

新时代综合交通运输发展：客运升级、货运增效、路权保障与绿色转型协同路径研究

董继民

扎鲁特旗交通运输综合行政执法大队 内蒙古 通辽 029100

摘要：随着我国经济高质量发展，民众对交通运输需求从“有没有”转向“好不好”。客运、货运、路产路权、绿色交通四大领域面临新挑战与需求，虽取得成就但存在诸多问题，如客运服务供需错配、货运物流成本偏高、路产路权保护机制不健全、绿色交通技术应用不足等。本文构建四位一体分析框架，采用多种研究方法，剖析四大领域现状与问题，提出优化路径，涵盖客运网络布局、货运结构调整、路产路权法治保障、绿色交通转型等方面，为政策制定与企业管理提供参考。

关键词：综合交通运输；客运优化；货运转型；路产路权；绿色交通；协同发展

引言

我国经济高质量发展下，民众对交通运输需求从“有无”转向“优劣”，对出行、货运、安全、生态等方面要求更高。客运、货运、路产路权、绿色交通四大领域面临新挑战：客运要适应消费升级，货运需降本增效与创新，路产路权维护关乎交通畅通，绿色交通是发展方向。目前，四大领域有成就也有问题，如客运供需错配、货运成本高、路产路权保护机制不完善、绿色交通技术应用不足等，制约发展。本研究构建四位一体分析框架，提出优化路径，有重要理论与实践意义，能为政策和管理提供参考。

1 客运服务：从“通达”到“优享”的转型发展

1.1 客运发展现状

我国建成全球最大综合客运网络，形成以高铁、民航为骨干，公路为基础，城乡为补充的多元体系。客运服务模式创新，智慧化提升，在线购票等便民服务广泛应用，定制客运等特色服务发展，跨运输方式衔接优化，“一站式”服务能力增强。

1.2 现存主要问题

1.2.1 服务供需矛盾突出

热门线路、高峰时段资源紧张，冷门线路、非高峰时段运力闲置。城乡客运不均衡，农村客运班次少、候车久、站点布局不合理。

1.2.2 跨方式衔接不畅

不同运输方式在站点、时刻等方面缺乏协同，“最后一公里”问题明显。如高铁站与机场等换乘不便，票务系统独立，无法联程购票。

1.2.3 服务与个性化需求不匹配

部分客运服务标准化强、个性化弱，特殊群体无障碍设施不完善，商务旅客高品质需求未满足，旅游旅客“交通+旅游”一体化服务缺乏。

1.3 优化路径

1.3.1 优化客运网络布局与运力配置

以旅客需求为导向，科学规划客运线路网络，强化热门线路、高峰时段运力投放，通过加开临时列车、增加航班班次、加密公交频次等方式缓解运输压力；对冷门线路、非高峰时段，采用灵活的运力调配模式，如减少班次、使用小型车辆、开展定制客运等，提高资源利用效率^[1]。加大农村客运投入，优化农村客运站点布局，增加班次密度，推广“城乡公交一体化”模式，实现农村客运与城市公交无缝衔接。

1.3.2 推进跨方式协同衔接

统筹规划综合客运枢纽建设，推动高铁站、机场、客运站、港口等交通枢纽一体化布局，实现不同运输方式物理空间无缝衔接；建立运输方式间的时刻协同机制，优化列车、航班、公交等班次时刻衔接，缩短换乘时间；整合票务系统，建立统一的联程票务平台，实现跨方式联程购票、一票通行；完善行李转运服务，在综合客运枢纽设置行李托运中心，实现不同运输方式间行李无缝转运。

1.3.3 提升服务质量与个性化供给

建立健全客运服务标准体系，规范服务流程，提升服务人员专业素养，保障基础服务质量；针对不同群体需求，提供差异化、个性化服务。例如，完善特殊群体无障碍服务设施，设置爱心通道、母婴室、残疾人专用座椅等；为商务旅客提供VIP候车室、快速安检、专车接

送等高品质服务。

2 货运体系：从“粗放”到“集约”的提质增效

2.1 货运发展现状

我国货运总量持续增长，体系不断完善，多种运输方式协同发展。货运结构调整有进展，运输效率提升。智慧物流兴起，大数据等技术广泛应用，智能仓储等新业态涌现，提升物流效率。货运市场主体壮大，市场化程度提高，大型物流企业形成全链条服务能力，中小物流企业通过合作提升竞争力，市场准入门槛降低，活力增强。

2.2 现存主要问题

2.2.1 货运结构不合理，效率低

公路货运占比高，铁路、水路潜力未充分发挥。公路货运组织化低、空驶率高、成本高；铁路货运运能紧张、周期长、灵活性差，部分地区通达性不足。

2.2.2 多式联运滞后

不同运输方式标准不统一、衔接不畅，缺乏专业枢纽和换装设施；信息共享不充分，难以全程跟踪；经营主体培育不足，联运服务质量效率不高。

2.2.3 物流基础设施不完善

物流园区等布局不合理、功能单一；农村物流基础设施薄弱，“最后一公里”配送难；冷链物流建设滞后，生鲜农产品损耗率高。

2.3 优化路径

2.3.1 加快货运结构调整，提升运输效率

深入推进“公转铁”“公转水”，优化运输通道布局，提升铁路、水路货运通道能力；扩大铁路货运市场份额，重点保障煤炭、矿石、粮食等大宗货物运输，发展铁路集装箱运输、商品汽车运输等特色业务；提升水路货运通达性，加快高等级航道建设，完善港口集疏运体系；合理调控公路货运规模，引导公路货运向高端化、专业化、精细化方向发展，重点满足短途运输、城乡配送、高附加值货物运输需求^[2]。

2.3.2 大力发展多式联运

建立健全多式联运标准体系，统一货物包装、装载单元、运输工具等标准，实现不同运输方式无缝衔接；加快多式联运枢纽建设，完善换装设施，提升枢纽集疏运能力；搭建统一的多式联运信息共享平台，整合铁路、公路、水路、航空等运输信息资源，实现货物运输全程可视化跟踪；培育壮大多式联运经营主体，支持企业开展全链条、一体化联运服务。

2.3.3 完善物流基础设施配套

科学规划物流园区、货运枢纽布局，推动物流基础设施集约化、规模化发展，提升仓储、分拣、包装、配

送等一体化服务能力；加强农村物流基础设施建设，完善县乡村三级物流网络，推广“快递进村”“物流下乡”模式，解决农村物流“最后一公里”问题；加大冷链物流基础设施投入，新增一批专业化冷链物流园区、冷藏运输车辆和温控仓储设施，提升冷链物流服务质量，降低生鲜农产品损耗率。

3 路产路权：从“被动保护”到“主动治理”的法治保障

3.1 路产路权维护现状

路产路权指对交通基础设施及其附属设施依法享有的相关权利。我国重视路产路权维护，建立以《公路法》等为核心的制度体系，明确保护范围、责任主体与法律责任。执法力度加强，执法队伍壮大，通过日常巡查等打击侵占、损坏路产路权行为，开展超限超载专项治理保护公路桥梁安全。管理信息化水平提升，部分地区建管理信息系统，利用技术实现实时监测与动态管理。

3.2 现存主要问题

第一、法律法规不完善：部分条款原则化、可操作性差，不同法规衔接不畅、规定冲突，新兴领域路产路权保护规定不明，执法管理有争议。第二、侵权频发且治理难：超限超载运输危害大，非法占用、挖掘公路等行为屡禁不止，部分侵权行为隐蔽、流动，全方位监管难。第三、执法监管不健全：执法队伍建设待加强，部分地区人员不足、素养不高；执法方式单一，科技化手段应用少；跨部门协同不完善，有盲区和重复执法；监督体系不健全，存在执法不公、不严问题。

3.3 优化路径

3.3.1 完善路产路权保护法律法规体系

加快修订《公路法》《道路交通安全法》等相关法律法规，细化路产路权保护条款，明确侵权行为的认定标准和法律责任，增强法律法规的可操作性；加强不同法律法规之间的衔接协调，消除规定冲突；针对新兴领域的路产路权问题，及时出台专项法规和政策，明确产权归属和保护措施，填补法律空白。

3.3.2 强化侵权行为治理与防控

持续加大超限超载专项治理力度，严格落实货车称重检测、非法改装查处等措施，建立超限超载运输失信联合惩戒机制，提高违法成本；加强公路巡查力度，采用无人机巡查、视频监控、智能检测等科技化手段，实现对公路、桥梁、隧道等基础设施的全方位、全天候监管，及时发现和查处非法占用、挖掘、损坏路产路权的行为；建立路产路权侵权举报奖励机制，鼓励群众参与监督。

3.3.3 健全执法监管与协同机制

加强交通运输综合行政执法队伍建设,充实执法人员力量,提升执法人员专业素养和执法水平;创新执法方式,推广非现场执法、联合执法等模式,提高执法效率;建立健全跨部门协同执法机制,加强交通运输、公安、市场监管、自然资源等部门之间的信息共享和执法联动,形成监管合力;完善执法监督体系,建立执法全过程记录制度、执法责任追究制度,确保执法行为合法规范^[3]。

4 绿色交通:从“政策引导”到“全面渗透”的可持续转型

4.1 绿色交通发展现状

绿色交通以低碳、环保、节能、高效为核心,旨在减少交通运输对环境的污染与资源消耗。我国将其作为交通运输业高质量发展重要方向,出台系列政策,成效显著,新能源汽车保有量快速增长。政策体系日益健全,国家出台《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》等文件,明确2030年前交通运输领域碳达峰目标与举措;各地也制定地方政策,如浙江设5亿元/年专项资金支持相关项目^[4]。政策引导下,投融资机制不断创新,政府补贴、税收优惠、绿色信贷等协同发力,国开行累计发放绿色交通贷款超3万亿元,为相关项目提供资金保障。

4.2 现存主要问题

4.2.1 绿色交通发展不均衡不充分

区域层面,东部发达地区绿色交通发展较快,农村地区充电设施覆盖率不足20%,新能源客车在农村客运中的应用比例仅为15%左右。领域层面,城市客运领域绿色转型成效显著,但长途货运领域新能源货车推广难度较大。

4.2.2 绿色交通技术创新与应用短板明显

核心技术研发不足,低温续航里程衰减30%-40%,氢燃料电池货车加氢超30分钟。推广应用面临成本高、配套差问题,充电设施布局欠合理,高速服务区虽充电桩覆盖率90%,但部分站点“桩难求”“桩不通”,某服务区高峰使用率超100%,排队最长2小时。且智慧与绿色交通融合不足,多数城市交通调度仍靠传统方式,未借大数据动态优化。

4.2.3 绿色交通配套体系不完善

充电基础设施布局呈现“城市密、农村疏”“高速多、城区堵”的特点,农村地区充电设施覆盖率不足20%,部分乡镇甚至无公共充电桩。

4.3 优化路径

4.3.1 推动绿色交通区域协同与全领域覆盖

加大对中西部地区绿色交通发展的政策支持和资金投入,设立国家绿色交通区域协调发展专项资金,重点支持农村充电设施建设、新能源车辆推广等项目;鼓励

物流企业采用“新能源货车+充电桩”一体化运营模式。

4.3.2 强化绿色交通技术创新与融合应用

加大核心技术研发投入,设立绿色交通国家重点实验室,支持企业、高校、科研院所联合攻关,加强国内外技术交流合作,引进吸收欧洲智能交通、日本新能源船舶等先进技术,结合我国实际进行本土化创新。

4.3.3 完善绿色交通配套基础设施体系

科学规划充电基础设施布局,构建“城市中心城区高密度覆盖、郊区和农村地区合理布局、高速公路服务区全覆盖”的充电网络;优化充电设施运营管理,推广“快慢充结合”“充电+换电”模式。

4.3.4 强化交通运输局的政策落实与监管责任

交通运输局需牵头制定本区域绿色交通发展实施方案,明确目标任务、责任分工和时间节点加强对绿色交通工具生产、销售、运营等环节的监管,规范市场秩序,开展新能源车辆质量专项检查,严厉打击虚假宣传、质量不合格等违法违规行为;建立绿色交通发展评价体系,将新能源车辆推广率、碳排放强度等指标纳入地方政府绩效考核,压实地方政府责任。加强部门协同配合,与发改、财政、生态环境等部门建立联动机制,形成推动绿色交通发展的工作合力,如某省成立绿色交通发展领导小组,统筹推进政策制定、资金保障、项目建设等工作,实现“一张蓝图绘到底”。

5 结语

新时代综合交通运输发展意义重大,客运升级、货运增效、路权保障与绿色转型协同推进是关键。客运从“通达”迈向“优享”,需优化网络布局、提升服务质量;货运从“粗放”走向“集约”,要调整结构、发展多式联运;路产路权从“被动保护”转向“主动治理”,需完善法规、强化执法;绿色交通从“政策引导”到“全面渗透”,要推动区域协同、强化技术创新。各方协同发力,落实优化路径,才能实现综合交通运输高质量发展,满足民众需求,推动社会经济可持续发展。

参考文献

- [1]丁金学.新时代我国综合交通运输发展形势与建议[J].重庆交通大学学报(社会科学版),2024,24(06):55-62+112.
- [2]庞清阁,姜彩良,石宝林.关于新时代我国综合交通运输发展的若干思考[J].交通运输研究,2019,5(04):20-25.
- [3]加快建设交通强国构建现代化综合交通体系——交通运输部部长刘伟“部长通道”上谈交通运输发展成就[J].中国产经,2025,(05):25-26.
- [4]刘广魁.现代综合交通运输理论体系构建与发展趋势研究[J].运输经理世界,2024,(27):151-153.