

# 近5000辆共享汽车游走南京,怎么管

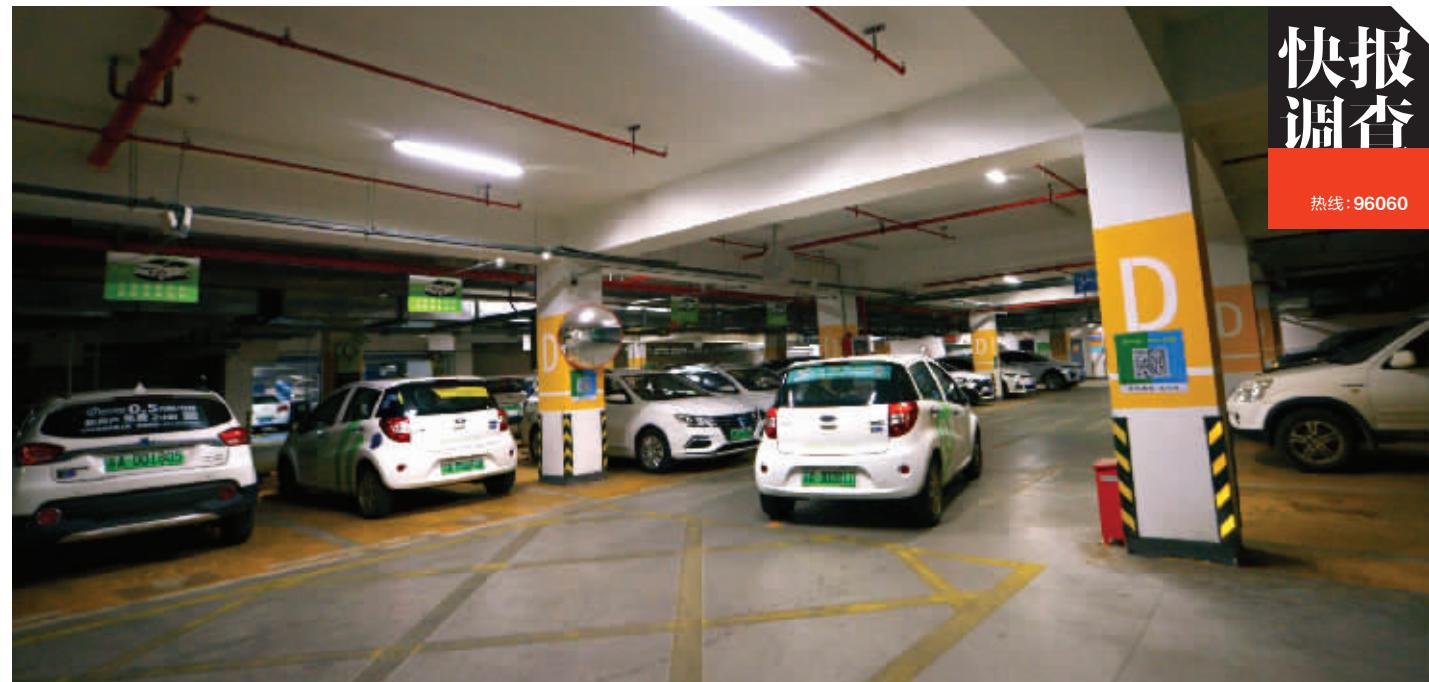
交通部门:拟出台管理办法,共享汽车性质将变营运

连日来南京持续高温,不少市民选择打车出门,共享汽车也因为取车方便在年轻人中流行起来。现代快报记者了解到,这两年,前后有十余个共享汽车企业来到南京,但目前仍在运营的仅剩下四五家,总量将近5000辆。南京需要这么多共享汽车吗?相关行业专家建议,是时候加强对共享汽车的监管了,当务之急就是总量核准和牌照审核。对此,南京交通部门表示,目前南京正准备出台汽车租赁管理办法,收紧对共享汽车的管理,车辆性质要登记为营运。

现代快报+/ZAKER南京记者 李娜



扫码看视频



快报  
调查

热线:96060

新街口附近一家共享汽车投放点 本版图片 现代快报+/ZAKER南京记者 牛华新 摄

规模

## 南京暂存四五家共享汽车企业

易充网、EVCARD环球车享、gofun出行、神州租车、小明出行、摩范出行、盼达用车、车来出行、联动云、立刻出行、长安出行、Car2go……现代快报记者从南京市客管处了解到,最近三年内,前后有10多个共享汽车品牌来过南京,但多数又悄悄撤离了。目前南京仅剩下EVCARD环球车享、摩范出行、联动云、车来出行等四五家还在正常运营。

EVCARD环球车享南京公司总经理燕剑告诉现代快报记者,目前他们已在南京投了4200多辆共享汽车,其中3000辆左右用于分时租赁,1200辆左右用于长租,主要是新能源汽车,布点超过1000个,在各个交通枢纽、园区等都有投放。其中,禄口国际机场是国内共享汽车借还量最大的一个点。近期,他们的南京总部落户江宁纳科汽车创意园,并与一家大学签订产学研协议,希望借助物联网技术,在优化布点上进行研究,让用户更方便地借还车。

联动云租车相关负责人称,目前他们在南京用的是燃油车,总量有1200辆,每个点布局有5-8辆车,实现了主城区全覆盖,在江北、溧水、禄口等区域也有投放。

摩范出行南京相关负责人表示,他们是2018年初进入南京的,现在有205个网点,参与运营的车辆在600台左右。车辆主要分布在浦口大学城、江宁大学城、仙林地区、雨花台区。

算下来,南京单纯用于分时租赁的共享汽车总量就已将近5000辆。

开起来一毛钱一分钟、一块钱一公里,一趟行程下来,新能源共享汽车的费用仅为燃油车油费成本的三分之一,再加上“大红包”,如此“让利”,共享汽车企业实现盈利了吗?

“共享汽车目前仍处于阵痛

调查

## 部分站点使用频次低,车内卫生差

南京需要这么多共享汽车吗?现代快报记者调查发现,不同品牌、不同投放点的共享汽车使用频次相差较大。

在雨花台区小行公交枢纽站院内,停放着4辆EVCARD共享汽车。大院门卫告诉现代快报记者,这些共享汽车在这里布点有一年多了,平时上下班时间车辆供不应求。不远处的武宁路上,还停着其他两种品牌的共享汽车,记者在现场等待了半小时,没有管理人员出现,也没有用户借用。

耿先生家住新街口,工作地点在九龙湖附近,平时上班坐地铁1号线转3号线,耗时1小时左右。有时懒得倒地铁,就从家门口开一辆共享汽车,不堵车半个小时就能到单位。他告诉记者,虽然看得出来企业经常洗车,但部分用车人不爱惜,不仅车身上有很多的磕碰,车内也时常

能看到用车人留下的卫生纸、零食袋、塑料袋。

偶尔用车的钟先生则提出,共享汽车还是不太方便。比如出差时,不仅要拖着大行李箱从机场跑到停车场,开回家放好行李后,还得找到附近的站点停放。



共享汽车充电中

## 多是车企布局,想盈利不容易

记者发现,现有共享汽车企业都有资金雄厚的车企“撑腰”。EVCARD背靠上汽,摩范出行则是北汽新能源。而一些已经离开南京的共享汽车企业也是如此,Car2go背后是德国汽车巨头戴姆勒,长安出行是长安汽车旗下的。用来共享的车,都是自家生产的。初进南京市场,一些企业还要依靠“红包大战”来吸引用户。探访中,不少共享汽车上就贴着“新用户注册1元开3小时”“150元体验券”等大幅优惠促销措施。

联动云相关负责人则表示,他们在南京平均日订单量在1单以上,根据测算,平均日单量要在1.5-1.8单才能盈利。他们在全国投放了100多个城市,江苏很多地市也有,是否能盈利还要根据各地具体的车辆规模来测算。

期。”燕剑认为,共享汽车前期投车需要大量资金,只有资本雄厚的车企才有这种实力。而资本认可之后,还需要有市场的认可。大规模投入之后,比拼的则是运营和服务,一些运营成本高、服务能力差的企业还是难逃被淘汰的命运。

他介绍,EVCARD在南京有45万用户,日活量在4万人左右,平均每台车一天能被使用两三次,单次订单在40元左右。“但目前EVCARD还没有盈利,预计明年底、后年初才能实现盈利。”

联动云相关负责人则表示,他们在南京平均日订单量在1单以上,根据测算,平均日单量要在1.5-1.8单才能盈利。他们在全国投放了100多个城市,江苏很多地市也有,是否能盈利还要根据各地具体的车辆规模来测算。

管理

## 企业来去自由,南京市场监管仍是空白

2017年3月,gofun出行进入南京,2018年中旬撤出。2018年底,Car2go进入南京,2019年3月份撤离,6月底全面撤出中国……这两年,10多家共享汽车企业在南京来了又去。共享汽车到底应该由谁来监管?

据介绍,目前能规范共享汽车管理的,只有交通部、住建部制定的《关于促进小微型客车租赁业健康发展的指导意见》的指导性文件。在江苏,根据2013年4月1日起正式实施的《江苏省道路运输条例》,租赁企业应当申请取得经营许可、车辆要取得道路运输证件。即共享汽车企业在进入一

座城市前,应在交通部门申请经营许可,在公安交管部门将车辆登记为营运性质。

但目前,江苏只有镇江等少数城市为汽车租赁设立了许可制度。南京由于种种因素并未实施。

相关业内人士表示,目前在南京,无论是传统的汽车租赁还是被俗称为共享汽车的分时租赁,企业在工商部门注册后,仅需对场地规模、车辆数量报备即可,从事租赁业务不需要行业主管部门的许可,车辆性质也不需要注册为营运性质。企业进出南京,投放规模都不受行业管理部门的限制。

## 拟出台办法,收紧对共享汽车的管理

有相关业内人士透露,共享汽车是从传统的汽车租赁分离出来的,属于新经济。国家对于共享经济的观点是包容审慎,“让它飞一会儿”。因此南京也采取了这种态度。这样在一定程度上方便了企业的发展,但在安全、管理上都存在一些问题。

此前,现代快报就报道过多辆共享汽车停放在路边停车位上,长期无人使用,但附近老旧小区的居民回家却无车位可用,公

共资源被浪费。此外,由于共享汽车企业在南京频繁进出,欠发员工工资的现象时有发生,相关部门也接到过共享汽车押金退还缓慢的投诉。

“南京正准备收紧对共享汽车的管理。”南京市交通部门相关负责人告诉现代快报记者,目前,南京正研究出台管理办法,规范汽车租赁企业的发展,规范运营车辆的使用性质,促进汽车租赁行业健康发展。

建议

## 南京应尽快建立牌照审批机制

共享汽车要“飞”到何时呢?东南大学经济管理学院副教授浦正宁表示,共享汽车本来面对的就是有驾照但用车需求低频次的人群,市场规模有限。现在南京共享汽车的数量已经到了一定规模,政府需要适时地去做牌照审批及城市共享汽车容量的监管了。

东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松认

为,共享汽车的发展存在很多问题。共享汽车需要占用大量停车位,这使得它的运维成本很高,企业存活不易。再加上车辆无人值守,成为很多新手用来练车的工具,一旦损坏,即便有押金,索赔起来也非常麻烦。此外,共享汽车在实际使用中,是否人、证相符,也是关系重大的安全问题,这些都需要政府相关部门尽快出台监管方案。