



“无押金”共享汽车要“凉凉”？



新能源汽车快速普及之际，共享电动汽车也逐渐泛滥。繁荣的背后，却是连续半年内多家共享汽车平台资金链断裂。与共享单车发展异曲同工之处的是，退押金难也困扰共享汽车行业健康发展。日前，交通运输部拟规定共享出行运营企业原则上不收取用户押金。至此，共享汽车将进入“无押金”的发展时代。如今，共享汽车正面临着高速扩张导致的资本空耗，不收押金被业内预判这将加速行业的洗牌。

现状：野蛮生长 用户爆发增长 平台却难盈利

退押金难背后是“没钱了”

“我 4 个月前就在 TOGO 途歌 APP 上申请退押金了，系统显示退款审核成功，但至今钱都还没退还给我。”一位共享汽车用户老李无奈地告诉记者。

记者留意到，TOGO 途歌已经从昔日的共享汽车“大佬”沦为“老赖”。自 2018 年 9 月起，TOGO 途歌经历多地分公司撤退关停，随后陆续被爆出退押金难、拖欠员工及合作商款项等事件。2018 年 12 月 18 日该公司发布“关于 TOGO 途歌退押金提醒”。但至今仍有许多用户未收到退还的 1500 元押金。如果按 TOGO 途歌此前号称的全国现有注册用户数量达 300 万人，按照每人 1500 元押金计算，TOGO 途歌收取的押金总数高达 45 亿元。记者留意到，除了 TOGO 途歌外，另一家共享出行企业巴歌出行也同样出现类似状况。另一家在共享汽车界规模前三的“盼达用车”也陷入运营艰难、用户押金难退的投诉风波。还有郑州知名共享汽车平台“一步用车”也在今年 1 月份起被用户投诉退押金难。对此，“一步用车”的工作人员坦言：公司没钱了，所以暂时“退不起”。

共享出行领域退押金难，部分企业资金和运营也艰难。2017 年 3 月 10 日，国内电动汽车分时租赁公司“友友用车”由于投资款未如期到位，决定停止运营。2017 年 10 月，共享汽车平台 EZZY 也对外公告终止服务，该公司将失败原因归为在成本管理上没有做好。

资金，正是困扰目前市场上绝大部分共享汽车企业发展的难题之一。而收取用户押金，一直是共享汽车在融资之外，缓解运营资金紧张主要的手段之一。

日前，浙江杭州钱塘江旁的 3 家停车场，被曝光约有 5000 辆属于共享汽车品牌“左中右微公交”公司的共享运营汽车在此地长期停放闲置。此处被以一年付 3 万~5 万元停车费的方式长期租赁，车子平时没人管理。当地记者调查发现，通过该公司“微公交”APP 却显示此城区无车可租。如此大规模的“僵尸”共享汽车，瞬间引发业内对共享汽车发展的探讨。

“公司楼下突然出现很多共享汽车，把本来就少的停车位占完了！还基本没被人开走！”广州市海珠区一位市民告诉记者。记者多次发现，广州市海珠区康乐村附近一个停车场长期停放近十余辆共享汽车车辆，长期无人租赁，且个别车身比较残破。

记者留意到，近一年除 TOGO 途歌之外，EZZY、友友租车、途宽易、麻瓜出行等共享汽车也相继停止运营。不过，业内对共享汽车未来发展依然表示极高期望。普华永道预计，未来 5 年内，分时租赁汽车市场将以超过 50% 的增幅迅猛增长。罗兰贝格咨询公司对外发布数据，则预计在 2025 年中国的分时租赁汽车数量将达到 60 万辆。但罗兰贝格分析也发出了“警告”，20% 的单车日均利用率是汽车分时租赁业务在中国的盈亏分界线，而目前的行业平均利用率则仅为 12%。该公司指出，共享汽车行业看似市场前景广阔，但并没有建立可持续发展商业模式的共享汽车，距离实现盈利，可能还有一段路要走。

对此，全国乘联会秘书长崔东树指出，当前不少共享汽车公司没有精准服务意识，没有特色的竞争产品，一味地花钱铺摊子的共享模式是没有前景的，只会造成社会资源的极大浪费。记者留意到，当前，大多数汽车分时租赁运营商仍然依靠补贴，尚未实现盈利并建立可持续发展的商业模式。

传统车企

或主导共享出行

资金成为众多共享汽车平台创业后最大的困扰，也催生了行业需要实力更强者进入。

3 月 22 日，国内三大车企中国一汽、东风汽车集团、长安汽车宣布将联手腾讯、阿里、苏宁等互联网企业，共同出资 97.6 亿元成立合资出行公司。记者留意到，近两年来，出行领域受到众多车企热捧，除上述企业外，大众、通用、丰田、吉利、上汽、长城等纷纷成立出行公司或品牌。

毋庸置疑的是，传统车企与互联网等科技企业联手布局共享出行，能借助科技力量促进汽车智能化发展，也能通过共组的共享出行公司有望实现出行数据共享，进一步为车企的汽车网联化、智能化提供数据支持。同时，阿里、腾讯和苏宁作为互联网和零售业龙头公司，其强大的导流能力将为共享出行业务的发展提供保障。这正是当前“散户”一般的共享汽车平台无法比拟的产业优势。

（据《广州日报》）

新规将催生“免押金”模式

记者此前注册多家共享汽车平台留意到，不少共享汽车的押金高达 1000~2000 元。一步用车 APP 甚至在实际用车时共收取 3000 元押金，其中 2000 元美其名曰“车辆使用费”。

3 月 19 日，交通运输部发布《交通运输新业态用户资金管理办法（试行）》征求意见稿，拟规定共享出行运营企业原则上不收取用户押金，并有押金收取的上限，还鼓励运营企业采用服务结束后直接收取费用的方式提供服务。国务院发展研究中心研究员程会强对此解读表示，新规从根本上确定了“押金”的性质和作用。押金本身在法律意义上是一种保证金，出现的问题就是因为一些运营企业没有让押金发挥它的本来作用，而是挪用作为其他的一些资金，最后才因大规模的退赔造成一些社会问题。新规通过严格的规范还原押金的本质，能保护用户的权益。

不少被访共享汽车企业回应，伴随着信用体系的完善和用户行为的规范，“免押金”注定将成为行业发展趋势。但对于此前押

金的收取，共享汽车企业也表示了无奈。首汽旗下 GoFun 一位区域负责人表示，当前共享汽车车损概率和相应产生的金额较大，且用户使用过程中出现违法概率较高。现金押金是平台管理方约束用户行为的有效手段之一。据悉，根据 GoFun 平台过去一年统计，约有超 20 万条违法记录，其中用户主动履约率近 40%，被动履约率超 50%，如不及时干预和处理，会严重影响平台正常运营。2017 年戴姆勒旗下 car2go 推出时一度免押金，并以收取 99 元注册费（无法退还）的形式开放平台，但在运营不到一年后，又更改为收取 500 元押金。记者留意到，当前也有企业提前响应新政。如“出行巨头”滴滴，近日推出旗下共享汽车宣布在投放各地区均实行免押金政策。

共享汽车平台押金知多少

平台	押金金额
TOGO 途歌	1500 元
一步用车	3000 元
car2go	500 元
幸福叮咚	1500 元
驾呗	500 元
GoFun	699 元
一度用车	399 元
ponycar	500 元
巴歌出行	599 元

（备注：部分押金费用包含车辆使用、违章费。）