

## 特别报道

## 被高铁改变的中国

高速铁路是当今时代高新技术的集成和铁路现代化的重要标志,反映了一个国家的综合国力。目前,中国已成为世界上高速铁路运营里程最长、在建规模最大的国家。

随着中国加速迈进“高铁时代”的步伐,高速铁路将在中国经济社会发展中扮演怎样的角色,又将对广大人民群众的生产、生活方式带来怎样的影响?国务院发展研究中心资源与环境政策研究所副所长李佐军、国家发改委综合运输研究所管理室主任刘斌、中国铁道科学研究院运输及经济研究所副所长王怀相接受了《经济日报》记者的专访

观察

## 科学规划才能发挥最大效用

林火灿

## 被高铁改变的中国

本报记者 林火灿

## 推进区域协调发展

**刘斌:**高铁建设首先优化了铁路的结构,有利于增强中西部地区原材料板块和制造业的竞争力。随着高铁在中西部的加快发展,将会促进东部地区产业加快向西部转移,有些地方可以承接东部地区的传统产业,有些城市则可以结合本地优势,在一些新兴产业领域加快突破,构建中西部地区发展新优势,为中西部经济社会发展打造新的“火车头”。

**王怀相:**中西部地区高铁线路的开通,既大大改善老百姓出行的交通条件,大幅度压缩城市间的时间距离,也可以使既有铁路线路的货运能力得到进一步挖掘,更有利于当地优势资源的开发利用。

中西部地区高铁的开通,也是我国实施

“一带一路”战略的重要组成部分,将显著提升亚欧大陆桥铁路通道运输能力,对打造我国西部对外开放的桥头堡,促进丝绸之路经济带建设具有重要意义。我认为,高铁在中西部发展中将起到润滑剂和加速器的作用。

**记者:**我国也开通了几条连接东部和中西部地区的高铁线。您怎么看高铁对于优化我国东中西部经济发展空间格局、促进区域协调发展中的作用?

**李佐军:**交通落后,既是中西部地区资源要素和人才流动的掣肘,也阻碍了东部地区对中西部地区的辐射。连接东中西部高铁线的建成,有利于促进全国统一市场的形成,推动东中西部地区的生产要素在全国范围内优化配置,有利于东中西部地区分别发

挥各自的比较优势,避免各地追求“大而全”、搞重复建设,提升发展的质量和效益。

**刘斌:**中西部地区的高铁发展十分重视与东部地区的连接,比如贵广线、南广线就是连接西南地区和珠三角的线路。西南地区的工业基础比较薄弱,但旅游资源丰富;而珠三角地区制造业发达,但资源禀赋不及西南地区。有了高铁的连接,西南地区与珠三角可以更好地进行各种要素的交流与共享。珠三角地区的投资也可能加速向西南地区延伸。

**王怀相:**区位之间交通发展滞后,使中西西部地区的广大市场更加封闭。高铁的开通,将增进各地交流,使相对封闭的市场融合在一起,使市场机制有更广阔的空间发挥作用。未来发展中,不仅东部地区的中低端产业会向中西部地区转移,中西部在新兴产业领域也将有更多与东部地区同台竞争的机会,这会使中西部地区产业结构更优化,也会加速缩小与东部地区的差距。

从这个意义上说,高铁的发展将在很大程度上影响城镇化的格局。而从结构层面看,大城市“摊大饼”式的发展,往往容易造成“城市病”。有了高铁和高速公路作为高效率的“传送带”,城市之间的距离更近了,一个较为直接的好处,是让一部分人从大城市向中小城市流动,既有利于解决现有大城市过度扩张的问题,也有利于促进新兴城镇的形成与发展。

**王怀相:**交通发展与城镇化之间是相互促进的关系。城镇化的发展会要求与之相适应的交通模式;一定的交通模式形成以后,将影响城镇化的范围和进程。因此,在不断完善我国铁路网建设的同时,在城镇化率较高的区域建设高速铁路,符合这些区域进一步城镇化的需要,也将进一步促进该区域的城镇化进程。近年来,我国高铁建成后辐射的沿线城市间物流、人流交往不断加速,居民整体消费水平、观念有了极大改善,高速铁路发展对城镇化进程的突出作用加速显现。

更好地满足老百姓对健康、快乐等方面的需求;同时带动文化产业等相关产业的发展,满足老百姓对快乐、美丽等方面的需求。

**王怀相:**高铁的发展,活跃了沿线吸引区各种资源要素和人员流动,实现了“人便其行,货畅其流”。这种便利性对于物流、旅游等第三产业发展的推动作用将逐渐显现。例如,高铁开通以后,城市之间的时间距离缩短,游客的出行成本降低,许多人利用一个周末或者小长假出门旅游的想法更容易兑现,形成了“高铁旅游热”。而旅游业的发展,带动的不仅是餐饮、住宿等行业的发展,还将为文化产业、健康休闲等产业的发展带来更多商机。

从生产性服务业的角度看,高铁建成以后,不仅自身可以承担一些高附加值货物的运输,也能释放既有铁路线路的货运能力,进一步优化与公路等其他运输方式的分工,优化综合运输体系,降低物流成本在经济发展中的比重。

业;从收入来看,高铁节省了大量的时间成本,降低了交易成本、运输成本,将增加企业和创业者的收入。总之,高铁的发展,将在很大程度上改善人民群众的生活质量,为人民群众创造更加美好的新生活空间。

**王怀相:**铁路线路是国家重要的基础设施,也是资源节约型、环境友好型的运输方式,非常适合我国国情。高铁的建设,带动了当地的经济,提供了就业岗位;改善了当地的交通条件,优化综合运输体系,降低人员出行成本和货物运输成本,促进当地经济发展,提高发展质量。尤其是对于那些偏远、经济不发达地区,通过高铁,为脱贫致富、缩小与经济发达地区的差距提供了可能和机遇。

**记者:**最近几年来,我国高铁进入快速发展阶段,中西部地区的高铁线也陆续建成通车。如何看待高铁在促进中西部地区发展中的作用?

**李佐军:**中西部地区发展长期落后于东部地区,交通不便是重要瓶颈之一。交通受限,在很大程度上导致中西部许多地方很难与外界便捷地开展“互通有无”,各地的比较优势难以充分发挥。在中西部地区加快发展高速铁路,有望使这些地区的人流、物流、信息流加速流通,使中西部地区内部的沟通更加便利,这对于促进区域协调发展、提高当地群众生活水平都具有重要意义。

发展高铁对经济结构的影响是循序渐进的过程。中西部地区的高铁投资,有利于为当地钢铁、水泥等行业创造市场需求,有利于化解产能过剩问题。更重要的是,高铁发展起来以后,将带动物流、旅游等服务业的发展,帮助中西部地区减少对重化工业的依赖,逐步优化经济结构。

**记者:**高铁的发展,将使城市与城市之间联系更加紧密。高铁在“城市圈”的发展中将起到怎样的作用?

**李佐军:**“城市圈”是不同城市合理分工、紧密协作而连接成的网络。“城市圈”的发展,有利于提高城市发展的效率,实现城市共赢。我国正处于“城市圈”形成和快速发展的进程中。过去城市之间交通不便,在一定程度上阻碍或延迟了“城市圈”的形成,一些已经形成的“城市圈”范围也偏小。有了高铁线的串联,城市之间的连通就更加便利,“城市圈”可能进入“一小时圈”甚至“半小时圈”的发展阶段。城市间的距离缩短了,彼此的分工协作就会更紧密,“城市圈”的整体竞争力也会逐步提升。

**刘斌:**长期以来,我国城市分布虽然密集,但产业关联度并不高,“城市圈”发展更多地只停留在地理区位的概念上。在“城市圈”发展中,交通是提升城市之间关联度的重要因素。作为现代交通体系的重要组成部分,高铁和高速公路的发展将极大地削弱

**记者:**高铁正在成为“中国制造”走向世界的新名片。高铁的发展对于国内其他制造业发展具有怎样的启示意义?

**李佐军:**改革开放30多年来,我国制造业保持高速增长,使中国成为“世界工厂”。不过,我国传统制造业主要依托的还是低成本竞争优势,在新常态下,随着资源环境约束日益加剧,低成本竞争优势逐渐丧失,制造业面临着巨大的转型压力。

中国制造业的转型,既要加快推动传统产业的结构调整,也要大力发展技术密集型 and 具有自主知识产权的中高端产业。高铁是我国高端制造业的典型代表之一,其发展的路径、经验、教训对于其他制造业的转型升级,都将起到很好的借鉴和示范作用。而且,随着高铁的发展和走出国门,其技术水平、生产工艺等环节将不断上台阶,对于上下游相关产业的要求也会越来越高,有利于倒逼其他产业加快转型升级步伐。

**记者:**有一种观点认为,高铁票价过高,离老百姓越来越远。对此,您怎么看?

**李佐军:**目前我国高铁客运票价主要实行政府价格管制。在这一前提下,高铁客票定价主要考虑的是建设和运营等成本。从老百姓的角度来看,大家肯定希望票价越低越好。但如果票价太低,企业就会面临很大的压力。

解决高铁客票价格问题的关键是要面向市场,由市场供求关系来决定客票价格。而在市场机制还不能完全起作用的情况下,行业应打破垄断,企业应大力推进内部改革和科学管理,降低成本、提高效率,使票价与老百姓可承受的价位更接近。

**刘斌:**如果从高铁的运行成本、速度、舒

城市之间的区位距离,在“城市圈”的形成中扮演不可替代的角色。目前,沪宁、沪杭、京津冀等地区在高铁的连接下,已经形成一定规模的“城市圈”,但“城市圈”内部如何更好实现交流互动和优势互补,还需要从宏观层面加强对这些地区的顶层设计。

**王怀相:**高速铁路的发展带来了时空距离的改变,不仅使城市之间可以更好地按照各自的比较优势配置资源,发挥出城市集聚的综合优势;更重要的是,也可以增强不同“城市圈”之间的分工合作,拉近不同经济区或经济带的距离。比如,京沪高速铁路建成后,环渤海地区和长三角地区的两大经济区联系更为紧密,两大经济区之间架起一座能源、资本和人员快速流动的通道,将两大经济圈连成一片,使这个巨型“哑铃式”经济带成

**记者:**高铁的发展,对于物流、旅游等服务业的发展又将起到怎样的作用?

**李佐军:**我国已经进入消费结构不断升级的阶段,老百姓从过去主要对吃、穿、住、行、用的需求,上升到对学、乐、康、安、美(学习的需求、快乐的需求、健康的需求、安全的需求、美丽的需求)的更多需求。高铁的快速发展,有利于旅游业等服务业的发展,可以

**刘斌:**在走向世界的“中国制造”中,高铁的确是响当当的产品。中国高铁的飞跃式发展,利用了我国工程建设技术优势和雄厚的工业体系技术力量,走出了技术引进吸收到再创新的发展道路。同时,我国强大的工业体系,尤其是机电产品、高新技术产业是高铁技术取得系统突破的重要支撑。对于制造业而言,在新的形势下,仍要坚持以技术创新为支撑,加快实施创新驱动,形成自己的竞争优势,才有可能在国际市场上站稳脚跟。

**王怀相:**高铁是陆路运输设备中的“明珠”,已经形成了具有完整知识产权、中国独有和丰富的经验、数据、技术、产品和品牌,具备了较强的国际竞争力。围绕高铁的

适度等综合因素看,高铁的票价并不高。对于支付能力比较强的客流,高铁票价还是可以接受的。从现实国情看,如果现在就把高铁作为铁路客运的基本形式,与老百姓的人均收入相比,高铁票价确实有些高。高铁的发展,票价确定,还应与经济社会发展的总体水平更加协调。

**王怀相:**高铁价格水平的高低,市场最有发言权。高铁开通运营以来,运输需求旺盛,运量呈稳步增长态势,甚至个别车次还是一票难求。以京沪高铁为例,开通运营不

为在中国经济发展中具有战略地位的“南北经济走廊”,成为我国东部沿海地区最繁荣且极具活力的经济发展“增长轴”,很好地发挥了“城市圈”的辐射带动作用。可以预见的是,以高铁为纽带的“城市圈”和“城市带”,在不久的将来将成为区域经济增长极。

**记者:**我国正处于城镇化快速发展阶段。怎么看高铁发展对于中国城镇化进程的重要意义?

**李佐军:**如果没有高铁,中国的城镇化照样也会推进,但是这种城镇化的进程可能会相对慢一些,而且各地可能陷入“单打独斗”的状态。有了高铁的支撑,城市圈、城市带、城市群融合发展的速度加快,这对于网络型、紧凑型的城镇化发展是大有裨益的。

## 为“中国制造”树立榜样

发展,我国冶金、机械、建筑、电力、信息、精密仪器等相关行业都积极投入研发,很多精密、高技术含量的零部件已经实现了国产替代进口。从这个意义上说,高铁给我国运输装备业树立了榜样,也为我国高新技术产业发展搭建了平台。

**记者:**高铁的发展,对于物流、旅游等服务业的发展又将起到怎样的作用?

**李佐军:**我国已经进入消费结构不断升级的阶段,老百姓从过去主要对吃、穿、住、行、用的需求,上升到对学、乐、康、安、美(学习的需求、快乐的需求、健康的需求、安全的需求、美丽的需求)的更多需求。高铁的快速发展,有利于旅游业等服务业的发展,可以

## 创造生活新时空

到4年时间,日均客流量从2011年13.2万人次攀升到2014年上半年的27万人次。2014年9月30日,京沪高铁创造了单日最高运送旅客41.6万人次。这些数据表明,高铁正在加速走进百姓生活,票价还是能为乘客所接受的。

**记者:**过去我们强调“铁路是民生工程”。在高铁时代,如何看高铁发展对于改善民生的重要意义?

**李佐军:**高铁的发展,以及其带动相关产业的发展,将会解决一部分劳动力的就

最近,在沪昆高铁规划制定时,不少城市都在积极争取让高铁从本地设站通过,一些地方甚至喊出“争不到高铁,书记市长下课”的口号。强烈的民意呼声,说明人们已经清醒地认识到,高铁的建设和发展,将给地方带来更大的发展机遇。

最近几年来,随着“四纵四横”主骨架的基本形成,高铁在城市和城乡之间的人员往来、信息交流、经济交融等领域扮演着更加突出的角色。高铁的发展,让不少省市尝到了甜头,也让老百姓得到了实惠。这种“示范”效应,让一些尚未开通高铁的地方,自然更加急切地想搭上高铁列车的发展快车,一些地方也才会把争取让高铁在自己家门口设站作为重要的“发展战略”。

不过,我们也应该意识到,一些地方在把搭乘高铁列车作为重要战略选择的过程中,也或多或少地陷入了情绪化、非科学、狭隘的地方主义之困扰中。这些地方认为,搭乘高铁列车,就是要让高铁在本地设站。而问题是,高铁的建设和发展,需要从全局的角度统筹规划,要科学安排,不可能市市经停,更不可能县县设站。否则,国家不仅要为这种不合理的规划增加大量投资,也会影响高铁的运行效率。

当前,我国正处于工业化、新型城镇化加快发展的阶段,我们不能忽视各地发展高铁的热情,更不能无视民众的期盼。但热情和期盼不能离开理性、不能不讲科学。高铁的建设和发展,应该树立“一盘棋”的思维,从全局角度出发,对高铁线路进行合理的规划与布局,在尊重高铁建设发展内在规律的基础上,充分考虑地方的需求和百姓的呼声,决不能因为某些地方的小利益,牺牲高铁科学发展的大格局。

总之,在轰轰烈烈的“盼高铁”、“争高铁”的呼声背后,还应冷静而理性地对高铁的发展进行科学定位,做好科学规划和顶层设计。只有如此,才能使高铁最大限度地发挥出对经济社会发展的拉动效应。

我与高铁

## 我和4个90后

北京铁路局局长客运段列车长 温川

我是北京铁路局局长客运段京广高铁车队广州六组的列车长。我们乘务组5名乘务员的平均年龄只有21.6岁。我是1987年出生的,另外4位都是90后,两个1996年的,两个1993年的。

大家都是独生子女,在父母眼中还是孩子,可是在高铁乘务员这个岗位上,我们逐渐学会了控制情绪和换位思考。比如,当有乘客投诉车上的电源插座不能用时,乘务员刚参加工作时的反应可能是“坏了就坏了呗,我又不会修”,现在他们会真诚地向乘客致歉:“电源故障给您带来不便十分抱歉,如果您有急用,我们会想办法帮您调换一个座位。”

在工作中,我们还学会了细致入微地去照顾别人。当座位靠过道的乘客怀抱小孩时,我们会建议他们将孩子的头朝向车窗一侧,以免过往行人或行李擦伤。当回答乘客询问时,我们也会蹲下或俯下身子,尽量以平视的目光与人交流。

我们组的乘务员因为特别年轻,所以特别有爱,特别单纯。18岁的东北姑娘车莹莹有一次走京沪线时,结识了一位身患白血病的小男孩。后来,只要她知道男孩在北京住院,就会利用休息时间去看望他,陪他聊天,鼓励他振作起来。今年春节我们正赶上出北京到广州的车,除夕夜要在广州过了。组里的俊男靓女能歌善舞,大家在一起过年肯定热闹得很。

(张双整理)



更多高铁一线调查报道请扫二维码