



在汽车后市场的版图重分格局中,郑州西区特别是郑上新区范围内凸显着强大的承载力。特别是随着传统的发展空间不断外扩,地铁、高铁、快速路等多层次交通格局在此形成,让郑州西部乃至周边省市的资本流、信息流快速汇聚,形成源源不断的消费力,让汽车产业链集散中心的辐射力愈加深远。 郑州晚报记者 王亚平

区域化消费 郑西在加速

超前规划,郑西迎来黄金十年

适时的超前规划、人性化规划是区域经济强势发展的基础,汽车后市场消费往东、往北跑,路途远而且拥堵,这是不争的事实,对于拥有强大交通网络和消费基础的西区而言,打造一个规模化的汽配商贸平台,无疑是更好的选择。

特别是随着郑上新区概念性总体规划(2013~2030年)、郑州通用航空试验区总体规划(2014~2030年),正式获得郑州市人民政府批复,科学超前的区域规划为汽车商贸平台的构建提供了崛起的支撑。

“两个规划的获批,标志着我市西部地区的发展跃入快车道。”市规划局相关负责人告诉记者,郑州的城市发展大格局、大框架已具雏形,未来五年或十年之后,整个郑州大都市区的变化也会相当大,前景非常乐观。

据悉,郑上新区规划范围为荥阳市和上街区全部行政辖区,总用地面积972.7平方公里,相当于2.63个郑东新区的面积。即便与郑州市区相比,也仅小了38平方公里。

按照规划,郑上新区被定位为河南省新型城镇化、工业化、农业现代化和信息化协

调发展示范区。郑上新区将按照以“一带一轴四功能区、一城三镇二十八社区”的空间结构形态,来实现城乡统筹发展。其中“一带”指的是沿陇海铁路和郑西高铁之间的东西向城市发展主轴。在这条轴带上,荥阳组团和上街组团被定位为行政商业副中心,两地之间现在经济社会发展薄弱的地带,未来则将变成整个郑上新区的城市核心组团:行政文化服务中心。

在过去的十余年,郑州向东发展,郑东新区建设取得了巨大的城市成就。与之相比,郑州西区则显得有些落寞。现在,伴随着“郑上新区”规划的获批,郑州西区迎来了全新的发展机遇。作为郑州都市区规划中的重要一极,“郑上新区”有着比肩郑州东区的战略要义。

有专家认为,明日郑西之于郑州,必同于今日郑东之于郑州。因为伴随着中原经济区、郑州都市区宏伟蓝图的绘就,特别是组团式发展的城市发展战略和东西两翼比翼发展的城市发展方向的确立,政策东风向西劲吹,政策阳光开始向西照射,郑西将迎来下一个黄金十年。

大交通格局,汽贸平台提速的纽带

最近两年,一场有关资本的西进运动已经在如火如荼地进行,郑州西城的开发版图不断扩大。其中包括高品质的人居大盘以及运营力较强的市场外迁承接基地。

不过,有专业机构调查显示,无论是对于住宅还是商铺的购买者而言,最为重要的考虑因素,则是交通便捷度。

不妨以东区为例,车水马龙的中州大道、金水路,为当年“嗷嗷待哺”的郑东新区输入常住居民、就业岗位、服务产业,造就“郑东新区”速度。

如今,面对蓬勃发展的态势,郑上新区已然做到了“交通先行”。

4条快速路将纵贯郑上新区版图,由东向西依次是广贾路、京城路、庙王路和S317。从郑州向西,由北至南依次规划了新龙路、科学大道西延、金水大道西延、中原大道、陇海快速路等直通郑上新区各组团的城市快速路。郑州高新区的莲花街也将作为城市道路,西延至郑上新区最西边。

未来,“郑上新区”还规划有4条东西向的城际轨道,轨道6号线、8号线、10号线和15号线。6号线、8号线一南一北将到达郑州西绕城高速附近,15号线则从绕城高

速西侧开始,在郑上新区各组团之间连接6号线、8号线,将郑上新区各组团串联。而10号线则在8号线和6号线之间从东到西横贯郑上新区与15号线相连,形成“一线一环”的经典城市轨道交通结构。

不仅如此,为了进一步完善综合交通规划避免郑上新区成“堵城”,未来1号线将向西延伸至荥阳,形成贯穿东西的径向线;郑州将再造一条东西向的“黄金通道”——中原大道,其向西延伸可达洛阳,向东延伸衔接开封,是郑州市东西三千年历史轴线的重要组成部分和展示载体,见证了郑州历史的辉煌,孕育着未来发展的重要力量。

郑西高铁荥阳南站正式更名为郑州东站,这一举动带来的冲击波将不亚于郑州东站。随着郑西高铁郑州西站的正式命名,郑西将正式步入高铁时代。

参与郑上新区产业规划编制的河南省商业经济学会常务副会长、秘书长宋向清认为,“郑州西站的命名,对郑上新区的发展是一个重大利好,意味着上街、荥阳作为郑州都市区重要组成部分,已经和郑州形成了一盘棋的大格局,将带来惊人的集聚效益。”

强有力的经济基础、产业基地的国际化

数据显示,2014年我国汽车保有量将近1.4亿,近十年汽车年均增加1100多万辆,是2003年汽车数量的5.7倍,占全部机动车比率达到54.9%,比十年前提高了29.9%。全国城市汽车保有量前十排行榜中,郑州赫然在列。

且2012年我国汽车后市场规模已经达到4600亿元,并且随着车龄的增长,这个市场规模到2015年将达到7660亿元,预计到2020年市场规模将突破万亿。如此看来我国汽车后市场不枉被称为世界范围上的“黄金产业”。

而为了优化生产力空间布局、形成合理产业分工体系,我国东部沿海地区产业向中西部地区转移步伐加快。

有专家表示,目前世界汽车产业发展的未来就在中国,而中国汽车产业今后10年的重点主要看中西部。当前,中国中西部地区正在加速推进工业化和城市化,已经成为全球最具增长潜力的汽车消费市场,汽车制造商们正加快速度向中西部聚集。中国汽车市场目前的高速增长更多是依赖中西部市场的潜力。

作为中西部地区的领军城市,郑州以及郑上新区的崛起为汽车后市场发展提供了绝佳的机遇。除此之外,结合《郑州市人民政府关于支持郑州市汽车产

业发展的若干意见》中提出的规划,2016年,确立郑州汽车后市场龙头地位;2020年,成为全国最大汽车后市场信息和商贸中心。

在转移大势中,拥有专业运营力、科学规划能够适合产业升级、消费升级、功能升级、业态升级的现代商贸物流园区更容易获得汽车后市场优势产业资本的关注。

目前,郑州西部国际汽车城开业,大中原汽车城奠基,已经为汽贸市场的发展奠定了基础,位于郑上新区核心地带的五洲城项目,二期规划汽摩配博览交易基地,更是全面带动郑州汽摩配市场的升级换代,满足日益发展的汽车市场的需求,引领郑州汽车后市场的大发展步伐。

在消费力方面,郑州西区及荥阳、上街均有着雄厚的工业基础,已经进驻郑上新区的郑煤集团、中原汽配城、少林客车、须水工业园内的大型机械加工企业、锦艺国际轻纺城等诸多力量将为这个区域的经济增添活力,在此工作生活的人们拥有稳定的收入足以形成强有力的汽车后市场消费力。

随着汽车产业链集散中心规模和实力的强大,在多层次交通格局的助推下,向外辐射至周边地市或省区亦是指日可待。

“走西口”
之优势

