

网约车市场红海一片，T3 出行能否突出重围？

大约在2010年左右，网约车开始出现在大众视野。在行业发展初期，为了快速占领客运市场份额，出行平台对乘客、司机都给予了大量补贴，这也就推动了在短短的几年时间内，网约车发展迅速并一跃成为目前主流的出行方式。

此后到2018年，我国互联网出行市场已超过3200亿元，预计到2020年，互联网出行市场的总规模将会达到5000亿元。另外根据估算，在2020年前，整个互联网出行的市场增速都会保持在25%左右，这其中网约车市场是增速最快、占比最高的细分领域。截至2018年，中国网约车市场规模已超过2000亿元，近3年的复合增长率超过80%以上。

正是在这巨大的市场蛋糕面前，网约车赛道一直不乏入局者，在经历了多年激烈的烧钱大战后，目前的网约车市场已经形成了以滴滴出行为首，美团打车、曹操、嘀嗒、首汽、神州、易到等多强共存的局面，可以说行业竞争激烈异常。

但是，即使面对已是红海一片的出行市场，依然有入局者“抢食”这块蛋糕。去年7月，一汽、东风、长安三家车企联合了苏宁、腾讯、阿里巴巴等共同打造了出行平台T3出行。

需要指出的是，虽然背靠三大汽车行业以及多家电商、互联网巨头让T3出行一上线就被称为“网约车国家队”，但“背景雄厚”的它能否真的能在这个网约车江湖中泛起浪花？这可能还需要打上一个问号。

出行市场熙熙攘攘，各自为战难成气候。车企布局出行市场已经屡见不鲜，早在2015年的时候，由吉利汽车组建的曹操专车正式开启了车企对出行市场的布局。同年，首汽集团成立首汽约车，加入网约车的“大部队”。

在这之后，随着国内车市越来越萎靡，传统车企纷纷将目光投向了出行市场。2018年8月，长城汽车推出了“欧拉出行”，3个月后，上汽集团也推出了网约车平台“享道出行”，瞄准的是中高端的网约车出行市场。同年12月，宝马在成都投入200台宝马



五系进行网约车运营，宣布正式进军高端网约车市场。

到了2019年，车市的萎靡之势并未缓解甚至进一步加剧，于是积极求变成了众多车企的出路，多家车企继续试水出行市场。2019年1月，江淮汽车推出“和行约车”。6月，广汽传祺的“如祺出行”在广州试运营，立足粤港澳大湾区向全国推行。随后，北汽新能源与滴滴出行共同成立了京桔新能源，共同开发专门用于共享出行的定制网约车。

不仅仅是传统车企，造车“新贵”们也纷纷布局出行市场，例如威马推出的“即客行”专注汽车租赁服务，小鹏推出的“有鹏出行”也于去年6月份正式投入运营，新特汽车也推出了“新电出行”。

而在这其中，背景最为雄厚的莫过于T3出行。去年7月，一汽、东风、长安联合腾讯、苏宁、阿里巴巴共同打造的T3出行在南京上线，T3出行强大的背景让它被誉为网约车“国家队”。

其实，在T3出行正式上线之前，一汽、东风、长安都各自做过出行市场的“努力”。

最早的是长安汽车，在2016年它就已经推出过长安出行，并以重庆为首发城市，在南京、合肥、泉州等地都进行了布局。一汽也早在2017年就推出过针对新能源汽车分时租赁的“一汽易开”以及出行品牌“开开出行”。而动作最晚的东风，在2019年4月推出了“东风出行”，并形成了快车、租车、专车、出租车、通勤五大产品体系。

可以说，车企布局出行业务已经成为一股潮流，也成为了车企战略转型的重要一步，毕竟在车市寒冬的背景下，车企通过自营网约车平台来消化企业库存，确实比赔本甩卖更能确保利润。但需要指出的是，车企这种“各自为战”的状态，不仅无法有效制约滴滴出行持续保持高市占比的势头，甚至这些平台想要在重资产的模式下实现盈利也是相当困难。或许，这也是T3出行聚合多方力量的原因。

不过，虽然强强联合的模式能够带来更大的竞争优势，但这样的模式并非毫无弊端，毕竟历来强强结合的“寡头合作”中，话语权一直是个需要权衡的问题，不同企业文

化所带来的管理问题是T3出行必然会遇到的，如何融合强势的各方力量会是T3出行未来不可忽视的重点。

同质化竞争严重，T3出行要如何突出重围

出行市场品牌扎堆，避免同质化竞争已经是老大难问题，T3出行想要撼动滴滴出行的霸主地位，必然要走一条不一样的路。

在出行平台中，主流的撮合模式是C2C，但这样的模式存在着标准不统一、难以监管、安全难保证等问题，滴滴出行曾出现的一系列安全问题就足以表明这种“私对私”运营模式的弊端所在。T3出行正是瞄准了这些痛点，采用了B2C的自营车辆、专业司机团队的模式，通过建立人、车、路立体防护系统，利用其独有的V.D.R安全防护系统，来解决网约车的安全问题。

根据T3出行官方介绍，其内置的VDR system安全防护系统可以通过车内的人脸图像识别、声波识别及行为识别设施，保证在7x24小时内持续监控司机的行车行为，以此来进行实时的安全管理。但是有业内人士也指出，T3出行的安全防护系统缺少数据支撑和场景应用的检验，具体效果如何仍需要长时间的检验。

T3出行引以为傲的“安全防护”还要画上一个问号，而其所大力宣传的服务质量、乘坐体验也在铺天盖地的“差评”中逐渐面临质疑。在各大网络投诉平台上，预付款退款难、虚假宣传、欺骗消费者、打车难的投诉不在少数。可以说从目前看来，T3出行并未形成预期的良好口碑和使用体验。

T3出行曾经制定了“三步走”战略，即2019年-2021年，稳固发展网约车运营；2021年-2025年，拓展衍生业务，构建出行生态；2025年后，成为智慧出行引领者和智慧城市推动者。但理想是丰满的，现实是骨感的，如果T3出行无法提供更优质、更安全的服务，无法给予消费者新的用户体验，那T3出行不过是“滴滴”的“又一翻版”而已，而它所打造的“出行生态、智慧出行”也不知何时才能实现。

5G网络为什么会影响一个国家的前途？



现在，电子业最热的话题之一就是5G网络的搭建问题。关于5G网络的争论早已超出了科技电子范畴，更会涉及到经济、政治、工业等领域，也难怪中国早已把5G布局提高到战略层面，而美国的特朗普每天都在叽叽喳喳地呛声华为，最新的制裁政策是：所有的美国企业在向华为提供技术支持前，都要经过美国商务部的批准。此前，华为一再忍让，宣称要继续提高品质，好到足以令特朗普放弃国家利益来选择自己的产品，但一腔柔情最终没有换来对方之同情。忍无可忍之际，华为决定撤资美国，而且召集大量的国内巨头形成联盟。如此的同仇敌忾，很容易激发起民族感情，特别是在中国，大家都擅长爱国。

事实上，5G网络有可能会影响到一个国家的前途，那些各行业的精英，包括BAT掌门人、代工巨头、商业巨鳄等等，都会密切关注，他们不愿意错失革命，更不会因错失5G革命而丢掉手里的和潜在的丰厚利润。

抛开复杂的政治、军事问题不谈，单就

5G网络给制造、服务、生活带来的改变，就足以影响一个国家的前途。在5G时代，制造决策、服务模式、生活体系都会变得非常不一样。这些领域又会衍生出大量的细节变化：年轻人的生活状态、制造产品的成本构成，甚至整个社会体系都会变化。总之，当“基因”网络发生变化时，生活会面目全非。

基因网络，5G会渗透到哪些领域？

国家之于5G网络如此重视，正在于5G被视为第四次革命的基因网络。任何人提到工业革命都会情绪激动，毕竟，前三次工业革命的弄潮儿和领导者，都获得了非常丰厚的回报，甚至大有笑傲全球之势。英国、德国、美国在工业革命中的积累，让他们赚足了资本和话语权。展望未来的5G网络时代，资本和话语权有望重新分配。

首先，5G网络最直接的影响就是通信行业。显然，现在的应用不足以“喂饱”5G网络，正如任正非所言：技术的研究常常领先于现实需求，这是企业投资的风险所在，

如你所见，大批的5G手机终端并没有大卖，都不如iPhone11的墨绿色，同时，这也是企业的机会所在，工业革命中的领跑优势，会在时间的催化下持续扩大。未来5G网络应用，绝对不止于一个“手机形态”，万物互联、无人驾驶、机器社交、增强现实……都会成为5G网络的应用场景；

其次，5G网络势必会革新现在的商业体系和制造体系，新时代的制造业将会继续向“服务化”转变。工厂内部各环节的信息将会实现无缝连接，置身于车间内部，会看到大量高性能的传感器、机器人和信息处理系统。这些来自现场的数据会持续地“涌入”人工智能系统，通过分析计算，做出最快、最及时的决策。如此模式下的制造业，运营成本将会大幅度降低，流水线工人单调、枯燥的“情绪成本”也会消失，转而向研发管理、设备管理等岗位迈进。此外，当通信网络足够完善，机器之间也能形成社交，比如自动化设备发热之后，会通过传感器“告诉”空调，调整到适当的温度等等。

最后，5G网络也会带给人们生活方式以改变，而这种改变一定是深刻的、渗入骨髓的。正如人们已经把越来越多的生活内容填充到手机里，简单来说，我们的工作已经完全离不开微信工作群，而我们获取世界的感知，也已经离不开抖音了。未来的5G网络所提供的应用场景，会更具有渗透性，一旦沾染就彻底上瘾。如当无人驾驶技术在5G网络的催化下，等同于人脑判断，未来的年轻人就再也不会再在烈日之下学习手动挡驾照了，还有当我们通过AR技术把世界杯赛场立体地投射到小区空地上，就再也不会看平面性质的现场直播了。总之，5G网络有望重构市民日常的生活体系。

重构体系，5G网络如何影响一个国家的前途？

如前文所述，前三次的工业革命都对世界格局产生了深刻影响，领跑国家成为星光四溢的弄潮儿，而落后国家只能忍气吞声地

跟随。最明显的自然是美国依靠信息技术革命领跑全球，他们建造起一个“离散型”帝国，具有非常高的话语权，甚至在一些敏感的领域制定出更符合美国利益的规则。长期以来，美国人以老大哥自居，其他小伙伴也基本认同，他们给人的感觉就是：有枪、有钱、有本事，而这一切的根基就是美国的高科技创新能力。或许，正是充分体会了一次工业革命之于国家前途的影响，特朗普才不惜以“癫狂”的状态来遏制华为，而其身后的一些小兄弟，则更喜欢站队而已。

说到底，5G网络作为基础性、基因型网络，对于一个国家的影响是具有体系性的，会促使一个国家进入良好的正向循环，想要弯道超车则要付出几倍甚至数十倍的努力。比如美国率先完成信息技术革命之后，吸引了来自全球最顶尖的技术人才，这些人先是构建起大量的顶尖学府，最令人羡慕的状况就是：全球排名前20的大学，有15所在美国。这些“货真价实”的大学生，又助推美国在科技、军事领域保持绝对优势，一个完美的正向循环就此诞生。

此外，美国开放性的制度也把全球的精英快速聚拢起来，乔布斯的父亲是一位叙利亚移民，苹果也是一个走入“正循环”的企业：他们通过手机的销售利润，来开发AR、智能家电、人工智能、无人驾驶，非常有可能继续成为5G时代最赚钱的公司之一。当然，美国的正向循环也并非牢不可破，事实上，世界格局的拐点因特朗普的冒失、新冠病毒防疫正变得越来越清晰，两个超级大国的科技较量也开始进入2.0时代：美国占尽优势，却不懂珍惜。疫情防护上的糟糕表现，会迫使资本、精英逃离美国；而中国日益稳健的表现，则会吸引到更多的人才。

为了实现5G网络的弯道超车，中国和华为做了一些“别人不敢做”的事儿，忍了一些“别人忍不了”的事儿，也希望新一轮的竞赛，能带来丰厚回报。（科技新发现 康斯坦丁/文）