

文章编号:1005-0523(2006)02-0052-05

陕西省高速路网与道路客运竞争实力的实证分析

涂朝连

(江苏技术师范学院 经济管理学院,江苏 常州 213001)

摘要:随着陕西省“米”字型路网构架的不断完善,高速路网的运输效率也需要不断提高以与一体化的路网发展步调一致。鉴于此,本文把在陕西省部分高速公路建成通车后高速公路运输与一般公路运输、铁路运输以及航空运输之间的竞争实力分别进行比较,以实证分析不断发展完善的高速路网促使道路客运竞争实力增强,进而就目前陕西省高速路网的客运运输效率现状提出能切实有效地进一步增强道路客运竞争实力的政策建议。

关键词:高速路网;道路客运竞争力;最佳营运距离;一体化

中图分类号:U4

文献标识码:A

1 引言

高速路网主要是有二级专用路以上等级公路(高级公路、一级公路和二级专用公路)、关联设施设备及场站所组成的能支持快速运输的公路网络体系。

根据陕西省高速路网发展实际可知其里程数的变化情况为,到1999年陕西省高速路网里程数从1995年的143.665公里增到586.285公里即增加的里程数为442.62公里,而到2002年其里程数增至为1055.262公里即比1999年增加468.977公里,到2006年其里程数将增至1927.669公里,目前“米”字型的路网结构已经基本形成。

随着高速路网的建设和逐步完善,已经逐渐形成了以西安为中心的快速客运“圈域”范围,道路运输与其他交通运输方式协调发展,就构成了陕西以西安为中心的城市的交通圈。根据课题组在东、西部部分道路运输企业的调研分析,与铁路、民航相比,公路客运在营运范围可分为最佳营运距离(经济效益很好)、具有较强竞争力营运距离和有一定竞争力营运距离范围,即分别为300公里交通圈、500公里交通圈、800公里交通圈。这些交通经济圈域所通达的地区范围具体为:

以西安为中心300公里的范围内主要有西安、宝鸡、潼关、商州、韩城、安康等地市,是高速路网的最佳营运距离(经济效益很好);以西安为中心500公里的范围内主要有西安、

榆林、汉中以及陕南、陕北其他尚未辐射到的地区,是高速路网具有较强竞争力营运距离;以西安为中心800公里的范围内主要有陕西省与宁夏银川、山西太原、河北石家庄、河南郑州、甘肃兰州、内蒙古包头、湖北武汉、重庆、四川成都、安徽合肥等周边省市,是高速路网有一定竞争力营运距离范围。

交通圈可达性的改变,能极大的刺激人员出行、流动频率提高,拓展人们视野、改变闭塞思路,进而激活资源流动,形成依托“交通圈”的“经济圈”的发展。但是由于高速公路本身和客运车辆等设施的营运性能的原因决定,在高速路网所构成的以西安为中心的300公里、500公里、800公里的不同交通圈域范围内的道路客运竞争实力是有一定的差距的,本文就此分别针对不同营运距离范围交通圈域的高速客运竞争实力,与其他交通运输方式客运竞争实力进行实证分析。

2 陕西省高速路网与道路客运竞争实力的实证分析

不断建设完善的陕西省高速路网推动着省内以及省际之间道路运输客运状况发生了一定的变化,具体的表现在高速公路建成通车后高速公路运输与一般公路运输、铁路运输以及航空运输之间的竞争实力的比较。

1) 在高速路网的最佳营运距离范围内,省内高速公路客运与其他客运竞争实力的比较

通过西潼高速全线通车、西宝高速建成通车、西阎高速

收稿日期:2005-07-28

作者简介:涂朝连(1977-),女,江西高安人,在读研究生。

中国知网 <https://www.cnki.net>

的通车后缩短其营运里程和营运时间来增强高速客运竞争力,赢得了客运量较大的增长,促进临潼兵马俑、宝鸡法门寺等景点的旅游业发展,还加速了阎良和其他周边地区的经济发展。依据陕西省内已经建成的部分高速公路和原已存在的同方向的一般公路以及铁路运输的实际,对西安到宝鸡路段、西安到潼关路段、西安到韩城路段分别进行了相应地调研,并得到现已营运的客运班次次数、营运里程、营运时间、票价等的对应数据资料。具体实证体现在:

西宝高速比走一般公路缩短了半个小时的时间且其营运距离也缩短了28公里;西潼高速路段的营运时间比原来缩短了1小时,营运距离缩短了56公里;西阎高速的通车使西安到韩城的营运时间缩短了1.5小时,其营运距离缩短了55公里。从时间上看,西宝线、西潼线已经和铁路运输相差不多,完全有实力将大部分的铁路客运服务竞争过来。西安到韩城段西阎高速的通车后从营运时间上看已经可以和铁路竞争,而该路线高速全线通车后完全有实力替代铁路运输方式。

然而,高速公路客运与其他客运之间相比较还存在一些不足之处,比如:

对于西安到宝鸡路段,其高速公路营运时间和铁路、以及一般公路相差不多,而且走高速客运票价最高,加上该路段铁路营运的班次也相对比较多,且公路和铁路在发车和到站的地点均相同,此外还因公路运输发车不准时或等待时间过长而致使顾客产生一种反感心理,顾客在考虑权衡票价与时间成本的同时容易做出选择走铁路运输方式。具体实证体现在:走高速公路所花费的时间为2.5小时,走铁路所花时间为2小时8分,走一般公路所花的时间为3小时;高速客运的票价高达33元是火车票价14元的两倍多。

对于西安到潼关、西安到韩城路段,其铁路营运时间与公路运输相差不多,高速公路与一般公路之间比较是走一般公路的车辆通费用稍低,且高速客运票价稍高,加之公路客运的等待时间较长,因此高速公路、一般公路以及铁路客运之间竞争实力相当,高速客运一体化的发展优势并未得到充分的体现。由调研知,此两路段方向的高速客运竞争力稍强,即高速客运票价比一般公路客运票价以及铁路客运票价高出3~4.5元,且西安到韩城路段营运班次是铁路客运的2倍多,西安到潼关路段营运班次是铁路客运的近5倍,西安到韩城路段走高速抵达时间要比走一般公路和铁路节约1.5~2小时,西安到潼关路段走高速抵达时间要比走一般公路节约1小时,而和比铁路相差不多。

2) 在高速路网具较强竞争力营运距离范围内,省内公路客运与民航客运竞争实力的比较

根据陕西省现有的西安、榆林、延安、汉中四处机场及航班路线,以及现存的与之相对应的站点之间的公路运输和铁路运输实况,对西安到榆林、西安到延安、西安到汉中三条

路线的公路运输、铁路运输以及民航运输情况进行调研并依据其结果得出旅客所花费时间与费用之间的关系图1。

随着高速路网的发展,陕西省内公路客运实力进一步增强以能与航空客运竞争。由图1知,无论是从客运票价还是从时间成本上看,高速客运均有较大的优势,加上公路客运的便利性特点,及其直达、快捷等优点,对于既要求经济实惠又讲究时间价值的顾客而言选择公路运输较多。具体实证体现在:

(1) 对于西安到榆林方向,由于没有直达列车,还需要经由中转站,给顾客带来了极大地不便,航班运输方式加上前往机场的路途花费时间和等待登机时间以及与下机后转乘汽车公路运输的时间之和也将近达到4小时左右,而且航空运输票价为550元即将近达到公路运输票价为128元的5倍;

(2) 对于西安到延安方向,走铁路由于班次少即每天只有2班次,行驶时间长达8小时,而且又加上铁路等待时间和延续时间甚至还可能火车晚点等总共所需花费的时间将长达9小时,虽然其运输费用为36元而公路客运费用需65元,但公路客运的所需花费的时间只有5小时,且公路客运班次多至每天有18班次,同样航空客运时间大约也需3小时35分,且其客运费用却高达200元是公路客运的3倍之多;

(3) 对于西安到汉中方向,虽然铁路运输营运时间和公路运输营运时间相差不多,但公路客运客车班次多至每天16班次而铁路客运却每天只有2班次,且铁路客运还需要加上等待时间和延续时间以至所需时间长达近10小时,公路客运却只需8小时,加之铁路客运所需费用稍高于公路客运,同样其与航空客运相比较还是在票价上有一定的竞争优势,航空客运所需费用为340元约为公路客运费用的5倍左右。

到2006年,西安到延安段高速公路将全线通车,其营运里程将由402公里缩短至311公里,营运时间将由5小时减少至3小时;西安到汉中段高速公路也将建成全线通车,营运里程由366公里缩短为258.8公里,其营运时间将由8小时减少至3.5小时左右;到2010年,西安至榆林段高速公路全线通车后,公路运输方式所花费的时间将由10小时减少到6.5个小时左右。

3) 在高速路网有一定竞争力营运距离范围内,省际长途客运与铁路客运竞争实力的比较

随着高速路网的不断发展,公路运输效率得到了一定的提高,陕西省与宁夏、山西、河北、河南、甘肃、内蒙古、湖北、重庆、四川等周边省市之间高速公路客运实力大大增强。通过对以西安为起点到周边省部分城市之间公路、铁路以及民航运输情况进行调研,并分析其调研数据得出各线路的不同运输方式的营运里程和时间之间的比较图2。

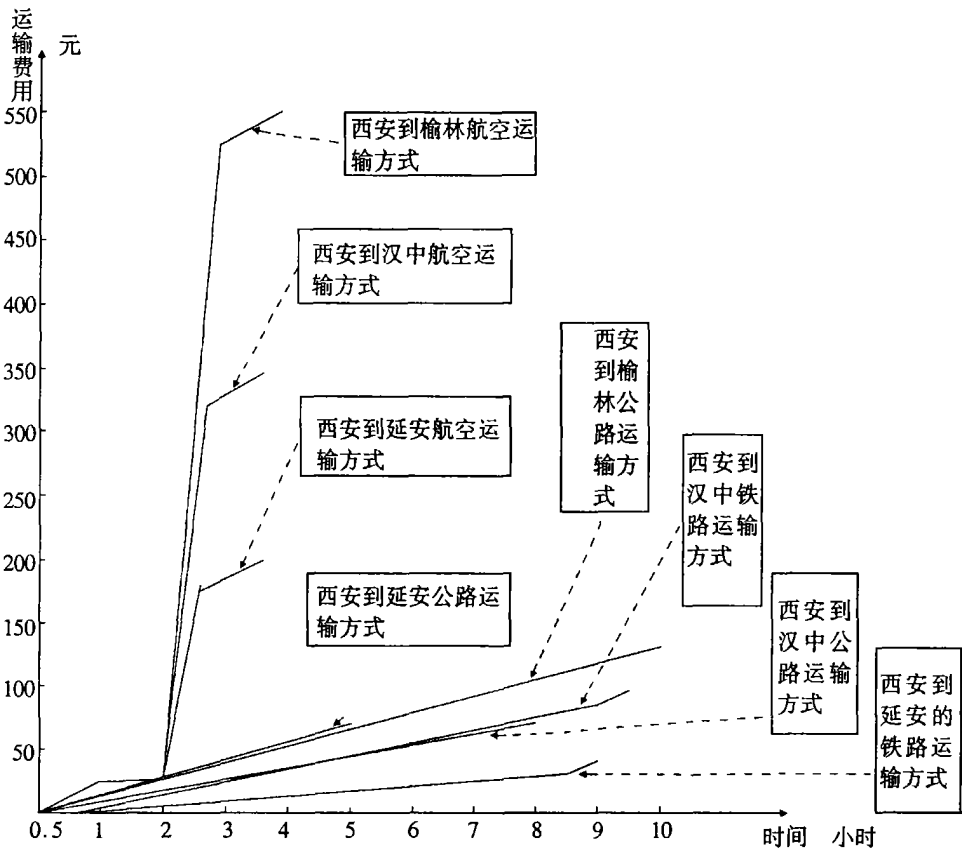


图1 省内公路、铁路与民航运输营运时间、运输费用比较图

说明:运输费用包括票价和准备费用、延续费用;这里航空运输准备费用和延续费用均以25元计算,铁路运输延续费用以10元计算,航空准备时间和延续时间均以1个小时,等待时间为1个小时,铁路运输延续时间以半小时计算,等待时间也为半小时,假定公路运输不需要等待时间。

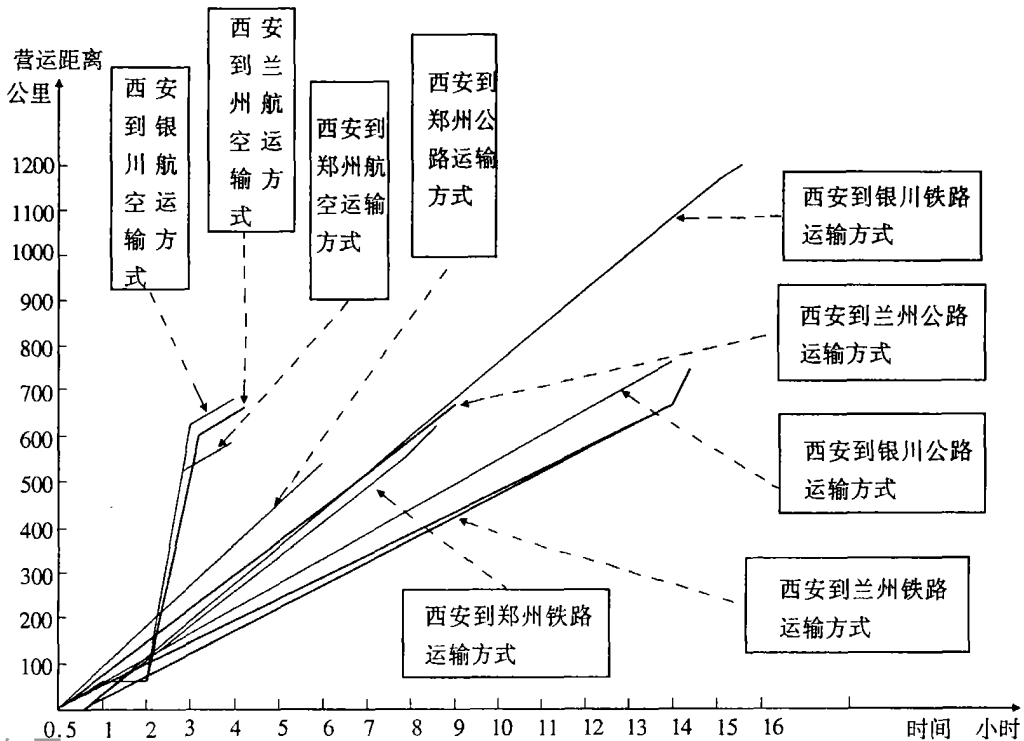


图2 省际之间公路、铁路与民航运输时间、营运距离比较图

说明:运输费用包括票价和准备费用、延续费用;这里航空运输准备费用和延续费用均以25元计算,铁路运输延续费用以10元计算,航空准备时间和延续时间均以1个小时,等待时间为1个小时,铁路运输延续时间以半小时计算,等待时间也为半小时,假定公路运输不需要等待时间。横坐标每格表示1小时,纵坐标每格表示100公里。

西宝高速、西潼高速全线通车后陕西省与甘肃省(如兰州)以及河南省(如郑州、洛阳)之间的公路客运得到了较大的改进,其营运里程缩短了,营运时间也减少了,差不多可以替代铁路运输,甚至在时间成本和票价上有实力和航空运输竞争。由图2知:

(1) 走高速公路,西安到达兰州的时间缩短为9小时,营运里程缩短为655公里,西安到达郑州的时间缩短为6小时,营运里程缩短为530公里,西安到达洛阳的时间仅需4小时,西安到银川的营运距离为743公里,营运时间比走铁路少1.5小时。

(2) 要是选择铁路运输方式,虽然所需费用和营运里程均与公路客运相差不大,但其营运时间较长且还需要加上等待时间和延续时间1小时左右,使西安到兰州所需花费的时间达14小时以上,而西安到郑州则需要8.5小时以上;

(3) 如选择航空运输方式虽然营运距离和营运时间都较短,但因需要加上提前登机的时间1个小时且从出发地到机场还有一段比较长的距离也需要1个小时以及延续时间近1小时左右,使西安到兰州、西安到郑州所需花费的时间达4小时左右。此外,西安到兰州航空客运票价为560元另外还需加准备费用和延续费用总费用达610元以上,是公路客运费用的6倍多。

虽然在省际之间的高速客运与铁路客运、民航客运相比较有一定的竞争优势,但是,公路客运班次次数与铁路、民航比较相对少很多,如西安到兰州公路客运班次每天只有6班次,而铁路却每天有20班火车,且航空班次每天就达13班次;西安到郑州公路客运每天只有12班次,铁路却每天就达53班火车经由该段路线。此外,公路客运很难做到即到即发车的情况,有时甚至等待的时间长达一个多小时的现象,且高速客运票价也比较高,有些长途运输甚至可以和航空票价相差不大,对距离比较长的公路运输很多时候都会出现因为收费站过多停车次数频率高,以致于影响到运输效率和抵达时间,也很大程度上给顾客带来心理不适感等问题。

4) 高速路网发展促进道路运输客运班线班次变化的实证分析

随着高速路网在陕西的不断发展,其道路客运线路也发生了一定的变化,从1999年到2002年期间投入运输使用的高等级公路数量的增加量比较大,更快速到达的客运路线相应增加更多。具体实证体现在:客运线路总数2002年比1999年增加了252条,年平均日发班次增加了7113班次,其中跨地(市)线路和地(市)内线路增长较快,即分别增加了77条和155条,年平均日发班次增量分别为107班次和7163班次。

然而,由于铁路第五次“提速”对公路客运竞争实力的冲击,加之长途跨省路线中的公路等级水平相差比较大,对其营运时间有较大的影响,加上道路状况的好坏也对公路客运的舒适程度有一定的影响,而在同样方向的铁路路线班

次的次数多的条件下,公路客运的跨省际线路运输的营运能力将难以与铁路运输进行竞争,致使出现年日发班次总量增加但跨省线路年平均日发班次却减少的现象,即县内线路只增加2条,年平均日发班次增加3381班次,跨省线路却只增加了20条,且年平均日发班次减少了157班次。

3 政策建议

综上所述,对高速路网在不同的营运距离范围内与一般公路客运、铁路客运以及航空客运竞争实力之间的对比分析之后可知,高速路网的发展从不同程度上增强了陕西省道路客运实力,但是由于高速路网与道路运输业之间发展规律的隐性存在,两者的发展步伐不一致不可避免地导致一些问题的出现,为了能使高速路网与道路运输业发展步调吻合,需要将其进行一体化发展考虑,就此提出以下几条政策建议,以望能对实现高速路网与道路客运一体化发展有所促进作用,且能对提高高速路网效率和道路客运水平有所裨益。

1) 在最佳营运距离范围内,需要加强道路客运市场的规范管理。

尽管在以西安为中心的300公里交通圈域范围内,高速公路客运具有绝对的竞争优势,但是高速路网的竞争实力并未得到充分的体现,此时就需要对道路运输市场进行一系列的协调政策措施,对客运票价、班次、发车时间以及车辆通行费用等进行规范化的管理,实行一体化的运作。首先,可以参考铁路“五次提速”的思路从发车时间准点上对公路客运进行“提速”,将等待时间缩小到最短甚至为零等待,充分发挥高速公路运输快捷、方便、直达等优点,比如像西安到宝鸡的高速公路运输营运时间完全可以缩短到2小时以下甚至1.5小时到达;同时也可以增加班车周转次数,减少班车车辆数和班次,提高实载率;此外,还可以考虑学习借鉴其他省市的做法制定一定的政策,以产生较规范的运输市场并进行一体化运输的营运管理,比如,在上海的客运站就完全能做到客到站候车时间不超过10分钟即发车,平均营运速度可达到100公里/小时以上。同样也可以使西安到潼关之间的站到站高速客运的营运时间缩短到1.5小时左右,西安到韩城高速公路全线通车后走高速公路运输的营运时间也可以缩短至2~2.5小时,以充分突出高速公路比一般公路的优越所在,进而增强与铁路运输的竞争力,力争取代大部分的短途铁路运输营运业务。

2) 在高速路网具较强竞争力营运距离范围内,需要特别重视提高客运服务水平。

在以西安为中心的500公里交通圈范围内,高速公路客运从时间和费用成本上与航空客运实力相当,具有较强的竞争优势,而要使公路运输成为航空运输强有力的竞争对手并最终取代航空运输,高速公路客运需要特别重视提高客运服

务水平,这时可以参考长三角地区铁路快速客运服务一样把目标定位向优质的航空客运服务水准看齐;还需要比较规范的运输市场和更一体化的营运管理,更进一步地突出便宜、方便、快速、安全、直达、门到门等优点.

3) 在高速路网有一定竞争力营运距离范围内,可以考虑适当地增加公路客运班车班次.

在以西安为中心的 800 公里交通圈范围内,无论从营运里程和时间成本上看公路运输比铁路运输有一定的竞争优势,而且还突现了公路客运便利、直达、门到门等优点.虽然经由西安的跨省际铁路班次比较多,但是随着国家西部大开发发展的需要,加上陕西“交通圈”、“经济圈”的逐步形成,以及陕西具有连接东西部交通要道的地理位置优势,原有的客运班次早已经不能满足市场发展的需要,此时,公路运输企业需要对公路客运班线次数、公路收费的方案改进、技术提升、设备更新等的一体化管理,即需要对各线路运输市场以及运力进行一定的规范管理,并与相关部门之间进行协调管理,使客运企业之间相互竞争合理,不致出现相互压价的问题,公路收费部门还需要考虑从收费技术上对公路运输进行提速,以充分发挥其快速、直达、方便、准时等优点,避免出现距离比较长的公路运输因为收费站过多停车次数

过多以致影响到运输效率和抵达时间甚至给顾客带来一定程度上的心理不舒适感等现象.如西安到兰州公路客运班次每天只有 6 班次,而铁路却每天有 20 班火车,且航空班次每天就达 13 班次;西安到郑州公路客运每天只有 12 班次,铁路却每天就达 53 班火车经由该段路线.针对这个情况就可以从服务水平、收费管理等方面进行一体化考虑以增强省际间长途客运竞争实力,是运输市场自动调节变化的效益更大进而促使公路客运车主自觉自愿地积极地加入长途客运市场,就可以增加较多的长途客运班次.

参考文献:

- [1] 2003 年中国统计年鉴,中国统计出版社.
- [2] 2003 年陕西省统计年鉴,中国统计出版社.
- [3] 陕西省公路运输发展规划,陕西省交通厅运管局.
- [4] 陕西省公路网发展规划,陕西省交通厅公路局.
- [5] 董千里,等,高速路网与道路运输一体化发展战略研究,陕西省交通厅科技项目,2003 年,P60—80.
- [6] 陕西省交通厅网站 <http://www.sxsjtt.gov.cn/>
- [7] 陕西高速集团网站 <http://www.sxgs.com/>

The Demonstration Analysis of Highway Network and Competitive Ability of Road Passenger Transport in Shaan'xi Province

TU Zhao-lian

(Jiangshu Technology Normal College, Changzhou 213001, China)

Abstract: With the form of the “*” word model road network truss of shaan'xi province, the transportation efficiency of shaan'xi province highway network must be improved in order to according to the development step of road network. Herein it, the paper analyzed the competitive ability change of passenger transport forward and after several typical highway route be open to traffic, via contrasting highway transport to general road transport, to railway transport, to aviation transport, and substantiated that the developing shaan'xi province highway network has enhanced the competitive ability of road passenger transport in the area. In the end, the paper put forward some suggestion in policy with the status transportation efficiency of shaan'xi province highway network, for the sake of more enhancing the competitive ability of road passenger transport in the area.

Key words: highway network; competitive ability of road passenger transport; optimum transporting distance; integration