



开跑3年 京沪高铁首次盈利



上海虹桥站 CFP供图

近期,一则来自京沪高铁公司的消息引起海内外关注:2014年京沪高铁运送旅客超过1亿人次,比上年同期增长27%,首次实现盈利。

铁路,尤其是高铁,建设投资大,回报周期长,世界上绝大多数的高铁都在亏本运营。京沪为什么能够盈利,而且是运营3年多就实现盈利?京沪高铁带给我们什么启示?

高铁之盈利

意想不到的出行需求

“客运难以盈利是铁路的通病,高铁尤其如此。”京沪高速铁路股份有限公司原董事长蔡庆华说。

这个高铁运营的一般规律,硬是被京沪高铁打破了。

京沪高铁从1990年就提出建设构想,直到2008年开工,历时18年,期间起起伏伏。当初人们争论的焦点之一,就是要建一条什么标准的铁路,以什么方式建和建成之后是否有客流需求。

反复争论后,京沪高铁终于上马。历时3年半的建设,这条世界上技术标准最高的高铁,也是新中国成立以来一次投资规模最大的建设项目通车运营。根据最终批复,京沪

高铁概算为2088.4亿元。

“高铁客流有一个逐渐培养的过程,初期不可能满负荷运营。当初预计的是:5年建设周期,之后再运营5年,逐渐达到盈亏平衡,之后用14年还本付息。”蔡庆华告诉记者。

开通后,情况超出预期,运量和收益快速增长。2012年日均发送17.8万人次;2013年日均发送23万人次;去年日均发送超过29万人次。

“去年京沪高铁发送旅客突破1亿人次,日均超过250列高铁列车运行,就这样还是不能满足高峰时期旅客出行需求,特别是蚌埠到徐州间能力明显受限。”蔡庆华说。

他指着京沪高铁地图说:“照这样发展,说不定哪天就要修建京沪第二高铁了。”

辐射放大的经济效益

如潮的人流带给京沪高铁的,是直接的财富。2012年,京沪高铁客票收入173.8亿元,亏损37.16亿元;2013年222.58亿元,亏损12.94亿元;到了去年,客票收入约300亿元,按营业税口径计算,有望实现利润约12亿元。据中国铁路总公司统计,2014年,全国铁路动车组运送旅客超过8亿人次,而京沪高铁就占到1亿以上。

蔡庆华说,京沪高铁的兴建,带动了一出“二十四城记”的上演,高铁串起的24座城市,几乎都搭上了“高铁经济”这趟列车。

仅以山东曲阜为例,京沪高铁开通以来,这座历史名城旅游接待人次和社会总收入实现大幅增长:2012年分别达到1295.4万人、107.1亿元;2013年上升到1446.7万人、122.3亿元。

中国高铁的“代表作”

由于京沪高铁的良好表现,它当之无愧地成为了中国高铁的“代表作”,为国内乃至世界高铁树立起一面旗帜,也为中国高铁“走出去”提供了“样板”。

蔡庆华说,京沪高铁建设不仅完善了中国的综合交通运输体系,改善了京沪通道运输长期紧张的局面,促进了沿线经济发展。同时,在投资、建设、运营、服务等各方面进行了有益探索。

在股本结构上,京沪高铁更加合理。京沪高铁公司2007年底由11家股东发起创立,1150亿元资本金中,包括社保基金100亿元、平安保险160亿元。2010年10月,中银集团投资有限公司受让了中国铁路建筑投资公司持有的股份,成为新增股东。

“通过京沪高铁可以证明,中国高铁技术是先进的,质量是可靠的,速度是一流的,投资是可控的,效益是显著的。中国高铁的性价比高,京沪高铁理应成为中国高铁走出去的标杆。”蔡庆华说。

中国高铁大调查

高铁之数据

中国高铁十年路——从无到有,从备受争议到大力推广,10年间,中国高铁列车以超乎想象的速度呼啸而来,改变中国,震撼世界。高铁发展为何如此迅速?发展是否过快?它为中国带来了什么?又折射出了一个怎样的中国?

覆盖28个省份 年运8亿人次

运营里程**1.6**万公里

截至2014年底,中国高铁运营里程达到1.6万公里,超过全世界高铁总运营里程的一半。

已连接**28**个省份

高铁已连接28个省份。从2004年制定高铁发展规划图开始,到今天覆盖中国大陆除宁夏、西藏、云南外的28个省份,离高铁“全覆盖”仅“一步之遥”。

去年运送**8**亿人次

从平原水乡到戈壁沙漠,从高原冻土到热带雨林,高铁的身影处处闪现。去年逾8亿人次乘坐高铁往来于全国各地。

京沪高速铁路股份有限公司原董事长蔡庆华告诉记者,2014年,京沪高铁发送旅客突破1亿人次。

将覆盖**50**万人口以上城市

预计到2015年末,我国高铁运营里程将达1.8万公里,以高速铁路为骨架,包括城际快速铁路、城际铁路及既有线提速线路等构成的快速铁路网基本建成,总规模达4万公里以上,基本覆盖50万人口以上城市。

武汉的4小时高铁圈覆盖**10**亿人口

以武汉为例,如今凭借高铁,北抵北京,南达广州,东至上海,西连重庆,4小时高铁圈覆盖约10亿人口。“一个占世界人口五分之一的国家迈向‘高铁社会’,对中国乃至整个世界来说都是一个重大课题,值得重视和研究。”经济学家张其佐说。

高铁之期望

人们期盼高铁快慢有“度”

人们现在已经很难想象,就在一二十年前,高铁是否应该建设、以及怎么建设的争论曾经喧嚣一时。今天,争议已成烟云。高铁线路不断延伸,高速列车风驰电掣。

“既然设计时速是350公里,最高试验时速超过486公里,安全冗余是足够的。”中国工程院院士、南车株机专家咨询委员会主任刘友梅说。不过也有人认为,就京沪高铁而言,虽然没必要全线跑350公里时速,但枣庄到蚌埠间等一些线路较好的区段完全可行。这样,4小时10分钟左右就可以从北京抵达上海。

而同济大学轨道交通学院教授孙章认为,目前300公里时速符合高铁运行的经济性,如果提速将会提高运营成本。列车时

速该快须快,该慢同样要慢。业内人士指出,一些城际铁路应根据实际情况调整速度。

“有了高铁,今年要多回几趟家,多看看老人和孩子。”贵州技工潘金奎满怀欣喜。

潘金奎的欣喜来自贵广高铁开通。在广东三水打工的他,每年回家的路上都十分不易。

2014年底,中西部地区迎来“高铁季”,沪昆高铁杭州至南昌段和长沙至怀化段、贵广、南广、兰新高铁相继开通。

贵广高铁开通前,从贵阳到广州有两条通道:一条经过湖南,全程1560公里;另一条经过广西,全程1440公里,都要走20多个小时。“现在,坐高铁从广州回贵阳,4个小时就到。”潘金奎说。
据新华社

