

# 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

周正祥,戴红梅

(长沙理工大学 交通经济研究所,湖南 长沙 410015)

**摘要:**针对中西部地区交通运输存在的发展不平衡不充分现象,统计了2010~2019年东部地区与中西部地区的铁路网、高速公路网的密度,使用区位熵判别方法,对东部和中西部地区的经济发展空间演变进行分析,对中西部地区交通运输和经济发展的协调度进行研究。研究发现,中国区域协调发展战略取得了明显的效果,但东部与中西部地区区域间发展存在一定程度的不平衡问题,中西部地区各省区市之间也存在一定程度的经济发展不平衡不充分现象,区际间经济的辐射、带动效益有待提升;中西部地区应构建以铁路为支撑的现代综合交通运输体系,利用“高铁+”新业态发展高铁经济,促进各类要素合理流动和高效聚集,形成优势互补、高质量发展的区域经济格局;强化西部地区交通运输体系补短板,推动中部地区大通道大枢纽建设,主动承接东部地区产业转移,优化中欧、中亚班列组织运营模式和枢纽节点,打通微循环建立通达全球的寄递服务体系,构建全方位开放新格局和深度融入“一带一路”建设。

**关键词:**交通强国;中西部地区;综合交通运输体系;区域经济;区域协调发展;交通运输;经济区位熵;“高铁+”

**中图分类号:**F532.8;F542.8;F127 **文献标志码:**A **文章编号:**1671-6248(2021)05-0041-11

## Issues in the comprehensive transportation system of China's central and western regions and corresponding optimization strategies

ZHOU Zhengxiang, DAI Hongmei

(Institute of Transportation Economics, Changsha University of Science & Technology,

收稿日期:2021-04-21

**基金项目:**国家社会科学基金重大项目(17ZDA081);湖南省社会科学成果评审委员会重点课题(XSP20ZDI018);湖南省研究生科研创新项目(CX20200879);湖南省金融工程与金融管理研究中心基金资助项目

**作者简介:**周正祥(1965-),男,湖南望城人,二级教授,博士研究生导师。

Changsha 410015, Hunan, China)

**Abstract:** In view of the unbalanced and insufficient development of transportation in China's central and western regions, this paper summarizes the density of the railway network and expressway network in the eastern regions and central and western regions from 2010 to 2019 respectively, uses the location entropy method to analyze the evolution of the economic development space in those regions, and studies the degree of coordination of transportation and economic development in the central and western regions. The study has found that China's regional coordinated development strategy has achieved obvious results. However, there is a certain degree of imbalance in the development of the eastern regions and central and western regions in China, and there is also a certain degree of inadequate and insufficient economic development among the provinces and cities in the central and western regions. The inter-regional economic radiation and driving benefits need to be improved. The central and western regions should build a modern comprehensive transportation system supported by railways, use the "high-speed rail + " new business format to develop the high-speed rail economy, and promote the rational flow and efficient aggregation of various factors, forming a regional economic structure with complementary advantages and high-quality development. Furthermore, those regions should strengthen the transportation system in the western regions to make up for its shortcomings, promote the construction of extended corridors and hubs in the central region, take the initiative to undertake industrial transfers in the eastern regions, and optimize the business operation model and hub nodes of Sino-Europe and Central-Asian transportation, open up the microcirculation, establish a global delivery service system, build a new pattern of all-round opening-up and deep integration into the "Belt and Road" construction.

**Key words:** country with strong transportation network; central and western regions; comprehensive transportation system; regional economy; regional coordinated development; transportation; economic location entropy; "high-speed rail + "

习近平总书记多次强调:“要全面把握新发展阶段的新任务新要求,贯彻新发展理念构建新发展格局,推动经济社会高质量发展可持续发展。”中国中西部地区包括 18 个省市区,面积 788.6 万平方公里,占全国的 82.1%,2019 年末常住人口占全国总人口的 49%,2019 年末中西部 18 个省市区 GDP 总量占全国总量的 48.4%,中西部地区高质量发展对于中国“十四五”时期基本实现社会主义现代化远景目标影响重大<sup>[1]</sup>。“一带一路”倡议、RECP 为中国中西部地区走出去提供了广阔的国际贸易空间。但中国各地区收入差距较大,各地区发展还存在不平衡不充分的现象,体现在东部地区与中西部地区的发展差距上和城乡发展差距上<sup>[2-3]</sup>。这些发展差距导致中国存在需要改进的部分社会问题<sup>[3-4]</sup>。交

通运输行业是社会经济发展不可或缺的重要组成部分,是国民经济发展的先导行业。大量研究发现:通过辐射带动效用和集聚效用,交通运输行业对经济社会发展有显著性的拉动作用,对中国经济发展影响巨大。但中西部地区的交通运输结构不够合理,导致生产要素流动成本较高,社会需求难以得到全部满足,一定程度上会影响经济社会发展速度<sup>[5-6]</sup>。因此,优化中西部地区综合交通运输体系具有重要的时代价值和现实意义。

## 一、文献综述

### (一) 国外研究动态

区域经济发展不平衡不充分的问题在当今是

一个普遍现象,各国政府根据国情进行了大量的顶层设计,制定了重要的战略措施进行宏观调控。经济合作与发展组织(OECD)的 33 个国家中已有 26 个国家制定了增加落后地区经济增长的法令,24 个国家将区域协调发展作为最优先的区域政策选择。如欧盟的凝聚政策(Cohesion policy)、日本 2050 空间发展战略、韩国的平衡经济发展政策(Balanced economic development)、土耳其的一体化城市发展战略(Integrated urban development strategy)都在强调缩小区际经济发展差距,充分挖掘各地区的发展潜力,实现区域协调发展,缓解发展不平衡不充分的问题<sup>[2,7-8]</sup>。国外学者对综合交通运输体系与区域经济发展之间的关联性研究成果主要体现在:区位经济学、国际贸易学、新经济地理学、城市经济学、交通运输经济学等领域。如 Brancaccio et al. 通过构建以海洋运输服务市场和世界货物贸易市场相互作用为中心的空间模型进行贸易成本比对,发现运输业能减弱各国之间比较优势的差异,实现贸易成本的网络效应<sup>[9-10]</sup>。Kumru et al. 采用多层次分析法、遗传算法对社会经济领域中多准则决策问题进行了成本分析,提出铁路运输能有效降低物流运输成本<sup>[11]</sup>。Gaspar 从区位优势的角度,提出交通系统的聚集效应促进产业集聚,有利于形成规模效应,进一步延伸出对城市土地利用等方面研究<sup>[12]</sup>。学者从运输成本、区位优势、资源流通、产业集聚等不同角度研究了交通运输与经济发展之间的联系<sup>[13]</sup>,反映出交通是经济发展的重要纽带。

## (二)国内研究动态

政府的区域经济政策深刻影响着中西部地区经济增长。在中国特色社会主义经济建设的过程中,中西部地区的经济发展理念体现出动态发展的特点。国家在“九五”至“十三五”规划中,提出了四个板块战略、三个支撑带战略、新型城镇化理论、平衡充分发展理论来缩小区际差距,完善了区域协调发展理论的顶层设计。其中西部大开发、中部崛起、“一带一路”倡议、长江经济带发展战略等对中西部地区经济社会发展规划起到了统筹、引领性作

用<sup>[2]</sup>。2020 年 10 月,党的十九届五中全会通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》提出,要提高交通基本公共服务均等化水平、优化国土空间布局,推进区域协调发展。国内学者近几年对东部地区一体化发展研究成果在不断丰富,但对中西部地区经济协调发展的研究相对较晚较少。现有研究从要素空间流动、配置的路径规律、组织模式的变革等角度研究不平衡的内在动力机制,提出加大交通基础设施均等化建设、强化开放大通道建设,构建“内陆+沿边”多层次开放等多种途径抑制发展的不平衡不充分,减少区际发展差距<sup>[2,14-15]</sup>。金凤君等、魏后凯提出通过推进城镇化建设、加大交通运输、通讯网络等新基建建设力度来激发内生动力以实现区域协调发展<sup>[16-17]</sup>。赵鑫铖等、付新平等主张通过“一带一路”沿线经济走廊、国际货运大通道建设加强国际合作来增加空间溢出效应,促进中国区域经济发展<sup>[18-19]</sup>。赵作权等、周正祥等从产业链的角度提出了要充分利用现有的综合交通体系加大跨域合作,推动产业集聚,实现区域经济高质量发展<sup>[20-21]</sup>。还有学者以具体的省域发展视角为研究对象提出了以优化交通结构拉动区域经济增长的相关理论。如:唐可月采用实证研究方法分析了交通配置对哈大、郑西等高铁通道影响沿线城市财富持续创造能力和经济拉动效应的形成机理,研究具有很强针对性<sup>[22]</sup>。林澍坤等、卢毅等提出西部通过加大公路运输投入来实现区域间共同发展<sup>[23-24]</sup>。马国强等探讨了交通运输业与西北地区旅游经济共生发展的新模式,提出创新共生模式促进西北地区经济发展<sup>[25]</sup>。

## (三)综合评述

区域经济协调发展问题是当前学术研究的一个热点问题<sup>[1]</sup>,国内外学者从区位优势、运输成本、城乡一体化发展等角度探讨了交通运输对区域经济发展的促进作用。但以中国中西部地区为特定研究对象,研究“十四五”期间乃至到 2035 年、21 世纪中叶通过优化综合交通运输体系缓解中西部地

区经济发展不平衡不充分问题的研究成果较少,且现有成果主要以公路和中欧班列研究为主。中西部地区主导产业主要包括大宗货物、工业产品、农副产品,单维度发展公路运输、中欧班列对中西部地区经济的辐射带动作用有限。另外,在《区域全面经济伙伴关系协定》(RECP)和“一带一路”倡议双重背景下,中国将进一步加强与其他国家的合作互动,中西部地区产业走出去、引进来都需要交通运输的拉动,这对中国综合交通运输体系的畅通性、高效性、层次性提出了更高要求。在《交通强国建设纲要》《新时代交通强国铁路先行规划纲要》等政策文件指导下,研究新时代中西部地区综合交通运输体系优化具有重要的时代价值和现实意义。

## 二、问题和原因分析

### (一) 中西部地区交通发展不充分

中国中西部地区地域广阔,与俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦等14个国家接壤,有76个边境口岸,是中国扩大与周边国家经贸合作的窗口和前沿,发展对外贸易具有显著的潜力。经济发展、交通先行。交通运输一直是经济发展的强大引擎,对巩固拓展脱贫攻坚成果、拉动区域经济高质量增长作用重大<sup>[26]</sup>。铁路和公路是中西部地区最重要的两种交通运输方式,本文以国家统计局的数据为标准,将2010~2019年中西部地区与东部地区的铁路运营里程进行统计整理,在计算东部地区土地面积时未统计中国港澳台地区的相关数据,得到了2010~2019年中西部地区与东部地区铁路网密度统计图(图1)。

根据图1可知,中西部地区和东部地区在铁路网密度上存在较大差距。中国中西部地区铁路网密度从2010年起一直与东部地区保持较大的差距,2019年中西部地区铁路网密度仅为东部地区的58.4%,占中国铁路网平均密度的76.9%。铁路发展的不充分在客运系统的建设中同样明显。2019年中西部地区的铁路客运量只占全国总量的45.11%,

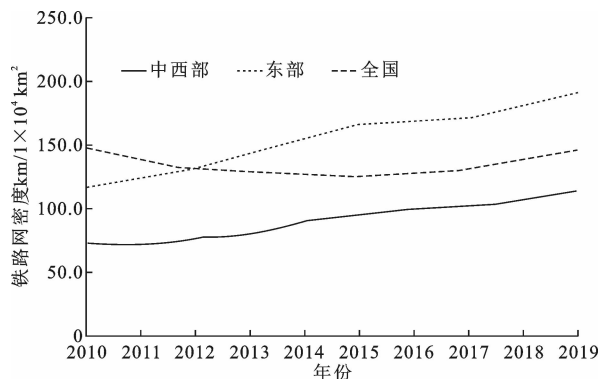


图1 2010~2019年中西部与东部地区铁路网密度统计

注:数据来源于国家统计局。

铁路旅客周转量为全国总量的54.39%,中西部地区铁路基础设施建设总体发展不充分。2019年中共中央、国务院印发的《交通强国建设纲要》提出,到2035年基本形成“全国123出行交通圈”(指都市区、城市群和全国主要城市出行时间分别实现1小时通勤、2小时通达和3小时覆盖)和“全球123快物流圈”(指货运送达时间实现国内1天、周边国家2天、全球主要城市3天)。“全国123出行交通圈”和“全球123快物流圈”对高速公路建设提出了更高要求。

本文还统计了2010年以来中西部地区、东部地区高速公路网密度,具体如图2。

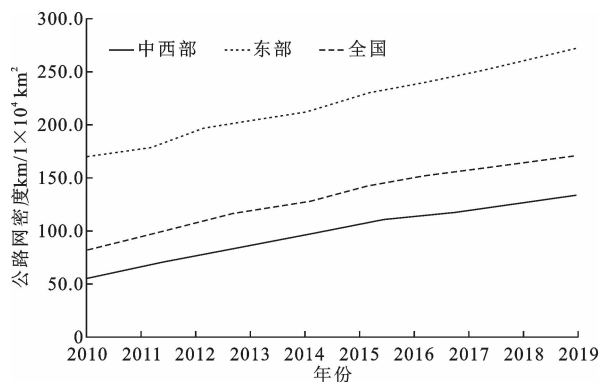


图2 2010~2019年中西部与东部地区

高速公路网密度统计

注:数据来源于国家统计局。

根据图2发现,2010~2019年中西部地区高速公路建设力度在不断加大,中西部地区与东部地区的差距在逐渐缩小。但是,中西部地区高速公路网密度远小于东部地区,从2010年开始东部地区高速

公路网的密度一直是中西部地区的 2.0 倍以上,2019 年最低为 2.1 倍。作为“全国 123 出行交通圈”和“全球 123 快货物流圈”的重要支撑,中西部地区高速公路建设任重道远。《交通强国建设纲要》提出,从 2021 年到 2035 年中国要建成现代化综合交通运输体系,交通支撑国家现代化建设能力显著增强,要将中国建设成为交通强国;强调对不同地区要因制宜特色化发展,其中要强化西部地区补短板,推动中部地区大枢纽大通道建设,促进中西部地区区域交通协调发展新格局。中国国家铁路集团有限公司也根据《交通强国建设纲要》出台了《新时代交通强国铁路先行规划纲要》,提出要在 2035 年前实现铁路网全面覆盖,率先建成现代化铁路网。据国家交通运输部统计,2019 年中国铁路营业里程为 13.9 万公里,高铁行程 3.5 万公里,《新时代交通强国铁路先行规划纲要》提出,预计到 2035 年要实现铁路行程达到 20.0 万公里左右,高铁达到 7.0 万公里,保证 20.0 万人口以上的城市铁路全覆盖,50.0 万人口以上的城市高铁能通达,构建起发达的高速铁路网。在东部地区铁路运输系统日趋饱和的背景下,中国高铁营业里程的建设目标,需要在进一步完善中西部地区铁路运输系统建设来完成,加大建设中西部地区铁路交通运输网、高速公路交通运输网的投入力度也是未来高铁出行圈和快货物流圈建设的重要一环。

(二) 中西部地区交通发展不平衡

为进一步分析东部、中西部地区经济发展水平的空间演变过程,本文使用了产业经济学非常有代表性的区位熵判别方法,采集了从 2000 年、2003 年、2006 年、2009 年、2012 年、2015 年和 2018 年的东部、中西部地区的经济区位熵,对东部和中西部地区的经济发展空间演变进行分析,旨在发现差距背后的原因。

经济区位熵的计算公式为

$$Q_i = S_i / P_i \tag{1}$$

式中: $Q_i$  表示  $i$  地区的经济区位熵( $i=1$  表示东部,  $i=2$  为中部,  $i=3$  为西部),  $S_i$  和  $P_i$  分别代表该地区

的生产总值和人口总数占全国的比重。 $Q_i$  越大表示该地区的经济发展水平越高;反之,则表示该地区经济发展水平越低。一般来说,当  $Q_i \geq 1.5$  时,表示该地区为经济发达地区,  $Q_i < 0.5$  时,表示该地区为经济落后地区。具体划分标准如表 1。

表 1 中西部地区与东部地区经济区位熵划分标准

等级	相对贫困地区	欠发达地区	相对发达地区	发达地区
经济区位熵	<0.5	0.5 ~ 1.0	1.0 ~ 1.5	$\geq 1.5$

通过对国家统计局相关数据进行整理,研究对象选定为全国 31 个省级行政区,得到以下东、中、西部地区经济区位熵对比图,见图 3。

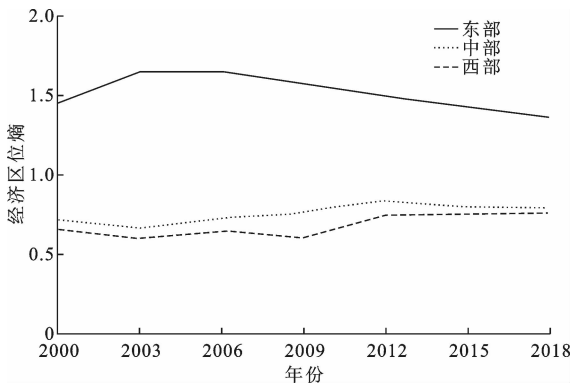


图 3 东、中、西部地区经济区位熵对比

注:数据来源于国家统计局。

根据图 3 可以得到以下结论:(1) 东部地区与中西部地区经济发展差距整体上虽然较大,但有不不断缩小的趋势,中国区域协调发展战略取得了明显的效果。(2) 东部地区经济发展水平远超过中西部地区,区域间发展存在不平衡。但是随着人口过度集聚导致生产成本、管理费用不断提高,再加上国际贸易环境的影响,东部地区经济发展速度缓慢下降。(3) 中国中部和西部地区的经济发展在近 10 年取得了一定的成绩,中部地区在 2012 年前抓住中部崛起机遇,逐步发展。西部地区在 2013 年之后抓住西部大开发、对口帮扶等政策稳步前进。(4) 中西部地区虽然都属于经济落后区,但二者发展趋势存在不同。2000 年中国提出了西部大开发战略对西部地区经济发展的影响较大,西部地区经济发展速度明显变快。2013 年中国提出了“一带一路”倡议,成为中西部地区发展的重要契机。

中西部地区经济发展不平衡问题还体现在西部 12 省区市的经济区位熵值中。本文将西部 12 个省、自治区和直辖市的经济区位熵值进行了统计,如图 4 所示。

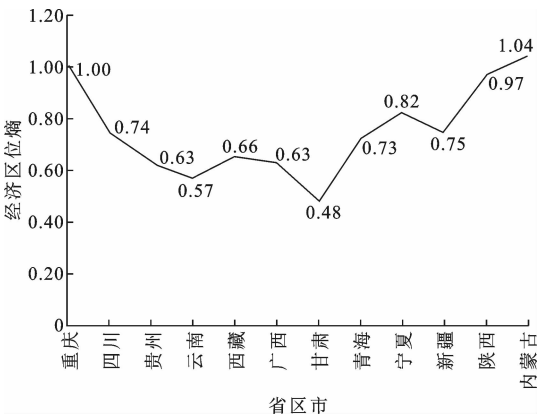


图 4 西部地区各省、自治区、直辖市经济区位熵值对比

注:数据来源于国家统计局。

根据图 4 可以发现:(1)西部地区各省、自治区、直辖市的发展差距较大,存在经济发展不平衡不充分现象。重庆市经济区位熵为 1,已处于经济发达区,但甘肃、云南、贵州等地还处于相对贫困地区,甘肃省的经济区位熵在西部最低为 0.48,这说明区间间经济的辐射、带动效应不足。(2)西南和西北地区之间的差距较大,西南地区普遍高于西北地区。虽然内蒙古自治区的经济区位熵值最高,但进一步研究发现,2019 年内蒙古自治区各地级市 GDP 统计中,排名前 6 的地级市 GDP 总值占到了整个自治区的 77.5% 以上,最高的鄂尔多斯市 GDP 是最低的阿拉善盟市的 12.5 倍,经济发展存在不平衡。(3)交通是基础性、先导性、战略性和服务性行业,解决中西部地区发展不平衡问题首先要优化中西部地区综合交通运输体系。实际上,重庆市作为首批交通强国建设试点区域,铁路、公路、轨道等交通运输营业里程、网络密度都远超中西部其他相对贫困地区。在中国构建国内经济大循环、国内国际双循环新发展格局中,中西部地区要主动承接东部地区产业转移、构建全方位开放新格局和深度融入“一带一路”建设,中西部地区,特别是西部地区交通发展的不平衡问题不利于各类要素合理流动、高

效聚集,影响发达地区发挥经济辐射带动作用。

### (三) 中西部地区交通运输和经济发展协调度低

对交通运输体系的评估除了体现在运营总里程、网络密度上外,交通运输与经济发展适应性也是评价体系的一个重要指标。本文以中西部地区主要的交通运输方式公路、铁路为研究对象,构建了交通运输方式和经济发展协调度评价模型。采用交通运输弹性系数法对 2010 ~ 2019 年中西部地区铁路运输与经济发展适应性情况进行分析。其计算公式为

$$\text{交通运输弹性系数 } E = \frac{\text{交通运输增长速度}}{\text{经济增长速度}} = \frac{(T_n - T_{n-1})/T_{n-1}}{(G_n - G_{n-1})/G_{n-1}} \quad (2)$$

交通运输弹性系数反映交通运输业的发展是否适应国民经济的发展以及适应的程度<sup>[27-28]</sup>,其中,经济增长速度用 GDP 增速来表示,根据实际情况,交通运输增长速度用客运量、旅客周转量、货物运输量、货物周转量等交通运输流量指标来表示。其中,客运量与 GDP 的比值表示旅客运输量弹性指数,旅客周转量与 GDP 的比值表示旅客周转量弹性系数,货物周转量与 GDP 比值表示货物周转量弹性系数,综合弹性系数为 4 个流量指标平均值与 GDP 的比值。

根据公式(2)计算各指标弹性系数,各指标的弹性系数即为其对应的耦合度系数。现将公路网、铁路网与区域经济发展耦合度划分为 7 个等级,不同等级代表了交通运输与区域经济协调不同程度。当耦合度小于 0,代表交通运输不能满足当地经济社会发展需要,交通运输成为了区域经济发展的短板;当耦合度大于 2,代表交通运输与区域经济匹配理想,交通能够拉动经济增长。如表 2 所示。

表 2 交通运输与区域经济发展耦合度划分标准

等级	极不耦合	不耦合	勉强耦合	初级耦合	中级耦合	高度耦合
耦合度	<0	0 ~ 0.49	0.50 ~ 0.99	1.00 ~ 1.49	1.50 ~ 1.99	>2.00

根据国家统计局相关数据,研究对象选定为中西部地区 18 个省级行政区,整理出旅客运输量弹性

系数、旅客周转量弹性系数、货物运量弹性系数、货物周转量弹性系数和综合弹性 5 个指标从 2010 ~ 2019 年的具体数值,绘制如下弹性变化图 5。

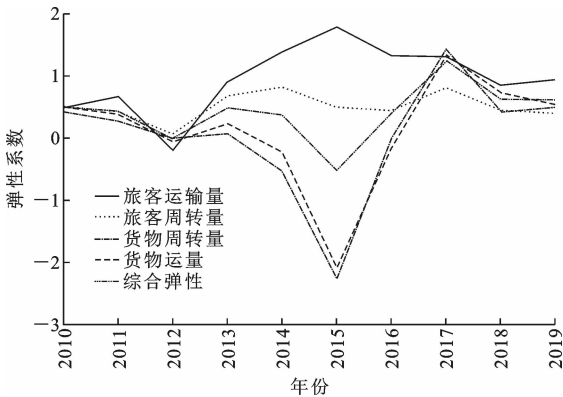


图 5 2010 ~ 2019 年中西部地区铁路运输弹性变化

注:数据来源于国家统计局。

由图 5 可见,2010 ~ 2019 年间铁路综合运输弹性除2017年外均小于 1,说明中西部地区铁路运输的增长速度明显落后于经济的增长速度,整体表现出交通运输供给能力不足,不能满足经济社会发展的需要。同时,铁路运输在客运和货运的服务水平上也存在差异,2015 年货运弹性指数处于最低值 -2,市场需求严重不被满足。虽然国家在不断加大基础设施的建设力度,但从图 5 可知,铁路运输在中西部地区仍然存在很大发展空间。同时,铁路运输在客运的弹性指数大于货运,也说明在中西部地区商品贸易中,对铁路运输的需求未得到充分满足,发挥铁路运输运量大、运力足、运输速度快等优势,加强铁路运输的骨干支撑作用、提高铁路在货运系统的比重在“十四五”乃至以后的建设中是非常必要的。总体而言,这 10 年间铁路综合运输弹性波动幅度较大,表明中西部地区铁路运输与经济发展之间的协调度较低。

我们采取同样的方法,可以得到公路综合运输弹性变化图,如下图 6。

由图 6 可知,中西部地区公路运输从 2010 ~ 2019 综合运输弹性波动幅度较大,甚至超过铁路,表明中西部地区公路运输与经济发展之间的协调度较低。中西部地区公路网与区域经济的耦合度在2015 年之后开始出现明显好转,2017年表现为

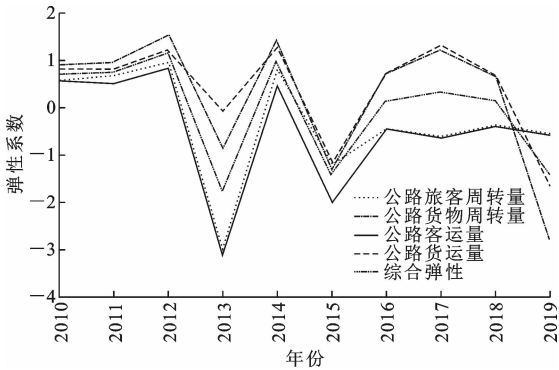


图 6 2010 ~ 2019 年中西部地区公路运输弹性变化

注:数据来源于国家统计局。

中级耦合,公路运输对中西部地区的经济发展拉动效应明显。但从 2017 年后,随着中国中西部地区经济的快速发展,公路网的发展速度已经不能满足需要,2019 年综合弹性降为负数,公路运输成为了经济发展、社会进步的瓶颈,这些问题在电商物流的配送环节、巩固脱贫攻坚与乡村振兴规划、区域产业结构优化中都有一定程度的表现。这表明,中西部地区的交通运输体系已落后于经济发展速度,对经济社会发展的拉动效应越来越弱,人民对交通运输的满意度较低,长期下去社会需求和供给之间的矛盾会加剧,一定程度影响中国全面建成小康社会的步伐,亟待优化。

中共中央、国务院印发的《交通强国建设纲要》提出,要统筹城乡区域交通协调发展,建设发达的快速网、完善干线网、普遍基础网,打通道路微循环,提高交通衔接能力。通过“交通 + 旅游”“交通 + 农业”等模式创新,加大铁路建设力度,加强农村邮政等基础设施建设,实现优化相对贫困地区道路网目标。《新时代交通强国铁路先行规划纲要》也提出,要充分发挥铁路绿色骨干优势,与其他运输方式深度融合、优势互补,构建现代综合交通运输体系,进一步提升铁路在全国货运中的比重。提升中西部地区交通运输与经济社会发展的协调性,不仅体现在强化各种交通运输方式与其他行业的耦合度上,还应加大在交通运输领域新技术、新材料的研发创新上。《交通强国建设纲要》提出,加大科技创新应用力度,基本建成交通科技创新体系。

加大对新技术、新材料、新方法等前瞻性、颠覆性技术对交通产业的研究应用力度。中西部地区,特别是西部地区在高效率、大推力动力传动系统的突破是中国交通运输规划中艰巨的任务。《新时代交通强国铁路先行规划纲要》提出,要加大力度研究高速货运动车组、重载列车、快捷货运、轴重重载货运、货运装备的标准化设计、冷链装备、驮背运输、多式联运和特种货运交通工具研发。同时在“互联网+”的技术支持下,建设智慧铁路,提高智能化水平,这些都为中西部地区综合交通运输体系的建设提供了方向。

通过分析,中西部地区交通运输存在发展不平衡不充分现象,特别是在交通运输和经济发展的协调度上,交通运输已经成为影响中西部地区经济发展的重要因素。《交通强国纲要》《新时代交通强国铁路先行规划纲要》为中西部地区综合交通运输体系发展提供了重要的路径指引,即通过科技创新,统筹升级铁路、公路、水运、民航、邮政等基础设施规划建设,强化多式联运灵活性,建设多层次、强辐射的数字化、智慧化城市(群)交通网,利用铁路、水运、民航打通东西联运大通道,形成区域交通协同发展新格局,加快形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

### 三、对策建议

#### (一) 加快制定中西部地区交通运输发展规划

随着区域协调发展战略的实施,中西部地区正逐步以点轴开发模式快速发展,目前已进入了高质量发展阶段的转换期。由于生态系统极其脆弱、生态修复成本很高,在这种背景下,要加强顶层设计,保证发展规划的科学性、合理性和有效性。因此,在制定中西部地区交通运输发展规划的时候,需要充分考虑不同地区自然、资源、经济、生态、人口、区域规划的差异性,统筹各省、自治区、直辖市交通运

输法规、政策、规划及措施,鼓励跨域、跨部门、跨行业深度合作;还要加大调研力度,重视潜在社会需求,采用科学的程序和多种量化分析方法,保证最终方案的前沿性与完整性。

中国对区域交通运输体系顶层设计研究力度不足,特别是在中西部地区,因此要加快形成和交通强国建设目标相互适应的、对实现高质量健康发展的中西部地区区域交通运输规划设计、标准规范、绩效评估、统计评估系统、大数据平台等体系的建设。

#### (二) 推动中部地区大通道大枢纽建设

作为东部和西部地区的衔接地带,中部地区应充分发挥国土空间规划的指导和约束效应,畅通以铁路和水运为核心的综合大通道建设,承接东部地区产业转移。长江经济带发展战略是实现区域协调发展的重要支撑带,横跨 11 省市,贯穿东中西三大板块,在人口规模和经济总量上占绝对优势。根据中西部地区产业发展特点,中部地区要加快对湘江、汉江、赣江等长江支流航道的修复,推进船型标准化,抓住国家依托黄金水道促进长江经济带发展的战略机遇,加强与东部地区的联系。

中部地区大通道建设还包括将城市轨道交通融入综合交通运输体系,目前中国许多省会城市轨道交通乘客流量超过或追平地面公交,如长沙、武汉等城市,随着地铁的接连开通,需要强化地铁与其他交通方式的衔接,完善道路主干线、快速路,打通道路微循环,提高中部地区道路通达性。到 2035 年,实现中部地区 20 万人口以上的城市覆盖铁路,50 万以上人口的城市高铁通达。

#### (三) 强化西部地区交通运输体系

西部地区在道路里程长度和密度上都远远低于东部地区,交通运输发展不充分。西部地区应该积极推进与“一带一路”沿线国家铁路基础设施互联互通,构建联通亚欧的铁路运输大通道,提升中国内外联通的水平。同时加强西部陆海新通道建设,进一步完善通道顶层设计,通过强化铁路与海



运衔接方式发展多式联运,开发更多通往缅甸、越南、泰国等东南亚地区的国际专列,在 RECP 中发挥实质主导作用。

除此之外,西部地区还有很多相对贫困地区,通过技术创新,推动在资源丰富和人口相对密集的地区进行铁路开放性建设,在条件允许的地方建设具有旅游、物流运输、应急救援等多功能为一体的通用机场。同时,西部地区紧靠中国第四大经济增长极成渝城市群,大力发展枢纽经济,还可以提高西部省会城市的虹吸效应和集聚效应。通过发挥多种交通运输方式的网络优势,加大多式联运的发展力度,促进生产要素在西部地区自由流动和高效配置,降低空间成本,在承接东部产业转移中发挥更大作用。

#### (四) 高质量建设中欧、中亚班列枢纽节点

据统计,2014 年中欧班列的增长速度达到 285%,成绩惊人。但从 2017 年起增速放缓,2019 年降为 31%,体现了中欧班列运营模式、枢纽节点建设优化升级成为亟需解决的问题。

首先,中欧班列应加强与长江经济带的协同效应,要依托长江黄金水道,构建陆海联运、空铁联运、中欧班列、中亚班列等有机结合的联运服务模式和物流大通道。其次,积极发展多式联运,标准化运输设备规格,加快铁路、公路与港口、园区连接线建设。最后,加强中欧班列、中亚班列枢纽节点建设,通过进一步优化内陆口岸、跨境运输和信息通道等基础设施建设,加快完善国际物流网络和跨境邮递体系。中欧班列作为中西部地区与世界沟通的重要桥梁,可帮助中西部地区补短板、强弱项,是中西部地区经济社会发展新动能。

#### (五) 促进中西部地区国家级城市群协同发展

截至 2020 年,中西部地区共有 7 个国家级城市群:呼包榆城市群、关中平原城市群、中原城市群、长江中游城市群、北部湾城市群、成渝城市群、兰西城市群,但城市群对周边经济的带动、辐射效应不

足。如何加强中西部城市群之间的互惠合作,提高城市群城市韧性、关联性是实现区域协调发展的一个重要问题。我们认为在城市群之间应该形成优势互补,通过构建区域交通运输一体化发展体系,实现生产要素、资源在城市群之间自由流动。

建议进一步探讨成渝、关中平原城市群各自发展优势和劣势,加快珠江-西江经济带和北部湾经济区建设,推动西部地区与江苏、山东、河南等地区的产业承接与转移,加强顶层设计,实现跨域互惠合作,促进区域协调发展。同时,要支持西部各城市群打造特色优势产业,创新“互联网+”模式,在“一带一路”建设中发挥先导作用,从传统的靠商品、要素流动实现对外开放向规则制度型转变,推动产业转型,构建经济发展新格局。

#### (六) 创新智慧物流营运模式建立通达全球的寄递服务体系

推动电商行业发展是经济发展由粗放型向集约型转变的重要举措。据统计,东部地区邮政快递业务量占全国总量的 80% 以上,中西部地区电商物流发展存在一定程度的不平衡不充分问题。因此,中西部地区在贫困地区要充分发挥邮政在国民经济中的先行作用,用创新发展理念促进邮政行业内部改革,积极探索经营机制转变,建立通达全球的寄递服务体系,打通城乡一体化发展脉络。西部地区以“四好农村路”、新基建等基础设施均等化建设为契机,打通“微循环”,解决电商物流发展瓶颈。

中西部发展较快的地区需要逐步加大智慧物流营运模式的推广,推动物联网、大数据、人工智能等新科技的应用,加大中西部地区半自动化、自动化物流设备研发与应用,不断壮大供应链服务、冷链服务和即时直递等新业态新模式。要建设面向更广受众的智能收投终端和末端的公共平台,助力中西部特色农产品(如奶制品、粮食、棉油糖等)、新能源走出去,促进城乡一体化发展,实现乡村振兴。

#### (七) 发展交通(高铁)出行圈和快货物流圈

中国地域辽阔,土地面积达到 960 万平方千米,

仅靠公路、普铁很难实现“全国 123 出行交通圈”和“全球 123 快物流圈”,而航空运量有限。因此要充分发挥高铁速度优势,构筑一体衔接畅通的现代综合交通枢纽,要将现有的干线铁路、城际铁路、轨道交通、市域铁路有机融合,与机场高效衔接,提高灵活性。同时,进一步发挥高铁的支撑引领作用,推动高铁枢纽中心辐射带动效应的实现以及高铁与城市物流的整合优化。

推动高铁站与周边区域的良性互动,特别是推动高铁站与城市规划布局的有机衔接,既能提升城市的空间布局合理性,实现产城融合、站城一体化发展,又能实现要素合理流动和资源高效配置。高速度的出行圈和物流圈都应以高效率的全程服务体系和高品质的产品供给体系为落脚点。因此,要进一步推动铁路服务系统的深层次改革,以顾客需求为导向,优化服务方式,丰富服务类别,提升服务质量。

### (八)利用信息技术创新“高铁+”新业态

中国现阶段高铁建设已进入快速发展阶段,要研究将大数据、互联网、区块链、超级计算、人工智能等新技术与交通行业的深度融合,实现从高铁到“高铁经济”的有效推进。一方面,充分利用“互联网+交通”模式,构建综合交通大数据中心体系,深化交通公共服务和电子政务发展,提升数字交通使用效率。中西部地区要将数字交通技术应用于农业、制造业、工业等第一产业领域,提升第一产业的附加值,创造更大的增值空间。另一方面,深化铁路与旅游、文化等产业融合发展,创新旅游专列等定制产品。中国中西部地区历史悠久,已形成大量的特色民族风俗文化和旅游资源,“十四五”规划多次强调要建设文化强国,增强国家文化软实力。探讨“高铁+旅游”等有机衔接机制,利用高铁带动产业发展,改变城市之间的经济空间格局,特别是在特色农产品优势区和旅游资源富集区实现古镇特色化发展、红色旅游高质量发展等,能够有力推动文化强国建设。

## 四、结语

本文从中西部地区综合交通运输体系现状研究出发,分析发现中西部地区综合交通运输体系存在区域间发展不平衡不充分、经济社会发展协调度较低等问题,在对《交通强国建设纲要》《新时代交通强国铁路先行规划纲要》等文件研究的基础上,提出要进一步发挥铁路运输在中西部地区经济社会发展的主导作用,实现经济社会快速发展。通过加快制定中西部地区交通运输发展规划、推动中部地区大通道大枢纽建设、强化西部地区交通运输体系补短板、促进中西部地区国家级城市群协同发展、创新智慧物流运营模式建立通达全球的寄递服务体系、发展交通(高铁)出行圈和快物流圈、利用信息技术创新“高铁+”新业态等方法途径提高中西部地区经济社会发展与交通运输的耦合度,构建现代化的综合立体交通运输体系。

### 参考文献:

- [1] 孙久文,张静,李承璋,等.我国集中连片特困地区的战略判断与发展建议[J].管理世界,2019,35(10):150-159,185.
- [2] 李兰冰,刘秉镰.“十四五”时期中国区域经济发展的重大问题展望[J].管理世界,2020,36(5):36-51,8.
- [3] 梁双陆,张梅.我国东中西部地区产业创新、技术创新与组织创新协调性研究[J].科技进步与对策,2017,34(10):33-38.
- [4] 安虎森,孙久文,吴殿廷.构建中国特色的区域经济学理论体系——兼论马克思主义理论研究和建设工程《区域经济学》教材的中国特色[J].区域经济评论,2019(5):74-81.
- [5] 周正祥,毕继芳.长江中游城市群综合交通运输体系优化研究[J].中国软科学,2019(8):66-76.
- [6] 张可云.高质量推进区域协调发展[N].中国社会科学报,2020-10-28(3).
- [7] Owaisa M, Ahmeda A S, Moussa G S, et al. Integrating underground line design with existing public transportation systems to increase transit network connectivity: case

- study in Greater Cairo[J]. Expert Systems with Applications,2020,167(1):114183. <https://doi.org/10.1016/j.eswa.2020.114183>.
- [8] Rauhut D,Humer A. EU cohesion policy and spatial economic growth:trajectories in economic thought[J]. European Planning Studies,2020,28(11):2116-2133.
- [9] Brancaccio G, Kalouptsi M, Papageorgiou T. Geography, transportation, and endogenous trade costs [J]. Econometrica,2020,88(2):657-691.
- [10] Brancaccio G, Kalouptsi M, Papageorgiou T, et al. Search frictions and efficiency in decentralized transport markets [EB/OL]. (2020-05-01) [2021-02-08]. <https://ideas.repec.org/p/cpr/ceprdp/14827.html>.
- [11] Kumru M,Kumru P Y. A fuzzy ANP model for the selection of 3D coordinate-measuring machine[J]. Journal of Intelligent Manufacturing,2015,26(5):999-1010.
- [12] Gaspar J M . Paul Krugman: contributions to geography and trade[J]. Letters in Spatial and Resource Sciences, 2020,13(1):99-115.
- [13] Anastasov M S, Pilipchuk N V, Belyaeva E K. Balanced development of innovative,socio-economic and rehabilitation processes[EB/OL]. (2019-01-01) [2021-02-11]. [https://www.researchgate.net/publication/334423383\\_Balanced\\_Development\\_of\\_Innovative\\_Socio-economic\\_and\\_Rehabilitation\\_Processes](https://www.researchgate.net/publication/334423383_Balanced_Development_of_Innovative_Socio-economic_and_Rehabilitation_Processes).
- [14] Zhuo C,Deng F. How does China's western development strategy affect regional green economic efficiency? [J] Science of the Total Environment,2019,707:135939. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2019.135939>.
- [15] 孙志燕,侯永志. 对我国区域不平衡发展的多视角观察和政策应对[J]. 管理世界,2019,35(8):1-8.
- [16] 金凤君,陈卓. 改革开放以来中国交通地理格局演变与规律(英文)[J]. Journal of Geographical Sciences, 2019,29(10):1731-1757.
- [17] 魏后凯. “十四五”时期中国农村发展若干重大问题[J]. 经济研究参考,2020(8):110-113.
- [18] 赵鑫铖,梁双陆. 中国区域经济福利的水平测度与增长测度研究[J]. 数量经济技术经济研究,2020,37(7):26-47.
- [19] 付新平,张逸轩,万鸿鹄. 我国中西部地区中欧班列通道经济性优化研究[J]. 铁道运输与经济,2017,39(4):26-30.
- [20] 赵作权,田园. 培育世界级先进制造业集群之关键问题[J]. 中国工业和信息化,2019(8):46-51.
- [21] 周正祥,张栢祺. 长江中游城市群可持续发展对策研究[J]. 中国软科学,2016(11):84-97.
- [22] 唐可月. 高速铁路对沿线站点城市经济发展的影响——以哈大高铁和郑西高铁为例[J]. 北京交通大学学报(社会科学版),2020,19(4):45-61.
- [23] 林澍坤,罗能生,杨钧. 交通结构对区域生态效率的影响——基于中国省际面板数据的经验分析[J]. 经济地理,2019,39(12):21-30,38.
- [24] 卢毅,刘福平,肖湘愚,等. 新型城镇化与公共交通的协调发展研究——以湖南省各市州、代表县为例[J]. 经济地理,2019,39(12):62-69.
- [25] 马国强,汪慧玲,许倩. 西北地区旅游经济与交通业共生发展[J]. 经济地理,2019,39(10):223-230.
- [26] 周正祥,罗珊,蔡雨珈. 交通运输体系改善促进农村中心集镇发展的中国路径[J]. 中国软科学,2014(5):23-36.
- [27] 徐凤,吴晓鹏. 江苏省交通运输与区域经济的适应性分析[J]. 物流工程与管理,2017,39(9):103-105.
- [28] 周正祥,毕继芳. 长江中游城市群综合交通运输体系优化研究[J]. 中国软科学,2019,4(8):66-76.

(责任编辑:杨海挺)