

## 印度出行巨头Ola 能否在英国市场击败Uber?

## 一场从印度打到英国的出行战

本报记者 林安东

据欧洲《汽车新闻》报道，近日，印度打车巨头Ola获得Uber投资方软银的支持，或将在下个月进入伦敦市场，并于2020年1月全面上线。自今年8月起，Ola已经在英国的伯明翰、利物浦等八个城市开展业务，并且除了印度和英国以外，其还在澳大利亚和新西兰的多个城市提供服务。该公司目前已开始在伦敦招募司机，为服务上线做准备。到目前为止，Ola已融资超过35亿美元。Ola计划在伦敦招募5万名司机，比Uber当前在伦敦的4.5万名司机规模还要大。



## Ola的崛起和Uber印度败北

说起Uber，大家肯定不陌生，但是Ola，到底是谁？

Ola在印度市场的意义就相当于中国的滴滴。它成立于2010年，是印度最大的科技公司之一。目前，除了网约车和人力车等业务以外，Ola还经营送餐、共享单车等业务，其投资方包括腾讯、软银、滴滴等。

Ola由Bhavish Agarwal和Ankit Bhatti共同创办，两人同为孟买理工学院计算机科学专业的毕业生。当年，Agarwal开了一家旅游策划公司，公司当时正处于起步阶段，需要进行大量的城际旅行。然后，在一次出行中，他和出租车司机闹翻了，司机在途中一再要求涨价，但Agarwal拒绝了，随后司机将他撵下了车。这让他意识到每天都有成千上万的乘客面

临着类似问题，因此可靠的出租车服务将具有无限潜力。由此，他将自己的创业想法从开一家旅游规划公司变成了创建一个名为Ola Cabs的打车平台。

2010年，Bhatti成为Agarwal的合伙人。此时，两位创始人的家人对此都感到担忧，因为他们所做的只是开一家“出租车公司”。然而，当Ola拿到第一批天使投资时，情况便开始好转。Ola不会按常规方式提供出租车服务，它将使用现代技术，让出租车服务提升到一个新的档次。

多年来，Ola在其业务计划中纳入了许多增长战略，其中就包括收购Food-Panda印度和Ridlr。Food-Panda是一个外卖配送平台，Ridlr则是一个售票和通勤应

用。这两次收购都为Ola在新领域发展其基础设施提供了很大帮助。

2015年，Uber在印度市场投放了10亿美元的补贴，和Ola争夺市场的“双雄争霸”模式便正式开启。Uber在印度开始放弃原本的高端路线，开拓大众市场。比如，原本一直使用电子支付的Uber也可以用现金支付，吸引了一大批没有信用卡或不愿意使用借记卡的普通用户。同时，Uber Go的价格也下调得比Ola最便宜的服务还要低廉，每公里仅7卢比（约合0.7元人民币）。

Uber在“烧钱”，Ola也必须跟上。在当时推出了不少创新服务，比如食品服务Ola Café，以及百货快递Ola Store。其还启动了汽车租赁子公司Ola Fleet Tech-

nologies，更符合印度国情的穿梭巴士、摩托车、机动三轮车等服务也被推出。

依靠“烧钱”的方式，Uber在印度打车市场的份额曾经一度达到40%，用户量也逼近Ola，但最终还是没能反超Ola。一方面，Ola很快推出了比Uber Go更便宜的服务，通过补贴，Ola的市场份额又开始与Uber拉开差距。与此同时，政策的锁链束缚了Uber的手脚，其不得通过增强安全性来规避恶劣事件带来的社会影响。而Ola对本土化政策更有洞察力，比如配合减少碳排放的电动化任务，与印度政府联合推出电动汽车，并建设充电站等基础设施，而Uber在印度几乎没有电动车。经此一役，Ola彻底占据印度网约车榜首的位置。

## 英国市场风云再起

对于Uber而言，伦敦是其最大的欧洲运营市场，总计拥有4.5万名注册司机和350万名乘客用户，也是其除美国之外最赚钱的市场。但这并不意味着当地司机能够从Uber身上赚取到相对合理的酬劳。实际上，欧洲许多城市都曾与Uber对抗。英国交通局还曾因Uber缺乏“企业责任感”而决定不为其继续颁发执照。《金融时报》也发表评论，认为Uber在欧洲发展过程中，法律意识淡薄。

Ola在近日发布的公告中表示，其平台使用面部识别技术来验证司机身份，还有7天24小时全天候帮助熟

线以及应急按钮，完全符合伦敦运输局的高标准，而这样的安全功能正是Ola与其他竞争对手的主要区别。这个公告明显是针对其在英国最大的竞争对手Uber，因为就在该公告发布的前一天，Uber刚刚收到伦敦运输局（TFL）对于吊销其牌照的决定，其中最重要的原因就是“Uber不能确保乘客的安全”。该监管机构发现，Uber允许未经授权的司机通过向其他Uber司机的帐户上传自己的照片来接载乘客，而且这种情况至少发生了14000次。

目前来看，Ola在英国市场保持着不错的势头。

Ola此前就已经在英国获得了大约700万用户。同时，Ola还通过“收取较低的佣金”的方式来提高司机的实际收入。

不过，Ola对司机的福利举动并不能长期维持，如果Ola按照2年内进行IPO的计划，必须要让自己的盈利表变得更好看。而补贴司机的行为一旦开始打折扣，如果没有更新的服务或技术支撑，Ola会不会变成下一个Uber，还犹未可知。

此外，Ola想要发展衍生服务，比如配送外卖、同城快件速递之类的服务，但在印度本土市场已经屡屡受挫，这导致其很快因亏损而

关停了该服务。2017年，软银还曾因为财务亏损和融资决策问题下调了Ola Cabs的估值。与此同时，Uber还不断在印度加码重金，加上印度出行市场的增长放缓，一旦在本地被Uber奇袭，Ola的海外扩张局势会不会重新收缩、竹篮打水，也要打上一个问号。

总而言之，尽管Ola在印度大本营暂时击败了Uber，但在异国他乡施展拳脚，对Ola来说会是一场更严酷的考验。毕竟强如Uber都在欧洲举步维艰，而仅凭本土化优势在印度胜出的Ola，想要在英国混得风生水起也没有那么容易。

## 特斯拉再次升级系统，新增相邻车道车速调整功能

据报道，特斯拉发布了最新的软件更新，其中包括一个新功能“相邻车道车速调整”，它可以根据道路上其他车辆的车速，调整自己的车速。

特斯拉在软件最新更新发布声明中表示，相邻车道车速调整功能可以帮助驾驶员跟上相邻车道其他车辆的车速。

当车辆的移动速度比相邻车道的车辆快得多时，特斯拉的Auto-pilot系统能够自动调整，降低车速。该功能在交通拥挤时，或者有一长串的车辆汇集到同一个车道，或驶出出口匝道时非常有帮助。当车辆检测到相邻车道的车速明显变慢时，会用箭头突出显示变慢车道，通过驾驶可视化功能，车速变慢的车辆会



突出显示为灰色，而且驾驶员可通过踩下油门踏板暂时让车速调整功能失效。

如果车辆行驶速度明显快于车道上的其他车辆，仪表盘上的驾驶可视化功能将识别车速的差异，在驾驶员身后道路上显示小箭头通知驾驶员，提醒其减速，以创造一个更舒适、更安全的驾驶环境。

除了增加相邻车道车速调整功能，特斯拉还增加了自动转向停车标志预警功能，并对自动雨刮器进行了改进。

## 普利司通利用回收炭黑生产轮胎，大量减少碳排放

据报道，普利司通公司正在利用回收炭黑的方式来大规模生产新轮胎，为减少碳排放铺平道路。这在轮胎行业尚属首例。

轮胎制造商通常通过炭黑填料提升产品强度和耐用性。炭黑是石油产品不完全燃烧的颗粒状副产物，以往，人们主要通过向燃气炉注入液态石油来生产“纯”炭黑，这一过程除了能制造炭黑，还会产生二氧化碳和其他副产物。

Delta-Energy集团开发了从废旧橡胶产品（包括轮胎）中回收炭黑的方法，其比起传统炭黑制造方法，每吨可减少81%的二氧化碳排放量。普利司通已从Delta公司购买235吨（相当于7万个旧轮胎）回收



炭黑，进而用作农业和客运汽车轮胎的增强填料。

普利司通称，采用回收方式生产轮胎，每年可减少76.5万磅的二氧化碳排放。到2020年年底，普利司通计划将回收炭黑购买量提升至目前的30倍，相当于200万个旧轮胎。

普利司通首席技术官Nizar Trigui表示：“我们希望通过与Delta-Energy集团的合作，塑造行业未来，并为子孙后代提供更高效环保的交通解决方案。”