特别策划

京广高铁：一条改革路 一扇开放门

北京

京广一纵 联线成网

本报记者 苏民

2012年12月26日，京广高速铁路北京至郑州段正式开通运营，与此前已开通的郑州至武汉段、武汉至广州段相连相通。至此，世界上运营里程最长的高速铁路——京广高铁全线贯通，再次刷新了中国高铁运营版图，中国大地再添一条贯穿南北的高速大动脉。

2008年8月1日，我国首条高速铁路——京津城际铁路开通运营，高铁布局由此拉开大幕。截至2012年9月底，我国投入运营的高铁共有22条，总里程达7563公里，跃居世界第一。短短4年间，高铁已成为展示我国改革发展新成果的“国家名片”。

京广高铁是我国中长期铁路网规划中“四纵四横”快速铁路网主骨架的重要“一纵”，可以说是主骨架的骨干。京广高铁全线贯通对我国高速铁路网的形成意义重大：

在北京，京广高铁与京沪高铁、京津城际铁路交会，并通过京津城际、津秦客专、秦沈客专与哈大高铁相连，形成东北地区通往关内地区的快速客运网络。

在石家庄，与石太客专、拟建的石家庄至济南至青岛客专相连，贯通华北和华东地区。

在郑州，与郑西高铁、在建的郑徐高铁相连，连接起西北和华东地区。

在武汉，与合武、合宁高铁，通过汉宜铁路与重庆、成都相连，连接起西南和华东地区。

在长沙，与在建的沪昆高铁相连，连接华中、华东和西南地区，并通过杭州与杭州至宁波高铁、宁波至温州至福州至厦门至深圳高铁相连，连接起长三角和珠三角城际铁路网。

在广州，与广深港高铁广深段，在建的贵广、南广铁路，珠海城际铁路网相连，直通澳门和香港……

联线串成网。可以说，京广高铁的全线贯通，标志着我国高速铁路建设取得新的重大进展，我国高速铁路网初具规模。

京广高铁全线贯通对于缓解既有京广铁路通道运输能力紧张局面，提高综合运输能力意义重大。长期以来，我国铁路运输能力严重短缺，尤其是繁忙干线运能紧张，在春运、暑运、“五一”、“十一”等客运高峰期，只好停开所有货物列车来保障旅客运输。京广高铁全线贯通后，与既有京广铁路相匹配，可实现客货分线运输，既有京广铁路货运能力将得到极大释放，大大提高运输能力和运输效率。

京广高铁的全线贯通大大缩短了沿线城市间的时空距离，方便了沿线人民群众出行。京广高铁纵贯北京、河北、河南、湖北、湖南、广东6省市，串起首都北京和石家庄、郑州、武汉、长沙、广州5个省会城市及众多中等城市，沿线人口众多、城市密集、经济发达。京广高铁全线贯通后，北京至广州间最快高铁列车运行时间可在8小时以内，至长沙最快5小时40分，至武汉最快4小时29分，至郑州最快2小时30分，至石家庄最快1小时7分，可有效推动相邻城市的“同城化”，加快沿线地区的城镇化、工业化、信息化进程。

京广高铁全线贯通后初具规模的高速铁路网还将把环渤海经济圈、中原城市群、关中城市群、武汉城市圈、长株潭城市群、长三角经济圈、珠三角经济圈等经济区更加紧密地联系在一起，使我国东中西部地区和南北地区的人员、物资、信息交流更加频繁，有效降低社会时间成本，促进区域经济社会协调发展，为全面建成小康社会提供更加有力的运力支撑。

预计到“十二五”末，我国将基本建成以“四纵四横”高速铁路为骨架的快速铁路网，营业里程达4万公里以上，其中高铁里程1.8万公里左右，基本覆盖50万以上人口的城市。届时，群众将享受到高铁带来的更多便利和实惠。

核心提示

科技的力量，拉近时空的距离，也由此改变着生活，改变着你我。京广高铁，这条联通多个经济圈、途径28个城市、全程近2300公里、辐射数亿人群的线路，将以超出人们想象的力度与方式，为我国经济社会发展和人民生产生活改善注入强劲动力，带来深刻变化，产生深远影响。

天安门、黄鹤楼、橘子洲、珠江畔……只因这浓墨重彩的一笔，凝聚成一幅浑然天成的山水画；客流、物流、信息流、资金流……只因这一气呵成的一线，汇聚成一个密不可分的联合体。京广高铁的开通运营，将会让其沿线及辐射区的经济转型、结构调整、区域协调、错位竞争呈现全新面貌，为人民群众的出行方式、消费取向、生活节奏、思维方式等带来新的选择。从这个意义上讲，京广高铁不仅是一条路，更是一扇门，一扇通往美好明天的机遇之门。

①

②

③

④

石家庄

优化布局 协调区域

本报记者 雷汉发

京广高铁开通，给燕赵大地带来巨大影响。

京广高铁北京至郑州段沿途经北京西、涿州东、高碑店东、保定东、定州东、正定机场、石家庄、高邑西、邢台东、邯郸东、安阳东、鹤壁东、新乡东、郑州东14个车站，其中有9个在河北界内。北京铁路局石家庄铁路办事处工作人员告诉记者，从北京到涿州东只需要10多分钟，到石家庄也只需1小时7分，到邯郸则不到2小时，再加上原有的京沪、京津高铁及正在建设的京沈、京承等其他线路，这就使得河北有80%以上的地区进入了北京“1小时交通经济圈”，河北所有地区全部进入了北京“两小时经济圈”。

“高铁是推进区域经济协调发展的纽带，尤其是对1小时之内的时间节点影响最为突出。”河北省社科院经济教研室主任刘来福表示，京广高铁开通后，沿线有望形成物资、技术、人才、产业等高度聚集的经济带，区域之间的经济联系将更为紧密。

对于旅游资源丰富的河北来说，京广高铁的开通还将有力催生旅游市场的繁荣。河北省旅游局宣传处处长赵云龙表示，高铁公交化的运输模式，更将直接带动居民的旅游热情，目前已经有许多旅游公司设计出串联起沿线旅游景点的“高铁团”。而广之旅国内产品研发部经理陈绮文则说，京广高铁全线贯通后，沿线有很多站点都可以做联游、串线，增加的线路比较多，主要在河北石家庄、邯郸等城市，原先偏冷的石家庄将会由北京联游的“配角”变“主角”。

高铁的开通不仅能促进区域经济发展，也将改变城市空间布局和群众生活方式。

过去，记者在石家庄、保定等火车站经常听到出租车司机们的吆喝声：“出租车，北京，马上就走，一站到达。”现在，有不少司机告诉记者“以后生意不好做了”。一位司机师傅说，以前因为火车少，有乘客习惯拼车去北京，但现在高铁实行的是公交化专线运营，车次多，每个小时都有好几趟列车通行，不仅买票方便，而且还比汽车快。他告诉记者，除了他们这种个体出租车受影响外，长途公共汽车也会受到很大的威胁，因为高铁的安全高效比公共汽车更为可靠。

“高铁开通，除了出租车、长途营运车辆会受到影响外，私家车出行数量也可能大幅减少。”保定高新区宣传部干部梁田告诉记者，保定是河北重要的工业基地，新能源及汽车产业在全国举足轻重，本地企业经常到京津大专院校、科研单位聘请科研人员，目前全市有上千京地人才在保定工作，他们大都是以自驾车形式到保定上班，京广澳高速保定段成为全国饱和度最高的高速。“现在高铁开通了，北京到保定只需半小时，比开车快了不少，而且还能省下过路费和汽油费。”

在石家庄高新区一家精品钢材加工企业工作的李明就给记者算了一笔账：“我一般自驾车往返，北京至石家庄的距离大约是300公里，需要交纳的过路过桥费100元，使用的燃油30升以上大约花费240元，仅两项相加就达到340元，比高铁一等车的票价还高出40元，比二等座更是高出了150元，可见坐高铁比自驾车要划算。”

在谈起高铁给城市带来的影响时，河北涿州的有关负责同志告诉记者，涿州的很多产业都与北京有着千丝万缕的联系，特别是商住和休闲产业，其主要支撑对象就是北京人。以前只有高速公路，吸引的是有车一族，现在有了高铁，10多分钟车程就能到达涿州。据悉，目前涿州正在根据高铁的开通，进一步完善城市的空间布局。

在河北，除了城区发展与高铁建设同步外，空港建设也在与高铁建设同步进行。在设计京广高铁过程中，建设者就专门给石家庄正定机场预留了一个候车站，目前河北正配合高铁的开通加紧正定机场扩建工程，整个机场改扩建工程完工后，客运周转量将新增旅客1500万人次，加上现有航站楼500万人次，总吞吐量将达到2000万人次，货运能力将达25万吨。该机场管理集团有限公司总经理张彦杰告诉记者，随着京广高铁的开通，从北京到石家庄空港只需1个小时，旅客们选择在这里搭乘飞机也十分便捷。“我们预见京广高铁的开通，将对石家庄机场的发展起到巨大的推动作用。”

郑州

中原发展“加速度”

本报记者 党涤寰

12月22日上午，G90次动车静静驶进郑州东站。由于轨道上还有不少积雪和冰块，列车并未很快提速。驶过一团雾霾之后，车厢内显示屏上的时速便攀升起来，从最初的150公里左右迅速提高到180公里、260公里、306公里……8分钟，列车到达黄河公铁两用桥；19分钟，抵达新乡站；34分钟，到鹤壁……这简直就是一次平稳快捷的“陆地飞行”。

郑州被称为“火车拉来的城市”。高铁时代的到来，更为这个城市插上了腾飞的“翅膀”，为中原腹地经济社会发展带来了前所未有的“加速度”。

京广高铁贯穿京津冀城市群、中原经济区、武汉都市圈、长株潭城市群、珠三角经济区。作为中原经济区核心增长区的郑州，正处于这条大动脉的中心地带，高铁将郑州与这些周边区域数百公里乃至上千公里的距离迅速拉近，使其连南贯北的区位优势和交通优势进一步显现。

来自广东一家文化传媒企业的郑先生说：“河南文化底蕴厚重，市场潜力巨大，现在我的办事处已经设在了高铁站附近，京广高铁开通节约了我们的时间，大大提高了企业的效率。我们即便在这边工作到大年三十上午，也不妨碍晚上回家吃年夜饭。”

河南拥有丰富的文化资源，但是长期以来受制于人才、资金及配套生产能力，文化产业发展相对滞后。京广高铁开通后，将郑州同文化产业、科研教育发达的京津地区、珠三角地区紧密地联系起来，加速了人才的流动，形成区域优势互补，河南文化产业或将开始“加速跑”。

郑州拥有众多的文物古迹和旅游风景区，高铁极大提升了郑州旅游的辐射力，对郑州大力发展旅游产业、提升旅游服务水平、完善公共服务体系有积极的意义。

2010年2月6日，借助刚刚开通的郑西高铁，郑州与西安联手打造了“郑西高铁一线牵，古都旅游新体验”市民互游活动。2012年8月4日，郑州至三门峡天鹅号高铁旅游专列正式开通，现已成为郑西高铁线上的一道风景。今年“十一”黄金周期间，借助于郑武高铁的便利，武汉、信阳等高铁沿线城市到郑州的游客持续增长，到少林寺的武汉游客更是增长了20%。

京广高铁全线贯通运营后，从郑州乘高铁至北京2个多小时，到武汉2个多小时，到广州5个多小时，至西安2个多小时。“早观二七塔，午登黄鹤楼，夜沿珠江畔”已成为现实，围绕郑州的5小时生活圈已然确立。目前，郑州已经和西安、武汉的旅游部门合作开发高铁旅游市场，开展了系列互动营销活动，一条跨区域的旅游带日臻成熟。

在12月26日，京广高铁全线贯通运营这一天，郑（州）徐（州）高铁正式开建。郑州也因此再次站在中国铁路发展的十字路口——南北贯通京广，东西连接沪西（西安）。郑州铁路局郑州东站党委书记刘治华表示：“京广高铁的运营，意味着郑州铁路又一次成为铁路枢纽。”

处于京广高铁、郑徐高铁客运专线“十”字交汇中心的郑州高铁东站，坐落于郑州市区东部。从规划建设以来，悄然带动了一个环郑州高铁站新商圈的形成。

不久前，国务院正式批复同意建设郑州航空港经济综合实验区。该实验区将同国家级综合保税区、河南保税物流中心和郑州出口加工区共同形成郑州对外开放平台。京广铁路郑州客运东站与四个区域最远的距离仅有数十公里路程，已经成为郑州乃至河南对外开放的亮丽窗口。

武汉

十字节点“再发力”

本报记者 郑明桥 实习生 陈静

穿越南北，京广高铁开通；疾行东西，沪汉蓉快速通道通车在即。武汉再一次成为中国铁路十字交汇点。

京广高铁将我国经济最活跃的环渤海地区、中原城市群、武汉城市圈、珠三角地区和广大中部地区“高速连接”，实现人流、物流、资金流、信息流的加速流动，武汉始于去年的“工业倍增”计划，以及今年拟定的“6800亿元百余服务业项目”，格外重视这一历史机遇。

今年，上海通用140亿元整车项目落户江夏，预计年产值将超2000亿元。

联想集团投资50亿元，兴建武汉产业基地，从接触到奠基仅用时4个月，创造了联想大项目落地最快速度。联想称，高铁是启动这一项目的重要因素。

中国北车在武汉建设轨道交通装备修造基地，投资32亿元，加上本身就在武汉的南车集团工厂，武汉三镇成为可与沈阳、天津比肩的中国铁路现代装备制造基地。

据介绍，今年高铁“引进”的35个物流项目，涉及仓储、冷链物流、电子商务、商品交易中心、物流产业园、物流基础设施建设，总投资近400亿元。

以往武汉经济长期向东、向南看，向北较弱，从今年签约引进项目看，高铁“吸引”一批京津地区产业，尤其是高科技产业进入武汉城市圈。武汉经济、武汉企业“借道”京津环渤海经济圈，从北方突破的可能性也正在变成现实。

宜昌是湖北省重要城市，2012年7月，作为沪汉蓉快速通道一部分，武汉至宜昌高铁开通，连接武汉城市圈4座城市。

2009年，4条武汉城际铁路同期开工。随着城际铁路打通，武汉“1+8”城市圈会成为1小时经济圈。

城际铁路与大铁路网对接，将形成武汉、武昌、汉口3大火车站为主体的“交通综合体”，圈内8个城市旅客南下广州、北上北京、西行重庆、东去上海，或分赴其间其他城市，皆可铁路直达。

未来几年，客运方面，武汉城市圈有望实现铁路、航空、水运、城市公交、地铁之间的“联运”。

武汉在中国大铁路网中的枢纽地位，以及在国内率先兴建城际铁路，让同城化看得见，摸得着。截至今年底，武汉市向圈内城市转移制造业项目1200多个，投资总额近1000亿元。借助这些“转移”，圈城逐步形成冶金、汽车、化工、纺织4大工业板块，跨城产业集聚集群，武汉和圈城错位发展趋势显现。

武商、中百、中商等武汉商业龙头企业，在圈城连锁经营数百家；圈城内银行间实现了通存通兑、统一结算；武汉城市圈科技信息平台、大型科学仪器使用平台、科技企业孵化平台、科技成果交易服务平台、农业科技信息服务平台，逐步实现共享；武汉城市圈内赤壁市，投入近亿元，为高铁赤壁北站修建配套工程；圈内咸宁市，计划投资20亿元，以高铁咸宁北站为中心，建设一座新城……

北方看雪，南方赏花，高铁让沿线地区休闲方式更加多样。武汉旅游部门反映，正在与多方商谈，编织新的旅游联盟路线图。

武汉铁路部门分析，旅游旺季，航空需求量增大，京广高铁除票价稳定，更有接待量大的优势，游客中途可根据需要下车游玩。

广东铁青旅行社统计数据显示，京广高铁武广段开通后，今年这家旅行社每天超过600人报高铁团，约占其国内出游人数四分之一，高铁团成为业务增长“火车头”。

除了“两纵两横”交汇点，武汉还是另外“两纵”，即焦柳线、京九线路网中心。如何充分开掘这种现代化铁路潜力，与南北更多优势经济互联、互补、互惠，尝试更宽大的“一体化”，仍是武汉三镇持续关注的新课题。

广州

借高铁之势 促产业升级

本报记者 邓海乎 通讯员 曾勇

作为我国最长的高铁线路，京广高铁将京冀豫鄂湘粤6省市28城串“珠”成“链”，使得我国中北部与“珠三角”地区经济距离进一步拉近，也将有力推动广东省的产业升级转移。

广东是我国最早对外开放的前沿，依靠政策和制度上的优惠、海陆空交通便利、毗邻港澳的区位优势，在全国较早地承接国际资本、技术和产业的转移，形成了世界一流的生产制造业基地和国际金融中心，创造了世界瞩目的“珠三角”发展奇迹，经济实力一直位居全国前列。但2008年国际金融危机爆发后，广东经济中传统的加工出口企业受到重大冲击，一些企业倒闭或停业，许多工人失业。去年以来，随着国际国内环境发生的深刻变化，广东以出口型、加工型和中小型为主要特征的经济发展方式遇到了前所未有的困难和挑战，迫切需要加快产业升级转移，确保实现新一轮发展。

广东省省长朱小丹曾表示：“发展中不平衡、不协调、不可持续的问题，在广东暴露得更早、更充分。”事实上，在改革开放30多年的进程中，广东的制造业积累了产业层次单一、关联度不足、集聚效应弱的问题。随着原材料上涨、劳动力成本上升、环境保护的压力加大，已渐渐失去了竞争优势，企业发展空间日益紧缩。可见，在新一轮经济大潮冲击下，这些传统产业面临亟待转型升级、加快转移的挑战。

作为京广高铁南段重要组成部分的武广和广深高铁的出现，无疑加速了产业升级转移的步伐，它使得“珠三角”地区“腾笼换鸟”的进程更加迅速。

武广高铁开通运营后，在以郴州、衡阳为代表的湘南地区，承接产业转移已成为“热词”。2011年10月，湘南承接产业转移示范区正式设立，这是中国中南地区首个国家级承接产业转移示范区，也是全国第4个国家级承接产业转移示范区。2009年至今，湘南地区共承接主要来自“珠三角”的产业转移项目3000多个，占全省总量的近四成，成为湖南省对接粤港澳地区经济合作的“桥头堡”。

在武广高铁湖北沿线，赤壁市投入了近亿元，为武广高铁赤壁北站修建市政配套工程。众多广东企业纷纷到赤壁考察，看重其优越的地理环境，希望能在赤壁设厂。广东莱克斯特智能插座公司早在高铁开通前夕就投资8000万元到赤壁办厂。高铁通车后，赤壁市已吸引了众多“珠三角”的数控、光电和旅游企业落户。

与赤壁相隔不远的咸宁经济开发区，70%以上的投资项目都是外来投资者建设，来自“珠三角”的投资者更是占了其中的“大头”。咸宁市还专门开辟了“广东工业园区”，并计划投资20亿元，以咸宁北站为中心打造一座现代化新城。

武汉市商务局的统计数据显示，今年1月至5月，先后有50余家深圳企业到武汉投资，项目投资额超过500亿元。去年以来，深圳来汉投资的企业明显增多，包括TCL、格力、中兴、华为、大华基因、海王等一批制造业、生物医药等高科技企业纷纷布点武汉，一年内武汉引进内资700多亿元，“珠三角”地区就占到三分之一左右。

今年上半年，虎门还首次到武汉办起了服装服饰展贸会，80余家服装企业报团参展。许多服装企业老板透露，“借高铁之势来汉，卖服装为次，找市场为主”。据悉，参展的虎门服装企业与武汉本土企业签订了10余个项目合作协议，合同金额过亿元。

广东省工商业联合会副主席李阳春认为：“京广高铁以其强大的经济辐射作用，将进一步拉动‘珠三角’产业加速向我国中北部转移，促进区域经济结构的调整和优化，加快‘珠三角’地区经济转型升级和产业转移。”

长沙

聚合城市群 加快一体化

本报记者 刘麟

12月26日贯通运营的京广高铁，使地处中南的长株潭城市群交通优势凸显，进一步密切了其与我国南北地区经济文化交流，为发展注入了源源活力。

湖南地处我国中南部，与东、南部发达地区相比，经济发展速度相对缓慢。京广高铁贯通使得长株潭城市周边形成一个巨大经济辐射圈，加快了与其他城市的经济交往。高铁大贯通加速了珠三角、环渤海等经济活跃地区的转型升级和产业转移。长株潭经济基础较好，可以大量承接产业，便于大量农闲劳动力在家门口就业，实现各地区经济均衡、快速发展。

京广高铁不仅在高铁沿线串起一条资金流动、经济要素位移的“高铁经济带”，还在自身发展中催生出一条集研发和制造力量于一体的“高铁产业链”。高铁自身建设推动建筑、制造、电子等行业快速发展，京广高铁贯通带动了市政配套设施建设和相关产业发展，有利于拉动长株潭投资和内需，促进各城市GDP增长方式转变。目前正全力推进的沪昆高铁、长株潭城际铁路等新线建设，将有力带动长株潭城市群相关产业发展。

2009年12月26日开通运营的武广高铁为长株潭带来了高速交通要素和形象，带来了经济流、财富流，更聚集着人气。

铁路部门数据显示：武广高铁开通之前，长株潭3市各火车站日均发送旅客约6万人次；而开通后，各火车站日均发送旅客达14.1万人次，增长了1倍多。长沙南站开通至今已运客逾1953万人次，目前日均运客2.3万人次。株洲西站开通至今已运客逾338万人次。

近3年来，在高铁推动城市大发展的背景下，许多外来务工人员也大举加入乘坐高铁的行列。高铁带来的密集客流，大大提升了省会长沙的经济辐射力，也使城市副中心不断向长沙南站倾斜。

目前，长沙南站周边30公里范围正崛起一座崭新的南站新城，新城以现代服务业、休闲娱乐业等为发展方向，为长株潭地区提供高品质商贸、金融、咨询和会展服务，已吸纳数百亿元资金投入周边相关产业发展。

株洲市也不甘示弱，在株洲西站周边分两期开发武广株洲新城，定位为区域性商贸中心、旅游综合枢纽中心和生态宜居新城。

“未来，武广新城将充分利用本地商贸及相关产业优势，建设成为辐射株潭两市核心区的客流、物流、信息流枢纽，成为巩固株洲中南地区商贸中心城市地位的新型商贸中心。”株洲市规划局一位负责人介绍。

目前，长沙、株洲、湘潭3市许多主要旅行社利用京广高铁贯通契机，纷纷推出“乘高铁到岳麓山赏枫林、到橘子洲头观光”、“乘高铁到株洲游炎帝陵”、“乘高铁到湖南看韶山、品湘菜”等旅游线路，并积极参加各种“高铁旅游联盟”，加强本地旅游资源推介营销，借此推动旅游新一轮发展。

事实上，各条高铁开通后，沿线城市旅游产业已从“门票经济”向“综合经济”转型发展，这主要是源于高铁带来更多商务行、自由行中高端客源。许多游客由于带薪休假时间有限，对旅游品质要求越来越高，期盼在景点城市停留的时间更长，也更能拉动餐饮、住宿、购物等领域的收入增长。

京广高铁贯通催生了长株潭与沿线景区路线一体化，实现了旅游线路的多元发展，“快旅慢游”时代的到来带动深度游发展，为旅游资源整合送来了东风。

据统计，2009年京广南段武广高铁开通后，武汉、广州等地到长沙的游客每年保持30%以上的增幅。以前来长沙匆匆忙忙的“跟团游”被更多自助游和深度游替代，为推进长株潭城市群旅游转型发展提供了重要机遇。

图① 12月22日，京广高铁列车在北京市区内驶过。 新华社记者 公磊摄

图② 京广高铁上的乘务人员帮旅客整理行李。 陈静摄

图③ 12月22日，列车服务员在提供咖啡服务。 新华社记者 王申摄

图④ 这是G80次高铁上的一个卫生间（12月22日摄）。 新华社记者 陈晔华摄

本版编辑 张伟 张双 马洪超 胡文鹏
本版美编 夏一