

关于优化奉贤区域巡游出租汽车 运价机制的定价方案

长期以来，出租汽车行业在促进经济发展、方便社会公众出行、提升城市综合服务能力等方面发挥了重要作用。根据国家、市有关规定，目前区域巡游出租车实行政府定价，为提高出租车服务品质，增强驾驶员职业吸引力，完善运价形成机制，根据《中华人民共和国价格法》《政府制定价格行为规则》和《政府制定价格听证办法》等有关规定，现将优化本区区域巡游出租汽车运价机制的定价方案提交听证。

一、基本情况

（一）总体情况

截至 2021 年底，本区具有巡游出租车经营资质的企业 3 家。

（二）运营情况

截至 2021 年底，全区巡游出租车实际运营车辆数 263 辆，从业总人数 458 人。2021 年单车日均服务车次 29.15 次，单车日均营收 699 元；单车日均营运里程 302.59 公里，单车日均载客里程 170.34 公里，里程利用率 56.3%；每车次平均运距 5.8 公里，每车次平均营业收入 24 元。

（三）运价情况

本区现行区域巡游车运价为 2015 年经价格听证后实施，运价项目包括起租价、超起租里程运价、低速等候费、超运距加价、夜间加价，详见表 1。

表 1 现行区域巡游出租车运价表

项目	价格
起租价（元 / 3 公里）	12 元
超起租里程运价（元 / 公里）	2.4 元
低速等候费	载客营运途中因非承运人责任时速低于 12 公里或应乘客要求停车等候时，每 5 分钟计收 1 公里超起租里程运价
超运距加价	超运距加价里程 10 公里，载客运距超过 10 公里（不含 10 公里）部分按超起租里程单价加价 50%
夜间加价	当日 23 时（含 23 时）至次日 5 时（不含 5 时）时段内，起租价、超起租里程运价上浮 30%

二、区域巡游车企业成本监审情况

（一）成本监审的依据

根据《政府制定价格行为规则》（国家发展改革委 2017 年第 7 号令）、《政府制定价格成本监审办法》（国家发展改革委 2017 年第 8 号令）等有关规定开展成本监审。

（二）成本监审结论

经第三方会计事务所审核，本次成本监审的 3 家区域巡游车企业 2021 年单位成本为每车每月 4906 元（该成本不包含驾驶员收入以及由驾驶员承担的燃油及充电费、车辆维修保养费、车辆清洗费等）。

三、优化运价机制的依据和必要性

（一）主要依据

1. 《上海市定价目录》规定，辖区内区域性巡游出租车运价授权区人民政府管理。

2. 上海市发展和改革委员会《关于上海市区域性巡游出租汽车运价管理有关事项的通知》（沪发改价调[2021]45 号）等文件。

（二）必要性

1. 优化出行结构，提升城市运行保障能力。出租车是综合交通运输体系的重要组成部分，为乘客提供个性化运输服务。同时，也承担了城市运行的保障功能。为鼓励公交出行，优化出行结构，同时支持出租车行业可持续发展，出租车运价水平和结构应当根据运营成本、居民和驾驶员收入水平、交通状况、服务质量等因素，科学制定并及时调整。

2. 提高出租车服务品质，提升乘客满意度。为积极响应国家、市减排政策要求，我区更新的区域性巡游出租汽车全部为纯电动汽车。行业在提升车容车貌，提供舒适、便捷、高品质的出行服务的同时，也增加了购车、运营等刚性成本，按本市运营的荣威 EI5 充电模式的单车购买价格约为 12 万元计，购车成本较燃油车增 53.8%。为了适应本区出租车新的业态发展需求，需要配套适当的运价机制。

3. 提高驾驶员收入水平，增强职业吸引力。据第三方机构提供的报告，2021 年我区巡游出租汽车驾驶员月平均收入为 5058 元。出租车行业有驾驶员工作劳动强度大、安全营运要求高、工作条件较艰苦的特点，现存在收入低，职业吸引力下降，致驾驶员不足、营运车辆下降和行业营运竞争力大等问题。经统计，到 2021 年末运营车辆数

仅为 263 辆，驾驶员人数 419 人，实际运力只占核定运力的 34.8%。因此，有必要通过调整运价机制，适当提高出租车驾驶员收入水平，增强职业吸引力。

4. 适应市场业态变化，完善运价形成机制。目前，区域巡游车企业执行统一运价，无法根据市场供需情况，对运价作适当调整，价格灵活性不足。因此，有必要通过优化运价机制，在政府指导下，增加价格灵活性。企业可综合考虑城市交通状况、车辆供需、自身信誉、市场竞争等因素，按规则上下浮动运价，激发自身经营活力。同时，建立运价动态调整机制，平衡消费者、驾驶员与经营企业三方诉求，提高运价调整及时性。

四、优化区域巡游车运价机制的方案

按照运价结构科学化、运价管理弹性化、运价调整机制化的总体思路，将巡游车运价管理形式由政府定价调整为政府指导价，优化运价结构、实行运价浮动机制。

（一）优化运价结构

一是为形成更合理的运价结构，鼓励乘客长距离出行优先选择公共交通，将超起租里程运价每公里上调 0.3 元。二是为提高驾驶员在早晚高峰出车意愿，将低速等候费（时速低于 12 公里/小时）从每 5 分钟收取 1 公里超起租里程运价调整为每 4 分钟收取 1.5 公里超起租里程运价。三是为缓解重大节假日期间运力不足，增设重大节假日附加费，春节长假期间附加费 10 元/单、国庆长假及五一小长假期间附加费 5 元/单（详见表 2）。

表 2 优化区域巡游车运价结构的具体方案表

项目	现行运价	具体方案
起租价 (元 / 3 公里)	12 元	14 元
超起租里程运价 (元/公里)	2.4	2.7
低速等候费	每 5 分钟计收 1 公里超起租里程运价	每 4 分钟计收 1.5 公里超起租里程运价
超运距加价	载客运距超过 10 公里 (不含 10 公里) 部分按超起租里程单价加价 50%	载客运距超过 15 公里 (不含 15 公里) 部分按超起租里程单价加价 50%
夜间加价	当日 23 时 (含 23 时) 至次日 5 时 (不含 5 时) 时段内, 起租价、超起租里程	不变

	运价上浮 30%	
重大节假日 附加费	无	春节长假期间附加费 10 元/单、国庆长假及五一小长假期间附加费 5 元/单。重大节假日以国家规定的该节日放假调休的日期为准。如国庆节与中秋节连成长假，则按连接后长假实施重大节假日附加费。

（二）建立区域巡游车运价浮动机制

区域巡游车运价管理形式由政府定价调整为政府指导价，采取“**基准运价±浮动幅度**”模式，并分阶段扩大运价浮动幅度。**第一阶段**，浮动幅度分为+5%、0、-5%三档，由巡游车企业自主选择一档执行。**第二阶段**，浮动幅度扩大至上下浮动 10%，具体实施方案由区交通委会同区发展改革委另行制定。全部完成智能计价器安装的区域巡游车企业方可实行运价浮动及收取重大节假日附加费。为确保浮动平稳有序，运价浮动规则及明码标价实施方案由区交通委会同区发展改革委另行制定。

（三）建立区域巡游车运价动态调整机制

建立与驾驶员人工费用、动力费用、车辆费用、运营管理费用等因素相挂钩的基准运价动态调整机制（详见附件）。以 2023 年相关统计数据为基准，此后每年均按照公式进行调价幅度测算，累计幅度超过 10%时，启动调价工作（累计幅度未达到 10%，不调价），以具体累计幅度为上限，由区发展改革委会同区交通委统筹确定具体调价幅度和方案，报区政府同意后实施。

四、影响分析

一是对驾驶员的影响。方案实施后，可适当提高区域巡游车驾驶员收入，增强驾驶员职业吸引力，提升队伍的稳定性。

二是对企业的影响。方案实施后，可进一步增强企业管理动力，改善车容车貌，创新服务举措，提高行业服务质量。

三是对乘客的影响。方案实施后，乘客支出略有增加。按照 2021 年运营数据，以日间平均运距 5.8 公里测算，乘客每单支出将由 18.72 元增加至 21.56 元，增幅 15.17%。

五、综合管理措施

（一）严格规范行业服务行为

根据市级对提高本市出租汽车行业服务质量的要求，部署专项整治工作，严格企业内部考核制度，强化企业管理主体责任，提高驾驶员自身守法意识和文明素质，提高行业规范服务执行率。同时加大检查力度，针对出租汽车挑客、拒载、扰乱站点秩序等违法行为，集中开展出租行业专项整治，提高驾驶员违法违纪成本，将驾驶员违法处罚结果与企业考核相挂钩，对违法率高的企业实施重点监管，促进奉贤区域性出租汽车行业的服务面貌上新的台阶。

（二）强化数字赋能行业转型

推动巡游车数字化转型，打造智能、便捷的数字化出租汽车服务体系。一是加快车载智能终端的安装应用，更新车辆全部安装车载智能终端；二是完善“一键叫车”服务功能，拓展应用场景，持续推进候客站建设；三是推广“申程出行”服务平台，满足乘客和驾驶员多元需求。

（三）增收分配向驾驶员倾斜

为进一步提高出租汽车驾驶员收入水平，本次运价调整所产生的营运增收将主要用于提高驾驶员收入，剩余部分用于企业消化逐年增长的社会保险、车辆保险等刚性支出、新能源出租车车辆更新等新增支出以及提高驾驶员奖励方面的支出。同时为确保本次运价调整顺利实施，确保驾驶员队伍稳定，行业管理部门将督促有关企业严格按照规定稳步落实。

附件：区域巡游车运价动态调整机制

附件

区域巡游车运价动态调整机制

$$P_N = P_{N-1} \times (1 + \Delta C)$$

备注： P_N 为第 N 年本区区域巡游车基准运价

P_{N-1} 为第 $N-1$ 年本区区域巡游车基准运价

ΔC 为调价系数

$$\Delta C = L_1 \times \Delta W + L_2 \times \Delta G + (L_3 + L_4) \times \Delta RPI - 0.5 \times \Delta K$$

ΔW 为城镇单位就业人员平均工资变化率

ΔG 为动力费用变化率

ΔRPI 为零售物价指数变化率

ΔK 为巡游车载客小时营收变化率

L_1 为驾驶员人工费用占总成本比重

L_2 为动力费用占总成本比重

L_3 为车辆费用占总成本比重

L_4 为运营管理费用占总成本比重

L_1, L_2, L_3, L_4 根据近三年成本调查或成本监审数据测算，每三年经评估后确定。 $L_1 + L_2 + L_3 + L_4 = 1$ 。 ΔK 为负值时计为 0。