

南沿江城际高铁建成后对长三角地区的积极影响

蔡鹏¹, 王立彬^{2*}, 王飞球³

(1. 南京林业大学土木工程学院, 江苏 南京 210037; 2. 南京林业大学教务处, 江苏 南京 210037;

3. 中铁二十四局集团江苏工程有限公司, 江苏 南京 210046)

摘要: 南沿江城际高速铁路是沪宁通道上的第二条城际铁路, 沿线主要经过各主要县级市, 解决了当地人民前往长三角地区主要城市没有直达车的窘境。在分析了沿线城市主要经济人口指标之后, 对南沿江城际高铁建成后的影响做出了以下预期: (1) 近年来经济增长较为低迷, 与此同时沿线各城市的人均可支配收入仍逐年增加, 消费能力显著提升。南沿江城际铁路的开通促进了居民消费旅游, 加快了经济发展, 促进了南京和上海两大都市圈的协同发展。(2) 沿线城市外地流动人口占比很高, 城市之间交通客运压力较大, 南沿江城际铁路的开通缓解了运输压力, 方便了居民日常出行。(3) 相较于沿线其他城市, 句容市经济发展滞后、外来流动人口过少, 未能发挥出自身地缘优势, 未能充分融入南京都市圈。南沿江城际铁路的开通为南京都市圈的发展和长三角一体化提供了助力。

关键词: 沿江; 高速铁路; 城际铁路; 交通运输经济; 长江三角洲

中图分类号: U291

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2022) 03—0143—03

21 世纪以来, 随着我国经济的不断增长全国各地都在修建城际高速铁路。城际高速铁路对于经济的带动作用不言而喻, 作为快速交通流线的主要形式, 高速铁路建设能有效拓展区域人口流动空间、增强区域联系度。截至 2020 年底我国高速铁路运营里程达 3.79 万公里, 较五年前翻了近一番, 稳居世界第一, 数以亿计的中国人搭乘高铁为实现中华民族伟大复兴的中国梦而奋斗, 南沿江城际高速铁路正是基于这一背景开始规划施工。南沿江城际高速铁路连接江苏省南京市、镇江市、常州市、无锡市、苏州市, 是《中长期铁路网规划 (2016—2030)》城际铁路网的重要组成部分、长江三角洲城市群核心区域城际轨道交通网的骨干线路、沪宁通道的第二条城际铁路、沪宁通道的辅助客运通道。在南沿江城际高速铁路即将竣工之际, 浅谈其建成后对长三角地区经济发展和人民幸福的积极影响。

1 项目概况

南沿江城际高速铁路位于江苏境内, 新建路线起于南京市, 途经镇江市、常州市、无锡市, 止于苏州市, 然后在苏州太仓并入上海枢纽, 项目线路图见图 1。

南沿江城际高速铁路为高速铁路客运专线, 正线数目为双线, 设计车速 350km/h, 线间距 5m, 牵引种类为电力牵引, 全部运行 CRH 动车组, 列车运行方式为自动控制, 行车控制方式为调度集中, 最小行车间隔为

3 分钟。新建线路全长 278.53km, 其中新建江宁联络线共 5.079km, 太仓站 (沿江场) 联络线共 7.643km, 代建泰锡宜铁路同步实施工程 6km, 盐通张铁路通部施工 13.6km。正线 (含站场路基) 路基总长 13.605km; 正线新建特大、大中桥共 42 座, 总长 264.11km; 正线有阳山隧道一座, 为单洞双线隧道, 全长 850m。

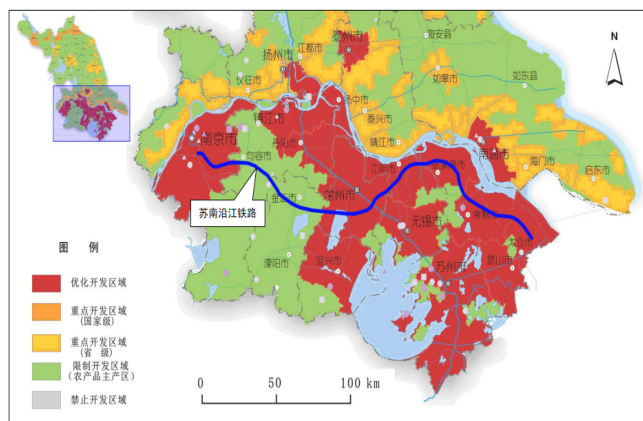


图 1 南沿江城际高速铁路规划开发示意图

南沿江城际高速铁路设计年度为近期 2030 年, 远期 2040 年, 预测列车开行对数分别为 100 对 / 日和 130 对 / 日, 投资总额达 529 亿元。

南沿江城际高速铁路建成后可以进一步加快长江经济带沿线城市的经济发展, 满足了广大人民日益增长的旅游、工作、生活交通需要, 加速我国城镇化发展, 带动沿线产业升级, 促进沿线旅游资源开发。

2 城际高铁对长三角地区的积极影响

2.1 人口流动

“要想富，先修路。”这句古训直至今今天仍然适用。我国人口红利优势巨大，要充分发挥这一优势就必须保证具备良好的交通运输条件。

南沿江城际高速铁路沿线很多地区都为县级市，当地居民想要前往南京、上海、苏州等长三角地区主要城市时都需要先花费大量时间前往市区才能坐上高铁，非常不便。而在周边火车站出行则往往只能坐普通车，出行体验差、耗时长。南沿江城际高速铁路项目为这些县级市修建了高铁站，未来也会基于此进一步开发高铁线路，实现了当地居民高质量、高效率出行的切实愿望，加大了人口流动，提高了工作效率。

以镇江句容市为例，表 1 为句容境内现有的 6 条轨道交通线路。除本项目以外，句容当地居民没有任何直达上海的铁路运输线路，南沿江城际高速铁路将成为句容直达上海的第一条铁路，也是第一条高速铁路。南沿江城际高速铁路的建成极大改善了句容人民的出行现实需要，不仅是句容市，沿线其他地区的人口流动也有相同的积极影响。

2.2 经济发展

由图 1 可知，项目沿线大部分都为国家优化开发区域。国家优化开发区域以建成具有国际影响的现代服务业和先进制造业基地，全国重要的创新基地，亚太地区的重要国际门户，辐射带动长江流域发展的重要区域，具有较强竞争力的世界级城市群，率先实现基本实现现代化、推进新型城镇化和城乡发展一体化、实现基本公共服务均等化的先行区域目标，在全国范围内都有重大影响力。

在经济全球化的时代，我国经济发展正处于高速发展向高质量发展的转型期。表 2 反映了新建铁路沿线城市的主要经济指标，新建铁路沿线土地面积占江苏省的 15.21%，年末人口占江苏省的 24.72%，GDP 总值占江苏省的 32.94%，沿线各城市除句容外人口密度和人均 GDP 均高于江苏省平均水平，沿线所有城市人口密度和人均 GDP 均远远高于全国平均水平。因此南沿江城际高速铁路沿线经济非常发达，人口密度大，受益群众多，区域影响力强，南沿江城际高速铁路贯通投入运营后能够为沿线城市经济发展加一个乘数，带动沿线相对落后地区句容市的经济增长，有效促进长三角地区经济增长，

加快长三角一体化进程。

表 1 句容境内轨道交通线路

线路名称	联系节点	线路性质
南京地铁 S5 线	栖霞 - 宝华 - 龙潭	快速轨道
南京地铁 S6 线	汤山 - 黄梅 - 句容	
沪宁铁路	南京 - 镇江 - 常州 - 无锡 - 苏州 - 上海	普通铁路
南沿江城际铁路	南京 - 句容 - 常州 - 江阴 - 太仓 - 上海	铁路客运专线
宁杭铁路	南京 - 江宁 - 句容 - 溧水 - 宜兴 - 湖州 - 杭州	
淮扬镇 - 马巢城际铁路	淮安 - 扬州 - 镇江 - 句容 - 禄口 - 马鞍山 - 巢湖	

表 2 项目新建铁路沿线主要经济指标对照表

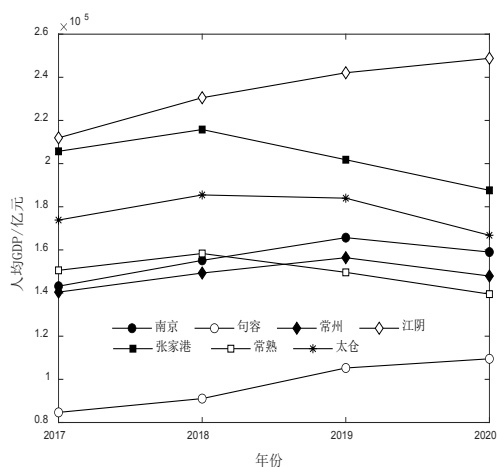
地区	土地面积 / (万平方公里)	年末常住人口 / 万人	人口密度 / (人 / 平方公里)	GDP 总值 / 亿元	人均 GDP / 元
南京	0.66	931.97	1412.08	14817.95	158996
句容	0.14	63	450	675.48	109524
常州	0.44	527.81	1199.57	7805.3	147881
江阴	0.1	177.95	1779.5	4113.75	231174
张家港	0.1	143.2	1432	2686.6	187612
常熟	0.13	167.71	1290.08	2339.62	139504
太仓	0.06	83.11	1385.17	1386.09	166778
新建铁路 沿线	1.63	2094.75	1285.12	33824.79	161474
江苏省	10.72	8474.8	790.56	102700	121183
全国	963.41	141212	146.58	1015986.2	7195

3 对建成后影响的预期

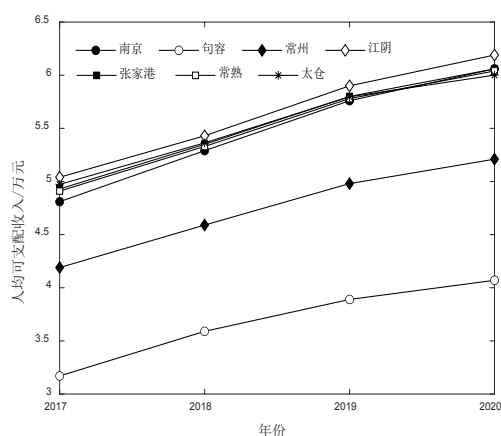
图 2 反映了沿线各城市自项目开工建设以来各主要经济人口指标的变化情况。

近年来，受美国贸易战和 2019 年底爆发的新冠疫情的影响，我国经济增长速度明显放缓，根据图 2(a) 可知，新建铁路沿线各城市人均 GDP 除江阴和句容都有所降低。在社会经济发展受阻的情况下，根据图 2(b) 可知，人均可支配收入逐年增高，这说明人民消费能力大幅提升，人民对美好生活的愿望日益增长。2022 年南沿江城际铁路的开通一方面加速了沿线城市的经济增长，另一方面方便了居民的消费旅行生活，同时也增加了社会需求，加快了社会运转。

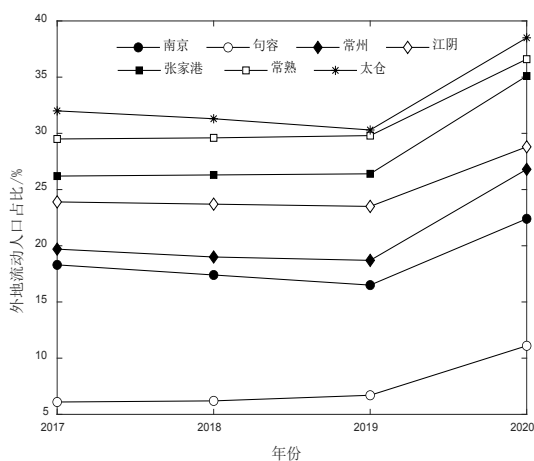
图 2(c) 为外地流动人口占沿线各城市常住人口的比重。可以看出近年来沿线所有城市的外来流动人口大规模增加，说明了我国来项目沿线各城市的人口大量增加，



(a) 人均 GDP



(b) 人均可支配收入



(c) 外地流动人口比重

图2 主要经济人口指标

因此对客运量的要求大大提升,2022 年南沿江城际铁路的开通可以有效缓解运输压力。同时,沿线城市除句容外 2020 年末的外来流动人口占比已达 20% 以上,占比最高的城市为苏州太仓已达到惊人的 38.5%,常熟和

张家港也已达 30% 以上。太仓、常熟和张家港都是靠近上海的城市,这反映出上海的辐射效应非常强,许多人不在上海却以上海为中心进行工作,经常往返于上海和太仓、常熟、张家港等城市之间。南沿江城际铁路的开通大大方便了这一部分人的日常出行。

沿线各城市中,句容最为特殊。句容的人均 GDP、人均可支配收入均显著落后于其他城市,外地流动人口占比很低。以上特征都说明句容融入长三角经济带的情况不佳,没有充分发挥出其地缘优势,经济水平欠发达,人口红利发挥不充分。南沿江城际铁路的开通为句容加速融入南京都市圈和促进长三角一体化提供了有力帮助。

4 结语

南沿江城际高速铁路作为沪宁通道的第二条城际铁路,更侧重于经过沿线县级市,解决了没有直达长三角主要城市的老问题,缓解了既有通道的运输压力,新修建的高铁站也为未来长三角地区交通运输进一步发展埋下了伏笔。

在分析了项目开工建设后沿线各城市的主要经济人口指标后,对项目建成后影响作出了以下预期:

(1) 由于美国贸易战和新冠疫情的影响,近年来经济增长较为低迷,与此同时沿线各城市的人均可支配收入仍逐年增加,消费能力显著提升。南沿江城际铁路的开通促进了居民消费旅游,加快了经济发展,促进了南京和上海两大都市圈的协同发展。

(2) 沿线城市外地流动人口占比很高,城市之间交通客运压力较大,南沿江城际铁路的开通缓解了运输压力,方便了居民日常出行。

(3) 相较于沿线其他城市,句容市经济发展滞后、外来流动人口过少,未能发挥出自身地缘优势,未能充分融入南京都市圈。南沿江城际铁路的开通为南京都市圈的发展和长三角一体化提供了助力。

参考文献:

[1] 李祥妹,刘亚洲,曹丽萍.高速铁路建设对人口流动空间的影响研究[J].中国人口·资源与环境,2014,24(06):140-147.