

中国交通+产业扶贫模式溯源、演变及展望

刘长俭, 奚宽武, 黄力, 靳廉洁

交通运输部规划研究院, 北京 100028

摘要 交通在扶贫脱贫中发挥了重要作用,并取得了明显成效。党的十八大以来,交通扶贫进入了新阶段,交通+产业扶贫成为重要方向。通过阐述交通+产业扶贫模式,说明该模式充分融合了交通扶贫和产业扶贫的经验做法,推进了贫困地区交通基础设施、运输服务、管理等全要素发展,注重与贫困地区第一、二、三产业融合,实现交通支撑产业、产业促进交通的良性互动。提出了“十四五”交通+产业的发展思路,即“十四五”时期需要从服务支撑贫困地区脱贫,转向服务支撑乡村全面振兴,转到持续培育欠发达地区经济社会发展内生动力上来。“十四五”时期欠发达地区需关注交通+农村物流、交通+休闲旅游、交通+资源开发、交通+互联网、交通“新基建”+产业等发展模式。

关键词 交通扶贫;交通+产业扶贫;“十四五”展望

从1984年开始,中国开始采取以工代赈方式在贫困地区开展农田、水利、县乡公路等方面的基础设施建设^[1]。以农村公路建设为重点的交通扶贫工作逐步展开,“要想富、先修路”的观念深入人心。交通扶贫在助力贫困地区脱贫致富、经济社会发展等方面发挥了重要的支撑保障作用。党的十九大提出乡村振兴战略部署。2018年2月,中共中央、国务院印发《关于实施乡村振兴战略的意见》,提出“产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕”的总要求。交通作为助力产业兴旺的基础性产业,在支撑乡村振兴战略深入实施中,将发挥越来越重要的作用。

目前,关于交通扶贫的研究,主要集中在发展规划、发展方向、政策建议等方面的总体性研究^[2-3],以及对交通扶贫实践经验的总结及未来发展思路的探讨^[4-8]。关于产业扶贫的研究,主要集中在产业扶贫的政策演变、内涵界定、类型划分、未来趋势、效益评价等方面^[9-10]。交通扶贫与产业扶贫统筹研究相对较少,特别是专门针对交通+产业扶贫的研究更少。交通扶贫方面,部分研究仅把交通+产业扶贫作为交通扶贫的一个方面进行探讨。另外,交通扶贫的研究重点集中在农村公路扶贫,关于水运、铁路、民航等其他方式扶贫的研究,更加少见。

收稿日期:2020-08-01;修回日期:2020-08-20

作者简介:刘长俭,主任工程师,研究方向为运输经济和水运发展规划等,电子信箱:562095138@qq.com

引用格式:刘长俭,奚宽武,黄力,等.中国交通+产业扶贫模式溯源、演变及展望[J].科技导报,2020,38(19):77-87;doi:10.3981/j.

issn.1000-7857.2020.19.017

基于上述形势要求、实践进展和文献研究现状,本研究重点探讨交通+产业扶贫模式,并将交通的范围由农村公路向其他方式拓展,将产业的范围向第一、二、三产业全面拓展。在全面总结交通扶贫成效的基础上,判断交通扶贫的阶段性变化,提出交通+产业扶贫模式,研究交通+产业扶贫模式内涵及作用机理,提出“十四五”时期中国交通+产业发展的总体思路和交通+农村物流、交通+休闲旅游、交通+资源开发、交通+互联网、交通“新基建”+产业融合等重点方向。

1 交通扶贫主要成效

交通扶贫是中国扶贫开发战略的重要组成部分。特别是党的十八大以来,交通扶贫工作更加注重系统性、精准性和高质量,贫困地区交通运输网络基本形成“外通内联、通村畅乡、客车到村、安全便捷”^[11],为农村地区特别是贫困地区脱贫致富、乡村振兴提供了关键支撑。

1) 交通扶贫投入。坚持“四优先”,即扶贫项目优先安排、资金优先保障、工作优先对接、措施优先落实,重点向“三区三州”等深度贫困地区倾斜,共安排贫困地区公路建设车购税资金约 1.2 万亿元,撬动全社会投入超过 4.8 万亿元(图 1^[12-13])。

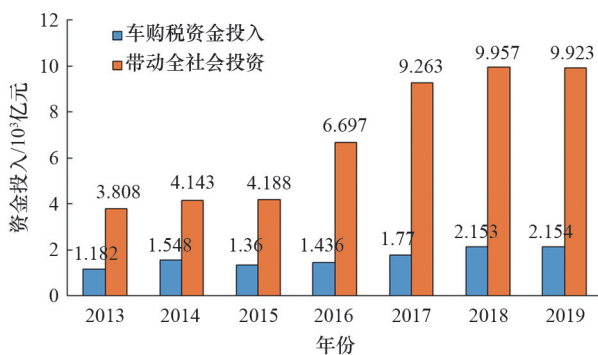


图1 2013年以来贫困地区公路建设车购税资金及带动全社会资金投入

2) 基础设施建设。针对“外通内联”,重点提升贫困地区运输通道能力。党的十八大以来,新增铁路里程 3.5 万 km,其中高铁里程达 2.1 万 km。

规划建设 11.2 万 km 国省干线公路,其中高速公路 2.8 万 km,县城基本实现了二级及以上公路覆盖。扶贫机场项目已投产 12 个。邮路总长度(单程) 1222.7 万 km。新增加 5.1 万个建制村通硬化路,2019 年底实现具备条件的建制村 100% 通硬化路(图 2^[12])。2016 年以来,新建内河航道 1962 km,新增加码头泊位 79 个^[12-13]。

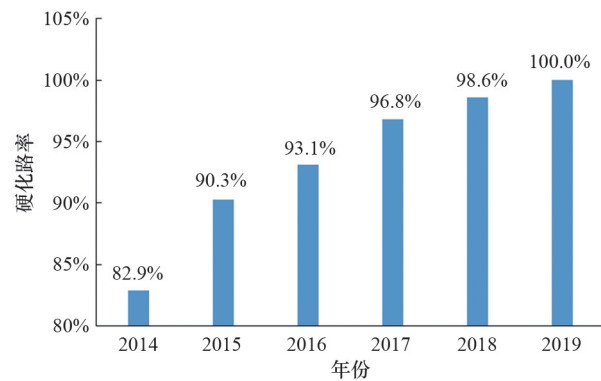


图2 2014年以来贫困地区具备条件的建制村道路通硬化路率

3) 运输服务。重点推进乡镇和建制村通客车服务,2020 年将实现所有具备条件的乡镇和建制村 100% 通客车(图 3^[12])。不断完善邮政快递服务,营业网点达 32 万处,实现了乡乡有网点、村村直通邮^[12-13]。

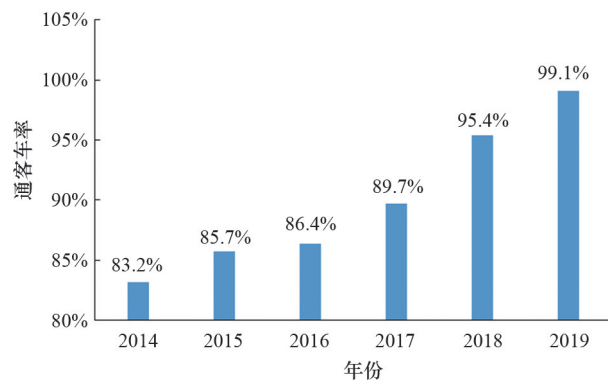


图3 2014年以来中国贫困地区具备条件的建制村通客车率

4) 安全保障。实施完善 311 个“溜索改桥”项目,完成 996 座渡口改造、5.2 万 km 渡改桥。2016

年以来,完成约46万km农村公路安全防护工程,改造完成农村公路危桥约1.5万座,共完成农村公路窄路加宽约14.3万km^[12-13]。

2 交通扶贫阶段分析

2.1 交通扶贫历程回顾

交通扶贫工作从1985年开始实施。当时交通扶贫主要聚焦在定点扶贫和面上交通扶贫两个方面。面上交通扶贫又具体分为支撑贫困地区交通基础设施建设和帮助当地交通人才培养两个方面。1994—2000年,国家每年用价值10亿元的商品进行以工代赈,解决贫困地区行路难等问题,其中每年投入7亿元用于农村扶贫公路建设。1994年,交通部成立扶贫开发领导小组,编制《交通扶贫公路建设“九五”计划》,每年投资9.2亿元支持贫困地区交通发展,重点加强农村“出口路”“经济路”和“通乡、通村路”建设。交通部“十五”规划明确提出,加大对西部地区交通支持力度。2003年,国家启动全国县际及农村公路建设。随后几年,交通扶贫重点聚焦在县际和农村公路建设,重点推进东部通村、中部通乡、西部通县3项工程,解决东、中、西部地区乡到村、县到乡以及县际通沥青路或水泥路等问题^[1]。

2010年以来,交通扶贫在继续以基础设施建设为重点的同时,扶贫范围逐步拓展到客运、货运、物流网络完善等方面。《集中连片特困地区交通建设扶贫规划纲要(2011—2020年)》明确提出面向2020年的交通扶贫总体思路,并重点明确了“十二五”期间的交通扶贫工作重点,具体建设内容包括高速公路、国省干线公路、农村公路、公路客货运输场站和内河水运等,同时还包括客运服务网络、货运及物流服务网络等建设内容^[14]。

“十三五”期间,交通扶贫工作更加注重多元化、精准化和高质量,增强贫困地区交通可持续发展能力,注重加强贫困地区经济增长内生动力的培育,扶贫在继续以基础设施建设为重点的同时,加大安全能力提升、运输服务保障以及交通与产业的融合发展等^[11]。

2016年,国家发展和改革委员会、交通运输部、国务院扶贫办联合印发的《关于进一步发挥交通扶贫脱贫攻坚基础支撑作用的实施意见》提出,着力消除贫困地区交通瓶颈,强化交通引导联动开发能力^[15],针对贫困地区交通与产业融合发展提出相关政策。

2018年,交通运输部为深入贯彻落实党的十九大关于打赢脱贫攻坚战的总体部署,制定《交通运输脱贫攻坚三年行动计划(2018—2020年)》,扶贫重点主要集中在基础设施建设,以及运输服务水平提升、公路管理养护、安全保障、交通+产业扶贫等^[16]。此外,将之前的交通+特色产业扶贫表述调整为交通+产业扶贫,对交通+产业扶贫的内涵做了拓展。可以预计,2020年中国将全面建成小康社会,“十三五”期间交通扶贫目标及任务也将顺利完成。

从20世纪80年代以来,典型时间节点上交通扶贫的主要着力点如图4所示。

2.2 交通扶贫的阶段划分

从中国交通扶贫的发展历程看,不同时期交通扶贫的思路和重点,主要是根据当时的国家战略要求和贫困地区经济社会发展实际而制定的。为了便于研究分析,初步可将交通扶贫归纳为以下4个阶段。

1) 20世纪80年代到90年代末,交通扶贫处于打基础、补短板阶段。交通扶贫主要通过以工代赈、财政转移支付等政策,重点填补贫困地区交通基础设施建设空白,满足经济社会发展的基本运输需求。经过20世纪80、90年代重点交通扶贫建设,贫困地区的基本出行条件有了明显改观。

2) 21世纪的第1个10年,交通扶贫处在加快补短板、注重与产业联动发展阶段。交通扶贫重点主要集中在农村公路、对外对内干线通道、客货运输场站等方面,通过持续推进贫困地区基础设施建设,支撑贫困地区经济社会发展。在长远规划上,充分考虑了交通扶贫与产业扶贫的联动发展。

3) 进入“十二五”时期,特别是党的十八大以来,交通扶贫处于更加注重顶层设计和系统化推进阶段。通过制定长远规划、五年发展规划、三年行



图4 典型时间节点上交通扶贫的主要着力点

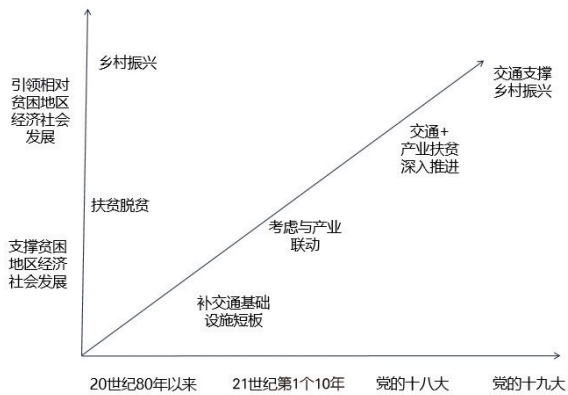
动计划等,提出不同时期交通扶贫工作重点任务和政策安排。交通扶贫工作更加注重精细化、精准化,扶贫的范围、目标设计、重点任务、扶持政策等方面更加注重精准化设计。交通扶贫在继续加大基础设施补短板的同时,注重运输服务、安全防护、公路养护管理、水运基础设施建设等方面的内容,进一步推进了交通扶贫与特色产业、旅游、商贸、供销、休闲、文化等产业扶贫的融合。

“十三五”交通扶贫规划明确提出了交通+特色产业的发展思路,同时将交通+特色产业、扶贫与交通+旅游休闲、交通+电商快递等扶贫模式并列阐述。在推进“交通+特色产业”扶贫的具体举措中,提出重点建设特色致富路,建设资源路、旅游路和产业园区路,强化交通对贫困地区产业发展的

基础支撑作用,明确了交通与经济产业相互支撑、融合发展的思路重点。交通运输部《交通脱贫攻坚三年行动计划(2018—2020年)》中^[17],首次提出交通+产业扶贫模式的表述,不再局限于交通+特色产业扶贫范畴^[16]。

4) 党的十九大以来,交通扶贫工作更加注重发挥自身的先行引领作用,在打好交通扶贫脱贫攻坚战的同时,超前谋划与乡村振兴战略的对接,注重支撑贫困地区的产业振兴,注重支撑贫困地区内生增长动力的培育,努力为乡村振兴打好基础、当好先行。

20世纪80年代以来,交通扶贫发展阶段的主要变化见图5。



3 交通+产业扶贫模式的内涵及作用机理

3.1 交通+产业扶贫模式的实践

在近年来的实践中,交通扶贫不断探索完善交通+产业扶贫模式,把交通扶贫工作融入到贫困地区经济、产业、生态等大的经济社会发展系统中,积极支持农村物流服务体系,培育交通+特色农业、交通+电商物流、交通+文化、交通+旅游、交通+就业等扶贫新模式,助力贫困地区特色经济、特色产业,有力支撑了贫困地区脱贫致富和乡村振兴。

(1) 交通+特色农业。例如,黑龙江省双城市杏山镇建成通乡公路后,新增几十个蔬菜大棚、果园,新增万亩毛葱、烤烟等经济作物。又如,宁夏省西吉县依托对外干线公路、对内农村公路,吸引一大批马铃薯加工企业入驻,实现了交通+特色农业的融合发展^[2]。(2) 交通+电商物流。例如,甘肃省陇南地区特色农产品丰富,但因种植分散,对外销路不好。2013年开始,着力构建县、乡、村3级物流配送体系,建立电商产业孵化园等,引进物流服务企业,发展电商物流。2015年,特色农产品网络销售额超过26亿元,拉动全市3.7万人就业^[18]。(3) 交通+文化。例如,河北省涉县大力挖掘红色文化、女娲文化和民俗文化,全县千里乡村路上镶嵌了300余处文化景点^[13]。(4) 交通+旅游方面。例如,内蒙古伊金霍洛旗依托“四好农村路”建设,推出草原风

情游、乡村生态游等8条主题特色旅游线路,2018年全旗实现旅游收入46.2亿元,增长15.5%^[13]。

3.2 交通+产业扶贫模式内涵

目前文献研究、政策文件的表述和地方实践发展,尚未对交通+产业扶贫模式专门界定。已有相关研究和文件,也经常出现具有不同内涵和涵盖不同范围的交通+产业扶贫模式的阐述。部分研究、文献和地方实践一方面将交通+产业扶贫模式中的交通,理解为农村公路为主;另一方面将交通+产业扶贫模式中的产业,理解为特色产业,与属于第三产业范畴的农村物流、休闲旅游等,还有属于第一产业范畴的种植养殖业等并行提及。此外,针对交通扶贫与产业扶贫相互融合发展问题,尚未有系统性的专题研究。

为更好地理解交通+产业扶贫的内涵,需要对交通扶贫和产业扶贫两个概念做出界定。

交通扶贫最初主要集中在公路交通领域,后来扶贫范围逐步拓展至内河基础设施建设等内容。民航、铁路、邮政等交通扶贫也在稳步推进。针对“四好农村路”,交通运输部党组撰文指出,“四好农村路”中的“路”,包括农村公路、贫困地区的高速和国省干线公路、铁路、水运、民航、邮政等^[13],将交通扶贫范围大大拓展。

基于对产业扶贫概念的理解^[10],产业扶贫主要是以贫困地区资源禀赋条件为依托,坚持市场导向,系统开展产业规划,推动产业发展,助力扶贫脱贫、经济社会发展的一种扶贫方式。

关于产业的范围,根据国民经济行业的分类,产业应包括第一、二、三产业。从交通扶贫的关联范畴看,也应包括贫困地区经济发展中的三大类产业体系。结合贫困地区特色,交通扶贫可能与以下相关产业的关联更为密切:第一产业的农、林、牧、渔等,第二产业的农副食品加工、纺织服装加工、资源开采加工等,以及第三产业的批发零售、文化娱乐等细分行业。

基于上述分析,本研究对中国交通+产业扶贫模式内涵做出如下界定:交通+产业扶贫模式,是充分融合交通扶贫和产业扶贫的经验做法,按照统一规划、统筹协调、协同推进的思路,以贯彻落实乡

乡村振兴战略,助力贫困地区产业兴旺,实现贫困地区经济持续增长、收入持续增加等为主要目标,推进贫困地区交通基础设施、装备、运输服务、管理等全要素建设与发展,加大与贫困地区第一、二、三产业融合,实现交通支撑产业、产业促进交通的良性互动的特色扶贫模式。

交通+产业扶贫模式的主要特点和要求可归纳为以下6点:(1) 交通扶贫的范围、目标、重点等要与当地产业扶贫的范围、目标、重点、政策等深入对接。(2) 交通扶贫要充分发挥先导性、基础性、战略性和服务性作用,为贫困地区产业发展提供基础支撑,同时为新兴产业引进、地方资源开发、当地产业转型提供示范引领。(3) 产业发展要充分考虑贫困地区交通发展实际,做好产业规划和交通规划统筹,推动当地产业转型升级、承接外部产业转移、本地产业培育等。(4) 要针对不同产业发展规划,规划建设不同等级、不同功能的交通通道、枢纽、装备,打造多元化、个性化的运输服务供给和管理模式。(5) 要充分发挥综合交通优势,提升公路、铁

路、水路、民航等组合效率,为贫困地区产业发展提供综合立体交通服务支撑。(6) 要以交通为基础,支撑产业扶贫范围的进一步扩大,打造交通+农业、交通+加工制造业、交通+服务业等多样化的特色扶贫模式,推动交通扶贫由保障、支撑向先行引领方向转变,助力贫困地区产业兴旺,发挥交通扶贫在乡村振兴战略中的先行官作用。

交通+产业各自细分产业的叠加,将催生多元特色的交通+产业扶贫模式,例如交通+纺织服装、交通+种植业、交通+农副产品加工、交通+休闲旅游、交通+互联网、交通+金融、交通+资源开发、交通+快递电商、交通+农村物流、交通+农家乐、交通+红色文化旅游、交通+竞技运动、交通+影视传媒等。还可针对某一运输方式,进一步细分,例如水运+矿产资源开发、水运+库区旅游、水运+航运文化带、公路+特色服务区、铁路+旅游等。上述交通+产业的特色扶贫模式均应属于交通+产业扶贫模式的范畴。

交通+产业扶贫模式的内涵框架见图6。

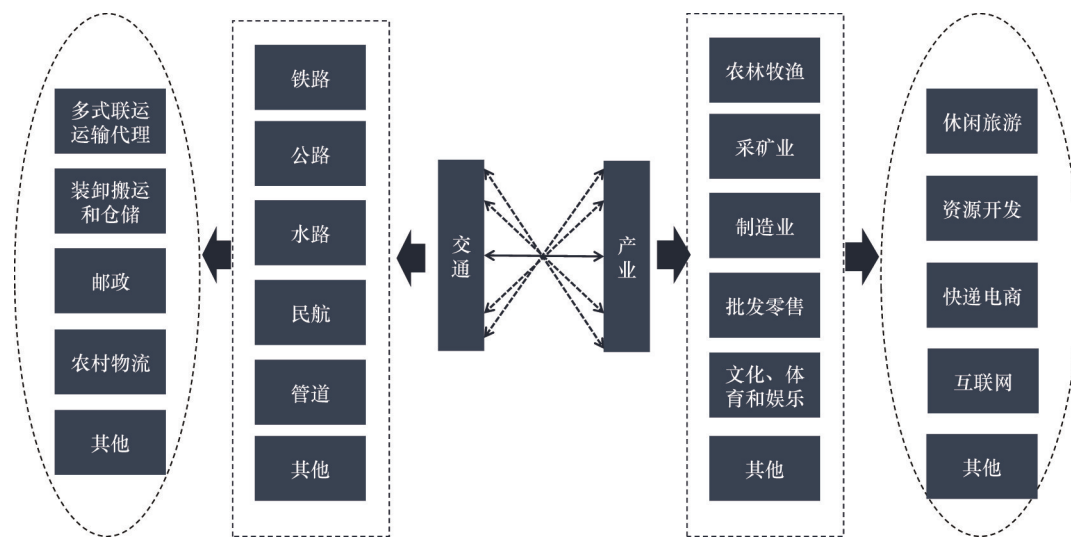


图6 交通+产业扶贫模式内涵示意

3.3 交通+产业扶贫模式的作用机理

交通+产业扶贫模式中,交通与产业作用机理的主要表现是相互影响、相互促进、协同发展。

一方面,交通基础设施条件的改善,改善当地货物运输条件和当地物流环境,降低企业物流成

本,推动贫困地区与外界的经贸联系,相关产业产品销售能力和市场竞争力将不断增强。为此,该区域经济区位条件不断凸显,与外界的经济交流成本不断降低,当地产业开发竞争力增强,资源优势可以方便地转化为经济优势和市场优势。通过吸引

外部资本进入,贫困地区可利用当地资源、劳动力、政策等优势,发展具有本地特色的种植养殖、农副产品加工、资源开发、服装加工、手工艺品等。同时,该地区将更有利于承接沿海等地区相关产业转移或积极培育本地新兴产业。产业的发展拉动就业,带动经济发展,进一步引进新的技术、管理、文化等,推动当地经济社会发展全面进步。以交通改善、助力产业兴旺,进而带动乡村振兴。

另一方面,交通基础设施条件的改善,改善当地客运出行交通条件,降低人的出行成本,将明显改变当地贫困地区的人员出行条件,有利于加大与经济发达地区的人员往来,密切与外界物资、商贸、文化等方面的交流。更容易吸引外界人员到贫困地区休闲、养生、度假以及开展相关文化活动等,带动本地旅游、休闲、文化、餐饮、住宿等产业发展,拉动当地就业,推动贫困地区经济社会全面进步。

在上述两方面并行推动的同时,交通运输本身作为一个产业,也在发挥推动经济增长的动力源作

用。交通基础设施带动当地建筑业、建材、燃物料供应、相关加工制造、餐饮等产业发展。进一步从细分方式看,旅游公路、旅游航道建设本身就是旅游景点,可带动旅游产业发展。库区旅游发展、低空飞行运动等,能够带动交通+休闲运动和旅游竞技业的发展。同时,交通的发展,也必将催生信息通信、互联网技术等技术的同步提升,进而推动农业现代化水平提升。

交通扶贫为贫困地区产业振兴、经济社会发展带来贡献的同时,产业扶贫开发、经济社会发展又催生大量物流、人流、信息流、资金流,对交通基础设施建设需求、服务水平和支撑力提出更高要求,催生了大量基础性客运出行需求和货运需求,以及高附加值的物流服务需求,刺激交通产业加快升级。因此,交通扶贫在推动贫困地区产业开发和振兴发展的同时,也同样提升了自身服务能力和水平,实现了二者的相互融合和促进。交通+产业扶贫模式中交通与产业相互作用机理如图7所示。

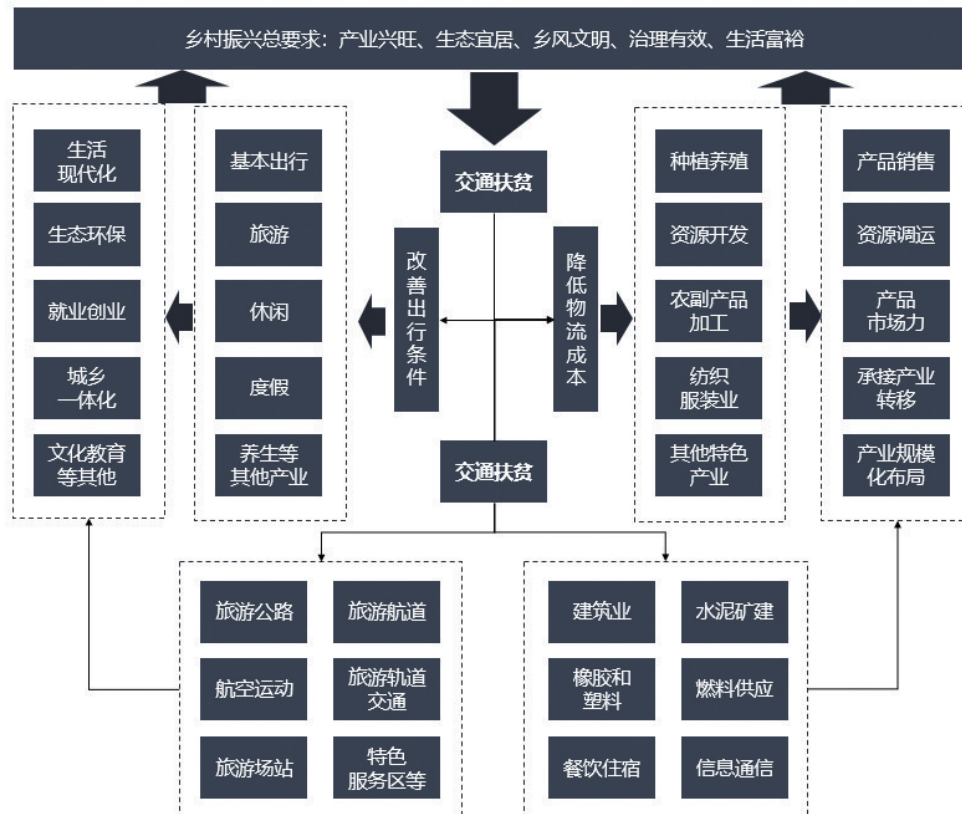


图7 交通+产业扶贫模式作用机理示意

4 “十四五”期间交通+产业发展思路及重点方向

4.1 总体思路

“十四五”期间,随着交通扶贫脱贫目标任务实现,交通+产业扶贫在发展思路上,需要从服务支撑贫困地区脱贫摘帽,转向服务支撑乡村全面振兴,转到持续培育欠发达地区经济社会发展内生动力上来,交通+产业的发展思路 and 重点将发生明显变化。

在继续完善欠发达地区交通基础设施建设、提升运输服务水平、强化安全水平提升等方面的同时,进一步明确交通+产业发展的总体思路框架,更好推动“十四五”期间交通+产业发展模式的思路创新和工作创新。

面向乡村振兴战略的交通+产业发展的重点方向和着力点如下。

1) 交通+产业发展需要统筹规划。未来,应按照乡村振兴战略的总体部署,做好欠发达地区交通+产业发展的顶层设计。一是要充分分析欠发达地区的资源禀赋条件、经济发展基础、产业发展阶段、区位条件和人口分布,以及上述因素的未来发展趋势,统筹考虑经济社会发展规划、国土规划、城镇规划等,以及相关的上位交通、产业规划等,研究制定欠发达地区的交通+产业发展规划。

2) 交通+产业发展需要系统布局。要围绕各种交通方式,包括公路、铁路、水路、民航、管道、邮政等,系统性布局交通+产业发展的总体思路和方向重点。同时,结合不同方式的不同特色,专题性开展交通与产业发展的精细化对接,形成不同交通方式+不同产业组合的多元化发展模式,推动相互之间的深度融合。

3) 交通+产业的全要素对接。交通要从通道建设、场站枢纽建设、装备升级、运输服务升级、管理优化等方面,着眼于不同产业发展需求,有针对性地打造交通+产业扶贫升级版。例如,旅游休闲产业对旅游公路、航道等设计提供了个性化需要,资源开发对公路的等级设计提出不同要求,种植养

殖业发展对冷链物流提出更高要求,快递电商对农村物流网络完善提出更加个性化的要求等。

交通+产业发展模式的总体思路框架如图8所示。

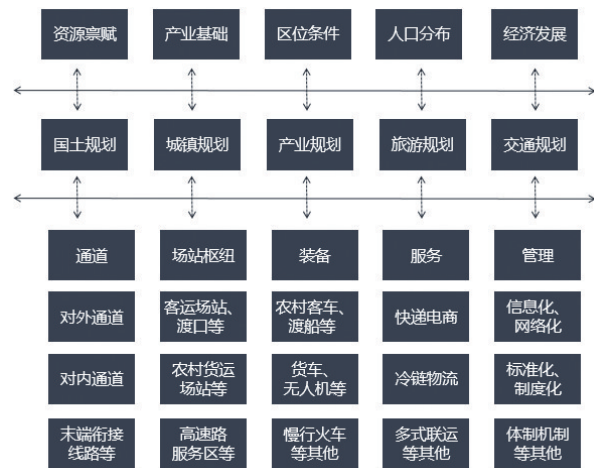


图8 交通+产业发展模式总体思路框架示意

4.2 “十四五”期间发展重点

按照交通+产业发展总体思路,“十四五”期间欠发达地区交通+产业发展模式推进,需充分考虑各自实际,制定具有地方特色的交通+产业发展模式。围绕乡村振兴战略的总要求和未来发展目标,在充分发挥各地多元化、特色化产业发展模式的基础上,建议“十四五”期间欠发达地区需共同关注以下5类发展模式,以交通助力欠发达地区经济社会的持续发展。

1) 交通+农村物流发展模式。交通是物流的重要组成部分,农村物流又属于物流的一个细分产业,交通助力农村物流发展是未来的重点发展方向之一。

建议在“十四五”期间,继续完善县、乡、村物流网络体系,提高农村物流服务覆盖面。继续加大交通与商务、供销、农业等部门的沟通协调,统筹货源和运力资源。根据欠发达地区物流需求规模和特点,拓展乡镇运输服务站功能,补齐农村物流网络短板。完善县级农村物流节点停车、货物装卸、仓储、集中配送、流通加工、信息服务等综合服务功能。推广集中配送、共同配送等模式,提高物流效

率和运营水平。整合社会闲散运力和分散货源,发展无车承运模式,推动物流要素精准匹配。挖掘客运班线货舱运力资源,培育小件快运、大件专运、电商快递等服务功能,实现客货资源共享^[15]。

2) 交通+休闲旅游发展模式。欠发达地区通常具备发展休闲旅游产业的先天条件,而休闲旅游、文化娱乐等行业又是国家顺应人民未来生活新期待、重点支持发展的行业。

建议在“十四五”期间,继续加强欠发达地区重点景区、乡村旅游点公路、铁路、航道、码头、场站等设施建设和衔接,提高农家乐等乡村旅游景点的交通通达率。进一步改善特色村寨、风情小镇、红色文化、自然风光等旅游景点景区对外交通条件,开通交通场站至旅游景区景点的旅游客运线路。结合需求,推进部分区域支线机场、旅游航道、普通铁路、景观公路等建设,探索开通旅游航线、铁路旅游、内河和库区旅游专线,探索汽车营地、自驾游、自由行等新兴旅游方式,推动大交通与文旅、休闲等第三产业的融合^[15]。

3) 交通+资源开发发展模式。有些欠发达地区能源、矿产等资源丰富,但限于交通条件,很多资源开发后难以运出,难以与外部市场对接,不利于资源优势向经济优势的转变,亟需发挥交通在资源开发中的先行引领和支持保障作用。

建议在“十四五”期间,按照国土空间开发要求,在适合开发的地区,建设一批专用产业开发的航道、公路或铁路等交通路线,推动能源矿产等资源开发,助力地区经济持续发展。(1) 要充分考虑国家国土空间开发等对欠发达地区开发的要求,选择适合开发的地区开展交通+资源开发发展模式。(2) 做好资源地区交通规划与资源分布的精准对接。充分基于资源的分布特征及运输要求,规划合理的对外运输方式。在沿江、沿河、沿湖等地区,要充分发挥水运的比较优势。在公路、铁路等沿线地区,要充分依托陆路运输的条件。(3) 研究规划若干物流园区、产业园区,支撑相关资源就地加工,构建原材料、产品的货运物流服务网络,降低物流成本,支撑产业规模化发展。

4) 交通+互联网发展模式。随着现代信息技术与移动互联网技术的推广及应用,未来的交通运输发展应充分融入互联网技术,推动自身的智能化和高质量发展,进一步丰富交通+产业发展模式的内涵。

建议在“十四五”期间,加快推进欠发达地区物流信息化建设,重点完善县级综合信息服务功能,完善平台的信息发布、运力资源共享、运输组织优化、实时查询、过程监控、金融服务、大数据决策等专业化服务功能,同步加强与邮政快递、电商直播等相关平台的有效对接。推广应用条形码、射频识别、电子运单等信息技术和管理方式,加强货物生产、交易、运输、仓储配送、销售等供应链全过程的监控与追踪,实现信息数据公开和共享。

5) 交通“新基建”+产业发展模式。欠发达地区的交通一般具有后发优势,推动新型基础设施与传统基础设施相融合,发展“新基建”新产业是推动贫困地区交通及相关产业高质量发展的必然选择。

建议在“十四五”期间,加强欠发达地区交通“新基建”投入力度。欠发达地区交通“新基建”投入,对于提升当地交通竞争软实力、缩小与发达地区的交通差距有重要意义。建议进一步强化智慧交通基础设施与当地相关产业的融合发展,促进贫困地区各相关上下游关联产业的兴旺和人民生活富裕,进而助力中国欠发达地区经济持续稳健发展。

5 结论

1) 交通扶贫是中国扶贫开发战略的重要组成部分,为农村地区特别是贫困地区脱贫致富、乡村振兴提供了关键支撑。党的十八大以来,交通扶贫更加注重顶层设计和系统化推进,提出不同时期交通扶贫工作重点任务和政策安排,加快推进交通扶贫与特色产业、旅游、文化等产业扶贫的融合。

2) 交通+产业扶贫模式,是充分融合交通扶贫和产业扶贫的经验做法,推进贫困地区交通基础设施、装备、运输服务、管理等全要素建设与发展,注重与贫困地区第一、二、三产业融合,实现交通支撑

产业、产业促进交通的良性互动的特色扶贫模式。

3) “十四五”期间,交通+产业的发展思路需要从服务支撑贫困地区脱贫摘帽,转向服务支撑乡村全面振兴,转到持续培育欠发达地区经济社会发展内生动力上来。在充分发挥各地多元化、特色化产业发展基础上,“十四五”期间欠发达地区需关注交通+农村物流、交通+休闲旅游、交通+资源开发、交通+互联网、交通“新基建”+产业等发展模式。

参考文献(References)

- [1] 樊桦. 中国交通扶贫: 回顾与展望[J]. 宏观经济管理, 2004(6): 27-31.
- [2] 邓小兵. “十三五”交通扶贫脱贫攻坚思路与方向[J]. 综合运输, 2018(3): 1-4.
- [3] 赵京, 邓小兵, 侯琳, 等. 乡村振兴与“四好农村路”建设[J]. 综合运输, 2018(12): 13-22.
- [4] 曾定红. 新疆生产建设兵团交通精准扶贫工作探讨[J]. 西南公路, 2016(2): 5-9.
- [5] 罗登仑. 乌江流域精准扶贫山地旅游交通发展探讨[J]. 低碳世界, 2016(9): 222-223.
- [6] 黄月梅. 以“四好农村路”建设为抓手 推动运输服务高质量发展[J]. 交通企业管理, 2019(1): 37-39.
- [7] 吕永华. 四好农村路发展策略研究[J]. 山西建筑, 2020(3): 121-122.
- [8] 孙校伟. 高水平建设“四好农村路”再谋新篇[J]. 中国公路, 2018(19): 102-103.
- [9] 国务院扶贫办政策法规司, 国务院扶贫办全国扶贫宣教中心. 脱贫攻坚前言问题研究[M]. 北京: 研究出版社, 2018.
- [10] 国务院扶贫办政策法规司, 国务院扶贫办全国扶贫宣教中心. 脱贫攻坚干部培训十讲[M]. 北京: 研究出版社, 2019.
- [11] 交通运输部关于印发“十三五”交通扶贫规划的通知[EB/OL]. (2016-07-30) [2020-08-04]. http://xxgk.mot.gov.cn/jigou/zhghs/201903/t20190329_3182337.html.
- [12] 脱贫攻坚网络展 交通扶贫[EB/OL]. (2020-05-01) [2020-08-04]. <http://fpzg.cpad.gov.cn/429463/430986/430994/index.html>.
- [13] 中共交通运输部党组. 小康路上不让任何一地因交通而掉队[EB/OL]. (2020-06-01) [2020-08-04]. http://www.qstheory.cn/dukan/qs/2020-06/01/c_1126055591.htm.
- [14] 集中连片特困地区交通建设扶贫规划纲要[EB/OL]. (2013-08-26) [2020-08-04]. http://zizhan.mot.gov.cn/zhuantizhuanlan/qita/zhongguojiaotongfupin/zhengcejiedu/201308/t20130826_1471784.html.
- [15] 关于印发《关于进一步发挥交通扶贫脱贫攻坚基础支撑作用的实施意见》的通知[EB/OL]. (2016-05-12) [2020-08-04]. http://www.gov.cn/xinwen/2016-05/12/content_5072650.htm.
- [16] 交通运输部办公厅关于印发交通运输脱贫攻坚三年行动计划(2018—2020年)的通知[EB/OL]. (2018-07-06) [2020-08-04]. http://xxgk.mot.gov.cn/jigou/zhghs/201903/t20190329_3182337.html.
- [17] 交通运输部办公厅关于印发交通运输脱贫攻坚三年行动计划(2018—2020年)的通知[EB/OL]. (2018-07-06) [2020-07-11]. http://xxgk.mot.gov.cn/jigou/zhghs/201903/t20190329_3182332.html.
- [18] 张志鹏, 李冉. 交通运输促进精准扶贫的案例分析与思路建议[J]. 内蒙古公路与运输, 2017(4): 45-47.

Traceability, evolution and prospect of the mode of transportation plus industry poverty alleviation in China

LIU Changjian, XI Kuanwu, HUANG Li, JIN Lianjie

Planning and Research Institute of the Ministry of Transport, Beijing 100028, China

Abstract Since the 18th CPC National Congress, transportation poverty alleviation has entered a new stage and transportation plus industry poverty alleviation has become an important direction. The mode of transportation plus industry poverty alleviation is a characteristic poverty alleviation mode. It fully integrates the experience of transportation poverty alleviation and industry poverty alleviation, promotes the development of transportation infrastructure, transportation service, management and other elements in poor areas, pays attention to the integration of the first, second and third industries in poor areas, and realizes positive interactions between transportation supporting industry and industry promoting transportation. In the "14th five year plan", we need to change from service support to poverty alleviation in poverty-stricken areas, turn to service support for rural comprehensive revitalization, and turn to continuously cultivate endogenous driving force for economic and social development in underdeveloped areas. Underdeveloped areas should pay attention to the development modes of transportation plus rural logistics, transportation plus leisure tourism, transportation plus resource development, transportation plus internet, transportation 'new infrastructure' plus industry, etc.

Keywords transportation poverty alleviation; transportation plus industry poverty alleviation; prospect of the 14th Five Year Plan ●



(责任编辑 王志敏)