

重庆市域产业发展与综合运输体系互动关系初探

刘胜洪

【摘要】重庆市近年来经济及产业持续迅猛发展，综合交通运输体系作为支撑体系在其中发挥着关键作用。通过经济统计数据 and 实际调研数据，深入分析产业发展与综合运输体系之间的内在关联，并找出存在的问题和改进方向，有利于提出针对性的策略，促进产业与交通的耦合关系更进一步。

【关键词】重庆；产业发展；综合运输；关系

重庆作为西部唯一的直辖市，在一系列重大战略与政策的影响下，近年来工业产业迅猛发展，到目前已基本形成电子信息、汽摩、装备、化医、材料、能源和消费品工业的“6+1”现代产业体系。2012年，全市工业总产值约1.5万亿，其中规模以上工业总产值达到1.3万亿，直辖以来年均增长19.8%。而作为经济发展的支撑体系，交通运输量也呈现出指数型增长的态势（见图1）。同时，交通运输与产业发展之间的耦合关系得以不断加强，交通基础设施建设较好的适应和支撑了对产业迅速发展所带来的大量货运交通需求（见图2）。

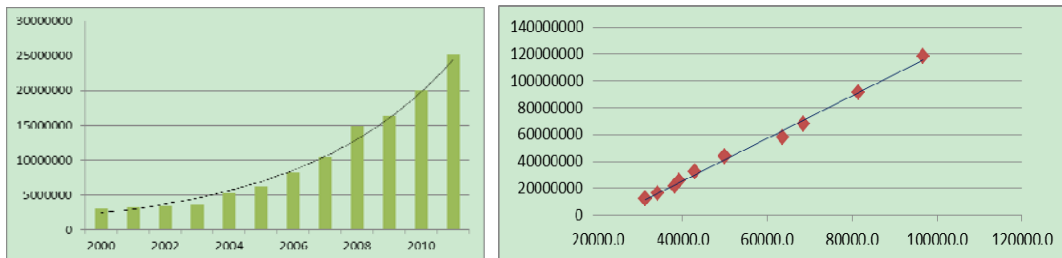


图1 历年全方式货物运输周转量增长情况 图2 历年全市货运量总量与工业产值关系

1 重庆工业发展与交通运输的总体关系

(1) 公路运输占据服务产业发展的绝对主导地位

公路货运量占比达80%以上，占据绝对主导地位；其平均运距不超过100公里，以服务市域运输为主，但运距增长明显，表明市域内跨区县的经济活动和联系日益活跃。

(2) 水运稳中有升，作用日益明显

水路货运量比例稳中有升，作用日益明显；平均运距呈持续增长趋势，已达到1324公里。

(3) 铁路货运发展滞缓

铁路货运量所占比例有所下降，促进工业发展的效应尚不突出；但其平均运距持续增长，

已达到 873 公里。

(4) 航空货运所占比例无明显提升，对工业发展影响较小。运距亦无明显增长
水运及铁路运距的增长，表明重庆与周边区域、其他区域的中远距离运输联系逐步加强，
大宗工业原材料、工业产品运输需求旺盛。

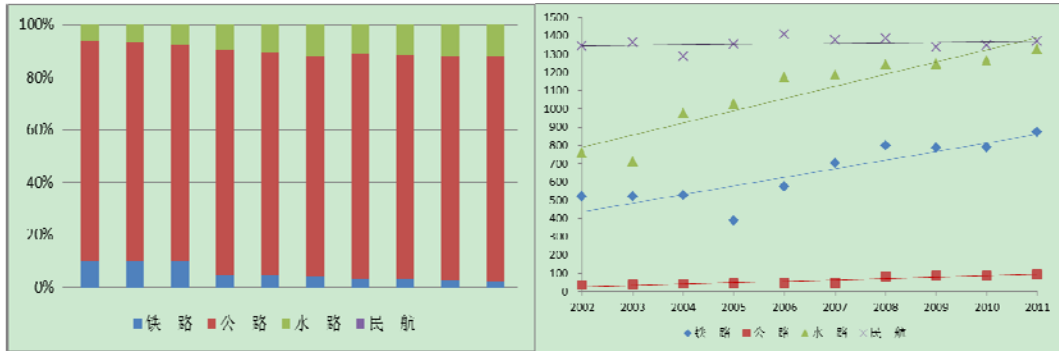


图 3 2002~2011 全市各方式货运量比例关系 图 4 2002~2011 年各交通方式平均货运距离

2 各类交通运输方式对工业发展的支撑

2.1 公路运输对产业发展的支撑

2.1.1 公路货运是主城区与周边区县形成产业链的重要因素

各区县与主城区之间的公路货运占据主要位置，表明主城区与周边区县之间存在较强的产业联系，并在一定程度上促进了主城区与区县之间形成产业链。

各区县与主城区的货车交换量中，合川、璧山、綦江、永川、江津、南川、铜梁、长寿与主城区每日交换量超过 1300 辆/日。璧山、长寿、大足、秀山利用高速公路进出主城区的货车比例较高，其中秀山的货车比例达到 46%，璧山达到 36%，长寿达到 30%。

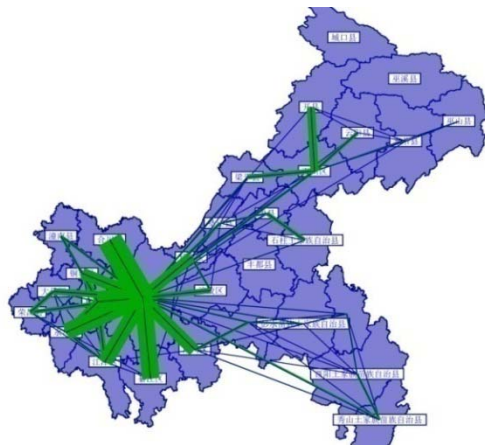


图 5 市域货运交通联系 OD 分布图

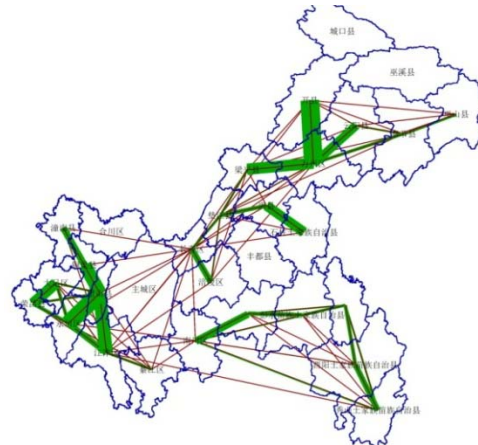


图 6 各区县之间的货运交通联系 OD 分布

2.1.2 公路货运是形成区县产业关联的重要因素

公路运输在成本制约下存在较明显的运距限制，对于各区县间的经济联系作用较为明

显，而对于更大区域范围的经济联系，作用相对较小。公路运输对于渝西地区、渝东北、渝东南等片区内部的产业整合具有重要作用。其中，永川-璧山、开县-万州、云阳-万州，每日客车交换量大于 1400 辆；江津-璧山、荣昌-大足、南川-武隆、石柱-忠县、永川-荣昌、秀山-酉阳、永川-大足、梁平-万州、永川-荣昌、武隆-南川、奉节-万州、潼南-铜梁、垫江-忠县、永川-江津、潼南-铜梁、黔江-酉阳、长寿-垫江之间客运联系也相对较强，每日客车交换量大于 500 辆；渝西地区与渝东北、渝东南联系较弱。

2.2 水路运输对工业发展的支撑

2.2.1 水运对部分大型产业支撑作用明显

汽车、钢铁、石化等大型传统制造业对水运依赖较大，重庆具有相对优势。2012 年 1~10 月，全市汽车销售量 157 万辆，通过水路运输的为 32.4 万辆，占比 20.6%。根据调查，福特汽车、长安汽车整车运输分别约 40%、20% 利用水运；钢铁、化工等产业布局在较大程度上依托长江水运。

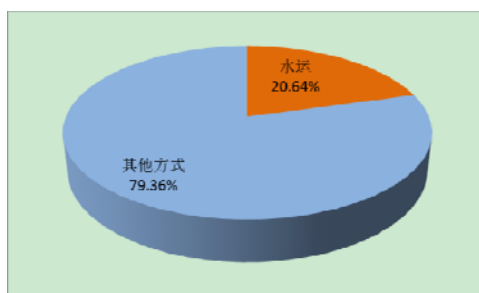


图 7 2012 年 1-10 月全市整车水路运输所占比例

2.2.2 水运对市内各片区产业发展支撑的差异性较大

渝西地区水运支撑度总体较低，具备一定水运条件的江津、合川等水运货运量占比均不超过 1/5，其他区县对于水运的依赖度更低；库区各区县的水运支撑度较高，大部分区县水运占比均超过 1/3，部分区县达到或超过 60%。

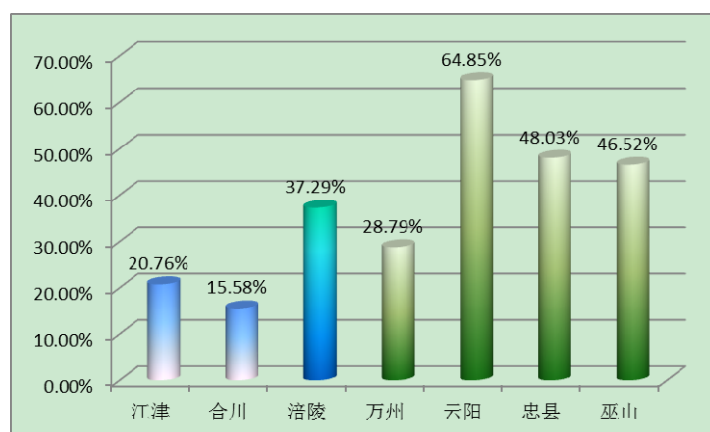


图 8 2012 年部分区县水路货运量占全方式货运量的比例

2.3 铁路运输对工业发展的支撑

2.3.1 铁路货运大通道逐步完善

2012年，团结村中心站开行货运班列317班，其中，“渝新欧”班列40班，“渝深”班列156班，“渝沪”班列26班。“渝新欧”、“渝深”五定班列成功纳入铁道部“百千”快捷货运班列规划。3月18日，“渝新欧”回程货物实现零突破。

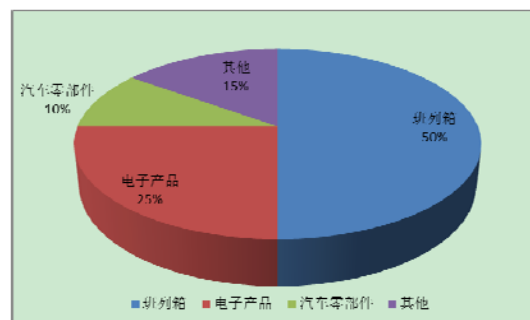
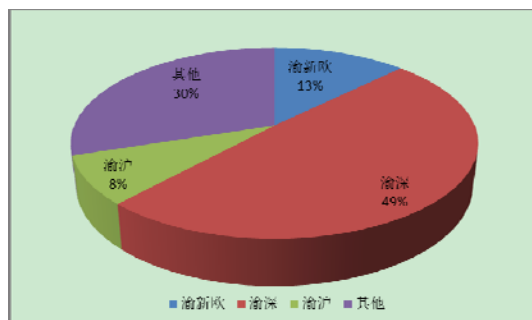


图9 2012年团结村中心站货运班列及其比例 图10 2012年团结村中心站货物发送量类型比例

2.3.2 铁路物流支撑笔电、汽车等产业发展明显

2012年，团结村中心站发送量中，班列箱占发送量的约50%，电子信息产品占发送量的25%，汽车零配件占发送量的10%。

2.4 航空运输对工业发展的支撑

2.4.1 航空货运发展迅速

2005-2012年，江北机场货邮吞吐量年均增长率超过13%，增长较快。

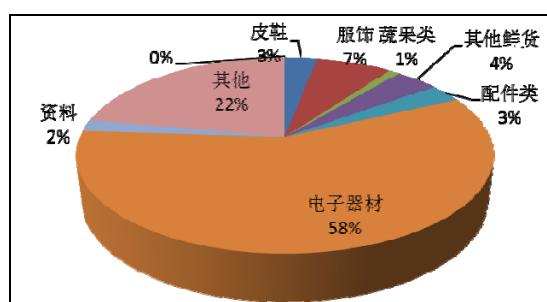
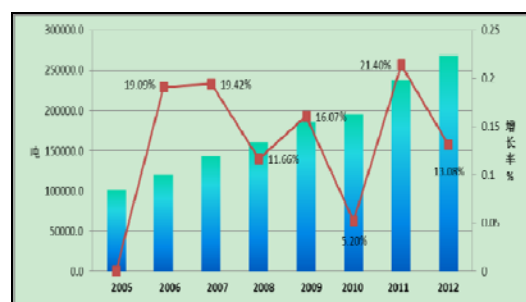


图11 2005~2012年江北机场货邮吞吐量变化 图12 2012年1~6月江北机场出港货物结构比例

2.4.2 航空货运运能较为富余

2012年1-6月，国际出港货邮量平均每月为5156吨，仅占航空公司国际货运能力的30%（最大运力达到4060吨/周），运能富余近70%。

2.4.3 航空货运服务产业门类单一

2012年1~6月，航空货运服务对象主要为笔电产业相关的电子器材，比例达到58%。

3 现状问题分析

(1) 服务工业发展的货运交通方式存在结构性缺陷。公路仍然是工业原材料及产品运输的主导方式，大部分园区货物运输过分倚重公路。

(2) 水运、铁路对部分重点产业支撑作用明显，但在综合运输中的整体地位和作用不够突出。

(3) 多式联运模式还未形成，综合运输效率有待提高。铁路运输占比徘徊不前、水运占比不够突出，均受制于各种方式之间相互协调、联合运作的缺乏。

(4) 产业发展空间拓展方向与交通设施布局不匹配。渝西地区用地条件良好，可为产业发展提供充足空间，但却缺乏足够的铁路、水运等大宗运输方式支撑；渝东北沿长江的工业园区具备良好的水运条件，却由于地质灾害、生态环境等因素的限制，无法提供大量的产业用地拓展空间。

(5) 部分工业园区交通运输条件严重滞后于发展的需求。如城口园区，既没有铁路、水运支撑，也没有高速公路服务。

4 发展策略建议

随着“五大功能区”战略的实施，全市产业发展应抓住机遇进一步落实差异化发展的思路，并同步实施针对性的交通基础设施建设，构建服务产业发展的多式联运体系；适度优化产业布局，协调产业运输需求与交通设施布局关系。

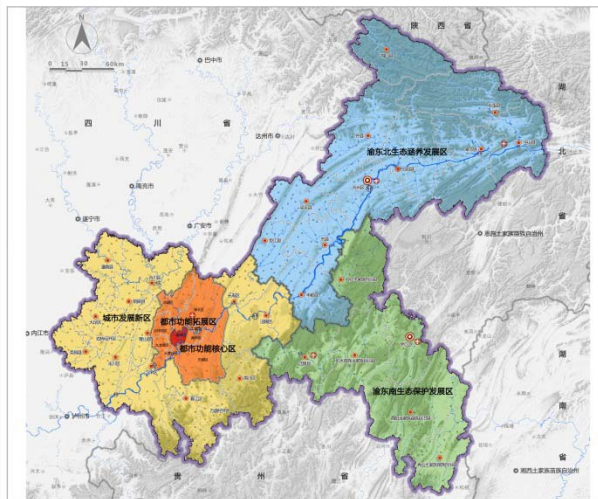


图 13 重庆市五大功能区划分示意图

4.1 都市功能核心区和拓展区

加快主城区城市货运物流通道的建设，尽快发挥公铁、公水联运的优势，促进主城产业进一步提档升级；加快城市铁路货运环线建设，充分依托重庆铁路货运枢纽，加快主城各园

区产业的整合互补，加快产业链的形成；错位利用交通设施，优化产业布局。充分利用机场对电子、服装等产业，港口对整车制造、冶金等大型产业的支撑作用，发展临空、临港优势产业；完善园区货运道路体系，加强园区内部道路与城市物流通道的衔接。

4.2 城市发展新区的渝西地区

江津、璧山、合川等临近主城区的区县，应加强与主城区的公路、铁路联系，促进对主城区产业转移的承接和融入主城区产业链的步伐；具有水运条件的江津、合川、临近团结村中心站的璧山等园区，可充分利用相对优势的大运量交通条件，积极推进公水、公铁联运，适度发展汽摩整车制造、冶金、机械制造等大型产业；充分发挥本地区高速公路密集，网络发达的优势，发展适合公路运输的产业；避免化工、钢铁等产业在本地区布局，对于已布局的化工产业，予以统筹优化；加快完善公路物流体系，为产业发展提供更大的支撑；加快构建江津-永川-双桥-铜梁-合川外围铁路货运西环线，构筑合川、永川、江津等渝西铁路货运枢纽，大力提升渝西地区大宗货物运输能力，促进渝西地区公铁、水铁联运，有力支撑渝西地区产业发展与城镇群融合发展，同时有效缓解主城区铁路枢纽货运交通组织压力。

4.3 城市发展新区的其他区域

长寿、涪陵园区应充分发挥水运优势，整合公水联运体系，继续为做大做强钢铁、重化工等大型产业提供运输支撑；綦江、万盛、南川园区应充分利用铁路运输条件，发展公铁联运，并发挥綦江作业区的作用，为本地区能源矿产、冶金、汽摩制造等部分大型产业创造良好的交通运输条件。

4.4 渝东北生态涵养发展区

充分利用长江水运，大力发展公水联运，拓展长江沿线港区的辐射腹地，助力开县、梁平、垫江等园区突破交通瓶颈；加快开县-城口、巫溪-奉节、巫溪-巫山高速公路建设，提升城口园区、巫溪园区的交通支撑；大型产业应尽量沿长江布局，实现产业与水运的相互支撑；积极推进沿江货运铁路建设，发展本地区的水铁联运、公铁联运；完善万州机场集疏运体系，提升机场货运服务能力，适度发展临空产业。

4.5 渝东南生态保护发展区

充分利用渝怀铁路、渝利铁路，提升各园区大宗货物运输服务能力，弥补水运条件不足，加强园区工业用地与铁路货站联系通道完善；武隆、彭水等园区应充分利用本地的港口作业区，丰富运输方式，适时发展联运；加快推进梁黔高速、万黔铁路建设，创造渝东南腹地特别是黔江快速联系长江沿线港口的有利条件，推进公铁水的一体联运，促进黔江乃至渝东南腹地产业的发展；完善武陵山机场集疏运体系，提升机场货运服务能力，适度发展临空产业。

【参考文献】

- [1] 金凤君, 王成金, 李秀伟, 中国区域交通优势的甄别方法及应用分析, 地理学报, 2008(8).
- [2] 刘秉镰, 赵金涛, 中国交通运输与区域经济发展因果关系的实证研究, 中国软科学, 2005(6).
- [3] 曾青, 区域经济与区域交通一体化发展模式研究, 武汉理工大学学报, 2006(12).
- [4] 牛仕伟, 交通运输对区域经济的影响分析, 交通世界, 2010(14).

【作者简介】

刘胜洪, 男, 重庆市规划研究中心, 工程师, 注册规划师。电子信箱: 89273730@qq.com