

# 小二租车押金退还延迟 共享汽车行业现押金信任危机

本报记者 梁德明 童海华 广州报道

2018年以来,小鸣单车、ofo等多家共享单车企业都被爆押金难退的情况。而作为共享单车的“兄弟”,共享汽车的押金情况也备受关注。

日前,有多位消费者向《中国经营报》记者表示,近期在小二租车平台上进行押金退还操作时,普

遍要比平台规定时间多花几天到半个月,部分用户的押金至今仍未到账。

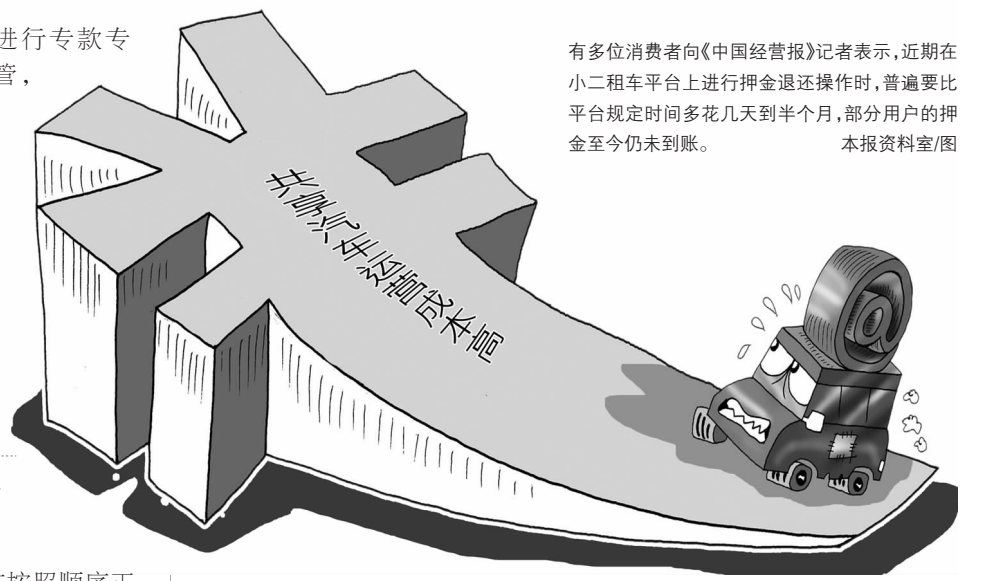
小二租车平台隶属于海南小二网络科技有限公司,就此记者联系了该公司相关负责人。对方回应称,近期在旧车辆从平台下架和数据移除过程中,调拨的工作人员车辆下线系统操作失误,造成部分用户和订单匹配

数据源丢失,这部分信息正在重新梳理,因此耽搁了部分用户押金退还。“目前正在紧急处理这一突发情况,预计10个工作日能处理完毕。”

最近一年,共享单车、共享汽车行业陷入退押金潮。国家发改委综合运输研究所城市交通中心主任程世东提到,“对于共享汽车、共享单车等的押金情

况,有规定押金要进行专款专用,受到政府的监管,但是实际上还没有相关具体措施。如果所有共享汽车企业的押金能够得到政府监管,老百姓也不至于那么恐慌。”

有多位消费者向《中国经营报》记者表示,近期在小二租车平台上进行押金退还操作时,普遍要比平台规定时间多花几天到半个月,部分用户的押金至今仍未到账。 本报资料室/图



## 小二租车押金退还延迟

小二租车平台显示,需要先进行交通违章记录的查询,才能进行押金退还。其中,查询需要约30个工作日,查询完毕后押金会在0~15个工作日内到账。

在网络社交平台上,有多位消费者提到,近期在小二租车平台上进行退还押金操作时,所需时间超出官方规定时长约半个月,每笔押金的金额为500元~10000元不等。截至目前,还有部分用户的押金暂未到账,并且多次寻找客服无果。

据了解,小二租车平台显示,需要先进行交通违章记录的查询,才能进行押金退还。其中,查询需要约30个工作日,查询完毕后押金会在0~15个工作日内到账。

蒋先生表示,自己在2018年8月去海南旅游时使用了小二租车,后来听朋友提到押金退还延迟的情况,就在平台上进行退还押金操

## 用户质疑高额押金更难退还

王女士在小二租车平台上投入了3万元押金,其中一笔本应在上个月月底退还,但是联系客服迟迟没有得到回应。

记者从小二租车平台上发现,临近春节平台推出了春节优惠套餐。如在三亚、海口、琼海等城市推出299元租22天特惠,每笔订单需缴纳10000元违章押金,还车后30个工作日退还,电动车仅限所在城市市区使用。然而,有用户表示不敢尝试。数名用户在社交平台上提到,一万元押金不好退,“群里好几个交了一万元押金的,只退回来一位。”

王女士表示,自己在两年前就开始使用小二租车,一开始因为小二租车环保节能、价格便宜等优点而使用。“我觉得分时租车很好,也经常使

用。”总共有几千块钱,前后已经等了两个月时间了,联系客服也没有反应。”蒋先生提到,朋友的押金也尚未到账。

无独有偶,杨先生的押金退还时长比平台规定超了半个月。杨先生表示,自己2018年10月27日交了500元押金使用小二租车,随后当天申请押金退还,后台显示查询违章需要一个月工作日的时,查询完后退还押金是在0~15个工作日内,而杨先生前后等待了两个月。“2019年1月3日,我在社交平台上找到海口工商部门电话,早上打的电话,当天下午押金就到账了,最近很多人都问我押金怎么退,我感觉太不靠谱了。”

就使用当天退还押金的原因,杨先生表示,自己使用小二租车的车辆时体验感觉一般,车内环境较脏而且有异味,同时租用后发现车辆不能开出市区,因此觉得使用意义不大。“小二租车是我首次体验的共享汽车,以后也不会用别的了,体验感太差了。”

据了解,就近日押金退还的延迟,多名用户向客服咨询时,对方给出系统升级、还车后审查等理由。小二租车方面回复本报记者,此前工作人员操作失误造成部分用户和订单匹配数据源丢失。“目前正在紧急处理这一突发情况,预计10个工作日能处理完毕。同时,用车信息梳理完毕的

用户押金,我们都在按照顺序正常退还中。”

小二租车方面解释道,2018年11月,海南出台《关于鼓励纯电动小客车分时租赁行业健康发展的若干意见(试行)》,要求分时租赁企业使用的车辆续航需300公里以上,而小二租车于2015年引进纯电动汽车,当时纯电动汽车续航里程有限,小二租车现在使用的车辆达不到2018年政府要求,正在逐步停运、更换运营车辆。“旧车辆从平台下架和数据移除过程中,调拨的工作人员车辆下线系统操作失误,造成部分用户和订单匹配数据源丢失,这部分信息正在重新梳理,因此耽搁了部分用户押金退还。”

## 共享汽车现押金信任危机

艾媒咨询CEO张毅提到,共享汽车平台确实遭遇较大的信任危机,由此前共享单车行业延伸而来。

在短短几年时间内,共享单车行业从爆发期进入洗牌期,小鸣单车等企业退出市场,ofo等平台遭遇退押金潮。而作为共享单车的“兄弟”,共享汽车也陷入押金信任危机。近日,途歌在全国范围内爆发了退押金难情况,照此前途歌工作人员承诺的一天只能退15人,估计要200天才能退完。

艾媒咨询CEO张毅提到,共享汽车平台确实遭遇较大的信任危机,由此前共享单车行业延伸而来。程世东也表示,此前共享单车退押金潮爆发时,大家也在担心共享汽车的押金问题。“从企业角度,押金的设定有一定合理性,企业要保障自身利益,以防车辆损坏带来的损失。此前没出现那么多押金退还困难情况的时候,大家基本接受收取押金的做法,关键是企业在老百姓眼中是否安全可靠,如今也开始强调信用体系免押金的操作。”

程世东提到,共享汽车盈利与押金有一定关系,但是行业发展不能依靠押金的时间价值去维持运营,而应关注自身合理收入、保障

财务可持续性。“对于共享汽车、共享单车等的押金情况,有规定押金要进行专款专用,受到政府的监管,但是实际上还没有相关具体措施。如果所有共享汽车企业的押金能够得到政府监管,老百姓也不至于那么恐慌。”

此外,从目前市场格局情况看,不少传统车企也逐渐开展共享汽车业务。如长安汽车推出了互联网+智能出行平台“长安出行”,开展分时租赁和长短租业务。张毅认为,像整车企业等资金和资源相对强大的企业,在共享汽车行业的发展或会相对健康。汽车分析师任万付也提到,整车企业将自产品牌汽车投入运营更容易获得消费者的信赖,随着整车企业的加入,共享汽车领域将形成互联网平台企业、传统整车企业、传统租赁企业等三股竞争势力。

不过,程世东也提到,传统车企进入共享汽车市场的优势在于入局成本低,但是车辆投入只是开始,平台调度、线下运营等非常重要,共享汽车企业在市场上的地位还要靠企业的运营能力。

# 车市上演“蛇吞象” 雷丁汽车接盘川汽野马

本报记者 伍月明 童海华 广州报道

车市又现“蛇吞象”。近日,有消息称,雷丁&野马战略重组签约仪式在成都举行,宣布雷丁汽车正式入主野马汽车,并拥有后者100%股份,收购价在14.5亿元左右。

其接盘方为山东的一家低速电动车企——雷丁汽车。其2008年开始专注电动汽车整车及关键零部件的研发和生产制造。雷丁汽车高层在签约现场透露,雷丁汽车将充分利用营销渠道资源优势,以全新定位打造野马品牌。

事实上,除了雷丁汽车外,国内已有一些规模较大的低速电动车生产企业正通过联手汽车生产企业等方式实现转型。据不完全统计,御捷、丽驰等电动车企均已跻身新能源车市场。《中国经营报》记者注意到,在管理政策和市场环境的影响下,低速电动车市场正迎来转型潮。

1月22日,《中国经营报》记者就双方重组的相关问题,分别向川汽野马和雷丁汽车发去采访函。川汽野马媒介事务负责人表示,现在有些事情还不确定,不方便对外公布。雷丁汽车相关负责人则向记者表示,目前公司内部相关领导都在忙着处理重组野马的相关事宜,不太方便接受采访,具体对外公布信息请以官宣为准,后续有信息发布会及时联系。

## 川汽野马匿名转让

一则匿名的汽车股权转让项目引得外界猜测。

北京交易所官网(以下简称“北交所”)信息显示,“某汽车股份有限公司82.50%股权项目”于2018年12月25日挂牌。转让底价为12亿元,该汽车公司的二股东所持股份占16.67%,三股东股

## 低速电动车企接盘

就在外界质疑川汽野马的高债务,是否会难倒接盘者时,雷丁汽车浮出水面。

1月18日,川汽野马、雷丁汽车分别在官网上“官宣”,提及雷丁汽车正式入主川汽野马。

川汽野马作为一家老牌的自主车企,历经30年的发展,拥有完善的研发、制造、销售服务体系。

早在2002年,“川北首富”、富临集团董事长安治富非常看好川汽野马。据公开资料显示,年已66

## 行业整顿下的“突围”

一直处于灰色边缘的低速电动车企没能等到“转正”的身份,却迎来了行业的清理整顿。而这也迫使行业巨头加速转型力度。

2018年11月8日,工信部、发改委、科技部、公安部、交通运输部、市场监管总局联合印发的《关于加强低速电动车管理的通知》明确要求,各省、自治区、直辖市地方人民政府组织开展低速电动车清理整顿工作,严禁新增低速

份占0.83%。

从北交所披露的转让标的方的注册资本以及股权结构来看,外界就此推断,被转让标的或为川汽野马,而转让方或为富临集团。

根据工商信息显示,富临集团为野马汽车第一大股东,持股比

例为82.50%,长城新盛信托有限责任公司和安治富则分别持有公司16.67%和0.83%的股份,本次挂牌将转让富临集团所持有的野马汽车股份。

1月16日,记者多次致电川汽野马,均未能接通,而富临集团相关负责人则撇清与此事的关系,

直指“这是川汽野马的事情”。

根据川汽野马官网显示,公司现在仅有4款车型在售,分别是T70、T80、斯派卡和T70S。而其销量显示,2018年11月,川汽野马销量仅为2452辆,1~11月的累计销量也不过31882辆。

除了销量业绩不理想外,据交

易公告显示,目前野马汽车正面临严重亏损。野马汽车2017年实现营收20.4亿元,净利润亏损3.85亿元。截至2018年10月31日,公司6.62亿元的营收背后,是3.63亿元净利润亏损。此外,川汽野马还背负巨额负债,累计达38.34亿元,负债率高达84.3%。

岁的安治富决定付出全部精力在川汽野马亲自亲为干三年,为此他准备集富临集团全部资源,并准备了足够的资金发展川汽。

2016年,安治富对川汽野马实行股改,甚至承诺说:“不把川汽野马做上市,我绝不退休!”然而,尽管富临集团大力打造川汽野马,但仍未能改变边缘车企的现状。

目前,野马汽车已建成成都燃油汽车、成都新能源汽车和绵阳综合生产工厂三大基地,涵盖传统乘

用车、商用车、新能源汽车8大系列、40余个车型、60余款产品。销售网络覆盖全国30多个省(市、自治区),销售网点200余家,售后服务网点近300家。

反观雷丁汽车,山东的一家低速电动车车企,自2008年专注电动汽车整车及关键零部件的研发和生产制造。根据山东汽车行业协会的统计,截至2018年10月,山东省累计生产四轮低速电动车58万辆。包含雷丁在内的TOP5生

产企业2018年累计生产小型电动车57.08万辆。

据雷丁汽车高层在签约现场透露,雷丁汽车以全新定位打造野马品牌,让老品牌焕发出全新的生命力。重组之后,雷丁汽车将形成山东、陕西、四川三大经济生态圈,实现中国雷丁“品字形”战略布局。四川产业基地未来将形成年产30万辆汽车的生产规模,成为盘活产业,增加就业,拉动当地经济的重要增长极。

电动车产能,加强低速电动车规范管理。

在政策环境的推动下,国内规模较大的低速电动车生产企业正试图转型突围。其中,通过联手汽车生产企业等方式是较为主流的趋势。在工信部的《新能源汽车应用推荐车型目录》中,就包括曾经主打低速电动车的企业。此外,御捷、雷丁和丽驰,作为低速电动车界三大巨头,常年居于低

速电动车产销前列,均已跻身新能源车市场。

以雷丁汽车为例,根据公开资料显示,2018年4月,雷丁汽车收购陕西秦星,建立了雷丁秦星新能源汽车生产基地,2018年11月,雷丁秦星新能源商用车正式投产,雷丁汽车快速而高效地整合了秦星的生产资源,至此雷丁已拥有“潍坊+咸阳”两大生产基地,形成了新能源乘用车、新能源商用车两大产

品体系。

川汽野马不仅拥有新能源车的牌照,还拥有多种车型完整的生产资质。具备底盘、新能源及传统能源乘用车(含轿车、SUV、MPV等)、客车、专用车等完整生产资质。雷丁汽车此次收购,意味着获取了川汽野马的多种汽车生产资质,跻身新能源车主流市场。

尽管汽车的“壳”资源概念正在逐渐淡化,但在钟师看来,“通常

来看,造车新势力往往为了追求量产,从而选择收购的方式,快速解决这一痛点。”

“相对于找工厂代工,不少造车新势力会更倾向于购买资质,从而实现快速量产,降低本身的成本。”汽车分析师任万付认为,通常造车新势力的企业,比较看重的壳资源有几个特点:具备乘用车生产资质;有一定的品牌影响力;处于市场边缘;地方国企或者私企。