人民日报海外版
2017年7月18日 星期二
责编：赵鹏飞 邮箱：hwbjjb@163.com

公路、铁路、航空：

中国西部打造立体开放空间

本报记者 李 婕

无论谁在公路上接近塔什库尔干塔吉克自治县，首先映入眼帘的是扬起的尘土，随后是一个接一个的施工工地。这里将建起新的学校、饭店、政府办公场所和商店。——德国《新意志报》这样描述距离北京4500公里之遥的新疆维吾尔自治区喀什地区塔什库尔干塔吉克自治县。虽然看似“偏远”，但塔什库尔干塔吉克自治县地理位置十分重要，它与巴基斯坦、阿富汗和塔吉克斯坦相邻，刚好处在新丝绸之路的一个交叉点上。

“中国整个西部地区都像塔什库尔干塔吉克自治县一样蓬勃发展。高速公路、铁路线、发电厂、运河、现代住宅区都在加紧建设。”《新意志报》的观察很典型，借助公路、铁路、航空等现代综合交通体系，中国西部正在打造立体式开放空间，畅通“一带一路”的物流、商流与人流。

丝绸之路上的西安港是无“水”之“港”，不沿江、不靠海，却能联通四方、买卖全球，海铁联运、陆空联运等逐渐成为运输新常态。图为西安—华沙中欧班列从西安港出发。 新华社发

下好交通“先手棋”

如果不是道路和交通，西部许多像塔什库尔干塔吉克自治县一样的地区或许不会这样广泛地被人们知道。

仅从公路来说——2013年10月，扎墨公路正式通车，西藏墨脱县告别不通公路的历史，中国至此实现县县通公路；2015年11月，云南贡山独龙江公路竣工，独龙族再不会因大雪封山与外界隔绝半年之久；而京新高速公路全线贯通，则使北京至乌鲁木齐的路程一举缩短1300多公里……

不仅打通国内，公路、铁路与航空正齐头并进，出境出关联通国际。重庆即将开通的东盟国际物流中线货运公路班车将延伸到泰国曼谷和缅甸仰光；跨越西部地区的中欧班列已累计开行3900多列，通达11个国家29座城市；成都将在西部地区率先开通100条国际航线……

西部地区一条条交通“大新闻”的背后，是它在中国交通规划与建设版图中与日俱增的重要性。“全国是一盘大旗，西部不仅仅是西部的问题。中国未来最大的陆上空间还是向西，是‘一带一路’的机遇，要通过亚欧大陆桥，加强西南、西北的联系。”国家发展和改革委员会综合运输研究所副所长、国家“十三五”综合交通运输体系发展规划主要参与者吴文化在接受本报记者采访时说。

这在实际建设中有着直观反映。以公路投资为例，2017年1-5月全国公路投资累计达6492亿元，其中西部地区3207亿元，占据半壁江山。分省市来看，西部的云贵川地区成为交通项目投资最为密集的地区。其中，云南完成投资723亿元，同比增长35.5%。

“最近几年的交通规划，政策层面的提法都是特别要注意加快发展‘西部交通’。”吴文化说，改革开放近40年来，西部的开发发展相对东部较慢，就是因为资源和要素的集聚效应没有发挥出来，和国际市场的接轨程度不够。古老的“丝绸之路”也是因为有了路才发展起来，所以现在西部要发展，交通建设是“先手棋”，要借此提高地区的“造血”功能，拉动贸易和产业的发展。

优先打造大通道

西部交通怎么加快发展，是一个复杂的课题。

根据吴文化的统计，西部12个省份面积占国土面积70%以上；人口约占全国总人口的27%——地多人少的特点十分突出。加上复杂的地形条件，西部地区的交通规划面临几个突出的难题：一是地形差异大，成本投入高，网络效益不充分；二是空间覆盖密度相较中部、东部地区小；三是里程远，但人口分散，量的支撑不足。

“这在发展航空等交通方式上就有很多两难问题。因此，在规划综合交通体系中也要平衡需求和供给之间的关系，平衡经济与社会和国防需求之间的关系。”吴文化认为，西部交通要拿捏最好的度，其中一个优先就是大通道的建设。

他解释，所谓大通道，往往是指交通干线，通过公路、铁路、航空等多种方式打造交通带，完成长里程的运输。在这方面，中国西部已经有许多实践。

日前，“欧洲西部—中国西部”高速公路（简称“双西公路”）霍尔果斯口岸段正紧张施工，预计年内将实现通车。“双西公路”东起江苏连云港，西至俄罗斯圣彼得堡，途经河南郑州、甘肃兰州、新疆乌鲁木齐，经霍尔果斯口岸进入哈萨克斯坦，并与欧洲公路网相连，全长8445公里。

据世界银行预测，“双西公路”全线通车后，中国和西欧国家间公路货运量将增加2.5倍，仅车辆维修每年将为沿线国家带来3亿美元收入。

中国西部地区的第一条南北纵向大动脉——“渝桂新南向通道”也正在建设中。通道由北部湾海港和南宁向北经贵阳、重庆、成都，连通兰州和西安，在海上与东盟9个国家相连，在陆上与中南半岛的7个国家相连。如果从兰州经通道向南到新加坡，比向东出海时间节约5天左右，陆海运距缩短约一半。

与此类似的还有中国高铁的“八纵八横”，中欧班列的东中西3条国际联运通道等，这些大通道共同打造了中国交通的脊梁。

海陆兼空大联动

“渝桂新”通道与“渝新欧”通道若连接，可以将中国西北地区与西南地区连接起来，将中西亚与东南亚连接起来，也将“一带”与“一路”连接起来。广西壮族自治区副主席张晓钦这样表示。

大通道的互相连接，进一步将中国内部省份之间、中国与世界通联起来。在这之中，海陆空三维交通更是联动发挥作用。

张晓钦说，下一步，“南向通道”将合作开展多式联运。推动国际海铁联运——开通兰渝桂铁路集装箱班列；推动国际公铁联运——开通中越铁路集装箱班列，延伸中越公路货运直通车，使跨省、跨国联运效率更高、成本更低。

而在西安国际港务区，海陆空联运已经成为一种新常态。

“西安港”是大陆首个获批国际国内双代码的内陆港，2016年实现货物吞吐量约262万吨。去年，西安开通了全国首条陆空联运跨境电商货运直飞航线（荷兰阿姆斯特丹—西安）以及新西兰利特尔顿港到“西安港”的陆海联运新航线，西安—青岛的海铁联运班列也已实现常态化运行；以上海港、青岛港、宁波港为中转港的海铁联运线路也在进一步拓展中。

西安国际港务区党办赵芳菲介绍，西安国际港务区片区正以打造国际内陆自由港为目标，建设“一带一路”国际内陆中转枢纽港和商贸物流集散中心。

吴文化表示，公路、铁路、航空、海路运输有着不同的适用范围，现在交通规划都致力于打造“综合交通体系”，利用各种交通方式联动发挥作用。目前在西部，则要重点推出更多具有“国际功能”的枢纽城市，如乌鲁木齐、昆明、成都、西安等，不断增强城市向外通联的能力。

立体空间通且畅

不久前，首批美国樱桃通过直航航线运抵成都，这是美国驻成都总领馆农业贸易处成立10年来，第一次通过直航的方式将美国农产品运抵中国西部地区。

农产品对于时间非常敏感，美国驻成都总领馆农业贸易处市场专员沈冰说，成都海关的高效通关效率，也是美国农产品可以搭乘飞机来到成都的一个关键因素。

作为城市物流能力的综合体现，国际航空货邮量不仅与地方经济相关，还反映了一座城市的地面物流成本，通关成本、速度以及国际货运价格等多个方面。根据中国民航局公布的数据，2016年国内民航机场的货运排名中，许多西部城市牢牢占领北上广深之外的第二梯队，例如成都、昆明、重庆、西安均位列前十。

“我们打造交通的立体开放空间，除了硬件设施之外，软件服务也要做好。有了好的路，也要用好路，让道路既通且畅。比如提高当地通关效率、建设良好的营商环境，让企业和人才愿意来，让道路真正发挥作用。”吴文化说。

张晓钦也表示，下一步“渝桂新南向通道”还要合作开展通关一体化，同时开展物流和信息服务等。例如要加强西部地区口岸合作，开展与东盟国家“两国一检”试点，提升通关便利化水平。

在吴文化看来，交通体系的建设最终服务于人的交流往来。“人的流动比资源的流动更能激发经济的活力，只有人流动了，资源才能聚集，客流、货流、物流才能拉动起来，相应的创业、旅游等产业的商贸流也才能发展起来。”他说。

应了这个道理，道路畅通起来的塔什库尔干塔吉克自治县正发生一些变化。“这些（德国）公司非常仔细地观察了中国西部的发展。它们希望能在那里开发新的客户群。汽车生产厂家在中国西北省份的省城开设了新的经销点。像塔什库尔干塔吉克自治县这些地方，放眼望去，人们看到的是大众、奥迪和宝马。”《新意志报》这样写道。

在这里转海运前往印度。『乌鲁木齐—连云港—新德里』首列公铁海联运班列抵达江苏连云港，并 郑永波摄（人民视觉）

西部从开放边缘走向前沿

李 婕

在满洲里铁路口岸，一列来自中国江苏的“苏满欧”班列跨越“国门”，徐徐驶出边境，10天后，班列满载的货物便顺利到达波兰华沙。

300多年前，途经归化（今呼和浩特）、二连浩特，蜿蜒向北的驼铃商队曾撑起了一路繁华。300多年后的今天，汽笛长鸣，经各大口岸呼啸穿梭的中欧班列乘载着现代文明的物资，续写着古老亚欧大陆的生机勃勃。

类似的故事在中国西部地区每天都在发生。

在沿海率先开放发展的年代，地处内陆、远离主要发达经济体的古丝绸之路沿线国家和地区，曾面临着难以融入世界市场的窘迫问题。而今在“一带一路”倡议下，欧亚内陆地区正在拥抱前所未有的繁荣与发展机遇。东连亚洲太平洋地区，西接欧洲大西洋地区，南邻中东阿拉伯地区，北靠广袤的俄罗斯，欧亚中部地区的战略地位凸显。而中国西部，也构成中国陆地开发开放最大的发展空间。

繁荣发展美好畅想的最大支撑，便是交通基础设施的互联互通。上至国家层面的全域交通规划，下至每一条道路的通车通行，我们欣慰地看到中国西部地区正加快织起一张张内部联通、外部畅通的交通网络，打造海陆空三维联动的立体交通格局。

说公路是中国交通的毛细血管或许不为过。目前，中国国省干线公路网络连接了全国县级及以上行政区；农村公路里程达到395.98万公里，通达99.99%的乡镇和99.94%的建制村。而“欧洲西部—中国西部”高速公路等的建设，又给予西部与外界联通和商贸往来极大助力。

“葡萄美酒夜光杯，各线高铁带你飞。”铁路更是拉动西部经济的强劲动力。以最近通车的宝兰高铁为例，在筹备阶段，沿线城市市长便齐聚兰州，谋划打造宝兰线全域旅游，合力推出黄金旅游线路。铁路部门与沿线城市旅游局联合推出“高铁+旅游”优惠政策，并与景区、酒店达成协议，为游客提供吃住行游购娱“一条龙”服务。未来“高铁经济”效益十分可观。

而航空物流同样与公路、铁路一起，带动西部内陆城市提高服务水平、补齐软件短板。在客运方面，一条条直飞洲际航线接连开通，例如成都开通直飞埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴的航线；重庆直飞洛杉矶、纽约等，出行的便利可感可知。在货运方面，巨大货流在不断提升航空通行能力的同时，也带动着当地物流、通关、国际货运等方方面面的发展。

以前俗语说“火车一响，黄金万两”，而今的中国西部地区，可谓海陆空合奏齐鸣，拉起“一带一路”上商贸物流与人员往来的时代强音。正如中国商务部副部长房爱卿所说，“助推内陆沿边地区由对外开放的边缘变成对外开放的前沿”。

开放谈