

『十二五』国家重点图书 国家出版基金资助项目

高速铁路与区域经济发展研究丛书

高速铁路与 城市发展



国家出版基金项目
NATIONAL PUBLICATION FOUNDATION

骆玲
刘裕
曹洪
著



西南交通大学出版社



国家出版基金项目
NATIONAL PUBLICATION FOUNDATION

“十二五”国家重点图书出版规划项目
国家出版基金资助项目

高速铁路与区域经济发展研究丛书

高速铁路 城市发展

骆玲 刘裕 曹洪 著

GAOSU TIELU YU
CHENGSHI FAZHAN

西南交通大学出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

高速铁路与城市发展 / 骆玲, 刘裕, 曹洪著. 一成都: 西南交通大学出版社, 2015.3
高速铁路与区域经济发展研究丛书
ISBN 978-7-5643-1616-7

I. ①高… II. ①骆… ②刘… ③曹… III. ①高速铁路-铁路运输-影响-城市经济-区域经济发展-研究-中国 IV. ①F299.27

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 001684 号

高速铁路与区域经济发展研究丛书

高速铁路与城市发展

骆 玲
刘 裕 著
曹 洪

出版人 阳 晓
策划编辑 阳 晓
责任编辑 张慧敏 杨岳峰
封面设计 原谋书装

印张 15.75 字数 284千

成品尺寸 170 mm × 230 mm

版本 2015年3月第1版

印次 2015年3月第1次

印刷 四川森林印务有限责任公司

书号: ISBN 978-7-5643-1616-7

出版发行 西南交通大学出版社

网址 <http://www.xnjdcbs.com>

地址 四川省成都市金牛区交大路146号

邮政编码 610031

发行部电话 028-87600564 028-87600533

定价: 58.00元

图书如有印装质量问题 本社负责退换

版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

“高速铁路与区域经济发展研究丛书”

编委会

名誉主任：孙永福

主任：陈春阳

副主任：蒲云 何云庵 桂富强

编委：李国平 杨继瑞 王珺 丁任重

朱方明 骆玲 曹洪 阳晓

刘裕 林晶晶 陈钢铁

人员简介：

孙永福：铁道部原副部长、中国工程院院士

陈春阳：西南交通大学原校长、教授

蒲云：西南交通大学副校长、教授

何云庵：西南交通大学原党委副书记、教授

桂富强：西南交通大学党委副书记

李国平：北京大学首都发展研究院院长、教授

杨继瑞：重庆工商大学校长、教授

王珺：广东省社会科学院院长、中山大学教授

丁任重：四川师范大学校长、教授

朱方明：四川大学经济学院院长、教授

骆 玲：四川省产业经济发展研究院常务副院长、教授

曹 洪：西南交通大学公共管理学院副教授、博士

阳 晓：西南交通大学出版社社长

刘 裕：电子科技大学政治与公共管理学院副教授、博士

林晶晶：西南交通大学公共管理学院博士

陈钢铁：西华大学建筑与管理工程学院副教授、博士

自序

1964年东京奥运会举行前夕,世界上第一条高速铁路——时速200千米、联结东京与大阪的东海道新干线开通营运,其串联和带动的沿线城市增长更为迅速,造就了“太平洋产业带”,被喻为“日本经济起飞的脊梁”。历史总是有惊人的相似,在等待了40多年后,2008年北京奥运会开幕前,时速300千米以上、国内首条公交化的京津城际高铁建成,不仅使首都和北方直辖市之间形成“半小时经济圈”,实现了同城化,而且也宣告中国“高铁时代”的到来。

从随后开通的武广、郑西、京沪、哈大、沪杭深高铁,到新近投入运营的成绵乐、兰新、贵广、南广高铁,至2014年年底,中国高铁运营里程达到16000千米,“四纵”干线基本成型,“四横”主骨架已初具规模,高铁开行范围扩至28个省区市。按照规划,到“十二五”末,中国将基本建成以高速铁路为骨架,包括区际快速铁路、城际铁路和既有线提速线路等构成的快速铁路网,总规模达4万千米以上,基本覆盖50万人口以上城市;到2020年,将基本实现相邻中心城市间及中心城市与周边城市间的1~2小时交通圈,中国省会城市除拉萨、乌鲁木齐等外,都将包含在以北京为中心的8小时交通圈内。可以说,中国高铁已经成为这个时代的最强音,其在带动区域经济发展、推进新型城镇化方面将发挥巨大的作用。

高铁的建设和运营,通过“走廊引导、枢纽引导、路网引导”的TOD模式,对沿线城市发展影响至深:引导经济要素在沿线城市间流动与集聚,加剧城市化进程,促进城市产业结构优化与转型升级,带动高铁新城建设和城市群的崛起。高铁还深刻地改变了城市居民的出行和生活方式,凡是开通了高铁的城市,都竞相跨入“一体化”甚至“同城化”的“快速交通经济圈”。特别是近年来,高铁经济不仅是京津冀、环渤海、长三角和珠三角等经济发达地区城市独享的一场“盛宴”,而且广大中西部地区的城市也逐渐享受到了它带来的“红利”。

目前,中国经济已进入从高速增长转为中高速增长的新常态,经济结构正在优化升级。虽然我国经济总量已位居世界第二,但大多数产业缺乏核心竞争力与国际竞争力,产业发展尚不能自主可控,在总体上仍扮演着“跟随者”的角色。值得国人自豪的是,高铁已然成为中国经济发展的象征,是我国为数不多的具有国际竞争力的产业和“走出去”战略的核心支撑。在国家

重点实施“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带三大战略的大背景下，可以预见，未来10~20年，我国特别是中西部地区高铁建设将步入“快车道”，中国高铁将接轨“一带一路”战略、力促与周边国家互联互通；高铁将开启中国开放型经济和区域经济版图的革命性变化，亦将深刻地影响中国城市的经济转型、产业升级和经济社会变迁。

本专著《高速铁路与城市发展》正是在上述背景下思考完成的，是“高速铁路与区域经济发展研究丛书”的第二册，承接了骆玲教授和曹洪副教授合著的《高速铁路的区域经济效应》（“十二五”国家重点图书出版规划与国家出版基金资助项目）一书的总体思路，汇聚了西南交通大学近年来从事交通运输与区域发展研究的部分师生辛勤耕耘的成果，在此一并鞠躬致谢。

2013年，国家出版基金管理委员会对329个国家出版基金资助项目进行年检绩效考评，对考评“优秀”且得分在95分以上的14家承担单位通报表扬，西南交通大学出版社在项目实施中以优异成绩名列前茅，获得表彰。这一喜讯无疑鼓舞了我们深化高铁经济研究和继续著述的信心，在此向一直鼓励和支持我们的阳晓社长、万方副总编辑以及西南交通大学出版社的相关工作人员表示深深的感谢。

本专著共分为7章，创作者分别是：骆玲（1 绪论、2 交通运输与城市发展的理论分析），刘裕（3 高速铁路对沿线城市体系发展的影响、4 高速铁路对沿线城市体系发展影响的实证研究），伍业春、骆玲（5 武广高速铁路对城市体系的影响），夏露林、曹洪（6 高速铁路对沿线城市区域一体化的影响），曹洪（7 高铁对城市影响的其他问题研究）。

高铁时代，经济社会发展的变化比“速度”更快。我们深知本专著的有关内容，还有待于进一步的补充与完善，高铁经济研究仍需要不断地探索与实践检验。我们时刻准备着！

本书作者于成都/2014年

目 录

1	绪 论	1
1.1	迈向高铁时代的城市	1
1.2	高速铁路与城市发展的分析视角	15
2	交通运输与城市发展的理论分析	29
2.1	区域、城市交通运输系统分析	29
2.2	交通运输枢纽、通道、网络与城市发展	44
2.3	交通运输（枢纽、通道、网络）与城市发展的案例分析	64
3	高速铁路对沿线城市体系发展的影响	71
3.1	相关概念界定	71
3.2	高速铁路与沿线城市发展的理论分析	76
3.3	高速铁路对沿线城市体系发展的影响分析	84
4	高速铁路对沿线城市体系发展影响的实证研究	105
4.1	日本新干线对沿线城市体系发展的影响分析	106
4.2	京沪高速铁路对沿线城市体系发展的影响分析	122
5	武广高速铁路对城市体系的影响	136
5.1	武广高铁对城市体系等级规模结构的影响	136
5.2	武广高铁对城市体系空间结构的影响	141
5.3	武广高铁对城市体系职能结构的影响	152
6	高速铁路对沿线城市区域一体化的影响	159
6.1	一体化的基本理论	159

6.2	高速铁路对区域经济一体化的影响机理	168
6.3	成绵乐城际铁路与沿线城市区域概况	175
6.4	成绵乐城际铁路对市场一体化的影响	181
6.5	成绵乐城际铁路对产业一体化的影响	188
6.6	成绵乐城际铁路对城市一体化的影响	199
6.7	结 论	211
7	高铁对城市影响的其他问题研究	213
7.1	高铁对城市人口分布的影响——以法国为例	213
7.2	高铁对城市竞争力的影响——欧洲经验	226
	参考文献	239

1 绪 论

1.1 迈向高铁时代的城市

第一次工业革命使人类交通运输发展进入了文明的时代,比如蒸汽机应用于水上运输,结束了“帆船时代”,进入了“机械化时代”,当时的内河运输、海上运输有力地促进了港口城市经济和国际贸易的发展。但是之后的铁路修建则打破了单纯依赖沿江、沿河进行产业布局的国土开发模式,铁路运输逐渐成为陆上运输的骨干。1825年,世界上第一条铁路在英国的斯托克顿(Stockton)和达灵顿(Darlington)之间建成并运行,英国率先进入“铁路时代”。在欧洲和新大陆,铁路运输所具有的运量大、速度快、全天候等优越性迅速被人们所认识,一时间效仿并修筑铁路成为资本主义近代化的突出特征之一。与英国和欧洲其他老牌资本主义国家相比,美国铁路建设的起步要晚些,“但到铁路发展高峰期间的1888年,美国铁路里程要比全欧洲的铁路里程数多26 080英里”^①。到1920年,美国的铁路运输线路总长度达到296 835英里。世界铁路发展史表明,各国铁路干线的建设带动了城市化发展,铁路所经之地,城市崛起,城市的面貌因此发生了巨大变化。城市的连通性增强,城市人口随着铁路线的延伸而增长,在铁路的枢纽以及沿线地区出现了许多新型工业城市,显示出强大的集聚与辐射功能。

但是,随着交通技术创新的加快,世界公路运输、民航运输迅速崛起,在20世纪40年代以后,由于各种运输方式之间的激烈竞争,特别是受到来自以汽车和飞机为代表的新兴运输技术的挑战与冲击,铁路在运输市场中的垄断地位逐渐失去,所占市场份额不断减少,世界铁路的发展一度陷入艰难境地,^②铁路甚至在某些国家被称为“夕阳产业”。

① 顾宁.美国铁路与经济现代化[J].世界历史,2003(6):58.

② 如在美国铁路发展高峰期的1916年,其营业里程达到约40.9万公里,此后大量线路被拆除和封闭,到20世纪70年代末减至约30万公里,到1993年营业里程大幅度减少至23.1万公里,1999年下降到19.3万公里。造成这一现象的原因有:公路运输、民航运输对铁路市场的挤占,铁路技术进步提升了运能并加剧了铁路基础设施能力冗余,缺少路网的统一规划使其发展存在一定的盲目性。



20 世纪中后期,科技以信息技术和高速技术集成创新为龙头,在世界范围内带动了铁路整体技术的迅猛发展,使铁路这一传统产业面貌焕然一新,铁路市场竞争能力大大提高。而推动铁路行业复苏和开创高速铁路新纪元的标志性事件则是日本新干线的建设与投入运营。

1957 年,日本“申奥”成功。历经 7 年的建设,在 1964 年 10 月 1 日,连接东京与大阪的日本东海道新干线在东京奥运会及其后的大阪世博会(1970 年)前夕通车,这也是世界上第一条时速超过 200 千米的载客运营高速铁路。它创造了世界上铁路在与航空竞争中首次取胜的实例,并作为当今日本的象征,被誉为“经济起飞的脊梁”,因此,其对日本经济社会产生的作用是全方位和深刻的(见图 1-1)。新干线建设是“日本铁路史上的一场革命,它的诞生给日本日趋衰落的铁路行业带来了新的生机。它不仅成为日本经济高速增长的动力,也对世界各国铁路经营,特别是欧洲各国铁路的高速化产生很大影响”^①。因为日本开发新干线的时候,正是欧美国家大力发展高速公路和航空运输业的时候。

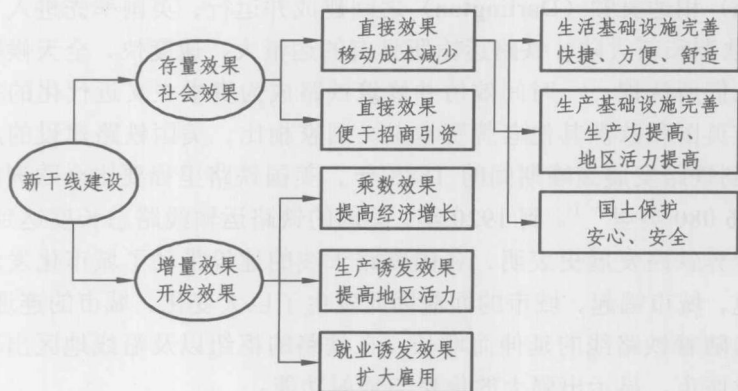


图 1-1 新干线建设带来的经济效果

资料来源:张季风.新干线与日本经济[J].日本学刊,2003(6):28.

历史有着惊人的相似。2001 年,中国“申奥”成功。同样是历经 7 年,在 2008 年 8 月 1 日,连接北京与天津的京津城际铁路在北京奥运会及其后的上海世博会(2010 年)前夕通车,“和谐号”动车组以时速 300 千米的高速度飞驰,这也是中国第一条具有完全自主知识产权、世界一流水平和真正意义上的高速铁路。它的开通,拉开了中国高速铁路建设与运营的序幕。2009 年 12 月 26 日,武广(武汉—长沙—广州)高速铁路正式投入运营,同时首发国

^① 张季风.新干线与日本经济[J].日本学刊,2003(6):21-22.

产时速 350 千米的“和谐号”高速列车，这成为中国高速铁路发展史上的又一里程碑。特别值得研究的是中国“新干线”的诞生及影响：2012 年 12 月 26 日，纵贯我国南北、世界上运营里程最长和辐射范围最广的京广（北京—武汉—广州）高速铁路正式全线贯通，作为我国“四纵四横”架构的高铁网络的主动脉，它连接起了首都经济圈与珠三角经济区以及长株潭城市群、武汉都市圈、中原经济区、环渤海经济区等沿线区域 30 余个站点城市和众多的城镇，形成了一线端点城市的“1~8 小时”经济圈，对沿线区域与城市之间的人员流动、知识溢出、产业升级、产业转移和区域经济合作与一体化，以及快递物流业、高铁旅游业等方面都产生了积极和深远的影响，而且能够实现客货分流，从而大幅度提高繁忙干线的铁路运输能力。

如果说交通运输方式的每一次创新都与技术革命有着密切的联系，并影响城市发展与城市化进程（见表 1-1），那么日本新干线的诞生则标志着世界铁路行业“高速化”^①时代的到来（见图 1-2、图 1-3），以及出现高铁导向的新型城市化发展模式。即高铁建设提高了空间可达性和吸引力，为城市发展带来新的交通区位优势，为商贸旅游、商务办公等第三产业的发展带来新的契机，这些均会引起城市空间结构与布局的变化，并且会促进城市发展向紧凑型（集约式）模式转变。高铁建设还有利于城市群的形成与发展、区域空间结构体系发生演变与重构，以及实施“点轴开发”模式。总之，高速铁路在城市经济社会发展中的重要基础性作用与引导性作用日益稳固和彰显。

可以说，日本新干线将世界城市发展带进了高铁时代。如今，法国的 TGV 和英国、法国、比利时的“欧洲之星”以及德国的 ICE、西班牙的 AVE、韩国的 KTX 等城际列车穿越在欧亚大陆各城之间，时速高达 300 千米的高速铁路网络将许多城市网在其中。在这种形势下，长期依赖于小汽车与飞机的美国人也坐不住了。2010 年 1 月 27 日，美国总统奥巴马发表了任期第一年的《国情咨文》，他重温了“美国梦”，并催促美国人奋起直追：“从第一条跨州铁路的诞生，到州际高速公路系统的建成，我们的国家向来走在世界前列。”

表 1-1 交通运输方式的技术进步与城市发展

按三次技术革命划分	交通运输方式	城市发展
工业革命前 (18 世纪 60 年代前)	水路客货运输为主	利用天然港口，城市通常形成及布局于江河流域； 城市大多处于孤立状态，规模小，数量少，经济功能不强，与外界联系较少

① 即旅客运输正向高速、便捷、舒适化方向发展，而货物运输则向着重载、快捷、物流化方向发展。



续表 1-1

按三次技术革命划分	交通运输方式	城市发展
蒸汽时代 (18世纪60年代到19世纪中期)	水路运输的现代化(大型汽船); 铁路运输的兴起与发展	沿海(港口)城市成为新的经济中心; 铁路沿线工业城市与铁路枢纽城市往往是区域中心城市; 交通工具的革命推动了近代城市的产生, 同时引发了城市化进程中的第一个高潮; 工业化带动了城市化, 城市通过交通干线与外界产生要素流动
电气时代 (19世纪70年代—)	电力技术的应用使传统铁路运输的性能得到改善; 公路运输、航空运输、管道运输的兴起与发展; 形成海、陆、空三维立体交通体系	城市之间的联系进一步加强, 城市化进程大大加速, 出现了大城市化趋势和大都市带; “逆城市化”现象加剧, 带动了城市腹地的发展; 生产要素既向城市中心集聚, 也向城市郊区与腹地扩散
信息技术时代 (20世纪50年代—)	交通工具不只是汽车、火车、轮船、飞机、管道等实物形式, 而是扩展为包括电报电话、光纤和无线通信技术等在内的多种形式; 交通运输方式的信息化、智能化, 形成了包括高速公路、高速铁路、中远程航空运输在内的现代综合交通运输体系	城市的连通性得到空前提高, 城市的可达性除了人流、物流的时空收敛效应外还显示出虚拟化的特征; 出现了“信息城市”“数字城市”或“智慧城市”等创新的城市发展模式; 开始形成多中心城市结构, 同城化与城市群一体化进程加快

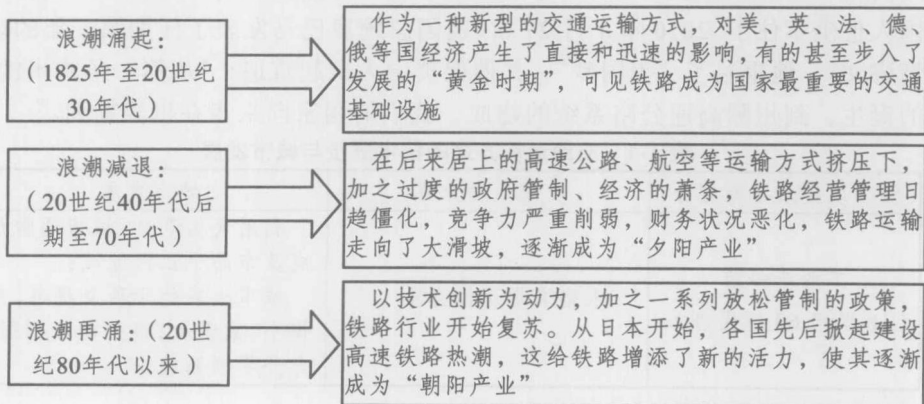


图 1-2 世界铁路发展历程

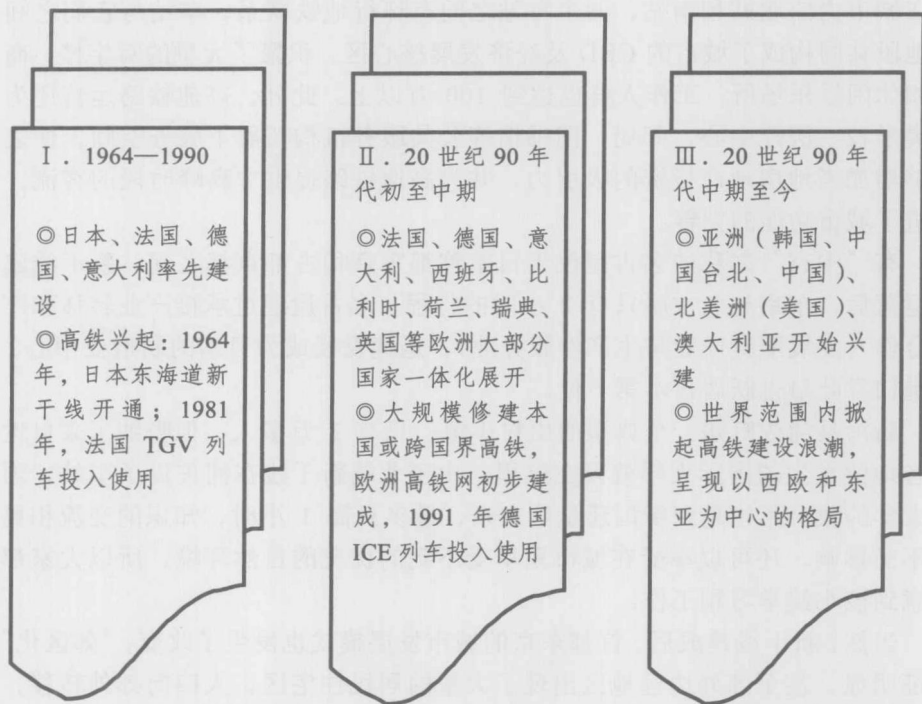


图 1-3 世界高速铁路发展历程

奥巴马在佛罗里达宣布：“联邦政府将投巨资用于修建高速铁路……”^①美国佛罗里达州坦帕至奥兰多的城际高速铁路于次日就破土动工。可见，“躺在汽车轮子上”的美国也开始加快高速铁路建设步伐了。目前，以中国为标杆，世界上许多城市正在推进以高速铁路为骨干的城市群多模式暨综合客运交通系统建设，制订符合高铁时代要求的城市交通发展政策，建立以高铁为主干并集疏运系统配套的城市交通需求管理体系，采取 HST-TOD 引导城市发展的策略以协调城市和交通的可持续发展。放眼全球，高速铁路正以飞快的速度影响着世界各地，日益改变着区域和城市的经济社会发展格局，极大地促进了沿线大城市的产业结构与布局的调整，也深刻地改变着城市生活方式与居民的价值观念。

(1) 日本建设的第一条新干线的受益城市

大阪，可谓是日本高速铁路的最早受益者之一。当地政府在规划建设新干线车站时就将车站与城市中心的发展结合在一起考虑。大阪的发展主要集

^① 王宁. 世界迈向“高铁”时代[J]. 环球杂志, 2010(2).



中在城市内的北站和南站，两个车站之间有环行地铁联系，车站与它们之间的地段共同构成了城市的 CBD 及经济发展核心区，积聚了大量的写字楼、商场和休闲娱乐场所，工作人群也达到 100 万以上。此外，高速铁路运营还为各类学校、医疗中心、邮局、图书馆等公共服务机构拓展了服务空间，使之能够增加当地房地产投资的吸引力，并为高速铁路提供非高峰时段的客流，促进了城市功能的完善。

有“中京”之称的名古屋位于日本首都东京和古都京都之间。新干线建成运营后，东京与名古屋只有 2 小时的行程，名古屋通过承接产业转移和产业合作（发展配套产业与生产性服务业），迅速发展成为日本的制造业中心，其港口吞吐量也跃居日本第一位。

新潟县浦佐町是一个典型的山村小镇，只有 2 万多人，但吸纳了来自世界各地留学生的国际大学就设在这里。由于北陆新干线在浦佐设了车站，国际大学的教员不论是到新潟还是到东京，最多只需 1 小时，知识的交流和更新不受影响，还可以享受在城市里享受不到的优美的自然环境，所以大家都乐意到该小镇学习和工作。

当然，新干线建成后，首都东京的城市发展模式也发生了改变，“郊区化”特征明显，甚至郊外边远地区出现了大量的居民住宅区，人口向郊外转移，带动市区范围的扩展，东京多中心城市空间结构开始形成。

新干线的开通极大地增强了沿线区域大、中、小城市间的联系，形成了以大城市为核心的东京、名古屋和大阪三大都市圈。

许多实证研究都表明，新干线的发展与经济发展存在着正相关关系，它不仅促进了城市经济的发展，而且还为沿线城市带来了巨大的社会效益。“以掛川市为例，其在新干线开通后，人口增长率达 8.5%，要高于周边地区 5~6 个百分点；外来旅游人数增加 33%，新成立 10 个企业，产值占全市工业总产值 30%，达 1 800 亿日元；经济得到了很大的发展，财政收入逐年提高。”^①

（2）法国建设的第一条高速铁路的受益城市

巴黎至里昂（Traina Grande Vitesse，简称 TGV）的东南线高速铁路（时速 260 千米/小时）建成通车后，对本来偏远的里昂的经济发展产生了很大的影响。里昂的一些小公司开始为巴黎的许多大公司提供专业化的服务（服务外包）。里昂的商务活动延伸到了巴黎。从 1983 年到 1990 年，里昂车站周边地区的办公面积从 17.5 万平方米增长到 25.1 万平方米，年均增长 5.20%，成为了商务办公楼发展最快、最受欢迎的地区，在那里积聚了全市 40% 的商务

^① 冯长安．高铁建设对城市发展的影响研究[C]．中国城市规划年会论文集，2009：821．

办公楼。TGV 的日常运营和维护工作、客流增长和城市间交往的增加,也为该市旅游业、酒店业和其他服务业等创造了大量的就业机会。

1993 年巴黎至里尔(位于伦敦、巴黎、布鲁塞尔等 3 个首都城市的地理中心)高速铁路建成通车,随着欧洲之星(Eurostar)将伦敦、巴黎、里尔以及布鲁塞尔快速连接起来,使里尔成功实现了由北方工业之都、冷漠富裕城市向宽容大度、充满生机的欧洲文化首都和商务时尚城市的转型。里尔围绕高速铁路车站,建成了总面积为 45 万平方米的会展中心、欧洲办公大厦、银行大楼和 Euralille 大型商业中心。

而 TGV 大西洋线(时速 300 千米)的终点城市勒芒市,也因高速铁路的建设而成为众多受益者之一。当地政府在方案设计初期,就对高铁站周围的房地产开发进行了长远的规划,在通车仅 1 年的时间内,车站周边地区 1 万平方米的商务中心就基本出租完毕,到 1991 年又增加 2.2 万平方米的商务办公面积。通车 3 年后,周边土地的价格和商务办公租金都提高了 2 倍。

高速铁路沿途的许多小城镇也因 TGV 的开通而受益颇丰。如旺多姆(Vendme)在高速铁路建成之前只是法国众多小城镇中普通的一员,甚至不为人知。高速铁路开通后,因它距离巴黎小于 1 小时车程,各地游客蜂拥而来,更有一些人把它作为通勤的后花园,选择在那里置业。他(她)们利用高铁的便利形成“3+2”模式,即在巴黎上 3 天班,在那里上 2 天。一些大公司也就把目光转向这个小镇:增加服务业投资,不断完善城市配套设施。高速铁路通车 3 年之后,该镇的房屋价格提高了 35%,房地产交易率增加了 22%。昔日的小城镇已经借助高速铁路的力量蜕变成一个崭新的小城市。

高速铁路建成后,城市可达性提高了,出行时间缩减了,交通成本减少了,极大地改善了沿线各个城市与时尚之都巴黎的联系,使这些城市成为了商家、企业,尤其是国际性机构考虑投资和扩展业务的区位选择。现在的法国人除了为埃菲尔铁塔、欧莱雅化妆品及众多奢侈品自豪外,没有理由不为他(她)们国家每天以 300 千米左右的时速飞驰在不同的地区和城市间的 500 列列车而自豪。

(3) 韩国高速铁路(Korea Train Express, 朝鲜语简称 KTX)的受益城市
上世纪 90 年代初,国土面积只相当于我国浙江省的韩国开始修建高速铁路,成为继日本、法国、德国、瑞典、西班牙之后第 6 个拥有高速铁路的国家。韩国以首尔为中心构建的“人字型”高速铁路干线把由高速公路形成的“一日生活圈”变成了高铁城市“半日生活圈”,并扩展了首尔都市圈,“使高铁站所在城市和地区迅速成为新的交通、产业和商业中心,形成了‘KTX 经济特区’,减轻了产业向首尔和首都圈过度集中的趋向,促进了区域经济均衡



协调发展,同时也改变了经济社会的活动方式。”^①而 KTX 带来的交通与物流环境的极大改善又促使韩国的国家竞争力得到了全面的提高,以下几个案例足以说明。

全罗北道益山市的工业园区长期以来入驻企业寥寥,工业园处于停滞发展状态,但高速铁路开通后一年内,原来在首都圈的 22 家企业先后迁入园区,他们以 1 068 亿韩元的总投资规模产生了可观的投资拉动效应和扩大就业效应。毗邻高速铁路车站的忠清南道牙山市汤井地区历来以农业为主,经济缺乏活力,然而高铁的开通,促使三星电子决定与日本索尼公司合作,在该地区建立大型电子产品生产基地,即汤井液晶显示器工厂,从而促使该地区发展成为新兴产业城市。

在高速铁路车站所在地的城市,随着高铁站区建设和人流、物流的增多,城市经济活力显著增强,并因此成为新的区域交通枢纽和经济中心。原先一些中心城市借助高速铁路,经济加快发展并再上台阶,如纺织城大邱市历来客流不旺,但高速铁路开通后,大邱到首尔只需 1 小时 40 分钟。每天从东大邱车站下车的旅客增至 1.2 万多人,而乘坐 KTX 来大邱的外国游客数量也得到了迅猛增长。旅店客房入住率和百货店销售额更是随之直线上升。此外,年货运量也增加了近 8 倍。

中部城市安市的地价长期以来处于中下水平,在占据高速铁路车站的“地利”之后,其开发建设迅速升温。到 2010 年 1 月份,其地价已上升为韩国第二位。天安、大田到首尔的时间也分别缩短为 34 分钟和 49 分钟,这两个中部城市快速融入了首都经济圈,在首都经济的强力辐射带动下,经济发展明显加快,人们的生活方式也随之大大改变。越来越多的工薪族为摆脱昂贵的房价、交通拥挤的首尔生活,愿意到天安这样便捷的地方购房或干脆到当地谋求新职,这一方面提高了他(她)们的生活质量,同时也疏解了首都的人口压力并促进了地方经济发展。

(4) 中国高速铁路大发展的受益城市

经过 15 年来高速铁路的建设和对既有铁路的高速化改造,我国新建的一系列高速铁路(主要是城际客运专线)相继建成通车(见表 1-2),使得端点城市的区域影响力增强和沿线城市分化与整合的发展趋势明显:一是进一步增强了端点城市在所属区域的集聚与辐射带动作用,城市竞争力持续提升;二是助推了多中心城市发展格局的形成:双核及多核城市结构与功能布局,

^① 对“国外高速铁路发展及其对城市发展的影响”的有关资料的综述。