



高铁“加速度” 内蒙古如何面对机遇与挑战

◇晨报融媒记者 张鹰

随着地铁、高铁的陆续运营,内蒙古迎来新的发展机遇。融入京津冀经济圈、京津1小时经济圈……高铁时代,没有人能够预测,到底能给内蒙古带来什么,但作为后人者,内蒙古对高铁同样满怀期待。

北京向西:你们准备好了吗?

20世纪50年代,从呼和浩特前往北京的慢火车需20多个小时。如今,呼和浩特至北京,“复兴号”高铁列车最快2小时9分即可抵达。数据显示:张呼高铁开行以来,日均发送旅客达到1.1万人次以上,上座率达到90%。从北京北至呼和浩特东,跨越450座桥梁(含框架),穿越39座双线隧道……2小时9分,刷新的不仅是速度,更是沿线区域的经济社会发展和人民群众的出行体验。

“北京往西一步,就是乌兰察布。”曾经人们口中笑谈的“北京八环”如今距离北京仅仅一个多小时。乌兰察布市市长费东斌曾表示,乌兰察布市是距北京最近的没有雾霾的城市,因此,乌兰察布市的旅游业也将搭乘高铁的快车进入一个新的发展期。

当然,这个发展期还将有5-6个月的缓冲阶段,内蒙古的冰雪旅游还在起步阶段,还不足以吸引更多的京津冀旅游消费,但拥有11个4A级景区,境内遍布森林湖泊、温泉火山、远古遗迹,特别是拥有“神舟飞船回归的杜尔伯特草原”“辉腾锡勒高山草甸草原”“乌兰哈达火山草原”三大全类型草原的乌兰察布,历来是全国游客在夏季的休闲度假、避暑胜地。

丰镇市海鹏食品股份有限公司总经理魏华告诉记者:“高铁的开通肯定会加大旅游业的发展,这对我们食品企业来说是一个新的机遇,如何抓住这个机遇,如何把内蒙古文化和中式糕饼相结合,让更多的游客能够接受是急需解决的问题。”



◆张呼高铁刷新的不仅是速度

晨报融媒记者 许战国摄影

题。”

民企的思考其实也是市场的需要,云南的伴手礼鲜花饼,只有一个单品就卖到了几十亿,北京的老字号稻香村,产值达到130多亿,黄山烧饼一年也能卖几十个亿,而这一切都与旅游业的发展有着密不可分的关系。

机会给有准备的人

机会只留给有准备的人,乌兰察布市在编制全市旅游业发展《总体规划》的基础上,先后出台了全域旅游、红色旅游、自驾旅游、县域旅游等一系列规划,确立了“生态草原·避暑之都·冰雪乐园”的发展定位,以迎接高铁时代的到来。

而与之相比,再向西一步是呼包鄂榆城市群的区域性中心城市的呼和浩特市,随着京呼高铁的开通,这座城市将吸引和集聚更多的人流、物流、资金流和信息流。

2018年2月,国务院印发《关于呼包鄂榆城市群发展规划的批复》,将呼和浩特定位为呼包鄂榆城市群的区域性中心城市。呼包鄂榆城市群位于全国“两横三纵”城市化战略格局包昆通道纵轴的北端,在

推进形成西部大开发新格局、推进新型城镇化和完善沿边开发开放布局中具有重要地位。

记者从呼和浩特市了解到,高铁开通后,呼和浩特市将深度融入京津冀经济圈,全方位打开现代工业、农业、旅游、会展、科技、文化、知识密集型服务业等各行业的升级发展空间。围绕服务京津冀,全面布局文化旅游、健康养老、文博会展、现代物流等现代服务业,切实把呼和浩特市自然景观独特、生态气候宜人、民族文化多姿多彩等优势发挥出来,把京津冀的人气吸引过来,不断增强发展活力,努力在全区高质量发展中走在前列。

专家建议:抓住机遇应对挑战

在自治区“两会”上,新一步的高铁动向就已列在了政府工作报告上,抓好鄂尔多斯至榆林高铁、通辽至齐齐哈尔高铁建设前期工作。加上陆续启动的包头至银川高速铁路;集宁至大同至原平高速铁路建设,届时,我区将全面融入国家高速铁路网,沿着不断织密的高速铁路网,高铁速度带来的发展红利将进一步延伸。

那么,内蒙古与世界的互联互通是否也将发生新的改变?北宸智库首席专家文凤认为,高铁属于新动能,它是由新基建带来的,应该是朝新产业的方向发展,随着高铁时代的到来,内蒙古应该建设京呼高铁新经济走廊。

内蒙古经济学会的徐刚说出了同样的观点:高铁进一步扩大了地区的辐射范围,改变了区域的空间,特别是将呼包鄂一小时经济圈的半径一下提高了200-350公里,这是内蒙古融入国内区域发展的加速器。

但同样不可忽视的是,高铁也在缩小城市间的消费距离,内蒙古经济学会会长张太平认为,高铁开通后会快速地使其他的资源要素注入,但也会带来另一种态势,就是内蒙古的消费会快速的出去。就像北京的产品,价格低,种类丰富,这对内蒙古的消费者是具有吸引力的,所以高铁时代的来临,是机遇和挑战并存的,内蒙古应抓住机遇迎接新的经济发展形式。

事实上,高铁在缩短城市距离时所产生的跨区域消费已是一种新的常态,而内蒙古要做的就是如何让更多的资源汇集在草原。

来自自治区餐饮与饭店行业协会的数据显示:2014年,内蒙古的餐饮总收入已跃入了全国的千亿俱乐部,2018年餐饮业和住宿业一共是1770多亿,2019年餐饮和住宿预计能超出2000亿。

高铁带来的改变首当其冲就是餐饮与旅游业,因此打造呼包鄂、乌兰察布市、京津冀走廊等新的呼声越来越高。徐刚认为:内蒙古应推动高铁旅游休闲带,特别是联合打造京津冀蒙、黑吉辽蒙、蒙甘宁、蒙晋陕跨区域旅游,要优先推进乌兰察布区域性的交通枢纽建设,提升高铁沿线城镇综合承载能力,这样才能逐步适应高铁带来的新机遇。

无论如何,随着张呼高铁开通,又一次拉开了草原高铁的建设大幕,马背民族的生产生活悄然改变,高铁的开通到底能为内蒙古带来哪些改变,我们拭目以待。

委员谈高铁

郑俊:2020年全年新开工建设4个项目、5条铁路

◇晨报融媒记者 温晔峰

本报讯 “2020年,是内蒙古高铁建设史上极为重要的一年,全年新开工建设4个项目、5条铁路。”13日14时,政协内蒙古自治区第十二届委员会第三次会议,“委员通道”上,自治区政协委员、内蒙古交通投资(集团)有限责任公司党委书记、董事长郑俊说。

郑俊介绍,截至目前,投资建设的5条铁路项目已有4条开通运营。呼张高铁于2019年12月30日与京张高铁同步开通运营,圆了草原人民进京的高铁梦。通辽至京沈

高铁连接线项目已于2018年12月29日开通运营。呼准鄂快速铁路项目已于2017年底开通动车组。乌兰浩特至白城至长春快速铁路项目已于2017年7月22日开通动车组。

据郑俊介绍,第一个项目是新建集宁至大同至原平高铁,总投资339亿元,线路全长270公里。第二个项目是新建包头至银川高铁,该项目包含两段铁路,一段是包头至惠农段高铁,线路全长419公里,自治区境内为402公里;另一段是阿拉善盟巴彦浩特至银川支线快速铁路,线路全长110公里,自治区境内为75公里,两段铁路总投资546

亿元,项目建成后将实现我区中西部各盟市间的高铁联通并融入国家高铁网。

第三个项目是锡林浩特至太子城快速铁路项目,线路全长393公里,总投资125亿元,项目建成后开行动车组,实现锡盟与北京、张家口快速通达。

第四个项目是集宁至通辽电气化改造项目,这是在原集通铁路基础上增建复线并进行电气化改造,线路全长923公里,总投资132亿元,项目建成后开行动车组,形成内蒙古东中部地区的快速客运通道。

正在建设的高铁,赤峰至京沈

高铁连接线项目计划于2020年7月底开通运营。

郑俊表示,“十四五”期间,内蒙古交通投资集团将按照自治区党委、政府的总体部署,陆续参与推进建设包头至榆林、齐齐哈尔至海拉尔至满洲里、齐齐哈尔至乌兰浩特至通辽等高铁项目和集宁至二连浩特、乌兰浩特至阿尔山、阿尔山至海拉尔等多条既有铁路的电气化改造项目,着力构建内蒙古的高速快速铁路网,以满足全区人民群众便捷出行的需求。同时,还将大力发展高铁经济,为推动自治区经济高质量发展作出积极贡献。

