

售票机用纸币, 限额1500元

每次购票超过1500元, 将自动转为银行卡结算模式

本报济南6月28日讯(记者 王光营 王光照 任志方) 记者28日了解到, 济南西站共安装46台自动售票机, 其中近30台是银行卡和纸币双用的。乘客使用纸币购票, 总票价超过1500元时将自动转为银行卡付款。有市民建议, 为方便眼神不好的乘客, 自动售票机应增加语音提示功能。

最好使用 7-9成新纸币

“旧的纸币不能辨识还好理解, 怎么全新的纸币也辨认不出来呢?” 28日, 一位市民在济南西站使用纸币购票时发现, 不但表面有污损破坏, 较旧的纸币售票机无法辨识, 有时全新的纸币也辨认不出来。

现场一位工作人员表示, 与银行自动存款机一样, 自动售票机对纸币也有辨识功能。从目前情况看, 自动售票机只能辨识第四、第五版人民

币, 其中7-9成新的纸币最好辨识, 而全新的纸币容易出现无法辨识的情况。乘客投入的纸币为假币时, 售票机将自动辨识并扣压截留。

对于售票机有时无法辨识全新纸币的问题, 有工作人员说, “目前还不清楚具体原因, 会咨询专业技术人员, 希望市民购票前注意。”

自动售票机可以接受面值为5元、10元、20元、50元和100元的纸币。无论面值多大, 每次输入的纸币不能超过15张。当每次购票总票价超过1500元时, 将自动转为银行卡结算模式。

自动售票机 不卖学生票

“当你选定了车票后, 需要刷身份证才能付款取票, 一次最多买5张。”在自动售票机旁, 一名志愿者给记者演示了整个购票流程。

据悉, 市民在使用自动售票机

购票时, 既可以选成人票, 也可以选择儿童票, 但每次最多只能选择5张。如果乘客一次购买的票数较多, 可分次购票。在所购车票中, 儿童票不需要刷身份证, 但成人票每张票都需要刷身份证。

工作人员表示, 为了能顺利购买到所需车票, 乘客在选票和付款两个环节的选定等待时间有所限制, 每个环节等待不能超过2分钟, 否则系统将会回到界面首页。

记者了解到, 自动售票机不能出售学生票, 如买学生票, 可以到人工售票窗口或代售点购买。另外, 1.5米以上的孩子, 如果没有二代身份证, 也要凭户口本到人工售票窗口或代售点买票。

市民建议售票机 增加语音提示

“自动售票机是不错, 但要是

眼神不好就麻烦了, 最好能加上语音提示功能。”家住省城闫千户小区的柳女士在工作人员的帮助下, 也体验了一把购买高铁车票的操作流程。

柳女士认为, 自动售票机功能与银行ATM机有点类似, 但要先进得多, 整个操作界面都是触摸屏, 简单灵活。但美中不足的是, 除了开头的语音介绍外, 操作过程中没有语音提示, 如果是老年人或者眼神不好的乘客, 得花不少时间去研究如何进行下一步操作。

“现在是调试阶段, 希望自动售票机的功能可以逐渐改进。”柳女士说。

现场志愿者也表示, 售票机安装完毕后, 已有几位老人提出了类似问题, 他们会把这些情况进行反馈, 希望相关部门在调试中进行完善。

京沪高铁 初期盈利压力大 设备折旧 每年成本60亿

据新华社上海6月28日专电 同样属于标志性工程, 同样途经各自国家经济最活跃的区域, 中国的京沪高铁经常被拿来和日本的东海道新干线比较。后者在建设时面临过极大的争议, 然而建成后第三年就实现盈利, 京沪高铁能复制这一奇迹吗?

按照目前已公布的数据, 北京交通大学经济管理学院副教授李红昌给记者算了一笔账: 目前, 京沪高铁每天开行动车90对即180列, 按16节长编组计算, 每列可载旅客1000人左右, 在上座率比较高的情况下每天客运量18万人次。京沪高铁基础票价555元, 但并不是每个旅客都能坐完1318公里的全程, 按平均旅程800公里计算, 人均花费约300元, 如此算下来, 京沪高铁每年的售票收入约190亿元。

成本方面, 京沪高铁之前公布的总投资额为2209亿元, 一半左右依赖银行贷款, 即使按优惠利率计算, 每年的利息支出至少50亿元。设备折旧方面, 按3%的年折旧率计算, 每年产生成本逾60亿元。此外, 参照已开通高铁的情况, 每年还有约60亿元的委托运营和电费支出。

虽然只是粗略的计算, 但仍可以看到在相当理想的情况下, 京沪高铁开通初期也仅仅能实现盈亏平衡。不过, 李红昌指出, 这种算法忽视了两个因素: 一是京沪高铁开通后, 既有京沪线每年释放5000万吨的货运能力, 这将对高铁形成补偿效应。二是随着后期客流量的增加, 列车运营密度提高, 售票收入还能进一步增加。

对于京沪高铁的收益问题, 铁道部的官方回应是有信心收回投资, 但具体何时收回要视运营情况而定。

急救救护演练 京沪高铁即将正式开通运营 28日, 济南西站举行旅客中暑 本报记者 陈文进 摄



网站调查显示七成网民不满票价

京沪高铁能否打开市场大门

据新华社上海6月28日专电 降低起点、随行就市是京沪高铁定价区别于以往开通的高铁的不同之处。降价5%能否吸引更多旅客, “浮动”定价能否成为铁路走向市场化管理和运营的新起点?

从武广高铁开通到沪宁、沪杭高铁开通, 票价贵、“被高铁”的声音屡有所闻, 尽管广大旅客质疑定价“过高”, 但高铁定价仍是“铁板一块”。

在外界对京沪高铁定价的猜

测声中, 铁道部宣布在京沪高铁提速的基础上对票价进行下调, 降价幅度约为5%。

铁道部表示, 京沪高铁开通运营后, 京沪高铁公司将根据市场需求变化, 在运价政策范围内, 对动车组列车实行票价“浮动”政策, 让广大旅客获得更多实惠。

尽管京沪高铁在提速的基础上降价5%, 根据国内某网站统计, 仍有70%以上的网民表示高铁票

价高。要想吸引旅客, 定价为何标准才合理?

记者采访了解到, 日本新干线是高铁运营的成功案例, 而其灵活的市场化管理、定价的多样化是值得京沪高铁学习的。日本新干线出售相当于我国铁路“站票”的“自由席”, “自由席”的票价就比座位票便宜, 这是一种打折手段, 对我国高铁是一个很好的借鉴。

在其他国家, 高铁促销手段也

十分灵活, 推出周末票、月票、周票、老年票、学生票等多元化的车票设计, 以适应不同消费群体的需求。

高铁的盈利能力可以用上座率来检验, 而要提高上座率, 还要采取多种市场化的管理手段。同济大学教授孙章说, 日本新干线, 最贵的票价与最便宜的票价差别很大, 就是为了满足不同需求的旅客, 支付什么票价享受什么服务, 实现资源的最大化利用。

NAVECO 南京依维柯 IVECO 依维柯商用车

城市运输 轻松得意 新得意 惊喜上市

9.99 万元起

新得意 A35, 轻松大承载, 实现城市运输高效率。

轻松节能: 6.7L排量, 百公里油耗仅7.1L, 动力强劲, 节能省油, 轻松省钱。

轻松承载: 5.35米车厢, 承载能力强, 装卸方便, 轻松承载。

轻松可靠: 拥有300多项专利, 整车一级维护, 可靠更安心。

喜迎15周年! 南京依维柯感恩回馈, 来店有礼, 购车有喜!

菏泽鸿运	0530-5158877	东营骏岗	0546-7778339	济南分公司	0531-8632700
济宁创城	0531-85806550	日照捷达	0633-8272888	烟台华德	0535-2809888
淄博中南	0533-2985818	济宁信诚	0537-2669199	威海太平	0631-8306877
潍坊中南	0536-8815888	济宁信诚三店	0537-2669199	聊城华泰	0635-8306878
济宁鸿基	0537-2293889	泰安鑫生	0538-2182289		
山东金恒源	0539-7080011	济宁信诚	0537-2669208		
临沂鑫宇	0539-8489998	泰安鑫生	0538-2182289		