

# 交通运输支撑服务区域重大战略的思考

崔愿<sup>1</sup>, 孔哲<sup>1</sup>, 孙相军<sup>1,2</sup>, 陈璟<sup>1,2\*</sup>, 曾学福<sup>1</sup>, 刘晨<sup>1</sup>, 王中奇<sup>1</sup>

1. 交通运输部规划研究院, 北京 100028

2. 综合交通规划数字化实验室, 北京 100028

**摘要** 交通运输是贯彻落实区域重大战略先行领域,也是服务区域重大战略实施、促进各类要素合理流动并向优势区域集中、实现经济总体效率提升的关键支撑。总结了重点区域交通基础设施、运输服务、低碳绿色、对外开放、交通治理等方面发展给区域经济社会带来的变化,剖析了存在的主要问题。在总结提炼当前中国区域重大战略显著特征基础上,结合习近平总书记对重点区域交通运输发展的重要论述,提出了未来交通运输服务支撑区域重大战略的主要思路。

**关键词** 交通运输; 区域经济; 交通强国

党的十八大以来,以习近平同志为核心的党中央立足于完善国内改革开放空间布局,陆续提出了京津冀协同发展、长江经济带、粤港澳大湾区建设、长三角一体化发展、黄河流域生态保护和高质量发展、建设成渝地区双城经济圈、海南全面深化改革开放等一系列区域重大战略。交通运输是区域重大战略实施的先行领域,习近平总书记多次对重点区域交通运输发展作出重要指示,在北京考察时指出“交通一体化是京津冀协同发展的骨骼系统。这个系统立起来了,协同发展的基础和条件就立起来了,人流、物流、信息流一体化就很容易实现了”<sup>[1]</sup>,在全面推动长江经济带发展座谈会上指出“要构建统一开放有序的运输市场,优化调整运输结构,创

新运输组织模式”<sup>[2]</sup>,在港珠澳大桥开通仪式上指出“要用好管好大桥,为粤港澳大湾区建设发挥重要作用”<sup>[3]</sup>,在扎实推进长三角一体化发展座谈会上指出“在交通出行、旅游观光、文化体验等方面率先实现‘同城待遇’”<sup>[4]</sup>,在庆祝海南建省办经济特区30周年大会上指出“要实施一批重大基础设施工程,提高基础设施网络化智能化水平”<sup>[5]</sup>。《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》对重点区域交通运输发展也进行了系统部署和安排。

区域重大战略实施以来,重点区域交通运输在部分领域实现了率先突破,区域交通基础设施、运输服务网络更加完善,跨部门、跨地区的区域交通

收稿日期:2022-07-10;修回日期:2022-07-20

项目基金:国家社会科学基金重大项目(20ZDA086);交通运输部2021年度交通运输战略规划政策项目(2021-15-1)

作者简介:崔愿,工程师,研究方向为综合交通运输,电子信箱:916590897@qq.com;陈璟(通信作者),教授级高工,研究方向为区域经济,电子信箱:1614560420@qq.com

引用格式:崔愿,孔哲,孙相军,等. 交通运输支撑服务区域重大战略的思考[J]. 科技导报, 2022, 40(14): 57-64; doi: 10.3981/j.issn.1000-7857.2022.14.006

工作机制更加健全。在交通运输行业强有力的支持下,区域重大战略实施成效显著,京津冀协同发展不断深入,雄安新区建设如火如荼,长江经济带11省市联动发展明显增强,粤港澳大湾区释放出持续强劲发展动能,长三角地区区域一体化发展亮点突出,黄河流域生态保护效果初显,成渝地区双城经济圈和海南自由贸易港建设稳步推进。

重点区域交通运输发展是交通领域研究的重要内容,交通运输支撑区域重大战略实施是当前研究的热点领域,对此进行研究的专家学者人数较多,形成的研究成果数量也较为丰富。主要分为2类,第1类围绕多个重点区域、总结提炼某种运输方式在不同区域的发展共性、提炼个性<sup>[6-9]</sup>;第2类聚焦单个重点区域、提出该区域交通运输发展路径和对策<sup>[10-13]</sup>。上述成果对贯彻区域重大战略对区域交通运输要求、推动重点区域交通运输建设和发展起到了积极作用。《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》明确了“要聚焦实现战略目标和提升引领带动能力,推动区域重大战略取得新的突破性进展,促进区域间融合互动、融通补充”<sup>[14]</sup>,对“十四五”时期重点区域交通运输发展提出了新的要求。为更好地贯彻落实党中央决策部署,有必要系统全面总结当前交通运输对区域重大战略的支撑服务效果,剖析存在的问题和不足,提出相应的发展思路。

## 1 交通运输支撑服务区域重大战略现状

### 1.1 交通基础设施一体化拉近区域城市间时空距离

各区域通过建设跨省际、市际的一体化综合立体交通网,打破省际、市际物理空间隔离,为区域产业、劳动力、资金、技术等生产要素合理流动和高效集聚提供“硬联通”。“轨道上的京津冀”初步形成,北京、雄安、天津、保定实现“1小时交通圈”,相邻城市间基本实现1.5小时通达;港口形成以由天津港、秦皇岛港、唐山港、曹妃甸港、黄骅港等港口构成的津冀港口群。长江经济带综合立体交通走廊

基本形成,长江黄金水道功能日益凸显。长三角地区形成以上海为中心的0.5~3小时高铁网,基本实现“市市通高铁(动车)”;港口群辐射能级提升,2020年规模以上港口货物吞吐量、集装箱吞吐量占全国总量的35.1%、36.3%<sup>[15]</sup>。粤港澳大桥建成通车,累计服务旅客超过2100万人次、出入境车辆超过310万辆次;铁路形成了以广州为核心、通达香港、覆盖湾区全地市、联通粤东西北的放射形高铁网,广深港高铁西九龙站口岸日均出入境旅客超过5万人次,极大程度上促进了香港、澳门更好地融入国家发展大局。成渝高铁建成通车,日开行班次110对以上,重庆和成都实现了1小时联通,日均6万人次乘坐高铁往返双城,支撑了成渝地区双核相向联动发展。

### 1.2 运输服务一体化较好服务省际市际出行需求

重点区域运输服务一体化发展较好服务了区域重大战略实施带来旺盛的跨省、跨市客货运输需求,区域中心城市间、中心城市和一般城市间客货运输更加经济便捷。京津冀地区日跨省通勤客流规模超过100万人,天津、河北至北京的客流大约占80%,河北的三河、大厂和香河等三市县来北京通勤客流每天约10万人;京津城际开行车次从最初的47对,增至平峰日的100对以上,高峰日开行130对以上,截至2020年底累计运送京津两地旅客超过3亿人次;北京已实现38条跨省公交线路常态化运营,其中21条通往三河、大厂和香河,有力支撑了环京地区来往北京的省际通勤客流。长三角地区开通省际毗邻公交线路61条,苏州每天有超过2.9万人出行前往上海。机场群港口群协同水平明显提高。以京津冀机场群为例,北京将部分支线航班分流至天津和石家庄机场,缓解了首都机场运输压力,2014—2019年天津、石家庄机场旅客吞吐量年均增长14.6%、21.2%,分别超过北京首都机场11.5个百分点和18.1个百分点;港口方面,津冀港口群形成了环渤海内支线运输网络,提高了船舶直靠率和在泊作业效率。区域跨省、跨市交通运输信息共享联通成效显著,“天津地铁”APP与北京“亿通行”APP信息联通,“京津一卡通”与全国288个城市互联互通,累计发行超过700万张,天津旅客

享受北京公交5折票价优惠,京津实现“同城出行、同城优惠”;截至2020年,长三角三省一市在信用信息、电子客票、省际包车、水运信息等领域的数据共享累计交换量337 GB,跨省、跨市的旅客出行和货物运输更加顺畅。

### 1.3 交通绿色低碳发展显著改善生态环境

黄冈长江大桥、沪苏通长江公铁大桥、三门峡黄河公铁两用大桥、郑州万滩黄河公铁大桥建成通车,提高了长江、黄河过江桥位资源的使用效率。重点区域运输结构调整和新能源车辆推广有力支撑了大气污染治理和水污染治理,区域空气和水质持续改善。以京津冀地区为例,铁路货物运输比重大幅增长,天津港和河北港口实现全部煤炭铁路集港;北京中心城区绿色出行比例由2014年的70.5%上升至2020年的73.1%;北京大红门、三家店等铁路货场新能源货车配送比例达到100%,天津城市共同配送网络平台的规模城配企业新能源车辆占比超70%,京津冀及周边地区淘汰国三及以下营运中重型柴油货车超过100万辆<sup>[15]</sup>。同期,京津冀细颗粒物(PM<sub>2.5</sub>)年均浓度由2014年93 μg/m<sup>3</sup>下降到2021年36.9 μg/m<sup>3</sup>(图1)。长江船舶和港口污染防治有力支撑了长江流域水质发生显著变化。“十三五”期间长江经济带交通运输行业累计改造船舶31323艘,100总吨以上船舶改造任务全部完成,新改建的长江干线12座水上危化品洗舱站投入试运行,实现了船舶污染物码头接收设施或船舶移动接收全覆盖;港口岸电、液化天然气(LNG)等清洁能源推广应用,累计建设完成了4700个岸电泊位。同期,长江流域水质优良断面比例从2016年的

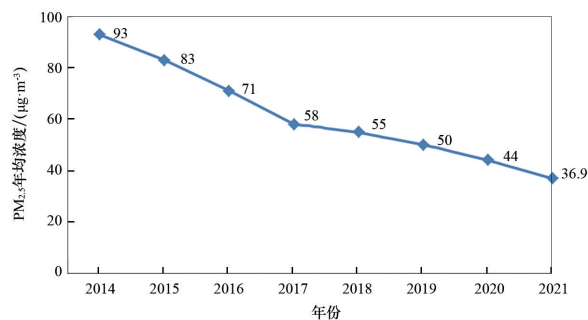


图1 京津冀PM<sub>2.5</sub>年均浓度变化情况

82.3%提高到2020年的96%以上,长江流域劣V类水质比例由2016年的3.5%到2020年实现全面消除<sup>[16]</sup>。

### 1.4 交通对外开放提升区域国际影响力

重点区域交通运输对外开放合作持续深化,助力区域国际影响力提升的作用不断增强。2020年长三角主要港口完成外贸货物吞吐量15.07亿t,占全国港口外贸货物吞吐总量的33.5%<sup>[17]</sup>,长三角机场群国际旅客、货物吞吐量4341万人和305万t(2019年),占国内机场国际旅客和货物吞吐总量的31.2%、47.2%,巩固了长三角新时代改革开放新高地的地位。2019年北京首都机场国际旅客、货邮吞吐量占首都机场旅客和货邮吞吐总量的23.9%、46.3%,增强了北京国际交往中心的城市功能定位。粤港澳大湾区机场群(不含香港、澳门地区)国际旅客、货邮吞吐量占湾区机场群旅客、货邮吞吐总量的16.3%、45.1%,助力湾区开放型经济发展水平的提高。2021年中欧班列(成渝)开行超过4800列,是2015年的13.5倍,占中国全年中欧班列开行总量的32%,有力推动了成渝地区打造成为改革开放新高地的进程。海南交通运输支撑海南全面深化改革的动力不断强劲,海口美兰、三亚凤凰等海南机场2019年国际旅客、货邮吞吐量193万人和3915 t,分别为2018的1.44倍和2.41倍。

### 1.5 区域交通一体化协同推进机制逐步完善

重点区域建立了由跨省、跨市相关部门组成的区域交通运输一体化发展机构,区域交通运输组织工作机制更加完善和健全。京津冀地区成立了推进京津冀交通一体化领导小组(京津冀暨雄安新区交通建设领导小组)及其办公室、京津冀区域交通一体化统筹协调小组,建立了京津冀交通一体化联席会议机制,统筹推进京津冀交通一体化发展。长江经济带建立了推动长江经济带交通运输发展部省联席会议机制,粤港澳大湾区省级人民政府以及铁路局、民航局、邮政局、国铁集团、邮政集团等部门和单位组建了推进粤港澳大湾区交通运输发展工作组。川渝两地交通部门成立了交通互联互通专项工作组,建立了川渝交通合作联席会议常态化机制等定期沟通磋商机制。

## 2 交通运输支撑服务区域重大战略存在的问题

总体看,交通运输在区域重大战略实施过程中发挥着重要支撑服务作用,但同时也存在由于部分区域交通基础设施空间布局不均衡、城市间高品质运输服务供给与快速增长的运输需求不匹配、区域交通发展面临的环境保护压力在加大、一体化区域交通运输市场体系建设有待加速等问题,使得交通运输对区域重大战略的支撑服务作用还有进一步发挥的空间。

### 2.1 区域中心城市间交通基础设施发展不充分和区域中心城市至一般城市交通基础设施布局相对薄弱的问题并存

区域中心城市间的交通运输发展不充分,交通供给能力相对紧张,不利于多个区域中心城市形成合力、提升区域的整体能级。区域中心城市间的城际轨道交通发展滞后使得以服务中长距离出行为主的干线铁路同时承担了大量短距离的城际功能,“一票难求”现象时有发生。如成都和重庆主城区间的成渝高铁2015年开通以来,运输任务十分繁重,2019年发送旅客3185万人次,线路利用率已接近70%,剩余运力已不多;北京和石家庄之间旅客出行主要依靠京广高铁,北京-雄安-石家庄的城际铁路还尚未完全贯通;粤港澳大湾区京港澳高速公路(G4)广州至深圳段日当量交通量接近13万pcu,广深港高铁利用率已接近100%,交通十分繁忙。

同区域中心城市间的交通联系较为紧密相比,区域中心城市和一般城市间的交通联系相对薄弱。如北京和天津之间、上海和南京之间配备了多条高速铁路、城际铁路和高速公路,但北京和唐山之间、广州和惠州间还没有高速铁路直接连通,不利于一般城市接受区域中心城市的经济辐射带动作用。部分区域中心城市同一般城市间的交通干线等级不高,跨省际、市际的铁路、公路互联互通水平有待进一步提高,如长江经济带沪汉蓉铁路的南京至武汉段设计时速250 km/h、武汉至宜昌段设计时速200 km/h、宜昌至利川段设计时速160 km/h(局部

限速120 km/h),对长江上中下游协同发展、形成沿江横向经济轴带的支撑作用仍有拓展空间。

### 2.2 城市间高品质运输服务供给与快速增长的运输需求不匹配

重点区域局部地区运输服务供给不足,服务品质和效率还有较大提升空间。同城化、通勤化的公共运输服务不能完全满足适应区域重大战略实施需要,毗邻地区运输服务供给需要进一步强化,如京津冀地区河北的三河、大厂和香河至北京通勤方式仅有公共交通和私家汽车,还没有城市轨道交通直接连通,公交和私家汽车受进京检查排队等候等影响平均单程通勤时间超过2 h。运输结构不合理,铁路和水运货物运输在各区域中的占比还不够高,长江黄金水道沿线港口集装箱铁水联运比例偏低。综合交通衔接水平不高,客运联程联运、货物多式联运发展仍处在起步阶段。部分区域内机场、港口等交通枢纽场站间的分工协作水平亟待提升,中欧班列、民航港口国际航线、港口机场腹地等运输资源有待进一步整合,港口、机场企业间合作模式和深度广度仍需完善。京津冀、长三角、粤港澳等区域交通运输在先进科技引领下的运输服务新业态新模式仍有创新空间。部分区域还存在因防疫过度而导致物流不畅通的情况出现。

### 2.3 区域交通运输面临的环境保护复杂性和艰巨性在增加

总体看来,重点区域交通运输发展面临的环境保护要求在提高,平衡好区域交通发展和环境保护之间的关系,是区域交通运输亟需破解的重大问题。京津冀、长三角、粤港澳作为中国人口和产业最为密集、私家汽车人均保有量最大的区域之一,客货运输结构不合理、交通拥堵等带来的交通排放是区域大气污染的重要来源;国土开发强度接近或超出资源环境承载能力,交通运输建设的土地资源十分紧缺,以粤港澳(珠三角9市)地区为例,国土开发强度达到17.06%,远超过开发强度不足5%的全国平均水平。黄河流域、长江经济带、成渝等地区国土开发强度相对不大,交通运输建设发展可用的土地资源相对丰富,但生态环境较为敏感脆弱、交通生态保护修复压力大,如黄河沿线存在水土流

失、湿地萎缩、水功能涵养降低等自然生态系统退化问题和工业、城镇生活等人类行为的侵害问题,长江经济带沿线有40多万家化工企业、干线港口危化品年吞吐量超过2亿t<sup>[18]</sup>,对区域交通基础设施新增规模、方式选择、线路走向、生态保护技术等提出了更高的要求。

#### 2.4 部分区域交通同产业联动和对区域经济带动作用不强

不同区域交通运输同经济社会联系的紧密程度存在差异,如京津冀地区和长三角地区交通同产业融合较深,形成了京津交通经济(产业)带和沪宁杭交通经济(产业)带,长江沿线四川至重庆段、黄河沿线的产业园区、商贸等产业设施较为薄弱,尚

未形成大规模成片的交通经济(产业)带,一定程度限制了重点区域经济对全国其他地区经济发展的带动作用。以京津冀地区为例,京津冀协同发展实施以来,河北交通运输发展水平相对北京、天津的差距在缩小,河北高速公路面积密度同北京、天津的比值从2014年的52%、34%增长到2020年的58%、37%,铁路面积密度同北京、天津的比值从2014年的42%、41%增长到2020年的49%、42%;河北同京津冀整体的经济发展水平差距整体呈扩大态势,河北GDP占京津冀GDP比重由2014年42.9%降至2020年的41.9%,河北人均地区生产总值同北京比值由2014年31.9%降至2020年的29.4%(图2,图3)。

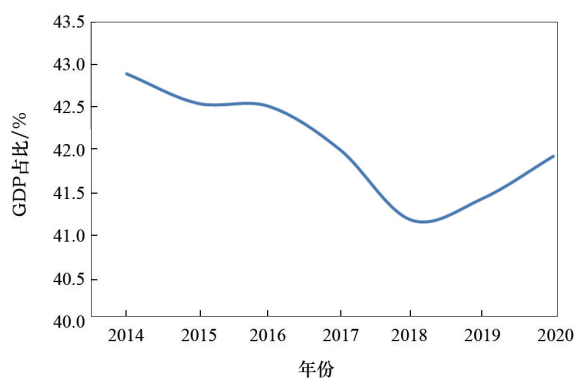


图2 河北GDP在京津冀地区生产总值占比

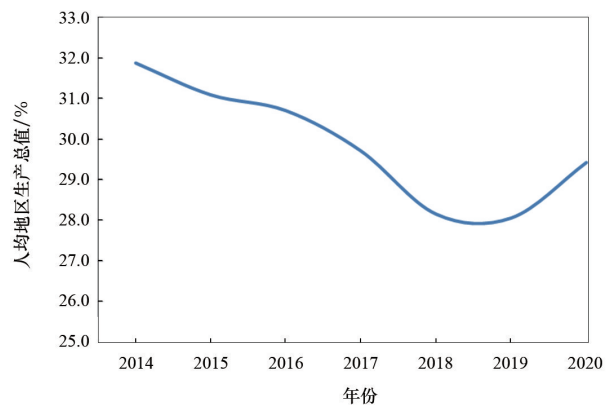


图3 河北人均地区生产总值同北京人均地区生产总值比值

#### 2.5 统一的区域交通运输市场体系有待进一步完善

重点区域,特别是长江经济带和黄河流域交通发展涉及多个省份和城市,不同省份和城市在交通运输发展速度和主要发展方向、优先发展交通方式等方面存在差异,跨省、跨市的交通基础设施项目在线路走向、技术标准、建设时序、运营管理等方面的衔接统筹还不够紧密。部分重点区域内省际间、城际间的运输市场准入“门槛”和市场分割依然存在,机场、港口、道路客运、城市公交还存在跨行政区旅客货物信息互通共享程度不深、疫情防控标准和力度不同步不一致等问题,影响运输效率。如长三角地区省际毗邻公交的交通卡跨省通用仅在个

别线路上试点示范、尚未大面积推广,省外乘车票价无优惠、不能享受“同城待遇”,公交信息查询服务无法“跨省”;安徽省安庆市宜秀区沪渝高速安庆收费站(眉山出口)防疫检查点对来自外省低风险地区的货车司机要求查验48小时核酸检测阴性证明,河北张家口下花园西高速口防疫检查点对所有外来货车司乘人员,不论是否持有48小时内核酸检测阴性证明,都要求重新做一次“核酸检测+抗原检测”;不论司乘人员通信行程卡是否带\*号,一律要求登记报备,否则不允许下高速<sup>[19]</sup>。受行政执法管辖权范围的影响,跨省市的“两客一危”监管、超限超载运输车辆治理、非法营运车辆整治、非现场执法、货车经营地和注册地不一致等联合执法监管协

调难度大,造成局部毗邻水域、路段的监管盲区。

### 3 交通运输支撑服务区域重大战略的思考

1) 区域重大战略数量更多、空间范围更广泛、内容更丰富,要求交通运输服务大局、主动引领。

“十四五”时期,区域重大战略是中国优化经济布局、增强区域发展协调性的关键抓手。《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》对“京津冀协同发展”和“长江经济带发展”2个区域重大战略进行了论述,《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》明确要实施“加快推动京津冀协同发展、全面推动长江经济带发展、积极稳妥推进粤港澳大湾区建设、提升长三角一体化发展水平以及扎实推进黄河流域生态保护和高质量发展”等区域重大战略,随着成渝地区双城经济圈建设和海南自由贸易港建设上升为国家战略,使得区域重大战略的数量更多、空间范围更广泛、内容更丰富。交通运输更好服务支撑区域重大战略,要求各区域交通运输发展紧紧围绕党中央重大决策部署,发挥交通运输的基础性、先导性、战略性产业和重要服务性行业的属性,进一步提高跨区域、跨省、跨市交通基础设施联通水平,扩大一体化的运输服务供给,提升交通安全智能绿色水平,构建一体化的协同体制机制,为区域重大战略实施提供更为有力的交通保障。

2) 各重点区域自然资源禀赋、经济社会基础更为复杂多样,要求交通运输紧密结合区域实际情况,突出区域特色,分类施策。

习近平总书记强调“按照客观经济规律调整完善区域政策体系,发挥各地区比较优势,促进各类要素合理流动和高效集聚”“不能简单要求各地区在经济发展上达到同一水平,而是要根据各地区的条件,走合理分工、优化发展的路子”<sup>[20]</sup>。区域重大战略实施涉及的诸多省份(自治区、直辖市)和城市的交通基础条件差异明显,省份间、城市间交通发展水平差距大。区域交通运输更好支撑服务区域重大战略,要求综合考虑不同区域交通区位、交通

发展阶段、在国家综合立体交通网中发挥作用、运输需求规模和结构等差异,因地制宜、分类施策,形成特色鲜明的重点区域交通发展路径和对策。提升京津冀、长三角、粤港澳大湾区等经济较为发达、人口经济密集、交通发展基础好、运输需求旺盛的地区交通承载力,推动区域交通运输一体化发展,进一步提高交通资源配置效率和运行效率,发展交通运输新技术、新业态、新产品,形成交通运输高质量发展样板。推动长江经济带、黄河流域、海南等交通基础、经济发展水平相对一般区域的交通与区域经济产业的融合发展,打造沿长江、黄河的跨区域交通产业带,建设黄河主题国家级旅游风景道和精品旅游风景道,推动河南、山东发展运河文化旅游发展,发展海南邮轮游艇经济。

3) 区域重大战略更加重视促进融合互动、融通补充,要求区域的交通运输发展效率优先、兼顾公平。

习近平总书记强调“要形成几个能够带动全国高质量发展的新动力源,特别是京津冀、长三角、珠三角三大地区,以及一些重要城市群”“不平衡是普遍的,要在发展中促进相对平衡”“深化区域合作机制,加强区域间基础设施、环保、产业等方面的合作”<sup>[20]</sup>。交通运输更好服务支撑区域重大战略,要求畅通京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝等重点区域间和区域内综合运输通道,形成以高速铁路、高速公路为骨架的综合性、立体化、大容量、快速化的综合运输通道,在需求旺盛、交通供给不足路段增设高速铁路和高速公路复线;完善重点区域内综合运输通道线路配备,在过境交通占比高的路段建设城际铁路和市郊(域)铁路,提高城际运输能力。有序推进黄河流域、长江经济带等经济发展水平处于国内中游位置、运输需求相对一般的区域交通运输发展,稳步建设社会效益突出的铁路、公路、机场等交通基础设施,在剩余运力相对富裕的高速铁路线路上开通城际列车,提高交通基础设施利用率;加快推进长江经济带综合立体交通走廊建设,推进货物多式联运发展,加强“海进江”“江出海”联运服务组织;推进海南自由贸易港建设,提升海口港、洋浦港服务能力和效率,完善交通救援保障体系。

4) 更加强调资源环境可承载,要求区域交通运输发展生态优先、低碳绿色。

习近平总书记高度重视重点区域交通运输绿色低碳发展,在推动长江经济带发展座谈会上强调“把长江经济带建成生态更优美、交通更顺畅、经济更协调、市场更统一、机制更科学的黄金经济带”“共同努力把长江经济带建成生态更优美、交通更顺畅、经济更协调、市场更统一、机制更科学的黄金经济带”;在考察北京市轨道交通建设发展情况和大兴机场线运营准备情况时强调“发展轨道交通是解决大城市病的有效途径,也是建设绿色城市、智能城市的有效途径”;在海南调研时强调“振兴港口、发展运输业,要把握好定位,增强适配性,坚持绿色发展、生态优先”。交通运输更好服务支撑区域重大战略,要求立足区域资源环境承载能力,推动交通运输低碳绿色发展。以盘活存量用地为主,严格控制新增建设用地,促进京津冀、长三角、粤港澳等土地资源紧张区域土地资源的节约集约利用;强化节能减排和污染防治,推进新能源、清洁能源应用,优先发展高速铁路、城际铁路、市域(郊)铁路等资源节约型、环境友好型交通方式发展。强化黄河流域、长江经济带等区域交通生态环境保护修复,严守生态保护红线,新增交通项目有效避让生态环境敏感区域,降低对生态空间占用和资源能源消耗;稳步有序推进一定规模的交通基础设施建设和运载工具配备,动态把握发展节奏,有效管控土地、空间等不可再生资源。

5) 打破交通行政分割和市场壁垒,破除资源流动的体制机制障碍,要求构建统一开放的交通运输市场体系。

交通运输更好服务支撑区域重大战略,要求强化交通运输跨行政区划的一体化贯通,打破省际间、城际间的行政分割和市场壁垒,破除资源流动障碍,为区域各类要素合理流动和高效集聚提供制度保障。推动京津冀、长三角、粤港澳、成渝双城经济圈等区域交通一体化发展体制机制改革、工作方式 and 模式创新,进一步完善健全长江经济带、黄河流域等区域交通协同推进机制,解决省际间、市际间重大交通基础设施规划、建设、运营等关键

问题。在有条件的区域探索成立跨省、跨市的区域城际铁路公司,负责城际铁路投资建设和运营。推进跨市的轨道交通技术标准、建设时序、投资运营等协调统一,研究建立建设资金和运营补贴分担机制。推进港航、航空等交通资源跨省跨市整合,建立民航协同发展机制和空域资源一体化协同共享机制。完善区域交通市场管理体系,建立区域超载超限治理、交通疫情防控等综合执法机制,执行统一的治超非现场执法标准和交通疫情防控标准;建立区域网约车等交通新业态联合监管机制;推动不同省、市交通信用体系互联互通,建立以信用为基础的交通运输新型监管机制。

## 4 结论

从交通基础设施一体化拉近区域城市间时空距离、运输服务一体化较好服务省际市际出行需求、交通绿色低碳发展显著改善生态环境、交通对外开放提升区域国际影响力、区域交通一体化协同推进机制逐步完善等方面,总结了交通运输在支撑服务区域重大战略实施过程中发挥的重要作用。

分析了交通运输支撑服务区域重大战略存在的不足,包括:区域中心城市间交通基础设施发展不充分和区域中心城市至一般城市交通基础设施布局相对薄弱,城市间高品质运输服务供给与快速增长的运输需求不匹配,区域交通运输面临的环境保护复杂性和艰巨性在增加,部分区域交通同产业联动和交通对区域经济带作用不强,统一的区域交通运输市场体系有待进一步完善。

提出了当前和未来一段时间交通运输支撑服务区域重大战略的思考。包括服务大局、主动引领,突出特色、分类施策,效率优先、兼顾公平,生态优先、低碳绿色,运输市场、统一开放等发展方向,以期在新时期为推动重点区域交通运输发展、更好支撑服务区域重大战略提供相关参考。

## 参考文献(References)

[1] 中共中央文献研究室. 习近平关于社会主义经济建设论

- 述摘编[M]. 北京: 中央文献出版社, 2014.
- [2] 习近平在全面推动长江经济带发展座谈会上强调 贯彻落实党的十九届五中全会精神 推动长江经济带高质量发展[N]. 人民日报, 2020-11-01(01).
- [3] 习近平出席开通仪式并宣布港珠澳大桥正式开通[N]. 人民日报, 2018-10-24(01).
- [4] 习近平在扎实推进长三角一体化发展座谈会上强调 紧扣一体化和高质量抓好重点工作 推动长三角一体化发展不断取得成效[N]. 人民日报, 2020-08-23(01).
- [5] 习近平. 在庆祝海南建省办经济特区30周年大会上的讲话[N]. 人民日报, 2018-04-14(02).
- [6] 孔哲, 陈璟. 推进重点区域交通运输统筹发展 打造国家综合立体交通网优势空间[N]. 中国交通报, 2021-4-15(03).
- [7] 陆大道, 叶嘉安, 薛德升, 等. 城市群: 高质量发展的增长极和动力源[J]. 科技导报, 2021, 39(16): 62-64.
- [8] 张尚武, 潘鑫. 新时期我国跨区域重大基础设施规划建设战略思考[J]. 城市规划学刊[J]. 2021(2): 38-44.
- [9] 覃剑, 赵蓓蕾, 巫细波. 中心城市对接服务国家重大区域发展战略研究[J]. 区域经济评论, 2022(3): 99-106.
- [10] 刘华军, 乔列成, 石印. 重大国家战略区域视角下长江经济带与黄河流域生态效率比较研究[J]. 中国软科学, 2021(10): 73-81.
- [11] 滕祥河, 林彩云, 文传浩. 成昆渝地区一体化绿色发展战略构想: 基于国家区域重大战略比较视角[J]. 贵州财经大学学报, 2022(4): 91-100.
- [12] 耿彦斌, 程天成, 陈璟, 等. 基于更高质量一体化要求的长三角交通发展路径[J]. 科技导报, 2021, 39(24): 36-42.
- [13] 张蕾, 孙伟, 莫辉辉. 一体化视角下长三角世界级机场群发展现状及优化措施[J]. 科技导报, 2021, 39(24): 43-53.
- [14] 中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要[EB/OL]. [2022-06-30]. [http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content\\_5592681.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm).
- [15] 北京市交通委员会, 天津市交通运输委员会, 河北省交通运输厅. 京津冀交通一体化发展白皮书(2014-2020年)[EB/OL]. [2022-07-06]. [http://www.beijing.gov.cn/ywdt/yaowen/202112/t20211224\\_2571761.html](http://www.beijing.gov.cn/ywdt/yaowen/202112/t20211224_2571761.html).
- [16] 国家发改委就推动长江经济带发展五周年取得的成效举行专题新闻发布会[EB/OL]. [2022-07-06]. [http://www.china.com.cn/zhibo/content\\_77080897.htm](http://www.china.com.cn/zhibo/content_77080897.htm).
- [17] 周红梅. 2020年长三角地区港口经济运行情况及形势分析[J]. 中国港口, 2021(3): 18-21.
- [18] 范恒山. 国家重大区域发展战略[M]. 北京: 中国财经出版传媒集团, 中国财政经济出版社, 2021.
- [19] 国务院物流保通保畅工作领导小组办公室. 国务院物流保通保畅工作领导小组办公室警示通报[EB/OL]. [2022-07-06]. [https://mp.weixin.qq.com/s?\\_\\_biz=MzI3MDQwMDQ5NQ==&mid=2247570298&idx=1&sn=e7a28d9784b574bbfc57a9e88911e13e&scene=0](https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzI3MDQwMDQ5NQ==&mid=2247570298&idx=1&sn=e7a28d9784b574bbfc57a9e88911e13e&scene=0).
- [20] 习近平. 推动形成优势互补高质量发展的区域经济布局[J]. 共产党员, 2020(2): 4-5.

## The major regional strategies supported by transportation

CUI Yuan<sup>1</sup>, KONG Zhe<sup>1</sup>, SUN Xiangjun<sup>1,2</sup>, CHEN Jing<sup>1,2\*</sup>, ZENG Xuefu<sup>1</sup>, LIU Chen<sup>1</sup>, WANG Zhongqi<sup>1</sup>

1. Transport Planning and Research Institute, Ministry of Transport, Beijing 100028, China

2. Laboratory for Traffic & Transportation Digital Planning, Beijing 100028, China

**Abstract** The transportation is a leading field for implementing the major regional strategies, and provides the key support for that purpose. The transportation can promote the rational flow of various factors and focus on the advantageous regions, and improve the overall efficiency of the economy. This paper reviews the change of the regional economy and the society supported by the development of the transportation infrastructure, the transportation services, the low-carbon green community, the opening to the outside world, and the governance in the background of major regional strategies. And the main problems are analyzed. On the basis of combining the features of the major regional strategies in China, to implement the requirement of the general secretary Xi Jinping for the transportation development in major regional strategies, the main ideas of the transportation supporting the major regional strategies are put forward.

**Keywords** transportation; regional economy; transportation power ●



(责任编辑 刘志远)