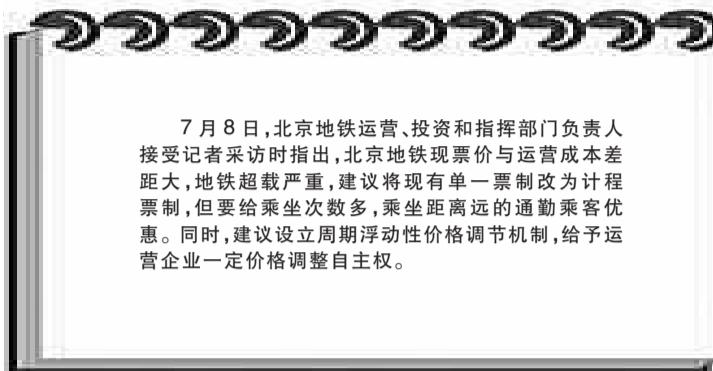


地铁三部门建议实行计程票制设浮动票价机制 长途通勤族坐地铁应享优惠价



7月8日,北京地铁运营、投资和指挥部门负责人接受记者采访时指出,北京地铁现票价与运营成本差距大,地铁超载严重,建议将现有单一票制改为计程票制,但要给乘坐次数多,乘坐距离远的通勤乘客优惠。同时,建议设立周期浮动性价格调节机制,给予运营企业一定价格调整自主权。

现状一:资金压力 地铁建设运营成本不堪重负

北京地铁系统人士表示,北京每人2元的低票价实施7年来,运营建设成本让地铁“不堪重负”。

北京市轨道交通指挥中心负责人(简称轨指中心)介绍,从2003年到2013年,北京建成轨道交通新线351公里。截至2013年底,北京轨道交通运营总里程达到465公里,运营线路17条。

记者从北京市基础设施投资有限公司(简称“京投公司”)了解到,未来北京还将高密度增加轨道交通线路,其面临巨大的建设资金压力。2020年前增加12条线路,北京轨道交通总里程达到1000公里以上。

据介绍,预计从2003年至2020年,北京轨道交通建设投资总需求为6000亿元,截至去年已完成线路投资2000多亿元,预计到2020年还需投资约4000亿元。

此外,北京地铁的运营也需要政府补贴。北京地铁运营公司表示,2007年至2013年,政府共计补贴各类财政资金221亿元,主要用于弥补线路基本运营亏损和设备设施更新。

另一方面,票价水平却从每人3.25元降至现在的2元。

轨指中心负责人表示,轨道交通现有票价水平与运营成本差距悬殊,低票价政策无法真实反映线路运营的经营价值,制约了潜在投资者数量,因此也将影响到轨道交通行业的长远规划和可持续发展。

“未来北京还需密集增加轨道线路,地铁的建设和运营面临的资金压力大,提升票价有利于减轻融资压力,同时也能加快推进地铁线路的建设。”交通部门相关负责人表示。

现状二:客流安全 13条线高峰段满载率超100%

轨指中心负责人表示,目前地铁超载严重,给运营带来巨大安全问题。近年来地铁客流快速增长,最高日客运量已达到1100万以上。目前,地铁早晚高峰时段客流集中,(7点-9点,17点-19点)4个小时路网的进站量、换乘量已占全日客流总量45%左右。部分线路超负荷运行,安全风险很大,17条地铁线路中,高峰小时满载率超过100%的运营线路达13条。

其中,5号线惠北至惠南下行区间、13号线上地至五道口上行区间、昌平线生命科

学园至西二旗下行区间、八通线传媒大学至高碑店下行区间等高峰小时最大断面满载率超过130%。给运营组织和列车运行造成严重的安全隐患。

按照线路规划设计,地铁线路分为近期、中期、远期三个阶段,客流应呈现渐进式增长的过程。但因价格这一经济手段未发挥调节作用,一些新线开通后的初期阶段,甚至几个月内就达到中远期所规划的客流量级,导致线路设备、设施的运输能力达到极限,加大了地铁安全运营风险。

现状三:出行结构 四公里内地铁乘客比例上升

轨指中心提到,轨道交通与公共电汽车同为城市公共交通的重要组成部分,而现行票价水平导致轨道交通客流激增的同时,公共电汽车的客运量近年来却持续下降。

记者从北京市交通研究发展中心获悉,2009年,地面公交的全年客运量是51.6亿人次,2013年只剩下48.4亿人次。与此同时,公交车的运营线路条数从692条上升到813条,这意味着4年间在公交车线路增加121条的同时,乘坐公交车出行的人数却下降3.2亿人次。另外,2013年较2006年,地面公交年客运量增加8.6亿人次,而轨道交通

同年增加25.1亿人次,约是地面公交的近3倍。

相关负责人表示,轨道交通的定位是吸引中长途乘客出行,公共电汽车则主要面向中短途乘客。而目前轨道交通承担短距离乘客出行的比例较大,乘坐5公里以下乘客比例占全部出行人数的10%以上,乘坐4公里以下乘客比例近三年呈上升趋势。“造成这种现状的原因之一是票制票价体系没有能合理引导两种公共交通出行方式的分布,公共交通方式之间客流分担不合理。”



建议一: 实行计程票制起步价不宜过低

轨指中心负责人建议,将现有单一票制改为计程票制。北京市地铁运营有限公司相关负责人建议,计程票制,即按照实际乘坐里程计价,能体现“多乘坐、多付费”的公平性原则,同时通过价格杠杆调节乘客出行结构,使客流构成趋于合理。

轨指中心表示,对于计程票制的起步价格,考虑轨道交通以吸引中长途乘客为主功能定位,起步价不宜设置过低;对于起步里程和加价里程的对应价格,应按照递远递减的原则,也就是运价率随着乘坐里程的延长而降低。

据介绍,从国内各城市如上海、天津、广州等城市的轨道交通票制来看,多采用计程票制方式。计程票制相对于单一票制,收费更趋科学合理,能够充分发挥轨道交通不同

里程范围内的运输效能,有利于提高轨道交通经济效益和社会效益。

目前天津、深圳、广州、上海等地地铁均实行计程票制。以广州为例,其票价情况为,4公里内2元,4-12公里每4公里加价1元,12至24公里每6公里加价1元,24公里以上每8公里加价1元。

在国外,新加坡、首尔、东京、巴黎、伦敦等地则均采用计程票制。

“在未来的地铁规划中,将吸引社会资本积极参与轨道交通的投资、建设和运营。”北京市基础设施投资有限公司相关负责人介绍,社会投资者首先考虑的是项目的可经营性,票价调整后能更真实地反映地铁线路的经营价值,吸引更多潜在社会投资者。

建议二: 通勤客流应享受票价优惠

由于公共交通要体现公益性,所以要关注地铁通勤乘客,即从家中往返工作地点的乘客群体出行需求。这部分乘客群体乘坐次数多,乘距长。轨指中心负责人建议,通过一定的优惠政策对经常乘坐轨道交通的长途通勤乘客,给予适当的票价优惠。

同时,若今后调整为计程制票价,目前的系统真正实施时,还需改造和试运行。因此新票种的设置,不宜同时设置过多。如果

设置辅助票制票种等新增功能的话,也建议分步实现。

此外,形成周期性浮动性的价格调节机制。建议政府价格主管部门每3-5年按照当年线网规模和物价水平研究票价是否调整变动。或者在批复基础票价的同时,给予运营企业一定范围的价格浮动自主权,使运营企业可采用营销手段,设置动态价格或发行优惠票种等以吸引或均衡客流。

(据《京华时报》)