

“时速350公里+1小时交通圈”成标配

高铁2.0时代,城市群的竞合博弈

蛙眼数据
数据更有力量 齐鲁融媒数据新闻实验室

2017年末,石济客专通车,中国“四纵四横”铁路网建成;2018年,主骨架4.8万公里“八纵八横”高铁网络建设展开,中国高铁2.0时代展开,而各大城市群间的竞合,正是在改变时空格局的高铁网络上展开一次又一次博弈的。即将通车的济青高铁传递出中国高铁2.0时代的哪些特征和信号?

本报记者 蔡宇丹

时速350公里,高铁2.0时代来了

即将通车的济青高铁有两个显著标签:时速350公里和1小时交通圈。这是连接山东“双核”济南和青岛最便捷的“黄金通道”,锁定的是山东半岛城市群中最重要的两座城市。它透露了这样的信号——省内区域中心城市间的连接,时速350公里高铁,“1小时生活圈”是标配。

时速350公里和“1小时交通圈”是中国高铁2.0时代的重要指标。它代表了一个省的高铁路网密度、经济实力和城市化水平。

今年8月,中国第一条时速350公里的高铁京津城际高铁10岁时,在省内区域高铁建设上,连接省内核心城市的铁路首先享受

到“350公里时速”,使这些区域中心城市达到“1小时生活圈”。各省高铁规划,也与这一趋势“共振”。其中,浙江提出,未来5年总投资一万亿元,建浙江省内1小时交通圈。1小时交通圈“核心城市”是杭州、宁波、温州、金华-义乌。浙江实现全省“1小时交通圈”的目标,关键在杭温铁路。时速350公里的杭温铁路将有效缩短杭州与温州及浙东南的时空距离。广东则宣布6年要建19条(段)高铁/城际,总投资4807亿元,未来广东9市1小时可相互通达。

所以,在中国高铁2.0时代,山东高铁建设关键词有三:加密、提速、扩通道。

你家乡在几小时交通圈

在高铁2.0时代,“你的家乡通高铁了吗”这句话,代表了一座城市在本省的地位——区位优势、产业优势、经济实力。

目前,中国已建成2.2万公里高铁,1/3是按350公里时速设计,但并不是所有高铁都按350公里时速跑的。

“通高铁”隐含多重含义:通了几条高铁?所经高铁时速

多少?是250公里,300公里,还是350公里?这个数据直接决定了这个城市是在哪个“×小时交通圈”。

以济南、青岛为中心,山东规划了“1、2、3小时”高速铁路交通圈,覆盖全省82%县市区。这个“1、2、3小时”高速铁路交通圈,是一个融合了高铁、城际、市域铁路的出行网络。

超级高铁的“传说”为啥在长三角出现

根据规划,杭州未来将拥有6座高铁站,数量在长三角城市群中居首位。未来10年,杭州东站和上海虹桥站之间或将建“超级高铁”,届时杭州到上海只需9分钟。这是近日央视财经《对话》栏目中,中国工程院副院长何华武透露的。

传说中时速超过1000公里

的“超级高铁”为什么会在沪杭线出现?

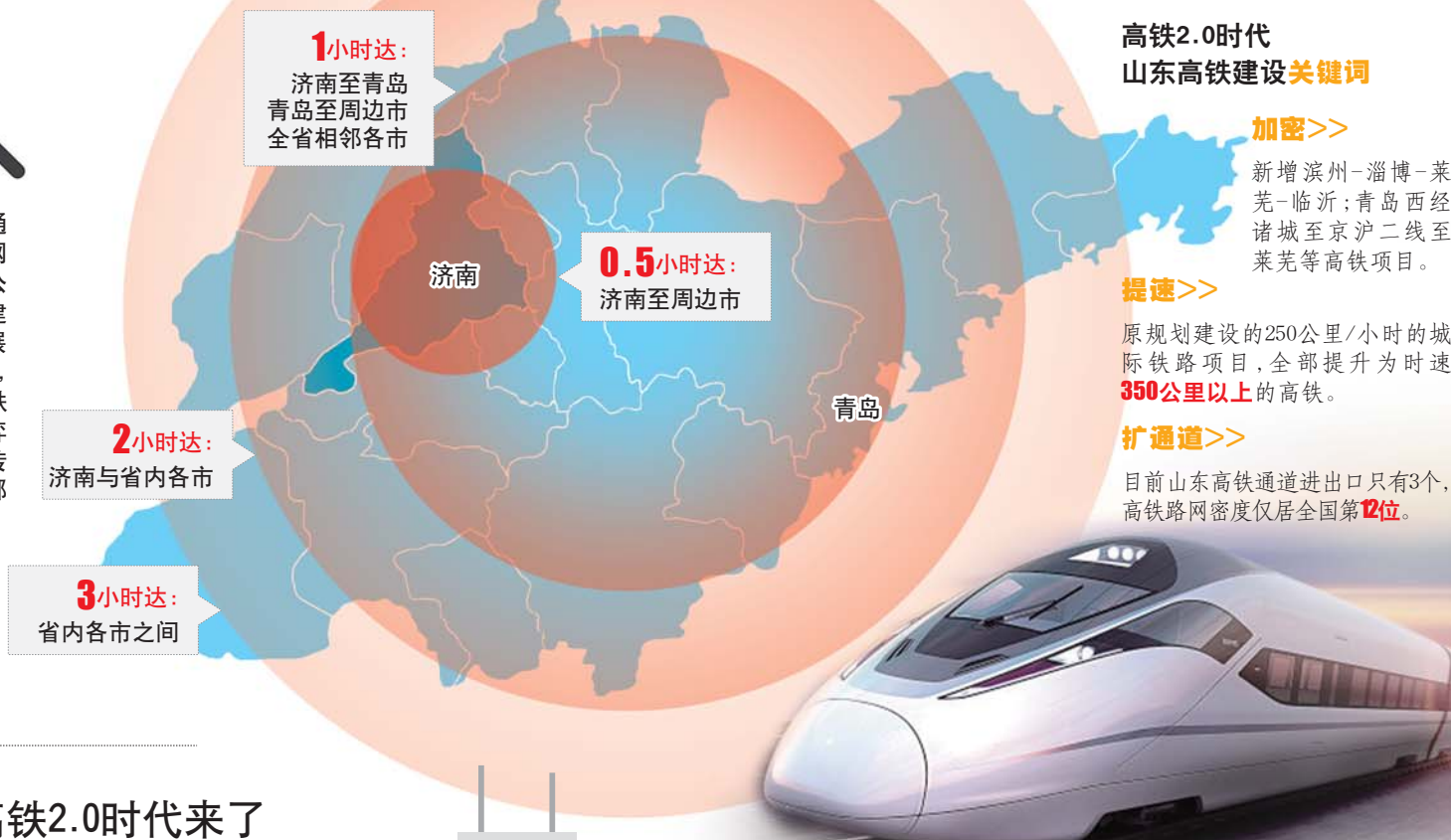
其实,超级高铁体现了超级城市群的聚集效应。长三角城市群有1.52亿人口,是中国人口最为密集的城市群。另外,这条超级高铁联系的是长三角城市群中最核心的两座城市杭州和上海。

由地方绝对控股到民资绝对控股

济青高铁是铁路投融资改革以来最先诞生的以地方投资占绝对控股的高铁项目,总投资599.8亿元。其中济青高铁潍坊段采用PPP模式建设,成为中国高铁建设PPP运作标杆。这个项目吸引了15家社会资本报名,意向投资420亿元,引来了10倍社会资本追捧。

高铁2.0时代,各地都在探

索交通运输投融资体制改革,加快投资主体多元化、市场化进程。在民间资本最为活跃的浙江,民资积极参与到地方高铁建设中。比如,杭绍台城际铁路PPP项目就是中国首条民营资本控股高铁。由复星国际牵头的浙商民营联合体占股51%,其余为中铁总公司、浙江省交通集团和地方政府共同出资建设。

高铁2.0时代
山东高铁建设关键词

加密>>

新增滨州-淄博-莱芜-临沂;青岛西经诸城至京沪二线至莱芜等高铁项目。

提速>>

原规划建设250公里/小时的城际铁路项目,全部提升为时速350公里以上的高铁。

扩通道>>

目前山东高铁通道进出口只有3个,高铁路网密度仅居全国第12位。

延伸阅读

“横竖撇捺”都不沾边的城市咋办

在中国高铁1.0时代,国家全面布局四纵四横,建设主干网络,地理位置优越的中部城市郑州、武汉打通“米字形”高铁格局,成为高铁10年最受益城市样本。那么,那些“横竖撇捺”都不沾边的城市如何上高铁呢?

广东>> 富庙里的“穷和尚”修高铁也要等等等

广东省虽然GDP排名全国第一,但由于地处中国最南边,目前21个地级以上市里,只有16个开通高铁,还有湛江、茂名、阳江、梅州、河源5个市没通高铁。距离广州、深圳不到200公里的河源,要坐3小时绿皮车才能到广州,这体现了区域经济发展的不平衡。

那些地方经济不发达,同时在全国地理位置不算好的城市,交通网络建设只有一个字,等!

其中,最典型样本就是正线全长388

公里的深茂高铁(深圳—茂名)。高铁网上显示,深茂高铁2011年动工,2014年建成。实际上,深茂高铁2014年6月开工,2018年6月28日开通。深茂高铁时速只有250公里左右,还不是真正意义上的高铁。

中国高铁2.0时代,地方区域铁路网络建设铺开,那些在中国高铁第一轮布局中没有位置的城市,在第二轮中拼抢占位。对于那些没有高铁、地理位置相对偏远的城市来说,能够迈入“高铁时代”,是革命性机遇。

山东>> 鲁南高铁建成后临沂将首通高铁

鲁南高铁是山东省自新中国成立以来投资最大、里程最长、施工条件最复杂、沿线人口最多的铁路项目。鲁南高铁开通后,临沂这个“山东人口最多城市”将摘掉“不通高铁”的帽子。临沂到上海、

北京,将由十多个小时缩短到3小时。鲁南高铁2019年通车,日照2站,临沂5站,菏泽4站。最关键的是,鲁南高铁开通后,莒南、巨野等这些鲁西南偏远地区将一脚跨入时速350公里的高铁时代。

江苏>> 经济强省也有“欠账”,苏北7市未通高铁

江苏目前高铁里程846公里,在全国排11位,高铁建设落后。苏北除徐州外,其余7市均未通高铁。苏南沿江高铁全长278.33公里,全线设南京南、句容、金坛、武

进、江阴、张家港、常熟、太仓等8座车站。设计时速350公里。这条高铁将连通上海到苏南。你或许想不到,作为江苏无锡最富有的市,江阴居然到现在也没有通高铁。

河南>> “最失落城市”争路,呼南高铁被捋直

在高铁1.0时代,河南因为区位优势占尽红利,但河南也有一个城市倍感失落,这就是与国家正在建设的高铁网中横竖撇捺都不沾边的济源市,目前济源市是河南省18个省辖市中唯一不通高铁的省辖市。

2016年,国家发改委公布的“八纵八横”高速铁路主通道的“八纵”之一呼南高铁向东拐了个弯,没有经过本该在预料之中的济源市和洛阳市,引发70万济源人强烈关注。同时,洛阳市民也发出了“强烈建议呼南高铁过洛阳”的呼声,引发两市“争路运动”。

在洛阳和济源两市的强烈呼吁下,呼南高铁河南段终于被“捋直”了。最新消息是,呼南高铁将穿越济源、洛阳、鲁山、南阳这河南四市。在最新的《中原城市群发展规划》和河南省的十三五规划中,济源市也被列入河南城际铁路规划中。

现实是,这类地方城际铁路由地方自己筹资新建,因此更要考虑效益和投资回报问题。目前地方负债不少,前段时间国家叫停了一些城市的地铁项目已释放出信号。作为投资巨大的基础设施,城际铁路的“大饼”已经画出,但钱从哪来,这是一个现实问题。