

特别报道

LIFE 被高铁改变的生活

走

坐高铁到溧阳旅游去

2月12日下午4点,江苏溧阳高铁站迎来了又一批抵站旅客。天目湖旅游股份有限公司员工赵丽萍在旅游咨询处细心回答旅客的提问,除向导外她还有另一个身份:客源信息调研员。这两天,有200多位温州客人和180多位上海客人坐着高铁来溧阳的天目湖景区过大年。

2014年,溧阳市旅游接待

铁的武进与金坛。

快快来,慢慢游

“溧阳天目湖砂锅鱼头,朱顺才手艺誉满全球”,学者费孝本报道着这样感慨。天目湖砂锅鱼头的名气,一度大过了这座城市的名气。

2013年7月1日,高铁宁杭线通过溧阳,拥有2500多年建县史和1100多年建城史的溧阳第一次拥有了自己的铁路站点。

“机会来了。”天目湖旅游股份有限公司副总裁、营销中心总经理史耀锋意识到,这座拥有天目湖、白茶和白芹的小城,是时候亮家底了!

虽然处于长三角的中心区域,但溧阳的区位优势并不明显。通高铁前,这里只是华东旅游线路上一个可供选择的点位,绝大多数旅游大巴只会从高速下来绕道转2个小时。

高铁开通后,史耀锋第一站就去了北京。“高铁的开通意味着溧阳从被动提供旅游资源走向真正意义的旅游目的地,我们拥有了更多自主权,现在完全有理由主打天目湖休闲一地游甚至两日游。”他说,高铁的方便快捷会让人产生去看一看的渴望,地接旅行社能直达北方源市场,以区域市场为核心的天目湖有了成为全国品牌的可能性。

变化悄然发生。“高铁+住宿+景点”的溧阳之旅迅速得到北方市场的响应。北方客源从2%增至15%,而上海的客源也从2%增至10%。

史耀锋的同事史瑶琴说,旅行社承接的过夜游客从高铁开通前的28%增至目前的35%。根据高铁出站口的抽查,旅客中游客所占比例从高铁开通时的3.8%增至目前的15.8%。

人们快快地来,更要慢慢地游。溧阳市旅游局市场开发科科长陈卫君说,溧阳开始了深化旅游产品的进程、在更大格局打造天目湖与竹海概念。2013年底,由天目湖、南山竹海与御水温泉打包的常州溧阳市天目湖景区成功申报了国家5A级景区。这一景区与江浙闽的多个同质化景区形成合力、推出华东旅游线路、深耕华东旅游市场。

高铁时代来临,溧阳旅游业乘势而上。

常走走,多看看

高铁把客人迎进来的同时,也让溧阳人跃跃欲试。

不同于史耀锋主动出击拓展地接业务,溧阳市康辉国际旅行社总经理童澜的业务集中在本地人组团出游。高铁刚开通,老客户田大爷就找上门来:“十几年前我去过杭州,但没坐过高铁,我们无所谓你安排什么景点,就想坐着高铁游杭州。”

想尝鲜坐高铁的老人们自发组成的银发旅游团迅速成行。20多个老人每人的费用在200元左右。

客户的积极性给了童澜很大的鼓舞,她算了笔账:以一个溧阳至北京四晚五天的旅游团为例,原来需要去南京坐飞机,包含机票、住宿、门票、团餐和大巴费用在内,旺季时每人的团费需要3400元左右。假如乘坐高铁,费用可降至2500元。童澜第一次去北京踩点,回来的高铁上遇到了40多个溧阳人,让她真切地感受到高铁的魅力。

“高铁在长途游上的价格优势比飞机更明显,而对于短途游来说,有可能反而比乘坐大巴高一些。但只要沿着高铁线路形成丰富的组合,人们不会在意100元左右的价差。”2014年,高铁北京团和武汉团的成功给了她极大的信心。

“宁杭线开通后,我们直达北京、武汉、杭州、宁波;杭长线的开通,又多了长沙、南昌、南宁、桂林。”溧阳高铁站站长杨德松话语中难掩自豪,“只要南京能抵达的地方,溧阳基本都能到。”

高铁站也成为观察变化的一个窗口:只要放3天小长假,前一天的傍晚就会出现明显的来自杭州、南京、武汉方向的学生;到了冬天,坐着高铁来溧阳泡温泉的游客大幅增多。

两个月前,随着南宁东站投入运营,长三角地区首次开行前往广西地区的高铁列车。G1503次列车9点停靠溧阳站,傍晚18点就能抵达桂林。“一开售,春节假期从溧阳前往桂林的高铁票全部告罄。”杨德松说。

而对于史耀锋来说,从北京到武汉,从沈阳到厦门,从南宁到长沙,他的节奏将越来越快,沿着高铁推销天目湖的步伐不会停歇。

当速度真真切切地缩短了空间距离时,高铁也实实在在地改变了人们的生活。

2014年,高铁发送旅客数同比增加了32.9%,单日最高发送旅客人数达1032.7万人。安全、方便、快捷、运力强大的中国高速铁路,正以其比较优势满足更多人的商务、旅游、探亲等出行需求。借助高铁,中国人的生活半径和活动范围明显扩大和拓宽,生活方式和节奏逐渐发生变化。高铁因此改变了旅客的出行方式和生活方式。

观察

开往春天的高铁

陈莹莹

坐在G37次列车上,我一直思考:对人们来说,高铁意味着什么?能给生活带来怎样的改变?

高铁是解乡愁的烈酒。列车上,安徽亳州的药材商顾勇给了我第一个答案。每周从北京回老家,他曾经的选择是坐近10个小时的普通列车、开6个小时汽车,还有坐飞机到郑州或合肥再从机场驱车3个半小时回家。

高铁宿州东站开通以后,归家的路途被压缩成4个半小时,顾勇再也不考虑其他选项了。曾有一次,他急需补办户口簿,早上8点在北京南站坐上高铁,1点前赶到亳州吃了午饭,下午2点补办证件,傍晚回宿州坐上高铁,当天就回到了北京。如今,顾勇和身边的朋友早已习惯了“高铁站+另一个高铁站+汽车”的出行模式。

高铁是婚姻幸福的鹊桥。下车后,溧阳人张庭铸给了我第二个答案。2013年春节,他第一次去浙江诸暨的女朋友家。早上6点出门赶往常州坐火车,到了杭州后再转车去诸暨,他抱着一纸箱的烟酒和土特产一路劳顿,12点半才到了女友家里。2014年春节,他俩结婚,溧阳已成宁杭高铁的一个站点。亲戚朋友们坐着高铁到绍兴北站、再坐大巴到诸暨,一天之间打了个来回。今年春节,诸暨也通了高铁,每天有趟车在溧阳和诸暨之间往来,最快的一趟只需要1小时18分。异地恋成了同城恋,去谁家过年的难题迎刃而解。

高铁是实现抱负的无数可能性。电话里,飞渡教育合伙人孙欣给了我第三个答案。广深高铁的开通让他成了“高铁侠”。家住广州番禺区的他,每天早上吃完早茶出门,坐高铁去深圳上班。如今,总部在广州的飞渡教育在全国开了6个分公司,伴随着沪昆、京广、广深、杭长高铁连点成线,孙欣在深圳、武汉、长沙、昆明逐一设了点,把整个公司布局在了高铁沿线上。对他来说,高铁通往哪里,业务就能拓展到哪里,事业就会发展到哪里。他最大的心愿,就是所有上远程课堂的学生,都能借助高铁获得一对一面授的机会。

这是回到家庭的高铁,这是奔向爱情的高铁,这是通往成功的高铁。在“高铁时代”的宏大叙事中,每个城市都希望搭上“高铁经济”这趟列车,但对每个个体而言,最大的心愿莫过于:回家的路更快些,见到爱人的距离更短些,距离成功更近些。

“对我来说,风景永远在窗外。”来自浙江桐庐的列车长宗珊妮说,车内总是温暖如春,而省与省的距离不过一瞬。这本就是一趟开往春天的高铁。

我与高铁

高铁上的求婚

哈尔滨工务段工长 富经田

我叫富经田,32岁,是哈尔滨工务段高铁车间双北线路工区的工长。在哈高铁这片站场上,已经工作了五个年头。到今天,我还清楚地记得第一次走进这片站场时的百态,看到无砟线路时的惊愕,摸到新机具时的兴奋,以及动车组在身边呼啸而过的呼喊。

我特别骄傲的是,我们工区负责着全局所有的无砟线路检修工作。在这个区段上,动车组的速度永远是最高的,而这些,我都愿意和我的女友一起分享。乘坐高铁成为女友的梦想。

我每天凌晨要带着工友在现场检修,来保证动车组的运行安全。春运开始后,我们更加忙碌。每天一次全站结构性检查、重点处所检查、道岔轨距调整就占据了全部的时间。陪女友乘坐高铁这个最简单的梦,我却一直没有时间实现。

那一天,看着她委屈的眼神,我买了票,带她从哈尔滨乘高铁坐到了双城北。普通火车40分钟的车程,只有15分钟就到了站。直到下车后,女友依然沉浸在这风的速度里:“如果能坐得再远一些就好了。”看着女友的意犹未尽,让我也有了一个大胆的想法。

求婚!这是2015年我为自己定下的新年愿望。幸运的是,她接受了我,更接受了我的工作和我的责任。那一天我没有准备昂贵的戒指,只有一句话:“结婚,我们坐高铁去蜜月。”

(齐慧整理)



①从哈尔滨到大连的D502次动车组列车抵达后,乘客走出列车。本报记者 赵晶摄

②北京南站自动售票机方便旅客出行,乘务员协助旅客取票。本报记者 李树贵摄

③在重庆北开往北京西的G310次列车上,乘务员正在为旅客表演茶艺。李各摄

“同城梦”从图纸变为现实

本报记者 钟华林

2月9日,周一。清晨,记者走进成都至绵阳城际C6204次高铁8号车厢时,游女士已坐在座位上用手机刷屏了。“去年12月20日开通之后,我已经坐过多次了,感觉很舒适。”游女士告诉记者。

能清楚地记得成(都)绵(阳)乐(山)城际高铁客运专线的开通时间,记者有些好奇。“盼了好几年了,天天都在关注开通的时间,哪能不记得吗!”游女士解释说,虽然家在绵阳,但哥哥姐姐还有好多同学都在成都,所以经常到成都过周末。以前是自己开车,虽说是高速公路,但堵得很,一个多小时的车程有时两个多小时也到不了,还经常有大雾。高铁就不一样了,“快捷、准点、安全”。游女士说,就拿这趟车来说吧,7点56分从成都出发,8点53分到绵阳,周一至周五在绵阳上班,周六周日到成都玩两天,周一一早回绵阳上班也来得及。

“有了成绵乐高铁,绵阳的安

逸,成都的繁华,我都能享受得到。”游女士说。

对于绵阳大成职业学校校长廖志龙来说,成绵乐高铁带给他的则是事业更加顺利。廖志龙的学校主要培训处于创业初期的大学生以及农民工等,老师大多来自成都的企业家或高校老师。

“我既是校长,也是司机。”廖志龙介绍,高铁开通前,每周他都要在成绵之间往返几次接送老师。“辛苦都不是问题,最恼火的是不准点,上课时间到了,我和老师还堵在路上,很耽误事。成绵乐开通后,老师们更愿意坐高铁,课表也不会被打乱,我也可以把更多的精力用在学校管理上。”现在,除了学校准备进一步扩大规模之外,廖志龙和朋友还在成都办了两家新公司。

在绵阳火车站经营便利店的小老板唐琳对成绵乐高铁的感受更直接、更量化:“以前的店面也就20多平方米,现在接近200平方米,增加了4个

营业员,营业额也比原来增加了30%多。”最让他高兴的是以前都是自己到成都找货,既耽误时间,价格也不低,加上往返交通费,成本有点高,现在客流量增加了,成都的供货商找上门来了,价格还便宜了。“我现在不用出门,每天都有供货商上门推销。”唐琳说。

在当地党委政府看来,成绵乐高铁给经济结构的调整带来更多选择。绵阳下辖的江油市是绵阳旅游资源最集中的地方,也是成绵乐高铁的最北端。“江油是李白故里,旅游资源得天独厚,新常态下,旅游产业可以快速突破发展。”市长马辉说,多去几趟车站就能发现,成绵乐开通后,当地旅游越来越热,列车经常满载,部分车次不提前两天根本买不到票。特别是周末,进出旅游的人数明显增加,这与高铁开通关系很大。

成绵乐高铁的开通运营,使绵阳以及沿线3000万人的“同城梦”从图纸变成现实。

高铁改变着我的生活工作

本报记者 熊丽

“建华,这个假日我们坐高铁上沧州看你去!”“北京发展空间有限,你们沧州还有没有地方?”自从沧州有了高铁,力源活塞工业集团股份有限公司董事长于建华接到不少类似的电话,有的来自亲朋好友,有的来自商业合作伙伴。他感慨道:“我的生活,我的工作,都受益于高铁。”

先说生活。于建华告诉记者,他过去去北京、天津都是自己开车,如果去上海则是到北京坐飞机。现在沧州到北京的高铁只需50多分钟,早上出门,晚上就能回来。“高铁快捷、安全、环保、经济,我现在汽车的使用量比过去下降了三分之二。我们集团对于出差的规定是,3个人以上才允许开车,动车运行时间6小时以内不允许坐飞机。”

高铁还使家人有了更多团聚的时间。在高铁上,于建华遇到带着孩子去北京动物园的年轻父母,去北京看孙子的老人,还有往返两地的通勤族。于建华在北京工作的儿子,如今

每周五下班后都能回到沧州,周一早晨再坐7点23分的“沧州号”列车回北京上班。

再说工作。力源集团是一家多元化产品结构的技术密集型的现代化大型集团企业,高铁不仅提高了工作效率,更重要的是解决了企业面临的“人才难”问题。

于建华告诉记者,汽车行业更新换代非常快,必须生产一代,储备一代,研发一代。“过去我到北京找高级人才,人家一听说是沧州,都觉得是个荒凉的地方。现在坐上高铁到沧州一看,和大城市没什么两样!”

交通优势成为于建华与人才谈判的一手“好牌”:如果家属不愿意过来,员工可以周一到周四在沧州工作,周五回北京,周一还可以晚上半天班。如今,力源集团的研发、管理、财务等高端人才很多都来自北京和天津,企业还与清华大学、天津大学建立了合作关系,与家住北京的韩国、德国、瑞典的专家,

来往也更密切了。“2月9日,北京的一家银行通知我,愿意向我们融资两亿元。”于建华说,高铁对企业发展的推动作用,是方方面面的。

在高铁的带动下,沧州与京津的教育、科技、人才、医疗等方面的合作全面开花,服务业和旅游业也被激活。于建华正筹划着加大对生态农业的投资力度,到时接送北京天津市民坐高铁来沧州旅游,采摘吃住游玩一条龙。“如果‘沧州号’能够实现常态化对开,我们市民就可以来沧州度周末了。”

更令于建华兴奋的是,今年3月底,投资120亿元的北京现代第四工厂将在沧州经济技术开发区开工建设,这对于同处开发区的力源集团是一个重大利好。早在10年前,力源就与韩国现代的下属企业建立了合作关系。“未来的发展空间太大了!举个小例子,我们年产活塞1000万只,以后实现就近供货后,每支活塞仅包装和运费就能节省1元钱。”



更多高铁一线调查报道请扫二维码