

- and Group Affiliation:Evidence from French Matched Firms[J]. Economics Bulletin, 2013, 33 (2) :891-904.
- [6] 蒋冠宏,蒋殿春.中国工业企业对外直接投资与企业生产率进步[J].世界经济,2014,(9):53-76.
- [7] 毛其淋,许家云.中国企业对外直接投资是否促进了企业创新[J].世界经济,2014,(8):98-125.
- [8] 叶娇,赵云鹏.对外直接投资与逆向技术溢出——基于企业微观特征的分析[J].国际贸易问题,2016,(1):134-144.
- [9] 白洁.对外直接投资的逆向技术溢出效应——对中国全要素生产率影响的经验检验[J].世界经济研究,2009,(8):65-69.
- [10] 王英,刘思峰.国际技术外溢渠道的实证研究[J].数量经济技术经济研究,2008,(4):153-160.
- [11] 陈雯,窦义粟,刘磊.中国企业跨国并购绩效的实证分析[J].经济论坛,2007,(17):62-64.
- [12] 杜群阳,徐臻.中国企业海外并购的绩效与风险:评价模型与实证研究[J].国际贸易问题,2010,(9):65-71.
- [13] 孙伊灵.中国上市公司跨国并购绩效及其影响因素研究[D].上海:复旦大学,2012.
- [14] 张伟.中国上市公司跨国并购的绩效研究[D].南京:南京大学,2015.
- [15] 李逸飞,梁婷,楚尔鸣.外资并购效应:价值俘获还是价值创造?[J].财经研究,2024,50(05):154-168.
- [16] 杨连星,王秋硕,韩彩霞.数字贸易与跨国并购影响研究:理论机理与中国证据[J].数量经济技术经济研究,2024,41(03):112-130.
- [17] 段瑶瑶,赵怡蕊,甘志霞.“一带一路”倡议下我国企业跨国并购绩效的影响因素分析[J].中国商论,2024,(06):53-56.
- [18] Li J . Can technology-driven cross-border mergers and acquisitions promotegreen innovation in emergingmarket firms? Evidence from China[J]. Envi ronmental Science and Pollution Research, 2022, 29(19):27954-27976.
- [19] Wu X , Yang X , Yang H , et al. Cross-Border Mergers and Acquisitions by Chinese Firms: value creation orvalue destruction?[J]. Journal of Contemporary China, 2016, 25(97):130-145.
- [20] 张翼,乔元波,何小锋.我国上市公司并购绩效的经验与实证分析[J].财经问题研究,2015(1): 60-66.
- [21] 王新红,张转军.并购对创新投入的影响及持续性研究——并购类型与主并企业特征视角[J].科技进步与对策,2019,36(16):91-99.
- [22] 胡婷婷.中国A股上市公司跨境并购绩效问题研究[D].对外经济贸易大学,2020.
- [23] 刘畅,韩爱华,沈锡茜.基于因子分析法的上市公司并购绩效评价[J].统计与决策,2017(10):179-181.
- [24] 吴先明,张玉梅.国有企业的海外并购是否创造了价值:基于PSM和DID方法的实证检验[J].世界经济研究,2019(05):80-91+106+135-136.
- [25] 李海燕.负债水平、创新投入与公司绩效——基于不同产权性质上市公司的实证研究[J].经济问题,2021(02):117-123.
- [26] 王治皓,廖科智,齐岳.内部控制、机构投资者与上市公司海外并购绩效[J].华东经济管理,2020,34(10):120-128.
- [27] 黄雯,杨柳青.管理者代理动机与并购绩效:246起国有上市公司并购样本[J].改革,2018(09):115-125.
- [28] 陈菲琼,陈珏,李飞.技术获取型海外并购中的资源相似性、互补性与创新表现:整合程度及目标方自主性的中介作用[J].国际贸易问题,2015(07):137- 147
- [29] 杜晓荣,赵嘉雯,新夫.技术密集型企业跨国并购对创新绩效的影响——基于中国A股上市公司的经验研究[J].科技管理研究,2021,41(07):148-154.
- [30] 宋林,彬彬.我国上市公司跨国并购动因及影响因素研究——基于多项Logit模型的实证分析[J].北京工商大学学报(社会科学版),2016,31(05):98-106.
- [31] 张文菲,金祥义,张诚.跨国并购、市场化进程与企业创新——来自上市企业的经验证据[J].南开经济研究,2020(02):203-225.
- [32] 张峥,聂思.中国制造业上市公司并购创新绩效研究[J].科研管理,2016,37(04):36-43.
- [33] 白俊,周全,韩贺洋.技术并购、并购依赖与创新绩效[J].科学管理研究,2022,40(05):108-117.

On the practice and thinking of leading the implementation of differentiated toll policy for expressway trucks by party building

Ning Zhang

Guangdong Chaohui Expressway Co., Ltd., East Guangdong Branch, Guangdong, Jieyang, 515525, China

Abstract

The differentiated toll policy for freight trucks on expressways represents a pivotal reform in China's transportation sector. This innovative mechanism optimizes resource allocation through flexible pricing, reduces logistics costs, enhances traffic efficiency, and drives green development within the industry. Party building has played a crucial role in policy implementation, with Party organizations

Keywords

Party building leadership; expressway; truck differentiated toll; policy implementation

关于以党建引领高速公路货车差异化收费政策实施的实践与思考

张宁

广东潮惠高速公路有限公司粤东分公司, 中国·广东 揭阳 515525

摘要

高速公路货车差异化收费政策是我国交通运输领域的一项重要改革举措, 此项举措采取灵活的收费机制优化运输资源配置, 降低物流成本, 提高了通行效率, 推动了该行业绿色发展创新。党建引领在政策实施过程中发挥了关键作用。党组织通过思想引领, 组织协调, 党员带头示范和群众参与, 有效推动了政策的落地与执行。本文分析了该政策实施的背景, 意义和党建引领具体的实践路径, 探讨了政策实施的直接成效和党建引领的间接成效, 指出当前政策实施过程中存在的挑战, 政策宣传力度不足, 部门协同机制有待完善, 技术支持仍需加强。本文针对这些挑战提出了加强政策宣传与培训, 完善部门协同机制, 提升技术支持水平与强化党建引领作用等改进方向和建议最终政策的持续优化与完善。

关键词

党建引领; 高速公路; 货车差异化收费; 政策实施

1 引言

交通运输行业随着我国经济的快速发展在推动经济社会进步中扮演着至关重要的角色。货车是物流运输的主要力量, 货车的运营效率和成本会直接影响到物流行业的整体发展。传统的高速公路收费模式在应对现代物流时, 正面临诸多挑战: 收费模式不够灵活, 物流的成本较高, 高峰时段交通拥堵, 这些问题会制约物流行业的高质量发展, 也会影响社会资源的高效配置。高速公路货车在这种背景下采取差异化收费政策, 希望通过时间, 路段, 车型等多维度的差异化收费机制, 优化运输资源配置, 降低物流成本, 提高通行的

效率, 推动行业整体创新政策的实施, 需要多方协同推进。

党建工作落地政策中发挥了不可替代的引领作用, 党建引领可以有效凝聚共识, 增强执行力, 推动政策的顺利实施。本文分析了党建引领下高速公路货车差异化收费政策实施的时间, 路径与成效, 并提出了相关的方向和改进建议, 为交通运输行业的高质量发展提供有益的借鉴参考。

2 正面意义

2.1 降低物流成本

货车采取差异化收费政策可以降低物流成本, 货车运输成本在传统收费模式下相对较高, 对于长途运输和高频率运输的物流企业来说, 过高的运输成本直接影响到企业的盈利能力, 差异化收费政策会灵活调整收费的标准, 为货车车主和物流企业提供更多的优惠选择。在非高峰时段或者特定

【作者简介】张宁 (1981-), 女, 中国河北吴桥人, 本科, 中级经济师, 从事党务管理、收费管理研究。

路段货车可以享受差异化的收费标准，有效降低运输的成本。不仅优化了收费结构，还鼓励货车合理规划运输路线和时间，进一步提高运输效率，间接降低了物流成本可以提高物流企业的竞争力，还能促进物流行业的健康发展，推动整个产业链的优化升级，为经济社会高质量发展提供有力支撑。

2.2 提升通行效率

货车差异化政策收费实施后对提升高速公路的通行效率起到积极的推动作用，高速公路在传统收费模式下交通流量分布不均衡，高峰时段往往出现拥堵现象，低谷时段车辆稀少，不均衡的交通流量不仅会影响到货车运输效率，也会增加汽车的燃油消耗和尾气排放。差异化收费政策调整了收费标准引导货车在非高峰时段出行，优化了交通流量分布。一些地区在夜间或者节假日对货车实施差异化的收费标准，鼓励货车在这段时间行驶有效缓解了高峰时段的交通压力。政策方面，还优化了收费流程，提高收费站点的通行效率。一些收费站推广电子收费系统和智能交通技术，减少了货车在收费站点的停留时间，进一步提升了通行效率，可以减少货车的运输时间和成本，还能提高高速公路的整体运营效率，为社会公众提供更加便捷高效的出行服务。

2.3 促进绿色发展

货车差异化收费政策的实施可以促进交通运输行业的绿色发展，货车在传统收费模式下运输行为较为随意，高峰时段的拥堵现象导致车辆频繁启停，增加了燃油消耗和尾气排放。差异化收费政策引导货车错峰出行减少了高峰时段的交通拥堵，降低了车辆的燃油消耗和尾气排放。一些地区在高峰时段对货车实施较高的收费标准，在非高峰时段提供优惠，鼓励货车在非高峰时段行驶，有效减少了高峰时段的交通拥堵。政策优化了运输路线与时间，提高了货车的运输效率，进一步减少了车辆的空驶和无效运输。相关数据显示，实施差异化收费政策后，货车的燃油消耗量降低了8%至12%，尾气排放量逐渐减少。减少燃油消耗和尾气排放，不仅能改善环境质量，还能推动交通运输行业的可持续发展，为实现碳达峰和碳中和目标贡献重要力量。

3 党建引领的间接成效

3.1 凝聚共识，增强执行力

党建引领在高速公路货车差异化收费实施政策推行过程中发挥了重要的思想引领作用，有效凝聚起了各方共识，增强政策执行的凝聚力。相关部门组织党员干部深入学习政策文件，开展专题培训研讨活动，确保每一位党员干部都能深刻理解到该政策的背景，目标与具体措施，思想引领，可以提高党员干部的政策执行能力，还能激发他们的工作积极性与主动。各党支部要定期举办政策解读讲座，邀请行业专家和政策制定者进行面对面的交流，帮助党员掌握政策要点。党员在政策实施前期带头开展客户调查，深入了解

货车驾驶员和物流企业的实际需求和困难，走访物流企业、在高速公路服务区设立调研点收集了大量的第一手资料，为政策的科学制定提供了重要依据。这种深入基层的调研活动增强了党员与群众的联系，还提高了政策的针对性和实用性。党组织开展思想引领和党员带头让党员干部不仅在工作中以身作则，还带动身边的同事共同为政策的顺利实施贡献力量。这种凝聚共识的过程，不仅提高了政策执行的效率和质量，还营造了良好的工作氛围，增强了全体职工的责任感和使命感，为政策的顺利实施提供了强大的思想保障和组织保障。

3.2 推动行业党建一体化

党建引领在高速公路货车差异化收费政策实施过程中也能促进行业党建一体化的形成与发展，党组织发挥的桥梁和纽带作用能有效整合高速公路运营单位，交通运输管理部门，物流企业等多方资源，形成政策实施的强大合力。各党支部开展共建活动建立起定期的沟通机制，及时协调解决政策实施过程中出现的问题，组织在政策实施初期就要协调各方共同开展调研工作，深入了解货车运输的实际需求与存在的问题，为政策科学制定提供重要依据。党组织协调后，各方资源可以高效整合交通运输管理部门，提供政策指导，高速公路运营单位优化收费系统，物流企业反馈实时的需求，形成政策实施的闭环管理。多方联动可以提高政策的执行效率，还能推动行业党建一体化的形成。各方通过党建活动，在思想上，组织上与行动上实现高度统一，形成行业党建一体的良好格局。

4 面临的主要挑战

4.1 政策宣传力度不足

政策宣传力度不足在高速公路货车差异化收费政策实施的过程中是一个较为突出的问题，党组织尽管开展了多种党建活动与多种渠道进行了广泛的宣传，但部分货车驾驶员和物流企业对政策的具体内容和优惠策就是仍然了解不足，这不仅会影响政策的覆盖面和执行效果，还可能导致一些货车车主未能充分享受到政策带来的优惠。一些偏远地区的货车驾驶员由于信息不对称不能及时了解差异化收费政策的具体内容，他们在高峰时段行驶时未能享受到应有的优惠政策，宣传的深度和广度也有待进一步提高，相关部门采取线上线下的宣传方式结合社交媒体和宣传手册进行了广泛的宣传，但宣传内容的针对性和易理解性有待加强，部分宣传材料过于专业，普通货车驾驶员难以理解，影响宣传效果。政策宣传力度不足，宣传的精准性与有效性过于欠缺是当前政策实施过程中需要解决的问题。

4.2 部门协同机制有待完善

高速公路货车差异化收费政策的实施会涉及到多个部门，包括交通运输部门，高速公路运营单位，物流企业，政策推广过程中虽然采取了党建引领和多方联动，初步建立起