

# 成渝地区双城经济圈综合交通运输体系优化研究

潘家玉

重庆交通大学 交通运输学院 重庆 400041

**摘要:**“十四五”期间成渝地区双城经济圈的建设,尤其要加强综合交通运输体系的构建,实现交通运输互联互通,这有利于打造内陆新高地,推动成渝地区双城经济圈高质量发展。文章对成渝地区双城经济圈综合交通运输体系的研究,分析了成渝地区综合交通运输主要存在的问题并提出解决方案。

**关键词:**成渝地区双城经济圈;综合交通运输体系;优化研究

## Study on Optimization of Comprehensive Transportation System in Chengdu-Chongqing Double City Economic Circle

Jiayu Pan

School of Traffic & Transportation, Chongqing Jiaotong University, Chongqing 400041

**Abstract:** During the "14th Five Year Plan" period, the construction of the Chengdu-Chongqing dual city economic circle, in particular, should strengthen the construction of a comprehensive transportation system to achieve transportation connectivity, which is conducive to creating a new inland highland and promoting the high-quality development of the Chengdu-Chongqing dual city economic circle. This article studies the comprehensive transportation system of the dual city economic circle in Chengdu-Chongqing region, analyzes the main problems existing in the comprehensive transportation system in Chengdu-Chongqing region, and proposes solutions.

**Keywords:** Chengdu Chongqing double city economic circle; Integrated transport system; Optimization study

### 引言

构建内联外畅、快捷高效的现代化综合交通运输体系是成渝地区双城经济圈建设系统工程的重要组成部分。成渝地区双城经济圈成为支撑国家综合立体交通网主骨架的“4”级,对西部地区的发展具有推进作用。目前,成渝地区双城经济圈综合交通运输面临着结构不合理、交通网布局不均衡、运输效率低等问题。探究成渝地区双城经济圈综合交通运输体系发展中存在的问题,并提出解决措施,对该地区的综合交通运输体系的健康发展具有积极意义。

国外对综合交通运输体系研究比较早, Bell 强调了在严重灾难中,综合交通运输可以起到重要作用<sup>[1]</sup>。T Rwebangira 在比较了不同交通方式的优点后,认为应在综合交通系统中进行协调,并使不同交通方式之间相互衔接、相互协调和可持续发展<sup>[2]</sup>。同时, Kan O.zbay 还提出了建立一体化的交通系统,以满足国际化、信息化的需要,以实现其社会效益与经济效益的最大化<sup>[3]</sup>。国外学者在对综合交通运输体系探讨后,我国学者也对综合交通运输体系进行研究。黄承峰论述了重庆处在“一带一路”和长江经济带的 Y 型交叉节点上,综合交通运输的构建,对重庆的经济和社会发展起到了重要的支持作用,并发现加大落后地区的交通覆盖面,可以快速提升区域经<sup>[4]</sup>。毛保华在分析了综合交通运输体系与区域经济发展之间的关系后,提出了追随型的观点,并以此为基础,把综合交通运输体系的建设提高到了国家的战略高度<sup>[5]</sup>。范

英飞等在宏观层面上运用秩相关分析法指出随着成渝城市群的深入推进,重庆经济发展促进交通运输业的兴旺发达<sup>[6]</sup>。倪元元等指出重庆市在技术、人才和资金方面相对落后于沿海地区,要充分了解重庆的经济情况,进而制定正确的交通运输线路<sup>[7]</sup>。耿严斌等运用 SWTO 分析法对我国发展综合交通运输体系的内外环境进行评价分析,提出了构建具有中国特色的综合性交通运输系统<sup>[8]</sup>。陈艳在研究中运用计量经济模型、相关系数分析和灰色观念理论,分析综合交通运输体系对湖南经济的影响及经济发展的协调性、相关性与因果关系的研究<sup>[9]</sup>。雷瑜和马珺在“新基建”的背景下成渝地区科技合作与创新发展研究中,认为城市间的交通网络能够促进区域内的人员与物流的高效流通,实现资源的高效配置,同时还能减少交易费用。“新基建”为城际交通网络的发展带来新的机遇,特别是城际高铁铁路和城际轨道交通上,比如成渝高铁提速,最高时速从 300 公里提升到 350 公里,实现了一小时经济圈,使经济圈中城市也从中获益<sup>[10]</sup>。吴鹏成和游昀艳对成渝地区双城经济圈交通基础设施互联互通水平进行了科学评价,得出了成渝地区交通基础设施较好,但经济辐射发展水平和统筹规划协同水平发展不足的结论<sup>[11]</sup>。陈科帆和谭宇研究成渝地区双城经济圈交通信息化协同,对成渝地区交通运输一体化发展,充分发挥数字赋能作用,提高行业协同治理能力和服务水平有一定借鉴作用<sup>[12]</sup>。蔺茹等研究成渝地区双城经济圈高速铁路开通对区域经济的影响,

结果表明,成渝地区高铁规划实施将显著提升成渝地区可达性水平,推动成渝经济圈城市加速一体化发展<sup>[13]</sup>。王伟以成渝地区双城经济圈为例,结合国际、国内的交通运输系统的建设与发展,就如何构建与发展一体化的交通运输系统,提出了六条建议<sup>[14]</sup>。滕英明在成渝地区双城经济圈背景下公路水路交通一体化发展研究中,发现成渝地区公路和水路的衔接不足,港口设施的基本建设不完善等问题,提出要加强港口设施建设,发挥水运的优势,从而减少公路运输的压力<sup>[15]</sup>。

## 一、成渝地区双城经济圈综合交通运输体系存在的问题

### 1 综合交通运输体系的衔接相对滞后

不同的运输系统,其内部结构不同,经营机制和运行模式也不同。各种交通方式难以实现均衡、协调、可持续发展。在水运上,成渝地区的港口运输发展相对滞后,尤其是在铁路港口集疏运体系上面,宜宾港、泸州港、乐山港与重庆港的集装箱班轮航线没有得到有效的整合,港口资源整合不足。相对于公水联运来说,铁水联运发展较为缓慢。临港的产业布局 and 经济发展不充分,带动周边地区和城市经济发展的作用不强。在公路上,干线断头路、瓶颈路现象较为明显,“断头路”在成德眉资快速路上仍是一个突出的问题,目前,成都-南充、成都-绵阳等区域的快速路交通压力较大,需进行扩建和改建。

### 2 综合交通运输信息化水平不高

信息高效共享能够促进各种交通方式间的资源共享与业务协作,是实现综合交通运输建设的重要基础与基本前提条件。当前,成渝地区双城经济圈综合交通运输信息化程度较低,缺乏一个统一的基础数据库,交通突发事件的信息共享与协同处置不完善。各种运输方式间的信息不能互通,旅客“一票制”和货物“一单制”难以实现联程服务。交通一体化的信息化建设涉及到两个行业相融合,其体系的构建是一个非常复杂的过程。

### 3 交通网络存在许多问题

在铁路运输方面,铁路网分布不平衡,一些偏远地区的居民要到市区坐火车,而另有三分之一的地区尚未开通上铁路。从全国来看,重庆高速铁路网的发展相对落后,而普通铁路运输和高速铁路之间的旅客运输效率、服务品质等方面存在着巨大的差异。在航空运输方面,避免出现“一枝独秀”的局面,各个机场要均衡发展。在水路运输方面,目前,重庆果园港的投入使用,打通了西部地区的航运通道。港口之间职能划分不明确,港口之间存在恶性竞争等问题。在公路运输方面,公路还存在断头路,区县之间衔接不畅的问题仍

存在。

## 4 整体技术装备水平低,运输服务质量欠缺

成渝地区近年来的经济飞速发展,给交通设施的完善、技术的提高带来了有力的保证。但从总体上看,综合交通运输设备和技术水平仍然落后于经济社会发展水平。交通服务质量不高,城市之间的通勤不方便,只有成德和成眉之间的公共汽车开通了,而城际轨道交通的通勤质量较低。运输服务质量欠缺主要体现在:服务旅客和货主的方法需要改善、信息披露、餐饮清洁、站车服务的设备设施、准时快捷等方面仍然存在着问题。

## 二、优化成渝地区双城经济圈综合交通运输体系

### 1 完善交通基础设施,提升运输能力,促进区域互联互通

首先,完善公路网的布局,加快成渝高速公路的扩容进程。进一步提升“双核”地区与“两翼”地区间的公路运输的通达性,使各种交通运输方式的有效连接,促进区域互联互通。其次,加大对成渝地区双城经济圈综合基础设施的投资。交通基础设施是两地互联互通的物质支撑载体。目前,无论是港口物流、铁路运输还是公路建设,成渝两地都有紧密的合作关系。成都和重庆主城以外的各市县问题不是单纯地提出了交通基础设施利用率,而是这些市县的综合交通运输体系极为落后,部分市县只依靠港口拉动腹地经济增长,还有部分市县只有普通公路,且拥有公路里程数较少。各市县应该在现有交通运输网络下,深化各种交通运输方式的无缝对接和构架综合交通运输体系。

### 2 “双核”城市带动“两翼”地区经济发展

以成渝地区双城经济圈“双核”城市带动周围市县的经济发展。除了成都和重庆主城两个极核中心外,还需要进一步激发成渝经济圈各片区中心城市经济活力,来带动周边市县的发展。目前,成渝地区双城经济圈各片区的发展极核城市是集聚效应大于扩散效应,较落后的市县会将生产要素运输到相应片区的发展极核城市,这样使得交通运输本就较为发达的极核城市更能加强其优势地位。因此,应该将发展极核城市的生产要素反向输入经济较为落后的市县,让落后市县承接优势产业,促进落后市县的产业结构优化,为本地区的经济发展积累更多的优质生产要素。一方面要加强各片区区域中心城市与成都和重庆主城的高效对接,成为各片区落后市县承接成都和重庆主城区产业的桥头堡;另一方面政府应该给予政策优待鼓励优质大型国企、科研机构和互联网行业的龙头企业落户各片区的落后市县。加强各片区的发展极核城市对各落后市县的扩散效应,使得各片区市县的经

协调发展。

### 3 综合交通枢纽 “双核” 枢纽升级, 强化 “两翼” 地区发展

为了进一步完善成渝区域的城镇系统, 需要从 “双核” 的角度, 向 “两翼” 的方向发展, 并在此基础上加强节点城市的交通枢纽作用。以成都-重庆为重点, 构建一个面向世界、有效衔接、功能完善的、全方位的、多层次的综合交通枢纽。加速推动 “泸州-宜宾” 和 “万州-达州-开州” 国家综合运输中心的建设, 加强南充、遂宁、广安、绵阳、内江、自贡、乐山、黔江等区域的综合交通运输中心的链接和带动效应, 促进不同层次的枢纽协同发展。在航空方面, 充分利用有效的资源, 对不同机场的职能进行合理的分工, 不能出现 “一枝独秀” 的情况。加强城市交通与机场的有效衔接, 实现交通衔接零距离。在铁路方面, 加大 “双核” 地区与 “两翼” 地区的铁路建设, 利用高铁带动周边地区的经济发展, 加快 “川渝大通道” 一体化发展进程, 构建川渝接壤地区到重庆的中转集散体系, 在四川达州、南充、遂宁建立物流枢纽并行货运班列, 四川是重庆陆海新通道最大的市外货源地, 助力成渝地区双城经济圈建设。在港口方面, 强化铁水联运, 完善交通运输设施, 港口布局合理, 各个港口之间分工明确, 构建与港口相匹配的现代化港口制度。充分发挥铁路、公路、水路、民航等多种运输方式的相对优势, 努力实现旅客、货物运输结构的优化, 努力建设 “轨道上的双城经济圈”。

### 4 建设智能智慧交通系统, 提升综合交通运输服务水平

对各种交通方式的协同效应进行全面考量, 并将高效、便捷和个性化作为衡量的主要标准, 构建高水平的现代化交通基础设施连接体系。成渝双城经济圈内, 通过将区块链、大数据、云计算、物联网等技术与一体化交通运输系统深度融合, 实现交通服务 “一号通”、公交 “一卡通”、客运 “一票通”、货运 “一单通”。以 “捷运化”、“信息化” 为目标, 推进综合客运枢纽多种运输模式的统筹规划与协同建设, 探索集成运营模式, 高品质地构筑 “零距离” 枢纽运输体系。

### 5 打造绿色低碳交通体系, 推进交通运输节能减排

将碳达峰碳中和工作目标全面融入各个地区交通运输长期规划中, 强化绿色低碳发展规划引, 将数字化技术融入交通运输网络, 增强交通运输绿色转型动能; 应用新能源工具、数字化技术共同优先公共交通体系发展, 完善公共交通服务网络, 提高公共交通供给能力; 打造成渝电走廊, 积极扩大新能源、清洁能源在交通领域的应用; 鼓励和支持科研院所、高等院校和企事业单位开展低碳技术与设备的研究与

开发; 大力培育成渝地区双城经济圈绿色出行文化, 提高绿色出行装备水平, 完善绿色出行服务体系。加速优化货运布局, 推进大件、长距离货运 “公转铁”, 直辖市和省会城市大力推行 “外集内配” 的城市物流的公铁联运方式。

### 参考文献:

- [1] Ed. by Michael G.H.Bell and Chris Cassir. Reliability of Transport Networks[M]. Research Studies Press Ltd, 2000.
- [2] T R webangira. Rural roadmaps stimulants of economic development[J]. Proceeding of the Discourse on Engineering Contribution Poverty Reduction, 2005: 71-79.
- [3] Bismark R.D.K. Agbeile. An empirical analysis of three econometric frameworks for evaluating economic impacts of transportation infrastructure expenditures across countries[J]. Transport Policy, 2014(9): 304-310.
- [4] 黄承峰. “一带一路” 视域下重庆市对外通道发展现状、瓶颈及对策[J]. 企业经济, 2016(08).
- [5] 毛保华. 综合运输体系规划理念和顶层设计方法[J]. 交通运输系统工程与信息, 2014(6): 1-8.
- [6] 范英飞, 章国鹏, 徐梦清, 等. 成渝城市群经济与交通运输通道协同演化表征方法[J]. 交通运输系统工程与信息, 2018, 18(03): 234-241.
- [7] 倪元元, 宋融秋. 重庆经济发展的路径选择—基于 “一带一路” 战略[J]. 重庆交通大学学报(社会科学版), 2016, 16(05): 27-32.
- [8] 耿彦斌, 李可, 陈璟, 等. 中国特色综合交通运输体系的实现路径研究[J]. 中国软科学, 2014(5): 1-9.
- [9] 陈艳. 湖南综合交通运输体系构建的经济研究[D]. 湖南: 长沙理工大学, 2014.
- [10] 雷瑜, 马珺. “新基建” 背景下成渝地区科技协同创新发展路径研究[J]. 营销界, 2021(07): 61-62.
- [11] 吴鹏成, 游昀艳. 成渝地区双城经济圈交通基础设施互联互通水平评价[J]. 公路, 2022, 67(12): 238-244.
- [12] 陈科帆, 谭宇. 成渝地区双城经济圈交通信息化协同研究[J]. 通信与信息技术, 2022(06): 58-61.
- [13] 蔺茹, 高鑫, 孙成彬. 成渝地区双城经济圈高铁网络优化对区域可达性与经济联系格局的影响[J]. 中国商论, 2023(02): 15-18.
- [14] 王伟. 成渝地区双城经济圈综合交通运输体系建设与发展研究[J]. 当代经济, 2022, 39(04): 50-55.
- [15] 滕英明. 成渝地区双城经济圈背景下公路水路交通一体化发展研究[J]. 公路交通技术, 2020, 36(04): 105-109.