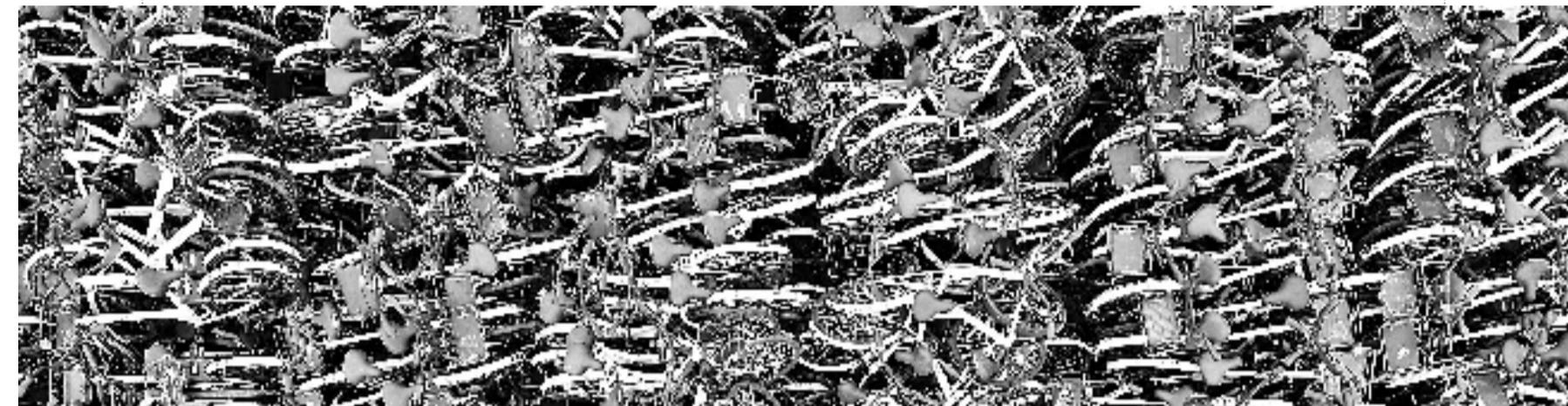


交通部督促 ofo 加快线上退押进度,要求其增强可持续发展能力

共享单车,敢问路在何方



本报记者 陈婕 朱银玲

曾经骑 ofo 小黄车的用户们,已经失去了最后的信心。不完全统计,截至昨天,已有超过 1253 万名 ofo 用户在线排队退押金,雪崩式退押金潮中,ofo 或许已经到了最危险的时候。

12月21日,交通运输部举行例行发布会,会上,交通运输部新闻发言人吴春耕表示,ofo 小黄车公司出现退押难问题,交通运输部正督促其畅通退押渠道、优化退押流程,加快线上退押进度,切实保障用户合法权益。同时让 ofo 小黄车公司多方开源节流,增强企业可持续发展能力。交通运输部也将会同相关部门密切跟踪关注事情发展动态。

跑得有多猛 用户和供应商伤得就有多深

因线上退押困难,从12月17日开始,大量用户到 ofo 小黄车公司总部排队现场退押金,当晚 ofo 紧急发布《退押金政策提醒》。短短1天多的时间,退押金的用户突破了1000万。从用户分享的进度来看,ofo 这两天退押金的速度在一天一万人左右,按照这个速度,这一千多万用户全部拿回押金,需要近三年。

同样被伤害的,还有 ofo 的供应商们。

“大批的自行车厂已经被拖垮。”一位自行车行业人士告诉记者,前几年很多自行车工厂按部就班做外销订单以及电商订单,日子过得还算安稳。共享单车冒出来之后,在巨大的订单量诱惑下,很多厂家就选择先行垫资帮共享单车企业备货。在过去一年,我们清晰地记得风光无限的共享单车们不断比拼单车投放数据,争夺市场份额第一。可一

旦共享单车们没有能力支付不了全款,很多工厂就被拖垮了。记者注意到,在电商平台,很多厂家在售卖共享单车同款。

ofo 的发展真的很快,官网显示,出于对自行车的热爱,2014年与4名合伙人薛鼎、张巴丁、于信、杨品杰共同创立 ofo 小黄车,自2015年6月启动以来,ofo 已在全球连接了超过1000万辆共享单车,日订单超3200万,为全球20个国家250座城市2亿用户提供了超40亿次高效便捷、绿色低碳的出行服务。

官网上还详细列举了融资情况:2015年3月17日天使轮,数百万元;2016年4月28日 pre-A,900万元;2016年9月2日 A 轮,2500万元;2016年9月2日 B 轮,数千万美元;2016年9月26日 B+轮,数千万美元;2016年10月10日 C 轮,1.3亿美元;2017年3月1日 D 轮,4.5亿美元;2017年7月1日 E 轮,7亿美元;2018年3月13日 E2-1轮,8.66亿美元。

不难看出,2016年是 ofo CEO 戴威日子最好过的一年,从2017年下半年开始,融资频率明显放缓。而到了2018年,频频被爆的就几乎只有各种负面消息了。

马化腾说否决权杀死了小黄车 员工想等到大结局

一位投资人跟钱江晚报记者感叹,ofo 颠覆了之前关于创业投资的模型——唯快不破? ofo 的单车投放量订单量够惊人了;份额为王? 要知道 ofo 一度市场占有率最高。ofo 为什么失败了,很多人都在分析原因。在朋友圈留言下,马化腾发声了。

马化腾认为,罪魁祸首是一个 veto right(否决权)。欢聚时代董事长兼 CEO 李学凌也在其朋友圈发出了相同的观点,称 ofo 真正的死因在于“一票否决权”。他解释称,目

前,ofo 董事会中,戴威、阿里、滴滴、经纬都拥有一票否决权。“这么多一票否决权,啥事都不通过。很多创业公司不太注意法律的设定,留下很多的法律漏洞,这样的情况下对公司来讲可能造成致命的威胁。”李学凌表示。

今年下半年,ofo 传出一系列的收购传闻,一直难以谈妥的收购事宜背后,也许反映出的就是公司缺少能敲下决定性一锤的关键人物。

去年10月,ofo 和摩拜频繁谈过很多轮合并。“非常感谢资本,资本助力了企业的快速发展,但是资本也要理解创业者的理想和决心。”最终,在戴威的感慨中,摩拜宣布被美团收购。

紧接着,阿里、滴滴继续争夺 ofo 的主导权。2018年初,ofo 资金情况已经非常紧张了,不过,外界并没有看到阿里收购 ofo 的消息,只知道 ofo 通过抵押动产(单车)的方式获得阿里 17.7 亿元贷款。而滴滴此后更是自顾不暇,无力接盘。

戴威发布全员公开信,称不逃避,将会对欠着的每一分钱负责,为每一个支持过 ofo 的员工负责。事实上,这位 ofo 创始人眼下已经得到了“老赖”的待遇。ofo 还能活到三年后吗? 押金能不能拿回来? 共享出行到底该何去何从?

有了美团作为大股东,摩拜看似有了着落,不过美团点评的招股书显示,在今年4月这一个月内,摩拜的净亏损便达到4.08亿元。另有消息人士告诉钱江晚报记者,大家日子都不好过,摩拜和哈啰也开始裁员了。“摩拜明确跟某地交委要求减量,因为明年投放不了新车,而且,人员要减少。哈啰在三四线城市里没免押的有不少。”

“难道没有想过共享单车的商业模型本来就不能持续吗? ofo 困局,何尝不是行业缩影?”一位 ofo 员工告诉记者,自己之所以还在坚守,是希望等到大结局。

专家说

新经济企业真的要过冬了吗 共享单车的困境更多是它们自己经济模式的问题

这个冬天,美图、斗鱼、知乎等前几年备受资本青睐的明星公司先后传出裁员消息,一时间网络上哀鸿遍野。很多企业甚至都准备“多穿几件衣服”过冬。这样的消息如同病毒般传播,又加剧了市场的恐慌情绪。加上 ofo 的“退押”事件,惹得不少人疑问:这些新经济企业,真的要过冬了吗?

中国新经济研究院专家、冰川思想库创始人陈季冰在接受记者采访时表示:“ofo 的‘退押’事件和互联网企业的裁员潮,不能同

一而论。经济下行的确是趋势,这与旧经济、新经济没关系,都受影响;第二,ofo 和共享单车的困境并不代表新经济的普遍特征,更多地是它们自己的经济模式问题。”

在陈季冰看来,这些新经济企业面临冬天,的确跟资金紧张有关。之所以更受关注,社会反响强烈,是由于相较传统企业,这些新经济型企业的扩张更快。他们对未来的融资以及市场的扩张有极高的期待,所以往往会非常草率地成立新部门,招聘许多新员工……然

而一遇到问题,这些人立刻就成了包袱。”陈季冰表示,新经济的企业都是新创造出来的,对于市场容量、同行竞争并不清楚,加上有融资,一般来说第一步就是不计成本的杀人,占领更多的市场。但是市场,都是有限度的。

陈季冰表示:“一般来说,要市场的占有率达到一个稳定的格局,竞争者趋于理性,这些企业才会进入平稳期。此时,他们会转向内部,通过提高服务来获得盈利,或者通过上市融资来提高经营管理水平。”

杭州一处 ofo 共享单车集中停放点。
视觉中国供图



财经圈
扫一扫二维码
了解财经大事



钱哥私募沙龙
扫一扫二维码
了解私募操盘