

# Uber, 全世界的“被告”

临近年末, Uber的麻烦事却没有丝毫减少。自从Uber在伦敦遭遇了牌照被吊销的尴尬之后, 全球各国仿佛得到了某种信号, 开始对Uber在自家境内的业务进行审查。哥伦比亚、德国相继给Uber下达了暂停运营的禁令, 理由大都类似, 无外乎不正当竞争。一路攻城略地的Uber大概忘了, 伴随扩张而来的还有被劫掠者的不满之心。

▶ 8月12日 | 哥伦比亚工商监督管理局对Uber罚款逾62.9万美元

▶ 11月4日 | Uber公布三季度财报, 亏损11.62亿美元, 称要在2021年实现盈利

▶ 11月26日 | 伦敦交通局拒绝向Uber发放网约车运营牌照

▶ 12月6日 | Uber进军科特迪瓦商业首都阿比让, 进一步发力非洲市场

▶ 12月16日 | Uber准备将印度的UberEats业务出售给当地企业Zomato

▶ 12月19日 | 德国法兰克福一家地方法院禁止Uber在德国提供租车服务

▶ 12月20日 | 哥伦比亚工商监督管理局要求Uber暂停在哥伦比亚运营网约车



## 接连败诉

哥伦比亚又对Uber出手了。当地时间周五, 负责市场监管的哥伦比亚工商监督管理局发布了一份声明, 称该部门的一名法官裁定, Uber的应用违反了竞争规则, 因此要求Uber暂停在哥伦比亚的网约车运营业务。此前, 出租车服务平台Cotech SA对Uber提起诉讼。这样的行为违反了市场监管规则, 在市场上带来了明显优势, 并导致Cotech的用户离开。对于裁定的结果, 法官这样解释道。

不过, 哥伦比亚也并没有对Uber全面“封杀”。其工商监督管理局负责人安德烈斯·巴雷托表示, 尽管这项指令要求Uber“立即”暂停服务, 但除非另外发起动议要求Uber这样做, 否则这项指令并没有强制性。除此之外, Uber的外卖服务在当地并不会受此影响, 依然可以继续运营。

对于哥伦比亚的决定, Uber也立即给予了反击, 已对这项判决提出上诉。其发言人对此表示: “多年来, 我们一直积极努力, 为哥伦比亚带来合理的共享出行监管规则。我们对今天哥伦比亚工商监督管理局的决定感到遗憾, 该部门未能遵守哥伦比亚的法律和常规流程。”

这不是Uber第一次在哥伦比亚受挫了。今年8月, 同样是哥伦比亚工商监督管理局,

对Uber开出了62.9万美元的罚单; 不过原因与这次不太一样, 相关官员表示, 在该部门2017年10月针对Uber的检查当中, Uber唆使员工不要给官员任何信息, 也不让官员接触该公司的计算机。

无独有偶, 就在几天前的12月19日, 德国法兰克福地方法院裁定, 禁止Uber在德国提供服务, 理由是Uber缺乏必要的牌照, 不能使用租来的车辆提供客运服务, 且Uber违反了竞争法。该法院表示, 该判决立即生效, 但Uber可以上诉。对此, Uber则表示, 会继续评估这项裁决, 并确定下一步措施, 以确保在德国的服务可以继续。

据悉, 在德国和欧盟其他地区, Uber的运营方式与北美不同。因2017年欧盟最高法院的裁定, Uber需与持有专业和有执照的私人汽车租赁公司合作, 因为这些公司的司机和汽车拥有运送乘客所需的执照和许可证, 而Uber自己则并没有执照。

## 出租车的眼中钉

两次接连败诉, 距离Uber被伦敦交通局吊销运营牌照还不到一个月。彼时, 伦敦交通局给Uber定的“罪行”是“失败的商业模式”和“将乘客安全保障置于危险之中”的违反法规的行为。虽然无论是伦敦还是德国和哥伦比亚都给了Uber提出申诉的机会, 但当地政府和

企业对Uber的排斥显而易见。

对于各国政府的监管措施, 互联网分析师杨世界对北京商报记者表示: “监管与市场的对弈迟早会出现。当地政府机构的愿望是看外地企业的进入能否与自己的诉求利益匹配, 比如解决多少当地就业, 比如是否会限制当地企业的创新或者市场发展等等”。

在伦敦, Uber拥有350万名车手和4.5万名持照驾驶员。在哥伦比亚, 有超过200万人使用Uber的网约车服务, 司机数量则达到8.8万名。在美国, Uber是当之无愧的网约车龙头。只不过, 树大招风。早在2016年, 哥伦比亚首都波哥大就爆发了大规模反Uber游行, 出租车司机开车在街头集结, 今年10月, Uber还放弃了在当地投资4000万美元建立支持和服务中心的计划。

与哥伦比亚出租车司机的不满类似, 今年4月, 在Uber正式提出上市申请当天, 阿根廷的出租车司机工会成员开着出租车, 鸣着喇叭, 游行穿过首都, 表示抗议。Uber的成功发展激怒了该市的出租车工会, 他们声称, 自从Uber到来以来, 当地对出租车的需求已减少了一半。

到5月, Uber又在澳大利亚遭到了出租车

司机的阻击。一家澳大利亚律师事务所代表数千出租车司机和租赁司机对Uber发起集体诉讼, 指控这家世界上最大的网约车巨头在澳大利亚非法经营, 并对司机们造成经济损失。事实上, 在德国法兰克福对Uber提起诉讼的原告也是德国出租车协会。根据该协会的说法, 将请求立即临时执行禁令, 如果Uber没有作出整改, 将对每辆车罚款250欧元, 而对多次违规的车辆, 罚款最高可达25万欧元。

## 扩张还是收缩

虽然在国际市场屡遭炮轰, 但Uber却并没有丝毫放弃进军全世界的野心。本月早些时候, Uber宣布正式进入科特迪瓦商业首都阿比让, 声称阿比让是扩张的完美选择。阿比让是科特迪瓦的经济中心, 有人口近500万, 过去一年在阿比让有超过5万人尝试使用Uber App。这意味着Uber进一步向非洲市场扩张。

“我观察Uber未来十年的增长机会, 增长将更明显地来自于印度、非洲、中东等市场, 而不是美国和欧洲等发达市场。”在2019年三季度财报公布后, Uber首席执行官达拉·科斯

罗沙希曾这样表示。数据显示, Uber在拉美地区的营收为5.27亿美元, 同比增长了2%; 欧洲、中东和非洲营收为5.34亿美元, 同比增长了24%; 亚太区的营收则为3.45亿美元, 较去年同期的2.64亿美元大增了31%。

相较于几乎空白的海外市场, 美国本土对于Uber的监管和限制越来越多, 从堵塞交通到司机待遇, 从竞争对手Lyft的紧迫不舍到驶网约车的限制, 虽然Uber对此提出了上诉, 但10月底还是遭到了法院的驳回。此外, 加利福尼亚州还批准了AB5号提案, 该提案要求公司在进行核心业务活动时将合同工视为雇员, 新泽西州也因此罚了Uber 6.49亿美元, 要求该公司为网约车司机支付拖欠的雇佣税。

不过, 扩张得太快也不是什么好事。在三季度的财报公布后, 科罗拉多沙希许下承诺, “到2021年, Uber将实现盈利”。杨世界指出, Uber要想盈利, 要么依照现在的情况进行增量市场的开拓, 要么就加速运营精细化, 提效降本。不过, 从扩张的情况来看, 轻狂的Uber目前可能不太过好。

但数据显示, Uber三季度的营收为38.13亿美元, 同比增长30%; 同时净亏损也高达11.62亿美元, 同比扩大了18%。自上市以来, 关于Uber裁员的传闻从未停过, 而最近, Uber又萌生了将外卖服务UberEats的印度业务出售给当地竞争对手Zomato的想法, 目的也是为了削减其全球开支。就Uber的盈利问题和诉讼相关情况, 北京商报记者联系了Uber媒体联络中心, 不过截至发稿还未收到具体回复。北京商报记者 陶凤 汤艺甜

## 聚焦 Focus

# “脱欧”关键期 贝利接棒英国央行行长

这一次, 卡尼终于可以做准备, 同英国央行行长之位正式告别了。几经拖延之后, 新的继任者浮出水面——安德鲁·贝利, 在英国央行工作超过30年的“老员工”。看起来, 卡尼似乎已经帮助贝利应付了英国最困难的一段时间, 大风大浪都已过去, 但贝利自己或许也明白, 对于即将“脱欧”的英国而言, 真正的挑战可能才刚刚开始。

## 零

英国投资在2017年年中开始冷却, 2018年收缩了0.1%, 预计2019年英国投资增长为零。

当地时间周五, 英国财政大臣贾维德宣布, 安德鲁·贝利将于明年接替现任英国央行行长马克·卡尼, 成为英国央行历史上的第121任掌门人。毫无疑问, 在我们准备于欧盟之外塑造全新未来的时候, 他是领导央行的合适人选, 对于贝利, 贾维德如此说道。

据了解, 贝利现年60岁, 1985年加入英国央行, 随后在这里工作超过30年, 一度升至英国央行副行长。目前贝利为英国金融行为监管局(FCA)局长, 明年3月16日上任英国央行行长, 任期八年。而贝利最

为人称道的, 或许就是2008—2009年的金融危机期间, 主导当时针对苏格兰皇家银行以及哈利法克斯银行的政府救助行动, 帮助英国银行业渡过危机。

贾维德在向贝利道贺的同时, 也不忘向“老将”卡尼致敬, 对卡尼延长任期至3月15日感到感激。这已经不是卡尼第一次延长任期了。卡尼本应在明年1月31日离职, 恰巧是英国“脱欧”的最后期限, 也是为了防止英国在进入下一个不确定阶段时出现意外, 卡尼被要求延长任期到明年3月。而在最开始, 卡尼本应在2018年10月任期结束。

但现在, 随着约翰逊在这场百年一遇的圣诞大选中大获全胜, 议会掣肘彻底消失, 明年1月31日前“脱欧”的可能性正在无限放大, 卡尼终于可以光荣卸任了。而在宣布卡尼继任者的同一天, 英国议会下院还通过了一份“脱欧”协议的相关法案, 确保明年1月底“脱欧”, 并在原则上同意政府不能延长截至明年底的“脱欧”过渡期。

如今落在贝利身上的, 再不必是“脱欧”要“脱”还是“拖”的怪圈了, 但这并不意味着贝利今后会一帆风顺。卡尼的首要任务变成了应对“脱欧”带来的经济挑战。数据显示, 2015—2016年, 英国消费增长的平均值为3.3%, 然而“脱欧”三年, 2017—2019年, 这一数据仅为1.7%。近日, 荷兰银行高级经济学家Bill Diviney还称, 英国投资在2017年年中开始冷却, 2018年收缩了0.1%, 预计2019年英国投资增长为零, 远

低于2015—2017年3%的平均水平。

上周四, 英国央行维持了0.75%的关键利率不变, 符合市场预期。而在当天的声明中, 英国央行也将英国四季度GDP增速预期从11月的0.2%削减至0.1%, 称未来如果风险没有实际出现, 或经济未能如期复苏, 可能会需要采取一些温和的紧缩政策。此外, 英国央行预计明年春季的通胀率将降至1.25%左右, 远低于2%的目标。而这些, 可能都是贝利需要面对的难题。

复旦大学欧洲问题研究中心主任丁纯认为, 作为正面临“脱欧”这样对英国来说超金融事件冲击的英国央行来说, 行长的责任可谓“压力山大”: 尤其是如何保持英镑和金融局势的相对稳定, 当然这很大程度上也取决于整个“脱欧”大局, 只要不发生“硬脱欧”, 应问题不太大。第二就是如何维持金融大局稳定, 减轻“脱欧”对英国经济的外生冲击, 平稳过渡。如今我们所说的“脱欧”更多是一种政治决断意义上的“脱欧”, 而真正的“脱欧”则是一个漫长的过程, 需要一个非常有经验的金融掌舵人应对英国经济在“脱欧”进程中出现的各种问题, 对症准不准、下药对不对路、量够不够等都是挑战。从金融监管模式来看, 英国金融业非常依赖市场, 央行有什么样的导向、什么样的信号调控等都很重要。这些也将是考验贝利的重点。显然, 贝利当选一是他坚决支持“脱欧”, 二是其高水准职业素质和丰富的监管经验。北京商报记者 杨月涵

# 星际客机试飞失利 波音又“摔跤”

美国东部时间20日6时36分(北京时间20日19时36分), “星际客机”搭乘美国联合发射联盟公司“宇宙神5”型运载火箭从佛罗里达州卡纳维拉尔角空军基地升空。发射大约15分钟后, 飞船与火箭正常分离。发射约1个小时后, 美国航天局发表声明说, 飞船未进入预定轨道。随后, 飞船取消原定前往空间站的计划, 预计将在22日返回地球。

尽管确切原因尚无法确定, 但初步分析显示, 问题可能出在飞船的机载计时器上。美航天局局长吉姆·布里登斯廷在社交媒体上表示: “星际客机”出现“任务耗用时间”异常, 飞船错误地以为已经进行了实际上并未发生的人轨点火, 耗用了更多燃料, 因此无法继续前往空间站。

在20日举行的新闻发布会上, 布里登斯廷将问题形容为“自动化系统”出错。如果舱内有宇航员手动干预, 飞船有望回到正常轨道。这一问题听起来似曾相识, 波音737MAX系列飞机的问题就出在自动防失速的“机动特性增强系统”, 但波音公司负责航天发射的高管吉姆·奇尔顿在21日的新闻发布会上说, 计时器错误“看起来并非系统性的软件问题”。尽管航天探索出现问题很正常, 正如布里登斯廷所说“这就是测试的目的”, 但从中也可看出, 老牌波音公司标榜的技术稳定性并不完全可靠。

此外, 飞船原计划21日与空间站对接, 停靠一周后返回地球, 现在只能提前“打道回府”, 但美航天局和波音公司更愿意强调本次任务“取得了部分成功”。波音公司21日发表声明说, 这次任务已经进行了2次变轨

燃烧和多次推进系统检测性燃烧, 测试了导航系统、生命支持系统以及通信、指令和跟踪系统, 并进行了高度控制演示。目前最大的看点在于飞船能否顺利返航。

除交会对接任务无法演示外, “星际客机”本计划向空间站运送约270公斤补给和设备, 并带回部分研究样品和玩偶航天“史努比”。现在看来, “史努比”只能在太空中度过新年了。另外, 类似任务是否还需进行一次也尚存争议。布里登斯廷暗示, 不载人试飞中未完成对接任务或不影响下一次直接进行载人试飞。但缺少一次与空间站对接的技术验证, 无疑会增加载人飞行的风险。

2011年美国航天飞机退役后, 美国运送宇航员往返空间站全部“仰仗”俄罗斯飞船。为改变这一尴尬局面, 美国大力发展商业载人航天。2014年, 太空探索技术公司和波音公司从美国航天局获得总计68亿美元的合作, 分别建造载人“龙”飞船和“星际客机”载人飞船。

两家公司开发进度均多次推迟, 使美航天局在过去两年中多购买了超过10张俄罗斯“龙”飞船票。目前载人“龙”飞船已于今年3月先行完成不载人首飞, 而落后的波音原本计划与太空探索技术公司同步, 在2020年进行载人飞行, 将美国宇航员送入空间站。

美航天局将航天任务“外包”给商业公司的做法旨在节省开发资金, 可两家合同商获得的资金支持并不均等, 其中波音拿了大头。太空探索技术公司创始人埃隆·马斯克在推特上说, 波音公司为同样的事情得到了更多回报, 这是不公平的。据新华社