

新发展格局下综合交通运输体系对区域经济发展的影响与优化路径

李峰

山东高速临沂发展有限公司, 中国·山东 临沂 276037

摘要: 本文基于新发展格局背景系统探讨了综合交通运输体系对区域经济协调发展的影响机制与优化路径, 研究表明, 综合交通运输体系通过“时空压缩效应”“要素流动效应”“产业协同效应”和“制度创新效应”四大机制促进区域经济协调发展。通过对胶东经济圈、鲁南经济圈、济郑高铁经济带等山东典型案例的分析, 揭示了不同区域交通一体化模式的差异化特征, 最后从规划协同、设施联通、服务共享、数字赋能和制度创新五个维度提出了优化路径, 为推动山东区域经济高质量协调发展提供理论支撑和政策建议。

关键词: 新发展格局; 综合交通运输体系; 区域经济协调发展; 影响机制

Influence of comprehensive transportation system on regional economic development under the new development pattern and its optimization path

Li Feng

Shandong Expressway Linyi Development Co., Ltd, China Shandong Linyi 276037

Abstract: Based on the background of the new development pattern, this paper systematically discusses the influence mechanism and optimization path of the integrated transportation system on the coordinated development of regional economy. The research shows that the integrated transportation system promotes the coordinated development of regional economy through four mechanisms: time-space compression effect, factor flow effect, industrial synergy effect and institutional innovation effect. Through the analysis of typical cases in Shandong, such as Jiaodong Economic Circle, Lunan Economic Circle and Jizheng High-speed Railway Economic Belt, this paper reveals the differentiated characteristics of different regional transportation integration modes, and finally puts forward the optimization path from five dimensions: planning collaboration, facility connectivity, service sharing, digital empowerment and institutional innovation, which provides theoretical support and policy suggestions for promoting the high-quality and coordinated development of Shandong regional economy.

Keywords: New development pattern; Comprehensive transportation system; Coordinated development of regional economy; Influence mechanism

0 引言

在新发展格局构建过程中, 区域经济协调发展是实现高质量发展的重要支撑, 而综合交通运输体系作为连接生产、分配、流通、消费各环节的“大动脉”, 在促进区域经济协调发展中发挥着基础性、先导性和战略性作用。当前山东省区域发展不平衡不充分问题依然存在, 胶东经济圈与鲁西地区发展差距较为明显, 需通过完善综合交通运输体系来打破行政壁垒、优化要素配置、促进产业协同, 从而推动形成优势互补、高质量发展的区域经济布局。学术界对交通与区域经济发展的关系已有较多研究, 但多数聚焦于单一交通方式或局部区域影响缺乏对新发展格局下

综合交通运输体系与区域经济协调发展关系的系统性探讨, 特别是对山东跨行政区域交通一体化的制度创新、数字赋能等新机制研究不足^[1]。本文基于新发展格局背景, 通过理论分析与案例研究相结合的方法系统考察综合交通运输体系对山东区域经济协调发展的影响机制并提出针对性的优化路径, 为促进山东区域经济高质量协调发展提供理论参考和政策建议。

1 新发展格局下综合交通运输体系的内涵与特征

1.1 多式联运的集成性

强调铁路、公路、水运、航空等多种运输方式的有

机衔接和高效转换,通过“铁水空”多式联运实现运输资源的优化配置,山东省积极推进“铁水空”多式联运体系建设,例如青岛港海铁联运连续多年保持全国领先,2023 年完成海铁联运量突破 200 万标箱,这种集成性运输体系能够显著降低物流成本、提高运输效率,为山东区域经济协调发展提供基础支撑。

1.2 跨区域协同的制度性

打破行政区划限制,通过制度创新推动跨市域交通一体化发展,山东省内“一群两心三圈”区域发展格局中的交通互联互通规划,以及山东省与周边省份协同推进黄河流域交通一体化发展,都标志着跨区域交通协同进入制度化、体系化阶段^[2]。如《鲁豫毗邻地区交通运输协同发展合作协议》的签署,为山东与周边省份的交通一体化提供了制度保障。

1.3 数字赋能的智能性

充分利用数字技术整合、赋能交通运输体系打造数字化平台提升协同效率,山东港口集团打造的“云港通”平台实现了集装箱业务全程线上化,2023 年线上办单量占比超过 90%。济南、青岛等城市推进的交通大脑建设,通过大数据优化城市交通运行,这些数字赋能显著提升了物流效率、降低了交易成本,为山东区域经济协调发展注入了新动能。

1.4 绿色低碳的可持续性

注重运输结构调整和绿色低碳转型,推动交通运输与生态环境协调发展,山东省优化运输结构,推进“公转铁”“公转水”,2023 年铁路、水路货运量占比同比提高 2 个百分点。青岛港建成全国首个“氢+5G”智慧绿色码头,这种绿色低碳发展模式有助于实现经济效益与生态效益的统一,综合交通运输体系的这些特征使其在新发展格局下能够更好地发挥连接国内国际双循环的纽带作用,为山东区域经济协调发展提供强有力的支撑,随着“轨道上的胶东经济圈”、济郑高铁经济带等区域交通一体化项目的推进,综合交通运输体系正在重塑山东区域经济发展格局。

2 综合交通运输体系对区域经济协调发展的影响机制

综合交通运输体系通过多种机制影响区域经济协调发展,深入理解这些机制对于优化交通资源配置、促进区域协同发展具有重要意义^[3]。基于理论分析和山东典型案例研究,本文提炼出综合交通运输体系影响区域经济协调发展的四大核心机制。(见图 1、图 2)

2.1 时空压缩效应: 重构区域地理格局

综合交通运输体系通过显著缩短时空距离,重构区域地理格局,高铁等快速交通方式产生的“时空压缩效应”使分散的经济活动能在更广范围内高效组织^[4]。例如济郑高铁山东段通车后,济南至郑州最快运行时间大幅缩短实现“半日可达”,这种变革不仅改变出行方式更重塑资源配置逻辑,催生新型区域经济形态,胶东经济圈依托高铁形成“同城效应”,青岛总部、烟台生产基地与潍坊研发中心构成完整产业链,济郑高铁开通后工程师可实现当日往返会商,客商能半天完成跨区域考察签约,显著加速人才、技术等要素流动,同时时空压缩促进公共服务均等化:济南优质医疗资源通过远程诊疗覆盖鲁西南地区,鲁西南地区教育资源借助在线课堂惠及济南,形成“资源跟着需求走”的创新模式,有效缩小区域发展差距,为深度协作奠定基础。

2.2 要素流动效应: 优化区域资源配置效率

综合交通运输体系通过降低要素流动成本推动人才、资本、技术等生产要素在区域间高效配置,进而提升资源利用效率。交通条件的改善能显著降低要素流动的摩擦成本使生产要素按市场规律自由流动,流向边际产出更高的地区 and 产业。比如胶东经济圈与省会经济圈高铁网络的形成,让科研院所、创新团队、技术人才等创新要素可在区域内高效配置,为区域创新能力提升及创新成果跨区域转化应用提供保障。要素流动效应在跨区域产业链协同中表现突出,像临沂“齐鲁号”欧亚班列通过多式联运数字化平台,实现“一次委托、一口报价、一票结算、一单到底”的物流新模式,节省中间环节时间,高效物流体系促进生产要素跨区域优化配置,提高产业链协同效率,同时该效应还体现在劳动力市场区域一体化上,便捷交通扩大劳动者就业半径,济郑高铁开通后沿线将形成更统一的劳动力市场,劳动者能依自身技能和市场需求在更广阔空间选择就业,缓解结构性就业矛盾提高人力资源配置效率。

2.3 产业协同效应: 促进区域分工与合作

产业协同效应推动区域分工与合作,综合交通运输体系通过降低交易成本促进区域产业分工协作,形成优势互补、错位发展的产业格局。交通条件改善使产业链各环节依比较优势重组,推动产业从同质化竞争转向差异化协同^[5]。如山东半岛城市群高铁网络促成青岛专注海洋经济与高端制造、济南做强信息技术与总部经济、淄博发展新材料产业的分工提升效率且避免资源浪费,该效应在特色产业中明显,鲁南经济圈沿线城市依托资源禀赋推动产业升

级,将特色资源转化为经济优势。济郑高铁沿线的菏泽牡丹产业借助高铁带来的便利交通开发出牡丹化妆品、牡丹籽油等高端产品,推动特色产业向价值链高端攀升。产业协同效应还体现在跨区域产业集群形成上,胶东五市借交通一体化促进产业协同,打破行政壁垒形成更大产业集群,提升区域竞争力。

2.4 制度创新效应:破除区域行政壁垒

制度创新效应能破除区域行政壁垒,综合交通运输体系通过推动制度创新,为区域协调发展提供制度保障。跨区域交通一体化涉及多行政主体,需以制度创新协调利益、建立协同机制,如《山东省综合交通网中长期发展规划》为省内跨区域协同提供参考,其体现在规划协同上,山东推进多式联运时强化规划系统性与设施联通避免重复建设;还体现在治理机制上,山东港口集团一体化改革构建统一大市场,推动“大交通”管理融合形成协同合力。综合交通运输体系通过这四大机制相互配合、协同作用共同促进区域经济协调发展,在实践中,需要根据山东不同区域的特点和发展阶段,有针对性地强化特定机制的作用,以最大程度发挥综合交通运输体系对区域协调发展的促进作用。

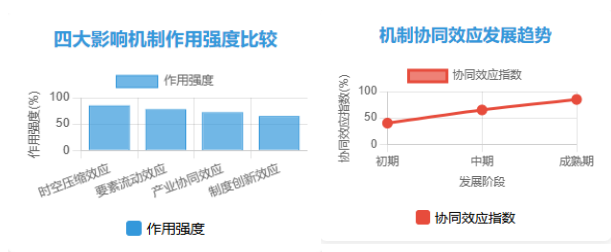


图1

图2

3 综合交通运输体系促进区域经济协调发展的典型案例

3.1 胶东经济圈交通一体化案例

胶东经济圈包括青岛、烟台、潍坊、威海、日照五市,通过打造“轨道上的胶东经济圈”,规划建设潍烟高铁、莱荣高铁、青岛至日照高铁等项目,形成“1小时通勤圈”。青岛作为国际性综合交通枢纽城市,与烟台、潍坊等全国性综合交通枢纽城市功能互补形成多层次枢纽体系,通过港口一体化改革,青岛港、日照港、烟台港等整合为山东港口集团,2023年货物吞吐量超16亿吨,居全球第一,这种交通一体化模式促进了海洋经济、高端制造等产业集群发展,2023年胶东经济圈GDP占全省比重超过40%,成为推动山东省经济发展的重要增长极。

3.2 鲁南经济圈高铁经济带案例

日兰高铁开通后,临沂至济南最快运行时间从3小时缩短至1小时,至北京最快仅需3小时,革命老区融入全国高铁网,高铁带来的时空压缩效应为沿线特色产业发展创造了新机遇。临沂商贸物流通过“齐鲁号”欧亚班列与高铁快运协同发展,2023年物流总额突破3万亿元。菏泽牡丹产业借助高效物流体系实现鲜切花48小时直达北上广深高端市场。鲁南经济圈各市依托高铁网络深化与黄河流域城市合作,共建沿黄陆海大通道。

3.3 济郑高铁经济带案例

济郑高铁山东段的开通加强了山东与中原地区的联系,高铁带来的时空压缩效应为沿线城市的产业升级和协同发展带来机遇,例如聊城依托当地的农业和制造业基础,借助济郑高铁加强与郑州在农产品加工、装备制造等领域的合作,推动产业向高端化发展;济南则通过济郑高铁进一步拓展其在金融、科技服务等领域的辐射范围,促进区域间要素的流动和产业的协同实现优势互补。

4 新发展格局下综合交通运输体系的优化路径

4.1 强化规划协同,构建一体化交通网络

强化规划协同是构建一体化交通网络的前提,需打破行政区划限制编制跨区域综合交通规划,实现不同地区、运输方式规划的有效衔接。可借鉴山东在推进“一群两心三圈”交通互联互通规划中的经验加强规划协同与设施联通,参考《山东省综合交通网中长期发展规划》的顶层设计,从全省整体谋划交通布局,避免各自为政和重复建设,同时注重前瞻性,预留发展空间以适应未来需求,最终形成如山东正在构建的多层次、一体化的交通网络提升系统效率与韧性,例如加快构建“三横四纵”综合运输通道,强化济南、青岛两大枢纽城市的交通辐射能力,加强三大经济圈之间的交通联系。

4.2 推进设施联通,完善多式联运体系

推进设施联通是完善多式联运体系的物质基础,需聚焦关键通道和枢纽建设补齐交通短板。如山东推进京沪高铁二通道、济滨高铁等重点项目,应按“零换乘、零接驳”理念优化布局,加快“铁水公空”基础设施成网,推广临沂“齐鲁号”欧亚班列的多式联运数字化平台模式以提高联运效率,需根据山东不同区域特点差异化布局:在胶东经济圈,进一步完善城际通勤交通提升区域内部的交通便捷性;在鲁西地区,加强干线交通建设提高与省会经济圈、胶东经济圈的连接效率。对黄河流域等特殊区域,加大交

通基础设施建设的倾斜支持，同时兼顾生态效益，借鉴山东推进“公转铁”“公转水”的模式推动绿色低碳发展，实现经济效益与生态效益统一。

4.3 促进服务共享，提升运输服务质量

促进服务共享需从客运与货运两方面发力提升运输服务质量，客运领域应推动服务优质普惠，如济南、青岛等城市优先发展城市公交，加强交通拥堵治理提升公共交通的适老化水平，提高公共交通吸引力与均等化程度。货运领域聚焦降本增效，深化青岛港、日照港等港口与铁路的合作，打造高效联运线路拓展国际物流供应链；关注冷链、应急等特殊物流需求，如依托山东的农业和制造业优势，完善冷链物流网络保障农产品和工业产品的运输时效减少损耗，同时深化城乡交通一体化，建设农村客货邮融合站点，畅通城乡“微循环”，缩小城乡发展差距。

4.4 加强数字赋能，推动智慧交通发展

加强数字赋能是推动智慧交通发展的关键，需建设全省综合交通运输“智慧大脑”平台实现交通数据的整合与共享，涵盖铁路、公路、水路、航空等多种运输方式的数据实现大宗商品交易、结算、物流全程数字化与可视化。推进交通基础设施数字化转型升级，借鉴山东港口“云港通”和济南、青岛交通大脑的经验，聚焦重载交通、旅游交通等领域提升通道通行效率与应急响应效率，提高公众出行满意度。拓展自动驾驶、智能建造等智慧交通应用场景，推进智慧高速示范工程，最终构建“数字孪生”交通系统实现虚实交互的智能化管理，促进运输方式无缝衔接与效率提升。

4.5 创新体制机制，强化协同发展合力

创新体制机制是强化协同发展合力的制度保障，需加强省级统筹压实跨部门、跨行业、跨主体的工作责任，通过工作调度与跟踪督办打通交通建设和运营中的堵点卡点提高效率，探索跨区域协同治理模式，如山东省在推进“一群两心三圈”交通一体化过程中的协同治理经验，以及与周边省份在黄河流域交通一体化中的合作模式为类似地区提供参考，打破行政壁垒。深化“放管服”改革，以构建交通运输统一大市场为契机推动“大交通”管理格局深度融合，探索集约高效的综合管理体制，最终形成政府引导、企业主体、市场运作的多元协同治理格局，调动各方积极性，凝聚促进山东区域协调发展的强大合力。（见图 3）

促进山东区域经济协调发展
1. 强化规划协同 构建“一群两心三圈”一体化交通网络，推进“三横四纵”综合运输通道建设，强化跨区域规划衔接
2. 推进设施联通 完善多式联运体系，补齐鲁西等地区交通短板，加强综合枢纽建设，推动绿色低碳转型
3. 促进服务共享 提升客运普惠服务，推动货运降本增效，完善冷链物流网络，深化城乡交通一体化
4. 加强数字赋能 建设“智慧大脑”平台，推进基础设施数字化，拓展智慧交通应用场景，构建“数字孪生”系统
5. 创新体制机制 强化省级统筹，探索跨区域协同治理，深化“放管服”改革，形成多元协同治理格局

图3 新发展格局下综合交通运输体系优化路径

5 结语

本文系统研究了综合交通运输体系促进山东区域协调发展的作用机制与实践路径。研究表明，时空压缩、要素流动、产业协同和制度创新四大机制共同作用，推动山东区域协调发展，这一过程呈现出机制复合性、路径多样性和效应累积性特征。通过对胶东经济圈、鲁南经济圈、济郑高铁经济带等山东典型案例的分析，验证了不同区域差异化发展模式的可行性。研究构建了“机制－路径－效应”理论框架，提出规划协同、数字赋能等五大优化路径为山东制定相关政策提供系统解决方案。未来研究应重点关注交通与产业升级、智慧交通发展等交叉领域，实践中山东需坚持系统推进与精准施策相结合，随着综合交通体系的不断完善，山东区域发展将形成新格局为高质量发展提供重要支撑。

参考文献：

[1] 李明星, 赵金宝, 徐月娟, 刘文静, 姜嘉伟. 交通运输与经济发展水平的耦合协调度分析[J]. 山东理工大学学报(自然科学版), 2023,37(1):34-40.

[2] 李航. 南阳市“十四五”现代综合交通运输体系及枢纽经济发展规划研究[J]. 交通企业管理, 2025,40(1):12-15.

[3] 窦海真, 邹瑞雪, 康露. 新质生产力赋能成渝地区双城经济圈体育产业高质量发展的理论逻辑与实施路径[J]. 中国商论, 2025,34(12):82-86.

[4] 向鹏成, 杨斯迈, 袁永奇. 西部区域重大交通基础设施互联互通协同发展的挑战与推进路径[J]. 重庆大学学报(社会科学版),2024,30(6):26-40.

[5] 刘鹏. 交通运输对区域经济发展的影响与促进作用分析[J]. 产业创新研究, 2025(5):39-41.

作者简介：李峰（1974.09-），男，汉族，山东日照人，本科。