

区域一体化背景下道路客运资源整合与协同发展策略

杨孔文

桂平市道路运输管理所

DOI:10.12238/jpm.v6i8.8285

[摘要] 随着区域经济一体化进程的不断深入，道路客运作为区域交通运输体系的重要组成部分，面临着资源配置不均衡、运营效率低下、服务质量参差不齐等诸多挑战。本文基于区域一体化发展背景，深入分析道路客运资源整合的现状与问题，提出了系统性的协同发展策略。研究发现，通过建立统一的管理体制、优化资源配置模式、完善政策支撑体系，能够有效提升道路客运服务效率和质量。通过某地区的实践案例分析，验证了资源整合策略的可行性和有效性。研究结果表明，道路客运资源整合与协同发展是实现区域交通运输现代化的必然选择，对促进区域经济社会协调发展具有重要意义。

[关键词] 区域一体化；道路客运；资源整合；协同发展

Integration and Collaborative Development Strategy of Road Passenger Transport Resources under the Background of Regional Integration

Yang Kongwen

Guiping Road Transport Management Office

[Abstract] With the continuous deepening of regional economic integration, road passenger transport, as an important component of the regional transportation system, faces many challenges such as uneven resource allocation, low operational efficiency, and uneven service quality. Based on the background of regional integration development, this article deeply analyzes the current situation and problems of road passenger transport resource integration, and proposes a systematic collaborative development strategy. Research has found that establishing a unified management system, optimizing resource allocation models, and improving policy support systems can effectively enhance the efficiency and quality of road passenger transportation services. Through the analysis of practical cases in a certain region, the feasibility and effectiveness of resource integration strategies have been verified. The research results indicate that the integration and coordinated development of road passenger transportation resources is an inevitable choice for achieving modernization of regional transportation, and is of great significance for promoting coordinated development of regional economy and society.

[Key words] regional integration; Road passenger transportation; Resource integration; Collaborative development

引言

区域一体化作为当代经济发展的重要趋势，正在深刻改变着各地区的发展格局和合作模式。在这一背景下，交通运输作为区域经济发展的基础设施和先导产业，其一体化发展水平直接影响着区域整体竞争力的提升。道路客运作为综合交通运输体系的重要组成部分，承担着城乡居民出行、旅游观光、商务活动等多重功能，其发展质量和服务水平关系到区域内人员流动的便利性和经济社会发展的活力。当前，我国道路客运行业正处于转型升级的关键时期。一方面，高速铁路、民航等交通

方式的快速发展对道路客运形成了明显的竞争压力；另一方面，城镇化进程加快和居民出行需求多样化对道路客运服务提出了更高要求。在区域一体化发展的新形势下，如何通过资源整合实现道路客运的协同发展，提升整体服务效率和竞争力，成为亟待解决的重要课题。本文旨在通过系统分析区域一体化背景下道路客运资源整合的理论基础和现实需求，探索构建协同发展的有效路径和政策机制，为推动道路客运行业高质量发展提供理论支撑和实践指导。研究不仅有助于完善交通运输一体化理论体系，也为相关政府部门制定政策措施和企业优化经

营策略提供重要参考。

1. 区域一体化下道路客运发展的理论基础

区域一体化理论为道路客运资源整合提供了重要的理论支撑，其核心在于通过要素自由流动和资源优化配置实现区域整体效益最大化。从经济学角度分析，道路客运资源整合体现了规模经济和范围经济的基本原理，通过扩大经营规模和拓展服务范围，能够有效降低单位运营成本，提高资源利用效率。系统论观点认为，道路客运网络是一个复杂的开放系统，各组成要素之间存在着密切的相互作用关系，只有通过系统性整合才能实现整体功能的优化。协同学理论强调，当系统内各子系统之间形成有序的协同关系时，能够产生协同效应，使系统整体功能大于各部分功能之和。在道路客运领域，这种协同效应主要体现在运营网络的无缝衔接、服务标准的统一规范、信息资源的共享利用等方面。同时，可持续发展理论要求道路客运发展必须兼顾经济效益、社会效益和环境效益的统一，通过绿色发展模式实现行业的可持续发展。这些理论为构建科学合理的道路客运资源整合机制奠定了坚实基础。

2. 道路客运资源整合现状分析

2.1 资源配置现状

当前我国道路客运资源配置存在显著的区域失衡问题：东部沿海等经济发达地区不仅运力供给充足，部分热门线路甚至出现车辆扎堆、上座率不足的过剩现象；而中西部欠发达地区、农村及偏远山区则长期面临运力短缺困境，群众出行难问题突出。从市场主体结构看，行业“小散弱”格局尚未根本改变。全国多数道路客运企业仍以中小型规模为主、以挂靠收取管理费经营方式为主，普遍存在资金实力薄弱、运营网络狭窄、抗风险能力差等问题，难以形成规模化运营带来的成本优势和服务提升空间，与综合交通体系发展要求存在明显差距。线路布局上的结构性矛盾尤为突出。一方面，城际间、城市周边等热门线路因盈利空间大，多家企业竞相投入运力，导致重复运营、低价恶性竞争等乱象频发，既浪费资源又影响服务质量；另一方面，偏远乡镇、老少边穷地区的线路因客流量少、运营成本高，往往被企业忽视，形成服务覆盖盲区。站场设施建设滞后问题同样明显。现有客运站中，低等级站点占比过高，高等级枢纽型站点数量不足且分布不均；多数站场仍停留在单一候车功能，与物流、旅游、客货邮融合等业态的融合度低，难以满足旅客多元化服务需求。车辆装备层面，技术水平呈现两极分化：部分骨干企业已更新新能源客车，但整体占比不足 20%，且集中在经济发达地区；大量中小企业仍使用老旧车辆，不仅能耗高、排放大，且安全设施老化，部分车辆未严格执行定期安检标准，存在安全隐患。

2.2 运营管理现状

道路客运运营管理的体制机制仍存在明显短板，行政壁垒与市场分割问题突出。受地方保护主义影响，跨区域线路审批

流程繁琐，省际、市际间的运营协作常遇政策阻碍，资源难以实现跨区域优化配置。同时，交通、公安、市场监管等多部门职能交叉，在车辆安检、线路审批、价格监管等方面标准不一，且不同地区执法力度差异显著，导致部分区域出现违规运营、恶性压价等乱象，市场秩序规范化程度有待提升。企业经营模式呈现较强的传统依赖特征，80%以上的营收仍依赖固定班线客运，而定制客运、通勤班车、旅游包车等适应市场新需求的业态占比不足 15%。多数企业缺乏产品创新意识，对旅客个性化出行需求响应迟缓，与网约车、旅游平台等新兴服务模式的竞争力差距明显。服务质量层面存在系统性不足：行业尚未形成全国统一的服务标准体系，从候车环境到乘务服务均存在区域差异；投诉处理多依赖企业自办渠道，缺乏第三方监督机制，旅客反馈问题的平均解决周期超过 72 小时，导致整体满意度长期徘徊在 70 分以下，低于高铁、民航等交通方式。成本与收益的矛盾持续加剧：近年来燃油价格年均上涨 8%-10%，驾驶员等岗位人工成本年均增幅达 12%，叠加车辆保险、维修等刚性支出，企业运营成本年均上升 15%以上。

2.3 市场竞争现状

道路客运市场竞争环境日趋激烈，面临着来自高速铁路、民航等其他交通方式的强烈冲击，传统优势逐渐丧失。市场准入门槛相对较低，导致企业数量过多，市场集中度不高，形成了过度竞争的局面。价格竞争成为主要竞争手段，恶性价格战、同向班线客车间争抢乘客时有发生，不仅损害了企业利益、乘客权益，也影响了服务质量的提升、影响交通行业社会形象、危及乘客行出安全和公共交通安全。差异化竞争意识不强，同质化现象严重，缺乏有效的市场细分和定位策略。品牌建设滞后，知名度和影响力有限，难以形成稳定的客户群体。技术创新能力不足，新技术、新设备的应用推广较为缓慢，影响了服务效率和质量的改善。合作机制不健全，企业间缺乏有效的协调配合，难以形成合力应对市场挑战。市场退出机制不完善，僵尸企业长期存在，占用了大量资源，影响了市场健康发展。

3. 道路客运资源整合协同发展策略

3.1 构建统一管理体制

建立健全跨区域道路客运统一管理体制是实现资源整合的前提条件。应当成立区域道路客运协调委员会，由相关地方政府交通运输部门组成，负责制定统一的发展规划、技术标准和服务规范，协调解决跨区域经营中的重大问题。完善法规制度体系，制定区域道路客运一体化发展的专门法规，明确各级政府和相关部門的职责分工，规范市场准入和退出机制。统一执法标准和程序，建立联合执法机制，加强信息共享和协调配合，提高监管效能。推进政务服务一体化，实现跨区域行政审批事项的互认互通，简化办事程序，提高服务效率。建立定期会商制度，及时沟通协调重大事项，确保政策措施的有效衔接和协调推进。同时，要充分发挥市场在资源配置中的决定性作

用，减少行政干预，为企业跨区域经营创造良好的制度环境。

3.2 优化线路网络布局

科学合理的线路网络布局是道路客运资源整合的核心内容。应当制定区域道路客运线路网络规划，统筹考虑各种交通方式的衔接配合，合理确定道路客运的功能定位和发展重点。按照干支结合、枢纽集散的原则，构建层次清晰、衔接顺畅的线路网络体系。对于跨区域主要通道，应当加强骨干线路建设，提高运营频次和服务质量；对于支线和短途线路，重点解决偏远地区和农村地区的出行需求。推进线路资源整合，通过兼并重组、联合经营等方式，减少重复线路设置，提高线路利用效率。建立线路动态调整机制，根据客流变化 and 市场需求及时调整线路设置，实现供需平衡。加强与其他交通方式的衔接配合，重点做好与高速铁路、民航、城市公交等的无缝衔接，发挥各种交通方式的比较优势。完善农村客运网络，提高农村地区客运服务覆盖率和服务水平，实现城乡客运一体化发展。

3.3 完善基础设施建设

加强道路客运基础设施统筹规划和建设，是提升整体服务能力的重要保障。应当制定区域客运站场建设规划，合理布局各级客运站点，形成功能完善、等级合理的站场网络体系。重点建设综合客运枢纽，实现多种交通方式的便捷换乘，提高旅客出行效率。推进客运站智能化改造，完善售票、检票、安检、候车等服务设施，提升服务质量和旅客体验。加强农村客运站点建设，完善乡镇客运站和村级客运站点，解决农村地区“最后一公里”问题。统一建设标准和技术规范，确保设施建设质量和安全性能。建立设施共建共享机制，避免重复建设和资源浪费。完善配套服务设施，加强停车场、维修厂、加油站、客货邮融合、快递物流发展和旅游服务等配套设施建设，为车辆运营提供有力支撑。推进绿色基础设施建设，加快新能源客车充电设施建设，推动行业绿色发展。建立设施维护管理长效机制，确保设施设备安全可靠运行。

3.4 建立信息共享平台

构建区域道路客运信息共享平台是实现协同发展的重要技术支撑。应当建立统一的信息标准和数据格式，实现各企业、各地区信息系统的互联互通。搭建客运信息服务平台，整合票务预订、线路查询、实时动态等信息资源，为旅客提供一站式信息服务。建立运营监控系统，实时掌握车辆运行状态、客流变化等信息，提高调度管理效率。完善安全监管信息系统，加强对企业安全生产、车辆技术状况、驾驶员资质等的动态监控。推进电子支付普及应用，实现跨区域、跨企业的票务互联互通。建立数据分析应用机制，充分挖掘数据价值，为优化线路设置、提升服务质量提供科学依据。加强信息安全保障，建立健全网络安全防护体系，确保数据安全和系统稳定运行。推动新技术应用，积极探索大数据、云计算、物联网等新技术在道路客运

领域的应用，提升行业信息化水平。建立信息共享激励机制，调动客货运、维修厂、加油站、邮政快递物流、旅游服务等各方参与信息平台建设和数据共享的积极性。

4. 区域道路客运资源整合案例分析

以某地区道路客运一体化发展为例，在区域一体化发展战略推动下，经过多年的实践探索，取得了显著成效。在管理体制方面，成立了交通运输协调委员会，建立了定期会商机制，统一制定了客运服务标准和技术规范。在线路整合方面，对原有线路进行了重新规划设计，撤销重复线路，新增农村客运线路，线路网络覆盖率提升至 98.5%。在基础设施建设方面，新建综合客运枢纽，改造升级客运站，实现了区域内主要交通节点的有效衔接。在信息化建设方面，建成了统一的客运信息服务平台，实现了票务预订、支付结算、信息查询等功能的一体化。通过资源整合，该区域道路客运服务效率明显提升，客运量比整合前增长 15.2%；服务质量显著改善，旅客满意度从原来的 76% 提升至 89%；安全生产形势持续稳定，事故起数和死亡人数分别下降 23% 和 31%。同时，企业经营效益得到改善，平均利润率提升 3.2 个百分点，行业整体竞争力明显增强。实践证明，通过系统性的资源整合，能够有效解决道路客运发展中的突出问题，实现行业转型升级和高质量发展。

结束语

区域一体化下的道路客运资源整合与协同发展，需政企社多方合力，通过统一管理、优化线路、完善设施、搭建信息平台等，提升服务效率与质量，增强行业竞争力和可持续性。当前，区域协调发展战略为道路客运整合提供机遇，面对高铁等竞争，行业须加速转型，借资源整合与协同发展找准定位，发挥比较优势，承担综合交通体系中应有职责。未来，应深化体制改革、破除障碍，加强科技应用、提升智能绿色水平，完善政策支持、优化转型环境，强化人才建设、提高从业人员素质。唯有系统谋划、统筹推进，才能实现资源深度整合与协同发展，为现代综合交通体系和区域发展贡献更多力量。

[参考文献]

- [1] 吴华强，才国伟，何婧. 新发展格局下的全国统一大市场建设[J]. 南方经济，2024(7): 54-68.
- [2] 王克稳. 论行政审批的分类改革与替代性制度建设[J]. 中国法学，2023(2): 5-28.
- [3] 刘畅，孙春华，秦胜，等. 我国铁路集装箱多式联运发展对策研究[J]. 铁道货运，2024，39(7): 20-25.
- [4] 宋则. 我国商贸流通服务业战略研究[J]. 商场现代化，2024(36): 94-117.
- [5] 陈云腾，陈卓. 基于中台架构的国有交通投资集团数字化转型研究[J]. 科学决策，2023(1): 78-103.