



2010年4月26日 星期一 责编 高宏宇 编辑 张丽霞 校对 孔媚媚 电话 67655637 E-mail: zrbj@qxw.com

重塑交通枢纽新优势

——“新世纪·郑州十年”系列报道之二

本报记者 武建玲

市民张女士准备回东北老家探亲，来到启用两个多月的火车站西出站口，车站大气的鼎型主楼给她留下深刻印象，进去后发现乘客还可通过自动售票机买车票，她直呼“方便”。其实，今

后，市民还可在此享受“零距离”换乘地铁、公交、出租等交通工具。市民感受到的方便，与新世纪以来郑州在塑造交通枢纽新优势方面的努力不无关系。

作为我国重要的铁路、公路、航空、电信、管道传输枢纽，新世纪以来，郑州利用区位优势转化升级而成的交通优势和立体辐射优势快速发展，同时也在解答着全国交通大发展提出的新命题。

铁路助推郑州崛起

“火车拉来的城市”，这是人们对郑州崛起发展的概括。

的确，近现代以来，郑州的崛起繁荣源自百年前远东地区两条干线铁路的建设。

历史上虽贵为商都，但历经3000多年的变迁，20世纪初的郑州只是一个不起眼的小县城。

19世纪末，在时任两江总督张之洞的建议下，清政府决定修建从卢沟桥到汉口的卢汉铁路。

由于郑州最适宜修建黄河铁路大桥，卢汉铁路最终选择取道郑州。郑州的命运因此而改变。

1906年，卢汉铁路通车，成为我国中部南北交通的唯一铁路干线。郑州火车站一带迅速成为商贸业最红火的地段，并辐射四周。

卢汉铁路修到郑州不久，我国东西“大动脉”陇海铁路的前身汴洛铁路开始从郑州火车站向东边的开封和西边的洛阳修建，并于1909年12月建成。

古老的郑州如凤凰涅槃，浴火重生。到上世纪二三十年代，大同路、德化街上已经是商铺林立、车水马龙，郑州逐渐成为中原腹地物资集散和交流的重要商埠。

新中国成立初期，历经战乱的郑州尚未恢复元气。1952年10月31日，毛泽东主席在时任铁道部部长滕代远的陪同下视察郑州。

看到郑州火车站竟然用席棚作售票室、候车室，他长叹一声：“我们欠债很多唉。”并当即指示：要把郑州车站建成远东最大、最完善的客运大站。自此，郑州铁路建设和城市发展进入快速发展期。

如果说铁路枢纽地位的形成和强化是近代郑州由县城发展为省会都市的一个转折点，那么省会迁郑则让郑州迎来了命运的第二次转机。

1954年，河南省省会由开封迁至郑州。地理位置适中、交通方便是省会迁郑的主要原因。自此，郑州发展全面提速。

省会迁郑后，郑州大规模城市建设帷幕拉开，一大批工厂随即兴建，铁路、纺织、烟草、建筑工人成群结队涌进了郑州。数十所大中专院校及一批科研院所由汴迁郑，为郑州发展提供了人才、科技支持。

郑州在新中国成立后被定为新兴工业城市，“一五”计划的实施，使郑州工业迅猛发展。立足于郑州丰富的农产品、矿产资源及便利的交通条件，一批纺织、电缆、砂轮、铝业企业迁郑，一同迁来的还有一大批来自五湖四海的产业技术工人骨干。

工业振兴、人才聚集、文化杂糅，带动了商贸服务业的发展，也为郑州后来的发展奠定了基础，积攒了深厚的底气。

从省会迁郑开始，郑州铁路事业的发展就和郑州站的扩张，更是一发不可收。1956年，国家拨款113万元，对郑州车站客运站进行改造，一座当时全国一流的候车大厅拔地而起，旧中国留给郑州火车站的破旧面貌一扫而光。此后数十年间，无论国家遇到经济困难还是压缩基建规模，郑州火车站均未受到影响，改建工程持续不断。

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。郑州作为全国重要铁路枢纽的地位空前强化。

郑州的公路事业改革开放后也步入快车道。具有标志意义的是：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”国道主干线河南境建设任务全面完成。坐落连霍、京珠两条高速公路主干线交汇的优势，依托河南相对发达的公路网，郑州作为全国公路枢纽的地位日益突出。

利用“九州腹地、十省通衢”的“中”、“通”优势，郑州的加工制造业、商贸业等产业得到大力发展。上世纪90年代，郑州零售业领跑国内同行并掀起了闻名全国的“商战”，郑州还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 交通优势流淌成了滚滚人气与财富。

审时度势调整思路

百年来，郑州作为全国重要交通枢纽的地位毋庸置疑，而其中国铁路“心脏”的美誉也一直让河南人、郑州人引以自豪。但进入新世纪以来，河南人、郑州人逐渐产生了一种危机感。

2004年4月18日凌晨1时18分，由武昌开往北京西方向的Z38次列车从郑州呼啸而过，结束了郑州火车站建站百年来逢车进站必停的历史。

2005年3月，郑州铁路分局被拆分新建成的郑州铁路局和西安铁路局、武汉铁路局，新成立的郑州铁路局的管辖线路营业里程缩短了近2/3。

2006年7月，北京西—拉萨的T27次列车开通，作为首列进藏火车，这趟列车沿途在石家庄、西安、兰州等6个站办理客运业务，但唯独不再停靠郑州。

仅仅两年后，河南人敏感神经被再次触动——2008年9月2日，有媒体报道，北京、上海、广

州、武汉、成都、西安将被建成全国六大枢纽客运中心，郑州意外落选。

这一系列事件引发了人们对郑州交通枢纽地位的思考。

有专家这样分析，改革开放以来，我国铁路运输已经逐步连成网，铁路网络各支干转运输能力提高，京广、陇海两大铁路干线地位和作用相对下降，郑州作为全国陆路运输中心的地位受到影响。

加上改革开放前以香港为出海口的南北为主的陆路运输方向被以上海为出海口的东西运输方向取代，武汉由于其位置和上海的强大引力，作为我国中部东西运输节点的概念日益强化。

而武汉交通建设的力度之大也的确让人不可小觑——利用位于京广客专和沪汉蓉客专“十字”交叉口这一优势，武汉市2006年就提出，5年内投资1000亿元，建设交通重点项目218个，努力打造集“铁、水、公、空”于一体的国家级综合交通枢纽。

几乎就在同时，郑州周边其他省会城市也抓住国家交通大发展的机遇，高起点、大气魄地建设交通枢纽——陕西举全省之力，加快西安全国铁路枢纽城市建设步伐；安徽省计划投资近千亿元，建设2850多公里铁路，把合肥打造成为国家干线铁路枢纽。

枢纽建设对于河南的重要意义。

河南的交通优势主要体现在省会郑州的交通优势上。如果郑州失去交通优势，河南的交通优势将无从谈起。强化郑州交通优势成为省市共同努力的方向。

以强化枢纽地位为目标，河南、郑州只争朝夕，不敢懈怠。

拉长“短腿” 巩固优势

如何巩固、强化枢纽地位？

郑州必须客观分析自己在国家交通“大盘”中的位置，结合自身实际，打造颇具竞争力的综合交通枢纽新优势。

国家层面对于郑州的枢纽定位十分清晰。《综合交通网中长期发展规划》明确，郑州是国家规划的中部地区崛起规划提出，要把郑州建设成全国性交通枢纽城市和物流节点城市，进一步提升郑州机场在全国的地位。

打造交通枢纽，郑州优势明显：河南人口多，经济总量和增速在中部地区领先，交通需求巨大；河南铁路、公路等交通基础设施良好，郑州交通运输优势明显；中原城市群综合竞争力中部地区领先，对郑州交通枢纽建设有带动作用。

但枢纽建设的制约因素同样不能忽视——航空运输发展滞后。2006年，郑州机场的客货吞吐量在中部地区仅排第3位、在全国排第22位，与河南经济大省、人口大省的地位不相称，制约着郑州枢纽地位的发展。

城市辐射带动力不强。作为中原城市群的核心和龙头城市，郑州首位度不高，在人口规模、经济总量等方面带动力、辐射力较弱，不利于枢纽地位的进一步提升。

于是，拉长“短腿”、巩固优势，实现各种交通方式协调发展，成为郑州构建综合交通枢纽的着力点。

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95%的经济总量和98%的进出口总额，而且交通便利的郑州机场与北京机场距离很近，可以分担北京机场的货运压力。郑州发展航空物流条件得天独厚。

省委、省政府给郑州机场的定位是：以客带货、以货促客、客货并举的全国大型枢纽机场和国际货运枢纽。发展目标为：2035年，机场旅客吞吐量达7000万人次、货邮吞吐量200万吨以上。

围绕这一目标定位，一系列措施开始实施：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；实施项目带动战略，积极发展临空经济；与南航签署战略合作协议，争取开辟新航线、加密航线网络，拓宽河南连接全国、走向世界的空中桥梁。

铁路优势，巩固强化。除了拥有京广、陇海两条铁路“大动脉”十字交叉的既有优势，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。

作为省会和中原城市群的核心城市，郑州是带动区域经济发展的核心增长极，而其对周边地区的辐射、带动主要是通过铁路、公路等媒介来实现。为促进中原城市群经济一体化，增强郑州作为区域中心城市的辐射力、带动力、影响力，河南首先推动交通一体化，大力发展城际铁路。郑州至焦作、郑州至开封、郑州至新郑机场城际铁路等



制图：毛浩

大事记

2001年9月16日，我市自筹资金建设的第一条高速公路——郑少高速正式开通。

2002年8月8日，全省最大一家快客公路运输公司在郑成立。

2002年11月15日，我市提前实现村村通柏油路目标。

2003年12月28日，郑少高速公路建成通车。

2003年12月29日，郑州新郑国际机场实行属地化管理，正式移交河南省人民政府，组建河南省新郑国际机场管理有限公司，成为河南省直管国有大型企业。

2004年8月1日，省市公路重点工程——全长39.6公里的国道107新建工程建成通车，工程仅用时8个月。

2005年8月12日，郑州西南绕城高速公路、少洛高速公路同时建成通车。

2005年11月29日，交通部和河南省人民政府正式签署《关于加快河南交通发展的会谈纪要》。

2006年11月9日，经过近一年的建设，全长39.11公里的郑开大道建成通车。19日，郑汴城际公交开通。

2006年12月21日，郑州国家干线公路物流港开工，总投资45亿元。

2006年12月22日，石武客专郑州黄河公铁两用大桥、郑州铁路集装箱中心站、郑州火车站西出口改造等三个重大铁路项目正式启动。

2007年11月21日，省政府印发《郑州国际航空枢纽暨港区建设规划纲要》。

2007年12月21日，郑石高速建成通车。

2007年12月29日，郑州新郑国际机场改扩建工程竣工启用。

2008年7月29日，深航控股51%的国内支线航空公司——鲲鹏航空公司将总部选在郑州，这是首家“落户”郑州的航空公司。

2008年9月4日，铁道部和河南省人民政府加快河南铁路建设战略合作协议签字仪式在京举行。

2008年10月15日，石家庄至武汉铁路客运专线全线开工。

同年，郑州新郑国际机场被国家民航局确定为全国八大区域性枢纽。

2009年6月1日，省政府与南航签署战略合作协议。

2009年6月6日，郑州轨道交通1号线一期工程开工。

2009年6月29日，客专郑州新站工程正式启动。

2009年6月30日，省政府和中国民用航空局促进河南民航发展会谈纪要签字仪式在郑举行。

2009年12月14日，郑州新郑国际机场完成旅客吞吐量700万人次。

2009年12月29日，郑州至焦作、郑州至开封、郑州至新郑机场城际铁路工程开工。

郑少高速

全市公路通车总里程

全市客运量

制图：柴莹莹

5926 2000年

6337 2005年

11832 2009年

13059 2004年

18313 2005年

26089 2009年