

数读“水陆空”大交通网

水运 1400公里

2020年底,长江、嘉陵江和乌江“一干两支”干支联动的航道体系基本形成,四级及以上航达到1400公里,层次分明、分工协作的港口集群加快推进,全市港口货物和集装箱吞吐能力分别达到2.1亿吨、480万标箱,长江上游航运枢纽基本建成。

铁路 近2400公里

2020年底,我市基本形成“一枢纽十干线”铁路枢纽格局,铁路营运里程达到2394公里,其中高铁营运里程近500公里;全市高铁在建规模近800公里。

航线 101条

2020年底,重庆累计开通国际及地区航线101条。其中,国际客运航线79条、国际货运航线22条。国内航空方面,重庆已构建起以航空快线为核心的国内航线网络,覆盖国内主要省会城市、直辖市和主要旅游城市。



长江水运丰都段,千船竞渡。 熊波 摄/视觉重庆

“水陆空”互联架起开放桥梁

□本报记者 付爱农 杨永芹

11月9日,时速可达350公里的渝万高铁开工;
11月25日,重庆江北国际机场T3B航站楼及第四跑道工程开工;
12月3日,重庆四大枢纽港之一的万州新田港一期开港运营;
12月18日,仙女山机场实现首航;
12月24日,时速可达350公里的成达万高铁开工;同日,成渝客专提质改造工程完成,第1对“复兴号”列车实现对开;

长江朝天门至涪陵航道整治、成渝中线高铁将尽快启动……

年终岁末,重庆又一批交通基础设施重大工程相继开工、投运。“这些重大工程,都是交通建设三年行动计划的重要内容,更是我市加快打造西部国际综合交通枢纽和国际枢纽门户的重要举措。”市交通局负责人说。

“十四五”即将开启,作为西部大开放重要战略支点,处在“一带一路”与长江经济带联结节点上的重庆,开放与发展步履不停,全力构建“水陆空”立体交通网,助力内陆开放高地建设和高质量发展不断向纵深推进。



核心提示

陆路大动脉 让诗和远方不再遥远

早上在重庆吃碗麻辣小面,中午来上一碗筋道的郑州烩面——这番场景,在不久的将来即可成为现实。

11月9日,渝万高铁开工。5年后,从重庆中心城区到万州,将由目前的一个半小时缩短至约50分钟;重庆与西安、郑州、北京、上海等城市的时空距离也将进一步缩短,乘高铁从重庆中心城区出发,到西安2.5小时,到郑州4小时,到北京、上海6小时……

不只是渝万高铁开工,今年重庆高铁建设喜事连连——

成渝客专提质改造工程全面完成。今年6月,国铁集团、重庆市、四川省联合批复可行性研究报告,成都东至重庆沙坪坝的提质改造工程随即启动,线路长达299公里;12月24日,成渝地区第一对“复兴号”实现对开,成渝间实现“1小时通达”。

同在今年,渝湘高铁重庆站至黔江段、渝昆

高铁重庆段、成达万高铁开工;同时,力争开工建设成渝中线高铁。

高铁建设的推进,改变了人们的生活——

“坐高铁太方便了!我带着孩子从重庆西站到綦江东溪古镇,不到半小时就到了。”12月19日,家住九龙坡区的李女士高兴地说,“这简直相当于就在家附近耍嘛。”

作为渝南、黔北的交通枢纽及西部陆海新通道的重要节点之一,綦江的人气被进一步激活。2018年1月渝贵铁路开通,当地铁路旅客量翻番,由2017年近64万人次增至2018年近136万人次,2019年达到177万人次;2019年,綦江全年接待游客超过1540万人次,旅游综合收入同比增长36.5%。

“渝贵铁路开通后,綦江陆续开通一批公交线路和直达省会城市的列车,让渝南、黔北地区群众出行更加便捷。”綦江区交通局负责人

说。目前,綦江东站可直达上海、广州、成都、长沙、兰州、南宁、昆明、贵阳等城市。

交通畅,经济活。随着重庆加速打造“米”字型高铁网,诗与远方,对我们不再遥远——通过渝贵铁路,从重庆坐火车到贵阳,由以前的8小时缩短至2小时以内;到广州,由11小时缩短至6小时;到昆明,由18小时缩短至4.5小时……

2018年以来,我市相继投运重庆西站、沙坪坝站,开工建设重庆东站,启动重庆北站南站场改造;今年4月,重庆与贵州、成都开启高铁大环线,全程只需8小时,从重庆到成都、贵阳、昆明、西安等周边大城市,分别只要约1小时、2小时、4小时、5小时……

来自市交通局的数据显示,到年底,我市已基本形成“一枢纽十干线”铁路枢纽格局,先后建成渝昆铁路、黔张常铁路等,铁路营运里程达

到2394公里,其中高铁营运里程近500公里,全市在建和建成规模超1300公里。

打通陆上大通道的不只是高铁,3年来,重庆高速公路网也织就越来越密。

2018年6月底,江习高速(重庆江津至贵州习水)通车。重庆中心城区到江津四面山的车程由3个多小时缩短到1.5小时,到贵州习水,由之前的4个多小时缩短到2.5小时。

重庆与贵州的高速公路连接,还有2020年4月开建的武隆至贵州道真高速,2021年渝黔高速扩能也将建成通车。

同时,重庆与陕西的陆上通道也在加快建设:2018年11月,巫镇高速(巫溪至陕西镇坪)开建;目前正加紧建设的城开高速(城口至开州),也可以更便捷地通往陕西。

川渝两地间的高速公路网更是步步“加密”,截至目前,川渝间已建和在建高速公路达19条。

长江黄金水道 “成色”越来越足

依山而建,傍水而兴。千百年来,长江,一直是重庆这座山城与外界进行交往和贸易最主要的通道。如今,这条黄金水道焕发出新的生机。

12月21日,万州新田港,满载着货物的巨轮进进出出,码头上,大型装卸设备正在有序作业。

新田港,成渝地区双城经济圈东向门户,与中心城区果园港并列的铁公水联运、港产城融合的核心港口之一,也是融入“一带一路”与长江经济带建设的重点工程。

整个新田港的年设计通过能力为3500万吨,规划建设19个5000吨级泊位。其中,于12月3日开港投运的一期工程,拥有5000吨级多用途泊位5个。

“随着它的开港,其物流集聚和辐射功能将迅速显现。”万州新田港负责人介绍,新田港通过与万忠、万利、沪蓉等高速对接,周

边区县及川东地区货物可便捷到达新田港。

更让人期待的是,预计到2022年,新田港铁路集疏运中心将建成投用。届时,一条长十余公里的铁路线将把新田港与西北铁路大通道串起来,实现“水铁公联运”,其辐射范围将进一步扩大到陕西、甘肃等西北地区,以及川东、鄂西、湘西等周边区域。比如四川省达州市等地的大宗货物,直接走新田港,将大大节省运输时间和成本。

“在推动新时代西部大开发的进程中,长江这条黄金水道,将延续它的光荣与梦想。”市交通局相关负责人如是评价。

为了让长江水系更好地发挥作用,交通建设三年行动计划期间,一系列整治与改造工程陆续展开——

今年6月1日,长江上游九坡至朝天门河段(简称九坡河段)航道整治完工。九坡河段是重庆中心城区沿江综合运输体系中的重要运输通道,整治后,航道由三级提升到一级,有效缓

解了枯水期该航道尺度紧张的问题;在低水位情况下,上行重载船舶大幅减少了助拖,船舶运输企业因此大大受益。

“现在,猪儿碛航道水深了、流速下降了,三角碛河段曲率半径增大了,船舶通过鸡心碛等险滩无需助拖过滩了,不仅降低了引航操作难度,而且事故率以及企业运营成本均明显下降。”重庆长江轮船有限公司副总经理张贵平高兴地说。

重庆长江船务有限公司安全总监邹仁君说:“以前,上行重载船舶在经过九坡河段时,经常需要减载、转运,一般大宗物资每吨成本因此增加8-10元,每吨木材的运输成本更是增加30元左右。现在好了,这部分额外增加的运输成本就省下来了。”

长江航道整治改造工程,正逐步向下游地区延伸;涪陵至朝天门深水航道整治工程完成了工程环评和初步设计审批,力争今年底开工实施。除了长江干线,重庆还在加快建设“一干

两支”干支联动的航道网络体系。嘉陵江江津航运枢纽、乌江白马航电枢纽、渠江航道整治和三峡库区黛溪河等重要支流航道建设正跑出“加速度”,支流航道越来越通畅。

以长江黄金水道为依托,“铁公水联运”体系建设也在提速——

中心城区的果园港、涪陵龙头港、万州新田港、江津塔沱港等“铁公水联运”的现代化港口集群全部投用,合川涪沱港、忠县新生港等重点港口建设顺利推进,即将开工建设九坡黄碛港、渝北洛碛港。

周边集装箱运输班列加快开通,初步形成渝蓉、渝贵、渝攀等多条集装箱铁水联运物流通道,吸引了四川、贵州、云南、陕西等周边地区货物在重庆港中转。

来自市交通局的数据显示,今年以来,全市铁水联运集装箱运输量达到12万标箱,同比增长27%;四大“铁公水联运”港区铁路到发量达到2001万吨,同比增长7%。

航空枢纽网 给重庆插上腾飞的翅膀

12月18日,仙女山机场实现首航。这座海拔1745米的机场,建在5A级景区武陵仙女山景区附近,每年可满足60万人次的旅客吞吐量。

更重要的是,仙女山机场将与黔江机场、张家界凤凰机场等联手助力片区打造旅游集群。

仙女山机场的投用,标志着重庆初步形成了“1+4+3”民用机场体系——

“1”为重庆江北国际机场;“4”为万州五桥机场、黔江武陵山机场、巫山机场、仙女山机场等4个支线机场;“3”为两江新区龙兴通用机场、永川大

安通用机场和梁平通用机场等3个A1级通用机场。

这意味着,运输机场(含市外运输机场)直线100公里可覆盖全市所有区县。

市交通局负责人表示,为加快打造内陆开放高地,重庆以密集航线为“横坐标”,以提升客货吞吐量为“纵坐标”,全力构筑国际航空枢纽——

2017年8月29日,江北国际机场T3A航站楼及第三跑道建成投用。重庆率先成为中西部拥有3座航站楼和3条跑道的城市,具备了旅客年吞吐量4500万人次、货邮年吞吐量110万吨、飞机起降量37万架次的能力。

2019年,江北国际机场进入“全球最繁忙机场”行列,旅客吞吐量跻身世界机场50强,位居全国十大机场第九;国际货邮吞吐量保持西部第一。

今年11月25日,江北国际机场T3B航站楼及第四跑道开工,预计2024年建成。届时,江北国际机场将满足年旅客吞吐量8000万人次、飞机起降58万架次、货邮吞吐量120万吨的需求。

当前,重庆已构建起以航空快线为核心的国内航线网络,包括东北向(北京等地)、东向(上海、杭州、南京等地)和东南向(广州、深圳等地)三条空中大通道,以及厦门、昆明、济南

和郑州等多条日均10班以上的航空快线,覆盖国内主要省会城市、直辖市和主要旅游城市。

同时,江北国际机场进出西藏及云贵高原的通道作用不断增强,目前与超过20个高原及高原机场实现通航,日均10班以上的拉萨快线(夏秋航季)形成。

重庆与世界,正在建立更加畅通的“空中走廊”。到2020年底,累计开通国际及地区航线101条,其中,国际客运航线79条、国际货运航线22条。

重庆这座身处内陆的城市,插上了开放腾飞的翅膀。



11月9日,万州区,渝万高铁开工现场。 记者 苏思 摄/视觉重庆



2019年底建成的潼荣高速。 中铁建重庆投资集团供图



12月18日9点48分,一架空客320客机在仙女山机场平稳降落,标志着重庆仙女山机场正式通航。 记者 罗斌 摄/视觉重庆