

“轨道上的江苏”助推更高质量发展

成长春 陈为忠

改革开放以来，江苏综合交通运输体系获得飞速发展，但对标国内外发达地区，在高快速铁路方面仍存在短板。交通运输设施现代化是经济社会高质量发展的命脉。2019年3月江苏出台《关于进一步加大基础设施领域补短板力度的实施意见》，明确要求加快推进高快速铁路建设，加强铁路过江通道和综合枢纽建设，大力发展沿江沿海港口铁路专（支）线，打造“轨道上的江苏”。

“轨道上的江苏”格局加速形成

现阶段，江苏铁路建设正在实施双轮驱动的大推进战略。一批高快速铁路项目正在加速推进。为解决高速铁路建设中存在的轨道里程数不足、路网布局不均衡、速度标准不匹配等不平衡不充分问题，江苏正在快速推进连淮扬镇铁路、连徐铁路、郑徐客专、连盐铁路、沪通铁路、徐宿淮盐铁路、盐通铁路、南沿江高铁等项目，同时推进高速铁路、城际铁路、市域市郊铁路和城市轨道交通“四网融合”。货运铁路建设也在向纵深发展。江苏正在全面落实全国及重点区域铁路货运扩能增量计划，积极打造徐州国家铁路物流中心，着力提升连云港、南京、苏州中欧班列发展水平，进一步提升沪宁、陇海、新长等既有铁路的站场作用和货运功能；以南京港、太仓港、南通港为中心，加快推进宁启、海洋等普速铁路、专支线铁路优化升级为“公转铁”和“多式联运”的黄金运输线。

“轨道上的江苏”正在由规划变为现实。截至2018年，全省铁路通车里程由2012年2348公里增至3126公里，其中高快速铁路由627公里增至1811公里，已经由跟跑型发展跨入领跑型发展阶段。《江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划（2018-2035）》确定的长江以北铁路主骨架已经开工，到2020年基本可以建成通车。高快速铁路苏南“有路无网”、苏北苏中“无路无网”的落后局面正在被打破。

“轨道上的江苏”效应日益显现

刚刚起步的“轨道上的江苏”已经产生涟漪效应，正在引领交通出行，重构空间格局，惠及经济民生。江苏正在昂首阔步迈入高铁新时代。

“轨道上的江苏”重塑江苏运行图。在京沪交通走廊上，高速铁路正刷新着“江苏速度”。旅客乘坐高铁从南京出发，20分钟可到镇江、39分钟可到常州、55分钟可到无锡、72分钟可到苏州、74分钟可到徐州。未来，随着2020年高速铁路覆盖江苏设区市，全省将进入“1小时”高铁时域圈，实际满足“2小时”快速通勤圈。高速铁路具有运行速度快、安全性能好、舒适度高、全天候运行的优势，随着路网的延伸，其正在悄然改变着江苏人的出行习惯和交通运输格局。高速铁路网正在向南通、盐城、连云港、宿迁、淮安等交通末梢效应突出的城市延伸，未来将极大提升东部沿海、苏北腹地基本公共服务均等化水平，进一步提升人民群众在交通运输领域的获得感、幸福感，同时也为京沪间形成新的南北战略大通道和全国性交通枢纽带来了可能性。

“轨道上的江苏”引领高质量区域一体化发展。首先，高快速铁路网支撑江苏更好地融入国家战略。江苏“三纵四横”高快速铁路线路皆是国家中长期铁路网规划中的重要项目，是长江经济带综合立体交通走廊、京沪战略大通道、沿海战略大通道等国家主通道的重要组成部分。到2025年，随着江苏“三纵四横”

高速铁路网建成，江苏与长三角、长江经济带、一带一路沿线地区的经济联系将进一步增强。其次，高速铁路网支撑南北跨江高质量融合发展。高速铁路是联通苏北、苏中、苏南三大区域的快速通道，将进一步增强扬子江城市群的向心力，进一步推动南北跨江融合、江海联动、陆海统筹，促进江苏区域协调性均衡发展。再次，铁路是港产城联动、城乡一体化发展的重要支撑。江苏铁路货运主通道和港口铁路支线是沿海沿江港口及园区集疏运体系重要组成部分，位于城乡结合部的高铁枢纽和市郊铁路是城市向周边扩张的新动能。上述铁路设施正在拉近城乡关系，孕育区域点轴空间形态，建构港产城融合、城乡融合发展的新格局。

“轨道上的江苏”推动站场经济高速发展。随着交通与经济社会的深度融合、全面对接，连云港、南京分别依托海铁联运枢纽、高铁枢纽孕育出具有示范意义的两种不同的站场经济形态。其中连云港上合物流园和中哈连云港物流基地场站因海铁联运而兴，是江苏推进“一带一路”交汇点建设的产物，主营国际跨境贸易。中哈连云港物流基地场站主营国际多式联运、拆装箱托运、仓储等国际货物运输业务。上合物流园有专用铁路、铁路装卸场站、大宗商品交易中心、智慧物流信息中心等一批重点项目正在加快建设，是国家级示范物流园区，物流量已近千万吨规模。南京南站站场经济发展迅速，是因高铁枢纽而兴的典型案列。该枢纽交汇京沪、宁杭、沪汉蓉等8条高等级铁路，交通极为便捷，兼有省会、历史文化名城优势，每年汇聚大量人流、物流、信息流、资金流，由此迅速成长为高端商务商贸集聚区、长三角地区重要旅游集散中心，进而成为南京枢纽经济高地、财富聚集的核心区。

深化落实“轨道上的江苏”建设

打造“轨道上的江苏”是建成交通强国建设先行区的重要抓手，是推动高质量发展走在前列、建设“强富美高”新江苏的重要支撑，未来需着重做好以下几个方面工作。

大力推进铁路强枢纽、优路网、促均衡工作。抓住高铁大发展战略契机，主动对接，积极融入国家和区域铁路网络，继续提升南京、徐州、无锡、连云港全国性交通枢纽的地位和能级，全力把南京打造成为国际性综合交通枢纽；同时在现有高铁项目间科学布设联络线，推进公铁两用过江通道建设，密织苏锡常与江北直达网络，继续优化“三纵四横”路网布局；推进苏锡常、宁镇扬、淮海都市圈或城市群共建共享城际轨道交通项目，重点建设沿江城市群多层次轨道网，打造交通引领城市群发展样板；继续推进市郊铁路、城市轨道向县城、中心镇的延伸，助推高质量城乡一体化发展。

大力推进铁路与其他交通方式融合发展。首先，推进以铁路为中心的综合立体交通体系建设。继续推进铁路系统的“四网融合”，同时加快与航空网络、地面公交网络无缝对接，以高铁站为中心打造更智能、更经济、更柔性、更绿色、更均等化的“六网融合”交通运输体系。其次，大力推进水铁联运通道与品牌建设。全面落实江苏省《推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020年）》，继续推进港口配套铁路建设，加紧培育运输主体、创新运输组织、升级运输装备、构建信息平台，重点推进大宗货物运输公转铁，大力发展公铁水联运，打造长江经济带运输结构调整样板。依托连云港-霍尔果斯串联起的新亚欧陆海联运通道，重点建设连霍新亚欧陆海联运通道，打造“一带一路”建设的交通标杆示范项目样板。

大力发展铁路与产业融合的枢纽经济。依据国家和江苏省“十三五”综合交通运输体系发展规划，参考铁路偏好型产业发展基础，选择具有国际性或全国性影响的南京、徐州、无锡、连云港四个全国性综合交通枢纽，按照重点突破、特色发展原则，集中力量打造城市枢纽经济样板；选择南通作为枢纽经济培育点，加快推进北沿江高铁建设，高标准建设疏港铁路，加快推进通州湾远洋集装箱干线港、江海联运枢纽建设，全力推进通州湾长江经济带战略支点建设。

大力推进铁路多元投融资体制机制创新“。轨道上的江苏”建设涉及高快速铁路、城际铁路、城市轨道交通、市郊铁路、港口集疏运铁路等多个层次，不能仅仅依靠政府财力。必须创新铁路市场化运营、企业化管理模式，不断降低投资门槛，按照“政府主导、多元投资、市场运作”的原则，逐步降低政府投资比例，把社会资本吸引到铁路建设中来，从根本上解决高铁建设的资金来源问题，化解地方政府负债和财务风险。