

市政道路桥梁工程跨区域合作与协同发展

杜轲 13010419830824181X

摘要：当前我国城镇化建设进入城市群、都市圈一体化发展的新阶段，传统以行政边界为划分的市政道路桥梁工程建设模式，已经难以满足区域互联互通的发展需求。本文以市政道路桥梁工程跨区域合作为研究对象，分析当前跨区域建设中存在的统筹机制缺失、利益分配失衡、标准不统一以及资金保障不足等核心问题，从协同治理机制构建、标准体系对接、利益共享机制完善以及多元投融资模式创新四个层面，提出推动跨区域合作与协同发展的具体路径，为我国市政基础设施一体化建设提供理论参考与实践支撑。

关键词：市政道路桥梁；跨区域合作；协同发展；基础设施一体化

一、引言

随着我国城镇化战略的推进，长三角、粤港澳、京津冀等国家级城市群已经成为拉动经济增长的核心引擎，区域一体化发展对基础设施互联互通提出了更高要求。市政道路桥梁作为区域人员往来、物资流通的核心载体，其建设运营往往涉及多个不同行政区域，传统碎片化的管理模式不仅容易造成重复建设、资源浪费，还会形成交通瓶颈，制约区域要素的自由流动。在此背景下，推动市政道路桥梁工程跨区域合作与协同发展，既是破解当前建设困境的必然选择，也是落实区域协调发展战略的重要基础。梳理现有研究成果来看，多数研究聚焦于跨区域重大交通基础设施的合作模式，针对市政层面道路桥梁工程的系统性研究相对不足，本文以此为切入点展开分析，具有较强的理论与现实意义。

二、市政道路桥梁工程跨区域合作的现实价值

市政道路桥梁工程开展跨区域合作，首先能够有效提升基础设施的供给效率。不同行政区域各自为政开展建设时，往往会出于本地利益考量调整线路走向或者降低建设标准，不仅会增加整体工程的建设成本，还会留下安全隐患。通过跨区域协同规划、协同建设，可以统一工程标准、优化线路布局，减少不必要的重复建设，降低整体建设与后期维护成本。其次，跨区域合作能够助力区域经济协同增长。道路桥梁工程的互联互通可以缩短区域间的时空距离，降低物流与通勤成本，推动产业在更大范围内实现分工协作，促进优质资源的跨区域流动，帮助落后地区承接发达地区的产业转移，缩小区域间的发展差距。最后，跨区域协同发展能够提升市政基础设施的公共服务水平。打破行政边界的交通网络，可以让周

边区域居民共享核心城市的教育、医疗等公共资源，提升居民出行体验，推动公共服务均等化发展，助力新型城镇化建设目标的实现。

三、当前市政道路桥梁工程跨区域合作存在的主要问题

第一，统筹协调机制不健全，权责划分模糊。目前我国市政基础设施的规划、建设、管理权限都归属于本级地方政府，跨区域合作缺乏上位的制度约束与统一协调机构。当涉及跨区域道路桥梁建设时，往往依靠地方政府之间的临时性协商解决，没有形成固定的沟通协调机制，一旦一方需求发生变化，很容易导致项目停滞。同时，不同区域政府在项目中的权责划分不清晰，建设阶段的征地拆迁、工程监管，以及运营阶段的养护管理、责任划分都没有明确规定，容易引发推诿扯皮问题，影响项目推进效率。

第二，利益分配失衡，地方合作动力不足。跨区域市政道路桥梁工程的收益存在明显的区域差异，核心发达地区往往能够从互联互通中获得更多的要素流入红利，而欠发达地区不仅需要承担大量的征地拆迁与建设成本，还可能面临产业资源流出的压力，导致地方政府参与合作的积极性不高。部分项目即使达成合作协议，也因为没有建立合理的利益补偿机制，导致欠发达地区在合作中处于弱势地位，长期来看难以维持稳定的合作关系。

第三，建设标准不统一，工程衔接存在障碍。不同区域由于经济发展水平不同，市政道路桥梁工程的设计标准、施工规范、质量要求存在一定差异。例如部分经济发达地区市政道路已经按照主干路标准设计，而相邻欠发达地区同一条线路按照次干路标准建设，不仅会造成通行能力不匹配，形成交通瓶颈，还会给后期的养护维修带来困难。此外，不同区域在工程监管、验收标准上的差异，也会导致跨区域工程的衔接出现质量问题，留下安全隐患。

四、推动市政道路桥梁工程跨区域协同发展的路径

第一，构建多层次协同治理机制，明确权责划分。首先要建立上级政府牵头的统筹协调机构，对跨区域市政道路桥梁工程进行统一规划、统一调度，从区域整体发展的角度确定项目建设方案，协调解决项目推进中的各类矛盾。其次要建立常态化的沟通协商机制，搭建多部门参与的沟通平台，定期就项目建设、运营中的问题进行磋商，及时化解分歧。最后要明确不同区域政府的权责划分，在项目启动阶段就通过书面协议的方式，明确各方在征地拆迁、建设监管、运营维护、应急处置等方面的责任，避免出现权责模糊的问题。

第二，完善利益共享与补偿机制，调动各方合作积极性。要建立基于项目收

益的利益共享机制，对跨区域道路桥梁工程带来的土地增值、产业发展收益进行合理分配，让不同区域都能够从合作中获得收益。同时建立差异化的利益补偿机制，对于承担更多建设成本、生态保护成本或者收益较少的欠发达地区，要通过财政转移支付、产业帮扶、土地指标置换等方式进行补偿，平衡各方利益关系。例如可以建立跨区域项目的税收分享机制，对项目运营后带来的新增税收，按照各方投资比例进行分配，保障合作方的合理收益。

第三，推动标准体系对接统一，提升工程整体质量。区域层面要组织相关部门对现有市政道路桥梁工程的设计、施工、验收、养护标准进行梳理，针对跨区域项目制定统一的协同标准，对于已经建成的路段，逐步推动升级改造，实现通行能力与标准的衔接。同时要建立统一的工程质量监管体系，实行跨区域联合监管、联合验收，保障工程整体质量符合要求，避免出现标准不一带来的衔接问题。

第四，创新多元投融资模式，强化资金保障。要打破传统政府单一投资的模式，探索政府与社会资本合作的跨区域投融资模式，明确项目收益与投资回报机制，吸引社会资本参与项目建设与运营。例如可以采用 BOT、PPP 等模式，将跨区域道路桥梁的建设、运营捆绑，赋予社会资本一定期限的经营权与收益权，保障社会资本的合法权益。

五、结语

市政道路桥梁工程跨区域合作与协同发展，是推动区域一体化发展的重要基础，也是破解当前市政基础设施建设碎片化问题的必然要求。当前我国跨区域市政道路桥梁建设仍然面临机制、利益、标准、资金等多方面的问题，需要从协同治理、利益平衡、标准对接、投融资创新多个层面系统推进，不断完善跨区域合作体系，才能实现市政基础设施互联互通，为区域经济协同发展提供坚实支撑。

参考文献

- [1] 张京祥, 何鹤鸣. 跨区域基础设施协同治理: 逻辑、经验与路径[J]. 城市规划, 2021, 45(02): 9-17.
- [2] 李郇, 周裕琼, 符天蓝. 中国城市群基础设施一体化的进展与挑战[J]. 地理学报, 2019, 74(12): 2535-2551.
- [3] 王吉春, 陈静. 跨区域市政基础设施合作建设的利益协调机制研究[J]. 城市发展研究, 2020, 27(05): 11-16.
- [4] 刘卫东. 城市群基础设施互联互通的协同发展路径[J]. 中国工程科学, 2018, 20(04): 122-128.

