



城市研究·高铁系列

高铁网络与 人口流动管理

HIGH-SPEED RAIL
NETWORK AND
POPULATION FLOW
MANAGEMENT

黄苏萍 / 著



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)



城市研究·高铁系列

高铁网络与 人口流动管理

HIGH-SPEED RAIL
NETWORK AND POPULATION FLOW
MANAGEMENT

黄苏萍 / 著



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

P)数据

高铁网络与人口流动管理/黄苏萍著. —北京: 社会科学文献出版社, 2015. 10

(城市研究·高铁系列)

ISBN 978 - 7 - 5097 - 7534 - 9

I. ①高… II. ①黄… III. ①高速铁路 - 影响 - 人口流动 - 研究 - 中国 IV. ①C924. 24

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 107642 号

城市研究·高铁系列 高铁网络与人口流动管理

著 者 / 黄苏萍

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 杨桂凤

责任编辑 / 杨 阳 杨桂凤

出 版 / 社会科学文献出版社·社会政法分社 (010) 59367156

地址: 北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编: 100029

网址: www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心 (010) 59367081 59367090

读者服务中心 (010) 59367028

印 装 / 三河市东方印刷有限公司

规 格 / 开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 18.5 字 数: 320 千字

版 次 / 2015 年 10 月第 1 版 2015 年 10 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978 - 7 - 5097 - 7534 - 9

定 价 / 79.00 元

本书如有破损、缺页、装订错误, 请与本社读者服务中心联系更换

 版权所有 翻印必究

本书得到教育部人文社会科学研究青年基金项目“高铁对人口流动的作用机制——基于产业布局、城镇分布、行为方式的实证研究”（12YJC840014）的资助；同时，本书也得到上海高校智库上海大学基层治理创新研究中心的资助

前 言

中国高铁是在全球能源资源短缺、生态环境恶化、低碳经济逐步兴起的背景下发展起来的。与高铁相关的“丝绸之路经济带”构想，使中国与世界各主要国家相连，不仅影响了世界，也改变了中国。我国是世界第一人口大国，当今又处在工业化、城市化的关键时期，高铁的开通运行打破了城市之间已经存在的资源输入、输出的动态平衡，人们的生活空间和区域间人流、物流、资金流、信息流都因而正在发生变化。高铁网络建设使传统时空距离得以缩短，“一体化”效应导致产业集聚重组，“同城化”效应导致城镇布局调整，对人口流动产生着越来越大的影响。

伴随着全球化进程，超大城市又以新的形式进入人们的视野。全世界国内生产总值的几乎一半是占世界人口10%的40个大都市区创造的。人流、物流等向人口高度密集区域的聚集也使得潜在的领导型城市数目增加，曾经的“理想三角”纽约—伦敦—东京的地位，现在已逐渐被全球化中涌现出的大城市网络替代，比如上海、北京、首尔、马尼拉以及其他一些城市组成的新网络，出现在已有的国际枢纽中。以全球城市为目标建设的上海，成为全国高铁网络和长三角高铁城际网络中关键性的节点以及连接“四纵四横”中京沪、沪宁、沪蓉、沪昆高铁（“三横一纵”）的交点城市，以其国际金融、贸易、航运、经济中心的主要地位辐射带动长三角和长江经济带，进而带动全国的发展。上海还作为国际其他地区与中国联系的枢纽性城市，对中国其他城市起着带动辐射作用。而高铁站点就成为人流、物流与城市直接联系的窗口。通过分析上海三个火车站——上海站、上海南站、上海虹桥站的站区建筑、配套基础设施、车次、人流等，我们可以发现：高铁使流动人口的流量增加、基础设施配套压力增大；枢纽站点车站病频发、管理压力增大；利用高铁通勤的人数增加，社保跨地

接续压力增大；同城化将改变城市内部人口分布，缓解高铁新城吸引人口集聚的压力增大等诸多问题。面对这些问题，高铁急需多管齐下，创建具创新性的社会管理模式。

引他山之石。借鉴西方高铁网络时代流动人口的社会管理经验，能够为我国的发展模式提供新思路。笔者先对发达国家高铁发展引发流动人口增加、流动人口对就业产生的影响及其城市空间人口流动分布进行了概述。笔者以法国里昂、德国柏林、日本东京都市圈为例，对其内部高铁建设与城市空间人口流动分布做出概述和整理，对高铁所引发的流动人口管理及其改善措施进行了重点分析和评价。笔者发现，我国高铁不同于国外高铁，国外高铁快速建设基本都是在人均 GDP 很高和城市化达到一定水平时才出现的，而我国恰恰相反。发达国家强调高铁站点的选址和建设需与城市的发展需求相契合，大型化、综合化和立体化是根本出路，良好的功能分工和高度的交通可达性是防止交通堵塞与过度集聚危险的重要保障。笔者则从组织机构的建立、交通疏散、基础设施的建设、高铁定价及补贴、高铁信息化等方面，总结了西方高铁网络建设背景下流动人口社会管理的实践经验与现有成果，以期对未来我国高铁发展遇到与西方类似的问题时提供一定的借鉴与参照。

预防和解决高铁引发的空间极化所带来的社会问题是本书要讨论的另一个重点。笔者依据空间极化与社会分层理论，将上海虹桥站与上海站、上海南站以及站点周边住宅价格、写字楼租金、商业等进行对比的基础上，继而从上海虹桥站交通功能集聚、产业和商业空间集聚的方面，结合规划及财富空间测算得出：相对于其他两站，上海虹桥站由于所处的枢纽地位，规划开发了大量与现代服务业、国际贸易业相关的办公建筑、商业会展中心等，势必会吸引大量符合此类要求的产业和人群在此集中，使商业机会增加从而带动价格上涨，并由此导致一定程度的空间极化现象。同时，这一区域未来会受到长宁区辐射效应的影响，成为新的经济快速发展的财富极化地。产业和各种商业、服务业的空间集聚让虹桥枢纽地区更容易产生空间极化现象。笔者将借鉴国际上迪拜、拉德芳斯发展的经验，反思空间极化带来的分化与隔离，以及由此产生的社会问题，提出相应的应对策略。

高铁时代以城市群为整体参与竞争应当运用全球视角。这是根据我国单体城市竞争力情况不容乐观的现实所做出的判断。在 2012 年英国《经济学人》杂志公布的全球城市竞争力排名中，我国北京、上海分列第 39

位和第 43 位。但如果依托贯通的高铁网络,北京和上海分别引领京津冀与长三角两大城市网络整体参与全球竞争,其地位和价值显然会被提升到新的战略高度。本书以高铁网络城市群的典型——以上海为首的长三角——为对象展开重点研究。一方面以长三角城市群在国内“四纵四横”的地位为切入点,将其与其他城市群进行比较分析并阐释高铁网络建设对长三角城市群的作用。在沪宁高铁的案例中,笔者发现,与原有铁路相比,本身就具有吸引力的苏州因高铁开通而使其吸引力得以提升,吸引力系数高达 324.2,这和上海与苏州相距最近、时间成本最低有关;铁路另一端的南京也同样有较大的吸引力系数。这说明空间结构变化是区域发展的最终结果。在区域发展过程中,时空收敛是空间结构变化的一种催化剂,时空收敛或时空离散将促使一系列的相关因素发生变化,从而促进区域发展。

另一方面,高铁给沿线各城市带来不同的影响,主要原因在于城市的要素差异。因此我们可以从长三角城市群人口行政布局、人口经济空间布局、人口就业布局、人口产业行业空间布局角度分析城市之间的差异,以及高铁网络未来可能导致的城市发展和整合效应。通过计算长三角地区 2005 年、2011 年区位熵 LQ 指数、RCA 指数,以及地区间专业化水平 K-spec 指数进行实证研究,笔者发现,长三角地区一体化水平正在逐步提高,服务业的地区结构差异性正在增强。2005~2011 年就业省际差异逐步增大的行业主要为生产性服务业,这反映了就生产性服务业来说,长三角地区正在向各自的产业专业化和产业导向转变;而就业省际差异较小并且不增缩小的行业主要为公共性服务业,这反映了我国在致力于平衡发展这些部门以消除地区差异方面所取得的成效,但也面临同构性较高的行业过多的问题。为加快推进长三角城市群的一体化,笔者建议要处理好错位发展与良性竞争的关系,打破行政壁垒,加强产业和人口政策之间的沟通与协调;在此基础上,从人口与经济分布不匹配角度探究地区差异产生的诱因。以长三角为例,通过对 2003~2012 年长三角人口与经济分布不匹配的影响因素进行分析,笔者认为,倾斜的区域政策降低了地区人口与经济分布不匹配的程度,减缓了地区差异的扩大,尤其 2008 年金融危机以后地区人口与经济分布不匹配程度有显著下降的趋势,资本边际产出下降及各行政区域内的人口流动制度壁垒降低了地区不匹配程度,阻止了地区差距进一步扩大;但各行政区域间的人口流动制度壁垒扩大了地区差距。此状况说明,虽然长三角一体化在经济上取得一些成效,各行政区域内的

城乡壁垒也得到改善,但城市群内各行政区域间的劳动力流动制度壁垒的改善却并未取得更大的突破,因此建议在高铁网络平台上打破城市界限,淡化户籍观念,推进长三角城市群内劳动力流动制度一体化,适应区域内不同城市间人口迁移流动的趋势,并引导推动区域劳动力市场发展和人口分布的合理化进程。

为促进高铁和经济、社会在未来的和谐发展,笔者针对可能出现的问题和现象,提出了各种解决方案。笔者分别建立了铁路运输与社会经济系统动力学模型进行模拟,分析得出的结果为:在上海市目前的情况下,提高铁路可达性对增加国内生产总值及第三产业产值的贡献较大;铁路客运对区域所产生的直接影响是增加区域客运总量。区域客运总量增加的实质为由铁路增速所产生的诱增客运量。该诱增客运量包含两部分人群:一部分属于由于铁路诱发出行的人群;另一部分属于由于区域经济的发展相对提高了区域可达性而诱发出行的人群。在条件不变的情况下,若提高可达性区域经济作用系数,可以发现随着铁路网络设施的完善,可达性区域经济作用的提升会对上海市经济发展起到一定的推动作用。

最后,立足于和谐、效率的建设目标,同时借鉴国内外的既有成果与成功经验,面向高铁枢纽站点拓展到高铁站点城市、城市群的发展,笔者认为可以从高铁运营管理创新、高铁信息化服务管理创新、票价制定、规划设计、社会空间极化的防范、城市间合作、城市群高铁网络建设等方面来积极探讨流动人口管理与空间分布的改善策略。在高铁站点处理能力的提升方面,建议考虑设站区位、综合接驳能力、车站布局紧凑度、人性化的交通指示系统、便民维护治安等;在高铁运营管理方面,认清高铁到底是为哪类人服务,需打破历来沿用的排图思路,重新排定运行图,同时提升中转服务质量;在票价制定方面,建议票价的制定以及调整皆须保证在乘客的经济承受能力范围内,并随着人们经济收入的增加合理地调整高铁票价。在票价方面应采取丰富灵活的营销策略,效仿国外高铁票价的打折机制,使乘坐高铁的乘客可以享受多重折扣和优惠;在防范社会空间极化方面,应在站点周围建设混合型社区,让公众参与以维护自身利益,等等;在高铁网络城市群产业分工合作方面,借鉴世界五大城市群的经验,笔者提出要利用高铁网络发展的机遇、推动产业优化升级、强化同城化效应、加强一体化体制支撑、建立城市战略合作协调机制等对策。

目 录

第一章 绪论	1
一 研究背景	1
二 研究意义	13
三 研究框架及研究内容	14
第二章 高铁网络中枢纽城市的流动人口社会管理问题	17
一 高铁网络对区域发展、城市空间发展及流动人口的影响	17
二 高铁枢纽影响下流动人口的人群变化	22
三 国内“四纵四横”高铁枢纽城市及站点开发比较	27
四 国内典型一类站区深度开发：上海高铁站	34
五 高铁网络中枢纽城市面临的流动人口社会管理问题	45
六 本章小结	48
第三章 西方高铁网络对流动人口的影响概述	50
一 高铁发展引发流动人口规模，增加对流入城市的影响	50
二 高铁发展引发流动人口对就业的影响	53
三 高铁建设与城市空间人口流动分布：各国案例	55
四 西方高铁网络背景下流动人口管理实践	78
五 本章小结	86

第四章 我国大城市高铁枢纽站区“空间极化”

及社会分层微观解析

——以上海虹桥站区域为例	87
一 空间极化及社会分层	87
二 上海虹桥商务区的规划	90
三 上海虹桥交通枢纽总体信息	93
四 上海站、上海南站、上海虹桥站周边的现状对比	94
五 上海虹桥站周边的空间极化	102
六 上海财富空间极化探讨	116
七 本章小结	119

第五章 我国高铁网络对城市群产业、就业、人口

重构的宏观解析

——以长三角城市群及首位城市上海为例	121
一 高铁产业带界定、构成要素及空间系统演变	122
二 长三角城市群高铁带	126
三 高铁网络建设对长三角城市群的作用	147
四 长三角城市群人口行政布局、就业及产业行业空间布局	166
五 城市群网络中长三角地区差距变化	192
六 本章小结	202

第六章 铁路运输与区域经济社会发展的系统动态仿真

一 建模目的及实现思想方法	204
二 模型的总体结构	204
三 子系统分析	212
四 模型基本变量模拟结果输出	216
五 决策分析	217
六 本章小结	222

第七章 高铁枢纽流动人口服务与空间分布的改善策略·····	223
一 高铁站点处理能力提升·····	224
二 高铁运营管理创新·····	229
三 高铁信息化服务管理创新·····	232
四 预防及应对“大虹桥”高铁站点区域的分化与隔离 ·····	234
五 高铁网络城市群产业分工合作·····	243
六 本章小结·····	255
参考文献·····	257
后 记·····	282

第一章 绪论

一 研究背景

（一）中国的高铁战略——高铁魅力

高铁是现代社会的新型运输工具，也是交通运输现代化的重要标志。从运输工具发明的那天起，人们对高速的追求从未停歇。在不同的时期和不同的技术背景下，高速有着不一样的定义。19 世纪被英国称为“火箭号”的火车，时速却仅为 22 公里；20 世纪 60 年代，日本新干线“光”号列车，时速达 220 公里；随后德国的城际快车，时速竟高达 250 ~ 300 公里。同一时期对于不同交通方式所下的高速定义也不一样，水运时速 50 ~ 60 公里就可被称为高速；高速公路的设计时速可达 120 公里，只相当于目前铁路的普通快速列车运行速度；但对飞机来说，时速 500 公里只算是低速。目前认可程度较高的是国际铁路联盟（UIC）对高铁的定义：通过改造原有线路（直线化轨距标准化）使营运速率达到每小时 200 公里以上，或专门修建高速新线使营运速率达到每小时 250 公里以上的铁路系统。从 20 世纪 60 年代开始，高铁在世界范围内得到发展，日本、法国、德国、西班牙、韩国和中国台湾等 18 个国家和地区相继建成高铁。

中国是世界上高速铁路投产运营里程最长、在建规模最大、列车行驶速度最快的国家。2005 年 6 月 11 日石太高铁全线开工建设，中国铁路由此拉开了高铁新线建设的序幕。从 2008 年开始，中国高铁发展进入收获期，每年都有一批新建高铁投入运营。2008 年 8 月 1 日，中国第一条也是世界第一条运营时速达 350 公里的铁路——京津城际高铁开通运营，标

标志着中国高铁技术达到世界一流水平。2009年12月26日，武广高铁开通运营，它是世界上一次性建成运营里程最长的时速350公里的高速铁路，标志着中国率先在1000公里以上高铁建设上取得重大突破。2010年，时速350公里的郑西、沪宁、沪杭高铁和时速250公里的福厦、昌九、长吉、广珠、海南东环线高铁陆续建成通车；京沪高铁全线铺通，并在先导段创造了时速486.1公里的运营铁路试验世界最高速，成为中国高铁引领世界的新坐标。2012年国家多次增调铁路建设投资规模，世界上第一条高寒高速铁路，即哈大高铁顺利开通运营；京石、石武客运专线建成投产，标志着世界上营业里程最长的京广高铁全线贯通；合蚌、汉宜等一批重点项目顺利开通运营。到2012年底，全国铁路运营里程达到9.8万公里，居世界第二位；高铁运营里程达到9356公里，居世界第一位。2014年全国铁路完成固定资产投资8088亿元，投产新线8427公里以上；2014年中国高铁运营里程达到16726公里，使中国成为世界上高速铁路运营里程最长、在建规模最大的国家。不仅如此，高速铁路已成为战略性新兴产业，如中国新一代高速列车零部件生产设计核心层企业近100家，紧密层企业500余家，覆盖了20多个省市，形成了一条庞大的高新技术研发制造产业链，高铁总体技术水平进入了世界先进行列。尽管我国高铁建设经历过很多波折，如温州动车事故、原铁道部长腐败、铁道部负债严重以及面临大部制改革的前途未卜，但是“四纵四横”高铁网络的建设步伐并没有停步。经过多年的建设运营实践，我国铁路在关键技术研发、工程建设能力、运营管理等方面都有了相当储备。

根据我国《中长期铁路网规划》（2008年调整），到2015年，中国高速铁路运营里程将达到1.9万公里；到2020年，中国铁路运营里程将达到12万公里以上，快速客运网基本覆盖各省省会及50万以上人口城市。高铁的大规模投资和运营也势必对相关区域和城市的经济社会发展产生重要的影响——改变经济地理、区域经济版图和人们的价值观念以及生产生活方式，这也标志着中国进入了高铁时代。

发展高铁合乎国情、顺乎民意。中国幅员辽阔，东西南北跨度5000公里，四大直辖市、各省会城市之间直线平均距离1400公里。但资源和工业布局极不均衡，货物流通大多通过铁路进行跨区域运输。我国又是人口大国，经济正在进入快速发展期，随着人均收入不断增加、人口流动性逐渐增大，人们对出行工具的速度、服务质量的需求不断提高。而我国人均耕地面积少，石油对外依赖度高，要实现全社会可持续发展，必须尽快

表 1-1 《中长期铁路网规划》(2008 年调整) 建设的客运专线

客运专线类型	主要线路
1. “四纵”客运专线	(1) 北京—上海客运专线, 包括蚌埠—合肥、南京—杭州客运专线, 贯通京津至长江三角洲东部沿海经济发达地区; (2) 北京—武汉—广州—深圳客运专线, 连接华北和华南地区; (3) 北京—沈阳—哈尔滨(大连)客运专线, 包括锦州—营口客运专线, 连接东北和关内地区; (4) 上海—杭州—宁波—福州—深圳客运专线, 连接长江、珠江三角洲和东南沿海地区。
2. “四横”客运专线	(1) 徐州—郑州—兰州客运专线, 连接西北和华东地区; (2) 杭州—南昌—长沙—贵阳—昆明客运专线, 连接西南、华中和华东地区; (3) 青岛—石家庄—太原客运专线, 连接华北和华东地区; (4) 南京—武汉—重庆—成都客运专线, 连接西南和华东地区。
3. 同时建设的其他客运专线	南昌—九江、柳州—南宁、绵阳—成都—乐山、哈尔滨—齐齐哈尔、哈尔滨—牡丹江、长春—吉林、沈阳—丹东等客运专线, 扩大客运专线的覆盖面。
4. 城际客运系统	在环渤海、长江三角洲、珠江三角洲、长株潭、成渝以及中原城市群、武汉城市圈、关中城镇群、海峡西岸城镇群等经济发达和人口稠密地区建设城际客运系统, 覆盖区域内主要城镇。

资料来源: 中华人民共和国国家发展和改革委员会, http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbqt/200906/t20090605_284525.html, 2013 年 6 月。

发展大运量、低能耗、占地少的高速铁路。每年, 我国铁路以仅占运输系统 20% 的能耗完成了全系统 50% 的运量, 无论是出于消除运输瓶颈与工业发展的短板还是保障国家土地与能源安全的考虑, 发展高速铁路都是我国转变增长方式和实现可持续发展的必然选择。据前瞻产业研究院数据显示, 2014 年中国铁路运营里程已达 11.2 万公里, 其中高铁 1.6 万公里, 全路发送旅客 23.2 亿人次, 增长 12%。2014 年铁路日均发送旅客量达到 607.7 万人, 同比增长 9.7%, 其中高铁日均发送 225.3 万人, 约占 37%。^① 高铁不仅成为最具人气的时代列车, 而且开启了“大动脉”服务民生、助推经济的新速度。

高铁似公交, 车次多、间隔短却高速无拥堵, 缩短铁路旅行时间, 使“同城效应”更明显。高铁带动了城市发展的新增长点, 推动了中心城市与卫星城镇的合理布局, 增强了中心城市对周边城市的辐射带动作用。以

^① 《2014 年中国十大铁路项目: 中国铁路十三五规划》, <http://www.boonwin.com/guandian/38480.html>, 2014 年 11 月 10 日。

沪宁高铁为例，2014 年上半年日均发送旅客 24.2 万人，公交化的运行模式使旅客可随到随走，在上海就业、沿轨道在周边城市购房造就了一种新的通勤模式，而这种“异地如同城”的生活观念正在广珠、长吉、昌九、沪杭、宁杭等城际高铁沿线悄然盛行。

高铁就像那条不断动弹而激活船舱中其他鱼的鲶鱼，其高速发展可以倒逼民航降价、公路调线，使运输结构更优化，让百姓得实惠。高铁适合中短途运输，其自身具备的运送能力大、受气候变化影响小、正点率高等特质，对 1000 公里以下的航线有着一定的冲击力，尤其对 500 公里以下航线更是造成了颠覆性的冲击，一些短途航线在高铁开通后已完全取消。比如从郑州至西安和从武汉至南京的航班，都只在高铁开通后幸存了几个月便被取消；又如从长沙到广州的航线距离近 600 公里，该航线客流量从高铁开通前的每月约 9 万人减少到目前的每月约 3 万人，航班次数已从每月 750 班减少到每月 250 班。世界银行的研究报告《把脉中国高铁发展计划：高铁运行头三年》提出，当旅行距离超过 1000 公里时，高铁对航空的影响似乎很快就消失了，如京沪高铁（近 1300 公里）的开通对北京、上海两个城市之间的航空客运量的影响就非常有限。

高铁像磁石，“聚客效应”强大，能加快旅游业发展，刺激消费大幅增长。以武广高铁为例，2010 年一季度，直接从高铁开通受益的武汉、咸宁两市 GDP 同比增长均为 15.9%，其中旅游业收入分别增长 36.5%、16.7%。其他高铁线路也有同样的效应，如郑西高铁开通以来，沿线的郑州、洛阳、三门峡、华山、渭南、西安等设高铁车站的城市旅游收入增长都在 20% 以上。高铁的舒适快速使昔日的“省际游”现今更像“同城游”，不仅加快沿线旅游业的发展，更带动大旅游圈的形成。如“京沪高铁城市旅游联盟”2011 年 6 月在济南落地，为实现沿线城市间“资源共享互利共赢”，北京、上海、天津、南京、济南、沧州、蚌埠 7 市签署了《泉城宣言》。贵广高铁的开通，也使得贵州、广东、广西三省（区）联合组建“贵广高铁旅游营销联盟”，联手整合“多彩贵州旅游卡”“广东国民旅游休闲卡”“广西八桂旅游卡”等资源，实现区域内优惠措施互通共享（刘宝森、郑茜，2011）。

高铁是杠杆，连接区域、覆盖城乡，撬出了沿线产业结构调整 and 城镇宜居建设的新活力，加快了区域融合的新步伐。以京沪高铁为例，在其开通的头半年，日均客运量达 13.4 万人次，2012 年日均达 17.8 万人次，2013 年日均达 23 万人次（鲁宁，2014）。截至 2014 年 12 月 7 日，京沪

高铁运送旅客突破 1 亿人次，比 2013 年同期增长 27%。每天开行列车 164 对。其公交化、大运量的运输模式促进了环渤海、长三角经济区资源的深度整合，对沿线的一些中小城市的正面效应不言而喻。如从廊坊到北京和天津仅 20 分钟，廊坊经济技术开发区已吸引来自 30 多个国家和地区的 1500 家企业入驻，总投资高达 715.6 亿元（王泽明、贾树敏，2011）。京沪高铁也为徐州经济转型升级送来了更多的人流、物流和资金流。2012 年上半年，徐州地区生产总值完成 1960.7 亿元，同比增长 13.2%，增幅位居全省第一（陆娅楠，2012）。蚌埠市处于京沪高铁的中站，到京沪的时间均为 3.5 小时，同时与南京、合肥形成“半小时生活圈”，其地理优势使得这个小型城市在 2014 年 62 天的暑运期间发送旅客 89.5 万人，相比 2013 年增加了 7.4%（张昆鹏、胡小蒙，2014）。

高铁像“传送门”，大大节约了社会时间成本和物流成本。高铁使旅客的旅行时间大大缩短，不仅极大地方便了人民群众的出行和生活，而且产生了巨大的社会效益。高速铁路具有安全、舒适、正点率高、运输量大等方面的巨大优势，在中短程上尤为突出。从日本、法国等发达国家的实践情况来看，高速铁路作为一种安全、快捷、舒适、全天候的运输方式，已经成为现代交通运输体系的重要组成部分。除了价格因素，众多偏好高铁出行的旅客认为，在安全舒适性、购票便利性和乘车习惯等方面，高铁都具有较大优势。随着越来越多的高铁开通运营，其安全性不断提升、运营组织逐步优化、相关设备更加先进，高铁平稳舒适、方便快捷的特性逐渐被人们接受。高铁与既有铁路相匹配，可使区域内铁路网的使用更加灵活，让货运能力得到释放。

（二）中国高铁战略——影响世界

作为世界铁路的重要组成部分，中国高铁的巨大成功和快速发展，对世界铁路特别是世界高铁发展产生了巨大的影响。

中国高铁丰富和发展了世界高铁的理论与实践，把世界高铁发展水平提升到一个新的高度。首先，中国铁路系统掌握了时速 200~250 公里、350 甚至 380 公里，最高试验时速 486.1 公里以上不同速度等级的高铁核心技术和成套技术，把世界高铁运营速度提升到新的高度。其次，中国铁路建立了基于舒适度指标的成套技术体系，率先攻克了时速 350 公里条件下空气动力学、轮轨关系、车体气密强度、减振降噪、大断面车体等一系列重大技术难题，特别是解决了高铁线路的高平顺和高稳定问题、高速列车隧道群

高速交会时的安全性和舒适性问题的,把世界高铁运行的品质提升到新的高度。再次,中国铁路在世界上首次建立了高铁系统集成技术标准和管理体系,不仅提升了高铁系统的安全可靠性和运行品质,也有效降低了建设成本,缩短了工期,为世界高铁的发展开创了一个崭新的技术领域。

中国高铁对世界高铁发展起了强大的示范作用,也大大增进了世界对中国高铁的认识。中国高铁是在全球能源资源逐渐匮乏、生态环境恶化、低碳经济逐步兴起的背景下发展起来的,同时中国高铁建设规模大、运营速度高、建设成本低、发展速度快、市场需求旺盛,因而其发展取得的成功引起了世界各国的特别关注,产生了强大的示范效应。如今,中国高铁不仅在关键技术领域取得了一系列重大创新成果,而且建立了具有自主知识产权、处于世界先进水平的中国高铁技术标准体系。由系统集成、动车组、线路工程、通信信号、牵引供电、运营调度和客运服务七个子系统组成的中国高速铁路技术标准体系,使中国一跃成为世界上第四个系统掌握时速300公里高铁技术的国家。密布的高铁网络、快速奔驰的高铁列车代表了中国崛起的新形象,也是中国的外交名片和参与国际竞争的利器。

中国也有志于建设连接世界的“高铁丝绸之路”。早在2009年,中国已确定周边三条高铁规划战略,其中有两路辐射到欧洲,这三条高铁分别为欧亚高铁、中亚高铁和泛亚高铁。①欧亚高铁线路:从伦敦出发,经巴黎、柏林、华沙、基辅,过莫斯科后分成两支,一支入哈萨克斯坦,另一支遥指远东的哈巴罗夫斯克,之后进入中国境内的满洲里。建设进程:国内段已经开工,境外线路仍在谈判。②中亚高铁线路:起点是乌鲁木齐,经过哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、伊朗、土耳其等国家,最终到达德国。建设进程:国内段正在推进,连接新疆维吾尔自治区乌鲁木齐和甘肃省兰州的高铁(1776公里)目前已进入试车阶段,很快就要开通;境外线路仍在谈判。③泛亚高铁线路:从昆明出发,依次经过越南、柬埔寨、泰国、马来西亚,抵达新加坡。建设进程:中缅间铁路隧道已于2014年6月动工。此外,还拟新增一条线路——中俄加美高铁线路:从中国东北出发一路往北,经西伯利亚抵达白令海峡,以修建隧道的方式穿过太平洋,抵达阿拉斯加,再从阿拉斯加去往加拿大,最终抵达美国。建设进程:仍在商讨时期。这四条高铁线路规划将中国与世界各地连成一个陆上整体,可谓是由高铁铺就的中国“丝绸之路”。古丝绸之路是一条东方与西方之间进行经济、政治、文化交流的主要道路,以中国古代出产的丝绸为主要商品,将中国