

39%

出租率

3.1

频次

150

车均收入

出租率=车辆出租总时长/(车辆数×时间)

从零派乐享停运疑云 看共享汽车生态

■本报记者 封华

当前,共享汽车行业生机勃勃,然而一股寒意却悄然袭来。

7月底,距离由交通运输部会同住房和城乡建设部研究起草的《关于促进汽车租赁业健康发展的指导意见(征求意见稿)》公布不到两个月,乐视旗下零派乐享网络科技(北京)有限公司(以下简称“零派乐享”)被曝出在北京疑似已停止运营的消息,并且零派乐享 App 多日显示无车可用,400 客服电话无人接听。

这不是共享汽车行业最先爆出的疑似出局者,3月10日,另一家新能源汽车分时租赁平台“友友用车”(原名“友友租车”)正式对外发布公告宣布停止运营,退回所有用户账户的存款,其对外发布的直接原因是投资款项未如期到位。零派乐享会不会成为第二个友友用车?加之被贴上乐视的标签,零派乐享自然受到极高的关注。

探要 规划 3000 辆规模 实际仅 20 辆参与运营

记者近日在零派乐享 APP 中发现,目前零派乐享只能定位在北京一个城市,固定网点为 22 个,每个网点均显示为灰色(如有车可租用则为蓝色),这表明没有车可供租用。同时,登录账号时,手机号码已经无法获得验证码。

实际上,这已不是零派乐享第一次大规模地停运。去年底,零派乐享就因要对旗下运营车辆进行系统的年终检修和“零派乐享盒”进行升级,暂时封存了部分车辆。零派乐享方面给出的回复是“整体升级预计完成时间在 12 月底,2017 年 1 月初

会逐步开始恢复车辆的正常运营”。

命途似乎多舛。事实是否果真如传言所说:受乐视风波影响,零派乐享再次遭遇停运危机?《中国汽车报》日前致电零派乐享市场总监吕丹,她表示:“因为零派乐享的电动汽车已经使用了一定时间,目前到了保养期,所以大部分车辆处在保养、维修阶段。而且有些车还需要线下整备、充电,导致能够上线的车辆很少。目前几乎是只要有上线的车辆,就会被租走,客户端上的车辆经常是灰色的。”她表示,近期平均每天能够出租的车辆约在 20 辆左右。

记者注意到,零派乐享成立于 2015 年 5 月,是国内较早进入电动汽车分时租赁领域的企业。据报道,2016 年上半年,零派乐享已经在北京主城区陆续投入近 200 辆车,预计到 2016 年底,零派乐享车队规模将达到 3000 辆,布局城市包括北京、上海、深圳等地。不过,据吕丹称,零派乐享目前只有 100 辆车左右的规模,布局区域仅在北京一座城市,实际运营规模较之前的预期大大缩水。

追根溯源 虽独立于乐视 但母公司影响客观存在

“企业运营失败有多种可能,在不了解内部情况的前提下很难断言。”在诊断零派乐享停运原因时,清华大学汽车产业与技术战略研究院副研究员刘宗巍如此谈到,“不过从近期情况分析,零派乐享面临的状况明显具有特殊性,应该与母公司乐视无力继续提供有力支持有关。”

“零派乐享之于乐视,相当于一盘棋中的一颗棋子,所以不能单独从共享汽车行业去谈这个问题,因为它受乐视整体战略的影响太大了。”天津大学中国

汽车战略发展研究中心主任郭焱给出了同样观点。

实际上,就在零派乐享遭遇停运风波前几天,本由乐视控股的易到公司发表声明称,韬蕴资本以股权投资方式战略投资易到,成为易到的新控股股东,易到去“乐视化”的脚步正在加快。而易到和零派乐享,曾被认为是乐视在共享出行领域的两大“急先锋”业务。郭焱告诉记者:“乐视的汽车生态圈是它的核心,并且在出行方面以易到为主要营业重点,但随着易到高管的离职、换帅,资金不到位,乐视的生态圈开始出现不稳定,最后导致现在一连串的问题开始显现。”她表示,易到作为乐视的一大核心业务部门都出现了问题,而与易到相比,零派乐享在乐视的地位则更难以保证,因此零派乐享面临的问题,既有共享汽车行业的共性问题,但最核心的是受公司自身整体战略的影响,这是被业内战略专家所证明的。”

不过,吕丹则向记者解释称:“乐视公司分为上市体系和非上市体系,乐视汽车是独立于乐视控股的公司,也就是说现在整个乐视汽车的运营是独立的,所以并不受他们控股和影响。”但同时她坦言:“当然乐视目前处于紧张阶段,这确实是事实,零派乐享是一个创业型的板块,目前的业务处于开拓阶段,如果说完全不受影响也不太可能。”

告行业 背靠车企好乘凉 重资产也有两面性

刘宗巍表示,共享汽车尚处于初级发展阶段,面临着政策体系不健全、用户信用体系不完备、停车及充电基础条件不充分等多重困难,同时投放车辆的数量与用

户的接受度、企业的成本均呈正相关,导致初期存在运营瓶颈。他强调,车辆数量少可以减少成本投入,但用户体验一定不佳;车辆数量多可以提升用户体验,但成本投入过大则企业难以负担。因此,这类平台是需要充足而持续的资金支持。

当前,在国内规模较大的电动汽车分时租赁企业中,背靠大型汽车企业是一个较为明显的特征,例如 EV-CARD 之于上汽,北汽轻享之于北汽新能源,盼达用车之于力帆。有观点认为,零派乐享之所以出现停运,原因之一是并未依靠任何车企,导致前期车辆投入成本较高,进而出现资金周转问题。

对此,刘宗巍则分析认为:“短期内背靠整车企业的共享平台,可以拥有一定的资金以及车辆、牌照资源优势。但从长期来看,汽车共享以最大化地提高单车利用率为宗旨,最终获得收益完全取决于平台规模效应,而过强的整车企业背景反而会影响到共享平台向其他品牌的覆盖,往往只能依托于本企业的产品进行运营,这样后续更难突破平台规模瓶颈。”

实际上,随着新能源汽车的发展,共享汽车模式一直以来备受关注和质疑,即便受到国家相关政策的鼓励,规模效应和颠覆性的发展远远未至。吕丹谈到:“电动汽车共享出行确实是未来的大趋势,但困难也肯定有的,目前主要涉及的问题包括充电设施问题、停车问题、车辆技术问题等。”

吕丹告诉记者:“我们希望大众给予零派乐享一些时间,进行业务上的开拓,并完善内部运营工作。”她表示,相关业务预计 8 月底会逐步恢复,但没有一个非常具体的时间点,因为大量电动汽车的维修情况没有办法准确估计。

玩转共享汽车三要素:

政策、技术、模式

■本报记者 封华

零派乐享再次面临停运问题,有其自身所处的特殊背景,但从行业发展的角度看,它对其他竞争对手来说,有哪些启示?从中能否看出,发展共享汽车需要哪些条件?

清华大学汽车产业与技术战略研究院副研究员刘宗巍表示,汽车共享是未来必然方向,但其发展快慢取决于各方面的条件是否齐备和成熟:从政府角度看,应站在鼓励共享经济、提高社会资源利用效率的战略高度,出台支持共享汽车发展的系统政策体系,如避免类似新能源汽车补贴政策中“非个人用户须累

计行驶里程 3 万公里”给电动车分时租赁行业带来的误伤;同时,要从购置、路权、停放以及基建、标准等方面切实给予有力支持。

从技术角度看,低速和特定工况下的自动驾驶技术以及基础的车载通讯技术,目前都已经成熟,可有力支撑汽车共享发展,整车厂应考虑从这一特殊应用场景出发,开发相应的产品提供给运营公司,这对于智能网联汽车技术的普及应用有很强的带动性。

从商业模式角度看,该领域的后继者必须科学、系统地评估政策、技术、成本、市场等要素,并结合区域特点和自身特色,梳理出最适宜的发展策略。

简讯

北控钛酸锂共享汽车正式下线

本报讯 7月29日,由北控北京京仪敬业电工科技有限公司和河北香河海潮公司共同打造的钛酸锂共享汽车鑫潮流 EV 在河北香河正式下线。据了解,鑫潮流 EV 是北控在共享汽车领域布局的重要产品。

“这款车实际上是把低速电动车上原来的铅酸电池替换成了更小的钛酸锂电池模块,由于钛酸锂电池具备快充的优势,因此,鑫潮流 EV 也成为共享汽车的最佳用车之一。”北控北京京仪敬业电工科技有限公司副总工赵建和介绍,鑫潮流 EV 已经通过相关碰撞、连续密集枪击等安全性能测试,虽然续航里程仅为 50 公里,但可

通过钛酸锂移动充电桩实现充电、消毒和洗车,每天可以充电 8 次,车辆每天可行驶 400 公里,电池使用寿命长达 10 年。

另外,北控还将在全国设立 200 家运营公司,希望通过相关配套工程建设完成移动桩动态网络布局,为未来钛酸锂高速快充私家车提供三年免费充电服务。赵建和说:“整个工程的推进过程公开透明,将从九个方面向全社会公开招标,要求运营公司主动接受社会监督监管,力争 2019 年底前实现 200 万辆钛酸锂共享汽车上路的规划目标。”

李大鹏