

高速公路 与社会经济发展 研究文集

《高速公路与社会经济发展研究文集》编委会 编



人民交通出版社

GAOSU GONGLU YU SHEHUI JINGJI FAZHAN

高速公路与社会经济发展

YANJIU WENJI

研究文集

《高速公路与社会经济发展研究文集》

编委会 编



0506225

人民交通出版社

648666-77

加快高速公路建设 促进经济发展社会繁荣

——《高速公路与社会经济发展研究文集》 序

岑镇东

高速公路是现代社会重要的一种交通基础设施,是交通运输现代化的重要标志。本世纪下半叶以来,世界上一些经济发达国家陆续进入后工业化时期,集约型、效益型的社会化大生产不断发展,经济结构、产业结构和产品结构不断优化,社会产品的科技含量和价值含量不断提高,多品种、多用户、小批量产品的运输需求不断扩大。随之,交通运输结构也不断发生变化,公路运输机动、灵活、“门到门”的优势日益显现出来,又是其它运输方式的集疏条件,其作用得到了充分发挥。公路运输量的增加,在综合运输体系中处于基础性地位,对公路基础设施提出了更高的要求,发达国家相继开始大规模修建高速公路。

高速公路与一般公路有所不同:它不仅技术标准高、路面平整开阔、服务设施齐备,而且采取全立交、全部控制出入、双向隔离行驶,从而解决了平交道口和混合交通问题。因此,高速公路具有通过能力大、行车速度快、运输效益好、交通事故少等技术经济特点。50年代后,高速公路在许多国家得到快速发展,并在社会

经济和交通运输体系中占有愈来愈重要的地位。

自 70 年代末我国实行改革开放以来,经济发展,社会繁荣,为高速公路在中国的发展提供了必要的物质基础和历史机遇。80 年代,中国大陆上高速公路从无到有,实现了零的突破。90 年代,高速公路建设步伐加快,每年建成通车的高速公路由“八五”初期的几十公里上升到“九五”初期的上千公里。到 1997 年底,我国高速公路通车里程已经达到 4700 多公里,取得了举世瞩目的成就。

国外高速公路的发展历史和我国建设高速公路的实践都证明,高速公路对国民经济和社会发展具有明显的促进作用,其经济效益和社会效益是巨大的。现阶段我国的高速公路大都建在运输需求量大、原有一般公路通过能力超饱和的地区。高速公路一通车,便迅速而有效地发挥了作用,缓解了当地车流量对公路交通的压力。尽管基本上是贷款建成的收费路,但是车流量还是快速上升,有的年增长率达到 20% 以上,有的已经达到或超过了设计通过能力。高速公路之所以受到使用者欢迎,是因为能够给他们带来直接的效益,如节省燃料消耗、减少汽车磨损、降低运输成本、缩短在途时间、提高运输质量、行车舒适方便等。

高速公路的效益不仅有直接的,也有间接的。交通条件的明显改善会造成一种区位优势,有力地推动高速公路沿线地区各类产业的发展,特别是那些对公路交通依赖性强、运输质量严格的产业迅速发展。由于进一步沟通了沿线地区与大城市、工业中心、交通枢纽、开放港口的联系,缩短了时空距离,改善了投资环境,因而高速公路的建设与运营带动了外向型经济的发展、经济开发区的崛起、中小城镇的拓展、土地的增值等,也满足

了人们日益增长的外出旅行要舒适、安全、直达、快捷等需求。“要想富，先修路”，“大路大富，高速公路快富”，就是人民群众近几年来的身体体验和感受。

高速公路建设，与其他基础设施建设一样，周期长、投资大，但从其投入产出效益分析看是值得的。各地政府和社会各方面正是由于在实践中感受到了这种优越性，所以对修建高速公路给予了极大的关注和支持，从而在全国范围内形成了发展高速公路的好势头。

需要强调的是，目前我国高速公路还未成网，规模效益也未发挥出来。在我国高速公路建设的实践中，还有值得探讨、研究的问题，需在今后发展中引起重视。随着国家公路建设长远规划的实施，“两纵两横”国道主干线（北京～珠海、同江～三亚、上海～成都、连云港～霍尔果斯）及三条重要路段（北京～上海、北京～沈阳、西南地区出海通道）将在世纪之交建成通车，初步形成贯穿全国东西、南北的快速公路大通道；下世纪再用20年左右的时间，进一步建设“五纵七横”国道主干线。到那时，我国高速公路的布局将发生重大变化，汽车的经济运距将大幅度提高。在大城市间、省际间、经济区域间，逐步形成400～500公里以内当日往返、800～1000公里以内当日到达的现代化高等级公路网。初步测算，这个规划目标实现后，每年可节约燃油十分之一（以90年代初为基准），直接经济效益每年400～500亿元，间接经济效益每年2000亿元以上。如果说，目前没有连接成网的高速公路对社会经济的影响是“等差级数”的话，那么高速公路连接成网后的影响将是“等比级数”。

这部文集是从“高速公路与社会经济发展国际研讨会”征集到的大量论文中筛选出来的。作者们从不同角度，以大量的事实和数据，论证了高速公路对工业、农

业、商业、交通、旅游等各种产业,以及对区域经济发展和社会繁荣的影响。资料是翔实的,论证也是比较充分的。高速公路在我国大陆出现刚刚 10 年,正像对待一切新生事物一样,需要有一个从必然王国到自由王国的认识过程。希望这部文集的编辑出版,能够对读者有所启迪,对高速公路的发展有所裨益。

一九九七年十二月三十一日

目 录

加快高速公路建设 促进经济发展社会繁荣 ——《高速公路与社会经济发展研究文集》序黄镇东	(1)
我国已建成的高速公路经济社会效益显著交通部办公厅	(1)
高速公路对“内陆性”区域经济发展的战略价值湖南省交通厅课题组	(15)
托起现代文明的桥梁山东省交通厅	(28)
高速公路促进陕西开放、开发和发展 ——陕西高速公路社会经济效益分析陕西省交通厅	(44)
中西部地区高速公路建设运行与经济发展的若干问题山西省交通厅	(54)
广东公路建设融资的实践牛和恩	(72)
快速公路对香港发展及其与珠江三角洲地区联系的作用梁国新 白嘉义	(92)
浅析高速公路对宁波市社会经济发展的影响宁波市交通委员会	(108)
高速公路产业化 经营管理企业化郭洪喜 陈贤进	(115)
高速公路是经济发展的必然产物尚晓青 寇学聪等	(126)
浅议高等级公路建设中的移民工作赵德强 魏雪玲	(135)

高速公路与中国公路交通科技发展	张元方 曾沛霖 (147)
高速公路及其产业带的社会经济效益类型分析及建议	于凤河 金希平 (157)
高速公路运行及其沿线经济发展规划的若干问题	雷仲敏 (170)
试论高速公路与社会经济现代化	
——从成渝高速公路通车两周年谈起	宋 鏖 乔乐中 (180)
从运输结构的演变趋势看高速公路的发展前景	肖盛燮 彭 凯 (188)
抓住改革机遇,多渠道融通高速公路建设资金	吴丽萍 陈传德 (196)
我国高速公路的历史方位	关书敏 (205)
高速公路收益决策的实证分析	靳小钊 (213)
高速公路对沿线区域社会经济发展的影响	谢海红 贾元华 (222)
规划交通量对高速公路发展的影响	陈仁春 梁艺强等 (231)
拓宽资金渠道,加快高速公路发展	王国锋 (238)
收费公路的经济分析	彭 雄 (255)
高速公路是云南经济与社会发展的必然产物	李敬轩 (269)
论拍卖在高速公路经营权转让中的作用	熊学田 王勋非 (275)

发展高速公路客运若干问题的探讨	陈荫三 吴群琪等	(282)
高速公路与社会经济现代化	邵振一 郑喜东	(304)
高速公路对区域发展阶段和类型的影响效应	董千里 王秉纲	(316)
公路建设项目社会经济环境影响评价的研究	董小林 赵方周	(327)
我国高速公路的使用效益	潘 华 周泽民	(340)
加拿大高速公路对沿线经济和社会发展的影响	交通部赴加培训考察团	(356)
日本高速公路效益分析与借鉴	史子然 沈华春	(363)
国外高速公路的发展现状和政策	毛文碧 尚留占等	(380)

我国已建成的高速公路 经济社会效益显著

交通部办公厅

高速公路在世界已有半个多世纪的历史了，但在我国还是一个新事物。中国的高速公路建设始于 80 年代中期，经过 10 年来的发展，已建成数千公里。一条条以高速公路为轴线的产业带正在悄然生成。正确认识这一经济现象及其规律，对于我国经济社会的发展及生产力布局具有重要意义。

高速公路是现代经济的催化剂，它不可避免地要伴生产业群体的集聚并沿轴线方向扩散，形成快速发展的“高速公路产业带”。从我国第一批建成的几条高速公路看，其经济效益和社会效益是巨大的，它有助于经济增长方式从粗放型向集约型转变。这些效益有直接的，也有间接的；有微观的，也有宏观的。

一、高速公路促进了交通运输业的发展

高速公路是我国高等级公路的代表，路面平整宽阔，上下行 4 车道以上，全立交，全部控制出入，无混合交通的干扰，全天候运行。与一般公路相比，它具有行车速度快、行车时间短、通过能力大、交通事故少、运输成本低、质量好的特点。因此，我国高速公路的出现，对交通运输业本身产生了直接的影响：

1、公路运输的发展

目前我国建设的高速公路均在原有一般公路难以承受的大交通流量的地区。高速公路一通车，便迅速而有效地缓解了当地客货运输的紧张状况。据调查，沈大高速公路运营以来，沿线五市（沈阳、辽阳、鞍山、营口、大连）公路客运和货运周转量 1990～1995 年平均年增 8.1 % 和 11 %，高出全省平均水平 4.9 个和 1.0 个百分点；在全省的比重分别达到 65.7 % 和 54.3 %，提高了 11.1 个和 1.8 个百分点。

高速公路远辐射和快捷、舒适的运输环境，还促进了运输组织结构的改善和运输领域的拓展。长途卧铺车客运和冷藏保鲜运输、集装箱运输、大件运输等特种运输迅速发展，一些专业化运输逐步从普通运输中分离出来，提高了汽车运输效率。

与此同时，高速公路沿线地区公路路网水平进一步提高，汽车站场设施进一步完善，车辆进一步增加，运力结构进一步改善（详见表 1、表 2）。

2. 交通运输结构的改善

高等级公路特别是高速公路的出现，使汽车运输的经济运距大大延长，从几十公里提高到几百公里甚至上千公里，汽车运输灵活、机动、“门到门”的优势也得到更充分的发挥，为体积小而价值高、时间性强的货物运输和舒适、安全、快速、直达的旅客运输提供了最佳交通方式；同时也为适合汽车运输的运输对象从铁路向公路的转移“归位”，提供了必要条件。沈大高速公路建成后，迅速分流了平行铁路的运量，91、92 次旅客列车停运。成渝、太旧等高速公路通车后，同一方向的铁路运输旅客发送量明显下降，有效地减轻了铁路运输压力。

沈大高速公路沿线五市与全省公路发展情况对比

表 1

指标名称	等级公路 (公里)	高级次高 级路面 (公里)	通黑色路 面乡镇 (个)	通公路的 村 (个)
五市合计:				
1990 年	10893	4849	314	5374
1993 年	14589	7978	403	6158
增长 (%)	33.9	64.5	28.3	14.6
全省总计:				
1990 年	37256	10172	662	14620
1993 年	40453	15382	844	14909
增长 (%)	8.6	51.2	27.5	2.0

沈大高速公路沿线五市与全省汽车运力对比

表 2

单位: 万辆

指 标 名 称	1990 年	1993 年	年均增长 (%)
全省民用汽车实有数	37.1	52.9	12.6
其中大型客货车实有数	17.3	20.2	5.3
五市民用汽车实有数	21.2	31.6	14.2
其中大型客货车实有数	9.2	10.9	5.8
五市民用汽车占全省 (%)	57.1	59.7	
五市大型客货车占全省 (%)	53.2	54.0	

高速公路长距离、远辐射、“门到门”的运输优势，使各种运输方式在更高水平上紧密衔接，对发展海上滚装运输、扩大港口集疏运能力和民航空港覆盖面发挥了重要作用。沈大高速公路使沈阳、大连两大国际空港成为辽宁中部城市群，特别是沿线五市的共用机场。京石、京津塘高速公路通车以来，河北、天津乘飞机的旅客可以取道高速公路，使首都机场的辐射力和覆盖范围大为增加。

3. 综合运输大通道的加强

高速公路对我国交通运输布局的影响，突出地体现在其完善和加强了综合运输通道。高速公路作为现代化交通基础设施，摆脱了以往公路运输在综合运输体系中只具有短途、零散、中转、接卸功能的附属地位，开始在现代化高起点上与其它运输方式相匹配；在成为骨干运输力量的同时，以更高水平衔接铁路、水路、航空运输，共同组成更为强大的综合运输通道。与其它运输方式相比，高速公路在我国综合运输通道中具有更强的辐射力，通过与其连接的公路网，使汽车运输优势迅速向周边地区扩散而无需任何中转换装环节。

21 世纪上半叶，我国将建成“五纵七横”总长 3.5 万公里的国道主干线公路系统，形成贯穿全国东西、南北的快速公路运输通道，使交通运输的空间布局发生重大变化。该系统建成后，将连接全国 96 % 的特大城市和 85 % 的大城市；虽然里程仅占全国公路网的 2 %，但将承担 20 % 以上的交通量，在城市间、省际间形成 400 ~ 500 公里以内当日往返、800 ~ 1000 公里当日直达的现代化公路主骨架。

二、高速公路促进了沿线产业的发展

高速公路的效益，不仅体现在交通行业，而且体现

在全社会。高速公路的直接使用者来自各行各业，长距离、远辐射和快捷、舒适、方便的交通环境有力地推动了沿线各种产业的发展，特别是那些对汽车运输依赖性强、要求高的企业迅猛发展。

1. 沿线工业的拓展

高速公路对于批量小而运输频繁、价值高且运输条件严格的高新技术产品，具有特殊的吸引力。在京津塘高速公路天津段，已形成武清、逸仙园、宜兴埠、塘沽、程林庄、军粮城、民生村等 9 个相对独立、各具特色的高新技术产业区。这些产业群体以京津两市雄厚的智力资源为依托，以国家重点开发的高新技术为先导，以外向型经济为主体，正在成为天津市改造传统工业、调整产业结构、带动乡镇企业的新的经济增长点。

高速公路对沿线乡镇工业的促进作用很明显。沪嘉高速公路，1990～1993 年沿线乡镇企业数量、固定资产规模和工业利润的年增长率达到 6.9 %、30.4 %和 29.3 %，分别比嘉定区的平均水平高 1.7 个、8.4 个和 2.7 个百分点；如果再考虑到职工人数减少的幅度高于全区平均水平，那么沿线地区乡镇企业人均利润更高于周边地区（详见表 3、表 4）。

近年来，深圳市的一些“三资”企业、“三来一补”企业和“内联”企业开始沿广深高速公路向内地迁移，转移到高速公路两侧地区的企业已达 600 多家，这一现象说明高速公路对工业企业的位移有很大的导向作用。

2. 沿线农业的发展

高速公路缩短了农产品的储运时间，保证了农用物资和救灾物资的及时调入，加速了农业信息的交流，从而有助于农业生产结构的调整和优化，有助于农业的规模经营和集约生产。京津塘高速公路建成后，京津两地

之间农、副产品交流明显加快，保鲜蔬菜、名贵花卉的生产得以更好发展；特别是塘沽的鲜活海产品经高速公路两小时运到北京，充实了京城的水产市场，也促进了沿海水产业的发展。河北省廊坊地区的农业，过去以产粮为主，高速公路带动了农副产品和鲜活产品的生产，现在农业结构有了很大改善。据统计，沿线地区每年向京津两市提供鲜菜 2 亿公斤、肉类 2.3 亿公斤、水产品 1 亿公斤、鲜果 2500 万公斤，增加了农民的收入，也丰富了两市人民的“菜篮子”。

沪嘉高速公路沿线与嘉定区乡镇企业发展状况对比

表 3

年份	区域	企业数 (个)	固定资产原值 (万元)	工业利润 (万元)	职工人数 (个)
1990	全区	1331	145614	31243	158643
	沿线	435	41480	10493	55267
1991	全区	1372	159201	35041	151283
	沿线	441	49293	11628	50230
1992	全区	1462	296111	41551	152576
	沿线	465	67708	14186	49762
1993	全区	1548	264658	63372	148034
	沿线	532	92042	22689	18056
年均增 长 (%)	全区	5.2	22.0	26.6	-2.3
	沿线	6.9	30.4	29.3	-4.6

传统农业在很大程度上处于区域性的自给自足状态，发达的公路网使自然经济迅速解体，参加到社会化大生产的行列，推动了农产品的商品化和农业的现代

化。在广深高速公路沿线的东莞市，已建成粮食、甘蔗、荔枝、香蕉、柑橙、蔬菜、花卉、水产、生猪、禽蛋等农业生产基地，全市农副产品及其加工品出口达 200 多个品种，农业商品率上升到 76 %。

沪嘉高速公路沿线与嘉定区乡镇企业效益状况对比

表 4

指标名称	1990 年		1993 年		年均增长 %		增 减 百 分 点
	沿线	全区	沿线	全区	沿线	全区	
工业利润 (万元)	10493	31243	22689	63372	29.3	26.6	2.7
职工人数 (人)	55267	158643	48056	148034	-4.6	-2.3	-2.3
人均创利 (元)	1899	1969	4721	4281	35.5	29.5	6.0

3. 沿线商业的繁荣

高速公路缩短了产地与销地的时空距离，减少了商品交换的运输费用和时间，推动了商业的发展。莘松高速公路投产后，各地商业机构和个体经商户纷纷前来松江县投资办店；原有商业机构也加强商业设施建设，扩建、装修了一批老店，优化了购物环境；当地政府还建造了松江招商市场和各类商品交易批发市场，市场繁荣，购销两旺。1991 ~ 1993 年社会商品零售额逐年递增分别为 8.2 亿元、9.7 亿元、14 亿元；三年合计数比莘松高速公路通车前三年增长了 53 %；同期集市贸易成交额分别为 1.1 亿元、1.3 亿元、1.6 亿元，逐年

增长，三年合计数比通车前的三年提高了 67.3 %。

沈大高速公路投入使用五年来，靠路兴起和扩大的商品市场近千个，如同一颗颗珍珠由高速公路这条金线串起，闪烁着耀眼的光芒。其中，较出名的有鞍山市海城的西柳服装市场、南台镇的箱包市场、辽阳市灯塔县的佟二堡皮衣市场、大连市金州的北乐食品蔬菜市场。它们有的依路而建，有的距公路不足几公里。

4. 沿线旅游业的开发

高速公路不仅促进了沿线旅游景点的开发，而且促进了旅游人数及旅游收入的增加。京津塘高速公路建成后，北京到海滨旅游和天津到首都旅游，既便利又舒适；据 1995 年夏统计，在天津海滨浴场的游客中有 60 % 以上是北京人。广深高速公路建成后，内地到香港旅游和从香港入境的游客明显增多，仅 1994 年就有内地游客 190 万人次到香港，比 1993 年上升 33 %。沈大高速公路建成后，旅行观光非常方便、舒适、安全。沿线五市旅游人数和旅游外汇收入年均增长速度分别高于全省平均水平 1.3 个和 3.9 个百分点（详见表 5）。

沈大高速公路沿线五市与全省旅游业情况对比

表 5

年份	旅游人数（人次）			旅游外汇收入（万美元）		
	全省	五市	占全省（%）	全省	五市	占全省（%）
1990	114064	101622	89.1	6870	6128	89.2
1993	218939	201543	92.1	11655	11458	98.3
年均增长（%）	24.3	25.6		19.3	23.2	