

# 公路交通物流运输对促进地方区域经济发展的研究

葛雨果

(山东省威海市文登区交通运输局, 山东 威海 264400)

**摘要:**在新时期背景下,公路交通物流运输网络布局更加科学、合理。在公路交通物流运输的帮助下,其他运输方式所存在的问题均得以妥善解决,诸如直达性低、受环境因素影响大等,由此可以积极促进地方区域经济的发展。从应用效果来看,当前公路运输网络是将通信互联作为实际基础,有效增强了运输车辆的环境感知能力、自动化运动控制能力与决策能力,符合低碳运输环保设计理念。本文将简单分析公路交通物流运输对促进地方区域经济发展,希望能有助于提高公路物流管理效益。

**关键词:**公路交通;物流运输;地方区域;经济发展

**[DOI]**10.12231/j.issn.1000-8772.2023.09.001

我国公路物流运输行业有多个关联产业,在整个国民经济中所占据的物流费用比例较高,为促进物流产业和地方区域经济的发展作出了重要贡献。然而,不可忽视的是,公路物流运输尚且存在成本较高、效率较低问题,对此,理应进一步完善公路物流运输发展方案,并将该方案落到实处。本文将简单分析公路交通物流运输对促进地方区域经济发展作用,系统论述公路交通物流运输发展现状问题,并综合探讨如何改善公路交通物流以促进区域经济发展。

## 1 公路交通物流运输对促进地方区域经济发展作用

公路交通物流运输对地方区域经济发展的促进作用主要体现在三个方面:

第一,提高区域经济发展水平。纵观当前人口的组成结构,农村人口依然占大多数,而受区域内城乡交通运输渠道不顺畅的影响,导致城乡之间的经济发展水平存在明显差异。根据城乡核心经济发展需求可知,其本身所具有的互利性、互补性较强,高度重视公路交通物流交通发展能够合理、有效地流转各种资源,诸如人力、物力与财力等,确保城市的大街小巷中都布满农村中的优质农牧产品,且在农村诸多领域的一线生产过程中也能够及时投入那些相对先进、可靠的城镇设施设备,从而有助于区域城乡协调发展水平的不断提高。

第二,促进区域资源整合,达到互利共赢的目标。我国国土面积辽阔,各个地区具有不同的特征属性,能否流畅有序的跨区域特别是相邻区域之间的周转人财物是有效推进社会主义市场经济发展的一个重要条件,为了确保区域间能够真正实现整合互利共赢就必须无障碍地周转资源,其中公路交通物流运输必不可少。拥有完备的运输体系,在一定程度上能够更好地周转区域之间的物资,以此节省商业运营成本,促进区域间贸易发生可能性、成

功率的提高,这有助于完善各区域发展结构,同时,让各个区域能够形成有特色的经济模式。

第三,科学配置和应用各区域的资源。对于发展区域经济而言,其核心基础、关键动力就在于自然资源,确保整体经济发展的科学性和有效性,转变传统经济模式,则需要对本地自然资源进行科学开发和利用。我国自然资源的特征属性主要表现为种类丰富、分布散杂、开发利用难度缺乏一致性等,而各个地区的自然资源基础有时会错配经济发展方向,为此就需要各个地区高度重视如何协同配合开发利用自然资源。需要注意的是,构建完善的物流运输体系,必须创造有利的条件,确保各个区域之间的自然资源能得以顺畅流通,还能够结合经济发展方向来有针对性地开发、交换自然资源,在此基础上按照各个区域的资源开发难度并站在成本集约角度来开发利用那些最恰当的资源,从而能够促进资源统筹开发利用效率的不断提高,方便后期实现转型发展<sup>[1]</sup>。另外,在公路交通物流运输相对完善的情况下,可以优化升级区域产业、提升层次,还能够及时向其他相关区域及时输送本区域的经济成果,在此基础上就可以对相关区域的经济情况、未来发展诉求进行及时掌握,进而能够对本区域的经济发展方向、产业宏观布局进行科学的调整,最终能够创造出充足的空间来推动本区域产业的更替式发展。

## 2 公路交通物流运输发展现状问题

### 2.1 工作效率偏低

在国民经济运行体系中,公路物流运输行业是关键纽带,据调查了解,在国内货物运输中,公路物流承担的比例高达70%以上,其产业关联效应很强。必须注意的是,当前国内公路物流行业工作效率依然偏低,对中国经济运行的总体效率造成了一定的负面影响,导致企业的竞争力降低。与此同时,也伴随着不容忽视的环境污染问

题,加剧了土地资源浪费。在 21 世纪,随着信息技术的迅速发展,互联网和智能手机改变了国民的消费模式,国民经常会用手机或者电脑进行网购,国民在日常生活和工作中获取信息的方法也明显有所改变,经常会用网络搜索信息,这样也推进了共享经济模式的兴起与完善。从历史发展历程来看,共享经济这一概念溯源于 20 世纪 70 年代。1978 年,Felson 和 Spaeth 首次提出了协作消费(Collaborative Consumption)。虽然当前各行业对共享经济模式与协作消费的认识尚未统一,却普遍认同共享经济模式是将本行业所拥有的闲置资源与个人有偿让渡资源使用权分享给他人,从而让分享者运用这些分享资源来创造更多价值。在我国公路物流行业,共享经济模式也在不断融合应用,有助于提高物流产业效益<sup>[9]</sup>。

虽然国内公路投资力度较大,目前已构建了完善的公路网络,然而,当前我国公路物流行业的总体运行效率还偏低。相比之下,国内公路物流运输服务效率要落后于交通运输效率,质量也低于交通设施水平。运营模式效率较低,在很大程度上导致国内物流成本费用居高不下。

## 2.2 调度水平有待提升

目前,我国公路物流调度水平还有待提升。公路物流运输行业现存问题被概况为“小、散、乱、差”,即市场管理较为松散,导致部分区域公路物流行业运营并不规范,未实现有效整合。当前国内公路货运工作大多通过规模较小且较为分散的中小型物流公司负责完成,这些公司管理效率不高。另外,很多货运场站和物流园区习惯使用传统模式,没有开展统筹工作,未实施有效整合,这样就很难实现信息的互通,无法共享重要信息,城市物流枢纽网功能的优化会因此受到限制,导致城市配送和城际运输出现了断裂,环境污染会有所加剧,浪费了大量的土地资源。

## 2.3 沟通平台不够完善

据调查了解,我国当代物流业规模较大,有巨大的市场空间。在刚步入新世纪的 2000 年,货运总量是 135.87 亿吨,到了 2016 年,增加到了 431.34 亿吨。在我国物流产业体系中,公路物流行业是所占比例最高的子行业。在 2016 年,我国公路物流运输货运总量一共有 334.13 亿吨,在整个物流货运总量中,公路物流所占比例高达 77.46%。然而,因为沟通平台不完善,很容易导致货物运输方和物流托运方之间的信息出现不对称问题,这样就会造成一种资源浪费现象——“有车没货,有货没车”。虽然物流行业和出租车行业均使用了共享经济模式,应用方法和工作流程却不同。公路物流行业并不是一种简单的位移活动,从初始发货到最终将货物送达对应的客户,在整个过程中,必然要经过许多复杂的环节。而不同区域货

物的运程长短不一,对全过程进行监督,工作难度大。在国内公路物流运输服务中,包括同城货运和长途城际货运。对于长途货运来说,经常相距上千公里,运输耗时三天以上,需要跨越多个城市和地区,整个运输配送流程管控非常复杂,监管工作难度很大。

从支付流程来看,目前在公路物流支付过程中,默认的付款流程是先支付一部分(一般是 50%的比例)运费,等物流货车司机收到收货方的回单以后,将其交给托运方,然后,由托运方按照回单支付剩余的一部分运费。另外,公路物流运输不同于出租车那样等到达目的地之后全额付钱,而是要借助公路运输管理平台设计和公路物流相适应的支付流程,以此确保支付安全。如果实现公路物流运输管理行业与当代移动支付端的有机衔接,就能够进一步扩大移动支付端的服务发展空间,这也需要设计完善的移动支付端,增强平台数据处理能力。

在新时期,对公路物流运输行业来说,应注重实现城市物流配送服务管理工作和城际运输管理工作的统一结合,设置信息化分拣中心,合理分配需要使用的土地资源。必须注意的是,在公路物流运输行业中发展共享经济需要克服更多困难,所面临的工作难度也远比其他移动出行平台大,无法单独依靠线上平台满足工作需求,因而,必须紧密结合线下的物流枢纽。

此外,从低碳经济视角来看,在公路物流运输活动中,运输车辆的通行、运输结构方案、车辆的碳排放量与清洁能源的使用状态均会对区域经济的发展产生重要影响,也关系着当代低碳经济的使用价值。不可忽视的是,随着公路运输经济的发展,清洁能源并未得以充分利用,还存在汽车尾气排放污染问题。当前公路物流运输管理结构还需要完善。因此,必须正视公路运输经济和低碳经济的辩证关系,在整个公路物流运输经济发展过程中,合理配置与利用资源,秉承低碳、绿色、环保、自然、生态原则。

## 3 如何改善我国公路交通物流以促进区域经济发展

### 3.1 促进各物流园区间的紧密结合,完善我国公路物流枢纽网

提高我国交通公路物流管理水平,促进区域经济的持续发展,理应重视优化共享经济模式下公路物流运输发展方案,促进各物流园区间的紧密结合,完善我国公路物流枢纽网。在互联网+环境下,公路物流运输网络日益完善,覆盖范围在不断扩大,完整收集了具体位置的实际信息。同时,也收集了货车的速度信息与路线信息。发挥公路物流规模化效应,实现各物流园区间的信息互通,完善公路物流枢纽网,方能有效提高公路物流运输效率。在具体运行中,运用互联网+技术和信息技术建立公路物流

行业线上交流平台,及时发布公路货运供求信息,提高交易工作实效性和车货匹配效率。

开展同城线上平台工作,应遵循区域性原则,设置区域性线上平台,对于城际线上平台,应延伸为全国范围。其次,为便于发货方、运输方和收货方获取信息,创造更多的业务合作机会,应注意控制好线上平台的数量,并不是线上平台创建数量越多越好。据调查了解,我国公路物流行业当前已成功开发了数百家APP,目标却依然是积累流量和扩大规模,并没有成功建立标杆性的线上服务管理平台。不可忽视的是,如果物流线上服务管理平台的竞争力较弱,就会面临被淘汰或者被合并的状态。当前线上平台不仅具有发布信息的功能,而且可以实现交易结算,线上服务管理平台属于第三方,其服务作用是建立公路货运双方之间的信任。我国公路物流运输行业和出租车行业有显著的差异,必须为货物设置专业的分拣场地,单独线上平台无法满足基本的货运需求,因而,必须促进公路物流线上服务管理平台和线下的公路物流枢纽之间的紧密配合,同时,要搭建货运双方互动沟通平台,提升业务合作效率,借助公路物流线下平台优化货运调度模式,改善储藏功能。另外,政府也需要发挥指导作用,引导国内各个物流企业在公路物流枢纽网构建工作中实施科学布局,同时,要做好传统模式下的物流园区与被闲置的物流基地的整合规划工作。

**3.2 建立全国性物流企业,促进同城配送和城际运输的有效衔接**

为了促进公路物流行业的良好发展,改善规模化效应,必须建立全国性物流企业,由物流企业来负责广大客户的物流工作,合理安排分工,不断推进公路物流专业化建设,这样可以使我国物流企业做大做强,提高国家物流产业服务水平,节省物流成本费用,促进公路物流效率的大幅度提升。与此同时,企业组织能够全心做好主业经营工作,增强本组织的竞争力。当前有不少企业会采用自营物流方式,运用本组织内部物流设施做好各项物流作业,这是因为企业在运输过程中会优先考虑物流运输的安全性、可靠性和实效性,然而,国内部分物流企业的综合实力相对薄弱,并未达到大型企业的资质。因此,只有增强物流公司的实力,方能提高企业客户的满意度,加强其他企业对物流企业的信任,满足大型企业的货运需求,这样企业客户才会选择物流业务外包服务,委托第三方物流企业做好物流业务处理工作,方能确保企业客户的货物被安全、完整地配送到各个目的地。作为物流企业,应注意扩展物流覆盖区域,以此提高和企业客户之间的业务对接质量和效率。与此同时,物流企业应注意增强本组织的同城配送服务管理能力,改善服务质量。另外,物流企

业要注意加强和个体货车司机的合作与沟通,便于个体货车司机做好城际货物运输管理工作。

**3.3 构建科学的公路物流运输信用体系,健全相关法律法规机制**

在新时期背景下,按照国家标准要求,制定统一化企业和个人征信管理体系,对相关资料进行完善,做好企业客户、物流企业、个人客户和货车司机的基础信息记录工作,加强信用审核管理。与此同时,应促进国家各地信用服务机构和公路物流行业的合作,完善物流行业的信用体系,依法约束企业的经营行为,创建文明、公平、和谐、诚信的物流市场环境,以此提高物流经济运行质量与效益。而且,要注重对相关法律法规进行完善,对于违法行为,应加强惩处力度,让物流信用信息管理工作有法可依,依法约束物流企业、企业客户、个人客户和货车司机的职业行为,健全我国公路物流行业诚信体系。

#### 4 结束语

综上所述,优化我国公路物流运输发展方案,提高区域经济水平,理应促进各物流园区间间的紧密结合,完善我国公路物流枢纽网。在网络时代,我国公路物流运输网络日益完善,覆盖范围在不断扩大,完整收集了具体位置的实际信息,同时,也收集了货车的速度信息与路线信息。发挥公路物流规模化效应,实现各物流园区间的信息互通,完善公路物流枢纽网,方能有效提高公路物流运输效率。其次,必须建立全国性物流企业,由物流企业来负责广大客户的物流工作,合理安排分工,不断推进公路物流专业化建设。另外,要加强相关法律法规建设,健全公路物流运输信用体系。

#### 参考文献

- [1]胡天石,潘建伟.第三方物流信息平台促进农产品现代物流发展研究[J].中国流通经济,2020,24(07):24-27.
- [2]郭晓魁,魏超飞.基于增长极理论的怀来区域物流信息平台研究[J].河北工业大学学报,2020,39(01):108-111.
- [3]杨帆,张少杰,曹悦恒,等.第四方物流信息的平台功能与架构分析[J].情报科学,2021(05):782-787.

**作者简介:**葛雨果(1989-),女,汉族,山东威海人,中级经济师,研究方向:经济师(运输)。