

手机打车软件能帮乘客打车吗?

长江商学院 V. Brian Viard*

在以前一篇文章里(见本刊2013年第3期《北京出租车,如何才能不空驶?》),我讨论了北京出租车的价格管制如何导致了打车难。为了应对“打车难”的问题,近来一批移动应用服务(mobile apps)应运而生、不断涌现:“滴滴打车”^①、“摇摇招车”、“快的打车”、“大黄蜂打车”等。这些打车软件虽有细微差异,但它们的工作原理类似:如果你要打车,点击应用的图标;程序加载时,会利用手机的GPS系统确定你的位置。程序将这个位置作为你的起点,除非你重新定位或是输入更详细的位置信息。接着,输入你的目的地。

有趣的地方在下一步。你可以选择加价。如果你不加价,就按计价器打表付费;如果选择加价,就要付给司机更高的价格。举例来说,如果你输入10元,就要支付给司机计价器所显示的费用且外加10元。然后你就提交申请。使用同一款打车软件(在大多数城市,竞争者不止一家)的出租车司机可以用手机查看即时收到的申请。如果司机愿意,他们就会接受你的请求,行驶到你的位置。下车时,你要向司机支付加价的数额。

这些打车软件很方便,即使附近一辆出租车也没有,它们也能帮你叫到出租车。这使空驶的出租车和打不到车的乘客更有效地匹配起来了。不过,这种加价的效果如何?且听详细分解。如果你试过在北京的雨天打车,你就会对经济学家所谓的供需失衡有所体会。从法律上讲,出租车司机只能按打表里程和费率向乘客收费。如果突然下雨,对出租车的需求就会增加——平时步行或等公交车的人,这时就会打车——但是,路上行驶的出租车,其供给保持不变。这时对出租车的需求就超过了供给。如果提价不违法的话,出租车司机就能够立即提高价格,使得有些想要打车的人最终会愿意步行或乘坐公交车回家。这样,价格就会上升,直至需求等于供给。

请留意这些新软件带来的变化。如果天开始下雨,愿意为打车支付更高价格的人就会加价,提高乘坐出租车的价格。出租车司机会接受最高的加价,忽略其他加价。加价会变得足够高,从而实际价格(打表计程费加上加价)将使市场出清,需求将与供给相等。这就提高了效率。对乘坐出租车出价最高的人能够得偿所愿,其他人则不能。与此同时,司机的收入增加;这个结果很好,因为我在前一篇文章中已经指出,司机因过低的管制价格遭受了经济损失。

设想北京的一个工作日中,天空晴朗(即使有污染,至少也没有下雨)。在这种情况下,可供乘坐的出租车足够多。这时,有些出租车司机愿意载客,但是没有乘客,只能空驶,供给大于

* V. Brian Viard 获美国芝加哥大学商学院商业经济学博士学位,现为长江商学院战略与经济学副教授,他的电子信箱是 brianviard@ckgsb.edu.cn。他为本刊开设的专栏“解读无形之手”将定期发表他对中国日常生活以及商业运行的经济学解读。本文原文来自 <http://knowledge.ckgsb.edu.cn/2013/04/18/technology/mobile-apps-that-move-cabs>,由厦门大学王亚南经济研究院博士研究生彭哲翻译。

① “嘀嘀打车”2014年5月起更名为“滴滴打车”。

需求。一些出租车司机愿意降低价格,但依照法律他们必须按计程器打表收费。打车软件如何应对这种情况呢?事实证明,你可以要求降价。例如,你可以“加价”—5 元,如果有司机接受了这个“加价”,那么下车时,司机向你收取的里程费就会比打表计费少 5 元。有效价格的降低会吸引更多的乘客(那些原本想步行或乘坐公交车的乘客)进入市场,需求增加,直至供需平衡。这同样提高了效率。原本会被浪费掉的出租车运力得到了利用,这使司机的收入增加,让更多的乘客能够乘坐到出租车。

这些新移动应用服务是否合法,仍是个悬而未决的问题。很明显,它们规避了政府的管制价格。如果它们不合法,我希望政府能改变规则。上述打车软件带来的价格灵活性可使供求更趋接近。这可使出租车保持高效利用,给乘客提供了更多乘车机会。与此同时,它提高了司机的收入。

这些新移动应用的确对富人有利。首先,富人更有可能持有智能手机从而使用这些打车软件。但如果大量司机也没有智能手机来使用上述程序,对富人有利也并不是什么大问题。更大的问题是,这些打车软件会提高乘坐出租车的平均价格(在北京,出租车短缺比出租车过剩的情况更常见)。诚然,低收入者因为定价高而被排挤出了多个市场,但政府可以发挥重要作用来帮助他们。但是,干预出租车价格是一种无效率的帮助办法。人为压低出租车的价格并不能增加出租车的供应。恰恰相反——这阻碍了出租车的运营。政府可采取一种更直接的办法,即增加北京出租车的牌照数量。如此一来,这些打车软件有助于使新增的出租车保持高效利用,降低私家车的增长,使停车更加容易。