

# 武汉建设国家中心城市的交通发展策略

陈莎<sup>1</sup>, 全波<sup>1</sup>, 叶峰<sup>2</sup>

(1. 中国城市规划设计研究院, 北京 100037; 2. 拉萨市住房和城乡建设局, 西藏 拉萨 850000)

**摘要:** 2011年, 武汉提出了建设国家中心城市的目标, 建设交通枢纽城市是其核心职能之一。首先从交通的角度, 审视近现代100多年间武汉城市地位和功能的演变, 提出在特定的经济组织模式下, 交通“源流”的变化和交通方式的变革是影响武汉城市发展的重要因素。然后, 对经济转型和内需导向背景下, 武汉地理中心性的区位特征和长江中游航运中心的交通条件进行分析, 从“中部对外门户、物流成本洼地、国家运输中枢”等方面解读武汉建设国家中心城市的交通枢纽内涵。最后, 从国际、国家、区域三个层次提出交通发展策略, 对重大交通设施布局提出优化建议。

**关键词:** 交通发展策略; 长江航运中心; 中部崛起战略; 国家中心城市; 武汉

Transportation Development Strategy for Wuhan towards a National Central City

Chen Sha<sup>1</sup>, Quan Bo<sup>1</sup>, Ye Feng<sup>2</sup>

(1. China Academy of Urban Planning & Design, Beijing 100037, China; 2. Lasa Bureau of Housing and Urban-Rural Development, Lasa Xizang 850000, China)

**Abstract:** In 2011, Wuhan initiated the goal of developing itself towards a national central city, where transportation terminal development is one of the key functionalities. By reviewing the evolution of modern Wuhan city's position and functionalities through transportation development, this paper points out that the change of travel "source" and modes has a significant impact on the development of Wuhan under given economic patterns. In the context of economic transformation and domestic demand-oriented development, the paper analyzes the characteristics of Wuhan as a geographic center and traffic conditions as the shipping center at the middle stream of Yangtze River. The essence of developing Wuhan towards a national central city is discussed in several aspects: central foreign portal, logistics costs depression area, and national transportation terminal. Finally, the paper proposes transportation development strategies from the international, national and regional levels along with suggestions to optimize the layout of major transportation facilities.

**Keywords:** transportation development strategy; shipping center of the Yangtze River; rising strategy of central China; national central city; Wuhan

收稿日期: 2014-03-24

作者简介: 陈莎(1982—), 湖南益阳人, 女, 硕士, 工程师, 主要研究方向: 交通规划。

E-mail: chensha\_2000@163.com

## 0 引言

“国家中心城市”的概念最早由2007年住房和城乡建设部编制的《全国城镇体系规划(2006—2020年)》提出, 作为中国城镇体系中的核心城市, 承担金融、贸易、管理、文化中心和交通枢纽职能<sup>[1]</sup>。截至2012年, 已确立北京、天津、上海、广州、重庆五大国家中心城市。

2011年, 武汉提出了建设国家中心城市

的发展目标。在新的社会经济背景下, 如何顺势强化区位和交通优势, 集聚发展要素和动力, 实现大武汉的复兴, 是其建设国家中心城市目标的根本所在。

## 1 武汉综合交通枢纽的历史地位及发展现状

### 1.1 历史上的国家中心

武汉在近代中国历史上无疑留下了浓墨

重彩的一笔，既是中国四大名镇之一，也是内地最大的通商口岸，享有“东方芝加哥”美誉。其具有三大突出职能：

#### 1) 门户口岸。

1862年，汉口(1927年，武昌与汉口合并定名为武汉，文中近代部分均以汉口为研究对象)被辟为对外通商口岸，汉口港迅速成长为仅次于上海的全国进出口贸易大港，进出口贸易总额占全国的10%。到1936年，汉口土货复出口已经占全国土货复出口值的40%，腹地覆盖两湖、川东、黔北，远达陕甘豫晋地区<sup>[2]</sup>。汉口成为长江中上游地区对外经济联系的门户。

#### 2) 交通枢纽。

20世纪初，长江、汉江、京汉、粤汉铁路在武汉交汇，构成中国内陆新的骨干交通网络。中部地区茶叶、桐油、农副产品等土货出口，以及棉毛纺织品、煤油、糖、五金等洋货进口，通过江海联运、远洋直运、水水中转、铁水联运等多种运输方式，经汉口集结、分拨、转运，使其成为中国内陆最为重要的交通枢纽和货物集散组织中枢。

#### 3) 生产和流通中心。

进出口贸易和货物运输组织的溢出效应推动了汉口新兴工业和专业市场的兴盛，使之成为仅次于上海的第二大金融中心、第二大厂矿企业资本集聚中心、最大的茶叶交易中心等。出口货物需求也影响了中部地区传统的自然经济格局，经济作物的种植面积迅速扩大，农副产品商品化程度提高。

### 1.2 如今的区域中心

改革开放后，武汉在国家层面的中心地位一度下落，综合交通枢纽功能也更多体现为区域中心。当前，武汉在综合交通枢纽的发展上主要存在以下三方面困境：

#### 1) 国际航空客货运输能力不足。

武汉天河机场国际客货运输与沿海枢纽机场相比，仍有较大差距，出入境旅客吞吐量不及同处中部地区的长沙黄花机场，见图1。其航空货邮吞吐量和增长势头不及成都双流机场和重庆江北机场，见图2。成都和重庆大力拓展国际航空货运，与电子产业集群形成良性互动，已成为中西部地区发展外向型经济的典范。武汉航空客货运输面临高铁分流，以及中部地区郑州新郑机场、长沙黄花机场的激烈竞争，迫切需要寻求差异

化、特色化的航空发展模式。

#### 2) 长江航运中心建设处于起步阶段。

武汉新港港口货物和集装箱吞吐量持续增长，2013年分别达到13 237.8万t和85.28万TEU。但是，武汉港外贸集装箱运输市场仍处于培育阶段，至上海洋山港的“江海直达”航线在时效性、可靠性、班轮密度等方面优势不明显。同时，港区腹地的拓展受到集疏运系统建设相对滞后、长江翻坝运输能力饱和、航道等级偏低等因素的制约，面向区域的进出口组织功能有待提升。

#### 3) 综合运输体系内部缺乏整合协调。

武汉作为中部物流组织枢纽的辐射能级不足，交通优势尚不足以转化为产业集聚优势。一方面，空间错位削弱了物流成本优势，集装箱核心港区(阳逻港)、主要的外向型产业集聚地(东湖高新区)、主要的保税功能区和铁路集装箱中心站(东西湖区)等重要功能节点存在着空间布局的错位，使运输资源过于分散，物流枢纽缺乏整合。另一方面，竞争分流降低了交通运转效率，阳逻港“江海直达”航线还处于培育阶段，铁路集装箱五定班列发展缓慢，公路集卡市场散、小、弱，各运输方式之间联运不足、无序竞争，均无益于综合运输链的形成，也造成设施的极大浪费。

### 1.3 基于交通视角的城市枢纽地位影响因素分析

对于近代武汉的兴盛，《汉阳府志》评

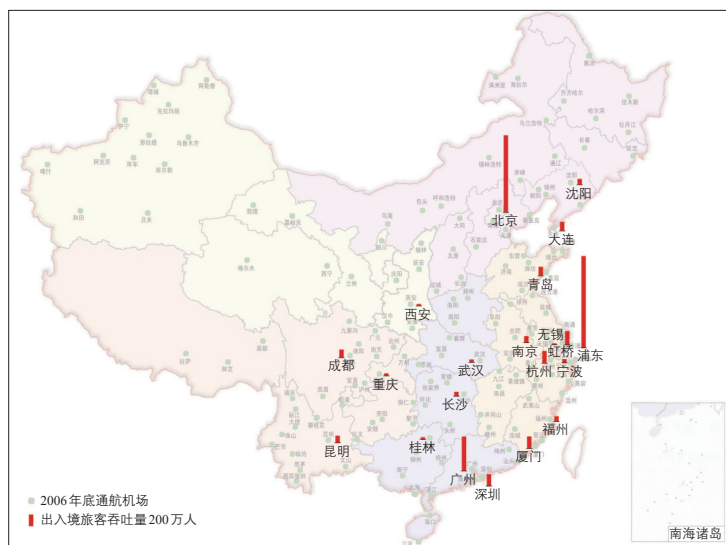


图1 2011年全国主要机场出入境旅客吞吐量分布

Fig.1 Distribution of entrance/exit passenger throughput in major airports in 2011

资料来源：根据国家民航局、民航资源网数据整理绘制。

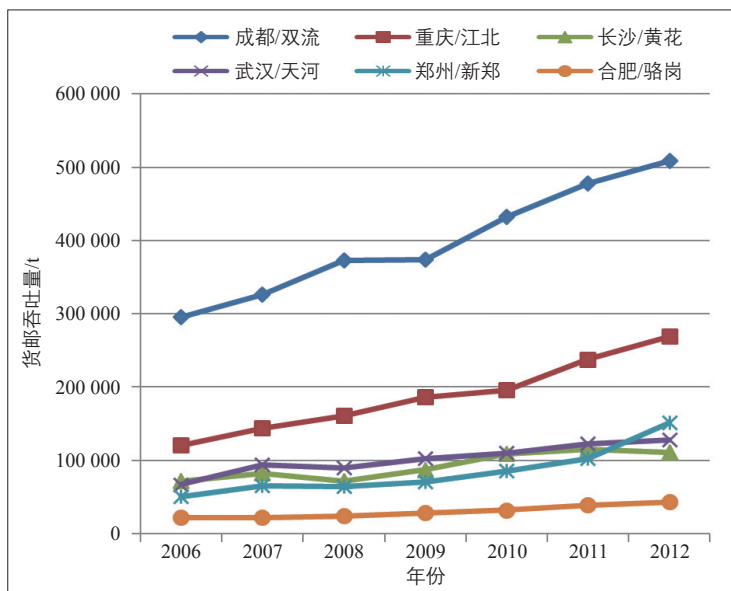


图2 2006—2012年中西部主要机场航空货邮吞吐量  
Fig.2 Air cargo throughput of major airports in Midwest China from 2006 to 2012  
资料来源：根据机场官网数据整理绘制。

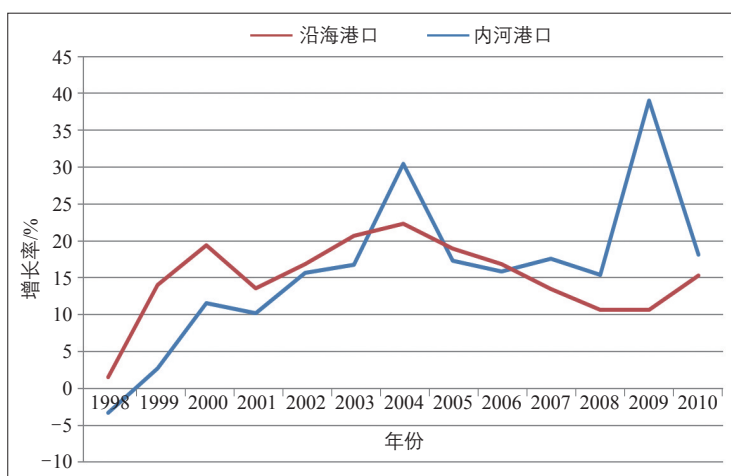


图3 内河、沿海港口货物吞吐量增长趋势比较  
Fig.3 Comparison of cargo throughput growth of inner and coastal harbors  
资料来源：根据交通运输部官方网站数据整理绘制。

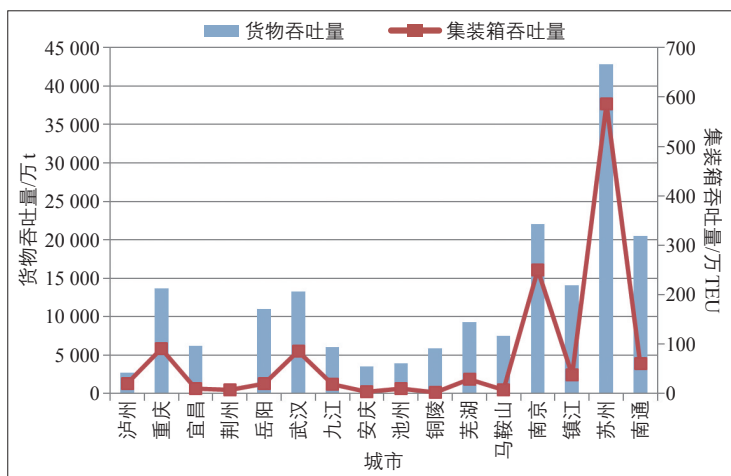


图4 2013年长江主要港口货运量  
Fig.4 Cargo shipping volume of main ports along the Yangtze River in 2010  
资料来源：根据城市官方网站数据整理绘制。

述：“非镇之有能也，势则使然耳。”武汉“得中独优、得水独厚”的区位并未因时代的变迁而有所变化。但是，武汉城市地位几经浮沉，从历史上的国家中心下降为如今的区域中心，究其原因，仍然源于“势”的变化：

1) 经济社会背景变化导致交通源和流的变化。

改革开放后，在外向型经济导向发展模式下，国家的经济、产业、政策重心均向东部偏移。东部取代历史上的中部，成为国家生产和消费的中心。货物的起源和流向转变为以东部为生成地，面向全球发送。武汉城市地位在新的全球化经济格局下被边缘化，并逐步失去货物组织中枢功能。

2) 交通方式的变革。

全球化背景下的远洋航运发展，加速推动了沿海港口城市的兴盛和内河港口城市的衰落。天津、上海、广州等国家中心城市，均在一定程度上依托航运中心的功能锚固着自己在全球城市体系中的地位。高速公路、快速铁路等内陆运输网络逐步快速化、网络化，同时内河水运萎缩，武汉作为水陆骨干运输通道交汇点的枢纽唯一性被削弱。

3) 交通与产业互动关系的变化。

产业体系革新使得货物运输需求趋于多元化。航空运输的时效性、公路的便捷性、铁路的大运量和重载能力，在不同的产业领域体现出优势。武汉依托黄金水道建立的交通优势不复存在。

## 2 新形势下武汉综合交通发展的机遇

1) 经济转型与产业转移，内陆城市迎后来发机遇。

2008年全球金融危机后，面对市场紧缩和竞争加剧的双重压力，中国适时提出以扩大内需为导向的宏观经济战略，加快了经济转型的步伐。产业发展呈现内陆化、本土化的新趋势。沿海外向型产业由以“外贸为主”向“内外兼顾”转变。

在此背景下，长江流域成长为中国对外开放格局中的重要新兴轴线。2012年，全国进出口贸易总额大于200亿美元的省市除沿海、沿边省市外，还包括长江沿线的安徽、江西、湖北、湖南、四川、重庆。中西部城市依托庞大的内需市场和新兴的进出口贸易通道，深度参与全球化竞争。

武汉具有地理中心性的区位优势，是面向国内市场的物流成本洼地。面向国际市场，武汉具有“江海直达”航运优势，具备物流成本导向下的产业转移集聚吸引力<sup>[3]</sup>。

2) 民航运输处于迅速成长期，中部亟待培育门户枢纽。

近10年，中国民航运输迅速成长，尤以航空货运和国际客运为增长亮点。航线网络的城市覆盖面明显铺开，并显著向中、西部城市扩展。民航总局将推进民航运输的“大众化”战略，提出“2030年，中国航空运输市场规模位居世界第一”，“大陆将建成3个以上国际枢纽机场”的目标，中西部将逐步培育起航空门户枢纽。在国家民航运输市场发展的良好预期下，武汉航空发展前景乐观。天河机场航线基础良好，拥有中部地区唯一的洲际直飞客运航线(截至2012年9月)，国际航线拓展势头较好。武汉的居中区位和优越的空铁联运条件，为构筑面向国际航运的轴辐式网络，拓展国际航运腹地奠定了基础。

3) 内河水运上升为国家战略，黄金水道复兴。

2007年以来，内河水运发展呈现恢复态势，内河港口货物吞吐量增长显著快于沿海港口，见图3。以武汉、重庆为代表的长江中上游港口集装箱运输发展良好，见图4。2011年，《国务院关于加快长江等内河水运发展的意见》(国发[2011]2号)发布，内河水运发展上升为国家战略，并明确了打造重庆、武汉两大长江航运中心的目标。

内河水运具有低成本、大容量、低能耗、低排放的特点。中国内河货运量是美国的2倍，但货运周转量仅为美国的3/4。在中国综合运输结构中，内河、铁路等集约化、大容量、低成本、低能耗的运输方式在货运结构中的比例偏低，公路运输承担了31%的货运周转量，但运输费用高达78%，而内河水运承担了16%的货运周转量，运输费用仅占5%。因此，中国内河运输方式在综合运输体系中的地位仍有较大的提升空间，应进一步优化综合运输结构<sup>[4]</sup>。

近年来，沿海港口与内陆港口之间深度合作，通过资源再配置和优势互补，推动长江成为横贯内陆的骨架性物流大通道，武汉“通江达海”功能得以提升，长江中上游水运组织功能显现。

### 3 对武汉综合交通枢纽地位和作用的再认识

1) 引领中部崛起和对外开放，支撑国土均衡发展。

中国城镇化发展以区域梯度开发和城市分层推进为空间脉络，朝着国土相对均衡发展的目标逐步迈进。中部崛起的区域政策必然需要一个国家中心城市，承载国家战略资源投放，集聚稀缺的要素与功能——门户功能、金融中心、国家枢纽等。

从落实国家区域发展政策的角度来说，武汉作为中部崛起政策最为重要的城市空间载体，需要进一步完善要素配给、集聚高端功能，肩负引领中部城镇群、带动长江中游地区、服务中部对外开放的区域空间使命。

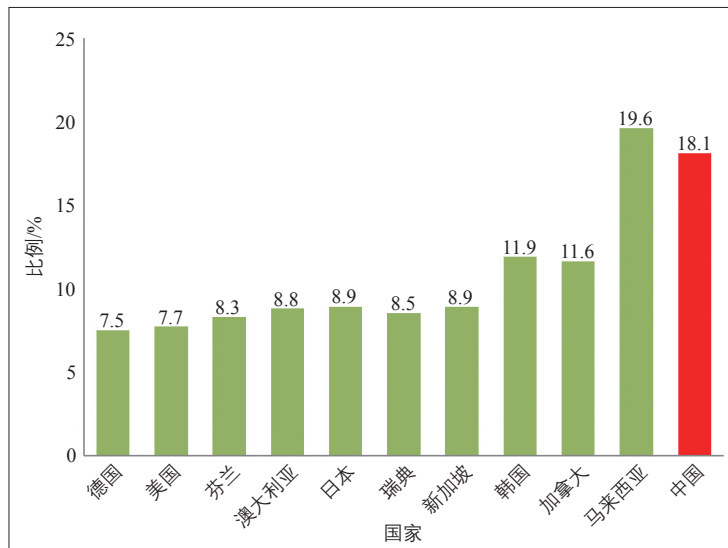


图5 2009年部分国家物流总费用占GDP比例

Fig.5 Proportion of logistics costs in GDP in several countries in 2009

资料来源：根据中国物流与采购联合会网站资料整理绘制。

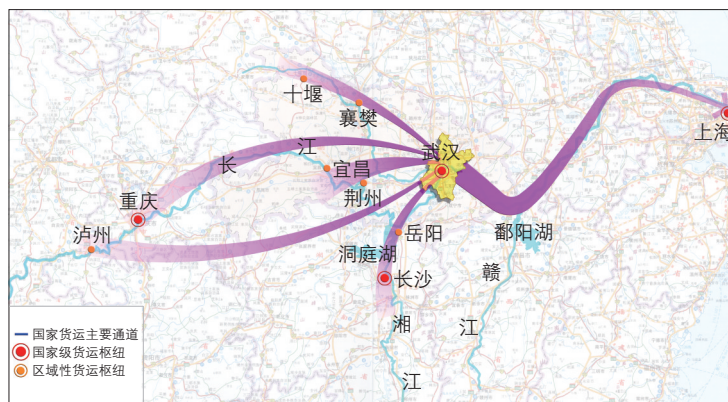


图6 武汉新港水-水转运组织示意

Fig.6 Waterway transshipment in Wuhan Port

2) 降低国家物流运输成本, 优化货运结构和组织模式。

2009年, 中国物流总费用占GDP比例为18.1%; 其中运输费用达到3.36万亿元, 物流费用比例远高于东亚和欧美发达国家, 见图5。

二产比重高、产销空间分离、运输结构不合理、运输组织空间离散等, 均是物流费用高企的原因。在当前外源为主、内生为次的经济时代, 中国物流组织呈现以沿海经济中心城市为中心, 以中西部地区为主要腹地, 以高速公路为主要通道载体, 800~1 000 km为半径的大尺度、零散化物流运输的特征, 物流运输结构和组织模式亟待调整。

中部国家级联运、转运中心是重塑国家物流组织模式的重要支点。武汉距离各大经济区域核心均在1 000 km左右, 国土层面的地理中心性突出; 同时, 长江I级和II级航道在武汉衔接, 未来6 m深航道疏通工程也将延伸至武汉, 航道优势明显。因此, 武汉具有建设转运组织中心、打造物流成本洼地的区位优势。

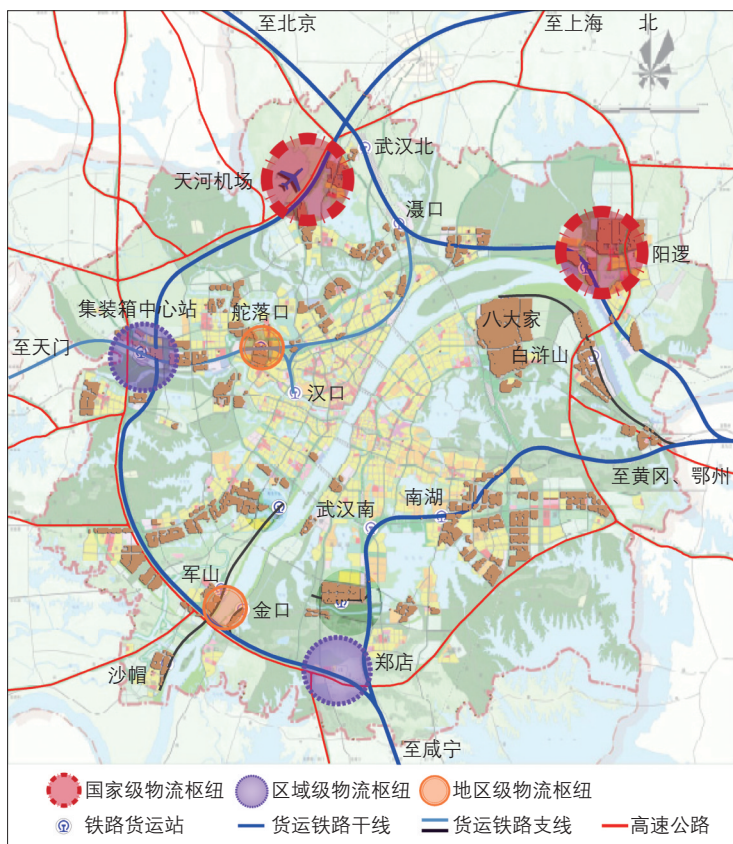


图7 武汉物流组织体系规划

Fig.7 Logistics organization system planning in Wuhan

## 4 综合交通体系发展策略

### 4.1 重点突破, 全力提升门户功能

1) 以中部国际航空枢纽建设助产业升级、促对外开放。

国际航空运输既是国家中心城市的重要功能, 也是内陆城市摆脱区位束缚, 直接融入世界经济体系, 参与全球产业分工, 发展高端制造业的重要支撑。

武汉天河机场应积极建设中部国际航空运输枢纽, 加快国际客运市场拓展, 完善“干支”结合的航线网络; 培育国际客流转运中心和货邮分拨中心; 积极引进低成本航空公司和航线; 加强机场客货集疏运系统建设; 引入城际铁路, 衔接武汉站、汉口站, 构筑中部地区最为重要的“空-铁”一体化综合交通枢纽。

2) 以长江中游航运中心建设塑运输模式、拓市场空间。

武汉新港应完善“江海直达”航线网络; 集中打造阳逻-白浒山和军山-金口-纱帽两大集装箱港区, 推进阳逻港保税港区建设; 实现港区物流服务的规模化供应, 吸引临港产业集聚, 形成港口腹地互动、国内国际联动的内陆型口岸物流体系<sup>[5]</sup>, 推动与沿海枢纽港的互动发展, 构筑面向国际市场的低成本物流大通道。

另外, 武汉新港还应完善“水-水转运”体系, 见图6。推动长江航道武汉段整治建设, 依托长江-江汉运河-汉江-湘江, 积极开辟中转航线, 加强与宜昌、荆州、武汉、黄石等城市港区、物流园区的衔接, 形成以阳逻港为中转港, 以襄阳、宜昌、泸州、岳阳为主要喂给港的水-水转运体系, 支撑长江中上游地区外向型产业发展。

### 4.2 整合协调, 区位和交通优势转化为流通和产业优势

1) 整合多种运输方式, 以“多式联运”强化综合运输链形成。

充分发挥长江水运优势, 积极构筑以水运为核心的物流组织体系。协调发展港区面向区域的“公-水”、“铁-水”联运体系, 拓展港口腹地范围。

重点建设阳逻国家级综合物流枢纽, 提高江北铁路级别, 建设与干线铁路直通运行

的港区铁路集装箱枢纽站，实现“铁-水”无缝衔接。布局与港口一体化组织的保税区、物流园区、铁路专用线路、集卡短驳道路，打造“江海直达”航线集装箱转运中心。

2) 物流与交通设施、商贸、产业联动发展，打造物流成本洼地。

加强物流节点与交通设施、产业布局的资源整合与联动发展，构筑分层级的物流枢纽，有效降低物流成本，夯实流通中心地位，强化产业集聚，见图7。

依托航空、水运门户优势，以及干线铁路和高速公路接驳网络，围绕天河机场和阳逻、白浒山、三江港地区形成国家级物流枢纽，集聚外向型产业、高端制造业。

依托铁路集装箱中心站、汉江航道及大花岭货场、京珠和沪蓉高速公路等区域性交通设施，围绕吴家山、郑店地区形成区域级物流枢纽，集聚大型物流企业、商贸流通市场。

依托东西湖保税物流园区和经济开发区，发挥铁-水联运及公路集散优势，在舵落口、沌口-军山地区形成地区级物流枢纽，形成服务城市货物配送、食品产业、装备制造等产业的高效物流组织中枢。

### 4.3 空间引导，支撑区域一体化发展和城市功能布局

#### 1) 优化高速铁路布局。

建议调整武西客专与沪汉蓉客专共通道并引入汉口站，继续往西经天兴洲大桥引入武汉站，构筑由京广客运专线、沪汉蓉客运专线、福西客运专线组成的“十”字型铁路骨架。以汉口、武汉两大客站锚固客运专线网络，提升两大铁路客站的集聚度和运营组织灵活性——均可开行至上海、成都、北京、广州、西安、福州方向的动车组列车；加强列车运行资源的集聚以及多向客流之间的便捷换乘，见图8。同时，将天兴洲通道货运功能外移。

#### 2) 优化城际铁路网络布局。

建议新建汉孝铁路至武汉站城际联络线；京广铁路汉口至武昌站区段承担城际功能，以武汉站、武昌站、汉口站、汉阳站、流芳站为主要客站，形成城际铁路环形加放射的互联互通网络布局。实现五个方向城际铁路可同时在长江两岸客站到发，突破长江

对城市圈两岸城市之间的通达障碍；城市圈五个方向城市之间均可通过在五大车站的城际列车换乘，实现联通，任意方向客流均可通过最多一次的城际列车换乘到达天河机场；显著提高区域各主要城市间、重要新城间、大型交通枢纽间的通达性，支撑区域性功能节点塑造，推动区域一体化功能整合，促进中心城市功能辐射，见图9和图10<sup>[6]</sup>。

## 5 结语

以武汉为核心的中部第五极的崛起，将成为未来中国经济发展的重要支点，与京津冀、长三角、珠三角、成渝城镇群，共同引领国土相对均衡发展。武汉建设国家中心城市是新形势下城市发展新目标、新路径的探索。未来武汉应着重塑造国家和区域运输组织功能，提升生产要素流转效力，形成物流运输成本洼地，促成面向国际和国内市场的产业集聚，推动区域城镇发展。

在这一路径中，武汉综合交通体系的发展

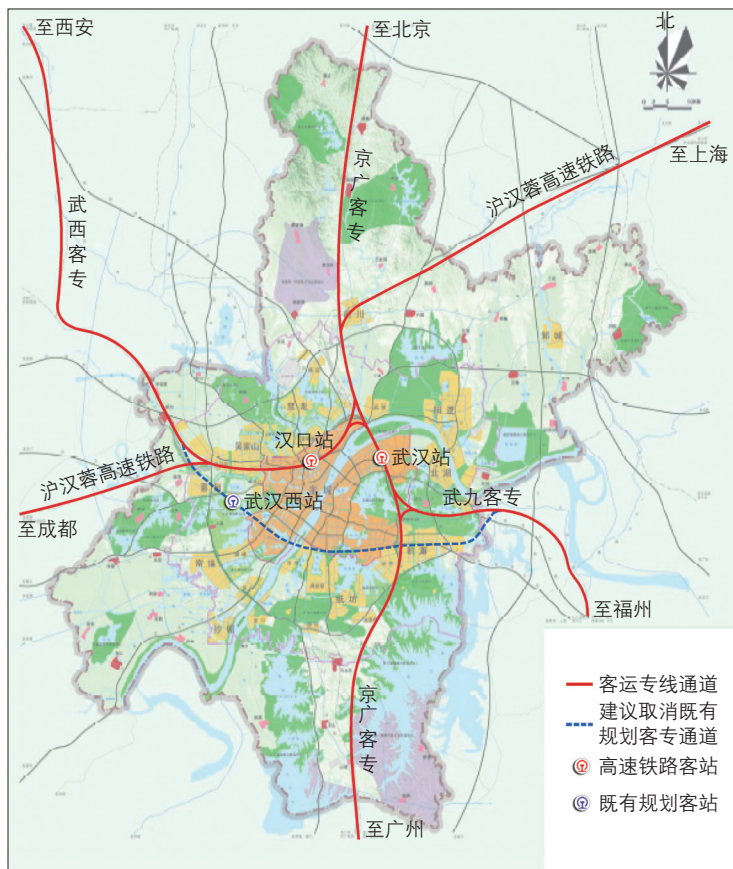


图8 武汉客运专线网络规划

Fig.8 Passenger railway special lines network planning in Wuhan

展重点突显了区域战略视角和城市规划语境下的新导向：1)由“增加设施供给”向“调

整运输结构”转变，强化水运、铁路在运输结构中的地位，构筑低碳、高效的综合运输体系；2)由“服务客货流通”向“吸引产业集聚”转变，依托“空港、河港”门户地区，以规模化的运输服务集聚“大产业”，服务“大流通”；3)由“支撑地方经济”向“带动区域发展”转变，加强门户型重大交通设施的区域共建共享和服务能力，依托城际轨道交通系统优化区域和城市空间结构。

参考文献：

References:

- [1] 王凯, 徐辉. 建设国家中心城市意义和布局思考[J]. 城市规划学刊, 2012(3): 10.  
Wang Kai, Xu Hui. A Research on the Development of National Central Cities[J]. Urban Planning Forum, 2012(3): 10.
- [2] 张珊珊. 近代汉口港及其腹地经济关系变迁(1862—1936)[D]. 上海: 复旦大学, 2007.  
Zhang Shanshan. Economical Change of Hankow Port and Its Hinterland(1862—1936) [D]. Shanghai: Fudan University, 2007.
- [3] 吴威, 曹有挥, 梁双波. 区域综合运输成本研究的理论探讨[J]. 地理学报, 2011, 66(12): 1607-1617.  
Wu Wei, Cao Youhui, Liang Shuangbo. On the Theory of Regional Integrated Transportation Costs. Acta Geographica Sinica, 2011, 66(12): 1607-1617.
- [4] 李跃旗. 欧洲集装箱内河运输经验借鉴[J]. 中国航海, 2007(1): 89-92.  
Li Yueqi. Experiences of European Container Inland Transportation. Navigation of China, 2007(1): 89-92.
- [5] 范剑勇, 杨丙见. 美国早期制造业集中的转变及其对中国西部开发的启示[J]. 经济研究, 2002(8): 66-73.  
Fan Jianyong, Yang Bingjian. Concentration Transmission of Manufacturing Industry in Early America and Its Enlightenment for China's Western Development[J]. Economic Research, 2002(8): 66-73.
- [6] 魏东海, 陈莎, 全波, 等. 武汉建设国家中心城市行动规划纲要[R]. 北京: 中国城市规划设计研究院, 2012.

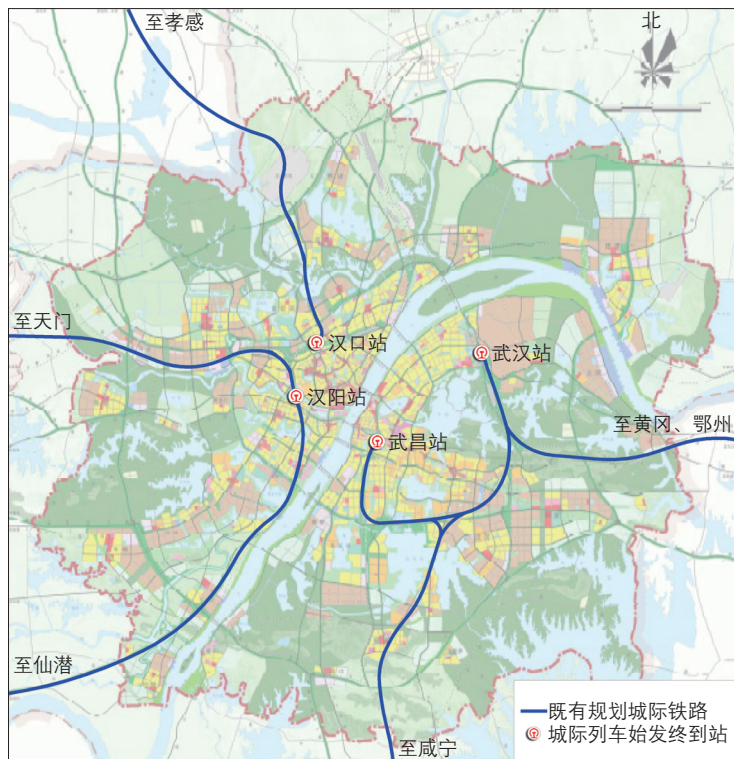


图9 武汉城际铁路网既有规划

Fig.9 Existing intercity rail network planning in Wuhan

资料来源：根据“武汉城市圈城际铁路网规划”绘制。

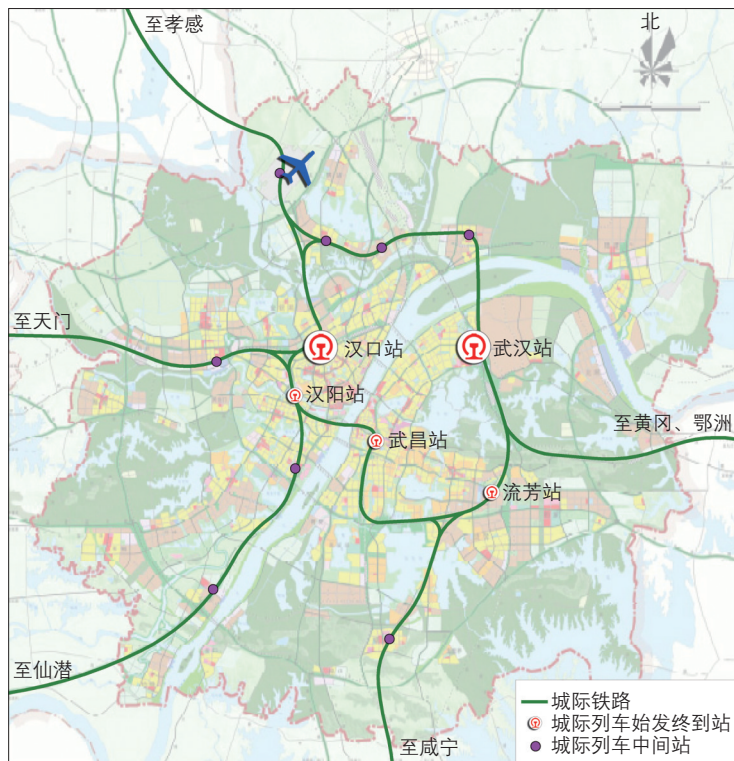


图10 武汉城际铁路网规划优化方案

Fig.10 Optimization of intercity rail system planning in Wuhan