

构建长江经济带综合交通运输体系

王伟, 何明

(交通运输部规划研究院, 北京 100028)

摘要: 长江经济带建设是国家战略, 推动长江经济带发展必须依托黄金水道完善现代综合交通运输体系, 充分发挥交通运输的基础保障和先导作用。本文在全面总结长江经济带综合交通运输体系发展现状的基础上, 结合国际国内新形势对交通运输的要求, 提出了以黄金水道为主轴构建长江经济带综合交通运输体系的基本思路、总体目标和主要任务。

关键词: 长江黄金水道; 长江经济带; 综合交通运输体系

中图分类号: U11

文献标识码: A

文章编号: 1000-713X (2015) 03-0020-04

Constructing Integrated Transportation System of Yangtze River Economic Belt

WANG Wei, HE Ming

(Transport Planning and Research Institute, Ministry of Transport, Beijing 100028, China)

Abstract: The construction of Yangtze River Economic Belt has been specified as a national strategy. In order to promote the development of Yangtze River Economic Belt, a modern integrated transportation system based on the golden waterway should be constituted. Based on the comprehensive summary of the current situation of the Yangtze River Economic Belt, combined with the new international and domestic situation demands for transportation, this paper puts forward basic thinking, overall goal and main tasks of integrated transportation system of Yangtze River Economic Belt supported by the golden waterway.

Key words: the golden waterway; Yangtze River Economic Belt; integrated transportation system

1 背景

长江全长 6300 余公里, 是我国第一、世界第三大河, 也是唯一贯穿我国东、中、西部的水路

运输大通道。长江经济带覆盖九省二市, 国土面积约占全国的 22%, 人口和生产总值均超过全国的 40%, 资源丰富、产业发达、城镇密集, 是我国最重要的经济发展轴之一^[1]。2014 年 9 月, 国务院发布了《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的

收稿日期: 2014-10-23

修回日期: 2015-02-11

录用日期: 2015-03-03

作者简介: 王伟 (1980-), 男, 交通运输部规划研究院综合运输研究所副所长、高级工程师, 主要从事综合运输体系规划与研究工作。

通讯作者: wangwei@tpri.gov.cn

指导意见》，标志着长江经济带建设正式上升为国家战略。为有效支撑长江经济带建设，充分发挥交通运输基础保障和先行引导作用，要充分发挥长江黄金水道的主轴作用，加快构建畅通、高效、平安、绿色的综合交通运输体系。

2 发展现状与评价

经过多年建设与发展，长江航运服务能力和水平快速提高，沿江综合运输大通道的主动脉作用日益突出，长江经济带综合交通网基本形成，在支撑经济社会发展中发挥了重要作用。

一是长江航运服务能力和水平快速提高。以2011年国务院出台《关于加快长江等内河水运发展的意见》为标志，“十二五”以来长江干线航道建设速度明显加快，已基本实现《长江干线航道总体规划纲要（2006—2020年）》确定的发展目标。航道条件的改善促进了运输量的快速增长，2014年长江干线航道货运量超过了20亿吨，自2000年以来年均增长超过10%，是世界上运输最繁忙、运量最大的通航河流。凭借内河水运运能大、成本低的优势，长江干线航道承担了沿江钢铁企业生产所需85%的铁矿石、沿江电厂所需85%的电煤和上游地区90%的外贸集装箱运输，在煤炭、金属矿石、水泥、矿建材料等大宗散货运输和集装箱运输中发挥了重要作用，有效支撑和促进了冶金、石化、汽车、电力等沿江产业密集带的形成和发展。

二是沿江综合运输大通道的交通主动脉作用日益突出。长江经济带已初步形成以长江干线航道为主轴，由各种运输方式共同组成、优势互补的东西向综合运输大通道，成为贯通东中西部、支撑沿江经济社会发展的交通大动脉。除长江干线航道外，沿江综合运输大通道主要还包括以客运为主的沪宁—合宁—武合—汉宜铁路、客货共线的沪宁—九宁—武九—汉丹—襄渝—成渝铁路、上海—重庆高速公路、上海—昆明高速公路等，这些干线铁路、公路紧密联系了长江经济带内各大中城市，在促进东中西协调发展、推动沿江产业布局优化、带动外向型经济发展、推进新型城镇化发展等方面发挥了重要作用。

三是长江经济带综合交通运输体系基本形成。随着以黄金水道为主轴的沿江综合运输大通道辐射

作用不断增强，长江经济带已基本形成由水运、铁路、公路等多种运输方式共同组成的综合交通网。长江经济带公路、铁路、内河航道总里程已达到201万公里，约占全国的44%。内河通航里程9万公里，其中可通航500吨级船舶的四级及以上航道1.2万公里，分别占全国的71%和63%；公路网总里程约占全国的43%，密度为全国平均水平两倍；铁路网总里程约占全国的28%，密度超出全国平均水平35%。完成客运量181亿人次、旅客周转量1.6万亿人公里，分别占全国的51%和52%；完成货运量179亿吨、货物周转量6.8万亿吨公里，分别占全国的49%和44%。

虽然近年来长江经济带交通运输取得了快速发展，但交通运输发展总体水平与打造中国经济新支撑带的要求还有一定差距。一是长江干线航道缺乏系统治理，三峡枢纽通过能力紧张，主要支流航道建设滞后，内河港口规模化、集约化发展水平不高，导致长江航运潜能尚未充分发挥。二是运输通道能力不足，部分东西向干线铁路、公路的局部路段通行能力趋于饱和，南北向运输通道能力紧张，向南亚、东南亚开放的国际运输通道能力薄弱。三是综合交通网络不完善，覆盖广度不够，通达深度不足，特别是中西部地区交通基础设施规模和技术等级相比东部地区还有很大差距。四是各种运输方式在基础设施等“硬件”方面以及在市场开放、技术标准、信息化等“软件”方面缺乏有效衔接，导致旅客换乘和货物换装效率不高，多式联运发展滞后。五是地区间运输市场分割，区域壁垒和地方保护较为明显，城乡公共客运二元分割，在运输装备、票制票价、财税支持等方面各成体系，导致运输市场一体化水平较低。

3 发展形势与要求

长江经济带是我国综合实力最强、战略支撑作用最大的区域之一，依托黄金水道推动长江经济带发展，是党中央、国务院准确把握时代变革大趋势，积极适应经济发展新常态，作出的重大战略决策。依托黄金水道将长江经济带打造成为具有全球影响力的内河经济带、东中西互动合作的协调发展带、沿海沿江沿边全面推进的对内对外开放带、生态文明建设的先行示范带，对交通运输发展提出了新的更高要求。

一是推动中上游承接沿海地区产业转移, 促进区域协调发展, 要求更好地发挥交通运输的保障作用。随着下游地区产业转型升级的加快, 具有成本优势的资源加工型、劳动密集型产业和具有市场需求的资本、技术密集型产业将逐步向中上游地区转移。产业梯度转移将带来巨大的交通需求, 要求更好地发挥长江黄金水道连接东中西部的纽带作用, 进一步提升沿江综合运输大通道的通过能力, 为引导要素合理流动和优化配置, 形成优势互补、分工合作、协同发展的区域格局提供交通运输保障。

二是推进新型城镇化和产业转型升级, 打造内河经济带, 要求更好地发挥交通运输的支撑作用。随着长江经济带产业转型升级、城镇人口数量上升和城市群的蓬勃发展, 长江经济带客货运量将进一步增长, 预计客货运总量将分别从 2013 年的 181 亿人次和 179 亿吨增长到 2020 年的 310 亿人次和 270 亿吨。推进新型城镇化, 深化产业转型升级, 要求加快构筑综合运输大通道, 构建高效便捷的交通走廊, 加快完善城际交通网络, 大力发展集约高效的公共交通系统, 全面统筹城乡交通一体化发展, 提高运输能力和服务水平^[2]。

三是推进海陆双向开放, 加强与“一带一路”战略的衔接互动, 要求更好地发挥交通运输的先导作用。随着上海自贸区以及云南面向南亚、东南亚辐射中心建设的推进, 长江经济带将充分发挥沿海沿江沿边的区位优势, 深化向东开放, 加快向西开放, 强化与“一带一路”战略的衔接互动, 培育开放型经济新格局。全面提升长江经济带对外开放水平, 要求统筹推进沿海沿江港口建设, 充分发挥上海国际航运中心的引领作用, 积极推进大通关体系建设, 加快国际运输通道建设, 实现与周边国家交通基础设施的互联互通, 为海陆双向开放创造先行条件。

四是加强生态文明建设, 构建长江绿色生态廊道, 要求更好地发挥交通运输的示范作用。长江经济带是我国重要的人口密集区和产业承载区, 随着经济社会快速发展, 土地、岸线等资源日益紧缺, 生态环境压力持续增大。加强资源节约和环境保护, 逐步扭转生态环境恶化趋势, 要求加快转变交通运输发展方式, 节约集约利用交通运输资源, 调整交通运输结构, 提高水运和铁路在大宗物资长距离运输中的比重, 充分发挥综合交通运输体系的组合优势, 实现交通运输绿色、循环、低碳发展, 为推动

长江经济带建设成为水清、地绿、天蓝的生态廊道发挥积极作用。

4 发展思路与目标

构建长江经济带综合交通运输体系, 要按照依托黄金水道推动长江经济带发展的战略要求, 突出长江黄金水道的主轴作用, 加快完善区域交通运输网络; 优化交通运输结构, 重点加快内河水运、铁路等薄弱环节建设, 改善长江中上游地区和农村地区交通运输条件; 加强各种运输方式有效衔接, 加快交通信息化建设, 提高运输效率和服务水平; 深化交通运输市场化改革, 打破区域间、城乡间和交通方式间的壁垒, 构建竞争有序、开放统一的一体化运输市场; 加快转变发展方式, 强化节能减排, 提升交通运输可持续发展能力。

长江经济带综合交通运输体系发展的总体目标是: 到 2020 年, 长江黄金水道优势和潜力得到充分发挥, 区域综合运输大通道基本建成, 综合交通网络更趋完善、结构更加合理, 运输效率和服务水平明显提升, 基本建成横贯东西、沟通南北、通江达海、便捷高效的综合立体交通走廊, 为支撑沿海产业转移、挖掘中西部地区发展潜能、拓宽经济增长空间、推动经济转型升级提供强有力的交通运输保障。

5 主要任务与措施

为实现长江经济带综合交通运输体系发展的总体目标, 要着力提升长江黄金水道航运能力、构筑综合运输大通道、完善综合交通网络、提升运输服务水平、推动交通运输可持续发展、创新交通运输发展体制机制。

一是提升长江黄金水道航运能力。系统治理长江干线航道, 多措并举扩大三峡枢纽通过能力, 加强支流航道建设, 加快建设通江达海、干支衔接的航道网络, 打造全流域黄金水道。加快上海、武汉、重庆三大航运中心, 南京区域性航运物流中心和舟山江海联运中心建设, 打造一批具有示范和带动作用的现代化港区, 加强港口集疏运体系建设, 依托港口发展现代物流业和临港产业。研发和推广江海直达船型, 优化运输组织, 大力发展江海运输, 构建江海直达与江海联运共同构成的江海运输体系。

全面推进船型标准化,加速淘汰老旧、落后船型,重点发展“三峡船型”和江海运输船型。

二是依托黄金水道构筑综合运输大通道。依托长江黄金水道,加快沿江综合运输大通道建设,加强沪瑞综合运输大通道建设,重点推进沿江铁路建设,完善高速公路布局,提升客货共线铁路能力和高速公路通行能力。加快南北沿海、京沪、满洲里至港澳台、包头至广州、临河至防城港等南北向综合运输大通道建设,推进孟中印缅、中老泰和中越等国际运输通道建设,积极发展渝新欧、汉新欧等中欧铁路班列,实现长江经济带与“一带一路”和“京津冀协同发展”战略的衔接互动。

三是完善综合交通网络。充分利用综合运输大通道资源,以城际铁路和高速公路为重点,以普通国省干线公路为补充,加快完善城市群交通运输网络,支撑长江三角洲、长江中游、成渝、黔中、滇中等城市群发展。加快建设与长江经济带城市群发展相匹配的民用机场体系,合理布局不同层次、功能的枢纽场站,重点加强统筹各种运输方式的综合客运枢纽和货运枢纽(物流园区)建设,有效提高旅客换乘和货物换装的便捷性、兼容性和安全性。以实现全面建成小康社会目标为出发点,进一步改善长江中上游农村地区交通条件,努力推进基本公共服务均等化。

四是提升运输服务水平。积极发展货物多式联运,重点推进集装箱铁水联运、公铁联运发展,推进长江沿线滚装甩挂运输、公铁联运甩挂运输以及跨区域网络化甩挂运输和甩挂运输联盟发展。继续推进公共交通优先发展战略,加快城乡公共交通发展,有序发展市郊铁路和城市轨道交通,完善公共汽(电)车网络,加快公交枢纽场站建设,提高农村客运班线覆盖广度和通达深度,不断提升城乡公共交通一体化水平。加强交通运输信息化建设,加快推进区域物流公共信息服务体系建设,以航运中心、主要港口为节点建立区域性多式联运综合服务信息平台,建设长江经济带公众出行信息服务体系。

五是推动交通运输可持续发展。推进绿色交通建设,强化交通运输节能减排和低碳发展,注重资源集约和循环利用,提高长江岸线资源利用效率,节约集约利用通道线位资源,加强生态保护和污染治理,推动构建长江经济带污染治理联防联控机制。提升交通安全监管和应急保障水平,建立长江危化品运输动态跟踪系统、重点物资跟踪管理系统,加

快建设长江干线水上安全监管和应急救助体系,加快省级路网运行监测与应急处置系统建设,建立覆盖长江经济带国省干线公路的灾害预报预警系统。

六是创新交通运输发展体制机制。深化投融资体制改革,加大各级财政资金对长江经济带交通运输发展的支持,重点加强内河水运、铁路等薄弱环节建设,推广应用政府与社会资本合作模式(PPP),进一步拓宽融资渠道。深化运输市场改革,加快推进铁路运输市场化改革,建立由市场供求关系决定运输价格的机制,打破地区封锁,清理和修订阻碍区域交通运输要素合理流动的法规和政策,消除行政力量对运输价格的不恰当干预,推动建立一体化的运输市场体系,打破城乡分割,加快构建城乡一体化运输市场体系。

参考文献

- [1] 王伟,何明等.长江经济带综合交通运输体系发展规划研究[R].北京:交通运输部规划研究院,2014. [WANG W.,HE M.,et al.Planning of comprehensive transportation system of Yangtze River Economic Belt[R].Beijing: Transport Planning and Research Institute, Ministry of Transport,China,2014.]
- [2] 邵俊杰.货物运输通道的演变及实证研究[D].北京:北京交通大学,2010. [SHAO J.J.Evolution and empirical study of freight transportation channel[D].Beijing:Beijing Jiaotong University, 2015.]
- [3] 王伟.基于分工协作的综合运输体系发展战略研究[J].综合运输,2013(10). [WANG W.Development strategy research of comprehensive transportation system based on labor division and cooperation[J]. Comprehensive Transportation,2013(10).]