



由《中国经营报》33年积淀资深团队倾情打造,关注IT、科技、通讯、电商、家电领域的新闻、新知、新趋势,每日15分钟,TMT领域的高营养品质悦读午餐。
中经e商圈微信号:zjeltmt



《中国经营报》旗下TMT版组长期关注于家电、科技、通信等领域的报道。
微信号:zj3cjd

主编/雷士武 助理编辑/张靖超 美编/谢楠 校对/汪岚 leishiwu@cbnet.com.cn 611982653@qq.com

直击天津王庆坨：“凋零”的自行车小镇 >C2

资本退热 共享单车回归商业本质 >C3

告别“草莽时代” 光伏谁主沉浮? >C6

编者按

共享单车经过近3年的发展成为多数人出行的选择。只要付一些押金就可以骑辆共享单车,这对于每个人的生活来说都是非常方便的一件事情。但随着行业的发展,共享单车企业陆续倒闭,小蓝单车被滴滴复活,摩拜单车也被美团纳入麾下,仅有ofo在独立发展中苦苦支撑,寻找续命符。随着市场理性的回归,不少行业问题亟待解决。共享单车如何盈利?因共享单车而带动的自行车工厂、物流、维修厂等产业链经过3年的沉浮是否又要回归共享单车之前的状态?《中国经营报》记者历时两周,以头部企业为典型案例,深入现场调查,特此带来关于共享单车的专题报道。

欠款纠纷又起,持续亏损致资金链紧张

共享单车历险:淡季来临如何续命

本报记者 郭梦仪 北京 天津报道

ofo拖欠供应商货款的情况似乎仍未解决。

8月31日,上海凤凰(600679.SH)发布诉讼公告称,其控股子公司上海凤凰自行车有限公司因向法院提起诉讼,要求东峡大通(北京)管理咨询有限公司(ofo运营方)赔付货款6815.11万元。

不仅如此,根据《中国经营报》记者赴天津调查发现,天津富士达等工厂与ofo皆有欠款,工厂欠款突破1亿元。目前,ofo还债的方式主要是私下“以车抵债”,以80元/辆左右的价格抵消债务,但即便如此也有不少公司暂停了与ofo的合作。除了上海凤凰提起诉讼以外,天津也有多场ofo与物流公司的欠款官司正在进行,总金额达到百万元级别。

融资消息被怀疑

根据本报记者向多位接近滴滴人士和共享单车人士求证所得到的回复来看,ofo的E2-2轮融资的真实性被业内人士怀疑。

收购消息未官宣,融资的消息纷至沓来。9月5日,据36氪独家报道,ofo将完成E2-2轮融资,融资额达数亿美元,由蚂蚁金服领投,滴滴跟投。《中国经营报》记者就此向ofo询问,相关负责人表示“好像有,具体细节不清楚”。而滴滴则表示“不予置评”。

一位不愿具名的接近滴滴的人士表示,“发布这个消息的时间点挺有意思。”

根据本报记者向多位接近滴滴人士和共享单车人士求证所得到的回复来看,ofo的E2-2轮融资的真实性被业内人士怀疑。一方面,滴滴目前心思不在并购融资上,另一方面,ofo正面临各方供应商的起诉和催债,此消息是由ofo放出,希望安抚供应商们的情绪。

“可能是为了拖延时间,给谈判留出一段时间。”一位不愿具名共享单车人士在接受本报记者采访时透露,目前ofo面临的问题比较多,比如运营、内部员工工资方面都有压力。

随着滴滴与ofo谈判的深

有物流公司、共享单车方面向本报记者爆出,ofo供应商和仓储租赁欠款或接近1亿美元。

其实,ofo的情况是当下共享单车的缩影。

2017年的冬天,共享单车淡季击垮了几乎大部分的共享单车企业。期间不断有中小平台宣布退出市场或停止运营,而两大巨头也因为无法承压,摩拜被美团收购,而ofo则因资金链紧张亟待“续命”。根据美团更新的招股说明书显示,4月份摩拜不到一个月亏损5亿元。

共享单车的商业模式无法单独成立,只能靠其引流,为其他业务输血并盈利,这成为资本、美团乃至业内的共识。是否有更好的商业模式,能更好地为共享单车续命,在现在看似还是个谜。

人,滴滴对于共享单车的布局也一直推进。8月24日,本报记者前往了位于北京顺义区兴英东路滴滴小蓝单车临时的户外仓库。记者进入仓库发现,其实就是一片圈起来的大空地,里面大部分摆放的新车,不断有来自天津的厢式货车进出,将小蓝单车从车上卸下来,也有北京的厢式货车进入将小蓝单车装箱开走。

记者以物流业务的身份向该仓库负责人询问滴滴的情况,其表示,这只是滴滴临时的中转仓库,目前小蓝单车新车投放都是从这里进入北京,“本来8月份目标是想投放4万辆的,但是这已经8月20多号了,目前就投放了2万辆,估计完不成目标了。”

值得注意的是,就在8月初,负责ofo城际物流的老板告诉本报记者,滴滴驻厂经理向他透露,ofo与滴滴商定,将ofo在北京的部分小黄车置换成滴滴单车,并已经开始在雷克萨斯生产滴滴单车。而滴滴收购一旦成功,置换小黄车的市场份额已经是多位受访业内人士的共识。

ofo资金池或已达最低阈值

据接近滴滴人士和一家共享单车公司不具名人士透露,目前ofo资金池已快到达最低阈值。

一被ofo欠款千万级的物流公司地区负责人独家告诉本报记者,仅物流商和仓储租赁方面,ofo欠债近1亿美元,这还不算工厂的欠债。该数额得到了一共享单车高管的确认。记者就上述欠款传闻向ofo方面进行核实,但截至记者发稿时,对方未作回应。本报记者再向上述物流公司地区负责人确认消息,其却表示自己“也不知道”。

无论是融资还是并购,ofo速度都要加快了。据接近滴滴人士和一家共享单车公司不具名人士透露,目前ofo资金池已快到达最低阈值。而双方就并购问题依旧没有谈妥。

“双方都有问题,比如讨论ofo到底值多少钱,值不值这个钱和值不值得收购。况且公司行业发展变化很快,会影响到公司的决策。”上述共享单车高管称。

根据接近蚂蚁金服的业内人士透露,5月至6月间,ofo收购的事情就开始谈了,当时谈判桌上除了滴滴和ofo,还有阿里巴巴以及哈罗单车。

3月4日,ofo创始人戴威已通过

共享单车如何续命

共享单车行业只能作为成本部门存在,盈利只能靠共享单车吸引流量进而靠其他方式变现。

共享单车这3年,命运可谓跌宕起伏。在“大众创业、万众创新”的岁月里狂飙,广受各路资本猛烈追逐,却不想一路从“补贴大战”奔向寒冬。共享单车如何续命反倒成了公众的关注焦点。

9月5日,即将赴港上市的美团点评更新了财务报告,而其中收购摩拜的交易也水落石出,如果按照市净率(PB)计算的话,美团收购摩拜的价格达到了近6倍PB。

目前披露的报表中,只有4月份的摩拜经营状况。数据显示,摩拜不到一个月亏损近5亿元;另外,摩拜账面上超过80亿元的用户押金主要用途到底在哪里,招股书也没有明确说法。

市场人士认为,可见一个月亏损可能超过5亿元左右的摩拜,一



共享单车这3年,命运可谓跌宕起伏。

本报资料室图

两次动产抵押的方式,换取了阿里共计17.7亿元的融资。第一笔质押发生于2018年2月5日,位于北上广深四地的共计444.7572万辆自行车被作为资产,抵押给了“上海云鑫创业投资有限公司”,债权数额为5亿元。第二笔质押发生于2018年2月12日,抵押物为浮动数量的共享单车,抵押权人为浙江天猫技术有限公司,债权数额为12.66亿元。

“阿里以ofo欠钱为由上谈判桌,但是估计因为滴滴不同意,在7月中旬的时候,哈罗和阿里退出了谈判。”一位接近阿里的人士说。

目前已经9月,再过两个月进入冬季。共享单车冬季即淡季,销量将有明显下滑。不过一不具名人士向本报记者透露,如果与之前所传的估值20亿美元的价格收购,除去ofo欠下的债务和滴滴之前的股份,实际向ofo支付的金

额将会很低。“接下来,债务方面的问题,就是滴滴和供应商厂商谈了,有可能不会一下子付清,或者以股份置换的形式,都有可能。”

迟迟解决不了资金问题,使得ofo的合作伙伴已经坐不住了。8月31日,上海凤凰公告称,上海凤凰控股子公司凤凰自行车因与东峡大通(北京)管理咨询有限公司买卖合同纠纷,于近日向北京市第一中级人民法院提起诉讼,诉讼涉及金额6815.11万元。资料显示,东峡大通即为ofo小黄车运营方。

除了上海凤凰以外,《中国经营报》记者从云鸟物流公司员工王毅(化名)独家了解到,包括供应商加仓库租赁两个环节,ofo欠款就能接近1亿美元。7月初时,本报记者了解到ofo欠骏马物流约300万~400万元,欠云鸟物流、卓急送、顺丰等企业的款项为千万元级别;

而拿完之后呢?共享单车已被证明无法靠自身盈利,各大巨头如何将啃下来的生肉做熟? “共享单车行业只能作为成本部门存在,盈利只能靠共享单车吸引流量进而靠其他方式变现。”这位资本人士对本报记者说的话与美团对摩拜在集团地位上的描述

有较高的相似性。

关于跟摩拜如何形成协同效应,美团在招股书上作出了这样的描述。“使单车的部署及维护合理化、精简运营人员及潜在优化定价策略;继续扩大摩拜的用户基础,提升用户体验并提高用户黏性,从而提高运营效率将摩拜整合至我们领先的移动应用程序并促进向摩拜用户进行其他服务的交叉销售。”

美团举例,目前正提供入口让用户直接从美团应用使用摩拜的服务。利用美团在推出并营销新服务方面的经验、执行力,以及线下营运能力,可以帮助摩拜提升用户体验并增强用户黏性,同时显著改善其运营效率及财务可持续性。

但共享单车灵活性高,使得监管效果打折。一位物流公司负责人透露,某单车品牌在北京有2万辆的配额,但是其计划投放30万辆。“被查到了大不了拉走。”该人士说。

据交通运输部的统计数据显示,截至2017年7月份,全国共享单车累计投放量超过1600万辆,且绝大部分集中在一线城市。这样产生的后果是产能过剩,资源浪费。在诸如北京、上海、深圳等城市,随处可见占据了主要交通要道区域车辆规模调控和停放秩序治理的目标。

一位不愿具名的资本人士向本报记者说道,共享单车的过度投放是历史遗留问题。前期投放单车的成本,涉及到资金的垫付,如果前期资金垫付太大,回本时间又过长,对各家共享单车企业的现金流会有很大影响。

共享单车发展遭监管“急刹车”

本报记者 郭梦仪 北京报道

共享单车虽然方便了用户,解决了出行最后1公里的问题。随着使用时间延长,除了用户体验不佳以外,因为市场急速扩张,公司对单车的运营跟进不足,导致其影响公共秩

过度投放被叫停

对于单车数量的管理,一位不愿具名的单车业内人士透露,对于报废车辆,需要单车企业将车回收并记录编号上交至当地交通委。交通委将抽查被回收的单车的回收情况。比如随即在路面上选取多个编号的单车与名单上的编号作对比,若编号均对不上则认为公司回收成功,才能投放新车。

这样的管理,使得之前没有在一

序的缺点逐渐暴露。

《中国经营报》记者注意到,从2017年下半年开始,全国多座城市发布“禁投令”,叫停共享单车新增投放。其中,在2018年8月,北京宣布市内共享单车总量由235万辆下降至191万辆,并将把191

万辆定为上限,车辆只能减少,不能再增加。

虽然一线城市对于共享单车的减量调控的确有成效,但仍然饱受乱停乱放的困扰。大量共享单车在非机动车道、地铁站等地聚集,有的甚至挤占消防通道、侵占

中心副主任科员云婷介绍,北京市制定了共享单车服务质量信用考核办法,该办法主要从企业运营情况、停放秩序、运维调度、服务投诉等方面进行考核,现在已经形成了初稿,向各区和企业征求意见。另外,北京市相关部门正在研究制定聚集区试点规范停放治理方案,将根据企业车辆运行监测数据,对现状进行定量分析,提取时空运行特征,构建停车需求预测模型,测

失去了进入一线城市抛锚的机会。

而在今年夏天,共享单车的更是迎来“急刹车”。日前,深圳市政府针对本地的共享单车发展现状,召集车企单位,要求暂停投放新车。公开资料显示,近期多个城市先后叫停了单车投放。先是杭州在7月10日暂停投放,接着福州、郑州、南京、广州、上海等城市也接连宣布暂停投放的消息。此外,据北京市停车管理事务

监管调控难

但共享单车灵活性高,使得监管效果打折。一位物流公司负责人透露,某单车品牌在北京有2万辆的配额,但是其计划投放30万辆。“被查到了大不了拉走。”该人士说。

据交通运输部的统计数据显示,截至2017年7月份,全国共享单车累计投放量超过1600万辆,且绝大部分集中在一线城市。这样产生的后果是产能过剩,资源浪费。在诸如北京、上海、深圳等城市,随处可见占据了主要交通要道区域车辆规模调控和停放秩序治理的目标。

一位不愿具名的资本人士向本报记者说道,共享单车的过度投放是历史遗留问题。前期投放单车的成本,涉及到资金的垫付,如果前期资金垫付太大,回本时间又过长,对各家共享单车企业的现金流会有很大影响。

北京市交通委停车管理处调研员胡海明在首都之窗在线访谈时介绍,依据共享单车企业上报的统计分析,截至4月底,北京市尚在运营的共享单车企业有10家,运营共享单车总数在190万辆左右。其中,以ofo和摩拜两家企业的运营车辆数最多,占据了北京市场总量的90%左右。较2017年9月运营共享单车总量最高峰时的235万辆下降约19%。

不过,另一位不愿具名的共享单车企业人士表达了对政府控制数量政策的担心。“限制如何评估是很难的问题,用车频率多少才算闲置是最大难点,此外企业对闲置车辆回收的承受能力也需要考虑。共享单车市场看上去规模很大,总共有几千万的订单,但是客单价很低,加上之前是纯免费模式,现在还没有盈利。”上述人士表示。