

高鐵網絡對華東經濟和市場的影響

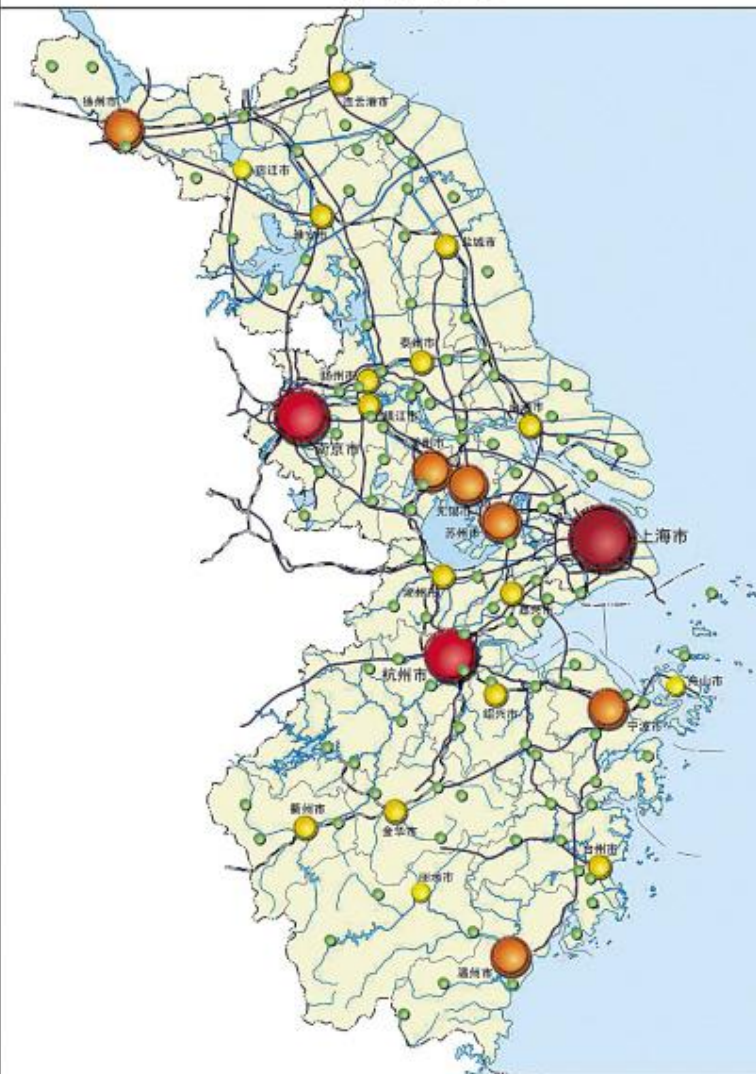
香港理工大學
公共政策研究所所長、中國商業中心主任
陳文鴻
2011年7月7日

中國十二五規劃（2011-2015年）裏全國高鐵四縱四橫會全面建成，華東地區成為主要交匯地區，區內通達性和連接性將大大提高，與東京、巴黎相近。



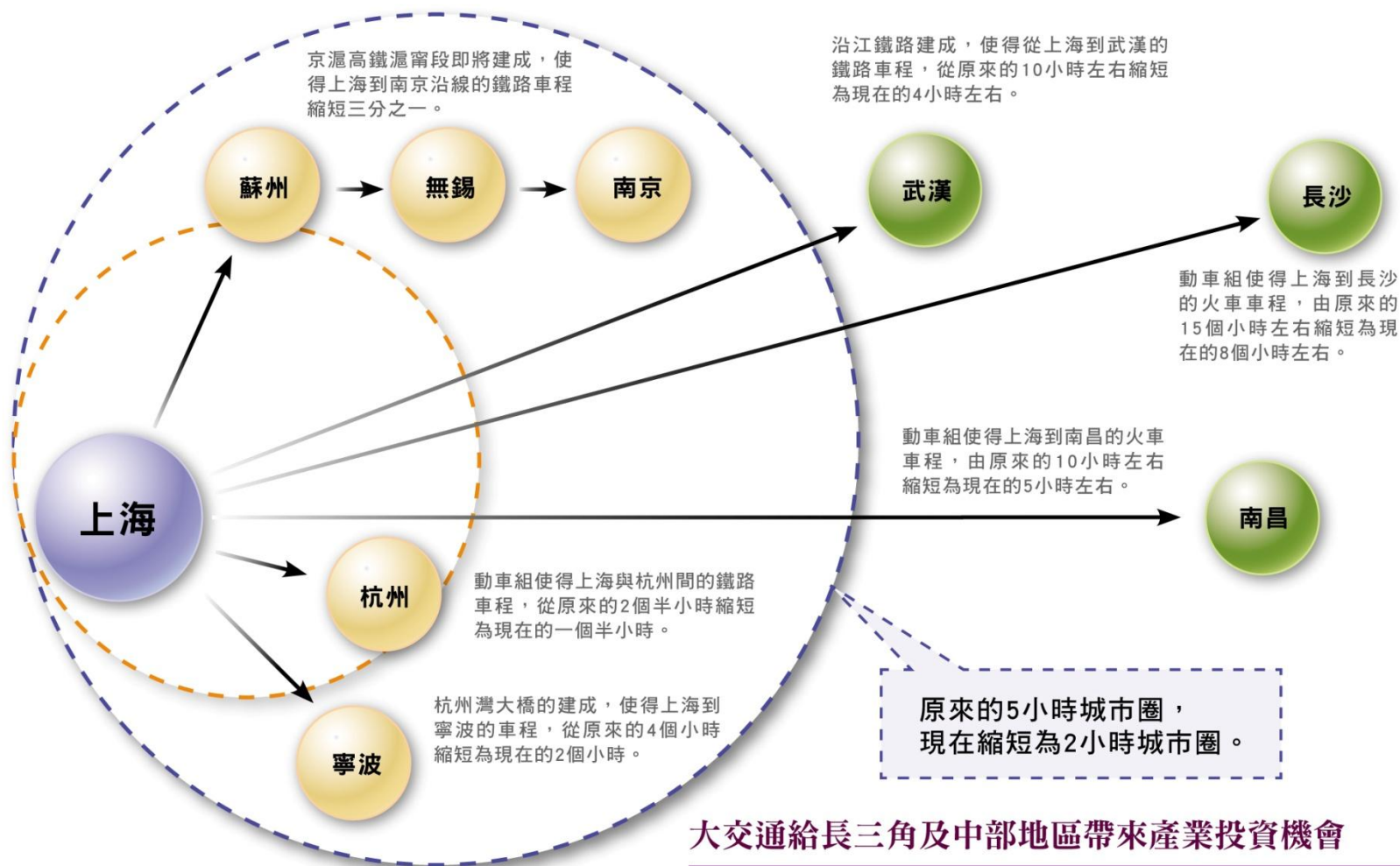
长江三角洲地区区域规划

2009~2020
城镇体系

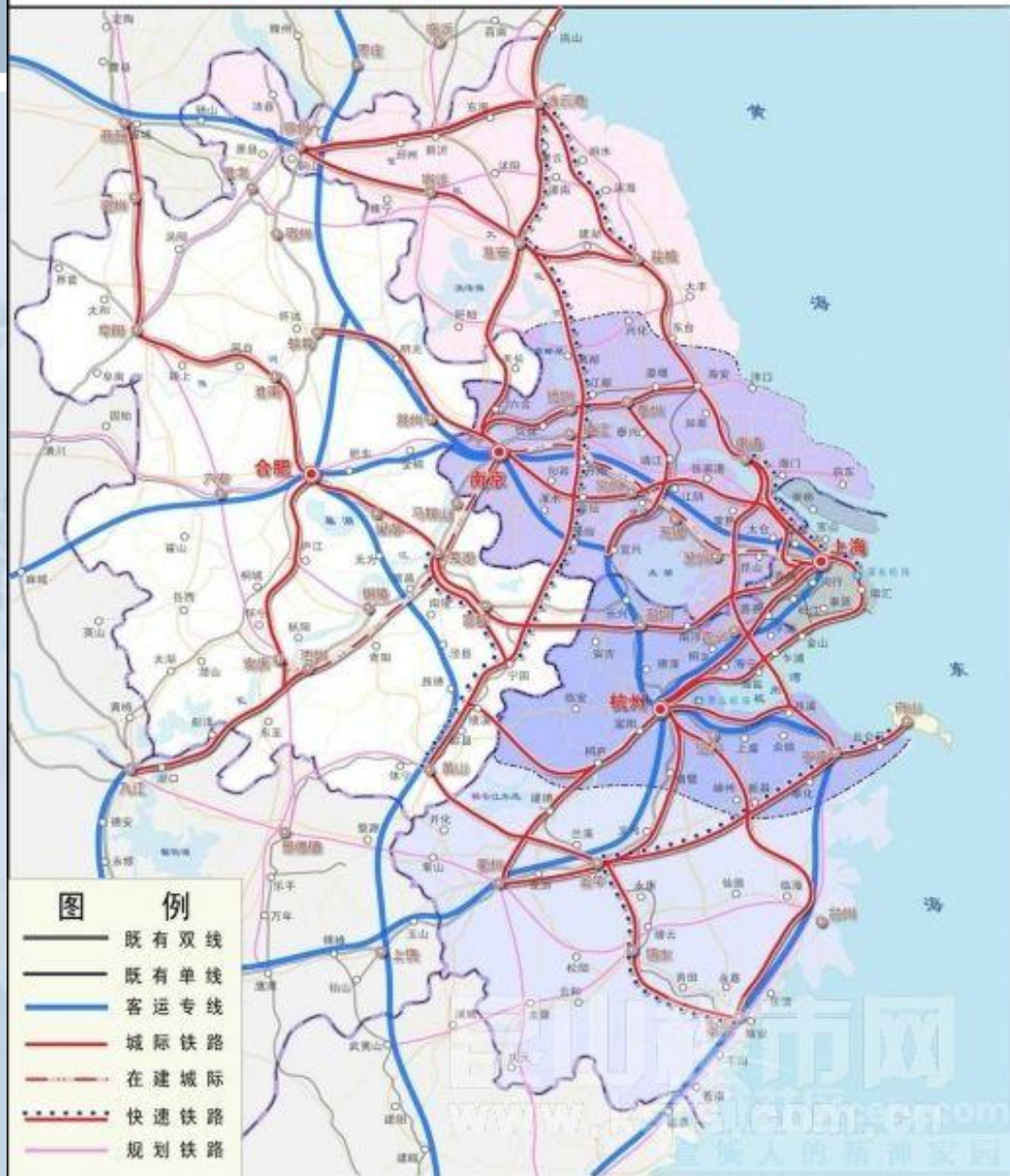


在上海、南京、杭州以外，長三角地區以眾多城市、城鎮密集見著於世。整個長三角實際已變成一個城市帶，沿著主要交通走廊伸延。

長三角3小時經濟圈的構成



长江三角洲地区城际铁路网规划图



長三角作為全國交通網絡的中心地區亦將以城際鐵路補充全國跨省的客運專線。再加上上海、南京的地鐵，形成一個跨越省市行政區劃的公交軌道系統。

未來15年內將形成滬寧杭“1至2小時快速交通圈”

《環渤海京津冀地區、長江三角洲地區、珠江三角洲地區城際軌道交通網規劃》（2005～2020年）。長三角地區城際軌道交通的發展目標是：建設以上海為中心，滬寧、滬杭（甬）為兩翼的城際軌道交通主構架，覆蓋區內主要城市。列車時速**250—300公里**。

將建設的**5條**城際軌道是：

南京—鎮江—常州—無錫—蘇州—上海城際軌道交通線，全長**295公里**；

上海—嘉興—杭州城際軌道交通線，全長**160公里**；

杭州—紹興—寧波城際軌道交通線，全長**158公里**；

常州—江陰—常熟—蘇州城際軌道交通線，全長**124公里**；

蘇州—嘉興城際軌道交通線，全長**78公里**。 **2010年**將建成南京—鎮江—常州—無錫—蘇州—上海城際軌道交通線、上海—嘉興—杭州城際軌道交通線，構築長江三角洲地區城際軌道交通網的主軸。**2010年**，區域城際軌道交通營業裏程達到**455公里**。**2020年前**，建成常州—江陰—常熟—蘇州、蘇州—嘉興、杭州—紹興—寧波城際軌道交通線。



出处: <http://www.haoleyou.com/artical/1-10-348.html>



出處:中國廠房網

<http://fjthk.now.cn:7751/www.chinaworkshops.net/Article/Show.asp?ID=946>

江苏计划到2020年建成11条城际铁路

- 1、上海南京快速城际铁路
- 2、上海常熟常州金坛南京城际铁路(沿江铁路)
- 3、南京安庆快速城际铁路
- 4、南京合肥城际铁路
- 5、南通苏州嘉兴城际铁路
- 6、泰州无锡宜兴城际铁路
- 7、南京扬州泰州南通城际铁路
- 8、徐州连云港城际铁路
- 9、连云港淮安扬州镇江城际铁路
- 10、上海湖州城际铁路
- 11、徐州盐城海安城际铁路



江苏省铁路“十二五”建设规划图



“十二五”期間，浙江鐵路建設

寧杭客專：設計時速350公里，全長248公 2011年建成。

杭甬客專：設計時速250公里及以上，全長149.9公里，計劃2011年建成。

杭長客專：北起杭州，經金華、衢州、南昌至長沙，線路全長927公里。2013年建成。

九景衢鐵路：連接京九鐵路和滬漢蓉快速客運專線。設計時速250公里，線路全長342.7公里，力爭2013年建成。

杭黃鐵路：設計時速250公里。線路從杭州樞紐蕭山站引出，經富陽、桐廬、建德、淳安至安徽宣城績溪到黃山。力爭2013年建成。

出處: 浙江鐵路“十二五遠景”: 橫穿縱貫, 出省不超
120分鐘, 錢江晚報, 2010-10-29



上海亦將成為全國地鐵密集城市之一
(與北京、廣州並稱)

上海轨道交通示意图



示意图仅供参考，具体站点未定，以政府公布为准。

出處: http://home.wangjianshuo.com/archives/20031104_shanghai_metro_map_and_timetable.htm

2010年上海、江蘇、浙江的經濟情況與廣州相比

單位：億元人民幣

	上海	江蘇	其中南京	浙江	其中杭州	廣州
GDP	16872 (+9.9%)	40903 (+12.6%)	5010 (+13.1%)	27227 (+11.8%)	5946 (+12.0%)	10604 (+13.0%)
零售總額	6037 (+17.5%)	13482 (+18.7%)	2268 (+18.5%)	10163 (+19.0%)	2146 (+19.9%)	4476 (+24.2%)
內地旅客人數 (萬人次)	11255 (+32.7%)	35519 (+19.5%)	6366 (+15.3%)	29500 (+20.8%)	6304 (+23.8%)	3692 (+12.3%)
城鎮居民人均 收入(元)	31838 (+10.4%)	22944 (+11.6%)	28312 (+11.0%)	27359 (缺)	30035 (+11.8%)	30658 (+11.0%)

資料來源：各省市2010年統計公報

從消費的角度（包括服務業佔GDP比重）看，廣州的都市化程度高於上海及華東各市。廣佛合併的零售總額不比上海遜色。

高鐵網絡的經濟影響

1. 市場覆蓋擴大；
2. 市場一體化程度加深；
3. 市場服務業增加 — 商品及服務消費躍升（包括外來旅客劇增帶來的作用）；
4. 市場價格差異減少；
5. 統一市場內大眾市場規模擴大與小眾市場數目和規模同步增加，後者反映消費市場的成熟趨向 — 個人化、時尚化、經驗化。

空間發展的可能具體效果

1. 上海的服務業進一步加快發展，成為區內的消費中心；
2. 南京、杭州成為區內一級中心與上海形成多中心的區域架構；
3. 服務業(包括消費)兩極分化，大者恒大、小者更小，中小城市發展受限制，需找出獨特優勢來在三大中心的夾縫中尋求發展；
4. 城市的高地價把製造業排除在城區以外。

南京市例子

南京市的收入分配結構和消費結構與上海、杭州等相似，可作華東地區大中城市的參考例子。其中收入分配較為平均，4萬元年收入群佔總人口近二成，汽車消費比重特高。

2010年城镇居民家庭年人均可支配收入分组表

各组比重 (%) 全年人均可支配收入 (元)

10000元以下	7.9	7821
10000-15000元	13.2	12620
15000-20000元	17.1	17640
20000-25000元	16.7	22412
25000-30000元	11.7	27494
30000-35000元	7.7	32204
35000-40000元	7.2	37289
40000-45000元	3.5	42366
45000-50000元	3.0	47342
50000元以上	11.9	78896

限额以上批发和零售业商品零售分类情况

	绝对量 (亿元)	增幅 (%)	比重 (%)
总 计	1081.43	26.8	100
食品、饮料、烟酒类	134.87	13.2	12.5
服装、鞋帽、针纺织品类	125.60	16.5	11.6
化妆品类	18.92	11.7	1.7
金银珠宝类	29.50	51.5	2.7
日用品类	25.57	12.9	2.4
五金、电料类	1.97	7.2	0.2
体育、娱乐用品类	12.71	74.8	1.2
书报杂志类	10.54	4.4	1.0
电子出版物和音像制品类	0.87	8.5	0.1
家用电器和音像器材类	92.61	29.7	8.6
中西药品类	74.02	31.4	6.8
文化办公用品类	55.73	1.8	5.2
家具类	10.23	18.7	0.9
通讯器材类	21.45	18.5	2.0
煤炭及制品类	0.38	682.1	--
石油及制品类	129.55	35.8	12.0
建筑及装潢材料类	18.56	12.0	1.7
机电产品及设备类	5.12	-0.5	0.5
汽车类	296.39	42.6	27.4
其他类	16.83	32.4	1.6

資料來源：南京市2010年統計公報