

# 高速铁路对京津冀都市圈经济发展的影响探讨

蒋秀兰：石家庄铁道学院经济管理分院，讲师，河北 石家庄，050043

梁成柱：石家庄铁道学院经济管理分院，副教授，河北 石家庄，050043

刘金方：石家庄铁道学院经济管理分院，教授，河北 石家庄，050043

**摘要：**近年来，京津冀区域高速铁路相继规划、建设和通车运营，为京津冀都市圈发展创造了良好的交通条件。高速铁路对京津冀都市圈经济发展具有极大的推动作用，但同时也造成了资源向北京、天津等发达城市的进一步集中。分析高速铁路对京津冀地区经济发展的影响，并针对如何更充分地发挥高速铁路的作用，促进京津冀地区发展提出建议。

**关键词：**高速铁路；京津冀；经济

## 1 京津冀区域高速铁路建设及运营情况

近几年，京津冀区域高速铁路发展迅速。2008年8月1日，京津冀区域内，中国第一条具有完全自主知识产权、世界一流水平的京津城际铁路通车运营，实现了北京、天津两大都市之间半小时的快速直达，为奥运会的顺利召开提供了高效率的运输服务。京津城际铁路的开通，拉开了京津冀区域乃至全国高速铁路建设和运营的序幕。

2009年4月1日，中国最早开工的石太铁路客运专线正式通车，石家庄—太原59 min便可到达，大大缩短

了山西与京津冀地区的时空距离，进一步密切了区域经济、文化、信息交流。

除已经开通运营的客运专线外，在途经京津冀地区的已经开工建设的还有京沪高速铁路、京石、津秦、石武客运专线等。2008年4月，总投资2 209.4亿元、长约1 318 km的京沪高速铁路全线开工，预计在2012年完成，届时从北京—上海只要5 h。该线经过河北廊坊、沧州两市；石武客运专线2008年10月全线开工，将于2012年6月30日投入运营，实现石家庄3个多小时直达武汉的目标，经过河北石家庄、邢台和邯郸三市；2008年11月8日，津秦客运专线在天津滨海新区正式开工，预计建设总工期为4年，届时，天津—秦皇岛全程运营时间将不超过1 h，途经河北唐山、秦皇岛两市；北京—石家庄的客运专线于2008年10月7日正式开工建设，届时，北京—石家庄不到1 h就可以到达，途经河北保定市。

此外，北京—张家口、北京—唐山、北京—沈阳（经河北承德）、石家庄—济南（经河北衡水）线，2009年内也将动工建设。这样，通过北京、天津和河北

基金项目：河北省哲学社会科学规划项目（200607010）

11个设区市的客运专线年内将全部开工建设,京津冀地区将在全国率先跨入“高铁时代”。

## 2 高速铁路对京津冀地区经济发展的影响

高速铁路的建设运营使京津冀地区交通更为便捷,使京津冀及周边区域的联系愈益便利,城际交流日益活跃,客货流量不断增长,对整个京津冀地区的经济发展产生重要的影响。以2008年8月1日通车的京津城际铁路为例,该铁路对2008年天津旅游产业的增长贡献率为35%,增长幅度达到近10年来的最高水平。2008年外地到天津旅游者的消费超过750亿元。

### 2.1 高速铁路的发展完善将加快京津冀一体化进程

京津冀一体化是一个喊了很多年的口号,但实际上京津冀的合作才处于初始阶段,实质性的合作缓慢而艰难。高速铁路的运营和体制观念的转变将从根本上改变这一切,使京津冀一体化走上实质性的发展轨道。京津冀区域内的高速铁路不仅为京津冀之间提供更加快捷的客运交通系统,更重要的是把京津冀区域内的大城市连为一体,实现同城化。

首先,高速铁路运营有利于优化京津冀交通网络空间布局,协调各种运输方式的发展,逐步实现一体化交通运输格局。

交通是经济发展的先行和基础,加快构筑现代化的区域综合交通网络体系,尽快形成联系区域内主要城市间的快速交通大通道主骨架,是区域经济一体化最重要的基础。京津城际铁路、京石客运专线等的相继建设和投入运营,使京津冀区域内的铁路运输体系更加完善,与海港(天津港、唐山港)、空港、公路等多种运输能力相配合,形成港口通过高速公路、高速铁路连接城市,城市通过各等级公路向腹地延伸的交通一体化格局。

第二,高速铁路运营有利于加速京津冀区域内资源合理流动,实现京津冀区域资源配置一体化。

生产要素资源的流动半径有多长,往往并不完全取决于其地理位置上的距离,在很大程度上取决于交通条件。高速铁路建成通车后,可以“用时间缩短空间”,如北京—天津半小时左右可以到达,北京—石家庄1h可达。这种便捷性大大方便了京津冀地区的人才、物资、资金、信息、技术等资源在经济圈内的频繁流动,使资源配置更合理,在此基础上发挥各地比较优势,从而促进区域的共同繁荣。

从另一个角度讲,高速铁路实行客货分流,原来货

车被客车大量吃掉的运输比例得以释放,缓解运能与运量的矛盾,打破限制型运输状态,更多的运输及物流系统会投入到货物运输领域,这将大大缓解京津冀区域的物流瓶颈,在提升物流效率的同时促进资源配置一体化进程。

第三,高速铁路运营有利于打破城市间行政壁垒,促进京津冀区域经济一体化。

京津冀一体化必然要求形成统一的市场,而统一市场中不允许条块分割,政府发挥的协调权利也不能过大,不能人为以行政权力去干涉经济事务。京津冀一体化过程中,最主要的是打破行政条块阻隔,充分发挥市场作用。

交通条件的改善有利于冲破行政壁垒。虽然克服地方保护主义需要制度创新,但是高速铁路会强迫地方政府考虑如何完善地方发展政策,学会全球化与区域化思维。高速铁路将对城市间的行政壁垒产生非常巨大的冲击力量。这种冲击,将迫使各地行政意识更加开放,利于打破行政壁垒。

### 2.2 高速铁路将促进京津冀经济圈的对外交流和整体发展

高速铁路不仅促进了京津冀区域经济一体化,而且也作为京津冀地区与其他地区、其他经济圈的交流创造了更为便捷的条件,成为京津冀区域整体发展的加速器。

随着石太、石武客运专线和京沪高速铁路的相继通车运营,京津冀区域作为一个整体的对外交流将更为便捷。以石太客运专线为例,自2009年4月1日开通运营以来,1h到石家庄、3h到北京,使山西省真正意义上融入环渤海经济3h经济圈。京太动车组把太原、石家庄、北京纳入一个城市群共同发展,提高了区域综合竞争能力,为首都北京创新成果转化,人才、信息、技术和文化资源向山西等周边区域输出,建立了一条更加快捷的通道。山西和北京、河北,包括天津等环渤海地区的旅游协作发展进一步加强。2009年4月份,太原铁路局与省市旅游部门紧密配合,组织开展了“动车游”服务项目。在不到一个月的时间里,山西“动车游”出现“井喷”,各大旅行社的组团游和地接游较上月成倍增长。

同样可以预见,京沪高速铁路建成通车后,也必将大幅度拉近京津冀与长江三角洲地区的经济距离,使长江三角洲地区的技术、先进的经济理念、民间资本等能够更有效地对京津冀传输和扩散,将对京津冀地区产生全方位的影响。

### 2.3 高速铁路将改变中国区域经济格局, 京津冀真正成为中国经济增长的第三极

对于中国区域经济格局的调整, 京津冀范围内的高速铁路的建成将是一个重要契机。系列高速铁路的建成通车将成为京津冀发展的加速器。随着国家发展战略重心北移, 在国家打造环渤海“中国经济第三极”的战略背景下, 京津冀都市圈的一体化进程也进入关键时刻, 京津冀区域发展规划被列为国家“十一五”发展规划的子规划, 天津滨海新区开发开放已正式纳入国家发展战略布局, 京津冀迎来了难得的发展机遇。无论是从适应国家经济重心战略调整的需要来看, 还是从解决区域生态环境、经济发展、社会稳定等问题考虑, 都要求京津冀地区必须加快区域经济发展进程, 担当起中国经济增长“第三极”的重任。

较长江三角洲地区、珠江三角洲地区而言, 京津冀城市圈目前农业经济成分较多, 经济运行市场化程度较低, 商品经济的层次和密度不高, 计划经济对市场的影响残余还较多。高速铁路建成后, 伴随着对外沟通交流的便利必将流入新的经营理念, 加之京津冀城市圈重工业基础雄厚, 又有政治中心与优良港口的支撑, 一旦经济理念出现转折性的变化, 其发展速度会迅速提高, 成为中国经济增长的“第三极”。

### 2.4 高速铁路促进优势资源流向发达城市, 造成京津“空吸”现象

任何事物都有两面性。高速铁路对京津冀经济圈也可能产生一些负面影响。例如, 由于北京、天津这两个中心城市与周边地区经济发展差距较大, 随着高速铁路的运营, 周边地区的人才、资源向北京、天津集中的速度也越来越快, 这又使北京、天津与周边地区的差距进一步拉大, 使京津冀三地的人才、资源逐渐向北京、天津集中, 造成周边地区旅游发展等相对迟缓, 这就是北京、天津给周边地区的经济造成的“空吸现象”。这种空吸现象甚至造成河北省内还存在着272.6万贫困人口, 形成了“环京津贫困带”。

从高速铁路系统本身来看, 高速铁路站点的密度要远远低于常规铁路, 这将使各种经济要素进一步向大城市集中, 可能拉大地区之间的差距。

## 3 进一步发挥高速铁路积极影响的建议

基于以上分析, 为更好地促进京津冀地区的发展, 发挥高速铁路对京津冀经济实力的正面影响, 克服京津

“空吸”效应, 提出如下建议。

### 3.1 进一步发展和优化高速铁路网络, 为京津冀地区经济发展创造更好的交通条件

为了更好地发挥高速铁路对京津冀经济发展的带动作用, 需切实制定城际零距离融合方案, 建立城际快速通道, 联合开展港口、公路、铁路机场的交通设施建设, 使1h大北京经济圈真正得以实现。

目前来看, 京津冀范围内高速铁路的规划还主要是从京津的发展走向出发, 而河北方面还需要从自身考虑进一步的优化。如石家庄—天津尚未有高速铁路规划, 使津冀之间的交流效率受到影响。建议规划设计石家庄—天津唐山方向, 以及石家庄—沧州方向的快速交通系统, 这样才能和京津冀实现更好的联动。

### 3.2 克服“瓶颈”制约, 促进河北经济发展

木桶原理表明, 最短的木条是制约水桶容量的瓶颈所在。在京津冀经济区内, 河北应是京津冀经济整体发展的“瓶颈”。在高速铁路迅速发展的背景下, 河北省应借助于高速铁路的便捷性优势, 积极利用京津资源优势, 加强与京津及对外的交流与合作, 把工作重点放在尽早提高经济实力上, 大力发展制造业、发展壮大民间投资, 只有这样才能减少经济水平落差, 尽早真正融入京津冀经济一体化中, 进而提升区域经济实力。只有河北提升了城市吸引力, 才有可能改变北京、天津“空吸”的现象, 把流失到京津的高科技人才拉回来。

在市场经济下, “京津冀一体化”规划中, 京津冀之间是竞争合作的关系。河北应充分依托港口优势和产业优势与京津平等发展, 从传统的被动的“服务京津”向主动的“接轨京津”转换。在与京津合作中, 必须实行有选择合作。如天津电子、汽车业很发达, 但这些产业需要下游企业配合, 河北就应大力发展与其配套的下游产业。河北应根据自身产业优势, 有选择承接京津地区转移出来的相关产业, 实现自己的产业收益。同样, 北京在将生产型企业迁到河北的过程中, 河北不应只是单方面地承受这些会给环境带来不利影响的企业, 应主动与北京保持密切联系, 双方共同协作, 对这些企业进行技术改造和创新, 争取把污染问题解决, 这样才能在不污染河北的条件下通过资源一体化发展促进京津冀的经济发展。

### 3.3 京津冀资源共享, 利用便利交通谋求共利

随着以高速铁路为代表的快速交通系统的日益发展和完善, 为更好地发挥高速铁路对京津(下转第37页)



坍塌度18~20,初凝时间 10h,粗骨料采用5~32mm的连续级配,掺15%~20%的粉煤灰以增加混凝土的和易性。在测量监控方面,采用全站仪,利用坐标法在已完成的薄壁混凝土墩身上标出4个十字标准点,测出壁厚厚的4个方位中点,校正垂球引线的正确性,并随时用这4个方位中点校验模板的安装偏移,根据偏移量的大小采取相应的校正和预防措施。测量校验频率一般为每浇筑两次校验一次。实践证明,该方法易于复核,便于控制墩身各部尺寸、中线和标高,满足规范设计要求。

## 5 环境保护措施

施工过程中应认真贯彻《中华人民共和国环境保护法》和《中华人民共和国水土保持法》及当地政府的有关要求,积极维护当地自然环境。成立环保小组,制定环保制度,并把责任落实到人。合理选择临时工程和施工中的取弃土用地位置,以利水土保持。对天然形成的排水系统应加以保护,不随意改变水系结构,不堵塞河道,必要时修建临时水渠、水沟、水管等。施工完毕,及时清理施工现场,保护沟谷自然畅通,行洪排涝,防止淤积或冲刷。

## 6 结束语

圆端形变截面薄壁空心墩技术在精(河)伊(宁)霍(尔果斯)铁路敖包特大桥的施工中成功运用,为薄壁空心墩桥施工技术的发展和修建积累了经验。随着“轻型、柔性、大跨”桥梁的发展,薄壁空心墩的应用前景广阔,对新疆的后续铁路奎(屯)北(屯)铁路、准(格尔)东(胜)铁路、南疆铁路吐(鲁番)库(尔勒)二线、乌(鲁木齐)精(河)二线、喀(什)和(田)铁路、中吉乌铁路、乌(鲁木齐)兰(州)客运专线的同类桥梁建设施工具有重要指导作用。

### 参考文献

- [1] 中华人民共和国铁道部. TB10203-2002 铁路桥梁施工规范[S]
- [2] 交通部第一公路工程总公司. 公路桥涵施工手册[M]. 北京:人民交通出版社,2000

责任编辑 葛化一

收稿日期 2009-05-11

(上接第16页)冀区域经济积极影响,京津冀应以共赢为目标,以资源共享为基础,作为一个整体积极对外交流,促进整体经济发展。特别是在国际金融危机背景下,京津冀合作更具有现实意义和紧迫性。

2009年春季京津冀的旅游合作就体现了京津冀逐步转向合作谋求共利。京津冀政府部门已经达成共识,破除藩篱,推出“京津冀旅游一卡通”,共同打造旅游“金三角”,展现京津冀旅游圈的区位优势。筹备已久的“京津冀旅游一卡通”于2009年3月21日在天津首发,持有一卡通可以以130元的价格在一年有效期内,不限次数游览京津冀三地78个景区的景点。“京津冀旅游一卡通”使用后,仅天津一地旅游景区的游客数量就有大幅上涨,日均接待游客都在20万人次左右,其中外地游客来津数量同比增加近两成。

城市的发展必须以城市群和经济圈为依托,融入区域经济的整合之中。京津冀都市圈作为中国第三大城市群,其合作应不仅局限于旅游业。随着京津通勤圈、京

津冀都市圈快速交通体系初步建成,日益便利的交通为京津冀多方面合作打下了坚实的基础。京津冀应在多方面加强资源共享,利用便利的交通条件扩大和加速对外交流,促进整体经济发展水平的提高。

### 参考文献

- [1] 焦文旗. 京津冀区域物流一体化障碍因素分析[J]. 商业时代, 2008(35)
- [2] 唐茂华. 京津冀经济一体化战略构想与前景展望[J]. 重庆工商大学学报, 2005(5)
- [3] 王秀玲. 对京津冀区域经济一体化发展的探析与思考[J]. 中央社会主义学院学报, 2006(3)
- [4] 陆大道. 我国区域发展的战略、态势及京津冀协调发展分析[J]. 北京社会科学, 2008(6)

责任编辑 王肖文

收稿日期 2009-05-18