

邢台市交通运输局文件

邢交计〔2021〕363号

签发人：蒋九芳

邢台市交通运输局 关于印发《邢台市综合运输组织研究》的 通 知

各县（市、区）人民政府，开发区、邢东新区管委会，市直有关部门：

《邢台市综合运输组织研究》已经市政府同意，现印发给你们，请结合实际认真组织实施。

附件：《邢台市综合运输组织研究》



（联系人：谷淑慈 联系方式：13313191339）

邢台市综合运输组织研究

2021 年 12 月

目 录

1	概述	1
1.1	研究背景	1
1.2	研究范围与对象	2
1.3	技术路线	3
2	发展基础	4
2.1	城市总体情况	4
2.2	综合交通发展现状与“十四五”规划	8
2.3	客运组织情况	16
2.3.1	总体情况	16
2.3.2	公路客运	18
2.3.3	铁路客运	24
2.3.4	航空客运	30
2.4	货运组织现状	31
2.5	存在问题	37
2.6	发展优势	45
3	形势需求	49
3.1	发展形势	49
3.1.1	加快推进交通强国建设，要求推动综合交通运输融合发展	49
3.1.2	构建新发展格局，要求提高综合运输服务质量和效率	49
3.1.3	建设中高端制造业集聚城市，要求提升综合货运服务水平	50

3.1.4	强化中部核心引领，要求强化中心城市综合交通枢纽地位	51
3.1.5	建设生态清丽魅力邢台，要求综合运输行业绿色低碳发展	52
3.2	需求特征	52
3.2.1	客运需求特征	52
3.2.2	货运需求特征	54
3.3	需求预测	55
3.3.1	客运需求预测	55
3.3.2	货运需求预测	60
4	总体思路	62
4.1	指导思想	62
4.2	发展战略	62
4.2.1	坚持“大交通”视野，加速融入新发展格局	62
4.2.2	坚持需求导向，为城市和产业发展提供先行保障	63
4.2.3	坚持软硬兼施，运输服务提升与基础设施建设并重	64
4.2.4	坚持新发展理念，优化存量与扩大增量并举	64
4.2.5	坚持深化改革，推动服务模式和管理方式全面创新	65
4.3	发展目标	65
4.3.1	总体目标	65
4.3.2	具体目标	68
5	运输组织模式	70
5.1	客运组织模式	70

5.1.1	便捷化：高铁无轨站、定制客运、城乡/城市公交相结合的高铁客运组织模式	70
5.1.2	普惠化：定制客运、城乡/城市公交相结合的普速铁路客运组织模式	73
5.1.3	品质化：异地候机楼、定制客运班线、城乡/城市公交+机场大巴相结合的民航客运组织模式	75
5.1.4	多样化：定制客运班线、城乡/城市公交相结合的公路客运组织模式	77
5.1.5	高效化：“高铁站+机场”相结合的空铁中转客运组织模式	78
5.2	货运组织模式	79
5.2.1	传统产业：以公铁（海）联运为主体、公路运输为补充的组织模式	79
5.2.2	建材产业：中长途运输以公铁（海）联运为主、短途运输以公路为主的组织模式	83
5.2.3	装备制造产业：原材料以公铁联运为主，产成品长途运输以公铁（海）联运为主、中短途以公路为主的组织模式	85
5.2.4	新能源产业：以公路运输、陆空联运为主，公铁（海）联运为补充的组织模式	88
6	重点任务	90
6.1	加快建设大容量、高效率的综合运输通道体系	90
6.1.1	建设贯穿南北、通达东西的铁路运输通道	91
6.1.2	搭建连通省内、面向全国的航空运输通道	93
6.1.3	完善市县直达、区县直连的公路运输通道	94
6.2	打造一体衔接、快速集散的综合客运枢纽体系	95
6.2.1	建设完善四大客运枢纽	96
6.2.2	优化客运枢纽集疏运组织	98

6.2.3	推动公路客运站转型升级	99
6.3	打造绿色集约、高效中转的综合货运枢纽体系	100
6.3.1	规划建设邢台公铁空联运物流港	101
6.3.2	加快建设四大专业性多式联运枢纽	101
6.3.3	推动四大铁路货运场站改造提升	102
6.3.4	促进公路物流园现代化规模化发展	103
6.4	构建以联程运输为特色的客运服务体系	104
6.4.1	开展公路+机场“空巴通”	104
6.4.2	开展公路+高铁站“公铁通”	106
6.4.3	探索机场+高铁站“空铁通”	108
6.5	构建以多式联运为主体的货运服务体系	110
6.5.1	积极发展中欧班列，融入陆上丝绸之路	110
6.5.2	完善内陆港服务，融入海上丝绸之路	113
6.5.3	探索发展城市物资公铁联运	114
6.5.4	鼓励专业化联运装备研发应用	114
6.6	加快培育现代化综合客货运输企业	115
6.6.1	加快培育旅客联程运输经营主体	115
6.6.2	加快培育多式联运经营人	115
6.6.3	推动道路运输企业转型升级	116
6.7	提高综合运输智慧服务水平	117
6.7.1	加快智慧客货运枢纽建设	117
6.7.2	提高旅客联程运输信息化水平	118
6.7.3	探索发展多式联运“一单制”	119
6.8	优化综合运输行业发展环境	120
6.8.1	建立“大交通”综合管理机制	120

6.8.2	加大综合运输政策支持	122
6.8.3	引导行业规范有序发展	125
7	对策建议	126
7.1	加强行业规划研究	126
7.2	积极申报试点示范	127
7.3	创新投融资模式	128
附件	邢台市客货运量与运输结构预测	129
1.	客运总量与结构预测	129
2.	货运总量与结构预测	131

1 概述

1.1 研究背景

我国在交通基础设施建设领域已经成为世界领先的交通大国，但是由于长期“重建轻运”的发展方式，综合运输服务品质不高、效率不快、结构不优、管理不全、创新不足，成为我国交通大而不强的主要短板。我国交通运输已经进入基础设施投资规模的“变坡期”，建设强度将逐步下降，未来 10 年将是推动运输服务高质量发展难得的“窗口期”，应按照“网络互补、通道集约、节点一体”理念，强化各种运输方式融合发展，构建现代综合交通运输网络。

旅客联程运输是对旅客不同运输方式的行程进行统筹规划和一体化运输组织，实现旅客便捷高效出行的运输组织模式，**货物多式联运**是依托两种及以上运输方式有效衔接，提供全程一体化组织的货物运输服务，两者是客、货运输领域促进各种运输方式融合发展、提升综合运输服务质量的重要抓手。近年来交通运输部大力推动，部省两级政策文件密集出台，带动了一批联运型枢纽设施建设，综合运输组织模式不断创新。按照《交通强国建设纲要》总体部署，2035 年我国将基本建成交通强国，旅客联程运输便捷顺畅，货物多式联运高效经济，基本形成“全国 123 出行交通圈”和“全球 123 快物流圈”，为新时代综合交通运输发展指明了方向。

“十三五”期，邢台市综合交通运输体系不断完善，但各种

运输方式融合发展不足，旅客联程运输仍为空白，货物多式联运尚未实现系统性布局、体系化发展。“十四五”期虽布局规划了一批公路、铁路、航空、城市交通重点项目，但仍缺少对综合运输组织格局的系统谋划，对各种运输方式的融合衔接考虑不足。随着邢台机场建成使用，一批高铁、城际、货运铁路及铁路专用线加快推进，旅客联程运输与货物多式联运将迎来发展新机遇，需要对各种运输方式内外融合衔接模式与运输组织方式进行统筹谋划，切实提高基础设施利用效率，提升综合运输服务质量，以便捷顺畅的联程运输体系满足人民群众日益增长的美好出行需求，以高效经济的多式联运体系更好支撑产业增量提质，为邢台建设中高端制造业集聚城市、“三宜三清”智慧城市、京津冀东南门户城市、富裕和谐幸福城市提供有力支撑。

1.2 研究范围与对象

研究范围：邢台市全域，包括 18 个县（市、区），国土面积约 1.24 万平方公里。

研究对象：以旅客联程运输与货物多式联运为核心，以对外运输方式为主体，研究邢台市公、铁、航三种对外运输方式之间，以及对外运输方式与城市交通之间的融合衔接模式与运输组织方式。

1.3 技术路线

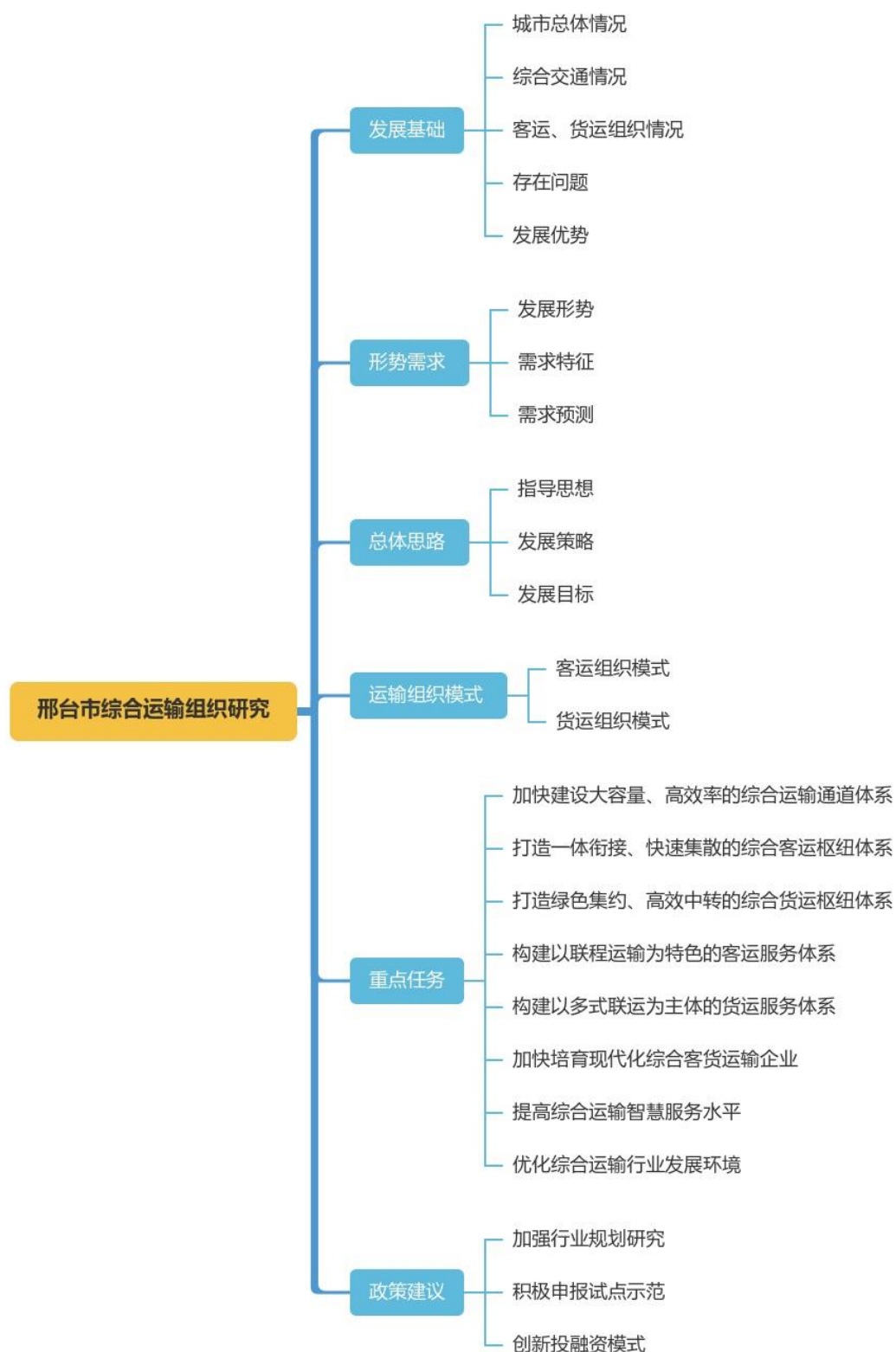


图1—1 本研究技术路线图

2 发展基础

2.1 城市总体情况

(1) 经济社会发展现状与“十四五”规划

“十三五”时期，邢台市综合经济实力持续增强，与全省先进地区差距进一步缩小，2020年地区生产总值达到2200.4亿元，全省排名第7，年均增速5.7%，全省排名第1。城乡居民收入大幅增长，城镇居民和农村居民人均可支配收入分别达到33109元和14943元，分别是2015年的1.51倍和1.63倍。依托京津冀协同发展战略京保石发展轴，邢台市加快构建“一主两副三轴”的市域城镇空间结构，城镇化水平进一步提升，城乡面貌大幅改善，常住人口城镇化率达到54.98%。2020年中心城市行政区划调整后，邢台下辖4区2市12县，市辖区面积达到2945平方公里，城市发展空间更加均衡。全市59%左右的常住人口分布在西部的信都区、襄都区和沙河市，北部的宁晋县和隆尧县，以及东部的威县、清河县和南宫市这8个县区（市）。各区县GDP分布与人口分布基本一致，上述8个区县贡献了全市70%左右的生产总值。邢台市城镇发展结构与各区县情况如下图所示。



图2-2 邢台市“一主两副三轴”城镇空间结构

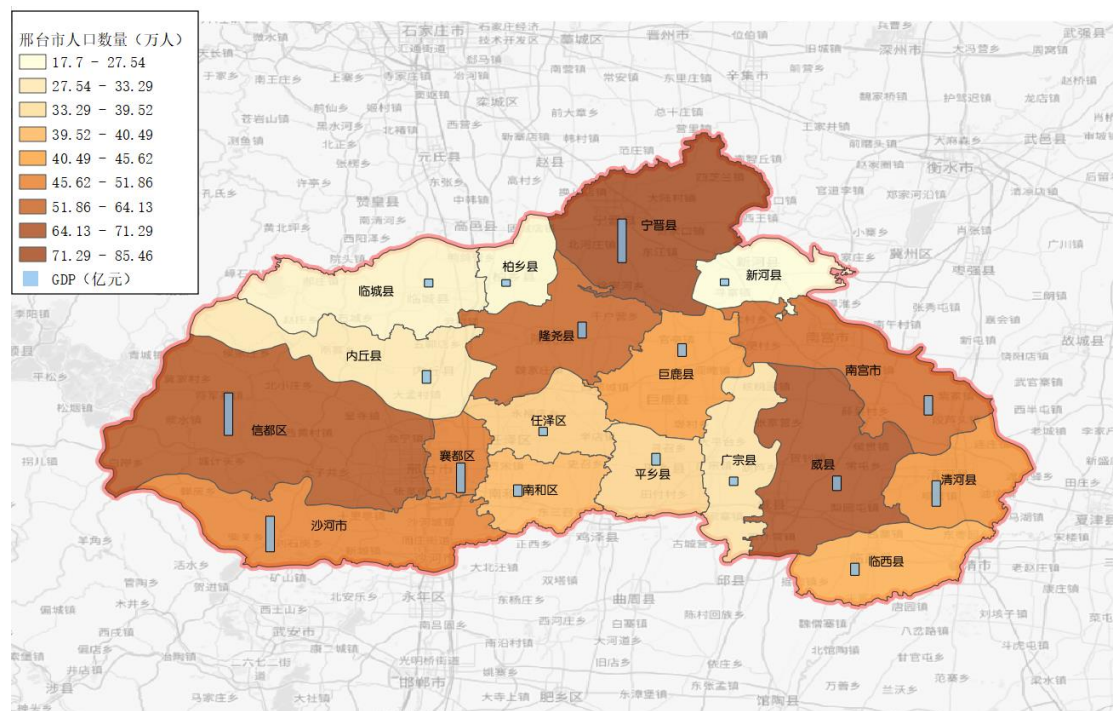


图2-3 邢台市各区县人口与 GDP 分布（2018 年）

在快速发展的同时，邢台市仍存在发展不平衡不充分的矛盾

突出、全市人均 GDP 和城乡居民收入与全省差距较大、改革开放力度不够、市场化国际化程度不高、污染防治和生态修复任务艰巨等问题。

根据《邢台市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要（草案）》，“十四五”时期是邢台跨越提升区域经济实力和地位的关键时期，定位于**建成京津冀东南门户城市、中高端制造业集聚城市**和“三宜”“三清”智慧城市。突出强调在高效融入京津冀交通圈的基础上，大幅提升航空、高铁、高速公路与南方经济发达地区的通行便捷度，着力建设京津冀协同发展的重要支点城市，打造东出西联、沟通南北的重要综合交通枢纽。到 2025 年，GDP 年均增长 7%，常住人口城镇化率达到 65%，中心城市加速成长，县域经济不断壮大。在城市发展战略方面，一是要借力京津冀协同发展战略，协同京津纵深推进，加快融入“轨道上的京津冀”，同时主动融入石家庄都市圈，推动与邯郸协同发展，全面对接省内沿海地区发展；二是要强化晋冀鲁豫协调联动，推进与晋、鲁相邻地区互联互通，打造中原经济区北翼 1 小时交通圈，同时通过公铁海多式联运打造宁陕晋冀鲁东出西联的重要枢纽；三是深度参与“一带一路”，依托冀蒙俄、冀新欧等国际大通道发展中欧班列。

（2） 产业发展现状与“十四五”规划

“十三五”期，面对去产能、调结构、治污染等艰巨任务，邢台市工业转型升级呈现稳中有进、结构优化、创新趋强、质效

提升的良好发展态势。去产能任务提前 2 年超额完成，累计压减炼钢产能 325 万吨、炼铁 426 万吨、煤炭 984 万吨、玻璃 4922 万重量箱。“3+2+2”现代产业体系不断壮大，先进装备制造、新能源、新材料等主导产业快速崛起，规模以上高新技术产业增加值占工业增加值的比重达到 20%。县域特色产业转型步伐加快，形成了清河羊绒、临西轴承、沙河玻璃、平乡童车、隆尧食品、宁晋电线电缆、任泽机械制造等特色产业集群，培育了晶澳太阳能、远大阀门、今麦郎、金沙河等一批具有引领带动作用的龙头企业。全市产业主要偏重于西部，宁晋县、隆尧县，襄都区（含邢东新区）、沙河市、南宫市和信都区 6 个县（市）区工业利润额占比全市 70%以上。

但是全市产业结构仍然偏重，自主创新能力不强。“十四五”期，邢台市将加快产业增量提质，建设中高端制造业集聚城市：持续推动钢铁、建材、化工、纺织服装等传统产业转型升级，巩固化解落后和过剩产能成果，到 2025 年全市钢铁、水泥、平板玻璃、焦炭、煤炭产能分别控制在 500 万吨、989 万吨、1.5 亿重量箱、252 万吨、1300 万吨左右；发展壮大装备制造、健康食品、新能源、数字经济、生物医药五大产业，依托京广、青银、邢清、宁平四条重要交通走廊形成先进制造业发展集聚带；重点围绕清河羊绒、隆尧食品、临西轴承、平乡（广宗）自行车童车等促进县域特色产业集群提档升级；围绕制造业物流需求高水平建设现代物流园区，打造区域性物流中心城市，逐步形成立足邢台、对

接京津、辐射晋冀鲁豫的现代物流服务体系。

2.2 综合交通发展现状与“十四五”规划

(1) 公路基础设施

近年来，邢台市积极优化国省干线路网布局，不断完善公路网。截止 2020 年底，全市公路通车总里程达到 2.12 万公里，公路网密度达到 170 公里/百平方公里。高速公路通车里程达 649 公里，在全省范围内提前实现“县县通高速”，高速公路半小时缓冲区市辖区覆盖率超过 74%（如下图所示）；建成普通国省干线公路 2016 公里，干线公路网密度全省第一，连接所有县级以上节点和重点乡镇、重要产业基地、旅游景区；建成农村公路 1.86 万公里，率先实现“村村通、路路通”。

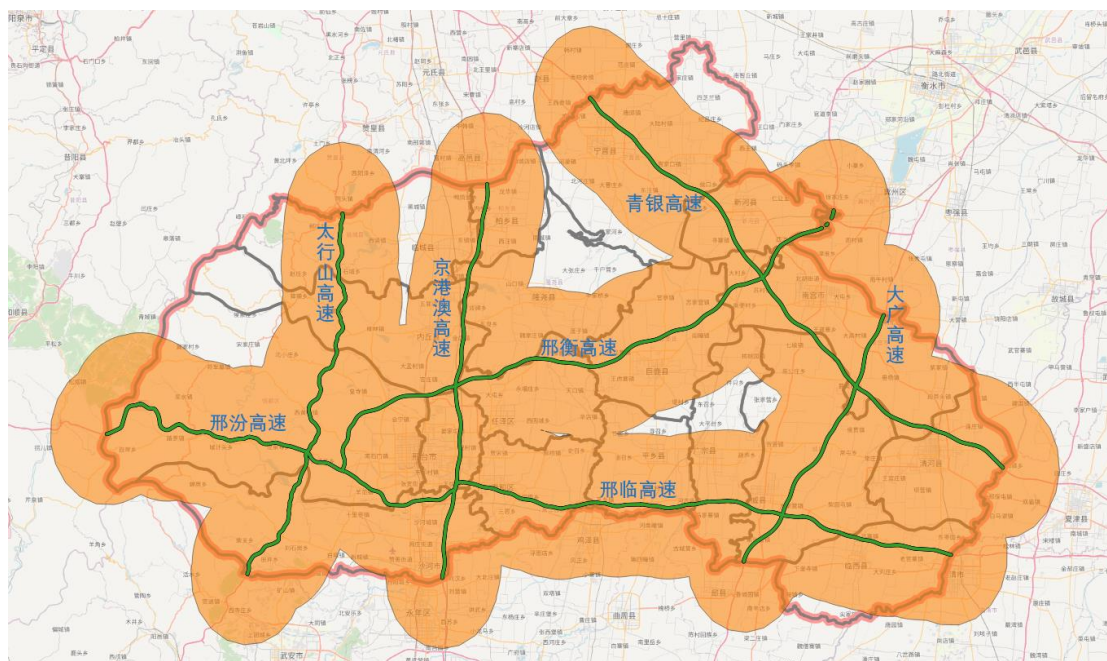


图2—4 邢台市高速公路 30 分钟缓冲区示意图

按照《河北省“十四五”综合交通运输发展规划》《邢台市“十四五”综合交通运输发展规划》，邢台市规划建成 3 小时覆

盖全市域的高速公路及干线公路网络，如下图所示。对外交通方面，在原有“三横三纵”的高速公路网络基础上，新建雄郑高速公路，加强东部区域纵向连接，形成邢台市与天津、雄安新区以及邢台机场之间的快速联系通道；启动邢临高速改扩建及清河支线高速公路，方便城区和各县人员快速便捷乘高铁；谋划邢台至晋中（太原）高速公路，增加邢台市与山西省连接通道；谋划临城至宁晋高速公路项目，贯通太行山高速、京港澳高速、雄郑高速，缓解部分县城与高速公路联系不便问题。市域交通方面，进一步加强域内区县间及区县与中心城区间的干线公路网络规划建设，形成市区到下辖县区直达、县区间直连的干线公路网。



图2—5 邢台市“十四五”公路网规划图

截止 2020 年，邢台市三级及以上公路客运站共 15 个，其中一级站 1 个、二级站 12 个、三级站 2 个，除内丘县外所有区县

均建有至少一个三级及以上公路客运站。在北关街以东、龙岗大街以南位置在建“邢台综合客运枢纽”，未来将整合中心城区城际客运、城乡客运功能。客运站区位与城市发展较为契合，半小时交通圈可覆盖全市大部分建成区，在襄都区、南和区、任泽区和沙河市东部分布较为密集。邢台市主要公路物流园区共 21 个，主要分布在襄都区和信都区东部，宁晋县和新河县组成北部公路物流集聚区，清河县和威县组成东部公路物流集聚区，如下图所示。“十四五”期间，邢台市将依托京广、京九、邯黄、青银、邢衡、太行山等公铁运输干线推动建设一批物流中心和商品集散地；依托邢台机场和县域通用机场谋划建设航空物流园区，加快推进邢台保税物流中心建设，提升邢台综合、龙岗、会宁三个省级物流产业聚集区。

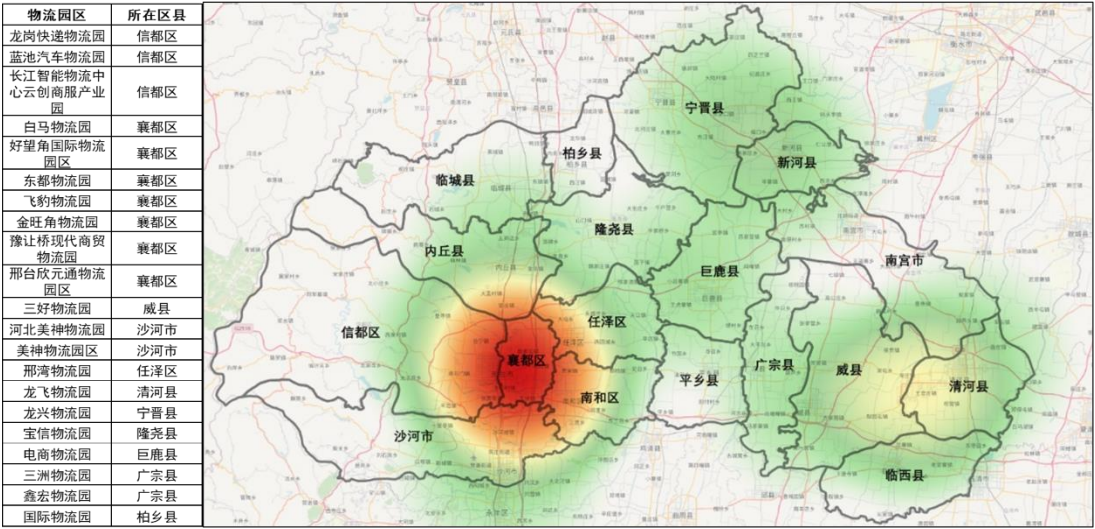


图2—6 邢台市公路物流园区分布热力图

（2） 铁路基础设施

目前，邢台市境内已建成京广铁路、京九铁路、京广高铁、邯黄（邢黄）铁路、沙午铁路，在建邢和铁路。截止到 2020 年

底，全市铁路营运里程 327 公里，其中高铁 78 公里，铁路网密度 2.64 公里/百平方公里，高于全国平均水平。依托京九、京广两条铁路建设了邢台东站、邢台站、清河城站、沙河市站、临城站 5 个铁路客运站；依托京广、京九、邯黄三条铁路建设了 13 个铁路货运站。其中，铁路客运站 60 分钟等时圈能够覆盖全市 66% 的行政区、71% 的建成区，基本满足旅客出行需求；高铁客运站 60 分钟等时圈覆盖约 38% 的行政区、37% 左右的建成区，覆盖比例较低，如下图所示。

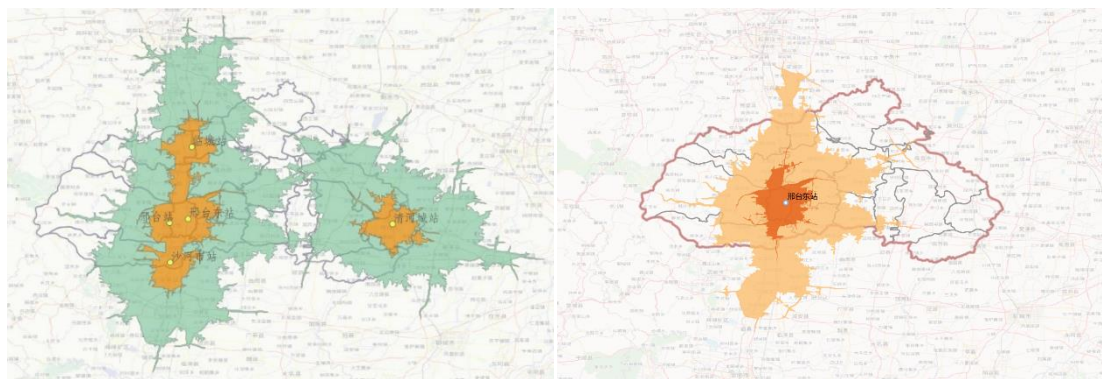


图2—7 邢台市铁路客运站、高铁站 30/60 分钟等时圈

全市铁路专用线共 26 条，总里程约 88.7 公里，主要接轨于京广铁路、京九铁路和沙午铁路。其中，运量在 200 万吨以上的专用线共 4 条，30~200 万吨的共 2 条，30 万吨以下的共 20 条，大部分专用线处于闲置或低效利用状态。邢台市境内年货运量 150 万吨的工矿企业有沙河电厂、南和电厂、中煤旭阳、邢台钢铁、国泰发电、德龙钢铁 6 家，除德龙钢铁铁路专用线正在建设外，其余 5 家均接入了铁路专用线，接入比例约 83.3%。

未来，邢台市将加速建设现代铁路网，融入“轨道上的京津冀”，加快构建“六纵三横”铁路网主骨架，形成“东出西联、

南承北接”的对外轨道交通大格局。“十四五”期，将加快建成运营邢和铁路；开展石邢邯城际、邯黄铁路复线及邯黄沙午铁路前期研究工作；推进雄商高铁雄安至衡水至聊城段开工建设；适时开展邢衡、邢济、邢介城际铁路前期研究工作；加快开展德龙钢铁有限公司铁路专用线、中钢邢机铁路专用线、沙河市开发区铁路专用线、邢台邯黄铁路物流园铁路专用线、旭阳集团邢台园区危化品铁路专用线、河北建投邢台热电厂铁路专用线等建设或可行性研究工作。

表2-1 邢台市“六纵三横”铁路网重点项目

线路名称		主要节点	备注
六纵	京广高铁	临城—隆尧—内丘—沙河	既有
	京广铁路	临城—隆尧—内丘—沙河	既有
	雄商客专	南官—清河—临西	规划
	京九铁路	南官—清河—临西	既有
	石邢邯城际	石家庄—邢台—邯郸	规划
	衡潢铁路	衡水—南官—威县—潢川	规划
三横	邢衡城际	任县—巨鹿—新河—衡水	规划
	邢介城际—邢济城际	介休—邢台县—南和—平乡— 清河—济南	规划
	和邢铁路—邯（邢）黄铁路	和顺—邢台县—南和—广宗— 南官—黄骅	规划 复线

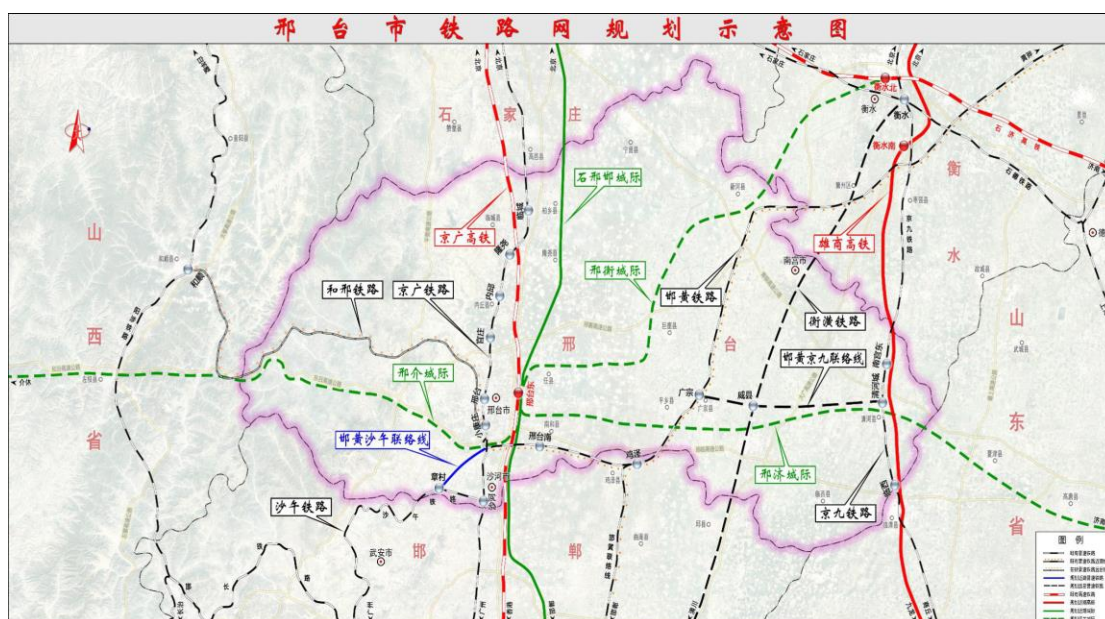


图2—8 邢台市“六纵三横”铁路网规划图

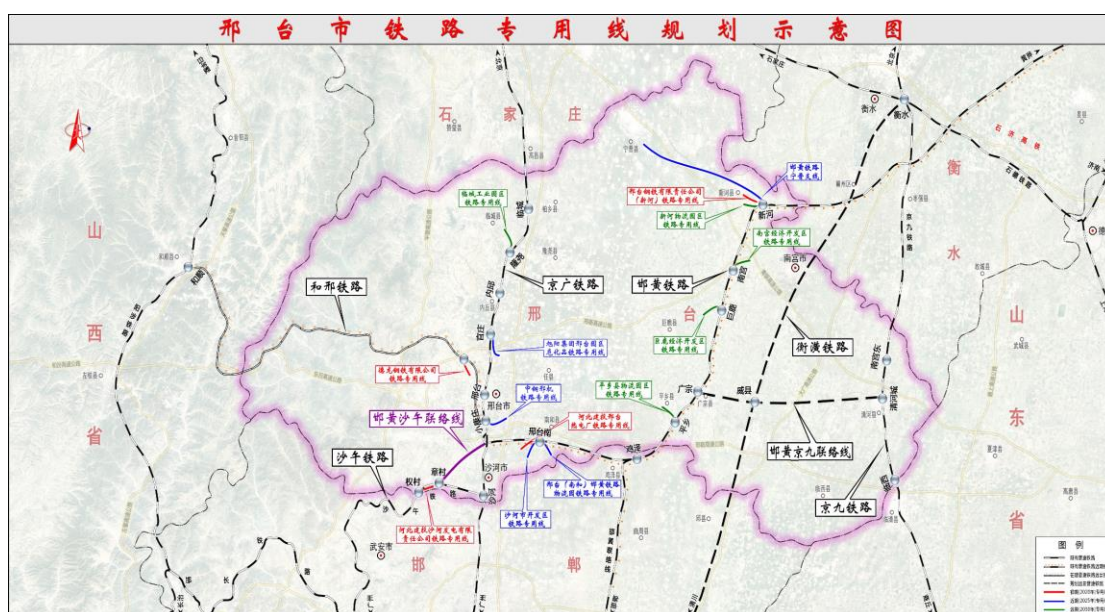


图2—9 邢台市铁路专用线规划图

(3) 航空基础设施

民用机场方面，目前在建邢台褡裢机场（以下简称“邢台机场”）位于邢台市中心以南 18 公里沙河市境内、省道 S329 北侧，为 4C 级国内民用航空支线机场，机场一期改扩建工程预计将于 2021 年底建成。以邢台机场为中心规划建设 50 平方公里临空经

济区，用于发展商旅服务、物流仓储、航空培训、航空旅游等临空产业。通用机场方面，目前平乡县已建成 1 座平乡机场，主要承担公务出差、空中航拍、空中测绘、农林喷洒、空中旅游等特殊飞行任务。在建 1 座威县机场，机场主体已封顶，建成后最高月起降架次将达到 3000 以上，已纳入政府应急救援及公共服务基础设施体系。



图2—10 邢台机场规划布局图

专栏 2-1 邢台机场临空经济区规划
邢台机场临空经济区规划范围 50 平方公里，包括机场功能区建设用地 312 公顷、临空配套服务及产业区建设用地 520 公顷，后者初步规划 4 个区域：机场中心商务区（20.3 公顷），重点发展航空旅游、航空驾校、航空会展等产业，拟建设商务酒店、会展中心、

教学基地、机场客运枢纽等设施；公铁空联运物流港（86 公顷），位于机场航站区以南 1 公里沙午铁路附近，规划建设智慧分拣中心、冷链物流基地、航空快递物流总部及跨境电商展示交易厅等设施；航空装备制造区（378 公顷），重点发展高端装备制造业，包括飞机维修及拆解、飞机零部件制造、航空新材料制造、生物医药研发、工业产品仓储与配送等产业；航空主题园区（15 公顷），促进航空旅游产业发展。



图2—11 邢台机场临空经济区规划

“十四五”期，邢台市将积极推进邢台机场二期改扩建项目前期工作，为建成 4D 级国际机场奠定基础。预计到 2025 年，邢台机场年旅客吞吐量将达到 45 万人次，货邮吞吐量力争达到 1000 吨以上，有力促进邢台市及周边地区发展。同时，积极完善平乡机场基础设施，加快建成威县机场。

2.3 客运组织情况

2.3.1 总体情况

2018 年，邢台市客运总量（营业性）2612 万人次，其中公路客运量 2023 万人次，铁路客运量 589 万人次，分别占比 77.45% 和 22.55%。2012 年以前，全市客运总量年均增长率保持在 8.8% 以上，自 2013 年起受私家车出行、经济产业转型等因素影响，客运总量年均降速约 11.4%，其中公路客运量下滑明显，铁路客运量快速增长。2009~2018 年邢台市公路、铁路客运量变化情况如下图所示。

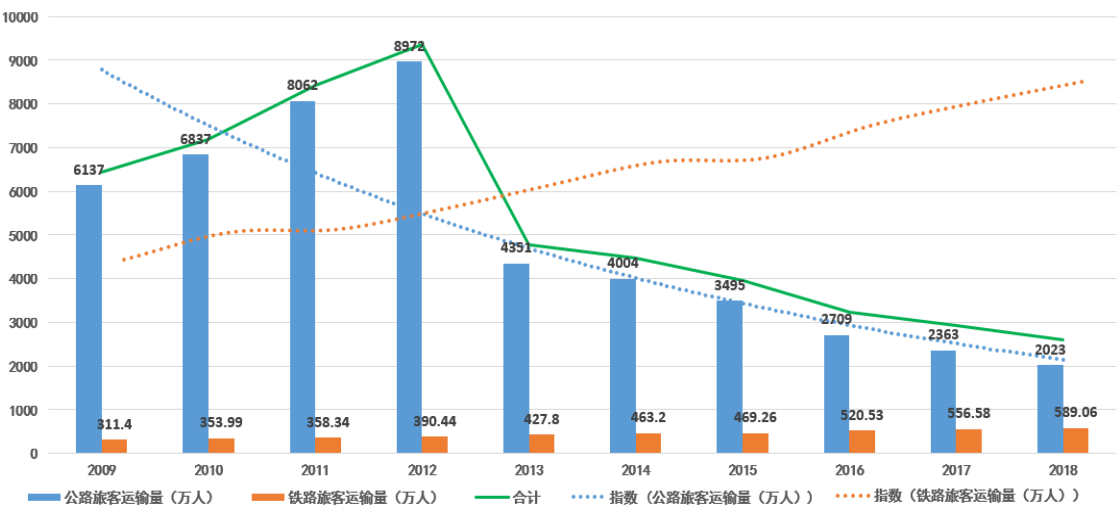


图2-12 2009~2018 年邢台市公路、铁路客运量变化情况¹

整体对外出行方面²，邢台市旅客出行主要集中在京津冀城市群和山东半岛城市群³。其中，去往石家庄、邯郸的旅客占比最高，分别占邢台对外旅客运量的 32%和 27%；去往衡水、聊城两

¹ 2013 年公路客运统计口径发生变化，不再包含公共汽电车和出租汽车客运量。

² 数据来源：高德地图迁徙大数据。

³ 本报告涉及城市群名称来源于中国科学院地理科学与资源研究所出版《中国城市群地图集》（2020 年 6 月），与国务院、各省政府批复文件中的城市群名称一致。

市次之，分别占比 9%、7%左右；去往保定、沧州等城市的旅客占比均为 4%左右；其他出行目的地城市还有北京、天津、廊坊、唐山等京津冀城市，德州、济南等山东半岛城市，山西晋中、长治等晋中地区城市，河南安阳等中原地区城市。邢台市旅客对外出行情况如下图所示。

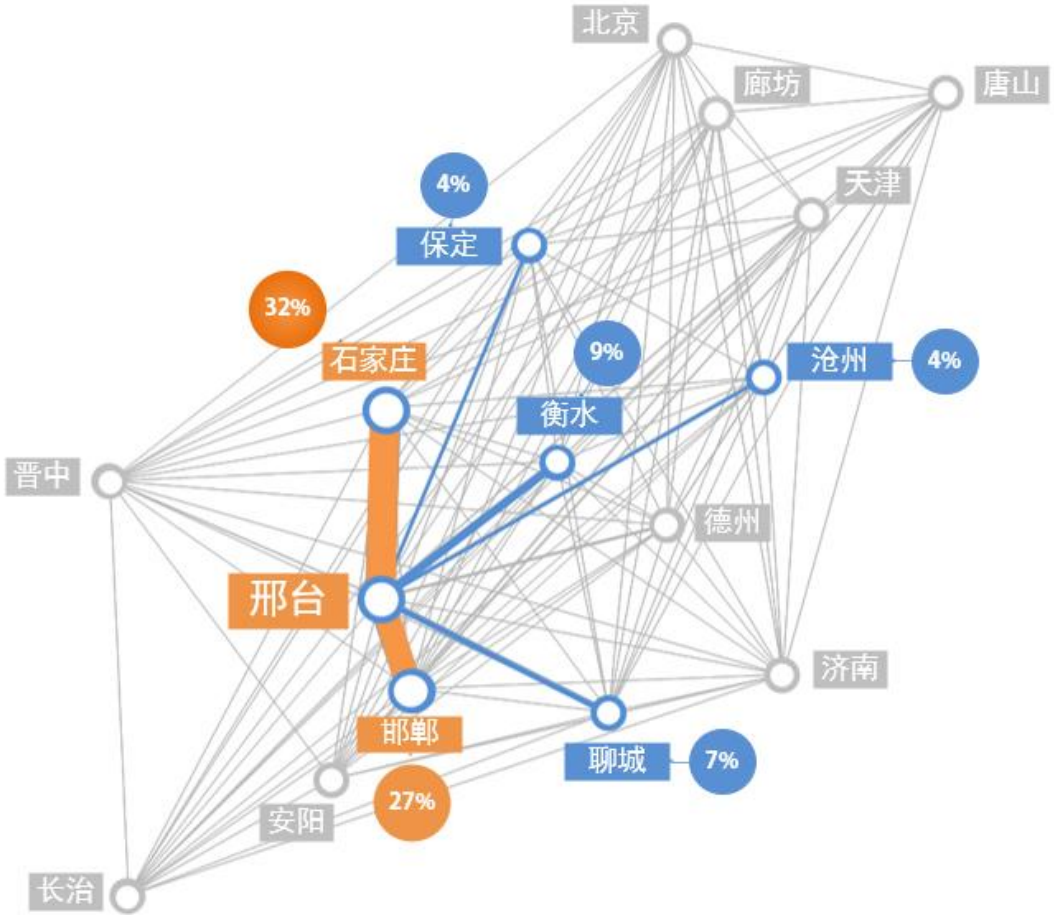


图2—13 邢台市旅客对外出行流向示意图

与国内主要城市连通方面，在邢台机场建成运营后，综合考虑公路、铁路、民航三种运输方式，可基本实现 3 小时覆盖全国主要城市群，其中 1 小时可达冀中南片区和部分中原城市群城市；2 小时可达京津冀城市群、长三角城市群、山东半岛城市群、中

原城市群、晋中城市群、成渝城市群、黔中南城市群的核心城市；3 小时可达京津冀沿海地区城市、滇中城市群、粤港澳大湾区核心城市以及哈尔滨、海口、厦门等城市。但对于兰西、关中平原、长江中游城市群重点城市，仍需 3 小时以上到达。

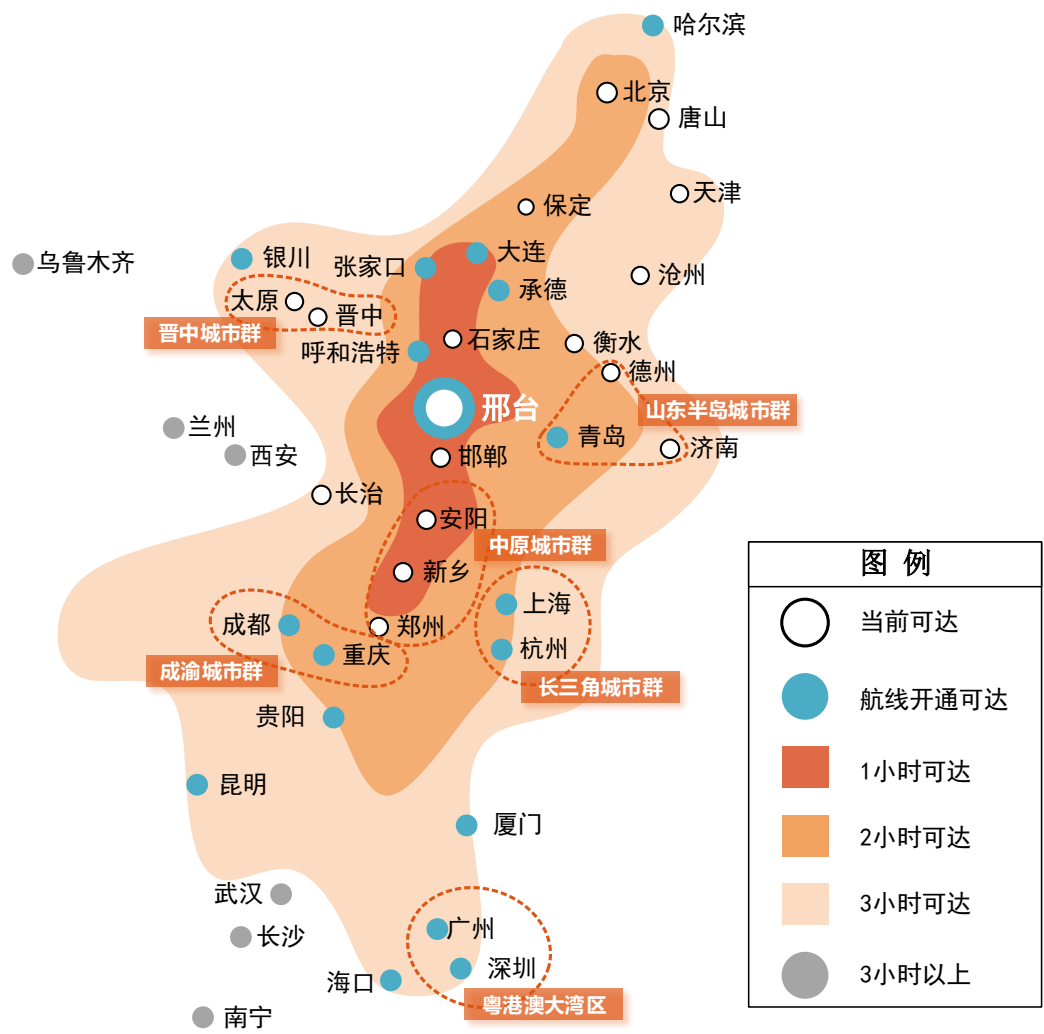


图2—14 邢台市 1/2/3 小时等时圈示意图

2.3.2 公路客运

2019 年，全市公路客运量 1254.6 万人次，同比下降约 38%，旅客周转量 20.2 亿人公里，同比下降约 19%，如下图所示。可以看出，在 2009~2012 年间，邢台市公路客运量涨幅明显，每年

以 10%以上的速度增长；2013 年以后，公路客运量出现明显拐点，平均每年降低 18.7%。2020 年受新冠肺炎疫情影响，全市公路客运量骤降至 462 万人，降幅超过 60%。各区县三级及以上客运站中，中心城区年旅客发送量最高，达到 9.86 万人，其次是宁晋县、巨鹿县、沙河市，均在 5 万人以上，广宗、清河两县较少，不足 2.5 万人次。

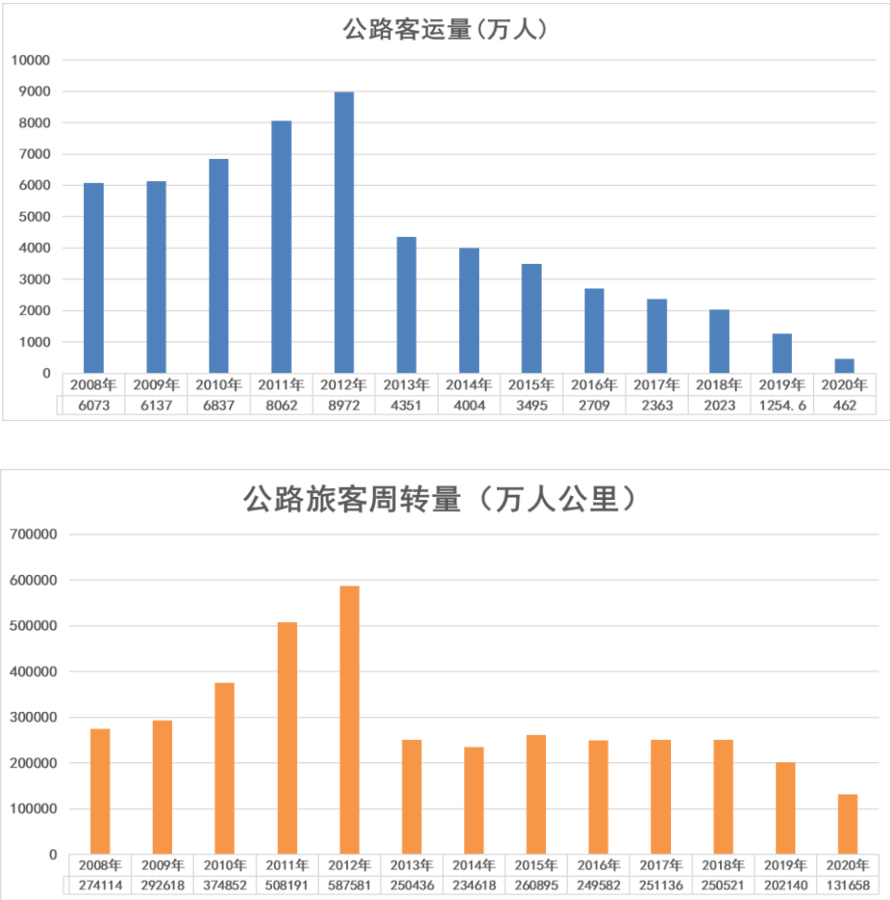


图2—15 2008~2020 年邢台市公路客运量和公路旅客周转量

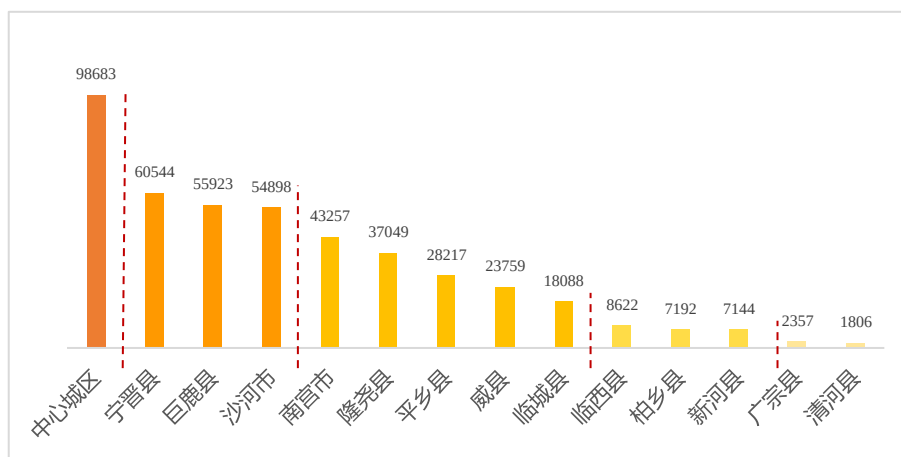


图2—16 2020年各区县三级及以上客运站旅客发送量

近年来，邢台市积极推进客运班线公交化改造，2019年在全省率先实现全域公交，城际客运班线份额逐步缩小。2020年邢台市城际客运班线旅客发送量大于1万人的线路共有9条，清河-德州线路全年共发送4.9万人、发送量最大，其次是隆尧-石家庄、巨鹿-石家庄分别为3.5万人和3.2万人。从旅客去向来看，67.95%的旅客目的地为京津冀城市群，其中去往石家庄的旅客约占73%，占比最高，去往山东半岛城市群和晋中城市群的旅客分别占31.42%和0.63%。2020年邢台市三级及以上公路客运站旅客去向分布如下图所示。

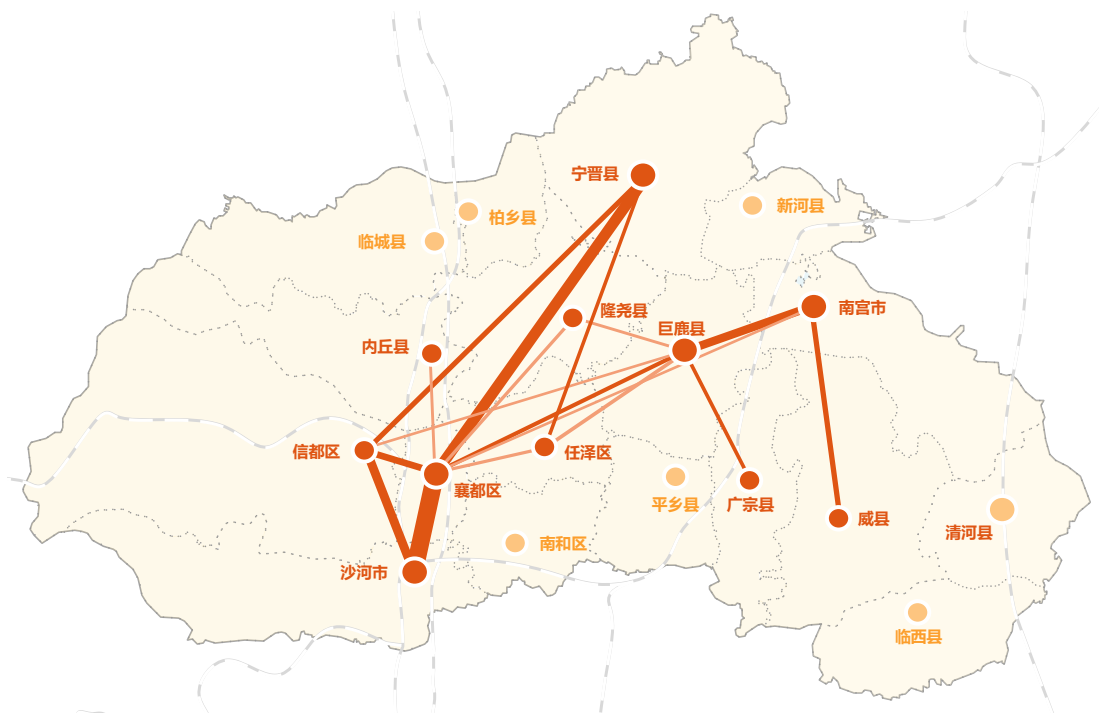


图2—18 区县之间的公路客运联系强度

表2—2 各公路客运站主要客流来源情况

	排名	南官汽车站	宁晋汽车站	巨鹿汽车站	沙河客运中心站	邢台中心汽车站	邢台汽车客运东站
普通周	1	威县	襄都区	南宮市	襄都区	沙河市	襄都区
	2	南宮市	信都区	任泽区	信都区	襄都区	信都区
	3	清河县	任泽区	襄都区	南和区	隆尧县	沙河市
	4	襄都区	巨鹿县	广宗县	沙河市	任泽区	南和区
	5	新河县	隆尧县	平乡县	任泽区	内丘县	平乡县
黄金周	1	威县	襄都区	南宮市	襄都区	沙河市	襄都区
	2	南宮市	信都区	平乡县	信都区	襄都区	信都区
	3	襄都区	任泽区	襄都区	南和区	隆尧县	沙河市
	4	清河县	隆尧县	广宗县	沙河市	任泽区	南和区
	5	新河县	南和区	任泽区	任泽区	内丘县	平乡县

旅客主要采用私家车、出租车、城市/城乡公交等方式去往公路客运站。客运站周边基本实现城市公交站点全覆盖，为城乡、

城际公交与城市交通换乘提供了便利。例如，途径邢台中心汽车站的公交线路有 14 条、旅游公交线路 1 条、快速公交线路 2 条，发车间隔设置合理，较好地满足了不同群体的出行旅客需求。公交站台与车站平均距离约 150 米，旅客换乘较为便捷。途径邢台汽车客运东站的公交线路有 12 条，包含一条夜间公交线路。车站与城市公交站台平均距离在 100 米左右。汽车客运东站和中心汽车站之间设有接驳车，发车间隔为 10~15 分钟，能够满足去往不同城市、区县旅客的中转出行需求。

除传统公路客运外，定制客运作为新兴的公路运输模式，在邢台市刚刚起步发展。该模式是指基于“互联网+交通”的出行理念，根据乘客在不同应用场景的出行需求，而针对性地设立和开通满足乘客出行需求的公交班线，并提供相关运营服务的业务。定制客运服务的特点是“灵活、快速、小批量”，能够改变传统公路客运固定线路、固定时间、固定站点、固定班次，以满足公众个性化的客运需求。目前，邢台市交通运输集团开发了“邢襄出行”App，旅客可以在线填写出行信息，平台汇总后根据乘客出行需求和客流情况设计定制公交最优线路，并按约定的时间、地点、方向提供服务。企业已购置 70 辆 9 座定制客运车辆，近期开通了邢台城区至南官市、临西县、威县三条定制客运线路，未来将在 80~100 公里出行距离内逐步推广，陆续开通邢台城区至下辖区县等县际和部分省、市际定制客运线路。

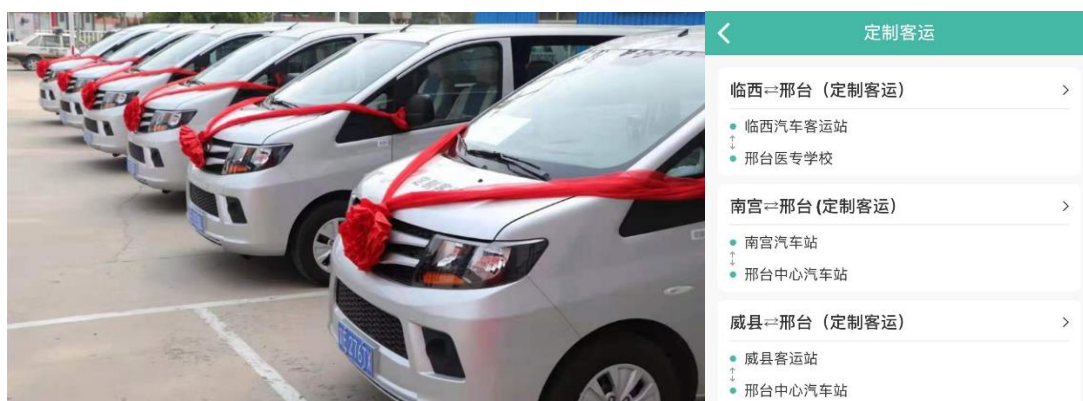


图2—19 邢台市定制公交车辆与开通线路

2.3.3 铁路客运

(1) 铁路客运组织总体情况

2018 年，邢台市全年铁路客运量达到 589.06 万人次，同比增长 5.84%，近十年铁路客运量年平均增幅约 7.3%。铁路旅客运量占客运总量的比重逐年提高，2013~2018 年平均每年增长 6.6%，2018 年占客运总量的比重为 22.55%。2009~2018 年邢台市铁路客运量及占比如下图所示。

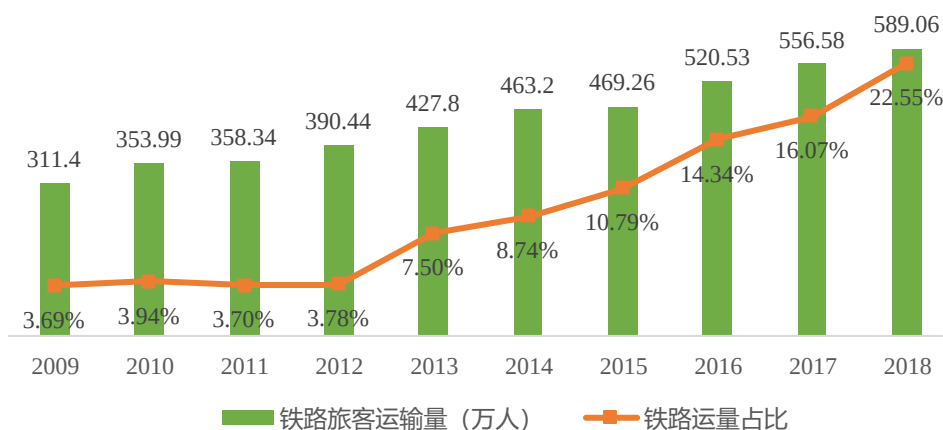


图2—20 2009~2018 年邢台市铁路客运量及占比

对外铁路客运方面，本地旅客铁路出行的目的地仍以京津冀、中原地区等中短距离城市为主，去往石家庄、北京、邯郸、郑州、

保定五市的铁路客运量合计占比超过 71%。其中，去往石家庄、北京两市的旅客最多，分别占比约 35.8%和 20.1%，其次是去往邯郸、郑州、保定的旅客，分别占比 6.9%、4.5%、4.4%。邢台市铁路旅客出行目的地分布如下图所示。

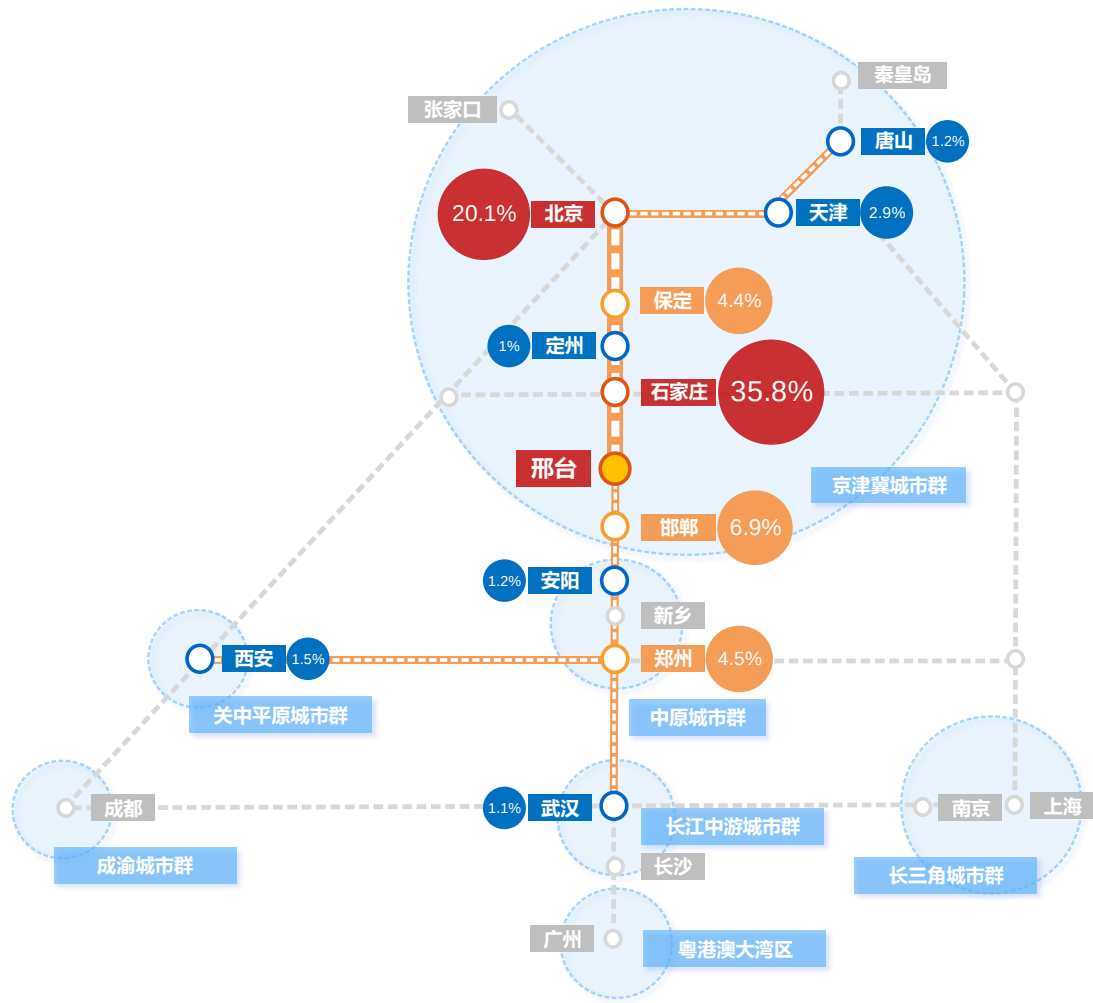


图2—21 邢台市铁路旅客出行目的地分布

通过手机信令数据⁵分析邢台市铁路客运的客流情况，邢台东站的旅客主要来自襄都区、信都区、南和区、沙河市，其中来自襄都区、信都区的旅客占比超过 83%；邢台站的旅客主要来自襄都区、信都区、沙河市、南和区，其中来自襄都区、信都区的

⁵ 数据来源：联通手机信令数据。

旅客占比超过 76%；清河城站的旅客主要来自清河县、南宫市、襄都区；临城站的旅客主要来自临城县、柏乡县。铁路客流分布受节假日影响较小，节假日铁路旅客的出行量较平日增长约 28%。区县之间的铁路客运联系强度、各铁路客运站的主要客流来源如下图、表所示。可以看出，邢台市铁路客运的辐射范围较为有限，尤其是中心城区的邢台站、邢台东站对于中部、北部区县的吸引力较小，尤其对于宁晋、清河两个副中心县，以及南宫、威县等东部人口大县的吸引能力过小。

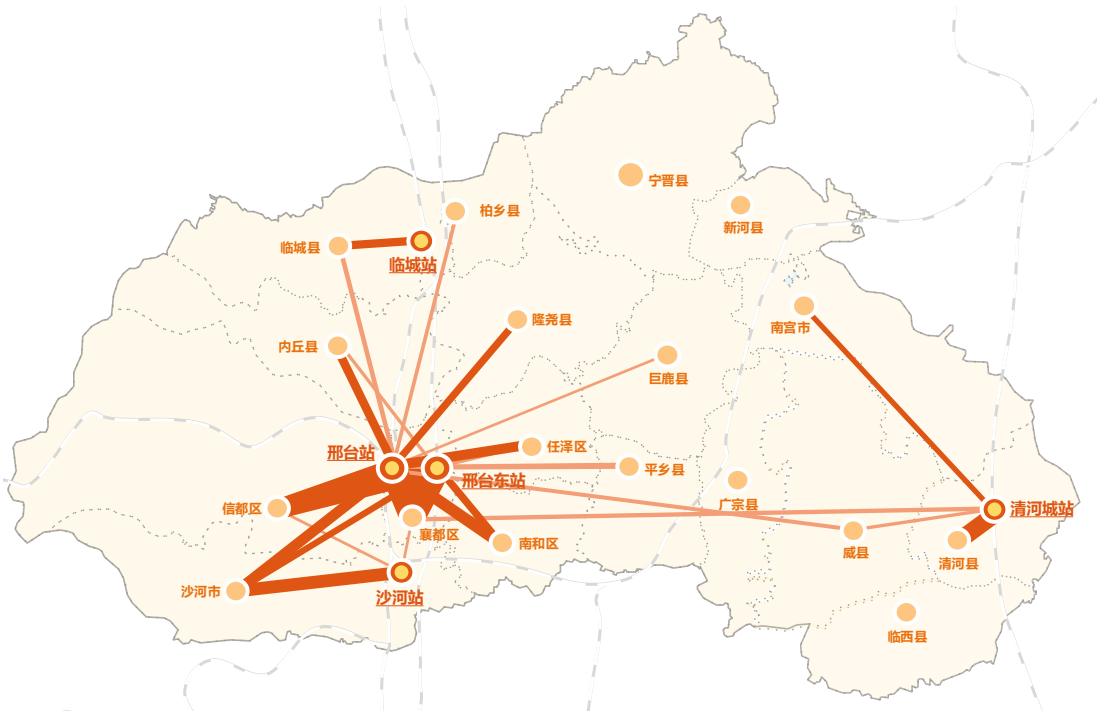


图2—22 区县之间的铁路客运联系强度

表2—3 各铁路客运站的主要客流来源

	排名	临城站	沙河市站	清河城站	邢台东站	邢台站
普通周	1	临城县	沙河市	清河县	信都区	襄都区
	2	柏乡县	信都区	南宫市	襄都区	信都区
	3	隆尧县	襄都区	襄都区	南和区	沙河市
	4	内丘县	南和区	威县	沙河市	南和区

	排名	临城站	沙河市站	清河城站	邢台东站	邢台站
	5	襄都区	临城县	信都区	平乡县	任泽区
黄金周	1	临城县	沙河市	清河县	襄都区	襄都区
	2	柏乡县	襄都区	南官市	信都区	信都区
	3	隆尧县	信都区	襄都区	南和区	沙河市
	4	内丘县	南和区	威县	沙河市	南和区
	5	襄都区	宁晋县	信都区	平乡县	任泽区

高铁站运行班次多且设施条件良好，旅客去往铁路站主要通过私家车、出租车、城市/城乡公交等方式。停靠邢台站、邢台东站的公交线路较为密集，能够满足大部分旅客去往客运站的出行需求。以邢台东站为例，现已开通了二代身份证检票与电子客票功能，旅客自助取票、安检候车比较便捷。有 6 条城市公交线路途径、到达邢台东站，线路覆盖大部分邢台市中心城区，发车间隔设置较为合理。邢台公交 20 路还开设了夜间运行班次，以满足夜间乘高铁到达或出发的旅客换乘市区公交需求。此外，邢台东站站前广场北侧设有邢台汽车客运东站，铁路到达旅客可从汽车东站乘坐去往周边城市（衡水、济南、烟台等）的客运班线，或乘坐去往邢台市各区县的城乡公交，为周边城市及区县旅客出行提供了极大便利。

（2）京广高铁客运组织情况

京津冀城市群与中原城市群是邢台市旅客南北向对外出行的两大目的地。京广高铁作为邢台市城市两大发展轴线之一，市内旅客基本能够直达上述城市群主要城市。经邢台东站向北半小

时到达石家庄，1 小时到达保定，2 小时到达北京、天津；向南半小时到达邯郸，1.5 小时到达郑州、安阳、新乡等中原城市群城市；继续向南延伸，可以实现 3.5 小时到达武汉、5 小时到达长沙等长江中游城市群（武汉城市圈、环长株潭城市群）主要城市，8 小时到达广州等粤港澳大湾区主要城市。京广高铁经郑州铁路枢纽汇入国家铁路网后，还可以实现 3.5 小时到达关中平原城市群（西安）、8 小时到达成渝城市群，6 小时到达长三角城市群（南京、上海）。京广高铁客运时效圈如下图所示。

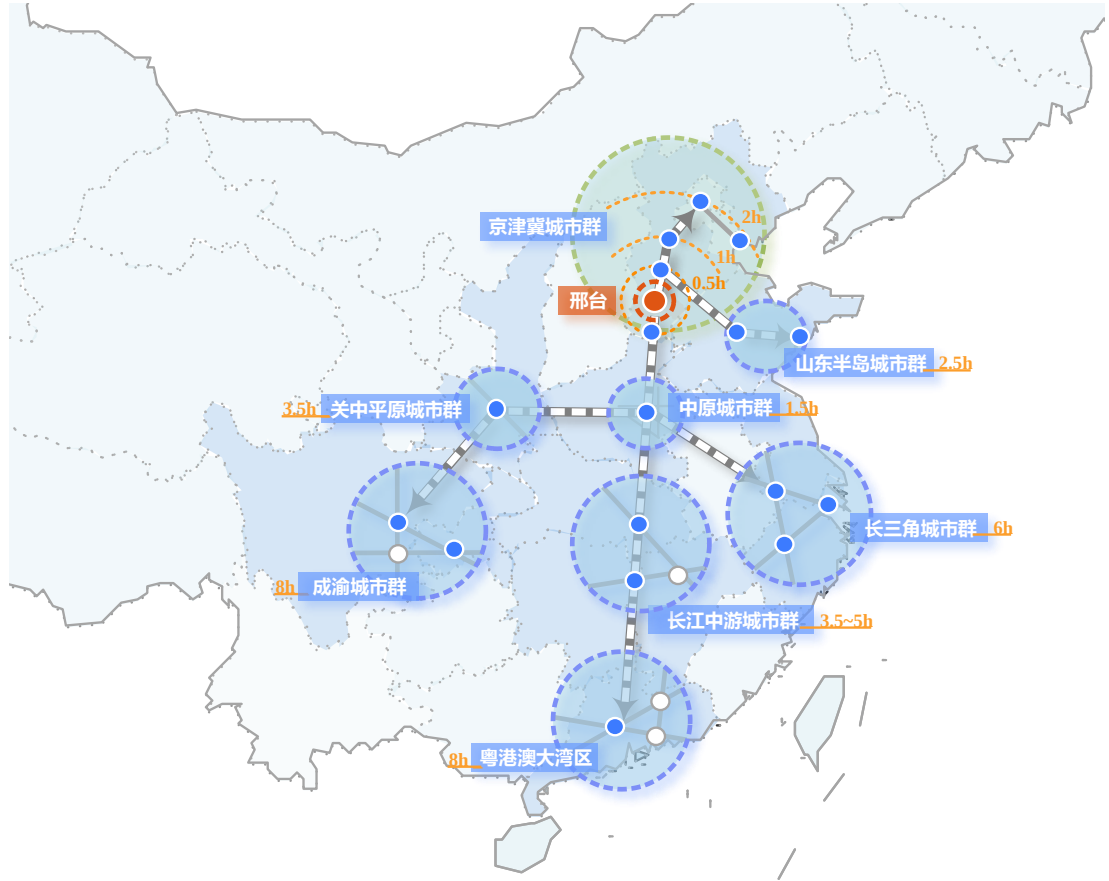


图2-23 京广高铁客运时效圈

(3) 京雄商高铁客运组织情况

在建京雄商高铁（京九高铁京雄商段）将在邢台东部清河县

设清河西站。京雄商高铁建成后，将成为邢台市连通京津冀城市群、长江中游城市群的另一条高铁发展轴。经清河西站向北 1 小时到达雄安新区、沧州、衡水，2 小时到达北京；向东南半小时可到达聊城、濮阳、济宁、菏泽等山东半岛城市，1.5 小时可到达中原城市群东部商丘市，3 小时可到达以合肥为核心的江淮城市群，5 小时可到达以南昌为核心的长江中游城市群东部（环鄱阳湖城市群）。待京九高铁全面建成后，可实现 8 小时到达深圳、香港，打通邢台通往粤港澳大湾区的第二通道。京雄商高铁客运时效圈如下图所示。

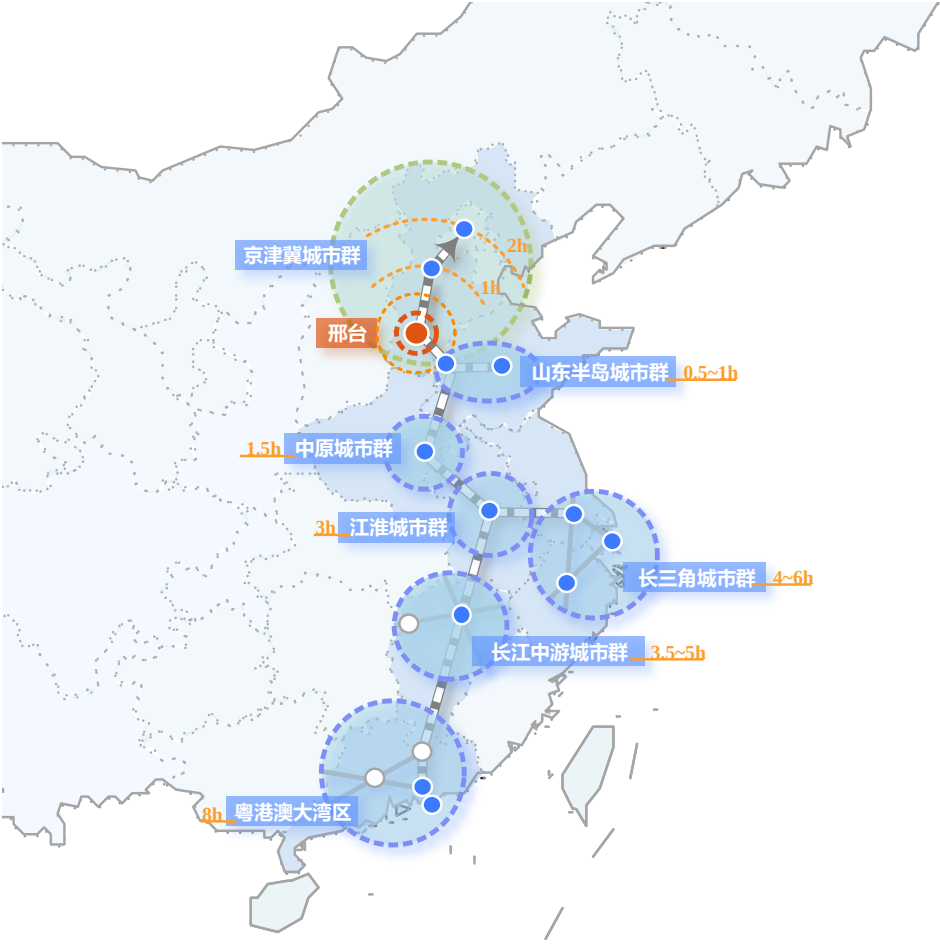


图2—24 京雄商高铁客运时效圈

2.3.4 航空客运

邢台机场建成后，将开通邢台市与省内城市支线航线及国内经济热点城市间的航线。国内航线方面，近期将重点布局至长三角、粤港澳、海南自贸港和滇中、黔中、东北等地区航线，快速连通经济发达、旅游资源丰富、出行需求旺盛的地区。省内支线航线方面，计划开通邢台至省内串飞或经停航线，搭建“2+1”两个省内支线机场联通一个国内重点机场城市的航线模式，增强至冀西北片区、沿海片区城市的通达性。具体开设计划为：到 2022 年，开通邢台-上海、邢台-杭州、张家口-邢台-海口、哈尔滨-邢台-成都、呼和浩特-邢台-广州 5 条国内航线，年运行班次为 1093 班，通航第一年客运量在 13 万人次左右；到设计目标年 2025 年，将开通航线 12 条，增加通往国内经济热点城市的航班频次，扩大航空市场覆盖范围，预计年旅客吞吐量达到 45 万人次。远期规划拓展港澳台地区、日韩及东南亚地区等热点旅游城市航线。总体来看，民航航线与京广高铁、规划京雄商高铁形成了较好的错位发展格局。机场建成后，将在进场路以西的机场中心商务区建设机场客运枢纽，开通去往邢台中心城区、周边区县的机场大巴。航站楼前计划建设出租车、网约车接驳区和定制客运班线等停放设施。2025 年邢台机场规划航线网络覆盖图及发展指标如下所示。

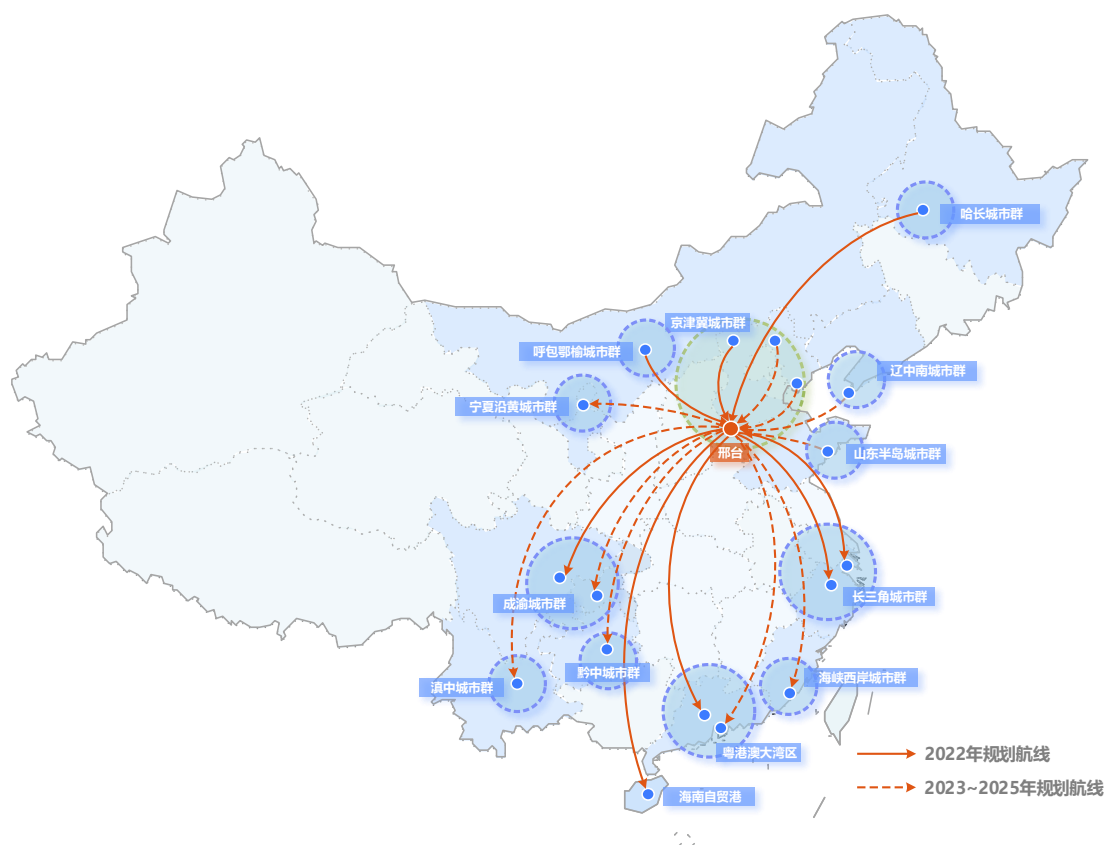


图2—25 2025 年邢台机场规划航线覆盖图

表2—4 邢台机场“十四五”航线网络发展指标

	2022	2023	2024	2025
运营航线（条）	5	7	9	11
通航点（个）	8	11	15	19
运营航司（家）	3	4	5	6

2.4 货运组织现状

（1） 总体情况

2019 年，全市货运总量为 2.43 亿吨，近三年年均增长约 2.5%，基本保持平稳。其中，公路货运量为 2.28 亿吨，占比 93.9%，占比逐年下降；铁路货运量为 1482 万吨，占比 6.1%，占比逐年上升。

表2—5 2017-2019 年货运量及占比情况（万吨）

年份	公路货运量	占比	铁路货运量	占比	总货运量
2017	21950	95.17%	1115	4.83%	23065
2018	23731	94.67%	1335	5.33%	25066
2019	22769	93.89%	1482	6.11%	24251

（2） 公路货运

2020 年,邢台市公路货运量为 23813 万吨,自 2008 年以来,年均增长率为 9.89%;公路货物周转量 917.17 亿吨公里,年均增长率 12.96%。近年来邢台市公路货运量与周转量如下图所示。

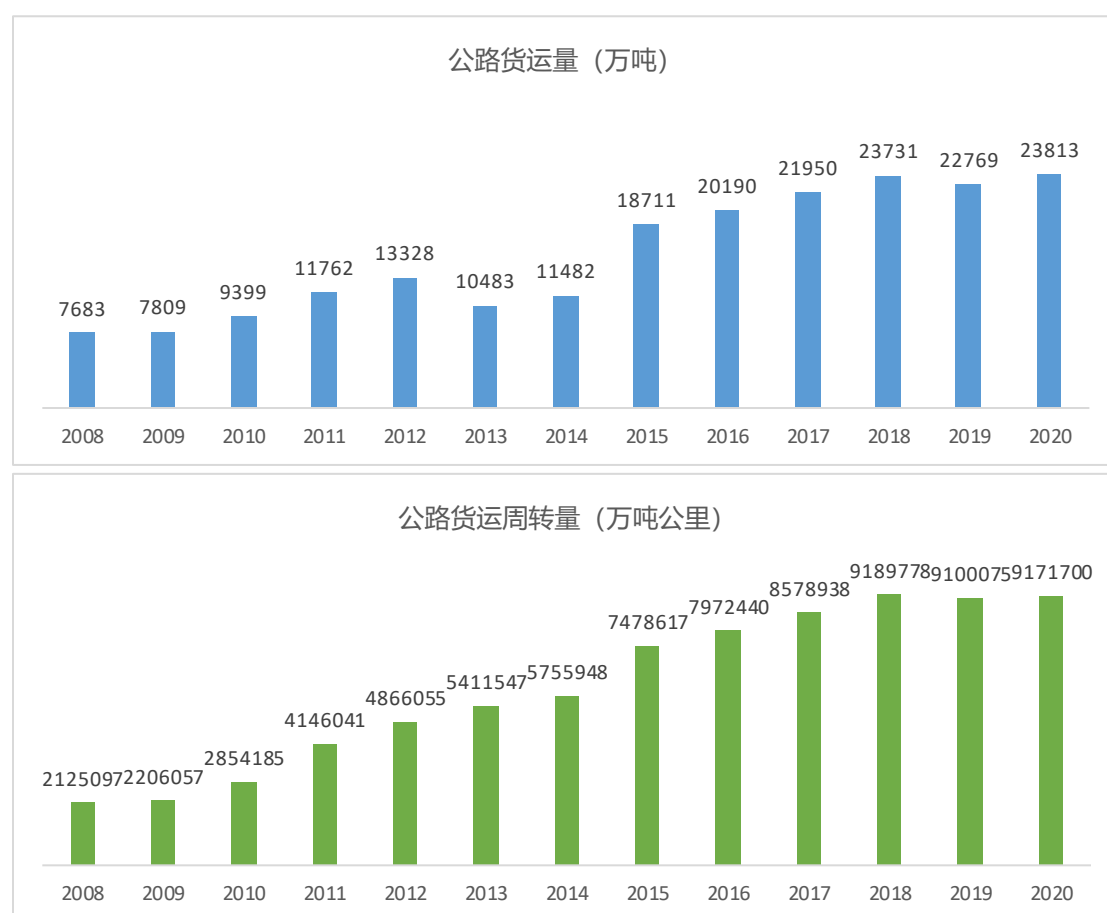


图2—26 2008-2020 年邢台市公路货运量与周转量

分货类来看,邢台市公路货物运输的货类主要以食品、矿石、

煤炭和钢材等货物为主⁶，其中，食品占货运总量的 38.31%，矿石为 21.20%，煤炭占总运量的 11.27%。从货物去向来看，38.78% 的货物目的地为京津冀地区，其中运往河北省内城市的货物占比为 53.05%，运往天津市的占 43.09%；运往山东半岛城市群的货物占比为 19.62%，运往宁夏地区的货物占比为 14.96%。邢台市公路货运主要货类及去向如下图所示。

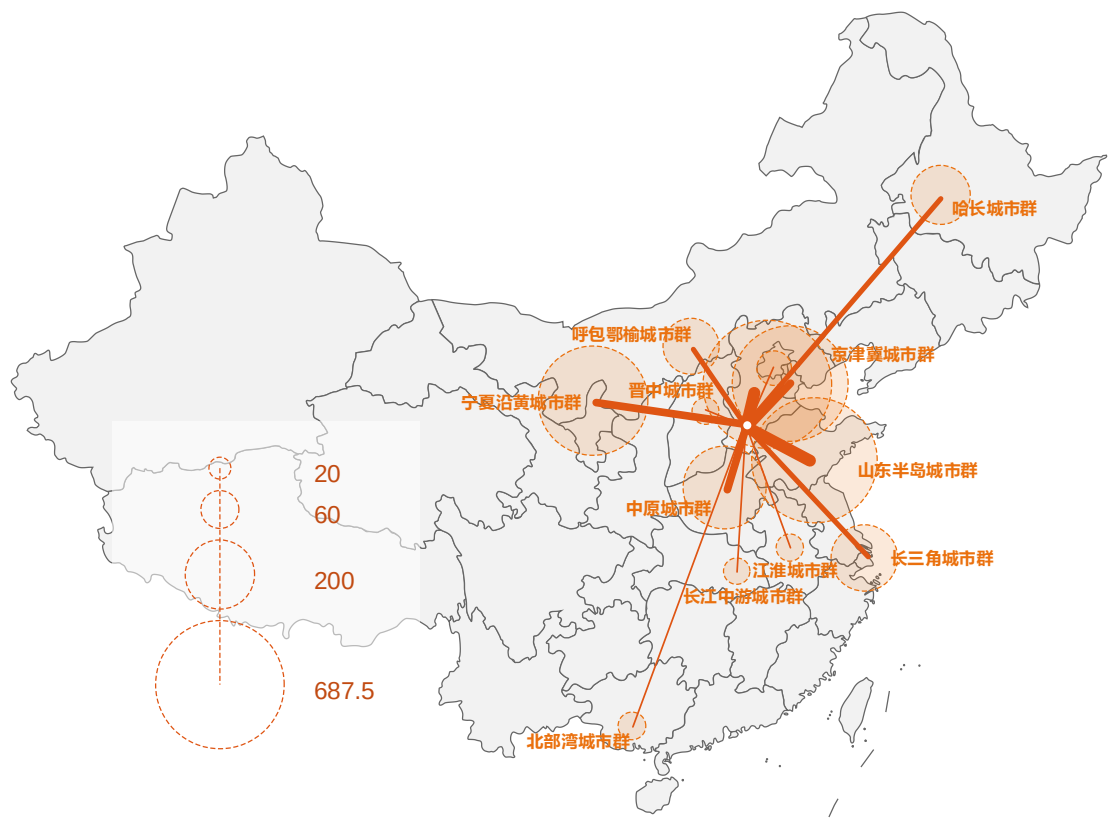


图2-27 邢台市公路货运主要去向

⁶ 数据来源：“运满满”平台货源信息数据抓取。

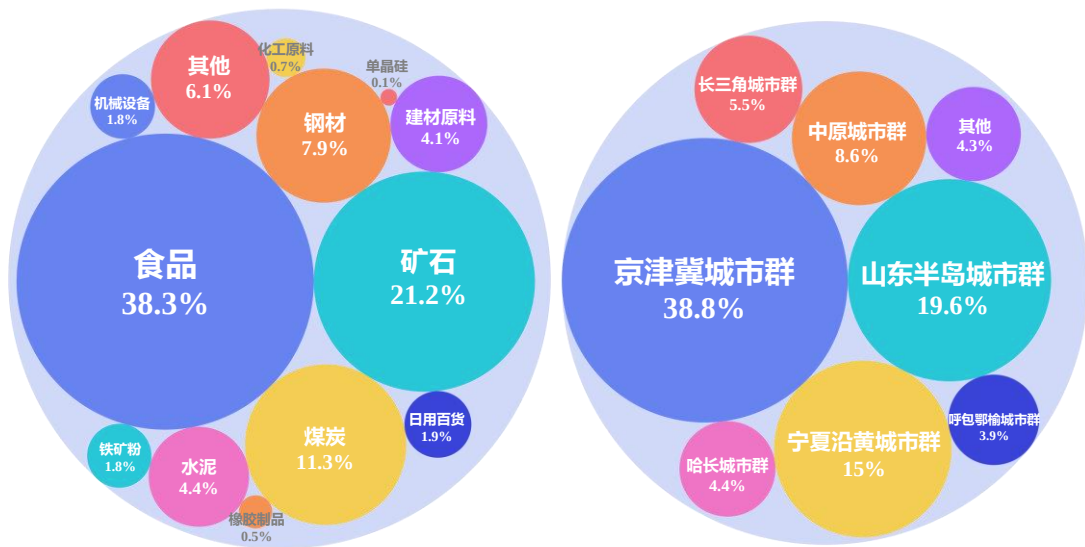


图2—28 邢台市公路货运主要货类及去向占比

(3) 铁路货运

2017、2018 和 2019 年邢台市铁路货运量分别为 1115 万吨、1335 万吨和 1482 万吨，年均增长率达 15.3%。邢台市铁路货运主要货类有焦炭、煤炭、粮食、钢铁、金属矿石和集装箱等。从发送和到达货量来看，发送量占铁路货运总量的 68%左右，到达量占比为 32%。货物发送方面，焦炭和煤炭发送量占比较大，分别为 44.67%和 34.94%；粮食、金属矿石和集装箱发送量占比分别为 6.83%、6.52%和 4.02%。货物到达方面，煤炭和金属矿石到达量占总到达量的绝大部分，占比分别为 63.92%和 22.91%；石油到达量占 6.97%。邢台市铁路货运发送和到达货类及占比如下图所示。

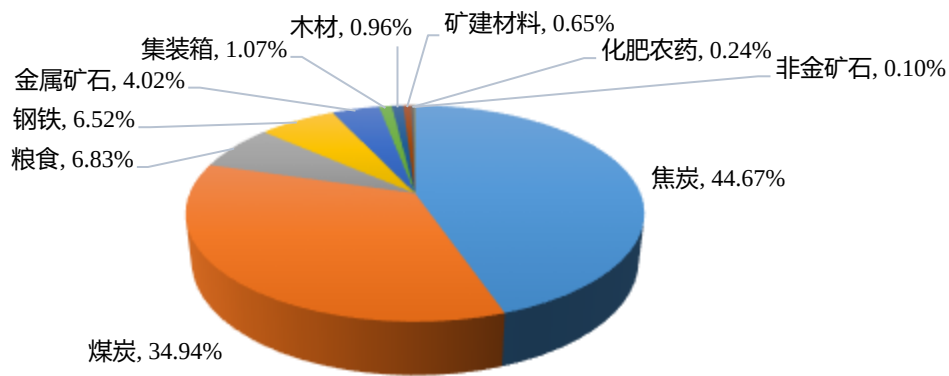


图2—29 邢台市铁路发送主要货类及占比

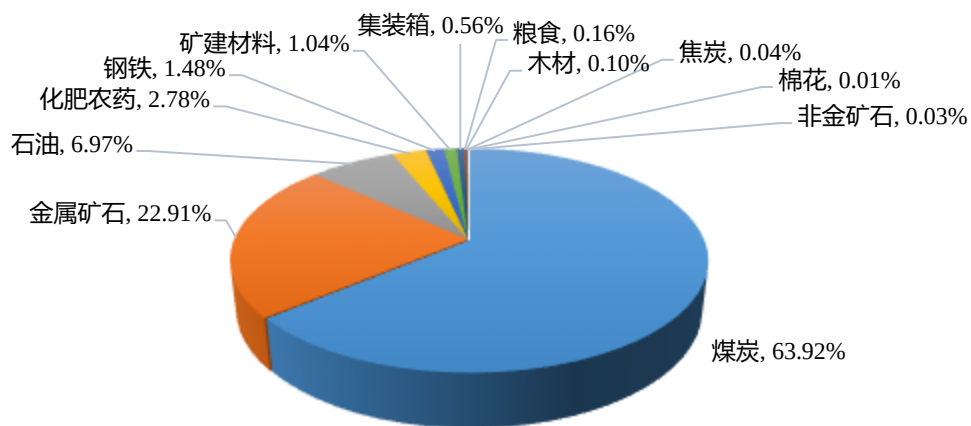


图2—30 邢台市铁路到达主要货类及占比

从货物来源去向来看，通过铁路运输到达邢台市的货物主要来自邯郸、阳泉、长治、塔尔木和胶州等地，到达量占比分别为16.38%、11.68%、10.34%、10.14%和10.12%；货物流出地区主要为安阳、邯郸、唐山和萍乡等地区，占比分别为27.05%、18.83%、8.73%和7.07%。

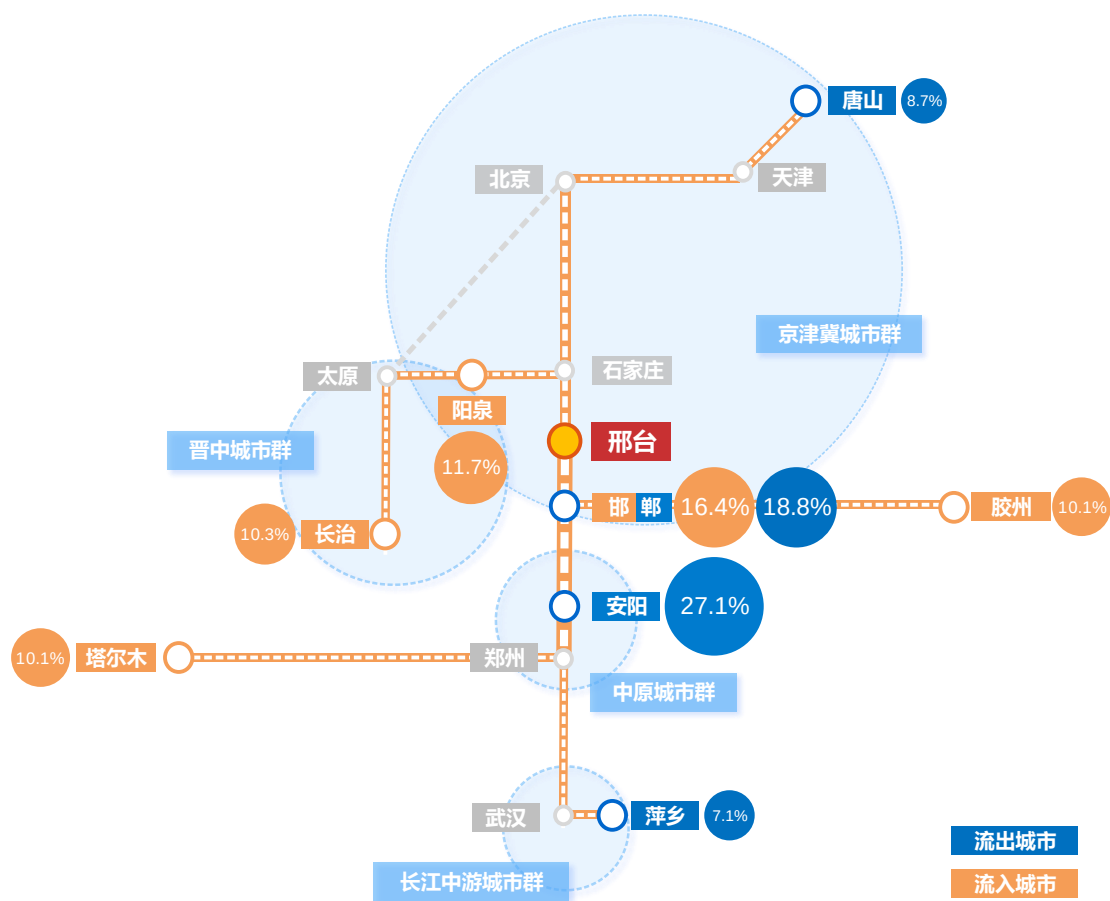


图2—31 邢台市铁路货物流入、流出城市分布

(4) 航空货运

未来，邢台机场将按照通达通畅、客货兼容原则，加强航空运力引进，持续优化航线网络，在发展航空客运的同时充分发挥区域产业优势，围绕邢台特色产业集群，发展邢台市临空经济区，大力推进航空货运体系建设。在机场航站区以南 1 公里、紧邻沙武铁路区域拟规划建设邢台空铁联运物流港区，配套建设智慧分拣中心、冷链物流基地、航空快递物流总部等设施。

邢台市适合航空货物运输的主要货类有单晶硅、中成药、精密仪器加工配件、邮快件和高档日用品等附加值较高的商品。开航初期，邢台机场航空货运业务较小，机场货运主要以客机腹仓

为主；随着机场运输规模的提升，适时开展邢台至珠三角城市群和长三角城市群等定期货运航线。到设计目标年 2025 年，邢台机场计划年邮货吞吐量 1300 吨。

2.5 存在问题

（1） 连接东西向城市群能力不强

虽然邢台市铁路网络密度高于全国平均水平，但仅达到河北省平均水平的 61.4%，每百万人拥有铁路里程仅为全省平均水平的 42.1%、全国平均水平的 48.4%，铁路人均乘车率 1.62 次/年，低于全国铁路乘车率平均数 33%。既有京广铁路、京九铁路和京广高铁三条国家干线铁路均为南北向，邢黄、沙午两条东西向铁路未开通客运功能。规划石邢邯、邢衡、邢济、邢介等城际铁路仍处于前期研究阶段，尚未开展实质性建设，项目推进缓慢。邢台市东西向大容量快速客运通道的缺失，导致部分出行需求旺盛的城市缺少快速直达的铁路运输方式，城际间客流组织能力明显缺乏。目前，邢台去往衡水、廊坊、沧州等省内城市，向西去往太原、晋中、忻州、吕梁、长治等晋中城市群城市，向东去往济南、青岛等山东半岛城市群城市，还需在石家庄中转或停留，旅行时间过长、可选班次少，旅客对于便捷出行的需求难以得到有效解决。

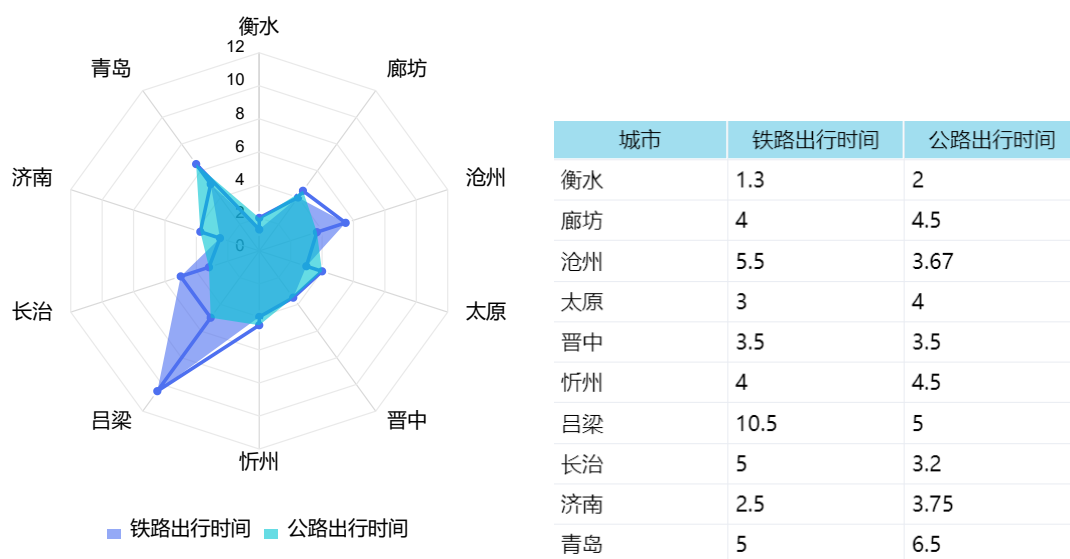


图2—32 邢台与周边城市出行时间（小时）

（2） 中心城市客流吸引能力不强

邢台市城市重心位于西南，由于各区县缺少至中心城区便捷的客运组织模式，部分北部、东部距离较远的区县旅客选择去石家庄、邯郸、山东等周边省市出行。交通的不便带来人员要素的流失，难以支撑中心城区的综合交通枢纽地位，难以服务邢台市做强中心城市的发展目标。深入分析，主要有以下三大原因。

传统公路客运方式逐渐被取代。受私家车的普及、京广高铁开通和新冠肺炎疫情等影响，传统的乘坐城乡公交、客运班线到达中心城区再换乘城市公交去往高铁站的方式，已不被旅客所青睐。传统公路客运不能充分发挥道路运输机动性强、灵活度高、覆盖面广的比较优势，不能满足人民群众“走得好”、“走得舒适”个性化出行需求。据调研了解，邢台市实现全域公交后，与改造前的客运班线相比，城乡客运票价下调，客运企业收入下降明显。同时，客运企业的包车客运、城乡公交闲置运力占总运力

一半以上，运能远大于需求。受土地性质等政策限制，客运站多种经营面临阻力较大，保持客运站的公益性与商业化开发之间存在一定矛盾。作为行业发展的中坚力量，公路客运企业普遍经营困难、负担较大，难以支撑客运行业转型升级与高质量发展。

综合客运枢纽建设滞后。综合客运枢纽是指将两种及以上对外运输方式与城市交通的客流转换场所在同一空间（或区域）内集中布设，实现设施设备、运输组织、公共信息等有效衔接的客运基础设施，能够为旅客出行提供最便捷的出行与换乘体验。目前，邢台市尚未建成一座真正意义上的综合客运枢纽。邢台中心汽车站距离邢台站约 300 米，邢台东汽车站距离邢台东站约 150 米，铁路、公路两类枢纽虽在同一区域但都缺少专用换乘廊道，更无法做到立体换乘、同台换乘。公铁两种运输方式间缺少信息共享，旅客无法及时获得班次信息、换乘信息，换乘服务水平不高。在建“邢台综合客运枢纽”（为避免混淆，以下简称“新建邢台客运站”）也仅具备公路运输一种对外运输方式，与高铁站、邢台机场距离甚远，旅客中转换乘极为不便。邢台机场虽规划了机场客运枢纽，但规划位置距离航站楼较远，旅客需要行走较长距离并穿过航站楼前的接驳区域。分散的客运场站、多次换乘和长距离走行，很大程度上降低了中心城区客运枢纽对各区县乃至周边城市的吸引力。

缺少便捷灵活、个性化的客运组织模式。在综合客运枢纽建设不足的情况下，通过优化客运组织模式也能够较好的满足旅客

出行需求。但是一方面，全市旅客联程运输尚未起步。在区县与中心城区相距较远且仅有一个邢台东高铁站的情况下，尚未谋划高铁无轨站⁷建设。邢台机场与邯郸机场、石家庄机场在客源腹地、航线航点等方面存在较强的竞争关系，如何通过便捷高效的旅客联程运输服务吸引本地乃至周边城市的民航客流，仍缺少整体谋划。另一方面，邢台市道路定制客运仍处于“试水”阶段，作为传统客运的升级版和有益补充，目前仅一家企业购置了定制客运车辆并刚刚在临西、南宫、威县三个县投放运营。

（3） 现代化物流园区建设较为滞后

尚未建成一座面向社会提供公共服务的多式联运型物流园区。多式联运型货运枢纽（物流园区）是指依托综合交通枢纽，有机衔接两种（含）以上运输方式，能够实现多式联运，具有提供大批量货物转运的物流设施。但邢台市在运营的公共型物流园区均采用单一公路运输方式，缺少直通园区的铁路专用线，发展多式联运的基础设施不足。目前筹划的多式联运型物流园区尚无实质性的总体规划与建设计划，与省内其他城市相比相对滞后。根据“十三五”期交通运输部面向各个省份以及主要港口、物流园区、重点企业开展的多式联运发展调研显示，企业认为建设多式联运型物流园区主要面临资金不足、规划引导不足、配套设施不足、各运输方式衔接不足以及征地审批困难等问题，其中前两

⁷ 高铁无轨站：在没有高铁经过的市、县，设置具有购票、取票、候车、物流等功能的铁路站点。通过公路接驳与就近的高铁站无缝对接，进而实现公路与高铁零距离换乘，让边远地区的群众更加便捷的乘坐高铁出行。

者是反映最突出的问题,分别占比 18.1%和 14.3%,如下图所示。

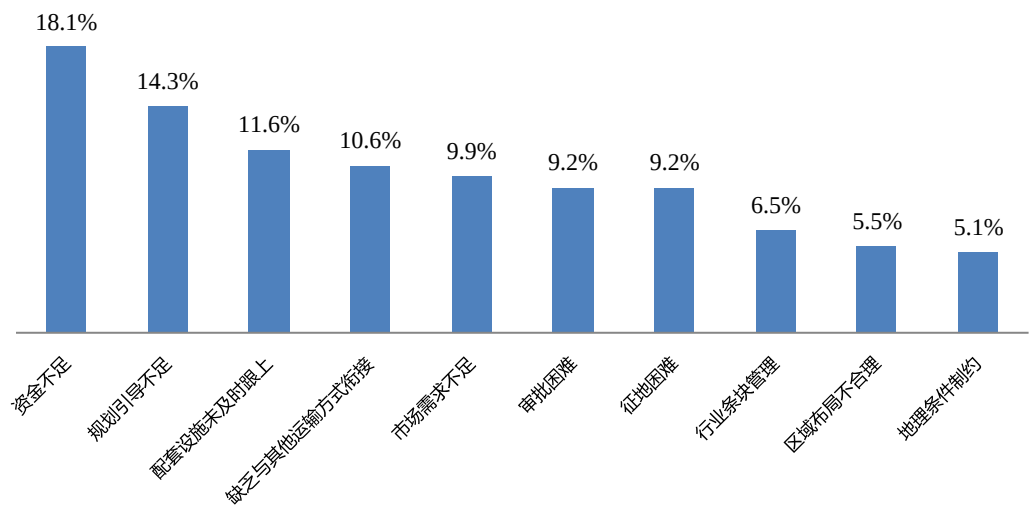


图2—33 影响企业建设多式联运型物流园区的主要因素

专栏 2-2 河北省多式联运物流园区建设情况

截止目前，河北省共建成 4 个多式联运物流园区，分别为石家庄市的聚和港物流园、冀中南公铁联运智能港和保定清苑物流园、沧州综合物流园，较好的承担了区域生产生活物资长距离运输任务。“十四五”期，全省规划建设近 30 个多式联运物流园区，其中石家庄、唐山、邯郸三市建设步伐明显加快。

既有物流园区的规模、功能、现代化水平亟待升级。单一运输方式的公路物流设施零散分布，尚未实现集群化发展，部分物流园区与城市总体格局不相适应，集疏运条件较差。园区规模普遍较小、现代化程度不高，以运输、仓储等传统业务为主，中欧班列、多式联运、保税物流、国际贸易、物流金融、供应链管理等现代化物流业务较少。以邢台好望角物流园为例，2017 年园区开行了全省第一列中欧班列，建设了与沿海港口高度对接的邢台

内陆港，在打通国际通道、畅通国际大循环上走在了全省前列。但随着原有城市外环改为城市道路、城市大货车限行，加之其他非标准化、零散分布的仓库低成本竞争，导致目前园区经营困难。受土地权属与城市道路限行影响，刚刚启动建设的邢台保税物流中心正面临搬迁问题。而放眼全省，各市均积极建设综合保税区或保税物流中心，如下表所示。缺少对外开放的“窗口”设施，短期会导致本地具有国际运输需求的货源流失、不利于我市生产性服务业发展，长期将对城市发展外向型经济、培育现代产业体系、承接京津产业转移造成一定负面影响。

表2—6 河北省保税物流设施建设情况

	名称	位置	占地面积/km ²	运输方式	建设状态
1	石家庄综合保税区	石家庄正定市空港工业园	2.86	公铁空联运	已建
2	曹妃甸综合保税区	唐山市唐山港曹妃甸港区	4.59	公铁海联运	已建
3	北京大兴机场综合保税区	廊坊市大兴机场临空经济区	4.35	陆空联运	在建
4	秦皇岛综合保税区	秦皇岛市山海关区	2.04	公铁海联运	已建
5	黄骅港综合保税区	沧州市渤海新区	6.08	公铁海联运	积极申报
6	辛集保税物流中心（B型）	石家庄辛集市	0.148	公路运输	已建
7	唐山港京唐港区保税物流中心（B型）	唐山市唐山港京唐港区	0.181	公铁海联运	已建

	名称	位置	占地面积/km ²	运输方式	建设状态
8	武安保税物流中心（B 型）	邯郸武安市	1.067	公铁联运	已建， 专用线 在建
9	肃宁保税物流中心（A 型）	沧州肃宁县物流产业聚集区	1.01	公路运输	已建
10	保定国际陆港保税物流中心（A 型）	保定市满城区	0.3	公路运输	在建

（4） 货物运输结构仍需优化调整

部分大宗货物仍然依赖公路运输。自 2017 年至今，邢台市大力推进运输结构调整，推动大宗货物“公转铁”，铁路到发量逐年增长，但铁路货运量在全市总货运量的比重仅 6.1%。大型工矿企业专用线接入比例较高，但部分钢铁、煤化工、玻璃企业的大宗货物铁路运输占比仍然不足 80%，在素有中国玻璃之城之称的沙河玻璃园区，目前尚无一家企业具备铁路运输条件。降低铁路运输与短驳价格、提高铁路运输能力与货场条件、规范运输市场发展环境、加强行业政策引导应是未来邢台市提高铁路运量的主攻方向。

铁路专用线与城市发展、需求分布不匹配。建设直达厂区、园区的铁路专用线能够免除公路短驳成本，是优化运输结构的主要抓手之一。邢台市过去以钢铁、煤盐化工、建材等传统产业为支柱，铁路专用线主要承担了煤炭、钢铁、粮食、水泥、矿建等大宗货物运输功能。但近年来由于城市发展、产业转型升级、企

业“退市进园”等因素影响，既有专用线绝大多数处于闲置状态。而邢台钢铁、中钢邢机等具有铁路运输需求的企业，尚未在新址建设铁路专用线。如何盘活利用既有资源，加快新建补短板，是邢台市发展多式联运的关键问题。

航空货运尚缺少详细谋划。晶澳集团等本地新能源领军企业的单晶硅、太阳能板产品，以及电商快递、生物医药、进口生鲜等货物均具有体积小、附加值高、时效性要求强的特点，适合航空运输。目前，邢台机场周边虽规划了 50 平方公里的临空经济区、规划建设公铁空联运港区，但对于港区的具体功能、建设内容、建设模式、投资主体，如何与机场、沙午铁路和全市产业布局联动发展，仍缺少详细规划。

（5） 综合运输治理水平有待提高

一方面，综合运输行业管理涉及公路、铁路、航空等多种运输方式的行业管理主体。就邢台市而言，市内的国家铁路和地方铁路分别由国家铁路集团、邯黄铁路公司管理，邢台机场由市国资委下属邢台市交通建设集团负责建设，机场建成后由省属河北机场集团运营管理。市交通运输局虽设立了铁路民航科，但成立不足一年，运行经验不足，对于上述企业的协调力度有限，不利于综合运输行业管理。

另一方面，邢台市缺少对于综合运输领域的统筹规划与支持政策。全市综合交通五年发展规划仍围绕基础设施建设，对于综合运输服务领域缺少谋划乃至专项规划支撑。近年来国家加快提

升综合运输服务水平，组织开展了国家级多式联运示范工程、城乡交通运输一体化示范县创建工程、城市绿色货运配送示范工程等试点示范，省内其他城市积极响应并开展了各具特色的探索（如下表所示）。但相比而言，邢台市引导参与的积极性、主动性有所欠缺，需要统筹利用各级政府的综合运输服务相关政策，强化对行业主体的鼓励和引导措施。

表2—7 河北省国家级试点示范创建情况

名称	创建城市与内容	
多式联运示范工程	唐山	唐山港集团“东部沿海—京津冀—西北”通道集装箱海铁公多式联运示范工程
		安通控股“陆海河联动、内外贸融合”网络化多式联运示范工程
		河北省长久物流商品车公铁水联运示范工程
	沧州	黄骅港“西北内陆—东南沿海”集装箱海铁联运示范工程
城市绿色货运配送示范工程	石家庄、邯郸、衡水、唐山、秦皇岛	
城乡交通运输一体化示范县	石家庄晋州市、承德平泉市	

2.6 发展优势

如前所述，旅客联程运输通过对旅客不同运输方式的行程进行统筹规划和一体化运输组织，能够实现旅客便捷高效出行。经过一段时期的发展，我国公铁、空铁、公空、空海等联程运输模式加速发展，高铁无轨站、异地候机楼、行李直挂运输等专业化服务不断完善，跨方式安检流程优化等工作深入推进，为旅客便

捷化、品质化出行提供了有力支撑。货物多式联运通过将两种及以上运输方式有效衔接，能够提供全程一体化组织的货物运输服务。根据欧美发达国家经验，多式联运可以提高约 30% 的运输效率，降低约 20% 的运输成本，减少 50% 以上的高速公路拥堵，促进 30% 以上的节能减排。总体来看，我国旅客联程运输与货物多式联运仍处于发展的中早期，未来五年，国家将加大对两种运输组织模式的支持力度，拟开展旅客联程运输试点和多式联运示范工程。虽然目前两种组织模式在邢台市应用范围较小，但我市具备发展联运的区位、设施和产业三大优势。

（1） 区位优势

邢台市是京津冀城市群节点城市之一，位于京津冀、山东半岛、中原、晋中四大城市群交界区域，是冀中南地区西联东出、贯通南北的重要交通枢纽，区位优势十分明显。一方面，邢台位于国家综合立体网 6 条主轴中最为重要的京津冀—粤港澳主轴北部，连接京津冀、粤港澳大湾区两大发展极与长江中游组群。另一方面，邢台市位于河北省“六纵六横一环”综合通道中的北京—衡水—邢台东部—邯郸东部通道（京九通道）、承德—北京—石家庄—邢台—邯郸通道（京港澳通道）中。良好的区位条件将进一步吸引人员、物资的流动，激发旅客联程运输、货物多式联运的大规模需求。

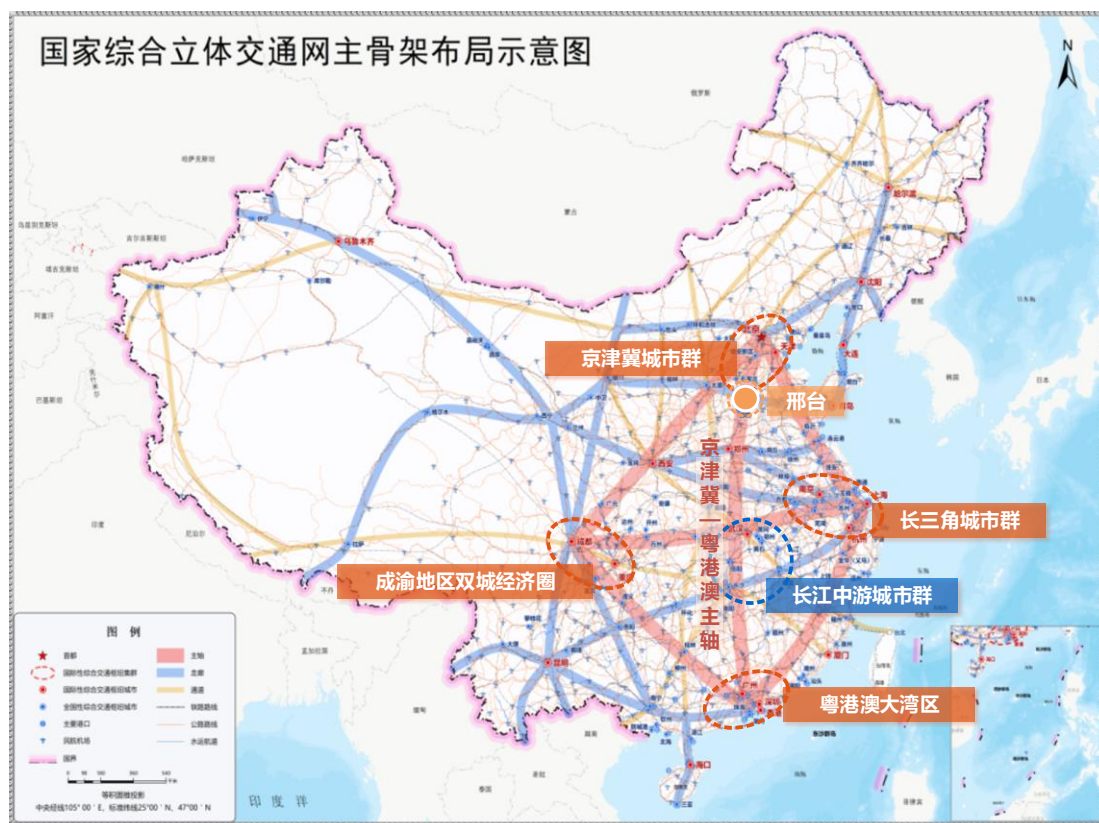


图2-34 国家综合立体交通网中邢台市区位

(2) 设施优势

随着邢台机场全面建成，邢台市将具有公、铁、航三种运输方式，具备发展综合交通运输的良好设施条件。公路方面，6条高速公路交织成网，9条国道密布全境，与周边省市交通条件良好，为多式联运提供了灵活、便捷的公路运输保障。铁路方面，京广、京九铁路与京广高铁三大干线铁路快速连通京津冀与全国铁路网，打通南北多式联运通道，邯黄铁路、邢和铁路分别打通向西公铁联运、向东公铁海联运通道；邢台市重工业企业逐步外迁后，中心城区与各区县丰富的铁路专用线资源，也为公铁联运提供了有利条件；邢台机场与沙午铁路、规划石邢邯铁路沙河站紧密毗邻，未来也将具备发展旅客、货物空铁联运的基础。

（3） 产业优势

推动综合运输行业发展应建立在政府引导、企业主导的总体框架下，极大依赖于市场的主体作用。从供给来看，邢台市是全省唯一一个拥有 2 个 5A 级物流企业的城市。其中，宝信物流入选国家农村物流服务品牌，先后获评全国先进物流企业、全国优秀物流园区，物流现代化水平较高；好望角物流承建运营了省级交通运输公共信息平台、网络货运运行监测平台，具备一定物流信息化基础。河北机场管理集团在石家庄正定机场开展的“空铁通”“空巴通”等创新联运模式在全国处于发展前列，为邢台机场发展联程运输提供了有利条件。邢台市雄厚的先进装备制造产业基础，将为探索多式联运装备研发制造提供有力支持。从需求来看，邢台市以钢铁、煤盐化工、新型建材、装备制造、新能源等产业为支柱，其原材料及产成品对于公铁联运、陆空联运的需求旺盛，对于时效性、运输成本、运输品质的要求更加多元化。可以说，和省内其他城市相比，邢台在运营主体、装备研发、需求规模等方面，均具有发展联程运输与多式联运的先发优势。

3 形势需求

3.1 发展形势

3.1.1 加快推进交通强国建设，要求推动综合交通运输融合发展

建设交通强国是以习近平总书记为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来做出的重大战略决策，突出强调各种运输方式融合发展，到 2035 年基本形成现代化综合交通体系，实现旅客联程运输便捷顺畅、货物多式联运高效经济。自改革开放以来，邢台市交通运输实现了从“瓶颈制约”到“总体缓解”，再到“基本适应”的阶段式发展历程，具备了构建现代化综合交通体系的基础条件。“十四五”时期是贯彻落实党的十九大提出的交通强国战略的关键时期，邢台市应切实转变发展思路，发挥公、铁、航三种运输方式齐备优势推进综合交通运输融合发展，在综合交通运输通道建设、综合交通枢纽建设、提升综合运输服务水平、推进交通与产业融合发展等方面加强探索，为保障社会主义现代化强国建设、人民享有美好交通服务提供支撑。

3.1.2 构建新发展格局，要求提高综合运输服务质量和效率

加快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，是适应我国经济发展阶段变化的主动选择，是应对错综复杂的国际环境变化的战略举措，也是发挥我国超大规模经济体优势的内在要求。交通运输是国民经济的基础性、先导性、战略性新兴产业和重要服务性行业，在构建新发展格局中应发挥支撑

保障和先行作用，努力成为现代产业体系发展的坚实支撑，成为促进内外经济循环发展的重要纽带。未来，邢台市应以提高综合运输服务质量和效率作为加入融入新发展格局的重要抓手，立足国内、国际两个维度，完善综合交通网络、扩大循环规模，构建现代物流体系、提高循环效率，推进更高水平对外开放、保障循环顺畅。应立足京津冀地区巨大的内需潜力，强化与京津冀城市群协同发展，快速连通全国主要城市群和经济增长极，补足交通基础设施短板、优化至重点地区的运输组织模式、提升综合运输服务水平，加快融入国内大循环；要打通陆海双向国际运输通道，大力发展中欧、中亚班列和公铁海联运，加快建设保税物流设施，为融入国际循环提供支撑。

3.1.3 建设中高端制造业集聚城市，要求提升综合货运服务水平

“十四五”期，邢台市着眼抢占产业制高点、提升核心竞争力、增强发展协调性，以高端化、智能化、绿色化为方向，加快传统制造业转型升级，深入开展质量提升行动，积极构建“一心四带两区”，即“中心城区城市经济十四条先进制造产业带+西部生态旅游休闲区、中东部特色农业产业区”的产业空间布局，努力形成以中高端制造业为主导的现代产业体系，努力建成中高端制造业集聚城市。优化提升先进装备制造、健康食品、新材料产业，发展壮大新能源、新能源汽车产业，着力培育电子信息、生物医药产业，做优做强童车/电动车、羊绒、轴承、玻璃、应急装备等县域特色产业。产业扩能提质与转型升级对邢台市综合货

物运输体系也提出了更高的要求。一是应着眼制造业物流需求，围绕建设区域性物流中心城市，大力提升物流服务广度和深度，逐步构建形成立足邢台、对接京津、辐射晋冀鲁豫、面向国内国际的现代物流服务体系。二是应着眼邢台产业新旧动能交替的阶段特征，为不同产业类型提供多元化货运物流服务。既要依托京广、京九等干线铁路，邯黄、邢和铁路等货运通道，满足大型装备、煤炭、钢铁、建材等大宗货物的货运需求，积极调整运输结构、大力发展公铁（海）联运；也要依托灵活的公路运输和航空货运，满足童车、羊绒、光伏等高附加值特色产业以及生活物资的货运需求，积极发展陆空联运、甩挂运输。三是应发挥各种运输方式的比较优势和组合效率，提高物流服务质量和效益，进一步降低物流成本。

3.1.4 强化中部核心引领，要求强化中心城市综合交通枢纽地位

“十四五”期，邢台将重塑“西美中强东兴”区域发展格局，围绕建设“实力强、竞争力强、辐射力强”的中部新高地，实施中心城市成长计划，提高中心城市竞争力、影响力、辨识度、知名度。明确提出要加快中央商务区、交通枢纽、科技中心等重大工程建设，努力建成融合高端功能、集聚高端产业、汇集高端要素的城市“成长坐标”。未来，邢台市应充分发挥中心城区公路、铁路、民航多种运输方式齐备优势，按照“零距离换乘、无缝化衔接”要求，高水平建设综合客运枢纽，全面提升综合交通运输效率；建设旅客联程运输设施，完善各区县至中心城市客运枢纽

客运线路，优化运输组织模式，提升客运服务效率和服务品质，进一步促进人员要素向中心城市合理流动、高效聚集。

3.1.5 建设生态清丽魅力邢台，要求综合运输行业绿色低碳发展

党中央提出碳达峰、碳中和重大决策部署，中央财经委第9次会议也明确要求“交通领域要加快形成绿色低碳的运输方式”“鼓励绿色出行”，为交通运输绿色低碳发展提供了方向指引。“十四五”期，邢台市深入贯彻习近平生态文明思想，牢固树立绿水青山就是金山银山的发展理念，以改善生态环境质量为核心，加快生产生活方式绿色转型，提出建设生态清丽的魅力邢台的发展目标。交通运输是碳排放的重要领域之一，持续优化调整邢台市运输结构，是推动交通运输领域做好碳达峰、碳中和相关工作的重要抓手。为此，货运方面应加快推进大宗货物和中长距离运输“公转铁”“公转水”，大力发展多式联运，推进城市绿色货运配送，推动公路货运集约高效发展；客运方面应进一步提高铁路客运占比，优化城市客运、城乡客运的多元化服务模式，提高绿色出行比例，加快新能源、清洁能源车辆推广应用，积极引导传统公路客运转型升级。

3.2 需求特征

3.2.1 客运需求特征

（1） 现状客流特征

从总量来看，近年来邢台市 GDP 保持平稳较快增长，常住

人口年增长率逐步放缓，城镇化率稳步提升，GDP、常住人口与城镇化率的增长带来了出行总量的提升。但随着居民人均可支配收入的提高，小汽车保有量持续攀升，出行需求日趋快速化、机动化，全市营业性客运量逐年下降。尤其在 2013 至 2014 年，在小汽车销售额经历了连续两年 26% 左右的高速增长后，全市营业性客运量加速下滑，2013 至 2018 年年均下降 11.4%。

分方式来看，随着高铁的快速发展，公路客运量占比呈逐年下降趋势，由 2007 年的 96.11% 下降到 2018 年的 77.45%，如下表所示。但以其灵活性和广覆盖性，公路客运仍是邢台市旅客运输的主要方式，尤其在毗邻城市和铁路网尚未覆盖的区域，公路运输仍占绝对主导地位。铁路客运量占比显著增长，由 2007 年的 3.89% 增加到 2018 年的 22.55%，成为旅客中长距离出行的主要方式，但受限于邢台市铁路网络建设仍不均衡，铁路客运总体占比仍然较低。

表3—1 2007 年、2018 年邢台市分方式营业性客运量对比

年份	客运量（万人）			分担率（%）		
	公路	铁路	民航	公路	铁路	民航
2007 年	5881	238.1	0	96.11	3.89	0
2018 年	2023	589.06	0	77.45	22.55	0

（2） 未来特征研判

“十四五”期，邢台市人口将持续增加，经济保持平稳较快发展，城市布局更加均衡，城镇化进程加快，预计全市 GDP、居

民人均可支配收入均保持每年 7%左右的增速⁸，中心城市占全市经济比重达到 45%左右，常住人口城镇化率达到 65%以上。在上述因素推动下，邢台市居民出行总量将持续增长，尤其是医疗保健、教育、休闲度假等消费性客运需求将快速增长，私人机动化交通需求持续上升。同时，受公路客运行业整体发展趋势影响，全市营业性客运量将保持缓慢减少态势，占出行总量的比重也将进一步降低。随着京雄商高铁、邢台机场的建成使用，邢台市客运需求结构也将发生较大变化，对时间价值要求高的旅客群体将更加青睐高铁、民航等便捷、快速舒适的运输方式，预计铁路、民航客运量占比将进一步提升，公路客运量占比将持续下降。

3.2.2 货运需求特征

（1） 现状货流特征

2018 年，全市营业性货运总量为 25066 万吨，较 2017 年增长约 8.7%，略高于全国同期货运量增速 7.2%。依托邢台市紧密衔接省会石家庄、北京天津两市，西联煤都山西、东接沿海港口的公路运输网络，公路运输成为邢台市主要货运方式。同时，近年来随着邢台市运输结构调整、公路货运转型升级等相关政策持续推进，电力、焦化等行业大宗原材料公路运输比例持续减少，公路货运增速将逐渐放缓；铁路专用线建设加快推进，煤炭、钢铁、矿建等适合铁路运输的大宗货物逐步由公路运输转向铁路运输。因此，铁路货运量占比稳步提升，占比由 2017 年的 4.8%上

⁸ 数据来源：《2021 年邢台市政府工作报告》（2021 年 2 月 24 日）

升至 2019 年的 6.1%。

（2） 未来特征研判

经济发展、工业化和城镇化进程的推进是促进货物运输需求增长的主要因素。从货运总量来看，邢台市位于多条物流通道交汇处，是西北地区煤炭等能源向东出海的重要货运枢纽，在河北省、京津冀城市群货运保障等方面具有重要的区位优势，加之城镇化进程和工业化进程持续推进，邢台市货运总量仍将增长。但随着经济增长方式向更高质量转变，货运需求快速增长的时代将结束，随之而来的将是相对平稳的增长速度。从运输结构来看，虽然产业结构加快调整，但传统大宗货物的中长距离运输需求仍将存在。随着运输结构调整的深入实施，铁路运能将逐步释放，铁路专用线布局将进一步优化，铁路货运量和占比将持续增长，铁路将在干线运输中发挥越来越重要的作用。同时，考虑到邢台市健康食品、新材料、新能源、电子信息、生物医药以及电商快递等产业发展，高附加值和轻型化产品运量将增加，小批量、多批次、高价值货运需求将更加旺盛，也将催生一定的冷链运输、航空运输、灵活的公路运输需求。

3.3 需求预测

3.3.1 客运需求预测

（1） 客运总量与结构预测

分别采用对数曲线预测法和增长率法，结合邢台市历年客运

量数据、当前形势和未来发展趋势，对邢台市营业性客运量进行预测（具体预测过程见附件），即**2025年邢台市营业性客运量约为1721万人，2018~2025年间年均下降约5.79%**⁹。公路、铁路、民航的客运结构将由**2018年的77.4:22.6:0**调整为**53.2:44.2:2.6**。其中，铁路客运量将达到802万人，年均增长4.5%，占比44.2%；公路客运量继续下降，将达到964万人，年均下降10%左右，占比53.2%；民航客运量将达到45万人，2022~2025年均增长19.4%，占比2.6%。

表3—2 邢台市营业性客运量预测结果

预测方法	预测值（万人）				
	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
对数曲线模型	2133	2012	1902	1800	1706
增长率法	2135	2018	1917	1823	1735
推荐值	2134	2015	1909	1812	1721

表3—3 邢台市不同客运方式占比预测结果

年份	客运量（万人）			分担率		
	公路	铁路	航空	公路	铁路	航空
2018	2023	589.06	0	77.4%	22.6%	0%
2025	964	802	45	53.2%	44.2%	2.6%

（2） 主要客流去向

结合邢台市对外出行现状与国内主要城市群发展态势，统筹考虑京雄商高铁、邢台机场航线开通后对邢台市对外客流去向的影响，对未来邢台市对外出行分布情况进行预测，预测结果如下

⁹ 主要下降原因仍是公路客运班线的持续萎缩。

图、表所示。

表3—4 邢台市去往主要城市群客流占比与排名预测

城市群名称	现状 占比	现状 排名	占比增加 或减少	预计 占比	预计 排名
京津冀城市群	70.94%	1	↗	73.13%	1
山东半岛城市群	12.68%	2	↗	13.68%	2
晋中城市群	4.64%	3	↘	3.14%	3
中原城市群	3.47%	4	↘	1.97%	5
长三角城市群	2.42%	5	↗	2.82%	4
长江中游城市群	1.10%	6	↘	0.85%	6
关中平原城市群	1.09%	7	↘	0.84%	7
江淮城市群	0.55%	8	↘	0.35%	11
成渝城市群	0.50%	9	↗	0.60%	8
呼包鄂榆城市群	0.46%	10	↗	0.46%	10
粤港澳大湾区	0.45%	11	↗	0.55%	9
辽中南城市群	0.34%	12	↗	0.34%	12
哈长城市群	0.25%	13	↗	0.25%	13
兰西城市群	0.17%	14	↘	0.12%	16
滇中城市群	0.16%	15	↗	0.18%	14
海峡西岸城市群	0.16%	16	↗	0.17%	15
北部湾城市群	0.10%	17	↘	0.02%	20
宁夏沿黄城市群	0.09%	18	↗	0.10%	17
黔中城市群	0.08%	19	↗	0.09%	18
海南自贸港	0.04%	20	↗	0.05%	19
合计	99.7%	—	—	99.7%	—



图3—35 邢台市去往主要城市群客流预测示意图

邢台→京津冀城市群、山东半岛城市群（客流占比增长、排名不变）。随着京津冀一体化战略持续深化，尤其在京雄商高铁与邢台机场通往冀西北、沿海片区的省内支线航空开通后，将进一步强化邢台市与京津冀地区的联系强度，以北京、天津、石家庄、雄安新区为主的城市对邢台市客流的吸引力将进一步增强，预计邢台市去往京津冀城市群的客流占比将超过 73%，保持排名第 1。京雄商高铁建成后，邢台去往山东聊城、济宁、菏泽等城市的高铁出行需求将被极大满足，预计占比客流占比将达到 13.68%，保持排名第 2。

邢台→长三角城市群、成渝城市群、粤港澳大湾区（客流占比增长、排名提升）。这三大城市群是全国最主要的经济增长极，

在“十四五”期的经济吸引能力将持续增强。在邢台机场去往上海、杭州、成都、重庆、广州、深圳等城市的航线开通后，邢台市与上述城市群尤其是长三角城市群的联系强度将显著增长，客流占比及排名将有较大提升，分别排名第 4、第 8、第 9，较目前排名提升 1~2 位。

邢台→呼包鄂榆城市群、辽中南城市群、哈长城市群（客流占比有所增长、排名不变）。邢台机场开通至呼和浩特、大连、哈尔滨等城市航线后，将带动至呼包鄂榆城市群、辽中南城市群、哈长城市群的旅客出行，但受限于城市群经济发展潜力、客流基数等因素，去往三地的客流占比排名没有变化，仍然排名第 10、第 12、第 13。

邢台→滇中城市群、海峡西岸城市群、宁夏沿黄城市群、黔中城市群、海南自贸港（客流占比有所增长、排名提升）。这几大城市群是全国主要旅游城市所在地，未来邢台机场开通至昆明、海口、贵阳、银川、厦门等城市的航线后，将进一步带动旅游出行需求，邢台市与上述城市群的联系强度将有所增长，客流占比及部分排名将有所提升，较目前排名均提升 1 位，分别排名第 14~第 15、第 17~第 19。

邢台→晋中城市群、中原城市群、长江中游城市群、关中平原城市群（客流占比减少、排名持平）。邢台市通往上述城市群主要通过铁路通道，“十四五”期相关交通通道没有增加，但上述城市与邢台市距离较近、客流基数大、既有高铁较为便捷且城

市群发展态势良好，预计未来仍是邢台旅客主要的出行地，客流占比分别排名第 3、第 5、第 6、第 7，较目前排名基本持平或略有下降。

邢台→江淮城市群、兰西城市群、北部湾城市群（客流占比减少、排名下降）。“十四五”期，邢台市通往上述城市群的交通通道没有明显改善，尤其是去往北部湾和江淮城市群的客流占比与排名有较大幅度的降低，较目前排名下降约 2~3 位，分别排名第 11、第 16、第 20。

3.3.2 货运需求预测

（1） 货运总量与结构预测

分别采用回归分析法和增长率法，结合邢台市历年货运量与货运结构数据、未来运输结构调整趋势，对邢台市货运量及运输结构进行综合预测（具体预测过程见附件），即：**2025 年邢台市货运总量约为 4.36 亿吨，2018~2025 年期间年均增速约为 8.2%。**货运结构持续优化，公路货运量为 **40215 万吨**，年均增速为 **7.8%**，占比 **92.15%**；铁路货运量为 **3428 万吨**，年均增长率为 **14.4%**，占比 **7.85%**。

表3—5 2025 年邢台市货运量预测结果（万吨）

预测方法	货运总量	公路货运量	铁路货运量
回归分析法	—	41462	—
增长率法	42396	38968	3428
推荐值	43643	40215	3428

表3—6 邢台市不同货运方式占比预测结果

年份	公路货运量占比	铁路货运量占比
2018	94.7%	5.3%
2025	92.15%	7.85%

（2） 主要货流预测

“十四五”期，邢台市加快构建“3+2+2+N”现代产业体系，先进装备制造、健康食品、新材料产业、煤炭钢铁产业、建材产业等将带动新的货运需求。位于邢台经济开发区和宁晋县的单晶硅等新能源产品公路运输需求将稳步提升，并将引发一定航空货运需求；随着邢东开发区和宁晋县的冶金装备、智能输电装备等优势产业稳定发展，对于公路运输和铁路运输都有较高的需求；随着去产能政策持续推进，传统建材、钢铁产业产能逐年减少、产量趋于平稳，沙河市和内丘县的玻璃、水泥企业对于公路货运仍将保持一定需求，威县、信都区的钢铁企业对于公路和铁路都将保持一定运力需求。

4 总体思路

4.1 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，全面落实习近平总书记对河北工作、对交通运输工作重要指示批示和党中央、国务院决策部署，坚持稳中求进工作总基调，按照立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局的要求，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，创新运输组织模式，优化调整运输结构，加快形成“2+2+3”综合运输发展格局，即建设综合运输通道与综合交通枢纽两大设施体系，构建以联程运输为特色、多式联运为主体两大服务体系，培育综合运输企业、提高智慧服务水平、优化行业发展环境，更好满足人民群众美好出行需求，打造东出西联、沟通南北的京津冀东南门户综合交通枢纽城市，服务建设中高端制造业集聚城市，深度融入双循环新发展格局，为开创新时代建设经济强市、美丽邢台新局面提供有力支撑。

4.2 发展战略

4.2.1 坚持“大交通”视野，加速融入新发展格局

抓住邢台市公铁航齐备、直通港口的综合交通优势，加强各种运输方式之间的一体化衔接，积极为公铁联运、陆空联运、公

铁海联运发展创造条件，打造东出西联、沟通南北的重要综合交通枢纽，加快融入双循环新发展格局。依托京广京九国家干线铁路、规划城际铁路与邢台机场发展公铁联运、陆空联运，加快融入国内大循环，在高效融入京津冀城市群的基础上，进一步强化晋冀鲁豫协调联动，增强与长三角、粤港澳、成渝、长江中游等经济发达地区的联系强度；依托邢和铁路、邯黄铁路与津冀港口发展公铁海联运，打通宁陕晋冀鲁东向出海、西联内陆重要通道，融入“一带一路”国际海运大循环；积极发展中欧班列公铁联运，融入欧亚大陆桥国际陆路大循环。

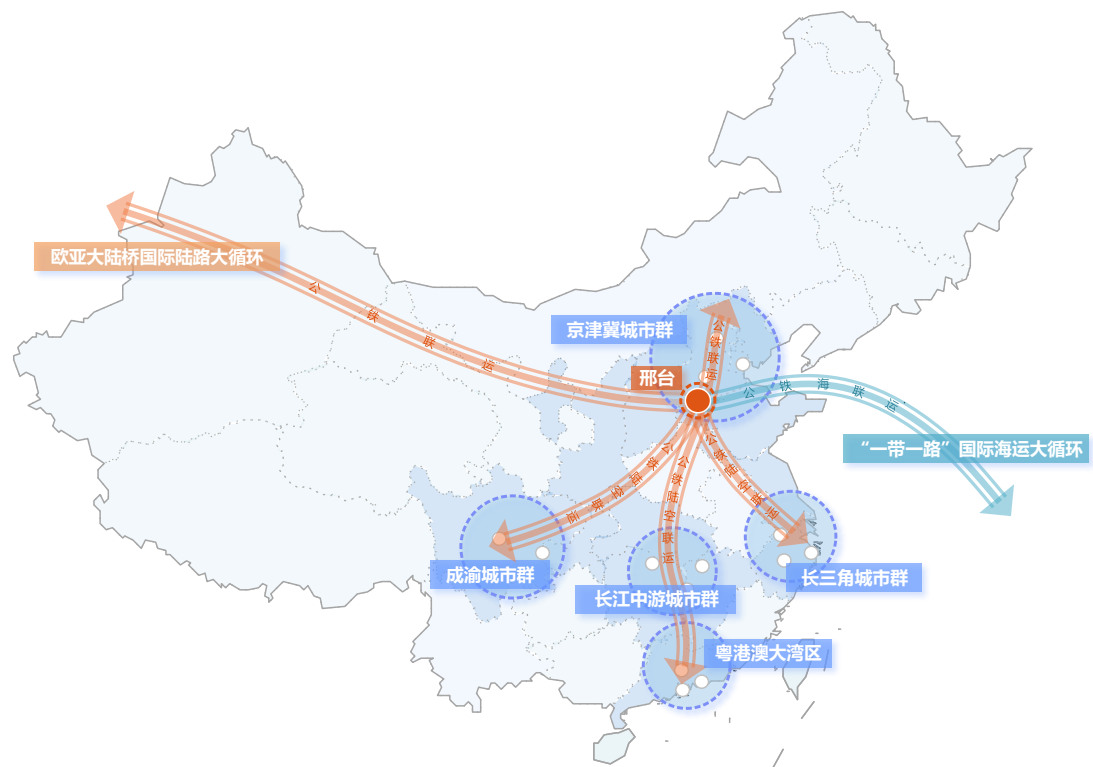


图4-1 邢台市多式联运总体格局

4.2.2 坚持需求导向，为城市 and 产业发展提供先行保障

一是围绕“西美中强东兴”城市发展格局，针对区县居民出

行痛点，通过建立城市公交、城乡公交、定制客运与旅客联程运输相结合的客运组织模式，为区县旅客到城区、出邢台提供更加便捷、舒适的运输服务，以人员的聚集促进各类要素资源向中心城市聚集，为做大做强中心城市提供交通保障。**二是**服务建设中高端制造业集聚城市、打造京津中高端制造业转移承接地的发展目标，按照“筑巢引凤，交通先行”理念，构建与传统制造业转型发展、“3+2”新兴产业创新发展相适应的综合货运体系。以多式联运为抓手，为原材料、产成品提供集约高效、灵活多元、通达国内国际的运输保障，进一步吸引京津先进制造产业转移。

4.2.3 坚持软硬兼施，运输服务提升与基础设施建设并重

围绕综合运输服务品质不高、效率不快、结构不优、管理不全、创新不足的发展短板，抓住未来 10 年运输服务高质量发展“窗口期”，按照“网络互补、通道集约、节点一体”理念，夯实基础设施建设，创新综合运输服务模式，打造适应多中心化城市形态、老工业基地转型城市的综合运输“邢台方案”。转变“重建轻运”思维，主动加强对综合运输服务工作的重视程度、支持力度、政策保障，做好行业引导、市场培育与超前谋划，以培育试点示范提高市场主体参与的积极性，带动行业健康发展。

4.2.4 坚持新发展理念，优化存量与扩大增量并举

转变粗放型发展方式，将新发展理念贯穿综合运输发展全过程，优化存量资源配置，扩大优质增量供给，实现综合运输更高

质量、更有效率、更加公平、更可持续发展。对于既有的公路客运站、铁路货站、物流园区、铁路专用线等存量设施资源，通过调整布局、优化功能，进一步提高资源利用的效率和效益。对于增量设施需求，优先考虑补足干线运输通道、综合客运枢纽、多式联运物流园区、铁路专用线、保税物流设施等短板，对标国内一流水平推动高标准、高质量建设。

4.2.5 坚持深化改革，推动服务模式和管理方式全面创新

一是推动服务模式创新。在运输组织优化、新业态新模式推广、信息化数字化应用、装备设施研发等领域，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，转变政府职能，激发市场活力，释放企业创新潜能。二是推动管理方式创新。积极协调和引导相关行业主管部门、建设主体、运营主体，形成上下联动、左右协同的发展合力。推动综合交通运输体制机制改革，协调解决各种运输方式条块分割的发展困境，探索形成具有邢台特色的综合运输现代治理模式和治理路径。

4.3 发展目标

4.3.1 总体目标

到 2025 年，基本建立以高铁、民航为主体，道路客运为补充的大容量、高效率、高品质城际出行体系，以公铁联运、陆空联运、公铁海联运为主体，公路货运为补充的全链条、一体化长距离货运物流体系，运输结构进一步优化，综合运输治理能力显

著提升，综合运输服务品质和效率位居全省前列，加快建设京津冀东南门户综合交通枢纽城市。

——**综合运输网络更加通达。**外联全球、内通全国、立体综合的综合运输通道更加完善，加快建成贯穿南北、通达东西的“四纵一横”铁路网¹⁰，搭建连通省内、辐射全国的航空网，建设全域畅达的高速公路网，优化畅通便捷的普通干线网。加快形成“123 出行交通圈”，中心城区与石家庄现代化都市圈 1 小时通达，与京津冀城市群主要城市 2 小时通达¹¹，与全国主要城市 3 小时通达。加快形成“123 货运物流圈”，京津冀、山东半岛城市群核心城市 1 天送达，中原城市群、晋中城市群核心城市 2 天送达，其他城市群核心城市 3 天送达。新建及迁建大宗货物运输量 150 万吨以上的大型工矿企业及物流园区，实现铁路专用线全覆盖。

——**综合枢纽体系更加完善。**统筹公路、铁路、民航三种运输方式，基本建成“4+N”综合客运枢纽体系，清河西综合客运枢纽全面建成，邢台机场、邢台东站城乡客运设施更加完善，中心城区公路客运站功能布局更加优化。基本建成“1+4+4+N”综合货运枢纽体系，邢台公铁空联运物流港启动建设，公路物流园现代化规模化发展初见成效。建成德龙钢铁、邢台钢铁、沙河玻璃园、中钢邢机铁路专用线，具有铁路专用线的大型企业大宗货

¹⁰ “四纵”为京广铁路、京广高铁、京九铁路、京雄商高铁；“一横”为邢和-邯黄铁路。

¹¹ 邢台至北京 1h、天津 2h、石家庄 0.5h、邯郸 15min、保定 1h、新区 1h、秦皇岛 1.5h/飞机、唐山 3h、承德 1.5h/飞机、张家口 1.5h/飞机、廊坊 4h/公路、衡水 1.5h。

物采用铁路、封闭管廊、新能源车辆等绿色运输的比例达到 95% 以上。

——旅客联程运输体系基本建立。全面开展“空巴通”、“公铁通”服务，区县居民乘飞机、坐高铁出行更加便捷、舒适。力争建成 3 个异地候机楼、3 个高铁无轨站，区县覆盖比例分别超过 20%和 15%，旅客联程运输服务区县覆盖率超过 20%。

——货物多式联运体系加快发展。中欧（中亚）班列累计开行量超过 50 列，综合重箱率达到 95%以上¹²。高水平建成邢台内陆港，基础设施与服务水平显著提升，“邢台—沿海港口—欧美/非洲/亚洲”集装箱海铁联运班列累计开行 50 列。煤炭、矿石、焦炭等大宗货物采用铁路、封闭管廊、新能源车辆等绿色运输方式的比例达到 95%以上。具备条件的货运枢纽（物流园区）多式联运换装 1 小时完成率达到 85%¹³。铁路货运量占营业性货运量比重超过 7%。培育形成 1~2 家多式联运经营人，集装箱多式联运电子化统一单证应用率 100%，全部接入全国多式联运公共信息系统。

——综合运输现代治理水平显著提升。跨方式、跨部门的“大交通”综合管理机制基本建立，邢台市综合交通委员会常态化运行。客货运枢纽建设、多式联运发展、运输结构调整等重点工作的政策支持力度进一步加大。新业态新模式行业监管更加健全。

到 2035 年，各种运输方式一体化融合发展水平显著提高，

¹² 据统计，2020 年全国中欧班列综合重箱率达到 96.5%。

¹³ 目前全国多式联运换装 1 小时完成率约为 87.5%。

旅客联程运输便捷顺畅，货物多式联运高效经济，基本实现综合交通治理体系和治理能力现代化，基本形成安全便捷、优质高效、绿色智能、保障有力的现代运输服务体系，全面建成京津冀东南门户综合交通枢纽城市。

4.3.2 具体目标

从网络通达、便捷顺畅、高效经济、开放互联四方面，提出邢台市“十四五”综合运输发展具体指标，如下表所示。

表4—7 邢台市“十四五”综合运输发展指标

指标名称			2020 年	2025 年
网络通达	1	与石家庄现代化都市圈 1 小时、京津冀城市群主要城市 2 小时、全国主要城市 3 小时客运通达率	100% 91% 20%	100% 100% 60%
	2	与京津冀、山东半岛城市群核心城市 1 天，中原城市群、晋中城市群核心城市 2 天，其他城市群核心城市 3 天快递通达时效	90%	100%
便捷顺畅	3	综合客运枢纽数量	0	1 个
	4	旅客联程运输区县覆盖率	0	20%
高效经济	5	多式联运货运枢纽数量	0	1 个
	6	主要货运枢纽多式联运换装 1 小时完成率	—	85%
	7	铁路货运量占营业性货运量比重	5.3%	7%
	9	新建及迁建大宗货物运输量 150 万吨以上的大型工矿企业及物流园区铁路专用线覆盖率	83.3%	100%
	10	具有铁路专用线的大型企业大宗货物采用	63.1%	95%

指标名称			2020 年	2025 年
开 放 互 联		铁路、封闭管廊、新能源车辆等绿色运输的比例		
	11	煤炭、矿石、焦炭等大宗货物采用铁路、封闭管廊、新能源车辆等绿色运输方式的比例	—	80%
	12	中欧（中亚）班列累计开行量、综合重箱率	—	50 列 95%
	13	集装箱海铁联运班列累计开行量	—	50 列

5 运输组织模式

以邢台市既有和“十四五”基本建成的公路、铁路交通设施为基础，全面谋划基于旅客联程运输与货物多式联运的邢台市客、货综合运输组织新模式，构建分方式“枢纽+链条+方向”的客运组织格局和分货类“枢纽+链条+方向”的货运组织格局。

5.1 客运组织模式

5.1.1 便捷化：高铁无轨站、定制客运、城乡/城市公交相结合的高铁客运组织模式

虽然高铁票价相对较高、频次相对固定，但以其运量大、效率高、通达性强的特点，已经成为居民出行的首选交通方式，适用于对时间敏感度较高、价格敏感度较低、追求更高品质出行服务的旅客群体。考虑到高铁出行应面向全市域旅客提供更加便捷的服务，而“十四五”期末邢台市仅建有邢台东站、清河西站两个高铁站，因此应构建高铁无轨站、定制客运班线、城乡/城市公交与高铁站相结合的便捷化客运组织模式，即：在高铁出行需求十分旺盛、但距离较远的区县建设高铁无轨站，提供购票、取票、候车等服务，由合作客运公司提供至高铁站的一站直达接驳服务；在高铁出行需求较旺盛、但距离相对较远的区县，充分利用城乡公交、定制客运班线，提供至高铁站的快速接驳服务；在距离较近的区县，灵活利用城市公交提供至高铁站的公共交通服务。依托邢台东站、清河西站两大高铁客运枢纽建立客运组织链条如下。

(1)京津冀城市群←^{向北}邢台东站+京广高铁^{向南}→中原城市群
/长江中游城市群/粤港澳大湾区

该链条出行需求旺盛，尤其是邢台与北京、石家庄、邯郸、保定、衡水、郑州、新乡、安阳等城市间的客运需求旺盛。为满足旅客出行的便捷性、高效性、舒适性，在平乡县、宁晋县、内丘县、沙河市等区县建设高铁无轨站，提供一站直达的接驳服务；在巨鹿县、隆尧县、威县、广宗县等地区，优化完善至邢台东站的城乡公交线路，或开通至邢台东站的定制客运班线，提供快速接驳服务；在襄都区、南和区、任泽区、信都区等地，优化城市公交线网与组织模式，提供至邢台东站的大站快车服务。京广高铁客运组织模式如下图所示。



图5—2 京广高铁客运组织模式

(2)京津冀城市群←^{向北}清河西站+京雄商高铁^{向南}→山东半岛
城市群/中原城市群/江淮城市群/长江中游城市群

该链条出行需求较为旺盛,尤其是与北京、雄安新区、沧州、衡水、聊城、濮阳等城市间的客运需求旺盛。为满足该出行链条的便捷性、高效性、舒适性,考虑到清河西站距离中心城区及北部区县较远,建议在襄都区、南宫市、威县、宁晋县建设高铁无轨站,提供一站直达的接驳服务;在其他区县及清河县内优化完善至清河西站的城市、城乡公交线路,因地制宜开通至清河西站的定制客运班线,提供快速接驳服务。京雄商高铁客运组织模式如下图所示。

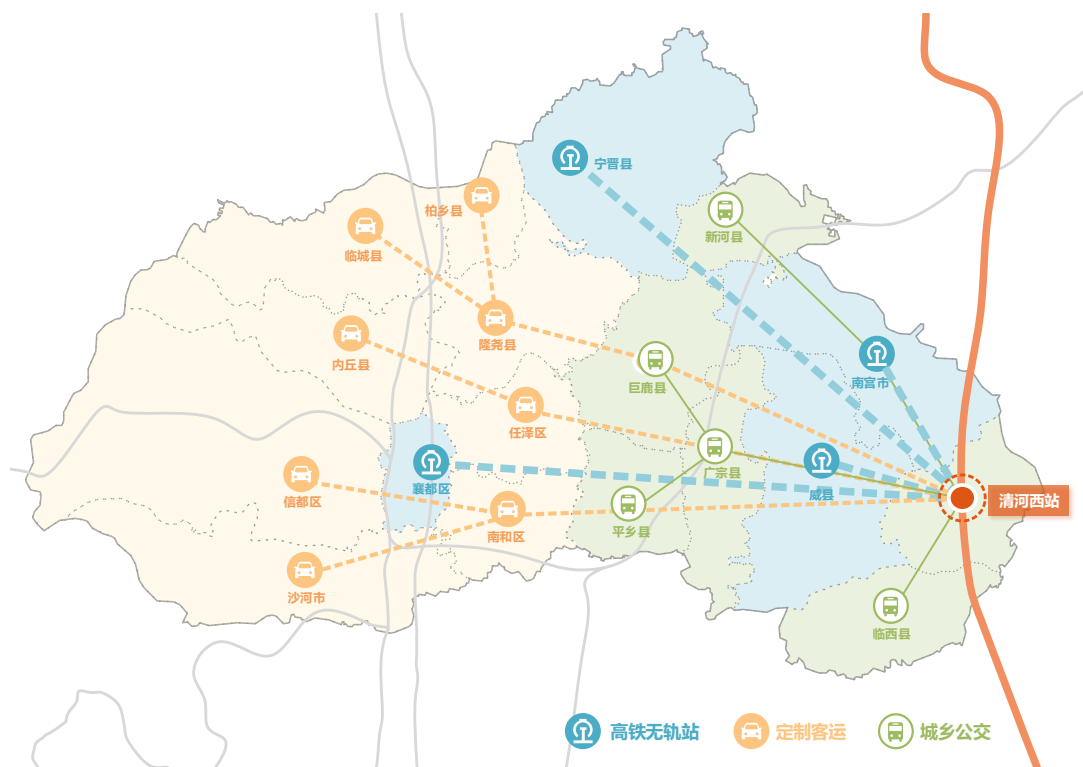


图5—3 京雄商高铁客运组织模式

5.1.2 普惠化：定制客运、城乡/城市公交相结合的普速铁路客运组织模式

相对于高铁，普速铁路票价较低、沿途停靠站点多、旅行时间长，适用于对时间敏感度较低、价格敏感度较高、对品质出行服务要求不高的旅客群体，具有更强的公共服务属性。因此应构建定制客运班线、城乡/城市公交与普铁站相结合的普惠化客运组织模式，即：在普铁出行需求旺盛、但距离相对较远的区县开通定制客运班线，提供至铁路站的一站直连接驳服务；在距离较近的区县，灵活利用城市公交、城乡公交提供至铁路站的大站快车服务。由于临城站、沙河市站列车车次较少，通达城市有限，因此仅对邢台站、清河城站做组织模式分析，分别建立客运组织链条如下。

（1）京津冀城市群^{←向北}邢台站+京广铁路^{向南}→中原城市群/长江中游城市群/粤港澳大湾区

作为京广高铁的重要补充，该链条出行需求较为旺盛，尤其是邢台与北京、石家庄、邯郸、天津等城市间的客运需求。为满足该出行链条的便捷性、普惠性，在襄都区、信都区、沙河市、南和区、任泽区、内丘县、隆尧县等地区，优化完善各区县至邢台站的城市、城乡公交线路，提供至邢台站的大站快车服务；开通威县、平乡县、巨鹿县、南宫市等地区至邢台站的定制客运班线，提供低成本、便捷快速的接驳服务。京广铁路客运组织模式如下图所示。

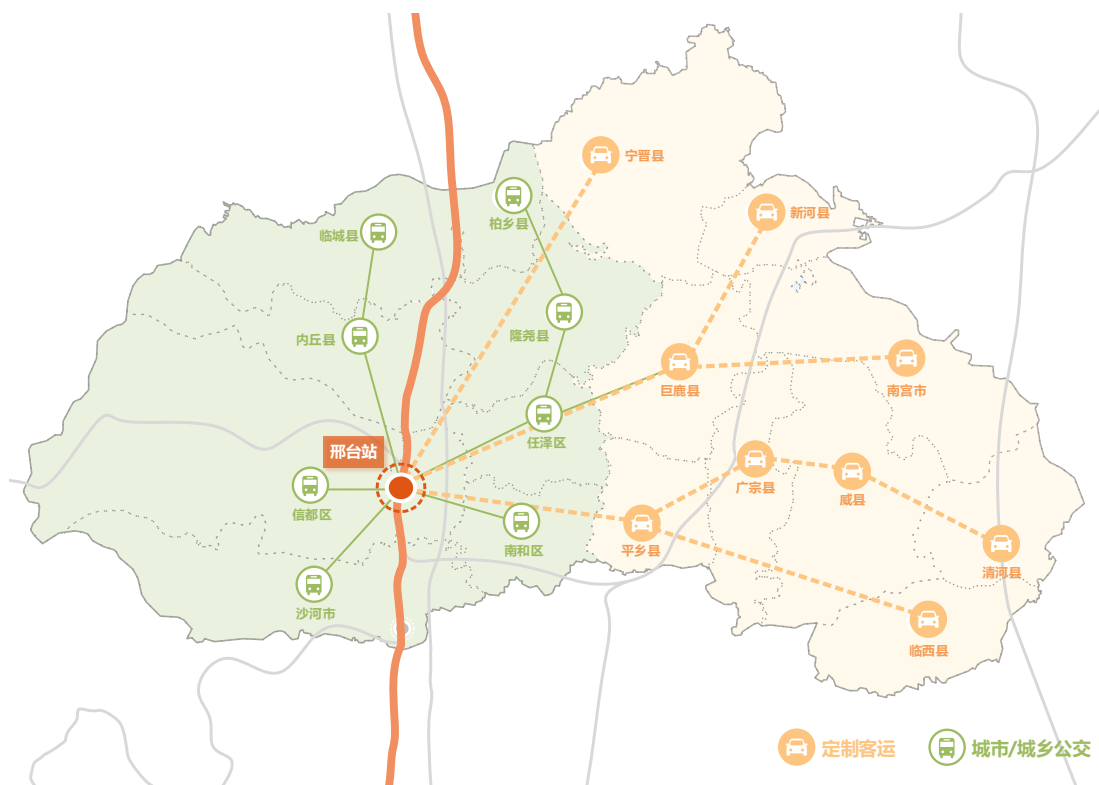


图5-4 京广铁路客运组织模式

(2)京津冀城市群^{←向北}清河城站+京九铁路^{向南}→山东半岛城市群/中原城市群/江淮城市群/长江中游城市群/粤港澳大湾区

清河城站列车班次较少，该链条出行需求一般，主要服务邢台市东部的部分区县，尤其在京雄商高铁建成后，绝大部分客流将吸引至高铁中去。为满足该出行链条的便捷性、普惠性，应注重在清河县内及威县、南宮市、临西县、广宗县等周边地区，优化至清河城站的城市公交、城乡公交线网，提供大站快车服务。京九铁路客运组织模式如下图所示。

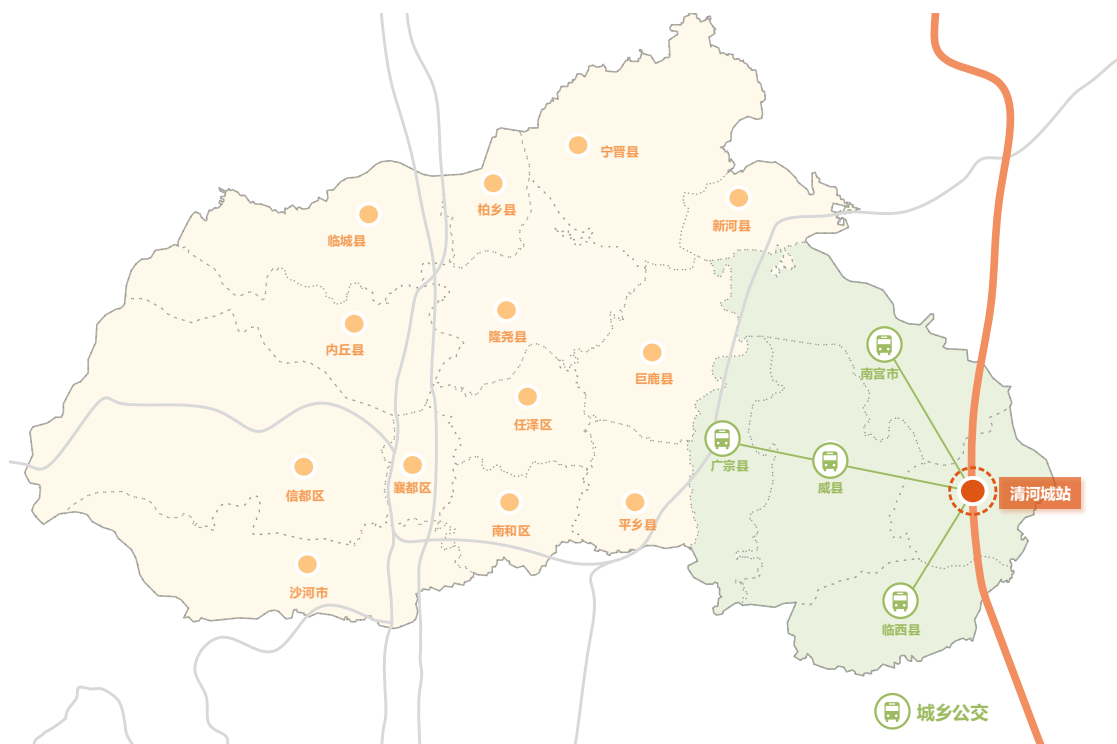


图5—5 京九铁路客运组织模式

5.1.3 品质化：异地候机楼、定制客运班线、城乡/城市公交+机场大巴相结合的民航客运组织模式

民航受市场供需、季节性影响较大，与高铁相比一般票价较高，但能够为长途出行旅客提供更加快捷、舒适的出行体验。根据国内外发展经验，在高铁出行3小时以内的市场上，高铁占有大于50%的市场份额，并且列车间隔越短、高铁的市场份额越大；反之在高铁出行3小时以上的市场上，高铁市场份额将小于50%，并且列车间隔越长、高铁的市场份额越小。即900公里（按高铁平均时速300公里计算）是高铁与航空市场份额优势的临界间隔。邢台至上海、杭州、成都、广州等地高铁出行时间均在3小时以上，航线开通后预计将吸引部分长距离高铁出行客流，适用于时间敏感度高、价格敏感度低、追求高品质出行服务的旅客群体。

考虑机场与市区距离与运营成本，在客流培育期仅提供机场大巴服务，暂不设置城乡/城市公交站点。为满足邢台市各县旅客的长距离出行需求，应构建异地候机楼、定制客运班线、“城乡/城市公交+机场大巴”相结合的品质化客运组织模式，实现中心城区 1 小时覆盖、全市域 2 小时覆盖，即：在民航出行需求十分旺盛、但距离较远的区县建设异地候机楼，如襄都区、南宫市、宁晋县、清河县、隆尧县、威县等区县，提供购票、取票、候机、安检、行李托运等服务，由合作客运公司提供至邢台机场的一站直达接驳服务；在民航出行需求较旺盛、但距离相对较远的区县，充分利用定制客运班线、“城乡公交+机场大巴”，提供至邢台机场的接驳服务；在距离较近的襄都区、任泽区、信都区、沙河市、南和区等区县，灵活利用“城市公交+机场大巴”提供至邢台机场的公共交通服务。邢台机场客运组织模式如下图所示。

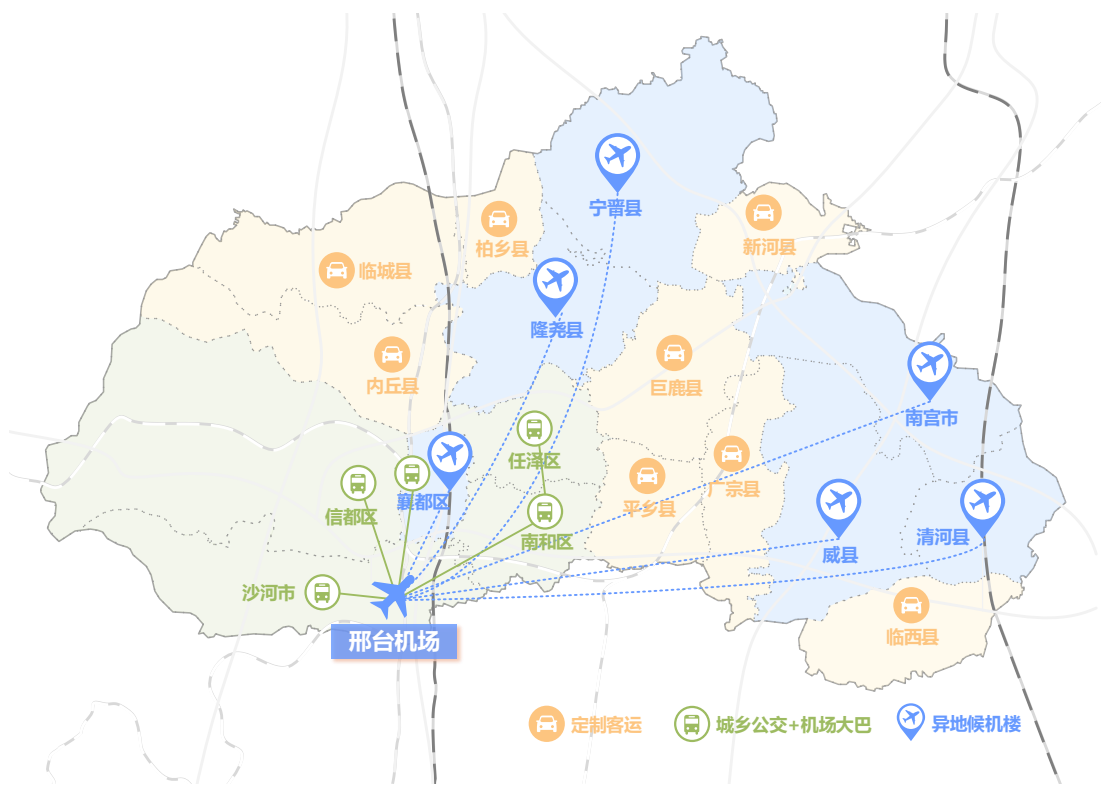


图5—6 邢台机场客运组织模式

5.1.4 多样化：定制客运班线、城乡/城市公交相结合的公路客运组织模式

受高铁开行的影响，邢台市公路客运班线已经从 800km 逐步缩短至 400km 以内。未来随着私家车的普及、高铁和机场的建设，公路客运将持续萎缩，但客运量下降速度逐步放缓。邢台市公路客运将集中在两大方向，一是作为京津冀轨道交通的重要补充，发往以北京、天津、石家庄、保定为主的京津冀城市群，二是承担邢台市东西向客运通道功能，发往以济南、德州、太原、大同为主的山东半岛城市群和晋中城市群。但随着“十四五”期京雄商高铁与郑济高铁聊城段建成运营，邢台东部区县乘坐高铁去往京津的便捷性将大大增强，邢台至济南、德州等城市的部分

客流也将选择高铁出行，预计邢台至京津冀城市群、山东半岛城市群的班线客流将进一步减少。

考虑到相对于高铁和民航，公路客运票价更低、停靠站点更加灵活、旅行时间更长，适用于对时间敏感度最低、价格敏感度高、对品质出行服务要求一般的旅客群体，具有较强的公共服务属性。结合公路客运企业经营实际与旅客出行需求，应构建定制客运班线、城乡/城市公交与公路客运站相结合的灵活多样化客运组织模式，即：在公路客运站周边 500m 内城市公交站点全覆盖，确保各区县居民往返所在地公路客运站的通达性；在区县公路客运站开通至邢台中心汽车站、新建邢台客运站、邢台东汽车站的城乡公交线路或定制客运线路，鼓励提供一站直达或大站快车接驳服务；满足旅客在公路客运站之间的换乘需求，在邢台中心汽车站、新建邢台客运站、邢台东汽车站之间提供免费的接驳服务。

5.1.5 高效化：“高铁站+机场”相结合的空铁中转客运组织模式

该模式主要依托高铁、民航两种快速运输方式，通过在高铁站与机场之间建立高效换乘系统，进一步扩大机场的客流吸引范围。由于“十四五”邢台市仅建成京广高铁、京雄商高铁两条高铁线路，且京雄商高铁设站于清河县，距离沙河机场较远，该模式近期主要服务邢台东站与邢台机场间的中转需求。考虑到京广高铁沿线的石家庄、邯郸二市均建有机场，而邯郸机场与邢台机场具有较强的航线时刻互补性，空铁中转旅客将集中在邯郸市。

受限于高铁站与机场的距离仍然较远，总体来说采用该模式的旅客较少，未来随着邢台市高铁、城际铁路网络的不断完善，沙河市有望设石邢邯城际高铁站，空铁中转服务范围将有所扩大。该模式需要在高铁站与机场之间建立高效的中转换乘系统，由机场集团与客运企业合作，视客流需求情况，提供低价或免费的高铁站至机场的大巴、定制客运等接驳服务。

5.2 货运组织模式

结合邢台市产业发展现状与“3+2+2”主导产业规划，以传统煤炭钢铁产业、建材产业、装备制造产业、新能源产业四个原材料、产成品具有多式联运需求的主要产业为对象，综合利用公路、铁路、民航三种运输方式，统筹多式联运物流园、企业铁路专用线、铁路货站、机场货站等设施，谋划基于公铁联运、公铁海联运、陆空联运的邢台市综合货运组织模式，构建“枢纽+链条+方向”总体格局，推动形成宜公则公、宜铁则铁、宜水则水的货运结构。

5.2.1 传统产业：以公铁（海）联运为主体、公路运输为补充的组织模式

随着邢台市产业结构升级与去产能、调结构、治污染要求，未来钢铁、火电、煤炭、采矿等传统产业对于煤炭、矿石、钢铁的运输需求将持续降低。但该类产业对大宗物资运输需求仍然较大，应构建以公铁（海）联运为主、公路运输为补充的组织模式。

**(1) 煤炭、矿石运输链：邢台矿区→铁路专用线/铁路货站
→京广/京九/邯黄/沙午/邢和铁路→京津冀/山西/山东等地**

未来邢台市部分资源枯竭矿区将逐步关停，煤炭、铁矿石持续减产，仅少量煤矿、铁矿将继续维持部分产能。煤炭、焦炭方面，本地原煤发往外市的比重将进一步缩小，外地原煤运至邢台的比重将提高。预计邢台本地原煤 60%将通过京广铁路运往邯郸、安阳、定州等市，其余将服务于邢台本地大型钢铁企业与电厂，少部分通过邯黄、邯长、胶济等铁路运往山西、山东等城市；本地焦炭主要经京广、邯黄等铁路运往秦皇岛港；外市发往邢台的原煤主要由邯郸市经京广铁路、山西长治/孝义/介休经邯黄-邯长铁路等，运至本市钢铁企业与电厂，原煤外市内运的占比超过 80%。此外，邢和铁路建成后，大量山西煤炭将经邢和-邯黄铁路运至沧州黄骅港，为晋煤东运开辟另一条出海通道。矿石方面，邢台本地绝大部分矿石将通过京广铁路运往邯郸、安阳，70%以上的矿石由青岛港经胶济、邯济、邯黄铁路运至邢台，约 15%的矿石由天津港经京沪、邯黄铁路运至邢台。

运输组织模式方面，煤炭、矿石通过公路运输污染大、城市干扰大，是最适于铁路运输的大宗物资之一，因此应加快推动煤炭、矿石公铁联运。考虑到既有矿区新建铁路专用线难度大、造价高、运输距离短，因此建议在已建铁路专用线的矿区提高铁路运输比例，不具备专用线建设条件的矿区采用新能源或清洁能源运输车辆经公路短驳运至周边大型铁路货站，鼓励建设矿区直达

大型钢厂或电厂的封闭管廊。沙河电厂、南河电厂、中煤旭阳、国泰发电等对煤炭需求较大、已建铁路专用线的企业,采用铁路、封闭管廊、新能源车辆等绿色运输的比例应达到 95%以上。煤炭、矿石运输组织模式如下图所示。

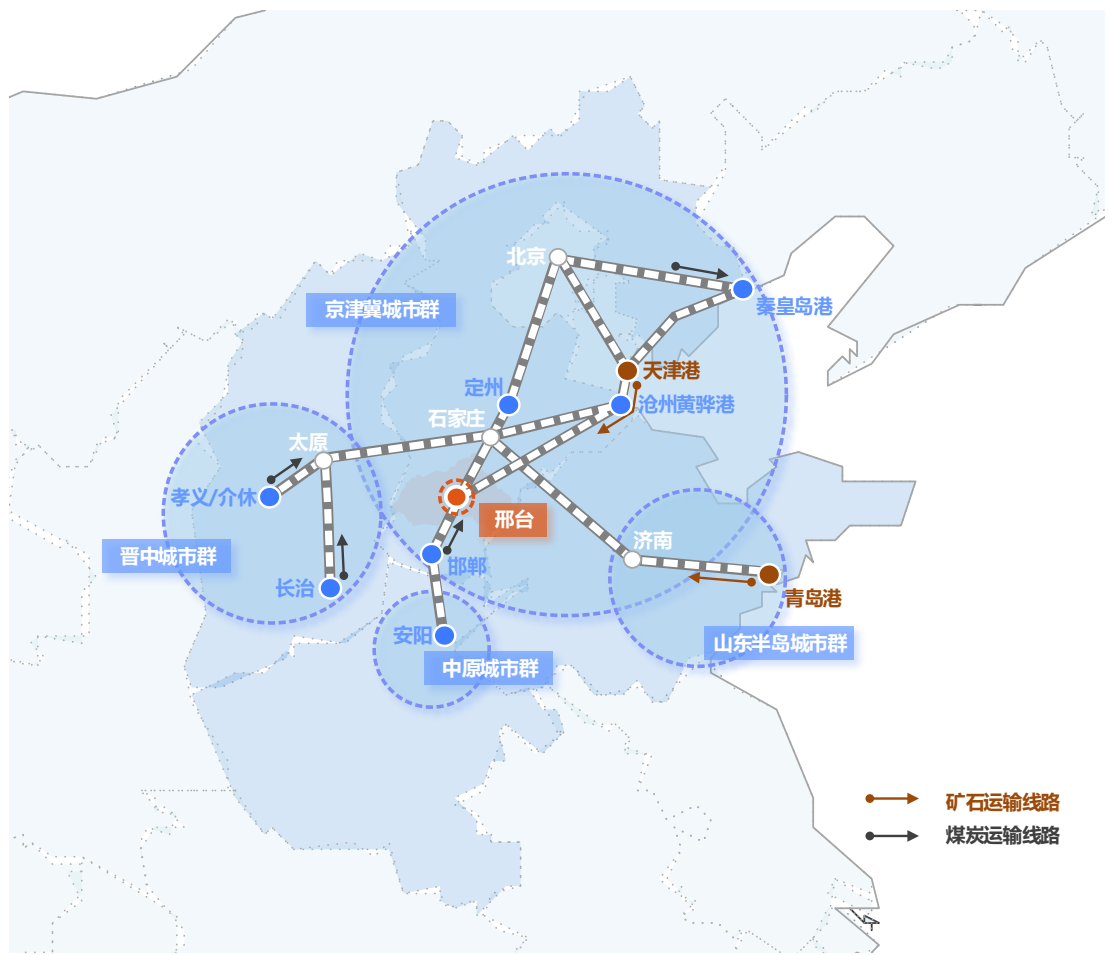


图5—7 煤炭、矿石运输组织模式

(2) 钢铁运输链：钢铁企业→铁路专用线→京九/京广/邯黄铁路、黄骅港→京津冀/长三角/粤港澳/成渝地区等

未来邢台市钢铁产量将进一步降低，2025 年全市钢铁产能将控制在 500 万吨左右，主要生产企业为搬迁至威县的邢台钢铁和信都区的德龙钢铁。对钢铁需求较大的地区包括京津冀、长三角、粤港澳、成渝地区等。运输组织模式方面，应进一步加大钢

铁“公转铁”力度，推动钢铁公铁联运，依托企业铁路专用线、京广/京九铁路、铁路货站，提高铁路运输比例。结合钢企退市入园契机，在新建及迁建大宗货物运输量 150 万吨以上的钢铁企业，同步规划建设铁路专用线。德龙钢铁加快建设铁路专用线并接入邢和铁路白马河站；迁建邢台钢铁近期依托铁路广宗站，远期考虑建设铁路专用线接入规划衡潢铁路威县站。积极推动钢铁运输“公转水”，充分发挥邯黄铁路直通黄骅港的优势，向东打通公铁海运输通道，服务长三角、粤港澳等沿海地区钢铁需求。钢铁运输组织模式如下图所示。

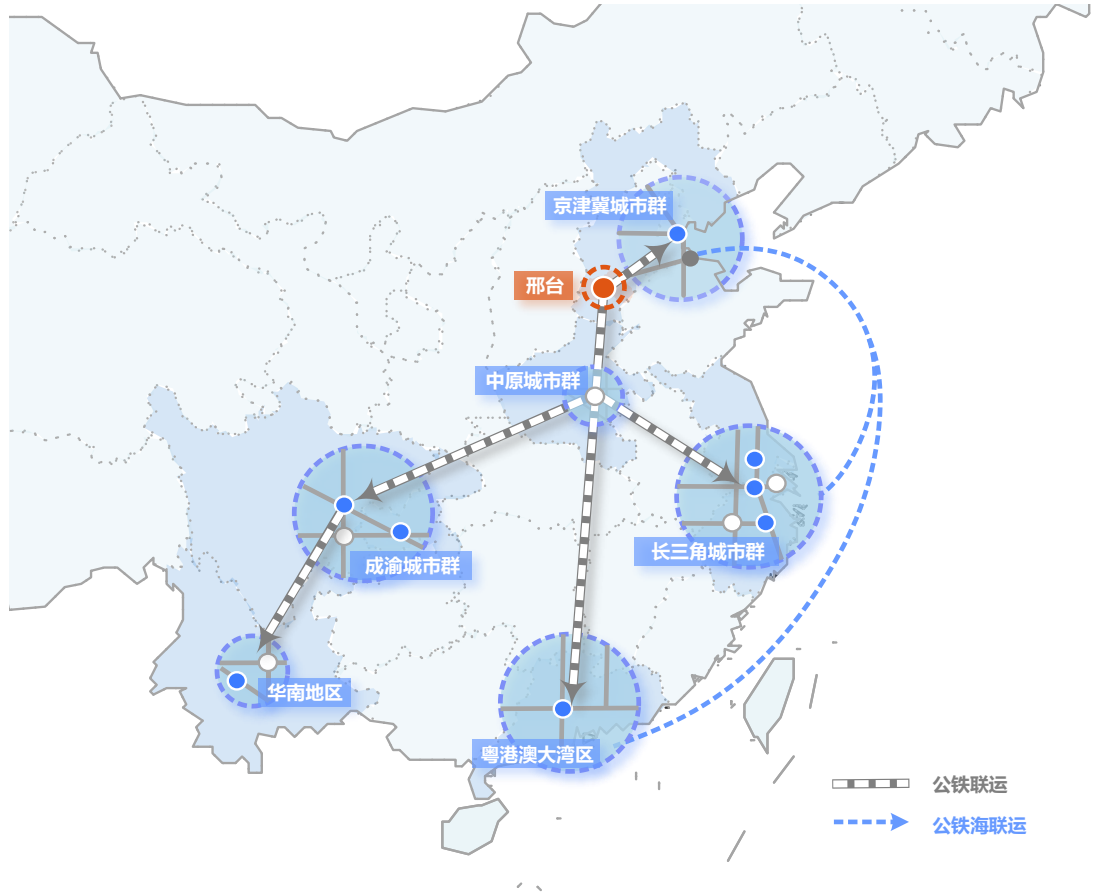


图5-8 钢铁运输组织模式

5.2.2 建材产业：中长途运输以公铁（海）联运为主、短途运输以公路为主的组织模式

平板玻璃、水泥作为邢台市建材产业的主要产品，未来将逐渐缩减产能，但该类产业对大宗物资运输需求仍然较大，应构建以中长途运输以公铁（海）联运为主、短途运输以公路为主的组织模式。

（1）平板玻璃运输链：沙河玻璃园区→铁路专用线/公铁空联运物流港→沙午/邯黄/京广铁路→粤港澳/长三角/京津冀等地

未来邢台市平板玻璃产能将进一步降低，到 2025 年全市玻璃产能控制在 1.5 亿重量箱左右，主要玻璃生产企业均聚集在沙河市经济技术开发区。对玻璃需求较大的地区包括粤港澳、京津冀、长三角以及山东、河南等地。运输组织方面，应综合考虑企业建设意愿、土地性质等因素，推动玻璃公铁联运：一是可由邯黄铁路邢台南站引出铁路专用线，直达沙河玻璃园区，实现公铁无缝衔接；二是建议尽快启动邢台机场临空经济区公铁空联运物流港建设，在沙午铁路增设机场货站，自玻璃园区由公路短驳至机场货站后经沙午铁路、邯黄沙午联络线汇入全国铁路网。玻璃“公转铁”后，通过京广铁路可发往京津冀、山东半岛、中原等地区，通过邯黄铁路、黄骅港经海运可发往粤港澳、长三角等沿海地区，进一步打通玻璃公铁海联运通道。平板玻璃运输组织模式如下图所示。

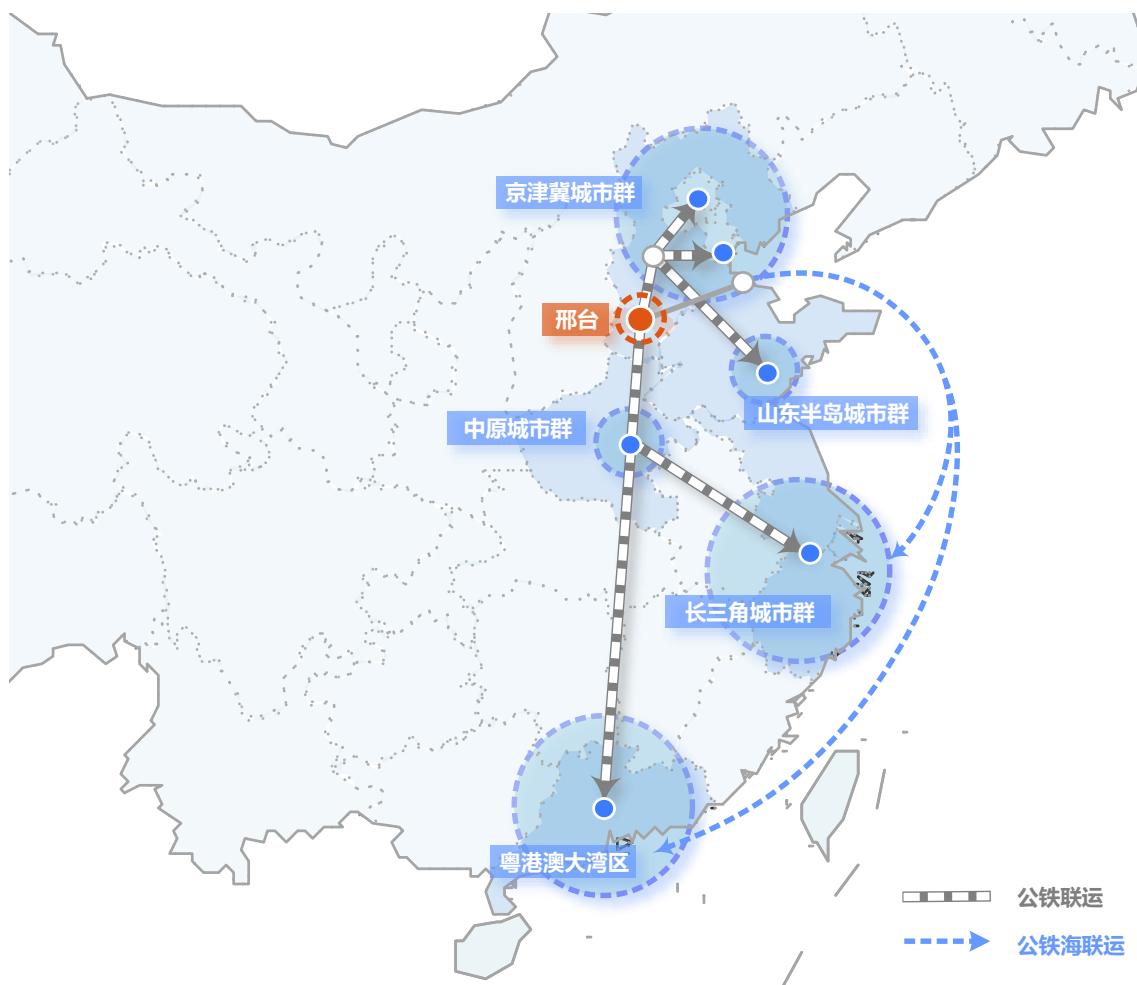


图5—9 平板玻璃运输组织模式

(2) 水泥运输链：水泥生产企业→铁路货站→京广/胶济铁路→山东半岛/京津冀/湖北等地

未来邢台市水泥产能将进一步降低，到 2025 年全市水泥产能控制在 989 万吨左右。主要水泥生产企业包括位于内丘县的中联水泥、临城县的金隅集团等，对水泥需求较大的地区包括山东半岛、京津冀、湖北、山西、甘肃等地。由于既有水泥企业尚无一家接入铁路专用线，考虑新建或改造难度较大，鼓励具备条件的水泥企业由公路短驳至周边铁路货站实现公铁联运，内丘县中联水泥积极利用铁路内邱站，临城县金隅集团积极利用铁路隆尧

县站、临城站，经京广、胶济铁路服务山东半岛东部、京津冀北部、湖北、甘肃等地需求，减少水泥长距离公路运输比例。水泥运输组织模式如下图所示。



图5—10 水泥运输组织模式

5.2.3 装备制造产业：原材料以公铁联运为主，产成品长途运输以公铁（海）联运为主、中短途以公路为主的组织模式

未来邢台市将做大做强冶金装备、智能输电装备等优势产业，加快构建门类齐全、功能完整的高端装备制造产业新体系，打造国内先进的影响力的先进装备制造产业基地。该类产业销售网络遍及全国且具有一定出口需求，应构建原材料以公铁联运为主，产成品长途运输以公铁（海）联运为主、中短途运输以公路为主的组织模式。

（1）冶金装备制造企业→铁路专用线→京广/邯黄铁路、黄骅港、中欧班列→长三角/长江中游/冀中南、欧洲/南美/亚非等地

邢台市冶金装备制造企业以中钢邢机为龙头，企业积极响应“退市进园”要求，正在搬迁至邢台市经济开发区东吕高速以北¹⁴。新园区规划占地 1930 亩，将建成全球领先的轧辊研发生产、高端特种锻造锻件生产、全国焦炉维保“三大中心”。中钢邢机对于生铁、废钢、铁合金、有色金属等原材料需求较大，轧辊产能将超过 30 万吨。产品服务宝钢、武钢、马钢、邯钢、包钢、鞍钢等全国各大钢铁企业，对长三角地区、长江中游城市群、江淮城市群、冀中南、辽中南及内蒙等地区的运输需求旺盛。此外，面向欧洲、南美、亚非等境外地区也具有国际物流需求，年出口额达 1 亿美元。运输组织方面，铁路小康庄站距离新园区仅 4.5 公里，是京广铁路、邯黄铁路、邢和铁路的交汇点，铁路运输条件十分优越。建议视实际产能情况，由小康庄站引出铁路专用线直达新园区，将轧辊、整套冶金装备等产品通过京广铁路汇入国家铁路网、运往全国主要地区，通过邯黄铁路、黄骅港经海运运往非洲、南美地区，通过中欧/中亚班列运往亚洲、欧洲地区。同时，鼓励新园区在服务企业自身原材料与产成品运输需求的基础上，面向社会开放物流设施资源，将园区打造成为以先进装备为特色的多式联运枢纽。冶金装备运输组织模式如下图所示。

¹⁴ 中钢邢机搬迁地址位于邢汾高速以北、襄都路以东、长安路以西、北俎街以南。



图5—11 冶金装备运输组织模式

(2) 电线电缆制造企业→铁路货站→京广/京九/邯黄铁路-黄骅港、中欧班列→京津冀/山东半岛/晋中地区、北美/欧洲/东南亚等地

邢台市电线电缆生产企业主要分布在宁晋县小河庄电缆产业园，是全国三大电线电缆生产基地之一，以明达、津东、超达等骨干企业为主。该产业对于金属材料的需求较大，对京津冀、山东半岛、晋中等地区的运输需求旺盛。此外，对北美、欧洲、东南亚、非洲、澳洲等国际市场出口量较大，仅明达电缆一家企业年出口量达到 1000 多标箱。运输组织方面，宁晋县缺少铁路资源，距离电缆产业园最近的邯黄铁路新河站也需 25 公里，公铁联运条件一般。建议推动邯黄铁路宁晋支线建设，满足电线电缆产品国内中长距离运输和境外出口运输需求，依托中欧班列、

邯黄铁路—黄骅港运往境外地区，同时满足迅速增长的盐化工产品运输需求。电线电缆运输组织模式如下图所示。

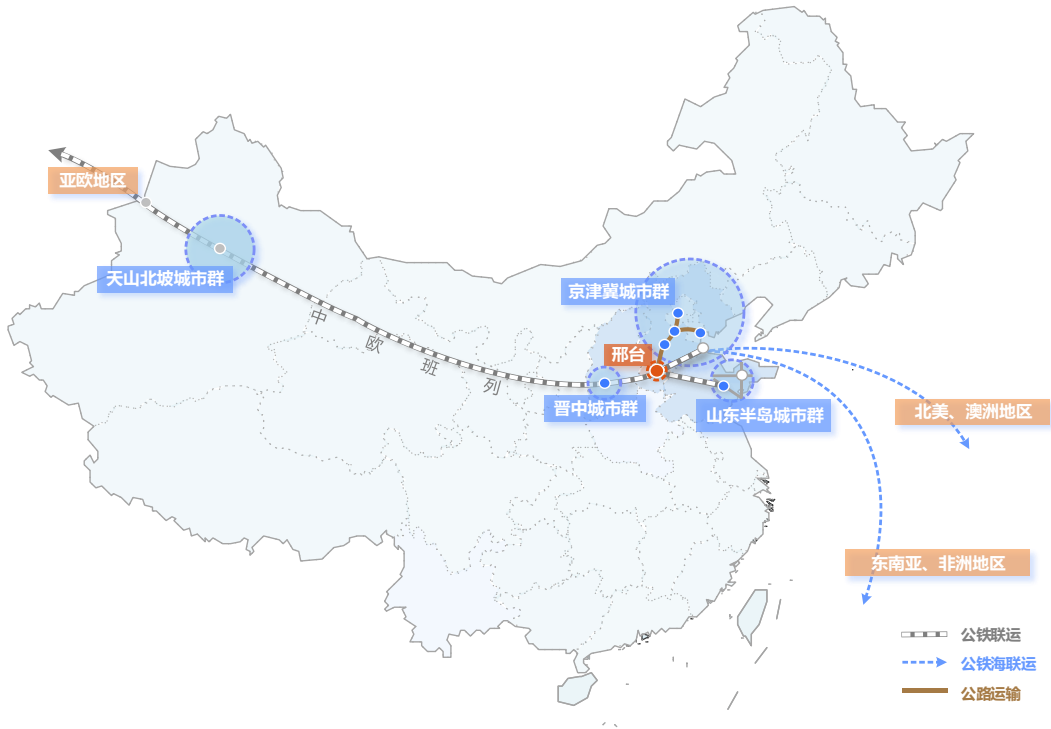


图5-12 电线电缆运输组织模式

5.2.4 新能源产业：以公路运输、陆空联运为主，公铁（海）联运为补充的组织模式

➤ 新能源企业→邢台机场/邯黄铁路/中欧班列→内蒙古/安徽/长三角、欧洲/美洲/亚非等地

邢台市新能源产业的产品以单晶硅产品、太阳能电池板为主，主要生产企业为位于邢台经济开发区和宁晋县的晶澳太阳能公司。随着“碳达峰”带动新能源产业新一轮发展，预计未来年产量将保持稳步增长，单晶硅产量达到 2~3 万吨以上，太阳能电池板达到 500 万千瓦以上。产品主要运往内蒙、安徽、长三角、宁夏、青海，以及印度、日韩、美国、巴西、欧洲等地区。运输组

织方面，单晶硅、太阳能电池板产品体积小、重量较轻、附加值高，建议构建以公路运输、陆空联运为主，公铁联运、公铁海联运为补充的组织模式。运往临近省份可采用公路运输；运往国内、国际的长距离运输建议采用陆空联运，依托邢台机场货站或公铁空联运物流港，利用客机腹舱或定期航空货运航班；部分对时效性要求相对较低的产品，也可采用中欧班列运往欧洲、亚洲，或通过公铁海联运，经邯黄铁路-黄骅港出海至日韩、亚非、美澳等国家。新能源产品运输组织模式如下图所示。

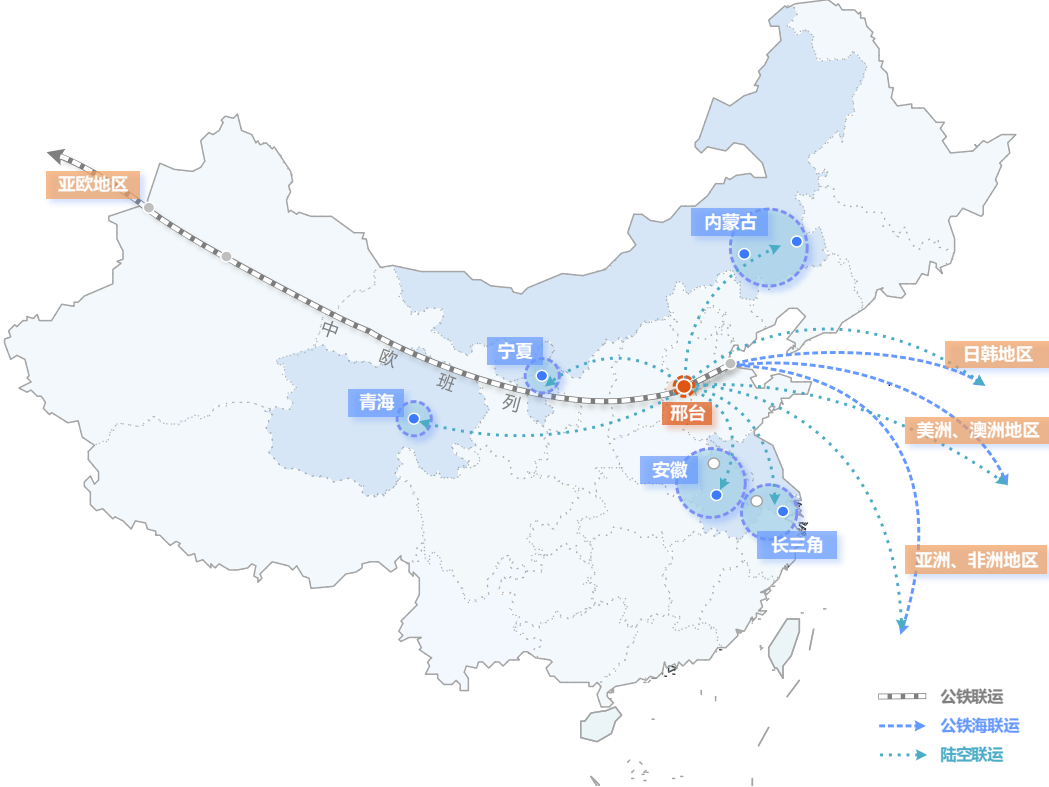


图5—13 新能源产品运输组织模式

6 重点任务

6.1 加快建设大容量、高效率的综合运输网络体系

加快建设以铁路为主干，公路、航空为补充的综合运输通道，推动建设贯穿南北、通达东西的铁路运输通道，搭建连通省内、面向全国航空运输通道，完善市县直达、区县直连的公路运输通道，打造东出西联、沟通南北的重要综合交通枢纽城市。高效融入京津冀城市群，进一步融入石家庄都市圈，强化与晋中、山东半岛和中原地区的协调联动，快速连通长江中游、长三角、成渝和粤港澳等国内核心城市群，实现3小时基本覆盖全国主要城市群。邢台市综合运输通道快速可达圈如下图所示。

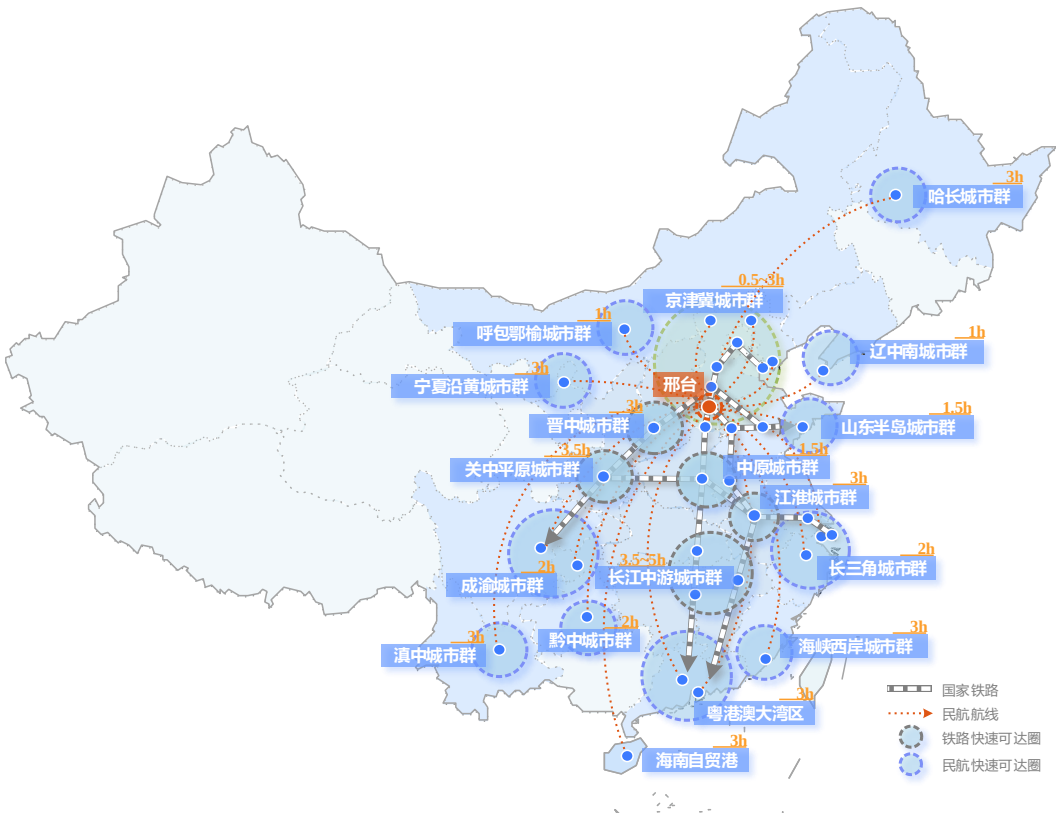


图6—1 邢台市综合运输通道快速可达圈

6.1.1 建设贯穿南北、通达东西的铁路运输通道

客运通道方面，加快推动京雄商高铁邢台段建设，积极融入国家综合立体交通网京津冀—粤港澳主轴，快速连接京津冀城市群、山东半岛城市群、中原城市群、长江中游城市群、粤港澳大湾区等国家级城市群，弥补邢台市东部区县的高铁客运短板。加快推进南北向石邢邯城际铁路，东西向邢济城际、邢衡城际、邢介城际四条铁路的前期研究工作，更好满足邢台直通京津冀城市群旺盛的客运需求，弥补邢台连通山西、山东的铁路通道空白，为旅客提供更加便捷、快速的出行方式。

货运通道方面，加速完成邢和铁路建设，满足邢台及邯黄铁路沿线地区用煤需求，提高邢台市与晋中城市群之间的大宗物资东西向运输能力，同时为国家晋煤东运开辟新的货运通道。加快推进沙午铁路（北线）电气化改造与复线工程，推动增设邢台机场货运站，为建设邢台公铁空联运物流港提供基础。进一步推进煤炭、焦炭、矿石、钢材、玻璃等物资公铁联运，加快沙河玻璃园区铁路专用线、德龙钢铁专用线、邢钢搬迁铁路专用线建设，积极谋划中钢邢机铁路专用线。到 2025 年，新建及迁建大宗货物运输量 150 万吨以上的大型工矿企业及物流园区，原则上同步规划建设铁路专用线或管道等。

“十四五”期，邢台市重点铁路运输通道（专用线）建设项目及推进建议如下表所示。

表6—8 重点铁路运输通道（专用线）建设项目及推进建议

项目名称			承担作用	推进建议
客 运 通 道	1	京雄商高铁邢台段	融入国家综合立体交通网、快速连接国家级城市群的重要支撑，弥补东部区县高铁空白	加快推进，尽早建成
	2	石邢邯城际	高效融入京津冀交通圈、主动融入石家庄都市圈、实现与邯郸协同发展的重要依托	加快前期工作，尽早建成
	3	邢衡城际	加强邢台与衡水直达联系，满足快速出行需求	加快前期工作，尽早开工
	4	邢济城际 邢介城际	弥补连通山西、山东的铁路通道空白，加强与晋中、山东半岛城市群互联互通，强化晋冀鲁三省协调联动	加快前期工作，尽早开工
货 运 通 道	1	邢和铁路	满足沿线用煤需求，提高与晋中城市群大宗物资东西向运输能力，开辟国家晋煤东运新通道	加快建设，尽早完工
	2	沙午铁路改造	提高铁路运能，同时为建设邢台公铁空联运物流港提供基础	加快推动，尽早开工
	3	德龙钢铁专用线	满足企业大宗原材料及产成品多式联运需求，优化调整运输结构	加快建设，尽早建成
	4	沙河玻璃专用线		加快前期研究，尽早建设
	5	邢钢专用线		
	6	中钢邢机专用线		积极谋划

6.1.2 搭建连通省内、面向全国的航空运输网络

以服务邢台地区经济发展、满足旅客出行需求为目标，以提升邢台对外客货运输的便捷性、通达性为主线，积极引进运力，完善航线网络，培育航空市场，满足邢台及邯郸北部地区商务、旅游、探亲、物流等客货运输需求。**机场建设方面**，加快建成邢台机场一期改扩建工程、机场进场路与皇裕线改线等配套道路工程，确保 2021 年底完成设备安装调试并达到竣工验收条件，推动尽早完成机场验收并开通试运行。适时启动机场二期改扩建工程，进一步增设停机位、扩大航站楼面积、提升飞行设施质量，达到 4D 机场标准。完善平乡通用机场设施，推进威县机场建设，开发拓展通用航空服务功能，同时为距离中心城区较远的区县短途飞行提供条件。

航线培育方面，邢台机场重点布局 300 公里以上航线，重点构建国内经济热点城市航线网，加快连通省内航线网，积极开辟港澳台及境外地区航线，拓展货运航线，与高铁形成错位发展格局。省外重点布局至长三角、粤港澳、成渝、东北、海南等地航线，近期开通至上海、杭州、广州、海口、成都、昆明、深圳航线。随着前期航线市场的稳定发展，逐步扩大航线覆盖范围，加密既有航班频次，并考虑布局青岛、南京、重庆、沈阳、哈尔滨、三亚、呼和浩特等城市航线。在航点具有一定市场基础、两地出行需求较大的城市，采用点对点航线的直飞模式；在航点市场基础良好、整体航线有较大市场需求的城市，采用“千万级航点+

邢台+千万级航点”的航线模式，在满足邢台机场航线网络布局的同时支撑新开航线运营。省内重点布局至冀西北生态涵养区、沿海率先发展区两大片区航线，开通至张家口、承德、秦皇岛、唐山的省内串飞或经停航线，搭建“2+1”两个省内支线机场连通一个国内重点城市的航线模式。

6.1.3 完善市县直达、区县直连的公路运输网络

完善邢台市公路运输网，强化邢台市中心城区与各区县、各区县之间的公路网络，进一步提高中心城区辐射能力与市内连通水平。**高速公路方面**，加快建设雄郑高速，弥补中部地区纵向高速通道短板，快速连通宁晋、巨鹿、平乡三个中部区县与邢台机场、邢台东站两大客运枢纽；加快建设临宁高速，弥补北部地区横向高速通道短板，快速连通宁晋、柏乡、临城三个北部区县与邢台机场、邢台东站两大客运枢纽；启动建设邢临高速清河支线，服务旅客去往京雄商高铁清河西站的出行需求，提高副中心城市清河县辐射能级。各区县经高速公路与邢台机场、邢台东站、清河西站、邢台客运站四个主要客运枢纽的连通情况如下图所示，可以看出隆尧县高速公路通道仍有短板，远期建议进一步加密中部区县高速公路网，为隆尧县公路客货运输提供便利。

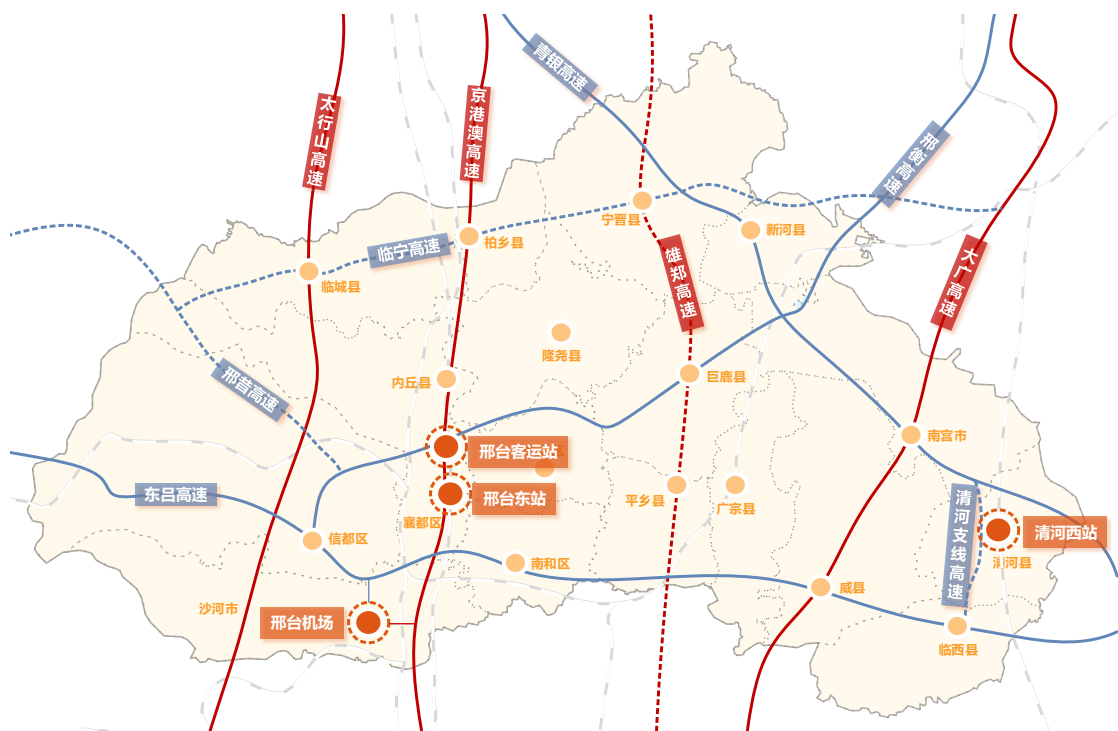


图6—2 各区县经高速公路与主要客运枢纽连通情况

国省干线与农村公路方面，提升中心城区绕城道路等级，分担绕城高速过境压力；完善县级公路网，提高乡镇可达性；在重要区县完善绕城道路，新建国道 G107 内丘县城绕城段、G106 威县绕城段、G106 南安市绕城段、S340 柏乡绕城段等环城道路等，有效隔离过境交通；结合县域经济发展需求，建设旅游路、产业路、资源路，推进窄路加宽工程，补齐农村物流短板，畅通农村地区“微循环”。到 2025 年，市县间实现一级及以上公路连接，县县间实现二级及以上公路连接，乡镇通三级及以上公路。

6.2 打造一体衔接、快速集散的综合客运枢纽体系

统筹公路、铁路、民航三种客运方式，以邢台机场、邢台东站、清河西综合客运枢纽、新建邢台客运站四大客运枢纽为主体，普速铁路站、区县公路客运站为补充，共同构成邢台市“4+N”

综合客运枢纽体系。

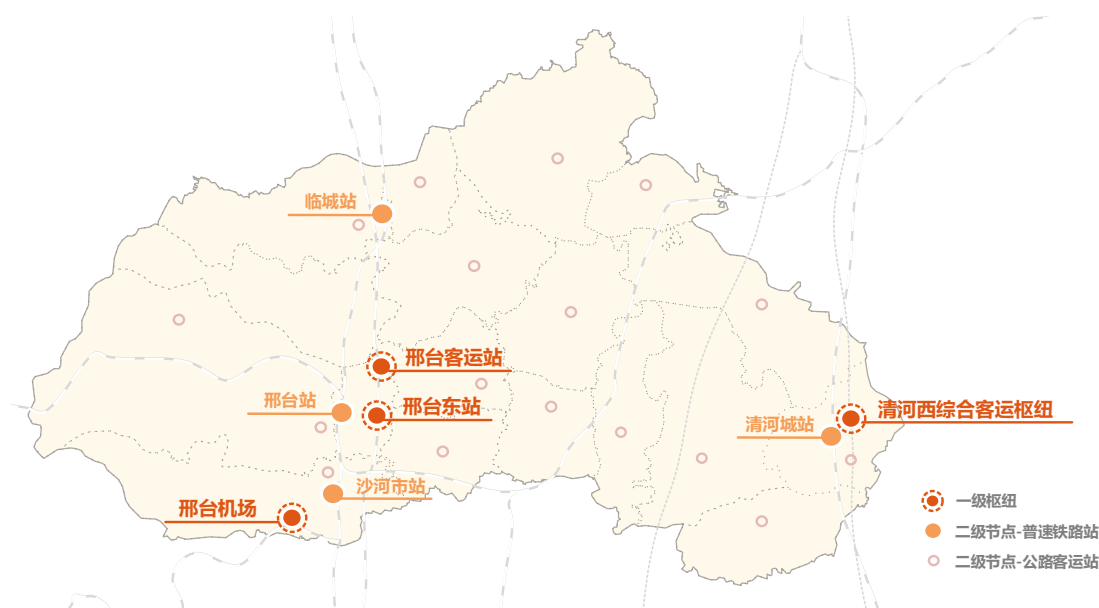


图6—3 “4+N” 综合客运枢纽布局

6.2.1 建设完善四大客运枢纽

同步建设邢台机场城乡客运设施。结合邢台机场客流培育情况，逐步打造与机场发展规模相适应的综合客运枢纽片区。在邢台机场运行初期，在航站楼南侧停车场预留社会车辆、出租车、网约车等停车区域，同步建设机场大巴、定制客运候车区域。结合邢台机场客流增长，适时在机场中心商务区启动建设机场客运枢纽，力争按照综合客运枢纽建设标准，建设直通机场航站楼的旅客专用换乘通道。布设邢台机场至中心城区、各区县及周边城市的机场大巴和定制客运班线，开通至客流需求较大区县的城市、城乡公交线路。

高标准规划建设清河西综合客运枢纽。力争按照“统一规划、统一设计、统一建设、统一运营管理”的要求，统筹铁路、公路

两种对外运输方式，建设邢台首个、全省领先的综合客运枢纽——清河西综合客运枢纽，实现高铁客运、城乡公交、城市公交三种功能设施集中布局、空间共享、立体或同台换乘。统筹规划布设枢纽内不同运输方式的到发区、换乘通道以及安检票务等设施，实现枢纽功能布局紧凑、集约高效、空间贯通、客流衔接有序、换乘方便快捷。在枢纽站场设置封闭、连续的旅客换乘通道，建立统一、连续、明晰的枢纽导向标识系统，提升旅客换乘便利性和舒适度。鼓励公路、铁路共享售票、取票、乘降、驻车换乘(P+R)等设施设备。实现高铁至城乡公交的单向安检互认，在保证运输安全的前提下，减少旅客换乘过程中的重复安检。未来随着石邢邯城际等高铁线路开通，沿线高铁站均按综合客运枢纽标准建设。

优化邢台东站综合客运组织。未来依托邢台东站建设的邢东新区，将成为邢台市创新发展的“双引擎”之一，用于培育“创客中心”和现代服务功能区。随着邢东新区的开发，毗邻邢台东站的邢台东汽车站将面临搬迁。但综合考虑出入邢台东站的旅客至各区县的中转换乘需求，建议结合邢台东站主要客流去向分布，优化完善至中心城区的城市公交线路，保留部分至南和区、沙河市、平乡县、内丘县、任泽区等地的城乡客运线路。在具备条件的情况下，可谋划紧邻高铁站建设公路客运站房，满足城乡公交到发需求，打造邢台东综合客运枢纽。

统筹中心城区公路客运站功能。新建邢台客运站位于襄都区北部，建成后将与邢台中心汽车站、邢台东汽车站共同承担连通

外市、辐射城乡的道路客运功能。但目前三个公路客运站的功能定位仍不明确，既有场站的城乡公交线路是否迁至新站尚未确定。因此，应尽早谋划三个场站的分工协作。建议近期以新建邢台客运站为核心，邢台东汽车站、邢台中心汽车站为补充，形成中心城区“1+2”公路客运场站体系。将邢台至外市的城际客运班线、中心城区至各区县的城乡公交线路迁至新建邢台客运站。在邢台中心汽车站取消全部城际客运班线与部分城乡客运线路。在邢台中心汽车站、邢台东汽车站提供至新建邢台客运站的免费接驳服务。

6.2.2 优化客运枢纽集疏运组织

完善与客运枢纽相衔接的道路客运集疏运网络，优化城市公交、城乡公交、出租车、定制客运、机场大巴与四大客运枢纽的衔接组织，为区县旅客乘高铁、坐飞机提供更加便捷、舒适的中转换乘体验。优化客运枢纽周边城市公交、城乡公交线路，灵活采用大站快车、点对点直达、区间车等模式，加强公交线路与高铁班次、民航班次的时刻对接。因地制宜增设夜间班线，加强客运枢纽夜间接驳交通保障能力。探索利用邢台“智慧大脑”、TOCC等信息化建设成果，加强客运枢纽附近出租车、合规网约车运力调度保障。发挥移动互联网等信息技术作用，依托客运枢纽开通至各区县的定制客运班线，提供灵活、快速、小批量的客运服务。规范客运枢纽的导向标识系统，推动交通导向标识统一、连续、一致、明晰。建议在邢台机场、清河西站投入使用后，对邢台市

大型客运枢纽组织模式开展专题研究，结合实际旅客流量流向，进一步优化调整城市公交、城乡公交、机场大巴、定制客运线路设置与组织模式。

6.2.3 推动公路客运站转型升级

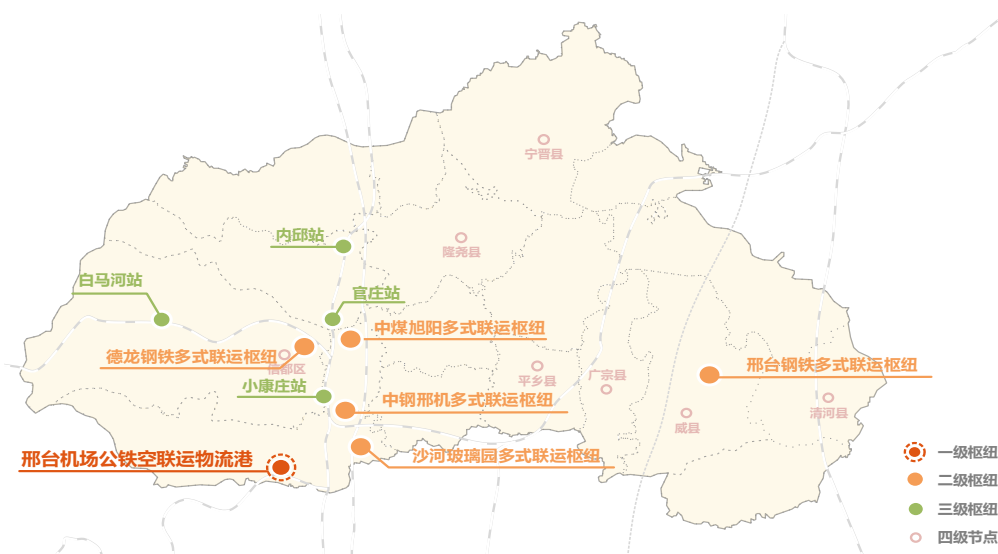
随着高铁客运的发展、私家车的普及，公路客运行业逐年萎缩，大部分公路客运站经营困难，亟待通过搬迁、改造或综合利用的方式转型升级。

结合邢台市公路客运总体情况，位于城市核心地区的等级公路客运站转型升级可以分为以下几种模式。**一是**彻底取消客运功能，在符合城市总体规划的前提下，将原有场地调整为办公、商业、住宅等用地性质，将原公路客运功能转移或整合至其他场站。**二是在**不改变客运站基本服务功能的前提下，积极拓展旅游集散、邮政、物流功能，探索增加商业零售、文化体育、高端商务办公等功能，打造融合多种城市服务功能于一体的标志性城市综合体。对于拓展多种经营的公路客运站，应积极争取交通、城管、自然资源等部门协调解决相关问题。**三是**取消公路客运功能，但保留交通用地属性，将原有场地用作城市公交枢纽场站、P+R 停车场、旅游集散中心等城市客运功能。取消原有公路客运相关的安检、售票等设施及人员要求。对于改建城市公交枢纽场站所投入的场站建设费用，按城市公交场站补贴标准给与资金支持。应统筹考虑区位条件、土地性质、出让方式、城市功能、建设主体等因素，因地制宜推动公路客运站转型升级。

提升既有农村客运站利用效率和服务水平。坚持“规模适中、标准适宜、安全实用”的原则，鼓励各乡镇在有效保障客运服务的基础上，综合考虑农村物流、邮政快递、电子商务等发展需要，加快推动现有乡村客运站向乡镇运输服务站转型。“十四五”期，在交通便利、人员相对集中的区域，推动改造提升一批集客运、货运、邮政、快递等功能一体的乡镇运输服务站。加快推进城乡客运一体化，合理布局便捷车站和招呼站，推进道路沿线便捷车站、招呼站与城乡公交站点实现资源共享。

6.3 打造绿色集约、高效中转的综合货运枢纽体系

统筹公路、铁路、民航三种货运方式，以邢台机场公铁空联运物流港为核心，德龙钢铁、邢台钢铁、沙河玻璃园、中煤旭阳、中钢邢机为节点，官庄站、小康庄站、内邱站、白马河站等铁路货站为补充，建设若干现代化、规模化公路物流园，共同构成“1+5+4+N”多层级综合货运枢纽体系。



6.3.1 规划建设邢台公铁空联运物流港

充分利用沙午线紧邻邢台机场优势，在机场航站楼以南 1 公里处，规划建设邢台公铁空联运物流港，占地面积约 1280 亩。建议物流港规划建设多式联运中心、智慧分拣中心、冷链物流基地、航空快递物流总部、跨境电商交易厅等设施，开展陆空联运、空铁联运、空空中转、“卡车航班”等多种联运模式。重点面向体积较小、附加值高、对运输时效要求高的高新技术产品，构建高价值商品的快捷物流服务网络。此外，以物流港为核心，促进邢台市西部物流产业集聚发展。一方面，积极推动邢台保税物流中心与物流港合并建设，进一步为货物进出口提供物流、仓储、运输、报关报检等全链条服务。另一方面，鼓励好望角等既有中心城区物流企业入驻，带动提升物流港现代化、专业化发展水平。建议尽早启动物流港的规划研究工作，明确发展定位、建设规模、功能分区、建设内容与建设时序，同步推动沙午铁路改造与机场货站建设。

6.3.2 加快建设五大专业性多式联运枢纽

依托德龙钢铁、邢台钢铁、沙河玻璃园、中煤旭阳、中钢邢机铁路专用线，建设面向钢铁、玻璃、焦化、先进装备的专业性多式联运枢纽。鼓励企业以共建共享共用或租赁等形式，向社会开放使用铁路专用线设施资源、运力资源、仓储资源，实现生产企业与社会物流企业、货主企业的三方共赢。与市发改委、市自

然资源和规划局、铁路企业建立对接工作机制，按照运量前景可观、基础条件成熟、“公转铁”效果明显的原则，对接专用线建设需求，加快专用线规划审批，简化接轨条件，压缩办理时限。推动规范铁路专用线代维收费行为，降低专用线共用收费水平。依托五大专业性多式联运枢纽，加快推动大宗货物“公转铁”，综合采用鼓励和限制等多种手段，提高德龙、邢钢、沙河玻璃、中煤旭阳、中钢邢机等企业绿色运输比例。到 2025 年，上述企业的煤炭、矿石、焦炭、钢材、玻璃等大宗货物采用铁路、封闭管廊、新能源车辆等绿色运输方式的比例应达到 95%以上。

6.3.3 推动四大铁路货运场站改造提升

优化提升官庄站、小康庄站、内邱站、白马河站等铁路货场设施服务水平。改善铁路货场周边道路设施条件，保障货车顺畅通行。鼓励铁路货场与周边地区、大型公路物流园综合开发利用。引导零散公路物流园、物流企业向大型物流集聚区搬迁，提高物流产业集聚效应。积极与铁路部门沟通协调，优先保障煤炭、焦炭、矿石、粮食等大宗货物运力供给，开发当日达、次日达等多种运输产品，实现与天津港、黄骅港、青岛港等沿海港口的车船班期稳定衔接。在京九铁路、京广铁路等运输总量达到一定规模的通道，推动开发铁路货运班列、点到点货运列车、大宗货物直达列车等多频次多样化班列产品。协调完善短距离大宗货物运价浮动机制。推动规范短驳服务收费行为，降低两端公路短驳成本。搭建铁路运输企业与物流园区、大型工矿企业、物流企业等合作

桥梁，推动铁路运输企业与煤炭、矿石、钢铁、水泥、粮食等大客户签订运能互保协议，实现互惠共赢。

6.3.4 促进公路物流园现代化规模化发展

围绕邢台市产业发展、区域协调、公共服务、内联外通等需要，推动公路物流园科学选址、合理布局，加强物流与制造、商贸等产业融合发展，提高物流服务实体产业的能力。结合邢东新区、邢台经开区、邢台高新区、清河经开区、隆尧经开区、沙河经开区、广宗经开区和威县·顺义产业园 8 个重点承接平台，在清河、隆尧、沙河、广宗、威县、宁晋、平乡等产业需求旺盛的重点区县，至少布局建设一个现代化水平高、建设规模较大、能够承载所在地区物流产业发展需要的公路物流园。鼓励公路物流园与多式联运枢纽、铁路货场等一体布局、融合发展，推动物流设施资源空间集中。协调解决好望角物流园新址规划与搬迁问题。兼顾存量设施整合提升与增量设施补短板，提高现有物流枢纽资源集约利用水平。充分利用既有物流园区与老旧仓库升级改造，加快建设冷链仓、高标仓，鼓励配套建设自动化立体仓。改善公路物流园集疏运条件，公路物流园按至少双向四车道的标准配置主要集疏运道路，对于拥堵道路及时进行疏解和改造。引导公路物流园应用标准化、绿色化、智能化物流装备，打造智慧物流园区。

6.4 构建以联程运输为特色的客运服务体系

积极推广以人为中心、多方式融合、多主体协同、全链条出行、一体化服务的“出行即服务”理念，加快整合各种运输方式资源，加强联程运输设施建设，创新运输组织模式，开展“空巴通”“公铁通”服务，探索“空铁通”服务，构建以联程运输为特色的客运服务体系。

6.4.1 开展公路+机场“空巴通”

“空巴通”是一种“公路+航空”旅客联运产品，适用于旅客所在地与机场距离较远、但出行需求旺盛的情况。采用传统道路客运的方式去往机场，一般需要经过城市公交站、公路客运站换乘中转。“空巴通”模式采取一站直达机场的运输方式，可以显著提升旅客从区县去往机场的便捷性，扩大机场服务范围。按照主导运营主体不同，可分为两种方式：一是机场主导型，指机场运营机场大巴或空港快线承运旅客；二是“航空公司+道路客运企业”主导型，由航空公司与道路客运企业合作开行机场大巴班线承运旅客。前者在我国枢纽机场较为普遍，即机场在区县或邻近地市建设城市候机楼并开通机场巴士，将取票、购票、值机、行李托运等服务前置，扩大辐射范围和旅客集疏运能力。

近期建议以邢台机场、河北机场集团为建设主体，优先在襄都区、南宫市、宁晋县、清河县以及邯郸市永年区、武安市建设异地候机楼，鼓励与铁路站、公路客运站等客运枢纽一体布设，提供购票、取票、候机、安检以及至邢台机场的免费接驳服务，

鼓励提供行李直挂服务，为旅客提供“徒手旅行”体验。由河北机场集团、航空公司或邢台市交通运输集团等道路客运企业牵头建设，开通至邢台机场的机场巴士、定制客运班车等。视客流培育情况，逐步在隆尧县、威县等民航出行需求旺盛、但距离较远的区县建设异地候机楼。到 2025 年，力争建成襄都、宁晋、清河三个异地候机楼。

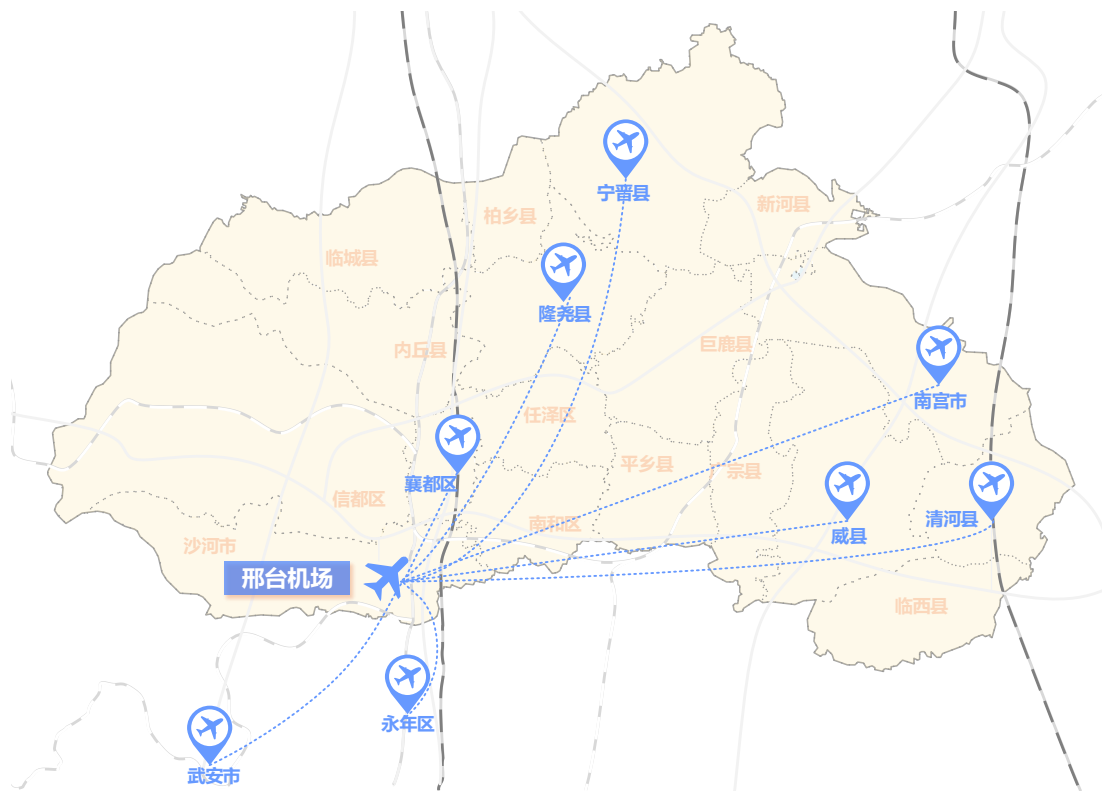


图6—5 邢台市“空巴通”旅客组织流线

专栏 6-1 杭州、深圳积极探索行李直挂服务

旅客行李直挂运输服务通过旅客和行李的独立运输为旅客提供“徒手旅行”体验，是旅客是否选择联运服务的重要因素，也是高品质旅客联程运输服务的标志。根据《2020 年中国旅客联程运输发展报告》，33.5%的被调研旅客认为“需要随身携带行李”是跨方

式换乘时的首要问题，23.5%的乘客希望享受门到门的全程行李托运服务，尤其是高收入人群对行李直挂的需求较高。对此，杭州萧山机场、深圳宝安机场的部分城市候机楼对行李直挂进行了积极探索。以深圳机场为例，在部分城市候机楼及周边的酒店开通了行李直挂服务，主要面向乘机时间为下午或晚间、携带行李不便的旅客，或行李接送成本投入较大的酒店、展会、政企等企业客户。乘客在线上提交行李托运需求后，由工作人员前往城市候机楼、酒店收件并运输至机场安检后登机。在运输途中，行李装入专用行李袋并装配定位和电子标签设备，旅客可实时查询运输状态，直接在目的地机场提取。

6.4.2 开展公路+高铁站“公铁通”

“公铁通”是一种“公路+铁路”旅客联运产品，适用于旅客所在地未通高铁、但出行需求旺盛的情况。“公铁通”模式采取一站直达高铁站的运输方式，可以提升旅客从区县去往高铁站的便捷性，将高铁出行惠及更大旅客群体。根据《2020 年中国旅客联程运输发展报告》旅客调查问卷显示，选择火车和大巴联程出行的旅客占比近 60%，说明大部分旅客对“公铁通”全天候、出行灵活、速度快、成本低的优势认可度较高，群众基础较好。实现公路、铁路快速中转可以通过两种方式实现：一是通过建设以铁路为主体的综合客运枢纽，或毗邻高铁站建设公路客运站，实现公路客运与铁路客运的快速衔接；二是在不具备综合客运枢纽建设条件的地区，通过在区县建设高铁无轨站，提供公路、铁

路票务服务以及直达高铁站的接驳服务。

由于邢台市目前尚无铁路为主体的综合客运枢纽，应依托京广高铁与规划京雄商高铁，加快推进高铁无轨站建设，鼓励与机场、公路客运站等客运枢纽一体布设，为旅客提供信息查询、票务、候乘、联运接续等服务。优先在沙河市、内丘县、宁晋县、平乡县建设邢台东高铁无轨站，在襄都区、南宫市、威县、宁晋县设清河西高铁无轨站，鼓励其他区县结合实际需求开展建设。同时，考虑到全市公路客运量多年来持续萎缩，大部分公路客运站经营困难，建议将高铁无轨站与区县公路客运站一体布设，在满足区县旅客快速乘坐高铁的同时，助推公路客运行业转型升级。到 2025 年，力争建成襄都、宁晋、沙河三个高铁无轨站。

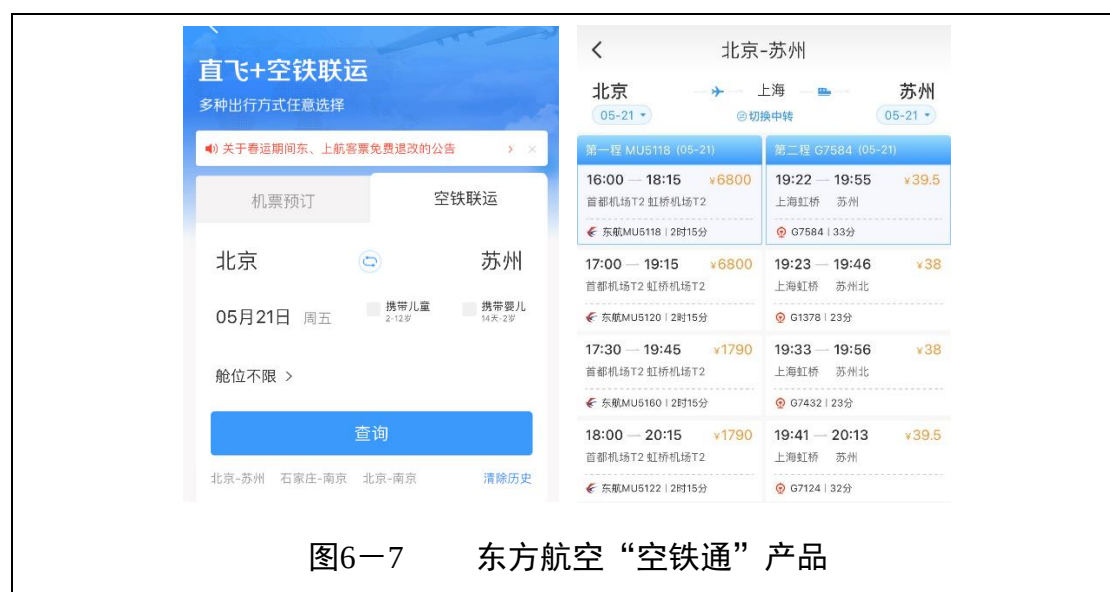


图6-6 邢台市“公铁通”旅客组织流线

6.4.3 探索机场+高铁站“空铁通”

“空铁通”是一种“航空+高铁”旅客联运产品，旅客只需购买一次客票便可乘坐“飞机+高铁”接续运输的方式到达目的地。该模式可以解决所在城市没有机场的旅客乘机需求，避免多程购票和中转换乘，有效扩大机场服务范围。“空铁通”对看重时间成本的航空和高铁旅客吸引力较大，未来将成为高端联运服务的试验田，其商业附加值也较为可观。目前空铁联运客票服务类型有两种：一是航空公司将铁路车次以“虚拟航班”形式录入民航售票系统，或航空公司与铁路公司直接对接票务系统，实现同时售卖航空和铁路票，如东方航空；二是航空公司或在线旅游平台企业向旅客销售“空铁套票”或提供“买机票送火车票”服务，如携程网、去哪儿网等。

专栏 6-2 东方航空“空铁通”实践
2020 年 8 月，东方航空与铁路 12306 全面实现系统对接，成为国内铁路和民航售票平台的首次系统级对接。东方航空为铁路车次申请了 IATA 代码，将铁路车次以虚拟航班的形式录入机票订座系统，并以东航“MU”两字码与东航的航班号编码显示。旅客可以通过任一方 App，一站式购买东航、上杭航班与高铁车次的组合联运客票，做到了“一次订座、一票到底”。



由于规划清河西站、邢台东站距离沙河机场均较远，且目前邢台市高铁尚未成网，空铁中转换乘需求较少。未来在邢台市高铁成网后，尤其在雄石邯城际铁路建成后，可建立以邢台机场、高铁站为核心的“空铁通”旅客联运体系。在高铁站设置城市候机楼，或在邢台机场附近设置高铁站，提供取票、购票、值机、行李托运及免费接驳服务。旅客凭空铁联运客票可以享受免费的机场商务休息室、隔夜住宿、行李寄存、市区/景区接送等服务。鼓励在市场培育初期，联运企业给与乘客高铁票免票或补贴。



图6—8 邢台市“空铁通”旅客组织流线

6.5 构建以多式联运为主体的货运服务体系

发挥多式联运服务中长距离运输优势，融入“一带一路”陆海双向通道，积极发展中欧、中亚班列，优化完善内陆港服务体系，探索发展城市物资公铁联运，加强专业化联运装备研发应用，进一步提升邢台市服务京津冀巨大消费市场能力，服务“邢台制造”国际供应链运输需求，加快融入以国内循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

6.5.1 积极发展中欧班列，融入陆上丝绸之路

中欧班列是共建“一带一路”的旗舰项目和明星品牌，是亚欧各国深化务实合作的重要载体。近年来我国中欧班列开行数量

保持稳步增长，尤其在 2020 年新冠肺炎疫情爆发期间，全球海运先后“停摆”和“一箱难求”，但中欧班列逆势增长，为有效应对疫情、恢复生产生活秩序、保障国际供应链稳定发挥了重要作用。

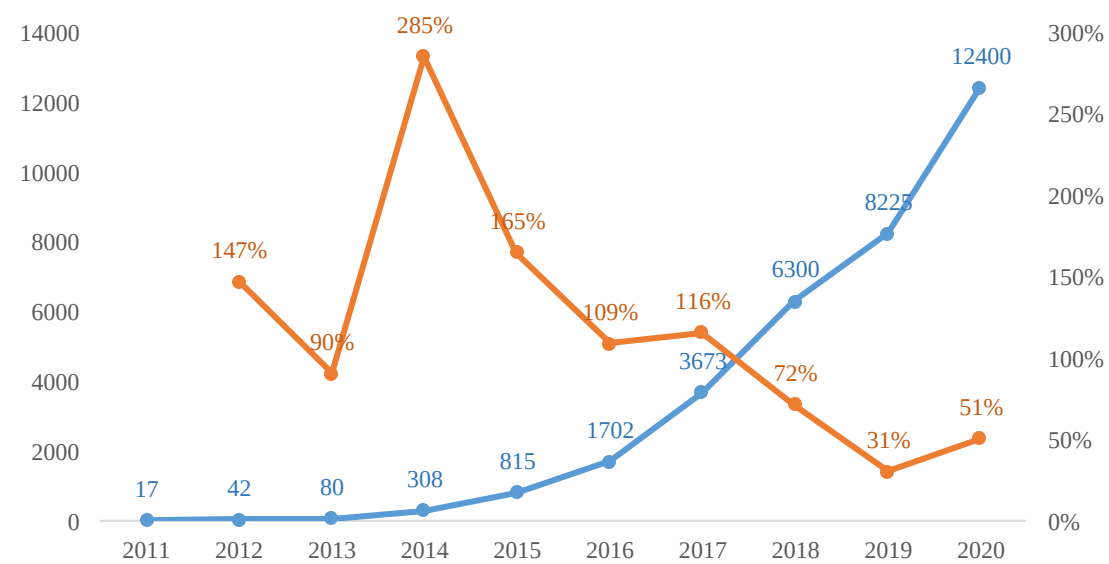


图6—9 历年全国中欧班列开行列数与增速

同时，各地纷纷加快推动中欧班列发展，除给与 3000 美元/箱（折合人民币 20000 元左右）的资金补贴外，还通过减少报关次数、24 小时预约通关、AEO（经认证的经营者，Authorized Economic Operator）互认、加强与沿线国家电子信息交换等方式为企业提供便利。未来国家将持续鼓励中欧班列发展，支持区位优势优越、设施基础良好、运营规范有潜力的城市建设中欧班列集结中心，未来将着力促进中欧班列开行由“点对点”向“枢纽对枢纽”转变，加快形成“干支结合、枢纽集散”的高效集疏运体系。

表6—9 全国主要城市中欧班列支持政策

	省市	名称	支持政策
1	西安	长安号	补贴约 3000 美元/箱，每班列补贴约 12.3 万美元
2	成都	蓉欧	年补贴约 12 亿元
3	重庆	渝新欧	以划拨土地、企业所得税退税等方式给与企业补贴
4	郑州	郑新欧	以土地加资金的方式对班列公司给与补贴
5	武汉	汉欧班列	以企业所得税退税的方式对富士康班列进行补贴，按照 2500~3000 美元/箱的标准给与公共班列补贴
6	长沙	湘满欧	补贴约 3500~4000 美元/箱
7	合肥	合肥班列	省口岸委补贴 3000 美元/箱左右，要求每周两班对开
8	苏州	苏满欧	以企业所得税退税的方式给与企业补贴
9	大连	辽满欧	大连市口岸委、大连港双方补贴，要求每周两班对开
10	石家庄	冀欧号	按照国家财政部规定的全程运输总费用的 30%，即中欧班列每箱补贴 2100-2300 美元，中亚班列每箱补贴 1200 美元

自 2016 年京津冀地区首趟直通中亚的国际货运班列从邢台始发后，邢台尚未开行第二趟中欧班列，但石家庄、邯郸、保定已基本实现常态化开行。邢台市先进装备制造业、新能源等主要产业产成品，如冶金装备、电线电缆、太阳能板等均具有稳定的出口需求。加之当前邢台市经开区、邢东新区正在积极申报河北省自贸试验区邢台联动发展区，加快培育中欧班列有利于打通邢台西向国际公铁联运通道，有利于支持自贸区建设，有利于邢台加速融入全球产业链。建议推动多式联运枢纽与中欧班列融合发展，优先考虑具备公铁联运条件的园区集中培育中欧班列，由市

属投资平台企业、专业物流公司共同投资成立场站建设和班列运营公司。加强分散货源组织，鼓励整列货物一站直达欧亚地区，不满足整列到发的优先向石家庄集结，力争实现中亚班列 10 日达、中欧班列 15 日达，综合重箱率达到 95%以上。在积极争取运营补贴资金的基础上，统筹利用土地出让、通关优化、税收返还、无息贷款、信用担保等方式，扶持中欧班列发展。

6.5.2 完善内陆港服务，融入海上丝绸之路

邢台内陆港建于 2014 年，是晋冀鲁豫结合区域最早的内陆无水港之一。园区以公路集装箱运输为载体，通过与石家庄、天津两市的海关和检验检疫部门合作，内陆港电子信息平台与口岸平台的信息全面对接，出口商品可以“一次申报、一次查验、一次放行”，实现了港口功能向内陆地区的延伸。未来，应坚持政府引导、企业主导，建议将内陆港迁至邢台机场公铁空物流港，实现公路、铁路无缝衔接转运，打造宁陕晋冀鲁东出西联的重要枢纽。重点面向邢台本地钢材、机械、建材、新能源、电线电缆、纺织服装等产品，完善提升内陆港基础设施与服务水平。拓展与天津港、黄骅港、青岛港等沿海港口衔接，提供“邢台—沿海港口—欧美/非洲/亚洲”的全链条国际物流服务，开辟国际公铁海联运新通道。同时，做大做强邢台进出口贸易服务平台，提升报关、报检、订舱、结汇、出口退税、电子商务、物流金融等配套服务，进一步吸引冀中南地区城市物流资源集聚。

6.5.3 探索发展城市物资公铁联运

城市物资公铁联运是指利用城市内部既有铁路设施，对城市生产、生活物资开展公铁联运，重点服务城市建设与居民生活需要。建议充分发挥铁路邢台站、清河城站等既有铁路场站，以及原邢台钢铁、德龙钢铁、中煤旭阳、中钢邢机既有专用线资源优势，加快城市外围铁路货场和城区内铁路设施改造，完善周边集疏运网络，规范新能源配送车辆，探索构建“外集内配、绿色联运”的公铁联运城市配送新体系，提高砂石料、钢材、水泥、建材、食品、日用消费品等物资的公铁联运比例。支持现有铁路货场、物流场站拓展城市配送功能。以宝信物流、好望角物流等骨干物流企业为主体，积极申报国家城市绿色货运配送示范工程，完善城市配送节点网络、优化车辆便利通行政策、推广应用新能源城市配送车辆、推进城市配送全链条信息交互共享、引导城市配送组织模式创新，构建“集约、高效、绿色、智能”的城市货运配送服务体系，为建设“绿满邢襄、水润古城”提供有力支撑。

6.5.4 鼓励专业化联运装备研发应用

坚持创新驱动发展，推动新能源、新材料、新技术研发应用，围绕邢台市生产制造企业原材料与产成品运输需求，大力推动专业化联运装备研发应用。鼓励以中钢邢机等本地先进装备制造企业为主体，研发玻璃、钢材、冶金机械、太阳能电池板专用集装箱，单晶硅棒、单晶硅片陆空联运箱等多式联运载具。推广冷藏

集装箱、罐式集装箱等设施应用。将邢台机场公铁空联运物流港打造成为智慧多式联运枢纽，支持配备吊装、滚装、平移等快速换装转运设施，提高公路、铁路之间的换装效率，鼓励应用自动化、智能化物流装备。

6.6 加快培育现代化综合客货运输企业

客货运输行业高度市场化，应充分认识企业作为运输市场的主体地位，加快培育旅客联程运输企业、多式联运经营人企业，推动道路客货运企业转型升级，引导邢台本地运输企业做大做强。

6.6.1 加快培育旅客联程运输经营主体

以河北机场集团、邢台客运企业为主体，加快培育专业化旅客联程运输经营主体，创新旅客联程运输产品。积极引入东方航空、河北航空、春秋航空等航司，以运输线路、站场资源等为纽带，与邢台市本地客运企业联合成立旅客联程运输企业联盟，合作开展旅客联程运输经营业务。鼓励企业在距离较远的区县，探索利用通用机场开通至邢台机场的短途航线。

6.6.2 加快培育多式联运经营人

以邢台运输集团、好望角物流等企业为主体，重点培育 1~2 家具有跨运输方式货运组织能力、承担全程责任的多式联运经营人。通过联合天津港集团、河北港口集团、唐山港集团、青岛港集团及铁路企业，引导建立全程“一次委托”、运单“一单到底”、结算“一次收取”的服务方式。支持具备条件的企业通过资本合

作、功能联合、平台对接、资源共享等市场化方式打造优势互补、业务协同、利益一致的多式联运经营主体，推动企业网络化、规模化发展。鼓励建立邢台市运输物流企业联盟，共同推动多式联运与物流行业发展。

6.6.3 推动道路运输企业转型升级

加快推动公路货运资源整合。目前，邢台市道路货运企业超过 2 万家，其中个体运输户超过 1.9 万家、占比约 94.5%，拥有 50 辆车以上的企业仅占比 1.6%，道路货运行业集约化发展不足。网络货运是指经营者依托互联网平台整合配置运输资源，以承运人身份与托运人签订运输合同，委托实际承运人完成道路货物运输，承担承运人责任的道路货物运输经营活动。网络货运能够有效整合运力、仓储、配送、技术、人力等物流资源，不断提高车辆利用效率与货运组织化水平。建议全面落实网络货运经营服务规范，发挥好望角物流园运营省级网络货运监测平台优势，加强网络货运运行监测工作。积极培育多拉拉物流、逻辑供应链管理、一六八网络科技等龙头骨干企业，提升行业影响力和资源整合能力，促进网络货运企业规模化发展。到 2025 年，力争培育 2~3 家骨干网络货运企业。

提升道路客运综合服务能力。在当前公路客运市场逐年萎缩的总体趋势下，应加快构建与铁路、民航相衔接的道路客运网络，促进形成与其他运输方式优势互补、差异化服务的道路客运市场格局。积极培育邢台东站、清河西站、邢台机场开往周边区域的

机场或高铁快线，发展高铁尚未覆盖区域的道路客运网络。建议对从事线路固定的机场、高铁快线以及单程运营里程在 100 公里以内的短途驳载，在确保安全的前提下，不受凌晨 2~5 时通行限制。加快培育邢台市交通运输集团等定制客运企业，引导定制客运规模化、连锁化、网络化经营。加强与市旅游局对接协调共同推进交旅融合，鼓励公路运输企业发展旅游公交专线和包车客运，强化旅游客运、城市公交对旅游景区、景点的服务保障。到 2025 年底，全市 2A 级以上景区力争全部实现城市公交或旅游客运车直达。引导公路客运站拓展旅游集散功能，在主要客运枢纽内建立健全旅游引导标识体系，到 2025 年力争建成 5 个标准化、示范性强、功能完备的旅游集散咨询服务中心。

6.7 提高综合运输智慧服务水平

结合邢台市新型智慧城市建设规划，落实国家、河北省对于智慧交通发展要求，重点从智慧客货运枢纽建设、提高旅客联程运输信息化水平、发展多式联运“一单制”三方面，提高邢台市综合运输智慧服务水平，助力邢台市打造数字之城、移动之城、智慧之城。

6.7.1 加快智慧客货运枢纽建设

客运枢纽方面，加快建设邢台市交通综合运行协调与应急指挥平台（TOCC），在客运枢纽周边的重点路段、桥隧加强交通感知网络布局，实时汇集运行数据，实现人、车、路、停车系统

等实时动态信息交互，为旅客出行提供交通监测、分析、预测、预警等服务。在枢纽内加快智慧安检等智能设施建设，实现邢台市所有具备条件的机场、铁路客运站、二级及以上公路客运站采用电子客票、二维码、生物识别信息等新媒介乘车通行。

货运枢纽方面，鼓励和支持综合货运枢纽依托现有资源建设综合信息服务平台，打破物流信息壁垒，实现车辆、货物位置及状态等信息实时查询，推动枢纽内企业、供应链上下游企业信息共享。加快推进电子单证应用、业务在线办理、全链条监管、全程物流可视化，提供跨方式、跨区域的全程物流信息服务。鼓励建设智慧物流园区，开展数字化仓储库存管理、安全生产智能预警、车辆货物自动匹配、园区装备智能调度。探索以好望角物流园为基础，建设邢台市货运物流信息平台，建立综合货运枢纽间综合信息互联互通机制，促进物流订单、储运业务、货物追踪、支付结算等信息集成共享、高效流动，鼓励开展区域运力资源和仓储资源交易，提高物流供需匹配效率。提高邢台市货运枢纽之间，市内与全国其他综合货运枢纽、国家物流枢纽、沿海港口以及乌兹别克斯坦—河北工业园等境外园区之间的信息共享水平。

6.7.2 提高旅客联程运输信息化水平

鼓励平台型企业整合线上和线下资源，开放接入公路、铁路、民航客运企业客票系统，打造数字化出行助手，建立综合出行信息服务平台，为旅客提供“门到门”的全程出行定制服务。推进道路客运企业、铁路企业、民航企业、机场集团间运行班次、运

行时刻、各班次客流规模及运行动态、售票状态、延伸服务、旅客中转换乘等信息的开放共享、数据交换与整合利用。推进联运票务一体化发展，鼓励机场、客运站互设自动售（取）票设备，积极探索旅客联程运输电子客票，实现旅客出行“一站购票、无缝衔接、一票（证）通行”。

6.7.3 探索发展多式联运“一单制”

“一单制”是指多式联运经营人向货主提供一套多式联运提单，免去业主向公路、铁路、水路等多个实际承运方签订合同单据，实现运输全程一次托运、一单到底、一次收费、统一理赔和全程负责。实现“一单制”是多式联运的最高形态，即多种运输方式通用一套标准化运载单元、标准化服务和流程、标准化契约规则和标准化信息语言。但目前，由于我国不同运输方式的服务口径不统一、业务标准尚不统一，铁路、公路、水运、航空等不同运输系统都有各自的票据单证格式、运价计费规则、货类品名代码、货物交接规范，缺少数据交互标准和信息共享，我国对“一单制”的探索仍处于初级阶段。

建议邢台市多式联运经营人企业发挥主导作用，应用集装箱多式联运电子化统一单证，实现对业主的一单到底、全程负责与全程可监测、可追溯。同时，引导企业加强单证信息交换共享，开放货运枢纽、运力调配及班列、班轮、班线计划等数据资源，提供一站式综合信息查询服务，实现运输计划、运载工具在途信息、节点状态信息、通关状态、检验检疫状态的信息共享和实时

查询。围绕“一单制”积极创新业务模式，拓展多式联运单证的金融、贸易、信用等功能，扩大单证应用范围，强化与国际多式联运规则对接。后期，在全国多式联运公共信息系统的框架下，依托铁路、公路、航空以及海关、市场监管等信息的交互共享，实现真正的多式联运“一单制”。

6.8 优化综合运输行业发展环境

建立与各种运输方式一体化融合发展相适应的“大交通”管理机制，加大财政资金支持与土地资源保障，引导传统行业与新业态新模式规范有序发展，为综合运输行业发展提供良好环境。

6.8.1 建立“大交通”综合管理机制

紧抓邢台市公、铁、航综合交通运输发展契机，立足构建“大交通”格局，建立跨方式、跨部门的综合运输治理体制机制，促进邢台市多种运输方式融合发展。建议成立“邢台市综合交通委员会”（以下简称“交委会”），交委会顾问由市委书记担任，主任由市长担任，副主任由分管交通工作的副市长担任。成员单位由河北机场集团、北京铁路局邯郸货运中心，市发展改革委、科技局、工业和信息化局、公安局、财政局、自然资源和规划局、生态环境局、住房和城乡建设局、交通运输局、城市管理和综合执法局、商务局、国资委、邮政管理局主要领导组成。交委会负责研究决定全市综合交通发展的重大规划、重大政策和重大项目，审定全市综合交通年度工作要点、重大项目建设计划，协调解决

建设过程中的重大问题。建议聘请国内交通运输行业知名专家组建“邢台市综合交通运输智库”，运用国际视野、前沿理论和创新技术，参与全市综合交通运输顶层设计。

交委会下设办公室（以下简称“交委办”），设在市交通运输局，办公室主任由市交通运输局长担任，分管副局长担任办公室副主任。交委办承担交委会的日常工作，主要包括：起草交委会各项制度和规定；研究拟定综合交通年度工作要点、重大项目建设计划；负责交委会各项决策、任务的综合协调、督办和执行情况评估；参与全市综合交通发展的重大规划、重大政策和重大项目的前期研究；负责全市综合交通规划、建设、管理工作的信息收集、信息报送、督查考核等工作。

各成员单位按照现有职能职责履行职责，主动研究综合交通发展有关问题，积极提出工作建议、制定政策措施，共同研究表决综合交通有关事项，认真落实交委会各项决定与任务，定期向交委办报送进度信息，及时协调解决各种矛盾问题，主动互通信息、密切合作、形成合力。

专栏 6-3 深圳市、东莞市综合交通运输体制机制改革探索
深圳“一城一交”模式。通过近十余年的探索，深圳市在全国率先建立了真正意义上的“一城一交”一体化大交通管理体制：交通部门一级统筹管理全市交通运输工作；全面集成交通运输纵向运行职能，实现了改革前 40 多个部门分散管理到改革后交通局一体化管理，将发改部门的交通发展政策、规划部门的交通专项规划、

城管部门的城市道路管养、交警部门设施管理等职责全面整合划入市交通运输局；统一管理城市道路、公路，打破公路、城市道路“二元分治、多头管理”体制藩篱，实现政策、标准、规划、设计、建设、管养“六个统一”；率先组建智能交通处，实现全市智能交通工作集中统一管理。

东莞“联席办”模式。在2019年机构改革中，将市发改部门的综合交通建设管理职责、城乡规划部门的交通专项规划编制职责、城市综合管理局的城市道路管养等职责划入市交通运输局。同时，进一步统筹协调全市交通运输领域工作，建立综合交通运输联席会议制度，由市长担任总召集人，常务副市长、分管副市长担任副总召集人，分管副秘书长及相关部门主要领导担任联席会议成员，由8个主要部门抽调专门人员在市交通局承担日常工作。

6.8.2 加大综合运输政策支持

积极争取财政资金支持。对于邢台中心汽车站等部分用地改建为城市公交枢纽场站所投入的场站建设费用，按城市公交场站补贴标准给与资金支持。对于纳入交通运输部、省交通运输厅财政资金支持货运枢纽项目，建议按比例给与市级资金配套。探索由市交通运输局联合市发改委、市财政局，共同设立邢台市多式联运发展基金，对重点企业“公转铁”和公铁联运给与补助：一是对于大宗货物（煤炭及焦炭、金属矿石、非金属矿石、钢铁、粮食）由公路运输转向铁路的煤炭、钢铁、电力、焦化、装备制造等重点企业，按年大宗货物铁路运输增量给与补助，或给与企

业所得税返还、分解错峰生产任务时减少限产比例等优惠政策；二是对从事货物发运的点到点货运列车经营人进行资金补助，可按照集装箱班列 150 元/TEU、棚车班列 350 元/车给与补助。

专栏 6-4 江苏省运输结构调整补助方案
2020 年，江苏省交通运输厅联合财政厅出台《江苏省运输结构调整补助方案》，具体补助标准如下： 重点企业“公转铁”方面。对将大宗货物（包括煤炭及焦炭、金属矿石、非金属矿石、钢铁、粮食）由公路运输转向铁路的省内重点企业（煤炭、钢铁、电解铝、电力、焦化、汽车制造等）进行资金补助。大宗货物铁路运输发送量年增量部分按照每吨 3 元进行补助。补助要求：铁路发运地（装车地）必须在省内。 铁水、公铁联运班列方面。对从事货物发运的点到点货运列车经营人（集装箱和棚车班列，不含大宗直达货物班列和中欧班列）进行资金补助。集装箱班列按照 200 元/TEU 补助，棚车班列按照 500 元/车补助。补助要求：铁路发运地（装车地）必须在省内。 沿海主要港口“公转铁”、“公转水”方面。对沿海主要港口大宗货物铁路运输发送量增量部分按照每吨 3 元进行补助（与重点企业大宗货物铁路运输增量补助政策不重复享受）。对苏州港太仓港区至苏州西站铁路货场的集装箱公路短驳按照 600 元/TEU 补助、水路短驳按照 800 元/TEU 补助。

强化用地保障。对于拓展多种经营的公路客运站，应发挥交委会统筹协调作用，采取“一事一议”的方式，由市交通、城管、

自然资源等部门共同解决相关问题。对已纳入规划的大型货运枢纽划定控制线，严控物流场站用地功能，引导物流企业向大型货运枢纽、物流产业集聚区集中发展。对全市规划的货运枢纽（物流园区）项目，优先纳入土地利用计划和供应计划。对于重大项目的规划、审批、建设实行“绿色通道”，提高政务服务效率。鼓励物流场站在实现基本物流功能的基础上，对土地实施综合开发利用，分层设立建设用地使用权。

专栏 6-5 广州市支持综合运输高质量发展若干措施

2021 年 3 月，广州市印发《广州市精准支持现代物流高质量发展的若干措施》，设立每年 5 亿元的专项资金，用于促进行业发展。**支持发展多式联运**，对国家多式联运示范工程给予不超过 300 万元的奖励，对在广州港从事海铁联运的公司按 250~350 元/标准箱给与奖励，对承揽白云国际机场的医疗药品及器械、带电电子产品按每公斤 0.3 元~1 元给与补贴。**支持建设保税物流中心**，对企业投资建设保税物流设施、海关监管设备设施的，按最高不超过 100 万元给予补助。**支持物流信息平台建设**，对具有行业公共服务性质的物流信息平台按每年不超过 100 万元给予资金补助。**促进标准化设施设备研究推广**，对主导制定国际/国家/行业标准的企业给予 20~60 万元奖励。**强化用地保障**，对全市规划的物流枢纽（园区）项目，优先纳入土地利用和供应计划。**加大优质项目落地保障**，对于重大项目实行“一家牵头、一窗受理、并联审批、联合审图、限时办结、联合验收”。

6.8.3 引导行业规范有序发展

加强客运新业态新模式监管。落实《道路旅客运输及客运站管理规定》(交通运输部令 2020 年第 17 号),按规定精简优化许可管理事项,强化道路客运事中事后监管,鼓励和规范定制客运新模式发展,“十四五”期末,实现定制客运线路道路客运电子客票全覆盖。加快出台《邢台市网络预约出租汽车经营管理暂行办法》,对提供出行信息服务的互联网平台加强引导和规范管理,互联网平台运营商不得组织非营运车辆和未取得相应从业资格的驾驶员从事旅客运输。

优化货运市场发展环境。加强物流产业集聚区管理,建议在省级及以上物流产业集聚区建立管理委员会,统筹负责本园区的发展规划、招商引资、基础设施建设、支持政策拟定等重点工作。加强与省内外发达地区园区合作,引入先进管理经验、重大物流项目和资金支持,推动园区健康良性发展。围绕国家发改委《关于加快推进铁路专用线建设的指导意见》(发改基础〔2019〕1445 号),与市发改委、北京铁路局邯郸货运中心共同推动简化铁路专用线接轨条件、压缩办理时限、优化运输服务、提升综合效益等措施,降低公路短驳环节收费水平。

7 对策建议

7.1 加强行业规划研究

现有《邢台市现代物流业中长期发展规划（2016-2030 年）》《邢台市快递业发展中长期规划（2016-2030 年）》均于 2016 年印发。但 2020 年，邢台市撤县设区后，市区范围进一步扩大，城市发展格局面临调整，原外环路也调整成为城市道路，对中心城区货车通行造成极大影响。同时，近两年邢台市产业结构加快调整，邢台钢铁、中钢邢机等大型生产制造企业，正在从中心城区向外搬迁。原规划的综合、龙岗、会宁三大省级物流聚集区未起到对物流产业的吸引效应，部分地块已经被非物流企业占用，已经不适应我市物流行业变化。加之在“2030 年实现碳达峰、2060 年实现碳中和”的总体要求下，近年来国家大力推进运输结构调整，要求推进大宗货物和中长距离运输“公转铁”“公转水”，大力发展多式联运，加快建设多式联运型物流园区。

面对新变化、新形势、新要求，一是建议在上述规划实施 5 年之际，结合城市发展格局、产业结构变化对规划进行修编。二是建议研究制定《邢台市综合交通枢纽布局规划》《邢台市物流产业聚集区布局方案》统筹谋划全市综合客运枢纽、多式联运枢纽、公路货运枢纽发展格局，并结合本研究出台《邢台市推进综合运输服务高质量发展的实施意见》。三是在上述规划的顶层设计上，对邢台机场公铁空联运物流港等大型物流园区编制总体规划，确保大型物流园区的功能定位、建设内容符合城市发展需要。

7.2 积极申报试点示范

积极参与国家级、省级综合运输相关试点示范创建，树立行业标杆，带动行业整体发展，对于纳入国家级、省级综合运输相关试点示范称号的企业给与配套资金奖励。

一是积极申报国家级多式联运示范工程。自 2016 年以来，交通运输部先后组织三批多式联运示范工程，共有 70 个项目获得示范工程称号，基本囊括了全国典型大型多式联运枢纽。其中，河北省共有 4 个项目入选，对促进河北省多式联运发展、争取国家政策支持起到了积极作用。预计在“十四五”期间，国家将继续推进多式联运示范工程建设，建议遴选邢台市具备条件的物流企业，以市内多式联运物流园区为核心，联合天津港、黄骅港及内陆物流园区节点，共同打造邢台首个国家级多式联运示范工程，进一步带动我市多式联运行业发展。

二是以盘活既有铁路专用线为契机，积极申报城市绿色货运示范工程。自 2018 年起，交通运输部组织开展了两批城市绿色货运示范工程，为城市配送组织模式创新提供了有益探索。其中，省内石家庄、邯郸、衡水、唐山、秦皇岛 5 市入围试点城市，示范城市实现重点企业共同配送量占比超过 40%，日均单车行驶里程较示范建设初期提高 10%。邢台市城区内铁路专用线资源丰富，具有探索发展城市物资公铁联运的优势条件，建议发挥优势、整体谋划，为老工业城市绿色发展提供“邢台样板”。

三是立足全域公交与农村物流服务品牌优势，积极申报全国

城乡交通运输一体化示范县。2016 年交通运输部组织开展了首批城乡交通运输一体化示范县创建活动，我省承德平泉县、石家庄晋州市获得示范县称号。2021 年 4 月开展了第二批示范县申报工作，按通知要求将对示范县给与车购税补助倾斜。我市城乡客运一体化成效明显，宝信物流入选全国首批农村物流服务品牌，依托未来旅客联程运输体系、货物多式联运体系的搭建，将为城乡交通运输一体化发展提供良好契机。建议市交通运输局统筹协调，区县人民政府主导，区县交通运输局具体落实，充分发挥优势条件，积极参与示范县创建工作。

7.3 创新投融资模式

完善“政府引导、市场主导、多元筹资”的投融资模式，积极引导社会资本参与，推进政府力量、市场运作和社会资本全链条、多维度统筹，搭建货运物流设施建设投融资平台。支持符合条件的企业，通过发行公司债券、企业债券、基础设施 REITs（不动产投资信托基金）等多种方式拓宽融资渠道。支持本市大型生产制造企业、货运物流企业、投资平台企业等各市场主体，按照市场化原则，以股权合作方式共同建设、运营铁路专用线。积极引导邢台钢铁、中钢邢机、德龙钢铁、沙河玻璃等生产制造企业，与河北机场集团、邢台市交通建设集团、好望角物流等社会主体加强合作，实现自有铁路专用线面向社会共享共用。进一步规范线路使用、运输服务收费项目和标准、明确清算规则，提高企业自建铁路专用线的综合利用效率。

附件 邢台市客货运量与运输结构预测

1. 客运总量与结构预测

(1) 客运总量预测

分别采用对数曲线预测法和增长率法,结合邢台市历年客运量数据、当前形势和未来发展趋势,对邢台市营业性客运量进行预测。

①对数曲线预测法。通过分析邢台市 2007~2018 年这 12 年间客运量变化的历史数据,拟合对数曲线,建立随年份变化的对数曲线模型,通过该模型预测邢台市未来营业性客运量。

基本模型为: $\ln m = \beta_0 + \beta_1 x_1 + \cdots + \beta_k x_k$

由于 2007~2012 年与 2013 年之后客运量统计口径不同,为保证数据的一致性,在拟合时选用 2013~2018 年邢台市客运量数据,通过数据拟合得出回归方程:

$$y = -1268\ln(x) + 5052.8 \quad (R^2=0.9229)$$

经过相关系数显著性和决定性 ($R^2=0.9229$) 检验,对数曲线模型整体显著,方程拟合度较高。根据模型,预测 2025 年邢台市营业性客运量为 1706 万人。

②增长率法。根据邢台市营业性客运量历史数据变化,结合邢台市、河北省内外部环境发展趋势,参考河北省和国家相关上位规划对运输需求的预测值,预测邢台市未来营业性客运量。根据邢台市历年客运量数据,自 2013 年以来邢台市客运量逐年下降,但下降趋势有所放缓,2007~2018 年期间年均降速约为-7.45%。

未来，邢台市公路营业性客运量将继续延续下降态势，铁路客运量将稳步提高，航空客运将实现从无到有的跨越式发展；但考虑未来一段时期内，公路客运将继续占据主导地位，因此营业性客运总量将持续下降。综合考虑预测邢台市 2025 年营业性客运量为 1735 万人。

根据上述两种方法的预测结果，综合考虑邢台市未来营业性客运量预测结果如下表所示，即 2025 年邢台市营业性客运量约为 1721 万人，2018~2025 年间年均下降约 5.79%。

表7—10 邢台市营业性客运量预测结果

预测方法	预测值（万人）				
	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
对数曲线模型	2133	2012	1902	1800	1706
增长率法	2135	2018	1917	1823	1735
推荐值	2134	2015	1909	1812	1721

（2） 客运结构预测

“十四五”期，京雄商高铁将建成通车，京广高铁客流也将持续增长，铁路客运占比将稳步提升，高铁客运增长迅速；邢台机场将建成并开通运营，航空客运发展将迎来新机遇；公路客运受小汽车保有量以及个性化、机动化出行需求增长影响，运量将继续下降。综合考虑邢台市 2007~2018 年间各运输方式占比的变化情况，参考河北省和国家相关规划对于不同运输方式分担率的预测，结合邢台市营业性客运发展特点和发展趋势，确定 2025 年邢台市不同运输方式的分担率预测值，如下表所示。

2025 年，邢台市公路、铁路、民航的客运结构将由 2018 年的 77.4:22.6:0 调整为 53.2:44.2:2.6。其中，铁路客运量将达到 802 万人，年均增长 4.5%，占比 44.2%；公路客运量继续下降，将达到 964 万人，年均下降 10%左右，占比 53.2%；民航客运量将达到 45 万人，2022~2025 年均增长 19.4%，占比 2.6%。

表7—11 2025 年邢台市不同运输方式占比预测结果

年份	客运量（万人）			分担率		
	公路	铁路	航空	公路	铁路	航空
2018	2023	589.06	0	77.4%	22.6%	0%
2025	964	802	45	53.2%	44.2%	2.6%

2. 货运总量与结构预测

采用回归分析法和增长率法，结合邢台市历年货运量与货运结构数据、未来运输结构调整趋势，对邢台市货运量及运输结构进行综合预测。

①回归分析法。分析并建立货物运输量和经济社会发展两者之间的回归方程，将回归方程作为预测模型，根据邢台市 GDP 在预测期的变化来预测货物运输量，并通过检验来确定模型的显著性和有效性。

建立公路货运量回归方程如下：

$$y = 106.46 + 3.077 * x + 0.003348 * x^2 \quad (R^2 = 0.9134)$$

经过相关系数显著性和决定性 ($R^2=0.9134$) 检验，二次曲线回归模型整体显著，方程拟合度较高。根据模型，结合邢台 GDP

预测值，预测 2025 年邢台市公路货运量为 41462 万吨，2018-2025 年均增长率约为 8.3%。

建立铁路货运量回归方程如下：

由于铁路货运量仅有 2017、2018 和 2019 三年的历史数据，数据样本较少，因此采用线性回归模型进行预测。方程如下：

$$y = 7877.726 - 3.028 * x \quad (R^2 = 0.977)$$

经过相关系数显著性和决定性 ($R^2=0.977$) 检验，线性回归模型整体显著，方程拟合度较高。但由于邢台市 GDP 在 2017-2019 年间出现负增长，且铁路货运量仅有这三年间数据，导致回归方程拟合斜率为负值，与未来邢台市铁路货运发展趋势不一致。

②增长率法。根据邢台市货物运量历史数据变化情况，参考邢台市经济社会发展等因素，分析邢台市、河北省内外部货运环境发展趋势，参考国家相关上位规划对货物运输需求的预测值，预测邢台市 2025 年营业性货运量。根据邢台市历年数据来看，自 2007 年以来，邢台市公路货运量逐年递增，但降速放缓，2018 年较 2017 年增速为 8.1%；铁路货运量在 2017-2019 年间保持增长态势，年均增长 15.3%。未来，受到邢台市经济发展、工业化和城镇化进程的推进、运输结构调整等多种因素影响，货运结构将发生较大变化，随着未来货运铁路网的逐渐完善，铁路运力不足的局面将有所改善，铁路运输需求得到进一步满足，加之“公转铁”等结构调整深入实施，铁路货运在邢台市运输地位将得到增强。预测 2025 年邢台市公路货运量为 38968 万吨，2018-2025

年均增速为 7.3%;铁路货运量为 3428 万吨,年均增长率为 14.4%。

根据回归分析法和增长率法的预测结果,结合邢台货运发展的特点和发展趋势,确定 2025 年邢台市全社会货物运输量的预测结果,即:2025 年邢台市货运总量约为 43643 万吨,2018-2025 年期间年均增速约为 8.2%。货运结构持续优化,其中公路货运量为 40215 万吨,年均增速为 7.8%,分担率为 92.15%;铁路货运量为 3428 万吨,年均增长率为 14.4%,分担率为 7.85%。具体预测结果见下表。

表7—12 邢台市 2025 年货运量预测结果(万吨)

预测方法	货运总量	公路货运量	铁路货运量
回归分析法	—	41462	—
增长率法	42396	38968	3428
推荐值	43643	40215	3428

表7—13 邢台市货运结构变化对比

	公路货运量占比	铁路货运量占比
2018	94.7%	5.3%
2025	92.15%	7.85%

