



居 中 致远

加快推进国家中心城市建设特刊

郑州

成都

武汉

2月底,中国(河南)自由贸易试验区郑州片区挂牌试运行,又一国家级战略布局正式落地郑州。在此之前,近几年,已有十多个国家战略布局先后结缘郑州。

然而,最让这座中原城市振奋的,还是2016年国务院批复的《促进中部地区崛起“十三五”规划》和《中原城市群发展规划》中,明确支持郑州建设国家中心城市。

在全国35个大中城市中,郑州市的经济总量仅排第15位。郑州,凭什么?靠什么?要补什么?

从铁路“心脏”到大枢纽

在传统观念中,郑州居于“天下之中”,域内登封市至今保存着世界文化遗产“天地之中”历史建筑群。

郑州建设国家中心城市,最大的优势和底气便是“天下之中”的“区位优势+交通”之利。

近些年,郑州不断挖掘“居中”区位优势红利,打造“米”字形高铁网,建设连通境内外、辐射东西的物流通道枢纽,拓展空中、陆路、网上三个方向上的“丝绸之路”,筑起内陆地区对外开放门户。

现代郑州是一座“火车拉来的城市”。得益于区位优势,京广、陇海两条铁路大动脉交会,确立了郑州的铁路枢纽地位,郑州铁路货运北站作业量居亚洲之最。

如今,以郑州为中心的“米”字形高铁网正在加快建设,郑州晋级为高铁枢纽,强化了作为“中国铁路心脏”的地位。

目前,“米”字的一“横”一“竖”已通车,其余四条线路郑万、郑合、郑济、郑太都已开工建设。郑州铁路局党委书记副凯锋说,到2020年,“米”字形高铁全部开通,从郑州出发,2小时可达石家庄、太原、西安、济南、武汉、合肥;3小时可达北京、南京、长沙、重庆;4小时可达上海。

利用综合交通枢纽优势,目前郑州依托国家一类航空口岸,打通了走向国际的空中走廊;依托郑州国际陆港、铁路国家一类口岸和多式联运体系,构建了以中欧班列(郑州)为载体的亚欧陆路走廊;依托海关特殊监管区发展跨境电商,开启了国际贸易的网上通道。

北美的活体龙虾、南美的新鲜水果……坐包机而来,这在郑州新郑国际机场已不鲜见。自郑州航空港经济综合实验区成立以来,随着基础设施的完善和各类功能性口岸的开通,郑州已成为全球鲜活农产品集散地。河南省机场集团有限公司董事

长杨献波说,目前在郑州新郑国际机场运营的货运航空公司21家,其中外籍公司14家,总数位居全国第四;已开通客运航线187条、全货运航线34条,覆盖了全球主要经济体。

数据显示,2016年郑州新郑国际机场货邮吞吐量达45.7万吨,跃居国内机场第7位。旅客吞吐量首次突破2000万人次,同比增长20%。

2013年7月18日,从郑州至德国汉堡的铁路集装箱班列首次开行。中欧班列(郑州)实现由最初的一月一班,到一周一班,再到现今的每周去四程、回四程常态化运营。中欧班列(郑州)运营方、郑州国际陆港开发建设公司副总经理赵松潮告诉《瞭望东方周刊》,中欧班列(郑州)集货范围覆盖了包括长三角、珠三角、京津冀在内的23个省市,过境外转业务延伸至日韩及亚太国家,河南省外货源占班列总发货量的75%,其中境外货源占比20%。

郑州经开区管委会常务副主任史占勇说,中欧班列(郑州)2016年全年开行251班(去137班,回114班),开行班数增长61%,总货重12.86万吨,总货值12.67亿美元,成为全国20多家开行中欧班列中唯一实现双通道(阿拉山口西通道、二连浩特中通道)、双向常态(每周“去三回三”)运行的班列,总载货量、境内集货辐射地域、境外分拨范围均居中欧班列首位。

以口岸建设筑起内陆开放高地,是郑州大枢纽战略走向国际的延伸。2014年以来,先后有8大功能性进口指定口岸落地郑州,包括肉类、食品药品医疗器械、汽车整车、粮食、水果、澳大利亚供宰活牛、种子、苗木等。郑州已成为内陆地区功能性口岸最多的城市,并形成航空、铁路、公路、邮政、跨境电商口岸及内陆指定口岸、特殊开放区域等“六类口岸”协调发展的口岸体系。

郑州：建设『中心』的底气从哪来

《瞭望东方周刊》记者 刘怀丕 河南郑州报道

2010年,富士康携手机生产项目入驻郑州。全球第一大代工厂商的落户,迅速产生“雁阵效应”。

截至2017年2月底,该区吸引来智能终端及配套企业170多家,中兴、酷派、天宇等30多家已投产。2016年,郑州航空港区手机总产量达2.58亿部,比2015年增长约4000万部,占全球智能手机生产量的七分之二。

七分之一的市场份额,并非郑州一城之功。

在《纽约时报》一篇解释“为什么苹果在中国生产iPhone及几乎所有的产品”的报道中,一名前苹果高管说:“整条供应链如今都在中国。你需要1000个橡胶垫圈?隔壁工厂就有。你需要100万个螺丝钉?隔壁的工厂就有。你需要对螺丝钉作一点小小的改动?3小时就行了。”

郑州在智能手机制造业上的异军突起,是中原城市群庞大的配套产业的支撑。2010年富士康手机生产项目入驻郑州后,带动了与手机等智能终端制造业配套产业在中原城市群的兴起。目前,郑州、

近30年的一系列重大考古发现证实,郑州曾是夏商时期的都城。郑州市城区中心,坐落有3600年前的商代都城遗址。

现在,就在遗址东南20多公里外,一座规划面积达400平方公里的航空城拔地而起,这里是全国首个国家级航空港经济综合实验区。

频频起降的飞机、林立的建筑塔楼、步履匆匆的行人,走在郑州航空港区的大街上,人们最大的感受是忙碌。

这是国家战略带动郑州发展的一个缩影。继2013年郑州航空港经济综合实验区之后,中国(河南)自由贸易试验区、中原城市群、中国(郑州)跨境电子商务综合试验区、郑洛新国家自主创新示范区、国家综合交通枢纽示范工程城市、国家通用航空产业综合示范区、国家双创示范基地等十多个国家级战略先后被布局在郑州。

在国家战略政策叠加的红利推动下,古老商都正在迸发新活力。

在航空港区北侧,紧邻的是国家郑州经济技术开发区,这里承接了中国(郑州)跨境电子商务综合试验区等国家战略。

史占勇说,试验区探索形成了“一次通关、一次查验、一次放行”的通关系统,以及具有自主知识产权的“E贸易”信息化服务平台,实现24小时无纸化作业、智能化对比,具备每秒500单的通关能力,通关效率位居全国前列。

数据显示,郑州经开区2016年跨境电商进出口单量突破8300万单,货值64亿元,同比增长65%,进

背靠大树好乘凉

源、新乡、焦作、平顶山等多地分布有上下游配套企业数百家。

尽管单体城市的实力尚显不足,不过,依托全国第一人口大省的庞大人力资源,以及中原城市群的互相协作,郑州建设国家中心城市,可谓背靠大树好乘凉。

有4000万人口的中原城市群包括以郑州为中心的9座城市,人口占全省四成,经济总量超过六成,是全国六大城市群之一。

郑州为更好发挥节点城市作用,围绕建设大枢纽、大口岸,带动大物流,培育大产业,塑造大都市,辐射带动中原城市群,使大枢纽成为中原城市群的共有资源。

目前,中原城市群之间在1小时高速公路交通圈的基础上,已全面升级为半小时交通圈。依托国家高铁干线,郑州东连开封、西接洛阳、北通新乡、南至许昌和漯河,加上已开通的郑州至开封、郑州至焦作两条城际轻轨,全部实现半小时左右抵达。随着以郑州为中心的“米”字形高铁的建设,未来中原城市群“同城效应”将更加显现。

中原城市群的综合交通体系不

政策红利催活力

口保税模式走货量全国第一。征收关税6.5亿元,同比增长4倍。全年出口单量突破3000万单,同比增长5倍。

一栋楼缴税一个亿,在郑东新区这样的楼宇有30多栋。10多年前,郑东新区还是一片荒芜之地,如今长成了“金融城”,目前累计入驻金融机构288家。2016年,随着恒丰银行郑州分行、渤海银行郑州分行相继开业,以浙商银行、进出口银行入驻为标志,3家政策性银行、5家国有银行、12家国有股份制银行全部落户郑州,42家省级保险分公司、61家证券期货机构先后入驻,实现了传统金融机构引进的圆满收官。

国家政策红利,无疑是城市发展的一大利好。然而,仅有政策红利,并不足够。要建设国家中心城市,郑州要“补课”的地方还有不少。

这个农历鸡年大年初六,郑州市就召开市委常委会,研究国家中心城市建设工作。

郑州市总结了自身的五方面“短板”。这五方面,既有老问题,如城市承载力不足,基础设施和公共服务设施严重滞后于城市发展,也有新问题,如科技创新能力不足,与周边城市相比,国家工程技术研究中心、国家及部属重点实验室等科研机构较少;既有经济发展问题,如产业结构不优,传统资源型产业占比比重仍过大,也有城市治理问题,如生态环境约束加剧,环境容量已经严重饱和,特大城市管理、社会治理、开放合作等方面存在经验积累不够。

仅体现在快上,而且还在功能上互补和协作。比如,为扩展郑州新郑国际机场的容量和空间,在郑州南100公里的许昌规划建设了异地候机楼,在许昌与新郑国际机场间以快速通道和城际铁路两种方式连接。届时,在许昌办理登机手续后乘轻轨20分钟内可到郑州机场登机;许昌的货物,半小时即可到郑州航空港装机。

与成都、武汉等建设国家中心城市的新晋成员相比,郑州在河南省的首位度较低,但是,这恰恰成为郑州发挥中心城市辐射力的某种折射。

各城市各展所长,错位发展是中原城市群能够“结伴”融入“一带一路”的关键。对此,开封市长侯红认识非常到位:“开封与郑州融为一体,‘郑汴一体化’战略从来没有停步,开封要充分发挥历史文化旅游资源优势,发起建立‘一带一路’城市旅游联盟,建设国际文化旅游城市 and 市民休闲文化之都,吸引国际客流。”而作为中原城市群副中心的洛阳,则充分施展其全国重要的装备制造、原材料基地和科研基地的作用,重点打造先进制造业基地。

2016年9月10日,郑徐高铁通车运营,至此,郑州双十字架铁路枢纽正式形成



新华社 XINHUA NEWS AGENCY

瞭望东方 周刊 Oriental Outlook

御风而行