

# 新时期道路交通经济发展的措施探讨

周晓丹

新疆新筑路桥建设有限责任公司 新疆 维吾尔自治区 830000

**摘要：**当前我国道路运输行业正处于转型调整的关键阶段，传统粗放式规模扩张模式已难以适配高质量发展要求，道路交通经济作为串联全域要素流通的复合型经济形态，其发展质量直接关联全社会流通效率与区域产业协同水平。本文立足新时期道路交通经济提质增效、资源集约、多元赋能的核心内涵，从路网体系优化、运营效能提升、产业融合深化三大维度，系统拆解道路交通经济的落地发展路径，针对性破解当前行业存在的运力错配、资源闲置、业态单一等突出问题，为道路运输行业摆脱低效运行困境、激活内生增长动力、拓展增值发展空间提供可落地的实操框架，助力道路交通经济充分释放基础性、支撑性、带动性的综合经济价值。

**关键词：**新时期；道路交通；经济发展；产业融合；效能提升

**引言：**近年来我国道路交通基础设施框架已基本成型，路网覆盖密度与通行保障能力实现大幅提升，道路运输行业的发展逻辑已从“增量建设拉动增长”全面转向“存量挖潜提质增效”。随着国内统一大市场建设持续推进，跨区域要素流通、城乡双向商贸往来、细分业态差异化运输需求持续增长，传统道路交通发展模式下的路网适配性不足、运力资源分散、产业联动程度偏低等问题逐步凸显，行业整体流通成本仍有较大压缩空间。在此背景下，重新厘清新时期道路交通经济的核心内涵，系统性梳理适配新阶段的发展路径，对推动道路运输行业转型升级、支撑区域经济协同发展具有重要的现实意义，也是当前道路运输领域落实高质量发展要求的核心任务之一。

## 1 新时期道路交通经济发展的核心内涵

道路交通经济是依托道路交通基础设施网络形成的复合型经济形态，其核心运行逻辑以客货运输流通为基础纽带，串联上下游关联产业形成完整的经济价值链条，覆盖运输服务供给、生产要素跨区域流通、沿线配套业态培育、全链条产业赋能等多个细分领域。与传统道路交通发展阶段侧重基础设施规模扩张、以增量建设拉动短期经济增长的模式不同，新时期道路交通经济的核心发展内涵，集中体现为提质增效、资源集约、多元赋能三大核心方向。

提质增效维度，核心指向通过持续优化不同层级路网的功能结构，提升不同运输方式之间的衔接转运效率，系统性降低全社会物流流通综合成本，夯实道路交通经济的核心市场竞争力。资源集约维度，重点是对道路交通领域

各类闲置、分散的存量资源进行系统性整合，统筹盘活闲置场站、富余路段通行能力、未充分利用的配套空间等存量资产，避免资源冗余与低效浪费，实现各类交通资源的价值最大化。多元赋能维度，要求突破道路交通单一的客货运输基础功能，依托覆盖广泛的道路交通网络串联沿线各类产业节点，衍生出多元化的交通关联经济业态，持续拓展道路交通经济的增值边界<sup>[1]</sup>。

新时期道路交通经济的发展，本质是彻底摆脱过去粗放式的规模扩张发展路径，通过精细化运营体系搭建、集约化管理机制落地、跨领域融合化发展推进，实现道路交通系统与区域产业布局、城乡消费市场、全域资源配置的深度协同绑定，充分释放道路交通在国民经济运行中的基础性、支撑性、带动性经济价值。

## 2 优化路网体系，夯实道路交通经济发展基础

### 2.1 推进路网布局精细化优化

路网布局的合理性直接决定道路交通的流通效率与经济承载能力，是道路交通经济发展的核心基础。新时期路网优化需摒弃粗放式扩张思路，立足区域产业分布、人口流动、物资流通的实际需求，开展精细化布局调整。针对部分区域主干路网密集、支线路网薄弱、城乡路网衔接不畅、片区路网存在断点等问题，重点补齐支线路网、连通断头路段、完善路网微循环体系。通过优化主干路、次干路、支路的层级配比，构建层级清晰、衔接顺畅、覆盖全面的立体化路网体系，提升全域交通通达性。同时，结合区域生产流通的差异化需求，针对性优化产业集中区、商贸流通区、城乡生活区的路网配置，保障生产物资、商贸商品、民生出行的高效流

通,为各类经济活动开展提供基础保障<sup>[2]</sup>。

## 2.2 推动基础设施提质升级

道路交通基础设施的质量与功能,直接影响运输效率、运营成本与通行安全,是保障道路交通经济稳定发展的关键。在路网框架基本完善的前提下,新时期基础设施建设重点从“增量扩张”转向“存量提质”。对老旧破损、承载力不足、功能滞后的道路路段、桥梁、隧道进行升级改造,提升道路通行承载力与通行舒适度,减少道路损耗带来的通行延误、车辆损耗等隐性经济成本。同时,优化道路配套基础硬件,完善路面标识、通行辅助设施、交通疏导设施,提升道路通行秩序,降低通行拥堵概率。通过基础设施的精细化提质,延长道路设施使用寿命,降低长期运维成本,持续释放路网通行的经济效能。

## 2.3 构建适配多元需求的路网结构

随着市场经济业态的多元化发展,物资运输、商贸配送、民生出行、休闲流通等交通需求呈现差异化、多元化特征,对路网功能的适配性提出更高要求。新时期需针对性构建功能差异化的路网结构,区分货运通道、客运通道、便民通勤通道的功能定位,实现各类通行需求分流通行,避免不同类型交通流交叉干扰造成的效率损耗。针对大宗物资运输、冷链物流、同城配送等不同货运需求,优化专用通行路段与通行通道配置;针对通勤出行、短途接驳、长途客运等客运需求,完善快速通行路网与接驳路网。通过功能分区的路网结构优化,提升各类交通流通的专业化、高效化水平,适配多元化市场经济流通需求。

# 3 提升运营效能,激活道路交通内生经济活力

## 3.1 实现运输资源集约化整合

运输资源分散化布局、局部运力冗余、供需结构错配,是当前道路交通经济低效运行的突出问题,大量闲置运力、碎片化分布的运输资源直接造成不必要的资源浪费,推高全社会综合流通成本。新时期道路交通经济发展需以集约化为核心导向,系统性整合道路交通领域客运、货运、末端配送等各类运输资源,打破零散主体独立运营、各自为战的传统发展模式。通过搭建全域一体化的运输资源统筹调度体系,整合区域内分散运营的运输车辆、专业运输团队、存量场站资源,实现全区运力资源的统一调配、供需精准匹配。结合市场流通的淡旺季波动规律、不同时段区域流通需求的结构性差异,动态调整不同线路的运力配置规模,彻底规避旺季核心线路运力供给不足、淡季普通线路运力大面积闲置

的问题,全面提升运输资源综合利用率。同时系统性优化全域运输线路规划,整合重复线路、裁撤低效线路,精简非必要流通环节,压缩整体运输时长,降低全链条运输运营成本,提升基础运输产业的整体经济效益<sup>[3]</sup>。

## 3.2 推进交通运营数字化赋能

数字化、智能化技术应用,是新时期提升道路交通运营效能、挖掘存量经济潜力的核心手段。依托成熟的数字化技术搭建全域统一的道路交通运营管理体系,可实现通行状态监测、运力动态调配、路况信息同步、各类资源调度的实时化、精细化管控。通过在路网全域布设智能监测终端设备,实时掌握全区域路网的动态通行状态,快速完成拥堵路段疏导、突发通行故障处置,系统性降低交通拥堵引发的时间损耗与间接经济损失。利用大数据技术深度分析区域长期通行规律、大宗物资流通需求、客流时段变化趋势,为路网结构优化、运力资源调配、运输线路规划提供量化数据支撑,推动交通运营动态适配市场实际需求的变化。同时依托统一数字化平台实现运输订单派发、车辆智能调度、物资全链路追踪的一体化管理,提升运输服务的精准度与运行效率,优化通行与全链条运输体验,全面增强道路交通服务对细分市场需求的适配能力。

## 3.3 优化交通运维精细化管理

道路交通设施的常态化运维管理,是保障道路交通经济持续稳定运行的核心基础,传统粗放式运维模式易引发设施非必要损耗加快、突发故障频次上升、全生命周期运维成本高企等问题,直接制约道路交通经济的长效可持续发展。新时期道路交通运维需建立精细化、常态化、前置化的全流程管理体系,摒弃传统故障发生后再开展维修的被动处置模式,全面推行日常动态巡查、定期专业检测、隐患提前处置的前置运维工作机制。针对道路路面、桥梁结构、沿线配套设施开展常态化排查养护,第一时间修复各类微小损耗与潜在隐患,避免小问题逐步演变为影响通行的大型故障,从全周期维度大幅降低后期大规模大修的额外成本。同时分类细化不同路段的运维标准,针对主干道路、重载货运通道、城市通勤支路等不同使用强度与功能定位的路段,制定差异化养护频次与针对性养护方案,实现运维资源的精准定向投放,在稳定保障道路通行质量的前提下,最大化节约运维综合成本,提升道路交通全生命周期运营的投入产出比<sup>[4]</sup>。

# 4 深化产业融合,拓展道路交通经济增值空间

## 4.1 推进交通与商贸流通深度融合

道路交通是商贸流通体系高效运行的核心支撑纽带,二者的深度协同融合,是新时期拓展道路交通经济增值边界的核心路径之一。依托层级完善、覆盖全域的道路交通路网体系,可系统性串联区域内各类专业商贸市场、特色产业园区、城市核心商圈网点、乡村基层零售终端,搭建起全域贯通、节点联动的现代化商贸流通物理网络。依托标准化、高效率的道路运输服务体系,一方面可支撑本地特色农产品、加工工业产品实现跨区域顺畅流通,扩大本地产品的市场辐射半径;另一方面可保障外部生产物资、民生消费品快速输入区域市场,系统性打通城乡双向流通、跨区域要素流通的现存壁垒。通过针对性优化短途末端配送、同城高效运输、城际干线流通的交通配套规则与设施供给,适配新零售业态、即时同城配送、乡村商贸下沉等新兴业态的实际运行需求,让道路交通体系成为商贸流通业态迭代升级的核心支撑,带动商贸流通产业整体提质增效,同时反向拉动道路运输服务的增量需求,形成双向赋能的良性经济发展格局。

#### 4.2 挖掘路产附属经济价值

传统道路交通经济的营收结构长期过度依赖车辆通行收费、基础运维服务等单一业态,整体经济增值空间收窄,抗风险能力偏弱。新时期道路交通经济发展,可在保障道路通行核心功能不受影响的前提下,充分挖掘道路附属存量资源的多元化经济价值,丰富道路交通经济的业态组成与营收结构。依托道路沿线可合规利用的用地空间、各类交通场站、高速及普通公路服务区等存量闲置空间资源,开发适配市场实际需求的配套经营业态,搭建便民服务、物资中转集散、生产生活配套等多元功能场景。通过合规流程盘活道路交通领域长期闲置的场地、设施类存量资产,开展与交通核心功能适配的轻量化经营服务,大幅提升闲置路产资源的利用效率与产出水平。结合沿线区域的主导产业特色,依托高流量交通干线沿线布局小型特色商品集散网点、专业化中转服务站点,为区域特色产业、中小微企业市场主体提供低成本的便捷中转流通服务,推动道路交通从单一的客货运输通道,转变为要素资源集散、本土业态培育的复合价值载体,系统性拓展道路交通经济的盈利维度与营收来源<sup>[5]</sup>。

#### 4.3 联动赋能关联产业协同发展

道路交通具备极强的产业关联带动属性,可通过功能延伸与资源开放联动多个上下游关联产业实现协同发

展,构建覆盖多领域的复合型道路交通经济产业体系。依托全域覆盖、衔接顺畅的道路交通网络,联动仓储干线物流、城乡末端配送、全周期汽车服务、出行后勤配套等关联业态,形成布局均衡、衔接高效的完整交通配套产业链条。通过持续优化路网通行效率与节点衔接能力,系统性降低仓储物流环节的中转调度成本,提升全链条配送响应速度,支撑物流产业向规模化、精细化方向迭代升级。依托道路沿线持续集聚的车流、人流流量效应,带动沿线标准化汽车维保、能源补给、便民消费等配套业态有序布局,形成交通流量支撑产业布局、产业收益反哺交通运维投入的良性协同发展模式。依托通达性持续提升的全域交通路网,为乡村特色种养产业、城郊休闲服务业、区域轻型加工制造业拓展外部流通渠道,破除原有区位条件对产业发展的限制,依托交通要素的基础赋能作用推动区域产业体系多元化升级,进一步放大道路交通对全域经济的综合贡献价值。

#### 结束语

新时期道路交通经济的发展,并非对传统道路运输体系的局部调整,而是覆盖路网布局、运营管理、产业联动全链条的系统性升级。这套发展路径的落地,将逐步推动道路交通领域彻底摆脱粗放扩张的路径依赖,实现存量资源价值的充分释放,构建起运输效率持续提升、资源利用集约高效、多元业态协同增值的全新发展格局。未来随着精细化运营、数字化赋能、跨领域融合的持续推进,道路交通经济将进一步深度嵌入区域产业体系与民生保障网络,在降低全社会流通成本、支撑城乡要素双向流通、培育本土特色产业等方面发挥更关键的作用,为全域经济高质量发展提供坚实的交通支撑。

#### 参考文献

- [1] 邢晓菲.新时期道路交通经济发展的措施探讨[J].中国科技纵横,2025,(4):162-164.
- [2] 付超.低空经济时代道路交通安全治理路径研究[J].汽车与安全,2026,(2):76-86.
- [3] 吴博.道路交通经济研究发展探讨[J].江苏商论,2025,(4):48-51.
- [4] 孙扣平.交通安全设施在预防道路交通事故中的作用[J].大众标准化,2025,(14):119-121.
- [5] 麦育耀.新农村道路交通工程建设探究[J].农村科学实验,2025,(13):67-69.