

着力发展高铁经济 助力振兴粤东西北

黄小彪

(广州航海学院航运经贸学院,广东广州 510725)

摘要:着力发展高铁经济,对于推动粤东西北深度融入珠三角等主流经济圈,更大范围和更高层次的开放,形成极具活力的经济带和新的增长极,促进珠三角和粤东西北协调发展等具有重要战略意义。粤东西北要抓住这一战略机遇,制定高铁经济发展规划,找准战略定位,大力发展临站经济和特色产业,出台相关政策措施,加强区域合作与对外开放,优化营商环境,培育社会经济发展新引擎。

关键词:发展;高铁经济;振兴;粤东西北

中图分类号:F532.8 **文献标识码:**B **文章编号:**1671-2404(2017)78-0054-05

“高铁经济”泛指依托高速铁路的综合优势,促使各类生产要素和消费要素集聚发展、实现优化配置的一种新型经济形态。着力发展高铁经济,对于发挥珠三角的辐射带动作用,助力振兴粤东西北具有重要战略意义。

1 高铁经济将为粤东西北加快发展提供新动力

目前广东高快速铁路通车里程已达1360公里,实现16个地市通高铁。随着2017年底深茂铁路江门至茂名段、广梅汕客运专线梅州至潮汕段开通,广东将实现20个地市通高铁。到2020年,随着赣深客运专线、梅汕客运专线梅州至河源段建成,广东将实现全省21个地级市全部通高铁,基本形成东联海峡西岸、沟通长三角地区,西通桂黔、辐射大西南地区,北达湘赣、连接中原地区的高快速铁路网络骨架。粤东西北地区也将建成以汕头、湛江、梅州、韶关等为枢纽节点的较为完善的出省综合运输通道,与珠三角地区的联系将更为密切,有望步入发展的快车道,实现与珠三角地区的协调发展。

国际经验表明,高铁开通对城市区域的空间形态、区域分工、产业结构、城市形象等会带来重大变化,如法国、德国的高铁带来了沿线城市群的兴起。我国京沪高铁开通后,沿线各个省市大都在高铁站点新建了产业园区和新城区,发展状况不俗。理论上,高铁开通会带来所谓的高铁经济效应,即高速铁

路对沿线区域、站点所在城市产生的各种效应,一般分为直接效应和间接效应。前者也称为同城效应,即由于高铁提高人流、物流的可达性,促使区域生产要素加快流动、城市功能延伸、沿线区域一体化进程加快;后者主要表现为区域产业结构的变化、区域分工的强化、产业集聚的加强和城市形象的提升,对沿线城镇发展和格局重构具有重要影响。从直接效应看,高铁经济对于推动粤东西北深度融入珠三角等主流经济圈,促进形成珠三角和粤东西北协调发展格局具有重要战略意义;从间接效应看,高铁经济将促使人才、资本、技术、信息等生产要素,以及消费群体和消费要素在粤东西北高铁站点周围迅速集聚,形成极具活力的经济带和新的增长极,为粤东西北经济社会加快发展提供新的动力。

1.1 推动粤东西北与珠三角的一体化进程

高铁开通后,珠三角与粤东西北地区将形成1-2小时交通圈,极大地缩短了时空距离,跨区域活动或要素流动将急剧增加,教育、医疗等公共服务可实现跨城、跨区域共享,同城效应和一体化进程将加快形成。同时,高速铁路增强珠三角对粤东西北的扩散效应,将促进广东经济由珠三角地区向粤东西北的梯度推进,实现平衡发展。

1.2 推动形成新增长极和经济带

目前珠三角地区正在加快产业结构转型升级,努力从劳动、土地密集型向资金、技术密集型经济转变。粤东西北地区经济发展层次与珠三角还存在较大差距,但资源、土地相对丰富,劳动力成本较低,在产业发展上与珠三角具有很强的互补性。高铁能极大改善粤东西北地区的投资和消费环境,有利于粤

东西北与珠三角进行产业共建或承接珠三角的产业转移,优化沿线生产力布局,促进形成新型城镇带、优势特色产业带和经济走廊。

1.3 推动形成协同分工格局

高速铁路提高了运输效率,将推动区域分工合作体系的建立。企业可以考虑将运营总部、研发中心、营销中心放置于发达的珠三角地区,将生产基地建在成本较低的粤东西北地区,这客观上有利于我省调整产业结构、健全产业链、形成珠三角与粤东西北协同分工的发展格局。

1.4 推动沿线旅游经济发展

粤东西北地区拥有丰富的特色旅游资源,具有富于人文色彩的民族风情,从旅游观光衍生到养生养老的休闲旅游经济具有非常广阔的发展前景。以高铁为纽带,把珠三角地区资金丰裕、运营经验丰富的优势同粤东西北地区丰富的旅游资源优势结合起来,将形成极大的互补效应。如汕头市在厦深高铁开通后旅游业发展增速明显,2015年全市接待游客2412.43万人次,比厦深高铁开通前的2013年增长27.98%,实现旅游总收入260.09亿元,比2013年增长76.91%。

1.5 推动沿线城镇发展和格局重构

这主要表现在两方面:一是高铁站建设将形成新的区域枢纽,必然带来城市空间布局 and 空间功能调整,形成新城区或城镇。二是高铁贯通将引起沿线城市商务活动的增长,并由商务功能衍生出其他配套功能,导致沿线城镇发展功能的调整与重构。

2 国内外发展高铁经济的经验及启示

2.1 国外发展高铁经济的经验

国外高铁发展已有近50年的历史,高铁的发展大都伴随着大型经济体的崛起。

2.1.1 日本新干线沿线城市相关经验

如日本内陆城市京都借力东海道新干线,建成集高铁站、商业购物、休闲娱乐、景观绿地于一体的综合性多功能高铁站,并在城市发展上采取传承历史文化、保护古都景观、发展旅游产业、实现城市更新等措施,使内陆古都焕发新活力。名古屋在新干线开通后,与东京错位发展,着力发展汽车制造和电子产业等先进制造业,获得跨越式发展。

2.1.2 韩国高铁枢纽的开发经验

韩国高铁站周边建设普遍以商业及办公用途为

主,成为集交通枢纽、商业服务、娱乐休闲于一体的现代化交通枢纽。如2004年投入使用的首尔新火车站,商业设施面积占到总建筑面积的1/2,集商场购物与车站候车于一体,成为首尔一道亮丽的风景线 and 重要的城市地标。

2.1.3 法国里尔经验

巴黎至里尔的高铁于1993年开通,里尔围绕高铁站建成了集会展、办公、商业、银行于一体的大型商业中心,带动城市功能的转型升级,最终成为一个商务办公型城市。里尔经验为高速铁路沿线非中心城市提供了成功范例。

2.2 国内发展高铁经济的经验

我国自2008年京津城际高速铁路通车以来,高铁建设和运营实现了跨越式发展,高铁经济发展也积累了很多经验。

2.2.1 长三角地区经验

高铁开通促进长三角地区空间格局由单功能中心转变为多功能中心,各地也推出系列重大举措发展高铁经济,取得明显成效。上海虹桥综合交通枢纽集航空港、高速铁路、城际和城市轨道交通、公共汽车及出租车于一体,形成国际一流的“超级车站+空中门户”综合枢纽。杭州也为发展高铁经济做了深入谋划:一是推进城市品牌特色化,如建设富有江南文化特色的城市旅游品牌,争取到举办G20峰会等国际大型会议,积极推动城市发展国际化;二是实施“名城带名校,名校促名城”战略,充分利用教育资源优越的有利条件,大力发展教育培训产业,培育文化创意行业,培育具有世界影响的新兴产业;三是推进高铁临站经济发展,积极发展商业、办公、创意、文化、展示、休闲等产业。常州则将高铁枢纽与休闲旅游结合起来,打造京沪高铁沿途首个具有江南水乡特色的高铁生态公园,由此带动商务、地产等行业发展。

2.2.2 京津地区经验

京津城际高铁开通后,北京市出台了以交通为导向的《促进城市南部地区加快发展行动计划》,高铁站成为商务新区的核心。天津市武清区也制定了以交通为导向的发展规划,着力打造“京津城市发展主轴上的重要新城”。

2.2.3 湖南经验

武广高铁开通后,湖南积极承接珠三角地区和武汉地区的产业转移,并带动了湖南汽车产业以及

电子信息、航空航天等新兴产业的高速发展。

2.3 国内外发展高铁经济的启示

国内外发展高铁经济的做法和经验,给了我们以下启示:

2.3.1 高铁开通能带动沿线城市发展

如京津城际高铁开通推动了京津地区空间结构和产业结构的调整;沪杭高铁开通促进了杭州城东新城的发展;京沪高铁加强了鲁西南地区与长三角经济圈和京津塘经济圈的融合,大幅度提高了鲁西南地区的发展能力;高铁促进河北与京津经济更深入地对接,对于京津冀经济圈形成发挥重要作用。

2.3.2 沿线城市功能定位必须突出优势和特色

沿线城市产业发展要坚持错位发展,坚持优势互补,避免产业同质化,避免盲目追求大而全、小而全。成功的范例如里尔依托高铁转型为一个以商务办公为主要功能的城市;日本京都建设文化首都,促进旅游产业发展;名古屋则与东京错位发展,着力发展先进制造业;杭州挖掘富有江南文化特色的旅游资源建设城市品牌等。

2.3.3 要重视高铁可能带来的负面效应

对沿线中小城市、次发达地区来说,高铁开通可能会导致所谓的虹吸效应,即落后地区经济资源向中心城市和发达地区流动的现象。如法国、日本的高铁建成后,虹吸效应使沿线人口、资金等生产要素流向巴黎、东京等中心城市,导致一些中小城市衰退与没落。京沪高铁的建成运营,虹吸效应引发济南、徐州、南京等区域中心城市的高端服务业向北京、上海等中心城市转移。导致虹吸效应的原因主要有:一是城市产业发展的特色不突出,缺乏错位发展,与中心城市、发达城市的竞争中缺乏比较优势,导致当地的人才、资金、技术流出;二是创新发展环境差,硬件配套设施不足,软环境建设不到位,对外来投资、人才的吸引力较差。

可见,改善并形成良好的营商环境是避免高铁开通产生负面效应的关键。就广东的实际看,过去粤东西北的区位优势并没能变成现实的经济优势,主要原因就在于当地营商环境较差,如一定程度上存在地方政府服务观念淡薄、干部缺乏干事动力、部分地区黑恶势力猖獗、信用环境较差、营商成本过高、文化上自我封闭等问题。可以说,高铁开通后,粤东西北能否建立优良的营商环境将相当程度上决定其高铁经济的效应,决定其承接珠三角产业转移

的能力,决定其对生产要素和消费资源的吸引力。

3 着力发展高铁经济,助力振兴粤东西北的对策建议

“高铁时代”的来临,为粤东西北的开放合作、城镇化、产业升级和旅游业发展等带来新机遇,提出新要求。粤东西北要抓住这一战略机遇,将高铁经济纳入发展规划,找准定位,出台相关扶持高铁经济的政策措施,发展特色产业。要从从体制改革中要活力,加强区域合作与对外开放,打通行政区划的界限和障碍,优化提升沿线产业布局,着力优化营商环境,培育高铁经济新引擎。

3.1 做好全省高铁经济的顶层设计和战略规划

要借鉴国际国内发展高铁经济的成功经验,遵循“创新、协调、绿色、开放、共享”理念,根据资源禀赋等客观条件,进行区域功能定位和科学分工,实行错位发展,避免产业的同质化,打造以高铁引领的综合交通网,沿线布局建设特色产业带、生态旅游带和新型城镇带,全省一盘棋,高水平、前瞻性地做好高铁经济发展的顶层设计和战略规划。

粤东西北地区要紧紧抓住高铁经济发展的重大战略机遇,加强前期研究,弄清当地的特点、优势和劣势,找准定位和对接点,对接全省战略规划,积极优化调整城市发展战略规划、空间布局、基础设施建设规划、产业发展规划,谋划本地发展蓝图与策略。

3.2 促进地区间资源共享

要推动沿线地区重大基础设施对接、交通互联互通、资源生态共建共享、产业优势互补,在坚持错位发展、特色发展基础上,引导粤东西北地区融入珠三角城市群,推动实现珠三角对粤东西北的同城效应。要从区域发展角度统筹跨省区交通建设,主动加强广东与相邻省区的基础设施对接。

要加强统筹谋划,有序承接珠三角产业梯度转移。由省发改委牵头,协调推进高铁沿线城市间的产业对接、资源集约利用、项目集中布局、产业集群发展。建议以旅游业为龙头,推进沿线城市、区域间文化产业的深度合作,进而促进不同城市文化产业的交流合作、协同发展。

3.3 大力发展临站经济和旅游经济

按照“以站兴商、以商带城”发展思路,高规格做好临站经济规划,引导高铁站点所在区域开发建设,将沿线高铁枢纽打造成各具特色的现代商业文

化旅游中心。要推动粤东西地区临站经济与临港(海港、空港)经济的互动协调发展,促进粤北地区以高铁为依托发展旅游业、生态农业,形成资源集约型、环境友好型高铁经济发展模式。

要帮助粤东西北城市补齐旅游基础设施短板,促进高铁与旅游融合升级发展。建议:一是借鉴山东经验,采用以奖代补方式帮助粤东西北沿线各市编制旅游规划,对通过评审的旅游规划给予补助性奖励,通过规划指导高铁沿线城市打造一批精品旅游景区和旅游产业集聚区,推动粤东西北现代农业与健康养老、旅游度假融合发展,实现旅游产品结构由观光为主向观光、休闲、度假复合发展转变。

二是加快旅游集散中心的建设。由省政府资助粤东西北城市解决高铁站到市中心以及主要旅游景点的交通接驳问题,可借鉴上海、武汉等地经验,在高铁站设立旅游集散中心,实现旅游目的地与高铁站的无缝对接。

三是成立全省高铁旅游联盟。整合高铁沿线城市旅游资源,构建跨区域旅游线路,建立无障碍旅游区,联手开拓旅游市场,联合对外推介。

四是积极协调铁路部门适当增加高铁班次,解决潮汕等地高铁停靠班次不足、票源不足、退票及改签难等问题。

3.4 完善交通网络与配套设施

目前我省以广深为核心的放射状高速铁路体系,地理渗透不深,粤东西北大部分高铁站场与城市中心都离得比较远,需完善交通网络来连接站场与城市中心,乃至周边城市,以使高铁经济带“面状辐射”的效应能更好地发挥出来。

一是要加快建设交通配套设施,完善连接高铁的“最后一公里”,实现高铁站与城市交通网之间的无缝对接,便于高铁乘客的快速换乘。

二是加快建设优质、便捷、安全的配套服务区,主要包括消费服务配套设施、旅游配套工程、文化娱乐配套工程和社会管理工程等。

三是加快推进沿海高铁规划建设,争取将漳州至汕尾高速铁路项目纳入国家相关专项规划,启动广州-汕尾客运专线延伸至汕头的规划研究工作。

3.5 着力改善营商环境

国内外经验表明,交通改善并不必然带来一个地区社会经济的发展。目前,粤东西北地区在投资环境、政府服务、体制机制改革、人文生态等软环境

方面与珠三角仍存在一定差距。必须着力补齐营商环境这一短板,在转变政府职能、改善投资环境、增强企业竞争力、建立诚信文化上多下功夫,打造政策洼地、服务高地、投资宝地,着力提升粤东西北参与区域分工合作的地位。

一是要适应高铁经济发展的要求,提高行政效率,提升服务质量,以开放、高效、文明的理念营造好高铁经济发展环境。

二是要加快出台支持高铁经济发展的政策措施,在土地、税收、金融、用水、用电、人才引进等方面实行优惠政策,促进相关产业落地生根,形成完整的产业链条。

三是要建立项目、智力、人才相结合的机制,充分利用自然生态优势,利用高铁网的便捷,积极从珠三角引进“周末专家”、“星期天工程师”,吸引大量高端专业人才到粤东西北来居家和创业。

四是鼓励高水平大学、医院到粤东西北建设新校区、新院区。我省高水平大学、医院主要集中在珠三角地区,现在高铁开通,可以鼓励高水平大学、医院到生态良好、地价低的粤东西北建设新校区、新院区,以进一步优化我省高水平大学、医院布局,吸引国内外高层次人才到我省工作,推动人才向粤东西北地区集聚。

五是要筑牢生态环境防线。良好的自然生态环境是粤东西北经济社会可持续发展的最重要资源,要筑牢生态环境防线,促进产业发展高端化、绿色化。

参考文献

- [1] 刘继广,沈志群.高铁经济:城市转型的新动力[J].广东社会科学,2011(3):20-26.
- [2] 汪建丰,翟帅.高铁经济效应对区域发展机制转型的影响研究[J].华东经济管理,2015(11):76-80.
- [3] 王谢勇,柴激扬,孙毅.基于文献研究方法的我国高速铁路对经济发展影响综述[J].经济与管理,2015(5):64-69.
- [4] 宋诗,伟吴锋.国内外高铁经济发展经验探究[J].经营管理者,2012(22):37.
- [5] 李想,杨英法.高铁经济效应的两面性及对策[J].云南社会科学,2014(2):94-97.
- [6] 张晓阳.把握高铁经济时代的战略机遇及应对策略[N].贵州日报,2014-12-9(10).

Focus on the Development of High-speed Railway Economy , Revitalize the Eastern, Western and Northern Guangdong Province

HUANG Xiaobiao

(School of Shipping Business and Trade, Guangzhou Maritime University, Guangzhou Guangdong Province 510725, China)

Abstract: The focus on the development of high-speed railway economy is of great strategic significance to promote the integration of eastern, western and northern Guangdong into the Pearl River Delta and other mainstream economic circles deeply, open up in a wider and higher level, form a dynamic economic belt and a new growth pole and advance coordinated development. We should seize this strategic opportunity to formulate high-speed railway economic development planning, identify strategic positioning, develop the adjacent station economy and characteristic industries vigorously, issue relevant policies and measures to strengthen regional cooperation and opening up, optimize the business environment, and nurture the new engine of social economic development.

Key words: development; high-speed railway economy; revitalization; the Eastern, Western and Northern Guangdong Province