

聚焦信阳三大优势

前沿优势之交通篇

放大“节点城市”优势 续写信阳铁路荣光

截至目前,我市境内铁路营运里程537公里,实现县县通铁路

□本报记者 赵雪峰 时秀敏

9月16日,信阳火车站首列时速120公里的“九州货物快运”列车开行,使信阳铁路货物运输进入速度更快、覆盖更广、服务更优、成本更低的“4G”时代。列车紧跟鄂豫两省一体化的供应链体系设置停靠站点,对提升信阳综合经济竞争力、优化资源配置意义重大。

两年前的9月28日,京广高铁信阳东站开通运营,成为全国高铁“大公交”的一个重要站点,让信阳与很多一线大中城市几乎进入了同城时代。

信阳,这个全国铁路交通的“节点城市”正面临着新的机遇和挑战。

历史的荣光

有人说,信阳市是一座因铁路而兴的城市。因为铁路交通优势,让它在解放初期取代潢川,成为豫南的政治经济文化中心。

的确,铁路带给信阳人的骄傲和荣光,可以上溯百年的历史。

河南省最早的铁路是1899年建成的卢汉线(卢沟桥至汉口)武胜关至信阳段,如今的京广铁路北京至汉口段,前身正是卢汉铁路。信阳作为卢汉铁路的一个站点,1902年8月建立信阳州火车站(即河南汝宁府信阳州)。也就是说,早在一百多年前,信阳就站在我国南北“大动脉”重要节点之上。

荣光仍在续写:

1996年9月1日,作为中国目前仅次于长江三峡工程的第二大工程、中国铁路史上建成线路最长的工程项目,京九铁路正式贯通,纵贯信阳淮滨、潢川、潢川经济开发区、光山、新县五县区。至此,京广、京九两条干线国铁在信阳境内平行运行;

2006年4月18日,宁西线客运列车首次运营,途经信阳市10个县区、管理区,信阳至上海K462/1次同日首发,结束了信阳无始发华东地区列车的历史;

2007年4月18日,铁路运输第六次大面积提速,信阳火车站首发动车组;

2012年9月28日,京广高铁信阳东站、明港东站开通运营,信阳到省会郑州只需78分钟,到湖北武汉最快仅仅40分钟,信阳因此融入到郑州及武汉1小时都市圈的辐射范围。信阳东站始发44趟高铁车次至全国各大中城市,成为河南省除郑州站以外发送旅客量最多的高铁站。而信阳,也成为全省唯一一个设两个高铁站的地级城市。

截至目前,信阳市境内铁路营运里程537公里,实现县县通铁路,京广、京九、宁西三条国铁和京广高铁在信阳形成多个十字交叉,全市铁路年发送旅客近800万人次,发送货物650万吨。信阳,当之无愧地成为铁路交通节点城市,成为真正意义上的“立中原而通八方,居腹地而达九州”交通枢纽。

市委书记郭瑞民在接受中央人民广播电台记者采访时曾经自豪地说,信阳多个十字交叉的铁路交通优势,在我国非省会省市和地区中,非常罕见,交通优势已经成

为信阳最具竞争力的优势。

现实的抉择

“‘十一五’、‘十二五’期间,信阳四条铁路都有工程,十年间,为信阳贡献了200个亿的固定资产投资。”信阳市支持铁路建设领导小组办公室主任朱金华告诉记者,“石武客专信阳建设项目、京广铁路信阳至陈家和段改造工程、京九铁路电气化改造工程已经圆满完工。宁西铁路增建二线工程正在抓紧施工。”

“支持铁路建设领导小组办公室”、是信阳市政府成立于2005年的临时机构。在修建京九铁路时,他们“披挂上阵”,提出“像当年支

预计2015年底可全部竣工。

2013年7月,信阳市市长乔新江到宁西铁路增建二线工程现场办公。针对支铁办梳理的70个问题,他明确要求本着特事特办、快事快办的原则,把握时间节点,提高工作效率,一件一件地抓好督查落实,确保工程建设快速顺利推进。

今年2月,中国铁路总公司领导深入信阳铁路建设一线检查指导工作,对信阳支持铁路建设工作给予充分肯定。

未来的挑战

铁路见证了时代的进步,也拉

网规划;河南省规划的“米”字形快速铁路网中的郑万铁路走向为郑州—许昌—平顶山—南阳到万州。因此,信阳可利用上述便利因素顺势新增2条铁路,一是建设信阳至随州铁路客运线,可打通信阳向西南至重庆万州和至成都的快速通道,亦使武汉经随州向西北至西安的快速路贯通;二是规划建设信阳经潢川至固始,再向东延伸至六安市铁路客运线,满足沿线城际需求,强化信阳与安徽、湖北两省的联系,发挥三省交界的通勤作用,密切与“长三角”地区的联系。

开工建设京九客专信阳段。京九客运专线北起北京,跨越京、冀、鲁、皖、豫、鄂、赣、粤八省市,南至

中原城市群和武汉城市圈城际铁路规划建设方案基础上,将郑州至漯河城际铁路延伸至信阳,与武汉至孝感城际铁路延伸段衔接,形成郑武城际线路。

与此同时,加快明港站货能力改造提升、市区四一路立交桥拓宽改造工程、信阳铁路货场外迁等一批项目的论证、立项、建设工作进度。

据市支铁办负责同志介绍,到2020年,信阳将新增规划线路200公里,完成信阳火车站四站台高站台改造、双面站台改扩建工程,届时,来自老城区和羊山新区的乘客可以分别从不同方向乘车;完成信阳东站站房改造工程,同样形成双面站



前一样支持铁路建设”,到今天,信阳铁路交通迎来全新的一项,十年间,他们不仅为信阳境内铁路建设营造了和谐环境,而且结合国家铁路建设,争取了一个又一个项目,在信阳铁路建设史上写下了浓重的一笔。

京广高铁建设时,从征地拆迁,到施工便道、临时用地复垦等,事无巨细,支铁办谋划在前。京广高铁作为一条新建铁路,为保障后期道路管护,支铁办结合实际,积极争取,将施工便道变成建设用地,成为乡村公路,既解决了当地群众出行难的问题,也给铁路的管养维护提供了便利。

为全力做好宁西铁路增建二线工程,支铁办千方百计优化方案,想方设法减少对永久用地的占用和对建筑物的拆迁,实际投资比预算节省2个亿,减少永久用地占用近4000亩,减少临时用地占用700亩。目前,已完成投资43亿,占总投资70亿的61%,信阳境内征拆进度、投资完成百分比和工程形象进度均在沿线四个省中排名第一,

近于信阳与外界的距离,以到北京为例,从特快的13个多小时,到动车的7个多小时,再到高铁的4个多小时,信阳南下北上效率大大提高。京九铁路电气化改造,使信阳东部区域的北上南下速度也大为提高。而正在建设的宁西铁路增建二线工程将使信阳东西向通行更加顺畅、便捷。

然而,据业内人士介绍,信阳铁路交通十分凸显优势却在新形势下面临着严峻的挑战:过去铁路交通的“枢纽城市”、“节点城市”,如今,在接下来新一轮的河南省“米”字型干线铁路网建设中无一席之地。而以郑州为中心的中原城市群城际铁路网向南只到漯河,以武汉为中心的城际铁路网向北只到孝感,造成信阳北不靠、南不联的尴尬处境。“十三五”期间,由于种种原因,信阳欲新建铁路前景亦不容乐观。

逆水行舟,不进则退,当别的地级城市面临着新的机遇时,信阳将怎样巩固铁路交通“节点城市”的定位优势,成为一大难题。

善做善成的老区人民自然不会束手无策、裹足不前。承东启西、连南贯北的交通区位优势,在任何情况下都不能削弱,只能增强!为改变被动局面,信阳人正抢抓机遇,奋发有为,积极谋划一批切实可行的铁路项目,新增几条铁路通道,让信阳交通运输优势更优!

打通宁西走廊快速铁路通道。在宁西走廊大通道中,沪汉蓉铁路客运专线已开通运营,武汉经随州至西安客运专线正在开展前期工作,湖北省已将随州至信阳铁路客运专线(湖北境内)纳入本省铁路

深圳,连接香港九龙,是国家重要的高速铁路干线,将在“十三五”期间陆续开工建设。京九客专信阳段是构建京九快速客运通道的重要环节,是豫南大别山地区连接环渤海、珠三角等沿线地区重要的快速铁路,是实施大别山片区交通一体化建设、完善河南境内高速铁路网的重大项目,对加快大别山革命老区脱贫和中原经济区建设步伐意义十分重大。

完善京广走廊城际铁路网。在

台,实现铁路、长途汽车、公交、出租等交通无缝对接;完成潢川火车站高站台改造、增建旅客出站地道、改扩建站房、扩建改造货场等升级改造项目。到2030年,新增铁路营运里程200公里,全市总营运里程达到730公里,新增规划城际铁路200公里、城市轻轨80公里。

八千里路云和月,跃马关山竞风流。“节点城市”信阳,将承续着光荣,延续着梦想,书写老区铁路交通的新辉煌!

信阳铁路史大事记

1902年8月 信阳始建火车站,时名信阳州火车站(即河南汝宁府信阳州),隶属于京汉铁路公司车务工程司三总段九分段。

1992年 信阳火车站新建站房建成并投入使用。

1996年9月1日 作为中国目前仅次于长江三峡工程的第二大工程、中国铁路史上建成线路最长的工程项目,京九铁路全线贯通,纵贯信阳淮滨、潢川、潢川经济开发区、光山、新县五县区。至此,京广、京九两条干线国铁在信阳境内平行运行。

2006年4月18日 宁西线客运列车首次运营,信阳至上海K462/1次同日首发,结束了信阳无始发华东地区列车的历史,京广、京九、宁西3线形成双重交叉,进一步改善了信阳的交通运输格局,同时也标志着信阳成为真正意义上的“立中原而通八方,居腹地

而达九州”交通枢纽。

2007年4月18日 全路第六次大面积提速调图,信阳火车站首发动车组。

2012年9月28日 高铁信阳东站开通运营后,把信阳融入到郑州及武汉1小时都市圈的辐射范围。作为全国高铁“大公交”的一个重要站点,信阳到省会郑州只需78分钟,到湖北武汉最快仅仅40分钟。信阳东站共有44趟始发的高铁车次,分别发往全国各大中城市,成为河南省除郑州站以外发送旅客量最多的高铁站。而信阳,也成为全省唯一一个设两个高铁站的地级城市。通达的交通网络,让信阳与很多一线大中城市几乎进入了同城时代。

2014年2月16日 信阳火车站(含东站)日发送旅客创最高纪录,全站发送旅客36009人。(本报记者 时秀敏 整理)



□本报记者 赵雪峰

两年前的9月28日,京广高铁信阳东站、明港东站开通运营。从此,信阳到省会郑州只需78分钟,到湖北武汉最快仅仅40分钟,信阳因此融入到郑州及武汉1小时都市圈的辐射范围,交通枢纽地位更加凸显。

高速旅客列车,不仅速度快而且干净舒适,四季如春,让旅客不再忍受酷暑的闷热和严冬的寒冷。坐在温度适宜、宽敞舒适的车箱内,欣赏着沿途的美景,享受着高速带来的畅快,使乘坐高铁来身就是一种休闲、享受方式。而高铁快运业务,让更多的中小微企业和老百姓也能够通过铁路快运发送货物,而且实现了“当日达”或“次日达”。

正所谓“火车一响,黄金万两”。在区域经济和社会发展中,铁路有着不可替代的作用。然而,高铁也是一把“双刃剑”,每一条高铁的开通,给沿线城市带来的并不是简单的兴奋。因为,资源的流入与流出的概率等同。

1964年,日本新干线通车后,一些区域加速兴起,而有些地方则快速没落。其中包括很多中小城市逐步走向“边缘化”,人力、资本等要素更多地涌向东京等大城市。

有关专家认为,高铁沿线城市在与发达城市的竞争中,如果不能发挥比较优势,城市间不能错位、互补发展,就可能出现“虹吸效应”,原本有限的生产资源反而向发达地区流动。因此,许多城市对于高铁时代的到来是“喜忧参半”,既希望缩短与大城市的时空距离,更大程度上接受经济辐射,同时,又担忧辛苦养大的“孩子”被大城市“抱走”。

高铁的开通极大地缩短了时空距离,拓展了信阳的旅游客源地半径。然而,“高铁时代”使空间和时间距离大大缩短,对旅游发展而言,也存在“通道化”危险。游客的机动性增强了,自然对旅游产业的要求也越来越高。“如果游客到信阳觉得不好玩,乘高铁不到二十分钟,就可以转移到湖北。”我市旅游行业人士的这种担心不无道理。

无论我们是否准备充分,“高铁时代”已经呼啸而来。机遇从不会被失去,你错过的,别人会接住。

如今,显然没有人会去质疑一条高铁对于一个区域的经济社会带来的改变。只是,如果不加快崛起,就会被矮化,而高铁开通,如果没有自身的产业,没有自身的经济特色去应对,就一定会被通道化。

找准定位,才能借势高铁。可喜的是,早在信阳市四届人大一次会议上,我市就确立了“一市一区两枢纽一基地”的战略定位,着力打造鄂豫皖三省交界区域性中心城市、国家级农村改革发展综合试验区、全国综合交通和现代物流枢纽、中部地区承接东南沿海产业转移的重要基地,并积极创建中原经济区新型工业化示范市,以加快构建现代城镇体系,加快建设全国综合交通和现代物流枢纽,加快建设中部地区文化旅游中心,努力走出一条城乡统筹、城乡一体、产城互动、节约集约、生态宜居、和谐发展的新型城镇化路子。同时,我市坚持走科技含量高、经济效益好、资源消耗低、环境污染少、人力资源优势得到充分发挥的新型工业化道路,大力发展高端制造、新型建材、绿色食品和电子信息、现代家居、服装纺织、生物制药等高成长性产业。

我们看到,眼下,在信阳高铁站所在区域,一幅“高大上”的蓝图已徐徐展开,3年后,这里将崛起中国信阳手机大厦和生产基地,项目全部达产后可实现主营业务收入500亿元、利税30亿元。

我们看到,随着我市一批仓储物流产业集群、机械加工配送产业集群、印刷包装产业集群、家居物流产业集群、农产品物流产业集群等产业集群初具规模,以金牛物流产业集聚区为代表的物流产业园区及以大别山农产品现代物流中心、金润国际物流园为代表的一大批物流企业正快速增长,实现把信阳打造成为全国现代物流枢纽的目标将指日可待。

我们同时看到,随着全市13个产业集聚区的健康发展,一大批电子信息、高端制造、绿色食品等对环境要求较高的企业正在向信阳集聚。

2014年8月13日这一天,注定成为信阳旅游史上一件意义非凡的日子。这一天,信阳市创建国家5A级旅游景区暨国家生态旅游示范区(以下简称“两区”)动员大会召开。会议强调,“两区”创建工作是一项战略选择,是信阳今明两年旅游工作的重中之重,也是全市的重点工作之一,迫在眉睫,势在必行,要举全市之力,确保创建目标顺利实现。我们由此可以看到,信阳没有5A级景区的历史将会在不长的时间内宣告结束。到那时,旅游“通道化”危险也会随着我市旅游业的大发展得到化解。

虽然,高铁并非“一好百好”。火车一响,是带来黄金万两,还是带走万两黄金?这取决于各地能否练好内功。

信阳,正在发挥交通优势并不断提升、放大这一优势的实践中练就自身的内功,以特色主导产业的发展壮大演绎着高铁时代实现弯道超车的速度与激情。

总策划:钱长琨
统筹:裴立堂
执行:赵雪峰 时秀敏
设计:张军锐
图片:本报资料库

