



中国交通运输 中长期发展战略研究

2015

Strategy Research on the Mid-term and
Long-term Development of China's Transportation

◎ 王德荣 主编



中国计划出版社
CHINA PLANNING PRESS

中国交通运输中长期发展战略研究

2015

Strategy Research on the Mid-term and Long-term
Development of China's Transportation

◎ 王德荣 主编

中国计划出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

中国交通运输中长期发展战略研究. 2015/王德荣主编. —北京: 中国计划出版社, 2015. 8(2015.12 重印)

ISBN 978-7-5182-0212-6

I. ①中… II. ①王… III. ①交通运输发展-经济发展战略-研究报告-中国-2015 IV. ①F512. 3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 169148 号

中国交通运输中长期发展战略研究 (2015)

王德荣 主编

中国计划出版社出版

网址: www.jhpress.com

地址: 北京市西城区木樨地北里甲 11 号国宏大厦 C 座 3 层

邮政编码: 100038 电话: (010) 63906433 (发行部)

新华书店北京发行所发行

北京京华虎彩印刷有限公司印刷

787mm × 1092mm 1/16 21.25 印张 472 千字

2015 年 8 月第 1 版 2015 年 12 月第 2 次印刷

ISBN 978-7-5182-0212-6

定价: 58.00 元

版权所有 侵权必究

本书封面贴有中国计划出版社专用防伪标, 否则为盗版书。

请读者注意鉴别、监督!

侵权举报电话: (010) 63906404

如有印装质量问题, 请寄本社出版部调换

中国交通运输中长期发展战略研究 2015

编 委 会

编委会主任：王德荣

编委会委员：郭敏杰 宋朝义 杨洪义 关昌余
崔学忠 林仲洪 熊永钧 陆化普

高月娥 魏 众

执行主编：高月娥 魏 众

序

交通运输作为国民经济基础性、先导性的生产性服务业，是经济社会发展的重要支撑，对经济社会发展具有战略性、全局性的影响。2015年是“十二五”规划收官之年，也是“十三五”规划编制和谋划中长期发展战略之年。“十三五”规划期间，是我国全面建成小康社会，实现第一个百年奋斗目标的关键时期，又是为实现第二个百年奋斗目标，把我国建成富强、民主、文明、和谐的社会主义现代化国家，实现中华民族伟大复兴的中国梦奠定坚实基础的重要时期。

目前，工业发达国家金融危机引发的经济衰退至今复苏发展较为缓慢，我国经济发展面临着复杂的国际环境。同时，我国经济发展进入新常态，在党的十八大、十八届三中、四中全会提出的“两个百年”奋斗目标，“四个全面发展”的战略部署，促进“工业化、信息化、城镇化、农业现代化”协同发展，以及“一带一路”、“长江经济带”、“京津冀协同发展”经济发展空间布局和“稳增长、调结构、促改革、惠民生、防风险”方针指引下，我国经济增速将由高速增长进入中高速增长，经济将转型升级，向“双中高端”提质增效转变，经济发展动力将从生产要素驱动向创新驱动转变。在这一背景下，我国经济总量将继续稳定增长；经济结构、产业结构、产品结构和空间分布将不断发生变化；城镇化进程将进一步加快；随着人民生活水平不断提高，老龄化社会的来临，人民消费水平将不断提升，消费结构也将发生变化。同时，信息化进程的加快，大数据、云计算、移动互联网和物联网的快速发展，“互联网+”战略的实施，不仅改变着生产模式、管理模式和消费模式，也改变着人们的生活模式。交通运输如何深化改革，实现创新、转型和绿色发展，满足未来经济社会发展新需求，为我国交通运输业发展提供良好机遇，也面临严峻的挑战。认真研判我国交通运输发展面临的国内外环境，

运输需求的新趋势新特征，科学制定交通运输发展的新目标、新路径，提出有效支持交通运输发展的政策措施建议是我们交通运输业界义不容辞的责任。2015年“第二届中国交通发展战略研讨会”的召开，旨在为交通运输业界搭建一个交流平台，为“十三五”规划编制和中长期发展战略的谋划创造条件。

本次“第二届中国交通运输发展战略研讨会”得到了我国交通运输科研院所、高校、政府、企业等单位的大力支持，众多专家学者撰写了论文和发表了演讲，针对我国交通运输发展提出了具有重要价值和理论探索的真知灼见。经专家认真评选，择优录用，现将成果编辑成册。文中如有疏漏之处，敬请谅解并指正。



2015年8月

目 录

“十三五”我国交通运输发展面临的国内外环境研究	王德荣	高月娥	程 亮	(1)	
关于“十三五”时期我国综合交通运输发展战略重点的几点思考					
.....	孙小年	武 平	王显光	(18)	
我国交通运输现代化发展路径探讨			樊东方	(26)	
新时期交通运输信息化发展的几点思考	曹剑东	刘振华	马英杰	(34)	
建立交通运输业公益性和盈利性合理体制机制研究	王德荣	高月娥	魏 众	(41)	
京津冀交通一体化发展思考	关昌余	马衍军	马 明	(49)	
大数据背景下智能交通的发展趋势			贵莉莉	(54)	
论新形势下交通运输企业科技创新问题与对策			张晓利	(61)	
浅析我国交通运输与区域经济的协调发展			张蕾蕾	(71)	
我国智能交通的现状与未来		余露虹	华婷婷	(79)	
新常态下中国铁路走向市场的基本思路研究			李明慧	(86)	
动态交通信息定向发布技术研究	黄海涛	黄莉莉	曹剑东	叶劲松(93)	
高速铁路速度目标值综合分析研究	付建飞	郭晓黎	宋丹丹	(102)	
提高铁路物流竞争力的对策研究			林仲洪	(109)	
国内外旅客联运发展概况及我国旅客联运发展方向分析					
.....	刘 颖	石宝林	孔庆峰	汪 健(118)	
优化运输结构 加快我国城市轨道交通发展研究	王德荣	高月娥		(127)	
基于 AHP 的铁路物流服务质量评价指标研究			赵 娟	(141)	
有轨电车地下车辆基地防排烟问题研究	徐清荣	高 娟		(149)	
PPP 运作模式在高速公路项目中应用研究			刘 新	(158)	
新常态下聚力打造丝绸之路经济带重要交通枢纽中心的实践与思考			王新华	(164)	
物联网环境下基于仿真的公路网交通运行态势模拟与分析					
.....	张教木翰	张 平	曹剑东	(170)	
全国高速公路联网收费数据监测系统建设研究与应用展望					
.....	叶劲松	武 丽	陈佳兴	桑美英	王松涛(179)
我国成品油公路运输法规改革的研究					
——以配备押运员规定为例	李绍山	郭松岭	李玉洲	(187)	
新常态下中国航空货运业发展的“突围”战略研究			罗 军	(194)	
美国民航政策变迁的历史探析	莫辉辉		王姣娥	(214)	
我国公路绿色货运发展状况及趋势分析			李 辉	(222)	

综合客运枢纽换乘机理及影响因素分析

..... 赵 凜 李鹏林 王压帝 朱苍晖 何力武(228)

移动互联网在农村公路业务管理中的应用研究

..... 满 超 刘柳杨 黄莉莉 吴险玲(236)

移动互联背景下公路货运信息平台的运作模式与发展趋势 刘 军 王 壮(242)

强季节性风景旅游区绿色交通规划方法研究

——以北戴河旅游区为例 张永波 陆化普 吴胜权 王贵国(250)

交通运输行业促进物流业发展的战略思路研究 杨 勇 姜彩良 刘 凌(258)

我国物流枢纽区域差异化比较研究 李 可 李 伟(265)

天津滨海国际机场交通中心工程方案分析 张祝融(274)

我国物流管理体制发展路径研究 方利君(288)

智慧化管理:物流园区的竞争新优势 张 琛 李云汉(297)

打造丝绸之路上的物流中心

——喀什物流现状与发展研讨 郑晓峰(303)

新材料在高速公路中的应用研究

——以破碎砾石在喀伊高速公路中的应用为例 赵 喆 顾生昊(312)

区域性交通枢纽城市构建综合交通运输体系思路

——以平顶山为例 孔 哲 林奇东 李鹏林(322)

“十三五”我国交通运输发展面临的 国内外环境研究

王德荣 高月娥 程 亮

(中国交通运输协会, 北京中交协物流研究院, 北京 100825)

【摘 要】“十三五”期间, 是我国从实现“总体小康”到“全面小康”建设, 实现第一个百年战略目标的关键时期。为了确保2020年全面建成小康社会、全面社会改革、全面依法治国、全面从严治党的重大宏伟目标的实现, “十三五”对交通运输发展也提出新的更高要求。本文对“十三五”期间我国经济社会发展面临的国内、国际复杂的环境进行研判, 为制定我国“十三五”交通运输发展规划以及中长期交通运输发展战略提供参考。

【关键词】“十三五” 交通运输 四个全面 国际环境 国内环境

Research of Domestic and Foreign Development Environment of China's Transportation During the 13th Five-Year Period

Wang Derong Gao Yuee Cheng Liang

(China Communications and Transportation Association,

Institute of Logistics and Transportation of Beijing, Beijing 100825)

Abstract: During the 13th Five period, China is faced with a crucial period to build up a comprehensive well-off society from a general well-off society, and to realize the first “one hundred” strategic objectives. To ensure completion of a comprehensive overall well-off society, comprehensive social reform, comprehensive rule of law and strict governing of the party by 2020 are the grand goals. The 13th Five-Year also puts forward a new and higher request for transportation development. Based on the research and judgement of the complex domestic and foreign environment of China's social and economic development during the “Thirteen Five” period, this paper provides a useful reference to form the transportation development plan and mid-long term development strategies.

Keywords: 13th Five-Year Plan Transportation Four comprehensives International environment Domestic environment

一、引言

在推进全面建成小康社会进程中，交通运输业将面临更为复杂的国际环境。经济全球化、地区一体化为交通运输发展提出新的要求，特别是发达国家的“再工业化”，也要求交通运输与之适应；全球气候和资源环境约束等，对未来交通运输的发展方式提出新的挑战。从国内看，我国经济社会进入新常态，主要包括经济“从高速增长转为中高速增长”，“经济结构不断优化升级”，“从要素驱动、投资驱动转向创新驱动”三个方面。与此同时，我国交通运输业坚持稳中求进的总基调，按照“稳增长、促改革、惠民生、防风险”的要求，加快转型升级，基本保持平稳运行态势。能否全面把握国内外发展环境趋势，准确判断交通运输需求，对未来“十三五”规划及中长期规划具有重要的决定性作用。

二、国际环境

当前，世界经济正处于深度调整之中，一方面，劳动力供给明显不足，地缘政治关系加重等不确定因素增加；另一方面，各国就推动经济增长，增加就业和调整运输结构已经达成共识。

（一）经济全球化、地区经济一体化进程加快，要求交通运输发展满足新的需求

经济全球化是全球化趋势的一个组成部分，经济全球化以市场经济为基础，以经济效益和最大利润为目标，通过分工、贸易、投资、跨国公司和要素流动等，实现资源和生产要素在全球的合理配置，有利于资本和产品在全球的流动，有利于科技的全球性传播，是世界经济发展的必然结果。

中国加入世界贸易组织（WTO）以后，中国经济更加深入地融入经济全球化进程之中，对外经贸发展加快。到2014年，中国外贸进出口总额达到4.3万亿美元，约占全球总贸易额的11%，特别是中国经济发展对资源、能源等大宗物资进口量需求显著增长。未来随着中国经济持续增长，产成品还将继续扩大出口，而对原油、铁矿石等能源、资源类物资也将保持旺盛需求，中国的外贸进出口占全球贸易总量的比重还将呈现继续提升的趋势。目前中国周边多数国家和地区也都已成为WTO成员国，中国与周边国家的经贸往来发展迅速。2014年，中国与日本、韩国、东盟十国、中国台湾等周边国家和地区的外贸进出口总额已分别占当年中国外贸进出口总额的7.3%、6.8%、11.2%和4.6%。

随着经济全球化进程的加快，地缘国家间的经济合作也日益加强，20世纪90年代以来，区域经济一体化的步伐也在加快。在此背景下，中国于2010年1月1日与东南亚国家联盟（ASEAN）的10个成员国组成了中国—东盟自由贸易区，促进区域内各国之间的人流、物流、资金流和信息流的交流，促进区域市场的发展，创造更多的财富，提高该地区的整体竞争能力，为区域内各国人民谋求福利。与此同时，中国—东盟自贸区的建

立,有利于推动东盟经济一体化,对世界经济增长也有积极作用。

除了外贸总额不断增加,中国对外经贸合作空间布局也在发生变化。主要表现在中国与发达经济体的经贸往来发展趋缓,与新兴经济体和发展中国家的经贸往来将不断扩大。2008年以来,受美国次贷危机和欧债危机的影响,欧美日等发达经济体经济增长低迷甚至出现负增长。受此影响,中国与发达国家的外贸份额也逐步下降,其中,中国与美国外贸份额略有降低,从2000年的15.7%下降至2014年的12.9%;与欧盟28国外贸进出口额占中国总进出口额的比重较为稳定,大体保持在15%~16%的水平,2014年降至14.3%;与日本的外贸份额由17.5%显著降低至7.3%,大体下降了一半多。近年来中国与发达经济体进出口总额份额变化如图1所示。

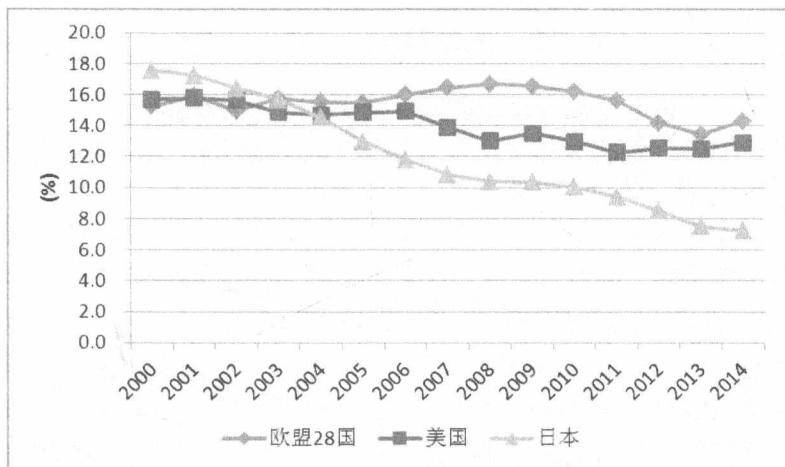


图1 2000年来中国与发达经济体进出口总额份额变化

Figure 1 Share change of total trade value of China and advanced economies since 2000

同期,中国与新兴经济体外贸份额则显著提升,以巴西、俄罗斯、印度、南非等金砖国家为例,中国与这些国家之间的外贸进出口份额有显著增长的趋势,从2000年的3.3%上升至2012年的7.8%,2014年略有回落至7.3%,特别是与巴西、印度和南非的外贸进出口额增幅较大。预计未来一个较长时间内,随着各国经济的发展,中国和新兴经济体各国之间的经贸往来和比重将继续增长,加强与新兴经济体之间运输系统建设是未来中国交通运输发展的重要内容。自2000年以来,中国与金砖国家进出口贸易份额变化如图2所示。

近年来,中国与发展中国家外贸份额则显著提升,其中与东盟十国的外贸份额提高了约2.8个百分点,与南亚、中亚、西亚、非洲、拉美及加勒比地区的外贸份额上升幅度较为显著,其中与西亚的外贸份额从3.4%提升至7.0%,与非洲从2.2%提升至5.2%,与拉美从2.7%提升至6.1%。中国与发展中国家的外贸进出口额所占比重都有不同程度的提高,其中与西亚、非洲、拉美及加勒比地区的比重提升更快,反映了近年来中国在能源、资源领域加快国际合作的步伐,未来与这些区域的外贸进出口额还有进一步上升的潜力。自2000年以来,中国与发展中国家进出口贸易份额变化如图3所示。

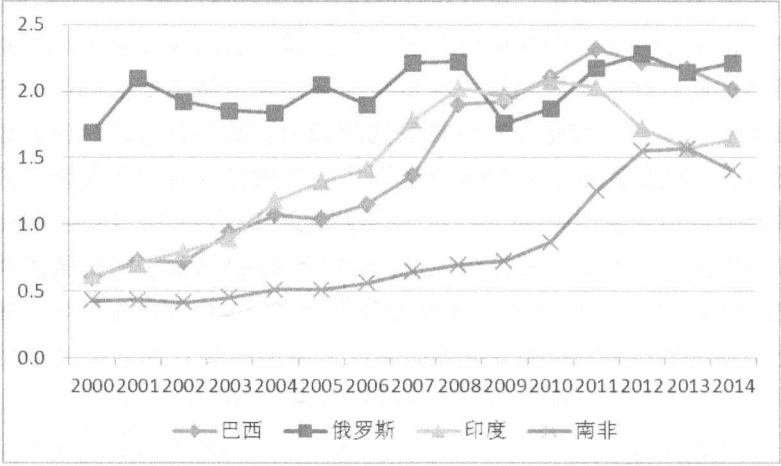


图2 2000年来中国与金砖国家进出口总额份额变化

Figure 2 Share change of total trade value of China and BRIC countries since 2000

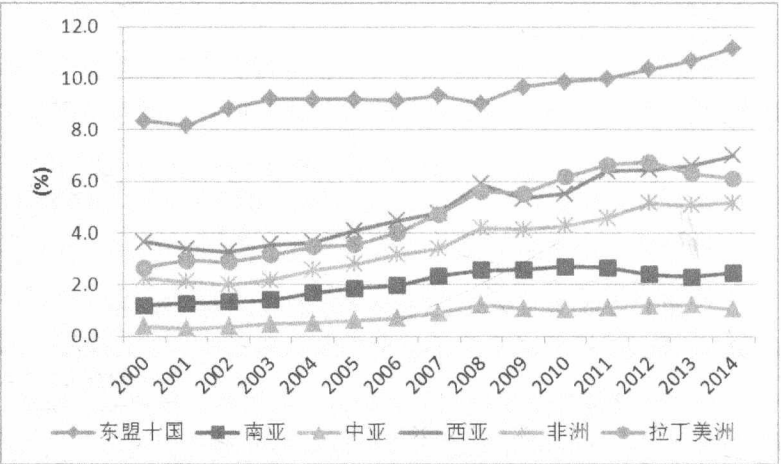


图3 2000年来中国与发展中国家进出口总额份额变化

Figure 3 Share change of total trade value of China and developing countries since 2000

综上所述，中国的对外经贸合作的区域分布，从过去较为集中于发达国家，正逐渐向环周边国家、地区以及非洲、中东、拉美等国家和地区扩散和转移，并逐步遍及全球。中国与新兴经济体和发展中国家的经贸往来将更加密切，外贸份额呈上升趋势，对外贸易空间分布的多样性趋势增强，是经济全球化趋势的一个表现，体现出中国经济融入全球经济的程度日益加深。

中国对外贸易数量在增长和空间布局的变化，对外贸运输系统产生了新的需求，与之相适应，中国的对外运输系统也需要相应的发展来满足这一需求。目前，中国通往周边的对外运输网络还很不通畅，不能完全适应中国对外经济格局变化的趋势，一个国家的交通运输网络特别是对外运输网络正逐渐成为国家竞争力的重要体现。为适应经济全

球化进程加快和中国对外贸易及经济合作空间布局的变化,需要实现与周边国家运输基础设施的互联互通,构建通畅的对外运输网络。此外,中国从中东、非洲、拉美进口的能源、资源还将进一步增长,与这些地区的经贸合作还会进一步加深,这也需要构建与之相适应的国际运输系统,满足未来中国经济发展的需求。

(二) 发达国家实施以科技创新为依托的“再工业化”的战略,对交通运输的互联互通提出了更高的要求

在经济全球化不断加快的进程中,原材料和产品跨国流动频繁,制造业企业在全球追逐最低劳动力成本,传统制造业在发达经济体中因成本高企,产品价格处于劣势,渐渐失去竞争力。20世纪80年代至今,发达国家经历了一个“去工业化”过程,制造业占本国GDP的比重和占世界制造业的比重持续降低,制造业逐渐向新兴经济体和发展中国家转移。1980年至2014年,美国制造业增加值占GDP比重从21%降低到13%;1991年到2014年,德国制造业占GDP的比重从27%降至21%。

过度依赖以金融业、房地产业为代表的虚拟经济,使美欧等发达国家在国际金融危机中受到了沉重的打击,主要发达经济体提出“再工业化”战略,即以高新技术为依托,发展科技先进产业,如先进制造技术、新能源、信息、生物、新材料、医疗、环保、海洋和空间等新兴产业,从而重新拥有强大竞争力的新工业体系,并用新一轮技术革命的成果引领和改造其他产业。可以说,“去工业化”去掉的是低附加值的加工制造环节,这次“再工业化”,实际上是对制造业产业链的重构,重点打造高附加值环节。

近年来,美国为了确保“再工业化”战略方针的顺利实施,已推出了一些相互配合的政策和措施,如大力发展新兴产业、鼓励科技创新、支持中小企业发展等,力图加快传统产业的更新换代和科技进步,以推动美国经济走向复苏。特别是美国倡导的工业互联网,将人、数据和机器连接起来,形成开放而全球化的工业网络,但其内涵已经超越制造过程以及制造业本身,跨越产品生命周期的整个价值链,涵盖航空、能源、交通、医疗等更多工业领域。欧洲的“再工业化”着重于加强制造业的竞争力,一是继续巩固与强化传统产业的某些环节和优势产业在技术、产品质量、品牌、环保等多方面的既有优势,二是努力在新兴技术产业的角逐中抢占制高点。如德国工业4.0战略,它是由集中式控制向分散式增强型控制的基本模式转变,目标是建立一个高度灵活的个性化和数字化的产品与服务的生产模式。全球制造业新一轮国际分工更加激烈。

世界将面临新一代的科技创新,科技创新的重大突破,又会推动世界经济和产业结构的重大调整,加快国际间产业转移的步伐。中国正面临国际产业转移步伐不断加快的局面,一方面要接受国际高新技术产业的转移,同时,随着中国经济转型、科技创新和产业升级,中国的新技术、新产品向发展中国家转移,在国际市场上寻求发展空间,实现产业升级。在产业双层面转移过程中,各种资源、原材料、产品零部件、产成品以及人员的国际间流动需求将更加旺盛,对交通运输的发展提出了更高的要求。

科技创新还将对各种运输方式的技术装备,包括固定设施和活动设施带来重大影响。随着新能源、新材料、节能环保、信息技术的发展,各种运输方式技术装备的创新发展,

各种运输方式的技术经济特性在不断变化。随着新能源的发展,新能源汽车包括混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车、氢动力汽车、生物能源汽车等,技术经济性能不断改善,新能源汽车的实用范围不断扩大。中国从21世纪初开始推进新能源汽车产业,2001年新能源汽车研究项目被列入国家“十五”期间的863重大科技课题,“十一五”提出“节能和新能源汽车”战略,高度关注新能源汽车的研发和产业化,“十二五”期间,新能源汽车开始进入产业化阶段,在全社会推广新能源城市客车、混合动力轿车、小型电动车。“十三五”期间将进一步普及新能源汽车、多能源混合动力车、插电式电动轿车、氢燃料电池汽车。随着新材料的使用,运输工具逐步实现轻型化,技术经济性能不断改善等等。可以预计,随着科技发展,各种运输方式技术经济性能改善,各种运输方式的使用范围将不断扩大,运输结构将进一步优化。

(三) 全球气候变暖及资源、环境等问题日益突出,对未来交通运输的发展方式提出新的要求

人类大量使用化石类燃料,随着全球化石燃料资源的日益减少,人类面临的能源短缺问题日趋严重。此外,废气的排在带来环境污染的同时,也会通过向大气中排放的二氧化碳等温室气体的增加,引起全球性的气候变暖,进而将会导致空气污染、冰川消融、极端气候、粮食减产、海平面上升、物种灭绝等灾难性后果。

目前,中国正处于全面建设小康社会的重要时期,随着经济持续增长,能源消耗还将继续增长,温室气体的排放也呈上升趋势。中国作为能源消耗和二氧化碳排放大国之一,承担着节能减排的重要责任。按化石燃料产品碳含量的比例征税,是实现减少化石燃料消耗和二氧化碳排放,并通过削减二氧化碳排放减缓全球变暖的有效措施。目前,世界上已有丹麦、芬兰、瑞典、荷兰、挪威等一些国家征收碳税,取得较好效果,另有一些国家和地区也在积极探索中。为应对日益突出的资源和环境的双重压力,未来中国也有可能适时开征碳税,这将有利于消耗化石燃料产生的外部负效应内部化,通过增加能源的使用成本以达到减少能源消耗的目的,是实现节能减排,促进建设资源节约型、环境友好型社会的有效的经济手段之一。

交通运输是能源消耗特别是化石能源消耗的重要部分,其石油消费量占全社会石油消费总量的比重较大,尾气排放也是环境污染和温室气体的重要来源之一。面对日趋强化的资源和环境两方面的约束,大力推进节能降耗和控制温室气体排放,是对交通运输发展提出的新要求。

为此,未来中国交通运输发展要大力推进运输结构优化,促进转变交通运输发展方式。就目前而言,轨道交通是唯一可以使用非石化类燃料的运输方式,而且运输能力大,占用土地等资源少,未来加快轨道交通发展是优化运输结构的核心内容。水路运输具有单位周转量能耗低的优势,加快发展水运也是未来优化运输结构的重要内容。今后,积极推进科技创新是交通运输发展面临的重要任务,包括提高汽车燃油经济性、研发和推广使用混合动力及替代燃料的新能源汽车,切实减少化石类能源的消耗和温室气体排放。

三、国内环境

在全面建成小康社会的发展过程中,交通运输业面临新的国内环境。交通运输作为经济社会发展重要的基础性、先导性、服务性产业,必须坚持优先发展,充分发挥先行官作用,以支撑小康社会的建设。

(一) 我国经济虽增速放缓,但仍将持续稳定较快发展,交通运输需求将不断扩大

进入 21 世纪以来,我国经济持续快速增长。近年来,受国际金融危机以及国内经济转型升级等影响,我国经济调整将进入阵痛期,经济增速正从高速增长转变为中高速增长,发展方式正从规模速度型粗放增长转向品质效益型集约增长,经济结构正从增量扩能为主转向调整存量、做优增量并存的深度调整来转变,发展动力正从传统的增长点转向新的增长点。

随着我国经济结构调整的顺利推进,经济内生动力的增长,我国经济调整还将进入阵痛期,经济增速有些放缓。发达经济体尤其是新兴工业化国家的历史经验表明,经济增长具有客观的倒“U”型增长规律。从国际经济发展看,尽管中东、北非局势动荡,欧债危机蔓延等一系列事件使世界经济从国际金融危机中调整和复苏步伐缓慢,但并未改变全球经济长期增长的总体趋势。此外,从中国国内的经济发展来看,受国际经济形势低迷和国内结构调整影响,经济增速有所放缓,但在投资和国内消费的支撑下,不可能大幅回落。参照联合国统计司、世界银行、中国社科院等机构的分析数据,预计“十二五”期间 GDP 增速达到 7.5% 左右,“十三五”期间 GDP 年均增速将达到 6.5% ~ 7.0% 左右。

2014 年我国人均 GDP 为 7575 美元,跻身世界中等收入国家的行列。参照联合国统计司、世界银行等机构的分析数据,预计到 2020 年我国人均 GDP 将达到 10000 美元,是我国的经济重要转折点,交通运输发展也将出现历史性转折。从国外经验看,工业化国家也大体经历了类似的历程,如日本,客运量增长速度由 1950 ~ 1960 年的 7.33% 下降到 2000 ~ 2008 年的 0.60%,此后运输增长逐渐趋于饱和。货运量增长波动较大,增速由高到低;进入 21 世纪以来,经济增速明显放缓,客运量仍呈缓慢上升趋势,而货运量则出现负增长态势。目前我国仍处于工业化中期的经济增长快速上升期,对比日本和英国等国的运输需求增长规律,未来我国运输需求规模有巨大的上升空间。

(二) 我国经济结构战略性调整,需求结构、产业结构、产品结构将不断变化,对运输服务提出新的要求

未来,我国的经济发展方式将不断转型升级,经济结构将由二产带动向一、二、三产协调带动转变,服务业将成为我国经济社会发展的主导产业。预计到 2020 年,我国三次产业比重可能为 8:38:54,战略性新兴产业增加值占国内生产总值比重可能达到 15% 以上。未来交通运输货物结构将发生变化,大宗货类如钢铁、铁矿石、煤炭等运量增速将放缓,高附加值的货类运量将不断增加。特别是移动互联网、物联网、云计算、大数

据等现代信息技术的应用,对运输需求无论在总量上、品质上、地区分布上都将产生重大变化,这需要交通运输业加快发展与之适应。

随着我国工业化进程的推进和受国内外环境的制约,贯彻落实科学发展观,实现可持续发展,我国的经济发展方式将不断转型升级,推动经济结构调整,包括改善需求结构,优化产业结构,已经成为经济发展的必然过程。在这一过程中,需求结构、产业结构、产品结构的不断变化,以及信息技术的不断发展,将不断对运输提出新的需求。第一,需求结构变化对交通运输业的影响。参考美、日、韩等发达国家的需求结构变化情况,特别是党的十八大报告提出“要牢牢把握扩大内需这一战略基点,加快建立扩大消费需求长效机制,释放居民消费潜力,保持投资合理增长,扩大国内市场规模”。国内需求不断增长,以及各个区域对产品种类和质量的不断提升,对交通运输业在数量、品类、质量上将提出更高需求。第二,产业结构变化对交通运输业的影响。参考借鉴美、日、韩等发达国家产业结构变化的情况,未来随着我国工业化进程的推进,转变经济发展方式和调整经济结构战略的实施,我国三次产业比重变化的总体趋势是:一产比重将缓慢降低,二产比重继续降低,三产比重将显著升高。服务业包括生产性服务业和生活性服务业,未来将进入持续大发展、大繁荣时期。我国逐步进入后工业化时期,轻工业比重将不断升高,重工业比重将不断降低。第三,战略性新兴产业对交通运输业的影响。随着经济结构的调整和产业转型升级,特别是创新驱动战略的实施,我国将加快培养发展战略性新兴产业,包括节能环保产业、新一代信息技术产业、生物产业、高端装备制造业、新能源、新材料、新能源汽车等将快速发展。预计到2020年,战略性新兴产业增加值占国内生产总值比重可能达到15%以上。因此,高技术含量、高附加值的产品比重将不断增加,交通运输要满足相应的服务需求。第四,信息技术对交通运输业的影响。近年来,以信息技术为代表的高新技术快速发展与广泛应用极大地推动了经济社会的发展。同时,信息技术对交通运输业的影响也显而易见,信息技术将同汽车的发明一样等同重要,未来,信息技术不仅改变着交通运输供给侧管理,也影响着交通需求侧的管理。近年来出现的互联网、移动互联网、物联网、云计算、大数据等现代信息技术,将全面提升交通运输系统的感知、融合、协同、智能化水平,全面打造智慧交通。

(三) 区域协调发展的持续推进,区际运输需求将不断增长

缩小区域发展差距、优化空间布局和提高资源空间配置效率的区域协调发展是国民经济社会发展的重大问题。同时,统筹区域协调发展是全面建设小康社会建设的重大战略任务,不仅关系到全国各族人民共享改革开放成果,也是关系到国家长治久安和中华民族伟大复兴,具有重大现实意义和深远的历史意义。

1. 区域差异基本状况

我国地域辽阔、人口众多,各种资源禀赋空间分布不均,形成了区域间的巨大差异。2014年我国东部地区国土面积为91.6万平方公里,约占全国的9.5%;人口总量占全国38.1%,经济总量占全国51.2%。资源方面,以影响我国经济社会发展的重要能源资源煤炭为例分析,东部地区储量仅占6.3%,产量占8.1%,大量的煤炭资源分布在中部地

区的晋蒙及西南、西北的部分省区,晋、蒙两地煤炭产量约占全国的46.8%。东部地区人口密度为566人/平方公里,分别是中部地区、东北地区、西部地区的1.6倍、4.1倍、10.6倍,自然禀赋与经济社会布局之间存在显著的差异。从经济地理条件分析,东、中(东北)、西部地区平均地势依次升高,平均降水量递减;西部及中西部地区自然条件相对恶劣、生态环境脆弱,而东部地区邻近太平洋,土地资源优良、开发潜力和区位条件较为优越;但西部及中西部地区在矿能、土地、旅游等资源具有一定的特色优势。为适应经济社会的发展、人与自然生态环境的和谐共处,区域协调发展势成必然。

2. 区域协调发展进程

改革开放前,在国际上两大阵营对抗以及备战、备荒的方针指引下,工业向西部转移。在改革开放先南方后北方、先东部再西部逐步开放的进程中,西部逐步开放。上世纪末,为促进地区平衡发展,国家实施了西部大开发、中部崛起、振兴东北老工业基地、继续加快东部地区发展的区域发展战略,加快西部、中部、东北地区经济社会发展提上重要议事日程。进入21世纪以来,我国中西部地区经济发展取得了较大的进步,经济发展明显加快;“十二五”头两年中部、东北和西部地区经济继续保持两位数的增长趋势,东部地区经济增速继续下降。与此同时,西部、东北及中部地区的人均GDP增速高于东部地区,并呈现扩大趋势。2000年以来,中、西部地区人均GDP不仅长期低于全国平均水平,且绝对差异不断扩大;2014年东—中、东—东北和东—西之间的相对差距分别为1.8:1、1.3:1和1.8:1,绝对差距分别为28858元、14740元和29620元。

3. 地区协调发展趋势

2014年我国东部、中部、东北和西部地区的固定资产投资总额分别为206454万元、124112万元、46095万元和129171万元,分别占全国总投资额的比重为40.8%、24.5%、9.1%和25.5%。随着我国区域协调战略的逐步推进,中西部地区投资增速明显快于东部地区,且投资比重逐年提升,这有利于促进我国地区间的协调发展。

伴随我国区域经济格局的形成,区域间的运输联系不断增强。以铁路为例,2005年区域间国家铁路货运量为10.9亿吨,2013年达到15.8亿吨,增长了42.6%;其中东—中部之间增长了27%、东—西部之间增长了54%、中—西部之间增长了76%、西部—东北之间增长了159%。发挥区域经济特色,形成优势互补,优化空间开发与集约利用是我国经济社会未来发展的一项长期任务。基于主体功能区的区域优化发展,经济社会集聚区之间的活动数量不断增长、活动范围增长、资源配置进一步集约化;与此同时,我国对资源型城市、民族地区、革命老区等问题区域的政策支持,也在一定程度上促进这些区域的对外交流。因此,未来我国区域间互补性呈增强趋势,产业关联度增加,空间运输联系稳步提升,区际运输需求仍将保持旺盛态势。

(四) 我国新型城镇化进程加快,城镇体系不断扩大,城市间、城镇间及城市化地带运输需求将不断增长

1. 我国城镇化进程不断加快

2014年我国城镇化率为54.77%,城镇化进程加速,与全球平均水平大体相当。为