依托黄金水道，构建通江达海立体交通网络——

湖南：交通为产业发展添优势

经济日报·中国经济网记者　刘　麟　中国县域经济报记者　谢　瑶

聚焦 长江经济带

湖南长沙合理规划交通优势，依托黄金水道，积极融入长江经济带建设，构建通江达海的立体交通网络，将交通优势上升为产业优势，产业结构不断升级，创新驱动不断强化，培育了一批新兴优势产业集群

长沙新港码头一片繁忙。　本报记者　刘　麟摄

长沙新港是全国内河28个主要港口之一，长江开放经济带和沿海开放经济带结合部的关键节点。2月1日，虽然气温低，冷风吹，但记者在这里看到的却是一派繁忙景象。

在集装箱码头上，高大的龙门吊在货场轨道上来回移动，将码垛上的集装箱精准地装上大卡车；满载货物的车辆络绎不绝，装货、卸货有序；一艘艘轮船在湘江东西两岸高楼的掩映下往来穿梭，沿湘江北上，顺着长江“黄金水道”一路向海，物流全球。

长沙新港江面上船舶穿梭往来，2017年1月份至11月份货物吞吐量达650万吨，同比大幅增长36%。“得益于建设长江经济带的国家战略，长沙新港正成为新兴产业走向海外的黄金码头。”新港负责人说。

构建水铁公联运枢纽

自长江经济带发展战略提出以来，长江被赋予了新的定位——综合立体交通走廊，沿江城市也随之打开了视野。湖南地处长江中游、拥有163公里临江岸线，是长江经济带中部的“龙腰”。通过湘江，长沙被嵌入长江黄金水道和长江经济带体系中，GDP占全省70%以上，水路距长江入口173公里，离长江入海口1540公里的长沙新港成了腰部位置的关键节点。在国家“建设长江经济带”战略下，长沙合理规划交通优势，依托黄金水道，积极融入长江经济带，构建可通江达海的立体交通网络，将交通优势转变为产业优势。根据长沙市打造国家交通物流中心三年行动计划，位于开福区的金霞经济技术开发区将构建水铁公联运枢纽，成为长沙的对外开放高地。在湘江东岸的长沙新港，水铁公联运枢纽雏形已清晰可见。

一辆辆满载钢材的卡车在港区往来穿梭，这批来自华菱衡钢的钢管，从衡阳经铁路运至广铁集团长沙货运中心霞凝物流车间，再由汽车运至2公里外的新港码头。2015年，长沙新港推出水铁公联运模式，来自华菱衡钢的钢管首次通过多式联运在此出口海外，为企业降低物流成本20%以上。如今，钢制品、粮食等货物都采用水铁公联运模式在新港中转，经过铁路、公路、水路三种方式的密切配合，远销海内外。

“以人为中心，以贸易为基础，以服务为根本”的海外人士外贸产业（长沙）基地正在如火如荼建设中，目前已引进30个国家30家企业入驻，已办理工商登记11家，湖南已有8家新兴产业企业产品将从这里走向世界。“基地将形成以湖南新兴产业为中心的中部国际经贸信息发布中心和国际商品集散中心。”基地筹备人之一张湘华介绍。“长沙紧密嵌入‘长江经济带’战略，产业结构不断升级，创新驱动不断强化，现代物流、电子商务等新兴产业发展迅猛。”金霞经开区党工委书记杨应龙介绍，近几年港口外贸出口集装箱占全省60%以上，承担长沙市及湘中地区60%以上的内支线集装箱运输任务。“在经济新常态下，水运运量大、成本低的优势愈发凸显。随着智能制造加快推进，广汽菲克、广汽三菱、上海大众等项目纷纷落户长沙，三一重工、中联重科等传统支柱产业转型升级，长沙新港成为工业企业的进出口重要通道。”杨应龙说，来自日本、加拿大等国家的汽车配件通过水运抵达长沙，三一重工、中联重科、吉利汽车等生产的配件和汽车整车，则通过水运出口东南亚及欧洲等地区。

据了解，长沙新港港口集装箱货物以外贸为主，从水路经洞庭湖进入长江、通江达海，远销海内外。集装箱量的迅猛增长反映出港口物流对外向型经济发展的重要助推作用。记者从长沙海关了解到，2017年湖南省进出口总值2434.3亿元，同比上年增长39.8%。

“湘欧快线”带来新契机

2012年，集长沙原铁路南北货站功能于一身的长沙铁路货运新北站在金霞经济区建成运行，年货物吞吐量超500万吨，不仅是中国中南部最重要的铁路货运枢纽，湖南通过铁路出海的快速黄金线路，更成为湖南融入长江经济带建设的全新国际物流通道。

2月1日晚，满载49个货柜精致“湘品”和特产的列车，从货运北站出发，沿“湘欧快线”直达匈牙利布达佩斯。

“‘中欧班列’是湖南省一条可以在本地自主报关、进出口货物直通国内外的进出口通道。”“湘欧快线”总经理夏朝辉介绍说，从2014年10月份，湘欧快线的第一条线路“长沙-汉堡”线路实现首发，从一周一班到一周多班，从“送往”到“迎来”。截至目前，“湘欧快线”已开通10条线路，去程8条，回程2条。“走‘湘欧快线’，比传统水运缩短四分之三的时间，成为越来越多高附加值产品出口的首选。”“湘欧快线”开行越来越顺畅，给地方经济发展带来了前所未有的契机。据统计，2017年湖南中欧班列进出口货运量41.9万吨，同比增长3.9倍，进出口总额46亿元，增长1.1倍，在开通“中欧班列”的35个城市中，货运量排名全国第5位。2017年，湖南与“一带一路”相关国家和地区贸易额587.2亿元，增长43.3%。

长沙不靠海、不沿边，却成为沟通沿海和沿边省市的桥梁。2017年国务院发布的《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》中明确提及，重点推进长沙国家级综合交通枢纽建设。长沙由此一跃成为国家级交通枢纽，这是国家对长沙交通地位的重新定位。在国家发改委对“一带一路”中国各城市定位中，长沙也被定义为八大内陆开放型经济高地之一。

一张横跨欧亚大陆的水陆空交通网越织越密，长沙的“国际朋友圈”也越来越大。据统计，长沙市已与29个国家的47个城市缔结为友好城市或友好经贸合作城市，与“一带一路”8个相关国家的9座城市建立了正式联系。

站在火车北站的货运场上，往西3公里是长沙港，往东2公里是中南地区最大的枢纽公路港传化物流。在金霞，记者看到了满满的希望。“2018年，我们将继续利用长沙港、保税中心、中国长沙国际铁路港等口岸聚集优势，招商引进一批成长性好、带动力强的大项目和龙头企业，积极开拓有色金属、机器人等新兴工业市场。”杨应龙踌躇满志。

通江达海兴产业

长沙新港是长江经济带腰部位置的关键节点，岳阳作为湖南唯一拥有通江达海的国家一类口岸沿江港口城市，是湖南融入长江经济带的“桥头堡”。近年来，独拥163公里长江岸线的岳阳抢抓长江经济带、长江中游城市群、洞庭湖生态经济区建设等机遇，依托长江中游第一矶——城陵矶港，全力打造湖南通江达海的新增长极。记者在城陵矶新港区看到，“关内加工、关外销售”的30万吨进口小麦新型智能企业、时鲜蔬菜等一批新兴产业企业正在崛起。

2015年7月份，经湖南省政府批复同意，岳阳设立城陵矶新港区，新港区成为湖南长江经济带建设的主阵地。随着长江经济带战略的推进，城陵矶新港区增添了诸多功能，国家批准在城陵矶港设立“一区一港四口岸”即岳阳城陵矶综合保税区、启运港退税政策试点港、汽车整车进口口岸、进口肉类指定口岸、进口粮食指定口岸和固废进口指定口岸，使岳阳成为全国唯一拥有6个国家级口岸平台的地级市，这为新港区的发展提供了千载难逢的历史机遇。2017年，城陵矶港集装箱吞吐量突破40万标箱，创历史新高，增幅连续8年保持长江内河港口第一。

通江达海的路径已经打通，湖南吹响了“新兴产业集结号”。湖南省省长许达哲说，2017年湖南20个工业新兴优势产业链加快培育，长株潭衡“中国制造2025”试点示范城市群加快建设，文化创意产业增加值占GDP的比重达6.2%，长沙航空口岸国际快件中心、张家界航空口岸国际货站建成，长沙、郴州“跨境一锁通”及常德—岳阳—上海“五定班轮”航线开通。今年将扎实推进产业项目建设，重点推进磁浮装备产业园、水稻分子育种中心、新能源材料产业基地、新能源汽车生产基地、云计算大数据产业园、家居智造产业园等项目建设，打造一批智能制造示范企业、示范车间和绿色园区、绿色工厂、绿色产品，增强创新引领能力，培育经济发展新动能。

县域经济

河南沈丘引导企业提质增效

县域食品加工、机械电子、聚酯网业三大产业集群持续壮大

本报记者　王　伟　通讯员　王向灵

“我们公司与湖南家家面业合作，投资4.6亿元新上了年产8万吨高档营养挂面、3万吨休闲食品及60万吨小麦深加工项目，产品结构多元化给企业发展带来了活力。”周口雪荣面粉有限公司经理刘景发告诉记者。位于河南沈丘县的周口雪荣面粉顺应市场发展规律，提质增效，致力转型，由面粉加工厂发展到以面粉、挂面、休闲食品为主的大型食品企业，呈现勃勃生机。

河南沈丘县近年来实施“工业强县”战略，围绕高端化、绿色化、智能化、融合化“四化”目标，按照“政府引导、企业自愿、市场推动”的思路，走出了一条原料生产规模化、初级加工区域化、精深加工集约化、产品经营品牌化道路，县域食品加工、机械电子、聚酯网业三大产业集群持续壮大。2017年，食品工业总产值突破400亿元，较2016年产值翻了近一倍。

加大企业自主研发力度，凯旺电子积极成立产、学、研合作基地，每年拨付不低于销售额的3.8%用于创新研发，目前已累计申请专利219项。此外，企业自主研发的安防产品，占全国市场60%以上。去年，沈丘县机械电子产业产值也呈现快速增长趋势，电子机械产业生产总值已达到38亿元，同比增长15.6%，实现税收2089.6万元；河南乾丰暖通高标准建成3个实验室，新上采暖散热器、高大空间空调系统及燃气设备，产品销往30多个国家，成为融入“一带一路”的排头兵；怀安工贸成功转型为欧尚电子，年产手机460万部。

在沈丘县聚酯网特色产业园内，以华丰网业股份有限公司为代表的100多家聚酯网企业，通过“政府引导、技术创新、提质增效”的发展路径，形成了以企业为主体、协会为平台、市场为导向、产学研相结合的发展态势，先后引进具有国内外先进水平的生产设备200台（套），创建省级高新技术企业3家，研发新产品30多项，其中6项获省部级优秀产品、2项获国家级重点新产品认证。

与此同时，以三闸纺织为龙头的棉纺织、服饰加工等企业，不断提升产品质量和科技含量，有效提升了市场竞争力。2017年以来，装有“沈丘制造”的毛巾等纺织品列车，沿着丝绸之路驶往沙特等中东国家，积极参与到“一带一路”建设中。

资金是企业生存发展的必要保障。为此，今年沈丘县再次设立5000万元工业发展基金，用于奖励多家有突出贡献的企业。同时，开展担保再担保服务，缓解企业提质增效融资难题。通过落实小微企业、高新技术等各项税收优惠政策，降低企业成本，激发企业发展活力。

各地传真

宁夏出台人才强区计划助推创新发展

将引进培养人才数十万人

本报讯　记者拓兆兵报道：宁夏日前正式发布《关于实施人才强区工程助推创新驱动发展战略的意见》，未来5年将引进、培养各类人才数十万人，实现全区人才总量接近100万人的目标，从而推动宁夏加快发展。这是宁夏迄今为止最大规模的人才培养计划。

人才匮乏、创新能力不足一直以来都是制约宁夏加快发展的主要瓶颈。近年来，宁夏开始实施引才计划，通过引进海内外高层次人才逐步解决人才匮乏问题。

据介绍，宁夏人才强区计划可概括为“九个一”目标任务，即新培养1000名以上高层次人才，新引进1000名以上高层次人才，新培养1000名企业经营管理人才，培养“双创”人才达到10万名以上，培养高技能人才达10万名以上，建成100个左右科技创新平台，打造100个左右在西部地区具有比较优势的“人才小高地”，实施10个重点优势产业人才支持计划。

广西拟建50多个全域旅游示范区

丰富旅游要素供给

本报讯　记者周骁骏　童政报道：为了全面推进全域旅游示范区创建工作，广西壮族自治区政府近日出台《广西创建全域旅游示范区工作方案》，提出力争到2020年，建成20个以上国家全域旅游示范区和30个以上自治区级全域旅游示范区，把全区建设成为旅游强区和生态旅游大公园，成为全国一流、世界知名的区域性国际旅游目的地和集散地。

《方案》指出，要推进旅游交通全域覆盖，改造升级县城通往主要旅游景区、乡村旅游区的道路，开通旅游客运班车、旅游公交和观光巴士，打通旅游交通瓶颈。结合旅游交通干线、旅游景区等，建设旅游绿道、骑行专线等慢行休闲系统等。加强旅游交通干线沿线生态资源环境保护和风情小镇、特色村寨、旅游驿站、绿道系统等规划建设，配套完善旅游交通驿站、汽车旅游营地等设施。

此外，还将推进各县（市、区）旅游景区提档升级，不断丰富旅游景区配套要素，打造配套完善、特色鲜明、服务优质的全域旅游景区。同时，还将推动旅游与工业、农业、教育、环保等产业融合发展，丰富旅游要素供给。

拉近青岛、烟台、威海、荣成城市间的时空距离，形成“1小时交通经济圈”——

青荣城际铁路改写胶东“经济版图”

本报记者　刘　成　通讯员　梁　虹

2018年春节来临之际，因青荣城际铁路旅客人数剧增，青岛火车站决定将在近期加开六对临时旅客列车。其实，青荣城际铁路加开临客已成常态，每逢“五一”“十一”，甚至周末假期，青岛火车站都会根据旅客增加情况实时加开临客。青荣城际铁路已然成为胶东半岛的“黄金走廊”。

青荣城际铁路由青岛到荣成和烟台，正线长度316公里，设计时速250公里，2016年11月16日实现全线通车。这条横跨胶东半岛的城际铁路开通后，从青岛到达烟台地区最快仅需1.5小时，比过去的4.5小时缩短了三分之二，有效拉近了青烟威荣城市间的距离，形成了“1小时交通经济圈”。

作为山东省第一条城际高速铁路，青荣城际改写了胶东地区的“经济版图”。借势这条城际高速铁路，胶东半岛从“沿海边区”变成了“门户城市”，成为对接辽东半岛，日、韩国家和地区的“桥头堡”。青荣城际全线开通后，大大拉近了青岛、烟台、威海、荣成城市群间的时空距离，半岛地区开启“同城生活”。据统计，自2016年11月16日到2017年12月31日止，青岛站共发送旅客252.5万人次，日均发送6200人次。

青荣城际铁路的开通，首先是方便了胶东半岛广大群众的出行。家住青岛市南京路的李开红为了能经常与在外地工作的家人团聚，又在莱西市的龙口路买了一套170余平方米的“小洋房”，10多年时间几乎每周都往返两地，她告诉记者，“以前都坐小公共或者坐青岛至烟台K8252次列车，从青岛的家到莱西的家至少需要两个多小时，现在坐动车1个小时就差不多了。时间快了一倍，车厢舒适度也提高了”。据悉，青荣城铁早晚高峰最短间隔只有20分钟，这种公交化的动车班线对沿途站点意义重大，更给无数像李开红这样需要双城生活的人带来了便利。

青荣城际铁路也为商务交流带来了便利。邹立夫是威海彤格科技有限公司负责业务的一名副总经理，他每月都要出差一两次，省外多是北京、天津、上海、成都、重庆等地，省内则是到烟台、青岛、济南。“以前出差到青岛路上需耗费近5个小时，现在不到2小时，节省出来的时间，可以和更多客户洽谈，开拓市场。而且，我们从青岛邀请专家来也更为便利。”

邹立夫告诉记者，威海一直处在交通枢纽的末端，交通极其不便，每次出差时间几乎都耗在了路上，企业成本无形中增加很多，且威海与外界的人、财、物流动不够充分，高层次人才引不进来，科技创新就会受阻，企业发展受限。“现在乘动车到烟台20分钟，到青岛1个多小时，到济南不到4个小时……这给我们在人才引进、技术创新等方面增添了优势。现在，我们明显感觉在高层次人才引进方面容易了许多。”

青荣城际铁路更促进了胶东半岛旅游业的发展。随着出行时间的缩短，胶东半岛各项旅游资源也迎来了新机遇。荣成旅游局工作人员告诉记者，青荣城际开通后，来荣成旅游的人数大大增加，增加的游客大都是乘坐青荣城际高铁来的。

在荣成海边，渔家乐店主徐玉琴告诉记者，“往年冬季基本上没有什么游客，这几天来自济南、烟台、青岛的游客特别多。”她准备来年增加人手，以更好地接待“城际游客”。

据悉，随着青荣城际铁路这条“黄金走廊”效应的显现，青岛、烟台、威海等青荣城际沿线城市都在积极增加旅游项目，“仙居”“养生”“美食”等“仙境海岸”旅游产品初具规模，借助快捷的高铁路网，胶东半岛“大旅游”的格局正在形成。

本版编辑　陈　艳　陶　玛