

来时轰隆隆，撤时静悄悄 共享汽车在济南为何“昙花一现”

记者 王贝艺

踪迹难寻

10月26日，记者来到济南高新区丁豪广场。公开资料显示，这里曾是“Go Fun出行”共享汽车的网点之一，但现场并未停放着任何共享汽车。登录“Go Fun出行”App发现，该品牌在济南有“济南西站”“金宝利运维场”“丁豪广场”“济南东站”“英才停车点”等6处网点，均显示“0款车型可用”。

“之前这里确实有不少共享汽车。”丁豪广场商户陈先生（化名）透露，在四五年间，丁豪广场地上停车场西北角设置了共享汽车网点，有二三十台车。

市民岳先生曾在济南驾驶过“联动云”共享汽车。“大概是2021年，从济南市区名士豪庭网点出发到章丘，开了个来回。”岳先生说，共享汽车的“解锁”方式比较简单，在App上即可定位到附近的停放点，每个网点有几辆车，车的状态、电量都能查看。不过，记者从“联动云租车”App提供的信息来看，目前济南有“孙村小区南停车场”“滩头地铁站”等21处网点，但均显示“该网点暂无可用车辆”。

公开报道显示，自2017年下半年，“中冠出行”“喜尔客”“Go Fun出行”“联动云租车”“摩范出行”等共享汽车品牌陆续进入济南市场，一时之间，共享汽车在济南“遍地开花”。现如今，在济南街头的共享汽车几乎销声匿迹。

“摩范出行”App中显示的网点同样在济南“查无此车”；诸如“中冠出行”“喜尔客”等品牌的共享汽车甚至已无法在应用商城搜索到。随后，记者根据“Go Fun出行”App、“联动云租车”App提供的信息，走访济南西站、济南东站、孙村小区、滩头地铁站等15处网点，均未发现共享汽车；同时，在汉峪金谷、泉城路商圈、大明湖景区等也未找到停放共享汽车的点位。

匆匆收场

与共享单车如出一辙，共享汽车通过移动互联网、全球定位等信息技术构建网络服务平台，以自助式车辆预订、车辆取还、费用结算的租赁方式为主。

据36氪统计数据，共享汽车的融资行动主要集中于2017年—2018年，其中2017年也被冠以“共享汽车元年”。正是这一年，诸如“中冠出行”“喜尔客”等省市本土品牌抢先在济南落地。

2018起，济南共享汽车市场规模急剧扩张，多个外来品牌入驻，一时间，济南共享汽车市场“百花齐放”。公开报道显示，2018年3月，“Go Fun出行”共享汽车正式进入济南，首批投入约200辆；2018年8月，“联动云租车”共享汽车亮相济南；2019年1月，“摩范出行”携100辆共享汽车登陆济南市场。

然而好景不长，自2019年起，共享汽车就因体验感差、押金难退等问题深陷舆论旋涡。“共享汽车越来越少”“共享汽车业务收缩”“共享汽车迎来‘倒闭潮’”等话题随之出现。同时，易观分析数据显

作为共享经济的产物，共享汽车曾在济南遍地开花，一度成为不少市民出行的好帮手。现如今，济南街头巷尾却难觅共享汽车的踪迹。从声势浩荡地入驻到悄无声息地退场，共享汽车为何昙花一现？齐鲁晚报·齐鲁壹点记者进行了调查。



位于济南高新区的丁豪广场曾是“Go Fun出行”共享汽车网点之一，现在已经没有共享汽车停放。 记者 王贝艺 摄



共享汽车刚入驻济南时受到不少人关注。（资料片）

示，在2019年—2020年长达一年多的时间里，共享汽车市场未有任何资本加注。

“一开始感觉很‘火爆’，除了丁豪广场，高新万达广场那边也有共享汽车的点位。但差不多半年后，用的人开始慢慢变少。到2020年初，就没在丁豪广场这儿见过共享汽车了。”市民陈先生回忆说。

不只是济南，其他城市的共享汽车也存在类似情况。岳先生曾在杭州使用过“联动云租车”共享汽车，“大概是2021年，去租车的时候发现，很多车都已经不能开了”。

“现在济南还是有网点的，但车辆在几个月前已经处于停运状态。”“联动云租车”工作人员透露，由于业务收缩等原因，“联动

云租车”已经从许多城市撤离。该工作人员表示，济南的网点目前还没有撤销，只是暂时停运，后期可能会恢复业务。

“摩范出行”工作人员同样表示，2022年底至2023年初，该品牌共享汽车陆续从各个城市撤出并进行返厂维修，目前还没有上线，也并未接到重启业务的通知。

“我们在2020年关闭了在济南的业务，仅运营了2年左右。”“Go Fun出行”内部人士透露，目前只有在广州、重庆、成都、西安等城市的车辆正常营运。

此前“打头阵”的本土品牌同样难以为继。作为济南首家本土品牌，“喜尔客”共享汽车于2017年12月正式运营。知情人士透露，

该品牌仅运营一年便草草收场。同样，公开报道显示，2018年6月，来自青岛的省内品牌“中冠出行”被曝涉事企业跑路，“寿命”甚至不超过一年。

困难重重

从声势浩荡地入驻到悄无声息地退场，正如昙花一现，共享汽车行业风口“来去匆匆”，较为“短命”。

长期以来，共享汽车行业普遍被认为是一门“成本高，盈利难”的生意。由于采用重资产模式运营，共享汽车平台需要承担车辆购置、运营网点建设等固定成本。公开资料显示，共享汽车以电动汽车为主，为此，平台需要承担充电桩配套基础设施投入。同时，车辆折损、停车费用、技术开发维护费用等运营成本也算在共享汽车平台的“头上”。

“在运营的2年中，济南市场可以说一直处于亏损状态。”“Go Fun出行”济南分公司工作人员顾先生（化名）透露，该品牌此前向济南投放约300辆共享汽车，盈利标准为单台车辆流水每月达到5000元以上，实际的情况是每台车流水只有2000—4000元。

顾先生表示，“Go Fun出行”目标人群以年轻人为主，网点大多

设置在城区商圈以及大学城附近。市区内黄金地段网点租金相对较高，最贵的价格为每台车每月600—800元，但使用率并不理想；相比而言，长清、章丘大学城等网点运营效率比较高，公司便会投放更多车辆。但大学城多数用户会将车开到城区，为保证运营效率，就不得不派专人将车开回大学城附近的网点。由于城区与大学城之间距离较远，无形中增加了人工等运营成本。但是如果为了节约开支而缩减网点，用户黏性也势必会减弱，从而进入恶性循环。“使用率低，成本又高，加上不可抗力因素使之‘雪上加霜’。在此期间，许多品牌纷纷宣布倒闭、撤场。”顾先生说。

另一知情人士透露，共享汽车平台一时兴起，与前几年新能源补贴刺激有一定关系，“济南的确有些共享汽车品牌在套现补贴后就‘跑路’了”。

与此同时，近年来，共享汽车不断被爆出服务问题。2021年4月，有用户曾在社交平台吐槽共享汽车“每辆车都破破烂烂，里面全是垃圾”“虽然驾驶的体验感还不错，但车辆维护的确不够到位”……提起对共享汽车的印象，岳先生说，“记得塑料包围件磨损严重，有些充电插口的盖子都没了。在选车的时候还看到有的车轮胎没气，车内还有不少垃圾。”

“共享汽车损失很难追责。虽然使用前要求上传照片，但还是存在许多‘监控’死角。”上述知情人士解释说。

如今，共享汽车行业的资本热潮已经退却。公开报道显示，由于融资不到位，“Go Fun出行”北京总部自2020年12月初一直在进行大面积裁员；而“联动云”同样备受煎熬，因母公司宝能集团的财务危机而不得不收缩在全国各地的业务，今年7月更是被爆出作为被执行人冻结了数额高达15亿人民币的股权。

开往何处

共享汽车行业想要“破题”，仍旧困难重重。不过，对于共享汽车的发展前景，“Go Fun出行”济南分公司工作人员顾先生认为市场仍具有潜力。“在济南运营的2年时间里，‘Go Fun出行’积累了近20万注册用户。我们预想的回本周期在3年左右，若没有不可抗力因素，达到收支平衡应该不成问题。”

值得指出的是，就目前来看，共享汽车行业并不存在“一家独大”的品牌，经营模式大同小异，若是能找到满足用户需求的发展路径，或许就有主导市场的机会。

“共享汽车面临许多竞争对手。”山东财经大学工商管理学院副教授张晴分析认为，共享汽车可替代性较强，近距离出行可以选择公交或共享单车，既不用考虑如何寻找停车点，性价比又高；考虑到续航问题，多数人在面临远距离出行时更倾向于传统租车业务。为此，很多用户是在着急用车，且手头无车可用的情况下才考虑使用共享汽车。“以‘共享’的模式进行下去，恐怕有些困难。共享汽车可以考虑向网约车或是传统租车的模式转型。”张晴说。

延伸阅读

“共享化”退出新能源汽车产业规划

汽车分时租赁模式最早起源于上世纪80年代的瑞士，之后在德国、荷兰、美国等发达国家风行。前几年，在中国尤其在北上广深等一线城市，共享汽车借助“共享经济”的东风一度渐成气候。新思界产业研究中心此前发布的《2018—2022年中国共享汽车市场分析与发展前景研究报告》显示，2017年起，我国注册的共享汽车企业数量不断增多，截至2018年6月，已注册的共享汽车企业超过400家，投入运营的共享汽车数量已超过10万辆。不过，由于汽车分时租赁业务购车成本、人力成本、停车位租金、充电桩配套基础设施投入、车辆事

故处理、维修等运营成本居高，尤其是一些用户的不规范用车，也大幅增加了汽车分时租赁业务的用车成本。在疫情暴发之前，已有EZZY、友友用车、途宽易、麻瓜出行等一批共享汽车平台倒下。

值得注意的是，国务院办公厅在2020年11月印发的《新能源汽车产业发展规划（2021—2035）》（下称《规划》）在阐述我国汽车产业发展方向时，仅保留了电动化、网联化和智能化，而删去了原本应该并列出现的“共享化”。

至于“共享化”为何在正式发布的《规划》中消失，“新四化”变成了“新三化”，乘联会秘书长崔

东树指出，共享化根本不是新能源汽车发展的目标，仅是一种商业模式，而且汽车共享在中短期是不现实的。因此，《规划》删除共享化符合趋势发展。

崔东树认为，共享化一度盲目扩大，导致众多企业和投资者涌向共享出行领域，消耗了巨额的资金，对汽车行业发展并没有直接的利好，尤其是在新能源汽车领域，过度地发展共享化将导致私人消费受冲击，这对新能源汽车发展并不是有利的事情。

“共享是前期新能源补贴下的消化库存车的特色，实际需求较差。”崔东树接受采访时称。

据第一财经