

中国



信息来源: World Bank; OECD; Eurostat; OICA; IEA; UN-DESA/
Population Division; Statistics from Departments of Transport



苏斯曼 (Jean-François Salzmänn)
Mazars中国执行合伙人

中国共享汽车如何转型?

中国在可持续共享汽车市场的全速发展超过了其他国家,在Mazars出版的2018全球汽车行业研究报告中, Mazars合伙人苏斯曼 (Jean-François Salzmänn) 探究了以下问题: 与其他国家相比, 为何中国共享汽车市场已经逐渐成熟? 而汽车行业又能从这一中国模式中学到什么?

滴滴出行拥有分布于400多座中国城市里的超过4亿名注册用户, 每天完成2500万个出行订单, 再加上在2016年滴滴买断了优步在中国的业务, 使得它成为目前国内最大的移动交通服务提供商。但是并不仅仅是因为中国市场的优势将滴滴从一个中国国内家喻户晓的名字变成全球知名的品牌, 而是滴滴这种通过收集大数据来创建一个生态系统的能力, 推动了共享汽车市场的转型, 并从商业的角度定义了我们对于共享汽车的理解。

— “应” 所有

对许多国家的消费者来说, 用手机应用来叫出租车已经不是什么新鲜事了。然而, 中国已经形成了以大数据为基础的一站式运输平台供应商, 包括根据需求来提供给私人或商务使用者的出租车、公交车、专职司机还是私家车服务。正是这种连接了多种需求而无需寻求各个独立服务提供商的能力, 给那些想要在中国发展共享汽车业务的公司带来了机遇和挑战。尽管如今少数的公司占领了大部分这一领域的大部分市场, 共享汽车市场还是留有定制服务的空间, 这种服务满足了一个特殊的市场细分领域, 或将在提升乘客体验创新上开发市场。

但是随着更严格的监管制度的介入, 那些在数据治理和管控上不断发展技术能力和积累专业知识的公司, 将会变得更有竞争优势。

中介还是供应商?

尽管中国市场目前正在高度集中化发展, 何种商业模式将会最终平衡共享汽车市场的各方力量还不甚明了。共享汽车市场中有像滴滴这样的中介商, 它整合了市场数据并连接了汽车、自行车、出租车等提供商和潜在消费者。市场中也有摩拜这样的供应商, 它生产了大量醒目的橙黄色自行车, 利用骑车需求的增长而扩大其市场份额。尽管数据的力量毋庸置疑, 但摩拜也不缺乏对生产环节的控制和相应的专业知识。两家公司都以不同方式使用了技术, 但是近期滴滴签署了合伙协议以帮助原始设备制造商市场提供专享服务和电动汽车, 这展示了服务的协同效应。同样的, 摩拜将它的服务融入了中国最大的社交媒体平台微信当中。无论如何, 选择合适的战略伙伴来追求共同的愿景, 将会继续成为市场的关键。

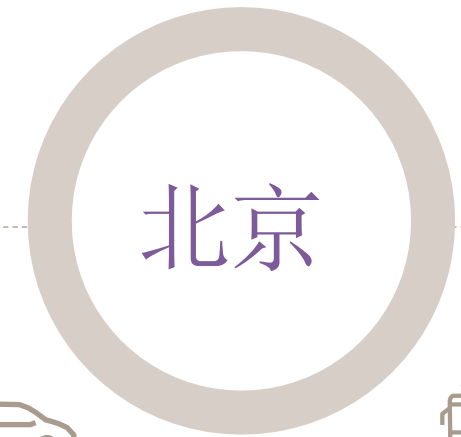
品牌认可度

认为政府法规将会推动品牌似乎是违反常理的，但在中国这是可能的。由于中国传统汽车行业一直聚焦于其国内市场，其在打造一个世界知名汽车品牌的竞赛中已经落后于其他国家。相反，中国汽车行业以其大量资金来收购全球汽车品牌，如沃尔沃（现被中国制造商吉利所有）。然而，随着中国政府将电动汽车的发展提上日程，在这一新兴的行业里中国仍有机会打造一个全球知名的电动汽车品牌。政府法规明确了中国制造的汽车应有一定比率的电动汽车，这一法规已经渗入了共享汽车平台领域里，使得这些平台里的电动汽车的存在已逐渐成为常态。

另外，业内巨头正在利用这一法规来推动人工智能的发展，探索该技术所需的专业知识，并共同合作来确保基础设施的建设，例如根据需求来匹配相应的充电桩个数。

作为一个人口密集的国家，中国消费者对共享汽车的热情无疑是由其需求所驱动的。而目前中国对电动汽车行业和可持续汽车发展的参与，也预示了中国不仅仅在寻找相应的解决方案，更是在引领这个行业的发展，

案例分析：



案例假设

个人所有汽车模型



假定目前（2016年）带牌照汽车存量（2668161）将会以1.55%的增长率（根据2013-2016年的平均增长率计算）在接下来的14年里持续增长，到2030年汽车总存量将会达到3309261辆。



每辆车的平均行驶距离假定为=2016年汽车交通流量总计/汽车总量=2321300000千米/2668161=8700千米每年。



内燃机/电动汽车目前比率等同于电动汽车2015-2016数量（国际能源署统计）与汽车总量的比率。

共享汽车



据假设每辆共享汽车有4名乘客乘坐。



假设100%的共享汽车和50%的私人汽车将是电动的。



假设每辆共享汽车每年的行驶距离为17400千米。

汽车经济

- 每辆私家四轮汽油内燃车和电动车的行驶费用分别为每名使用者0.078英镑/公里和0.029英镑/公里，根据目前燃料成本（英国Renault Clio的燃油量和Renault Zoe的耗电量）以及平均服务和维修支出来计算。平均计算一辆共享电动汽车里的四个人的人均成本，以保证相同的费用。
- 公共交通费用为0.125英镑/公里，使用伦敦公交的总支出来计算，同时由于电气化降低了50%的成本。



电动化情景： 增加80%的电动汽车将会减少52%的消耗成本

20% 电动汽车

20% 电动汽车



80% 内燃发动机

数据点	数值
平均里程数- 每年	14143 公里
2015年车辆数	49,81,000
2030年车辆数	66,05,859
2030年预计电动汽车数量	13,21,172
2030年预计内燃机汽车数量	52,84,687
电动汽车里程数	18,685,332,864 公里
内燃机汽车里程数	74,741,331,458 公里
私家四轮电动车能耗(元/公里)	0.17
私家四轮内燃车能耗(元/公里)	0.45

总行驶成本: RMB 367亿元

50% 电动汽车

50% 电动汽车



50% 内燃发动机

数据点	数值
平均里程数- 每年	14143 公里
2015年车辆数	49,81,000
2030年车辆数	66,05,859
2030年预计电动汽车数量	33,02,930
2030年预计内燃机汽车数量	33,02,930
电动汽车里程数	46,713,332,161 公里
内燃机汽车里程数	46,713,332,161 公里
私家四轮电动车能耗(元/公里)	0.17
私家四轮内燃车能耗(元/公里)	0.45

总行驶成本: RMB 289亿元

80% 电动汽车

80% 电动汽车



20% 内燃发动机

Data Points	数值
平均里程数- 每年	14143 公里
2015年车辆数	49,81,000
2030年车辆数	66,05,859
2030年预计电动汽车数量	52,84,687
2030年预计内燃机汽车数量	13,21,172
电动汽车里程数	74,741,331,458 公里
内燃机汽车里程数	18,685,332,864 公里
私家四轮电动车能耗(元/公里)	0.17
私家四轮内燃车能耗(元/公里)	0.45

总行驶成本: RMB 211亿元

Source: Mazars' Global Knowledge Center Analysis; BeijingStatistical Yearbook; Press Articles, MDPI



电动化情景： 共享汽车的增加将会减少汽车使用数量和成本

20% 共享汽车

20% 共享汽车



80% 私家车 (其中50%电动汽车)

数据点	数值
平均里程数- 每年 (共享汽车)	28,286 公里
平均里程数- 每年 (私家车)	14,143 公里
2030年共享汽车数量	330,293
2030年私家车数量	5,284,687
2030年预计电动汽车数量	2,972,637
2030年预计内燃汽车(汽油)数量	2,642,344
电动汽车里程数	46,713,332,161 公里
内燃汽车里程数	37,370,665,729 公里
共享四轮电动汽车能耗(元/公里)	0.22
私家四轮电动汽车能耗(元/公里)	0.17
私家四轮内燃车能耗(元/公里)	0.45

总行驶成本: RMB 252亿元

50% 共享汽车

50% 共享汽车



50% 私家车 (其中50%电动汽车)

数据点	数值
平均里程数- 每年 (共享汽车)	28,286 公里
平均里程数- 每年 (私家车)	14,143 公里
2030年共享汽车数量	825,732
2030年私家车数量	3,302,930
2030年预计电动汽车数量	2,477,197
2030年预计内燃汽车(汽油)数量	1,651,465
电动汽车里程数	46,713,332,161 公里
内燃汽车里程数	23,356,666,081 公里
共享四轮电动汽车能耗(英镑/公里)	0.22
私家四轮电动汽车能耗(英镑/公里)	0.17
私家四轮内燃车能耗(英镑/公里)	0.45

总行驶成本: RMB 197亿元

80% 共享汽车

80% RIDE SHARING



20% 私家车 (其中50%电动汽车)

数据点	数值
平均里程数- 每年 (共享汽车)	28,286 公里
平均里程数- 每年 (私家车)	14,143 公里
2030年共享汽车数量	1,321,172
2030年私家车数量	1,321,172
2030年预计电动汽车数量	1,981,758
2030年预计内燃汽车(汽油)数量	660,586
电动汽车里程数	46,713,332,161 公里
内燃汽车里程数	9,342,666,432 公里
共享四轮电动汽车能耗(英镑/公里)	0.22
私家四轮电动汽车能耗(英镑/公里)	0.17
私家四轮内燃车能耗(英镑/公里)	0.45

总行驶成本: RMB 142亿元

Source: Mazars' Global Knowledge Center Analysis; BeijingStatistical Yearbook; Press Articles, MDPI