

京津冀交通一体化发展思路



孙明正
北京交通发展研究中心
2016年4月

提 纲

- 一. 京津冀协同发展战略的要求
- 二. 主要问题及发展趋势的研判
- 三. 京津冀交通一体化发展思路

京津冀协同发展战略的提出

2014年2月26日，习近平总书记在北京市考察工作时发表重要讲话并就京津冀协同发展作出重要指示。以此为标志，京津冀协同发展正式上升为国家战略



- 调整疏解**非首都**功能
- 交通一体化作为推进京津冀协同发展的**先行**领域
- 加快构建**快速、便捷、高效、安全、大容量、低成本**的互联互通综合交通网络

京津冀协同发展战略的要求

《京津冀协同发展规划纲要》、《京津冀协同发展交通一体化规划》

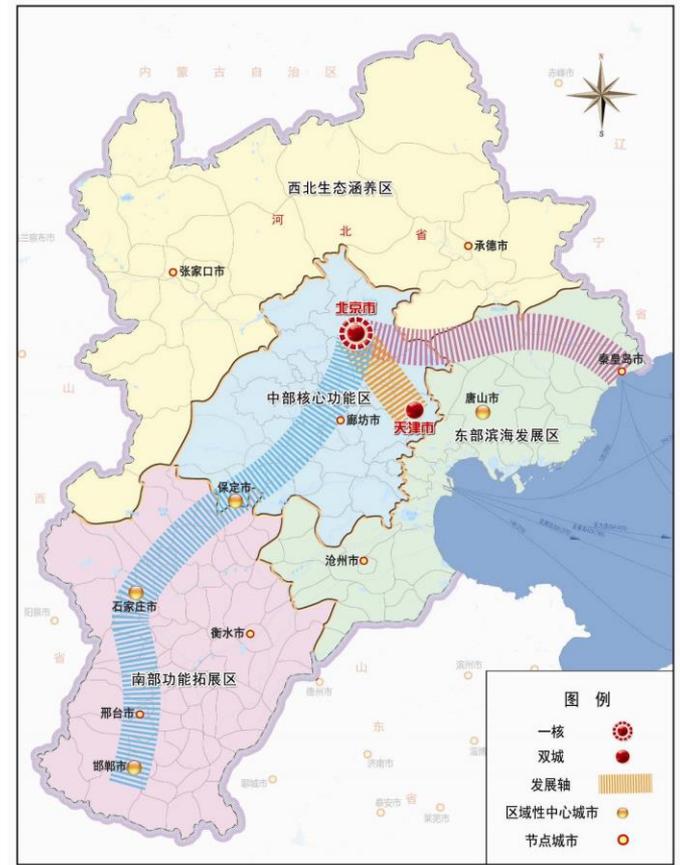
□**战略核心**：疏解**北京非首都功能**，有效缓解“大城市病”，推动京津冀区域协同发展

□**京津冀区域定位**：**以首都为核心的世界级城市群**、区域整体协同发展改革引领区、全国创新驱动经济增长新引擎、生态修复环境改善示范区

□**空间格局**：“**一核、双城、三轴、四区、多节点**”

□**对交通要求**：

- **交通**、生态、产业三个领域**率先突破**；
- 网络化布局、智能化管理、一体化服务
- 建设“**轨道上的京津冀**”
- 构建以**轨道交通为骨干**的多节点、网络状、全覆盖的交通网络



提 纲

- 一. 京津冀协同发展战略的要求
- 二. 主要问题及发展趋势的研判
- 三. 京津冀交通一体化发展思路

京津冀区域概况

战略地位和作用突出，是中国经济发展的重要引擎和国际门户地区

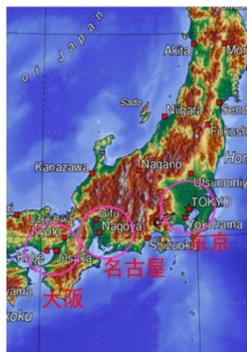


- ❑ 携揽“三北”
- ❑ 北方地区对外开放和国际交流的门户
- ❑ 中国经济增长第三极
- ❑ 全国重要能源通道
- ❑ 全国重要的综合交通枢纽

京津冀城市群

美国东北部城市群

日本北海道城市群



北京到石家庄：300km
北京到邯郸：500km

华盛顿到波士顿：705km

东京到大阪：510km

区域	面积 (万平方公里)	常住人口 (万人)	GDP (亿元)	人均GDP (元/人)	GDP占全国的比重
京津冀	21.6	11052	66474	60146	10%
长三角	21	15894	128803	81040	20%
珠三角	18	10724	67792	63215	11%

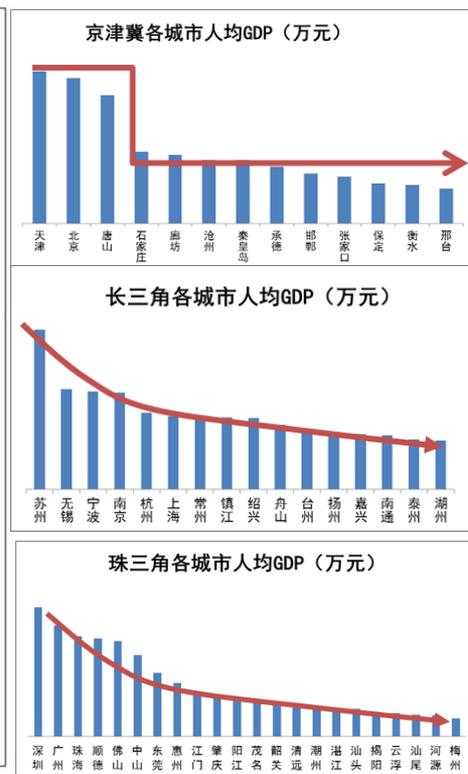
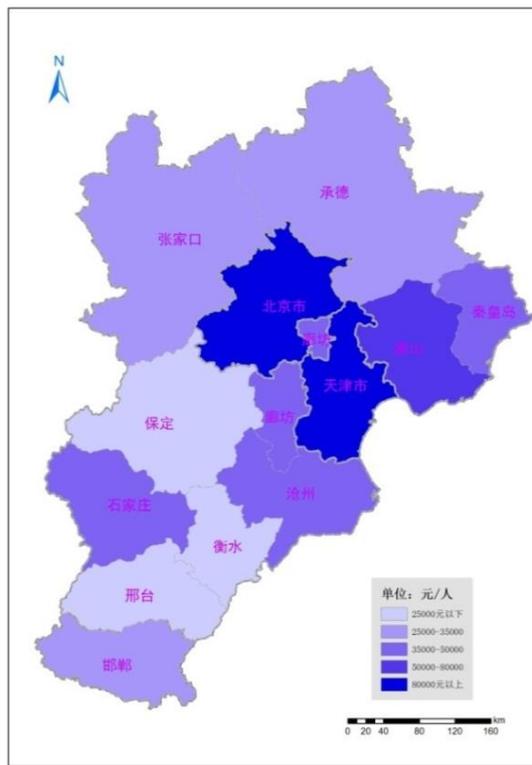
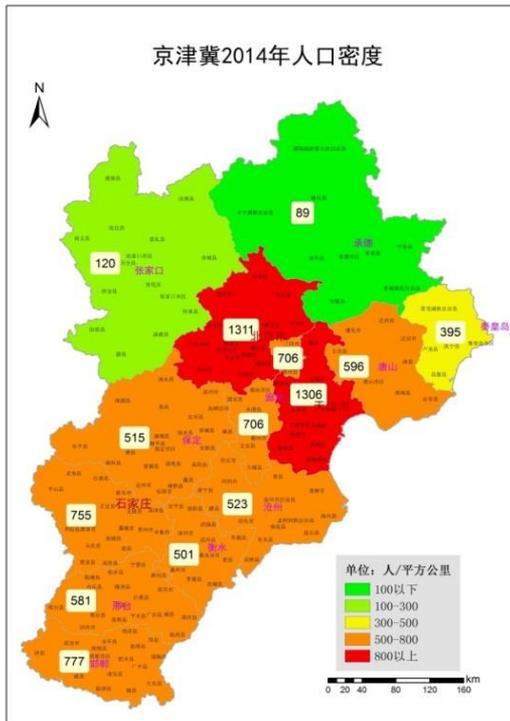
京津冀空间尺度上与国际上著名的世界级城市群相当

京津冀区域概况

京津冀区域在人口、经济及城镇化格局等方面分布不均衡

人口：北京、天津人口高度聚集

经济：北京、天津两大城市与周边地区发展水平反差较大，呈现断层式发展



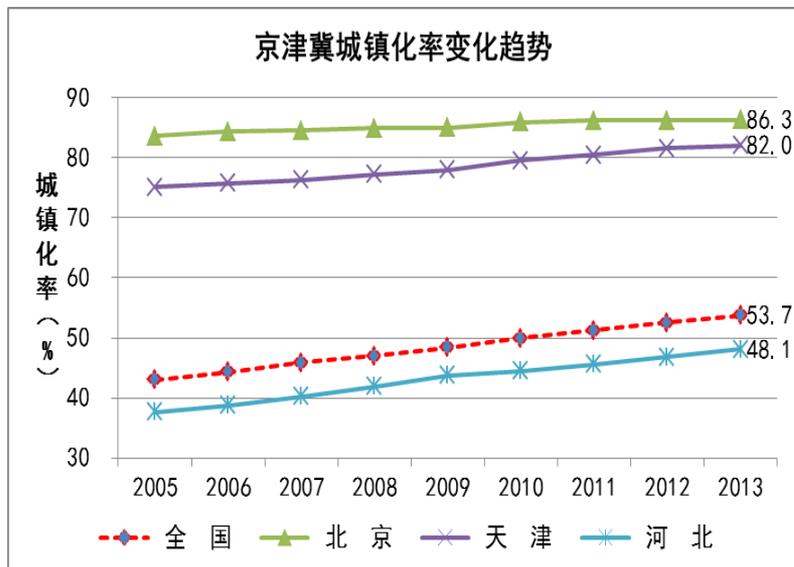
京津冀区域概况

京津冀区域在人口、经济及城镇化格局等方面分布不均衡

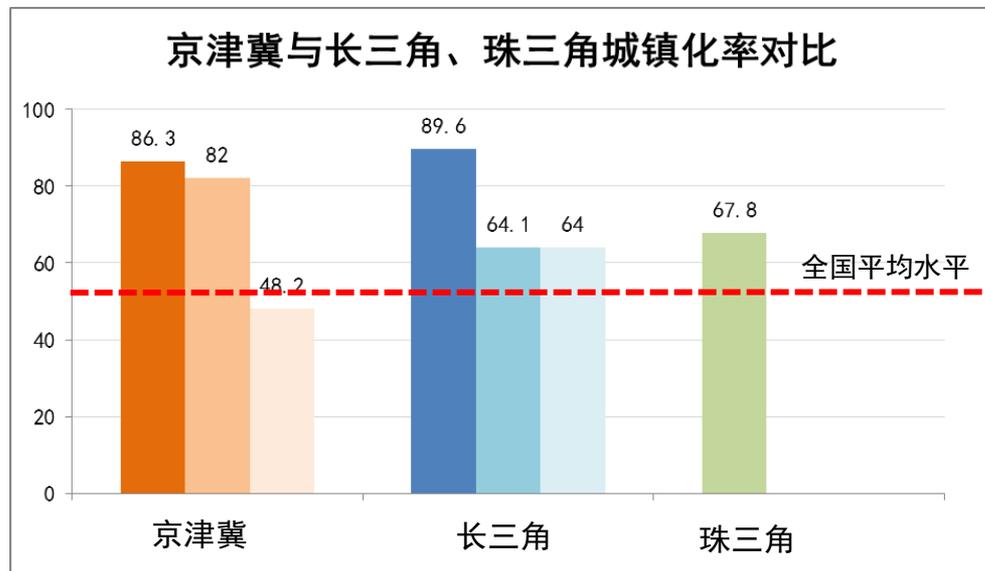
城镇化：

- 北京、天津两个超大城市城镇化率已超过80%，进入高度城镇化阶段
- 河北的城镇化率仅为48%，低于全国平均水平（53.7%），仍处于城镇化的加速发展阶段

京津冀城镇化率变化趋势

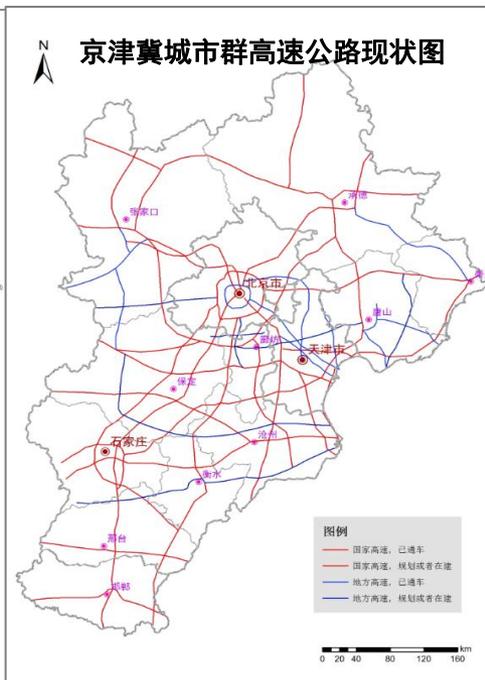
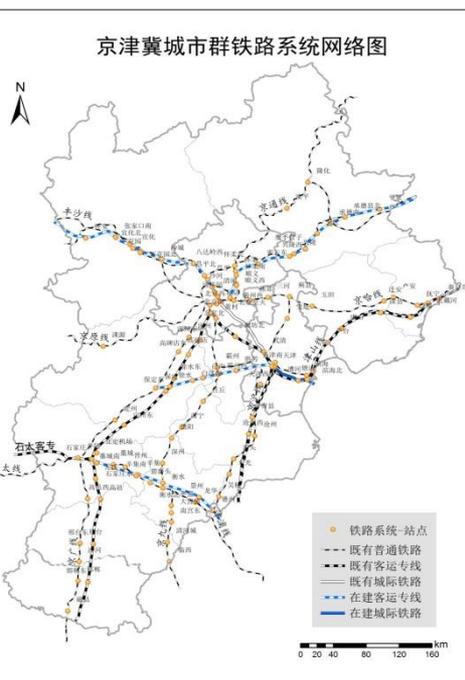


京津冀与长三角、珠三角城镇化率对比



京津冀综合运输发展现状

目前，京津冀地区基本形成了涵盖铁路、公路、航空、港口等多种运输方式的综合交通运输体系，并且在交通设施的发展水平上与长三角、珠三角实力相当，处于全国领先水平，为推动京津冀协同发展奠定了坚实基础



铁路：8509公里

公路：8005公里

机场：8个

港口：4个

京津冀综合运输主要问题

发展方式

1. 运输结构不合理，交通与城市协调性差，粗放式发展方式亟待转变

运输网络

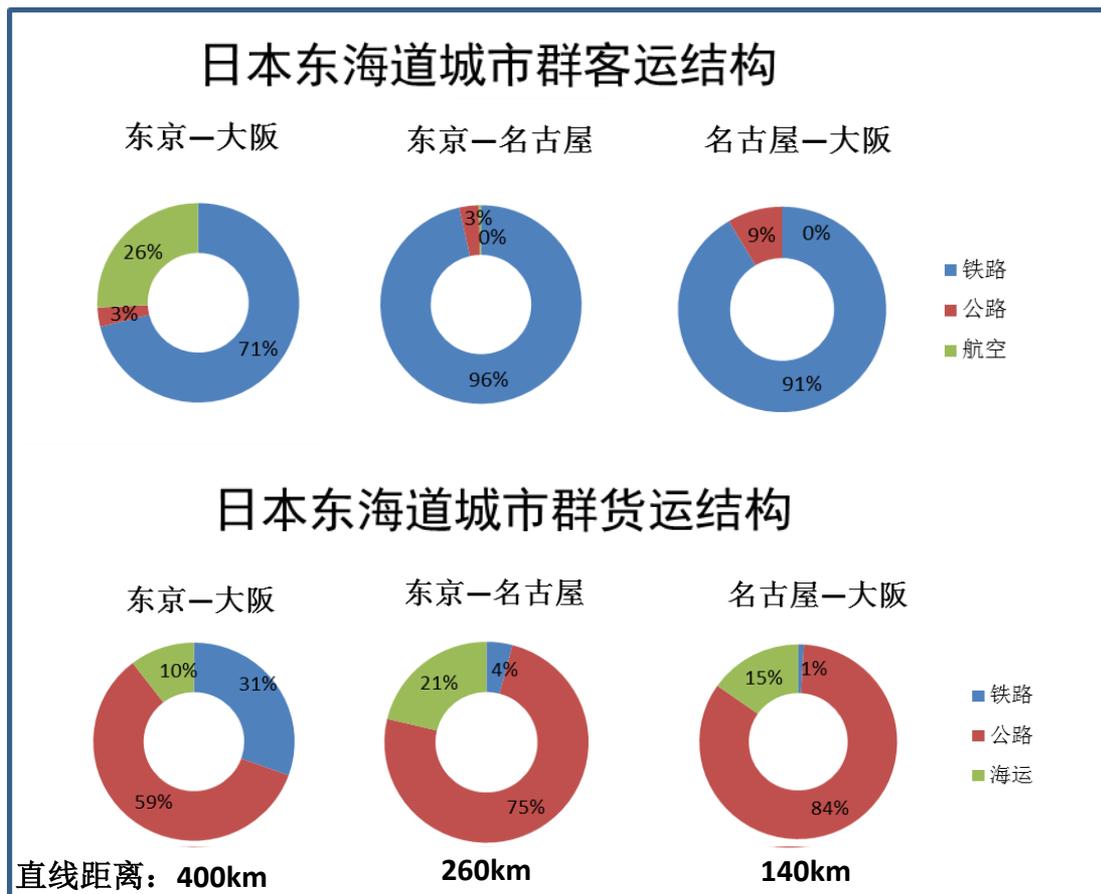
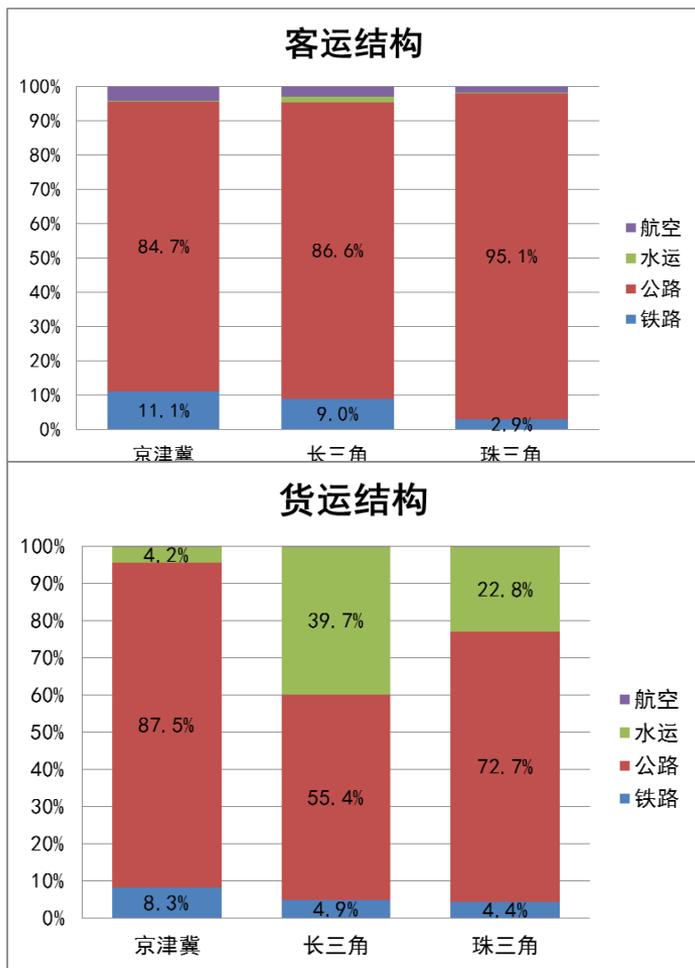
2. 网络空间布局不合理、一体化运输效率较低，网络化运输体系亟待完善

体制机制

3. 缺乏区域统筹和协调、资金缺口大，体制机制和投融资模式亟待创新

问题1：运输结构不合理，交通与城市协调性差，粗放式发展方式亟待转变

(1) 京津冀地区客货运输均严重依赖公路

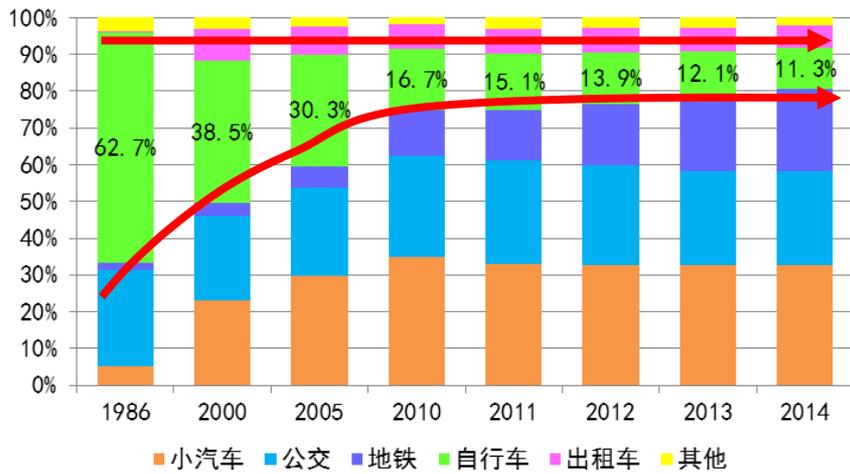


问题1：运输结构不合理，交通与城市协调性差，粗放式发展方式亟待转变

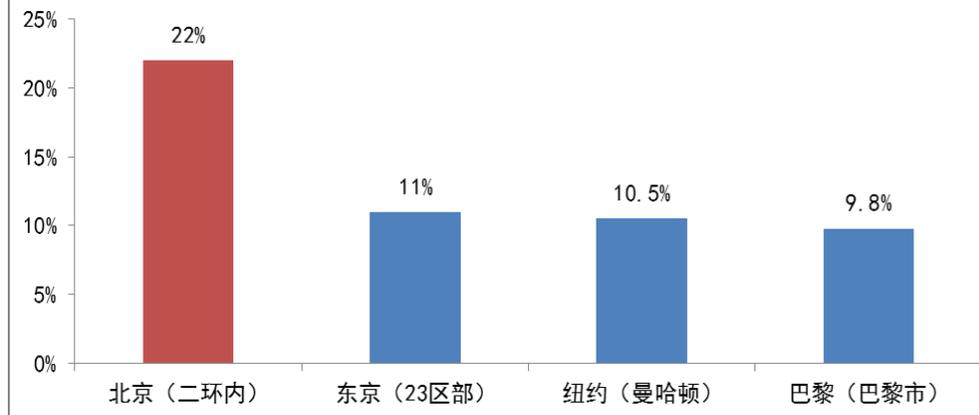
(2) 大城市中心区小汽车出行比例偏高

以北京为例，小汽车分担率达到**32.7%**（二环内核心区小汽车出行比例是世界大城市可比区域的**2倍**）；自行车出行比例逐年萎缩，2000以来平均每年下降2个百分点，目前仅为**11.3%**

北京历年交通出行结构



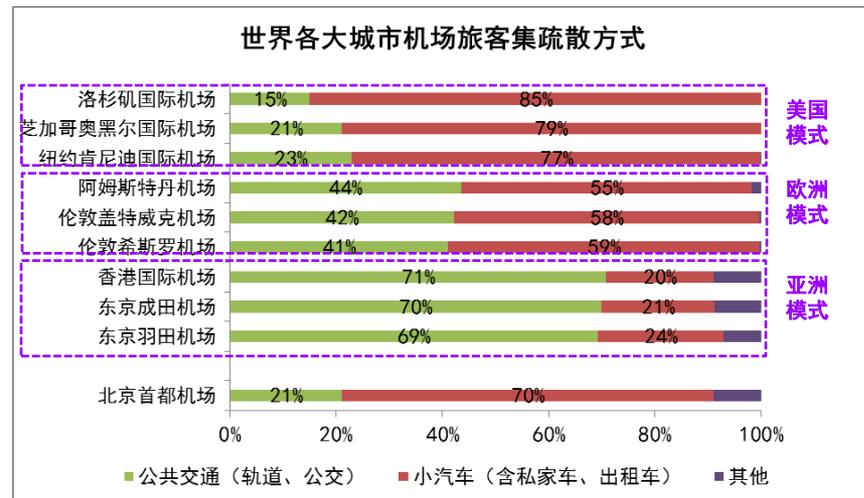
北京与世界大城市核心区小汽车出行比例对比(含步行)



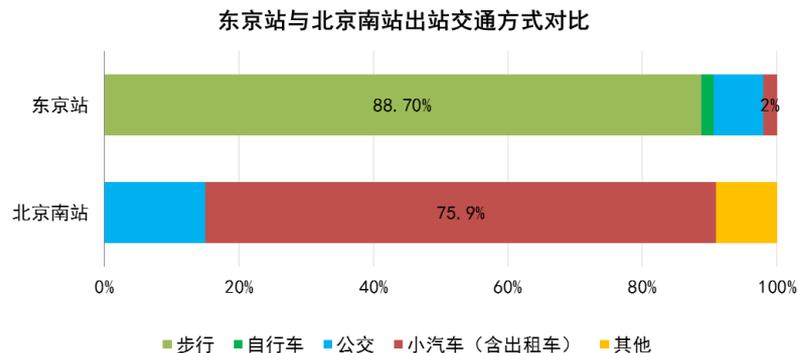
问题1：运输结构不合理，交通与城市协调性差，粗放式发展方式亟待转变

(3) 大型综合枢纽如机场、火车站等集散方式依然以小汽车和公路方式为主

机场：大容量公共交通方式所占比例偏低。



火车站：北京南站地面出站客流中75%通过小汽车方式疏散



港口：铁路集疏运比例低。以天津港为例，2013年，铁路集疏运占比仅为16.7%，公路高达80.4%，特别是集装箱，98%依靠公路运输

问题1：运输结构不合理，交通与城市协调性差，粗放式发展方式亟待转变

(4) 大型综合枢纽的布局与城市功能布局严重脱节，枢纽功能定位与周边土地利用协调性差



东京综合交通枢纽与城市功能布局相结合



北京南站周边用地示意图



保定东站周边用地示意图

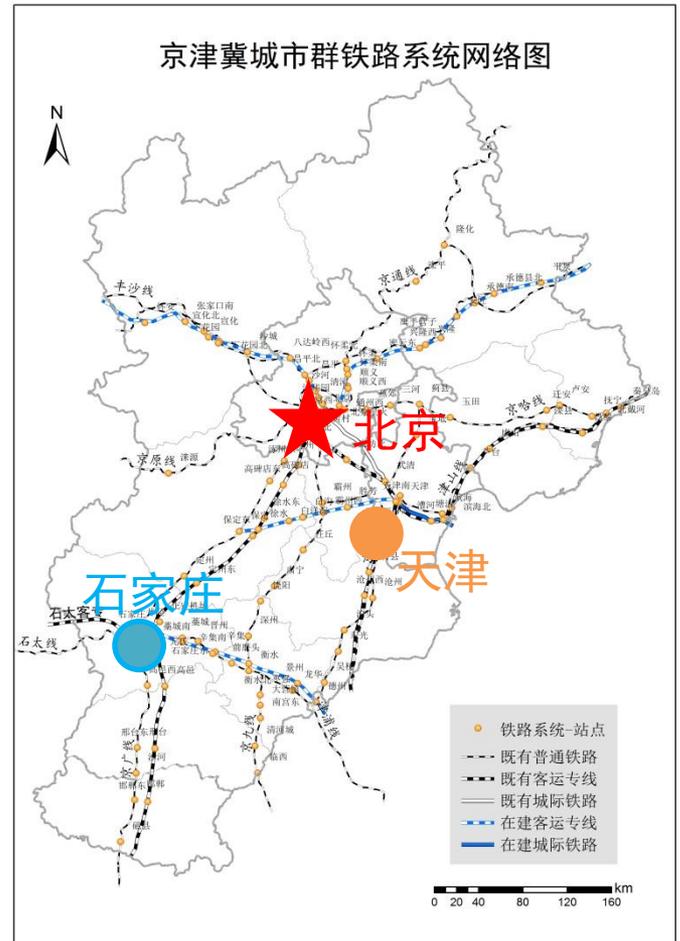


高铁车站周边的用地基本上以居住功能为主（保定东站周边主要是大片农田），缺乏办公、商业、娱乐等综合型功能的开发

问题2:网络空间布局不合理、一体化运输效率较低,网络化运输体系亟待完善

(1) 围绕首都的“单中心、放射状、非均衡”的网络格局与实际需求不相匹配

- 铁路客运功能**过度集中在北京**,晋中南与冀东城镇间的铁路联系、京津冀以外地区至东北地区的过境客流等**中转组织功能**仍主要由北京枢纽承担
- **天津、石家庄**等枢纽对于区域交通组织的功能目前尚未得到**有效发挥**,加剧了北京的交通压力



问题2: 网络空间布局不合理、一体化运输效率较低, 网络化运输体系亟待完善

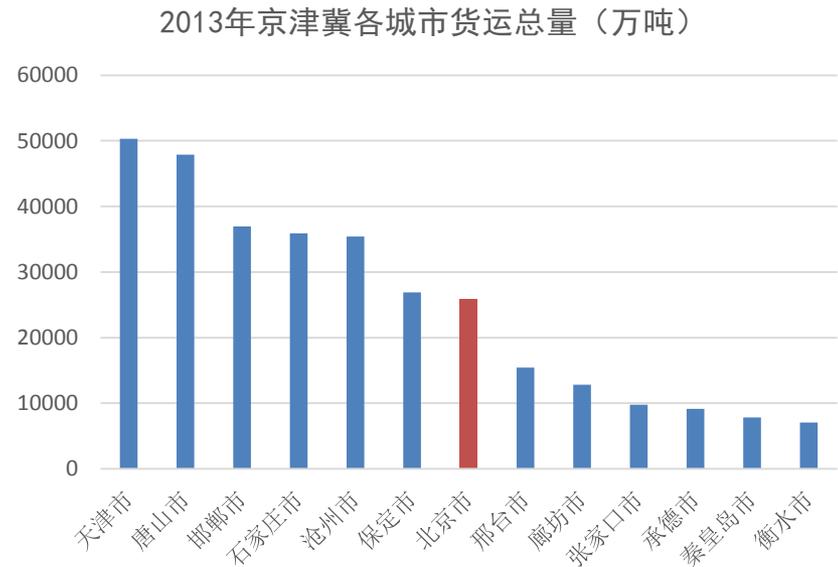
(1) 围绕首都的“单中心、放射状、非均衡”的网络格局与实际需求不相匹配

- 货运方面, 大量的**过境交通在北京中转**, 即降低了运输效率, 又增加了北京运输网络压力
- 例如铁路**双桥**、**丰台西**编组站货运量的**90%**为过境交通。公路方面, 2013年内蒙、山西有超过2000万吨煤炭通过公路过境北京运抵天津港



铁路网 (过境及能源通道)

公路网 (过境示意图)

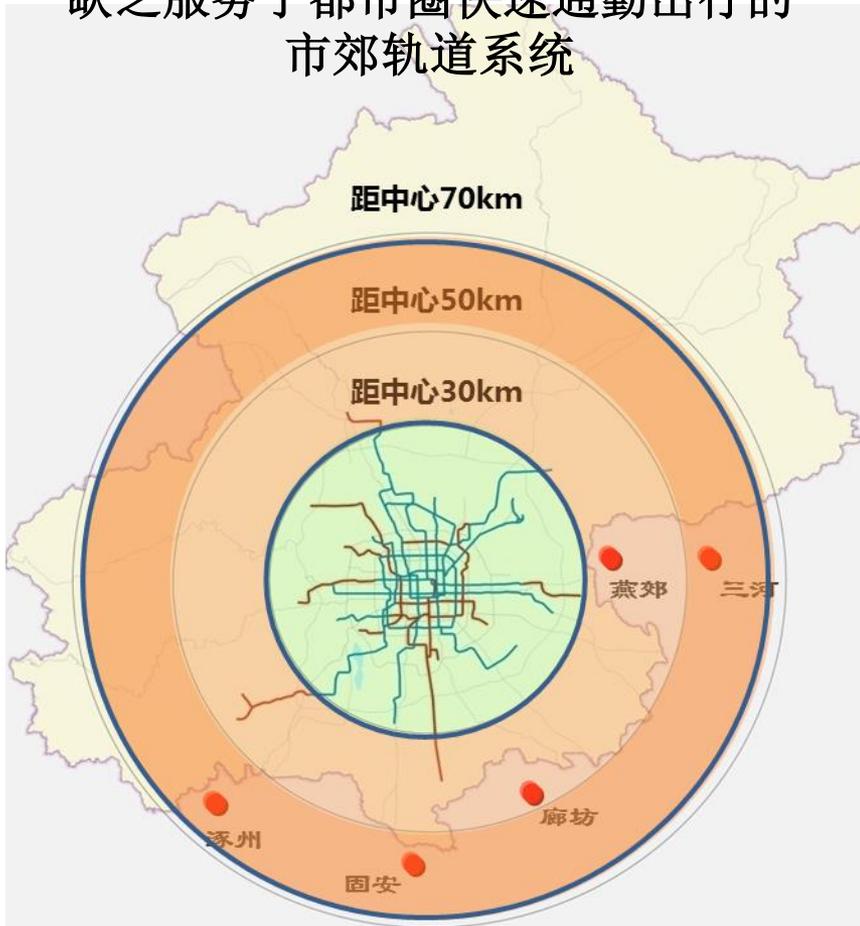


数据来源: 中国城市统计年鉴

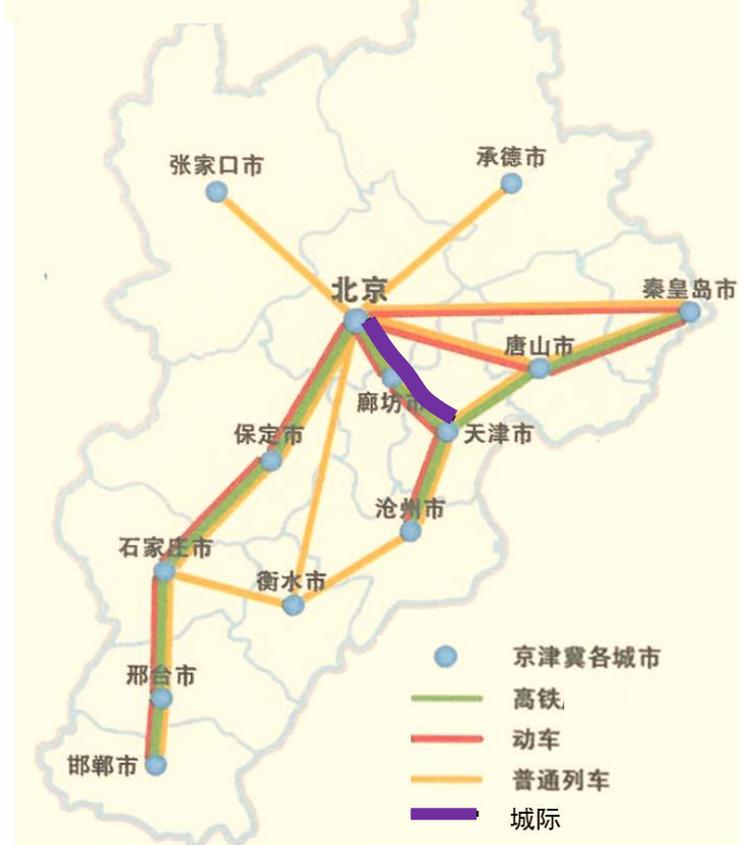
问题2:网络空间布局不合理、一体化运输效率较低,网络化运输体系亟待完善

(2) 功能层次不完善, 缺乏能够支撑都市圈和城市群的多层次、大容量、高效的轨道交通系统

缺乏服务于都市圈快速通勤出行的市郊轨道系统



缺乏服务于城市群各主要城市之间中短途旅客高效出行的城际铁路系统



问题2: 网络空间布局不合理、一体化运输效率较低, 网络化运输体系亟待完善

(3) 各种运输方式之间缺乏一体化统筹考虑, 制约联程联运及多式联运的效率

□ 新建高铁车站、城际车站与既有普速车站之间以及与城市内部缺乏顺畅衔接



新建的廊坊高铁车站与原普速车站之间缺乏便捷的交通联系

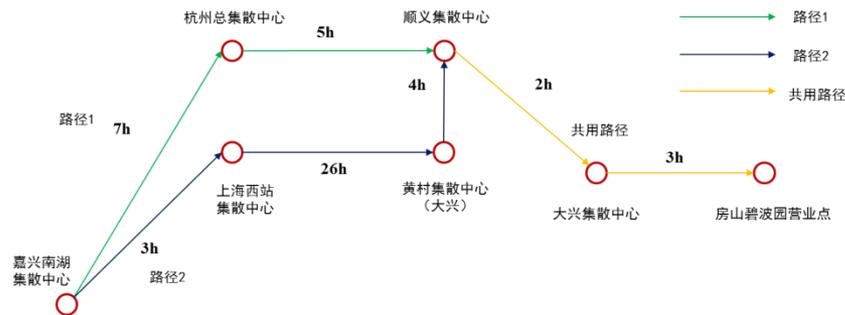


新建的保定高铁站(保定东站)距离市中心较远, 且换乘不便

□ 缺乏“空铁公”一体化货运枢纽

□ 货运多式联运发展滞后

□ 先进运输组织方式如甩挂运输等推进困难



问题3：缺乏区域统筹和协调、资金缺口大，体制机制和投融资模式亟待突破

(1) 缺乏可持续的、强有力的区域统筹协调机制

- ❑ 缺乏常态化、制度化的议事和决策机制
- ❑ 行业条块分割，缺乏区域统筹规划
- ❑ 城市交通管理职能分散

(2) 传统投融资模式难以为继，投融资模式亟待创新

- ❑ 区域基础设施建设面临大规模融资
- ❑ 传统以政府为主导的投融资模式难以为继

(3) 与战略、规划相配套的政策法规等保障相对滞后

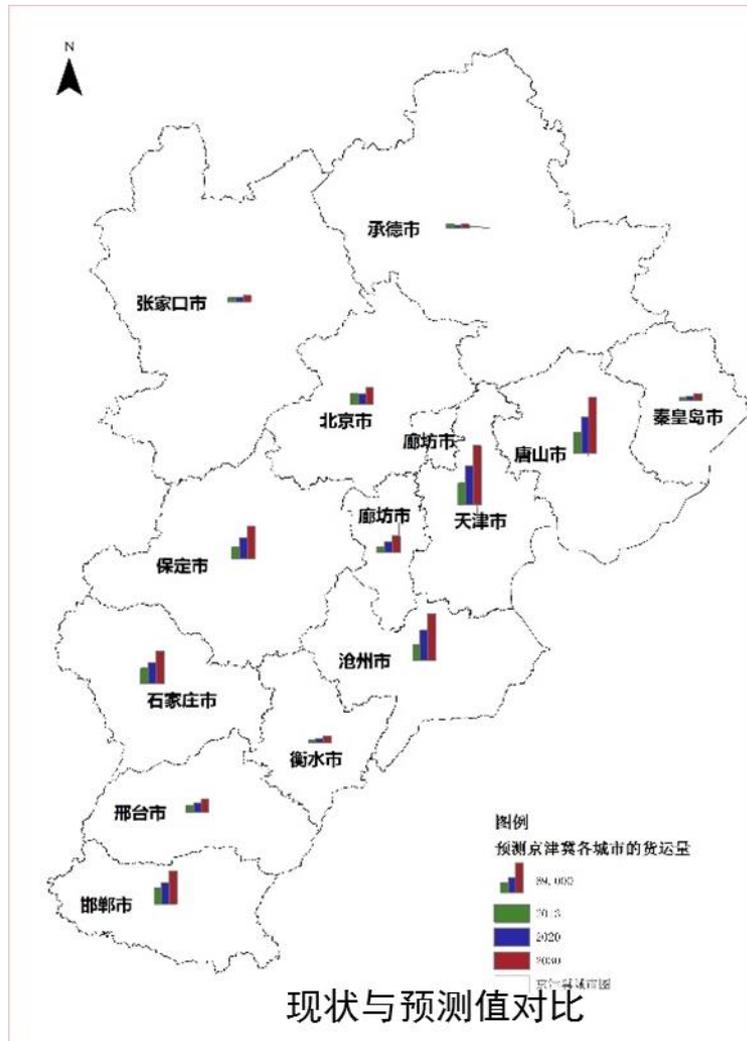
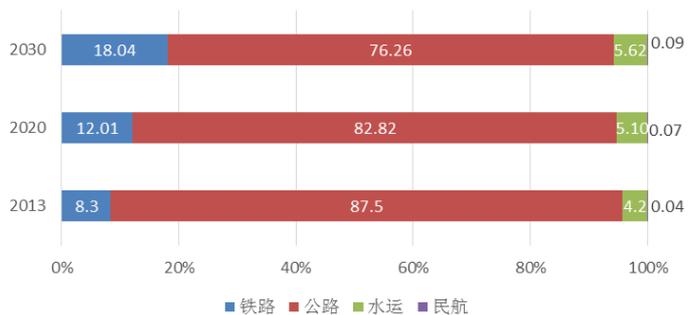
- ❑ 在土地（如占补平衡问题）、资金等方面缺乏相应的政策支持，导致项目难以推进
- ❑ “铁路+土地开发”模式具体的实施细则和相关扶持政策依然较为缺乏

京津冀区域交通运输发展趋势研判

□ 货运需求发展趋势：

- **货运总量**——大宗货物运输需求降低、价值提升、时效性要求增加
- **空间分布**——北京货运占比降低，天津、河北货运量快速增长
- **运输方式**——公路运输向铁路运输转化
- **运输组织**——多式联运、甩挂运输需求增强

京津冀区域现状及未来年货运结构对比



提 纲

- 一. 京津冀协同发展战略的要求
- 二. 主要问题及发展趋势的研判
- 三. 京津冀交通一体化发展思路

京津冀交通一体化既有战略规划基础

《京津冀协同发展交通一体化规划》：打造“轨道上的京津冀”

强化干线铁路建设

重点建设京津冀区域城际铁路网

推进市郊铁路建设



京津冀交通一体化发展思路

按照**网络化布局、智能化管理、一体化服务**的发展要求，重点关注完善区域**基础设施网络布局**、提升区域**运输组织效率和服务水平**、深化重大**体制机制改革**等方面：

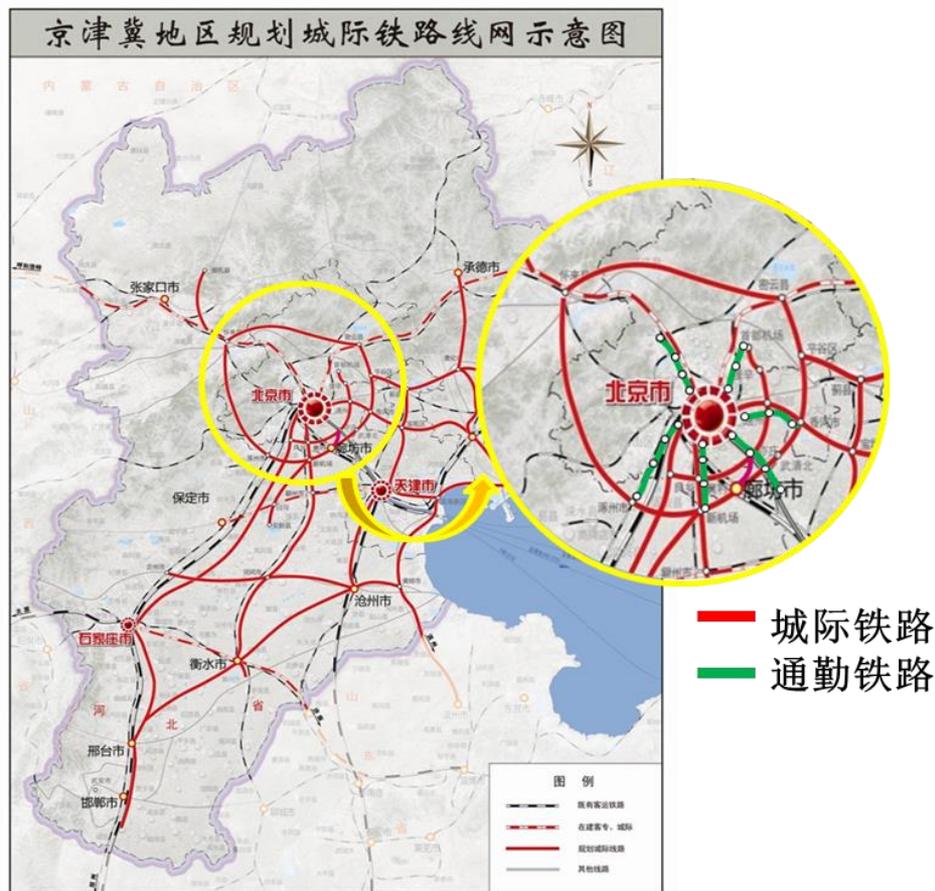
- (一) 一体化客运系统发展重点
- (二) 一体化货运系统发展重点
- (三) 一体化体制机制发展重点

一体化客运系统的发展重点

1、打造“轨道上的京津冀”，加强不同层次轨道网的融合

□ 构建都市圈轨道交通复合走廊

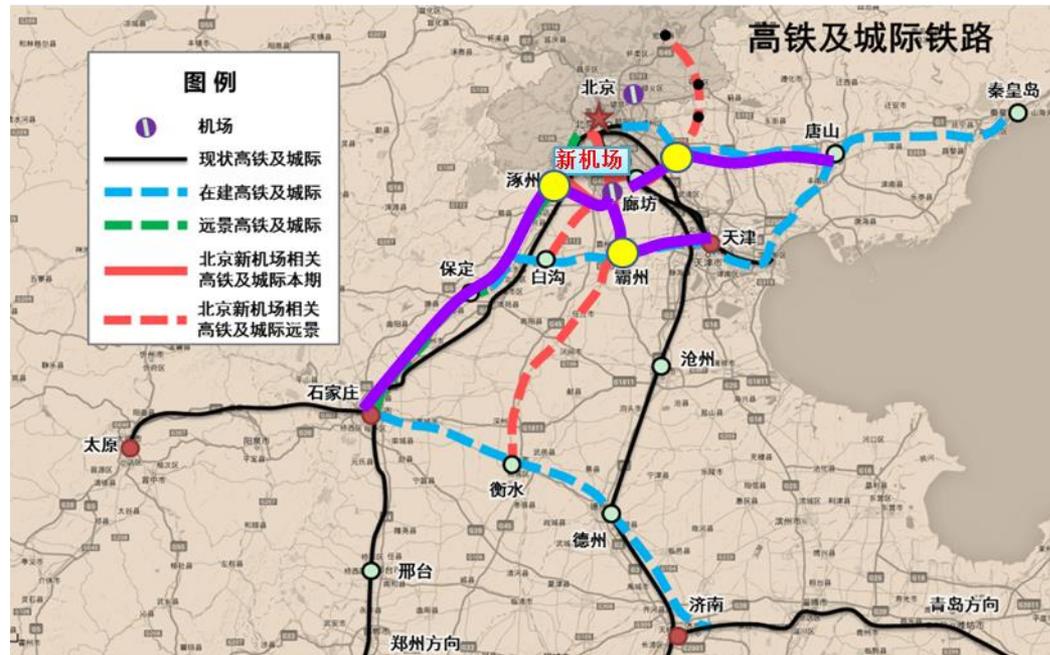
- 在京津冀城市群的城际铁路通道内，综合考虑都市圈通勤客流的需求



一体化客运系统的发展重点

2、发挥北京新机场对于提升区域对外开放度的作用

充分利用新机场的战略优势，建立区域内**主要节点城市**与北京新机场的高效、便捷的**快速轨道交通联系**，构建这些城市对外开放的**国际门户**，使新机场成为**京津冀的机场**，加速区域的国际化进程。

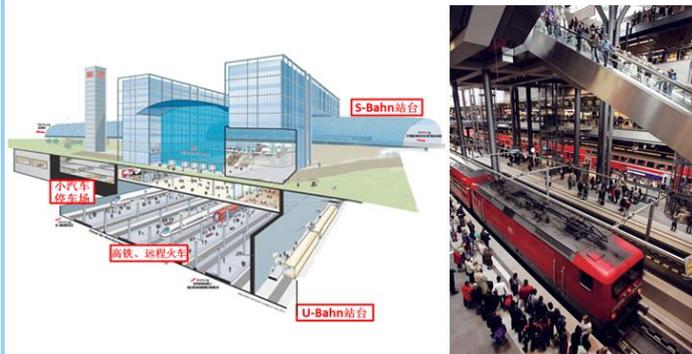


一体化客运系统的发展重点

3、推动旅客联程联运发展，有效提升一体化客运服务水平

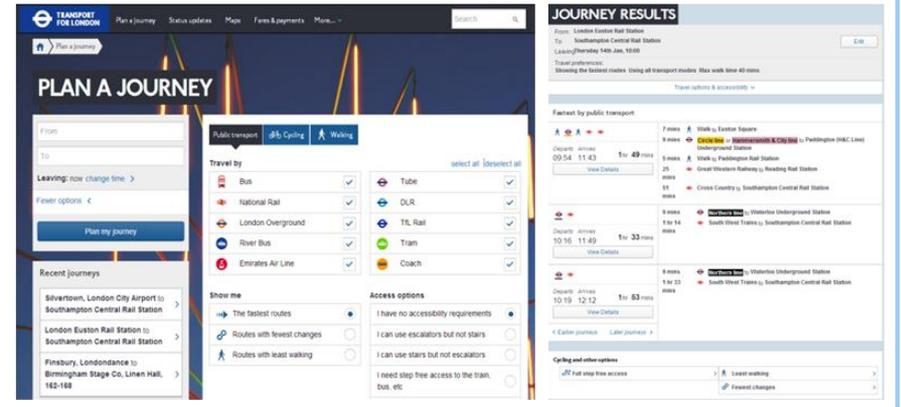
注重不同交通方式之间的一体化衔接，为旅客提供从出发地到目的地的**全过程、全环节、门到门**的出行服务

德国柏林中央车站功能布局示意图



该车站上下共5层，将高铁、区域铁路与城市地铁等多种交通方式相联，并在大厅内实现大规模的垂直换乘

伦敦都市圈的出行规划平台



一体化货运系统的发展重点

补齐交通基础设施短板

- 构建首都分流枢纽网络
- 提升煤运通道衔接运输能力

构建现代化的津冀港口群

- 增加港口集疏运能力
- 完善港口协同发展机制

发展先进运输组织方式

- 以**多式联运班列为抓手**，促进货运综合枢纽、多式联运发展
- 继续鼓励**甩挂运输、共同配送**

- 支撑京津冀协同发展
- 发展低碳绿色物流
- 提高物流效率
- 降低物流成本

一体化体制机制发展重点

(1) 完善区域规划统筹、议事决策及行业一体化管理机制

- 成立京津冀区域规划组织，对整个区域进行系统规划并为区域事务的协商决策提供平台
- 建立京津冀交通专区，满足京津冀区域重点行业一体化管理的需要

(2) 创新投融资体制，探索建立多元化、可持续的交通投融资模式

- 吸引社会资本参与交通基础设施建设和运营，促进交通投资主体多元化
- 促进轨道与土地综合开发相结合，实现轨道交通可持续发展

(3) 加强中央在土地、资金方面的专项政策支持

- 土地：在京津冀全域范围探索试行跨省域、数量和质量并重的耕地异地占补平衡政策。
- 资金：设立京津冀区域交通一体化发展基金

谢谢！