

深度

浙江新闻名专栏

宁波轨道交通

能否乘得实惠又舒心

本报记者 冯璋 张燕

三套听证方案 轨道交通票价

方案 I：实行里程分段计价票制。起步价，里程在 4 公里及以内，每票 2 元；里程超过 4 公里部分，票价在起步价基础上，实行分段累进递减加价确定，其中 4~12 公里部分，每 1 元可乘 4 公里；12~24 公里部分，每 1 元可乘 6 公里；24 公里以上部分，每 1 元可乘 8 公里。

方案 II：实行里程分段计价票制。起步价，里程在 4 公里及以内，每票 2 元；里程超过 4 公里部分，票价在起步价基础上，实行分段累进递减加价确定，其中 4~8 公里部分，每 1 元可乘 4 公里；8~13 公里部分，每 1 元可乘 5 公里；13~19 公里部分，每 1 元可乘 6 公里；19 公里以上部分，每 1 元可乘 7 公里。

方案 III：实行里程分段计价票制。起步价，里程在 6 公里及以内，每票 3 元；里程超过 6 公里部分，票价在起步价基础上，实行分段累进递减加价确定，其中 6~14 公里部分，每 1 元可乘 8 公里；14~24 公里部分，每 1 元可乘 10 公里；24 公里以上部分，每 1 元可乘 12 公里。

宁波轨道交通 1 号线一期工程于 2009 年 6 月开工建设，线路长度 20.9 公里，项目概算投资额 135.5 亿元，预计今年上半年通车运营。目前在建的还有 2 号线一期工程和 1 号线二期工程，线路长度分别为 28.4 公里和 23.3 公里，项目概算投资额分别为 180.9 亿元、75.1 亿元，预计 2015 年底建成通车，届时我市将形成“一横一纵”轨道交通骨干网。预计到 2020 年，形成 5 条运营线路、线路长度约 173 公里的轨道交通基本网络。与国内同类城市相比，我市轨道交通具有成网速度快，站间距离差异大和工程造价较高等特点。

票价决定着具体出行方式的选择，是调节城市交通出行结构的重要手段。昨天的听证会上，市物价局发布了轨道交通票价三套听证方案。

针对三套轨道交通票价方案，来自消费者、经营者、利益相关方、市人大代表和政协委员、政府部门以及社会组织的 17 名代表，各抒己见，畅谈自己对票价的看法和建议。

话题一

起步价 2 元还是 3 元？

方案解读：从起步价来看，方案 III 票价高于方案 I、II。方案 I、II 起步价为 4 公里 2 元，方案 III 起步价为 6 公里 3 元，3 个方案的起步里程平均运价均为每公里 0.5 元。但是，由于方案 I、II 起步里程为 4 公里，比方案 III 少 2 公里，对于出行距离在 4 公里以内的乘客来说，方案 I、II 的起步价低 1 元；对里程 4~6 公里乘客来说，加上方案 I、II 里程加价因素，3 个方案的票价相同。由此可见，方案 I、II 的起步价对 4 公里以内短距离出行的乘客相对有利。

观点：起步价 2 元成主流

低价惠民，几乎成为听证代表的共识。在 17 名听证代表中，大部分人提出了 2 元起步的观点。

“轨道交通不同的阶段应该采取不同的定价策略，”宁波工程学院杨仁法建议，在客流培育期，起步价、里程价都要低，千方百计吸引客流。在客流成熟期，为了维持轨道交通舒适、准时、安全的特点，可适当提高票价，使一部分对价格敏感的乘客选择更低价的常规公交出行；在客流饱和期，可适当调高票价，以提高收益，补充新的轨道交通工程建设。

消费者代表陈国防认为，轨道交通可以解决中心城区拥堵，减少污染，它的社会效益很大。作为公益性设施，其定价纯属于企业经营状态，即亏损或赢利作为车票定价依据，不合理，而应照顾老百姓的利益。“在三套方案中，我更支持第三套方案，但建议将其起步价调整为 2 元。”

消费者代表裘卫也表示认同，作为一项不以直接赢利为目的的工程，在财政有能力的前提下，轨道交通应该让老百姓坐得起，也喜欢坐，因此没有必要在运营初期，用票务收入来维持运营。目前国内绝大多数城市对轨道交通的起步价定价是 2 元，本人在征询居民意见后认为，宁波的轨道交通定价应方案 II 和 III 兼顾，甚至推出一日票、季票、年票来给惠于民。

话题二

票价上限多少合理？

方案解读：从最高票价来看，方案 I-II 票价低于方案 I、II。1 号线一期工程运营后，最大可乘里程 20.9 公里，方案 I、II 的最高票价为 6 元，方案 III 的最高票价为 5 元，方案 III 比方案 I、II 低 1 元。2015 年底 1 号线、2 号线一期工程运营后，最大可乘里程约 46 公里（栎社机场站-鼓楼站-长江路站），方案 III 比方案 I、II 低 2 元。由此可见，方案 III 对远



图为听证会现场。

(冯璋 张燕 摄)

距离出行的乘客更有吸引力。

观点：最高票价别让老百姓“吃亏”

“票价应该统筹兼顾，但方案 I 的最高票价 6 元钱，实际上对消费者来说是有点吃亏的。”消费者代表华旗仔细算了算，这个 6 元钱最多可以坐 24 公里，但 1 号线一期工程，一共才 20.9 公里，那么消费者花了 6 块钱，实际上少坐了 3.1 公里。“花了同样的钱，但是没有坐足同样的里程”。

华旗说：“2 块钱起步价可以，但里程要在 6 公里。超过部分，在起步价基础上分段累进递减加价就可以了。”来自市消保委的周丽娟同样对票价上限提出了建议，票价修改目前的方案 III，起步价，里程在 6 公里及以内，每票 2 元；里程超过 6 公里部分，票价在起步价上实行分段累进递减加价确定。鉴于目前开通的 1 号线一期总长 20.9 公里，实行封顶 5 元。

话题三

哪些人群可享受优惠票价？

方案解读：一是参照现行公交票价优惠政策，市内外离休干部、残疾人、因公致残警察、重度残疾人可凭有效证件办理免费乘车卡，凭卡免费乘车。

二是参照杭州等城市做法，考虑到高峰时段交通拥堵，可能危及老年人出行安全，市内外 70 周岁以上老年人可凭有效身份证件办理老年人乘车卡，在工作日高峰时段（7:00—9:00；17:00—19:00；以刷卡进站时间为准）刷卡乘车时，购买半票乘车；在其他时段，凭卡免费乘车。

三是考虑到学生、困难群众等居民经济承受能力，市区全日制大、中、小学校学生和持《宁波市居民最低生活保障金领取证》、《特困职工证》、《宁波市城区社会扶助证》的困难家庭成员可凭有效证件办理特惠乘车卡，刷卡乘车时，享受单程票票价 5 折优惠。

四是根据国家发展改革委有关文件精神，每名成年人可免费携带 1 名身高 1.2 米以下的儿童乘车。

观点：票价优惠范围要“扩容”

除了提出“调整方案，将起步价定为 2 元”等建议外，昨天现场消费者代表杨小颖、政府部门代表封松定、市人大代表王泰琅等不少听证代表表示，作为宁波最大的民生工程，轨道交通的票价优惠范围应该扩大。

“对 70 岁以上的老年人乘车不应设定在工作日高峰时段半价乘车。”杨小颖认为，60 岁至 70 岁之间的老年人也应该包括在优惠范围内。同时参照学生、困难家庭等办理公交卡享受 3 折优惠的标准，这类人群在乘坐轨道交通时也可以享受半价优惠。对于普通乘客，可以享受 8 折的票价优惠。

市民政局的封松定建议，轨道交通票价优惠范围还要将现役军人、烈士遗属等纳入进去，让更多的人体会乘坐地铁出行的便利。

关于轨道交通票价定价方案的 N 个回答

为何实施里程分段计价票制，而不是区域分段计价票制？

如采用单一票制，按平均水平确定同一价格，对不同距离的乘客不公平，也容易失去部分短途乘客，造成资源浪费；如要考虑短途客流，将票价定得过低，将导致经营企业亏损，因此不宜采用单一票制。

区间分段计价票制既能弥补单一票制的缺陷，又能方便乘客使用，但也存在明显的局限性，仅适用于站间距分布均匀的线路。

由于我市核心区域范围较小，向农村延伸线路较长，轨道交通站间距设置不同。以 1 号线为例，平均站间距 1.58 公里，最短站间距仅 0.63 公里，最长站间距达 6.31 公里，差异较大，区间分段计价票制不符合我市实际情况。

里程分段计价票制不仅兼顾短途乘客的需求，有助于客运量与运输能力的平衡，而且能够维护社会公平，有助于轨道交通行业健康发展，经比较分析，采用里程分段计价票制。

延伸阅读

起步价标准如何定的？

上述方案 I、II 的起步价为 2 元，方案 III 的起步价为 3 元。理由是，第一，考虑国家价格政策。鉴于轨道交通公益性的性质，按照《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》精神，应当实行低票价政策，起步价应当不超过运营成本。第二，保持合理的比价关系。从目前居民出行交通工具看，除了私家车外，主要有公交车和客运出租车，轨道交通起步价应当高于公交车，低于客运出租车。现行公交车一般实行一票制，客运票价为每票 2 元，客运出租车起步价为每车次 10 元。第三，按照国内其他城市价格标准，目前，上海起步价为 3 元，其他大多数城市起步价为 2 元。

加价办法是否符合宁波实际？

上述定价方案均采用分段累进递减加价办法。这主要考虑吸引长距离出行的居民选择轨道交通方式，加快推进城乡区域一体化。按照上述定价方案，票价总体水平与杭州、上海等城市基本持平，但高于苏州、南京等城市，这主要考虑到经营企业运营成本和公共财政的承受能力。

由于我市属软土地基，轨道交通工程造价较高，又非省会城市，客流量相对较少，单位定价运营成本高于杭州等城市。当前财政收入增长幅度趋缓，而公共财政支出持续刚性增长；轨道交通财政支出又属于增量项目，资金缺口较大。

国内城市轨道交通票价情况

目前国内城市轨道交通的票制模式主要有单一票制和计程票制两种，其中计程票制又分为区间分段计价票制和里程分段计价票制。目前仅北京市采用单一票制，天津、西安等城市

采用区间分段计价票制，上海、杭州等城市采用里程分段计价票制。随着轨道交通网络逐步形成，南京等城市将区间分段计价票制调整为里程分段计价票制。

Table with 5 columns: 票制, 城市, 起步价(元), 起步里程(或区间), 起步距离平均运价, 加价方式. It lists fare structures for various cities like Beijing, Chengde, Chongqing, Tianjin, Shenyang, Wuhan, Xi'an, Shanghai, Guangzhou, Shenzhen, Hangzhou, and Suzhou.



国家统计局 24 日公布了《中华人民共和国 2013 年国民经济和社会发展统计公报》。统计公报首次公布了城乡统一的居民收入数据，增加了反映劳动生产率的指标、工业门类分组数据、快递业务收入和手机上网数据、服务进出口数据等新指标新数据，调整了人口年龄分组标准。

国家统计局新闻发言人盛来运介绍，2013 年统计公报首次公布了城乡统一的居民收入数据，增加了反映劳动生产率的指标、工业门类分组数据、快递业务收入和手机上网数据、服务进出口数据等新指标新数据，调整了人口年龄分组标准。

看点一：首次发布城乡统一的居民收入数据。国家统计局住户调查办公室主任王萍萍解释说，受城乡二元结构等影响，以前居民收入统计是城乡分别进行的。随着城乡一体化住户调查的实施，这次首次发布了城乡统一的居民收入数据——2013 年，全国居民人均可支配收入为 18311 元，比上年增长 10.9%，扣除价格因素实际增长 8.1%。

看点二：增加反映劳动生产率的指标。盛来运介绍说，为反映经济转型升级和提质增效方面的进展情况，2013 年统计公报增加了国内生产总值与全部就业人员的比率指标——全年国内生产总值与全部就业人员的比率为 66199 元/人（以 2010 年不变价格计算），比上年提高 7.3%，劳动生产率稳步提高。

看点三：取消轻重工业分组，增加工业门类分组数据。为更准确反映工业行业结构调整情况，并与国际标准接轨，2013 年统计公报取消了工业的轻、重工业分组，新设采矿业、制造业、电力热力燃气及水生产和供应业三个门类分组。

看点四：增加快递业务收入和手机上网数据。盛来运解释，为更好地反映互联网及网购等新业态的发展，2013 年统计公报增加了快递业务收入和手机上网人数等指标——2013 年全国快递业务量为 91.9 亿件，快递业务收入 1442 亿元；互联网上网人数为 6.18 亿人，其中手机上网人数 5.40 亿人，互联网普及率达到 45.8%。

看点五：调整人口年龄分组标准。盛来运指出，为了更好地与劳动法衔接，2013 年统计公报修改了人口年龄分组标准，将原来的 0 至 14 岁、15 至 59 岁分组标准修改为 0 至 15 岁、16 至 59 岁——2013 年末，全国大陆总人口为 136072 万人，其中 0 至 15 岁 23875 万人，16 至 59 岁 91954 万人，60 岁及以上 20243 万人。

看点六：增加服务进出口数据。为全面反映我国对外经济发展情况，2013 年统计公报在公布货物贸易数据的同时，增加了服务贸易数据——2013 年全国服务进出口总额为 5396 亿美元，比上年增长 14.7%，服务进出口逆差 1185 亿美元。

看点七：增加以人民币计价的进出口数据。盛来运指出，为适应人民币国际化趋势，方便社会各界使用进出口数据，2013 年统计公报在对外经济部分增加以人民币计价的进出口总额、出口总额、进口总额以及贸易差额数据。

统计公报七大新看点直击

首次发布城乡统一的居民收入数据

(据新华社)

70 个大中城市 1 月房价环比涨幅稳中趋降

宁波新建商品住宅环比上涨 0.4%



这是 2 月 22 日从 580 米高度的上海中心大厦上拍摄的海湾陆家嘴俯瞰图。

国家统计局 2 月 24 日发布的统计显示，2014 年 1 月份我国 70 个大中城市房价环比涨幅总体平稳，涨幅呈稳中趋降态势。统计显示，2014 年 1 月份，有 25 个城市新建商品住宅价格环比涨幅比去年 12 月份有所回落。其中，北京、上海、广州、深圳 4 个一线城市新建商品住宅价格环比平均涨幅比去年 12 月份回落 0.1 个百分点。

宁波 1 月份新建商品住宅价格环比微涨 0.4%，同比上涨 7.5%，分别比 2013 年 12 月份涨幅下降 0.1 和 0.3 个百分点；二手住宅价格环比微涨 0.3%，同比上涨 4.7%，分别比 2013 年 12 月份涨幅下降 0.1 个百分点和上浮 0.3 个百分点。

(周 骥)