

成一渝一筑一邕经济带物流通道能力分析*

丁 谦,石艳芳

(重庆工商大学,重庆 400067)

摘要:按照点—轴空间结构系统的特征,以四川、重庆、贵州和广西四省区市的成、渝、筑、邕四个城市为节点构建成—渝—筑—邕经济带,是在西部大开发中,继成一渝经济带之后的又一具有巨大发展潜力的区域经济布局,特别对我国西南地区的开发建设具有重要的战略意义。成一渝—筑—邕经济带物流通道能力在西部地区具有一定的优势,但是,四川、重庆、贵州和广西四省区市以至整个西南地区现有的物流通道能力还不足以承载成一渝—筑—邕经济带的战略意义,成一渝—筑—邕经济带的物流通道能力建设任重道远。

关键词:物流通道;成一渝—筑—邕经济带;西部大开发

中图分类号: 文献标识码:A 文章编号:1008-6439(2007)01-0106-03

Analysis of logistics channel capacity of Chengdu—Chongqing—Guiyang—Nanning Economic Zone

DING Qian, SHI Yan-fang

(Chongqing Technology and Business University, Chongqing 400067, China)

Abstract: According to the characteristics of point—axis space structure system, construction of Chengdu—Chongqing—Guiyang—Nanning Economic Zone based on the notes of these four cities of Sichuan, Chongqing, Guizhou and Guangxi is another regional economic plan, which has huge economic potential and which is of important significance to development and construction of the southwest part of China, after Chengdu—Chongqing Economic Zone. The logistics channel capacity of Chengdu—Chongqing—Guiyang—Nanning Economic Zone has certain advantage in southwest areas of China, but the present logistics channel capacity of Sichuan, Chongqing, Guizhou and Guangxi and even the whole southwest areas can not hold the strategic significance of the Economic Zone. Thus, the construction of the logistics channel capacity in the Economic Zone has a long way to go.

Key words: logistics channel; Chengdu—Chongqing—Guiyang—Nanning Economic Zone; western development

一. 点—轴系统、物流通道与经济带的形成

在区域经济理论中,“增长极”和“点—轴系统”模式之间既有共同点,又是相互区别的。它们都是社会经济客体的空间形态,在模式的形成过程中都表现为先聚集后扩散。但是,“增长极”强调的是各级中心城市在区域经济增长中的作用,侧重于空间结构形成的经济过程和经济联系,是高度工业化的理论模式;而“点—轴系统”模式是区域经济发展的总体模式,更多的是强调空间过程,是各个发展阶段都适用的理论模式。“点—轴系统”模式可以科学地处理好集中与分散、公平与效益、不平衡发展与平衡发展之间的关系。西部 12 省区市总体情况正是人口密度小、经济总体发展水平较低,且自然、地理、交通、资源、民族、文化等差别很大,经济和社会发展极不平衡,因此,《国务院关于实施西部大开发若干政策措施的通知》提出西部开发要“以线串点,以点带面”及建设经济带的模式。即采用“点—轴系统”模式指导经济带的设计,促进经济带的发展。

点—轴系统理论表明,在区域发展过程中,大部分社会经济要素在“点”上集聚,并由线状基础设施联系在一起而形成“轴”,其中“点”指各级居民点和中心城市,“轴”指由交通、通讯干线和能源、水源通道连接起来的“基础设施束”。社会经济客体在空间中呈渐进式扩散。在区域开发初期,社会经

济客体发自一个或若干个扩散源,沿着若干线状基础设施束(即扩散通道)渐次扩散社会经济流,在距中心不同距离的位置形成强度不同的新集聚。由于扩散力随距离延伸而衰减的规律作用,新集聚的规模也随距离的增加而变小。相邻地区扩散源扩散的结果使扩散通道相互连接,成为发展轴线。随着社会经济的进一步发展,发展轴线进一步延伸,新的次级的集聚点和发展轴又不断形成和发展。点—轴系统中的“轴”一方面对附近区域有很强的经济吸引力和凝聚力,另一方面,轴线上集中的社会经济设施通过产品、信息、技术、人员、金融等,对邻近区域有扩散作用。因此,在区域的基础设施束上客观上一定会形成产业聚集带,从而进一步形成经济带。所谓经济带是指沿基础设施通道建设的、具有较强大经济实力且具有密切经济和社会联系、具有基本一致的对外经济合作方向、具有一个或二三个能发挥组织功能的一级中心城市的综合地域社会经济体系。总体而言,在点—轴空间结构系统中,交通运输建设对于区域的可达性以及社会经济发展要素流动的合理性具有重要意义,在经济带的设计与发展中占据显著地位。

二. 成一渝—筑—邕经济带综合运输通道能力

按照点—轴空间结构系统的特征,以四川、重庆、贵州和广西四省区市的成、渝、筑、邕四个城市为节点构建成—渝—

* 收稿日期:2006-06-11

基金项目:重庆市社会科学规划重点项目(2001-JLL-01)“西部开发中成渝筑邕经济走廊共建研究”。

作者简介:丁谦,教育部人文社科基地重庆工商大学长江上游经济研究中心,副教授;重庆大学在读博士。

石艳芳,重庆工商大学经济贸易学院 2004 级贸易经济专业。

筑一邕经济带,是在西部大开发中,继成一渝经济带之后的又一具有巨大发展潜力的构想,特别对我国西南地区的开发建设具有重要的战略意义。基础设施建设是区域开发的先行条件,成一渝一筑一邕经济带的物流通道能力取决于西南地区,特别是四川、重庆、贵州和广西四省区市现有的交通运输条件。

相关研究表明,与西南地区紧密联系的主要有四条综合运输通道:长江上游—成渝—宝成综合运输通道、湘黔—贵昆—川黔综合运输通道、贵昆—成昆综合运输通道和湘桂—南防综合运输通道(见表1)。

1. 长江上游—成渝—宝成综合运输通道由干流航道、铁路干线、高速公路和干线公路构成。包括:长江上游干流航道、成渝铁路、成达—达万铁路、成渝高速公路、国道318线,以及规划建设的沿江铁路和公路国道主干线上海~成都线。该通道是国家干线交通网区位最重要的东西向主通道,也是客货运输需求最大的地带。目前,该通道的铁路干线能力达到饱和,以成都和重庆为中心的高速公路网基本建成,将来,长江上游干流航道将随三峡工程获得重大改善,沿江运输通道的贯通将进一步促进沿江轴线上沪宁汉渝蓉五大中心加强联系。

2. 湘黔—贵昆—川黔综合运输通道由铁路干线、高速公路和国道公路构成。铁路干线包括东西向的湘黔线和贵昆线,南北向的川黔线,国道公路主要指320国道和210国道。目前,铁路干线都是单线,干线能力达到饱和,高速公路建设相对缓慢,国道公路初步成网,铁路干线和国道公路基本上构筑完成了方便的交通主骨架。

3. 贵昆—成昆综合运输通道为陆路交通通道。铁路由贵昆线和成昆线组成,公路有贯通东西的320国道,以及昆明~曲靖线和昆明~楚雄~大理线的高速公路。目前,铁路干线都是单线,干线能力达到饱和,公路能力相对充裕。

4. 湘桂—南防综合运输通道由铁路干线、国道主干线公路和国道公路组成。铁路干线指湘桂铁路和南防铁路,国道主干线公路是衡阳—昆明主干线和重庆—湛江主干线,国道公路是指322国道和325国道。目前,铁路干线都是单线,干线能力达到饱和,公路能力相对充裕。

表1:经济带综合运输通道情况

所在省区	通道名称	经过的主要城市
川渝	长江上游—成渝—宝成	重庆、成都、涪陵、万州、内江、泸州、绵阳
贵州	湘黔—贵昆—川黔	贵州、遵义、安顺、六盘水
云南	贵昆—成昆	昆明、曲靖、楚雄、大理
广西	湘桂—南防	南宁、柳州、桂林、防城、北海

目前,尽管西南地区的交通建设取得了巨大成就,西南区网络骨架基本形成,但是综合运输通道系统尚未完全形成。与西南地区紧密联系的综合运输通道中,其通道运输能力利用率多数已达到饱和甚至超饱和状态,并且运输通道大多是某一种运输方式的干线,因此,与西南开发和经济带发展的需要相比,纵横干线尚不足,干线与支线的衔接差,作为交通网络核心的综合运输通道数量不足,运输网络尚处在雏形阶段。

三.成一渝一筑一邕经济带铁路运输能力

西南地区的铁路网框架已经初步形成,已形成了“四纵四横”框架,并且有五条铁路干线通向区外。其中,“四纵”即

指成昆线、内昆线、川黔线和黔贵线、枝柳线;“四横”即指成达线和达万线、成渝线、湘黔—黔桂线、南昆线;通向区外的五条铁路干线是黎湛线、湘桂线、湘黔线、襄渝线、宝成线。

2004年全国铁路网密度为0.78,西南地区除西藏、云南和四川较低之外,重庆、贵州和广西的铁路网密度均高于全国平均水平,分别为0.88、1.07和1.16(见表2)。西南地区的铁路网空间分布上并不均衡,其中,贵州、广西铁路分布较为适中,并且基本通达本省区四方—东西南北。四川中东部的铁路网络初步形成,而西部主要依靠公路对外联系。重庆铁路偏集于西部。从总体上看,西南地区的铁路网空间分布上偏集于经济带所在的西南地区的东半部。但是如前所述,目前经济带铁路干线绝大多数都是单线,干线能力利用率多数已达到饱和(80~100%)甚至超饱和状态(100%以上)。因此,经济带的铁路通达性较好,但是繁忙的铁路运输对其干线能力提出了严峻挑战,超常规建设铁路势必成为经济带发展的重要前提。

表2:西南铁路网密度(2004)

	铁路(公里)	铁路网密度(公里/百平方公里)
全国	74407.7	0.78
重庆	718.2	0.88
四川	2958.0	0.61
贵州	1890.6	1.07
云南	2328.1	0.59
西藏	0	0.00
广西	2737.6	1.16

资料来源:根据《中国统计年鉴(2005)》整理计算。

四.成一渝一筑一邕经济带公路运输能力

1. 公路网密度较大,公路运输的通达性较好。2004年全国公路里程为1870661公里,公路网密度为19.45,西南地区除西藏较低之外,公路网密度普遍较大,与经济带紧密联系的重庆、四川、贵州和广西,其公路网密度分别为39.44、23.20、26.21和25.29,均大于全国平均水平(见表3)。

表3:西南地区公路网密度(2004)

	铁路(公里)	铁路网密度(公里/百平方公里)
全国	1870661	19.45
重庆	32344	39.44
四川	113043	23.20
贵州	46128	26.21
云南	167050	42.39
西藏	42203	3.43
广西	59704	25.29

资料来源:根据《中国统计年鉴(2005)》整理计算。

2. 公路等级普遍较低。2004年全国等级路里程为1515826公里,等级路比重为81.0%,其中二级以上比重为16.0%。西南地区的等级路比重普遍较低,与经济带紧密联系的重庆、四川、贵州和广西,其等级路比重分别为74.3%、67.6%、73.4%和79.2%,均低于全国平均水平;西南地区的等级路中二级以上公路的比重也普遍较低,与经济带紧密联系的重庆、四川、贵州和广西,其等级路比重分别为15.7%、11.4%、6.7%和12.5%,均低于全国平均水平(见表4)。

表4:西南地区公路技术状况(2004) 单位:公里

	总里程	等级路	高速	一级	二级	等外路	等级路比重	二级以上比重
全国	1870661	1515826	34288	33522	231715	354835	81.0%	16.0%
重庆	32344	24046	714	187	4166	8298	74.3%	15.7%
四川	113043	76402	1758	1496	9633	36642	67.6%	11.4%
贵州	46128	33850	413	85	2590	12277	73.4%	6.7%
云南	167050	110876	1291	237	3089	56174	66.4%	2.8%
西藏	42203	10131	0	0	626	32072	24.0%	1.5%
广西	59704	47304	1157	514	5783	12400	79.2%	12.5%

资料来源:根据《中国统计年鉴(2005)》整理计算。

3. 国道成为公路网的重要组成部分。目前,在全国70条公路国道中有34条通达西部地区,在这34条通达西部地区

的公路国道中,有 17 条通达西南地区(见表 5)。这 17 条通达西南地区的公路国道与经济带存在着比较广泛的联系,它们已经成为西南地区和经济带公路网的重要组成部分,但是,

这些国道路况等级普遍较低,一般是三级或四级,许多路段线形差,坡陡弯急,通行能力小。

表 5:国道在西南地区的分布情况

国道编号	川渝	云南	贵州	广西
108 北京—昆明	广元、绵阳、德州、成都、西昌、攀枝花	元谋、武定、昆明		
207 锡林浩特—海安				贺州、梧州
209 呼和浩特—北海				三江、融安、柳州、贵港、北海
210 包头—南宁	万源、达县、重庆、綦江		遵义、贵阳、都匀	天峨、南丹、都安、南宁、钦州
212 兰州—重庆	广元、南充、重庆			
213 兰州—景洪	松藩、汶川、成都、乐山	昭通、东川、昆明、玉溪、思茅、景洪		
214 西宁—景洪		德钦、大理、临沧、景洪		
317 成都—那曲	成都			
318 上海—拉萨	万州、梁平、南充、遂宁、成都、雅安、康定			
319 厦门—长沙—重庆—成都	秀山、黔江、彭水、武隆、涪陵、长寿、渝北、铜梁、成都			
320 上海—贵阳—瑞丽		曲靖、昆明、楚雄、大理、保山、瑞丽	凯里、贵阳、安顺	梧州、荔浦、桂林、三江
321 广州—贵阳—成都	泸州、内江、成都		都匀、贵阳、毕节	
322 衡阳—南宁—友谊关				全州、桂林、柳州、南宁、凭祥
323 瑞金—柳州—临沧		开远、元谋、临沧、大理		贺州、荔浦、柳州、河池、百色
324 福州—南宁—昆明		罗平、昆明	兴义	岑溪、玉林、贵港、南宁、百色
325 广州—湛江—南宁				北海、钦州
326 秀山—毕节—河口		曲靖、石林、开远、蒙自、河口	遵义、毕节、威宁	

五.成一渝一筑—邕经济带内河航运能力

目前,全国现有内河航道 123337 公里,其中,西部地区内河航道有 30962 公里,占全国的 25.0%,西南地区内河航道有 26278 公里,占全国的 21.2%,与经济带紧密联系的重庆、四川、贵州和广西,其内河航道里程分别为 4103 公里、10720 公里、3323 公里和 5413 公里,四省区合计为 23559 公里,占西南地区比重为 90.3%,占西部地区比重为 76.5%,占全国比重为 19.1%(见表 6)。

表 6:西南地区内河航道里程(2004 年底) 单位:公里

全国	重庆	四川	贵州	广西	四省区合计	四省区占西部比重	四省区占全国比重
123337	4103	10720	3323	5413	23559	76.5%	19.1%

资料来源:根据《中国统计年鉴(2005)》整理计算。

广西水运资源丰富,水运运力已发展到 89 万吨,7.4 万客位。另外,广西的海岸线为 1595 公里,梧州、南宁、柳州、北海、防城 5 港成为对外开放港口。

贵州的乌江、赤水河、南盘江、北盘江、红水河等主要通航河流经过近年来整治,通航条件有了较大改善,通航能力有了一定提高。目前有机动船航线 1396 公里,可通百吨级以上船舶的通航里程 868 公里,年吞吐量 1 万吨以上的港口码头 52 处。

四川位于长江上游,河流众多,水资源丰富,全省有河流 540 多条,44000 多公里,具有发展航运的丰富的水资源条件,各流域水激滩险,具山区河流的特性。长江横贯东西并与金沙江、岷江、沱江、嘉陵江、涪江、渠江 6 条重要支流和 110 条支小河流相联,遍布全川经济发达地带,形成了一个四通八达的天然水路运输网络。目前共有吞吐量 1 万吨以上的港口 60 个,其中 100 万吨以上的港口 5 个,50~100 万吨的 7 个,20~50 万吨的 21 个。

重庆境内有 30 条通航河流,3000 多公里通航河段,有 70%的区县均可水路通达,重庆、涪陵、万州、合川等都是依港

而兴的水陆口岸。目前已有主港口 38 个,已形成以重庆、万州两港为主枢纽,涪陵、奉节、长寿港为重点,其他区县港为补充的港口群落。预计 2009 年后可以通航 3000 吨级航船和万吨级航船。

六.基本结论

1.成一渝一筑—邕经济带物流通道能力在西部地区具有一定的优势,但是,与经济带的未来发展相比,其物流通道能力还有较大的差距,现有的物流通道能力还不足以承载成一渝一筑—邕经济带的战略意义。因此,成一渝一筑—邕经济带的物流通道能力建设任重道远。

2.遵循运输方式变化的四个阶段,成一渝一筑—邕经济带需要进一步发挥水运优势,以道路运输为基础,以高速公路、航空、管道运输等现代运输方式为重点,积极发展综合运输,形成多种运输方式综合利用,互相协调、均衡衔接的现代化运输系统。

参考文献:

[1]高振刚,等.西部大开发之路[M].北京:经济科学出版社,2000.
 [2]丁谦.论西南六省区市七方在基础设施建设中的合作问题[J].经济问题探索,2002(4).
 [3]苏世文,等.加快南昆铁路运输发展 振兴西南地方经济[J].沿海企业与科技,2003(4).
 [4]朱健梅.西南地区交通运输发展战略研究[D].成都:西南交通大学,2003.
 [5]国家统计局.中国统计年鉴[DB].北京:中国统计出版社,2005.

(责任编辑:夏 冬)