

香港文匯報訊(記者劉凝哲北京報道)小黃車要「黃」(執笠)?內地知名共享單車企業ofo小黃車,日前遭遇嚴重資金鏈斷裂危機。消費者連續多日前往ofo公司總部申請退押金的同時,逾1,260萬用戶也在線上排隊申請退押金,有內地媒體形容,排隊等待ofo退押金的人已逾4,000公里,相當於從雲南騰沖排隊到黑龍江漠河。國家交通運輸部昨日就此表示,高度關注ofo小黃車公司退押金難的問題,正督促其暢通退押金渠道,優化退押金流程,加快線上退押金進度,切實保障用戶合法權益。



用戶在ofo北京公司總部要求退還押金。路透社



眾多ofo用戶17日在其北京公司總部外排隊等候退押金。路透社

小黃車要黃?

1200萬用戶排隊退按金

深陷資金鏈斷裂危機 交通部介入促加速退款

據ofo小黃車官網介紹,自2015年6月啟動以來,ofo已在全球連接了超過1,000萬輛共享單車,日訂單超3,200萬,為全球20個國家250座城市2億用戶提供了超40億次高效便捷、綠色低碳的出行服務。

創始人被列入「老賴」名單

但近來內地共享單車企業遭遇破產倒閉寒潮,作為該領域體量最大的企業之一,ofo也難逃資金鏈斷裂之困。據報道,ofo的創始人戴威已收到法院的限制消費令,這也就是俗稱被列入「老賴」名單。在危機爆發後,戴威隨後在公開信中稱,不會逃避,會為欠着的每一分錢負責,為每一個支持過ofo的用戶負責。

使用ofo共享單車,需要先繳納99元(人民幣,下同)至199元的押金。由於近段時間不斷傳出ofo資金困難,排隊申請退還押金的人數越來越多。從本月中旬開始,大批ofo用戶前往其位於北京中關村的總部,現場排隊等待退還押金。每日排隊的人群均長達數百米,甚至有網友稱是「這輩子排過的最長的隊」。

鑒於現場大排長龍的情況,ofo17日緊急發佈《退押金政策提醒》,稱會根據申請順序進行審核與收集,線下申請與線上申請並無區別。該政策一出,ofo退押金迅速從一場上千人的線下退款,發展成超千萬人的線上退款。

據網友18日在微博上發出的截圖顯示:11點22分,ofo App中排隊退款用戶已超730萬人;13點53分,排隊人數超900萬;14點07分,排隊人數超918萬;22點,排隊人數已經超過了1,000萬。內地媒體測算,按照線下每個人間隔40厘米的距離來計算,1,000萬人的隊長4,000公里,大概相當於從雲南騰沖排隊到黑龍江漠河。

按微博網友@哦偶噢哦的計算,從排隊開始的14個小時內,排名上升8,088名,也就是說,每個小時可以處理577.7宗。「按這樣的速度,我9,533,230的排名至少16,502小時,687天,還得熬過2個冬天。」

香港文匯報記者21日晚間申請退押金時,已排到1,260萬人之後。

籲公眾理性看待新業態發展

對此,國家交通運輸部新聞發言人吳春耕21日表示,高度關注ofo小黃車公司退押金難的問題,並會同交通運輸新業態協同監管部際聯席會議相關成員單位進行了分析研判和磋商,也始終與相關企業保持溝通聯繫。一方面,支持ofo小黃車公司多方開源節流,增強企業可持續發展的能力;另一方面,也在督促其暢通退押金渠道,優化退押金流程,加快線上退押金進度,切實保障用戶合法權益。

吳春耕還指出,共享單車是移動互聯網和租賃自行車融合發展的交通運輸新業態,在發展初期會遇到這樣那樣的問題。總體來看,目前共享單車行業運行平穩,需求保持旺盛的態勢,根據初步統計,目前全國每天共享單車的使用量仍然在1,000萬人次以上。在新業態發展過程中,希望公眾能夠理性地看待和對待,能夠多一些包容和鼓勵。

ofo事件回顧

- 2015年** ofo共享單車開始運營。
- 2017年10月** 10月20日,ofo小黃車最新宣佈日訂單突破3,200萬,同比日訂單量增長遠超31倍。
- 2018年3月** ofo宣佈E2-1輪8.66億美元,由阿里巴巴領投,灝峰集團、天合資本、螞蟻金服與君理資本共同跟投。這是ofo官網上出現的最後一次融資。
- 2018年9月** 因拖欠貨款,ofo小黃車被鳳凰自行車起訴。
- 2018年10月** 媒體披露稱ofo小黃車退押金周期再度延長。
- 2018年11月** ofo被北京市第一中級人民法院、北京市海澱區人民法院等多個法院的多個案件中列入被執行人名單。
- 2018年12月** ofo創始人戴威收到法院的限制消費令。眾多ofo用戶連續多日前往公司總部要求退押金,ofo用戶線上要求退押金排隊人數超過1,200萬。

整理:香港文匯報記者 劉凝哲



民眾用手機查詢ofo退押金進度。中新社

資金缺口逾10億 ofo臨破產邊緣

特稿

從備受資本金寵愛的「獨角獸」,走到今天的四面楚歌,ofo不過用了短短的三年多時間。曾經高調吹捧的投資人,也不再發聲,沒有人為數千萬用戶的押金負責。無疑,這個案例給了整個互聯網行業一個深刻的教訓。

從今年初開始,ofo便多次陷入資金斷裂傳聞。公開信息顯示,至少有9家公司因合同糾紛將ofo告上法庭,涉及物流運輸、房屋租賃、廣告費用、拖欠貨款等多種事由,部分案件已達成和解,尚有多起仍在審理之中。與此同時,ofo還涉及多起勞動合同糾紛。

真正讓ofo的資金危機陷入臨界點的,是從本週開始的退押金風波。對於公司給出的三天內到賬的回覆,一些用戶持將信將疑的態度。事實上,行業內對於用戶押金的,並沒有提出過善終的方案。從2017年開始,酷騎單車、叮叮單車等就接連曝出押金難退事件。今年1月,處在破產邊緣的小藍單車被滴滴收購,但是,用戶的押金被轉換為滴滴單車券和出行券,用戶仍然無法直接獲得現金退款。

如果以每人99元(人民幣,下同)押金計算,ofo需要退還的資金缺口已經超過10億元。在此之前,ofo對於用戶退押金的請求已經拖延了幾個月不等。公司管理層的態度也發生了天翻地覆的變化。去年年底,ofo創始人戴威曾要求資本「理解創業者的理想和決心」。一年過去了,戴威在內部信中已經從當初的堅持變成了求生欲,「哪怕是跪着也要活下去,只要活着,就有希望。」

共享單車難以獨活 但是,對於解決方案,其背後的股東,無論是滴滴還是阿里巴巴都沒有公開表態。10月9日,媒體爆出滴滴出行將收購ofo小黃車的消息。結果,當日晚間,滴滴官方便發出了措辭堅決的否認說明,「滴滴從未有過收購ofo的意向,也承諾未來將繼續支持其獨立發展。2016年對ofo的C輪至E輪融資中,滴滴每輪均有參與,累計共投資3.5億美元。但作為投資人,滴滴從未、並承諾未來也不會行使一票否決權。」這一態度可謂十分明確。

目前,問題的核心仍然是滴滴與ofo的博弈。一名熟知共享單車運作內情的人士透露,共享單車已經不是資本關注的熱點。無論是滴滴還是美團、阿里,對共享單車的需求,都是作為流量的入口和交易場景,很難作為單獨的模式存活。另外,從滴滴、美團點評的現狀來看,共享單車都已經很難再成為主流的業務模式。

今年年初,滴滴旗下共享單車業務「青桔」上線,計劃斥資數十億投放600萬共享單車。但是,在已經飽和的一線城市,均已叫停了共享單車的增量投放。因此,滴滴在深圳、武漢、鄭州等城市的投放接連受挫。

投資方左右ofo太多

目前,ofo沒有找到合適的出路,也沒能等到救火的資金。ofo的瘋狂擴張起源於滴滴承諾其將拿到數十億美金規模的投資,但是最後這筆資金並沒有到位。「ofo和滴滴的矛盾就是這麼來的,ofo給了滴滴太多的權益,包括大股東、一票否決權、核心高管的派駐等。」知情人士透露,可以說投資方左右了ofo太多的思路,然而,如果一家公司的行為是針對投資人,而不是針對市場和用戶,就很難走遠。

兩名不願具名的投資人都認為,ofo最後的結果很有可能走向破產,「共享單車其實是大規模低毛利的生意,模式要靠管理來提升毛利空間,本質來說,它是一門管理的生意。尤其是現在集中退押金,公司賬戶是肯定不夠支付的。像易到那樣,找到新的接盤人的機會並不多。如果找不到,可能就是破產。」

■《21世紀經濟報道》

微觀點

按金安危有漏洞 監管難辭其咎

其興也勃焉,其亡也忽焉。共享經濟原本旨在利用過剩產能、提高資源效率,人人參與共享,但美好的願景已「變味」。一座座可怕的共享單車「墳場」,亂停亂擺的單車猶如城中的「螻蛄」,曾經被認為已經「救活」的自行車產業再次斷崖式下跌。盲目「燒掉」投資者的資金,用不可持續的價格戰吸引客戶,沒有明確的盈利點,一旦外部停止「輸血」,就是整個產業鏈的大潰敗。

短短一年多時間,多家共享經濟平台接連倒閉。事實上,在共享經濟盛極一時的

時候,就有輿論認為,以預付押金為使用前提的方式其本質就是「龐氏騙局」。在對待巨額押金等問題上,有多位專家質疑其資金流向,到底是有錢不退,還是沒錢可退。同時,ofo連續獲得大量融資,以及數以億計的押金,是否存在挪用或侵吞。由於監管的缺失,這些問題都沒有答案。可以說,這是消費者和投資者為共享經濟「野蠻生長」繳納的「學費」,是沉痛的教訓,值得人們反思。

需要指出的是,雖然共享經濟正進入寒冬,但其也確實為人們帶來便利,為社會

發展提供新方式,並在短短幾年中顯示出巨大潛力。在共享經濟這種新型業態的成長中,可以看到政府強有力的支持,創造更好的發展環境。但是,僅有包容和支持,沒有嚴格的監管,無法造就健康、可持續的新業態發展。ofo危機,應該令人們警醒。作為支持者和監管者,官方應該進一步出法規和切實措施,加強對共享經濟等新業態的監管,特別是涉及到民眾的資金財產安全問題不應該缺位。同時,也應為共享經濟尋找新的支點,引導其健康積極發展。

■香港文匯報記者 劉凝哲

共享汽車亦現「退押難」 深圳接投訴上千宗

香港文匯報訊(記者郭若溪深圳報道)共享出行市場既給廣大消費者帶來了便利,又因其大量收取消費者押金而帶來資金風險。近日,香港文匯報記者從深圳市消委會獲悉,今年以來深圳市消委會陸續收到共享汽車企業及產品有關「退押難」的消費者投訴超過1,000宗,涉及前海途歌(Togo)、佰壹出行APP、三加壹共享汽車、芒果汽車科技等共享汽車企業。

深圳市消委會副秘書長于喜峰表示,近兩年,隨著小藍、小鳴等共享單車企業相繼退出市場,「退押難」成為共享單車行業的最大痛點問題,

「現在不僅是共享單車,今年以來市消委會也陸續收到共享汽車企業及產品有關退押難的投訴,累積超過1,000宗。」鑒於共享出行行業尚在發展之中且廣泛出現「退押難」問題,他建議消費者要理性選擇。

據了解,涉及共享汽車的投訴也以申請退押金的投訴為主。而同樣作為共享出行產品,深圳公共自行車對押金的採取了第三方資金監管模式,並通過嚴格的資金審核流程確保消費者押金安全,這一點非常值得其他共享單車企業學習和借鑒。