

doi:10.3969/j.issn.1674-8131.2010.02.011

“西三角经济区”综合交通发展战略研究*

李 林

(重庆社会科学院 城乡统筹发展研究所,重庆 400020)

摘 要:西三角经济区跨越川、陕、渝两省一市,它的提出和建设是西部大开发和西部地区城镇化推进的必然。西三角是我国西部交通基础设施建设较为发达的地区,但要支撑西三角经济增长极的形成与发展,还需要强化其综合交通的发展。应遵循“统筹建设,梯度推进,重点突破,因地制宜”的发展思路,深入推进三地综合交通网络一体化发展。力争到 2020 年,西三角综合交通网络总体运行水平与长三角、珠三角和京津冀等地区的平均水平持平,形成我国西部地区最大的“综合交通运输三角”。

关键词:西三角经济区;综合交通;交通网络化;成都;重庆;西安

中图分类号:F127;F512.3 **文献标志码:**A **文章编号:**1674-8131(2010)02-0066-09

Research into Comprehensive Transportation Development Strategy of West Triangle Economic Zone

LI Lin

(Urban-rural Overall Development Research Institute, Chongqing Academy of Social Science, Chongqing 400020, China)

Abstract: West Triangle Economic Zone covers Sichuan, Shaanxi and Chongqing and its emergence and construction are inevitable to carry out western development and west urbanization. West Triangle is the area which has developed transportation infrastructure, but in order to support the forming and development of economic growth pole of West Triangle, its comprehensive transportation development needs to be enhanced. We should follow the developing ideas of overall construction, gradient impelling, making breakthrough with emphasis, and developing according to local situation to promote integrated development of the transportation network of Sichuan, Chongqing and Shaanxi and to reach the same level of the transportation network as Yangtze River delta, Zhujiang River delta and the area of Beijing, Tianjin and Hebei and to form biggest Comprehensive Transportation Triangle in the west part of China.

Key words: West Triangle Economic Zone; comprehensive transportation; transportation network; Chengdu; Chongqing; Xian

目前,我国已形成“长三角”、“珠三角”和“环渤海”三大增长极,成为中国东部乃至全中国和东亚经济发展的重要引擎。三大增长极均位于我国东部地区,从区域协调发展的需要出发,中西部地区急需培育区域性增长极,这个增长极就是我国的第

四增长极。从国家层面看,“西三角经济区”的打造,对于国家经济布局调整、区域统筹发展、对外开放战略向空间纵深拓展、保障国家安全、深入推进西部大开发战略的实施具有重大的战略意义。^[1]

区域发展,交通先行,“西三角经济区”的建设

* 收稿日期:2009-08-15;修回日期:2009-10-25

基金项目:重庆市软科学项目(CSTC,2009CE910)“中国经济第四增长极研究”

作者简介:李林(1981—),男,山西忻州人;助理研究员,硕士,在重庆社会科学院城乡统筹发展研究所工作,主要从事区域经济、技术经济管理研究。

能否取得长三角、珠三角以及京津冀地区的成就，能否完成三地统筹发展的历史使命，综合交通的发展至关重要，它既是三地统筹发展、实现三地产业互补式发展、实现西部地区优势资源和市场要素的高效化整合的重要保障，同时也是充分发挥“西三角经济区”辐射带动的“引擎”作用的重要保障。

一、“西三角”综合交通发展现状及评价

“西三角”地区是我国西部交通基础设施建设较为发达的地区。目前，已初步形成了以重庆、成都、西安三市为枢纽，公路、铁路、航空、水路纵横交错的立体式交通网络。

1. “西三角”交通发展现状

(1) 公路网发展现状

目前，“西三角”区域基本形成了以高速公路为

主干线、以国道为辅干线的纵横交错放射状公路网。在国家规划建设“7918”高速公路网中，有11条高速公路经过“西三角”区域，有10条国道在本区域纵横交错。

到2007年，“西三角”公路里程为355 412公里，其中等级公路2 122 232公里，高速公路5 803公里，分别占全国的9.9%、8.4%、9.6%，占西部地区的26.5%、27.75%、35.21%。在西三角区域内部，等级公路比重为59.71%，低于全国70.75%的平均水平，略高于西部地区57.09%的平均水平；而从高速公路来看，“西三角”涵盖区域高速公路比重为1.63%，高于西部地区1.23%的平均水平，略低于全国水平。在区域内部，重庆等级公路和高速公路比重均低于四川省和陕西省。

表1 西三角经济区公路发展现状^[2-5]

地区	公路总里程 /公里	其中等级公路 /公里	高速公路 /公里	等级公路 比重/%	高速公路 比重/%	密度/公里/百平方公里		
						1	2	3
重庆市	96 319	45 826	1 165	47.58	1.21	140.72	66.95	1.70
四川省	137 796	75 577	2 172	54.85	1.58	95.23	52.23	1.50
陕西省	121 297	90 829	2 466	74.88	2.03	96.93	72.58	1.97
西三角	355 411	212 232	5 803	59.71	1.63	105.06	62.74	1.72
全国	3 583 715	2 535 383	60 346	70.75	1.68	37.33	26.41	0.63
西部	1 339 419	764 709	16 482	57.09	1.23	19.51	11.14	0.24

注：(1)密度1按全部通车里程计算，密度2按等级公路计算，密度3按高速公路计算；(2)高速公路里程系2008年现状，重庆、四川和陕西里程均为全省(市)总量。

资料来源：《中国统计年鉴2008》、《四川统计年鉴2008》、《陕西省统计年鉴2008》、《重庆交通简明统计资料(2008)》

(2) 铁路路网建设现状

“西三角”经济区已基本形成了以重庆、成都和西安为主枢纽，以安康、汉中、宝鸡、广元、达州、南充、万州等为重要节点，由宝成线、陇海线、襄渝线、成昆线、成渝线等干线和阳安线、达成线、遂渝线、内六线、达万线等若干支线构成的铁路网。其中，三个大城市已形成由陇海线(西安至宝鸡段)、宝成线、成渝线、西康线(西安至安康段)、襄渝线(安康至重庆段)组成的“环形铁路三角”，成为连接三地的重要干线。

到2007年，“西三角”区域共有铁路线8 000

余公里，占全国铁路总里程的10.3%，占西部地区的27.22%。路网密度为1.04公里/平方公里，高于全国0.81公里/平方公里的平均水平，远高于西部地区0.43公里/平方公里的平均水平。从区域内部看，两省一市之间不平衡，陕西省路网密度最高，为1.82公里/平方公里，分别为重庆和四川的1.19倍和2.95倍。与东部省份相比，陕西省路网密度高于广东省和浙江省，略低于江苏省。而“西三角”总体上低于广东、江苏、浙江，主要原因是渝东北三峡库区、川西、陕北地区铁路密度较低。

表2 西三角经济区铁路网现状^[2]

	铁路里程/公里	路网密度/公里/百平方公里
重庆	1 257	1.53
四川	3 000	0.62
陕西	3 750	1.82
广东	2 175	1.21
江苏	1 619	1.58
浙江	1 319	1.30
西三角	8 007	1.04
西部	29 411	0.43
全国	77 966	0.81

注：以上数据均为全省(市)。

资料来源：《中国统计年鉴(2008)》

(3) 水运航道的建设现状

“西三角”经济区基本形成以长江为主轴，嘉

陵江、汉江、岷江等支流为次轴的江海直达的立体水运网络。长江水道是西南地区和东部地区物资交流的水路运输大通道。“西三角”区域内，只有重庆和四川境内拥有三级以上航道，陕西境内的汉江段只有四级以下航道。根据第二次全国内河航道普查资料表明，2002年底，重庆、四川两省市共有航道15 242.62公里，占西部的45.50%、全国的11.28%；其中等级航道5 577.71公里，占西部的33.24%、全国的8.87%；等级航道比例为36.59%，低于西部(含内蒙、广西)及全国平均水平。但是，高等级航道比例较高，三级以上航道占西部的61.13%、全国的11.14%；其中二级以上航道(西部无一级航道)占西部的全部、全国13.34%。与2002年相比，2007年重庆、四川、陕西三省(市)航道方面没有太大的变化，只有部分航道有所升级，且多集中在四级以下航道(表3)。

表3 “西三角”区域内内河航道现状^[6]

航道名称	等级航道里程/公里							等外航道/公里
	一级	二级	三级	四级	五级	六级	七级	
重庆市	—	515	164	95	308	126	611	2 518
2007 四川省	—	—	228.5	568.3	651.6	949.47	1 628.5	1 162.08
陕西省	—	—	—	—	9.38	300.35	248	542.66
重庆市	—	515	159.75	95	267	126.2	590.25	2 250.39
2002 四川省	—	—	224.25	568.3	594.1	861.06	1 576.8	—
陕西省	—	—	—	—	9.38	300.35	248	542.66

数据来源：2002年数据来源于第二次全国内河航道普查资料；2007年四川省数据来源于四川省交通厅网站；重庆市数据来源于重庆市交委编《重庆市交通简明统计资料(2008)》；陕西省数据来源于《陕西省统计年鉴(2008)》。

(4) 航空机场及线路状况

目前，“西三角”涵盖区域内基本形成以成都双流、陕西咸阳、重庆江北国际机场为枢纽，以汉中、安康、万州、泸州、南充、宜宾、绵阳、广元、达州、广汉10个支线机场为补充的航空网体系。

“西三角”重庆范围内，现有江北国际机场和万州五桥机场两个，另外，规划中还有武隆仙女山机场以及巫山神女机场，加上渝东南的黔江周白机场，重庆市将形成“一大四小”的民用航空新格局。“西三角”四川境内，形成了以双流机场为枢纽，拥有成都双流、泸州蓝田、南充高坪、宜宾菜坝、绵阳南郊、广元盘龙、达州河市和广汉机场8个民用机场(全省有11个，2020年将达到17个)的航空网络体

系^[7]。“西三角”陕西省境内，现有机场4个，形成了以咸阳国际机场为主，汉中机场和安康机场为辅的航空网络格局(全省有5个民用机场)。

2. 评价

目前，“西三角”区域公路、铁路、水路及航空均处于大发展的初期，区域内综合交通呈现出区域对外大通道缺乏、道路等级低、分布不均匀等特征。

(1) 区域对外大通道相对缺乏

高速公路方面，除了高速公路G30东向(西安—连云港)、G5北向(西安—北京)、G65北向(西安—包头)、G85(重庆—昆明)外，其余十余条高速公路对外通道尚未完全贯通。同时连接重庆、成都、西安的“高速公路三角环线”尚有G65陕西

镇安至四川达州段未通,G5 陕西北至棋盘关未通。铁路方面,目前只有襄渝线(一线二线)、太西线、西包线、陇海线、内昆线已通,其余通向上海、郑州、兰州、西藏、青海等地的铁路线均处于在建或规划状态。水运方面,由于直达上海的沪汉蓉高速铁路以及 G50(沪渝高速)、G42(沪蓉高速)、G40(沪陕高速)均未完全竣工,形成了成渝直达上海只有靠航空或水运的现状。同时,航空运输成本较高,不适宜大规模运输,因此目前成渝地区直达上海只能靠水运。而受航道条件影响,长江航道只在宜宾以下才可成规模运输,加之南京长江大桥的限制,航运船只运输规模有限。高速公路、铁路的通达率较低,水运的受限,严重影响了“西三角”地区与长三角、珠三角等中东部地区的联系和交流。

(2) 区域内部交通网络化水平相对较低

第一,从公路方面看,西安市与成都市、重庆市的高速公路连接仅有 G5 线(宁强至棋盘关未通)和尚未完全贯通的 G65 线,其余为 108 国道和 210 国道,西安市与渝东北仅有 201 国道在渝陕鄂交界处

与 207 国道相连,其余大多为等外公路相连,且多为断头路;随着遂渝高速以及 G93 成渝环线高速的全线贯通,成渝两地空间距离极大地缩短,但川北尤其是广元、达州、南充等城市之间,渝东北的云阳、奉节、巫山、巫溪、开县之间,川北城市与渝东北区县之间的连接公路十分有限,绝大多数仍然靠国道连接。第二,从铁路方面看,川北主要城市、渝东北大部分区县铁路覆盖率基本为零,陕南各城镇之间除汉中和安康之间有铁路外,其余铁路覆盖率基本为零。区域内部连接通道的缺乏使两省一市之间的交流受到了极大的限制,严重制约了“西三角”综合交通一体化发展的进程。

(3) 铁路线路技术标准低,缺少快速通道

区域内部连接三个大城市的只有宝成线(宝鸡至成都段)、陇海线(西安至宝鸡段)、成渝线、襄渝线(安康至重庆段)、西(安)(安)康线、达成线(成都至遂宁段)和遂渝线,受地形影响,区域铁路复线少单线多,弯多直少,加上技术装备水平低,铁路速度低,缺少快速路。渝东北地区的巫山、巫溪、云阳、奉节等区县目前仍然不通铁路。

表 4 “西三角”公路与部分地区等级结构比较

地区	公路总里程 /公里	等级公路 /公里	高速公路 /公里	等级公路比重 /%	高速公路比重 /%	密度/公里/百平方公里		
						1	2	3
上海	11 163	11 163	635	100.00	5.69	180.05	180.05	10.24
天津	11 531	11 521	682	99.91	5.91	102.04	101.96	6.04
北京	20 754	20 535	628	98.94	3.03	123.54	122.23	3.74
山东	212 237	207 719	4 033	97.87	1.90	138.72	135.76	2.64
浙江	99 812	92 027	2 651	92.20	2.66	98.05	90.40	2.60
江苏	133 732	117 698	3 558	88.01	2.66	130.34	114.72	3.47
广东	182 005	151 692	3 518	83.34	1.93	97.85	81.55	1.89
内蒙古	138 610	90 823	1 768	65.52	1.28	11.72	7.68	0.15
云南	200 333	104 771	2 507	52.30	1.25	50.85	26.59	0.64
新疆	145 219	74 534	541	51.33	0.37	9.08	4.66	0.03
甘肃	100 612	50 662	1 316	50.35	1.31	22.36	11.26	0.29
陕西	121 297	90 829	2 063	74.88	1.70	59.17	44.31	1.01
四川	189 395	115 674	1 938	61.08	1.02	38.81	23.70	0.40
重庆	104 705	49 958	1 049	47.71	1.00	127.69	60.92	1.28
川陕渝合计	415 397	256 461	5 050	61.74	1.97	53.60	33.09	0.65
西三角涵盖区域	355 412	212 232	—	59.70	—	105.06	62.74	—
全国	3 583 715	2 535 383	53 913	70.75	1.50	37.33	26.41	0.56

注:根据 2008 年中国统计年鉴有关数据计算;受数据来源的限制,上表陕西、四川、重庆数据均为全省(市)数;密度 1 按全部通车里程计算,密度 2 按等级公路计算,密度 3 按高速公路计算。

(4) 区域内部道路分布不均衡,两头多中间少,道路等级低

第一,从总体上看,三省市的内部道路等级低,道路密度小。2007年,公路总里程为415 397公里,其中等级公路占总里程的61.74%,高速公路5 050公里,占总里程的1.91%。总体来看,三省(市)等级公路略低于全国平均水平,高速公路比重高于全国水平。从单个省(市)来看,等级公路比重只有陕西省略高于全国平均水平,重庆市等级公路占有率只高于贵州和西藏,位列全国倒数第三;高速公路占有率同样只有陕西省略高于全国平均水平,四川和重庆名列全国的第23位和25位。“西三角”等级以上公路密度为62.74公里/平方公里,仅为广东的77%、江苏的55%、山东的46%。

第二,从道路的分布上看,三省(市)公路主要分布在三个大城市圈周围,而川北、陕南、渝东北道路相对较少,除极个别城市外,多数没有通高速公路,尤其是三地交界处。

二、西三角综合交通发展目标和发展思路

1. 发展目标

根据“西三角”经济区综合交通的发展基础及其在西部大开发战略和全国综合交通发展战略格局中的地位 and 作用,应深入推进三地综合交通网络一体化发展。用10年左右的时间,形成以重庆、成都、西安三个大城市为中心(顶点),以连接三地的公路、铁路、航空、水路快速通道为主干道(三条边)的我国西部地区最大的“综合交通运输三角”,形成“空中一小时,铁路两小时,公路四小时”的三地城际快速交通格局;形成以重庆、成都、西安为中心,以南充、达州、广元、广安、万州、涪陵、汉中、安康、宝鸡等为重要节点,水陆空等多种交通方式有机结合的内部运输体系;形成能力充分、衔接顺畅、运行高效、服务优质、安全环保的内部畅通、外部通达的现代综合交通运输体系。到2020年,“西三角”综合交通网络总体运行水平力争与长三角、珠三角和京津冀等地区的平均水平持平,为用户提供安全、便捷、可靠、经济以及多样化、个性化的运输服务。其主要标志是:

——以重庆、成都、西安三个大城市为中心(顶点),以连接三地的公路、铁路、航空、水路快速通道为主干道(三条边),构筑我国西部地区最大

的“综合交通运输三角”,形成“空中一小时,铁路两小时,公路四小时”的三地立体式综合交通格局。

——形成以重庆为中心,四川宜宾港和泸州港共同组成的长江上游航运中心集装箱运输系统;建成航道干支畅通、港口功能齐全、船舶结构合理、支持保障有力、市场规范有序、与其他运输方式协调发展的内河水运体系。依托长江、嘉陵江、岷江、汉江等港口岸线资源,形成西部大宗散货江海物资转运系统。

——形成以国家高速公路为骨架的高速公路主干道,城市之间高速干线和国道连接,县乡农村公路沟通城乡,与其他运输方式有效衔接,安全、便捷、舒适、高效的现代化公路交通体系;形成以江北、双流、咸阳三大国际机场为重点,以支线机场为补充的干支机场合理布局和密切配合的航空运输网络;形成以重庆为主枢纽,成都、西安为二级枢纽,中小城市为重要节点的现代化铁路运输网络,复线率和电化率分别达到50%和80%以上,主要繁忙干线实现客货分线。

——形成以重庆、成都、西安为综合运输枢纽,以万州、涪陵、达州、南充、绵阳、汉中、安康等为节点的层次分明、功能完善的综合物流体系,充分发挥各级节点的集散功能,有机衔接各种运输方式,为外部市场提供综合性的现代物流服务。

——形成规范有序、充满活力的统一运输大市场,交通运输的科技含量显著提高,人才队伍的整体素质达到发达国家水平,公众出行能够得到便捷的信息服 务,完善的智能交通系统得到普遍应用。

——形成高速公路、快速铁路、长江黄金水道、航空等多种运输方式有机结合的,与长三角、珠三角、环渤海、中原城市群、大武汉经济区、北部湾、海西经济区、南桂昆经济区等国内地区和东盟、东南亚、欧洲等国际 市场通达的综合运输网络体系。

2. 发展思路

以沟通区域内各城市(区县)之间交通联系、打通对外通道为基本目标,按照“统筹建设,梯度推进,重点突破,因地制宜”的发展思路,加快西三角综合交通网络的构筑,争取尽早建成内畅外联、四通八达、方便快捷的综合交通运输体系。

——统筹建设。统筹川陕渝三省市的交通网络建设,建立三地在交通规划、建设、管理等方面的

统筹协调机制,深入推进综合交通一体化发展,避免因三地“信息不对称”产生重复建设、路网盲区等不合理现象。

——梯度推进。陕南与川渝两地之间的秦巴山脉是制约三地综合交通一体化发展的主要因素,因此在三地综合交通的发展上,要采用循序渐进、梯度推进的方式进行建设。具体来说就是两边向中间推进,即由关中向陕南推进、由成都向川北推进、由重庆一圈向渝东北翼推进。

——重点突破。综合交通运输系统的建设是一项系统工程。“西三角”区域综合交通的建设要选准突破点,集中力量在关键部位求突破、谋发展,当前主要的突破点应当放在统筹对外大通道的建设和内部连接线的优化上,建设的重点区域应放在三个大都市圈以及陕南、渝东北、川北等“西三角”中间区域。

——因地制宜。由于“西三角”涵盖的两省一市交通运输系统发展不平衡,推进三地综合交通的大发展不能搞“一刀切”。在三个大都市区周边,以解决公共交通的便捷性、物流体系的完善、客货集散枢纽的建设等为重点,继续完善综合路网的建设;在三地结合部广大综合交通不发达的地区,应

侧重做好中小城市之间快速路网建设以及物流中转枢纽建设等工作。

三、西三角综合交通发展重点及布局

建设以重庆、成都、西安三个大城市为枢纽的内畅外联、通江达海的多层次综合交通体系,充分整合交通线路,最终形成水、陆、空立体式现代化快速交通网络。成型后的“西三角”综合交通网络将体现出三个特点:一是区域内部道路网络纵横交错,形成畅通快捷的内部交通网络;二是形成与长三角、珠三角、南贵昆、京津冀等经济区的综合快速运输通道;三是形成通达欧洲、东盟、东南亚等国际市场的快速运输通道。

1. 公路网建设重点及布局

以构筑完善的对外高速公路大通道和城际间快速路网为目标,加快建设形成“4552”对外交通大通道和“一环四横三联线”的内部交通网状布局,形成以重庆、成都和西安市区为中心,以万州、涪陵、永川、江津、合川、广元、达州、南充、绵阳、遂宁、汉中、安康、宝鸡、铜川等城市为重要枢纽,以高速公路为主、以国道为辅的快速、便捷的公路运输主骨架网。

表5 西三角“4552”对外大通道格局

	道路构成	当前的建设重点
北向4条大通道	西安至北京	G5 陕西境内已通
	西安至包头	G65 已通
	西安至银川	G70 陕西境内已通
	西安至乌鲁木齐	G30 陕西境内已通
南向5条大通道	成都至昆明	G5 加快雅安至西昌冕宁、攀枝花至滇界的建设
	宜宾至昆明	G85 已通
	泸州至厦门	G76 加快四川泸州至贵州毕节段的建设
	重庆至海口	G75 已通至桂界
	重庆至茂名	G65 加快推进重庆境内的渝湘高速的建设
东向5条大通道	西安至连云港	G30 已通
	西安至上海	G40 已通
	成都至上海	G42 推进重庆云阳至鄂界段的建设
	重庆至上海	G50 推进重庆石柱至鄂界段的建设
	西安至福州	G70 加快推进鄂界至陕西商洛段的建设
西向2条大通道	成都至拉萨	川藏高速 已规划,尚未开工
	成都至青海	川青高速 已规划,尚未开工

(1) 构筑“西三角”快速的公路对外大通道

以打通主要的对外交通要道为重点,以构筑“西三角”对外交通的14条放射性快速通道为目标,统筹各方资源,着力在对外交通上形成快速、便捷的公路网。力争形成以重庆、成都、西安为起点的“4552”对外大通道的格局,即北向4条大通道、南向5条大通道、东向5条大通道、西向2条大通道。

(2) 着力完善“西三角”内部的骨架公路网

一是加快三地快速连接线的建设。重点是推进安康尹家营至达州百节段G65高速公路的建设,推进西安经安康至城口、开县至万州和重庆的陕渝直达高速公路的建设,加快形成连接重庆、成都和西安三地的“高速公路三角”。该三角由G5(京昆高速连接西安和成都)、G65(包茂高速连接西安和重庆)和陕渝直达高速、成渝底边(该底边由两条路构成,一是由G76成都至内江段和G85重庆至内江段构成,二是由G93成渝环线高速构成)形成闭合的三角形。

二是继续完善“西三角”内部各大城市之间的连接线建设,在区域内部形成“一环四横三联

线”的网状格局。一环线:G93成渝环线,成都—遂宁—潼南—铜梁—上桥—江津—合江—泸州—乐山—成都;四横线:一横线是汉中至安康(十天高速),二横线是广元经巴中、达州到万州,三横线是绵阳经南充、广安至垫江、忠县、石柱高速;四横线成都经资阳、内江、永川、重庆至南川、武隆;三联线:一是宝鸡、汉中经巴中、广安至重庆,二是广元、南充经合川至重庆,三是绵阳、遂宁经内江至自贡、宜宾。

2. 铁路网建设重点及布局

“西三角”区域的铁路交通的建设和布局,将以形成三地快速运输干线,形成四通八达的对外铁路通道,形成区域内旅客运输“零距离换乘”、货物换装“无缝衔接”和交通运输一体化的现代化铁路运输网络为目标,以重庆为主枢纽,成都、西安为次级枢纽,以汉中、安康、广元、达州、万州为个重要节点,力争早日形成对外四大通道、内部“五横两纵三客运”的铁路网运输格局。同时,扩大上述枢纽客货吞吐能力,改善技术装备,提高运输质量和效率。

表6 “西三角”对外铁路大通道的建设情况

铁路干线		建设情况
东向 大通道	沪汉蓉客运专线	南京至武汉段已通,武汉至宜昌2012年通车,宜昌至利川段2009年底通车,重庆至利川铁路在建
	安(康)张(家界)常(德)铁路	纳入铁道部2009年前期工作计划
	渝怀铁路	二线在建
	襄渝铁路	二线已于2009年7月6日全线贯通
	郑西客运专线	将于2009年底通车
	郑(州)昆(明)(经过重庆)	渝昆铁路已纳入《重庆一小时经济圈规划》,重庆至万州段已开工。
北向 大通道	太(原)西(安)线	已通
	西(安)包(头)线	已通
西向 大通道	西(安)平(凉)线	在建
	陇海线	已通
	兰渝线	在建
	成兰线	在建
	川藏线	已规划
	川青线	已规划
南向 大通道	成昆铁路	复线在建,预计2014年建成
	渝黔铁路	二线在建
	内昆线	已通
	成贵线	预计2014年建成

(1) 构筑西三角区域对外铁路大通道

以建设跨区域的快速运输系统为目标,提速建设新的进出通道,加快推进以东西向为重点的新铁路线,构筑“西三角”区域通往长三角、珠三角、京津冀以及南桂昆、中原城市群、武汉城市群和北部湾等区域的便捷通道。用十年左右的时间,争取建成以重庆、成都、西安三大城市为起点或中转,以十一条铁路线为干线的四大对外运输通道。建设重点是:

——东向运输大通道。主要由沪汉蓉客运专线、安(康)张(家界)常(德)铁路、渝怀铁路、襄渝铁路、郑西客运专线、郑(州)昆(明)(经过重庆)构成。东向通道使西三角与长三角、珠三角、大武汉经济区、长株潭城市群等地区形成 10 小时铁路经济带,同时也形成了西三角东向出海大通道。

——北向运输大通道。主要由太(原)西(安)线、西(安)包(头)线构成,可达内蒙古、环渤海以及东北地区。

——西向运输大通道。主要由西(安)平(凉)线、陇海线、兰渝线、成兰线、川藏线、川青线构成,是西三角辐射带动西部地区的主要通道,也是西三角通过新欧亚大陆桥向欧洲市场拓展的重要通道。

——南向运输大通道。主要由成昆铁路、渝黔铁路、内昆线、成贵线组成,通向南桂昆经济区以及广西北部湾地区,甚至进入东南亚市场,形成西三角的又一快捷的出海大通道。

(2) 继续完善区域内部铁路线建设

一是着力推进三大城市之间的城际快速铁路建设,争取早日形成两小时可通达的“城际铁路西三角”。当前的重点是:推进成都至西安高速城际铁路建设,争取早日开工建设;加强协作与沟通,推进重庆至西安高速城际铁路的前期研究工作,争取进入新一轮的国家铁路规划;加快推进成渝时速 300 公里(预留 350 公里/小时)的成渝城际铁路建设。

二是加快区域内部铁路线的布局和规划建设,尽快形成“五横两纵三客运”的铁路网布局。五横线:汉中至安康,广元经巴中、达州至万州,绵阳经南充至合川、重庆,成都经资阳、内江至泸州,雅安、乐山经宜宾至江津;两纵线:广元经南充、合川至重庆,安康经达州至广安、重庆;三客运:成渝

客运专线,郑州经重庆至昆明客运专线,沪汉蓉客运专线。

3. 航空建设重点及布局

航空交通建设和布局应以区域间高速运输系统的建立和完善为目标,以建设空港和提高吞吐能力为重点。近期以重庆江北、成都双流、西安咸阳三个 4E 级国际机场为重点,进一步完善枢纽功能和设施,重点建设符合发展需要及条件成熟的支线机场,形成干支机场合理布局和密切配合的航空运输网。在次级中心城市按 4C 级设计、4D 级规划,新建、扩建万州五桥、武隆仙女山、巫山神女、达州市、广元盘龙、南充高坪、汉中、安康等支线机场,主要满足区域内及周边省区飞行需求,并创造条件提高等级,逐步开辟进京及大区航线。

4. 水运建设重点及布局

强化长江黄金水道作用,提高水运在“西三角”经济区综合运输体系中的地位。把长江干线建成西三角经济区大宗物资、集装箱运输的主通道,建成西北地区大宗物资、集装箱运输的重要通道。

以长江为主轴,嘉陵江、岷江等为次轴,构建沟通东西部地区、通江达海的长江上游叶脉形航运骨架网;加快长江河道整治,积极推进嘉陵江、涪江、岷江等航道整治及梯级渠化工程,提高航道等级;加快汉江水运开发建设,逐步建设和完善石泉、喜河库区航运工程、蜀河航电枢纽以及水运安全保障系统,加大航道整治力度,提高航道等级。

建设以重庆、万州为主枢纽港,泸州、宜宾为次级枢纽港,涪陵、江津、奉节、合川、南充为三级枢纽港,达州、长寿、丰都、广安港等为四级港,其他县级小港为五级港的港口体系;打破区域界限,加强港口间协作,形成上游港口与下游港口之间、大港与小港之间、始发港与接卸港之间竞合有序的运输格局。

四、保障措施

综合交通运输体系建设是“西三角”区域经济社会发展的重要基础条件,是充分发挥“西三角”在我国中西部地区辐射带动作用的必要条件。因此,必须制定切实的保障措施,加快“西三角”综合交通体系建设,实施“交通优先”的发展战略,实现对国民经济发展的适度超前供给,才能有效保障“西三角”各项既定目标的实现。

1. 统筹区域综合交通运输体系的规划、建设和管理

一是建议成立重庆市、四川省、陕西省两省一市之间的交通协调合作机制,加强“西三角综合交通”的统一规划与协调。成立“西三角综合交通规划”办公室,建立规划建设协调联席会议制度,进一步加强三地政府之间、政府各职能部门之间的联系和沟通,及时交流和沟通区域相关工作情况,作好区域交通规划的协调统筹工作。通过建立协商对话、协作行动机制,加强区域内交通运输资源、设施与空间的整合,达到内部网络完善、外部通道畅通的目的,形成三地综合交通一体化发展的格局。

二是建议三地尽快编制《西三角经济区综合交通发展规划》,在规划建设各类基础设施时,既要考虑满足各大中城市自身发展的需要,又要从“西三角”的整体发展需要出发,在机场、高速公路和轨道交通的建设布局与彼此衔接上,从总体的角度进行统一规划,形成全区域统一、高效、便捷的交通网络。通过综合交通资源、设施、布局的统筹规划和建设,提高交通运输的运行效率,形成综合服务功能完备的城市交通圈。

三是加快对相关产业的需求研究。在制定“西三角综合交通规划”时,应科学地预测未来较长时期内社会经济发展的需要。基础设施建设具有较为广泛的关联效应,应根据基础设施建设的进程,对相关产业的需求进行预测,并在此基础上对相关产业的发展进行相应调整和规划,以保证“西三角”基础设施建设的需要,同时也实现区域经济发展的目标。

四是加强三地各级各部门的合作,建立互动合作机制,促进共同发展。加强三地各个层次、各个相关部门的合作,同时注重与周边省市建立长期互动的联合合作机制,共同谋划、共同设计,最大限度地争取国家有关部门、有关政策的长期关注和支持。以此为基础,逐步形成三地合作规划、共同建设、联合执法、建立交通应急联动机制等,形成与各地方政府共同发展的良好局面。

2. 建立三地融合的多元化投融资体系

综合交通基础设施具有投资规模大、建设周期长、风险集中等特点,同时又具有较强的社会性、公

益性等特征,需要有长期、大额、稳定的融资支持。目前,在西三角综合交通统筹发展的背景下,需要在继续加大国家投资力度的条件下,积极发挥非政府投资的作用。采取多元化的投资方式,综合利用国家财政、国家金融机构、民间金融机构和外资等方式筹集基础设施建设资金,广开资金渠道,加快交通基础设施建设。利用政府与市场双重力量,推动西三角综合交通设施建设的顺利进行。特别要用足用好国家西部大开发、统筹城乡综合配套改革试验区、成渝经济区、关中一天水经济区等有关政策,争取更多的国家和国际优惠贷款。

3. 继续做好重点项目的前期工作,同时做好项目储备

前期工作的顺利开展,可以使项目从规划到建设的全过程形成滚动发展的良好机制。因此,应积极做好重点项目(特别是西三角内部大中城市之间的连接线项目)的前期工作,为争取交通运输部、国家发改委等部门的大力支持创造条件。与此同时,重点抓紧研究“十一五”后期开工项目及推进“十二五”拟开工项目前期工作,建立项目库,做好项目储备,做到“开工一批、论证一批、推进一批、储备一批”,确保西三角区域综合交通的逐步完善。

参考文献:

- [1] 杨玲,田代贵. 西三角经济区研究[J]. 西部论坛,2010,20(1):14-21.
- [2] 国家统计局. 中国统计年鉴 2008[DB]. 北京:中国统计出版社.
- [3] 四川省统计局. 四川统计年鉴 2008[DB]. 北京:中国统计出版社.
- [4] 陕西省统计局. 陕西省统计年鉴 2008[DB]. 北京:中国统计出版社.
- [4] 重庆市交通管理委员会. 重庆交通简明统计资料 2008[DB]. 北京:中国统计出版社.
- [6] 中华人民共和国交通部. 第二次全国内河航道普查资料汇编[DB]. 北京:人民交通出版社.
- [7] 田代贵. 长江上游经济带协调发展研究[M]. 重庆:重庆出版社,2006.

(编辑:夏 冬;校对:朱德东)