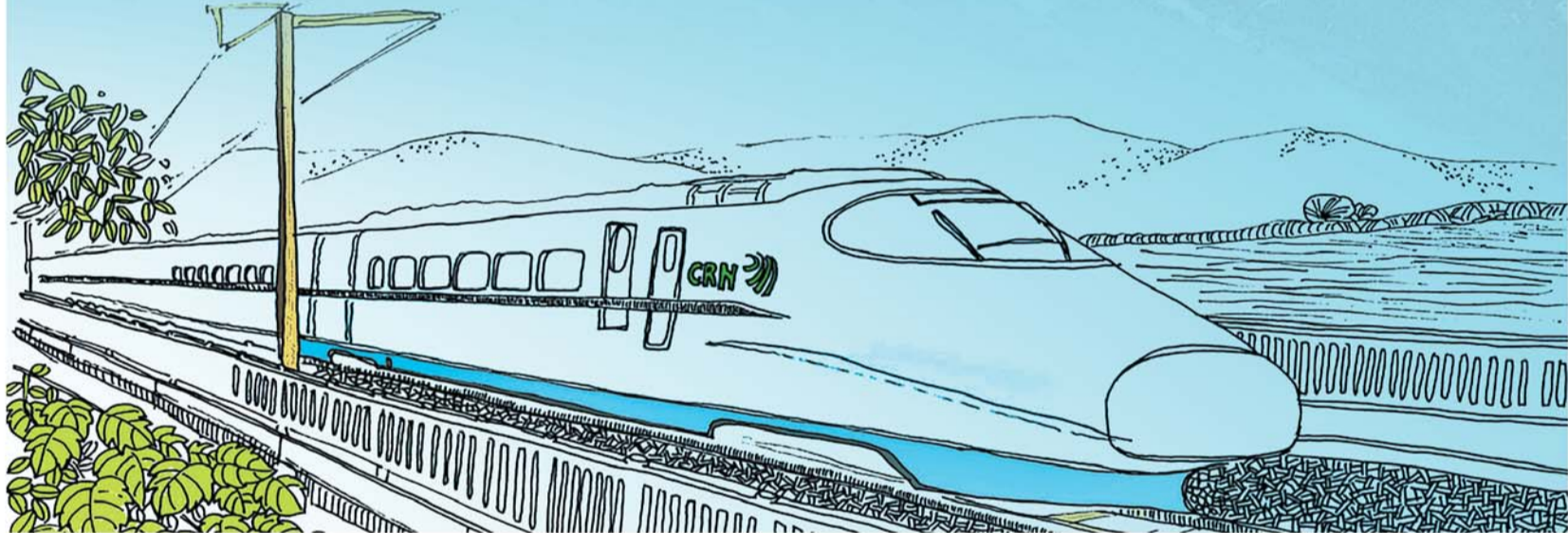


京沪高铁拉近了济南与京沪两地的距离。开通一年来,对济南市民来说,周末坐上高铁去北京购物,去南京走亲戚已不是奢望,而搭着高铁的顺风车,一些外地企业也把投资创业的目光对准了济南,尤其是西部新城。

在迅捷的交通条件下,发达地区的人才、技术、资本等资源,似乎离我们一步之遥。不过,虽然前景广阔,但要真正做到引进来、留得住,济南还有许多功课要做。



高铁开通一年来,济南市民北上血拼,北京企业南下落户



每隔几个月 就去北京逛逛

6月份,济南的一些商城中打折。以往,市民李颖颖都是一副“大扫货”的架势,但今年显出少有的淡定。“每隔几个月就去北京逛逛,有合适的就买了。”李颖颖说,自从京沪高铁开通后,她喜欢上了到北京购物。

像李颖颖一样,京沪高铁开通后,不少济南市民感到了高铁的便利。据前期规划,预计到2020年,济南西站的旅客发送量将达到2151万人次,日均发送旅客近6万人次。在今年端午期间,济南西站旅客日发送量突破2万人次。“没想到人们对高铁接受得这么快!”在济南西站工作的李皓说:

“原来认为,至少要经过两三年的时间,人们才能接受高铁这种新的出行方式。”目前,济南西站日发送旅客量保持在1.2万至1.3万人次。而在开通初期,日旅客发送量维持在六七千人次左右,春运期间达到1.2万人次,今年清明、五一更是迎来了1.9万人次的“客流爆发”。

“以前去南京出差差怎么也要花两天时间,现在早晨去,晚上8点多就回到济南了。”做广告业务的周先生说。

把京沪高铁 当成“班车”了

高铁的开通,不仅方便了“向外走”,也为济南吸引京沪资源、承接产业转移创造了条件。

“有的同事开玩笑说,你把高铁当成‘班车’了!”26日,在济南漫博通动画制作有限公司,总导演贾传玉告诉记者,现在他每周都要在济南和北京之间往返,多的时候要跑三四趟。

贾传玉所在的公司,总部设在北京房山区,2011年来槐荫区的齐鲁动漫产业基地设立了山东公司,而贾传玉也开始在两地之间来回奔波。

“济南地处京沪之间,区位优势明显,而且运营成本低。”贾传玉说,出于节省成本的考虑,北京一些生产加工型企业会选择将团队、人员转移到周边,济南是一个不错的选择。以动漫行业从业者为例,在北京月薪四五千是较低的水平,而在济南,这个数字已较可观。去年,济南漫博通从山东高校招聘了100多

名新员工,定期去北京总部接受培训,组建一支新团队,而贾传玉透露,到今年年底预计公司的员工人数将达300人。

要能“吃进来” 济南还得练内功

目前,从一线城市转来济南发展的企业,以劳动密集型居多,而行业高端技术还是倾向于从省内往外走。要吸引人才和资源,济南还有一些短板。

其实,在高铁开通之前,一些专家就提出这样的观点,高铁的开通,对沿线地区是一把双刃剑,如果吸引力足够大,能把别处的资源“吃进来”,否则,连自己也可能“被吃掉”。

山东大学经济学院副院长李

铁岗说,随着高铁的开通,会促使资金、人才、信息向发展环境优越、行政效能高的区域聚集,而投资环境不佳的地区会面临人才、企业等流失的窘境。

“从这个角度看,济南尤其是西部新城还要苦练内功。”李铁岗说,政府要有更加开放的意识,要高起点规划,高效服务,让经济发展的成本更低,这样才能让区域更有吸引力。

山东大学教授程道平也有同样的观点:西客站带动发展的前景是好的,但绝不是短短一两年就能完成的,做好详细的开发规划后,至少要拿出五年时间为区域开发“造势”,推进基础设施和公共投资的规划,比如道路网络的完善、景观绿化等。

本报记者 赵丽 陈伟

策划:杨珂 编辑:修伟华 设计:视觉工作室 组版:陈华

齐鲁晚报
TODAY
JINAN

今日济南

2012.6.30
星期六

齐鲁读者热线 96706

我们就在您身边

济南天气:今天:多云,23℃~31℃ 明天:晴转多云,26℃~35℃。(济南气象台提供)

今日C01-C08版