

2014-2019年中国高速公路 产业市场竞争力分析及投资前景研究报告

报告目录及图表目录

博思数据研究中心编制

www.bosidata.com

报告报价

《2014-2019年中国高速公路产业市场竞争力分析及投资前景研究报告》信息及时，资料详实，指导性强，具有独家，独到，独特的优势。旨在帮助客户掌握区域经济趋势，获得优质客户信息，准确、全面、迅速了解目前行业发展动向，从而提升工作效率和效果，是把握企业战略发展定位不可或缺的重要决策依据。

官方网站浏览地址：<http://www.bosidata.com/qitajiaotong1403/H92716IHMT.html>

【报告价格】纸介版7000元 电子版7200元 纸介+电子7500元

【出版日期】2014-03-21

【交付方式】Email电子版/特快专递

【订购电话】全国统一客服热线：400-700-3630(免长话费) 010-57272732/57190630

博思数据研究中心

特别说明：本PDF目录为计算机程序生成，格式美观性可能有欠缺；实际报告排版规则、美观。

说明、目录、图表目录

报告说明:

博思数据发布的《2014-2019年中国高速公路产业市场竞争力分析及投资前景研究报告》共十八章。首先介绍了中国高速公路行业的概念，接着分析了中国高速公路行业发展环境，然后对中国高速公路行业市场运行态势进行了重点分析，最后分析了中国高速公路行业面临的机遇及发展前景。您若想对中国高速公路行业有个系统的了解或者想投资该行业，本报告将是您不可或缺的重要工具。

高速公路属于高等级公路。其建设情况反映着一个国家和地区的交通发达程度、乃至经济发展的整体水平。

世界各国的高速公路没有统一的标准，命名也不尽相同。美国、加拿大、澳大利亚把高速公路命名为freeway，美国的州际和国防公路网，德国命名为autobahn，法国命名为autoroute，英国命名为motorway。各国尽管对高速公路的命名不同，但都是专指有4车道以上、两向分隔行驶、完全控制出入口、全部采用立体交叉的公路。此外，有不少国家对部分控制出入口、非全部采用立体交叉的直达干线也称为高速公路。国际道路联合会在历年的统计年报中，把直达干线也列入高速公路范畴。

从定义可以看出，一般来讲高速公路应符合下列4个条件：（1）只供汽车高速行驶；（2）设有多车道、中央分隔带，将往返交通完全隔开；（3）设有平面、立体交叉口；（4）全线封闭，出入口控制，只准汽车在规定的一些立体交叉口进出公路。

我国高速公路从无到有，建设初期是连接主要城市，近几年转向大规模跨省贯通，在经济发达地区和城市密集区，总体上实现了持续、快速和有序的发展，特别是1998年以来，国家加大了基础设施建设投资力度，高速公路建设进入了网络化的快速发展期，年均通车里程超过4000公里，目前，国家高速公路网规划里程中已建和在建里程达到80.8%。国家高速公路网是依据“五纵七横”国道主干线规划和各地的高速公路规划，主要作用是支撑经济发展，促进工业化，推进城市化，优化运输布局和服务，促进区域协调发展。

高速公路建成后会在整个国民经济中产生连锁反应。由于高速公路在建设和通车后都会引起劳动力投入的增加，这样不仅影响国民经济各部门产出的增加，同时也产生劳动者收入的变化，进而对居民消费也产生影响。由于居民消费品支出的增加，最终必将影响到整个国民经济各部门的总产出和国内生产总值的增长。这种连锁反应对国民经济各部门又提出了新的需求，进一步拉动国民经济的发展。

高速公路对社会经济的直接促进作用表现在多个方面。

首先，高速公路建设作为一项数额巨大的投资，对经济具有长期的拉动作用。据专家测算

，每1元公路建设投资带动的社会总产值接近3元，相应创造国民生产总值0.4元，每亿元公路建设投资可为公路建筑业创造2000个劳动日就业机会，同时为相关产业提供就业机会近5000个劳动日。

其次，通过提升交通运输业降低社会物流成本。高速公路上能达到平均时速是普通公路的1-2倍，而且路况好，提高了运输质量，加大了交通流量。现代物流业，对高速公路提出了迫切要求。我国的物流成本长期居高不下，占到GDP的20%左右，是欧美国家物流成本的2倍，完善的高速公路网有利于改变这一落后面貌，提高制造业的国际竞争力。

再次，高速公路建设可以拉动沿线经济增长。征地拆迁费、各种原材料的购买、沿线庞大工程队伍的衣食住行方面的消费，将直接刺激当地农业和第三产业的快速增长。部分建设资金在当地银行存放，增加了当地的有效信贷收入，促进了沿线地区金融业发展。高速公路建成后为当地第三产业、旅游等带来更多的商机，显著地降低当地的企业的物流成本，促进当地经济的发展。

最后，高速公路加强了地区间的联系，使区域优势得到加强，在招商引资上更具有吸引力，改善了投资环境，促进了经济发展的市场化进程。利用高速公路的交通优势，可以加强各类工业园区建设，调整生产力布局，促进产业结构的调整和产业内部的升级。

20世纪90年代中期，随着数条长度几百公里的高速公路建成通车，高速公路的优越性进一步显现出来：首先是行车时速成倍提高。合肥至南京，济南至青岛，成都至重庆等高速公路通车后，汽车途中行驶的时间，都比过去缩短约三分之二，在这些线路上坐汽车不仅方便，而且还可以节省时间。因此，许多原来乘火车的旅客，转移到汽车上来，高速公路客运迅速崛起，这也是促进火车后来提速的重要原因之一，广大群众对此十分欢迎。

同时，汽车货运的经济距离成倍延长，公路集装箱运输蓬勃发展，道路运输在货运方面所占比重迅速提高。其次，高速公路线形好、起伏小，路面平整，又没有平交道口和慢速车的干扰，不仅运输效率高，还能减少车辆制动、换档次数，减少机件磨损，延长轮胎行驶里程，降低燃料消耗。汽车在高速公路上行驶，运输成本，一般比行驶普通公路降低20%以上。同时，高速公路上的交通事故率大幅度减少，因此，车主也节省了很多开支。

高速公路为道路运输创造了新的发展机遇和空间，也为沿线的经济腾飞增添了活力。上海沪嘉高速公路通车后的两年，上海市十几个科研单位和大专院校，在嘉定建立了基地或分支机构；几十个中外企业在该县落户，嘉定名副其实地成为上海的卫星城。沈大高速公路通车后，沿线新建起种类大型市场20多个，海城西柳集依托高速公路，很快发展成东北地区最大的服装市场，该市场道路运输的客、货运量三年内增长了几倍。道路运输在大连、营口、鲅鱼圈等港口货物集散中所占比重也大幅度提升。京津塘高速公路通车的头五年，沿线的十个经济技术开发区，吸引投资数百亿元，公路两侧的地价大幅度提升，高速公路产业带逐步形

成，该路沿线和两端，已成为华北地区亲的经济增长点。高速公路快速客运和货运也如日中天，道路运输的社会竞争力空前提高。

二、2012年中国高速公路通车总里程

根据交通部发布的统计数据：截至2012年年末全国公路总里程达423.75万公里，比上年末增加13.11万公里。公路密度为44.14公里/百平方公里，提高1.37公里/百平方公里。

资料来源：交通部

全国等级公路里程360.96万公里，比上年末增加15.60万公里。等级公路占公路总里程的85.2%，提高1.1个百分点。其中，二级及以上公路里程50.19万公里，增加2.83万公里，占公路总里程的11.8%，提高0.3个百分点。

资料来源：交通部

各行政等级公路里程分别为：国道17.34万公里、省道31.21万公里、县道53.95万公里、乡道107.67万公里、专用公路7.37万公里、村道206.22万公里，比上年末分别增加0.40万公里、0.80万公里、0.59万公里、1.07万公里、0.47万公里和9.78万公里。国道中，国家高速公路6.80万公里，已完成国家高速公路网规划目标的79%；普通国道10.54万公里。

资料来源：交通部

全国有铺装路面和简易铺装路面公路里程279.86万公里，比上年末增加18.29万公里，占公路总里程的66.0%，提高2.3个百分点。各类型路面里程分别为：有铺装路面229.51万公里，其中沥青混凝土路面64.19万公里，水泥混凝土路面165.32万公里，分别增加19.17万公里、5.06万公里和14.10万公里；简易铺装路面50.35万公里，减少0.88万公里；未铺装路面143.89万公里，减少5.18万公里。

资料来源：交通部

全国高速公路里程达9.62万公里，比上年末增加1.13万公里。全国高速公路车道里程42.46万公里，增加4.87万公里。

资料来源：交通部

全国农村公路（含县道、乡道、村道）里程达367.84万公里，比上年末增加11.44万公里。全国通公路的乡（镇）占全国乡（镇）总数的99.97%，通公路的建制村占全国建制村总数的99.55%；其中，通硬化路面的乡（镇）占全国乡（镇）总数的97.43%，通硬化路面的建制

村占全国建制村总数的86.46%，比上年末分别提高0.25个和2.42个百分点。

全国公路桥梁达71.34万座、3662.78万米，比上年末增加2.40万座、313.34万米。其中，特大桥梁2688座、468.86万米，大桥61735座、1518.16万米。全国公路隧道为10022处、805.27万米，比上年末增加1500处、179.93万米。其中，特长隧道441处、198.48万米，长隧道1944处、330.44万米。

全国公路养护里程411.68万公里，占公路总里程的97.2%，比上年末提高0.2个百分点。全国公路绿化里程220.21万公里，占公路总里程的52.0%，提高2.2个百分点。

集中连片特困地区贫困县（以下简称贫困县）国道中二级及以上公路占77.2%。国道中沥青（水泥）混凝土路面铺装率为84.0%。通沥青（水泥）路的乡（镇）占96.9%，通沥青（水泥）路的建制村占67.1%。

报告目录：

第一章 高速公路行业相关概念简述 1

第一节 高速公路简介 1

一、高速公路的定义 1

二、高速公路的分类 1

三、高速公路的特征 2

四、高速公路的功能和经济效益 2

五、高速公路的规划原则及设计要求 3

第二节 高速公路与中国经济发展的关系 3

一、高速公路发展对国民经济的作用 3

二、高速公路给中国经济带来的变化 4

三、发展高速公路建设小康社会 5

第二章 2012-2013年全球高速公路产业概况 7

第一节 世界高速公路发展概况 7

一、世界高速公路的发展历程 7

二、世界各国高速公路发展概况 8

三、全球高速公路投融资体制 9

第二节 美国 11

一、美国高速公路发展概况 11

二、美国高速公路的管理情况 11

三、美国高速公路的收费情况 14

第三节 德国 17

一、德国高速公路概述 17

二、德国高速公路——世界上最高科技的高速公路 17

三、德国高速公路对卡车实行收费 20

四、德国计划所有高速公路限速 20

五、德国高速公路信息化管理分析 21

第四节 法国 22

一、法国高速公路建设的特点 22

二、法国高速公路收费变动情况分析 24

三、法国高速公路私有化及其原因分析 27

四、法国高速公路的经营与管理 31

第五节 日本 36

一、日本收费高速公路的建设及管理体制分析 36

二、2011年日本高速公路通行费下调 40

三、日本高速公路科技含量高 40

第六节 其他国家 41

一、意大利高速公路建设发展概况 41

二、意大利高速公路建设的投资及管理情况 42

三、韩国及俄罗斯高速公路收费情况 44

四、英国高速公路建设及收费简况 45

五、2005-2020年西班牙高速公路建设计划 46

第三章 2011-2012年中国高速公路行业运行态势 48

第一节 宏观经济环境分析 48

一、GDP历史变动轨迹分析 48

二、固定资产投资历史变动轨迹分析 55

三、2013年中国经济发展预测分析 58

第二节 政策环境分析 59

一、2012年中央财政计划安排交通运输支出增长情况 59

二、十二五末期将建成国家高速公路网主骨架 60

第三节 我国高速公路总体发展分析 61

一、中国高速公路的高速发展	61
二、2012年中国高速公路通车总里程	62
三、中国高速公路建设快速发展的原因	65
四、中国成亚洲高速公路网主要组成部分	67
五、京津塘高速公路建设的发展启示	67
第四节 西部高速公路发展分析	68
一、西部高速公路发展概况	68
二、中国西部高速公路建设遭遇两难局面	69
三、高速公路助推西部地区第三产业蓬勃发展	71
四、西部大开发十大工程之一宝天高速公路建成通车	72
五、2012年中国西部将建成高速公路大环线	73
第五节 中国西部高速公路资本管理及可持续发展研究	73
一、高速公路资本管理与可持续发展的关系	73
二、西部高速公路资本管理情况及存在的问题	74
三、西部高速公路建设资本筹集管理及可持续发展的思路分析	79
四、西部高速公路建设资本筹集管理和可持续发展的政策影响及措施	87
第六节 高速公路建设中存在的问题及发展策略	93
一、中国高速公路快速发展中需要解决的问题	93
二、交通基础设施工程质量的问题	95
三、高速公路建设成本控制中存在的问题及对策	95
四、国内山区高速公路设计观念的思路研究	99
第七节 国外高速公路发展经验借鉴	101
一、发达国家高速公路发展的启示	101
二、发达国家高速公路建设与管理的启示	107
三、美国高速公路的建设与管理对我国的启示	108
第四章 2011-2012年东北地区高速公路	114
第一节 辽宁省	114
一、辽宁高速公路发展建设概况	114
二、2012年辽宁省高速公路总里程统计	114
三、“十二五”辽宁高速公路总里程数规划	115
第二节 黑龙江	115

一、黑龙江着力建设“绿色”高速公路 115

二、黑龙江省西部地区高速公路网将收费 117

三、黑龙江建虎高速公路路基主体完工 117

第三节 吉林省 118

一、吉林省全力推进高速公路建设 118

二、2013年吉林省10条高速公路开工复工启动大会召开 118

三、2012年吉林省高速公路通车总里程 121

四、“十二五”吉林高速公路将达4500公里 121

第五章 2011-2012年华北地区高速公路 123

第一节 北京市 123

一、北京高速公路服务区触摸可查适时路况 123

二、北京市高速公路将全面实现电子收费 123

三、北京高速公路将启用便携式收费机 124

四、2012年京开高速公路北京段今全线贯通 125

第二节 天津市 126

一、天津高速公路网规划情况 126

二、2012年春节期间天津市主要高速公路全线开通 129

三、2012年天津三条高速公路年内通车 129

四、天津市高速公路交通管理存在的问题及策略分析 130

第三节 河北省 134

一、河北高速公路建设迅猛发展 134

二、河北省高速公路突破4000公里 135

三、河北省将开建12条高速公路 137

五、河北首条高速项目邯大高速公路开工 138

六、河北高速公路发展的影响和需求分析 138

第四节 山西省 142

一、山西省高速公路通车里程突破5000公里 142

二、山西省高速公路将打造“智能高速” 143

三、2012年山西省高速公路通行费收入情况 143

四、2013年山西高速公路通行费收入预测 144

五、“十二五”山西高速公路不停车收费率预测 144

第五节 内蒙古自治区 144

- 一、内蒙古加快推进出区高速公路建设 144
- 二、内蒙古十一五高速公路总里程数 145
- 三、内蒙古12盟市全部拥有高速公路 145
- 四、内蒙古高速公路收费存在的问题 146

第六章 2011-2012年华东地区高速公路 147

第一节 山东省 147

- 一、山东省高速公路建设“市场化” 147
- 二、山东省民间资本可参与投资高速公路建设 149
- 三、“十二五”期间山东高速公路将覆盖超95%县区 149
- 四、“十二五”山东济南新增高速公路规划 150

第二节 上海市 151

- 一、上海高速公路建设发展概况 151
- 二、上海高速公路收费首次启用POS机 151
- 三、2012年上海将新增50条ETC车道 152
- 四、上海高速公路联网收费管理状况与对策 153
- 五、“十二五”上海新建高速公路规划 153

第三节 浙江省 154

- 一、2012年浙江高速公路建设概况 154
- 二、浙江省高速公路全面启动计重收费 156
- 三、浙江高速公路联网收费应用情况 156
- 四、浙江探索提高高速公路运行效率新模式 161
- 五、浙江省高速公路推行客货车分道 162

第四节 江苏省 163

- 一、江苏省高速公路密度稳居全国第一 163
- 二、江苏启全国统一规范的高速公路命名和编号 164

江西赣崇高速公路是国家高速公路网厦蓉线的重要组成部分，东西横贯南康、上犹和崇义三县市，涉及3县8镇41个村。赣崇高速公路全长约88.13公里，桥梁隧道密度大，施工条件差，地形条件复杂，是目前江西省高速公路建设史上每公里投资额最大、桥隧比最大的项目。目前，全线18家土建施工单位，迅速从全国四面八方调集大量筑路机械和施工人员，云

集88.13公里的赣崇高速施工，他们迅速占红线、清山皮、除表土、修便道、填盖土进行路基施工。各参建单位充分利用有利的天气，同时打开多个作业面，展开劳动竞赛，迅速掀起了大干快上的施工高潮。尖锋岭隧道全长4085米，是赣崇高速公路全线最长的隧道，全省排名第四。地质条件复杂，围岩破碎、裂隙发育，施工难度很大。面对前期征拆阻力、油料紧缺、施工用电未通等困难，承建该隧道的A6标项目部，不断加大协调力度化解矛盾，加大了人员、设备的投入，添置了两台300KW的柴油发电机组自行发电，并以较快的速度打通了老赣丰线通往隧道的施工便道。经过近一个月紧张的前期施工，A6合同段尖锋岭隧道实现了在全线率先进入洞内施工。整整40天下来，A6标尖锋岭隧道左洞共掘进69米。B5标项目经理部克服了拆迁难以到位等种种不利因素，以较快的速度为路基试验路段施工做好了各项前期工作，在赣崇高速全线率先完成路基试验路施工。B2标合江口一号桥3a-3#首根钻孔桩顺利浇筑成功，成为全线率先完成首根桩基浇筑的单位。在加快赣崇高速建设进度的同时，赣崇项目办严把质量、安全关，确保工程建设优质、高效、又好又快。

三、2015年江西高速公路通车里程预测

在“十二五”期间，江西省将加快新一轮基础设施建设。通过实施一些重大项目，到2015年，该省基础设施将出现四个标志性变化：即铁路营运里程突破5000公里，其中高速铁路突破2000公里，高速公路通车里程突破5000公里，统调电力装机超过2000万千瓦。

四、“十二五”江西高速公路建设规划

第五节 安徽省 168

一、安徽高速公路发展情况 168

二、安徽新型高速公路的建设理念 168

三、安徽宁宣杭高速公路正式开工 170

四、2012年安徽高速公路通车里程3210公里 170

五、安徽省“十二五”高速公路建设规划 170

第六节 江西省 193

一、江西高速公路建设快速发展 193

二、江西赣崇高速公路建设进展顺利 194

三、2015年江西高速公路通车里程预测 195

四、“十二五”江西高速公路建设规划 195

第七章 2011-2012年华中地区高速公路 197

第一节 河南省 197

一、洛阳至洛宁高速公路完成投资情况 197

- 二、河南豫西南高速公路大开发战略全面实施 197
- 三、河南高速公路突破五千公里 198
- 四、“十二五”河南高速公路发展规划 199
- 五、河南省高速公路网规划调整方案 199

第二节 湖南省 200

- 一、高速公路发展与湖南经济 200
- 二、湖南高速公路在建里程全国第一 205
- 三、湖南高速公路建设发展战略 206
- 四、湖南“十二五”高速公路建设规划 210

第三节 湖北省 212

- 一、湖北高速公路骨架网基本形成 212
- 二、湖北“十一五”新增高速公路突破2000公里 213
- 三、湖北省高速公路新规定 213
- 四、湖北高速公路建设转向以市州为主体进行招商引资 215
- 五、湖北高速公路ETC建设二期工程顺利验收 215
- 六、“十二五”湖北高速公路建设规划 216

第八章 2011-2012年华南地区高速公路 218

第一节 广东省 218

- 一、广东高速公路发展情况 218
- 二、广东四条高速公路建省际治超站 218
- 三、广东惠深高速公路应用诶比（AB）监控系统 219
- 四、广东“十一五”高速公路投资情况 219
- 五、广东力争“十二五”实现县县通高速公路 220

第二节 福建省 220

- 一、福建高速公路发展回顾 220
- 二、2012年福建高速公路建设情况 221
- 三、福建省高速公路运营管理日趋智能化 221
- 四、《海峡西岸经济区高速公路网规划》调整情况 221
- 五、2015年福建将基本建成海西高速公路网 222
- 六、“十二五”福建高速公路投资计划 222

第三节 广西自治区 223

- 一、广西高速公路建设发展迅速 223
- 二、2012年广西高速公路发展情况 225
- 三、广西大力兴建沿海高速公路 226
- 四、广西百隆高速公路建成通车 226
- 五、广西兴桂高速公路兴安段工程建设进展顺利 227

第九章 2011-2012年西南地区高速公路 228

第一节 云南省 228

- 一、云南高速公路建设发展概况 228
- 二、“十一五”高速公路通车里程位居西部第一 229
- 三、云南省效益最好的3条高速公路对社会公开招商 229
- 四、云南昆玉高速公路投资运营情况 231
- 五、“十二五”末云南高速公路里程规划 231

第二节 四川省 232

- 一、四川高速公路发展成就 232
- 二、四川投资近50亿元达万高速公路开工建设 2012年通车 234
- 三、蜀道变速道 四川5条高速2013年底前全部完工 235
- 四、《四川省高速公路网规划（2008-2030年）》解读 239
- 五、“十二五”四川高速公路发展规划 241

第三节 重庆市 241

- 一、重庆积极建设高速公路促进经济发展 241
- 二、重庆高速公路建设的四次大提速 242
- 三、2012年重庆高速公路通车里程达到1909公里 244
- 四、“十二五”重庆高速公路发展规划 245

第四节 贵州省 245

- 一、贵州开通19条高速公路通车总里程为1180公里 245
- 二、贵州高速公路建设首次利用了信托融资方式 246
- 三、贵州高速公路建设投资及融资情况 247
- 四、贵州高速公路建设吸引民间资本投资面临的问题 249
- 四、“十二五”贵州高速公路发展规划 251

第十章 2011-2012年西北地区高速公路 253

第一节 陕西省 253

- 一、陕西省高速公路建设回顾 253
- 二、2012年陕西省高速公路通车里程超过4083公里 255
- 三、陕西高速公路建设科技居世界领先水平 256
- 四、陕西利用信息化提升高速公路服务水平 256
- 五、陕西省高速公路建设获5家银行资金支持 259
- 六、“十二五”陕西高速公路发展规划 260

第二节 甘肃省 260

- 一、甘肃高速公路建设快速发展 260
- 二、“十一五”期间甘肃省高速公路建设情况 261
- 三、甘肃科技创新提升高速公路建设管理水平 262
- 四、“十二五”甘肃高速公路发展规划 266

第三节 新疆维吾尔自治区 266

- 一、高速公路加快新疆经济发展 266
- 二、2012年新疆加快高速公路网建设 271
- 三、2012年高速路通车里程逾千公里 272
- 四、“十二五”新疆高速公路发展规划 272

第四节 青海省 273

- 一、西部大开发10年青海省公路通车里程增加4万多公里 273
- 二、青海省两条国道被列入国家高速公路网规划 274
- 三、青海四条高速公路同时开建 投资逾100亿元 274
- 四、青海省“432”高速公路网建设规划 275
- 五、“十二五”青海高速公路发展规划 276

第十一章 2011-2012年高速公路的经营与管理概况 278

第一节 高速公路经营管理现状 278

- 一、国外高速公路管理的模式 278
- 二、中国高速公路管理的模式 278
- 三、我国高速公路管理的典型模式及其特点分析 279
- 四、我国将建高速公路交通量调查与信息服务体系 280

第二节 发达国家高速公路管理体制介绍 281

- 一、美国 281

二、日本 282

三、法国 284

四、意大利 286

第三节 我国高速公路管理体制分析 287

一、行政隶属体制 287

二、效益核算体制 288

三、行业管理体制 289

四、建设管理体制 289

五、交通管理体制 290

第四节 高速公路的特许经营与专业化管理 291

一、高速公路的特许经营管理概况 291

二、实行特许经营带动高速公路管理体制改革 292

三、高速公路专业化管理的涵义与作用 293

四、高速公路专业管理公司的属性分析 296

五、高速公路专业管理公司的类型与运行机制 296

第五节 中国高速公路管理面临的挑战 297

一、我国高速公路现行管理模式的主要问题 297

二、高速公路管理体制改革的的问题 298

三、加强高速公路管理问题的思考 298

四、中国高速公路服务区的问题与对策 300

五、高速公路的管理服务有待提高 303

第六节 高速公路经营管理的对策 304

一、高速公路应该以效益为中心来运营 304

二、应构建科学的高速公路管理体制 306

三、高速公路客运需要集约化经营 307

四、高速公路品牌战略管理的对策 308

五、我国高速公路服务区建设中的发展对策 308

第十二章 高速公路的收费分析 313

第一节 高速公路收费概况 313

一、高速公路的收费方式概述 313

二、高速公路收费权拍卖分析 314

- 三、我国高速公路收费甚至高于发达国家 319
- 四、中国高速公路收费存在的暴利现象 319
- 五、中国将逐步减少收费高速公路总量 320
- 第二节 中国高速公路联网收费和计重收费分析 320
 - 一、中国高速公路联网收费管理的几个问题 320
 - 二、高速公路实行计重收费后面临的问题及发展对策 323
- 第三节 中国电子不停车收费（ETC）发展分析 327
 - 一、我国高速公路电子不停车收费的发展概况 327
 - 二、我国加快高速公路ETC建设与应用 328
 - 三、我国推广实施ETC系统存在的主要问题 330
 - 四、电子标签价格高影响不停车收费系统推广应用 332
 - 五、我国ETC收费标准化发展分析 332
 - 六、实施电子不停车收费系统的运营模式探析 333

第十三章 中国高速公路面临的问题分析 335

- 第一节 高速公路安全问题 335
 - 一、高速公路的安全与保障 335
 - 二、高速公路的雾情管制 339
 - 三、建立高速公路公共危机处理系统的重要性 342
- 第二节 高速公路的社会及自然环境问题 344
 - 一、高速公路网与自然环境 344
 - 二、我国高速公路的环境保护问题 347
 - 三、高速公路的空间环境及其与景观设计的关系 351
- 第三节 高速公路养护管理问题分析 358
 - 一、国外高速公路的养护管理体制及对中国的启示 358
 - 二、高速公路养护安全管理问题分析 361
 - 三、中国高速公路养护管理体制存在的问题及发展对策 363
 - 四、我国高速公路养护的管理措施 366

第十四章 高速公路行业重点企业分析 369

- 第一节 福建发展高速公路股份有限公司（600033） 369
 - 一、企业概况 369

二、竞争优势分析	369
三、2011-2012年经营状况分析	371
四、2014-2019年公司发展战略分析	376
第二节 广东省高速公路发展股份有限公司（000429）	377
一、企业概况	377
二、竞争优势分析	378
三、2011-2012年经营状况分析	378
四、2014-2019年公司发展战略分析	382
第三节 江西赣粤高速公路股份有限公司（600269）	383
一、企业概况	383
二、竞争优势分析	384
三、2011-2012年经营状况分析	385
四、2014-2019年公司发展战略分析	390
第四节 安徽皖通高速公路股份有限公司（600012）	392
一、企业概况	392
二、竞争优势分析	393
三、2011-2012年经营状况分析	394
四、2014-2019年公司发展战略分析	398
第五节 深圳高速公路股份有限公司（600548）	399
一、企业概况	399
二、竞争优势分析	399
三、2011-2012年经营状况分析	401
四、2014-2019年公司发展战略分析	405
第六节 江苏宁沪高速公路股份有限公司（600377）	406
一、企业概况	406
二、竞争优势分析	406
三、2011-2012年经营状况分析	407
四、2014-2019年公司发展战略分析	411
第七节 现代投资股份有限公司（000900）	413
一、企业概况	413
二、竞争优势分析	415
三、2011-2012年经营状况分析	415

四、2014-2019年公司发展战略分析 419

第八节 山东高速公路股份有限公司（600350） 420

一、企业概况 420

二、竞争优势分析 421

三、2011-2012年经营状况分析 422

四、2014-2019年公司发展战略分析 426

第十五章 中国高速公路产业政策法规环境 428

第一节 中国高速公路相关政策法规 428

一、中华人民共和国公路法 428

二、中华人民共和国公路管理条例 442

三、中华人民共和国收费公路管理条例 446

四、中华人民共和国道路交通安全法 455

五、外商投资道路运输业管理规定 475

六、道路旅客运输及客运站管理规定 479

七、中华人民共和国招标投标法 498

第二节 中国各地区公路法规条例 508

一、辽宁省高速公路管理条例 508

二、河北省高速公路交通管理规定 514

三、浙江省高速公路运行管理办法 518

四、江苏省高速公路条例 527

五、广东省高速公路管理条例 539

六、广西壮族自治区高速公路管理办法 545

七、河南省高速公路交通管理规定 550

八、安徽省高速公路管理条例 553

九、山东省高速公路条例 559

十、青海省高等级公路管理办法 567

第十六章 2014-2019年高速公路投资策略 573

第一节 投资体制变化 573

一、2004年中国高速公路建设走出政企分离第一步 573

二、个人可投资我国国家高速公路网 573

三、民营资本成为高速公路建设主角	574
四、长三角高速公路民营资本正被清退 政府收回股权	575
第二节 高速公路投资效益分析	576
一、早期高速公路项目的投资效益	576
二、高速公路项目投资效益的影响因素	577
三、高速公路项目投资效益的变化趋势分析	579
第三节 我国高速公路投融资问题	580
一、我国高速公路投融资情况及特点	580
二、我国高速公路投融资方面存在的问题	581
三、我国高速公路建设投融资实践中的风险分析	582
四、我国高速公路投融资多元化和市场化形势下的风险防范对策	583
第四节 西部地区高速公路建设融资分析	585
一、西部高速公路主要资金来源	585
二、充分利用资本市场多渠道筹资	585
三、西部高速公路建设筹资的建议	591
第五节 高速公路建设项目风险管理分析	592
一、工程保险的方式和保险公司的选择	592
二、免赔额和保费确定	593
三、理赔应注意问题	594
第六节 投资风险及对策	595
一、高速公路投资的主要风险及对策	595
二、未来中国高速公路面临的资金考验	599
三、高速公路企业应关注长期政策风险	600

第十七章 BOT模式与高速公路建设 602

第一节 BOT的概念与运营形式 602

- 一、BOT融资的定义与运作过程 602
- 二、BOT模式主要形式比较 604
- 三、BOT融资模式的法律性质分析 607
- 四、BOT项目运作成功的关键因素 615
- 五、BOT项目投产的回报模式 621

第二节 BOT模式中的风险问题及对策 622

- 一、BOT项目中的风险与规避 622
- 二、高速公路BOT融资模式的风险分析及防范 625
- 三、BOT项目融资中的风险识别与管理方法 630
- 四、BOT融资方式在中国遇到的问题及对策 634
- 五、正确运用BOT方式引进外资的对策 637
- 第三节 BOT模式在实践中的应用 641
 - 一、BOT在国外实例分析 641
 - 二、BOT模式在我国的典型 643
 - 三、BOT投资模式与西部基础设施建设 643
- 第四节 BOT在中国高速公路建设中的实践 647
 - 一、高速公路采用BOT方式分析 647
 - 二、中国首个高速公路BOT项目分析 648
 - 三、2008年四川12条投资1372亿元高速公路开展BOT招商 649
 - 四、2011年7月重庆首个外资BOT高速公路项目签订协议 649
 - 五、2008年广西首个外资BOT高速公路项目获批 650
 - 六、福建首条BOT高速公路通车 650
 - 七、2012年四川高速公路BOT项目居全国第二位 651

第十八章 2014-2019年高速公路发展趋势预测 652

第一节 2014-2019年交通运输业的趋势 652

- 一、世界现代交通运输业的发展趋势 652
- 二、未来全球交通运输面临的发展趋势 652
- 三、未来15年交通运输发展趋势分析 653
- 四、新形势下的我国交通运输业 654
- 五、我国交通运输业发展形势及方向 657

第二节 2014-2019年高速公路发展趋势预测 659

- 一、2014-2019年高速公路建设发展的新趋势 659

市场竞争将更加激烈

基于前文有关国家土地宏观调控政策及公路建设占用土地相关内容的分析，未来高速公路建设行业市场总需求的增长速度将放缓，公路建设项目的立项审批周期将延长，非重点公路建设项目、计划外项目的立项审批难度加大，市场竞争将更为激烈。

如果市场供给不能对市场需求的變化做出相應的調整，仍保持持續增長勢頭，則將會導致更加激烈的市場競爭，產品價格——收費水平將會進一步降低，市場競爭環境將會惡化。因此，建議今後高速公路行業內企業應適當控制員工數量的增加，轉變單純依靠增加員工的數量來增加生產能力的发展方式，注重以提高生產效率的方式提高生產能力。

合并并购将逐渐增多

通过参股、控股、收购等方式实现行业资源的整合，是市场经济条件下多数行业发展的一般规律。市场需求增长放缓，这为行业内具有较强市场竞争能力的优势企业提供了一个战略性扩张机会。这将有利益于行业内优势企业通过资本运营方式做强做大，有利于规范市场竞争秩序、提高行业创新能力、提升行业总体发展水平。建议行业内具有技术、人才、管理、品牌、资金等竞争优势的企业关注这种战略性扩张机会。

将会有更多的企业战略性进军铁路市场

2004年12月31日，建設部、鐵道部聯合下发了《关于进一步开放铁路建设市场的通知》（建市[2004]234号），明确提出了近期铁路建设市场开放的范围，其中规定：具有甲级公路（公路、特大桥梁、特大隧道）资质的设计院可以从事铁路路基、桥梁、隧道设计工作；具有公路施工特级资质的企业可以承担铁路土建工程施工。

目前，高速铁路建设行业正处于高速发展时期，根据国家《中长期铁路网规划》，到2020年，全国铁路营业里程将达到10万公里，其中：规划建设新线约1.6万公里；规划既有线增建二线1.3万公里，既有线电气化1.6万公里。完成中长期铁路网规划任务，需要基建投资2万亿元，平均年基建投资额约1000亿元。良好的市场发展前景，为高速公路建设企业提供了很好的进入时机。

将会有更多的公路建设企业走向海外市场

在国内公路建设市场竞争日益激烈的情况下，未来将会有更多的公路建设企业关注国外市场。随着亚非拉等发展中国家经济的持续发展，其基础设施建设会经历一个较为快速的发展阶段，从美国、日本、欧洲等发达国家及地区的发展经验来看，这是每一个国家经济发展到一定阶段后的必经之路。就国内公路建设企业的国际市场竞争力而言，与发展中国家本土同行业企业相比，国内具有技术、经验、业绩等方面的优势；与发达国家领先的同行业企业相比，国内具有劳动力成本优势。并且在历史上我国与这些国家建交时间比较长，外交关系都比较好，这为国内公路建设企业进入这些国家从事公路建设业务提供了较好的外部政策环境。建议行业内具有竞争优势的企业关注海外发展中国家的公路建设市场，收集市场信息，储备相关专业技术人才，实施走出去战略，积极开拓海外市场。

高速公路发展趋势及对公路建设行业的影响

从20世纪60至70年代开始，澳大利亚、西班牙、墨西哥、加拿大、前南斯拉夫以及一些发展

中国家加入修筑高速公路的行列。据不完全统计，目前全世界已有80多个国家和地区拥有高速公路，通车里程超过23万公里。就世界范围来看，高速公路已发展到了一个比较成熟的阶段，无论其主体工程还是配套设施的发展已经相当完善，一些发达国家越来越重视高速公路的安全性、信息化管理、环境和景观等问题，并正向以计算机技术、现代通信技术和现代控制技术为基础的智能交通系统发展。

从高速公路的发展趋势看主要有两个特点：一是网络化，如北美、西欧的高速公路网建设；二是智能化，20世纪90年代以来，美国、日本、西欧等国竞相大量投资进行智能车辆与高速公路系统的研究开发工作，运用现代信息、通信和控制等技术，通过车辆与道路的双向信息沟通，以达到缓解道路堵塞、疏导交通、提高通行能力、减少交通事故、降低环境污染等目的。据美国有关方面的研究，智能车路系统能使高速公路网容量提高一倍，使道路拥挤及油耗损失降低25%~50%，酝酿多年的这场新的高速公路技术革命已引起人们的极大关注。

高速公路的发展趋势对公路建设企业的发展是至关重要的，它的发展方向决定了公路建设企业未来发展的方向。从国外高速公路的发展趋势来看，国内公路建设企业现在应该开始着手高速公路的安全性、智能化、信息化管理、环境和景观等方面的技术攻关，加大该方面的技术开发投资力度。只有正确地把握住未来高速公路的发展趋势，才能在激烈的市场竞争当中立于不败之地。

二、2014-2019年高速公路管理体制发展趋势 661

三、2014-2019年我国高速公路的发展趋势 662

四、2014-2019年路面机械新技术及发展趋势 664

本研究报告数据主要采用国家统计局数据，海关总署，问卷调查数据，商务部采集数据等数据库。其中宏观经济数据主要来自国家统计局，部分行业统计数据主要来自国家统计局及市场调研数据，企业数据主要来自于国统计局规模企业统计数据库及证券交易所等，价格数据主要来自于各类市场监测数据库。

详细请访问：<http://www.bosidata.com/qitajiaotong1403/H92716IHMT.html>