

广州的士拟实行浮动运价 高平峰打车不同价

运价浮动档级由企业选择,春节期间每运次加收10元

调整 实行“基准运价±浮动幅度”模式, 增设重大节假日附加费

羊城晚报记者 杭莹
通讯员 穆发宣

2月26日,广州市发展改革委官网发布《广州市巡游出租汽车运价优化调整方案》(以下简称《方案》),并将于3月28日进行听证。根据《方案》,本次调整主要集中在对出租车起步价、续租价、候时费的动态调整,以及增设重大节假日(春节)附加费10元。

3月6日前,公众可通过传真、邮寄、电子邮件或者现场报名任一种方式进行听证会报名。听证会共设参加人15名。

据了解,现行的出租车运价方案为2018年开始实行,遵循的是全城同价方案,具体收费标准为——

起步价:首3公里12元;续租价:超过3公里部分,每公里2.6元;候时费:巡游车营运时速低于10公里,每小时44元;返空费实行阶梯附加,15至25公里按照续租价加收20%,25公里以上按续租价加收50%;夜间服务费(23:00-次日5:00),按续租价加收30%;巡游车运价与LPG燃料零售价格联动。

而根据《方案》,优化调整方向为,巡游车运价管理方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。巡游车企业按照运价浮动规则选择一档价格标准。起步价、续租价、候时费高峰期和平峰期运价可参与上、下浮动或不浮动(例如,巡游车企业可以选择“高峰期0%+“平峰期-10%”的浮动幅度组合);返空费、夜间服务费以及增设的春节附加费不参与浮动。

具体来看,按高峰期、平峰期可

选择运价浮动幅度的大小,提出两个具体方案,并分阶段实施,逐步扩大浮动幅度。第一阶段,自行规范规范性文件实施之日起启动实施,为稳妥推进政策,高峰期浮动幅度控制在10%以内,平峰期运价下浮幅度适当扩大到30%(方案一)或40%(方案二)。后续阶段运价浮动按需启动,由广州市交通运输局对第一阶段运价实施效果综合评估后组织实施,平峰期运价浮动幅度范围不作调整,高峰期浮动幅度再相应扩大到30%(方案一)或40%(方案二)。

与此同时,增设重大节假日(春节)附加费,春节放假期间每运次加收10元,春节放假日期安排以国务院办公厅通知为准。并采取优化运价动态调整机制,引入多项参照指标进行调价因素测算,当调价系数 ΔC [与人工费用(ΔW)、动力费用(ΔG)、居民消费价格指数(ΔCPI)等因素相挂钩, $\Delta C=L1 \times \Delta W + L2 \times \Delta G + (L3+L4) \times \Delta CPI$]达到或超过12%时,启动调价工作。



高峰期:
每日7:00-10:00
16:00-21:00

平峰期:
每日10:00-16:00

其他时段不浮动

方案一:
第一阶段,高峰期可选择0%、10%两档浮动幅度,平峰期可选择0%、-10%、-20%、-30%四档浮动幅度
综合运价水平涨跌幅度:最高3.93%,最低-7.5%
后续阶段,高峰期可选择0%、10%、20%、30%四档浮动幅度,平峰期可选择0%、-10%、-20%、-30%四档浮动幅度
综合运价水平变化幅度:最高10.79%,最低-7.5%

方案二:
第一阶段,高峰期可选择0%、10%两档浮动幅度,平峰期可选择0%、-10%、-20%、-30%、-40%五档浮动幅度
综合运价水平涨跌幅度:最高3.93%,最低-10.17%
后续阶段,高峰期可选择0%、10%、20%、30%、40%五档浮动幅度,平峰期可选择0%、-10%、-20%、-30%、-40%五档浮动幅度
综合运价水平变化幅度:最高14.21%,最低-10.17%

影响 平峰打车价更优,鼓励乘客错峰出行

出租车运价拟调整,对居民的出行会带来哪些影响?

根据《方案》,预计第一阶段,方案一、方案二巡游车运价水平变化分别为最大涨幅3.93%、最大降幅7.5%,最大涨幅3.93%、最大降幅10.17%;第二阶段,方案一、方案二则有可能扩大为最大涨幅10.79%、最大降幅7.5%,最大涨幅14.21%、最大降幅10.17%。

简单来说,基于现有运价水平和结构测算,在第一阶段,若出租车企业按照最高10%的高峰上浮幅度,居民乘坐出租车出行的支出费用将上涨3.93%,而若按照最低40%的平峰期下调服务,居民乘坐出租车出行的支出费用将减少10.17%。以此类推。

一笔简单的账是,在第一阶段,如果出租车企业选择在高峰期涨价10%,起步价将变为13.2元,而超过3公里部分,每公里收费2.86元;如果出租车企业选择在平峰期降价20%,起步价将变为9.6元,而超过3公里部分,每公里收费2.08元(实际计价器调表为1进制)。

而根据测算,春节假期每运次加收10元,全年约1.39%的乘客(次)受到影响。高峰期运价上涨,约有37.9%乘客(次)受影响;平峰期运价下浮,每日约30.04%的乘客(次)受惠,鼓励乘客错峰出行。

探因 运价更贴合市场需求,有助破解“打车难”

对于此时推动巡游出租车调价的原因,《方案》表示,根据相关部门多方研判后认为,巡游车面临来自网约车等其他交通方式的市场竞争,现行政府定价的巡游车运价定价模式灵活性不足,未能根据市场供求变化灵活调整。

与此同时,部分时段的巡游车供给不足。高峰时段驾驶员出车意愿不强,春节期间驾驶员返乡过节,导致上述时段“打车难”。而在新能源车推广应用加快下,与LPG燃料价格联动的巡游车运价调整机制需适时退出。

“近年来,深圳、上海、杭州等城市陆续对巡游车运价结构进行了优化调整,我们也在借鉴其他城市经验的基础上提出了优化申请,促进巡游车运价贴近市场需求。”广州市出租汽车协会秘书长吴小均表示,根据测



广州巡游出租车运价机制拟调整 资料图

南京“2·23”火灾事故再敲响电动自行车消防安全警钟 广州部分住宅物管发文: “电鸡”禁入小区

文/图 羊城晚报记者 梁泽韬

南京雨花台区“2·23”火灾事故引起全国关注,初步分析火灾因建筑地面架空层电动自行车停放处起火引发,再度敲响电动自行车消防安全警钟。羊城晚报记者近期在广州走访发现,有住宅小区在“2·23”火灾事故发生后发布通知,禁止俗称“电鸡”的电动自行车进入小区。对此,许多居民表示赞成,在一些此前就禁入“电鸡”的小区,居民已逐渐习惯;也有居民希望在消除安全隐患的同时做好配套服务,以方便“电鸡”骑行者。

A 同街道住宅物管接连发通知,即将禁“电鸡”进入

“‘电鸡’以后不能停进小区了!”2月24日,广州市天河区棠下街道珠江俊园小区居民纷纷议论着物管新贴出的《关于禁止电动自行车进入小区的通知》。根据通知内容,该小区将自3月1日起全面禁止“电鸡”进入小区及地下车库范围,并建议有“电鸡”的居民将“电鸡”停放在小区外围的停放点,在小区外围的充电桩充电。通知中还援引了南京“2·23”火灾事故这一背景。

“我们这里很快也不让停‘电鸡’了。”2月25日,位于珠江俊园小区西面、同属天河区棠下街道管辖的华景新城陶然庭苑,当地尚景社区居委会和物管联合发布《关于禁止电动自行车进入小区的通知》。通知指出,

即日起规范“电鸡”在小区的使用,建议居民将“电鸡”停放在小区外并在公共充电站充电;待小区外围的停放点和充电桩完善后,计划在3月中旬禁止“电鸡”进入小区。

距上述通知所明确的禁入节点尚有一小段时间,记者2月26日走访发现,珠江俊园小区内不少电动自行车停放在住宅楼1楼架空层,架空层内还设有充电桩并有“电鸡”在充电;除了架空层,也有不少车主将“电鸡”停放在住宅楼外的露天场所。在陶然庭苑,记者看到同样有“电鸡”停放在住宅楼1楼架空层;但相比珠江俊园小区,陶然庭苑在户外公共空间设置了“电鸡”停放和充电桩,并将一个微型消防站设于一旁以防不测。

B 禁停小区曾有“电鸡”自燃,周边已设多个停放充电桩

“‘电鸡’停在架空层,确实存在安全隐患。”珠江俊园小区物管人员告诉记者,小区2023年7月曾发生电动自行车在架空层自燃事故,幸亏扑救及时未造成大的损失。自那时起,小区居民便在讨论是否要禁止“电鸡”在小区内停放。南京“2·23”火灾事故发生后,更多小区居民关注到这一安全隐患,物管顺应居民想法发出通知将“电鸡”移出小区停放。

“我们这一片区,2023年已经有小区禁止‘电鸡’进入了。”陶然庭苑

所属的棠下街道尚景社区居委会相关工作人员介绍,广州市有关职能部门很早就要求规范电动自行车的充电和停放问题,与珠江俊园、陶然庭苑为邻的信华花园小区,2023年7月已对“电鸡”实施禁入。为方便居民停放“电鸡”并充电,信华花园小区物管联合棠下街道,在小区外围围面设置了多个“电鸡”停放点和充电桩。2024年1月起,棠下街道根据上述经验,继续建设“电鸡”停放点和充电桩,相关工作计划3月中旬完工,届时更多小区将具备把“电鸡”移出小

区停放和充电的条件。

记者26日在珠江俊园、信华花园、陶然庭苑周边的市政道路看到,路旁的人行道已普遍设置了电动自行车停放点和充电桩,有的已投入使用,有的仍在建设。这些停放点和充电桩大多设有雨棚,在电动自行车停放处的上方还设有圆鼓状的悬挂式干粉灭火装置。据悉,如果棚内的电动自行车在停放或充电期间发生自燃,干粉灭火装置能够感应到火焰热量并自动释放灭火干粉,减少车辆自燃带来的损失。

C 有居民已习惯“电鸡”外停,也有骑行者呼吁完善配套

记者走访了解到,在一些实施了电动自行车禁入的小区,居民已逐渐对禁入形成习惯。也有即将需要把“电鸡”停在小区外的居民,呼吁有关部门完善配套服务。

“刚开始还有一些争议,后来大家看到这样做利大于弊,便对这一安排习惯了。”信华花园居民金先生告诉记者,未实施禁入前,“电鸡”大多停在住宅楼1楼架空层内,居民一下楼就可以骑上车走,但因“电鸡”停放堵塞住宅楼出入口,也导致居

民出入不便。每当有“电鸡”起火的新闻出现,总有居民将相关新闻转发到居民微信群内并引发讨论。在堵路不便和消防隐患下,支持“电鸡”禁停的居民越来越多,就连不少拥有“电鸡”的居民也赞成把“电鸡”移出小区。“‘电鸡’禁入后,如今,该小区内1楼架空层乱停现象明显改善,大家也不用再担心‘电鸡’在小区内起火。”

“希望有关部门做好配套服务,满足‘电鸡’骑行者需求。”在珠江俊

园,“电鸡”骑行居民朱先生看到通知后表示,他理解这一通知的用意,也希望在消除小区消防安全隐患的同时,“电鸡”骑行者的需求能够被照顾到。“现在的‘电鸡’停放点基本上就是一个雨棚,没有桩柱供大家锁车也没有保管员看着,以前街头的单车摩托车停放点都是有收费并负责看管的。”朱先生称,希望“电鸡”停放点在建设时考虑用户的锁车需求,或者如过去单车摩托车保管站那样实施收费保管制度。

观点 电动自行车充电难等问题如何破? 业内人士: 宜降低充换电设施建设门槛与成本

羊城晚报记者 郭思琦

近年来,电动自行车安全话题屡屡被讨论,但一些车主依旧乱停放、执意“推车入户”,这是为何?电动自行车火灾频发的原因何在,该如何预防?对此,羊城晚报记者采访了业内人士及消防部门。

业内建议: 把充换电设施建设作为民生工程

广东省电动车商会执行会长蓝世有认为,乱停放、执意“推车入户”等问题缘于三方面因素:首先,电动自行车充电设施的成本较高,居民在外充电可能需要几块钱,在家只需要几毛钱,且一些充电设施较远,便捷程度有待提升;其次,小区物管对于电动自行车管理的重视程度不够;再者,电动自行车车主的安全意识不到位。

蓝世有指出,从广东省来看,目前电动自行车充电设施的数量依旧存在缺口,无法满足群众的使用需求,存在充电难等问题。而充电设施数量迟迟跟不上原因,群众使用意愿不高,整个市场利润空间低。

“充换电相关企业经常向我们反馈,目前充换电进入小区、街道,前期的门槛和成本较高,例如进场费、场地费、场地提供方提成等,这导致充电成本随之提升,原本应该是一项民生工程,但是变成了纯商业行为,居民使用意愿较低,充换电设施生产和运营的企业经营困难。”对此,蓝世有建议,充换电设施应作为民生工程,不设置场地费和叠加的电费,尤其是物业,不应将该项目作为商业项目运营,以此解决充电难等问题。

蓝世有告诉记者,目前,广东正在整合一些资源,开展调研,探索电动自行车免费充电的可行模式。此外,在南京雨花台区“2·23”火灾事故发生后,广东省电动车商会也发布了通知,呼吁充换电设施企业根据相关要求进一步全面排查电动自行车充电设施安全隐患。

消防部门提醒: 严禁电动自行车进楼入户停放充电

记者从广东消防部门获悉,线路老化、电池短路、过度充电、充电环境、电压不稳等都是电动自行车火灾频发的原因。例如,电动自行车如果存放在楼梯间、走道或者停在1楼架空层下面,再从窗户拉线下来充电,尤其是杂物间的过道还有违规堆放杂物,一旦电动自行车发生火灾,引燃杂物,后果不堪设想。

根据国家消防救援局的统计,2023年全国共接报电动自行车火灾2.1万起,相比2022年上升17.4%。而目前我国两轮电动自行车保有量至少已有3.5亿辆,平均每4个人中就有1人拥有电动自行车。因此,正确使用电动自行车尤为重要。对此,广东消防提醒,广大车主应严格遵守:电动自行车及电池禁止进楼入户停放、充电,禁止飞线充电,禁止在单元门口停放,不盲目改装,加强日常自查自检。