

# 时速350公里 串联经济重镇的黄金4小时

## 北京到重庆,高铁PK飞机

早上7点20分左右,距离G51出发不过25分钟,车窗外的景色早已从繁华的城市变成了广袤的田地,此时列车时速表也正式达到了350公里/小时。有人将盛着水的透明水杯放在窗边,水面几乎没有明显的波动。

G51的3号车厢里,乘客李女士正飞速敲打着笔记本电脑。这是她第一次乘坐高铁去重庆出差;以前都是坐飞机,这次刚好搜到这趟列车,从北京到重庆只要7个小时,整体算下来与乘飞机的时间差不多,而且还有WiFi可以办公,就选择了高铁。

在李女士的观念里,长途高铁能接受的最长时长只有6小时左右,超过6小时就基本会选择坐飞机。她告诉北京商报记者,如果是像以前一样11个小时才会到,那她一定会选择飞机而不是高铁。

变化便来源于那个里程碑式的数字。据了解,京广高铁按时速300-350公里标准建设,2012年12月26日全线贯通以来,常态化按时速310公里达标运营。作为中部高铁网的主动脉,京广高铁京武段连接南北,承东启西,衔接了石太、石济、徐兰、郑渝、郑太、郑阜、济郑、沪蓉、汉十等12条高铁线路,此次实现时速350公里高标运营后,其所带来的辐射效应将十分显著。

其中最明显的一点莫过于沿线及周边城市旅行时间的缩短。单就京广高铁京武段本线,北京西至石家庄、郑州东以及武汉的最快旅行时间就将分别压缩至1小时1分、2小时11分、3小时48分。

值得一提的是,6月20日当天,郑渝高铁也全线开通运营,经由京广高铁京武段和同步开通的郑渝高铁运行,北京西至重庆北最快旅行时间压缩至6小时46分。而这也成了促使李女士放弃飞机选择高铁的最关键所在。

## 辐射16个省区市

京广高铁全长约2300公里,从北京出发,南下经过石家庄、郑州、武汉、长沙等重要城市,最后抵达广州。自2012年12月26日全线贯

在众人的见证下,6月20日清晨,从北京西站出发,终点驶向重庆北的G51次列车正式按照时速350公里的速度运营。而这趟列车的出发,也意味着京广高铁京武段常态化时速350公里高标准运营的落地。至此,北京西至武汉的时间由原来的4小时17分压缩至3小时48分。

高铁速度,分秒必争。单程列车节省29分钟,换算下来该区段的整体运输能力就将提升7%,相当于每日可最多增开15列北京至武汉的高铁列车,增加1.8万个席位。而开行经由京广高铁京武段时速350公里的列车,也将覆盖包括北京、河南、湖北、湖南、广东等在内的16个省区市。换句话说,这黄金4小时,开启的将是周围众多城市的经济密码。



通以来,京广高铁已累计运送旅客16亿人次。但为何京武段能率先达到350公里/小时高标准运营,也成了不少“圈外人”疑惑的地方。

对此,铁科院集团公司研究员、运经所副所长郑平标向北京商报记者回答称,从技术的层面来看,北京到武汉这一段本身的基础设施条件要比武汉到广州要好一些,因为后者的隧道相对较多,高速列车进入隧道之后,因处于半封闭的状态,受到的阻力就会瞬间增大。相比较而言,京武段隧道长度大概只占京武段1200多公里全长的百分之十几。

更重要的是,京广高铁京武段的高标准运营还藏着经济发展的“金钥匙”。郑平标进一步解释称,京广高铁京武段高标运营之后,北京到石家庄、郑州、武汉的时间缩短,对于更好地打造高铁的1、2、3小时出行圈”具有

重要的意义。此外,开行经由京广高铁京武段的高标列车范围也辐射了周围16个省区市,整体的辐射效应非常强。

据悉,开行经由京广高铁京武段的时速350公里速度快、停站少、旅时短的高品质标杆列车共有57列,其中进出京方向53列,其他方向4列,覆盖北京、河南、湖北、湖南、广东、重庆、四川、陕西、江西等16个省区市,河南洛阳、湖北襄阳和宜昌,湖南邵阳、广西北海更是首开至北京西的时速350公里高品质标杆列车。

京武段也联通了郑渝铁路、成渝铁路,能有效缩短到旅游资源禀赋非常显著的重庆、成都等西南地区的时空距离,对建立城市之间的联系有重要的作用。而在西北地区,也可以通过徐兰线到达西安等西北地区的核心城市,运行时间大幅缩短。

事实上,京广高铁京武段不仅是“八纵八横”高铁网的纵向主干道,也是中部地区高铁网的主干道。郑平标表示,无论是高铁还是普铁的建设,都是为了更好地服务经济社会的建设和发展。京广铁路本身便已贯穿6个省区市,终点在广州这类经济非常活跃的地区。而近些年来,中部地区,如河南、湖北、湖南等地的发展速度也越来越快,仅次于华东地区或者沿海地区。

“以G51为例,它向南、向东、向西都衔接了许多线路,从华南到西北和西南沿线城市的旅行时间都有所缩减,自然而然的对沿线经济社会的发展,包括沿线老百姓的出行都有所改善。”国铁集团运输部运输协调和监督处主管尹东补充说道,G51高标运行后所辐射的范围已远远超过京武段的范围。

## 铁路市场化改革,不止在票价

开行时速350公里的高品质标杆列车,高铁运营品质也将明显提升。例如在票务方面,京广高铁京武段将实行计次票、定期票等新型票制服务。

此前,郑平标团队的监测数据显示,G51列车提速后,乘客的乘车偏好也有明显的变化:相较于时速300公里的列车,乘客明显更倾向于时速350公里的列车。”郑平标解释,市场化定价以后,车票价格会随着淡季、旺季、时间等上下浮动,乘客可以根据自己的出行时效需要选择适合自己的列车。

郑平标指出,以北京到武汉的票价为例,现在的票价是500元多一点,未来通过国铁集团的市场化票价调整机制,有可能低至400元多一点,降低20%。时间比较赶的乘客可以选择价高但时速快的列车,时间比较宽松的旅客则可以选择时长较久但相对优惠的列车。

“市场化改革是国家的大方向,铁路也不例外。”尹东表示,以北京到武汉的票价为例,最低的为400多元,最高的为600多元,多元化的票价让百姓有更多的选择,从这个角度上来讲,体现的就是优质优价的原则。

据了解,我国放开高铁动车票价始于2016年,三年后上海、成都、兰州等铁路公司对400多趟列车调整为浮动票价,高铁定价市场化改革迈出实质性步伐。直到2020年12月,京沪高铁实行浮动票价,在高铁定价市场化改革上更进一步。

彼时,京沪高铁对运行时速300-350公里的高铁动车组列车公布票价进行优化调整,根据客流情况,区分季节、时段、席别、区段等,建立灵活定价机制,实行优质优价,有升有降。

由此,浮动票价也成了近年来高铁相关的热门话题。但在尹东看来,铁路的市场化改革并不单纯体现在票价方面,例如停点停站的选择,同样建立在大量的市场分析之上,这背后融合的是旅客的出行需求、出行习惯等。就连目前已经常态化的调图也是市场化改革的一部分。

北京商报记者 杨月涵 实习记者 陆珊珊 文并摄

## Market focus

# “七站两场”经济圈里的丰台站

6月20日,北京丰台站开通运营。自此,北京迎来拥有七座大型客运枢纽站、两座国际机场的“七站两场”交通发展新时期。

从北京城内第一座火车站,到亚洲最大铁路枢纽客站,百年丰台站完成华丽蜕变。今天的丰台站,以32条到达出发线承担着西南部的始发终到作业,并将以“顶层高铁、地面普铁、地下地铁”的立体交通模式优化首都交通运输结构,更好服务于丽泽金融商务区、丰台科技园,促进城南地区经济发展。



## 32条到达出发线 承担京西南客流

根据《北京城市总体规划(2016-2035年)》,北京铁路枢纽规划了八个大型客运枢纽站,包括北京北站、北京西站、北京南站、北京站、丰台站、北京朝阳站、城市副中心站和清河站。

随着丰台站的开通,八大枢纽站已有七个落位运营,只剩下城市副中心站仍在建设中。

中国铁设丰台站改建工程总工程师陈世和介绍,已开通运营的枢纽站中,北京西站、北京丰台站主要承担枢纽西南部客流,北京南站主要承担枢纽东南部客流;北京

站、北京朝阳站、北京城市副中心站主要承担枢纽东北部客流;北京北站、清河站主要承担枢纽西北部客流。

其中,始建于1895年的丰台站曾服务老京张铁路、京汉(卢汉)铁路、京沪铁路等多条线路,开办客货运输、列车编组技术作业等业务。随着首都城市建设和铁路的快速发展,车站承担的相关业务相继移交北京西站、丰台西站等站办理,至2010年运输业务全部停办,2018年9月实施改扩建工程。

丰台站站房指挥部工作人员介绍,改建后的北京丰台站站房建筑面积约40万平方米,每小时最高可容纳14000人同时候车。

在服务上,北京丰台站设置了基于北斗统一时空基准的监测体系,对温度、雨量、风速等环境情况和玻璃幕墙、易锈蚀钢构件等

结构健康实时、连续、不间断进行监测分析。同时,站内还设置了一个智能客站大脑,能够进行智能管控服务、旅客服务和环境舒适度监控等,实现车站智能运营和管理。

丰台站站房指挥部工作人员表示,改建后的北京丰台站设有32条到达出发线,32个客运站台面;其中,地面普速车场规模为20个客运站台面,20条到达出发线,高架高速车场规模为12个客运站台面、12条到达出发线。

丰台站副站长王建介绍,接下来,丰台站将承担京广高铁以及京广、京沪、京九、丰沙、京原线等多条线路列车的始发终到作业。根据北京铁路枢纽研究成果,北京丰台站旅客发送量远期将达到7207万人。

丰台站候车大厅内,一名即将前往运城

北站的乘客告诉北京商报记者,尽管北京西站与丰台站对他而言在距离上没有太大差别,但是丰台站对于线路的侧重点与西站有所不同,丰台站的线路与他的出行计划更加契合。“从北京西站出发需要在其他站点进行转车,但是丰台站开通后,未来都能够坐车直达运城。”这位乘客表示。

## 立体式交通 融合促进区域经济发展

硬件设施准备就绪,商业配套也在同步更新中。“由于餐饮等不是乘客最紧急的需求,因此丰台站的前期工作侧重于保障发车、乘车,招商工作暂未完全展开。”丰台站内一位工作人员表示。北京商报记者走访丰台站发现,丰台站内列车相关设施设备已经完整落位,但招商方面的工作尚处起步阶段,候客厅内已入驻商家仅个位数,餐饮区店面也处于空置状态。

尽管招商工作尚未完善,但丰台站发展经济的积极信号仍在不断释放。丰台站内商店“老铁的铺子”的店长告诉北京商报记者,目前对于丰台站的经济情况暂无准确预期,因此在商品种类及数量的安排上都是根据北京南站的情况进行一比一复刻,在店面的控制上也比较保守。“在北京各大枢纽站的店面有大有小,目前在丰台站的店面就是取了这些店面的一个平均值。”店长表示;但今日上午还不到八点半,店内顾客已经达到4、50人,作为开通运营第一天的情况来看,这个信号是积极的。同时,地

处亚洲最大交通枢纽,我对未来的人流量也充满期待。”

北京工商大学商业经济研究所所长洪涛教授认为,丰台站的四层立体建设,全面包含了高铁、普铁和地铁,可将客运专线、城际铁路、市郊铁路、城市公交、轨道交通等基础设施融为一体,形成城南地区新的大型综合交通枢纽,从而更好服务于丽泽金融商务区、丰台科技园,促进城南地区经济社会发展。

据悉,未来北京丰台站将与北京站、北京西站、北京南站、北京北站、清河站、北京朝阳站、北京城市副中心站等北京铁路枢纽客站深度融合,优化首都交通运输结构,完善首都综合交通体系,强力带动经济社会发展。

“交通圈必然形成经济圈。”洪涛表示,交通能够促进区域经济发展。丰台站作为八大市场集群、“八纵八横”以及电商网络的重要节点,能够促进创建跨城市1小时商圈,消费的流动区域更广、速度更快。“只有发挥流通的作用,才能搞活消费;只有发挥流通的作用,才能搞活生产;只有发挥流通的作用,才能搞活经济。”洪涛表示。

“但是复刻传统的经济模式对于丰台站而言可能不是最优解。”洪涛表示;丰台站所处位置并无太多可利用的土地资源,不利于后期建设物流中心、科技园并产生经济联动,因此,应当基于疫情常态化的大背景,着重于内部服务,向减少接触的数字化、网络化、智能化方向去发展。”

北京商报记者 陶凤 实习记者 冉黎黎