



九省通衢绘就交通强省时空新版图

完善现代化综合交通运输体系。加快建设交通强省,提升武汉国际性综合交通枢纽能级,强化襄阳、宜昌、“黄冈—鄂州—黄石”全国性综合交通枢纽功能,打造一批区域性综合交通枢纽。

——《中共湖北省委关于制定全省国民经济和社会发展的第十五个五年规划的建议》提出



12月16日,十巫南高速公路溢水互通工程建设现场,繁忙的作业场景勾勒出初冬建设的“热力画卷”。(视界网 张睿 摄)

列车行驶在武汉轨道交通5号线高架区段。(湖北日报通讯员 李丹 产启斗 摄)

完善现代化综合交通运输体系

- 贯通沿江、京港(台)、呼南等高铁主通道
- 完善以武汉“超米字型”铁路枢纽为核心的省域高铁布局
- 推进沪渝、京港澳等“两纵两横”高速公路主通道扩容提质
- 完善重点区域高速公路布局
- 推动普通国省干线达标升级

- 实施新一轮农村公路提升行动
- 建设三峡水运新通道、汉湘桂内河航运大通道湖北段
- 统筹优化“五主十重”港口功能
- 完善“双枢纽、多支线”机场发展格局
- 加快低空基础设施建设

- 探索低空应用场景
- 加强跨区域统筹、跨方式衔接
- 以“建、联、智、用”为重点构建高质量“铁水公空”多式联运体系
- 加快推进江汉平原交通设施补短板项目建设

(文字整理 戴辉 制图 万璇)

访谈嘉宾

陈璟

交通运输部规划研究院党委委员、总工程师，
交通运输行业中青年科技创新领军人才

实现人享其行、物畅其流的美好愿景

湖北日报全媒记者:我省首次在五年规划中明确提出“交通强省”的战略目标,这有何深意,判断交通强省最重要的内涵和标志是什么?

陈璟:湖北承东启西、联南通北,在中部地区区位优势突出,在国家发展大局中地位重要。建设交通强省,是湖北省委站位全国、站位全局推动的一项重大战略,其核心是让交通成为湖北提升发展能级、加快建成支点的核心支撑和先行引领,切实把湖北交通区位优势转变为发展胜势。

交通强省的基本内涵是“人民满意、保障有力、全国前列”。“人民满意”,就是要建设人民满意交通,推动实现“人享其行、物畅其流”美好愿景。“保障有力”,就是要为国家和省重大战略实施提供有力支撑,更好发挥湖北在国家综合立体交通网中的枢纽作用,为支点建设当好开路先锋。“全国前列”,就是要加快建成现代化综合交通运输体系,使交通综合实力进入全国前列。三者相辅相成,共同构成了交通强省的基本内涵。

湖北建设交通强省必须围绕完善现代化综合交通运输体系,对照打造“一流设施、一流技术、一流管理、一流服务”的要求,在事关全国和全省发展大局的重点领域率先突破。

一是在强化中部地区大通道格局上率先突破。建成大容量、高品质、多路径、快速化的国家综合立体交通网主骨架,4小时高铁圈覆盖“四极”,力求链接汉襄宜“金三角”、连通“四极”的高速公路主通道达到更高标准,长江、汉江航道实现高标准畅通,交通服务区域协调发展的能力显著增强。

二是在打造内陆开放枢纽上率先突破。以航空客货双枢纽、长江中游航运中心、中欧班列(武汉)集结中心链接海陆空三条丝绸之路,实现陆港、水港、空港协同联动,引领长江中游城市群打造枢纽集群,建成多元化、韧性强的国际运输通道体系和全球供应链组织中心,交通国际竞争力和影响力显著提升。

三是在运输服务提质增效上率先突破。充分发挥长江、汉江黄金水道的优势,“铁水公空”多式联运体系不断完善,全社会物流总费用与生产总值比率不断降低,努力成为全国物流成本洼地。建成高品质“123出行交通圈”和“123快货物流圈”,人民群众的获得感显著提升。

四是在交通内涵式发展上率先突破。运输结构持续优化,绿色动力船舶数量等指标走在全国前列。智能综合立体交通网在省重要通道和武汉都市圈区域率先实现,在新领域新业态培育上取得突破。设施网络安全韧性显著提升,应急保障体系不断完善,道路交通事故率大幅降低。

畅通大通道、构建大枢纽、强化大联运

湖北日报全媒记者:湖北有九省通衢之称,作为交通枢纽,在能级上还有哪些短板?交通如何为支点建设取得决定性进展做支撑?

陈璟:从“货到汉口活”的商贸集散繁荣,到“货到花湖快”的现代物流效率,标志着湖北交通从传统地理枢纽向现代供应链组织枢纽的跃升。近年来,湖北作为交通枢纽的开放辐射力不断增强,但对照支点建设要求,湖北枢纽能级和功能有待提升。一是大通道存在堵点,汉江存在通航瓶颈。京港澳、沪渝等国家高速主通道亟待扩容。京广高铁、汉宜铁路运能接近饱和,与“四极”联系不够畅通。二是大枢纽能级有待增强。武汉全球链接能力还不够强,国际通达深度与稳定性有短板,制约支点对外开放功能发挥。宜昌、襄阳枢纽功能较为单一,集聚辐射能力不强。三是一体化衔接水平有待提升,多式联运“联而不畅、通而不快”的问题依然存在,制约现代化综合运输体系形成。

交通为支点建设取得决定性进展提供支撑,需要从三个方面加快推进:

一是畅通大通道,提升枢纽辐射力。重点提升京津冀—粤港澳主轴、长三角—成渝主轴的通行能力,强化与国家“四极”的交通联系,推动福银通道、二湛通道形成多方式、多路径的通道格局,优化汉襄宜“金三角”对外通道布局。加快建设三峡新通道,建设汉江高等级航道,着力打通内河航运堵点卡点。贯通沿江高铁等主通道,推动福银、二广等高速公路拥挤路段的扩容提质。

二是构建大枢纽,提升枢纽能级。支撑打造内陆开放高地,分层分级推进枢纽城市建设,武汉重点强化国际性综合交通枢纽功能,支持黄冈—鄂州—黄石融入武汉枢纽布局。襄阳、宜昌发挥优势,补齐短板,强化全国性综合交通枢纽功能。引导综合客运枢纽集成布局,加强综合货运枢纽补链强链,完善枢纽集疏运体系,推动疏港公路提等升级,推进铁路入园入港入场。统筹优化全省港口功能,推动长江中游航运中心高质量发展,完善阳逻国际港航运服务功能,稳定运营江海联运网络。完善机场发展格局,全力打造鄂州航空货运枢纽,全面对接空中丝绸之路。提升中欧班列(武汉)集结中心枢纽集结能力,高起点建设吴家山国际陆港,以阳逻港为核心高标准建设中欧班列(武汉)第二始发站。

三是强化大联运,提升综合运输效率。推动全省多式联运提质扩面,继续发挥8个国家多式联运示范工程示范效应,加快打造武汉集装箱铁水联运中心、鄂州花湖机场陆空联运中心、宜昌翻坝转运中心、荆州煤炭转运铁水联运中心、黄石大宗散货铁水联运中心、襄阳汉江航运铁水联运中心。加快建设“湖北供应链物流公共信息平台”,促进“铁水公空仓邮”六网数据联通,加快拓展线上签发、流转、提货及质押融资等功能,推进多式联运信息“一网共享”。

提升武汉国际性综合交通枢纽能级

湖北日报全媒记者:武汉是国际性交通枢纽城市,在以

武汉都市圈为中心推进长江中游城市群联动发展中作用突出,如何提升武汉国际性综合交通枢纽能级?

陈璟:提升武汉国际性综合交通枢纽能级,要加快建设长江中游航运中心、航空客货运“双枢纽”、中欧班列(武汉)集结中心,推进水港、陆港、空港协同联动,加强与长江中游城市群的互联互通,推动长江中游综合交通枢纽集群、国际性综合交通枢纽城市、国际枢纽港站“三位一体”发展。

全面提升武汉港枢纽能级。谋划推进阳逻国际港西港区等重点项目建设,完善“一核心三支撑九港区”布局体系。优化港口集疏运体系,提升水铁中转比例;依托花山港、大花岭铁路物流基地等,加快布局南部地区多式联运走廊。完善航空物流体系,加强与航运、船代、货代等企业在通道开辟、多式联运、现代物流等领域的合作,培育临港商贸业,大力发展大宗商品贸易、跨境贸易、电子商务等业态。

高标准建设武汉国际陆港。提升中欧班列(武汉)跨境通达与集散服务能力,推进香炉山铁路站改扩建。加快形成“五主多辅”铁路客站格局,持续打造铁路物流“一中心三基地”总体格局。完善以武汉铁路枢纽为核心的省域高铁布局。加强境外网络建设,在通道沿线主要枢纽城市建设境外分拨集散中心、海外仓和集装箱还箱点,形成“立体互联、干支结合、枢纽集散”高效集疏运体系。

打造航空客货运“双枢纽”。提升天河机场承载能力,建成民航武汉高空管制中心、南航北货运区等项目,完善机场集疏运系统,联动花湖机场建设“双枢纽”。打造优质高效枢纽经济,拓展机场服务腹地,推动在武鄂枢纽通道间以及航线网络沿线形成基于物流供应链服务和产业链联系支撑的区域经济产业合作系统,引领优化区域产业布局。

加快补齐江汉平原交通短板

湖北日报全媒记者:面向“十五五”,对推动江汉平原“铁水公空”基础设施“联网、补短、提能”有何建议?

陈璟:加快建设高效联通的现代化基础设施网络,着力推动铁水公空协同发展,是彻底扭转江汉平原交通支撑不足现状,将江汉平原地区打造成为联结汉襄宜“金三角”、辐射中部地区的区域增长极的关键举措。要坚持问题导向,加快补齐江汉平原交通短板。

一是加快补齐铁路短板。江汉平原客运铁路通道能级低且对外通道薄弱,部分货运铁路效能不足且衔接不畅,监利、洪湖等部分人口大县更是长期处于铁路盲区。下一步,在建成沿江高铁武汉至宜昌段、呼南高铁襄阳至荆门段的基础上,进一步完善对外铁路通道布局,强化高铁对节点城市的覆盖。同时大力推动铁路专用线进港、进园、进矿,打通“最后一公里”。

二是加快补齐高速公路短板。江汉平原与汉襄宜顶点城市衔接通道能力不足、韧性不强问题突出,部分中心城区之间、中心城区与县城之间通行不够便捷。下一步,要在加快推进沪渝、二广高速主通道扩容提质的基础上,建成武汉至重庆等东西向高速公路通道,推动孝感经荆门至宜城、荆

门经潜江至监利等高速公路建设,实施“开口子”“便捷通”工程,加密过江通道。

三是加快补齐航空网覆盖短板。江汉平原航空网覆盖明显不足,效率偏低。要加快实施荆州沙市机场改扩建工程,推动建设屈家岭、松滋等通用机场项目,促进通用机场补网,研究建设一批大型低空垂直起降场地、中小型起降点。

四是打造长江中游多式联运枢纽。发挥江汉平原通江达海、水网纵横优势,加快推进国家高等级航道建设,加快推动主要港区港口能力提升,推动铁路与港口无缝衔接,打造高能级物流通道和集疏运体系,形成“江海联运、水铁联运、水水直达、沿江捎带”的联运格局。

构建快联快通多式联运体系

湖北日报全媒记者:深入实施枢纽提能战略,重开开放通道,重塑物流体系,构建快联快通的高效多式联运体系是关键一环。请问湖北如何构建以“建、联、智、用”为重点的多式联运体系?

陈璟:打造综合交通运输优势要以多式联运为支撑。湖北区位优势明显,“铁水公空”发展都有较好基础,但交通区位优势还没真正转化为发展胜势,很重要的一个原因就是在多式联运上存在短板弱项。加快推进多式联运体系建设,是湖北更好服务国家重大生产力布局建设的现实需要,是湖北提升发展能级、加快建成支点的重要抓手。

“建、联、智、用”四位一体,四者相互赋能、协同推进,体现了从设施建设到生态培育的全链条逻辑,共同推动湖北多式联运高质量发展。

突出“建”,就是要补齐设施短板,完善多式联运基础设施体系。要优化多式联运货运枢纽布局,系统提升枢纽的组织集散能力;聚焦“主动脉”贯通,打通跨区域运输大通道,提升多式联运辐射半径;着力“微循环”畅通,加快集疏运铁路、公路建设,实现枢纽节点、产业园区与运输干线无缝衔接,为货物高效转运筑牢硬件根基。

突出“联”,就是要破除协同梗阻,构建一体衔接的多式联运网络。要按照无缝衔接的理念,优化规划设计,强化“铁水公空”互联互通,打造立体化的基础设施网络。要以规则协同为核心,以运营一体化为目标,破除行业壁垒,探索推广“一单制”“一箱制”,提供“门到门”全程一体化服务。

突出“智”,就是要强化智慧赋能,促进多式联运提质增效。要加快打造智慧枢纽,推动港口、机场、物流园区的数智化改造,推动智能装备规模化应用,降低运行成本。要推动多式联运信息共享互联,发挥数字技术整合、赋能作用,打造“铁水公空”多式联运数字化平台,提升资源配置效率与运输组织灵活性。

突出“用”,就是要强化服务功能,推进多式联运价值转化。服务功能是多式联运体系的最终输出和效益体现,没有“用”,就体现不出价值。要坚持为用而建、建而要用,有效激发多式联运的整体效能,推动运输结构优化调整,促进交通物流降本提质增效。

(湖北日报全媒记者 戴辉 通讯员 潘庆芳)