

## 分时租赁3年增3倍 上海人爱上了共享汽车



春节临近，上海越来越多家庭选择用分时租赁的方式来往于市区以及上海两大机场，人们不用再担心深夜打不到车，或是因出差将私家车停在机场而要缴纳高昂的停车费。用户下机后，可以通过APP客户端订车，取车、用车、还车，全程可在线实现。

分时租赁是共享汽车的一种形式，即把一辆汽车在不同时间段分配给不同用户使用，鼓励短时用车、衔接式用车，不仅缓解了中心城区停车位需求，使得车辆在城市中的使用效率大大提高，也大幅降低了用户的出行成本，节省购车成本及养车费用。中国分时租赁市场中95%的车型为新能源汽车，它正悄悄地渗透进我们的生活。

### >> 横跨上海只需38元

张峰住在上海郊区，第一次租车是因为需要进市区，但自己沪C牌照汽车无法进入内环，而打车又太贵，“第一次租车比较忐忑，还把车表面所有的伤痕都拍了照。上高速后时速开到100公里就不敢再快了，一路小心翼翼，最后安全折返。”

张峰说，分时租赁改变了他的出行方式。上海嘉定去浦东，打车要222元，租车一天要180元，而利用分时租赁的异地换车方案，折算下来只需要38元。

《2017中国新能源汽车分时租赁行业发展报告》的统计数据显示，目前全中国分时租赁会员总数约在800万人左右，近九成会员在18~40岁之间，本科以上学历占76%。报告认为，知识层面越高、受教育越多的消费者，越容易接受分时租赁模式。

上海汽车城董事长荣文伟称，“分时租赁”的概念在国内最早由EVCARD提出，此后Gofun、盼达、Car2go等公司也开始进入分时租赁市场。荣文伟介绍，从增长率看，由于分时租赁汽车资产比较重，各企业无法短时间内投入如此多的资产占据市场。“分时租赁企业进入城市后，网点密度和投入车辆总数还不足，会员数量也不充分。中国的分时租赁汽车虽然发展得比较快，但在城市里的充分程度还有待提高。而法国巴黎城内任何一个点，步行5~10分钟就能找到四五个借还车点，非常方便。”

荣文伟认为，中国需要发展分时租赁共享汽车的模式，虽然目前还存在牌照、停车位、系统管理、车内清洁等问题，所有入围企业都还没有达到或超过盈亏平衡点，但他依旧看好分时租赁汽车的发展潜力，“未来可能路上50%以上的汽车是共享汽车，私家车反而会逐渐减少。”

目前EVCARD在上海已经有3至4个单区已经达到或超过盈亏平衡点，荣文伟称争取在今年有城市跨过盈亏平衡点，“分时租赁汽车不是烧钱就一定能走出商业模式，不过在培育阶段，需要大家有更多的耐心。”

从几十年前的出租三轮车到后来的各式车辆，从只有有钱人才能坐得起的出租车到寻常百姓抬手就能招呼到出租车，出租车已成为普通大众的重要交通工具。不过，现在的出租车面临着网约车与分时租赁汽车的双重夹击，未来难测。

### >> 今年潜在市场容量或达1.8万亿元

2017年8月8日，《关于促进小微型客车租赁健康发展的指导意见》正式出台，其中明确提到鼓励共享汽车发展。由于共享单车逐渐走向天花板，资本的热度正在降低，大量社会资本需要找到新的潜力点，共享汽车成为资本的关注点。

业内人士认为，近年来共享单车的蓬勃发展培育了大众的共享理念，人们出行与消费观念得到升级，为共享汽车打好了“前阵”。同时，互联网科技、智能技术的进步为共享汽车提供了技术支持。新能源电动车的发展进步与充电设施的不断完善，也为电动汽车分时租赁提供了充分条件。

《2017中国新能源汽车分时租赁行业发展报告》的数据显示，中国汽车共享出行用户直接需求在2015年为约816万次/天，到2018年有望增长至3700万次/天，潜在市场容量有望达到1.8万亿元，为共享汽车发展提供了庞大的市场基础。

上海水到渠成科技产业研究院院长魏雪飞告诉《中国经济周刊》记者，技术智能是共享汽车行业的重中之重，AI人工智能及区块链技术的发展，将给共享汽车行业在应用领域带来更多的可能性，“未来全球出行的趋势必然是电动化、网联化、智能化和共享化，这也要求共享汽车企业必须顺应潮流。”

同济大学交通运输学院教授陈小鸿则认为，分时租赁发展一定要考虑城市交通服务体系的总体性，即要把分时租赁放在汽车电动化、智慧化的大框架下，甚至在智慧城市的大框架下考虑未来的发展趋势和前景，以此来研讨政策的引导和制定。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/120986.html>