

新世纪十年见郑

活以亭题

十年之治·通向理想与幸福



总编辑评论

□石大东

(上接T01版)

坐飞机很方便很便宜,去机场很方便,服务很好;火车四通八达车次很多,有普通车、动车、高速动车;高速公路网络成熟,相互转换无障碍,路况好;物流业发达,货物集散顺畅……这,是如今郑州立体交通枢纽的真实写照。

而这些,是河南、郑州全力打造立体交通枢纽的结果。这些,也同时解答了全国交通大发展的新命题。

郑州,目前已然确立了全国交通枢纽地位。郑州做了什么,又是怎么做的?

具有标志意义的事,应该铭记。

1989年,郑州北站成为我国铁路首个综合自动化编组站,也是亚洲最大的铁路编组站;1999年,总投资4亿元、历时12年的郑州火车站改建工程完工,该站成为我国第二大铁路客运站;2002年,郑州铁路东站成为全国最大的零担货物中转站和亚欧大陆桥最大的集装箱集散地,也是全国最大的内陆一类口岸。

1992年,全国首家内陆公路口岸——郑州公路港建成;2002年,郑州实现村村通柏油路;2003年,郑少高速公路通车,郑州所辖六县(市)实现高速公路全覆盖;2004年,京珠高速河南段全线贯通,我国“五纵七横”国道主干线河南境内建设任务全面完成。坐拥连霍、京珠两条高速公路主干线交会的优势,郑州作为全国公路枢纽的地位日益突出。

有了这些,郑州的加工制造业、商贸业等产业得到大力发展。建起辐射周边省份的20多个国家级批发市场、120多个区域性批发市场,区位优势 and 交通优势流淌成滚滚人气与财富。

这些成就令人满意,但,危机恰恰紧跟着就来到我们面前:全国铁路六大枢纽客运中心,郑州不在其列!

我们郑州人深知,新一轮城市之间的竞争,某种程度上是在交通枢纽建设这个层面上进行的,谁反应快、出手准、干得好,谁就会在未来一定时期内牢牢掌握发展的主动权。在这场失败不起的竞争中,郑州绝不能输。否则,现实的优势可能丧失殆尽,郑州将错失发展良机,那么,我们岂不成为历史的罪人?

郑州的决策层意识到了巩固、强化郑州枢纽地位的必要性和紧迫性。

在2007年2月召开的全市领导干部会议上,省委常委、市委书记王文超说:“不久前,市委常委会对今后一个时期郑州经济社会发展的重要思路作了进一步完善和调整……经济发展思路是‘强化枢纽地位、优化工业结构、建设商贸都市、发展现代农业’。”

“强化枢纽地位”首次在我市经济发展思路中提了出来,而且放在了最前面,显示了市委、市政府对交通在郑州经济社会发展

中战略性、基础性作用的高度重视。

其实,在此前的2006年,“强化枢纽地位”虽然没有在工作思路中提出,但市委、市政府在工作安排中已体现出对交通枢纽建设的重视。当年启动实施的跨越式发展三年行动计划八项重点工程就包含了交通枢纽和物流工程,其中交通枢纽项目24个、商贸物流项目9个,总投资约600亿元。

郑州,出手了!

枢纽建设,民航优先。

航空港是郑州参与国际竞争、融入全球化市场的重要战略资源,是未来决定其枢纽地位的核心要素。从郑州机场出发两小时航程内覆盖了我国95%的经济总量和98%的进出口总额,郑州发展航空物流条件得天独厚。

郑州机场的定位是:客货并举的全国大型枢纽机场和国际货运枢纽,到2035年,旅客吞吐量达7000万人次、货邮吞吐量200万吨以上。

围绕这一目标定位,一整套措施开始实施:引进深航郑州分公司、鲲鹏航空公司等航空公司“安家”郑州;投资14亿改扩建郑州机场新航站楼,使机场年旅客吞吐量由原来的380万人次增加到1200万人次、货邮吞吐量由原来的3万吨增加到35万吨。

铁路优势,巩固强化。除了拥有京广、陇海两条铁路“大动脉”十字交点的既有优势,在方兴未艾的高速铁路发展大潮中,郑州又坐在了京广、兰徐两条客运主干线的十字路口,幸运地成为拥有两个铁路“黄金十字架”的城市。把握难得机遇,郑州全力服务郑西高铁、石武高铁建设,大力推进客专郑州新站、石武高铁郑州黄河公铁两用大桥、郑州火车站西出站口等重大项目的建设。同时,积极推进郑州铁路集装箱中心站等项目建设,以提高郑州铁路货运能力。

此外,作为省会和中原城市群的核心城市,郑州大力发展城际交通通道,郑州至焦作、郑州至开封、郑州至新郑机场城际铁路等项目去年年底已开建。

公路网络,完善提升。除了已经形成的高速公路网,郑州注重加强与周边城市,特别是与周边卫星城市的通道联络,打造半小时辐射圈、一小时辐射圈、两小时辐射圈。郑开大道、中原西路(至荥阳)已建成通车,郑汴物流通道、郑州至新郑快速通道正在建设,郑州至新密快速通道、郑州至上街快速通道今年10月将开建。投资45亿元、占地4000多亩的郑州国家干线公路物流港等重点工程正在紧张施工。

在枢纽建设过程中,郑州打出“组合拳”——注重各种运输方式的有效衔接,真正做到各种运输方式各展所长、优势互补、协调发展,使旅客实现“零距离换乘”、货物实现“无缝衔接”。

有汗水,就有收获,郑州枢纽建设成效初步显现。

航空港建设方面,2008年,郑州机场被确定为全国八大区域性枢纽机场。2009年,郑州机场旅客吞吐量达到734万人次、货邮吞吐量7万吨,分别比上年增长24.7%和9.1%。目前,共有17家航空公司在郑州机场运营,开通航线78条,通航55个城市和地区,每周航班1400多个。

铁路建设方面,郑州火车站西出站口建成投用,郑西客运专线今年2月6日开通运营,“高铁经济”显现。郑州铁路集装箱中心站去年也已建成。

公路建设方面,基本形成以郑州为中心的一个半小时中原城市群交通圈。随着郑开大道的通车以及郑汴、郑新、郑许、郑焦城际公交的开通,郑州与中原城市群其他城市的联系更加密切。

便利的交通也助推郑州工业、旅游、商贸、物流、会展等产业风生水起、精彩纷呈。2009年,全市共举办展会84场,累计办展面积124万平方米,成为中国会展城市“百万俱乐部”成员;全市接待境内外游客近4167.7万人次,比2004年的1387.4万人次增长了两倍。

有了现代化综合交通枢纽的基础,“现代化、国际化、信息化和生态型、创新型国家区域性中心城市”的建设目标,就有了保障。

我们的交通枢纽建设雄心何止于此。

围绕全国大型枢纽机场和国际货运枢纽的目标定位,郑州机场第二航空楼和第二跑道拟于今年开建。大力开拓国际、国内航线,发展客运、货运业务。年内即将动工的新郑机场至许昌、新郑机场至洛阳城际铁路,机场与中原城市群其他城市的轨道联络也应进一步加强。

铁路方面,郑徐客专今年开建。随着2012年京广客运专线、2013年徐州至宝鸡客运专线贯通,我省境内主要铁路干线将初步实现客货分线运输,郑州到北京、武汉、长沙、上海等城市将3小时左右到达。我省还将争取开建郑州至重庆、太原、济南、杭州等城市的铁路客运专线。此外,随着郑州铁路集装箱中心站的投用,郑州的铁路货运能力至少提高一倍以上。郑州作为全国铁路枢纽和物流中心的地位将更加稳固。

公路建设上,打通省内断头高速公路,对接省外高速,同时加快高速连接线建设。今年上半年将开工11个高速项目,2012年全省高速公路通车里程将突破6000公里,高速路网也将更完善。郑州干线公路物流港正紧张施工,郑州综合交通枢纽公路客运站等4个公路客运站正在建或即将开建。

这就是郑州的速度,奔向理想与幸福的速度。

郑州晚报大型系列政经报道《新世纪十年见郑》总题,由全国政协常委、经济委员会副主任,北京大学光华管理学院名誉院长、博士生导师,著名经济学家厉以宁教授亲笔题写。