

区域经济视角下公路物流运输的发展策略

熊舒遥 赵鑫 闫宸臣

云南省交通科学研究院有限公司, 云南昆明, 650011;

摘要: 随着我国城市化进程加快, 公路网辐射范围越来越广, 交通运输体系不断完善, 不仅为人们的出行带来了方便, 还促进了我国公路物流运输业发展。本文以区域经济视角出发, 从公路物流运输的推动作用入手, 分析其在促进产业协同、增强城乡融合、扩大区域市场连通性方面的积极影响, 并提出完善路网基础设施、推动智能化转型、构建协同机制、提升绿色低碳能力以及强化政策制度保障等发展策略, 旨在为相关政策的制定提供借鉴。

关键词: 公路物流运输; 区域经济; 基础设施

DOI: 10.69979/3041-0673.26.05.050

引言

在当今全球经济一体化的大背景下, 物流运输作为连接各经济要素的纽带, 其重要性日益凸显。区域经济是指在一定的空间范围内生产要素的有效流动和资源的高效配置, 公路物流运输是区域空间联系的重要载体, 对内需循环畅通、要素流动、产业布局优化起着基础性作用^[1]。近些年来, 伴随着中国公路网络的迅猛发展以及现代物流业的蓬勃发展, 公路物流运输对区域经济增长的推动作用越发明显。高效的公路网可以显著降低物流成本, 加快企业对市场的反应速度, 推动区域内外经济联系的紧密化。

1 公路物流运输对区域经济的推动作用

1.1 促进产业协同与升级

公路物流运输作为区域空间内要素流动的核心枢纽, 依靠降低交易成本和加快信息、物资、资本的跨区域流转, 在产业链供需两端构建起紧密的协作机制, 从而提高产业内部协作程度。高效的公路物流体系不但可以改善企业的供应链调度, 使原材料、半成品、成品传递的路径更加清晰可控, 还可以促进物流枢纽与制造业、批发零售业等产业融合, 提高产业集群内资源配置效率, 在此基础上推动传统产业结构调整、技术创新和价值链升级。区域物流枢纽和产业集群协同发展理论认为, 当物流节点和产业链之间形成正反馈循环时, 有助于提升整个区域的竞争力以及产业集群的价值创造深度和广度。

1.2 增强城乡经济融合

由于城乡经济结构存在长期差异, 公路物流运输在

构建覆盖城市与乡村的物流推广网络过程中, 缓和了城乡之间资源、信息、商品流通的空间障碍, 从而增强了城乡之间经济互动的程度与频次。简言之, 高效的公路运输可以使得农村的特色产品快速进入城市消费市场, 也能让城市的各种生产资料及时供应到乡镇的制造和服务体系当中, 从而在供给侧和需求侧之间建立起持续性的连接机制。另外, 公路物流一体化服务有利于基础物流设施、配送体系及信息平台在城乡之间互联互通, 打破传统二元经济模式的封闭性和局部性, 有效支持了乡村振兴战略与城乡一体化发展目标。

1.3 扩大区域市场连通性

公路物流运输属于区域经济空间一体化的重要载体之一, 由于公路物流运输的贯通性特点, 使得各个经济节点在广义市场体系中形成紧密链接网络^[2]。通过提高公路网络覆盖密度以及节点枢纽功能, 区域内部及跨区域经济主体能够更有效地捕捉市场需求信号、优化供给布局, 实现更高维度的生产要素集聚, 从而推动区域之间商品交易的扩容, 降低市场分割所带来的制度和物质成本。公路物流加强了区域市场之间的联系, 有利于在更大的范围内缓解资源的稀缺性, 其基础设施网络的发展是提高区域整体经济活力、对外开放水平的基础性条件, 从而促进区域经济格局向更高一体化层次演进。

1.4 对生态与可持续发展的挑战

大量依靠化石燃料驱动的物流车辆, 不仅导致碳排放与空气污染问题日益严峻, 还在特定区域形成噪声扰动、生态破碎化及土地利用压力等负外部性, 这对区域环境承载能力和绿色发展目标构成结构性约束。因此, 推动公路物流运输的同时需要把环境成本内化到物流

系统规划、评价之中,通过发展清洁能源车辆、优化运输组织方式、加强交通环境治理、引入可持续性指标体系,构建绿色、公平、有弹性的区域物流发展模式,使公路物流体系在经济增长和生态保护之间实现动态平衡。

2 区域视角下公路物流运输的发展策略

2.1 完善公路物流基础设施网络

从区域系统论的角度看,公路物流基础设施不但是物质流动的载体,而且是区域资源配置、市场整合、产业空间结构重塑的基础性支撑系统。现代区域经济增长理论认为,空间联通性是区域要素自由流动的前提。在此框架下,公路基础设施完善可以改善区际贸易成本结构,降低信息摩擦成本,提高区域边缘地带的市场参与度。高等级公路网络、节点型物流枢纽、干线和支线系统协调发展,可以构建起完备高效的交通物流网络,打破行政区域与空间的障碍,实现区域经济一体化^[3]。从国家层面来讲,在“十四五”规划中提出要推进交通基础设施体系化和高标准路网建设,加强边远地区公路的通达性以及普通国道的服务能力,促进区域协调发展。

完善基础设施网络,即从供给的角度来提高整个物流体系的容量和韧性,它既是短期运输效率的提升,又是区域经济长期空间竞争力的布局。现代公路物流基础设施建设要融入多式联运枢纽和枢纽经济构建思路,依靠公路同铁路、航空、港口等运输方式的有机衔接,促使物流基础设施实现“立体式”发展。同时,应该强化交通设施的弹性设计,为面对突发性供应链扰动提供缓冲机制,使区域经济系统在全球供应链变动的情况下具有更高的抵御能力。

2.2 推动智能化与数字化转型

在全球数字经济浪潮下,公路物流系统作为区域经济循环的关键枢纽,其智能化、数字化转型早已不是技术更新换代的选项,而是改变区域物流生态、提高系统效能的必由之路。数字化技术可以把原来分散的物流节点、运输环节、运营主体整合到一个数据生态系统中,依靠信息资源共享、动态调度优化、过程可视化管理,实现对物流全生命周期精细化控制的目的^[4]。该转型在宏观层面构建了以数据为依托的物流网络空间,使得物流要素能在较低的制度、时间和空间成本下无限接近最

优配置状态,进而提高区域内部资源流动效率和整体经济效益。我国《“十四五”现代物流发展规划》明确提出要构建交通物流信息平台、综合交通运输大数据中心,通过大数据、云计算等技术提高物流动态监测和调度能力,为智慧物流体系的建立提供制度和技术支持。

数字化和智能化的推进不能只是简单的信息化系统建设,而应该推动形成具有区域经济特征的智能物流体系结构。一方面,依靠创建跨部门联通的数据接口以及开放共享机制,可以削弱各个主体间的信息孤岛状况,使市场主体在物流运作时能够实现实时协作与风险预测;另一方面,就未来物流模式而言,区块链技术在供应链可追溯性方面的应用、智能路网与车路协同系统在运输路径优化方面的集成应用等,都能够推动公路物流系统从传统的被动响应模式迈向动态自学习、自优化的智能决策体系。另外,推进网络货运平台规范健康发展,创建以信用为基础的新型监管体系,也是实现物流系统数字化治理的重要内容,它既能提高物流效率,又是区域经济在制度层面实现现代化治理的重要组成部分。

2.3 构建区域物流协同运作机制

区域经济一体化视角下的物流协同运作机制,所体现的不是单个物流企业内部流程的改善,而是指跨行政区域、跨行业边界的一种系统性合作与资源整合。其要义就是削减由于分割性治理造成的制度摩擦,使各个区域、各个经济主体之间在物流运行、信息流通、市场联通等方面实现高度协同。国家层面提出要构建全国性的、区域性的综合交通物流枢纽网络,通过公路港等枢纽设施联通铁路、航空、港口等多种运输方式,形成一体化服务体系,鼓励公路港连锁经营和资源共享。

网络型治理模式下,政府、企业、行业协会、技术平台应共同构成多节点协作网络,使物流资源、信息流、服务能力能够跨区域进行高效协调。这种协同机制既可以支撑区域生产要素的灵活流转,也可以在需求波动、风险冲击时形成弹性应对能力。在具体实践中,这就要求地方政府之间建立有效的跨区域规划协商机制,共享物流基础设施建设和服务规范信息,避免重复投资、利益固化和资源浪费。同时,区域物流协作还应扩展到产业链上下游,通过战略联盟、数据共享平台、合作调度机制等手段,促进产业分工和物流服务深度融合,提高区域供应链的弹性和效率。这种多主体协同的运作机制,就是区域经济系统不断深化市场一体化的基础性制度

安排。

2.4 提升绿色低碳运输能力

在区域经济高质量发展的框架下,传统公路物流模式在运载活动中高度依赖化石能源,使得能源消耗和污染排放成为制约区域生态承载力与绿色发展目标实现的主要外部性之一。因此,提高绿色低碳运输能力既是技术的选择,又是制度性安排和市场机制共同作用的结果。根据《绿色交通“十四五”发展规划》中明确提出推广新能源车辆的使用以及推进基础设施建设,推广绿色运输模式的示范以及清洁能源的应用,加快构建绿色低碳的交通运输体系。

从系统经济学的角度来看,绿色低碳转型可以内生性地提高区域物流系统的生态效率,使区域物流系统在经济增长的同时降低环境成本。这一过程既包含对传统燃油货运车辆向电动化、氢能化等清洁能源车辆的替代,也包含对运输组织模式的优化,如推广多式联运、提高车辆装载率、智能路径规划等。另外,绿色低碳战略还要依靠财政激励、绿色信贷、碳市场机制等政策手段,把生态价值融入企业成本核算体系当中,从根源上转变行业运行逻辑,让企业在谋求效益最大化的时候,自觉承担环境外部性,形成长久的绿色竞争优势。因此,绿色运输能力的提升既有利于区域生态安全、公共健康,又有利于在全球绿色供应链分工格局中提高区域经济竞争力。

2.5 强化政策引导与制度保障

区域经济视角下,物流战略不能只依靠技术和市场自身调节,还应该通过完善政策与制度体系,对它进行方向上的引导和结构上的支撑^[5]。政策体系的完善,即从财政、税收、土地使用、市场准入、监管与评价机制等各方面创建包容性、前瞻性制度框架。从财政、税收政策的角度看,对物流企业、物流设施、绿色运输设备实行税收优惠、补贴,可以有效地降低行业的运行成本,吸引社会资本投入物流基础设施建设和运营,从而激活区域物流服务供给侧改革。在市场准入与监管上,创建起标准的资质准入制度并加强公平竞争监管,可以改善行业资源的分配状况,清除掉那些不符合发展需求的低效主体,从而塑造出一种有条理的竞争市场环境。此外,

应该根据现代物流需求来完善质量与安全评价体系,使政策导向从粗放型投入转变为高质量发展。

从制度创新的角度来讲,还要创建跨区域协调和政策联动的机制,依靠中央和地方、部门和行业之间的协同治理来改善政策执行的整体性和一致性。在这一框架之下,要加深同供应链、贸易流通、产业政策等各方面的制度对接,把公路物流政策变成推动区域产业升级、扩大内需市场联通、促进高质量发展的制度杠杆。制度保障既可以为物流行业赋予制度上的确定性,又可以依靠制度革新来改善整个区域经济体系的适应性和竞争力,从而实现公路物流同区域发展战略的深度整合。

3 结语

公路物流运输是区域经济体系中不可缺少的支撑力量,在推动区域内要素高效流动、产业协同发展、市场深度整合等方面具有突出的战略价值,公路物流运输的完善与优化不仅可以提高区域物流效率和供应链弹性,而且对构建更加开放、高效、可持续的区域经济格局具有深远意义。有效的公路物流发展策略不能只依靠技术的更新和系统的结构改善,还需要制度性政策的全面支持,把公路物流由传统的运输通道转变为区域经济增长的新动力。未来,随着数字化、绿色低碳发展、区域协同机制的不断深化,公路物流将在促进区域高质量发展中发挥更加核心的作用。

参考文献

- [1] 宋良宏. 公路物流运输经济发展对区域经济增长的影响分析[J]. 中国航务周刊, 2024, (39): 75-77.
- [2] 顾乡. 公路交通物流运输对区域经济发展的影响研究[J]. 商讯, 2023, (07): 128-131.
- [3] 王小娟. 公路交通物流运输对区域经济的影响及发展途径研究[J]. 投资与合作, 2024, (05): 97-99.
- [4] 李运华. 公路物流运输经济发展对区域经济增长的影响分析[J]. 运输经理世界, 2025, (02): 47-49.
- [5] 包毅. 新时代下公路运输物流发展策略研究[J]. 时代汽车, 2025, (20): 174-176.

作者简介: 熊舒遥(1991.12-)女, 纳西族, 云南昆明人, 本科, 工程师, 研究方向: 交通运输经济。