

百姓生活

Life

阡陌人家 经济聊吧

品茗识事

隽永绵长观音韵

林火灿

过年回到福建安溪老家。在铁观音的故乡，亲朋好友串门时，自然要沏上一泡铁观音，细细品味，话话家常。某日，一位好友上门来访。寒暄后我正准备泡茶，他却从口袋里掏出一小包铁观音说：“我们尝尝这个吧。”

在茶乡，家家户户都不缺茶。一些比较讲究的老茶客还会随身带上几泡好茶，时刻准备“斗茶”。我拿过好友手里的茶叶，包装上写着“一芽红”。好友说，这是用铁观音嫩芽的芽尖加工出来的“铁观音红茶”。

把铁观音加工成半发酵的乌龙茶（也称青茶），这是安溪的传统做法。青茶在工艺、香型、汤色等方面与红茶有明显区别，怎么能“青红不分”？

带着疑惑，我还是先把茶叶冲泡开来，仔细品尝，这“青红交融”的铁观音，茶汤泛红透亮，入口既有铁观音的韵味，又有红茶的香气与口感。

为解心中疑惑，我辗转联系到“一芽红”的创始人陈金发先生。他说，铁观音红茶就是把铁观音和红茶的制作工艺融合后的产物。之所以这么做，是因为在传统的铁观音制作工艺中，嫩芽经过摇青后变红，容易影响铁观音的色泽和口感，因此茶农一般会习惯性地直接舍弃。加工成红茶，则可以充分利用嫩芽。

更重要的是，这些年来茶业市场竞争激烈，红茶系列产品在市场上颇受欢迎。“铁观音红茶”卖的是铁观音，但产品形态更接近红茶，迎合了市场差异化需求。

有钱赚，这才是铁观音被加工成红茶的最本质动力。这款产品能否持续受市场青睐，不得而知。不过，其背后透露出铁观音长期发展的根本遵循——按照市场需求的变化谋发展。

印象中，直到上世纪90年代末，铁观音的采茶、晾青、炒青、揉捻等每个环节都靠纯手工。那个年代，茶农挣钱难，市场上好茶少，茶叶的经济属性并没有得到释放。2000年前后，安溪一位茶农尝试用空调调节室温，控制晾青过程，使铁观音的品质发生明显改变。从那时起，铁观音迎来一场茶叶加工的技术革命，市场行情明显好转，铁观音进入蓬勃发展期。此后，为迎合不同人群偏好，铁观音又通过控制晾青时间长短，进一步细分出正味、清香和脱酸等不同口味的产品来。

随着市场竞争白热化，以及茶文化的多元融合，大红袍、普洱茶等产品的市场份额在扩大。铁观音面临着新一轮突破与变革，浓香型铁观音也应运而生。所谓浓香型铁观音，也称烘焙铁观音，是利用烘焙工艺对铁观音进行“二次加工”。这道工序看似简单，其实意义非凡。口味相对较重的老茶客，或者喝腻清香型铁观音的消费者，多了消费选择。而对于商家，浓香型铁观音的诞生，让铁观音在市场竞争中多拿到一张牌。

有需求就会有市场，有需要就会被生产。这些年，铁观音有了更多新玩法。一些茶农开始探索回归更传统的茶叶加工工艺，这种回归，直接考验着制茶师傅的水平，也是践行“工匠精神”的彰显。一些用传统制作技艺做出的铁观音，在市场上可以卖出高价钱。

无论是从传统工艺走向机械化制作，还是从机械化回归传统工艺，都很难认定哪种方式是进步，哪种方式在“开倒车”。铁观音的每一次调整，其背后都是时代的需要、市场的选择。

当然，这种调整并不局限于工艺领域，也在向品牌建设、商业模式创新等领域延展。春节期间，我去过了一个名为国心绿谷生态茶叶生产基地的铁观音庄园。这个庄园藏在深山中，上山的道路蜿蜒曲折，仅360度的“回头弯”就有十来个。在这里，有成片的阶梯茶园，每个茶园和茶叶加工车间都安装有高清的24小时监控系统，通过手机APP能随时查看现场动态。这个庄园，还配套有休闲中心、度假木屋、名贵花木种植、农家乐等一系列旅游休闲项目，逢年过节都会迎来旅游小高峰。在安溪，像国心绿谷这样的茶叶庄园已经有不少家，一个以生产发展与生态环境相协调的现代化茶业新格局正在初步形成。

市场风云变幻。在激烈的市场竞争中，铁观音要香飘万里，必须跟紧市场步伐，求新求变。在这过程中，熟悉的“观音韵”依然隽永绵长，而工艺、品牌、商业模式等每个环节都在不断充实和丰富。

《百姓生活》主编 许跃芝

责任编辑 来洁 梁剑箫

美术编辑 夏一吴 迪 高妍

邮箱 jjrbxxsh@163.com

共享汽车：不能仅仅看上去很美

本报记者 李治国

经营有道

随着共享单车在全国各大城市迅速铺开，“共享经济”的概念迅速普及，共享汽车也随之悄然进入了人们的视野。

记者在苹果手机“APPstore”里检索“共享汽车”，立即就出现了TOGO、宝驾、有车、众行EVPOP等共享汽车平台。这些共享汽车平台也像共享单车的发展模式，率先在北京、上海、广州等大型城市布局，虽然各家平台投放车辆以及网点的数量有多有少，但均已在市场上引起一定反响。

记者日前在上海实地走访了几家共享汽车网点，现场感受共享汽车是否像人们所说的仅仅“看上去很美”。

找车：投放数量亟需提升

近日，一则名叫“摩拜汽车登陆魔都”的网帖火遍朋友圈。共享汽车“TOGO”宣布，继北京、深圳之后，正式落地上海，首批100辆全新smart已布局上海各大时尚地标，包含上海大悦城、上海人民广场、上海淮海路等地。

根据提示，记者也尝试了一下：下载“TOGO”手机客户端之后，一打开就进入用户注册界面，注册时必须先认证驾照，并预交1500元押金，完成上述操作后点击图标“GO”即可订车。

随后订车时，发现网页显示“附近没有可用网点车辆”，接下来搜索“接力用车”，也显示“附近无接力用车”。对此，TOGO客服人员表示，首批100辆新车的确已在全部上线，不过，客户端内显示的车辆是用户定位8公里以内的可用车辆。显然，记者在定位8公里以内无车辆可用。

应该说，仅仅投放100辆车，对于有着千万居民的大城市来说，实属杯水车薪。记者又下载了另一个共享汽车平台EVCARD，打开页面后，记者随手定位“静安寺”“人民广场”两个位置，然而，这两个位置附近也都没有可用车辆。在“静安寺”附近，显示有8个可以充电的停车位，可以为电动汽车充电。

EVCARD运营人员介绍，截至今年1月底，在上海已经布局2300多个网点，并进入全国23个城市，全国网点数量超过3400个，全国累计投放车辆已达8400多辆，注册会员有39万多名。“我们投放车辆的数量虽然一直在增长，但是与用户实际需求相比，差距还是很

大。”EVCARD运营人员表示。

计费：里程结合时间计算

据了解，“TOGO”采取“分时租赁”的计费方式，即里程结合时间计费。时长费：日间(7:00至21:00)为0.35元/分钟；夜间(21:00至7:00)为0.02元/分钟；里程费则是1.98元/公里，每0.1公里结算。“TOGO”起步价是15元，其中包含30分钟时长费。

还车方面，“TOGO”采用自由还车模式，只需将车停在任何一个合法指定停车点即可还车。不过，若在TOGO网点运营范围之外还车，将按照距离最近网点的直线距离收取还车服务费。具体为，按照还车位置距离最近的网点，每1公里收取5元还车服务费，25元封顶，还车位置距离最近网点不得超过20公里。

EVCARD的计费模式与此类似，荣威E50和奇瑞EQ按照分钟收费，每分钟0.5元；之诺1E是每分钟收1元。支付方式可以通过银联、支付宝、微信等多种方式实现。记者查阅其他几个共享汽车平台，发现计费方式虽然有区别，但是总体计费额度没有太大差距。

EVCARD运营方——上海国际汽



车城新能源汽车运营服务有限公司董事

长曹光宇告诉记者，EVCARD已经在上海市中心人民广场到崇明城桥镇，驾车需2个半小时，打车费估计350元（据百度地图测算），若用EVCARD只需75元左右；从城桥镇到陈家镇（东滩湿地景区所在地），驾车需1小时，打车费估计在120元至130元（按崇明当地出租车计费），使用EVCARD是30元左右，如果四人租车前往则人均费用更低至7.5元/人，甚至比乘公交车的9元/人还便宜。

责任：用户自行处理罚单

与共享单车不同，共享汽车在使用中可能会遇到多种交通问题，一旦遇到交通事故应该如何解决？

实际上，各个共享汽车平台在使用规则中，对“网店取车”“服务车型以及费用”“保险以及理赔”“事故处理”“违章罚款”等都有着详尽规定。EVCARD就明确规定：“若会员在使用EVCARD车辆期间发生违章情况，EVCARD将短信或电话提醒会员，会员须自行负责缴纳罚款、清除违章记分。”

记者还从TOGO官网了解到，用户应为车辆租赁期间产生的违法行为承担法律责任（无论是否由用户本人造成），并应主动予以处理。交通违法以各地交警部门（包括但不限于各地交警部门及相关网站等）查实的记录为准。TOGO方面在查询或收到用户未处理罚单后，

会以短信、邮件、电话方式通知用户在规定期限内予以处理。

客户收到TOGO违法处理通知后，需在规定期限内自行前往交管部门处理罚单事宜。

另据了解，如果用户出现事故意外等，TOGO会根据具体情况予以处理，除了为每台车辆购置保险保障外，TOGO还配有专业团队专门负责配合用户处理此类业务。

有鉴于共享汽车在使用中会遇到各种问题，消费者在使用共享汽车之际，首先要把共享汽车平台的各种管理规定查清查楚。

会越来越高，城市停车难等问题，激发了公众对共享汽车的需求。一度用车曾做过调查，一方面汽车配置少，北京市场至少需求1万台共享汽车，但目前只有几百台；另一方面，汽车配置多了却出现闲置。因此，网点设置、车辆配备数量十分考验运营公司的管理能力。

其次，运营成本也困扰着各大平台。与共享单车不同，共享汽车是重资产模式，一度用车副总经理Andy表示，一度用车的奇瑞EQ电动车购买价格在5万元左右，100台就是500万元，加大车辆投放就意味着消耗大量资金。同时，充电费、人工费、车辆维护保养等费用，以致“运营加维护费用占去了三分之一的成本”。

第三，停车难是用户最大的困扰。与找车难相对应的，就是停车难。众所周知，在大型城市，停车一直是难以解决的问题，尤其是共享汽车均为电动汽车。根据各个共享汽车平台规定，用户一般必须停在指定停车地点，否则汽车就没法充电，所以用户往往遇到如此情况：或者充电桩都占用，或者根本找不到合适充电桩。更为麻烦的是，好不容易把车停下，停车地点距离用户家或者单位又太远，这也为用户出行增加了负担。

专家表示，对于消费者，共享汽车还属于新鲜事物，大多没有尝试过，要结合新能源汽车推广应用的需要，聚焦市民需求突出的重点区域，开展试点示范；营造良好舆论环境；通过多种形式，加强对发展新能源汽车分时租赁业的宣传，让社会资本多参与，形成良好氛围。

首先，车辆数量是个两难的选择。一度用车创始人、CEO王杨表示，大中城市的限行政策，以及买车、养车成本越

高，用户的购车欲望就越强。

对于“共享经济”概念风行，让EVCARD等共享汽车平台走到了“风口”上。汽车分时租赁或者说“共享汽车”，目前还很难像共享单车一样，能够瞬间风行。

首先，车辆数量是个两难的选择。一度用车创始人、CEO王杨表示，大中城市的限行政策，以及买车、养车成本越

高，用户的购车欲望就越强。

对于停车场地和充电设施，《意见》列出了高架桥孔、道路停车场、单位内部停车场、公共停车场（库）等多种形式。其中，在公共停车场（库）中，将大力推进交通枢纽、停车场（库）建设充电设施。电动汽车专用停车位按照不低于总停车位的10%配置，其中不少于50%的车位具备为分时租赁新能源汽车提供充电服务的功能。在充电桩数量上，到2020年，上海全市将超过30000个。

《意见》还提出了多项支持新能源

汽车分时租赁业发展的相关政策。同时，支持政府机关、公共机构、国有企业事业单位等对外大型交通枢纽和P+R停车场，免费提供一定数量的停车位，用于分时租赁企业建设服务网点。对新能源汽车分时租赁企业联盟开发或委托开发的分时租赁服务平台，采用“以奖代补”方式，在促进“四新”经济发展相关资金和项目立项中予以支持。

此外，尽管财政补贴与政策支持是当前助推分时租赁市场发展的重要因素，从企业自身角度看，不能忽视与客户的线上线下交流，要在“互联网+”时代中不断探索，提升用户黏合度。

上海：促进新能源汽车分时租赁

李治国

汽车分时租赁业发展的相关政策。同时，支持政府机关、公共机构、国有企业事业单位等对外大型交通枢纽和P+R停车场，免费提供一定数量的停车位，用于分时租赁企业建设服务网点。对新能源汽车分时租赁企业联盟开发或委托开发的分时租赁服务平台，采用“以奖代补”方式，在促进“四新”经济发展相关资金和项目立项中予以支持。

对于停车场地和充电设施，《意见》列出了高架桥孔、道路停车场、单位内部停车场、公共停车场（库）等多种形式。其中，在公共停车场（库）中，将大力推进交通枢纽、停车场（库）建设充电设施。电动汽车专用停车位按照不低于总停车位的10%配置，其中不少于50%的车位具备为分时租赁新能源汽车提供充电服务的功能。在充电桩数量上，到2020年，上海全市将超过30000个。

《意见》还提出了多项支持新能源

潮流时代

近段时间，共享经济在出行领域上演的一幕幕大戏真是好看。先有共享单车走进人们的生活，各种车身颜色也让大街小巷绚烂起来。随后，市场由“两轮脚踏”升级到“四轮驱动”，更为酷炫的共享汽车开始在多个城市试水，不少人争相在朋友圈晒起了驾车体验，行业先锋也似乎尝到了一点走在浪潮之前的甜头。

共享汽车为何备受追捧？因为供给击中了需求。不少城市车辆限行、车牌限购，加之与车相关的成本高企、停车难题尚未解决，一部分人的买车欲望不得不暂时搁浅。此时，共享汽车登场了，能在资源有限的情况下最大限度地提高生

活品质，满足了这部分人的用车需求，市场也就在供给方与需求方的“两情相悦”下被迅速烧热。

照这样的趋势发展，共享汽车将很快迎来属于自己的“诗和远方”。但是，且慢，生活中有躲不过的“苟且”，共享汽车也有必须要驶过的沟沟坎坎。

“共享”成色不足。在笔者看来，所谓共享，应该是在调整社会存量资源的基础上满足更多人的需求，是搭建平台促成资源所有人和使用人之间的交易。遗憾的是，目前的共享汽车仍然依靠重资产投入刺激潜在需求，在已有闲置资源未得到充分利用的前提下做了增量，

共享大戏宜稳步开场

牛 瑾

是否达到社会公共成本节约的目的还有待评估。当然，关于“特大城市机动车占有量已经饱和，如此增量模式会加剧交通拥堵”的观点，笔者也是不赞同的。毕竟，目前投入市场的共享汽车数量相当有限；养成驾驶共享汽车习惯后，有多少人会放弃自购汽车也未可知，一切都是静待市场发展。

相关配套不够。其实，共享经济有利于闲置资源社会化再利用、有利于用户需求个性化配置的道理并不难懂，之所以到如今才广泛走进百姓生活，是因为这一领域的门槛不低。以共享汽车为例，鉴于目前主要是新能源汽车，如何完

善充电桩建设来保证车辆的续航能力、如何在寸土寸金的商业区找到合适的停车位、如何在发生交通事故时合理认定各方应承担的责任等，都是需要想明白后才能行动的问题。另外，已经在共享单车上发生的丢失、损毁、私自占有等问题，也难免不会在共享汽车领域出现。无论从哪个角度看，社会诚信精神的缺失也都会成为共享汽车乃至整个共享经济领域的一道坎。

因此，我们先别急着憧憬共享汽车的“远方”，还是要以脚踏实地地解决好现实问题为上。各路资本也不妨先“退烧”，保持头脑清醒为好。