

郑州都市圈：软硬联通协同发展



郑州龙湖金融岛(无人机照片)。

新华社记者 郝 源摄



2023年,郑州都市圈经国家发展改革委复函,晋级第10个国家级都市圈。近年来,郑州都市圈建设不断提速,郑州都市圈发展规划、国土空间规划及交通、产业等6个专项规划已印发实施;郑开同城东部供水一期工程已通水;郑州、开封、新乡“同城通办”事项达200个……

截至2025年5月,在国家已批复的17个都市圈中,郑州都市圈面积居第7位,常住人口居第4位,经济总量居第10位,为引领中原城市群高质量发展、支撑中部地区崛起提供了强劲动力。

保障要素流动

郑州都市圈主要包括郑州市,开封市,许昌市,新乡市市辖区,新乡县、获嘉县和原阳县,焦作市市辖区、修武县、温县和武陟县,洛阳市偃师区,平顶山市郏县,漯河市临颍县等。都市圈覆盖面积广,只有路相通才能心相连、业共兴。《郑州都市圈发展规划》明确,郑州都市圈以郑州市为核心,辐射带动1小时通勤圈内的周边市和县(市、区)协同发展。“交通先行”,让圈内城市联系更紧、活力更强。

(郑)州(开)城际铁路线,串联出“双城一家”的幸福轨迹。“要是以前,根本不想能在郑州工作、开封生活。”在郑州工作的刘建伟告诉记者,以前在郑州工作,自己两三个月才回一次开封老家。郑开城际铁路开通后,通勤时间大大缩短,自己便搬回开封,每天清晨乘坐最早一班城际列车前往郑州上班,傍晚返回开封陪伴家人,开启了“工作在郑州、生活在开封”的“双城模式”。

(郑)州(焦)城际铁路,成为助推城市转型发展的提速器。全长77.8公里的郑焦城铁,大大缩短了两地车程,不仅成为焦作这座全国首批资源枯竭城市转型旅游城市的关键助推器,也在中原大地镌刻下城市转型发展的历史印记。

(郑)州(许)市域铁路线,助力“郑许一体化”跑出“加速度”。2023年12月开通的郑许市域铁路,目前客运量已达1858万人次,日均运送乘客达3.8万人次。在市民眼中,郑许线更是一条流动的“经济带”,它串联起13个产业园区,并带动两地文旅交流。郑州市民张建国告诉记者,以前去许昌比较麻烦,“现在郑许市域铁路线开通后,我

直接就能从家门口坐地铁去许昌游曹魏古城,逛胖东来”。

如今,(郑)州(新)乡快速路、郑辉高速等工程正在紧锣密鼓地推进,都市圈高速公路环线建设如火如荼,国省干线公路提档升级工程全面推进,“瓶颈路”“断头路”加速打通,市域间、城乡间经济要素自由流动的坦途正在铺就。

注重错位互补

都市圈城市发展、产业支撑是关键。数据显示,2024年,郑州都市圈城市规上工业增加值全省占比51.5%,规上工业企业主营业务收入全省占比57.4%。其中,郑州规上工业企业数量首次突破3000家,达到3050家,专精特新企业数量三年倍增至1129家,在都市圈中起到核心引领带动作用。记者从郑州市工信局获悉,郑州都市圈产业发展突出新兴产业、新业态培育和未来产业前瞻布局,注重培育高能级制造业生态圈,引导都市圈内城市产业合理分工和错位发展,构建高质量现代化产业体系。

在开封奇瑞汽车生产基地,一辆辆新车刚下生产线便接受最后检查,随后登上集装箱货车,从开封海关发往阿联酋、沙特阿拉伯、卡塔尔、哈萨克斯坦、菲律宾等国家。“我们的汽车主要出口到60多个国家,贸易伙伴较去年同期增加20个。”奇瑞汽车河南有限公司负责人乔永表示,这得益于郑州都市圈建设以及“郑开汽车产业带”和中国(河南)自贸试验区开封片区的开放优势。目前,奇瑞汽车河南有限公司已与郑州都市圈内多家汽车配套企业达成战略合作。

据了解,郑开汽车产业带已集聚10余家知名车企、百余家企业,覆盖全省90%以上车型及产品,整车年产能超200万辆,形成汽车生产基地和总装线在郑州,主要零部件生产在开封的优势互补、分工协作的产业链。

在新乡市着力发展的产业中,相当一部分与郑州的主导产业形成互补,这也使两市的产业互补、协同发展成为必然。

郑州与许昌间不足90公里的轴线上,布局着许港产业带。该产业带拥有规模以上工业企业1238家,已培育形成电子信息、新能源汽车、电力装备3个千亿元级产业集群。

“如今,我们给郑州的汽车企业供应零部

件十分便捷,公路运输成本也降低不少。”河南永荣动力股份有限公司负责人何辉表示,郑州都市圈的建设和发展为企业间联动合作奠定基础,公司已与宇通客车建立合作关系,时常进行技术交流,提供零部件产品,实现互利共赢。

同样聚焦新能源领域,郑州与焦作两地发力方向有所不同——郑州聚焦新能源汽车全产业链,全力打造“中部新能源汽车之都”,焦作则加快建设中部新能源材料基地。同时,郑洛先进材料、许港精密制造、郑新高技术产业带、郑濮现代食品等产业带正在加快建设,焦作武陟、许昌长葛、新乡获嘉等郑州周边10余个智能制造装备、都市食品、新型显示、科技服务产业集群也在加快构建。

加强生态共治

艳阳下,黄河湿地自然保护区杨柳依依、鱼游浅底,湿地植物生机勃勃。2024年,河南省郑州都市圈建设领导小组办公室印发《郑州都市圈生态保护与建设规划》,分阶段明确都市圈环境保护目标。《规划》提出到2027年,森林覆盖率达到34%,城市公园绿地面积达到14.2平方米/人,缺水型城市再生水利用率达到36%,用水总量控制在125.48亿立方米;到2035年,生态文明建设水平全面提升,基本建成山水相连、蓝绿交织、林田共生的美丽都市圈。

生态好不好,鸟儿用翅膀来投票。数据显示,随着沿黄生态带生态环境的日益改善,

郑州黄河湿地的鸟类目前已增至283种,比5年前增加50%以上。截至目前,郑州沿黄生态廊道已建成骑行道76.5公里、步行道36公里,栽植乔灌木7.84万株、草花地被239.23万平方米,建设驿站23座。

生机勃勃的廊道犹如给黄河系上了绿色飘带,不仅成为一道美丽的风景线,更深刻改变着沿黄生态环境。

郑州市空气质量连续5年同比改善。今年上半年,综合指数、6项

污染物及优良天数、重污染天数等指标改善幅度均在5%以上。

美丽黄河新画卷需要共绘,大河保护新乐章需要同奏。郑州充分发挥都市圈核心层

引领作用,与黄河上下游、左右岸城市实施生态环境共保联治。

在重点流域水生态共治方面,郑州已启动郑开同城生态同保;与洛阳、新乡、焦作、开

封等地开展黄河流域共治行动;与洛阳市签订了伊洛河横向生态补偿协议,确保伊洛河入黄河国考断面水质稳定达标。在突发环境事件应急处置联合方面,郑州已与洛阳、开封、许昌、焦作、新乡等签订黄河流域突发水污染事件联防联控协作框架协议;与开封等黄河上下游城市组织突发环境事件联合应急演练,实现联动指挥、资源共享、信息互通,提升应急处置能力。

锚定新目标,“圈”向新未来。河南省委咨询组研究员、河南省社会科学院原院长张占仓表示,当前,郑州都市圈已成为全省产业和创新集聚发展高地,承载着引领区域高质量发展的重要历史使命。未来,郑州都市圈将围绕交通同网、产业同链、文化同兴、生态同建、服务同享、创新联动,进一步从“核心带动”向“圈层协同”深化,加快建设交通、产业、文化、城市、治理“五个现代化都市圈”。

锚定新目标,“圈”向新未来。

河南省社会科学院原院长张占仓表示,

当前,郑州都市圈已成为全省产业和创

新集聚发展高地,承载着引领区域高质

量发展的重要历史使命。

未来,郑州都市圈将围绕交通同网、产

业同链、文化同兴、生态同建、服务同享、

创新联动,进一步从“核心带动”向“圈

层协同”深化,加快建设交通、产业、文

化、城市、治理“五个现代化都市圈”。

从体

郑州都市圈以占全省15.6%的面积,集聚了全省近30%的人口和近40%的经济总量,洛阳、南阳副中心城市辐射带动能力不断增强,豫西转型发展示范区、豫南高效生态经济示范区、豫东承接产业转移示范区、豫北跨区域协同发展示范区加快建设,“一主两副、一圈四区、多点支撑”的城镇化发展格局逐步形成。建设成绩令人振奋,但当“规模”已具,“质量”如何跟上?“速度”可喜,“能级”怎样跃升?

当前,郑开、郑焦、郑许城际列车让“双城生活”成为日常,郑州都市圈交通一体化已率先破局。物理层面的联通只是第一步,制度层面的对接才是含金量更高的硬仗。交通“硬联通”成效显著,社保、医保、户籍等“软联通”仍有堵点。下一步,应瞄准GDP分计、税收分成、土地指标置换等难啃的硬骨头,打通城市圈发展中的制度性堵点,推动“跨城通办”升级为“同城同标”。

放眼郑州都市圈,汽车、电子信息两大主导产业规模可观,却多处在链条末端:整车产能突破200万辆,但缺少世界级品牌;手机出货量一度占全球的七分之一,却研发能力薄弱。强健的产业“躯干”仍需创新“大脑”来引领。

当前,郑州都市圈研发投入强度不足2.7%,低于长三角、粤港澳等地区3%以上的平均水平。创新之道,唯在得人。人才是创新的第一资源,应持续争取高等院校、研究机构等科研团体布局郑州都市圈,同时通过“揭榜挂帅”等方式激励人才干事创业。

创新离不开人才,而人才落地首先看重城市品质。从过去考量当地能给多少政策,到现在考虑当地能有怎样的生活场景,一座城市能否让科学家、工程师、艺术家、创业者感到舒适,决定了其对人才的吸引力大小。郑州都市圈在引进企业总部、研发领军企业的同时,也要推动国际医院、国际学校、音乐厅、足球场等提升生活品质的公共设施建设,让城市有“国际范”,生活有“烟火气”。

如今,郑州向南90公里的轴线上,许昌的电力装备、漯河的现代食品、平顶山的尼龙新材料正在加速嵌入都市圈的产业链;向北,新乡的电池材料、焦作的氢能制备与郑州的新能源整车遥相呼应。“总部+基地”“研发+制造”“总装+零部件”的分工格局,正放大规模效应。面向未来,郑州都市圈正从核心带动走向圈层协同,从体量优势迈向质量优势。

本版编辑 孟飞 辛自强 美编 倪梦婷
来稿邮箱 jjrbgzb@163.com



9月5日,安徽合肥一列试运行列车沿着合新铁路安徽段进行列车运行图参数测试。合新铁路起自安徽省合肥市,终至江苏省新沂市,线路全长约324公里。铁路建成后,将进一步完善国家高速铁路网布局,促进皖江城市带、淮河生态经济带协同发展。

张 敏摄(中经视觉)

中国海洋大学国际事务与公共管理学院

筑牢海洋生态安全屏障 加强海洋生态文明建设

要科学、可持续地开发与利用海洋资源,就必须加强海洋意识的教育与培养,使其在海洋生态安全与海洋生态文明建设中发挥关键作用。中国海洋大学国际事务与公共管理学院围绕“筑牢海洋生态安全屏障、加强海洋生态文明建设”,在提升学术实力、培育专业人才、强化科研创新3大领域持续发力,为培养更多胸怀蓝色梦想、堪当时代重任的优秀海洋人才,建设教育强国、海洋强国贡献智慧与力量。

提升“筑牢+建设”实力

围绕推进海洋强国建设,助力实现中华民族伟大复兴的中国梦,高校要以更高站位构建海洋意识培育体系,将人才培养、科研创新与国家海洋发展战略深度融合,助力形成全民族关注海洋、开发海洋、保护海洋的新局面。学院从深度参与国家海洋治理实践、夯实师资建设培养体系等方面入手,提升“筑牢+建设”的实力。

学院明确了“服务国家战略、聚焦海洋强国”的学科学术发展思路,融入国家海洋治理

体系建设。例如,联合申报的“面向城市安全风险综合监测预警的关键技术研究与示范应用”项目,以“风险预警与安全维护同步”“应急管理与系统治理互嵌”的设计,完善青岛市安全风险综合监测预警的应用场景与政策支持,获得中国安全生产协会“安全科学技术进步”二等奖;组织调研团队赴浙江省舟山等地开展海洋社会治理实践研究,提炼形成具有全国推广价值的协同治理经验范式。

学院针对海洋治理与中国、区域海洋经济发展规划与管理、极地和深远海问题、陆海新通道建设等重点研究领域,整合公共管理学、政治学、国际关系等领域专家,参与打造了一系列专业科研团队,产出丰硕成果,为国家有关部门提供重要决策咨询,为筑牢海洋生态安全屏障,加强海洋生态文明建设提供智力支撑。

培养“筑牢+建设”人才

海洋强国建设是推进中国式现代化的有机组成和重要任务,发展海洋经济、保护海洋

生态环境离不开大量优秀人才。高校作为高层次人才培养的主阵地,肩负着扎实培养优秀海洋类专业人才的职责使命,在海洋生态安全意识培养、海洋生态文明教育方面有着不可推卸的责任。学院在培育学生海洋意识的工作中充分发挥主力军的作用,多维度、多举措建立学生海洋意识培养体系,更有效地提升学生的综合素质,培养“筑牢+建设”人才。

学院通过跨国教育资源整合与培养模式创新,为国家海洋治理储备兼具国际视野与专业能力的复合型人才,构建国际化人才培养体系,助力海洋强国战略的全球化布局。例如,依托“全球海洋与环境治理创新人才合作培养”“海洋文化与传播创新人才合作培养”等国家项目,与俄罗斯圣彼得堡国立大学、美国雪城大学等国际高校建立联合培养和交流机制,选派学生赴海外开展海洋研究。

在课程设置上,学院开设《海洋资源与环境管理》《全球治理》《海洋行政管理》《海洋政治学》等特色课程,将“湾长制”等实践案例融入

入教学,培养学生解决实际问题的能力。通过前沿课程与治理实践的深度融合,培养兼具系统思维与实操能力的海洋治理人才,为提升国家海洋治理体系现代化水平提供教育支撑。

学院依托专项实践基地平台,系统组织学生参与海岸线生态修复、近海生物多样性调查等专业性实践项目。通过综合运用卫星遥感、无人机巡航等技术手段,为海域生态修复工程提供数据支撑与技术服务,相关实践成果获国家权威认证。通过深耕实践育人体系建设,将前沿技术应用与国家海洋治理需求深度对接,形成可复制的海洋治理实践范本,为筑牢海洋生态安全屏障,推动海洋生态文明建设提供技术与人才。

强化“筑牢+建设”科研

涉海高校多是拥有海洋优势学科的高校,作为国家海洋创新体系的重要组成,在海洋科学研究、海洋文化传承、海洋生态文明建设等方面有着不可推卸的历史责任。学院投入大量的人力物力,在海洋环境、极地研究、全球治

理、空间规划等方面扎实开展科学研究,推动学术创新与协同发展,助力山东省高质量发展,为“筑牢+建设”贡献学术智慧。

学院聚焦国家海洋事业发展战略需求,搭建高规格学术交流平台,成功打造中国海洋公共管理论坛、“公共政策与国家治理现代化”学术论坛等全国性学术论坛,多次承办中俄北极论坛,召开海洋空间规划与海岸带综合管理学术研讨会等研讨会议,为提升国家海洋治理体系现代化水平、深度参与全球海洋治理规则制定提供智力支撑。

学院重点支持教师申报、开展海洋领域科研项目研究,学院教师团队在海洋领域承担国家社会科学基金重点项目、国家社会科学基金一般项目、中国海洋发展研究会重点项目等高层次科研项目多项,在海洋生态文明建设、极地治理、全球海洋治理、沿海城市风险管理等研究课题上形成了兼具理论创新与实践价值的科研成果体系。

(杨振姣 司钰坤) ·广告