

出租车改纯电动企业热情不高

最担心充电问题 司机称扫马路电动车拼不过汽油车

4月29日,北京市政府办通过首都之窗发布《对出租汽车提前报废或更新实施相关鼓励措施的通知》(以下简称《通知》)。《通知》提到,出租企业更新车辆时采用纯电动车最高可获得5万元额外奖励。近日,记者询问首汽等多家大型出租车公司,给出的信号却是换车积极性不高。交通部门相关负责人表示,有关政策落地的相应举措还在研究。



去年12月31日,银建公司500辆纯电动车上路,司机在充电站刷卡充电。(资料图片)

■换车受阻

原因1 充电桩太少耗时过长

按照《通知》要求,凡2015年5月1日前注册登记且使用年限不超过7年提前报废的,每车给予1万元一次性补贴。

另外,如果企业将车辆更新为纯电动汽车,在国家、地方财政按照1:1比例予以购车补贴及免征购置税

的基础上,企业还可获得最高5万元补贴。

对于这一新政,记者走访的多家大型出租车经营企业负责人表示,单从购车环节,新政策是一种刺激,但目前运营的北汽新能源EV200为例,除去国家补贴车价在11万-12万元之间,

再减去最高5万元补贴,购车价相当优惠。但后期运营面临很多问题,在目前充电设施、车辆性能不算成熟的条件下,更换新能源车“积极性不高”。

在企业反映的诸多问题中,充电桩建设滞后是重要因素。某大型出租车公司负

责人表示,目前充电桩少,建好的部分充电桩因不兼容所有款车型,迄今不能投用,司机充电很不方便。加上车辆续航里程短,司机每天需要充电两三次,充一次电就耽误近1小时,“司机耗时间,赚钱费劲,总有人来退车企业就难做。”

原因2 “份儿钱”比普通车高

去年年底,银建新能源出租公司的500辆跨区域运营的纯电动出租车上路。据了解,司机的承包金在5600元左右,同时,司机流水超8000元以上部分,按10%上交公司。记者注意到,目前,普通出租汽车单班司机的承包金为5175元,而且每月还可享受政府约900元补贴。对于司机来说,纯电动车承包金还是高于普通出租汽车的。

据某大型出租车公司相

关负责人介绍,银建新能源公司之所以收取高额承包金,是因为该公司承担了部分充电桩建设任务,但另一方面也反映了纯电动车运营成本高的问题。如果普通出租汽车更新为纯电动车,要重新测算企业和司机的运营成本。

上述负责人进一步解释道,虽然纯电动车不烧油,“充电”比“加油”每月节约1000多元,但司机每天充电不方

便,带来了时间成本。另外,从维修方面讲,纯电动车电池寿命有限,随着电池寿命的衰减,运营里程也逐渐缩短,这都会带来后续问题。“应该综合考虑多种因素,之后定个合理的承包金额。”

据记者了解,目前,全市多个郊区县投放了纯电动出租车,但全部靠政府贴钱来运营。也就是说,按照目前北京纯电动出租车的运营状况,缺少扶持的充分市场

化操作模式还比较难。一位业内人士称,银建公司之所以能先期投放500辆车,部分原因是该公司与北汽新能源公司有特殊合作,而且500个出租车指标属于新增指标,“如果这500辆车将来运营好,就是好的生产力”。

该业内人士表示,虽然政府在购车方面给予激励,但如果充电设施、车辆性能等问题不解决,企业采用纯电动车的积极性恐怕不会太高。

■企业建议

提高租价增加“的哥”收入

对于充电问题,北京首汽集团副总经理梁海晨表示,目前充电桩的建设主要靠国家电网,投资量巨大,应该鼓励引入社会资本,同时尽快出台收取充电服务费

的政策,这样充电桩建设速度就会提高,充电方便后不但出租车愿意改成纯电动,私家车主使用量也会增加。

此外,梁海晨认为,除了承包金问题,为鼓励纯电

动车发展,政府可以适当调整租价,目前国内有些城市的纯电动车租价和普通出租车的租价差不多,比如南京,政府可以将起步里程由3公里改为2公里,或者将起步价

从13元调整为15元,如果司机每天拉活20单,一个月能提高1000多元收入。从另一个角度讲,乘客选择乘坐纯电动车也算是为环境保护做贡献。

新增预约出租车可用纯电动

此前,交通运输部提出,鼓励城市发展约租出租车市场,滴滴、快的等专车市场的火爆,也凸显了市民对约租的需求。新月出租车公司相关负责人认为,目前北京的出租车市场的确存

在供不应求的现象,可以通过增加运营指标的方式发展约租出租车。不过,结合政府鼓励使用新能源车的政策,可以要求新增车辆全部使用纯电动车。

该负责人告诉记者,目

前,普通出租汽车大多采用“扫马路”的巡游方式,20%-25%的运力浪费在路上。纯电动车续航里程短,若仍然采用巡游方式,显然不经济,预约出租可减少里程浪费,充电问题也没那么紧迫。“如果政

府不愿增加指标,也可以鼓励企业使用现有指标,但约租市场应放开价格管控,或者制定价格浮动范围。”

据记者了解,目前,北京交通主管部门正在研究投放约租出租车。



■官方回应

给电动车“涨价”难操作

北京市交通部门相关负责人表示,此次《通知》的制定主要是落实《北京市人民政府关于印发北京市2013-2017年清洁空气行动计划的通知》精神,加快出租汽车淘汰更新,治理大气污染。《通知》涉及市财政、发改委、经信委、交通委等多个部门,政策落地的具体实施方式还在研究。目前,交通主管部门还未将《通知》正式下发给企业,相应的落地举措也在研究。

对于出租企业提到的想提高租价的说法,上述负责人表示,2013年,北京市发改委经过严密测算,出租车每公里租价提高了0.3元,但整个调价过程各方也承担相当大压力。租价提高两元对于乘客来说,可能很难接受。另外,调整租价过程历时较长,程序复杂,因此恐怕很难具有操作性。

不过对于承包金测算的问题,交通部门表示会进行考虑,毕竟不同的运营方式产生的成本也不同。而且,根据市政府的相关规定,交通主管部门可以根据具体运营方式调整承包金。

■的哥讲述

最怕费电不敢“扫马路”

去年12月30日,500辆跨区域运营的纯电动车投放运营,家住房山良乡的宗师傅做了首批“吃螃蟹”的司机。经过4个月的运营,宗师傅慢慢总结出一套自己的方式。

每天6点左右,宗师傅打开手机里的“滴滴”、“快的”叫车软件,有进城的大单就抢,没有就出门在良乡拉活,直到等到进城的乘客。“我不空车进城,浪费电。”宗师傅说进了城,他也不敢在大街上“放肆”地游荡,跑个三五公里没有招手乘客,他就趴在路边专等叫车软件派活。

宗师傅说,他每月能拉10000多元,要交给公司5800元,公司还给545元基本工资,再加上1000元电费,收入4000多元。“以前这个收入需要工作11个小时,现在用专车的乘客多了,手机接单少了,每天还得多干2小时。”宗师傅认为,纯电动车承包金偏高,有些司机家里充电不方便、或者嫌车运营里程短退车了,“有的司机不会运营,光扫马路,电动车肯定拼不过油车,一个月赚2000多肯定干不下去”。

在同事间,宗师傅算“悠着干的”。李师傅则是拼命三郎型,打车软件、“扫马路”双管齐下,每天工作15个小时,中间甚至补两次电,一个月下来能收入六七千,“但是太累了,每次充电我都在睡觉。”李师傅说,如果“份儿钱”低一些,他就不用那么卖命了。

(据京华时报)