

共享单车出台押金新规,你觉得咋样?

近日,交通运输部、中国人民银行会同国务院有关部门研究起草了《交通运输部新业态用户资金管理办法(征求意见稿)》,为期两周向社会公开征求意见。一直困扰用户的共享单车押金安全问题有望得到解决,共享单车行业面临发展新格局。然而,随着共享单车市场遇冷、车辆投放数量减少,消费者用车难的问题也浮出水面。如何既管住押金,又保证用户骑行方便,成为社会关注的焦点。

新规遏制企业融资“歪念头”

依照共享单车平台企业收取押金的普遍模式,一辆车可以对应无数个用户押金,平台企业纷纷把用户押金作为企业融资、投资经营发展的重要方式和来源,一旦资金出现失控局面,便无从监管。

征求意见稿提出,网络预约出租汽车、汽车分时租赁和互联网租赁自行车运营企业原则上不收取用户押金,确有必要收取的,应当基于协议,提供运营企业专用存款账户和用户个人银行结算账户两种资金存管方式,供用户选择。用户押金归用户所有,运营企业不得挪用。

中国政法大学知识产权研究中心特约研究员李俊慧说,新发布的征求意见稿,实际目的是引导平台企业把关注点放到运营和服务上来。

巨额存量押金如何监管

虽然征求意见稿对押金监管做了明确规定,但对于目前共享单车市场上的存量押金“何去何从”,依然是很多用户关注的焦点。

一些共享单车企业倒闭使不少人陷入“押金亏损”,北京的蓝女士上下班主要靠共享单车接驳地铁。2017年北京地区共享单车投放最密集的时候,她的手机上装有3个共享单车App——摩拜、小黄车、小蓝车。2017年底小蓝单车出现退押金风波,蓝女士的99元押金至今

“这就遏制了企业动融资的‘歪念头’。”李俊慧说,如果平台企业确实要收押金,那么依据意见制定严格的监管方式,即使收取也不能随意使用,只能按照提供商业服务的价值收取相应的服务费用。在押金难退事件反复上演的情况下,平台的不规范经营,给用户使用造成了“心理阴影”,因而此次出台征求意见稿应该是“众望所归”。

“政府对新业态发展的原则是包容审慎监管,此次征求意见稿补上了短板、降低风险,有利于行业发展重新回归正轨。”李俊慧说,此次征求意见稿明确了规则和细致的监管手段,有利于用户重塑对交通新业态的信心,有利于平台企业回归正常经营。

未退。“99元虽然不是什么大钱,但至少应该给消费者一个说法,损失谁来补?”

据业内透露,摩拜、OFO、哈罗单车等4家较大的共享单车企业,占据了90%以上的市场份额。目前,主要平台企业的存量押金合计达六、七十亿元。

征求意见稿第二十五条提出,本办法发布之日前收取的用户资金,应当从某一个规定时间起,按照本办法存管,各地可根据本办法结合本地实际制定具体实施细则。

摩拜公司有关负责人回应称,征求意见稿对于保障用户合法权益、化解风险具有积极正面的意义,摩拜单车支持并积极响应。从2018年7月起,摩拜单车已率先实现全国范围内的免押金骑行。一些业内人士则表示,对于存量押金的使用和监管,征求意见稿尚没有明确细则。

下一步,如何加强押金监管举措的

引领行业探索健康可持续发展路径

“日行万步成常态”。继押金困境之后,很多用户面临的新问题是,单车都去哪儿了?在不少城市的街头,一些依赖共享单车接驳地铁的用户反映,最近早晚进出地铁口很难见到车影。一位摩拜用户称,他刚续了半年年卡,出门在外却很难找到单车。

国家发改委综合运输研究所城市交通室主任程世东说,共享单车投放数量可以让企业在发展中自行探索决定,企业受压于成本和效率,一定会以最优化的方式投放车辆。政府应该做好划定停放区等服务,协同企业完善报废共享单车处置方案,督促“僵尸车”治理,改善用户体验。

“从长期看必须找到支撑企业发展、长远实现盈亏平衡的盈利模式。”程世东说。

征求意见稿提出,运营企业收取的

实施落地?李俊慧表示,监管部门要履行好监管职责。对于没有开设监管账户的平台企业,要及时发布消费警示,避免用户误入消费陷阱;在资金监管方面,平台企业需要开具相关证明材料才能开设监管账户,因此相关机构要严格落实开户和资金监管职责,确保平台企业无法随意挪用,尤其是细则要具备可操作性。

用户预付资金总规模应当与其服务能力相匹配,严禁超出服务能力收取用户预付资金,并对共享单车单个用户账号内的预付资金额度提出明确限制,不得超过100元。

中国人民大学法学院教授刘俊海说,过去共享单车市场存在“押金为王”的误区,对于企业和投资人来说,要把押金制度收紧作为企业升级转型的契机,这是共享经济重新迎来洗牌的时机,有可能启动新一波共享单车的并购浪潮,企业和投资人既要看到“危”,也要看到“机”。

刘俊海同时表示,对于政府来说,服务共享经济的大方向不变,鼓励绿色环保的出行方式不变。政府部门既要严格监管,也要提供好服务,要给投资人传递信心,创新可持续发展的盈利模式。

/ 新华社

车市持续低迷 新能源车成汽车市场主动力

《经济参考报》3月21日刊发题为《新能源车成为提振汽车市场主动力》的报道。文章称,中国汽车工业协会最新发布的数据显示,今年前两个月,汽车产销量连续出现较大幅度下降。但在整体车市持续低迷的情况下,新能源汽车仍然表现抢眼,继续保持高速增长,成为提振汽车市场的主动力。

今年的两会政府工作报告中明确提到,未来将进一步稳定汽车消费,并加快新能源汽车发展。在政策的推动下,国内外汽车企业都将发展新能源汽车作为未来的发展重点,并且都将中国市场作为了新能源汽车最重要的市场。



纯电动依然是市场主力

在目前的新能源汽车市场上,纯电动汽车仍然是发展的主力。汽车工业协会数据显示,2018年,中国新能源汽车产销分别完成127万辆和125.6万辆,比上年同期分别增长59.9%和61.7%。其中,纯电动汽车产销分别完成98.6万辆和98.4万辆,比上年同期分别增长47.9%和50.8%。

在刚刚过去的瑞士日内瓦车展上,新能源汽车成为毫无疑问的主题。包括奔驰、宝马、大众等在内的国际汽车巨头都将新能源汽车作为未来发展的重点,并且纷纷表示将在未来的两三年中将向中国市场投入数十款新能源车型,纯电动成为其中的主要内容。

奥迪公司表示,未来将加快推出电

动汽车产品,预计到2025年将有30款纯电动汽车上市。而大众集团计划在未来10年销售2200万辆纯电动车,纯电动车型研发计划从之前的50款增长到70款。

预计到2023年之前,大众集团在全球将拥有8座电动车工厂,其中4座在中国。奔驰的纯电动SUV车型EQC也将于今年年底在中国实现国产并上市。

与此同时,在电动汽车市场化方面具有先天优势的自主汽车企业推进新能源汽车的力度也不断加大。上汽名爵日前推出了首款纯电动SUV车型名爵EZS,吉利汽车也推出了其首款纯电动轿车。

而作为国内最早开始新能源业务的汽车企业之一,北汽集团在发展新能源汽车方面的力度更是突出,在自主品牌

汽车方面已经全面推进电动化。

混合动力抢占先机

纯电动汽车的发展方向 and 主力地位已经确定无疑。但当前,在纯电动汽车领域内,也仍然存在充电基础设施相对匮乏、续航里程焦虑、电池技术有待大的突破等问题。在此情况下,混合动力汽车就成为了从燃油汽车到纯电动汽车之间的一个有效的过渡产品。

今年初,大众汽车一口气拿出了6款插电混合动力汽车产品。而在刚刚落幕的日内瓦车展上,宝马也带来了6款全球首发插电式混合动力车型。现代汽车也在去年推出了索纳塔插电混动版车型,今年将推出胜达的插混版本。

一向主推油电混动的日系车也开始转型插混车市场。包括一汽丰田、广汽丰田等企业,日前纷纷上市了新型的插电混合动力产品。本田也宣布将于2020年在中国推出插电式混合动力车型。

在自主品牌领域,比亚迪2018年销售插电混合动力汽车超过10万辆,占据了国内43%的混动市场。其余如上汽、华晨、广汽、吉利、长城等企业也都在插电式混合动力领域有所斩获。

汽车工业协会数据显示,2018年,插电式混合动力汽车产销分别完成28.3万辆和27.1万辆,比上年同期分别增长122%和118%,超过了纯电动汽车的增速。今年前两个月,插电式混合动力汽车产销分别完成3.9万辆和3.4万辆,比上年同期分别增长55.2%和38.5%。

氢动力未来可期

除了纯电动、混合动力外,氢燃料电池汽车也是未来发展的一个重要技术路线,并且由于其在排放、续航里程、使用便利等方面的优势,被认为是新能源汽车发展的终极目标。

与纯电动汽车相比,氢燃料电池车可以真正实现全程零排放。而且,相对于纯电动汽车动辄几个小时的充电时间,氢燃料电池车一次加充氢气时间仅需要3到5分钟。同时,氢燃料电池体积小、容量大,可实现环保回收全部再次利用。

不过,氢燃料电池车也存在一些劣势,其技术突破难度更高,基础设施投入成本更高。氢气的运输、储存,以及加氢站的大规模铺设等与建设充电桩相比投入巨大。

但从长远来看,氢燃料电池车是未来的一个重要发展方向。目前,丰田、本田、现代等车企的量产氢燃料电池汽车都具备了上路条件。其中,丰田还为货运码头提供了氢燃料电池卡车,在美国铺设了多座加氢站设施。

因此,近年来我国对于氢燃料电池汽车的发展,政策支持力度也越来越多。

长城汽车总裁王凤英表示,未来要加强氢能源基础设施尤其是加氢站的建设发展,理顺整个氢燃料电池汽车产业链。

奇瑞汽车董事长尹同跃也表示,氢燃料电池是现今最为环保的一种零污染清洁能源,现在中国大力发展纯电动汽车,氢燃料电池的开发显然落后于发达国家,对于氢燃料的发展才是最终解决环保问题的方法。

多家分析机构认为,未来氢燃料电池市场规模可达万亿元级别。/ 新华社