

比起共享单车,共享汽车的门槛太高,有企业一个月就亏损200万不得不停业 车子坐垫偷光、油卡拿走、违章不管,管得了车管不了人是个瓶颈 共享汽车,离我们有多远

车辆的问题都可以用技术手段来解决,但人不行,用户的行为无法控制。

本报记者 詹丽华

共享宝马虽然狠狠炒了一波话题,但共享汽车其实不能完全算一个新事物,在此之前业内普遍称之为汽车“分时租赁”。

“我们算是借了共享单车的光。”一位共享汽车运营负责人笑说,“共享汽车”的叫法并不准确,但听起来比“分时租赁”时髦,也容易被公众理解,如果借着这波热度能引起更多投资人的关注也是好事。

努力了四年 结果发现市场做起来并不容易

相比共享单车的投放量,共享汽车在杭州街头并不多见。左中右共享汽车在杭州布局共享汽车四年,车辆投入过万,已经算比较常见了,但很多杭州人从未用过“微公交”。

“其实我们在杭州市场已经投放了超过1.5万辆车,全国投放量约三分之一在杭州。”浙江左中右电动汽车共享电事业部总裁、浙江电马云车科技有限公司CEO侯踊跃说,共享汽车距离生活并不远,但要真正达到便捷、舒适的用车确实还远,“我们努力了四年,结果发现看上去很美好的共享汽车市场做起来并不容易。”

重庆盼达用车去年5月宣布进入杭州市场,至今发展了一年多,但在平台上看到最多的投诉仍是“没车”。

钱报记者打开盼达用车APP,系统显示全杭州各个站点实时可用车辆不足30辆,多在萧山、下沙沿江一带。

在北京采访时,钱报记者体验了Gofun出行。根据易观统计的数据,截止到今年6月全国共享汽车APP中活跃用户规模最大的就是Gofun,月活跃用户达51.31万人,全国第一。

对初次使用者来说,Gofun的用户界面是最亲和的,全部通过图示指导用户如何开车门、熟悉车内控件,以及借还车流程。即便如此,使用的便捷度也不高。另外Gofun的还车必须还到指定地点,且在用车前就要先确定还车点,否则无法借车。使用完后,还得再次对着车辆的前后左右以及车内前后排拍照,以证明还车时车况良好。这么一套流程下来,多半用户都会嫌麻烦。

但对共享汽车运营方来说,这套流程却是不得不为。“拍照确认车况是为了避免用户之间以及用户与公司之间对车损的纠纷,要求用户实时自拍是为了确保车辆使用人和APP账户所有人是同一人。”Gofun用车相关负责人无奈地说,这也是他们积累无数经验、赔了不少钱之后设定的最可行的方式。

“对Gofun这样以电动汽车为主的共享汽车平台,定点还车是最科学的管理方法,否则投入车辆越多,运维成本越高,根本顾不过来。”另一家竞品平台虽然采用了随借随还的方式,但也认可Gofun的做法。

坐垫几天就被偷光 用车时违章拒绝处理

除了有实力重资产运营的平台,很多共享汽车平台选择与汽车租赁公司合作,走的是轻资产运营的路子,最大一笔开支就是运维成本。

“运维是硬支出,每天那么多运维人员在路上跑,车辆的调度、维护都需要他们来完成,少不了。”EZZY相关负责人说,他们最担心的并不是车,而是人,“车辆的问题都可以用技术手段来解决,但人不行,用户的行为无法控制。”他举例说,曾经碰到过用户把共享汽车开进高档住宅区的地下停车场并拒绝开出,而小区非业主不得进入,以至于系统上虽然显示为已还车,但实际上其他用户却无法使用,共享汽车成了他的“专车”。

还有用户在途歌平台上反馈因为找不到随车的加油卡,无法用车。“多半是前一位用车人把加油卡拿走了,实际上途歌的加油卡是专车专用的,你并不能拿着它的油卡给私家车加油,拿走加油卡只是让其他人不能借走这辆车,这样他之后还可以接着用。”一位共享汽车平台的工作人员吐槽说,拿走油卡根本不算什么,“还有人开我们的车做不雅之事,避孕套、卫生纸都扔在车上也不清理,之后的用户直接投诉到平台。”

“我们曾经投放了200辆新车,特别准备了精致的坐垫,结果没几天所有坐垫就被偷光。还有就是违章扣分,有用户在使用车辆时违章,而且拒绝处理,一辆车违章积累到5次就无法正常投入运营,因此被迫闲置的车就有几十辆。”侯踊跃无奈地说,“共享汽车要发展必须得在技术、基础设施和用户体验上求突破,但谈何容易,管得了车管不了人是最大的问题。”



一个月亏损200万 有共享汽车企业无奈停业

据不完全统计,国内注册运营汽车分时租赁的企业超过370家,但实际有车队运营的只有100多家,投放车辆数量超过1000辆的企业则两只手数得过来。相比共享单车,共享汽车的进入门槛更高:同样是1000万元的投资,共享单车能覆盖一个城市,而共享汽车大概只够买几十辆低配车,还不算停车费、电费、油费、保险费等。一位资深投资人私下说,不投共享汽车固然有消费环境不成熟的因素,但主要原因是盈利点过于单一,“现在没有一家平台的运营模式可以实现盈利”。

EZZY被同行们称为“汽车版摩拜”,但事实上,它远没有摩拜风光。其创始人付强曾说起自己面见一位投资人的经历:他侃侃而谈,找上门来的投资人在带着满满的笔记离开之后,还多次催促付强发送详细计划。但计划还没发出,他就收到同事转发的一条关于竞品的报道,对商业模式的陈述与他如出一辙,而那位记笔记的投资人,居然已在半年前投过竞品公司。付强吃的这次“哑巴亏”发生在2015年年底。至今近两年,EZZY曾宣布获得A轮融资但从未对外透露融资金额和投资人信息,虽然据说B轮投资已经在谈。

目前运营状况比较好的共享汽车平台背后依靠的主要是产业资本,比如大众汽车、吉利汽车、宝马汽车等。

根据易观统计的数据,活跃用户规模排名前十的共享汽车平台中有四家出现了活跃用户环比增幅下滑,其中“一度用车”单月下月超过43%,幅度最大。“听说运营状况不太乐观,估计悬了。”一位业内人士说,其情况或许与今年3月宣布停止运营的“友友用车”类似。友友用车联合创始人李宇事后曾表示,一个月亏损高达200万元,太吃力了。

采访中,不止一家共享汽车平台的运营者向记者透露,9月份将有新动作,但涉及商业机密,尚不能公开,但从他们透露的内容来看,大同小异:一是引入战略合伙人,其中以汽车生产企业为主;二是尝试新的运营模式,减少平台自有资金投入,寻找新赢利点。

数据和市场远景总是在激励着创业者。侯踊跃提到了罗兰贝格咨询公司的一份报告,报告分析未来10年,中国分时租赁汽车数量的年复合增长率将保持在45%左右,到2025年,总量达到60万辆。他相信,从政府城市管理角度出发,共享汽车在一定程度上可以缓解资源闲置,因此会不断被鼓励和推动,“跟着政府走总不会错的。”

杭州城最常见的共享电动汽车。
本报资料照片