

经济新常态下公路交通运输经济管理的路径

张可静

新疆维吾尔自治区交通运输厅综合事务中心，新疆维吾尔自治区，830000；

摘要：本文聚焦于经济新常态背景下新疆公路交通运输经济管理的现实困境与发展路径。研究揭示，当前新疆公路运输系统存在信息化建设滞后、物流成本居高以及跨境协同效能不足等显性问题。基于此，文章从多维度提出系统性的优化方案，阐述了通过产业融合挖掘发展潜力、健全精细化管理制度提升治理效能、完善资金运行机制保障持续投入以及推动技术赋能加速数字化转型等，以期全面提升公路运输效率与经济管理水平，为新疆经济高质量发展提供支撑。

关键词：经济新常态；公路交通运输；经济管理；新疆

DOI：10.64216/3080-1486.25.03.015

引言

新疆作为“一带一路”倡议的核心枢纽区域，公路运输体系既是保障民生需求的基础性设施，更是支撑对外开放的国际物流通道。然而，当前新疆公路运输发展面临多重现实问题亟待解决，基于新疆特殊区情与发展需求。本研究通过系统诊断问题成因并提出了针对性的优化路径，旨在为提升区域经济循环效率提供理论支撑与实践参考。

1 公路交通运输经济管理的重要性

公路运输是市场经济发展的基础条件，其畅通程度直接影响了区域的经济增长。经济发达地区公路网络一般会更加完善，形成高速公路、国道、省道和县乡道路的多层次体系，而交通滞后地区则面临资源流通不畅和经济发展缓慢等问题，特别是偏远山区和农村地区的道路条件差严重制约了当地特色产品的外销。公路运输经济管理能够有效提高运输的效率并促进产业集聚和结构调整，通过优化运输组织模式降低物流成本，同时规范了市场的秩序、提升了安全和服务质量、减少了运输市场的恶性竞争。

在绿色低碳方面，经济管理通过新能源车辆的运行优化了运输的路线和减少了污染，特别是推广电动物流车，能够实现经济效益与生态的平衡。物流信息系统实现了货物流转的实时跟踪，不仅提升效率，还加强了风险的控制和应急管理，特别是在应对市场波动和国际贸易的挑战时表现突出，完善的风险管理体系也能够增强企业抗风险的能力。公路运输也在一定程度上保障了基本的民生需求，完善的运输网络能够促进商品的流通和就业，提高了居民生活水平的同时推动了经济的高质量

发展，为乡村振兴战略提供了有力支撑。

2 新疆公路交通运输经济管理的现状

2.1 信息化水平低

新疆公路运输行业的信息化建设比较滞后，行业整体信息化的管理水平偏低，相当比例的企业尚未建立系统化的物流信息管理平台，这直接导致运输调度缺乏精准性且难以实现货物的实时追踪。同时，智慧交通基础设施的覆盖范围比较有限，难以支撑现代物流体系对高效运转的要求。新疆地区与我国东部发达地区相比的大数据分析与人工智能应用等前沿技术领域的实践探索仍存在着明显的差距。

2.2 物流成本高

受特殊地理条件的制约，新疆广袤的地域导致公路运输里程普遍较长，加之部分偏远地区的交通网络不够完善，显著推高了整体的物流成本。此外，新疆地处内陆，远离主要的消费市场，货物运输需经过长途运输和多次中转才能到达目的地，这样的困境进一步增加了物流的时间和费用。而部分山区和荒漠地区的道路条件较差，运输效率较低，大大增加了物流的成本。

2.3 跨境运输管理不足

作为“一带一路”倡议的核心枢纽，新疆本应充分发挥着跨境公路运输的区位优势，但目前的口岸基础设施老化的问题突出，货物通关流程耗时较长，不仅影响了物流的效率也加重了企业的运营负担。同时，国际物流标准体系还没有与国际接轨，导致跨境运输还存在一定的制度性障碍，而且新疆与中亚各国在运输管理方面的协同机制尚未健全，通关便利化水平仍有较大提升空

间。

2.4 市场管理不规范

在市场规范化管理领域依然存在行业的乱象，部分运输企业存在着资质不全与违规经营等问题，车辆超载超限的现象屡禁不止，非法运营行为也未能得到有效的遏制，反映出市场监管体系仍存在明显漏洞。且部分企业的安全管理比较松懈，驾驶员违规操作以及疲劳驾驶的现象频发，给道路运输安全埋下了一定的隐患。此外，行业管理手段相对来讲也比较单一，过度依赖于行政的处罚，缺乏正向的问题激励机制，难以有效引导企业的自觉合规经营，制约了市场环境的持续优化。

2.5 基础设施不足

新疆公路建设近年来虽已加快推进，但区域发展不平衡的问题仍然较为明显。南疆等偏远地区由于地处高原、荒漠等复杂的地质环境，公路建设难度大且成本高，导致路网密度相对较低，道路等级普遍也比较低。而且部分路段因长期缺乏维护，导致路面状况较差，通行能力也比较有限，难以适应不断增长的客货运需求，现有路网布局的结构性问题让“断头路”和“瓶颈路段”尚未完全打通，这不仅影响了区域间的互联互通，也阻碍了生产要素的自由流动和经济一体化发展。

2.6 管理政策滞后

当前，新疆公路运输行业的管理政策与市场发展需求之间存在明显的差距。政府指导价仍在价格机制方面占据主导地位，市场调节的作用未能充分释放，导致运输企业缺乏定价的自主权，持续加大经营的压力。而政策在推动行业绿色转型方面的支持也明显不足，新能源车辆的推广缺乏有效的激励机制，低碳运输技术改造也缺少相应的财政补贴，难以满足当下“双碳”目标下交通运输业绿色发展的要求，这样的政策环境打击了企业转型升级的积极性的同时也影响了行业可持续发展能力的提升。

3 经济新常态下新疆公路交通运输经济管理的优化路径

3.1 促进产业融合

在促进产业融合方面，结合新疆的交通与旅游相结合的试点政策，也就是新疆交通强国建设试点政策，着力推动公路交通与旅游、物流等产业的深度联动发展。首先完善服务设施体系，在主要交通干线科学布设集旅游咨询、休憩观光、物流集散于一体的多功能服务区，同步配套建设现代化物流枢纽节点，以此提升交通与旅

游的一体化服务能级。其次，重点发展枢纽经济模式，通过乌鲁木齐国际陆港区等关键节点整合区域物流资源与商贸要素，依托中欧班列与公铁联运等高效运输网络降低物流成本，强化区域经济的辐射能力。最后，创新服务供给模式，在公路服务区管理中引入党员示范岗等成熟机制，通过完善服务区标准化管理体系，增强对客货运输的双重吸引力，最终实现客流、货流集聚与公路经济收益增长的良性互动。

3.2 健全经济管理制度

在健全经济管理制度方面，针对当前传统管理模式存在的粗放式管理问题，新疆地区亟需加快推进制度创新步伐，着力建立覆盖公路建设、运营管理及养护维护全生命周期的精细化管理体系。具体而言，首先需要强化法规标准体系建设，系统完善公路投融资机制、养护技术标准等配套政策法规，进一步明晰政府、企业及社会资本等参与主体的权责边界，例如《新疆维吾尔自治区口岸经济发展促进条例》通过立法形式规范口岸要素集聚机制，为制度创新提供法治保障。其次，应大力推进公路管理的数字化转型，运用大数据、AI识别等技术建立智能化的养护管理系统，实现路况的实时监测与应急事件的处置等环节的动态监管，阿克苏公路事业发展中心通过修订《沙漠地区公路养护设计与施工指南》，将防沙治沙经验转化为标准化技术规范。还需着力加强成本控制能力，通过推广预防性养护理念、积极应用新型道路材料等技术创新手段，在降低公路全寿命周期养护成本的同时，有效延长道路基础设施的使用年限。

3.3 强化区域协同化

新疆作为“一带一路”倡议的核心区，需要通过优化公路交通经济管理体系来增强其枢纽功能，从而更好地推动区域协同发展。首先，在跨境通道建设上应加快落实与周边国家的公路运输协定，通过简化口岸通关手续与完善跨境运输基础设施等措施，提升口岸物流效率。其次，在跨区域通道衔接方面，新疆需大力推进丝绸之路经济带通道网络建设，重点完善内部路网体系。这种跨境与跨区域协同发展的公路交通策略，能够在巩固新疆作为丝绸之路经济带核心区的交通枢纽地位的同时，还能促进国内外资源的高效流动。当前新疆正加建立“疆内环起来、进出疆快起来、南北疆畅起来、进出境联起来”的现代化交通体系，为“一带一路”建设提供坚实保障。

在实际推进中，新疆已通过创新模式取得显著成效。例如，在跨境通道建设方面，新疆九鼎商贸物流集团依

托国际公路运输属地直通的模式，打造了中国九鼎市场与哈萨克斯坦阿勒腾奥尔达市场的直通运输通道。通过这样的运输方式，2024年4月首趟冷链运输实现新疆特色果蔬24小时内直达哈萨克斯坦阿拉木图市场。相比传统运输模式该模式通过境内集中查验与跨境免停验放使运输时间缩短12小时，货损率趋近于零。这一创新实践充分体现了新疆在跨境物流领域的突破性进展。

3.4 完善资金运行机制

新疆公路交通运输经济管理当前面临着资金短缺的突出问题，这一困境的根源在于公路交通基础设施的公共物品属性与财政资金供给能力之间的结构性矛盾。应通过创新投融资模式，引导社会资本参与公路建设和养护，推广政府与社会资本合作（PPP）模式，依托特许经营制度设计合理的风险分担与收益分配机制，增强社会资本的投资意愿。在资金分配机制优化方面，要建立与公路技术等级、交通流量以及服务功能相匹配的动态分配标准，确保资金配置效率的基础。部分地区的实践探索已为资金管理改革提供了有效范例，企业通过引入绿色养护技术与绩效导向的资金分配机制，在提升资金使用效率的同时显著提高了养护作业的精准性与可持续性。

新疆交投养护集团率先在G315线K1855-K2008+227段启动计量支付与科技赋能的创新试点项目，该项目通过数字化的管养平台实现路面病害数据采集分析，建立了覆盖病害发现到工单派发再到质量验收的全流程管理体系。试点期间累计处置了路面病害3万延米，项目团队创新应用硅沥青网裂修复剂等材料，在G315线若羌段实施预防性养护，经检测道路使用寿命延长3-5年。

3.5 推动技术赋能

新疆在推动技术赋能公路经济管理方面，已经制定了清晰的政策框架和具体的实施计划。根据《新疆维吾尔自治区亚欧黄金通道公路交通基础设施数字化转型升级实施方案》，新疆将从多个关键方面入手，全面推进公路管理的数字化和智能化升级。首先，新疆计划利用北斗卫星导航系统的高精度定位功能，结合路网运行监测和预警技术，搭建覆盖全疆的数字化监测网络。这一网络能够实时监控交通状况，并通过动态调整交通信

号灯的时长、对重点路段的车流量进行智能引导等方式，有效提升关键交通节点的通行效率。其次，新疆正着力打破政府部门与企业之间的数据壁垒，通过整合交通流量监测数据、养护成本核算信息以及应急资源调度情况等多方面的数据资源，形成一个覆盖公路规划、建设、养护和运营全生命周期的决策支持体系。然后，新疆采用了“一廊贯通、两翼并进”的战略，重点提升大陆桥走廊新疆段的数字化基础能力，同时推进南北疆地区的智慧化改造，提升了公路管理的效率和智能化水平的同时，还为未来的交通经济发展打下了良好的技术基础。

新疆交投数智运营平台通过整合全疆主要收费站及ETC门架的实时数据，平台通过动态监测与趋势预判，有效提升了交通疏导的能力。在G30连霍高速试点，通过部署智能调度系统与自动化养护设备，实现路面病害识别准确率，并建立机械臂与无人机协同作业的模式，使日常养护效率提高，并针对工程管理环节，数字化平台实现了工程计量支付全流程线上化，将单项目审核周期压缩至7天以内，显著降低了人工干预的风险。

4 结语

综上所述，优化新疆公路交通运输经济管理体系是一项涉及技术革新、政策优化与区域协同的系统性工程。仍需持续深化政策执行效能并强化跨境国际合作机制，进一步巩固新疆作为丝绸之路经济带核心区的战略支点地位，助力建立更具韧性的区域经济发展格局。

参考文献

- [1] 王晓巍. 市场经济条件下的公路交通运输经济管理模式探讨[J]. 中国市场, 2025(17): 51-54.
- [2] 郭俊芳. 经济新常态下公路交通运输经济管理重要性分析[J]. 中国航务周刊, 2025(12): 83-85.
- [3] 韩冬. 大数据时代下的公路交通运输经济管理改革探析[J]. 中国物流与采购, 2025(05): 104-105.
- [4] 何秋玲. 基于市场经济条件的公路交通运输经济管理探讨[J]. 中国科技投资, 2025(04): 58-60.
- [5] 仲兆圣. 经济新常态下公路交通运输经济管理的路径[J]. 运输经理世界, 2024(23): 73-75.
- [6] 元立勇. 加强公路运输经济管理促进行业良性发展[J]. 中国航务周刊, 2024(31): 79-81.