



济南新能源出租车运价即将调整 运价和长距离回空费下调

济南西站到机场 单程能省40元

文/片 齐鲁晚报·齐鲁壹点记者
于泊升 夏侯凤超 刘雅菲

齐鲁晚报·齐鲁壹点持续追踪的新能源出租车价格高问题有结果了!10月10日,齐鲁晚报·齐鲁壹点关注了济南新能源出租车价格高问题。18日,记者从济南市发展和改革委获悉,这一问题已经有了解决方案,济南新能源出租车调价方案正在征求意见,其中车公里运价和中长距离回空费均有调整。

此次的调价方案按照“适当降低短距离里程运价、较大幅度降低长距离里程运价”的调价思路进行调整。具体来看,新能源出租车起租价三公里12元不予调整,车公里运价和回空费有调整。其中,车公里运价由2.2元/公里下调为2元/公里。

中长距离的回空费此次也有所降低。调整后的收费方案为运

程6至35公里的部分加收50%车公里运价;35公里至60公里部分加收75%;60公里以上部分加收100%或由双方协商约定费用。

而现行的回空费标准为6公里(不含6公里)至20公里(含20公里)部分加收50%车公里运价;20公里(不含20公里)至35公里(含35公里)部分加收100%车公里运价;35公里(不含35公里)以上部分加收125%车公里运价。总体来看,20公里以上的回空费有所下降,其中20~35公里之间的回空费由现行的100%下调为50%。

记者按照新旧方案标准进行推算,平峰运营6公里路程,原有收费标准下出租车计费为18.6元;新收费标准下计费为18元。20公里距离内,原有收费标准计费为64.8元左右,新收费标准计费为60元左右,相比下降6.4元,20公里内差异的原因在于车公里运价的降低。

中长距离价格过高,也是市民反映比较集中的问题。经测算,收费标准调整后,新能源出租车35公里以上的长距离运价降幅将超过20%。以西客站至机场为例,单程约45公里,现行运价约180元,调整后运价约140元。同时为兼顾保障驾驶员合理收入,维护行业稳定,调价方案对短距离运价的调整幅度相对较小。

目前,济南新能源出租车调价方案正在对社会征求意见,公众可以通过以下途径和方式提出意见建议:

- 1.通过电子邮件方式将意见发送至:s w j n b d c @jn.shandong.cn;
- 2.通过信函方式将意见寄至:济南市历下区龙奥大厦C1326室(邮编:250099);
- 3.通过电话0531-66608531反馈意见。

新能源出租车价格调整参考国内同类城市 调整后运价处于国内中等水平

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者
于泊升 夏侯凤超 刘雅菲

新能源出租车 已超五成

近年来,随着国产新能源汽车技术日益成熟,新能源汽车价格进入下降通道,济南新能源出租车占有量大幅提高。截至目前,济南市新能源出租车共有4587辆,其中纯电动2547辆、插电混合2040辆,占巡游出租车总量的53%。

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者了解到,2018年底济南开始推广新能源出租车,当时国内新能源汽车品牌少、价格高,出租车企业选购的部分品牌插电混动新能源出租车购车价格高达23万左右,同时因国家新能源汽车补贴退坡政策规定,济南未能对新能源出租车进行购置补贴,增加的成本需通过运价消化,因此济南新能源出租车运价偏高(特别是长距离较为明显)。

近年来,新能源出租车型逐步过渡为价格更具优势的国产品牌纯电动汽车,车辆购置成本随之逐步降低。加之,随着济南充电设施的逐步完善,充电效率增加,济南新能源出租车整体运营成本

早在今年4月,齐鲁晚报·齐鲁壹点就开始持续关注济南新能源出租车价格高的问题,济南市今年也组织了三次座谈会,邀请出租车司机、行业协会等研究新的新能源出租车定价方案。目前,新的收费标准即将落地,市民打车也会比以前省钱。

降低态势明显。因此,本次新能源出租车价格调整也有了基础。

调整后运价更加契合 城市发展水平

本次济南新能源出租车的调价方案也参考了国内同类城市运价水平。

今年2月9日,昆明市发布关于《昆明市主城区巡游出租汽车运价调整方案(征求意见稿)》,新能源出租车起步价将根据车型不同调整为10—14元不等。在回空费上,10公里至25公里区间内,相应单价加收50%;25公里之上,加收75%。值得注意的是,昆明方案将基价公里从3公里调整为2公里。与昆明相比,经过调整后的济南新能源出租车价格将略低。

今年10月10日,青岛将巡游

出租汽车车公里租价上调0.10元,普通型、礼宾型巡游出租汽车的车公里租价分别调整为2.10元、2.60元。在回空费上,普通型、礼宾型巡游出租车单程载客10公里之内不收取回空费,10公里至35公里部分,每公里按车公里租价的50%加收回空费,35公里以上,每公里按车公里租价的100%加收回空费。经过调整后的济南新能源出租车价格与青岛相比,短距离略低,长距离相当。

截至目前,北京市出租车收费标准为3公里起步以内13元,车公里运价2.3元/公里,燃油附加费1元每次,单程载客行驶超过15公里部分,基本单价加收50%的回空费。同样作为一线城市的广州,起步价3公里内与济南相同,均为12元,车公里运价2.6元,比济南发布的新方案多出0.6元。返空费实行阶梯附加,15至25公里按照续租价加收20%车公里运价,在25公里以上开始加收50%车公里运价,北京市与上海市均为新能源汽车政府补贴额度较高的城市。

整体来看,调整后的济南市新能源出租车运价水平位于国内大中城市新能源出租车运价的中等水平,更加契合济南市市民收入水平和城市发展水平。

缩短学制的传言,最近在网上传得沸沸扬扬,引发外界关注。

近日,教育部官网发布《教育部办公厅关于设立教育部基础教育综合改革实验区的通知》,决定在12地设立基础教育改革实验区。不想,却迅速演变成社交媒体“缩短学制”的传言。

目前,多地教育部门针对“缩短学制”的说法,已经辟谣。

小学改四年、高中改两年? 多地教育部门辟谣「缩短学制」

13年制,俄罗斯为11年制。

2020年,政协十三届全国委员会第三次会议第2180号提案中建议缩短基础教育年限,扩大义务教育范围,教育部作出了答复,指出还不具备缩短学制和将普通高中纳入义务教育的条件。

而从1986年义务教育法颁布实施,到2011年实现全面普及,距今不到10年,巩固普及水平、提高义务教育质量的任务仍然艰巨。

更何况,制定中小学学制最应强调的首要因素,是是否符合少年儿童心理、生理发展规律和有利于学生全面发展。学制变动,必然引起中小学校布局调整、校舍建设、教师队伍结构调整等系统变动,对学校管理和教学秩序带来较大冲击。

檀传宝认为,若改学制,须先有严肃的研究做基础。缩短学制,不如增加学制的弹性。

教育改革 意在提质

近年来,中共中央、国务院发布了一系列针对基础教育的改革指导意见,比如《深化新时代教育评价改革总体方案》《关于进一步减轻义务教育阶段学生作业负担和校外培训负担的意见》等,公众对提高义务教育质量充满期待。

针对本次教育部设立基础教育综合改革实验区,教育部官网10月18日发文表示,主要目的是促进学前教育普及普惠安全优质发展,义务教育优质均衡发展,普通高中多样化有特色发展,全面提高基础教育质量。

此次基础教育综合改革实验区,涵盖了省级市、计划单列市、副省级市、地级市、高新技术产业开发区、县级市等,代表性广泛。教育部将深入实验区进行调研,指导推动实验区围绕高质量发展,深化基础教育综合改革,凝练实验成果。

学制调整须合规律

缩短学制是件严肃的事,势必考虑教育规律。

我国学制从诞生至今已有100多年,并非一成不变,但“6+3+3学制”始终是主流。

在2016年教育部关于政协十二届全国委员会第四次会议第0203号提案答复的函中,教育部表示,我国目前的中小学学制是经过多次变革、长期实践验证、科学的研究和国际比较等逐步形成的,并由国家法律和政策加以确定,与当前国家经济社会发展状况基本适应。

从有关研究看,世界上主要发达国家和发展中国家的基础教育学制,也基本为12年左右。比如美国、日本、法国、印度为12年制,德国、英国为

“十三五”以来,人民群众“有学上”问题已基本解决。面向“十四五”,人民群众“上好学”的愿望日益强烈。提高教育质量,面向未来。

特别是中央部署“双减”之后,强化学校教育主阵地作用、提升教育教学质量,已成为基础教育面临的最紧迫最核心的重要任务。

那么,相比“缩短学制”的提议,目前基础教育最需要改变的是什么?

檀传宝认为,目前基础教育主要应做两件事:一是提高公立学校教育质量,二是提高校外教育治理水平。也就是说,“双减”的同时要“双增”。

熊丙奇认为,要解决当前基础教育的问题,必须改革教育评价体系,清理将教育、学校等级化的教育管理与人才评价政策。据《中国新闻周刊》