

# 春运高峰

# 铁路经济的拥挤与落寞

实习记者 李成成 报道

一年一度的春运如期而至，各交通枢纽、交通方式开始拥堵尤其是铁路。随着网上订票方式的兴起，各种刷票神器日益突出，春运铁路再次成为大家聚焦的中心。一票难求现象仍然存在，铁路旅客数量有增无减，极具中国特色的春运经济开始凸显。与此同时，高铁、普铁概念股也升温并活跃起来。

春节是我们一年中最渴盼的节日，在这个传承千年的节日里，无论如何也要回家，思乡盼归的心情激动而急迫。辞旧迎新本就该和家人一起开心度过的。所以，无论春运运回家的路途多艰难，也抵不住对家园的向往和企盼。中国人都有着强烈的春节情结，所以我们抛却一切，只为能和亲人团圆，只为能红红火火地闹新春。因此，春运期间所有的拥堵、所有的艰辛都可以在家人面前烟消云散。

## 2013年春运现状

2013年春运从1月26日开始至3月6日结束，共计40天。春运期间预计全国旅客发送量将达到34.07亿人次，比去年春运实际完成增长8.6%，其中道路约31.04亿人次，同比增长9%；水运约4308万人次，同比增长1.5%；民航约3550万人次，同比增长5.2%；铁路约2.25亿人次，同比增长4.6%，增加993万人。(见表1-5)

据铁道部网站消息称，今年春运期间，全国预计日均发送旅客561万人，其中高峰日将达到695万人左右。由于今年春节相对去年较晚，节前学生客流高峰出现在1月中下旬，与探亲、务工的客流正好错峰，客流相对平稳。而节后学生返校高峰将于节后探亲、务工第一客流高峰重叠，比去年节后的客流更加集中。

中国铁道部1月27日披露，26日春运首日全国铁路发送旅客525.6万人次，较去年春运首日有所增长。共开列车4516列，其中临时旅客列出385列，运输秩序良好。

统计显示，1月26日，北京铁路局发送旅客61.2万人次，同比增加6.6%。为方便广大旅客出行，北京铁路局1027名春运志愿者正式上岗，分别在北京站、北京西站、北京南站、天津站、石家庄站等15个地市级以上车站及涉及高铁车站，为广大旅客提供乘降帮扶、购票取票引导和秩序维护等服务。同时，为老幼病残孕等重点旅客提供实名制验票、进站、乘车的“一站式”服务。

据铁道部消息，今年春运与往年有些不同。首先，从去年12月27日起，铁道部开始集中优先办理春运农民工团体往返票。受理的农民工团体往返票的乘车日期为往程1月26日至2月8日，返程为2月13日至2月28日。车站还设立了农民工团体往返票受理窗口，以便农民工购票。

另外，车票的预售期也从以往的15天延长到20天。通过电话订票的旅客，从今年1月1日起可到全国任一车站窗口或代售点取票。

而今年的网上订票，虽仍是一票难求，却不及去年那么拥堵，各种刷票插件相继地出现。

同时，铁路部门还增开了部分普通旅客列车，春运期间，统筹新线、高铁局部成网和既有有线资源，采取增开列出、内部挖掘、北车南支等措施，最大限度地增加客运能力。且全国铁路日均安排开行

621对绿皮车，占客车总数的24.2%，尽量满足农民工出行需要。

## 中国特色春运经济

铁路因其性价比高，运距长，连续性强等特点，受到人们的青睐。即使春运时一票难求，大多数人依旧选择火车这项交通工具。近20年来，从每单位营运里程旅客周转量来看，铁路上升113%，公路上升47%；从每单位营运里程货运量来看，铁路上升54%，公路却下降13%。这表明，铁路在运输行业经济中占有越来越重要的地位。而春运是铁路一年一度的最高潮，对经济的影响可想而知。

随着春运期间客流量的大量出现，铁路周围附属的餐饮、副食等行业的营业额也因此大为提高。面对拥挤不堪的火车与火车站，人们对食物的高需求必然导致周边地区经济的发展。而火车内的餐厅、食品也会被大量消费，尤其是土特产即使价格上涨，依旧会大卖。这无疑会对经济的发展有一定影响。

春运神器带来中国特色春运经济。春运神器老四样——零食、泡面、扑克、马扎，以及现在新兴起的号称“硬座必备”的“鸵鸟枕”、名为硬座宝的睡眠支架、瞬间让站票变硬座的便携式折叠纸凳等，这些被炒得火热的“春运神器”，在网上卖得沸沸扬扬，淘宝上有卖家鸵鸟枕得小店一个月竟然卖出上千件。春节为了回家，很多人会不惜代价，所以便诞生出这一件件的神器，也为我们带来了极具中国特色的春运经济。

春运期间，为缓解购票拥挤、排长龙的问题，而推出网上购票方式。网上购票不仅未能缓解巨大的购票压力，反而使人们在网络上依旧出现购票难得问题，这引来不少非议。由此，各个公司相继推出所谓的“刷票神器”的购票插件，也对经济有了一定的推动作用。比如人民网等因此在A股上开始活跃并受人关注。

## 铁路客流 量呈增长趋势

铁路是长途旅客选择最多的交通方式，尤其是春运这段时间。虽然紧张，但无论是客流量还是货运量皆呈增长的趋势。有关部门和专家预测2013年春运旅客量将达到2.25亿人次，比上年增长。

近几年，铁路运量和投资都在不断的增长，2012年旅客发送量比2011年增长4.8%，2011年比2010年增长12.5%，虽然增势有放缓的趋势，但依旧在不断的上涨。货运发送量在去年有下降的趋势，往年都呈现增长态势。而春运期间的旅客发送量持续增长，2012年与2011年基本持平。有关部门预计今年春运相较于去年将有所增长。

据这几年的统计数据，春运的旅客量占全年客运量的10%以上。面对着拥挤不堪的春运，近段时间，社会上一些呼声逐渐高涨，有呼吁站票半价的，有说为解决拥堵问题票价应上涨的。

对此有关经济学家认为，目前，火车票价格远远不能覆盖运输成本，火车客运实际上扮演着准公共品的角色，如果把铁路部门看作是理性经济人，则其开展客运服务是

得不偿失的，所以春运往往是作为政治任务来完成，通过价格上涨利润提高来平衡供给的办法行不通。而且，春运经济具有短期需求爆发式增长的特点，若仅仅为了满足这部分需求而大幅度增加供给，必然会带来资源在平时的严重浪费。

面对每年铁路旅客逐年增长的情况，有关专家称，还是应加大投资力度，完善并提高铁路设备和铁路配置，才能从根本上解决火车拥堵的问题。

## 2013铁路投资 力度不减

据海通证券铁路设备行业报表中显示，2012年1—11月生产1462台机车，同比下滑30.3%；生产5245台货车，同比下滑9.4%；1—11月生产6762台客车，同比上升35.6%。2012年10月26日，铁道部2012年第二次货车招标中，招标1万辆敞车、5000辆棚车，金额约65亿元，此次招标可保证2012年年底和今年年初各货车生产饱满。

2012年1—11月，货运数据同比转正、客运继续稳步上升。其中，11月全国铁路日均发送货物1092万吨，同比上升9.37万吨，上升0.87%；全国铁路日均发送旅客472.83万人，同比上升70.5万人，上升17.52%。我国高铁客运增速、动车组上座率等超过行业原有预期，铁道部运输企业的改革开始有条件逐步推进，若成功推进则将带动货车、动车组等的长期旺盛需求。

随着国外经济逐步复苏，2012年，中国南车首次出口大功率机车至欧洲，且前苏联体国家铁路货车和机车需求旺盛，我们对未来铁路设备出口报以良好的预期。因此，行业人士对2013年的投资前景，持乐观态度。

在2013年铁道部部长盛光祖在全国铁路工作会议上宣布，铁道部计划2013年安排固定资产投资6500亿元，其中基本建设投资5200亿元，投产新线5200公里以上。业内人士普遍看好“高铁”概念企业预期增长空间。(见表6)

可以看到，自09年、10年的投资规模增长较快，11年的固定资产投资较上一年少得多，12年又有所增长。据2013年铁道部部长宣布，计划2013年安排固定资产投资6500亿元，较去年有所增长，但涨幅微小。

在铁路压力巨大的情况下，投资转向高铁这种更为轻便、快捷的交通方式，高铁的建筑速度逐渐加快为铁路板块带来回暖的契机。在此情况下，有关机构便对铁路板块做出向好的判断。其中，中金公司于近期发布的研报便看好铁路板块，并认为经历了2012年基本面和政策面的停滞不前，2013年铁路行业将会迎来回暖机会，维持对铁路行业的“推荐”评级，且预计行业在2013年整体上会有10%—20%的上升空间。

## 春运影响下的铁路股

每年春运带来空前的人流量，公路、铁路、航空、水运各种交通行业都迎来一年中最大的高潮，特别是铁路，“一票难求”、“排长龙”等拥挤状况让人望而生畏。虽然每年铁道部都称亏损巨大，由此引发的与铁路相关的个股却引来大家

的关注。

网上订票的新型方式的出现，购票长龙从售票点转移到网络上，于是网上刷票迎来前所未有的火爆。各种被誉为神器的购票插件相继产生，也给股市注入了新的活力。服务于铁路订票系统的太极股份(002368.SZ)，在因重组事件停牌的同时，也备受市场的关注。人民网(603000.SH)也因推出火车抢票软件而受到密切的关注。

铁路的拥挤，对从事铁路物流的公司也将有一定的促进作用。春运人流量的增大势必也会带来物流量的增加，大秦铁路(601006.SH)、广深铁路(601333.SH)、铁龙物流(600125.SH)和国恒铁路(000594.SZ)等铁路物流上市公司有可能在春运期间获得一定的正面影响，从而活跃于股市。

春运期间，铁路的极度繁忙有目共睹，在此情况下，高铁建设速度也由此加快。高铁以快捷的优势对缓解春运铁路的压力做出了重大贡献。因此，中国证券报认为，与之相关的鼎汉技术(300011.BJ)、晋亿实业(601002.SH)等高铁概念股在春运中再度活跃的可能性很大。其中，汉鼎技术是集高铁、普通铁路以及地铁幸存电源市场份额都位于行业前列的龙头公司，随着春运的到来和高铁概念股的活跃，有望再度获得市场的密切关注。

海通证券对重点上市公司投资评级：铁路投资复苏带来3类个股投资机会。股价高弹性个股：晋亿实业(601002.SH)、晋车西轴(600495.SH)、时代新材(600458.SH)；12年业绩增长概率高的个股：北方创业(600967.SH)、晋车西轴(600495.SH)；业绩弹性小，估值修复个股：中国北车(601299.SH)、中国南车(601766.SH)。

铁路股在春运期间活跃，大部分股份呈现增长趋势，如大秦铁路(601001.SH)，从去年年底开始一路攀升。也有些股份如中国南车(601766.SH)有下滑的迹象，但铁路股的大趋势是上涨的。业内人士预测，随着铁路运输需求的增加、铁路投资的加大，铁路股将迎来较好的发展环境。

## 话说春运铁路

春运期间，各种方式的购票仍然无法避免购票难的现状。跟随网上订票而来的抢票软件，也让抢不到票的普通人大呼不公。然而就算有抢票软件也依然不尽如人意。有网友告诉记者，他本以为用抢票软件买票要方便一些，没想到却只买到无座票，将近二十个小时的车程要一直站着，实在太痛苦。

在火车站，记者也看到拿着列车间票走出来的旅客，满脸笑容洋溢：拿到火车票，心里就踏实了。激动、幸福、满足的快乐感溢满心里。也有人在网上抒发自己的喜悦之情：终于买到票了，终于可以回家过年了。只要能买到火车票，就算车上拥挤，也不在乎。能回家比什么都好。

而铁道部相关部门也表示，春运，难在购票。但是有些乘客花了很多精力和时间才订到票，最后或是不来取票、或是退票，乘客一会儿买票一会儿退票，也就导致铁道部一会儿没票一会儿又有票，让我们很尴尬。据统计，近段时间，北京每日退票大约在3万张以上，上海也是在万张以上。

表1.2009-2012年中国铁路旅客发送量

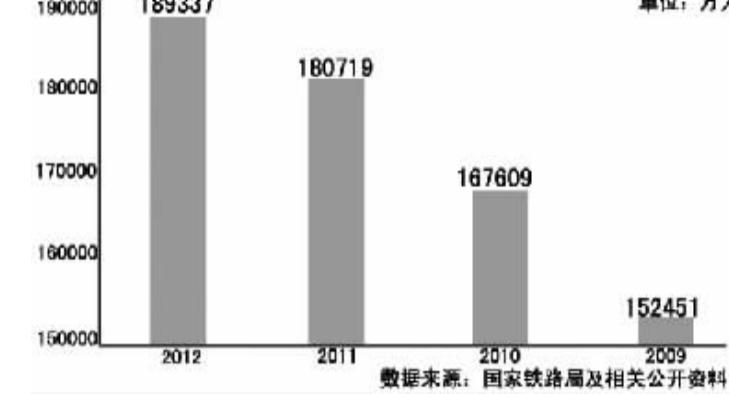


表2.2009-2012年中国铁路旅客周转量

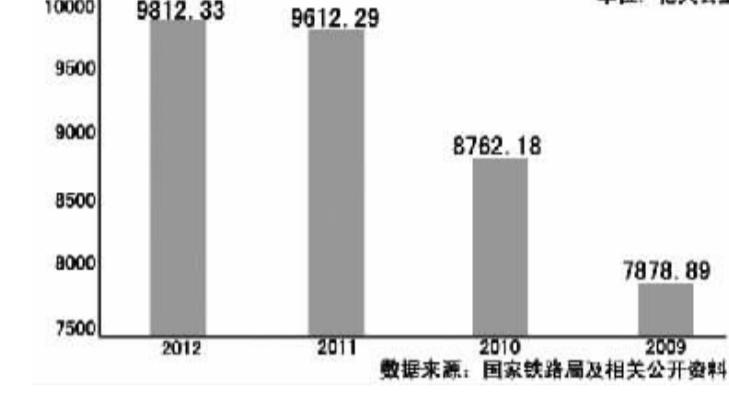


表3.2009-2012年中国铁路货运发送量

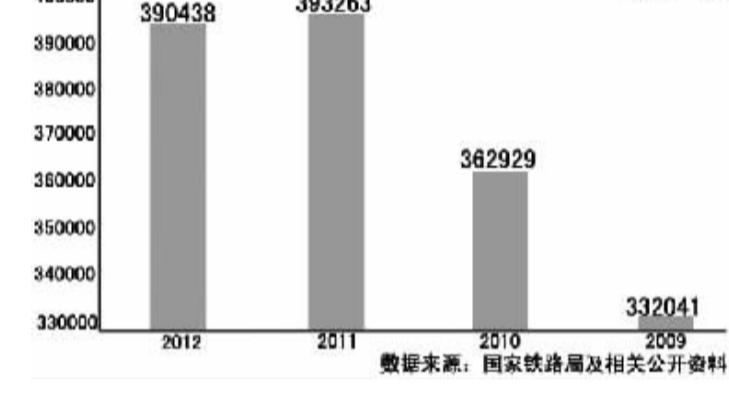


表4.2009-2012年中国铁路货运总周转量

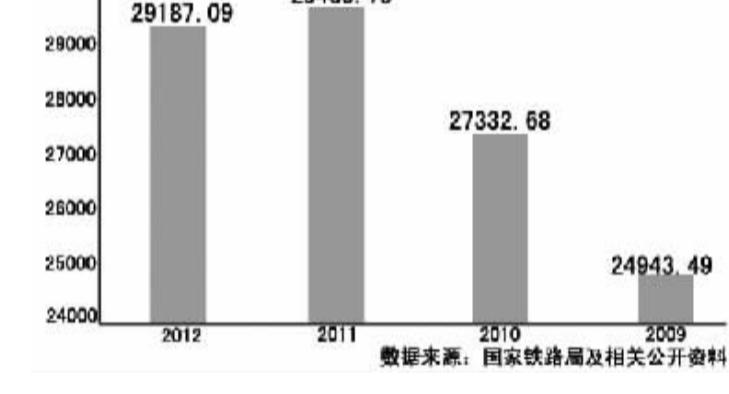


表5.2009-2012年中国铁路春运旅客发送量

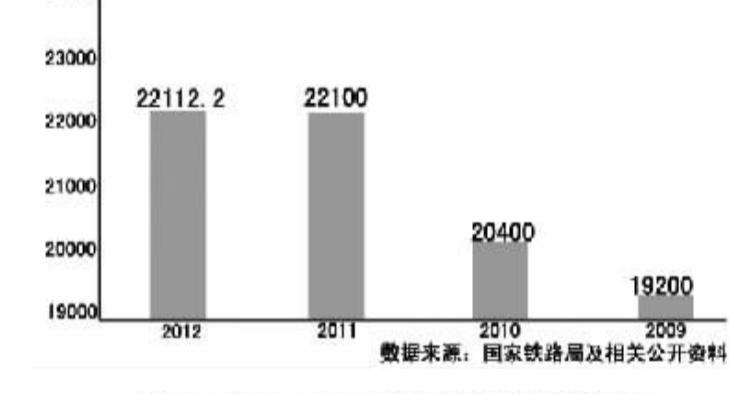
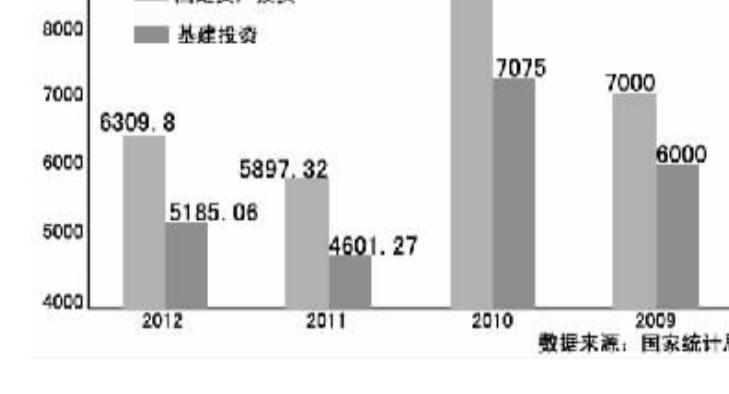


表6.2011-2012年中国铁路投资情况



# 涨还是不涨

# 铁路的运价疑惑

李卓 报道

近日，有媒体引用来自铁道部人士的消息称，2013年，不仅铁路货运价格有望进一步提高，已经18年未作调整的客运票价今年内也有可能进行上调。

截至1月31日，铁道部尚未对上述消息作出官方回应。

## 价格涨幅扩大引担忧

虽然没有铁道部的官方回应，多数分析人士仍认为，铁道部的高负债率及铁路

运营成本的不断升高，是促使调整客货运价的动力所在。

最直接的压力在于，至去年最新一期债券发行前，铁道债累计发行6187亿元，已兑付的仅167亿元，意味着尚未到期的6020亿元债务在存续期内，每年仅利息就要支付约280亿元。

2012年5月，国家发改委和铁道部联合发布消息，对全国实行统一运价的铁路货运线价格进行调整，货物平均运价水平每吨公里提高“1分钱”，这已经是2003年

以来，国家第八次上调铁路货运价格。令外界恐慌的是，与2011年4月铁路货物统一运价平均每吨公里提高“0.2分”相比，此次价格调整的涨幅是上一次的整整5倍。

相比公路、航空运输，铁路运量增幅最慢。刘斌认为，如果持续不停地涨价并因此而丧失自身的竞争优势，即便铁路运量依然紧张，也会是个很糟糕的事情，更不符合国家“改善运输结构，发展低能耗运输方式”的目标。

## 普通客票应体现公益性

在铁路客货运价上调预期强烈的背景下，“如何调”又成为另一个争论的焦点。接受记者采访的多名业内人士表示，铁路调价伤害的是支付能力最弱的群体。

针对最为敏感的客运票价，有业内人士建议，普通车次的票价调整和高铁票价的调整应该进行区分，因为普通车次更多地承担着铁路运输的公益性，需要保障低收入人群的出行要求。与之相对应，客运票价的

适度上调对乘坐高铁的旅客影响不会很大。

“乘坐高铁的人可以选择去乘飞机，上调的价格交给市场发挥更大的运力调配作用，未尝不可。”一位业内人士认为。有相关数据显示，铁路基本运价18年没有调整，每人每公里为5.86分，这种低运价在一定程度上导致客流向铁路集中。

而在运力配置问题上，“被高铁”是一种侵害公众利益、典型的垄断企业行为，“被高铁”的运价上调自然是不合理的。

</div