重庆铁路交通的机遇挑战及对策研究

——全国铁路大交通格局下

曾丽 陈世峰

(重庆市交通规划研究院,重庆 400020)

【摘 要】:立足于全国铁路大交通格局,通过深入分析重庆市现状、规划铁路情况和最新国家铁路规划下重庆面临的机遇与挑战,提出重庆铁路交通发展的对策及建议。

【关键词】:重庆; 铁路; 规划; 挑战; 对策

【中图分类号】:F2 **【 文献标识码】**:A **doi**:10.19311/j.cnki.1672-3198.2017.10.007

重庆市作为世界级城市群———成渝城市群核心城市和国家中心城市,位于“一带一路”、长江经济带Y字形大通道的联络点上,具有打造内陆国际物流枢纽和口岸高地得天独厚的优势。为将我市建设成西部地区综合交通枢纽、综合铁路枢纽和内陆开放高地,支撑国家赋予重庆新的战略定位,促进我市五大功能区建设,本文立足于全国铁路大交通格局,分析当前重庆铁路交通面临的机遇与挑战,并提出对策及建议。

1 重庆市现状铁路网分析

1.1 重庆市现状铁路网情况

直辖以来,我市铁路建设有序推进,高速铁路实现零突破,铁路建设取得显著成效,目前已形成了“一枢纽八干线二支线”的网络格局。截止2015年年底,全市铁路运营里程为1929 公里,占全国铁路里程的1.59%,其中高速铁路仅有成渝高铁,境内运营里程为128公里,占全国高速铁路历程的0.7%;全市人均铁路网长度为63.9公里/百万人,低于全国88.0公里/百万人的人均水平;全市铁路复线里程为675公里,复线率为35.0%,而全国铁路复线里程为6.4万公里,复线率为52.9%; 全市铁路网密度为234.1公里/万平方公里,高于全国125.6公里/万平方公里的平均水平。

1.2 重庆市现状铁路网存在的问题

1.2.1 铁路网建设指标低

铁路网总规模尤其是高(快)速铁路网规模较低。一方面重庆市高速铁路里程短、占比低,相较周边省市较为滞后,如贵州高铁里程1084公里,占省内铁路里程约30%;湖南1791公里,占比32%;湖北1019公里,占比18%,陕西977公里,占比17%;四川954公里,占比17%。同时,重庆铁路复线率低于全国平均水平约18个百分点。此外,重庆市域范围铁路服务存在空白,在全市38个区县中,还有10个区县尚未通铁路。

1.2.2 现状部分铁路设计速度偏低,与周边省会城市高速快捷通道尚未形成

目前,我市周边省市联系的铁路除与四川联系的成渝高铁为 350km/h 外,其他铁路速度标准都不足 250km/h。与贵州联系的渝黔铁路设计速度仅为 80km/h(在建的渝黔新线 200km/h),与湖南联系的渝怀铁路 120km/h,与湖北联系的渝利铁路为 200km/h,与陕西联系的襄渝铁路为 160km/h(在建的渝万铁路 250km/h),直接与昆明联系的高速铁路通道未形成,导致我市铁路客运时间较长,铁路吸引客流量不高。而重庆市周边省市的省会城市与相邻重点城市的客运专线都是按照 250km/h 以上标准进行修建的,并在主要走廊上逐步实现形成客货分线。

1.2.3 境内铁路投资低、建设严重滞后

与周边省区铁路投资相比,我市境内国铁投资远低于贵州、甘肃、四川、陕西、云南等省。2014 年国家铁路总公司在重庆境内投资 179 亿元,而甘肃 400 亿元、四川 365 亿元、贵州 357 亿元、云南 259 亿元、陕西 240 亿元,导致重庆市铁路建设严重滞后,增加了重庆市财政压力。

2 重庆市既有铁路网规划分析

2.1 重庆市既有铁路网规划情况

目前,重庆市在沪汉渝蓉客运专线、郑渝高速铁路和成渝铁路等国家铁路干线的基础上,规划有渝昆、渝长等高速铁路和安张、昭黔恩等干线铁路,构建了上海-重庆-成都、北京-重庆-昆明、乌鲁木齐-重庆-广州、包头-重庆-南宁、重庆-长沙-福州等五条国家铁路大通道,形成了辐射各个方向的“一枢纽一环线十四干线一支线”铁路网络。远景也规划了渝西高速铁路(重庆-西安)、渝广高速铁路(重庆-桂林-广州)、渝汉高速铁路(重庆-武汉)和达万新线(达州-万州)、华石铁路(华蓥-石柱)、万黔铁路(万州-黔江)、渝达铁路(重庆-达州)新通道。在通向兰州、西安、昆明、郑州、广州、武汉等周边省会方向上预控客货分线铁路走廊。同时,利用国家铁路干线富余运能开行市郊客运列车,规划建设市郊铁路系统,加强大都市区内客运交通连接。

2.2 重庆市既有铁路网规划存在的问题分析

2.2.1 部分方向缺乏高速通道联系

重庆缺乏至兰州、乌鲁木齐方向、对接欧亚大陆桥的高速铁路通道,只能利用兰渝铁路,而兰渝铁路设计速度仅为 200km/h。重庆位于“一带一路”、长江经济带 Y 字形大通道的联络点上,应牢牢把握住契机,加强重庆与我国西北地区的高速交通联系,增强重庆与“丝绸之路”沿线国家的经济交流,促进重庆对外开放,形成西部开放高地。

2.2.2 部分对外铁路通道设计速度偏低

沪汉渝蓉通道作为重庆对接长三角的重要通道,除上海至南京段设计速度为 350km/h 外,其他设计速度都不足 250km/h。渝利铁路设计速度 200km/h,利川至宜昌段设计速度仅为 160km/h,其余段设计速度都在 200-250km/h 之间。

2.2.3 重要通道上未规划货运铁路

虽然重庆市已提出在通向兰州、西安、昆明、郑州、武汉等周边省会方向上预留客货分线铁路走廊,但是并未规划实际的铁路线路。如重庆至昆明方向,作为对接“海上丝绸之路”,联系东盟印度洋(缅甸、老挝)的国际大通道方向,有必要规划一条货运铁路。此外,重庆至郑州、上海、广州方向同样缺乏货运铁路线路。

3 全国铁路大交通格局下重庆的机遇与挑战

3.1 重庆与周边重点城市涉及新增铁路项目对比分析

3.1.1 规划新增铁路项目对比

根据国家《中长期铁路网规划》(2016 年版),重庆作为综合铁路枢纽之一,规划新增了 11 个项目。经对比重庆周边 7 个省市,新增铁路项目最多的是陕西(19 个);其次为湖南和贵州(均为 17 个),接着依次为四川(16 个)、云南(15 个)、重庆(11 个)、湖北(9 个),并将贵州、云南提升为综合铁路枢纽。因此,国家《中长期铁路网规划》(2016 年版)对陕西、贵州两省的贡献较大,对重庆的贡献相对较小。

3.1.2 “八纵八横”高速铁路主通道对比

根据国家《中长期铁路网规划》(2016 年版),规划的“八纵八横”高速铁路通道涉及重庆的有“三纵二横”,共 5 条,位于重庆周边 7 个省市之首。虽然经过重庆的高速铁路主通道多于周边省市,但经详细对比可发现:

(1)经重庆的高速铁路通道建设进度较慢。目前仅有沿江通道(重庆～利川～上海、重庆～成都)建成,包(银)海通道和兰(西)广通道近期使用的渝黔新线(重庆～贵州)、厦渝通道的黔张常铁路(重庆黔江～贵州)在建外,其他铁路线路都还处于研究阶段,未开工建设。

(2) 经重庆的对外高速铁路通道设计速度偏低,难以形成对外的高速通道。如在建的渝黔新线(对接贵州)和黔张常铁路(对接长沙至厦门)设计速度为 200km/h。厦渝通道设计速度除重庆～黔江段和赣龙铁路(赣州～龙岩)设计速度 250km/h 及以上外,其他段的设计速度都不高于 200km/h,严重影响重庆与海西经济区的高速铁路联系。

(3) 重庆对外联系高速铁路通道直达性不够。如重庆至兰州方向,《铁路网规划》(2016 年)规划重庆经成都至兰州,全长约 1020 公里,而重庆经潼南、遂宁至兰州长约 850 公里,绕行了约 200 公里。

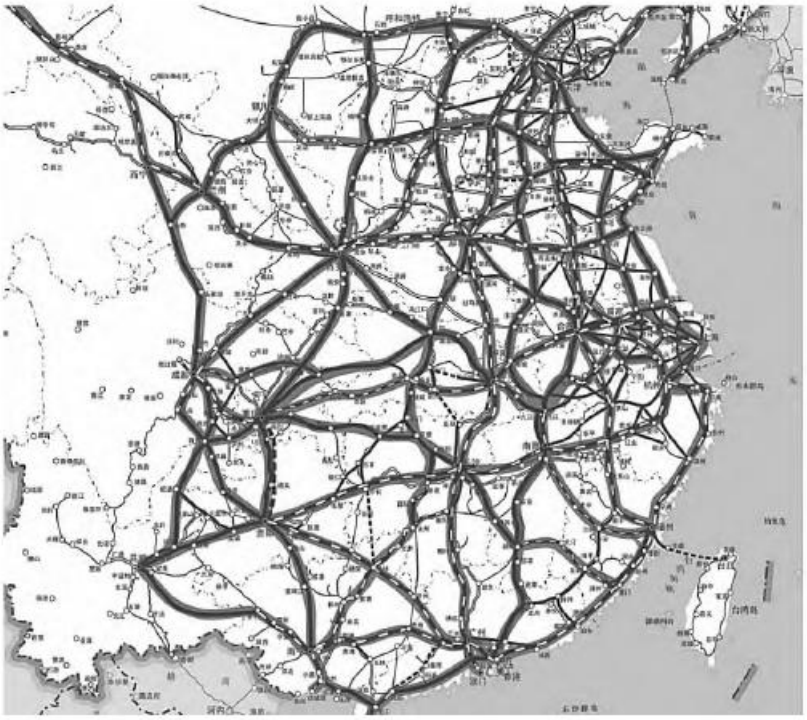

图 1　重庆及周边城市高速铁路通道建设情况

3.2 重庆与国际性枢纽城市铁路通道对比分析

结合《国家中长期铁路网规划(2016 版)》规划对比分析国内世界级城市群间高速铁路通道规划情况,重庆还存在一定的差距。如京津冀、长三角、珠三角世界级城市群之间至少有 3 条高速铁路通道,且至少有 1 条高速铁路通道设计速度不低于 350km/h。而重庆与其他三个世界级城市群间未形成 250km/h 以上的高速铁路“双通道”。且与长三角、珠三角世界级城市群之间都未形成一条全线 350km/h 的高速铁路通道。

表 1　国内世界级城市群间高速铁路通道规划情况

城市群	京津冀	长三角	珠三角	成渝
京津冀	——	1、京沪高铁(380km/h,贯通) 2、沿海通道＋京沪通道(250－300km/h,未贯通) 3、沿海通道(200－350km/h,未贯通)	1、京哈～京港澳通道(350km/h,贯通) 2、京港(台)通道(不低于250km/h,未贯通) 3、京沪通道＋京港(台)通道(不低于250km/h,未贯通)	1、渝西高铁＋京昆通道(300－350km/h,未贯通) 2、郑渝高铁＋京广高铁(350km/h,未贯通)
长三角	——	——	1、沿海通道(250－350km/h,贯通)) 2、沿江通道＋京广高铁(250－350km/h,贯通) 3、沿江通道＋京港(台)通道(不低于250km/h,未贯通) 4、沪昆通道＋京广高铁(350km/h,贯通)	1、沪汉蓉快速客运通道(160－350km/h,贯通) 2、沪汉渝蓉新通道(250－350km/h,未贯通) 3、厦渝通道＋沪昆高铁(200－350km/h,未贯通)
珠三角	——	——	——	1、渝黔新线(或渝贵高铁)＋贵广高铁(200－300km/h,未贯通) 2、厦渝通道＋京广高铁(200－350km/h,未贯通)

同时,结合《国家中长期铁路网规划(2016 版)》规划对比分析上海与周边城市群间高速铁路通道规划情况,重庆也还存在一定的差距。上海与周边 4 个城市群间可保证至少 2 条高速铁路通道,其中 1 条设计速度不低于 300km/h,可实现上海与周边城市群的高速、快捷、安全、可靠的铁路交通联系。重庆与周边 6 个城市群间还未完全形成高速双通道结构,且仅与滇中城市群、关中城市群间有一条设计速度为 350km/h 的高速铁路通道。

表 2　上海与周边城市群高速铁路通道规划情况表

周边城市群名称	通道数量	通道构成	设计时速(km/h)	是否贯通
山东半岛城市群	4	沿海通道	200	/
		京沪二线	250	/
		京沪通道	380	是
		京港(台)通道＋沿江通道	250 及以上	/
中原城市群	3	郑徐高铁＋徐连客专＋沿海通道	350＋350＋200	/
		郑徐高铁＋京沪高铁	350＋380	
		郑阜高铁＋京港(台)通道＋沿江通道	250 及以上	/
长江中游城市群	2	沿江通道	250/350	是
		沪昆通道	350	是
海峡西岸城市群	2	沿海通道	250	/
		沪昆高铁＋合福客专	350＋300	是

表 3　重庆与周边城市群高速铁路通道规划情况表

周边城市群名称	通道数量	通道构成	设计时速(km/h)	是否贯通
兰州西宁城市群	1	成兰高铁＋成渝高铁	250 及以上	/
滇中城市群	2	渝昆高铁	350	/
		渝黔新线＋沪昆高铁	200＋350	/
黔中城市群	1	渝黔新线	200	/
长江中游城市群	3	沪汉蓉快速客运通道	160－200	是
		渝长厦快速铁路	200 及以上	/
		渝万城际＋郑万高铁＋西武高铁	250＋350＋350	/
中原城市群	1	渝万城际＋郑万高铁	250＋350	/
关中平原城市群	2	渝西高铁	350	/
		兰渝铁路＋西成高铁	250	/

3.3 全国铁路大交通格局下重庆铁路交通的机遇挑战

通过上述分析,《国家中长期铁路网规划(2016 版)》中为重庆规划新增了 5 条高速铁路通道,至规划末年重庆市可形成重庆至武汉、西安、成都、昆明、贵阳、长沙、郑州等 7 个城市的高速铁路。与周边 7 个省市相比,仅次于陕西西安。同时规划新增了 4 条普

速铁路,并提出扩能改造达万铁路,极大地提升了重庆对外铁路联系能力,为重庆的发展提供了机遇,但同样也面临很多挑战,与发达地区和城市还存在较大差距,主要包含:

(1) 未进一步加强重庆作为国家综合铁路枢纽的地位。昆明和贵阳在全国铁路枢纽的地位提升为综合铁路枢纽,使得西南地区重庆、成都、昆明和贵阳都为综合铁路枢纽,且重庆排在成都、贵阳之后,削弱了重庆作为综合铁路枢纽对周边省市的辐射力度。

(2) 重庆部分对外高速铁路设计速度偏低,特别是对接长三角、珠三角和北部湾的高速铁路通道,设计速度都不高于 250km/h,严重影响了重庆对外铁路联系效率。

(3) 重庆部分对外联系高速铁路通道直达性不够。如重庆兰州方向。

(4) 重庆对外高速铁路建设进程较慢。周边省份四川、云南、贵州、湖南、湖北和陕西对外衔接高速铁路都已开工建设,而重庆对接云南、陕西都未开工建设。

(5) 重庆“米”字形高速铁路网未形成。

(6) 城际铁路与对外高速铁路主通道重合。重庆市内各区县间联系铁路和重庆与周边城市联系铁路规划较少,对外高速铁路主通道与连接周边城市铁路线路重合,挤压主通道的能力。

4 全国铁路大交通格局下重庆铁路交通规划对策研究

综上所述,基于全国铁路大交通格局,结合重庆全国综合铁路枢纽、成渝城市群核心城市、西部大开发重要战略支点和内陆开发高地等的发展定位,对重庆铁路交通发展提出如下建议:

(1) 全力提升“四主五辅”对外综合运输通道能力,即面向国际的重庆～新疆(兰州、乌鲁木齐)～欧洲、重庆～长三角(上海、宁波)～太平洋、重庆～昆明～东盟印度洋(缅甸、老挝)、重庆～珠三角(广州、深圳)～太平洋 4 条国际综合运输大通道和面向国内的重庆～京津冀地区(北京、天津)、重庆～包头地区(西安、包头)、重庆～北部湾经济区(南宁、北海)、重庆～海西经济区(福州、厦门)、重庆～川藏地区(成都、西藏)通道 5 条国内综合运输大通道。

(2) 积极融入国家交通运输大通道,加强与京津冀、长三角等世界级城市群的高速交通联系,强化对周边城市群的辐射带动作用。重庆与世界级城市群间保证至少两条高速铁路通道,与周边城市群核心城市也应保证至少两条高速铁路通道对接。以此保证重庆至京津冀、长三角、珠三角 6 小时内到达,重庆至兰州西宁、滇中等周边城市群 3 小时内到达。

(3) 加快构建我市对外联系的高速客运铁路通道,并形成主要方向的货运铁路,增强重庆作为综合铁路枢纽辐射带动西部地区发展,起到承接东部、带动西部的纽带作用,以完善我国高速铁路网,加强各城市群的互联互通,促进全国城镇空间格局的形成。如重庆至天津、重庆至广州、重庆至长沙等高速铁路通道。

参考文献:

[1] 重庆市规划局.重庆市城乡总体规划(2007-2020 年)(2014 年深化)[R].重庆:重庆市规划局,2014.

[2] 国家发改委,交通运输部,铁路总公司.国家中长期铁路网规划[R].北京:国家发改委,2016.