

ofo公司及戴威收法院“限制消费令”

本报讯 据中国执行信息公开网12月20日披露的消息,12月4日,北京市海淀区人民法院对ofo小黄车的运营主体——东峡大通(北京)管理咨询有限公司作出了“限制消费令”,该公司及戴威本人不得坐飞机、软卧等,不能在星级宾馆等场所消费等。全文如下:

本院于2018年8月31日立案执行申请人杭州货嘀物流有限公司申请执行你单位合同、无因管理、不当得利一案,因你单位未按执行通知书指定的期间履行生效法律文书确定的给付义务,本院依照《中华人民共和国民事诉讼法》第二百五十五条和《最高人民法院关于限制被执行人高

消费及有关消费的若干规定》第一条、第三条的规定,对你单位采取限制消费措施,限制你单位及你单位(法定代表人、主要负责人、影响债务履行的直接责任人员、实际控制人)戴威不得实施以下高消费及非生活和工作必需的消费行为:(一)乘坐交通工具时,选择飞机、列车软卧、轮船二等以上舱位;(二)在星级以上宾馆、酒店、夜总会、高尔夫球场等场所进行高消费;(三)购买不动产或者新建、扩建、高档装修房屋;(四)租赁高档写字楼、宾馆、公寓等场所办公;(五)购买非经营必需车辆;(六)旅游、度假;(七)子女就读高收费私立学校;(八)支付高额保费购买保险理

财产品;(九)乘坐G字头动车组列车全部座位、其他动车组列车一等以上座位等其他非生活和工作必需的消费行为。如你单位(法定代表人、主要负责人、影响债务履行的直接责任人员、实际控制人)因私消费以个人财产实施前述行为的,可以向本院提出申请。如你单位因经营必需而进行前述禁止的消费活动的,应当向本院提出申请,获批准后方可进行。

如违反限制消费令,经查属实的,本院将依照《中华人民共和国民事诉讼法》第一百一十一条的规定,予以罚款、拘留;情节严重,构成犯罪的,依法追究刑事责任。

(凤凰)



2017年3月26日,ofo共享单车创始人兼CEO戴威在博鳌亚洲论坛年会上。(资料图片)

戴威再发内部信,称背负着巨大的现金流压力,1块钱要掰成3块花 小黄车创始人:为欠着的每一分钱负责



因为押金难退,ofo小黄车近日遭遇严重“挤兑”,官方也紧急出台新的退押金政策,一律APP线上申请并排队,12月19日中午,线上排队退押金人数已经达到了1200万人之多。图为12月18日,在中关村互联网中心的ofo总部,数百名用户前来排队通过线下渠道退押金。(网络)

12月19日,ofo小黄车创始人戴威发布公司内部信表示,公司今年一整年都背负着巨大的现金流压力。退还用户押金、支付供应商的欠款,维持公司的运营,1块钱要掰成3块花。戴威在内部信中称,为欠着的每一分钱负责。目前ofo小黄车的用户押金、支付供应商的欠款、维持公司的运营费用都是一笔不小的数字。未来的ofo如何坚持?

“无数次想过把运营资金砍掉用来退还押金”

12月19日傍晚,ofo小黄车创始人戴威在内部信中表示,ofo这几天都经历着“巨大的煎熬和压力”,“我与大家一样,在痛苦和绝望中坚持着”。戴威称,“公司今年一整年都背负着巨大的现金流压力。退还用户押金、支付供应商的欠款、维持公司的运营,1块钱要掰成3块花。”

戴威称:“无数次想过把运营资金全砍掉,用来退还部分用户押金和供应商欠款,甚至是解散公司、申请破产,这样大家就不用继续承担这么大的压力了。”

近日,ofo小黄车押金问题引发关注。ofo小黄车在12月17日晚发布公告表示,提交线上申请退押金的用户,后台系统会根据申请提交的顺序,进行相关信息审核与收

集,核实完后用户会进入退押金序列,ofo会按顺序退款。

ofo方面表示,“ofo用户基数大,存在退押金申请激增的可能。请广大用户耐心等待,我们承诺依序妥善处理好退押金事宜,请广大用户放心。”

“不逃避,为欠着的每一分钱负责”

戴威在内部信中表示,活着才有希望,再大的压力也要扛着,再大的困难也要想办法克服。不逃避,勇敢活下去,为欠着的每一分钱负责。

新京报记者注意到,ofo小黄车已被多家供应商以及合作方上訴至法院。12月14日,中国裁判文书网公布了嘉里大通物流与ofo小黄车服务合同纠纷一审判决书,法院判令ofo小黄车支付拖欠嘉里大通物流服务费811万元并支付逾期付款利息。此前新京报记者获悉,北京市第一中级人民法院11月13日已判决ofo小黄车应向上海凤凰赔偿货款本金6815万元,并按照年化利率6.525%的标准支付逾期付款违约金。

此外12月19日,新京报记者从知情人士处获悉,ofo真实融资额为14.5亿美元,其中滴滴共投入3.7亿美元;阿里投入3.4亿美元,另有8000万美元债权,蚂蚁

金服投入1.4亿美元。

新京报记者向上述部分机构求证,滴滴方面表示不予置评,阿里与蚂蚁金服对此未做回应。另有知情人士向新京报记者表示,蚂蚁金服目前是ofo最大债权人,此前为ofo发展提供了许多支持,包括融资、借款、寻找接盘方,以及帮助其独立发展等。

未来ofo如何“跪着活下去”?

戴威一个月内连发两封内部信。11月28日,戴威发布内部信称对组织架构进行调整和升级。合并原战略、法务、风控中心,成立“战略财务与法务中心”,合并原产研与大数据中心、品牌市场部、GrowthFT,成立“研发与大数据中心”和“产品与增长中心”,任命国内运营事业部以及海外事业部总经理。

当时戴威称,“冬天已经来临,风雪亦将随之。在最困难的时候,我们仍需坚守信念,哪怕是跪着也要活下去,只要活着,我们就有希望!所谓危机,就是危险和机遇并存,只有在最危险的时候才能真正让我们破釜沉舟、向死而生。”

在此之前ofo就对押金进行“止血”。11月23日,ofo在APP端显示,99元押金用户一键升级

为PPmoney的新用户后,即认可并同意将99元押金升级变为PPmoney的100元特定资产。升级成功后,特定资产默认出借PPmoney新手福利项目,享受历史年化利率8%+8%的新手福利,锁定期30天,锁定期满后用户可申请退出,退出成功后获取相应本息。

随后该合作火速下线。双方表示,ofo与PPmoney之间属于正常的市场合作,用户在被充分告知授权内容后,可以根据自已的实际需求自行选择是否参与该活动,非强制捆绑。不存在“ofo部分用户押金转成P2P类投资”的说法。

ofo自救求生方式不止于此。此前在戴威的要求下,ofo开始开源节流,除了取消信用免押金,还开始了动态计费,在部分城市采用起步价+分钟+里程的计费标准。ofo还在APP内上线了信息流服务功能“看看”,内设看点、图片、视频、体育、财经、社会、科普、读报等频道。

此外,“充值中心”也引入了腾讯、网易等平台游戏充值服务,移动、联通、电信等通信运营商的话费充值服务,爱奇艺、优酷、腾讯视频、芒果等视频平台会员充值服务。目前ofo这些“自救”措施成效如何,尚待观察。

(新京)

我们的押金到底去哪儿了?

作为共享单车行业寡头,ofo小黄车的出现,解决了大家“最后一公里”的问题,一度成为共享经济领域的弄潮儿。

然而,从今年年初开始,关于ofo的“坏消息”却接踵而至,先是ofo从多个海外市场撤出,又频繁曝出资金链紧张,拖欠凤凰自行车货款6815万元,腾退办公场所,一年裁员三分之二,甚至有消息传出ofo为了给员工发工资,将单车作为资产抵押给了阿里巴巴。

直至如今,ofo到了连押金都退不出来的局面。

这到底是怎么了?

难道ofo彻底“凉凉”了?

12月19日下午,《法制日报》记者来到ofo总部所在的中关村互联网金融中心,看到有百余人正在排队退押金。

正在排队的王先生告诉记者,他上午11点就来了,“我要退还的押金是199元,上周来现场,办公人员承诺三个工作日就能到账,但迟迟没有。我用手机退款后显示排到了900多万名,这得猴年马月才能退回?”

有网友调侃,这可能是目前人生中最长的一次排队。

由于没有联系到ofo的负责人,但是出于对网友担心的考虑,《法制日报》记者就退押金问题采访了相关领域的专家。

我们的押金到底去哪儿了?

专家说,ofo押金去向存在以下几种可能性:

第一,用于扩大再生产。

第二,车辆的经营维护。

第三,企业内部管理费用支出。

第四,广告造势宣传营销支出。

第五,可能存在的内部资金侵占。

为何退押金这么难?

专家说,退押金难可能存在两个原因,一是经营者不想退,二是没钱可退。

第一,从ofo设置的退押金程序可以看出,交押金很容易,但是退押金的程序要复杂得多,这其实属于一种变相的刁难,违反诚信经营的精神。

第二,客观上,企业很有可能没钱可退。简单分析一下,共享单车押金的特点是单车可能承载很多份押金,这和传统的一对一的押金是完全不同的,比如借一本书就对应一份押金,但一辆共享单车可以对应20多份押金,远远高于单车本身的价值,这就使得平台押金变成了融资的手段。

同时,对企业的监管出了问题,没有明确规定押金一定不能挪用,因此企业一定不会放过这样一笔巨大的财富。被挪用之后,一旦资金链一断,押金就退不了了。(中经)