上海市交通委员会文件

沪交财〔2026〕477号

上海市交通委员会
关于优化上海市轨道交通票价机制的批复

上海申通地铁集团有限公司:

你公司《关于优化上海轨道交通票价方案的请示》(沪地铁〔2026〕219号)收悉。为适应我市轨道交通网络化运营需求,进一步打造安全可靠、优质便捷的轨道交通服务,促进轨道交通高质量可持续发展,经市政府同意,现就优化我市轨道交通票价机制相关内容批复如下:

一、方案具体内容

1.基准票价。市发展改革委会同市交通委制定轨道交通基准票价。起乘价3元,起乘间距为0-4公里;后续每4、4、4、7、7、10、10公里加1元,以及50公里以上每15公里加1元。

在市发展改革委、市交通委指导下，你公司根据实际运营情况，可以对基准票价实行下浮或优惠、适时调整优惠方案。

2.适用范围。全市范围内轨道交通，不含磁浮线、金山铁路、市域机场线及以后开通的市域线。

二、建立票价动态调整机制

根据国家相关文件要求，建立轨道交通票价动态调整机制，将票价与人工费用、电价、物价水平、线网负荷强度等影响运营成本的主要因素挂钩（详见附件）。

上述票价机制自2026年12月1日起执行。请你公司制定并公布轨道交通乘客优惠措施实施细则，做好系统开发、设备调试、票价公示等相关工作。

特此批复。

附件：轨道交通票价动态调整机制

上海市交通委员会

2026年11月20日

（此件公开发布）

附件

轨道交通票价动态调整机制

按照国家有关文件规定，推出轨道交通票价动态调整机制，将轨道交通票价与人工费用、电价、物价水平、线网负荷强度等影响运营成本的主要因素挂钩，适用于我市轨道交通基准票价调整（不含磁浮线、金山铁路、市域机场线及以后开通的市域线）。

具体方案如下：

调整公式： $P_n=P_{n-1}（1+\Delta C）$

P_n 指第 n 年我市轨道交通平均每人次票价；P_{n-1} 指第 n-1 年我市轨道交通的平均每人次票价；ΔC 指调整系数。

$\Delta C=L_1\times\Delta W+L_2\times\Delta E+L_3\times CPI-0.5\times\Delta LI$

$\Delta C\leqslant I_{N-1}/I_{N-2}-1$（I 指上海市统计局公布的我市居民人均可支配收入）

一、参数选取

1.工资变化率（ΔW）。该指标对应运营成本中的人工费用变化情况，选取上海市统计局公布的我市城镇单位就业人员平均工资变化率。

2.电价变化率（ΔE）。该指标对应运营成本中的电力价格变

化情况，选取我市轨道交通行业用电价格年变化率。

3.物价水平变化率（CPI）。该指标对应运营成本中除人工费用、电力费用以外的其他运营费用（包括修理费、材料费、管理费等）随物价水平变动而变化的情况，选取我市居民消费价格年变化率。

4.线网负荷强度变化率（ΔLI）。该指标对应线网客流强度变化情况，选取我市轨道交通网络负荷强度（即日均客运周转量/运营长度）年变化率。

二、参数权重的确定

为更好地反映人工费用、电力费用、物价等对运营成本的影响，按照各项成本占定价成本的比重确定参数权重。

L_1=人工费用/定价成本

L_2=电力费用/定价成本

L_3=除人工费用、电力费用外的其他运营费用/定价成本

$L_1+L_2+L_3=1$。L_1、L_2、L_3根据成本监审或成本调查数据测算。

线网负荷强度（LI）由消费者和经营者各分担一半。

ΔLI 为负值时计为 0。

三、票价动态调整机制实施程序

以年为计算周期，依据调整公式测算票价累计变动幅度。以

2027年相关统计数据为基准，当累计变动幅度大于或等于0.5元时，可以启动票价调整程序，票价调整幅度不得高于同期我市居民人均可支配收入增长幅度，调整后幅度重新累计。未达到启动条件或未启动调整时，纳入下一年调整幅度继续累计。

当满足调整启动条件时，由申通地铁集团提出调整票价的建议，市发展改革委会同市交通委组织开展成本监审和评估，同时统筹考虑企业运营成本、社会承受能力、交通供求状况等因素，并广泛听取社会各界意见。如确实需要调整票价，由市发展改革委会同市交通委按照《政府制定价格行为规则》等规定向市政府报送票价调整方案，经市政府同意后，对外公布实施。

上海市交通委员会办公室　　2026年11月20日印发