



近日,铁路12306官网发布调价公告,武广高铁、沪昆客专等4条高铁票价上涨,涨幅近20%。消息一出便引发广泛关注和讨论。

公告指出,为进一步提升高铁运营品质、满足旅客不同出行需求,决定自2024年6月15日起,对在京广高铁武广段、沪昆高铁沪杭段、沪昆高铁杭长段、杭深铁路杭甬段上运行的时速300公里及以上动车组列车公布票价进行优化调整,并根据市场状况,区分季节、日期、时段、席别等因素,建立灵活定价机制,实行有升有降、差异化的折扣浮动策略。

针对此轮高铁票价上涨,舆论认为此举有利于提升高铁服务质量和运营效率。也有人质疑:提价可以,但步子迈得太大,出行成本会大大提高。而专家认为,灵活的票制票价应建立在市场有竞争、乘客有多种选择的基础上。

公告 实行有升有降浮动票价策略

整体来看,这4条线路调整后的部分票价上限(即“公布票价”)比当前的票价有所上涨。

以杭深铁路杭甬段举例,杭州东站到宁波站二等座6月15日起公布票价为85元,较目前的公布票价71元,上涨约19.72%。

以沪昆高铁沪杭段举例,上海虹桥站到杭州东站二等座6月15日起公布票价为87元,较目前的公布票价为73元,上涨约19.18%。

以京广高铁武广段举例,武汉站至广州南站二等座6月15日起公布票价为553元,较目前的公布票价为463.5元,上涨约19.31%。

长沙南站至广州南站二等座6月15日起公布票价为

377元,较目前的公布票价314元,上涨20.06%。

值得关注的是,此次高铁提价并非全面上调“一刀切”,而是实行有升有降浮动票价策略。各站间执行票价将以公布票价为上限,5.5折为下限实行多档次、灵活折扣的浮动票价体系,为旅客出行提供更多的选择。

例如,上述调价公告显示:武汉站至广州南站的二等座最低票价为304元,较现票价低约34%;上海虹桥站至杭州东站的二等座最低票价为48元,较现票价低约34%;杭州东站至长沙南站的二等座最低票价为267元,较现票价低约34%;杭州东站至宁波站的二等座最低票价为47元,较现票价低约34%。

政策 高铁定价里程越长平均运价率越低

高铁的运价管理权,曾随铁路运价管理权一起,集中由政府管控。而其定价方法,则是以建设和运营成本为基础进行测算和制定的。

对于动车组列车的票价,原铁道部曾在2007年发布《关于动车组票价有关事项的通知》,明确依据《国家计委关于高等级软座快速列车票价问题的复函》的规定,运行速度达到每小时110公里以上的动车组列车软座票价基准价为每公里一等座0.3366元、二等座0.2805元,可以上下浮动10%。

此后,高铁的定价参考了动车组的定价,同时考虑到建设成本和市场需求等因素,高铁的票价一般高于普通动车组的票价。以运营里程1318公里的京沪铁路为例,其二等座总票价555元,平均运价率为0.421元/公里。

此外,高铁定价遵循递远递减原则,里程越长,平均运价率越低,以二等座总票价865元的京广铁路为例,其运营里程为2298公里,平均运价率仅为0.376元/公里。

2008年,经国务院批准,国家发改委下发《国家发展改革委、铁道部关于京津城际轨道交通运价有关问题的通知》,赋予中国第一条高速铁路京津城际铁路根据市场需求和成本定价的权力,

要求京津城际铁路结合市场供求确定运价水平。北京交通大学中国交通运输价格研究中心主任李文兴参与了当时的定价工作,“那时定价主要考虑铁路建设成本、回收周期、运营成本和国民的承受能力。”李文兴回忆,起初定价论证是遵照这些原则,但等到最终决定时,由于成本定价法给出的价格太高,超出了国民承受能力,最终采用了低于成本的定价。

2016年2月,国家发改委发布《关于改革完善高铁动车组旅客票价政策的通知》,铁路运输企业第一次获得对高铁动车客票的自主定价权。

拿到高铁定价权的中国铁路总公司,仅在当年4月、次年7月小范围调整了东南沿海、武汉至宜昌等高铁线路上时速200~250公里动车组列车的最高限价,允许票价最低下浮至限价的6.5折,且并未在全国范围内大面积调价。

直到2019年,中国铁路总公司改制成立中国国家铁路集团(简称“国铁集团”),当年年底,国铁集团下属的上海局、南昌局、成都局等集团公司纷纷发布调价公告,国铁集团当时回应表示:调价是各铁路局集团的自主行为。此后,12306网站发布的调价公告,均由铁路运营公司署名。

铁路杭甬段等四条高铁票价将调整,部分涨幅近20%
京广高铁武广段、沪昆高铁沪杭段、沪昆高铁杭长段、杭深

高铁是如何定价的?



建隆漫画

专家 价格调整应基于对运营成本的考量

对于上述调价行为,中国国家铁路集团有限公司相关负责人表示,调价是正常市场行为,目的是通过灵活实施高铁票价市场化机制,促进客流增长,全面提升客运服务质量。

对于热门高铁线路的涨价趋势,北京交通大学中国交通运输经济研究中心副主任李红昌表示,灵活的票制票价应建立在市场有竞争、乘客有多种选择的基础上。只有引入竞争机制,才能确保调价过程不是简单的垄断势力影响和利润攫取的过程。对于垄断企业,提价必须受到政府监管。国铁集团作为国有企业,也应有其社会公益担当。

此外,北京交通大学经济管理学院教授赵坚

表示,由于高铁投资和运营成本非常高,如果按照成本定价,高铁票价会大幅提升,将影响高铁客流量。高铁应建立灵活且有市场竞争力的票价体系,长途高铁线路价格参考机票价格,短途高铁线路参考公路价格。调价机制也应更加灵活,如出行需求较大的周一和周五提高票价,其他时间降低票价;早晚高峰提高票价,平峰时段降低票价。

东北证券首席经济学家付鹏表示,在当前人口结构和城市化进程的变化,以及公共财政面临的新挑战下,大规模的公共投资已不再可行。因此,对于已有的公共事业,提高其服务价格是必要的,且价格调整应基于对运营成本的考量,以避免公共财政在该领域的

持续大规模支出。随着公共事业对周边经济拉动效应的减弱,这种财政压力可能会进一步加大。

付鹏认为,公共事业投资需满足两个关键条件:首先,公共事业本身能够产生收益,无论是高铁、机场、公路还是水电煤油气等,能够实现自我循环和持续发展;其次,这类投资能间接促进经济增长,带动土地财政和相关配套设施的发展,从而带来额外的税收和GDP增长,形象地说就是“左手花钱,右手挣钱”。

付鹏还表示,绿皮火车是保障基层民众出行的关键交通工具。对于某些人而言,由于时间和效率并不能显著提升他们的收入,因此在时间和成本之间,他们更倾向于选择成本较低的选项。

观点 正视高铁调价背后引发的社会观感

票价“有升有降”,能更好体现差异化定价对不同客流群体的引导、分流作用,从而实现客流分布的“削峰填谷”。像出行低谷时段,更低的票价可以吸引更多乘客,避免空载运行;而高峰时段适度涨价,则能鼓励错峰出行,提升乘客的体验感。这算是对市场机制的合理利用。

此外,随着中国高铁运行规模的不断扩大,高铁运营成本持续攀升,包括维护成本也在增加,从收支平衡角度,票价调整也具备客观需求。

不过,也得正视调价引发的社会观感。值得注意的是,人们普遍将这次调价理解为涨价。这固然是因为,相比降价,乘客对票价上涨天然感受更敏感,但更是因为相

关信息的披露不够具体。

如公告只给出了票价浮动的上下限,但并未公布涨价票与降价票的明确比例,这无疑给人们倾向于相信平均票价将明显上涨,甚至习惯将调价与涨价直接画等号,留下了不小的想象空间。

而且,这4条线路的票价上浮幅度达19%~20%,是自2021年京沪高铁票价上涨10.7%以来,中国高铁票价调整力度最大的一次。

这样的上调幅度,显然也给民众以更大的心理冲击。特别置于当前社会整体消费活力有待提升、居民收入增长压力较大的背景下,如此大幅度上调难免会引发一定的社会焦虑,乃至与民生感受相背离。

因此,对于“升”与

“降”的加减法,宜有力度上的合理把握。同时,对平均票价的变化情况,相关企业不妨给出更详细的大数据,让社会对票价调整的合理性有更准确的判断。

总之,高铁票价调整有其复杂性,但必须找准行业健康发展与民生保障的公约数。既要尊重市场规律和逻辑,也不能丢失铁路服务作为公用事业该有的公平性和普惠性。

国铁相关负责人在回应中表示,票价调整“目的是通过灵活实施高铁票价市场化机制,促进客流增长,全面提升客运服务质量”,而这样的目的是否能实现,乘客才是最终的评判者。

(综合澎湃新闻、新京报、每日经济新闻)