

海口市货物运输供给侧结构性改革研究

龙哲竞, 裴明阳, 靳文舟

(华南理工大学 土木与交通学院, 广东 广州 510640)

摘要: 通过对货物运输行业供给侧改革现有政策和资料的研究, 基于供给侧结构性改革的概念, 从原因、目的、做法等多个角度分析了货物运输产业促进供给侧结构性改革的态势与具体要求, 提出了基础设施改革、服务品质改革、科技创新改革、多模式协同改革等交通运输供给侧改革思路和具体任务, 结合海口市“十二五”期间公共交通发展现状, 探究“十三五”时期海口市货物运输供给侧结构性改革的具体措施。

关键词: 货物运输; 供给侧; 结构性改革; 海口

中图分类号: U492.3

文献标志码: A

文章编号: 1671-2668(2017)01-0057-04

“十二五”时期, 交通运输行业以发展方式为主线, 加快综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通建设, 全力当好发展先行官, 圆满完成了规划目标任务。回顾近年来交通运输的结构性问题, 尤其是货物运输方面, 仅靠刺激需求还不行, 必须大力推进供给侧结构性改革, 主动响应新的生产流通方式。大力推动精准发力的货运模式, 重点围绕提升货物运输供给质量和效率的中心, 将成为具有中国特色的货物运输供给侧改革之路。

1 研究现状

供给侧结构性改革旨在调整经济结构, 使要素实现最优配置, 提升经济增长的质量和数量。需求侧有投资、消费、出口“三驾马车”, 供给侧则有劳动力、土地、资本、创新四大要素。供给侧结构性改革, 就是从提高供给质量出发, 用改革的办法推进结构调整, 矫正要素配置扭曲, 扩大有效供给, 提高供给结构对需求变化的适应性和灵活性及全要素生产率, 更好地满足广大人民群众的需要, 促进经济社会持续健康发展。

在 2016 年 1 月 26 日召开的中央财经领导小组第十二次会议上, 习近平总书记强调供给侧结构性改革的根本目的是提高社会生产力水平, 落实好以人民为中心的发展思想。

吴文征在借鉴经济学中均衡理论的基础上, 提出了交通运输供需均衡的动态平衡发展理念, 从总量规模和运量结构两个角度分析了中国交通运输发展状况, 对综合运输网络的整体协调问题进行了初步研究, 并通过中美交通运输效率的比较揭示了中

国运输非均衡的现状和运输资源紧张的根源。

袁静从结构上研究了交通运输与社会经济发展间的适应关系, 分析了交通运输需求结构与供给结构间的均衡问题。

唐建桥分析了运输结构演变及其规律, 研究了基于运输供需双重特性的运输结构优化问题, 并从区域微观、中观、宏观层次对运输结构进行了优化, 为区域运输结构优化研究和路网规划提供了新的思路与方法。

美国运输经济学家罗依·桑普森认为交通运输发展由某种内在结构性东西所推动, 并试图通过观察该过程尤其是不同运输方式的发展速度来揭示美国交通运输结构问题。

奥地利学者 Arnulf Grubler 指出某种运输方式与运输基础机构结构相伴而生, 依次经过产生、发展、饱和衰落的生命周期。

上述研究虽然在一定程度上说明了交通运输的一些内在规律所反映出来的现象, 但尚未深入。该文结合海口市“十二五”期间公共交通发展现状, 对“十三五”时期海口市货物运输供给侧结构性改革进行研究。

2 改革思路

2.1 改革基础设施配备

注重补齐货物运输基础设施短板, 推动形成区域、城乡、城际及国内外货运设施供给的平衡结构, 提高网络化水平和运行效率。

“十二五”规划中, 海口市综合交通基础建设投资力度逐年加大, 到“十三五”期间总投资额已达到

2 068 亿元(见表 1)。

表 1 海口“十三五”交通基础设施投资分布

建设项目	投资金额/亿元	占比/%
公路	227.1	11
铁路	150.0	7
水运	233.2	11
航空项目	260.0	13
客货运枢纽项目	865.8	42
城市交通	330.3	16
信息平台	1.6	0
合计	2 068.0	

从表 1 可看出:在交通基础设施建设投资方面,客货运枢纽项目的投资额最高,达到 42%,体现了民众的诉求。民众希望客货运枢纽覆盖更广,使其出行及货物运输更便捷。其次为城市交通的投资额,占 16%。“十二五”期间,海口市成功申报“公交都市”,故“十三五”规划期间公共交通建设成为海口的一大工作重点。其他几大交通方式的投资额分配较为平均,使各种货运供给能力同步提升。

“十三五”规划的投资分配考虑了货运的需求,为供给侧的结构性改革打下了坚实基础。

2.2 提升现有服务品质

优化消费结构,实现消费产品不断升级,不断提高人民生活品质,实现创新—协调—绿色—开放—共享的发展,并注重提升运输服务品质。增加高品质、快捷化、差异化、定制化的客运服务供给,鼓励和引导货运新技术、新业态、新模式加快发展。

2015 年,海口主要货运指标都比 2014 年有所增长(见表 2 和图 1)。

表 2 近两年海口主要货运指标情况

年份	货物运输量/亿 t	货物周转量/(亿 t·km)
2014	1.11	528.9
2015	1.13	708.0

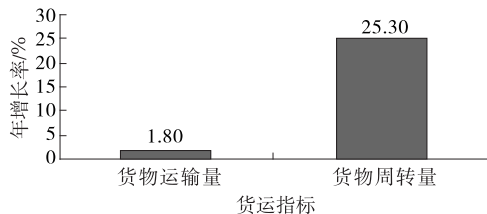


图 1 海口主要货运指标年增长率

随着网上购物的蓬勃发展,快递业和物流业的需求越来越大,海口市货运量和货运周转量激增,如何提升现有货运服务品质,成为关系到经济发展和民生的问题。应完善邮政普遍服务和快递网络体系,推动物流创新发展,从而实现供给侧货运的结构性改革。具体措施如下:强化基础网络,建设丰富服务功能,健全普遍服务保障机制,实现邮政基本公共服务均等化;积极利用先进技术,加快邮政内部普遍服务网与快递网的有效衔接,加强邮政业与外部其他行业紧密联合发展,推动邮政物流与综合交通运输体系、电子商务等协调发展,提升行业供给能力、运行效率、安全性和服务质量。

2.3 注重科技创新

优化产业结构、提高产业质量,优化产品结构、提升产品质量,注重运输装备提档升级。推进货运车型、船型及多式联运等装备设施标准化,积极发展新能源和清洁能源运输装备,引导高端化、智能化的先进运输装备推广应用。

在中国进入新常态的背景下,海口市经济形态将更加注重适应追求质量和效益的需要,注重利用创新驱动经济的升级。

随着科技的不断发展,信息技术已渗透到各行各业,交通也不例外。借助信息技术等高新技术,加快对传统交通运输系统的改造,提高交通运输效率、服务水平、安全性和现代化管理水平,也是促进供给侧结构性改革最为有力的方法。

公路、铁路、航空等行业加强信息化技术运用,尤其是公路方面,以大数据、云计算为基础,构建一体化服务体系和市场化机制;通过“互联网+”建立个性化、多元化的出行需求,从而完成供给侧的结构性改革,提高综合交通运输效率。

2.4 多种模式共同发展

优化产权结构,国进民进、政府宏观调控与民间活力相互促进,注重各种运输方式协同发展。更好地发挥铁路运输和水运在大宗货运中的比较优势,大力发展多式联运,发挥综合交通运输的组合效率,降低运输成本。

从供给侧方面来看,多式联运是一种为货运提供更为高效、便捷服务的有效方式。海口市最为重要的联运方式为粤海联运,它充分利用自然,克服了距离远、铁路无法修建的困难,缩短了运输距离,能加快货物的送达时间,提高运输效率,有效提高货运的交通供给能力,满足人们日益增长的货物运输需

求。粤海联运发挥了铁路运输与水路运输的双重优势,提升了运输效率,增强了供给侧能力。在“十三五”期间,海口市将进一步利用联运的优势促进交通发展,提升运输供给能力,拉动经济发展。

但海口市的空铁联运面临挑战。海口的空铁联运在出行成本上相比直飞无任何明显优势,美兰机场的空铁联运组织模式有待进一步优化。该问题的解决对于海口货运供给侧结构性改革意义重大,在“十三五”规划中应予以足够重视。

2.5 提升效率,方便百姓

供给侧结构性改革,就是用增量改革促存量调整,在增加投资过程中优化投资结构、产业结构,开源疏流,在经济可持续高速增长的基础上实现经济可持续发展与人民生活水平不断提高。目前供给侧结构性改革中还应注重推进放权降费,发挥市场在资源配置中的决定性作用,更好地发挥政府作用,加快放开交通运输领域竞争性环节价格,降低主要运输环节费用。

进一步简政放权,继续取消和下放一批行政审批事项,加强监督、规范运行,并对非许可行政审批事项开展清理,大幅提高货运事务的办理效率,改革供给侧结构,提升供给侧能力。

方便百姓一直是政府所关心的问题。对此,“十三五”规划中提出了以下要求:1)扩大海口对外开放水平,提升国际物流功能。着力发展航空物流和港口物流,积极开辟近、远洋航线,推进港口保税区、自贸园区等建设,积极融入国际物流市场,推动传统产业由成本优势和比较优势向技术优势和创新优势转型升级;加快发展甩挂运输、多式联运等现代化运输组织模式,培育现代物流供应链。2)完善邮政普遍服务和快递网络体系,推动城乡物流创新发展。强化基础网络,建设丰富服务功能,健全普遍服务保障机制。

3 具体措施

总体来看,到2020年,中国综合交通基础设施建设将达到世界先进水平,基本建成安全便捷、畅通高效、绿色智能的综合货运体系,适应经济社会发展需求,先行引领作用将更加明显。下面基于上述改革思路,对海口货物运输供给侧结构性改革措施进行探讨。

3.1 覆盖更广泛,衔接更顺畅

(1) 货运供给侧方面要保证综合交通枢纽建设

的加快推进,着力打通基础设施有效衔接的“最后1 km”。加快建设沿海及内河港口集疏运体系,集约建设综合客运枢纽和货运枢纽(物流园区),强化各种运输方式的有效衔接,形成层次清晰、等级合理、覆盖广泛的市域公路网络。提升市域主要农村公路等级,县道提升至三级以上;拓宽农村地区乡村道路,实现双车道公路通达所有建制村。

(2) 构筑海口辐射区域的城际公路网络,实现海口对岛内市县的发展带动作用。以网络完善与能力提升为导向,构建海口辐射全岛的公路网络,充分带动岛内资源优化配置;重点面向海澄文地区构筑一体化公路网络,实现区域干线公路网络无缝对接。

(3) 依托铁路、港口、机场等设施,配套形成综合货运枢纽;优化调整既有货运枢纽功能,完善港口、铁路、航空、公路枢纽与城市公交、出租联运服务,发挥综合货运枢纽优势。依托重要空港、海港和铁路枢纽,打造“四大货运枢纽”(美兰机场物流园区、火车南站物流园区、新海物流园区、马村港物流园区),落实物流园区及产业园区项目规划建设用地,将海口打造为国际化的区域性物流中心。

3.2 客运更便捷,物流更高效

以优化运输结构和推进一体化运输为着力点,基本形成便捷、舒适的公共客运系统。城际客运实现快速化,使全市人民均可享受到动车服务,并使航空大众化。发展多式联运,建设物流大通道,形成集约、高效的现代物流系统,提升货运供给效率。具体措施如下:

(1) 积极开辟国际航空、邮轮班线,以建设“21世纪海上丝绸之路”支点城市为契机,加强海口市与战略区域内其他城市的互联互通,打造以航空、邮轮航线为核心的立体化交通方式,重点增开海口市枢纽机场、邮轮港口至东南亚、东亚沿海地区的航运班线,促进区域的共同发展。

(2) 完善机场配套设施建设,提升机场服务能力。通过机场扩建及集疏运体系建设,逐步提升美兰机场的服务能力与运营效率。

(3) 构筑布局完善、快速便捷、能力充分的干线公路网络。推进区域快速干线通道建设,实现区域城市间的快速互联互通;提升普通国省干线公路城镇段和其他拥堵路段的过境能力,合理组织城市交通与区域交通;着重根据货运的需求,调整并提高效率,优化铁路、航空、港口等大型交通设施的公路集疏运体系,提高城市枢纽的可达性。构建规模适中、

布局合理、定位清晰的客货运枢纽体系,促进供给侧结构性优化,方便百姓,提高效率。

(4) 推动智能交通发展,加快推进智能交通系统建设。充分发挥科技和信息化手段,通过信息流、物流、资金流与各种传统业态的融合发展,推动货运供给侧产业升级,提升货运发展“软实力”,建设“智慧”城市。

(5) 进一步完善铁路网络与站点功能,提升城际间联通水平。机场、铁路客货运枢纽、物流园区等综合交通枢纽布局合理、功能完善,实现不同交通方式之间及区域交通和城市交通的有机衔接。

3.3 运行更安全,发展更绿色

(1) 逐步完善安全监管体系,安全保障能力和应急水平迈上新台阶(见表3)。基本完成乡道及以上行政等级公路安全隐患治理,公路出行事故率显著下降。铁路和民航运输安全状况持续保持国际领先水平。

表3 货运行业强化安全保障能力的任务安排

实施内容	各年的任务		
	2015	2016	2017
安全管理	进一步完善应急预案,建立应急联动机制;开展公交领域的应急预案培训和实操演练	定期开展安全检查,及时解决安全隐患;开展公交领域的应急预案培训和实操演练	定期开展安全检查,及时解决安全隐患;开展公交领域的应急预案培训和实操演练
	开展公共交通安全应急知识竞赛等活动,加强安全宣传	开展主题性公交突发事件应急演练,提高社会公众交通安全防范能力	开展常态化安全宣传教育,提高社会公众交通法制观念和安全意识

(2) 形成低碳货运体系。建养环节实现资源集约利用,提高土地利用效率。货运环境监测网覆盖至重要交通基础设施,降低货运二氧化碳排放,实现交通与生态和谐共处,增强可持续发展能力。促进供给侧产业优化升级,提高土地、岸线等资源利用效率,建成以低消耗、低排放、低污染、高效能、高效率、高效益为主要特征的绿色交通系统,从源头上优化供给侧。

(3) 利用高科技技术如计算机网络技术、卫星技术加快运输流程,提高供给能力,减少货运过程中

的时间损耗。

(4) 多家企业联合配送,充分利用运输承载能力,减少重复运输所带来的不必要浪费,加快运行效率,从而实现供给侧结构优化。

(5) 采用多式联运方式,充分发挥不同环境下各种运输方式的优势,提高货运效率,减少货运周期,从而实现供给侧结构优化。

(6) 合理规划或调整各货运枢纽的位置,使各枢纽间的货运往来达到最优,从而促进货运供给侧的合理配置。

4 结语

“十三五”时期,中国要全面建成小康社会,就必须尽快补齐贫困地区货运发展的短板,进一步推进各种运输方式信息互联互通,引导社会力量利用大数据开展服务,全面打造“互联网+货运”。该文从多个角度分析了货运推进供给侧结构性改革的形势和要求,提出了基础设施改革、服务品质改革、科技创新改革、多模式协同改革等思路 and 具体任务。在“十三五”时期,货运行业要为百姓同步奔小康发挥更大的作用。

参考文献:

- [1] 杨传堂.提升交通运输供给的质量和效率[J].新产经,2016(4).
- [2] 雷超,李霄,李妮.利用信息化技术解决交通运输供给能力结构性短缺问题探讨[J].电子测试,2013(8).
- [3] 吴文征.交通运输供给与需求均衡的理论研究与实证分析[D].西安:长安大学,2005.
- [4] 袁静.交通运输供需结构均衡研究[D].西安:长安大学,2007.
- [5] 唐建桥.区域运输结构优化研究[D].成都:西南交通大学,2013.
- [6] 罗依,桑普森.运输经济:实践、理论与政策[M].北京:经济管理出版社,1989.
- [7] Arnulf Grubler.基础设施的涨落:运输的进化动力学与技术变迁[J].Utilities Policy,1991(10).
- [8] “十三五”交通运输规划着重体现“先行引领”[N].中国交通报,2016-05-27(002).
- [9] 王学锋,沈丹晖,刘汉扬.促进我国港口货运供给侧结构性改革[J].中国港口,2016(5).
- [10] 何黎明.物流业供给侧改革怎么改? [J].运输经理世界,2016(9).

收稿日期:2016-07-06