

交通运输经济发展现状及发展对策

朱启龙

涡阳县交通运输局 安徽 亳州 233600

摘要：本文聚焦我国交通运输经济发展。先阐述现状，指出交通基础设施建设成果显著、客货运输量增长，但存在运输结构待优化、区域发展不平衡等问题。接着剖析技术应用水平低、服务质量参差、成本压力大、绿色发展难等具体问题。最后提出加大技术应用、提升服务质量、优化运输结构、促进区域协调、推动绿色发展等对策，以推动其持续健康发展。

关键词：交通运输经济；发展现状；发展对策；基础设施；结构优化

引言

交通运输经济作为国民经济的关键组成部分，对国家经济发展和社会稳定意义重大。近年来，我国交通运输领域取得诸多成就，交通基础设施不断完善，运输能力持续提升。然而，在快速发展过程中，也暴露出一系列问题，制约了交通运输经济的进一步发展。本文旨在分析我国交通运输经济发展现状与问题，并提出针对性对策，为其持续发展提供参考。

1 交通运输经济发展现状

近年来，我国交通运输经济成就斐然，但也面临诸多挑战。交通基础设施建设稳步推进，各类运输方式网络日益密集。公路方面，高速公路里程持续增加、覆盖范围不断扩大，将众多城市与乡村紧密相连；铁路建设中，高铁发展势头强劲，极大缩短了城市间的时空距离；港口建设规模不断扩大，吞吐能力显著提升；机场数量增多，航线网络愈发完善，为人们的出行和货物运输提供了丰富多样的选择。在客货运输量上，随着经济发展与贸易繁荣，呈现出稳步增长态势。公路运输凭借灵活便捷、铁路运输依靠大运量与低成本、航空运输以其高效快速，在不同领域满足着各类群体和货物的运输需求。尤其是电子商务的蓬勃发展，带动货物运输量，特别是快递运输量迅猛增长。然而，问题也不容忽视。运输结构有待优化，公路运输占比较高，铁路、水路等大运量、低能耗运输方式的潜力未充分发挥，导致能源消耗高、环境污染大、运输成本增加，不利于可持续发展。同时，区域发展不平衡问题突出，东部沿海地区经济发达，交通基础设施完善、运输效率高；中西部及偏远山区交通运输设施相对落后、运输能力不足，制约了当地经济发展与资源开发^[1]。

2 交通运输经济发展存在的问题

2.1 技术应用水平有待提高

当前，尽管扫码乘车、在线订票等数字化应用已融入日常出行，但交通运输领域的技术应用仍停留在浅层次。在货运场站，众多司机依赖纸质单据核对货物信息，雨雪天气单据模糊时，重新核对耗时两三个小时。物流园区调度中心多靠调度员经验安排车辆进出，导致十几辆货车常堵在门口等待卸货。智能调度系统在中小运输企业的普及率不足三成，许多企业因不愿投入资金升级系统，仍沿用传统对讲机调度。自动驾驶技术虽在封闭园区试点，但在普通公路应用面临诸多难题，如遇到突然横穿马路的行人，系统反应比老司机慢半秒，暴雨天气传感器因积水易误判。物流信息平台缺乏统一标准，发货方、收货方和司机使用的平台各不相同，数据不通，司机为完成一趟运输需同时盯着多个APP，每天重复劳动耗费两小时。

2.2 服务质量参差不齐

交通运输服务质量差异显著，给乘客和货主带来不良体验。乘坐凌晨五点的长途汽车，车厢内泡面味和汗味混杂，乘务员随意丢弃矿泉水瓶后便不再过问；而同线路的另一班车，却能主动为乘客递上热毛巾，并在到站前10分钟提前报换乘信息。货运领域服务质量差距更为突出，部分物流公司货物破损包赔且24小时内到账，而有的公司却将“签收即免责”条款藏在合同角落，货物损坏时以“运输难免有损耗”推诿。不同运输方式衔接处服务断层严重，从高铁站转乘长途汽车，需拖着行李箱过两个红绿灯且无指路牌；港口码头提货区下午五点后无人值守，集装箱到港后司机只能次日提货，只能在驾驶室过夜。这些服务细节漏洞，使运输服务难以让人感到顺畅舒心。

2.3 运输成本压力较大

运输成本不断攀升，给货车司机和企业带来沉重负担。油价上涨直接影响运输成本，油价涨一块，跑趟广

州油钱就多花300元；高速过路费每公里1.2元，从北京到上海过路费支出巨大；装卸工日薪三年上涨五成，卸一车货人工费用达600元。这些显性成本不断累积，迫使不少司机超载运输，尽管明知危险，但不超载连车贷都难以偿还。此外，隐性成本也不容忽视，北方冬天柴油车需换用价格更贵的-35号柴油，一箱油多花500元；南方雨季为防货物受潮，包装材料费一趟运输就多200元。这些零碎支出使运输成本实际涨幅远高于账面数字，最终成本转嫁到消费者身上或压得小企业难以喘息^[2]。

2.4 绿色发展面临挑战

交通运输绿色发展面临设备成本和配套设施不足的双重困境。城郊货运停车场中，七成以上是国三排放标准的老旧货车，排气管冒黑烟污染环境，但司机因换新能源货车成本高达20万，相当于三年纯收入而望而却步。充电站分布不合理，高速服务区充电桩常被私家车占用，货车充电需排队两小时，偏远县城充电桩稀缺，货车跑长途需精打细算电量不敢开空调。港口集装箱吊装设备多使用柴油发动机，耗油量大；货运铁路电气化改造仅覆盖主干线，支线铁路仍运行烧煤的绿皮火车。尽管绿色运输理念深入人心，但受设备成本和配套设施限制，落实难度较大，推进过程艰难。

3 交通运输经济发展对策

3.1 加大技术应用力度

在交通运输经济发展进程中，加大技术应用力度是推动产业升级、提升发展质量的关键举措。一方面，要推动现代信息技术与交通运输行业深度融合，构建贴合实际需求的实用体系。货运单据处理繁琐是行业长期存在的问题，可在区域物流枢纽大力推广电子单据系统。司机借助手机扫码即可完成信息核验，有效避免纸质单据易损坏、核对耗时长等弊端。同时，配套开发移动端信息查询功能，让货主能实时掌握货物状态，增强信息透明度。针对中小运输企业智能调度难题，由行业协会牵头，联合技术企业搭建共享平台。企业按使用次数付费，无需承担高昂的系统开发维护成本，这有助于更多企业实现车辆智能配载，减少车辆空驶，提高运输资源的利用率。另一方面，自动驾驶技术应用需遵循场景渐进原则。港口、大型物流园区等封闭区域，车辆行驶路线相对固定，可优先部署自动驾驶集卡。通过划定专属行驶区域，减少复杂交通的干扰，积累运营经验，为后续向半开放场景拓展奠定基础。针对物流信息平台存在的数据孤岛问题，要制定跨平台数据交互标准，统一货物信息编码规则，确保不同平台间数据能够顺畅流转。如此一来，司机通过一个终端就能完成找货、跟踪等全

流程操作，提高工作效率。此外，还应推动运输车辆加装智能传感设备，实时采集行驶状态和货物信息，利用后台算法分析实现异常情况预警，进一步提升运输的安全性与效率，为交通运输经济发展注入新动力。

3.2 提升服务质量

在交通运输经济发展中，提升服务质量是增强行业竞争力、实现可持续发展的必由之路。运输服务质量的提升，关键在于构建标准化体系并确保其有效执行。长途客运方面，由于服务水平参差不齐，行业组织应发挥主导作用，制定分级服务规范。从车厢的整洁卫生、温度湿度调节，到乘务员的礼貌用语、服务态度，再到到站前的精准提示等细节，都要有明确要求。同时，定期开展服务质量评估，对不达标的企业责令限期整改，以此推动整体服务水平的提升。货运领域则需引入第三方监管机制，规范企业的理赔条款。明确货损责任认定标准以及赔付时限，坚决杜绝“签收即免责”等不合理条款，切实保护货主的合法权益。这不仅能增强货主对运输企业的信任，还能倒逼企业加强运输过程管控，提高运输质量。针对不同运输方式衔接不畅的问题，需从硬件设施和流程优化两方面发力。在硬件上，在高铁站与汽车站之间修建专用换乘通道，并设置清晰醒目的指引标识，方便旅客快速换乘；港口码头根据货物到港量灵活调整提货时间，合理安排值班人员，减少司机等待时间。在服务流程上，推行“一站式”联运服务，旅客通过一个平台就能完成多种运输方式的票务预订和改签；货运企业建立跨方式衔接专人负责制，全程跟踪货物转运情况，确保货物安全、及时送达。此外，加强从业人员培训至关重要，将服务意识纳入考核指标，通过实际案例教学，让员工深刻理解优质服务对企业口碑和经济效益的重要影响，从而自觉提升服务质量。

3.3 优化运输结构

在交通运输经济发展进程中，优化运输结构是提升运输效率、降低物流成本、实现可持续发展的关键环节。首先要充分发挥各类运输方式的比较优势，构建合理的分工格局。对于煤炭、矿石等大宗货物，鉴于其运输量大、距离长的特点，应优先选用铁路和水路运输。这两种运输方式具有大运量、低能耗的优势，能够显著降低长距离运输成本。而公路运输则主要承担短途集散任务，减少重型货车对路网的过度占用和压力，延长道路使用寿命。在综合运输枢纽建设方面，需打破不同运输方式之间的壁垒。例如，实现港口与铁路站场的无缝对接，货物到港后可直接通过铁路专用线转运，省去公路短驳环节。这不仅降低了中转过程中的货物损耗，还

节省了时间成本,提高了整体运输效率。其次,要引导货物运输朝着专业化和规模化方向发展,以此提升行业整体效能。鼓励企业依据货物特性配置专业车辆,如生鲜运输采用恒温冷藏车,确保货物在运输过程中的品质;危险品运输使用防爆罐车,保障运输安全,减少因车辆不匹配导致的货损。支持中小型运输企业通过联合经营、股权合作等方式扩大规模,形成大型企业。这些大型企业能够更高效地整合运力资源,通过集中调度降低单位运输成本。而且,它们有更强的资金实力投入技术研发和服务改进,推动行业规范化发展。此外,建立运输方式选择指引机制也十分必要,根据货物类型、运距等因素为货主提供最优运输方案建议,促进运输资源的合理配置,实现交通运输经济效益和社会效益的最大化^[3]。

3.4 促进区域协调发展

促进交通运输经济区域协调发展,对提升行业整体效益、推动区域经济均衡发展意义重大。改善中西部和偏远山区交通条件,要因地制宜制定差异化建设方案。在地形复杂山区,公路建设应侧重线路安全与通达,不过分追求高规格,满足货物运输基础需求即可;资源丰富却交通不畅的地区,优先打通连接产地与主要市场的通道,解决特产外销和物资输入难题。同时,加强区域交通网络互联互通,着重解决省际、市际断头路问题,保障相邻地区高速公路、铁路顺畅衔接,消除“最后一公里”梗阻。不同区域物流枢纽应建立合作机制,共享货源与运力信息,开展联合运输。依据区域产业特色规划线路,农产品主产区强化与城市批发市场交通连接,配套建设仓储和冷链设施;工业集中区完善与港口、铁路站的集疏运通道,确保原材料和产品高效流通。此外,鼓励东部与中西部开展交通技术合作,通过人才培养、经验交流等提升中西部交通管理水平,形成区域协同、优势互补的交通运输经济发展格局。

3.5 推动绿色发展

推动交通运输经济绿色发展,是行业可持续发展的必然要求。推广新能源运输工具,要着力破解成本与配套难题。对于新能源货车购置成本高的问题,可推广“车电分离”模式,企业租赁车身并按月支付电池使用费,降低初始资金投入。在物流园区、货运站等车辆集中地,建设适配货车的大功率充电桩,实施分时段充电定价,引导车辆错峰充电,提升设施利用率。同时,加强运输车辆能耗和排放管控,制定分阶段能效标准,逐步淘汰老旧高耗能车辆,鼓励企业采用轻量化车身、节能发动机等技术降低能耗。优化运输线路和方式也至关重要。借助路径优化算法规划最短路线,避开拥堵路段,减少车辆怠速时间;推广共同配送模式,整合企业货运需求,统一调度运输,降低重复运输和空载率。此外,在水运、铁路领域加大清洁能源动力应用,完善岸电等设施,建立绿色运输激励机制,引导行业向低碳转型。

结束语

交通运输经济是国民经济的重要支撑,当前虽在基础设施和运输量上成绩斐然,但面临结构、区域、服务等多方面挑战。通过加大技术投入、提升服务品质、优化运输布局、促进区域协同以及推动绿色转型等策略,能够有效应对现存问题,激发交通运输经济活力,实现高质量发展,为国民经济繁荣和社会进步筑牢根基。

参考文献

- [1]王磊.交通运输经济发展现状及发展对策[J].工程管理与技术探讨,2025,7(6):121-123.
- [2]杨文.交通运输经济发展现状及发展对策[J].运输经理世界,2024(16):56-58.
- [3]付俊平.我国交通运输经济发展现状及发展对策[J].财经界,2023(11):24-26.