

高铁热潮下中小城市的商务机会

■ 朱晓慧 华高莱斯国际地产顾问(北京)有限公司

在这个时代背景下,高铁对大城市周边的城市群空间具有很强的整合作用。对于很多中小城市而言,高铁带来的是前所未有的发展机遇。已规划高铁的各个中小城市围绕着高铁车站,开展了一系列的城市结构调整、高铁新区规划以及产业转型部署。

那么,在这一背景下,我们有必要探讨,高铁的发展最有可能为中小城市带来什么产业?

商务:高铁发展下的新机会

1964 年日本的新干线开通,1981 年法国 TGV 第一条线路运行,1989 年德国第一代 ICE 投入使用。这些国家长达二十年以上的高铁发展,可以为我国未来高铁城市的发展,带来很多成功经验的启迪。

日本的新干线,1963—1973 年间,东京—大阪间的乘客就增加了 260%,其中有大量商业旅行和出差的乘客。新干线开通前,东京以西 230 公里的挂川是一个只有 72000 人的小城市,1988 年新建高铁站点后,挂川新建许多酒店来满足商务会议以及高尔夫运动等旅客需求。从 1988 到 1992 年的 5 年间商业面积增长了 37.6%。

法国高速铁路(TGV)的经验显示,高速铁路的建成使得法国商务出行活动总体增长了 50%,其中铁路出行量增长了约一倍;法国建设的第一条 TGV 线是巴黎至里昂线,带来的主要功能提升是商务活动与旅游。从 1983 年到 1990 年,里昂车站周边地区的办公面积从 17.5 万 m² 增长到 25.1 万 m²,年均增长 5.2%。

德国城市卡塞尔,在高铁站建成后,带动了商务、商业的发展。根据卡塞尔商业部门的统计数据显示,高铁站建成仅一年,其周边地区的各类公共服务设施的需求量都有所增长,包括零售、服务、居住等。其中高铁站周边写字楼租金上涨了 20%。

各国的城市实践表明,高铁作为一种交通方式的革新,不仅提高了人们的出行效率,而且对高铁沿线中小城市的产业有很大的带动,这其中高铁首先撬动的是商务活动。高铁的开通,将大城市周边的中小城市、城镇引入与大城市之间的产业链互动,促使了这些城市、城镇的产业转型,商务市场的发展。

高铁的“三高主义”

高铁之所以可以撬动商务,是源于高铁自身所体现的“三高主义”特征:

【高端人群】

便捷、舒适,是高铁面向商务人士的核心优势。

在 200 至 500 公里之内的旅行,火车具有比汽车和飞机更大的优越性。相比于汽车,高铁更安全、更舒适。与飞机相比,高铁更准时,且不受天气的影响。

高铁具备时效性、便捷性,同时高铁的价格与普通铁路相比高出许多。尤其是一等座、商务座等更高档次座位的设置,给普通人乘坐高铁提高了门槛。这使得高铁运输的客流群体呈现很强的商务特点,这些人活动的内容主要以商务办公、信息交流为主。因此,高铁对区域经济的再配置首先体现在人员活动密集的经济领域——商务经济、现代服务经济等方面。各国的高铁运营中,商务客户是其主要的营销对象。

德国在 ICE 建设初期,已有大小机场 100 多个,高速公路四通八达。德国民众存在一个很大的疑惑,为何还要如此热衷于修建高速铁路?最终,德国联邦铁路公司给出的答案是:高速铁路主要面向商务人群和旅游者。

日本的新干线也将商务旅行客户作为主要营销对象。因此新干线非常重视客运时刻表的安排,以商务客户为主的 nozomi 号平均 7.5 分钟一班,准点率非常高,平均每班次延误不超过 0.7 分钟,成功成为日本几大主要城市间商务旅客的主要交通工具。

我国台湾高铁为了向企业推广高铁商务旅行,特别推出了“高铁企业会员”制,鼓励企业加入企业会员后,通过积分的方式,在享受高铁便捷的同时,也享受到非常优惠的乘坐奖励——兑换券回馈,来兑换不同区间的高铁票。此外,为了方便企业员工购买高铁票,在各个购买终端,企业只需要输入企业统一编号,即可拿到车票。

【高效商务】

时间距离缩短,可达性增强,使中小城市具备了承接商务功能的可能。

我们知道,商务时代,效率优先。商务活动,相比于其他活动而言,更看重单位时间的产出。

相比于公路和普通铁路,高铁大大缩小了时间距离,极大地提升了奔波于两地的效率;而相比于航空,高铁更是增加了很多中小城市的可达性。因为,对于很多中小城市而言,航空运输导致了许多大都市区之间的商务出行不经过这些城市,从而弱化了它们的对外联系。而高铁的出现,则使它们成为运输网络中的一个重要节点,在较大程度减少时

间距离的同时,又显著改善了它们与大都市地区之间的互联性。因此,从某种程度而言,高铁实际上可以被成为“航空式铁路”。

对于原本只能在大都市区设置的商务功能,在高铁的带动下,就有可能拓展到这些过去很难到达的中小城市。

【高尚形象】

高铁可以增长中小城市的知名度和魅力,带来商务投资。

高铁的快速,注定了在高铁线路上的节点并不会太多。这样,这些为数不多的节点城市,在高铁的轰隆隆声中,也名扬四方。

在盛名之下,世界各地的高铁城市,或是通过区域改造,或是通过新区建设,来强化高铁站点区域的形象建设。从邀请大师进行统一的规划设计,到大尺度生态公共空间的建设,到标志性的建筑物形成强烈视觉冲击,最终到包罗万象区域中心形成,通过一个震撼的、疏密有致的区域形象形成强势吸引力,为区域带来更多的商务投资、商务迁徙。

高铁时代来了。在全国“四横四纵”、“城际客运系统”的高铁战略规划下,全国各地的高铁建设如火如荼。尚未加入高铁大军的区域一个个摩拳擦掌,翘首以盼,希望早日可以成为高铁大网络中的一个节点。

法国里尔的“欧洲里尔”,日本埼玉市的“埼玉新都心”都是通过这种手法,改变了区域形象,成功实现了区域的产业转型。

高铁下的商务磁极

【商务办公】

高铁的开通给予很多国际大公司在中小城市开拓业务的机会。里昂的高铁开通后,巴黎的一些公司开始在里昂设立分部,公司管理人员可以在巴黎总部与里昂分部之间当天往返,将巴黎的商务活动延伸到法国南部地区。

此外,高铁可以将大城市的公司吸引到与之相连的中小城市进行办公。这些公司主营与大城市相关的业务,高铁开通后,中小城市以更好的环境、更低的租金吸引他们在这些城市布局,同时通过高铁维持与大都市的联系。在这些公司中,商贸服务公司和咨询公司所体现的特征更为明显。里尔已经成为欧洲的铁路认证中心,并引入了一些国际会计公司和一些国家银行的主要办公机构。

因此,在交通利好的基础上,各个城市通过相应的优惠政策来吸引在大都市立地的公司。法国的南特市在 TGV 开通后,为带动高铁站点周边的地区发展并吸引企业进驻南特,专门制定相关的政策,为搬迁到高铁站周边地区的公司提供选址和规划方面的优惠政策。为新成立的公司的高铁站附近专门设置产业孵化区,在产业孵化区内,办公楼的租金比南特市的办公楼租金平均水平要低大约 25%。

【商务研发】

相比于普通办公,商务研发对环境的依赖度更高。在大都市中心区办公环境日益恶化的形势下,商务研发的离心办公表现的越来越明显。在这种背景下,高铁的开通,为中小城市发展科技中心、研发基地带来了更多的可能。

法国的马恩拉瓦莱新城在发展中,伴随着 RER 快速铁路的建成,其城市发展动力从传统制造业向现代服务业转变,商务中心、研发机构等功能空间大量出现。其中,最为著名的就是迪斯卡特科学城。目前科学城已吸引了十多所欧洲著名高校、科研机构以及 200 多家企业的研发部门在此安家落户,主要从事建造艺术、电子技术和信息技术等方面的科学研究,使其成为具有国际影响力的科学研究和培训中心。

【商务会议】

高铁能带动商务会议。这是因为,高铁的开通,让人们出行更方便、快捷。旅行所需交通费用和时间成本大幅下降,刺激了人们异地开会。对于很多企业,以往在大都市郊区召开的会议,因为高铁的开通,可以拓展在高铁沿线的城市举行。

法国的里尔在高铁建成后,在区域建设了很大规模的会议中心。由于高铁开通后,会议中心总是被订满,因此目前相关的扩建规划正在进行中。日本的埼玉在高铁的带动下,也全力发展会议产业。如今埼玉超级体育场作为可以举办大规模会议的场所,已成为埼玉的新地标。

【其他衍生功能】

居住、商业均为由商务功能衍生出来的



配套功能,在写字楼、商务花园、会议中心、酒店等发展的同时,必然会有相应的住宅、商业中心等建设,以及一些绿地公园、集散广场、文化娱乐等公共场所的建设,与其商务功能形成更强的联动性,共同促进了区域的发展。

商务布局的核心要点

【与大都市之间的关系】

中小城市发展商务,其必须遵循的先决条件是处于大都市圈辐射下。并且,与大都市的时间距离最好能控制在 2 小时以内。研究表明,2 小时是高速铁路促进商务发展最优通行的时间。这样可以保证很多商务活动可以一日往返。

目前沪宁城际铁路沿线城市的商务发展较之其它高铁沿线城市而言,发展更为成熟。这是因为作为长三角经济区域的领头城市上海对沪宁线沿线的经济辐射早在九十年代初就开始了。后来沪宁城际铁路的开通,更加速了上海通过沪宁线向苏南其它地区辐射。目前,沪宁线 2 小时商务圈包括了多种商务形式,上海的技术、资本、市场在沿线城市得到了共享,极大地促进了沿线城市的发展。因此从未来看,无论是苏州的高铁新城,还是无锡锡东新城,发展科技研发、商务办公,都有非常好的前景。

此外,对于京沪线上的济南,京津城际铁路中的武清,未来都可以承接北京的商务迁移,发展高端的科技研发、商务办公等。

【高速铁路网上的地位】

在与大都市的时间距离保证在 2 小时以内这个前提条件下,是否可以发展商务,还依赖于城市高铁站点在高铁网上的地位。

首先,最好可以是高铁网络交织的节点城市。“四横四纵”的高铁规划,将高铁线路编织成一个巨大的网。而这个网也遵循着网络的正反馈效应,遵循马太效应的“强者更强”,这其中,高铁网络交织的节点就是强者。

德国的卡塞尔就是这样一个强者。它原本位于东西德的交界处,发展非常滞后。德国统一后,因为其重要的地理位置,成为 ICE 高速铁路的重要节点城市。每天有 100 列高速列车和普通列车将卡塞尔市与德国和欧洲其他城市联系起来,使卡塞尔与汉诺威的距离不到一个小时,距离法兰克福一个半小时,距离汉堡两小时十分钟,距离斯图加特两小时四十五分钟,大大促进了卡塞尔商务的发展。

在我国,随着武广、沪昆、渝厦三条高铁通车,长沙北抵首都,南至港澳,均可一日往返,必然也将成为高铁网络中的一个强者。长沙的高铁新城定位为长沙中部区域性核心交通枢纽,城市发展副中心,辐射“长株潭城市群”的城市商务中心。在其清晰的城市定位下,未来的商务发展前途不可限量。

其次,最好是高铁线路上大都市之间的中间城市。徐州就是这样一座城市。虽然,高铁开通前,徐州处于长三角与环渤海两大经济区辐射的谷底地带,但京沪高铁建成之后,徐州成为京沪高铁 4 小时时空距离的中间点,也就是说,徐州是唯一一个同时处于环渤海和长三角两个 2 小时经济圈的城市。从徐州的高铁新城出发 2 小时内的商务旅行可以覆盖北京南站至上海大虹桥的所有沿线城市,其商务活动的活力必将大幅提升,并有可能成为区域的商务中心。

第三,在不能成为节点和中点的情况下,一定要拥有较高的每日到达班次。前面提到过,商务活动对可达性、便捷度要求很高。中小城市的商务办公、研发等也需要随时随刻,都可以与大都市保持紧密的联系。因此,只有那些每日停靠频率越高的城市,才越有可能发展商务。

【自然环境和资源条件】

对于大都市毗邻的中小城市而言,良好的自然环境,或者旅游资源,是发展会议产业先天良好的资源。尤其是我国,商务会议的召开,常常同时伴随着商务旅行。例如一些企业学术研讨会,产品发布会等。经常是选择某个环境资源好的旅游度假型城市召开,开一天

会,玩三天。这样的商务会议,与普通会议相比,时间更长,消费深度更深。因此,对于高铁线路上具有名山大川、名胜古迹等资源的城市,发展此类会议,具有无可比拟的优势。

厦门是因鼓浪屿而蜚声海内外的知名旅游度假城市。由于未来有福厦高铁、沪厦高铁,厦深高铁三条高铁经过,在这样的重大利好下,厦门提出了打造顶级会议目的地城市,做“中国的达沃斯”的城市形象定位。从这个发展方向来看,是与厦门的资源环境高度匹配的。此外,如京津城际铁路上的小城泰安、曲阜,以及贵广铁路上的桂林,津秦铁路客运专线上的秦皇岛,未来都是有希望发展会议产业。

而良好的自然环境和资源条件,也有利于发展商务办公、商务研发。

武清作为京津高铁线路上的小城,拥有非常优越的自然环境。在这里,既有京杭大运河从武清穿境而过,还拥有中国北方最典型的芦苇型湿地——大黄堡湿地,以及华北地区面积最大的人工森林万亩港北森林公园。京津城际铁路的开通,从北京、天津到达武清

都不足半个小时,大大强化了武清与两大城市的联系。武清抓住高铁带来的历史机遇,依托于优越的自然环境,着力打造“园区化、集约化、高端化”现代服务业聚集区——武清商务区。商务区分为两个片区:一是城区西部新区商务区,以楼宇总部、电子商务、服务外包、科技研发和云计算等为支撑;二是西北部新城商务区,建设以商务金融、文化创意、教育医疗、娱乐休闲等为主。依托于高铁,背靠两大城市,武清商务区的发展前景很广阔。

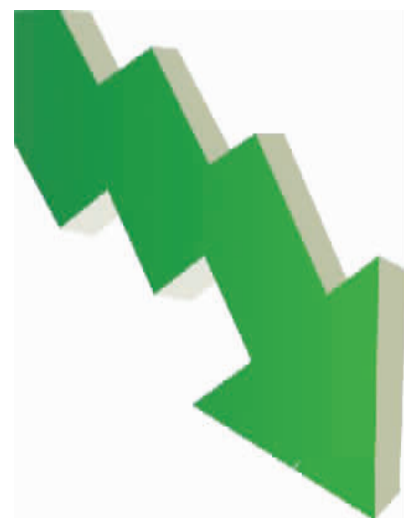
结语

传统交通方式下的中小城市,产业受到了时空的限制,商务是很难发展的产业。然而高铁线路一条一条的开通,对以各大城市为核心的城市群进行了整合,人们在心理上对距离的认知从空间距离,转向了时间距离。商务成为中小城市最有可能发展的产业之一。因此各个城市一定要顺应潮流,同时因地制宜,在这一大背景下,寻求自己发展商务的机会。

(选自《技术要点》42 期《高铁改变中国》)

财经新闻

中国进出口下滑是“转型”现象 出口创 44 个月新低



中国海关总署近日数据显示,中国 6 月份出口同比下降 3.1%,创 44 个月以来新低,进口则同比下降 0.7%。

中国海关总署近日数据显示,中国 6 月份出口同比下降 3.1%,创 44 个月以来新低,进口则同比下降 0.7%。欧美媒体就此纷纷发表评论,认为国内外市场均存在需求疲软,中国外贸面临严峻挑战。不过,中国的就业市场仍然吃紧,表明服务业在增长。不少经济学家认为,经济数据不振部分原因是中国政府有意调整结构后出现的。诺贝尔经济学奖得主迈克尔·斯宾塞指出,这是中国经济转型升级期间的现象,在市场和政府支持政策下,中国将出现更多的附加值更高的经济活动。

中国交通银行金融研究中心日前发给《环球时报》的报告中称,6 月中国对美、日、欧盟发达经济体的出口继续负增长,对中国香港地区、东盟等也在回落,全球有效需求依然疲弱。同时,国内经济增长动能仍显不足,进口需求依然处于低位。6 月份,微观制造业实体经济意愿低迷。

路透社称,中国贸易数据下滑显示,人民币升值过快及劳动力成本上升对中国外贸企业出口的影响愈发明显,内需的疲弱也与目前经济仍在下行的整体态势相吻合。中国人民大学重阳金融研究院高级研究员约翰·罗

思义对《环球时报》表示,6 月的出口下降主要由世界经济疲软和人民币被高估导致。

商务部国际贸易经济合作研究院研究员金柏松接受《环球时报》采访时则称,这次外贸出口下降跟国际市场关系不大,因为我国台湾地区和日本 6 月份的进出口增长都比较快,日本和我国台湾一般进出口贸易的增长速度都比中国要慢得多,但这个月是中国的外贸增长比这两个国家和地区要慢,除了国际市场的问题,还有我们自身的问题。金柏松认为,信贷利率这么高,出口商不敢贷款也贷不到款,若无流动资金,出口商就无法出口。这种“非典型危机”已经威胁到我们的实体经济。

有报道指出,尽管经济放缓,但中国的劳动力市场仍较为健康。近日公布的政府数据显示,招聘需求仍明显多于人才供应。对于第二季度的每 100 名求职者,市场提供了 107 个就业机会,仅略低于第一季度的 110 个机会。“这在一定程度上抵消制造业收缩的不利影响。”

《华尔街日报》说,出口萎缩让外界对中国经济放缓的担忧进一步加剧。在发给《环球时报》的研究报告里,野村证券经济学家指出 6 月份低迷的贸易数据加大了 7 月 15 日即将公布的 6 月份和二季度经济增长数据下滑的风险。政府很可能下周召开会议为下半年的经济政策定调。目前,政府释放的信号是经济政策会继续紧缩以抑制金融风险。随着宏观数据的走弱,下周是考验政府能多大程度上的容忍经济放缓的时间。

中国国务院总理李克强近日表示,只要经济增长率、就业水平等不滑出“下限”,物价涨幅等不超出“上限”,政府就会着力调结构、促改革,推动经济转型升级。英国《金融时报》说,中国新一届领导人将这种经济放缓称为中国经济再平衡努力的一部分,即降低中国经济对投资的过度依赖,并转向更可持续的增长模式。

迈克尔·斯宾塞表示,看待中国经济增长问题时要有短期的和长期的视角——关于增长模式的视角。出现这样的状况并非偶然,当一个国家人均收入超过 3000 美元时,曾经是增长动力的贸易部分将出现转型。中国正在经历这种调整,且中国经济是富有韧性的。

(环球时报)