

The Role of the Yangtze River Economic Belt Railway in the Strategic Development of the "One Belt and One Road": A Case Study of Shanghai-Chongqing-Chengdu High-speed Railway

Yifei Lai ^{1*}, Xiaoyong Hu ², Yao Xiao ², Liting Ye ¹, Panjia Xie ¹

1. School of Economics and Management, Wuhan University, Wuhan 430072, Hubei

2. Yangtze River Coastal Railway Group Co., Wuhan 430061, Hubei

Email: lyf37319@163.com

Abstract

The railway construction of one belt, one road to the Yangtze River economic belt, has a positive significance for speeding up the construction of the high-speed railway along the Yangtze River, improving the layout of the regional railway network and improving the comprehensive three-dimensional corridor of the Yangtze River economic belt. It is also an important breakthrough point for the new era to further promote the "one belt and one road" initiative. Based on one belt, one road is built along the Yangtze River, the paper discusses the role of the Yangtze River Economic Belt in the strategic development of the "one belt and one road". Combined with the double circulation background, the paper puts forward the proposal to promote the construction of the comprehensive transportation corridor in the Yangtze River economic belt.

Keywords: Yangtze River Economic Belt; One Belt and One Road; Shanghai-Chongqing-Chengdu High-speed Railway

长江经济带铁路建设对“一带一路”战略的作用研究——以沪渝蓉沿江高速铁路为例

赖一飞¹, 胡小勇², 肖遥², 叶丽婷¹, 谢潘佳¹

1. 武汉大学 经济与管理学院, 湖北省 武汉市 430072

2. 长江沿岸铁路集团股份有限公司, 湖北省 武汉市 430061

摘要: 长江经济带铁路建设对加快构建沿江高速铁路通道、完善区域铁路网布局, 完善长江经济带综合立体综合走廊具有积极意义, 也是新时代深入推进“一带一路”倡议的重要突破点。文章基于沪渝蓉沿江高速铁路工程建设, 探讨长江经济带铁路建设在“一带一路”战略推进中的作用, 结合双循环背景提出推动长江经济带综合立体交通走廊建设的建议。

关键词: 长江经济带; 一带一路; 沪渝蓉沿江高速铁路

引言

长江经济带发展与“一带一路”建设作为国家层面的重点战略, 自提出以来便受到社会的广泛的关注与讨论。但两者在最初的发展中鲜少有交集。随着战略的逐步推进, 两者之间的联系愈发突出, 贯通发展长江

经济带和“一带一路”战略也成为了一项重要议题。完善交通枢纽是推动长江经济带发展的基础保障，推进“一带一路”沿线国家交通基础设施互联互通更是“一带一路”战略实施的重要前提。铁路运输作为现代化综合交通体系中的骨干力量，在加强区域联系、促进区域协调发展等方面发挥着关键作用。沪渝蓉沿江高速铁路工程是支撑长江经济带国家战略的重大工程项目，也是实施国家“一带一路”倡议，本文将探讨长江经济带铁路建设对于推进“一带一路”战略实施的重要意义。

1 长江沿岸路网概况

1.1 走向及辐射区域

长江沿岸铁路是成都-重庆-万州-宜昌-荆门-武汉-合肥-南京-上海高速铁路通道的建设，最终要形成由成达万高铁、渝宜高铁、渝万高铁、郑万高铁、宜昌至郑万高铁联络线、汉宜高铁、合武高铁、合宁高铁、沪宁高铁、商合杭高铁、湖苏沪高铁、北沿江高铁等组成的多径路、多分支、时速 350 公里的高标准长江经济带综合立体交通走廊。到 2020 年底，长江经济带 11 省市铁路营业里程已达 4.46 万公里，占全国的 30.5%；其中高铁 1.6 万公里，占全国的 42.1%。2020 年，区域铁路完成旅客发送量 10.32 亿人，客运周转量占全社会的 45% 以上；货物发送量完成 5.5 亿吨，货运周转量占全社会的 19% 以上，有力支撑了区域经济社会发展。

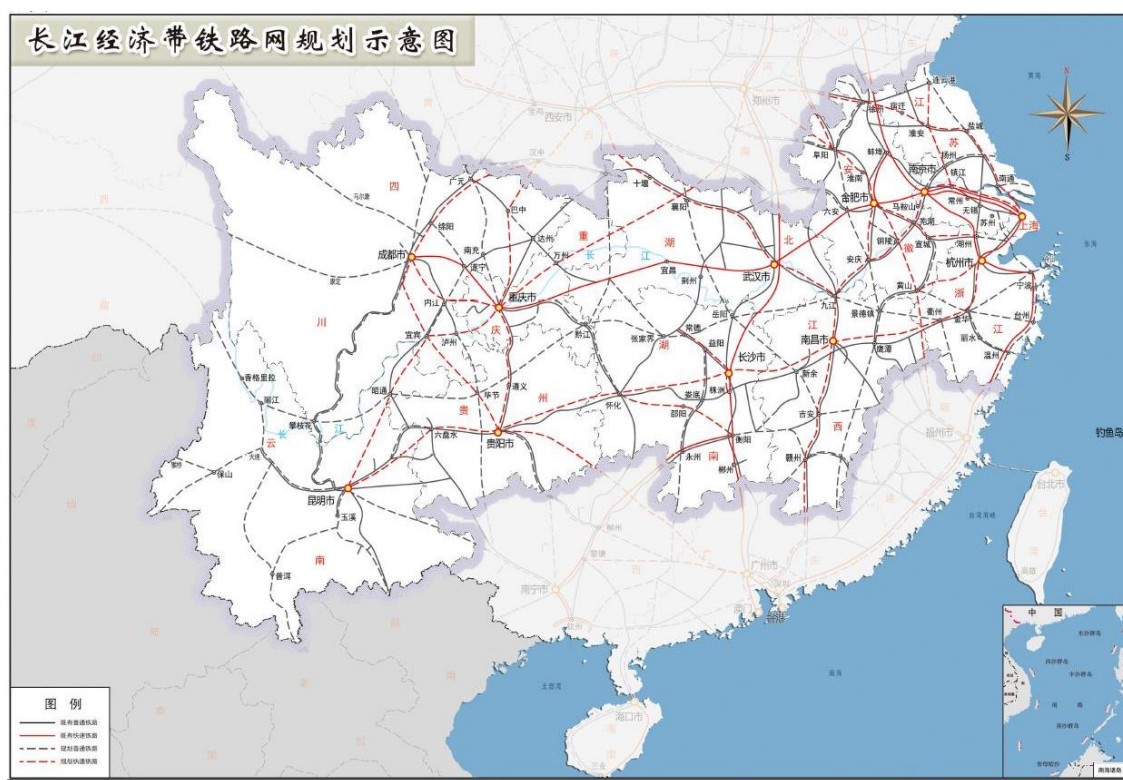


图 1 长江经济带铁路网规划示意图

新建的沪渝蓉沿江高铁是长江沿岸路网中的骨干通道之一，也是我国重要的东西向高速客运通道——沿江通道的重要组成部分，全长约 2100 公里，总投资约 5300 亿元，东西横贯上海、江苏、安徽、湖北、重庆、四川等 6 省市，一线串起长三角城市群、长江中游城市群、成渝双城经济圈，辐射范围包括西南、西北南部、华中、中南、华东地区及华北、华南等地区，对构建长江综合交通运输体系和推进长江经济带发展具有重大意义。沪渝蓉高速铁路工程总共分为 5 个独立项目，自东向西依次为上海至南京至合肥段、合肥至武汉段、武汉至宜昌段、宜昌至重庆段和重庆至成都段，另同步建设武汉枢纽直通线及相关工程。

(1) 上海至南京至合肥段：即北沿江高铁，起自上海市，向西经江苏省苏州（太仓）市、南通市、泰州市、扬州市、南京市，安徽省滁州市，终至合肥市。全线运营长度 554.6 公里，其中新建线路 519.9 公里。

全线拟设车站 17 座，分别为上海宝山、太仓、崇明、启东西、海门北、南通、如皋西、黄桥、泰州南、扬州东、仪征北、六合西、南京北、滁州、大墅、肥东、合肥南，设计时速 350 公里，

(2) 合肥至武汉段：基本沿合武铁路走向经六安、金寨、麻城至武汉枢纽，新建线路全长 322.2 公里。全线拟设合肥南、六安北、金寨东、南溪、麻城北、红安西、长江新区、武汉天河、汉口等 9 座车站。

(3) 武汉至宜昌段：线路东起汉口站，经汉川、天门、荆门至宜昌，全长约 313 公里。全线拟设汉口、汉川东、天门北、京山南（预留）、钟祥南、荆门西、当阳西、宜昌北等 8 个车站，设计时速 350 公里，

(4) 宜昌至重庆段：线路自宜昌北站引出，向南并行宜万铁路长江大桥跨过长江，经恩施、利川后南行进入重庆，经石柱、涪陵南至重庆东站。新建正线长度 446.34km，其中湖北省境内 310.7km，重庆市境内 135.64km，设计时速 350 公里，而涪陵至重庆段则是与新渝万高铁共线。

(5) 重庆至成都段：即以往所称的成渝中线，线路起自重庆市江北区，终至四川省成都市金牛区，沿线途经重庆市江北区、两江新区、沙坪坝区、北碚区、大足区、铜梁区、璧山区，和四川省成都市金牛区、成华区、新都区、龙泉驿区、简阳市和资阳市乐至县、安岳县，全长约 292 公里，重庆境内 89.594km，设计时速 350 公里，并预留提速 400 公里/小时条件。

1.2 长江沿岸路网的重要地位和意义

长江沿岸路网涉及上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南和贵州等 11 个省市，是推动长江经济带高质量发展的重要基础设施和交通方式，也是建设长江经济带综合立体交通走廊中不可或缺的一部分。沪渝蓉沿江高铁作为长江沿岸路网的重要部分，是中长期铁路网规划“八纵八横”之沿江通道的骨干线路之一，它一线串起长三角城市群、长江中游城市群、成渝双城经济圈，是长江三角洲城市群骨干城际通道，是承担沿江通道主要路网客流、沿海及京沪通道部分直通上海客流的铁路客运通道，是一条以路网功能为主，兼顾城际功能的高速铁路骨干线路，在服务保证长江经济带开展、中部兴起、一带一路等国家开展战略中起到重要支撑作用。

沪渝蓉沿江高铁的建成，将辐射带动铁路沿线广阔腹地的各个中小城市发展，有利于优化长江经济带城镇化和城市群空间布局，拉近城市间时空距离，催生“同城效应”，形成贯通东西、通达南北的高速铁路网，从而有力促进长三角城市群、长江中游城市群和成渝城市群的协同发展，让上海、武汉和重庆三大沿江中心城市形成集聚和辐射作用，共同打造长江流域的城镇连绵带。同时，交通纽带形成后，多个城市群的合力发展，用好海陆双向开放的区位优势，创新开放模式，促进优势互补，培育内陆开放高地，加快同周边国家和地区基础设施互联互通，有助于加强与丝绸之路经济带、海上丝绸之路的衔接互动，使长江经济带成为横贯东中西、连接南北方的开放合作走廊，从而深入推进长江经济带和一带一路内循环。



图 2 长江经济带城市群示意图

2 长江经济带铁路建设在“一带一路”战略中发挥的作用

2.1 打造精品旅游线路，实现旅游先通

国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》指出：“旅游业作为一项兼具开放性、综合性产业，在‘一带一路’国家战略中具有先联先通的独特优势，旅游业应当主动作为，先行先试，努力实现“互联互通，旅游先通”。

沪渝蓉高速铁路工程多段沿线旅游资源富集，成为打造具有丝绸之路特色的国际精品旅游产品的重要资源。

上海至南京至合肥段沿线融自然景观与人文景观于一体，集文化遗产与风景名胜于一身，享誉中外。其中安徽省山多秀丽、湖光独特、名泉极多、久负盛名，黄山、皖南古村落、大运河已列为世界遗产，国家重点风景名胜区多达 12 处。江苏省拥有古镇水乡、千年名刹、古典园林、帝王陵寝、都城遗址等众多旅游产品，太湖、南京钟山风景区、云台山、蜀岗瘦西湖、三山为重点名胜景区。国际化大都市上海的历史建筑与现代建筑交相辉映，人文古迹与自然风景相得益彰，拥有 A 级景区近百处。

重庆至成都段沿线地区拥有众多历史名胜古迹和人文景观，以及世界文化和自然遗产。重庆市是美丽的山水城市，旅游景点群星璀璨，素有“山城”、“江城”等美誉。长江索道被誉为“万里长江第一条空中走廊”和“山城空中公共汽车”；大足区有着代表长达 400 年历史里人类石窟艺术的最高水平、世界八大石窟之一的大足石刻；安岳县圆觉洞则在我国石窟艺术中享有上承敦煌、云冈、龙门石窟，下启大足石刻的重要地位；资阳乐至县陈毅故居是全国重点文物保护单位及红色旅游景点景区；成都市青城山和都江堰是世界文化和自然遗产。杜甫草堂是中国规模最大、保存最完好、知名度最高的杜甫行踪遗迹地。

武汉枢纽直通线工程，以武汉为中心，区域旅游资源富足。武汉是国家历史文化名城和中国优秀旅游城市。境内景观多集中在城区，郊区较少，著名的旅游景点有天下第一楼黄鹤楼、中国最大城中湖东湖、佛教圣地归元寺、万里长江第一桥武汉长江大桥、亚洲民主之门红楼、百年老街江汉路等。“天下江山第一楼”之美誉的黄鹤楼，楼址在蛇山头，主楼高 49 米，共五层，攒尖顶，层层飞檐，四望如一。浩渺、明净、港汊交错，岸线曲折，有九十九弯之称的东湖有梅花、荷花、桂花、樱花、杜鹃花、菊花等各类木本花、草本花和水生花达 390 多种。武汉市周边还有龙泉山、道观河风景区、盘龙城遗址、木兰山风景区（木兰山、木兰湖、木兰天池、木兰清凉寨、木兰草原、云雾山、大余湾）、汤逊湖度假区、龙阳湖度假区等人文景观。

沪渝蓉高铁项目建设能有效改善所经地区交通条件，提升旅游交通可达性，形成“一带一路”国家精品旅游线路，促进旅游资源的开发和发展，助力历史文化与经济发展。

2.2 打通国际物流通道，构造现代化物流体系

“一带一路”战略实施以来，我国与国外资源交流、进出口业务更加频繁。一方面，物流通道的改善也能极大地控制运输成本，增强我国进出口规模。另一方面，完善物流通道能够有效提升国际物流服务功能，聚集全球商品和资源要素，促进形成国际合作和竞争新优势。

长江经济带铁路建设有助于形成以铁路为通道、以经济带中心城市为枢纽的“通道+枢纽+网络”的现代物流体系。结合需求有序推动城市内既有铁路货场转型升级为物流配送节点。在沪渝蓉高速铁路工程项目建设规划中，对构建三级物流节点网络、规划预留办理高铁快运作业条件、加快建设江铁多式联运模式进行了具体部署。

上海至南京至合肥段规划形成“1+1+2”三级物流节点网络，其中尧化门为一级物流基地；江宁镇为二级物流基地；龙潭、永宁为三级物流基地。规划城区内既有铁路货场转型升级为城市物流配送中心，新南京北、南京南等动车段所预留办理高铁快运作业条件。结合沿江港区规划适时建设西坝、七坝、龙潭、铜井等专用线，加快江铁多式联运建设。重庆至成都段沿线规划形成“1+2+12”三级物流节点网络。其中团结村为

一级物流基地；小南垭、鱼嘴为二级物流基地，三级物流基地 12 个。规划黄茅坪为汽车专业物流基地，重庆东、重庆西、重庆北等动车所(存车场)预留办理高铁快运作业条件。武汉枢纽直通线工程规划形成“1+2+3”三级物流节点网络。其中吴家山为一级物流基地；滢口、大花岭为二级物流基地；阳逻、光谷南、常福为三级物流基地。规划武汉站、新汉阳动车所配套建设高铁快运设施。

长江经济带铁路在衔接国际物流通道，实现国内国际物流网络融合中发挥着关键作用，为形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局提供有力支撑，对稳步推进“一带一路”战略至关重要。

2.3 加快创新要素跨区域流动，形成创新联动格局

长江沿岸铁路建设有助于加速创新要素跨区域流动，密切长江经济带各城市之间的科技交流与合作，且高铁开通对中西部城市创新要素流动及知识与技术的溢出效应明显，具有广泛的辐射和带动作用，有利于形成东中西创新联动格局。

长江上游成渝经济圈、以武汉为主的中游城市群以及下游的长三角城市群内部分别已开展创新协同工作，长三角地区地处“一带一路”与长江经济带的交汇地带，较早地形成了产业联盟、园区共建等一系列自下而上的区域产业协作模式，门类齐全、结构合理，正蓬勃发展，是我国经济最具活力、开放程度最高、创新能力最强的地区之一。以武汉为主的中游城市群依托传统产业以及深厚的科教、设计等能力，持续转换增长动力、调整产业结构、加快要素集聚、创新发展方式，全面推进国家存储器基地、国家航天产业基地火箭总装总调中心、国家网络安全人才与创新基地、国家新能源和智能网联汽车基地等四个国家新基地建设，但“一城独大”、“大而不强”等问题也在日渐显现。成渝经济圈近年来加大政策扶持力度，已初步形成“芯、屏、器、核、网”世界级产业集群，成为全球重要的电子信息产业基地，但近年来人才吸引力不足，影响和制约这些城市和企业的科技创新能力与可持续发展。长江沿岸高速铁路将三个城市群一线串起，提高了长江经济带各个城市之间的通达性，加速以科研工作者为载体的知识交流与合作，促进知识与技术的跨城市群传播与溢出，提高了企业等创新主体对域外创新资源的“可用性”，形成了互补促进的创新协作格局。此外，开通向西直达欧洲的中欧班列和向南通达东南亚的“陆海新通道”，形成四通八达的国际物流大通道体系，实现“一带”与“一路”的有机衔接，使得长江经济带企业得以扩大域外市场规模和范围，从而提高企业创新活动收益率和创新激励，带动高铁城市整体创新水平提升，缩小城市之间的差距，在长江沿岸高铁基础设施超前一体化的基础上，通过地区间竞相开放、撤除政策壁垒和统一市场建设，实现合理的产业竞争和分工格局，促进创新联动格局形成。

2.4 促进区域间文化交流，构建长江文化带

长江绵延 6300 余公里，横贯东西，沿江形成了不同的文化区域和文化体系，如巴蜀文化、荆楚文化、吴越文化等，但在类似的自然气候条件、经济运行方式、交往传播通道、移民整合机制等因素的共同作用下，长江沿岸各城市以长江作为文化交流融汇的主干道，以长江作为商业、经济、文化交往的大动脉，使东西之间、长江上中下游之间的文化实现了互通声息、融会贯通、连为一体。长江沿岸高铁的建设为长江流域内文化人才的交流，文化企业的合作与产出等提供了便利，有助于公共文化资源与文化产业要素自由流动与共享，推动长江流域内文化生产要素市场联网，建立起文化产业引进、输出双向流通机制，形成多条文化产业链条，不断丰富和发展长江文化内涵，构建起适应当下社会发展需要的长江文化带。另一方面，结合沪渝蓉沿江高铁建设，中欧班列、西部陆海新通道铁海联运班列等班列的优化调整对于海外和长江流域各城市之间的文化交流与创新性发展具有促进作用，融入共建“一带一路”。

3 双循环背景下推动中长江经济带综合立体交通走廊建设的建议

3.1 完善运输通道

在客运方面，积极建设新通道，持续拓展短途通道，优化与拓展客运产品。加快推进沪渝蓉沿江高铁等工程的建设，尽快贯通“八纵八横”高铁主通道。以地方为主，采用新建与利用既有铁路通道资源相结合的方式，按照规范有序推进机场联络线，城际、市域（郊）铁路建设，解决大城市出行难题。同时，借助大数据，精准设计、优化和开发列车开行方案，提升长江经济带与周边区域、经济带内主要城市间铁路通道能力，不断增强中心城市对周边城镇的辐射带动作用。

在货运方面，加快完善沿江港区疏港铁路建设，大力发展货运班列。会同地方政府和相关企业，加快完善沿江规模以上港口集疏运体系，推进港区疏港铁路建设，全面实现长江干线主要港口铁路进港，加快建设大型工矿企业、物流园区铁路专用线，打通“前后一公里”。结合沪渝蓉沿江高铁建设，优化沿江班列开行方案，推进中欧班列动态优化和高质量发展，发展西部陆海新通道铁海联运班列，优化铁海联运组织，拓展全程物流服务，降低全程物流成本。

3.2 优化服务水平

在客运方面，聚焦旅客出行体验，一方面，要优化铁路车站安检流程，推广应用便捷扫码进站、无感进出站，探索功能性车厢；另一方面，要适应全球化、国际化形势下的需求，持续培养能熟练掌握商务英语、具备扎实区域国别知识的国际性铁路服务人才。

货运方面，一是强化信息对接与信息化管理，加强与沿线国家铁路公司的信息交换和对接造，实现铁路口岸信息互换；二是不断完善铁路通道物流节点布局，积极发展江铁多式联运模式，全力承接沿江货物“公转铁”、“水转铁”运量，缓解翻坝运能瓶颈；三是提升沿线站点物流监管能力，打造智慧快件监管，设置国际货运绿色通道，提升监管效率，有效防控风险。

3.3 强化环境保护

一方面，推动区域铁路建设绿色化发展，一是重视铁路建设路线周边环境保护工作，增强沿线绿化工作，尽量减少对周边生态环境影响，严格按照环评、环境批复方案落实生态保护措施；二是关注建设用材用料的安全性、环保性，在满足用料物理特性基础上，选择安全性好的绿色原料，合理处理废弃原料，实现废物利用，如利用隧道弃渣用作填料、清表种植土用于铁路沿线绿化等。另一方面，加大运输生产环境治理力度，整治铁路燃煤燃油锅炉，加大机务段、洗刷消毒所等重点场所污水处理力度等。

4 结语

高铁是构筑高效便捷的现代化综合交通体系的关键，它承载了提高区域可达性、增强区域联系协作等多方面的效用。沪渝蓉沿江高速铁路工程是长江经济带发展战略计划内重点项目，同时它对于“一带一路”战略的实施也具有促进意义。新冠疫情爆发以来，国内外经济均受到巨大冲击，长江经济带发展战略与“一带一路”战略的实施也受到了一定的影响，本文以沪渝蓉沿江高速铁路为例阐述了长江经济带铁路建设对扎实推进“一带一路”战略的重要意义，并基于双循环背景下，对如何建设长江经济带综合立体交通走廊提出了较为针对性的建议，说明了贯通发展长江经济带战略与“一带一路”战略是兼具理论性与操作性的，为推动两大战略稳步发展提供可供参考的建议。

参考文献

- [1] 陈涛,王思懿,吴戈,陈小满.成渝地区双城经济圈科技创新中心建设:现状、问题及对策[J].中国西部,2021(06):23-31.
- [2] 杨思莹,李政.高铁开通对区域创新格局的影响及其作用机制[J].南方经济,2020(05):49-64. DOI:10.19592/j.cnki.scje.370950.
- [3] 任峥峥.长江经济带沿江铁路通道规划建设必要性分析[J].铁道标准设计,2017,61(06):49-52. DOI:10.13238/j.issn.1004-2954.2017.06.011.

- [4] 郑艾伽,华斌.谢来发代表:高标准建设长江经济带节点城市[N].中国经济导报,2022-03-15(002). DOI:10.28095/n.cnki.ncjld.2022.000376.
- [5] 张明斗,李玥.长江经济带城市经济高质量发展的时空演变与收敛性[J].华东经济管理,2022,36(03):24-34. DOI:10.19629/j.cnki.34-1014/f.211128007.
- [6] 毛羽佳,梁玥.长江经济带创新驱动协同发展研究[J].长江技术经济,2022,6(01):31-35. DOI:10.19679/j.cnki.cjjsjj.2022.0106.
- [7] 闫莹,张伟.长江经济带城市高质量发展的区域差距和分布动态演进[J].长江流域资源与环境,2022,31(02):259-272.
- [8] 王乾.城市网络的空间形态与可达性演化研究——以长江经济带三大城市群为例[C]//面向高质量发展的空间治理——2021中国城市规划年会论文集(14 区域规划与城市经济),2021:334-343. DOI:10.26914/c.cnkihy.2021.028073.
- [9] 赖一飞,胡小勇,陈文磊,项目管理概论,北京:清华大学出版社(第二版),2017.05