

# 共享模式延伸到汽车能不能火?

## 记者调查发现:停车难、交通违规或成发展“拦路虎”

继共享单车迅速火爆之后,上海街头近日又出现了四轮“摩拜”。北京、深圳之后,运营分时共享汽车的“TOGO”途歌登陆上海,并表示,首批有100辆奔驰smart fortwo已在市内上线。但青年报记者昨天调查发现,目前网点布局和车辆数量仍有限。共享汽车能否和共享单车一样火?停车问题和交通违规问题或许将成最大“痛点”。

青年报记者 刘晶晶



停在大悦城门口的共享汽车。



青年报记者 吴恺 摄 APP上显示的网点。

手机截图

### 模式延伸

#### 使用方式和共享单车类似

根据“TOGO”途歌给出的介绍,它是国内首家引导生活方式的汽车共享出行平台,基于移动互联网,主打汽车分时租赁服务。通过自由共享概念,为用户提供城市内的即时及短程出行服务。去年起,已经在北京和深圳开始运营。此次登陆上海是认为上海核心功能区域相对集中,对城市短程出行的需求极大,“共享汽车”概念在上海也容易落地生根。

记者看到,和共享单车的基本运营模式、操作手段一样,这一共享骑行采取的也是“分时租赁”的方式,即里程结合时间计费。起步费为15元,包含30分钟时长;里程费为1.98元/公里,每0.1公里结算;时长费日间7点-21点为0.35元/分钟,夜间21点-次日7点为0.02元/分钟。

和共享单车一样,共享汽车也是通过手机APP来解锁取车,用户可以先确认车况以及车内汽油情况,如油量不足,车内会附有加油卡可以免费加油。车钥匙则是锁定在车内。用户抵达目的地后同样用手机APP锁车。车辆都配有本地车牌。

而在还车方面,途歌采用自由还车模式,只需将车停在任何一个合法的停车点即可还车。不过,若在途歌网点运营范围之外还车,将按照距离最近网点的直线距离收取还车服务费。具体为,按照还车位置距离最近网点,每1公里收取5元还车服务费,25元封顶,还车位置距离最近网点不得超过20公里。

和打车相比,该平台认为自己的优势在于价格实惠且方便,并举了一个例子:如果晚上十点想从人民广场跑去外滩看夜景,距离约2.5公里,视路况耗时10-20分钟。打车虽然只是起步价,但往往面临无车可打或者必须加价叫车的尴尬。如果选择途歌自由共享车,计价:15元起步费+1.98元+2.5公里+0元时长费=共计19.7元。

### 记者体验

#### 停车网点和车辆数量与宣传尚有差距

记者昨天尝试下载了这一APP,按照步骤注册的首步是需提交驾照照片以供审核,提交后显示审核时间需要1-3个工作日不等。下一步则进入订车页面,提示若要订车要缴纳1500元押金,不缴纳不影响查看之后搜索附近的车辆情况,但无法完成订车程序。

平台工作人员表示,目前在上海首批已经投放了100辆全新smart fortwo,分布在上海的人民广场、淮海路、外滩半岛酒店、上海展览馆、老码头等,均设有途歌专属卫星停车位,采取自助取还的运营方式。

记者前日搜索车辆时却发现,地图上只显示了10个停车点:其中浦东5个点,分布在陆家嘴、仁济医院东院和上南路恒大古玩城附近;徐汇3个点,分别在华山医院、万体馆附近的华富大厦和漕河泾地区的三江小区附近;另外2个点分别在黄浦区汉口路上的汇金大厦以及静安区的大悦城。

不过隔了一天,记者昨天再次搜索,停车点已经增加到12处,浦东陆家嘴区域原先分布了3个点,昨天又增加了一个点,此外,静安区的中信泰富广场也新增了一个停车网点。

同样,前日不少网点显示车辆都为0辆,昨天车辆数量也明显增加,上午11:00左右,浦东6个网点显示有22辆车,其中位于陆家嘴的新上海国际大厦网点显示的9辆车,浦西6个网点共显示有16辆车,其中大悦城最多,有11辆车。

不过这距离工作人员表示的100辆车的数量差距还是颇大,直观上看订车也并不那么容易。比如在万体馆附近,如果要选车,就只有1辆车可以选择。网点分布目前也极其有限,取车似乎也不方便。

#### 非网点停车费将由下一用户现金支付

对此,工作人员表示,首批100辆新车的确已在上海全部上线,但客户端内显示的车辆是用户定位8公里以内的可用车辆,用户在发现附近可用车辆较少时,可尝试“接力用车”。即长按图标“GO”,可以搜索到用户5公里范围内非网点车辆,并进行预订。

记者再次尝试,的确发现周边又出现了部分可预订车辆,分别停在小区、公寓大楼、医院等附近。但点击其中一辆共享汽车,图标上方弹出了

“停放时长:5小时;停车费补偿:6个途币”的字样,点击其他新出现的车辆也会出现这样的提示。页面上方则显示:“接力用车的车辆定位可能存在偏差,取车地点若有停车费目前需要您自行支付。”

对此,工作人员表示,如果行程结束时停在途歌专属卫星停车位是完全免费的,如果停在目的地任何正规停车位则按照该地距离最近网点结算,每公里5元,25元封顶(距离20公里以

内),需要接力取车的用户现金来支付上一个用户产生的停车费,但TOGO会以虚拟货币“途币”形式将金额不等的停车费补偿返还到用户账户中用以支付停车费,途币可用于支付订单费用,1个途币相当于1元。

如果不停在正规停车位,导致违章停车或是有其他违法行为,无论是否由用户本人造成,都会由用户承担法律责任。交通违法以各地交警部门查实的记录为准。

#### 资深用户

#### 停车费由下一乘客买单成最大吐槽点

记者看到,这一停车费问题成为不少已经实际体验过的用户质疑最多的问题。北京一位资深用户刘先生说:“最值得吐槽的就是停车费了,这个居然要下一个乘客来买单,如果使用接力模式的话,定位不准也就罢了,好不容易找到车,停车场老大爷一张嘴就是30元停车费。最奇葩的是一次找车经历,那个车居然停在24小时收费停车点,停车场人说要开走就需要100元停车费。”

他表示,途歌的北京停车点一般都集中在东边和西边,数量也少得可怜。用户为了便捷,不可能都找官方停车网点,一般都是车该停哪就停哪,这就造成了停车点车很少的情况,那就不得不使用接力模式,定位

有偏差,有时候步行就要很久,还不一定能找到车。他表示,从驾驶体验来说,SMART的驾驶体验还是不错的如果在网点比较密集的地方、短程使用体验不错,如果是较长距离,还会产生还车超过停车点过远就会收取一定的费用的问题,不如打车。

记者了解到,此前,上海也已有过类似的“共享汽车”。一家名为EVCARD的公司和途歌的运营模式类似,提供电动汽车分时租赁车,据称在全上海有近百个无人值守网点,2000多个免费停车位。不过据用户表示,最大的问题也依然是停车问题。EVCARD必须停在网点,APP会显示附近停车网点以及所剩停车位位置。但有用户就表示经常显示有

空位到了发现没有,只能再重新找,有时候为了停车就要绕很久。

此外,尽管途歌方面表示,如果用户出现事故意外等,会根据具体情况进行处理,除了为每台车辆购置了保险保障外,TOGO还配有专业的团队专门负责配合用户处理此类业务。但不少用户对于违章处理等安全问题也比较担忧。

“究竟方不方便,一是要看实际停车问题,二是要看违章处理流程,这两个搞定了就可能前景。”对于这一新出现的“共享汽车”发展前景,一位业内专家对记者表示,小车在停车和环保方面还是具有一定优势,也能通过共享经济解决一定的需求,但估计没有共享单车那么“热”。