

高铁经济的新探索

——粤桂黔高铁经济带打造区域合作新路径

本报采访组



充

阅读提示

千里粤桂黔，高铁一线牵！在前不久举行的第二届粤桂黔高铁经济带合作联席会上，来自粤桂黔高铁经济带沿线13个合作市（州）共达成合作项目80个，总投资1523亿元，涵盖了工业及高新技术、基础设施、金融合作、旅游文化等产业领域，并签署了《高铁经济带沿线城市共同建设粤桂黔高铁经济带合作行动计划》。计划到2020年，粤桂黔高铁经济合作机制全面健全完善，连接“一带一路”和泛珠合作通道更为通畅，区域产业经贸合作及政府民间往来更为密切，成为新常态下创新发展、转型发展的新兴经济体，成为我国高铁经济带合作发展的示范区和泛珠区域合作新高地。

2014年12月26日，连接贵州、广西和广东的两条高铁干线——贵广、南广高铁正式开通运营。两广高铁开通两年来，不仅给沿线13个市（州）居民的时空观念、工作生活出行方式带来深刻变化，珠三角中心城市与大西南地区的联系更加紧密，粤桂黔经济发展战略合作也从意向逐步走向现实，特别是促进旅游开发、产业升级、区域发展和扶贫攻坚等领域成效显著，形成了粤桂黔高铁经济带“最铁朋友圈”。

图① 贵广高铁为贵州特色产品出黔打开了快捷通道。由香港东方宏基集团投资打造的中西部第一个电商特卖批发市场在贵州省龙里县正式运营。图为消费者正在东方宏基O2O产业园挑选名优农产品。

本报记者 吉蕾蕾摄



图② 在广西的历年高铁旅游推介会上，梧州双钱电茶膏生产线是重要的工业旅游点之一。图为技术人员在监控双钱电茶膏自动装箱设备。

金文撰

图③ 位于贵州贵安新区的美高信息产业科技有限公司自2015年8月从深圳来黔设厂，目前已带来其智能产品产业链上20家企业一起转移落户贵州。图为公司智能手机配件生产线。

本报记者 杨国民摄



杨国民

1 共建联盟

2016年11月23日，从贵阳北站始发前往广州南站的D211次动车组列车，座无虚席。53岁的刘崇德坐在靠窗座位上，悠闲地欣赏着列车外的风景。刘崇德告诉记者，他经常乘坐高铁，以前去贵阳都是乘飞机，基本要折腾一天才能到，普通火车就更慢了，大把时间都耽误在路上。现在只要4个小时，一天就能往返，有时时间充裕还可以去景点看看。

合力打造高铁旅游走廊

两广铁路给居民出行带来的便利不言而喻。在贵州，高铁开通后，朋友间聚会往往不局限在广州本地，而多数会选择去桂林、贵阳那些自然风景好的地方，因为高铁方便，说走就走。

高铁对旅游业的发展带动作用立竿见影。“今年国庆黄金周，全省共接待境内外游客同比增长41.80%，实现旅游总收入同比增长44.16%，这主要得益于高铁带来的客源。”贵州省旅游发展委员会党组成员、总规划师史静一在接受《经济日报》记者采访时表示，借助高铁带来的便利，粤桂黔3省（区）积极引导高铁沿线城市之间的相互合作、客源互送，互利共赢效果显著。数据显示，2015年贵州省接待广东游客1459.01万人次，同比增长39.2%，接待广西游客928.46万人次，同比增长15.9%；2016年上半年，广东赴黔游客达2561.79万人次，呈现井喷式增长。

为进一步推动高铁沿线城市的旅游资源宣传推介、客源互送和市场互动，11月4日，高铁沿线13个市（州）的旅游局（委）代表在广东佛山召开了粤桂黔高铁经济带旅游产业联盟筹备工作会议，会议讨论了《粤桂黔高铁经济带旅游产业联盟组建工作方案》、《粤桂黔高铁经济带旅游产业联盟宣言》，并决定于12月底正式成立粤桂黔高铁经济带旅游产业联盟。

随着贵广、南广高铁把粤桂黔的旅游资源“一线牵”，高铁沿线城市“快旅慢游”、“一程多站”、“一线多游”的服务体系也已初步成形。以贵州黔东南州黎平县肇兴侗寨为例，贵广高铁开通以来，集中对景区综合服务中心、归凤商业步行街、观光车换乘站、人行栈道及绿化景观等项目进行了提升和完善，截至目前已累计完成项目建设资金达2.4亿元。“肇兴景区的服务提升只是高铁沿线城市打造‘快旅慢游’服务体系的一个缩影。”史静一说，随着高铁沿线城市旅游配套服务的提升，游客的可进入性有了极大提高，粤桂黔高铁旅游竞争力也会明显增强。

2 产业转移 区域经济实现“互联互通”

贵广、南广高铁的开通形成了一个横贯粤桂黔的Y字形快速客流通道，泛珠城市互通大西南腹地的通达性大大提升，原本贵阳至广州、南宁至广州的旅客列车运行时间分别为20个小时、16个小时，高铁开通后缩短至约4个小时、3个小时，粤桂黔至此形成4小时经济生活圈。与此对应的是珠三角与陆上相邻的广西、贵州等5省（区）实现了始发动车组往返“全覆盖”。发达的高铁网不仅为广东及周边省区经济转型发展提供强有力的运输支撑，也使得长江经济带、珠江—西江经济带、珠三角经济圈、黔中经济区等经济板块实现了“互联互通”。

正是看中粤桂黔高铁经济带的区位优势，佛山本土民营企业广东华兴玻璃股份有限公司全资投资的子公司——贵州华兴玻璃有限公司二期工程项目最近开始动工。“二期工程项目预计明年投产使用，届时，公司总投资将达8亿元，年产玻璃瓶罐达50万吨，年销售额将超过15亿元，可提供2000多个就业岗位。”

3 “一区三园” 求索跨区域合作新模式

作为制造业大省和改革开放前沿，广东在粤桂黔高铁经济带建设上的龙头作用责无旁贷。2015年，为落实贵广、南广高铁经济带合作框架协议，粤桂黔3省（区）及高铁沿线13个市（州）在广东佛山召开了首届粤桂黔高铁经济带合作试验区现场推进会，签署了《贵广、南广高铁沿线城市战略合作框架协议》，决定以“一区三园”（粤桂黔高铁经济带合作试验区广东园、广西园、贵州园）的形式共同推进粤桂黔高铁经济带合作试验区建设。其中，佛山提出率先建设粤桂黔高铁经济带合作试验区（广东园）。

“相对于争取政策扶持空间，我们更看重的是争取先行先试。”广东佛山市发改局区域经济科科长杨山介绍说，粤桂黔高铁经济带为佛山实现“速度变化、结构优化、动力转换”指明方向，有利于佛山充分发挥珠江西岸先进装备制造产业带的龙头作用，全面提升自身发

展质量及对粤西北、大西南地区的辐射带动能力。为了加强与高铁沿线地区的产业合作，促进先进制造业合作发展和传统制造业有序梯度转移，实现跨区域产业互补共赢发展，佛山以试验区（广东园）为抓手，积极搭建区域合作平台，探索新型区域合作路径。其中，“粤桂黔名优农产品食品展示博览会”就是粤桂黔跨区域合作的一个重要表现。

作为将于12月底举办的第二届粤桂黔名优农产品食品展示博览会的承办方，佛山市中南农业科技有限公司总经理江毅俊近来日程格外紧张，他告诉记者，为了进一步促进3省（区）农业产业资源整合集聚，本次展会将组建粤桂黔高铁经济带农业产业合作联盟，“通过这样的交流互动，不仅可以让粤桂黔各自的特色农产品展示出来，还可以为高铁沿线城市发展休闲农业、山村旅游提供机遇”。江毅俊说，为加强3省（区）名优农产品

海铝业有限责任公司等企业与佛山市南海区的金属贸易商也有着紧密经贸往来，截至9月底，佛山市南海区与广西、贵州、云南每月销售交易铝棒铝锭约14万吨，估算交易额达20亿元。

禀赋差异越大，合作空间越广。“广东、广西、贵州3省区不仅地域相连，在经济发展上也有着很强的互补性。”广东省发展和改革委员会泛珠秘书处规划办主任顾万君介绍说，广东是全球制造业基地，广西是重要的农业生产基地，贵州则是能源和矿产大省，广西和贵州还同为劳务输出大省。面对日益激烈的国内、国际市场竞争，有着“世界工厂”之称的广东，正大刀阔斧地推进经济发展方式转型，实施“腾笼换鸟”战略，而贵广、南广高铁开通带来的粤桂黔“4小时交通圈”，对于促进物流产业升级以及沿海传统产业向内陆西南腹地梯度转移发挥了积极作用，给区域经济的转型升级、融合发展带来了积极影响，同时也有力带动了西南欠发达地区加快发展。

两年前，在贵广、南广高铁开通运营之日，粤桂黔三省（区）签署建设贵广、南广高铁经济带合作框架协议，一个全新的经济板块——粤桂黔高铁经济带由此形成。

两年后，记者来到贵广、南广高铁沿线采访，深切感受到粤桂黔三省（区）从顶层设计到合作平台建设正有序推进，粤桂黔高铁经济带已成为三省（区）经济文化交流的大通道和区域经济发展的大引擎。更有意义的是，粤桂黔高铁经济带建设，为探索以高铁为纽带的区域经济合作和东西部均衡发展提供了有益探索。

火车一响，黄金万两。国内外高速铁路运营的实际表明，高速铁路建成运营后，会对沿线地区的产业发展和城镇化进程带来深刻影响，产生明显的高铁经济效应。当前，加快铁路建设尤其是高铁建设，不仅是增加有效投资，扩大有效需求的重要举措，更是我国增加铁路有效供给，全面提升运输服务保障能力，促进稳增长的重要保障。我国高铁建设还在“路上”，高铁还需要在更高层次和水平上引领经济社会发展。粤桂黔高铁经济带建设的实践证明，以高铁为纽带，深化沿线经济合作，不仅可以挖掘和放大高铁经济效应，为经济增长提供新动能，而且可以搭建区域合作开放的大舞台，为经济社会转型升级提供有力支撑。

依托高速铁路所产生的“同城效应”，我国高铁沿线地区正在加快产业梯度转移，推动区域合作。但同时，以高铁为纽带的区域经济合作还面临着诸如产业分工布局、利益分配等不少难题。在这方面，粤桂黔高铁经济带的一些做法值得借鉴。

首先，做好顶层设计，建立合作机制，实现利益共享。两年来，从签署高铁经济带合作框架协议，到沿线城市签署建设粤桂黔高铁经济带合作行动计划，再到编制《贵广高铁经济带发展规划》《南广高铁经济带发展规划》，三省（区）对高铁经济带建设进行了充分的战略谋划和顶层设计，并各自将高铁经济带建设作为一项战略予以推动。在机制建设上，除了粤桂黔高铁沿线13个市（州）高铁经济带联席会议制度，三省（区）还在旅游、新型城镇化建设、跨省区产业园区建设、中小企业、金融和民间投资，以及大数据产业、大医药大健康产业、区域贸易便利化、高铁沿线环境保护等多方面建立了合作机制，以实现高铁和经济深度融合。

其次，以产业链为纽带，以产业园区为抓手，构建高铁沿线产业链条，促进沿线地区的产业协调互补发展。三省（区）在构建起广东园、广西园、贵州园三足鼎立的战略布局基础上，着力推进高铁沿线产业互动，以产业链为纽带，实现资源、人才、技术、研发、生产、市场的整合和转型升级。

此外还有，以建设高铁站点为核心，促进产城融合，推进新型城镇化建设；以高铁沿线人文交流、社会事业发展为依托，促进沿线人文、医疗、教育、旅游合作，在建设高铁经济带的同时，打造高铁沿线无障碍旅游带和优质生活圈。

建设高铁经济带是一篇意义深远的大文章，期待粤桂黔高铁经济带能够带来更丰硕的成果。



粤桂黔的高铁网络

贵广高铁：贵阳至广州高速铁路途经贵州省贵阳市、黔南州、黔东南州、广西壮族自治区柳州市、桂林市、贺州市，广东省肇庆市、佛山市、广州市等9市（州），全长856公里，是我国西北、西南连接珠三角通江达海、陆海联动的重要通道。

南广高铁：南宁至广州高速铁路途经广西壮族自治区南宁市、贵港市、梧州市和广东省云浮市、肇庆市、佛山市、广州市等7市，全长574公里，是连接大西南和珠三角的重要通道。

3省（区）近2亿人受益：贵广高铁、南广高铁总投资1259亿元，建设历时6年，广东、广西、贵州1.92亿常住人口受益。

运营时间大大缩短：贵阳至广州列车运行时间由21小时缩短至4小时9分，南宁至广州列车运行时间由13小时缩短至3小时19分，运行时间平均缩短80%和74%。

联通五大经济带：贵广高铁是目前西南最便捷的铁路出海大通道，未来将与兰渝高铁、渝黔高铁等组成贯穿西部的“一带一路”连接线。贵广、南广高铁将实现长江经济带、珠江—西江经济带、珠三角经济圈、中国—东盟自贸区、黔中经济区等快捷“互联互通”，“海上丝绸之路”的红利将沿着高铁口岸向内陆辐射。

直接惠及四大产业：广东、广西、贵州3省（区）每年接待游客超8亿人次，其中大部分客源来自高铁。南广高铁以客为主、兼顾货运，货运区间广西根竹至广东三水，年运力1200万吨。客运专线可开展信邮业务，沿途城市的快递包裹也有了新通道，年吞吐快件2亿件的贵州最大快递物流园落户贵广沿线的龙里。时空距离压缩使旅游业、快递业直接受益，而制造业、特色农业也将因为三地间人员往来和信息流通的便捷化而受益。

（本报记者 吉蕾蕾整理）

采访组成员 杨国民 黄鑫 吉蕾蕾
鹿彩霞 王新伟 童政
执笔 吉蕾蕾

本版编辑 许跃芝 张虎
电子邮箱 jirbyxdc@163.com