

## 宁波出租车行业改革正式启动

## 起步价今起调整为3公里11元

从今天开始，《关于深化宁波市出租汽车行业改革的意见》正式实施。除了取消出租车营运权有偿使用费外，宁波还将在培育多元经营主体、建立运力动态监测和调节机制以及规范有序发展网约车、提升出租车服务质量等方面，制定18个相关改革的配套方案，这些方案将逐步实施。

作为改革方案中的一部分，出租车运价改革方案也将于今天起实施。出租车的基础运价将由以前的3.5公里10元调整为3公里11元，车公里价格将由以前的2元调整为2.4元，其他如等候费、空驶费与车公里价格的比价关系保持不变。

记者 范洪 通讯员 方新年

今年退还经营权使用费  
近3500万元

昨天，市出租汽车改革办副主任、市客管局局长高云楨介绍了宁波出租车行业改革的相关情况。从今年1月1日起，宁波出租车实行营运权无偿使用，取消市区出租汽车营运权有偿使用费。原一次性缴纳营运权有偿使用费且使用期限未届满的，按照剩余时间折算出相应的余额予以退还，涉及车辆3851辆，预计退还3487万元。

有偿使用费的退还为出租车司机“份子钱”的下降提供了空间。相关人士说，去年，相关部门已采取措施，将出租车司机“份子钱”与交通违法、营运违章、举报投诉、服务评价、运力保障和文明创建等相挂钩，通过减免和奖励措施，提高一线驾驶员的实际收入。

## 每次打车平均将多掏3元钱

从今天起，市区出租车新的基础运价实施，出租车起步价由现行的3.5公里10元调整为3公里11元，车公里价格由现行的每公里2元调整为2.4元。非基础运价中等候费、空驶费与车公里价格比价关系，以及夜间行车补贴费标准均保持不变，其中等候费计价方式由四舍五入调整为满元计费。

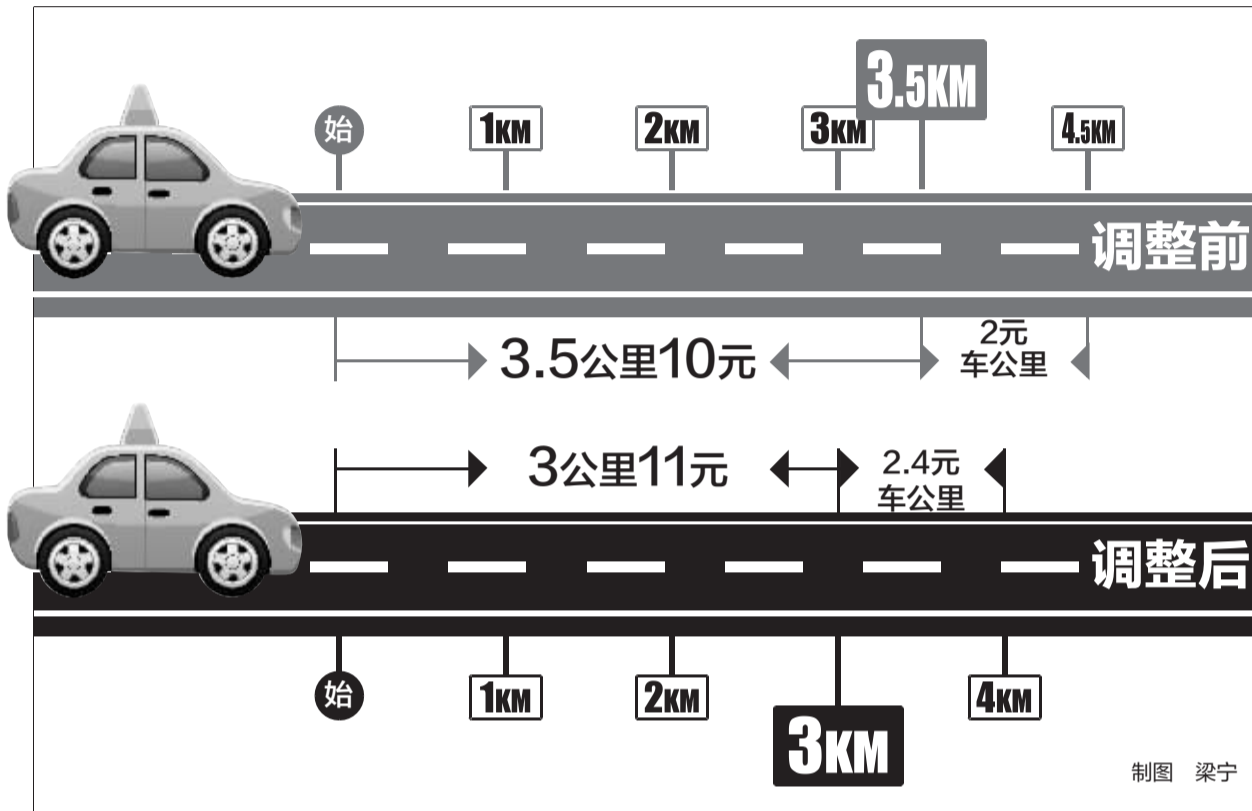
记者算了一下，3公里以内打车费用比原先涨了1元钱，5公里左右路程则要比原先贵2~3元，10公里则要贵4~5元。相关部门的测算也显示，实施新的运价方案后，乘客平均每次打车会增加支出约3元钱。

## 出租车运价将实行政府指导价

此次运价机制改革还涉及完善出租车油气价格联动机制，实行政府指导价制度以及逐步放开特殊服务价格等内容。其中，比较受人关注的一条是出租车运价管理机制由现行政府定价调整为政府指导价，即政府制定发布的运价标准作为最高价格，出租车经营者可根据运营成本、市场竞争状况等因素，自主合理选择运价下浮办法。下浮办法可以选用总运费基础上适当折扣或按车次直接让利等形式。

此外，目前绝大多数出租车已是双燃料车，单纯的油运价联动机制已不能很好地反映和疏导燃料成本变化影响，在现存全部纯燃油车辆更新年限到期后，宁波将取消油运价联动机制，燃油（气）附加费在计价器中与运价将一并显示。

价格部门相关负责人指出，这次运价机制改革，建立的是一个完整的价格体系，包括最高运价标准、运价下浮政策、等候费满元计费办法、提高油气运价联动机制联动启动点等，对乘客运费总支出的影响不会很大。需要说明的是，等候费由四舍五入法调整为满元计费法，有一半的概率可以让乘客少掏一元等候费。另外，提高联动启动点对乘客也是好事，可以使乘客在油、气价格未达到启动点的较长时间不支出或少支出燃料附加费。



制图 梁宁

## 鼓励市民选择多种公交方式出行

市物价局有关人士介绍，我市自2009年以来的六七年时间里，出租车基础运价一直未作调整，而整体物价水平、人员工资、城市交通结构等因素，导致出租车运营成本不断上升，运价结构中基础运价矛盾也日益突出。与此同时，我市出租车以烧天然气为主，现行的油运价格联动机制已不能反映和疏导车用天然气价格变化的影响，需要建立气运价格联动机制。《关于深化宁波市出租汽车行业改革的意见》要求出租车要“建立运价动态调整机制，逐步推进运价市场化改革”。这次运价机制改革，调整运价结构、完善油气运价联动机制，建立政府指导价制度，放开特殊服务项目价格，符合我市出租汽车行业改革的方向和

要求，也是逐步推进运价市场化改革的一次有益探索。

对于目前互联网平台的持续补贴，宁波出租车运价调整会不会让更多乘客“转投专车”这一问题，相关人士认为，传统出租车运价的制定是系统性的，综合考虑的因素更多。片面从价格角度理解和应对某一方面的冲击，反而不利于行业的长远发展，最终影响到普通市民的出行。

从另一个方面来说，随着以轨道交通、公交、公共自行车网络的进一步优化，市民的公交出行选择更多，也越来越方便，而出租车则作为满足市民个性化出行需求的城市交通运输方式，保持与公交合理的比价关系，也符合未来城市的发展理念。

## 出租车经营不会对单车形式个体开放

对于市民比较关心的允许符合条件的社会力量从事传统出租车和网络预约出租车经营的话题，相关部门已经有了初步明确的原则，其中一条，也是最重要的门槛是：不对单车形式的个体开放，同时进入这个行业还必须要

有一定注册资金和经营管理经验。

下一步，宁波出租车行业将引导企业兼并重组，扩大规模，提高服务和抗风险能力。应该说，宁波出租车行业未来明确了公司化、规模化、集约化经营的发展方向。

## 运力投放将由“大数据”说了算

在改革方案中，宁波将建立运力规模动态监测和调整机制。高云楨表示，出租汽车是城市综合交通运输体系的组成部分，是城市公共交通的补充，为社会公众提供个性化运输服务。

根据出租汽车行业定位，宁波坚持公交优先发展战略，综合考虑公共交通发展程度、城市拥堵状况、出租汽车利用率等因素，由第三方机构监

测，定期发布行业景气指数、白皮书，评估市场供求情况，运力规模综合城市低碳环保、交通拥堵状况等因素，动态调整，逐步实现市场调节。

也就是说，今后，出租汽车包括网络预约出租车数量不是政府和部门说了算，由各种出行方式的“大数据”和市场说了算，随着公共交通出行方式的不断完善，运力今后也可能是减少的。

未来出租车  
可能会有更多车型

出租车乘坐是否舒适，乘客最有发言权。高云楨表示，未来宁波将参照目前互联网预约出租车的办法，引入网络评价机制。鼓励乘客利用微信、短信等多种方式参与运营评价，引入互联网服务质量评价和应用机制，乘客评价结果传导到出租车企业，与驾驶员承包费考核奖惩相挂钩，实行优秀优价，鼓励企业引入优秀司机以劳动力入股的经营模式。

目前，我市出租车主要有桑塔纳4000、现代索纳塔、吉利帝豪三款1.8L油气双燃料车。已初步修订了《宁波市市区客运出租汽车车辆技术标准》，目的是进一步提升乘坐出租车的安全和舒适性。

市出租汽车协会相关负责人表示，目前，像吉利帝豪EC7、上海大众朗逸、现代索纳塔等8款车型已进行了综合评价，未来宁波的出租车可能会有更多新的车型，乘车舒适度也将进一步提升。

网约车经营服务  
管理办法已初步拟订

此次出租车行业共有包括出租汽车运价改革方案、网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法、基于“互联网+”的出租汽车服务质量提升方案、市区出租汽车运力规模动态调整办法等18个配套方案，其中需要市级其他部门参与制定实施的有14个。

高云楨介绍，目前已初步制定出台或基本完成的有6个，其余配套方案均在抓紧调研起草中。其中受各界关注的《宁波市网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》已初步拟订，将按照高品质服务、差异化经营的原则，待国家层面指导方向明确后尽快出台相关政策，并构建全市统一的市、县两级联动的信息化监管平台，依法规范发展网络预约出租车，让市民出行有更多选择。