

SZTT

深圳市城市轨道交通协会

SZTT/URTA 0002—2017

轨道交通与建筑物连通接口收费意见

2017 - 06 - 30 发布

2017 - 09 - 01 实施

深圳市城市轨道交通协会 发布

目 次

前 言..... 1

1 总则..... 2

2 术语..... 3

3 连通接口费..... 3

4 工程费..... 4

5 接口维护费..... 5

6 申请保证金..... 5

7 运营保证金..... 5

8 其他..... 6

附件 A：连通接口申请流程图..... 7

前 言

本《意见》由深圳市城市轨道交通协会提出并归口。

本《意见》起草单位：深圳市城市轨道交通协会、深圳市地铁集团有限公司、港铁轨道交通（深圳）有限公司、深圳前海铁汇投资咨询有限公司。

轨道交通与建筑物连通接口收费意见

1 总则

1.1 随着大城市人口急剧增长,交通资源日益稀缺,为缓解交通压力,需要大力发展城市轨道交通系统,由于轨道交通建设投资需要大量资金,短期盈利不足,目前深圳市主要采取政府/企业投资+运营补贴的形式,公共财政压力较大,轨道交通建设及运营都面临较大账务压力。轨道交通与建筑物连通接口作为轨道交通附属资源之一,按照市场化运作思路,规范管理、有偿使用的原则,并将连通接口收费用于补贴轨道建设成本投入、弥补运营亏损等,反哺轨道建设及运营、减少政府的财政补贴,促进城市及轨道交通的可持续性发展。

1.2 目前深圳市城市轨道交通与建筑物连通接口收费尚无可参照的统一规范,连通接口收费主要分别参照深圳市地铁集团有限公司 2007 年《建筑物连通地铁车站管理暂行办法》和港铁轨道交通(深圳)有限公司两家运营单位的内部规定进行收费,分别属于两家轨道交通运营单位的内部运作方式。应会员单位的要求,为规范城市轨道交通与建筑物连通接口的收费,深圳市城市轨道交通协会通过专题调查研究,提出规范收费建议,组织有代表性的企业和专家多次讨论和论证;根据《城市轨道交通运营管理办法》(中华人民共和国建设部令第 140 号)、《深圳市地下铁道建设管理暂行规定》(深圳市人民政府令第 101 号)和《深圳市城市轨道交通运营管理办法》(深圳市人民政府令第 278 号),遵循有偿使用的原则,编制了《深圳市轨道交通与建筑物连通接口收费意见》(以下简称《意见》)。本《意见》可作为深圳市城市轨道交通运营单位与周边建筑物开发商/业主协商连通接口时,收取相关费用的参照依据。

1.3 本《意见》所提出的各项收费基于轨道交通行业的特殊要求制定。参照本《意见》计费时,可根据项目难易程度及市场的实际条件考虑一定的调整系数。

1.4 本《意见》作为协商连通接口时收取费用的参考依据,并不涉及相关的工程技术及消防等问题,连通接口的产权、管理权划分、运营管理细则等不在本《意见》的规定范围;应根据具体项目的不同情况,由双方提前协商,双方的权利义务责任等在最终签订的相关协议中详细约定。

1.5 本《意见》由深圳市城市轨道交通协会负责解释。

2 术语

2.1 连通接口

是指轨道交通车站周边邻近建筑物与车站站厅（含出入口通道、附属设施及配线物业区等）直接连通的接口及通道，该类连通接口并非是轨道交通建设规划要求必须开设的，而是本着充分发挥轨道交通的社会效益、通过与轨道交通无缝连接、提升相邻建筑物商业价值、方便市民出行等原则，由邻近建筑物开发商/业主向轨道交通运营单位主动要求申请（以下简称申请人），经协商一致而额外设置的接口及通道。

2.2 城市轨道交通

采用专用轨道导向运行、为城市辖区内提供客运服务的公共交通系统。根据国家标准《城市轨道交通技术规划（GB50490-2009）》和《城市公共交通分类标准（CJJ/T114-2007）》，制式包括地铁、轻轨、单轨、市域快轨、磁浮交通、自动导向轨道系统和现代有轨电车等。其中由于现代有轨电车系统独特，一般运行在地面，站点与建筑物连通工程有一定的特殊性，相关收费可参照本《意见》执行。

3 连通接口费

3.1 连通接口费由轨道交通运营单位于该工程实施前向申请人一次性提前收取。

3.2 影响连通接口费标准的主要因素为：车站基础估值①，以车站远期预测客流量分为三个等级；其它重要参考因素有：物业规模②，以上参考因素作为基础估值的修正系数最终计算连通接口费。

连通接口费（S）的计算公式为： $S=①\times②$

	项目	项目分级	建议系数
①	车站 基础估值	小于或等于 7 万人次/日	400 万
		7 万人次/日~11 万人次/日之间（含）	500 万
		大于 11 万人/次	600 万
②	物业规模 系数	小于或等于 20 万平方米	1.0
		20~50 万平方米之间(含)	1.1
		大于 50 万平方米	1.2

- 3.3 上述连通接口费为单个连通接口的费用，同一建筑物在同一轨道交通车站有超过 3 个连通接口的，可给予一定优惠。
- 3.4 轨道交通运营单位可根据实际的市场行业动态、相邻建筑物商业业态，及区域物业发展的具体情况，对连通接口的商业价值自行评估，再设置一定的市场化调整系数。
- 3.5 公益（非盈利）类建筑，如政府办公楼、图书馆、学校、体育馆、医院等，应以社会效益为主，免收连通接口费。
- 3.6 为满足轨道交通建设的配套要求，需要放置部分轨道交通设施/设备在相邻建筑物或其红线范围内，如：风亭、冷却塔、空调机、电扶梯、洗手间等，该项轨道交通建设期的房屋征收与补偿费用应在轨道建设期提前协商落实，不应与连通接口费捆绑谈判。

4 工程费

- 4.1 由于连通接口引起的轨道工程增加的变更费用，以变更工程的预算金额提前交纳。同时，由于连通接口引起的轨道交通运营单位的未来租赁收入损失，如站内原规划或已建的商铺、广告及其它商业设施等，可采用既有商业设施或其它同类型商业设施的实际租赁收入为评估基准。
- 4.2 连通工程施工时，需由轨道交通运营单位安排工程监督人员及相关监测设备，以监督/检测相关工程的建设过程（如结构振动、位移、破坏等）不会影响到轨道交通的安全及正常运营。相关配合工作及施工监督、检测的费用，按工期、规模、配置人员等预算的金额提前交纳。
- 4.3 连通工程的报批/报建等前期工作原则上由申请方负责，轨道交通运营单位配合，确需由轨道交通运营单位负责实施的，申请方应一次性提前支付 20 万元前期工作费用。
- 4.4 由轨道交通建设/运营单位代建的连通工程，其设计、施工及监理等费用，根据工程的预算金额提前交纳。
- 4.5 连通工程由申请人自行负责建设的，为促进申请人按轨道交通运营单位提出的时间、质量、安全等要求建成连通工程，轨道交通运营单位按 50 万元标准收取连通工程建设保证金，连通工程竣工验收后无息退还。申请人应在工程开工后十五个日历天内交纳连通工程建设保证金，否则轨道交通运营单位有权责令申请人停工。建设保证金的处罚及扣除细则应在双方相关协议中明确约定。

5 接口维护费

5.1 因为新增连通接口引起的、并由轨道交通运营单位管理的连通接口或通道的物业管理、运营管理及维护费用（如安保、环卫保洁与设施设备、维护材料与人工、水电、保险等），具体收费标准由双方在相关协议中协商约定，按产权使用年限一次性提前缴纳。

6 申请保证金

6.1 申请人提交连通申请，并由轨道交通运营单位相关部门确认具备连通条件后，申请人需在十五个日历天内一次性支付轨道交通运营单位 50 万元人民币作为申请保证金，轨道交通运营单位在收到保证金后启动连通工程相关流程，待申请人缴清连通接口费后，将无息退还，或直接抵扣连通接口费。

6.2 若因连通申请人或第三方原因导致连通工程中止，申请保证金将不予退还。

7 运营保证金

7.1 对于连通接口及其附属设施由申请人负责管理维护的，为保证地铁运营期间连通接口及其附属设施的正常运行，轨道交通运营单位按 20 万元人民币标准收取运营保证金。

7.2 连通接口由轨道交通运营单位负责维护管理的，运营保证金可酌情减少。

7.3 连通运营保证金的使用，应在申请人与轨道交通运营单位所签订的相关协议中明确约定，包括但不限于以下情况：

- 1) 由申请人负责管理维护的连通接口设备/设施故障，申请人不能及时响应处理并修复；
- 2) 申请人不配合轨道运营单位为保证正常运营秩序而采取的临时措施；
- 3) 未经轨道运营单位同意，申请人对连通接口进行的任何改动等；
- 4) 由轨道运营单位直接处理修复设备/设施故障或采取其它临时补救措施导致的相关费用，可从运营保证金中先行扣除，申请人应补缴费用，以补足运营保证金供后续使用。

7.4 申请人应在连通接口投入使用前十五个日历天内交纳连通运营保证金，否则轨道交通运营单位有权关闭连通接口。

8 其他

8.1 申请人应交纳的各项费用均应在双方的相关协议中约定的日期前交纳,对违反协议规定未及时支付各项费用的,将对申请人按日加收万分之五的滞纳金。

8.2 申请人的与连通接口相关的建筑物/构筑物的产权发生变更时,申请人应提前征得轨道交通运营单位同意,并将申请人在双方相关协议中的权利和义务一并转让给第三人,否则申请人将继续承担与连通接口相关的法律责任,包括但不限于运营保证金的后续使用与补足等责任。

附件 A：连通接口申请流程图

