

新能源汽车分时租赁：省钱省力缺车位



这个国庆长假,去机场赶飞机,你有几种出行方式? 打车、自驾、坐地铁,还是磁悬浮? 有没有想过,在家门口租一辆电动汽车,开到机场停车即还车,整个花费不超过25元。沪上正在悄然兴起一种全新的出行方式——新能源汽车分时租赁。租一辆按分钟计费的新能源汽车穿行于城市街头,像自驾车一样自由,却不用担心停车难;和出租车一样快捷,价格却至少便宜三分之二;若多人“拼车”,甚至还能和地铁一样实惠。这种绿色出行方式,会和“魔拜单车”一样迅速流行吗? 记者为此展开走访和调查。

分时租赁点已突破1600个

PM2.5久治不愈,拍沪牌又贵又难,燃油车限行越来越严。与此相对,国家对新能源汽车的扶持力度不断加强,各地纷纷出台利好政策。不过,面对充电基础设施尚不完善、电动汽车技术还未得到广泛认可、整车价格相对传统汽车更高等现实因素,即使补贴、不限行、放开号牌等鼓励“良方”多管齐下,普通消费者对电动车依然是“爱你在心口难开”。

如果消费者不用操心充电、续航和价格,新能源汽车能不能“飞入寻常百姓家”呢?一种借助移动互联网技术和智能手机的共享用车模式,2011年起在欧美一些发达国家兴起。出行者无需车辆所有权即可获得车辆使用权,并根据车辆使用时间或使用里程支付费用,完成一次出行。2013年3月,上海在嘉定汽车城启动国内首个电动汽车分时租赁项目EVCARD。今年,EVCARD与上海另一家分时租赁企业“e享天开”合并,双方合资成立的环球车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。

在短短三年的时间里,EVCARD在全市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个扩展到1600多个,运营电动汽车由134辆增加到6000辆,会员数也猛增至10多万。今年起,新能源汽车租赁点将主要布设在市中心布点,争取覆盖机场、火车站等交通枢纽站、办公楼宇、创意园区等商务区,大型居住区、医院、卖场等生活服务区,以及旅游服务网点。

“分分计较”帮租车者省钱

享用就必须拥有吗?新能源汽车分时租赁车恰恰“唱反调”——只用车不养车。环球车享汽车租赁有限公司发展规划部经理金勇介绍,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”,用完车后多一分钟也不留车,“分分计较”帮租车者“省钱”,而且停车变还车,车位难觅的问题也迎刃而解。与此同时,新能源汽车用电,燃油车烧油,电费比汽油费便宜得多。

以市郊崇明游为例,金勇算了一笔账:假如,从上海市中心的人民广场到崇明城桥,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元左右(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。

也许,许多市民最担心从市区到崇明那么远,电动汽车的续航里程吃得消吗? EVCARD目前投放的车型包括荣威E50、奇瑞EQ、之诺IE,接下来还将增加宝马I3、东风启辰等新车型。以最常用的奇瑞EQ为例,这款车型的官方满电里程数是200公里,完全不会有问题;假如是沪产荣威E50,运营方正在规划考虑在重要的交通中转点设立换车热点,为上海市区过来的EVCARD电动汽车分时租赁会员提供换车服务。

在环球车享汽车租赁有限公司副总经理曹光宇博士眼里,新能源汽车分时租赁,特别适合在城市里“行走”。许多私家车主要上下班开,每天的行驶里程大多在15到20公里之间,其他时间爱车都在“休息”。而这个距离,正是分时租赁车的价格优势区。对比私家车,两者使用成本也许差不多,但分时租赁彻底省掉了养车费用。特别是新能源汽车,充电桩、保养维修、更换电池等后顾之忧,统统由运营公司承担掉了。

“电动汽车分时租赁是一种自动驾驶模式。出租车也好,公交车也好,只在一定范围内覆盖乘客的部分需求。分时租赁却让电动车随时出现在你身边,提供全时段服务,满足个性化的出行需求。”

车位“卡脖子”取还车不便

分时租赁优点多多,越来越多消费者跃跃欲试,可是家门口没租借点,目的地难觅还车点,成为这种模式的成长烦恼。记者在调查中发现,新能源汽车分时租赁要融合成为城市立体交通中的一分子,而不仅限于“试验田”,取车还车的便捷性,是消费者最关心的问题。

许多尝鲜一次就不再考虑分时租赁的市民无奈地吐槽:“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。”目前分时租赁的使用人群较多集中在大学生、公务员和科技园白领。他们的用车行为比较有规律,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。

一旦将租用车用途扩展到市中心的商务出行、家庭娱乐休闲等,分时租赁就显得捉襟见肘。热门租赁点往往租不到车,想还车又没有车位;冷僻的租赁点,车子日晒雨淋,难得用一次。同济大学交通运输工程学院副教授叶建红博士研究发现,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,用户体验变差;还车时,电动车的车位又不够,只得挤占其他车位。经常如此,遭到投诉,车位就可能被物业收回。“这种冷热不均的资源配置,需要持续增加租赁点才能彻底解决。”

可是,分时租赁“热点”要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,车位是“卡脖子”的难题。“对新能源汽车续航里程的焦虑,随着技术不断迭代会缓解;对租车价格,性价比更高的计费方式层出不穷。但是没有新车位的不断补充,用户体验难到位,分时租赁就无法走近普通百姓。”

上海市中心的停车位大多分散在各物业手中,使用率已经趋于饱和,停车费收入节节攀升。“我们愿意出钱整年租赁,物业公司却不愿意长期出租。”上海国际汽车城有限公司产业研究中心梁立新说,市中心可以利用的“公家车位”,例如国家机关、企事业单位的大院内已经设置了分时租赁点,要想在商务楼、居民小区、热门商圈、轨道站点旁的停车位上增设分时租赁点,不是一件很容易的事。

开多张“药方”缓解车位难

上半年,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年底,全市新能源汽车分时租赁服务网点超过6000个,纯电动车超过20000辆,原则上按需求核发车牌,每年额度安排不少于4000辆。针对分时租赁车位难,还特别“开药方”:

充分利用市中心具备条件的高架桥孔、道路停车场、用户居住地等,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。政府机关、公共机构和国有企事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充电服务的功能。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企业共同建设充电设施,用于新能源汽车分时租赁服务。

“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,市民基本可以放心地分时租赁了。”曹光宇透露,到今年年底上海EVCARD将有6000辆分时租赁车辆可供使用,明年计划再增加4000辆以上,分时租赁电动车网点达到5000个。到2020年,争取有8000个租赁热点,16000辆分时租赁电动车分布在全市各个角落。

“当分时租赁的热点和车辆达到如此规模,在上海平均每平方公里就有1个租赁点,分时租赁才能和私家车、出租车、坐地铁等出行方式一道,成为城市综合交通中一片不可或缺的拼图。”叶建红说。

■本市少数分时租赁专用车位被社会车辆占用



■价格实惠是电动汽车分时租赁的主要优势之一



▶嘉定区一处分时租赁点,一辆电动汽车缓缓驶入指定车位



■国庆长假里,上海几个年轻人将一辆电动汽车停在分时租赁专用车位充电

本版图片视觉中国东方IC



■通过手机APP能轻松实现取车还车



民生 体验

他们为什么中意分时租车

价格实惠随时救援

最近,家住黄浦区的陈女士在朋友圈中晒出了一张EVCARD会员卡,“以后去虹桥机场,就租一辆电动汽车来回,酷酷的!”环球车享汽车租赁有限公司推出的新能源汽车分时租赁模式EVCARD,与一般租车最大的不同在于,基于移动互联网技术,实现了无人值守的分时租赁运营。

操作或用EVCARD会员卡刷过挡风玻璃前的感应区域,即可打开车门,使用车辆。EVCARD通过互联网实时监控车辆的租赁情况,综合调配不同区域车辆分配不均衡的情况。整个租赁过程,包括查找车辆、预约、取车、还车以及支付,都可轻松通过手机客户端完成。点开“EVCARD”的APP,分布在全市16个区的1679个租借点尽收眼底。最近的租车点在哪里,有没有空车可租,车辆的续航里程是不是够用……发现可用车辆,选择信用卡预授权或网络支付押金,即可一键预约。在规定时间内找到预约车辆,刷卡取车、开车、还车时,在手机上搜索就近指定车位,将新能源汽车插上充电桩,即可完成。整个租赁过程,全程无需工作人员值守。

租赁全程无人值守

要租赁一辆EVCARD电动车,首先要注册成为会员。陈女士是通过EVCARD官方微信注册的。除此以外,还可以通过EVCARD官网以及APP,按提示注册登记即可。注册完成后,手机APP

自从在校园周边发现浑身雪白、造型呆萌的新能源汽车后,同济大学的青年教师宋健就爱上了分时租赁。每次要去嘉定校区前,都会选择租新能源汽车,而不是打车。在他看来,分时租赁时间灵活,随借随走,每分钟0.5元的租金,只要非高峰期出行,到嘉定校区车费20多元,比出租车可划算多了。若偶尔搭载两位同行的老师,平摊下来更便宜,实在是校区间通勤的理想方式。

国庆期间,生活在嘉定汽车城的王女士去安亭医院附近看望亲友,她来到家附近的EVCARD电动汽车租赁网点,熟练地刷卡取车,随后便开着这辆租来的E50纯电动车上路。办完事,开车返回取车网点,停好车辆,刷卡还车。借车总耗时107分钟,每分钟0.5元,

计时收费,共花费53.5元。“平时偶尔到市区办事,我也会租一辆新能源汽车,想走就走,挺方便的。”王女士说,家里有一辆外牌车,高峰时段上不了高架,地面绕行费时费力,新能源汽车就不必考虑高架限行问题。至于保险费用,网络预约时的押金已经将其包括在内。路上若出现任何问题,EVCARD支持24小时救援服务。

“与普通租车不同,选择分时租赁一般都有明确的目的和时间计划,往返地点都有租赁网点,停车时间无需额外计付费,只需要根据路上的时间付费即可。与出租车也不同,分时租赁是按分钟收费,非上下班高峰期使用最划算,只有打车费用的三分之一到五分之一。”分时租赁的尝鲜者张小洁,是EVCARD14万注册会员中的一员。她打扮时尚,头脑精明,仔细计算过分时租赁的“省钱账本”后,已经成为这种新潮出行方式的“铁粉”了。

本报记者 马亚宁

民生 分析

从“人人有车”到“人人有车开”

专家:应鼓励市中心停车场“分享车位”

“互联网+”、新能源、共享经济……层出不穷的新关键词,让新能源汽车分时租赁近几年在全球井喷。其实,早在上世纪80年代,分时租赁的用车模式已经出现,主要针对燃油车。2011年前后,分时租赁开始“嫁接新枝”——欧美出现了一系列新能源汽车分时租赁项目。

新模式在欧美已多地开花

例如,宝马DriveNow在全球已拥有超过45万用户;Autolib则是全球最具影响力的纯电动汽车分时租赁项目,在巴黎提供3000辆纯电动车以及1200个配有充电设备的借还车站点,形成连接巴黎市和周围64个近郊市镇的密集租赁网络。有国际咨询机构预测,未来几年分时租赁车辆、用户数将以年均70%以上的速度增长。至2020年,全世界范围内预计将有50万辆以上分时租赁车辆,用户数超过5000万人。

已有研究普遍认为,分时租赁可削减汽车保有量,提高车辆周转率,从而提升车辆利用率,节省停车空间,对缓解停车难有积极作用。德国慕尼黑市因为推广分时租赁而节省了近1500个停车位。由于有新能源汽车可租,方便且便宜,许多欧美家庭开始卖出传统私家车。在北美,1辆分时租赁车辆可替代9-13辆私家车;在欧洲,1辆分时租赁车辆平均可替代6辆车。

而且,分时租赁还能进一步推动居民出行方式的转变。德国杜塞尔多夫市调查数据表明:使用分时租赁的用户,其公交出行分担率较非分时租赁用户高14个百分点。私家车出行分担率较非分时租赁用户低25个百分点。使用更多公共交通,也节省了更多道路时空资源。

我国起步较晚 爆发力十足

我国分时租赁起步较晚,但爆发力十足,包括北京绿狗(Greengo)、上海EVCARD、深圳联程共享、杭州微公交等在内的一系列分时租赁项目,在全国主要城市遍地开花。其中,上海EVCARD正在走向全国,今年陆续在北京、成都、苏州、无锡等20个城市设点,计划明年开进50个城市。

长期从事汽车产业研究的同济大学汽车学院院长余卓平教授曾经有一个梦——人人有车开。可是受制于现实的资源与环境约束,城市中所有家庭都拥有小汽车难以实现。以上海市为例,未来上海人口有可能达到3000万人,而上海能容纳的小汽车不超过500万辆,这意味着将来大约有50%以上的家庭是没有小汽车的。不过,随着“互联网+”汽车的花样翻新,让没有车的人出门开上车,已经不再是一件不可能完成的任务。面对新能源汽车分时租赁的美好未来,他觉得梦想并不遥远——从人人有车,到人人有车开!

推广分时租赁 需政府扶持

在“人人有车开”的筑梦路上,新能源汽车分时租赁需要政府经常“拉一把”。新能源分时租赁推进城市交通系统的节能减排,需要达到一定规模,才能影响人们的出行方式,这仅靠企业自身力量难以奏效。有业内人士测算,根据现有情况,电动汽车分时租赁的车辆平均每天运营4个小时就不亏钱,6-7小时就非常理想了。但是,行业之所以不盈利,主要在于网点不够,取还车和充电都不太方便,当下的任务是结合城市交通需求,新增网点规划。

从国外的经验来看,政府在推广新能源汽车分时租赁的过程中都起到了相当关键的作用。比如法国巴黎的Autolib租车项目,是由巴黎市政府委托波洛莱集团投资运营,具有一定的公共服务性质。如果盈利则二者分享,如果亏损超过一定界限,巴黎市政府也会承担超额亏损部分。

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,给予政策支持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首次愿意“共享车位”。

本报记者 马亚宁



■杭州正在建立微公交网点系统,配有纯电动汽车智能充电换电立体车库