

# 争抢“京沪线” 民航高铁竞合互补

本报记者 路炳阳 北京报道

北京至上海，政治中心+经济中心的定位共同催生出国内最繁忙的商务线——京沪线。长期以来，京沪线客运都是民航与高铁的必争之地。

在京沪间客运市场竞争不断

加剧的背景下，民航央企与机场集团“抱团”合作，再次落地新项目。近日，上海机场集团公告称，为进一步优化航空快线服务品质，有序推进航司间自由签转，虹桥机场联合首都机场、中国东航(600115.SH)和中国国航(601111.SH)试行推出往返上海虹桥和北京首都

机场的快线跨航司自愿签转服务。业内认为，中国东航和中国国航“联姻”京沪线或将推动行业从“竞争”转向“协同”，通过跨航司签转弥补民航班机时刻的刚性，促进航司间的市场协作，为国内其他主干航线提供可复制经验，将有效吸引时间敏感型旅客回归。



2025年2月13日，国航客机在首都国际机场等待起飞。

路雨轩/摄影

## 吸引旅客回归航空

航司通过跨航司签转服务，在不损失自身核心利益的前提下，共同为旅客提供了更优质的服务体验，吸引更多潜在旅客选择航空出行。

京沪航线跨航司签转，是国内首次由航空公司主导发起的合作服务项目。目前，该服务适用于挂国航或东航代码且实际承运的上海虹桥机场往返北京首都机场的单程单段航班(不含代码共享航班)。

据了解，旅客持有经济舱6折及以上舱位的客票即可享受该服务。在支付机票价差后，将航班改签至同日东航、国航实际承运的同航段航班，8折以上舱位的客票还可限免一次签转手续费。

上海机场集团称，中国东航和中国国航共享签转试运行时间为5月6日至8月5日，后续将根据旅客反馈对该服务进行进一步拓展升级。

《中国经营报》记者了解到，“上海虹桥—北京首都”航班每日频次近80架次，是国内频次最高的航空快线之一。航班管家数据显示，当前京沪航线由9家航司共同承运。其中，中国东航、中国国航、海南航空、南方航空(600029.SH)分别占44.04%、26.45%、9.97%和8.23%份额，剩下的11.31%的份额由吉祥航空、中国联合航空、厦门航空、上海航空和金鹏航空分享。

资深民航业管理咨询顾问于占福对记者表示，2025年年初，北京大兴机场至广州白云机场的双向航班开通跨航司签转服务，东航与南航的旅客可自愿签转，连同此次国航、东航共享签转服务，体现

了中国三大民航央企共同展现的合作共赢的新思维。

航司不再仅仅将财务收益局限于自身的票务销售与运营便捷，而是通过跨航司签转服务，两家航司在不损失自身核心利益的前提下，共同为旅客提供了更优质的服务体验，吸引更多潜在旅客选择航空出行。

于占福对记者指出，这种合作思维的转变，意味着航司开始从更宏观的层面审视市场，不再局限于单一航司的利益得失，而是着眼于整个航空市场拓展与行业生态优化，为获取新增量市场创造了机会，对整个民航业的可持续发展具有示范意义。

## 高铁民航竞合关系

民航大量的“打折票”吸引了普通旅客从铁路出行转向航空出行，现在实际上形成了民航和高铁旅客“对流”的趋势。

在京沪高铁(601816.SH)发布的2024年年报中，京沪高铁2024年营业收入为421.57亿元，同比增长3.62%；归属于上市公司股东的净利润127.68亿元，同比增长10.59%，这是京沪高铁自上市以来取得经营成绩最好的一年。

然而，同期京沪高铁本线客流却出现了下降。数据显示，2024年，京沪高铁本线列车运送旅客5201.6万人次，同比减少2.31%，这也是继2024年上半年，本线客流下降后的再次下降。

近期，中国航空运输协会召开2025年第一季度理事单位信息沟通会，会议通报中特别分析了

高铁和民航的竞合关系。

通报显示，随着民航和高铁的票价水平在拉近，服务水平在接近，导致旅客正在发生结构性变化。随着高铁不断提速，民航高端旅客向高铁流动。高铁在“门到门”的总通勤时间和正常性上具有较强吸引力，不少商务旅客、高端旅客被高铁“分流”。

与此同时，高铁普通旅客也开始向民航流动。数据显示，2024年，民航和高铁旅客量都实现了高增长，旅客量分别增长了17.9%和11.9%，其中民航的增长率明显高于高铁，其增量主要来自普通旅客。民航大量

的“打折票”吸引了普通旅客从铁路出行转向航空出行，现在实际上形成了民航和高铁旅客“对流”的趋势。

来自于铁路和民航的数据也印证了这一趋势。京沪高铁年报显示，2023年—2024年，京沪高铁本线列车运送旅客为5325.2万人次和5201.6万人次，同比分别增长209.1%和-2.3%；航班管家数据则显示，2023年—2024年民航京沪线发送旅客689.9万人次和861.3万人次，同比分别增长269.52%和24.84%。近两年来京沪间客流，民航增速明显高于京沪高铁。

## 市场化机制促进客流均衡

2020年以来，先后有京沪高铁、厦深高铁、成渝高铁、南广高铁、京广高铁京武段等多条既有线路实行了市场化票价机制。

除了京沪间客流增速低于民航外，当前京沪高铁还存在高铁客流不均衡问题。

中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)客运部副主任朱文忠称，大数据分析显示，目前高铁客流不均衡主要表现为：一是不同日历客流差异大，节假日、双休日旅客发送量一般为800万—1800万人，而周一至周五工作日则在600万—1200万人，峰谷差近三分之一。二是不同停站客流差异大，列车途中停站多少、旅行时间长短，对客座率影响明显。三是不同时段客流差异大。因为票价无差异，早7点前、晚21点后开行的高铁列车客座率普遍不足60%，明显低于全路高铁列车73%的平均水平。

朱文忠表示，2020年，京沪高铁实行市场化票价机制后，旅行时间为4小时28分的G19次列车从之前94.3%的平均客座率，下降到90.3%；旅行时间为6小时2分的G149次列车从之前的62.4%的平均客座率，上升

为73%。市场化票价机制，使得价格杠杆作用得到发挥，引导了旅客错峰出行，促进了客流均衡化，综合运输效能得到提升。

就高铁与其他交通运输方式竞争关系问题，北京交通大学交通运输学院教授聂磊在接受采访时表示，虽然高铁与其他交通运输方式存在竞争关系，但不具有垄断属性。

他举例称，在500公里内的中短途距离上，高铁与公路形成了竞争合作关系；在500—1500公里的中长途距离上，高铁与民航形成了竞争合作关系。同时就铁路企业内部来说，与高铁平行线上还安排开行了普速旅客列车，也形成了竞争合作关系。

2020年以来，先后有京沪高铁、厦深高铁、成渝高铁、南广高铁、京广高铁京武段等多条既有线路实行了市场化票价机制。国铁集团人士还对记者透

露，2024年以来，京沪高铁还对京沪间旅行的所有交通方式进行了研究，其中包括航空、公路、自驾和普速铁路。“目的是保持京沪高铁在该区域中运输的优势地位。”

于占福认为，此次中国东航和中国国航推出跨航司自愿签转服务，与来自京沪高铁的分流竞争压力有关。航司间打破边界进行合作，对于从高铁市场整体夺回一些空运份额的目的，也是比较明显的。

他表示，在高铁分流竞争的现实面前，技术上的可能性、创新手段见效的速度、旅客的体验、相关投入的产出效率等，应该也是推出跨航司自愿签转服务的重要考量。这次创新是从理念意识到业务系统的一次纵深调整，航司还特意设定了试运行观察期来准备着后续的完善。“从诸多细节上，对民航央企展现出的合作共赢，突破创新的态度和更务实稳健的做法，都应当给予鼓励和继续深化推广。”于占福说。

# 杨宜勇：中美经贸磋商机制成为长期稳定的沟通桥梁

## 建立稳定沟通机制

本报记者 孟庆伟 北京报道

在全球化深度交融的背景下，中美作为全球经济的关键力量，其经贸关系备受关注。

北京时间5月14日12时01分(美东时间5月14日0时01分)起，中美同时调整对对方商品加征关税措施，提出在90天内暂停实施24%的关税税率，双方各自保留10%的关税。

两天之前，中美双方曾发布《中美日内瓦经贸会谈联合声明》(以下简称《联合声明》)。《联合声明》中，美方取消了共计91%的加征关税，中方相应取消了91%的反制关税；美方暂停实施24%的“对等关税”，中方也相应暂停实施24%的反制关税。

对于这一调整，中国宏观经济研究院高级顾问、国家发展改革委市场与价格研究所原所长杨宜勇在接受《中国经营报》记者采访时表示，此次会谈标志着中美经贸关系进入新磋商阶段，这是缓解贸易摩擦的关键一步。“《联合声明》传递出积极信号，表明双方通过对话解决问题的决心，为全球经济注入了信心，增强市场主体的稳定性。”

## 明确未来合作方向

在杨宜勇看来，此次《联合声明》向国际社会传递出了强烈而积极的信号，清晰地表明双方坚定地选择通过对话来解决问题。这一信号如同给全球经济注入了一针“强心剂”，极大地增强了全球经济的稳定性以及市场主体的信心。

“在全球经济面临诸多挑战与不确定性的当下，中美两国展现出的合作意愿和解决问题的决心，为世界经济的航船指明了方向，使其能够在波涛汹涌的经济浪潮中更

加稳健地前行。”杨宜勇说。

商务部新闻发言人表示，此次中美经贸高层会谈取得实质性进展，大幅降低双边关税水平。这一举措符合两国生产者和消费者的期待，也符合两国利益和世界共同利益。

官方数据显示，中美两国建交以来，双边经贸关系持续发展，中美贸易额从1979年的不足25亿美元跃升至2024年的近6883亿美元。

但近年来，美单边主义、保护主义抬头，严重干扰中美正常经

贸合作，给两国乃至世界经济都带来了诸多不确定性。而此次会谈，双方以平等对话、协商的姿态，勇敢地迈出了解决分歧的关键步伐。

“这种积极的态度和行动，犹如春风化雨，为进一步消除双方之间的分歧、深化彼此合作，奠定了坚实的基础。它向世界宣告，即使面对复杂棘手的经贸矛盾，中美两国依然有意愿、有能力通过和平、理性的方式解决，为两国经贸关系的回暖注入了强大的动力。”杨宜勇分析。



杨宜勇

中国宏观经济研究院高级顾问、国家发展改革委市场与价格研究所原所长

对环境保护和可持续发展的关注度日益提升，中美两国在该领域拥有广阔的合作空间。有望推动两国在新能源领域实现优势互补，共同引领全球新能源产业的发展潮流。

此外，在科技领域，双方可以借助《联合声明》所营造的良好氛围，加强在人工智能、5G通信等高新技术领域的合作与交流，共同攻克技术难题，提升全球科技发展水平。

球经济的稳定复苏注入了源源不断的动力，同时也重塑了国际社会对中美关系的预期。”杨宜勇表示。

在杨宜勇看来，《联合声明》绝非一纸简单的协议，它不仅是双方在经贸领域达成的重要共识，更是中美关系改善和发展的重要标志，将引领世界经济朝着更加稳定、繁荣的方向发展。

## 提升国际社会对中美关系预期

“此次会谈着重强调了双方在经贸领域开展务实合作的重要性。通过坦诚相见的对话、平等公正的协商以及有效管控分歧，双方致力于深挖合作潜力，不断拉长合作清单，努力做大合作蛋糕。”杨宜勇表示，这种务实合作的精神，将有力地推动中美经贸关系迈向新的发展高度。

商务部新闻发言人表示，希望美方以这次会谈为基础，与中方继续相向而行，彻底纠正单边加税的错误做法，不断加强互利合作，维护中美经贸关系健康、稳定、可持续发展，共同为世界经济注入更多确定性和稳定性。

市场普遍认为，此次会谈为中美深化合作打下了重要基础。

杨宜勇表示，此次会谈，将促进中美双方在多个重要领域开展

务实合作。例如在农业领域，中美两国可以进一步加强农产品贸易合作，优化贸易结构，实现互利共赢。同时，在制造业方面，双方可以开展高端制造技术合作，提升产业竞争力，共同为全球制造业的升级贡献力量。通过这些务实合作举措，中美两国不仅能够满足自身经济发展的需求，还将为全球经济增长提供强劲的动力。

更重要的是，会谈还将提升国际社会对中美关系的预期。

“《联合声明》的发布，有助于增进国际社会对中美经贸关系的深入理解和充分信任。在当前复杂多变的国际形势下，它清晰地表明中美双方愿意摒弃分歧，携手通过对话和合作来共同应对全球经济挑战。这种积极的姿态为全