

2023年共享汽车的论文(汇总5篇)

在日常的学习、工作、生活中，肯定对各类范文都很熟悉吧。相信许多人会觉得范文很难写？以下是我为大家搜集的优质范文，仅供参考，一起来看看吧

共享汽车的论文篇一

据报道，北京、上海、重庆等多地近期掀起了共享汽车的热潮。只需下载手机app注册后，就能用手机在附近找到汽车使用，到达目的地后可把车还到指定的停车网点或任意的正规停车场。

不少网民表示，应需求而生的共享汽车，让民众用车更加方便快捷，是解决出行问题的新业态。但也有网民吐槽，体验初期存在车辆覆盖率低、停车网点太少等痛点；而随着共享汽车的推进，势必对城市管理提出更高的挑战。

共享资源出行便捷

继“共享单车”后，“共享汽车”卷起了一阵旋风。有网民表示，“共享汽车”好处不言自明，不仅给城市民众带来用车便捷，还满足了“无车族”的用车需求，大受欢迎乃情理之中。

网民“张涨”表示，“共享汽车”的“随租随还”对用户来说很省事，下单开车、停车走人都可以在手机上一键完成，费用也不高，而且不用考虑限行问题。网民“丫丫韵”称，“家里已购置一辆汽车，但因限号及工作原因，一直‘青睐’9.9元每小时的分时段租赁汽车。”

网民“关育兵”也表示，在城市车辆限行、车牌限购的大背景下，民众买车、养车的成本高，城市停车难等问题制约了

一部分人的买车欲望，“共享汽车”的出现，满足了“无车族”的用车需求。

重庆“美羊羊”称，一天收费只要99元，这是很划算的，比打车、租车都要便宜很多，更不用说自己买车了。也正因此，重庆大学城网点的学生用户已经达到40%，周末一车难求。

还有网民表示，“共享汽车”通过共享的方式充分利用时空资源，让汽车的使用效率提升。此外，通过电动车对汽油车的替代，有效减少环境污染。

配套政策措施待跟上

“共享汽车”虽使得出行更便利，但存在的槽点也不少。网民“宋潇”表示，初“尝鲜”就暴露出车辆覆盖率低、停车网点太少、交通事故处理权责不明等痛点。更方便的“随停随开”、更便捷的事故处理，是这一新兴行业亟须解决的问题。

网民“张西流”则担心，随着“共享汽车”的推进，势必会造成已经饱和的城市交通“车满为患”，加剧城市堵车状况。

有网民表示，迫不及待推行“共享汽车”，势必会给城市管理再“添堵”。“共享单车”至今未解决的“违规停放、过度占用公共空间、信用体系欠缺”等问题，在“共享汽车”领域照样存在。

网民“宋潇”认为，共享汽车目前的推广应用只是一种粗放的服务模式，必须推进相应的配套措施。运营平台应该不断完善使用体验，相关部门也应该尽早出台相应的配套政策、法律法规，对其发展进行制度规范。

[北京共享汽车：目前仅几百辆]

共享汽车的论文篇二

“共享汽车并不是一个新概念□20xx年以前业内称之为‘分时租赁’模式。”南京共享汽车项目平台运营方普斯迪尔科技公司的总经理李鑫说，分时租赁是指许多人合用一辆车，即开车人对车辆只有使用权，而没有所有权，有点类似于租车行业里的短时间包车业务，过去叫“分时租赁”，不过这一概念不容易被理解，而现在“共享汽车”的说法其实更准确，也更容易被老百姓接受。

中银证券的研报显示，分时租赁于首次登陆中国，初创公司数量显著增长，截至末，全国用于分时租赁的汽车超过8000辆。到了20xx年，分时租赁业务开始全面提速，这与汽车产量骤增以及“共享”概念的兴起密切相关。

放眼国内市场，共享汽车市场目前的主流还是以电动车为主，使用汽油车的只有北京的途歌项目和重庆的car2go项目。

来自工信部的数据显示，截至20xx年底，中国产销量已连续两年位居世界第一。

了解到，在持续快速发展的大背景下，众多产业资本积极转型布局共享汽车领域□20xx年全国只有二三十家共享汽车平台，而今已达到上百家。而从资本市场看□20xx年年底以来，对于共享汽车概念股□a股市场已经炒作了两轮，海马汽车、力帆股份、庞大集团等公司股价应声而起，新能源共享汽车概念频受热捧。

目前仍处于初期阶段

根据公安部交管局去年9月公布的数据，中国有3.5亿人持有汽车驾照，而私家车保有量为1.4亿辆。据此计算，高达2亿的驾照持有者有自驾需求却没有车。预测，这一市场整体规

模会在150亿元至200亿元左右，市场空间巨大。

共享汽车能否在今年迎来“爆点”？业界人士认为，共享汽车尚处于市场培育期，商业模式仍处于不断完善阶段，还存在不少争议与“槽点”。

中国人民大学商法研究所所长刘俊海说，共享汽车“欲迎春之萌芽，须经冬之肃杀”。目前，国内汽车共享项目仍处于初期阶段，大规模商业化进程较慢，行业渗透率较低，多数项目止步于“短时租赁”形式，尚未达到替代私家车的“共享”目的。

不少初“尝鲜”的市民表示，共享单车至今仍未解决违规停放、过度占用公共空间、信用体系欠缺等问题，而在共享汽车领域，这些问题同样存在。“曾经有客户把汽车扔在马路中间，甚至快速路上。”李鑫说。

此外，共享汽车还暴露出车辆覆盖率低、停车网点太少、交通事故处理权责不明等痛点。李鑫认为，对共享汽车运营商来说，除资质外，成本也是制约共享汽车发展的一大问题，一辆汽车的成本显然要比自行车高出许多，这也是共享汽车为什么没能像共享单车那样大规模快速发展的原因。

不少创业者用“站在风口，头悬利刃”来形容产业发展中的各种“不易”。“国内市场空间巨大，但目前大部分参与其中的企业规模较小并且尚未盈利，处于试验和起步阶段。”业界人士认为，国内从事共享汽车行业的大公司不多，小公司不少，从上游到下游都不成熟。预计需要经过3年至5年的整合才会进入稳定期。“目前来看，全球仅有法国的autolib（全球首个分时租赁项目）已经开始盈利，其他绝大部分共享汽车项目仍处于烧钱布局阶段”。

一位共享出行领域的投资人说，很多企业暂时没有让资本方进入，主要靠自有资金运作，“就我们了解，目前国内市场

上还没有有一家企业能盈利”。

“准公共产品”尚需政府支持

“共享汽车，特别是涉及新能源汽车的共享汽车项目，牵扯到很多政府部门及资源。”多位从事共享汽车运营的企业负责人说，他们从创业到现在，除了因日常业务需要经常接触工商局和税务局之外，还要和交通局、规划局、城管局、经信委、发改委、财政局等10多个政府部门打交道。

“离开政府，寸步难行。”他们表示，牌照、路权、停车等都是很难解决的问题，因此良好的政府关系与资源的掌控非常重要。然而，共享汽车属于新生事物，之前也没有明确由哪一个部门分管，遇到的一些新问题时，容易发生部门间“扯皮”的情况，希望政府能对共享进行规范和支持，尤其在“车”、“桩”、“位”层面。

“车”，指新能源汽车。据了解，目前新能源汽车补贴占整车造价的30%至50%。不少企业表示，如果政府完全不参与或是不支持，他们不敢盲目投资。过去，部分企业曾存在“骗补”行为，但20xx年监管层以“壮士断腕”的精神完成了“骗补清查”，并对新能源汽车的产业监督架构进行了顶层设计，净化了行业环境。虽然今年首月国内新能源汽车销量出现大幅下降，但业内普遍认为，国家政策的确定性必将引领产业重回“快车道”。

“桩”，则是指充电桩。有专家指出，作为基础设施，的落地是一个比较复杂的系统性工程。一方面，需要政府在规划建设、电力配输等方面给予积极协调；另一方面，需尽快统一充电桩建设标准，打破充电设施建设的行政约束。

而“位”就是停车位。“作为商业企业，车辆我们买了，平台我们搭了，充电设施我们建了，现在需要足够的停车位资源。”不少创业者说。但现实情况是，用户租车的费用还没

有停车费高。“我们希望政府可以开放城市的停车位资源，像法国、德国等国家的一些做法，由政府拿出一部分资源，然后交给企业通过培育商业模式进行运作”。

国内不少创业企业特意去考察过autolib公司的共享汽车模式，这也是目前全球共享汽车项目最为成熟的模式之一。据悉，该项目20xx年12月发源于法国巴黎，采用“公共服务委托合同”模式进行运营，巴黎政府对其给予政策、资金、技术等方面的支持，尤其是企业在成立汽车共享组织之初，政府提供资金贷款和土地出让政策以及停车优惠政策，保障了汽车共享项目的开展。

中信证券研究部曾对autolib项目做过分析，认为autolib项目有三个方面可以借鉴：一是公私合作运营；二是完善租赁网点布局；三是提高系统智能化水平。

值得注意的是，公车改革成为国内共享汽车项目“切入”市场的契机，不少企业把租赁点设在政府机关集中的区域。据记者了解，目前一些部委机关已在试点纯电动汽车分时租赁，以北京、上海、南京、深圳、杭州及重庆为代表的城市开始逐步推行共享汽车项目，一些城市也正在探索将“分时租赁”新能源车进一步向区县推广。

按照公车改革的相关要求，政府机关在租赁社会车辆时只能临时租赁不能长期租赁，而“分时租赁”车恰恰很好地解决了这个问题。专家认为，这一方面可以推动分时业务快速发展，以提高机关办事效率，实现绿色出行；另一方面，也为市场起到了很好的示范效应，给共享汽车后期进入企事业单位等需求空间巨大的大众消费市场创造了机会。

共享汽车的论文篇三

继“共享单车”之后，多地开始流行起“共享汽车”。只需下载手机app注册后就能用手机在附近找到汽车使用，到达

目的地后可把车还到指定的停车网点或任意的正规停车场。当前天津市已有共享汽车50辆，汽车租赁站点五处，目前只支持汽车的站点间流动。运营公司表示，未来将在交通枢纽，还有人员密集地区设立更多站点，并为车辆购买全险，保障用户出行。

如何使用？

用户租车时，只需要下载手机应用，注册成为会员，再缴纳299元的押金，就可以轻轻松松把车开走。

首先是认证通过，驾驶证扣分不能扣满，身份证系统识别是否是‘老赖’，如果是的话系统通不过。续航也可以通过app看出来。点‘立即租用’，车门就打开了。

这批“共享汽车”车型为奇瑞eq□

如何计费？

目前共享汽车采取时间和公里数的双重计费模式，租用1分钟的费用是1毛5，行驶每公里3毛5。

比如，租车10分钟，行驶5公里，那么费用就是1块5+1块7毛5，共计3块2毛5。一般情况下，打车需要几十元的路程，租用这种电动车只需要十几元。

在哪借车？

受制于场地空间、充电设施等因素，共享汽车的借还无法做到像共享单车那样的随时随地，而是必须在固定点位完成。

目前本市共有长江道、中山门轻轨站、东丽居然之家、理工楼立交桥、南开大悦城等五处租还车点位。

据了解，目前这种共享汽车在本市约有50辆，运营方下一步计划增加车辆投放，并在大学城等区域增设租车还车网点。

如何充电？

工作人员在后台始终密切关注着车辆的剩余电量，哪个车低于一定的电量之后，工作人员就会过去，把车开到充电桩，充完再给挪回去。

事故违章怎么处理？

运营方已经提前为车辆上了全险，发生事故时可以收到赔付，而一旦有用户驾车发生了违章，工作人员也将及时与用户进行沟通，协调解决。

用户体验

由于上线时间较短，眼下共享汽车的租用次数还不是很多，每天只有几单，不过用户评价还是比较高的。

“感觉到下单比较快速，因为软件比较智能，是手机开关门。这是我第一次开新能源车，电车嘛环保一些。从中山门开到大悦城，往返17块，价格挺好，中途我看了下收费，一毛五一分钟，但是只停一会也不贵，还是很划算的，之前打车40块钱左右往返。”

共享汽车的论文篇四

对于共享汽车备受追捧的原因，业内人士分析，一方面，因为大中城市的限行政策，以及买车、养车成本越来越高，城市停车位饱和等问题，激发了公众对共享汽车的需求。另一方面，投资者们则认为在限行、限购的大背景下，新能源汽车更适合做分时租赁服务。

去年共享单车遍地开花,北京的大街小巷到处可见鲜艳亮丽的摩拜ofo相比之下,同样是绿色出行的智能服务、汽车版的摩拜——共享汽车,数量不多,知晓的市民也不多。但是一度用车创始人ceo王杨分析,共享汽车需求量远远大于供给量,市场潜力巨大。他预测,未来三到五年将是共享汽车爆发时代。

体验

手不快根本抢不到车

用手机扫码开门,车钥匙就在车里,开车出发,到达目的地附近的还车网点,所需费用比出租车便宜50%—60%。这就是共享汽车的便利和便宜。北京青年报记者下载了“gofun出行”app,根据gps定位查找最近的一个gofun租车点是在东城区北新桥路口西南侧,距离1.6公里。当时显示该租车点有一辆奇瑞电动车待租,但转眼可用车数量就变成了“0”。随后北青报记者启动“有车提醒服务”,可是四、五个小时过去了,始终没有“有车提示”。步行25分钟,北青报记者来到北新桥租车点,希望能一睹gofun汽车真容,但被现场看车保安告知,车早被人租走了,“我们这个点儿只有一个停车位,所以只有一辆gofun汽车,好多人抢呢!每天老是被秒杀,手不快你根本就抢不到!”

据了解,要享受共享汽车首先要下载客户端,然后注册会员,上传本人身份证和驾照实物照片,经审核通过并交纳押金后,即可使用分时租车服务。据调查,各家共享汽车公司押金标准不一,比如一度用车不需要押金、有的需要交纳1800元押金,而gofun汽车的会员押金为699元。这些押金主要的用途是用于车辆损坏、违章以及发生行政处罚所产生费用后,用户不按时承担相应责任,gofun出行有权从押金中扣除相应费用。

在租车费用方面,据客服介绍,计费包括实际里程费+实际用车时间(分钟),即1元钱1公里+1毛钱1分钟。以50公里路程为例,

如果用半个小时跑下来, 租车费用为53元; 如果用1个小时跑完, 租车费用为56元。对于停车费问题是这样的, 从网点提车不用缴纳停车费用, 但是租车期间发生的停车费用需要会员自付。另外, 如果会员还车时没有将车停进指定车位, 所发生的停车费用需由会员承担。

目前北京市场拥有gofun出行、一度用车、绿狗租车、宜维租车等分时租赁公司。

共享汽车的论文篇五

汽车共享, 是指许多人合用一辆车, 即开车人对车辆只有使用权, 而没有所有权, 有点类似于在租车行里短时间包车。它手续简便, 打个电话或通过网上就可以预约订车。汽车共享一般是通过某个公司来协调车辆, 并负责车辆的保险和停放等问题。

使用共享汽车有哪些安全隐患?

共享汽车公司在中国也已有几百家之多了。这些公司付出巨大的成本, 靠什么赢利呢? 无论使用哪家单位的车, 都需注册交押金, 收到巨额的押金就可贷款营利。这样既方便了市民出行, 自己也获利丰厚, 但是各类共享车都存在安全隐患, 特别是共享汽车因速度快、体积大、监管难, 造成的交通事故损失最为严重。

共享汽车保险不健全无法约束责任人理赔难

大部分共享汽车平台已经为车辆办理了全险, 大部分事故可以进行正常理赔和车辆维修。同样也有部分平台共享汽车保险不健全, 在发生事故后, 责任认定和理赔就成了主要的麻烦。

驾驶者准入门槛更低

租赁汽车需要驾照、信用卡押金、购买保险等手续，还车后还需暂扣押金作为使用期间违规处理所用，总体来说约束性较强。

共享汽车扫码即用，在使用者心理上感觉更加随意，从而不少新手选择共享汽车来练手，使无证司机或驾照已经过期的司机也能开车，这些带来的交通隐患会更多。

车辆安全、卫生、设备功能无法保障

由于共享汽车随用随停的特性，所以每一位客户用车时并没有工作人员对车辆进行安全坚持和卫生清洁，上一位车主如果对车进行破坏，共享平台也不能及时对车进行维修和修理。没有安全卫生的保障，影响使用体验。

共享汽车事故责任谁担？

专家称，共享汽车的安全问题其实就是汽车租赁的安全问题。在绝大多数情况下，汽车发生交通事故，司机都要承担责任，除非是汽车本身存在故障，才是平台的问题。

在交通运输部管理干部学院督导张柱庭看来，交通事故责任认定分为两种，即事故责任和合同责任。事故责任由开车的人负责，合同责任则看双方签订合同的约定。

共享汽车在获取巨额押金资源的同时，也必须承担起自己的监管、审核职责，否则，因为这个原因出了事故就得承担相应的赔偿责任。如果交通事故是因为车辆的问题引发的，作为汽车的经营单位，共享汽车公司必须承担属于自己的责任；如果共享汽车公司没能尽到对司机审核、监管的责任，那么也得承担与之相对应的赔偿责任。

共享汽车如何保证安全？

其次，要有效记录用户的使用行为和身份等信息，避免共享汽车成为违法犯罪行为的载体。

另外，用户要遵守交通规则驾驶共享汽车，持有效证件租车，选择正规的租赁公司租车并签订合同时看准规则。

最后，用户临时停车时，一定要检查手机app和车门是否上锁。如果上锁出现故障，应该及时与客服联系，避免不必要的麻烦。

在以上这些共享汽车的安全隐患中可以发现，在用户数量不断增长的当下，共享汽车的发展需要规范用户的使用行为，保证汽车质量，保障用户的合法权益，保护好用户的个人信息安全。让共享汽车使用起来更安全、更放心。