

# 宁波出租车价格该不该涨？

宁波市客运出租汽车运价听证会昨召开，十几位听证人各抒己见

如今，地铁、公交、公共自行车等公共交通体系越来越发达，“互联网+”应用于网约车风生水起，传统出租车行业的生意却越来越淡。

宁波的出租车运费该不该涨？昨天下午，宁波市物价局主持召开宁波市客运出租汽车运价听证会，就运价调整的两套听证方案征求消费者、经营者和有关方面意见。

记者 孙美星



出租车调价听证会参加人在发表意见。 记者 崔引 摄



	方案一	方案二	现行运价
起步价	11元 3公里	12元3公里	10元 3.5公里
车公里价	2.4元/公里	2.3元/公里	2元/公里
联动机制	燃油车：93号汽油基价6.02元/升，联动系数1.08元/升 双燃料车：车用气基价4.8元/立方米，联动系数1.1元/立方米		93号汽油基价4.94元/升，联动系数1.08元/升
备注	1. 现存纯燃油车更新年限到期后，取消油运价格联动机制； 2. 同步放开车用气销售价格，取消车用气市政临时价格补贴； 3. 按照质检部门的相关规定，车用气最终销售价格由体积计价改为质量计价。		2015年8月20日起临时取消燃油附加费。 空驶费：单程载客10~20公里部分，加收车公里价格的40%（0.8元/公里）；20公里以上的部分，加收车公里价格的60%（1.2元/公里）。 等候费：停车等候6分钟内，每4分钟1车公里价格（0.5元/分钟）；6分钟以上，每3分钟1车公里价格（0.67元/分钟）。

制图 梁宁

昨天的听证会共设参加人19名，最终有17人出席，由消费者、经营者、利益相关方、专家学者、市人大代表、政协委员、政府部门和社会组织组成。

据了解，截至2015年6月，宁波市区出租车从业人员1.2万人，出租车4627辆，其中，油气双燃料车3238辆，占比七成。

此外，为了缓解油气燃料成本波动影响，我市拟建立以气运价格联动为主导、油运价格联动为补充的油气运价格联动机制。为了应对网络预约租车对传统出租车市场的冲击，同时为逐步放开出租车运价向市场调节价过渡奠定基础，拟建立出租汽车运价政府指导价制度，政府制定发

布出租车运价的最高限价和下浮办法，运营企业可根据实际情况，合理确定运价下浮政策。

听证会上，市物价局有关负责人陈述了调价理由。此次调价方案的制定，主要是为回应出租汽车行业协会和企业司机多次的调价诉求，疏导基础运价等结构性矛盾，适应出租汽车车辆结构变化，应对新兴网络约租车发展和促进公共交通发展需要。

按照市物价局给出的方案比较及说明：此次提出的基础运价方案一对中短距离（13公里以内）出行的乘客来讲，运费低；长距离（13公里以上）的，方案二总运费低；出行距离13公里的，两个方案总运费相同。

## 支持者说

### 赞成调价者更支持方案一

在赞成调价方案的听证会参加人中，调价方案一的支持者明显比方案二的支持者更多。

听证会参加人、消费者代表袁满君认为：“近几年物价上涨厉害，出租车行业收入偏低，为提高出租车收入，调价也是无奈的选择。宁波的出租车价格和温州相比还是较低，还有上调的空间。”袁满君同意第一种方案，因为他认为乘车在3公里以内的顾客占大多数。他也提出疑问，此次调价的收入能不能全部用于提高司机收入，能不能落实？

听证会参加人、消费者代表狄淑波同样赞同第一个方案。她认为出租车适当提价有必要，因为宁波的出租车基础运价从2009年开始到现在没有提价，和同等城市相比处于比较低的水准。不过她建议，在出租车价格提高后，能否减免一段时间的等候费，这样市民容易接受。

“建议出租车行业采用内部挖潜的办法降低成本，出租车协会也可以出

面和保险公司协商，把保险费等负担也降下来，不要只想着从消费者身上出钱。”听证会参加人、市人大代表赵永清也倾向于赞成调价方案一，但他建议，出租车运费可适当调整一点，起步价从10元改成11元可以，但3.5公里的起步里程不要变。赵永清还认为，现行的出租车等候费太高，需要改。

利益相关方代表、市公交总公司的鹿建民也表示，“比较纠结地同意调价方案一”。他建议，尽快进行运价机制改革试点，加强监管，提高出租车服务质量。同时加强现有出租车行业与互联网进行融合，推进转型升级。

“价格上涨能否切实解决长期存在的乘客打车难、驾驶员挑客、拒载等问题，是广大消费者关注的重点。目前存在的出租车供需矛盾，通过运价调整不能有效缓解，无助于供需矛盾的真正解决。”市消保委的周丽娟虽然赞成方案一，但她建议，最好在出租车行业改革后，再进行出租车运价调整。

## 反对者说

### 油价在降，运费却要涨

听证会上，各位参加人对两套运价调整方案意见不一。有3名消费者代表对两套方案都表示反对，另外提了一套方案，建议起步价保持现行的10元不变，车公里价格可适当上调。

“参加听证会之前，我和几十位出租车司机以及市民交流过。发现市民普遍不希望涨价，出租车司机则是希望提高收入改善生活。”听证会参加人、消费者代表王晶晶对两套调价方案都表示反对，他认为出租车10元的起步价应该维持不动，不仅如此，出租车的等候费还应该适当下降。考虑到宁波的车公里价比其他城市稍低，可以从2元调整到2.3元。

听证会参加人、消费者沈家柱是浙江大学宁波理工学院的学生，作为学生群体的代表，他同样不同意两个方案。“我认为出租车是公共交通的补充，其定价不能完全让市场来调节。宁波和青岛、大连、厦门同属计划单列市，出租车运价比较应该和这些城

市比。而据我了解，青岛和大连的出租车运价目前都比宁波低。”

沈家柱认为，此次出租车运价调整的理由之一是：自2009年以来出租车运价多年未涨，他认为这个说法不准确。因为近年来出租车的等候费、空驶费先后调整过。作为学生群体，打车的车程都在3公里以内，因此，他建议起步价维持10元不变，车公里价格可提高为2.5元。

听证会参加人、消费者代表陈武昌也不同意两个方案。“如今国际原油价格只有几十美元一桶，当油价还在下降的时候，出租车价格却要上涨，我觉得现在调整运价不是时候。”陈武昌认为，出租车生意不好、收入不高，要靠提高运价来缓解，这种做法本身也不一定科学。因为价格调整了，出租车生意可能还会更差。而且最近几年出租车的等候费在往上涨，实际上出租车价格已经上调。他建议起步价10元不变，车公里价格可提高到2.5元。

## 专家说

### 出租车“高价”合理且无奈 但价格太高会导致打车的人减少

宁波工程学院的杨仁法教授作为此次听证会上唯一的专家学者代表，也表达了自己的观点。

“我认为调整运价前，首先要了解出租车到底是干什么的。出租车是稀缺资源，主要是满足个性需求产生的，出租车占用资源多，排放量大，但又具有一定的公益性，是常规公交的补充。出租车的高价，是无奈的，也是科学合理和必然的。消费者虽然希望消费越低越好，但这是不现实的，但出租车价格也不能太高。”杨仁法认

为，单纯的运价调整，不一定能解决比较突出的出租车从业人员收入低、市民打车难的矛盾。因为价格调节是双向的，价格高了打车的人就会少。

杨仁法呼吁，尽快出台措施，改革出租车经营模式，使出租车司机和公司建立利益共同机制。尽可能采取移动互联网技术，改革宁波出租车行业现有的“扫马路”式的招客方式，既可降低成本，也有利于节能减排。他还建议规范专车等新的租车模式，促进出租车行业健康有序发展。

## 物价局说

### 出租车运价调整征求市民意见

听证会结束前，市物价局负责人表示，此次听证会不是最后的调价决策会，会后将对参加人的意见和建议进行认真研究，提出意见处理建议，对主要意见采纳情况作出说明。

今天起，定价方案将发布在市发展改革委网站上（<http://www.nbdpc.gov.cn>）公开向社会征求意见，欢迎

各界人士提出意见和建议，具体方式可登录市发改委官网查询。

此次听证会后，市物价局将会在广泛听取社会各界意见基础上，修改完善运价调整方案，会同听证会和社会各界主要意见内容一并报市政府决策。经市政府审定决策后，将通过政府网站、新闻媒体向社会公布运价改革方案。