
重庆:投资一千亿构建大枢纽

李晓明

【摘要】2003年春节刚过,重庆市政府便将交通问题摆上议事日程,确定了2010年前重庆市交通基础设施建设的总体目标:构建综合运输主通道,建成长江上游的交通枢纽,以图加快推动重庆的社会、经济的发展,发挥重庆直辖市的重要作用。为此,重庆在今后的8到10年内将“五管齐下”,投资1000亿元人民币建设长江上游的交通枢纽,为实现“把重庆建设成为长江上游的经济中心”的目标奠定基础。

现存问题与发展机遇是直接诱因

在我国的大城市尤其是直辖市当中,重庆的交通方式可以算是最多的:公路、铁路、水运、航空、管道、轻轨,还有在大城市中重庆唯一具有的索道。

但是,重庆市综合交通运输体系中仍然存在诸多问题,主要表现在:

对外交通出口不足,交通主骨架尚未形成。目前,铁路对外有南、西、北3个方向的出口,但缺少向东的出海大通道,高速公路主骨架还处于建设中,对外公路快速通道尚未形成;

网络发育程度低,抗御灾害能力弱。现有公路网密度仅33公里/百平方公里,虽然高于全国平均水平(14.1公里/百平方公里),但人均公路拥有量还是低于全国水平。

而且,在现有公路中,低等级(三、四级和等外级)占总里程的近91%,山岭重丘地区道路地形、地质条件恶劣,交通常因自然灾害中断,严重影响社会经济发展;

水运运力过剩,需要进行结构调整。水运受公路、铁路竞争和经济结构调整的影响,呈现萎缩态势,客、货运力明显过剩,水运企业结构调整显得十分迫切。同时,三峡库区港口复建工程也进展缓慢。

“十五”期间,是我国实施第三步战略目标和实施西部大开发战略的起步阶段,重庆市将这一阶段定为自身综合交通发展的攻坚阶段。因为,以交通为重点的基础设施建设是国家实施西部大开发的主要任务之一,国家对基础交通建设政策扶持将升重庆市交通建设起到巨大的推动作用,这是难得的政策机遇。

而经济的发展以及重庆在西部地区的地位则为重庆打造长江上游的交通枢纽提供了充足的理由:预计“十五”末全市客运量将达到81860万人次,货运量将达到36700万吨,分别比2000年增加42%和32%。

其中,公路客运量将达到76500万人次,货运量达到32000万吨,分别比2000年增加43.9%和35.1%;铁路客运量将达到3000万人次,货运量达到3400万吨,分别比2000年增加41%和21.90%航空客运量将达到360万人次,比2000年增加29.5%;水运客运量为2000万人次,货运量为1300万吨,分别比2000年下降10.8%和6.6%。

从以上数据看出,除了水运受三峡工程影响及其他交通方式的瓜分而有所下降,其他几种交通方式均会发生较大幅度的增长。重庆之所以要打造长江上游的立体交通枢纽,除了提高自身竞争力,占领未来的潜在市场恐怕也是重要原因。

为了打造“长江上游的立体交通枢纽”，重庆提出了“五管齐下”策略

到 2010 年前后，新建高速公路 1600 公里、高等级公路 3000 公里，使重庆的高速公路和高等级公路总里程分别达到 2000 公里和 6000 公里，形成全市完善的高速公路主骨架网络和高等级公路网络；

充分利用三峡工程成库的机会，大力疏浚航道，加快港口建设，使集装箱吞吐能力由现在的不足 10 万标箱达到 120 万标箱，建成长江上游内河航运中心；

在现有 4 条铁路的基础上，加快建设 4 条铁路，力争在今后六、七年形成铁路枢纽；

加大机场改造力度，使重庆机场在 2004 年达到吞吐 1500 万人的能力；

抓住国家西气东输的机遇，加快建设畅达的管道运输。

公路:立体交通枢纽的重头戏

重庆市交通委员会负责人介绍，到 2010 年，重庆公路建设要实现“两个 2000 公里”目标，高速公路形成“两条环线、八条射线”的高速公路体系，高速公路通车总里程达 2000 公里。

在 8 年投资的 797 亿元公路建设资金中，高速公路投资约 546 亿元，地方公路投资约 251 亿元。

两条环线高速公路由国道主干线在重庆市主城区的过境路段组成，西部通道绕城高速将把北碚、江津、巴南、南岸、江北、渝北等“掉角儿”的主城区外围全部串联起来，组团连接成一个整体，全长约 180 公里。

8 条射线分别是重庆至成都、重庆至四川遂宁、重庆至四川南充、重庆至四川邻水(通向陕西)、重庆至湖北(规划中有两条高速公路，一条在长江北岸，为万宜高速公路，一条在南岸，从邻水-垫江-忠县-石柱-湖北利川)、重庆至长沙大通道、重庆至贵阳、重庆至四川泸州(规划中的东南亚出海通道)8 条高速通道。此外，还将增加万州至湖北刘家垭口、垫江至湖北利川、万州至开县等 3 条高速公路。

这 8 条通道全部打通后，无论是连接西部各省，还是通向东南沿海，重庆都将成为连接东西部的交通枢纽。

就具体项目而言，近期主要是确保在建的重庆至四川邻水(重庆段)、长寿至梁平公路、梁平至万州公路、渝黔路二期和綦江至万盛公路在“十五”期间全部建成，同时力争 2005 年前开工、2010 年前建成合川至四川南充高速公路(重庆段)、重庆至四川遂宁高速公路(重庆段)、重庆至长沙通道、万州至湖北刘家垭口高速公路、垫江至湖北利川公路(重庆段)、西部通道重庆绕城高速公路、万州至开县公路等 7 段高速公路。

重庆市还计划在“十五”期间或“十一五”初期开工建设重庆至泸州公路(重庆段)、万州至苏拉口段高速公路。

到 2005 年，可以取得阶段性成果:建成渝邻(重庆-邻水)、长梁(长寿-梁平)、梁万(梁平-万州)、渝黔二期和綦万(綦江-万盛)等 5 条高速公路，约 315 公里;同时加快建设万开、渝遂、重庆-长沙通道、外环、重庆-泸州、万州-宜昌、垫江-忠县-石柱-利川等 8 条高速公路。

为保证提速计划如期实现，重庆市 2000 年规划的所有高速公路项目，都必须在 2007 年前开工。

在 2010 年前，重庆还计划新增高等级公路 2000 公里以上，所有行政乡镇及 90% 以上的行政村通公路，形成较为完善的公路网络。

而今年，作为“打造立体交通枢纽”计划的第一年，101 亿元的投资也创下了历史之最。

这 101 亿元巨资，主要投向高速公路和地方公路。据重庆市交通委员会领导称，万梁高速和梁长高速，今年底必须实现初通；除了已开工的武胜-合川高速公路，重庆今年还将启动另几条高速公路的建设。

今年新开工建设的公路项目主要有：万开（万州-开县）、渝合二期（合川-四川武胜）、渝遂（重庆-遂宁）、重庆-长沙通道界石-南川-水江段等 4 条高速公路，同时，重庆-长沙通道秀山-洪安段，也将提前到今年开工。

作为万（州）达（川）高等级公路的一部分，万州至开县高等级公路建设将率先启动。据悉，万开高等级公路全长约 40 公里，总投资 20 亿元。

该路将洞穿隔在两地间的大山，形成重庆市公路建设中长度空前的公路隧道，最长的两座隧道长度分别达 4000 多米和 9000 多米。

万开高等级公路还仅仅是万州规划中“一环四射”公路网中的一条。根据规划，万州还将建设两座公路长江大桥。“一环四射”建成后，万州将成为库区拥有跨江大桥最多的城市。

由于今年是“8 小时重庆”的竣工年，重庆市交委下了死命令：国道 319 线涪陵-秀山段、省道 202 线城口-开县段，务必在今年底实现初通。届时，秀山、城口等到重庆主城区，完全可以控制在 8 小时以内。

而在县际公路、农村公路、山区公路的建设方面，主要任务是提高现有公路等级和通达深度，增加公路网密度。

在 2010 年实现所有的县际之间、高等级、出境公路有一条二级以上的公路相连，新增高等级公路 2000 公里以上，所有行政乡镇及 90% 以上的行政村通公路，形成较为完善的公路网络。

[近期开工和前期筹备项目]

公路

重庆-遂宁公路：高速公路 110 公里，计划 20 年内开工。

上海-成都公路垫江-邻水支线：高速公路 7 公里，计划 2004 年开工。

重庆主城过境外环公路（二环）=高速公路约 200 公里，争取“十五”开工。

重庆-长沙公路：高速公路约 400 公里，争取“十五”末或“十一五”初开工建设重庆至武隆段。

上海-成都公路万州-巫山段支线（接宜昌）：高速公路约 215 公里，争取“十一五”开工。

江津-合江公路：推进前期工作，争取“十一五”开工。

涪陵-秀山公路 2004 年完成国道 319 线涪陵-武隆、武隆绕城线、彭水-黔江、黔江-酉阳、酉阳-秀山段约 3 公里二级路改建。

开县-城口公路:2004 年完成马鞍-汉丰、大进-通渝隧道南口、通渝隧道、通渝隧道北口-鸡鸣 75 公里二级路新改建。

铁路

渝怀线(重庆至湖南怀化):国家 1 级干线,预留复线条件,一次建成电气化。全线正线建筑长度约 640 公里,其中重庆境内 45. 公里。该线与遂渝线的建设将形成川、渝东通道,完善西南路网布局,同时对促进沿线地方经济的发展有重要意义。该项目已于 2000 年底开工,2005 年底全部竣工。

遂渝线(四川遂宁至重庆):国家规划的快速铁路。线路建筑长度 142 公里,其中重庆境内 104 公里。该线较成渝线短 150 公里,功能以客运为主,与渝怀线共同形成川渝东通道。该项目拟于“十五”期内建成。

重庆枢纽:结合渝怀、遂渝、兰渝线的引入和集装箱运输的发展改扩建重庆枢纽,重点建设江北新客站和集装箱运输网络重庆节点站。集装箱运输网络点站近期按 400 万吨/年吞吐能力建设,远期按 900 万吨/年吞吐能力控制,逐步成为重庆及周边地区及长江上游国际集装箱的主要设施。江北新客站近期设 6 个站台,13 条到发线,今后逐步形成枢纽内主要客站。

万枝(宜)钱(重庆万州至湖北宜昌):国家规划的铁路网主骨架重庆到上海沿江铁路一段。万枝线起于达万铁路万州站,在万州跨长江,经湖北利川、,县施到宜昌。全长约 45. 公里,争取在“十五”期间开工建设。

兰渝线(甘肃兰州至重庆):连接西北和西南的一条大通道,该项目争取在“十五”期内完成前期工作。

涪利线(重庆涪陵至湖北利川):国家规划的沿江铁路的辅助通道,全线长 208 公里,争取 2010 年前开工建设。

南涪线(南川至涪陵):万盛至南川铁路的延伸,全线长 89.8 公里。该线与渝怀线连接形成重庆境内铁路大环线。该项目争取“十五”期间开工建设。

民航

江北国际机场:国家规划的干线机场,按国家规划,要尽快完成改扩建,增强枢纽功能。

“十五”期间要完成航站区配套设施改扩建工程,建设内容是航站楼(6.4 万平方米)、机坪、停车场、货运仓库以及相应配套设施。本期工程建成后,将形成年旅客吞吐能力 700 万人次,年货运吞吐能力 18 万吨。

黔江舟白机场:建设 1 条长度为 1800 米的跑道,以及相应的航站区和配套设施,“十五”期间开工建设。

水运

重庆港:重庆汽车滚装码头;寸滩港区。

三峡库区港口复建:重点抓好万州港、涪陵港复建,确保奉节、巫山、云阳、,忠县、石柱、丰都 6 县(自治县)2003 年各完成 1 个客运和 1 个货运码头的复建。

长江航道：“十五”期间，国家将重点整治长江中上游航道，重庆市要积极配合国家做好长江干流忠县以下航道治理工作。

嘉陵江航道对嘉陵江进行航电结合梯级开发。

乌江航道：完成乌江河口段（了公里）治理项目前期工作，2002 年开工建设。

管道

忠县-武汉输气管道起点为重庆忠县，途经重庆市石柱县，末端为湖北省武汉市，全长 695 公里，输气能力为 30 亿立方米/年。

兰渝输油管道起于甘肃省兰州市西固区北淮油库，途经甘肃、陕西、四川 3 省最终到达重庆。管道干线全长 1242 公里，其中重庆辖区 115 公里，入渝设计年输油量为 250 万吨。

县际之间的公路连接也是重点，因此，重庆将在今年开工建设此条县际公路，里程达 1000 公里。这些公路包括合川-潼南、大足-内江、奉节-巫溪等路段。

为加强不同运输方式的交汇或转换，重庆还将建设一批节点枢纽，特别是客货运输量较大的站场设施。水路：打造长江上游航运中心

重庆的水路交通建设将以发展重庆、带动周边和实现共同发展为出发点，以长江、嘉陵江和乌江航道及寸滩港区等基础设施建设为重点，通过结构调整和实施信息化战略，形成统一、开放、竞争、有序的航运市场体系，力争在 2010 年把重庆建设成长江上游航运中心。从今年开始到 2010 年，重庆市水路建设总投资约 147 亿元（其中船舶技术改造约 27 亿元）。

具体的航道规划是：以长江干线、嘉陵江、乌江水运主通道和渠江、小江、大宁河等“三主三千”航道为骨架，其它五、六级航道为基础，形成干支相通、通江达海的叶脉型航道体系；在港口建设方面，将以重庆主城、万州两个主枢纽港和涪陵、江津、奉节、合川、彭水 5 个重要港口为中心，以其他县城港及集镇港等中小港口为基础，形成层次分明、布局合理、大中小结合的港口群。

集装箱运输的快速发展是一个地区经济繁荣程度和物流业发达的标志，也是港口现代化的必然趋势。重庆市即将对九龙坡港区集装箱码头进行技术改造和扩建，将建成 1000 吨级集装箱泊位 3 个，新增能力 15 万标箱。工程投资约 2 亿元人民币，将在 2003 年底完成。届时，它将成为重庆交通枢纽中内河航运中心的一个重要组成部分。

在重庆市的另外一个重要港口-蓝家沱，重庆港务集团已于去年底决定投资 1.2 亿元，对它进行全面改造和扩建，将其建成西南地区的大型件、散货主枢纽港区，实现年通过能力 300 万吨的目标。

据了解，蓝家沱港区全面技改工程分为两期进行。一期工程项目为：四大中心（70 万吨级钢铁原料中转配送中心、30 万吨级煤炭中转配送中心、30 万吨级农用化肥中转配送中心、70 万吨级化工产品中转配送中心）；两大基地（50 万吨级露天仓储基地、5 万吨级大型室内仓储基地）；5 座码头和 6 个泊位，还有与这些功能配套的数 10 台装卸设备、电子商务交易设施等，年通过能力可达到 200 万吨。二期工程将再扩建一座百万吨级的码头。该方案拟于今年动工，4 年左右时间建成。

蓝家沱港区系上个世纪 60 年代末建成的战备港区，位于长江北岸江津市境内的德感工业园区，现可供 3000 吨级船舶常年靠泊作业。三峡工程完工后，万吨级船队可直达港区，水路距重庆主城区仅 79 公里，陆路 50 公里，是水陆联运、中转、仓储

的理想之地，亦是辐射川、黔、滇的重要水上门户。

据重庆港务集团董事长张延礼介绍，蓝家沱港区扩建工程完工后，将成为渝、川、黔、滇的大宗货物集散地和西南地区最大的农资批发交易市场，下一步拟将化肥中转运输、仓储、销售结合起来，引入电子商务，形成化肥装卸、仓储、配送、交易一条龙服务体系。

据了解，目前重庆市年通过能力达到 100 万吨的港口只有九龙坡港区、万州港和蓝家沱港区。通过一系列的改造和扩建，重庆市港口将新增货物吞吐能力 4800 万吨，从而使重庆全市的港口货物吞吐能力突破 1 亿吨。

铁路：“一环八射”规划形成

到 2010 年，重庆将成为国内铁路枢纽，届时将有 8 条铁路穿过该市，形成“一环/八射”的铁路网络，使该市铁路总里程达到 1448 公里，其中环线铁路里程有 164 公里。来自有关部门的消息称，“一环/八射”铁路网规划已经形成。

这 8 条铁路包括：已建成的成渝、渝黔、襄渝、达万铁路；将在 20 年内建成的渝怀、渝遂铁路；在 2010 年前建成的重庆-兰州、万州-宜昌铁路；加上长度为 164 公里的环线枢纽铁路（已建成 100 公里）。

再过 7 年，无论在重庆市内走，还是走东南西北，都有快捷的铁路通道。目前，在建的渝怀铁路正加紧建设步伐，渝遂（重庆-遂宁）、万宜、万州-湖北宜昌）铁路也紧锣密鼓筹备开工。

配套保障措施出台

2003 年 4 月 6 日下午，国家开发银行与重庆市交通委员会、市高速公路发展有限公司在海逸酒店签订合作协议，该行将在未来 7 年内提供 300 亿元中长期贷款和 60 亿元软贷款，支持该市建设“二环/八射”的高速公路网络。国家开发银行还将为重庆市交委及高发司提供财务顾问等金融服务，在融资方面展开全方位合作。

当然，国家开发银行仅仅是资金来源之一，如此浩大立体交通枢纽工程，在建设资金来源方面必须实行“立体化”——在已拟定的《重庆市国民经济和社会发展第十个五年计划综合交通发展重点专题规划》中，着重提出要“积极推进交通设施投融资体制改革，实行交通运输投资主体、投资渠道与投资方式多元化政策，以筹措建设资金，推动运输市场化进程，发挥市场对投资活动调节作用”。

具体方式大致有：

确立政府基金——盈过实施费改税确立政府基金的稳定来源，用于完全公益性项目的投资和公益兼经营性的部分投资资金；利用好国内外资金——做好争取利用国外金融组织、国外政府贷款以及国内金融机构贷款的工作，同时采取更加灵活务实的政策，吸引国内外资金参与重庆市交通基础设施的建设和经营；

鼓动交通建设与土地连带开发——制定交通建设与土地开发的合理连带投资政策，促进交通发展。

“随着交通建设步伐的加快和 1000 多亿元的投资，我相信，李白诗中讲的“蜀道难，难于上青天”将成为过去”，重庆市副市长黄奇帆对此充满信心。

根据区域竞争力理论，城市基础设施、区位和环境状况直接影响着城市产业化的聚集状况，城市基础设施所带来的城市有

力的潜在盈利机会和良好预期，将提高该城市的吸引力和聚集力，驱动该城市以外的人、财、物不断向该城市聚集，从而不断壮大城市的产业规模。由此看来，重庆市建设长江上游立体交通枢纽的最终目的，还是要打造长江上游的经济中心。