

时政新闻



中央主流媒体
报道郑州

之五十四



半月谈

编者按《半月谈》2014年第六期刊载了关于郑州航空港经济综合实验区的报道《郑州:铁、公、机大枢纽撬起来的大都市》,今日本报予以全文转载。

郑州的发展曾与铁路和火车密切相关,因此郑州被称为“火车拉来的城市”。近年,郑州这座中部二线城市发生了巨大变化,尤其是2013年3月《郑州航空港经济综合实验区发展规划》获得国务院批复,上升为国家战略,郑州航空港经济综合实验区作为连接世界主要经济体的航空物流通道,成为我国首个航空经济发展先行区,郑州成为我国中部对外开放的重要门户。这一定位,使郑州这座“火车拉来的城市”站在了腾飞的跑道上。《半月谈》记者 郭久辉 林隼

郑州:铁、公、机大枢纽撬起来的大都市



高楼林立的郑州。郑州晚报记者 马健 图(资料图片)

枢纽型大都市功能全面提升

正如河南省委书记郭庚茂所说,建设大枢纽,发展大物流,培育大产业,最终要落脚在“塑造大都市”上。河南省和郑州市紧紧抓住中原经济区和航空港经济综合实验区两个国家战略机遇,将郑州市发展定位为“以国际化、现代化立体综合交通枢纽为特征的国家中心城市”。

建设中的郑州航空港经济综合实验区是一个万马奔腾的大工地,多条生态水系改造、道路、公园绿地、居民安置小区、污水垃圾处理、综合公共服务设施等建设工程正同步推进。按照规划,郑州航空港经济综合实验区是一座现代化的智慧生态城。

而在更大范围内,郑州也在加紧交通基础设施建设,提升整个郑州区域的交通便利性。按照规划,依托“米”字形快速铁路网络,5年内,将形成以郑州为中心、辐射省辖市的“1小时交通圈”和辐射周边省会城市的“2小时交通圈”;建设城际铁路网形成中原城市群“半小时交通圈”;郑州市区则将5年内建成覆盖城区的“三横两纵一环”地铁线路及进出城快速路系统。

比城市硬件更为重要的是城市管理、服务功能的提升。围绕航空港经济综合实验区建设,河南提出要把实验区建成体制创新的示范区。河南省、郑州市政府大胆探索,简政放权,强化服务,赋予实验区省辖市的经济和社会管理权限,明确了26个领域266项具体事项,实验区可直通省直部门,大大提高了效率。

同时,郑州还率先开发出了“跨境贸易电子商务综合服务平台”。作为全国5个跨境E贸易试点城市之一,郑州仅用半年时间即自主开发了“跨境贸易电子商务综合服务平台”。经过京东商城、敦豪货运等97家电商、物流商上线交易,已累计进出口包裹1.5万余包,有人预言,随着大批的跨境电子商务商品包裹通过这一平台出入境,郑州“进出口贸易额”数字将会“翻筋斗”式地上升,为城市发展增添新的活力。

原载《半月谈》第六期(2014年3月25日)

一座全新的航空城振翅欲飞

2013年3月7日,国务院批复实施《郑州航空港经济综合实验区发展规划》,仅仅一年,郑州航空港区核心区几十平方公里的土地上,一座现代航空经济新城已初具规模。

记者看到,6平方公里的郑州机场二期建设工地塔吊林立,数千台施工机械轰鸣,第二条4F级跑道和立体综合交通枢纽站正在不分昼夜加快建设。据介绍,这条4F级跑2015年投入使用后,可停降全球最大的飞机。而按照规划,随着机场二期、三期建设推

进,郑州机场年客运能力将超过7000万人次,货运能力将达500万吨,成为全国最大的国际航空枢纽之一。

郑州航空港经济综合实验区上升为国家战略,意味着国家在加速推进中国腹地对外开放、促进内地经济转型升级的步伐在加速。河南省、郑州市紧紧抓住这一历史机遇,用河南省委书记郭庚茂的话说:“要争分夺秒,拼尽全力,建设大枢纽,发展大物流,培育大产业,塑造大都市。”

机场运力建设是实验区

的基础,更是这座航空城未来发展的支点。2013年郑州机场新开通国际、国内客货新航线53条,客货航线总数增至144条。大枢纽带来大人流、大物流。目前已有23家客运航空公司、14家货运航空公司进驻实验区,已开辟国内全货航线24条、国际货运航线19条,覆盖除非洲、南美洲以外全球主要经济体。2013年,郑州机场客运完成1200万人次,货运量达25.6万吨,客货运吞吐量增速均居全国大型机场之首,全部满负荷运行。

国际和国内航线互转,航空枢纽与原有的铁路枢纽、高铁枢纽、高速公路网相衔接联动的“铁路、公路、飞机综合交通枢纽体系”在郑州已现雏形。

郑州一直是我国铁路枢纽,拥有亚洲最大的铁路货运编组站;郑州是京港澳、连霍、二广等多条高速公路的交汇点,拥有全国第一的高速公路里程;郑州还是高铁客运专线的枢纽,加上航空枢纽,郑州已被推上了国家综合交通枢纽、国内国际物流中心的重要地位。

大枢纽带来大物流、大产业

大枢纽必然带来大物流。郑州“铁、公、机综合交通枢纽体系”雏形初具,即吸引了一大批嗅觉灵敏的国内、国际物流巨头的目光。2013年以来,国内的菜鸟、德国的DHL、美国的UPS等国内外40多家物流业巨头纷纷抢滩郑州航空港区,投资建设专属物流园;京东商城、当当网、苏宁云商等一批电子商务企业纷纷到郑州设立分号、呼叫中心、配送中心。马云称,已经看好郑州,未来一定是中国举足轻重的现代物流中心。

郑州没有让这些有眼光的企业家失望,郑欧班列就是一个极好的证明。从去年7月18日郑州发出第一列郑州经

亚欧大铁路至德国汉堡的国际集装箱货运专列以来,已发出21班。

起初每月一班,第4个月起即实现周一班实现常态化运行,今年5月份将开行每周两班。成为“渝新欧”“蓉新欧”等5趟对欧班列中,发展最快、货源最足、运行最稳定的明星品牌。目前,郑州班列集货半径已超过1500公里,覆盖包括长三角、珠三角、环渤海经济圈在内的16个省市,服务东中部270多家对欧贸易企业,承运货物达900多种,基本实现货物的欧洲全境分拨。

我国出口欧洲货物“一江春水向东流”经海运往欧洲的基本格局,正在悄然改变。

山东泰安宝文斯服装公司总经理赵兴文说:“过去,我们的服装从青岛走海路到欧洲,现在一部分掉头经郑州走陆路到欧洲。最重要是省时间,一些急订单不会因海运不稳定而丢掉了。”

“郑州承东启西、连南贯北的交通枢纽优势,以及郑州与中东部制造业基地和天津、青岛、连云港等港口口岸联系便利等诸多因素,共同形成了其集疏货源的有利条件,使郑欧班列迅速脱颖而出。”郑州市委常委、副市长薛云伟说。

大枢纽、大物流撬动产业集聚变迁正在郑州成为现实。值得关注的是,继富士康“苹果”生产线之后,2013年,

酷派、天语、创维等14家智能手机生产企业入驻郑州航空港区,一个“苹果”正在变成一个“果园”。2014年,郑州的智能手机产量可达1.5亿部,郑州将成为“中国智能手机之都”。他们认为,无论将来主攻国际还是国内市场,在郑州建厂都可以最大限度减少物流成本,郑州是离市场最近的城市。

与此同时,一批新型业态企业、世界500强企业悄然落户实验区,据统计,2013年,仅郑州航空港经济综合实验区就新签约项目48个,总投资达1500多亿元,主要集中在物流产业、高端制造业、现代服务业等领域。