

公路、水运交通的现状和发展需求

交通部科技司

交通运输业是国民经济的基础产业,是发展国民经济的战略重点。公路、水运交通是组成综合运输体系的五种运输方式中两种极为重要的运输方式。

公路运输具有机动灵活、送达快、能实现门到门运输的优势。改革开放以后,我国的公路建设,尤其是高等级公路建设,进入高速发展的时期。公路里程从1980年的90万公里发展到1993年的107.5万公里,“七五”期间实现了大陆高速公路零的突破。到1993年,以一、二级汽车专用公路为主的高等级公路达到7281公里,其中高速公路1142公里。1993年全社会公路客运量完成81亿人次,货运量完成82.8亿吨,货运周转量完成3964亿吨公里。

水运具有投资省、运能大、占地少、成本及能耗低等优势,是大宗和散装货物运输的主力,尤其是在对外贸易运输中,有90%的外贸货物是通过水运完成的。为适应国民经济,尤其是对外贸易迅速发展的需求,改革开放以来出现了建港高潮,沿海港口深水泊位从1980年的51个增加到1993年的320多个,1993年沿海港口吞吐量完成9.5亿吨。一些重要的港口城市如天津、上海、广州等已成为实行对外开放的重要口岸,对推动我国经济的迅速发展起到了重要作用。我国远洋船队的吨位已跃居世界第八位,全国已拥有一支近4000万载重吨的商船队。1993年水运客运量完成2.71亿人次,货运量完成9.8亿吨,货运周转量完成13670亿吨公里。

公路、水运交通事业的发展在国民经济建设和国防建设中发挥了巨大的作用。目前,我国公路和水运承担的客、货运量已分别占五种运输方式总运量的89.1%和83.9%,客、货周转量占总周转量的49.6%和58.7%。

但是我国公路交通长期存在的道路技术等级低(高等级公路所占比重仅1.5%)、密度小(路网密度仅为0.1公里/平方公里)、混合交通严重、客货车辆装备落后的局面仍没有得到根本性的转变。再加我国公路运输的管理手段差,导致运输效率低、效益差。

在水运交通中,沿海港口仍缺乏高效专用泊位,装卸装备和工艺不能满足需求,航道等级低,长江、珠江拦门沙航道只能满载通航2万吨级以下船舶,内河千吨级航道里程只占航道总里程的4%;船队结构不合理、船舶吨位小,再加上管理落后,致使水运业运能大、成本低的优势远未能发挥出来。因此,公路、水运交通仍然是国民经济中的严重薄弱环节,制约着国民经济的发展,也使我国的综合运输体系难以发挥整体效益。

根据国民经济发展的需要,为保证2000年国民经济第二步战略目标和21世纪中叶达到小康社会目标的实现,交通部已制订并正在组织实施发展公路、水运交通的“三主一支持”战略规划,到2000年要使交通运输

严重制约国民经济的“瓶颈”有较大缓和,即主要运输通道较为畅通,能源、外贸、物资和旅客运输的紧张状况有所缓和。

根据国家经济建设的发展战略,预计本世纪末国民生产总值年均增长率为8~10%,民用汽车保有量达1200万辆;2000年内至2010年国民生产总值年均增长率为6.7%,公路客货运周转量增长率分别为7.65%、6.49%,民用汽车保有量近2000万辆。

在这一社会发展需求下,公路建设到2000年总里程将达125万公里,重点实施“两纵两横”的战略规划。即建设全长1.45万公里的内江—三亚、北京—珠海、连云港—霍尔果斯、北京—成都的两纵两横国道主干线系统和48个公路货运枢纽站。届时高等级公路的总里程将达2万公里左右,其中二级以上汽车专用路1.85万公里,高速公路3000公里。至2010年,公路总里程将达136万公里,开始实施“五纵七横”的战略规划。届时高等级公路的总里程将近4万公里。除了数量上的要求外,在质量上也要求具有良好的道路条件与交通条件,以保证客货流量的安全、舒适、畅通。到2000年,高级、次高级路面将达40万公里,路网平均车速达39公里/小时,到2010年,高级、次高级路面将达50万公里,车辆路网平均车速达41公里/小时,在国道主干线上的设计车速将达80~120公里/小时,车辆平均车速也将达60公里/小时左右。预计2000年水运货运量为15.5亿吨,货运周转量为26320亿吨公里,沿海港口吞吐量达11.8亿吨。重点开发建设长江口12.5米和珠江口11.5米深水航道,建成一批能接纳第三、四代集装箱船的集装箱泊位和10~20万吨级的大型高效散货泊位,相应建设长江、珠江、黑龙江和京杭运河等内河主通道,形成以千吨级航道为骨架、300~500吨级航道成网直达的内河主通道。要大力发展现代化远洋运输船队,建设海上高效南北运输通道,基本形成沿海煤炭、集装箱、石油、陆岛滚装运输系统。到2010年,要实现基本适应国民经济和国防建设发展的需要。

面临公路、水运交通事业上述如此繁重而艰巨的任务,在增加资金投入、调整政策、提高管理水平的同时,必须继续用先进适用和高新技术改造交通运输业的技术构成,充分发挥科技进步在促进公路、水运交通行业发展中的作用,为“两纵两横”国道主干线的建设、长江口深水航道整治和内河航道综合治理、沿海深水港建设等交通基础设施建设解决关键技术问题,为使运输企业摆脱高消耗、高成本、低效益的经营状态,大幅度提高运输能力和运输效益提供先进的技术装备和现代化管理技术。

(中国科协学会部供稿)