

哈尔滨市“十一五”综合交通发展规划

交通运输是国民经济发展的基础，是社会生产、流通、分配、消费各环节正常运转和协调发展的先决条件，对保障国民经济持续健康快速发展、人民生活的改善具有十分重要的作用。继续加快交通运输建设，是“十一五”期间国民经济和社会发展的主要内容。

一、综合交通发展现状

（一）发展成就

“十五”期间，在国家、省的一系列政策支持下，哈尔滨市综合交通有了较快的发展，交通运输业发生了显著变化。

1、公路

我市行政区划内公路总里程 15321.3 公里，其中：国道主干线 2 条 679.8 公里，国道 5 条 909.3 公里，省道 8 条 789.4 公里，县道 37 条 1,398.8 公里，乡道 276 条 4,269.6 公里，村道 1118 条 6,238.8 公里，专用公路 81 条 1,035.6 公里，组成了纵横交错的公路网。乡级以上公路密度为 17.14 公里/百平方公里，比“九五”期间提高了 3.34 公里。村级以上公路密度为 28.91 公里/百平方公里。高级、次高级路面里程达到 3128.5 公里，比“九五”期间 1586 公里，增加了 1542.5 公里，增长了 97.3%。道路运输公路营运客车 3588 台，营运货车 42000 台，分别比“九五”期间增加了 1197 台、9008 台。公路客运线路 662 条，营运里程 62610 公里，其中省际线路 33 条，跨地市线路 116 条，县际客运线路 182 条，县内客运线路 321 条。乡镇通车率 100%，村屯通车率 89%。

主要建设项目有：同三公路哈市至拉林河高速公路 101 公

里，总投资 36.03 亿元，2001 年 9 月竣工通车；同三公路哈尔滨绕城高速公路西段（瓦盆窑至秦家）36.8 公里，总投资 21.8 亿元，2004 年 9 月竣工通车；同三公路哈尔滨至方正段高速半幅 167 公里，总投资 21.5 亿元，2004 年 9 月竣工通车；绥满公路刘秀屯至亚布力段高速半幅 168.65 公里，总投资 27.27 亿元，2005 年竣工通车；黑大公路哈尔滨（任家桥）至阿五界段二级公路 34.62 公里，总投资 3.43 亿元，2001 年竣工通车；黑大公路拉林至省界（牛头山大桥）段二级公路 12.68 公里，总投资 1.43 亿元，2003 年竣工通车；黑大公路呼兰朱家至兰西界段一级公路 27.2 公里，总投资 3.5 亿元，2005 年竣工通车；铁通公路延尚界至尚志段二级公路 18 公里，总投资 0.7633 亿元，2001 年 10 月竣工通车；哈尔滨至三家子公路幸福至城高子镇段二级公路 10.97 公里，总投资 3335 万元，2002 年 10 月竣工通车，雪乡公路五常山河至雪乡二级公路 136.1 公里，总投资 4.22 亿元，2005 年竣工通车。哈肇公路呼兰至通河段二级公路 181.6 公里，总投资 11.49 亿元，2004 年 6 月开工，预计 2006 年竣工。BOT 项目哈尔滨至阿城红星乡二级公路 48.19 公里，总投资 1.5 亿元，2004 年 10 月末竣工通车。2003—2005 年，农村公路建设快速发展，全市投资 14.5 亿元开工建设通乡公路 46 项 1255.2 公里，通村公路 61 项 340 公里，共建设农村公路高等级路面里程 1283.7 公里，改建桥涵 123 座 2424 延长米。累计由高等级路连通乡镇达到 115 个，行政村达到 400 个，受益人口增加到 436 万人。

2、铁路

经过“十五”期间的建设和改造，哈辖区铁路运输能力大幅提高，哈长、滨洲线的列车时速达到每小时 160 公里。基本满足了我市粮食、机电设备等国民经济发展的物资运输需求和

春节、“五一”、“十一”旅客出行高峰的需要。

主要建设项目为：铁路哈大电气化工程哈尔滨局至省界段 84 公里，总投资 18.76 亿元，2001 年 10 月 1 日全线竣工通车；哈尔滨站综合改造工程、哈尔滨东站售票厅和行包房改造工程等，总投资 3400 多万元，2002 年完成；哈尔滨铁路枢纽新建王岗至万乐联络线工程，总投资 13.8 亿元，2004 年开工建设，预计 2006 年竣工；哈长线提速改造工程、滨洲线提速改造工程、哈南编组站扩能改造等。

3、民航

哈尔滨太平国际机场经过 2002 年飞行区应急改造后，国家民航总局批准飞行等级由 4D 级晋升为 4E 级，可满足现用所有适航飞机起降；候机楼面积 6.7 万平方米，设计年旅客吞吐量 666 万人次、高峰小时 3000 人、每日起降飞机 180 架次。机场现有航线 40 余条，其中国际航线及特殊管理地区航线 7 条，分别是哈尔滨—阿巴坎、哈尔滨—海参崴、哈尔滨—哈巴罗夫斯克、哈尔滨—雅库茨克、哈尔滨—新泻、哈尔滨—汉城、哈尔滨—香港；另已开通 8 条经上海中转至悉尼、巴黎、曼谷、新加坡、洛杉矶、伦敦、温哥华和吉隆坡的航班号共享航线；国内航线网络涵盖大部分经济中心城市及省会城市。“十五”期间，随着地方经济的持续快速发展，哈尔滨机场业务量进入迅速增长时期。预计 2005 年，机场起降 2.9 万架次、旅客吞吐量 314 万人次、货邮吞吐量 6 万吨，年均分别增长 9.6%、14.8% 和 14.3%。

主要建设项目为：太平国际机场飞行区应急改造工程，总投资 1.28 亿元，于 2002 年 10 月竣工交付使用；哈尔滨太平国际机场指廊恢复使用改造工程，总投资 4514 万元，于 2003 年 7 月 8 日竣工投入使用。

4、水运

哈尔滨市辖区主要通航水域有松花江、呼兰河、二龙山库区、西泉眼库区、龙凤山库区，总通航里程 496 公里，其中松花江干流定级为三级航道。按照“一城一港”划分，哈尔滨市辖区通航水域干流现有港口 9 个，客货运泊位 58 个、8436 延长米（不包括利用自然岸坡构筑的简易码头），共有仓库堆场面积 195 万平方米，各类港口装卸机械 480 台组，年货物通过能力 598 万吨。哈尔滨港被列为全国内河主枢纽港，国家一类对外开放港口。松花江干流沿线设有车渡船、客渡船渡口 12 个。现有营运船舶 768 艘，其中货船 574 艘、4 万千瓦、12.5 万载重吨；客运船舶 194 艘、载客量 2000 客位，年货物运输能力 8 亿公里左右。共有水运经营业户 227 家，其中港口经营业户 55 家，水路运输经营业户 172 家。近年来，哈尔滨市辖区营运船舶每年完成运输量基本维持在 550 万吨、6 亿吨公里、80 万人、2000 万人公里左右。

主要建设项目为：松花江干流大顶子山航电枢纽工程，总投资 27 亿元，2003 年 10 月开工建设，预计 2007 年竣工；松花江依兰至佳木斯段航道整治工程等。

（二）存在的主要问题

1、交通设施整体水平低，能力不足。公路建设滞后，公路密度每百平方公里只有 28.9 公里，低于长春的 32.9 公里、沈阳的 40.7 公里、济南的 52.7 公里。全市高等级路面占公路总里程的 20%，比全国平均水平低 23.5 个百分点。水运航道等级低，受季节和气候影响，通航时间短，难以按计划组织运输。铁路运能不足，运输需求的“高峰”叠加和能源等重点物资的突击抢运，加剧了运能不足的紧张程度，供需矛盾更显突出。

2、农村交通发展落后。全市尚有 557 个行政村不通公路，78 个乡镇不通沥青或水泥路。乡村公路相当一部分是简易公路，存在晴通雨不通、断头路、卡脖路、危险桥涵问题，制约着农村经济的发展和农民生活水平的提高。

3、交通发展的制约因素增多。土地资源趋紧，征地困难增大，交通设施的建设成本越来越高。农村公路建设与养护无固定资金渠道，筹资困难。

4、运输管理体制改革滞后。各种运输方式的改革进度不一，存在政企不分、行业垄断、竞争过度、各自为政等体制性障碍，开放统一的运输市场尚未形成

二、“十一五”综合交通面临的形势

（一）国际环境

全球经济一体化进程加强了国际间的经济交流和贸易往来以及相互间的依赖程度，经济全球化的大环境为我国提供了机遇，也为交通领域提供了机遇。一方面，在经济全球化进程加快的背景下，中国经济将会更多地与国际融为一体，在公平竞争原则的市场经济国际大环境下，我国经济开放度将越来越高，有助于利用国外市场、资源，拓展我国的发展空间，增强我国参与国际合作和竞争能力，促使交通运输开始向国际化、标准化方向发展。另一方面，我国加入 WTO 后，经济在全球一体化的进程中得以快速发展，中国的对外贸易真正进入了全面开放时期，中国的经济逐步融入了世界经济之中，随着跨国公司在华投资、生产和经营的增多，大量的国际间经济合作必然带来客货流的大幅增长。

（二）国内环境

党的“十六大”提出“全面建设小康社会和有条件的地方率先基本实现现代化，到 2020 年国内生产总值比 2000 年的

翻两番，基本实现工业化”的宏伟目标。从经济发展的历程看，我国步入了从低收入国家向中等收入国家迈进的“黄金发展时期”，“十一五”时期作为我国全面建设小康社会的上升阶段，将是我国社会经济发展的重要时期，是为实现第三步战略目标打基础、创条件的关键时期。预计“十一五”期间 GDP 将会以 8%左右的速度继续快速增长，城乡居民收入水平不断提高，城市化进程加快。经济社会的快速发展，需要交通运输提供强有力的基础支撑和服务支撑，根据国外发展经验和我国工业化、城市化所处阶段以及资源和产业分布特征，“十一五”交通运输需求将呈现继续快速增长态势。

（三）我市面临的发展形势

在国际、国家大的宏观经济背景下，“十一五”期间我市老工业基地调整改造成果将逐步显现，经济发展环境将进一步完善，工业化水平，城镇化水平，科学文化、生态环境和人民生活等将全面提升。“十一五”将是我市交通运输发展的重要战略机遇期，也是深化改革和扩大开放的关键阶段。一是随着老工业基地调整改造推进，工业化步伐的加快，产业结构和产品结构的调整，在货物运输结构中，原材料、燃料等大宗货物的比重逐步下降，其运输需求平稳；而产成品货物，特别是技术含量高、附加值高、时效要求强的货物的增长速度加快，比重将不断提高。二是解决“三农”问题是全面建设小康社会、建设社会主义新农村的重大任务。“十一五”期间国家和地方政府将继续增加财政支农资金的投入总量，继续推进农村公路建设。我市农业和农村的发展将进入新阶段，城乡发展的互动性、互补性愈来愈强，城乡分割的二元结构将逐步被打破，各种生产要素将加速流动。工农之间、城乡之间的相互联系、相互依赖、相互补充、相互促进都将成为促进我市客货运输量快

速增长的重要因素。三是城镇化是实现小康目标的基础。从目前我市所处的经济发展形势看，“十一五”期间城市化进程将显著加快，随着农村人口向城市逐步转移，城市化进程的加快，到2010年我市城市化水平将达到50--55%，形成以哈尔滨市为中心和周边县（市）及乡镇共同构成的都市经济发展圈。城镇短途旅客运输量将大幅度增加。四是随着人们收入水平的不断提高以及消费结构观念的变化，出行次数将大幅增加，对出行模式的选择和出行质量的要求不断提高。随着汽车进入家庭，汽车消费大众化，对道路基础设施数量、质量以及可选择性提出了更多和更高的要求。五是我市地处对俄经贸前沿，随着“哈大齐”工业走廊和对俄出口加工区建设，对俄经贸将加快发展，客货运输量将不断增加。这些将是“十一五”我市交通运输面临的机遇和挑战。

根据我市“国民经济和客货运输发展状况的分析，交通运输量增长与GDP增长态势相一致，在经济高速增长阶段，客货运输需求也会有较大增长。所以“十一五”期间，我市交通运输需求仍将遵循这一发展规律与经济的快速持续发展同步，处于快速增长阶段，客货运输需求总量呈快速增长态势。

三、“十一五”综合交通发展思路

哈尔滨是黑龙江省省会和东北地区北部政治、经济、文化中心，人口密集，产业发展领先；同时，哈尔滨地处东北亚中心，是欧亚大陆桥的重要枢纽，全国一类内陆口岸。这一区位优势决定了哈尔滨综合交通的发展，既要在东北亚这个宏观框架下定位思考，又要按照“五个基地、一个中心、一座名城”的发展目标来谋划布局。适应哈尔滨“加快发展，当好龙头”战略决策的实施，充分发挥区位优势，最大限度地释放潜能，满足哈尔滨市经济发展目标和全省“努力快发展，全面建小康”

的交通需求，哈尔滨综合交通的发展思路是：

以发展为主题，进一步增强综合交通的有效供给和服务水平。着力解决交通基础设施总量不足问题，加快增量的扩张和存量的改善升级，扩大交通网络覆盖面，延伸通达度，增强机动性；完善交通枢纽场站建设，突出中心城市的辐射和集散效应，建立快速、安全、舒适、便利的服务体系；强化服务措施，扩大服务范围，充分利用现代管理技术和信息手段，提高交通运输的效率和质量，尽最大可能满足用户需求。

以协调发展为重点，进一步改善区域交通和农村交通条件。完善哈尔滨市“两干、两环、十辐射”区域公路网架，以区域内国省干线为支撑，构建哈尔滨都市交通环形网络运输体系，形成一小时经济圈；重点提升哈尔滨市区周边路网功能，构建市区与双城、阿城、宾县、肇东四个卫星城经济圈交通运输网。从解决“三农”问题和促进农村经济发展出发，通过政策倾斜和财政支持，加大农村道路建设力度，提高通达度，改善通行条件，实现普遍性运输服务，努力缩小农村与城市交通差距。

以对俄经贸为主线，进一步完善对俄运输通道建设。哈尔滨作为我省、我国对俄经贸的平台，对俄运输通道建设尤为重要。以哈尔滨至满洲里、哈尔滨至黑河、哈尔滨至绥芬河主骨架通道建设为重点，继续发挥铁路运输在对俄运输通道中的主导作用，巩固公路、水运的支撑地位，扩大空中运输的辅助功能，适时进行管道建设，形成以哈尔滨为中心、辐射对俄各类口岸的通道体系。

以体制创新为保障，深化交通运输管理体制改革的保障。体制改革是交通运输发展的重要保障，深化改革是推动我市交通发展的客观要求。“十一五”期间，加快道路养护体制改革，实现

市场化运作；加强交通运输市场机制的建设，完善交通运输市场的进入、退出机制和监管体系，促进公平竞争，努力形成统一、开放、有序的运输市场。

四、“十一五”综合交通发展目标和发展重点

（一）发展目标

通过大力发展与深化改革，基本完成交通干支线和港站枢纽建设；农村交通得到极大改善，交通网络能力进一步提升；各种运输方式的衔接进一步优化，运输效率明显提高；管理体制获得创新，服务水平明显改善，交通安全得到有效保障；初步形成网络更合理、结构更完善、能力更充分、质量更可靠的综合交通体系，基本适应经济社会发展要求。

（二）发展重点

1、公路

（1）主骨架公路。新建绥满公路亚布力至海林界段高速半幅 59.3 公里，新建绕城高速公路东北环 28 公里，改建黑大公路五常支线拉林至黑吉界段一级公路 78.0 公里，改建黑大公路哈尔滨大耿家至呼兰朱家段一级公路 10.4 公里。届时，哈尔滨环城公路、通往省内区域中心城市公路和出省公路全部建成高速公路或一级公路。

（2）城市出口路。改建哈伊公路松花江桥至利民段二级公路 19.2 公里，改建哈前公路哈西大街至红旗乡段二级公路 14.3 公里，改建哈双北线零公里至建国村段二级公路 7.0 公里。届时，哈尔滨市城市出口路全部达到二级以上高等级路面。

（3）通县公路。改建哈肇公路呼兰至通河段二级公路 181.6 公里，改建铁通公路铁力至通河段、方正至延寿段、尚志至五常段二级公路 219.1 公里，改建哈肇公路通河至依汤界段二级公路 105.8 公里。届时，哈尔滨市通县公路全部达到二

级以上高等级路面。

(4) 农村公路。规划建设农村公路 8100 公里，其中高等级路面 7100 公里，砂石路面 1000 公里。惠及全市 1522 个行政村、54 个乡镇。届时，哈尔滨市所有乡镇和行政村全部通公路，十一县（市）相互之间和全市 193 个乡镇、80% 的行政村实现高等级路面贯通。

(5) 道路运输。一是完善公路场站枢纽建设。市区客运场站主要完成哈尔滨客运中心站、道外客运站、江北客运站、平房客运站、爱建客运站、京哈客运站、教化客运站 7 个客运站建设；货运场站主要完成龙运物流园区、神通物流园区、哈港货运站、哈五货运站、平房货运站和易通货运站 6 个货运场站建设。县（市）、乡级运输场站主要完成 6 个县级客（货）运输站和 36 个乡镇客运站建设。二是加快运输网络体系建设。发展省际客运网络、都市交通环形运输网络、市区与四个卫星城（阿城、双城、宾县、肇东经济圈）运输网络、农村客运网络和哈尔滨直通境外的直达运输。到 2010 年，哈尔滨运输网络体系基本形成，村屯通车率达 95% 以上，北上东出的境外运输体系基本形成。

2、铁路

发展重点：一是开工建设哈尔滨至大连客运专线，提高客运速度，缓解货运压力。哈大客运专线设计正线数目为双线，列车运行速度为每小时 350 公里；哈尔滨枢纽客运系统按一主（哈尔滨站）两辅（哈东站、庙台子站）进行规划。哈尔滨辖区内线路总长 77.2 公里，其中正线 57.5 公里，枢纽内线路 19.7 公里，投资估算 119.87 亿元。二是续建王岗至万乐联络线（第三铁路桥）工程，缓解滨洲、滨北线运输能力紧张状况。正线数目为双线，线路全长 35.57 公里，建设特大桥 6 座，中

桥 12 座，小桥 1 座，涵洞 45 座。总投资 13.88 亿元。三是进一步完善哈尔滨枢纽规划。结合哈尔滨至大连客运专线建设，在哈尔滨站北侧、抚顺街南侧辟建哈尔滨站北候车区及站前广场，南北两站区由地下通道相连。同时，充分考虑与城市公交、地铁的换乘，使旅客更方便、客流分散更趋合理。

3、民航

发展重点：一是拓展国际航线，长途航线主要开辟至美洲、澳洲、欧洲、东南亚、中亚的航线，以无缝隙航班形式运行。其中至美洲、澳洲和东南亚的航线经由上海中转，至欧洲、中亚的航线经由北京中转。短途航线积极开辟俄、日、韩、朝、蒙等临近国家的航线。二是拓展国内航线，对省会城市及经济中心城市采用城市对式运营，对拉萨、香港等特殊地区及客源不足的航线采取中枢轮辐式运营。三是完善机场设施，改造安全监控系统、污水处理系统、急救中心、站坪机库扩建等。

“十一五”期间，将哈尔滨机场建设成为中型门户枢纽机场。基本形成以哈尔滨机场为中心的辐射东北亚及蒙古、俄罗斯大部分地区的直达航班国际航线网络；经北京、上海中转的通往世界各地的无缝隙中转航班国际航线网络；涵盖国内绝大多数经济中心城市、旅游热点城市及省会城市的国内干线网络。使国际航线、国内干线、支线航线三位一体，互为补充，协调发展。到 2010 年，哈尔滨机场旅客吞吐量达到 553 万人次，货邮吞吐量达到 12 万吨，年均分别增长 12%和 15%。

4、水运

发展重点：一是航道工程。加快松花江大顶子山航电枢纽建设，筹建依兰航电枢纽建设，从根本上解决枯水期通航问题，使松花江哈尔滨区段达到国家批复的航道定级标准，使哈尔滨市的生态环境和城市景观有根本性的改变，促进水路运输有较

快发展。二是码头建设。在松北规划港区建设综合性码头，满足松北新区建设发展对水运的需求。在呼兰河与大顶子山航电枢纽同步建设煤炭码头，拓展煤炭水运规模，满足沿江工矿企业生产及居民生活用煤需要。三是利用大顶子山航电枢纽建成后形成的库区及周边地区旅游资源，开发松花江旅游黄金水道，建设库区旅游码头，发展哈尔滨市水上旅游。