

新时期公路交通经济与经营管理的协同发展路径研究

何芬

上饶市国有资产发展集团有限公司

DOI:10.32629/ej.v9i5.3525

[摘要] 公路作为国家综合交通运输体系的核心组成部分,是衔接区域经济、激活物流流通、支撑产业升级的重要基础设施,其发展质量直接关联交通经济的可持续性与管理效能提升。新时期以来,我国公路建设规模持续扩大,路网覆盖不断完善,但在交通经济高质量发展与管理现代化转型的双重需求下,仍面临投融资机制单一、运营效率不足、管理模式滞后、产业融合不深等现实困境。本文基于公路交通经济与经营管理的内在关联,结合行业发展现状与最新实践案例,剖析当前发展中存在的核心问题,探索二者协同发展的有效路径,为提升公路交通经济效益、优化经营管理水平、推动公路行业高质量发展提供理论参考与实践借鉴。关键词: 公路交通; 交通经济; 经营管理; 协同发展; 高质量发展。

[关键词] 公路交通; 交通经济; 经营管理; 协同发展; 高质量发展

中图分类号: F540.3 文献标识码: A

Research on the Synergistic Development Path of Highway Transportation Economics and Management in the New Era

Fen He

Shangrao State-owned Assets Development Group Co., Ltd.

[Abstract] As a core component of the national integrated transportation system, highways serve as vital infrastructure that connects regional economies, facilitates logistics circulation, and supports industrial upgrading. Their development quality directly impacts the sustainability of transportation economics and the efficiency of operational management. Since the new era, China has continuously expanded its highway construction scale and improved road network coverage. However, amid the dual demands for high-quality transportation economic development and modernization of operational management, the sector still faces practical challenges such as limited financing mechanisms, insufficient operational efficiency, outdated management models, and inadequate industrial integration. Based on the intrinsic relationship between highway transportation economics and operational management, this paper analyzes current core issues by examining industry developments and recent practical cases, while exploring effective pathways for synergistic development. The findings provide theoretical insights and practical references for enhancing highway transportation economic benefits, optimizing operational management, and promoting high-quality growth in the highway sector.

[Key words] highway transportation; transportation economics; operational management; synergistic development; high-quality development

引言

交通运输是国民经济的基础性、先导性、战略性产业,而公路作为综合立体交通网络的主体骨架,承载着人员往来、物流流通、产业联动、区域协同的重要功能,是赋能实体经济发展、畅通国内大循环的关键基础设施。进入新时期,我国新型城镇化建设、乡村振兴战略、区域协调发展战略深入推进,对公路交通的建设品质、运营服务、经济赋能及经营治理水平提出了更高要求。

1 公路交通经济与经营管理的核心关联及发展现状

1.1 核心关联解析

公路交通经济与经营管理是相互渗透、辩证统一的整体,其核心关联体现在三个层面:一是经营管理是交通经济发展的“保障线”,科学的经营管理能够优化公路资源配置,降低建设、运营、养护成本,提升公路通行效率与服务质量,避免资源浪费,推动交通经济从“规模驱动”向“效益驱动”转型;二是交通

经济是经营管理优化的“动力源”，交通经济的持续增长能够为公路经营管理提供充足的资金支持，推动管理技术升级、人才队伍建设与管理模式创新，倒逼经营管理水平提升；三是二者协同发展是实现公路行业高质量发展的“关键抓手”，只有实现交通经济发展与经营管理升级的同频共振，才能充分发挥公路的基础设施支撑作用，推动路衍经济融合发展，实现经济效益、社会效益与生态效益的统一。

1.2 发展现状

公路交通经济发展态势良好，支撑作用凸显。近年来，我国公路建设持续推进，路网结构不断优化，2024年全行业完成固定资产投资37893亿元，其中公路投资25774亿元，约占交通投资总量的68%。公路货运量达418.8亿吨，占全社会营运性货运总量的73.6%，日均货运量约1.2亿吨，公路人员跨区域流动量592.9亿人次，日均达1.6亿人次，充分彰显了公路在综合运输体系中的基础性、兜底性地位。同时，路衍经济快速发展，公路与文化旅游、供应链物流、能源建材、智能交通等产业的融合不断深化，逐渐成为推动区域经济高质量发展的重要战略支撑。此外，绿色低碳转型稳步推进，2024年公共汽车中新能源占比达74.1%，新能源货运车辆达13.27万辆，为交通经济绿色发展注入新动能。

公路经营管理不断完善，转型趋势明显。随着公路行业的快速发展，经营管理模式逐步从传统的“粗放式管理”向“精细化、智能化、集约化”转型。在运营管理方面，部分地区探索推进集约化运营改革，打破传统“收费、养护、路产各自为阵”的管理壁垒，通过组织重构、岗位优化、人员精简，实现降本增效；在智慧管理方面，智慧化管养平台、车道智慧机器人等技术广泛应用，车型识别准确率超99%，出口收费效率提升40%，大幅提升了运营效率；在服务管理方面，聚焦“安畅舒美好”的出行需求，优化服务区服务功能，完善应急保障体系，服务质量持续提升。同时，经营管理的市场化程度不断提高，多元化投融资模式逐步探索，社会资本参与度有所提升，为公路经营管理注入新活力。

二者协同发展初见成效，但仍有较大提升空间。当前，我国部分地区已开始探索交通经济与经营管理的协同发展模式，通过优化经营管理机制、推动路衍经济融合，实现了经济效益与管理效能的双重提升。例如，现代投资股份有限公司怀化分公司通过构建“集约化运营、专业化培训、效能化薪酬、智慧化管养”四维一体运营体系，2024年累计节约成本超854.61万元，营收同比增长13.35%，成为行业协同发展的实践样本。但从全国范围来看，二者协同发展仍存在区域不均衡、融合深度不足等问题，部分地区仍存在重建设、轻管理、轻效益的现象，经营管理与交通经济发展脱节，未能充分发挥协同赋能作用。

2 新时期公路交通经济与经营管理协同发展的核心问题

2.1 投融资机制单一，资金供需矛盾突出

当前，我国公路建设与运营的投融资仍以政府投入和银行贷款为主，融资渠道相对单一，难以满足日益增长的建设、运营

与养护资金需求。2024年，我国高速公路投资下降12.2%，普通国省道投资下降8.4%，农村公路投资下降6.1%，高速公路投资已连续三年下降，反映出传统投融资模式的可持续性不足。一方面，政府财政投入有限，难以覆盖大规模的公路建设与养护需求，导致部分公路项目资金缺口较大，养护不到位，影响通行效率与使用寿命；另一方面，社会资本参与公路经营的积极性不高，相关的激励机制、风险分担机制不完善，社会资本多集中于收益稳定的高速公路项目，对于普通公路、农村公路等公益性较强、收益较低的项目参与度极低。此外，公路项目收益回收周期长、现金流不稳定，导致债务压力持续存在，进一步制约了交通经济的持续发展与经营管理的优化升级。

2.2 经营管理模式滞后，运营效率偏低

尽管我国公路经营管理逐步向精细化、智能化转型，但部分地区仍沿用传统的经营管理模式，存在管理理念落后、流程繁琐、资源配置低效等问题。一是管理体制僵化，部分公路管理部门权责划分不清晰，存在多头管理、推诿扯皮现象，导致管理效率低下，难以适应交通经济高质量发展的需求；二是运营管理粗放，部分公路项目重建设、轻运营，对公路养护、服务区管理、应急保障等环节重视不足，导致公路通行效率不高、服务质量参差不齐，影响交通经济的效益释放；三是数字化、智能化水平不足，虽然部分地区引入了智慧化管理技术，但应用范围有限，多数公路管理仍依赖人工操作，数据共享不充分，未能实现对公路全生命周期的智能化管理，难以满足现代交通经济发展的需求；四是人员素质参差不齐，部分管理人员缺乏专业的经营管理知识与技能，难以适应集约化、智能化管理的发展趋势，制约了经营管理水平的提升。

2.3 交通经济与经营管理脱节，协同性不足

当前，我国公路交通经济与经营管理的协同性不足，存在“重经济、轻管理”或“重管理、轻效益”的现象，二者未能形成良性互动。一方面，部分地区在公路建设规划中，缺乏对区域经济发展需求的充分调研，公路建设与产业布局、物流发展脱节，导致公路资源闲置，难以充分发挥对交通经济的支撑作用；另一方面，部分公路经营管理部门缺乏经济思维，在管理过程中只注重流程规范，忽视了经济效益与产业带动，未能通过优化经营管理推动交通经济增长。此外，路衍经济融合深度不足，多数公路经营仍以收费为主，对服务区价值提升、物流联动、文化旅游融合等增值业务挖掘不够，未能实现“公路+”多元产业的协同发展，制约了交通经济效益的最大化与经营管理的多元化升级。

3 新时期公路交通经济与经营管理协同发展的优化路径

3.1 创新投融资机制，破解资金供需矛盾

构建多元化、市场化的投融资体系，是推动公路交通经济与经营管理协同发展的重要保障。一是优化政府投入结构，加大对普通公路、农村公路、中西部地区公路建设与养护的财政投入，重点补齐路网短板，同时完善财政资金的使用监管机制，提高资金使用效率；二是积极引导社会资本参与，完善社会资本参与公

路经营的激励机制与风险分担机制,通过PPP模式、特许经营模式等,吸引社会资本参与公路建设、运营与养护,拓宽融资渠道,减轻政府债务压力;三是创新融资方式,探索发行公路专项债券、绿色债券等,鼓励金融机构推出针对性的金融产品,为公路项目提供多元化的资金支持;四是建立健全公路收费机制,优化收费标准,实行差异化收费,结合车流量、路段类型等因素动态调整收费价格,提高公路项目的收益能力,增强投融资的可持续性。

3.2 优化经营管理模式,提升运营效率

以精细化、智能化、集约化为方向,优化公路经营管理模式,提升运营效率与服务质量。一是深化管理体制变革,明确公路管理部门的权责划分,打破多头管理、推诿扯皮的现象,建立权责清晰、协同高效的管理体制,提高管理效率;二是推进集约化运营改革,借鉴怀化分公司的实践经验,打破传统业务壁垒,组建集约化管理机构,优化岗位设置,推行“一岗多能”模式,精简人员,降低人工成本,实现资源优化配置;三是加快数字化、智能化转型,搭建一体化的智慧管理平台,整合公路建设、运营、养护、物流等各类数据,实现数据共享与智能分析,推广应用车道智慧机器人、智能监测设备等,实现公路全生命周期的智能化管理,提升通行效率与管理效能;四是加强人才队伍建设,构建“项目、频率、考核、评价”四维驱动的培训考核体系,通过“师徒结对”“跟班轮训”“实战演练”等形式,提升管理人员的专业素养与综合能力,打造一支适应现代公路经营管理需求的专业队伍;五是完善效能考核机制,建立“多劳多效、多能多效、多责多效、多省多效”的考核分配体系,打破“大锅饭”格局,激发员工工作积极性。

3.3 强化协同联动,推动交通经济与经营管理深度融合

立足二者的核心关联,强化协同联动,推动交通经济与经营管理深度融合,实现双向赋能。一是坚持规划引领,在公路建设规划中充分结合区域经济发展需求、产业布局与物流发展规划,确保公路建设与交通经济发展同频共振,充分发挥公路对区域经济的支撑作用;二是推动路衍经济融合发展,依托公路路网优势,挖掘服务区、收费站等节点的增值潜力,推动公路与文化旅游、供应链物流、能源服务、乡村产业等深度融合,发展“公路+文旅”“公路+物流”“公路+乡村振兴”等新业态,拓宽收益渠道,提升交通经济效益;三是建立协同发展机制,加强公路经营管理部门与地方政府、企业、物流机构的沟通协作,形成协同推进的工作格局,实现资源共享、优势互补;四是树立“效益与效

率并重”的管理理念,将交通经济发展目标融入经营管理全过程,通过优化经营管理推动交通经济增长,通过交通经济增长带动经营管理升级,实现二者良性互动。

3.4 统筹区域发展,补齐发展短板

立足区域协调发展战略,统筹推进东中西部地区、城乡之间公路交通经济与经营管理的协同发展,补齐发展短板。一是加大对中西部地区公路建设与经营管理的扶持力度,完善中西部地区路网结构,提升路网通达能力与服务质量,推动中西部地区路衍经济发展,缩小区域发展差距;二是聚焦乡村振兴战略,加大农村公路建设与养护投入,完善农村公路经营管理机制,提升农村公路的通行效率与服务质量,推动农村公路与乡村产业、农产品物流深度融合,助力乡村经济发展;三是建立区域协同发展机制,加强东中西部地区公路经营管理经验的交流与合作,推动东部地区先进的管理技术、模式向中西部地区推广,实现区域优势互补、协同发展;四是优化区域公路资源配置,结合区域经济发展特点与运输需求,合理布局公路项目,避免资源闲置,提高公路资源的利用效率。

4 结束语

随着数字经济、人工智能、绿色低碳技术与公路行业的深度融合,公路交通经济与经营管理的协同空间将进一步拓展。行业应持续树立效益与管理并重的发展理念,深化体制机制改革,加快智慧化、市场化、集约化转型,不断完善协同发展长效机制,持续挖掘公路基础设施的多元价值,以双向协同赋能公路行业高质量可持续发展,更好地服务于国民经济循环、乡村振兴与区域协调发展大局。

[参考文献]

- [1]赵光辉.数字经济赋能智慧交通构建的路径探讨[J].企业经济,2022,41(10):5-15.
- [2]孙超,邵源,韩广广.从先行先试到先行示范——深圳市智慧交通发展创新与实践[J].城市交通,2023,21(4):1-7.
- [3]高岩.数字经济背景下的智慧交通运输构建模式研究[J].中国储运,2026(1):107-109.
- [4]孙潇逸.低空经济互联网运输模式探究[J].中国航务周刊,2025,(25):75-77.

作者简介:

何芬(1990—),女,江西上饶人,大学本科,经济师,现任上饶市国有资产发展集团有限公司经营事业部部长,从事公路、交通经济及经营管理研究。