

楼宇沸点 之 新枢纽 新商业

郑东新区的郑州综合交通枢纽已经开始修建
写字楼、五星级酒店、餐饮娱乐、购物中心开始向此靠拢

时下，“高铁商务区”很红



今年2月6日,我国中西部地区第一条时速350公里的郑西高速铁路开通运营。这预示着一个新的时代正在到来,高铁的运行,打通了省级城市交通圈,加速人才、技术、物流、旅游资源等经济要素的流动,传统的经济版图都面临着重新洗牌。

瞄准这一机遇的诸多企业伺机将总部迁至高铁站附近,此举或将催生高铁商务区,助涨区域内的商务和商业氛围,提升物业价值。 晚报记者 王亚平



郑东新区新火车站自开建后,越来越多的地产项目慕名而来

郑州跑步进入高铁时代

高铁全然改变了人们对时空距离的定义,而多条过境河南的铁路项目和河南境内多条城际铁路已获得铁道部支持

据7月29日中国之声的《新闻纵横》报道,在28日的铁道部新闻发布会上,从高铁的上座率到中国的高铁专利,从中国的高铁投入到高铁的全球互联互通,都是国外媒体关注的热点问题。

面对高铁上座率的质疑,铁道部运输局综合部主任李军用一串数字给出回答:沪宁线上座率是124%。武广高铁七月份以来的上座率是101%,甬台温、沪昆、合宁、合武的上座率都是比较高的,上座率在160%~180%之间。

铁道部总工程师何华武表示,中国高速铁路这几年发展非常快,我们走的是引进先进技术、联合设计生产、打造中国品牌,引进了国外200公里级的高速铁路技术。在这个基础上技术实质性的创新,提高到了350公里。350公里并没有完,还会再创新到京沪高速铁路380公里。

除了技术的不断创新,在今年初的两会期间,铁道部部长刘志军还透露:我国2013年将建成世界最大高铁网,东南西北以武汉为圆心形成4小时经济圈,届时乘武汉高铁4小时内可以分别直达北京、上海、成都和广州。

具体到郑州,有资料显示,多条过境河南的铁路项目和河南境内多条城际铁路获得铁道部支持。

这些项目中,除了郑西客专已于今年2月开通运营外,石武客专、山西中南部铁路通道、郑州至焦作城际、郑州至开封城际、郑州至新郑机场城际、宁西铁路增建二线等在建设项目也进展顺利,郑徐客专、新月四线、运三铁路、孟宝增二线等项目正抓紧开展前期工作。

铁道部和河南省将进一步通力合作,全面加快推进河南境内铁路规划建设,尽快构建发达完善的铁路网,为河南省经济社会发展提供可靠运力支持。

而为了迎接高铁和城际轨道交通灯各种交通要素的“大跃进”,位于郑东新区的郑州综合交通枢纽已经开始修建,其中包括新郑州火车站、新郑州站城际轨道站、新郑州站公路客运站、新郑州站市政配套设施、新郑州站公交和出租场站等项目。

被高铁改变的经济版图

有了高铁,在郑州几乎可以与任何一个城市共享资源,在这个通勤圈里任何一个城市都可能成为工作和生存的地点

对于来往于豫陕两省市的商务人士来说,乘坐郑西高铁已经成为常事。自今年2月6日正式开通运营至今,郑西高铁的上座率一直很高,有网友发帖提示大家:有出行计划还是提前订票为好。

作为中西部地区的第一条高速铁路,郑西高铁加速了两地旅游、商贸的互通发展。假若放眼中国乃至全球,不难发现,这并非个例,高铁全然改变了人们对时空距离的定义。

与自驾相比,乘坐高铁较为舒服;与飞机相比,在距离稍短的旅程中,它省去了郊区机场登机的麻烦,省时且班次较为频密,总载客量亦远高于民航。

以世界上高铁发展较快的国家为例,日本、法国及美国的高铁都是首先连接人口密集的大城市,日本的东京到京都,法国的巴黎到里昂,美国的波士顿到纽约、华盛顿。

而据调查,其顾客对象则多为商务旅客,旅游旅客为第二主要客户。中国高铁目前的发展状况也与此相似,乘坐武广高铁、郑西高铁的大都是商务精英和城市白领。

“以前公司派我去西安分公司做部门负责人,嫌距离远,无法照顾家庭,我就没答应。今年3月,我反而主动申请去了西安,如今每周末只要不加班我就会回郑州。”从事建筑工作的陈学鹏称高铁改变了大家对距离的概念,也改变了传统的经济版图。

若不单局限于眼前,未来郑州的城际高铁会越来越多,在速度、频次和便捷消费等层面的优越性,将使中原城市群之间以及各城市群之间的社会、经济、产业、生活大融合愈走愈近。

而随着规划的“四纵四横”铁路快速客运通道以及四个城际快速客运系统的形成,地处中原的郑州几乎可以与任何一个城市共享资源,在这个通勤圈里任何一个城市都可能成为工作和生存的地点。

河南省发改委经济研究所所长郑泰森曾公开表示,中国高铁的问世具有划时代的意义,它将重塑中国区域经济格局。

有了高铁,各地间人才流动、商务交往、科技合作、信息交流等都会频繁互动,成为日常行为。

总部迁移,催生高铁商务区

在高铁时代到来后,各地政府纷纷着手打造高铁商务区,这是对传统火车站商圈经济的颠覆。

郑州素有大交通枢纽之称,也被誉为“火车拉来的城市”,铁路对经济的推动作用,中原人再熟悉不过。不同于传统火车站商圈的批发、零售商居多,郑西高铁开通后,由于切身感受到了便捷,诸多企业纷纷表示若有合适的办公场所,将把公司总部搬到高铁站附近。

记者也发现,在高铁时代到来后,各地政府纷纷着手打造高铁商务区,这是对传统火车站商圈经济的颠覆。

沪宁高铁推动了苏州园区站内写字楼项目的增值,当地专家认为这将催生高铁商务区的形成;京沪高铁尚未开通,无锡已经开始大力打造高铁商务区;因为高铁,石家庄也对发展总部经济和楼宇经济信心百倍。

眼下,郑西高铁还停靠在老郑州火车站,但由于火车站商圈已经不具备发展高端商务的空间和潜能,人们对位于郑东新区的新火车站充满憧憬。

自从去年底开建,郑州市综合交通枢纽的首个配套工程的绿地之窗项目就吸引了各行业精英人士的关注。作为综合交通枢纽中的“巨无霸”工程,郑州高铁客运站位于商鼎路北、107辅道西、东风东路东。

按照规划,车站除了一座多层的车站主体建筑外,其东、西侧各有一个站前广场,均规划有多座商业项目。其中,绿地之窗是以商业为核心,集写字楼、五星级酒店、餐饮娱乐、购物中心为一体的城市综合体。

出乎人们意料的是,8月底,该项目开盘销售现场异常火热,创造了郑州商务综合体的销售奇迹。这似乎也印证了人们对未来高铁经济的认同和期待。它为企业提供了发展的空间,当企业总部在一个地区集聚后,通过自身的管理、业务活动,将不断对当地的经济产生各种效应、形成许多影响。

如今,有人说郑东新区项目价格的上涨,有一部分原因也得益于搭上了高铁的快车。在业内专家看来,财富往往跟着规划走,郑东新区的交通枢纽今天是交通中心,明天就是经济中心。目前,各项设施正在依据该规划有序进行,随着郑东新区的发展完善,也必将会有多种经营品类的公司聚集于此,高铁站周边的物业价值或许也会逐步提升。

延伸阅读

高铁发展分化了传统铁路的高端需求

随着高铁的发展成熟,传统铁路的高端需求被迅速分化,成为传统批发商业及小商品批发等中低端商业的集散地,或者转化为旅游观光景。

由于高铁通车,加快了人流、物流、资金流、信息流等生产要素的快速流通,沿线一些“资源枯竭型”城市再次获得高速交通优势,重新受到国内外投资者的青睐,纷纷前来考察项目,准备投资办厂。

它也将促进相关产业的转移,武广高铁通车后,湖南省已承接1600余项产业转移项目,其中138个项目投资1000万美元以上。湖南省已为此推行涉及税收、工商、财政、人力等多个部门的34条优惠新政。

高铁沿线将成为经济发展最活跃的区域

大量数据证明,高铁沿线已经成为我国经济发展最活跃和最具潜力的地区。高铁站周边区域的物业也成为城市和市民投资财富的增长极。从日本大阪的新干线难波城到京都火车站购物中心,日本不仅形成了轨道交通综合体开发成熟体系,而且非常善于利用高速铁路带动周边城市规划和经济发展。

几年前,在考察了日本新干线高速铁路站点商用物业后,中国商业地产联盟专家委员杨宝民表示,“我们也应该充分利用好高铁站点周边8公里土地的商业价值,办公、商业物业和公寓式住宅等都是适合站点发展的物业类型。”