

高铁票价的“有升有降”——从“春运必涨”到“淡季打折”

1. **案例名称：**高铁票价的“有升有降”——从“春运必涨”到“淡季打折”
2. **案例适用：**价格与供求定理理论
3. **运用知识点：**供求定理理论，弹性理论，价格机制（歧视定价）
4. **案例内容：**

2024年5月，铁路12306官网发布四则调价公告，宣布自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。公告显示，调价后部分高铁票价将较现行票价上涨20%左右，但同时实行灵活折扣机制，最低票价可比现行票价低34%左右。这并非铁路部门首次进行市场化调价。2023年9月，有网友晒出北京西至深圳北的D927动卧价格对比图：9月25日的价格为1150元，而9月28日（国庆假期前一天）的价格涨至1860元，两者相差710元，引发社会广泛关注“火车票涨价”。对此，12306客服解释称，车票分为“公布票价”和“执行票价”，日常售卖多为折扣价，节假日折扣减少，票价自然回升至接近公布价。

事实上，自2020年底以来，铁路部门已逐步推行市场化票价机制。2020年12月，京沪高铁率先实行浮动票价，二等座最高上涨46元、下降55元。2021年，国铁集团工作会议明确提出逐步推广高铁票价差异化浮动定价机制。2022年，京广高铁实行灵活定价，“有升有降、差异化的折扣浮动策略”。2025年11月，铁路部门更是进行了近年来规模最大的一次调价——国铁郑州局、哈尔滨局、上海局等对130余条高铁线路的1300余趟动车组列车实行票价打折，最低可至4折，被媒体称为“淡季打折”。这一系列调价举措，标志着中国铁路票价正从过去长期固定的“一票一价”，转向根据市场需求灵活浮动的“一日一价”甚至“一车一价”。

每一次调价都在社会上引发热议。2024年5月四条高铁线路宣布涨价20%时，“高铁涨价”一度冲上热搜。支持者认为，这是铁路市场化改革的必然步骤，有利于调节客流、改善经营；反对者则质疑，铁路作为具有公益属性的垄断性公共产品，频繁涨价是否合理，淡季降价是否“诚意不足”——毕竟多数普通旅客的出行时间并不自由，难以享受“打折红利”。

5. 案例评析：

从经济学角度看，近年来的铁路票价调整，是供求定理和弹性理论在交通运输领域的典型运用。

首先，供求决定价格的基本规律在铁路运输中逐步显性化。铁路运输服务作为一种商品，其价格理应由市场供求关系决定。在需求高峰期（如国庆、春节），客流暴满，一票难求，此时价格上浮可以发挥“削峰填谷”的调节作用。正如2023年国庆前夕D927次动卧票价比平日高出710元，表面看是“涨价”，实质是折扣幅度收窄——当需求远大于供给时，折扣自然减少，价格回归其应有水平。反之，在客流平淡期（如11月的旅游淡季），铁路部门推出低至4折的优惠票，则是通过降价刺激需求，吸引价格敏感型旅客出行，从而提高列车上座率，减少运力浪费。这种“旺季涨价、淡季降价”的操作，正是供求定理在现实中的完整呈现。

其次，需求弹性理论解释了为何铁路部门采用差异化定价策略。不同旅客对价格的敏感程度不同：商务旅客时间价值高、对票价不敏感，愿意为合适的时间

支付高价；而休闲旅客、学生、老人等群体对价格较为敏感，可以接受错峰出行以换取低价。铁路部门区分季节、日期、时段、席别实行差异化折扣，正是基于对不同旅客群体需求弹性的判断。对弹性较小的商务需求，维持较高票价；对弹性较大的休闲需求，以折扣吸引其出行。这种价格歧视策略在经济学上是有效率的——它既增加了铁路企业的收益，也让更多消费者获得了服务，避免了“要么全价、要么无座”的极端局面。

再次，价格机制不仅调节需求，也影响供给。过去，春运等高峰期铁路部门往往被视为“负重前行”，运力紧张、服务品质下降。实行浮动票价后，旺季增收改善了铁路企业的经营状况，调动了其增加运力、提升服务品质的积极性。2024年6月调价的同时，京广高铁武广段复兴号动车组列车实现常态化时速350公里高标运行，旅行时间进一步压缩。这表明，合理的价格机制可以形成“收入增加—供给改善—服务提升”的良性循环。

当然，质疑声也值得重视。反对者指出，铁路具有公共产品属性，不宜完全市场化；节假日“只涨不降”的单一方向调价，以及部分线路淡季降价却“覆盖时段与人群意义不大”的问题，确实存在。这提示我们：垄断性公共服务的定价，必须在市场效率与民生保障之间寻求平衡。正因如此，国家《价格法》规定，此类价格调整应当建立听证会制度，征求消费者、经营者及相关方面意见。2024年的调价虽未召开全国性听证会，但铁路部门强调调价依据市场调研、以市场需求为导向，且通过12306公示公布票价，接受社会监督，这在一定程度上体现了对程序正当性的回应。

6. 案例讨论：

你如何看待近年来高铁票价的“有升有降”？请结合以下问题展开讨论：

- (1) 从供求定理角度，为什么铁路部门要在旺季涨价、淡季降价？
- (2) 你认为铁路运输服务的需求弹性如何？哪些因素会影响不同旅客的价格敏感度？
- (3) 铁路作为具有公益属性的公共交通工具，其市场化定价的边界在哪里？如何在“保民生”与“提效率”之间取得平衡？