

赤峰市高铁经济发展路径及对策研究

——基于产业结构优化视角

■ 王宗美

摘要：高铁的建设给人们的生活方式以及出行方式带来深刻变革。高铁对经济发展会产生双面的效应，既有正面的乘数效应、同城效应以及集聚和扩散效应，也会产生负面的虹吸效应和过道效应。赤峰市高铁的开通对赤峰市产业结构优化和转型升级发展具有重大影响。本文基于产业结构优化的视角展开分析，并提出借力高铁提升赤峰经济发展的对策建议。

关键词：赤峰市 高铁经济 产业结构优化 路径研究

一、高铁对区域经济发展的影响机理及效应

高速铁路的建设和运营，使地区运输能力和质量得到极大的提高，加强沿线各地区、城市间的联系，推动交通地理区位的改变，促进经济社会的可持续发展，保障经济社会发展中各项活动的良性运行。从新经济地理学和运输经济理论中可以梳理出高铁对区域经济发展的影响机理及效应主要体现在以下几个方面：

（一）高铁对区域经济发展的影响机理

1. 提高交通可达性，加速人口流动

时间和空间距离是阻碍生产要素转移流动的主要因素，因此提高交通可达性，压缩时间空间距离可以较快地提高要素的流通效率和使用效率。高铁通过影响两个区域间劳动力转移的时间和经济成本，从而改变两个区域间的劳动力市场格局。

2. 降低交易成本，促进经济交流

高铁的建成有助于降低运输成本、交流成本，促进商品与信息更为便捷地流动与转移。高铁的发展打破了时空距离，提高谈判效率，促进执行监督运行，缩减交易成本。

3. 压缩时空距离，加强商业往来

时空压缩是指两地间的人与事由于空间的存在而被分离开，空间越大，人与人之间的关系就越淡漠。但是空间对人和对事的隔离作用，会随着交通、运输、通信的发展而减小。人际交往和商业往来的频率随着交通运输发展进步而逐步提高，地区间的经济交流和沟通不断增加。时空压缩理论主要观点就在于高铁作为现代高科技交通信息技术对人们的生活和人际交往产生了重大影响。

（二）高铁对区域经济发展的正面效应

高铁开通会对经济社会发

展产生巨大的影响毋庸置疑。国内外关于高铁对区域经济的影响研究尚未得出一致结论，但是大部分学者都认为，高铁的发展改变了运输方式、影响了区域内的产业布局以及产业结构的优化调整，也就是高铁发展对经济社会的发展具有较为显著的正面效应。高铁对区域经济发展的正面效应主要体现在以下几个方面：

1. 高铁的“乘数效应”

高铁作为一个具有高扩散性的产业，对周边的产业发展和社会进步具有显著辐射效应。高铁的“乘数效应”不仅体现在对相关产业的引领和带动，还体现在影响更广泛的社会、经济领域，产生一系列的“高铁+”现象。

2. 高铁的“同城效应”

高铁的“同城效应”主要体现在相邻城市之间，打破行政区划的限制，在更大的范围内进行生产生活和工作。同时也促进了高科技产业、生产性服务业、休闲旅游业等在不同区域间服务，

基金项目：本文系 2020 年赤峰市社会科学联合会重点科研课题资助项目《赤峰市高铁经济发展路径及对策研究——基于产业结构优化视角》（编号 202054）。

不再拘泥于城市的行政隶属关系。

3. 高铁的“集聚、扩散效应”

集聚效应是一种经济效果也是一种向心力。尤其是在产业发展的过程中，由于其经济环境和产业基础对相关的产业产生一种吸引的力量。扩散效应是相对于集聚效应而言的，在产业发展中，扩散效应类似于产业转移和产业外迁。集聚效应和扩散效应是促进地方经济增长的两种力量。

(三) 高铁对区域经济发展的负面效应

1. 高铁的“虹吸效应”

虹吸效应本来指的是在物理学中由于存在引力和位差导致液体受压力影响流动的现象。运用在经济学领域，虹吸效应则指的是经济相对发达的城市由于其自身具有的区位和资源优势对周边地区的资源要素产生吸引，向自身聚集，从而对其他小城市的发展产生不利影响。

2. 高铁的“过道效应”

高速铁路可以提升交通运输能力，促进区域间经济合作，形成以高铁网为脉络的经济走廊。但在这一过程中，并不是所有城市都可以从中同等获益。高铁经济带中的中心城市影响不断扩大，而非中心城市被进一步边缘化，从而成为人口、资源和资本等要素流动的过道，并没有为当地的经济带来任何促进作用。

二、赤峰市三次产业发展存在的问题

根据官方发布的数据显示，赤峰市第一产业的比重在逐年下降，第三产业已经成为拉动经济增长的最主要力量。近年来赤峰的经济增长较快，但是与内蒙古其他盟市相比还存在一定差距。三次产业发展不同程度存在着一些短板和问题。

(一) 一产大而不强

赤峰市是内蒙古自治区农牧业大市，全市农村牧区人口有 211.74 万，约占总人口的 48.89%。从 2012 年开始，粮食总产始终稳定在 100 亿斤以上，连续 7 年被农业部评为全国粮食生产先进单位。但种植结构不够合理，农产品阶段性供过于求和供给不足并存，缺乏竞争优势。

(二) 二产低端初级

赤峰市的第二产业发展存在的主要问题：一是传统工业占比过高，主要以冶金和能源行业为主。二是新兴战略产业力量薄弱，装备制造、生物医药等战略新兴产业占比不足 15%，大项目少、产业层次低。三是创新活动核心要素的支撑能力严重不足。对于技术创新的投入不够，创新基础薄弱，自主培育新兴产业能力较差。四是周边产业趋同化严重，难以借力发达城市发展经济。

(三) 三产发展不足

近年来，赤峰市第三产业虽然有了一定的发展，经济总量逐年增长，但与发达地区相比，还存在较大差距。总体看，传统服务业占比大现代服务业占比小；

生活性服务业占比大，生产性服务业占比小；商贸餐饮物质消费占比大，文化旅游精神消费占比小，科技化专业化服务模式少之又少。

三、高铁对赤峰市产业结构优化的促进作用

(一) 改善传统产业发展环境，加速转型升级步伐

对于赤峰市的第一产业而言，赤峰高铁开通，从此进入北京、沈阳 2 小时经济圈，可以更有利地促进京蒙对口帮扶的深入推进，吸引更多的农牧业龙头企业来赤峰投资建厂，延长产业链条，增强深加工能力。对于赤峰市的第二产业而言，高铁开通增强了赤峰与京津冀、辽中南地区的沟通，沿线城市中不乏有能源富集地区，能源、化工和冶金等相似产业。高铁如同一根轴线，可以有力促进轴线上趋同产业进行资源的整合，优化产业分工格局和转型升级。对于赤峰市第三产业而言，对沿线旅游资源可以实现整合发展，带动物流、旅游和会展产业的发展，提高产业结构中第三产业的比重。

(二) 推动新兴产业发展，促进产业结构优化调整

赤峰市的新兴产业发展比较缓慢，引进企业困难，与发达城市距离较远，交通基础设施不够健全是其中重要的因素之一。航班与地面交通设施还不能实现无

缝衔接，高铁的开通则有力地弥补了这一缺陷，对壮大旅游业、商贸、文化教育等现代服务业的发展提供了有利条件。高铁开通后，拉近了赤峰与周边发达城市的距离，可以有力地吸引其生产性服务业和科技性服务业到赤峰开设分部，促进赤峰的新兴产业发展。

（三）压缩时空范围，促进地方特色旅游业发展

过去，北京、沈阳、哈尔滨三地至赤峰的火车通行最短时间分别为8小时36分、9小时16分、13小时18分，且大多数火车只能次日到达。在这种情况下，只有天津、廊坊和河北省的一些城市属于北京“2小时旅游圈”的范围。但是高铁改变了这一现实情况，高铁快捷舒适的特性促使北京、沈阳、哈尔滨等地及周边地区游客，尤其是京津两地的高消费人群，可以充分利用小长假和双休日到赤峰市旅游。

（四）开辟新发展空间，提升物流产业发展格局

高铁的开通，有助于铁路运输进一步发挥低成本、大运量的运输优势，促进物流资源的合理配置，实现多种运输方式的协调运作，对于赤峰市商贸物流业的发展具有巨大的促进作用。

（五）有助于构建协同创新跨区域共同体，提升创新能力

目前赤峰市三次产业发展均存在不同程度的短板，其中很重要的一个因素就是创新能力不

足，缺乏支撑创新的人才。赤峰市只有一所普通高校赤峰学院，4所职业技术学院。吸引外地高端人才的难度也比较大，高考到名校的学生回乡发展的比较少。因此，提升创新能力就必须走协同创新之路。赤峰高铁开通后，沟通了赤峰与北京、沈阳以及链接城市的紧密联系，增加两地之间的客流量，为各地间加强协同创新提供了便利。“高铁效应”加速了人才、智力的流动，为赤峰市融入协同创新平台提供了有利条件，也将为赤峰市的产业结构优化调整和转型升级带来高端专业技术人才、产业前沿科学技术和企业先进管理理念。

四、借力高铁提升赤峰经济发展的对策建议

（一）合理评估站点等级，规划产业发展类型

目前赤峰高铁在赤峰境内设立的站点为赤峰西、平庄西和宁城。赤峰西站点在新城区内，客运量较大，周围正在建设的楼盘有碧桂园、恒基等。因此，赤峰西站点周边应规划相对较高水平的产业。比如具有民族特色的主题民宿，满足游客日常休闲娱乐的综合性商场以及满足现代人运动健身诉求的运动场馆等。而宁城和平庄西站本身就在非城区内，发展水平和消费水平较低，产业规划只需要根据实际情况满足基本需求即可。但是随着城市

的发展扩大，产业发展也会动态调整，对于有发展潜力的站点，前期可以配套性服务设施的开发为主，并预留足够用地，为后期持续开发奠定良好的基础。

（二）做好高铁站场交通设施的衔接

在高铁站内设置标识指引到准确地点进行换乘。在高铁站点附属广场及周边步行距离范围之内（距离出站口不宜超过500米或者步行不超过6分钟）应设置旅游大巴停靠点、自驾车租赁点、出租车停靠点。同时要加强对出租车的管理，提升出租车司机的素质，严格管理出租车停靠次序，禁止闲散人员揽客，避免给游客造成不良印象。

（三）充分挖掘高铁站场商业空间

为旅客提供多样化的候车空间。在焦急的候车时间里，读书能使人内心沉淀下来。在很多城市的机场、车站都会设有书吧，旅客可以购买也可以阅读，打发了无聊的候车时间还能能为站场提供一份书香之气。当前的白领和商务人士都喜欢喝咖啡，开放式的咖啡厅也是不错的选择。在站场购物也是当前很流行的一种候车消遣方式，把赤峰的特色产品进行陈列和展览，在对赤峰特色产品宣传的同时还能满足旅客的购物需求。此外就是完善周围餐饮和住宿的配套设施，为旅客创造一个舒适安全的休息环境，提升站场周围第三产业的服务能力。



（四）加强区域合作，建设高铁经济带

积极承接绿色产业转移，拒绝高耗能高污染行业。吸引新兴产业，优化产业结构。促进优势产业合作，加强与周边城市在旅游产业方面的合作，共建旅游路线，共享旅游产品，共建大旅游新格局。

（五）转变发展观念，避免过道效应

提升品牌影响力，创新旅游产品。从观赏型向体验型转变，满足游客“快旅慢游”的需求。充分利用高铁“同城效应”，树立区域一体化发展的大局观，与高铁沿线城市共建旅游路线，既丰富了旅游产品的多样性，又可以避免过道效应。

（六）优化经济发展软环

境，避免虹吸效应

根据相关研究显示，高铁的集聚效应大于其扩散效应，使更多的资源要素流向了中心城市，抑制了中小城市的发展。推进高速铁路经济带建设与沿线城市的协调发展，是一个系统工程。在推进交通基础设施建设与产业协调发展的同时，还需要建立良好的、与经济发展目标相适应的制度与政策，通过提供财政、税收、人才、教育、医疗等政策的引导，为高铁经济带建设与发展营造良好的软环境。■

参考文献：

[1] 祝铭. 中国高铁对经济发展的影响研究[J]. 全国流通经济, 2017,(12).
[2] 2018年赤峰市政府工作报告.
[3] 林仲. 从京沪高铁看高铁经济的重要作用[J]. 铁道经济研究, 2017,(5).

[4] 何天祥, 黄琳雅. 高铁网络对湖南区域经济协同发展影响[J]. 地理科学, 2020,(10).

[5] 谢梅, 白薇. 高铁对经济发展的影响[J]. 电子科技大学学报, 2020,(9).

[6] 陈炆, 马欣. 高铁建设对江苏区域经济的影响研究——以沪宁高铁为例[J]. 物流科技, 2020,(8).

[7] 孙娜, 张梅青, 陶克涛. 高铁时代的城市经济增长路径与效益机制研究[J]. 经济与管理研究, 2020,(5).

[8] 陈海友. 高铁在经济社会发展中的重要作用[J]. 财经界, 2020,(19).

[9] 唐潜宁. 渝万高铁沿线城市经济发展研究[M]. 西南财经大学出版社, 2020,(3).

[10] 王瑛. 高铁产业的辐射带动效应研究[M]. 经济管理出版社, 2020,(5).

（作者单位：中共赤峰市委党校）

责任编辑：张莉莉