

多地调整轨道交通票价 市场呼吁建立价格动态调整机制

中经记者 孙丽朝 北京报道

随着轨道交通逐渐成为居民日常出行的重要选择方式,其票价的调整也对市民生活、经济发展以及城市交通模式等都产生深远影响。近日,昆明、重庆宣布调整地铁价格。在此之前的2019—2024

年期间,武汉、南京、沈阳等城市也调整了地铁票价。根据市场调研,轨道交通票价的调整基本与运营成本增加、服务质量提升、维护成本上升等因素有关。业内人士分析,从绝对价格和相对价格看,中国城市轨道交通票价在国际上均处于较低水平。随着城市轨道交通运营成本的不断

上涨,其对财政补贴的依赖性越来越强。“适当的调价有助于轨道交通企业可持续发展,也有助于运输服务质量的提升。”可持续交通创新中心研究员、北京交通大学经管学院教授王超对《中国经营报》记者说。



列车经停昆明地铁1号线福德站,乘客正在有序上下车。

路炳阳/摄影

重庆地铁20年未调价

通勤乘客按每月22个工作日、出行44次计,方案一、方案二人均月开支分别增加24.20元、25.52元。

继4月份昆明地铁迎来运营13年首次涨价后,近日,重庆市发展和改革委员会(以下简称“重庆市发展改革委”)官网发布公告称,将于5月29日召开完善重庆城市轨道交通票价机制听证会。

从公告发布的两套票价方案来看,价格调整后,重庆市轨道交通每人票价或将出现超10%的涨幅。

重庆市发展改革委相关人员表示,随着城市轨道交通线网规模不断扩大,票款收入与运营成本差距日益加大,人次票款收入(不含税,含免费及优惠乘客)仅占单位运营成本的14.54%,需完善票价机制,增强城市轨道交通发展能力。

据悉,2005年6月18日,重庆市首条城市轨道交通线路——单轨2号线开通。目前,重庆城市轨道交通已开通11条路线。过去20年里,重庆轨道交通票价一直保持

在2005年水平,实施按照里程计价、递远递减的计程票价方式,票价标准为0—6公里内起步价2元,最高票价10元(实际执行7元封顶的优惠政策)。

按照重庆市发展改革委发布的公告,此次调价主要有两套方案:方案一起步价为2元4公里,之后每增加1元,乘客可相应多乘坐4、4.5、6、7、10、15、20公里;方案二起步价为3元8公里,之后每增加1元,乘客可相应多乘坐5、6、7、8、10、15、20公里。

根据测算,目前重庆城市轨道交通线网最长单程计费里程为88公里,两套方案对应的最高票价均为11元。按照公告内容,核定重庆城市轨道交通单位运营成本为15.13元/人次。

重庆市发展改革委方面称,付费乘客次平均支出为3.21元(含

税),配套实施优惠措施后,方案一、方案二的付费乘客次平均开支分别增加至3.76元(提高0.55元)、3.79元(提高0.58元),增幅分别为17.13%和18.07%。通勤乘客按每月22个工作日、出行44次计,方案一、方案二人均月开支分别增加24.20元、25.52元。

“地铁涨价可以缓解部分地铁运营成本压力,有助于维持地铁系统的正常运行。但票价的上涨也可能抑制部分市民的出行需求,因此需要平衡经济效益与市民出行需求,以确保交通系统的可持续性。”一位地铁运营公司人士如此评价。

相关数据显示,2024年,重庆城市轨道交通日均客流量394.85万人次(其中进站量244.74万人次,换乘量150.11万人次),预计2028年,运营里程将超700公里,日均客流量将超700万人次。

低票价Vs高负债

一方面是城市轨道交通长期维持低票价,另一方面是城轨行业的运营成本和负债逐年增加,在经济下行周期,两方的博弈日益加剧。

“长期以来,地方政府对城市轨道交通票价调整非常谨慎,一方面要考虑公众接受度,另一方面担心调价影响短期内的客流量。这导致我国绝大部分城市的地铁票价长期维持在10年甚至20年前的水平。”一位地方政府人士对记者表示。

基于这样的考虑,重庆城市轨道交通票价也长期维持在20年前水平,而这只是中国城市轨道交通票价现状的一个缩影。

王超认为,无论从城市地铁起步价的相对价格还是绝对价格来看,中国城市地铁票价在全世界范围都属于较低水平。

通过对比东京、巴黎、伦敦、纽约、柏林、洛杉矶、香港、新加坡和北京等9个城市地铁票价,王超发现,伦敦地铁起步价最高,约为北京地铁的7倍。如果以单程最低票价占人均可支配收入的比重来看,伦敦和柏林位列第一、第二,北京在9个城市中排名第六,处于中等偏下水

平。而新加坡地铁起步价在人均收入中占比最低。

一方面是城市轨道交通长期维持低票价,另一方面是城轨行业的运营成本和负债逐年增加,在经济下行周期,两方的博弈日益加剧。

中国城市轨道交通协会(以下简称“城轨协会”)今年3月公布的数据显示,截至2023年年底,城轨交通行业总资产规模超8万亿元,总债务规模超4.7万亿元,全行业平均资产负债率为57%。2023年全行业运营成本为1288亿元,较2018年增长695亿元,年均增长约18.3%。

城轨协会常务副会长周晓勤表示,随着我国城轨线网规模扩张和城轨老旧设备更新需求激增,其运营成本叠加设施更新改造等造成的投资压力将持续加剧。企业收支失衡普遍,行业平均运营收支比仅为43.69%,票务收入覆盖运营成本比例仅为35.60%。统计显示,2023年经营性亏

损达563亿元,目前,90%以上企业依赖财政补贴维持运转,进一步加剧债务负担。

东部某市地铁运营公司人士对记者表示,在过去10年里,该市人均GDP(国内生产总值)、CPI(消费者物价指数)、人均消费支出等指标连年增长,地铁运营的人工、维保、安检等各项刚性成本也持续上涨,地铁票价却长期维持不变。“目前公司收入难以覆盖成本,运营压力不断增大。适当的调价有助于轨道交通企业可持续发展,也有助于提升服务水平和老百姓的出行质量。”该东部某市地铁运营公司人士说。

王超也认为,公共产品需要有适度、合理的经营收入,这有助于提升运输企业的积极性和运输效率。“如果地铁票价长期维持在低位,会导致地铁运营对财政依赖过大,而不断增加的政府补贴最终也是由纳税人来买单。”

建立动态调整机制

根据2024年10月国务院发布的《城市公共交通条例》,城市公共交通票价依法实行政府定价或者政府指导价,并建立动态调整机制。

在此背景下,业内呼吁,要建立与社会物价、居民收入水平挂钩的票价调整机制。

上述地方政府人士也表示,当前我国城轨票价应建立与公司运营成本、社会物价、居民可支配收入等相关指数联动的动态调整机制,使城轨交通成本在政府、企业和使用者之间合理分摊。

根据2024年10月国务院发布的《城市公共交通条例》,城市公共交通票价依法实行政府定价或者政府指导价,并建立动态调整机制。

王超认为,参考全球其他城市如香港、新加坡等地的经验,这些城市地铁票价都实现了根据国

民收入情况,在较短周期内就可以及时调整的机制。“结合中国国情和老百姓的接受度来看,建议中国城市地铁票价可以3—4年调整一次。”

具体到操作层面,动态调整机制应以哪些因素作为参数?

王超建议,国内城市地铁票价动态调整机制应主要与人均可支配收入挂钩。各个城市也可以根据自身地铁发展阶段列入其他因素。比如,北京地铁建设较早,大量线路进入大修周期,运营维护成本会越来越高,这一因素也可以纳入动态调整模型中作为参考变量。

一位不愿具名的城轨领域专

家表示,在动态调整机制建立上,可以参考香港地铁的模式。2007年,香港政府与港铁共同制定了“可加可减”的票价调整机制,每年实施一次。在此票价模式下,2008—2024年,港铁有10年在加价,5年维持不变,1年减价,整体看,票价累计涨幅超33%。

但该人士提醒,香港经济社会发达程度比内地城市更高,老百姓对票价调整的接受能力也更强。“对于内地城市而言,在制定动态调整机制时,应充分考虑民众经济承受能力,谨慎研究,逐步推进,实现乘客经济可承受性与轨道交通运营可持续性的有机平衡。”

“两新”政策效应持续释放 汽车以旧换新补贴申请超千万份

中经记者 尹丽梅 张硕 北京报道

今年以来,在各项宏观政策协同发力的背景下,“两新”(大规模设备更新和消费品以旧换新)政策实施力度持续加大,国内市场需求进一步扩大。以汽车行业为例,截至5月5日,全国汽车以旧换新补贴申请量突破300万份,这为我国汽车市场的稳定增长提供了坚实的支撑。

在国务院新闻办公室举行的新闻发布会上,国家统计局新闻发言人付凌晖介绍,4月份,新能源汽车、汽车用锂离子电池、充电桩分别增长38.9%、61.8%和43.1%。同时,智能无人飞行器制造、智能车载设备制造行业增加值分别增长74.2%和29.3%,明显快于规模以上工业增速。

中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)披露的数据显示,2025年4月,我国汽车产销分别完成261.9万辆和259万辆,同比分别增长8.9%和9.8%。2025年1—4月,我国汽车产销分别完成1017.5万辆和1006万辆,同比分别增长12.9%和10.8%。

中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树表示,乘用车置换政策开始接力报废补贴政策,推动了近期车市的增长。“期待未来能有长效的强力接续政策,比如,减免购车人员个税、推动新能源汽车下乡等更多措施,拉动购车消费。”崔东树说。

今年补贴申请超322万份

在政策支持下,2025年4月,国内汽车市场也交出了一份不错的成绩单。

中汽协披露的2025年前4个月汽车国内销量数据显示,2025年4月,汽车国内销量207.3万辆,同比增长11.7%。其中,传统燃料汽车国内销量104.8万辆,同比下降6.4%。

总体看,2025年1—4月,汽车国内销量812.3万辆,同比增长12%。其中,传统燃料汽车国内销量446.4万辆,同比下降5.7%,但与去年相比,降幅在收窄。据悉,2024年传统燃料汽车国内销量为1398.9万辆,同比下滑17.3%。

“整体来说,今年4月份的数据还是不错的。今年以来,尽管我们面临的经济压力很大,但汽

车产业前4个月的产销首次突破1000万辆大关,创下同期历史新高。”中汽协秘书长陈士华表示,汽车市场在政策驱动、技术升级等多重因素推动下,活力持续释放。

政策层面,自2024年汽车以旧换新政策实施以来,目前累计补贴申请量已超1000万份。随着该政策持续发力,2025年以来申请量达322.5万份,分别为汽车报废更新103.5万份和置换更新219万份。

受补贴政策带动,更环保的车型、更先进的操控性能,成为购车者的首选,这极大带动了汽车消费活力的提升。

陈士华认为,总体看,我国汽车产业的发展面偏积极乐观。“4

新能源汽车出口增多

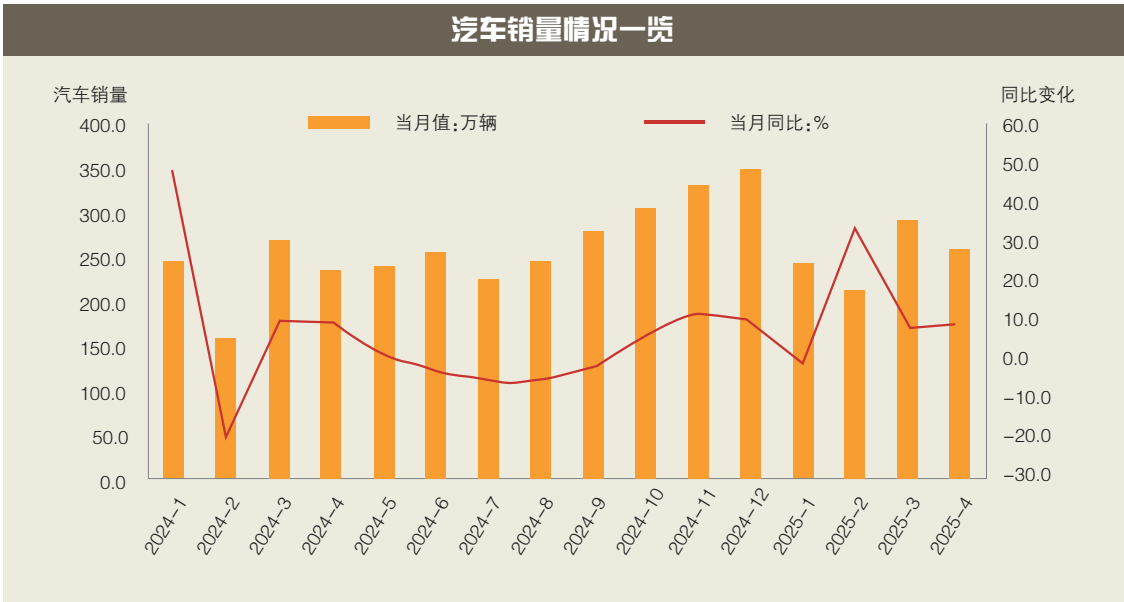
尽管汽车行业面临着一系列复杂的内外部环境,但今年以来我国汽车出口依然实现同比增长态势。

数据显示,2025年4月,我国汽车出口51.7万辆,环比增长2%,同比增长2.6%。2025年1—4月,我国汽车出口193.7万辆,同比增长6%。

其中,新能源汽车出口数据也比较亮眼。根据中汽协的数据,2025

年4月,我国新能源汽车出口20万辆,环比增长27%,同比增长76%。2025年1—4月,我国新能源汽车出口64.2万辆,同比增长52.6%。

和新能源汽车相比,传统燃料汽车出口则出现了下滑。2025年4月,我国传统燃料汽车出口31.7万辆,环比下降9.3%,同比下降18.7%。2025年1—4月,我国传统燃料汽车出口129.5万辆,同比下降7.9%。



资料来源:Wind、中国汽车工业协会、申港证券研究所

刘洋/制图

月25日,中央政治局会议指出,要不断完善稳就业稳经济的政策工具箱,这与去年9月一揽子增

量政策、中央经济工作会议和全国两会部署任务形成接续,预计将对经济形成有力支撑,有助于

进一步提振汽车内需市场,从而巩固拓展汽车行业稳中向好发展态势。”

辆,同比增长23.5%;新能源汽车出口128.4万辆,同比增长6.7%。这表明,2024年中国汽车出口的增长主要靠传统燃料汽车支撑,新能源汽车出口仅占出口总量的21.9%。而到了2025年1—4月,新能源汽车出口已经占据出口总量的三分之一以上。

一位汽车产业界人士告诉《中国经营报》记者,随着全球各国加快推进碳中和与绿色转型目

标,欧洲、拉美、中东和东南亚等主要出口市场对新能源汽车的接受度较之前明显提高。“相比之下,传统燃料汽车面临更强的环境政策压力,新增需求放缓。随着国内新能源汽车市场价格战持续,车企在内销渠道的利润空间被压缩。在此背景下,出口市场价格更稳、利润更可观,出口也成为新能源车企提升财务表现的一个重要渠道。”