



●资料链接

武广高铁 全价490

武广客运专线为京广客运专线的南段,位于湖北、湖南和广东境内,于2005年6月23日在长沙首先开始动工。全长约1068.8公里,投资总额1166亿元。2009年12月9日试运行成功,于26日正式运营。

列车最高时速可到394公里,全程票价分两等,从武汉到广州一等座780元,二等座490元。武汉到广州运行最短时间为3小时16分。

相比之下,武昌站至广州站的特快列车硬座票价为140元,硬卧(下)为257元,全程历时约11小时。

民航方面,武汉天河机场至广州白云机场的经济舱全价机票为950元,该航线平时的折扣率为3至4折,加上机场建设费和燃油附加费,票价约为500元,飞行时间约1小时40分。

本报记者 高扩 整理

卧铺动车组 看起来很美

2008年12月21日21点39分,我国第一列卧铺动车组D301次从北京站首发前往上海,这改变了中国铁路没有卧铺动车组的历史。

列车除餐车和两节软座车厢外,其他13节车厢都是软卧,每列车都可以提供500张卧铺,据制造方南车集团技术人员透露,这样的卧铺动车组列车,每列造价在3亿元左右,时速高达250公里。北京与上海的运行时间,由此可缩短到10个小时以内,比直达特快列车,缩短近一个半小时。

一走进卧铺车厢,就是柔和的灯光和宽大洁净的铺位。每一个卧铺车厢里都有一个触摸屏,来调节整个车厢里的温度,还有广播电视节目。另外床头的阅读灯,也是可以90度旋转的。可以保证在自己阅读的时候,不会影响其他人。

据列车长介绍,车上噪音基本上都是在60分贝以下。与乘坐飞机的时候,感觉是一样的。所有的包房内都有一个呼唤按钮,旅客在夜间可以呼唤到每个车厢的乘务员。

对于新开行的卧铺动车组,乘客除了感受设施上的新鲜和先进之外,另一个感受就是卧铺动车组的价格。京沪卧铺动车组软卧下铺价格为730元,上铺655元。

这一价格比北京到上海总价约650元(包含机场建设费和燃油附加费)的四折机票还要贵。如果提前一周预订,北京到上海最低可以拿到三折机票,总价不到500元。而与火车约10小时的运行时间相比,飞机的飞行时间只有约2小时。

本报记者 高扩 整理

京沪高铁,这条连接南北的铁路交通主干道,在开建之初即备受瞩目。未来,这条新中国成立以来里程最长、投资最大的高速铁路,势必将对沿线区域规划布局产生深远影响。北京交通大学教授欧国立在接受本报记者采访时表示,京沪高铁建成运营后,影响的不止是高铁沿线,而施行健康的盈利模式将是铁路健康可持续发展的基本保证。



在北京通州,动车组列车开过京杭运河。历史与现代在这里交汇。



北京交通大学欧国立教授:

高铁票价应略低民航

文/本报记者 董钊 王光照 片/本报记者 王鸿光 王媛

放弃磁悬浮,最终选择轮轨

齐鲁晚报:对于像您这样定居在北京、上海两地的人来说,京沪高铁的修通意味着什么?

欧国立:这是一条连接南北的交通主干道,有人称它为“动脉”。长年以来,在北京到上海之间,客货运量非常庞大,相对快速的轨道交通连接起来,无疑有助于提高社会效率。

为什么要修?这不仅仅关乎北京、上海两个城市,当然这两个城市在中国城市中的地位不用说了。但是更重要的是它所经过的沿线各大城市,都具有经济庞大、人口密度大的特点。从这个意义上来讲,京沪高铁对沿线经济、社会各方面的影响,要重于对京沪两地的影响。

齐鲁晚报:京沪高铁从论证到开建,历经十几年的反复调研论证,似乎过程并不十分顺利。

欧国立:修高铁的想法是从上世纪九十年代提出的,其中主要争论的焦点是修轮轨还是运用磁悬浮。而事实是,从技术层面讲,迄今为止还没有哪一个国家,能够把一个非常长的铁路,用磁悬浮技术连接。也就是说,在这么长的区间内,磁悬浮从技

术上讲不是完全可靠的,还有不确定因素。并且,即使没有问题,经济成本也非常高,运营成本和建设成本都相当高。

另外一个原因是,高铁沿线的旅客有没有这么强烈的时间需求?建高铁的目的是提高速度和节省旅行时间,那么对于能节省下来的十几分钟而言,意义不是特别明显。所以,最终的论证结果还是选择了轮轨。

高铁经济可辐射到东北

齐鲁晚报:在沿线各大城市中,济南、南京等大中城市居民都将感受到京沪高铁带来的影响。

欧国立:是的,最直接的一个感受就是旅行更加方便。我想,因为工作或者其他原因要来北京、天津的人,不是少数,这从目前和谐号的上座率就能看出来。在京沪高铁开通之后,沿线地区的经济和社会文化交流加强了,同时铁路的旅客运输能力也将得到增强。

如果再延伸的话,这种影响还可能影响到东北省份。比如他们要去上海,就可以转道北京乘坐高铁,多了一个出行的选择。而随着交通运输能力的增加,社会和文化交流将更加紧密,为不

同城市之间的出行提供了更多的选择机会,也让社会交易成本减少。

齐鲁晚报:有专家学者认为,京沪高铁的开通将让沿线区域经济布局发生深刻变化。

欧国立:高铁建成运营以后,将会带动沿线区域经济的发展,这在经济学中称为区域经济发展的“梯度效应”。在缩小区域经济差距上,运输的作用,尤其是铁路的作用非常大。铁路经过的地方往往会形成铁路沿线经济带,最明显的例子就是京广线。区域经济的发展还有辐射效应,而这个效应的产生要借助交通运输。

世界高铁只有新干线盈利

齐鲁晚报:对于民众而言,快速的轨道交通也意味着出行成本的增加。

欧国立:多年来,我们确实能看到高速铁路对经济社会发展带来的很多好处。高速铁路是新鲜事物,目前在欧洲和日本有,美国也想发展。从世界范围内来说,高速铁路的分布并不均衡。一个很重要的因素是,高速铁路的盈利能力不是很强,因为从建设到运营,它要比普通铁路高很多,而对于运量的要求也相

对较高。目前,世界上只有日本新干线东京到大阪一段是盈利的。

也就是说,未来的京沪高铁,要采取什么样的方法和模式,保证财务上的可持续,这是决定其健康和可持续发展的的重要因素。

齐鲁晚报:高铁的票价制定要考虑到哪些因素?

欧国立:高铁票价的制定应该要考虑各方面的因素,包括建设成本,铁路自身的成本,替代性竞争的因素。也就是在考虑成本的基础上,还要考虑民航和公路等的价格,在综合考虑各种因素的基础上,才能制定出一个铁路部门认为合理,同时也能够让社会大众接受的价格。

齐鲁晚报:您认为京沪高铁的全程票价会在什么样的区间?

欧国立:高速铁路的票价不能单纯地按里程乘以每公里价格来计算。一般情况下,铁路的票价是“递远递减”,其中的运价率会影响到对个人成本的计算。当然,距离是影响成本的重要因素,多少会合理,我想铁道部门应该有合理预算。但在没有准确数据之前,我们大体上可以判断,票价肯定要高于普通铁路,而略低于民航。

▼鸟瞰北京南站,巨型钢架结构向四周延展。其“巨蟹”造型给人的第一感觉是“这里是一座机场,而不是火车站”。

