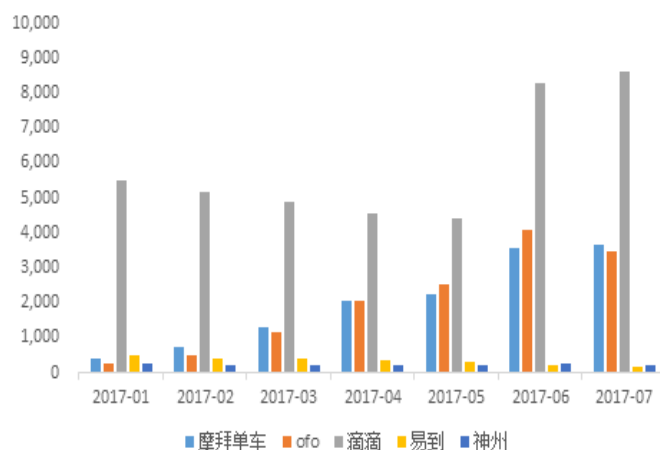


共享单车难阻中国汽油消费高速增长

共享单车目前仍难以撼动经济增长和汽车销量上升所拉动的中国汽油消费量的快速增长，但这并不意味着汽油供应商就可以高枕无忧。

共享单车无疑是中国移动互联网进入“下半场”以后最炙手可热的焦点话题，也作为“新四大发明”之一引领了中国交通出行方式的快速转型。从2017年初至2017年7月的短短半年间，共享单车行业的领头羊ofo及摩拜单车的APP活跃用户呈现爆发式增长，从400万上下飙升至接近4000万，半年内用户数增长十倍的速度在移动互联网发展史上可谓是现象级的。其总体用户体量已快速逼近汽车出行领域一家独大的滴滴，也将易到、神州专车等老牌出行APP远远甩在身后。

图1 主流出行APP活跃用户数



数据来源：Wind

2017年以来，陆续有券商及媒体发布研究分析共享单车对汽油消费的影响。大部分研究将国内4月份汽油表观消费量出现多年来的首次同比负增长归因于受到共享单车

的凶猛冲击。此外，这些观点还认为，5月份以来国内加油站竞相降价促销，共享单车是幕后的最大“黑手”。

不可否认，共享单车确实替代了部分汽车出行，从而在一定程度上抑制了部分汽油消费量。但共享单车真的有能力从根本上逆转中国汽油消费量长期以来上升的趋势吗？

图 2 中国汽油表观消费量（千吨）



数据来源：Wind

中国4月份汽油表观消费量确实出现了同比6.3%及环比8.2%的大幅下降。但需要说明的是，“表观消费量=产量+进口量-出口量”，即表观汽油消费量的口径并不考虑汽油库存的变化。事实上，卓创资讯显示，4月份仅地炼库存汽油就减少了65万吨，考虑了这部分地炼库存变化之后，4月中国汽油实际消费量同比与去年持平；而如果将“三桶油”等官方库存变化也考虑在内，4月份汽油实际消费量应该仍在上升。发改委发布的“2017年上半年成品油运行简况”显示，上半年成品油消费量14960万吨，增长5.7%，其中汽油增长9.2%，柴油增长1.8%。这足以说明中国汽油消费量上升的趋势并没有根本性的改变，4月份的下跌并非常态，

而很可能只是统计口径上的正常波动。

从另一个角度看，根据《深圳市互联网自行车发展评估分析报告》的调研统计，共享单车骑行活动中有9.8%替代了私家车出行，3.3%替代了出租车出行。按照2017年第一季度时共享单车活跃人数3000万，每人日均出行距离2公里，其中15%用来替代汽车出行，每百公里油耗平均10升测算，则每年可以节省24万吨油。相当于每月替代汽油2万吨，也就是说共享单车可以减少中国2017年4月份汽油消费量的0.2%左右。即便共享单车的活跃人数已从第一季度时的3000万快速上升至超过7000万，在中国汽油消费量基本保持稳定的情况下，共享单车对于汽油的替代效应仍然仅为0.4%左右，这样的体量显然尚不足以对成品油行业构成致命的冲击。

有观点认为，虽然共享单车目前对汽油替代还不显著，但随着共享单车使用人数的快速增长和使用频次的上升，以2.4亿人每天平均骑行5公里计算，共享单车对汽油的替代量有望升至500万吨，相当于年汽油消费量的5%，这个影响不可谓不大。然而，需要认识到的是，当前共享单车的发展已经处于很大的瓶颈期。一是全国大部分主要城市的投放量已接近饱和，媒体报道深圳、杭州、南宁、广州、郑州、南京都大批城市已公开叫停共享单车的新增投放；二是以ofo等代表的共享单车品牌走的是数量扩张路线，由于数量野蛮生长而运维服务无法跟上，导致故障车比例居高不下，出现了大规模的退押金潮，日活跃人数也出现了一定程度的下跌。此外，按照该预测逻辑来说，随着5月份6月份共享单车的持续发展，中国汽油消费量同比应该继4月份之后持续下跌，但实际上中国汽油消费量已经强势回弹。因此，共享单车想要真正达到5%汽油替代的目标，

显然并非如给投资机构“画饼”一般那么容易。

共享单车目前仍难以撼动经济增长和汽车销量上升所拉动的中国汽油消费量的快速增长，但这并不意味着汽油供应商就可以高枕无忧。笔者认为真正的冲击来源于电动汽车、天然气汽车、氢能汽车等新能源汽车销量的快速上升以及当前另一种火爆的共享经济形式——汽车分时租赁。随着绿色低碳交通理念的逐渐推广，居民越来越接受“共享交通 + 公共交通”的出行方式，这给共享出行带来了重大机遇的同时也抑制了成品油消费需求的增长。更加具有革命性

意义的是，荷兰、挪威已宣布在 2025 年停售燃油车型，甚至印度也已宣布在 2030 年全面禁售燃油车，著名车企沃尔沃称 2019 年开始不再推燃油车。如何在即将来临的新能源汽车时代找到出路，这是传统汽油供应商应该思考的头等问题。

