

西部交通建设发展思路

○刘奕 石良清

2000年,西部大开发战略实施以来,西部地区交通基础设施投资建设规模不断扩大,技术等级和综合运输能力不断提升,基本形成了以公路为主体、铁路、航空、内河航道组成的综合交通运输网络。西部地区交通基础设施建设的快速发展,对保障西部地区经济社会持续快速健康发展、改善人民生活条件以及促进国防现代化发挥了重要作用。但与东部和中部地区相比,交通基础设施落后仍然是制约西部地区发展的关键因素,对外运输通道数量少,能力缺口大,基础设施等级低,影响了区域资源优势转化为经济优势。因此,在西部大开发第二个10年,国家再次提出要继续把交通建设放在优先地位,构建功能配套、安全高效的现代化基础设施体系,加快形成连通内外、覆盖城乡的综合交通运输网络,提升发展保障能力。

一、发展思路和重点任务

(一)西部地区交通建设发展的主要思路

实施西部大开发战略以来,西部地区交通基础设施建设取得很

大成绩,但是,西部地区交通运输发展中的突出矛盾和问题远没有根本解决,特别是近年来西部地区经济社会快速发展对交通建设提出了更高的要求。因此,新时期西部地区交通的建设和发展应采取以下思路:

1.适度超前发展。采取交通建设先行、适度超前发展的战略,通过增量的快速扩张和存量的升级和改善,进一步解决交通基础设施总量不足的问题,提高交通的有效供给,增强对经济社会发展的支持能力。

2.跨越式发展。发挥后发优势,吸取东中部地区交通建设发展的经验和教训,避免发展误区,迅速提升发展质量;积极争取国家政策、资金倾斜和重大规划、项目支持,实现跨越式发展。

3.现代化发展。依靠现代技术创新驱动,全面提高交通发展质量,使基础设施、运输组织与服务、交通管理的现代化水平得到有效提高,加快实现由传统产业向现代交通运输业的转型。

4.差异化发展。结合西部地区

地域特征,对经济较发达的城市群地区、资源富集区、农村地区、边境地区等分别采取不同的交通资源配置模式和差异化的发展策略。

5.综合化发展。以构建完善的现代综合运输体系为目标,统筹规划,强化综合协调和衔接配套,合理有效配置交通资源,促进各种运输方式的综合利用和协调发展,提升整体效率和服务质量,形成发展的合力。

(二)新时期西部地区交通建设的重点任务

1.推进外联内通的干线运输通道建设。加快推进连接中东部地区的运输通道建设。建立健全东中西部区域协调互动机制,形成以东带西、东中西共同发展的格局,仍是新时期西部地区经济发展的重要依托。要进一步加强西部地区同中东部地区,尤其是环渤海、长三角、珠三角等经济发达地区之间的交通联系,建设横贯东中西部的运输通道,提高干线运输通道的等级和能力,强化西部地区同中东部间的交流合作。推进跨境对外运输通道、出海通道、口岸公路建设。西部

地区与 14 个国家接壤,陆地边境线长达 1.27 万公里,积极构建新型开放格局是西部大开发的重要战略之一。因此,需要加强对外运输通道、口岸公路的建设,建设连通东盟国家、南亚、中亚、东北亚等国家的陆路、海上运输通道,加快修建西部沿边公路,大力推进西部沿边地区对外开放,加强国际河流开发和次区域合作,并依托现有边境口岸城市和边境经济合作区,建设一批边境自由贸易区或经济特区的连接通道,构筑西部大开放的新格局。完善省际运输通道,提高区域间可达性。为发挥西部公路网的整体效益,还应加强省际协调,加快跨省运输通道的统筹规划和建设,重点构筑和完善快速通道建设,打通省际间断头路和瓶颈路,构筑省际快速对外运输通道主骨架。

2. 加快服务于资源开发、能源运输的交通系统建设。为将西部地区的资源优势转化为经济强势,应积极通过改善交通条件促进西部地区丰富自然资源、矿产资源的开采、开发和利用,加强西部地区通往资源、能源开发地的干线通道规划和建设,以及主要经济中心、资源能源产地、产业基地间的大能力、高效便捷的集疏运系统建设,为西部地区资源开发提供有力支持。

3. 加快综合交通枢纽建设,推进客货运输资源整合。加强对西部地区客货运输枢纽的整合,加快建设衔接紧密、功能完备、布局合理的现代综合交通枢纽站场,采取“统一规划、联合建设、共同使用”的方式实现综合运输枢纽中各交通方式的紧密衔接,统一技术标准,促进机场、铁路车站等大型交通基础设施区域共享,提高综合运

输体系的服务能力和效率。

4. 重点经济区率先实现网络化、高速化。在西部地区经济基础较雄厚的重点开发区域,如成渝经济区、广西北部湾、关中-天水经济区等,应率先实现网络化,建设以高速公路、高速铁路为主,航空、水运为辅的高效、完备的综合运输体系,加强核心城市与周边辐射地区之间的快速通道和干线网络建设,以区域核心城市为中心,实现交通运输网络功能由单中心放射型向多枢纽互联型转变,形成对周边地区具有辐射和带动作用的战略新高地。

5. 提高普遍服务能力,加强农村地区、少数民族地区、边远地区交通建设。新时期,西部交通建设仍应以农村公路交通建设为重要抓手,加强对农村地区、少数民族地区、边远地区交通建设的支持力度,加快形成覆盖面广、通达深度高的农村公路网络,在有条件的地区适当提高农村公路等级,为农产品的运输提供便利;建立农村客运服务体系,提供较为便捷、舒适、安全的农村公共客运服务。

二、对策建议

1. 统筹协调规划,优化发展结构。紧紧围绕西部地区经济交通协调发展总体战略目标,按照实现资源共享与利益均衡以及相互协调配合的原则,在政府部门的主导下,逐步形成多层面的规划协调机制,加强公路、水路、铁路、航空、城市交通等方面规划的协调,科学统筹、综合安排交通资源,优化发展结构,增强发展合力,提升综合交通服务水平。

2. 发挥后发优势,提升发展质量。创造条件,低成本引进先进适用的交通建设和管理技术,以较短

时间、较小代价缩短与其他地区之间的差距;采取低碳环保的可持续发展模式,制定较高的节能环保标准,引进节能环保技术和装备,完善节能政策体系;学习东部地区先进管理理念和管理模式,对于东部地区交通发展中遇见的问题和教训,西部地区应及早采取预防措施。

3. 兼顾公平与效率,降低区域发展成本。充分考虑西部地区经济社会发展水平和阶段性特点,把改善民生、降低区域发展成本放在突出的位置上,更好地保持交通基础设施的社会公共物品的基本属性。增加对西部地区收费公路、铁路干线、支线机场、港口等的建设投入和运营补贴,适当降低收费标准;加强以普通公路为主体的免费公路网络的建设,控制和减少收费公路规模。

4. 强化资金保障,完善政府投入机制。继续保持中央和地方财政对西部交通的支持力度,深化燃油税费改革,完善配套政策,提高财政转移支付比例,增加转移支付规模。在中长期国债安排上,重点向西部地区倾斜。适度增加省级公共财政对交通领域投资的比重,保证公益性项目的建设;考虑用部分国家交通建设专项资金对西部地区交通建设实行贴息贷款,增强西部地区使用贷款的能力;积极推进西部地区投融资体制改革,多渠道筹集交通建设资金,利用运价浮动、沿线土地开发等优惠条件,采用合资合股等多种形式,进一步拓宽资金渠道,实现投资主体多元化。□

(作者单位:北京大学光华管理学院 交通运输部规划研究院)