

相关链接

华盛顿出租车计费方式

起步价3美元,每英里(1.6公里)2.16美元,等候期间每小时25美元,即每5分钟2美元。“由司机搬到后备箱中的每件行李”收费50美分。除第一名乘客,每多载一名乘客收1.5美元“额外乘客费”。逢大雪等恶劣天气,如有官方发布的天气预警,每单生意在所有费用之上加收15美元。

尤伯租车服务

尤伯的车分普通车、黑色公务车和运动型多用途车3档。最便宜的普通车每英里收费3.25美元,外加5美元起步价,车速低于每小时11英里时按每分钟75美分收费。最低消费10美元。黑色公务车和运动型多用途车起步价分别为8美元和15美元,每英里分别收费3.25美元和3.5美元,车速低于每小时11英里时按每分钟收费标准分别为1.25美元和1.35美元。最低消费分别为15美元和25美元。三种车取消预订的费用均为10美元。尤伯没有自己的司机或车。与其说它是汽车租赁商,不如说它是乘客与司机之间的中间商。尤伯与愿意为它工作的司机签约,要求签约者达到一定资质,比如,要通过路熟熟悉度考试,所拥有车辆车龄不得超过7年。

服务差乘客报怨 市议会出手整顿

华盛顿本地“的哥”日子不好过

车辆旧,车况差,拒载,不能刷信用卡,司机不专心驾驶……乘客对美国首都华盛顿出租车的抱怨不一而足。不少乘客宁愿多花钱雇“外地”豪华出租车。华盛顿市议会决定加强管理出租车,出台改革措施。出租车司机感觉日子越来越不好过。

不想改现状

华盛顿市议会7月决定采取措施,提高出租车行业的服务效率和安全。措施包括淘汰行驶时间超过一定年限的车辆,统一车辆外观,引进信用卡结算,用现代化技术防止司机“宰”客。这些措施令司机们满腹怨言。叙利亚移民塞诺·哈桑74岁,1966年移民到美国,经过艰苦打拼立稳脚跟,开办出租车行,眼下有22辆车,其中一些行驶时间超过8年至12年。他不满市议会要求淘汰老旧出租车,认为应以行驶状况和是否通过安全检测作为淘汰标准。华盛顿出租车因大多只能用现金付费而饱受诟病。市政府7月与电子支付服务商VeriFone签约,在出租车上安装计程和信用卡收费系统。对于哈桑而言,安装VeriFone系统意味着几年前按市政府要求安

装的计程器作废。这些计程器每台400美元。另外,按照市议会改革出租车行业的新举措,哈桑车队中20%车辆须更换为能搭载残疾人的车辆。哈桑为此需要花4.5万美元。哈桑抱怨“没法做生意”,“我连给自己买辆新车的钱都没有,我完蛋了。”

满腹牢骚话

华盛顿出租车多为个体经营。“的哥”弗兰克尔认为市议会改革出租车行业的真正动机是“挤走个体经营者,引进大型租车服务商”。司机埃尔弗莱姆·阿莱穆,49岁,反对在出租车里装全球定位系统,觉得这侵犯他的隐私。“他们为什么要追踪我?我又不是罪犯。”拉里·弗兰克尔59岁,在华盛顿开出租车17年,先前每周工作5天,每天8到10小时。随着华盛顿把出租车计费方式从按区段计费改成按计程器显示金额收费,弗兰克尔的收入减少30%。为维持生计,他只好延长工作时间,每周几乎没一天休息,每天出车12到14小时。

尤伯服务佳

乘客不理会“的哥”们的苦衷,而是理所当然选择更好的服务。罗杰·怀特现年26岁,是一名活动策划者。上午10点,他穿戴整齐,准备出发去华盛顿最高法院履行陪审员职责。他本打算步行5个街区到U街乘地铁去法院,想到炎热天气,决定还是打车前往。他再一次联系尤伯签约司机,这已是一周内第三次使用尤伯的服务。尤伯总部设在加利福尼亚州旧金山,7个月前把业务扩展到华盛

顿,提供轿车出租服务,收费比华盛顿本地出租车贵,但服务好。乘客利用尤伯公司开发的一款智能手机应用软件可以轻松选择司机以及接送时间和地点,过后给司机服务打分,5颗星为满分。司机可利用软件接“订单”,成交后,向尤伯支付20%车费作为中介费。

一比知高下

来接怀特的司机穆罕默德·巴尔达维勒56岁,服务水平被评价为4.6颗星。怀特说,他喜欢叫尤伯的车不仅因为车厢舒适整洁、可以获得免费瓶装水、可以刷信用卡付款,更因为签约司机的整体服务质量稳定,不像华盛顿本地出租车司机水平参差不齐。而且,如果对尤伯的司机不满意,他可以投诉并得到令人满意的处理结果。像怀特一样,珍妮特·多诺万对本地出租车服务印象不佳。多诺万1971年起一直住在华盛顿,有过几次不愉快的打车经历,如今是尤伯的忠实客户。多诺万说,一次乘坐本地出租车,车起步没多久,司机就把车停在路边去买水,又开了半英里后,司机开车去加油。多诺万一怒之下要求下车,却被司机锁在车里带到位于华盛顿西南部的一个鱼市场,而不是多诺万要去的地方。多诺万反感本地出租车司机边开车边打电话。她乘车前总要问一句:“你会不会(开车时)打电话?”怀特说:“尤伯司机从来不会边开车边打电话或听广播。”

欧枫

产假只休几星期,家庭事业能兼顾?

雅虎新掌门“孕事”引热议

孕期扛重任

雅虎宣布由迈耶出任CEO当天晚些时候,迈耶接受《财富》杂志采访时就公布已怀孕6个月的消息。这是她和丈夫博格的第一个孩子,预产期为10月7日。随后,迈耶在自己的“推特”上也公布了这一消息。迈耶说,雅虎6月份在和她初步接触时就已得知她有孕在身,但这并未妨碍公司做出最后决定。“他们经过深思熟虑。”她说。按照美国法律,女员工不必透露自己是否怀孕,公司也无权过问。但迈耶还是选择在6月底一轮面谈中将“孕事”告知雅虎。之后,她又顺利通过几轮面试。与雅虎董事会关系密切的消息人士斯威舍说,迈耶怀孕的消息“不在(董事会)担忧范畴”。如今,迈耶成为《财富》杂志所列全球500强IT企业中20名女性CEO之一,更是其中唯一在孕期内走马上任的女掌门。她能否带领雅虎这一互联网巨头在日益激烈的竞争中打好“翻身仗”,成为业界关注的焦点。有分析师认为,迈耶的组织能力、专业知识和产品创新能力值得“高度认可”,但“雅虎面临巨大挑战”,现阶段虽有数量可观的互联网用户,但在利用互联网社交属性等方面明显落后于谷歌、“脸谱”等竞争对手。而头三个月通常是新任领导确立威信和地位的关键时期,对迈耶而言,这三个月恰好是她待产的最后三个月。因此,迈耶任务艰巨。

有钱都搞定

当被问及怀孕生子会否影响新工作,迈耶说她打算“只休几个星期”产假,且期间也会设法工作。对于这一承诺,哥伦比亚大学专家简·沃尔德福格尔认为,尽管新生儿会不可避免占用母亲的精力和时间,但以迈耶的实力和财力,加上灵活便捷的现代办公技术,她完全有可能事业家庭两不误。实力方面,迈耶在谷歌期间的业绩有目共睹。毕业于美国斯坦福大学的迈耶,1999年加盟刚起步的谷歌,是谷歌第20位创始员工和首位女工程师,被称为“谷女郎”(Googirl)。13年中,她负责和参与“谷歌地球”、Gmail邮箱等100多项新产品功能研发,并成为谷歌负责地图和地理位置服务的副总裁。财力方面,迈耶现有净资产可

能高达3亿美元。加入雅虎后,除100万美元年薪和200万美元年终奖,她还可获得现行市场价值1200万美元的限制股和优先认股权。如果在雅虎任职满5年,她可获3000万美元奖金。因此,《纽约时报》称,迈耶“想雇多少保姆就雇多少”。

两头都能顾

迈耶的上任在网络上引起热议。批评者认为,迈耶为工作缩短产假,给女性树立负面典型。但支持者则称赞她勇于应对双重挑战,反映出职场女性,尤其是企业女高管必须面对的真实困境。31岁的普娅·桑卡尔是网络论坛“皮亚扎”的首席执行官,几周前刚生下第一个孩子。在她看来,“皮亚扎”就像是她的另一个孩子。“这就好比有两个孩子的母亲,她们可曾因为有了新生儿就停止喂养大一

点的孩子?”美国匹兹堡大学一项调查研究显示,就职于美国大公司的女性高管中,90%是母亲,且大多有两三个孩子。但她们通常能与配偶达成默契,合理分担家庭义务,最大限度实现工作生活两不误。迈耶在谷歌的前同事谢里尔·桑德伯格就是如此。桑德伯格2008年转投社交网站“脸谱”公司,任首席运营官。现年42岁的她有两个孩子,而她平衡家庭与工作的方式之一,就是尽量每天下午5点半下班回家,与家人共进晚餐。另一项研究结果显示,生育期间暂时离开工作,并不会对职场女性的工作表现造成太大影响。她们在产后的工作表现与男同事一样好。而那些休产假6个月以上的女性,工作表现得分也能达到男同事分数的60%。

张代蕾

相关链接

从电脑白丁到技术帝

女强人玛丽萨·迈耶

当玛丽萨·迈耶进入斯坦福大学时,她还是一名“电脑白丁”。大学第一年,她拿出做保姆挣来的全部积蓄买下第一台计算机,在旁人帮助下第一次打开电脑、触碰鼠标。从此,原本计划学医的她走进一个全新的世界。进入谷歌前,迈耶曾在瑞士银行研究实验室工作,也在位于美国加州门洛帕克、由斯坦福大学设立的非营利研究机构“SRI国际”任过职。在迈耶看来,所谓女性在工作时更加“感情用事”的陈词滥调已经过时,她的成功不仅得益于勤奋和超强承受力,更来自于理性和善于分析的工作风格。作为IT业为数不多的女高管,迈耶常被问到如何看待女性在行业中的地位。她说:“这是一个错误的问题。这样的问题阻碍整个行业发展。真正问题在于我们没有培养出足够多的人才。”她认为,性别不应成为关注焦点,工作激情才是关键。“我不是在谷歌工作的一名女性,我是谷歌的一名‘技术狂’。激情是与性别无关的力量。”最近四年,迈耶连续入选《财富》杂志“商界最有权50名女性”榜单。33岁时,她成为获得这一称谓的最年轻女性。另外,迈耶曾获评《魅力》杂志“年度女性”。