摘 要

举世瞩目的“一带一路”国际合作高峰论坛圆满落幕。“一带一路”战略发展至今，硕果累累，获得国际高度评价。中国作为“一带一路”战略的倡议方和主要力量，为“一带一路”战略从理念到实践的转化做出了巨大努力。在战略实施初期，交通通道的互联互通发挥着重要的作用，因此要优先发展交通建设。因而“一带一路”交通通道的发展就值得我们去探究。

本文首先阐述了“一带一路”研究背景及意义，指明了交通先行对于“一带一路”发展的重要性。其次详细介绍了什么是交通通道、“一带一路”的线路和我国重要省份在“一带一路”中的定位。本文列举了部分节点省份、城市的交通建设现状，对比了公路，铁路，航空，水运四种运输方式在“一带一路”战略发展现状。最后根据现状分析，得出交通通道中存在的问题，并给出相应的建议。

关键字：一带一路,交通通道

ABSTRACT

The famous international cooperation summit of the Belt and Road Initiative has come to a successful end. So far, the Belt and Road Initiative has had a fruitful harvest and received highly international praise. As the initiative and main force of the Belt and Road Initiative , China has made great efforts to transform the Belt and Road Initiative from theory to practice. In the early stages of the strategic implementation, the connectivity of the traffic channel plays an important role, so we should prioritize transportation construction. As a result, the development of the Belt and Road Initiative is worth exploring.

This paper firstly expounds the background and significance of the Belt and Road Initiative, and points out the importance of the priority to development of the traffic for the Belt and Road Initiative . Secondly, the article detailedly introduces the traffic channel, the line of the Belt and Road Initiative and the location of the important Chinese province of the Belt and Road Initiative. This paper enumerates the present traffic construction situation of partial node provinces and urban city, contrastes the present development situation of highway, railway, aviation, water transport four kinds transportation mode . Finally, according to the present situation analysis, the problems existing in the traffic channel are obtained, and the corresponding suggestions are given.

KEY WORDS：the Belt and Road Initiative,traffic channel

目 录

[摘 要 I](#_Toc27095)

[ABSTRACT II](#_Toc12299)

[第一章 绪论 1](#_Toc22887)

[1.1研究背景 1](#_Toc18136)

[1.1.1世界经济复苏乏力 1](#_Toc27043)

[1.1.2全球化态势复杂 1](#_Toc2266)

[1.1.3我国发展态势亟待提升 1](#_Toc31136)

[1.2研究目的及意义 1](#_Toc19586)

[1.2.1“一带一路”对我国的重要性 1](#_Toc29424)

[1.2.2推进“一带一路”优先发展交通的重要性 2](#_Toc13912)

[1.3研究内容 2](#_Toc19511)

[第二章 交通通道概述 3](#_Toc7622)

[2.1交通通道的定义 3](#_Toc5441)

[2.2交通通道的特性 3](#_Toc14666)

[2.2.1交通性 3](#_Toc239)

[2.2.2区域性 3](#_Toc21813)

[2.2.3空间性 3](#_Toc17272)

[2.2.4流通性 4](#_Toc12636)

[第三章“一带一路”交通通道线路及我国重要省份在通道中的定位 4](#_Toc4054)

[3.1“一带一路”交通通道线路分析 4](#_Toc17772)

[3.2我国重要省份在通道中的定位 5](#_Toc5450)

[第四章“一带一路”战略下枢纽城市交通建设现状 7](#_Toc26816)

[4.1交通枢纽的重要性及发展方向 7](#_Toc9826)

[4.2“一带一路”枢纽城市交通发展现状 7](#_Toc479)

[4.2.1西安国际港务区多方位发展 8](#_Toc15599)

[4.2.2乌鲁木齐国际航空枢纽建设 9](#_Toc17176)

[4.2.3重庆水陆空全方位发展 10](#_Toc27327)

[4.2.4厦门海空建设双管齐下 11](#_Toc25813)

[第五章 不同运输方式在“一带一路”交通通道中的对比分析 11](#_Toc1310)

[5.1铁路、公路、海运、航运在“一带一路”建设中的发展现状 11](#_Toc5014)

[5.2铁路、公路、海运、航运的swot分析 13](#_Toc2408)

[第六章 我国“一带一路”交通通道发展中存在的问题 14](#_Toc14004)

[6.1公路、铁路基础设施建设薄弱，存在缺失路段 14](#_Toc27448)

[6.2海运安全问题 14](#_Toc7777)

[6.3我国的国际化运输水平低 14](#_Toc16629)

[6.4我国中西部地区交通运输建设落后 15](#_Toc23167)

[第七章 我国“一带一路”交通发展对策 15](#_Toc10692)

[7.1做好整体规划，加强公路，铁路基础设施建设 15](#_Toc18747)

[7.2加强国际运输合作 15](#_Toc24627)

[7.3落实与沿海各国的海上运输安全机制，规范港口建设 15](#_Toc9117)

[7.4积极发挥航空运输作用 16](#_Toc18203)

[7.5加快高铁走出去 16](#_Toc16226)

[7.6加快中西部地区交通发展 17](#_Toc27258)

[结 语 17](#_Toc14556)

[致 谢 18](#_Toc31844)

[参考文献 19](#_Toc3251)

1. 绪论

1.1研究背景

2013年9月7日，国家主席习近平出访了哈萨克斯坦，并在纳扎尔巴耶夫大学发表演讲。提出共同建设“丝绸之路经济带”的构想。同年的10月3日，习近平主席在印尼国会发表演讲时又提出与各国共同建设“21世纪海上丝绸之路”的战略设想。“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”即我们所熟知的“一带一路”。“一带一路”这个充满合作与创新的构想给世界发展注入新的生机，新的活力。“一带一路”并不是一枝独秀，而是共建各国利益的共同体。可以说，“一带一路”战略的提出，既顺应了中国经济发展的内在需求，也符合世界外部经济失衡的环境要求，具有深刻的国内外时代背景。

1.1.1世界经济复苏乏力

2008年金融风暴席卷全球，给世界各国经济带来了强有力的冲击，使得世界主要国家和地区经济相继陷入衰退之中，世界经济复苏呈现缓慢态势，发达国家经济增长也略显乏力，甚至经济增长速度不断回落。时至今日，金融危机带来的经济衰退的趋势尚未明显扭转，生产、消费、投资和对外贸易仍不容乐观。2016年[英国](http://country.huanqiu.com/united_kingdom" \t "_blank" \o "英国)脱欧再一次引发全球金融市场动荡，对欧盟经济体造成严重的冲击。这对经济全球化和[欧盟](http://country.huanqiu.com/eu" \t "_blank" \o "欧盟)经济一体化进程都将带来重大影响，导致全球经济金融环境更加复杂。经济失衡相继引发产生系列发展问题，地缘政治冲突、大国插手热点地区和热点问题、传统安全和非传统安全问题加剧。这些问题相互纠缠、互为因果，成为阻碍世界经济复苏的重要因素。

1.1.2全球化态势复杂

进入21世纪以来，经济全球化的浪潮滚滚而来，迅速地席卷了全球，使全球经济紧密联系在一起，甚至有牵一发而动全身之势。经济全球化在促进经济飞速发展的同时，也带来了许多难以预测的风险。全球化的好处更多的集中于部分国家，加剧的贫富差距引起了经济不稳和社会失调等问题。2016年英国脱欧事件的引发的“反全球化”问题又再次使得全球化发展面临重重挑战。全球化态势复杂多变，机遇与挑战并存。

1.1.3我国发展态势亟待提升

尽管我国总体态势发展良好，但是瓶颈问题层层制约我国经济的快速健康发展。近年来，国内经济增速下滑，出口不断遭遇疲态，自然环境发展面临着严重的考验，产能过剩、外汇资产过剩等问题矛盾突出，已不容忽视。经济发展面临着转型与升级的欲求。寻找多方式的发展之路是经济建设面临的一大难题。

1.2研究目的及意义

1.2.1“一带一路”对我国的重要性

在国际环境复杂变化，政治局面动荡的背景下，实施“一带一路”战略对我国在新时期的发展具有深刻的意义与重要性。努力构建“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通和民心相通。”五大共通模式能使我国在世界多极化、经济全球化、社会信息化深入发展，冲突与危机、竞争与合作交织并存的大环境下实现政治，经济，文化，国防的全面发展。

实施“一带一路”战略，将会推动国内产业升级、国际产能合作；有助于提升我国对外出口档次；推动人民币国际化；我国对外国际贸易更加安全、便捷；为中国经济增长提供了新的着力点。“一带一路”战略是惠及全国人民的战略，是需要调动多方积极性共同参与的共赢的战略。

1.2.2推进“一带一路”优先发展交通的重要性

“衣食住行”是人类最基本，最必不可少的需求，行即交通，尤其在物品全流通的当下，交通运输对人类社会发展的重要性便可见一斑。综观古今中外，历史和现实都证明，铁路、公路、水运、航空、管道这五种交通方式的发展与进步与人类社会经济的发展与进步紧密相关，互为因果，互相促进。交通运输业既是国民经济健康，稳定，可持续发展的基础产业，又是国民经济发展的先导性产业，为商贸物流提供最基础最重要的保障。许多发达国家和地区的振兴，都是以加强交通建设为先导，从而带动整个社会的持续快速健康发展。交通运输在社会生产、产品分配及消费等过程中起到了枢纽作用，有力的推动了物流业的发展。随着科学技术的日新月异及信息化时代的到来，我们已经步入了物品全流通时代，交通运输的作用日益凸显。

为促进“一带一路”的发展，国家提出了“五通”，即加强政策沟通、加强设施联通、加强贸易畅通、加强货币流通、加强民心相通。“一带一路”战略繁荣发展的基础是设施联通,而其中的核心是“路”,由“路”的联通支撑起物流、人流、资金流和信息流的联通,从而带动起各个国家和地区人民沿“路”而行的交流与亲近。交通基础设施的互通更是各国联通的重要通道。道路的联通是最基础，最重要的保证。道路联通对于“一带一路”战略 具有重要意义，推进“一带一路”必须优先发展交通业。交通基础设施互联互通是实现“一带一路”愿景的基础支撑、重要保障，扮演着“先行官”的重要角色。一方面，有利于促进跨国运输和国际多式联运的有机衔接，实现国际运输便利化。另一方面，有利于提升国际国内道路通达水平，畅通综合交通运输网络，促进沿线国家共享“一带一路”成果。我国要优先发展以交通为主的基础设施互联互通，带动经贸投资大发展，促进社会人文大交流，推动新一轮经济全球化平衡发展。

1.3研究内容

自“一带一路”战略倡议提出后，国家高度重视。三年来，参与的国家和地区的发展战略纷纷和“一带一路”战略实现了对接，“五通”成为发展亮点本文重点探讨了“一带一路”交通通道发展现状，针对发展中存在的薄弱点提出建议。。三年来，“一带一路”交通建设取得重大进展，多个交通工程项目有序进行，五种运输方式各尽其能，输出“中国制造”,带回能源和原材料。在取得可喜成绩的背后，还是有一些不可忽略的薄弱之处待提升。比如我国基础设施不够一体化，国际化；公路，铁路存在缺失路段，瓶颈路段；海运存在安全隐患，港口建设缺乏规划；航空业融入“一带一路”战略较缓慢。根据2017年5月14,15举办“一带一路”国际合作高峰论坛汇报和总结三年来的交通建设与发展进程，再次明确交通建设优先发展的战略地位。各地在对内对外交通建设中，要做好整体规划，要促进政策、规则、标准三位一体的联通,为互联互通提供机制保障。加强公路，铁路，港口基础设施建设，把握交通基础设施的关键通道、关键节点和重点工程，打通缺失路段，保证道路的联通性。推进建立统一的全程运输协调机制，促进国际通关、换装、多式联运有机衔接，逐步形成兼容规范的运输规则，实现国际运输便利化。推动口岸基础设施建设，畅通陆水联运通道，推进港口合作建设，增加海上航线和班次，加强海上物流信息化合作。拓展建立民航全面合作的平台和机制，加快提升航空基础设施水平。

第二章 交通通道概述

2.1交通通道的定义

交通通道又称运输走廊、交通走廊。目前学界对“交通通道”这一概念还没有形成明确统一的定义。“国际公共运输联盟”和“原联邦德国公共运输企业联盟”主编的《公共运输词典》将交通运输通道的解释为“在某一区域内连接主要交通流发源地、有共同流向、可以有几种运输方式线路可供选择的宽阔地带。”我国的张国伍[[[1]](#endnote-0)]教授将交通通道解释为“某两地之间具有已经达到一定规模，的双向或单向交通流,为了承担此强大交通流而建设的交通运输线路的集合,称之为交通运输通道。”美国加州大学教授Willian.L.Garrison对交通交通运输通道解释为“在交通运输投资集中的延伸地带内，运输需求非常大、交通流非常密集、各种不同的运输方式在此地带内相互补充、提供服务。”蔡庆麟[[[2]](#endnote-1)]的《运输布局学》中的将交通通道解释为“某一地理区域,为一宽阔的长条地带,它顺着共同方向的交通流向前伸展,把主要交通流发生地连接起来。在某一通道内,可能有若干条可供选择的不同路线。”从这些定义中可以总结发现，交通通道是一个运输地带，并非一条简单的运输线路；交通运输通道是连接客货流发源地与目的地的客货流的密集地带，具有较强的吸引力;交通通道一般是多种运输方式的运输线路互相补充、共同提供服务；交通通道不仅包括各种运输线路，而且包括枢纽、港口、车站、机场以及与运输生产相配套的服务设施，形成交通运输通道的统一体[[[3]](#endnote-2)]。

2.2交通通道的特性

2.2.1交通性

交通通道的形成自然离不开交通运输，通道的形成依赖于公路，铁路，航空水运，管道五种交通方式作用的发挥。

2.2.2区域性

交通通道不是一条单纯的道路或是航线，而是具有辐射效应和带动效应的地理区域，沿交通线路而生，依赖于交通运输方式所穿越的区域、辐射的区域和吸引的区域，相互依赖，相互发展。

2.2.3空间性

水运，航运，公路，铁路，管道五种运输方式涉及水陆空，使得交通通道就具有了空间性和立体性。空间性的合理配置和运用，才能充分发挥交通通道的效率，最大限度地发挥每一种运输方式的效益。

2.2.4流通性

所谓流通性，主要是依托交通而开发和衍生的产业而形成的融汇在加工，运输，仓储和贸易中的流通，其中包括信息流，资金流，商流，人流，物流。

第三章“一带一路”交通通道线路及我国重要省份在通道中的定位

3.1“一带一路”交通通道线路分析

2015年3月经国务院授权，国家发展改革委、外交部、商务部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，以下简称愿景与行动。同时“一带一路”线路图正式发布。

一带即以陆路运输为主的“丝绸之路经济带”，以中国为核心向三个方向辐射。一是沿途经过中亚、俄罗斯直至欧洲；二是由中亚、西亚各国到波斯湾、地中海地区；三则是同邻近的东南亚、南亚各国直到印度洋。

一带即 “丝绸之路经济带”，线路分布在陆地上，从中国出发，共有三个走向，是经中亚、俄罗斯到达欧洲；二是经中亚、西亚至波斯湾、地中海；三是中国到东南亚、南亚、印度洋。一路即由古代海上丝绸之路发展而来的“21世纪海上丝绸之路”，包括两条重点方向。一是从中国各个港口经过南海到印度洋，一直到欧洲；二是经过南海到南太平洋。“一带一路”联通亚欧非三大陆[[[4]](#endnote-3)]，一边连通蓬勃发展的东亚经济圈，一边连通发达的欧洲经济圈。

“一带一路”大致有北线，中线，南线，中心线等线路走向，具体如下：

北线A： 北美洲（美国，加拿大）——北太平洋——日本，韩国——日本海——扎鲁比诺港（海参崴，斯拉夫扬卡等）——珲春——延吉——吉林——长春——蒙古国——俄罗斯——欧洲（北欧，中欧，东欧，西欧，南欧）

北线B：北京——俄罗斯——德国——北欧

中线：北京——西安——乌鲁木齐——阿富汗——哈萨克斯坦——匈牙利——巴黎

南线：泉州——福州——广州——海口——北海——河内——吉隆坡——雅加达——科伦坡——加尔各答——内罗毕——雅典——威尼斯

中心线：连云港——郑州——西安——兰州——新疆——中亚——欧洲



图1“一带一路”线路图

3.2我国重要省份在通道中的定位

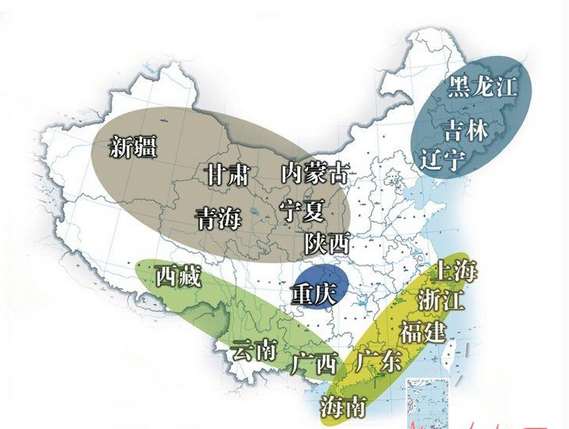
在愿景与行动敲定的终极版面中,重点涉及18个省份,即[新疆](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E6%96%B0%E7%96%86/" \t "_blank)、[陕西](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E9%99%95%E8%A5%BF/" \t "_blank)、[甘肃](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E7%94%98%E8%82%83/" \t "_blank)、宁夏、[青海](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E9%9D%92%E6%B5%B7/" \t "_blank)、[内蒙古](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E5%86%85%E8%92%99%E5%8F%A4/" \t "_blank)西北的6省,[黑龙江](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E9%BB%91%E9%BE%99%E6%B1%9F/" \t "_blank)、[吉林](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E5%90%89%E6%9E%97/" \t "_blank)、[辽宁](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E8%BE%BD%E5%AE%81/" \t "_blank)东北3省,[广西](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E5%B9%BF%E8%A5%BF/" \t "_blank)、[云南](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E4%BA%91%E5%8D%97/" \t "_blank)、[西藏](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E8%A5%BF%E8%97%8F/" \t "_blank)西南3省,[上海](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E4%B8%8A%E6%B5%B7/" \t "_blank)、福建、广东、[浙江](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E6%B5%99%E6%B1%9F/" \t "_blank)、[海南](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E6%B5%B7%E5%8D%97/" \t "_blank)5省,内陆地区则是[重庆](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E9%87%8D%E5%BA%86/" \t "_blank)。

图2“一带一路”重要省份

表1 重要省份定位

|  |  |
| --- | --- |
| 省份 | 定位及发展方向 |
| 新疆 | [新疆](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E6%96%B0%E7%96%86/" \t "_blank)被定位为“丝绸之路经济带核心区”。地域辽阔的新疆与周边8个国家连接，要发挥新疆独特的地理优势和向西开放重要窗口作用，深化与中亚、南亚、西亚等国家交流合作，形成丝绸之路经济带上重要的交通枢纽、商贸[物流](http://www.askci.com/reports/index192.html" \t "_blank)和[文化](http://www.askci.com/reports/index111.html" \t "_blank)科教中心，打造丝绸之路经济带核心区。 |
| 福建 | 福建被定位为“21世纪海上丝绸之路核心区” |
| 广西 | [广西](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E5%B9%BF%E8%A5%BF/" \t "_blank)的定位是“21世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带有机衔接的重要门户”。发挥广西与东盟国家陆海相邻的独特优势，加快北部湾经济区和珠江－西江经济带开放发展，构建面向东盟区域的国际通道，打造西南、中南地区开放发展新的战略支点。 |
| 云南 | [云南](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E4%BA%91%E5%8D%97/" \t "_blank)的定位是“面向南亚、东南亚的辐射中心”。发挥云南区位优势，推进与周边国家的国际[运输](http://www.askci.com/reports/2014/09/09/144622fy7m.shtml" \t "_blank)通道建设，打造大湄公河次区域经济合作新高地。 |
| [陕西](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E9%99%95%E8%A5%BF/" \t "_blank)、[甘肃](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E7%94%98%E8%82%83/" \t "_blank)、宁夏、[青海](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E9%9D%92%E6%B5%B7/" \t "_blank) | 形成面向中亚、南亚、西亚国家的通道、商贸物流枢纽、重要[产业](http://www.askci.com/chanye/" \t "_blank)和人文交流基地。发挥陕西、甘肃综合经济文化和宁夏、青海民族人文优势，打造西安内陆型改革开放新高地，加快兰州、西宁开发开放，推进宁夏内陆开放型经济试验区建设。 |
| [内蒙古](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E5%86%85%E8%92%99%E5%8F%A4/" \t "_blank)、[黑龙江](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E9%BB%91%E9%BE%99%E6%B1%9F/" \t "_blank)、[吉林](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E5%90%89%E6%9E%97/" \t "_blank)、[辽宁](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E8%BE%BD%E5%AE%81/" \t "_blank) | 建设向北开放的重要窗口。发挥内蒙古联通俄蒙的区位优势，完善黑龙江对俄[铁路](http://www.askci.com/reports/2014/12/25/135743nbcn.shtml" \t "_blank)通道和区域铁路网，以及黑龙江、吉林、辽宁与俄远东地区陆海联运合作，推进构建北京－莫斯科欧亚高速运输走廊。 |

愿景与行动与对沿海诸市的定位也做出了指导。要充分发挥独特的水上区位优势，加强现代化港口建设，打造先进的国际港口，以 [上海](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E4%B8%8A%E6%B5%B7/" \t "_blank)、[天津](http://www.askci.com/search/1/baogao/%E5%A4%A9%E6%B4%A5/" \t "_blank)、宁波－舟山、广州、深圳、湛江、汕头、青岛、烟台、大连、福州、厦门、泉州、海口、三亚等沿海城市为代表要优先港口建设。同时也要强化上海、广州等国际枢纽机场功能。

对于内陆节点城市交通基础建设方面则强调,支持郑州、西安等内陆城市建设航空港、国际陆港,加强内陆口岸与沿海、沿边口岸通关合作。



图3 “一带一路”各省份定位

第四章“一带一路”战略下枢纽城市交通建设现状

4.1交通枢纽的重要性及发展方向

交通枢纽是一种或多种运输方式的交叉与衔接之处，是能办理客货运输作业的各种技术设备的综合体。由同种运输方式两条以上干线组成的枢纽为单一交通枢纽，两种以上运输方式的干线组成综合交通枢纽。交通枢纽一般由车站、港口、机场和各类运输线路、库场以及运输工具这些硬件设施组成，是大宗客货流中转、换乘、换装与集散的场所。

随着城市化、人员流动迅速化、城市内和城际间交通流量密集以及区域化、国际化运输的发展，提升运输效率便成为交通发展的重要方向。在这种高速物流化的时代背景下，综合交通枢纽作为各种运输方式之间、城市交通与城间交通之间的衔接关键节点，其规划发展受到越来越广泛的重视。

“一带一路”的贸易往来和人员流通，离不开交通方式的承载，而交通方式的实现有赖于完善的交通枢纽的节点作用的发挥。“一带一路”战略的实施，对我国对外贸易起着至关重要的作用。近年来，随着国际化运输，多式联运的盛行，为了便利人员出行，保障货物高效流动，发展综合交通枢纽已成为必然之势。多层次，综合化的交通枢纽能够最优化地组织货物集散，周转，大大提高运输效率，从而提升经济效益。在“一带一路”战略下，积极建设综合运输枢纽将是各大省份，重点城市的核心规划内容。综合枢纽的建成和使用将极大的便利我国与沿线国家的通商往来，提升贸易质量。

4.2“一带一路”枢纽城市交通发展现状

2013年“一带一路”战略构想提出，在反复调研和紧张的准备工作之后，2015年“一带一路”建设紧锣密鼓的开启。“一带一路”的发展需要交通建设的大力支持。各省份为响应“一带一路”战略的号召，纷纷出台相关政策，加大建设力度，大力发展交通运输业，修建交通基础设施，场站。“一带一路”跨越我国众多省份，可以说“一带一路”的影响辐射全国，各省纷纷投入“一带一路”交通建设，力图打通交通大通道，共享成果。本节选取部分城市典型如西安，兰州，天津，乌鲁木齐，成都，泉州，上海为代表归纳现状。

4.2.1西安国际港务区多方位发展

2000多年前，西安作为古丝绸之路的起点，就已成为东西方国际商贸往来、人民交往、文化交流的重要桥梁和纽带。今天的西安，同样在我国和世界上具有非凡的影响力。西安作为我国实施内陆开放的窗口城市，在“一带一路”建设中具有举足轻重的地位。

西安深处内陆，是我国重要的交通枢纽城市。2小时航空圈、8小时铁路圈和一日公路圈，辐射范围达到了全国2/3以上的城市，覆盖约8亿人口。西安建设有中国最大的陆路港口，以及两个功能齐全的综合保税区和1个出口加工区。现已开通国内、国际航线280条，年旅客吞吐量3300多万人次。2016年，西安咸阳国际机场旅客吞吐量达到3699万人次，居全国第八位，增速排名第一，货邮吞吐量23.4万吨，实现运输起降29万架次，累计开通国际、国内航线311条，其中国际航线45条，直飞航线148条，并以82.3%的出港准点率位列全国首位。随着规划的进一步落实，西安将建设集航空、高铁、地铁、城际轨道、公路运输于一体的立体化综合交通枢纽，民航通达世界的辐射聚合能力也将得到进一步发挥[[[5]](#endnote-4)]。

成立于2008年的西安国际港务区已经成为西安一个靓丽的城市名片，这是中国第一个不沿江、不靠海、不沿边的国际陆港。2015年3月28日，《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》文件发布，进一步为西安融入“一带一路”建设指明了方向。西安港务区位于西安东北部的灞渭三角洲，东西南北四面分被西韩公路、灞河、铁路北部环线和西安绕城公路所环绕，交通及其便利，具有十分巨大的区位优势，总建筑规划面积44.6平方公里。此外还有分布在周围的咸阳国际机场、窑村机场，通往园区的西安绕城高速公路与京昆高速、连霍高速、陕沪高速、包茂高速等全国高速公路网紧密相连，形成“米”字型高速公路网络。当前，港务区已建成[西安](http://baike.so.com/doc/1859067.html" \t "_blank)保税物流中心、铁路集装箱中心站、西安公路港、洋货码头。西安国际港务区以铁路、公路等运输手段为依托，以与沿海国际港口合作为基础，在内陆形成海陆联运的聚集地和结合点。

在短短几年里，在合理规划和紧锣密鼓的发展下，西安国际港务区内陆港的作用逐渐彰显，通过多式联运无缝对接实现了内陆地区与沿海地区的联接，发挥了“一带一路”的交通枢纽作用。依托西安国际港务区构建丝绸之路经济带商贸物流中心，已成为实现“道路联通、贸易畅通”的重要方式。东南沿海地区及东亚、南亚等地的货物，通过陆海直达送往西安国际港务区，西安作为为中转枢纽，将货物分拨到中西部地区，或通过“长安号”班列运抵中亚，俄罗斯、欧洲等地。  
 2013年11月28日，从西安国际港务区缓缓驶出了首趟“长安号”国际货运班列，满载中国产品驶向欧洲。“长安号”的运行将更进一步推动陕西、西安打造国际中转枢纽港的步伐，推动形成以西安为东中转枢纽，辐射中国内陆地区、沿海港口以及东亚、南亚；以新疆和哈萨克斯坦为西中转枢纽，辐射中亚、俄罗斯、欧洲的“哑铃型”丝绸之路物流通道，成为“丝绸之路经济带”的黄金干线。

西安国际港务区建成使用将近十年，得益于“一带一路”战略的推动，发展迅速，硕果累累。西安国际港务区将成为服务于“一带一路”的陆地国际中转枢纽港，为“一带一路”的发展助力，实现沿海地区与内陆地区的高效的互联互通，为打造完善的“一带一路”交通大通道助力，在构建以陕西西安为中心的“丝绸之路经济带”综合立体交通体系发挥作用。

4.2.2乌鲁木齐国际航空枢纽建设

随着“一带一路”倡议不断推进和升级，位于“丝绸之路经济带”核心区的新疆的战略地位日益凸显，“一带一路”通道建设也迎来发展机遇期。自“一带一路”战略实施以来，新疆加快了公路、铁路和机场建设，搭建起东联内地、西出中亚的交通运输主骨架。

由于受自然条件和历史条件的制约，新疆的整体交通发展水平相对来说比较落后。“一带一路”确定了新疆“丝绸之路经济带核心区”的地位后，作为丝绸之路上的重镇，乌鲁木齐正在“'一带一路'交通枢纽中心”的道路上加速腾飞。

交通枢纽的建设不单单是一个城市的路网建设，而是将乌鲁木齐的路网变成一个“大枢纽”，形成连通城际，进而连通全国、连通欧亚的“大交通”。为此，乌鲁木齐市加快了构建“三环十五射”的路网骨架，并开始完善乌鲁木齐、昌吉、石河子交通网络体系。同时，利用地处新亚欧大陆桥和国际能源大通道黄金节点的有利区位条件，乌鲁木齐大力推进公路、铁路、地铁、机场和航空等重大基础设施建设，开通乌鲁木齐至中亚主要城市的直达客运班列和新疆至欧洲直达货运班列，启动城市轨道交通、城际铁路和高速铁路的联网工程，完善现代化综合交通体系，构建亚欧交通、通讯、信息、管道传输大通道，最大限度与周边地区和中亚国家实现互联互通。

照常规运营机型统计，以乌鲁木齐机场为中心，在 4 个小时航程范围内，可以完全覆盖中亚、南亚等地区，覆盖东南亚、东亚的大部分地区。在 8 个小时（8000km）范围内，可以完全覆盖欧洲、中东、西亚北非、日韩、东南亚等世界主要经济发达区域。因此，作为“一带一路”路上丝绸之路的重要节点以及具备地处欧亚大陆腹地的优势，依靠疆内与国内庞大的腹地客源市场，乌鲁木齐机场具备发展直达与中转打造国际航空枢纽的客源基础，乌鲁木齐机场发展为中转型国际枢纽机场连接欧亚两端核心航空客源市场的潜力十分显著。标注但是由于宗教，历史等原因，乌鲁木齐乃至新疆的航空市场面临着供需矛盾严重、新疆本地及周边客源市场潜力有限、面临中亚地区机场的竞争、航空运输环境风险较大等问题。可以说，机遇与风险并存。在“一带一路”整体战略下，发展建设乌鲁木齐机场为国际航空枢纽机场是符合机场的未来发展需求和国家战略需求。

[一带一路”战略下乌鲁木齐机场建设国际航空枢纽发展基础与建议]

4.2.3重庆水陆空全方位发展

重庆是敲定的省份中唯一的直辖市。重庆地处我国中部和西部地区的结合处，铁路、水路、公路、航空、管道运输等运输方式全面发展。重庆是中国西部地区一座汇集水、陆、空交通资源的特大型城市。重庆有长江黄金水道优势，拥有长江水道近四分之一的线路。 渝新欧’路将重庆向西北延伸至欧洲、国际空港将使得重庆能够与更多城市通航。

2013年9月，中国发出“一带一路”倡议，地处“一带一路”和“长江经济带”相交汇“Y”字形节点上的重庆，迎来千载难逢的机遇。几乎在“一带一路”倡议发出的同时，重庆提出了五大功能区域发展战略。“在国家‘一带一路’倡议和长江经济带建设的背景下，重新找准重庆的定位，将五大功能区域发展战略与‘一带一路’倡议有机对接，具有重要意义。”重庆市中国特色社会主义理论研究中心研究员付园元说。

如今，依托“渝新欧”，重庆开始编织一张对外开放的交通网络，实现联通欧洲与亚洲的铁、空、公、水多式联运。

通过“铁空联运”，重庆形成以自己为圆心的“四小时航空经济圈”。欧洲的货物可通过“渝新欧”运到重庆，再空运中转到新加坡、首尔、东京等距重庆四小时航空半径的亚洲城市，运输成本将大幅降低。 通过“铁公联运”，重庆向南延伸。去年4月，重庆到东盟公路物流大通道的东线通道正式打通，货物从重庆出发，经广西凭祥口岸抵达越南河内，全程仅需40小时，运输时间比海运缩短20多天，成本仅为空运的1/5。

自此，通过“渝新欧”国际铁路联运大通道向西开放连接中亚、中东欧国家；通过孟中印缅国际物流大通道向南开放；通过长江经济带依托黄金水道进入太平洋，重庆已成为国家向东向西向南三向开放的重要节点。3

对外开放的交通网络，将重庆区位优势发挥到最大化。此后，重庆又先后建成水、陆、空三个国家级枢纽，三个一类口岸（寸滩水港、江北国际机场空港、重庆铁路口岸）和三个海关监管特殊区域（两路寸滩保税港区、西永综合保税区、江津综合保税区），彻底改变了自己在中国内陆开放甚至国际贸易格局中的地位。

吴存荣表示，重庆立足于发挥“一带一路”和长江经济带联结点的区位优势，坚持水、陆、空并进，打造综合交通集疏运体系，形成内陆国际物流枢纽的乘法效应。

向西，与欧洲、中西亚等国家合作，率先开通并不断提高“渝新欧”国际物流大通道营运水平，累计开行1130班，运费下降了一半多，到杜伊斯堡的时间较海运节约20多天，从而改变了过去“一江春水向东流”的格局，周边经重庆中转出口比重已超40%。现在基本上每天有一班列开往欧亚大陆。

向东，依托长江黄金水道，与上海、宁波等港口合作，发展江海联运“五定”班轮，将长江上游地区的货物输送到广大亚太地区。

向南，新开通到东盟“五定”跨境货运班车、陆海联运“五定”公路班车，并通过深圳、北海发展铁海联运，把重庆与东南亚、澳洲、非洲紧紧连在了一起。5月10日启运的“渝桂新”班列，通过钦州港海运到新加坡及沿途国家。

航空方面，江北国际机场已形成3条跑道运行、年吞吐旅客4500万人次的能力，可以起降目前最大的飞机。随着第五航权的落地和扩大，将成为100万吨货邮吞吐量、100条国际航线的“双百机场”。

同时，重庆还在推进铁空联运，欧洲货物通过“渝新欧”运抵重庆后，航空转运至亚洲主要城市，实现运时与运价的平衡。

4.2.4厦门海空建设双管齐下

2015年厦门港与马来西亚巴生港结为友好港。2016年，作为“21世纪海上丝绸之路”重要港口的厦门港与海口港，发挥各自航线、货源、区位等优势，签订友好协议，共同布局东南亚航线。厦门积极推进“21 世纪海上丝绸之路”与“丝绸之路经济带”无缝对接，开通“厦蓉欧”班列， 2015年8月16日开行以来至2016年底,“厦蓉欧”班列已累计开行76班次，发行2185集装箱。2006年、2015年、2017年，福州港分别与西班牙坎塔布里亚州桑坦德港、马来西亚巴生港、马来西亚马六甲结为友好港口，有力推进了我省港口在“一带一路”和海丝核心区的建设中发挥更大作用。

厦门邮轮母港快速发展。2016年，厦门港共接待国际邮轮79艘次，邮轮游客完成20.9万人次，创历史新高，开辟厦门到越南和菲律宾等“一带一路”航线以及国际友城特色航次。厦门港地理位置得天独厚，东盟国家有20多个港口可运作邮轮航线，邮轮产业是厦门与东盟国家共建“21世纪海上丝绸之路”的上佳着力点。2016年厦门邮轮母港首个“一带一路”航次——往越南真美、芽庄航次，就一举爆满，吸引2000多名游客。厦门港东渡港区0-4号邮轮泊位改建工程于2016年开工建设，改建4个邮轮泊位，其中1个15万吨级、2个8万吨级邮轮泊位和1个2万吨级滚装泊位，设计年通过旅客105万人次、车辆3.75万车次。

全力建设厦门东南国际航运中心。把厦门东南国际航运中心建设作为全省港口发展的中心任务，以厦门港为基础、福建沿海港口群为支撑，着力打造国际集装箱干线港、区域性邮轮母港，两岸航运交流合作先行区，国际航运服务业聚集发展示范区，东南沿海国际物流中心。重点优化厦门港口布局，统筹包括漳州境内的全港区建设，促进全省外贸集装箱向厦门集聚，构建覆盖全球主要港口的航线网络，提升厦门港在国际航运中的枢纽地位。加快邮轮母港建设，积极发展东北亚、东南亚、两岸四地等邮轮航线，构建集旅游、观光、会展、商贸于一体的东渡邮轮服务集聚区[[[6]](#endnote-5)]。

第五章 不同运输方式在“一带一路”交通通道中的对比分析

5.1铁路、公路、海运、航运在“一带一路”建设中的发展现状

“一带一路”战略实施以来，我国大力发展基础设施建设，力求实现“五通”，高效带动经济发展，同时也为沿线国家带去共赢之利。在中国的积极倡导和建设的推动下，各国纷纷搭乘“一带一路”发展的快车。目前，我国与“一带一路”沿线国家已经初步具备互联互通的基础条件。其中道路联通建设稳步前行，进展良好。“一带一路”沿线总人口约44亿，经济总量约21万亿美元，分别约占全球63%和29%[[[7]](#endnote-6)]；由亚洲开发银行估算，2010至2020年这十年间，亚洲地区基础设施投资需求将会达到7.97万亿美元左右，这其中包括了989个交通运输项目。在交通基础建设方面，开工建设了蒙内铁路、中老铁路等一大批铁路和高铁项目，咯喇昆仑高速、卡拉奇高速公路等一大批公路与高速公路设施。中俄、中哈、中缅等油气管道项目的建设或运营都在有序推进。2014 年，我国与“一带一路”上的其他国家及地区的双边贸易额值接近 7 万亿元人民币，较2013年增长了约7%，约占我国外贸进出口总额的四分之一。这些货物运输大多都是由海运完成，公路和铁路完成的较少，其中铁路所占的比例最少[[[8]](#endnote-7)]。近日，交通运输部部长李小鹏接受采访，对交通运输领域的成果做出汇报，对我国“一带一路”交通建设取得的成绩做出肯定。

截至2016年底，我国已与沿线15个国家签署了16个双边及多边道路、过境运输和运输便利化协定，通过73个公路和水路口岸开通了356条国际道路客货运输线路；建成11条跨境铁路，迄今为止，中欧班列实现了品牌统一，累计开行了3700多列。截至目前，全国27座城市开通51条线路，到达欧洲11个国家的28座城市。铁路运输逐渐形成常态化。中欧班列往返穿梭于广袤的亚欧大陆；开展国际铁路运邮合作，已初具国际物流品牌影响力。

截至2017年5月，我国已与沿线36个国家及欧盟、东盟分别签订了双边海运协定（河运协定），协定内容均已得到落实，双方给予对方国家船舶在本国港口服务保障和税收方面的优惠。我国企业还参与了13个国家、20个港口的经营，海上运输服务也已覆盖沿线所有国家。

我国已与沿线43个国家实现了直航，每周约4200个航班；国航、南航、东航和海航等已在沿线24个国家设立了境外营业部，开展航空运输相关的国际业务，空中互联互通逐步完善。2010 年的中国航空业发展达到巅峰后，由于受2008年全球金融危机后续发酵的影响，国内各航空公司发展景气不佳，经营业绩持续下滑。近六年来尽管航空物流业在增长，但其整体增长速度落后于GDP的增长速度。从数据上看，2013 年以来这种发展低迷的局面有了显著的改善，特别是2014年国际货邮吞吐量几乎实现了两位数的增长，这在很大程度上得益于“一带一路”战略的实施，“一带一路”的发展使航空运输需求显著上升。”据统计，在全世界各种运输方式中，航空运输的运量占全部的 6.6%， 但创造的价值量占48.9%。 航空运输业的投入和产出比是 1∶8， 在各类行业中比较高的[[[9]](#endnote-8)]。 我国已与沿线43个国家实现了直航，每周约4200个航班；国航、南航、东航和海航等已在沿线24个国家设立了境外营业部，开展航空运输相关的国际业务，空中互联互通逐步完善。“一带一路”战略的深入实施，航空运输的作用将逐年彰显。因此，打造空中丝绸之路，大力发展国际航空运输业，有利于促进“一带一路”沿线国家经济发展。

5.2铁路、公路、海运、航运的swot分析

充分利用各种运输方式的技术经济特性，把握“一带一路”发展对交通的需求，才能使各种运输方式在“一带一路”中发挥最大的作用。

表二 铁路运输swot分析

|  |  |
| --- | --- |
| 优势（S） | 劣势（w） |
| 运输能力大，运行速度较快，能耗低，成本低，受环境影响小适合低价值大宗货物远距离运输 | 机动性差，始建周期长，投资大，占地多，运行管理复杂 |
| 机遇（O） | 威胁（T） |
| 陆上各国在政策上达成一致，积极合作，共同开展中欧，中亚国际货运班列；中国高铁技术发展较为成熟，“一带一路”为高铁走出去提供了机遇 | 传统铁路由于运输速度慢，轨距标准不同，多元化的市场竞争激烈，走向国际的过程艰难 |

表三 公路运输swot分析

|  |  |
| --- | --- |
| 优势（S） | 劣势（w） |
| 机动灵活，“门到门”运输，进入门槛低 | 运输成本高，运输能力小，占地多，能耗高，环境污染严重 |
| 机遇（O） | 威胁（T） |
| “最后一公里”接驳运输以及零担运输优势 | 由于公路运输适合中短途运输，在国际运输竞争力具备优势 |

表四 海上运输swot分析

|  |  |
| --- | --- |
| 优势（S） | 劣势（w） |
| 运输能力大，能耗低，运输成本低，建设投资少，平均运距长 | 运送速度慢，受自然条件影响大，可达性差 |
| 机遇（O） | 威胁（T） |
| 国际化大型港口，集装箱、一体化运输的开展 | 海盗出没，海上争端 |

表五 航空运输swot分析

|  |  |
| --- | --- |
| 优势（S） | 劣势（w） |
| 运送速度最快，安全可靠性高 | 载运量小，建设运营成本高，受自然条件影响大 |
| 机遇（O） | 威胁（T） |
| “一带一路”大背景下可以开拓的国际市场潜力巨大 | 经济结构转型与产业升级制约航空物流产业的发展 |

根据各种运输方式的技术经济特性分析，在“一带一路”货物运输方式选择上，就会有所侧重。铁路适合大宗低值货物的中、长距离运输，大批量、时间性强、可靠性要求高的货物运输；公路适合中短途运输；水上运输适合运距长、运量大、对送达时间要求不高的大宗货物运输，也适合开展集装箱运输；航空运输适合运送价值高、体积小、送达时效高的特殊货物。

第六章 我国“一带一路”交通通道发展中存在的问题

6.1公路、铁路基础设施建设薄弱，存在缺失路段

“一带一路”原有公路、铁路在基础设施建设方面相对落后，国际化水平低，技术性能欠缺，运输能力较低。由于部分道路存在缺失路段，口岸公路技术等级低，通达性较弱，使得“一带一路”公路面临主要问题就是“通而不畅”。我国国内段口岸公路主要是二级、三级及以下等级的公路，国外段的口岸公路交通条件普遍较差，技术等级比较低。比如修建于上个世纪六十年代喀喇昆仑高速公路，由于历史久远，维护不佳，道路条件极差，随着“一带一路”倡议的落实推进，这条公路才迎来了大规模翻修和扩建。“一带一路”铁路运输口岸多位于经济欠发达省份，技术装备能力较差。由于各国遵循标准不同，轨距标准尚未统一。我国和大部分国家采用的是标准轨，而蒙古和俄罗斯则采用的是宽轨，又如马来西亚则是窄轨。因为铁路轨道标准的不同，在跨境运输过程中，货物需要进行换装换轨，这样一来增加了运输周转环节、延长了运输时间长使得运输效率低，运输成本增加。

6.2海运安全问题

21 世纪海上丝绸之路联通亚非欧三大陆，跨越重重海域，海峡。由于“21 世纪海上丝绸之路”的海运通道涉及中东和东南亚地区，需要通过马六甲海峡、霍尔木兹海峡、亚丁湾、苏伊士运河等咽喉要道，海上安全形势日益严峻[[[10]](#endnote-9)]。马六甲海峡是沟通我国与大西洋、印度洋的要道。马六甲海峡航运繁忙，航线密集，却充斥着无法摆脱的海盗和恐怖主义的威胁。近年来，中国与周边国家在海洋 ，领土等方面存在争端与冲突，政治局势复杂险峻，给“一带一路”的联通带来了一定的阻碍。我国与菲律宾南海海域的主权冲突影响着“一带一路”海运通航；我国与印度的领土纠纷问题势必会引起印度对“海上丝绸之路”航线的重视。

6.3我国的国际化运输水平低

与发达国家相比，我国的国际运输机制不完善，运输合作水平较低。“一带一路”参与国家和地区众多，各国发展水平不一，在合作过程中运输水平的协调性和稳定性难以保证。各项目开展初期，我国国际大通道运输合作的统筹规划不够，基础设施不配套; 当下，国际货物的多式联运以其全程一张运单，一次手续的便利优势而受到青睐。这也是我国在参与国际货物运输中的薄弱环节和需要重点把握的内容。同时各个部门的信息系统没有实现互联互通，使得交通运输信息化服务体系的支持能力较弱。

6.4我国中西部地区交通运输建设落后

“丝绸之路经济带”在版图上涉及我国中西部多个省份，逐步向西形成开放格局。我国的中西部地区属于经济欠发达地区，自身发展能力较差，在交通基础设施建设和发展过程中存在薄弱环节，是我国交通大环境中的“短板”区域，。中西部沿线地区交通基础设施薄弱主要表现在以下三个方面:一是中西部地区沿线运输路线客运和货运能力不足，运输基础设施供应能力不足。二是交通运输的基础设施落后、技术装备水平低，中西部沿线地区发达地区存在较大的差异，这种技术设备之间的差异会影响运输效率。 三是港口建设缺乏，国际运输能力较低。

第七章 我国“一带一路”交通发展对策

7.1做好整体规划，加强公路，铁路基础设施建设

交通基础设施薄弱是“一带一路”交通发展面临的首要问题。因此，要从公路和铁路两个方面加快推进我国与“一带一路”沿线国家及地区的道路联通。在公路基础设施建设过程中，要重点联通关键缺失路段，打造优质路段，强化公路的养护管理。推进高速公路建设，尤其是与边境口岸的衔接，确保货物的无缝衔接运输，提高货物的运输效率。铁路方面，加快中国与中亚国家及其周边国家的铁路运输建设。强化已有的路段，加强翻修与维护，提高沿线口岸站的接发和换装能力。由于各国铁路建设技术标准不一致问题而存在换装问题，因此需要根据实际的货运量来规划是否需要构建新的铁路通道。政府要高度重视，推进公路，铁路的国际化进程，形成公路和铁路畅通的陆路交通运输格局。

7.2加强国际运输合作

“一带一路”沿线国家众多，地缘政治错综复杂，经济发展水平参差不齐，宗教信仰，文化背景不同，在实现“一带一路”交通基础设施互联互通中，困难重重。尽管如此，我们要秉承“共商、共建、共享”的理念，加强与沿线有关国家的对话协商，平等参与交通基础设施建设。建立起稳定的工作机制和沟通渠道。比如，上海合作组织交通部长会议、中国—东盟交通部长会议、中国—中东欧交通部长会议亚欧交通部长会议、中巴经济走廊交通基础设施联合工作组、中俄运输分委会等。通过这些工作机制和交通运输领域的各种国际组织和论坛等多边平台，实现与周边国家的双边或多边合作，要坚持机制的保障、做好项目的规划衔接，这些都对推动互联互通建设起到了非常关键的作用。

7.3落实与沿海各国的海上运输安全机制，规范港口建设

21 世纪海上丝绸之路的开展有利于构建起新的海上秩序，达成新的海上合作关系，形成新的合作机制。各国利用港口连接起新的海上运输空间。为维护海上运输安全，中国要与沿线各国建立起有效的合作机制，要加强与东盟国家、印度洋国家、海湾国家合作，建立共同安全机制来保障海上运输通道的安全。中国要积极与沿线国家处理好领土，领海争端，避免因争端影响海上丝绸之路的通畅。

当前，港口已出现不同程度低水平重复建设、同质化竞争等问题，推动港口整合，形成不同层次、功能互补性强的港口群，既可以避免无序竞争，又可以充分利用海内外资源，发挥港口在“一带一路”中的战略支点作用[[[11]](#endnote-10)]。加大力度建设国际化港口，实现现代化、机械化管理，提高港口的货物吞吐量。

7.4积极发挥航空运输作用

发展现代航空运输业，与传统的海运、铁路、公路等交通运输方式相比较而言，航空运输具有高时效性、有效的可达性的特征，在“一带一路”交通发展中具有明显的优势。航空运输时效性强，能够大幅提高“一带一路” 沿线国家地区交往效率。“一带一路”辐射地域范围广，无论是铁路运输，还是海上运输，都需要较长的时间，少则十几天，多则上月。而航空运输的补充则能满足多样化的运输需求。 “一带一路”战略覆盖亚非欧广大地区，海峡众多，地形复杂。发展水运、铁路和公路，受自然地理环境影响很大。航空运输的高可达性 ，能够大大减少地势影响。航空运输的高可达性，能够扩大合作区域范围。

“一带一路”交通条件的改善 ，离不开空中航线的开辟。普通铁路每1000米造价约 3000万元人民币，而高铁时速350公里的项目为1.29亿元/公里；时速250公里的项目是0.87亿元/公里。高速公路每1000米造价约1亿元。如果地势险峻，遇有河流、山地还需要修桥建隧，进一步增加成本。 一条国际铁路或国际高速公路至少也得几百上千亿元人民币。航空运输基础设施建设成本相对较低 ，1000 米的机场跑道只需1亿元人民币，且机场跑道总里程段，总耗费低。

阿拉伯国家位于丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的交汇点，在以其为中心 8 小时的飞行半径内，覆盖了全世界约 2/3 的 人口和约 65%的经济总量 ，是洲际远程航线的中转点和枢纽，而且阿拉伯国家拥有设备良好的国际化机场。我国要积极与阿拉伯国家积极沟通，实现国际通航，达成良好的合作。

我国幅员辽阔，省市众多，地域东西跨度 达5000多公里。“一带一路”战略，我国呈向西发展之势，且“一带一路”沿线国家基本上位于我国以西。在此背景下，除北京、上海、广州为枢纽的大型机场外，为节约大量时间和航程，需要在我国中西部地区合理布置国际机场门户。 因此，为响应“一带一路”应在我国的银川、 西安、 成都、重庆、昆明等西部地区大力发展航空运输业，建设国际化航空运输基地，形成“一带一路”国际机场门户。

7.5加快高铁走出去

近年来，我国高铁技术迅速成熟起来，逐渐走出国门，尽管与德日法这三个高铁核心技术强国还有一定的差距，但是我国高铁仍旧具有诸多优点：产能高、安全可靠、科技含量高、性价比髙、节能环保。高铁建设积极响应“一带一路”战略。目前，正处于在建项目的包括中老铁路、中泰铁路、匈塞铁路、印尼雅万高铁等项目。此外，正在积极推进的还有俄罗斯莫斯科-喀山高铁，美国西部快线、马来西亚-新加坡高铁、南美洲大陆两洋高铁等项目[[[12]](#endnote-11)]。高铁通道由路径上各个国家共同参与管理，共享高铁带来的经济利益，使得国家之间的经济联系更加紧密，削弱了某些占据着海洋霸权的国家对国家之间贸易往来的掌控力，有利于实现经济全球化和建立新型的国际政治经济新秩序[[[13]](#endnote-12)]。“一带一路”为我国高铁发展带来了机遇与挑战，要充分利用高铁走出去，实现高铁外交。为了更好的推广我国高铁，仍需再接再厉。要提高高铁核心技术的自主研发能力，推进中国高铁技术标准体系的国家化水平，带动高铁相关产业共同走出国门。

7.6加快中西部地区交通发展

中西部地区是“一带一路”国内重要路段必经地域，也是重要的向西开放门户，连接中亚、西亚、南亚、欧洲，辐射区域广泛。加大交通基础设施建设力度，必须保障西部地区交通基础设施的供给能力，加强口岸的建设，提高交通运输的技术装备水平，同时进一步加强对西部地区各重要枢纽节点的建设和扩展。确保与沿线各国的互联互通，要积极加强西部地区与周边国家及地区的通道建设。西部地区要紧抓“一带一路”战略的发展机遇，利用好国家政策与基金，充分发挥地理区位优势，加快建设我国与中亚、西亚、南亚、欧洲、以及非洲的铁路、公路、海运等全方位的综合交通运输网络。总之，“一带一路”将会挖掘西部地区潜在的增长空间，形成新的增长极，从而带动“一带一路”沿线国家及地区经济的发展。

结 语

从2013年至今，经过三年多的发展，“一带一路”从中国倡议逐渐上升为国际共识，硕果累累，成绩可喜。随着“一带一路”朋友圈的不断扩大，“一带一路”形成的国际合作平台的影响也十分深远。许多交通基础设施项目落地开花，实现了交通先行带动发展。

“道路通，百业兴”，三年多来，我们和沿线国家一道共同加速推进雅万高铁、中老铁路、亚吉铁路、匈塞铁路、咯喇昆仑高速、卡拉奇高速公路项目，建设瓜达尔港、比雷埃夫斯港等港口，规划实施一大批互联互通项目。构建了新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国-中亚-西亚、中国-中南半岛、中巴、孟中印缅六大经济走廊。逐渐形成了以陆海空通道和信息高速路为骨架，以铁路、港口、管网等重大工程为依托，一个复合型的基础设施网络。我国的交通建设项目取得了举世瞩目的成绩，值得每一个交通参与者欣喜。但是这成绩的还是掩盖不住背后许多的问题。我国拥有近14亿的人口，每年生成巨大的交通出行与货运需求，但是交通供给不足，供给质量参差不齐。我国交通建设相较于西方发达国家起步晚，交通网络还不够完善，基础设施建设力度不足，交通发展超前意识不足。“一带一路”战略联通的大都是交通基础建设落后的国家，道路互联互通障碍重重。我国要占领交通发展的制高点，高瞻远瞩，做好规划，加强与沿线各国的合作，共商，共建，共享“一带一路”交通成果。

交通基础设施的互联互通是“一带一路”的优先和重点,也相信在今后的发展过程中，交通建设必将与时俱进，继续做“一带一路”的先行官，以道路的互联互通带动各国政治，经济，文化的互联互通。

致 谢

在此论文完成之际，衷心感谢所有给予我关心和支持的老师、同学、朋友和家人。

首先，我要对我的指导老师邹海波致以深深的感谢。从论文的选题、构思、大纲的敲定，撰写到最终的定稿，老师不厌其烦，一次又一次对我的论文提出指导意见，给予我我悉心的指导和热情的帮助。邹海波老师在我写作过程中，提出了许多有益的改进性意见，投入了大量的心血和精力。在邹海波老师的指导和帮助下，我的毕业论文才能顺利的完成。

最后我要感谢家人给予我的支持，你们是我完成学业的支柱!

参考文献

1. [] 张国伍.交通运输系统分析[M].成都:西南交通大学出版社,1991.93-102. [↑](#endnote-ref-0)
2. [] 蔡庆麟,张秀芝,刘艳琴.运输布局学[M].北京:人民交通出版社,1994.13. [↑](#endnote-ref-1)
3. [] 张曾种.道路运输通道交通特性研究[D].西安.长安大学,2002. [↑](#endnote-ref-2)
4. [] 国家发展改革委，外交部，商务部 . 推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之

   路的远景与行动 [R]. 北京：外交出版社 ,2015. [↑](#endnote-ref-3)
5. [] http://news.163.com/17/0513/08/CKA73AT200014AEE.html [↑](#endnote-ref-4)
6. [] <http://www.moc.gov.cn/st2010/fujian/fj_jiaotongxw/jtxw_wenzibd/201705/t20170515>

   \_2204175.html [↑](#endnote-ref-5)
7. [] 吴明立，陈建军，陈思远.浅诉一路一带战略下企业品牌走出去[J].品牌，2015(07):36. [↑](#endnote-ref-6)
8. [] 王琴梅，曹琼. “一带一路”道路联通的现状、阻滞因素及推进建议[J].发展研究，2015

   （10）:17. [↑](#endnote-ref-7)
9. [] 付超奇.推进“一带一路”战略 发展现代航空运输[J].宏观经济管理，2015（04）：38. [↑](#endnote-ref-8)
10. [] 葛春凤. “一带一路”战略背景下海运业发展支持政策研究[J].港口经济，2016（10）：

    17. [↑](#endnote-ref-9)
11. [] 张涛. 对接“一带一路” 建设海运强国[J].中国水运，2016（02）：8. [↑](#endnote-ref-10)
12. [] 宋敏，王国梁. 中国高铁在“一带一路”战略中的地位与作用[J].时代金融，2017（02）：

    264. [↑](#endnote-ref-11)
13. [] 卢琪.促进中国高铁产业化“走出去”的策略研究——基于“一带一路”战略的视角分

    析[D].安徽.安徽大学. [↑](#endnote-ref-12)