

电动汽车租赁的上海模式： 先抢市场，不谈盈利

《中国经济周刊》见习记者 宋杰 | 上海报道

2015 年是中国电动汽车市场的爆发期。今年上半年中国新能源汽车总销量同比增长三倍，达到了 72711 辆，成为全球第一大新能源汽车市场，预计到 2020 年国内新能源汽车销量有望达 200 万辆以上。电动汽车租赁和分时租赁，也成为各方资本进入这个即将到来的巨大市场的切入点。

11月30日，上海地产闵行集团旗下虹桥经济技术开发区和闵行经济技术开发区，携手上海国际汽车城（集团）有限公司（下称“上海国际汽车城”）正式开通EVCARD电动汽车分时租赁热点。这意味着，沪上“电动汽车分时租赁”的热点在全面覆盖嘉定区、积极布局静安区等中心城区的同时，也纵向对开发区、园区等深入拓展。

消费者：短距离、网点多才有分时租赁市场

自从有企业在学校推广新能源汽车的分时租赁后，上海同济大学的学生小宋出门时，更多的时候会选择租一辆新能源车而不是打车了。在他看来，分时租赁时间灵活、每分钟 5 毛左右的租金虽比地铁贵，但比出租车便宜，且能随借随走，不失为一种理想的出行方式。

无独有偶，近日在同济大学嘉定校区工作的王女士去安亭医院办事情，

她来到附近的“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 纯电动车上路。办完事，她开车返回取车网点，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。

《中国经济周刊》记者在采访中了解到，宋同学和王女士的共同点是，只有两种情况愿意选择电动车分时租赁：一种是往返地点都有网点，停车时间无需额外计时付费，只需要根据路上的时间付费即可；另一种是虽然要去的地方没有网点，但由于时间较短，租车费用也还可以接受。但是如果去的地方远且没有还车点，他们依旧会选择租一天汽油车。

不过由于同济大学内初始投放租赁 E50 纯电动汽车仅 5 辆，王女士表示经常会租不到车。

企业：3000辆电动车上路才能保本

据《中国经济周刊》记者了解，目前上海参与电动车分时租赁项目的企业主要有上海国际汽车城以及上汽集团，但从国内的情况来看，多家新能源汽车企业有志于这块领域。由于电动汽车分时租赁这一模式在上海属于规模扩张阶段，宣传推广的效应要远大于企业的实际盈利。据上海国际

汽车城副总经理曹光宇测算，到明年年底时，有 3000 辆用于分时租赁的电动汽车在路上行驶才可能“盈亏平衡”，而到今年年底，上海 EVCARD 电动汽车分时租赁热点共有 500 个点 1000 辆电动汽车。

目前已经投入的运营车型为荣威 E50 和奇瑞 eQ，近期还会上线华晨宝马之诺 1E 等其他车型。“目前反响还不错，我们粗略做了个统计，每辆车平均每天的使用时长是 2.67 个小时。”EVCARD 市场部负责人透露，由于目前市区的网点还在加紧布局中，因此往往会出现网点冷热不均的情况。“我们的用户涵盖大学生、企业白领、自主经营者等各领域人员，特别是大学生，我们自己也没有想到这一类人群的使用率很高。”她举例道，某些高校在郊区和市区有分校，这一部分大学生就会用到电动车租赁，也会有大学生使用这一服务去附近的商圈购物娱乐。因此，下一步同济校园的布点会计划扩展至沪西沪北等 5 个同济校区，及杨浦同济科技园、设计院等周边同济产业。

业内人士测算指出，根据现有的情况，电动汽车分时租赁的车辆平均每天运营 4 个小时就不亏钱了，6 ~ 7 小时就非常理想。目前行业之所以不盈利，首先在于网点不够，取还车、



计时收费,每分钟0.5元,分时租赁成为各方资本进入电动汽车巨大市场的切入点。¹⁰

充电都不太方便,当下的任务是结合城市交通需求来进行新增网点规划。

另一个原因在于电动汽车价格太高,这就导致了租车的价格下不来,解决这个问题,要靠技术发展,也需要时间。而从国外的经验来看,政府在推广新能源车分时租赁的过程中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所有的超额亏损部分。

专家:先布局抢市场再谈盈利

《中国经济周刊》记者注意到,虽然分时租赁在国内还难盈利,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。

有行业专家分析,从现有情况看,

电动车租赁的宣传意义远大于盈利意义,车企所建立和支持的分时租赁和一般租赁公司不同,带着一种品牌推广的使命和对新模式的探究。在消费者因为充电、保值、安全等原因对电动车有疑虑的时候,通过分时租赁的方式让他们体验到或者看到电动车,这对电动车的普及起到很好的推动作用。对于企业来说,市场使用量的增加,对电动车的电池品质、技术等方面也提供了极具参考价值的数据。

据悉,目前EVCARD一个小时30元的租金,未来还有望通过大规模的示范应用和基建配套来拉低成本,从而让租赁电动汽车的成本下调。上海国际汽车城总经理荣文伟介绍:随着“EVCARD电动汽车分时租赁”的商业模式不断创新与实践,这种绿色出行方式的运营规模不断增加,覆盖地域面积和参与客户群体不断扩大,在实际应用层面势必将发挥明显作用。

目前,上海市共有176个热点、620个充电桩全线启用,年底将建成

500个租还车热点,投入运营车辆规模达到800~1000辆。这对于未来在产品定位、配套设施、商业模式等领域的探索有着十分重要的意义。

值得一提的是,分时租赁的车型也在逐步丰富,除了常见车型沪产纯电动荣威E50,还将陆续增加奇瑞纯电动汽车eQ及华晨宝马纯电动汽车之诺1E等。上海国际汽车城下一步还将逐步探索“分时租赁+长租+电动巴士”的电动汽车多元化组合模式,其中既有按分钟计费的分时租赁服务,也有按车型支付月租金的电动汽车企业长租服务,还将包括会员制电动大巴定制班车服务。

专家指出,从中心城区延展到开发区,申城新能源汽车租赁的商业模式越来越灵活,渠道拓展也越来越广。据悉,这样的“EVCARD电动汽车分时租赁”多元布局规划,未来还有望在申城其他开发区推广。

责编:张伟 zhangwei@ceweekly.cn
美编:孟凡婷