

湖南省综合交通运输体系优化策略

周正祥 刘海双¹

(长沙理工大学 交通经济研究所, 湖南 长沙 410114)

【摘要】: 文章通过对湖南省综合交通运输体系现状的研究, 分析了湖南省综合交通运输体系存在的主要问题, 结合创新、协调、绿色、开放、共享五大发展理念, 对湖南省综合交通运输体系优化提出了构建发达的综合交通运输网、加强综合交通运输支持保障体系建设、增强城市交通可持续发展能力、依托长江经济带加强水运发展及将“交通枢纽”打造成“经济枢纽”等对策建议。

【关键词】: 综合交通运输体系 五大发展理念 交通枢纽 经济枢纽

【中图分类号】 F127;F512.7 **【文献标志码】** A **【文章编号】** 1672-934X(2018)05-0079-09

十三五规划纲要明确提出:要坚持网络化布局、智能化管理、一体化服务、绿色化发展,建设国内国际通道联通、区域城乡覆盖广泛、枢纽节点功能完善、运输服务一体高效的综合交通运输体系。湖南省地处中部,东连西接,南通北达,多条国省主干道在此交汇,具有重要的战略枢纽地位。《湖南省城市综合交通体系“十三五”发展规划》(以下简称《规划》)指出:要充分对接“一带一部”、《长江中游城市群发展规划》、新型城镇化战略定位和要求,以积极倡导绿色交通为导向,以大力发展公共交通为主线,以完善交通基础设施建设为抓手,以提高综合交通服务能力为目标,加快推进安全、便捷、高效、绿色的现代化综合交通运输体系建设,为提高发展质量、改善人居环境发挥基础支撑和先行引领作用。

但湖南省综合交通运输体系各类交通设施之间衔接不够、公共交通基础设施建设缺乏统一布局、大运量公共交通运输方式规划滞后、资金投入不足现象较为普遍、部分城市道路容量不足、交通基础设施建设滞后于城市发展等问题仍然存在。因此,必须进一步加强湖南省综合交通运输体系建设,更好地发挥综合交通运输体系在产业优化布局、人口合理分布、城镇空间科学拓展等方面的引领作用。

一、国内外研究述评

(一)国外文献研究

首先,综合交通运输体系研究。国外综合交通运输体系发展实际起步较早,可以追溯到19世纪初期;而综合交通运输体系这一概念的提出,则是在20世纪40、50年代才开始的。综合美国、日本、西欧等国对综合交通运输体系的定义,主要强调:各交通运输方式的合理利用、协调和可持续发展以及其硬件设施和管理软件的相互连接和配合。结合西方各国综合交通运输体系的发展,大致可将其划分为起步期、成长期、成熟期三个时期,各运输方式分工及各环节间的协作在各阶段逐渐得到完善^[1]。对于综合

¹**基金项目:**国家社科基金重大项目(17ZDA081);湖南省自然科学基金项目(2018JJ2446);湖南省社科基金(16JCB001);湖南省社科成果评审委员会重点课题(XSP17ZDI001);湖南省社科联创新重点课题(CXKT2016005);湖南省2018年度社科联第一批智库课题(ZK2018022);湖南省财政厅项目(湘财教指[2016]81号);湖南省第八批研究生培养创新基地项目(湘财教指[2016]37号)的阶段性成果

作者简介:周正祥(1965-),男,湖南长沙人,教授,国家发改委(清华大学)PPP专家库专家,主要从事交通运输经济学与高速公路管理研究;刘海双(1992-),女,河南三门峡人,硕士研究生,长沙理工大学交通经济研究所助教,研究方向为交通运输经济学。

交通运输体系的影响,学者们分别从不同的方面进行了研究。德国经济学家李斯特提出通过修筑铁路、修建航道来发展交通运输以实现国民经济繁荣^[2]。Bell 等强调在发生重大自然灾害时,综合交通运输体系所发挥的重要作用^[3]。TRwebangira 等通过对各种运输方式的优势对比,提出了要实现在综合交通运输体系内部,各运输方式的合理利用及协调和可持续发展^[4]。

其次,综合交通运输体系优化研究。国外综合交通运输体系建设的时间较长,学者对其建设过程中凸显出来的问题以及优化途径的研究也较为完整。Angela Hull 通过建立一体化模型进行研究,认为政府政策在实施过程中存在着缺乏责任的明确和有效沟通等问题,提出政府在制定综合交通运输体系的规划时要考虑到最新的时事政策以及城市管理等基础设施的匹配度,来优化综合交通运输体系构建^[5]。KanO. zbay 认为综合交通运输体系要符合国际化、信息化等要求,从而提高其社会和经济效应。Bismark R. D. K. Agbelie 认为各种运输方式并不是保持平衡发展的,因此政府的宏观调控在综合交通运输体系的发展过程中就显得极为重要^[6]。大多学者认为综合交通运输体系优化需要政府和市场双向引导,各自充分发挥作用,才可达到综合交通运输体系的最优状态。

(二)国内文献研究

首先,综合交通运输体系优化研究。在综合交通运输体系发展的不同阶段,其面临的问题都是不同的,因此其优化的侧重点也有所不同^[7]。毛保华通过对综合交通运输体系和区域经济发展关系的研究,将综合交通运输体系的成长分为三种类型:追随性、超前型、适应型,认为追随型是我国综合运输发展最为常见的实践,基于此将综合交通体系的建设提升到国家建设的战略高度^[8]。周正祥从国际层面出发,为我国高铁走向国际化的发展提出了建设性的建议^[9]。

耿彦斌等对十八大以来推进综合交通运输发展的内外环境进行了综合分析,提出了构建中国特色综合交通运输体系的实现路径^[10]。罗珊等避开大中型城市,为农村中心集镇综合交通运输体系的优化提出了具体的优化途径^[11]。郭树华、李树松认为综合交通运输体系可以通过在空间上的影响,带来产业空间格局的重塑与优化升级^[12]。赵庆国在分析了影响和制约综合交通运输体系的因素后,分别从政府和市场角度提出了优化综合交通运输体系的对策^[13]。张秀芳等通过对 PPP 模式的深入研究,拓宽了综合交通运输体系的融资渠道,为未来综合交通运输体系的发展提供了更为有利的保障^[14]。

其次,湖南省综合交通运输体系优化研究。近年来对湖南省综合交通运输体系优化的研究逐渐增多,研究的角度也较为系统。张桢祺结合湖南省的区位优势,为湖南省综合交通运输体系如何融入长江中游城市群发展提出了具体的对策^[15]。张平通过对综合交通运输体系与县域经济发展之间的联系,从促进县域经济发展的角度,对湖南省综合交通运输体系优化提出了具体措施^[16]。罗珊通过建立指标体系进行实证分析,对环长株潭城市群综合交通运输体系提出了具体的优化路径,为城市群高速发展背景下综合交通运输体系的建设提供了借鉴^[17]。陈艳通过对综合交通运输体系构建与经济发展之间的联系进行实证分析,基于经济发展的层面,对湖南省综合交通运输体系的构建提出具体对策^[18]。谢丽芳通过对莱茵河港口的研究,对充分发挥湖南省水运对综合交通运输体系的促进作用提出了具体优化措施^[19]。

(三)综合评述

综合交通运输体系自 19 世纪下半叶被提出后,引起了众多国内外学者的关注。从国外对综合交通运输体系的研究来看,主要集中在综合交通运输体系的发展阶段,其与经济发展之间的相互促进、相互完善以及在该过程中政府需要发挥的作用,对综合交通运输体系建设的研究有很大借鉴意义。但对综合交通运输体系内部各运输方式应该如何协调、平衡发展,由于地理环境的差别,有一定的局限性。国内对综合交通运输体系的研究则主要集中在综合交通运输体系的构建、体系构成以及各运输方式的协调发展等方面。对于湖南省综合交通运输体系优化的研究,也逐渐得到诸多学者的重视,但对湖南省各交通运输方式之间如何协调,补齐短板,充分利用湖南省区位优势,发挥各交通运输方式的比较优势,优化湖南省综合交通运输体系,仍然是需要加大研究的重点课题。

二、相关概念及理论

(一) 相关概念

首先,综合交通运输体系。综合交通运输体系是在将各种运输方式综合起来的过程中所形成的一种体系,是由交通运输方式、交通运输工具和交通运输管理技术所组成的一个系统。综合交通运输是一个由功能维、结构维、运作维三个维度构成的多因素综合体,这三个维度分别对应解决经济学中的生产什么、用什么生产以及如何进行生产三个问题,综合交通运输体系的建立以及优化也主要从这三个方面进行考虑。

其中,功能维从宏观角度按照地域覆盖层次分为城市交通运输、城际交通运输、城乡交通运输和国际交通运输,结合我国当下综合交通运输体系的发展,这一维度存在的问题主要有农村地区的交通条件较为落后、城市交通拥堵现象极为严重以及交通服务功能明显与需求不相匹配等;结构维主要是指综合交通运输体系中各种不同的运输方式及构成,目前各种运输方式未充分体现其各自比较优势,基础设施的配置尚未完全到位,运输结构尚需完善等问题较为突出;运作维是指整个综合交融运输体系协调可持续的运作和管理模式,这一维度较为突出的问题主要是各种运输方式的发展水平参差不齐,不同运输方式之间的一体化水平较低,不利于综合交通运输体系整体水平的提高。

其次,综合交通运输体系优化。综合交通运输体系是多种运输方式的一个融合和发展,因此如何充分发挥各交通方式的优势进而使整个综合交通运输体系得到优化,是当今交通发展所面临的一个主要问题。实际上,不同的交通运输方式之间是一种竞争与合作共存的关系。一方面,在相同的起止点、相同的方向上的运输是一种替代关系,因此也存在着巨大的竞争关系;另一方面,由于各个运输工具本身的特点不同,适用的运输区域也存在着一定的限制,因此在某些情况下,运输活动就需要两种以上的运输方式组合才可以完成,这种情况下它们之间就是一种合作关系。在经济社会迅速发展的今天,各种运输方式协同来完成一项或者多项运输活动是交通运输的最主要特征。因此实现资源的优化配置,在局部区域乃至全国、全世界的范围内发挥各种交通资源的最大效益,从而为经济社会的发展提供最强有力的支撑,是当下综合交通运输体系发展的主要目标。

(二) 相关理论

首先,协同论。协同论认为,构成系统的子系统之间存在着无规则的独自运动和规律的相互运动即协同运动。在交通管理的过程中,协同是其发展所必须历经的过程,因此,如果想要使整个综合交通运输体系的效能得到大幅度的提升,就要充分发挥各个功能要素的效能,增加系统构成中各个组成部分的协同效应,使系统的各种要素由其各自的独立发展、无序使用转为有计划、有效率的有序使用,通过各功能要素之间有序、协调的相互配合使整个系统功能产生更大的效能。

综合交通运输体系在不断产生协同效应的过程当中,也在不断地从外部吸收人力、财力、物力等各种资源,促使交通运输形成一张有序运行的巨大网络,产生更大的效能。综合交通运输体系主要由公路、铁路、水运、航空以及管道五种运输方式组成,而各种运输方式又包含着各自不同配套设施的建设,影响因素也各不相同,每种运输方式都只有不断调整自己的运动方式,努力使其在运输方式内部和各种运输方式之间产生协同运动,从而发挥更大的协同效应,才是交通运输发展的正确方向。

其次,可持续发展理论。可持续发展是一种注重长远发展的经济增长模式,最初于1972年提出。1987年在《我们共同的未来》报告中,把可持续发展定义为“既满足当代人的需求,又不损害后代人满足其需求的能力”,是科学发展观的基本要求之一。可持续发展是以激励经济发展为条件,以保护自然资源环境为基础,以改善和提高人类生活质量为目标的发展理论和战略,强调的是共同、公平、协调、高效、多维的发展,它是一种新的发展观、道德观和文明观,基本原则包括公平性、可持续性、和谐性、需求性、阶段性、高效性等。可持续发展注重社会、经济、环境、生活等各个方面平衡发展,要求在对这些方面进行综合评价时,其各个指标组成的向量变化最好能够呈现强可持续性发展的态势,起码各个层面的综合评定不能呈现弱可持续性发展。综合交通运输体系构建的可持续是指在综合交通运输体系构建的同时,注重对环境的保护,节约利用资源,考虑综合交通运输体系构建与

生态环境的和谐发展。

第三,交通区位理论。交通区位理论认为,交通基础设施对资源的整合起着重要的推动作用,为城市的形成以及扩张提供巨大的推动力,综合考虑城市规划、经济发展以及环境保护等各方面的因素对其进行科学设计和合理规划,能够对经济的发展产生非常明显的集聚效应。在西方经济学领域中,冯·杜能、廖什、韦伯等在这方面的研究尤其具有参考意义。冯·杜能提出的同心圆农业圈模型认为,在假设运费支出最少、利润最大化时,交通体系的完善对农业土地的利用以及农业区位格局的形成有着极为重要的作用,越是位于同心圆的核心位置,运费的支出越少,其土地价值也越高,也越有利于中心地区经济和社会的发展。

韦伯的关注重点则在于工业的区位理论,认为影响工业生产费用的最主要因素主要是运费、工资和集聚,其中运费的影响是最大的,而工资则是通过对运费价格的影响,间接引起局部地区经济发展的重新布局,从而产生产业集聚,而产业集聚的产生又使运费和工资重新发生改变,从而形成螺旋结构,促使市场主体逐步选取最有利于自身发展的工业区位。综合以上研究理论,交通区位理论重在表明综合交通运输体系的建设,不仅要考虑交通本身的合理规划和交通资源的优化利用以及交通本身的技术性问题,更应当综合考虑到各地区的产业布局和各类社会资源的优化利用去展开,才能最大限度的发挥综合交通运输体系的经济效应和社会效应。

三、湖南省综合交通运输体系现状分析

“十二五”时期湖南省交通运输建设取得了巨大进展,并在2016年实现了“十三五”的良好开局。2016年,高速公路建设取得巨大突破,基本形成了以“五纵六横”高速公路为主骨架的公路网络。“十二五”时期湖南省正式步入高铁时代,高铁通车里程全国第一,且凭借着水系发达的资源优势,水运发展也正在逐步加速。2016年新开航空路线三条,进一步增强了湖南省国际航空运输网络建设。截止2016年底,轨道交通建设实现巨大进展,仅就长沙市而言,已有两条地铁线正式运行,三条在建,为“十三五”期间轨道交通建设提供了良好开端。此外,2016年5月6日长沙市磁浮快线开始试运营,2016年12月26日长株潭城际铁路长沙站南段正式通车等,都表明湖南省综合交通运输体系建设正在快速发展过程中。

首先,公路。2016年底,湖南省公路总里程达238273公里,其中国道13509公里(含国家高速公路4714公里)、省道23757公里、县道41470公里、乡道54422公里、村道105115公里。公路网密度达到112.50公里/百平方公里;桥梁总长达到38117座/2111393米;农村公路达到201007公里,全省实现100%的乡镇和具备条件的建制村通水泥(沥青)路,99.96%的乡镇、96.05%的建制村通客班车。

从技术等级看,全省等级公路达到217058公里,占公路总里程的91.1%;二级以上公路达到21215公里,占公路总里程的8.9%。2016年全省公路完成投资714亿元,比上年增长10.4%。公路场站基础设施全年完成投资45.6亿元,比上年增长53.1%;公路线路基础设施全年完成投资668亿元,比上年增长8.3%。其中,高速公路建设完成投资283亿元,减少10.5%;普通国道建设完成投资268亿元,增长25.9%;农村公路建设完成投资117亿元,增长33%,新改建农村公路10956公里。

2016年湖南省高速公路取得了重大突破,全年开工建设长益扩容、怀芷、龙琅等3条157公里高速公路;建成通车安邵、龙永、大岳、常安、娄衡、南岳东延线、汝郴赤石特大桥、京港澳新开联络线等8条(段)高速公路,潭邵大修一期工程顺利完工。全省高速公路新增通车里程427公里,通车总里程达到6080公里,居全国第6位,基本形成了以“五纵六横”高速公路为主骨架的公路网络。

其次,铁路。湖南省铁路在全国铁路网中具有重要地位,是南北、东西干线交汇点。湖南省拥有京广高铁、沪昆高铁、京广线、沪昆线等10大干线,进出省铁路通道11个。截止2016年底,高铁通车里程1296公里,居全国第一,已形成普通铁路与客运专线铁路相补充、复线铁路与单轨铁路相衔接、国家铁路与合资铁路共同发展的“三纵三横”田字型铁路网络。铁路路网布局的改善,大幅提升了湖南省的运输能力,充分发挥了铁路作为综合交通主骨架的功能。

2016年12月18日张吉怀铁路正式动工开建,这是湖南省西部快速铁路通道和环省快速铁路网的骨干线路,可连通沪昆高铁通道和渝长厦高铁通道,预示着湘西人民也将步入高铁时代。计划于2017年开工建设的渝长厦高铁通道,将渝黔城际铁路、黔张常铁路、长益常城际铁路、长赣铁路、赣龙铁路、龙厦铁路等串联起来,最终形成厦门—长沙—重庆—兰州—新疆的快速通道,充分彰显了湖南省作为中部身份的区位优势。

第三,水运。截止2016年底,湖南省内河航道通航里程11968公里。其中等级航道有4216公里,占总里程35.2%;等外航道7752公里,占总里程的64.8%。从技术等级看,三级及以上航道940公里,占总里程7.9%,比上年提高2%,四级航道375公里,五级航道155公里,六级航道1525公里,七级航道1221公里。全省内河港口拥有生产用码头泊位1859个,拥有千吨级及以上泊位110个,其中专业化泊位50个,通用散货泊位16个,通用件杂货泊位31个,多用途泊位7个,其他泊位6个。

全省拥有轮驳船6167艘,比上年减少13.6%;净载重量4154180吨,增长2.8%;载容量70196客位,增长3.3%;集装箱箱位4884TEU,增长了10.8%。2016年全省水运完成投资34.3亿元,比上年增长0.9%。其中航道投资全年完成21.8亿元,比上年增长1.4%。新增及改善内河航道里程460公里。港口投资全年完成12.5亿元,比上年增长47%。内河港口新建码头泊位4个,新增通过能力162万吨/年和3万标准箱/年。

第四,民航。湖南省航空网包括长沙黄花机场、张家界荷花机场、常德桃花源(斗姆湖)机场、永州零陵机场、怀化芷江机场、衡阳南岳机场以及新近建设通航的邵阳武冈七个机场,形成以长沙黄花国际机场为中心、七个机场相互配合、辐射全国的航空运输网络,并且2016年新开通了长沙直飞墨尔本、洛杉矶、悉尼3条洲际航线。2016年,全省民航累计完成客运量935.44万人,旅客周转量132.28亿人公里,完成货运量6.08万吨,货物周转量0.87亿吨公里,呈现较快增长态势。

第五,管道。湖南省管道运输主要以成品油管道和天然气管道为主。湖南省“十二五”时期“气化湖南工程”加速推进,中石油西气东输二线樟树—湘潭联络线、湘娄邵支干线、常德“五县一市”管网等建成投运,中石油西三线中段、中石化新疆煤制气管道工程已核准,省内支干线管网建设正在加快推进,新增天然气管道584公里,总里程达1376公里。建成中石油兰郑长、中石化岳阳至株洲、湘潭至娄底至郴州成品油管道。天然气管道供应能力从19亿立方米提高到49亿立方米,成品油管道输送能力达到1230万吨。消费端,天然气消费量达到26亿立方米,年均增长16%,气化人口增加500万人,消费比重从2010年的1.1%增长到2.3%,县级城市燃气普及率增长到了92.3%,年均增长10%。成品油消费量918万吨,年均增长4.8%。

第六,城市轨道交通及其他。2016年湖南省各地市的城市轨道交通实现巨大进展。长沙轨道交通是服务于长沙地区的轨道交通系统,于2009年正式启动建设,目前在运营的有起于开福区政府站止于尚双塘站的1号线和起自梅溪湖西止于光达站的2号线,形成长沙轨道线网的“十字”核心骨架网络。目前正在建的有规划自城西南的坪塘、莲花镇附近到城东北张公塘的3号线,自普瑞大道站至桂花大道站的4号线一期工程,自蟠龙路站至时代大道站的5号线一期工程。

根据最新版长沙轨道线网规划,到2030年,长沙的轨道交通线网将包含12条线路(含2条支线),形成“米”字型构架、双十字拓展的总体布局,呈中心轴带放射形态。此外,株洲城际轨道交通以及常德快速公交等发展迅速,《湖南省城市综合交通体系“十三五”发展规划》对湖南省十三五期间城市轨道交通建设作出明确要求:在十三五期间,长沙建成运营地铁5条线路,力争每年开工一条,每两年建成一条线路;启动株洲、湘潭地铁建设;加快衡阳、郴州、岳阳、邵阳轨道交通前期工作;推进怀化编组站搬迁建设,扩建怀化南站高铁枢纽。在我省各地区,实现城市轨道交通的全面发展。

四、湖南省综合交通运输体系优化存在问题及原因分析

首先,交通运输一体化衔接相对滞后。一是,公路、铁路、机场方面,由于多种运输方式的经营主体和管理部门都不尽相同,各种运输方式之间就较难做到平衡发展和同步规划建设,造成各运输方式间未能有效衔接,影响了综合交通运输效益的发挥。二是,港口集疏运体系特别是铁路集疏运设施发展滞后,铁水联运发展缓慢,港园、港城的联动发展有待加强,临港产业布局和发展

尚不充分,港口对沿江城市和产业发展的支撑和带动作用不强。因资金缺口较大,岳阳港等多个港口建设已经出现不同程度的滞后。三是,综合交通运输枢纽内的各种运输方式衔接不畅,距离“客运零距离”“货运无缝化”仍有较大差距,这种现象不仅存在于既有交通枢纽,新建交通枢纽也不同程度存在。交通运输一体化衔接的相对滞后,不仅使各种交通运输方式无法充分发挥其优势,从而造成资源的浪费,同时在一定程度上也制约着经济社会的发展。

其次,整体技术装备水平低。近些年来,湖南省的经济发展越来越迅速,为交通运输设备的改善和技术水平的提升提供了强有力的保障。但是整体而言,综合交通运输装备和技术水平与经济社会发展水平相比还是明显滞后,技术与装备水平距现代化的要求仍有较大差距。运输工具的落后与先进同时存在,技术落后的交通运输工具例如车辆、船舶等仍普遍存在,运力结构不合理,严重影响运输效率的提高,造成资源的严重浪费,环境污染的加重,且高铁发展技术标准不高,高铁与其他交通运输方式对接严重不足,通达性和运输能力仍需大力提升。

第三,运输服务质量欠缺。主要表现在:综合交通运输体系的服务质量尚有待提高;为旅客、货主服务的方式有待改进;有特色的服务标准体系尚未建立;信息披露、餐饮保洁、站车服务设施设备、准时快捷等都还存在问题,安全保障系统和信息化建设严重滞后,且建设重点不突出,功能开发不理想,项目比较分散,建设周期过长,资源还未达到共享,资源利用率不高,通道能力不配套等。

第四,公路网络地区差别大。断头路在村落、乡镇、县域之间大量存在,公路网的循环也需要进一步的完善,尤其是在农村地区,相较其他交通运输方式而言,公路交通有着更大的优势,因此农村地区公路网络的需求是极其强盛的,而农村地区的交通缺口也是极大的。从目前路网体系的建设来看,一方面农村地区的公路建设发展与重点干线的建设不相协调,位于干线位置的农村公路发展由于受到人力、物力、财力等资源的影响,其公路网络建设相对滞后;另一方面由于地理位置的局限性,乡村之间、山区和平川之间的公路建设较不均衡,村小组仍未实现全覆盖式的公路通达,尤其是位于偏远地区群众的交通运输仍存在极大问题,从而影响着整体公路网功能的提升和发展。

第五,水运能力差强人意。由于长期以来的投入不足,导致湖南省虽然有着极其丰富的水利资源,可水运交通却成了短板。区域内的水运基础设施较为落后,高等级航道里程相较全国平均水平而言差距仍较大,湖南省内河航道11968km中,五级及以上航道里程仅占全省总里程的24.2%,远低于全国的平均水平(34.7%)。港口建设水平较低,大多数港口处连基本的装卸设备、库场设施等都未配备,而直接影响货运的专业化集装箱、散货泊位都极其短缺,通航设施完好率低,货运能力严重不足,无法满足运输需求,而且港口的运输服务质量也较低,对未来水运的发展以及水路运输的扩展都较为不利。

第六,高铁发展中的“吸管效应”潜在。湖南省已步入高铁时代,高铁的发展为湖南省经济社会发展带来了机遇,但也面临巨大的挑战:吸管效应。高铁的便利性,凸显了周遭地区间的区位差别,把人流、物流、资金流、信息流全都吸引往竞争优势极其突出的城市,沿线的很多中小城市都被逐步“边缘化”,城市间的差距越来越大,日本、法国等国的高铁建设说明了这一点。湖南省综合交通运输体系建设过程中,尤其要避免高铁的“吸管效应”,要想办法在吸管中间多开口子,吸引更多资源流向沿线城镇。高铁的发展必然会抢夺其它交通运输方式的市场份额,尤其是航空业和公路运输业,因此一定要协调好各种运输方式,促进均衡发展。

五、优化湖南省综合交通运输体系的策略

首先,构建发达的综合交通运输网。一是,完善国省干线公路网络布局。进一步提升中心发达城市与周边地区间、周边地区之间以及特大城市、大城市市域内各县市间高速公路通达性,促使区域内各种不同交通运输方式之间的衔接,尤其是重点旅游景区周边的交通基础设施要加强完善。进一步提高偏远地区尤其是连片特困区范围内的农村公路通达率,提高农村地区的交通基础设施建设;二是,初步构建由“一纵五横”骨干航道和三条一般航道组成的内河航道网,基本形成以长沙港、岳阳港两个主要港口为核心,以衡阳港、湘潭港、株洲港、益阳港、南县港、沅江港等15个地区重要港口为基础,其他一般港口为补充的布局合理、

功能明确、与区域经济发展水平相适应的现代化港口体系；三是，构建城际轨道交通线网。构建城际快速复合交通走廊，创新运营管理体制机制，充分利用既有交通资源，坚持建设与运营管理并重，合理布局和稳步发展新建城际轨道交通线网，综合协调和有效衔接区际、城际、城市交通体系，支撑和引领湖南省产业和城镇体系布局，实现区域中心城市间功能互补、资源共享。

铁路重点建设横向通道，努力打造“六纵六横”为主干的铁路网。构建由城际客运专线和快速铁路构成的“一主一辅七射三环”的城际交通网络；四是，构建省域综合交通网络。根据“一核五轴”的城镇化格局，构建“两横三纵”主骨架综合运输通道，构建并完善“两纵四横”次级复合交通走廊所组成的省域综合交通网络。强化五大“城镇和产业发展轴带”为指引，进一步完善连通省会城市与地州中心城市的主骨架综合交通运输通道，在此基础上，进一步加强构建能够实现地州中心城市间直接连通的复合交通走廊，增强省域内各中心城市间及其与重点县市间的综合交通网络连通度，形成主次分明、布局合理、衔接得当的省域综合交通网络架构。

其次，加强综合交通运输支持保障体系建设。交通运输作为服务业，具有公益性和商业性双重性质。如何最大限度的以最小成本筹集到足够的资金，降低运输费用，进而提高全社会的经济竞争力、促进经济发展，这是制定交通运输投融资政策的核心所在。目前湖南省的建设资金有限，所以我们要对综合交通运输体系构建的支持保障体系进行建设，拓展投融资渠道。湖南省综合交通运输的技术水平目前还不能满足交通运输进一步发展的需要，这主要表现在装备制造技术、信息化技术、现代管理技术、安全技术等方面，影响着运输效能的充分发挥和实现现代化的进程。

为了实现技术水平的快速发展，需要高度重视交通运输技术的自主创新，鼓励引进、消化、吸收、实现再创新，使湖南省交通运输技术和管理尽快达到现代化先进水平。建立适应市场发展的交通运输价格管理体制，对行政管理体制进行改革，改善分散管理的格局，建立统一的管理体制，创新服务方式，提高交通运输服务质量，推进客票一体联程、货物多式联运。建立交通应急响应体系和交通安全预防监控体系，促进交通运输安全。推广以 GIS、EDI、GPS 等信息技术为基础的智能交通技术的应用和创新，尽快实现运输方式间的优势互补、协作配合以及联合运输，建立智能型的综合交通运输体系。

第三，依托长江经济带加强水运发展。抓住国家依托长江建设中国经济新支撑带战略机遇，加快水运发展。重点推进“一纵五横”高等级航道提级改造，加快岳阳城陵矶港、长沙霞凝新港和益阳、常德、衡阳等重要港口码头结构优化和整体功能提升。岳阳是湘北门户，是连接环长株潭城市群和武汉城市群的中心腹地，又是一个通江达海的城市，具有独特的区位优势，市内的城陵矶港是湖南省唯一的长江港口。岳阳濒临长江的区位优势不仅是岳阳本身的优势，更是湖南省在长江经济带上发展开放型经济的重要优势。

在水运发展过程中，应注意宏观调控，从省级的层面来对全省的水运工作进行把握，协调全省各地水运工作的开展，充分利用长江岸线的地理优势，通过对合作方式和利益共享机制的创新，实现通江达海、互利共赢。株洲、湘潭的冶炼、化工产业相对于其他城市是具有一定优势的，可以向岳阳沿江一带迁移，借助地理优势促进冶炼、化工产业向中部地区的输入，并借迁移之机实现产业的升级，从而推动传统产业向现代工业转型。而“飞地经济”发展模式则正好适用于此，因此可借助临港的地理优势将其打造成“产业飞地”，而且临港区域最适宜布局运输量大、用水量大的产业，例如装备制造业、石油化工、造纸、能源等。

第四，增强城市交通可持续发展能力。优先保障公共交通基础设施的用地，增强公共交通的要素保障能力。加快市内交通枢纽周边道路建设，推进大、中城市绕城公路建设，增加出入城通道数量及通行能力。优化城市客货运枢纽站场和大型物流园区的布局，缓解主要枢纽和城市出入口周边的交通压力。积极发展上学、旅游、购物等特殊公交服务，鼓励大型商场、企事业单位发展通勤交通。完善机动车停车系统与公共交通设施的接驳系统。有效引导机动车的合理使用，有限缓解城市拥堵现象，并有效推进自行车、步行等交通系统的建设，倡导绿色出行。

第五，努力将“交通枢纽”打造成“经济枢纽”。长沙作为国家级综合交通枢纽城市，在“新常态”背景下，面临交通结构调整优化、产业升级换代的机遇。通过建设“中部枢纽”，加强湖南省与中部城市地区的经济文化联合、扩展与对接，完善产业布

局,提高生产要素流动,借助国家层面的综合交通运输体系中交通枢纽和干线网络建设,注重区域间协调联动,强化区域内资源整合,打造湖南省经济发展极和发展轴,形成各具特色、优势互补的区域经济,提升区域整体竞争力。以综合交通枢纽建设为契机,充分发挥物流在湖南省经济发展中的乘数效应,努力形成规模化的物流中心,变“交通枢纽”为“经济枢纽”,变“交通走廊”为“要素走廊”。

参考文献:

- [1]王先进. 国外综合交通运输体系的概念由来及发展历程[J]. 交通世界, 2002(8):20-22.
- [2]Friedrich List. The National System of Political Economy [M]. Macsource press, 2006.
- [3]Ed. by Michael G. H. Bell and Chris Cassir. Reliability of Transport Networks. [M]. Research Studies Press Ltd, 2000.
- [4]TRwebangira. Rurual roadsas stimulants of economic development [J]. //Proceeding of the Discourse on EngineeringContributionin Poverty Reduction[J]. 2005:71-79.
- [5]Angela Hull. Integrated transport planning in the UK from concept to reality[J]. Journal of Transport Geography, 2005(4):318-328.
- [6]Bismark R. D. K. Agbelie. An empirical analysis of three econometric frameworks for evaluating economic impacts of transporttation infrastructure expenditures across countries[J]. Transport Policy, 2014 (9):304-310.
- [7]罗仁坚, 郭小碚. 综合运输体系构建的基本性问题与“十二五”建设发展[M]. 北京:人民交通出版社, 2011:45-57.
- [8]毛保华. 综合运输体系规划理念与顶层设计方法[J]. 交通运输系统工程与信息, 2014(6):1-8.
- [9]周正祥. 中国高铁国际化发展对策研究[J]. 求索, 2017(1):128-132.
- [10]耿彦斌, 李可, 陈璟等. 中国特色综合交通运输体系的实现路径研究[J]. 综合运输, 2016(5):1-9.
- [11]罗珊, 蔡雨珈. 交通运输体系改善促进农村中心集镇发展的中国路径[J]. 中国软科学, 2014(5):23-36.
- [12]郭树华, 李树松. 综合交通运输体系对产业专业化与空间区域集聚的影响--以云南省农业产业为例[J]. 经济问题探索, 2016(1):125-131.
- [13]赵庆国. 推动综合交通运输体系建设[J]. 理论探索, 2013(3):91-95.
- [14]张秀芳, 张平. 新常态下 PPP 模式应用存在的问题及对策[J]. 中国软科学, 2015(9):82-95.
- [15]张楨祺. 长江中游城市群可持续发展对策研究[J]. 中国软科学, 2016(11):84-97.
- [16]张平. 综合交通运输促进湖南县域经济发展研究[D]. 湖南:长沙理工大学, 2015.

[17]罗珊. 环长株潭城市群综合交通运输体系化的经济研究[D]. 湖南:长沙理工大学, 2014.

[18]陈艳. 湖南综合交通运输体系构建的经济研究[D]. 湖南:长沙理工大学, 2013.

[19]谢丽芳, 刘方舟, 李帆, 等. 莱茵河港口发展对湖南综合运输体系建设的启示[J]. 中国港口, 2013(2):62-63, 45.