决策参考 2020年10月第15期
（总544期 半月刊）

目 录
contents

编者按：为了主动策应国家、省重大发展战略，充分发挥长三角中心城市的地缘优势，全面强化与长三角核心城市的功能对接，盐城市交通运输局近日发布《盐城市综合立体交通网布局规划（2021—2050年）》方案，规划范围为盐城市域，领域包括铁路、公路、水运、民航，以及未来可能出现的新型交通运输方式，规划层面包括盐城国际运输、区域交通、市域交通、都市圈交通、城乡交通等层面。

《方案》明确：到2035年，建成“安全便捷、经济高效、开放融合、绿色智慧”的现代综合交通运输体系，成为立足盐城、融入长三角、畅达全国、联通世界的交通强市，支撑和引领盐城建设长三角城市群北翼中心城市和“两带”（沿海经济带和淮河生态经济带）交汇重要出海新门户，助力盐城在高质量发展上走在苏北苏中前列。到2050年，建成长三角城市群北翼中心城市和“两带”（沿海经济带和淮河生态经济带）交汇重要出海新门户。全面建成陆、海、空综合立体交通网，在重要运输廊道中建成多条公路、铁路、航道组合的复合型通道，建成层次清晰、功能完善的综合交通枢纽，交通运输总体发展水平进入国际先进行列，全面服务和保障社会主义现代化强市建设，人民享有美好交通服务。

交通一体化可以缩短城市间的时空距离，再造区位发展优势，是区域发展一体化的显著标志、重要先导和必要支撑。世界级城市群一体化的发展经验证明，城市群综合交通运输体系是决定和影响城市群成长和区域融合的关键因素之一。加快建设枢纽型、功能性、网络化的现代综合交通运输体系，是长三角区域一体化的内在要求，也是长三角区域经济高质量发展的必由之路。

盐城市全面布局综合交通体系建设，是深入贯彻习近平总书记关于加快建设交通强国的重要指示精神，加快融入长三角一体化，提升城市发展能级，构建更广发展格局的重要举措。盐城市的交通运输发展应该要放置于全国“一张网”中去谋划、放进长三角“一体化”中去研究、纳入江苏“一盘棋”中去考量，围绕高速、高铁、航空、港口等重大交通基础设施重构，谋划全市综合交通未来发展格局。根据市交通运输局的数据统计显示，三季度全市交通基础设施完成投资52.9亿元，占季度计划的105.7%。全年累计完成投资124.6亿元，占年度计划160亿元的78%。

本期推出“城市综合交通布局规划”专题，了解长三角区域综合交通体系的现状、存在的问题、分析长三角城市群的交通如何高质量一体化发展，并且有针对性选取相关文章，在城市交通管理创新、道路规划设计、交通项目建设等方面提出相关建议。希望能为盐城市相关政府部门提供一些有意义的参考、思索和方向。其他栏目的文章也祈盼引起您阅读的兴趣。

本期专题 · 城市综合交通布局规划

02 长三角区域交通高质量一体化发展水平评估
07 交通强国战略视角下城市交通管理创新研究
10 可持续发展的城市交通规划分析研究
12 城市交通项目建设管理优化
15 浅析城市道路交通布局及规划设计

全球大观

17 中美科技冷战

文化漫步

19 2020年诺贝尔文学奖为什么颁给她

悦读时光

封三 “黄金周”见证中国经济韧性与活力

主　　管：盐城市文化广电和旅游局
主　　办：盐城市图书馆
刊头书法：臧科
主　　编：黄兴港
副 主 编：张安红
责　　编：王智芹

地　　址：盐城市城南新区府西路6号
邮　　编：224005
电　　话：0515-69971581　18751431986
邮　　箱：417967615@qq.com
网　　址：www.yctsg.cn

设计制作：盐城微数字文化传播有限公司
印刷单位：盐城银河印刷有限公司
印刷日期：2020年10月14日
印　　数：6800-7000

长三角区域交通高质量一体化发展水平评估

习近平主席在出席首届中国国际博览会开幕式时指出，“将支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略”。这既为推进新时代长三角区域更高质量一体化发展指明了方向，又对长三角交通一体化发展提出了更高的要求。长三角区域三省一市地域面积达 35.9 万平方公里，常住人口达到 2.2 亿，城镇化率超过 60%，经济总量占全国的近 1/4，外贸进出口额占全国的 1/3，已经形成多中心巨型城市空间结构，是我国经济最具活力、开放程度最高、创新能力最强、吸引外来人口最多的区域，跻身国际公认的六大世界级城市群，在全球经济社会发展中占有重要战略地位。

交通一体化可以缩短城市间的时空距离，再造区位发展优势，是区域发展一体化的显著标志、重要先导和必要支撑。世界级城市群一体化的发展经验证明，城市群综合交通运输体系是决定和影响城市群成长和区域融合的关键因素之一。加快建设枢纽型、功能性、网络化的现代综合交通运输体系，是长三角区域一体化的内在要求，也是长三角区域经济高质量发展的必由之路。

一、长三角区域交通高质量一体化发展水平评估

现阶段，长三角区域高速公路、铁路、航空、航运、城市轨道交通和公共汽车等领域初步实现互联互通。高速公路网、高等级国道省道陆路干线网络基本成型，高铁网络在全国最为密集和完善，以上海、南京、杭州、合肥为中心城市的 1 小时交通圈初现雏形，2 小时交通圈覆盖城市达到 24 个，交通圈重合交集，圈层化特征明显。在上海浦东机场和虹桥机场、南京和杭州国际机场的支撑下，形成了国际航空网络主枢纽、国内航空网络主枢纽、区域航空枢纽等综合立体航空网。沿海沿江港口正在形成分工合理、协同发展的现代化港口群。2017 年，长三角区域旅客运输量 32.56 亿人次，货物运输量 97.68 亿吨，旅客运输周转量 6082.12 亿人公里，货物运输周转量 56 305.00 亿吨公里。

（一）道路交通网一体化状况

长三角区域加快贯通断头路，上海与江苏对接京沪高速、沪渝高速，沪宜公路、曹安公路、沪青平公路等国、省、县、乡道路 24 条，与浙江对接沈海、沪昆、申嘉湖等高速公路 15 条。安徽与江苏对接宁宣杭高速公路和溧广高速公路，与浙江对接宁宣杭高速公路，与上海对接沪汉高速公路，加密皖北、合肥都市圈、皖南等区域高速公路网络。截至 2017 年底，长三角区域公路建设总里程达 49.51 万公里，通车高速公路 25 条，以上海为起点和经过长三角区域的国家高速公路 13 条，高速公路里程 14.34 万公里，等级公路建设里程 48.91 万公里，公路密度远远高于欧美国家水平。其中，一级公路建设里程 2.57 万公里，二级公路建设里程 4.78 万公里，等外公路建设里程 0.61 万公里。货运量达到 601 049 万吨，客运量达到 245 450 万人（见表 1）。

表 1 长三角区域道路交通建设里程

省份	公路总里程（公里）	等级公路（公里）	高速公路（公里）	一级公路（公里）	二级公路（公里）	等外公路（公里）	公路货运量（万吨）	客运量（万人）
上海	13 322	13 322	829	502	3607	—	39 743	3420
江苏	158 475	155 803	4688	14 234	23 084	2672	128 915	104 566
浙江	120 101	118 848	4154	6765	10 263	1253	151 920	80 099
安徽	203 285	201 081	4673	4151	10 879	2204	280 471	57 365
合计	495 183	489 054	14 344	25 652	47 833	6129	601 049	245 450

注：数据来源于 2018 年《中国统计年鉴》。

在综合客运枢纽、物流陆路港、物流公路港、过江通道以及绕城高速等节点设施的联通下，长三角区域形成了区域主通道、城际交通走廊、对外辐射线三个层次道路网框架。通过沈阳－海口、上海－西安、上海－成都、上海－重庆、上海－昆明、杭州－瑞丽等国家高速公路，对外形成了辐射华北、西北、长江沿线、西南、华南等地区的五大通道，对内形成了连云港－徐州、上海－南京、宁波－杭州、温州－金华四条横向通道，连云港－上海－宁波－温州、新沂－淮阴－苏州－绍兴－温州、徐州－南京－杭州－金华三条纵向通道及上海－徐州、上海－杭州两条放射通道（见表 2）。

表 2 长三角区域三省一市高速公路建设进展

省份	高速公路路段
上海	沪翔、沪渝、绕城、沪金、新卫、申嘉湖、沪宁、沈海、沪陕、沪蓉、沪昆、迎宾、沪芦、沪嘉、沪常、亭枫、外环、沪奉
江苏	海启、常台、南京绕城、江海、金马、江广、常嘉、通锡、宁靖盐、宁宣杭、扬溧、济徐明、留迁、苏绍、苏新、宁留徐、宁通、建阜、雍六、常泰、扬苏、锡澄、溧马、沿江、苏嘉甪、太仓港疏港、淮徐、宁盐、扬溧芜、宁芜、徐宿淮盐、盐淮、启扬、常合、沪宜锡宜、沪常宜、宁马、宁杭、泰镇高、南京机场、新扬、通洋、宁扬、宁高芜、阜兴泰、通启、盐徐、宁蚌、常溧、宁连、连徐、宁淮
浙江	义乌苏港、常台、温丽、沪昆、宁波绕城、甬台温、温州绕城、申嘉湖、杭浦、台金、杭新景、上三、金丽温、杭长、杭宁、丽龙、杭绍台、东永、甬金、申苏浙皖、沪渝、杭瑞、杭州湾环线、甬舟、杭州绕城、沪杭甬、乍嘉苏、练杭千、诸永、龙丽温、杭金衢、景瑞、临金、龙庆、杭徽、龙浦、杭绍甬、绍诸
安徽	阜周、合淮阜、马芜黄、庐铜、合铜黄、黄塔桃、六武、宁績黄、界阜蚌、合宁、合巢芜、高界、亳阜、蚌宁千、合六叶、安徽沿江、徽杭、安景、六潜、滁淮宿、芜宣、蚌徐、合蚌、合安、宣广、周六、岳武、蚌淮、巢马、芜雁、芜合、泗许、铜南宣、合武、和徐

（二）铁路运输网一体化状况

长三角区域形成了以上海、南京、杭州和合肥区域中心城市为轴心，向中部、南部、西南部、北部辐射的铁路网络，营业里程 10 560 公里。截至 2018 年底，长三角区域先后有合宁、合武、甬台温、温福、京沪、沪宁、沪杭、合蚌、宁杭、宁安、杭甬、杭长、合福、郑徐、金丽温、衢九、沪昆、合福、郑徐、宁安等 20 条高铁建成通车，在建 9 条、规划 16 条，34 个地级以上城市开通高铁，高铁营运里程 4171 公里，铁路密度 4.6 公里 / 百平方公里，日均发送旅客 172 万人次，形成了全国最为密集完善的高铁网，实现上海、南京、杭州、合肥等核心城市 1 小时通勤。

动车组开行公交化，以上海、南京、杭州、合肥四大交通站为始发站经沪宁、宁杭、宁安城际铁路和沪杭甬客运专线组建新型快速客运网，大大缩短了各大中心城市的时空距离，与珠三角和京津冀、北部湾城市群互联互通，形成快速便捷“交通通道”。京沪、沪昆、沪汉蓉、沿海和南北等五大铁路通道将长三角区域与北京、上海、广东、福建、云南、贵州、广西、湖南、浙江、江苏、安徽、江西连为一体，编制旅客列车运行线 1007 对，实现 1000 公里内 5 小时到达，2000 公里内 8 小时到达，扩大“同城化”效应。配属“复兴号”动车组，打造“沪汉蓉”东西向快速大通道。开通长三角区域经停阿拉山口境、霍尔果斯境、满洲里境、二连境、凭祥等口岸到达中欧中亚的班列 15 条，联结欧洲 8 个国家 15 个城市和中亚 9 个国家 19 个城市，覆盖苏州、义乌、合肥、南京、连云港、上海等 12 个主要城市的 15 个装车站，在“一带一路”倡议共建中扮演“钢铁驼队”。

（三）港口集群一体化状况

长三角港口群处于“一带一路”和长江经济带的交汇地带，以及南北干线和长江干线的交叉点，沿海港口 19 个，内河港口 10 个。以上海港、舟山港为龙头，以 8 个主要沿海港口、26 个内河规模以上港口为支撑，统筹整合港口资源，形成了南京港、镇江港、张家港、南通港四大枢纽港和以上海、杭州、南京为主的大型远洋运输集散港口。上海港为国际航运中心，舟山港为南翼副中心，南京港为江海联运中转枢纽，苏州港为上海集装箱主枢纽。内河航道通航里程超过 4.2 万公里，约占全国内河航道通航总里程的 1/3。Ⅰ－Ⅳ级航道通航里程超过 6000 公里，等外航道通航里程约 2.2 万公里。2017 年长三角区域水路货运达到 34.28 亿吨，水路货运周转量达到 44 263 亿吨公里，港口货物吞吐量达到 45.14 亿吨，港口外贸货物吞吐量达到 13.9 亿吨，港口集装箱吞吐量达到 8550.24 万标准箱。

在“一带一路”倡议的推动下，长三角港口群对接长江黄金水道，打造内河高等级航道网，积极发展江海联运、江海直达和河海联运等多式联运，推进启运港退税、中转集拼、国际船舶登记等政策落地，全港海铁联运业务范围覆盖江西、安徽、陕西、甘肃、新疆等 12 个省份 20 余个城市。加强“一带一路”沿线国家和地区航线航班的开发力度，航线直达中亚、东亚、东北亚、东南亚、中东、欧洲、非洲、地中海等 36 个国家的 50 个港口，成为内陆与国际贸易接轨的重要桥梁和枢纽（见表 3）。

表 3 长三角区域港口泊位和吞吐量

港口	泊位通过能力（亿吨）	生产性泊位数（个）	港口	泊位通过能力（亿吨）	生产性泊位数（个）
上海港	5.3	1195	江阴港	1.32	126
宁波舟山港	4.5	327	常州港	0.97	827
连云港港	2.21	80	扬州港	0.897	347
嘉兴港	0.79	86	镇江港	1.31	216
泰州港	1.38	161	南京港	2.06	245
温州港	0.725	214	马鞍山港	0.746	160
湖州港	0.867	889	芜湖港	1.2	148
南通港	2.26	112	铜陵港	1.1	98
苏州港	3.34	290	合肥港	0.49	166
台州港	0.587	179	苏州港	3.34	290

注：数据来源于 2017 年《中国港口年鉴》。

（四）航空网络一体化状况

长三角区域航空航线网络结构依托上海、南京、杭州、合肥四大枢纽 19 座机场，通航机场 41 座，形成了“沿江沿海环太湖”的“1+2+3+N”的层级结构。其中，上海浦东、上海虹桥、杭州萧山、南京禄口、宁波栎社、温州龙湾、合肥新桥 7 个吞吐量千万级机场组成大型综合航空枢纽机场，苏州无锡硕放机场、扬州泰州扬泰机场、南通机场、常州奔牛机场等组成中小型辐射机场。民航机场 16 座，其中上海 2 座，安徽 3 座，江苏 6 座，浙江 5 座。每万平方公里机场密度 0.9 个，旅客吞吐量超过 2.10 亿人次。机场群中浦东机场、虹桥机场、杭州机场的网络覆盖范围与厚度地位显著。107 家中外航空公司运营国际国内市场，连接东北亚、东南亚、北美与西欧等 48 个国家和地区的 300 个通航点（见表 4）。

（五）城市公交一体化状况

长三角区域城市公共交通基本实现市内及其周边地区一体化。一是城市公共交通与其他类型的交通实现互联。各城市内公交巴士、地铁、综合客运枢纽、高铁站

表 4　2018 年长三角区域航空客运吞吐量及市场格局

机场	旅客		货邮		起降架次	
	名次	吞吐量(人次)	名次	吞吐量(吨)	名次	起降架(架次)
上海浦东国际机场	2	74 006 331	1	3 768 572.638	2	504 794
上海虹桥国际机场	8	43 628 004	9	407 154.633	10	266 790
合肥新桥国际机场	37	11 110 596	33	69 787.324	39	89 005
池州九华山机场	136	450 910	123	834.734	154	4880
安庆天柱山机场	134	477 634	93	1727.941	152	4964
杭州萧山国际机场	10	38 241 630	6	640 896.037	9	284 893
宁波栎社国际机场	33	11 718 416	28	105 673.217	41	85 434
义乌机场	72	1 635 673	55	8800.14	111	12 558
舟山普陀山机场	87	1 209 675	176	112.424	80	24 542
台州路桥机场	91	1 112 199	61	7581.418	124	8268
南京禄口国际机场	11	28 581 546	11	365 054.411	11	220 849
无锡硕放机场	43	7 207 529	24	123 818.876	54	56 066
常州奔牛国际机场	50	3 327 722	45	28 170.135	61	45 676
南通兴东国际机场	52	2 771 326	41	42 989.937	70	33 781
扬州泰州国际机场	57	2 384 382	52	11 136.843	59	50 590
盐城南洋机场	68	1 822 173	66	6587.146	98	16 711

注：数据来源于 2018 年全国民航机场生产统计公报。

和机场及港口实现一体化连接，上海、南京、杭州和合肥核心城市与其下属县市实现了公共交通一体化。上海、南京和宁波三个城市轨道交通与机场实现无缝对接，以及二维码乘车互通。二是省际边界县市实现近距离公共交通及公交卡互通。上海与江苏南通和苏州、浙江嘉兴实现公交互联；安徽滁州与江苏南京实现公交直达互联；嘉兴嘉善和平湖公交卡实现与上海乘车信息互通；上海紫色公交卡可在苏浙 20 个县市公交系统刷卡乘车。上海机场连接线布局连接江苏太谷跨省地铁嘉闵线和苏州轨道对接线 S1 线，上海地铁 11 号线延伸到苏州昆山，实现长三角区域首个城市轨道交通跨市延伸服务。此外，上海、杭州、宁波、南京、温州、合肥 6 座城市地铁实现了二维码乘车互联互通。

（六）交通服务一体化状况

借力“互联网 +”“炫科技”等，提高交通服务一体化水平，应用道路运输主动安全智能防控系统，搭建道路客运联网售票、车货匹配和运输行业平台以及综合交通运输聚合支付清算平台，强化网约车监管。创新零距离换乘模式，推动高铁、地铁、公交、公路、民航多种运输方式综合换乘服务。升级互联网售票系统，打造线上客服中心，推进高速公路运行管理信息交换共享。取消高速公路跨省、跨江大桥主线收费站，推进普通货运车辆异地检验检测，实现货车三检合一，取消 4.5 吨及以下普通货运从业资格证和车辆营运证，推动货运行业征信体系建设。从畅通受理渠道、简化办理流程、规范运输收费等方面改革铁路货运组织，取消计划申报、请求车、承认车等手续，清理从注册到装车各受理环节门槛，采用网上营业厅、拨打客服电话、利用“上铁 95306”手机 APP 等渠道多元化货运方式，实现敞开受理、随到随办、随办随走，一次提报、全程服务。实施内河普通货船年检“通检通认”模式，完成内河船舶 VITS 船载终端安装，实现对船舶的在线监控和动态跟踪。与全球公共承运商开展战略合作，共享集装箱船舶动态数据。

（七）交通体制机制一体化状况

长三角区域加强交通体制机制协同创新，成立综合交通改革与发展领导小组办公室，组建轨道交通建设营运管理局和交通运输发展研究中心。推出《长三角一体化发展三年行动计划（2018 ～ 2020 年）》，基本实现四地统一规划。推进区域性法制建设和改革，签订《长三角区域治理货物运输车辆超限超载合作协议》《港口战略合作谅解备忘录》《关于共同推进长三角区域民航协同发展努力打造长三角世界级机场群合作协议》等，开展联合执法，促进沿江沿海港口的资本合作。筹划建立“21 世纪海上丝绸之路”港航联盟，发起“21 世纪海上丝绸之路”沿岸国家建立长期、稳定的港航发展合作机制倡议。创新投融资体制机制，构建航空网络协同管理体制，推动交通投融资平台一体化建设。构建多式联运协同机制、运输服务运营管理协调机制和空陆联动应急服务体系，完善多式联运公共服务设施和对外集疏运通道。落实国家节能减排规定，共同打造绿色、低碳、环保的江海转运平台。推动海关通关一体化，以及特殊监管区域、保税监管场所出境环节通关一体化改革。

二、长三角区域交通高质量一体化发展面临的困境

长三角区域已经初步形成区域交通综合骨干网络，但也存在一些不足之处，如系统运输能力趋于饱和，区域交通网络密度有待加强，服务能力有待提升等，与其他世界级城市群仍存在一定差距。究其原因，主要受交通建设不均衡、区域交通缺乏协同性、交通服务体系不健全、综合协调机制不完善、省级间存在障碍壁垒等瓶颈制约。

（一）交通设施建设不均衡，区域之间差异显著

区域间对道路交通的依赖度偏高，铁路数量明显不足。上海、南京、杭州、苏州等经济发达的核心城市之间交通建设比较完善、交通条件比较便利，有高铁、轻轨、地铁、有轨电车等；经济欠发达城市交通建设比较滞后、交通条件较为闭塞。省际之间断头路现象依然比较严重，城市间、行政区间的交通联系尚未实现高效通畅。城镇间以高等级道路为主，区域间次要等级公路和城市道路、支路网衔接不畅。铁路建设以上海、南京、杭州、合肥及其周边地区为主，苏北、皖北、皖南以及浙江境内沪昆线以南、以北地区建设滞后。东西向铁路运输能力不足，京沪、沪昆、京九、陇海、华东二通道等铁路能力利用率已接近或超过 100%，极大地制约了区域之间和对外的货物运输。机场分布零散，除上海虹桥和浦东机场距离较近外，其他主要机场之间距离较远，均在 100 公里以上，合力不足，抑制客货运发展。每万平方公里建成机

场约 1 座，远低于美国（5.3 座）、法国（2.4 座）、德国（2.2 座）、日本（4.6 座）的公共运输机场密度。长江下游深水航道没有全线贯通，存在多处瓶颈，航道安全隐患突出。

（二）区域交通协同不紧密，网络衔接联通不畅

城市公共交通体系与区域主干网络的衔接不畅，各种交通方式整合性较差，降低了区域交通出行的整体效率和服务质量。城际铁路的布址、运行方式等以商务出行或旅游为主，远未达到日常通勤的要求。沪苏间商务、公务和通勤出行占沪苏铁路出行量的 40%，每月往返 4 次以上人群达 40%。铁路、地铁等轨道交通企业各成体系，铁路企业与地方条块分割，缺乏协同的内在动力。轨道交通线网密度、轨道分担率与其他世界级城市圈存在较大差距，大容量轨道交通使用率较低。上海主干线铁路出行分担率从 2010 年的 45.3% 上升至 2017 年的 54.2%。2012 ～ 2016 年，京沪高铁上海至长三角沿线各市客流平均增长 189%，沪宁城际高铁上海至长三角沿线各市客流量平均下降 14%。

机场群与城市群匹配度不高，分工和市场定位差异化不明显。军民机场众多，飞行程序相互交织，航班密集，相互穿越，运行矛盾突出，整体功能和效率较低。区域内年旅客吞吐量超过千万的机场仅有 4 个，其余大部分机场年旅客吞吐量不足 200 万人。上海国际航线数超过 300 条，分别是杭州机场和南京机场的 10 倍和 15 倍。

陆海空联动、港口一体化等尚未形成合理的分工格局。集疏运网络不完善，集装箱海铁联运比例约为 2%。核心港口货运和集装箱吞吐量增速放缓，区域分担率下降，货运集疏面临较大的压力。上海港、宁波舟山港等呈现“第三代港口”特征，其他港口仍以货物装卸、堆储为主。

（三）交通服务体系不健全，公共服务供给不足

在高速公路收费中，ETC 尚未全面实现联网运行。在城市道路交通管理服务信息化方面，僅南京启用了城市智能云交通诱导服务系统，实现了道路引导信息和实时交通信息服务。在交通监管中，政府尚未建立对外统一的公共信息服务平台，执法机关各自为政，交通运输市场分割，导致监管标准和执法力度难以统一，地区保护现象较为严重。如网约车需逐城申请，网约车平台信息孤立，难以共享；高铁、航空、港口等对外沟通信息相互独立，客运和货运信息难以实现有效对接、互联互通，影响换乘和换运效率；交通违法、交通事故处理、加气站、车辆事故理赔、停车系统等仍遵循属地原则，驾驶员难以享受跨区域同一化标准服务。航运交易与信息、航运金融与保险、海事法律与仲裁、航运研究与咨询、航运教育与培训等航运服务发展缓慢。

（四）综合协调机制不完善，统筹规划进展缓慢

市场机制难以有效配置交通运输资源，专业化分工与协作程度较低。在交通运输体系规划中缺少统筹协调机制，互动合作机制、市场一体化共享机制、公共服务和社会治理协调机制、生态环境协同保护治理机制等协同性、包容性不足。长江港口群因缺乏统筹规划，导致无序竞争、重复建设、岸线利用粗放等问题。交通建设缺乏有效衔接机制，选址不科学，难以与区域发展廊道和高速匀速廊道有效结合，削弱了对周边地区的辐射带动作用。区域内虽然已建立基本联合执法网络，但仅实现了公路临时性联合执法、突发性事件临时对接机制及省际公交联通对接机制，尚未建立常态化联合执法系统。

（五）省际间存在障碍壁垒，行政管理条块分割

区域间政策环境不一致、市场统一标准体系不完善、市场一体化时序不一等问题，导致出现省际断头路、断头航道，行政执法各自为政、对接不畅、效率不高，限制运输要素自由流动，运输市场分割。上海、浙江、江苏智慧公交各成体系、互不兼容，信息系统无法对接，公交、地铁、出租车（包括网约车）难以实现标准统一、制式统一。各地交通管理、法规及执法标准不一，口岸执法部门信息互换、监管互认和执法互助还存在一定障碍。省际之间存在着较为严重的收费壁垒。各行政区对财政、税收、就业等经济发展产生的利益诉求差异，使有效的责权利配置机制和可持续的成本收益合理分配与循环增长机制难以形成。各省市分别依据各自的规划和相关标准推进交通基础设施建设，形成规划等级和建设时序衔接壁垒。从全国性区域看，如何与长三角区域外交通实现有效衔接和协同，也是推进长三角区域交通高质量发展面临的重要挑战之一。

三、长三角区域交通高质量一体化发展水平的提升方略

推进长三角区域交通高质量一体化发展，应当加强政府政策调控和引导作用，打破各自为政的瓶颈壁垒，建立常态化的协调机制，实现交通协调化、均衡化和高级化发展，从距离、密度、分割三个维度实现交通从“主动脉”到“毛细血管”的全面畅通和无缝对接。

（一）进一步扩大交通建设规模，推动交通设施均衡建设

加大力度推进长三角铁路、公路、水运、航空等综合交通基础设施对接，加大城市铁路等中距离线路建设，重视包括单轨列车、有轨电车等中运量公共交通系统的建设，健全长三角轨道交通体系。加快高速公路网、高

等级航道网等对外骨干通道建设，强化内部通道连接。协调提速推进协议在册高速公路“断头路”贯通进程。强化城市公共交通设施的建设，加快路网智慧高速建设，加快完善交通运输基础设施网络。补强沿江通道，启动沿江高铁建设，加快推动沿江高铁交通路网的贯通、衔接、成网。提高长江黄金水道内河运力，实施长江航道整治工程，加快建设长三角内河高等级航道网。推进铁路运输均衡化发展，提升皖南地区和苏中、浙北地区的铁路运输能力。

（二）进一步提升交通协调能力，促进交通网络互联互通

加强港口集疏运体系建设，着力推动港口部门和铁路部门共同投资集装箱场站建设，统一经营、共同管理，形成以沿海、内河港口为结点，以铁路内陆车站为辐射，以公路运输为补充，充分发挥各种运输方式优势的集装箱多式联运网络，打造以港口为节点的高效顺畅的公铁水、江海河联运系统，推动公路货运向水路、铁路转移。强化长三角区域港口集群和长江中上游港口合作，打造层次分明、功能清晰、高度协同的港口集群。

从国家层面牵头推进长三角区域机场枢纽统筹布局，依托长三角国际开放优势和机场密度、航线优势，推进形成分工合理、定位清晰、互为补充的机场体系，深入推进机场群联动发展。以浦东机场为核心，构建虹桥、南京、无锡、杭州、合肥等区域枢纽机场群，实现机场与高铁无缝衔接，打造轨道上的机场群。重点规划布局苏浙皖区域的机场建设，加快谋划建设苏州无锡机场、浙中国际机场，推动航空港共建共享。

注重区域交通主干网络与城市交通网络的有效衔接，提高城市快速干道网络、轨道交通网络、公共交通网络等交通体系与区域交通主干网络之间的通行效率，以及机场、高铁等对外交通枢纽的城市轨道交通、公共交通等的连接效率，提高长三角区域交通出行的整体效率并提升服务质量。

（三）进一步健全交通服务体系，提高交通服务供给水平

加快互联网、大数据、人工智能等技术与交通行业的融合发展。从政策层面支持交通市场更加开放，推动行业信息共享和行业资源优化配置。统一开放交通运输市场，实现区域交通运输市场监管信息互联互通。加快推进巡游出租汽车统一调度平台、互联网租赁自行车信息服务平台、公共停车信息平台等项目建设。通过交通信息系统一体化建设，实施对跨省市运营网约车的管理。建立跨区域政府管理信息平台、出行服务信息平台。进一步提升港口智能化管理水平，把铁路运输信息管理纳入口岸信息管理系统，及时沟通货运信息，减少运输延误和集装箱滞港，提高联运效率，满足集装箱追踪等需求。

积极推动交通服务产业发展，推动包括停车系统、加油（气）站以及交通违法、保险理赔的处理等服务，为驾驶员跨区域驾驶提供便利。结合长三角区域金融、贸易产业集聚优势和要素优势，大力发展包括航运交易与信息、航运金融与保险、海事法律与仲裁、航运研究与咨询、航运教育与培训、海事衍生服务等现代航运服务产业发展。结合多式联运体系模式，拓展大宗散货和集装箱供应链服务。

（四）进一步完善交通体制机制，加速推进统筹规划进展

由国家层面牵头开展长三角区域内外重大通道、综合通道专题研究，支持和指导长三角区域交通工程建设。成立推进长三角交通一体化领导小组及办公室，定期举行会晤，统筹推进长三角交通一体化工作。设立长三角港口集群管理机构，构建长三角港口群发展协调机制。成立海铁联运综合协调监管机构，构建区域海铁联运企业联盟。共同研究和编制综合交通发展规划和若干重点领域专项规划，形成综合交通规划“一张图”，实现“规划同图、计划同步”。构建交通执法部门联合执法机制，加强常态化联合执法，克服“临时性联合执法”的不足。建立车辆、船舶、人员电子证照和“多证合一”“多检合一”等审批制度改革措施互认机制。建立客观、完善的后评估机制，聘请第三方对区域交通规划进行客观评估，确保交通规划较好实施。

（五）进一步加大政策扶持力度，突破行政管理瓶颈壁垒

推进统一协调执法，打破行政壁垒和地方保护，营造良好的市场环境。主动开放运输市场，积极引进社会资本，通过并购重组、合资合作，成立跨区域交通基础设施投资运营股份公司、城际铁路公司及其线路公司等。撤销高速公路省界收费站，建立统一的跨区域交通出行服务信息平台。支持河海联运船舶推广应用，支持长三角区域至上海港集装箱河海直达运输发展。推进上海国际海员服务中心试运营，推动上海船员评估示范中心建设。丰富“上海航运指数”体系，继续发展航运金融衍生品业务。加强对定制公交、网约车、互联网租赁自行车、分时租赁等新模式、新业态发展的规范与引导。支持引入海铁联运经营人，促成铁路提供外贸集装箱“港到门”服务。

（2019 年 7 期　改革）

交通强国战略视角下城市交通管理创新研究

自十八大以来，我国城市交通基础设施建设进程加快，城市交通运输配套发展迅速，城市交通管理也取得了突破性进展。十九大则进一步提出了交通强国战略，明确了新时代下我国交通运输行业发展的方向。如何在推进落实交通强国战略的过程中，立足城市交通的现状，结合新时代下城市交通的新特征、城市交通管理面临的新挑战，创新城市交通管理工作，优化城市交通管理效率，使得城市交通服务供给更好地满足城市居民的各类交通出行需求，对于加快城市交通运输体系建设有着重要推动作用。本文主要从深化管理体制改革、依托技术创新、提升服务质量、完善政策法规这四个方面提出了交通强国战略视角下城市交通管理创新路径。

以深化改革为宗旨，提升运营管理效率

城市交通管理体制应当适应社会经济发展的需求，随着社会生产力及供求结构的变化而同步更新。为了促进我国由交通大国转型升级为交通强国，立足新时代下

城市交通的新特征、新形势，要持续深化改革原有的管理体制，打破原有城市交通管理体制中存在的守旧观念，创新性地提出与城市交通供求相匹配的管理体制，从而推动城市交通高质量管理，优化管理效率。目前，我国在城市交通管理方面依然存在城市交通管理部门在责权利关系上界限模糊、交通基础设施建设缺乏全局观、规划、管理缺乏有效的协调机制、各类交通运输方式的经营主体各自寻求发展等不协调的问题，不便于城市交通的统一管理，容易顾此失彼。此外，在政府的宏观调控下，交通运输体系的发展缺少活力，运作成本太高，经常造成不应有的矛盾，无法保证交通行政管理效率。

城市交通管理部门应该调整交通运输管理结构，深入推进简政放权的同时，加强在交通运输行政执法领域的监督，明确政府职能定位，放管结合。一方面，在承担城市交通行政管理职能层面，政府相关的管理部门主要是宏观调控的作用，对城市交通布局、建设以及后期发展进行统筹规划，制定激励的政策或监督措施；另一方面，应当对部分政府平台企业承担的行政职能进行转移，实现政企分离，使其成为市场经济中平等竞争的主体，发挥市场经济对于城市交通的促进作用，优化城市交通服务资源配置。

城市交通管理部门应该完善管理手段，一方面，充分重视城市居民在城市交通管理中扮演的角色，另一方面，将是否匹配城市交通供求关系，即是否适应社会生产力发展、是否满足城市交通出行需求作为城市交通管理手段改革衡量的标准。采取制定城市交通管理快速反应机制及监督机制，优化各项城市交通管理行政流程，落实管理手段执行程度等手段，提升相关部门管理效率，降低城市交通管理成本。通过制定法律法规对交通运输管理机构的职责权限进行明确规定与约束，制定涵盖交通规划、建设、管理等全方位的城市交通管理体制，科学整体划分城市交通各级管理机构的权责范围，细化明确各个机构的具体工作内容，充分发挥各级管理机构的决策能力和积极性。

第三，城市公共交通管理是城市交通管理的重要组成部分，也是提升城市交通管理效率的重要途径。地方政府应该重视对城市公共交通管理体制的制定以及更新，使其可以与城市居民出行需求协调。一方面，可以通过规范各类公共交通出行的经营企业运营与管理，考核各类公共交通出行工具的运营情况，制定一定的惩罚或激励措施促进营运效率的提升。另一方面，地方政府应该

加大对于城市公共交通建设的资金投入，制定公共交通经营企业的扶持政策与财政优惠措施，满足公共交通发展建设的资金需求，改善公共交通系统的服务质量。

以技术创新为动力，推动平台智能管理

科学技术与交通管理的结合是城市交通管理现代化的重要标志，提升技术创新能力是促进城市交通管理的关键环节。随着信息化技术的不断突破与创新，城市交通管理过程中也应当加大创新科技的应用，使用智能化与科技化的管理技术。智能化技术的应用对于优化城市交通服务质量、提升城市交通管理效率、优化交通资源配置等方面都有着重要的促进作用。我国大多数城市的交通信息化技术普及率低下，且交通信息化技术与国际先进水平存在一定的差距，科研成果的转化率不高。与此同时，政府在智能交通方面技术投入资金不足，缺乏有效的激励机制，较大的资金需求和较长的研发周期严重制约了企业技术的研发热情，企业缺乏创新的动力，通过引进国外技术的捷径发展智能交通，导致我国城市交通管理的信息化技术相关自主知识产权少，加剧了发展城市交通的经济负担。

通过在城市交通管理的过程中，引进信息化技术的手段降低城市交通管理成本。一方面，同步建设地上、地下城市交通信息化管理平台，以共享城市交通数据为核心建立城市代智能交通管理与服务信息平台，提高城市各个区域交通智能检测设备的覆盖率，实现资源的最大程度的共享，提升各类交通出行工具的运行效率。地方政府还可以制定城市智能交通关于采集、分析数据等相关制度，细化城市智能交通平台的管理。另一方面，共享城市交通数据还可以提升城市公共交通的服务质量，及时共享交通实时状态，为城市居民出行决策提供参考，提高城市居民选择公共交通出行的概率。

健全交通科研创新等方面的政策法规，目前关于城市交通信息化技术的研究、研发等环节都缺乏明确制度及政策，应该重视这些环节的激励及监督措施，在此基础上重视扶持城市交通科研创新的人才政策及财政扶持政策；健全科技创新激励政策体系，精简审批流程，对创新行為进行有效驱动，引导战略性产业的发展，推进重点领域技术的突破；制定相应的规制性政策，细化各类规划与标准，以此对企业进行监管制约，明确创新行为准则，规避企业之间的不正当竞争行为影响行业技术发展，保护自主研发企业的知识产权。同时提高相关领域的财政补贴与成果奖励标准，建立健全企业、高校、政府之间的产学研机制，提升交通运输技术的国际竞争力。

以便民利民为导向，创新公共服务方式

城市交通是为城市居民服务的，所有人都可以平等地享受城市交通服务及城市交通服务发展带来的便利，城市交通管理更应当以便民利民为导向。目前大部分城市的城市交通服务的连贯性和连续性不够，服务方式单一、低效，不能够满足城市居民多元化的交通出行需求。城市居民对于交通出行工具的需求随着社会生产力的发展一直在提升，不再仅仅局限于交通出行工具的通达性，而对于交通出行工具的时效性以及舒适性都有着不同程度的需求。而交通服务基础设施的落后、交通出行信息服务系统的缺乏等较为滞后的城市交通服务供给与日益增长的多元化需求之间存在一定的差距。另一方面，由于各类交通出行方式之间衔接不畅，一票制联运服务发展滞后等原因，无法实现有效换乘，导致城市公共交通无法满足社会公众出行的便捷性、时效性及通达性需求，降低了乘客满意度。此外，交通服务行业相关的法律法规依然不够健全，如滴滴出行等出行平台缺乏相关规范标准，没有完整的法规法律对其服务进行有效引导、监督及处罚机制，可能产生严重的安全隐患。

城市交通的根本目的是满足人的交通出行需求，使所有的交通出行工具、配套设施、道路建设等都只是服务于人的生产和生活需要，因此在进行城市交通管理时应该确立以人为本的管理理念。这体现在使得公众积极参与城市交通管理、提升公众的低碳交通意识、科学引导其交通出行行为等。

城市交通管理的主体依然是城市公共交通，应当通过优化城市公共交通管理，以满足城市居民的交通出行需求为优化导向，提升城市公共交通的运行效率以及服务水平，促进更多的居民选择公共交通出行。各个地方政府应该立足各地的城市公共交通实情，在建设前合理规划城市交通线网与重要交通节点，明确各类交通运输方式的功能，实现所有公共交通系统之间的衔接，优化城市居民选择公共交通出行的换乘便捷性，优化公共交通资源的配置。在通达性层面，可以结合城市空间规划，科学规划城市公共交通的线网布局，实现城区、郊区、农村三个区域内城市公共交通站点的全覆盖；在时效性层面，可以通过隔离城市公共交通专属道路空间，实现城市公共交通先行，进一步地对已有的城市公共交通枢纽进行改造，有效实现各类城市公共交通出行工具的无缝衔接；在舒适性层面，地方政府可以通过制定资金扶持政策等措施以及城市交通设施配套建设相关的制度，保障城市公共交通企业发展所需资金，及时更新完善公共交通出行工具。此外，通过降低公共交通票价，提供

更加低廉的公共交通服务，扩大公共交通分担率。

落实以服务社会公众为宗旨的服务理念，完善政策保障及政务服务工作。地方政府应当深度推进交通服务相关政务服务流程优化，细化城市交通管理服务机构的各项工作及权责范围，提高行政机构办事效率。

以政策法规为保障，促进交通产业优化

政策法规作为政府调控和管理城市交通的重要途径，是城市交通管理手段的执行层面有力的保障。近年来，我国的城市交通政策法规正在逐步完善，但是对于许多城市交通出行相关的行为缺乏规范法规，并且相关法律不够系统，存在许多漏洞之处，需要不断更新和完善。

通过针对性的税收优惠和减免税，鼓励交通运输行业相关企业加快高新技术的应用，促进技术推广应用降低企业实际成本，顺应经济转型的需求，促进城市交通产业发展；通过制定的差异化税收政策进行征税，如征收碳税有利于在一定程度上控制高能耗高污染产业的发展，企业或者个人在利润最大化的驱动下也会改变自己的行为，促使企业选择节能清洁生产方式或个人选择低碳出行等；税收政策所得资金直接用于发展城市交通，给予城市交通发展在技术研发、设施建设等多个方面许多财政支持。

制定对交通产业的金融扶持和优惠政策，加速交通产业优质企业的改制上市，促进城市交通产业的规模化发展。一方面，地方政府应该充分重视城市交通重点项目的建设，如新能源汽车等绿色低碳项目，并为相关企业提供优惠性政策。另一方面，地方政府还可以通过制定差异化的银行信贷政策，引导银行发放信贷，并从消费和技术研发两个环节加强交通相关企业信贷融资等方面的金融業务；科学评估已制定金融政策的实施效果，完善针对交通运输行业的金融业务扶持政策以及监管体制，以此促进交通行业创新型企业的发展。

（ 2020 年 15 期　卷宗）

（上接第 20 页）

刻的那份难得。

然而，诺奖颁给露易丝·格丽克，也是暴露出其局限性的结果。格丽克固然诗艺高超，但她的获奖其实也宣告，英语区之外的其他作家再一次旁落诺奖，而那些亚非拉地区、并不属于白人基督教国家谱系中的诗人们，近几年或许都很难再被诺奖提名。纵观近二十年的诺奖结果，英语系文学的主导地位仍非常明显，亚非拉文学仍旧是欧洲中心主义者眼中的边缘地带。近十年，亚洲只有莫言获奖，非洲和大洋洲干脆一个作家都没有，诺奖之局限，由此可见。

当然，对普通读者来说，诺奖仍是一个重要路标。它是一个给大众介绍优秀读物的良好媒介。例如：石黑一雄获奖，他的小说定然畅销，相关的研究也会热起来，这对石黑小说在国内的普及自然大有裨益。

不少读者对优秀作家的认识需要文学奖做媒介，比如我读莫迪亚诺的作品，就是在他获得诺奖以后。那阵子，圈内圈外，都在提这位颇有神秘气息的小说家。出版社加紧翻译出版他的作品，媒体说他是普鲁斯特的传人，非专业文学爱好者，可能看哪本书书名有感觉，就买一两本读读。正是那会儿，隔壁宿舍的书架多出来一本《青春咖啡馆》，我便借过来，在思修课上打发时间。书不厚，很快就能读完，但这本书确实让我回味，所以后来又重复了两遍。

再放宽来说，国际不只一个权威文学奖项，像卡夫卡文学奖、龚古尔文学奖、耶路撒冷文学奖、布克奖等，也都名声赫赫，经得起质疑。当我们细细比较它们的特色，获奖作家和作品的调性，就会发现每一个奖都有自己鲜明的品评标准。就像雨林中水量充沛的几条大河，却各有各的方向，各有各的色彩。当你发现你喜好的作家，与哪一个文学奖有关系时，那么你再翻一翻那个文学奖的历年得主，多半会有几个也对你的胃口。

最后，笔者想补充的是，诺贝尔文学奖期间，出版社、编辑、书评人热情讨论、安利作家，看起来功利，但其实是很有必要、且对优质外国文学引进很有帮助的。为什么这么说呢？因为受限于市场条件、翻译人才储备，很多在国际上成名已久的外国作家，在中国却少有译作，葡语系的安图内斯，和萨拉马戈齐名，在国内却仅仅有两本书引进，而萨拉马戈得奖至今，在中国已经有了相当不错的读者基础。诺奖十年来的赔率热门安妮·卡森，加拿大在世最杰出的诗人，在豆瓣搜索，连一本译作都没有，听闻译林今年要出版她的诗选，才填补了这个空白。

类似的人，还能列一长串名单，比如拉斯洛、卡达莱、乌利茨卡娅、伊莎贝尔·阿连德等等……一个诺奖，就能大大增加他们的读者群，如此功利，如此现实，难怪大作家如安图内斯，电话听闻萨拉马戈获奖，也难掩失落的神色。而最近的例子，是石黑一雄。获奖当天，很多人看到个日本名字，惊呼：“他是谁？为什么不是村上春树？”而现在，在一个“近十年阅读体验最好的诺奖作家”提问下，赞同数最多的回答是：“石黑一雄。”

（2020-10-10　澎湃新闻）

可持续发展的城市交通规划分析研究

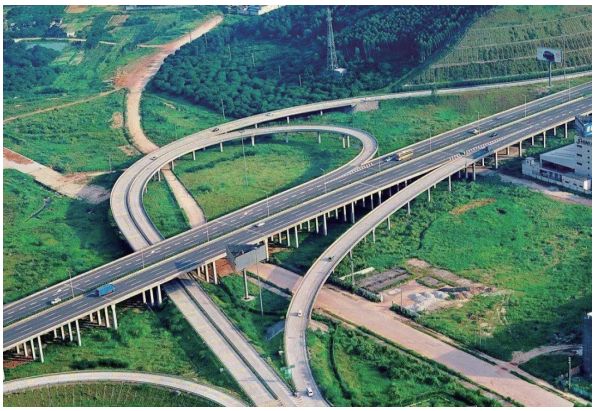
城市交通发展中相继出现了拥堵、环境污染、寿命短以及资源利用效率低等问题，在深层次上制约着城市的发展和完善。在经济迅速推进的现代化社会，随着城镇化速度加快，早期以道路网规划的方式无法适应现代城市交通发展和运行的需求，其需要在可持续发展理念下“综合”规划，更好地服务城市和居民。本文即以城市交通规划为主题，分析当前存在的问题和持续性发展中城市交通规划的内涵，并由此提出具体的规划策略。

当前城市交通规划中存在的缺陷

改革开放后，我国城市发展步伐加快，但城市交通规划没有与此得到同步发展，在城市交通方面存在着多方面问题。其中诸多地方存在道路交通拥堵、资源浪费等现象，关于可持续发展下环保、经济、安全、实用且高效的城市交通系统尚未建设而成，亟待更为合理的规划来解决城市交通运行系统中存在的缺陷。具体来说，主要表现在以下几个方面：

首先，城市交通规划目标单一。在规划城市交通时基本将解决城市交通问题作为关键指标，以交通需求为主要规划方向，而忽视了土地资源的合理利用、环保问题的考量以及交通的发展等方面的反馈过程，比如最为奠定的表现是将城市道路的建设作为核心目标。同时，还体现在交通设施规划数量与系统功能重视程度偏离，将更多的资金和资源规划在了交通设施的数量上，环境、资源以及需求之间的关系明显缺乏足够的评估和整合。

其次，没有从根本上体现“人本”观念。传统城市交通规划中更加强调非机动车交通，在可持续发展下这种单一的标准明显无法适应现代城市的发展。当前对于非机动车道、人行道、盲道等要素的规划存在缺乏实用性、考虑不周到、交叉不利等问题，多种路权尚未从根本上得到保证。同时，作为居民出行活动中必要条件的城市



交通，同时呈现出现了负效应，对于环境造成了一定的污染。而在城市交通规划目标体系中，很多区域对于环境影响和能源消耗的控制缺乏深入的反映，尽管现代社会逐步引发了重视，但并没有从根本上达到城市交通规划的标准化、规范化要求。

另外，城市交通规划中缺乏信息化的利用和实施保障条件的研究。处于信息化的时代，信息技术的对于各大领域影响巨大，对信息技术的应用成为行业发展的重要因素。然而城市交通规划对于全新信息的采集、信息技术的应用尚未深刻反映在其中。加之交通规划方案中对于自身的必要性、可行性分析较多，而对保障实施条件研究很少，导致在具体规划中存在疏漏，实践中往往会存在管理、资金、技术等多个方面的阻碍。

可持续发展的城市交通规划内涵

可持续发展有着丰富的内涵，可以将其概括为公平

性原则、协调性原则、发展性原则以及质量性原则，真正体现可持续发展理念，则需要对资源的开发和使用方式进行转变，提升利用资源和能源的效率，降低單位经济所带来的环境压力。而在可持续发展范畴下的城市交通意在通过规划充分体现生态环境保护、资源高效利用的运转状态。以先进的科学技术为支持，全面提升城市交通服务水平和利用效率，在满足城市发展需求和居民出行需求的同时，使整个社会可持续发展得到保障。详细来说，可持续发展中的城市交通规划是在推动交通系统建设发展的基础上，强调对城市生态资源的优化利用和保护，协调发展城市交通系统的建设和相关设施的利用。从根本上来说，城市交通规划要促使交通系统能够满足当前城市发展需求的同时，还要达到城市社会经济生态环境复合系统中对于可持续发展的整体要求目标。

可持续发展的城市交通规划策略

（1）基于可持续发展理念创建合理的周期规划方案。可持续发展战略规划中的城市交通规划则要注重以长远发展为规划方向，在这一理念指导下，要提出与城市长久发展相匹配的交通发展战略。以区域内经济发展、人口演变、未来土地使用规划以及生态环境容量等要素作为关键参照依据，从而分析未来城市交通运行的需求，确保城市交通在可持续发展下具备完整、可靠的交通供应量，例如可以将交通规划年限设定为 20 ～ 50。同时。可持续发展下的城市交通规划要重点解决这一思想下的城市交通政策、交通发展水平、交通方式结构的优化、交通长久发展的保障措施等一系列问题。此外，城市交通规划需要确立周期性的规划，将中长期规划和近期规划相结合，通过层次性的规划进行各方面的调整和优化，最终推动城市交通构建完善、系统的运行架构。

在可持续发展下的中长期规划需要从整个交通网络的规模、设施的配置以及各种线路着手，以交通需求、环境保护以及资源优化利用作为规划宗旨，在规划年限中对其进行深化。同时要重点解决可持续发展中城市交通道路网的布局和结构，对静态交通、公交等相关城市交通专项内容进行特别规划，就规划方案形成持续性的评价模式，分期实施建设。另外基于中长期城市交通规划建立近期规划方案。例如以年限为 1 ～ 5 年的规划，结合城市交通发展的需求对现有交通网络进行评价和完善，同时也需要分析近阶段内城市重大项目的实施效果，设计科学的道路交通建设方案，给予相应的保障条件。要注意的是，可持续发展的城市交通规划层次需要具备动态化特征，通过优化使其在规划期内达到效益最大化。

（2）积极应用多种模式建设层次化公共交通网络。为了创建便捷且舒适度强的城市交通环境，推动城市交通向可持续方向发展，当前需要从多角度出发规划层次性的公共交通网络。例如公共交通路线是城市交通体系的骨架，在规划中则需要为公共交通打造优质的物质载体，促使这一骨架中的公交、出租车以及地铁等一系列城市公共交通方式能够充分发挥自身的优势，在公共交通方面达到无缝衔接，优势互补的运转模式，为城市交通运转提供便捷且高效的公交网络。一般来说，在类型上的城市公共交通线网主要有混合型、辅线型、棋盘型和环型等集中模式，而城市轨道交通线路的规划有放射线、支线、切线、径向线，目前在轨道交通布置上以放射线型为主导，其可以将公共交通作为主干线，以达到良好的交通服务。但由于线路遍布于城市繁华市区，在建设中会存在众多的局限因素。所以城市交通规划需要针对公共交通网络中存在的各类型规划方式的优缺点进行分析，按照实际情况选择，注重优势之间的补充，从而使公共交通网络能够通过科学的规划最大限度地发挥优势。

（3）围绕城市现实发展状况进行综合化交通规划。可持续发展下的城市交通规划其实质是对有限时空资源的优化利用，在实际规划中必须要基于城市实际发展状况来综合考虑各个影响因素，进而从整体上实施交通规划。首先，要依据可持续发展理念转变交通规划思维，通过综合性的分析从原有适应交通需求向主动引领城市交通发展转变。例如在综合规划中要强调“人本性”服务原则，注重低成本交通方式的合理规划。同时还需要重视城市交通发展政策、土地利用状况、交通容量等要素的分析，从中寻求具备高可执行性和适配性强的交通系统发展模式；其次要对相关的要素进行评价、整合，以降低城市交通规划带来的负面影响。例如对于城市交通规划区域内的环境实施评价，确保社会经济服务需求的同时，减少对环境的污染，并缩小交通环境成本，使各交通方式之间能够有效衔接。

城市交通规划中存在目标评价单一、“人本性”体现不足、缺乏保障条件分析和信息技术的利用，在快速发展的社会中，对此需要提升城市交通规划水平。且在可持续发展的条件下，城市交通规划需要注重多层次公交网络的构建，结合现实状况和多要素之间的分析进行综合性的交通规划，同时也需要创建科学的周期规划方案，基础规划和重点规划结合，以此为城市提供更为合理、长久的交通运转系统。

（2020 年 24 期　科学与信息化）

城市交通项目建设管理优化

城市化进程的不断加快，城市建设水平不断的提高，城市的整体服务水平也越来越高，而随着城市人口的不断增多，城市私家车数量增加，这给城市交通造成了很大的压力。而为了更好的促进城市的健康发展，需要对城市交通进行不断的完善和优化。城市交通项目建设是解决城市交通压力的关键所在，但是在城市交通项目建设中仍然存在着很多的问题，对这些问题的解决成为保障交通项目建设质量的基础，因此加强城市交通项目建设管理工作的研究，对提高我国城市交通项目建设水平十分重要。

城市交通在城市发展中的作用

交通和人类的生活和生产有着非常紧密的关系，城市交通在城市的发展和演变过程中一直都是最基本、最活跃的因素，城市交通项目的建设对城市的发展有着质的影响。也就是说城市交通是城市大系统中的一个子系统，但是这个子系统对城市的人口分布、产业布局、环境保护、能源需求、文化习俗的发展和经济的发展水平都有着很大的影响。城市交通的不完善对城市发展中的各种因素都会产生很大的制约作用，影响人们的出行，影响整个社会的工作效率、经济效率和空间形态等等。城市交通项目建设的发展和在不断更新的交通工具为给城市的发展空间带来了很大的提升，推动了城市的快速发展。

城市交通项目建设管理存在的问题

（一）施工阶段对交通产生干扰

随着科学技术水平的不断提高以及社会经济的快速发展，人们生活水平也在不断的提升，出行越来越方便，从原来的自行车，公交车开始向私家车进行转变，而私家车数量的增加，导致城市交通压力的变大，对交通面积的需求量逐渐加大。交通项目建设在施工的过程中因为没有进行科学合理的规划，对交通正常运行产生了严重的干扰，交通拥堵严重。另外，因为施工阶段对城市交通道路产生的干扰也让原本就稀缺的道路资源变得更加的紧缺，一些道路交通资源因为施工被一些大型的施工设备占用，让交通变得更加的拥堵，让人们的出行更加不方便，为了尽快的通过拥堵道路，经常出现横穿马路，抢占道路的问题；此外堵车的原因，让汽车尾气排放浓度有所增加，这对城市的治安和环境都产生了非常大的影响。

（二）交通项目重复建设

在城市交通项目建设中经常会出现一些问题，其中重复性建设是最为突出和主要的问题，在刚刚建设完成正式通车还没多久的时候，又因为一些其他的原因，如城市管线改造、道路路面宽度不足、设计存在缺陷等等问题而对道路进行重新拆除施工，这样不仅让交通道路工程的实际使用寿命和规划设计使用的寿命有了很大的差距。此外重复性的施工建设除了会大大的缩减道路交通工程的使用寿命，还造成了大量的人力、物力、资金的浪费；此外，因为再一次的拆除、建设、施工让占道的问题继续出现，引发交通运行的重复性压力，影响到人们的正常出行和生活。

（三）相关配套不足

城市交通项目建设是一个比较系统性的建设工程，在施工的过程中除了需要考虑得到城市供水、排水、交通运输、通信之外，同时还需要考虑到环保环卫处理、防卫防灾安全、能源供应等问题。这些问题和交通项目建设工程紧密的联系在一起，相互影响，相互促进，各个系统之间形成一个良好的衔接和配套才可以最大限度的发挥出交通项目建设工程的服务性作用和价值。但是在实际的交通项目建设过程中因为施工工期都比较短，为了减少施工成本，导致很多配套设施不能及时的按照设计标准进行建设，造成交通项目建设工程施工过程中出现大面积的给水、路灯线路遭道破坏等问题，严重的还会因为这些问题引发一些安全事故，从而影响到城市交通项目建设的进度和质量。

（四）后期管理不到位

城市交通项目建设是一项服务型的基础工程，因此施工后期的运行阶段非常重要，后期的交通运营管理可直接影响到交通项目建设的质量。良好的后期交通管理措施在一定程度上还可以弥补交通项目建设设计和施工

中一些不足，讓交通发挥出最大的作用和功能。但是从目前的城市交通项目来看，交通项目后期的管理工作并不到位，导致交通项目的作用并没有充分的发挥出来，城市交通严重拥堵的问题时常发生。

（五）工程质量有待提高

城市交通项目建设工程专业性比较强，所涉及的内容比较多，和其他的工程项目有所不同。并且交通项目建设大多途径城市地区，项目建设会受到周围环境和其他基础设施系统的影响。如在一些城市交通项目建设中因施工造成管道破裂，对人们的生活和安全造成严重的威胁。另外在一些技术含量比较高的交通项目建设中，如地铁，一旦出现问题将会引发一些比较大的安全事故，如天津地铁 2 号线施工的过程中，因为施工段透引发了安全事故，之后经过事故调查发现，该项事故的发生是因为施工人员操作不当引起的，工程监理人员并不熟悉施工机械技术的要求，建设主管部门监管力度不足等综合性因素造成一些人为的安全事故。由此可以表明，交通项目建设过程中的工程质量问题也是需要重点关注和解决的问题。

城市交通项目建设管理存在问题的原因

（一）规划的可操作性差

在传统的城市交通规划中，规划方案的制定一般是在对现状的交通网络进行衡量、分配和调整之后，对分配得到的网络交通质量进行评估和审核，根据实际的评估审核结果来对规划方案进行调整和完善。在交通规划方案的制定中，对交通实际需求的预测工作是最基础的，也是最为重要的一项工作，交通质量评估和审核是规划方案评价的重点和核心。而城市交通规划最终的目的是为了解决交通压力问题，提高城市交通运营质量。而新建的交通道路设施也会产生新的交通量，人们对交通的需求量总是处在大于交通供给量的情况下。现阶段，很多城市中矛盾不单单是城市交通问题的解决，而是交通项目的建设加重了对环境的污染以及资源的损耗浪费。人们开始认识到以往的城市交通规划不仅没有真正的解决交通拥堵的问题，而是导致城市交通拥堵、交通建设、交通拥堵的恶性循环，同时还导致城市环境污染的加重、浪费了大量的资源。因此，要想从根本上解决城市交通拥堵的问题，应该在交通规划方面进行科学的规划和设计。

（二）现有管理体制效率低下

现阶段，在我国的交通项目建设中会涉及到多个部门管理，这样就导致财政性建设资金体制降低了投资效益；交通项目建设的资金主要包括了当地政府财政部门拨付的资金、相应的征地拆迁费用、施工建设单位的自有资金，以及少量的社会资金和银行贷款资金。而根据目前我国对城市交通项目建设管理的要求来看，如果把已经建立起来的交通线路的运营补贴资金计算在内的话，政府部门在每个阶段需要支付的资金数额会更高，这种高资金的投入势必会成为一种经济压力，从而导致项目建设出现违反国家相关规定的现象，影响到城市交通项目建设的质量。

另外，建设、交通等行业管理部门的职责模糊，存在交叉性问题；一般来说，城市交通项目建设需要当地的交通运输和管理局中的交通行业行政部门，当地城乡建设和交通委员会中的行业主管部门进行主管工作；交通运输和管理局中的交通行业行政部门的主要工作内容是贯彻执行相关交通运输的法律、法规和政策方针等；管理公共客运交通行业，促进各种运输方式的相互衔接；组织交通运输行业中长期的发展规划和专项规划，并实施监督等工作。

城乡建设和交通委员会中对的行业主管部门主要的工作任务是对综合交通体系规划进行编制，制定城乡建设和交通建设发展战略；对城市的道路轨道等交通、公路桥梁等市政基础设施项目进行协调和监督工作等。从各个部门的职能划分情况上来看，城市交通的管理职能并没有进行明确的职责划分，各个部门之间的职能存在交叉，职能划分不严谨，导致交通项目建设中各个环节的管理工作效率比较低。

（三） 设计质量难以保障

在城市交通项目建设管理中，前期的设计作用是非常关键的，所以，在前期设计的过程中应该根据施工项目的特点来对设计的时限进行科学合理的安排。但是因其交通项目一般都是政府重点工程项目，工期比较紧张，所以在设计时限上就会受到大量的挤压和限制，而这样就导致前期的设计并不完善，设计中会存在不足和问题，也没有进过反复的推敲和论证。此外，在设计的过程中，通常政府部门的干预会比较频繁，并且一些大的决策也是由政府部门决定的，这样就不能以项目施工的质量为

基础，影响到设计的质量；再加上政府部门对城市交通项目建设中道路的使用、分配、收费等方面的安排存在问题，导致车道划分并不合理，左拐车道比较少，红绿灯间隔时间设置不科学车流量拥堵等问题。另外，在图纸审核的过程中会受到多方面因素的影响，最终的设计图纸不能按照客观的审核标准来进行评估，导致一些设计缺陷问题被忽视，从而影响到城市交通项目建设的质量。

（四）后期运营管理水平落后

现阶段在很多城市中，在交通项目建设完工之后，就开始投入到运营中，但是在后期的运营过程中并没形成科学有效的管理，在运营管理方面还存在一些问题，如道路交通的运行方式，以及运行过程中红绿灯的时间设定，道路行走方式等等，这些都没有根据道路所处的环境进行科学合理的分析和管理，造成在道路交通在运营的过程中仍然出现交通拥堵的问题，并且，在出现交通事故的时候，不能在第一时间内得到有效的处理，堵车问题依然严重，造成运营管理上的处理滞后问题。此外，一些在城市边缘地带的道路在正式投入运行之后，不能及时的对过往的车辆等进行有效的控制和管理，造成一些大型货运车在半夜行驶，不仅给道路交通的正常运行产生影响。这些问题的出现都是因为后期运营的管理滞后，管理水平导致的。

城市交通项目建设管理优化建议

一、提高规划布局的科学性。针对城市交通项目建设管理应该成立起专门的交通规划编制领导小组，组织专业的人才来对交通项目建设进行规划；根据城市的总体情况来进行规划和布局，以优化主城区、开发新城区的战略思路，提高和优化交通线路的覆盖率；此外在规划上还应该形成商业中心、行政中心、密集的居住区以及周围的配套网线布局，形成科学合理的结构布局。同时还要以居民出行为基础，提升居民出行的便利。

二、完善管理体制。首先，要改变现多个部门管理财政性建设资金的体制；这就需要政府部门严格的按照各个部门的职责进行分工，统一由当地发改委进行统筹安排，这样不仅可以让各个管理部门的职责进行明确，同时还可以让各个部门真正的对各自的责任进行负责，实现财政资金使用效率的提升。具体来说，应该由当地的发改委会和各个部门进行阶段性的发展规划，各个部门制定各自的阶段性发展规划，并上报给当地政府部门进行批示。在发改委按照国家相关的审批程序下发财政建设资金后，由各个部门对资金的使用情况进行监督。其次，明确各个部门的职责；在改善财政性建设资金分散管理之后，相关的部门应该针对各个部门的责任交叉性问题进行处理，对各个部门的职责进行划分，各司其职，充分的发挥出各个部门在城市交通项目建设管理中的作用和价值。

三、严格把好设计关。设计阶段主要是对交通项目建设中的技术问题和工程问题进行解决，在设计的过程中应该对常规性的问题进行严格的要求，并严格的按照设计规范和相关的设计标准进行设计；对于设计中出现的问题要进行反复的论证和验算，对于难点问题应该进行科研技术的攻关和创新。而针对交通项目建设的设计方案要按照相关的设计流程来进行，对交通道路的动静态交通权和规划进行重点分析，把交通项目建设的作用充分的发挥出来。此外针对交通道路中交叉口的形式设计等要进行多次论证，对相关的管线配套设施设计等要进行同步。政府部门在对设计方案进行决策之前要多听取相关专家的意见指导，结合交通项目建设的实际情况和专家的意见来作出正确的决策，通过这种方式来把好设计的质量关，为城市交通项目建设管理工作提供科学的图纸设计。

四、完善运营阶段的智能化管理。城市交通系统是一个比较庞大的系统，如果单从道路方面来看的话，很难彻底的解决交通管理中的问题。但是形成一个完善的系统的以政府主管部门为主导的，以人、车、道路为主体的一体化的信息管理平台可以完善城市道路交通运行阶段的管理。通过借助于现进的电子信息技术来加强对道路运营中的管理，如遥感技术、信息传输技术、计算机数据库处理技术、通信技术、GPS、GIS 等技术，可以把人、车、道路之间的关系进行紧密的联系，并实现大范围的监控、管理，从而实现人们对道路中车辆运行的情况、人员活动的情况以及道路的安全情况等等进行全程的监控。在出现道路拥堵，和交通安全事故的时候可以在第一时间内了解和掌握具体的情况，及时的制定出解决方案，实现高效、准确、实时的解决。而针对大型货运车辆超载上路的问题，可以在第一时间时间监控，由当地的交管部门派遣人员及时的进行处理工作。对城市交通的运营进行智能化的管理。

城市交通项目建设管理对城市交通有着非常重要的影响，为了更好的让城市交通项目建设管理发挥出其价值和作用，本文以此为研究主题，对城市交通项目建设管理中的问题，原因进行了分析和讨论，最后提出了一些可行性的建议，为提高城市交通项目建设管理水平提供了一定的参考。

（ 2020年8期　装饰装修天地）

浅析城市道路交通布局及规划设计

随着国民经济的快速提高，人们生活水平的不断提升，私家车大量增多，据国家发改委消息，我国汽车保有量大约在 2.6 亿辆左右。由于道路资源不足，规划不合理等原因，造成了道路经常出现交通拥堵现象，从而引发诸多交通问题，严重影响交通安全。所以在交通布局及规划设计过程中，需要社会根本需求与城市交通道路设计的基本原则相结合，使设计方案更加具有科学合理性，以此促进城市道路交通事业快速发展。

城市道路交通布局及规划设计的原则

1、科学分配路权。城市道路根据路权的不同，可以划分为机动车道、非机动车道和人行道等，在布局及规划设计时如何进行路权的科学分配是必须要考虑的问题。例如，在一些人口密集、经济发达的大城市，公交车是市民常用的交通工具，因此在规划设计时，需要设置固定的公交车专用道，避免私家车占用。这在一定程度上也能够鼓励更多市民优先选择公交出行。此外，近年来随着共享单车的流行，以及绿色出行理念的推广，越来越多的市民选择自行车作为代步工具。为了鼓励市民绿色、健康出行，所以在分配路权资源时应进行适当的倾斜，在城镇道路交通规划时，就需要适当加宽非机动车道。

2、坚持合理用地。城市用地成本的上涨，以及汽车保有量的增加，对城市道路交通规划提出了更为严格的要求。在满足交通出行需求的前提下，通过合理规划减少对城市土地资源的占用，既可以降低成本，又能够为市民的出行提供便利。以往缓解交通拥堵的方式是通过增加道路数量、道路宽度等设计理念，要转变这种理念，就要在进行道路布局规划前，先展开充分的社会调研，了解城市内不同区域的交通状况，再根据车流变化，制定科学的设计方案。结合城市功能分区，体现出城市道路规划设计的差异性。例如一些比较繁华的商业街、工业园区等，车流量较大，是城市道路规划设计的重点部分，可以采用互通立交等交通设计型式，提高空间利用率来缓解道路交通压力。

3、体现城市风貌。将城市道路打造成为城市靓丽的“风景带”，是现代道路交通规划追求的目标之一。在追求城市道路交通规划实用性的基础上，可以尝试结合城市绿化、融合自然风貌，避免交通规划同质化的问题。例如，在道路规划时，可以在机动车道与人行道之间，设置适当宽度的绿化带，栽种一些适合项目区域的绿化树种。从生态功能来说，可以降低噪音、吸收尾气和粉尘，改善城市空气质量；从实用功能来说，可以缓解驾驶人员的视觉疲劳，提高行车安全。此外，通过合理搭配绿化植物，形成乔木、灌木高低搭配，各色树种相互交错的景象，将道路打造成“城市绿带”，还能够提升道路景观的观赏价值。

城市道路交通设计要点

1、城市综合交通枢纽设计。城市综合交通枢纽是保证交通系统中各个参与者快速、高效实现交通转换的重要节点。不仅能够促进城市交通系统的高效运行，而且利于优化城市交通结构，为人们提供便利的同时，城市综合交通枢纽还对城市功能的发展具有非常积极的意义。

在前期工作中，基于長远考虑，交通枢纽必须为公共交通发展预留必要的弹性空间，预防交通转换衔接不畅导致的各种社会问题。首先，对于大型的城市综合交通枢纽必须具有前瞻性，并做到统筹集约化，节约社会资源。其次，交通枢纽还应体现低碳、环保的理念。同时，重点工作之一就是研究城市内部交通设施能够与外部交通枢纽的有效顺接。在后期运营过程中，应不断提供服务等级，使城市枢纽交通系统真正发挥高效、快速的的重要作用，提高城市整体服务水平。

2、完善基础设施。现代城市道路交通规划、布局的一项重要工作就是道路基础设施的完善。城市道路路网规划工作涉及面较广，像供电系统、道路路标和通信信号等要做好预设处理。城市道路基础设施中关键的一个环节就是做好排水系统的设计。由于交通负荷大，尤其是降水量较大的老城区，排水不畅极易造成城市积涝，影响交通。另外，从人文社科角度来说，对于一些主干道可以进行交叉口和大转盘的设计处理，一方面是减少车辆和道路之间的相互影响，保证运行的畅通；另一方面，传统的直线型行驶车道过于单调，容易让开车司机产生疲劳感。结合一定的地理特点，采用必要的道路架构优化处理，为城市交通安全运营提供保障。交通基础设施的完善是城市交通合理规划、设计的重要环节，对道路及设施进行优化处理也是提高道路交通服务水平的关键途径。

城市道路交通规划设计方法

1、使用线形设计

（1）直线设计：基于人体的生理结构、视觉感知能力以及其他设计要素（如道路等级、设计车速等），将直线段的长度数值控制在合理范围内，避免在车辆行驶过程中，驾驶员出现视觉疲劳、直线段与曲线段误判等问题。根据相关调查结果显示，当直线段长度大于等于1500m时，该路段各类交通安全事故的出现概率有明显提升，且直线段长度数值与交通安全事故出现概率呈正比关系。因此，在道路线型设计阶段中，要优先选择将直线段的最大长度控制在1500m以内。而对直线段最短长度的制定，需要根据该路段的设计时速，选择适当的计算公式进行计算。

（2）平曲线及圆曲线设计：针对平曲线及圆曲线对交通安全所造成的影响，要根据不同路段的长度与道路等级，有针对性制定适当的曲线半径数值，确保过往车辆的实际行车视距符合行车安全需求；针对夜间行车路况较差，或是周边分布各类障碍物的路段，要适当加大行车视距与曲线半径，以预留出一定的应急空间。要避免因曲线半径过大影响驾驶员的行车判断；在合理设计范围内，适当加大曲线角度，避免车辆在行驶过程中驾驶员产生视线错觉等；相比而言，圆曲线的设计与适用范围更广，可结合不同区域的地形结构加以针对性设计。因此在条件允许前提下，需要优先选择设计圆曲线路段。

（3）竖曲线设计：在道路竖曲线设计阶段中，设计者需要充分结合各路段周边环境与地形结构，针对性制定具有高度合理可行的竖曲线设计方案。此外，为有效预防车辆溜坡、悬挂系统运行不稳等行车安全问题的出现，需要重点对曲线坡长、竖曲线半径（极限最小半径）进行控制。而在复杂路段中（如地势起伏不定、夜间行车视距过小），也要结合实际情况适当加大竖曲线半径，确保将车辆在这类路段行驶过程中的实际行车视距控制在合理范围内。

2、使用平面交叉口设计

（1）纵断面与平面线形设计：平面交叉路线建议采用正交法，如为直线，无法避免斜交时，交叉角控制在45°以下。路段上的交叉口应位于平曲线的起点和终点，应根据城市道路交通量和行车速度，以及道路交通等级确定，不宜过短。当两条城市道路交通在交叉状态时，应在纵坡上适当调整次要道路交通，并保持主要道路交通的原始状态。

（2）竖向设计：交叉路口的排水设计是重点，若排水系统设计不合理，很容易出现路口雨水堆积的情况。在设计时应在道路纵坡的方向上，每隔一定距离设置一处排水口。排水口的具体参数（如间隔距离、开口面积等）应根据当地的气候状况、雨水条件来确定。另外交叉口路面的设计标高，还要与周边地面的标高顺接，合理确定交叉口的设计标高。

综上所述，随着我国城镇化的不断提升，道路交通的需求也日益增长，城市道路交通规划设计水平关系着城市整体规划设计质量，甚至影响着城市居民日常的交通出行。因此在设计时一定要遵循相应的原则，相关设计人员要不断进行学习，提高自身专业水平，强化自身审美水平，来科学合理的设计城市道路，确保城市道路建设完成之后，为城市带来巨大的经济利益以及社会效益。　　（2020年1期　安家（建筑与工程）上旬刊）

中美科技冷战

中美之间科技竞争会走到哪一步？刚刚过去的9月，或许已经给出了答案。9月15日，美国针对华为公司的史上最严出口禁令开始生效；字节跳动公司美国业务的命运依然扑朔迷离，但不难看出特朗普政府“围猎”中国企业的恶意。如果说中美关系是否已陷入新冷战尚有争议，那么两国在科技领域正走向冷战的轮廓却已经很清晰。科技竞争的零和特征，与经贸竞争不在一个量级。中美两国在科技尤其是高科技领域的脱钩，可能性比其他任何领域都要大。

而且，这种趋势在可预见的未来几乎不可逆。从大环境角度看，民粹主义、逆全球化态势，正使得科技越来越带有政治性。某种程度上说，科技民族主义很可能成为国际政治的一个显性特征。就中美双边层面而言，美国为了确保科技优势，在打压中国时不仅会频频突破传统的游戏规则，甚至还会有越来越多的不讲底线的操作。美国已经把科技竞争融入对华战略竞争中，中国在科技较量中面临着一场持久战。

科技政治化

9月18日，特朗普在白宫对媒体表示，他预计有关TikTok（字节跳动海外版）的协议很快就会达成。但就在他说这番话前数小时，美国商务部发了一份声明，宣布从9月20日起微信与TikTok程序将在美国应用商店被下架。而在此之前的9月14日，美国财政部发布了TikTok与美国甲骨文公司达成协议的声明。根据那份协议，TikTok似乎避免了被全部出售的命运。特朗普政府的哪个“版本”更靠谱？这不是问题的关键。关键在于，特朗普政府想看到中国企业的命运由其掌握的效果。

即便是没有政治嗅觉的人，也能从中嗅出政治的味道。字节跳动被外界视为近年来中国最成功的全球化企业之一，它的海外业务遭遇“劫难”，不只是因为逆全球化的趋势，还因为科技政治化的新变局。地缘政治因素使世界主要大国，对科技企业的业务更加敏感，对获得与确保科技优势更加在意。与字节跳动的美国业务遭“围猎”相比，中国的另一家科技企业华为公司被特朗普政府“绞杀”，可以说是科技政治化的极端案例。

美国的极端无疑与特朗普直接相关，但我们也需要看清科技政治化的大背景，即日益凸显的科技民族主义。“科学无国界，但科学家有祖国。”法国科学家路易斯·巴斯德（1822—1895年）说这话时，欧洲正处于民族国家成形初期，法兰西与普鲁士已在战场上厮杀多年。巴斯德的这句名言，虽然不能直接与科技民族主义划等号，但也隐含了科技与国家之间的联系。只不过在此前全球化高歌猛进的时代，他的后半句被有意无意地忽略了。

如今全球化遭遇逆流，科技的“国家属性”被凸显。上一期南风窗的文章中，我在分析跨国公司国际营商环境变化原因时，着重论述了“国家之手”在其中所扮演的角色，即世界经济主导国家的政策变化，对跨国企业的海外业务起着至关重要的作用。这一点，在科技领域表现得尤为明显。原因不难理解，自第一次工业革命以来，国家之间在经济发展上拉开代差，重要原因是在科技的发展与运用上的差距。

2018年9月，麦肯锡全球研究所发布了一份题为《人工智能前沿笔记：预测人工智能对世界经济的影响》的报告。这份报告通过数据模型预测，到2030年，人工智能将带来13万亿美元的全球经济活动，相当于把全球GDP年增长率提升1.2%。但是，这种提升在国家间的分布是不均衡的，人工智能发达的国家可以获得20%至25%的经济收益增量，而落后的国家仅能获得5%至15%。科技对生产率的革命性提升，是其内置政治因素的重要原因。

值得注意的是，现代意义上科技民族主义可以说天然带有美国基因。1987年5月，美国学者罗伯特·里奇，

在一篇题为《科技民族主义的兴起》的文章中，首次提到这个词汇。稍微熟悉历史的人都知道，那时美日《广场协议》签署（1985 年）不久，而该协议的重要内容之一，就是遏阻当时已比肩美国的日本半导体产业。所以，说美国是科技民族主义的先驱，一点也不为过。

里奇在分析美国的科技民族主义时写道，“科技被看作是一种可以在美国独一无二地发展起来的东西，它包含在国家的边界内，由美国人应用于美国。”美国国家安全委员会在 1980 年代的一份报告中，对日本“科技威胁”的结论是，“失去优势的美国将成为一个独立性较低、影响力较小、安全性更低的国家”。不难想象，正在进行的第四次工业革命，美国还会扛起这面大旗。

冷战式较量

美苏冷战的突出特点是“脱钩”，并形成系统性竞争和对抗。中美关系未来的演变，最有可能带有冷战色彩的，将会发生在科技领域。特朗普政府发起的贸易战，让国际社会感受到了秩序崩塌。但无论贸易战延续多久，人类经济活动不可能退回到部落时代，经济交往与合作不可能消失。更可能的情况是，待贸易战硝烟散尽后，重构秩序将重回国际议程。而秩序崩塌对科技领域的影响，完全是另外一回事。

说到秩序，不得不提全球治理。后冷战时代全球治理最为成熟的领域是经贸议题，无论从制度框架还是现实运作来看，科技全球治理都没法跟经贸比。换句话说，经贸秩序的崩塌尚有制度托底，而科技竞争却更可能使关系恶化成螺旋式下滑。近年来分析中美科技战影响的文章中，频繁被提及的词汇是“分叉的世界”（bifurcated world），即世界科技很可能分裂为“中国版”和“美国版”两大体系。

以信息科技为例。美国前助理国务卿、布鲁金斯学会学者弗兰克·罗斯就认为，美中科技竞争，本质上关于谁能控制全球信息基础设施与标准的较量。在当今的世界主要大国中，无论是信息科技还是其他的新兴科技，中国已经具备的研发实力与庞大的国内市场，都更可能“孵化”出科技产业并向外辐射。中国企业的移动支付以及社交媒体字节跳动走向海外，都充分地证明了这一点。美国对这类中国企业的打压，本质上是对“美国版”科技可能不再一家独大的担忧。

美国花旗银行今年年初发布了一份关于人工智能竞争力报告。这份报告以科研实力、专利数量、投资总额、劳动力资源以及硬件设施等五个标准，分析了全球排名前 48 位经济体在人工智能领域的实力。结论是美国全方位领先，其他 47 个经济体在这个领域与美国差距明显。但是，该报道也指出，在综合指标上排名第二位的中国，由于经济与地缘政治的原因，最有可能培育出独立且强大的人工智能生态系统。人工智能在高科技领域中的分量不言而喻，所以美国的全面打压毋庸置疑。

就科技竞争来说，中美两国已经进入了“行动-反应”模式。美国的封锁、打压力度越大，中国打造独立的科技生态系统并向外辐射的动机就会越强。至少在短期来看，中美科技竞争不太可能跳出这种模式。英国《每日电讯报》今年 6 月的文章称，中美科技竞争正在重塑世界，“两个完全不同的科技世界正在形成，一个由美国主导，另一个被中国掌控”。而这种局面，正是冷战的一个显性特征。

“这是有史以来第一次，美国没有引领下一个技术时代。”美国司法部在威廉·巴尔今年 2 月关于 5G 技术的这句话，透露出美国的焦虑。从历史“案底”来看，美国一旦在科技优势上感受到威胁，就会不折手段地打压。根据相关数据，日本半导体的国际市场占有率（42%）在 1985 年首次超过美国。随即美国动用“301 条款”，起诉日本企业侵犯知识产权。第二年，日本半导体国际市场占有率降为 40%，并一路下滑至 2011 年的 15%。

与当年美日科技竞争不同的是，中美之间的较量，被人为地嵌入了意识形态因素。今年 2 月，美国众议院议长南希·佩洛西在德国慕尼黑安全论坛上，对美国的西方盟友提出警告：接受中国华为 5G 技术即意味着选择了专制而非民主。近年来美国媒体与学界关于中美科技战的论述，很多都超出了对科技本身的分析，而是从科技威权主义、数字威权主义来解读。把科技意识形态化的效果如何不得而知，但可以肯定的是，美国正在挑起中美科技冷战。

着眼于变局

无论是科技政治化的趋势，还是中美科技冷战的现实，都意味着中国科技发展的外部环境都面临着新的变局。美国对中国在科技上的防范和打压，并非始于特朗普政府时期。比如，奥巴马执政时期，就多次阻止中国企业投资美国的半导体行业，逐步收紧中国通过商业渠道获取美国的科技。但特朗普政府的最大不同在于，美国在以“全政府”的方式、系统性地与中国展开科技竞争。而且，这种竞争已经超越双边范畴，成为影响未来世界的前沿较量。

“科技是中美新的大博弈的核心，而且这轮博弈事关重大。”去年 5 月，美国标准普尔公司发布了一份题为《新的大博弈：中国、美国与科技》的报告。这份报告认为，美国正在通过投资限制、出口管制与关税等手段，

2020年诺贝尔文学奖为什么颁给她

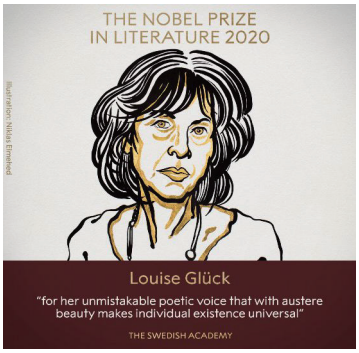
瑞典斯德哥尔摩当地时间10月8日下午1点，瑞典学院将2020年度诺贝尔文学奖颁给美国诗人露易丝·格丽克，“因为她那毋庸置疑的诗意声音具备朴素的美，让每一个个体的存在都具有普遍性”。这也是继鲍勃·迪伦之后，本世纪第二位获奖的美国诗人。

瑞典学院诺贝尔文学奖评委会主席安德斯·奥尔森在揭晓奖项得主时说：“她所有的作品都以追求清晰、孩子和家庭生活为特征。与父母和兄弟姐妹的亲密关系一直是她的核心主题，即使她的个人背景很重要，格丽克也不能被看作是一个纯粹关注自己的诗人。她在宇宙、神话和古典动机中找寻灵感。”与此同时，奥尔森补充道：“格丽克的作品涉及到了一个宏大的话题，即社会的激进变化是否来自于深刻的失落感。在这个充满了各种不同声音的世界，这层思考尤其珍贵。”

露易丝·格丽克获奖，是一个情理之外、意料之中的结果。说它情理之外，是因为在2016年，美国诗人鲍勃·迪伦就拿了一次诺贝尔文学奖，诺奖历史上，很少有在五年之内颁给同国作家的例子。说她情理之中，是因为有几个关键信息，她都可以匹配。

英语系、非欧洲大区、德高望重的作家

首先需要注意到，她是一位英语系、非欧洲大区、德高望重的作家。为什么强调这一点？是因为自2017年开始，诺奖已经连续三年颁给了欧洲作家，他们分别是石黑一雄、托卡尔丘克和彼得·汉德克，再颁给欧洲作家的话，诺贝尔文学奖就是用结果打破自己“促进性别平衡和地域平衡”的承诺。



但是，诺贝尔文学奖说是要扩充国际视野，骨子里，这仍是一个以英语系文学为中心力量的奖项，很多人说

迟滞中国获取新技术以及在海外推广运用自己技术的步伐。特朗普执政时期通过的《外国投资风险审查现代化法案》《国防授权法》等诸多法案中，关于科技议题的内容，几乎可以说是为遏制中国而量身打造。这意味着，与关税的加征或取消相比，美国在科技上的打压既着眼长远，也更加不可逆。

中国的回应也在着眼于变局。9月11日，习近平主席在主持召开科学家座谈会并发表重要讲话时说，当今世界正经历百年未有之大变局，我国发展面临的国内外环境发生深刻复杂变化，我国“十四五”时期以及更长时期的发展对加快科技创新提出了更为迫切的要求。他强调，“要坚持需求导向和问题导向，对能够快速突破、及时解决问题的技术，要抓紧推进；对属于战略性、需要久久为功的技术，要提前部署。”

《华盛顿邮报》今年7月的一篇文章，援引特朗普政府一位高官的话说，围绕美国的科技地位，现在存在很多失败主义情绪，但人们不了解的是我们拥有巨大的科技优势。“在一个脱钩的世界里，我们会比中国人做得更好。”目前美国拥有科技优势不假，但能否直接切换为竞争优势则不好说。《纽约时报》分析称，特朗普政府的“脱钩”可能促使某些企业，不得不把研发布局在美国之外，从而确保与中国相关的产业链不中断且能顺利进入中国庞大的市场。

在那次科学家座谈会上，习近平主席也强调，“要加强国际科技合作，更加主动地融入全球创新网络，在开放合作中提升自身科技创新能力”。中国应对美国的科技竞争，除了自身的实力这个底气，已经融入全球科技网络的事实，是不容忽视的可资利用的筹码。从这个意义上说，美国的大门关得越紧，中国开放之门应该开得越大。

（2020年20期　南风窗）

诺奖是欧洲中心主义，其实诺奖是“英语中心主义”，作品不翻译成英文，非英语区作家也很难被评委看到，米亚·科托就曾抱怨此点，认为诺奖的欧洲中心主义，导致它忽略了其他语系的文学。不仅是我们国家的汉语和少数民族语言文学，米亚·科托所在的葡语系，自萨马拉戈之后，也已经多年无缘诺奖了。

所以，历届诺奖，欧美，尤其是英语世界流通的文学都具有巨大优势。爱丽丝·门罗用英文写小说，鲍勃·迪伦是美国诗人，石黑一雄用英文写作，去年颁出双黄蛋，嘉奖了两个欧洲地区、但母语非英语的作家，而今年，诺奖依旧以英语文学为中心。设想一下，如果不考虑连续三年获奖的欧洲，传统文学强国还有谁？答案不言而喻：美国和加拿大。再考虑到，诗歌是文学中的皇冠，可近二十年，诺奖却只给了两次诗人（特朗斯特罗姆和鲍勃·迪伦），这无论如何来说都是不合适的，所以2020年这个大年，颁给诗人，也算是一种找补。

另一个必须要考虑的，是诺奖对性别平衡的重视。2018年性侵门事件后，诺贝尔文学奖一度陷入信任危机。2019年，诺奖评委洗牌，新增了不少女院士，这批人的文学趣味和从前是不同的。今年诺奖120周年，不会选太冷门的作家，2018年给了女性作家，2019年男性，性别平衡考虑，今年就会是女性年。

一个值得留意的现象，过去得奖的作家，都是颁奖当天，在赔率榜快速上升的，而露易丝·格丽克恰恰是那个飙升的人。很多人可能会纳闷，你不是说有名吗？我听都没听说过这个作家啊！那是因为她在中国不怎么有名，在英语文学世界，露易丝·格丽克早已经是美国的桂冠诗人，其诗歌成就超过鲍勃·迪伦，继承的是艾米莉·狄金森、伊丽莎白·毕肖普、玛丽安·摩尔等人的文学遗产。在美国，露易丝·格丽克是一代宗师级别的诗人，步入经典文学殿堂指日可待，她是普利策奖、国家图书奖、全国书评界奖、波林根奖的获得者，也是自觉探索女性声音与神话意识的一位诗人。从诗歌成就来说，颁给露易丝·格丽克，和颁给加拿大的安妮·卡森，其实区别不大。

一位美国的另类诗人

1943年，露易丝·格丽克出生于一个匈牙利裔犹太人家庭，17岁时，她因厌食症辍学，开始为期七年的心理分析治疗，随后在哥伦比亚大学诗歌小组学习，1968年出版处女诗集《头生子》，开启自己的诗歌之路。

她是2003-2004年度的美国桂冠诗人，至今著有十二本诗集和一本诗随笔集《证据与理论》（1994）。在美国，她是文学奖的常客，获得包括普利策奖、全国书评界奖、美国诗人学院华莱士·斯蒂文斯奖、国际笔会/玛莎·阿布朗德非虚构文学奖、波林根奖在内的文学奖项，如今她居住在麻省剑桥，任教于耶鲁大学。

露易丝·格丽克一生著作等身。2012年11月，她出版了诗合集《诗1962-2012》，其中包括：《头生子》（First Born）、《沼泽地上的房子》（The House on Marshland）、《下降的形象》（Descending Figure）、《阿基里斯的胜利》（The Triumph of Achilles）、《阿勒山》（Ararat）、《野鸢尾花》（The Wild Iris，获普利策诗歌奖）等代表作。

在美国，露易丝·格丽克是一位宗师级别的诗人，但是，她又并非是一位典型的当代美国作家。在政治与文学相互交缠的年代，这一代美国作家已经习惯于公共议政，在作品中表达对现实政治的担忧，尤其是在特朗普当选总统后，美国作家发起了一轮又一轮抵抗运动，与他们相比，格丽克是一位静默的作家。

神学、（流动）性别、爱欲、边界、生死，这是格丽克诗歌的几个常见主题。她是一位女权主义者，女性体验是其诗歌永恒的主体，但她不会标榜女权主义者来作为自己固有的标签，她将女性的生存体验引向更玄秘的境地，而不是伤痕文学般的简单控诉。格丽克在精准、细腻、陌生化的诗歌写作中，写出女性丰富的生命体验，并试图将现代诗歌与古典神学相结合，从而使诗歌的主旨更加深邃宽广。

格丽克的诗歌不能仅仅用女权主义去解读，她的诗歌描绘女性，但显然更多。她首先是一位神学探索者，一位热爱丰盈自己的生命体验的人，“生活的感受”，这简单的五个字，正是对她诗歌的概括。她用诗歌写人与人的亲密与疏离、两性关系的微妙、孤独而死的事实，以及那反反复复拍打人们心门的无意义之感。在创作上，她鼓励人们遵从自己内心的声音，不为王侯将相去写作，而是沉浸入生活，在日常的知觉体验中，捕捉那些焦灼的、无法被概况的瞬间。

诺奖有其局限，但仍是重要路标

这些年，诺奖并不保守，反而青睐大胆开拓文学边界的作家。近三年，诺奖得主石黑一雄、托卡尔丘克和彼得·汉德克都不是传统的现实主义作家，而是将古典融合进现代技巧，创作出具有文体创新意识的文学。比如托卡尔丘克的《云游》，将日记、民族志、小说、诗歌等多种文体混合；彼得·汉德克的《骂观众》，字里行间充满了挑衅气质，拒绝对读者的简单迎合。同样，诺奖对格丽克的青睐，既是肯定作家的文学价值，也是在褒奖她将古典诗学融入现代诗歌，照亮普通人寂静时

（下接第9页）