

全免费公共交通： 目标和备选方案

2020 年 | 9 月

引言

在当前各个城市必须准备并面对严峻环境和社会挑战的情况下，可持续城市交通显现出前所未有的重要性。由于公共交通在城市生活质量方面发挥着重要作用，增加公共交通的使用并使其更加便利是城市面临的重大挑战。从这个角度出发，免费公共交通（FFPT）的概念日益成为公众讨论的焦点，许多大城市都在考虑这种可能性。

虽然在政治讨论中经常提到免费公共交通，但其实施确实对公共交通的组织有着切实影响。然而，在这些讨论中，必须始终将加强公共交通服务和基础设施作为首要原则。因此，必须认真考虑这项措施旨在实现的既定目标及其影响，以决定在这项措施上投入

公共资金是否适当。在这样做的时候，必须牢记，这样的免费公共交通本身并不存在，因为运输服务和基础设施必须以某种方式获得资金投入。因此，这里说的免费公共交通指的是公共交通用户不直接通过支付车费来为服务提供资金。本政策根据实施 FFPT 的城市的经验分析了各种既定目标，以及 FFPT 在多大程度上属于实现这些目标的正确途径。在文末，本简报为正在考虑将全面 FFPT 作为其城市选择的公共交通主管部门（PTA）和决策者提供了建议。

全面免费和部分免费方案的区别

免费公共交通有多种形式。本文仅侧重于全面 FFPT。免费交通网络的特点是无票或零费用票的分发¹。

由于在这一概念中可以发现一系列细微差别，因此我们假设，如果满足以下条件，则表示存在全面免费公共交通：

- 适用于大部分交通网络
- 使大多数用户受益
- 涉及系统运行的大部分时间
- 已经持续运营了超过 12 个月



• 1. Kębtowski, 2019 Wojciech, "Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport." Springer Nature.

这一定义不同于部分免费公共交通，后者的应用具有局限性。首先要认识到，许多特定类型的部分免费公共交通比全面 FFPT 使用范围更加广泛，例如：

从发展的角度而言，自上世纪 70 年代全面 FFPT 在美国首次出现，到 2017 年已发展到遍布五大洲的 96 个城市。尽管 FFPT 引人瞩目，但全世界只有有限数量的公共交通网络实施了 FFPT。同样值得注意的是，并非所有 FFPT 尝试都取得了成功，事实上，在过去的几年里许多计划已经停止了²。



临时免费

限时免费，例如试运营期，“危急”情况或特定活动



临时限时免费 特定时期免费



特定空间免费 交通网络的特定部分免费



公益性免费 特定用户免费

世界各地全面 FFPT 案例的发展 (1970-2017)³

年度	全面 FFPT 案例					
	总计	欧洲	北美洲	南美洲	澳大利亚	亚洲
1970	1	-	1	-	-	-
1980	6	2	4	-	-	-
1990	12	4	8	-	-	-
2000	25	7	16	2	-	-
2010	56	27	24	5	-	1
2017	96	56	26	11	1	2

可以观察到的一个趋势是，在美国、波兰和法国，全面 FFPT 正在增长。虽然每个城市和国家/地区的特点和特征不同，但实施全面 FFPT 的城市往往是中小城市。在 12 个月范围内，爱沙尼亚塔林当前所实施的 FFPT 方案规模最大。截至 2020 年 3 月 1 日，卢森堡已在全国范围内推行 FFPT，使所有公共汽车、有轨电车和火车对居民和游客免费⁴。

应对 COVID-19

为了应对 COVID-19 全球大流行，图卢兹和格勒诺布尔两市调整了其交通方案，以保护工作人员和乘客，同时确保持续提供服务。这些特别措施包括在交通网络中临时实施 FFPT，以限制工作人员和乘客之间的接触和现金传递。在隔离期间，其他城市也采取了类似措施。

公共交通的资金来源和交通成本

公共交通运营资金主要来自三个渠道：



售票收入



纳税人和政府
补贴



第三方提供
资金

每种资金来源的比率和/或重要性因当地情况而异，但从其资金来源的多样性可以看出其稳定性和安全性。在 99% 的公共交通网络中，售票收入占运营成本的很大一部分。据报道，在欧洲的大型城市中，售票收入所占比率已增长至 50%，例如，德国的售票收入所覆盖的运营成本从 2008 年的 43% 增长到了 2018 年的 53%。然而，与大城市相比，中小城市对售票收入的依赖程度较低，其损失更容易从其他渠道弥补。例如，法国敦刻尔克市的售票收入仅覆盖运营成本的 9.2%⁵，卢森堡或爱沙尼亚等国的售票收入成本覆盖率也较低，以政府补贴为补充。

公共交通的组织、运营和改善并非免费。如果取消售票收入，那么就不得不增加其他两个资金来源的投入。这意味着需要增加税收和/或增加额外的商业收入来进行补偿，例如车站内的出租空间。实施 FFPT 对公共交通的财务模式有着非常实际的影响。

除了运营成本外，公共交通网络还需要投入大量资金用于进一步发展其服务，而这在很大程度上是由公共部门支持的。通过增加政府补贴比例来弥补售票收入的损失可能会挤压用于交通网络发展的可用资金⁶。这可能降低公共交通对私人投资者的吸引力。

● 2. 德克萨斯州奥斯汀 (美国)、博洛尼亚 (意大利)、巴勒迪克 (法国)、华盛顿州切兰道格拉斯县 (美国)、科洛米耶 (法国)、科罗拉多州丹佛 (美国)、第聂伯罗彼得罗夫斯克 (乌克兰)、哈塞尔特 (比利时)、夏威夷州夏威夷县 (美国)、克里斯蒂娜港 (瑞典)、吕本 (德国)、新泽西州默瑟县 (美国)、加利福尼亚州蒙特利公园 (美国)、罗马 (意大利)、坦普林 (德国)。● 3. Kębłowski, 2017. *More than just riding without a ticket? Exploring the geography of fare-free public transport.* ● 4. Mobilité Gratuite au Luxembourg, www.mobilitegratuite.lu/, 访问日期 2020 年 3 月 10 日 ● 5. Huré, 2018. “Pourquoi la gratuité des transports collectifs gagne-t-elle du terrain? Forum Vies Mobiles.”

虽然可以根据当地情况调整各种资金来源之间的平衡，但毫无疑问的是，通过税收维持一定程度的社会支持，公共交通可以带来巨大的正外部效应。

卢森堡

人口 614 000

FFPT 状态：2020 年 3 月 1 日起实行

卢森堡引入了 FFPT，所有公共汽车、有轨电车和火车对居民和游客都免费。在卢森堡，售票收入约占总运营成本的 8%，其损失将通过税收予以补偿。该计划的实施目的在于提高低收入用户的购买力。为了满足预期的增长需求，有轨电车线路将延长，公交网络将在一年内全面重组。由于卢森堡 FFPT 方案是最近才开始实施的，因此无法对其进行深入分析。



从用户的角度来看，私家车车主毫无疑问是选择了使用更昂贵的交通方式。例如，研究表明，在法国，拥有一辆汽车每年花费的成本实际上大约是公共交通年票价格的 16 倍⁶。考虑到这一数字，我们很容易理解为什么单独的 FFPT 不足以吸引私家车用户，受吸引的主要用户都是选择步行和骑自行车出行的群体。这意味着，必须在提供公共服务的同时，制定补充策略，通过限制停车等措施对私家车进行限制。最后，在通勤乘客方面，需要在区域层面保持一致性，例如，行程的最后一段免费在经济上可能无法充分刺激通勤乘客改变自己的出行方式。

FFPT 倡议的主要目标

在关于 FFPT 发展的讨论过程中，许多理由和论点被用作引入此类方案的基石。这三个主要目标旨在鼓励从私家车到公共交通方式的转变、提高社会包容性，并促进城市和经济的发展。

FFPT 是否可将出行方式转向公共交通？

在应对出行方式转变时，主要的挑战是如何影响行为，使之向选择可持续出行方式发展。针对乘客进行的调查显示，用户偏好更大程度上受公共交通服务质量的影响，而不是价格⁸。事实上，一些研究表明，尽管不满意的根源往往是感觉支付了金钱却没有获得等价的服务⁹，但就优先级标准而言，公共交通的价格则远排在可靠性、准时性、频率、舒适性、安全性和地域覆盖范围之后¹⁰。公共交通使用者的行为也受到情感因素的影响，而不是纯粹的理性思考。

因此，要实现出行方式的转变，关注公共交通服务质量并对其做出投资至关重要。它还应与限制性的推动措施相结合，推动汽车驾驶者选择更具可持续性、更实惠的出行方式，就像里昂这样的城市所做的那样。在这种情况下，临时 FFPT 可作为提高客户忠诚度的激励措施，鼓励新的潜在乘客了解公共交通网络，并促进特定时间点的出行，例如在特定活动或污染高峰期间。

这就让我们不得不考虑，FFPT 能在多大程度上有效实现向公共交通出行方式转变。换句话说，免费票是否足以撬动这种转变的实现？

FFPT 对公共交通乘客量的影响

起初，实施的一些 FFPT 方案都是为了增加中小城市未充分利用的公共交通系统的载客量，这些城市最初的公共交通供应量和份额都非常低，私家车被视为主要的交通方式。因此，这些交通网络因乘客人数显著增加而受益，而这主要集中在计划实施的第一年，随后就是停滞期。出于这一原因，在最成功的案例中，城市不得不增加公共交通的供给和频率，但根据报告，这并未对私家车出行方式所占的比例产生重大影响¹¹。例如在塔林，实施 FFPT 的第一年，估计有 3% 的用户从私家车出行转为使用公共交通¹²。

● 6. 由于服务质量下降，拉丁美洲的一些城市停止了其 FFPT 计划。● 7. UTP, 2019. "Note économique. La gratuité totale: une menace pour le transport public et une réponse inadéquate aux objectifs de développement durable affichés." ● 8. UITP, 2013. "Policy Brief, Better Public Transport Fare Policy For More Resilient Funding." ● 9. Fearnley, 2013. "Free Fares Policies: Impact on Public Transport Mode Share and Other Transport Policy Goals." 《International Journal of Transportation》。● 10. European Passenger Federation, 2018. "Free public passenger transport: an appealing but useless idea with underestimated perverse effects." ● 11. Dricot et al., 2019. "Gratuité(s) des transports publics pour les usagers : une étude du GART pour objectiver le débat." 《Rapport d'analyse》。● 12. Cats et al., 2017. "The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn."



捷克共和国，弗里代克-米斯泰克

人口 57 000 (2020)

FFPT 状态：从 2011 年 3 月运营至今

认识到环境和安全问题与穿过弗里代克-米斯泰克市中心主要区域道路的重要交通，以及私家车使用增加和公共交通使用减少有关。市政府开始鼓励减少私家车出行方式，从而减少交通拥堵、增加公共交通的乘客数量，并鼓励消除市民对城市的潜在债务，比如违章停车罚单 - 这是获得免费公共交通通行证的条件。

该 FFPT 方案于 2011 年 3 月推出，并逐步扩大至 19 个市，供其所有居民使用。免费使用公共交通网络需要花费 1 克朗 (0.04 欧元) 购买一张以个人智能卡为介质的年票。FFPT 方案的实施与提升车队运力相结合，参与方案的公交车数量从 24 辆增加到了 46 辆。

与 2010 年相比，第一年的乘客数量增长了 22%，在接下来的几年里，平均每年乘客数量增加了 13.5%。工作日和非高峰时段市中心闲置车位的增加，被视为同期私家车用量减少的证据。

比利时，哈塞尔特

人口 73 000 (2010)

FFPT 状态：1997 年实施，2014 年停止

全面 FFPT 最初被认为是缓解市中心周边交通拥堵的一种手段，用于取代建设新环路的计划。当时，包括 8 辆公交车和 4 条线路的公交网络基本上没有得到充分利用。哈塞尔特佛兰德斯地区的区域运营商 De Lijn 与哈塞尔特市政府达成了协议，确保在特定区域实施 FFPT。这项方案的部分资金来自佛兰德斯地区。该方案还包括扩大公交车服务范围，将公交线路由三条增至九条，并增加班次。同时还推出了限制私家车措施：限行和减少停车位。

在本案例中，FFPT 被用作诱因，用于鼓励哈塞尔特居民了解并使用市内的新交通服务。结果，首次引入 FFPT 方案时，公交车乘客人数增加了 700%，从每天 1000 人增加到了 7000 人。在出行方式转变方面，63% 的新增出行来自过往的公交车出行者、16% 来自私家车出行者、12% 来自自行车出行者、9% 来自步行出行者。总的来说，每年的乘客人数由 1997 年的 331,551 人增加到了 4,886,858 人。

在停止 FFPT 计划一年后，运营商发现其工作日乘客存留为停止前的 75%，而周末乘客存留为停止前的 67%，这表明使用公共交通已确实成为出行选择的重要部分。值得注意的是，客座率下降主要集中于短途路线，而在这些线路上受 FFPT 方案吸引的乘客主要为步行出行者。



大多数 FFPT 案例都伴随着服务质量和班次频率的提高，而这主要通过现有车队的额外投资和建立新的线路或扩建项目来提供。不幸的是，我们无法确定，相对于交通网络的改善而言，扩展 FFPT 对观察到的公共交通乘客量增加具有多大的作用。

最终，FFPT 改变了公共交通运营商与其客户之间关系的性质，使运营商不再将定价作为应对高峰时段的杠杆和营销工具。

FFPT 对环境和城市问题的影响

在大型城市中，公共交通网络通常会得到广泛使用，甚至往往处于饱和状态。他们支持 FFPT 的理由更多是出于环境和生活质量方面的考虑，目标是让人们从使用私家车出行转向使用公共交通工具。出行方式从私家车转向公共交通确实会对当地的空气质量、道路安全和噪音污染等方面产生积极的影响¹³。

虽然可以看到实施 FFPT 的城市的公共交通乘客数量呈上升趋势，但据报告，这对私家车使用的影响往往相当有限。这表明，受 FFPT 方案吸引的人通常是通过步行和骑自行车出行的人群，同时还可吸引现有公共交通用户增加公共交通出行次数。法兰西岛地区 FFPT 可行性研究得出结论，改用公共交通工具后，90% 的私家车用户在路途上花费的时间出现增加，而大多数步行或自行车骑行者在路途上花费的时间则有所缩短¹⁴。在哈塞尔特，FFPT 带来了新的出行方式，其中绝大多数来自过往的公交车用户，少部分来自使用其他出行方式的群体¹⁵。

这种乘客数量的增长增加了公共交通网络的压力，却没有带来预期的缓解拥堵或减少污染物和温室气体排放的好处。反之，对公共交通需求的增加带来了增加运力以避免服务质量恶化的需求，这又产生了额外的成本。因此，在 FFPT 方案的初始阶段，必须考虑能力（及其资金）问题。

法国，里昂

人口 1700 万 (2020)

FFPT 状态：应管理机构要求进行了研究，但被否决了

在过去的 20 年里，里昂在其 TCL 网络管理上一直遵循着资金和成本良性循环的方法。2001 年至 2018 年间，里昂的客运量稳步增长，从每年 3.03 亿人次增至 4.8 亿人次，增幅达 58%。同一时期，该交通网络的承载能力增加了 42%，而 SYTRAL 为此投资了 36 亿欧元。票价随运营成本而变化，2017 年增长了 1.7%。尽管如此，98% 的订票乘客每天支付的费用低于 1 欧元，这要归功于基于乘客年龄和收入水平的社会定价。

Laboratoire Aménagement Economie Transport (LAET) 开展的研究得出结论，虽然在 TCL 网络中实施 FFPT 可能会使乘客数量增加 15-30%，但大多数新乘客将来自自行车和步行出行者，而非私家车用户。

当前该城市的乘客出行次数为平均每年每位居民出行 330 次，这与实施 FFPT 方案的中等城市平均每年每位居民出行 30 次有着显著的差别。



FFPT 对无缝交通的影响

除了费用方面的激励外，FFPT 方案还可取消售票，从而促进公共交通的无障碍性。这不仅有助于促进出行方式的转变，而且有助于实现城市的社会包容性目标。

● 13. UITP, 2020. "Promoting safe and sustainable cities with public transport for the SDGs." ● 14. IDFM, 2018. "Rapport du Comité sur la faisabilité de la gratuité des transports en commun en Île-de-France, leur financement et la politique de tarification." ● 15. Fearnley, 2013. "Free Fares Policies."

然而，票务及其基础技术近年来有了显著的发展。目前已经有了多种形式和支付方式，以及在多渠道联运平台上整合公共交通票务的趋势。现在许多交通网络都可以通过多种渠道购票，从传统的柜台和售票机到短信购票、在线或通过移动应用购票、智能卡和信用卡“现收现付”方案购票。这种广泛的可能性表明许多公共交通网络已经很好地实现了无缝交通。



人们常常认为，取消与车票销售和控制有关的要求可节省大量的资金。以里昂为例，车票销售和控制所节省的费用仅为运营成本的 5%。¹⁶ 更重要的是，车票控制可以通过收集数据来达到需求管理的目的，而车上检票员的存在可以确保安全。它还可建立并维持与乘客的联系，促进客户和运营商之间的关系发展。因此，预计的节省可能会被其他数据收集和安全工作所抵消。

FFPT 是否可提高公共交通的可负担性和社会包容度？

公共交通是促进社会包容的基本因素，它有助于获得工作、教育、娱乐、保健和其他服务。另一方面，无障碍是影响弱势群体出行的主要因素。支持 FFPT 的第二个论点是，它将消除所有出行障碍，从而改善公共交通的使用，并提高社会包容度。

可负担性是公共交通部门的固有优先要务，社会票价则是公共服务的一个重要特征，因为大多数交通网络向低收入群体和特定群体（如老年人和学生）提供优惠价格。尽管 FFPT 可能会为这些用户群体带来额外的好处，但它最终却会让更多有能力负担票价的用户受益，从而产生公平性问题¹⁷。优惠票价有助于更好地针对那些可能需要支持的人，而更复杂的方法，如互助定价，则可确保将家庭购买力考虑在内。其他类型的改进，如地域覆盖和延长服务时间，可能更适合用于为弱势用户群体的出行提供便利。

爱沙尼亚，塔林

人口 445 000 (2020)

FFPT 状态：从 2013 年运营至今

在实施 FFPT 之前，售票收入可覆盖三分之一的运营成本，60% 的乘客可获得票价减免（儿童和老年人）或降低票价（学生和低收入用户）的优惠。此外，使用公共交通和步行出行方式的比例都相对较高，分别为城市出行的 40% 和 30%。

面对机动化率不断提高的趋势，政府为所有塔林注册居民提供了 FFPT，其目的是促使出行方式从私家车转向公共交通，并改善失业和低收入居民的出行便利性。通过将计划限制为注册居民，该市在 2013 年通过为 11000 名未注册居民注册弥补了售票收入损失。

随 FFPT 一并实施的还有私家车限制措施，包括减少道路停车位和大幅提高停车费（从 2 欧元/小时提高到 6 欧元/小时）。

在实施的第一年，出行次数增加了 14%，特别是低收入和失业居民以及年轻和老年群体。相反，高收入群体的出行次数则有所减少。有证据表明，观察到的公共交通使用量增加源于组合实施的措施，而且这些数据与新产生的出行次数有关，而非取代私家车的出行次数。



• 16. Crozet et al., 2019. “Réflexions sur les enjeux de la gratuité pour le réseau TCL.” 《SYTRAL》。 • 17. 出于这个原因，印度新德里没有实施针对妇女的 FFPT 方案。

法国，格勒诺布尔

人口 158 000 (2016)

为确保格勒诺布尔市区公共交通的可负担性，管理机构 SMTC 于 2009 年实施了互助定价方案。从本质上讲，它是基于这样一个理念：用户应该在各自的能力范围内为公共交通服务做出贡献。

因此，将根据家庭收入水平确定年票的票价和月票的票价，并使符合条件的家庭所有成员（父母和子女）受益。在此方案中，年票的价格从 30 欧元到 236.40 欧元不等。售票收入占公共交通经费的 16%。



FFPT 能否促进城市和城市经济的发展？

公共交通质量是城市发展的关键因素，在某些情况下，FFPT 被认为是城市和经济发展战略的重要推动因素。随着公共交通被系统地纳入宜居性指数，FFPT 方案会被视为改善城市形象、增强城市吸引力的一种方式，也不足为奇。

从这方面来看，FFPT 充当的作用是营销工具。它既为相关城市提供了国际知名度，也为市民带来了对其政府和公共交通网络的自豪感，而无论 FFPT 是否是他们最初所期望的东西。然而，FFPT 为城市带来的吸引力取决于服务的质量。这又回到了首先要投资改善交通网络和服务质量的问题。因此，城市和经济的发展不能仅靠 FFPT 方案本身，还要依靠配套措施，如线路延伸、车队更新和交通网络的地域覆盖范围。

除了 FFPT，城市中心的振兴还需要一种全局性的城市规划方法，以支持积极的共享出行方式。由于 FFPT 可以创造显著但短暂的公告效应，因此它最好作为一种营销工具，限于一定时期或特定活动，以促进公共交通的使用。它还应与其他出行便利措施协调使用，如增加公共交通服务、支持积极的出行模式、限制私家车进出和停车。

法国，敦刻尔克

人口：201 332 名居民 (2019)

FFPT 状态：从 2018 年 9 月运营至今

2015 年的敦刻尔克市，公共交通仅占出行方式的 5%。私家车所占比例最高，为 67%，其次是步行，占 25%。在实施 FFPT 之前，敦刻尔克实施的是互助定价方案。此外，在实施全面 FFPT 方案之前的两年，实施的是周末票免费方案。当时，售票收入占交通网络运营费用的 9%。

在实施 FFPT 方案的同时，对公交网络进行了重组，包括增加五条快速公交线路，并由敦刻尔克市区自身的预算提供资金。

2018 年 9 月至 2019 年 8 月期间，公共交通乘客量估计较上年增加了 85%。

敦刻尔克将 FFPT 计划作为营销工具，希望改善城市形象，并使其市中心更具吸引力。尽管没有充分证据可完全衡量 FFPT 的影响，但前往市中心的乘客数量似乎有所增加。



结论

我们讨论了全面 FFPT 在几个城市中实现环境目标和社会目标的可能途径。此类方案背后的动机和目标各不相同，在大多数情况下都是出于政治考虑。在实施 FFPT 方案之前，必须进行认真的评估，包括是否存在更有效的 FFPT 替代方案。

FFPT 是否能够有效实现这些目标，在很大程度上取决于当地最初的环境和采取的配套措施。目前还没有明确的证据可以证明，单靠 FFPT 就足以城市带来出行方式转变、社会包容度和经济发展。成功的 FFPT 方案结合了许多推动措施和拉动措施，其目的在于改善公共交通网络并优先考虑可持续的交通方式。

FFPT 的倡导者经常以增加公共交通乘客量为主要目标。乘客量的增加通常被认为是私家车使用者转向使用公共交通，从而减少因私家车使用而产生的负外部效应。然而，公共交通本身就比使用私家车出行便宜了许多，价格方面的进一步小幅改善不大可能带来重大转变。研究表明，转化而来的乘客大部分来自步行和骑自行车等其他低成本出行方式，这一点无足为奇。从现有用户的角度来看，与增加容量、班次和整体质量改进相比，FFPT 似乎并不是他们主要关注的问题。

除了公共交通网络在最初就未得到充分利用的情况外，实施 FFPT 还需要增加运力。这表示既需要额外的资金，也需要足够的时间来部署项目。

公共交通的可负担性是一个重要目标，与社会对无障碍和公平的关注有关。但是，FFPT 在处理这个问题方面具有很大盲目性。在许多公共当局的预算限制范围内，更有针对性的措施可能更有效、更易于管理。

最后，也许也是最重要的一点是，全面 FFPT 方案的成本必须由政府、纳税人和/或第三方资金来承担，并且不会危及公共交通的财政可持续性。必须充分考虑和规划 FFPT 的长期成本和后果，同时要记住，取消 FFPT 始终是一个艰难的政治决定。

建议

- 应仔细考虑全免费公共交通背后的推动目标，因为可能存在更有效的方式来实现潜在替代方案。
- 可以通过推动措施和拉动措施相结合，增加公共交通的乘客量和向可持续出行模式的转变。在这一方面，改善公共交通设施及其质量尤其有效。
- 与全免费的公共交通相比，社会票价和无障碍交通网络可以更好地提升社会包容度。
- 把重点放在改进服务和提高质量上，才是更有效地利用公共资金的方式。
- 免费票最好作为特定时段或特定活动的营销工具，以促进公共交通的使用，例如污染高峰期或重大节日。

此为 UITP (International Association of Public Transport, 国际公共交通协会) 的官方政策简报。UITP 在全球 100 个国家/地区拥有 1800 多家会员公司，代表该行业主要参与者的利益。其会员包括交通管理机构、所有采用集体客运模式的私营和公共运营商以及行业协会。UITP 主要涉及客运的经济、技术、组织和管理方面，以及全球交通和公共交通政策的制定。

本政策简报由 UITP 交通经济委员会编制。感谢所有 UITP 会员的参与，以及分享关于本主题见解的外部嘉宾和专家。如需更多信息，请联系 Hilia Boris Iglesias (hilia.boris-iglesia@uitp.org)