

新 驰 观 察

2022 年第 1 期（总第 11 期）

2022 年 4 月 7 日

交通强国建设试点任务的解构分析与推进建议

2019 年 11 月，交通运输部发布《关于开展交通强国建设试点工作的通知》，启动交通强国建设试点工作。截止到 2021 年 11 月，交通运输部共批复了三批次、共 67 家试点组织单位报送的 72 份交通强国建设试点任务文件（含增补）。对照《交通强国建设纲要》《交通强国建设试点任务领域》等文件要求，我们对已经公开的 64 家试点组织单位的 69 份交通强国建设试点任务要点文件（含增补）进行系统归纳，围绕交通强国建设试点的特征和趋势进行深入分析，编制了《交通强国建设试点的任务解构分析与推进建议》报告（附后）。主要情况和结论建议如下，供试点实施评估和完善工作参考。

一、交通强国建设试点整体情况

交通运输部批复的三批次、72 份交通强国建设试点任务（含增补）意见中，共涉及 67 家试点组织单位、332 项试点任务、886 项具体试点内容、437 家具体实施单位。

表 1 试点整体情况统计

关键属性指标	统计值
试点组织单位	67 家
试点任务	332 项
具体试点内容	886 项
具体实施单位	437 家

67 家试点组织单位中，共有省级政府部门 32 家、部属机构和企事业单位 12 家、地市级政府部门 5 家、国有企业 10 家、非国有企业 1 家，另外还有 7 家高校。437 家具体实施单位中，数量最多的是各级政府部门，占比 73%。332 项试点任务、886 项具体试点内容和 437 家具体实施单位的主要属性标签值和分布情况详见《交通强国建设试点任务的解构分析与推进建议》。

二、交通强国建设试点任务分布情况

（一）从强国建设 9 大任务类型看，“完善治理体系，提高治理能力”位居首位。

依据《交通强国建设纲要》部署的 9 大任务体系，“完善治理体系，提高治理能力”相关任务高居首位，占全部试点内容的 25%，重点涵盖农村公路建管养、交通投融资制度、交通运输综合执法、跨区域协调机制、安全风险监管等领域制度体系创新和体制机制改革。“科技创新富有活力、智慧引领”和“基础设施布局完善、立体互联”相关任务出现频次位列二、三位。

（二）从 4 大任务领域看，“一流管理”和“一流技术”更

受关注。

依据《交通强国建设纲要》打造“一流设施、一流技术、一流管理、一流服务”等4个领域的一流目标，“一流管理”和“一流技术”领域的试点任务较多，分别为275项和263项，制度改革、科技创新是试点任务布局的两大重点；“一流设施”仍然受到高度重视，相关试点内容达210项，基础设施互联互通和高质量发展依然任重道远；“一流服务”领域试点任务相对较少，为138项。

（三）从22类试点任务类型看，“智能交通”遥遥领先。

依据《交通强国建设试点任务领域》的“22类试点任务”，“智能交通”最为突出，相关试点内容被提及次数最多，试点单位覆盖面最广，已批复文件的64家试点组织单位中有50家提出了智能交通试点建设任务。按照智能交通涉及的运输方式划分，公路交通占比最大，新基建、智慧高速等公路智慧化成为热点领域，其次是水运智能化。此外，智能交通与城市交通关联性较高，有23%的智能交通试点内容与城市交通相关，主要应用领域为智慧公交和城市交通大数据平台等方面。

（四）从涉及客货运的主要服务对象看，“货运服务”相对较多。

按照服务对象划分，强国试点内容的普适性服务任务最多，客货运试点任务安排也比较均衡。相对来看，服务货运相关的试点内容比客运略多一些，表明货运发展更受关注，尤其是企业和

科研院所承担的货运服务试点内容更多。此外，客运服务试点最多的交通方式为公路，而货运服务试点最多的交通方式为水运。

（五）从试点组织单位和试点实施单位的类型看，试点组织实施更加精细化。

从具体试点实施单位看，省级、地市级、县区级、部属单位等政府机构数量占试点单位的比例超过 51%。企业占比为 39%，尤其是各类国有企业在试点中发挥着推进实施的关键作用。从各批次试点任务的平均任务数看，各单位平均任务数减少，说明试点任务安排逐批专业化，试点任务逐批精细化。试点任务内容（含增补）最多的是江苏省，共有 14 项试点任务、54 项具体试点内容。具体试点内容（含增补）最多的是浙江省，共有 13 项试点任务、56 项具体试点内容。

三、交通强国建设试点特征

整体上看，以试点工作为抓手贯彻落实《交通强国建设纲要》，已经形成任务覆盖广泛、落实主体多元、关键领域突出、预期成果明确的良好局面。三批次交通强国建设试点任务呈现以下特征：

（一）“三个转变”发展理念得到充分体现。

三批次交通强国建设试点任务大多没有设置增长型的速度指标，而是特别注重发展质量和创新能力。“交通基础设施高质量发展”、“交通运输制度体系创新”、“综合交通运输体制机制改革”等试点内容数量在所有 22 类试点任务中分别排在第 2、第 3

和第4位,合计共有215项,占具体试点内容数量的比重为25%。新疆、青海、甘肃等交通基础设施欠发达的中西部省份,试点任务也是更加强调具有当地特色的交旅融合发展、综合交通一体化发展。

(二) 以智能交通为代表的科技创新应用受到高度重视。

按照“强国建设9大任务”划分,“科技创新富有活力、智慧引领”相关试点内容共有185项,占比为21%,位列第二位。按照“22类试点任务”划分,“智能交通”、“技术研发与装备升级”相关试点内容共有153项、63项,占比分别为17%和7%,分别位列第一位、第五位。公路交通智能化是“智能交通”最关注的专题方向,山东、四川、黑龙江、广西、浙江、贵州、招商局集团、雄安新区等多个试点组织单位均结合自身特点提出智慧高速、车路协同等相关技术研发和应用内容。

(三) 多模式综合立体交通融合发展趋势明显。

从交通运输方式角度看,“综合交通”相关试点内容最多,达到416项,占比为47%。按照“22类试点任务”划分,“综合交通运输体制机制改革”和“综合交通一体化枢纽”相关试点内容共有123项,占比为14%,此外,“跨区域综合运输大通道”也有20项试点内容,旨在打造分工协作、连接贯通、布局合理的综合立体交通网。从单一运输方式来看,公路和水路交通的试点任务量较多,航空和铁路的试点内容专业性较强:航空多聚焦于建设航空枢纽以及发展航空物流,铁路更侧重于铁路工程建设

和机车装备研发。

（四）不同类型的试点实施主体侧重点各有不同。

从试点任务领域和类型看，政府部门更关注交通基础设施高质量发展、管理制度创新、科技兴安等“一流管理”和“一流设施”领域，突出其建设和管理主体职能。国有企业和科研院所更多的聚焦于“一流技术”领域，非国有企业聚焦于现代物流等“一流服务”领域，突显其面向社会和行业市场的着眼点。从客货运服务对象看，企业（包括国有企业和非国有企业）和科研院所对货运服务更加关注。

四、推进和完善交通强国建设试点工作建议

按照 2022 年政府工作报告、《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》《国务院关于印发 2030 年前碳达峰行动方案的通知》《交通运输部办公厅关于进一步做好交通强国建设试点工作的通知》等文件要求以及国内外最新形势变化，建议在以下方面强化交通强国试点建设。

（一）进一步补充完善试点任务布局。

从现有三批试点任务的解构交叉分析看，智能交通、交通基础设施、一体化交通枢纽等试点任务已经得到充分重视，但是部分交通强国建设任务试点有待重视和强化：**一是**对照《交通强国建设纲要》，“开放合作面向全球、互利共赢”和“人才队伍精良专业、创新奉献”两项建设任务的试点内容相对较少，按照构建双循环新发展格局、中央人才工作会议等要求，需要进一步加强

国际物流供应链体系、智能交通科技人才、交通职业技术人才等方面的试点，建议将有关重点国际航运企业、交通类职业院校纳入试点范围；**二是**加强“一流服务”领域的试点建设，目前客运为主的服务领域试点相对较少，非国有企业承担的客运为主的试点内容尚属空白，建议将代表性的交通客运服务为主的企业纳入试点范围；**三是**进一步加强“绿色交通”方面的试点任务，结合“双碳”政策要求，充实可持续交通发展的任务内容和预期目标。

（二）进一步优化试点建设组织模式。

现有试点组织单位大多以各级政府部门和中央企业为主，具有极强的组织性和操作性，但是推进部分跨区域试点任务和跨部门制度创新时，存在行政区划和部门权限的制约。针对贯彻国家重大区域协调发展战略，推进城市群（都市圈）交通一体化发展，建议进一步优化试点建设组织模式：**一是**开展“区域协调发展”跨区域交通强国试点专项，面向京津冀、长三角、粤港澳大湾区和成渝地区双城经济圈等区域发展需要，筹划跨区域开展交通强国试点申报和建设；**二是**开展“重大科技创新”跨部门交通强国试点专项，结合《交通领域科技创新中长期发展规划纲要（2021—2035年）》，围绕“四网”融合、站城一体、高铁快递、无人物流、以航空+高铁货物多式联运为代表的新模式创新成果应用，推进交通运输部门与旅游、国土、装备、能源等其他行业部门以及交通运输各行业主管部门之间联合开展试点。

（三）进一步发挥企业的优势和作用。

建议充分发挥企业在交通建设、运输服务和科技创新中的市场主体作用，将更多的市场主体纳入交通强国试点范围，加大相关领域的“放管服”改革力度，鼓励更多类型的企业探索更多元的交通创新模式，推广应用试点形成的先进经验和典型成果。

报告执笔人：

总策划：李兴华、林坦

编写人员：王天佐、梁星、谢亦凡、年旭丰、王鹏飞、周鹏飞

编辑：徐静怡

地址：上海市杨浦区国康路 100 号

附件：

交通强国建设试点任务的解构分析与推进建议

2019年9月，中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》。2019年11月，交通运输部发布《关于开展交通强国建设试点工作的通知》，启动交通强国建设试点工作。截止到2021年11月，交通运输部共批复了三批次、共67家试点组织单位报送的72份交通强国建设试点任务文件（含增补）。对照《交通强国建设纲要》、《交通强国建设试点任务领域》等文件要求，同济大学中国交通研究院对已经公开的64家试点组织单位的69份交通强国建设试点任务要点文件（含增补）进行了系统归纳^①，对所有试点任务内容的所属交通强国建设任务、所属试点领域、所属运输方式、实施单位类型等关键属性特征进行了解构整理，对于交通强国建设试点的特征和趋势进行了深入分析，形成相关结论以供决策参考。

一、交通强国建设试点整体情况

交通运输部批复的三批次、72份交通强国建设试点任务（含增补）意见中，共涉及67家试点组织单位、332项试点任务、886项具体试点内容、437家具体实施单位。

^① 西藏自治区、新疆生产建设兵团、中国交通通信信息中心等3家试点组织单位的任务要点未公开。浙江省、江苏省、辽宁省、河南省、重庆市等5家试点组织单位的任务要点有增补。

表 1 试点整体情况统计

关键属性指标	统计值
试点组织单位	67 家
试点任务	332 项
具体试点内容	886 项
具体实施单位	437 家

其中：72 份交通强国建设试点任务意见中，第三批共批复试点文件 38 份，占比为 53%，包括 3 份不公开的试点批复和 5 份增补的试点批复。67 家试点组织单位中，共有省级政府部门 32 家、部属机构和企事业单位 12 家、地市级政府部门 5 家、国有企业 10 家、非国有企业 1 家，另外还有 7 家高校。437 家具体实施单位中，数量最多的为省级、地市级和县区级等各级政府部门，占比为 73%，一些重点区域的区县级交通主管部门也承担着重要的试点任务，如嘉善县交通运输局承担 3 项试点内容；其次是企业（16%）和科研院所（11%），中国铁路哈尔滨局集团有限公司等 4 家铁路系统单位以及福建省通用航空行业协会、浙江省轨道交通建设与管理协会等 5 家部门地方行业协会也积极承担交通强国试点任务。

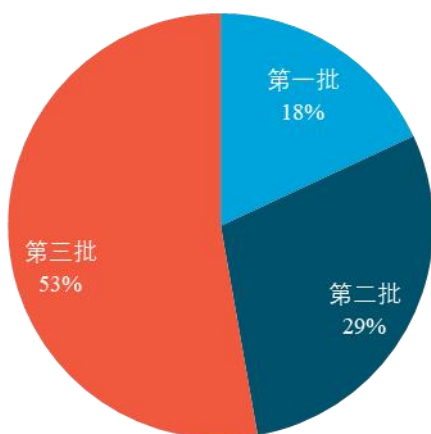


图1 批复文件数量分布情况

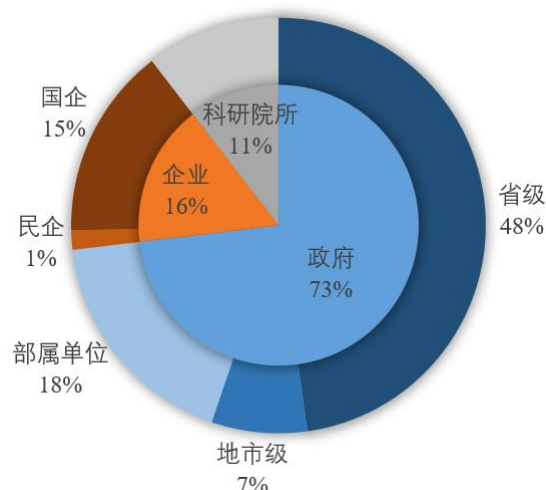


图2 具体实施单位分布情况

《关于开展交通强国建设试点工作的通知》提出，分地区、分主题、分批次开展交通强国建设试点工作。为更好的掌握现有交通强国建设试点任务的地区、主体、领域等多元分布情况，本研究以 332 项试点任务、886 项具体试点内容和 437 家具体实施单位为重点，对其关键属性进行了划分，7 个主要属性的标签值详见附件。

二、交通强国建设试点任务分布情况

（一）从强国建设 9 大任务类型看，“完善治理体系，提高治理能力”位居首位。

依据《交通强国建设纲要》部署的 9 大任务体系，按照每一项试点任务具体内容的核心要义，将其归纳为 9 大任务体系之一。例如，“交通强国建设河南省试点任务要点”中的“内陆型多式联运建设”试点任务，被归纳为 9 大任务体系中的“运输服务便捷舒适、经济高效”。

根据对三批试点任务的解构分析结果，“9 大强国建设任务”

中：“完善治理体系，提高治理能力”相关任务高居首位，占全部试点内容的 25%，凸显出推进治理体系和治理能力现代化的对于社会主义现代化交通强国建设的重要性。“科技创新富有活力、智慧引领”和“基础设施布局完善、立体互联位”相关任务出现频次位列二、三位，也反映出交通强国更加注重一体化融合发展、向更加注重创新驱动改变的发展思路转变。相对来讲，“开放合作面向全球、互利共赢”和“人才队伍精良专业、创新奉献”相关任务布局较少，尤其是人才队伍的建设值得更加重视。

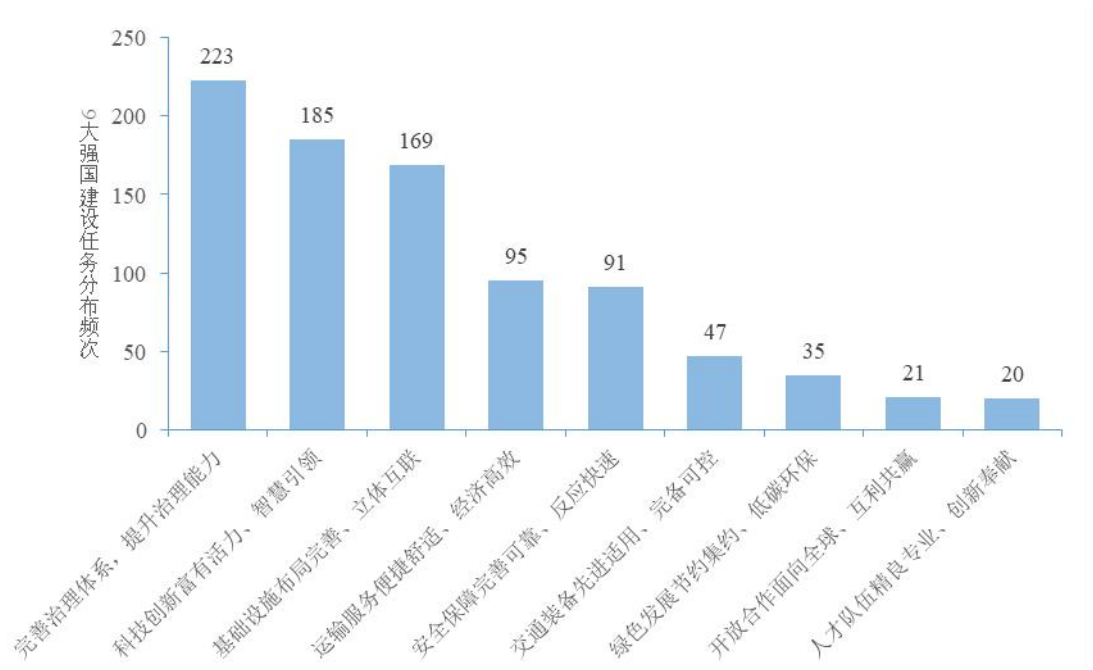


图3 “9大强国建设任务”试点内容分布情况

分批次来看：第一批试点更突出“完善治理体系，提高治理能力”，多涉及管理领域；第二、三批试点更突出“科技创新富有活力、智慧引领”，多涉及技术领域。按试点单位类型划分，“完善治理体系，提升治理能力”和“科技创新富有活力、智慧引领”均位列省级政府部门、地市级政府部门和部属单位试点任

务分布前三位；此外，省级和地市级政府部门还侧重“基础设施布局完善、立体互联”相关任务，部属单位多侧重“安全保障完善可靠、反应快速”相关任务。



图 4 不同类型试点组织的任务内容分布情况

国有企业和科研院所均重点聚焦“科技创新富有活力、智慧引领”与“交通装备先进适用、完备可控”相关任务。不同之处在于，国有企业相对更关注“基础设施布局完善、立体互联”，而科研院所则偏重人才队伍“精良专业、创新奉献”，非国有企业主要关注“运输服务便捷舒适、经济高效”。

（二）从 4 大任务领域看，“一流管理”和“一流技术”更受关注。

依据《交通强国建设纲要》，交通强国建设将打造“一流设施、一流技术、一流管理、一流服务”等 4 个领域的一流目标，按照每一项试点任务的核心要义，将其归纳为 4 大任务领域之一。例如，“交通强国建设辽宁省试点任务要点”中的“‘四好农

村路’高质量发展”试点任务，被归纳为 4 大任务领域中的“设施”领域。

根据对三批试点任务的解构分析结果，“4 大任务领域”中：“一流管理”和“一流技术”领域的试点任务较多，分别为 275 项和 263 项，制度改革、科技创新是交通强国试点任务布局的两大重点；“一流设施”仍然受到高度重视，相关试点内容达到 210 项，基础设施互联互通和高质量发展依然任重道远；“一流服务”领域试点任务相对较少，为 138 项。

从行政区划来看，所有试点组织单位的任务内容均涉及“一流设施”领域，“一流服务”领域内容相对偏少，占比均在 50% 以下。新疆、青海、重庆、甘肃等省份“一流设施”领域的试点内容占比超过了 50%，重点聚焦国际枢纽、交旅融合方面；天津是唯一一个“一流技术”领域试点内容占比超过 50% 的试点组织单位；宁夏、湖南、湖北、辽宁、贵州等省份“一流管理”试点内容的占比超过 50%。

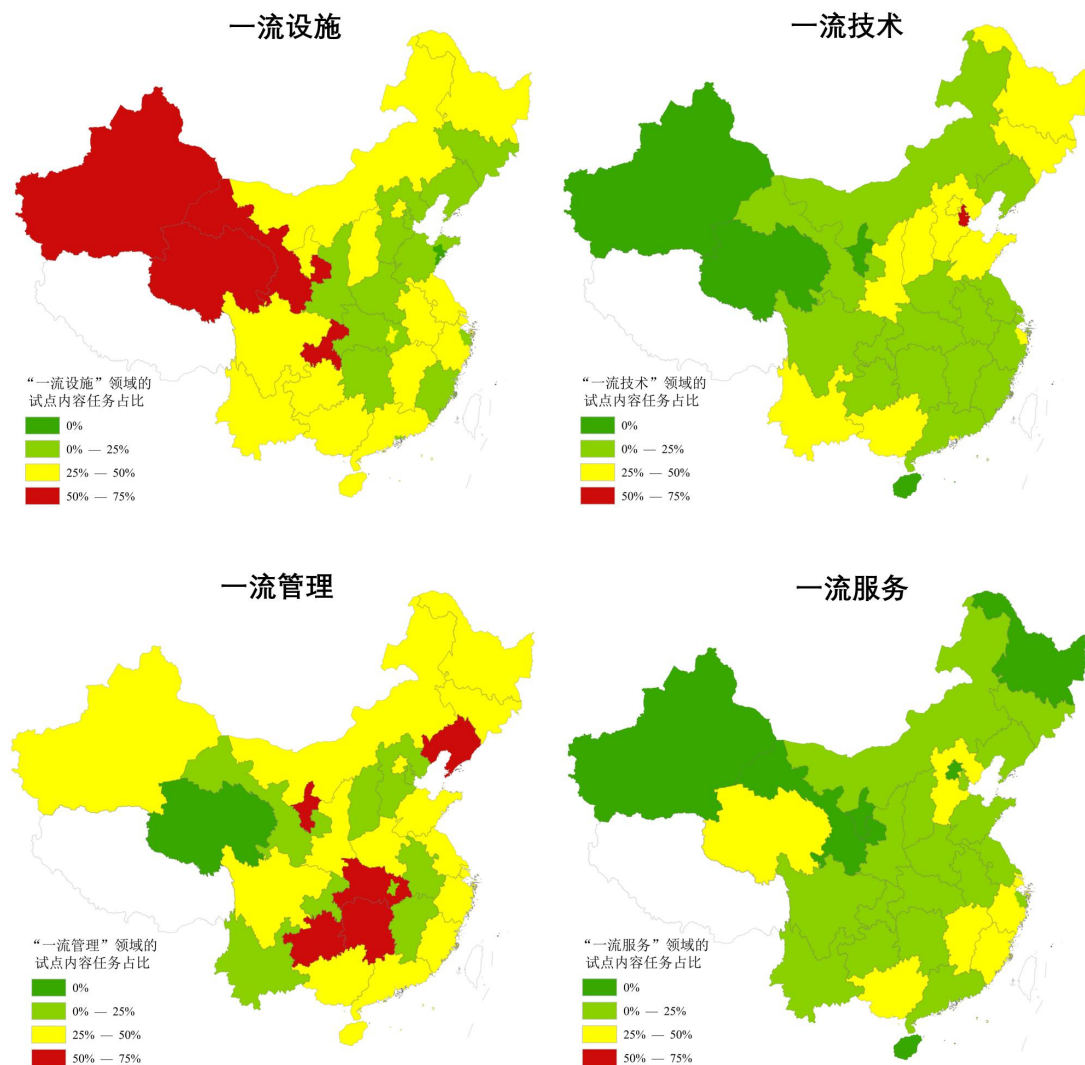


图5 按试点领域划分的各行政区划任务内容分布情况

分批次看，第一批的试点任务更加关注“一流管理”和“一流设施”领域，第二批和第三批试点任务则更聚焦于“一流技术”领域。

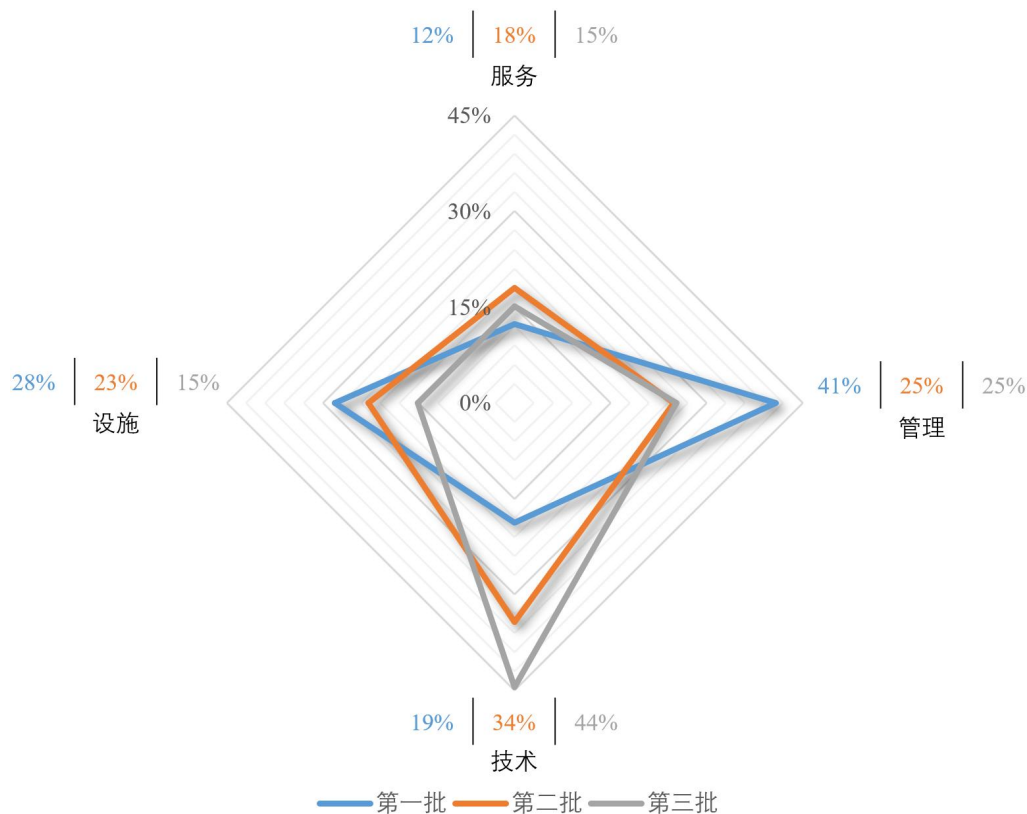


图6 按试点领域划分的各批次试点任务内容分布情况

（三）从 22 类试点任务类型看，“智能交通”遥遥领先。

依据《交通强国建设试点任务领域》，交通强国试点任务申报共分为 22 项具体类型，按照每一项试点任务的核心要义，将其归纳为 22 类试点任务之一。例如，“交通强国建设甘肃省试点任务要点”中的“大敦煌交旅融合发展”试点任务，被归纳为 22 类试点任务中的“交通与旅游等产业融合发展”任务。

根据对三批试点任务的解构分析结果，“22 类试点任务”中：“智能交通”受到极其高度重视，相关试点内容被提及次数最多，试点单位覆盖面最广，已批复文件的 64 家试点组织单位中有 50 家单位提出了智能交通试点建设任务。此外，前五大类试点任务中，着重关注科技创新、综合交通运输体系、治理能力现代化等

融化发展特征非常明显。

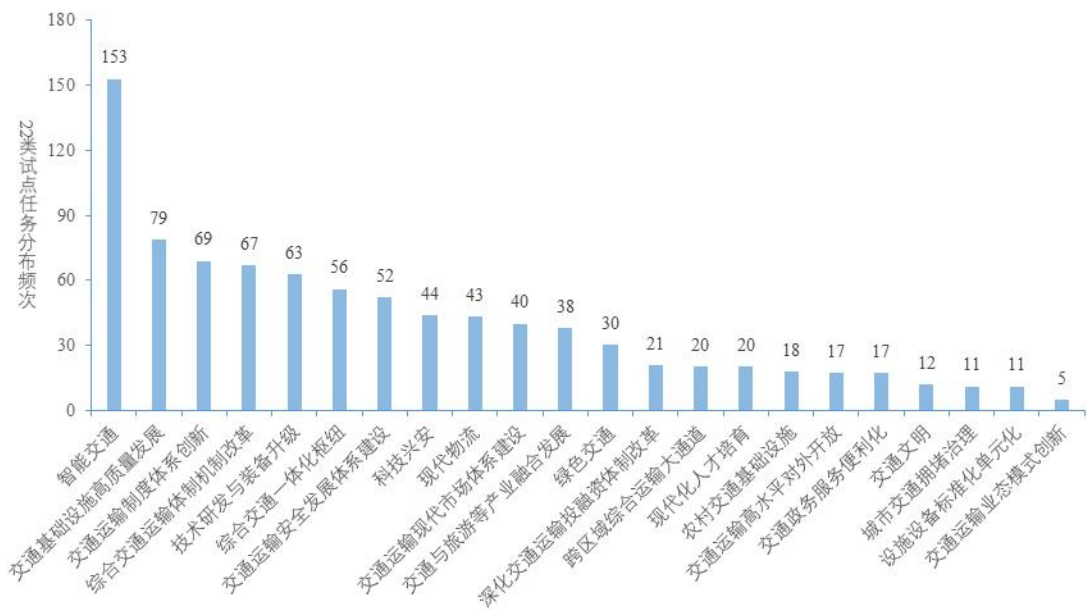


图 7 “22 类试点任务”内容分布情况

按照智能交通涉及的运输方式划分，公路交通占比最大，新基建、智慧高速等热点领域加快促进公路智慧化发展，其次是水运智能化。此外，智能交通与城市交通关联性较高，有 23% 的智能交通试点内容与城市交通相关，高于平均水平，主要应用领域为智慧公交和城市交通大数据平台等方面。

按照试点实施单位性质来看，省级政府部门、部属单位和地市级政府部门均对交通运输制度体系创新、智能交通和交通基础设施高质量发展比较关注。除此之外，省级政府部门覆盖了全部 22 类任务，且除智能交通外，更加注重综合交通运输体制机制改革；部属单位和地市级政府部门除智能交通外，更加关注交通运输制度体系创新，部属单位还对科技兴安有所侧重。尤其是第三批增补的 5 份批复文件，有 4 项与货物运输安全密切相关。

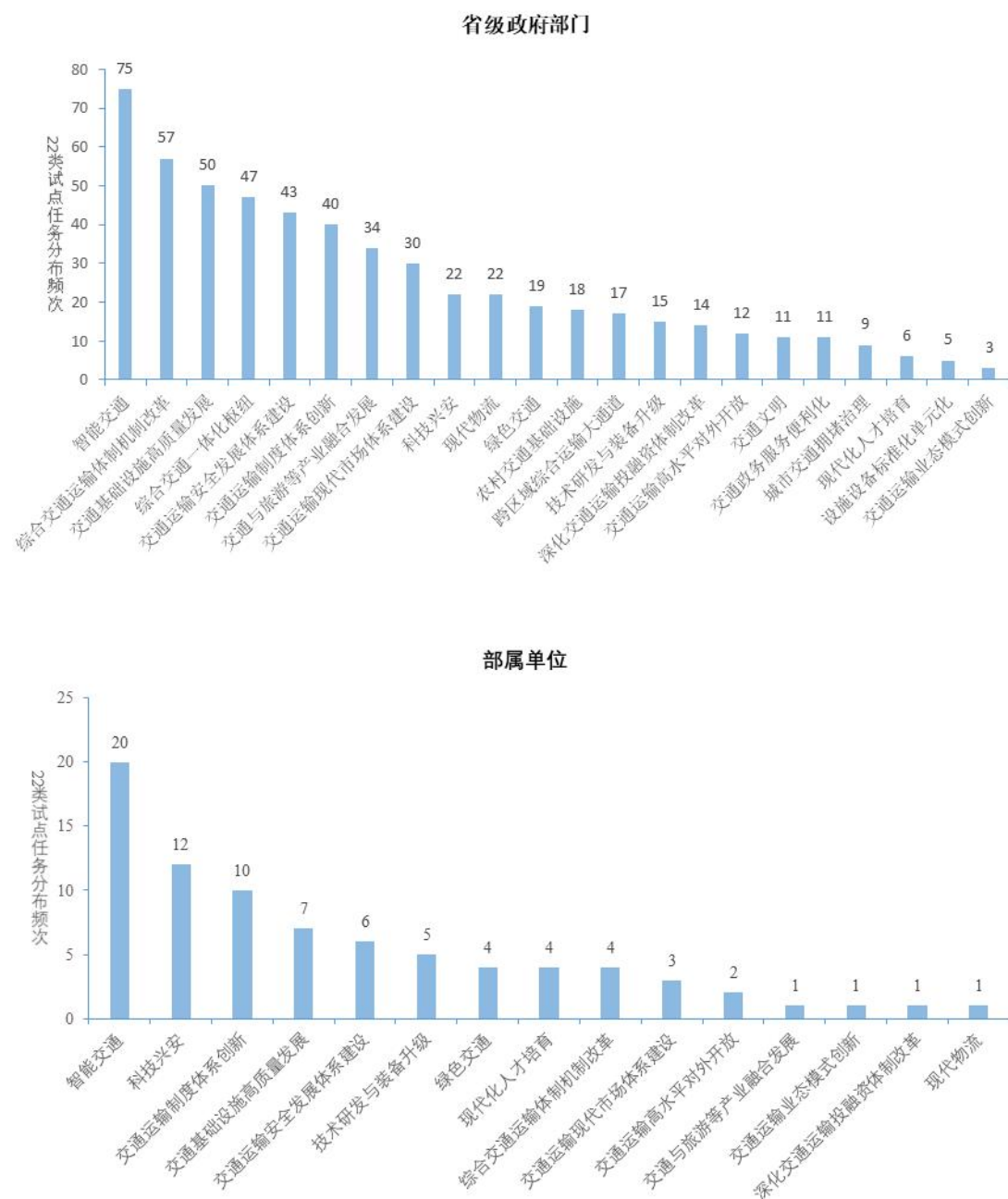


图 8 省级政府部门和部属单位的“22 类试点任务”分布情况

国有企业和科研院所都主要关注智能交通和技术研发与装备升级。此外，国有企业还重点关注了现代物流和交通基础设施高质量发展，科研院所则还聚焦了现代化人才培养，非国有企业主要关注现代物流相关试点内容。

（四）从涉及 5 种主要运输方式类型看，“综合交通”占比近半。

按照每一项试点任务的核心要义，将其归纳综合交通、铁路、公路、水路、航空等 5 种为主的运输方式之一。例如，“交通强国建设浙江省试点任务要点”中的“构筑现代综合立体交通网络”试点任务，被归纳为“综合交通”为主的运输方式；“交通强国建设上海市试点任务要点”中的“打造世界一流国际航运中心”试点任务，被归纳为“水路”为主的运输方式。

根据对三批试点任务的解构分析结果，从试点内容的运输方式分布来看：多种运输方式综合协同发展成为关注最多的领域，综合运输相关的试点内容占比接近 50%。从单一运输方式来看，公路和水路交通的试点任务量较多，公路交通依然发挥主体作用，水路交通对于智慧港口、智慧航运以及新型载运工具的研发等内容关注较多。

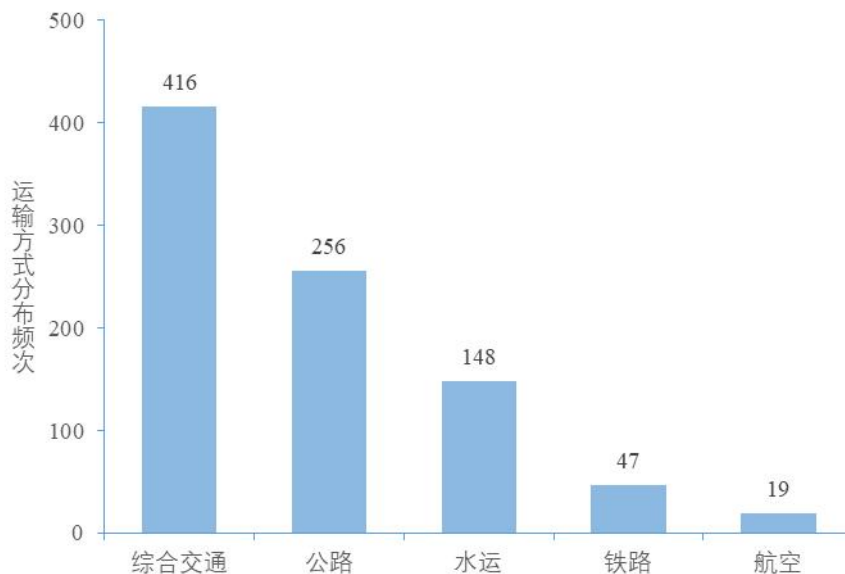


图 9 按运输方式划分的试点内容分布情况

航空和铁路的试点内容专业性较强：航空多聚焦于建设航空枢纽以及发展航空物流，铁路更侧重于铁路工程建设和机车装备研发。

具体内容	关键词
提升上海国际航空枢纽能级	枢纽
机场工程	建设
提升邮政航空运力水平	物流
提升航空服务水平	服务
开展岩土材料本构模型、高填方机场修筑等基础理论和技术研究	建设
大力提升航空服务质量	服务
推动“通用航空+旅游”发展	通用航空
推动综合枢纽服务能力提升	枢纽
推进国际货运航空枢纽建设	枢纽
加强机场国际国内航线衔接，发展客货中转业务，推进机场扩容	航线
提升枢纽服务水平	枢纽
衔接粤港澳大湾区机场群“十四五”发展相关规划，修订完善《深圳	航线
数字化转型和四型机场建设	四型机场
强化体制机制改革创新	管理
推进“航空物流”发展	物流
加快通用航空产业发展	通用航空
积极推动航空客运发展	客运
加快航空物流发展	物流
大力推动“四型机场”建设	四型机场



图 10 航空领域的具体试点内容关键词热点分析

（五）从涉及客货运的主要服务对象看，“货运服务”相对较多。

根据对三批试点任务的解构分析结果，按照每一项试点任务的核心要义，将其归纳服务客运为主、服务货运为主以及共性服

务为主等三种类型之一。例如，“交通强国建设湖北省试点任务要点”中的“现代内河航运建设”试点任务，被归纳为“服务货运为主”；“交通强国建设江苏省试点任务要点”中的“多层次轨道网融合发展”试点任务，被归纳为“服务客运为主”为主。

按照服务对象划分，强国试点内容的普适性服务任务最多，客货运试点任务安排也比较均衡。相对来看，服务货运相关的试点内容比客运略多一些，表明货运发展更受关注，尤其是企业和科研院所的货运服务试点内容更多。此外，客运服务试点任务最多的交通方式为公路，而货运服务试点任务最多的交通方式为水运。

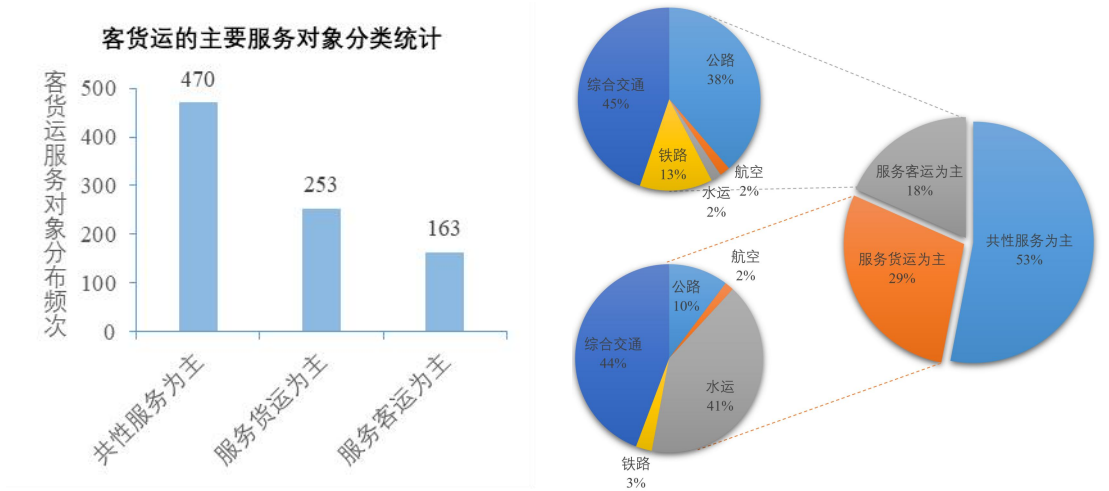


图 11 按照客货运服务对象划分的强国试点内容分布情况

（六）从是否涉及城市交通领域看，“城市交通”受到重视。

按照每一项试点任务的核心要义，将其归纳涉及城市交通、或者不涉及城市交通领域。例如，“交通强国建设深圳市试点任务要点”中的“都市圈轨道交通和站城一体化发展”试点任务，被归纳为“涉及城市交通”领域。

根据对三批试点任务的解构分析结果，交通强国建设试点更关注“大交通”领域，占比超过 83%。但是，对于城市交通领域，部分强国试点内容也有所涉及，17%的试点与城市交通相关，其发展也得到了足够的重视。

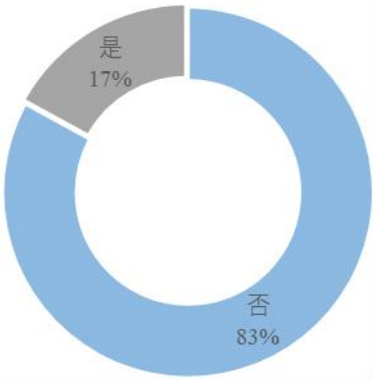


图 12 按照城市交通相关性的强国试点内容分布情况

（七）从试点组织单位和试点实施单位的类型看试点组织实施更加精细化。

按照每一项试点任务的试点组织单位和试点实施单位的类型，划分为政府、企业、科研院所等类型之一，其中政府单位有可以划分为部属单位、省级政府部门、地市级政府部门、县区级政府部门，企业可以分为铁路系统单位、国有企业、非国有企业。例如，“交通强国建设黑龙江省试点任务要点”中的“跨境物流体系建设”试点任务，试点实施单位为黑龙江省交通运输厅，黑龙江省交通投资集团有限公司、中国铁路哈尔滨局集团有限公司，分别被归纳为“省级政府部门”、“地方国有企业”、“铁路系统单位”。

根据对三批试点任务的解构分析结果，从具体试点实施单位

看，省级、地市级、县区级、部属单位等各类政府数量占试点单位的比例超过 51%，企业占比也达到 39%，尤其是各类国有企业在试点中发挥着具体推进实施的关键作用。

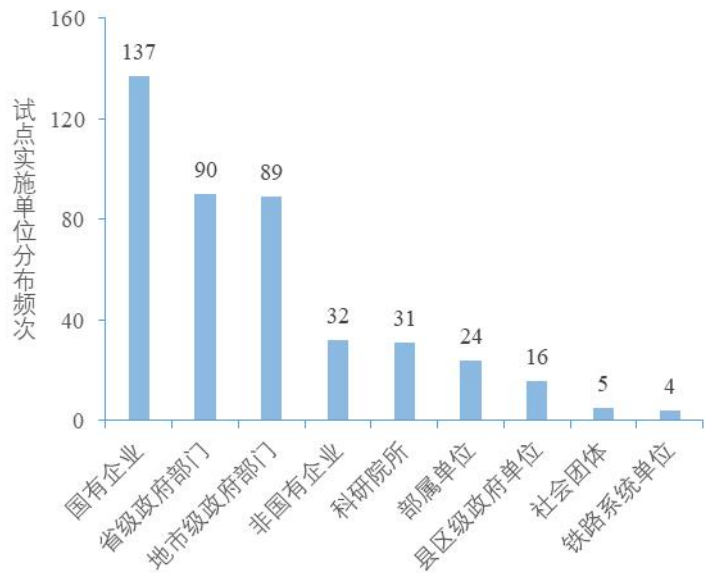


图 13 按照试点实施单位类型划分的强国试点内容分布情况

从分批次试点组织单位来看，第一批试点单位以省级政府部门为主，国有企业从第二批开始被纳入试点单位，且占有较大比重，第三批开始纳入部属单位作为试点单位，而且占有较大比重，科研院所比例也迅速扩大，非国有企业也开始参与进来，试点单位类型愈发多元。

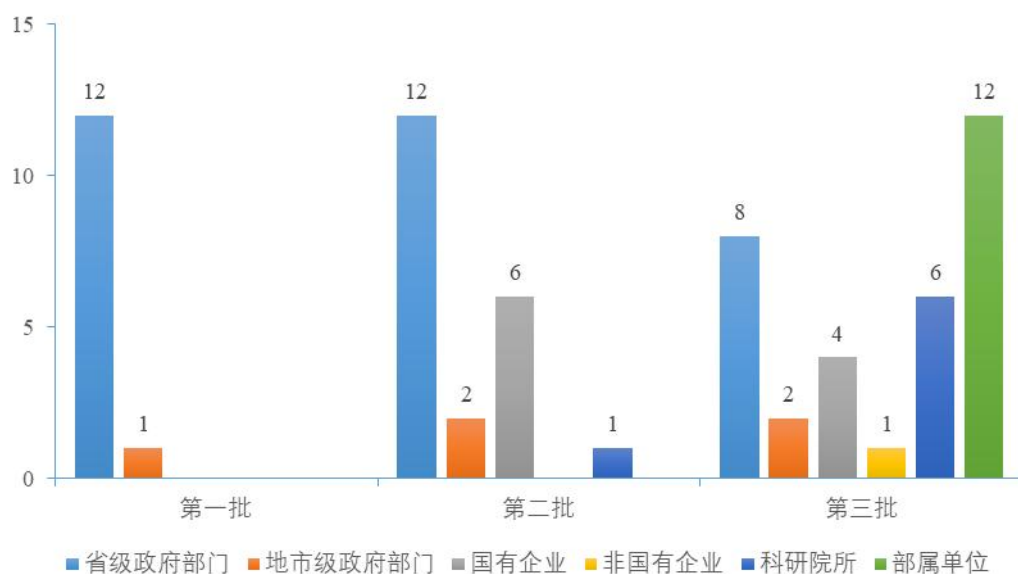


图 14 各类试点组织单位在各批次中的数量

从各批次试点任务的平均任务数看，各单位平均任务数减少，说明试点任务安排逐批专业化，试点任务逐批精细化。试点任务内容（含增补）最多的是江苏省，共有 14 项试点任务、54 项具体试点内容。具体试点内容（含增补）最多的是浙江省，共有 13 项试点任务、56 项具体试点内容。

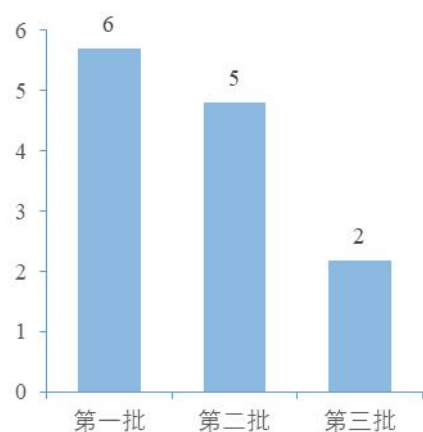


图 15 各批次单位平均任务数

三、交通强国建设试点特征

整体上看，以试点工作为抓手贯彻落实《交通强国建设纲要》

已经形成任务覆盖广泛、落实主体多元、关键领域突出、预期成果明确的良好局面，极大地调动了各方建设交通强国的积极性，有利于为全面加快建设交通强国奠定坚实基础。三批次交通强国建设试点任务呈现以下特征：

（一）“三个转变” 发展理念得到充分体现。

三批次交通强国建设试点任务大多没有设置增长型的速度指标，而是特别注重发展质量和创新能力。新疆、青海、甘肃等交通基础设施欠发达的中西部省份，交通强国建设试点任务也是更加强调当地特色的交旅融合发展、综合交通一体化发展，更加强调人民满意度提升。“交通基础设施高质量发展”、“交通运输制度体系创新”、“综合交通运输体制机制改革”等相关试点内容数量在所有 22 类试点任务中分别排名第 2、第 3 和第 4 位，合计共有 215 项，占具体试点内容数量的比重为 25%。由追求速度规模向更加注重质量效益转变、由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变、由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变等交通发展三大转变得到充分体现。

（二）以智能交通为代表的科技创新应用受到高度重视。

按照“强国建设 9 大任务”划分，“科技创新富有活力、智慧引领”相关试点内容共有 185 项，占比为 21%，位列第二位。按照“4 大任务领域”划分，“一流技术”相关试点内容共有 275 项，占比为 31%，位列第一位。按照“22 类试点任务”划分，“智能交通”、“技术研发与装备升级”相关试点内容共有 153 项、63

项，占比分别为 17%和 7%，分别位列第一位、第五位。此外，绝大大多试点组织单位均提出了“智能交通”相关试点任务，尤其是国有企业和科研院所更将智慧交通作为试点的重中之重，进行集中攻关和重点突破。公路交通智能化是“智能交通”最关注的专题方向，山东、四川、黑龙江、广西、浙江、贵州、招商局集团、雄安新区等多个试点组织单位均结合自身特点提出智慧高速、车路协同等相关技术研发和应用内容。

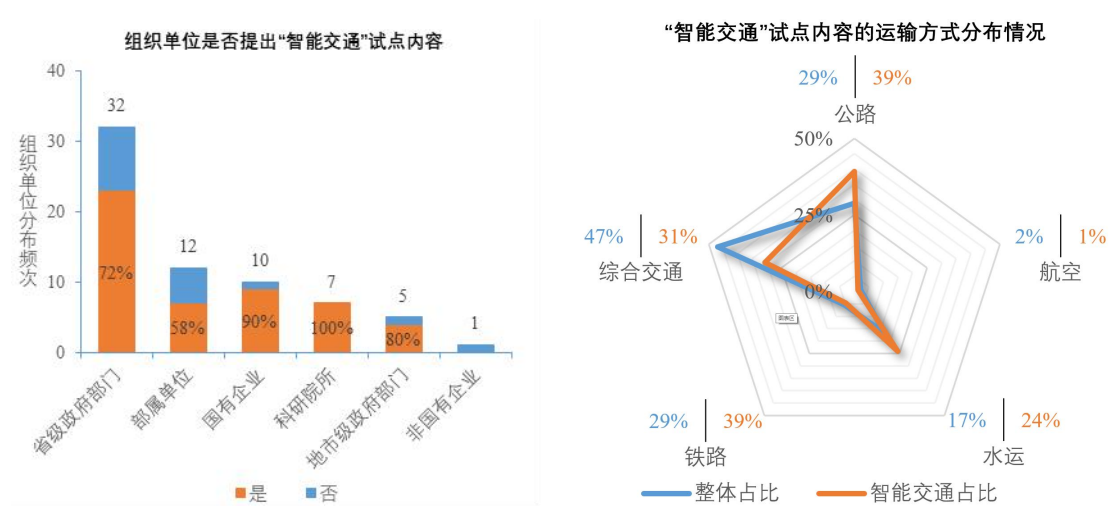


图 16 “智能交通”相关试点内容分布情况

（三）多模式综合立体交通融合发展趋势明显。

以推进综合运输大通道和一体化综合枢纽建设为重点，各试点组织单位积极推动综合交通融合发展。按照各种运输方式划分，“综合交通”相关试点内容最多，达到 416 项，占比为 47%。按照“22 类试点任务”划分，“综合交通运输体制机制改革”和“综合交通一体化枢纽”相关试点内容共有 123 项，占比为 14%，此外“跨区域综合运输大通道”也有 20 项试点内容，着力于打造分工协作、连接贯通、布局合理的综合立体交通网。上海提出“协

同推进世界级机场群与港口群建设”和“提升上海国际航空枢纽能级”，云南提出“以昆明长水综合交通枢纽为载体，开展交通换乘中心（GTC）一体化设计”，新建提出“完善新疆国际陆港体系”，四川提出“建设‘站城一体化’综合交通枢纽”，中交集团提出“城市综合交通枢纽”，多元化综合立体交通枢纽新格局正在深入探索。

（四）治理现代化建设和制度改革创新成为热点任务。

现代化治理与一体化基础设施、高质量运输服务是高水平交通强省建设的三大核心支柱。其中，一体化基础设施是交通强国的硬基石，高质量运输服务是交通强国的总目标，而治理现代化是交通强国的软实力，是从一体化基础设施到高质量运输服务的具体实现路径。“完善治理体系，提高治理能力”相关试点内容与“9大强国建设任务”的匹配度最高，并且主要以政府部门和国有企业为主，重点突出农村公路建管养、交通投融资制度、交通运输综合执法、跨区域协调机制、安全风险监管等领域制度体系创新和体制机制改革。

（五）不同类型的试点实施主体侧重点各有不同。

三批试点任务的组织单位以政府部门、企业和科研院所为主，但是不同类型、不同级别的试点实施单位关注点与所不同，整体呈现政府引导、市场主导、政产学研协同推动试点建设的特征。从试点任务领域和类型看，各级政府部门更关注交通基础设施高质量发展、管理制度创新、科技兴安等“一流管理”和“一

流设施”领域，突出其建设和管理主体职能；与政府部门不同，国有企业和科研院所都更多的聚焦于“一流技术”领域，非国有企业聚焦于现代物流等“一流服务”领域，突显其面向社会和行业市场的着眼点。从客货运服务对象看，省级政府部门、地市级政府部门、部属单位的试点任务关于客运服务为主和货运服务为主的内容较为均衡，而企业（包括国有企业和非国有企业）和科研院所对货运服务更加关注。

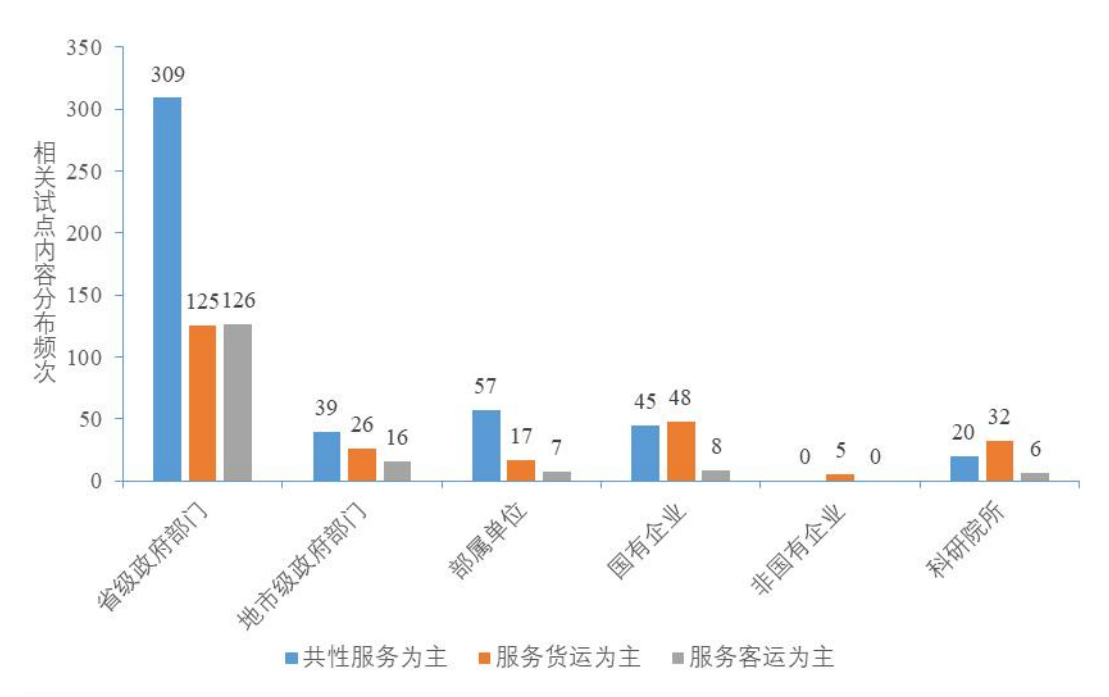


图 17 不同性质实施单位的试点内容服务对象

四、推进和完善交通强国建设试点推进优化工作建议

按照 2020 年政府工作报告、中央人才工作会议精神，《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》《国务院关于印发 2030 年前碳达峰行动方案的通知》《交通运输部办公厅关于进一步做好交通强国建设试点工作的通知》等文件要求以及国内外最新形

势变化，建议在以下方面强化交通强国试点建设。

（一）进一步补充完善试点任务布局。

从现有三批试点任务的解构交叉分析看，智能交通、交通基础设施、一体化交通枢纽等试点任务已经得到充分重视，治理现代化、科技创新、交通安全等热点难点问题也在稳步推进，但是部分交通强国建设任务试点有待重视和强化：**一是**对照《交通强国建设纲要》，“开放合作面向全球、互利共赢”和“队伍精良专业、创新奉献”两项建设任务的试点内容相对较少，按照构建双循环新发展格局、中央人才工作会议等要求，需要进一步加强国际物流供应链体系、智能交通科技人才、交通职业技术人才等方面的试点内容，建议将有关重点国际航运企业、交通类职业院校纳入试点范围；**二是**加强“一流服务”领域的试点建设，尤其是客运为主的服务领域试点相对较少，非国有企业承担的客运为主的试点内容尚属空白，建议将代表性的交通客运服务为主的企业纳入试点范围；**三是**进一步加强“绿色交通”方面的试点任务，结合“双碳”政策要求，充实可持续交通发展的任务内容和预期目标。

（二）进一步优化试点建设组织模式。

现有试点组织单位大多以各级政府部门和中央企业为主，具有极强的组织性和操作性，但是推进部分跨区域试点任务和跨部门制度创新时，存在行政区划和部门权限的制约。针对贯彻国家重大区域协调发展战略，推进城市群（都市圈）交通一体化发展，

建议进一步优化试点建设组织模式：**一是**开展“区域协调发展”跨区域交通强国试点专项，面向京津冀、长三角、粤港澳大湾区和成渝地区双城经济圈等区域发展需求，筹划跨区域开展交通强国试点申报和建设；**二是**开展“重大科技创新”跨部门交通强国试点专项，结合《交通领域科技创新中长期发展规划纲要（2021—2035年）》，围绕“四网”融合、站城一体、高铁快递、无人物流、交通产业融合发展以及以航空+高铁货物多式联运为代表的新模式创新成果应用，推进交通运输部门与旅游、国土、装备等其他行业部门以及交通运输行业主管部门之间联合开展试点。

（三）进一步发挥企业的优势和作用。

现有试点实施单位以政府部门、大型央企和地方国有企业为主，并且呈现越来越多元的特征。建议充分发挥企业在交通建设、运输服务和科技创新中的市场主体作用，将更多的市场主体纳入交通强国试点范围，加大相关领域的“放管服”改革力度，鼓励更多类型的企业探索更多元的交通创新模式，推广应用试点各类先进经验和典型成果。

附表：交通强国建设试点任务的属性划分依据及标签值

附表 1：按照 9 大强国建设任务类型划分的标签值

划分依据	《交通强国建设纲要》部署的 9 大任务体系
1	基础设施布局完善、立体互联
2	交通装备先进适用、完备可控
3	运输服务便捷舒适、经济高效
4	科技创新富有活力、智慧引领
5	安全保障完善可靠、反应快速
6	绿色发展节约集约、低碳环保
7	开放合作面向全球、互利共赢
8	人才队伍精良专业、创新奉献
9	完善治理体系，提升治理能力

附表 2：按照 4 大任务领域划分的标签值

划分依据	《交通强国建设纲要》部署的 4 大任务领域
1	一流设施
2	一流技术
3	一流管理
4	一流服务

附表 3：按照 22 类试点任务类型划分

划分依据	《交通强国建设试点任务领域》部署的 22 类试点任务
1	交通基础设施高质量发展
2	跨区域综合运输大通道
3	农村交通基础设施
4	综合交通一体化枢纽
5	交通与旅游等产业融合发展
6	技术研发与装备升级
7	设施设备标准化单元化
8	智能交通
9	科技兴安
10	综合交通运输体制机制改革
11	交通运输制度体系创新
12	交通运输现代市场体系建设
13	交通运输高水平对外开放
14	交通运输安全发展体系建设
15	深化交通运输投融资体制改革
16	现代物流
17	城市交通拥堵治理
18	绿色交通
19	交通运输业态模式创新
20	交通政务服务便利化
21	现代化人才培育
22	交通文明

附表 4：涉及 5 种主要运输方式类型划分

划分依据	5 种主要运输方式
1	综合交通
2	公路
3	铁路
4	水运
5	航空

附表 5：按照涉及客货运的主要服务对象划分

划分依据	主要服务对象
1	共性服务为主
2	服务货运为主
3	服务客运为主

附表 6：按照是否涉及城市交通领域划分

划分依据	是否涉及城市交通
1	是
2	否

附表 7：按照试点组织单位和试点实施单位的类型划分

划分依据	试点单位类型
1	国有企业
2	非国有企业
3	省级政府部门
4	地市级政府部门
5	县区级政府部门
6	部属单位
7	科研院所
8	社会团体
9	铁路系统单位