

新 驰 观 察

2023 年第 2 期（总第 17 期）

2023 年 5 月 4

日

培育万亿级现代交通产业 打造新重庆经济高质量发展新增长点

袁家军书记多次强调“构建现代化产业体系”。推进交通和产业融合发展是重庆建设交通强市的重要内容，也是推动产业链延链补链强链的重要抓手。浙江提出培育总产出达 3.6 万亿的综合交通产业、打造全国综合交通产业发展先行省，江苏将打造枢纽经济新格局作为交通强国建设的重点任务。近年来，重庆交通基础设施投资高速增长，为拉动经济增长做出了重要贡献，但是交通运输业占地区生产总值的比重却逐年降低，与全国平均水平以及上海、湖北等中东部省份差距明显，交通物流、枢纽经济、数字交通等产业链补链强链空间巨大。以“五大链条、三大业态”为重点推进产业链补链延链强链，构建“5+3”万亿级现代交通产业集群，支撑打造现代化产业体系，重庆将大有可为。

一、推进综合交通产业补链强链已成为经济高质量发展的

重要抓手

浙江省印发《浙江省综合交通产业发展规划》和《浙江省综合交通产业三年行动方案》，提出打造全国综合交通产业发展先行省的总目标，到 2025 年浙江综合交通产业总产出达到 3.6 万亿元、增加值达到 9500 亿元、GDP 占比达到 11%。江苏省打造枢纽经济新格局作为交通强国建设试点的重点任务，推动交通枢纽向枢纽网络转变，大力发展临空经济、临港经济、高铁经济。河南省提出打造具有国际影响力的枢纽经济先行区，到 2025 年千亿级枢纽偏好产业集群数量达到 10 个、交通装备产业集群达到 10000 亿元、郑州航空港综合实验区生产总值达到 2000 亿元等目标。甘肃省明确将“路衍经济产业集群”确定为“十四五”重点打造的千亿级产业集群之一，发展临空经济、枢纽经济，打造路衍经济产业链。

推进交通与相关产业融合发展，实现综合交通产业体系现代化不仅是建设交通强国的重要内容，更是重庆构建中国式现代化产业体系的重要组成部分。面向“当好新时代新征程新重庆建设的开路先锋”的新使命，以交通产业链延链补链强链为重点，推动交通与重庆优势产业深度融合发展，打造万亿级现代交通产业，将成为重庆构建现代化产业体系、培育经济发展新增长点的重要抓手。

二、重庆打造万亿级现代交通产业的基础条件和主要挑战

重庆交通基础设施投资为拉动重庆经济增长做出了突出贡

献，尤其是交通建设三年行动计划实施以来，交通建设年度投资首次迈上 1000 亿元大关，具备打造万亿级现代交通产业链的基础条件，提升空间巨大。

（一）重庆具备打造万亿级现代交通产业的基础条件

一是交通基础设施投资仍将保持增长势头。重庆市提出 2023 年全市交通建设计划投资超过 1100 亿元，同比增长 10%。根据交通投资的“乘数效应”，千亿交通投资将拉动下游产业形成 2000~3000 亿元的实物工作量，稳经济、促增长的作用十分突出。

二是交通运输业成为重庆现代化产业体系的重要支撑。2022 年，重庆交通运输、仓储和邮政业增加值 1084.0 亿元，占地区生产总值的比重为 3.7%。江北机场完成货邮吞吐量 41.5 万吨、居全国第 8 位，完成国际货邮吞吐量 22.2 万吨、位居西部第 1 位，轨道客运量达 11 亿人次、位居全国第 6 位。2021，社会物流总费用与 GDP 的比值为 14.2%，继续低于全国平均水平。

三是交通装备制造业处于全国领先地位。2022 年，重庆市摩托车产量达 438.4 万辆、汽车产量达 209.2 万辆，分别居于全国第 1、第 4 位。其中，新能源汽车产量为 36.5 万辆，位居全国城市第 5 位。汽车制造业产值达 4049.4 亿元，铁路、船舶、航空航天和其他运输设备制造业产值也达到 1020.1 亿元，并拥有国际规模最大的跨座式单轨产业链。

四是交通科技创新为产业升级储备新动能。重庆拥有交通科研仪器设备超过 6616 台（套）、总值 10.6 亿元，在全国仅次于北京、位居第 2 位。轨道交通 3 号线、江北机场 T3 航站楼等重大精品工程数量逐年增加，重庆西站、东水门长江大桥等工程项目屡获重大科技奖励。重庆在《中国氢能城市竞争力 30 强》中排在前 8 位，永川区取得全国首个全车无人化示范运营资格，西部（重庆）科学城取得交通运输部第一批智能交通先导应用试点项目。

（二）重庆交通与产业融合发展仍有较大提升空间

一是交通产业经济贡献度仍有提升空间。重庆交通运输、仓储和邮政业增加值占地区生产总值由 2006 年的 6.8% 逐年下降到 2022 年的 3.7%，且低于全国平均水平（4.1%）以及上海（4.3%）、湖北（4.4%）等省份。汽车等传统优势产业地位有所下降，轿车产量占全国比重由 2011 年的 9.4% 下降到 2020 年 6.2%。重庆市建筑业总产值仅相当于江苏的 25.5%、湖北的 55.6%、四川的 57.5%，差距十分明显。重庆临空经济示范区生产总值 865 亿元，在郑州航空港实验区（1208 亿元）等全国 17 个国家级临空经济示范区中不占优，重庆临港经济、枢纽经济、路衍经济、口岸经济等交通产业新业态尚处于起步阶段。

二是交通运输市场规模仍有提升空间。重庆市货运量仅为浙江的 44%、广东的 37%、湖北的 67%。2022 年，重庆市快递业务量为 10.92 亿件，约为浙江的 4%、广东的 3%，尤其是国

际快递量仅为浙江的 0.4%、广东的 0.2%。重庆江北机场旅客吞吐量在 2000-4000 万人之间，距离第一梯队的 4000 万人以上旅客吞吐量仍有一定的差距。

三是交通产业链式发展水平仍有提升空间。轨道交通、航空装备、航空运输等重点产业缺乏大型供应链龙头企业，本地交通建筑企业装配式建建造和 EPC 总承包项目实施经验少，对于上下游产业链的带动性不强，轨道交通建设项目本地企业市场份额从高峰期的 36%降至目前的 10%以下。重庆拥有 5A 级物流企业 10 家，少于上海（30 家）、浙江（21 家）、湖北（18 家）等中东部省份。与广州（南方航空基地）、上海（东方航空基地）、北京（中国国航基地）、成都（四川航空基地）等国内城市对比，重庆缺乏旗舰型主基地航空公司。

四是是交通科技创新能力仍有提升空间。科技领军人才严重不足，交通科技活动人员 2655 人、排名全国第 19 位，交通研发人员 1616 人、排名全国第 17 位。战略性新兴产业发展仍面临较大挑战，缺乏通用航空、轨道交通、航空装备等部分核心装备和关键技术，对于氢能和新能源、智慧高速、自动驾驶等可能引发交通产业变革的前瞻性、颠覆性技术研究储备不足。

三、围绕“五大链条、三大业态”培育万亿级现代交通产业的主要建议

（一）重庆打造现代交通产业的总体思路

贯彻成渝地区双城经济圈和西部陆海新通道战略，切实发挥交通“现代化开路先锋”作用，以交通产业链补链延链强链为重点，以“延链条、育龙头、强科创、聚集群”为路径，着力建设交通物流、交通旅游、交通建筑、交通装备制造、未来交通等五大现代交通产业链，培育路衍经济、枢纽经济、数字交通经济等三大交通新业态，大力推进科技创新，推动交通运输及上下游关联产业总产值突破万亿元，汽车装备、枢纽经济等领域达到国内先进水平，轨道交通、智慧交通等部分领域达到国际先进水平，培育重庆现代化产业体系高质量发展新动能、新引擎。

表 1 重庆万亿级现代交通产业产值分布表

现代交通产业产值分布	2021 年	2025 年
交通物流产业链	1938	2500
交通旅游产业链	800	1000
交通建筑产业链	1500	2000
交通装备产业链	4636	5000
未来交通产业链	----	500
合计	8874	11000

注：以上产值分布为根据交通相关产业基础数据初步估算结果。

（二）重庆打造现代交通产业的对策建议

一是重组成立新西部航空作为重庆机场主基地航司。以西部航空（海航控股、重庆国资委参股）、重庆航空（南航控股、重庆国资委参股）为主体，与国内主要基地航空公司整合成立

新西部航空公司，积极培育壮大与江北机场国际航空枢纽战略相契合的主基地航空公司，在航站楼和停机坪使用、航权时刻安排和资源配置等方面给予优先保障，同时大力发展航空货运业务，推动新西部航空公司在重庆设立航空物流基地，支撑重庆内陆国际物流枢纽建设。

二是培育壮大现代交通物流产业链龙头企业。参考中国物流集团的重组模式，整合渝新欧公司运营中心、陆海新通道运营有限公司、重庆港务物流集团有限公司等市属物流运营平台资源，成立重庆市（国际）物流集团，同步引入大型央企和全球物流企业作为战略投资者，打造国际供应链物流龙头，承担国际港口、物流园区等设施建设和海外货运营运业务，推动西部陆海新通道向海外进一步延伸。

三是依托交通线位资源大力发展路衍经济。以服务区+、公路+旅游、公路+物流、公路+能源等路衍方向为重点，打造一批营收过亿的超级商贸主题服务区和特色文旅主题服务区，结合产业布局、资源开发等打造“开放型”服务区，推进“万里山水”旅游风景道建设，建设一批“三日游”“七日游”等500公里左右的大小旅游环线。依托山区公路特大桥梁推进桥旅融合服务区建设，建设一批“油气电氢”综合能源站和综合换电站，探索推进公路和分布式光伏项目捆绑开发，推动交通“流量”变“留量”。

四是依托交通数据资源大力发展数字经济。加快完善重庆

交通运输行业统一的数据资源目录，建成全市统一的综合交通大数据中心，建设综合交通政务管理系统。加快基础设施要素数字化，完善智慧高速、智慧港口、智慧航道、智慧枢纽等新型智慧交通基础设施，推动普通国省干线公路低成本道路资产数字化采集等专项领域数字化建设。促进交通大数据价值的发掘和利用，探索开展交通设施数据、营运车辆数据、ETC 等数据向社会开发应用，推广交通大数据增值应用场景，通过政企合作、数据交易等多种方式开发高品质、差异化的“大数据+交通服务”。

五是建立交通与产业项目捆绑开发和收益反哺机制。出台支持交通产业融合发展的具体政策，允许公路投资企业将划拨用地用于物流园区、旅游集散、经济林木等增值商业开发，在用地规模、用地性质变更、租转手续和转让价格方面给予倾斜支持。推进区县政府支持将公路建养项目与沿线土地、矿产、旅游等资源一体化捆绑开发，统筹使用 PPP、ABO、ABS、REITs 等多种市场化融资模式，拓宽创新公路项目融资渠道。健全路衍经济收入确认、收益反哺和资金回流机制，明确各部门路衍经济反哺交通项目建设的职责分工，采取沿线土地资源增值、路衍经济收入等增量收益反哺交通建设方式，用于解决项目建养资金不足问题。

报告执笔人：

林坦、李兴华、李知宇

编辑：徐静怡

地址：上海市杨浦区国康路 100 号
