

基于 SWOT 分析的团风县综合交通发展规划研究

何鑫宇, 周忻, 占扬帆, 夏一鸣

(湖北省交通规划设计院股份有限公司 综合交通规划研究院, 湖北 武汉 430051)

摘要: 经济发展, 交通先行。当前交通强国重大战略的部署对新时代交通的发展提出了新要求, 未来如何准确、合理地确定区域综合交通的发展方向成为制约经济快速发展的难点。文中基于 SWOT(优势、劣势、机会、威胁)分析法, 以湖北团风县综合交通发展为例, 通过对综合交通内部优势和劣势、外部机会和威胁的分析, 确定“一枢纽一示范一基地”的发展目标, 并从通道建设、路网建设、增强服务等方面提出团风县综合交通发展策略。

关键词: 综合交通; 交通发展规划; 团风县; SWOT(优势、劣势、机会、威胁); 发展策略

中图分类号: U491.1

文献标志码: A

文章编号: 1671-2668(2021)06-0018-04

SWOT(优势、劣势、机会、威胁)分析法又称态势分析法, 它全面分析企业内部、外部的有利因素和不利因素, 并与企业战略目标相结合, 是一种战略规划方法, 被广泛运用于相关行业的规划论证中。李敏将 SWOT 分析法引入大学生职业生涯规划中, 在前人研究的基础上取长补短, 为大学生职业生涯规划提出指导和建议; 袁牧等以雅安城市发展为例, 基于 SWOT 分析法, 从国土、旅游、城市发展等方面提出了建议; 申彧等通过 SWOT 分析法的交叉分析, 将环罗源湾定位为福州市会中心城市的重要港区和临港工业基地。当前是加快推进交通强国战略的关键之年, 经济发展, 交通先行, 一个正确、合理的综合交通发展战略能更快地推动区域经济发展。该文以湖北省团风县交通发展为例, 采用 SWOT 分析法, 在分析区域内部综合交通发展优势和劣势的基础上, 结合外部宏观政治经济环境机会和威胁, 研究团风县综合交通发展规划。

1 项目概况

团风县位于湖北省东部, 大别山南麓, 长江中游北岸(见图 1)。

近年来, 团风县大力推进交通基础设施建设, 内抓提等升级、外抓沟通衔接, 抢抓机遇、攻坚克难, 全县交通运输工作取得了重大突破。截至 2019 年止, 全县公路总里程为 2 718 km, 路网密度为 324 km/(100 km²), “三横四纵一环七支”的干线公路网络、“三高速、三国道、三省道”道路网逐渐形成, 基本实现了 100% 乡镇通国省道、100% 行政村通硬化路、100% 自然村通硬化路的目标; 等级汽车客运

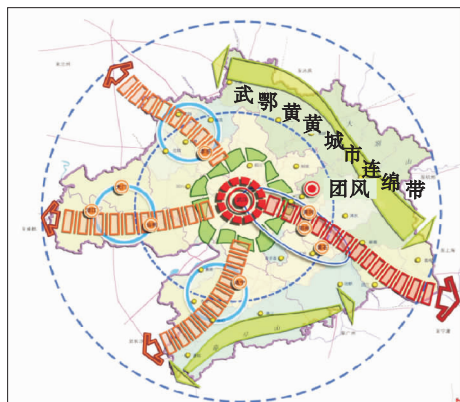


图 1 团风县区位图

站共 7 个, 农村道路候车亭有 256 个, 设置招呼站、信息牌约 163 个, 基本实现了村村通客车的目标, 公共客运体系逐步形成。但总体来说, 在当前交通高质量发展的要求下, 团风县的综合交通发展仍存在诸多薄弱环节, 亟需系统的规划指明未来发展方向。

2 SWOT 分析

主要从团风县的区位优势、发展不足、政策机遇、发展制约条件等 4 个方面进行论述, 剖析当前乃至未来一段时间团风县发展的大环境, 为其综合交通发展奠定坚实的基础。研究思路见图 2。

2.1 三大内部优势分析

(1) 交通区位优势明显。团风县地处大别山南麓、长江中游北岸, 东邻罗田和浠水, 西接武汉, 南通黄石、毗邻长江, 北与麻城相连, 位于长江经济带重要区段, 处于国家发展战略的主轴线上。县城北距武汉天河国际机场 70 km, 距武汉火车站、武汉

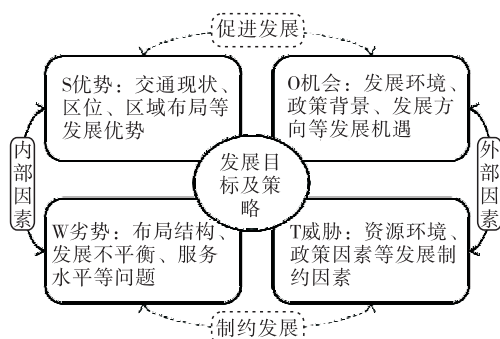


图2 SWOT分析思路

阳逻深水码头、阳逻机场、阳逻大桥、京珠(北京—珠海)高速公路均在40 km以内;南距黄冈市区21 km;东距黄州火车站28 km,素有“鄂东门户”和“小汉口”之称,是黄冈市进出武汉的要地,也是联系黄冈南北县市的重要通道,同时还是大别山区农副产品西运的重要通道,在黄冈市乃至全省运输网中占有重要地位。

(2) 地面综合交通网络齐全。团风县是少有的集公路、铁路、水路为一体的县级行政中心。县域境内有106、318国道和江北一级公路贯穿全境,大广(大庆—广州)、武英(武汉—英山)高速公路和黄鄂(黄冈—鄂州)高速公路延长线团风段在境内纵横交错,区域交通日益完善;京九(北京—香港九龙)、江北铁路贯穿境内,进一步带动了团风县境内的产业发展;同时团风西面紧靠长江黄金水道,有长江岸线10余 km,罗霍洲建有2个5 000 t级泊位深水码头,是武汉新港的重要组成部分,具有良好的公、铁、水联运发展条件。

(3) 区域发展特点鲜明。团风县主城区位于县域西南部,临靠江北铁路、罗霍洲港区,产业发展迅速,逐渐形成了以钢结构、建材、纺织、造纸包装、食品饮料、医药化工为支柱产业的产业集群,规划形成“团风产业新城”,助力团风打造产业转型发展示范区;团风县东南片区则以丰富的自然资源闻名,有“鄂东泰山”之誉的大崎山省级森林公园;有黄冈革命传统教育基地杜皮烈士陵园等景区,是团风县旅游开发的重点片区。

2.2 三大内部劣势分析

(1) 布局结构不尽合理。团风县公路网技术等级结构不尽合理,二级以下公路比例过高,一级公路缺口明显。城镇化的快速发展导致干线公路不断被城镇包围,不仅影响了干线公路的通行能力,也影响到城镇的拓展,穿越城镇公路同时承担着过境交通

和内部交通功能,各种类型车辆混行,已出现服务水平较低、行车安全较差等问题。团风县干线网络结构不合理,全县覆盖程度不足,整体呈西强东弱、南强北弱,路网布局有待完善。

(2) 交通发展不平衡。呈现出公路交通基础设施建设发展远领先于水路、铁路交通基础设施建设的发展态势,公路运输仍占主导地位,其余运输方式明显滞后;各种交通方式的规划衔接需进一步加强,缺乏总体的协调发展和规划,资源利用效率不高,构建综合交通运输体系的压力巨大。

(3) 运输服务有待提升。客运方面,现状站点主要集中布置在县城内,其服务面积有限,场站布局不合理,部分乡镇缺乏站场,尤其是在旅游资源集中分布的北部乡镇,仅有2个五级客运站场,无法满足乘客的运输需求;各站点之间衔接不协调,难以发挥运输系统的整体效益,难以提供高效、便捷的运输服务。货运方面,团风县境内暂无大型综合物流园区,难以满足公、铁、水联运的需求。

2.3 三大外部机遇分析

(1) 交通强国发展机遇。《交通强国建设纲要》明确了中国交通逐渐由量转向质的变化。未来团风县应积极统筹各种运输方式的发展,促进各种运输方式更大范围、更深层次的融合,大力发展运输效率高、通达度深的客货运输组织形式,大力推进多式联运的发展。

(2) 区域协调发展战略机遇。湖北省提出“一主两翼”平衡发展的战略构想,要求推进区域协调发展,带动城市群、城镇带发展,着力解决根本性、长远性、影响湖北高质量发展的重大问题。黄冈市也提出“黄冈地区一体化”、“武鄂黄黄发展战略”,旨在推进黄冈区域内的协调发展,打通黄冈至武汉的区域大通道。团风县未来应充分发挥自身地理优势,大力推进直达武汉大通道的建设,加快团风融入武汉城市圈。

(3) 大别山生态旅游区发展机遇。大别山革命老区示范区战略为团风县的发展指明了方向。未来团风县应以发展红色旅游为主题,进一步发挥其产业和资源的优势,并与试验区中其他县市协作联合,带动大别山革命老区社会经济的跨越式发展。

2.4 两大外部挑战分析

(1) 用地指标限制。新时代国土空间规划对建设用地指标要求把控更加严格,基本农田土地等“三区三线”(根据城镇空间、农业空间、生态空间三类空

港区集疏运公路建设,实现洲内港口、物流中心及景点的互相连通。

(3) 推进旅游示范道路建设。统筹考虑交通、游憩、娱乐等旅游要素和旅游资源开发,完善公路沿线游憩与交通服务设施。整体上,重点提升G106和G318等旅游主干线的服务质量;局部以大崎山、牛车河水库、烈士陵园等景区为重点,完善马鞍山至上巴河、黄冈革命烈士陵园红色旅游公路等旅游支线路的建设;不断提高区域绿化覆盖率,提升通道整体绿化量,打造精品旅游线路和绿色交通,争取形成“一主环二副环多支线”的旅游空间布局。

(4) 完善农村基础网。以打造“通达联网路”为重点,大力推进自然村通硬化路,重点实施通村公路、村组连通公路建设,扩大农村公路网覆盖范围;以打造“美丽乡村路”为重点,按照“实、安、绿、美”的标准,开展特色农村路创建,大力开展路域环境整治,打造农村公路精品工程,做到农村公路量、质并升;以打造“平安畅通路”为重点,深入实施农村公路安全保障工程,加大安全生命防护设施建设,加快危桥改造进度,全面落实“3年消危行动”。

4.3 提升枢纽地位,实现运输站场规模化

(1) 有序推进客运站场建设。对团风县内现有客运站进行提质升级,增强服务能力,实现客运与货运一体化发展目标;结合现有交通布局,谋划客运站新建工程,扩大客运站的服务辐射范围;大力推进港湾式客运站场建设,为乘客提供临时上下车的便捷服务,增强客运服务的灵活性。

(2) 积极引导物流设施建设。重点推进团风物流园建设,打造集公、铁、水为一体的多式联运中心,带动全县经济发展;重点推进京九铁路淋山河货运站的升级改造,强化铁路运输服务能力;建设一批服务于社会主义新农村建设的乡镇交通综合物流服务站,实现各乡镇物流服务站全覆盖,构建“物流配送中心(基地)+镇级综合运输服务站+村级物流服务点”的公路物流站场体系。

4.4 增强服务品质,实现客货运输现代化

(1) 大力发展城镇公共客运。积极探索出租车市场管理新模式,加快推进出租汽车企业品牌化经营,同时积极引导汽车租赁企业规模化、网络化、品牌化发展;完善公交候车亭及站牌设施,大力推进新能源公交发展,创建绿色交通;完善公共交通补贴补偿机制,设立对老年人、现役军人等群体免费乘车的社会公益服务全额补偿机制;开设特色旅游专线,以

烈士陵园片区为重点开发红色旅游专线,以大崎山片区为主题开展生态旅游专线等,提供吃、住、行、玩一站式服务,提升团风县旅游资源的市場吸引力。

(2) 探索客运管理新模式。全面实行公车公营的运营模式,大力整顿和转变挂靠的运营方式,通过企业的规范化管理,保障客运行业稳定与健康发展;通过企业合理的资源调配,提升线路及车辆使用效率,有效增强车辆抗风险能力;适当采取低票价、大密度、多站点、多班次的运营方式,实现客运的公司化管理、公交化经营、公益化服务。

(3) 探索多式联运发展模式。以规划的团风县物流园为依托,积极探索不同运输方式间高效融合、协同发展的运营模式,争取构建无缝对接的“公、铁、水”多式联运体系,充分发挥各种运输方式的优势,打造服务高效、绿色环保的综合交通运输体系,实现团风县同武汉的产业衔接。

(4) 推进物流标准化发展。以物流信息标准、服务标准和管理标准为切入点,参照国际通行标准,研究制定对团风县物流产业发展和服务水平提升有重大影响的物流标准;在规划的团风物流园开展物流标准化示范工程,不断提高团风物流标准化水平;建设物流标准信息库,推进物流标准咨询、实施及认证等配套服务,适应物流企业的标准化服务需求。

4.5 重视管养水平,实现交通运行安全化

(1) 完善公路养护管理制度。完善道路养护管理相关制度、标准和规范,提高管理单位和维护单位工作效率,将养护责任明确到村、到组、到人,逐步实现村级公路养护的台账化、规范化;加快推动公路管理工作重心下移,不断加强路基排水设施的维护与路面日常养护,坚持“有路必养、养必到位”的原则,开展规范化、常态化的农村公路管理养护活动,为公路养护应急管理常备保障力量,为市民打造舒适、通畅的出行体验。

(2) 提高特殊时期交通的应急能力。加强交通运输管理部门与卫生健康局等部门的联系,进一步完善疫情期间交通运输运转防控机制,更好地保障重大疫情期间的生产生活要素供给;整合交通内部信息资源,搭建覆盖县域交通局及业务管理部门的平台,组织应急救援培训和演练,提升突发事件应急处理能力。

5 结语

采用SWOT分析法,从区位、政策、发展等角度
(下转第28页)

(2) 枢纽位置的细微变化可削减需求不确定性对运输成本的影响,并获得成本节约。将运量需求不确定性因素考虑到运输网络中,相对于运量需求确定的情况更具有使用和研究价值。

参考文献:

- [1] SIBEL A A,BAHAR Y K.Network hub location problems:The state of the art[J].European Journal of Operational Research,2008,190(1):1-21.
- [2] PUERTO J, RAMOS A B, RODRIGUEZ A M, et al. Ordered median hub location problems with capacity constraints[J].Transportation Research Part C(Emerging Technologies),2016,70:142-156.
- [3] SIBEL A A,STEFAN N,FRANCISCO S G.Hub location under uncertainty[J].Transportation Research Part B (Methodological),2012,46(4):529-543.
- [4] 熊孝娟,张李浩,林国龙.基于多面体不确定性需求的鲁棒枢纽选址研究[J].铁道科学与工程学报,2017,14(11):2487-2494.
- [5] 王达,陈尚和,张智勇.基于乘客需求的综合客运枢纽信息重要度模型[J].交通信息与安全,2016,34(2):75-80+100.
- [6] 刘杰,衡玉明,赵辉,等.城市交通枢纽短期客流量的组合预测模型[J].交通信息与安全,2014,32(2):41-44+49.
- [7] 杨年,朱金福.枢纽容量分配下的空铁联运网络设计[J].交通信息与安全,2012,30(1):134-138.
- [8] 康凯,毕海玲,张旭涛.弹性视角下战略投送网络枢纽选址策略[J].系统工程,2018,36(3):151-154.
- [9] 高欣.不确定测度及其应用[D].北京:清华大学,2009.
- [10] LIU B.Some research problems in uncertainty theory[J].Journal of Uncertain Systems,2009,3(1):3-10.
- [11] AHMAD Hosseini, WADBRO E.Connectivity reliability in uncertain networks with stability analysis[J].Expert Systems with Applications,2016,57:337-344.
- [12] LIU B.Uncertain risk analysis and uncertain reliability analysis[J].Journal of Uncertain Systems,2010,4(3):163-170.
- [13] LIU Y,HA M.Expected value of function of uncertain variables[J].Journal of Uncertain Systems,2010,4(3):181-186.
- [14] CHARNES A,COOPER W W. Constrained-chance programming[J].Management Science,1959,6(1):73-79.
- [15] 刘波,王彧斐,冯霄.不确定条件下的过程系统优化研究进展[J].计算机与应用化学,2019,36(6):672-679.
- [16] 龚荷珊,张鹏,彭璧玉.具有现实约束的不确定均值一机会投资组合决策[J].模糊系统与数学,2018,32(3):94-110.

收稿日期:2020-10-21

(上接第21页)

分析团风县未来交通发展的内外影响因素,在此基础上提出团风县未来交通发展战略目标,并从通道建设、路网建设、增强服务、加强管养等方面提出团风县综合交通的发展策略,具有较强的理论指导和实际意义。但还存在一些不足,未来应重点关注综合交通客观发展与策略研究的吻合性,进一步量化研究 SWOT 分析法的科学性及合理性。

参考文献:

- [1] 黄芳.基于 SWOT 分析的重庆市农村客运发展策略研究[J].交通科技与经济,2021,23(2):68-74.
- [2] 李敏.基于 SWOT 分析的大学生职业生涯规划的研究[D].南宁:广西师范大学,2016.
- [3] 袁牧,张晓光,杨明.SWOT 分析在城市战略规划中的应用和创新[J].城市规划,2017(4):53-58.
- [4] 申彧,陈伟琪.AHP-SWOT 分析在福建省环罗源湾区域发展定位中的应用[J].环境科学与管理,2019,34(11):164-167.
- [5] 朱汉桥.建设交通强国示范区 打造新时代九省通衢[J].交通运输部管理干部学院学报,2019,29(4):16-19.
- [6] 雷闯,通讯员.湖北获批交通强国建设试点[N].湖北日报,2020-07-06(1).
- [7] 任俊学,王芳.农村物流网络节点体系建设中乡镇物流节点重要度评估研究[J].公路与汽运,2019(4):57-61.
- [8] 冯辉.长三角区域一体化下江苏交通运输发展的思考[J].公路与汽运,2020(3):21-24.
- [9] 单丽辉,张柱庭,袁保安,等.嘉峪关市综合交通运输发展展望[J].西部交通科技,2015(1):78-81.
- [10] 周小山.基于 SWOT 分析的交通发展策略研究:以上海虹桥商务区为例[J].上海城市规划,2013(1):116-120.
- [11] 王吉双.Z 市“十二五”综合交通发展规划研究[D].合肥:合肥工业大学,2011.

收稿日期:2021-04-07