

关于交通运输服务支撑缩小区域差距 促进共同富裕的思考

崔愿^{1,2}, 卢亚军³, 陈璟^{1,2*}, 刘晨¹, 孙相军^{1,2}, 孔文涛¹

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

3. 黄石市交通运输局, 黄石 435002

摘要 利用统计数据, 分析了2000、2010和2020年中国四大板块、板块内地区的人均地区生产总值和交通运输相关指标的相对差距和绝对差距变化情况, 总结了交通运输在缩小区域差距中的效应, 提出了交通运输更好服务支撑缩小区域差距的思路。

关键词 共同富裕; 缩小差距; 绝对差距; 相对差距

党的十九届五中全会在确定2035年远景目标时明确提出“全体人民共同富裕取得更为明显的实质性进展”^[1]。中央财经委员会第十次会议上, 习近平总书记强调, “共同富裕是社会主义的本质要求, 是中国式现代化的重要特征, 要坚持以人民为中心的发展思想, 在高质量发展中促进共同富裕”^[2]。“我国已经到了扎实推动共同富裕的历史阶段, 要提高发展的平衡性、协调性、包容性。”^[3]党的二十大报告提出, “要扎实推进共同富裕”“实现全体人民共同富裕”。缩小区域差距是实现共同富裕的重点, 交通运输是缩小区域间发展差距的先决条件, 通过补

齐相对落后地区的交通运输短板, 加强相对落后地区与相对发达地区间的交通联系, 降低人员出行和货物运输成本, 改善人员、物资、产业等集聚条件, 是实现共同富裕的重要途径。

为支撑服务缩小区域发展差距, 交通运输行业主动作为。《国家综合立体交通网规划纲要》^[4]和《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》^[5]在“推动区域交通运输协调发展”和“支撑引领区域协调发展”部分对推动东部、中部、西部和东北地区交通发展作出系统部署, 京哈高铁、沪昆高铁、兰新高铁、京藏高速、连霍高速、长江黄金水道、天

收稿日期: 2022-02-09; 修回日期: 2022-10-17

项目基金: 国家社会科学基金重大项目(20ZDA086); 交通运输部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, 电子信箱: 916590897@qq.com; 陈璟(通信作者), 正高级工程师, 研究方向为区域经济, 电子信箱: 1614560420@qq.com

引用格式: 崔愿, 卢亚军, 陈璟, 等. 关于交通运输服务支撑缩小区域差距促进共同富裕的思考[J]. 科技导报, 2023, 41(24): 100-107; doi: 10.3981/j.issn.1000-7857.2023.24.012

府机场等一批重大交通项目建成,交通基础设施规模、运输服务质量、四大板块间交通联系等均有质的飞越和提升,有力支撑了中部、西部、东北地区与东部地区经济指标差距的缩小。

通过加快推动交通运输发展来促进地区经济发展、缩小区域差距,是交通运输研究的传统领域,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。主要包括2类:第一类主要聚焦中部、西部和东北地区交通运输发展存在的不足,着力补齐地区交通运输短板,研究具体对策^[6-12];第二类侧重发挥交通运输对人流、物流集聚作用,研究交通运输对相对落后地区经济发展的带动效果^[13-18]。上述成果为推动各区域交通运输建设、促进地区经济发展起到了积极作用,但近年来对区域间交通运输发展水平差距变化和区域交通运输支撑下的经济社会发展水平差距变化进行研究的成果数量不多,分析还不够充分。

为更好地贯彻落实党的十九届五中全会、党的二十大报告对共同富裕的部署和习近平总书记对共同富裕的要求,支撑区域差距缩小,有必要系统分析交通运输在缩小区域差距中的效应,提出当前和未来一段时间交通运输更好服务缩小区域差距的思路。

1 交通运输在缩小区域差距中的效应

1.1 区域发展相对差距缩小

经济要发展,交通要先行,缩小区域发展差距首先要缩小区域交通运输发展差距。推动相对落后地区交通运输加速发展,缩小与相对发达地区的交通差距,有助于促进相对落后地区经济以更高的速度发展,从而缩小与相对发达区域的相对差距。

1.1.1 四大板块交通运输支撑区域相对差距缩小效应明显

近20年来,四大板块交通发展的相对差距整体在缩小。高速公路方面,中部、西部和东北地区2001—2010年和2011—2020年高速公路通车里程年均增长速度均超过东部地区(表1),2000、2010和2020年四大板块高速公路面积密度、人均密度和综合密度3项指标的最小值和最大值比值整体呈上升态势(表2),该3项指标的相对差距总体在缩小。民航运输机场方面,东部、中部、西部、东北地区间机场面积密度的最小值和最大值的比值由2000年16.1%提升到2015年23.9%、2020年31.1%,板块间机场密度的相对差距持续缩小;尽管东部地区机场旅客吞吐量和货邮吞吐量仍占据

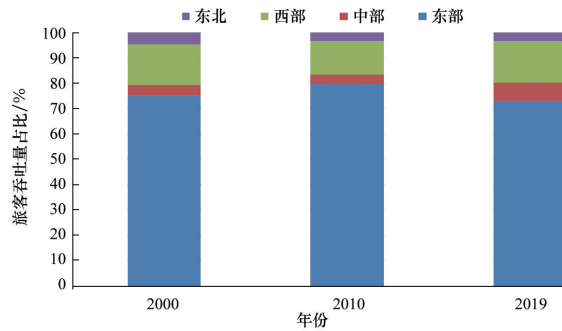
表1 四大板块高速公路通车里程和铁路营运里程年均增长速度

地区	年均增长速度/%			
	高速公路		铁路	
	2001—2010年	2011—2020年	2001—2010年	2011—2020年
东部	12.7	5.9	6.1	5.6
中部	21.0	7.0	4.6	5.0
西部	19.3	12.1	5.0	5.1
东北	14.4	6.7	1.6	2.7

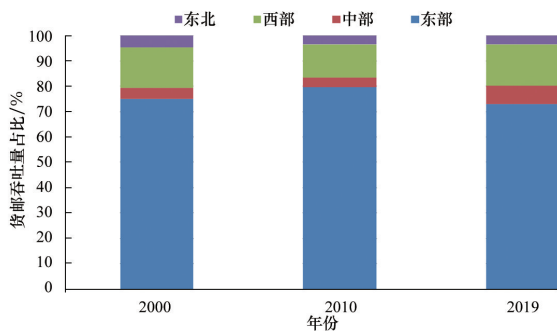
表2 四大板块高速公路、民航运输机场指标的最小值/最大值

年份	高速公路			民航运输机场
	面积密度/%	人均密度/%	综合密度/%	面积密度/%
2000	6.1	45.8	18.5	16.1
2010	10.8	82.5	34.9	23.9
2020	19.3	47.8	63.5	31.1

主导地位,但中部、西部、东北地区的民航运输机场旅客吞吐量和货邮吞吐量在全国占比总体在提高,与东部的相对差距不断缩小(图1)。



(a) 旅客



(b) 货邮

图1 四大板块民航运输机场旅客吞吐量和货邮吞吐量占比变化

板块间交通运输发展差距缩小,有力支撑板块间经济差距缩小。四大板块人均地区生产总值的最小值和最大值比值由2000年41.3%上升至2010年48.2%、2020年55.6%,相对差距持续缩小,尤其是中部和西部地区2001—2010年、2011—2020年人均地区生产总值增长速度超过东部地区(表3)。

表3 四大板块人均地区生产总值增长速度

地区	人均地区生产总值增长速度/%	
	2001—2010年	2011—2020年
东部	14.1	7.8
中部	16.1	9.7
西部	15.9	10.1
东北	11.6	7.1

以西部地区为例,1999年西部大开发战略实施以来,西部地区高速公路和铁路里程快速增长,与全国平均水平的差距持续缩小,人均密度指标超过全国平均水平(表4),兰新高铁、贵广高铁、沪昆高铁、沪汉蓉客专、青藏铁路、连霍高速、成都天府机场、西藏林芝机场等建成运营,高速公路覆盖97%的20万以上人口城市和地级行政中心,民航运输机场数量占到全国50%以上^[6]。西部地区交通条件改善促进了与外界人员交流和商贸往来、承接东部产业转移,2020年地区生产总值、人均地区生产总值分别是2000年的12.3、11.5倍。

表4 西部地区公路、铁路基础设施同全国平均水平比值

年份	高速公路			铁路		
	面积密度/%	人均密度/%	综合密度/%	面积密度/%	人均密度/%	综合密度/%
2000	30.8	78.1	49.0	52.5	133.3	83.7
2010	39.7	105.4	64.7	55.0	145.9	89.3
2020	57.3	151.4	93.1	56.7	148.8	91.9

1.1.2 板块内交通相对差距、人均地区生产总值相对差距总体呈缩小趋势

四大板块内部省际间2000、2010、2020年人均地区生产总值和高速公路、铁路相关指标的变异系数(变异系数=标准差/均值)变化趋势基本保持一致(表5)。东部和东北地区省际间人均地区生产总值变异系数和高速公路、铁路相关指标变异系数逐年降低,证明省际间经济发展水平和交通发展水

平更加接近。西部地区省际间人均地区生产总值变异系数和高速公路、铁路相关指标变异系数部分年份出现波动,但整体呈下降趋势,说明西部地区省际间经济发展水平差距和交通差距总体在缩小。

以城市群、都市圈为主要载体,交通运输正成为强化相对发达的中心城市和周边城市间交通联系,使其顺畅联入中心城市辐射范围,提升中心城市对周边城市带动作用的关键途径。以京津冀地

表5 四大板块省际间经济及交通相关指标变异系数

地区	年份	变异系数						
		人均地区生产 总值/%	高速公路/%			铁路/%		
			面积密度	人均密度	综合密度	面积密度	人均密度	综合密度
东部	2000	0.502	0.538	0.827	0.573	0.950	0.709	0.821
	2010	0.369	0.715	0.230	0.293	0.657	0.428	0.408
	2020	0.361	0.502	0.367	0.191	0.503	0.404	0.319
中部	2000	0.084	0.197	0.362	0.236	0.137	0.413	0.253
	2010	0.095	0.292	0.268	0.213	0.162	0.316	0.189
	2020	0.129	0.084	0.287	0.148	0.166	0.356	0.216
西部	2000	0.229	0.925	0.851	0.816	0.614	0.812	0.495
	2010	0.261	0.932	0.568	0.713	0.675	0.726	0.485
	2020	0.206	0.702	0.640	0.414	0.617	0.750	0.411
东北	2000	0.237	0.858	0.464	0.677	0.950	0.709	0.821
	2010	0.173	0.588	0.124	0.360	0.657	0.428	0.408
	2020	0.128	0.399	0.223	0.218	0.503	0.404	0.319

区为例,截至2020年底,京津冀地区“四纵四横一环”运输通道基本贯通,“轨道上的京津冀”1小时交通圈初步形成,北京对津冀地区的辐射带动能力更加突出,2020年天津引进北京企业投资项目676个^[19]。

1.2 区域发展绝对差距拉大

受地理条件、战略布局、区域财政、体制机制、发展惯性等影响,区域绝对差距(最大值-最小值)和交通运输相关指标的绝对差距被进一步拉大。

1.2.1 四大板块人均地区生产总值和交通运输的绝对差距均在拉大

四大板块高速公路和铁路的面积密度、人均密度、综合密度的绝对差距总体进一步拉大(表6)。民航运输机场面积密度的绝对差距相对稳定。东部地区在较好经济发展水平和交通运输发展水平基础上,人均地区生产总值和交通运输仍保持了一定增长速度,相比中部、西部和东北地区的领先幅度呈扩大态势。

表6 四大板块相关指标绝对差距(最大值-最小值)

年份	人均地区 生产 总值/元	高速公路			铁路			民航运输机场
		面积密度/ [km·(万 km ²) ⁻¹]	人均密度/ [km·(100 万人) ⁻¹]	综合密度/ [km·(万 km ² ·万人) ^{-0.5}]	面积密度/ [km·(100 m ²) ⁻¹]	人均密度/ [km·(100 万人) ⁻¹]	综合密度/ [km·(万 km ² ·万人) ^{-0.5}]	面积密度/ [个·(万 km ²) ⁻¹]
		2000	6914	80.5	9.7	3.2	1.17	87.5
2010	22834	251.8	11.0	7.9	1.66	88.4	7.8	0.38
2020	41367	403.0	90.3	7.4	2.89	124.7	9.1	0.40

交通绝对差距扩大同人均地区生产总值绝对差距扩大是相似的,以东北地区为例,2000年东北地区高速公路、铁路相关指标领先于全国平均水平,但2001—2010年和2011—2020年高速公路、铁路发展速度均落后于中部和西部地区,东北地区高

速公路、铁路相对全国平均水平的优势在减小,2020年高速公路面积密度甚至低于全国平均水平(表7)。同期,东北人均地区生产总值在全国四大板块中的排名持续下降,由2000年的仅低于东部地区,滑落到2020年的最后一名(表8)。

表7 东北地区高速公路、铁路同全国平均水平比值

年份	高速公路			铁路		
	面积密度/%	人均密度/%	综合密度/%	面积密度/%	人均密度/%	综合密度/%
2000	131.1	130.3	130.7	243.8	242.4	243.1
2010	111.0	113.8	112.4	183.5	188.1	185.8
2020	97.0	116.9	106.5	150.2	180.4	164.6

表8 四大板块人均地区生产总值

年份	人均地区生产总值/元			
	东部地区	中部地区	西部地区	东北地区
2000	11777	5435	4862	8691
2010	44091	24090	21258	26120
2020	93265	60939	55713	51897

1.2.2 交通运输在缩小区域差距中也存在反向效应

交通运输在缩小省际、市际发展差距中也存在反向效应,主要体现在交通资源向中心城市集中,致使其他城市同中心城市的差距愈加悬殊。沪汉蓉客运专线沿线三、四线城市,有近60%的城市在高铁开通前地区生产总值增速高于全省平均、开通后增长速度落后于全省平均水平,超过80%的城市在高铁开通后城市人均可支配收入增速相对全省平均水平的领先优势收窄了^[20]。昆明已建成多条高速铁路、普速铁路和高速公路,但德宏州(云南沿边城市)陆路交通只有公路、没有铁路,德宏和昆明的陆路交通联系主要依靠杭瑞高速,交通线路选择少,行程时间长;德宏芒市机场和昆明长水机场之间每日航班数量不多,机票价格偏高,甚至超过北京至武汉、北京至上海等更长飞行距离的价格;地理空间的隔离以及交通联系的不够紧密等多种因素叠加,使得两市州经济发展水平差距越来越大,2020年德宏地区生产总值仅是昆明的8.5%,人均地区生产总值同昆明的绝对差距由2000年的9494元,扩大到2010年的21857元,再扩大到2020年的53389元。

部分城市群、都市圈的机场、高铁站、港口等交通设施资源和运力资源高度集中在中心城市,中心城市至周边城市的交通线网布局不完善,周边城市交通功能受到一定程度的抑制,使得中心城市集聚

效应远远大于扩散效应。例如,厦深铁路开通使惠州融入深圳的半小时生活圈,刺激了惠州毗邻深圳地区房地产发展,加重惠州“睡城”功能,但对惠州制造等产业带动相对较弱。河北同京津冀整体的经济发展水平差距整体呈扩大态势,河北地区生产总值占京津冀地区生产总值比重由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%^[21]。

2 交通运输服务支撑缩小区域差距的思路

缩小区域差距,一方面要最大限度释放交通运输发展带来的出行便利、运费低廉、舒适可靠等“红利”,服务相对落后地区生产要素流动和消费需求,吸引外部的人才、企业等入驻,促进地区经济整体实力提升,另一方面要尽可能缩小交通的反向效应,促进城市群都市圈交通一体化发展,统筹中心城市和周边城市交通资源配置,以城市群都市圈交通能力整体提升代替单个城市交通资源过度集中,增强一般城市的交通功能。关键要处理好3方面关系。

2.1 处理好效率和公平的关系,支持相对落后地区交通发展,强化相对发达地区交通辐射带动作用

习近平总书记强调,“坚持以人民为中心的发展思想,在高质量发展中促进共同富裕,正确处理效率和公平的关系”^[9]。提高效率,有利于调动各区域交通运输发展积极性和动力、提高交通运输的发展质量,有利于优化交通运输资源空间布局、缩小区域发展差距。保障公平,要求交通运输坚持以人民为中心的发展思想,提高各区域交通运输发展均

衡性,避免或减轻区域分化。

交通运输支撑缩小区域差距,促进共同富裕,要处理好效率和公平间的关系。以效率促公平,考虑不同区域交通区位、交通运输发展阶段、在国家综合立体交通网中发挥作用等因素,发挥交通网络规模效应、交通枢纽集聚效应和交通运输溢出效应等,提高各区域交通运输供给能力和运输服务质量水平,为相对落后地区交通运输增强自身发展能力和相对发达地区尽快形成可以辐射带动相对落后地区发展的交通能级提供内生动力。如东部加速交通优化升级,提高人口、经济密集地区交通承载力,强化对外开放国际运输服务功能;中部建设大通道大枢纽,西部完善交通基础设施布局,建设西部陆海新通道,打造东西双向互济对外开放通道网络;东北地区交通运输提质增效,强化与京津冀等地区通道能力建设。以公平促效率,使相对落后地区交通运输发展可获取更多的外部推力、改善交通运输条件,消除瓶颈补齐短板,进而提升全国综合交通运输网络的整体效率。要进一步加大相对落后地区、特别是欠发达地区交通建设资金支持力度,让更多政府资金可以投向相对落后地区公益性强的交通领域,让更多人群享受到交通运输基本公共服务。优化跨区域的交通网络布局和一体化运输组织,强化相对发达地区交通辐射带动作用,畅通区域间的综合运输通道,发挥国家综合立体交通网主骨架6条主轴促进全国南北互动、东西交融的重要作用,加快建设通道中的重大项目。完善京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈等重点城市群交通线网,推动中心城市交通线网向周边城市延伸,扩大中心城市的辐射范围和能力,使更多城市、更多人群更加快速联通中心城市、顺畅联入国内外大市场。

2.2 处理好差距和差异的关系,因地制宜分类施策推动区域交通运输发展

要客观看待区域交通运输存在的差异。“我国幅员辽阔、人口众多,各地区自然资源禀赋差别之大在世界上是少有的”^[221]“解决发展不平衡问题,要符合经济规律、自然规律,因地制宜、分类指导,承认客观差异,不能搞一刀切”^[223]。从中国区域发展

实际看,各地经济发展水平、产业结构及布局、人口规模和结构、资源环境条件等影响交通运输发展的经济社会因素差异很大,交通运输发展水平、建设资金体量、交通运输资源使用效率等差异也十分明显,东部、中部、西部和东北地区国家公路年平均日交通量和铁路运输密度依次递减(表9)。东部地区是经济产业人口规模最大、交通基础设施最密集、运输供给能力最强、客货运输需求最旺盛的地区,交通发展水平在国内处于领先地位,如京沪高铁2019年开行列车156对·d⁻¹、已处于饱和状态,全年运送旅客2.15亿人次,占全国铁路旅客发送量的6.0%;完成旅客周转量956.1亿人公里,占全国铁路的6.6%^[24];京港澳高速公路(G4)深圳段年平均日交通量接近13万标准车·d⁻¹,是全国最为繁忙的路段之一。西部地广人稀,欠发达地区较多,多地交通基础设施相对薄弱,运输需求没有东部地区旺盛,交通设施利用率也明显低于东部和中部地区,交通正处于着力补齐短板、加速追赶阶段,人员出行和货物运输方式以陆路运输方式为主,如中国“6轴7廊8通道”的国家综合立体交通网主骨架在西部地区特别是西北地区,除个别路段外,交通设施能力利用水平整体不高,普速铁路能力利用率约为36%。

表9 2019年四大板块国家公路交通量和铁路运输密度

地区	国家公路年平均日交通量/(标准车·d ⁻¹)	铁路运输密度/(亿t·km·km ⁻¹)
东部	28581	0.43
中部	16894	0.39
西部	8264	0.25
东北	7636	0.21

要科学看待区域交通运输差距,因地制宜、分类施策推进不同区域交通运输发展,发挥各地优势,以缩小区域差距。“平衡是相对的,不平衡是绝对的”^[225]“区域发展不平衡有经济规律作用的因素,但区域差距过大也是个需要重视的政治问题”^[26]“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”^[22]。要客观看待交通运输行业部分指标绝对差距在一定时间内、在一定程度下的扩大,在

把绝对差距控制在合理范围内的前提下,允许交通发展较快、经济发展水平较高地区的交通运输行业继续发展,满足地区经济社会发展产生的客货运输需求。要着力缩小发展过程中的相对差距,推动相对落后地区交通运输加快建设发展,刺激带动运输需求增长,促进生产要素低成本流动,提高资源配置效率,拉动经济增长。要利用好区域间存在的差异,发挥各区域、特别是欠发达地区产业资源优势 and 交通比较优势,增强交通运输同经济产业融合程度,形成一批具有区域特色的通道经济、临空经济、临港经济、口岸经济等交通经济业态,如西部地区交通运输依托地域广阔、光照强烈、旅游资源丰富等优势,加强同旅游、制造、农业、能源等产业的基础设施联动规划,依托国际运输通道和众多沿边口岸,建设沿边经济(产业)带,培育壮大口岸经济。

2.3 处理好政府和市场的关系,形成合力推动

区域交通运输协调发展

明确政府和市场分工,形成推动交通运输服务支撑缩小区域差距的合力。

基于交通运输的公益属性,要充分发挥政府作用。做好区域交通与经济产业、城镇体系、国土空间、生态环保等的融合联动,强化板块间、省际、市际在交通线路走向、技术标准和建设时序、信息资源共享互通等方面对接,推动城市群都市圈内港口、机场、过江桥隧、综合客货运枢纽(物流园区)等重大交通基础设施共建共用共享。推动构建统一开放的交通运输市场,深化京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈等重点区域的交通运输协同推进机制,探索研究四大板块毗邻区交通协同推进机制,打破交通运输市场的行政区划分割和市场壁垒,营造有利于交通运输企业开展跨省、跨市投资和运输业务的政策环境。

要充分发挥市场在区域交通资源配置中的决定性作用,激发铁路、公路、水运、民航等交通基础设施建设运营企业的主观能动性,发挥各区域、各方式建设运营企业在交通投融资、省际市际运输组织、交通新技术新业态新模式等方面的创造性。引导、鼓励、支持有意愿有能力的交通建设运营企业积极投资建设相对落后地区、特别是欠发达地区公

益性强的交通基础设施,提供价格更优惠、覆盖更广泛、形式更多样的交通基本公共服务。

3 结论

2000年以来中国四大板块间、四大板块内部省份(自治区、直辖市)间人均地区生产总值和高速公路、铁路、民航运输机场等指标的相对差距总体呈缩小态势,绝对差距总体成扩大态势。

结合相关案例,交通运输对区域差距同时产生两方面的显著效应,包括交通运输促进区域相对差距缩小和使区域绝对差距进一步拉大。

围绕交通运输在服务支撑缩小区域差距中要尽可能释放“红利”和缩小反向效应,提出了交通运输发展思路,即:处理好效率和公平、差距和差异、政府和市场三方面关系,支持相对落后地区交通发展、强化发达地区交通辐射带动作用,充分发挥政府作用和市场在区域交通资源配置中的决定性作用,做好区域交通与经济产业、城镇体系、国土空间、生态环保等的融合联动,推动构建统一开放的交通运输市场,引导、鼓励、支持有意愿有能力的交通建设运营企业积极投资建设相对落后地区。

参考文献(References)

- [1] 中国共产党第十九届中央委员会第五次全体会议公报[EB/OL]. [2022-07-06]. http://www.xinhuanet.com/politics/2020-10/29/c_1126674147.htm.
- [2] 习近平主持召开中央财经委员会第十次会议强调 在高质量发展中促进共同富裕 统筹做好重大金融风险防范化解工作[N]. 人民日报, 2021-08-18(1)
- [3] 习近平. 扎实推动共同富裕[J]. 求是, 2021(20): 4-8.
- [4] 国家综合立体交通网规划纲要[M]. 北京: 人民出版社, 2021.
- [5] 国务院.“十四五”现代综合交通运输体系发展规划[EB/OL]. [2022-07-06]. http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-01/18/content_5669049.htm.
- [6] 李小鹏. 加快西部地区交通运输高质量发展 把美丽中国的交通勾画得更美[N]. 光明日报, 2021-12-25(3).
- [7] 黄征学, 吴九兴. 加快推进中部地区协调发展的建议[J]. 科技导报, 2022, 40(11): 76-81.

- [8] 周正祥, 戴红梅. 交通强国铁路先行促进中西部综合交通运输体系优化研究[J]. 长安大学学报(社会科学版), 2021, 23(5): 41-51.
- [9] 孙宏日, 刘艳军, 周国磊. 东北地区交通优势度演变格局及影响机制[J]. 地理学报, 2021, 76(2): 444-458.
- [10] 王勇, 韩舒婉, 李嘉源, 等. 五大交通运输方式碳达峰的经验分解与情景预测: 以东北三省为例[J]. 资源科学, 2019, 41(10): 1824-1836.
- [11] 魏昌辛, 吕欣. 西部陆海新通道铁路主通道实施方案研究[J]. 铁道工程学报, 2022, 39(2): 1-6.
- [12] 王亚浩, 钱名军, 孙雷. 基于复杂网络的我国西部铁路客运网可靠性研究[J]. 铁道运输与经济, 2020, 42(3): 41-48.
- [13] 唐红祥, 王业斌, 王旦, 等. 中国西部地区交通基础设施对制造业集聚影响研究[J]. 中国软科学, 2018(8): 137-147.
- [14] 莫杨辉, 张培林, 谢羽盟. 新型城镇化与综合交通发展的互动关系计量研究[J]. 交通运输系统工程与信息, 2019, 19(5): 13-19.
- [15] 李卓伟, 王士君, 程利莎, 等. 东北地区人口流动与多元交通网络格局的偏离和关联[J]. 地理科学进展, 2022, 41(6): 985-998.
- [16] 董晓菲, 王荣成. 东北地区哈大交通经济带经济发展空间差异研究[J]. 地域研究与开发, 2010, 29(2): 22-28.
- [17] 刘雅文, 侯明, 董大朋. 交通基础设施对东北经济地域形成与经济增长作用分析[J]. 社会科学战线, 2009(9): 269-271.
- [18] 李勇, 骆琳, 李禹锋, 等. 基于DEA交叉效率的交通运输与区域经济发展耦合协调度分析[J]. 统计与决策, 2021, 37(22): 107-110.
- [19] 国家发展改革委. 2020年京津冀协同发展取得明显成效[EB/OL]. [2022-09-20] <https://mp.weixin.qq.com/s/dRpqDJm7Yksga-AZXRI5Yg>.
- [20] 李迅雷, 杨畅. 高铁能否改变沿线城市命运——基于人口、GDP、财税、薪资四类数据的判断[EB/OL]. [2022-07-06]. <https://www.163.com/dy/article/DJDNB0IC05191GF7.html>.
- [21] 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.
- [22] 习近平. 推动形成优势互补高质量发展的区域经济布局[J]. 求是, 2019(24): 4-9.
- [23] 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).
- [24] 京沪高速铁路股份有限公司2019年年度报告[EB/OL]. [2022-09-20] http://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601816&id=6043449.
- [25] 习近平. 深入理解新发展理念[J]. 求是, 2019(10): 4-16.
- [26] 习式经济观的关键词——协调发展、统筹兼顾[EB/OL]. [2022-09-20]. <http://www.scio.gov.cn/ztk/dtzt/2015/33681/33750/Document/1470476/1470476.htm>.

Supporting narrowing the regional gap and common prosperity by transportation

CUI Yuan^{1,2}, LU Yajun³, CHEN Jing^{1,2*}, LIU Chen¹, SUN Xiangjun^{1,2}, KONG Wentao¹

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

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

3. Huangshi Transportation Bureau, Huangshi 435002, China

Abstract According to a large amount of historical statistics, absolute gap and relative gap of per capita GDP and transportation related indicators in four major economic plates and in regions of four major economic plates in years of 2000, 2010 and 2020 are analyzed. Effects of transportation development on narrowing the regional gap are summarized. The suggestion of transportation supporting better regional gap narrowing is put forward. It's expected to provide reference for promoting the development of regional transportation at present and in the future, to narrow the regional gap and support common prosperity.

Keywords common prosperity; narrow the gap; absolute gap; relative gap ●



(责任编辑 刘志远)