

■ 本版撰文 本报记者 陶海青

编者按: 中国有13多亿人,城市交通压力大,即使北京、上海等大都市交通网络发达,但面对庞大的交通压力还是力不从心。为解决交通问题,中国建设了立体化、多样化、便捷化的交通网络。除此之外,国家大力提倡公共交通、绿色出行,限号出行、能源补贴等各种政策层出不穷。其中,分时租赁效果显现,正在推广。



融入互联网思维 电动汽车分时租赁渐行渐近

曾经,电动汽车市场四面楚歌,充电桩数量不足一直制约电动汽车的发展。

“互联网+交通”正在改变这种现状。用一个APP就能查到最近的租车点在哪儿,并且随借随走,随到随还。

随着打车软件的普及,“互联网+交通”的方式渐渐被消费者接受,碎片化地用车,而不是拥有一款车,也逐渐成为一部分人的选择。其中,分时租赁就是“互联网+交通”的一种模式,这是新兴的一种租车模式,主要是以小时或天为单位的汽车随取即用租赁服务。

中国贸促会汽车行业委员会会长王侠表示,传统汽车企业与互联网企业在创新中融合、在合作共赢,无疑是一条看得见的突破路径。

江西省绿行汽车服务有限公司总裁邹立群在接受《中国贸易报》记者采访时说:“电动汽车分时租赁已在德国、法国、美国、加拿大等国开始运营,国内城市比如北京、上海、杭州、南昌等地也在试点。事实证明,电动汽车分时租赁,融入互联网思维,是城市解决公共交通的一种新途径,也是推广电动汽车的有效商业模式。”

鉴于在环保方面和缓解交通压力方面的优势,分时租赁也得到了政府的好评,上海政府直接参与到分时租赁中来,科技部负责人就曾多次称赞这一模式。

政府鼓励分时租赁

近年来,中国政府出台多项政策,推广分时租赁模式。

2014年7月,国务院办公厅在国办发〔2014〕35号文《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》中强调,要在个人使用新能源汽车领域,探索分时租赁、车辆共享、整车租赁以及按揭购买新能源汽车等创新模式。

2015年,国家科技计划高新技术领域备选项目,设立了“新能源汽车分时租赁与集成示范”专题,已有10个城市申报了14个相关课题,预计其中部分城市的申报将得到支持,从2015年开始进行新能源汽车分时租赁示范点。

同时,国家开始向地方政府发放补贴,以建设更多的充电站。这些补贴将基于各地售出的电动汽车和插电式混合动力汽车数量发放。

由此,电动汽车分时租赁得到了地方政府的大力支持。比如,北京市科委在2014年已将分时租赁列为2015年支持重点项目,并设立了为数不少的分时租赁经营指标。上海市则由上海国际汽车城运营有限公司获得经营分时租赁的牌照,在试验、准备上线EVCARD电动汽车分时租赁,先期使用的车辆主要为荣威E50纯电动汽车。其他城市,如杭州、武汉、深圳、绍

兴、宁波、盐城、重庆等,也已推出或在积极准备上线这类项目。

还有一个利好消息是,国家能源局近日发布了《配电网建设改造行动计划(2015—2020年)》(以下简称《计划》),提出未来五年,满足新能源、分布式电源及电动汽车等多元化负荷发展需求,推动智能电网建设与互联网深度融合。按照《计划》,2015—2020年,配电网建设改造投资不低于2万亿元,其中2015年投资不低于3000亿元。2020年满足1.2万座充换电站、480万台充电桩接入需求,为500万辆电动汽车提供充换电服务。

各路资本纷纷介入

国家利好政策频出,使得电动车业掀起一股投资热。

据不完全统计,全国大约已有10个城市开始推行新能源汽车租赁模式。有数据显示,仅北京市注册开展新能源汽车租赁的公司就有500多家。从2013年第一辆租赁车辆上路至今,租赁车辆在北京已上牌的新能源汽车中的占比已达三分之一。

目前,北京市已经进入分时租赁运营平台的新能源汽车共2500辆,涉及北汽、江淮、特斯拉等品牌。

最新消息显示,北京南站正在打造超过100个电动汽车专用车位的智能充电示范点,建成后将成为全北京最大的新能源

电动汽车充电、分时租赁全产业链充电目的地。按照规划,北京将在3年内完成5000辆纯电动汽车进入分时租赁领域的任务。

与此同时,天津、重庆、武汉、南昌等城市也正在试点或者准备当中。

电动车分时租赁热度非凡,吸引了众多公司进军这一领域。

9月7日,宝马和中国普天牵手启动“即时充电”项目。根据规划,截至2015年年底,宝马将携手普天率先在北京、上海、广州、深圳四地建设500个充电桩;到2016年年底,这一数字将翻倍,达到1000多个充电桩,覆盖更多城市。

9月9日,北京电庄科技(简称“电桩公司”)宣布获得“乐视”数千万A轮融资投资,并联合启动下一轮全球融资。值得关注的是,乐视与电桩的合作远不止于充电桩,下一步要布局分时租赁和电动汽车的销售,打通全产业链。

出行方式多样化

9月22日,江西省绿行汽车服务有限公司向中国人权发展基金会捐赠10辆新能源汽车。

据了解,该公司在国内首创“纯电动公共汽车”平台系统,建立了中国首家新能源汽车连锁租赁机构,实施“同城异点+他城异点+汽车一站式租、售充电”的

综合性服务。

“这意味着,未来在许多城市,可以随时随地租到车,并随时随地可以把车还给公司,这就是分时租车的意义。”邹立群认为,随着自驾等较长距离的用车需求增加,个人和企业单次用车时间也将相应增加,分时租车随之变得越来越有吸引力。

数据显示,中国的私家车消费比例排名世界第一,2014年国内汽车保有量将近1.4亿辆,“首堵”北京拥有汽车总量537.1万辆。而在欧洲,一辆分时租赁车可以替代6—12辆私家车。

与此同时,大数据显示,私家车绝大部分时间是在停放状态,而且上座率也不是特别高。

中国人权发展基金会蓝天公益基金主任陈旭一直关注电动汽车发展。她认为,未来,基于人们实际使用的情况来提供租车服务,肯定有所作为。而电动汽车在环保上更胜一筹,加之未来充电设施的完备,电动汽车租赁想不火都难。

一个利好消息是,今年,北京汽车工业集团有限公司等三家汽车制造商已建立了合资公司以对外租赁其电动汽车。

在邹立群看来,租赁是一个明智方法。从打车软件迅速普及并延伸到三、四线城市的例子中可以看出,城市交通的租赁市场需求旺盛,在某种程度上,分时租赁丰富了出行方式。

盈利难题待解

如今,分时租赁被贴上“随叫”的标签,用户可以随时随地基于自己的使用时间和里程,租赁最合适的车。

概念听起来很丰满,但现实却很骨感,分时租赁还有许多需要跨过的坎儿。

在中国,电动汽车租赁的呼声虽然很高,但因为公共充电站仍然稀缺,令电动汽车租赁在短时间内难以发展壮大。

按照国外的经验,一辆车一天出租4次,每次在45分钟以上,就可以保持盈亏平衡。但国内部分电动车一天的出租时间不到1小时,远远不能达到“盈利”的目的。因此尽管电动车分时租赁的前景美好,但是盈利问题已让一些企业难以为继,不得不选择放弃。

但与此同时,又有许多企业选择进入这个市场,尤其是一些有新能源车型的车企,如北汽的恒誉租赁、上汽的e享天开,以及还未造出车已经在提前布局的乐视乐享用车等。还有一些车企选择支持已有租赁公司,比如浙江左中右公司运营的“纯电动汽车微公交模式”,就是由其合作母公

司吉利来提供车辆,也是一种值得借鉴的商业模式。

目前,分时租赁在国内还是一个新事物,市场还处于培养阶段,国人还没有形成租车上下班或者短途租车的习惯,对公交、自购车辆、出租车的依赖性较大,不成规模的市场决定了分时租赁公司暂时盈利困难的现状。

另外,各营业点车辆调配成本也很高。现实使用过程中,由于各种原因会出现车辆单向流通的情况,导致某些网点的汽车过于集中,某些网点的汽车过于稀少。汽车不同于自行车,体积较大,运输成本也会是一笔很大的费用。

但对于电动汽车分时租赁来说,这些困难都是暂时的,是成长中的烦恼。中国当前种种现象对新能源车分时租赁的发展是有利的。

据了解,2014年,国家科技部就第一次引入了分时电动汽车的租赁,用于公务车的示范运营。之后,外交部也开始进行分时租赁的运营和推广。

显然,分时租赁行业在中国正处于投资高峰阶段。随着科技的发展、新能源产业生态的完善以及人们消费观念的改变,分时租赁“弯道超车”只需假以时日。

打破地方垄断 充电桩国标呼之欲出

9月22日,《中国贸易报》记者从工信部官网获悉,GB/T 20234《电动汽车传导充电用连接装置》3项系列国家标准已通过全国汽车标准化技术委员会电动车辆分技术委员会的专家审查。

据悉,该国标修订稿通过审查,意味着国内新能源车充电接口统一标准取得巨大进展,同时将加速充电桩国标的出台,解决目前充电桩兼容问题,这将打破地方车企在当地充电桩方面的垄断,推动新能源车市场的发展,新能源汽车充电桩有望走上规范化、一致化道路。

在长沙,常能看到几十辆车身娇小、白绿相间,印着“微公交”logo的电动汽车。据介绍,只要有驾照,就可租下一辆“微公交”电动汽车,行走于长沙大街小巷。

“微公交”最早在杭州试行,目前长沙也投入试行。如今投入长沙运营的租赁车型有2人座车与4人座车,因为汽车数量有限,“微公交”只租不售,车辆租赁为一年起租,2人座车2400元一年,4人座车3600元一年。

与之前的电动车需要专门的充电桩相比,“微公交”只需要一个普通220V的插座,就可以在任意的地方进行充电。人们

另据其他媒体报道,能源局牵头制定的《电动汽车充电基础设施指南》和《充电基础设施建设指导意见》也即将公布。中国汽车工程学会常务副理事长兼秘书长张进华表示,充电基础设施建设指导意见和指南即将发布。他指出,两个指导性的文件发布之后,很多原则都会确立,有待于下一步细化的政策落实。他同时建议,在基础设施上要有一个明确的中央财政甚至地方的补贴政策。

值得注意的是,新能源汽车市场在今年

“微公交”受青睐

普遍反映:“微公交”靠谱儿。“微公交”既有传统租车的灵活、私家车的自由,又有类似公共自行车随租随还的便捷,用户可体验到无需拥有、按需用车、说走就走、随借随还等便利。

同样,“微公交”在南昌也受到好评。今年8月10日,南昌开通了首批两条“微公交”线路:815路和816路。据统计,截至目前,在这一个月里,“微公交”815/816路累计运载乘客18万余人次。“微公交”开通以来,日客运量从最开始的2700余人次,逐步增加到现在的日均运载乘客6500余人次,随着9月开

又有明显放量,工信部发布的数据显示,8月,我国新能源汽车生产2.45万辆,同比增长近4倍。目前无论是国家相关部门还是企业,都在加码充电桩市场,希望能扫除这“最后一公里的障碍”。

分析人士认为,电动车充电领域顶层设计将出,充电投资面临爆发拐点。随着新能源汽车的加速放量,政策面“以充带车”战略的愈发明确,新能源汽车充电市场正迎来高景气度发展时期。

学季的到来和发班密度的增加,预计“微公交”的客运量仍将不断上涨。

除此之外,其他城市也在尝试推广“微公交”模式。

但“微公交”电动车也有不足,即不能长途行驶。另外,“微公交”运营还是一个独立的系统,和其他公共交通出行以及整个城市的交通管理体系没有形成互联互通。作为城市整体的交通网络的部分,“微公交”还需与常规公交、地铁、长途客运、水上巴士、出租之间合作、协作和相互协调,才能盘活整个城市交通资源,发挥更大的作用。