

重庆建设“长江上游综合交通枢纽”发展策略研究

唐秋生¹ 朱泳霏

(重庆交通大学交通运输学院, 重庆 400074)

【摘要】:国家给予重庆“长江上游综合交通枢纽”的定位,不仅为重庆赋予了新的历史使命,也带来了新的战略机遇。阐述“长江上游综合交通枢纽”的内涵,分析重庆建设“长江上游综合交通枢纽”面临的新要求,并对重庆市发展“长江上游综合交通枢纽”给出了建议,希望能为重庆市今后的交通发展提供参考。

【关键词】:长江上游; 综合交通枢纽; 内涵; 发展策略

【中图分类号】:U492.1 **【文献标识码】:**A **【文章编号】:**1674-0297(2011)02-0014-03

发达国家的发展经验表明,交通运输是决定城市发展程度、影响区域一体化发展水平和区域间合作竞争的关键因素^[1]。重庆市地处辐射大西南,沟通大西北,联系华东、华中的交通枢纽位置,内外交通联系巨大。2009年1月,国务院颁布国发[2009]3号文件,指明重庆要加快综合交通运输枢纽建设,尽快建成“长江上游地区综合交通枢纽”。这一目标的确立赋予了重庆市交通事业新的历史使命,交通事业发展任重道远^[2]。

本文以“长江上游综合交通枢纽”内涵思考为视点,总结目前重庆市交通发展所取得的成绩,分析了面临的新问题,并提出构建“长江上游综合交通枢纽”相适应的发展策略。

一、“长江上游综合交通枢纽”的内涵

长江上游不仅包含长江干流宜昌以上4500余公里和干支流域的覆盖地区,同时还涵盖了包括人流、物流集聚和辐射范围而达到的地区。

长江上游地区综合交通枢纽是指在我国长江上游地区,借助优越的地理区位,依托长江黄金水道,拥有高效便捷、沟通全国、服务长江上游地区的综合交通运输网络^[3]。重庆建设长江上游地区综合交通枢纽将以陆转基地、航运中心、航空枢纽、物流枢纽为核心^[4]。

二、重庆交通建设取得的成绩

改革开放30年间,重庆市交通发展的外部环境发生了重大变化,交通建设成绩显著。

铁路方面,重庆市作为铁道部审定的全国第五大铁路枢纽,规划在2020年形成“一枢纽十三干线三支线”的格局,成为长江上游和西部地区重要的铁路枢纽。目前重庆市铁路已形成了“一枢纽六干线二支线”的网络格局。为打造和完善“西三角经济区”内部交通通道和外部交通大通道,重庆市又新增规划重庆至长沙客运专线、重庆至西安客运专线,正争取纳入国家规划,从而

¹收稿日期:2010-12-06

作者简介:唐秋生(1965-),男,湖南人,重庆交通大学交通运输学院教授,博士,主要从事交通、物流及项目管理方面的研究。

形成“一枢纽十五干线二支线”的铁路网络格局。上述规划项目全部建成后,境内铁路运营里程将达到 3200 公里,铁路交通将实现“四小时周边、八小时出海”的目标,即:一小时成都,二小时贵阳、西安,三小时昆明、长沙,四小时武汉,五小时兰州,六小时广州,七小时北京,八小时上海^[5]。

公路方面,忠县至石柱高速、渝湘高速水江至武隆段及武隆至黔江段、绕城高速东段建成通车,主城二环高速全部打通,全市新增高速公路通车里程 412 公里,累计达到 1577 公里。截至 2010 年 9 月 30 日,重庆境内公路已初步形成“两环八射”高速公路网,高速公路通车总里程达 2000 公里,使重庆的省际出口通道达到 10 个,到周边省会城市贵阳、西安、昆明、武汉、长沙的时间缩短为 8 小时以内,为区域经济发展提供了强有力的支撑。公路建设在三方面创下全国领先:一是公路密度,重庆 100 平方公里的土地上公路密度达到了 134.6 公里,全国平均密度为 40.22 公里,重庆是全国平均密度的 3 倍;二是国家高速公路网的建设走在全国前面,至 2010 年底,重庆“二环八射”高速公路网将全部建成,提前 5 年全面完成预定目标;三是国省干线公路的改造走在全国前列,经改造,二级以上公路占全市公路的 73%左右,为重庆在西部率先取消二级公路收费创造了条件^[6]。

航运方面,涪陵黄旗集装箱码头一期、长寿重钢新厂区码头等建成投用,嘉陵江草街以下 68 公里航道整治一期完工,寸滩三期、东港一期、大宁河航道整治等项目开工,茄子溪码头、果园码头一期、嘉陵江草街航电枢纽等续建工程进度加快。全年新增港口货物通过能力 2000 万吨,港口货物通过能力突破一亿吨,达到 1.15 亿吨,集装箱通过能力突破百万标箱,达到 171 万标箱^[7]。

三、构建“长江上游综合交通枢纽”面临的新要求

随着经济全球化及区域一体化的进程,城市正朝着以中心城市为主体,与周边城镇相融合的大都市圈发展,单一的交通方式已很难支撑社会经济更好、更快的运转^[8]。

重庆想要向周边地区乃至更大范围内发挥更大的枢纽功能,构建发达的综合交通运输体系显得尤为紧迫。2009 年 1 月,国务院颁布关于推进重庆市统筹城乡改革和发展的若干意见中明确指出,要重庆“尽快建成长江上游地区综合交通枢纽”,对外交通系统更加成为建设综合交通枢纽的重要组成部分,内外交通的衔接也尤为迫切。这就要求大力建设对外交通网络,加速完善内外交通衔接系统,使对外交通系统与市内交通系统有机结合,提高重庆市的运转效率和竞争力。

(一)长江上游综合交通枢纽要求强化水、空枢纽功能

“长江上游航运中心”和“国际机场枢纽功能”的规划要求为对外交通发展奠定了基础,要实现长江上游综合交通枢纽,需要一流的航空、铁路、水运、公路设施支撑。重庆是长江上游最大的主枢纽港口城市,是我国西南地区江海联运、水陆换装的重要交通枢纽和外贸口岸^[9]。目前,境内有长江、嘉陵江、乌江“一干两支”高等级航道骨架,初步形成了以横穿东西的长江干线为主干、沟通南北的众多支流为基础的叶脉状分布的航道网。虽然通航里程 4337 公里,但等级航道比重不高(只有 1819 公里,占 41.9%)^[10]。虽然重庆拥有主城、涪陵、万州 3 个枢纽港,永川、江津、合川、奉节、武隆 5 个重点港;但港口设施设备落后,岸线资源匮乏,真正意义上的水运枢纽还未实现。2009 年,全市水运集装箱年吞吐量 68.72 万标箱,较 2008 年增长 2.4%,集装箱吞吐能力有所增加,但仍适应不了重庆乃至西部地区外向型经济快速发展的需要。在集装箱货源组织和运输服务方面仍存在不足,使原本通过集装箱运输的货物采取了件杂货运输形式,既增加了运输成本,又降低了运输效率。此外,在各港口之间的分工与协作不太明显,港口功能定位不够明确,港区联动效果不够显著,对腹地经济的拉动效应有待提高,特别是对港口发展的影响因素及其与区域经济的互动关系和作用机理缺乏科学系统的研究,致使对港口业发展政策的制定一直处于摸索之中,严重制约了港口的对外辐射能力。重庆江北国际机场定位为国内枢纽机场,规划 4 条跑道、南客北货、东西两个航站区的布局形式,最终旅客吞吐量 7000 万人次,货邮吞吐量 250 万吨。据统计,2009 年重庆江北国际机场旅客吞吐量 1403.8 万人次,年货邮吞吐量 18.6 万吨,旅客吞吐量位列全国第十位。目前重庆江北国际机场只有一条跑道在运营,能力已趋饱和;机场中转枢纽功能还未得到有效开发;机场旅客吞吐量中,国际航线数量仅占 0.4%,货邮吞吐量中,国际航线占 1.7%,均有待进一步开辟^[11]。另外,重庆空港城的发展还处于起步阶段,与其它交通方式的衔接上能力不足,与长江上游综合交通枢纽的要求相距甚远。

(二) 长江上游综合交通枢纽需要增强内部交通的集约可持续发展能力

城市新区与老城需要通过完善的综合交通网络来引导和支撑其发展。应以轨道交通和高速公路共同组成复合型快速走廊,以遏制城市的无序蔓延^[12]。重庆为典型山水城市,面积虽大,但可用建筑用地异常紧张,与国内其他城市相比,重庆土地利用强度高。以重庆解放碑组团超高层建筑密度为例,据有关资料统计显示,其是我国密度最高的地区之一,但重庆现有的综合交通体系远远没有达到与之匹配的发展水平^[13]。在如此密集的城市,如果没有高水准的轨道交通来支撑,仅靠道路运输联系是无法满足未来城市间一体化联动发展需求的;同时也要清醒地认识到,以汽车为主的交通骨骼是不可能支撑起高密度、大规模的城市化生活活动的。

(三) 长江上游综合交通枢纽需要高效集疏运系统作保障

重庆位于长江流域,为与沿海地区连接提供了一条不可多得的多式联运通道。但重庆市还未充分利用这一优势,目前还未形成公路与机场、火车站、主要港口的集疏运网络。这样的现实与未来规划形成内轨外铁、内客外货,公铁水多式联运,与城市公交和轨道交通实现便捷换乘格局的目标差距甚远。

(四) 长江上游综合交通枢纽需要交通政策作保障

随着城市化及机动化进程的加快,交通环境面临更大压力,采取相应的政策措施显得尤为紧迫。城市交通政策确定了城市交通建设的原则,是制定交通系统投资分配、交通网络规划设计、交通运营、交通管理等一系列方案和实施举措的依据。

城市交通白皮书与蓝皮书作为政府交通决策的支撑,具有调控城市交通系统健康运行,微观上监督近期城市交通建设的双重功能,对城市交通发展具有重要意义。重庆市自大部制改革后,坚持每年编制城市交通蓝皮书,总结了每年重庆市交通运行情况,但还未开始编制城市交通白皮书。在建设“长江上游综合交通枢纽”目标前,制定一部指导城市交通发展的综合性文件,不仅是政府推进城市交通发展的需要,也是政府兑现对广大市民承诺的体现。

四、发展策略

重庆市交通系统的建设已取得一定成绩,但距长江上游综合交通枢纽还有距离,面临新的目标要求,需要适时调整以往发展的重点,以新的眼光提出新的发展策略。

(一) 一体化交通枢纽策略支撑多式联运系统的形成

一体化枢纽策略以集合航运中心、航空中心、铁路中心、陆转中心等多种交通枢纽为核心,以由单一枢纽向综合枢纽转变为目标,从而构筑辐射长江上游服务一流和管理高效的枢纽中心。借鉴上海虹桥综合交通枢纽发展模式,对照重庆现实情况,明晰建设差距,建设符合重庆现阶段交通发展的综合交通枢纽模式。通过建设、管理、政策手段来提高现有各交通枢纽点间通道的有效衔接,如:通过政策扶持、经济补贴手段,提高水、铁联运的竞争力;加快重庆空港城建设,尽快形成以空港为中心,集高速公路系统和快速轨道交通于一体的区域枢纽机场;依托团结村铁路物流基地、航空物流基地、公路物流基地、水空港保税区,建成多式联运的物流枢纽基地,辐射整个长江上游地区。

(二) 完善对外交通通道,充分发挥枢纽集散功能

对外交通通道是实现枢纽作用的基础条件。没有便捷、高效的对外运输通道,就无法产生集聚和辐射效应,枢纽就难以形成。

结合国家综合交通网中长期发展规划、中长期铁路网发展规划、国家高速公路网规划以及周边地区的交通规划,依托国家“五纵五横综合运输大通道”中的包头至广州运输大通道和沪汉渝蓉运输大通道交汇重庆,以重庆为中心,加快成渝通道、渝兰西亚通道、渝包通道、渝京远东通道、渝汉沪出海通道、渝湘穗出海通道、渝黔桂出海通道、渝滇东南亚通道 8 条“米字型”对外综合运输大通道建设。

(三)以公交优先策略支撑市内各种交通方式高效换乘

公交优先策略首先应体现在确定城市的交通发展模式上,针对重庆市高密度土地利用及组团式空间用地布局,应大力建设以公共交通为主体、慢行交通与个体交通相协调的交通体系;公共交通的发展应以轨道交通为骨干、公共汽车为网络、慢行交通为延伸、出租车为补充的公共交通系统,整合市内各种交通方式之间的关系;轨道交通的发展应重点考虑建设时序与公交协调发展;公交发展以组团间快速通道建设、组团内复合通道建设、社区间灵活支线建设、公交与慢行系统一体化规划为重点。

以“公交优先”概念全面整合城市交通系统,通过票制优化,最大程度减少换乘的空间距离、时间距离和费用障碍,整合形成高效运行的客运系统。通过城市内公共交通客运换乘枢纽设施,实现公共客运系统内部(不同客运方式和线路)的高效换乘。建设客运枢纽,调整和完善都市区内公路客运场站的布局,保障与城市交通特别是公共交通的高效衔接。建设轨道交通中心枢纽站,融合轻轨、地铁、巴士、出租车、慢行等多种交通方式的轨道交通中心客运枢纽。建设停车换乘系统,在主城外围公交辐射干线站点附近,在都市区新城和次级区域客运枢纽附近,建立城市机动车停车换乘(Park+Ride)系统,引导来自主城以外的小汽车交通转换为公共交通,减少其对中心城区的交通压力。

(四)以规划、管理、法制、体制改革等配套策略支撑枢纽硬件的发展

加强对城市综合交通体系规划编制工作的认识,深入理解《城市综合交通体系规划编制办法》及《城市综合交通体系规划编制导则》。结合本市城市交通现实情况,抓紧编制重庆市的交通发展白皮书,明确各种交通方式的发展方向,集约整个交通系统的发展,为建设长江上游综合交通枢纽提供规划依据。

管理是有效组织各种运输网络,实现各种运输方式高效衔接的重要手段,是实现枢纽功能的重要保障。因此,要积极推进交通运输行业管理一体化改革,促使职能部门管理的统一。行业管理以信息化为手段,以法制和体制为保障,充分发挥政府、社会和专业机构各方的组合优势,为建设长江上游综合交通枢纽提供高效管理。

“长江上游综合交通枢纽”的建设是一个长期性的过程,任务艰巨,必须找准抓手,从战略高度来看待,全面推进、分步实施。只要措施得力,一定能实现“长江上游综合交通枢纽”的宏伟目标。

参考文献:

[1]杨涛.沪宁城市带综合交通体系发展的战略思考[J].城市交通,2006,4(5):29~34.

[2]国务院关于推进重庆市统筹城乡改革和发展的若干意见[Z].国务院[2009]3号.

[3]滕宏伟.深入贯彻国发3号文件努力把重庆建成长江上游地区综合交通枢纽[J].当代党员,2009,(7):2.

[4]四大布局打造重庆长江上游综合交通枢纽[EB/OL].<http://www.cq.gov.cn/today/news/160044.htm>,2010-10-21.

[5]重庆市“十二五”期间将投资1500亿元建成7条铁路[EB/OL].<http://news.qq.com/a/20101103/000116.htm>,

2010-09-15.

[6]重庆公路建设创下三个全国领先[EB/OL]. <http://news.163.com/10/0821/02/6EJ1110500014AED.html>, 2010-11-02.

[7]重庆市发展改革委员会. 重庆市 2009 年交通发展报告[R]. 2009.

[8]陆锡明, 顾煜. 上海综合交通模式及发展战略规划[J]. 城市交通, 2009, 7(5): 32~39.

[9]朱周巧, 蒋曜州. 充分发挥港口作用, 建设重庆长江上游经济中心[J]. 重庆交通大学学报(社会科学版), 2007, 7(6): 12~14.

[10]重庆市规划局. 重庆市城乡总体规划[R]. 2007.

[11]重庆市规划局. 重庆市主城区 2009 年度交通发展年度报告[R]. 2010.

[12]陆锡明. 大都市一体化交通[M]. 上海: 上海科学技术出版社, 2003.

[13]曾小林. 城市高密度土地利用与交通系统一体化布局规划研究[D]. 重庆: 重庆交通大学, 2009.