

加快长江经济带综合交通运输体系建设

李进

(长江航道工程局有限责任公司, 湖北 武汉 430000)

摘要: 长江经济带是我国重要的战略性开放区域,是中国经济发展的核心地带,也是国家实现“一带一路”的主要载体。长江经济带的建设对促进长江经济带上的综合交通运输体系的完善具有十分重大的意义和作用。本文通过对长江经济带综合交通运输体系的研究与探讨,提出了构建科学合理的综合交通网络系统的建议措施。

关键词: 长江经济带; 交通运输; 体系构建

中图分类号: U692 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 09—0095—03

在长江经济带的建设中,交通运输是其核心地位,而作为连接城市与区域的枢纽带上的交通则是其主要功能。在长江经济带上,交通运输网络的建设也逐渐地得到了重视,但是由于受到各种因素的影响和制约,使得运输的效率低下,从而导致了长江经济带的综合交通运输能力的不足和服务质量的缺失等问题。本文通过对当前的研究现状进行分析,提出相应的解决措施,以促进该地区的综合交通枢纽的建设以及基础设施的健全与优化,为该区域的进一步开发提供良好的条件和基础。

1 长江经济带综合交通运输发展成效

在长江经济带综合交通运输体系建设方面,长江经济带的综合运输体系建设取得了一定的成绩:一是长江经济带上的交通网络基本形成,基础设施建设不断完善,铁路、公路等都已经建成通车,为区域的发展提供了良好的条件;二是长江经济带上的高速公路和高速铁路的开通使得沿线的城市与港口之间的联系更加紧密,同时也促进了地区与其他国家的贸易往来,使其成为一个整体,从而带动整个长江流域的发展;三是长江经济带上的铁路运输线路的修建也进一步改善了水运的环境和航运的条件;四是在长三角的合作下,上海港的地位逐渐提高,并且将其作为重要的交通枢纽来加强,这对长三角的发展起到很大的推动作用。这些都为长江三角洲的发展带来新的机遇和挑战。因此相关从业人员要充分利用这一优势,大力推进长三角的开放型经济的快速发展,使它的功能得到最大限度地发挥出来,进而更好地服务于我国的社会生活。^[1]

2 长江经济带综合交通运输发展存在的问题

首先,基础设施建设滞后。由于长江经济带交通网络的不健全,导致了长江经济带的运输能力不足,从而

影响了长江经济带上的综合交通运输体系的发展进程。在长江经济带上,交通运输系统的建设还不够完善,主要表现在以下几个方面:第一,交通运输设施的布局不合理,在一些偏远地区,道路通行条件较差,严重制约了当地的发展;第二,缺乏现代化的管理手段,使得部分企业的服务水平较低,不能满足客户的要求;第三,没有形成良好的市场竞争环境,无法吸引到更多的消费者来进行消费。其次,产业结构的调整和优化升级的难度大。目前我国的产业结构已经发生了较大的变化:一是传统的农业主导型的工业占主导地位,二是现代服务业占主流,三是新兴的高新技术产业和新型的生态型的行业占据重要地位。但是从整体上来看,我国的产业结构仍处于低级阶段,并且与发达国家的差距比重大。因此我国的产业结构的转型仍然需要进一步的努力和探索。^[2]

3 长江经济带综合交通运输发展对策建议

综合交通运输系统的构建是一个复杂的工程过程,需要政府、企业和民众的共同努力。在长江经济带综合交通运输体系建设中,要以长江经济带的发展为基础,统筹规划,合理布局,科学管理,实现区域协调发展。在具体的实施中,要根据实际情况,结合自身的特点进行,制定出适合的措施与方案,促进长江经济带上的综合交通运输体系的完善与发展。

3.1 坚持网络化发展

推进长江经济带综合交通运输体系的建设需要以网络化的发展为基础,实现信息的共享和互通,建立起一个完善的综合运输网络系统,从而促进长江经济带的综合交通运输的发展速度。具体来说,就是要加强对长江经济带各个地区的交通管理,通过各种先进的技术手段,提高各区域的道路通行能力,减少车辆的拥堵,降

低交通事故的发生概率,提升各城市的服务水平,使其能够更好地适应现代社会的快速发展。在进行信息化建设的过程中,必须要坚持“以人为本”的原则:一是要充分利用现有的信息技术资源,二是在原有的路网结构上,加大对铁路、公路等基础设施的投入力度,三是积极开展跨流域调水、排水等相关的配套设施的建设工作,四是大力推行智能电网的建设和改造,五是进一步推动长江经济带上的物流中心的建设进程。

3.2 坚持一体化发展

要实现长江经济带综合交通运输体系的建设工作,必须要坚持一体化发展的原则:一是要加强与周边区域联系和合作,通过建立起一个统一的指挥中心,来提高整个地区的交通效率,从而促进长江经济带综合交通运输的发展;二是在长江经济带上,各地区的运输能力和水平都有很大的差异性,因此需要根据不同的地形地貌,制定出合理的运输方案,以达到资源的优化配置,使各个城市之间的运输方式趋于一致,进而推动长江经济带的整体发展;三是对于各大城市间的联动,也就是在一定程度上能够减少各大城市间的相互干扰,使其可以进行有效的沟通协调,避免出现不必要的矛盾冲突;四是在长江经济带上,各大城市的集聚效应比较明显,这就要求政府应该发挥宏观调控的作用来对其进行引导,同时还应积极地参与其中,为相关部门的决策提供参考,以保证各项政策的实施效果。^[3]

3.3 坚持开放型发展

根据长江经济带综合交通运输体系建设的要求和基本功能,长江经济带的综合交通运输体系的建设必须坚持开放型的发展理念,以实现与国际接轨的开放性的交通网络。在具体实施过程中,要充分考虑到不同地区的差异性,在满足区域内的运输需求的同时也要保证其便捷性。首先是要加强对基础设施的规划和建设,以达到提高效率、降低成本的目的;其次,还要注重对配套设施的完善和改造,为其提供良好的环境;最后,还应重视与周边城市的联系与合作,通过多种方式来促进自身的发展以及带动周边地区的经济发展。总之,只有将内外部的各种要素有机结合起来,才能使长江经济带上的各个方面得到有效的改善和优化,从而推动整个长江流域的综合交通运输体系的建设进程。因此相关从业人员应积极地发挥自己的优势作用,努力推进对外的交流沟通,不断地提升长江综合交通枢纽的地位并逐步地形

成多层次的立体式的运输系统格局。

3.4 坚持可持续发展

可持续发展是指既满足当代人的需求又不对后代人的生存造成威胁的发展状态。它要求我们既要考虑当前的利益和长远的发展需要,又要注意子孙后辈的利益和未来的可能性,在追求经济社会的可持续发展中,不能只顾眼前的短期效益,而不顾环境的保护和资源的合理利用,更应该注重长期的、循环的、低碳的发展模式。长江经济带综合交通运输体系的建设是以长江经济带为中心,统筹协调区域内外交通网络,实现运输能力的优化配置,提高运输效率,促进产业结构的升级换代,从而形成具有一定规模的集聚效应。在建设过程中,应充分结合自身的实际情况,因地制宜,根据不同的地区特点,制定出符合该地区的综合交通运输体系的规划方案,并加强与周边的联系与合作,使其成为一个整体,发挥各自的优势。同时,还要加大对基础设施的投入力度,完善配套设施,建立高效的信息服务系统,为各城市的综合交通运输体系提供可靠的技术保障。^[4]

3.5 坚持创新型发展

创新是长江经济带综合交通运输体系的核心和灵魂,是促进长江经济带整体发展的重要推动力。要想实现长江经济带综合交通运输体系的建设完善,就必须坚持创新型发展,这也是当前我国交通事业改革的一个重点。首先,要加强对交通运输基础设施的投入力度,提高运输效率。在长江经济带上,由于区域间的差异性,各地区的资源条件不同,所以在进行道路修建时,应该根据实际情况,因地制宜,选择最适合的线路来建设。同时还要加大对铁路的资金支持,使其能够更好地为人民服务。其次,政府还应鼓励企业与社会合作与交流,使其发挥出应有的作用;另外,还可以通过引进国外先进技术,来改造传统的运输系统;最后,政府部门应制定相应的政策法规,以保障交通运输的安全、高效、快捷的运行环境。再次,要注重人才的培养和管理,建立健全的教育培训制度,为广大的员工提供良好的学习平台,并定期开展相关的技能竞赛,以此来激发他们的竞争意识,从而不断提升自身的专业素质。

4 总结

综上所述,根据长江经济带上的各个省市的实际情况,结合当地的地形地貌,因地制宜,选择适合的道路

广东某河道治理工程中护岸型式比选应用分析

罗伦^{1,2}, 沈思敏²

(1. 广东水科院勘测设计院, 广东 广州 510635; 2. 广东省水利水电科学研究院, 广东 广州 510635)

摘要: 本文以广东某河道治理工程为例, 通过对阶梯式生态框砌块挡墙护岸、贴坡式 C20 砼挡墙护岸和仿木桩护岸的优缺点分析及比选, 发现阶梯式生态框砌块挡墙护岸因需占用河道范围且可能影响边坡稳定而不适用于本工程; 贴坡式 C20 砼挡墙护岸因对地基要求高且生态效果差也不适用于本工程; 而仿木桩护岸因开挖量少、施工速度快、景观效果好等优点适用于本工程。研究结果可作为类似工程的参考。

关键词: 河道整治; 护岸; 仿木桩; 生态

中图分类号: TV853

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2022) 09—0097—03

在对水利生态要求不断提高的今天, 河道治理工程不仅要注重河道护岸的安全及结构稳定性, 更要注重护岸的生态性及景观效果。对于河道护岸工程, 有部分专家进行了相关研究并取得了一定成果。郑宏伟等^[1]研究了深厚淤泥质粉质黏土河道生态护岸的方案设计; 陈昌泽^[2]对惠安县东港溪综合生态治理工程设计方案进行了探讨; 张敬^[3]对上海市中小河道治理项目中护岸型式的应用进行了分析; 顾诗轩等^[4]研究了一体式仿木桩护岸在洪泽湖聚泥成岛工程中的应用; 杨庆庆^[5]等研究了多种生态护岸型式在高邮横泾河整治工程中的应用; 胡德宏等^[6]、朱竟益^[7]、朱竟益^[8]、丁声炎等^[9]研究了相关河流岸坡整治及护岸工程, 都取得了一定的成果。

河道堤防护岸需对多种护岸设计方案进行比选分析, 在满足堤防安全稳固要求的基础上, 尽可能实现“水清、河畅、岸绿、景美”的生态理念。

1 工程概况及要求

广东某山区河道治理工程治理河道长度 8.50km,

护岸长度 6.0km, 河道清淤疏浚长度 8.50km, 工程的等别为 V 等, 永久性水工建筑物级别为 5 级。河道桩号为 KY0+461.8~KY0+711.1 的河段长约 250m, 宽约 10m, 堤岸与河底之间高差较大, 岸坡杂乱且较陡, 河段右岸为硬化道路和基本农田。土质岸坡均以素填土为主, 堤岸有被掏蚀和垮塌的现象, 局部因岸坡崩塌导致现状砼路面断裂塌陷, 急需护岸工程治理。该处河段为进出村庄必经道路, 当地对景观要求较高, 同时工程要求应以不侵占河道和少占地为原则, 通过对护岸型式比选来最终确定工程方案。图 1 为河道断面现场照片, 图 2 为该河段某典型测量断面图。



图 1 河道断面现场照片 (a)

网络, 并对其进行科学的规划设计, 使其形成具有特色的交通网, 从而使各省份的综合交通运输的水平得到提升。同时要注重各大城市之间的联系与协作, 建立起长三角地区的立体式的铁路网以及多层次的铁路网, 使之能够相互连接, 互相补充, 达到高效的发展模式。此外还要重视对高速公路的建设工作, 在保证高速运行的基础上, 也要考虑到未来的发展方向, 将公路的建设作为重点, 并将其纳入现代化的轨道中, 为今后的发展提供便利。

参考文献:

- [1] 薛漫天. 长三角引领长江经济带构建外向型工业布局研究 [J]. 东南大学出版社, 2020 (21).
- [2] 杨晓岚, 蒋惠园, 肖金龙, 孙嘉. 长江经济带水运对经济发展的空间效应研究 [J]. 中国航海, 2021(04).
- [3] 张国强. 推进长江经济带综合交通体系高质量发展 [J]. 综合运输, 2022(01).
- [4] 侯春霞. 关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见 [J]. 中国水运 (下半月), 2020(10).