

用网约车方案解决高教园大学生出行难

——以芜湖市高教园区大学城为例

郑子成 景 婷^{通讯作者}

(皖南医学院, 安徽 芜湖 241000)

摘要: 高校大规模扩招, 学生数量逐年递增, 给城市交通带来巨大压力, 大学生出行问题日益严峻, 已成为当今社会关注的焦点。针对高校学生周末及假期大规模出行不便这一难题, 以某地高校大学生为例, 通过对高校学生的调查和传统出行方式的比较, 结合目前共享经济的概念, 创新性的提出专属服务于高校大学生的网约车出行方案。

关键词: 大学生; 出行; 网约车; 拼车; 共享

据《中国高等教育质量报告》显示早在 2018 年我国的大学生就已经居世界首位。为解决高校的场地、设备紧张的问题, 满足城市发展需求, 在政府的引导下, 高校选择在距离城市主城区较远的城市新区相对集中建设或搬迁, 形成“大学城”模式。高校的集中给城市交通和大学生们的周末假期出行带来一系列难题。以芜湖市为例, 高校基本坐落于弋江区大学城, 距芜湖火车站和芜湖客运中心约 14 公里, 距万达广场约 10 公里, 距步行街约 6 公里。每到周末或假期, 大学城的交通运力严重不足, 很多学生无法按计划准时到达芜湖火车站, 需要花费很多时间才能到达商业街、广场、古城等目的地。针对此现象, 结合目前流行的共享经济概念, 本文创新性的提出适配于高校大学生的网约车出行模式。

“网约车”是利用网络预约出租车或私家车的简称。“网约车拼车”是基于蓬勃发展的“网约车”平台, 以相同目的地的高校学生为用户, 由项目平台运营的新型高校学生出行方式。平台可以微信小程序或 APP 的形式呈现。旨在充分利用共享资源, 便利大学生出行, 降低出行成本, 建设美丽中国。

一、大学生出行研究现状

目前, 针对大学生出行, 有学者做了不同方向的研究。罗楚晗等研究了大学生的出行特征。多数学生们选择出行方式时主要看重的是“方便快捷”“价格便宜”和候车时间短; 他们的出行时间相对集中, 地点相对吻合, 偏远校区学生对交通现状满意度较低。杨亚琛等研究了大学生对出行方式的选择, 其中公交 32.3%, 出租车 29.5%, 轨道类交通 38.2%。轨道类交通占比最多, 但《城市轨道交通 2017 年度统计和分析报告》显示, 轨道交通仅覆盖 34 个城市, 且集中在北上广占总量, 不能匹配全国各省市高校大学生。吴田佳等指出了大学生出行的影响因素和出行方式满意度, 对地铁较满意度, 而对打车和公交车不太满意。张锦晖等等探究大学生共享出行方案, 提出“共享+”理念, 主张传统顺风车模式与“共享+”理念, 将具备共享汽车使用条件的高校学生与不具备共享汽车使用条件的学生出行路程智能匹配, 共同使用共享汽车。但大学生接触汽车的机会少、对路线不熟悉、不专业, 实属冒险。而邹诺芸等提出大学生拼车以应对大规模出行, 通过对经济、实施可行性和车主用户的需求分析, 肯定了大学生拼车出行的可行。

目前的研究分析了大学生出行特征, 调查了大学生出行现状也提出一些解决方案, 但这些方式在安全感和成熟度方面存在不足。缺少对拼车过程的进一步探讨, 如乘客需求信息要交流整合、司机的能力和服务态度要监管、拼车过程的顺利运行要把控等。本文尝试全面分析大学生出行难的原因, 提出“网约车拼车”这一方案以解决大学生出行难, 并分析该方案的优势。

二、高校网约车的必要性

对大学生出行的研究, 反映出一些共同点, 作为群居的大学生, 他们的出行往往有相似的目的性; 高校学生对于目前不完善的交通建设和交通状况满意度不高; 大学生因出行不易而渴望出现一种新的出行方式等。

(一) 大学生出行难的原因

1. 大学生出行呈潮汐式

大学生课外时间较为充裕, 尤其在周末节假日, 他们不约而同的从学校出去, 出行目的高度吻合。以芜湖市为例, 大学生成群涌向景点、商业圈、美食城、芜湖古镇、芜湖方特乐园和车站。相同时间、密集性人群在相同路线上的移动, 使得大学生出行具有潮汐式的特征。

2. 城市公共交通无法满足潮汐式出行需求

城市公共交通可以满足一般情况下交通的需求, 但乘坐公共交通会受到硬性规定的限制, 比如时间、车次等。在面对周末节假日短时间内爆发的大量出行需求, 就显得力不从心。

3. 城市公共交通的缺陷与大学生个性追求冲突

公交车转乘多、班次少、候车久、早晚时间局限, 与大学生对出行便捷舒适的需求极不吻合。轨道交通有独特的优势, 但建设不完善, 目前很多城市的轨道交通建设还在规划或起步阶段, 具备成熟轨道交通的多限于一线经济发达城市, 其数量却是屈指可数。

4. 出租车出行成本与大学生经济条件冲突

选择出租打车确实很便利, 但出行成本会更高。大学生是一类特殊的群体, 他们一般没有收入, 个人打车费用超出了他们的可接受范围, 所以很多大学生只能选择体验感不高的公交。

5. 大学生个性追求催生新兴出行方式

大学生有较高的精神追求、个性强、有很强的猎奇心理、崇尚自由, 接受新鲜事物的能力强, 在消费方面更易于追求性价比和体验感, 在出行方面也乐于接受拼车、预约这样的方式。

(二) 大学生网约车的优势

针对城市公共交通的局限、大学生潮汐式出行、个性追求与低消费需求的现状, 缓解高校学生出行困难成为亟须解决的痛点问题, 故本文提出“网约车拼车”方案, 其优势如下:

1. 网约车拼车基于成熟的网约车平台

近年来发展起来的网约车出行改变了传统打车模式, 出行乘客不需站在街边招手呼喊, 只要手机下单就会有司机服务。目前庞大的网约车市场已经渗透到各地大小城市, 网约车拼车建立在网约车平台的基础上, 结合大学生出行特点和需求, 提供拼单和网约车出行服务。

2. 网约车拼车不受城市交通建设的影响

网约车拼车出行主要涉及出租车和私家车资源, 不会受到当地

城市交通建设进度的影响,即城市交通建设无论处于改建初期、中期、晚期,无论建成和投入使用与否,都不影响网约车的运营。

3. 网约车安全规范且服务优良

网约车经过数年的发展和检验,有相对规范的管理,司机都经过培训和考察,具有足够的安全意识和良好的服务态度,并且能通过平台掌握他们的信息,保证拼车同学的安全。

4. 网约车成本低廉且便捷舒适

网约车通过分摊车费极大的降低了打车成本,例如一笔20元的车费四个人分摊,最后约等于公交车转乘的费用。但乘客享受的舒适便捷服务却不是公交车能提供的。网约车给顾客带来便捷和舒适感,符合同学们追求的性价比。

5. 网约车节约资源且环保绿色

网约车减少了一车一客的现象,有效的节约车辆资源,节约燃油资源,减少道路资源浪费,同时减少汽车尾气对城市的污染,为“绿水青山”做出贡献。

6. 网约车适合学生且受欢迎

研究通过走访、发放问卷的方式对芜湖弋江区的大学生是否愿意选择网约车出行做调查,发放问卷800份,回收776份,有效732份,有效率达91.5%。结果:愿意使用网约车占比79.78%;不愿意使用的占比7.10%;可以考虑使用的占比13.12%。

可见,不愿意选择网约车的大学生仅占7.10%,说明大部分高校学生对网约车创新出行方式表示认可。

三、高校网约车具体方案

网约车出行是在共享经济概念指导下形成的产物,而共享经济在现阶段强调所有权与使用权的相对分离,即使用而非占有。放在网约车中,就是大学生乘客共同享受网约车服务。

(一) 高校网约车的基础

高校网约车是在传统网约车的基础上实现的。目前市面上有多种网约车平台,如滴滴出行、曹操出行、花小猪打车、高德打车等。高校网约车可以兼容以上任一平台实现拼车功能。

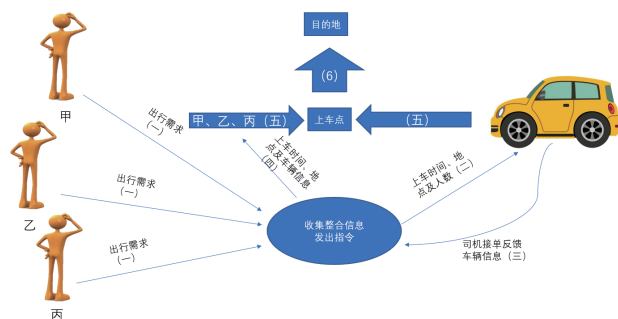
(二) 高校网约车控制平台

实践网约车需要一个控制平台,这个平台以小程序或者APP的形式创建,用来连接乘客端和网约车端。控制平台对出行乘客的信息进行分类,分析哪些订单时间地点相近,将匹配好的订单有序开展,把上车时间及地点发送给乘客,另一边在网约车平台下单司机,约定行程。

(三) 控制平台大学生端功能

有出行需要的大学生只需在手机上打开小程序或者APP编辑出行信息,如出发地点、时间、目的地,完成一键下单;接着等待控制平台发出行程安排,按时到达上车点乘车。

(四) 控制平台司机端功能



图一 网约车运行示意图

控制平台在网约车平台寻找接单司机,告知其按约定时间到达指定上车点,接到拼车乘客将他们送到目的地。随着项目发展,平台可以签约直属司机,有效提高运作的容错率。签约司机在订单运行效率和可靠程度上会有大大提升,也能让乘客感受到更多关怀和舒适。

四、高校网约车运行与改进

网约车模式已经在芜湖市弋江区高校学生中完成实践,有效订单32次,服务人次达102,总体结果达到预想,但存在以下几点问题:宣传力度不够;司机端组织管理问题多,难度大,部分司机不接受拼车单或单方面提高车费;部分同学未按规定时间达到上车点,影响拼单行程。针对以上问题,本文做出了相应策略。

(一) 业务推广策略

作为服务高校同学出行的网约车平台是个新生事物。他的知名度在短时间不会很高,想要扩大网约车的影响力,团队要坚持不懈地做推广业务。例如在各高校学生平台发布电子广告传单、大学生聚集处发送礼物邀请他们关注小程序等等。同时,用优异的服务打动体验过的用户,带来回头客的同时打响知名度。

(二) 司机端管理策略

对于司机端,初期可以借助网约车平台,例如滴滴出行、花小猪打车等。使用他们的司机进行拼车服务。在拼车服务形成一定规模就可以招募专属司机,与司机签约,这样就能对司机端进行直接管理。

(三) 学生端服务

运营显示少部分大学生缺乏时间观念,未按规定时间到达上车点。可以鼓励学生用户遵守约定时间,在发车前几分钟对用户做出提醒,安抚司机和其他拼车用户情绪,必要时增加该用户的拼车费用或考虑解除该用户的订单,以提高订单完成的效率。

五、结论

本文梳理了现有文献关于大学生出行难问题的研究,探讨了大学城大学生周末及假期出行不易的原因,罗列了“高校网约车”的优势,并调查高校大学生对网约车的赞同意愿,提出了“高校网约车”具体方案。然后,从平台的基础、控制平台、大学生端功能、司机端功能等方面详细阐述了高校网约车的功能和流程。创新性的网约车思路结合大学生出行需求,提出便捷、高效、舒适、实惠的大学生出行方案,符合大学生潮汐式的出行特点,解决了周末及节假日城市交通设施不足,单独出行费用高,因一车一客造成的资源浪费和环境污染等问题,为打造一条适配高校学生的出行路贡献了新智慧。

参考文献:

- [1] 罗楚晗等. 大学生的出行特征分析及方案研究——高校郊区背景下以南昌大学前湖校区和青山湖校区为例 [J]. 中国商论, 2020(14): 182-186.
- [2] 杨亚琛等. 基于计划行为理论的大学生出行方式选择行为研究 [J]. 昆明理工大学学报(自然科学版), 2018, 43(04): 124-130.

基金项目:

- 1.2020年安徽省省级大学生创新创业项目“高校·达”,项目编号S202010368129X;
- 2.2020年安徽省质量工程项目,课程思政示范课:大学生职业发展与就业指导,项目编号2020szsfkc0885.