

中国城乡交通运输一体化发展模式及国外经验借鉴

奉鸣, 骆冠良*

交通运输部规划研究院, 北京 100028

摘要 总结了近年来中国城乡交通运输发展取得的积极成效以及对落实国家乡村振兴战略的重要意义, 剖析了在中国城乡交通运输一体化快速发展过程中存在的问题。结合圈层经济理论, 分析了中国城乡交通运输一体化发展在空间上的圈层结构特点, 提出不同空间区域的城乡交通运输一体化发展特征。借鉴美国、日本、德国、英国等典型国家发展经验, 得出对中国推进城乡交通运输一体化发展的有益启示。结合中国不同区域的发展特点和国外相关经验, 以县城为抓手, 提出中国不同类型区域的城乡交通运输一体化发展路径。

关键词 城乡交通运输一体化; 圈层结构; 县城

伴随着中国城乡交通运输快速发展, 城乡交通基础设施日益完善, 当前已基本形成遍布农村、连接城乡的农村公路网络, 尤其是“四好农村路”建设, 助力贫困地区摆脱出行难问题, 支撑打赢交通脱贫攻坚战, 有力保障了全面建成小康社会; 城乡客货运服务体系不断完善, 农民往返城乡务工、上学、探亲、就医等更加便捷安全; 县乡村三级物流服务体系逐步完善, 进一步打通了“农产品进城、工业品下乡、电商进村、快递入户”的双向运输通道, 推动了交通运输资源在城乡之间的有效覆盖和共享, 带动乡村产业和经济蓬勃发展^[1]; “交通+”融合发展持续深化, 促进城乡交通运输资源有效盘活、集约共享和高效利用, 农村居民获得感、幸福感和安

全感大大增加, 为落实乡村振兴战略做出重要保障。尽管中国推动城乡交通运输一体化发展成效显著, 但仍存在一些问题, 包括县城在城乡交通运输一体化发展中的地位和作用不突出, 龙头发动机带动作用发挥不够, 城乡交通运输基本公共服务供给有待完善, 城乡交通运输内外资源要素集约整合力度仍需提升等。

1 中国城乡交通运输一体化发展模式特征

当前, 中国城乡交通运输一体化进一步向纵深高质量发展推进。城乡交通运输一体化发展的进

收稿日期: 2023-02-21; 修回日期: 2023-03-28

作者简介: 奉鸣, 高级工程师, 研究方向为交通运输战略规划政策、运输发展, 电子信箱: 48906631@qq.com; 骆冠良 (通信作者), 助理工程师, 研究方向为交通运输战略规划政策, 电子信箱: 19120869@bjtu.edu.cn

引用格式: 奉鸣, 骆冠良. 中国城乡交通运输一体化发展模式及国外经验借鉴[J]. 科技导报, 2023, 41(24): 92-99; doi: 10.3981/j.issn.1000-7857.2023.24.011

程围绕城乡关系展开,而城乡关系变化的核心是城乡生产布局和生产组织模式变化。中国当前城乡交通运输一体化发展在空间上呈现出一定的圈层结构特点(图1),不同区域城乡交通运输一体化发展特点有所差异。这种差异以距离城市空间远近的形态为表现,体现城市辐射所带来的生产布局和生产组织模式变化。

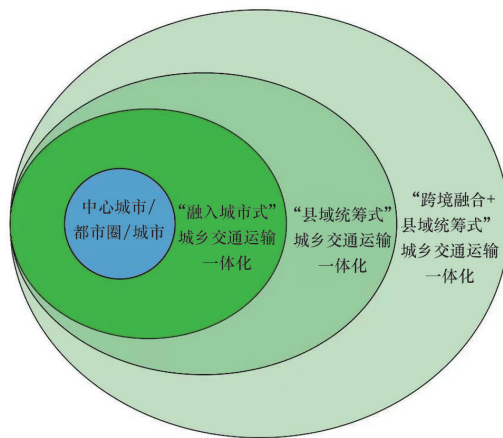


图1 城乡交通运输一体化发展类型示意

在中心城市、都市圈、城市群周边区域,受城市产业和生产模式辐射,城乡人口呈现双向流动特征,城乡交通运输一体化体现为“融入城市式”发展,以“同城化”为主要特征,这也是城乡交通运输一体化的一种特殊形态。在距离城市相对较远的区域,产业受城市辐射带动影响趋弱,规模产业主要分布在县城和一些小镇,人口流动活动以县域为主体,体现为“县域统筹式”城乡交通运输一体化发展,县城、镇(乡)的交通枢纽辐射作用较明显。受地理环境、地缘政治和邻国经济社会发展影响,在边境线上的县级地域发展差异较大,城乡交通运输一体化总体体现出“跨境融合+县域统筹”发展的特点。

1.1 中心城市、都市圈、城市群周边区域城乡交通运输一体化发展特征

尽管新时期乡村振兴以县域统筹为主,但中心城市、都市圈、城市群周边的农村地区无论是产业还是人口发展,都表现出对城市较强的依附性特点^[2]。这些区域城镇化程度比较高,地形通常以平

原为主,尤其是城市周边的一般小城镇,逐渐发展成为城市需求的延伸,从早期的农家乐等初级需求逐步发展成为一种更复杂的产业形态模式,城市资本、人才逐渐进入乡村;一些特色小镇结合扎实的资源利用历史,随着中国的产业进程发展迭代,形成了非常坚实的产业基础。这些区域的发展正在逐渐纳入城市规划、融入城市发展,未来可能发展成为功能明确的城市周边卫星小城镇。即使区域内个别地区受城市虹吸效应制约,阶段性出现收缩情况,但长期来看,外溢效应会带来城市人口、产业溢出,带动区域一体化发展。

这些区域通常具有靠近城市的优越地理位置和发达的交通运输网络条件,当地居民收入和小汽车拥有水平普遍较高,农村与城市之间有较密切的客货运输往来,呈现出融入城市的一体化发展特点,居民往往会更多地选择前往大城市生产、活动。农村地区与城市之间日常务工、学生上学、就医等客运出行较频繁,小镇形成一定的产业特色,小镇内部交通运输组织较为完善便利,周边地区成为城市居民选择休闲出游甚至居住地,推动城乡交通运输一体化发展重点在于提升客货运输服务品质,提供城市与周边区域之间较高品质的快速运输服务,推动城乡快速公交发展,完善对接城市的交通运输资源整合,满足日常医疗、务工、学生上学等城乡客流动需求,集约解决周边农村地区物流组织尤其是满足消费升级的冷链物流组织,推动交通运输服务与城市一体、同质。

1.2 距离城市相对较远区域城乡交通运输一体化发展特征

距离中心城市、都市圈、城市群相对较远的农村地区,面积上占据了我国广大乡村的主体。这些地区对周边城市经济发展的依附性不是特别强,城镇化水平相对不高,通常呈现出以县城为经济、文化中心的特征^[3]。根据“七普”数据,尽管整体来看县域人口在减少,但县城人口总体呈增加态势,县城在推动县域城镇化发展中发挥了重要作用。具有历史基础的工业产业,较好的医疗、教育资源往往集中分布在县城。近年来,这些距离城市较远县域产业呈现多元化发展态势,伴随着互联网、手机

应用为代表的新技术发展,打破了过去物理空间上聚焦于城镇的要求,往往基于自然环境转型发展,特色农业、休闲农业、生态旅游、养老产业初具规模,成为亮点。一些具有特殊区位优势或独特资源的小城镇,未来可能发展成为服务乡村、带动周边的综合性小城镇。农业主产区县域不断延长农业产业链条,做优做强农产品加工业和农业生产性服务业,吸纳县域内农业转移人口,有效服务“三农”,支撑保障粮食安全提供。在生态文明、美丽中国的时代发展大背景下,景观资源比较好的地区是发展的重要空间载体,是重要的目的地和服务基地,以历史文化特色和魅力景观资源促进城乡联动发展。一些距离城市更偏远的脱贫县一般都拥有丰富的资源,如山区矿产资源、农副产品加工业资源、旅游资源等,但受限于技术、资金及交通运输短板,许多资源尚未得到有效利用。未来将重点发挥以县城为重要载体的城镇化建设,顺应县城人口流动趋势,因地制宜地推进农业转移人口就地城镇化。县城和特色小城镇在人口和产业集聚中将发挥重要作用。

这些距离城市较远的县域与城市之间的通勤、上学等日常出行较少,主要以商务和休闲旅游为主。县域内日常上学、出行主要是到县城或乡镇,近年来传统的“村-镇-县”三级出行体系有所动摇,村民开始倾向于直接前往更高等级的服务地——县城享受高等级服务,整个产业发展也呈现出县域统筹的特点。在这些区域,推动城乡交通运输一体化的核心是畅通县域与附近城市对外干线快速运输通道,完善农村基础设施网络,发挥县城、小城镇的交通枢纽功能,带动广大农村地区的城乡交通运输一体化发展,提升特殊地质地区交通发展韧性,整合客运、物流、邮政快递、电商、商贸、农业、供销、银行等资源,建立县、乡、村三级农村物流配送服务体系,畅通农产品上行和工业品下行渠道,推动交通运输与电商、旅游、生态农业等产业融合发展,发展适宜县城和农村地区的多元化出行服务,顺应县城人口流动变化趋势^[4]。

1.3 边境口岸区域城乡交通运输一体化发展特征

中国陆域边境线总长约 2.28 万 km,拥有 14 个

陆地邻国,边境口岸主要分布在辽宁、吉林、黑龙江、云南、甘肃 5 省和内蒙古、广西壮族、西藏、新疆维吾尔 4 个自治区,涵盖 45 个地级行政区划单位和约 140 个县级行政区划单位,分别与俄罗斯、蒙古、印度、缅甸、越南等 14 个国家接壤^[5]。随着守边固边、兴边富民、强边固防等一系列工程的实施,边境地区的道路条件持续改善,边境地区乡镇、行政村公路基本实现了全覆盖,极大便利了边民的生产生活,为边境口岸发展提供了重要保障。

依托便利的交通条件尤其是铁路条件,满洲里、二连浩特、霍尔果斯、磨憨、瑞丽、凭祥、友谊关等口岸城镇已经发展成为重要的交通枢纽,特别是近年来中欧班列发展迅速,改变了当地的交通区位,带动了物流业和贸易服务相关产业发展。东北地区的松花江和黑龙江水路口岸运输具有季节性特征,且相邻朝鲜、蒙古和俄罗斯远东地区等经济欠发达区域,主要以边境贸易基础上的初级产品加工和传统服务业为主,广西东兴等对接东盟的公路口岸地区近年来发展迅速,对越客运增长,带动形成以“边境贸易口岸+边境旅游型”模式特色边境小镇。未来边境口岸地区将进一步推动形成重点枢纽口岸、物流节点口岸、便捷运输通道为一体的边境口岸开放体系。

需要注意的是,中国边境线漫长,部分边境线位于崇山峻岭地区、高原高寒地区、干旱沙漠化地区,自然条件十分严酷,生产生活的成本很高,交通基础设施建设相对滞后,后续管护成本很高。另外,边境乡镇规模普遍较小,发展平台少、层次低,边贸发展水平参差不齐,制造业和服务业发展受到很大制约,致使部分边境乡镇村庄出现了较为明显的空心化、空巢化、老龄化问题,严重削弱了边境口岸的发展后劲。

边境口岸区域城乡交通运输一体化发展的重点,一方面在于依托县城和重点城镇的枢纽辐射功能带动边境乡村一体化发展,推动边境地区与所在县城的快速连接通道,完善城镇体系配套和边民集中聚居点的交通网络和交通韧性,畅通县城与边境镇村之间的要素流通,助推休闲农业、民宿经济、乡村旅游、农村电商等特色产业发展,完善沿边公路

设施,提升守边固边能力;另一方面,充分发挥对外开放合作平台对边境口岸区域繁荣发展的支撑能力,完善口岸集疏运物流网络布局,增强枢纽辐射功能,助推有条件的口岸地区从通道经济向口岸经济发展,积极推动畅通毗邻国家对应口岸物流网络,将边境口岸地区建设成为联外接内的重要通道和枢纽。

2 国外典型国家城乡交通运输一体化发展经验

纵观世界城乡交通运输发展史,在快速工业化、城镇化进程中出现的城乡交通基础设施网络不完善、城乡交通运输服务水平不高等问题亦是全球性普遍问题。国外发达国家,如美国、日本、德国、英国等在发展过程中对于城乡交通运输一体化发展高度重视,分别根据自身的人口、地形、产业和经济特点探索出了适合本国国情的城乡交通运输一体化实施路径,为中国提供了宝贵的经验借鉴。

2.1 美国——依托小汽车和现代化基础设施实现城乡一体化

美国由于20世纪50年代以来的“城市蔓延浪潮”,经济社会活动向郊区转移,私人小汽车大量涌入郊区和农村,对城乡客运和公交造成了极大冲击。尽管20世纪90年代后,农村地区无条件驾车的弱势群体的就医、上学、上班等出行需求使政府开始重视农村地区的交通运输服务,小汽车在美国农村居民出行中的主导地位始终未受到挑战。在美国农村居民出行结构中,小汽车占90.3%、公交占0.4%、自行车占0.4%、步行占6.4%,公共交通主要起到基本出行保障作用。

为适应以小汽车为主导的出行体系,美国打造了完善的现代化农村交通基础设施体系,为城乡居民享受均等化服务提供了保障。美国的公路按功能划分层次,城乡路网衔接顺畅,城乡间往来方便快捷。美国农村地区的公路技术等级、路面铺装,以及客货运场站所提供的服务水平与城市相差无几,大大缩小了城乡之间的差距。随着通信技术的进一步发展,现代交通设施进入农村,促进城镇和

乡村逐步融合发展。目前,美国城镇化率已达到83%,传统意义的农村社区几乎不存在,城市和乡村除主体产业和景观差别外,生活水平和现代文明程度基本趋同,实现了真正意义上的城乡一体化。

城乡物流发展方面,依托现代化的城乡基础设施,美国建立了一个庞大、通畅、高效和专业化的农产品物流体系^[6]。美国约90%的农场主平均拥有土地在666.67万m²以上,农业生产的地域分别明显,不同农产品根据各地自然环境特点,分别在不同州进行生产,目前已经形成了固定且高效的流通过程。几乎每个大型农场都有专业包装、分拣、储存和运输系统。美国十分重视农产品物流的立法工作,几乎为每一个农产品流通环节制定了明确的法规,从而维护了流通秩序、提高了流通效率。

美国农产品物流一个最明显的优势在于将其发达的农业信息流作为农产品发展的基础。农业生产数据和信息的收集、传播和共享为美国农产品物流的发展提供了及时准确的信息。美国农业部是美国最大、最全面的农业信息收集、分析、整理、发布的权威机构,建立了手段先进和渠道畅通的全球电子信息网络,为农业物流的发展提供信息服务,物流企业可以迅速收集畅销信息,并根据生产和销售的具体要求,及时组织农资和农产品供应。

2.2 日本——以大都市圈为主导带动城乡一体化发展

日本是第二次世界大战后首个实现工业化的亚洲国家,目前日本的城镇化率超过90%,远远超过东亚地区55.6%的平均水平。日本大都市集聚程度非常高,截至2020年,日本全国51.8%的人口集中在东京、关西、名古屋三大都市圈,且该比例仍呈上涨态势。包括东京在内,日本共有11个人口超过百万的大城市,另外还有50多个人口超过30万人的中型城市。目前,日本传统意义上的农村及农村人口非常少。

日本根据都市圈同城化的发展特征以及南北狭长的国土空间结构,构建了以轨道交通为主体,覆盖全国、联通城乡的客运服务网络。日本城乡间客运以轨道交通为主体,公交及其他客运线路在地铁站附近接驳。日本农村的轨道交通基础设施十

分完善,许多乡村周边均有轻轨到达,有效保障了同城化发展进程中的城乡人口流动。日本的农村公路几乎全部硬化,除轨道交通外,农村居民还可以凭借密集的乡村道路网驱车进城。

城乡物流发展方面,日本大力进行物流基础设施现代化建设。日本是建设物流园区最早的国家,考虑到国土面积小、国内资源和市场有限、商品进出口量大等因素,其在大中城市、港口、主要公路枢纽规划建立了物流园区。为了扶持现代物流和农村物流发展,日本以86~88个物流园区为核心,各种配送中心、物流中心为节点,建立了由循环配送线路所连通的覆盖城乡的物流体系,大大提高了城乡物流效率,有效带动了农村物流末端节点,配合现代化的运输配送、包装加工、冷链设备及信息化平台等,为本国农产品的城乡间流通及进出口奠定了良好的基础。

2.3 德国——统筹城乡发展规划引领客货运集约专业化发展

德国城镇化率超过75%,城乡融合度已达到较高水平。在推动城乡发展一体化的过程中,德国统筹城乡交通运输发展规划,通过中小城市和小城镇的交通运输通道的规划和建设,加强城乡之间的要素流通,带动整个区域的协调发展。德国重视培育农村地区的造血功能,通过加强农村交通基础设施建设,改善农村发展环境和农业发展能力,促使农业产业化,将企业向农村地区扩散,增加农村就业岗位,同时打造完善的农村交通运输服务体系,提供高品质的客运服务和专业高效的物流服务,实现城乡基本服务一体化^[7]。

城乡客运方面,德国鼓励地方成立交通联盟,实行区域经营管理模式。德国是最早实行区域客运一体化的国家之一,主要以成立公共交通联盟为客运组织方式,将城乡道路客运统筹考虑,通过整合资源提升服务品质,扩大服务范围,合理调配运力,客运企业可较为自主地根据需求规划调整线路,实现区域经营。例如,由多家公共短途客运公司组成的汉堡交通联盟,联盟内各单位联合经营,相互协作,共享交通资源,全面满足客运需求,统筹规划发车线路和班次,为城乡居民提供了高品质、

多样化的服务,汉堡地区的乘客可以在交通联盟覆盖的区域内非常便捷地出行。

城乡物流方面,德国大力推动信息化、专业化建设。受益于德国经济产业的高度信息化,德国城乡物流产业同样具有较高的信息化水平,物流企业全部实现了基于信息系统的物流活动组织,通过信息化压缩物流活动全过程中的闲置时间,提高物流乃至生产过程的整体效率。德国城乡物流专业化水平极高,德国标准化的冷链体系,以及运输、存储、包装等企业的紧密合作,为农产品的顺畅流通提供了技术上的保障。在德国,大量大型冷藏运输车担负着农产品产地、加工厂、销售点之间的联系,无论是肉类、鱼类,还是蔬菜、瓜果,从产地或加工厂到销售网点,只要进入流通领域,食品始终在一个符合产品保质要求的冷链通道中运行。

2.4 英国——依托科学规划助力城乡交通运输融合发展

英国是高度城市化的国家,城镇化率超过83%。从20世纪中期开始,英国在科学规划的基础上,通过不断提高农村交通基础设施和融合发展水平,推动城乡交通运输一体化发展,实现了中小城市和镇村的精密化协调发展^[8]。

英国对农村公路的规划,强调地方自身需求的优先性,将交通规划和城镇规划同步进行,允许各地方交通规划机构在土地、经济和环境一体化战略原则下,结合本地区实际自主制定一个可以满足本地区交通需求的全面计划,保障了农村公路与区域路网衔接顺畅。

城乡物流方面,英国注重发挥农业合作社的作用,推进交通运输资源共享。合作社是英国具有特色的一种合作组织,奉行“一切以用户为中心”的经营理念,建立适合市场经济的组织体系。其中,农业合作社主要从事农村地区物资采购、农产品加工和销售、涉农物资的仓储运输,以及农村基础设施(如运输设施等)的建设和共享使用等。农业合作社设立服务网点体系,为用户提供全方位的服务,服务领域涉及农资销售、农产品运输、金融服务、零售等,通过生产方、销售方、运输方、服务方等的联合,扩大规模,在较为全面的信息支撑下,在物流流

通环节统筹资源配置,实现交通运输资源共享,降低消耗成本,提供多样服务,使各方从中获益。

3 国外典型经验对中国推进城乡交通运输一体化发展的启示

考虑到各国国情的差异,特别是当前中国正在推进中国式现代化建设,与西方发达国家以工业化和城镇化为主的现代化模式有所不同,有的放矢地借鉴国外先进经验,因地制宜服务于中国城乡交通运输一体化发展具有重要意义。

3.1 完善城乡交通基础设施建设

从发达国家实现城乡一体化的发展历程来看,建设完善的现代化城乡交通基础设施是缩小城乡之间差距、促进要素流通、推动城乡一体化发展的先决条件。美国城乡交通基础设施建设权责明晰,市政道路与公路的建设、养护标准体系统一,农村公路的技术等级、路面铺装与城市相差无几,为城乡均等化的交通运输服务提供了可靠保障。日本通过建立完善的城乡物流基础设施体系,引领物流业快速发展,极大提高了全社会物流效率,使得日本的物流效率迅速达到世界先进水平。

目前,中国城乡间基础设施发展水平差距较大,农村公路与城市道路网络一体化衔接不够,农村物流场站设施覆盖率低,县、乡、村三级物流体系仍不完善。应借鉴国外经验,结合中国“四好农村路示范县”和“城乡交通运输一体化示范县”创建契机,加大对农村交通基础设施建设投资力度和技术支持,持续改善城乡道路网络结构,做好城市道路与农村公路的衔接,推动城乡交通运输场站体系持续完善,加快建设县、乡、村三级物流节点网络。

3.2 完善城乡客运组织服务模式

各发达国家在实现城乡发展一体化的过程中,根据本国国情因地制宜探索了不同的城乡客运组织模式。德国大规模开展区域经营,扩大企业自主经营权,为城乡居民提供了高品质、多样化的服务。日本根据以都市圈为主导的发展特点,构建了以轨道交通为主体、公共交通和私人小汽车为辅的客运

服务网络,对中国城市群、都市圈地区城乡客运组织模式具有重要的借鉴意义。目前,中国农村与城市客运在线路规划、组织模式以及运营管理上存在较大差距,一体化发展水平有待提高,应借鉴国外发展经验,因地制宜采取一种或多种运营模式,满足农村居民往返城乡的个性化出行需求,中心城市、都市圈、城市群周边等有条件的区域可探索高品质城乡快速客运服务模式,满足中心城市与周边县城间快速出行,实现县城与农村间快速集疏运。

3.3 推进城乡交通运输资源共享

英国充分发挥农业合作社的作用,在物资流通过环节统筹资源配置,实现交通运输资源共享,降低消耗成本,提供多样服务,使各方从中得到实惠,为中国城乡交通运输融合发展提供了重要借鉴。随着中国现代化农业生产进程加快、农产品冷链快速发展、农村电子商务和农产品直播带货等新业态兴起,目前城乡交通运输一体化发展水平还不能适应城乡居民对交通运输需求的变化。当前可借鉴国外经验,结合中国实际从2个方面推进城乡交通运输资源共享:一方面,通过建立合作机制等措施推动交通运输与其他行业合作发展,做好“农村客运、物流网点、电商快递、邮政、供销、乡村旅游、载体广告”等融合举措,实现交通运输资源共享,服务乡村产业发展;另一方面,加快推进城乡综合运输站点的科学规划和建设进程,破解农村客运站运营效率不高的实际情况,探索整合农村物流资源,实现节点资源集约利用。拓展乡镇客运站服务功能,打造具备客运、货运物流、邮政快递、供销、电商、旅游、养护管理等综合服务功能的节点设施。

3.4 加强农村物流信息化建设

德国物流业从市场结构上看较为分散,但是通过推广运输的信息化、标准化使分散资源有机整合,实现了各企业间协作分工的新模式。中国农村地区物流需求规模小、布局分散、季节性强,农村物流节点、运力资源不能实现有效共享共用,且农村物流信息化、标准化水平整体较低。当前可借鉴德国发展经验,推动建立并完善区域性农村物流公共信息平台,运用信息化、智慧化手段搭建高效组织

的物流体系,加强各领域城乡物流网络与信息共享,发展统仓共配,减少农产品在运输、仓储等环节的损失率,从整体上降低物流成本,促进农村物流资源集约整合。

3.5 加强城乡交通运输一体化发展规划

科学的城乡交通发展规划对于引导区域健康发展尤为重要^[9]。美国制定了科学完善的交通规划规范,要求区域交通规划中明确包含城乡交通发展内容,保障了城乡间规划衔接顺畅。德国在城乡规划中优先保障交通设施建设用地,城乡客运基础设施用地由政府无偿提供,货运基础设施用地享受政府大力支持,推动了城乡交通运输高质量发展。英国的农村公路规划强调地方自身需求优先性,将交通规划和城镇规划同步进行,逐级做好各层次区域规划对接,农村公路与区域路网衔接顺畅。

中国城乡交通运输一体化建设水平较为薄弱,可借鉴发达国家经验,在城乡交通发展规划中做好2个方面:一方面,在县域交通规划中做好县城与乡村间一体化规划协调,推进县乡村(户)道路连通,在客流较密集的县到周边城市、县到乡(镇)主要通道上推动公路市政道路改造;另一方面,在城镇空间规划中加强交通与国土、规划、建设等部门协调沟通,在土地利用规划中对城乡交通建设用地科学规划、提前预留。

4 不同类型县城交通组织发展路径

2022年5月,国务院办公厅印发《关于推进以县城为重要载体的城镇化建设的意见》,明确指出县城是中国城镇体系的重要组成部分,是城乡融合发展的关键支撑,这为未来中国城乡关系发展指明了新的方向。除了把握不同区域发展模式特征和借鉴国外经验外,不同类型县城还需要重点关注其不同类型城乡交通运输一体化发展模式下的交通发展路径。

1) 城市群、都市圈和中心城市周边县城。这类型县城未来将发展成为与邻近大城市通勤便捷、功能互补、产业配套的卫星县城,承接城市的功能疏解。县城交通发展还需重点关注交通发展与县

城发展、土地利用一体统筹和发挥交通在城市规划和土地利用中的引导性作用,推动县城交通规划纳入城市群、都市圈和周边城市的交通规划中,推动与城市、镇乡之间的快速交通联系和换乘衔接,服务日常通勤、商务出行,完善旅游集散和物流配套,推动县城交通运输服务与城市一体、同质。

2) 距离城市相对较远的县城。具有资源、交通等优势县城未来可能发展成为先进制造、商贸流通、文化旅游等专业功能县城,县城需要相应完善相关的基础设施、客运、货运物流服务,保护传统村落,服务和促进相关产业的集聚和发展。农产品主产区县城需要为有效服务“三农”、保障粮食安全提供支撑,在冷链物流中心布局,在农产品、农资上下行发展中发挥交通物流组织枢纽的作用。

3) 边境口岸地区县城。需要特别关注地缘政治、经济发展,服务国家相关战略,服务人口聚集点交通运输发展,需要重点关注人口流失县城转型发展,促进人口和公共服务资源适度集中,加强民生保障和救助扶助。支持边境县城完善基础设施。对接边境省区既有重要公路、铁路、水运和民航运输枢纽,推动形成重点枢纽口岸、物流节点口岸、便捷运输通道为一体的边境口岸开放体系。加快推动解决长期制约中国重要边境口岸发展的瓶颈和短板问题。积极推动毗邻国家加强对应口岸建设和发展。

5 结论

目前,中国城乡交通运输一体化发展水平还不能适应当前新发展阶段下城乡居民对交通运输需求的变化^[10]。因此,下一阶段应在借鉴国外经验的基础上,顺应中国城乡融合发展导向,根据中国不同类型区域的城乡发展特点,锚定不同的发展重点与现实路径,发挥县城在推进城乡融合发展中的重要载体作用,有的放矢补齐中国城乡交通运输一体化发展中的短板与弱项,因地制宜、各有特色的实现城乡交通运输一体化,为中国城乡一体总目标建设提供坚实支撑。

参考文献 (References)

- [1] 张帅, 陈志杰. 推进交通运输物流促进城乡融合发展[J]. 农业经济, 2022(2): 131-132.
- [2] 漆瑞婷, 王子航, 梁博, 等. 乡村振兴背景下农村交通发展对策综述[J]. 综合运输, 2022, 44(7): 58-62.
- [3] 李玲玲, 赵光辉. 城乡交通一体化高质量发展的困局及其治理[J]. 中国软科学, 2021(7): 97-105.
- [4] 张广厚. 充分发挥交通运输对共同富裕的促进作用[J]. 中国发展观察, 2022(1): 70-72.
- [5] 贾若祥, 洪晓青. 在现代化建设新征程中促进边境地区繁荣稳定发展[J]. 中国发展观察, 2022(1): 33-38.
- [6] 李志, 魏中华, 周一鸣. 国外城乡交通一体化发展经验借鉴[J]. 交通工程, 2018, 18(4): 43-48.
- [7] 马雪瑞, 万冬君. 德国与韩国城乡基础设施一体化建设思考[J]. 现代商业, 2019(13): 190-192.
- [8] 张晓光, 杨超, 赵军舰, 等. 2022年英国交通运输发展观察[J]. 中国公路, 2022(18): 150-151.
- [9] 赵尚坤, 马聪, 苏明亮. 城乡交通统筹规划探究[J]. 智慧城市, 2020, 6(15): 92-93.
- [10] 庞清阁, 周一鸣. 我国城乡交通运输一体化发展技术体系与关键技术研究[J]. 综合运输, 2018, 40(2): 37-41.

Development model of urban and rural transportation integration in China and foreign experience

FENG Ming, LUO Guanliang*

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

Abstract This paper summarizes the positive results achieved in the development of urban and rural transportation in China in recent years and the important significance for implementing the national rural revitalization strategy, and analyzes the problems existing in the rapid development process of urban and rural transportation integration in China. Based on the theory of circle economy, this paper studies and analyzes the spatial circle structure characteristics of urban and rural transportation integration in China, and proposes the development characteristics of urban and rural transportation integration in different spatial regions; Based on the development experience of typical countries such as the United States, Japan, Germany, and the United Kingdom, this paper draws useful inspiration for promoting the integration of urban and rural transportation in China. Combining the development characteristics of different regions in China and relevant foreign experience, taking county towns as the starting point, this paper proposes the development path of urban and rural transportation integration in different types of regions in China.

Keywords integration of urban and rural transportation; circle structure; county town ●



(责任编辑 王志敏)