

“一带一路”背景下 四川省多式联运体系构建

■ 彭茂 欧俊兰 (四川旅游学院 成都 610100)

◆ 中图分类号: F259.27 文献标识码: A

内容摘要: “一带一路”国家战略为四川省发展带来新的机遇, 构建多式联运体系是四川加快融入国家战略的重要途径。本文结合四川交通区位优势条件, 分析四川省多式联运体系现状, 且以“一带一路”国家战略为导向, 立足四川区域经济发展, 系统构建四川省铁水联运体系、公铁联运体系以及公水联运体系, 推动四川省综合交通运输体系网络的形成, 加快四川融入国家战略的步伐。

关键词: 一带一路 四川省 多式联运体系 构建

引言

2013年习近平主席提出了“一带一路”重大国家战略。“一带一路”涉及东南亚11个国家、中亚5国、蒙古国和俄罗斯, 还有东欧16国, 西亚、北非十几个国家以及南亚国家(催双成, 2015; 林伟滨等, 2015)。在全球经济一体化及全球经济合作大发展的今天, “一带一路”为全球经济增长开拓新空间。四川省虽然不是“一带一路”重点圈定的省份, 但其作为国家向西、向南开放的重要门户, 其战略地位不言而喻。四川省应积极主动融入国家“一带一路”战略, 其中构建多式联运体系将是四川融入“一带一路”的重要突破口。

四川省多式联运体系现状

四川省地处“一带一路”和长江经济带的重要结合部, 是连接我国西南、西北, 沟通中亚、南亚和东南亚的重要交通走廊, 内陆开放的前沿地带和西部大开发的战略依托是我国西部经济、资源、人口大省在区域发展格局中具有独特的战略地位和明显的比较优势。随着时代变迁, 其已是集航空、水路、铁路、公路为一体的我国重要交通枢纽, 综合交通运输体系正在不断完善, 铁水联运体系、公铁联运体系初步形成。四川省

多式联运体系情况如下:

(一) 铁水联运

泸州—昆明铁水联运。2013年11月6日, 泸州—昆明铁水联运通道正式开通, 使西部内陆与长江中下游及沿海地区货物运输周转速度加快, 促进了川滇两地的经济发展。

宜宾—昆明铁水联运。2014年1月6日, 宜宾港—昆明铁水联运集装箱成功起运, 该线路以其节约快捷的特点, 为昆明乃至云南的运输提供了便利, 标志着东部沿海和西部内陆物流新通道的成功开辟。

成都—泸州铁水联运。2014年8月20日, 成(都)乐(山)泸(州)铁水联运正式通行, 川内再添一条安全、高效、绿色环保、规模化的物流新通道。泸州—成都青白江、新津铁水联运集装箱班列开通, 开辟了一条新的国际大通道, 即“上海—泸州—成都—欧洲”大通道。这条通道覆盖了中国大部分地区。这一国际大通道与“上海—欧洲”原有的海运通道形成一个封闭的“圆”, 极大优化了西部内陆腹地的物流环境。成泸铁水联运, 实现了泸州港与成都青白江的亚洲最大铁路集装箱中心站无缝对接, 形成了四川省第一条铁水联运通道, 将长江水运通道与蓉欧铁路连接起来。此通道打通后, 四川对外开放格局将完全改变, 东部的产品可以沿着长江水道一路向西, 然后从四川通往中亚和欧洲。

(二) 公水及公铁联运

公路是最普遍的一种运输方式, 分布广且便利, 四通八达。因此, 公路很容易与其他运输方式联运, 实现多种运输方式之间的无缝连接, 以下是四川省基于公路枢纽的现有联运体系(郭鹏, 2015)。

成都龙泉—泸州公水联运。龙泉是汽车城, 只有先进的物流模式才可满足其庞大的需求, 因此其利用公水联运打造无水港,

与周边的港口如泸州港、重庆港等联运, 让汽车从发达的公路网到达港口再从港口运达全球。

眉山青龙物流园区—成都公铁联运。四川省已有部分物流园区开展公铁联运业务, 但大多基础设施不够完善, 没有真正达到公铁联运的最好状态。青龙物流园区的公铁联运是四川省相对最为成熟的公铁联运, 前店后库式融仓储、商铺、写字楼于一体的大型商贸仓库综合体, 拥有西南地区位列前茅的仓储综合区, 让公路和铁路实现了无缝连接。

综上所述可以看出, 目前四川省已形成部分以公路、铁路和水运为主要运输方式的多式联运通道, 但辐射范围仅集中于成都经济区的成都龙泉、青白江、新津等地以及川南经济区的泸州、宜宾等, 对于川东北经济区、攀西经济区等辐射范围较少。铁路联运和公水联运方面, 现有多式联运体系主要依托泸州港和宜宾港, 较少依托乐山港等省内其他港口。此外, 现有四川省多式联运体系对连接“一带一路”的重要物流通道“蓉欧铁路”和中亚货运班列挖掘不足, 四川省已有多式联运体系与“一带一路”国家战略的融入度不够。因此, “一带一路”背景下四川省多式联运体系需要统筹考虑成都经济区、攀西经济区、川南经济区等协同发展, 整合区域资源, 充分利用“蓉欧铁路”和中亚货运班列的优势, 构建更加开放、合理的多式联运体系。

“一带一路”背景下四川省多式联运体系构建

(一) 构建铁水联运体系

四川是一个内陆省份, 不是“一带一路”直接提及省份, 但处于南北丝绸之路经济带和长江经济带的交汇点。且四川与西安、重庆、昆明形成“菱形经济圈”, 是“一带一路”的腹地心脏(喻永国, 2015)。同时从长江经济带“黄金水道”来看, 其作用还没有凸显, 整个长江经济带空间格局区段化特征明显。长江经济带建设上升为国家战略以后, 将成为我国打破东、中、西梯度发展格局的重要空间带状城市网络。在“一带一路”契机下, 充分利用四川省港口资源, 发挥港口与铁路的优势, 构建铁水联运体系(李艳洁, 2015; 袁新涛, 2014)。

泸州港是我国内河第一个铁路直通码头的港口, 通过内昆铁路可通达云南、东南亚地区, 通过成昆铁路可通达成都、西昌和攀枝花, 通过隆黄铁路、黄百铁路, 可通达

贵州、广西，可为成都经济区、川南经济区、南贵昆经济区等地区的经济和社会发展提供通道支撑。泸州港与川滇黔适港产业园区、物流园区之间货物运输方式主要为铁路运输，抵达泸州港后进行水路运输，形成铁水联运。泸州港与四川省主要经济区之间的铁路通道具体描述如表 1 所示。

宜宾港位于金沙江、岷江、长江汇合处，是高速公路、铁路、航空等国家交通干线与长江经济轴线的重要交汇点，是西部综合交通枢纽体系中立足西南、背靠西北、面向东南、通江达海的“桥头堡”，是以内外贸集装箱、能源、原材料和工业产品运输服务为主，多式联运、现代物流、临港工业协调发展的西部现代化综合港口。宜宾港正在筹划建设进港铁路，“一带一路”背景下四川积极构建成都至宜宾、攀枝花至宜宾的铁路货运班列，发挥宜宾港的枢纽作用，将四川积极融入长江经济带。

乐山港是四川省另一个重要港口，成都尤其是下辖的青白江区可以抓住成乐区域合作的契机，乐山港升级为成都港的契机，通过大件公路等通道在乐山实现货物的水运。

此外，四川省未来应积极推进成昆铁路扩能改造、成贵客专等项目，依托泛亚铁路，对接孟中印缅经济走廊、中国—中南半岛经济走廊和西南出海大通道，连接北部湾，形成铁水联运。另外，推进沪汉蓉铁路大通道建设，积极融入长江经济带。

(二) 构建公铁联运体系

公路是一种方便快捷的运输方式，可实现门到门运输。四川日趋发达的公路网使得公铁联运成为可能。“一带一路”背景下的四川省公铁联运体系建设应重点发挥“蓉欧铁路”和“中亚货运班列”的优势，“双黄金国际通道”分达欧亚，其中“蓉欧快铁”，纵贯“新丝绸之路”经济带。应积极对接上述两条铁路，构建四川省公铁联运体系。

蓉欧快铁货物从成都出发后一路向西，12天—14天左右就到达波兰罗兹，随后可在1至3天内通过欧洲铁路或公路网络快速分拨至欧洲任何地方。这是目前国内到欧洲最快的货运大通道。这一运行时间仅有传统中欧海铁联运时间的三分之一。

同时积极发挥成都铁路集装箱中心站、双流新兴站货场、大弯站货场、青白江散

宁地处四川盆地中心，距离成都、重庆均为128公里，正在建设“一环九线、七向二十一线”的公铁联运交通网络，实现内江、南充、绵阳等全省大部分区域一小时经济圈。因此，构建以遂宁为中心的公铁联运体系是四川省多式联运体系建设的重要内容。

(三) 构建公水联运体系

积极发挥泸州港、宜宾港和乐山港的优势，构建四川省公水联运体系，加速四川融入长江经济带步伐。

充分挖掘泸州港周围的公路交通优势，构建公水联运体系。通过表 2 所示，构建以泸州港为枢纽的公水联运体系。以宜宾港为枢纽的公水联运体系情况如表 3 所示。

此外，发挥成乐高速、乐自高速和大件路等优势，积极对接乐山港，构建以乐山港为枢纽的公水联运体系。

最后，以成都双流机场、天府国际机场、绵阳机场等省内主要机场为核心，发展与航班直接接驳的联程城际公路班线，构建辐射全省的陆空联运体系。

结论

四川拥有泸州港、宜宾港、乐山港，嘉陵江、岷江、沱江等“四江六港”的水运条件；拥有国内第四大国际航空客货枢纽，双流机场国际及地区定期直飞航线数量稳居西部首位；拥有西部最大的国际铁路“无水港”和新都、青白江等公路货运中心，高速公路通车里程全国前列。本文结合四川公路、铁路、水运、航空资源优势，充分对接国家“一带一路”战略，构建了“一带一路”战略下，覆盖全省，以港口、机场、铁路、公路货运场站为枢纽，以成都、遂宁、泸州等城市为主要物流节点四川省多式联运物流体系，加速四川全面融入“一带一路”国家战略，推动四川经济发展。

参考文献：

1. 崔双成. “一带一路”战略性中国物流业探讨[J]. 物流技术, 2015, 6(2)
2. 林伟滨, 唐顺意, 曲曹屹. 一带一路对国内物流业的促进作用分析[J]. 物流工程与管理, 2015, 5(37)
3. 郭鹏. “一带一路”战略下区域物流经济发展研究[J]. 物流技术, 2015, 34(8)
4. 喻永国. 融入“一带一路”: 四川物流业乘势起飞[N]. 企业家日报, 2015-7-21
5. 李艳洁. “一带一路”的物流业机会[N]. 中国经营报, 2015-3-9
6. 袁新涛. “一带一路”建设的国家战略分析[J]. 理论月刊, 2014(11)

表 1 泸州港与四川省内主要经济区之间的铁水联运通道

地区	铁路通道
攀西地区	攀西地区经成昆铁路至成都，经成渝铁路至隆昌，经隆黄铁路至泸州。丽攀昭铁路及渝昆高速铁路建成通车后，攀枝花经丽攀昭铁路至昭通，经渝昆高速铁路至泸州。
川南地区	川南地区经成渝线至隆昌，经隆黄铁路至泸州。
成都经济区	成都经济区经成渝线至隆昌，经隆黄铁路至泸州。

表 2 以泸州港为枢纽的公水联运通道

序号	途径	连接的区域
1	成遵高速(成自泸段)	成都-泸州港
2	厦蓉高速(隆纳段)—成渝环线高速	
3	成渝环线高速—渝昆高速(内宜段)	乐山-泸州港
4	成遵高速(成自泸段)	自贡-泸州港
5	厦蓉高速(隆纳段)—厦蓉高速(成渝段)—成渝环线高速(成都绕城段)—成渝环线高速(成绵段)	德阳-泸州港
6	厦蓉高速(隆纳段)—厦蓉高速(成渝段)—遂内高速—成渝环线高速(绵遂段)	绵阳-泸州港
7	成渝环线高速—乐宜高速—成乐高速	眉山-泸州港
8	厦蓉高速(隆纳段)—成泸高速—遂洪高速—成渝环线高速	雅安-泸州港

表 3 以宜宾港为枢纽的公水联运通道

序号	高速公路名称	连接的省内区域
1	内宜高速	内江、自贡
3	乐宜高速	雅安、眉山、成都、峨眉、乐山
4	宜泸高速	泸州
5	宜攀高速	凉山、攀枝花、昭通
6	宜叙高速	长宁县、兴文县、叙永县
7	宜昭高速	自贡
8	仁沐新高速	仁寿、乐山

货物流园区、青白江交通枢纽及现代物流功能区新增区、新津站货场等铁路站场优势，充分利用成南高速、唐巴路及其再绕城线、川陕复线、成青金快速路、成绵高速、成德南高速、第二绕城高速、川陕干道、成青金快速路及其北延线、大件路外绕线、成雅高速等形成的完善路网对接铁路站场，建立起以成都为转运枢纽、辐射全省的公铁联运体系。

“一带一路”背景下四川省公铁联运体系构建，遂宁市另一个重要物流节点。遂