

长三角区域一体化下江苏交通运输发展的思考

冯辉

(苏交科集团股份有限公司, 江苏 南京 210017)

摘要: 在长三角一体化上升为国家战略的背景下, 围绕共性与个性相得益彰、合作与竞争辩证统一思想, 全面思考江苏未来发展定位, 发挥交通的支撑、服务、引领作用, 扬江苏交通之所长, 补江苏交通之所短, 提出打造长三角地区的北翼国际门户枢纽, 建成两大枢纽、两大出海口、三张“一体化”网的目标, 从而进一步挖掘江苏潜在优势交通资源, 更好地服务自身、服务长三角高质量一体化发展。

关键词: 交通运输; 长三角一体化; 发展定位; 江苏

中图分类号: U491; F512.3

文献标志码: A

文章编号: 1671-2668(2020)03-0021-04

面对世界经济深度调整、国内经济向高质量发展迈进的新形势、新要求, 在 2018 年首届中国国际进口博览会上, 长三角一体化上升为国家战略。长三角区域面积 35.9 万 km^2 、常住人口 2.2 亿, 分别占全国的 1/26 和 1/6; 经济总量 19.5 万亿元, 约占全国的 1/4。作为中国经济最具活力、开放程度最高、创新能力最强、吸纳外来人口最多的区域之一, 长三角区域是“一带一路”与长江经济带的重要交汇地带, 在国家现代化建设大局和全方位开放格局中具有举足轻重的战略地位, 对经济社会的发展发挥着重要支撑和引领作用。

交通运输是基础性、先导性、战略性产业, 是重要的服务性行业。在长三角更高质量一体化发展背景下, 作为制造业大省、长三角北翼发展核心的江苏, 需深入领会“上海要进一步发挥龙头带动作用, 苏浙皖要各扬所长”的精神, 立足长三角打造全球发展强劲活跃增长极、全国高质量发展引领区、区域一体化发展示范区、新时代改革开放新高地的四大战略定位, 全面思考未来江苏交通发展定位, 发挥交通的支撑、服务、引领作用, 以交通先行激活江苏区位优势、提升竞争优势、塑造发展优势, 进一步挖掘潜在优势交通资源, 更好地服务自身、服务长三角高质量一体化发展。

1 对江苏定位的思考

2018 年, 习近平总书记在首届中国国际进口博览会上指出长三角区域一体化要“同‘一带一路’建设、京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设相互配合, 完善中国改革开放空间布局”, 表

明长三角和国家其他几大战略相辅相成, 共同构成中国深化对外开放的大格局。

基于此, 江苏在长三角区域一体化中的定位, 不仅要立足长三角“三省一市”, 还要立足国家经济发展大版图, 把长三角一体化和“一带一路”建设、长江经济带发展等国家战略作为一个有机整体来思考。从国家大格局来看, 长三角是“一带一路”建设的先锋部队, 肩负全面深化对外开放的重任。从城市辐射范围(一般为 100~200 km, 即 1 h 交通圈范围)来看, 上海尽管是长三角的龙头, 但其辐射的空间尺度基本只到常州。江苏作为长三角北翼, 其区位条件意味着江苏是长三角辐射中西部、带动中西部对外开放的关键, 这也是江苏区别于长三角南翼浙江的所在。其次, 长三角是长江经济带的龙头, 肩负带动长江中上游地区协调发展的使命。江苏拥有长江黄金水道和沿海港口, 是服务长三角、带动长江中上游地区向东开放的重要出海口。

2 交通发展的优势与不足

基于以上对江苏在长三角定位的思考, 江苏要更好地发挥辐射带动中西部地区发展、服务带动长江中上游地区开放的功能, 必须充分发挥交通在资源要素流动和转换中的重要作用。

2.1 发展优势

江苏交通在服务长三角发展方面具有一定优势, 主要体现在:

(1) 公路、水运基础设施条件良好。截至 2018 年底, 江苏省高速公路里程为 4 709 km、面积密度为 4.52 $\text{km}/100 \text{ km}^2$, 居全国各省区之首; 四级以上

航道里程和密度为 2.90 km/100 km²,居全国之首;港口综合通过能力为 19.7 亿 t、万吨级以上泊位数 495 个、亿吨大港数 9 个,均居全国之首。南京至长江出海口 431 km 的 12.5 m 深水航道全线贯通,5 万 t 级海轮可直达南京,10 万 t 级海轮可减载抵达南京。江苏公路、水运的硬件条件较好。

(2) 东西向水路运输发达。向东水运规模稳定增长,2011—2015 年,港口进出口运输量增长率保持在 10% 左右;向西水运中转支撑作用显著,2016 年港口服务长江中上游的中转量达 2.3 亿 t。近几年江苏水运在服务区域发展方面起到了较大作用。

2.2 发展短板

江苏作为长三角北翼核心区,其交通发展还存在短板,特别是对江苏区位优势 and 优质资源的挖掘不够,主要体现在:

(1) 沿海地理优势未很好地转化为交通优势,枢纽功能相对较弱,作为长三角的北翼港口群,江苏的沿海沿江港口大而不强。江苏拥有大量港口,港口的总吞吐能力全国领先,但单个港口的能力较弱、港口多而不优。此外,集装箱运输能力弱,且未形成完善的港口体系布局。全省集装箱生成量 70% 以上通过公路运至上海港进出口,相较于上海港、宁波舟山港,江苏的国际近远洋航线数量差距较大(见表 1)。

表 1 2017 年长三角“两省一市”港口外贸物资吞吐量对比

省市	外贸货物吞吐量/万 t	外贸集装箱吞吐量/万 TEU
江苏	48 627	335.00
浙江	45 852	1 952.00
上海	41 043	2 905.16

(2) 西向铁路货运能力不足。一方面,出省货运铁路通道较少。目前,江苏省向西的货运铁路枢纽主要是南京、徐州。南京出省通道较少,仅京沪线、宁芜线 2 条,2 条通道的运能都较饱和,京沪线达 94%,宁芜单线能力利用率达 92%,反映出在南京这个货运枢纽节点上交通供给跟不上需求。徐州出省通道有京沪线、陇海线、符夹线 3 条,其中骨干线网京沪线和陇海线能力利用率分别达 94%、60%,同时符夹线能力紧张,徐州枢纽至阜阳枢纽货运通道存在瓶颈。可以说,南京、徐州两大货运铁路枢纽节点都未能发挥其功能。另一方面,省内货运铁路网络不完善,布局南密北疏,缺乏纵向联系,且多为单线覆盖,两方向交汇的只有徐州、南京、无锡。此外,部分铁路的设计能力不足,如新长线为单线内

燃线路,能力利用率接近 85%,相对饱和。

(3) 直运海外的航空客货运能力不足。目前江苏国际运输航线整体偏少,60% 以上居民出入境由外省机场进出,95% 以上高新技术产品依赖上海浦东机场进出口。从需求来看,以往江苏制造业在国际分工中的角色更多地是在低端专配环节,而随着全球产业链智能化、高端化、创新化发展及人口红利的消失和用地成本的增长,这些产业更多地向中西部地区及东南亚等国家转移,江苏在国际分工中的角色、在产业链中的位置正向制造业的中上游转移,并围绕生产高新产品的关键零部件展开,实现制造业整体转型升级,这种知识密集型产业对国际航空客货运的需求将非常大。一方面,知识密集型产业需要大量创新资源即来自世界各地的人才,也就是需要以创新链来支撑产业链的发展;另一方面,知识密集型产业的产成品需要高端、高效的运输方式。在这种趋势下,江苏国际航空运输能力无法支撑本土快速增长的高端客运出行和高附加值产业运输的需求。

(4) 区域内轨道交通一体化仍需加强。长三角很重要的一个定位是打造世界级城市群。扬子江城市群是江苏城镇化发展基础较好、较为成熟的地区,但构建高品质的轨道交通网,服务城市群内不同层次的出行需求,提升城市群中核心城市的辐射带动能力的一体化现代轨道交通运输体系还尚未形成。同时,随着轨道建设的逐步推进,如何实现多网融合,在运营组织方面如何构建城市群内部轨道交通的一站式出行,也是江苏交通发展下一步面临的突出问题。

(5) 省际交通互联互通还需加强。省际断头路还需加速推进建设;江苏与上海、浙江等地的轨道衔接,从规划到建设环节等还需进一步加强;省际航道也需进一步贯通。

3 发展目标思考

基于以上思考,为了有力服务中西部地区的对外开放和长江中上游地区的东向出海,江苏应打造长三角地区的北翼国际门户枢纽。未来的交通发展目标是基本建成两大枢纽、两大出海口、三张“一体化”网。两大枢纽:突出南京、徐州在区域协调发展中的门户功能和支点功能,服务辐射中西部地区。两大出海口:围绕提升长三角北翼港口群功能和国际竞争力,巩固和拓展连云港港陆海联运出海口、打

造以通州湾港区为核心的长江集装箱运输新出海口。三张“一体化”网:强化区域互联互通,建设区域多层次轨道网、完善公路干线网络、加快建设省际骨干航道。

4 对策建议

4.1 强化南京、徐州两大门户枢纽功能

4.1.1 南京

从地理区位来看,南京是长三角的地理中心、江苏面向安徽的西大门,其周边地区均距上海有效辐射范围较远。作为江苏省会、经济发展水平较高的地区,南京需提升首位度,打造成江苏向西辐射的支点,从而更好地发挥江苏作为长三角北翼核心区向安徽、长江中游地区辐射、带动安徽等地对外开放的作用。

对交通而言,就是要力争把南京打造成国际性综合交通枢纽,强化航空、铁路和水运枢纽地位。航空方面,实施禄口机场扩容提升、推动基地航空公司落户、开辟更多国际航线,让禄口机场的发展不仅服务南京,更惠及南京都市圈范围内的其他城市的国际出行。铁路方面,提升京沪、宁芜等出省铁路能力,新增南京向合肥、杭州方向直达货运铁路,争设南京铁路口岸,更大区域集聚货源,既服务于中西部地区东向的铁路运输,也服务于江苏的西向开放。水运方面,发挥长江 12.5 m 深水航道的作用,打造长江区域性航运中心、加密近洋航线,深化与长江沿线和近海港口的合作;建设江海联运、海运直达的国际性港口。有效发挥南京服务长江中上游地区的中转联运作用。

4.1.2 徐州

从地理位置来看,徐州五省通衢,是长三角区域向北辐射的门户,且其交通基础设施条件良好,是全国为数不多的高速铁路、普速铁路“双十”枢纽,需凸显全国性的铁路枢纽功能,提升向西的辐射能力。

基础设施方面,推进铁路综合物流基地建设,加快货运铁路集疏运体系建设,提高既有铁路相关设施利用效率,如利用沛县、铜山、贾汪原有矿区闲置铁路货运设施和仓库、煤场等铁路仓储资源,推动关停矿区向铁路物流园区转型发展。运输组织上,创新运输发展模式。依托徐州北站编组能力,积极发展淮海经济区货源地至徐州铁路枢纽的中转班列,优化腹地零散货源向徐州的集结;积极发展高铁物流,服务批量小、价值高、时效强的商务文件、电商包

裹、生物医药、冷链食品、应急物品等市场需求。合作协调机制上,主动沟通对接,争取中铁总公司在修编铁路物流基地布局规划时提升徐州货运铁路枢纽在国家铁路网中的功能定位和等级;加强和中铁上海局集团有限公司的对接与合作,争取将徐州相关工程纳入其正在编制的《“2018—2020 年货运增量行动”能力建设规划》;加强与货运目的地的合作,提升铁路回程揽货能力,增加回程运量。

4.2 提升连云港出海能力,打造苏通新出海口

江苏出海口的打造,要紧紧围绕和上海港错位发展来进行。新时代下,上海港服务范围将从长江流域向国际区域迈进,港口定位将从国际贸易大港向国际航运中心转换。上海 2050 年发展愿景也明确提出:推进上海港与江苏沿海港口及长江流域沿江港口联动发展,构建沿海大通道,促进江海联运发展。在这样的条件下,未来上海港将更多地聚焦现代航运服务业,部分港口功能将有所转移。江苏作为长三角北翼核心区,内河航运发达并拥有长江深水航道资源,具备打造江海联运的有利条件,应积极承接上海港口的功能转移,服务中部内陆省份的出海需求。未来,江苏应着力建设两大出海口。

连云港应着力打造陇海兰新铁路沿线地区货物运输的首选港口,大力推进港口与中西亚国家国际集装箱物流合作,提升中欧(亚)班列运行质效,推进交汇点重大载体设施提升工程,打造面向“一带一路”的新亚欧陆海联运国际枢纽,提升连云港作为上海合作组织国家共用出海口地位。南通应按照国际先进标准推进南通通州湾海港建设,加强与沿江通海港区的江海联运,强化集装箱近远洋运输功能,提升航运服务能力。苏州则建成内贸枢纽、近洋直达中心和远洋中转基地,完善海运直达、江海转运。

对于两大出海口的打造,其中很重要的一个方面就是在航线开辟上应以近洋直达航线开辟为主。首先,与上海港错位发展。如前所述,上海正在积极推动上海港的国际海港枢纽升级、强化高端航运服务功能,支撑长江经济带、海上丝绸之路发展,存在部分功能转移(如近洋运输)。在此机遇下,江苏的国际海运发展应积极发展近洋直达航线,在远洋航线上可仍然通过上海港,形成错位发展格局。其次,从满足江苏省实际外贸需求来看,亚洲国家(地区)是江苏的主要贸易范围,贸易总额占全球各大洲总量的 53.3%,超过欧洲(17.9%)与北美洲(18.4%)总量之和;日韩也一直是江苏省的主要对外贸易伙

伴。最后,从应对未来产业链调整的潜在需要来看,未来随着江苏生产制造业核心元件、东南亚(如越南)承担组装功能,江苏往东南亚的运输需求将逐步增长。因此,拓展加密至东南亚、日韩等亚洲地区的近洋航线,是满足江苏省现状和未来外贸需求的重要支撑。

4.3 强化互联互通,完善一体化网络建设

打造“轨道上的江苏”,支撑长三角城市群建设。主要是依托国家高速铁路主通道,加快跨省铁路建设,构筑城市群铁路主骨架,加快区域城际铁路网建设,推进都市圈城际铁路网一体化衔接,建成多层次、一体化轨道交通网。进一步完善国家高铁主通道,加快推进国家“八纵八横”高铁主通道在江苏境内的建设,加强长三角城市群的通道联系;加快区域城际铁路网建设,依托国家高铁主通道,构建与长三角城市群其他城市便捷联系的铁路网,加强与国家高铁主通道的一体化衔接;加强多层次轨道网融合,推动长三角轨道公交化运行。

完善公路干线网络。以国家高速公路扩容、提升公路通达能力和加强省际公路衔接、打通断头路为重点,加快推进省际高速公路网络建设,提升重要省际高速公路通道能力,推进省际普通国省干线互联互通。

发挥水运优势,加快建设省际骨干航道。主要是全面完善“两纵五横”骨干航道建设,提升内河航道通江达海能力,完善区域高等级航道网络形态。

5 结语

长三角区域一体化江苏交通发展围绕两个“聚焦”展开。一是聚焦交通先行,把握长三角区域一体

化发展上升为国家战略给江苏带来的机遇,以交通先行激活江苏发展潜力;二是聚焦一体化,把握建设综合交通运输体系的工作要求,以城市群、都市圈交通运输一体化来支撑和助推省域、长三角、全国区际交通运输一体化,推动江苏交通实现更高层次开放互联、更高质量协同发展、更高水平示范引领,满足长三角区域产业链的运输需求和多中心城市群的交通需求,为建设具有全球影响力和带动力的强劲活跃增长极做出贡献。

参考文献:

- [1] 习近平.共建创新包容的开放型世界经济:习近平在首届中国国际进口博览会开幕式上的主旨演讲[EB/OL].http://www.gov.cn/gongbao/content/2018/content_5343724.htm,2018-11-05.
- [2] 国家发改委.长江三角洲城市群发展规划[EB/OL].http://www.gov.cn/gongbao/content/2018/content_5343724.htm,2018-06-01.
- [3] 毛琼.长三角地区交通一体化研究[D].上海:上海海事大学,2005.
- [4] 孔令刚,吴寅恺,陈清萍.长三角高质量一体化发展论坛综述[J].区域经济评论,2019(5).
- [5] 雷思途,张矢宇,韦文景,等.中国交通运输业发展区域分布特征与聚类分析[J].公路与汽运,2019(4).
- [6] 陈小桐,缪玉玲,凌跃初,等.适应长江三角洲区域一体化发展的江苏公路交通[J].上海公路,2003(3).
- [7] 谭小平,徐杏.长三角区域经济一体化的态势及运输市场一体化的思考[J].公路运输文摘,2004(6).
- [8] 刘明河.一体化交通运输体系与区域经济发展的关系[J].经贸实践,2016(18).

收稿日期:2019-10-21

(上接第20页)

2018,38(4).

- [7] 冯新宇.基于SBM模型与ML指数的建筑业碳排放效率及其影响因素研究[D].西安:长安大学,2018.
- [8] 吴传清,董旭.环境约束下长江经济带全要素能源效率的时空分异研究:基于超效率DEA模型和ML指数法[J].长江流域资源与环境,2015,24(10).
- [9] Kaoru Tone. A slacks-based measure of efficiency in data envelopment analysis[J].European Journal of Operational Research,2001,130(3).
- [10] Chung Y H, Färe R, Grosskopf S. Productivity and undesirable outputs: A directional distance function

approach[J].Journal of Environmental Management, 1997,51(3).

- [11] 王维国,马越越.中国区域物流产业效率[J].系统工程,2012(3).
- [12] 喻洁,达亚彬,欧阳斌.基于LMDI分解方法的中国交通运输行业碳排放变化分析[J].中国公路学报,2015,28(10).
- [13] Anselin L. Spatial econometrics: Methods and models [M]. Boston: Kluwer Academic, 1988.
- [14] 兰梓睿,张宏武.中国交通运输业碳排放效率的省际差异研究[J].物流技术,2014(7).

收稿日期:2020-01-10