

文章编号: 1000-1190(2004)03-0388-04

# 湘西地区交通运输网络化发展的可持续性

鞠远果

(吉首大学师范学院, 湖南 吉首 416000)

**摘要:** 湘西地区地形复杂,交通闭塞,严重制约着地方社会经济的发展.分析了该地区交通运输网络发展以陆路运输方式为主,网络单薄,通达性能差的基本格局;透视了该地区加快发展交通运输网络的动力机制,提出了交通运输网络持续发展的措施和建议.

**关键词:** 湘西地区; 交通网络; 持续发展; 措施建议

中图分类号: U11 文献标识码: A

湘西地区处云贵高原东部边缘,宏观地势格局为西北高,东南低,属全国地势的第二阶梯.该区辖怀化、张家界、吉首三市州,与鄂、渝、黔、桂接壤.全区总面积 56 545 km<sup>2</sup>,占湖南省总面积的 26.6%.总人口约 900.82万,占湖南省总人口的 13%,其中少数民族人口 463.84万,占湖南省少数民族人口的 72.4%.总体上看,该地区是湖南省的“老、少、边、贫”地区,亦是全国重点扶贫地区之一.该地区社会经济自成长和有效发展水平较低,至今仍有近百万农民尚未解决温饱问题,经济发展亟待突破.

湘西地区交通发展面临的机遇有二:一是具有相当低廉的劳动力和地租;二是新世纪国家实施西部大开发战略,为湘西地区的发展也带来了前所未有的契机.“加快基础设施建设,加快生态环境保护和建设,巩固农业基础地位、发展特色旅游业”等是西部大开发的战略重点和目标.其中交通建设为“重中之重”.因此,该地区加快交通网络的建设与改造,解决先天条件的不足,对带动区域经济发展,提高经济运行效益和市场竞争实力有着重要的现实意义.

## 1 交通发展的基本格局

### 1.1 运输方式以陆路为主,交通网络单薄

湘西地区自然条件恶劣,长期受边远、贫穷、闭塞的区域经济环境的制约,交通发展十分落后.改革开放以来,该地区交通事业的发展有了长足的进步,基本上形成了以铁路运输为骨干、公路运输为

主体、水运作补充,以张家界、吉首、怀化三城市为中心,联结各县城和乡镇,沟通湘、鄂、渝、黔、桂省市区的综合运输体系,有力地促进了边区社会经济的发展.但与湖南省发达地区相比较,交通发展仍然滞后,成为该地区对外开放、扩大招商引资的严重障碍,制约着地区经济快速发展.目前该地区过境铁路线只有 2条(湘黔、枝柳线),运行里程 735 km;公路国道线 3条(209 319 320)、省道线 14条、通车总里程 20 146 km,内向航道以沅江、西水为主,通航里程短,水上基础设施落后,水陆联运互补功能差.由此可见湘西地区交通网络不发达,运输方式落后,市场被地方化,是导致区域经济贫穷落后的关键所在.

### 1.2 运输方式技术等级低,改造升级任务重

湘西地区铁路线多隧道,机车牵引强度不够,运输能力偏低;湘黔铁路单线行驶,铁路站场规模小,运输能力受限制.区域内等级公路比重小(表 1),占公路总量的 29.7%;至今尚无高速公路,省道、县道及乡镇公路建设缓慢,许多公路是断头路,

表 1 湘西地区与湖南省公路线路质量比较(2002年)

地 区	公 路		等级公路		等外公路	
	里程 /km	比重 /%	里程 /km	比重 /%	里程 /km	比重 /%
湖南省	84 808	100	38 433	100	46 375	100
湘西地区	20 146	23.75	6 112	15.90	14 031	30.26
怀化市	9 530	11.24	2 584	6.72	6 944	14.97
湘西州	6 564	7.74	2 345	6.10	4 219	9.10
张家界市	4 052	4.78	1 183	3.08	2 868	6.18

收稿日期: 2004-03-22.

基金项目: 国家社会科学基金资助项目(02BJL054).

作者简介: 鞠远果(1953-),女,山东威海人,副教授,主要从事经济地理与区域发展研究.

加上自然灾害频繁,交通常有停运的现象发生.区域内有 4 C 级飞机场一个(张家界荷花机场),规模小,面积只有  $155 \text{ hm}^2$ ,跑道只有  $2\,600 \text{ m}$ ,设施不完善,不能满足社会经济发展的需要.

### 1.3 运网布局不尽合理,通达深度和广度不够

湘西地区山多坡陡,受地势的影响,交通运输线路多为临水性布局类型,运输的通达范围局限于城镇、较大的村寨及工矿区.湘西地区路网密度为  $0.22 \text{ km/km}^2$ ,低于全省平均水平 ( $0.28 \text{ km/km}^2$ ),还有 15% 的行政村未通公路.区域内各种生产要素流与商品交换不畅,经济中心、经济腹地、经济网络的进一步发展受阻<sup>[1]</sup>.尤其是居住在深山区的土家族和苗族居民,受交通条件限制,农产品的运输仍靠肩挑背驮,他们依然过着画地为牢、自给不足的绝对贫困生活,社会经济发展相当落后.

### 1.4 区域资本相对匮乏,交通建设投资少

交通设施建设是区域经济系统发展的重要条件,改革开放以来,国家重视对贫困地区的经济开发,加大了扶持力度,增加了资金投入,促使该地区开山修路发展交通事业的步伐加快.但因山区公路地势险峻,地质土质情况复杂,深挖高填路段多,工程造价高,国家投入有限<sup>[2]</sup>.如 2002 年湖南省用于交通运输与邮电通讯业基本建设的总投资约 138.7 亿元,而湘西地区仅有 9.2 亿元,只占全省的 6.6%,加上地方财政赤字严重,因此,交通建设缺乏雄厚的资金支持,发展仍然十分缓慢,导致区域经济实力弱.

### 1.5 科技人才匮乏,交通管理水平低

湘西地区中心城市规模较小,科技教育水平比较落后,科技人才严重缺乏.如湘西州现有各类专业技术人才 4.7 万人,占全州人口比例的 1.8%,其中,中高级职称人员占科技人才总数的 31%,全州每百万人口中仅有高级技术人员 3 人,中级 37 人,远远低于全省、全国水平.该州不仅科技人才总量小,而且行业分布也极不合理,70% 的集中在教育和卫生系统.全州工程技术人员只有 0.52 万人,其中,高级和中级职称人员分别为 44 人和 780 人.由于交通企业科技人才严重缺乏,导致在路网设计、建设、改造和管理等方面均显力量不足,极大地制约着交通事业的发展.

## 2 交通运输发展的动力机制

### 2.1 内在需求

湘西是国家和湖南省重点扶贫地区,百废待兴,发展路网,振兴经济有着广阔的前景.该地区位

于长江经济带,其经济发展具有承东启西,促进国家区域发展战略推进的连续性的重大作用,尤其是我国加入世贸组织,给湘西经济的发展,提供了更为开放的经济环境和技术转移机会.因此,推行开放政策,加快发展交通,改变山区封闭条件,改善投资环境,是带动区域经济发展的必然要求.

### 2.2 旅游需求

湘西地区西接渝黔,北通鄂豫,南控桂北,具有得天独厚的旅游资源和举世闻名的风景名胜.其相邻地区亦是我国旅游资源的富集区,如武陵源景区、猛洞河漂流、凤凰历史文化名城、德夯民俗村、梵净山、桂林山水等.风景旖旎的自然风光,丰富多彩的民俗风情,倍受中外游客青睐,人们纷至沓来,游客数量逐年激增,如 2002 年全区接待国内游客 614.3 万人次,接待境外游客 15 万人次.以人流为基础,旅游业发展如火如荼.因此,构建方便快捷、舒适高效的运输方式,才能为实现旅游经济高效运行和进一步发展创造条件.

### 2.3 政策推动

我国国民经济和社会发展的“十五”计划指出,将城镇化战略作为中西部长期发展的战略之一,把旅游业作为带动区域经济发展的支柱产业,这些必将推动区域城镇化和旅游资源的深度开发.而资源的开发利用,城镇与乡村的关联发展,都依赖于交通条件的改善.湘西是我国西部大开发的前沿阵地,是全省扶贫攻坚的主战场,国家陆续出台实施的一系列优惠政策,均可比照执行<sup>[3]</sup>.如湘西州政府为了用好中央给予的特殊政策和权限,吸引外资,于 2001 年出台了《湘西自治州人民政府关于实施西部大开发的若干优惠政策》.州政府规定:“在湘西州从事高等级公路或城镇街道建设的企业,不仅享有在公路沿线开发房地产,经营服务设施的优先权,还可享受在附近城镇以优惠价格获得部分土地供其开发建设”.良好的政策环境构成湘西交通事业发展的巨大推动力.

### 2.4 资金拉动

目前,湘西地区既有中央财政性建设资金投入、中央财政扶贫资金投资和其他专项建设资金投入,又有逐步走向多元化的社会投资和市场投资,从而加大了对交通建设资金的投入,多种投资形成的合力必将给交通建设注入强盛的活力.

## 3 交通网络发展的措施和建议

### 3.1 搞好运输规划,重视前期工作

运输规划是揭示交通运输建设条件的地域差

异,并以此为依据规划合理的地域综合运输体系,为合理的运输和运输网布局提供科学论据<sup>[4,5]</sup>。有鉴于此,笔者认为,湘西地区要搞好运网建设,必须摸清现有运网底数,准确把握交通发展总量,充分发挥各地自然条件与社会条件的优势,挖掘运输资源的潜力,以减少投资,缩短工期,因地制宜。统筹规划地区综合运输网,分步实施提高运网管理水平。同时依靠制度创新和科技创新,确保工程质量和工期,最终建立起科学完善四通八达的运输网络和方便快捷的换乘系统,从根本上改变湘西交通落后的面貌,扩大对外开放,推动区域经济加快发展。

### 3.2 行业主导、部门联动

交通运输宛如社会经济发展的大动脉,一旦动脉不畅,经济发展将举步维艰,甚至陷入瘫痪。因此发展经济理应优先发展交通。湘西地区应多方筹措资金搞好运网建设,充分发挥中央和地方、政府和群众两个积极性,以及行业的组织和技术优势,在搞好项目组织和管理的同时,积极争取各级政府及财政、土地、税务等相关部门的理解和支持,强调部门密切配合,发挥主动协调的功能作用,形成建设合力,加快交通建设步伐。

### 3.3 健全机制,强化管理

运网建设,尤其是通县、通乡公路的建设,组织管理工作面向基层,项目执行层面经验少。因此,搞好公路建设必须针对实际情况,建立完善的管理机制,落实必须的管理力量,在调研的基础上,制定切合实际的相关技术政策和管理法规,使公路建设有章可循、有法可依。同时,必须强化质量监督和过程控制。

### 3.4 调整运网结构,提高运输整体功能

交通运输网络化是社会发展的必然趋势,运网结构的合理化,必须在高度化的动态中进行。湘西现实的运网结构不合理,经济发展中的客货运量迅速扩大,使固有的运输矛盾被日益激化。笔者认为,湘西地区要尽快形成统一的综合运输体系,才能尽快摆脱交通困境,应从经济发展全局和战略需要出发,加快运网建设。

#### 3.4.1 加快铁路新线建设,拓展区际大通道

加快建设渝怀(重庆—怀化)线。该铁路线全长 650 km,设计时速 120~140 km,投资 183 亿元,2005 年建成通车。渝怀线将缓解川渝东出的紧张状态,促进沿线地区开发,并进一步凸现怀化市铁路枢纽的战略地位。

新建怀邵衡铁路,带动湖南中部腹地的经济发展。辟出一条最便捷的出海通道,直达北部湾或珠

江三角洲,连接港澳,走向世界。同时进一步完善湖南省铁路网络,构建怀化铁路枢纽新形象。

3.4.2 优化枝柳铁路线,提高运输能力 此线怀化至石门段扩能方式是电气化改造,改内燃机车为双电力机车牵引,加大通行能力,以解决运力不足及频繁的换车问题,满足客货运量日渐增大的需要,缓解铁路运输压力。

3.4.3 加快建设高等级公路,完善运输系统 建设长渝(长沙—重庆)高速公路。此线是国家规划的西部大开发八条大通道之一,具有十分重要的战略意义。湘西段现有 175 km,改建后约 135 km,总投资 90 亿元。目前长沙至常德公路段已竣工,要抓紧搞好常德—沅陵—吉首段的建设,力争“十五”期间完工,从而加快湘北、湘西、重庆等区域大开发。

建设邵怀高速公路。该线是湖南省建设的第一条山区高速公路,全长 155.69 km,设计时速为 100~120 km,工程总投资 83.6 亿元,预计 2007 年全线建成通车。它的建成,将在湘中、湘西南和湘西形成一条东西向公路主通道,大大缩短省际间和沿线地区间的运输时空距离。

建设常张(常德—张家界)高速公路。全长 177 km,该线建成可进一步拓展长沙至张家界的公路通道,促进湘西旅游大开发。此外,建设怀化至张家界二级公路,全长 235 km,进一步完善贯通区域南北的运输网络。

改造 209 国道湘西段。目前这段公路为四级乃至等外公路,由于线路超限运输,路面损坏严重,是 209 国道的“瓶颈”路段,亟待优化成高等级公路,力争“十五”期间完成。

3.4.4 加快农村公路建设,提高运输通达性 通县公路建设,是实施西部大开发战略,改善西部地区交通基础条件,促进贫困地区经济发展的重大举措。目前,湘西地区有 100% 的乡镇和 85% 的行政村都通了公路,但交通建设仍然满足不了农村经济发展的需要<sup>[6,7]</sup>。因此,湘西地区应通过以工代赈,交通扶贫等政策的实施,加快通县通村公路建设,扩张通达渠道,提升公路技术等级,提高运输服务水平等,尽快改善农民生产生活条件,加快脱贫致富,壮大区域经济实力。

3.4.5 加快发展航空运输,提高空运能力 重建复航芷江机场;扩建张家界荷花机场,由 C 级向 E 级升级,面积扩展到 294 hm<sup>2</sup>,跑道延长至 3 600 m,供 E 类飞机起降;新建吉首和猛洞河直升机场,投资 3 亿元,“十五”期间实施,主要用于与张家界机场,贵州铜仁大兴机场,湖北来凤机场短

距离连接,以满足日益高涨的假日旅游和入境旅游的需求,从而扩大旅游市场和旅游产业生存发展空间。

3.4.6 加强交通枢纽建设,构筑路网骨架 湘西区位优势较为明显,与周边省市有着密切的联系和交流。吉首、张家界、怀化三个城市为本区域发展中心,是湘、鄂、渝、黔、桂等省市边区最大的客货集散地和交通枢纽。以发展的眼光看,该地区只有加强城市建设与合作,才能形成区域经济协同发展的良好格局。因此,在新建渝怀铁路的同时,应加强怀化铁路枢纽站建设;以及加大对吉首和张家界火车站和汽车站的改建扩建力度,增强其集散功能,以满足客货运量对交通运输的强劲需求。这样以中小城市为中心,以各县城镇为支点,以交通线串点,以点带面,构筑起合理的交通运输网络。

### 3.5 加强配套工程建设,完善路网使用功能

湘西地处山区,运网建设必须做好必要的排水、安全和防护等配套工程建设。在陡坡、急弯、沿江河路段,设置安全防护设施,为行车安全提供保障条件。同时还要重视完善各类标志、标线、标牌,做到准确实用,以满足公路使用的要求。通过村镇的路段,在当地政府的支持下,将公路建设与小城镇建设改造相结合,使交通服务于城镇化得以实现,推动公路建设与自然、社会和环境的协同发展<sup>[8]</sup>。此外,要加强养护管理,保障运网畅通。

### 3.6 实施人才工程,加强人才的引进和培养

要实现运网结构优化和交通企业发展的目标,

必须有一支高素质人才队伍作支撑。因此,湘西地区应大力实施人才工程,开辟多种渠道,采取多种方式,建立各类交通企业人才教育和培训体系,培养造就大批高层次的交通专业技术和管理人才,为交通事业的发展提供技术和智力保障。

综上所述,湘西地区交通网络发展战略的理性选择,应该着眼于经济的长远发展,以市场经济为目标,整合运网系统,为实现有序的城乡交流及区域经济持续发展创造最优的支撑条件。

### 参考文献:

- [1] 曾菊新. 空间经济: 系统与结构 [M]. 武汉: 武汉出版社, 1996.
- [2] 吴建国, 马勇, 肖琼. 西部大开发与兴边富民行动 [M]. 北京: 北京民族出版社, 2001.
- [3] 鞠远果. 不发达地区农村城镇化实施战略 (以湘西州为例) [J]. 华中师范大学学报 (自然科学版), 2002 年专辑: 98~101.
- [4] 陈才, 谭慕蕙. 经济地理学基础 [M]. 北京: 高等教育出版社, 1987.
- [5] 李小建, 李国平. 经济地理学 [M]. 北京: 高等教育出版社, 2002.
- [6] 湖南省统计局. 湖南统计年鉴 (2002) [Z]. 北京: 中国统计出版社, 2003.
- [7] 熊孟村. 加快乡村公路建设 促进小康社会进程 [J]. 湖南交通, 2003(6): 33~34.
- [8] 叶文虎. 可持续发展引论 [M]. 北京: 高等教育出版社, 2001.

## The continuous development of the traffic transportation networks in Xiangxi area

JU Yuan-guo

(Normal College, Jishou University, Jishou, Hunan 416000)

**Abstract** The terrain of Xiangxi district is varied, which terribly restricts the development of its economy. The article analyzes that the transportation by land is the main way to develop the traffic net for this district. It points out the mechanism for the development of the traffic transportation net, and proposes the means and suggestions for its continuous development.

**Key words** Xiangxi district; traffic net; continuous development; means suggestion