

投资大回报慢 新能源车分时租赁难推广

证券时报记者 姜云起

尽管去年我国新能源车的跨越式增长引人关注，但其中，有相当一部分被用作公交车、公务车、物流车、环卫车等非私家车，新能源车在私家车中的渗透率仍比较低。

据证券时报记者了解，为了进一步提高私人用户对新能源车的接受度，近来“分时租赁”的概念正越来越多被提及。近日，工信部召开会议部署部机关分时租赁项目试点工作；重庆市提出今年将支持开展分时租赁促进新能源汽车使用；上汽集团与赛特康新能源达成 1000 辆新能源车的采购协议，用于分时租赁。

所谓分时租赁，是指主要以小时为单位收费的车辆租赁服务，特点在于随取即用，类似在我国多个城市提供的自行车租赁服务，既满足了临时用车需求也提高了车辆的使用率，还可缓解城市拥堵状况。而将新能源车用于分时租赁，则能使消费者以较低的成本进行体验，从而逐渐接纳这一新生事物。

目前在国内，已经有一些机构开展新能源车分时租赁的试点业务。比如杭州的微公交项目、上海的 EVCARD 项目等。但证券时报记者了解到，运营分时租赁其实也面临几个较明显的瓶颈。

例如，北京易卡绿色汽车租赁有限公司公关推广部总监张辉告诉证券时报记者，**场地和设备成本是其分时租赁业务遇到的最大困难**。据介绍，易卡绿色目前在北京清华科技园、清华大学、北京理工大学等设有租赁点，其中仅清华科技园就要收取 20 万的场地年费。如果将这一业务扩展到北京全市，支出压力着实不小。

除了场地，**充电设备**也是一笔不小的投入。张辉表示，投资建造一个拥有 30 个充电桩的充电站，需要大约 250 万元，扣除政府补贴 1/3，剩下的投资按现有收费标准来计算，回收成本也需要相当长一段时间。目前，受上述条件制约，易卡绿色 300 余辆新能源车只配有 55 个充电口，租赁点的不足使其更多开展的是日租、月租等长租业务，而分时租赁业务进展有限。

“事实上，从日租的情况来看，由于新能源车的使用成本比燃油车有一定优势，是比较容易被消费者接受的。”张辉说。据悉，目前其新能源车的租赁价格只相当于同等大小燃油车的 70%，且不需要支付充电和保险的费用。但也正因为相对低廉的收费，使得收回投资的难度进一步增大。张辉透露，如果没有政府补贴，新能源车分时租赁的业务很难持续开展。

某行业专家建议，租车公司可以借鉴目的地充电的方式，与商场、酒店等公共场所合作分成，由其提供场地，减轻自身投入负担。记者获悉，北京今年或将有多处新建成的充电站试水这一模式。

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。

国家 863 “节能与新能源汽车”重大项目监理咨询专家组组长王秉刚表示，当下地方政府除了对新能源车进行直接补贴这一途径外，更需要做的是补贴新能源车基础设施建设方面的投资，这样才能使新能源车的推广收获更好的效果。