

大道如虹绘就幸福出行图

——“十三五”时期以来重庆交通建设成就综述

交通大网络 让诗和远方不再遥远

行千里，始于交通；四通八达，致广大。

7月25日13时，一声响亮的鸣笛划破秀山站上空，秀山站至重庆北站C5832次动车从秀山站缓缓驶出，运行约4个半小时后到达重庆北站，这较普通列车运行时间节约了近1个小时。同时，重庆也开行了至武隆、张家界等地动车组。

这标志着渝东南武陵山区城镇群正式进入“动车时代”，彻底改变了秀山、酉阳到重庆、成都方向没有动车的历史，当地百姓出行更加舒适、便捷。

随着重庆全面融入高铁网，朝发“午”至的“重庆速度”离我们越来越接近。

早上在重庆吃碗麻辣小面，中午来一碗筋道的郑州烩面——这番场景，到明年即可成为现实；

通过在建的渝昆高铁，未来重庆到昆明只需2个半小时；

渝西高铁建成后，重庆到西安只需2小时；

渝万高铁通车后，从重庆中心城区到万州，将由目前的1个半小时缩短至约50分钟；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、上海都只需6小时……

去年底，成渝地区第一对“复兴号”实现双向，成渝地区间实现最快62分钟通达，“同城效应”加速形成。

市民李丽在重庆上班，但客户主要在成都，差不多每周都要往返成渝出差，“现在1个小时就到了，赶上午的会，坐当天的高铁就可以，再不用提前一天到达，我们跟客户交流也更加方便。”

交通畅，百业旺。随着重庆加速打造“米”字形高铁网，让我们“行千里，致广大”，诗与远方不再遥远——

2018年渝贵铁路开通后，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……

2020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……

公路方面，到今年9月底，全市“四好农村路”总里程达到16万公里；全市高速公路开工33个项目、1990多公里，建成19个项目、总里程949公里，通车总里程达到3500多公里……

航空方面，重庆累计开通国际及地区航线101条，国内航空方面已构建起以航空快线为核心的国内航线网络，覆盖国内直辖市、主要省会城市和主要旅游城市。

大枢纽 水陆空建设齐头并进

10月1日上午，阳光明媚，重庆



从成都驶往重庆的复兴号智能动车组G8605徐徐驶入重庆北站

江北国际机场T3B航站楼施工现场，塔吊林立，机械轰鸣，上千名建设者放弃休息时间全力以赴抢工期。

“T3B航站楼已经进入主体结构基础施工阶段，预计10月底即可完成指廊管廊地下室封顶。”中建八局T3B航站楼项目负责人介绍。

去年11月，T3B航站楼及第四跑道工程启动建设。2024年建成投运后，江北国际机场客货保障能力将达到8000万人次，年货运吞吐量120万吨、年飞机起降量58万架次，市民打“飞的”将更加方便。

机场是现代交通运输体系的重要一环，是对外开放的重要窗口。重庆正全力推进国际航空枢纽建设。

市交通局相关负责人表示，T3B航站楼及第四跑道工程是“十四五”时期重庆建设国际航空枢纽的重点工程，是加快打造成渝世界级机场群的重要举措，将为推动成渝地区双城经济圈建设、服务构建新发展格局提供有力支撑。

在推进国际航空枢纽方面，今年重庆又迎来一大利好。重庆新机场选址报告通过国家民航局行业审查，目前重庆已经启动机场总平面布局和航站区规划设计方案征集。

如今，重庆全面形成“1+4+3”民用机场体系，即1个枢纽机场——江北国际机场，4个支线机场——万州机场、黔江机场、巫山机场、武陵机场，3个通用机场——梁平通用机场、龙兴通用机场、永川大安通用机场。

加快推进国际航空枢纽建设，这仅是重庆打造西部国际综合交通枢纽和国际门户枢纽的一个缩影。

党的十九大以来，重庆瞄准全国交通四极之一定位，深入开展交通强国建设试点，启动交通建设三年行动、高铁建设五年行动方案，全面融入“一带一路”、长江经济带建设，加快推动成渝地区双城经济圈交通一体化建设，积极打造西部国际综合交通枢纽和国际门户枢纽，为重庆在西部地区带头开放、带动开放及高质量发展提供澎湃动力。

如今，重庆形成以铁路、高速公路、国省干线为主动脉，以长江黄金水道为依托，以“四好农村路”为毛细血管的现代综合交通运输体系。

水运方面，长江上游航运中心加快建设，长江朝天门至涪陵段航道开工整治，长江朝天门至九龙坡段航道整治、涪江潼南航电枢纽建设完成，全市三级及以上航道里程突破1100公里。全市港口货物、集装箱吞吐能力分别突破2亿吨、500万标箱，均为历史最高；周边地区货物经重庆港中转比重达到45%。

高铁建设五年行动持续推进，开工建设成渝中线、渝湘、渝昆、渝万和成达万5条高铁745公里，建成渝万城际、渝贵铁路、黔张常铁路等项目800多公里。到今年底，高铁在建里程有望突破1000公里，开工数量、在建里程、投资规模均为历史最高。与此同时，重庆西站、沙坪坝站投用，重庆东站开工，重庆北站南广场与北广场实现互通。

公路方面，97%区县通高速公路，行政村100%通硬化路，村民小组100%通达。

成渝地区双城经济圈加快互联互通，成达万高铁、成渝中线高铁、梁平到开江高速公路开工建设；合川至安岳高速、大足至内江高速有望今年通车，川渝跨省公交线路已开通8条等。

大通道 对接全球资源

交通畅，物流畅。

8月11日下午，全国首列连接千亿美元级国家经开区的“西部陆海新通道直达班列”满载着42个货柜，从重庆长寿经开区渝巴物流公司缓缓驶出。

这些货柜在抵达北部湾港后，将再换乘海轮抵达马来西亚关丹港、越南海防港及新加坡等地。此次发运的货物包括聚乙烯纯树脂、全地形车散件、精乙二醇等货物，共42个货柜，总货值900多万元。

长寿直达班列的开行，对于完善西部陆海新通道“一主两辅多节点”枢纽体系，带动周边区域深度融入西部陆海新通道建设，促进物流与产业深度融合，壮大通道经济、枢纽经济具有重要意义。

为加快融入西部陆海新通道，重庆区县积极行动起来。江津、涪陵、荣昌等区相继开行西部陆海新通道铁海联运班列，这为当地的开放与发展注入了新动能。

目前，重庆已经构建起中心城区“井”字形货运主通道和以中心城区（以及江津）为主枢纽，以万州、涪陵、荣昌为副枢纽，以黔江、长寿、合川、綦江、永川、秀山等为重要节点的“一主两辅多节点”枢纽体系。

这也畅通了国际物流大通道。如今，在世界经济版图上，重庆四向国际物流大通道通达全球——

巩固西向通道。以中欧班列（渝新欧）为起点，至德国杜伊斯堡等欧洲地区。兰渝铁路2017年通车运行后，中欧班列（重庆）全程缩短近700公里，运行时间节省11个小时。

开行向北通道。“渝满俄”班列经满洲里口岸出境，联通中蒙俄经济走廊，全程最短仅需8天，开创了国内陆集集装箱班列发往俄罗斯的先河。

畅通东向通道。随着果园港等一批现代化港口建成投用，以长江黄金水道及沿江铁路干线为依托，重庆开通了到上海港的沪渝直达快线、到广州黄浦港的渝穗班列，以及到宁波北仑港的渝甬班列，基本实现了“陆海内外联动、东西双向互济”开放格局。

完善南向通道。2018年渝贵铁路建成通车后，实现渝贵铁路与川黔客货分线运行，加快西部陆海新通道建设。如今西部陆海新通道直抵东南亚新加坡、缅甸等国。

得益于水陆空立体交通网的高效衔接，国际物流大通道加快推进。这也让地处内陆的重庆站在了开放前沿——

中欧班列（渝新欧）开行10年以来，中欧班列（渝新欧）累计开行数量、发运货值居全国首位。

西部陆海新通道与中欧班列、长江黄金水道无缝衔接，物流网络辐射100多个国家和地区的300多个港口。

航空方面，江北国际机场年旅客吞吐量保持全国前10强，进入全球前50强。

高速公路，基本形成“三环十二射多联线”网络，省际出口通道达到25个。

推动多式联运 大产业加快集聚

人享其行，物优其流。

在万州新田港铁路集疏运中心，正在建设一条长10多公里的铁路连接线。明年建成投运后，将把新田港与西北铁路大通道串起来，实现铁水公联运。届时，新田港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。以后，四川省达州市等地的大宗货物直接走新田港，将比走泸州港、果园港节省2天到3天时间。

“新田港铁路集疏运中心的建设，旨在促使更多大宗商品从公路运输转到铁路或水运，这是重庆合理调整运输结构、提升重庆支柱产业竞争力的重要举措。”市交通局负责人说。

数据显示，公铁、公水联运相比单一的公路运输，多式联运可提高运输效率30%，减少货损货差10%，降低运输成本20%，减少高速公路拥堵50%，促进节能减排1/3。

据介绍，近年来，重庆市相继出台了推进运输结构调整三年行动计划和实施方案等系列文件，规划和开工建设了一批园区型、港口铁路集疏运中心铁路专用线，以推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，加大对交通铁路、水路基础设施的建设。

在建的铁路枢纽东环线及铁路支线投运后，将把水土高新园、龙兴工业园、茶园组团、空港园区、黄茅坪汽车产业园等千亿级产业园区连接起来，极大提高铁路运输量。同时，我市积极推动水泥、煤炭、金矿、矿建等管内到站的大宗货物实施“公转铁”专题营销，进一步扩大“公转铁”适用品类范围。

一系列举措有效推动了重庆货物运输结构调整——

2020年，全市铁水联运量达到2038万吨，较“十二五”末翻一番，物流效率大幅提升。全社会物流总费用与地区生产总值比率为14.5%，较“十二五”末下降2个百分点。全市货运船舶运力占长江上游地区总运力的85%。

运输结构的调整也极大推动了重庆产业大集聚。2020年底，全市货物周转量达到3525亿吨公里。

江北国际机场已经形成了临空物流、临空制造、临空商务、临空会展、临空保税等临空经济体系。2016年—2019年，重庆临空经济示范区总产值年均增长10.1%，其中，航空产业增加值接近50%；到2019年，该区域的总产值达到646亿元。

高铁、高速公路、干线公路、航空及水运将全市旅游景区景点串联起来，全市A级以上景区全覆盖，加快推动重庆全域文化旅游业发展。数据显示，2019年全市接待境内外游客6.57亿人次，实现旅游总收入5734亿元，同比分别增长10%和32%。

随着“四好农村路”延伸，一批“资源路”“产业路”“旅游路”建成，有力助推当地乡村振兴。数据显示，截至目前，市级重点工业园区均有三级及以上公路连接，全市新增生态产业园70余个，推动全市农村路网沿线形成和发展农业特色产业产值突破100亿元。

大融合 打造轨道上的都市区

未来，铜梁到璧山不到半小时，从铜梁到规划的轨道交通27号线重庆东站只需50分钟，江津到重庆中心城区30分钟可达。

如此快捷的出行方式，与市域（郊）铁路璧铜线和江（津）跳（磔）线的建设分不开。

江跳线通车后，将与轨道交通5号线贯通运营，与规划的轨道交通7号线科学城至金凤、17号线大学城至石家院子站，以及在建的渝昆高铁实现便捷换乘。

璧铜线建成后，在璧山站与规划城轨快线27号线贯通运行，与地铁1号线同台换乘。

璧铜线和江跳线是重庆主城区交通加快融合，轨道交通由中心城区逐渐向主城区延伸的一个案例。

这也是我市推动成渝地区双城经济圈建设，加快推进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通“四网融合”，打造轨道上的都市区，更好服务构建新发展格局的重要内容。

我市通过利用铁路开行公交化列车，积极推动主城区“一小时通勤圈”。目前，重庆依托国铁干线主城区都市区内开行中心城区至涪陵、长寿、潼南、荣昌等公铁列车10对，主城区都市区至“两群”及周边城市开行公铁列车25对。

此外，我市其他各种交通运输方式加快融合，全市二级及以上公路客运站实现全覆盖。中心城区与主城区各片区之间全部实现直连直通，射线高速公路扩容加快实施，内外衔接能力大幅提升。

中心城区成功创建“公交都市”，创新开行小巷公交、同城公交、城际公交，市民出行换乘更加便捷。重庆中心城区公共交通站点500米覆盖率达98%；公交轨道平均换乘距离由215米缩短至35米，基本实现轨道出入口100米范围内公交换乘设施全覆盖。

交通大数据应用初见成效，市民出行实现一卡通、一码通。我市实现重点运营车辆监测基本全覆盖，建立了车辆动态监管体系，可实时更新全市中心城区1.5万余辆巡游出租汽车、6.7万余辆网约车、3.7万余辆营运车和9700余“两客一危”车辆定位数据，实现重点运营车辆监测基本全覆盖等。

杨文

图片由重庆市交通局提供

交通，兴国之器，强国之基。

高铁、飞机、高速公路、港口航道、轨道交通、“四好农村路”……“十三五”时期以来，重庆交通基础设施建设日新月异，正织就一张“行千里，致广大”的立体交通大网。

来自市交通局的数据显示，“十三五”时期，全市累计完成投资4312亿元，高于“十二五”时期近1000亿元。

不仅如此，交通建设大手笔投入持续增加。今年1—8月，重庆交通累计完成投资692.4亿元，同比增长7.4%，较2019年同期增长26.8%，重庆交通正从“基本适应”向“适度超前”转变，巴山蜀路正变通途。

乘高铁，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；

乘飞机，重庆任何一个区县的直线100公里范围内，至少有1座机场（含市外运输机场）；

驾车高速公路，今年合川至长寿高速建成通车，我市将全面形成三环时代；明年开州至城口高速建成通车，将全面实现重庆“县县通高速”；

沿长江黄金水道，一艘艘巨轮可直达万州港、果园港等重要内河港口；

走“四好农村路”，全市农村居民到所在区县城区的出行时间平均缩短约2小时……

如今，这张立体交通大网让市民正感受到一日千里、朝发“午”至的“重庆速度”，承载着市民满满的幸福感和获得感；

这张立体交通大网正成为经济向高质量发展的加速器，推动重庆交通形成大枢纽、大通道、大融合，推动产业大发展；

这张立体交通大网正推动重庆加快融入“一带一路”和长江经济带建设，推动成渝地区双城经济圈互联互通，推动重庆实施更大范围、更宽领域、更深层次对外开放。



合安高速川渝交界段(中铁建重庆投资集团供图)



重庆航空第30架飞机降落在江北国际机场