

鄂东地区综合交通运输体系协调发展评价与优化策略

许熲灵

中南勘察设计院集团有限公司 湖北 武汉 430000

【摘要】：鄂东地区涵盖鄂州、黄石、黄冈、孝感、咸宁五市，是武汉都市圈一体化发展的重要支撑，其综合交通运输体系的协调发展直接关系区域经济高质量发展。本文以协调发展理论为支撑，结合鄂东交通发展实际，构建涵盖基础设施、运输服务、区域协同、可持续发展四大维度的评价指标体系，运用熵权-TOPSIS法开展实证评价，明确当前存在的基础设施布局不均、运输衔接不畅、协同机制不健全等问题及根源，最终从布局优化、衔接提升、机制完善、绿色转型四个方面提出针对性策略，为区域交通协调可持续发展提供实践参考。

【关键词】：鄂东地区；综合交通运输体系；协调发展；评价指标；优化策略

DOI:10.12417/2811-0536.26.08.048

引言

随着区域协调发展战略推进，武汉都市圈一体化进程不断加快，鄂东地区凭借毗邻武汉的区位优势，成为都市圈“东翼增长极”。作为区域经济发展的“大动脉”，综合交通运输体系的协调程度，直接决定鄂东地区要素流动、资源配置和区域协同能力。近年来，鄂东地区依托相关规划，逐步构建起以公路、铁路为骨干，水运、航空为补充的交通网络，随着鄂州花湖国际机场、黄石新港等重大枢纽相继投用，交通保障能力持续提升。

然而，受区域经济不均衡、行政壁垒、规划衔接不足等影响，鄂东地区交通体系仍存在诸多不协调问题，一定程度上制约了区域协同效能的发挥。在交通强国建设和湖北省交通发展规划的指导下，科学评价鄂东交通体系协调发展水平、找准问题根源并提出优化路径，对推动鄂东融入武汉都市圈、支撑湖北经济高质量发展具有重要现实意义。

1 综合交通运输体系协调发展相关理论基础

1.1 综合交通运输体系内涵

综合交通运输体系由公路、铁路、水运、航空、管道等多种运输方式构成，是基础设施、运输装备、服务管理等多要素协同配合的有机整体。其核心是通过优化布局与衔接，发挥各类运输方式比较优势，实现资源最优配置和运输效率最大化，满足区域发展和群众出行需求。

结合鄂东地区实际，其交通体系具有鲜明区域特征：依托武汉都市圈快速道路系统，形成以武汉为核心、辐射五市的交通骨架；长江等水系贯穿区域，黄石新港与花湖国际机场形成“港空联动”格局；花湖国际机场提升了区域对外联通能力；五市运输需求差异明显，鄂州、黄石、黄冈侧重工业物流，孝感、咸

宁侧重通勤旅游；管道运输作为补充，完善了运输结构。

1.2 协调发展相关理论

协调发展理论是区域交通体系建设的核心指导，关键是通过调节系统内各要素关系，实现子系统协同联动，达成整体功能最优。结合交通体系特点，协调发展主要体现在四个层面：基础设施布局、规模、标准适配；运输方式换乘换乘顺畅、服务标准统一；五市交通统筹协调、资源共享；交通与经济、生态、民生协同适配。

区域一体化理论、可持续发展理论提供了重要支撑。前者强调打破行政分割，推动交通等要素一体化配置；后者要求交通发展兼顾经济、社会、生态效益，推动绿色低碳转型。

2 鄂东地区综合交通运输体系协调发展评价指标体系构建

2.1 评价指标体系构建原则

结合区域实际和理论要求，指标体系构建遵循四大原则：科学性原则，指标基于理论和规律，数据来源可靠；系统性原则，覆盖四大核心维度，全面反映协调水平；针对性原则，聚焦区域短板，突出鄂东特色；可操作性原则，指标简洁可量化，数据可从官方渠道获取。

2.2 评价指标体系框架

构建涵盖4个一级指标、12个二级指标、30个三级指标的体系：一是基础设施协调度，包括公路、铁路、水运与航空基础设施，量化反映布局与连通性；二是运输服务协调度，涵盖客运、货运、多式联运衔接，体现服务效能；三是区域协同协调度，包括跨区域联通、资源共享、机制建设，突出一体化水平；四是可持续发展协调度，涵盖绿色交通、资源利用、生

态保护，体现低碳理念。

2.3 指标权重确定与评价方法选择

采用熵权法确定指标权重，无需主观赋值，通过信息熵和离散程度确定权重，增强评价客观性。评价方法选用熵权-TOPSIS法，通过构建理想解与负理想解，计算贴近度排序，适配多指标评价需求，步骤包括数据标准化、权重计算、矩阵构建、得分分析。

2.4 实证评价过程与结果分析

以鄂东五市为评价对象，选取2020-2024年面板数据，来源于官方统计年鉴和工作报告，缺失数据采用线性插值法补充。经标准化处理和权重计算，基础设施、运输服务、区域协同、可持续发展协调度权重分别为0.28、0.27、0.25、0.20，可见基础设施和运输服务是核心影响因素。

2024年综合得分排序：黄石（0.782）、鄂州（0.756）、孝感（0.698）、咸宁（0.675）、黄冈（0.653）。黄石依托港口和完善的基础设施，整体水平最高；鄂州航空优势突出，但跨市联通不足；孝感毗邻武汉，区域协同较好，但水运薄弱；咸宁绿色交通成效明显，但基础设施滞后；黄冈各指标均衡但整体偏低。2020-2024年五市得分均逐年上升，但横向差距明显，核心差距在基础设施和运输衔接。

3 鄂东地区综合交通运输体系协调发展存在的问题及根源分析

3.1 主要存在的问题

一是基础设施布局不均衡，黄冈、咸宁山区公路网密度不足黄石、鄂州的60%，乡村道路等级偏低；各类运输方式衔接不完善，黄石新港联运通道不畅，花湖国际机场地面集疏运体系未建成，部分区域存在重复建设。

二是运输服务衔接不畅，客运站与枢纽衔接较远，换乘效率低；多式联运比例偏低，货运单据不统一、信息不共享，中转成本高；五市运输服务标准不协同，影响整体服务质量。

三是区域协同机制不健全，五市缺乏统一规划，跨区域项目推进缓慢，交通资源未能有效共享，缺乏常态化协调机构，行政壁垒未完全打破。

四是绿色转型滞后，货运新能源车辆占比不足15%，交通能耗高于全省平均水平，项目建设与生态保护协同不足，绿色技术应用有限。

3.2 问题产生的根源分析

一是规划统筹不足，五市各自制定规划，缺乏有

效衔接，规划实施缺乏监督协调，与实际发展脱节。二是经济发展不均衡，黄石、鄂州投入力度大，黄冈、咸宁财政有限，融资渠道单一。三是体制机制不健全，缺乏统一协调机构，交通管理部门分割，缺乏激励约束机制。四是技术支撑不足，绿色交通技术研发应用不够，信息化水平不高，绿色出行理念未普及。

4 鄂东地区综合交通运输体系协调发展优化策略

结合问题及根源，立足“补短板、强衔接、促协同、优生态”核心思路，结合鄂东五市发展差异和武汉都市圈一体化发展要求，从基础设施、运输服务、区域协同、绿色转型四个维度，提出针对性、可落地的优化策略，同时补充实施保障措施，确保策略落地见效，推动鄂东地区综合交通运输体系实现高质量协调发展。

4.1 优化基础设施布局

编制鄂东地区综合交通运输体系协同发展专项规划，衔接武汉都市圈交通发展规划，明确五市交通发展定位和重点任务，划定基础设施建设红线，避免重复建设和资源浪费。加大对黄冈、咸宁山区县域的财政投入倾斜，争取省级交通专项资金支持，重点推进麻城-罗田-英山、通山-崇阳等山区公路升级改造工程，延伸铁路支线至重点乡镇，提升乡村道路等级标准，打通城乡交通“最后一公里”，缩小区域、城乡交通发展差距。完善多式联运衔接设施，加快推进黄石新港铁路专用线扩建、疏港公路升级，实现港口与铁路、公路无缝衔接；健全鄂州花湖国际机场地面集疏运网络，推进机场快速通道与鄂东五市主干道联通，规划建设机场综合物流园区，实现航空、公路、铁路联运高效衔接；扩大油气管道覆盖范围，重点推进黄冈、咸宁天然气管道延伸工程，完善区域能源运输通道。

4.2 提升运输服务衔接效能

统筹规划建设鄂东地区综合客运枢纽，重点打造鄂州花湖机场客运枢纽、黄石新港综合客运中心、黄冈东站交通枢纽等，完善枢纽内换乘通道、接驳线路和配套服务设施，实现客运站、火车站、机场、港口“一站式”换乘，缩短旅客换乘时间，提升换乘便捷度；优化货运枢纽换装设施，在黄石新港、鄂州花湖机场物流园区配备专业化集装箱换装设备，提高货物中转效率，降低中转成本。推广集装箱铁水联运、空陆联运等高效联运模式，重点打造黄石新港-武汉阳逻港铁水联运示范线、鄂州花湖机场-黄石新港空陆联运试点，统一货运单据格式、运输服务标准和信息交换规范，搭建鄂东地区多式联运信息共享平台，实现货

物运输全程可追溯、信息可共享。协调鄂东五市客运班次调度,优化跨市通勤、旅游专线,增加武汉与鄂东五市的城际客运班次,推动客运服务同城化、标准化;建立区域货运协同机制,整合五市货运资源,培育一批规模化、专业化货运企业,优化货运价格调控机制,降低区域货运成本,提升货运服务效率。推进智慧交通建设,完善鄂东地区交通信息共享平台,整合五市路况、班次等大数据资源,推出智慧出行 APP,为公众出行和货物运输提供精准导航、班次查询、货物跟踪等服务,提升运输服务智能化水平。

4.3 完善区域协同机制

组建鄂东五市综合交通运输协调委员会,由五市交通、发改、财政等部门组成,定期召开协调会议,统筹推进区域交通规划衔接、重大项目建设、资源共享等工作,明确各部门、各城市的职责分工,实现规划同编、项目同建、管理同标、服务同优。完善交通资源共享机制,推动五市交通枢纽资源、运输装备、信息资源、人才资源等互联互通、共建共享,鼓励跨市交通企业合作联营,实现运力互补、资源优化配置;推进区域交通执法协同,建立统一的交通执法标准和联合执法机制,打破区域执法壁垒,加强跨市交通违法行为联合查处,规范区域交通市场秩序。加快跨区域交通重大项目建设,重点推进鄂东城际铁路延伸工程、武汉-黄冈-黄石快速通道、咸宁-鄂州-黄冈城际公交一体化等项目,明确项目建设时序和责任分工,加强项目协调推进,确保项目按期建成投用;完善武汉都市圈“三横三纵”快速道路系统鄂东段,强化鄂东地区与武汉的交通衔接,推动鄂东地区全面融入武汉都市圈交通一体化。建立健全激励约束机制,将区域交通协同发展成效纳入五市绩效考核体系,设立鄂东地区交通协同发展专项资金,对协同发展成效显著的城市和项目给予资金奖励,对推进缓慢、落实不力的进行约谈督办,充分调动五市推进协同发展的积极性和

主动性。

4.4 加快绿色转型步伐

出台新能源运输车辆推广应用扶持政策,对购置新能源货运车辆、客运车辆的企业和个人给予财政补贴,在鄂东五市重点物流园区、客运站、港口布局建设新能源充电基础设施,实现充电设施全覆盖,提升新能源车辆使用便利性;加快淘汰高能耗、高排放老旧货运车辆、客运车辆,严格执行车辆排放标准,推进柴油货车尾气治理,降低交通污染物排放。加强交通基础设施建设与生态环境保护的协同衔接,在交通项目前期开展严格的生态环境影响评价,优化项目路线设计,避开生态敏感区域、自然保护区,减少对耕地、林地、水域的占用;加强交通项目建设过程中的生态保护,落实水土保持、植被恢复措施,加大项目后期生态修复力度,推动交通建设与生态环境和谐共生。加强与高校、科研机构合作,引进和研发低碳运输、智能交通等绿色交通技术,推广节能路面、新能源照明等节能技术在交通基础设施建设中的应用,降低交通能耗强度,引导公众和企业主动选择绿色出行、低碳运输方式,形成全社会共同推进绿色交通发展的良好氛围。

5 结论

综上所述,2020-2024年鄂东交通体系协调水平稳步提升,但五市差距明显,黄石、鄂州水平较高,黄冈、咸宁相对偏低。通过四大优化策略,可有效推动区域交通协同可持续发展。随着武汉都市圈一体化推进,鄂东交通发展面临新机遇。未来需推动优化策略落地,加强智能、绿色交通技术应用,打造高效协同的交通体系。后续可扩大数据范围、优化评价方法,细化不同区域、运输方式的评价,加强与武汉及周边区域协同,推动鄂东融入长江经济带中游城市群交通一体化,支撑区域经济高质量发展。

参考文献:

- [1] 崔金华.区域综合交通运输体系与产业结构升级的协同战略[J].中国商界,2026,(05):194-195.
- [2] 钟希勇.交通强国背景下的综合交通运输体系构建与创新[J].运输经理世界,2025,(16):163-165.
- [3] 张振,陈思锦.加快推进交通强国建设构建现代综合交通运输体系[J].中国经贸导刊,2022,(02):23-30.
- [4]“十四五”现代综合交通运输体系发展规划:建设高水平人才队伍[J].中国人才,2022,(02):6.