

【文章编号】1672-5328(2005)01-0028-04

CEPA对深圳市货运交通格局的影响研究

胡文铎 潘竞

(深圳市宝安交通规划研究中心, 深圳 518001)

【摘要】 CEPA是一个内地与香港之间的经贸协议, 对于深圳市有直接的影响。着重分析了CEPA协议的签署对深圳市货运交通的影响。针对交通特征提出了建立客、货分流的路网体系, 以解决海港、空港、口岸货运的交通压力。

【关键词】 CEPA; 深圳市; 交通规划; 货运交通; 路网体系

【中图分类号】 U491.1+2

【文献标识码】 A

Research on Impact of Freight Transportation Pattern of Shenzhen City by CEPA

HU Wenduo, PAN Jing

(Transport Planning Research Center of Bao'an in Shenzhen city, Shenzhen 518001, China)

Abstract: Shenzhen city is affected directly by CEPA, which is a economic and trade agreement between Hong Kong and hinterland of China. As the subscription of CEPA, the impact on Shenzhen freight traffic structure is analysed. To reduce the seaport, airport and land port's traffic pressure, a dividing road net system is set up, which the passenger is separated from freight is advanced.

Keywords: CEPA; Shenzhen city; transport planning; freight transportation; road network system

深、港两地经贸活动日益频繁, 交通需求增长迅速, 《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》(Closer Economic Partnership Arrangement, CEPA)的签署进一步刺激了深、港两地之间的交通, 并给深圳市现状的货运交通格局带来巨大的冲击。在收集、分析了自2003年6月CEPA签署以来深圳市的交通数据和历史数据的基础上, 提出了对深圳市货运交通规划建设的若干建议。

1 CEPA与深圳交通

2003年6月29日内地与香港签署了CEPA协议, 双方于2004年1月1日起开始实施。CEPA协议分6章23

条, 另有6个附件, 主要涵盖货物贸易、服务贸易和贸易投资便利化三大范畴。协议的实施目标是逐步取消货物贸易的关税和非关税壁垒, 逐步实现服务贸易自由化, 促进贸易投资便利化, 以提高内地和香港之间的经贸合作水平, 实现共同发展。

香港渣打银行分析认为, CEPA最终消除的是目前影响香港与内地之间在资金流、信息流、货物流和人流方面存在的障碍, 将成为推动香港经济复苏的巨大动力。香港政府委托顾问公司研究得出下述结论: 依托深(深圳)港(香港)通道和港、珠、澳通道, 建设大型物流园区, 辐射内地, 灵活转驳海、陆、空多种运输方式。

对深圳市交通有直接影响的相关服务业是物流、货代、仓储服务、运输服务(道路运输、海运)、旅游

收稿日期: 2004-12-12

作者简介: 胡文铎(1972—), 男, 硕士, 深圳市宝安交通规划研究中心, 工程师。E-mail: huwenduo@163.com

服务等。

2 深圳市交通运输网络

深圳市交通运输网络由城市道路、公路、铁路、轨道交通、海运、航空组成。目前矛盾较大的是城市内部道路网络与过境交通道路网络的功能格局不清晰,城市交通与港口集疏运交通及口岸过境交通混行,海港、空港及口岸陆侧路网不完善。

目前盐田港区的陆侧运输由西至东依次主要由深盐公路、盐排高速公路、惠盐高速公路及盐坝高速公路组成。当汇入盐田港区范围后,没有建立与盐田区市政道路分离的集疏港道路系统,造成临港一侧的市政道路功能混乱,交通拥挤不堪。同样的问题也出现在西部蛇口港区,107国道及深圳市北环路是连接西部港区的外围主要道路,进入南山区后,由前海大道和港湾大道连接妈湾、赤湾及蛇口集装箱码头。现状前海大道和港湾大道均穿越南山规划住宅区,上述道路同样承担城市交通和港口集疏运交通的双重任务。目前正在规划设计的大铲湾集装箱码头,即将面临着陆侧集疏运交通的矛盾。

承担深、港两地货物运输的口岸主要是文锦渡、皇岗口岸,未来有正在建设的深港西部通道。除了皇岗口岸与广深高速公路直接连接外,其他口岸均通过市政道路与外围货运干路相连。现状经常出现的交通现象是:皇岗口岸货物联检有异常事故,就会影响整个皇岗路南北向交通,进而延伸至北环路,直接阻塞北环路东西向交通,甚至造成整个深圳市区东西向交通拥堵。

根据深圳市宝安交通规划研究中心2003年的交通调查分析结果,深圳市西部交通通道中,承担过境、对外交通的道路呈现长时间的高峰时段,全日高峰时间持续6~8 h才能平衡道路容量的不足;货运车型占到63%,由于车型大小悬殊,客、货混行相互干扰较大,安全隐患多,导致整体通行能力下降^[1]。

CEPA将带来大量的制造型企业向珠江三角洲转移,直接刺激深、港地区的集装箱运输和港口交通,若不能迅速建设合理的分离式客、货运输路网,深圳市的城市交通将面临更大的隐患。

2003年制定的《深圳市干线路网规划》中提出的南(山)沙(井)快速路、南(山)坪(地)快速路等干线道路工程的建设,在一定程度上能够缓解深圳市货运交通

的紧张局面,但进入市区的分流路网仍然未得到解决。其中,南山区和盐田区应着重选择对规划居住区影响较小的市政道路进行改造,争取尽快建立与市政道路分离的集疏港交通路网系统,直接与外围货运路网连接。分离的方式可采用高架桥、下沉式路堑等断面分离型式。此外,广深高速公路同乐关—皇岗口岸段的收费模式也对过境交通疏导极端不利。从整体区位布置上分析,政府将此段高速公路回购,改成以货运功能为主的城市快速路是见效较快的方式,同时也节省了大量的城市土地和空间资源。鉴于广深高速公路的交通日趋饱和,107国道也不堪日益增长的交通压力,建设南沙快速路与特区内政府回购的广深高速公路连接,并与西部港区集疏运路网连接,是解决福田区皇岗路、南山区、宝安区交通紧张局面的有效手段。同时改造皇岗路,延伸皇岗路与龙(华)大(东莞市大寓山)快速路连接。利用南坪快速路,合理分流调剂西、中、东轴向运输。

3 交通运输需求变化分析

目前,深、港间几个口岸面对每年上亿次的人流和上千万次的车流,已经不堪重负。即便是西部通道建成,新增加的通过能力也将迅速被消化。因此,以香港-深圳和广州为南北两个中心,重新规划珠三角陆路交通,成为一个极为重要的课题。否则,大珠三角的经济合作,未来将受到交通瓶颈的制约。其中,深、港两地的交通构架应该是在系统分析CEPA的前提下,能够满足未来港一深一穗,甚至珠江三角洲经济一体化的交通需求。

3.1 综合物流

从CEPA在物流、货代、仓储服务方面的规定进行分析^[2],香港完全可以把深圳设置成为香港综合物流服务的大后方陆域。从综合物流效益链条看,信息咨询、资金结算等利润最大,其他环节相对较小^[3]。但针对深圳,若能从总体上进行统一考虑,仍可从利润较小的环节获取巨大的利润总额。如在集装箱运输方面,CEPA实际上是把临近香港的内地城市当作对香港集装箱货物运输的一个重要补充手段,充分利用深圳及内地其他城市低廉的仓储成本,增加了香港作为物流中心在成本上的竞争力。同时,减轻了香港未来的交通压力 and 环境污染,其物流中心的地位将得到

进一步巩固。

反观深圳市的物流仓储规划，存在如下值得推敲之处：

1) 根据城市一体化的趋势，未来七大物流园区的仓储区所处的地理区位，将直接导致未来仓储成本增加或土地规划功能的变迁；

2) 目前深圳市规划物流园区的仓储无法达到上述功能，集中表现在容量、信息系统处理、对外路网结构及业务管理上；

3) 仓储规划系统与企业需求脱节，深圳市应利用香港仓储管理经验，为制造业、商业、建筑业提供完整的仓储服务，提高深圳市的城市竞争力和整体的土地资源利用率；

4) 仓储系统规划应纳入城市统一规划中，在进行工业园区规划时，提供先行的规划条件，避免园区企业重复建设仓储设施，增加企业建设和生产经营成本。

3.2 运输方式

对CEPA确定的运输服务、旅游服务方面进行分析，深圳市交通应进行更深层的思考。深、港之间客、货运交通的重叠，进一步加大了深圳市道路运输的压力。

1) 货物运输

货运直通车需求将大幅度增加。由于珠江三角洲城市中以高新技术加工企业居多，其货运特点是快捷、方便，符合香港机场、港口货运辐射国际其他国家、地区的优势。深圳及周边内地城市的机场辐射内地其他城市具有先天的优势，深圳东、西部港区在香港海运迅速增长的同时仍然保持高速增长的事实，也说明了两个城市的海运可以互补，同时深圳还具有内河运输的优势，加强了与内地航运的连接。未来将有許多香港航运公司利用干线班轮船舶在深圳东、西港区自

由调配自有和租用的空集装箱。

根据货运分析，针对CEPA提出的内容，以下交通需求将是深圳所面临的巨大挑战和机遇：①深圳市面临港口运力不足和东、西部港区建设高峰时期的到来，集装箱运力尤其不能满足区域发展的需求；②港口后方陆域业务支持系统与城市总体布局之间不协调；③香港航运公司利用干线班轮船舶停泊深圳港口将进一步加大集疏港交通网络的压力；④深圳—香港货运通道交通紧张将继续存在，未来西部通道和皇岗口岸是两条重要的货运通道，但仍无法满足货运需求。

2) 客流运输

根据深圳市口岸统计资料，2003年7月经皇岗口岸出入境的旅客达237.4万人次，比上年同期增长了60%，高峰日高达12万多人次。仅2003年8月以来的20多天时间，经罗湖口岸过境客流量达610多万人次，高峰日达30多万人次。

据统计，2003年7月有2 290个内地旅行团，共计5.5万人次经皇岗口岸出境前往香港；经罗湖口岸出境的旅行团为2 127个，总计3.2万人次。据深圳市口岸办对2003年6月全市口岸通关形势的分析，罗湖口岸过境旅客比例由去年占全市口岸旅客总数的81.5%下降至67.9%，皇岗口岸则由去年占全市比例的14.4%提高到21.4%，其分流作用非常显著。

表1 深圳市重大交通基础设施功能定位分析

Tab.1 Analyse on localization of traffic infrastructure function in Shenzhen city

项目	规划交通功能	因 CEPA 可能增加的交通功能
深港西部通道工程	深港公路口岸通道	客流分流加大
盐田港扩建工程	满足日益增长的集装箱海运需求	港口规模将进一步扩大，后方陆域交通压力将猛增
大铲湾集装箱码头工程	深圳港东西港区平衡布局	西部港区辐射珠江三角洲的区位优势更加突出，远期港区铁路运输的需求将日益明显
深圳市轨道交通工程	深圳市城市交通客运	珠江三角洲轨道交通网络接驳城际快速轨道交通换乘需提前规划
深圳机场扩建工程	满足日益增长的城市间客运需求	商务、旅游客流需求更加旺盛
广深沿江高速公路工程	广州—深圳的货运、客运交通	广州—东莞—深圳—香港连接西部通道
南坪快速路工程	深圳市东、西向货运交通，分流北环路货运交通	珠江三角洲东、西向交通需求增加
深圳市大外环工程	深圳市东、西向货运交通	建设期限需要提前至 2010 年前后，以满足深圳市外围交通格局上的疏导
南光高速公路工程	深圳市西部组团与蛇口港区及深港西部通道的交通干道	与东莞方向的交通需求将增加，需考虑与东莞市交通网络的衔接
南沙快速路工程	深圳市西部发展轴的内部货运交通通道	深圳市西部组团的交通走廊压力继续增长
皇岗路改造工程	分离城市交通与口岸过境交通	中部发展轴上的交通迅速增长

增加的深、港客运需求和香港与珠江三角洲城市直通车客流的叠加,进一步加大了口岸联检的压力。目前急需制定的客流交通方案是:①制定直通车异地联检方案,减轻一线口岸压力;②加快深圳市及珠江三角洲居民出入香港联检速度;③口岸客流多种交通方式联合的集疏运方案。

4 深圳市重大交通基础设施功能定位分析

深圳市重大交通基础设施的功能定位将因CEPA的实施而发生改变,如表1所示。

5 深圳市的交通对策

CEPA的实施,标志着珠三角战略的正式启动。打通交通大通道是实现区域经济一体化的关键。目前粤、港、澳三地的交通网络已经进入实际操作阶段。大交通的构筑、时空格局的改变,将把区域之间分散的城市连成一个整体,强化城市群之间的联系与分工,增强区域城市之间的配套能力,提高经济质量,节约成本,有利于产业集群向中心城市集结,中小城市专业化分工将更强化,从而促进整个区域的产业升级和转型^[4]。

CEPA引发的交通量增长之势日渐明显,因此,应对深圳市交通从整体上进行重新审视,借助新一轮道路建设来临之际,及时调整、修正正在实施的交通规划。

①根据功能明确,客、货分流的原则,规划制定全市范围客、货分离的货运路网系统。

②在逐步实现规划路网的建设过程中,优先考虑对城市交通影响最大的货运干线道路的建设,为客、货分流与路网功能完善奠定基础。同时提高城市交通的安全性,降低恶性交通事故。

③建立深圳辖区内的智能交通系统,包括物流系统、道路交通信息系统、关口联检信息预告和交通安全监控系统。

④协调国土、规划、交通运输、港口建设等部门之间的衔接,从项目规划建设阶段进行整体考虑,争取总体建设成本最低及交通干扰影响最小。

参考文献

- 1 胡文铎. 深圳市宝安区新安西乡片区镇域交通规划研究[D]. 哈尔滨: 哈尔滨工业大学, 2004
- 2 CEPA协议文本和磋商纪要的主要内容[EB/OL]. [2003-06-30]. <http://www.sznews.com/n/ca407243.htm>
- 3 束明鑫, 赵猛. 我国加入WTO对公路运输业发展的影响与对策[J]. 公路交通科技, 2000, 17(5): 96~101
- 4 晓健. CEPA交通篇[EB/OL]. [2004-02-21]. http://www.ycwb.com/gb/content/2004-02/21/content_644359.htm

报刊文摘

石家庄将构建三大客运网络

石家庄的营运市场,经营主体呈多、小、散、弱的特点,市场集中度低下。市区的营运客车95%是普通中巴车,且多运行了5年以上,接近报废期限;运力布局不合理,特别是农村客运存在着热线过热、冷线过冷的问题;以单车承包和个体经营为主的落后经营方式,直接导致经营者各自为营,打架斗殴、上访、停运事件时有发生,行业发展陷入两难境地。

鉴于此,石家庄重点推进了客运集约化改制,组建有限责任公司,实行统一购车、统一经营、统一管理,按股分红、利益共享、风险共担。在此基础上,将构建三大客运网络。

农村客运建设以县城为中心,辐射各乡镇,直通各行政村与自然村,车型以经济普通型客车为主,实行一县一公司的集约化管理方式,最终实现随进城随回乡的公交化运营模式;城城客运,各县以现状拥有资质的客运公司为依托,共同组建各自的城城快客公司,投放中型中级客车,实现快速直达运输;高速客运以石市为中心,以高速公路为框架,以跨省、跨区线路为骨干,在原有运行线路的基础上,通过兼并、收购、入股等方式,以线路为纽带,共同组建线路公司或车队,实行公司化经营,车型采用高级客车。

(摘自《燕赵都市报》刘彬文)