

中国企业报



中国企业联合会 主管
中国企业联合会 中国企业家协会 主办
网址:epaper.zqcn.com.cn

CHINA ENTERPRISE NEWS

■本报赠阅全国人大、全国政协、中央国家机关、国资委系统、世界500强、中国500强、中国企联会员单位 ■新闻热线:010-68735736 ■新闻监察:010-68485798 ■广告热线:010-68701052 ■发行热线:010-68701057

【精彩阅读】

金融 区块链受到热捧 实际落地尚有距离

近两年,区块链迅速成为技术创新的一个热词,区块链是否会同互联网一样,改变生活方式、商业模式?

>>>>5版

信息 APP市场乱象渐出 催生实名制管理新规

APP实名制管理新规的出台,从侧面反映出APP市场的火热,同时也是行业自身发展自我规范的要求。

>>>>8版

环保 SCR脱硝催化剂供应商: 进入“低价挤出”时代

脱硝市场俨然到了“强者更强,弱者更弱”的时期。脱硝催化剂产品价格持续走低,在内外交困情况下,一些脱硝产品供应商被迫退出市场。

>>>>9版

国际 中小企业“走出去”: 对接园区好扎根

8月3日,工信部正式印发《促进中小企业国际化发展五年行动计划(2016—2020年)》,鼓励有条件的地方设立专项基金,支持中小企业“走出去”。

>>>>15版

人文 企业高管与资本的 悲喜故事

创始人、高管与投资人的悲喜故事一直在不断翻新,从闪婚到闪离,从甜蜜到争斗,一幅幅饱含爱恨情仇的画面组成了中国式的职场故事。

>>>>19版

【重磅推荐】



P13—P14



G01—G04



军民融合大局

国防科工局的密集会议 炙手可热的武器许可证 并不完美的美俄日经验

(相关报道详见第二至第四版)

王利博制图

紫竹评论

用技术数据分析“巴铁”世界级创新论

丁是钉

2016年8月2日,一种被称为“巴铁”1号的试验车,在河北秦皇岛北戴河区开始启动综合试验。媒体在报道中用了“我国自行设计研制”、“全面拥有自主知识产权”等溢美之词。

然而,就在一些媒体为“巴铁”大吹大擂的同时,却有另外一些媒体在揭“巴铁”老底,称其不过是一家P2P公司用来骗钱敛财的工具。

“巴铁”设计者称,“巴铁”是一种横跨两条车道的大运量交通工具,其设计适用于城市主干道路面的上空,依靠电力驱动,采用大运量宽体高架电车设计,隆起的架构设计上层载客,下层镂空部分可以正常行驶高度2米以下的车辆。“巴铁”1号试验车为一节车厢,车长22米,宽7.8米,高4.8米,额定载客人数为300人。正式投入使用后,“巴铁”将有4节车厢,运力可达1200人,可代替40辆普通燃油公交大巴。因兼具公交和地铁

的特征,所以有了“巴铁”这个名字。“巴铁”最让人心动之处,是其可以以60公里的时速在城市道路上运行,大大缓解了城市的交通压力。其运能等同于地铁,而造价却只有地铁的1/5。

既然是要缓解城市交通拥堵的压力,那就应当在城市道路资源紧张的区域运行,而不是在空旷无人的马路上行驶。然而,只要是对“巴铁”的各项技术指标稍加分析,就会知道这不过是一种一厢情愿的幻想。

首先,“巴铁”非常有可能对稀缺的城市道路资源造成浪费。“巴铁”运行的区间至少要有上下四车道,按现行城市道路标准,2车道宽度为7米,“巴铁”车身宽7.8米,考虑要给“巴铁”两侧各留出至少0.5米道路余量,“巴铁”车道要达9—10米才行,这相当于多占用了近1条车道。大城市拓宽道路极其困难,如果能够有条件拓宽车道,就没有必要开行“巴铁”。另外,这一条车道对缓解交通压力的作用,可能并不比“巴铁”差。

其二,“巴铁”对于站台规模的要求极

高。4节“巴铁”车厢的全长接近90米,可同时运送1200人。根据地铁运行的经验,在大的车站,同时有总运量1/4乘客在一个车站上下车是正常的。一个长达100多米,同时上下几百人的站台,相当于一个地铁站,在既有城市格局中,每隔一、二公里就修一个地面“地铁站”,恐怕没有任何可能。

其三,对交通指挥协同能力是巨大的考验。在交叉路口,“巴铁”运行方向信号灯变红,而交叉方向的绿灯亮起时,长达90米的庞然大物很可能会横在路口,造成交叉方向的车辆无法按信号灯运行,导致交通堵塞和混乱。还有就是其下面行驶的车辆,无法随时从90米的“隧道”中驶出,所有需要转弯的车辆,可能都会因为担心该转弯时不能转弯,而不敢在其下面行驶。另外,其“支架”必然会遮挡视线,影响其下面的车辆对路况进行观察和判断,无法准确知道自己已经走到哪里。如果在其下面运行的车辆,与其刮蹭发生交通事故,这样一个庞然大物停在路上,显然会导致更大范围的交通瘫痪,并且救援困难。

(下转第十七版)

网约车“补贴”仍继续 新一轮资本战或随时引爆

本报记者 谢育辰

7月28日,交通运输部、工业和信息化部等7部门联合颁布了《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》,仅过了三天,8月1日,滴滴出行又发布了收购Uber(优步)中国的消息。业界猜测,如果收购成功,曾经激烈的“补贴战”或将就此平息。

然而,《中国企业报》记者在采访滴滴出行、易到等多家企业后得到的答复是,各大平台均会在相当长的时间内,继续发放乘客的红包补贴和司机的奖励,并且有些平台的力度将会更大。

由此,国家发改委城市中心综合交通规划院院长张国华不无担忧地对记者说,“一个全新的商业模式几乎面临着‘谁不补贴谁退出’的窘境,未来这个新兴产业的盈利模式在哪里?”

不过,尽管业界有着各种担心,但这并不影响资本对这个行业的疯狂追捧。

“补贴战”仍在继续

“没觉得平台有太大的变化,只是去机场和火车站再也不用担心被罚了。”陈师傅对《中国企业报》记者表示。陈师傅从事专职“网约车”已有两年多的时间了,他手机里安装着滴滴打车和Uber两个APP。“估计用不了多久,手机里的Uber客户端就可以删掉了”。陈师傅现在最担心的是平台补贴力度是否会降低。

不过,就在滴滴宣布收购消息的第二天,易到在平台上发出了号称“史上力度最强的补贴”:50%现金回馈加上100%生态大礼,其中不乏赠送乐视超级会员、乐视手机、乐视电视等礼品。巧合的是,就在记者采访平台车主的过程中,手机上收到了来自滴滴打车平台发出的“200元忠诚用户回馈礼包”,乘坐快车甚至低至5折的消息。

面对取消补贴的质疑,滴滴打车相关负责人对《中国企业报》记者表示:“未来很长一段时间内,滴滴出行将以最大限度提升用户体验为业务方向之一。目前移动出行市场的渗透率还不到1%,同时行业竞争仍非常激烈,不断有新的企业加入到行业当中。因此,在相当长的时间内,作为市场推广方式之一,针对乘客的红包补贴和司机的奖励将继续发放。而且,此前由于各个城市不同时期的市场和交通情况不同,各地具体的补贴和奖励状况也会根据市场情况波动和调整。”

毋庸置疑,对于门槛相对较低的分时租赁、移动出行等行业,补贴是目前促成交易最有效的手段,不过缺点就在于用户黏性不高。

背后的资本战加剧

当然,巨额补贴在带来用户流量的同时,也导致了企业的严重亏损,资本则成为了企业发展的关键力量。

在Uber CEO卡兰尼克发给Uber中国团队的内部邮件中,他指出,实现扭亏为盈是此次双方合并的主要原因,“Uber和滴滴出行在中国市场已经投资了数十亿美元,虽然目前还没有实现扭亏为盈,但未来获取盈利是建立可持续发展业务的唯一途径”。

据资料显示,2015年Uber在中国市场亏损最为严重,高达10亿美元。坊间传言,收购之前Uber的投资人已与滴滴股东进行了10多次的会议和通话。一旦收购成功,优步中国与滴滴出行合并后的新公司估值将高达350亿美元。值得关注的是,贝莱德、高瓴资本、老虎基金和中国人寿将成为两家共同的投资机构。

眼下,对于已经融到F轮的滴滴和G轮的Uber全球来说,尽快盈利乃至启动IPO无疑是投资者的共同愿望。面对两家行业巨头的合并,神州租车CEO陆正耀和易到租车创始人周航在朋友圈都已经伸出橄榄枝,准备挖角员工。不过,抢人之余,也对这个新巨头心存忌惮。易到回复邮件称,公司近期也会启动新一轮的融资计划。此外,刚刚挂牌新三板的神州优车成为“实业板块新股王”,很快新一轮的资本战即将上演。

易观国际分析师张旭对《中国企业报》记者表示,虽然滴滴并购Uber中国在即,但是在资本层面来看,其市场格局尚未达到迫使其他资本退市的境地,并且随着政策红利的到来,将会有新的资本力量涌进这个行业,竞争会更加激烈。

(下转第六版)