

历史、理论与实践：解读交通强国战略的三重逻辑

曹文翰 张雪永

〔摘要〕 中国共产党交通强国战略是马克思主义中国化的最新理论成果之一，是以习近平总书记为核心的党中央在新时代提出的建设创新型国家的重要战略举措。对这一战略的解读，可以基于历史、理论与实践的三重逻辑展开：从历史逻辑看，其发展贯穿于整个社会主义发展史、新中国史和改革开放史，是新中国现代化连续历史的题中应有之义。从理论逻辑看，其体现了为中国人民谋幸福和为世界人民谋福祉的使命担当，也反映出马克思主义中国化当代成果始终如一的人民中心立场。从实践逻辑看，应处理好交通强国战略的实践要求、实践核心和实践保障等问题，交通强国战略在民族复兴伟大事业中也将大有可为。

〔关键词〕 交通强国；历史演进；理论意蕴；实践要点

〔中图分类号〕 F503 〔文献标识码〕 A 〔文章编号〕 1000-4769 (2021) 03-0034-07

“交通强国”作为加快建设创新型国家的一项重要战略举措在党的十九大报告中正式提出，此后，习近平总书记就此问题又多次做出重要论述，丰富和完善了新时代交通强国战略的理论内涵和实践路径。近年来，学界围绕“交通强国”做了如下讨论：一是尝试构建交通强国的指标体系，分析中国交通强国的实施困境并提出解决方案；二是阐释“交通强国”的内涵和意义，探索交通强国战略目标的实施方案。^①总体而言，学界围绕这一主题，主要以社会学、政治学等学科的研究方法，在内涵阐释与目标意义分析等方面均有重要建树。但是，目前仍未有研究将“交通强国”置于新中国史、改革开放史和整个社会主义发展史进行剖析。本文拟结合“两个一百年”奋斗目标的关键历史背景，从历史、理论与实践三个维度解读交通强国战略的内在逻辑。

一、交通强国思想的历史演进

（一）交通强国思想的理论源点与初步探索

物质范畴是历史唯物主义的基石，马克思以此为出发点，深入分析了交通运输在社会主义革命和建设中的作用。由于马克思处在西方工业革命的上升时期，所以其论断主要是对工业发展实践的理论总结，是从实践到理论的理性认识。

马克思认为生产力充分发展的重要表现之一是工业和世界贸易的进步，而促进这一进步的重要条件

〔基金项目〕 教育部人文社会科学青年项目“新中国成立以来西南铁路建设助力区域扶贫的历史进程和基本经验研究”（20YJC770001）

〔作者简介〕 曹文翰，西南交通大学马克思主义学院博士研究生；

张雪永，西南交通大学马克思主义学院教授、博士生导师，四川 成都 610031。

是蒸汽动力运输工具取代传统运输工具。1848 年到 1866 年期间，英国的工业和贸易经济得到空前发展，在马克思看来，这标志着“蒸汽发动的运输工具对其他各种运输工具的最终胜利”，因为“这时运输的速度是过去的四倍，而运费只有过去的四分之一”。^②从剩余价值理论出发，他进一步分析了运费下降的原因，并将交通运输中产生的费用看作直接的生产要素。在他看来，流通费用是价值的转化过程，致使先进交通工具的费用远低于原始运力的费用。马克思还分析指出，交通运输之所以能推动贸易发展，是因为交通工具的不断改良能极大地拓展商品的流通范围，其根本作用是“用时间去消灭空间”。因此，他认为“生产越是以交换价值为基础，因而越是以交换为基础，交换的物质条件——交通运输工具——对生产来说就越是重要。”^③马克思在肯定交通运输对生产力发展的促进作用时，从工人运动和无产阶级革命的角度出发，认为交通运输“充当了历史不自觉的工具”。新兴交通工具的出现，一方面加快了资本主义经济的发展，另一方面是无产阶级革命的催化剂。因为，大规模的铁路扩展和工厂建立，对资本投入有了新的需求，因此已有的银行必须扩大其资本规模来应对这种新形势。事实上，这是工人和农民不断摆脱物质束缚的过程，他们有了迁徙自由，随着运输网络建设进一步扩大，很大部分工人和农民从被奴役中解放出来。因此，机械化交通运输工具“正在逐渐地和无情地消灭封建关系和行会关系的一切残余，并且把以前遗留下来的一切小的社会矛盾溶解到具有世界历史意义的资本和劳动的对抗之中。”^④

十月革命胜利后，新生的苏维埃政权面临内忧外患。列宁继承和发展了马克思主义理论，并在实践中回答了社会主义国家“为什么要重视交通发展”及“如何实现交通发展”等问题。列宁认为，“在克服灾难的各项措施中，首要的任务就是必须把大量的劳动力投入煤和原料的生产以及运输事业中去。同样，必须逐步地把生产军需品的劳动力转到恢复经济的生产中去。”^⑤在国民经济恢复时期，为保证物资运输尤其是粮食运输，铁路系统必须以军事办法动员力量，以便收集大批粮食并将其运送到工业建设中心。通过军事方式组织劳动军，目的在于“保证在最近几个月内消除运输瘫痪现象，战胜残冬时节带来的饥寒贫困，摆脱危急的处境”。^⑥列宁认为，幅员辽阔的国家要顺利恢复交通运输，必须站在人民的立场上，把人民作为推动交通运输发展的重要动力。总之，交通运输是联系工农业的纽带，更是团结无产阶级的重要抓手，必须站在人民的立场上发展交通运输业，这是列宁对马克思主义理论的丰富和发展。

综上所述，马克思主义经典作家充分承认交通运输业是先进生产力的载体，从根本上促进了社会生产发展，能有效打破传统农业社会壁垒和推动现代工业社会发展。对生产力相对落后的社会主义国家而言，发展以铁路为重点的交通运输对巩固国防、活跃经济、连接城乡和提高人民生活水平等有着重要的促进作用，能够彰显社会主义的制度优势。

（二）中国共产党交通强国思想的演进历程

新中国成立以来，交通运输在社会主义的建设发展中扮演了重要角色。中国共产党将马克思主义基本原理与方法同中国实际相结合，走出了一条具有中国特色的交通强国之路。

从历史维度看，毛泽东的交通发展思想形成于新民主主义革命时期和社会主义建设时期。在这两个时期，中国的交通状况远落后于资本主义国家，发展交通的着眼点在于恢复国民经济、稳定大局和实现民族团结，其主要目的在于维护新中国的政治、经济和社会稳定，增强人民群众对无产阶级政权的政治认同。新中国成立后，全国交通运输线路零散匮乏，难成体系，加之多年战乱，大部分已毁坏。1949 年，中国铁路里程仅 2.18 万公里且分布极不平衡，东西部之间缺乏交通干线，西北、西南地区没有与中原地区的铁路相连，公路与水路运输更是落后。对此，毛泽东指出，新中国的经济状况要真正得到改变，必须在全国实现交通运输现代化。铁路是恢复国民经济的关键。因此，新中国成立以后的很长一段时间内，“铁路先行”成为中国交通运输发展的总体思路。在国民经济恢复时期和整个“一五”期间，全国铁路固定资产投资总额达到了 11.33 亿元和 62.89 亿元，占国家基建投资总额的 14.47% 和 11.44%。社会主义建设时期，中国交通运输建设有力支撑了社会经济的恢复和发展，同时通过构建交通运输网络维护了民族团结和政治稳定，巩固了国防建设。长期以来，少数民族地区交通闭塞，其社会经济发展受到阻碍。为了促进民族地区社会经济发展、巩固国防和开发边疆，即使在国家财政困难的情况下，党中央毅然决定集中力量修建川藏公路、青藏公路，并在东南沿海、东北和西南地区修建国防公路。1954 年 12 月，川藏公路北线、青藏公路同时通车拉萨，结束了西藏没有公路的历史。

总体来看,从新中国成立初期到改革开放之前的三十年,中国交通运输建设的主要成就就在于建立了一套支撑工业化国家建设的交通运输体系。以毛泽东为代表的第一代领导集体,立足国情并从全局出发,将发展交通作为经济恢复和社会稳定的重要举措,恢复交通运输生产以服务社会主义建设,解决了交通运输“有没有”的问题,有力地支撑了中华民族“站起来”。这为交通运输业的发展提供了厚实的物质基础,也为交通强国战略的形成提供了思想资源。

1978年,党的十一届三中全会提出改革开放战略,实现了从“以阶级斗争为纲”到以“经济建设为中心”“从计划经济”到“社会主义市场经济”的历史转变。邓小平从整顿铁路系统着手,强调“所有经济秩序的恢复,应从铁路做起……大动脉好了,其他就好办。”^⑦党的十二大明确提出把交通运输作为发展国民经济的三大战略重点之一。党的十三大提出要加快发展以综合运输体系为主轴的交通运输业。从1978年到1992年,中国面临交通基础设施落后、运输装备水平低、运输保障能力弱等困境,一定程度上制约了国民经济发展。为扭转这一局面,交通行业解放思想,围绕缓解交通对经济社会发展的制约这一目标主线,在基础设施、体制机制、运输服务、法制建设及对外开放等领域进行探索,推行了一系列“宏观放开、微观搞活”的激励政策。交通运输业从封闭走向开放,从垂直管理转向行业管理,基础设施和供给服务能力得到大幅提升。

十五年的改革实践为交通强国战略的形成提供了两方面历史经验。其一,交通运输在国民经济发展中处于优先地位。如邓小平所言,“整个经济发展的战略,能源、交通是重点”^⑧,“主要是制定一个基础工业和交通运输的发展规划”。^⑨交通运输在中国现代化“三步走”发展战略中居于先导地位。其二,提出利用外资加快交通建设的新思路。改革开放初期,铁路建设受资金短缺的制约。为了解决这个问题,邓小平提出宁肯借债也要加强交通投资的思路。从1981年到2000年,中国在铁路建设中累计利用外资125.55亿元,有效缓解了铁路建设资金不足的问题,有力地推动了国民经济发展。

1992年到2002年,中国交通运输行业整体呈现“抓住机遇、加快发展”的态势。党的十四大明确提出把交通等基础设施建设作为党领导经济发展和社会全面进步的十大任务之一。加强交通等基础设施建设是“当前加快经济发展的迫切需要,也是增强经济发展后劲的重要条件”,要“集中必要力量,高质量、高效率地建设一批重点骨干工程”。^⑩这十年间,交通运输行业抓住国家为应对亚洲金融危机实施积极财政政策和西部大开发战略的历史机遇,进一步深化改革,加大对外开放力度,加快基础设施建设,全面推进公路网、铁路网和航道网的快速发展,改变了中国交通基础设施的落后面貌。交通运输行业实现了快速发展,其对国民经济的制约状况明显改善。

2002年到2012年,党中央从中国社会主义建设进入新阶段的实际出发,总结交通事业发展的经验特点,围绕全面建设小康社会的战略部署,积极探索并实施交通运输科学发展之路。顺应中国加入世贸组织的新形势,交通运输行业以科学发展观为指导,转变发展理念,重视交通建设和协调发展,不断促进交通运输由传统产业向现代服务业转型,加快推进资源节约型、环境友好型交通运输行业建设。此阶段,交通运输基本适应经济社会发展需求,为经济持续快速发展提供了有力支撑。

1978年到2012年,中国交通运输发展着力解决的是其发展规模与国民经济快速发展不相适应的矛盾。历经三十余年的接续奋斗,公路、航道和港口建设成绩突出,铁路建设科学有序,民航基础建设稳步推进,邮政发展迈向新台阶,国际交流合作不断扩大,交通运输基本适应了经济社会发展需要,解决了交通运输“够不够”的问题,有效地支撑了中华民族“富起来”。随着交通运输从跨越式发展迈向科学发展,中国逐步建设成为交通大国。

党的十八大以来,交通运输业建立了“以经济体制改革为重点、以市场资源配置为根本、充分发挥政府职能”的制度体系。同时,充分调动中央和地方的积极因素,大力推进区域交通一体化,京津冀交通一体化和长江经济带综合立体交通走廊建设。随着交通运输业全面深化改革的深入,综合交通、智慧交通、绿色交通和平安交通建设加快,围绕大力推进综合运输发展的主线,基础设施建设和运输服务一体化得以推进,这既发挥了以交通支撑国家战略的作用,也开创了交通运输发展的新局面。

在两个一百年奋斗目标历史交汇的关键节点,习近平站在时代潮头,把握历史方向,提出了交通强国战略。2019年9月,中共中央、国务院印发的《交通强国建设纲要》明确指出:“建设交通强国是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策,是建设现代化经济体系的先行领域,是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑,是新时代做好交通工作的总抓手。”^⑪其深

刻内涵在于：一方面，交通运输绝不能成为中国特色社会主义事业发展的制约因素，而应是民族复兴的动力源；另一方面，中国要以交通实现强国，更要在超越意义上建成交通领域的强国。发达的交通运输，不仅是强国富民的路径，也是交通强国的重要体现。

习近平从全面建成小康社会和实现中华民族伟大复兴中国梦的战略高度，提出构建现代综合交通运输体系以助力精准扶贫。此外，习近平还从建设人类命运共同体出发，提出要实现交通基础设施互联互通，呼吁各国加强道路联通，打通从太平洋到波罗的海的运输大通道，完善跨境交通基础设施，形成连接东亚、西亚和南亚的交通运输网络，进而推动人类命运共同体建设，共创人类的美好未来。进入新时代，中国社会主要矛盾发生变化，人民群众对交通的需求从“够不够”转向“好不好”，解决交通“大而不强”等问题迫在眉睫。因此，今后一段时期内的重要任务就是解决“好不好”的问题，建设人民满意交通和世界交通强国，为中华民族“强起来”提供有力支撑。

综上所述，交通强国战略的提出是中国共产党总结新中国史、改革开放和社会主义发展史等历史经验形成的马克思主义中国化的最新理论成果，是国家综合实力发展以及中国特色社会主义事业发展的客观需要，更是实现两个一百年奋斗目标的重要战略举措。

二、交通强国战略的理论意蕴

（一）新发展理念是交通强国战略的理论之本

党的十九大报告将新发展理念明确为新时代坚持和发展中国特色社会主义的基本方略之一，同时将“交通强国”定位为建设创新型国家的七大战略支撑之一。一方面，表明建设交通强国是建设创新型国家的重要领域，是实现强国梦的“先行官”和战略保障。另一方面，也表明在由“交通大国”向“交通强国”的历史性转变过程中，中国必须坚持创新发展理念。

当前中国处于实现民族复兴的关键时期，是从“富起来”到“强起来”的重大历史转折点，需要支撑发展的物质基础。这就要求我们创新发展理念，转变发展方式，推动国民经济从“高速度发展”向“高质量发展”转变。交通强国战略为推进新发展提供了新思路。

交通强国战略符合建设现代化经济体系的新要求。综合交通运输体系将助力乡村经济发展，有利于推进城乡基础设施互联互通和美丽宜居乡村建设，更有利于加快实施乡村振兴战略。同时，高效便捷的交通网络有利于不同地区间的贸易往来和沟通交流，促进区域协调发展。因此，交通强国战略紧扣建设现代化经济体系的实际要求，具有丰厚的经济意蕴。

交通强国战略符合交通运输与经济社会融合发展的新要求。新时代，综合交通运输体系规划的理念得以创新，从传统的以促进基础设施和运输服务规模绝对增长为目标的物质空间规划向满足人民的美好生活需求的规划转变。同时，交通运输作为经济社会发展和人民生产生活的联系纽带，是人口与经济区域分布、空间结构形成与改善的决定因素。城镇体系规划决定了交通运输规划的前提、依据、环境和条件，交通运输规划决定了城镇体系规划的形态、布局、网络和动脉。综合交通运输体系规划必须与城镇总体规划等同步编制，并通过规划的有效实施合理引导空间开发秩序以促进空间结构的均衡发展。因此，交通强国战略充分体现了人民性、协调性和整体性，具有厚重的政治意蕴。

交通强国战略符合建设文化强国的新要求。2013年11月，习近平总书记在党的十八届三中全会上强调：“建设社会主义文化强国，增强国家文化软实力，必须坚持社会主义先进文化前进方向，……巩固全党全国各族人民团结奋斗的共同思想基础。”^⑫新时代，中国社会主要矛盾发生变化，在文化方面体现为人民美好生活的新期待与公共文化服务有效供给的矛盾。交通强国战略则是解决这一矛盾的关键之一。如列宁所言，便捷交通就是为了使这些宝藏成为全体人民都能享受的财富，为了消灭千百万农村人口同文化无缘的现象，为了消灭马克思指出的“乡村生活的愚昧状态”。^⑬因此，交通强国战略具有强烈的文化意蕴。

（二）“以人民为中心”是交通强国战略的根本价值取向

“以人民为中心”的发展思想把马克思主义的立场、观点和方法贯穿到发展理念中，回答了“发展依靠谁”“发展为了谁”“发展成果由谁共享”等理论问题，是新时代交通强国战略的根本价值取向。

《交通强国建设纲要》把坚持“以人民为中心”的发展思想定位为“总体要求”。实施交通强国战略的目标是建成现代化综合交通运输体系，满足人民对便捷交通、高效交通的要求，包含建成满足人民

生产生活需要的交通运输体系和支撑国家重大发展战略的运输体系两层含义。因此,实施交通强国战略能让人民感受到交通发展带来的生活变化,也能让社会经济在交通发展的引领下取得较好发展。或者说,由过去满足“量的增长”转化为“质的提升”,由过去“走得了”转化为“走得好”,由过去的“堵”转化为“畅”,由过去的“通”转化为“快”,由过去的“有”转化为“准”,逐渐建成人民满意的交通运输体系。

更重要的是,交通扶贫思想深刻体现了“以人民为中心”的价值取向。2017年,国务院印发的《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》强调,要突出发挥交通运输对“脱贫攻坚的支撑保障”作用,“强化贫困地区骨干通道建设”,“夯实贫困地区交通基础,实施交通扶贫脱贫‘双百’工程”。^⑭交通运输是扶贫开发和脱贫攻坚的基础性、先导性条件。加快实施交通扶贫脱贫攻坚是实现精准扶贫、精准脱贫的先手棋,是破解贫困地区经济社会发展瓶颈的关键,也是扩大内需、促进交通运输自身发展的重要举措。在中国,构建现代综合交通运输体系助力精准扶贫有其独特优势。在中国,交通运输领域坚持国有经济为主导,由国有资本控制交通运输,为脱贫攻坚奠定了基础。国家现代综合交通运输体系的建设发展,对改善贫困地区生产方式和推动生产力发展有着支撑作用。

人民性是建设“以人民为中心”交通强国战略的根本特征,只有践行为人民服务这一宗旨,才能依靠人民建立人民满意的交通。改革开放以来,中国交通运输坚持“发展为了人民,发展依靠人民”,积极回应人民群众出行需求,着重解决交通“有没有”和“好不好”的问题。现阶段,中国的交通运输水平在数量和质量上还不能完全满足人民的需要,对国民经济发展的支撑作用依然不够,与世界先进水平还有一定距离。因此,交通强国战略不只是人民对交通行业发展的期盼,更是党对人民的庄严承诺。从人民关心的交通运输领域入手,积极依托交通强国战略,为人民打造数量质量并优且领先世界水平的现代化交通运输体系。

(三) 为世界发展提供中国方案是交通强国战略的历史担当

新时代,中国日益走向世界舞台的中央,承担了越来越多的世界责任。为给全面建成小康社会和建设社会主义现代化强国提供良好的国际环境,习近平提出了“一带一路”倡议和构建人类命运共同体的思想。交通强国战略在此背景下提出,为引领世界发展、谋求共赢发展贡献了中国智慧和方案。

“一带一路”是促进人类命运共同体建设的重要举措,既为中国发展带来有力保障,也促进了沿线国家的发展。习近平强调:“我国是‘一带一路’的倡导者和推动者,但建设‘一带一路’不是我们一家的事。‘一带一路’建设不应仅仅着眼于我国自身发展,而是要以我国发展为契机,让更多国家搭上我国发展‘快车’,帮助他们实现发展目标。我们要在发展自身利益的同时,更多考虑和照顾其他国家利益。”^⑮因此,交通强国建设有利于沿线各国扩大合作共识,加快规划对接,促进中国及沿线国家乃至整个世界共同发展。同时,交通运输业发展也能统筹沿线各国的铁路、公路、海运、空运等运输模式的发展。以交通强国战略来推动“一带一路”建设,能够实现中国与东盟、上合组织和欧亚经济联盟在交通运输领域的对接。交通强国战略的世界价值在于实现政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通和民心相通,以点带面,从线到片,逐步形成区域大合作格局。

交通强国战略向世界提供了中国智慧。第一,交通强国战略体现了合作共赢的价值观。在寻求中国自身发展的同时兼顾他国利益、促进世界共同发展,这是一种把本国利益和世界各民族的共同利益相结合以谋求世界共同发展的价值观。第二,交通强国战略体现了兼容并蓄的文明观。各国先进文明的相互吸收借鉴,是推动人类文明进步和世界共同发展的动力源泉,这种新的文明观要求秉持平等包容的态度对待一切人类优秀文明。第三,交通强国战略体现了共商共建共享的全球治理观。当前,经济全球化推进过程遭遇逆向阻力,加强全球治理、推进全球治理变革成为建设人类命运共同体的重要任务。因此,在新的世界形势下提出交通强国战略,有利于沿线各国扩大合作共识,在加快发展规划对接的基础上,进而推进国际合作。

三、交通强国战略的实践要点

党的十八大以来,中国交通运输发展在历史上处于建设强度最大、网络覆盖最广、品质提升最快、群众获得感最强的时期,网络设施更加完善,技术装备更加先进,运输服务更加优质,降本增效更加显著,战略支撑更加有力,中国正在从交通大国向交通强国迈进。^⑯为顺利推进交通强国战略,应把握其

实践要点：一是人民满意是交通强国战略的实践要求；二是现代化综合交通体系建设是交通强国战略的实践核心；三是行业治理体系和治理能力现代化是交通强国战略的实践保障。

（一）着力建设人民满意的交通运输系统

“人民满意”是指交通运输系统能够提供高品质、多样化的交通产品和服务以满足人民不断增长的美好生活需求。便捷、高效的交通服务是人民群众出行的基本诉求。

交通安全是交通发展的前提，是人民群众对交通运输体系的基本要求。交通安全事关个人、家庭和社会，是人民对美好生活的基本需求。

“绿色交通”是交通发展的根本原则。把绿色发展理念融入交通运输发展全过程，将其贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护的全过程，将智慧交通与绿色交通深度融合，以绿水青山、永续发展为目标追求，实现交通运输同经济社会和自然环境协调发展，满足人民对良好生态环境的需要。

“经济交通”在于降低运输成本。交通运输基础设施建设若过度超前会造成资源浪费，若严重滞后又会制约经济发展。因此，经济型交通运输要求其建设规模和速度与国民经济发展需求相匹配。

（二）重点建设现代化综合交通运输体系

坚持新发展理念是建设现代化综合交通运输体系的重要原则。综合交通运输体系不是各种运输方式的简单叠加，而是不同运输方式的深度融合和系统集成。铁路、公路、水运、民航、管道、邮政等运输方式具有不同的技术和经济特征，只有各展其长，才能发挥好比较优势。加快建设交通强国，必须按照高质量发展的要求，推动各种运输方式平衡协调发展，着力提高交通运输发展的质量。因此，其重点在于优化运输结构，推进中长距离的大宗货物运输向铁路和水运有序转移，发挥公路货运的“门到门”“户对户”优势，完善航空物流网络，加快构建宜水则水、宜陆则陆、宜空则空的综合交通运输体系，发挥整体最大优势，进而提高综合效能。^⑩

现代化综合交通运输体系的根本要求是坚持提质增效，以加快综合网络融合和系统功能提升为主线，以推进综合协调和科技创新为主攻方向，统筹优化基础设施布局，补强短板，提高多种运输方式一体化衔接水平，建立绿色主导的交通结构，提升国际连接度，推动系统智能化升级，加强设施质量维护，进而实现交通基础设施由“大”到“强”的转变。

现代化综合交通运输体系的发展目标是铁路、水路运输的周转量分担进一步提升，交通基础设施技术状况保持优良，与信息网和能源网有机融合，形成与资源环境承载力相匹配且与生产生活生态相协调的全天候交通基础设施绿色发展体系。总之，公路、铁路、港口、机场的建设维护技术在世界领先，交通基础设施网的总体能力和水平在世界领先。

现代化综合交通运输体系的关键是实现“三个转变”。一是由追求速度规模向更加注重质量效益转变。二是由各种运输方式相对独立发展向一体化综合发展转变。三是从依靠传统的要素（土地、资金、劳动力）驱动发展，向更加依靠创新驱动发展转变。^⑪

（三）提升行业治理体系和治理能力现代化水平

行业治理体系和治理能力现代化水平应该以“世界领先”为目标，以协调发展为准则，以市场作为资源配置的决定力量，坚定不移推动交通运输高质量发展。

世界领先是指交通基础设施规模质量、交通服务、交通绿色化和智能化水平世界领先；交通创新能力、交通科技装备、交通安全水平和可持续发展能力世界先进。^⑫首先，基础设施网络是“世界领先”的重要基础，应抓住交通基础发展的关键“窗口期”，通过补短板、强弱项、调结构、促综合，提升综合交通基础设施网络的整体效能，实现交通基础设施综合协调、集约高效、绿色、经济的发展。其次，科技创新是“世界领先”的第一动力，关键在于实现核心技术的自主知识产权并提高中国品牌的核心竞争力。发展自主知识产权、鼓励自主创新，实现从高速度发展向高质量发展转变。最后，聚焦社会主要矛盾变化，提高运输服务品质是“世界领先”的根本要求。推进运输服务安全经济、便捷通达、公平个性的“三位一体”建设，实现“人便其行、货畅其流、国惠其昌”。

协调发展是交通强国战略的应有之义，关键在于统筹兼顾。当前，中国交通运输发展面临不平衡不充分的问题。不平衡体现在各地运输能力、基础设施建设及东西部地区之间发展的不平衡，不充分体现在基础设施之间的互联互通、协同、高效、节能等发展并不充分。强化区域发展总体战略是推进交通强国的重要支撑，西部地区着力补足交通短板，东北地区提高进出关通道运输能力，中部地区提高贯通南

北、连接东西的通道能力以提升综合交通枢纽功能，东部地区着力优化运输结构并率先建成现代综合交通运输体系。此外，推进交通强国要着力促进城乡协调，着力改善农村地区的交通条件，加快推进城乡交通一体化。

提升行业治理体系和治理能力现代化水平，须尊重市场对资源配置的决定作用，坚持政府引导和科学管理的思路。以中央顶层设计为蓝图，充分发挥地方政府和社会资本的积极作用，在融入地方特色的同时，照顾不同地区的特殊情况。按照“权责统一”的原则，建立合理划分财政事权的分级负责制。创新融资模式，多渠道并举严格防控债务风险，完善政府与社会资本的合作机制。一方面，建设现代化经济体系，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持质量第一和效益优先，建立一个市场机制有效、微观主体有活力、宏观调控有度的经济体制，打造一套实体经济、科技创新、现代金融、人力资源协同发展的产业体系，加快完善社会主义市场经济体制和推动形成全面开放新格局。另一方面，强化不同运输方式创新驱动，充分发挥市场主体在交通运输与经济社会领域的融合作用。此外，需要在推动深度融合中正确发挥政府的助推、引导和监管职能。政府调控坚持“助推不干扰”，对融合新业态、新模式给予一定的开放度和尝试期，监管重点着眼于防风险、防垄断、防恶性竞争等。

交通运输业是基础性、引领性、战略性产业，其发展涉及生产、流通、消费等经济运行的所有环节，关乎国家综合实力和全球竞争力的提升。交通运输的每一次重大变革都深刻地影响着人类文明的进程。因此，建设交通强国具有重大意义，是满足人民美好生活需求的重要前提，是实现社会主义现代化的重要支撑，更是实现“两个一百年”奋斗目标的必由之路。

-
- ① 代表性文章参见李连成：《交通强国的内涵及评价指标体系》，《北京交通大学学报》（社会科学版）2020年第2期；赵光辉、李玲玲：《大数据时代我国交通强国治理能力建设探析》，《中国行政管理》2019年第6期；徐飞：《中国建设交通强国的综合基础与战略意义》，《人民论坛·学术前沿》2018年第11期。
- ② 《马克思恩格斯文集》第4卷，北京：人民出版社，2009年，第337页。
- ③ 《马克思恩格斯全集》第46卷下，北京：人民出版社，1980年，第16页。
- ④ 《马克思恩格斯全集》第21卷，北京：人民出版社，2004年，第105页。
- ⑤ 《列宁全集》第24卷，北京：人民出版社，1957年，第475页。
- ⑥ 《列宁选集》第30卷，北京：人民出版社，1957年，第302页。
- ⑦ 《邓小平年谱（1904—1974）》下，北京：中央文献出版社，2009年，第1615页。
- ⑧ 林建公等：《邓小平的实践辩证法》，北京：人民出版社，2004年，第152页。
- ⑨ 《邓小平文选》第3卷，北京：人民出版社，1993年，第312页。
- ⑩ 《中国共产党第十四次全国代表大会文件汇编》，北京：人民出版社，1992年，第28页。
- ⑪ 《交通强国建设纲要》，北京：人民出版社，2019年，第1页。
- ⑫ 《十八大以来重要文献选编》上，北京：中央文献出版社，2014年，第533页。
- ⑬ 《列宁全集》第5卷，北京：人民出版社，1959年，第132页。
- ⑭ 《“十三五”国家级专项规划汇编》上，北京：人民出版社，2017年，第367页。
- ⑮ 《习近平谈治国理政》第2卷，北京：外文出版社，2017年，第501页。
- ⑯ 徐飞：《中国建设交通强国的综合基础与战略意义》。
- ⑰ 交通运输部党组：《加快建设交通强国》，《求是》2020年第3期。
- ⑱ 傅志寰：《实现3个转变建设交通强国》，《科技导报》2020年第9期。
- ⑲ 傅志寰、孙永福主编：《交通强国战略研究》第1卷，北京：人民交通出版社，2019年，第107页。

（责任编辑：谢 科）