

中國忠旺

全球領先的交通運輸工業鋁型材研發製造商
產品應用於交通運輸、機械裝備製造及其它行業

忠旺特種工業鋁材
追求卓越 引領未來

 責任編輯 潘旭
 美術編輯 馮自培

專家解讀

沿線地區 加快城市化

本報實習記者 步瀟瀟

京廣高鐵開通運營。外界普遍預測，這條貫穿南北的大動脈將帶來巨大的經濟效益和社會效益。北京多位交通及經濟領域專家對大公報表示，京廣高鐵開通將緩解中國南北之間的貨運壓力，促進沿線地區城市化的同時，有效推動區域經濟發展。

專家指出，京廣高鐵連接環渤海經濟圈、中原經濟區、武漢城市圈、長株潭城市群、珠三角經濟區，推動沿線各條已開通高鐵大融合，使鐵路運輸綜合效率大大提高。

京廣高鐵還將架起一條將實體經濟活躍的經濟圈的人流、物流、信息流、資金流導向高鐵沿線省份的快速通道，從而形成具有戰略地位的「經濟走廊」，使珠三角、港澳和環渤海地區的產業資源向中國內陸腹地轉移，提高中國在世界產業鏈條上的位置，擴大中國在全球經濟競爭中優勢。

增強南北經濟互補

國家發改委宏觀經濟研究院研究員肖金成表示，京廣鐵路是貫通南北的大動脈，過去受制於客貨運兼顧，運輸壓力巨大。而中國資源稟賦存在很大差異，能源、原材料集中北方，而珠三角經濟發達能源需求巨大。作為高速客運專線，京廣高鐵使人的流動更加方便，也就釋放了貨運能力，對湖北、湖南、廣東的支撐作用就成倍放大，有效增強南北的經濟互補性。

肖金成則強調，京廣高鐵不僅會使大都市之間聯繫加強，也會增強城市群內部的聯繫。以中原經濟區為例，京廣高鐵往北可以連結北京，向南連結到武漢、長沙。加之未來的鄭徐高鐵和已經開通的鄭西高鐵，中原經濟區的高鐵主骨架已經搭建完成，未來將會極大促進中原經濟區發展。

凸顯大城市效應

北京交通大學經濟管理學院副教授李宏昌向本報表示，根據國際經驗，運輸方式深刻改變城鎮化進程。京廣高鐵開通的輻射作用會使沿線中小城市向大城市積聚，對於人口數量不大、工業化水平不高，輸出勞務為主小城市具有「虹吸」效應。小城市資源人力被吸走，大城市效應凸顯出來，城市化會帶動城市產業結構升級。與此同時，高鐵延伸所出的高鐵研製、設備需求對相關產業拉動，也會滲透到國民經濟的各方面。

李宏昌還認為，京廣高鐵對珠三角經濟區是一種適應性發展，這一地區經濟發達，高速軌道交通是其內在需求。但對於中原都市群，沒有達到高鐵基本運量水平，但適度超前修建也會起到提升拉動作用。

肖金成指出，京廣高鐵對中國區域經濟發展會帶來根本性影響。像農業時代城市建設在河邊就具有區位優勢一樣，高鐵開通後沿線城市就具有了區位優勢、城市地位隨之提高。產業和人口會向沿線聚攏，城市規模會向鐵路沿線靠攏、不斷擴大。

【本報北京二十六日電】

京廣高鐵 助港北上

- 京廣高鐵按計劃2015年將連接香港，香港—北京的時空距離將縮短至9小時以內（以最大時速350公里計算）
- 沿線相鄰省會城市之間實現1-2小時通勤
- 1000公里距離城市間半日抵達
- 1500-2000公里城市間當天抵達



京廣高鐵開通

世界最長高鐵——京廣高鐵26日全線貫通運營。作為連接南北最重要的高鐵幹線，京廣高鐵綿延2298公里，縱貫京冀豫鄂湘粵六省市28城，在提升沿線城市交通輻射能力的同時，更使沿線重要城鎮成為新的投資風向標。高鐵貫通，亦拉近香港與內地省市的距離。有港商表示，內地高鐵網加快了他們在內地市場的拓展進程。深港高鐵全長僅26公里，預計2015年開通。

【本報記者方俊明、黃裕勇廣州二十六日電】

26日上午9時，北京西站一列CRH380AL高速列車準時駛出站台，瞬間提速一直向南。下午五點，它將跨越2298公里的距離到達廣州南站。有研究估計，在拉動經濟方面，這條經過中國主要經濟區的高鐵有望為中國經濟的持續發展帶來「千億效應」。

「武廣現象」延伸擴大

京廣高鐵縱貫京冀豫鄂湘粵六省市28城，在提升沿線城市交通輻射能力的同時，更使沿線重要城鎮成為新的投資風向標。廣鐵集團表示，京廣高鐵武廣段通車3年來，沿線各城市GDP較無高鐵時年增幅均不低於3%；僅湖南地區便承接大珠三角產業轉移項目逾3000個，佔湖南全省總量的近4成；今年前10個月湖南對港進出口額同比激增逾5成，而目前香港已成為湖南、湖北最大的外資來源地。這種由高鐵推進粵港產業北移的「武廣現象」，勢必將在京廣高鐵上演並延伸擴大。

廣鐵指出，高鐵作為跨區域公交化、快速化、大能力的「黃金通道」，促使不同區域人流、物流實現最大程度的便利，跨入「同城化」時代。高鐵的貫通，亦拉近了香港與內地省市的距離，如武廣高鐵通車3年來加速了港資項目、零售業、服務業北上及共拓海外市場等方面合作。

隨著港商加速對內地市場的拓展步伐，商務旅行已成為他們在內地最重要的日程安排，京廣高鐵的運營提升了港企拓展內地市場意慾。廣州美時鐘表商行，是港商拓展內地市場設立的中小型企业，港人林靜敏負責內地市場銷售業務。「高鐵準時，且高鐵車站與內地地鐵線路無礙銜接，商務旅行時間較飛機可控，且高鐵相對機票便宜，我一定會去試試京廣高鐵。」林靜敏表示。

期香港段接入網絡

她還說，現在北上發展的港商以中小企業居多，品牌推廣費用是一個重要的考慮，而高鐵比飛機便宜，「交通成本降了，就多去幾趟啦」。利用內地高鐵網絡，港商布局內地市場步伐將大大加快。她更憧憬京廣香港段建成後接入內地高鐵網絡，港商北上發展格局將會有更大的變化。

據湖北省商務廳數據顯示，目前香港是湖北最大的外資來源地及重要貿易夥伴；截至今年10月，在鄂港資項目破7000個，佔全省外資項目的54%；僅今年前10個月，鄂企赴港新設公司或在港增資子公司達16家，綜合投資2.29億美元，同比增逾1.5倍。而目前香港在湖南的投資亦佔該省實際利用外資總額的逾6成，僅今年前11個月引入港資項目逾330個，由工業製造擴至生態旅遊、畜牧農業、商貿物流等領域。

廣鐵表示，京廣高鐵作為連接南北最重要的高鐵幹線，是中國發展新時期的大國脈，勢必亦將上演並延伸擴大「武廣現象」，大大加劇沿線28城及港澳的各類經濟活動。預期繼「武廣大都市帶」之後，一條縱貫南北的「京廣大都市帶」在未來幾年內即將形成，實現高鐵路線區域經濟一體化。

「現在世界上還沒有哪個國家像中國這樣，高速鐵路基本成網。」中國鐵道部部長盛光祖說。



▲26日9時許，京廣高鐵G801次列車緩緩駛出北京西站
新華社



▲司機駕駛G801次高鐵從北京西站準時開出前往廣州
新華社



▲京廣高鐵北京首發G801次列車在北京市區行駛
新華社

►26日，一輛由武漢方向開來的動車組列車駛進鄭州東站
新華社

反對派阻撓 港高鐵接駁延後

【本報訊】全長僅26公里的廣深港高速鐵路香港段，由西九龍直達深圳／香港分界，連接內地高速鐵路網絡。按照規劃，廣深港高鐵本應於2010年落成，但由於反對派的阻撓，至工程延誤、造價暴漲。香港特區前運輸及房屋局局長鄭汝樺曾滿懷憧憬：「日後搭乘高鐵到華中和華南各大城市，會比乘飛機更加快捷方便，舒適程度更勝一籌。」

港府在2008年初公布高鐵造價為395億港元，但由於反對派以環保為幌子，插手菜園村收地，令工程一再受阻延，預算因而步步攀升。至2010年1月，政府向立法會申請的工程撥款增加至652億元，連同16億元工程備用開支，立法會批出的總撥款高達668億元，加上菜園村收地和賠償開支約2.5億元，整項工程所需接近700億元，比原有預算高出257億元。高鐵工程被拖延，不僅納稅人付出了更高代價，更嚴重的是，高鐵成為中國集體運輸的發展重點，「四縱四橫」高鐵網絡進展如火如荼，以接駁全國高鐵系統為目標的香港高鐵卻被拖延，只能令香港被邊緣化的情況更加突出。

