

刘武君 顾承东 赵海波 林 晨 著
上海科学技术出版社

The background of the cover is a faint, yellow-toned map of Tianjin, China, showing its extensive transportation network. The map includes major highways, expressways, and railway lines, with various nodes and interchanges marked. The title text is overlaid on the right side of the map.

建设枢纽功能 服务区域经济

天津交通发展战略研究



刘武君 顾承东 著
赵海波 林 晨

建设枢纽功能 服务区域经济

——天津交通发展战略研究

上海科学技术出版社

责任编辑

陈立群

胡 毅

装帧设计

房惠平

装帧制作

顾文慧

图书在版编目(CIP)数据

建设枢纽功能 服务区域经济：天津交通发展战略研究 / 刘武君等编著. —上海：上海科学技术出版社，2006.10

ISBN 7-5323-8282-6

I. 建... II. 刘... III. 城市运输：交通运输—发展战略—研究—天津市 IV. F572.882.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 137866 号

地图审图号：GS(2006)060 号

上海世纪出版股份有限公司
上海科学技术出版社 出版、发行

(上海钦州南路 71 号 邮政编码 200235)

新华书店上海发行所经销

上海新华印刷有限公司印刷

开本 787 × 1092 1/16 印张 13.5 字数：300 千字

2006 年 10 月第 1 版 2006 年 10 月第 1 次印刷

定价：158.00 元

如发生质量问题，读者可向工厂联系调换

内容提要

本书是关于天津综合交通的战略研究,以天津城市枢纽功能构成中的空港、海港、轨道交通、道路等交通要素为研究对象,以“建设枢纽功能、服务区域经济”为目标,提出了京津冀联手建设国际一流的联合机场、港城联动走向综合性航运中心、协调各方利用轨道交通重筑城市空间结构、建设完善的道路系统全力发展物流产业、加大力度推动物流信息平台的形成,以及在此基础上建设“一城两港”、“一河两网三轴”的城市空间结构等重大战略。

本书对城市规划、城市经济、城市交通以及城市建设各专业的技术人员、研究人员和决策者具有一定的参考价值。

序

战略是理想与现实的结合，它一方面代表着追求的目标，引导着前进的方向，另一方面也是基于科学思考对现实的剖析，进而解决发展中的实际问题。

天津交通的发展必须要有长远的视角，要从城市未来10年、甚至几十年的发展，要从天津所在的京津冀、环渤海、东北亚区域，甚至在全球范围内来考虑其战略。按照国务院2006年7月批准的“天津市城市总体规划（2005—2020年）”，天津的城市性质定位为“环渤海地区的经济中心、国际港口城市和北方经济中心”。把上述定位与天津的城市发展建设目标相结合，我们把它具体解释为：“努力把天津建设成为我国北方国际航运中心和国际物流中心、区域性综合交通枢纽和现代服务中心”。

海、陆、空各种交通设施是航运中心、物流中心和交通枢纽建设的重要基础，我们在本书中强调的是它们的一体化，特别是促成它们一体化的各种枢纽设施的建设。只有这些不同种类、不同层次的枢纽设施发挥了功能，才能实现天津的交通系统一体化，从而实现天津市在区域中的枢纽功能，实现其国际性航运中心的目标。天津建设国际航运中心是京津冀区域经济发展的需要，是京津冀参与东北亚地区竞争的需要；同时也是天津参与区域分工，服务区域经济的需要。作为航运中心的定位，应该使天津的城市结构摆脱与北京“同构竞争”的误区，形成功能互补，走向两市的合作与双赢。因此，天津应该响亮地提出“建设枢纽功能、服务区域经济”的口号，大力推进国际航运中心的建设。

建设航运中心的任务主要在于两个方面，一是海港，二是空港。对于天津来说，

海港已经有了相当的规模和良好的服务水平,接下来还需进一步促进港城联动,推动环渤海组合港的形成,走向综合性航运中心。但空港到目前为止,还没有一个明确的战略规划。同海港一样,在东北亚地区,空港之间激烈的竞争也已经拉开序幕,天津机场在这一地区如何定位、如何参与竞争,急需一个明确的发展战略规划。

另一方面,天津还是区域性综合交通枢纽。20世纪90年代以来,天津的高速公路已经有了很大的发展,高速公路网络已经基本形成,网络效益已经开始发挥出来。现在,新一轮轨道交通(高速铁路、城际线、地铁线、轻轨线等等)建设的热潮已经来临,天津作为交通枢纽城市如何抓住这一机遇,带动城市的高速发展,需要在认识上和理论上都有新的突破。由于轨道交通与城市空间发展有着极为密切的关系,天津必须尽早制定详尽的轨道交通与城市空间发展相互协调一致的概念规划、总体规划和详细规划,以及规划实施方案和计划。

进入21世纪以来,天津进入了城市高速发展的新时期,各种冲突与矛盾急剧增加,城市交通问题开始恶化。交通发展与城市发展的问題、不同交通方式的功能定位问题、交通在城市经济生活中的定位问题等等,所有这些问题都必须、也只能通过发展来解决。因此,发展战略就显得特别重要。天津需要一个高度整合的、富有远见和弹性的交通规划理念和方法。

本书通过分析天津的内部形势和区域发展的环境,找出天津交通发展的重大机遇,并进一步分析这些机遇,研究天津抓住这些机遇的可能性和必要性,研究抓住这些机遇需要准备的条件,以及研究如何启动规划和建设工作。希望本书能为天津综合交通体系的研究和建设发展提供一些决策参考,希望它能够起到抛砖引玉的作用。

本书作者一同

2006年6月

目 录

概 要	1
一、抓住机遇，推进京津冀一体化	2
二、三地联手，建设国际一流的联合机场	3
三、协调各方，建设综合性交通枢纽——新天津站	3
四、轨道交通将重塑城市交通结构和空间结构	4
五、明确目标，建设“一城两港”、“一河两网三轴”	5
 第一章 前言——建设枢纽功能 服务区域经济	7
一、建设枢纽功能，服务区域经济	8
二、研究的对象与内容	9
三、研究的思路与方法	10
四、本书中的用词	10
 第二章 空港——京津冀联手 建设国际一流的联合机场	13
第一节 滨海机场的现状与京津冀民航需求预测	14
一、滨海机场的现状	14

二、京津冀民用航空需求预测	15
第二节 滨海机场的问题与天津空港的出路	15
一、滨海机场发展所面临的问题	15
二、武清地区具备建设新机场的最好条件	17
三、杨村机场的搬迁	19
第三节 天津空港的战略定位	19
一、天津面临的机遇与挑战	20
二、走向京津冀联合机场	22
三、建设国际一流的枢纽机场	23
四、京津冀地区三机场的分工与定位	24
五、“首都第二机场就是新天津机场”的发展战略	25
第四节 京津冀联合机场建设、运营模式	26
一、京津冀联合机场的管理体制	26
二、京津冀联合机场的运作机制	30
三、京津冀联合机场公司的投资、经营、管理	32
四、“不求所有、但求所在、但求所用”的发展战略	34
第五节 京津冀联合机场的规划建设	35
一、京津冀联合机场的规划	35
二、加强地面综合交通运输体系的建设，拉近天津与机场的距离 ...	38
三、加快作为机场集疏运系统的市域轨道交通和高速公路的建设 ...	39
四、“建一流机场，并使之与天津更近”的发展战略	40
第六节 推动京津冀联合机场周边地区的综合开发	41
一、迅速促成京津城市带的发展	41

二、天津必须大力发展临空产业	42
三、“向机场投入，找航空城要回报”的发展战略	42

第七节 天津空港发展战略	44
---------------------------	-----------

第三章 海港——港城联动 走向综合性航运中心	47
-------------------------------------	-----------

第一节 天津港的现状与问题	48
一、岸线规划有待进一步研究	48
二、港城定位与规模值得商榷	50
三、港口吞吐量中集装箱所占比例偏低	51
四、信息基础设施的配套不足	52

第二节 世界主要航运中心模式与经验	53
一、综合服务模式——伦敦	53
二、腹地门户模式——鹿特丹	53
三、中转模式——新加坡	54
四、当前国际航运中心的主要特点	55

第三节 天津港的战略定位与选择	56
一、充分发挥天津港的优势，参与东北亚港口群的分工和竞争	56
二、推动环渤海组合港的形成	56
三、以京津冀为基础，进一步向内陆扩展腹地	58
四、整合港城功能，发展现代港口相关产业	59

第四节 天津海港发展战略	60
一、加快滨海区城市建设，推进港城一体化	60
二、大力发展现代物流产业，促进供应链一体化	61

三、推进集装箱多式联运，建设集装箱枢纽港	62
四、加强信息化建设，构筑支撑海港发展的现代化信息港	64
五、建设港口货运专用通道，提高疏港效率	66
六、做好港城内的交通组织，支撑港城功能的发挥	67
七、转变政府职能，建立一个与市场相适应的体制	68
八、确立投资多元化、管理社会化、经营市场化的理念	69

第四章 轨道交通——协调各方 重筑城市空间结构

第一节 天津轨道交通的分类和定义

一、国家干线	72
二、城际线	73
三、城郊铁路	74
四、市域线	75
五、市内线	76

第二节 天津轨道交通的现状与问题

一、线路功能与定位不明确，理念不清楚	77
二、客货运输不分	77
三、与城市空间发展规划的关系不明确	78
四、中心城线网的向心性太强，不利于旧城改造和城市空间的拓展 ...	79

第三节 轨道交通与城市空间结构

一、交通经常是城市工业化和城市空间发展的主导	80
二、重大基础设施的选址和建设，在很大程度上决定着城市空间结构的形成	80
三、发展轨道交通是改变城市小汽车型扩张模式的重要途径	81

四、轨道交通的发展将重塑城市交通结构	81
五、轨道交通的建设将重塑城市空间结构	82
六、轨道交通建设有利于土地开发和交通建设的良性互动	82

第四节 天津轨道交通发展战略 83

一、改建轨道交通内环线，有效疏解中心城的交通压力	84
二、立足长远发展，综合考虑国铁干线客运枢纽的设置	86
三、建设京津唐城际线，促进京津冀一体化	88
四、充分利用城郊铁路，疏解中心城区，推动郊区县的发展	88
五、利用市域线加强港城联系，形成带状的空间结构	88
六、大力发展市内线，构建中心城区高效的综合交通体系	89
七、轨道交通线路的规划应与城市的发展轴一致	90

第五节 发展战略实施后的效果 92

一、符合城市发展规律，结合并引导城市发展	92
二、功能定位明确，使用分工清晰	92
三、符合轨道运输规律，有利于提高效率	93
四、网络有较高的覆盖率，可确定轨道交通的主体地位	94

第五章 道路——继往开来 全力发展物流产业 95

第一节 天津道路交通发展的战略思考 96

一、交通一体化是京津冀一体化的突破口	96
二、交通正从城市开发的配角转化为主角	97
三、构筑客货分离、快慢分开、内外清晰、高效灵活的道路交通系统 ...	97

第二节 立足区域协调发展，进一步完善高速公路网 97

一、高速公路网直接制约着城市空间的总体布局	97
二、反对在外环线外再加环线	99
三、合理规划疏港通道，有效组织客货运输	100
第三节 合理组织道路系统，构筑畅达的集散空间	100
一、做好轨道交通站前广场的规划和交通组织	100
二、道路交通与轨道交通要进行合理分工	101
三、线路巴士要与轨道交通做好配合、衔接	102
四、道路运行的合理分流是实现交通畅达的关键	103
第四节 发展物流业，整合已有产业，提高城市竞争力	104
一、发挥天津交通枢纽的作用，推动物流产业链的形成和发展 ...	104
二、合理布置物流中心，提高货物流通的效率	105
三、加强物流中心的联系，实现货物的便捷运输	106
四、努力营造现代物流发展的宏观环境	106
五、加强物流基础设施的建设，保障物流系统的运行	108
第六章 信息港——加大力度 推动物流信息平台的形成	109
第一节 信息基础设施是城市效率的保障	110
第二节 电子数据交换	111
第三节 集装箱运输的信息管理	112
第四节 航空城的信息化建设	115
一、航空城信息化的概念	115
二、信息化航空城的构造	116

三、航空物流系统的概念和信息服务内容	118
四、管理运营的主体	119
第五节 全力以赴，推动物流信息平台的形成	119
第七章 空间结构——明确目标 建设一城两港、一河两网三轴 ...	121
第一节 天津的区域定位	122
一、华北与西北（黄河流域）	122
二、京津冀	123
三、京津唐（京津轴）	124
第二节 “一城两港”、“一河两网三轴”	125
第三节 建设新行政文化中心，推动城市空间拓展	126
第四节 高等级道路、高速公路与城市空间结构	127
第五节 轨道交通将重塑天津的城市空间结构	128
一、“核—轴”型发展模式	128
二、轨道交通将重塑城市意象	130
三、轨道交通将重塑天津的城市空间结构	130
四、多核结构与核的构成	131
五、轨道交通与空间发展战略	132
第八章 结语——抓住机遇 迎接挑战	135
一、抓住机遇，推进一体化	136
二、抓住机遇，加快城市建设步伐	137

三、抓住机遇，尽快启动关键项目	137
附 件	139
附件一 京津冀地区民用航空需求预测	140
附件二 京津冀联合机场选址建议报告（概要）	154
附件三 国外机场地区综合开发	159
附件四 天津港周边港口概况	167
附件五 深圳港投融资、建设与管理	174
附件六 上海市轨道交通明珠线一期	178
附件七 建设虹桥枢纽，服务区域经济	183
附件八 上海磁浮示范线的运营管理	188
参考文献	192
图表目录	195
后 记	201

概 要

建设枢纽功能 服务区域经济

——天津交通发展战略研究

一、抓住机遇，推进京津冀一体化

抓住机遇，首先要问机遇是什么？机遇是区域经济的协调发展、是京津一体化，一体化就是经济的一体化、城市的一体化、交通的一体化。

京津冀城市群的形成将是京津冀地区经济一体化的必然结果。这一结果又必将使天津成为这巨大城市群的核心城市之一，这将进一步为天津的发展开拓更加广阔的空间、促进天津城市空间的发展。

京津冀城市群空间规划应以交通一体化为基础。纽约有 10 条铁路，芝加哥有 30 多条铁路，东京的国铁更是有一个规模巨大的网络。京津城市群需要一个高速公路网和一个高速轨道交通网。要在京津间尽快建设一条快速轨道客运专线，以缩短各城区间的距离，实现具有“同城效益”的商务圈。同时，天津城市轨道交通网络必须与京津城际高速轨道交通网实现非常便捷的连接。这样一来，北京、天津的市政基础设施、国际金融、文化娱乐设施、医疗卫生设施等等，就将真正实现区域共享（图 1）。

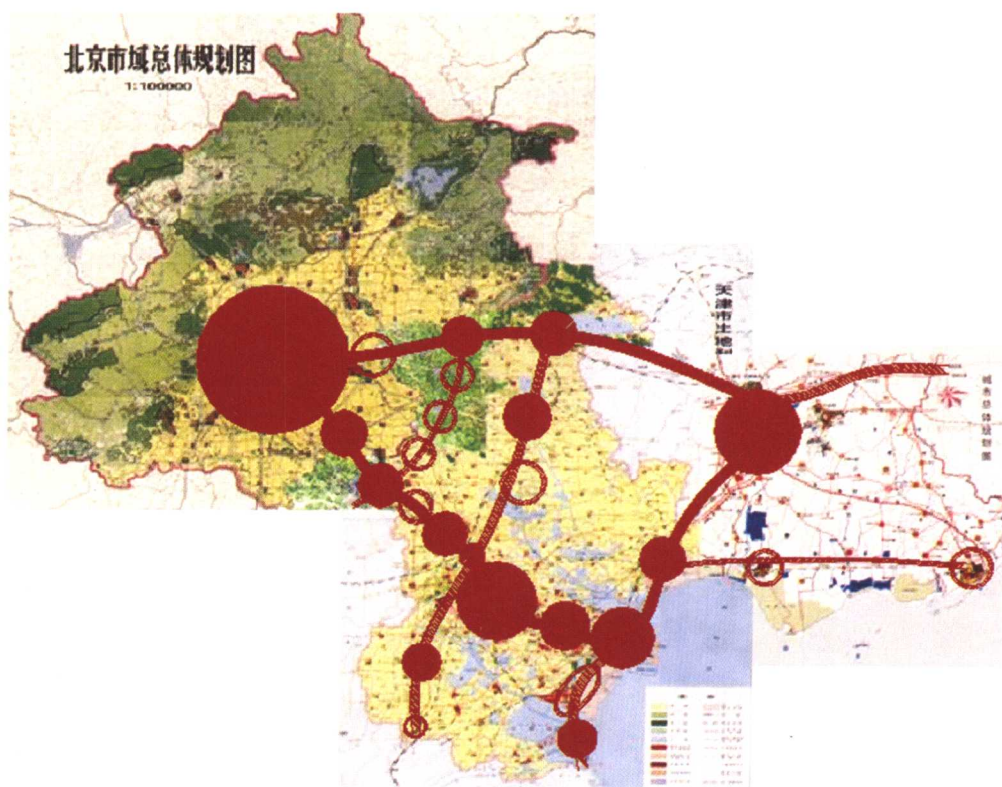


图 1 京津唐区域空间结构示意图

二、三地联手，建设国际一流的联合机场

对于天津城市空间的扩展来说，推进京津一体化是天津城市发展的最大战略，而推进京津一体化的最关键项目就是京津冀联合机场。因此，这是一个事关大局的重要“棋子”，我们必须抓住最适当时机，下好这个“棋子”。

对于天津来说，无论选择什么方案，都必须解决杨村机场搬迁的问题。而滨海机场与城市发展的矛盾决定了它不可能承担起天津航运中心发展的重任。既然如此，现在就开始在杨村以西地区选址，建设一个国际一流的京津冀联合机场，就是天津的最佳选择。

京津冀联合机场的选址、规模，以及它的发展壮大，都直接影响天津建设国际性贸易中心、航运中心的步伐。也将直接影响京津一体化的速度。天津未来10年、20年的发展可以说很大程度上是系之于空港的（图2）。

让天津与京津冀联合机场一起飞起来！

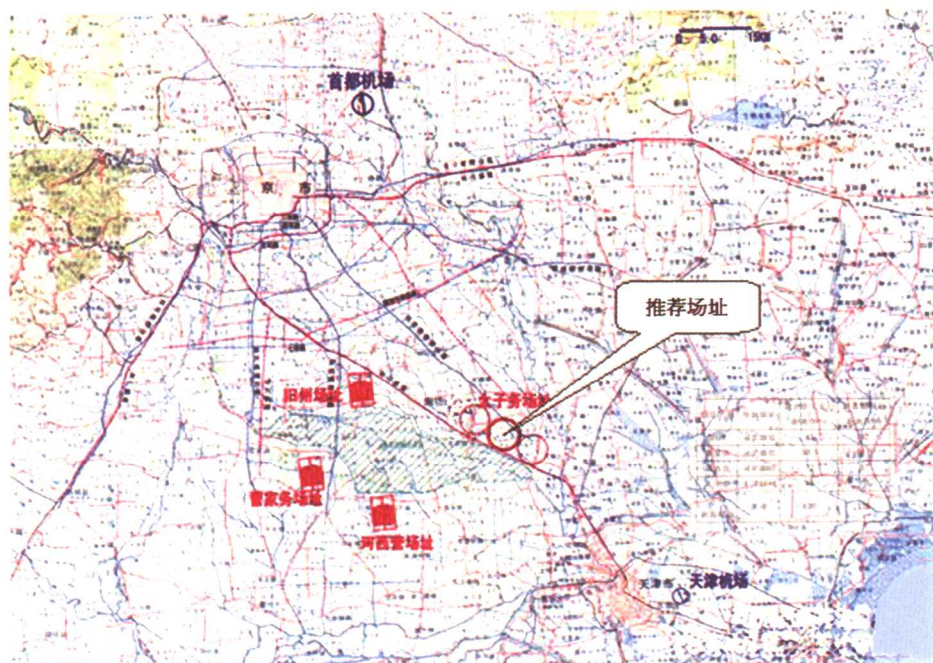


图2 京津冀联合机场推荐场址相对位置图

三、协调各方，建设综合性交通枢纽——新天津站

对于天津城市空间结构的发展来说，轨道交通建设是一个重大机遇。而轨道交通中的关键项目其实就是国家铁路枢纽——新天津站。新天津站的选址和功能定位，关