

—◆— Guangdong Gaosu Gonglu —◆—

广东高速公路

QIYEFZHZHANYUGAIGEWENTI

企业发展与改革问题

研究

姜 理 / 著

Qiyefazhan  
YuGaigewen ti  
Yanjiu

 中国财政经济出版社

—◆— GuangdongGaosuGonglu —◆—

**广东高速公路**

**QIYEF AZHANYUGAIGEWENTI**

**企业发展与改革问题**

**研究**

姜 理

江苏工业学院图书馆

藏书章

中国财政经济出版社

## 图书在版编目(CIP)数据

广东高速公路企业发展与改革问题研究/姜理著. 北京:中国财政经济出版社, 2005.5

ISBN 7-5005-8203-X

I. 广... II. 姜... III. 高速公路—运输企业—企业管理—研究—广东省  
IV. F542.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 047181 号

中国财政经济出版社出版

URL: <http://www.cfeph.cn>

E-mail: [cfeph@cfeph.cn](mailto:cfeph@cfeph.cn)

(版权所有 翻印必究)

社址:北京海淀区阜成路甲 28 号 邮政编码:100036

发行处电话:(010)88190406 财经书店电话:(010)64033436

湖北南财文化发展有限公司电话:(027)88324370 88320800

武汉中远印务有限公司印刷 各地新华书店经销

787×1092 毫米 16 开 13.125 印张 224 千字

2005 年 5 月第 1 版 2005 年 5 月武汉第 1 次印刷

定价:30.00 元

ISBN 7-5005-8203-X/F·7174

(图书出现印装问题,南财文化负责调换)

# 前言 Preface

中国改革开放政策为广东省国民经济的发展开启了一扇大门,近二十年来的经济高速增长态势延续至今,也为广东省高速公路建设事业的空前发展提供了契机。从1989年8月广东省第一条高速公路建成通车,到2004年底全省高速公路通车总里程达2520公里,广东省高速公路建设成果始终排在全国其它省份的前列。与此同时,广东省高速公路企业也如同雨后春笋般,从无到有,发展至今仅是广东省交通集团有限公司(简称“广东交通集团”)就已超过190家独立法人单位。当前,广东省高速公路企业绝大部分是国有企业,本书无刻意区分的企业均同属此类。

本书对高速公路类企业的界定是指广东省交通厅在过去所管理的企业,是那些围绕高速公路规划、设计、建设管理、工程施工、客物流运输、ITS研发与建设等企业。书中相关指标数据,主要是以广东交通集团所属企业2002年普查统计结果为基准。对地市级地方性高速公路建设和相关类企业,不是本书重点研究和阐述的内容。

本书立意于广东高速公路企业发展与改革问题,以占广东省绝大部分相关类企业的广东省交通集团有限公司为背景,围绕国有资产授权经营公路交通类集团公司的战略管理问题而展开。通过广东交通集团战略管理的实战研

究,以企业战略管理理论为基础,把握好公司重构的基本内容,结合竞争优势分析(SWOT分析)和企业生命周期等理论工具,面对广东省高速公路企业的行业特点,抓住主线,将广东省高速公路企业的战略管理问题划分成两个相互关联的空间段:一是高速公路建设与运营企业的战略管理;二是围绕高速公路资源而展开的客物流运输企业的战略管理。其研究理念概括如下:由于国家政策和国情因素,高速公路企业集团通常拥有高速公路网和高速公路服务区等优厚资源,对该类企业集团的研究与管理实际上是围绕高速公路建设与运营,以及高速公路相关资源的开发利用而展开。进一步讲,当广东省高速公路网建设达到一定时期后,广东省高速公路企业集团的企业定位将会由以建设高速公路主干网为主,逐步转向以完善和维护高速公路路网建设,围绕高速公路路产资源而展开的运营项目为主,包括高速公路路产运营和相关的客物流运输等。美国等发达国家高速公路建设任务规模量呈上抛物线型走势的历史性过程,从中分析后可以说明这种发展趋势的存在。

基于此,本书前后共分八个章节,论述和研究了以下内容:高速公路的基本概念和起源;广东省高速公路建设与相关企业情况;国有资产授权经营问题的论述;广东交通集团的组建与运营;战略管理理论的追索性研究;基于公司重构、企业生命周期和竞争优势分析结果上的高速公路企业集团的战略定位;高速公路建设与运营工作的企业战略管理;高速公路客物流运输企业的战略管理;基于不同企业资源基础上的三大发展方向,以及相应的战略管理思想和内容;高速公路企业资源尚存在的一些今后还需深入跟踪和研究的项目,以及企业体制创新问题等。尤其是本书研究了企业生命周期问题,对其不同时期实施并购行为的可能性与可控制性问题进行了阐述。

当前,伴随广东省高速公路路网规划的逐步完善,广东省高速公路建设的逐步到位,广东省的人们生活已经发生了实实在在的变化,促进了时代的发展,正如人们所讲:“交通延伸美好生活”。本书对广东省高速公路企业的发展与改革问题的论述,从侧面讲,也是要提醒人们,在向人们展现美好生活的背后是广东省高速公路企业的历史性进步与发展,是广东交通战线四万多名员工的辛勤劳动。高速公路建设难,经营管理更难。让我们全社会共同关心爱护,协力促进广东省高速公路企业的健康成长,与此同时,本书也寄希望对全国其他省份高速公路企业发展与改革提供有益的借鉴。

姜 理

# Contents

## 第一章 绪 论

- 1.1 兴建高速公路的现实意义
- 1.2 国内外高速公路建设与发展

2

4

## 第二章 广东高速公路建设和行业企业概况

- 2.1 广东高速公路建设
- 2.2 高速公路类企业概况
- 2.3 广东第一条高速公路“佛开高速”的建设与开通

12

26

28

## 第三章 广东高速公路企业发展与改革

- 3.1 20 世纪广东高速公路企业创建和快速发展
- 3.2 “粤高速”公司的产生和发展
- 3.3 国有资产授权经营与广东交通集团的组建

30

31

32

## 第四章 广东交通集团发展的战略优化

- 4.1 广东交通集团概况
- 4.2 集团发展的战略性分析
- 4.3 集团发展的两大战略定位

38

51

61

## 第五章 广东高速公路建设与运营企业的战略定位

- 5.1 高速公路建设项目法人负责制
- 5.2 高速公路运营管理中心

64

67



# 目 录

## 第六章 广东高速公路运输企业的战略定位

- 6.1 高速公路运输企业 70
- 6.2 高速公路物流资源的开发利用 71
- 6.3 广东交通集团物流产业的发展 77

## 第七章 “南粤物流”公司的战略管理

- 7.1 “南粤物流”的产生与发展 84
- 7.2 “南粤物流”战略管理的社会背景和三大方向 92
- 7.3 “南粤物流”的战略性管理路线 121

## 第八章 战略管理推进广东高速公路企业管理

- 8.1 战略管理理论概述 128
- 8.2 广东高速公路企业战略管理 134

## 第九章 广东高速公路企业发展的新契机

- 9.1 广东高速公路信息化资源的开发与建设 142
- 9.2 广东高速公路沿线广告和油站资源开发 152
- 9.3 广东高速公路企业体制创新 154

参考文献 /160

附录一 /162

附录二 /171

后 记 /205

Two parallel dashed lines curve from the bottom left towards the top right of the page.

# 第一章

A solid black semi-circle on the left side of the chapter title.

## DiYiZhang

### 绪 论

- ▮ 兴建高速公路的现实意义
- ▮ 国内外高速公路建设与发展



## 1.1 兴建高速公路的现实意义

### 1.1.1 高速公路的基本概念

高速公路是人类社会进程发展到汽车工业后时代的产物,国内外对高速公路的称谓及其定义形式多种多样,各不相同。但在高速公路众多的通俗定义中,“汽车专用”、“分道行驶”和“进出控制”三项特定含义是一致的。

1962年11月,在日内瓦召开的联合国欧洲经济委员会运输部会议上,高速公路的概念被首次世界性定义为:“利用分隔的车行道,往返行驶交通的道路。它的两个车行道用中央分隔带分开,与其他任何铁路、公路不允许有平面交叉,禁止从路侧的任何地方直接进入公路,禁止汽车以外的任何交通工具出入”。在中国,《公路工程技术标准》(JTJ001-97)规定:高速公路为专供汽车分向、分车道行驶并全部控制出入的干线公路。《公路工程名词术语》(JTJ002-87)将高速公路定义为:具有四个或四个以上车道,并设有中央分隔带,全部立体交叉并具有完善的交通安全设施与管理设施、服务设施,全部控制出入,专供汽车高速行驶的公路。

### 1.1.2 高速公路建设的现实意义

当今世界交通运输可分为:铁路、水运、公路、航空和管道等五种基本方式,其中现代公路运输业的快速发展是以1886年第一辆汽车诞生后,汽车产业的兴起为动力。与其他运输方式相比,公路运输业的优势主要体现在灵活机动、快捷方便、为客户提供全天候服务的时间保证性较强,因而其发展速度远远超过铁路和水运。

进入20世纪五六十年代,世界经济的发展对公路运输业的发展提出了更

高要求,货物运输企业及相关运输单位为了降低成本,提高运输效率,对大型化、拖挂化车辆以及集装箱车辆的需求大为增加。从汽车工业的高速发展来看,汽车总量中小型载货汽车和重型运输车辆比重也在增大,其数量已占当时汽车总数的60%—70%。与此同时,在社会群体中,人们可支配收入中交通费用的比例也在大幅度提升,人们对日常出行的道路通行能力有了更高要求。一般公路行车由于受横向干扰、交叉行车和人为制约等因素影响较多,速度低,通行能力有限,社会经济发展与客货运输瓶颈的矛盾日益显现,在发达国家和一些发展中国家的一般公路运输已经远远不能适应社会经济和汽车产业发展的强烈要求。而高速公路具有汽车专用、分隔行驶、全部立交、控制出入以及高标准、设施完善等特点,与一般公路运输相比,具有车速较高、通行能力强、单位运输费用较低、行车相对安全等四大优点。其综合优势,正是迎合提升公路交通运输效率的有效选择,修建高速公路的世界性浪潮由此而展开。

据统计,到了20世纪70年代,在一些发达国家,以高速公路为重要组成部分的公路运输业所完成的客、货运载量,占全社会客、货运载总量的比例已超过铁路运载总量。以1992年为例,在客运市场(以旅客周转量计算),公路客运占有率:美国81.6%,日本60.82%,英国93.75%;货运市场(以货物周转量计算)占有率:美国46%,日本50.56%,英国63.8%。可以说,以高速公路为重要组成部分的公路运输业,打破了一个多世纪以来铁路运输长期担负交通运输绝对核心地位的格局,在现代运输方式中起到了重要作用,成为现代综合运输体系中的核心。此外,20世纪30到50年代,发达国家汽车的大批量生产和社会成熟的汽车消费也是催生和促进高速公路建设快速发展的动因之一。

时至今日,修建高速公路的现实意义至少已从客物流运输环境和区域经济两大方面体现出来:

第一,加速物资流通,提高客运效率,改善物流环境。在当今世界经济一体化进程中,各国都在尽力提高自身经济发展速度,同时,人们对商品流通的技术和渠道,以及出行的方便性要求越来越高。企业原材料的产供销、居民生活用品的调拨与配送,社会商品的快速周转,社会人流的疏散等都在时刻要求一种良好的流通环境与之相匹配。作为一种实现方式,高速公路的优势可以极大地提高和满足货物快速周转的需求,提高企业资金效益,降低综合运输成本。其与海运、航空和一般公路运输资源也可有效对接,形成良好的运输立体网络,最大限度地发挥和改善社会物流与客流综合运输环境。

第二,拉近城乡空间距离,促进沿线经济发展,协调区域经济。由于高速公

路的专用性,使城市与乡村原有的连通形式大大改善,时间节省所带来的是两地距离的空间拉近,物流和客流效率大幅度提高。尤其是高速公路交通沿途土地价值和商业气氛的提升,可以有效带动工业和农业生产的流通活动,促进沿线旅游景点的开发建设,对当地经济的综合发展有很大的促进作用。“要想富,先修路”、“发展经济要看公路”的理念已被社会所认同。

## 1.2 国内外高速公路建设与发展

继 1832 年第一条焦油沥青路在英国出现后,伴随汽车工业和其运输业的蓬勃发展,1924 年,意大利首先建造了一条 405 公里长的非现代标准意义上的高速公路,1929—1932 年,德国建造了世界上第一条现代意义上的高速公路(科隆—波恩高速公路,全长 20 公里)。发展到 20 世纪 80 年代末,世界上已建成通车的高速公路里程达 16 万公里。

在国外,大多数经济发达国家和许多发展中国家根据各自国情需要,相继修建了众多的高速公路。其中,德国、美国、日本、法国和加拿大等高速公路通车里程排在当今世界国家高速公路通车总里程的前列,其高速公路已形成了较完善的国家运输主干网线,高速公路建造和管理技术水平也达到较高标准。例如,在有些比较寒冷的国家区域内,为防止高速公路冬天结冰,影响行车安全,利用高技术手段,人们在高速公路路面下铺设了加热系统,确保高速公路一年四季的通行质量。再有的是发达国家高速公路网线建设已在 1998 年前后基本建成,后期相当长的时间仅是停留在扩建和维护方面,除日本等少数国家外,其他发达国家至今没有太多的新建高速公路。

德国是世界上修建具有一定标准性高速公路的第一个国家,1932 年建成通车的波恩至科隆高速公路,也是世界上最早的高速公路。早在 1919 年,德国政府就在德国宪法(魏玛共和国宪法)的背景下,大力发展高速公路网线建设。1933 年德国通过了“关于设立帝国高速公路企业”的法律,规划了 4800 公里长的高速公路网线。次年德国又通过了“公路新规定法”,将原规划的帝国高速公路网线扩展到 6900 公里。到 1939 年第二次世界大战,德国已建成高速公路 3440 公里。1985 年,仅原联邦德国高速公路通车里程就达 8198 公里。当时德国境内 5 万人以上的城市,以及 90% 的 5 万人以下城市都开通了高速公路。在 1990 年,东西两德实现统一后,新德国政府又在 1992 年制定了新的联邦交通干线规划(BVWP' 92)。规划提出到 2012 年前,德国将新建高速公路 2882.6 公

里,扩建高速公路 2617.3 公里。截至 1998 年底,德国高速公路里程已达 1.14 万公里,成为欧洲拥有最庞大高速公路网线的国家。

美国号称是“装在车轮上的国家”,汽车工业发达而历史悠久。它是当今世界高速公路最发达的地区,也是世界上拥有高速公路最多的国家。1998 年底,美国高速公路总长度已达 8.87 万公里。1939 年,美国议会就讨论了地区高速公路建设计划,1944 年美国政府制定了国防和州际高速公路网建设 13 年规划,以《公路法》形式,指明了建设“州际高速公路系统”的战略作用。1956 年通过对《公路法》的再次修订,将“州际高速公路系统”提升到“全国州际与国防高速公路系统”的重要地位,并将规划建设高速公路长度由原来的 6.44 万公里调整为 6.6 万公里,同时明确规定了建设费用的来源,确保了高速公路建设规划的顺利实施。自 1957 年开始执行该高速公路网线建设规划,到 20 世纪 80 年代初,美国的“全国州际与国防高速公路系统”修建计划最终全面完成。之后,政府又提出了将 5 万人以上城镇都用高速公路网线连接起来的规划目标。总体上看,20 世纪 60 年代至 70 年代,是美国高速公路发展的“黄金时代”,平均每年建成高速公路 3000 公里。可以说,20 世纪 70 年代是美国基本上完成州际高速公路网建设的时期,而 20 世纪 80 年代后,则是美国高速公路建设重点转向对已修建成高速公路主干线网进行完善与改造的时期,建设任务规模总量已不再有较大增长。该论点可从 20 世纪 80 年代期间,美国每年建成通车高速公路的里程数逐年递减趋势中得出:1982 年建设 359 公里,1983 年建设 184 公里,1984 年建设 488 公里,1985 年建设 256 公里。之后美国高速公路建设年通车里程都保持在一个“低新建、高维护”的状态。从 1998 年底统计数字为 8.87 万公里的高速公路,到 2004 年底的高速公路通车里程数几乎未变。从功能性看,截止到 1998 年底,美国所修建的高速公路里程,约占世界高速公路一半以上,已连接了所有 5 万人以上的城市。这些高速公路为 65%的城市人口,45%的农村人口提供了交通便利,高速公路网已经将美国 43 个州的州府,以及 90%的人口在 5 万人以上的城镇连接起来。

日本高速公路的兴建始于 20 世纪 60 年代初,起步晚,但发展较快。1943 年,日本政府提出了 5490 公里的国道网线建设规划,开始进行东京到神户间的国道选线、设计和测量工作。1956 年成立日本道路公团,制定了道路公团法,从各种渠道筹集资金,1958 年开始修建第一条高速公路名神(名古屋—神户)高速公路。1959 年成立了首都高速公路公团。从此,每年以平均 260—300 公里的建设速度增长,截至 2002 年底,日本已修建高速公路 7278 公里。事实上,日本

政府早在 20 世纪末就有修建 7600 公里高速公路的计划,以便实现“一日之国”的夙愿:到 2015 年,计划建成高速公路 14000 公里。其主导思想是:加强 10 万人以上的地方中心城市之间的联络,强化东京、名古屋和大阪三城市环行和绕行高速公路,在全国形成从城市、农村各地 1 小时内可到达高速公路的干线网络,建设在出现灾害时有可靠替代其他运输方式的高速公路网。经过近 50 年的建设发展,日本高速公路建设无论是在规模上,还是在施工工艺、运营管理和科技含量方面,都达到了一个很高水平。

加拿大是仅次于美国拥有高速公路较多的国家,它虽然从 1967 年才开始修建高速公路,但其发展速度较快,截至 1998 年底,已经修建了 1.65 万公里的高速公路。法国则是从 1948 年开始修建高速公路,到 1998 年底,建成的高速公路里程已达 1.03 万公里。1994 年法国制定的 15 年国家高速公路建设计划指明:1995—2010 年预计将新建高速公路 4300 公里,高速公路总里程将达到 1.2 万公里。意大利虽是修建高速公路最早的国家之一,但其高速公路建设的高峰期是在 1956—1970 年的国家道路建设规划制定之后。截止 1998 年底,意大利已建成通车的高速公路里程达 6957 公里。英国从 1958 年开始建设高速公路,建设速度较为缓慢,截至 1998 年底,高速公路通车里程为 3303 公里。

除了上述国家之外,世界上还有许多发展中国家和经济相对落后的国家也相继或多或少修建了高速公路。截止到 2004 年初,世界国家高速公路通车总里程在前五位的是:美国(8.88 万公里),中国(2.98 万公里),加拿大(1.65 万公里),德国(1.14 万公里),法国(1.03 万公里)。在高速公路的建设历史、公路密度和城市覆盖率方面,与发达国家相比,中国还存在较大差距。以百平方公里高速公路通车里程去比较面积密度,中国仅为 0.26,排在德国 3.10,意大利 2.43,法国 1.99,日本 1.61,美国 0.95 等国家之后。因此,面对中国这样一个国家人口 2005 年初已达 13 亿,占世界总人口 64 亿(2004 年统计数字)的近 1/5,国土面积辽阔的发展中国家,扩大高速公路网的总量和提高高速公路综合密度,将是中国未来高速公路建设工作的一项长期任务。

在中国,1949 年新中国成立初期,全国公路通车里程仅 8.07 万公里,公路密度仅 0.8 公里/百平方公里。经历一段时期的恢复和建设后,1952 年公路里程达到 12.67 万公里。进入 20 世纪 50 年代到 70 年代,为适应国民经济建设与发展的要求,加上开发和支援祖国边疆的需要,中国公路交通建设步入了一段快速发展期,修建了一大批干线公路。到 1978 年底,中国干线公路里程已经达到 23.7 万公里,其中一级公路 178 公里,二级公路 1 万公里,三级公路为 7.9 万

公里,其余为四级和等外级公路。然而,中国交通运输拥挤和车行速度较低的状况,在 20 世纪 70 年代后,愈发显现出来,交通事故发生率也急剧增加。如何更好地解决这些问题,探寻缓解交通运营环境的良好办法,引起了人们注意。1977 年,在总结西方发达国家修建高速公路经验的基础上,中国交通部开始酝酿在长江三角洲、珠江三角洲和京津等交通量较大的地区先行修建高速公路,中国高速公路建设的序幕由此拉开。1978 年,党的十一届三中全会胜利召开,中国确立了改革开放政策,中国经济由此展开了 20 多年的持续高速增长,公路运输事业得以强劲发展,国家交通基础设施建设突飞猛进,高速公路建设也实现了零的突破。1988 年 10 月 31 日,中国第一条高速公路沪嘉(上海浦桃工业区—嘉定县)高速公路(20.4 公里)建成通车。此后,为了适应国民经济发展不断提出的新要求,国家交通部先后制定了中国公路交通发展多个五年规划和长远目标,在国家国道主干线总体规划指导下,中国高速公路建设步伐加快,各省高速公路建设相继快速展开,公路交通建设成就显著。尤其是在“十五”期间,在交通部“三主一支持”战略思想(公路主干线、水运主通道、运输枢纽和管理决策支持系统)的指导下,中国高速公路建设发展依据《国道主干线系统布局规划》而进行了长远规划。指明国道主干线系统是国道网的一部分,由以汽车专用为主的高速公路组成,是公路网的主骨架,也是全国综合运输大通道的组成部分。这个系统将具有完善的安全保障、通讯信息和综合管理服务体系,为重要城市间、省际间提供快速、直达、安全、经济、舒适的公路客货运输。建设规划中,国道主干线系统的总体布局为“五纵七横”,共计 12 条路线。其中“五纵”路线是:

(1) 从同江经哈尔滨、长春、沈阳、大连、烟台、青岛、连云港、上海、宁波、福州、深圳、湛江、海口至三亚;

(2) 由北京经天津、济南、徐州、合肥、南昌至福州;

(3) 由北京经石家庄、郑州、武汉、长沙、广州至珠海;

(4) 由二连浩特经集宁、大同、太原、西安、成都、内江、昆明至河口;

(5) 由重庆经贵阳、南宁至湛江。

“七横”路线是:

(1) 由绥芬河经哈尔滨至满州里;

(2) 由丹东经沈阳、唐山、北京、呼和浩特、银川、兰州、西宁、格尔木至拉萨;

(3) 由青岛经济南、石家庄、太原至银川;

(4) 由连云港经徐州、郑州、西安、兰州、乌鲁木齐至霍尔果斯;

- (5) 由上海经南京、合肥、武汉、重庆至成都;
- (6) 由上海经杭州、南昌、长沙、贵阳、昆明至瑞丽;
- (7) 由衡阳经南宁至昆明。

根据规划,截止到 20 世纪末,中国重点建设了“两纵两横”国道主干线公路及三条重要路段,一个公路主骨架“井”字形网线已经展现出来。一纵是起自北京,途径石家庄、郑州、武汉直至珠海,全长 2460 公里。另一纵北起黑龙江畔的同江,途径大连、连云港、上海,南至海南省的三亚,全长约 4930 公里。一横是东起上海,途径南京、武汉、重庆,西至成都,全长近 2420 公里,将与长江航道运输一起成为国家区域经济发展中,连接东部、中部、西部三大经济带,实施梯度开发战略的综合运输大通道,从中促进区域经济的协调发展。另一横是东起连云港,途径郑州、西安、乌鲁木齐,西至霍尔果斯,全长近 4190 公里,是中国境内的第二条欧亚大陆桥,成为充分发挥和培育汽车运输产业,促进和繁荣国内外贸易的重要基础性条件。三条重要路段是客货流密集的北京至上海公路,长 1330 公里;连接关内与东三省的北京至沈阳公路,长 650 公里;以及对西南地区开发有重要意义的出海通道重庆至北海公路,长 1270 公里。这七条路总长约 17000 多公里,其中高速公路路段占 47%,近 8000 公里。全部建成后,将形成贯穿全国东西、南北的快速公路运输通道,使公路网的空间布局发生根本性的变化。

规划指出:到 21 世纪前 20 年的时间,中国将新增北京至福州、二连浩特至河口、重庆至湛江、绥芬河至满洲里、丹东至拉萨、青岛至银川、上海至瑞丽、衡阳至昆明等公路,建成总长 35000 公里的“五纵七横”12 条国道主干线公路系统。该系统连接全国现有的 467 个城市中的 203 个;约覆盖 7 亿人口,占全国总人口的 55%;连接全国所有 100 万人口以上的特大城市和 93%的 50 万人口以上的大城市;实现公路运输 500 公里当日往返,1000 公里当日到达的目标,实现国道主干线系统的铺设。

回顾中国交通建设“十五”规划前后发展,中国高速公路建设实质性地进入了一段快速建设期,高速公路建设总投资从 1997 年的年 1200 多亿元,增加到 2004 年的年 3600 多亿元。1998 年至 2004 年,高速公路年均通车里程超过 4000 公里。见表 1-1:



表 1-1 (1990—2003 年)中国高速公路里程占公路里程比例

| 年 份  | 公路总里程(万公里) | 高速公路里程(公里) | 高速公路里程<br>占公路里程比例(%) |
|------|------------|------------|----------------------|
| 1990 | 102.83     | 522        | 0.05                 |
| 1991 | 104.11     | 574        | 0.055                |
| 1992 | 105.67     | 652        | 0.06                 |
| 1993 | 108.35     | 1145       | 0.10                 |
| 1994 | 111.78     | 1603       | 0.14                 |
| 1995 | 115.70     | 2141       | 0.18                 |
| 1996 | 118.58     | 3422       | 0.29                 |
| 1997 | 122.64     | 4771       | 0.39                 |
| 1998 | 127.85     | 8733       | 0.68                 |
| 1999 | 135.17     | 11605      | 0.85                 |
| 2000 | 140.27     | 16285      | 1.16                 |
| 2001 | 169.8      | 19437      | 1.14                 |
| 2002 | 176.5      | 25130      | 1.42                 |
| 2003 | 180.98     | 29745      | 1.64                 |

截止到 2004 年年底,中国高速公路通车总里程已超过 3.4 万公里。据统计,目前中国高速公路通车总里程已位居世界第二,比第三位的加拿大多出一倍。据推算,未来 20 年中国高速公路与国民经济发展相匹配的建设总量将会达到 10 万公里以上。然而,与发达国家相比,与中国国民经济建设突飞猛进的发展要求相比较,中国公路建设,尤其是高速公路建设还有一段较长的路要走,任重道远。

