：优步创始人Travis Kalanick