

一个的哥的帖子引发争议

我晕啊, 1.6升退出1.8升上路 南京出租车更型挑大排量的?

昨天,一条网上的消息引起了众多市民的关注:在西祠胡同“现代快报·六楼七楼”讨论版里,网民“左眼看景”发帖说,南京出租车要更型,但听说有很多限制,排量1.8升以下的轿车基本上不许进入出租车市场,这样合理吗?

那么,这个帖子是传言还是事实?记者就此进行了采访。

客管处: 为什么要1.8升? 乘客坐着舒服啊

南京市客管处负责人告诉记者,目前南京市出租车更新政策正在拟定中,暂时还未形成最终方案,等方案定好后将上报市政府批准后执行。他坦言,制定更新政策的首先是考虑乘客的舒适性要求,其次要考虑南京的气候条件,还要考虑环保要求和出租车司机、公司的承受能力等因素。

对于乘客的需求,客管处将委托专业的第三方调查机构进行调查。该负责人说,在征求公司意见的初步方案中,确实提到了更新车轴距下限为2650毫米的要求,这主要是出于乘坐舒适性的考虑,因为出租车是为公众服务的专用车型,不像家用汽车可以自己选择。像目前爱丽舍等1.6排量的出租车,乘坐4名乘客时就会挤得坐不下。由于轴距较短,车内空间比较局促,特别是司机后面的座位由于有防护网,空间更加狭窄,乘客意见颇大。至于车辆价格,目前南京产的1.8排量的畅达(桑塔纳VISIT)售价也只有8万多元,与1.6排量的伊兰特售价相差不多,油耗也差不了多少。而且,他强调,在运价测算时综合考虑了燃料成本,就是以1.8升排量为基准核算的,百公里油耗标准定的是11升。

客管处负责人表示,上一轮更新时为了鼓励使用天然气等清洁能源,政策中专门对更新双燃料车有延长一年营运证的优惠,而此轮政策中将不再有这一条,因为考虑到冬季加气难问题将难以解决,避免一窝蜂上天然气出租车加大加气的缺口。而对于会不会上不同档次的出租车,采用分级运价的疑问,该负责人

表示不可能,南京将维持出租车单一票价不变。

今明两年,按计划南京8000多辆市域范围内经营权的出租车都将更新,今年确保2500辆出租车更新,实际可能会更新超过3000辆,而明年剩下的也将更新。

出租车: 看价格吧 差价5000以内还凑合

据了解,出租公司拿到的政策有两个版本,都是要求轴距不小于2650毫米的:一种是3+2优惠方案,即其余条件都满足,给予延长3年营运证优惠,轴距也满足再增加2年营运证年限;另一种是4+1优惠方案,其余条件都满足,给予延长4年营运证优惠,轴距也满足再增加1年营运证年限。

记者了解到,对于出租车公司来说,多一年营运证年限,吸引力还是蛮大的。

南京中北出租公司相关负责人告诉记者,他们倾向于换1.8排量的出租车。因为不久前在扩容的55辆出租车中,他们选了一部分1.8排量的桑塔纳,一部分为1.6排量的爱丽舍。结果,大家都愿意开较高排量的桑塔纳,不愿开省油的爱丽舍,理由是生意做不过桑塔纳。最终,公司被迫让司机抽签决定开什么车。从公司掌握的数据来看,确实有爱丽舍生意抢不过桑塔纳3000的情况,特别是平峰时段,市民挑车现象还是比较普遍的。

大件出租公司负责人表示,他们也感觉到很为难,要根据自己的财力去选择更新车型,如果没有这些条件限制,他们情愿上爱丽舍双燃料车,因为毕竟司机、公司的负担都轻一些,性价比较高,市场也能接受。这次更型,如果1.6和1.8排量车差价

在5000元以内还可以接受,如果差价在1万元以上就难消化成本了。

的哥: 难选择啊 1.6升省钱1.8升生意好

秦淮区个体出租司机秦先志告诉记者,他还是赞同换1.8排量的出租车,生意比他目前开的爱丽舍会好做一点,现在的车子车内空间确实有点局促。

同样开爱丽舍的东方出租公司的哥余东林的观点恰好相反,他表示:“假如让我来选择,我就愿意开爱丽舍。我这辆是爱丽舍加长版,车内并不显得局促,关键是省油,在市区百公里目前只用9升汽油,而开桑塔纳3000的同行要用10-11升油,我一天下来至少省了10多元油钱。而且国家能源紧张,推崇低碳经济,我基本上是扫大街做生意,很少跑长途,油耗指标还是非常看重的。”他的同事陈昌友观点也差不多,认为选大排量车油耗高,负担重,虽然客人可能乘坐会舒服一点,但只要不是长途,客人很少会挑选车型的,毕竟一会儿工夫就到目的地了。

中北的哥张乃余赞同换1.8排量的车,他给记者举了一个例子:“上次我在机场等客,结果有4个客人硬是不肯上排在前面的一辆爱丽舍出租车,非要上我的桑塔纳3000,理由是这车坐着舒服。现实生活中,我也觉得1.8排量的出租车生意比1.6的爱丽舍要好。”

中北的哥万兆亭、田希霖的观点也基本与他一致,他们也都赞成换1.8排量的出租车,因为南京夏季较热,1.6排量的出租车空调带起来就比较费力了。从油耗上来看,他们认为这两种排量的车油耗差不了多少。

南京出租车要1.8升以上? 国家不是提倡节能减排吗?

我是一名南京的出租车司机,听说政府即将出台新的出租车更新政策,要限制轴距2650毫米的轿车进入出租车市场。我有诸多不解,这项规定的尺寸标准,实际上从目前我们路上跑的车子和市场上能选做出租车的车型来看,基本就是把可选择范围限定在发动机排量1.8升以上的车型,这是不是与国家倡导的节能减排不符?

现在油价又高,涨个不歇,出租车一年要跑多少公里,排量大多要耗多少油?排量变大了,相应的车身也大,车辆必然重,对发动机的功率要求高,排气量必然也要大;排量大必然油耗高,尾气排放也大。看看北京,1.6的伊兰特出租车跑得不也很好嘛,奥运会期间不照样服务社会?

这笔账,难算啊!

经济账:1.6升比1.8升油钱一年省1万
排碳账:1.6升和1.8升谁更节能不好说

对于到底该更新那种出租车,大金出租公司的董师傅算了一笔经济账:

以他一天平均开400公里为例。如果开爱丽舍,平均百公里油耗为8.5升,一天下来就是34升,一个月就是1020升;而如果开桑塔纳3000,平均百公里油耗为10升,一天就是40升,一个月就是1200升。相比之下,用1.8排量的车比1.6排量的一个月多用180升油,一年就是2160升油。他用的是93号汽油,按照目前6.24元/升(不同加油站不一样)的价格算,一年就要多花1.35万元。油价如果继续上涨,可能相差还会更大。

而在车辆购置上,1.6排量的车一般也会便宜1万元左右。如果加上国家1.6排量的购置税优惠,那又能节省3000元左右。这样一来,1.6排量的车经济性比较明显。至于动力等问题,现在有1.6T的车型(涡轮增压),动力比1.8排量的还高。

南京市环保局尾气中心张世达主任告诉记者,今年更新的出租车都得符合国IV的排放标准。按照他们的经验,1.6排量的出租车一般比1.8排量的出租车省油12.5%,而一吨汽油能够产生2.3吨二氧化碳,从节能减排的角度要鼓励小排量车。

但是,对于是否小排量就是油耗低、排放少,专家意见也并不一致。有不少专家认为,小排量车不一定节能降耗。由于国内低排量发动机技术水平普遍较低,许多1.6L以下车型的油耗、排放远没有达到国外同级水平,大部分1.6L、1.5L甚至1.3L的汽车油耗比一些1.8L(如本田CIVIC)的

车型还要高。尾气排放更是糟糕:当前许多1.3L以下的汽车还处于国二排放标准。相反大多数1.8L、2.0L甚至更高排量的车由于技术先进,其油耗往往更低(低过1.6L),排放也都达到了国三甚至国四标准。从相对意义上说,汽车排量的大小,与耗油量的大小并不构成正比例关系——小马拉大车时,油耗也会比大排量更高。

采访中,不少汽车销售商也这么认为。南京国通汽车4S店一位经理就表示,他们销售的4.7排量的车,就比同品牌4.0排量的车要省油。

建议: 最好多听听各方意见

由于目前的出租车更新政策还未最终敲定,出租司机和出租公司都认为,政策出台前最好多听听各方意见,最好让各方的理由都充分辩论、展示,避免更新后带来后遗症。

业内人士建议,更新最好不要一刀切,要拉开不同档次,要有不同级别的出租车让市民去自由选择,最好在运价上也能拉开档次,这样也更加合理。从多数乘客的角度来说,乘客需要高性价比的出租车,国家需要节能减排,那么小排量的出租车就不应该排斥在名单之外。虽然客管处的意思是不会强行规定,只不过对符合相关规定的出租车给予优惠政策,但正是这优惠政策,决定了南京出租车更新的最终选型——因为,营运证延长的优惠,谁也不愿意放弃。而更新的最终成本,还是得由乘客买单。 快报记者 鲍铭东

江苏银行正在热销

江苏银行
BANK OF JIANGSU

大成中证红利指数证券投资基金 基金代码:(090010)
民生加银精选股票型证券投资基金 基金代码:(690003)

发售时间:2010年1月14日~2010年1月29日