

路域经济

——高速公路引领区域发展

主编 喻新安 宋春雷



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

本书获河南省社会科学院学术著作出版资助

路域经济

——高速公路引领区域发展

主 编 喻新安 宋春雷

副主编 金 雷 顾光印 赵西三

李怀玉 杨兰桥



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

路域经济: 高速公路引领区域发展/喻新安等主编. —北京: 经济管理出版社, 2013.11
ISBN 978-7-5096-2777-8

I. ①路… II. ①喻… III. ①高速铁路—影响—区域—经济发展—研究—河南省
IV. ①F127.61

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 266777 号

组稿编辑: 申桂萍
责任编辑: 申桂萍 刘兴国
责任印制: 杨国强
责任校对: 张 青

出版发行: 经济管理出版社
(北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 A 座 11 层 100038)

网 址: www.E-mp.com.cn
电 话: (010) 51915602
印 刷: 北京银祥印刷厂
经 销: 新华书店
开 本: 720mm×1000mm/16
印 张: 17.75
字 数: 233 千字
版 次: 2013 年 12 月第 1 版 2013 年 12 月第 1 次印刷
书 号: ISBN 978-7-5096-2777-8
定 价: 49.00 元

·版权所有 翻印必究·

凡购本社图书, 如有印装错误, 由本社读者服务部负责调换。

联系地址: 北京阜外月坛北小街 2 号

电话: (010) 68022974 邮编: 100836

本书编委（以姓氏笔画为序）

万 厉	王毅敏	左 薇	刘晓萍	宋春雷
冯 磊	李 平	李怀玉	李林涛	金 雷
陈展奇	陈明星	赵西三	杨兰桥	张 超
张富禄	柏程豫	顾光印	喻新安	

前 言

改革开放以来，中国经济年平均增长率超过 9%，被称为“中国奇迹”。对“中国奇迹”有多种解释，如林毅夫强调的比较优势、张军关注的双轨制、姚洋提出的中性政府等，从宏观经济层面给出了令人信服的解释。但是，从微观层面看，超前发展的基础设施是中国经济实现奇迹不容忽视的重要因素，尤其是交通基础设施对区域经济增长的促进作用得到了较多实证研究的验证。良好的公路基础设施尤其是高速公路建设对促进中国经济持续快速增长具有非常重要的作用，同时，不同的交通基础设施也是造成区域经济发展不平衡的主要原因之一。

国际金融危机以来，我国区域产业转移明显提速，不仅仅是传统产业，而且研发、高技术产业、现代服务业等高端环节也已经出现了伴随制造环节加速向中西部地区转移的迹象。应该说，20 世纪 90 年代以来，中西部以高速公路代表的交通基础设施建设突飞猛进，为区域经济社会发展带来了新机遇，也为承接新一轮产业转移打下了良好基础。截至 2011 年底，中部和西部地区高速公路面积密度（公里/万平方公里）分别达到 218.6 和 36.8，虽然与东部地区 304.7 仍有不小差距，但综合密度（公里/万人）分别为 0.63 和 0.70，已经超过了东部地区（0.55）。

但是，伴随着高速公路路网密度不断提高，道路越修越偏，车流量梯次减少，尤其是在中西部欠发达地区，经济社会发展水平较低，缺乏东部地区生产要素密集流动的条件，高速公路对区域经济的辐射带动作用相对较弱，如何加快欠发达地区高速公路与区域经



经济发展的耦合度，提升高速公路对区域经济的辐射带动力，缓解高速公路企业的经营压力，需要找到一个适合欠发达地区的新视角。路域经济从微观层面重构了高速公路与区域经济耦合发展的关系，提升了高速公路对区域经济的主动辐射力，是研究高速公路与区域经济耦合发展的一个新视角。同时，我国高速公路已经走过了大规模建设阶段，截至 2012 年底，高速公路通车里程已经突破 9.5 万公里，投资的边际效益逐步下降，面临着从规模扩张向效益提升的战略转变，从路域经济视角研究高速公路与区域经济的关系也能为高速公路发展转型提供理论支撑。对欠发达地区来说，正是高速公路的延伸带来了区域经济的快速发展，“要想富，先修路”正是对路域经济的真实反映，从这个意义上讲，高速公路辐射的路域经济引领着区域经济社会的发展。

本书以河南省为例，深入探讨路域经济对区域发展的影响，具有典型意义与借鉴价值。截至 2012 年底，河南高速公路通车里程已经达到 5800 公里，连续七年位居全国第一，为河南经济社会发展提供了有力支撑。但是，由于运营模式单一，过度依赖通行费，财务成本偏高，各类经营主体均面临着较大的压力。2011 年以来，河南交通投资集团有限公司提出了大力发展路域经济的理念，河南中原高速公路股份有限公司、河南高速公路发展有限责任公司等企业积极展开相关工作，加快推进高速公路由单一经营模式向多元经营模式转型、由注重规模扩张向注重效益提升转变，是新时期继续强化河南综合交通优势的新尝试，是新阶段对高速公路公司转型发展的新探索。从目前情况看，河南加快发展高速公路路域经济还存在着诸多制约因素，如发展理念滞后、资源比较分散、政策支持力度不够、缺乏统一的战略规划、体制机制不完善等，应引起有关部门的高度重视，破解难题，从更高层面、更高起点上加快谋划，系统推进，尽早形成新的经济增长点。

目 录

第一章 高速公路带来的区域变化与发展	1
第一节 高速公路的带动作用	2
第二节 河南省高速公路发展对区域经济发展的促进作用	13
第三节 河南高速公路经济带的形成与发展	46
第二章 高速公路路域经济发展理论研究	50
第一节 路域经济的概念、内容与意义	50
第二节 路域经济的特征与功能	54
第三节 路域经济发展的基础理论及其拓展	58
第四节 高速公路路域经济的研究框架	63
第三章 国内外高速公路路域经济发展现状	68
第一节 国外高速公路路域经济发展现状	68
第二节 国内高速公路路域经济发展现状	80
第四章 河南加快推进高速公路路域经济发展的现实基础 与战略意义	91
第一节 河南加快推进高速公路路域经济发展的现实基础	91
第二节 河南加快推进高速公路路域经济发展的必要性	107



第三节 河南加快推进高速公路路域经济发展的战略意义	112
第五章 河南高速公路路域经济发展的 SWOT 分析	117
第一节 河南高速公路路域经济发展的优势分析	117
第二节 河南高速公路路域经济发展的劣势分析	124
第三节 河南高速公路路域经济发展面临的战略机遇	127
第四节 河南高速公路路域经济发展面临的重大挑战	132
第六章 河南高速公路路域经济发展战略研究	137
第一节 发展思路	137
第二节 基本原则	142
第三节 产业选择	144
第四节 空间布局	156
第七章 路域经济与河南区域经济发展	161
第一节 路域经济促进区域经济发展的内在机理	161
第二节 高速公路与河南经济社会发展	171
第三节 路域经济与河南区域经济发展	177
第八章 路域经济与企业发展	188
第一节 中原高速路域经济发展现状	188
第二节 中原高速发展路域经济的必要性	199
第三节 中原高速路域经济发展的思路与路径	202
第九章 河南高速公路路域经济发展模式研究	209
第一节 河南高速公路路域经济发展模式现状分析	209

第二节	河南高速公路路域经济发展模式转型研究	211
第三节	发展模式转型的战略突破口选择	219
第十章	河南高速公路路域经济发展的支撑体系	228
第一节	信息支撑	228
第二节	资金支撑	235
第三节	体制支撑	240
第四节	人才支撑	244
第十一章	加快河南高速公路路域经济发展的对策建议	250
第一节	加大政策支持	250
第二节	强化组织协调	254
第三节	加强资源整合	257
第四节	谋划重点项目	261
第五节	营造良好氛围	262
参考文献		266
后 记		272

第一章 高速公路带来的区域 变化与发展

对欠发达省份河南来说，20 世纪 90 年代中期以来高速公路的快速发展堪称奇迹，从零开始到现在稳居全国高速公路通车里程第一位，河南抓住了高速公路发展的历史机遇。作为一个欠发达地区，河南当年从战略层面高度重视高速公路建设，看重的就是高速公路对区域经济发展强有力的带动作用，高速公路的延伸为许多地方带来了新的发展机遇，虽然当时还没有路域经济的发展理念，但“要想富，先修路”正是对这一理念的朴素表达。早在十多年前，以河南省社会科学院专家为主的课题组就对高速公路对河南经济社会发展的拉动作用进行了深入研究，形成了研究报告《高速公路对河南经济社会发展的拉动作用研究》，^①该报告聚焦河南高速公路发展的初期阶段，重点分析了 1995~2001 年河南高速公路带来的区域经济变化与发展，得出了一些重要判断和结论，得到了时任河南省委省政府领导的肯定，对之后河南高速公路的大发展提供了理论依据与理论支持。本章引用该报告的部分内容，说明高速公路带来区域变化与发展的一般原理与意义。

^① 该课题由河南省社会科学院与河南省高速公路管理局合作，于 2002 年 12 月正式完成，课题组长由喻新安、李亚杰担任。



第一节 高速公路的带动作用

一、高速公路的特点

在一定的经济发展阶段，需要有一定的运输能力与之适应，以便最大限度地发挥一个国家或地区潜在的经济能力。在发达国家实现工业化的过程中，经历了从纺织工业和冶金原材料工业发展阶段，到发展机电和化学工业为主的阶段。此时，要求大宗能源、原材料和主要商品的长距离运输。因此，在这一时期，铁路、内河及沿海水运发挥了巨大作用，同时以汽车为代表的新一代运输工具开始得到普及和使用。到 20 世纪 70~80 年代，发达国家开始进入后工业化阶段，主要表现在产业结构的服务经济化、知识密集化与产品的高附加值化倾向。产品结构的这种变化，导致产品结构由重、厚、长、大型转为轻、薄、短、小型。经济的增长更多地依赖深度加工、技术和信息。经济发展的这种变化对运输质量方面提出了更严格的要求，即必须满足小批量、灵活多变的生產方式，满足“零库存”和全国生产体系的需要。运输速度和频率加快，小批量和特种运输的数量增加，要求“门到门”的国际、国内运输，要求运输服务更加方便可靠。以高速公路为主骨架的公路运输的独特优点，如点多、线长、面广、快速等正好适应了后工业化社会产品结构对运输的需求。

更为直接的是，汽车工业的快速发展，促使公路质量和管理由低等级向高等级提升，以满足汽车数量和品种日益增多的需要和发挥汽车快速、便捷的优势，并保持汽车高速行驶中外部的安全。同时，公路建设和管理发展自身的内在要求，也为高速公路发展提供了动力。



高速公路具有优于普通公路和铁路、航运的显著特点，主要表现在：

(1) 行车速度高，通行能力大。车辆在高速公路上的行驶速度一般可达 80km/h 以上，一条四车道高速公路的运输量可超过一条普通铁路，每昼夜可通行 25000 辆中型车，每个车道 1 小时可通过 1000 辆中型车，比一般干线公路高 3~4 倍。在美国，高速公路占公路总里程的 1.1%，却承担了全国公路车公里数的 19.3%，平均日行车密度是全部公路平均数的 18.6 倍。日本的资料表明，1~11 吨的六种载货汽车在高速公路上的运输成本，比普通公路下降 17%~20%。速度快，意味着时间的节约，同时也减少了油料的消耗及轮胎的磨损，大大提高了运输效率，降低了运输成本，这是一个综合性的效益问题。此外，行车速度高，通行能力大，对政治和国防都有重大意义。

(2) 快速便捷，经济高效。高速公路运输与铁路、航运（内河）相比，快速便捷，经济高效。火车和船只运输不仅受路轨、河道及车站、码头的限制，而且货物由发出地点到上下车（船）、由车站码头到目的地，中间均需汽车或其他运输工具搬来搬去，卸上卸下环节较多，既不方便也不安全。高速公路与普通公路、道路，路路相通，开启停车都不受时间、地点限制，可随处装卸，无论短途、远程均可门对门运输，快速便捷。有些特大型、特殊类型机械设备，还只能由大吨位汽车承运。据调查，在 300 公里内，使用大吨位车辆运输，无论是从时间还是从经济方面考虑，高速公路运输均优于铁路。

(3) 交通事故少，安全程度高。由于高速公路上有严格的管制系统，无横向干扰，故交通事故数量可大幅度下降。据国外资料显示，高速公路交通事故率与普通公路相比，美国下降 56%，英国下降 62%，日本下降 89%。目前，我国有关部门正在加强对高速公路上行车的管制，采用先进的科学技术和监控手段，交通事故已有明显下降。

(4) 带动小城镇建设，促进经济带形成。历史上，水运和铁路对



大中城市的形成和发展起了重大作用。高速公路不仅能对经过的大、中城市拓展产生影响，如河南省鹤壁市新区建设，新乡、许昌市区向高速路方向扩展等。更显著的是，以其点多（出口多）、线长（不仅自身线长而且与其他道路相通）、辐射范围广等，有利于小城镇和企业群顺藤摸瓜、快速发展。

了解上述高速公路的特点之后，就会使我们充分认识到高速公路在公路运输中的重要性，以及在国民经济发展中的重要意义。事实上，社会对高速公路的需求，正是国民经济发展到一定程度后对公路交通需求增大的一种客观反映。

二、高速公路的突出作用

作为现代运输方式的公路运输，与水运、铁路运输相比起步较晚，直到 19 世纪末才有了内燃机汽车，它的出现代表了先进的运输方式，反映了产业结构和产品结构的变化，其优点是其他运输方式所不能比拟的。在实践中，公路运输显示了突出的优越性：机动、灵活、方便、快速、直达，因而为人们所广泛采用，其发展速度也就远快于水运和铁路运输。

可以说，铁路运输等传统运输方式在市场经济尚不发达的时期发挥了运输骨干的作用，而公路运输的兴起则对发达市场经济及其开放程度的不断扩大产生了重大促进和催化作用。因此，第二次世界大战后，随着经济的迅速恢复和振兴，各国尤其是发达国家都进入了公路大发展时期。而且，战后恢复和重建的汽车工业，也已形成了一个比较完备的体系，生产能力和技术水平大为提高。这一切为公路运输的进一步发展创造了条件。20 世纪 30~50 年代，随着一些发达国家相继发展以全封闭、全立交、双向隔离式高速公路为主要特征的高速公路运输，使公路运输在国民经济和各种运输方式中的地位和作用日益突出和显现出来。许多国家打破了一个多世纪以来以铁路为中心的局面，



公路运输在综合运输体系中起了主导作用。而高速公路由于具有快速、安全、经济的特征，在整个公路网中起着主动脉的作用。

近年来，随着各国经济实力的增强和技术的进步，交通运输量大幅度增加，高速公路发展速度更快，其技术含量、数量规模及网络化程度都达到了很高的水平。

德国是世界上修建高速公路最早的国家。1932 年建成通车的波恩至科隆的高速公路，是世界上最早的高速公路。到 1939 年第二次世界大战前，德国已建成高速公路 3440 公里。1988 年原西德高速公路通车里程就达 8721 公里，全部 5 万人口以上的城市及 5 万人口以下城市的 90% 开通了高速公路。1990 年，东西德统一后，德国制定了 1991~2010 年州际高速公路发展计划；计划期内，新建高速公路 2313 公里，改建高速公路 2308 公里，其中绝大多数在原东德地区。截至 1995 年底，德国高速公路通车里程已达 11200 公里，构成了欧洲最庞大的高速公路网。

美国是世界上拥有高速公路最多的国家。美国政府一方面集中大量资金用于高速公路建设，另一方面聚集大量高级技术和管理人才，加强高速公路的勘察、设计、养护和管理。美国已修建了长达 88500 公里的高速公路，几乎占世界高速公路总里程的一半，其中 54 条共计 7.1 万公里的州际高速公路，形成横贯东西、纵贯南北的公路网主骨架。仅占公路网总里程 1.1% 的州际高速公路却承担着全美 19.3% 的交通运输量。1960~1990 年，美国平均每年建成高速公路 2195 公里，现在，美国每 1000 平方公里国土高速公路密度为 9.44 公里，位居各国首位。

日本高速公路建设始于 20 世纪 60 年代初，虽起步较晚，但发展速度较快。1995 年，日本修建的高速公路达到 5860 公里，2000 年达到 7600 公里，实现了“一日之国”的宿愿。日本计划到 2015 年建成 14000 公里的高速公路，其主导思想是：加强 10 万人以上地方中心城



市的联络,强化东京、名古屋和京(东京)阪(大阪)神(神户)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和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。

此外,世界上许多发达国家,如加拿大、法国、意大利、英国等也都修建了为数众多的高速公路。不仅如此,高速公路还有从工业发达国家向工业开始振兴的发展中国家发展,甚至普及的趋势。20世纪50年代前只有德国、美国、意大利等几个工业发达国家拥有高速公路,到20世纪90年代初,已有80多个国家拥有高速公路(包括在建),就连经济比较落后的阿尔巴尼亚、越南、赞比亚、坦桑尼亚、加纳等国家也开始修建高速公路。可以说,20世纪80~90年代,世界高速公路的修建达到高潮,里程增长迅速。仅据已公布高速公路通车里程的60个国家和地区统计,1995年全世界高速公路通车里程达19.30万公里。目前,各发达国家的高速公路基本上已全线贯通,连接成网,并与一个干支衔接、布局结构合理、四通八达的普通公路网相结合,从而使高速公路成为其综合运输中适应和推动国民经济增长的重要因素。

当前,世界经济地区化、一体化的发展,大大促进了各国间的物资交流和人员往来。在这种新形势下,世界各国尤其是发达国家为了进行国际合作与争夺市场,开始把精力转向建设连接邻近国家和地区的跨国界地区性公路网建设。德国已建成了九条与欧洲各国相连接的地区性高速公路;美国、加拿大、墨西哥三国按照北美自由贸易协定的规定,修建了连接三国的超级高速公路网。这个超级高速公路网南起墨西哥城,穿过墨西哥中北部一些城市,从拉雷多进入美国,经达拉斯至俄克拉荷马后,向西、北、东分出六条分支,进入加拿大,全长3200公里。这些高速公路的修建,有效促进了相邻各国的交流和往来,促进了各国商业和国际贸易的发展。



三、高速公路带来的经济增长

从高速公路建设与经济增长的关系来看，无论是从一个国家、一个地区的角度进行宏观分析评价，还是对某一条具体的高速公路进行分析评价，其对经济增长的拉动作用无外乎有两个方面：一是公路建设过程本身对经济增长带来的影响；二是公路建成通车后，对经济增长产生的促进作用。

（一）道路建设过程中对国民经济的贡献

（1）公路建设活动直接创造的经济增长。经济增长是指一个国家或地区在一定时期内生产活动最终成果的增加，即国内生产总值（GDP）或人均国内生产总值的增加。国内生产总值有三种表现形态，即价值形态、收入形态和产品形态。从价值形态看，是所有常驻单位在一定时期内所生产的全部货物和服务价值超过同期投入的全部非固定资产货物和服务价值的差额，即所有常驻单位的增加值之和；从收入形态看，它是所有常驻单位在一定时期内所创造分配给常驻单位和非常驻单位的初次分配收入之和；从产品形态看，它是最终使用的货物和服务减去进口货物和服务。与之相对应，国内生产总值有三种计算方法，即生产法、收入法和支出法，无论以哪种方法计算，其数额都应当是完全相等的。对一个封闭的经济体系而言，无论是按支出法计算还是按收入法计算，1个单位的投资将会形成1个单位的GDP。然而，在现实经济生活中，完全封闭的经济体系是不存在的，特别是对一个地区而言，在开放的市场条件下，由于政府支出购买产品和劳务在市场选择上的多向性，各生产要素流入流出的广泛性，就使得1个单位的投资很难在本地区完全生产出1个单位的GDP。就高速公路建设投资而言，其自身活动带来的经济增长主要是高速公路施工建设单位各生产要素的收入（工资、利润、生产税和折旧）的总和，或者说是高速公路建设部门为建成高速公路这一最终产品所需要的一切生



产阶段上的增加值之和。对一个开放的地区经济体系而言,这一部分数额的大小,不仅与本地区内高速公路建设施工队伍的技术素质和经营业绩有关,而且还与本地区能够为高速公路建设所提供的中间投入产品的多少及其增值能力有关。

(2) 高速公路建筑业职工消费支出增加而引起的相关产业部门 GDP 的增长。一般可采用乘数原理来对其加以分析。所谓乘数原理,是指经济活动中某一变量的增减同其他变量所发生的连锁反应的大小或倍数之间的关系。对高速公路建设投资而言,可用其来解释在现阶段政府运用财政政策使经济发展达到均衡时,因高速公路建设投资增加而可能带来的经济增长的倍数效应,即投资的乘数扩张效益。乘数本身是一个系数,它表明投资的每次增加所导致的收入增加的倍数。投资乘数与边际消费倾向有关,在职工增加的收入中,用于消费的比例越大,投资所引起的连锁反应也越大,相关部门 GDP 增加得也越多。但应用投资乘数进行分析,是以一系列限制条件为前提的,这就是技术水平保持不变,有闲置的资本、劳动力和消费品,即存在剩余生产能力,一定时期内的利率、税负、货币政策保持稳定等。

(3) 因投资品和消费品进一步增加而引起的相关产业部门为提高生产能力而扩大投资所带来的增长。对这一过程,分析的理论工具是加速原理。加速原理所说明的是收入或消费与投资的变动关系,即当需求持续增加而社会生产能力已无剩余时,相关产业部门新增的所供产品出现价格上升、利润增加、投资有利可图时,其相应产品的投资便会出现一种加速现象,从而促进经济增长。一般来讲,一定量的增量需求,能对投资产生一定的加速作用,不仅取决于直接需求对象生产的资本系数或有机构成的高低,而且更取决于为其提供投资品的后续生产部门生产能力利用率的高低。可见,需求的乘数效应和加速效应其各自发挥作用的条件恰好相反,乘数效应是以供给部门有大量的潜在生产能力为前提,而加速效应则是在产品供给部门生产能力出现