

# 6月15日起部分高铁实行市场化票价 高铁票价为何调整，有何考量？

6月15日起，京广高铁武广段、杭深铁路杭甬段和沪昆高铁沪杭段、杭长段4条高铁上运行的时速300公里及以上动车组列车，由原来的固定、单一票价机制优化调整为灵活折扣、有升有降的市场化票价机制，相关列车车票于6月1日开始发售。

高铁车票价格为何调整，有何依据考量？就公众关心的问题，记者采访了国铁集团客运部副主任朱文忠和北京交通大学交通运输学院教授聂磊。

## 执行不打折票价和执行打折票价的列车数量基本相当

问：为何选择京广高铁武广段等4条高铁实行市场化票价机制？

聂磊：主要考虑到这4条高铁覆盖华南、东中部经济较为发达地区，综合交通运输体系较完善，各种交通运输方式竞争充分，且开通10余年来一直实行固定、单一票价机制，其间高铁运营维护成本发生了较大变化，现行票价机制已明显不适应市场化经营形势。票价优化调整后与其他交通运输方式的比价关系更为合理，有利于充分发挥综合交通运输体系作用。

同时，与周边其他高铁线路上运行的同类动车组列车票价水平也更为平衡，有利于在铁路企业内部形成合理的比价关系，完善铁路客运产品价格体系，为人民群众提供更好的出行服务。

问：如何理解4条高铁由目前固定、单一的票价机制优化调整为灵活折扣、有升有降的市场化票价机制？

朱文忠：固定、单一的票价机制是指同一高铁线路、同一站间、同一速度等级的动车组列车，不分淡旺季、开车日期、发到时刻、旅时长短等因素，均执行相同的票价。市场化票价机制是指综合考虑季节、日期、时段、旅时等因素，以公布票价为上限，对动车组列车票价实行不同幅度的折扣，充分体现有升有降、优质优价的市场原则。

比如，调整前，沪昆高铁上运行的杭州东至上海虹桥间G7376次和G7536次动车组列车，G7376次出发时间为15时40分，到达时间为16时33分，而G7536次出发时间为22时23分，到达时间为23时08分，二等座票价均为73元，前者发到时间好，后者发到时间不好，但票价相同；调整后，G7376次二等座票价为87元、比调整前高19.1%，G7536次二等座票价为48元、比调整前低34.2%，发到时间不好的比发到时间好的票价便宜39元。

又比如，调整前，武广高铁上运行的广州南至武汉间G82次和G1132次动车组列车，G82次旅行时间为3小时47分，而G1132次旅行时间为4小时50分，二等座票价均为463.5元，这两趟列车旅时不同，但票价相同；调整后，G82次二等座票价为553元、比调整前高19%，G1132次二等座票价为304元、比调整前低34%，旅时较长票价比旅时较短票价便宜249元。

问：此次4条高铁票价优化调整，票价如何体现“有升有降”？

朱文忠：实行市场化票价机制

后，综合考虑列车发到时刻、停站多少、旅时长短和客流分布等各种因素，以公布票价为上限合理确定各次列车车票的具体执行票价。即对一些旅速较快、长期供不应求的列车车票执行不打折票价，对一些停站较多、方便沿线旅客出行的列车车票执行打折票价。以武广高铁为例，这次执行不打折票价的均为上座率较高的列车，而执行打折票价的均为上座率较低的列车。

整体看，实行市场化票价机制后，执行不打折票价和执行打折票价的列车数量基本相当，体现了“有升有降”。票价“有升有降”既丰富了旅客乘车选择，也能够通过价格杠杆调节均衡客流，进一步提高铁路运输资源利用效率。

## 4条高铁平行线路上的普速列车开行数量没有调整计划

问：此次票价优化调整的4条高铁平行线路上的普速列车是否会减少开行数量？

朱文忠：考虑到铁路运输服务的普惠性、均衡性、可及性，铁路部门始终保持着普速旅客列车的开行规模。此次对票价优化调整的4条高铁平行线路上的普速列车开行数量没有调整计划，现有京广铁路武广段普速列车112对，沪昆铁路沪杭段普速列车77对、杭长段75对、杭深铁路杭甬段14对仍将继续开行。

问：4条高铁实行市场化票价机制后，与其他交通方式相比是否还有竞争优势？

聂磊：实行市场化票价机制后，将进一步巩固高铁的性价比优势，其与其他交通方式的比价关系更为合理，更有利于充分发挥综合交通运输体系作用，为人民群众提供更好的出行服务。比如，与公路长途客车相比：从上海虹桥至杭州东，高铁平均旅时1小时，二等座票价为48—87元，公路旅时约2小时，票价为78—128元；从杭州东至宁波，高铁平均旅时1小时，二等座票价为47—85元，公路旅时约2小时，票价为74—80元。与民航相比：从武汉至广州南，高铁平均旅时4小时，二等座票价为304—553元，民航旅时约2小时，经济舱票价最低500元左右，最高将近1500元。

## 提供更多优惠打折客运产品 丰富旅客出行选择

问：此次调整在提升服务方面有何措施？如何体现优质优价？

朱文忠：此次高铁票价优化调整的列车无论是硬件设施，还是软件服务，均能够满足旅客高品质的出行需求。

在在此次高铁票价优化调整中，铁路部门开行更多旅时更短的列车，提供更多优惠打折的客运产品，丰富了旅客出行的选择。对于旅时较短、开行时刻较好、长期供不应求的高铁列车，执行不打折票价；对于其他非高峰时段开行旅时稍长的高铁列车，加大票价折扣力度，充分体现了优质优价、公平合理的市场原则。同时，进一步促进了均衡运输，优化了旅客乘车环境。

在在此次高铁票价优化调整中，铁路部门开行更多旅时更短的列车，提供更多优惠打折的客运产品，丰富了旅客出行的选择。对于旅时较短、开行时刻较好、长期供不应求的高铁列车，执行不打折票价；对于其他非高峰时段开行旅时稍长的高铁列车，加大票价折扣力度，充分体现了优质优价、公平合理的市场原则。同时，进一步促进了均衡运输，优化了旅客乘车环境。

## 2020年以来实行市场化票价机制的线路市场反响较好

问：高铁客流不均衡主要表现在哪些方面？

朱文忠：大数据分析显示，目前高铁客流不均衡主要表现为：一是不同日历客流差异大。节假日、双休日旅客发送量一般为800万至1800万人次，而周一至周五工作日则在600万至1200万人次，峰谷差近三分之一。二是不同停站客流差异大。列车途中停站多少、旅行时间长短，对客座率影响明显。以武广高铁为例，因为执行同样票价，G883次在武汉站至广州南站间，中途停2站，旅行时间为3小时54分，平均客座率达到94.2%；G1135次中途停7站，旅行时间为4小时39分，平均客座率仅为54.6%。三是不同时段客流差异大。因为票价无差异，早7点前、晚9点后开行的高铁列车客座率普遍不足60%，明显低于全路高铁列车73%的平均水平。

问：近年来哪些高铁实行了市场化票价机制？取得了哪些成效？

朱文忠：2020年以来，先后有京沪高铁、厦深高铁、成渝高铁、南广高铁、京广高铁京武段等多条既有线路实行了市场化票价机制，新开通的高铁线路同步实行了该机制，价格杠杆作用得到充分发挥，有效引导了旅客错峰出行，促进了客流均衡化，市场反响较好。

比如，2020年京沪高铁开始实行市场化票价机制，其中，北京南站至上海虹桥站的G19次和G149次两趟列车，G19次中途停2站，旅行时间为4小时28分，之前平均客座率为94.3%，之后平均客座率下降为90.3%；G149次中途停10站，旅行时间为6小时2分，之前平均客座率为62.4%，之后平均客座率上升为73%。

据新华社、中国铁路微信公众号

综合考虑区域、淡旺季、时段等因素，实行不同幅度的折扣，对一些停站较多、方便沿线旅客的列车车票进行较大幅度打折

最低折扣5.5折、较原票价低34%

对一些旅速较快、长期供不应求的列车

车票不打折  
较原票价高20%

充分体现优质优价、公平合理的原则

沪昆高铁上运行的杭州东至上海虹桥间动车组列车

	出发时间	到达时间	发到时间
G7376次	15时40分	16时33分	发到时间好
G7536次	22时23分	23时08分	发到时间不好
	调整前票价	调整后票价	比调整前
G7376次	二等座73元	二等座87元	高19.1%
G7536次	二等座73元	二等座48元	低34.2%

调整前 前者发到时间好，后者发到时间不好但票价相同

调整后 发到时间不好的比发到时间好的票价便宜39元

武广高铁上运行的广州南至武汉间动车组列车

	旅行时间	旅行时间	
G82次	3小时47分	较短	
G1132次	4小时50分	较长	
	调整前票价	调整后票价	比调整前
G82次	二等座463.5元	二等座553元	高19%
G1132次	二等座463.5元	二等座304元	低34%

调整前 两趟列车旅时不同，但票价相同

调整后 旅时较长票价比旅时较短票价便宜249元