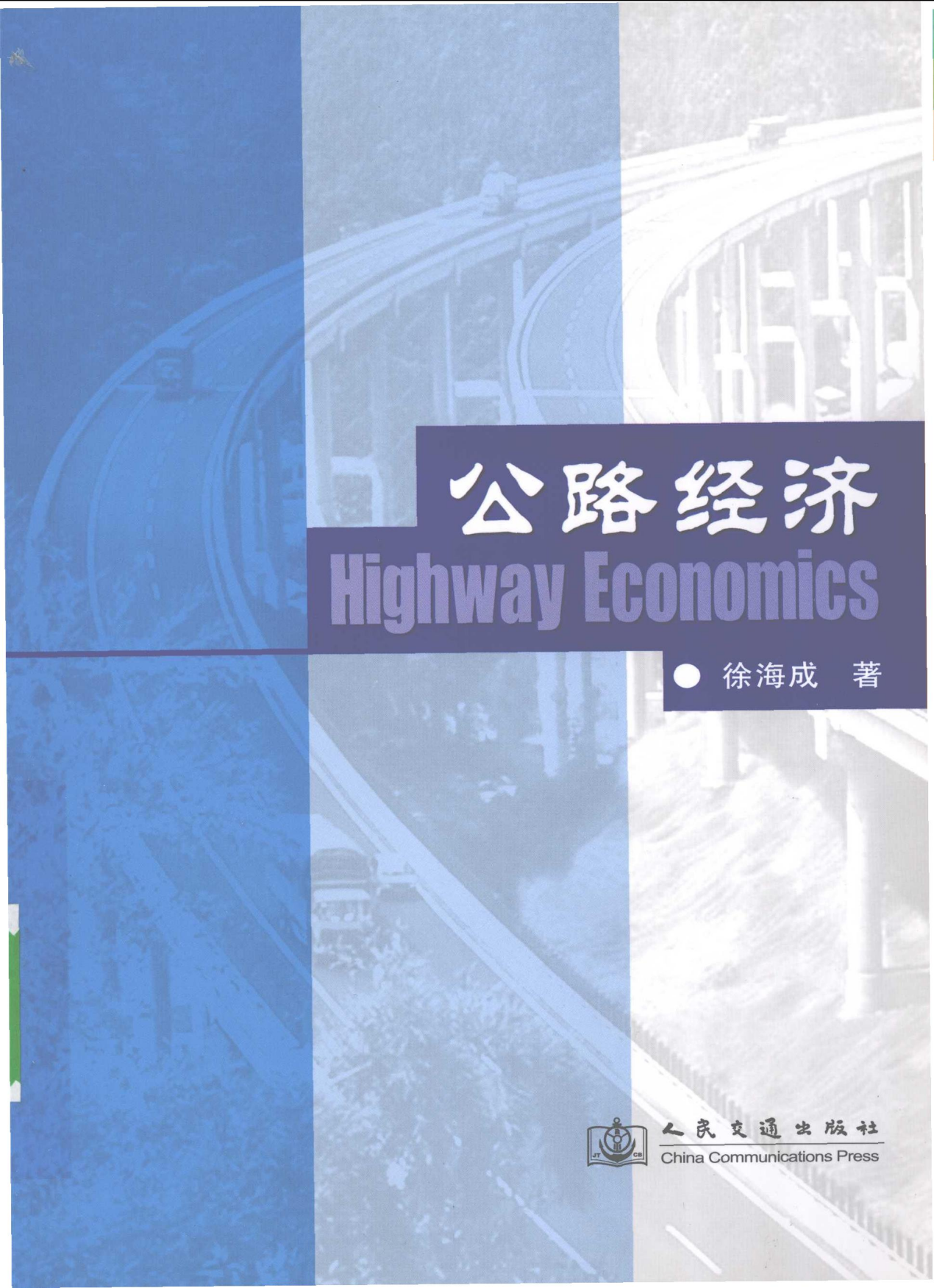




公路经济

Highway Economics

● 徐海成 著



人民交通出版社
China Communications Press

公路经济

Highway Economics

● 徐海成 著

人民交通出版社

内 容 提 要

本书以收费公路为主要研究对象,以收费公路系统的经济活动为范围,以公路经济的理论发展、方法创新、制度变迁等为轨迹,较为全面系统地研究了公路经济学学科体系的构建及相关理论与方法。全书共十二章,主要内容包括:绪论、公路经济学引论、公路资产产权及其流动性、公路经营权市场、公路收费权价格理论与方法、公路经营企业、公路投融资、公路产业及其发展规律、公路管理体制、公路养护体制、收费公路产业政府管制。

图书在版编目(CIP)数据

公路经济 / 徐海成著. —北京:人民交通出版社,
2008. 11

ISBN 978-7-114-07376-2

I. 公… II. 徐… III. 公路运输—运输经济学 IV. F540

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 138411 号

书 名: 公路经济

著 作 者: 徐海成

责任编辑: 戴慧莉

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.ccpress.com.cn>

销售电话: (010) 59757969, 59757973

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京市密东印刷有限公司

开 本: 787×960 1/16

印 张: 20.5

字 数: 302 千

版 次: 2008 年 11 月 第 1 版

印 次: 2008 年 11 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-07376-2

印 数: 0001~2000 册

定 价: 40.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

目 录

Mulu

第一章 绪论	1
第一节 公路经济学的产生与发展	1
第二节 公路经济学的研究对象及理论体系	9
第三节 公路经济学的性质与研究方法	11
第二章 公路经济学引论	15
第一节 公路及其类别	15
第二节 公路资产理论	17
第三节 公路的商品属性理论	23
第四节 公路行业经济分析	28
第三章 公路资产产权及其流动性	35
第一节 公路资产产权	35
第二节 公路资产产权流动的客观性	39
第三节 公路资产产权流动的体制因素	45
第四节 公路资产产权流动市场分析	46
第五节 公路资产产权流动利益分析	49
第四章 公路经营权市场	56
第一节 市场、市场体系与市场机制	56
第二节 公路经营权市场	59
第三节 公路经营权市场结构	62
第四节 公路经营权市场运行	64
第五节 公路需求与公路供给分析	66
第五章 公路收费权价格理论与方法	82
第一节 资产评估理论与方法	82

第二节	公路经营权评估理论与方法	88
第三节	公路收费权评估方法及结果的比较分析	102
第六章	公路通行费价格理论	108
第一节	公路通行费价格及其特点	108
第二节	公路通行费理论	110
第三节	收费效应与消费者选择	111
第四节	公路通行费价格的确定方法	113
第五节	收费标准制订方法选择	125
第六节	收费公路车辆通行费价格的调整	134
第七章	公路经营企业	140
第一节	企业理论与企业制度	140
第二节	公路经营、养护企业	150
第三节	公路经营、养护企业的发展	163
第八章	公路投融资	170
第一节	中国公路投融资概述	170
第二节	公路投融资体制分析	175
第三节	发达国家公路投融资模式及启示	181
第四节	收费公路投融资模式及选择	187
第九章	公路产业及其发展规律	197
第一节	收费公路产业及产业化经营	197
第二节	公路产业发展规律	206
第十章	公路管理体制	219
第一节	中国公路管理体制的历史演变	219
第二节	中国公路管理体制分析	223
第三节	国外公路管理体制借鉴	232
第四节	中国收费公路管理体制的发展	246
第十一章	公路养护体制	250
第一节	公路养护及管理体制分析	250
第二节	国外公路养护管理体制	261
第三节	中国收费公路养护运行机制改革与发展	272

第十二章	收费公路产业政府管制	280
第一节	政府管制理论概述	280
第二节	收费公路产业技术经济特征及管制需求	291
第三节	高速公路产业政府管制的基本内容	298
第四节	收费公路产业政府管制体制的发展	303
后记		309
参考文献		311

Contents

Chapter One Introduction	1
Section 1 The Origin and Development of Highway Economics	1
Section 2 Study Object and Theoretical System of Highway Economics ...	9
Section 3 Nature and Research Methods of Highway Economics	11
Chapter Two General Overview of Highway Economics	15
Section 1 Highway and its Classification	15
Section 2 Theory of Highway Assets	17
Section 3 The Commodity Property Theory of Highway	23
Section 4 Economic Analysis of Highway Industry	28
Chapter Three Property Rights and its Transaction of Highway	
Assets	35
Section 1 Property Rights of Highway Assets	35
Section 2 Objectivity Properties of Highway Assets Transaction	39
Section 3 Institutional Factors of Transaction Property of Highway	
Assets	45
Section 4 Analyzing on Transaction Market of Highway Assets	46
Section 5 Analysis of Benefits from Transaction Property of Highway	
Assets	49
Chapter Four Market for Management Right of Highway Assets	56
Section 1 Market, Marketing System and Market Mechanism	56
Section 2 Market for Management Right of Highway Assets	59
Section 3 Market Structure of Management Right of Highway Assets	62
Section 4 Market Operation of Management Right of Highway Assets ...	64
Section 5 Analysis of Highway Demand and Supply	66

Chapter Five Pricing Theory and Methods of Toll Collection Right	82
Section 1 Theory and Methods of Assets Appraisal	82
Section 2 Appraisal Theory and Methods of Management Right of Highway Assets	88
Section 3 Comparative Analysis of the Methods and Results of Toll Collection Right	102
Chapter Six Price Theory of Toll Collection	108
Section 1 Toll Rate and Its Characteristics	108
Section 2 Theory of Expressway Toll	110
Section 3 Toll Effect and Consumer's Choices	111
Section 4 Methods to Price Determining of Toll Collection	113
Section 5 Method Selection of Establishing Charge Standards	125
Section 6 Adjusting the Toll - price of Toll Highway	134
Chapter Seven Highway Management Enterprises	140
Section 1 Enterprise Theory and Enterprise System	140
Section 2 Highway Management Enterprises and Maintenance Enterprises	150
Section 3 Development of Highway Management Enterprises and Highway Maintenance Enterprises	163
Chapter Eight Investment and Financing in Highway Industry	170
Section 1 Brief Sketch of Investment and Financing in Highway Industry in China	170
Section 2 Analysis of Investment and Financing Systems in Highway Construction	175
Section 3 Investment and Financing Modes in Highway Construction in Developed Countries and the Enlightenments	181
Section 4 The Investment and Financing Modes in Toll Highway Industry and The Choices	187

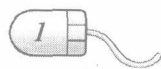
Chapter Nine Highway Industry and Its Development Rules	197
Section 1 Toll Highway Industry and the Industrial Management	197
Section 2 Development Rules in Highway Industry	206
Chapter Ten Highway Management System	219
Section 1 Historical Evolution in Highway Management System in China	219
Section 2 Analysis of Highway Management System in China	223
Section 3 Some References from Highway Management System in Developed Countries	232
Section 4 Development of Toll Highway Management System in China	246
Chapter Eleven Highway Maintenance System	250
Section 1 Analysis of Highway Maintenance and Management System	250
Section 2 Highway Maintenance Management System in Developed Countries	261
Section 3 Development and Reform of Toll Highway Maintenance Management Operational Mechanism in China	272
Chapter Twelve Government Regulation of Toll Highway Industry	280
Section 1 General Overview of Government Regulation	280
Section 2 Technical Economy Characteristics of Toll Highway Industry and the Necessity of Government Regulation	291
Section 3 Basic Components in Government Regulation of Expressway Industry	298
Section 4 The Development of Government Regulation of Toll	303
Epilogue	309
References	311



第一章 绪 论

第一节 公路经济学的产生与发展

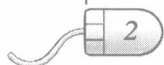
任何一门学科的产生与发展都不是偶然的,而是来自人类社会实践活动的需要和推动,公路经济学尤其如此。在收费公路出现以前,公路作为一国国民经济重要的基础设施,基本上是由政府供给的,其相应的经济关系也被政府计划所隐含而没有引起理论界的足够重视。随着我国市场经济体制的建立与发展,在公路建设投融资体制改革的推动下,在公路建设出现前所未有的高速发展的同时,市场机制也迅速渗透到公路行业的各个方面。在公路建设、经营、管理、养护等各种经济活动中出现了诸多新的现象,产生新的矛盾,提出新的问题,客观上需要我们解放思想,针对存在的现象和问题,从理论上论证其存在的合理性和科学性。同时,通过研究公路经济现象变化的规律来解释和指导公路行业的进一步发展,这也正是公路经济学在我国产生和被重视的根源。



一、我国公路建设发展概要

公路交通是国民经济的基础设施,修路筑桥乃国昌民富之举。古人就有“以道路为大政,连阡跨陌,尽人事之常”之说,足见国人对公路的重要地位和作用的认识已是源远流长。但由于国力所限,到新中国成立前夕,全国能通车的公路只有 8.07 万 km^①,且缺桥少涵,路况极差。新中国的交通事业,就是在这样薄弱的基础上开始起步的。自新中国成立到 1978 年改革开放这一时期,国民经济的发展大起大落,遭受了严重的干扰,公路建设也不可避免地受到严重影响。尽管如此,这一时期在政府公路交通的管理体制调整及加大财政投入等措施作用

① 交通部编. 中国公路水运交通五十年. 北京:人民交通出版社,1999. 9:11.



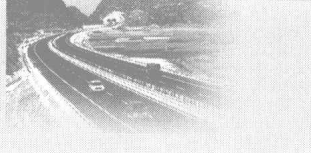
下,公路建设仍在干扰中前进。到1978年末,全国通车里程已达89万km^①,比建国初期增加了10.03倍。

1978年12月,中国共产党召开了十一届三中全会,中国开始了改革开放、建设有中国特色社会主义的新时期。在改革、开放、搞活的路线方针指引下,公路交通开始进入具有划时代意义的创新时期。这一时期,在中国公路发展历史上具有里程碑意义的是1984年12月召开的国务院第54次常务会议。在这次会议上,国务院对加快公路建设作出三项重大决策:一是提高养路费征收标准;二是开征车辆购置附加费;三是允许贷款或集资修建的高等级公路和大型公路桥梁、隧道收取车辆通行费。以此为契机,我国的公路建设以投融资体制改革为突破口,以建设高等级收费公路为核心的发展模式取得巨大成功,创造了我国乃至世界公路发展史上的一个奇迹。回顾这一时期中国公路建设的发展历程,从以下几方面可见其主要特征。

1. 政府一直把交通建设作为国民经济发展的战略重点

改革开放以来,交通基础设施的发展一直得到党和国家的高度重视。党的“十二大”报告提出:“在今后二十年内,一定要牢牢抓住农业、能源和交通、教育和科学这几个根本环节,把它们作为经济发展的战略重点”。党的“十三大”报告提出:要加快发展“以综合运输体系和信息传播体系为主轴的交通业和通信业”。党的“十四大”更是将交通业的发展放在国民经济优先加快发展的首位,报告提出:“加快交通、通信、能源、重要原材料和水利等基础设施和基础工业的开发与建设。这是当前加快经济发展的迫切需要,也是增强经济发展后劲的重要条件”。“十四届五中全会”通过的《中共中央关于国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标的建议》,第一次将市场机制作用引入到基础设施建设中,指出:“综观全局,在经济建设中,要通过市场机制和国家宏观调控作用,重点加强农业、水利、能源、交通、通信、科技、教育的发展”。综观改革开放、加快社会主义市场经济体制建设以来,政府把交通建设作为国民经济发展的战略重点的举措始终未曾改变,并从政策倾斜和财力投入等方面,都给予极大的关注和有力的支持。这也正是改革开放以来公路交通事业快速发展的政策保障。

① 交通部编. 中国公路水运交通五十年. 北京:人民交通出版社,1999.9:16.



2. 加强行业管理和法制建设

十一届三中全会以后,市场机制逐步深入到公路建设、经营、管理、养护等方方面面。为适应公路行业形势发展的需要,保护各经济主体的利益,迫切需要改变政府管理职能,通过完善法规建设来加强行业管理。改革开放以来,公路建设发生了历史性变革,这也是政府加强行业管理和法规建设最具有创新意义的时期。在这一过程中具有代表性的成果有:1987年10月13日国务院发布的《中华人民共和国公路管理条例》(以下简称《条例》),其中第一条规定:“公路主管部门对利用集资、贷款修建的高速公路、一级公路、二级公路和大型的公路桥梁、隧道、轮渡码头,可以向过往车辆收取通行费,用于偿还集资和贷款。通行费的征收办法由交通部会同财政部和国家物价局制定。”1988年1月5日由交通部^①、财政部、国家物价局联合发布的《贷款修建高等级公路和大型公路桥梁、隧道收取车辆通行费规定》的通知。通知一方面肯定了利用贷款、集资、外资等多渠道筹集资金建设公路、桥梁和隧道,建成后收取通行费的合理性;同时又对加强宏观管理,统一收费条件和收费标准进行了规范。1996年10月9日,交通部发布交通部[1996]第9号令《公路经营权有偿转让管理办法》(以下简称《管理办法》),其中对公路经营权转让的范围、转让价格的确定、审批程序、组织管理等内容做了明确的规范,也使公路收费权转让这一经济行为有法可依。1997年7月3日第八届全国人大常委会第二十六次会议通过,并于1998年1月1日起实施的《中华人民共和国公路法》(以下简称《公路法》),在公路行业法规建设过程中具有里程碑的重要意义。《公路法》经过1999年10月31日第九届全国人大常委会第十二次会议第一次修正和2004年8月28日第十届全国人大常委会第十一次会议第二次修正后更加完善。作为公路行业的“龙头大法”,《公路法》分别对我国公路的规划、建设、养护、路政管理、收费公路、监督检查、法律责任等问题分别进行了界定和法律规范,为我国公路行业的可持续发展提供了坚实的法律基础环境。以《公路法》第六章“收费公路”的规范为基本准则,2004年9月13日国务院第417号令公布了《收费公路管理条例》,并于2004年11月

^① 2008年3月15日第十一届全国人民代表大会通过《国务院机构改革方案》,决定组建交通运输部。将交通部、中国民用航空总局的职责,建设部的指导城市客运职责,整合划入交通运输部。



1日起施行。该条例为加强收费公路管理、规范公路收费行为、维护收费公路经营者和使用者的合法权益,做了具体的、具有可操作性的规范。

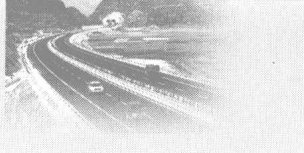
综观我国这一时期加强行业管理和法规建设的丰硕成果,无疑为公路行业的快速和可持续发展发挥了重要的作用,同时也开创了我国“依法治路,依法发展”的新时期。

3. 公路建设管理体制的变革

依据现代管理学的观点,管理体制是指相互联系、相互制约的各组织机构之间的格局、配置及管理权限的划分。作为国家管理高速公路的组织制度,高速公路管理体制涉及建设管理体制、行业管理体制、营运管理体制、交通管理体制等诸多方面。管理体制的选择,直接影响到高速公路整体功能和优势的有效发挥,关系到高速公路投资者、建设者和经营者及道路使用者的合法权益及经营效益,关系到我国高速公路事业的可持续发展。

自20世纪80年代,特别是90年代以来,伴随着我国高速公路的高速发展,公路管理体制也经历了创新性变革时期。变革的核心是由单一的计划管理模式向计划管理和市场管理相结合的管理模式过渡。在这一过程中,虽难免存在各种问题,但整体上无疑为公路行业的健康发展提供了一个良好的体制环境。

公路管理体制创新最突出地体现在高速公路管理体制方面。我国高速公路管理体制伴随着高速公路建设的蓬勃发展从无到有,在不断实践与摸索中逐步演变和形成。十多年高速公路发展的实践证明,高速公路管理是一个管理主体多元、管理内容广泛、管理程序复杂的领域,其管理职能的界定、管理权限的划分、管理机构的设置都具有特殊性。依据1992年3月国务院颁布的《国务院办公厅关于交通部门在道路上设置检查站及高速公路管理问题的通知》(国办发[1992]16号):高速公路管理的组织结构模式,由省(自治区、直辖市)人民政府根据当地实际情况确定,暂不作全国统一规定。即国务院将高速公路管理体制列为各省级人民政府改革探索的范畴,通过对各种管理体制模式的改革实践,来优选出适合当地实际、能发挥高速公路最佳经济效益和社会效益的管理体制模式。由于各省(自治区、直辖市)在高速公路的建设体制、筹资方式、经营模式等方面各不相同,现行的高速公路管理体制大多是结合高速公路特点和本地实际情况基础上建立起来的,虽经十多年的发展,但全国范围内集中统一、科学合理、精简高效的管理体



制尚未形成。

4. 公路建设投融资体制改革

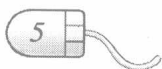
在我国,长期以来,公路基础设施一直是制约国民经济健康发展的“瓶颈”。国民经济的持续发展客观上对公路基础设施提出了更高的需求。同时,由于公路基础设施建设需要庞大的资金投入,仅靠国家财力又难以实现。如何解决巨额的资金来源是发展公路基础设施首先面临的一个难题。

实践证明,以投融资体制改革为突破口的公路管理体制改革在我国取得巨大成功。它在解决公路建设资金问题的同时也将市场机制引入到公路基础设施领域,极大地提高了公路行业的建设和经营效率。

在五种运输方式中,我国公路特别是高速公路建设、经营市场的改革最早,市场开放度最大。尤其是党的十六届三中全会后,确立了要大力发展和积极引导非公有制经济,放宽市场准入,允许非公有资本进入法律法规未禁入的基础设施、公用事业及其他行业领域的政策。高速公路建设领域投资多元化的改革进一步深入,各地政府经过探索出台了一系列高速公路建设投融资体制改革的政策,虽然在具体措施上有不同之处,但其都有一个共同点,即充分发挥政府资金的引导作用,重塑融资主体,发展资本市场,拓宽融资渠道,最终形成政府资金和社会资金相结合,直接融资和间接融资相结合,债务性融资和非债务性融资相结合的高速公路建设投融资新格局。

在计划经济体制下,我国公路实行的是单一的政府投资管理方式。由于投入不足,远不能满足发展的需要。1984年,国务院作出一系列重大决策,“贷款修路,收费还贷”明确规定交通部门可以利用贷款和集资建设高速公路,收取车辆通行费偿还贷款和集资;提高公路养路费的征收标准,部分用于高速公路建设;征收车辆购置附加费,用作高速公路建设专用资金。交通部门和地方各级政府依照国务院领导提出的“统筹规划,条块结合,分层负责,联合建设”的方针,采取交通部以车购费补助、地方政府筹资配套、社会各界集资等政策措施调动全社会各方面力量共同办交通。

与此同时,以对外开放政策为指导,吸引外资投入交通建设,开辟了投融资的新渠道。早在20世纪80年代中期,交通部就对外商投资建设交通项目制订了优惠政策。党的十四大明确提出“引导外资主要投向基础设施、基础产业”,为利用外资发展交通事业创造了良好机遇。



“九五”以来,高速公路建设呈现出投资主体多元化的新趋势。1993年,交通部出台新的优惠政策,允许外商投资建设货主码头、专用航道、高速公路、大桥、隧道,提出适度发展中外合资的高速公路运输企业。1995年,我国政府宣布采用 BOT 方式建设基础设施,使高速公路建设融资走向国际化。随着市场体制中资本市场的逐渐成熟,由资金转化为资本,获取更大效益的驱动性,为资金筹措多元化提供了前提,交通部通过公司资产重组、成立公路上市公司、转让收费权等多种形式,初步将国家允许收费的高速公路从社会公益性管理过渡为公益性管理与企业资本经营性管理并举。

内引外联,利用国内外两个资金市场筹资的全方位开放战略,敞开了引资建设高速公路基础设施的大门。多层次、市场化的高速公路建设筹融资体制,为高速公路基础设施建设带来了生机和活力。一个多元化的“国家投资、地方筹资、社会融资和利用外资”的投融资新格局已经形成。以 2007 年我国高速公路建设投入为例,全年公路建设资金实际投入 5 481.85 亿元,各类资金所占比例如图 1-1 所示。

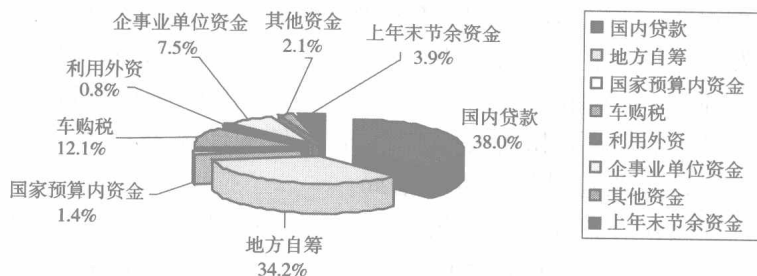


图 1-1 2007 年高速公路建设各类资金投入比例图

资料来源:交通部《2007 年公路水路交通行业发展统计公报》中国交通报 2008.4.18

有资料显示,从 1984 年 12 月到 2007 年底,我国所有的高速公路、近 70% 的一级公路、45% 的二级公路都是依靠收费公路政策建成的。可见,在我国公路特别是高等级公路的快速发展时期,公路投融资体制的改革功不可没。

5. 公路建设进入快速发展时期

自改革开放以来,特别是从 1989 年 12 月我国大陆第一条高速公路——沪嘉高速公路建成通车以来,我国公路建设进入快速发展时期。公路总里程从 1989 年的 101.43 万 km 增加到 2007 年年底的 358.37 万 km;高速公路更是从无到有,发展迅速,从 1989 年的 271km 增加到



2007 年年底的 539 万 km, 年均增加 2 979km, 通车里程位居世界各国第二位。我国高速公路用不到 20 年的时间, 就走过了发达国家近百年的发展历程。部分年份公路发展里程统计如表 1-1 所示。

1998 ~ 2007 年我国公路里程统计表

表 1-1

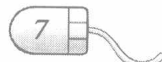
编号	年份	总里程 (万 km)	高速公路 (km)	一级公路 (km)	二级公路 (km)	三级公路 (km)	四级公路 (km)	等外公路 (km)
1	1989	101.43	271	2 101	38 101	164 345	511 105	298 419
2	1990	102.83	522	2 617	43 376	169 756	524 833	287 244
3	1991	104.11	574	2 897	47 729	178 024	535 444	276 468
4	1992	105.67	652	3 575	54 776	184 990	542 942	269 772
5	1993	108.35	1 145	4 633	63 316	193 567	559 472	261 343
6	1994	111.78	1 607	6 334	72 389	200 738	580 336	256 421
7	1995	115.70	2 141	9 580	84 910	207 282	606 841	246 255
8	1996	118.58	3 422	11 779	96 990	216 619	619 258	237 721
9	1997	122.64	4 771	14 637	111 564	230 787	635 737	228 909
10	1998	127.85	8 733	15 277	125 245	257 947	662 041	209 231
11	1999	135.17	11 605	17 716	139 957	269 078	718 380	194 955
12	2000	140.27	16 314	20 088	152 672	276 672	750 267	186 685
13	2001	169.80	19 437	25 214	182 102	308 626	800 665	361 968
14	2002	176.52	25 130	27 468	197 143	315 141	818 044	382 296
15	2003	180.98	29 745	29 903	211 929	324 788	842 373	371 090
16	2004	187.07	34 288	33 522	231 715	335 347	880 954	354 835
17	2005	193.05	41 005	38 381	246 442	344 671	921 293	338 752
18	2006	345.70	45 300	45 300	262 700	354 700	1 574 800	1 174 100
19	2007	358.37	53 900	50 100	276 400	363 900	1 791 000	1 048 300

来源与说明:

来源: 表内数据依据相关年份《中国统计年鉴》、《中国交通年鉴》及交通部部分年份《公路水路交通行业发展统计公报》整理而成。

说明: 从 2006 年起, 交通部正式将村道纳入公里里程统计, 所以, 2006 年、2007 年统计数据包括 153.2 万 km、162.15 万 km 村道里程。等外公里里程由于统计资料来源及统计口径不同存在较大差异。

公路建设, 特别是高等级公路建设的快速发展, 极大地提高了我国公路网的整体技术水平, 优化了交通运输结构, 从而也使长期滞后于国





民经济发展的公路交通业由“瓶颈制约向基本适应转变”^①,实现了公路交通历史性的跨越。

二、公路经济学的产生与发展

应用经济学的发展历程说明,每一门新兴学科的出现都是为适应社会经济发展的客观需要而产生和发展起来的。从宏观角度看,随着社会经济的发展及产业结构的优化与完善,社会经济中必将会产生出新的产业、部门和企业类型,形成新的产业。在公路交通领域出现了许多全新的改革措施,这些举措足以引起公路交通行业的历史性变革,引起理论工作者极大的研究兴趣与投入,从而也促使公路经济学的诞生拉开了序幕。其中最具代表性的改革措施有以下几方面。

(1)收费公路的出现突破了把公路仅作为社会公益事业的约束。有偿使用公路通行服务体现了价值规律可以应用于公路交通领域。

(2)改革公路建设投融资体制。公路收费权有偿转让,实施 BOT 等融资方式。通过投资主体多元化、融资渠道和融资方式多样化,在有效拓宽公路建设资金来源的同时,利用市场机制的作用实现公路资源的有效配置,从而引起人们对公路资源只能由政府配置的传统观念的质疑。

(3)实行公路资产企业化经营,出现了众多以通行费收入为主营业务的公路经营企业这一全新的公司法人机构。特别是 1996 年 8 月,“粤高速”成功在深交所挂牌上市,成为国内第一家公路上市公司,更是公路经营公司步入规范化企业运作的标志。

(4)公路管理体制的改革问题。在“统一领导、分级管理”的总体方针下,各省(自治区、直辖市)根据自身情况,积极探索适合本地公路交通发展特点的公路管理体制,形成了众多各具特色的公路管理体制及运行机制。

(5)公路养护体制及运行机制的改革。公路养护运行机制市场化改革使长期以来按照事业性公路养护的做法受到冲击。在市场化 and 事业性养护的博弈过程中,市场化养护的运行机制显现出的高效益已被社会各界所公认,也受到政府主管部门的极力推崇。

^① 张春贤在 2004 年全国交通工作会议上的讲话:《坚持科学发展观,为促进经济社会全面发展提供交通运输保障》。