

# 浅议城际铁路站点周边土地综合开发策略

徐谦<sup>1</sup> 王学斌<sup>2</sup>

1 广西交通投资集团有限公司 工程师；2 重庆城建控股（集团）有限责任公司 工程师

DOI: 10.12238/jpm.v4i8.6174

**[摘要]** 随着我国都市圈及新型城镇化建设的加快，包括铁路在内的交通基础设施也得到了快速的发展，部分项目通过开展铁路站点周边土地综合开发实现铁路建设运营可持续性、推动区域产业发展、促进城镇化进程等。本文结合南深高铁玉林至岑溪段容县站的实际案例，对总体思路、开发策略、业态选择、衔接城镇化等方面进行研究，对铁路站点土地综合开发利用提出策略建议。

**[关键词]** 城际铁路；土地开发策略；城镇化

## Discussion on Strategies of Integrated Development of Land around Intercity Railway Stations

Xu Qian<sup>1</sup> Wang Xuebin<sup>2</sup>

1. Guangxi Communication Investment Group Co., LTD. Guangxi Nanning 530000;

2. Chongqing Urban Construction Holding (Group) Co., LTD. Chongqing 400000

**[Abstract]** With the accelerating of China's urban agglomeration and new urbanization construction, the transportation infrastructure, including railways, has also undergone rapid development. Some projects aim to achieve sustainable railway construction and operation, promote regional industrial development, and promote urbanization through integrated development of land around railway stations. Combined with cases study, which is the Rongxian Station in the Yulin Cenxi section of the NanShen high-speed railway, this article research on overall ideas, development strategies, business format selection, connection to urbanization and so on. Moreover, it proposes strategic suggestions for the integrated development of land around railway stations.

**[Key words]** Intercity Railway; Strategy of Land Development; Urbanization

### 1 交通建设与城镇化发展

“火车一响，黄金万两”，长期以来，城镇化与交通运输是相互促进、协调发展的。随着《“十四五”新型城镇化实施方案》的提出，我国新型城镇化建设迈入了快车道，新型城镇化道路的发展理念，对城市交通发展提出了新的要求。铁路作为穿梭在城镇间最大众化的交通设施，对中国的城镇化发展起着重要的作用。近十年来，中国铁路飞速发展，截至2022年底，全国铁路营运里程超过15万公里，其中高铁超过4万公里<sup>[1]</sup>。

铁路是加快完善城市综合交通网络的重要途径，通过城际铁路可以实现中心城市和周边城镇快速链接，有效缩短中心城市间的时空经济圈，通过扩散作用来降低中心城市向外的转移成本和交易成本，促进形成资源共享、结构有序、功能互补、分工合理的区域发展格局<sup>[2]</sup>，推进城市群间的同城化进程，带动周边区域的均衡合理发展，助力推动沿线新型城镇化建设。

随着“铁路+物业”的综合开发模式逐步被认同，这也要

求城际铁路的建设及站点周边土地的开发，要结合城市区域发展规划及战略布局，立足本地发展实际情况，建立与城市经济社会发展协调、基础设施完备和可持续发展的运输体系，以优质高效的运输服务以及与城镇化发展、产业布局、城市特色相协调综合开发，保障城市总体规划目标的实现<sup>[3]</sup>。

### 2 铁路周边土地开发的现实意义

2.1 补充建设资金及运营补亏，实现铁路建设运营的可持续性

铁路的建设运营有效促进城镇化发展及带来社会效益，但铁路自身的经济效益实属一般。铁路作为准公益性基础设施，其车票票价率受到一定控制，加上其征拆面积大、建设造价高、运维开销大等因素，因此既在建设阶段需要投入大额资金、经历较长周期建设，部分线路在经营阶段需要承担较高的运营亏损。对于铁路投资运营公司，为了补充建设资金、支持还本付息以及弥补运营亏损、减少政府直接补贴，在提高核心客货运输效益的基础上，积极通过铁路沿线及站点周边物业开发解决

资金问题,对实现铁路建设的可持续发展有重要意义<sup>[4]</sup>。

## 2.2 发挥铁路运输优势及土地开发,推动区域产业发展

铁路周边土地开发可以促进产业协同发展,甚至形成产业集群。通过新建或改扩建铁路物流基地,大力发展物流产业和贸易服务,打造区域交通枢纽及商贸服务中心,依托水道、公路、机场等可以形成空铁水联运物流枢纽。另一方面,结合区域产业特点及发展需求,可以考虑在站点周边土地开发中规划布局产业园区、综合保税园区以及衔接旅游产业等,发展铁路沿线通道经济、产业经济,激活区域经济活力,推动城市产业发展。

## 2.3 推进车站及周边一体化经营开发,完善周边配套

铁路尤其是高铁的建设利于城市发展,可以便利居民的出行、促进商业发展、增加公务交流等。为满足相关需求,可以衔接城市空间规划,统一设计、连片开发、协调管理的方式,将交通设施、商办物业、配套住宅以及教育、医疗、休闲服务设施等进行一体化设计和开发建设,通过复合业态组合以及协调适配,一体化解决站点和城市建设中交通不便、道路拥堵、缺乏配套等相关问题,优化城市空间结构和业态布局,以公共交通为导向引领社会发展并促进城市城镇化进程。

## 3. 铁路站点周边土地开发策略

根据城际铁路站点周边地块距离车站的时间距离,当前广泛使用的圈层理论将站点周边区域划为“三大圈层”<sup>[5]</sup>,根据站点对不同圈层的影响大小制定不同的开发策略:

第一圈层为核心区域,大约距离车站在10分钟以内的距离,一般认为是距离车站800米范围内,包含了铁路车站及联系密切的周边地带。该区域与铁路站场枢纽作用关联性最高、开发价值最大,积极发挥距离车站近、客流量大、交通便捷等优势,可以规划商业、酒店、金融、会展等服务业,最大化实现该区域价值<sup>[6]</sup>。

第二圈层为影响区域,大约距离车站约10-15分钟的距离,范围大致是距离车站800-1500米范围。区域内的功能与铁路站区关联程度也相对减弱,可以作为第一圈层的补充或者功能的延伸,从服务旅客过渡为兼顾周边居民,主要业态可以布置为商务办公、居住生活等,或者非工业类产业,如物流产业、高科技产业、文化产业等。

第三圈层为外围影响区域,大约距车站15分钟以上的范围。外围区域会由于距离车站距离较远,功能组织与铁路及站场的关联更弱,其功能定围绕车站、服务乘客逐步转为根据城市发展规划或区域定位等综合确定,产业和业态类型较为多样化。

## 4. 南深高铁玉林至岑溪段容县站周边土地开发为例

### 4.1 相关概况

新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪段位于广西,线路西起玉林,经容县、岑溪至桂粤省界,预留向东延伸至粤港澳大湾区。线路长度110公里,新建车站2个,分别为容县南站和岑溪东

站,重点研究容县南站土地开发策略及模式。

容县隶属于玉林市,常住人口65万人,2021年GDP为217亿元,城镇化率较低。随着近年来产业结构不断优化升级,容县基本形成健康食品、机械制造、林产工业等支柱产业;容县物产富饶,具有沙田柚、铁皮石斛、野生红菇等多种名优特产以及锡、萤石等20多种丰富的矿产资源及金、铀矿等战略矿产;凭借真武阁、都峤山等独特的人文自然资源成为广西特色旅游名县。

### 4.2 策略分析

#### 4.2.1 总体思路

以南宁至深圳铁路玉林至岑溪段建设为契机、以促进沿线城市繁荣为原则、以带动沿线特色产业发展为基础,统筹铁路和城市规划,优化配置资源,因地制宜进行综合开发,促进沿线容县与两大湾区的有效连接,推动桂东南地区经济快速发展。同时,利用区域特色产业及车站周边土地资源,将铁路的建设与沿线城市区域的产业承接升级、城市规划发展结合起来,推动新型城镇化建设,争取铁路周边土地综合开发收益最大化。

#### 4.2.2 开发策略及业态选择

依托铁路的发展带来的客流量,结合容县及车站所在的片区的城市发展定位、产业发展需求及市场情况,建议总体开发定位商贸物流及岭南特色休闲旅游综合区,包括区域综合旅游服务及康养中心、区域产业服务基地、容县农特产品及工业产品商贸中心等。

第一圈层:以枢纽为核心配建商业、餐饮等服务设施以及旅游集散中心。站内的零散商业主要提供快捷便利零售服务,主要服务候车旅客,业态可以是餐饮美食、零售店、精品店等小型商业;结合旅客旅行需要,可以设置旅客服务类商业用房,如发挥车站换乘体系优势设立旅游集散中心,借助临近站点的区位优势,成为旅游客群到达容县及城南新区的第一站。

第二圈层:以铁路物流建设为基础建立商贸物流园区。围绕容县的特色产业建立展销中心,打造容县以及城南开发新区对外展示的窗口;物流仓储布局与周边产业区结合发展,建设专门仓储物流区,以接收和转运各类需集聚于周边的产业,为其提供仓储物流服务。

第三圈层:充分挖掘旅游资源,打造旅游养老度假地产。发挥高铁站址毗邻都峤山森林公园的优势,营造良好的居住生态环境,打造岭南地区的田园综合体和康养后花园;以便民、利民为宗旨,建设学校、菜市、社区医院等配套,服务所在社区及整个车站开发区的人群;导入旅游康养客群流量,利用自然风景资源设置度假酒店、度假村等。

#### 4.2.3 产业衔接策略

(1) 依托既有产业基础,促进地区产业升级:通过铁路站点周边综合开发,强化车站建设对城市发展的引领作用,与地方特色产业资源的结合,实现地区产业升级,带动经济发展,从而形成铁路交通与城市规划及产业升级三者相互促进的良

性循环。依托容县健康食品、农业机械、林产工业等三大产业集群发展,大力发展冷链物流、配送、包装、印刷等配套产业。

(2) 差异化挖掘沿线地区旅游资源: 沿线地区生态环境良好,旅游资源丰富,但差异化也较为明显,如容县人文自然资源独特,岑溪市则以乡村旅游为主。可通过城际铁路带来的客流机会,以自然生态景观为主线串联沿线旅游产业,利用差异化发展旅游住宿、购物、接待等,提升地区旅游形象。以高铁为纽带、以车站为中心,打造容县“生态旅游+”服务节点,贯通沿线地区与两大湾区(粤港澳大湾区和广西壮族自治区北部湾经济区)之间的旅游通道,打造成为粤桂两省的休闲旅游的后花园。

(3) 围绕城际铁路车站,做强枢纽效应: 新建车站距离容县中心城区有一定距离,目前车站周边交通配套欠缺,主路网大多尚未形成,与主城区联系不便。围绕新建车站,综合配套各种交通场站,做强枢纽效应,形成交通无缝衔接、服务功能完善、环境适宜的土地利用新格局,提升周边地区热度,让其成为地区城市规划发展推进的新动力,从而进一步扩大综合开发机会与空间。

## 5. 结论

作为铁路建设资金来源及后续运营补亏的重要手段,城际铁路站点周边土地综合开发对铁路建设运营有着深刻的影响,

同时对促进县域经济发展、提升县域城镇化水平也有重要意义。站点周边土地综合开发策略选择要因地制宜,结合城镇发展特点、区域规划布局、开发定位适配等多个方面考虑,真正实现地方、铁路、群众等多方共赢。

## [参考文献]

[1]陈焕然.铁路沿线土地综合开发的破与立——迈入高铁建设新时代后铁路沿线土地综合开发策略分析[J].住宅与房地产,2022(30):34-41.

[2]王妍.铁路对城镇化发展的影响机制研究[J].铁道运输与经济,2022,44(3):79-84. DOI:10.16668/j.cnki.issn.1003-1421.2022.03.13.

[3].发展市域(郊)铁路是促进新型城镇化建设的重要举措[J].财经界,2019(06):1-2.

[4]张奇瑞,周瀚韬,罗江邻.新建铁路土地综合开发策略及模式研究[J].江西建材,2017(4):265-266.

[5]裴剑平,朱洁.新建铁路土地综合开发模式研究——以沪通铁路为例[J].交通企业管理,2016,31(3):57-62.

[6]石森文,周均清,王丽娜.城际铁路站点周边土地利用策略研究——以武汉至咸宁城际铁路贺胜桥站为例[J].华中建筑,2014(11):81-85.