

交通枢纽建设对打造 区域性中心城市的影响研究

■ 李仲先 朱波强 教授(攀枝花学院 四川攀枝花 617000)
中图分类号:F570 文献标识码:A

内容摘要:攀枝花市地处四川西南部,在上世纪60年代“三线”建设背景下建市,长期以来,交通成为制约攀枝花经济社会发展的瓶颈。随着国家实施的新一轮西部大开发战略,攀枝花正面临着世纪性的发展机遇,攀枝花将通过两条高速公路和两条高速铁路的建设,成为区域性交通枢纽,对于攀枝花来说交通状况的改变,既有机遇,也有挑战。

关键词:交通制约 交通枢纽 机遇与挑战

四川省攀枝花市建市于1965年,交通经过几十年的发展,铁路、公路、水路、航空等综合交通运输体系已初具规模,交通需求与交通供给能力的矛盾得到一定程度的缓解,但这种缓解是低水平的,缓解的质量与集约化程度很低,不能满足攀枝花市快速发展的需求,交通制约攀枝花市经济社会发展的瓶颈还没有得到根本的缓解。随着国家新一轮西部大开发战略、“大湄公河计划”和欧亚大陆桥以及东盟自由贸易区的启动,攀枝花正面临着世纪性的发展机遇,能否抓住机遇,交通是一大关键。

攀枝花市综合交通基础设施现状

截止2008年底,攀枝花市铁路、公路运输线路里程3895.2km,其中铁路营运里程177km,公路通车里程达3718.22km。拥有航道里程368.4km,码头39个,民航直线机场1个。从攀枝花目前交通状况看,铁路只有南北向的成昆线,但由于建成时间早、运力低、运输严重滞后;公路建设发展较快,但总量不足;水路运输不发达,基本不能通航;航空经济效益差,机场利用率低。因此从总体上看,攀枝花市综合交通依旧处于低水平、不全面、不平衡的

状态。交通基础差,通道不畅、运输成本高,运力紧张的问题十分突出,特别是东西向进出大通道未形成,交通仍是制约攀枝花市社会经济发展的一大瓶颈,对攀枝花建立区域性中心城市形成了严重的阻碍。

攀枝花市综合交通枢纽建设发展态势

目前攀枝花市的公路建设与铁路建设齐头并进,以高速公路为重点的公路建设加速发展,攀枝花2015年间将建成丽攀高速—京昆高速路;铁路建设实现历史性突破,未来攀枝花市的铁路布局将以“二纵一横”(南北向的成昆铁路和成昆铁路二线和东西向昭通—攀枝花—丽江铁路)主干铁路为主通道,区域性综合交通枢纽的发展态势开始显现。

攀枝花区域性综合交通枢纽的构建,无疑会给攀枝花社会经济发展插上腾飞的翅膀,为攀枝花打造区域性中心城市提供了最关键的硬件,因此在建设攀枝花交通枢纽的同时,应采取积极的应对措施。

区域性交通枢纽建立带来的机遇与挑战

经济要发展,交通要先行,交通运输作为国民经济的命脉,即是衡量一个地区经济发展水平的关键指标之一,又是让经济列车高速运行的重要通道。交通运输的发展对于区域资源开发,区域经济的布局,区域的工业化、城市化和市场化都有非常明显的带动作用。攀枝花市由于长期受“交通”瓶颈的制约,经济社会发展相对滞后,与其他地区的差距也在拉大。随着攀枝花市交通枢纽建设不断推进,交通基础设施必将得到巨大改善,经济社会发展将突破交通“瓶颈”制约,迎来前所未有的良好发展机遇,攀枝花市交通枢纽的构建,将

会对攀枝花经济社会发展产生重大影响。

(一)对攀枝花打造区域性中心城市带来的机遇

1.有利于扩大投资,带动经济增长。攀枝花综合交通枢纽的构建,对于当前扩大内需、保增长具有重要意义。大规模的交通建设投资将直接拉动攀枝花市GDP增长,同时大规模的公路、铁路建设需要大规模的钢材、水泥和筑路机械,直接拉动攀枝花市钢铁、水泥、机械制造企业等相关工业产业的发展,大规模的公路和铁路建设还能提供大量的劳动就业岗位,所有这一切,对于直接促进攀枝花市经济增长将会产生极大的影响。

2.有利于改变区位优势,拓展发展空间。攀枝花交通枢纽的构建,为攀枝花连接成都、昆明、楚雄、丽江、六盘水、宜宾等地提供了条件,而且使攀枝花经济北承成渝经济圈,南接华南、广西沿海和中国-东盟自由贸易经济圈,西连矿产资源丰富的六盘水和国际旅游城市丽江,给攀枝花市区域经济发展带来了前所未有的机遇。

3.有利于改善经济布局,完善区域发展战略。交通状况对经济发展影响的一般理论认为,经济增长点与经济中心区总是随着新的交通设施的形成,围绕着交通要道以“点—轴”模式不断形成与发展,区域生产力布局与经济结构伴随着“增长点”与“中心区”的集聚与扩张效应而不断调整和优化,工业化、城市化和现代化进程因此而加速。回顾攀枝花市交通建设与经济发展的历程,攀枝花市区域布局也正正好对应了交通状况对区域经济发展影响的一般规律。三线建设时期,攀枝花市形成了以成昆铁路为主干道的交通格局,攀枝花经济以钢铁为支柱,成昆铁路为攀枝花的建设立下了汗马功劳,攀枝花也因此成为西部一个重工业城市,体现了交通发展与工业化、城市化相互促进的发展过程。随着攀枝花市综合交通枢纽的构建,将对攀枝花市区域布局 and 优势资源整合产生战略性的影响。

4.有利于发挥资源优势,增强市场竞争力。攀枝花市是一个资源型工业城市,也是交通依赖型工业,由交通条件所决定的工业品输出的运输时效、运输成本成为攀枝花工业发展的最重要的影响因素,长期以来由于受落后的交通条件制约,产业优势和资源优势被高昂的运输成本和时间机会成本所抵消,削弱了在市场中的竞争能力。通过构建综合交通枢纽,使攀枝花市

的交通运输网络能够紧密对接四川省、云南省乃至全国的交通运输网络,使各种交通运输资源有效整合,最大限度地发挥各种交通资源的合力,从而能够大幅度降低企业运输成本,提高产品的市场竞争力,提高经济效益,使资源优势能够更好更快地转变为经济优势。

5.有利于加快形成旅游大市场。攀枝花旅游资源丰富,但比较分散,长期以来受交通落后的限制,不能把全市的旅游资源连成一个整体,无法发挥组合优势,未能形成“大旅游”、“大市场”,仅一条成昆铁路连接南北,使进出攀枝花都成为难题,同时由于交通不便使游客的旅游开支增加而旅游效益不高,降低了对游客的吸引力,旅游资源无法转化成经济效益。攀枝花交通枢纽的形成,使攀枝花与外界形成四通八达的便捷通道,与省内外各大景区快速、高效对接,融入大香格里拉旅游圈,促进攀枝花旅游更快更好地发展。

6.有利于现代物流的形成和发展。攀枝花交通枢纽的构建,将会促进攀枝花成为川西南滇西北的一个重要物流中心,通过便捷的交通网络,攀枝花不仅可以聚集和扩散本地的工业产品、农副产品、而且还可以聚集可扩散本省临近城市和云南、贵州等地的商品,为市际和省际商品交流发挥重要作用。

(二)交通枢纽构建对攀枝花经济社会发展可能带来的挑战

1.交通格局的改变造成的影响。交通格局的改变可能会使昔日的交通枢纽(老铁路、旧公路所经过的乡镇、贸易集散地等)变为今日的偏僻之地,随着货运量和客流量的减少,不再有昔日的繁华,如果不及进行调整,可能造成这些地方的经济逐渐衰退。

2.便捷的交通形成的辐射与依附的影响。交通枢纽建成,会形成辐射与依附的关系,两种截然相反的效益会同时存在,关键在于辐射出去什么,依附的什么,能够促进攀枝花经济社会发展的就是好的辐射与依附,但也可能相反,交通枢纽的建成,如果攀枝花市在观念、体制、政策、环境等方面不与外界主动接轨,很可能导致攀枝花市的资本、技术、人才等要素更快地向外流失。

3.对资源、环境及可持续发展的影响。区域性交通枢纽的建立,将会带来新一轮的经济增长,如果政府只立足于眼前,不重视资源节约、环境友好和可持续发展,不

重视矿产资源的有序开发、道路两边土地、生态资源的合理利用和保护,急功近利,将会给攀枝花的长远发展带来严重的后果。

4.对攀枝花市弱小产业的冲击。随着攀枝花市交通状况的不断改善,可能会出现各种发展要素和产业项目纷沓而至,一方面给攀枝花市的招商引资带来新的局面,提高攀枝花市经济总量,壮大实力;另一方面也会对攀枝花市的某些产业或行业带来一定的冲击。

5.各种交通运输工具之间竞争所产生的影响。两高两铁建成以后,再加之攀枝花机场不断完善和发展,市民的出行有了更多的选择,但如果客流量和货运量不饱和,各种交通运输工具之间可能会产生激烈的竞争状态,导致某些交通运输工具经济效益下降,甚至亏损,这些在一些交通发达城市已经出现。

打造攀枝花区域性中心城市的措施

为了实现攀枝花打造区域性中心城市的目标,顺应攀枝花综合交通枢纽建设发展态势,积极应对机遇与挑战,做出科学的评估与预测,必须采取相应的措施,对攀枝花经济社会发展进行综合考虑。

(一)大力推动交通经济发展

在交通建设过程中,一方面由于增加了投资,能够直接增加交通经济总量。另一方面对交通的直接投资和交通经济的发展,也能够带动和促进其他产业的发展,能够为其他产业今后的发展奠定基础。例如,在交通建设过程中能拉动攀枝花市钢材、水泥、建材业的发展,促进公路沿线第三产业的发展。交通条件改善后,对攀枝花的物流业、旅游业等方面的发展又起到极大地促进作用,而物流经济、旅游经济的发展又能带动其他经济的发展,可谓是“一通百通”,因此市政府应加快交通枢纽节点及其周围的物流市场建设,大力发展物流经济,拓宽货源,增加公路、铁路的货运量,以发挥好综合货运交通枢纽的功能和作用;加快交通条件改善后的旅游市场开发,增加客流量,壮大旅游产业;加快攀枝花区域经济的发展,加快发展与交通条件紧密相联的产业。

(二)加快提升与交通枢纽相适应的服务水平

在综合交通枢纽建设不断发展,交通条件不断改善的情况下,要充分发挥综合交通枢纽建设所带来的积极影响,就要进

一步深化改革,扩大开放,促进互动融合,不断拓展新的发展空间,提升与综合交通枢纽建设相配套的各项服务水平,营造良好的投资环境,强化对各类主体的服务,从拓展空间、协调配套入手,积极参与和支持现有企业做大做强,同时要通过项目对接,引进外来企业投资,从完善政策、优化服务入手,支持群众创业,支持企业发展壮大,推动非公企业上规模、上档次,通过提高服务水平,创新优化环境来激活经济发展主体,加快非公有制经济的发展。

(三)加快形成与交通枢纽相适应的经济优势

交通枢纽的构建,为攀枝花市产业结构的发展提供了更好的机遇,政府应该进一步强化工业,以工业为主导思想,改造提升传统产业,加快高新技术产业,特别应壮大钒钛产业,争取得到中央的大力支持,增强其产品的核心竞争力。同时发展太阳能新兴产业,因此我们要认真落实这些产业发展思路,使攀枝花形成支柱明显、特色突出、实力凸显的产业发展格局。

(四)加快形成与交通枢纽相适应的合作共赢局面

综合交通枢纽的建设使攀枝花市内部各区县之间缩短了时空距离,也使攀枝花与外市、外省之间缩短了时空距离,为攀枝花加强市内外协作创造了前所未有的良好条件。因此要进一步搞好内部协作和外部协作,提升协作水平。要密切与周边地区经贸、产业、旅游、物流等方面的合作,在加强区域合作交流中实现优势互补、资源共享、利益共赢,促进区域经济大融合。

总之,综合交通枢纽建设对攀枝花市经济社会发展带来了前所未有的机遇,攀枝花市委审时度势,科学合理地确定经济社会发展战略,并采取相应的对策措施来应对,从而使攀枝花市能够真正确立区域性中心城市的地位。

参考文献:

- 1.冉景江,艾南山,李后强等.加强区域性中心城市在西部大开发中的作用[J].中国人口·资源与环境,2000(10)
- 2.肖金成.未来发展战略[J].新华商,2008(5)
- 3.胡勇.区域性中心城市功能建设中存在的问题与制约因素[J].经济参考,2002(52)
- 4.肖振西.边缘城市建设区域中心城市模式探究:以河南省安阳市为例[J].经济问题探索,2007(10)