

# 北京到郑州这一段正在试验运行 京广高铁 年底实现大贯通

## 北京到郑州多长时间? 北京到广州多长时间? 沿途停靠哪些站? 一等票二等票预计多少钱? 这些问题晚报告告诉您答案

“ 昨日早上7点50分,一辆CRH380A动车组驶离北京西站,京广高铁北京至石家庄、郑州段转入按运行图模拟运行试验阶段,为年底前正式开通运营作最后准备。这是记者昨日从郑州铁路局获得的最新消息。  
日前,铁道部在通知中指出:要重点确保京石郑高铁在年底前建成通车。京石郑高铁建成通车后,与已通车的郑武、武广高铁相连,一路直达广州。  
” 记者 李雪

**北京到郑州停靠的站点:**北京西站始发,经停涿州东、高碑店东、保定东、定州东、石家庄机场站、石家庄、高邑西、邢台东、邯郸东、安阳东、鹤壁东、新乡东、郑州东站。

**京广高铁经过的城市:**北京、保定、定州、石家庄、邢台、邯郸、安阳、鹤壁、新乡、郑州、许昌、漯河、驻马店、信阳、孝感、武汉、咸宁、赤壁、岳阳、汨罗、长沙、株洲、衡阳、郴州、韶关、清远、广州。

### 北京到郑州 试验列车跑了2小时55分钟

昨日上午10点45分,这趟从早上7点50分发出的列车到达郑州东站,历时2小时55分。  
联调联试结束后进行的运行试验,主要是对高铁整体系统在正常和非正常运行条件下的行车组织和应急处置等能力进行全面演练,对运营人员进行实作培训,对设备进行运用考验。

京广高铁北京至石家庄至郑州段里程681公里,设计速度每小时350公里,初期运营速度每小时300公里。2009年12月,京广高铁武广段开通运营;2012年国庆前,京广高铁郑武段开通。至此,京广高铁只剩京郑段尚未开通。郑武高铁开通后,郑州到武汉最快1小时56分钟就到了。

### 北京到广州 最快8个小时就到了

对京广高铁具体全线贯通的时间,湖北媒体将试运营时间锁定在12月20日前后。郑州铁路局相关负责人表示,目前时刻表尚未准备就绪,何时正式试运营和开通还没有最终敲定,不过,铁道部力争年底前开通。  
这也就意味着,一个月后,随着北京至石家庄至郑州段的通车,京广高铁全线将实现大

贯通。未来,京广高铁还将连接到香港,预计2015年深圳到香港的高铁将通车,届时可以乘高铁穿梭京港之间。  
北京至广州全程2294公里,从北京西乘T15次到达广州需要20多个小时。京广高铁开通后,北京到广州预计会缩短到8个多小时。中途设站点的话,预计会在9个小时左右。

### 北京到广州 二等票可能近千

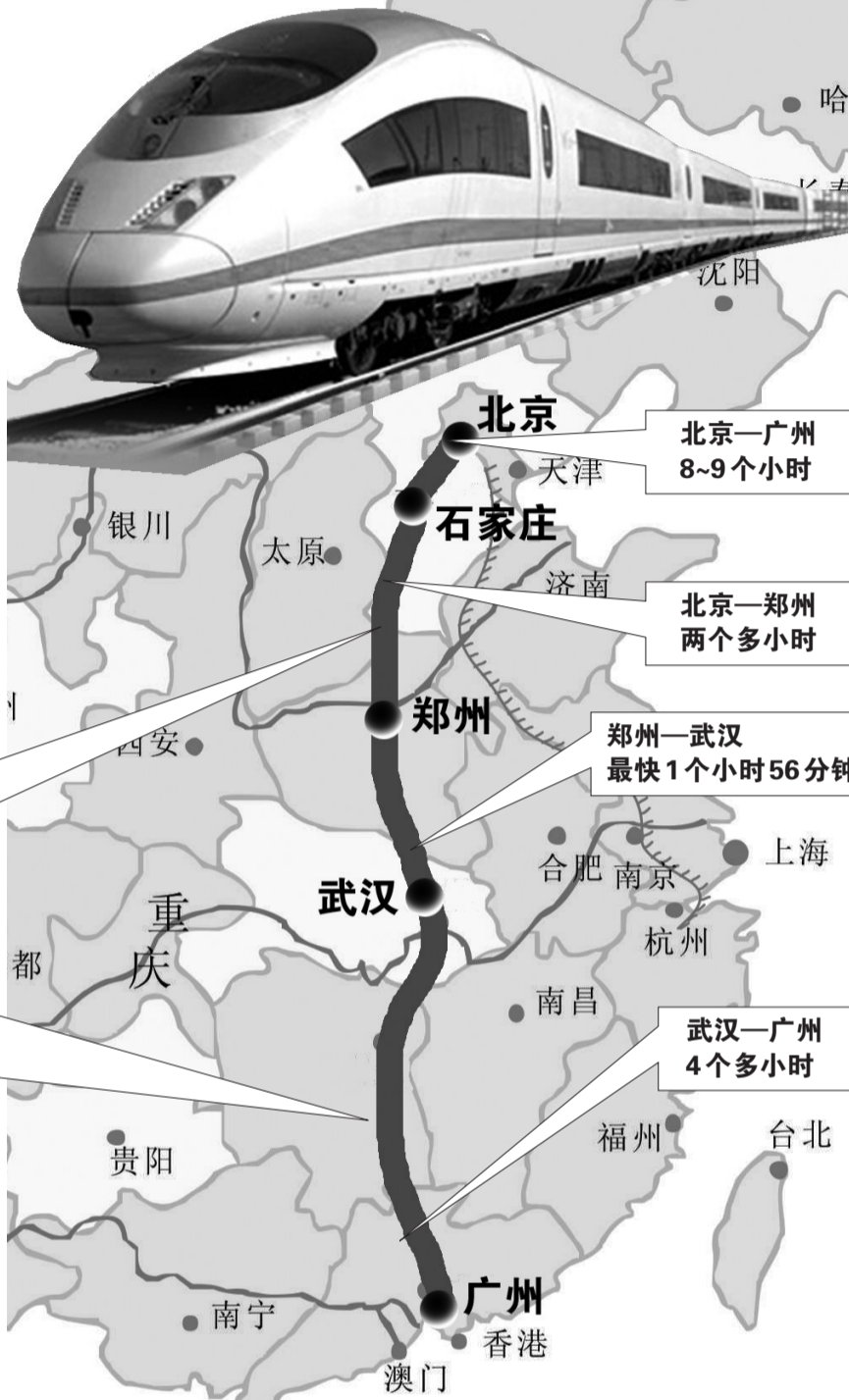
往来广州北京,全程高铁的票价是多少?  
目前武广高铁全长1069公里,最高时速300公里。一等座740元,每公里票价0.692元;二等座465元,每公里票价0.435元。按照此标准计算,京广高铁全程2294公里,一等座

是1587元,二等座997元,比现在广州至北京的普快软卧车票贵200多元。  
以高铁速度,广州到北京8-9个小时,相比普通火车的20小时以上,有了质的提高,但相比飞机的两三个小时,又缺乏强劲的竞争力。

### 今年将助力春运 方便游客往返京广

可以预见,京九全线在12月底贯通高铁后,将对2013年的春运起到很大的帮助作用。京广高铁的定位处于普通火车与飞机之间,加之已经贯通南北,会成为返乡者们一个新选项。  
京广高铁全线开通后,将会对沿途城市旅游业带来一个大的发展机遇。  
有旅游行业研究者表示,目前高铁带动旅游市场还仅限于中途旅游,一般是3小时之内、1000公里以内。尽管北京到广州搭高铁只需要8小时,但一些旅行社认为,广州属于双飞产

品,和两个多小时的飞机相比,8个小时的高铁明显不具优势;并且,北京至广州的高铁价格预计要近千元,与飞机相比并没有价格优势。  
业内人士认为,这也是深圳到北京高铁安排车次较少的原因之一。深圳到北京飞机经济舱全价1740元,目前每天有20多个飞机航班,如果买到六折以下机票,旅行时间不到高铁一半,竞争优势就会超过高铁。另一原因是,高铁优势主要是在五六个小时以下行程,行程过长旅客会感觉疲劳。



分析

### 不能过高估计高铁网对客流量的促进作用

今年以来,一批重要的高铁干线和高铁连接线相继通车运营,中国规划的“四纵四横”高铁网已经初具规模:郑武高铁在今年国庆长假前通车,打通了京广与郑西高铁;合蚌高铁10月份开通后,把京广、京沪、沪汉荣3条高铁主干线紧密联结起来。

12月1日,中国横跨东三省的第一条高寒高铁——哈大高铁也将开通运营。

京广高铁全线开通之后,对高铁成网颇为利好,此前处于断头状态的郑西高铁、武广高铁、石太高铁将被串联起来。随着目前已经开工建设的西成高铁(西安至成都)以及年底前即将开工的郑徐高铁(郑州至徐州)的兴建,这张高铁网将逐渐成形。

一位铁路行业的人士表示,高铁成网之后,其客流量将会出现暴增,但不能过高地估计网络效应对客流量的促进作用,因为这里面还有个经济因素:一是高铁沿线地区的经济体量和交易频率是否足够支撑高铁的客流,二是乘客的经济条件是否能让其将舒适和快捷度摆在优先的位置。

业内人士表示,铁路的优势在于中短途,高铁无须成网,但铁路必须且已经成网,这张网的几条主要干道可以由高铁组成,但支线和毛细线只需普通线路即可。当然,在经济发达、人流密集的地区可以建高速城际,实行公交化运营。

### 吐槽 京广高铁“高票价” “跟民航比,性价比不高”

面对社会各界对京广高铁的高票价估算,一些网友纷纷吐槽。

@疯兔 goodspeed\_01: 第一,增开高价快车,是否挤占农民工等出行依靠的低价慢车? 第二,与航空客运的打折票相比,这个票价是否仍有优势?

@SimonRock: 票价不低啊,而且时间也长了点儿,跟民航比,没什么优势,性价比不高。

@我为什么爱柠檬汁: 速度快了,价钱也贵了,什么时候价钱便宜点就真的是在为大众服务了。

@姜子哟哦: 有钱人的日子可以越过越舒坦了。

锐心天空: 是不是票价可以采用会员补贴制,票价下调可能需要一个较长的时间。不过,可以说的是,可以分担客运压力!