

重庆市南向铁路货运通道现状问题及对策研究

刘先梦*

中铁二院重庆勘察设计院有限责任公司, 重庆 400023

摘要: 目前重庆南向铁路货运通道存在技术标准偏低、运输能力饱和、客货争能等问题。本文从加快南向出渝铁路通道建设、新增进港进园区专用线、完善货运场站设施、提升运输服务水平等方面提出对策建议, 为畅通重庆南向铁路货运通道、提升物流运输效率提供参考。

关键词: 重庆铁路货运、运输能力、技术标准、对策建议

一、引言

重庆是我国中西部地区唯一的直辖市, 区位优势突出, 战略地位重要, 是西部大开发的重要战略支点, 处于“一带一路”和长江经济带的联结点, 在国家区域发展和对外开放格局中具有独特而重要的作用。2019年8月, 国家发改委印发了《西部陆海新通道总体规划》, 提出充分发挥重庆位于“一带一路”和长江经济带交汇点的区位优势, 建设通道物流和运营组织中心, 对大运量、低成本、全天候的铁路货运提出了更高要求。

二、重庆南向铁路货运通道发展现状

目前, 重庆南向出海出境的铁路货运通道主要有两条, 一是西部陆海新通道, 经钦州港出海; 二是泛亚通道, 经广西、云南出境^[1]。

表1 重庆南向铁路通道既有线技术标准及运行情况

线路名称	里程(km)	牵引种类	单位线	设计速度 (km/h)	列车对数 (对/日)		
					客	货	小计
川黔铁路	440	电力	单线	80	1	33.5	34.5
黔桂铁路	484	电力	单线	120	7	26	33
海怀铁路 (重庆—涪陵)	110	电力	双线	120	11	35.5	46.5
海怀铁路 (涪陵—怀化)	502	电力	单线	120	12	16	28
焦柳铁路 (怀化—柳州)	444	内燃	单线	120	7	30	37
湘桂铁路 (柳州—南宁)	258	电力	双线	120	27	82	109
湘桂铁路 (南宁—凭祥)	214	内燃	单线	85	4	7	11
黎钦铁路	119	电力	双线	120	0	36	36
成渝铁路 (重庆—内江)	273	电力	单线	80	1	19	20
内六铁路 (内江—宜宾)	125	电力	单线	70	4	26	30
内六铁路 (宜宾—大关)	155	电力	单线	80	4	24	28
内六铁路 (大关—昭通)	85	电力	单线	80	4	19	23
内六铁路 (昭通—梅花山)	161	电力	单线	80	8	19	27
沪昆铁路 (梅花山—曲靖)	176	电力	双线	160	24	44	68
沪昆铁路 (曲靖—昆明东)	132	电力	双线	160	36	54	90
昆玉铁路	55	电力	双线	200	17	15	32
主蒙铁幢	140	电力	单线	120	10	11	21
蒙河铁路	142	电力	单线	120	5	9	14

西部陆海新通道^[2]分两个径路, 一是经贵阳, 通过川黔、黔桂、湘桂、黎钦铁路至钦州港; 二是经怀化, 通过渝

*通讯作者: 刘先梦, 1990年9月, 女, 汉族, 四川宜宾人, 就职于中铁二院重庆勘察设计院有限责任公司, 工程师, 硕士研究生学历。研究方向: 交通运输规划与管理。

怀、焦柳、湘桂、黎钦铁路至钦州港。2019年，西部陆海新通道铁海联运班列共开行923列，班列最短运行时间约43小时。

泛亚通道也分为两个径路，一是经广西凭祥，通过川黔、黔桂、湘桂铁路出境；二是经云南河口，通过成渝、内六、沪昆、昆玉、玉蒙、蒙河铁路出境。2019年，重庆至河内国际铁路联运班列共开行71列，班列测试运行时间约6天。重庆南向铁路具体道路情况如表1所示。

此外，通道内还规划建设了多条铁路线路。其中，在建项目有涪怀铁路增二线、焦柳铁路怀化至柳州段电气化改造、贵南高铁、渝昆高铁、大瑞铁路、玉磨铁路等，规划项目有黔桂铁路增二线、湘桂铁路南宁至凭祥段扩能改造、渝贵高铁、涪柳铁路、沿江铁路、黄百铁路、大攀昭铁路、毕水铁路等。

三、重庆南向铁路货运通道存在问题

(一) 通道内大部分线路为单线铁路，运输能力饱和

通道内既有川黔铁路、黔桂铁路、渝怀铁路涪陵—怀化段、焦柳铁路怀化—柳州段、湘桂铁路南宁—凭祥段、成渝铁路、内六铁路、玉蒙铁路及蒙河铁路均为单线，部分区段能力已经饱和，如川黔铁路、黔桂铁路、渝怀铁路涪陵—怀化段、焦柳铁路怀化—柳州段及内六铁路内江—宜宾段列车对数均超过了30对/日，成为南向通道的瓶颈^[3]。

(二) 通道内线路技术标准不匹配，运输效率不高

个别线路技术标准低，与通道衔接线路不匹配，成为了通道中的“卡脖子”路段。以湘桂铁路南宁至凭祥段为例，该线为单线内燃铁路，且牵引质量仅1200吨，与之衔接的湘桂铁路南宁至柳州段为双线电气化铁路，且牵引质量为3800吨，列车运行至南宁后需进行换挂机车、加减轴作业，降低通道整体运行效率。

(三) 通道内尚未形成“客货分离”格局，导致货运不畅

目前通道内部分线路还需承担大量客运业务，如黔桂线开行7对客车，占比达21%，渝怀线开行12对客车，占比达43%。由于货运列车速度远低于客运列车，致使货运班列需在车站停车避让旅客列车，导致额外增加运输时间，对通道运输能力和运输效率均造成影响。

(四) 渝贵铁路货运功能未发挥

渝贵铁路设计为客货共线铁路，双线、200km/h，因南下客流需求旺盛，铁路部门考虑运输安全、运输组织等因素，但运营至今尚未开通货运业务。现状货运班列南下主要通过川黔铁路，由于线路技术标准低、展线系数高，导致重庆至贵阳段运能饱和，同时运距较渝贵铁路也需增长约60公里，时间需增加约8小时，制约了通道运输能力和运输效率的发挥。

(五) 泛亚铁路通道单一

目前重庆至东盟，仅有经凭祥出境和经河口出境两个通道，仅能实现重庆至越南的铁路货运交流，无法实现与东盟其他国家间的铁路联系。

四、重庆南向铁路货运通道提升对策及建议

(一) 加快南向出渝铁路通道建设

1. 西部陆海新通道方面

(1) 加快推动渝贵高铁前期工作，置换渝贵铁路客运功能，有效释放通道货运能力，分流川黔铁路货运压力。

(2) 加快推动涪柳铁路、黄百铁路、黔桂铁路增二线及湘桂铁路南宁至凭祥段扩能改造项目的前期工作，进一步补强能力，增强运输组织灵活性。

(3) 加快推动沿江铁路前期工作，于泸州衔接隆百铁路，形成南向货运辅助通道。

2. 泛亚通道方面

(1) 加快推动大瑞、玉磨铁路工程建设，形成重庆至东盟的多个出入境铁路通道，增强与东盟各国的联系。

(2) 加快推动渝昆高铁建设，进一步释放既有线货运能力。

(3) 加快推动沿江铁路、大攀昭铁路、毕水铁路前期工作，进一步完善通道，补强能力，提高运输组织灵活性。

(二) 加快进港进园区铁路专用线建设

1. 强化重庆枢纽集货能力

加快推动进园区进企业铁路专用线建设，实现“千亿级工业园区、年货运量百万吨级企业”通铁路，解决“最前

一公里”问题。

2. 加强铁路与钦州港码头衔接

加快实施钦港支线扩能改造项目,减少短驳运输,以减少运输时间与成本,破除“最后一公里”瓶颈。

(三) 完善铁路货运场站设施

1. 对既有铁路场站设施进行改造升级,补强设施设备陈旧、能力不足的短板,提升场站装卸能力,同时增加仓库、集装箱装卸器具等设施设备,适应“白货”及集装箱等货物运输需求^[3]。

2. 新增一批具有集装箱办理能力的铁路货运基地,增强铁路班列始发直达和集零成整的中转能力。

(四) 提升铁路运输服务水平

1. 提升联运服务能力,建立“一单制、一口价”服务模式,实现一次托运全程运输。

2. 提升通关便利化水平,推动沿线各省区市关检“一站式”作业、实现一体化通关。

五、结束语

本文剖析了重庆南向铁路货运通道的现状问题,从加快运输通道建设、完善货运场站设施、打通“最后一公里”、提升运输服务水平等方面提出了对策建议,为重庆市加快完善交通基础设施,深度融入西部陆海新通道建设提供参考。

参考文献:

- [1]国家发展和改革委员会,交通运输部,中国铁路总公司.关于印发《中长期铁路网规划》的通知[Z],2016-07-13.
- [2]国家发展和改革委员会.关于印发《西部陆海新通道总体规划的通知》[Z],2019-08-02.
- [3]王瑶.铁路货运市场现状分析及发展对策[J].铁道货运,2013(05).