

共享汽车遭遇“倒春寒”？



资料图片

三月春暖花开,此时,却有一家被业内誉为“运营不错”的分时租赁汽车公司,因扛不住资本压力倒下了。3月10日,友友用车宣布停止运营,而停运的原因是“之前签署的投资款项未如期到位”。与打得火热的“小黄、小蓝和小绿”共享单车相比,被誉为“春天已至”的共享汽车最近频繁遇到麻烦。友友用车的倒闭,给如今一窝蜂的共享汽车市场带来什么启示呢?

高运营成本考验融资能力

友友用车原名友友租车,成立于2014年3月,它最初做的是P2P模式的私家车共享平台。2015年10月,友友租车更名为友友用车并开始主打电动汽车分时租赁业务。广州日报记者查阅资料发现,友友曾拿过两轮融资,累计达2000万美元,最繁荣时期其规模达到拥有自有车辆300辆,分布在写字楼、小区、郊区等地近70个网点。到2016年8月底,友友用车主要在北京市场,运营车辆仅剩200辆,运营网点减少至50个。

与友友同期运营的还有Gofun出行、巴歌出行、绿狗租车、一度用车、零派乐享、壹壹租车等近10个新能源汽车分时租赁品牌。虽然友友每台车的运营效率称得上是业界最优水平,但依然难逃一死。原友友用车联合创始人蒋擎对媒体称,虽然友友已基本做到收支平衡,但在北京这样的一线城市,办公场地、停车、充电和人员等方面都是绕不过去的高成本,公司整体实现盈利难度很大。“都是一样的在亏损,但现阶段谁的资源更多、融资能力更强才是最重要的。”蒋擎表示。

分时租赁无疑是一块好蛋糕,但不是一口就能吃着的。从全球范围来看,汽车共享并不是个新生事物,汽车厂商已经做了很久,国外也有成功案例。奔驰的car2go在全球9个国家投运近15万辆,在国内重庆等城市已经开始运营。但即使是比较成功的car2go,也用了7年时间才盈利,前5年都是入不敷出。

共享汽车平台发展“痛点”

1. 自购车辆资金压力大
分时租赁平台的车辆是自行

购入,规模化才能抢占市场,但同时也带来高额的资金压力。加上大部分本土品牌新能源车型的二手残值特别低,这部分资金相当于纯投入。

2. 停车成本高

为了让客户有“随借随还”的体验,网点是关键。但停车成本高是分时租赁企业面临的最主要问题,在一、二线城市核心地段,单辆车仅停车月租成本少则四五百元,高则上千元。

3. 充电基础设施落后

由于充电桩没有普及,新能源汽车分时租赁也面临着里程焦虑和充电问题,加大了平台的运维成本。

4. 难以做到自由取还车

不同于共享单车的自由随意取还车,共享汽车的停放受到市政的严格管控,定点取还车的车辆和网点数量要做到足够规模需要高额成本支撑。

5. 号牌稀缺

在北上广深等限牌城市,越来越稀缺的新能源汽车资质牌照,也是制约分时租赁汽车扩大规模的障碍。

单车每天均亏超过50元

有业内分析表示,受车辆维护、人工成本、停车位和市场红利的限制,国内分时租赁三五年内都很难实现盈利。一位不愿透露姓名的分时租赁平台的运营总监告诉记者,不包含人工在内,仅汽车自身成本、停车成本、充电费用和运维成本等,一辆用于分时租赁的新能源汽车,平均单车每天亏损在50元至120元。

记者了解到,新能源汽车分时租赁提高效率的方式之一便是投入更多的车辆,车辆的投入则意味着各种成本的提高;同时还要做到网络足够密集、便利,这使得共享汽车的成本要求显然高于共享单车。巴歌出行CEO孙杨认为,2017年是新能源汽车分时租赁的关键年,资本也会在今年出现入局投资高峰,产业链也会逐渐走向成熟。记者获悉,当前新能源汽车分时租赁平台在融资渠道各显神通,其中一度用车A轮融资1.28亿元,而零派乐享则是“融资大户”乐视投资运营,Gofun出行背后是首汽集团,但大众汽车也有战略投资。然而

仅靠这些,谁都不敢打包票说自己能跑到最后。

高热度,亏钱也要抢着干

虽然障碍重重,但新能源汽车的红利让分时租赁领域创业热度不减。记者粗略计算,在北京、上海、广州和深圳等主流一线城市,大小运营中的新能源汽车分时租赁品牌有20多个。普华永道思略特的报告指出,未来5年汽车分时租赁市场将以超过50%的增幅继续发展,分时租赁市场预计在2018年后将逐渐趋于明朗,主流企业会通过并购形式进一步扩大市场份额和领先地位。未来分时租赁市场也将形成3至4家全国范围内绝对领先的企业。

记者观察

因为线上的便捷性,却忽略了线下的复杂性,是互联网+模式下最容易被忽视的。纯电动汽车价格高、电池寿命短、租赁收益不好,超高的维护成本,都是让知名汽车租赁企业却步的关键,君不见神州租车等企业依然坚持的是“老本行”。

然而,近两年出现的一窝蜂的创业公司,争相进入新能源汽车分时租赁,离不开政策的红利。有业内人士告诉记者:“租金只是赚小钱,拐个弯赚补贴才是真相。”此前,工信部、财政部对新能源汽车发展推出的系列补贴政策,其中的漏洞让新能源汽车租赁钻了空子:对于新能源汽车整车厂来说,只要能将车卖给有“关系”的租赁公司,就能争得每辆车数万元的补贴,虽然工信部又要求汽车有运行里程的规定,但这些新能源租赁公司只要打出共享牌,低价将车租出去,让租人跑出里程,就能继续获取补贴。如今,工信部、财政部补贴政策继续收紧,新能源汽车租赁要想轻松玩下去,成本和维护的门槛都高了许多。

新能源汽车共享,要想玩下去,首先得杜绝一些公司“钻补贴空子”,其次还是得继续给予政策支持,不过这种支持应该落实在基础设施方面,如停车和充电设备等,否则还是难以如共享单车一般,满街都能看见“小黄、小蓝和小绿”。

(邓莉)

换电式出租车前景如何

根据3月23日公布的由国家环保部、发改委、财政部、能源局等四部门以及六省市联合印发的《京津冀及周边地区2017年大气污染防治工作方案》,北京市新增出租车应全部更换为电动车,其他城市积极推进出租车更换为电动车或新能源车。的确,电动出租车为“绿色出行”提供了一种新的选择,但由于续航里程较短、充电桩数量有限,北京已有的充电式电动出租车仍然难以成为出租车行业的主流。

为满足商业运营需求,北京市出现了“换电式”出租车,只需几分钟就能更换一块充满电的电池。那么,本轮换电出租车的推广取得了哪些突破?是否解决了推广中遇到的种种难题?记者对此进行了采访。

出租车司机: 换电池方便快捷

“欢迎乘坐电动出租车,请问您去哪儿?”一大早,的哥许志强就已经开始在北京大兴区街头热情地招呼乘客了。

家住大兴魏善庄镇的许志强是北京兴亦兴区域电动出租车的一名司机,从2014年5月份开始驾驶EV200,这是北汽新能源生产的一种充电式纯电动车。与普通出租车不同的是,每辆电动出租车都有一个蓝色显示屏。“这个蓝色显示屏装置可以让司机及时清楚地了解车辆运行情况。”许志强告诉记者,有了这个屏幕,车辆行驶范围、行驶速度、电量余额、可行驶里程等各种数据都一“幕”了然。

电动出租车较之于传统车辆的最大优点,就在于其尾气零排放的环保功能。据统计,一台电动出租车行驶2个月,便可节省燃油1200升,减少二氧化碳排放3600公斤。另据测算,电动出租车使用成本也远低于燃油汽车。

然而,电动汽车行业还没有发展到非常成熟的阶段,背后仍隐藏着很多痛点,首先充电桩普及率低,无法满足营运车辆补电需求;其次是充电时间长,会占用出租车的运营时间。在解决这些痛点之前,电动出租车很难高效运营。

许志强告诉记者,EV200充满电在理想状态下大约可以行驶200公里,但实际上往往达不到。按照许志强每天的工作状况,每天的行驶里程应该达到250—300公里才能满足需求。“每天从家充满电出来,总得想着找个地方充电。”“里程焦虑”成了许志强挥之不去的烦恼。“实际上,白天补电主要用快充模式,只需半小时到40分钟就够了,但麻烦的是周围不见得有充电桩,另外,每个充电桩往往有两三辆车在排队,这一等就

准了。”

幸运的是,今年许志强所在的兴亦兴区域电动出租车公司新采购了一批换电式纯电动车EU220。记者在现场看到,许志强将电动车停在换电站后,工作人员操控按钮,电动车底盘下方的升降机随即升起,将位于车底部的旧电池取下并送入后台,接着运出一块新电池并安装好,整个过程大约3分钟。“今后再也不用为续航里程所困扰啦,原来耽搁的时间还能再拉两趟活儿呢。”开上了换电式出租车的许志强高兴地说。

许志强常去的换电站由奥动新能源汽车科技公司负责运营,公司副总裁贺宏胜告诉记者,这个充电站共有28块电池,每天可满足200多车次的换电需求。换下来的电池进行集中式充电,比分布式充电更加安全、可靠,还能有效保护电池使用寿命。

电动车生产企业: 换电比充电更有效率

北汽新能源公司总经理郑刚认为,出租车的电动化一定是大势所趋。作为主流用电方式,充电式在出租车行业的商业运营模式下,有着天然的弊端。弊端即在于目前电池的能量密度不高,使得充一次电的续航里程并不长。同时,充电的时间相对较长,虽然有快充模式可供选择,但对电池的寿命是有伤害的。

郑刚认为,相较充电式,换电式设施能够更有效地节约社会资源。比如占地面积,充电桩需配备停车位,再加上通道,需要25平方米左右的面积。一个充电桩能够服务最多20台车。但是,一个换电站能够服务的车辆是150到200台,换句话说,换电站的使用效率是分布式充电桩建设的10倍。

不过,换电式车辆的发展也并非一帆风顺。记者了解到,此前一些行业巨头曾对此做过探索,最后折戟沉沙,失败的一个重要原因在于不同厂家车辆标准不统一,导致无法统一换电。同时,车企、电池企业、能源供应方等各个参与方没有达成共识,也没有形成有效的利益分配和协同机制。

对此,中国社科院法学所经济法研究室副研究员金善明认为,在产品规格统一、标准化程度较高的出租车领域,换电模式值得期待。不过正因为换电模式大面积推开的前提是产品的高度标准化,所以一旦推广,就意味着这一领域具有较高的准入门槛,潜在竞争者就很难进入这一领域。面对打好蓝天保卫战的压力,换电模式能否迎来“第二春”,的确考验政府部门的智慧。

(任敏)



资料图片