

广州公交票价拟调整 一元票价或成历史

近日,广州市发展和改革委员会在官网挂出了关于召开《广州市公交基础票价优化方案》(以下简称“方案”)听证会暨征集听证会参加人和征求公众意见的公告。广州拟对现有日班按公交线路营运里程计价的方案进行优化,包括简化基础票价体系,取消一元票价等。公告提出了两个方案供比选,对市民来说,支出多为增加。即日起,市民可提出意见或报名参加暂定于8月17日的听证会。

需注意的是,目前快车、夜班车基础票价,以及BRT线路票价和现行加收票价规则不变。

现行票价

方案指出,广州现行公交基础票价按线路营运里程确定,分日班车、夜班车、快车三种类型分别定价。2020年7月起,由公交企业按照规定的公共汽车票价与营运里程对应表确定票价。

其中,日班车全程营运里程≤11.33公里,票价1元;随后按照里

程数的增加票价逐步升高,11.33~22.65(含)公里票价2元;最高5元。夜班车全程营运里程以21.49公里为界,分为3元和4元。快车按0.283元/人·公里计算票价。

据悉,票价3元及以上线路实行分段收费,由公交企业结合营运里程与

跨区营运实际情况自行划分分段收费标准。对途经收费道路或桥梁的公交线路,向乘车经过路桥收费站的乘客明确加收标准。对未乘车经过路桥收费站的乘客不加收。此外,对部分特殊线路进行单独定价,主要有:BRT线路执行2元票价(2010年核定)等。

为何调价?

方案认为调价有三方面的必要性。其一,优化公交基础票价是促进公交行业绿色发展和提质增效的需要。公交出行面临多种出行方式的竞争,迫切需要综合考虑地铁等各种竞争性出行方式的合理比价,建立更为

合理的公交基础票价体系,吸引市民选择公交出行。

第二是充分发挥价格杠杆作用,鼓励和支持公交企业围绕市场需求大力优化调整线路,特别是发展与地铁接驳更顺畅的公交短途线

路及优化调整运行效率不高的线路。

此外,方案还认为,优化公交基础票价是适度放开市场化经营的需要;利用本次公交基础票价优化,能妥善解决分段收费问题。

如何调价?

方案提出,优化日班车线路基础票价。拟对现有按公交线路营运里程计价的方案进行优化,主要优化日班车线路基础票价:一是简化基础票价体系。日班车票价层级由五级减少至四级或两级。二是取消一元票价。三是妥善解决分段收费问题。

办法一:继续实行分段收费,但优化分段收费政策。根据目前广州公交未配备乘务员,由驾驶员兼顾票务工作的实际情况,参考兄弟城市的做法,实施合理的分段收费制度,公交企业负责落实。

办法二:日班车实行一票制,不进

行分段收费。

方案还提出,新增的旅游观光线路、旅游线路、商务专线价格放开,实行市场调节价,由企业依法自主定价。快车、夜班车基础票价,以及BRT线路票价和现行加收票价规则不变。

现行票价标准		方案一票制标准		方案二票价标准	
全程营运里程(公里)	票价(元/人次)	全程营运里程(公里)	票价(元/人次)	全程营运里程(公里)	票价(元/人次)
≤11.33	1	≤22.65	2	≤15	2
11.33~22.65(含)	2	22.65~31.71(含)	3	>15	3
22.65~31.71(含)	3	31.71~40.77(含)	4		
31.71~40.77(含)	4	>40.77	5		
40.77~49.83	5				

现行方案

日班车全程营运里程≤11.33公里,票价1元;随后按照里程数的增加票价逐步升高,最高5元。夜班车全程营运里程以21.49公里为界,分为3元和4元。

按监审报告口径(市民享受现行票价优惠政策、财政给予补助后口径),现行人次票价为1.25元,年均每公里营运成本为2.50元/公里;不冲减财政补贴年均单位人次营运成本为4.28元/人次,年均每公里营运成本为8.58元/公里。

基础票价局部微调方案

●优化内容:一是恢复日班车线路起步价格为2元。二是对于全程5元票价线路,取消全程营运里程49.83公里的上限限制。

●调价影响:对应人次票价约为1.31元,增幅为4.70%。根据评估,方案一取消一元票价,有助于公交企业提升公交线网线路优化的积极性,大力发展短途公交。同时现营运里程11.33公里以下线路乘客支出有所增加。

日班车线路基础票价单一票制方案

●优化内容:全程营运里程小于或等于15公里的线路票价为2元,大于15公里的线路票价为3元。

●调价影响:对应人次票价约为1.67元,增幅为33.32%。根据评估,方案二将票价简化为2元、3元两个层级,取消分段收费,实行一票制。相对于现票价政策,公交基础票价有升有降。11.33公里以下线路票价由1元升至2元;11.33公里~15公里线路票价不变;15公里~22.65公里线路票价由2元升至3元;22.65公里~31.71公里线路,现长距离出行乘客票价3元保持不变,短途出行的乘客票价由2元升至3元;31.71公里以上线路,现长距离出行的乘客票价由4元、5元下降至3元,短途出行的乘客票价由2元升至3元。

方案提出,考虑到广州市公交线网正在逐步优化的实际情况,方案二实际增幅会更小。

为什么15公里是分界线?

为什么方案二的分界线是15公里?据悉,主要考虑:第一,根据公交企业运营数据测算,广州市中心区市民平均乘距为4.92公里,按照公交运营管理最优化理论和实践经验,为避免超长线路导致的效率低下、乘客出行耗时过长,公交线路长度为市民平均乘距的3倍左右为宜,即公交线路长度在15公里以内为适宜长度,因此按照2元标准对

15公里以内的线路设定基础票价。第二,由于部分公交线路还承担着为中心城区长距离公交出行服务的功能,考虑这部分线路长、周转效率低、运营成本高,因此对超出适宜长度(大于15公里)的公交线路,按照3元标准设定基础票价。第三,参考北京、深圳等城市公交票价分段标准,广州市选取15公里作为分界点相对来说票价更优惠。

数说

2020年末,广州中心城区公交经营企业达12家,公交车辆11545辆。线路941条,其中日班车819条,夜班车118条,快车4条。职工33979人,其中司机24250人。2020年公交客运量11.18亿人次。

听证会报名要求和方式
可扫码了解



■采访:新快报记者 王彤
■摄影:新快报记者 李小萌 龚吉林