

申城试点新能源汽车分时租赁

每分钟租车费只要 0.5 元 市区租还车网点较少、车辆使用率不高阻碍推广

早报记者 栾晓娜

提前通过手机 App 预订,就能在附近网点随取随还一辆新能源汽车,每分钟的租车费只要 0.5 元。这种环保、节能新能源汽车分时租赁模式,正在上海的部分租车企业悄然展开试点。然而,由于受到停车资源紧张等因素限制,面临推广难度较大等问题。

对此,上海市交通委员会表示,分时租赁将是上海今后推广新能源汽车的重点方式,本市将鼓励更多的汽车厂商开展新能源汽车分时租赁试点。

市交通委于近日率先发布的《关于加快推进本市交通行业科技创新的若干意见》也明确提出,将大力促进本市交通行业技术创新、商业模式创新、产业融合、产业链整合,积极培育和发展新模式和新业态,而“将完善汽车租赁网络化服务体系,发展新能源汽车分时租赁和电池租赁服务”便是其中重要的一项。

市民:

希望网点布局更完善

7 月 20 日 15 时左右,在同济大学嘉定校区工作的郑女士来到附近的“大学里社区”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,去安亭医院办事情。16 时 47 分,她开车返回取车网点,停好车辆,刷卡还车。这次借车总耗时 107 分钟,每分钟 0.5 元,计时收费,共花费 53.5 元。

“我是今年 3 月开始尝试这种新能源汽车分时租赁的,已经租借很多次了。”郑女士说,在同济大学嘉定校区及附近,一共有三个租还车网点,而在同济大学四平路校区,还有一个网点。对她来说,只有在两种情况下才会选择这种分时租赁,一种是往返于两大校区,由于四平路校区也有网点,所以车辆停在那里的时间无需额外计时付费,只需要根据路上的时间付费即可;另一种是在安亭镇内办事情,即使要去的地方没有网点,由于时间一般较短,租车费用也还可以接受。“但是,如果是去比较远又没有网点的地方,我宁愿租一天汽油车,比分时租赁反而便宜。”

最近,郑女士又遇到了新问题——经常租不到车。“我从嘉定校区开到四平路校区,一般要开一个半小时,50 元左右,很划算。”郑女士告诉早报记者,但是网点可供租借的车辆太少了,自己经常租不到,特别是早晚高峰和周末,基本上都是无车可租的。“一方面,我希望在我们学校这种租车人比较多的地方,车辆能多一些;另一方面,我也希望网点能更多一些,如果嘉定新城地铁站能有一个网点,那就很方便了。”

网点太少还车不方便,同样也困扰着陈女士。家住安亭的陈女士在人民广场附近上班,虽然家附近就有纯电动车分时租赁网点,但单位附近却没有。“我只在周末租过一次,也就是在安亭镇内使用。如果单位附近有网点的话,我也很想尝试租车上班,其实费用也不高,可能比打车还要便宜一些。”陈女士说。

企业:

租还车的网点还太少

evcard 是上海国际汽车城集团率先在嘉定推出的一种电动汽车租赁服务,发展至今已拥有近百个网点、近万名会员,但绝大多数网点都位于嘉定区内,在中心城区却只有屈指可数的几个网点,而且基本都位于酒店内。这些网点一般都是借用原有的停车资源,没有门店,就像公共自行

车的网点一样。车辆方面，evcard 基本都使用荣威 E50 纯电动车，每个租车网点都会配有充电桩，一般有 2-3 辆车供租借。

“从我们网点的实际情况看，冷热不均的现象很明显，有些人口密集的网点经常租不到车，特别是早晚高峰，而有些网点的车辆却经常停在那里没人租。”上海国际汽车城新能源汽车运营服务有限公司市场部副经理陈静说，根据测算，每辆车每天租 6 小时以上才能不亏损，但目前，平均每天每辆车的租借时间还不到 1 小时。

在陈静看来，他们目前在推广过程中面临的最大问题之一，就是租还车的网点还太少，布局不够完善，没有形成一个完整的闭环。“根据计划，我们希望到今年年底，租车网点能达到 450-500 个，除了小区、学校、酒店等网点，我们还希望在机场、地铁等交通枢纽也能有一些网点，能够做到与公共交通无缝对接。”陈静说。

但事实上，新网点的开拓并非那么容易，特别是在停车资源非常紧张的中心城区。“我们希望能够开通更多的网点，但还是有一定难度的。”陈静坦言，目前，他们的租还车网点在停车位资源是享受到一些支持的，基本是免费的，除了嘉定区政府给予较大的支持外，像静安希尔顿酒店，是以每年 1 元的接近于免费的价格提供一个停车位的。但是，在中心城区的其他地方，却很难找到成本比较低的停车资源，这也在一定程度上阻碍了租还车网点的进一步拓展。

除了网点开拓有难度，这种分时租赁模式的推广，还遇到了另外一些难题。比如，由于大多数用户没有在还车后帮车辆充电的习惯，后台运营调度的工作人员压力比较大，需要不断地前往各个网点给汽车充电。此外，由于这种分时租赁车辆中的大部分都不是固定停车位，因此会经常出现被社会车辆占用充电桩所在停车位的情况。“这些问题都急需解决。”陈静说。

业内：

网点密度高才能可持续

除了 evcard 这种完全按分钟计时收费的模式，上海还有一些租车企业在试点新能源汽车按小时或按天租借的分时租赁模式。“我们对新能源汽车的分时租赁有时租和日租，主要是依托现有门店，而不是开拓没有门店的网点。”一嗨租车董事长、首席执行官章瑞平告诉早报记者，对于普通消费者来说，由于对新能源汽车不熟悉，想去购买但对充电桩、续航里程、电池等有所顾虑，在这种情况下，不少人会选择先租一辆试用。“这种租赁模式，也有助于新能源汽车的推广。”

目前，一嗨租车在上海共有 50 多家门店，其中 20 多家有新能源汽车可以租借，以荣威 E50、荣威 550 混合动力车等车型为主。其中，E50 目前只接受日租，一天的租金在 110 多元，一嗨租车的部分门店设有充电桩，可提供免费充电，受到不少用户的欢迎；而荣威 550 混合动力车除了日租外，也可以 1 小时起租，租车费用为每小时 25 元。

在章瑞平看来，evcard 这种分时租赁模式想要可持续发展，必须依靠足够多的网点密度，比如做到半小时左右就能还车，这样对于只有短时需求的用户来说，吸引力才会比较大。“如果网点密度不够，很难真正做好。”他说，其实对于大多数消费者来说，租 2 小时、半天或一天，与按分钟来计算的计时收费，区别并不是很大，而从实际情况看，很多消费者还是会选择 2 天以上的长租。

“上海停车资源非常紧张，作为企业来说，想要形成高密度的租还车网点比较难，成本也会比较高。”章瑞平说，新能源汽车分时租赁模式所需要的停车资源，必须是要有可以安装充电桩的固定停车位，而且还要确保这个停车位不会被社会车辆所占用，不只是停车费用成本高，管理成本也比较高。“所以我认为，这种模式很难可持续发展。”

政府：

将鼓励更多企业开展试点

显然，在“新能源汽车分时租赁”试点过程中，业内人士摆出的现实问题，难以在短期内解决。对此，上海市交通委员会有关负责人昨日向早报记者表示，分时租赁是上海推广新能源汽车的重点方式，也是市交通委在推动本市交通行业向新业态新模式发展的一个实践。本市将鼓励更

多的汽车厂商开展新能源汽车分时租赁试点，分时租赁经营企业可采取多种合作模式建设充电桩、租还车点等，市民可按小时或天随租随还。

“一辆私家车的平均闲置时间每天在 22 小时，而通过租赁的形式，车辆可以大大增加利用率，减少停车、空置的成本。因此，我们希望通过分时租赁模式，引导更多的上海家庭绿色出行、促进车辆的集约使用，从而也可以减轻城市交通的压力。”上述负责人表示，而推广新能源汽车应用是推动交通行业节能减排的重要举措，它不仅有利于优化能源结构，也对加快提升新能源汽车的技术成熟度、拉动汽车产业的发展起到关键作用。

据介绍，去年，国务院发布的《关于加快新能源推广应用的指导意见》提出，在个人使用领域探索分时租赁、车辆共享、整车租赁以及按揭购买新能源汽车等模式。除了正在试点分时租赁的 evcard、一嗨租车等企业，今年，上汽集团也向市交通委报送了开展新能源汽车分时租赁业务的申请。

上述负责人还透露，在发展新能源汽车分时租赁模式方面，市交通委将从新能源汽车租赁业务许可审批、分批发放新能源租赁车运营额度等方面给试点企业提供支持。在分时租赁试点的基础上，通过不断完善分时租赁网络给车辆使用者提供更多便利。