

在6.5亿人口的地区 滴滴和Uber“交火”



滴滴和Uber在中国的战役转到了拉美。8月26日，滴滴出行宣布，8月25日七夕当天，滴滴出行全球的日订单量首次突破5000万单。七夕助推，但同样不可忽视的是滴滴的海外业务，尤其是拉美市场。

目前，滴滴进驻的九个海外国家中，有六个就在拉美，并且滴滴还在探索要扩展更多拉美市场，更早之前，滴滴还曾收购巴西共享出行行业的领军企业99（原名“99Taxis”）。据知情人介绍，在共享出行赛道，在全球其他市场仍在烧钱时，不少出行巨头率先在拉美实现正向现金流。

据研究公司Second Measure数据，从滴滴自2018年开始进入墨西哥以来，到2019年11月，滴滴已经占据了其运营城市中平均约30%的市场份额。与滴滴份额增长相反的是，Uber去年第三季度在拉美营收仅同比增长了2%至5.27亿美元。

拉美地区的交通拥堵，人口增长迅速，城市人口密度大，这些痛点给共享出行提供机会。滴滴和Uber同时看上拉美这块肥肉，遭遇战正在进行中。

再度交战

2020年6月，Uber在智利的网约车业务受阻后，它在圣地亚哥和瓦尔帕莱索港开通出租车服务，据悉，Uber自2018年就开始在智利圣地亚哥进行试点。同时，Uber也计划在巴西金融中心圣保罗推出出租车服务。而在墨西哥一些城市，当地法律不允许网约车服务，Uber也在考虑以出租车试水。

Uber墨西哥发言人对公司拓展拉美地区业务这样解释，“我们正探索不同的方式，以继续引领墨西哥和拉美其它地区城市交通的包容性”。

Atlantic Equities 驻伦敦分析师 James Cordwell 说，Uber 向出租车进军可能表明它“已经意识到需要采取因地制宜的方式，而不仅仅是在各地复制相同的模式”。他表示，对于Uber和滴滴来说，这两家公司的风险很大，它们在本国市场已经开始触及天花板。

滴滴在与当地出租车司机间的合作上

也抢占了先机

滴滴在中国就提供出租车服务，在进入智利和哥伦比亚等地后不久，也开始提供打车服务，滴滴出租车服务不仅在服务需求上有所增长，而且在两国出租车伙伴注册上也有所增长。

对于当地的出租车司机来说，选择和哪家公司合作可能要考虑声誉问题。“我们知道滴滴在其他国家和出租车有合作。而Uber在一开始就对我们不友好”，在圣地亚哥与滴滴合作的Guillermo说。他还提到，Uber只是出于新冠疫情期间的需要才开始扩展出租车业务，但并没有承诺和出租车司机之间的长期合作。

Uber积极推行国际战略，却鲜少考虑当地规则。滴滴则采取了更加谨慎的方法，包括收购当地的乘车服务公司，吸引出租车运营商加入平台，以及与当地科技公司和监管机构建立关系。

此前，滴滴在全球展开疯狂投资，包括亚洲的Grab和Ola、美国的Lyft、欧洲的Taxify、迪拜的Careem。同样地，滴滴在拉美采取了进驻和投资并行的方式。2018年1月，滴滴全资收购了巴西共享出行行业的领军企业99（原名“99Taxis”），也使得巴西这家初创公司的估值达到了10亿美元。

自2016年拿下中国市场的控制权以来，滴滴已在巴西、墨西哥、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、巴拿马这六国运营。除乘车业务外，滴滴也提供类似Uber Eats的食品配送服务，同时，为了打通拉美地区司机和平台的联系，滴滴还在当地提供金融服务。现在，滴滴还准备进军阿根廷，同时招募出租车和网约车司机。

共享出行“性感”

拉美对共享出行行业来说，正成为一个充满无限机会的热土。

拉丁美洲有超6.5亿人口，其中83%的人生活在城市地区。面对庞大的人口数量，城市规划也成为巨大的挑战，交通基础设施的建设，还要考虑道路、公共交通、停车场等扩张。

在大城市中，人们最头痛的问题就是找地方停车。以墨西哥城为例，它是世界上最拥挤的城市之一。在当地，人们依赖汽车上下班，2019年，福布斯的报道显示，有近500万辆登记在册的汽车，另外还有510万辆登记在附近的墨西哥州，这意味着许多居民在墨西哥城还驾驶着在其他州注册的汽车。因此，通勤者耗费在交通拥堵上的时长就能达到227个小时。

虽然墨西哥城也有庞大的地铁系统，可容纳450万乘客，但要承载约550万乘客，是世界上最拥挤的地铁之一。研究发现，它是世界上第二大最拥挤的地铁系统，在高峰时段，每平方米最多可以挤进6名乘客。而且地铁系统也没有能力运送城市的全部通勤人口，还与周边许多社区脱节。

像墨西哥城、圣保罗和波哥大这些规模较大的城市，如果不改造现有的基础设施，也很难承载更多的车辆。拥有一辆汽车通勤不是一种奢侈，而成为了一种麻烦。由于缺乏便捷高效的公共交通系统，拉美人愿意采用替代性的交通解决方案，而千禧一代又占拉丁美洲总人口的四分之一，这部分人更迅速的接受了替代的交通方式和按需服务。这对想要在当地建立出行业务的公司来说是黄金机会。

而当城市化与数字化联结在一起时，共享出行应用、共享自行车和汽车共享等在线服务就开始在当地流行起来。

据Statista的数据，拉美地区共享出行的收入预计在2023年突破10亿美元，而这一数值在2018年是5.18亿美元。

共享出行还能为当地乘客带来安全保障，因为拉美地区并没有良好的跟踪记录，而共享出行可以提供GPS定位，开启车内音频录制，并且价格透明。此外，在巴西圣保罗等城市，共享出行服务商还提供女性专用的乘车服务。

2019年，Uber的CEO Dara Khosrowshahi在接受媒体采访时表示，拉丁美洲是最大的乘车市场也是最佳场所之一，当地国内生产总值的增长也在吸引公司进入拉美。

而负责滴滴墨西哥和中美洲业务的Martin Mao也曾表示，“整个拉美市场和中国有很多共同点。两个国家市场发展中的平均GDP水平相同，而且大都市中拥有2000多万的人口也造就了复杂的交通环境。”

他说，滴滴拉美新同事之间对话常见的开场白就是，“哪个城市的交通拥堵最严重，北京还是波哥大？”

全球PK

拉美只是一个缩影。Uber和滴滴正在全球角逐。

Uber目前服务全球超80个国家，而滴滴在日本、澳大利亚、俄罗斯和拉美六国，总计九个海外市场开展了业务。

近期，滴滴宣布将进驻俄罗斯市场，Uber也曾在2014年进入俄罗斯市场，只不过在三年后之后就失败告终。此前，滴滴日本于2018年在当地推服务，而Uber早于

滴滴五年进入了日本市场，目前，滴滴正大力缩减服务地区，而今年7月，在Uber正式进驻东京后，其服务城市已增至12个。

2月，滴滴在澳大利亚悉尼正式推出服务，使其自2018年进入当地后，服务城市数量达到五个。而Uber早在2012年进入了澳大利亚，目前是当地最成熟的叫车平台，因为Uber进入当地市场的时间更长，在有些地区它通常是唯一的选择。

8月25日，滴滴宣布在全球化上的最新动作就是扩张到俄罗斯，也是其进军的一个欧洲市场。但据《日本经济新闻》报道，当地的保护主义态度使得在俄罗斯扩张不会是一件易事。前政府政策官员Anton Gorelkin就呼吁对滴滴采取“保护主义措施”，认为滴滴会将价格压到正常门槛之下，这将十分不利于当地的竞争环境。

卡内基莫斯科中心高级研究员Alexander Gabuev说，“俄罗斯政府明白，竞争在一定程度上有利于数字经济的发展，但它希望确保主要是由当地企业推动的。”

而且，价格战恐怕也难攻下当地市场，俄罗斯国立高等经济大学交通经济与政策研究所所长Mikhail Blinkin解释说，在莫斯科和圣彼得堡打车，价格本来就低，如果无限限制压价，平台可能要来支付司机费用。

俄罗斯鞑靼斯坦共和国的首府喀山，成为滴滴进入俄罗斯的首站。据悉，滴滴希望，在年底前将业务扩展到叶卡捷琳堡、下诺夫哥罗德、莫斯科和圣彼得堡。

早在滴滴正式宣布将业务拓展到俄罗斯的半年前，就已透露出对当地市场的兴趣。2019年底，滴滴就在俄罗斯注册了法人实体，一个月后，滴滴的投资者俄罗斯主权基金就表示，滴滴正寻求在俄罗斯扩展业务。

但滴滴并不是第一个瞄上俄罗斯共享出行市场的海外公司，Uber也曾在2014年进入俄罗斯市场，计划以低价获取市场份额，但三年后还是以失败告终，退出了俄罗斯市场，其在当地的业务全数卖给俄罗斯最大的打车服务商Yandex.Taxi。

全球战场还包括日本。2018年，滴滴和软银共同出资成立了“DiDi Mobility Japan”，也曾高调进入日本，其下载量还一度超过了本土打车软件“Japan Taxi”，但目前也开始削减业务。2020年7月，滴滴日本宣布，为了缩减成本降低亏损，将停止10个都道府县的服务，未来将只服务东京和其他13个都道府县。滴滴日本的发言人Yoshiyuki Sekiguchi解释，“我们已经停止扩张计划，专注于已有的服务地区。”

而Uber早在2013年就进入日本东京运营，只不过当时在东京注册为旅行社，平台上提供有商业注册的出租车以及持证司机的车辆，但在正式铺开市场之后，它就于2016年在监管上碰壁，平台驾驶员资格和出租车入市规则违反日本《道路运输法》。

Uber和滴滴的全球PK，才刚刚打响。

比尔盖茨点评电动车 称特斯拉Semi很可能永远不会成为现实

尽管特斯拉现在在电动车领域一览众山小，不仅股价一飞冲天，新工厂推进、新车计划也步步为营稳步推进，但微软公司创始人、蝉联十几年全球首富比尔·盖茨(Bill Gates)却在特斯拉Semi项目上泼了冷水，认为特斯拉Semi和电动飞机“很可能永远都不会成为现实(probably never be a practical solution)”。

近年来，盖茨一直致力于利用自己的财富尝试和解决世界上的重大问题。现在，盖茨正在利用自己的博客平台发布有关气候

变化的警告，认为COVID-19将带来气候变化，从而有可能带来更大的破坏性。盖茨认为，必须通过电动化运输应对气候变化。但是，他对电动汽车提出了一些有争议的评价。

按照盖茨的说法，他确实相信乘用车将会电动化，并且已经达到一定程度，但这位曾经驾驶过Model X的微软创始人没有提及特斯拉和Cybertruck电动皮卡。“市场竞争的加剧意味着从紧凑轿车到时尚跑车，客户可以获得比以往更多的选择。多亏了通用和

福特等传统汽车公司以及Rivian和Bollinger等造车新势力，您甚至可以很快购买纯电动皮卡。”盖茨表示。

但是，盖茨一些言论引起了更多的争议，他声称电动半挂车（如特斯拉Semi）和电动喷飞机“很可能永远不会”出现。“问题在于电池又大又重，运输的重量越重，为车辆供电所需的电池就越多。但是，使用的电池越多，重量就增加了，需要的功率也就越大。即使电池技术取得了重大突破，电动汽车也可能永远不会成为18轮重型卡车、货船

和飞机等实用解决方案。电力可以在您需要短距离行驶时起作用，但是对于重型、长途运输车，我们需要不同的解决方案。”盖茨说道：“尽管目前市场上有几个电动半挂车的生产计划，例如特斯拉Semi和Freightliner eCascadia，却相去甚远。”盖茨建议在这些运输领域中，生物燃料可以替代电池。

不过，按照特斯拉首席执行官埃隆·马斯克(Elon Musk)的预测，一旦电池能量密度达到400 Wh/kg，电动飞机将成为可能，许多电池制造商目前正在努力实现这一目标。

对于盖茨的言论，有海外媒体认为他没有以正确的方式看待。首先，这并不仅仅是关于“笨重”的电池，他预先假设了我们已经达到所有这些类型的车辆（卡车、货船和飞机）的效率极限，但事实并非如此。随着乘用车的电气化，制造商已加倍努力以提高效率，减少车辆中电池的使用量，并发现了很大的改进空间。而到了卡车和飞机电动化时，我们很可能会发现新的效率改进，因为需求才是发明之母。

另一方面，只专注于电池，盖茨不相信电池会改善到足以使电动卡车和电动飞机投入使用的程度，但他却是QuantumScape公司的主要投资者，后者声称其技术将实现500 Wh/kg电池应用，这足以使超长途18轮电动重型卡车，甚至商用飞机成为可能。

顶好汽车维修中心

多年经验/拥有优良品质专业证/最新电脑检测/排除故障
www.bestautorockville.com

我们可以与各保险公司交涉，为顾客追回修车所增加的全部费用

柯建华 电话:240-403-0110 传真:240-403-0111
通国语、英语

- 发动机翻新与维修 Engine Work&Rebuilt
- 发动机保养与维护 Engine Performance
- 电路系统检查与维护 Wires Tracing
- 暖气与冷气系统 Heating & Air Conditioning
- 刹车系统,四轮平衡 Break, 4 Balance
- 离合器调试与翻新 Clutch
- 悬挂与转向系统 Steering & Suspension

营业时间:
周一至周五
8:00AM-6:00PM
周六 9:00AM-3:00PM

地址:15557 C Frederick Road Rockville MD 20855 7-183

刘氏汽车维修中心

维州汽车排气与安全检测站
Annandale Citgo Gas Station

刘氏汽车维修中心由刘家杰先生主理,服务于华人已有十三周年了,精修各类汽车,您要通过维州汽车安全或废气检查吗?那您一定要来到刘氏汽车维修中心!

电话请找 **刘家杰** 703-941-8309
703-941-8308

营业时间:
周一至周五 7:00Am-7:00Pm
周六 7:00Am-5:00Pm 7-081

地址:
7131 Columbia Pike,
Annandale, VA 22003 通英国粤
越潮语