

高速公路——经济和社会发展的助推器

日期: 2004-11-12 作者: 刘俭朴 林海滨 阅读: 655

一、高速公路为经济发展和社会进步插上腾飞的翅膀

如果把经济和社会发展比作一架飞机,那么高速公路就象是让这架飞机得以腾空而起的跑道,其本身具有的效益和对经济、社会产生的广泛而深刻的影响不容低估。

(一) 高速公路有力推动经济发展

著名经济学家史密斯和米勒指出:良好的道路具有良好的重要生产机能。一条高速公路建成后的3-5年内,其两端的大城市沿高速公路走向延伸发展,在各出入口附近形成一系列的卫星城镇或经济开发区,并以高速公路为轴线,形成高速公路产业带,或“经济走廊”。第一,高速公路促进沿线产业发展和结构优化。日本爱知县小牧市从前是一个名不见经传的乡村小镇,名神高速公路建成后,小牧市充分利用高速公路提供的发展机遇,大力发展工业,10年内工业增长了38倍,一跃成为新兴的工业城市。高速公路对电子等新兴产业带的形成、旅游业的发展作用更加明显,这样的例子比比皆是。如美国波士顿近郊128号高速公路产业带、硅谷高速公路产业带、英国苏格兰阿伯丁电子产业带等都是依托高速公路发展起来的新兴产业带。山东省寿光市之所以成为蔬菜生产基地,高速公路功不可没。八达岭高速公路的开通,使旅游业发展成为延庆县的支柱产业。

第二,高速公路加快了经济发展速度。日本前首相田中角荣曾说:国民生产总值和国民收入的增长与人的一天的活动范围的扩大成正比。高速公路大大扩大了人的活动范围,市场半径、经济规模、经济效益得以成倍增长。韩国从1967年开始兴建高速公路,至2002年底已经建成24条,总长2778公里。正如韩国人所说:“没有高速公路就没有韩国的今天”,高速公路对韩国经济发展所起的作用不可估量。比如京釜高速公路建成后,极大地加快了首都圈与东南部新兴工业基地及釜山港之间的物流、人流和信息流,从而使历来贫困的东南部地区迅速改变面貌,进而带动了全国的经济振兴。高速公路对台湾从20世纪60年代人均国民生产总值300美元至1990年的10000美元起到了重要作用。

高速公路对外向型经济的发展影响也是巨大的。一位马来西亚的老板到贵州安顺访问,想象中贵州山路崎岖,道路难行,准备了供几天吃的压缩饼干。不想一到贵阳下飞机后沿贵黄汽车专用路只用一个多小时就到了安顺。这位老板非常兴奋,马上与安顺签定了三笔投资。

高速公路对经济的拉动作用还表现在以下几个方面:促进土地资源的综合开发,加快沿线中小城镇的发展和城乡一体化进程,拉动轿车、住宅的消费等。

(二) 高速公路促进社会进步

第一,高速公路改变着人们的思维方式和行为方式,进而对市场观念的形成和精神文明的发展产生积极影响。高速公路使人流、物流、信息流以前所未有的速度立体流动,范围更大,速度更快,效率更高,人们头脑中固有的时间观、空间观受到强烈冲击,带动了思维方式的转变。我国高速公路的建设和管理沿用国际标准,精确、严格、细致、规范的操作过程和以人为本的管理、服务思想对我国建筑业、制造业、服务业等相关行业具有示范效应,带动这些行业上水平、上质量。高速公路管理严格,服务周到,标准化程度高,形成了一个相对独立的现代、文明、舒适的环境,良好的环境对人产生良好的影响,人们驾车在高速公路上行驶,安全意识和规章意识普遍增强,遵章守纪、互相礼让的自觉性大大提高,久而久之会养成守秩序、讲文明的好习惯,对精神文明建设具有积极的作用。

第二,高速公路加速城市化进程。由于高速公路的带动作用,在服务区 and 路口周围会出现一些不同类型、不同层次、不同风格的小镇,这些小镇会以较快的速度发展成具有一定规模的城镇,高速公路也为沿线地区发展第二、第三产业带来了机遇。这些将同时吸纳农村大量劳动力,不仅解决就业,而且加快了农村城市化速度。

二、我国高速公路的发展方向

纵观世界高速公路发展史,笔者认为,我国高速公路总的会按照以下三个大的方向发展:

(一) 高速公路将较快增长。按照发达国家公路发展轨迹来看,世界上大部分发达国家的公路建设高速增长期处于人均GDP从1000美元到3000美元这段发展期。今年我国人均GDP首次超过了1000美元,2020年将达到3000美元,已经处于具备快速发展高速公路的条件的时期。从现有公路的实际运行来看,经济发达的沿海省份,中西部地区部分交通干线上,交通拥挤情况十分严重。根据交通部的资料显示,1998年总长11万公里的国道网拥挤度达1.13,一半多的里程处于拥挤状态,国道网处于拥挤状态的省份有17个,东部地区拥挤度达1.41。这种拥挤的程度还将进一步加剧,据国务院发展研究中心的预测,到2015年,我国汽车拥有量将超过1亿辆,是目前的5倍,我国将成为世界上最大的汽车生产国。随着汽车时代的来临,高速公路的需求也将随之提高。目前我国高速公路的发展仍远远不能适应日益发展的国民经济和人民生活发展的需要,主要原因一是总量不足,二是尚未形成网络。我国公路密度每万人13.1公里,每百平方公里18.3公里,分别为美国的5.8%和26.9%、日本的14.3%和5.8%。而且我国的高速公路大都里程比较短,分布零散,没有形成长距离的运输通道,快速、安全、高效的特点没有得到发挥。由于交通的滞后,我国物流成本占到GDP的20%左右,而欧美国家物流成本仅为GDP的8%—10%,在商品的整个生产销售过程中,我国用于物流的时间几乎占到90%,发达国家交通事故死亡率每亿车公

标题 搜

<<< 推荐新闻:

- ◆ 关于举办“提高科技自...
- ◆ 关于公布“知识产权创...
- ◆ 征稿、征订启事
- ◆ 重要消息:山东省科技...
- ◆ 面向理事单位征稿通知
- ◆ 杂志理事单位名单
- ◆ 管理箴言

<<< 阅读排行:

- ◆ 杂志理事单位名单
- ◆ 会计信息失真问题的思...
- ◆ 以知识管理为核心的人...
- ◆ 价值链管理与作业成本...
- ◆ 征稿、征订启事
- ◆ 新世纪企业管理的总体...
- ◆ 管理箴言
- ◆ 重要消息:山东省科技...
- ◆ 管理箴言
- ◆ 太阳纸业2002年度...

过刊查询
山东软科学



里为1—1.5人，而我则高达7.7人。高昂的物流成本几乎抵消了我国在劳动力成本上的比较优势。加快高速公路的建设，提高综合运输体系的能力和水平，为经济发展和社会进步提供一个可靠的运输体系已经成为一个越来越迫切需要解决的瓶颈问题。

(二) 智能化。目前世界发达国家高速公路的建设速度已经放缓，发展重点已经转移到对道路和交通的智能化管理上来，随着多年的研发，有些国家已经形成了比较成熟和完善的基于智能运输系统(ITS)上的道路和交通的管理方案。日本由于受国土面积和经济萧条的制约，高速公路已经没有了大规模兴建的可能，但是他们对现有的高速公路实行高度的智能化、信息化管理，从而大大提高了运输效益。东京都有2400公里的道路，其中的2300公里全天候地处于警视厅和道路公团下设的道路管理局管制中心的严密监控之下。为保证信息畅通和指挥迅速，他们在道路上设置了密集的设施：电子显示板、自动调节红绿灯、车辆感知器、广播、电脑、摄影机。高速公路上还设有气象仪、地震仪等设备。这些设施与管制中心的中央处理器相连，将数据送往中央处理器进行处理，并通过系统的自动化和人工操作发布出来，调节交通。加上警察局、派出所、交警向管制中心提供的各种情报，整个的道路和交通信息及时全面。管制中心的显示屏同步显示东京都道路的即时交通流量、堵塞地点、长度、车量、事故地点、道路施工地点、数据累计、4周平均比、前年比，以及交通事故处理情况等一系列数据，管制中心根据以上信息随时向警察局、派出所、交警下达指令。一旦发生交通事故，警视厅、公路管理局和消防署会同时得到报警，三部门分头赶往现场处理事故，维持交通，防止二次灾害，实施救护，管制中心同时将相关信息向外发布，提醒用户注意。他们同时还有一套设备监控系统，用以监测道路和各种设备的运转情况，发现情况及时维护，确保信息的准确和及时。东京都警视厅的整个道路监测系统耗资83亿日元，每年花费10亿日元的维修费和10亿日元的线路费，但却可以创造1100亿日元的经济效益。

用户可以十分方便地获得交通信息：在家里可以通过电话、传真、电视等询问和了解道路和交通信息；在路上可以通过显示板、广播、休息站、收费站、路标等获得信息；在车里可以通过VICS(车载交通信息显示器)、广播获得信息。日本高速公路休息站设施齐全，商店、饭店、菜市场、洗澡间、洗衣间、按摩椅、卫生间、免费饮水机、自动贩卖机、加油站、维修站应有尽有，综合信息显示板可以查看所处位置、所需时间、通行费用、交通状况等一系列信息，非常方便。VICS不仅可以定位，而且可以实现综合显示板的所有功能。收费站ETC(Electronic toll collection)通道可以自动收费，自动测量车高、车重，既大幅缩短了通行时间，又实现了交通管理。高度的智能化、信息化把道路、运输、用户形成了一个交互式的互动网络，不仅最大限度地减少了交通事故，而且大大提高了交通效率。

智能运输系统(ITS)自上世纪60年代出现以来，经过40年的发展，已经趋于成熟和完善。我国自上世纪70年代开始引进和研发，1998年1月交通智能运输系统工程研究中心(ITSC)成立，2000年全国智能运输系统协调指导小组宣告成立。ITS已经初步或部分在某些地区得到了应用。

(三) 一体化。从世界范围看，高速公路管理正在发生一系列深刻的变化，其中高速公路系统化和一体化趋势日渐突出，一些发达国家纷纷采取措施，促进高速公路的一体化程度。美国东北部六个州(马萨诸塞、新泽西、特拉华、宾夕法尼亚、马里兰)12个高速公路管理部门及经营单位共同研发电子收费技术——E-PASS，大幅度地提高了该地区高速公路的运营效率。1986年，交通运营协调委员会成立，该机构是纽约—新泽西州—康涅狄格格大都会地区15个交通运输及公共安全机构组成的一个联合体，主要职责一是收集和发布实时交通事故或道路建设信息，二是建立该地区高速公路改建、扩建工程项目计划数据库，为成员单位合理安排有关工程项目，避免相邻或相连路段因施工而影响其他道路畅通；三是在联邦公路基金资助下，改进高速公路交通信息发送质量、电子收费技术及智能运输系统技术，确保成员单位之间的设备相互衔接、兼容，最大限度地提高该地区客户的交通运输机动性。交通运营协调委员会目前已成为美国跨地区智能运输技术应用的一个典范，代表了高速公路发展的方向，得到国际桥梁、隧道及收费高速公路协会、交通运输工程师协会的巨额奖励。

韩国的高速公路由中央作为投资主体，韩国道路公社具体负责建设、维护和运营，只对少量高速公路建设开放了民营。由于投资主体单一，因此收费体制也“单一”，基本上一线贯通到底，车辆进入高速公路入口时自动发行通行券，出口时按车种和走行距离付费，不会因途中缴费阻滞交通。付费手段有现金、高速公路卡和信用卡等多种，平均收费时间仅16.4秒。

我国的高速公路还没有形成全国性的网络，地区分割造成的问题还没有凸现，不过随着高速公路建设速度的进一步加快，地区性网络将逐渐连接起来，越来越多的电子信息技术、智能技术将得到应用，一体化的要求也会随之提高。(作者单位：中国海洋大学 山东省外事办公室)(2004.2期)

[【目前共有7篇对该新闻的评论】](#)

[【发表评论】](#)