

上海轨道交通调价引发争议，专家建议：

沿线房地产商应为地铁涨价部分埋单

周凯

两天来“地铁一族”们对上海市物价局公布的两套调价方案，进行了热火朝天的讨论。

上海申通集团有限公司提交两个票价调整方案：分时分段和不分时段计票方式。

记者从有关专家研究报告获悉，实行调价方案后地铁乘客每人每公里平均费率将从 0.266 元增至 0.345 元，首次高于现行公交常规线路空调车（0.312 元）。

据介绍，此次调价的理由之一是高峰期超载严重。用价格杠杆调整后，早晚高峰客流量预计可减少 5% - 9%。另一个理由是收入难抵支出。从 2002 年到 2004 年三年统计报表来看，共有 12.42 亿人次乘坐地铁。剔除土建成本，平均摊在乘客每人次的成本为 3.86 元。实际每人次乘客票价收入为 2.67 元，广告商铺收入为每人次 0.28 元。

据悉，按照上海市城市建设规划，作为申通地铁的大股东申通集团将投资逾 1600 亿元，建设总长度 500 多公里的 13 条轨道交通线路，以形成上海轨道交通基本网络。

有专家指出，作为一种公共交通设施，地铁是一种混合公共品，需要以政府和市场分担的方式来发展城市地铁。地铁投入运营后，可以通过向地铁消费者收取票价和地铁广告及商铺收入来获得营业收入。从这一角度看，地铁本身具有排他性和竞争性。但是地铁运营后提高了所有市民的出行效率，给整个城市发展带来了效益。从这个角度看，地铁又具有外部经济性，具备了公共品的某些属性。所以，地铁涨价应该谨慎行事。

天则经济研究所执行理事、山东大学经济研究中心教授盛洪认为，城市地铁主要是由收入不高的人乘坐的，政府如果压低地铁票价，私人厂商会觉得在商业上不能弥补成本，因此不愿意投资。此时，政府可将地铁周边的土地给地铁运营商开发或以很低的价格卖给他们。实际上，地铁运营商在地铁经营中所遭受的损失可由周边土地的升值来弥补。

上海市政协委员熊衍元也认为，当前用票价调整的手段余地不大，作用有限。世界各国地铁运营方基本都亏损，乘客可承担部分运营成本而非全部。另外，地铁沿线受益者也应出力。地铁延伸到哪里，沿线房产就一路涨价，房产商大把赚钱。

一位不愿意透露姓名的专家表示，上海市在大力发展城市地铁时，完全可以将地铁沿线的房地产划归地铁公司，以弥补地铁发展所需要的巨额投资资金。但是城市地铁发展的受益者恰恰是沿线的房地产开发商，他们“搭便车”获得了巨额收益，却把建设城市地铁的负担扔给了地方政府，实际上就等于扔给了全体市民。现在，要解决这个问题可以通过政府的转移支付来弥补，而不要轻易通过市场的涨价方式转嫁给消费者。