

湖北经济发展中铁路的骨干作用

鲁信刚¹ 卜艳莹¹ 胡秀秀²

(1武汉铁路分局, 湖北武汉430000; 2北京交通大学, 北京100044)

摘要: 铁路是国家重要的基础设施、国民经济的大动脉和大众化的交通工具, 湖北是中部的一个内陆省份, 在国家“促进中部地区崛起”战略下铁路在其经济社会发展中发挥至关重要的作用。要认识和把握新时期湖北经济社会发展的基本特征, 准确发展铁路服务、发挥铁路优势, 促进湖北经济社会发展。

关键词: 铁路; 湖北经济; 骨干作用

1、湖北经济发展背景

改革开放二十多年来, 湖北省迅速发展传统农业经济, 拥有具有竞争力的制造产业和发展潜力的高新技术产业, 有 4 个国家级经济开发区和 66 个省级开发区。国家“促进中部地区崛起”战略的实施和湖北“十一五”规划的推进将全面促进湖北的经济发展(如表 1)。

	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年
GDP (亿元)	6320	6500	7497	9000
增长率 (%)	11.5	11.4	12	14.5

表1 湖北近几年经济发展状况

资料来源: 文献^[4]。

2、湖北铁路发展现状

中国铁路与发达国家铁路在线网密度、列车速度、线路负荷、运输服务质量、信息化等方面还存在很大的差距, 实现中国铁路跨越、和谐发展, 因此必须建设先进发达完善的铁路运输系统^[1]。

武汉是国内最大的水陆交通枢纽, 位居全国铁路网的中心, 到北京、上海、重庆、成都、西安、广州、南京的距离在 1000km

收稿日期: 2008-12-06; 修回日期: 2009-01-08

作者简介: 鲁信刚, 工程师, 长期从事铁路运输管理工作。

左右。国务院 2004 年批准的《全国中长期铁路网规划》中，武汉将形成“米”字型加“井”字型铁路枢纽，成为中国铁路四大枢纽之一和铁路六大路网客运中心之一。

3、铁路服务经济的必要性

3.1 湖北的经济地理特征决定了铁路在其经济社会发展中的重要作用

(1) 地理区位。湖北省贯通南北，承接东西，居于从东部向西部过渡的中间地带，是国家煤、油、粮等大宗物资以及人口流动的重要通路，以省会武汉为圆心，半径1200km范围内覆盖24个省市、70多个大中城市和10亿多人口，素有“九省通衢”之称。承担国家东南西北各大经济区域之间长距离、大运量的物资和人员运输。

(2) 资源分布。湖北省矿产资源丰富，种类多、规模大；鄂中的江汉平原年产粮2500万吨，被誉为我国的“中部粮仓”。湖北电力需求旺盛，对火电的依赖性仍然很强，占到60%以上的份额，而目前，铁路承担了湖北70%的煤炭和90%的电煤运输。

(3) 人口结构。湖北的人员流动，总人口达6050万人，其中流动人口达到320多万。常年外出务工人员达540多万人，其中近80%通过铁路前往广东、浙江、福建、北京、上海等地。武汉高校云集，外省生源在90万人以上，湖北在外就学人员达60万人。湖北经济的开放性和外向度带来了商务、公务、探亲等客流的增加。全省客运周转量40%以上由铁路完成。

3.2 湖北的产业特点决定了铁路在综合交通运输体系中的骨干地位

湖北省是国家重要的工业基地，其产业结构长期具有“偏重化”的特点，改革开放以来，第二产业产值比重平均达到40%以上，最高的2001年达到49.6%，经过多年的经济结构调整，2006年仍达到45%。以第二产业为主导的产业结构特点，决定了在既有的运输方式中，铁路与湖北省经济发展的关联度最高（如图1）。这说明，铁路在湖北综合交通运输体系中居于最重要的骨干地位。在湖北省全部货运周转量中，铁路占到60%。

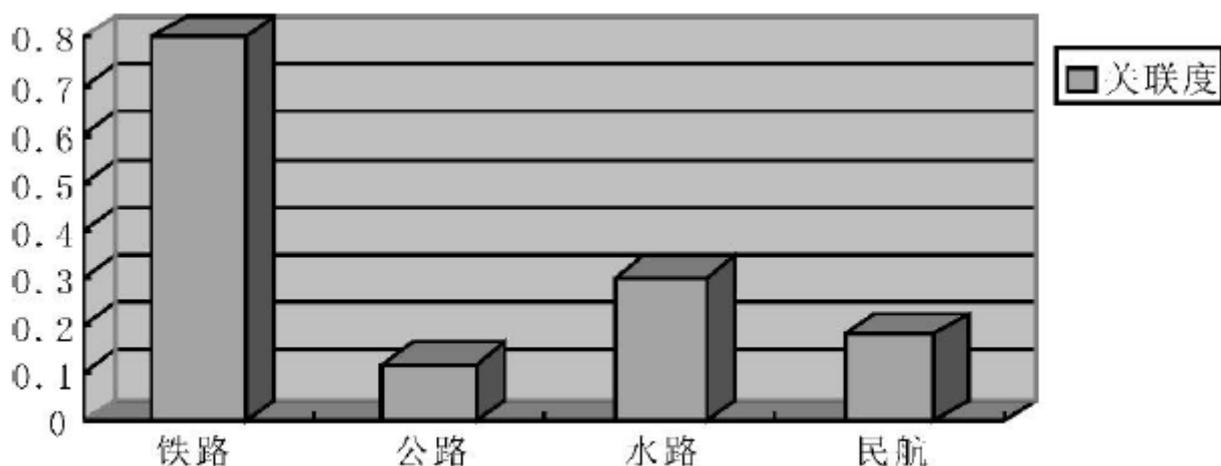


图1 湖北各种交通方式与经济发展关联度

3.3 承接国际资本和沿海产业转移，需要快捷、通畅、经济的铁路网

近几年来，湖北大力实施开放先导战略，加大对外开放和引资力度，定期组织大型经贸活动，开展招商引资。从2001~2006

年，全省外贸进出口总值由35.8亿美元增加到117.4亿美元，增长近3倍，外贸总值占全省GDP比重由5.9%提高至11%。

投资者为利用中西部相对较低的土地、劳动力价格向中西部转移生产能力开发新的市场。但由于中西部交通等基础设施相对落后，物流体系不健全，所以必须改善交通服务，修建专用线充分发挥铁路在成本、时效上的优势。

3.4 统筹城乡和区域发展，需要铁路发挥基础保证和辐射拉动作用

铁路使沿线及吸引范围内的经济发展水平明显提高。京九铁路沿线主要县市GDP平均增幅高于全省1~2个百分点。积极服务湖北统筹城乡和区域发展的战略，从完善路网结构、强化运力保证等方面，将武汉打造成全国路网中心、客货运枢纽；从优化列车开行方案、提升服务质量等方面，推动武汉城市圈交通一体化建设；从落实国家支农惠农政策等方面，促进县域经济和新农村建设。

3.5 湖北发展节约环保型交通，需要优先发展铁路

在保持经济快速增长的同时，生态恶化的问题日益突出。2006年，湖北16个省管城市中，有11个城市全年环境空气质量为三级标准、呈轻微污染状态。铁路具有污染小、环保好的优势（如表2）。

	一氧化碳	二氧化碳	氮氧化合物	有害气体
飞机	158 倍	4.9 倍	4.3 倍	
轿车	130 倍	11.4 倍	2.6 倍	
卡车				4 倍至 46 倍

表2 各种运输工具污染排放对比

从统计数据看，铁路完成的换算周转量约占全国换算周转量的54%，消耗能源仅占交通运输业耗能的19%，铁路用不到1/5的能源消耗，完成了超过全社会1/2的交通运输工作量。2006年，全省单位生产总值能耗达到1.462吨标煤，比“十五”末上升14个百分点，因此，实现全省节能降耗目标，需要铁路这种低能耗的交通工具。相对于其他交通运输方式，铁路在少占地上有明显优势。单线铁路与2车道公路、复线铁路与4车道公路、铁路客运专线与8车道高速公里相比，铁路占用土地仅为公路的1/2，完成单位运输量所占有的土地面积仅为公路的1/10左右。

综上所述，铁路在湖北经济社会发展中具有特殊地位和重要作用。一是在综合交通运输体系中处于骨干地位，是湖北最重要的运输方式；二是在经济社会发展中起着大动脉的作用，与国土开发、经济运行、对外开放、人民生活息息相关；三是对于经济结构调整、产业升级、统筹城乡和区域发展发挥着至关重要的作用。

4 湖北经济新形势

在“中部崛起”战略背景下，湖北在发展观念、发展思路，发展重点和发展方式上都有很大的不同。对于铁路而言，在服务保障的广度和深度、工作的力度和应对的速度，都面临全新的课题。

(1) 运输总需求的快速增长。按照湖北省“十一五”规划目标，未来几年，全省地区生产总值年均增长将在12%以上，根

据铁路与湖北经济的产业关联分析，GDP每增长1%，铁路货物到、发量需求将分别增长2.13%和2.2%左右。同时，“十一五”末全省城镇居民人均可支配收入和农民人均纯收入将分别达到12910元和4145元，比当前增加4142元和1046元。预计“十一五”末，湖北对铁路货物到、发需求量和客运发送需求量分别在25281万吨、14327万吨和10897万人左右^[6]。

(2) 产业升级。随着湖北省以信息化带动工业化的新型工业化不断推进，全省产业结构逐步优化升级，第一、二产业特别是第一产业比重将逐渐下降，第三产业比重逐年增加，2006年与1979年湖北省三次产业比例（如图3）。产业结构的变化带来运输需求结构的变化，工业初级产品和传统的原材料增幅将趋于平缓，而高科技、高附加值货物增幅更高。

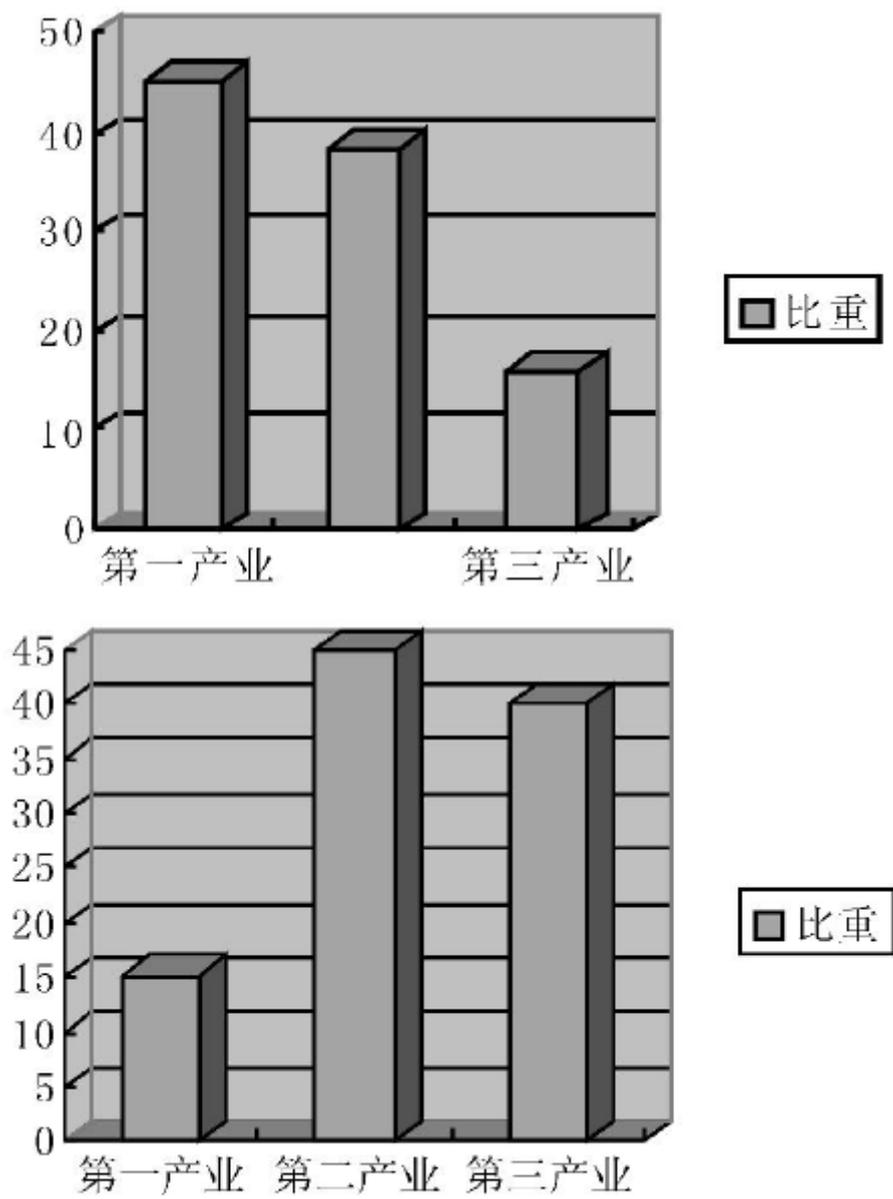


图3 三次产业比例变化

(3) 对外开放、城乡一体化建设和现代服务业发展。湖北省城市开放度提高，国际、国内交往更加频繁。推进城乡一体建

设将改变人们的生活方式，高度发展的城乡一体化对运输有更新更高的要求。大力发展以金融保险业、信息业、现代物流业为主体的现代服务业将引起运输需求的变化。此外，旅游、会展、房地产等服务业的发展将诱发出行需求，2010年全省旅游人数将达到1.2亿人次，是目前的3.6倍。

(4) 各种运输方式的快速发展。近年来，湖北各种运输方式在设施总量、运输能力和服务质量等方面均有了快速的发展。公路方面，湖北省2010年通车里程将达到18.3万公里，形成“六纵五横一环”骨架公路网。水运方面，“十一五”期间，全省航道总里程将达到8555km，长江、汉江、江汉运河联为一体的810km的高等级航道圈将初步形成。民航方面，全省现已形成“一主三辅”的民用机场布局，武汉机场正向全国大型枢纽机场迈进。在此形势下，需建立湖北省运交通运输体系。

总之，对于铁路发展既是巨大机遇，也是压力。从机遇来讲，湖北经济状况对铁路运输依赖性非常强，也促进其自身的发展。从压力来讲，全国路网整体能力吃紧，阶段性、区域性运能紧张、其他各种运输方式快速发展，铁路需加强营销，在运输产品、服务方式上创新，满足动态社会需求。

5 铁路需加强的工作

5.1 主动融入大局，增强服务保障的战略意识

(1) 研究湖北发展战略。研究湖北发展战略及实施情况，建立多层面、定期性的调研机制，动态把握湖北经济社会发展对铁路运输工作带来的新变化、新要求，及时调整相关发展规划和服务举措，增强服务的针对性和实效性。优化运力资源布局、创新运输服务方式等方面支持和服务地方经济社会建设。

(2) 与地方项目、工作对接。按照“一地一策、一事一策”的原则，与地方经济发展政策以及重要举措的有效衔接。铁路的建设和运输方案调整，听取地方意见；铁路客、货站建设要与地方城市规划、综合交通布局以及产业格局相互衔接，实现整体优化；优化客货运产品结构、强化运力保证地方旅游、物流等与铁路紧密相联的产业发展，形成“密切协作、互为促进”的格局。

(3) 服务保障工作的前瞻性和主动性。在运输组织上，确保完成地方政府指令性任务，提早研究运力保证方案对电煤、石油、粮食、农资等事关国计民生的重点物资实时配送。在运力规划上，主动研究湖北新一轮发展战略对铁路运输需求的影响，从运输总量、产品结构、运输方式等方面积极研究应对措施。

5.2 提升能力

(1) 抓好在建项目建设。“十一五”期间，湖北境内铁路建设投资在1000亿元以上，将完成新建和改扩建项目17个，新建铁路1293km。加强组织协调，加快建设步伐，确保项目按期投用要抓好两个方面工作：一是抓好能力的分步利用，尽快发挥项目效益。提前做好新建和改建项目投用后运输组织的总体设计和分期投用后的能力利用方案。二是抓好交通枢纽建设，凸现铁路骨干地位。充分发挥大型客运站、集装箱节点、货运中心站建设的吸附效应，实现同各种交通运输方式的无缝衔接。在客站建设上，按照旅客“零换乘”的原则，在货站建设上，按照多式联运“一体化”的原则，在软硬件方面加强同公路运输企业、港口以及重点物流园区的对接。

(2) 深化内涵挖潜，最大限度扩充运输能力。提高效率、扩大运能运力不仅关系到全局、全省的发展，而且关系着全国路网效率。利用和谐型大功率机车逐步大量投用的契机，抓好管内机车优化调配，延长机车交路、提高和贯通干支线牵引总重，提高线路通过能力；对枢纽实施短、平、快的技术改造，提高通过能力；建设战略装车点、卸车点，提高始发直达、循环直达和直通厂矿企业的列车比重，提高机车车辆运用效率，扩充运输能力^[2]。

5.3 适应市场变化，实施有针对性的货运营销策略

研究湖北货源结构的新变化和对运输产品的新要求，制定分类营销策略，巩固和发展运输市场。对煤炭、矿石等运输规模大、附加值低、长期稳定等仅适合铁路运输的大宗依赖性货源，加强集疏运系统建设，进一步扩充运输能力，实现多拉多运；对汽车、钢材等规模较大、附加值相对较高，既适合铁路又适合公路（水路）运输的竞争性货源，通过采用新型运输工具（如汽车专用集装箱、钢铁专用货车）、改进运输方式（开行集装箱直达班列、点对点直达列车）等方式，发挥铁路在成本、快捷、全天候等方面的优势，扩大铁路份额；对电子信息、服装、食品等批次多、数量小、时限紧、配套服务要求高的潜力性货源，积极引入现代物流理念，搞好个性化服务，增强铁路的竞争力和吸引力。

5.4 全面优化客运产品结构，提升客运服务水平

（1）优化开车结构。实现湖北人民可以通过武汉直达境内所有省会城市和各个大中城市；扩充阶段性运能较为紧张的广深、沪宁、京津、成渝等方向客运能力；增加宜昌、襄樊两个省域副中心和十堰、黄石等重点城市客运能力，为增强重点城市的辐射能力创造条件；根据地方旅游规划，进一步优化开车方案，支持旅行社开行专列，为把湖北建成全国重要的旅游目的地创造良好的运输环境。

（2）发展城际客运，促进城市圈建设。发挥路网和新型动车组优势，大量组织开行武汉到孝感、鄂州、黄石、咸宁、麻城等地小编组、大密度、快速度的城际列车，构建以武汉为中心的0.5~1小时圈内交通网。结合城市轨道交通建设，积极探索城市轨道与既有铁路的联通方案，缩短城际客流的旅行和换乘时间；完善湖北省内武汉、襄樊、宜昌、荆州、十堰等重点城市间城际客运方案，推进城际客运的公交化。

（3）大力提高服务水平。抓住具有一流水平的客运装备投用契机，进一步更新服务理念，改进服务方式，提升客运软硬件水平。硬件方面，在保证旅客基本运输服务需要的基础上，进一步完善功能，做到对人友好、使用容易，充分体现以人为本的要求；软件方面，以旅客为中心，对售票、候车、乘降、旅行等各个环节的服务进行规范，推进服务的人性化和标准化。

5.5 加快多经发展，在更好服务湖北建设中增强自身实力

（1）发展铁路物流业。抓好铁路货站与货源地“最后一公里”的延伸服务为重点，拓展服务业务，努力构建便利、快捷、经济的“门到门”服务网络。依托铁路货站、重点货场，推进铁路物流园区建设。加强与大型物流企业的战略合作，发挥铁路的低成本和物流企业客户及服务优势，共同做大做强铁路运输市场^[3]。

（2）发展站区商贸业。利用新建改建武汉、武昌、汉口、宜昌东、襄樊东等重点客运站的有利条件，同步规划站区商圈建设，把站区建成城市商贸中心。发挥铁路客站外来人口多、流量大的优势，加强站区特色商品区建设，把车站建成湖北特色商品的展示平台。

（3）发展铁路旅游业。围绕湖北突出抓好以长江三峡、神农架、武当山为重点的“一江两山”、武汉城市圈以及红色文化和生态旅游区建设，依托武铁旅游总公司，加强同旅行社团和外局合作，加大旅游列车和旅游专列的组织力度，扩大旅游市场份额，力争年开行旅游专列100列以上。

参考文献：

[1] 王勇平. 系统论与铁路跨越式发展[M]. 北京:中国铁道出版社, 2004:94~134.

[2] 孔庆铃. 铁路运输能力计算与加强[M]. 北京:中国铁道出版社, 1999.

[3] 王缉慈. 企业集群与区域发展[M]. 北京:北京大学出版社, 2001.