

擘画“十五五”交通发展蓝图： 从“规模扩张”迈向“内涵式发展”

■中国城市报记者 王楠

2025年作为“十四五”规划的收官之年，具有承前启后的关键意义。回顾《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》中“到2025年，综合交通运输基本实现一体化融合发展”等明确部署，我国正以稳健步伐持续完善交通体系的“经纬脉络”。

“十五五”时期，交通领域的发展方向与战略布局备受关注。近日，中国城市报记者在北京交通大学主办的“2025明湖论坛：‘十五五’可持续交通发展研讨会”上，听取和采访多位专家谈及交通领域的规划建议、发展目标及面临的挑战。

值得注意的是，12月15日，交通运输部召开党组会和部务会，提出要全面贯彻党的二十届四中全会精神，做好“十五五”交通运输规划的编制工作。

基建提质 筑多元交通稳固根基

现阶段，我国交通基础设施建设成果斐然，铁路网纵横交错、广泛覆盖，公路网四通八达延伸至各地角落，航空运输维持着高效便捷的服务水准，水运通道畅通无阻，为经济社会的高质量发展筑牢坚实根基。

“在蓬勃发展的交通大格局中，传统公路交通领域正经历着深刻变革，‘人、车、路、能’的关系不断重构，公路运输逐渐朝着‘智能、高效、绿色、互联’的方向大步迈进。”北京交通大学国家交通发展研究院院长助理周晓雪分析

称，交通出行已不再局限于“到达目的地的工具”这一传统认知，而是升级为“个性化、无感知、高安全”的服务场景。同时，可持续交通发展对全球发展意义重大，从助力消除贫困、确保“人享其行”，到完善物流网络、实现“物畅其流”，再到通过基建互联互通重塑经济版图，交通先行在区域协调、贸易畅通以及人与自然生命共同体构建等方面都发挥着深远而关键的作用。

交通运输部水运局二级巡视员周亮针对“十五五”时期水运发展提出一系列针对性建议。他认为，要科学求变、积极应变，全面提升水运安全标准，大力促进内河航运高质量发展，着力培育发展水运领域新质生产力，深入推进水运领域提质降本增效工作。同时，健全水运安全发展体系，深化水运领域关键改革，以加快谱写交通强国水运发展新篇章。

对于航空领域的规划方向，北京交通大学民航运输系教授李艳华建议，中国民航的发展核心应由“做大规模”转向“提升效能”，发展路径从“要素驱动”转向“创新驱动”。同时，随着低空经济的兴起，民航可进一步深入推进与旅游、物流、高端制造等相关产业的合作，从而形成“大交通、大产业”融合发展的新格局，努力实现从追赶到引领的伟大跨越。

铁路货运领域同样在改革发展中不断探索前行。过去数年，铁路货运改革成效显著。中国国家铁路集团有限公司货运部副主任周世墩表示，全程联运、多式联运是减少物流中间环节、降低全社会

物流成本的重要途径，因此需大力发展铁水联运、铁公联运以及国际联运全程物流。他还提到，价格是物流市场最为敏感且灵活的因素，通过建立完善与市场全面接轨、灵活变动的市场化价格体系，紧跟市场变化及时调整价格策略，持续保持铁路总体运价稳定，进而推动实现铁路货运价格市场化。在铁路“走出去”战略部署实施中，中国铁路国际有限公司副总经理张超认为只有协同合作，才能有力推动国际运输通道建设，提升我国交通“走出去”的质量和效益。

法治护航 强交通发展多管齐下

2022年以来，中国交通运输法治建设进程显著加快，在健全综合交通法规体系方面持续发力，不仅稳步推进整体统筹规划，还加速重点领域立法工作，为交通强国建设筑牢了坚实的法治根基。

北京交通大学法学院副教授王侯璇表示，我国在现代综合交通运输法律体系建设上成果突出，已形成由跨运输方式、铁路运输、公路运输、水路运输、民航运输、邮政等六个系统构成的综合交通法规体系框架，构建起较为完备的法律系统。针对近年来智慧交通、绿色低碳交通以及共享经济等新业态崛起带来的新问题，有关部门积极作为，通过统筹推进交通法治政府部门建设，深化交通领域“放管服”改革，优化交通运输营商环境，持续推进综合行政执法改革等举措，有力促进了行业治理体系和治理能力现代化，为加快建设交通强国提供

了强有力的法治保障。

围绕交通站点无障碍通道、电梯、盲道等设施的设置环节，全国人大常委会委员、中国助残志愿者协会会长吕世明认为，国家战略谋划与无障碍、适老化的“双向奔赴”蕴含着巨大发展潜力。当前，亟需着力打破无障碍、适老化领域存在的痛点难点卡点堵点问题。具体而言，要加大无障碍环境建设法的落地实施力度，强化无障碍环境建设标准，提升无障碍环境建设的社会信用度，同时积极培育无障碍环境典型示范案例，以推动相关领域高质量发展。

国家开发银行原行务委员、国家开发银行信贷管理局原局长袁英华从金融支持的角度提出见解。他表示，交通强国建设离不开长期稳定的金融支撑，构建“政策引导、协同赋能、精准滴灌、多元供给”的多维金融服务体系至关重要。袁英华建议，通过政策引导强化协同效应，聚焦交通基础设施、智慧交通、绿色交通等重点领域，拓宽资金渠道。同时，以科技创新、模式创新为支撑，推动综合交通高质量发展，最终建成人民满意、保障有力、世界前列的现代化综合交通体系。

融合聚势 绘综合交通协同新篇

“交通强国的‘强’首先体现在基础设施网络效能和韧性上，需注重网络的整体效率和结构性平衡，提升‘软连接’，发展多式联运，推进一体化衔接。网络韧性需重点关注综合交通与单一运输方式抗风险能力的差异。”中国地

方铁路协会会长黄民说，他认为应以科技创新驱动交通产业体系现代化，抢占智慧交通制高点，发展智能铁路、智慧公路、智慧港口、智慧民航，打造“数字孪生”交通网络；锻造绿色交通产业链，加快新能源、清洁能源装备在交通领域的应用；培育智慧物流、通用航空、交通数据服务等新业态健康发展。在服务国家大局、保障民生底线、深化对外开放中推进交通运输服务的均等化和国际化。以增强法治保障、加强标准引领为抓手，构建现代化综合交通治理体系。

实际上，现代化综合交通治理体系正逐年加快推进进程。据悉，“十四五”时期，国家综合立体交通网主骨架的“6轴7廊8通道”建成率已经超过90%。截至2024年底：铁路营业里程达16.2万公里；公路总里程达549万公里；高等级航道通航里程达1.76万公里。

对于当前综合交通体系的建设成就，原交通部副部长、“老交通”智库主任胡希捷认为，基础设施网络更加完善、运输服务更加便捷高效、技术装备更加先进、开放合作更加深入，为加快建设交通强国奠定了坚实基础。但综合交通不是“拼图”，而是“熔炉”，只有让各种运输方式真正“融为一体”，才能熔铸交通强国的“钢筋铁骨”。

如何推动综合交通体系实现深度融合？多数观点表示，在聚焦公路、水路、航空等传统运输方式协同发展的基础上，信息化成为促进融合进程的关键要素。全国政协委员、北京交通大学教授钟章队分析称，融合发展是现代化建设关键路径，我国交通、信息、能源三大基础设施网络均已形成规模优势，部分领域位居全球前列，正朝着绿色化、智能化方向加速推进。然而，三大基础设施网络融合发展，面临引领和支撑中国式现代化快速发展需要、民生与消费需要、未来内生技术发展需要，以及协同机制缺失、设施与技术瓶颈和商业模式单一难题。“规划协同是三网融合基础，设施升级是三网融合关键，技术攻坚是三网融合支撑，产业培育是三网融合动力。面对新形势、新要求，必须以更大决心、更强力度、更实举措，加快推进三网融合发展，为全面建设社会主义现代化国家提供坚实的设施支撑。”钟章队说。

浙江瑞安：永宁大桥建设如火如荼

12月17日，在浙江省瑞安市，永宁大桥建设如火如荼。永宁大桥是浙江省“三桥合一”的双层特大桥，北起飞云江北岸瑞光大道，南至飞云江南岸纬五路附近，全长约3.12公里，其中跨江范围长约1.1公里，大桥建成后，上层是六车道快速路，下层中间是轨道，两侧是一级公路，是集市域铁路、快速路、一级公路、非机动车道及人行通道等多功能于一体的复合型过江通道。

人民图片

