



# 淮安交通： 为城市复兴梦奠基

千古百业兴，先行在交通。  
13年前，始建于唐垂拱年间的盐河航道启动“五改三”工程之际，《淮安日报》刊发的长篇通讯《拥抱海洋》中有这样一段话：“中国的现代化在很大程度上意味着交通现代化，意味着构筑以飞机、轮船、汽车、火车为中心的现代生活图景。其中，或许没有一个城市像淮安这样感受到如此剧烈的命运跌宕，经历过如此长久的沉潜。”

见诸报端的百年一叹，既表达了对明清之际“壮丽东南第一州”的神往，又浓缩了在发展现代交通中追逐城市复兴梦想的渴望。百余年来，淮水东流，转，现今的淮安已立于对接融入长三角中心区新的发展坐标之上。而这一战略决断，离不开淮安的交通运输事业的支撑，同时也呼唤着交通运输与城市复兴梦想之间更高水平的同频共振。

■本报采访组



王昊 摄

## 1

### 百年初澜：冲破腹地枷锁

因水而兴又因水而衰的城市叙事，已成为谈论淮安时绕不开的内容。这里的“水”指代的就是淮安交通，因此说，城市叙事的内核实际上就是淮安交通的演变。而淮安交通的演变，确切所指则是19世纪中叶以来内河运输的衰落，和海运、铁路运输的兴起。

在海运、铁路运输兴起之前，连接南北的大运河独领风骚，像斜长的一竖穿越江苏全境。进入20世纪后，陇海铁路、津浦铁路先后修建。两条铁路以徐州为原点向南、向东延伸，和黄海岸线、长江航道一起，对现在的苏北、苏中地区形成了近似“口”字型包围。大运河代表纤长的一竖，和铁路、江海岸线共同构成了“中”字型结构。只不过，“口”字代表的铁路运输、江海运输崛起了，而中间的一竖却走向式微。

关于津浦铁路为何取道皖境，有各种说法。今天，已不必再追究百余年前的历史公案，而只需指出近代交通给淮安、苏北带来的影响。两条铁路建成后，陇海线上的海州、徐州自不必说，扬州因靠近南京，也可以西进南京浦口或到长江对岸的镇江乘车。朱自清先生的《背影》，讲的正是在扬州料理完家事后，父亲送他到浦口乘车北上时的事情。相比之下，苏北苏中的其他城市，就没有那么幸运了。其中，淮安更是从漕运枢纽沦为缺乏干线通道的腹地城市。

借用唐德刚先生的比喻，因为铁路和江海运输形成“口”字型的枷锁，淮安进入了历史的“三峡”。河道仍是那个河道，但运输地位的下降，使淮安外向发展的通道陡然逼仄起来。这腹地的枷锁，一直到新中国成立后特别是改革开放以后，才逐渐打破。

对淮安交通的真正突破，不少有识之士都把时间放在了1992年。是年12月5日，作为苏北交通骨干工程的宁连一级公路马坝至武墩段正式建成通车，实现了淮安境内高等级公路零的突破。记者至今仍记得，宁连一级公路全线通车，所在中学特地组织学生乘车体验。我们第一次知道，宁连一级公路与淮江公路（现翔宇大道段）是怎样用立交桥联系起来的。

宁连一级公路的通车并非惊天动地的大事，却在淮安交通史上写下了不可或缺的一笔，可谓百年初澜激荡。此后，淮安交通迎来了新长铁路通车、京沪高速公路通车等一个又一个“第一次”——那具沉重的腹地枷锁松动了！

## 2

### 世纪雄起：重回枢纽淮安

江苏省人大常委会副秘书长、淮安市原副市长王红红在《印象蒋坝》一文中说：“那时候的淮阴到南京没有高速，宁连一级公路也还没有修建，坐中巴要从205国道走……上午出发，中午必须在蒋坝吃饭……下午走的话，晚上则要在蒋坝住一晚。”

这样的记录曾是成千上万淮安人习以为常的事实，却是现今的年轻人感到瞠目结舌的场景。正如现在从淮安驱车2个多小时便可到南京，放在20多年前也同样难以想象。

把今天与昨天交互对比，可以确信得出以下结论：如果说，20世纪90年代拉开了淮安对外开放通道建设的帷幕，那么，21世纪前20年的雄起使淮安重回枢纽地位。

21世纪以来的20年，淮安公路进入大投入、大建设、大发展的时期。经过近20年建设，京沪高速公路、长深高速公路等国家级高速公路贯穿我市境内，淮安建成长90千米、辐射6个方向的城市高速公路环，在苏北率先实现县域全部高速公路。2007年，我市被交通部命名为国家公路运输枢纽。目前，境内共有普通国道5条、省道14条，公路总里程达1.36万千米，公路网人口密度27.59千米/万人，全省第二。

随着公路网越建越密，传化集团、华润万家等物流巨头纷纷抢滩淮安，设立区域总部或大型物流园区，全国快递业前10强均在淮设立了区域分拨中心。2020年全市货物周转量达到467.8亿吨公里，比2015年增加超100亿吨公里。

仅仅是公路建设的突飞猛进，就给淮安带来了如此巨大的变化。回溯近20年来，淮安“高速梦”“飞天梦”“高铁梦”“轨交梦”“高架梦”相继照进现实，“公铁水空管”一体化大交通经天纬地、通衢南北，堪称淮安交通的“世纪雄起”。雄起，意味着人畅其行、货畅其流的生动现实，意味着在百余年的运势沉浮后，“腹地淮安”又变为枢纽之城——公路运输枢纽、高铁枢纽、内河航空枢纽、航空货运枢纽……

重回枢纽地位的20多年间，淮安人心中的世界越发宽广。密织如网的公路、一望无际的铁轨、无远弗届的航班以及通江达海的航船，演绎着畅流天下的盛景，也打开了淮安人的视野。物质的、观念的、具身的……一切要素都在对外开放通道的拓展延伸中与广大的外界互动着、交换着、融通着。

与之相应的是，2000年，淮安地区生产总值在全国城市中位居第97，2020年排名跃升至第58。背后，是淮安构筑现代综合交通运输体系的世纪雄起，是交通与城市运势共进共荣的时代交响。

## 3

### 筑梦复兴：再现历史辉煌

黄码港益海嘉里专用泊位施工现场，工程车辆来回穿梭，大型机械声音轰鸣，正上演着不一样的“速度与激情”。“没有港口，益海嘉里不会来，上下游企业更不会来。”市港城产业投资公司法人吴懿介绍，在“龙头”益海嘉里的带领下，上游合作企业江苏省粮食集团等已签约落户，淮安智慧物流港即将开工，其他“链”上项目也有望陆续落地。

如果说重回枢纽淮安的地位，是淮安进阶赶超的最大变量，那么，益海嘉里及关联项目的落户则提醒人们，在拥抱长三角、追逐城市复兴梦想的征程上，交通仍将扮演基础性、先导性、战略性的角色。关键的问题在于，交通运输如何与城市复兴梦想同频共振？

市交通运输局二级调研员张义贵在一篇调研报告中认为，淮安交通发展有了一定基础，但仍存在明显短板，例如铁路密度偏低，公路网络还不完善，骨干航道卡脖子航段尚未打通，港口专业化、科技化、规模化发展不足，现代物流体系尚未形成，集疏运体系有待完善，等等。在其他资料和对专业人士的采访中，我们也遇到类似的观点或直感：淮安已经“有”了现代综合交通运输体系，但离“好”尚有距离；已经初步显示出“枢纽”的气象，但要成为“强枢纽”仍需加力。换句话说，实现城市复兴梦想，对淮安交通提出了更高要求，不仅要建成枢纽淮安，而且要建成又强又好的枢纽淮安。

本报采访组在南通采访时，多位受访者都提到，除了建成和在建的苏通、崇启、沪通3座长江大桥外，南通还规划了5条过江通道，未来将形成“八龙过江”格局。泰州在已有

江阴长江大桥基础上，同时在建常泰长江大桥、张靖皋长江大桥和江阴靖江长江隧道。兄弟城市推进长三角交通一体化的紧张感，不能不给我们以启示甚或压力：提升枢纽淮安的成色，仍然任重道远。

此“任”之“重”，不仅在于要进一步提升互联互通水平，进一步降低综合物流成本，而且在于要从广义的交通运输概念出发，将数字基础设施建设（如5G建设、算力建设等）摆上重要日程。正如英文单词communication不仅包括人、物移动等传统的“交通”意涵，而且越来越突出信息传播的向面。

值得期待的是，2021年印发的《国家综合立体交通网规划纲要》中，已将淮安与徐州、连云港作为组合枢纽明确定位为80个全国性综合交通枢纽城市之一，现代物流“金三角”蓄势起航。新沂至淮安铁路、新长铁路电化扩能改造工程被列为国家发改委《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》“十四五”规划实施项目，淮安高铁快运基地铁路专用线取得国家立项并进入重点项目清单，沿淮铁路被定位为干线铁路列入《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》……“轨道上的长三角”蓝图日渐清晰，淮安“戏份”不少。市委八届四次全会则提出，在推进一揽子重大交通基础设施建设的同时，同步谋划建设全国一体化算力网络长三角国家枢纽节点等新基建项目。

人不能两次踏进同一条河流，历史也不能原封不动地重现。淮安城市复兴梦想的现实模样，一定比明清之际的清江浦更加繁盛、辉煌。发展坐标已经转换，拥抱长三角的新征途已经开启，而善作善成的淮安交通，一定能交出推进长三角交通一体化的精彩答卷，为城市复兴梦想贡献充满爱与诚的奠基礼。



王昊 摄