

# 26座高铁站闲置背后

## 位置偏远、周边配套不足、客流量低等是主因

本报记者 孙丽朝 北京报道

近年来,高速铁路的大规模建设使我国新增大量高铁车站,与此同时,如海南省儋州市海头站这样投资超千万元的高铁站建成未使用的消息也引发了各界热议。

据《中国经营报》记者统计,截至目前,全国至少有26个高铁

站建成后,因位置偏远、周边配套不足、客流量低等缘故,处于未启用或关停状态。

这些花费不菲的高铁站是如何从设计、规划,到投资、建设,最终走向闲置的?设计单位、高铁运营方和地方政府在这一过程中分别发挥了怎样的作用?究竟谁应该为这些无效投资负责?

## 多座高铁站建成十余年未启用

不仅在小城市,部分一线城市和省会城市的高铁站也出现了闲置。

2023年7月,投资超4000万元、建成7年多却未能投入使用的海南省儋州市海头高铁站曾引发广泛关注。海南省发展改革委7月14日就该问题回复称,经与铁路部门沟通,海头站日客流量不足百人,开通运营后铁路部门亏损严重,是制约海头站启用的主要原因。

儋州市交通运输局也曾在2021年答复市人大代表相关建议时称,开通海头高铁站是由粤海铁路有限责任公司决定,该公司方面称,考虑到海头高铁站客源、运营成本等因素,存在经营亏损,一直没有开通,如需开通需儋州市支持经营亏损补贴资金约500万元。

此后,在社会舆论压力下,海头站在2023年12月15日正式开始使用。

海头站的情况并非个例。《中国经营报》记者梳理总结发现,截至目前,全国至少有26个高铁站建成后处于未启用或关停状态。如海南环岛高铁万宁市和乐站、京哈高铁沈阳西站、丹大快速铁路丹东西站和广宁寺站等均处于建成未投入运营的状态,主要原因都是客流量太小。

还有部分车站短暂停运后又因客流过小而关闭。株洲市的九郎山站在2016年年底随着长株潭城际铁路开通而投入运营,但官方发布的信息显示,自开通以来,九郎山站客流量一直处于大幅下滑之势,最终于2022年暂停客运业务。

株洲火车站方面于2024年2月在湖南省委宣传部主管的红网《百姓呼声》平台回复网友提问时表示,自2016年12月26日开站以来,九郎山站日均运输量由运营初期的不到100人,下降至2021年

以来的不足10人,客流严重不足,不仅经济效益极小,社会效益也非常有限。而营业所需的人员工资、保洁费用、水电费用、设备维护费用等方面的运营成本很大,造成了人力和成本的不必要浪费,并影响城际线的运输效率,因此,才不得已暂停九郎山站客运营业。如果今后客运市场培育成熟,出行需求增加,视情况可以考虑恢复营业。

类似情况不仅出现在小城市,部分一线城市和省会城市的高铁站也出现了闲置。位于北京市经开区的京津城际高铁亦庄站已经建成超15年了,目前依然处于闲置状态。距离沈阳市中心20多公里的沈阳西站在2018年12月29日投入使用,2019年7月10日,停止办理客运业务,从开通到关停仅仅使用7个月。位于南京市的紫金山东站、江浦站分别于2010年和2011年建成,但一直未能投入使用。

中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)人士对记者表示,以南京两座高铁站为例,其闲置的主要原因是选址不科学,距离市区较远,且周边配套配套设施不成熟,与其他交通方式衔接不畅。

国铁集团下属的中国铁路经济规划研究院于剑、马波涛等人在2020年发表的《高铁车站选址相关问题研究》(以下简称“《研究》”)一文中提到,随着高速铁路网规模的快速扩张,新建高铁车站大量增加,然而部分高铁站在车站选址方面逐渐出现一些问题,如站城融合不足,位置偏远、便捷性差,运输组织不畅,灵活性差、能力紧张等,直接影响高速铁路服务质量和效率效益。

## 26座闲置的高铁站情况一览表

序号	站名	地址	现状
1	沈阳西站	辽宁省沈阳市于洪区	2018年投入使用,2019年停止办理客运业务
2	广宁寺站	辽宁省大连市金州区	2015年投入使用,2019年停止办理客运业务
3	紫金山东站	江苏省南京市栖霞区	2010年建成未使用
4	江浦站	江苏省南京市浦口区	2011年建成未使用
5	五通站	广西壮族自治区桂林市临桂区五通镇	2018年投入使用,2022年停止办理客运业务
6	和乐站	海南省万宁市和乐镇	2012年建成未使用
7	蜀山东站(原名合肥西站)	安徽省合肥市蜀山区	2013年因改造停办客运业务,此后未再启用
8	晋宁东站	云南省昆明市晋宁区	2017年建成未使用
9	阳宗站	云南省澄江县阳宗镇	2016年建成未使用
10	亦庄站	北京市经开区	2008年建成未使用
11	乌兰木图站	辽宁省阜新市阜蒙县	2022年短暂投入使用后又停止办理客运业务
12	奈林皋站	辽宁省朝阳市	2018年投入使用,2021年停止办理客运业务
13	丹东西站	辽宁省丹东市	2015年投入使用,2018年停止办理客运业务
14	花桥站	江苏省苏州市昆山市	2010年投入使用,2020年停止办理客运业务
15	宝华山站	江苏省镇江市句容市	2010年投入使用,2020年停止办理客运业务
16	运粮河站	河南省开封市	2014年投入使用,2016年停止办理客运业务
17	贾鲁河站	河南省郑州市郑东新区	2014年投入使用,2016年停止办理客运业务
18	南曹站	河南省郑州市郑州国家经济技术开发区	2015年投入使用,2017年停止办理客运业务
19	孟庄站	河南省郑州市郑州航空港区	2015年投入使用,2017年停止办理客运业务
20	九郎山站	湖南省株洲市石峰区	2016年投入使用,2022年停止办理客运业务
21	芝罘站	山东省烟台市芝罘区	2014年建成未使用
22	周村东站	山东省淄博市	2009年建成未使用
23	普安站	湖北省武汉市	2013年投入使用,2022年停止办理客运业务
24	鄂州东站	湖北省鄂州市临空经济区	2014年投入使用,2022年停止办理客运业务
25	宁波东站	浙江省宁波市	2010年投入使用,2013年停止办理客运业务
26	双流西站	成都市双流区	2016年投入使用,2023年停止办理客运业务

记者根据公开资料整理

## 地方政府投资建设积极性高

近年来,随着高铁建设地方投资比例越来越高,地方政府话语权也不断提升,而许多地方政府将拥有高铁站与政绩、城市形象等挂钩,投资建设高铁站的积极性非常高。

花费不菲的高铁站在建成后长期闲置,背后原因有哪些,究竟谁应该为此负责?

一位地方政府人士对记者表示,在高铁建设初期,项目投资以原铁道部出资为主,铁路部门在走向、设站等问题上的话语权相对较大。近年来,随着高铁建设地方投资比例越来越高,地方政府话语权也不断提升,而许多地方政府将拥有高铁站与政绩、城市形象等挂钩,投资建设高铁站的积极性非常高。这就导致最近几年规划和开工的项目如沿江高铁,“《研究》”)一文中提到,随着高速铁路网规模的快速扩张,新建高铁车站大量增加,然而部分高铁站在车站选址方面逐渐出现一些问题,如站城融合不足,位置偏远、便捷性差,运输组织不畅,灵活性差、能力紧张等,直接影响高速铁路服务质量和效率效益。

上述国铁集团人士表示,在线路方案制定过程中,设计院会与铁路部门、地方政府反复沟通。在铁路建设过程中,铁路部门在征地拆迁等方面需要依赖地方政府,在部分沿线地方政府提出自己出钱设站并建

设连接线,其诉求又有一定合理性的情况下,铁路部门通常不会激烈反对。但线路开通后,如果部分车站出现交通配套不到位、客流量较小的情况,铁路部门会酌情减少停靠车次或暂时不办理客运业务。

湖北省荆门市京山市就高铁设站起初积极争取并承诺投资,后因资金压力,向铁路部门寻求帮助又被拒的故事,就是地方政府盲目争取高铁设站的典型案例。

湖北省发展改革委2023年8月发布《关于省十四届人大一次会议第20230556号建议的答复》(以下简称“《答复》”)显示,为支持京山市关于站房出资的诉求,湖北省发展改革委多次与国铁集团、长江沿岸铁路集团股份有限公司等进行沟通衔接,路方坚持京山南站应按原承诺出资模式,由京山市自行承担出资责任。

《答复》称,在沿江高铁设计阶段,国家为保持该项目顺直

性,认为京山地区不具备设站条件,旅客可通过荆门西站等实现出行。为提升京山市对外通达性,经多轮赴国铁集团汇报争取,在京山市政府承诺新增设站费用自行承担的前提下,国铁集团支持同意在初步设计阶段补设京山南站。

湖北省发展改革委表示,考虑到京山市铁路建设出资压力大的实际困难,下一步省发展改革委将积极支持配合省财政厅在地方政府专项债等方面予以京山市支持。

更有甚者,如桂林,共建设了9个高铁站,分别是桂林站、桂林北站、桂林西站、恭城站、阳朔站、全州南站、永福南站、兴安北站、五通站。但其中的五通站因位置偏远、交通配套不足等因素,客流量严重不足,车站日均发送客流量不到200人次,开通运营仅4年就停止办理客运业务。

## 专家:应提升科学决策水平

多位受访人士均提到了规划阶段高铁站客流预测可能会失真

的问题。一个新建高铁站是如何选址的呢?国铁集团人士对记者表示,高铁设站要考虑经济性和安全性。从经济性上看,在走直线的基础上,也要尽量靠近经济据点,靠近资源和人口聚集区;从安全性来讲,要经过严格的勘探,考虑地质条件、环境条件等。

中铁二院工程集团有限责任公司一位参与过多条高铁项目设计工作的人士对记者表示,高铁线路通常按照大城市、枢纽城市走向调整,为保证线路顺直,沿途中小型车站选址有时无法进入市区,只能设置在远郊区。部分地方政府为了减轻市区拆迁压力,推动新区土地开发,也乐见高铁站设置在郊区,最终导致车站客流量低、交通接驳不足等问题。

于剑、马波涛等人在《研究》一文中也提到,高铁新线引入城市时,若相关线路通道和车站能力满足要求或具备改扩建条件时,首选应将高铁新线引入城市既有车站。若必须新建高铁站,应尽可能选址在中心城区或靠近城市建成区的位置。高铁站距离城中心的远近,直接影响旅客前往高铁站的市内交通距离和时间,也影响旅客出行的心理压力,一定程度上决定了旅客对于高铁出行便捷性的主观评价。

多位受访人士均提到了规划阶段高铁站客流预测可能会失真的问题。上述中铁二院工程集团有限责任公司人士对记者表示,在铁路规划阶段,设计院对每一个新增高铁站都会进行客流预测,越大城市、人口密度高的大站,客流预测可参考信息多,预测越准确;越小城市、偏远郊区的小高铁站,客流预测失真的情况越多。

上述国铁集团人士也坦承客流预测失真的情况确实存在,“部分车站确实出现了实际运营客流远低于设计阶段预测值的情况”。

运营阶段的车次安排对实际客流量也有巨大影响。上述地方政府人士表示,在运营阶段,铁路部门考虑到车速和客流需求等因素,给部分郊区或四、五线城市的小站排车较少,部分车站一天的停靠车次不足10趟,最终形成客流越少排车越少,排车少又导致客流进一步减少的恶性循环,部分车站出现开通后又关停不用的情况。“高铁设站应科学决策,综合考虑经济性和实用性,地方政府不能盲目追求政绩。”

# 前4月全国铁路货运量减少1.4% 地方铁路逆势增8%

本报记者 路炳阳 北京报道

全国铁路货运形势持续低迷。前4月,全国铁路货运总发送量为16.48亿吨,同比减少1.4%,其中4月发送货物4.08亿吨,同比减少1.9%。国家铁路局近日发布上述信息。

自2024年2月以来,全国铁路货运量降幅持续扩大。2024年前2月和一季度,铁路货运量降幅分别为0.5%和1.3%。

在此背景下,地方铁路货运量却逆势增长,前4月同比增长高达8.4%,且占全国铁路货运量比例也不断提升。

客货运也呈现“冰火两重天”的局面。前4月,全国铁路发送旅客13.74亿人次,同比增长22.9%。随着我国经济运行持续回升向好,客运消费潜能被有效激发。

## 地方铁路货运占比提升

全国铁路货运形势持续低迷,主要是受中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)负责的国家铁路货运量拖累。国铁集团数据显示,前4月国家铁路货运总发送量为12.54亿吨,同比减少2.8%,其中4月完成3.12亿吨,同比减少2.5%。

与国家铁路货运量一路下滑形成鲜明对比的是,地方铁路货运量的逆势增长。中国地方铁路协会数据显示,前4月地方铁路货物发送量为3.98亿吨,同比增长高达8.4%,其中4月地方铁路货运量为0.96亿吨,同比增长5.5%。

## 客货运“冰火两重天”

铁路客运与货运形成了“冰火两重天”的局面。前4月,全国铁路发送旅客13.74亿人次,同比增长22.9%,其中4月发送旅客3.60亿人次,同比增长9.6%,再破历史纪录。

前4月全国铁路日均开行旅客列车1.05万列,同比增长13.8%。

在地方铁路货运量快速增长的同时,地方铁路货运量占全国铁路货运量比例也在不断提升。

2024年前4月,地方铁路货物发送量占全国铁路货运总发送量的24.15%。而2023年和2022年同期,这个比例分别为21.95%和21.11%。

大秦铁路是中国铁路煤炭重载运输晴雨表,其运输数据也显示出当前铁路货运增量乏力。大秦铁路线生产经营数据简报显示,前4月,大秦线累计完成货物运输量1.29亿吨,同比减少4.87%,4月货物运输量完成3032万吨,同

比减少0.95%。

就当前铁路货运量出现下降的情况,国铁集团人士对《中国经营报》记者解释称,4月,包括大秦铁路、浩吉铁路在内的煤炭重载运输通道相继进入集中施工时间,这影响了一部分煤炭运输;同时公转铁(公路汽车运输转向铁路运输)的挖潜提效空间仍需进一步拓展,当前铁路货运量提升难度较大。“铁路货运工作当前的思路应是尽快止跌,目前国铁集团已经推出货运增量十条举措,努力实现货运增量上量。”他说。

国铁集团方面称,要加大市场

营销力度,加快构建铁路局集团公司、物流中心、营业部三级营销体系并发挥作用,加强发运端、到达端市场调查,实施分层营销、带着物流解决方案营销等策略;加大政策实施落地力度,灵活用好路局自主定价、物流金融服务等一揽子政策“工具箱”;加大物流降本力度,规范货运收费,降低专用线、货运两端等费用;加大重点项目开发力度,全力推进物流总包,加强班列产品开发组织,加强多式联运组织。

目前国铁集团已经要求各铁路局集团公司要成立货运增量上量工作专班,细化分解货运指标到各物

流中心、车务站段,推动增量上量各项措施落实落地。

前4月,中欧班列累计开行6184列,发送货物67.5万标准箱,同比分别增长10%、11%。截至4月底,中欧班列已累计开行超8.9万列,通达欧洲25个国家223个城市。

2024年国家铁路预计完成货物发送量39.31亿吨,同比增长0.54%;可以看出,国铁集团已经主动调低了货运目标值,该目标甚至低于2023年目标(39.7亿吨),2024年不及1%的货运目标增量,也成为近十年来最保守的货运目标值。

国铁路客货运量仍会保持10%左右的增速。”他说。

2023年国铁集团完成旅客发送量36.8亿人,同比增长128.57%,较2019年增长2.82%。2024年国家铁路预计将完成旅客发送量38.55亿人,同比增长4.76%。

国铁集团人士对记者表示,目前,国铁集团要求各铁路局集团公司挖掘运输潜力,加大客运能力供给,尤其是要激发有潜能的客运消费,具体措施是在客流集中的线路加大运力投放,同时还将扩大票价优惠范围和幅度。“预计二季度全

国铁集团人士对记者表示,目前,国铁集团要求各铁路局集团公司挖掘运输潜力,加大客运能力供给,尤其是要激发有潜能的客运消费,具体措施是在客流集中的线路加大运力投放,同时还将扩大票价优惠范围和幅度。“预计二季度全