

分时租赁如何越过沟坎?

解决网点“冷热”不均,取车还车实现便捷



◆本报记者
蔡新华 实习
记者李庚阳

自从采用分时租赁方式后,上海新能源汽车的发展进入了快车道。其实,分时租赁是舶来品:2011年起在欧美一些发达国家

兴起。出行者根据车辆使用时间或里程支付费用,完成一次出行。2013年3月,上海便在嘉定汽车城启动国内首个电动汽车分时租赁项目EVCARD。

在短短三年的时间里,EVCARD在上海已经悄然编织起一张新能源汽车分时租

赁网。租赁点从最初的54个发展到1600多个,运营电动汽车由134辆增加到6000辆,会员数也猛涨至10多万。

去年,EVCARD与上海另一家同类企业合并,成立了一家新的分享汽车租赁有限公司,一跃成为国内最大的新能源汽车分时租赁公司。

政策应可持续、有节奏

在政策诉求方面,政策对大家都是公平的。作为一个新兴行业来说,政策波动很重要,但是我们需要的是政策的稳定性、可持续性。用货币资金直接补贴的方式肯定不是长久的,因为它逻辑上就不通。为了行业长远健康发展,从国家政策层面来说,应该在法律法规上营造一个更好的政策土壤,这对整个新能源车健康发展很重要。这并不是说要拿财政补贴才能使行业健康发展,而是说随着整个市场环境的需求,在正常发展的过程中,国家政策应该给予更良性的政策导向,而且是可持续的、有节奏的。

地上铁租车(深圳)有限公司总裁张海莹

重在实惠省钱,总体比出租车便宜2/3

记者在采访中感受到,分时租赁受人青睐的原因就是方便省钱。如果去虹桥机场,在市中心租一辆电动汽车,开到目的地停车即还车,整个租车费用不超过25元,如果叫出租车就需要好几倍了。租一辆按分钟计费的新能源汽车穿行于大街小巷,像自驾车一样自由,却不用担心停车难;和出租车一样便捷,价格却至少便宜2/3;若多人“拼车”,甚至还能和地铁一样实惠。自然,分时租赁受人追捧。

一家汽车租赁有限公司的负责人介绍说,以往消费者去外地租车游玩,以天为单位

起租,晚上车子停进车库,租车费照收。分时租赁却能让汽车“招之即来,挥之即去”,用完即走人,“分分计较”帮租车者“省钱”,而且停车变还车,不用担心后续问题。同时,新能源汽车用电,电费比汽油便宜得多。此外,还彻底省掉了养车费用,特别是充电桩、保养维修、更换电池等费用,全部由运营公司扛下。

这位负责人还算了一笔账:从上海市中心的人民广场到国际生态岛崇明城桥镇,驾车需2个半小时,打车费估计350元,而用EVCARD费用约75元。若从城桥镇到陈家镇

(东滩湿地景区所在地),驾车需1小时左右,打车费估计在120~130元(按崇明当地出租车计费),而用EVCARD只要30元左右。如果四人租车前往,则人均费用更低,只要7.5元/人,甚至比乘公交车的9元/人还便宜。

应该说,电动汽车分时租赁是一种新兴的自驾模式,能随时出现在身边,提供全时段服务,满足个性化的出行需求。同时它对上海城市生态环境保护不啻为一种福音,可大大削减汽车保有量,减少汽车尾气的排放,有效缓解大气污染程度。

遭遇发展瓶颈,取还车便捷性待提高

按理说,分时租赁拥有那么多优势,也有越来越多消费者勇于尝试,会迎来大发展的契机。但如今,分时租赁的发展却“卡了壳”,它的弱点在于缺乏取车还车的便捷性,这也是消费者最烦心的问题:家门口没租借点,目的地难觅还车点。在采访中,记者就听到了许多尝鲜一次就放弃的市民抱怨:“总不能打个车去取车,还完车再走1公里,才能到达目的地吧。”因此,分时租赁的局限性暴露无遗。目前,使用群体仅限于校园大

学生、公务员和科技园区白领。他们的用车行为比较规律,出发点和目的地相对单一,集中在大院内、校园旁,或科技园区里,而这些地方正是分时租赁容易布点的区域——固定车位易得,充电设施好装。

而市中心的商务出行、家庭娱乐休闲等,分时租赁的优势就弱化了很多。热门租赁点往往租不到车,想还车又没有点;冷僻的租赁点,车子日晒雨淋,难得用一次,没有可持续性。同济大

学交通运输工程学院的调查发现,市中心有些租赁点因为位置优越,用户都愿意来此借车,却经常借不到,用户体验度差;还车时,新能源车点又不够,只得挤占其他车位。常常如此,遭到投诉,点位就可能被物业收回。

这就点到问题的“穴位”,要让分时租赁服务网点从郊区大规模走进市中心,真正出现在市民家门口、商务楼下、热门商圈里,分时租赁新能源车才能走向坦途,走近普通百姓。

呼吁政策扶持,鼓励合作共建服务网点

上海对分时租赁是寄予厚望的,描绘了一幅动人的愿景。去年,上海出台《关于上海市促进新能源汽车分时租赁发展的指导意见》,计划到2020年年底,全市新能源汽车分时租赁服务网点超过6000个。

一位资深专家称:“分时租赁是一种全新的出行模式,主要门槛就是便捷的服务网点,如果在500米以内,或是走路三

五分钟就能得到或还掉一辆新能源汽车,市民就可以放心地分时租赁了。”

有专家指出,新能源汽车分时租赁有一定的公益性,要想真正发展起来,还需政府首先把它纳入公共交通体系,给予政策扶持和资源配套支持。比如,不限号、走高速免费、公共停车区域可自由停放等等,甚至在车位供给上,通过给予物业税收优惠等方式,鼓励市中心的停车场愿意“共享车位”,建立服务网点。

更有专家开出了多个“药方”。如充分利用市中心

具备条件的高架桥孔、道路停车场、用户居住等地,配置一定比例带桩停车位,为分时租赁新能源汽车提供充电服务,成为服务网点。政府机关、公共机构和国有企业单位率先按不低于总停车位10%的比例,建电动汽车专用停车位和充电设施,其中不少于50%的车位具备为分时租赁汽车提供服务的功能。同时,鼓励大型商场、超市、商务楼宇、文体场馆等公共停车场建设充电设施,停车场经营企业与合作共建服务网点,用于新能源汽车分时租赁服务。

门槛不高但障碍颇多

分时租赁行业最早从2008年就开始做,但直到2013年、2014年底,才开始有互联网约车模式。到现在,格局已经开始发生改变,有些企业选择转型。虽然这个行业非常有潜力,但由于存在很多不确定因素,想要迈过这些障碍必须要有十八般武艺,十分不易。想要走得更远,要回到最根本的问题,即用财务数据作为财务驱动。

一方面要资源最大化,借助资源把成本压到最低;另一方面要找贴近用户的用车场景,使用更加方便。未来要如何使成本降低?我觉得用车用到极致是必要的。这不是说有平台、有APP、有钱就可以做到的;而是需要资源、资金,以及整个运营智慧综合起来,才有机会在未来竞争中胜出。

首汽智行首席运营官谭奕

顺应市场潮流,及早赢得先机

未来几年,分时租赁市场仍将以超过50%的速度发展,在这样一个飞速变化的市场中,企业在不断优化商业模式的同时,需要把握以下四个方面的关键要素,以赢得先机。

第一,尽早锁定核心资源。分时租赁业务的发展离不开牌照、停车场、充电设施等核心资源的支撑,因为资源的稀缺性,其购得成本和难度将逐年增加。

第二,加强与政府和企业的多方合作。分时租赁业务的发展离不开多方合作和资源整备,这也将成为很多企业的核心竞争力。

第三,掌握核心技术。分时租赁企业应掌握APP软件设计能力、车载盒子、大数据计算和分析等核心技术和能力。

第四,强化运营能力建设。分时租赁市场仍处于发展早期,市场格局不明朗,运营能力的强弱将直接影响企业的盈利能力和发展速度。

普华永道策略全球合伙人彭波

盈利需要行业协同共享

我认为分时租赁会慢慢整合,一些大的车厂会逐步参与进来。就如专车市场,刚开始易到这个行业的先驱,随着滴滴进入,再到神州,很快就进入了。我认为传统型的租车公司,今后也会在市场成熟以后进入这一市场。

在分时租赁领域,宝驾除了自己有运营的平台,还有平台上各家的数据。从自己的体会来看,分时做得越大亏得越多,要想做到不亏钱就是要有比较好的位置。这个行业运营成本太高,如停车费贵且车位也非常紧张。盈利需要大家一起来降低成本,实现车位共享、运营调度。在停车位等领域,我们一直在和政府争取更多的资源,希望能更好地促进分时租赁发展。

宝驾租车副总裁周军



特
约
刊
出

甲醇汽车试点城市验收在即

上海、山西及陕西等地3月底前完成申请

本报记者徐卫星北京报道 相对于纯电动汽车产业的井喷,同属于新能源汽车的甲醇汽车却鲜有人知。此前,工信部先后将山西、陕西、上海、甘肃和贵州“四省一市”列入甲醇汽车试点,近日决定对试点城市开展验收工作。

根据工信部要求,各试点城市在试点运营工作结束后,应按相关要求抓紧完成各项检测工作,对采集的技术数据全面汇总整理和分析,尽快做好验收前期各项准备工作。参与其中的甲醇汽车制造与运营、燃料供应与加注、数据采集等单位,应分别完成本单位试点工作总结报告。试点城市工信主管部门牵头组织编制完成总

体工作总结报告。上海、长治、西安、宝鸡、榆林等已完成试点运营工作的城市,要求于2017年3月底前向所在地省级工信主管部门正式提出验收申请。其他试点城市在完成试点运营工作后1个月内,向所在地省级工业和信息化主管部门提交正式验收申请。

工信部还要求,甲醇汽车试点地区省级工信主管部门,在完成预验收后1个月内,向工信部节能与综合利用司提出正式验收申请。节能与综合利用司将会同发展改革委、科技部对试点工作进行现场验收,并召开验收会,对试点总体工作进行审议和评定,形成专家意见,完成验收。

青山船厂造出节油散货船

船体穿上“鲨鱼皮”,5年节油13%以上

本报记者魏红明 通讯员杨海鑫湖北报道 湖北省武汉市青山船厂为德国汉堡船运公司(HBC)建造的43500吨8号散货船,日前赴江苏南通做收尾工作,比预定工期提前了1个月。据了解,8号散货船采用了新一代防污漆,5年内能节省13.2%的燃油,被称为目前世界上最节油的散货船。

面对越来越严格的船舶排放标准 and 环境保护及经济的压力,船舶建造商越来越关注如何建造高效能及低排放型船舶。船舶航行过程中,由于海生物污损或船体机械损伤,船体性能会降低。一项研究报告指出,由于船体性能降低,一艘典型船舶的一个完整航行周期内,平均航速损失为5%,意味着平均燃油消耗会增加15%。

青山船厂一直以来把提高船体性能当成攻克的重点。与青山

船厂的合作,是挪威佐敦集团首次将新一代防污漆Sea Quantum X200用于散货船。

此种防污漆以甲基丙烯酸硅烷聚合物为基料,可以减少吃水部位与海水的摩擦,水解反应持续进行,新鲜的漆膜表面不断暴露,漆膜凸起的部分受水流的作用力较大而水解速度较快,凹陷部位则水解速度较慢,船舶在航行时由于水流的作用,船体外壳的防污漆表面会变得越来越光滑平整。在不影响油漆相关性能的情况下,达到“亮面”减少摩擦的边缘效益,如同船体穿上“鲨鱼皮”。

青山船厂技术专家分析介绍,使用这种油漆后,60个月内平均船舶航速降低的最大值不超过1.5%,即相比市场平均水平,能获得4.4%的航速提高,换算成燃油,60个月内能节省13.2%的燃油。

MG2000添加剂上市

青岛涌泉石油推出治霾“对症药”

本报记者邢飞龙报道 进入2017年,华北地区雾霾污染过程频发,雾霾治理成为公众关注的焦点,而机动车尾气污染更是引起了热议。面对这一环境问题,青岛涌泉石油有限公司发布一款具有治霾减排效果的MG2000汽油添加剂(以下简称MG2000)。

据介绍,加入MG2000后的“超级汽油”将达到马达法辛烷值86至98,硫含量0.00073,胶质含量1。而目前我国最好的98#汽油其马达法辛烷值只有80左右,“超级汽油”的这一指标明显优于98#汽油。同时,加入MG2000的汽油与传统汽油在同条件下相比,其节油率高达30%~40%,具有显著的节油效果。

常年使用超级汽油的汽车,旧车的尾气排放可低于国家规定

限值20倍。

涌泉公司在对机动车尾气进行分析后发现,汽车尾气中的PM_{2.5}主要源自汽油中添加的MTBE(甲基叔丁基醚)。MTBE燃烧后从汽车尾气排出,会生成大量的PM_{2.5},然后形成雾霾。MTBE具有一定的毒性,它易与水溶合,可渗入土壤,破坏水质,即使很低的浓度也会造成水质恶臭。

为何要在汽油中加入MTBE?这是由于MTBE能有效提高汽油辛烷值,从而提高汽油标号。国内炼油企业为了提高汽油标号,会在汽油中添加MTBE。有测算表明,每加3%~7%MTBE即可将汽油标号提高2~3个单位,生产100吨汽油需添加12~20吨的MTBE。

丰田混动车销量破千万

节油290亿升,减排CO₂7700万吨

本报讯 丰田汽车公司(以下简称“丰田”)近日宣布,截至2017年1月底,混合动力车的全球累计销量已经达到1004.9万辆。

长期以来,丰田都将环保作为经营中最重要的课题之一,并且基于“只有使环保得到普及,才是真正对环境做出贡献”的理念,积极致力于混合动力车等环保车型的推广普及。自1997年8月在日本开始销售COASTER HEV,以及同年12月销售全球首款量产混合动力乘用车PRIUS普锐斯以来,得到了众多顾客的支持。

在丰田投放混合动力车的20年中,环保车所处的环境发生了巨大的变化。伴随着PRIUS普锐斯的普及,“根据环保性能来选车”已经成为了顾客购车的新标

准。随着越来越多的厂商开发、推出新车型,混合动力车已经成为了汽车界的“新潮流”。

作为第一代普锐斯的开发负责人,丰田汽车公司董事长内山田竹志表示,“第一代普锐斯上市的时候,外界对‘混合动力’这个词还很陌生,但如今混合动力车迎来了1000万辆这一里程碑,也已成为了‘普通的汽车’。”

根据丰田的计算,与同等车身尺寸及同等动力性能的汽油发动机汽车相比,截至2017年1月底,销售的混合动力车减少了约7700万吨CO₂排放,同时节省了约290亿升的石油。

在中国,作为眼下最现实的节能减排技术,丰田油电混合动力技术——双擎也受到越来越多消费者的追捧。刘蔚