

# 方案 I、II 短途较实惠，方案 III 远距离出行更划算 轨道交通票价方案今起网上征求意见

## 昨举行听证会，多数人建议在方案 III 基础上再修改

□记者 周科娜 通讯员 俞仲智 摄影 周科娜

昨天下午，市物价局就轨道交通的三套票价方案举行听证会。

本次听证会参加人共17名，由消费者、经营者、利益相关方、专家学者、市人大代表、政协委员、政府部门和社会组织代表组成，其中消费者7名，由宁波市消费者权益保护委员会推荐产生。另外，5位市民旁听了本次听证会。

多数参加人在反复比较三套方案的优劣后，建议以方案 III 为蓝本进行修改。

市物价局负责人表示，会后将对参加人的意见和建议进行认真研究，提出意见处理建议，对主要意见采纳情况作出说明。同时，从25日起就定价方案在网上（网站 <http://www.nbdpc.gov.cn>）公开向社会征求意见，时间截止至2月28日，各界人士可以通过信函、传真或网络等方式提出意见和建议。

市物价局将会在广泛听取社会各界意见基础上，形成最终定价方案，报市政府审定。经市政府审定后，将通过政府网站、新闻媒体向社会公布定价决定。

### 市物价局的说明

在听证会上，市物价局首先对轨道交通票价制定的一些深层考虑和三套方案的情况向参加人作了说明。

#### ? 为何实施里程分段计价票制，而不是单一票制？

**市物价局相关负责人：**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。我市经过比较分析，决定采用里程分段计价票制。理由是：

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。

区间分段计价票制仅适用于站间距分布均匀的线路。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。因此，区间分段计价票制不符合我市实际情况。

#### ? 起步价是如何定出来的？

**市物价局相关负责人：**起步价的制定综合了三方面的因素：

首先是国家价格政策。由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。其次，是保持合理的比价关系考虑。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。第三，参照了国内其他城市的价格标准。目前，上海起步价为3元，其他大多数城市起步价为2元。

#### ? 宁波轨道交通的票价总体水平如何？

**市物价局相关负责人：**按照上述定价方案，我市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。

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。

#### ? 三套方案各自的特点是什么？

**市物价局相关负责人：**从起步价看，方案 III 票价高于方案 I、方案 II。方案 I、方案 II 起步价为4公里2元，方案 III 起步价为6公里3元。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。方案 III 对长距离出行的乘客具有价格优势，方案 I、方案 II 对近距离出行的乘客相对便宜。

从最高票价看，方案 III 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，因此方案 III 比方案 I、II 低1元。2015年底1号线二期、2号线一期工程运营后，最大可乘里程数约46公里，方案 I、II 的最高票价为9元，方案 III 的最高票价为7元，方案 III 比前两个方案低2元。

#### ? 对部分特殊人群在票价上有哪些优惠政策？

**市物价相关负责人：**我市将综合考虑现行公交票价政策等因素，制定轨道交通票价优惠政策。

### 参加人的说法

#### 消费者代表： 多赞成方案 III 或建议在该方案上进行修改

昨天与会的消费者共有7名，赞同方案 III 或建议在方案 III 的基础上继续修改的占了4个。

消费者王晶晶说：“轨道交通是一项民生工程，收费不能太高，建议在方案 III 的基础上进行修改，建议起步价定在2-2.5元。”

消费者杨小颖说：“方案 I、方案 II 价格比较高，方案 III 除了起步价之外其他都好，建议在方案 III 的基础上，将起步价改为2元。”

记者在现场看到，消费者陈国防和裘坚也赞同在方案 III 的基础上将起步价降至2元。

消费者华旗和刘爱祥则建议在方案 I 的基础上对票价方案进行修改。华旗说：“方案 I 起步公里数少了，建议将起步价的公里数定为6公里。1号线1期全长仅20.9公里，与方案 I 中的12-24公里的最长区间24公里看，则少了3.1公里，消费者显然吃亏了，建议将方案 I 的最高票价定为5元。”

#### 政协委员、人大代表、政府部门代表： 调低起步价，每票5元封顶

人大代表王泰琅说，“宁波轨道交通票价应该低于省会城市杭州。”他认为，用票价弥补造价的做法是不可取的。他建议轨道交通的起步价定为2元。

市政协委员王力进也表示，轨道交通初期首先应该培育人气，2元的起步价符合市民的心理价位。

来自市民政局的封松定说，建议将起步价从3元调整至2元。

来自市消保委的周丽娟说，轨道交通的初始阶段首先要培育忠实的客流。建议将起步价降至2元，同时每票封顶价格定为5元。

#### 利益相关方代表： 建议轨道交通与公交无缝对接

来自市出租车公司的毛科优倾向于方案 I。她说，据调查，市民出行的里程范围约为6公里，体现了频繁的短途出行，方案 I 起步价较低，更容易让市民接受。

来自市公交公司的曹琪成说，轨道交通方便、准点最重要，建议轨道交通与公交无缝对接，方便市民出行。

来自轨道交通运营分公司的王晔说，无论轨道交通最终采用何种方案，他们将努力提高服务水平，满足乘客的需求。

#### 专家代表： 建议整合方案 II 和方案 III

此次轨道交通票价听证会的专家代表、来自宁波工程学院的杨仁法教授因故不能参加，由他的代表吕晨曦代为阐述杨教授的建议和看法。

杨教授建议，根据轨道交通不同的发展阶段采取不同的定价策略。在客流的培育期，起步价、里程价都要足够低。

杨教授赞同里程分段计价方式。他建议将方案 II 和方案 III 结合。也就是起步价4公里2元，4-19公里按方案 II，19-27公里每1元乘8公里，27-37公里每1元乘10公里，37公里以上每1元乘12公里。

### 轨道交通票价的三套方案

#### 相关链接

**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。