

## **BART 依據通貨膨脹提高票價方案**

### **3/25/15**

BART 董事會於 2003 年採行的 BART 財務穩定政策，確認了 BART 之所以能夠提供安全可靠服務，仰賴於強健與穩固的財務基礎。財務穩定政策的一個目標是透過可預測的票價調整模式並維持搭乘率，以保留與擴大 BART 票價營收以達到穩定性。在 2003 年所針對的是此目標，當時董事會核准每兩年以生產力調整依據通貨膨脹提高票價，第一次漲價是在 2006 年，最後一次則是 2012 年。

這四次規律的小幅調漲票價，讓 BART 得以在經濟困窘時期維持財務穩定。在 2006 與 2012 之間，依據通貨膨脹提高 BART 票價貢獻了大約 \$3 億的額外票價營收，讓 BART 得以營運並再投資於系統，以及在 2008 年開始的經濟不景氣期間維持服務等級。

為了維持系統安全可靠的運行，BART 預計在未來的十年必須取得 \$96 億，以支付最優先的整修專案資金，包括新的軌車、車控系統與 Hayward 維修綜合大樓。雖然 BART 已經為許多必要的資本再投資確認與規劃多年，取得資金相當困難且高度仰賴於區域與當地的來源，而 BART 本身也必須提撥資金。因此，BART 必須自籌這些再投資的一部份資金。

主要的自籌來源是將 BART 依據通貨膨脹提高票價方案延伸到 2014、2016、2018 與 2020 年。此一系列的漲價將於根據現行通貨膨脹與搭乘率預測的八年方案期間，產生 \$3.25 億的額外票價營收。董事會第二系列漲價的票價營收將列入獨立的資金，只能專用於資助 BART 最優先的整修專案資金，例如新的軌車、車控系統與 Hayward 維修綜合大樓。

二年一期的漲價（第一次在 2014 年，最後一次是 2020 年）是套用第一系列依據通貨膨脹提高票價方案的公式所計算的。該公式計算全國與當地二年期間的通貨膨脹變更，取這二項變更的平均值，然後減掉 0.5% 做為改善的 BART 營運效率。所導出的漲價幅度通常低於通貨膨脹。對於 2014 的漲價，2010 與 2012 之間的整體通貨膨脹變更是 5.7%；再減掉 0.5% 的生產力因數之後，產生於 2014 年 1 月實施的漲價方案是 5.2%。預定於 2016 年 1 月實施的漲價幅度是 3.4%，這是計入全國與當地通貨膨脹在 2012 與 2014 之間的平均漲幅，並減掉 0.5% 的生產力改善。2016 年的漲價估計將每年創造 \$1500 萬的營收，這將附加於 2014 年漲價之後每年多出 \$2000 萬。