

新时期郑州综合交通枢纽高质量发展策略

杨嘉¹, 谢昭瑞¹, 卞长志¹, 杨少辉¹, 孙娟²

(1. 中国城市规划设计研究院, 北京 100037; 2. 郑州市规划勘测设计研究院有限公司, 河南 郑州 450052)

摘要: 中国城市综合交通运输体系建设已进入高质量发展新阶段。推动郑州综合交通枢纽高质量发展既是国家战略要求, 也是枢纽自身发展的阶段要求。准确把握新时期综合交通高质量发展的内涵与要求, 从国际竞争力、区域辐射力、枢纽运转效率、枢纽经济带动等维度对郑州综合交通枢纽发展现状进行评估, 同时对其优势和短板进行分析。围绕构建新发展格局、高标准建设国际性综合交通枢纽城市, 从提能级、强辐射、增效率、促融合等4个方面提出推动郑州综合交通枢纽高质量发展的策略与行动建议。通过不断提升枢纽内外双向辐射能力, 增强资源要素全球配置能力, 推动郑州综合交通枢纽由做大向做强转变。

关键词: 综合交通枢纽; 枢纽城市; 枢纽经济; 高质量发展; 提质增效; 融合发展; 郑州市

High-Quality Development Strategies of Zhengzhou Comprehensive Transportation Hub in the New Period

YANG Jia¹, XIE Zhaorui¹, BIAN Changzhi¹, YANG Shaohui¹, SUN Juan²

(1. China Academy of Urban Planning & Design, Beijing 100037, China; 2. Zhengzhou Urban Planning Design & Survey Research Institute Co., Ltd., Zhengzhou Henan 450052, China)

Abstract: The construction of China's urban comprehensive transportation system has entered a new stage of high-quality development. Promoting the high-quality development of Zhengzhou's comprehensive transportation hub is not only a national strategy requirement, but also a stage requirement for the development of the Zhengzhou hub itself. It is necessary to accurately grasp the connotation and requirements of high-quality development of comprehensive transportation in the new era. This paper evaluates the current development status of Zhengzhou's comprehensive transportation hub from the dimensions of international competitiveness, regional radiation, hub operation efficiency, and hub economic drive, and analyzes its advantages and weaknesses. To better serve the new development pattern, we should build an international comprehensive transportation hub city with high standards. Strategies and action suggestions are proposed to promote the high-quality development of Zhengzhou's comprehensive transportation hub from four aspects: improving energy level, strengthening radiation, increasing efficiency, and promoting integration. By continuously enhancing the bidirectional radiation ability inside and outside the hub, the global allocation capacity of resource elements is improved, and the transformation of Zhengzhou's comprehensive transportation hub is promoted from being bigger to stronger.

Keywords: comprehensive transportation hub; hub city; hub economy; high-quality development; improve quality and increase efficiency; integration and development; Zhengzhou

收稿日期: 2024-05-06

作者简介: 杨嘉(1984—), 女, 山西曲沃人, 硕士, 高级工程师, 城市交通研究分院轨道交通研究所副所长, 研究方向为城市交通战略、综合交通规划、城市轨道交通规划、交通综合治理, 电子邮箱 yjcaupd@qq.com。

0 引言

综合交通枢纽是现代综合交通运输体系的重要组成部分, 在提高综合交通运输效

率、加快交通运输转型发展具有重要作用。伴随着中国城市交通基础设施的不断完善, 国家综合交通枢纽建设也进入高质量发展阶段, 从传统的以枢纽基础设施建设为主

进入提质增效高质量发展新阶段。

郑州市地处中原腹地，交通区位优势，历来是国家重要的综合交通枢纽城市，也是全国首批20个国际性综合交通枢纽城市之一^[1]。作为新亚欧大陆桥经济走廊主要节点城市，郑州市在国家“一带一路”建设和双循环新发展格局构建中地位突出。作为中原城市群核心城市、黄河流域的重要节点城市，郑州市在国家城镇化格局中承担着引领区域发展和支撑中部崛起的重要作用。加快推动国际性综合交通枢纽城市建设，提升枢纽能级和内外辐射力，促进交通区位优势向枢纽经济优势转化^[2]，是郑州综合交通枢纽(以下简称“郑州枢纽”)在高质量发展阶段的主要任务，也是郑州市落实国家战略、建设国家中心城市的内在要求。

1 新时期综合交通枢纽高质量发展内涵

新中国成立以来，综合交通运输发展取得了巨大成就，交通基础设施建设实现了由供给不足到总体缓解再到基本适应的阶段性转变，形成覆盖全国的综合交通运输网络。《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》^[3]的印发，标志着中国现代综合交通运输体系建设进入了高质量发展阶段^[4]。综合交通运输体系建设将由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变^[5]。

新时期推动国家综合交通枢纽体系高质量发展的内涵和要求包括：1)全面提升枢纽

的内外双向辐射能力，强化国际性综合交通枢纽竞争力；2)推动跨区域枢纽之间的协同联动，打造高质量枢纽集群；3)加强枢纽内部及枢纽之间多种运输方式的衔接，促进联程联运、多式联运发展，提升整体服务效率和服务品质；4)推动“枢产城”融合发展，提升重要枢纽的资源要素集聚能力和经济带动能力；5)加快枢纽创新驱动发展，促进枢纽智慧安全绿色发展^[6-7]。

2 郑州枢纽发展历程与阶段判断

郑州市的城市发展因交通而兴。20世纪初，随着京汉铁路与汴洛铁路建成通车，郑州逐渐成为国家重要铁路枢纽。枢纽地位的提升直接带动了郑州城市地位的提升和社会经济的快速发展。20世纪八九十年代，连霍高速公路和京港澳高速公路陆续建成通车，郑州成为全国重要的高速公路枢纽。进入21世纪，郑州航空货运快速发展，在中国率先开创了依托国际航空货运枢纽建设推动内陆开放发展的新路径。近年伴随着高速铁路(以下简称“高铁”)的快速发展，郑州率先建成米字形高铁网，3小时高铁交通圈可以到达京津冀、长三角及中东部大部分地区。从国家重要铁路枢纽到国际航空货运枢纽，从国内枢纽到内陆开放门户枢纽，郑州枢纽建设取得瞩目成就，在经历了铁路、公路、航空、高铁等交通基础设施快速发展阶段之后，从以基础设施建设为主进入提质增效高质量发展的新阶段(见图1)。

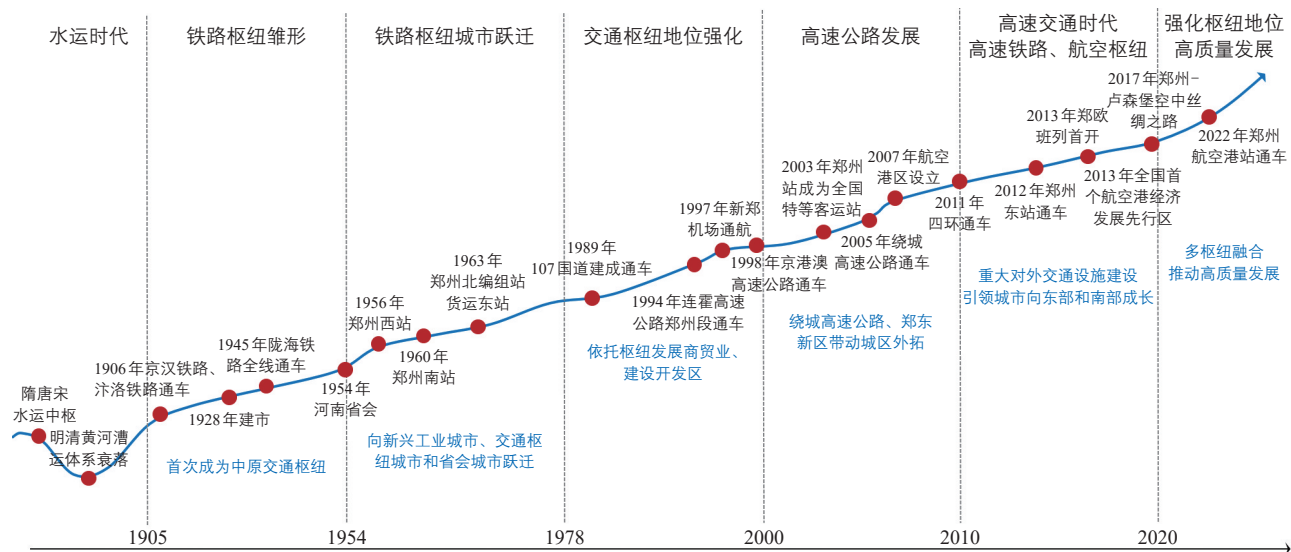


图1 郑州综合交通枢纽发展阶段

Fig.1 Development stage of Zhengzhou's comprehensive transportation hub

3 郑州枢纽发展现状多维评估

郑州市地处京港澳-粤港澳主轴和大陆桥走廊^[1]的交汇处,交通区位优势突出,形成了由航空、铁路、公路、内河航运等多种运输方式构成的综合交通运输体系。本文从国际竞争力、区域辐射力、枢纽运转效率和枢纽经济带动等维度对郑州枢纽的发展现状进行评估。

3.1 国际竞争力

1) 国际航空发展迅速,货运航空枢纽竞争力持续提升。

郑州航空枢纽在以货为先的战略引领下,经过近10年快速发展,已成为中西部地区最大的货运枢纽机场。2021年郑州新郑国际机场(以下简称“新政机场”)货邮吞吐量突破70万t,新型冠状病毒感染疫情期间逆势增长35%,稳居全国第6,并跻身全球货运机场40强;2023年完成60.8万t。2023年货运航线49条,其中国际航线32条,全货机通达全球61个机场,其中国际机场43个。无论是国际货邮吞吐量(见图2)还是货运航线分布,郑州航空枢纽在中西部城市中都表现突出。

2) 国际陆港中欧班列持续增长,引领内陆开放的作用持续增强。

郑州位于中欧班列西部通道和中部通道的交汇处,为全国五大中欧班列集结中心之一,在“一带一路”建设中发挥着重要支点作用。郑州中欧班列(中豫号)现已形成21个境外直达车站、8个出入境口岸的国际物流网络,境外网络覆盖欧亚、东盟等40个国家140余个城市,境内辐射至珠三角、长三角、京津冀等地区,初步实现连通境内外、辐射东中西的物流网络布局。截至2023年10月底,郑州中欧班列(中豫号)累计开行突破1万列,班次与货值都呈持续增长态势,综合运营评价指标在全国位居前列。

3.2 区域辐射力

1) 交通区位优势突出,面向区域的枢纽辐射能力强。

郑州地处中原腹地,是全国“十纵十横”综合运输大通道中陆桥通道、黑河至港澳运输通道、烟台至重庆运输通道3条大通道交汇点,也是中国内陆腹地海、陆、空多式联运节点(见图3)。郑州枢纽2小时航空圈

覆盖全国90%以上地区,3小时高铁圈可达中部与东南沿海大部分地区。无论是交通网络设施规模还是交通网络连通度,郑州枢纽都表现出较强的区域辐射优势。

2) 都市圈交通网络不断完善,一体化交通运输服务体系尚待构建。

以郑州市为中心的放射状综合交通运输网已基本形成。随着都市圈综合交通运输网络的不断完善,与之相对应的综合交通枢纽建设也进入提质增效阶段。不论是人口经济规模,还是交通枢纽能级,郑州市在都市圈中均占有绝对主导地位。交通功能的过度集聚也带来了设施能力饱和、空间发展受限、

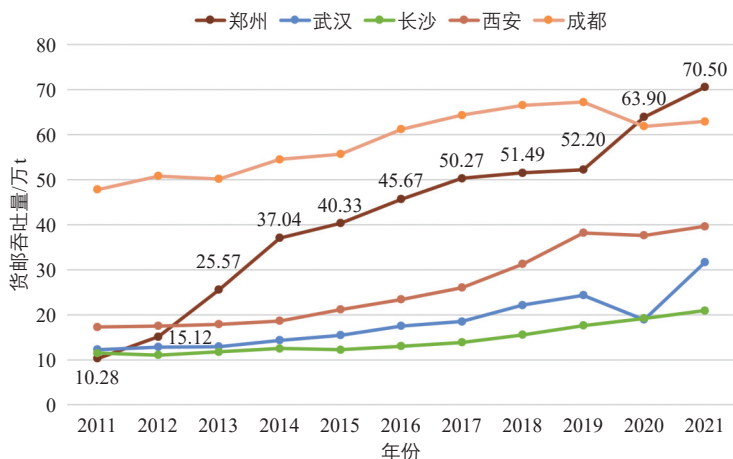


图2 中西部城市机场货邮吞吐量历年变化

Fig.2 Changes in cargo and mail throughput of airports in central and western cities over the years

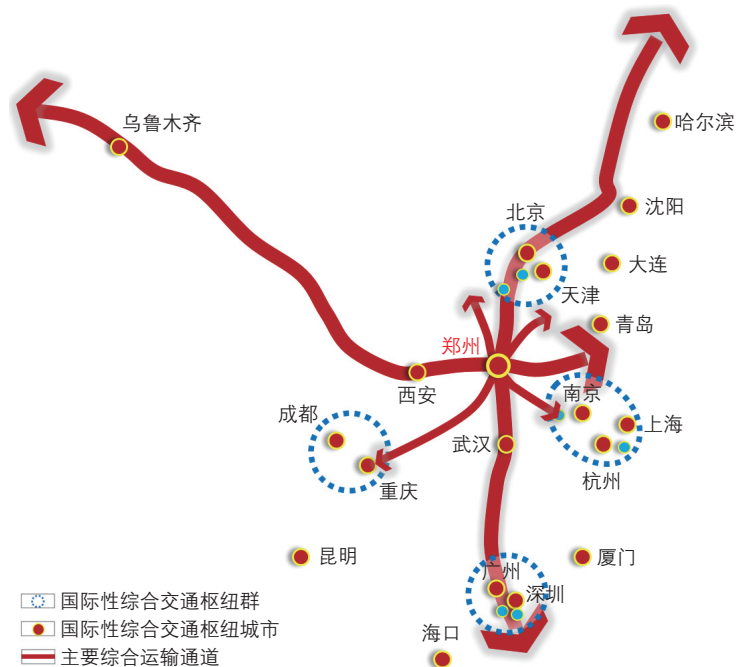


图3 郑州枢纽交通区位

Fig.3 Transportation location of Zhengzhou hub

交通衔接不便、交通组织矛盾突出等一系列问题，都市圈一体化的综合交通运输服务体系尚待构建。

3.3 枢纽运转效率

1) 口岸通关效率不断提升，对外开放体系加速构建。

郑州市已建成2个一类口岸、2个综合保税区、9个功能性口岸，是中国功能性口岸数量最多、种类最全的内陆城市。在口岸通关方面，流程持续简化、效率不断提升，机场口岸和铁路口岸通关效率均排在全国前列，为畅通国内国际双循环、打造内陆地区开放高地、加快建设国际物流枢纽中心奠定了坚实基础。

2) 枢纽内部及枢纽之间的衔接换乘效率、联程联运效率有待提升。

郑州市已形成以郑州站、郑州东站、新郑机场为核心的客运枢纽体系和以空港、陆港和物流园区为主体的货运枢纽体系。主要客运枢纽之间的换乘次数和换乘时间在全国主要城市联程联运发展排名中相对靠后。货运总体结构仍表现出以公路运输为绝对主导的特征，运输结构有待优化、多式联运水平有待提升。伴随着多枢纽格局的形成，枢纽内部及枢纽之间的衔接换乘效率、联程联运效率成为影响枢纽进一步提质增效的关键。

3.4 枢纽经济带动

1) 枢纽偏好型产业带动。

郑州市具备发展枢纽经济的基础优势，以空港经济为代表的枢纽经济发展迅速，但枢纽偏好型产业如航空装备、轨道交通装备、新能源、新材料等高端制造业，金融保

险、服务贸易、商务办公、文化旅游等现代服务业，尚未形成高水平集群和规模化发展态势。由于本地产业基础薄弱，郑州枢纽经济总体呈现产业结构单一、规模较小、层次不高的特点，对产业链上下游的拓展和带动不足^[8]。

2) “枢产城”融合发展。

推动综合交通枢纽与周边用地、产业融合是促进枢纽经济发展的重要方面。郑州航空港区作为国家级航空港经济先行区，临空经济发展初具规模；作为国际陆港中欧班列发展迅速，但由于空间发展受限的问题，周边关联产业集聚不明显；郑州高铁枢纽的站城融合多处于培育阶段，站城一体、布局紧凑的现代城市综合中心尚待形成，总体发展水平仍需提升。

4 郑州枢纽的优势与短板分析

1) 内陆开放门户作用突出，但枢纽能级和服务能力仍需提升。

郑州凭借“空港+陆港”双枢纽链接全球，内陆开放门户的作用日益凸显，但综合交通枢纽的能级和总体服务能力仍需提升。首先，国际航空枢纽能级仍需提升。郑州航空货运发展迅速，但先发优势在减弱，竞争压力渐增。与航空货运发展相比，航空客运发展相对较慢，与西安、成都、重庆等中西部主要枢纽城市相比仍存在差距。其次，国际陆港枢纽亟须提级扩容。郑欧班列的发展质量在中国位居前列，但开行班次低于成都、重庆、西安，单位货值与成都、重庆也存在差距。此外，国际陆港面临空间拓展受限问题，与西安、成都、重庆等相比规模偏

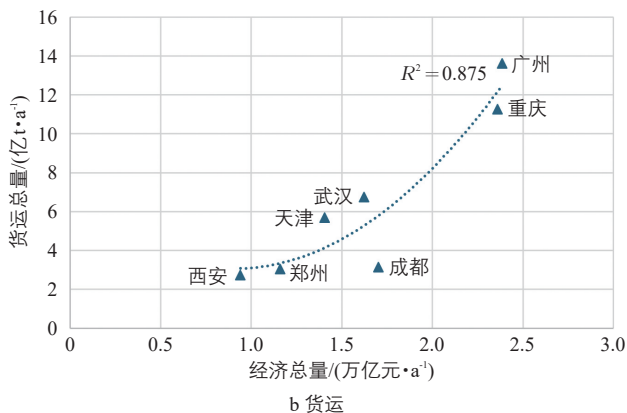
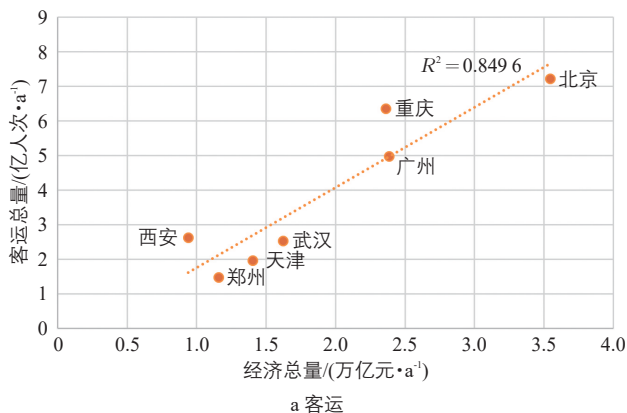


图4 综合交通枢纽能级与经济体量关系分析

Fig.4 Relationship between comprehensive transportation hub energy level and economic volume

小，亟须加快推进国家新陆港的选址和建设（见图4）。

2) 交通枢纽功能优势突出，但优势转化和经济辐射带动作用偏弱。

郑州交通枢纽优势突出，但交通优势尚未有效转化为经济发展优势，对本地经济的辐射和带动作用偏弱。例如，中欧班列、航空货运与本地产业联动不足，临港、临空与本地产业关联较弱，省外货源比例超过70%，与成都、重庆等省内货源占70%的状况形成明显对比；物流企业的竞争力不强，仍以“小散弱”为主，物流发展质量不高。2021年郑州市物流业增加值1 002亿元，占GDP的7.8%。对比同为中部城市的武汉，2021年物流业增加值1 617亿元，占GDP的9.1%。

3) 交通通道设施日趋完善，但枢纽组织能力及枢纽之间的统筹协调需加强。

郑州地处中国经济地理中心，多方向放射状交通网络已基本形成，多枢纽格局也在形成中。伴随着交通网络的不断完善，枢纽内部组织及枢纽之间的统筹协调仍需加强。例如，当前米字形高铁网络已率先建成，但铁路枢纽内部仍存在瓶颈，部分区间通过能力已饱和，枢纽内部组织、转换能力与多通道格局仍不匹配，枢纽之间线路组织灵活性仍需提升。其次，伴随着多枢纽格局的形成，不同枢纽之间的功能定位、组织衔接关系均需要进行统筹，一体化的枢纽网络体系尚待完善。

4) 交通联运需求逐渐增长，但多式联运效率和联程联运发展水平待提升。

首先，枢纽内部及枢纽之间的平均换乘时间过长，联程联运效率不高，影响枢纽联动优势发挥。郑州站至机场之间乘坐城市轨道交通需要换乘两次，经过机场的城际铁路班次也有限。其次，多式联运发展水平不高。货源集散主要通过公路运输，铁路运输优势未充分发挥，运输结构亟待优化调整；多式联运仍以空公、公铁为主，空铁、铁海联运发展不充分。

5 推动郑州枢纽高质量发展的策略与行动建议

新时期国家赋予郑州市国际性综合交通枢纽城市的高定位。推动郑州枢纽高质量发展既是国家战略要求，也是郑州枢纽自身发展的阶段要求。为构建新发展格局，将郑州

建设成为连通境内外、辐射东中西的国际性综合交通枢纽城市，建议从提能级、强辐射、增效率、促融合4个方面开展提升行动。

1) 提能级：持续强化内陆开放门户作用，提升综合交通枢纽能级。

构建新发展格局需要具有国际竞争力的经济增长级作为支点^[7]，郑州作为国家战略重要支点城市和国际性综合交通枢纽城市，综合交通枢纽能级仍需进一步提升。一方面，继续巩固国际航空货运优势，持续提升航空枢纽国际服务水平。加强全球性国际邮政快递枢纽建设^[8]；国际货运航线拓展至中东、亚太、非洲等地，实现与全球主要货运枢纽的航线高效通达；新增至东南亚、欧美、非洲等地国际客运航线，提升国际航空客运服务水平。另一方面，加强新国际陆港建设，打造国家内外双循环枢纽示范。巩固中欧班列国际线路网络，开拓中亚班列货运新通道；加快全球转运分拨中心、国际交易中心、国际结算中心建设，提升枢纽全球资源要素配置能力。

2) 强辐射：提升综合交通网络内畅外联水平，增强枢纽辐射和带动作用。

构建内畅外联的综合交通运输网，不断提升郑州枢纽内外双向辐射能力。在巩固新亚欧大陆桥通道优势的同时，积极对接新兴国际运输大通道，南向拓展经凭祥、瑞丽口岸至东盟的国际运输通道，深化与东盟十国的经贸合作水平。在米字形高铁网的基础上，规划研究新增郑宁、郑洛银等区域高铁通道。战略预留超级高铁通道，提升与国家四大城市群时空通达效率。完善中原城市群城际网络，推进郑洛城际、郑开商城际、郑安城际、郑信城际等通道规划建设，加强区域城际网络与新郑机场的衔接。推进郑州都市圈区域性综合交通枢纽建设，构建都市圈多层级枢纽体系。

3) 增效率：提高综合交通枢纽运转效率，实现人享其行、物畅其流。

完善多层次综合交通枢纽体系，提升交通枢纽运转效率。推动旅客联程运输、货物多式联运发展，实现人畅其行、物畅其流。加快推进城市轨道交通快线建设，提升重要客运枢纽之间的衔接换乘效率；新增高铁联络线，推动京广高铁直接进入航空港站及新郑机场，提高空铁联程服务水平；推进郑州航空港站高铁物流基地及空铁联运中心建设；推动实施铁路专用线入企入园工程，提

升货运多式联运效率;加强“空、陆、铁、水”四港联动建设,完善重大枢纽集疏运体系;加快国际陆港枢纽铁路口岸大监管区及扩区建设,提高通关效率;拓展新郑机场电子货运试点应用范围,提高机场货物通行时效。

4) 促融合:促进“枢产城”高质量融合发展,推动枢纽优势向经济优势转化。

加强交通枢纽与关联产业的融合,培育壮大临空、临港、临铁经济,推动郑州枢纽优势向经济优势转化^[9-12]。推进郑州东站、郑州南站、郑州航空港站等高铁枢纽站城一体化建设;促进高铁物流、高端商务、商贸零售娱乐、跨境电子商务等产业发展;优化临空产业布局,推动总部经济、高端产业、科技研发等功能集聚,做强临空经济;大力推动“班列+口岸”“班列+园区”模式,形成班列带产业、产业促班列的发展格局,推动“运贸产”联动发展。以新郑机场、新国际陆港枢纽为核心,推动“空、陆、铁、水”四港联动发展,高标准打造国家枢纽经济示范高地。

6 结束语

综合交通枢纽是提高综合交通运输效率、发展枢纽经济的核心载体,也是影响城市竞争力的重要因素。通过综合交通枢纽城市建设推动交通枢纽与城市功能、与关联产业的融合发展,已成为当前提升城市竞争力和促进经济高质量发展的重要抓手。郑州市作为国家重要综合交通枢纽城市,新时期要准确把握高质量发展内涵,不断提升枢纽内外双向辐射能力,增强资源要素集聚能力和经济带动能力,由做大枢纽向做强枢纽转变。

参考文献:

References:

- [1] 中共中央 国务院. 国家综合立体交通网规划纲要[EB/OL]. (2021-02-24)[2024-04-15]. https://www.gov.cn/zhengce/2021-02/24/content_5588654.htm.
- [2] 河南日报. 省委工作会议在郑州召开,确保高质量发展现代化河南,确保高水平实现现代化河南,全面实施“十大战略”[EB/OL]. (2021-09-07)[2024-04-15]. <https://m.henan.gov.cn/2021/09-07/2308688.html>.
- [3] 中共中央 国务院. “十四五”现代综合交

通运输体系发展规划[EB/OL]. (2021-12-09)[2024-04-15]. https://www.gov.cn/gongbao/content/2022/content_5672664.htm.

- [4] 向爱兵. “十四五”高质量建设现代综合交通运输体系的五个显著特征[J]. 中国经贸导刊, 2022(5): 21-23.
- [5] 中共中央 国务院. 交通强国建设纲要[EB/OL]. (2019-09-19)[2024-04-15]. http://www.gov.cn/zhengce/2019-09/19/content_5431432.htm.
- [6] 中华人民共和国交通运输部, 国家铁路局, 中国民用航空局, 国家邮政局, 中国国家铁路集团有限公司. 现代综合交通枢纽体系“十四五”发展规划[EB/OL]. (2022-01-29)[2024-04-15]. https://www.mot.gov.cn/zhuantishiwujtysfzgh/202201/t20220129_3639070.html.
- [7] 李名良. 加快推动综合交通枢纽高质量发展[J]. 中国经贸导刊, 2022(5): 18-21.
- [8] 河南省人民政府. 河南省“十四五”现代综合交通运输体系和枢纽经济发展规划[EB/OL]. (2022-01-26)[2024-04-15]. <https://www.henan.gov.cn/2022/01-26/2389095.html>.
- [9] 吴文化, 向爱兵, 毛科俊, 等. 我国枢纽经济发展理论与实践[M]. 北京: 经济科学出版社, 2019.
- WU W H, XIANG A B, MAO K J, et al. Hub economy: a new theory and practice of transportation development in China[M]. Beijing: Economic Science Press, 2019.
- [10] 贺兴东, 汪鸣. 枢纽经济发展趋势与实现路径[J]. 中国经济报告, 2021(5): 5-10.
- HE X D, WANG M. Development trend and realization path of hub economy[J]. China policy review, 2021(5): 5-10.
- [11] 李连成, 李名良. 中国枢纽经济创新发展的思路与对策[J]. 中国经济报告, 2021(5): 11-17.
- LI L C, LI M L. Thoughts and countermeasures of the innovative development of hub economy in China[J]. China policy review, 2021(5): 11-17.
- [12] 宫银峰. 关于我国枢纽经济发展的多维思考[J]. 中州学刊, 2020(5): 39-45.
- GONG Y F. Multidimensional thinking on the development of China's hub economy[J]. Academic journal of Zhongzhou, 2020(5): 39-45.