

江西综合立体交通版图换新颜

物流天下

一条交通线路，打通万千关节，江西在交通的互联互通上再次“落子”。3月28日，江西省政府新闻办、省交通运输厅联合召开江西省综合立体交通网发展情

况新闻发布会，会议介绍江西省综合立体交通网发展现状以及当前和今后一个时期江西省综合立体交通网发展的主要思路。

夯实综合交通发展基础

中华大地春来早，欣欣向荣万物生。春天，是充满生机与活力的季节，更是催人奋进的季节。3月25日，在南昌国际陆港内，四合龙门吊正在装卸集装箱作业，现场呈现一派繁忙景象；重点交通工程遂（川）至大（余）高速路“春”提速，推动项目建设“加速跑”……江西省在2023年第一季度新开工1234个项目，全面掀起开工热潮，谋求高质量发展的脚步加速前进。

赣鄱大地的江西，物华天宝，人杰地灵，自古就有“吴头楚尾，粤户闽庭”之称。水运通江达海，陆运贯通亚欧，空运纵横全球……虽然身处内陆，但江西积极发挥交通“先行官”作用，畅通“水、陆、空”交通发展大通道，不断优化综合立体交通发展格局。

江西坚持交通先行，逢山开路、遇水架桥，综合立体交通网日趋完善。“截至2022年底，全省综合交通网络里程达到22.2万公里。铁路运营里程达到5219公里；高速公路通车里程达到6731公里；普通国省道达到1.86万公里；内河高等级航道达到960.6公里，港口吞吐

能力达到1.76亿吨。”江西省交通运输厅副厅长刘震华在新闻发布会上表示。

据介绍，自改革开放特别是党的十八大以来，江西省交通运输发展取得重要成就，交通的基础性、先导性、战略性和服务性作用不断增强，为贯彻落实国家重大战略、决胜全面建成小康社会发挥重要支撑作用。“‘四纵三横’综合运输通道基本形成；综合交通基础设施网络不断完善，覆盖性、通达性显著改善；交通运输服务能力和水平持续提升，人民群众的获得感显著提升；安全智慧绿色交通发展水平持续提高，交通运输建设现代化加快推进。”

先一步谋发展，快一步抢机遇。如何加快交通强省建设、构建现代化综合立体交通网？江西省委、省政府在2023年2月印发《江西省综合立体交通网规划》，铺就江西高质量发展快车道。这是江西省第一个综合立体交通网的中长期规划，是指导江西省未来30年构建现代化综合立体交通网的顶层设计。

绘就交通强省建设蓝图

从“一花独放”到“涟漪效应”，内联外通的微循环，让江西交通更发展活力。江西省交通运输厅依据交通实际发展情况，理清发展思路，明确发展举措，提出1个根本目的、2个阶段性目标、6个发展重点和23项具体任务，绘就交通强省建设蓝图。

上一盘棋，聚力谋发展。江西以建设人民满意交通为根本目的，全面提升综合交通整体能力和效率，优化交通资源要素配置，完善综合交通基础设施布局，构建现代化综合立体交通网，为全面建设社会主义现代化江西提供坚强保障。

“到2035年，基本建成现代化综合立体交通网，基本形成‘江西123出行交通圈’，融入‘全球123快货物流圈’；到本世纪中叶，全面建成交通强省，交通基础设施更加完善，交通运输供需有效平衡、服务优质均等、安全有力保障。”对标党的十九大提出的全面建设社会主义现代化国家两个阶段的战略安排，按照《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》等政策，江西系统谋划到2035年和本世纪中叶2个阶段的发展目标，为建设交通强国贡献江西力量。

与此同时，刘震华在会上提出江西构建综合立体交通网6个发展重点和23项具体

任务。摆在发展重点任务首位的是优化江西综合立体交通发展格局，推进形成跨区域、省域、国际“三大通道”。在跨区域通道方面，江西构建以京港澳、沪昆“大十字”为主轴的“六纵六横”对外综合运输通道；在省域通道方面，构建省域“六射四联”交通主骨架，形成连通省域内城镇群间的主动脉、客货运输的骨干网络；在国际运输通道方面，形成功能完备、立体互联、水陆空统筹的国际运输通道。

“到2035年，全省综合立体交通网实体线网总规模达到24万公里以上。其中，铁路8000公里以上，公路23万公里左右，航道5740公里左右。内河港口11个，民用运输机场9个，邮政快递枢纽11个。”江西还着力加快完善轨道交通网、公路网、内河水运网、民用运输机场网、邮政普遍服务网“五张网络”。

提升“一核三极多中心”综合交通枢纽辐射能级；推进交通运输高质量发展，推进安全发展、推进智慧发展、推动绿色低碳和人文交通建设；提高交通运输现代治理能力，完善法规政策与标准体系，加强交通运输人才队伍建设……江西交通区位优势转化为发展竞争胜势的关键之举，势在必行、势在必成。

□ 全媒体记者 石孟园



“南昌—厦门—胡志明”丝路班列的SITC集装箱。 本报资料室供图

构建综合立体交通格局

江西综合立体交通网发展新的蓝图鼓舞人心，新的使命催人奋进，新的征程任重道远。“总体上看，江西交通运输发展已经打下比较坚实的基础，正逐步迈入高质量发展和加快构建现代化综合交通运输体系的新阶段。”刘震华表示，但交通运输发展不平衡不充分问题仍然突出，综合交通枢纽辐射带动能力不强，综合交通运输结构不优，交通发展质量和治理水平有待提高。

发挥江西交通区位优势，强化运输通道建设，提高主要枢纽对外开放水平；强化交通运输统筹融合发展，推进交通基础设施补短板、强弱项，提高网络衔接和枢纽运行效率……在当前和今后一个时期，经济社会发展为江西交通

运输发展带来新的历史机遇和挑战，对构建现代化高质量综合立体交通网提出新要求。

刘震华在会上强调，要坚持以实为本重成效，切实履行好交通运输部门职责，有效解决项目建设中的重点难点问题；加强与省直相关部门的沟通协调，共同破解建设中的资金资源等制约问题，加强对部、省汇报争取工作，形成部省紧密对接机制。

全局上谋划，关键处落子。江西坚持以谋为先促发展，强化战略引领，主动谋划一批利当前、管长远的重大交通工程；准确把握交通运输在构建新发展格局中的定位和使命，着眼于深度融入“一带一路”建设，全面参与长江经济带建设，积极对接京津冀等国家重大区域

发展战略。江西坚持干字当先，实干为要，加快交通网络布局，全面提升交通枢纽地位。下一步，江西将围绕规划的轨道交通、公路、内河水运、民用机场等网络布局，加密铁路网络、完善公路网络、补齐水运网络、优化机场布局，积极推进昌景黄铁路、瑞梅铁路等一批重大交通基础设施项目。

襟三江而带五湖，江西综合立体交通发展有潜力、有空间、有动力。党的二十大的胜利召开，为江西做好未来五年和更长时期各项工作指明了方向。江西将聚焦“作示范、勇争先”目标定位，加快构建现代化综合立体交通网，奋力推动交通强省建设实现新跨越。

厚植民生底色 带来幸福满满

□ 许愿

俯瞰赣鄱大地，高速公路纵横交错，宛如一条条奔腾的血脉，为城市发展输送源源不绝的养料。水运通江达海、陆运贯通亚欧、空运纵横全球……一项项成就就标注着江西交通强省建设的坚实步伐，也成为交通便民惠民的生动写照。

擦亮交通强省建设的民生底色，要改善硬件。逢山开路、遇水架桥，背后是交通科技创新实力的稳步提升。不断推进智慧发展的交通运输科

技含量更足、便捷程度更高，从出行不便到内畅外联，连通地域，牵手城乡，交通运输生产力得到极大发展，给地区经济社会发展注入了勃勃生机，也为居民工作生活提供了经济便捷的出行方式。

擦亮交通强省建设的民生底色，要升级服务。交通运输的服务能力和水平持续提升，人民群众的获得感才会逐步提升。“村村通公路、村村通公交”助力打通“最后一公里”；从田间

到舌尖，足不出户也能通过先进的物流网络享用到新鲜的地域美食……不断优化的交通服务，借助四通八达的交通网络，转化为城乡居民切实提升的出行体验和幸福指数。

交通很宏大，也很细微。交通运输与人民群众生产生活息息相关，交通在扮演好“先行官”角色的同时，更应该厚植民生底色，努力建设人民满意交通，不断增强人民群众的获得感幸福感安全感。

客货邮共融 农村客运共荣

近期，不少城市的公路客运站陷入亏损关停风潮。关于客运站消失的争议登上热搜，引起广泛讨论。事实上，农村客运班线从城市到农村的接驳、农村村镇之间的通行对农村交通体系的完善仍不可或缺。

去年8月，交通运输部《关于加快构建发展长效机制切实保障农村客运稳定运行的通知》中，针对农村客运班线亏损问题指出，各地交通运输主管部门要加强与商务、供销、邮政等部门的沟通，积极搭建合作平台，推进农村客运与货运物流、邮政快递、供销等深度融合发展，构建完善“一点多能、一网多用”的农村运输发展新模式，实现站场、线路、信息资源的共建、共享、共用，提升农村客运自身“造血”能力。

逐渐消失

“这么新、这么漂亮的车站要停用，太可惜了。”谈到要停用的汉口北客运中心，曾多次在此乘车的武汉市民王君感叹。武汉最大客运站汉口北客运中心，最近一直在停运边缘徘徊。

3月1日，武汉市黄陂区交通运输局发布公告，汉口北客运中心将于2023年3月15日起终止经营。这是武汉继新荣客运站之后，又一停运的客运站。

事实上，不止汉口北客运中心，近年来，武汉之外，全国越来越多汽车客运站陷入关停风潮。客运站关停仿佛开启“加速键”，今年开年3个多月，就有海口汽车东站、湛江汽车南站等多个车站接连宣布停运。

2月，已经投运30年的海口汽车东站，拟于2023年4月停止运营。据海南海汽运

输集团统计，海口汽车东站周一至周四日均客流量仅五六百人次，即使在节假日也不过1000人次。

同样在2月，湛江市交通局官网显示，在湛江市汽车南站向该局提出停业申请之后，“我局同意该站自2023年3月15日起停止营业”。

1月1日，广州市的罗冲围客运站因经营原因停止班车发班。仅在2021年一年，广州撤离和关停的客运站就多达10家。而整个广东省关停的客运站则多达42家。

交通运输部数据显示，全国公路营业性客运量在2012年达到顶峰355.7亿人次，后续每年下降，2014年达到190亿人次，2019年为130亿人次。疫情之后，公路客运客流惨遭“腰斩”，2021年全年只有50亿人次。

在国家发改委综合运输研究所城市交通中心主任程世东看来，客运交通方式的转变，是其中关键原因。

“原来公路客运中长距离出行的需求，比如从省会到地级市，或从一个地级市到另一个地级市，被高铁逐步抢占；而从地级市到县或者从县到乡镇这些100多公里以内的出行需求，则被私家车或顺风车挤占。”程世东表示。

同样是2012年到2022年，全国铁路营业里程从9.8万公里增长到15.5万公里，其中高铁从0.9万公里增长到4.2万公里，大多数地级市都已纳入到高铁网中。而在这10年中，网约车逐步推出顺风车、拼车等功能。

正视困境

在“客运站正在‘消失’”的背景下，部

分农村地区村民出行难的问题需要正视。就在前段时间，有广东信宜贺镇网民在网上反映，该镇“一共有大小12个自然村，但每个自然村都没有统一的出行交通工具，这个是真的非常不便”，呼吁当地能根据实际情况对村里私自运营的面包车进行“让步”。

3月7日，信宜市交通运输局对此作了答复，一方面建议乘坐正规客运车辆出行，称将严厉打击“黑车”；另一方面表示因不少农村客运班线处于亏损状态，暂无法增加新路线，正着手优化调整全市的农村客运班线。

一边是许多村民出行难，一边是客运班线亏损，这类问题显然不只是信宜才有。不论是农村人口流出，还是私家车、摩托车日益常见的分流效应，都让农村客运车辆陷入窘境：刚需依旧存在，但频次不高、人流不多，农村学生、村里老人、留守儿童和其他缺乏学车开车条件的人群成了“主力乘客”。这么一来，那些客运班线自然缺乏足够利润去支撑自身长期运营，停运减运也就在所难免。本质上，这是经济社会发展在农村交通出行领域的投射。

农村客运的困境需要正视，但亏损的解决方案不应是不该停运却停运，抑或是该增加运力却不增加。简单地给农村客运运力做减法，带来的也许是农村社会的流动性受阻，经济活力受影响，空心化趋势加速，这对乡村振兴和打通“双循环”在乡村末梢的关节，都可能是掣肘。

农村客运和道路基建是农村经济社会发展的基础，客运也是农村基础性公共服务的一部分。近年来，我国农村客运事业持续快速发展，到2020年8月底，全国具备

条件的3.1万余个乡镇和54.3万余个建制村全部实现通客车，形成了遍布农村、连接城乡、纵横交错的农村客运网络。但越是这样，越要谨防农村客运的“回潮”给村民出行增加痛点堵点。

不能因为村民出行需求部分向私家车转移是大势所趋，就认为现在到了农村客运班线该退出的时候。毕竟，无车家庭坐客运大巴的需求也是民生需求。

融合转型

《关于加快构建发展长效机制切实保障农村客运稳定运行的通知》明确要求，各省级交通运输主管部门要组织市、县级交通运输主管部门根据本地区农村客运运行监测情况，动态评估农村客运运营模式适配性，对原运营模式难以维持稳定运行的，要及时通过优化线路、调整运营车型等方式，保障农村客运“开得通、留得住”。

而在此之前，交通运输部就在引导我国农村客运市场由过去单一的公交客运模式向“客货邮”高度融合模式转型。现实中，有些地方在这方面也摸索出了切实有效的模式。

扫描、分拣、装车……在内蒙古自治区赤峰市克什克腾旗客运站。如今，每天都有几百件包裹搭乘公交车抵达该旗13个乡镇。“农村‘客货邮’融合发展模式铺开，我们真正实现了人享其行、物畅其流，内联外通、客邮兼顾、高效便捷的乡村快递物流体系正逐步形成。”赤峰市邮政管理局有关负责人表示。

近年来，为推进深化农村寄递物流体系建设，赤峰市邮政管理局聚焦农民群众

幸福出行、物流配送、邮政寄递三个“最后一公里”难题，积极协调属地政府和相关部门，把深化推进农村“客货邮”融合发展作为加快快递进村、助力乡村振兴的有力抓手，取得了显著成效。

克什克腾旗地域辽阔，苏木（乡镇）纵深100多公里，快递下乡困难重重。自2009年起，克什克腾旗邮政分公司就不断探索与当地客运站合作，以县、乡客运站为节点，让快递“乘坐”公交车下乡进村。

据了解，推行“客货邮”融合发展以来，客邮双方开通了多条“客货邮”合作线路，实现每日多班运行，镇村党报党刊和邮政快件配送效率大幅提高，快件送达村户时间由原来的2天缩短至1天。

“为推动‘客货邮’构建全域融合网络，我们联合克什克腾旗交通局积极推动旗客运站盘活客运站3600余平方米闲置营业场地，改扩建成‘客货邮’分拨中心。项目建成后，将实现快件运输车辆与‘客货邮’运输车无缝对接、零距离转运。”赤峰市邮政管理局有关负责人介绍，后期，还将争取吸纳更多快递品牌加入，进一步推进快递降本降费，彻底解决乡村部分地区快递二次收费问题，充分彰显便利性、快捷性。

（本文综合整理自中国新闻周刊、新京报、中国邮政快递报、中国水运网等媒体报道）

