

快高铁,慢生活——高铁时代的休闲度假



■ 罗璇 华高莱斯国际地产顾问(北京)有限公司

“慢生活”之高铁旅游：效果有待观望

“慢”生活体现为几种形式：旅游、休闲和度假。在我国高铁规划初期，旅游业就已经跃跃欲试，因为欧洲和日本等国家的高铁发展经验告诉我们，旅游业将是高铁带动的一大产业。但是，自从高铁开通以来，旅游业的情况并没有如当初想象的乐观。

高铁票价高是制约旅游需求的一大因素。出去玩，是坐火车省钱还是坐飞机省钱？当然是坐火车划算！绝大多数人都这么想，然而事实并非如此。在深圳旅游市场上，如果以日均价格计算，高铁旅游的报价超过大部分飞机往返的国内旅游线路。例如，自2012年4月1日深圳至武汉的高铁实现直通之后，深圳主流旅行社湖北方向的高铁旅游线路，报价要比同等距离（从深圳出发）的双飞团还贵。这是因为，高铁通车前，沿线航空公司改变了票价政策，机票团体折扣只限往来双飞。而高铁团往往是高铁去、飞机回，享受不了机票团体折扣。高铁本身的票价政策又比较僵化，没有团队和时段优惠，这些原因就导致了高铁旅游的不经济。

此外，高铁线路少、网络覆盖面不够广、高铁与其他交通方式衔接不够通畅、目的地旅游内容及服务跟不上等原因，也造成了可供选择的旅游目的地和旅游线路不够丰富。种种因素限制了高铁对旅游的带动，高铁旅游的腾飞还需假以时日。

“慢生活”之异地休闲：市场广阔，亟待创新

这里所说的异地休闲，不同于传统的旅游观光，不是“上车睡觉，下车拍照”，而是指对异地环境的深度体验。由于高铁改变了时空关系，带来了“一日生活圈”的概念，即很多过去需要长途跋涉用很长时间到达的地方，如今可以实现一日往返。这样，短期休闲有了更多的选择，反过来又使人们有了更多

外出休闲的冲动。

以韩国为例。韩国自上世纪70年代起便探讨建设京金高速铁路（首尔—釜山），以实现国土南北两端间交通的高速化。经过18年的论证、筹划和12年的建设，京金高速铁路最终于2004年4月1日开通，韩国步入了铁路高速化时代。

韩国的铁路简称KTX。乘坐KTX从首尔到釜山，途中时间由原来的近5小时缩短到1小时56分，沿线的居民可以通过高铁在一天内进行异地探亲、商务、休闲、旅游和文化活动。首尔居民搭乘首班车到釜山，观赏完海滨美景，再采购鲜活海鲜，当晚即可返回家中与家人一道享用。如今乘KTX去釜山品尝鲜美生鱼片的首尔人已不在少数。一家生鱼片店老板说，他的销售额因此上升了10%。

高铁休闲巨大的市场空间毋庸置疑，但是我们也必须认识到高铁休闲自身的一些特征：

1、高端性

高铁的票价与大巴、普通火车相比还是比较贵的。比如从北京到天津，京津城际到天津站34分钟，京沪高铁到天津南站33分钟，二等软座都是55元；而普通绿皮火车车程一个半小时左右，票价仅需十几元。学生等低收入客群宁可多搭上一个小时，也要省下那40块钱。当路程较长的时候，票价的差距就会更大。

除了票价这个直接成本外，用于转换交通的价格成本和时间成本也不容忽视。京津城际由北京南站发车，普通列车由北京站发车，很多人会选择距离市区更近、交通更方便的北京站乘坐普通列车，既省钱又省了一些市内交通的时间。国内很多高铁设站都选址待开发区域，与市区距离较远，且接驳交通不发达，造成高铁途中快，而市内辗转慢的问题。例如，武广高铁沿线的广州北站位于花都，由于没有直达高速，从市内至车站至少需1小时；长沙火车站是新站，位于雨花区，进入市中心至少需30分钟；武汉新火车站位于青山区，进入主城区至少需40分钟。“门到门”的时间和成本都在一定程度上削弱了高铁自身的优势。

高铁网络的形成，意味着时空关系的改变，使人能够更加快速地在两地间移动，快，是高铁的最大特点。快速的两地切换带给人们更大的自由，让人们更随心所欲地转换自己的生活环境，从紧张拥挤的城市空间中解脱出来，到远方一隅回归自然、回归真我。所以说，高铁的“快”为生活带来了更多“慢”下来的可能。

这些问题对于普通大众的出行选择具有决定性的影响，很多人会反复掂量高铁与其他出行方式的利弊。比如郑西高铁开通后，一直互为旅游目的地地的郑州和西安的通勤时间从3个半小时缩短到2小时15分钟，但票价也从150元提高到230元。如果仅仅希望“上午吃烩面，下午吃泡馍”的话，这个成本显然太高了。

2、家庭性

由于高铁的舒适和快捷，将会有更多的老人和儿童乘坐高铁出行。

目前，国内坐高铁的有几种人：一种是嗅觉灵敏、前来探路的商人，一种是本可乘机却转道尝鲜的商旅客，一种是随车的技术测试人员，然而最多的是旅游团中的老年旅客。在日本新干线开通后，也可以明显看到老年游客的增多。可见，高铁的一些特征也满足老年人的需求。

老人的出行往往由其家人支付，同时老人对出行的舒适和安全要求很高，而在这两个方面，高铁都优于飞机。综合考虑时间和票价又有优势时，高铁必然就成为老年人的第一选择。在一些休闲城市和休闲景区比较突出的高铁线路上，老年人很有可能成为重要的客群。例如，长三角地区密集的城镇、密集的人口和密集的高铁网络，就很有可能让无锡、嘉兴、黄山这些地方以老年人为主的休闲

高铁文明

的汽车已经从每10分钟一趟减至每天两趟。当然，与其他交通方式相比，高铁还具备载客量高、输送能力大、速度快、安全性好、正点率高、舒适方便、能源消耗低、经济效益好等其他多方面的优势。

因此，高铁在世界范围内备受关注，前后三次发展浪潮使高铁以不可阻挡的姿态崛起，成为新兴文明的代表。根据国际铁路联盟（UIC）官方统计，截至2011年底，世界已共有14个国家和地区开通了高铁，累计通车里程为17166公里，在建里程为8838公里。显而易见，这影响到世界上无数人的生活，如法国TGV高铁2010年客流量为1.145亿人次，几乎相当于每个法国人都乘坐了2次。而在日本，更是每天都有38万人往返于东京—大阪的新干线。不断增长的里程和客群，使得高铁开始对城市、空间甚至人类社会，产生重大的影响。

高铁文明在中国显然会更加显著。首先，中国是世界高铁应用最为广泛的国家，规模第一的位置不可动摇。自2003年秦沈线以来，不到十年间，世界63.1%的运营和在建高铁已经集中在国内。根据《中长期铁路网规划调整方案》和《2020年中国高速铁路网规划》，2015年高铁站点100公里半径覆盖的人口比例可达93.5%。到那时，中国将真正成为一个高铁国家。其次，中国确实是高铁发展最为合适的国家之一。高密度人口城市群的众多、收入水平的持续增长和铁路出行的便利优势（如沪宁杭城际列车2007年就已经达到15分钟一班，且与城市公共交通基本可以做到无缝衔接），使中国切实具备支撑大规模高铁体系的可能，因此在未来出行结构上，高铁同样还将有很大的发展空间，进而产生更为广泛的影响。最后，同时也最重要的是，中国城市人口刚刚超过乡村人口，正处于一个高速城市化时期，城市塑形正在紧要关头。高铁

游再上新台阶。

儿童出行的道理与老年人相似，唯一不同的是老年人可以结伴出行，而儿童则必须由成年人带领。当高铁这种出行方式更加深入人心时，以老人和儿童为主导的家庭休闲必将成为趋势。

在這種趨勢下，“一站式”的家庭休闲项目具有较大开发潜力。例如国际著名度假村品牌“CLUB MED”即定位于度假地家庭休闲游，采用“一价全包”的收费模式，集多种游乐项目于一体，无论老人、孩子还是成人都可以在这里都可以找到自己喜欢的游乐休闲活动。如果将这种“一价全包”的一站式休闲度假与高铁站点通过目的地的接驳交通实现“无缝对接”，使老人孩子可以方便地到达，一定会深受家庭游客的欢迎。

3、当日性

当日性，即指高铁休闲的当日往返现象。过去从北京去著名的北方海滨度假地秦皇岛一带，车程300多公里，自驾车通常需要3个多小时，因此想去秦皇岛吃吃海鲜、游游泳，无论如何也是要两天一夜的，住宿停留是必须的。但是，定于2012年底开通的津秦铁路客运专线将使京津高铁延伸至秦皇岛，预计从北京到秦皇岛的途中时间将缩短至一个半小时以内，这样就完全可以当日往返而不过夜。

这种当日往返的现象在国际上的其他一些高铁线路上也屡见不鲜。无论日本新干线还是法国TGV都能证明高铁建设两方面的影响，一方面提供了更多的旅游项目的选择从而引起了游客数量的增长，另一方面当日往返可能性的增加使得过夜游客比例大幅降低。因此，对于秦皇岛这类与主要客源地距离较近的休闲度假地而言，高速铁路的开通可能对酒店业产生一定的消极影响。

为了规避过夜减少的不良影响，休闲度假地的酒店类物业必须要转型。用“差异性”来形容这种转型还不够准确，因为差异性解决的是市场竞争的问题，而转型要解决的是市场衰减的问题。为了增加过夜的可能性，度假酒店自身应具有旅游吸引力，即自身从旅游的“容器”转型为旅游的“磁极”。能称为“磁极”的酒店中，最典型的莫过于安缦和悦榕庄这两个品牌的系列度假村，它们自身规模不大，但是通过在度假村中贯穿当地文化主线、提升地域性的文化体验、完善高端休闲功能，吸引了越来越多的高端人群专程去那里度假。这类酒店可称为“精品酒店”或“小型奢侈酒店”，将是未来休闲城市或休闲度假地吸引过夜游客的可行途径。

“慢生活”之度假地产：“井喷”与“极化”

当休闲的时间足够长，休闲的场所相对固定，休闲就跨越到了度假，度假的物业就成为了一些特征依然延续了高铁休闲的特征，例如高端性、家庭性。不同的是高铁度假地产允许的出行半径更长，“2小时休闲圈”可能延长

到3—4小时，带来的结果就是度假地产的可选择面急剧扩大，而且是翻倍地扩大，因为我们都知道面积是半径的平方关系。当更多度假选择出现后，度假地产的市场需求也会被激发，在正常的购房及投资需求长期被房地产政策严重打压的局面下，某些高铁沿线的不限购的度假城市极有可能形成度假地产的“井喷”。

拿北京这个度假地产的客源地来举例。过去面向北京的度假地产首推秦皇岛、北戴河，因为这是离北京最近的滨海城市，既有大的切换感，又能够比较频繁地造访。但是高铁网络形成以后，从北京到山东沿海度假城市如青岛、烟台等地，以及从北京到沈阳的大连旅顺口、营口等，时间都缩短到半天。从这个意义上说，北方的海就是首都的海，因为他们都可以为首都人民提供滨海度假地产；北方的海也是城市的海，因为这些滨海城市同时都具有良好的城市基础设施及配套设施，可以很方便地生活。同样的道理，环渤海、长三角、珠三角等地具有切换感的高铁度假城市都将成为区域型的度假中心。

高铁度假地产的“极化”

“极化”现象在高铁城市网络的竞争格局中是一个常见的现象，这一现象在学术上称为“吸管效应”，即在高铁网络中资源很容易加速配置到更具优越性的城市，造成强者恒强、弱者恒弱的局面。

例如在日本长野新干线开通以后，长野县高铁沿线的各个小城镇在商旅客群和居住人口方面有了不同程度的下降，只有轻井泽一地有了极大的提升。这是因为，轻井泽是历史上著名的度假胜地，山地环境十分优美，且保留着原始自然的状态，度假设施也十分齐全，皇室住宅、高级度假村、企业办公、企业会所、私人别墅云集，当轻井泽与首都圈的通勤时间被高铁缩短至2小时，激发了更多高层人士在轻井泽置业的愿望，造成了一些高级管理人员每天乘坐新干线往返于东京都和轻井泽之间的现象。也就是说，轻井泽地以其优越的环境优势和与东京都的巨大切换感，在众多周边城镇中脱颖而出，形成了“吸管效应”，成为首都圈绝对的度假中心地。

这种现象在我国的高铁沿线城市也将发生，体现在度假地产上，可能出现的情况就是一些内陆城市的度假需求外溢到沿海、滨湖、傍山地区，导致度假资源较为平庸的城市度假地产市场越来越小。

对抗“极化”现象的唯一武器就是主动差异化。有学者对日本新干线开通前后，临近的两个温泉度假村——别所温泉和丸子乡温泉的度假人数进行了比较：别所温泉设有免费送迎巴士，经常举办小型演唱会、爵士乐演奏会、琉球歌会等活动，因此受到各类人群的喜爱，尤其在女性中非常有人气，在高铁开通后度假人次提高，并常年保持稳定；而没有主动进行营销活动的丸子乡温泉则经营情况逐渐惨淡。也就是说，资源普通的度假地产必须未雨绸缪，发挥当地特质、进行差异性定位、积极主动地进行营销推广。当然，一个度假地如何进行主动差异化又是一个庞大的话题，在本文中就不赘述了。

（选自《技术要点》42期《高铁改变中国》）

城市新中心。显然，如果高铁采取切线式经过城市，该城市就需要处理可能的双中心问题了。当然，这也可能是城市借机提升自身地位，在周边城市竞争中享有更大发展空间的一个机遇。

比如法国里尔围绕高速铁路车站，力图发展为欧洲新的中心城市。里尔围绕车站逐步建成了名为“欧洲里尔”的总面积为45万平方米的会展中心、欧洲办公大厦、银行大楼和大型商业中心的巨大综合体，车站与其共同构成了城市新的核心区域。由于高铁连接伦敦和巴黎（到伦敦仅需70分钟，到巴黎迪斯尼乐园40分钟），站点拥有极高的地区影响力，因此在通车仅1年的时间内，1万平方米内的商务中心就基本出租完毕，通车2年后，周边土地的价格和商务办公租金都提高了3~5倍。一期建成，即提供了6500个就业岗位，商业中心则每年吸引了1400万的游客，会展中心则每年接待100万以上的来访者。不仅形成了里尔的新城市中心，而且还为里尔在欧洲的城市地位提升做出了一定贡献。

（3）新的生活方式

新的生活方式，主要是指在高铁的时空收敛作用下，同城效应使得都市圈之间以及都市圈内部的联系都更为紧密，生活在小城市、工作在大城市，甚至生活在一个城市、工作在另一个城市的新型生活方式成为可能。

在德国和日本，高速铁路已经将很多小城市和大城市连接在一起，加上有生活成本的劣势，很多逃离大城市的中产阶级开始安家在前的小城市——同样可以在大城市里就业，只是增加一小时左右的交通时间（这和很多居住在拥挤的大城市里的人通勤时间没有差别，如北京），生活品质却可以得到很大的提升。柏林有些中产阶级，就是居住在沃尔夫斯堡等小城，每天花费一小时通过ICE往返。其实，巴黎附近的新城马恩拉瓦莱，高铁也是其发展的重要推力。在上海周边，这种迹象已经开始出现。高铁一旦采取更为灵活的售票方式，新的生活方式显然将获得更大的认同。

（选自《技术要点》42期《高铁改变中国》）