

华为腾讯入局,网约车再起烽烟 聚合平台这把“双刃剑”需用好

羊城晚报记者 沈钊

“游子”回国路再放宽

国际航班熔断措施得到优化调整

羊城晚报记者 唐珩

8月7日,民航局对国际定期客运航班熔断措施进行优化调整。调整后的熔断措施为:对确诊旅客人数达到5例的航空公司单一入境航班,当确诊旅客占比达到该航班入境旅客人数4%时,暂停运行1周;当确诊旅客占比达到该航班入境旅客人数8%时,暂停运行2周。熔断的航班量不得调整用于其他航线。

羊城晚报记者梳理发现,这一新措施让远程航班熔断标准降低——以波音B787-9型远程宽体客机为例,该机型的标准两舱布局为290座,满座情况下,12名旅客确诊,航班才会熔断一周;24名旅客确诊熔断两周。标准两舱布局座位数为396座的B777-300ER客机,满座情况下熔断一周或两周的条件分别为16名和32名旅客。远程航线上常用的空客宽体客机A350-900,三舱布局为288个座位,满座情况下熔断一周或两周的条件则分别为12名和23名旅客。

此外,根据上周民航局修订发布的《运输航空公司、机场疫情防控技术指南(第九版)》,在旅客及机上服务防控措施方面,对于国际/地区入境航班仅提供预包装食品和瓶装饮用水;航空器空调系统在飞行期间调至最大新风量,确保舱内空气高效循环;加强盥洗室通风换气,盥洗室每30分钟进行一次清洁消毒(或每两三次使用后);机上取消报纸杂志供应,除特殊需求外不再提供毛毯、靠枕等用品;为旅客座位口袋中增加防护用品专用垃圾袋,并为安置在隔离区的有症状旅客提供必要的医用防护用品。

受多方面积极因素影响,国内外航空公司继续恢复及加开国际航班:8月11日起,亚洲航空恢复重庆-曼谷航班,每周1班;8月13日起,国航恢复上海浦东-伦敦希斯洛直飞航班,每周1班;8月18日起,山东航空开航济南-东京航班,每周1班;8月20日起,四川航空恢复成都-东京航班,每周1班;8月26日起,首都航空开航杭州-里斯本航班,每周1班;9月4日起,汉莎航空恢复南京-法兰克福航班,每周1班;9月6日起,芬兰航空恢复广州-赫尔辛基航班,每周1班。

此外,目前,南方航空已恢复广州枢纽国内转国际的中转“一票到底行李直挂”服务,旅客乘坐南航及合作航空公司航班在广州中转时,可体验一次值机、一次安检(T2航站楼)、行李免提、中转无忧的“中转畅享”服务。始发站南航工作人员将协助国内转国际旅客提前填写广州海关码,并保留完成填写的二维码截图。

7月消费者看车趋淡 乘用车表现低于预期

文/图 羊城晚报记者 戚耀琪



不少经销商看好下半年市场

近日,中国汽车流通协会产业协调发展工作委员会发布的最新一期“中国汽车经销商库存预警指数调查”VIA (Vehicle Inventory Alert Index)显示,2022年7月中国汽车经销商库存预警指数为54.4%,同比上升2.1个百分点,环比上升4.9个百分点,库存预警指数位于荣枯线之上。

中国汽车流通协会的库存预警指数采用扩展指数的编制方法,以50%作为荣枯线。50%以下均处于合理范围。库存预警指数越高,反映出市场的需求越低,库存压力越大,经营压力和风险越大。库存调查对象主要为2016年度中国汽车流通行业百强经销商集团。覆盖全国大部分省份的1000多家4S店,涵盖进口、合资、自主品牌55个。

统计,7月库存、市场需求、平均日销量指数环比下降,从业人员、经营状况指数环比上升。车购税减半政策效果在启动前期较突出,大量市场需求在上月快速释放,销量环比下滑。

从区域指数情况看:7月全国总指数为54.4%,北区指数为51.5%,东区指数为55.3%,西区指数为50.5%,南区指数为51.6%。

从分品牌类型指数看:7月进口及豪华品牌、主流合资品牌、自主品牌指数环比上升。为了保证此前积压的订单和目前的市场需求,经销商加快补库速度,各品牌类型指数上升。

据预测,广州等地区陆续出台第二轮补贴政策,对地区车市构成稳定支撑。中元节期间南方地区消费者受风俗影响不在当月购车,对整体市场产生一定影响。

由于6月中冲量以及厂家政策回调,市场需求提前消化,多数经销商在7月面临集客量下降、成交率降低、热销车型不足、库存车压力较大等问题。调查显示,经销商对

网约车领域混战有愈演愈烈的趋势。近日,华为和腾讯两大巨头纷纷宣布以聚合平台为切口,入局网约车行业。华为宣布HarmonyOS 3正式上线原子化服务——Petal出行,该服务聚合了首汽约车、神州专车和T3出行等服务商;腾讯则在微信App九宫格内的“交通出行”中上线了“腾讯出行服务”小程序。不过,聚合平台的这把火越烧越旺的同时,关于平台合规性的话题却一直不少。

聚合打车扩张迅猛

聚合平台,指的是互联网公司切入网约车市场推出的一种链接乘客与独立运营的网约车平台的模式。第三方聚合平台没有车队,可以凭借流量优势和轻资产模式切入网约车市场,在促进自身流量变现的同时,也丰富了自身App的使用场景,增长用户使用App的频率和使用时长。

去年开始,大量网约车聚合平台出现,T3出行、曹操出行等

自营平台积极融资扩张。与此同时,聚合平台的扩张速度远比自营平台要更快。

如高德地图依托于自身6亿的月活以及阿里巴巴“动物园”带来的雄厚资源,仅用了不到一年的时间,就成为全国最大的出行平台之一;而美团则凭借自身在本地生活服务领域的优势,对平台1.27亿月活用户进行高效转换,也在聚合平台这个领域打下一片江山。

基于以上逻辑,华为与腾讯的人局便不难理解了。数据显示:截至2022年3月31日,微信及WECHAT(国外版微信)的月活跃用户为12.9亿;截至2021年12月31日,华为终端全球月活用户超过7.3亿。尽管相较于高德和美团,华为与腾讯的使用场景与出行的相关性并不高,但其中华为意在完善华为自动驾驶+汽车+出行的布局,而腾讯基于庞大的用户量和微信支付的便利性,即便仅依靠商业模式的整合,或许就能从现有市场上分一杯羹。

另外,聚合平台入驻者,是本身规模小、用户少的中小网约

车企业以及网约化的出租车公司,它们缺乏流量支持,需要依附于大流量平台生存,主要定位是区域网约车的蓄水池。而腾讯与华为的加入为这些中小企业提供了新的选择。

不过,与独立的网约车平台相比,第三方聚合平台模式的劣势也十分明显,如入驻网约车平台服务质量参差不齐、监管难度大、责任划分不清晰等。

监管不足有待加强

今年6月,郑州一位女大学生在乘坐由高德打车平台派发的有象约车网约车时,遭遇重型货车的撞击,发生车祸不幸去世。后经当地交警支队认定,货车司机负全责,有象出行的司机不用担责。相关部门的调查结果,死者乘坐的网约车缺少相关证件,属于违法载客,而高德打车没做好审核工作。

有象约车的情况绝非个例,今年以来,因未经审查非法接单,入驻高德打车的网约车服

务商已经数次出现集体被罚的情况,多地也针对聚合平台的合规问题进行整顿。如4月,包括妥妥E行、及时出行、风韵出行、麦田商旅、星徽出行在内的9家网约车服务商,被济南当地城乡交通运输局处罚,其中7家是高德打车核心服务商;6月,宜昌市交通管理部门向高德打车下达了处罚函件,并责令高德停止向6家未取得《网络预约出租汽车经营许可证》的服务商提供服务,并要求其从高德打车平台下架。

不可否认,有了聚合平台解决订单流量,现在只要注册公司,从交通运输部门申请到运营许可证,就能开展网约车业务。但聚合平台因自身不直接开展网约车经营服务而无法成为交通执法的监管对象,部分聚合平台存在接入无资质网约车平台提供服务,导致交通安全不可控、服务体验参差不齐,对网约车经营秩序造成了冲击。目前,对于网约车聚合平台这一业态尚无明确的政策规定,仅可参照《关于促进平台经济规范健康发展的指导意见

见》的原则性规定。

对于入驻网约车服务商的合规性问题,上海汉盛律师事务所高级合伙人李曼律师表示,根据守门人原则,网约车聚合平台至少应当对网约车平台提供网约车服务的基本资质和能力予以审查,包括企业法人营业执照、经营者真实身份信息、经营者接入信息、网约车平台公司的《网络预约出租汽车经营许可证》、互联网信息服务备案情况等。

5月18日,由中国城市公共交通协会标准化协会审查立项的《出租汽车信息聚合平台运营服务规范》(以下简称《规范》)向社会公开征求意见。《规范》对聚合平台的基本能力、入驻商家准入、价格公示、安全应急保障、投诉处理分工等方面作了细化规定。对此,网经社电子商务研究中心数字生活分析师陈礼腾表示,从各地加速整治以及相关标准规范陆续出台来看,网约车聚合平台存在的问题已经走向负面,相信相关的监管政策、法律法规的落地指日可待。



广州市天河区广园快速路某充电站航拍图

新能源汽车购置税继续免征 充电市场规模巨大

文/图 羊城晚报记者 潘亮 实习生 吕志豪

现状:充换电产业迎来新机遇

8月8日,在广州市天河区广园快速路某充电站前,胡先生正在给自己的新能源车充电。他表示,按每分钟1.4元(快充)来算,充满一次电一般为70-80元约1小时。羊城晚报记者发现,广园快速路某充电站有50个左右快速充电桩,非充电高峰期大约有30个充电桩空闲。不过,一到晚上和热门充电桩,就需要排队了。不少新能源车主在论坛上反映珠江新城和黄埔大道附近的充电桩,在19时过后排队10分钟以上是常态,还有把充电桩(特别是慢充桩)当成停车位停泊的。

其实,除了充电模式,新能源汽车还有换电模式可以解决电量焦虑,不到8分钟便能让车子“满血复活”。当前布局换电模式的企业主要分为三类:第一类是北汽、蔚来等整车企业,第二类是宁德时代等动力电池厂商,第三类是中国石化、协鑫能科、奥动新能源等第三方换电运营商。

以蔚来汽车为例,2018年蔚来首座换电站在广东深圳落成。截至7月28



蔚来第1000座换电站

趋势:换电和高压快充“走红”

业内人士表示,10分钟的燃油车补能时间是衡量电动汽车充电速度快慢的重要标准。而高压快充能够有效解决电动车里程焦虑、快速充电问题,已成为未来补能技术演进新趋势,相应的800V高压平台车型及高压大功率超充网络正处于加速布局阶段。蔚来表示,将持续发布峰值功率500kW、峰值电流650A的液冷超快充桩和第三代换电站等全新加电设施,并向全行业开放800V高压平台电池包及配套换电体系,宗旨就是让加电比加油更方便。

根据2022年国家能源局公布的数据,1-6月,新增的充电桩为130万台,是去年同期的3.8倍,2022年1至6月聚合充电量更是达到近8.3亿度,约为2021年同期充电量的8倍。反映到换电市场而言,整个规模在快速提升,上市公司加码

建言:提升停车充电设施的便利性

乘联会秘书长崔东树表示,充电桩是新能源汽车消费的关键问题,要加快推进这项工作,目前面临的困难是难以进小区,部分停车场、加油站、高速公路服务区、客货运枢纽等充电设施建设较慢。到目前为止,绝大多数充电设施都集中在市区内,而人口相对稀少的村、镇、县的充电桩保有量较少。

停车和充电问题是消费者在新能源汽车使用方面的“急难愁盼”之一,面临一些突出问题。首先是公共充电设施发展不均衡。我国公共充电设施主要集中在一线城市中心区域,二三线城市、县乡区域以及城市外围区域、高速公路等区域布局不足。其次,充电设施盈利难。充电设施属于“新基建”范畴,具有投资运营成本高、盈利能力弱、资本回收周期长等特点,难以依靠市场机制自行发展。最后,充电设施运营维护能力不足。

崔东树表示,未来,首先,要提高基本停车需求保障水平,指导各地在新建居住社区中,严格按照城市停车规划和居住社区建设标准建设停车位和充电桩。其次,是结合城镇老旧小区改造等城市更新行动,通过内部挖潜增效、片区综合治理等方式,积极扩建新建停车位。最后,要加强停车资源共享,指导地方出台推动机关事业单位车位错时共享等政策制度,为居民停车提供综合解决方案。通过扩大增量、盘活存量等多种方式,加强城市停车位建设,推动缓解群众“停车难”问题。

与此同时,围绕医院、学校、商圈、交通枢纽、旅游景点等重点区域的停车需求,充分利用城市“边角”地块,合理利用人防工程、公园绿地地下空间等,挖潜增建停车位,推动各地积极采用资源共享、价格调控、临时停车等措施,提升泊位使用效率。

【记者手记】

我国新能源汽车保有量快速增长,为更好地支撑新能源汽车的推广,加快充电桩、换电站等配套设施建设是迫在眉睫,但目前,充电桩市场仍存在较大缺口,需要解决的现实问题不少。

以蔚来为例,据羊城晚报记者了解,它的充电体系包括BASS方案是对全行业开放的,但若是其他企业采用“蔚来标准”,那意味着它们必须采用蔚来的电池、人员、模式,这无疑是在培养竞争对手,站在企业的立场上,难以达成共识。

前文提到的郭老板曾向羊城晚报记者诉苦说,自己的充电桩顾客不多,虽然有地理位置的因素,但更主要的原因是公共充电桩的性价比不高,本地人很少用。而有长途出行需求的人士一般会选择燃油车。

此外,安全问题不容忽视。最近,关于特斯拉在充电时爆炸、自然的报道不少,随着特斯拉的安全风波越演越烈,越来越多人担心电动车的充电问题。(潘亮)