

成渝地区双城经济圈物流一体化 发展的现实逻辑与实现路径

胡万达 张立¹

【摘要】：区域物流一体化和产业经济带协同发展有关理论认为，区域物流一体化和经济一体化具有耦合机理，能实现价值链增值和产业链扩张。构建成渝地区双城经济圈物流一体化发展格局，提升成渝“双核”城市物流竞争力，具有重要的现实逻辑。依据物流产业发展的内生规律和成渝地区双城经济圈物流一体化发展现状，借鉴国内外经济圈物流一体化发展的实践经验，需构建物流一体化发展机制，打造一体化物流交通体系，建设公共物流信息平台，建立一体化物流运行服务体系，培育壮大物流产业，以推动成渝地区双城经济圈物流一体化和经济一体化发展。

【关键词】：物流一体化 现实逻辑 区域物流增长极

【中图分类号】 F259.2 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1006-012X(2021)-03-0187(06)

2020年1月，中央财经委员会第六次会议决定，大力推动成渝地区双城经济圈建设。同年10月，中共中央政治局会议审议通过《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》。成渝地区作为“一带一路”与长江经济带的重要交汇点，在我国未来经济发展中的内畅外联作用不言而喻。补齐西部地区交通物流短板，推进成渝地区物流一体化发展，提升成都、重庆“双核”城市物流竞争力，打造中国区域物流增长极，已势在必行。目前，我国区域物流一体化加速推进，以基础设施互联互通、运输组织协同高效、信息资源共享应用、管理政策规范统一为重点推动区域物流与产业协同，正加快打造长三角、粤港澳大湾区、成渝城市群、长江中下游城市群等区域物流增长极。^[1]

一、文献综述

目前，关于区域物流一体化发展的研究主要集中在长三角、珠三角、京津冀、粤港澳等经济圈以及珠中江、广西北部湾、广西“双核”区域、滇中城市群、京津廊、郑州大都市圈、武汉城市群、株潭长、宁波都市圈、合芜蚌等区域，研究大多侧重于探讨该区域物流一体化的必要性与可行性、障碍因素、发展模式、发展现状、指数编制、程度评价与对策建议等，而对区域物流一体化实现路径的研究成果并不多。李卫忠(2012)认为，珠中江物流一体化的实现路径应从物流通道整合、物流信息平台整合、制度整合、物流市场整合等方面进行选择。^[2]王景敏、隋博文(2012)从加快区域物流体系的整体规划、搭建物流发展平台等入手，提出了广西北部湾经济区物流一体化发展路径。^[3]肖建辉(2020)认为，促进粤港澳大湾区物流业高质量发展，应从创建粤港澳大湾区创新生态系统、培养全球性物流龙头企业、提升物流一体化水平等方面去努力。^[4]郭茜、庄菁(2018)认为，京津冀物流基础设施一体化的发展路径为“点→线→面”。^[5]刘辉(2008)认为，长江三角洲物流一体化应通过物流网络整合、物流发展环境改善、物流企业市场化整合等来实现。^[6]孟庆亮(2020)提出，江苏“一带一路”物流一体化深度合作应通过高标准物流服务、物流系统一体化合作、优化市场环境和政策扶持保障等予以实现。^[7]目前，关于区域物流一体化实现路径的研究成果，大多以经验式描述为主，缺乏理论支撑，未将微观组织的博弈互动与宏观复杂的经济现象、物流发展相联系。目前尚没有关于区域物流一体化发展现实逻辑的相关论述，研究成渝经济圈物流一体化发展的现实逻辑和实现路径的成果还较少。本文依据区域物流一

¹作者简介：胡万达，讲师，重庆广播电视大学管理学院，重庆 400052

张立，教授，博士，重庆财经学院，重庆 401320

基金项目：国家社会科学基金一般项目“中国-东盟应急物流走廊构建及跨境协同机制研究”(19BGL244)；重庆市社会科学规划一般项目“成渝地区双城经济圈物流一体化发展研究”(2021YBZJ02)

体化与产业经济带协同发展理论，厘清成渝地区双城经济圈物流一体化发展的现实逻辑、利益整合机制与实现路径，为补齐成渝两地物流一体化发展短板、提升成渝“双核”城市物流竞争力、深入推进产业经济带发展和经济一体化进程提供启示。

二、区域物流一体化与产业经济带协同发展的理论基础

区域经济一体化发展的前提是产业在区域内集聚，资本、物流、技术、金融等生产要素不断集聚并集约利用，从而实现规模经济和范围经济。从国内外区域经济发展已有经验来看，产业集聚能给区域经济发展带来强大的溢出效应，有效提升区域经济的市场竞争力，进而带动某一区域乃至整个国家的经济发展。区域物流整合能有效促进产业集聚，并带动集聚区内产业升级，实现区域经济整体发展。^[8]

马歇尔的产业区理论和克鲁格曼的新经济地理理论都认为，区域产业的聚集是企业追求外部规模经济的结果。^[9]区域物流一体化必将极大地降低区域制造业的运输成本，提升供应链效率，降低产业链风险，进而影响区域产业集聚状况，提升区域经济专业化、协同化水平。

迈克·波特在《国家竞争优势》提出产业竞争力理论，他通过聚焦生产要素、需求条件、相关支持性产业、企业战略、企业结构与同业竞争等关键因素及其内部关系构建了“钻石体系”和“钻石模型”，认为机会和政府两个因素会对产业竞争优势的上述几个关键因素产生影响。^[10]基于波特的“钻石模型”，本文以区域物流一体化为核心构建了成渝地区双城经济圈产业竞争力模型(如图1所示)。

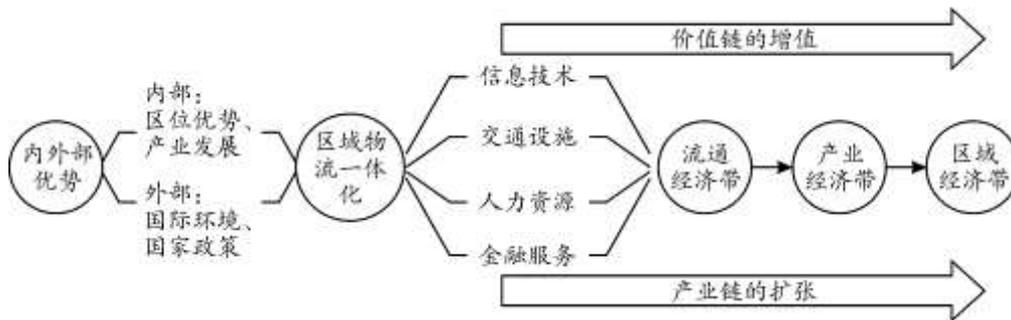


图1 成渝地区双城经济圈产业竞争力模型

当前，我国正着力构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，为成渝地区双城经济圈发展带来了新的历史机遇。区域物流一体化可降低运输成本，使企业更容易通过聚集实现规模效应，增强区域产业集聚向心力，推进区域产业整合。而产业集聚形成更大规模的物流需求也会加快推进区域物流一体化，从而二者形成相互促进的良性循环发展模式。^[11]成渝地区物流产业应补齐交通设施、信息技术、人力资源、金融服务等方面的短板，大力发展“互联网+”高效物流，提升城市物流竞争力，建设区域现代交通经济带和产业经济带，实现成渝地区物流一体化发展，推动成渝经济圈产业发展。成渝地区发展区域交通经济带可对其他产业产生驱动作用，促进商贸流通产业带建设，实现价值链提质增效，以“双循环”新发展格局下的国际物流枢纽、现代流通体系、物流一体化发展体系带动产业经济带发展，实现全产业链扩张，最终实现成渝地区经济一体化发展，从而打造中国经济新增长点。

三、成渝地区双城经济圈物流一体化发展的现实逻辑

经济圈是带动区域经济一体化发展的重要载体，区域经济一体化和区域物流一体化具有耦合机理。构建成渝地区双城经济圈经济一体化和物流一体化发展格局，具有较强的现实逻辑。

1. 价值取向：增强区域经济综合实力

区域物流一体化是促进区域城市化、信息化、市场化和国际化，提升综合竞争力的重要举措。^[12]成渝地区地处我国西部，其经济发展水平大大低于京津冀、长三角、粤港澳三大经济圈。经济圈的核心城市发挥增长极的作用，能辐射和带动自身及周边区域经济协调发展，是欠发达地区实现经济快速发展的一种有效方式。^[13]通过物流一体化发展，能够推动成都、重庆构建结构合理、功能完善、整体优化、共建共享的新型城市群发展格局。通过优化物流资源结构，促进物流服务与区域经济发展紧密结合，推动传统物流分散运作模式向现代供应链集成运作模式转变，以行政区域为范围的局部物流体系向以市场为主导的区域性现代物流体系转型，形成全方位、综合性、多层次、高效率的现代物流系统，构建中国西部最具国际竞争力的现代物流网络体系。

2. 内在要求：推动区域物流产业高质量发展

成渝地区双城经济圈物流一体化发展，可进一步拓展物流产业的发展空间，形成各具特色、合理分工的大物流产业发展格局，推动区域物流产业与制造业等多业联动，提高物流产业效能。通过兼并、重组、联合等形式，能进一步优化社会物流资源配置，“强强联合”改变物流企业分散经营的状态，培育跨区域、具有国际竞争力的第三方、第四方物流企业和物流产业园，实现物流产业高质量发展。成都、重庆两大核心城市是物流产业集群发展的主阵地，能辐射带动周边地区发展，推动产业转型升级。在特定的区域范围内，城市物流产业集群实现城市物流资源的整合效应、集聚效应、协同效应和共生效应，并与非生物环境因子组成产业“共生体”，即耦合形成城市物流产业集群生态系统，可以进一步深化物流产业链上下游分工协作，推动物流产业进一步专业化和合理化，实现物流相关主体的协同发展。^[14]

3. 发展目标：建立现代物流服务体系

现代物流服务体系是通过各类物流资源的有效整合和优化，以满足物流市场多元化、一体化、个性化的需求。成渝地区双城经济圈物流一体化发展，对构建成渝地区现代物流服务体系具有重要的促进作用。一是有利于优化现代物流空间布局。通过对成渝地区物流基础设施、物流通道、物流园区、物流中心、配送中心等建设和完善，促进物流服务体系空间布局更加合理，保障物流活动以及物流运作方式的衔接更加顺畅。二是有利于促进现代物流服务功能的实现。通过成渝地区物流一体化建设，推动物流业技术标准体系建设，实现物流信息与物流作业全过程、各种物流设备设施的配套衔接，促进物流服务体系高效运转以及利益最大化。三是有利于促进物流市场的健康发展。通过成渝地区物流一体化建设，可推进传统物流业向服务综合化、一体化的现代物流业转型，构建专业化和社会化物流服务体系，不断提升物流集聚发展效益。

4. 示范引领：发挥成渝“双核”产业集群和物流产业集群的辐射带动作用

成渝地区双城经济圈物流一体化发展有利于引领中国西部地区物流产业发展，促进“一带一路”建设，推进长江经济带经济快速发展。增长极在地域上的集聚，且通常集中在中心城市，从而构成了空间增长极，其通过扩散效应带动其腹地的发展。^[15]发挥成渝“双核”城市产业集群和物流产业集群的辐射带动作用，并通过极化和扩散效应带动城市群周边物流资源集聚和物流产业的发展，同周边市县形成物流一体化发展的都市圈，增强物流产业发展活力，拓展物流市场发展空间，最终形成层次分明、结构优化、布局合理的现代物流循环系统，促进“一带一路”、长江经济带产业链与供应链的发展，从而实现成渝地区乃至整个西部地区物流的一体化运作，发展成为中国区域物流增长极。

四、成渝地区双城经济圈物流一体化发展的实现路径

根据物流产业发展的内生规律和成渝经济圈物流一体化发展的现实逻辑，结合成渝地区物流一体化发展的现实状况，借鉴国内外经济圈物流一体化发展经验，补齐断点，畅通堵点，解决痛点，完善物流“通道+枢纽+网络”体系，着力探索成渝地区

双城经济圈物流一体化发展的实现路径。

1. 建立物流一体化发展机制

(1) 建立健全组织体系。

健全领导体制，成立工作机构，确保工作高效推进。在国家层面设立领导小组，在四川省和重庆市省级层面，建立四川重庆党政联席会议、四川重庆省级政府协调会议、联合办公室与专项工作组。组建口岸和物流合作工作组，成立物流联合办公室，建立工作会议制度，定期研究合作事宜，共同解决发展中的重大问题，逐步消除物流业发展的行政壁垒和地区障碍。加强与中央有关部门的沟通衔接，构建成渝地区口岸和物流一体化发展规划体系与规划制度格局。

(2) 构建协同推进体制机制。

建立一体化的物流管理体制和协同推进机制，完善省级层面的决策机制，建立省级与市县层面的协调机制，完善各级各部门层面的参与机制。建立和完善成渝地区物流资源共建共享配置机制、技术机制、信息交流机制、政策解读机制、决策机制和利益共享机制，推动共建统一的市场规则、完善公平竞争审查机制，破除在土地、劳动力、资本、技术、数据、财政、投资、金融、税收、签证等方面阻碍区域物流一体化发展的体制机制障碍，共建区域一体化大市场。探索导向鲜明的物流监督评价机制，鼓励物流行业组织建立联盟。

(3) 优化物流营商环境。

研究出台推动成渝两地物流高质量发展的相关政策法规，营造物流市场化、法治化和国际化的发展环境。争取国家口岸和物流相关创新政策在两地先行先试，实施物流业减税政策，减税的重点应该放在交通运输业缴纳的流转税方面。^[16]推动共建统一的市场规则，完善公平竞争审查机制，维护物流市场秩序，充分实现资源共享、设施共建、利益共享，提高成渝地区物流业的整体效率和水平。探索建立市场准入异地同标机制，鼓励和引导社会资本和外资进入物流市场，支持成渝两地物流企业以同等待遇进入对方物流市场，打破物流市场区域限制和封闭运行的局面。

2. 建设一体化物流交通综合体系

(1) 建设一体化现代交通综合体系。

构建成渝经济圈现代交通综合体系，完善内联外畅的公路体系，推动长江上游航运枢纽建设，打造国际航空门户枢纽，建设结构优化、高效集约、绿色环保、安全智能的成渝地区一体化综合交通网络，促进成渝经济圈物流一体化和经济一体化的实现。推动制定《成渝地区双城经济圈综合交通建设规划》，将成渝地区交通一体化发展试点任务纳入交通强国建设试点方案，将成渝地区打造成交通强国先行示范区。将“万达开川渝统筹发展示范区”纳入全国性综合交通枢纽布局，共建长江上游航运中心，布局成渝经济圈无水港。合作建设内通外联的“铁公水空”立体物流交通网络，加快推进跨区域通道化、区域内网络化的“1123”城市群交通圈1建设。

(2) 建设一体化运输服务体系。

加快构建内畅外联、高效快捷的成渝经济圈一体化交通运输服务体系，提速构建多层次“1小时”交通圈，支持打造1小时经济圈。采取“一卡通”等措施，在专用公路互设物流园区，开设成渝公路快速精品专线通道。拓展跨境国际运输线路，做大做强“东盟班车”。在成渝铁路集装箱中心站开通“区间巴士”列车，扩大“集拼集运”模式应用领域，强化中欧班列衔接运

输服务保障。推进多式联运“一单制”和铁路运单物权化，合作共建成渝地区高质量的港口型、陆港型国家物流枢纽。打造智慧航道，共同建设长江黄金水道，发展嘉陵江、涪江等支流航运。加强川渝两地物流企业深度合作，提高区域一体化运输服务效能。

(3) 建立一体化协同管理机制。

统一市场规则，打破区域限制，促进生产要素跨区域合理流动，为成渝地区交通物流一体化建设提供法律、制度和机制保障。建设成渝地区交通大数据共享中心，建立交通运输信息共享应用机制，提高政务服务和行业治理能力。依托成渝地区交通电子口岸平台，建立多式联运公共信息大数据和动态信息交换机制，推动口岸运输“一站式”协同发展。运用中新国际数据通道，实现数据跨境有序流动。加快区域联合执法制度建设，不断提升交通物流执法水平。

3. 构建一体化物流运行服务体系

(1) 优化物流空间布局。

一是优化物流中心功能布局。按照“统一规划、统一标准、统一营运”原则统筹布局物流园区、物流枢纽、物流中心和物流节点，建设万州、涪陵、长寿、遂宁、达州、泸州、自贡等区域性物流中心，以重庆果园港与万州港、四川泸州港与宜宾港为核心，强化物流场站、运输通道、组织服务等功能。二是推动物流枢纽节点畅通循环。加大成渝地区大型港口、重点机场和大型综合性物流园区的集疏运铁路、公路、铁路专线等的建设力度，打通铁路进港“最后一公里”。三是推进万达开以及毗邻区域物流一体化发展。建设万达开粮食医药应急物流中心、万达开冷链物流和快递区域分拨中心，打造西部重要生产生活物资国际物流集疏运基地。

(2) 融入“一带一路”和西部陆海新通道建设。

加快“连接南北，贯通东西”的通道体系建设。一是构建以成都、重庆为枢纽的新亚欧大陆桥和泛欧泛亚国际物流通道体系。在重庆、成都建立中欧班列集结中心，优化中欧班列往返线路并向北欧延伸，共享海外仓储、境外分拨中心等资源，提升中欧班列运营水平。二是共同建设西部陆海新通道。以成都、重庆为支点，开通四川、重庆到北部湾出海口铁海联运班列，打造具有多条国际铁路和国际铁海联运的西部陆海联运新通道，设置境内外枢纽和集货分拨节点，联动粤港澳大湾区和北部湾经济区，进而形成联通东盟国家的南向新通道。三是加强东南亚国家经成渝至欧洲的国际物流大通道建设，建设重庆、成都“亚欧”国际转运中心。

(3) 加强多式联运合作。

一是推动多式联运合作发展。共建多式联运枢纽体系，构建一体化的“公铁水空”多种联运模式，集约化发展多形式配送运输模式。进一步完善多式联运相关制度，推进货物运输“一单制”。二是优化货物运输结构。依托长江黄金水道和西部陆海新通道，发挥陆港型、港口型国家物流枢纽作用，大力发展江海联运和铁海联运，建设重点航空和铁路货运枢纽园区，改变以公路为绝对主体的货运结构。三是优化多式联运发展环境。建立成渝两地口岸和保税功能共享机制，对高速公路集装箱车辆通行实行减费等优惠政策，为进出港口、铁路、机场、物流园区的集装箱车辆设立绿色通道。合作共建多式联运信息服务平台，实现跨区域、跨境贸易供应链的信息共享。

(4) 建立现代物流一体化服务体系。

基于现代物流管理模式和现代物流信息技术建设国际货运中心，加大城乡配送网络建设力度，发挥物流企业联盟作用，构

建成渝地区规划统一、标准统一、管理模式统一、业务服务流程统一、信息化建设统一、成本核算机制统一的现代化、网络化、智能化、规模化的一体化物流服务体系。打造 2 小时物流经济圈，形成网络健全的物流一体化服务体系。引进国际国内先进物流管理理念、管理模式和服务模式，提高物流一体化服务水平。建立成渝地区物流一体化服务制度体系和服务评价体系，确保物流服务标准、规范、有序。制定引进、培养和留住物流高级管理人才的优惠政策，为成渝地区物流业高质量发展提供人才保障。

4. 实现物流信息互联共享

(1) 建设一体化公共物流信息平台。

合作共建成渝地区一体化“互联网+”物流信息公共服务平台，在服务、监管、销售、仓储、运输、配送、农村物流等方面打造“互联网+”智慧物流应用平台，建设成渝地区物流大数据中心，最大程度实现成渝地区物流信息资源共享和管理一体化。强化物流节点内部的物流装备及其设施的信息化建设，构建多层次全方位的安全防御体系，不断提升成渝地区物流产业发展的信息化水平和服务效能。

(2) 构建智能化信息采集传输体系。

应用条形码、GIS、视频识别、传感器、GPS、RFID、5G 等技术，开发具有多功能一体化的公共物流信息应用系统，发挥其信息交互、传递枢纽的功能，实现成渝地区公共物流信息平台在信息采集、传输、分析、决策等方面的智能化运作，打破成渝地区政府与企业、行业、社会服务之间的信息壁垒，充分满足各类用户的需求，推动成渝地区物流信息化和一体化集成，引导物流企业转型升级。推进无线网络全覆盖，建设覆盖交通枢纽与公路、铁路、水路等重点通道以及桥梁、隧道、船闸等重要节点的交通感知网络，推进 5G、车联网、物联网、GNS、北斗导航系统等的广泛应用，降低物流企业运营成本和风险，增值物流服务。

(3) 促进物流政务信息公开共享。

构建一体化政务信息协同与共享机制，实现成渝地区各级政府与部门、行业组织、企业有关信息的互认和共享，提升物流信息发布、追踪、仓储管理、供应链管理、数据分析等效能。加强物流信息平台标准化建设，实现公路、铁路、水路、航空与物流金融、政府服务、征信评价等信息平台资源的对接。建立企业互认单证标准，加快推进大型物流企业货运电子化进程，嵌入供应链金融、保险、溯源追踪等功能，实现成渝经济圈“一单制”电子标签码及货运物流信息一体化集聚、共享和监管。

5. 发展壮大物流产业

(1) 培育壮大物流产业。

一是集中扶持一批具有显著行业优势、竞争力强的龙头物流企业和跨区域大型物流企业集团，打造多元化、国际化、高水平物流产业体系。在园区、公路、港口、铁路、机场、仓储、运输、配送等方面实施“互联网+”智慧物流示范工程，培育成渝地区高效物流骨干企业。^[17]二是推动传统物流企业向现代化、专业化转型，初步建成产业链条完善的现代物流产业体系，提高物流企业的规模化经营水平和经济效益。支持物流企业参与国际市场竞争，提高物流企业的竞争力和品牌影响力。三是加强国内国际合作，通过区域间铁路、公路、港口、民航、邮政等专业物流系统的战略合作，实现优势互补。引进国际国内优质物流企业及其先进的现代物流管理理念和运营模式，推动成渝地区物流产业高质量发展。

(2) 创新物流产业发展模式。

根据成渝地区市场需求、区域产业、商贸业发展特点，成渝两地联合制定物流产业发展政策，优化配置物流资源，引导物流企业创新物流产业发展模式，如综合型物流模式、供应链一体化型物流模式、多功能型物流模式、仓储配送型物流模式、商贸配送型物流模式等，提高物流企业竞争力，实现价值链增值、产业链扩张，增强成渝地区物流与经济协同发展的能力。

(3) 推进区域物流标准化建设。

一是成立成渝地区物流标准化联盟，建立物流标准体系。以物流技术、物流信息、物流管理、物流服务为支撑，参照国际惯例和通行标准，在“物”“流”“链”“网”的标准化方面构建以国家标准、行业标准为主体，以区域标准为补充，与国际接轨的跨行业、跨平台的成渝地区物流标准体系。二是加大物流标准的推广与应用力度。普及物流分类、信息编码等知识，推广物流基础类标准和服务类标准以及新装备、新技术在物流领域的应用。

参考文献:

- [1] 同济大学中国交通研究院, 脉策数据科技, 新驰咨询, 等. 中国城市物流竞争力报告(2020) [EB/OL]. <http://www.doc88.com/p-07616062382209.html>.
- [2] 李卫忠. 珠中江物流一体化发展路径选择研究[J]. 特区经济, 2012, (05): 32-34.
- [3] 王景敏, 隋博文. 广西北部湾经济区物流一体化关键路径与创新机制[J]. 物流技术, 2012, (09): 45-46, 60.
- [4] 肖建辉. 粤港澳大湾区物流业高质量发展的路径[J]. 中国流通经济, 2020, (03): 66-81.
- [5] 郭茜, 庄菁. 京津冀物流设施一体化发展路径与水平测度研究[J]. 商业经济研究, 2018, (03): 171-174.
- [6] 刘辉. 长江三角洲物流一体化的实现途径研究[D]. 苏州: 苏州大学硕士学位论文, 2008. 1-59.
- [7] 孟庆亮. 江苏“一带一路”物流一体化深度合作研究[J]. 大陆桥视野, 2020, (02): 66-68.
- [8] 王艳玲. 区域物流整合与产业集聚联动发展[J]. 经济理论与经济管理, 2011, (11): 78-87.
- [9] [美]藤田昌久, [美]保罗·克鲁格曼, [美]安东尼·J·维纳布尔斯著, 梁琦译. 空间经济学——城市、区域与国际贸易[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2011. 1-346.
- [10] [美]迈克尔·波特, 李明轩, 邱如美译. 国家竞争优势(上)[M]. 北京: 中信出版社, 2012. 63-116.
- [11] 赵芹. 环渤海区域物流交通一体化发展对策建议[J]. 生产力研究, 2011, (08): 140-141, 157.
- [12] 郭茜. 我国区域物流一体化研究综述[J]. 物流技术, 2017, (04): 1-4.
- [13] 张锦鹏. 增长极理论与不发达地区区域经济发展战略探索[J]. 当代经济科学, 1999, (06): 32-37.
- [14] 樊俊杰. 城市物流产业集群生态系统演化及评价研究[D]. 北京: 北京交通大学博士学位论文, 2018. 1-167.

[15]王洵. 区域经济不平衡发展的结构性问题[J]. 经济地理, 1991, (02):6-9.

[16]王贇杰. 中国物流业税负规模与税负结构研究[J]. 经济体制改革, 2018, (04):154-158.

[17]林兴志, 等. 广西“互联网+高效物流”发展路径和创新模式选择研究[M]. 成都: 电子科技大学出版社. 2015. 197, 204-205.

注释:

1 “1123”交通圈:即“成德眉资”都市圈1小时通勤、“成渝双核”1小时直达、成渝地区主要城市2小时互通、毗邻省会3小时到达。