

区域经济发展背景下综合立体交通网络建设策略研究

戴宪华

宜春市公路事业发展中心

摘要:现代通道经济发展以完善综合立体交通网络为支撑,综合立体的现代化交通体系推动经济的发展。开篇对区域经济发展的解析,分析了综合立体交通网络建设发展现状,区域经济发展下综合立体交通网络建设的分析。从选择各区域的交通连接模式、强化构建高速公路“主骨架”、全面提升干线公路“主脉络”和优化畅通农村公路“微循环”四个方面,对交通进行了综合立体网络的建设。

关键词:区域经济; 经济发展; 综合立体交通网络; 网络建设

【DOI】 10.12252/j.issn.2096-6261.2022.02.164

引言

最近几年来,国家公路网络实现了发展迅速,大体上不断适应经济社会的发展需求^[1]。有力地为国家重大战略实施奠定了基础。

快速构建主骨架,是加快推进交通强国建设的重要抓手;综合贯彻落实《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》的重要任务之一。促进国家公路与其他交通运输方式及相关产业的深度融合,是建设国家现代化精品公路网的重要组成部分。

一、对区域经济发展的解析

“地区经济”作为区域经济的另一种说法,是指分布在各行政区域的一部分。其形成是劳动地域分工的结果。社会经济活动在长期的发展中,城乡经济现代化发展的基本区域单位是国家,包括整个国家领土^[2]。

由于各方面因素的作用,这些包括地理,政治,经济和宗教。许多经济相互依存频繁的住宅区逐渐形成了具有不同特色的经济区域。

保持经济的持续增长是一个国家和地区长期发展的重要目标之一。经济强国,交通先行。交通网络的建设则是任何国家以及地区的经济形势高质量发展的基础是奠定其经济稳定强劲发展的重要支撑,同时也是实现国民经济飞跃式发展和优化区域交流的重要推手之一^[3]。交通运输业是国民经济中重要的生产部门,是国民经济中各子系统高效运转的主要载体,也是国民经济活动顺利运行的基本保障。近年来,随着我国交通运输行业迅速发展,可以有效刺激经济的快速综合运输体系的基础设施建设得以提升,同时运输网络规模扩大、结构优化,在跨度、运能和效率等方面均有明显的转变,国家综合交通运输网络体系已逐步完善。

国家综合立体交通网络的构建,为建设社会主义现代化强国,发展现代化经济体系、做强有力的支持。为

此,需要综合立体交通网与现代化经济体系具有较好的良性互动,实现共同协调发展。

二、综合立体交通网络建设发展现状

一些国家西部地区在经济发展历史的视角下,经济差异化现象逐渐显著。关于交通基础设施对于经济的调控作用,政府一直重视且时刻保持对其调控的敏捷反应速度,相继推出符合区域特色的交通运输规划,满足城市群交通需求,提高交通效率。

扩大充实对交通基础设施项目的投资力度、优化投资布局,国家在“十四五”规划中,强调重视交通推动经济融通本质内涵以及区域发展的关系,继续突出交通基础设施在新时代基础设施高质量发展中的重要抓手作用,进一步重点解决通道建设和路网完善问题。面对地区发展不平衡,区域差距明显的问题,如何在新发展格局下,完善西部地区交通基础设施建设,挖掘交通可达性,加快西部各地区经济协调发展^[4]。

我国综合立体交通网正处于快速建设的阶段,构建了多维度综合立体交通网络评估指标体系,对其进行有效评估,有利于政策制定者分析我国区域综合立体交通网络结构,有针对性地优化综合立体交通网络性能,具体分析不同地区的发展状况,有助于明确综合立体交通与经济发展协调所处阶段,有利于政策的制定者加强策略衔接程度,实现区域交通与经济的可持续发展。

交通基础设施的升级步伐正在加快,这是不可避免的趋势。随着时间的推移,随着时间的推移,我国交通基础设施的数字化程度不断的提高。全国范围内的高速公路已经实现了“一张网”的运行,同时长江和西江干线的数字航道也已经基本覆盖。而世界顶尖的技术则主要应用于跨海桥隧和深水航道等关键区域^[5]。

三、区域经济发展下综合立体交通网络建设的目标

随着时间的推移,来自规划、公共行政、商业和管

理科学等许多领域的学者和从业者也制定了各种方法，以系统的方式制定综合立体交通网络建设战略。区域经济发展战略的规划和实施过程需要通过区域分析提供信息。

综合立体交通网络建设的优势在东中西部等区域经济发展过程中逐步显现出来，这致使交通网络发展有利的一面体现得淋漓尽致，行业养护治理能力、干线公路技术状况、公路服务品质和可持续发展能力。并且是一个具有承上启下作用的特点，在全国经济发展逐步深化和国家的发展，近年来，随着我国交通运输行业迅速发展，可以有效刺激经济的快速综合运输体系的基础设施建设得以提升。

在二零二一年二月四日晚上，国务院，中共中央对外发布了国家综合立体交通网2035年主要指标表，如图所示：

国家综合立体交通网2035年主要指标表

序号	指标	目标值
1	享受1小时内快速交通服务的人口占比	80%以上
2	中心城区至综合客运枢纽半小时可达率	90%以上
3	多式联运换装1小时完成率	90%以上
4	国家综合立体交通网主骨架能力利用率	60%-85%
5	主要通道新增交通基础设施多方式国土空间综合利用率提高比例	80%
6	交通基础设施绿色化建设比例	95%
7	交通基础设施数字化率	90%
8	重点区域多路径连接比率	95%以上
9	国家综合立体交通网安全设施完好率	95%以上

按照部署，到2035年，宁远机场进一步扩展张家口至关中地区等八个群组的航线网络，形成辐射全国主要节点城市的航线网络；建成覆盖我市全域“一支，多点”的机场布局体系。开展张北地区至雄安新区、张家口至石家庄快速铁路及张承旅游铁路建设，“轨道上的张家口”全面展现新面貌。综合立体交通经济的发展推捷、高效和舒适的运输体验。为增加运输量，提升效率；水、陆、更加注重便空范围内的各类运输方式的综合网络密度得以提高，交通衔接度也不断提升，这使得交通基础设施更加贴合现代运输需求，增加运输供给的同时也能提升公众的出行体验。

四、综合立体交通网络建设的方法

（一）选择各区域的交通连接模式

随着我国高速铁路、城际铁路及城市轨道交通事业

的快速发展，不同层次轨道交通的服务交叉和功能衔接问题成为影响旅客出行体验感的症结之一，中共中央国务院印发《交通强国建设纲要》提出“构建便捷顺畅的城市（群）交通网。”

陆铭在他的最新著作《向心城市》中指出，随着中国城镇化发展到一定阶段，“社会各界已经认识到，不同城市之间的协调发展，需要以‘城市群’的形式抱团取暖，并且在城市群内部形成大中小城市之间的协调发展。”

作为珠三角经济圈中科技、创新、人才的“老大哥”，《建议》提出，广州应该充分发挥其自身科技、经济、技术、人才等方面的辐射带动作用，与省内其他次中心城市和周边城市合理分工、协调发展，在珠三角形成互联互通、共同发展的空间城市格局。逐步压缩货物通关时间；减免铁路集装箱保证金和用箱费用，进一步降低物流成本；国内大型都市圈、城市群结合城市轨道交通与市域铁路、国铁线网衔接运行的现实需求，着力开展探索实践，积累了一些可供参考的经验。

创建城乡区域经济多层次分区系统互联互通的综合模型。对流的本质是地表点之间的物理关系，输运连接方式是指地表空间中点之间连接的几何模型。从理论上讲，交通连接的几何模型主要包括直线三角型、四边形网格型、同心径向圆型、三种模式的组合和其他几何模式。

空运和海运主要采用线性三角结构，陆运和陆运主要由正方形、径向或同心圆组成。关于我国的国内形势，以及城乡、国际多层次交通体系（主要是矩形模式），我国的城乡多层次交通体系（主要是矩形模式）其他城乡交通系统应采用所谓的线性三角几何模型（城乡交通由上述网络内部固定，可对部分覆盖不全的市政当局进行专用线路）。

（二）强化构建高速公路“主骨架”

在我国定向建设“主骨架”的11条高速公路中，除鲁黄公路和鄂汉公路外，实现全线建设。乐西公路目前正处于初步设计和审批阶段，下一步将进行EPC招标；德国-欧洲高速公路建设的所有要求都已获得批准。目前，正在对施工要求进行联合审查，并为投资者编制招标文件。预计今年4月将实现对投资者的招商引资。西韶公路现已全面启动文件制作和要求制作。

进一步优化主城区高速出入口布局研究，在各地高速设置人民路、华莲西路等高速简易出入口；积极推动浦武高速建设，打通一条江西南昌经长汀、武平到广东

潮州的大通道。作为畅通城乡经济循环的重要切入点的举措——发展县域经济，可以充分发挥县城连接城市、服务乡村的作用。今天，我们举行“城乡融合”系列主题新闻发布会的第三场发布，主题是“发挥县域联动城乡经济的重要作用，促进城乡融合发展”。

扎实推进国务院支持福建高质量发展重大项目厦蓉高速上杭蛟洋至长汀古城（赣闽界）段扩容工程、福州至龙岩高速公路龙岩段以及新罗经连城至会昌高速公路等前期工作。

我国的交通基础设施战略得到了不断加强，支撑能力也在不断提高。“京津冀轨道加速建设，长江经济带交通立体化初步成型，航运枢纽建设加速。中国区域发展空间格局演变的重要表现和形成机制。”

（三）全面提升干线公路“主脉络”

加快普通国省道与城市主干道衔接融合发展；实施一批城际快速通道，构筑连接“一市两区三组团”及产业园区的同城化大道；推进王庄至东山段等重点路段建设，形成城市快速环线路，推进低等级、待贯通路段建设。

深刻认识交通运输在应对“两个大局”深刻变化中的重要战略意义。在规划建设重庆第二轮轨道交通时，即4号线、5号线、10号线、环线等，在重庆设立了跨线或跨线分布。由于山区城市统一采用车辆，因此统一采用直流1500V架空接触网牵引供电系统，并配备相同的无线调度系统。实现了从“人”到“车”的换线突破，提高了出行效率。把握交通强国建设和广东省交通强省建设重大机遇，结合我省干线公路养护管理存在的主要问题研究制定对策，进一步提升公路促进我省“十四五”干线公路养护管理大幅提升口岸通关效能，取得长足进步，养护管理工作成效评价进入全国前列，满足广大农村地区人民舒适出行需求逐步形成在全国具有影响力和公信力的广东特色公路养护品牌。

积极推进高速公路建设，“五纵五横”高速公路布局基本成型；高等级干线公路覆盖县城、重点镇、重点景区、产业聚集区等所有重点区域，总里程突破3500公里。农村公路基础设施网络实现连片成网、进村入户、舒适畅行；高铁沿线全部实现“零距离换乘”，有效保障枢纽与城市空间一体融合发展。

（四）优化畅通农村公路“微循环”

构建以国省干线为骨干，以重要县乡道为基础的县域骨架公路网，促进向铺砌道路过渡到符合条件的人口

众多的自然村（组），加强村庄街道与村庄主要道路之间的联系，让交通建设项目更多向进村入户倾斜。

由于各方面因素的作用，这些包括地理，政治，经济和宗教。许多经济相互依存频繁的住宅区逐渐形成了具有不同特色的经济区域。同时高铁、航空等运输方式的质量提升，优化了运输网络结构，区域的综合立体交通网络也更加完善。同时对于以往修建的线路、轨道等，在维护、修缮以及改造方面也将投入更多，提高县城至镇村的客货运输通达率。

作为助力乡村振兴的有力抓手——农村公路建设，不断提升农村交通出行水平，织好浦北县“四好农村路”建设好、管理好、养护好、运管好保障网，县交通运输局高度重视，多次与乡镇（街道办）、施工单位召开专题会议，深入现场了解进度、查看道路质量、听取群众意见，强化责任管理，明确工作目标，狠抓住工程质量，真正做到为群众办实事。

结束语

深入推进区域经济背景下的综合立体交通网络，具有重大的社会经济发展建设意义。在这样的背景下，我们应该对区域经济发展的地区协同一体、地区差距缩小、要素优势转换等新特点有全面深入的把握。在此基础上，要正视经济在新常态下区域经济发展的挑战与机遇，紧抓有利的机遇条件，规避不利的挑战因素，真正做到转危为机，为实现区域经济的创新发展提供必要性的保障。

参考文献

- [1]王智.区域经济发展与交通需求关系研究[J].技术与市场,2021,28(05):192+194.
- [2]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.
- [3]高志刚,代晓敏,克魁.全生命周期视角下交通基础设施对区域经济差距的影响:传导机制与实证检验[J].山东大学学报(哲学社会科学版),2021(06):94-106.
- [4]代帅楠,陈镜宇.河南省交通基础设施对区域经济发展的影响及溢出效应研究[J].市场周刊,2021,34(11):93-97.
- [5]何月,徐丽丽,杨春全.“一带一路”沿线城市区域经济与交通优势度耦合协调度分析[J].测绘与空间地理信息,2021,44(S1):117-121.