



本期撰稿
大象新闻·东方今报
首席记者 宋迎迎

6月20日,济郑高铁濮阳至郑州段、郑州航空港站开通,标志着河南在全国率先建成“米”字形高铁网,迈入了“市市通高铁”时代。

米字形高铁网成“巨矿” 河南如何打造枢纽经济新高地



河南“米”字形高铁网由“纸上蓝图”变“陆地通途” 新华社发

从综合交通枢纽 到国际开放枢纽的“示范”

对于要打造“枢纽经济新高地”的河南来说,拥有虹桥国际开放枢纽的上海不得不提。

2007年,时任上海市委书记习近平调研长宁区,专门提到“大虹桥”的概念。对于当时在建的虹桥综合交通枢纽,他特别指出,这既是上海的枢纽,也是长三角的枢纽。

这种前瞻性的指导布局,奠定了枢纽经济发展的基础。

2009年,高铁、航空、城际城轨等交通方式无缝换乘的虹桥综合交通枢纽竣工。为了让“流量”变“留量”,上海市围绕交通枢纽建设了虹桥商务区,重点打造“大交通、大会展、大商务”功能,使其成为长三角的活跃增长极。2021年初,虹桥综合交通枢纽升级为虹桥国际开放枢纽,横跨沪苏浙皖三省一市,与上海自贸区、自贸区新片区形成东西方向的协同开放与功能分工。

可以说,正是枢纽经济的发展,成就了对外开放的“上海高地”。

而与虹桥综合交通枢纽类似,6月20日开通的郑州航空港站,同样是融合高铁、城际、航空、地铁等诸多功能的现代综合交通枢纽。参考虹桥的发展,让人们人们对河南新高地充满期待。

“米”字形高铁网建成 为河南枢纽经济发展带来新机遇

在济郑高铁濮阳至郑州段、郑州航空港站开通仪式暨新建郑州南站、平漯周高铁、郑开城际铁路延长线建设动员会上,省委书记楼阳生明确提出,加快推动区位优势、枢纽优势向枢纽经济

优势转变。

事实上,就在一周前(6月14日),河南航空枢纽建设同样迎来“大动作”:河南民航发展投资集团有限公司揭牌,河南航投集团航空制造产业园投产。而在这次揭

牌、投产仪式现场,楼阳生更是为河南提出了打造“枢纽经济新高地”的新目标。

“枢纽经济新高地”如何打造?河南又为何要打造这样一个新高地?结合近期一系列布局,答案愈加明显。

七天三提“枢纽经济” 省委书记提出河南要打造“新高地”

本月内,楼阳生已经三次提到“枢纽经济”。

6月14日,在河南航投集团揭牌暨航空制造产业园投产仪式上,楼阳生明确要求河南建设现代化、国际化、世界级物流枢纽,“打造引领中部、服务全国、联通世界的枢纽经济新高地”。

这也是河南建设“枢纽经济新高地”第一次出现在公开报道中。

紧接着,6月15日至16日,楼阳生到商丘调研并再次提到了这个词。他要求当

地强化创新驱动,强化产业支撑,建设对外开放桥头堡枢纽经济新高地。

从14日到20日,短短七天时间,三次“点题”枢纽经济,两次提到“枢纽经济新高地”,可见这一目标在楼阳生心中的分量。

发展枢纽经济,底子在枢纽,目的在经济。河南的枢纽建设成绩令人欣喜。

“米”字形高铁网建成后,河南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,4至6小时通达长三角、粤港澳、成渝等全国主要经济区的高铁出行圈。

航空枢纽建设方面,郑州机场客货运规模连续4年保持中部“双第一”。随着郑州机场二期工程建成投用,北货运区工程主体完工,初步形成横跨欧美亚三大经济区、覆盖全球主要经济体的国际枢纽航线网络。

可以说,这些都是河南发展枢纽经济的底气,也是推动区位优势、枢纽优势向枢纽经济优势转变的基础。

河南怎么干? 充分发挥比较优势后发优势

依托交通枢纽优势,河南如何打造枢纽经济新高地?

楼阳生给出了“充分发挥比较优势后发优势”的方法论。在楼阳生看来,发挥比较优势重在整合,整合要素、整合资源,推动区位、交通、商业、市场、人力等要素资源高效配置、深度融合、协同发力,提升交通枢纽牵引力、内聚力、辐射力。发挥后发优势重在培育,用好“无形之手”“有形之手”,稳住基本盘,培育新动能,探索新业态新模式,大力发展枢纽经济。

这种方法论结合优势再造战略,无疑将成为我省打造枢纽经济新高地的长期指导。

除此之外,建设枢纽经济新高地,还要发挥多种交通方式的叠加效应,推动铁路与航空、公路、水运等多网融合、多式联运;构建以郑州机场为中心的全货运国际航空网络和“一枢多支”现代化机场群,提升“空、陆、铁、水”集成发展优势,建立一单到底、无缝衔接的多式联运体系。

集聚壮大高铁经济,提质增效陆港经济。培育壮大航空金融、航空文旅、航空运动等航空产业,推动航空经济多元化、多样化、多维化发展;加快发展壮大航空制造产业集群,推动产业发展提层次上水平。

交通运输“流量”大于“留量” 枢纽对经济助推不够

省委书记如此高密度提到“枢纽经济新高地”,让人从中感受到强烈的紧迫感。

那么,这种紧迫感从何而来呢?是因为河南的枢纽经济已经到了由“量的积累”向“质的飞跃”迈进的关键时刻。

省发展改革委党组成员、副主任李迎伟在《实施优势再造战略,重塑河南高质量发展新优势》一文中指出,虽然我省已经初步形成联通全国主要经济区域的“米+井”综合交通运输通道,但枢

纽对产业和经济的“搅拌机”“放大器”的功能未能充分发挥,交通运输“流量”大于“留量”问题突出,枢纽偏好型产业规模小、产业链不健全、市场竞争力弱,来自周边区域围绕枢纽资源、要素的竞争日益加剧,面临枢纽地位相对弱化、先发优势丧失的风险。

以交通枢纽建设为例,高效联通长三角地区的东向通道不足。交通枢纽更多承担过境集疏功能,引流、驻流能力不足,客货“始发终到”集

聚效应有待提升。

枢纽偏好型产业基础薄弱。临空产业结构单一,智能终端产业“一家独大”,增加值占航空港实验区规模以上工业的90%以上,且企业多处于来料加工和组装等初级产品阶段。高铁经济拉动效应有限,全省仅郑州东商务区初具规模,其他高铁枢纽的商务区还在开发过程中。此外,还存在空港、高铁、海港、陆港四大枢纽型经济区与行政区之间管理不协调问题突出等情况。

大象深稿

时话河南