

新时期我国公路运输经济转型升级思考

李文娜

临沂市公路事业发展中心沂水县中心, 中国·山东 临沂 276400

【摘要】公路运输是交通运输体系的重要组成部分, 公路运输经济是推动我国国民经济发展的主要产业。当前, 随着供给侧结构性改革不断深化, 公路运输经济必须把提质增效、提高供给体系质量作为主要发展方向。然而目前面对高速铁路、低碳经济、大数据运营等多重挑战, 公路运输所暴露出的技术水平低下、单位效益不高等弊端逐渐明显, 如何促进公路运输经济提档升级成为国内学界的主要思考方向。

【关键词】公路运输; 挑战; 对策分析

当前, 我国正处于优化结构、转变发展方式、深化供给侧改革的攻坚期, 经济发展方式由高速增长逐渐转向高质量发展, 公路运输经济也正处于结构调整、增长动力转换、产业转型升级的改革深水期, 特别是随着大数据技术应用、电子商务发展、高速铁路冲击, 对公路运输经济服务提出了更高要求和更严标准。当前, 我国对公路运输经济提档升级已有较多有益探索, 本文将从对新时期公路经济转型升级提出一些建议, 以期对今后工作开展提供理论借鉴。

1 当前我国公路运输经济形势

目前我国公路运输经济运行总体平稳, 主要体现在以下三个方面:

一是公路基础设施不断完善。目前, 我国公路运输基础设施不断完善, 截至2018年底, 全国公路总里程484.65万公里, 比上年增加7.3万公里, 同比增长2%左右; 公路密度50.48公里/百平方公里, 增加0.76公里百平方公里, 同比增长约2%; 公路养护里程475.78万公里, 占公路总里程98.2%, 增速保持稳定。

二是公路运输仍是货运主要运输方式。通过数据分析, 我国公路货运在各类交通运输方式中占据主要地位。截至2019年11月底, 我国公路货运量占全国各运输方式的比为77.81%, 2019年全国公路运输货运总量416.1亿吨、增长5.1%, 高速公路货运量增长6.8%, 均保持在较快增长区间。

三是公路运输客运有所下降。受高速铁路快速发展影响, 当前我国公路客运一定程度上受影响较大, 2019年完成营业性客运量176.0亿人, 同比下降1.9%, 降幅较上年收窄1.1个百分点, 相比之下铁路、民航客运量保持较快增长。

2 新时期公路运输经济面临挑战

一是高速铁路普及化。当前, 全国铁路营业里程达到13.1万公里, 其中高铁营业里程2.9万公里以上。与公路运输相比, 高速铁路运输在便捷性、实效性、安全性等方面占据一定优势。高铁运行较为稳定, 运行速度快, 较少或基本不会受限于天气状况, 相比之下, 公路运输容易受到道路状况和天气情况影响, 在时间上无法保证是否按时。同时, 高速铁路运行稳定, 乘客乘坐舒适性优于公路运输, 人均空间大。公路运输与高速铁路运输竞争优势在于, 高铁站点选址一般离中心城区较远, 需要借助公路运输方式换乘; 在价格对比上, 一般公路运输在中短距离、临时性出行上占有一定优势。

二是现代物流发展。物流作为一种新型公路运输经济运作方式, 已经成为第三产业中的重要组成部分。随着我国电子商务高速发展, 预计我国未来公路运输中大宗货物、初级产品所占份额呈下降趋势, 但各类消费品、制造业高新技术产品运输需求增大, 公路运输服务质量需求呈现多样化、精细化、便捷化趋势。然而, 我国公路运输的组织形式依然受区域封闭等因素影响, 跨区域运输经常出现回程跑空现象, 运输效率低、路途耗油高、运输成本大, 在人、车、物的信息整合上有较大提

升空间。

三是低碳经济高质量发展。低碳经济是低能耗、低排放、低污染的经济发展模式, 在可持续发展理念下, 尽可能降低碳排放, 努力实现经济发展与生态环境协调统一的经济形态。我国加入巴黎协定后, 承诺到2020年碳排放强度降低45%, 2030年要降低65%。然而当前, 我国传统公路运输在运输工具的能源动力和能源结构上, 对低碳经济不能完全适应, 在公路建设上能源消耗较大。虽然国家在加快新能源建设、促进公路运输节能减排上作出了诸多努力, 但相较于2030年碳排放降低65%的目标, 公路运输经济仍需转型升级。

3 公路运输经济转型升级对策分析

一是整合公路经营模式。集约化、网络化、规模化是公路运输经济发展的必然趋势, 充分发挥公路运输线路多、覆盖广、车次频繁等特点, 通过联合经营, 提高公路运输企业在规模、管理、运营上的沟通交流, 实现资源和营收共享, 减少同质化非零和博弈。深入挖掘公路市场潜力, 在高速铁路、民航、水路等交通枢纽节点, 优化经营衔接, 完善接驳功能, 实现公路运输行业整体利益最大化发展。

二是降低经济运营成本。公路运输作为劳动密集型产业, 受科技发展应用水平影响较大。加大科技应用, 开发引进大数据运营理念, 探索云智慧货运技术, 有效整合网络规模经济的各项资源, 通过智能化方式, 随时掌握公路物流信息, 第一时间实现车货匹配、人车匹配, 减少不必要的空车空程消耗。同时, 优化公路运输工作流程, 在非核心业务方面采取合同外包、引进自动化等方式, 节约运营成本。完善公路运输企业薪资体系, 吸引高素质人才, 提高人工单位成本收益。

三是提高政策支撑。对公路运输行业设立专项财政补贴资金, 明确财税补贴标准和配套办法。对税负较为突出的公路物流企业实行税收返还帮扶。制定公路运输市场“营改增”过渡性政策, 对运输企业的固定资产, 扩大抵扣范围和抵扣额度, 制定过定性税收返还政策, 分期进行进项税抵扣。加大新能源汽车设计研发和市场准入, 不断在出台相应的政策措施来引导公路运输经济转型发展。

参考文献:

- [1]2018年交通运输行业发展统计公报[M]. 2019年4月.
- [2]王文娣, 杨忠振, 李一旋. 基于旅客价值测度模型的客运市场细分和公路客运发展策略研究[J]. 公路交通科技, 2016, (08): 152-158.
- [3]江文明浅析公路运输经济的发展现状及应对策略[J]. 商情, 2018(13): 29.

作者简介:

李文娜(1984.7—), 女, 汉, 山东省沂水县, 公路运输经济, 临沂市公路事业发展中心沂水县中心。