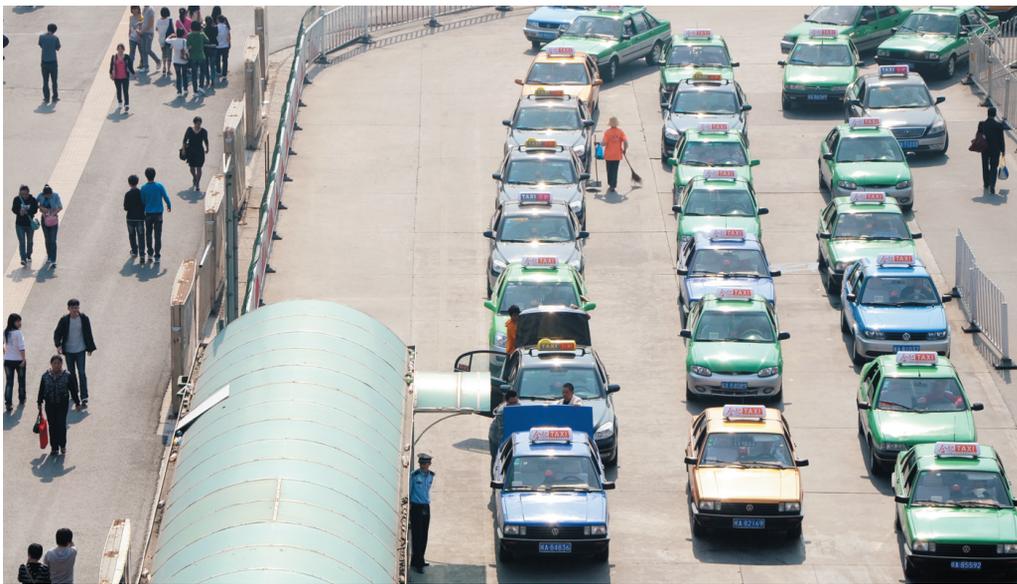




别说我的质疑你无所谓

星报记者街头探访，市民对方案存4大疑问

在昨日公布的两套方案中，消费影响等4大焦点问题，最为市民所关注。等时费可不可以合理收取？黑头车会不会泛滥？与此同时，昨日下午，记者走上街头，对多位市民进行了随机采访，采访中，市民普遍提出的4大“疑团”也让此次即将召开的听证会，充斥着“另外一种气息”。 记者 王玉 俞宝强/文 程兆/图



火车站前广场，出租车长队等待打车的市民

方案4大焦点

焦点一：打的费用 次均增加0.67元

按合肥市次均载客里程584公里计算，取消临时燃料附加费与调整现行起步价支出相互抵消，车公里租价提高0.2元/公里，次均增加0.67元支出，总消费支出增加56%，对出行市民的支出没有较大影响。

以主流出租车型，平均运距584公里为例：
以现执行价格计算：起步基价6元 = 车公里租价 × (实际里程 - 2.5公里) + 临时燃料附加费2

元 = 6 + 1.2 × (5.84 - 2.5) + 2 = 12元
以方案运价计算：起步基价8元 + 车公里租价 × (实际里程 - 2.5公里) = 8 + 1.4 × (5.84 - 2.5) = 12.67元。但记者注意到，此计算方式没有把等时费计算在内。

焦点二：等时费 两套方案均上调

越是道路拥堵的地方，越打不到出租车。原因很简单，堵在路上的汽油费太耗钱了。此次方案中，提高等时费成为焦点。出租车等时费是指出租车在载客行驶速度较低或静止状态时，按等候时间计算的计费方式。目前，合肥市现行的等时费标准是低于每小时12公里开始计算等候时间，等候时间累计5分钟以内免费，超过5分钟每分钟加收0.3元的等时费。由于市中心道路拥堵频率较高，又存在免费等候时间，且等时费标准偏低，与在外围较畅通道路相比，单位时间内营收较低，导致驾驶员不愿在市中心营运。同时，由于等候时间基本没有收益，驾驶员产生“多拉快跑”、“抢时间”的心理，形成安全隐患。有必要通过提高等时费标准，使出租车驾驶员与乘客合理分担因道路拥堵增加的营运成本，增加出租车在拥堵路段的营运收入，引导

驾驶员在市中心区域和早晚高峰时段营运和乘客在道路拥堵时选择合理行驶路线，有利于适度缓解市中心区域“打的难”现象和缓解驾驶员因道路拥堵形成的心理负担，降低安全风险。方案一提出，行驶速度低于12公里/小时，每分钟0.50元。方案二为行驶速度低于12公里/小时，免费3分钟后，每分钟0.60元。

焦点三：附加费 取消并入起步基价

目前，合肥市施行的是临时燃料附加费与运价双重收费。2010年6月国家提高天然气出厂价，合肥市于当年7月1日起，按当时车用天然气价与90号汽油0.61的比价关系将车用天然气价格由2.86元/立方米提至3.58元/立方米。合肥市采取出租车运营每次加收临时燃料附加费1-2元(其中排量2.0升车型加收1元，其他车型加收2元)应对，是对出租车经营者因燃料价格上涨导致营运成本增加的补偿，是政府价格调控的临时性措

施，不宜作为出租车行业应对燃料价格波动的长效性措施，易引发矛盾。兼顾出租车经营者和消费者双方利益，理顺合肥市出租车运价结构，决定取消临时燃料附加费并入起步基价。

焦点四：空贴费 里程和标准进行调整

方案一提出，夜间空贴费由10公里以上调整为12公里以上，每公里租价加收50%。方案二提出，夜间空贴费由10公里以上每公里租价加收50%调整为8-15公里每公里租价加收50%，15公里以上每公里租价加收75%。

据悉，随着合肥市城市建成区面积不断扩大，城市组团间往来日益频繁，出租车中长途营运增加较快。但现行运价结构短途与中长途运价结构失衡，中长途空驶里程较多，营运经济效益明显低于短途，使得驾驶员对中长途业务没有热情，议价情况较多，矛盾纠纷也较多。针对上述情况，有必要对空贴补贴费的收费里程和标准进行调整，并根据中长途运距实行阶梯运价(拟调方案二)，同时考虑新桥机场建成投入使用后出租车服务需要。

市民4大疑问

疑问一：等时费可不可以合理收取？

“目前，因为出租车等时费、缓行费矛盾比较突出，导致部分出租车司机因担心所去路段可能出现堵塞，进而拒载乘客的现象发生”。昨日，记者在对多位出租车司机的采访中，对于提高等时费，大伙都很支持。因为等时费太低，没有人愿意进市区，进堵区。在交谈中，一位司机大哥“毫不掩饰”地跟记者说，仅此一项等时费，如果施行新方案，一天纯利润可以多出30多元。

“每次打车，目的地都一样，但却不知道打车费用，太搞笑了”。而对于市民来说，这一项费用“水分”很大，谁也不能料到途中有多堵，堵多少时间，打车费需要多少。

“等时费可以收，也应该收，但需要一个合理的标准。”一位市民向记者介绍，等时费定的标准应该让大多数市民接受。

疑问二：调价会不会导致出行更难？

目前，合肥市城市出租车共有8395台，万人拥有量达到254台。随着合肥经济社会持续快速发展，城市和人口规模迅速增长，市民群众对出租车的需求日益旺盛，全市出租车平均实载率达72%以上，日均运送乘客达到65万人次。出租车已是城市公共交通的重要补充。经过将近20年的发展，的士已经逐渐走入寻常百姓家。在现阶段，的士应该是公交系统的组成部分，是对公交大巴的补充，让市民多了一种更为舒适、快捷的公交选择。如果说把它定位为高端消费品，价格涨得高高的，对老百姓出行更不利。

到底的士是不是属于公共交通？它的价格是不是应该保持在一个较高水平？如果的士价格再往上涨，只能让市民去购买私家车，并提高私家车使用率，让合肥交通进一步恶化。

疑问三：公里租价要不要涨？

据悉，与国内其他大中城市相比，合肥市出租车公里租价长期处于较低水平。由于现行运价结构临时燃料附加费是按营运次数收取，超出起步里程的车公里租价没有调整，形成驾驶员“跑得越远、挣得越少”，对中长途业务没热情等情况，因此有必要适当调整出租车公里租价。

对于此问题，很多市民也发出质疑：跑得越远、挣得越少？没有权威证据证明。同时一些市民告诉记者，就合肥出租车市场来看，跑中长途的都是不打表的，都是“漫天要价”，然后与消费者慢慢还价，提高这一标准，市民有些不满。

疑问四：黑头车会不会泛滥？

昨日两套方案一出，立即引来网友强烈“拍砖”。网友“回回一手”担心黑车、摩的将“有机可乘”，黑头车也将死灰复燃。

“的士本身就相当少，几乎打不到出租车。现在又要调价，一般市民根本无法消费起”。“回回一手”发表网帖称，希望有关部门可以慎重考虑各种因素，希望可以出台第三种“合理”方案。

黑车为什么有如此大的市场？为何迟迟不能杜绝？很多市民认为，出租车不断调价，是“黑头车”滋生的“温床”。

对方案有看法，请告诉我们

互动

昨日记者现场采访中得到消息，此次合肥市物价局为进一步提高政府价格决策的科学性，专门设置征集意见和建议邮箱为：

hfwj@126.com，广泛征集社会公众对《合肥市理顺城市客运出租车运价听证方案》的意见和建议。星报从今日开始，电话0551-2610788也将接听读者对此次公布的听证方案有何看法，并将把读者的意见和建议，一并带到听证会上。