

# 新世纪十年是郑

话以亭题

## 郑州，是铁路人的圣地



张军邦  
郑州铁路局局长

讲述人

郑州是“二七”大罢工的策源地，许许多多的铁路先贤在这里留下了他们的鲜血和足迹，郑州始终是铁路人的“圣地”。说起这座火车拉来的城市，其实只有郑州人才知道铁路对郑州有多么重要。副省长张大卫曾经在石武客专开工动员大会上强调：“如果失去铁路枢纽的优势，河南就会在下一轮的发展中失去机遇。”

### 在郑州集中又奔向八方

郑州铁路局局长张军邦认为，郑州最首要的还是区位和交通的优势，是无可替代的，是铁路和公路的综合交通枢纽。如果再加上航空的辐射与发展，以郑州为中心，以500公里为半径画一个圆，它覆盖了我国3.5亿的人口；以700公里为半径画一个圆，它覆盖了我国7.2亿的人口。

“我们郑州局地处全国路网中心，全国南来北往的列车大部分要从郑州铁路枢纽通过。在河南省境内的社会周转量中，约90%的煤炭外运量、65%的粮食外运量、50%的旅客周转量和75%的货物周转量，要通过铁路运输来完成。”张军邦说，郑州铁路枢纽的安全畅通，不仅关系到河南经济社会的发展，还直接影响到国民经济的大局。

### 郑州将形成一个双“十”字铁路网

翻开河南的版图，我们会看到，京广、京九、焦柳三大铁路干线纵穿南北，陇海、宁西、侯日横贯东西，构成了河南境内“三纵三横”铁路交通网体系。京广、陇海铁路在郑州构成了一个“十”字架，郑西客运专线（今后还要往东延伸到徐州），以及京广客运专线也将在郑州交会，届时，郑州将形成一个双“十”字架铁路网。

目前，已经形成了以郑州为中心，包括洛阳、开封、新乡、焦作、许昌、平顶山、漯河、济源等9个省辖（管）市在内的中原城市群。铁路将这些区域紧紧地连在了一起。而随着客运专线的建成，郑州到北京、西安、武汉、南京等城市将在3小时左右到达。这种区位优势，在全国其他省份是少有的。

同时，到2013年，郑州局管内干线铁路将全部实现复线电气化，基本实现5000-6000吨重载运输，侯日煤运通道实现四线运输，管内东西南北各区域之间大能力货运通道网络初显规模。此外，郑州至焦作、郑州至开封、郑州至新郑机场城际铁路也将在3-4年建成。届时，郑州局运输能力将产生质的飞跃，客货运输将更加便捷通畅，“人便其行”、“货畅其流”的局面将真正形成。

晚报记者 辛晓青 王菁



### 铁路运输完成

- 90% 的全省煤炭外运量
- 65% 的全省粮食外运量
- 50% 的全省旅客周转量
- 75% 的全省货物周转量

### 铁路人史记

- 1904年3月 卢汉铁路郑县车站建成。4月，成立了汴洛铁路工程局。
- 1906年4月 京汉铁路郑州黄河大桥建成正式开通使用。京汉铁路全线通车。
- 1923年2月 京汉铁路工人“二七”大罢工，它是铁路工人运动的一个高潮。
- 1948年10月 郑州解放。中原陇海、平汉铁路联合管理委员会成立，建立联合委员会党委。12月，陇海、平汉铁路职工总会筹委会成立。
- 1949年1月31日 郑州成立陇海、平汉铁路管理局。
- 1952年11月 毛主席视察京汉铁路黄河大桥、郑州车站。
- 1957年6月15日 铁道部郑州铁路管理局改为铁道部郑州铁路分局。11月，京汉、粤汉两条铁路连接，命名为京广铁路。
- 1958年7月、8月 国务院总理周恩来先后两次视察黄河大桥。9月，西安铁路局成立。10月，武汉铁路局成立。
- 1960年4月 国家主席刘少奇视察宝成铁路。
- 1987年1月 郑州铁路分局实行局长负责制。7月，撤销新乡、宝鸡分局，分别并入郑州、西安分局。
- 1991年8月 经国务院企业管理指导委员会和国务院生产委员会核定，正式命名郑州铁路分局为国家二级企业。
- 1992年3月 “首次中国500家最大服务企业评价”在南京揭晓，郑州铁路分局郑州、洛阳、武汉、西安、襄樊等五个分局榜上有名。
- 1993年4月1日 实行新的列车运行图



郑州火车站全景 刘予平 图

## 想写一本书，《枢纽之城》



范强  
郑州市交通运输委员会党委书记、主任

讲述人

郑州市交通运输委员会党委书记、主任范强是一名文学和摄影爱好者。谈到郑州的交通枢纽地位，范强沉思片刻说道：“其实从今年春节放假起，我想写一本关于郑州交通枢纽地位的书，名字都起好了，就叫《郑州 枢纽之城》，但只是写了很短很短一点。”

### 交通走到哪儿城市发展到哪儿

范强从古到今谈到郑州的交通发展变化，他说从相传四千多年前的黄帝造车再到晚清时代的铁路车站，郑州注定就是一个交通枢纽城市，当年的郑县只有火车站和二七纪念馆，城区道路就是东西大街，随着近时期的铁路和公路辅线扩张，郑州城区面积不断扩大，可以说交通走到哪儿，城市发展到哪儿，交通对郑州的城市发展起到强力导向作用。

“一个城市如同一个人，从它诞生之日起都是有性格的，郑州也不例外。”范强认为，郑州的性格或者说城市精神即定位“交通城市”，它之所以和开封、洛阳不同，郑州是个融合性、亲和力很强的城市。从历史考究，郑州比深圳更具国内最早的移民城市称号，一座郑县火车站拉来天南地北各方人士，我们身边人无论是谁，如果扒拉亲友关系都会有铁路职工的影子。不论你是不是土生土长的郑州人，只要你去努力创造都会在这里有很大的发展空间。

### 交通优势带动现代服务业

在很多城市都还依照整点发车之时，郑州火车站已经开始按时刻几点几分发车，郑州站平均每40秒停靠送一

列火车，早已贵为全国特等站。

今年1月新组建的郑州市交通运输委员会囊括城市公交和出租职能，仅公交公司职工就有1万余人，而郑州交通运输集团职工也有万人以上，如果按照企业职工带眷属1:3的比例，交通毫无疑问是郑州人口关联最多的产业之一。

作为交通枢纽之城，由自身的交通强势迅速带动郑州的现代服务业、物流业、会展业、旅游业快速发展。这就是郑州交通优势的延展性。

### 交通是城市发展的先行官

“要想富先修路”抑或“火车一响，黄金万两”，都印证了交通发展对一座城市的重要性，城市支撑离不开社会性和技术性。社会性依靠教育、卫生等基础设施铺就，而技术性就以道路延伸为标志。

“我记得国务院对郑州城市定位有过4次批复，从纺织城到商贸城，还有区域中心城，但多年来始终未变的就是对郑州作为全国重要交通枢纽城的定位。”范强充满自豪地说，在全国只有河南敢提出来县县通高速，事实证明河南省这4年来都稳居全国高速公路通车里程第一的荣耀，而郑州也是全国唯一敢提出“双线通县”的城市，无论是新密、新郑、荥阳、登封、巩义抑或上街，都保证至少有两至两条以上的高速公路经过辖区。其中登封更是包括郑少高速、少洛高速、巩登高速、永登高速，以及即将开建的机场至少少林寺高速经过，成为河南第二交通枢纽。

晚报记者 辛晓青 王菁/文 张翼飞/图