

5月11日,京沪高铁发布公告称,决定对京沪高速线、合蚌高速线动车组列车公布票价进行优化调整,时速300到350公里每小时,200到250公里每小时及以下的动车组列车公布票价上浮20%。消息一出,立刻引发舆论热议。很多网友发问,本次调价是不是意味着以后买票会更贵了?票价上限为何上调20%?调价的依据是什么?高铁作为公共交通,这样的定价是否合理?有没有经过充分论证?

济南西至北京南 二等座全价或超260元

5月11日,京沪高铁发布公告,宣布自5月26日起对京沪高速线、合蚌高速线,开行速度300到350公里每小时,200到250公里每小时及以下的动车组列车公布票价统一上浮20%。据悉,公布票价调整初期执行票价维持不变,相关车票已陆续发售。

京沪高铁纵贯京、津、冀、鲁、皖、苏、沪7省市,全长1318公里,其中正线桥梁1060公里,隧道16公里,路基242公里,设24个车站,设计、运营时速350公里,连接环渤海和长江三角洲两大经济区,是贯通东北、华北、华东的高铁大动脉。其中,北京南、天津西、济南西、南京南及上海虹桥站等均为重要的交通枢纽站。

一位受访者告诉记者,实施票价调整前,其购买的5月11日G37北京南至济南西的二等座车票,售价为211元。12306App显示,截至11日查询时,该车次票价暂未提高,例如5月13日,该车次同区间票价为202元,显示折扣为9.1折。

调价后,从济南前往北京、上海等地京沪线车站的票价可能将提高。11日记者查询到,可发售日期内,济南西至北京南二等座最低票价为177元,显示执行公布票价的8折优惠,其公布票价为223元。该车次公布票价若按最高比例上浮20%,假设按8折执行优惠,再购买相同条件的车票,需要多花37元左右。同样,济南西前往上海虹桥,以及部分途经京沪线的青岛至北京南等车次,价格可能也会受到影响。

此外,据报道,早在五年前,京沪高铁就经历过一轮公布票价的上涨,当时上海虹桥站到北京南站二等座的公布票价从553元上涨20%至662元,此次再次上浮20%,意味着上海虹桥站到北京南站二等座的最高票价将接近800元。

并非实际购票涨20% 调整符合相关规定

此次票价调整是不是意味着买票更贵了?回答这个问题,要厘清一个核心概念:公告中的上浮20%,上调的是列车票价上限,并非大家实际购买的车票会统一涨价20%。

上限上调并不等于购票价格会“立即普遍上涨”,会不会上涨,取决于购票的车次、购票的时间、所要乘坐的线路等变量。实际上,我国铁路长期实施浮动票价。2020年12月23日开始,京沪高铁正式改变执行单一固定票价,实行“灵活折扣、有升有降”的市场化浮动票价机制。通过价格引导平衡客流,提升运营效率。那本次京沪高铁为什么要将票价上限上调20%呢?

京沪高铁『涨价』,调价背后有何考量?

二等座最高票价或接近800元,相关负责人:满足旅客多元化、差异化出行需求



京沪公司相关负责人介绍,根据《中华人民共和国价格法》《中华人民共和国铁路法》等国家相关规定,高铁动车组列车客票由铁路运输企业依法自主定价。此次京沪、合蚌高铁票价调整的核心是优化调整公布票价,主要包括:重新核定各车次、各席别的公布票价,为构建差异化产品体系奠定基础,通过不同旅速、不同停靠站、不同运行时刻、不同票价的组合,形成更加丰富、差异化的客运产品,满足旅客多元化、差异化出行需求。

京沪高铁公司作为上市公司,本次票价优化调整已严格按照公司章程及相关规定履行决策程序,并于2026年5月11日依法依规进行了信息披露。

该负责人介绍,此次对京沪、合蚌高铁票价优化调整,主要目的是充分遵循运输市场规律,统筹考虑均衡客流、运营成本、比价关系等因素,对公布票价进行调整,扩大执行票价的浮动空间,进一步深化“灵活折扣、有升有降”市场化票价浮动机制,以公布票价为上限,综合考虑季节、日期、时段、旅速、席别等因素,实行不同幅度的折扣浮动,合理确定执行票价,从而通过价格杠杆有效调节运能与需求的匹配关系,促进客流均衡化,使有限的运力资源服务更多旅客,也让一些对列车运行时刻要求相对不高的旅客享受更多折扣票价。

专家建议 建立动态智能调价机制 多考虑旅客承受能力

通过京沪公司相关负责人介绍,我们了解到此次调整票价的原因主要有两个,一是通过不同票价的组合,形成更加丰富、差异化的客运产品,满足旅客多元化、差异化出行需求。二是通过价格杠杆调节运能与需求的匹配关系,促进客流均衡化,使有限的运力资源服务更多旅客。实际上,京沪高铁作为国内常年稳定盈利、营收表现最优的高铁线路,一直是业内公认的运营标杆。

根据公开财报数据显示,京沪高铁2025年净利润突破130亿元。正是因为京沪高铁是这样一条现金流充足、成熟稳定的核心干线,所以这次上调票价上限,才会让很多人关心。那么这样的定价调整是否合理?

北京大学政府管理学院教授马亮分析:“具体看铁路部门的公告可以发现,这次调整不是对票价本身上调,而是上调票价上限。是为未来市场化定价提供更大的空间和自由度。”

票价设定需要平衡各个方面的需求。铁路部门处于行业的垄断地位,其一举一动都可能影响乘客的福利。不能只考虑线路本身的盈利是不是达到预期目标,而应该更

多关注线路设定和调整是不是满足乘客的需要。比如京沪线,目前乘客的上座率,加开频次还是比较高的,那乘客对这样一种线路的依赖性也比较强,基本上只能是单方面接受涨价。这也是引起社会关注的原因。铁路部门应该多关注旅客对于价格的敏感性,考虑旅客的承受能力。

京沪高铁调价,无论定价规则多么专业、运营逻辑多么复杂,最终都要落到普通人的出行体验。作为消费者,其实更关注的是今后乘坐京沪高铁,到底会不会变贵?实际买票的时候票价触达上限的可能性大不大?所以,市场化运营的公平高效,与公共交通的普惠责任,就成了必须同时实现又必须平衡的艺术。

马亮说:“目前票价的设定还有明显的滞后性,未来可能需要探索建立一种相对自动甚至智能的方式去进行价格的调整。”

他认为,这种价格调整机制不应该是一事一议或者说补涨,而应考虑更多影响票价的因素,比如通胀率、油价、供需关系、季节性因素等。这对于优化票价的市场化设定和调整是非常重要的,也能更好地平抑供需矛盾,让旅客能够享受到更好的铁路服务。毕竟高铁是公共交通,要更多关注交通本身的公共性,更多考虑怎么样去满足广大旅客的利益需求。

据央视新闻、上观新闻、大众新闻

评论

火车票调价,市场逻辑和社会效益要做好平衡

5月11日,京沪高铁发布公告称,决定对京沪高速线、合蚌高速线动车组列车公布票价进行优化调整,消息一出,立刻引发舆论热议。

自2020年12月23日开始,京沪高铁就正式改变执行单一固定票价,实行“灵活折扣、有升有降”的市场化浮动票价机制。而根据京沪公司相关负责人介绍,本次调整的核心是优化调整公布票价,形成更加丰富、差异化的客运产品,满足旅客多元化、差异化出行需求。

某种程度上这种逻辑是成立的。高铁同样是一种“商品”,也必然有盈利的诉求——尤其是京沪高铁,本身就是国内客流最密集、盈利能力最强的线路之一,2025年净利润已突破130亿元。同时,不同时段、不同车次之间的供需差异也十分明显,通过动态票价

进行资源调节,本质上也是一种市场规律。

可以简单设想,票价如果存在浮动,那么一部分集中在高峰时段的出行需求,理论上会被分流到相对冷门的车次和时间段;平日里的商务、旅游出行,也可能获得更大折扣。从运营角度看,这种方式确实有助于提升运力利用效率,让高铁资源配置进一步优化。

此外,高铁市场化程度提高,意味着一些细分需求能够得到关照。比如近些年高铁推出了静音车厢、宠物托运、儿童套餐等,这些也只有在市场化的语境下才有可能实现——有利可图,才有推出多元服务的动力。

不过,高铁在眼下的环境里并不只是商品,它也接近基础服务。因为种种原因,铁路部门事实上处于行业的垄断地位,很多市场原则在这里未必适用。比如一

位嫌贵的消费者很难“用脚投票”,毕竟高铁只有一家“运营方”。在这个背景下,铁路部门也要做好市场逻辑和社会效益的平衡。尤其对于很多普通人而言,高铁是探亲、求学、跨城通勤的必需品。如果票价浮动越来越复杂,越来越高,公众当然会担心带来更高的、无可回避的出行成本。

从社会整体看,高铁票价也需要保持在合理区间。现在也存在“高铁经济”的说法,高铁一通,往往迅速拉动人口和资源流动,重新分配生产要素,乃至重塑一地的竞争优势。那么调整高铁票价,也要仔细评估自身的外溢效应。

所以哪怕已经明确上限提高,铁路部门也不妨制定更加精细、合理的票价政策。毕竟,高铁所连接的,也是整个社会的流动与活力。

据光明网