

12月8日,列车驶过济郑高铁长清黄河铁路特大桥。当日,济郑高铁全线贯通运营。新华社发

济郑高铁全线通车,济南和郑州这两大省会城市终于互为“1.5小时高铁圈”了。济郑牵手,北方强省可以“抱团”了吗?多位专家分析指出,抢抓济郑高铁贯通的历史机遇,推动区位优势、现代交通优势转化为经济社会高质量发展的优势,成为郑州、济南以及沿线所有城市共同面临的考验。

山东有出海口优势,河南有陆空枢纽优势,黄河流域产业互补面临突破 跨越“山河”开新途,北方强省趋“抱团”

记者 蔡宇丹

一条高铁里的“东西差距”

今年以来,有关济郑高铁通车的一举一动,都在鲁豫两省密切关注中。济南到郑州,直线距离不到400公里,没有高铁直通时,要绕道徐州再掉头抵达,高铁车程在3.5-4.5个小时之间。

济南到西安,直线距离900公里,高铁车程平均在6-7小时,每天7趟班次;济南到重庆,直线距离1500多公里,高铁车程最快8小时,每天3趟班次。

郑州到西安,直线距离480公里,目前高铁最快1小时47分钟抵达,平均车程2小时左右;郑州到重庆,高铁最快4小时39分钟抵达。

现在,济郑高铁全线贯通,济南和郑州两大省会从互联互通变成直连直通。济南和郑州最快103分钟抵达,这意味着未来济南到西安、重庆这些西部中心城市的高铁车程也将缩短。

一条连通中国经济中心地带中心城市的高铁大动脉的修建,对于区域经济格局的影响举足轻重。

从2016年10月济郑高铁动工,到现在全线通车,7年间,中国区域经济格局发生了巨大变化。

2016年,青岛GDP刚破万亿,郑州和济南的经济体量分别在7000亿和6000亿量级,济南和郑州GDP差距1458亿元。2022年,济郑经济体量双双站在1.2万亿量级,两城GDP差距缩小到907亿元。

这仅仅是一个方面,更大的变量来自于长三角一体化快速推进引发的一系列蝴蝶效应。

记者注意到,济郑高铁通车倒计时之际,11月14日,《苏锡常都市圈轨道交通融合发展规划》在无锡启动。地铁跨市连通,一个肉眼可见的趋势性变化是,未来苏锡常将变成一个超级城市。

根据2023中国都市圈发展潜力排名,苏锡常都市圈位列全

国第5,仅次于四大一线城市都市圈。

苏锡常毗邻大上海。2022年9月,上海、江苏、浙江三地政府联合发布《上海大都市圈空间协同规划》。

这个长三角一体化发展的“精华版”,囊括上海、苏州、无锡、常州、南通、宁波、嘉兴、湖州、舟山9座城市,其中五座万亿GDP城市和一座GDP即将破万亿城市。这个区域也是长三角地区产业链最完备、产业创新最突出区域。根据规划,2025年,上海大都市圈经济规模接近20万亿元,要打造全球影响力的世界级城市群。

轨道上的苏锡常按下快进键后,未来要实现的,不只是苏锡常三地高度融合,更是苏锡常与上海之间的一体化乃至同城化。长三角正在加速一体化进程,黄河流域一体化进程走到哪一步了?

2021年10月,《黄河流域生态保护和高质量发展规划纲要》出台。当月,山东省、河南省发改委签署了《关于鲁豫毗邻地区共建黄河流域高质量发展示范区合作框架协议》,在生态环境保护、基础设施建设、产业分工协作、文化保护等领域深化合作,协同共建黄河流域高质量发展示范区,努力打造全国省际毗邻地区协同发展样板示范。

2023年1月,《山东省建设绿色低碳高质量发展先行区三年行动计划(2023-2025年)》提出,加强与中原、关中等城市群协作发展,探索“共建园区”等跨区域产业合作新模式,建设沿黄达海大通道、现代产业大走廊。

推动区域一体化发展,交通先行。不管是建高铁还是建地铁,从一个侧面反映了推动要素流通的难度系数,但抱团发展已是大势所趋。

黄河不是长江或者京杭大运河这样的“黄金水道”,能够形成产业互补性极强的“经济廊带”,黄河流域九省区经济联系不强,一体化发展的破局点在哪里?随着南北差距进一步扩大,解决这一问题的优先级和紧迫

感被进一步放大。

黄河流域交通网络就此“破局”

山东与河南牵手,济郑高铁是一个标志性工程。

2021年,《黄河流域生态保护和高质量发展规划纲要》提出,要加快形成以“一字型”“几字型”“十字型”为主骨架的黄河流域现代化交通网络,填补缺失线路,畅通瓶颈路段,实现城乡区域高效连通。其中,“一字型”大通道即济南经郑州至西安、兰州、西宁的东西向大通道。济郑高铁贯通,意味着在济南坐上高铁直通郑州,在郑州转向陇海客专,到达西安、兰州、西宁,这将是黄河流域交通网络格局的一大突破。

济郑高铁通车牵动多方关注。多位专家分析指出,抢抓济郑高铁贯通的历史机遇,推动区位优势、现代交通优势转化为经济社会高质量发展的优势,成为郑州、济南以及沿线所有城市共同面临的考验。

济郑高铁连接中原城市群和山东半岛城市群。

对山东而言,济郑高铁是山东扩大西部腹地的关键性通道之一,山东经郑州接入陇海线这个东西交通大动脉,直达大西北。

对河南来说,济郑高铁使河南与山东港口群实现紧密连接,双循环格局下,陆海联动的市场需求越发迫切。

对于济南和郑州来说,进一步做大体量和能级,是强省会的责任和担当,高铁直连无疑是提升辐射力的最快捷方式。

从济南都市圈、郑州都市圈各自一体化发展,到黄河流域一体化发展,抱更大的团,汲取更大的能量是一个明显趋势。

8月31日,山东、河南两省签署《关于加强交通互联互通 服务支撑黄河流域生态保护和高质量发展的合作协议》。这份协议涉及高铁建设、公路网、陆海联动物流体系等5个部分,清晰地圈出了两省合作的战略重

点——“充分发挥山东作为黄河流域唯一出海口省份和河南郑州国际航空货运枢纽、全国铁路枢纽的引领作用,共建沿黄陆海大通道”。

也就是说,山东有出海口优势,河南郑州有陆空枢纽优势,两省双向奔赴,合作共赢成为主基调。

2022年,郑州和青岛等20个城市入选国际综合交通枢纽城市。交通区位优势无疑是郑州最大优势,但随着国际地缘政治变化,产业结构调整,郑州这个老牌枢纽需要链接新通道新枢纽,为区域经济发展寻求更便捷更低成本的物流大通道。

沿黄陆海大通道在这个时候价值凸显。

从富士康到比亚迪 青岛担纲“沿黄门户”

沿黄陆海大通道的东端,是山东苦心经营多年的山东沿海港口群。

从2018年起,山东推动省内港口群重组,青岛港、日照港、烟台港三大港各自形成特色鲜明的港口贸易。公开报道显示,作为中国北方最大贸易口岸,山东港口的原油、铁矿石、铝矾土和粮食进口量分别达到全国总量的1/3、1/4、3/5和1/5。在规模体量上,山东港口已经成为全球最大港口群。

双循环发展格局下,山东港口群又有了一个全新定位——打造黄河流域最便捷的出海口,沿黄城市一体化发展的破局点就这样“蹦”出来。

公开报道显示,上世纪90年代,青岛港率先在郑州开通海铁联运班列,为河南进出口企业搭建出海物流大通道。2020年,山东港口物流集团在河南成立郑州区域公司,不断扩大河南“朋友圈”,陆续在郑州、洛阳、三门峡、驻马店等7地布局建设内陆港,开通海铁联运班列线路12条。

山东港口相关负责人在接受采访时透露,山东港口累计在沿黄流域的郑州、西安以及攀

枝花等地区开通84条海铁联运班列,在沿黄流域重要节点城市建设35个内陆港。

得益于区位、航线、腹地等优势,青岛已成为黄河流域最便捷出海口。今年上半年,青岛港开通了2条海铁联运班列,海铁联运线路达到72条,河南、陕西半数以上的出口货物从青岛出海。

“沿黄陆海大通道”价值凸显,催化剂来源于地区产业结构大调整,一个细节佐证,21世纪头十年,最耀眼的产业明星是富士康;现在,地方政府的座上宾是比亚迪。

这条陆海大通道正在为中国外贸“新三样”之首新能源汽车出海发挥巨大效能。

今年上半年销量超过奔驰和宝马,新晋全球十大车企的比亚迪,目前在西安和郑州建有生产基地,前者去年产能99.5万辆,后者规划年产能40万辆。

今年年初,比亚迪汽车成套散件就通过海铁联运方式抵达青岛港,由长荣海运发往埃及。5月30日,青岛港商品车码头揭牌启用。7月以来,青岛港提速开设两条新能源汽车海铁联运班列,将比亚迪集团西安工厂和上汽集团郑州基地生产的新能源汽车发往海外。其中,“西安制造”比亚迪先通过内贸铁路,经过2-3天运抵青岛港,再经长荣明星航线CEM,30天抵达荷兰鹿特丹,全程运输时间仅为30-35天。

公开数据显示,2023年一季度,山东港口海铁联运箱量同比增长21%,继续保持全国首位;山东港口河南地区累计完成海铁联运操作箱量超1.9万标箱,同比增长200%以上。今年上半年,青岛港汽车整车出口量实现翻番。

济南市口岸和物流办公室副主任王磊在接受媒体采访时曾表示,将全面发挥黄河流域最便捷、最经济出海口的优势,创新“陆海联动、海铁直运”内陆物流监管模式,构筑沿黄国际物流大通道,助力沿黄流域出口货物境内综合运输成本下降20%。