

南方风来

枢纽之城

# 直待凌云始道高

## 不靠海 不沿边 扩大开放靠蓝天

不靠海、不沿边，郑州扩大开放靠蓝天。2002年7月9日19时40分，一架从曼谷飞往郑州的波音737-400型泰航客机降落到郑州，这标志着新郑机场正式开放为国际机场后迎来了首个国际航班，泰航曼谷—郑州航线就成了每周运行的定期航线，不仅为中国的出境游客提供了更加方便的选择，也为曼谷当地的经济和旅游业提供了新的机遇。

2010年9月17日，郑州经莫斯科至阿姆斯特丹货运航线开通，空桥航空成为最早入驻郑州机场开展全货机业务的外籍货运航空公司，这也是郑州第一条国际货运定期航线。从第一条到无数条，以“空中丝绸之路”建设为核心，郑州机场年货邮吞吐量突破70万吨，规模位居全国第六位，跻身全球货运机场40强，成为国内国际双循环的重要纽带，为维护全球产业链、供应链稳定发挥重要作用，令“空中丝绸之路”真正惠及全球。

目前，在郑州机场运营的全货机航空公司有29家，其中国际地区24家；开通全货机航线44条，其中国际地区31条。在郑州机场运营的客运航空公司45家，开通客运航线212条。目前，郑州机场已形成横跨欧亚三大经济区、覆盖全球主要经济体的客货运航线网络。

本报记者 张倩 实习生 宋小梅



2011年8月19日下午4时，首航成功到达新郑机场的“郑州—莫斯科—阿姆斯特丹”的波音747-400 本报记者 周雨 摄

## 郑西高铁 落下“米”字第一笔

火车让郑州开始了百年来的跨越式前进，让郑州的城市框架得以快速定型和扩张；高铁则让郑州缩短了与外界的空间距离，让郑州带着更多美好的愿望与梦想一路前行。2010年2月6日11时25分，满载着旅客的G2003次国产CRH2“和谐号”高速动车组列车作为郑西高铁郑州首发列车，从郑州站发车，这是高铁列车第一次拥抱商都大地。自此，郑州拉开高铁时代的大幕。

天堑变通途。郑西高铁开通后郑州至西安直达时间，由之前的6个多小时缩短至2小时以内，见证“中国速度”。

天涯若比邻。郑西高铁让郑州和西安两地紧紧系在了一起，助推豫陕两省人员、物流、资金、信息等的流动，促进了沿线地区旅游、物流、文化等产业长足发展，为推进“西部大开发”和“中部崛起”战略实施，提供了重要的运力保障。

郑西高铁是中国中西部第一条高铁，也是经过郑州的第一条高铁线，同时也为以郑州为中心的河南“米”字形高铁枢纽写下第一笔。

“米”字，从第一笔到完美落笔，从“火车拉来的城市”到“高铁拉来的城市”，十多年来，郑西、郑徐、郑渝、郑阜、郑太、济郑高铁相继建成通车，以郑州为中心的河南“米”字形高铁网全面建成，为推动中原更加出彩交出壮阔答卷。

本报记者 张倩 见习记者 孙婷婷

## 郑州东站 稳坐“米”字正中心

阵阵鸣笛呼啸而过，“米”字高铁通达八方。郑州东站位于这张发达高铁网的“郑”中心，每两三分就有一趟高铁列车从这里发出，开往全国各地。

2012年9月28日，作为河南的窗口、郑州的门户，郑州东站启用，它是亚洲规模最大的高铁站之一。郑州东站开通运营当年年底，京广高铁全线贯通，河南的高铁时代飞速而至。郑州成为普铁、高铁“双十字”枢纽，“米”字形高速铁路网的框架也由此搭建。

郑州东站与高铁事业发展同步脉动。开站之初，全站仅有郑西高铁、京广高铁两线，日均发送旅客不足5000人次。2019年、2020年，郑渝高铁郑襄段、郑阜高铁及郑太高铁先后开通运营。高铁、动车、城际、普速“四铁联动”，郑州东站运输经营节节高。2021年4月3日，郑州东站发送旅客20.6万人次，创历史新高。今年12月8日，济郑高铁全线贯通后，这里形成了以郑州为中心，1小时覆盖全省省辖市，2小时连通周边省会城市及京津冀，3小时通达长三角地区，4小时通达成渝地区，5小时通达粤港澳大湾区等全国主要经济区的“12345”高铁出行圈。

郑州东站依托地理优势，具有强大的集散功能。如今，以郑州东站为核心的综合交通枢纽聚合了经济要素，一个现代、繁华、宜居的高铁新区飞速崛起。俯瞰郑州东站，周边车水马龙，大型商业综合体、高档写字楼、星级酒店和高端住宅林立。人们看到的不仅是一个成熟、活跃、动力强劲的高铁商圈，而且是一片加速崛起的经济热土。

本报记者 张倩 见习记者 孙婷婷

## “双航站楼”时代掀开 河南民航发展新篇章

从一片平地，到一座高大上的现代化航站楼，郑州机场完成一次华丽的“升级”。2015年12月19日，对于郑州新郑国际机场来说，是一个值得纪念的日子。从当日零时起，T2航站楼开始“迎送往”试运行，郑州机场正式开启“双航站楼”时代，这也是中部地区首个拥有双航站楼、双跑道的机场。2016年3月30日0时起，郑州新郑国际机场T1航站楼所有航班转至T2航站楼运营，T1航站楼停用改造。

郑州机场T2航站楼每天都承担着数万名旅客的出行需要，郑州机场作为中国重要的民航枢纽机场之一，连接了国内外众多城市，成为中原地区向全球其他城市扩展的重要门户，双航站楼机场的建立使得郑州可以承受更多的人流量、货运量。郑州机场T2航站楼的启用，为河南的腾飞插上钢铁翅膀，从瓶颈之困到豁然破局，从一纸蓝图到现实巨变。承载着打造中原对外开放发展战略新支点的郑州机场新航站楼的建成，掀开了河南民航发展的新篇章，加快了河南开放发展和融入世界的步伐。

目前，郑州机场拥有水果、冰鲜水产品、食用水生动物、肉类、活体动物、邮件、药品7大口岸，是目前国内功能性口岸数量最多、种类最全的内陆机场。随着“空中丝路”越飞越广，郑州开放的大门越开越大，高质量发展之路行稳致远。

本报记者 张倩 实习生 宋小梅

## “高速通途” 迈入出行“快时代”

“作为一名交通人，我的职业生涯、人生经历与连霍高速郑开段紧紧相连，这条高速公路的立项、征地、建设、运营等往事历历在目，大部分时光虽然凝聚在上世纪八九十年代，但已然成为河南高速公路的一部创业史。”曾在河南交通行业工作几十载的张怀忠说，“作为省里的第一条高速公路，1991年3月25日开工那天，没有鲜花、没有贵宾、没有举行任何仪式，现场只有几台隆隆作响的推土机、装载机和热情高涨的施工人员。”1994年6月15日郑州至开封段北半幅按期建成通车，先按一级公路单向试通车。1994年12月26日，连霍高速郑州至开封段全幅建成通车，正式按高速公路进行管理。从此，郑州拥有了第一条高速公路，河南高速也实现了“零”的突破。

2005年8月12日，郑州西南绕城高速公路建成通车，成为全国高速公路网的主要城市绕城环线之一。该线路与京港澳高速公路、连霍高速公路组成郑州市绕城高速公路全环，全长约120公里。

目前，郑州市正全力打造由“商登—安罗—沿黄—焦平”高速围合的郑州第二绕城高速，项目全部建成通车后，将进一步强化区域间经济融合，带动沿线城市群一体发展，助推新时代中部地区高质量发展，也将加快郑州国家中心城市现代化建设和郑州都市圈互联互通，助力郑州打造国际综合交通枢纽和国际物流中心。到“十四五”末项目全部建成后，全市高速公路通车里程将超过810公里，居全国前列，可实现“都市圈1小时通达、市域范围内15分钟上高速”的目标。

本报记者 张倩 见习记者 孙雪萍

## “钢铁驼队” 持续跑出新纪录

“大家可以品尝到更新鲜美味的进口榴莲。”工作人员说，“今后会常态化开展生鲜冷链进出口业务，更好地实现‘榴莲自由’‘热带水果自由’。”今年7月，首列满载榴莲的“泰国—老挝—郑州”水果冷链回程班列抵达位于郑州经开区的中铁联集郑州中心站，得益于中欧班列（郑州）的开通，如今，不少市民在家门口即可品尝到各国美味。

10年前的2013年7月18日，首班郑州至德国汉堡的国际货运班列从郑州铁路中心站驶出，为我国中部地区通向欧洲提供了便捷通道，开启了河南省融入“一带一路”建设的篇章。

10年来，每个时间刻度都是中欧班列（中豫号）扩容提质的重要见证。2019年，中欧班列（郑州）成为国内唯一常态化开行长运距（1万公里以上）的国际冷链业务的班列。

2020年，郑州获批建设中部地区唯一的中欧班列集结中心；2022年，中欧班列（郑州）首次始发新能源汽车出口专列；2023年，中欧班列（中豫号）自2013年开行以来累计突破10000列。

10年来，中欧班列（中豫号）连点成线、织线成网。目前构建了“8个口岸出入境、21条线路直达”的国际物流网络和“1+N”境内外物流枢纽体系，境外业务网络辐射欧洲、中亚、东盟、亚太（日韩等）40多个国家140多个城市，境内外合作伙伴超过6000家，“连通境内外，辐射东中西”正一步步变为现实。

截至2023年11月30日，河南省中欧班列全年已开行3269列，同比增长167.8%，预计位列全国第三。其中，7月份以来，河南省班列单月开行班次屡创新高，第三季度月均开行达到405列。10月24日，河南省中欧班列十年开行总量突破10000列，居全国第三位，累计货值333亿美元、货重665万吨。

本报记者 王译博 见习记者 安欣欣



2019年7月1日，抵达德国汉堡的中欧班列“中豫号”带去的集装箱 本报记者 马健 摄