

选题（20%）	说理（60%）	文笔（20%）	总分

作者：李佳怡

学号：1610120105

学校院系：北京大学医学部医学人文学院

提交日期：2020 年 12 月 18 日

浅析北京市出租车定价机制

出租车是人们必不可少的出行方式，改革开放后经历多次调价，目前市场仍受政府管控，本文立足于出租车的行业属性，分析北京市出租车定价背后的经济学原理与逻辑。

1. 出租车的特点

出租车是城市公共交通的补充，具有公共交通的一些特点，如需要付费才可以使用的排他性、共享性和公用性、服务对象的非特定性等。但出租车同时只能服务一位/同行的有限个消费者，并非是增加一个消费者边际成本改变微小，且付费不必使用特定支付手段如地铁票等，起始点、目的地均不设限，提供个性化运输服务，具有些许私人物品的特点。

2. 出租车市场现状

北京市出租车市场一直受政府严格管控，具体体现在数量管制和价格管制两方面¹。政府通过牌照制度严格管控市场上出租车的数量、近 10 年几乎不变，这也造成了出租车公司垄断市场的局面，个体司机只能向出租车公司交纳份钱和风险抵押金以获得正规营运资格。出租车定价一直由政府把控。

3. 出租车价格改制历史

1984-1996 年：10 元/10 公里，仅有面包车。

1996-1998 年：按车型不同分为 1.0、1.2、1.4、1.6、1.8、2.0 元/公里六档，市场较为混乱，消费者选择困难。

1998-2006 年：仅保留 1.2 元/公里（夏利）、1.6 元/公里（富康、捷达）两个档位。

2006-2013 年：增设起步价 10 元（3 公里内），超出部分 2 元/公里，增设空驶费、夜间收费、征收燃油附加费。

4. 2013.6 最新出租车定价机制分析

（1）3 公里起步价从 10 元调整为 13 元²

出租车市场中信息不对称问题难以避免。在多数情况下，出租车司机掌握着更丰富的交

¹ 陈秀梅，韩克勇 《北京市出租车价格调整的经济学分析》山西师大学报（社会科学版）2013.11 刊

² 北京发展和改革委员会 《北京市出租汽车租价调整和完善燃油附加费动态调整机制的听证方案》2013.5

通状况信息、决定行驶道路,若缺乏有效激励机制,司机为实现个人效用最大化,会尽可能避免寻找乘客的空驶时间,由此不可避免的产生绕远路、耗时的情况,损害消费者利益。而起步价的设立正式针对这一问题,其中 13 元高出 2.3*3 元的部分就是司机的额外收入,能够有效激励司机为获得额外收入而努力增加载客次数,而非一味追求里程,更有动力选择最短距离、花费最少时间将现有乘客送达目的地,提高了整个出租车市场的交通运输效率。

(2) 超出部分由 2 元/公里上升到 2.3 元/公里

2006-2013 七年中,经济水平提高,居民需求增大,而出租车价格机制一直未变,司机收入增幅缓慢,从业吸引力明显下降、人数减少,因而造成供不应求,在出租车总数不变的情况下,单公里里程费的上调是为了能够在出租车市场达到新的供需平衡。

(3) 按时段实施差别化价格

23:00 至次日 5:00 运营时,基本单价加收 20% 的费用。时速低于 12 公里时,早晚高峰期间(7:00-9:00 和 17:00-19:00)每五分钟加收 2 公里租价,其他时段加收 1 公里租价。

不同时段差别化价格的激励机制旨在缓解高峰期打不到车、供严重不应求的现象,增加出租车高峰时段运力供给,改善供需关系。

(4) 燃油附加费

油价每上涨 0.8 元/升,加收 1 元燃油附加费,以 3 月为周期定期测算调整。

油价变化周期短、频度高,而政策却不能经常性更改。燃油附加费测量、调节周期更短且灵活,可及时转移司机担负的油价上涨压力,缓解油价波动造成的出租车市场震荡³。

5. 出租车定价体系存在的问题及思考

(1) 政府对出租车市场的规范、管制作用不可或缺,主要原因如下:

驾驶员与乘客之间存在严重信息不对称,乘客处在弱势地位。

出租车行业受油价波动影响巨大,若完全市场化会造成价格波动不定,市场秩序紊乱,消费者利益受损⁴。以上两种情况均会导致逆向选择,一部分优质消费者对出租车市场失去信心并退出,不利于出租车市场的长期发展。

政府干预可以帮助修正出租车市场的负外部性⁵。政府对出租车行业制定高门槛、严控数量,对缓解交通堵塞、环境污染等问题起到重要作用,尤其对于大城市病严重的北京来说,完全放开出租车市场会造成生态、社会秩序等问题,不利于城市可持续发展。

(2) 政府应适度“松手”,让市场发挥作用

政策不能经常性改变,过去 30 多年中,政府仅进行过四次调价,这与北京市经济的快速发展、人民生活水平提高、油价上涨等现实因素都是相悖的,政府管控过于僵化只能实现滞后调整,价格调整永远落后于市场和供求的变化。

并且,现有的定价机制也存在诸多违背经济学理论的不合理之处。比如,设置起步价相当于强行规定最低消费、是否侵犯消费者权益,空驶费的设置违反了经济学消费越多优惠越大的规律,低速行驶和等候费使得消费者成为又花时间、又多交钱的双重受害者,夜间行驶费造成了很多本不必要的空驶、运载效率降低等问题,值得思考。■ (1915 字)

2000 字

³ 顾海兵,郑杰 《出租车价格制度的经济学剖析——以北京为例》《价格理论与实践》2010,30(3):16-18

⁴ 邵燕斐,王小斌 《基于博弈论视角的出租车价格管制困境破解》《开发研究》2014 年第 2 期

⁵ 段竞男 《浅谈对出租车价格调整的理解》《商品与质量》2011.6 刊

参考文献

- [1]. 北京发展和改革委员会 《北京市出租汽车租价调整和完善燃油附加费动态调整机制的听证方案》 2013.5
- [2]. 陈秀梅, 韩克勇 《北京市出租车价格调整的经济学分析》 山西师大学报(社会科学版) 2013 .11 刊
- [3]. 国办发〔2016〕58 号 《国务院办公厅关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》
- [4]. 段竞男 《浅谈对出租车价格调整的理解》 《商品与质量》 2011.6 刊
- [5]. 顾海兵, 郑杰 《出租车价格制度的经济学剖析----以北京为例》 《价格理论与实践》 2010, 30(3): 16-18
- [6]. 邵燕斐, 王小斌 《基于博弈论视角的出租车价格管制困境破解》 《开发研究》 2014 年第 2 期
- [7]. 《北京出租车近 30 年曾经历过四次调价》 《北京青年报》 2013.4.17

WORD 批量转 PDF 工具-未注册 注册码购买 QQ: 3049816538(注册后本文字和以下内容消失)

成都购房咨询, 大专本科成都落户咨询, 成都社保代缴咨询 QQ: 3049816538