

成渝加速共建轨道上的双城经济圈

■中国城市报记者 郑新钰

成渝地区再迎重大利好！到2025年，实现重庆、成都“双核”间1小时通达；到2035年，成渝地区双城经济圈基础设施互联互通基本实现……

近日，国家发改委印发《成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划》（以下简称《规划》），描绘了包括干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通等多方面的具体蓝图。

“以前是‘条条大路通罗马’，现在是‘条条大道通成渝’。”受访专家一致认为，交通“通”可以促进都市圈、城市群形成创新极、增长极。

一张网、零换乘 “通”才能“双向奔赴”

成渝双城经济圈是怎样的一个“圈”？

前不久，《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》（以下简称《纲要》）发布，其中明确，成渝地区双城经济圈范围包括了重庆市中心城区、万州、涪陵等在内的27个区（县）以及开州、云阳的部分地区；四川省的成都、自贡、德阳等15个市，总面积为18.5万平方公里。

把目光聚焦到“圈内”，2020年，成都和重庆的GDP合计4.27万亿元，对成渝地区的GDP贡献度超六成。

不仅是经济指标，从各项成绩来看，成都和重庆的“西南双雄”地位也不容撼动。

不过，两城一骑绝尘也是把双刃剑：一方面，长期以来，两座城市一直在暗自角力，彼此之间尚未形成整体上的紧密联系；另一方面，因“两城独大”、次级城市发育不足导致的“中部塌陷”，也是川渝地区一直待解的难题。

如果想要担起我国经济增长极的重任，两地势必要走出竞大于合的怪圈，从而才能辐射带动整个西南地区的发展。

中国城市报记者查阅《纲要》发现，“联合建设”“共抓”“互相”等关键词几乎贯穿通篇，引导两地通力合作。

清华大学中国新型城镇化研究院执行副院长尹稚表示，成渝之所以没有采用“城市群”，而是用“经济圈”的概念，就是想进一步强调这不是行政区划的调整，而是打破行政界限，形成更为密切的经济层面的联系。

“从地理位置上看，成都和重庆既不够近也不够远。”中国发展研究院执行院长、上海交通大学特聘教授陆铭说，“如果

再远一点，比如成都和西安，不存在双城经济圈的可能；如果再近一点，比如只有30—50公里远的距离，更应该增强联通性，促进物流、人流、信息流等要素快速流动。”

如何增强联通性？交通要先行。

回顾今年一整年，从6月国家发改委和交通部联合印发《成渝地区双城经济圈综合交通运输发展规划》，到8月国家发改委批复新建成渝中线铁路（含十陵南站）可行性研究报告，可以说有关成渝出台的一系列重磅文件都是交通领域先行。

临近岁末印发的这份《规划》更是锦上添花。

国家发改委城市和小城镇改革发展中心综合交通所所长、高级工程师潘昭宇表示，相比单独的铁路或城市轨道交通规划，多层次轨道交通规划主要着眼于不同层级轨道交通资源的统筹利用，以及旅客在不同层级轨道交通之间整体出行效率的提升。

“包括圈中干线、城市之间、城市内部，也包括地上和地下。”四川天府健康产业研究院首席专家孟立联在接受中国城市报采访时说。

《规划》提出，到2025年，初步建成轨道上的成渝地区双城经济圈，进出川渝四向通道基本形成，形成功能清晰、布局合理的设施“一张网”，点线协调、衔接高效的枢纽“零换乘”，客货并重、联程联运的运输“一体化”。

超1万公里、5736亿元投资 “通”才能发挥比较优势

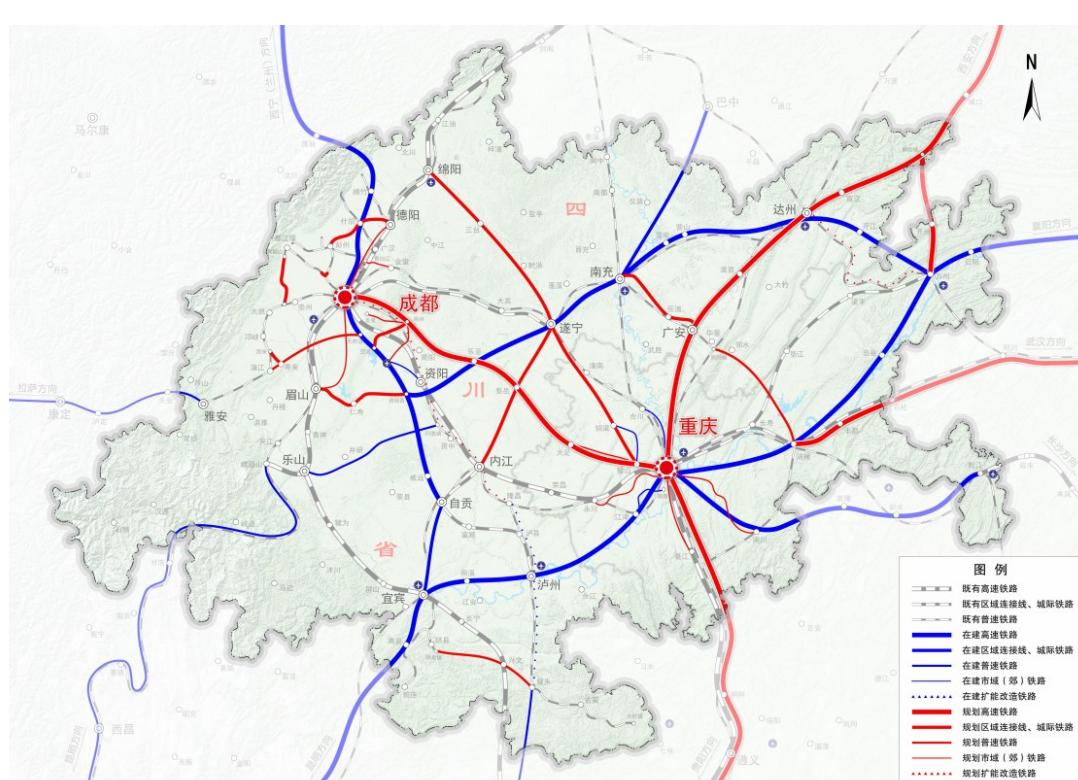
中国城市报记者注意到，《规划》是继今年6月《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》印发以来，国家层面出台的第二个多层次轨道交通规划。

对比两份文件，首先在总体规模上略有差异。

长江三角洲地区到2025年轨道交通总里程达到2.2万公里以上，同时还要实现“高速铁路通达地级以上城市”。

反观成渝地区，到2025年轨道交通总规模达到1万公里以上，其中铁路网规模达到9000公里以上、覆盖全部20万以上人口城市，并未提及“市市通高铁”相关目标。不过，可以期待的是，“覆盖全部20万以上人口城市”意味着部分中小城市有机会实现高铁零的突破。

从时效上看，未来重庆、成都都市圈1小时通勤圈将照进现实，重庆、成都“双核”间1小时通达，“双核”与成渝地区区



成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划项目建设示意图。图片来源：《成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划》

域中心、主要节点城市1.5小时通达，与主要相邻城市群核心城市约3小时通达。

中国城市报记者梳理发现，此次共规划新建30个轨道交通项目。其中，9个为既有规划内的项目，21个为新增项目。

分类别来看，干线铁路包括10个项目，分别为成渝中线高速铁路、重庆至西安高速铁路、重庆至宜昌高速铁路、天府站至朝阳湖铁路、广安至涪陵铁路、成渝铁路成都至隆昌段扩能改造、达州至万州铁路扩能改造工程等，新增珙县至叙永铁路、南充至广安铁路。重庆至贵阳高铁已在规划内，将适时建设。

城际铁路项目有3个，其中绵阳经遂宁至内江铁路为规划内项目，新增的2个项目分别是重庆至遂宁铁路，以及成都外环铁路简州至空港段、资阳西至眉山北段、寿安至彭州段及彭州至德阳北段。

市郊铁路的8个项目全部为此次新增，4个位于成都，4个位于重庆。据悉，新建的市域铁路一般会按照公交化运营，也可能与地铁联通。也就是说，未来这些区域市民进入成都和重庆主城区将更加方便。

此外，相较于长三角鲜少提及的货运，此次《规划》对货物运输、货运能力的提升着墨众多。

发展目标明确，到2025年，大宗货物年运量150万吨以上的大型工矿企业、新建物流园区铁路专用线力争接入比

例达到85%，长江干流主要港口实现铁路进港；轨道交通承担客运量、货运量占比大幅提升，有力支撑沿江货运通道、中欧班列、西部陆海新通道高质量发展。

据中国城市报记者计算，30个项目估算投资高达5736亿元。其中干线铁路投资最多，为3101亿元，城际铁路投资为1365亿元，市郊铁路1162亿元，铁路专用线108亿元。

“交通‘通’的同时，意味着现代产业关系的建构、布局和调整才能在新的视野、格局和的境界中进行。成渝双城产业同质化程度很高、竞争性强。”在孟立联看来，交通“通”，有利于成渝双城发挥各自的比较优势，在双城经济圈的视野里进行错位发展，形塑各自的比较优势，形成协同发展、相互成就的发展格局。

服务优化、出行体验升级 “通”才能一体化协同发展

交通动脉打通的意义不仅存在于物理空间，更多的是实现要素的流通和融合。

每到周末早上，成都客运段城际动车二队列车长李红梅都能看到一些熟悉的面孔：“有应酬的商务人士，也有成渝两地的市民，他们选择坐当天最早的列车去成都或重庆游玩，与友人或家人吃顿火锅，再坐最晚的列车回家。”

90后何妍从重庆大学毕业后到了成都工作。她告诉中国

城市报记者，这两年，成渝两地的人员互访变得更加频繁和通畅，人民群众获得感得到提升。

“我每个月至少要回一次重庆，一是和留在重庆的朋友相聚，二是和上下游的客户进行沟通。”何妍感受到两地之间的心理界限正变得越来越不明显，“人在重庆丝毫感觉不到是在出差”。

值得期待的是，对于在成渝双城经济圈工作和生活的人来说，未来的出行体验也有望得到提升。

《规划》提出，推动具备条件的轨道交通线路信息互联、票务互认、安检互信、支付互容、管理互通，研究联程运输票价优惠政策、联运旅客行程延误解决方案、退改签和票款清算机制。加强轨道交通与机场衔接，创新空铁联运产品，提升空铁联运服务。

与此同时，推动城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通实现二维码互认互扫，推进人脸识别、二维码支付等智能化方式快速进出站。

此外，《规划》提到，要深化铁路行业市场化改革，引入市场竞争，支持铁路企业开展自主运营、通过委托运营、购买运输服务等方式参与运营。也就是说，未来在城际铁路和市郊铁路领域将会出现第三方运营公司。

可以明确的是，成渝地区的城和城在一步步靠近，一个跨行政区域协同发展的样本正照进现实。