



桂林市综合运输服务体系研究

王平莎, 杜晓丽, 谭晓琳, 许薇
(中交水运规划设计院有限公司, 北京 100007)

摘要: 桂林市以区域交通枢纽为发展定位、建设国际旅游胜地为发展战略, 未来将带来客货运量的稳步增长。针对由此对综合客货枢纽场站设施、运输服务所提出的更高需求, 立足于桂林市经济社会发展和旅游城市特色, 从综合客运枢纽、货物集疏运中心、运输服务信息共享、运输组织模式、运输服务工作机制、运输服务标准规范等方面进行系统研究, 通过推进区域综合运输协同、城市内外交通协同、城乡客货运输协同, 构建与桂林城市发展相适应的“衔接顺畅、服务优质、支撑有力、管理规范”的综合运输服务体系。

关键词: 综合运输; 运输服务; 体系设计; 枢纽; 运输组织

中图分类号: U 12

文献标志码: A

文章编号: 1002-4972(2016)S1-0016-05

Study of comprehensive transportation service system for Guilin

WANG Ping-sha, DU Xiao-li, TAN Xiao-lin, XU Wei

(CCCC Water Transportation Consultants Co., Ltd., Beijing 100007, China)

Abstract: Guilin, developed as a regional transportation hub, will be strategically established as an international tourist destination, bringing steady growth in both passenger and freight transportation. In order to meet the higher demand for station facilities and transport service that comes with the strategy, this paper researches the comprehensive transportation service system for Guilin. Based on the city economic, social development and urban tourism characteristic of Guilin, the paper studies the comprehensive passenger transport hub, the goods in transport center, transportation service information sharing, transportation organization mode, working mechanism of transport service, transportation service standards of system. Through promoting regional transportation cooperation, coordination of urban external traffic, urban and rural passenger transport cooperation, this paper builds the comprehensive transportation service system, with *the smooth convergence, quality service, strong support, and standard management*, which is aligned with the city development of Guilin.

Keywords: comprehensive transportation; transport service; system design; hub; transportation organization

交通运输是国民经济和社会发展的基础性、先导性产业, 服务是综合交通运输体系建设的根本目的。综合运输服务是国家综合运输体系向社会和消费者提供的最终产品, 是基于铁路、公路、水运、航空、管道、城市公共交通等各种运输服务形式所形成的一种集成服务能力, 反映了一个国家跨地区、跨行业、跨企业优化配置运输资源,

以系统效率最高的方式来满足运输需求的总体能力^[1]。

“十三五”期交通运输将进入基础设施大建设与综合运输大服务并举并重的发展阶段。综合运输服务将围绕结构调整、转型升级、提质增效的目标要求, 建设统一开放、竞争有序的市场体系, 推进客运“零距离换乘”和货运“无缝化衔接”,

收稿日期: 2016-06-16

作者简介: 王平莎(1988—), 女, 工程师, 从事智能交通工程规划设计。

进一步丰富运输一体化服务形式, 实现综合运输服务与移动互联网深度融合、与关联产业密切联动, 有力支撑交通体系成为经济社会发展的先行官。

为加快推进综合运输体系建设, 提高城市综合运输服务水平, 方便人民群众便捷出行, 提高运输组织衔接效率, 交通运输部组织开展了综合运输服务示范城市建设, 桂林已纳入第一批示范创建城市^[2]。

1 桂林市建设综合运输服务体系发展需求

桂林市是桂东北地区的政治、经济、文化、科技中心, 是连接湘、桂、黔、粤 4 省区乃至西南、中南、华南地区的交通枢纽。2015 年桂林市地区生产总值 1 942.97 亿元, 位列广西壮族自治区第 3 位, 增速 8%。2014 年道路、水路运输换算周转量完成 168.64 亿 t·km, 同比增长 10.89%^[3]。根据“十三五”规划预测(图 1), 未来 5 年桂林市客货运量、客货运周转量将稳步增长, 年均增长率约在 9% 左右, 2020 年全市旅客运输量将达到 3.6 亿人次、货物运输量达到 1.8 亿 t, 这将对综合客货枢纽场站设施、运输服务等提出较高的发展要求^[4]。

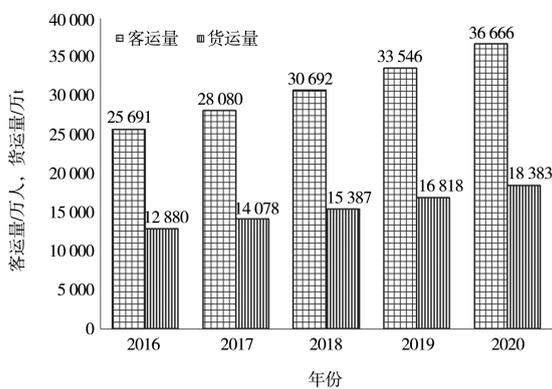


图 1 2016—2020 年桂林市客货运量预测

桂林市以国际旅游胜地建设这一国家战略为统领, 着力推动旅游产业转型升级, 拥有 51 国公民 72 h 过境免签、东盟 10 国旅游团 6 d 入境免签等多项政策。2015 年全市接待旅游总人数 4 470 万人次, 居全国地级市前列; 旅游总收入占全市地区生产总值的 26.6%。

桂林市具备“桂湘黔粤”交界区域中心城市的区位优势(图 2), 对周边的辐射带动能力较强, 通过国际旅游胜地和区域性综合交通枢纽城市的建设, 桂林将吸引和聚集更多的旅游、过境、商务、服务等出行客流和货物物流。桂林人口出行密集频繁, 货物运输需求量较大, 既为综合运输服务发展提供了广阔的发展空间, 也提出了较高发展要求。

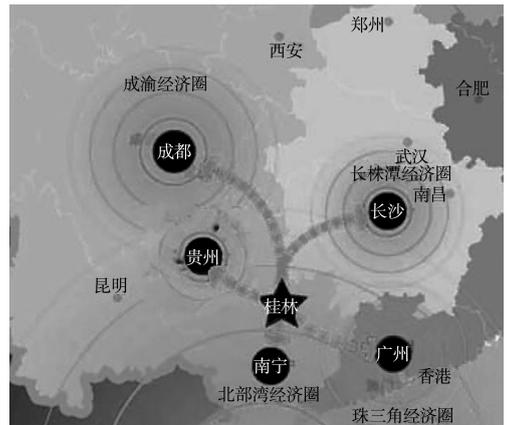


图 2 桂林市区位

2 桂林市建设综合运输服务体系的现状

2.1 综合运输网络体系初步形成

桂林市近年来加大综合交通投资力度, 全面提升各种运输方式的整体优势和运行效率, 已初步形成公路、铁路、水路、航空和城市交通于一体的综合交通运输体系。

桂林市高铁通车里程达 420 km, 成为国内首个“一市九站两高铁”的地级市, 2015 年铁路客运量达 2 438.7 万人次。桂林两江国际机场为 4F 机场, 是中国软硬条件领先的国际机场之一, 2015 年桂林两江国际机场全年旅客吞吐量为 636 万人次。桂林是国家公路运输枢纽城市。全市有一纵三横 4 条高速公路穿境而过, 13 个区县均通达高速公路, 二级及以上普通公路里程达 1 660.5 km, 建制村沥青路通畅率达 90%。桂林水运发展潜力巨大, 其内河旅游客运是广西水上客运主要组成部分, 2015 年水上旅游客运周转量增长 2.6%。

桂林市在推进各运输方式基础设施体系成环成网、紧密衔接的基础上, 构建了“三主四辅”

的综合客运枢纽布局，同时加强桂林西货运枢纽、临空物流中心等关键节点的建设，实现中转换乘和无缝衔接，由通道建设为主向通道与枢纽建设协调发展转变，促进各种运输方式优势互补、共同发展，更加凸显了整体优势和集约效能。

2.2 综合运输服务水平不断提升

桂林市依托综合客运枢纽、城乡客运枢纽，在客运组织模式实现对外交通、城市公交和城乡客运的一体化衔接换乘。桂林两江机场通过“空铁通”和“空巴通”等客运联程服务产品，进一步加强航空与铁路、公路间的客运接驳服务。桂林汽车客运北站通过开通免费接驳车，实现与高铁客运的有效接驳。

桂林市依托两江机场、中铁物流、广西物资储运公司等大型物流企业和物流基地，通过公铁空联运、公铁联运等多式联运组织方式，推进物流运输的高效集散，同时提供城市配送实现门到门的运输服务，推进货物“一票到底”。

2.3 综合运输信息化建设初见成效

桂林市依托两化融合试点和国家智慧城市试点，按照“智慧桂林”总体规划要求，以智慧旅游为城市建设的突破口和信息产业增长点，带动智慧交通、智慧农业等一系列智慧产业发展。

桂林交通运输行业正在建设交通运输协调指挥中心，构建公路枢纽、公共交通、机场、高铁客流信息采集系统，建设综合交通运输信息平台，初步实施不同运输方式的数据交换，实现综合运输的安全监控及协同应急管理。

3 桂林市建设综合运输服务体系战略研究

在积极响应“一带一路”和“珠江-西江经济带”国家发展战略的基础上，桂林市将以区域综合运输协同、城市内外交通协同、城乡客货运输协同为发展理念，打造“地空联动、公铁协同、水陆衔接、城乡一体、内畅外联、优质高效、支撑有力、管理规范”的综合运输服务体系。

3.1 综合客运枢纽体系

通过两江机场综合客运枢纽扩建、桂林北综合客运枢纽升级改造、临桂新区综合客运枢纽、桂林汽车客运南站、磨盘山码头综合客运枢纽改扩建等建设（表1），构建“四主五辅”的综合客运枢纽体系（图3）^[5]。各综合客运枢纽建设无缝对接、快速衔接的换乘设施系统，建设标准化、规范化、人性化的旅客信息换乘引导标识系统，建设功能完善的旅游集散和信息服务系统，实现民航、铁路、长途、公交、出租、社会车辆、租赁车辆等零距离换乘。

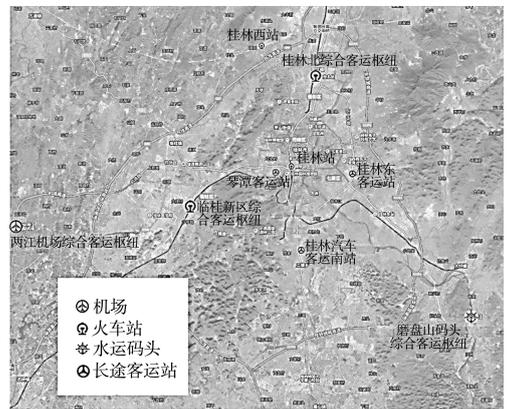


图3 桂林市综合客运枢纽规划布局

表1 桂林市重点建设综合客运枢纽

枢纽分类	枢纽名称	建设情况	功能定位
综合 客运 门户 枢纽	两江机场综合客运枢纽	改扩建	对外、对内两大辐射面，为我国西南地区重要的国际出边中心，增强桂林市作为世界旅游城的国际通达性
	桂林北综合客运枢纽	改扩建	办理湘桂线南宁方向始发终到客车、贵广线始发终到客车以及贵广线转线客车作业
	临桂新区综合客运枢纽	新建	办理湘桂线南宁方向始发终到客车，以及通过客车作业
	磨盘山码头综合客运枢纽	改扩建	主要服务于旅游交通
综合 客运 辅助 枢纽	桂林站	已建成	主要承担衡柳铁路的动车组列车的停靠和始发终到
	桂林西站	已建成	位于贵广高铁主线上，主要办理贵广线通过客车作业
	琴潭客运站	已建成	位于桂柳高速公路城市出入口机场路附近，承担市区客运分流功能
	桂林东客运站	已建成	已建成投入使用
	桂林汽车客运站	新建	城市南片区主要汽车客运站

3.2 城市货物集疏运中心

充分运用综合运输区位优势, 统筹货运枢纽与产业园区、物流园区等的空间布局, 加快桂林西、临空、珠子洲等物流园区和集疏运中心的建设, 强化货运枢纽的集疏运功能, 提高货物卸载的便捷性、兼容性和安全性, 提升物流园区功能, 打造物流信息平台, 构建以桂林西货运枢纽为代

表的公铁联运、以珠子洲物流园区为代表的公水联运的城市货物集疏运中心(表 2), 有效解决货运“最后一公里”问题, 形成集铁路、水运、公路、航空各种运输方式高效衔接的现代货物流网络体系, 实现货运交通一体化快速发展, 更好地满足城市发展和群众生活的需要。

表 2 桂林市重点建设货物集疏运中心

枢纽名称	建设情况	功能定位
桂林西货运枢纽	新建	公铁联运的集疏运中心。融合工业化信息化新型工业物流园区, 以旅游商贸、餐饮休闲为主的休闲生活带, 高铁商务及居住职能
临空经济区航空运输和物流服务中心	新建	引进基地航空公司, 拓展航线网络, 发展第三方物流、冷链物流和商贸物流, 促进物流园区建设和电子商务信息平台协调发展, 建设航空港综合保税区, 为区域性航空枢纽建设提供重要支撑
平乐县珠子洲物流园区	新建	发展公水联运货物集疏运中心, 开发腹地资源, 改善产业布局, 促进经济发展, 发展平乐县临港工业、沿江产业带

3.3 综合运输服务信息共享

建设城市综合运输服务协调支持信息系统, 形成涵盖公路、铁路、水运、民航、气象、旅游等的动态信息报送和共享机制。在突发事件和极端天气等情况下, 实现各种运输方式之间协调联动, 同时面向社会公众提供出行信息服务。通过综合运输服务协调支持信息系统建设, 加强城市内不同运输方式之间的有效衔接和综合管理, 实现城际交通与城市交通的便捷转换, 更好地满足群众对一体化运输服务的需要。

其中, 桂林市通过搭建全市交通行业统一的综合交通运输服务信息资源共享与交换平台(图 4), 将其作为行业共享信息资源的枢纽, 承担与交通相关主管部门(公路、铁路、水路、民航等)以及交通运输厅之间的信息交换工作。

同时, 建设综合运输枢纽协同管理与服务系统, 通过加强枢纽运行监测、对接运输方式运营信息和运行数据采集分析, 实现多种运输方式之间的高效衔接, 完善动静态结合的信息服务发布, 减少旅客出行时间和换乘距离, 提高换乘效率。并建立高效联动的应急处置机制, 提升枢纽应急处置能力, 实现枢纽运行管理科学化和精细化。



图 4 综合运输服务信息共享系统总体架构

3.4 综合运输组织模式

在市域及柳州、贺州、永州等高铁站、公路客运站设置异地候机楼、公铁联程服务候车厅, 推广“空铁通”、“空巴通”、“公铁通”等联程服务产品, 加强航空、公路、铁路、水运、城市交通的无缝衔接和便捷换乘。构建多方式、一体化的客运联网售票系统, 实现跨区域、跨部门的异地售票、联程售票、联动管理、智能决策和一体化服务, 提高综合运输服务运行效率。

以桂林两江机场、桂林西货运枢纽、珠子洲物流园区为核心节点, 推进公铁、公水、公铁空联运等物流组织模式。打造一批多式联运货运代

理企业,统一组织货物托运、接取送达、信息传输、票据交换等货运全程服务,推进一票到底货物服务产品。

3.5 综合运输服务工作机制

全面深化交通运输体制改革,推进形成“一城一交”的交通运输管理模式,综合交通规划、建设、管理等协调机制基本建立。理顺工作机制,促进综合运输基础设施网络机制、运输服务机制、组织管理机制之间的有效衔接,建立完善部、省、市协同推进机制和政府、行业、企业间沟通协调机制。在交通运输宏观与行业管理体制框架下,给予运输服务发展更为重要的地位^[6]。

3.6 综合运输服务标准

在综合运输枢纽、货运集疏运、运载工具、信息服务、客运联程服务等工作中,重点研究制定桂林的地方性综合运输枢纽服务标准、不同运输方式衔接技术标准、多式联运服务标准合同、不同运输方式间运费清算机制,初步形成桂林市综合运输服务标准规范体系。

4 结语

目前桂林市正处于城市建设和经济社会的快速发展时期,交通运输需求持续高速增长,提升综合运输服务质量、提高运输效率,是适应经济

新常态、巩固城市区位优势、凝聚核心竞争力的内在要求,是增强人民群众获得感、让经济发展更具活力的有效途径。

桂林市综合运输服务体系建设,应以综合客运枢纽、城市货物集疏运中心、综合运输服务信息共享、综合运输组织模式创新、综合运输服务工作机制和标准规范建设为主要着力点,构建多层次贯通、多方式协同、多模式融合、一体化衔接的综合运输服务体系。

参考文献:

[1] 樊桦.综合运输服务的内涵及影响因素分析[J].综合运输,2010(10):12-17.

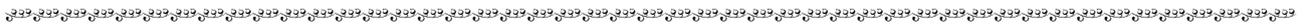
[2] 交通运输部.交通运输部关于开展综合运输服务示范城市建设的通知[R].北京:交通运输部,2014.

[3] 桂林市发展和改革委员会.关于桂林市2015年国民经济和社会发展计划执行情况与2016年国民经济和社会发展计划(草案)的报告[EB/OL].(2016-02-22)[2016-06-01] http://www.guilin.gov.cn/ndgb/fzbg/201602/t20160222_566200.htm.

[4] 桂林市交通运输局.桂林市公路水路交通运输发展“十二五”规划[R].桂林:桂林市交通运输局,2011.

[5] 桂林市交通运输局.桂林市城市公共交通专项规划(2012—2020)[R].桂林:桂林市交通运输局,2014.

[6] 霍华.综合运输的实现途径问题[J].市场周刊:新物流,2009(11):38-41. (本文编辑 武亚庆)



(上接第10页)

参考文献:

[1] 吴澎,曹凤帅.我国深水港口建设技术进展[C]//中国海洋工程学会.第十六届中国海洋(岸)工程学术讨论会论文集(上册).北京:海洋出版社,2013:12-18.

[2] 张大林.大气科学的世纪进展与未来展望[J].气象学报,2005,63(5):812-823.

[3] 李孟国,肖辉.外海深水波要素确定方法比较[J].水运工程,2010(7):1-5.

[4] 明昭.加勒比海地区崛起枢纽港群[J].中国远洋航务公告,2001(12):44-46.

[5] Akio Arakawa.The cumulus parameterization problem: Past, present, and future[J].Journal of Climate,2004,17(13):2493-2525.

[6] 李响.WRF模式中积云对流参数化方案对西北太平洋台风路径与强度模拟的影响[J].中国科学:地球科学,2012,42(12):1966-1978.

[7] 刘还珠,陈德辉,滕俏彬.不同物理过程参数化对模式台风的影响及其动力结构的研究[J].应用气象学报,1998,9(2):141-150.

[8] William C S, Joseph B K, Jimmy D, et al.A Description of the Advanced Research WRF Version 3 [R/OL].NCAR Technical Note, NCAR/TN-475+STR,2008.http://www2.mmm.ucar.edu/wrf/users/docs/arw_v3.pdf.

[9] 陈德辉.积云对流参数化技术[J].应用气象学报,1997(S1):69-77.

(本文编辑 郭雪珍)