上海市发展和改革委员会文件

沪发改价调〔2026〕58 号

关于优化上海市轨道交通票价机制的复函

市交通委：

你委《关于优化我市轨道交通票价机制的函》（沪交财〔2026〕333 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函复如下：

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，申通地铁集团根据实际

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。请你委指导申通地铁集团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。

特此函复。

附件：轨道交通票价动态调整机制

上海市发展和改革委员会

2026年11月19日

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。

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

$\Delta C\leq I_{N-1}/I_{N-2}-1$（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，每3年动态评估一次。

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。

抄 送：　市市场监管局、市财政局。

上海市发展和改革委员会办公室　　2026年11月19日印发