

特别报道

被高铁改变的产业

高铁这张亮丽的名片,不仅是沿线城市招商引资的重要筹码,更是推动城市产业优化升级的加速器。

高铁的快捷仿佛缩短了城市的空间距离,让人们有更多时间从事经济活动;高铁带来的智力支持,直接带动了老

老工业基地的“高铁速度”

徐州经济技术开发区距离宛如波浪般造型的高铁徐州东站10分钟车程,这里正上演着智能制造的传奇。

在徐工集团的装载机智能化制造基地,结构车间里一字两列排开24个焊接机器人,细长的“胳膊”尽头喷出蓝色的火苗,焊接着一个个大大小小的装载机铲斗。焊接完成后,原钢色的铲斗被自动挂上积放链,运转进喷涂车间,6分钟后转出来时已完成喷漆并烘干,变成黄色的铲斗,这对好比一个成熟前后的葫芦。

在刚刚一期建成的升华电梯徐州基地,几十台有点像大白鹅的ABB机器人有序地进行着电梯钣金的全自动加工,实现了钢板传送、裁剪、分料、成型、铆焊、喷涂、检验、本报证等程序完全无人作业。

在徐州经济技术开发区,机器人形成产业规模的企业已达20多家,2014年机器人产业实现产值同比增长约9.5%。以传统工业制造闻名的徐州,正大踏步转型升级,传统的装备制造、工业电子等产业加速向高端发展,新兴的高端家电、新能源汽车等新兴产业蓬勃发展,这其中高铁功不可没。

“高铁把客户带进来,也让我们走出去。”陪同记者采访的徐工集团第二事业部宣传主管王家樾对此有切身的体会。徐工集团的装载机智能化制造基地落成时是全球最大的单体厂房,100多台机器人代表着先进的制造工艺。这座基地紧邻高铁,乘坐高铁来往的商务人士在高铁上就能看到基地庞大的厂房,乃至厂区空地上,一台台硕大的黄色铲斗车,达到了天然广告效应。

同时,“高铁方便我们经常去河北等制造前沿地区学习,也促成这些地区的专家愿意来这里为我们做技术指导和支持。”正如王家樾所言,高铁的快捷带来了人才的流动,为企业走向高端制造提供了更多智力支持。

“高铁让我们的市场变得更大。”升华电梯董事长罗海阔告诉《经济日报》记者。一直在北京的升华电梯公司因为空间有限导致产能



图① 2月10日,徐州经济技术开发区升华电梯公司的机器人正在工作。本报记者 黄鑫摄

图② 2月10日,湖南高桥大市场的商家一大早就开始忙碌。本报记者 张双摄

图③ 2月10日,在徐工集团装载机智能化制造基地的车间里,24台机器人正在焊接铲斗。本报记者 黄鑫摄

不够,想建设一个新的生产基地。最终这个总投资达20亿元的生产基地落户徐州,正是希望通过京沪高铁上的节点城市徐州辐射到南方市场。“原来,我们的市场80%在北方,20%在南方,2014年南方市场已经占到35%以上。”罗海阔表示,“我原来计划徐州基地只做生产基地,现在打算做成运营中心了。”

即将开通的徐兰客运专线将让徐州的市场触角伸得更远,罗海阔对于公司新的市场版图因此更有信心和信心。升华电梯徐州基地也是全国单体规模最大的现代化电梯制造基地,如果像罗海阔这样的信心多一些,那么徐州承接高端产业的转移也将多一些。

“徐州已经迈入了高铁时代。”徐州市委副书记、市长朱民接受《经济日报》记者采访时表示,高铁既为

依靠资源和劳动力优势发展起来的产业提供了快速调整的内在动力,也使京沪等发达城市高新技术产业向徐州拓展转移成为可能。

作为我国高铁网络体系中“四纵四横”交通主骨架的重要交会点,徐州承担着沟通南北、承东启西的重要任务,是全国重要的综合交通枢纽,是长三角与环渤海之间重要的区域性中心城市,也是目前苏鲁豫皖接壤的淮海经济区唯一的高铁枢纽站。从徐州到北京、上海、西安、武汉只要2.5个小时,从徐州到南京、济南、郑州、合肥4个省会城市只需1个小时。显著扩大了有效辐射的经济圈,呼啸而来的高铁为徐州带来了更快速更丰富的人流、物流、资金流以及信息流,为徐州的产业发展增添了强劲动力。

徐州很会抢先紧抓高铁机遇。

在毗邻高铁的经济技术开发区里,徐州专门规划建设了一个高铁生态商务区,目前9.46平方公里的一期工程进展良好并初见成效,软件园等一批功能项目已投入使用。

徐州已经分享到了许多高铁红利。高铁开通以来,徐州商贸业快速发展,社会消费品零售总额3年增速均居江苏省前列。2014年,徐州新兴产业实现产值4300亿元,规模比高铁开通前翻了两番多,占规模以上工业比重达到37.7%,提高了21.1个百分点。

“徐州要以开发区速度对接高铁速度,将着力在旅游业、商贸物流业和新兴产业上下功夫,不断把高铁溢出效应转化为发展动力,推动徐州产业转型升级,积极呼应和全面融入沿线地区对内对外开放的大潮流。”朱民如是说。



立足特色做大产业

黄鑫

刚搬来江苏徐州经济开发区软件园不久的汉讯科技公司,现在打算把总部从苏州迁过来。该公司总经理刘修君说,这样做除了临近高铁便于开拓市场和公司运营外,徐州软件业市场竞争压力小、高校毕业生多等也是他考虑的重要因素。把生产基地建在徐州的升华电梯董事长罗海阔也持类似观点,落户徐州这样的老工业基地,聘用制造业方面的人才相比其他城市会更容易一些。

显然,高铁是助力沿线城市产业升级的重要外因动力,找准产业定位、发挥传统和特色优势,以吸引到更多高端产业转移,则是优化产业布局的根本内因。

在高铁“磁场”的辐射带动效应之外,还有一种作用叫“虹吸效应”:在高铁飞驰之时,人才、资金、信息等各种产业发展要素,同样将因城市间的发展梯度落差而产生由中小城市向中心城市单向的转移。如何避免“虹吸效应”?事实证明,突出特色产业、差异化发展是一剂良药。

借助高铁带来的速度优势,许多城市纷纷提出发展高铁经济带、推进产业调整升级的构想。不可避免的是,不同城市群、同一城市群内的不同城市之间,很容易出现产业结构布局不合理和产能重复建设等现象。产业雷同导致中心城市和大城市的“虹吸效应”更剧烈,处在城市群内的中小城市不仅得不到高铁带来的好处,反而将更加失去发展空间。因此,在热情面对高铁所带来的发展机遇的同时,也要理性思考本地的优势和不足,找准定位,发挥区位和资源优势,利用中心城市的辐射效应弥补不足,重点发展特色产业、支撑产业,避免陷入一窝蜂扎堆上项目的局面。可喜的是,在采访中,很多高铁沿线城市在招商时已进入了“选商”引资的阶段,更注重挑选能形成规模效应的产业。这说明对产业定位的理性考量、对产业前景的长远考虑正受到越来越多城市的重视。

跳出地域局限,国家层面也应对应区域发展进行统筹。从世界范围看,巴黎都市圈、纽约都市圈都是很好的经验,都市圈内不同城市在产业功能上各有侧重,金融、制造、高科技、教育、港口运输等不同产业互为支撑,并且每个城市都有很强的竞争力。高铁覆盖面的扩大,将推动我国形成更多的城市群,这就需要在国家层面加强统筹和规范引导,注重产业结构调整的整体效应,提升产业集群与高铁、资源、区位的匹配程度,发挥产业先导和创新领军作用,在城市圈内形成从研发、制造到物流、商务上下游一体化的产业链。更重要的是,要让高铁速度惠及更多贫困和落后地区,推动产业均衡发展。



湖南长沙高桥大市场:

商贵神速谋转型

本报记者 张双 刘麟

春节临近,湖南省长沙市高桥大市场的酒水食品城里人流熙熙攘攘。

2月10日,记者走进一家名叫喜洋洋的休闲食品店铺,百余种独立包装的休闲食品让人目不暇接。一堆黄灿灿的蛋糕吸引了记者的目光,仔细一看包装,蛋糕的生产日期是2月7日,而保质期只有45天。

酒水食品城里的商铺多是以批发为主,食品的保质期越短,批发商所要承担的压力和风险就越大。对此,喜洋洋商贸有限公司总经理卢士彪并不担心:“现在从长沙坐高铁出行速度快,这就让我与供货商和客户联系都比以前更紧密,去年的销售额增长约30%,产品更新率也提高了。”

随着京广高铁和沪昆高铁在长沙市雨花区交会,以长沙南站为圆心的“12345”快速交通网正在形成,1小时到武汉,2小时到广州,3小时到杭州、深圳,4小时到上海,5小时到北京,而高桥大市场距离长沙南站仅有10分钟车程。

在高桥大市场,与卢士彪共享高铁红利的商户有6000多家。作为全国第三大综合性市场和中南地区最大的国家级综合性市场,高桥大市场的经营项目包括酒店用品、酒水食品、茶叶、农副产品、文体玩具、家电百货、皮具饰品、针棉服饰、药材用品9大类逾万种单品,2014年的商品年

交易额达800亿元左右。

“高铁开通对强调快速运输、资讯传递与流通的商贸业影响最为显著。”湖南高桥大市场股份有限公司总经理助理刘亚娟说,高铁便利了人的出行,新客户数量在增长,老客户的光顾频次在提高,这都有利于交易额的提升;高铁也加速了信息流动,商户可及时对接市场,快速反应能力增强。

“高铁拉近了长沙和广州、上海等大城市的空间距离,也加剧了彼此之间的市场竞争,倒逼我们对产业进行调整升级,提供更好的服务。”高桥大市场股份有限公司电商运营中心总监戴超波说,一方面,销售的业态在改变,零售量占比大幅提升,需要市场做好餐饮等配套服务,为顾客营造更好的购物体验,未来还可以考虑发展特色产品的旅游购物集散中心;另一方面,要逐渐把展示交易和仓储物流相分离,在外围配套现代化的仓储物流中心,并搭建电子商务平台,提高交易效率,实现货物其流。

“高桥大市场电商运营中心已经成立,电子商务平台有望于年内上线。”戴超波说,“借高铁东风,我们要加速从传统商贸业向现代商贸业的转型,争取建成中部地区集商品展示、电子商务和金融结算为一体的大型现代商品交易中心,形成现代商贸的千亿元产业集群。”

山东淄博东岳集团:

重构企业引力场

本报记者 单保江

2月8日,记者到山东淄博市采访。高铁时间、高铁思维、高铁重构企业引力场,这些新鲜词汇,触动记者的兴奋点。

说起高铁时间,东岳集团董事长张建宏跟记者讲述了一段往事。1998年,这家目前亚洲最大的氟硅材料企业还在艰难的起步阶段。报纸上,一条清华大学朱明善教授研发出绿色制冷剂的信息,让张建宏夜不能寐。第二天一大早,他们就奔赴清华,没想到朱教授已在考虑同别人合作了。

军人出身的张建宏没有放弃。几个月中,他往返北京10多次深入沟通。最终,朱明善教授终于答应到东岳看一看。这一看,让一个象牙塔里的成果转化为巨大生产力,开启了我国绿色制冷的新时代。

从东岳集团所在的淄博市桓台县到北京有四百多公里,那时多数路段不是高速公路,更多的时间是耗在路上。张建宏感慨:“如果那时有高铁,我们去拜师,朱教授来指导,也不至于那么费劲。”

如饥似渴聚贤才,让东岳迅速推进到世界科技前沿。他们自主研发的氟硅离子膜,打破国外数十年的垄断,我国氟硅工业从此有了“中国芯”;自主研发的燃料电池膜性能和寿命均达到世界领先水平,

2013年,他们与国际知名企业公司签约,联合开发车用氢能源燃料电池膜。

采访中,记者体会到,高铁时间,并不仅是开车到站时间、接送站时间,而是一种全新的时间坐标和思维方式。它打破了过去时空观念,让现代人可以像孙悟空一样,在更广阔的空间和有限的时间里,轻松地做一些过去根本不可能做到的事。

高铁的发展集聚了人才,让类似东岳集团这样的企业获益不少。淄博市科技局局长牛圣银告诉记者,目前淄博已建立院士工作站66家,其中2014年新增12家,居山东省首位。喜出望外的淄博人明白,便捷的高铁网成就了这高朋满座的盛会。

2008年底,目标时速250公里的胶济客运专线开通;2010年京沪高铁通车。目前,淄博每天往返北京的高铁和动车最快单程只需两个多小时,齐国古都成了北京近郊。如今淄博的企业家借助高铁网,已不再像当年东岳集团董事长张建宏那样,为招贤聚才把宝贵时间耗在路上。

据统计,2002年到2013年,淄博市新材料产业产值由121亿元增长到1952.43亿元,增长15倍以上,目前已占到高新技术产业产值的58%;2014年,全市规模以上高新技术产业产值占比达到30.7%,比年初提高了1.1个百分点。



串起西部经济带

高铁司机 王小卫

随着蜂鸣器的一声长鸣,车门一齐打开,数百名旅客走出车厢。而我仍然端坐驾驶室台前,记录本次行车的重要信息。

我是一名高铁司机,今年是我上班以来迎接的第二十三个春运。2007年,通过严格考试,我拿到了第一批高铁司机驾驶证。高铁让我感触最深的是,高铁就像一条项链,把城市串成一串,形成了名副其实的经济带。

2011年,西安北高铁站建成运营时,周边全是荒地。短短4年,公路环绕车站四通八达,楼盘商圈拔地而起,地铁和出租车直接通入高铁站地下一层,实现了长短途旅行零换乘。

往返于西安和郑州,我见证了郑州东高铁站周围庞大的建筑群从无到有;在大西高铁,每次看到西安新筑国际港区货运装卸场上成百上千辆刚刚运到的崭新汽车,我都会感叹,现在老百姓的购买力如此强大。

有人说我是“西部高铁第一人”,因为我驾驶技术好,被授予“全国劳模”的荣誉。我觉得自己就是一名普通铁路人,开好每一趟列车,看着旅客们平安到站,我心里才踏实,通过高铁这个平台,能为国家经济发展贡献一份力量,我感到很自豪。(齐慧整理)



更多高铁一线调查报道请扫二维码