

# 共享汽车不止扫码即开这么简单

——来自分时租赁汽车行业的一线调研

## 民生直通车

### “共享汽车”市场悄然扩大

这几年,街边出现了不少五颜六色的“共享汽车”,用手机扫描车身二维码即可使用。

“我们现在常说的‘共享汽车’其实是分时租赁汽车。”中国交通运输协会常务理事、北京恒誉新能源汽车租赁有限公司副总经理范永跃介绍说,相比以往传统的汽车长租、短租形式,“共享汽车”不必到固定网点办理系列手续取车、还车,使用起来更加灵活、便利。

范永跃表示,汽车分时租赁业务依托互联网和大数据平台系统服务,汽车维护人员可以高效维修、维护车辆以提高车辆使用效率。

业内专家认为,相较于自购车辆,“共享汽车”在部分出行领域具有明显优势:保险不用自己上、出事故或汽车出故障不用自己修、以分钟计时计费使用方式灵活、价格便宜。

有关数据显示,截至2019年10月,全国共有汽车分时租赁运营企业50余家,投入运营的车辆约有20万辆,开通运营的城市有180余个。

据交通运输部运输服务司二级巡视员孟秋介绍,近年来,随着我国经济社会快速发展,汽车租赁呈现向好发展态势,在国家新能源汽车补贴、实施“互联网+”行动等政策的推动下,分时租赁新业态市场规模逐步扩大,行业发展进入平稳期。

### 自主创新破题运营难

“我不太愿意尝试。”北京市民张女士告诉记者,她对于“共享汽车”的卫生、安全、停车等问题还是顾虑重重。

“重资产、运营成本高、用户文明用车约束难等问题,从‘共享汽车’诞生起,就成为困扰企业和行业发展的巨大挑战。”孟秋说。

尽管“共享汽车”的市场空间吸引了不少汽车租赁企业和投资商试水,但目前业内普遍还没找到稳定的盈利模式,不少企业陷入“运营难”困局。

经过4年多的行业实践,首汽集团旗下的“GoFun出行”品牌已在全国投放超过4万辆“共享汽车”,探索出一条融合“共享思维+智能硬件+数据平台+众包服务”的汽车分时租赁新路径。

“分时租赁和过去的传统租赁,听上去只是租赁时间的变化,但最大的差异来自于所有无人环节中的体验闭环,挑战巨大。”北京首汽智行科技有限公司首席执行官谭奕突说,行业发展难,一定要通过自主创新在软硬件服务以及线下运营方面发力。

今年上半年,“GoFun出行”推出车辆智能管控硬件T-BOX4.0系列设备,这套智能设备小巧易安装,包含数据模块、智能

行车记录仪等部件。

记者采访中看到,安装此硬件后的车辆,不仅是手机扫码即开这么简单,智能行车记录仪可通过刷脸进行驾驶员状态确认,疲劳驾驶、酒驾、抽烟、更换驾驶员等一系列行为都将通过区块链技术有效记录,如有违规,将智能提醒甚至停载。

据谭奕突介绍,“GoFun出行”新推出的车辆入网“共享”服务将涵盖经销商等专业机构的车辆,以及普通家庭的闲置车辆,目前智能硬件加装“共享汽车”工作已在多地开始启动。

前端智能设备收集数据信息,后台针对每辆汽车进行数据追踪,将需要维护、充电、维修等信息发布在平台上,入网的第三方汽配维修机构和人员,可根据情况接单提供服务。

如此一来,入网汽车租赁公司、经销商等机构的闲散车辆和停车场等资源将被盘活;闲置私家车资源可加以利用,为社会节约停车空间的同时还能能为家庭增收;社会上汽修专业人员可灵活接单,进行清洗、维护、维修等工作,给稳就业带来诸多好处。

### 让未来个性化出行更便利

“今年疫情催生了一些个性化出行新需求。”范永跃表示,疫情对汽车服务业影响较大,但个人租车业务需求明显增多。

“从调研数据看,为个性化出行场景服务的分时租赁汽车需求空间不小。”孟秋表示,目前“共享汽车”租车费用在一小时20到30元不等,比巡游出租汽车、网约车都便宜。

“在广州市番禺区,灵活的‘共享汽车’非常火。”孟秋说,“共享汽车”在当地的地铁站、公交站、居民区 and 高校之间发挥了重要接驳作用,“一次15至20元,自由度高,在这里‘共享汽车’找准了适合的场景和消费群体。”她说。

孟秋表示,随着政策环境越来越好,人们个性化出行需求持续增多,我国汽车租赁行业有望做大做强。

根据交通运输部2019年道路运输统计年报,截至2019年底,全国纳入统计的传统汽车租赁企业共6900余户,租赁车辆达22.88万辆。但总体上看,我国微型客车租赁仍处于起步发展阶段,整体服务能力、质量仍有待提高。

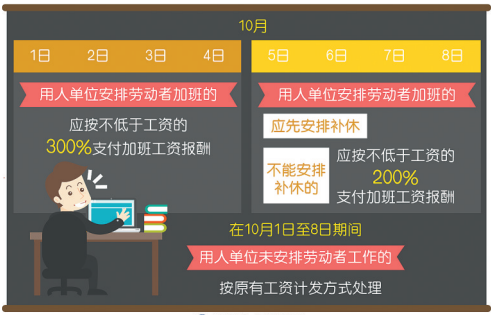
“一天里如果有10个用户打开App,往往最终只有3个人有车开。”谭奕突告诉记者,当前“共享汽车”主要用户是20至30岁的年轻消费群体,从数据来看,分时租赁服务供给能力目前还跟不上国人个性化出行需求的提升。

业内专家表示,对于公交比较发达的北上广深等城市,“共享汽车”未必是刚需,但对于旅游城市、文旅休闲区域等集约化出行供给能力不强的地方,“共享汽车”吸引力明显较大,行业发展也将给公众个性化出行带来更多选择。

“共享出行理念深入人心,个性化出行需求越发明显。”高德地图副总裁郭宁表示,随着国内周边游、自驾游越来越火爆,汽车租赁行业将有更大的市场空间和机会,“共享汽车”稳步发展将使个性化出行更加便利。

(新华社北京9月25日电 记者高亢 谢希瑶)

## 国庆中秋假期加班费怎么算



新华社北京9月25日电 (记者姜琳)今年国庆假期恰好“撞见”中秋节,假期叠在一起长达8天。如果因为工作原因,假期不得不加班,那么加班工资怎么计算?

记者25日从人力资源和社会保障部获悉,10月1日至4日,用人单位安排劳动者加班的,应按不低于工资的300%支付加班工资报酬。

10月5日至8日,用人单位安排劳动者加班的,应先安排补休;不能安排补休的,应按不低于工资的200%支付加班工资报酬。

在10月1日至8日期间,用人单位未安排劳动者工作的,按原有工资计发方式处理。

公司未按照上述规定支付加班工资,员工该怎样维护自己的权利?

人社部调解仲裁管理司负责人建议,员工可以向本单位劳动争议调解委员会申请调解。调解不成的,向劳动争议委员会提起劳动仲裁。

当事人也可直接向劳动仲裁委员会提起仲裁,调解并不是劳动仲裁的必经程序。对仲裁裁决不服的,可以向人民法院提起诉讼。

“除了这些法律途径,员工遇到这种情况时,还可以向单位住所地的人力资源和社会保障局的监察部门举报。”这位负责人说。

## 我国科学家在云南发现一植物新物种高黎贡球兰



我国科学家在云南发现了夹竹桃科球兰属植物新物种,并将其命名为“高黎贡球兰”。相关研究成果日前发表于国际知名植物分类学期刊《植物分类》(《Phytotaxa》)上。

图为科研人员在云南省保山市龙陵小黑山省级自然保护区发现的高黎贡球兰。 新华社发

## 764.74米! 我国铁路隧道最深竖井副井掘砌到底

据新华社昆明9月25日电 (记者丁怡全)我国铁路第一长隧——大(理)瑞(丽)铁路高黎贡山隧道1号竖井副井25日掘砌到底,井深764.74米打破了国内铁路竖井最深纪录。

据中国铁路昆明局集团有限公司介绍,高黎贡山隧道全长34.538公里,是我国铁路第一长隧,为大瑞铁路控制性工程,由中国中铁隧道局集团承建。该隧道地理位置特殊、地质条件复杂,施工难度极高。

在隧道施工中,竖井能起到改善隧道通风、提高出碴效率、保障施工安全等作用。高黎贡山隧道共有2座竖井,每座竖井分别设置主井和副井。1号竖井副井深达764.74米,开工以来,多次发生突水、坍塌等险情,涌水量最高达每小时300立方米。

据了解,大瑞铁路长约330公里,东起云南大理市,西至中缅边境地区的瑞丽市,是国家中长期铁路网规划中完善路网布局和西部开发的重要项目,同时也是推进“一带一路”建设部署和周边基础设施互联互通的重要铁路项目。

## 我国最大高速公路转体桥完成精准对接

据新华社济南9月25日电 (记者陈源)由山东高速集团投资建设的济南绕城高速公路二环线东环段转体桥于25日凌晨完成转体施工,总重约5万吨的桥体同步转动85度,实现精准对接。

施工单位中铁十四局有关负责人介绍,转体桥上跨胶济铁路等三条铁路线,需四座梁体同时转体,其总重量位居国内在建高速公路转体之首,防护要求严、施工难度大。在连续千斤顶的拉动下,高20.5米的4座转体桥梁以约每分钟1度的速度缓缓原地旋转,历时80分钟圆满完成转体。

为确保安全、有序、高效完成转体,山东高速集团和施工单位调整施工工艺,将现浇梁施工调整为整体浇筑、一体张拉,成功将误差控制在3毫米以内;采用大跨度转体桥平转施工称重、跨多线铁路四座转体桥同步转体等新技术,最大程度减少了对运营铁路的干扰,有效提高了工程经济性和施工安全性。

# 七成患者就诊时已是晚期 狙击“妇癌之王”为何这么难?

## 生活观察

### 要命的“3个70%” 卵巢癌防治难在何处?

尽管不甘心,但卵巢癌患者琳琳(化名)还是坚定地表示:“多2000元我都不治了。”这样决绝的表态,让她的主治医生、山东大学齐鲁医院妇产科教授孔北华顿时停下了开处方的笔。

和其他很多卵巢癌晚期患者一样,琳琳要面对的困境是:多次复发已导致耐药,后续治疗难度越来越大。面对不确定的预后情况,已花了大量医药费的她丧失了继续治疗的信心,无奈选择姑息治疗,“听天由命”。

关于卵巢癌,临床上经常会提到3个“70%”:一是70%的卵巢癌患者就诊时已属晚期;二是70%的卵巢癌患者初始治疗后三年之内复发,一旦复发往往难以治愈;三是70%的晚期卵巢癌患者生存时间不超过5年。琳琳就是70%“就诊即晚期”的患者之一。

“卵巢癌防治是一个世界性难题,首要原因在于临床上难以早期诊断。”孔北华说,人类卵巢位于盆腔深部,虽然体积不大,但可发生恶性肿瘤种类最多,多数患者发病隐匿,临床上缺乏有效实用的早期诊断方法。多数卵巢癌患者到了疾病晚期才有腹痛、腹胀、腹部不适表现,缺乏特异性症状,易被误认为是普通的胃肠疾病,往往错过了最佳治疗时机。

“近几十年,晚期卵巢癌五年生存率一直徘徊在30%左右。”北京协和医院妇科肿瘤中心主任向阳说,卵巢癌防治之难还体现在治疗方面,除了传统的手术和化疗外,临床上多年来没有出现其他有效的治疗方法,加上极高的复发率导致治疗效果“递减”,因此卵巢癌总体五年生存率提升起来非常困难。

9月是“卵巢癌防治宣传月”,卵巢癌由于恶性度高、诊疗难度大,被称为“妇癌之王”。国家癌症中心发布的最新数据显示,卵巢癌已成为我国致死率最高的妇科恶性肿瘤,70%的患者就诊时已是晚期。

根据国家癌症防治行动提出的目标,到2030年总体癌症5年生存率预期要提高到46.6%及以上。然而在过去10年间,我国卵巢癌发病率增长约三成,五年生存率徘徊在30%左右,无疑是实现这一目标的巨大挑战。

狙击“妇癌之王”为何这么难?如何远离它的威胁?

### 发现基因突变关键因素 妇科“第一凶癌”能否变成“慢病”?

孔北华说,在妇科癌症中,我国卵巢癌发病率仅次于子宫颈癌和子宫内膜癌而位居第3位,但致死率却居妇科癌症首位,亟须在临床治疗水平、药物应用上寻找突破口,改善预后。

女性患上卵巢癌的风险有多大?孔北华用了一组数据来解释:“我们对群体发病风险有一个标准说法是:每70个女性中,就有一个女性在一生当中要罹患卵巢癌。但具体到每一个

人,如果一种叫BRCA的遗传基因发生突变,她这一生就有20%—50%的概率会得卵巢癌,是目前人类发现的卵巢癌最主要的高危致病因素。”

众多肿瘤专家表示,一系列高级别循证医学证据表明,这一类因BRCA基因发生突变导致的卵巢癌已在临床治疗上取得重大突破,有望实现癌症“慢性病”管理的目标,从而带动整个卵巢癌治疗模式的革新。

“这一重大突破就是维持治疗的兴起,特别是PARP抑制剂等靶向抑制剂的出现,给卵巢癌患者带来了希望。”孔北华说,所谓维持治疗,就是将高效、低毒的治疗方法在肿瘤治疗达到临床缓解后使用,延缓复发,让患者在延长生存的同时获得较好的生活质量。

北京大学人民医院妇科肿瘤中心主任崔恒说,在临床上,维持治疗

又分为一线和二线,前者指的是新确诊患者初次治疗结束后就开始服药,后者指的是复发后再服药。“目前大量的临床研究已经表明,有BRCA基因突变的卵巢癌患者在接受一线维持治疗后,疾病进展或死亡风险显著降低。”据2020年欧洲肿瘤医学协会会议上发布的最新长期随访研究数据显示,这类BRCA突变患者5年内无进展的比例达到48%。

### 早期诊断+全程管理 狙击“妇癌之王”需多方合力

目前,琳琳的癌症治疗方案仍没有定论。孔北华说,她已多次复发耐药,目前的方案均宣告无效。他曾建议患者尝试免疫检查点抑制剂治疗,但是这类药物是自费药,患者2000元钱也出不了。

“某种程度上,我理解她的选择。只是作为医生,我很难接受这个结果。”孔北华说。

据了解,我国一直将卵巢癌纳入妇女常见病范畴,积极开展卵巢癌防治宣传教育、筛查技术研究。虽然近年来不断在治疗新药研究、药品审批、患者救助上取得突破,但狙击“妇癌之王”还需要在提升我国卵巢癌早诊早治能力、整体治疗水平以及药物可及性等方面多方合力。

“早期诊断依然是我们要继续

努力的方向,因为这是治本之策。”崔恒说,如果能做到早期发现,现有手术技术能切除得非常干净,再加上一点化疗,就能够从根本上扭转卵巢癌的防治策略。

孔北华认为,整体上要提升卵巢癌临床诊疗规范化水平,落实多学科诊疗体制,特别强调肿瘤患者初始治疗的规范化,同时建立及时转诊、全程管理的就医制度保障。

“新确诊后未复发的卵巢癌患者,其实是处在一个实现临床治愈的关键阶段。”向阳希望,通过纳入医保、社会救治等多种手段,能让患者在一线维持治疗中就能得上、用得起好药,尽可能地延长患者生存期、改善其生活质量。

(新华社北京9月25日电 记者屈婷 陈晓)

### 早期诊断是卵巢癌防治的治本之策

