



四条热门高铁线路 下月起票价涨幅近20%

涉及武广高铁、沪杭客专、沪昆客专、杭甬客专四条高铁线路，国铁回应：是正常市场行为



6月15日起，多条高铁线路将调价，上限票价更高，折扣票价更低。

近日，铁路12306官网发布四则调价公告。公告指出，决定自2024年6月15日起，对京广高铁武广段、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。

1 价格有升有降 四条高铁动车线路 将开启调价

据记者对比，整体来看，四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。以杭深铁路杭甬段为例，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%。

以沪昆高铁杭长段为例，杭州东站到长沙南站二等座6月15日起公布票价为485元，较目前的公布票价405元，上涨约19.75%。义乌站到长沙南站二等座6月15日起公布票价为405元，较目前的公布票价359.5元，上涨约12.66%。

以沪昆高铁沪杭段为例，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73元，上涨约19.18%。

以京广高铁武广段为例，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%。

同时，公告中也列举了多个最低票价降低的例子。

武广铁路客运专线有限责任公司发布的武广调价公告显示，如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%。

上述四则公告均指出，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选择。具体各次列车的执行票价请在购票时查询12306网站。

据记者了解，距离上一次高铁提价已过去一年时间。此前，2023年5月30日起多个高铁动车票价优化调整，其中包括对柳南客专、胶济客专、南广高铁上运行的动车组列车公布票价进行优化调整，以及对宁杭高铁、沪宁城际上运行的时速300公里及以上动车组列车公布票价进行优化调整。各站间的执行票价将以公布票价为上限、6.6折为下限，据记者计算，当时公布票价涨价幅度在10%至20%之间。

上述四则公告中还指出，儿童、学生、残疾军人、伤残警察等优待票优惠幅度及其他未尽事宜，仍按照现行有关规定执行。

2 高铁为何涨价？ 国铁集团回应称 “市场行为”

对于四条热门高铁线路的上述调价行为，中国国家铁路集团有限公司（以下简称“国铁集团”）相关负责人回应记者称，“是正常市场行为”。对于后续服务质量是否也会进一步提升，上述相关负责人则表示，“敬请期待”。

也有媒体援引国铁相关负责人的表述称，当前针对部分高铁线路的票价优化调整，是国铁集团深化运输供给侧结构性改革的举措，按照创新供给、带动需求的思路，开展客运产品谱系化设计，完善优化客运产品供给体系。通过创新客运产品，充分激发有潜能的客运消费是当前国铁集团进一步提升高铁运营品质的思路，“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。”

近一段时期以来，铁路客运量层层高涨，屡破历史纪录，2023年国铁集团完成旅客发送量36.8亿人，同比增长128.57%，高峰日发送旅客突破2000万人次，全年和高峰日旅客发送量均创历史新高。

2024年铁路客运量继续高速增长。一季度全国铁路发送旅客首次突破10亿人次，达到10.14亿人次，同比增长28.35%，日均发送旅客1114.7万人次，同比增长28.5%，其中3月发送旅客3.21亿人次，同比增长14.64%。客运量的高速增长，给国铁集团带来了收入和利润上的利好。2023年国铁集团完成运输总收入9641亿元，同比增长39%，超过8175亿元的既定目标1466亿元。

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对记者表示，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。

3 高铁如何定价？ 铁路运输企业 有客票自主定价权

“浮动票价”在中国铁路实施已有几年时间。据记者了解，2020年年底，京沪高铁率先对时速300至350公里的高铁动车组列车实施浮动票价，根据客流情况，区分季节、时段、席别等，实行优质优价，有升有降。那么，高铁动车是如何定价的？

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。

在中国新闻周刊2023年6月26日发布的一篇文章中，对于高铁动车的定价是这样描述的：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 and 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运价有关问题的通知》，赋予作为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（即“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。

4 高铁客票定价难 目前以高速路和 民航为参照

“高铁投资是国家持续支持，每年都有硬性投入，高铁客票定价越来越难与建设成本等挂钩。铁路运输企业获得自主定价权后，在定价时就更注重与公路和民航的竞争。因为高铁要存活，不想被‘憋死’。事实上，现在的定价原则，基本上是在500公里以内参照高速公路，500公里以上参照民航。”李文兴告诉记者。

值得注意的是，尽管多家航空公司今年一季度实现扭亏为盈或是盈利水平大幅增长，但均未超过京沪高铁的盈利水平。据悉，高铁竞争对手主要来自包括公路、民用航空等在内的其他交通运输行业。根据不同运输方式的特点，铁路、公路、民用航空等分别满足不同类型的运输需求。在100公里以内的短途客运市场，公路运输具有车次密度大、灵活性强等优点，具有较大竞争优势；在100公里至1000公里的中长途客运市场，高铁具有准点率高、载客量大、经济舒适、受自然气候影响小等优点，具有较大竞争优势；在1000公里至1500公里的长途客运市场，高铁和民航凭借各自优势，两者竞争比较激烈。

据澎湃新闻新闻

