

# 陕西高速公路社会经济效益分析

董邦耀

(陕西省高等级公路管理局 西安 710086)

摘要 主要介绍陕西省高速公路的建设对该地区社会经济发展所起的巨大作用。

关键词 高速公路 社会经济效益

## Analysis on the Social and Economic Benefits of Shanxi Freeway

Dong Bangyao

(High-grade Highway Management Bureau of Shanxi Province Xi'an)

**Abstract** The great role played by the construction of Shanxi freeway in the social and economic developments of that area is introduced in this paper.

**Key words** Freeway Social and economic benefits

陕西地处内陆腹地,自古以陆路交通为主,公路在交通运输中具有举足轻重的作用。改革开放为公路交通的发展提供了良好的机遇。从“七五”起,到1996年底,先后建成了西(安)三(原)一级公路,西(安)临(潼)高速公路、西安咸阳机场二级汽车专用公路、三(原)铜(川)一级公路、西(安)宝(鸡)高速公路和临(潼)渭(南)高速公路,高等级公路通车里程达到350km。在陕西经济发达的关中地区,初步形成了东西横亘、北向延伸的T字型高等级公路骨架。目前正在建设的有渭(南)潼(关)、铜(川)黄(陵)等5条高等级公路,到本世纪末陕西高等级公路里程将达到600多km,必将大大改善陕西公路技术构成,提高服务能力。高等级公路的建成通车,对陕西社会经济的发展,开放、开发、发展战略的实施,“九五”计划和跨世纪宏伟目标的实现,已经发挥和并将继续发挥重要的作用。

### 1 高新技术产业的崛起

高等级公路的相继建成,极大地改善了沿线投资环境,高速公路成为招商引资的一个重要硬件。“八五”以来,大中城市高等级公路沿线建设了15个高

新技术开发区。

西安高新技术开发区,是在西三、西临高等级公路开通后,于1991年建立的。规划面积22.35km<sup>2</sup>。到1997年5月底,入区科技企业近3000家,其中三资企业291家,合同投资额5.69亿美元。企业技工贸总收入由1991年的2.1亿元增加到1996年的76.96亿元,利税总额达7.06亿元。1997年上半年已完成技工贸收入41亿元,比上年同期增长了85.2%。其综合发展指标在全国52个高新技术开发区中名列前茅。被国家评为全国10大先进开发区之一和亚太经合组织开放的4个园区之一。

紧靠西铜一级公路两侧开辟的西安经济技术开发区,经西三一级汽车专用公路和咸阳二级汽车专用公路与西安国际航空港相连,具有明显的交通区位优势。目前,已累计引进入区项目119项,其中外商投资项目占总数的61%;协议引进资金65.56亿元,1996年完成技工贸总收入的11.37亿元,工业总产值4.06亿元,增加值1.17亿元。

杨陵区多年来由于交通不畅的制约,失去了多次较大的发展机遇。西宝高速公路的建成,改善了杨陵区同西安等大中城市的联系,增强了吸引力,使其成

为国家唯一的农业科技示范区。到杨凌洽谈投资项目的中外客商显著增多。一些因公路不畅而迁出杨凌的企业和科研单位又迁回杨凌。目前, 13km<sup>2</sup>的新区已在引线两侧启动建设, 高速公路成了示范区发展的轴线。

高速公路的建成通车, 也使宝鸡市、咸阳市、渭南市和铜川市开发区的建设有了突破性的进展。目前, 入区的企业既有世界著名公司如德国西门子公司、日本三菱公司等, 也有国内的骨干企业, 初步形成了电子和微电子、机电仪一体化、新能源、新材料和生物工程等产业。可以说, 高速公路沿线高新技术产业, 已成为沿线城市经济发展的新的增长点。

## 2 经济带的形成

陕西高等级公路将关中的渭南、西安、咸阳、宝鸡、铜川 5 个城市紧紧连系在一起, 对沿线地区和全省经济发展起了重要的带动作用, 形成了“新欧亚大陆桥”陕西段的经济带。专家预测, 到 2000 年, 这个经济带的技工贸总收入将达到 250 亿元。

高等级公路沿线崛起一批龙头企业。这些企业在全省乃至全国已崭露头角, 对交通基础条件依赖性强、要求高。高速公路为它们提供了飞速发展的条件, 使它们在本地经济建设中发挥了重要作用。

外资企业在高速公路沿线迅速发展。西安市 1996 年新批三资项目 167 项, 合同外资额 3.6 亿美元, 实际利用外资 2.05 亿美元, 分别比上年增长 15% 和 9.6%。外资出口创汇 3.51 亿美元, 比上年增长 16.8%; 进口 1.2 亿美元, 增长 19.4%。宝鸡市先后与 150 多个国家和地区建立了经济技术合作关系, 三资企业发展到 182 户, 引入外资 1.42 亿美元, 外贸出口供货总额达到 20.16 亿元。

高等级公路沿线城市经济快速增长。1996 年, 宝鸡市国内生产总值达到 134 亿元, 较上年增长 10%; 工农业总产值 220 亿元, 较上年增长 15%; 乡镇企业总产值 162 亿元, 较上年增长 36%。截止 1997 年上半年, 宝鸡市累计完成工业总产值 106.03 亿元, 占年计划的 47.8%, 比上年同期增长 13.7%, 累计完成销售产值 57.01 亿元; 产销率为 87.9%。铜川市和咸阳市的财政收入也分别以 14.8% 和 19.8% 的速度增长。西安市则提前两年完成了“八五”计划主要指标, 提前 6 年实现了原定本世纪末国内生产总值比 1980 年翻两番的目标。

高等级公路沿线农业经济稳步增长。几条高速公路经过的地区, 是关中农业基础比较好的地区, 但过

去发展水平相对落后。高速公路的建成给关中农业的发展插上了腾飞的翅膀, 促进了农业和农村经济的发展。

沿线农业经济由粗放型向集约化发展。在高速公路通达地区, 农民群众的观念发生了深刻的变化, 商品经济意识日渐增强, 他们依靠高速公路发挥当地自然优势, 改变了过去以粮为主的模式, 逐步形成了咸阳的苹果基地, 宝鸡的辣椒基地, 武功的大蒜基地, 临潼的石榴和西红柿籽种基地和沿线的蔬菜、肉、奶、蛋、禽基地, 这些产品可通过高速公路运往省内外城市。

西铜一级公路的开通, 打开了农产品的销路。1994 年以来, 铜川市的苹果、花椒、辣椒、烤烟、瓜类、药材等种植面积迅速发展, 尤以苹果面积增加最快, 由 1993 年的 13.41 万亩增加到 1996 年的 32.29 万亩, 总产量也由 1993 年的 3.57 万吨猛增到 1996 年的 10.04 万吨, 仅此一项, 全市农民人均增加收入就达到 250 元以上。因而引起粮经比迅速变化, 由 1993 年以前的 80:20, 达到 1996 年的 61:39。全市多种经营产值也迅速提高, 由 1993 年的 1.56 亿元, 提高到 1996 年的 2.26 亿元, 已占农业总产值的 64%。

高等级公路沿线乡镇企业得到迅猛发展。高速公路的建成, 为乡镇企业兴起创造了有利条件。近几年新建的乡镇企业, 有的营业收入已上千万元。西安市 1996 年乡镇企业完成营业总收入 381.88 亿元, 总产值 384.6 亿元, 其中工业总产值 267.77 亿元, 分别比上年增长 46.2%、46.8% 和 46.9%。宝鸡市 1996 年乡镇企业实现总产值 162 亿元, 完成营业总收入 160 亿元, 分别比上年增长 36% 和 39%。

## 3 旅游资源的开发

陕西是旅游资源大省, 人文、自然景观星罗棋布。已公布的重点文物保护单位多达 2 500 余处, 仅全国重点保护单位就有 37 处。过去由于交通滞后, 开发和利用都受到很大限制。

从 1989 年到 1996 年, 几条高等级公路的相继开通, 使陕西旅游事业驶入了快车道, 以西宝、西铜、西渭三条高等级公路为依托, 逐步形成了以西安为中心的西线、北线、东线旅游新格局。旅游人数和旅游收入连年大幅度增长。

西安咸阳国际机场及与其配套的机场路和西三路建成开通之后, 大大缩短了西安同外地的时间、空间距离。国内外游客下飞机后乘车只需 20 分钟即可到

达西安市区。有关部门统计显示,自第一条高速公路修通以来,全市接待境外游客由1989年的21.2万人次增至1996年的45.3万人次,年均递增11.5%。旅游外汇收入也由1989年的3811万美元增至1996年的1.8亿美元,年均递增24.9%。1996年全市共接待国内游客880万人次,旅游收入达47亿元。

以西安为中心的东线旅游是陕西最重要的旅游线路。最早开通的西临高速公路使秦兵马俑和唐华清宫所在地的临潼成为旅游热点。临潼县接待游客数量由1993年的400万人次增至1995年的500万人次;旅游收入由1993年的1.56亿元,增至1995年的3亿元。同时临潼也成为旅游投资热点。临渭高速公路修建以后,旅游线路随之向东延伸,东部旅游资源进一步得以开发利用。1997年上半年旅游直接收入6167万元,比上年同期增长89.7%;接待中外游客达78.95万人次,比上年同期增长48.79%。1997年春节期间来华山旅游的海内外游客比往年猛增12倍。过去一向比较冷清的韩城司马迁故里也开始趋热,旅游观光人数日渐增多。

西宝高速公路开通之初,陕西省、西安市和宝鸡市旅游部门和各大旅行社就迅速推出以西宝路为干道的西部旅游线路,将茂陵、乾陵、昭陵、法门寺、楼观台、五丈原武侯祠、宝鸡炎帝陵、汤峪温泉、太白森林公园等古代墓葬群、人文景观及自然风光串连在一起,吸引了大批中外游客,取得了显著效益。可以预期,随着绛(帐)法(门寺)汤(峪)和咸(阳)乾(县)高等级公路的开通,西线旅游将成为陕西省旅游业的又一条黄金干线。

西安北部一线的旅游资源也很丰富。三铜公路开通前,铜川市每年接待的外宾不足200人。1992年三铜公路开通后,陕西省和西安、铜川两市旅游部门联手推出北线游,使北线旅游业呈现出美好的前景。1992年以来,铜川市接纳旅游人数每年以35%的速度递增,1996年接待国外旅游人数,为通车前1992年人数的7倍。1997年上半年接待国外游客1972人,又比上年同期增长了1倍以上;接待国内游客120万人次,旅游收入1200万元。可以想见,铜(川)黄(陵)一级公路修通以后,陕西北线旅游业发展前景将更为可观。

#### 4 促进公路运输经济效益显著提高

高速公路与一般公路相比,具有鲜明的技术经济特征。首先是高速公路消除了车辆堵塞,提高了运行速度,缩短了行车的里程,节约了客货在途时间,从而

产生了巨大的运输经济效益。西(安)三(原)铜(川)一级公路,使西安到铜川的距离缩短了29km,行车时间只有原来的1/3,年直接经济效益近亿元。西宝高速公路全长155km,建成通车后,使西安至宝鸡的行车时间由过去的5h缩短到1.5h,年平均直接经济效益达2.22亿元。以往西安至宝鸡的乘客,多数习惯乘坐火车,如今因为高速公路省时方便,改乘汽车的人多了,出现了公、铁竞争,相互促进的良好态势。

其次,高速公路降低了汽车运输成本。由于高速公路路况好、车辆时速快,减少了汽车轮胎、油料、机件消耗,节约了维修费用,为运输企业增加了直接经济效益。咸阳市汽车运输公司三原车队的统计资料表明,西三公路的综合运输成本比老路降低31.08%。

第三,高速公路大大减少了交通事故。由于高速公路标准高,全封闭、全立交、全部控制出入,解决了混合交通存在的纵向、横向干扰,改善了行车环境,从而减少了交通事故。据测算,高速公路交通事故率比老路可降低40%左右,西宝高速公路在使用期内减少事故和货损的效益达10041.5万元。

第四,高速公路促进了运输方式、运输结构和运输观念的变化。西宝高速公路开通后,陕西省交通厅及时确定了车辆高档次、服务高标准、管理高水平的客运原则,限制低档汽车上路经营,促使运输企业更新车辆,调整结构,改善服务,在1996年1年之内,全省有127辆高档客车(全部带有空调、音响、闭路录像,其中13辆还带有卫生间)投入高速公路运输。全年完成旅客运输量65.7万人次,营业收入2600余万元,成为运输业的一个新的经济增长点。高速公路修建之后,改变了人们一贯认为汽车运输只适合中、短途运输的观念。不少贵重物品、高附加值产品和鲜活产品,采用简便、灵活、门到门的汽车运输方式,迅速运往全国各地。例如我省的长岭电器、彩虹显像管、水果、鲜蛋、蔬菜等产品都是如此。从客运来看,同样呈现向中远运距发展的趋势。目前由我省发往省外的长途班车,春节高峰期间日发车近百个班次,最远发往成都、宜昌、银川、包头等地,运距达千公里以上。货运汽车直发北京、广州、深圳的日趋增多。许多到外省办事的人,如今也改变了乘坐飞机、火车的习惯,愿意改乘汽车出行。可以预料,伴随着我国高速公路的加快连网,汽车长距离运输的时代就会到来。

## 5 结论与建议

1. 高速公路可以改变省、市的对外形象, 改善当地的投资环境, 提高当地的知名度, 增强城市的吸引力和辐射力, 对实施开放、开发、发展战略, 实现远景规划目标, 具有重大的政治效应。

2. 高速公路可以以其快速、安全、舒适、畅通和容量大的优势, 促进两侧产业带的迅速形成, 带动区域经济迅猛发展, 发挥巨大的经济和社会效益。

3. 中国需要发展高速公路, 地处西部腹地的陕西更需要发展高速公路。现代化经济的发展, 为公路建设创造了物质条件, 提出了更高的要求, 而高速公路建设又为现代化经济提供快速、便捷、高效的交通条件, 它是现代化的重要标志, 也是经济现代化的不可分割的重要组成部分。

为了进一步落实陕西省委、省政府制定的“以开放促开发, 以开发求发展”的战略, 适应陕西 2010 年远景规划目标的需要。现就高等级公路建设管理提出如下建议:

1. 多方筹资, 加快发展高等级公路。一是继续用好现有各项政策, 包括交通部补助, 养路费投资, 国际金融机构贷款, 国内金融机构贷款等。二是发行公路建设债券, 吸纳社会闲散资金。三是研究采用 BOT 方式, 加快建设步伐。四是积极采用股份制形式, 选择效益好的线路, 成立股份公司, 发行股票,

扩大融资。五是争取政府出台新的筹资政策, 如开征非农业用地附加费等, 用于高等级公路的建设。

2. 加大改革力度, 建立高速公路建设新体制。目前应以建立现代企业制度为方向, 积极推行公司制。全省可以组建(改组)一个总公司(集团), 国家赋予特殊的政策, 实行项目法人负责制, 对策划、筹资、建设、经营管理、偿还贷款、保值增值全过程负责。每一条高速公路可以组建一个子公司, 负责本线路的经营管理。

3. 坚持集中统一原则, 管理好高速公路。建议由政府协调, 由公路交通主管部门(或高速公路管理机构)牵头, 会同同级公安交通管理部门共同组成统一的高速公路管理机构, 负责高速公路的全面管理。统一机构中负责交通安全业务的交警人员, 在业务上受公安部门的领导, 在行政上则受统一机构的领导。这样就可以使公路管理和交通安全管理有机地结合起来, 达到业务协调, 装备、信息共享, 共同为管好高速公路创造必要的条件。

4. 尽快完善高速公路两侧的路网建设, 使其与高速公路连接畅通, 以更好地发挥高速公路的辐射功能, 促进两侧及辐射区社会经济的发展。

5. 加快高速公路的法制建设。搞好高速公路的立法, 建立健全高速公路的法律法规, 确立高速公路的法律地位, 为建设、管理提供规范和依据, 为高速公路的健康发展提供法律保证。

## 会议简讯

1998 年 10 月在亚洲将举行两次有关交通运输的重要会议。

1. 第五届智能运输系统世界大会(5th world congress on Intelligent Transport System) 10 月 12 ~ 16 日在韩国汉城举行。传真联系: Fax + 82 2 562 5775 Mr Hyon OK Nam。

2. 第四届国际公路水运运输技术和设备展览会(4th International Exhibition on Road and Water Transport Technology & Equipment (China Transpo 98)) 10 月 22 ~ 26 日在北京举行。传真联系: Fax + 86 10 65242955, 65125183, Mr Chai Yingjie 或 Fax + 86 10 64914814, 64914808 Mr Fang Weimin/ Mr Liu Song。

卢世深

## 消息报道

一种检修汽车故障的随车多用工具——车底维修多用车, 现已由湖南邵阳市滑石学校王小纯研制成功, 并在株洲投产。

使用车底维修多用车检修汽车底各部位的故障时, 检修人员可舒服地仰躺其上, 方便地进行工作。它移位灵活, 维修员不用在车底爬出爬进; 还能避免热天路面烫人和雨雪天满身脏湿; 它的头肩部位的高度可随调, 能有效地减轻双手上举时的疲劳; 折叠后却如热水瓶大小, 重 5 千克, 随车携带方便; 当随汽车作为椅、躺床、座靠垫和载物拖车使用时, 其上身部位的倾斜度可调, 而作拖车则能根据被载物品的多少, 临时灵活地按需要而变化。在整个使用过程中, 均不需借助其它工具即可方便地进行功能变换。

车底维修多用车已获国家专利, 并已荣获中国国际新技术产品博览会暨湖南省双新会金奖。

李珍云