

## 高质量发展谋新篇

“赛事经济”加速产业转型升级  
杭州亚运会释放高质量发展活力

本报记者 杨让晨 张家振 杭州报道

“钱塘郭里看潮人，直至白头看不足。”浙江省杭州市正在亚运会经济浪潮中迎来高光时刻。

第19届亚运会于9月23日至10月8日在杭州市举行。《中国经营报》记者注意到，在杭州亚运会中，绿色低碳、数字化、智能化等正成为赛事关键词。

## 打造“首届碳中和亚运会”

绿色低碳理念不仅局限于杭州亚运会，也早已渗透到杭州市乃至浙江省的经济转型发展进程中。

据了解，绿色低碳的理念贯穿本届亚运会全程，同时也为经济转型发展指明了新方向。

“甲醇是全球公认的新型清洁可再生能源，具有安全高效、排放清洁、可再生的特点，常温常压下为液态，运输及使用安全便捷。”吉利控股方面表示，随着技术不断迭代，大型体育赛事对点火装置燃料要求也不断提高，此次绿色零碳甲醇作为主火炬燃料，在环保、安全性、经济性等方面优势众多。

## 核心科技赋能数智化

智能制造、数字经济都要朝工业互联网方向深度融合。

除绿色低碳外，数字化和智能化等也是亚运经济中的关键词。

在本届杭州亚运会中，智能出行成为一大特色。记者从吉利控股方面获悉，作为本届杭州亚运会的官方合作伙伴，吉利控股提供了包括吉利、领克、极氪、远程等多个品牌在内的2000余辆智能精品车型，同时还有2000多名亚运专职司机入列，为出行提供保障服务。

据吉利控股方面介绍，杭州亚运会所有官方指定用车均配备

相关资料显示，杭州奥体中心馆和游泳馆的智能导光系统，借助屋顶的210根导管能够每年节能10万度电，在目前已完成的16场杭州亚运会绿电交易中，累计电量达到6.21亿千瓦时，相当于节约标准煤7.6万吨。

与此同时，在本届亚运会中，包括吉利控股、老板电器、顾家家居和奥克斯等杭州市、浙江省内本

据了解，该燃料能够实现循环内的零排放。“每生产一吨绿色甲醇可以消纳1.375吨的CO<sub>2</sub>，实现了CO<sub>2</sub>资源化利用和废碳再生。相关设备及技术全球领先，将为中国能源转型和可持续发展提供新的解决方案。”

秉持“用绿色甲醇破解世界能源和‘双碳’难题”的理念，吉利控股从甲醇能源制备、甲醇能源输配送体系、甲醇车辆应用等方面进行18年的探索。吉利控股方面表

示，公司参与建设的全球首个规模最大的二氧化碳加氢制绿色低碳甲醇工厂已顺利投产，同时在甲醇商用车领域也取得了重大突破，旗下远程新能源商用车集团是目前国内唯一推出系列甲醇产品的企业。

此外，杭州亚运会所有场馆及办公场地将全部使用绿电，在56个竞赛场馆中仅有12个场馆属于新建。同时，杭州亚运会还推出了“亚运碳中和-减污降碳协同”

自动变道、自动转向、精准停靠等功能。

“公司利用大数据建模，能预测车辆可能发生的故障，并提前解除车辆安全风险。”宇通客车方面表示，目前，公司已建立新能源核心零部件故障预测能力，可提前对亚运会保障车辆进行全面故障预测，保障车辆安全运营。

实际上，杭州亚运会呈现数字化、智能化，也是近年来杭州市、浙江省经济数字化、智能化转型发展的一个缩影。

圣奥科技数字化运营负责人

士企业也参与其中。其中，本届亚运会开幕式主火炬塔首次使用了来自吉利控股生产制备，并提供技术解决方案的废碳再生绿色甲醇作为燃料。老板电器、宇通客车等企业也为亚运会提供绿色低碳和数字化、智能化解决方案。

在绿色低碳、数字化和智能化等办赛理念引领下，杭州市乃至浙江省的区域经济发展转型升级步

伐正在提速，也为中国经济的复苏与产业转型等带来积极影响。

产业时评人张书乐在接受记者采访时表示，举办亚运会带来的不仅仅是游客和广告效应，本身也是一种实力的展示。“杭州亚运会背后的黑科技产品、新技术新材料，都可以借助亚运会的眼球效应对外展示，并通过企业开展的各种营销手段提升存在感。”

数字化管理平台，将数字化技术运用到碳排放采集、核算、减排等全流程中。这都将助力杭州亚运会成为亚运史上“首届碳中和亚运会”。

事实上，绿色低碳理念不仅局限于杭州亚运会，也早已渗透到杭州市乃至浙江省的经济转型发展进程中。据了解，自2010年成功获批进入首批国家低碳城市试点名单以来，杭州市就在逐步推进低碳经济发展。

告诉记者，为了快速推进自身的信息化建设，圣奥科技制定了“1+N”数字化战略，通过自建数据中台打通了各外购业务平台的数据壁垒。“为实现‘让数据多走路，让人少走弯路’目标，圣奥科技已连续多年每年投入超3000万元资金，用来建设数字化平台。”

对此，张书乐告诉记者，智能制造、数字经济都要朝工业互联网方向深度融合，需要结合国家在元宇宙方面制定的行动方案，加速拥抱工业元宇宙，真正形成和传统制造业的差异化。

## 多地轨道交通建设提速 增强城市枢纽功能

本报记者 王登海 北京报道

随着城市化进程的加速，轨道交通在城市交通体系中发挥着越来越重要的作用。

近日，兰州市自然资源局在官网发布关于《兰州市城市轨道交通新一轮线网规划》的公示，这意味着，兰州已经启动了新一轮轨道交通的申报工作。

事实上，不仅仅在兰州，今年以来，在西安、合肥、南京、郑州等多个

## 多城踊跃申报

随着我国城市规模的逐渐扩张，城市化进程不断加快，城市人口日益增多，出行需求对人民群众的重要性日渐提升。而城市轨道交通作为城市公共交通的重要组成部分，不仅可以提供高效、便捷的出行方式，还可以通过拉动相关产业的发展，促进城市经济的增长，因此在城市发展中的重要性日益凸显。

中国城市轨道交通协会发布的2023年上半年中国内地城轨交通线路概况显示，截至2023年6月30日，中国内地累计有57个城市投运城轨交通线路10566.55公里。其中，2023年上半年新增城轨交通运营线路236.55公里，北京、重庆、长春、大连、西安、苏州、长沙、兰州、金华等9个城市均有城轨交通新线、新段或延长线开通运营。

中国城市轨道交通协会预计，2023年下半年还将开通城轨交通运营线路600公里左右，全年新投运城轨交通线路总长度预计将超过800公里。

记者了解到，去年，石家庄、杭州两市的新一轮城市轨道交通建设规划获国家发展和改革委员会批复，苏

城市均启动了新一轮地铁规划编制和报批工作。

“与传统的交通工具相比，城市轨道交通具有更强的运输能力、更低的能耗、更快的速度、更高的安全性和稳定性。”一名业内人士接受《中国经营报》记者采访时表示，城市轨道交通作为重要的城市发展基础产业，不仅有利于城市交通的良好运行，也是提升城市竞争优势和促进城市经济发展的有效途径。

州、东莞、广州3市的城市轨道交通建设规划调整方案获国家发展和改革委员会批复。

今年以来，不少城市启动了新一轮轨道交通的建设规划。8月8日，兰州市自然资源局在官网发布关于《兰州市城市轨道交通新一轮线网规划》的公示，征求公众意见。根据规划，新一轮线网增加了中运量辅助线路3号线、4号线、7号线。

近期，陕西省发展和改革委员会表示，已经按照相关要求，启动了西安地铁四期规划研究工作，预计年底可具备报批条件，并且将西安地铁3号线二期、11号线一期、12号线、16号线二期纳入西安地铁四期建设论证。

8月15日，合肥市轨道交通集团官网发布《合肥市城市轨道交通第四期建设规划环评第二次公众意见征询》。本期建设规划拟建设5个项目，包含2个新建项目和3个延伸项目，以及配套的车辆段、停车场、车站、主变电所等相关工程，线路总规模约115公里。

据相关媒体统计报道，当前，全国有30座城市正在进行研讨、上报或已经上报新一轮地铁规划。

## 引导企业精细化管理

“轨道交通属于重资产行业，目前地铁每公里建设成本约7亿~8亿元，部分线路的造价更是突破10亿元每公里，一个城市一轮规划建设线路需筹措建设资金从数百亿到上千亿元不等。”上述业内人士告诉记者，城市轨道交通的建设受地方经济发展水平、人口总量及密度、地方财政水平等因素影响。

同时轨道交通项目通常由政府指定主体负责融资、建设、运营，资本金主要来源于地方财政。因项目收益不高、回收期长，大多依靠政策性贷款及地方政府专项债券，社会资本参与意愿不大。

不仅如此，伴随轨道交通企业逐步由建设期转为运营期，运

## 激发城市发展活力

建设成本高、投资回报期长、运营成本高，为何还有如此多的城市争相修建地铁？

“地铁能够快速、高效地运输大量乘客，突破了地面交通的限制，减少了交通拥堵，从而大大提高了城市人口资源的可达性，这不仅有利于劳动力的流动，发挥市场潜力，扩大劳动力等要素流动的范围与规模，从而促进了城市人口集聚。同时，地铁的建设和运营还直接推动了相关产业的发展，如建筑业、制造业等，从而提升城市产业的经济效益，带动相关产业的资本集聚。”上述业内人士表示。

事实上，随着区域经济发展的逐步深入，人才、资本与技术的竞争日趋激烈，地铁作为重要的

营收入与运营成本间矛盾日益凸显，为维持轨道交通企业运转，需政府补贴投入规模逐年增长。

以西安市为例，西安市轨道交通集团有限公司是西安市轨道交通投资、建设、运营的最重要主体。数据显示，2020年、2021年、2022年，其分别获得政府补贴22.25亿元、16.1亿元、38.21亿元。

事实上，从全国范围来看，西安市轨道交通集团有限公司获得的政府补贴并不多。据相关媒体统计，2022年，国内30家轨道交通公司总共获得约1100亿元政府补助，比2021年增加400多亿元，2021年这些公司获得的政府补助在650亿元左右。

在国内，能够依靠自身实力实现盈利的地铁公司数量非常有

限，大部分城市的地铁公司在扣除政府补贴后实际上处于亏损状态，仍然严重依赖政府补贴来维持运营。

“城轨交通票价由政府相关部门确定，公益性特点突出，投运后轨道交通运营收入无法覆盖运营成本，行业普遍处于亏损状态。”上述业内人士表示，为了保障公共交通的普惠性和便利性，地铁票价通常相对较低，难以覆盖运营成本。虽然一些城市的地铁票价已经有所提高，但是仍然难以实现盈利。

数据显示，2022年，我国轨道交通行业平均每人公里运营收入0.73元，平均每人公里运营成本1.49元，差额为0.76元。

“随着近年来各地财政持续



作为史上首届提出智能办赛理念的亚运会，杭州亚运会成为中国数智化转型发展的展示窗口。图为杭州亚运会主场馆——杭州奥体中心。视觉中国/图

## 助推智慧城市建设

亚运赛事经济也进一步促进了周边城市协同发展。

成功举办杭州亚运会，也在助推杭州市数字经济和智慧城市建设。

在世邦魏理仕方面看来，随着赛事与城市发展的共生共融，“赛事经济”早已不仅是赛事带来的门票、周边商品等商业收入，更是对于赛事举办城市能级的一次全面提升。“数赛服务、智能应用和杭州城市大脑等技术的应用赋能了杭州亚运会赛事的举办，带动了一大批数字经济企业发展。”

另据赛迪顾问发布的《2022数字经济城市百强榜》，杭州市的数字经济发展水平处于一线，位列北上广深四大一线城市之后。“浙江省创新要素资源众多、民营经济活跃，拥有数字经济创新的优渥土壤，应重点发挥自身新模式新业态策源优势。”赛迪顾问方面表示。

相关统计数据显示，2022年，杭州市数字经济核心产业增加值首次突破5000亿元，达到5076亿元，占GDP的比重为27.1%。日前，杭州数据交易所也已揭牌成立，旨在推动数据要素市场化配置改革，促进杭州市数据要素高效流通使用，释放数据要素价值红利，赋能实体经济高质量发展。

《2022中国智慧城市建设发展洞察报告》显示，杭州市正以城市大脑赋能智慧城市建设，全面助力城市数字化转型升级，稳步提升

城市治理体系和治理能力的现代化水平。

另据《杭州市智慧城管“十四五”发展规划》确立的发展目标，力争到2025年，杭州全市规模以上数字经济核心产业营业收入超2万亿元，增加值超过7000亿元，占GDP比重超过30%。

值得注意的是，除杭州市外，本届亚运会也在宁波市、温州市等浙江省内地级市设置了比赛分会场。世邦魏理仕方面分析认为，亚运主场馆所在地的杭州奥体板块在亚运赛事经济的加持下，成为杭州市“沿江开发、跨江发展”战略的主战场，在进一步加强杭州市“钱塘江时代”两岸协同的同时，亚运赛事经济也进一步促进了周边城市协同发展。

“除杭州主会场外，周边区域比赛分会场的建设也催化了所在区域及城市的发展，如桐庐马术中心为桐庐市注入新的产业链生态，宁波市象山亚帆中心建设成为亚洲最大的下水坡道，温州龙舟运动中心建设加速了周边环境整治工作。”世邦魏理仕方面表示。

在张书乐看来，杭州亚运会既是一场赛事，也是城市形象的一次集中展示。“相关产业完全可以借助亚运会的关注度走向世界。对于中国经济而言，杭州亚运会的成功举办，也可以创造很多机遇。”

吃紧，轨道交通企业亏损日益严重，各地财政亟须明确当地轨道交通企业运营成本的实际情况、亏损情况，制定贴合当地轨道交通企业实际情况的科学补贴方式，引导企业开展精细化管理进而持续促进企业高质量、可持续发展。”上述业内人士表示，以往简单由政府兜底的补贴方式，不利于激发轨道交通运营主体降本增效、提升运营管理水平积极性。

不过，也有业内人士表示，尽管轨道交通项目建设成本投入大、投资回报慢，但是城市轨道交通的发展，有利于促进地方经济发展，促进人口资源流动，提高企业生产效率，提升居民生活体验，所以不能以单纯的是否盈利来考量。

事实上，不仅仅是西安，纵观全国，无论是北上广深等特大城市，还是中部地区的武汉、郑州、长沙等以及西部地区的西安、成都、重庆等地区，城市轨道交通建设均取得了显著成就，城市轨道交通线路长度位居全国前列，为促进区域经济发展奠定了良好基础。

同时，地铁所到之处不断造就城市的黄金地带，西安地铁2号线开通后，将西安北站、龙首原、北大街、钟楼、长安路、小寨、电视塔、韦曲、常宁等商圈紧密联系起来，沿线正逐步成为城市的黄金经济线。

不仅如此，地铁的建设可以带动周边地区的发展，促进城市的拓展和升级。即将通车的西安

地铁1号线三期工程，贯通西安市中心区与咸阳市中心区，对加快西安咸阳一体化发展进程，统筹推进西安都市圈建设，促进西安与周边城市协同发展具有重要意义。因此，业内认为，西安地铁1号线三期工程通车后，地铁站点周边的商业、住宅、办公等区域的价值会随之提升，形成新的城市发展热点。

事实上，不仅仅是西安，纵观全国，无论是北上广深等特大城市，还是中部地区的武汉、郑州、长沙等以及西部地区的西安、成都、重庆等地区，城市轨道交通建设均取得了显著成就，城市轨道交通线路长度位居全国前列，为促进区域经济发展奠定了良好基础。