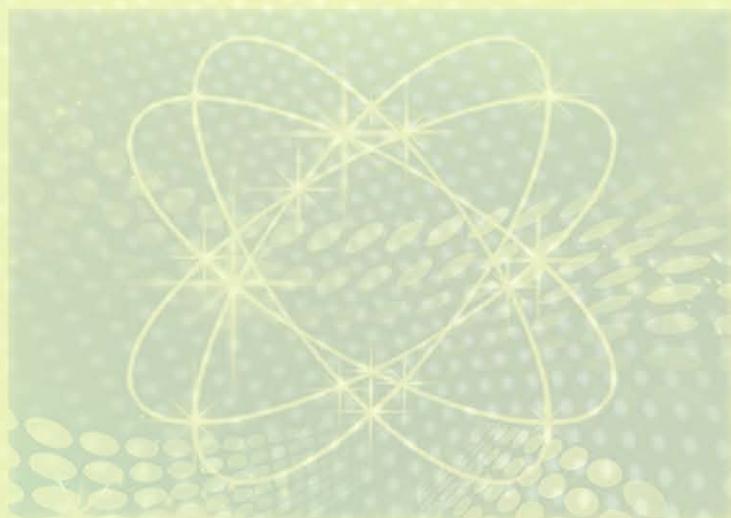


贺州发展高铁经济带理论与实践探索

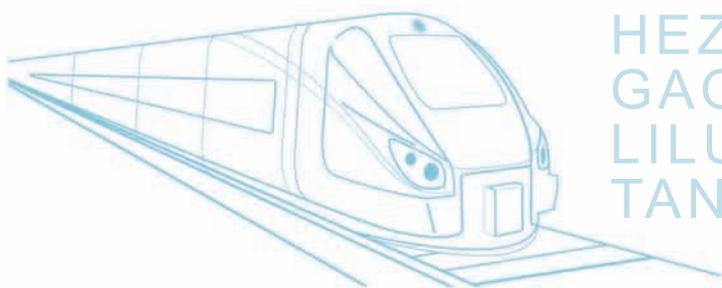
中共贺州市委宣传部 贺州市社会科学界联合会 编



广西人民出版社

贺州发展高铁经济带 理论与实践探索

中共贺州市委宣传部 编
贺州市社会科学界联合会



HEZHOU FAZHAN
GAOTIE JINGJIDAI
LILUN YU SHIJIAN
TANSUO

广西人民出版社

图书在版编目（CIP）数据

贺州发展高铁经济带理论与实践探索 / 中共贺州市委宣传部，贺州市社会科学界联合会编. — 南宁：广西人民出版社，2016.3

ISBN 978-7-219-09885-1

I. ①贺… II. ①中… ②贺… III. ①高速铁路—影响—经济带—区域经济发展—研究—贺州市 IV. ①F127.673

中国版本图书馆CIP数据核字（2016）第105860号

监 制 白竹林
责任编辑 罗敏超 梁风华
责任校对 周月华
印前制作 麦林书装

出版发行 广西人民出版社
社 址 广西南宁市桂春路6号
邮 编 530028
印 刷 广西大华印刷有限公司
开 本 787mm×1092mm 1/16
印 张 10.5
字 数 187千字
版 次 2016年3月 第1版
印 次 2016年3月 第1次印刷
书 号 ISBN 978-7-219-09885-1/F·1248
定 价 55.00元

版权所有 翻印必究

课题组成员

组 长：朱 东

副组长：陈文珍 向 云

成 员：邱 彧 廖幸谬

梅 佳 潘晓东

陈红英 谭航航



前 言

2014年12月26日贵广高铁正式通车运行，贺州昂首迈进了“高铁时代”。贺州到广州缩短至1.5小时，融入了广州1.5小时经济圈，到桂林缩短至1小时，贺州的区位优势得到增强，空间可达性得到大幅度提高，交通枢纽地位得到加强，时空格局得到极大优化。贵广高铁对贺州社会经济发展产生了重大影响，同时有助于促进粤桂黔高铁经济带的形成。

进入高铁时代后，贺州正在加快深化改革开放，大力推进基础设施建设，推进产业结构调整，大力发展特色产业，推进“美丽贺州”建设，着力改善民生。但是，学术界研究早已表明，高铁对大城市是有利的，可以增加其要素的集聚能力，但对那些禀赋并不太好的中小城市，高铁只是给了它们一个改善地位的机会。可见，对于中小城市来说，高铁就是一把双刃剑，既有可能为城市的发展提供良好的机遇，也有可能让城市因虹吸效应而走向没落。贺州作为中小城市，如何在高铁时代抓住机遇，这不仅需要具体的实践去一步步探索，更需要有理论提供指导和借鉴。我们需要探讨高铁给贺州带来哪些具体影响，其影响的机制机理是什么，贺州如何抓住高铁带来的机遇发展高铁经济带等问题。本文就是对这些问题进行一些研究探索。



一、选题缘由

对于如何探索建立高铁经济带，这是一个非常宏大的主题，也是一个摆在贺州市社会科学理论工作者面前非常紧迫的主题。一方面是因为2008年8月1日中国才开始有第一条高铁——京津城际高铁，高铁在中国是一个比较新的产物，其对城市的产业具体带来哪些影响，目前国内研究非常零星，而且研究文献也比较少。而贺州2014年12月26日才进入高铁时代，时间还很短，难以得到充分的材料研究高铁对贺州带来哪些具体的影响。另一方面，高铁作为一种交通工具，其对城市的影响是多方位的，高铁经济带包含的内容众多。这两方面的原因给我们研究贺州高铁经济带带来了实质的困难。为了能够对建设贺州高铁经济带提供切实的理论指导和可操作的对策建议，我们课题组在广泛讨论的基础上，决定对相关利益方进行深入的访谈调研，收集资料，得到第一手的数据、材料，把相关利益方提出的建议对策进行总结归纳。

课题组成员在完成前期资料收集的情况下，分别于2015年4月27日至4月30日，5月26日至6月3日，逐一与贺州市直机关相关的部门负责人、企业主、乡镇干部、研究领域的专家等进行面对面的访谈，针对相关议题，听取他们的建议和意见，并收集相关材料。

课题组完成访谈情况一览表

时间	访谈对象	访谈主要议题
4月27日	贺州市商务局相关负责人	高铁时代下贺州现代物流商贸业发展
4月28日	贺州市招商局相关负责人	高铁时代下贺州如何更有效承接产业转移
4月29日	贺州市工信委负责人	高铁时代贺州市碳酸钙产业发展问题
4月30日	贺州市扶贫办负责人	贺州市旅游扶贫情况
5月26日	贺州生态新城管委会负责人	贺州生态（高铁）新城建设具体情况
5月27日	平桂管理区鹅塘镇党委书记	高铁时代的乡镇产业发展

续表

时间	访谈对象	访谈主要议题
5月28日	利升碳酸钙企业办公室负责人	碳酸钙企业发展具体情况
	广西碳酸钙千亿元产业示范基地管委会相关负责人	贺州碳酸钙产业发展具体情况
6月1日	某国企贺州分公司负责人	贺州从商环境
6月2日	贺州某小额信贷公司负责人	贺州企业融资环境
6月3日	八步区黄洞乡党委书记	高铁时代的民族特色旅游产业发展
9月5日	清华大学建筑学院副教授	交通对城市空间影响理论
9月11日	贵州师范大学旅游学院副教授	高铁如何影响旅游产业

当然，我们原计划的访谈范围要更大，但是，因为种种原因，很多访谈对象并未能接受我们的访谈。我们的访谈主要对贺州高铁经济带从六个方面进行探讨：一是贺州在高铁时代如何更有效承接产业转移；二是贺州在高铁时代如何发展自己的特色优势产业——碳酸钙新材料产业；三是贺州如何在高铁时代抓住机遇，加快推进旅游产业发展；四是贺州如何在高铁站周边建设高铁新城；五是贺州特色农业发展；六是贺州服务业的发展。

二、研究的基本思路和框架

为了使研究更具有参考价值，我们在编写时，安排了一定框架。首先，对高铁经济带的一些基本理论进行概述，对国外发展高铁经济带进行经验借鉴。其次，分别对贺州承接产业转移、碳酸钙新材料产业、旅游业、高铁（生态）新城、农业、服务业等基本理论进行梳理，并对各自的基本情况进行总结，然后，用SWOT分析框架进行分析，并基于SWOT分析结果进行总结。最后，我们基于调研访谈提出了一些可行性的建议措施。

贺州高铁经济带是一个复杂而庞大，需要持续不断探讨的问题，我们这一研究成果仅仅是一个开始，因为时间、资料、技术等问题，我们仅从高铁影响



城市发展最深远的六个方面进行了探讨。

总之，本书所探讨的问题仅仅是贺州高铁经济带建设最重要的组成部分，是一个框架性的研究，还有许多相关问题需要深入研究。

本课题以贺州中小城市为案例研究，对中小城市发展高铁经济带具有较强的探索和借鉴意义。课题组对接受访谈和提供资料的各位人士表示衷心感谢，由于时间仓促，书中一些资料难免存在纰漏，恳请各位读者批评指正。



CONTENTS 目录

第一章 高铁经济带相关理论与经验借鉴	002
一、高速铁路的区域经济效应理论分析	003
(一) 增长极理论	003
(二) 生长轴理论	004
(三) 中心—外围理论	005
(四) TOD理论	006
二、高铁对区域经济的影响机理	008
三、高速铁路对区域经济发展影响的内在作用机制	010
(一) 高铁加快要素流动	010
(二) 高铁改变区域可达性	011
(三) 高铁促进分工, 改变产业布局	011
(四) 高铁改变城市空间结构	013
四、高铁经济带的形成与发展	013
(一) 高铁与产业集聚	013
(二) 高铁与产业扩散	015



(三) 高铁主要影响的产业	015
(四) 高铁经济带的形成与发展	017
(五) 高铁经济带的空间系统演变	019
五、中小城市发展高铁经济带的经验借鉴	021
(一) 法国高铁 (TGV) 带动下的里尔经验	021
(二) 日本新干线带动浦佐从乡村发展成小城镇	021
第二章 贺州高铁经济带：承接产业转移探讨	024
一、贵广高铁与通道经济区概况	024
(一) 贵广高铁概况	024
(二) 贵广高铁通道经济区概况	024
二、贺州经济发展现状及存在问题分析	025
(一) 贺州市经济发展现状	025
(二) 贺州产业发展存在的问题	026
三、贵广高铁促进贺州承接产业转移	029
四、贺州承接珠三角产业转移的基础条件优势	031
(一) 自然资源优势	031
(二) 人力成本优势和文化优势	034
(三) 政策优势	034
(四) 区位优势	034
五、贺州承接产业转移基础条件劣势	036
(一) 承接产业转移的竞争实力不强	036
(二) 贺州生态环境压力较大	036
(三) 中小企业融资困难	037
(四) 政府的公共服务意识还有待提高	037
六、贺州承接珠三角主要产业分析	037
(一) 贺州承接珠三角产业转移的可行性分析	037

(二) 贺州主要承接的产业分析	038
七、贺州承接珠三角产业转移，发展高铁经济带的具体对策	042
(一) 贺州要合理定位制造业分工角色	042
(二) 产业要沿高铁线形成“点一轴”的产业布局	044
(三) 改善产业发展的软环境	044
(四) 创新园区运营管理模式	045
第三章 贺州高铁经济带：碳酸钙新材料产业探讨	052
一、贺州发展碳酸钙新材料产业的必要性分析	053
(一) 资源枯竭型城市转型的需要	054
(二) 调整产业结构不合理的需要	055
(三) 提升经济总量，促进贺州经济跨越式发展的需要	055
(四) 高铁时代下承接东部产业转移，引导生产要素向贺州聚集的需要	056
二、贺州发展碳酸钙新材料产业的可行性分析	057
(一) 市场需求量大，产业发展空间还很大	057
(二) 贺州碳酸钙新材料产业的产业基础比较好	060
(三) 碳酸钙新材料产业的原材料大理石、钾长石资源丰富	061
(四) 区位和交通运输条件具备一定优势	063
(五) 土地、电力、水和人力资源能满足碳酸钙新材料产业大规模生产需要	063
(六) 贺州发展碳酸钙新材料产业的SWOT分析	064
三、高铁时代贺州发展碳酸钙新材料产业的对策	066
(一) 结合高铁配套交通网络，形成合理的产业布局	066
(二) 明确产业定位和主要产品发展方向	070
(三) 加快结构调整，实现产业升级	072
(四) 大力实施循环经济，实现产业绿色可持续发展	073
(五) 提供强有力的保障措施	075



第四章 贺州高铁经济带：旅游产业发展探讨	080
一、高铁影响旅游业的理论分析	080
(一) 空间距离衰退理论	080
(二) 引力模型理论	081
(三) 消费者行为理论	083
(四) 过道与断点理论	083
二、高铁对旅游业影响机理分析	084
(一) 高铁对旅游业的马太效应机理	084
(二) 高铁条件下旅游空间过道效应的机理	085
(三) 高铁条件下区域旅游空间扩散效应机理	086
三、高铁对旅游业的具体影响分析	087
(一) 高铁对游客的影响	087
(二) 高铁对旅游资源的影响	089
(三) 高铁对沿线旅游产业要素空间格局的影响	094
四、高铁时代贺州区域旅游协调发展的对策建议	095
(一) 加强和创新区域旅游合作模式	095
(二) 整合沿线资源，打造特色旅游线路	097
(三) 努力打造高铁旅游品牌	098
(四) 完善相关旅游基础服务设施	100
第五章 贺州高铁经济带：建设高铁新城探讨	102
一、高铁促进城市发展的相关理论	102
(一) 高铁站点“三个发展区”理论	102
(二) ROD理论	103
二、国外高铁站周边地区发展的成功经验借鉴	104
(一) 日本经验	104
(二) 欧洲经验	105

三、国内高铁新城建设经验借鉴	106
(一) 独立“卫星城”模式	106
(二) 近郊“新区”模式	106
四、贺州高铁新城的总体规划研究	108
(一) 贺州高铁新城规划的背景	108
(二) 贺州高铁新城(生态新城)项目开发概况	109
(三) 贺州生态(高铁)新城的产业定位	114
(四) 贺州生态新城产业发展SWOT分析	114
五、贺州发展生态(高铁)新城的保障措施	115
(一) 强化规划实施	115
(二) 大力发展商贸物流业	116
(三) 打造人才洼地, 多措并举引进人才	117
第六章 贺州高铁经济带: 特色农业发展探讨	120
一、贺州特色农业的发展有利条件	124
(一) 区位优势、交通便捷	124
(二) 自然资源禀赋优越	124
(三) 特色农业产业已有一定基础	125
二、贺州特色农业发展不利条件	126
(一) 农业产业化程度低, 土地流转困难	126
(二) 市场开发程度低, 农产品流通受制约程度大	127
(三) 农民从事农业生产的积极性不高, 农业经营主体有数量无质量	127
三、高铁时代贺州发展特色农业的方向探索	129
(一) 大力发展生态观光农业	130
(二) 成立农业商会, 完善企业与企业、企业与农户的利益联动机制	130
(三) 深化农产品流通体制改革, 开拓新市场	131



第七章 贺州高铁经济带：服务业发展探讨	134
一、贺州市服务业发展现状分析	135
(一) 服务业发展得到不断优化提升	135
(二) 服务业发展呈现明显阶段特征	136
(三) 服务业市场呈现多元化发展态势	136
二、贺州市服务业发展存在问题分析	137
(一) 总量仍显不足，发展不够充分	137
(二) 产业层次较低，结构调整和层次提升需要加强	137
(三) 专业化水平不高，市场发育不足	137
三、贺州市服务业发展的环境分析	137
(一) 以高铁为核心的基础设施不断完善为服务业发展提供坚实基础	137
(二) 城镇化进程拓展了服务业发展空间	138
(三) 工业化进程推动生产性服务业发展	138
(四) 消费升级有利于服务业加快发展	139
(五) 跨区域合作为服务业发展拓宽空间	139
(六) 服务业的政策环境进一步改善	140
四、贺州市服务业发展方向探索	140
(一) 加快发展生产性服务业	141
(二) 积极发展生活性服务业	141
(三) 加快发展交通运输业	142
(四) 大力发展金融业	145
(五) 大力发展信息服务业	146
(六) 营造服务业发展良好环境	146
第八章 结论与探索经验	150
参考文献	152



第一章

高铁经济带相关理论与经验借鉴

交通基础设施一直是制约我国经济发展的重要因素，在欠发达地区表现得更为突出。而铁路运输业在交通运输体系起着引领作用，处于骨干地位。但是我国的铁路运输仍无法满足国民经济的生长要求，一直处在超负荷的运营状态。为了提高铁路的运输能力，我国铁路在1997年、1998年、2000年、2001年、2004年、2007年进行了六次大面积提速。有统计数据表明，第六次大面积提速后，全国超过6000千米的铁路线路的时速达到或超过200千米/小时，超过14000千米的铁路线达到160千米/小时，其中京广、京哈、京沪等铁路干线部分区段时速可达到250千米/小时。然而与日益增长的客运和货运输需求相比较，还是存在明显的不足。另一方面，加快铁路新线建设，对客货进行分离运输，将客运从客货系统中分离出来，修建高铁则成为最佳选择。截至2014年底，我国高速铁路运营里程已超过1.8万千米，已开通线路24条，覆盖28个省份，170多个地级以上城市。2012年3月21日国务院常务会议讨论通过的《十二五综合交通运输体系规划》提出，到2020年，我国铁路运程超过10万千米，其中客运专线达1.2万千米以上，我国高铁建设进入了一个全新的发展阶段。贵（阳）广（州）高铁于2008年10月13日开工建设，工程投资900多亿元，于2014年12月26日正式通车运行，全长857千米（其中广东所辖207.5千米、广西所辖348.5千米、贵州所辖301千米）。线路自贵阳北站起，经黔南州、黔东南州、桂林、贺州、广东肇庆、佛山，终至广州南站，在贺州设有两个站——贺州站和钟山西站，设计最高速度为300千米/小时，现在运行速度为250千米/小时。贵广高铁，是大西南及西北与珠三角互动最便捷通道，也是西南地区最便捷的铁路出海大通道，把贵阳到