

【区域协调发展】

以沿江高铁通道建设为契机推动区域经济发展

欧心泉

摘要:关键性交通基础设施在支撑国土空间开发利用和促进区域协调发展等方面发挥着重要作用。为更好地满足长江轴线国土开发的需要,满足沿江地区旅客的出行要求,完善综合立体交通走廊,由推动长江经济带发展领导小组牵头,制定《推动长江经济带沿江高铁通道建设实施方案》,明确沿江高铁通道将由成都、重庆—万州—宜昌—荆门—武汉—合肥—南京—上海等线路构成。发挥沿江高铁通道经济作用在做好跨领域的综合协调、重视微观层面可能会遇到的梗阻、关注高铁对区域发展的负面作用、加强对长大线路及沿线地区的发展统筹等方面存在难点与挑战。围绕沿江高铁通道,需抓住基础设施建设的关键时间窗口,适应沿江带状空间发展和集聚需要,优化沿江两岸乃至长江经济带的区域经济空间布局,加速沿江地区的要素流动,进一步完善综合交通运输体系,推进沿江城市群实现更好、更高质量的一体化发展。

关键词:沿江高铁;长江经济带;交通运输通道;区域经济主轴

中图分类号:F415.1 **文献标识码:**A **文章编号:**2095-5766(2023)02-0037-09 **收稿日期:**2022-12-30

作者简介:欧心泉,男,中国城市和小城镇改革发展中心高级工程师(北京 100045)。

“十四五”期间,沿海、沿江、沿边、出疆、入藏和西部陆海新通道等战略骨干通道加快建设,其中沿江通道作为直接支撑长江经济带发展的战略骨干通道,地位与重要性日益凸显。《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》明确提出,全面推动长江经济带发展,围绕建设长江大动脉,加快沿江高铁和货运铁路建设。2022年1月,国务院发布《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》,将畅通沿江通道,建设成都重庆至上海沿江高铁纳入交通基础设施建设重大工程。2022年12月召开的中央经济工作会议强调,将加快实施“十四五”重大工程,加强区域间基础设施联通作为2023年经济工作的重点之一。随着沿江高铁通道正在从规划畅想的“大写意”走向落地实施的“工笔画”,加快建设区域重大交通基础设施将进一步优化沿江地区经济空间布局,推动区域协调发展及城镇化建设进入新阶段。

一、建设沿江高铁通道的重大意义与形势要求

随着长江轴线在中国国土空间开发中的重要性进一步显现,沿江地区对区域经济发展的带动作用不断增强,利用好沿江通道,更好支撑长江经济带发展的意义更加突出。考虑到沿江综合立体交通走廊仍存在结构性缺失,特别是沿江东西向、连续贯通的高速铁路空缺,对实施长江经济带发展战略的支撑作用不足,推动沿江高铁通道建设具有紧迫的现实需求。

1. 长江是中国国土空间开发的关键轴线

长江横跨中国东中西、连接南北方,沿岸及流域具有巨大发展潜力,在全国区域发展总体格局中具有重要战略地位。1984年,在乌鲁木齐召开的全国经济地理和国土规划学术讨论会上,陆大道作了题为《2000年我国工业生产布局总图的科学基础》的报告,呼吁将中国国土开发和经济布局的战

略重点放在沿海和沿(长)江两个地带。1987年,原国家计划委员会向国务院提交《关于报送〈全国国土总体规划纲要〉(送审稿)的报告》,提出全国以“T”字型为主轴线进行重点开发和布局,沿(长)江地带就是“T”字型结构的横轴。2014年,国务院出台《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》,提出依托黄金水道推动长江经济带发展,打造中国经济新支撑带。2016年、2018年、2020年,习近平总书记先后在长江上游的重庆、中游的武汉、下游的南京主持召开座谈会并发表重要讲话,明确指出推动长江经济带发展是党中央作出的重大决策部署,是关系国家发展全局的重大战略,长江轴线在中国国土空间开发中的重要性进一步显现。

2.沿江地区对区域经济发展的带动作用不断增强
长江经济带在中国经济发展中具有重要的引擎作用,其覆盖上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、

湖南、重庆、四川、云南、贵州等11个省(市),国土面积占全国的21.4%,集聚了全国43%的人口,2021年创造了530228亿元的地区生产总值,占国内生产总值的比重超过46.4%。沿江地区人口更为稠密、资源富集、经济发达,是长江经济带发展最具活力的地区。2016年印发的《长江经济带发展规划纲要》,提出推动长江经济带发展要形成“一轴、两翼、三极、多点”的总体发展格局,其中最为关键的“一轴”是指以长江黄金水道为依托,发挥上海、武汉、重庆的核心作用,以沿江主要城镇为节点,构建沿江绿色发展轴(见表1)。

近年来,沿江30个地级及以上城市(长江经济带合计110个城市)围绕长江主轴加快发展,人口和地区生产总值占区域的比重呈现不断上升态势,分别超过3成和4成。长三角城市群、长江中游城市群、成渝城市群等沿江三大城市群的引领带动作用

表1 第六次全国人口普查和第七次全国人口普查沿江主要城市人口情况与2021年沿江主要城市地区生产总值

沿江城市	所在省(市)	第六次全国人口普查人口(万人)	第七次全国人口普查人口(万人)	2021年地区生产总值(亿元)
上海	上海	2302	2487	43215
苏州	江苏	1047	1275	22718
无锡		637	746	14003
常州		459	528	8808
镇江		311	321	4763
南京		800	931	16355
南通		728	773	11027
泰州		462	451	6025
扬州		446	456	6696
马鞍山	安徽	137	216	2439
芜湖		226	364	4303
铜陵		72	131	1166
池州		140	134	1004
安庆		531	417	2657
九江	江西	473	460	3736
岳阳	湖南	548	505	4403
黄石	湖北	243	247	1910
鄂州		105	108	1200
黄冈		616	588	2541
武汉		979	1233	17717
咸宁		246	266	1750
荆州		569	523	2716
宜昌		406	402	5023
重庆	重庆	2885	3205	27894
泸州	四川	422	425	2406
宜宾		447	459	3148
攀枝花		121	121	1134
昭通	云南	521	509	1462
昆明		643	846	7223
丽江		125	125	570
合计		17648	19254	230012
占长江经济带的比重(%)		30.8	31.8	43.4

数据来源:作者根据第六次全国人口普查和第七次全国人口普查数据、国家统计局国家数据库和沿江11个省(市)统计年鉴整理。

显著提升,成为引领区域发展的动力源、增长极。沿江重点城市的竞争力持续增强,2021年全国地区生产总值排名前20的城市中有8个位于沿江地区(共有11个位于长江经济带),其中上海、重庆、苏州、武汉、南京等5个沿江城市更是位列前10。人口持续向沿江地区的中心城市集聚,根据第七次全国人口普查数据,沿江地区已有4座城市进入超大、特大城市序列,其中上海、重庆的城区人口超过1000万,属于超大城市,武汉、南京的城区人口超过500万,属于特大城市。

3.沿江高铁通道对完善综合立体交通走廊具有重要作用

沿江地区交通运输通道也是中国重要的东西向交通廊道之一,加快交通基础设施互联互通成为推动长江经济带高质量发展的先手棋。2021年,长江干线货物通过量突破30亿吨,以黄金水道为核心,沿长江一带,集合水路、铁路、公路、民航等多种交通运输方式,综合运输大通道正在加速形成。但沿江通道在能力供给、资源利用等方面还存在问题,距离建成现代化综合立体交通走廊的目标仍有差距。特别是沿江东西向、连续贯通的高速铁路缺失,已经影响到沿江通道的整体功能发挥和效率提升,对实施长江经济带发展战略的支撑作用不足。

考虑到沿江通道主要依托长江干线航道和公路(高速公路)等构建,在承载大容量、低成本的货物运输方面的功能较为突出,而在应对高速度、方便快捷的客运需求方面则相对不足。已有建成的沿江铁路即沪汉蓉铁路作为客运专线,全线总体技术标准较低、差异较大,连接上、中、下游地区间的关键路段存在“卡脖子”现象,比如沿江铁路的沪宁段设计速度达到350千米/小时,合宁、合武段为250千米/小时,汉宜、渝利段则为200千米/小时,而宜万段仅160千米/小时,难以适应沿江城市日益频繁的人员往来需求和快速直达的联系要求。另外,由于现有沿江地区铁路线路较少,客货争线的情况较为突出,导致铁路货运功能难以得到有效发挥。在整个综合立体交通走廊中,铁路在骨干运输和绿色低碳等方面的比较优势难以凸显,对于疏解三峡枢纽运输瓶颈制约、推动区域运输结构调整等均支撑不足,宜铁则铁、宜水则水、宜公则公的综合运输体系难以建立。

二、建设沿江高铁通道的基本思路

沿江铁路是支撑沿江地区经济社会发展的重要基础。建设沿江高铁通道是对既有沿江铁路发展水平的重大提升,也是巩固和提升长江发展主轴质量、功能、效率的新抓手。

1.沿江铁路发展基础

沿江铁路的建设与近现代长江沿江地区的开发历程紧密相关。沿江铁路建设跨越三个世纪,虽起步较早但历尽坎坷,并在较长一段时期内长期停滞。19世纪末期,英国即以便利通商名义提出希望在长江下游的南京与上海之间建设沪宁铁路,该条铁路于清末建成,后并入京沪铁路。其后,长江上游四川亦有过溯江而上打通进出蜀地通道、建设“川汉铁路”的动议。民国时期,孙中山先生在《建国方略》中对促进沿江地区发展并建设若干铁路有进一步阐述,但由于当时国力羸弱、列强干涉、战争频发、工程本身技术难度大等原因,大部分设想未付诸实现。1949年以后,国家根据重点区域开发需求,并考虑巩固西南腹地的战略需要,建设了连接长江上游两个重要节点城市重庆、成都之间的铁路。成渝铁路后来成为沿江铁路网的重要组成部分,也是1949年后建成的第一条铁路。

进入21世纪以来,沿江铁路规划建设在各方呼吁下驶入快车道。“十五”计划纲要中,上海至重庆沿江铁路被纳入国家“八纵八横”铁路主通道。2004年,《中长期铁路网规划》将南京—武汉—重庆—成都客运专线纳入“四纵四横”铁路快速客运通道。2005年,随着合宁(合肥至南京)、合武(合肥至武汉)铁路开工并于2008年建成,长江中下游沿江地区的铁路首次贯通。随后,宜万、汉宜、渝利等铁路相继建设并开通,沿江铁路(沪汉蓉铁路)在21世纪第二个十年终于实现全线贯通,上海、南京、武汉、重庆等沿江城市第一次用铁路直接串联在一起。

至今,沿江铁路通道已初步成型。客运方面,以沪汉蓉铁路为主体,自成都、重庆经宜昌、武汉、合肥、南京至上海,全长1991千米,标准时速160—350千米,全程旅行时间为12.2小时。货运方面,由京沪、宁启、宁芜铜、铜九、汉丹、襄渝、达成、长荆、宜万、达万等铁路交织组网,服务沿江地区货物运

输需求。

2.高铁通道规划思路

随着中国整体交通基础设施的快速发展和国家层面国土开发与交通耦合关系的不断更迭,沿江铁路建设滞后于区域经济社会发展的矛盾再次凸显。当前,中国高速铁路网络逐步成型,正在建设的“八纵八横”高铁主通道为满足快速增长的客运需求、优化区域发展空间等提供了重要支撑。沿江高铁通道作为规划中的国家高铁主通道,与其他通

道相比,在高标准、高质量线路建设方面存在明显差距,缺乏真正意义的350千米/小时高铁。为更好地满足长江轴线国土开发的需要,满足沿江地区旅客的出行要求,完善综合立体交通走廊,由推动长江经济带发展领导小组牵头,制订《推动长江经济带沿江高铁通道建设实施方案》,明确沿江高铁通道将由成都、重庆—万州—宜昌—荆门—武汉—合肥—南京—上海等一系列线路构成。至此,沿江高铁通道建设正式提上日程。

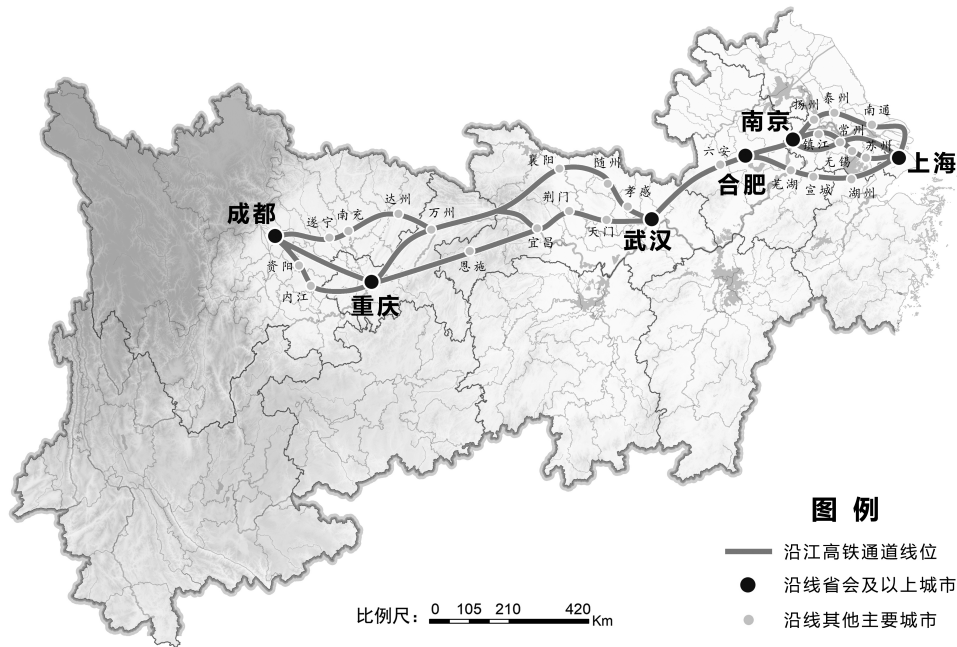


图1 沿江高铁通道规划布局示意图

资料来源:作者根据沿江高铁通道相关规划整合绘制。

为更好地满足沿江大城市、城市群快速联系的需要,沿江高铁通道在制订整体规划方案之初即确定采用高起点、高标准、高要求,将区际出行时间有效控制合理范围内。通道内的新建线路全部采用

设计时速350千米的高速铁路。预计建成后,上海至成都、上海至重庆的运营里程将分别缩短为1875千米、1594千米,旅行时间将分别由现状的12.2小时、10.7小时缩减至6.7小时、5.3小时(见表2)。

表2 重点城市间铁路旅行时间和距离

重点城市区间	沿江高铁通道建成前		沿江高铁通道建成后	
	铁路旅行时间(小时)	铁路运营里程(千米)	铁路旅行时间(小时)	铁路运营里程(千米)
上海—重庆	10.7	1672	5.3	1594
上海—武汉	4.8	809	2.6	778
武汉—重庆	6.6	876	2.7	816
重庆—成都	1.5	315	1.4	292
上海—成都	12.2	1976	6.7	1875

数据来源:作者根据沿江高铁通道相关规划方案测算。

为满足沿江不同地区不同发展阶段的差异化诉求,有关部门针对沿江高铁通道建设提出分段建设、分步实施策略。即近期利用郑万、渝万、成达万

等既有在建和规划项目,适当新增区内联络线,加快区际高铁通道的贯通。中远期采用分段建设上海至合肥、合肥至武汉、重庆至宜昌、成都至重庆等

高铁新线,做好与沿江地区其他高铁线路互联互通,最终形成多径路、多分支的350千米/小时高标准通道。

至今,推动沿江高铁通道建设的核心工作不断聚焦,即争取尽快贯通形成沪渝蓉高铁。该线将横贯东中西,连接上海、江苏、安徽、湖北、重庆、四川等省(市),串联沿江3大城市群,覆盖成都、重庆、宜昌、武汉、合肥、南京、上海等主要节点城市,全长近2100千米,总投资约5300亿元,预计2030年前全面建成。建成后将取代原有沪汉蓉铁路客运功能,成为长江流域综合立体交通体系主干、全国“八纵八横”高铁网主动脉。

三、高铁对区域经济发展的作用机理分析

沿江高铁建设将为促进沿江地区发展带来良好的契机。研究表明,高速铁路的建设与运营会对区域经济产生重要影响。高铁对区域发展的重构效应也是当前区域经济、交通地理等学科研究的重要议题,而这里的联系机理与作用关系需在实践层面予以重视并应用。

1.高铁对区域经济发展推动作用的机理分析

国内外学者的研究表明,高铁对区域经济发展

具有显著的带动作用,其作用机理可以概括如下(见图2):

第一,高铁的开通将迅速缩短沿线的时空距离,增强要素流动,整合沿线资源,重构结构关系,促进区域经济增长。高铁的开通和运营将会有力提升区域的时空可达性,在新的连接关系作用下,旅客的出行时空范围将得到极大拓展,进而转移并诱增大量旅客的出行需求,带来人口、就业机会在沿线城市间的迁徙流动,引发资本、技术、信息等要素的加速交换,实现资源在沿线城市之间的重新配置,促成沿线地区产业布局调整和转型升级。

第二,高铁沿线地区的经济发展会进一步强化不同地区特别是不同城市之间的联系需求,反过来又会支撑高铁客流的持续增长,形成闭合的高铁与经济的正向循环效应。以高铁枢纽、高铁站区、沿线城市等为载体,通过人口、就业、资本、技术、信息等要素流动集聚,带来高铁沿线、沿站的旅游、商务、金融等产业发展和医疗、教育、文化等社会服务提升,支撑高铁效益持续增长的发展模式又被称为“高铁经济”。

第三,高铁带来的人员、信息、技术等要素流动也会促使不同地区的协同发展关系发生变化。区

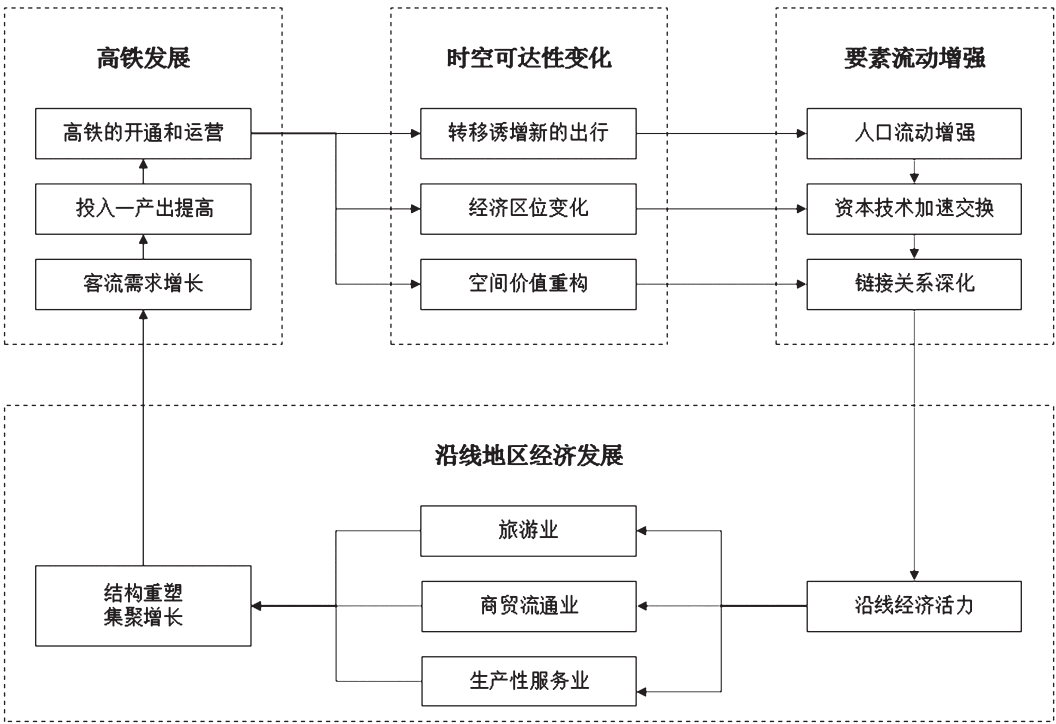


图2 高铁对区域经济发展推动作用的机理图

资料来源:作者绘制。

域交流的加强会增进不同地区思想文化、价值观念的协同,带动科技、文化、教育、医疗等能力和服务水平的提升,扩大高铁的正向外外部效益。

2. 高铁在促进区域发展方面的典型作用

高铁对区域经济的影响往往具有多层结构,从空间角度可以分为站区、城市、通道等多个层次。从促进区域发展的视角看,高铁的通道作用是最为显著的。高铁作为线性基础设施,为沿线地区特别是城镇的发展提供了新的动力和机遇,延伸拓展高铁的交通功能,挖掘其经济功能,推进与沿线地区发展深度融合,对于引领沿线城镇、人口合理布局,支撑经济产业转型升级具有重要意义。

高铁的区域通道作用主要体现在以下几个方面。第一,促进区域经济增长,即通过发展枢纽经济、打造沿线经济产业带,优化要素资源布局,推动产业链条上下游延伸、产品市场的一体化发展,促进区域密切交流合作,带动地区经济增长。第二,推动区域协调发展,基于不同的经济、交通条件,引导人口、产业变迁,重塑城镇空间格局,促进区域协调发展。如京沪高铁开通10余年来,为沿线地区提供了良好的流动性条件,推动产业和资本、资源等外溢,形成以长三角、京津冀为龙头向安徽、苏北、鲁西南等地区扩散,并带动其他地区发展的区域经济格局。第三,提升铁路发展可持续性,通过发展高铁经济,优化线路功能分工,丰富拓展多元化服务,提供更优质的运输产品,提高铁路运营收入,提升铁路自身建设、运营的可持续性。第四,创造经济增长新动能,高铁创新交通供给,激活沿线地区生产、消费新需求,引导区域资源重新配置,推动产业转型升级,增加经济发展新动能。

四、发挥沿江高铁通道经济作用的难点与挑战

从国内外实践经验和教训来看,高铁通道经济的作用价值发挥有优劣之分,高铁对沿线地区的带动作用也并不总是正向的。下一步沿江高铁通道要想发挥好高铁经济的作用,面临着一些难点和挑战。

第一,做好跨领域的综合协调。高铁作为重要的交通基础设施,其建设、运营主体往往也是交通部门,在发展过程中很容易陷入就“交通”论“交通”的惯性思维。但要想真正谋划好高铁与沿线地区经济的发展,必须跳出既有的领域圈子,特别是要

打破部门壁垒,增进广泛协作,创新工作模式和方法,从顶层规划到中微观策划、设计都要纳入人口、资金、土地等要素进行综合分析,促进交通、产业、空间、城镇等融合互动,充分挖掘高铁经济的内在价值。

第二,重视微观层面可能会遇到的梗阻。高铁通道的宏观层面作用也离不开高铁站区、高铁+城市等微观层面的有效支撑。中国个别地区在高铁发展过程中出现了高铁站发展“拖后腿”的现象,部分车站设置距离城市过远,周边开发建设规模过大、功能定位偏高、发展模式单一、综合配套不完善,对人口和产业吸引力不够,持续发展的基础不牢,对高铁建设和城镇化融合发展研究还不深入,但却投入大量的开发资金和土地资源,地方财政也背负上较大的压力,潜藏着较大的经济社会风险。

第三,关注高铁对区域发展的负面作用。高铁在促进区域经济增长的同时,沿线地区的机遇绝非普惠,极化与均衡作用将会并存。高铁通常会放大沿线地区的优势与劣势,强化大城市特别是中心城市的集聚作用,促进人口、市场、财富等进一步向发展优势地区转移,中小城市则面临资源要素被虹吸和边缘化的风险。如何处理好高铁沿线区域协调发展的关系关键在于在高铁建设和运营的过程中,充分激发沿线城市、地区的基础条件及比较优势,科学把握高铁带来的机遇与挑战,适应新的分工要求,实现趋利避害。同时非中心城市应当花更大的力气来研究如何放大高铁正效应,抑制高铁负效应的策略。

第四,加强对长大线路及沿线地区的发展统筹。从既有高铁来看,一些线路长度较短的高铁,相对更容易实现与沿线地区发展的密切融合互动,其重要原因在于距离相近地区的人员、经济联系通常更加紧密,发展水平趋于一致,区域协调难度相对较小。而沿江高铁通道主线线路长度长,途径跨度大,沿线涉及城镇对象众多,各地区发展阶段水平差异明显,发展诉求呈现更加多样化的特点,发挥高铁通道经济作用所需的协调难度会呈指数级增长,也更需要提升综合统筹与全局把控能力。

五、强化高铁通道牵引作用,推动长江主轴优化发展

围绕沿江高铁通道,需抓住基础设施建设的关

键时间窗口,适应沿江带状空间发展和集聚需要,优化沿江两岸乃至长江经济带的区域经济空间布局,加速沿江地区的要素流动,进一步完善综合交通运输体系,推进沿江城市群实现更好、更高质量的一体化发展。

1. 优化区域经济的空间布局

沿江高铁通道全部建成后,有望覆盖沿江13个地级及以上城市(上海、南通、苏州、无锡、常州、泰州、镇江、扬州、南京、芜湖、武汉、宜昌、重庆等),服务沿江地区近7成的人口,带动沿江地区8成以上地区的经济发展,将对长江沿线乃至长江经济带发展格局塑造产生深刻影响。因此,需要把握建设沿江高铁通道的契机,适时优化区域经济空间布局。

第一,突出核心轴带。依托既有长江黄金水道、公路和高速公路、铁路等,大量人口、经济要素围绕线性交通基础设施沿线集聚,形成区域经济的发展带。这些经济带既自成一体,也是构建长江发展轴的基本单元。在此基础上,兴建沿江高铁通道,需要在这些依托交通通道形成的发展带中突出高铁通道+经济带的核心作用,通过打造沿高铁的区域综合经济走廊、丰富通道层次功能、加强规划统筹引导、促进项目布局协调、推动高铁站周边区域合理开发建设等,促进资源要素集中、集聚,强化高铁通道+经济带对区域发展的带动作用,对长江主轴发展形成有力支撑。

第二,强化关键节点。国内外相关发展经验表明,推动高铁建设,大城市特别是中心城市获益最明显,既有高铁通道布局往往也选择在人口密度较大、经济发展水平较高的地区。随着沿江高铁通道的建设,要进一步支持上海、南京、武汉、重庆等沿江中心城市发展,发挥其在区域格局中的极点带动作用,同时也要借助高铁通道加强沿江地区与成都、合肥等非沿江地区中心城市的联系,支持区域人口、经济要素向资源环境承载能力较强的地区集聚。另外,高铁建设会给一些中小城市发展带来新的机会,考虑到长江上中游和中下游的交界地区还存在一些发展滞后的城镇,对此也有必要借沿江高铁通道建设的契机,改善区位条件和运输服务,激发资源禀赋优势,更好带动其发展。

第三,拓展辐射带动面。交通设施建设具有较强的网络规模效应,高铁的表现尤为明显。通

过沿江高铁通道建设,需要进一步推动区域交通的互联互通,更好地发挥长江经济带“一轴”对“两翼”的带动作用,增强南北两侧腹地重要节点城市人口和产业集聚能力,促进区域协调发展。同时,随着沿江高铁通道的建成,国家“八纵八横”高铁网络将趋于完善,有必要扩大高速铁路的连网成片效应,进一步支撑长江轴线发挥在中国国土空间格局中的承东启西、连南通北的作用,促进沿江地区与其他地区的融合发展,提升在国家发展大局中的地位。

2. 促进人才、技术等要素流动

沿江高铁通道的建设将显著压缩沿江主要节点城市的时间距离、改善区域的可达性条件,即在空间距离不变的情况下,相互之间的出行时间大幅缩减。高铁还具有旅客载运量大和运输服务品质优等特性,比如一条高标准的高铁线路通常具备日运送能力达数十万人次、年输送能力达上亿人次的能力。另外,与其他交通方式相比,高铁能够提供更为可靠、准点、高频次的运输服务。这些优势将对促进沿江地区的要素流动、增强区域经济的联系作用等产生积极影响。结合高铁通道建设,有必要进一步强化长江主轴的规模集聚效应,深化劳动力市场合作并创造更多就业机会,提高劳动生产率和工资水平,增强沿江地区对区域人口的黏性和吸引力,为大规模、高频次、高层次的区域人员流动和人才配置创造更好的条件,并以提升流动性为抓手,加快打通生产、流通、分配、消费等各个环节,打破行政垄断,破除阻碍要素自由流动的体制机制障碍,加强科技创新、金融资本等瓶颈环节和核心资源的合作与协调,支持推动区域要素统一大市场建设。

同时,进一步发挥好高铁对关键行业的带动作用,促进高端要素、高端产业向主轴沿线集聚。高速铁路建成后对生产性服务业和科技创新产业的带动作用最大,因为对于这类产业来说,作为承载载体的人,在空间上的高效转移更加重要。目前,沿江重点城市在金融、保险、航运、工业设计、文化创意等方面优势明显,高铁通道沿线的上海、南京、武汉、成都、苏州、重庆、合肥等城市更是凭借突出的创新链、产业链、价值链整合能力,成为国家乃至全球重要的创新策源地和汇聚地。对此,要结合高铁建设,进一步优化线位、站位布局,增强高铁枢纽

与周边地区的衔接联系,加强对主要城市、重点片区、重要产业园区、科创集聚区的支持,使这些对区域经济发展具有关键作用的功能板块能够更加紧密、有机的整合在一起,以通道为纽带实现协同发展,合力推动产业基础高级化和产业链现代化,为提升主轴发展的质量提供支撑。

3.完善综合交通运输体系

优化沿江地区及长江经济带的旅客运输体系和客运市场结构。高铁是现代化客运系统的重要组成部分,在中长距离的跨区域人员运输组织中占据越来越重要的地位。从全国的交通运输情况来看,近年来中国铁路客运平均运距已达350千米,是公路的5倍以上,其中,动车组旅客发送量占铁路旅客发送量的比重超过60%。但从当前沿江地区旅客运输结构来看,铁路在其中的份额较低,与其支撑地位不适应。因而,应该按照综合运输体系合理分工的原则,以结构优化、发挥铁路主导作用为目标,加快形成沿江地区快速客运通道,突出骨干作用,进一步优化长江经济带区域范围内里程规模超过1.69万千米的高铁网络的运营组织。围绕通道沿线重要高铁站点,强化区域客运枢纽的链条化组织。同时,发挥高铁运能大、效率高、排放少、占地省等的优势,更好地适应建设长江绿色交通走廊、打造沿江绿色生态廊道的发展要求。

强化长江主轴货运功能。尽管高铁以客为主,并不直接承担大宗物资运输,但随着未来沿江地区主要客运需求由高铁分担,既有铁路线运能将得以充分释放,使得沿江铁路运输具备客货分线条件。在此基础上,充分挖掘铁路货运优势,促进沿江地区铁水运输协调发展和有机衔接,如可利用铁路网络优化三峡大坝翻坝运输组织,有效分流三峡过坝压力,打通长江物流大通道的关键瓶颈。同时,加快沿江地区既有铁路干线瓶颈路段扩能改造,完善铁路物流基地布局,推动铁路场站向重点港口、枢纽/专业货运机场、产业集聚区、大宗物资主产区等延伸,推动大宗物资“公转铁”“公转水”,鼓励工矿企业、粮食企业等将货物“散改集”,增强铁路源头运输组织能力。

4.推进沿江城市群一体化发展

沿江高铁通道主要加强长江主轴的区域联系组织功能。千里高铁一线牵,对贯通沿江三大城市群及推动长江上中下游协调发展具有重大的现

实意义和战略价值。从推动长江经济带发展全局来看,沿江三大城市群是引领区域发展的三个“极”,在长江发展主轴的牵引下,强化三“极”之间的联系互动,有利于增强区域发展动力,实现更高水平的协调发展。建设沿江高铁通道是加强三大城市群高速联通的重要举措,在此基础上,依托交通大通道,打通沿江城市群深化合作发展的空间阻隔、制度壁垒,以市场化、法治化方式加强合作,积极整合资源,探索建立利益共享机制。同时,更好发挥长江下游中心城市对中上游地区的带动作用,挖掘中上游广阔腹地蕴含的巨大内需潜力,建立上中下游有机互补的创新发展、产业合作、绿色经济走廊,推动经济由沿海溯江而上梯度发展,加快形成优势互补、协同发展的长江沿岸城镇化发展新格局。

沿江高铁通道部分线路还将承担重要的城际联络功能。这些线路作为城际铁路服务城市群内部,将对三大城市群内部一体化发展产生重要影响。比如,在长三角城市群,北沿江、沪宁、沪苏湖等多条并行高铁线路的建设将为长三角地区城市群网络化发展提供有效支撑;在成渝城市群,成渝中线高铁的建设将进一步缩短成都、重庆两大中心城市之间的距离,为推动成渝地区双城经济圈轴向拓展和强化核心联系提供有力保障。对于这些城市群而言,需要抓住沿江地区高铁通道整体谋划、加快推进的重要契机,补充完善城市群轨道交通网络,推进基础设施互联互通,形成更好的城市群一体化发展支撑系统,进而增强城市群都市圈对人口和产业的集聚能力,提升中心城市的综合承载能力,促进大中小城市和小城镇协调联动、特色化发展,带动周边地区一起形成互相衔接、互为补充的协同发展体系,提升城市群整体竞争力。

参考文献

- [1]陆大道.关于“点—轴”空间结构系统的形成机理分析[J].地理科学,2002,22(1).
- [2]段进军,李雪,玄泽源.“点—轴系统”理论及“T”字型空间格局的科学性思考[J].区域经济评论,2022(3).
- [3]何立峰.扎实推动长江经济带高质量发展[J].求是,2019(18).
- [4]汤友富.长江经济带沿江高速铁路通道规划布局研究[J].铁道学报,2018,40(3).
- [5]杜慎旭.重庆至上海高速铁路通道规划方案研究[J].铁道

- 运输与经济,2019,41(10).
- [6]葛玉红.沪宁铁路与近代江苏城市空间演变述论[J].江苏社会科学,2013(5).
- [7]朱靖远,李国洪.用在新中国第一条铁路上的钢轨[J].党建,2022(1).
- [8]荣朝和,张文尝.应该重视并加快沿江铁路的建设[J].铁道工程学报,1995(12).
- [9]辜胜阻.建设沿江铁路大通道[N].光明日报,2000-03-09.
- [10]欧心泉.推动长江经济带城镇化高质量发展的思考[J].区域经济评论,2022(3).
- [11]王缉宪,林辰辉.高速铁路对城市空间演变的影响:基于中国特征的分析思路[J].国际城市规划,2011,26(1).
- [12]陈雯,孙伟,吴加伟,等.长江经济带开发与保护空间格局构建及其分析路径[J].地理科学进展,2015,34(11).
- [13]肖金成.依托经济带打造发展轴[J].中国投资,2021(ZA).
- [14]曾刚,曹贤忠,王丰龙.长江经济带城市协同发展格局及其优化策略初探[J].中国科学院院刊,2020,35(8).
- [15]彭宇文,谭凤连,谌岚,等.城镇化对区域经济增长质量的影响[J].经济地理,2017,37(8).

Promoting Regional Economic Development with the Construction of High-Speed Railway Corridor along the Yangtze River

Ou Xinquan

Abstract: Key transport infrastructure plays an important role in supporting the development and utilization of territorial space and promoting coordinated regional development. In order to better meet the needs of land development along the Yangtze River Axis, meet the travel requirements of tourists along the Yangtze River, and improve comprehensive and three-dimensional transport corridors, the Leading Group for Promoting the Development of the Yangtze River Economic Belt has formulated the Implementation Plan for Promoting the Construction of High-speed Railway Corridors along the Yangtze River Economic Belt. It is clear that the high-speed railway corridor along the Yangtze River will be composed of Chengdu, Chongqing, Wanzhou, Yichang, Jingmen, Wuhan, Hefei, Nanjing and Shanghai. There are difficulties and challenges in making full use of the economic function of high-speed railway along the river, such as doing a good job in cross-field comprehensive coordination, paying attention to the obstruction that may be encountered at the micro level, paying attention to the negative effect of high-speed railway on regional development, and strengthening the overall development of long lines and regions along the river. Around the high-speed railway corridor along the Yangtze River, it is necessary to grasp the key time window of infrastructure construction, adapt to the needs of spatial development and agglomeration along the Yangtze River, optimize the spatial layout of regional economy along both sides of the Yangtze River and even the Yangtze River Economic Belt, accelerate the flow of factors along the Yangtze River, further improve the comprehensive transportation system, and promote the urban agglomeration along the Yangtze River to achieve better and higher quality integrated development.

Key Words: High-Speed Railways along the Yangtze River; The Yangtze River Economic Belt; Transportation Channel; Main Axis of Regional Economy

(责任编辑:张 子)