

有升有降!四条高铁线路下月起调价

近日,铁路12306官网发布四则调价公告。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。

四条高铁动车线路将开启调价,价格有升有降,最低折扣下探至5.5折

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%。

以沪昆高铁杭长段举例,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73元,上涨约19.18%。

以京广高铁武广段举例,武汉站到广州南站二等座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%。长沙南站到广州南站二等座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。

据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,如武汉站到广州南站的二等座最低票价为304元,较现票价低约34%。据沪杭铁路客运专线股份有限公司发布的沪杭调价公告显示,如上海虹桥站到杭州东站的二等座最低票价为48元,较现票价低约34%。据沪昆铁路客运专线浙江有限责任公司、沪昆铁路客运专线江西有限责任公司、沪昆铁路客运专线湖南有限责任公司发布的杭长调价公告显示,如杭州东站到长沙南站的二等座最低票价为267元,较现票价低约34%。据杭甬铁路客运专线有限责任公司发布的杭甬调价公告显示,如杭州东站到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的选择。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%左右。

高铁涨价原因为何?国铁集团回应称“市场行为”

对于上述调价行为,中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)相关负责人表示,“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,充分激发有潜力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。”

“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公里至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。

京沪高铁2023年年底在投资者互动平台表示,公司上市以后,在票价方面进行了一些市场化探索,核心是为了体现出优质优价的原则。后续公司将不断总结经验,更加深入地探索更为精细化的票价机制,在进一步提升服务质量的同时,提升京沪高铁收益。对于未来是否会逐年提价,京沪高铁管理层曾在2022年4月的投资者互动活动上指出,像京沪高铁处于东部地区客流充沛区域,也具备票价上浮的基础,旅客支付能力、区域经济发展水平能够支撑。对于票价机制的调整还是处于探索阶段,没有固定的频次,更多是参考相互有竞争关系的交通方式来做一些调整。

据央视新闻此前报道,高铁动态调价,对于价格比较敏感但时间冗余较大的旅客,就可以避开高峰时段,出行成本反而更低了。对部分高铁票价进行优化调整后,同一天同段旅程的高铁车次就可能出现多档价格,旅客可以像选购机票一样,认真比对后选出自己最心仪的车次。专家认为,运价灵活,一方面可以提高铁路对市场的敏感度,加快铁路总公司融入市场的步伐;另一方面可以使铁路行业的收入预期与经营环境有所改善,提高铁路行业对社会资本的吸引力,从而“活水养鱼”。

铁路调价将进一步提高国铁集团的收益。随着国内客运市场形势向好恢复,国铁集团去年经营效益大幅提升。据近期国铁集

团披露,2023年,国铁集团实现营业收入12454亿元,同比增长10.5%,净利润33亿元;2024年一季度,国铁集团实现营业收入2833亿元,同比增长4.2%。

国铁集团财务负责人介绍,2023年铁路客运创历史最好水平,国家铁路完成旅客发送量36.8亿人次,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年一季度,多项客运指标再创历史最好水平,国家铁路发送旅客9.66亿人次,同比增长27.9%。2023年年末,国铁集团资产负债率65.54%,较上年年末降低0.84个百分点,铁路高质量发展取得新成效。

此外,上市公司京沪高铁(601816.SH)今年一季度业绩再创新高。2023年实现营收406.83亿元,同比增长110.40%;归母净利润115.46亿元,上年同期净亏损5.76亿元,实现同比扭亏为盈,同比增长2103.63%。2024年一季度京沪高铁实现营收101.06亿元,同比增长13.06%;归母净利润29.63亿元,同比增长33.11%。

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、载客流量大、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。

本报综合消息

今年“五一”出游 三大变化值得关注

客源地和目的地更加多元,以及旅游市场供给侧、需求侧的结构性变化。个性化和情绪价值,成为当下人们选择休闲度假方向的重要考量因素。

从今年“五一”的出游需求侧看,消费者避免“人从众”的心态明显,从一二线城市向三四线城市甚至县城走趋势凸显。从供给侧看,高铁交通基建的完善,提高了三四线城市及县域市场与中心城市的直达性,下沉市场的旅游供给也在不断完善。据不完全统计,2023年12月以来,10个省级行政区共新增127家4A级景区,其中65%都分布于县城及县级市。

度假方式上,人们也不再局限于游览名山大川及知名的文博景点。不论去小县城度假,还是亲近大自然,抑或在音乐节现场蹦迪释放身心、在仿古建筑前旅拍,以及公园露营、户外徒步、绿道骑行、旷野自驾等亲近大自然的绿色之旅,都是今年“五一”年轻人度假的高频选择。

亲近自然的绿色之旅受欢迎。数据显示,“五一”假期演唱会、音乐节等相关搜索热度同比增长23%,常州、合肥、北京、烟台等地音乐节受关注极高,带动当地酒店住宿、交通餐饮等增长。一些城市推出街边音乐会,如天津“桥边音乐汇”、兰州“黄河大合唱”等,让市民及游客驻足街头即可欣赏音乐,带来不一样的享受。

对追求个性化、享受旅行情绪价值的年轻人来说,可以为了一份麻辣烫去甘肃天水,可以为了一场音乐会去到之前从没听说的小城,也可以为了一场想看的音乐剧飞往美国纽约。

享受松弛感

经历一年多的旅游反弹消费后,选择休养生息度假方式的游客逐渐增多。这个“五一”假期,不少人选择酒店“躺平”、非景点游览等更具松弛感的度假方式。

假期第二天,上海市民陈女士带着家人去了杭州一个名为“柘坞”的不知名小镇。一家人吃完农家菜后在附近爬山,一路只见青山绿水村舍,几乎没有其他游客,十分悠闲。在山里,陈女士和家人还采了竹笋、香椿、桑葚、树莓和枇杷等蔬果,收获满满。“孩子玩得很开心,朋友们看到照片也纷纷来问我在哪玩,比去景点看人头舒服多了!”

从城市维度中看,三亚、杭州、湖州、青岛、惠州、上海、北京、西双版纳、舟山等地区度假酒店预订更热。如在海南三亚的亚特兰蒂斯酒店体验“大使环礁湖”的海底世界的奇妙乐趣,在上海的养云安缦酒店品味古宅庭院的静谧与历史韵味,在广州瑰丽酒店俯瞰城市的喧嚣与繁华等。对追求松弛感的游客来说,旅行不仅是抵达远方,更是享受当下。只有身心都静下来,才是真正的休息和放松。

本报综合消息



注重个性化
旅游市场下沉背后,是中国旅游市场的