

中國綜合立體交通網 里程逾600萬公里冠全球

「十五五」交通數智化 升級8萬公里設施

中國建成人類歷史上規模最大、覆蓋最均衡的綜合交通基礎設施體系，中國高鐵、中國橋樑、中國港口成為全球公認的亮麗名片。

交通運輸部副部長徐成光21日在國新辦舉行的新聞發布會上表示，「十四五」期間，國家綜合立體交通網里程超過600萬公里，綜合交通基礎設施規模體量穩居全球第一梯隊。「十五五」時期，「6軸7廊8通道」國家綜合立體交通網主骨架建成率將由現在的91%提升到95%，交通部門將重點推進交通基礎設施更新和數智化改造，實施8萬公里左右設施改造。展望2030年，基本建成交通強國取得決定性進展，讓「人享其行、物暢其流」美好目標加快實現。

大公報記者 郭瀚林北京報道

5年內交通網主骨架建成率升至95%

「強大的交通運輸服務能力成為釋放我國超大市場規模的核心底座，成為穩固我國全球供應鏈的核心樞紐，成為支撐製造強國、貿易強國的產業根基。」徐成光表示，「十五五」時期，中國交通運輸發展的總體目標是基本建成現代化綜合交通運輸體系，關鍵詞是「一網四化」。其中，「一網」是建設現代化高質量國家綜合立體交通網，做優增量、提質存量，厚植設施網絡優勢，補齊網絡發展短板。「四化」則是緊扣交通運輸現代化發展要求，加強一體化融合，強化安全化提升，突出數智化升級，注重綠色化轉型。

推廣「手機+」無卡便捷通行

「我們的目標是到2030年，國家綜合立體交通網主骨架建成率由現在的91%提升到95%。」徐成光稱，今後五年將統籌推進重大戰略任務、工程項目與政策舉措。基礎設施布局方面，推進跨區域跨流域大通道建設，持續完善鐵路、公路、水運、民航、郵政快遞網絡，加快物流網建設。到2030年，綜合交通基礎設施體系將繼續保持全球領先。交通運輸結構調整方面，重點推進交通基礎設施更新和數智化改造，明確到2030年實施約8萬公里設施改造。

此外，在系統集成融合方面，完善現代化都市圈綜合交通運輸體系，加快



▲第28屆高速公路信息化大會期間，交通指揮機器人吸引參觀者。中新社

建設20個國際性、80個全國性綜合交通樞紐城市，並力爭5年內推動約1000個主要貨運節點提升多式聯運功能。在科技創新方面，實施「人工智能+交通運輸」行動，打造數智交通走廊。民生服務方面，推廣「手機+」無卡便捷通行，打造精品自駕旅遊公路，擴大微型客車租賃點覆蓋面。

他指出，「十五五」時期，交通運輸部繼續推進跨區域跨流域大通道建設時，將不再簡單「鋪攤子」「上項目」，而是優化空間布局、打通經濟循環大動脈，推動區域均衡發展。交通部門將注重提升綜合交通樞紐城市功能，高效推進交通基礎設施更新和數智化改造，促進現有設施功能完善、效率提升、韌性增強、綠色低碳，達到「一次更新、全方位提升」。此外，還將健全多元化、韌性強的國際通道體系，完善全球國際海運幹線網絡，加強與全球主要航空貨運樞紐節點的連通，優化完善海外港口等境外關鍵樞紐，提升國際物流供應鏈的安全韌性水平。

都市圈1小時通勤覆蓋率達75%

國家「十五五」規劃綱要把「都市圈城際通勤效率提升」列為了109項重大工程之一。徐成光介紹，根據《都市圈城際通勤效率提升工程實施方案（2026—2030年）》，到2030年，都市圈城際綜合通勤廊道將加快形成，交通樞紐換乘更加便捷，主要都市圈內具備1小時通勤條件人口的覆蓋率達75%。目前，交通運輸部會同京津冀三地政府和有關部門制定了加快建設現代化首都都市圈綜合交通運輸體系的實施方案，率先支持首都都市圈在構建1小時通勤圈上實現突破，給全國積累經驗。



實現2030年目標 抓好四類通道建設

到2030年，國家綜合立體交通網主骨架建成率由目前的91%提升至95%，這是「十五五」時期交通運輸領域的重大目標之一。如何實現？交通運輸部21日介紹，要重點抓好四類通道建設：

跨江跨海跨灣通道

●重點實施滬甬跨海通道、獅子洋通道等一批重大工程，強化跨長江、跨珠江以及跨杭州灣等通道聯繫。



大公報記者郭瀚林整理

西部陸海新通道

●圍繞形成「陸海內外聯動、東西雙向互濟」的開放格局，加快貫通主通道，增強北部灣國際門戶港的樞紐功能，推動平陸運河在今年9月份正式通航試運行。

沿邊沿海沿江大通道

●建成沿海高速鐵路，推進沿邊國道貫通和提質改造，加快構建長江綜合立體交通走廊，全面建成高標準沿江高速鐵路，實施三峽水運新通道等一批重大工程。

出疆入藏通道

●着眼邊疆穩定和興邊富民，着力解決通道韌性不強、保通保暢能力不足的短板，高標準推進川藏鐵路雅安至林芝段建設，建設新藏鐵路東、西段工程，加快構建「一軸兩翼多聯」的疆煤外運通道。



▲5月28日，在西藏當雄縣，當地居民看着火車從青藏鐵路駛過。新華社
▲3月26日拍攝的獅子洋通道關鍵控制性工程獅子洋大橋東、西主塔。新華社

引導市場主體參與 建設國家郵政快遞樞紐

樞紐經濟

國家郵政局副局長陳凱21日在國新辦發布會上介紹，國家郵政快遞樞紐是暢通經濟循環、聯通全國統一大市場，特別是引領現代物流發展的重要基礎設施，對服務保障現代化經濟體系具有重要作用。國家「十五五」規劃明確提出「完善國家郵政快遞樞紐」。對此，國家郵政局統籌推進，聯動相關部門，引導市場主體積極參與，全方位推進樞紐建設。

他表示，國家郵政局統籌考慮國

家重大戰略實施、區域經濟發展、產業結構優化升級、物流網建設等需要，持續優化樞紐承載城市的布局，讓樞紐的布局更加合理，覆蓋更均勻、功能更貼近發展需求。目前基本建成北京天津雄安廊坊、上海南京杭州嘉興、武漢鄂州鄭州長沙、廣州深圳海口、成都重慶西安全球性國際郵政快遞樞紐集群，支持區域性國際郵政快遞樞紐增強面向特定方向的開放功能。郵政部門還支持寄遞企業向國家郵政快遞樞紐集中發展，建設轉運中心、分揀中心、公共雲倉、冷鏈設

施，積極打造多式聯運中心和供應鏈中心。推進樞紐設施更新和數智化改造，提升樞紐運行效率。

他強調，下一步將推動國家郵政快遞樞紐與國家物流樞紐、綜合貨運樞紐一體銜接，促進交通樞紐倉儲、堆場等功能區向郵政業開放。並打造國家郵政快遞樞紐經濟區，吸引先進製造、商貿流通、倉儲物流、生鮮冷鏈等上下游產業集聚，促進產業鏈供應鏈發展水平共同提升，實現以樞紐帶產業、以產業強樞紐。

大公報記者郭瀚林

2030年內地新能源重卡將突破160萬輛

低碳替代

交通運輸部安全總監兼運輸服務司司長蔡團結在21日國新辦舉行的新聞發布會上表示，到2030年，中國新能源重卡滲透率將達到40%、保有量將突破160萬輛。

數據顯示，2026年上半年，中國新能源重卡累計銷量約為14萬輛，同比增長78.6%。

「這是在政策和市場雙重驅動下實現的爆發式增長。」蔡團結說，目前新能源重卡已經進入快速普及推廣應用的新階段。

推進新能源重卡規模化應用，既能促進優化產業結構，也能優化能源結構和交通運輸結構，同時有利於降低物流成本、推動道路貨運行業高質量發展。

未來將有哪些舉措推動新能源重卡規模化應用？蔡團結表示，首先要健全完善補能網絡，圍繞國家高速公路網「5射4縱5橫」重點路段，建設零碳公路運輸通道約3萬公里。

在灣區等地建逾3000個充換電站

破解設施不足短板，蔡團結表示，將聚焦國家高速公路、普通國省道貨運繁忙路段，京津冀、長三角、粵港澳大灣區、成渝地區等城市群都市圈，貨運樞紐、港口、礦區、廠區、園區等重要節點，建設3000個以上電動重卡充換電站，推進補能設施「連點成線組網」。



▲湖南長沙三一重卡智能製造車間。

「2026年繼續實施老舊營運貨車報廢更新行動，安排220億元超長期特別國債支持老舊營運貨車報廢更新，重點支持更新為新能源重卡。」蔡團結表示，通過「兩新」政策加力促進新能源重卡市場消費，在市場增長的基礎上通過政策再加力。

在推廣全場景應用方面，蔡團結說，將在擴大中短途運輸場景新能源重卡使用規模、加快主要貨運節點場內轉運車輛新能源替代應用的基礎上，推動大型運輸企業、快遞和物流企業、規模化貨運車隊等骨幹運輸企業在幹線公路運輸中率先採用新能源重卡。

「『十五五』時期，我們將着力推動交通動力低碳替代，推進交通基礎設施綠色化轉型，加快交通運輸結構優化調整，持續深入推進污染防治攻堅，健全交通運輸碳排放統計核算監測體系，以更大力度推進交通運輸領域綠色低碳轉型。」蔡團結說。大公報記者郭瀚林

抓住「十五五」機遇 港建亞太區供應鏈管理總部

專家解讀

交信基金合夥人、總經理孫劍川接受大公報記者採訪時表示，香港正日益嵌入國家綜合立體交通網中。全國在「十五五」時期基本建成現代化綜合交通運輸體系，對香港而言是一次經濟地位和發展定位的「再校準」，要在國家交通大格局中找準自身角色。

孫劍川舉例談到，香港西九龍站接入全國高鐵網後，香港與深圳、廣州等大灣區城市以及北京、上海、武漢等內地核心城市已實現快速通達。另一方面，香港國際機場三跑道系統已全面投運，國際客流吞吐能力大幅提升。未來，香港可持續專注國際長

航線和高端商務航空，廣州、深圳等則承擔國內航空樞紐功能，兩地城市間再由高鐵銜接，形成「前店後廠」式的協作格局，讓香港進一步發揮國際門戶功能。他指出，過去香港主要輻射珠三角東部、中部城市，當前，北接絲綢之路經濟帶、南連21世紀海上絲綢之路的西部陸海新通道正加速建設。隨着鐵路網、物流網逐步完善，香港與大灣區西部城市的時空距離被大幅壓縮，應當及時抓住成為西南地區國際出口的機遇。此外，當前「港車北上」「粵車南下」穩妥推進，粵港澳大灣區人流物流正從「通道式」走向「網絡式」，未來，香港在綠色交通、碳排放管理等方面的國際標準經驗，可轉化為大灣區規則

銜接的「香港方案」，推動兩地要素流動深度融合。

孫劍川談到，中國還將打造健全多元化、韌性強的國際通道體系，加強與全球主要貨運樞紐節點的連通。香港作為國際航運中心，要主動推進相關業務向內地腹地延伸，讓各製造業集群借助香港對接全球航運網絡。同時，香港不應與內地比拼集裝箱吞吐量，而應深耕國際航運服務高附加值陣地，包括船舶註冊、海事仲裁、航運金融、綠色航運規則制定等。隨着內地物流效率提升、成本下降，香港不僅要作為「中轉站」，還要轉型為「亞太區供應鏈管理總部」，吸引跨國公司把區域採購、分撥、結算中心放在香港。大公報記者郭瀚林