



苏北“向南”，起跑高铁时代

“

近日，江苏两会备受关注，各地人大代表、政协委员齐聚南京，为江苏发展建言献策。会上，现代快报记者遇到不少来自苏北的代表委员，话里话外能听出他们对当地经济发展充满信心，而“进入高铁时代”成为他们口中最高频话语，没有通高铁的县城代表也在为高铁积极争取。为何高铁有如此大的魅力？

现代快报+/ZAKER南京记者 熊平平/文 顾炜/摄

在外求学工作了十年，淮安女孩沈欣的春运记忆是复杂的，她既期待又害怕回家。

广州求学六年，需先坐两小时车到广州白云机场，飞到南京禄口机场后，再转至汽车站，最后坐两个半小时大巴回到淮安。

毕业后去北京工作，回家之路依然曲折，先坐京沪高铁到南京南站，再转大巴回淮安。沈欣说她“几乎可以记住南京南站的每一家餐厅”。

但今年春运，沈欣不再害怕回家，买上一张G1569车票，4个小时后，她就回到了故乡。

苏北人的高铁春运元年

“我宣布，徐宿淮盐高铁、连淮高铁开通运营！”2019年12月16日上午8时53分，江苏省委书记娄勤俭在盐城宣布了苏北两条高铁通车，自此，苏北结束了不通高铁的历史。

1月10日，是2020年春运的第一天。沈欣从北京南站出发，坐上京沪高铁，到徐州后直接向东接入徐宿淮盐高铁，在淮安下车，“回家的时间由8个小时降到4个多小时。

徐盐高铁、连淮高铁通车彻底改变了苏北地区的交通局面。

东南大学城市规划系教授王兴平曾经带领团队对沪宁城际和京沪高铁沿线进行过系统调研，他对现代快报记者表示，这是苏北五市首次通过高铁相互连接，也是苏北地区真正接入全国高铁网的开始。

一方面，苏北五市实现了高铁连接，地处最东的盐城与最西的徐州，最快只需要1小时31分，而在过去，普铁需要5小时。

另一方面，盐城、淮安、宿迁、连云港四地融于全国高铁网，向西可经徐州接入国家核心线路，与北京、西安、郑州、武汉、成都等中心城市相连，向北可接入山东高铁网，直达青岛、日照。

大手笔投资补短板

“我们淮安人终于盼来了高铁。”沈欣说。但沈欣不知道的是，过去苏北曾是交通重镇，众多外乡人前来淮安谋生。

王兴平说，自隋唐至清，苏北是大运河西进东出、北上南下的交通要道，江南的丝绸、粮食经此运往长安、北京等地，淮安曾经是运河枢纽和商贸中心城市，经济发达。

但进入20世纪后，苏北发展速度滞后于苏南，一个关键因素正是错过了铁路时代。

19世纪末期，清朝政府为了军务需求，计划筹建津镇铁路(天津-

镇江)，最初津镇铁路计划沿京杭大运河，至镇江连接到上海的铁路。

规划传出后，扬州等运河城市的绅商因担心水运利益受损，便抵制津镇铁路，铁路被搁置。后因沪宁铁路通车，清政府便将终点改为南京浦口。

历史就在徐州拐了个弯，津浦铁路自徐州转向西南、纵贯安徽宿县、蚌埠，最后止于浦口。而且这一线路后来成为京沪高铁的基础框架。

百年后，苏北终于通上了高铁。

一次又一次”，跑了四年，最终拿到上级批文，徐宿淮铁路通到盐城。

但最初盐淮段铁路时速只有160公里，相当于普铁里面快速铁路水平，盐城继续跑省里，铁总、国家发改委等部门，一年后，提速至200公里/小时，再经过3年跑动，2015年铁总最终明确盐徐高铁淮安至盐城段新建客运专线，即时速提高到250公里。

同样是盐城的另一条铁路，盐通(盐城—南通)铁路的时速为350

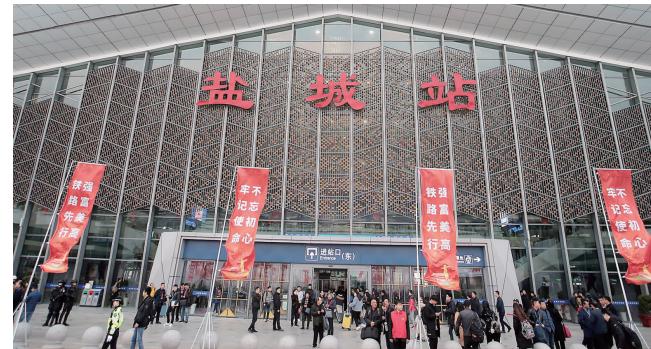
路乾说，高铁效应的核心之处在于将沿线城市纳入更大市场内，各城市可发挥比较优势，通过市场分工机制促进经济发展。

中国社科院城市与竞争力研究中心主任倪鹏飞早年对全国高铁城市十年的经济情况进行了研究，结论证明高铁在促进经济发展方面有明显的促进作用，而且还会溢出辐射到周边地区经济增长。

刚解决了“高铁之渴”，高铁就在2020淮安市政府工作报告中占据核心位置，并将其列为全市未来发展三大机遇之一。淮安多份规划都指出要强化与南京的战略合作，在更大范围、更高层次承接上海及苏

“连淮扬镇铁路是苏北人民最为期待的一条高铁线。”高胜宇告诉现代快报记者，因为即便苏北地区已经通高铁，但盐城、淮安、宿迁、连云港四地到苏南地区，仍要先向西到徐州、经安徽东部南下再入苏南，路途曲折。待年底通车后，连镇铁路将直达镇江接入京沪高铁，无论西向南京或东进上海，都方便许多。

而在江苏东部海岸，连接南通、苏州常熟、太仓与上海的沪通铁路一期预计于今年6月20日竣工通车。而南通交通部门工作人员告诉现代快报记者，南通往北的盐通铁路有望提前16个月在今年底通车。盐通、沪通铁路一期两条线通车后，将与



高铁盐城站



高铁盐城站候车大厅

“虽然苏北通高铁意义重大，但这是在补课，弥补错过的发展机会。”一位长期观察江苏交通的专家说。

补课源于江苏省“十三五”发展规划，规划要求“优先发展轨道交通，重点建设苏中、苏北快速干线铁路网和跨江通道”。2016年，江苏有800多亿元投在交通基础建设网，苏北快速干线铁路网是重中之重。

时任江苏省铁路办公室主任刘广忠也证实了“补短板说”，“大手笔投资体现了省政府补缺高铁短板的决心。”

盐城、淮安、宿迁的争拼

谁有了高铁，谁就拥有发展先机，因此，高铁成为各地区争抢的“香饽饽”。

为了改变“手无寸铁”的历史局面，十多年来，盐城、淮安、宿迁一直在争拼。

2019年11月5日，盐城市委机关报《盐阜大众报》头版头条报道了盐城拼争高铁背后的故事。据悉，2008年，徐州、宿迁、淮安三市联合委托中铁第五设计院研究徐宿淮铁路方案，盐城无缘徐宿淮铁路。

为此，盐城市多届市委市政府北上中央、南下省里，“汇报材料堆成一摞又一摞，建设方案做了一套又一套，协调会汇报会评审会开了

公里，也是盐城“跑了不下300趟北京”跑来的。

建设高铁，首要是征地拆迁，但征地拆迁一直都是难点。盐城和淮安为了不再错过高铁，以极快的速度完成了征地拆迁工作。

“在争取建设徐宿淮盐铁路过程中，长期派人驻守北京，及时掌握相关消息，一有新动向立即请省、市领导赶赴北京协调对接，从国家发改委到中国铁路总公司，驻守人员和省、市领导上上下下各部门、各地方奔波。”宿迁市交通运输局相关负责人说。

苏北高铁背后的机会

“在宿迁投资三年，我去宿迁的次数屈指可数。”苏州天弘激光股份有限公司总经理郑丽军告诉现代快报记者，苏州到宿迁，没有高铁，开车需要6小时。

这些年来，宿迁在积极招商，提供土地、厂房、税收等多种优惠政策吸引投资，但“没有高铁”是难以回避的劣势。宿迁激光产业园管委会主任高胜宇告诉现代快报记者，过去没有高铁，招商困难，留下人才也困难。

如今有了高铁，苏北人很容易出去，外面的人也方便进来。

中央财经大学经济学院副教授

南的产业转移，实现联动发展。

宿迁市市长王昊则用“高铁一通，百业兴隆”来形容铁路对宿迁经济社会发展带来的作用。记者获悉，宿迁近期围绕高铁主打文化旅游牌。宿迁市文化广电和旅游局推广处处长祁小斌说，高铁把宿迁旅游辐射半径由300公里延伸到1000公里，宿迁正升级旅游配套，发展康养民宿等休闲度假慢旅游体验产品。

对于盐城、连云港而言，高铁在两座城市发展战略上意义更为特殊，两城海陆交接，高铁已经成为它们将海洋资源与广阔大陆腹地结合的最重要桥梁。

但2019年只是苏北地区通高铁的开始，2020年将是江苏高铁“大爆发”的一年，苏北将与苏南、上海联通。

据江苏省铁路办副主任朱培德早前公开的信息，到今年年底，连淮扬镇铁路全线、连徐高铁、沪通铁路一期和盐通铁路通车。

已经运营的盐城—连云港铁路接轨，三条线贯穿东部海岸，连云港直达苏州并接入上海铁路。

朱培德说，“轨道上的江苏”主骨架也将在今年基本形成，全省铁路里程将达到4204公里，其中高铁1804公里，相比2019年底高铁1321公里，增加483公里，增幅36.6%。

记者获悉，江苏今年争取开工建设北沿江高铁和通苏嘉甬铁路，“十四五”尽早开工宁宣、扬镇宁马、盐泰锡常宜、苏锡常快线等多条铁路，到2025年建成“轨道上的江苏”。

在构建全省高铁系统过程中，王兴平建议，江苏最应该注重对“对角线”的高铁网建设，即南京—连云港高铁线、徐州—苏州线，其中最为关键的南京—连云港高铁线，是省会南京辐射全省腹地和带动苏北地区的核心通道，更是江苏江海联动战略的关键走廊。

“除了建设南京—连云港高铁直通线，还需要在这条沿线规划高质量产业经济带。”王兴平告诉现代快报记者，“更重要的是，这条线通车后会联通南方腹地与东三省，而南京处在这条线的关键节点，战略地位不言而喻。”