

文章编号: 0451-0712(2005)01-0001-03

中图分类号: U412.1

文献标识码: A

“国家高速公路网”规划中值得关注的几个问题

罗 霞

(西南交通大学 成都市 610031)

摘 要: 高速公路网的规划建设是中国公路交通现代化最显著的特征之一。阐述了过去 20 多年高速公路发展对国家社会经济和综合运输发展所产生的积极影响,同时指出可通过法律手段确保“国家高速公路网”规划建设的有效实施和建设资金来源。进一步对“国家高速公路网”在未来综合运输中的定位给出了描述,认为:三级路网整合的门到门运输优势和增强干线运输竞争力应成为 21 世纪中国公路交通现代化不可分割的整体概念。最后,认为“国家高速公路网”规划与原有高速公路网的对应关系、规模问题和通过城市的连接关系等是“国家高速公路网”规划的关键问题。

关键词: 国家高速公路网; 规划

20 世纪高速公路网的规划和建设是中国公路交通现代化最显著的成就之一,其从根本上改变了综合运输中公路交通的地位。伴随着“五纵七横”国道主干线高速公路网、“西部开发省级通道”和“国家重点公路规划”的规划和建设,高速公路网的规划理论和实践在不断深化的过程中推动着整个行业在 20 世纪的征途上不断前进。面对新世纪和全球经济的一体化,在综合运输中如何重新定位我国高速公路的发展问题,如何根据综合运输的发展和未来规划并结合公路交通自身的特点,以适应国家社会经济发展,同时在综合运输中又能保持公路交通的“核心竞争优势”,做好“国家高速公路网”的规划,成为了新世纪初摆在公路交通行业面前的重要任务之一。

1 关注“国家高速公路网”规划和建设的法律地位

随着“五纵七横”国道主干线的不断建成通车,公路交通逐步推进由完全的数量增长到数量和质量同步提高的结构性调整,运输距离持续增长,运输效率不断提高,已由没有高速公路前的主要承担短途出行的集疏运输方式而一跃成为干线运输和集疏运输相结合的在综合运输中最具吸引力的运输方式。其在直接和间接地促进综合运输的共同和协调发展和社会经济的进步等方面都起到了积极的作用。但随着高速公路的不断建成通车,跨省高速公路、山区高速公路和西部一些地区高速公路建设资金筹措中

的一些深层次问题也逐步显露出来,在一定程度上对高速公路网可持续建设产生了一定的影响。

“贷款修路,收费还贷”是高速公路建设资金筹措遵循的重要原则,也是公路交通在主要依靠本行业建设高速公路中必须采用的手段。在这一原则的指导下,立项的可研报告对流量的预测都非常慎重,而立项的审批时对项目的财务评价放在了与国民经济评价同等重要的地位。流量大、效益好的路段陆续开工建成通车,大大地促进了沿线经济的发展,高速公路的通车里程不断延伸。但在一些地区,特别是西部地区,由于整个国民经济发展和使用者的支付能力有限,在广义行程费用函数中收费权重大,敏感度高,在一些通道上出现了平行公路饱和度高,而高速公路不能发挥应有作用的情况。为了吸引流量,迫使高速公路公司必须降低收费标准,从而使高速公路项目公司出现了财务困境。另外,跨省高速公路和山区高速公路的建设在资金的回收上目前也面临挑战,在道路的使用年限内资金很难回收。由于在这些地区道路建设中存在的这种内部缺陷,讨论高速公路建设与资金回收安全问题的相互关系显得更加重要。可以说,在修建了大量的收费高速公路后,在短期内一些地区不但没有收获到可以通过项目公司的宏观调控促进高速公路的可持续发展;而且,随着道路里程的延伸,系统性的资金回收风险在逐渐积累。而高速公路网络效益的形成和干线运输优势的发挥

要求必须打通这些路段。

收费站是建设资金回收的载体,同时也是影响高速公路运输效益发挥的瓶颈。由于在大通道上有多个业主存在的现象常常会使主线收费站在局部地段间距较小,损失了高速公路的运行速度、通行能力及降低了安全性。

现有高速公路网的规划在国家的层面上并不具有法律地位,这就使得高速公路网的规划建设仅仅是行业本身的大事,特别是建设资金来源并没有像美国等高速公路发达国家一样具有真正意义上的法律地位的保证。面向新世纪,必须认识到:“国家高速公路网”规划建设是公路交通全面实现现代化的载体,法律地位的确立不仅可以保证“国家高速公路网”规划建设的有效实施和建设资金的来源,使规划修编和资金使用能接受公众的审计监督;同时,也意味着“国家高速公路网”的规划建设不仅是公路交通行业本身的事件,也是全社会关注的事件;在表明机动化交通在 21 世纪对中国人的生活影响的层面更深更广的同时,也促进了中国交通规划和建设者对自己法律地位的关注。

2 国家高速公路网在未来综合运输中的定位

历史进入 21 世纪,中国在更大程度上对外开放,先进的科学技术和生活方式以更快的速度渗透到社会生活的各个层面,出行者的消费观念显著变化,需求结构普遍向高层次发展,人们对出行的服务质量、速度、安全等要求和期望不断提高。铁路提速成套技术的开发和应用、航空业以远远高于其他运输方式的速度快速增长、“五纵七横”国道主干线高速公路网的规划和建设,使中国交通在干线运输的速度和质量等方面在 20 世纪末上了一个新的台阶,与世界先进国家的差距在不断缩小,而供求关系也逐步由卖方市场向买方市场转化。纵观世界和中国 20 世纪综合运输的发展可以看到,在 20 世纪的前半叶,航空和铁路还被认为是干线高速运输的主要方式,在 20 世纪末,世界范围内高速公路的超常规发展却使公路运输在 500~1000 km,甚至超长运输中以“门到门”的整合优势成为中长距离的竞争者,时空的局限已不复存在;新的千年,伴随京沪高速客运通道建设立项的批准和磁悬浮技术的开发与应用,各种运输方式在干线运输中的新一轮竞争将日益加剧。面对一个竞争日益加剧的买方市场,各种运输方式只有成为干线运输竞争中的成员,才能在竞争中发展。

三级路网整合的门到门的运输优势和增强干线运输竞争力应成为 21 世纪公路交通现代化不可分割的整体概念。在综合运输体系中,公路交通以前在综合运输路网中在集输运输中是补充,但在过去的 20 年,在干线运输中也争得了竞争权,在更高更广的层面上使自己真正成为了综合运输中的合格成员,并与其他运输方式平等地享有各自在干线运输中的发展权。增强公路干线竞争优势,三级路网建设整体推进是 21 世纪中国公路交通可持续发展最有效的途径。

“国家高速公路网”的规划和建设应进一步改善整个国家的可达性和便捷性。在新的世纪,高速综合运输通道的形成将在真正意义上推动区域经济的一体化进程,对推进全国的均衡发展、引导产业布局,变区域规划的“增长导向型”向“规划导向型”转变具有积极的意义。其战略思想的确立为在本世纪前 20 年和上半叶在综合运输中进一步增强公路交通的竞争力,同时强化对国家和地区经济的影响力,适应信息化发展所面临的人们生活方式和出行方式的改变对机动化交通的要求。

科技进步所引发的干线速度竞争已经给我们的生活带来了深刻的影响,各种运输方式随着经济发展的需求不同,竞争的环境和特点也不断变化,如:客运高速化和货物流量化中所呈现的客运对价格的敏感度的降低和货运在对交货期要求越来越高的情况下对整个供应链成本核算要求的提高等,使各种运输方式在竞争中希望获取竞争优势的主要因素发生着变化。如何在变化的竞争环境中时刻认清主要竞争因素的影响力,充分利用以信息技术为代表的高新技术来不断增强公路交通的核心竞争优势,同样是 21 世纪中国公路交通现代化的重要任务之一。

3 路网规划中的几个关键问题

“国家高速公路网”规划在与其他运输方式共同构成综合运输的快速通道的同时,尽量利用原有路段;“国家高速公路网”规划应在原有三个高速公路网规划的基础上,结合 21 世纪的城乡规划的新一轮调整并围绕整个国土的有效开发,进一步提高整个国土的可达性和便捷性。如果说,20 世纪三个高速公路网的规划都比较好地解决了当时和一定时期交通与社会目标发展的矛盾,而“国家高速公路网”规划与建设在制造陆地空间流动性的同时,应在机动化交通成为 21 世纪我们幸福美好生活必不可少的组成部分中发挥重要作用。首先从减少投资而言,应尽量利用原有

路段。但如果在综合运输中将“国家高速公路网”定位在整个大通道上与其他运输方式共同形成综合运输的快速通道,对公路网的规划必须有创新的理念。

用“目标长度”代替“国家高速公路网”规模:这是“国家高速公路网”规划中的关键问题之一,由于目前大多数研究理论和方法都有缺陷,对合理规模问题仍难有能让普遍认同的结论。换句话说,由于区域规划和城乡规划在市场经济体制和全球经济一体化的冲击下的开放程度提高,原有的地域分工格局会不断被打破,必将引起国土空间用地结构的变化,而这种交通与区域土地利用的互动关系应作为“国家高速公路网”规划中的重要课题。因此,用不同时期的“目标长度”概念替代“规模”也许更能反映“国家高速公路网”的规划建设必须以社会效益和经济效益并重的综合效益最佳为前提的理念,由于社会效益评价中许多指标难以量化,应重视富有弹性的“目标长度”区间的论证。

用人口规模、人口结构、人均机动车拥有量等综合指标确定通过城市的连接关系:首先应打破以纯粹的人口规模为指标的模式,将思路转变为对通过城市的人口结构、收入水平、人均机动车拥有量、城市化水平等的研究;其二,城市人口的空间分散化和出行机动化水平的不断提高使人们的出行可以通过网络的联结线接近高速公路来提高陆地空间的流动性,因此,高速公路与所通过城市联系的可达性、便捷性与联络线网络的规划建设水平密切相关,将高

速公路通过城市联络线路网与相关局部区域高速公路网作为一个整体,在路网规划的构成中强调快速到达高速公路网为核心的空间布局结构,对于快速集散高速公路流量,提高高速公路在干线上的竞争力至关重要。

土地占用、环境保护和建设序列等问题都是“国家高速公路网”规划建设可持续发展中将遇到的关键问题,限于篇幅,在此不再赘述。

4 结语

精心构筑面向 21 世纪中国公路交通的框架,建立以“国家高速公路网”规划建设为龙头,三级路网建设整体推进的与全面建设小康社会和现代化强国相适应的公路交通系统,通过公路交通未来 20 年到本世纪中叶规划建设目标的不断实现,进一步提高公路交通在整个国土范围内的可达性和便捷性,从而促进综合运输的共同发展。

参考文献:

- [1] 交通部规划研究院.“国家高速公路网规划”汇报材料[Z].
- [2] 罗霞,黄平.高速公路网规划中的几个关键问题[J].中国公路学报,2001,(2).
- [3] 罗霞.21 世纪城市交通可持续发展的理念一整合的交通系统[A].中国科协第三次年会论文集[C].
- [4] 罗霞.关于国家高速公路网建设问题的思考[J].综合运输,2004,(5).

Several Notable Problems in Planning of “National Expressway Net”

LUO Xia

(Southwest Jiaotong University, Chengdu 610031, China)

Abstract: The planning and foundation of expressway net are the most prominent characters of the modernization of Chinese road traffic. In this paper, it is narrated that the developments of Chinese expressways brought the positive influence for Chinese economy, society and the development of the comprehensive transport in the past twenty years and more. Also it is indicated that the effective accomplishment of the “National Expressway Net” planning and foundation and some of the construction capital can be ensured by the national law. Furthermore, it is described that the orientation of the “National Expressway Net” in the further comprehensive transport, and deemed that the advantage of forming door-to-door transportation in the third class road net and emphasizing the competitive power of mainline transportation are the indivisible concepts of the modernization of the highway communication, and that the scale of the “National Expressway Net” and the link from expressway to cities are the key problems in the “National Expressway Net” planning.

Key words: national expressway net; planning