

市区出租车运价结构调整初步方案出炉

取消5分钟免费等候
实行低速时距并计收费

苏州市区出租车运价结构调整听证会即将召开,苏州市物价局前日在官网公布了将要进行听证的方案。据悉,为有效缓解“打的难”问题,根据苏州市公共客运交通协会《苏州市区客运出租汽车运价结构调整建议书》,苏州市物价局会同市交通运输局研究制定了市区出租车运价结构调整初步方案。根据方案,市区出租车运价结构作调整,取消5分钟免费等候,实行低速时距并计的收费方式,即在载客营运途中非因驾驶员责任时速低于12公里(含)时,每1分钟计收200米车公里基本单价。

□陈泓江

调整要点

取消5分钟免费等候,实行低速时距并计的收费方式,即在载客营运途中非因驾驶员责任时速低于12公里(含)时,每1分钟计收200米车公里基本单价

2 初步方案

取消免费等候
实行低速时距并计收费

今年9月21日,苏州市交通运输局向市政府提交了《关于缓解老城区“打的难”有关情况的汇报》,提出调整出租车运价的建议,11月7日又向市政府上报了《关于调整市区客运出租汽车运价的请示》,12月2日,市城市客运管理处完成了出租车运价结构调整项目风险评估报告。

3 影响分析

驾驶员:
城内城外营运收入
基本持平

根据上海良标智能终端股份有限公司所作的模拟测试结果显示,在苏州古城区内车速为10公里/小时,城外车速为18公里/小时的设定条件下,按照拟调整的方案,出租车载客营运状态下古城区内每分钟营收由原来的0.45-0.48元提高到0.80-0.84元,与城外相比基本持平。

由此可见,运价的调整能够明显缩小城内城外营收的差距,能够对出租车驾驶员因在拥堵区域营运而增加的时间和油耗等成本提供合理补偿,提高出租车驾驶员进入古城区营运的积极性,有效缓解古城区“打的难”问题。同时,低速时距并计的收费方式也可以减轻出租车驾驶员在拥堵区域营运的顾虑和负担,从而提高服务质量,减少拒载、开快车等现象的发生。

4 配套措施

增加出租车数量
推进电调营运新模式

方案中明确指出,苏州古城区“打的难”问题是一个综合性问题,不可能仅仅依靠运价结构的调整彻底解决,需要采取多种手段综合治理。

手段一:增加出租车数量。目前,苏州市区千人出租车拥有量为1.65辆,尚未达到每千人不少于2辆的国标要求,按照“十二五”规划中确定的市区出租车总量5100-5500辆的目标,在今后几年将分阶段继续增加出租车供应量,进一步提升市区出租车服务能力。

手段二:推进电调营运新模式。继续推进古城区,特别是

参照其他城市经验,结合苏州具体实际,按照“能不调就不调、能少调就少调”的原则,综合考虑苏州出租车市场供求状况、行业经营情况、公众承受能力、行业可持续发展等因素,拟在起步价和车公里基本单价不变的前提下,对市区出租车运价结构作如下调整:取消5分钟免费等候,实行低速时距并计的收费方式,即在载客营运途中非因驾驶员责任时速低于12公里(含)时,每1分钟计收200米车公里基本单价。

消费者:
拥堵路段乘车费用
提高不少

方案中指出,当出租车行驶速度大于每小时12公里时,这一运价结构性调整基本上不会对乘车费用产生影响。也就是说,在外围城区和古城区非高峰时段,乘坐出租车的费用不会有太大的变化。当行驶速度小于每小时12公里(含)时,乘车费用将会增加,同等里程条件下,花费的时间越长,则费用增加的幅度越大。

一般而言,出租车作为一种可选择的、满足特殊出行需要的交通工具,其运价的结构性调整对普通市民的影响有限。同时,拥堵路段乘车费用的提高,可以在一定程度上抑制不必要的乘车需求,引导居民采用更为经济的公共交通方式出行,缓解出租车供需矛盾,减少乘客候车时间。低速时距并计的收费方式在客观上起到减少拥堵路段车流量的作用。

天气

今晨有雾
白天最高13℃

虽然昨天7点时苏城气温仅有0.8℃,但随着太阳的高升,温度也一路攀爬,白天的最高温度在15点时达到12.5℃。中午时分,阳光甚至有些刺眼,不少人被晃得眼睛都眯成了一条缝,暖洋洋的阳光洒在身上,总体感觉较为舒适。

苏州气象局发布预告,16~18日白天受地面高压控制,天气晴好,早晚气温较低;18日夜里~20日多云,气温有所回升。

今天多云转阴,早晨前后局部有雾,白天偏北风3-4级,夜里增强到4-5级,阵风6级,水面阵风7级。早晨最低气温:3℃左右,最高气温:12~13℃;明天阴天。

今天的人体舒适度指数3级:天空云系逐渐增多,气温有所回升,天气总体偏冷,不过大部分人感觉比较舒适。晨练指数3级:早晨天气不错,可以进行户外锻炼,但气温偏低,户外锻炼时需注意适当保暖。登山气象指数2级:天气无雨,风力较小,气温回升,这样的天气比较适合进行登山活动。 李铮

今日周边城市天气

昆山:多云转阴,西南风3-4级,11~3℃

吴江:多云转阴,西南风3-4级,11~3℃

太仓:多云转阴,西南风3-4级,10~3℃

常熟:多云转阴,西南风3-4级,10~3℃

张家港:多云转阴,西南风3-4级,10~3℃

上海:多云,东北风4-5级,12~6℃

资讯

春运民工团体票
18日、19日预订

2012年春运即将开始,记者昨日从苏州火车站获悉,为方便民工回家过年,苏州火车站将于周日、下周一两天接受民工团体订票。

由于受运能的局限和苏州站普速场(南广场)改造的影响,今年苏州站的民工团体票仅办理到站为阜阳站的同一日期同一到站30人及以上的民工团体,乘车日期为1月8日至22日。有需要的旅客可在12月18日13:30至15:30;19日上午9:00至11:00到苏州火车站北售票处1号窗口(民工团体窗)办理。值得注意的是,办理人需携带单位营业执照复印件、介绍信、经办人身份证复印件和团体购票清单,同时在购票清单上注明乘车日期、到站、张数、乘车人身份证号码和单位联系电话、经办人联系电话(手机)。需要咨询的旅客可拨打“67534957”进行问询。

李晓惠

苏州创投基金
10年后达2000亿

昨日记者从苏州创业投资集团10周年工作会议上获悉,未来10年,“千人计划”创投中心的发展规划要吸引各类社会资本设立创投基金,基金规模将达到2000亿,完成对2000个创业项目的投资,并培育100家“千人计划”上市企业。

据了解,截至11月底,苏州创投累计投资300家企业,累计为超过1600家企业担保或发放小额贷款,其打造的沙湖股权投资中心,已聚集基金管理机构28家,管理的股权投资基金40家,聚集基金规模390亿元,并设立了中国首个国家级“母基金”。 王怡然

现行运价古城区内外单位时间营收对比(表一)

载客里程	运营时间(分钟)	营收(元)	单位时间营收(元/分钟)	城内单位时间营收占城外的比例	
4公里	城内	25	12	0.48	55.81%
	城外	14	12	0.86	
6公里	城内	37	17	0.46	56.79%
	城外	21	17	0.81	
8公里	城内	49	22	0.45	56.96%
	城外	28	22	0.79	

注:设定城内车速为10公里/小时,城外车速为18公里/小时。

运价调整后城区内外单位时间营收对比(表二)

载客里程	运营时间(分钟)	营收(元)	单位时间营收(元/分钟)	城内单位时间营收占城外的比例	
4公里	城内	25	21	0.84	97.67%
	城外	14	12	0.86	
6公里	城内	37	30	0.81	100%
	城外	21	17	0.81	
8公里	城内	49	39	0.80	101.27%
	城外	28	22	0.79	

注:设定城内车速为10公里/小时,城外车速为18公里/小时

1 行业现状

每车月营运2.5万,
驾驶员收入下降

目前,苏州市区现有出租车4003辆,分别归属21家企业、1家个体协会经营管理。

现行出租车运价自2004年开始执行,具体标准为:起步价10元(3公里及以内);超过3公里的部分,一类车2.00元/车公里(发动机排量2.0升及以上的),二类车1.80元/车公里(发动机排量2.0升以下的);载客行驶里程超过5公里的部分,加收50%的空驶补贴;载客行驶途中因故停车等候的,其等候时间在5分钟之内的免费,超过5分钟的,每超过1分钟按公里单价的20%收取等候补贴;载客行驶时间在当日23时以后至次日5时止时段的,按公里单价的20%和计费长度(超过起运里程3公里的部分)计收夜间补贴。

根据统计显示,2010年,苏州市区出租车日均单车运营里程约430公里,按每辆车2名驾驶员计算,则每人每月净收入约为5450元。2011年1-8月份市区出租车月均营运收入在25000元左右,同比有所下降。

城外营运收入高,
古城区打车难

有关人士分析,古城区“打的难”的原因是多方面的。就运价而言,苏州出租车运价政策长期以来一直保持基本稳定,但运价结构不合理的问题日益显现。现行出租车运价实行5分钟等候免费,且对低速运营状态没有相应的补贴机制,不能对出租车驾驶员因在拥堵区域营运而增加的时间和油耗等成本进行合理补偿,导致出租车在古城区运营效率和效益的双下降,严重影响出租车驾驶员进入古城区营运的积极性。

此外,市区面临着日趋严重的交通拥堵问题。数据显示,古城区出租车行驶平均速度约为12.7公里/小时,较2010年下降23.8%,低于新区的15.3公里/小时和园区的19.9公里/小时,高峰时段相差更大,直接导致白天出租车在城区外围营运的收益高出古城区近1倍,出租车驾驶员不愿进入古城区营运。

为解决“打的难”问题,去年以来苏州分两批次新增出租车800辆,但作用并不明显。