



上海大学社会学文库

主编 / 张文宏

高铁重塑中国经济地理

High-Speed Rails Reshaping
Chinese Economic Geography



黄苏萍 朱咏◎著



中国社会科学出版社



上海大学社会学文库

主编 / 张文宏

高铁重塑中国经济地理

High-Speed Rails Reshaping
Chinese Economic Geography

黄苏萍 朱咏 著



中国社会科学出版社

图书在版编目(CIP)数据

高铁重塑中国经济地理 / 黄苏萍, 朱咏著. —北京: 中国社会科学出版社, 2016. 8

ISBN 978-7-5161-9292-4

I. ①高… II. ①黄…②朱… III. ①高速铁路—影响—经济地理—研究—中国 IV. ①U238②F129.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 269444 号

出版人 赵剑英
责任编辑 王莎莎
责任校对 张爱华
责任印制 张雪娇

出 版 中国社会科学出版社
社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号
邮 编 100720
网 址 <http://www.csspw.cn>
发 行 部 010-84083685
门 市 部 010-84029450
经 销 新华书店及其他书店

印 刷 北京君升印刷有限公司
装 订 廊坊市广阳区广增装订厂
版 次 2016 年 8 月第 1 版
印 次 2016 年 8 月第 1 次印刷

开 本 710 × 1000 1/16
印 张 18.75
插 页 2
字 数 306 千字
定 价 68.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书,如有质量问题请与本社营销中心联系调换
电话:010-84083683

版权所有 侵权必究

《上海大学社会学文库》

主 编 张文宏

编 委 会 (按姓氏笔画):

仇立平	刘玉照	李友梅	肖 瑛
张文宏	张亦农	张江华	张佩国
张海东	张敦福	陆小聪	范明林
耿 敬	翁定军		

以高铁为针大地为衣 把区域经济重新缝合

“沪昆高铁建成后将是我国东西向里程最长的铁路。它不仅会缩短东西部的地理距离，也将拉近沿途百姓的心理距离，带动沿线发展，促进社会公平。”“这条铁路穿越秦巴、武陵和六盘水山区等贫困地区，将带动大山深处的农民走出山区，寻求新发展。”“铁路建设不光要追求经济效益，还要追求社会效益，最终目的是促进区域经济社会平衡发展。”

——李克强总理 2014 年 7 月 3 日在湖南考察沪昆高铁长沙南站施工现场（中央政府网站：http://www.gov.cn/guowuyuan/2014年7月3日/content_2711618.htm）

“铁路发展不仅可以稳增长，还能促进社会和谐、带动城镇化，有‘一石多鸟’的作用。中西部群众翘首企盼铁路建设。它不仅可拉近东西部距离，也会使当地百姓加速融入国家现代化进程。”

“我每次出访都推销中国装备，推销中国高铁时心里特别有底气。中国高铁走出去不仅能带动装备和劳务出口，更会在国际市场竞争中不断提升自身综合实力。”

“铁路是国民经济发展的基础命脉，是人民群众的重要出行方式和国民经济发展的先行官，作用不可替代。”

——李克强总理 2014 年 8 月 22 日在铁路总公司考察（新浪新闻中心，<http://news.sina.com.cn/c/2014年8月24日/080030734671.shtml>）

“到 2020 年，普通铁路网覆盖 20 万以上人口城市，快速铁路网基本覆盖 50 万以上人口城市。”

——《国家新型城镇化规划（2014—2020 年）》（中央政府门户网站 www.gov.cn，2014 年 3 月 16 日 21:20，来源：新华社）

“中国为什么要发展高铁而不是像美国那样发展私家车和航空运输？这是因为中国和美国陆地国土面积相差不多，但是中国人口几乎是美国的 4 倍，又处在工业化、城镇化的关键阶段，如果片面依赖小汽车和

航空运输，中国没有那么多土地来建设高速公路和机场，环境也承受不了两者带来的巨大污染。高铁的速度、便捷、舒适和环保特点适合中国的国情。”

——作者感悟

前 言

一

因为工作关系，我经常乘坐高铁。乘坐高铁，真是内外两重天：里面是现代化的空调、餐饮等服务设施，坐在座位上可以上网、写作、工作、对外联系，对从事现代服务业的人来说非常方便，车厢就是一个移动办公室。车外则是田园、青山、绿水、乡村、城镇风光，车里的现代和车外的自然是如此的临近、和谐，高铁经过之处，桂林山水、三江民族风情、绵延的大别山，美不胜收，让人惊诧、陶醉不已。人在高铁上，边看，边上网查询和写作，破万卷书、行千里路的感觉真好。庆幸自己生活在这样一个伟大的时代，在走遍国内现有运营高铁的同时，我还有机会出国体验欧洲之星和日本新干线，并对中外高铁进行比较。高铁的准时、安全、舒适，让经常晚点的航班体验无法比拟。再过几年，到2020年，高铁网络进一步完善后，人们的出行就更加方便。欧洲高铁喜欢走在沟槽中，坐在车内看不到什么风景，国内高铁多走在高架上，观景视野特别好。

高铁正在悄然改变中国经济地理。贵阳北站、南宁东站……一座座新建的现代化高铁站与大城市上海、杭州的高铁站没有任何区别，民族风格的设计使它们甚至胜过东部地区的许多车站。区域发展水平有差异，但高铁硬件、管理标准没有差异，实际上是把现代化的设施和管理文化植入了欠发达地区，直接带动了欠发达地区的发展。目前贵阳已经通过贵阳—广州、贵阳—南宁高铁、沪昆高铁与珠三角、北部湾、长三角等快捷地联系在一起。考虑到沪昆高铁贵阳—昆明段2016年的开通，渝黔、成黔高铁加快建设，贵州将从一个偏僻欠发达的落后省份一跃成为现代化的高铁交通枢纽。贵州丰富的生态、凉爽的气候、多元丰富的原生态文化，加上近

期建设的国家大数据产业试验区，将迎来自身的黄金发展期。而南宁，则通过南宁—广州高铁，南宁—桂林高铁与珠三角、长株潭、武汉城市群、长三角等联系起来，有利于高端发展要素的注入，并形成开放、联动发展的局面。

高铁正在快速提升中国经济能级。上海虹桥枢纽，这个亚洲最大的综合枢纽，集合了航空、高铁、地铁、公路等交通方式，是上海对接长三角的节点和平台，其依托便利的交通兴建了大量的商业设施，有望连接长三角的苏州、无锡、南京、杭州等高铁枢纽，共同打造长三角高铁现代服务业集聚带和城市带，推动长三角产业融合和整体提升。上海虹桥枢纽，通过市域快速通道与陆家嘴、张江、自贸区、迪士尼等功能区紧密联系起来，并通过京沪高铁这条黄金线将上海四个中心和具有国际影响力的科技创新中心的实力进行辐射，未来将在上海和北京之间形成一个巨大、绵长的中国东部现代服务业集聚带，加快中国经济转型的步伐。

高铁网络为中国赢得赶超世界的时间。建设改革开放以来，中国抓住了几次重大的历史发展机遇，为今天的发展成就奠定了基础。这些重大历史机遇包括 80 年代起在全国各地兴建开发区，打开了中国经济发展的大门，今天这些开发区，尤其是国家级的经济开发区、高新技术开发区等，都成了地方经济发展的引擎。这些开发区有着完善的基础设施和综合环保配套，有些已经产城融合，成为繁荣的新城和对外开放的窗口，产业能级不断提升，此外中国加入 WTO 这一历史机遇也助推了这一进程。第二个发展机遇就是中国特有的土地财政、房地产繁荣、政府投融资平台、债务融资模式，这一模式使中国快速建成了世界级的城市基础设施和市政工程，为未来的发展奠定了坚实的基础。第三个机遇就是中国切合自己幅员辽阔、人口众多、资源分布和区域经济社会发展不平衡，处于工业化、城镇化发展的关键阶段这一国情，大力发展高铁网络建设，加上高速公路、高速航空运输、“宽带中国”战略，以发展高速经济为中国赢得赶超世界的宝贵时间。中国世界级高铁网络建设将在中国发展历史上写上浓墨重彩的一笔。

二

高铁对中国的发展到底有什么重大的意义，见仁见智，人们有不同的

见解，2012年9月《人民日报》的一篇文章对此进行了经典的总结^①：

“高铁是牵引力巨大的‘火车头’、转变发展方式的‘新杠杆’、展示中国改革发展新成果的‘国家名片’。”

“发展高铁是由我国国情决定的。中国幅员广阔，东西南北纵横5000公里，资源和工业布局极不平衡，大量货物需要通过铁路进行跨区域交流。我国又是人口大国，地区经济、城乡经济发展不平衡，人均收入水平相对较低，大量的中长途旅客运输主要依靠铁路。我国人均耕地面积低，石油对外依存度高，要实现全社会可持续发展，铁路大动脉必须发挥更大的作用。”

“从北京出发，向关外挺进，沿京津、津秦、秦沈、哈大高铁，一路向北飞奔，京哈高铁纵贯东北三省，形成东北地区通往关内各地的快速客运网络。从北京出发，由中部而下，沿京石、石武、武广、广深高铁，一路向南驰骋，京广高铁将全线贯通。这条大动脉连接环渤海经济圈、中原经济区、武汉都市圈、珠三角经济区。从北京出发，自东部而下，沿京沪、沪杭、杭甬、甬台温、温福、福厦，一路向南，沿海高速大动脉基本成形。届时，环渤海、长三角、珠三角三大经济区将借由高铁牵手。聚焦长三角，宁杭、合蚌、杭甬三条新线，将与沪宁、沪杭客专等衔接，构成区域城际铁路骨架网。长三角地区打‘铁的’上下班，将成为区域经济一体化的常态表现。”

“高铁似公交，车次多、间隔短却高速无拥堵，使铁路旅行时间至少减少一半，使‘同城效应’更明显。高铁创造了城市发展新的增长点，推动中心城市与卫星城镇形成合理布局，增强中心城市对周边城市的辐射带动作用，强化相邻大城市的‘同城效应’。‘北京上班、天津置业’成为一种新时尚，而这种‘异地如同城’的生活概念正在沪宁、广珠、长吉、昌九、沪杭高铁沿线悄然流行。”

“高铁如鲶鱼，迫使民航降价、公路调线，使运输结构更优化、百姓得实惠。高铁开通对500公里以下航线造成了颠覆性的冲击。相

^① 参见《人民日报》：中国成为高铁技术最全面国家，人民网，2012年9月5日04：44，记者陆娅楠。

对较低的价格与大幅缩短的旅行时间，将大量消费者从空中分流到轨道，促使该航线的机票常年提供半价优惠。”

“高铁像磁石，‘聚客效应’强大，沿线旅游更热，服务业更火，刺激消费大幅增长。京津城际的开通运营，天津市接待游客的数量增加了35%，许多餐饮店和观光景点人员爆满。郑西高铁开通以来，沿线郑州、洛阳、三门峡、华山、渭南、西安等设高铁车站的城市旅游增长都在20%以上。开通一年的京沪高铁，使沿线铁路旅客发送量同比增长了62.8%。”

“高铁是杠杆，连接区域、覆盖城乡，撬动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。武广高铁公文化、大运量的运输模式促进了珠三角、长株潭、长江中下游城市群资源的深度整合，形成了独具特色的‘3小时经济圈’。大批广东客商到湘鄂两省投资，加速了沿海产业向内地转移。”

写这篇序言的时候，“最美高铁”合福高铁刚好开通，沪昆高铁也已经延伸到贵阳，合肥已经从传统上的内陆城市变成了长三角的高铁枢纽，迎来了难得的发展机遇。合肥向北通过合蚌高铁至北京并连接京沪高铁线，向西连接武汉、重庆和成都，向东连接上海和南京，向南则连接芜、铜陵、黄山、上饶和杭州、福州，到黄山、三清山、武夷山等已经近在咫尺。而贵阳，向东接到长沙，可以北达武汉、郑州、北京，东达南昌、杭州、上海，南达深圳、广州甚至香港，打开了通向中部、东部、南部发达地区的大门。贵州省此时真正意义上融入了全国铁路网，其区位、生态、文化优势将有可能更进一步得到发挥。可以展望，到2020年我国建成世界级高铁网络后，高铁将彻底重塑我国的经济地理，中国的区域经济发展将进入一个崭新的阶段。

三

以高铁为针，大地为衣，把区域经济重新缝合。全书围绕高铁压缩时空距离、重构产业和城镇化格局、影响人们生产生活方式并重塑中国经济地理格局这一主线，利用政策评估、案例比较、统计分析、国际经验借鉴

等实证研究方法，对中国近年来出台的区域发展战略规划政策、中国区域经济发展格局演变以及中国世界级高铁网络建设的实践成就进行分析、归纳和总结，研究高铁网络建设对中国区域经济地理格局变化的影响。全书分五个部分，共十一章进行展开。第一部分（第一、二、三章），提出研究背景，分析国际经验，归纳总结近年来我国区域发展格局变化、高铁网络扩张及两者之间的互动关系。第二部分（第四章至第七章），分析“四纵四横”高铁干线如何桥接我国主要城市群和经济区，激发骨干网络效应；高铁支线、连接线如何放大“四纵四横”网络作用，带动更多区域发展；快速城际客运怎样支撑长三角、珠三角、京津冀、沿江等世界级城市群、经济带崛起；西部开发性新线如何支撑我国区域均衡发展和全面开放等。第三部分（第八章），以上海虹桥这一我国超大型高铁综合交通枢纽，以及武汉、长沙、郑州等高铁商务区的功能定位与产业发展进行案例研究，分析高铁网络与区域发展互动平台——高铁新城、高铁新区、高铁枢纽——对城市空间布局、人口集聚、区域发展的带动作用。第四部分（第九章），分析如何发挥高速铁路、高速公路、高速航空等与“宽带中国”的叠加效应，打造我国高铁沿线现代服务业集聚带。最后，第五部分（第十、十一章）对我国未来高铁的主战场——省域高铁网络建设规划和运营情况进行总结，展望2020年我国建成世界级高铁网络后，将支撑我国实现各种区域发展规划目标，并走向国门、编织世界高铁网，推进高铁网络与世界发展在更高层级上的互动。

需要补充的是，就在本书审稿出版之际，2016年6月29日国务院常务会议原则通过《中长期铁路网规划》，提出引进社会资本重点加快中西部地区铁路建设，打造“八纵”“八横”高铁网，实现相邻大中城市间1—4小时交通圈、城市群内0.5—2小时交通圈，建设站城融合的现代化交通枢纽，以交通大动脉建设支撑经济社会升级发展。“十三五”期间绝大部分省市区都在“十三五”规划中列出了各自的高铁（城际铁路）发展规划。广东联合周边江西、湖南、贵州、广西等省区更是明确提出了联合打造高铁经济带发展规划，中国高铁发展的春天才刚刚开始。

目 录

第 1 章 高铁战略正在改变中国影响世界	(1)
1.1 世界高速铁路发展历程	(1)
1.2 中国高铁的雄伟蓝图	(4)
1.3 高铁重塑中国经济地理	(7)
1.4 中国高铁战略影响世界	(10)
1.5 研究意义	(12)
1.6 框架内容	(14)
第 2 章 世界高铁发展对区域经济社会发展的影响概览	(18)
2.1 日本高铁对区域社会经济发展的影响	(19)
2.2 法国高铁对区域经济社会发展的影响	(24)
2.3 德国高铁对区域经济社会发展的影响	(28)
2.4 西班牙高铁对区域经济社会发展的影响	(30)
2.5 英国高铁对区域经济社会发展的影响	(33)
2.6 意大利高铁对区域经济社会发展的影响	(33)
2.7 瑞典高铁对区域经济社会发展的影响	(34)
第 3 章 中国区域发展新格局、城镇化新常态需要高铁网络支撑	(36)
3.1 高铁与区域产业转型、新型城镇化推进、人口移动的互动关系	(36)
3.2 国家主体功能区规划需要高铁网络支撑	(37)
3.3 国家和省级新型城镇化战略密集出台，高铁网络成为推进新型城镇化的利器	(40)
3.4 各种城市群、经济区、发展新区、生态区、扶贫攻	

- 坚等规划密集出台,需要高铁网络建设形成良性互动 (42)
- 3.5 高铁助推东部率先、中部崛起、西部开发和老工业基地振兴 (48)
- 3.6 高铁加快生态文明建设:从鄱阳湖生态区到洞庭湖、丹江口库区、三江源和贵州全省 (53)
- 3.7 高铁助推扶贫攻坚:赣闽粤原中央苏区、大别山、罗霄山、六盘山、秦巴山、吕梁山、燕山太行山、滇西、大兴安岭南麓等片区 (54)
- 3.8 高铁服务改革:从综合配套改革、自贸试验区到改革发展新区 (57)
- 第4章 “四纵四横” 客运专线桥接主要城市群和经济区, 骨干网络支撑国土开发战略 (64)**
- 4.1 “京沪高铁”——连接京津冀城市群、山东半岛城市群和长江三角洲城市群之间的黄金通道 (66)
- 4.2 “京广高铁”——联通环渤海经济圈、中原城市群、武汉城市圈、长株潭城市群、珠三角、港澳的大动脉 (71)
- 4.3 “京哈(大连)高铁”——连接环渤海经济圈、辽宁沿海经济圈、吉林中部城市群、哈大齐工业走廊的快速通道 (76)
- 4.4 “东南沿海高铁”——连接长三角城市群、海峡西部经济区、珠三角城市群的快速通道 (79)
- 4.5 “徐州—郑州—兰州高铁”——连接长三角城市群、山东城市群、中原城市群、关中—天水经济区的快速通道 (81)
- 4.6 “沪昆高铁”——连接长三角、长株潭、黔中、滇中城市群,支撑21世纪海上丝绸之路建设 (83)
- 4.7 “沪汉蓉高铁”——沿江综合交通体系的重要一环,支撑长江经济带战略 (85)
- 4.8 青岛—石家庄—太原客运专线——“高铁”跨越

太行山, 连通华北和华东	(89)
第 5 章 高铁、城际客运加快长三角、珠三角、京津冀、沿江等世界级城市群崛起	(92)
5.1 京沪、沪宁、沪杭、沪蓉、杭宁、杭甬、合宁等 高铁、城际客运支撑长三角世界城市群	(94)
5.2 京津、京广、京沪、津秦、京沈等高铁、城际网络, 推动京津冀一体化	(99)
5.3 厦深、京广、广深港、南广、贵广、广珠、广佛等 高铁构成珠三角城市群快速客运框架	(101)
5.4 成渝城市群高铁网络: 催生“成一渝一万”高铁经济 走廊	(102)
5.5 武汉高铁枢纽: “十”字成形“米”字铺展, 支撑 武汉城市圈建设	(103)
5.6 海峡西岸城市群: 规划构建“四环、八射”的城际 客运网络系统	(104)
5.7 昌九、沪昆、合福高铁开通, 加快鄱阳湖生态区建 设	(106)
5.8 织密以贵阳为中心的高铁网, 大幅提升贵阳区位优势	(107)
第 6 章 更多客运专线, 延伸、放大“四纵四横”网络作 用, 带动更广区域发展	(110)
6.1 柳州至南宁客运专线——广西第一条高铁客运专线	(111)
6.2 成都至绵阳至乐山城际高速铁路客运专线——纵贯 成都经济区	(112)
6.3 哈齐客运专线——联通黑龙江省三大城市, 贯通 哈大齐工业走廊	(112)
6.4 长吉高铁——东北第一条高速铁路, 整合东北经济 圈资源	(113)
6.5 沈丹高铁——使沈阳至丹东一小时经济圈成为现实	(113)
第 7 章 兴建西部开发性新线、改造既有路网, 支撑均衡 发展和全面开放	(115)
7.1 兰新客运专线: 现代“钢铁丝绸之路”, 当前世界	

- 上一次性建设里程最长的高速铁路 (116)
- 7.2 南广高速铁路：广西融入泛珠三角区域合作的大动脉 (117)
- 7.3 贵广客运专线：西南地区最便捷的铁路出海大通道 (118)
- 7.4 “向莆高铁”——连接闽赣两省的“最美高铁线” (118)
- 7.5 “合福高铁”——连接皖江城市群、国家级徽州文化生态保护实验区、鄱阳湖生态经济区、海峡西岸经济区，形成内陆腹地至东南沿海地区新通道 (119)
- 7.6 宁安城际：加快安徽沿江城市融入长三角的步伐 (120)
- 7.7 九景衢：华中、西南与东南沿海之间的又一条便捷通道 (120)
- 7.8 “西安—成都高铁”——关中—天水经济区、成渝经济区交流合作大通道 (121)
- 7.9 津秦高铁——地处华北、东北咽喉，将东北高铁网联入全国高铁网 (121)
- 7.10 海南环岛高铁——海南旅游名片，带动国际旅游岛加快发展 (121)
- 7.11 西安到大同客运专线——形成晋、陕通往全国的高效便捷快速客运网 (123)
- 7.12 郑渝高铁——联系中原地区和西南地区的主要客运快速通道 (123)
- 第8章 高铁网络与区域发展互动平台：高铁新区、高铁新城、高铁枢纽城市** (124)
- 8.1 高铁站、高铁新区、高铁新城与高铁枢纽城市 (125)
- 8.2 高铁新城、高铁新区与高铁枢纽对城市空间布局的影响 (128)
- 8.3 我国部分高铁枢纽、新城、新区对区域发展的带动作用 (132)
- 8.4 抓住长三角高铁网络建成机遇，提升虹桥商务区辐射功能 (136)
- 8.5 武汉高铁枢纽是湖北打造中部崛起新高地的重要抓手 (148)

8.6	长沙高铁枢纽引领长株潭城市群和湘江经济区崛起	(149)
8.7	郑州高铁枢纽：依托“米”字形网络带动中原经济 区跨越式发展	(151)
8.8	合肥：骨干高铁汇聚后成长为新型高铁枢纽	(154)
8.9	南京高铁枢纽：将长三角能量向中、上游传递	(156)
8.10	贵阳高铁枢纽：将西南偏远欠发达省区推向现代化 发展的最前沿	(159)
第9章	高铁、高速公路、航空、“宽带中国”叠加：打造 我国高铁沿线快速发展带	(164)
9.1	《“十二五”综合交通运输体系规划》为打造高铁 沿线快速发展带打下基础	(164)
9.2	“互联网+”与“高铁+”的互动	(166)
9.3	打造我国高铁沿线现代服务业集聚发展带	(169)
9.4	打造浙皖赣闽四省边界新型高铁旅游经济圈	(172)
第10章	省域高铁网络建设：未来高铁建设的主战场	(186)
10.1	沪苏浙皖四省市高铁网络建设对区域发展的支撑	(186)
10.2	赣鄂湘三省高铁网络建设及对省域发展战略的支撑	(195)
10.3	鲁豫陕晋四省省域高铁网络建设及对省域发展战略 的支撑	(200)
10.4	滇、黔、桂三省区高铁网络建设及对省域发展战略 的支撑	(204)
10.5	成渝两省市高铁网络建设及对省市域发展战略的支撑	(209)
10.6	京津冀一省二市高铁网络建设及对区域发展战略 的支撑	(211)
10.7	黑吉辽三省高铁网络建设及对区域发展战略的支撑	(214)
10.8	闽粤两省高铁网络建设及对区域发展战略的支撑	(217)
第11章	结束语：高铁与区域发展展望——决战 2020	(222)
11.1	建成世界级高铁网络和综合交通体系，支撑小康社会 建设目标	(222)
11.2	完善高速铁路投融资体制和建设、管理、运营模式，	