



C919完成首次跨境商业飞行

120多名香港大学生昨搭机来沪实习



▲ 香港学生满怀激情与期待走下飞机



■ C919抵达上海虹桥机场穿过“水门” 本报记者 陶磊 摄

香港大学法律专业女生郑汶欣去年参观中国商飞时，就在C919的总装生产线上和小伙伴共同许愿——要乘上大飞机再来上海。一年之后，梦想成真。

和她一起实现梦想的，还有一批香港同龄人。6月1日14:03从香港起飞，15:56飞抵上海虹桥，穿越象征航空界最高礼仪的“水门”，由东航执飞的C919国产大飞机完成首次商业飞行，并肩负一项特别任务——在沪港社团总会、沪港青年会带领下，120名香港大学生抵沪开启为期8周的实习。

在上海市统战部、上海海外联谊会、团市委、市青联的推动下，香港大学生开启了这次梦想之旅。据悉，“沪港同心实习计划”已

经持续了14年，并于今年进一步升级。1500名香港青年学生参与选拔，最终500余人获得来沪实习机会。8周内，他们将赴沪港机场管理(上海)有限公司、汇丰银行、复星集团等企业实习。在上海期间，同学们将参观华东无人机场、洋山深水港、世界会客厅、世界技能博物馆等，加深对上海的了解。50名沪港两地企业家代表担任导师，为他们答疑解惑，提供未来学业和职业规划方面的指导。

“C919是国之重器，代表着我国科技力量的又一次腾飞。同学们乘坐C919，共同见证我们国家的发展，共同感受民族的振兴，自豪感油然而生。”在停机坪举行的欢迎仪式上，上海市委统战部副部长、上海海外联谊会副

会长王珏表示，上海正在建设青年发展型城市，努力为青年提供更多机会、更大舞台、更好服务，期待本次实习能让青年们提升技能、积累经验、寻求机会，与上海共成长。

“上海不仅是一座充满活力的现代化大都市，更是我祖辈扎根的地方，这座城市承载着我对祖国的眷恋与归属感。”香港大学女生刘祉怡期待通过实习探索自己的职业兴趣，为未来打下坚实的基础，为国家的繁荣贡献自己的力量。

“非常难得能乘坐国产大飞机，很稳。”香港恒生大学女生沈昱东笑着告诉记者。这次，通过几轮面试她获得了在德勤会计师事务所实习的机会。“还是蛮有信心的，我在香

港一些公司有实习经历，想来感受一下内地和香港有什么不同之处。”

“埃及、意大利、巴布亚新几内亚、中国……”香港岭南大学女生麦丽玛有着典型的混血面孔，细数一下，身上有着四国血统。“因为我们家有着多样的文化背景，所以我的心态会更开放。但是因为我在香港长大，所以对中国有很深的感情！”麦丽玛说，她的专业是国际关系与可持续发展，即将在香港驻沪经贸办实习。

伴随香港青年迎接新挑战的C919，这次也完成了新的挑战。东航是C919大飞机的全球首发航司，也是上海最大的主基地航司，已在京沪、沪蓉、沪陕航线上累计执行C919商业航班超2100班。 本报记者 陆梓华

上海——上海虹桥大环线来了！

六月十五日起长三角铁路实施新列车运行图

本报讯(记者 金志刚)6月15日0时起，全国铁路实施第三季度列车运行图。记者从中国铁路上海局集团有限公司获悉，调图后长三角铁路旅客列车开行总数达1325.5对，货运列车开行总数达1345.5对。长三角铁路将首次开行一条上海出发的超级环线高铁——G8388/9/8次列车。

得益于此前开通的池黄高铁，新图首次开行的上海—上海虹桥G8388/9/8次大环形高铁列车，串联上海、南京、合肥、杭州4座城市，单向行驶里程超过1200公里，沿途连接黄山、九华山、千岛湖等多个风景名胜，全程停靠长三角三省一市19座车站(不含始发终到站)。

记者查询得知，G8388/9/8次大环形高铁列车除了始发终到站(上海站、上海虹桥站)外，沿途停靠上海西站、苏州站、无锡新区站、惠山站、常州站、镇江站、南京南站、合肥南站、庐江西站、安庆站、池州站、九华山站、黄山北站、黄山北站、千岛湖站、杭州东站、海宁西站、嘉兴南站、金山北站。

从游客视角看，这趟列车从繁华的上海出发，途经拥有江南园林的苏锡常、六朝古都南京、大湖名城合肥以及正在打造“大黄山”的安庆、池州、黄山，再到杭州，历时约8小时9分回到上海。

如果从上海站坐到上海虹桥站“兜一圈”，需8个多小时，二等座591元、一等座949元，估计鲜有人尝试，这条环线更多是为了让旅客“按需分段乘坐”。但在业内人士看来，网状铁路网产生的效益要远大于线状铁路线，不仅便于组织列车开行更多方向、班次，且通达性更强，可以满足更多样的出行需求。开行环线高铁，目的并不在于“从上海站到上海虹桥站”，而在于方便沿途城市直达，减少到高铁枢纽城市换乘的尴尬，加速长三角同城化和文旅融合。

4条高铁列车调价是“纯涨价”吗

听听业内人士和相关专家怎么说

6月15日起，京广高铁武广段、杭深铁路杭甬段和沪昆高铁沪杭段、杭长段4条高铁上运行的时速300公里及以上动车组列车，由原来的固定、单一票价机制优化调整为灵活折扣、有升有降的市场化票价机制。对此，有旅客提出疑问：这是“纯涨价”吗？是否涉及“高铁垄断”的问题？相关部门负责人和专家就此作出解答。

体现“有升有降、优质优价”市场原则

国铁集团客运部副主任朱文忠介绍，固定、单一的票价机制是指同一高铁线路、同一站间、同一速度等级的动车组列车，不分淡旺季、开车日期、发到时刻、旅时长短等因素，均执行相同的票价。市场化票价机制是指综合考虑季节、日期、时段、旅时等因素，以公布票价为上限，对动车组列车票价实行不同幅度的折扣，充分体现有升有降、优质优价的市场原则。

比如，调整前，沪昆高铁上运行的杭州东至上海虹桥间G7376次和G7536次动车组列车，G7376次出发时间为15时40分，到达时间为16时33分，而G7536次出发时间为22时23分，到达时间为23时08分，二等座票价均为73元，前者发到时间好，后者发到时间不好，但票价相同；调整后，G7376次二等座票价为87元、比调整前高19.1%，G7536次二等座票价为48元、比调整前低34.2%，发到时间不好的比发到时间好的票价便宜39元。

再如，调整前，武广高铁上运行的广州南至武汉间G82次和G1132次动车组列车，G82次旅行时间为3小时47分，而

G1132次旅行时间为4小时50分，二等座票价均为463.5元，这两趟列车旅时不同，但票价相同；调整后，G82次二等座票价为553元、比调整前高19%，G1132次二等座票价为304元、比调整前低34%，旅时较长票价比旅时较短票价便宜249元。

票价不打折和打折的列车数量基本相当

朱文忠进一步解释道，实行市场化票价机制后，综合考虑列车发到时刻、停站多少、旅时长短和客流分布等各种因素，以公布票价为上限合理确定各次列车车票的具体执行票价。即对一些旅速较快、长期供不应求的列车车票执行不打折票价，对一些停站较多、方便沿线旅客出行的列车车票执行打折票价。以武广高铁为例，这次执行不打折票价的均为上座率较高的列车，而执行打折票价的均为上座率较低的列车。

整体看，实行市场化票价机制后，执行不打折票价和执行打折票价的列车数量基本相当，体现了“有升有降”。票价“有升有降”既丰富了旅客乘车选择，也能够通过价格杠杆调节均衡客流，进一步提高铁路运输资源利用效率。

此外，考虑到铁路运输服务的普惠性、均衡性、可及性，铁路部门始终保持着普速旅客列车的开行规模。此次对票价优化调整的4条高铁平行线路上的普速列车开行数量没有调整计划，现有京广铁路武广段普速列车112对，沪昆铁路沪杭段普速列车77对、杭长段75对、杭甬铁路14对仍将继续开行。

高铁将与公路、民航形成竞争合作关系

这次4条高铁部分列车优化调整票价，是否意味着“高铁垄断”？对此，北京交通大学交通运输学院教授聂磊认为，高铁与其他交通运输方式存在竞争关系。首先，从投资主体看，高铁线路都是由合资公司贷款承建，投资主体多元化，企业经营市场化。其次，从运输市场看，高铁是综合交通运输体系的一部分，只是旅客出行选择之一。比如，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，与高铁平行线路上还安排开行了普速旅客列车，也形成了竞争合作关系。

聂磊认为，4条高铁所在区域各种交通运输方式竞争充分，实行市场化票价机制后，将进一步巩固高铁的性价比优势，与其他交通运输方式的比价关系更为合理，有利于充分发挥综合交通运输体系作用。比如，与公路长途客车相比：从上海虹桥至杭州东，高铁平均旅时1小时，二等座票价为48~87元；从杭州东至宁波，高铁平均旅时1小时，二等座票价为47~85元，公路旅时约2小时，票价为74~80元。与民航相比：从杭州东至长沙南，高铁平均旅时4.4小时，二等座票价为267~485元，民航旅时约2小时，经济舱票价最低500元左右，最高将近1500元。

本报记者 金志刚