

不是早晚高峰打车也很难 南京出租车青奥前要“扩容”

具体扩容数字未定。但按千人拥有率指标,南京全市还有5000辆的发展空间

越来越多的市民向快报反映,现在不仅仅是早晚高峰,就是平峰期间要想打到一辆出租车也不容易。新的人口统计数据,南京人口不断增加,全市800万人口,不含江宁、江北的主城8区人口也达439万,南京的出租车发展似乎有点跟不上趟了,是不是该适时扩点容呢?部分市民提出这样的建议,而记者也对此展开了调查。

□快报记者 鲍铭东



商场门前排起长队等出租车 新华社图片

体验: 新街口平峰打车也得15分钟

5月11日星期三,上午9:30,记者特意选择一个出租车生意相对“清淡”的时间,在长江路人民大会堂附近打车。路上虽然车不少,可驶过身边的出租车却都是带客的。记者统计了一下,15分钟内,共有32辆出租车经过身边,可都没法拦,因为车内都有客人。

到了9:45,记者终于拦到一辆亮着空车灯的出租车。司机告诉记者,现在生意还好,基本上一下客很快就会拉到别的客人,可惜路上太堵,施工路段太多,生意愣是做不上来。

下午两点,记者又来到洪武北路去拦出租车。过去,这个时间段在这里打辆出租车只要5分钟就可以了,可这次却花了20分钟,其间曾经有辆出租车刚好下客,记者刚想上车,可还是被别的乘客捷足先登了。好不容易,一辆东方出租公司的空车被拦了下来,让记者有一种“中奖”的感觉:这年头,打辆出租车还真的有点运气才行。

不过,离开新街口周边地区,打车也变得容易很多。记者在水西门附近打车,只用6分钟就拦到了一辆空出租车,随后,到宁海路附近,这里的空出租车也不少,只用4分钟就打到车了。看来,打车难仍然集中在局部地区,尤其是新街口地区。

打车难,的哥是不是生意特别火,收入也提高了?的哥田师傅告诉记者,事实并非如此,他一个白班做约20笔生意,除了高峰时

段生意好,平峰并未感觉到生意好做。田师傅说,比如5月10日这天,早晨在三元巷放下了客人之后,一直空车开到水西门大街上,在原建邺区政府附近才遇到招手的客人。

数据: 出租车里程利用率“偏高”,扩容有空间

记者从南京市客管处出租管理科获悉,近几个月以来,出租车里程利用率确实有点偏高。相关负责人告诉记者,所谓里程利用率,就是出租司机带客的里程占总里程的比例,里程利用率高,就说明出租车生意好,打车难度大。1月份南京市出租车里程利用率为65.9%,2月份为63.3%,3月份为65.4%,4月份数据还没统计出来。从中可以看出,除了2月份因春节略有回落外,其余月份里程利用率已经超过65%,打车难也就不奇怪了,因为前几年这一数据还只有63%左右。

从大件出租公司的统计报表上看,4月份的里程利用率已经达到了67%,矛盾更加突出,不过,营运笔数却从过去的每天30~33笔下降到29~30笔,司机营收也没明显增长,与过去差不多。

里程利用率虽然是一个很直观的指标,可并不是出租车是否需要扩容的硬性指标。相关负责人表示,国家对这一块并无明确规定,与是否要扩容画不了等号。不过,外地一些城市的经验做法是超过65%可以考虑扩容,超过68%~70%,基本上就必须扩容了。

国家目前衡量城市出租车配置的指标只有千人拥有率,大城市一般以不低于2为宜,南京主城区现已经拥有9132辆出租车,千人出租车拥有率达到2.1,略高于这一指标。可如果按照南京现在的人口,参照千人拥有率为2的指标,南京全市可以拥有1.6万辆出租车,现在全市加起来1.1万辆出租车不到,应该还有5000辆的发展空间。

声音: 打车难根源是出租车效率低

南京大件出租公司的报表数据显示,4月份该公司出租车平均每天跑356公里,单车月营运收入为2.1万元(双班,不含燃油附加费),扣除每月的份子钱,扣除7900元的油钱,这样算下来一名的哥月收入为3000元,加上燃油附加费后总收入约3900元,与过去相差无几。而物价指数高,又会让的哥觉得收入含金量降低了,没苦到多少钱。

的哥收入没增加,车又变得难打了,那么出租车都到哪里去了呢?出租司机丁师傅告诉记者:“都被堵在路上,以前一个起步价最多10分钟就够了,现在经常要跑20分钟以上,路上到处围挡、拥堵,出租车运效发挥不出来。”“在这种情况下,增加再多的出租车也没用,只会加剧拥堵。要想解决打车难,要从交通结构上加以调整,多设公交专用道,给公交车、带客的出租车以畅通的特权,并限制小汽车在城市内的使用。”业内人士这么认为。

分析

出租车该不该扩容?

打车难,相关人士分析主要还是道路造成的,增车未必能解决问题

为啥会出现打车难现象?相关人士分析,一方面,人口增加,外来流动人口对道路不熟,这部分人打车需求强;另一方面,居民收入提高了,愿意打车消费的需求也在增加,而路堵、油价高,导致部分私家车主情愿打车出行、办事。此外,加大对醉驾等行为的打击力度,也在一定程度上刺激了打车需求。天气热、下雨等,也会加剧打车难。

据了解,南京市目前拥有有市域经营权的出租车总数为9132辆,2009年以后也没有新增过出租车。对于打车难的问题,相关人士分析主要还是道路造成的,一方面大量道路正在雨污分流施工,另一方面,地铁施工也在紧锣密鼓地进行,道路围挡

多、绕道多,路堵比较严重,这也影响到出租车运效的发挥。

客管处负责人表示,这种情况下增加出租车也解决不了问题,道路反而会更加拥堵。而且,他们还要考虑到行业的稳定,对出租车规模要严格控制。随着地铁建设的加速,加上公交运力的提升,出租车生意会受到一定的影响,这些都需要综合考虑,增加了出租车,将来需求下来了,生意不好做怎么办?这些都需要综合考虑。

不过,客管处负责人表示,按计划,青奥会前,南京还要适度发展一批出租车,发展指标与出租车企业服务质量考核结果挂钩。不过,目前发展多少还没有报计划,将来需要省里批准。

提示

打车也得找一找窍门

打车也要挑方向,尝试“反向站位”,在车流主要方向的另一边打车

相关人士介绍,其实打车也是有窍门的。雨雪天市民需要打车,有时候“因地制宜”就能很顺利。像上班时,如果你家附近有中小学或者医院,可以步行前往找机会。因为雨雪天气家长打车送孩子的比较多,这时候校门门口会有很多空车。如果晚上下班时,可到附近酒店找机会,因为前去就餐的人多,打车的概率就高。节日期间,可在大型商场、娱乐场所、旅游景点等地段打车。还可以采取“外围换乘”法,如果在新街口,会非常难打车。但乘地铁、公交车到拥堵地段的外围打车,就容易多了。例如新街口要去海福巷,可以先乘地铁到苜蓿园大街,再打出租车,不仅节约费用,还节约很多时间。

很多人认为十字路口车多,打车机会多,其实不然。按

交通法规,十字路口禁止机动车停靠。此外,出租车禁止在公交站台停靠,因此打车时最好避开这两个地方。经常打车的人,一般会有这样的感觉,站在一条马路的两侧,打到车的概率是有差别的。打车也要挑方向,尝试“反向站位”的方法。上班高峰期,人们一般都从郊区赶往市里的人口密集区,空车不好找,这时站在去往郊区的方向打车,概率会增大,下班时则正好相反。

现在有很多市民打车的方式不对,有很多人都是拦下车后问司机去某某地方走不走?这就给司机不想去那个地方找了借口。其实在打车时只要把空车拦下,直接坐进车里,告诉司机自己要去哪里就行了。这时,司机如果称不顺道或以其他理由不去,就是“拒载”。

增资5亿,美国热水巨头A.O.史密斯拉开新一轮中国投资序幕

日前,有137年历史的A.O.史密斯向媒体证实,已经确定增资5亿元,在南京打造业内首个低碳节能热水器研发/生产基地。新基地落成后,将使A.O.史密斯的生产规模再次翻番,进一步巩固其在行业创新、节能、环保的领先地位。

超级规模节能热水器产研基地落地

笔者了解到,1998年,A.O.史密斯美国总部投资3000万美元,在南京独资成立中国公司后,一直没有停止在中国的投入。

2001年,在中国加入WTO后

的数小时内,A.O.史密斯宣布增资2000万美元,建亚太最大的热水器制造和研发基地;2004年,A.O.史密斯全球研发中心成立,并为中国及全球提供技术服务支持。今年3月,A.O.史密斯将再次增资5亿,用于节能低碳热水器研发、生产基地的打造,引领热水行业节能低碳的产业升级,并为可持续发展奠定基础。

A.O.史密斯全球副总裁丁威表示,此次增资5亿,说明了A.O.史密斯对在中国前景的看好,更代表了A.O.史密斯在未来热水器领域专业发展的方向和决心。

产能超300万台,是现在2倍

目前,A.O.史密斯已建立了完善的研发、生产、销售及服务一体化的现代化管理体系,产品跨商用、家用两大领域,为中国消费者带来了国际品质的热水器产品和服务。

在A.O.史密斯,节能技术被不断完善,更有推陈出新的升级技术陆续诞生:金圭特护系统技术,防腐抗垢让热水器加热更长久高效;有热泵节能模块的电热水器,可以节能省电一半;此外,太阳能+电热水器集成机,在标准电热水器基

础上集成太阳能集热器,可谓一台胜两台;能效突破100%的冷凝节能技术的燃气热水器等,节能效果达到前所未有的境界。

“全球研发中心靠近中国市场,各国研发人员以研发生产满足中国消费者创新、节能的热水器需求。”丁威介绍说,新基地占地面积25万平方米,是现在厂房的2倍,计划年产热水器300万台,是现在的2倍。

看好中国市场

作为热水器行业的领导品牌,A.O.史密斯会将更多的目光投向

中国市场。据丁威透露,未来5年,A.O.史密斯在中国的销售收入要翻番。A.O.史密斯专注于可持续热水生活的研究,并将不断开发出适合不同消费需求的节能产品,让消费者今天就能享受品质、技术堪称未来级的产品。

