

「铁三角」在奔跑

火车一响，黄金万两。

近代以来，铁路极大改变世界经济版图。随着铁道延伸、列车呼啸，一个个世界级城市群顺时而生，成为拉动经济社会发展的强劲火车头。

长三角，自古富庶。1876年在上海修建的吴淞铁路，是中国最早的运营铁路。新中国成立以来，长三角铁路交通长足发展；改革开放，特别是党的十八大以来，长三角区域一体化上升为国家战略，铁路发展更是突飞猛进。

近十年来，合宁、合武、沪宁、沪杭、宁杭、郑阜、商合杭、徐盐、连镇北段等高铁相继开通运营，长三角高铁营业里程位居全球第一，形成全国最为密集完善的高铁网络。2020年，长三角计划开通新线超过1000公里，创造年度新纪录……路网密集、互联互通，“轨道上的长三角”呼之欲出。

今年八九月间，本报记者穿行长三角铁路线，行程数千公里，走访江苏南通、浙江湖州、安徽阜阳等长三角铁路“新枢纽城市”，切身感受奔跑中的“铁三角”。

南通

NAN TONG

【关键词】以前是“靠江靠海靠上海”，现在是“通江通海通上海”

江苏南通，地处长江与东海交汇处，与上海、苏南隔江相望。今年7月1日，沪苏通铁路、沪苏通长江大桥开通，结束了南通与长江对岸没有直通铁路的历史。

8月上旬，记者乘坐C3852次（上海-南京）列车，从上海前往南通。早上7时55分，列车驶出上海站。8时30分，列车停靠太仓南站；途经常熟站后，于9时08分停靠张家港站。崭新的站台上老人翘首、孩童雀跃，好不热闹。

地处苏南的太仓、常熟和张家港，在中国县域经济版图中长期位列前十，可出乎很多人意料的是，在沪苏通铁路之前，它们居然“地无寸铁”。

出张家港站，列车很快驶上沪苏通大桥。望向窗外，巨大的天蓝色钢架急速后退，长江上巨轮穿梭往来。越过长江，即到南通，9时24分，列车停靠新建成的南通西站。大量乘客鱼贯而出，旅行团导游举着别致的毛绒玩具“导游旗”，带领游客刷健康码出站……

全程89分钟，这就是上海到南通的新速度。这还不算最快的，据介绍，南通至上海间铁路出行的最短时间，是66分钟。

陈健，是我们南通采访的第一个对象。

1996年，南通人陈健收到了东南大学录取通知书，由于没有铁路，不通高速，坐长途汽车停停走走要10多个小时，陈健选择了坐轮船去南京报到。四年后大学毕业，陈健回到家乡，进入了当地一家主营铝电容器核心储能材料的公司，他发现，交通难题依然没有改变。

这与南通作为近代中国民族工业发祥地之一、全国首批沿海开放城市的地位并不相称。南通市发改委长三角区域处处长黄亮说，“南通难通，向南不通”一度成为南通人自谦的常态。

陈健加盟的企业名为南通海星股份有限公司，在全球电极箔市场份额中约占7%，位列世界第四。苏南和上海都是电子元器件发达地区，很多重要客户需要经常往返于两地，交通便利必不可少。

二十年来，陈健亲历了三个阶段的“过江”体验：

——无路过年时代，陈健告诉来自上海和浙江等地客户，从苏州到南通“摆渡就到”。“其实很心虚，毕竟要看天过江，能否摆渡要看当天是否有恶劣天气，排队过江很熬人。”陈健说。

——2008年苏通大桥开通后，虽比摆渡方便，但由于车流量大，周末和节假日异常拥堵，也曾经因此耽误过重要的商务行程。南通当地人体会很深，由于过桥时间无法预测，很多时候，在上海虹桥机场乘飞机改签是常事。

——今年二季度开始，看到路上贴满“沪苏通大桥通车”的标识，陈健心中涌上一种别样的期待。海星电子就位于大桥北侧，二十年来，陈健已从一名基层员工成为公司董事长。近年来，乘着新基建、5G通讯的东风，企业正准备大干一场。

沪苏通铁路开通运营后，效果立竿见影。今年8月，海星电子一位高管赴内蒙古洽谈项目，他早晨7点出发前往虹桥机场赶中午的航班，时间非常充裕，而在沪苏通大桥通车前，他必须提前一天赶到上海，在机场附近住下。

“以前是‘靠江靠海靠上海’，现在真正是‘通江通海通上海’。”在南通，记者常常听到当地干部群众自豪地念叨这句话。

交通便利加速了要素流动，人才流动尤为关键。陈健说，过去南通人出去就不愿回来，现在南通出台系列政策鼓励人才流入，各类学历人才都有补贴，交通的长足进步也使人才吸纳能力进一步增强。

走进位于南通的中集罐箱生产基地，又车往来穿梭，焊枪弧光耀眼，工人们正全身心投入紧张生产之中。室外堆场上，整齐堆放的不是人们常见的“方头方脑”普通集装箱，而是“方铁框+圆槽罐”的“罐箱”，一种高附加值、高科技含量的特种集装箱。

中集罐箱是全球特种罐箱行业的“单打冠军”，年产特种罐箱3万台以上，连续20多年全球市场份额第一。“与干散货运输使用的集装箱标箱不同，我们关注的是化学品物流装备的生产研发，

材料和技术要求远高于一般装备。”中集罐箱党委书记、副总经理郭志华说。

郭志华表示，随着通州湾长江集装箱运输新出海口建设的推进，以及南通公铁海联运网络的逐步完善，“罐箱本地出海”有望成为现实，企业发展也将迎来质的飞跃。

先进海工、先进造船、特种制造、特种材料……南通制造业堪称江苏工业“苏大强”的缩影。与轨道交通大发展同步，南通制造业正处于从数量追赶期向量质提升期迈进的关键节点，2019年规上企业工业增加值增速和全部工业的印税销售额两项指标位列全省第一。

南通，已经坐上飞驰的时代列车。但南通人并不满足，他们正在追求更通达的枢纽地位、更高速的铁路交通。当地干部给记者拿来一张《南通市铁路网规划图（2050年）》，图上很多线路或已在热火朝天建设，或正在规划落实和规划拟定：

时速350公里的盐通高铁，已于8月7日完成全线铺轨，下一步将进入静态验收阶段；北沿江铁路前期工作正稳步推进；连通江苏南通、苏州和浙江嘉兴、宁波的通苏嘉甬铁路，也在规划中；按照四融融合的理念，轨道交通与上海无缝换乘方案已在路上；市域内的沿江沿海铁路、疏港铁路建设和功能提升，打造江海铁组合港，增强港口发展竞争力……

南通回上海的火车上，再次经过沪苏通大桥，记者发现，沪苏通双线轨道的右侧，还静静地“躺”着两股轨道——这是为未来的通苏嘉甬铁路预留的。

湖州

HU ZHOU

【关键词】以前是“大上海的后花园”，现在是“长三角的中心花园”

“西塞山前白鹭飞，桃花流水鳜鱼肥。”唐朝隐士张志和写这首著名的《渔歌子》时，“坐标”就是江南的湖州。这首词作，道出了湖州自古以来的特质：绿水青山、民生富足，自带隐逸气质。

浙江湖州，位于南太湖之滨，是唯一因湖得名的城市。千百年来，湖州曾因发达的水路交通，造就了南浔丝商“四象、八牛、七十二金狗”的财富神话。

然而，近代以来，长三角地区铁路建设风起云涌，湖州一度成了“被遗忘的角落”，跟周边地区相比，它的发展显得不温不火。在上海、杭州等长三角中心城市市民心目中，湖州成了休闲度假“后花园”的代名词。

不过，情况正在起变化，湖州正在

“加速度”：

——2013年7月1日，宁杭高铁开通，线路上的湖州及其辖内的长兴、德清等地，从此进入高铁时代。宁杭高铁与沪宁、沪杭线一起，形成以上海、南京、杭州为顶点、环绕太湖的“黄金三角”。

——2020年6月5日，长三角地区主要领导座谈会在湖州市召开。当天上午，长三角一体化发展重大项目沪苏湖铁路正式开工。沪苏湖铁路东起上海市，途经江苏省苏州市吴江区，沿太湖南岸西至浙江省湖州市，线路全长163.8公里，设计时速350公里，为双线高速铁路。

——2020年6月28日，商合杭（商丘-合肥-杭州）高铁合湖段（合肥-湖州）开通，实现全线贯通。商合杭高铁在湖州与宁杭高铁接轨，湖州一跃成为几大高铁线路的枢纽，湖州辖内安吉县，从此也有了高铁线和高铁站。

记者每到长三角一地，当地干部都会兴致勃勃“大展宏图”：拿出一幅轨道交通规划方案图，图上密布建成、在建和规划的轨道交通线路，干线铁路、城际铁路、市域铁路五颜六色，湖州也不例外。

湖州市轨道交通建设管理服务中心规划处处长林世全指着地图对记者说，湖州地处长三角四大中心城市——上海、杭州、南京、合肥的中心位置，未来高铁网络全部形成后，到这些城市的高铁通勤时间都将在1小时以内。“以前常说湖州是‘上海后花园’，今后湖州将成为‘长三角中心花园’。”林世全自豪地说。

去高铁站和建设工地看看吧！

——2013年7月，随着宁杭高铁开通，湖州站正式投入运营。七年多来，对比往昔客流，中国铁路上海局集团有限公司嘉兴车务段湖州站站长毛志伟感慨颇深：“车站刚开通时，每天上车3000人左右，而去年以来这个数字达到约13000人，高峰期甚至多达2万人。”

——湖州市安吉县，“绿水青山就是金山银山”重要理念的发源地。程高铁、程商杭、程铁生、程铁男……滑动手机屏幕，看着朋友们在朋友圈留言下给小儿子取的名字，铁路安吉站民警程飞笑得合不拢嘴。“我的儿子确实跟高铁有着不解之缘。”今年6月24日，程飞的小儿子出生。4天后，商合杭高铁全线通车，安吉自此结束了不通铁路的历史。

程飞是土生土长的安吉人，2003年从警。因商合杭高铁新设安吉站，他回到家乡，为安吉站执勤站岗。激动、喜悦成为这段时间以来，他和每个安吉人的情感共鸣。

——夏末秋初，湖州吴兴区湖盐公

路东侧，湖州东站站址还是一个大工地，一派热火朝天的建设景象。作为未来沪苏湖铁路上一个重要节点，它的建设备受关注。

工地上的忙碌身影中，中铁三局沪苏湖铁路桥梁一分部负责人邢大鹏有故事。“来这里之前，我参与了沪苏通铁路的建设，7月1日通车，我连开通仪式都没参加，就马不停蹄赶到这里。”沪苏通铁路，从上海到南通，就是记者此前刚刚“刷”过的新线路。

作为“轨道上的长三角”的老朋友，邢大鹏对铁路建设如数家珍。他带着记者在工地上“巡视”了几个来回：“距离开工仅仅3个多月，但钢筋笼捆扎、桥墩打桩等前期工作正在有序推进，等到了建设高峰期，光管理人员就将达到三四百人。”

高铁给湖州人带来了什么？湖州人对高铁有什么样的憧憬？让我们听听湖州人怎么说。

——长达3.8公里的玻璃滑道漂流、与自然相融的人造沙滩、依山傍水的自然环境……刚刚过去的暑期，距离安吉站约30分钟车程的安吉天子湖镇“荣耀天空之城”成为新晋的“网红打卡点”，上海、杭州、苏州等长三角地区的游客是主力。

虽然还在试运营阶段，但景区客流量让公司常务副总经理吴青云对乡村振兴充满期待：“景区吸引了大量长三角游客，预计村集体收入将从原来每年10万元提高到100万元左右，而且带来了许多就业机会。”

景区票务主管丁梦华告诉记者，自己大学的专业是旅游服务，如今在家门口就能从事完全对口的工作，“对于我来说非常完美”。据统计，在景区工作的约200名员工中，当地村民占到60%以上。

——在湖州市吴兴区八里店镇移沿山村党总支书记施阿三看来，老百姓对高铁的期待，在对工程建设的支持上就得到充分体现。

“沪苏湖铁路建设涉及我们村约80亩土地、300户村民，从去年前期工作开始以来，村民们对征迁都非常理解支持。”施阿三说，2017年前后，移沿山村进行整体产业转型升级，原本低小散的家庭作坊逐步关停，村民们利用旅游资源走上农旅融合发展之路。

“目前我们的湿地景区已经挂牌，高铁站建成后，外地游客可以更方便抵达，旅游业将成为村里一张新的‘金名片’。”施阿三说。

施阿三的女儿在上海杨浦区工作。“以前去上海看女儿、女婿和小外孙，我开车。今后我去上海就坐高铁，到了虹桥

站，直接乘地铁十号线到五角场站。”原来，施阿三还是一位“上海通”。

——位于湖州安吉的杭摩新材料集团股份有限公司，是一家集酞酐树脂生产、研发及销售于一体的行业领军企业。从名字就能看出，它曾是一家杭州企业。2010年，企业负责人毅然决定：将总部从杭州迁到安吉。“在长三角地区，产业梯度转移一直都在进行。”公司董事长沈晓音说，“我们当年来到湖州安吉，看中的就是这里的投资环境、区位优势、发展潜力”。

2018年，杭摩再一次酝酿新的产业布局：他们与安徽省阜阳市政府签订了投资协议，并于2019年启动项目建设。“阜阳有丰富的煤炭资源，有优质的土地供给，有充足的人力资源，有良好的营商环境，有广阔的市场腹地，这些都是吸引我们的重要因素。”沈晓音说，“特别是今年6月28日，商合杭高铁开通，我们可以从安吉坐着高铁直接去阜阳！”

在以前，从安吉开车到阜阳至少需要6个小时，一路走来人困马乏；如今，高铁将路途时间缩短了一半左右。安徽阜阳，一个看似与浙江湖州距离遥远的地方，如今都在长三角区域一体化框架之内。而企业家人，凭借他们灵敏的嗅觉，已经早早开始布局。

阜阳，也正是我们采访的下一站。

阜阳

FU YANG

【关键词】以前是“长三角的边边角角”，现在要做“长三角的前沿阵地”

记者在浙江湖州安吉，走访过杭摩新材料。炎炎夏日，位于阜阳市颍东区的阜阳煤基新材料产业园里，杭摩新材料的生产基地正热火朝天建设。未来，这里将成为杭摩“北上”和“西进”的“根据地”。

离开阜阳、前往上海，记者乘坐G7275次高铁列车，从界首南站始发，阜阳西、淮南南、合肥、南京南、苏州北、一个个高铁站飞驰而过；郑阜高铁、商合杭高铁、安高高铁、沪宁高铁，一条条铁路线无缝连接。车到上海，用时4小时2分钟。

快，真是快！这，就是距离上海最远的长三角城市到上海的时间；这，就是院士俞建勇、创业者蒋伟们常走的铁路线；这，就是“轨道上的长三角”，也是奔跑中的“铁三角”！

（本报记者杨金志、杨丁淼、贾远琨、魏一骏、胡洁菲、吴慧璐）

内第二大高铁站，站房面积约4万平方米，站内共设7台17线，设计承载量为每小时发送近5000人次。

“阜阳西站是全国地级市车站中少有的设有二层候车室的大站。”站长张玉良骄傲地说，从阜阳出发，一小时到合肥，两小时到南京、武汉，三小时到杭州、上海，四小时到北京、宁波。

安徽，曾经是长三角的“旁听生”，后来成为“插班生”，如今则是“正式生”。这个生动的比喻，放在阜阳身上尤为典型。“以前我们是‘长三角的边边角角’，现在要做‘长三角的前沿阵地’。”阜阳市发展改革委副主任裴忠义说。

高端真丝枕套、医用口罩、透气又防水的碳纤维面料……在阜阳界首市吉祥三宝棉纺织织投资有限公司的展厅里，各式各样的展品引得人不时停下脚步。不过，最引人注目的，是几只个性化抱枕，上面印着一位科学家的头像。

这位被企业“顶礼膜拜”的科学家，就是中国工程院院士、上海东华大学校长、纺织材料领域顶尖专家俞建勇。“如果不是俞院士，公司如今可能还在靠着卖附加值极低的床单、被罩艰难维生。”公司总经理马晓飞说，2017年，凭借一场“院士界首行”的对接活动，他结识了俞建勇，交流之后，俞建勇决定在三宝设立院士工作站，并成立安徽省吉祥纺织工程先进技术研究院。这关键的一步，救活了转型期的三宝。

“过去没有高铁，交通不便，普通列车从上海过来太远了，不好意思麻烦俞院士经常来界首，他基本上隔几个月来一次，指导研发生产。”马晓飞说，高铁开通后，俞院士和他的团队来得就频繁了，有需求买一张高铁票就来了，早上来界首傍晚还能回上海。

在位于郑阜高铁线上的界首南站，站长王树宽指着站台对面说：“过去500米，就是河南省地界。”有了高铁站，界首成了名副其实的长三角区域对接中原区域的“界首”。正因如此，这座县级市的高铁站，每天居然有十列始发列车。除本地客流外，河南省多地前往长三角方向的旅客也到这里乘车。界首南站设计日均发送旅客约2500人，目前日均客流达1300多人。

界首南站，还是全国少有一座“森林中的高铁站”。“高铁站旁边能做什么文章？有些地方是建楼搞房地产，这样来钱快。但是我们决定不做一锤子买卖。”界首市市长何逢阳说，界首要在高铁站前广场建一座“养城公园”。公园规划总面积近40万平方米，未来不仅要成为市民、旅客休闲娱乐的重要场所，也要成为“筑巢引凤”，吸引新经济和高新技术企业的重要载体。

毋庸讳言，阜阳依然是长三角区域内的“欠发达地区”，脱贫攻坚任务还很重。然而，发展落差往往是发展空间。数十年间，阜阳为全国特别是长三角地区输送了大量劳动力；如今，随着多条高铁开通，曾经的“打工潮”正慢慢演变为“凤还巢”。

阜阳市临泉县人口231万，2020年刚摘掉国家级贫困县“帽子”，临泉有养殖牛羊的传统，该县长官镇有约十分之一的人在长三角经营冷鲜牛羊肉贸易。1996年，年近30岁的长官镇人蒋伟只身前往上海闯荡。随着生意越做越大，他举家搬迁至上海定居，孩子在上海从小学读到大学。2016年，蒋伟做出了一个令全家人不解的决定，回家乡创业。“当时家里人都劝我，一把年纪了不要瞎折腾。”但蒋伟不这么看他，认为临泉有完整的养殖产业链条，“当时高铁即将将开通，市场一定会争抢这些资源。”那一年，他回乡二次创业，筹办临泉县中原牧场冷鲜城。2019年郑阜高铁开通，临泉站距离中原牧场冷鲜城只有六公里，据估算，冷鲜城项目全部建成后 will 带动1万余人就业。“临泉县是人口大县，有70多万人大外出务工。”蒋伟说，以后乡亲们就有了更多选择权，可以外出务工，也可以在家门口就业。

进入高铁时代，越来越多的长三角客商来到阜阳地区投资。界首市田营科技园以废旧蓄电池回收、加工为主导产业，已经探索出“进来一只旧电池，出去一只新电池”的绿色循环生产模式。看看园区内的企业名录吧：南都电源，来自浙江杭州；天能股份，来自浙江湖州；超威电源，来自浙江湖州……这些来自长三角发达地区的全国乃至全世界行业龙头企业，正带着阜阳、带着界首“一起飞”。

记者在浙江湖州安吉，走访过杭摩新材料。炎炎夏日，位于阜阳市颍东区的阜阳煤基新材料产业园里，杭摩新材料的生产基地正热火朝天建设。未来，这里将成为杭摩“北上”和“西进”的“根据地”。

离开阜阳、前往上海，记者乘坐G7275次高铁列车，从界首南站始发，阜阳西、淮南南、合肥、南京南、苏州北、一个个高铁站飞驰而过；郑阜高铁、商合杭高铁、安高高铁、沪宁高铁，一条条铁路线无缝连接。车到上海，用时4小时2分钟。

快，真是快！这，就是距离上海最远的长三角城市到上海的时间；这，就是院士俞建勇、创业者蒋伟们常走的铁路线；这，就是“轨道上的长三角”，也是奔跑中的“铁三角”！

（本报记者杨金志、杨丁淼、贾远琨、魏一骏、胡洁菲、吴慧璐）

