



## 时空变换中的打庆公路

□ 史铁平

### 塬上的庆阳

陕北狭地以西，六盘山、关山、陇山以东，这一广袤区域，地理学上叫陇东，也是庆阳之所在。庆阳在甘肃最东部，地势南低北高，海拔在885米至2089米之间，山、川、塬兼有，沟、峁、梁相间。不过，真正来到庆阳才知道，山才是这里的主导。庆阳盛产山脉，庆阳人白天只要睁开眼睛，首先撞入眼帘的，便是形态各异的山。左一座，右一座，前头山，后头山。这里的山，虽然没有高入云霄，但是却形态各异，四季不同。庆阳的山，稠密处，一座紧挨着一座的峰巅，纵使徒步三四天，也挣扎不出山的襟怀；稀疏处，放眼望去，也瞅不见山的一丁点影子。就在这高低不一、环肥燕瘦的群山中，打庆公路似一条墨色绸带，沿山蜿蜒开来，它连通着庆阳的南北，不仅是沿线百姓的出行首选，还是通往各自然胜景的主要线路之一。

沿着打庆公路上坡、下坡、左盘、右绕，公路将群山紧紧地环绕在庆阳大地上。

塬是一种因冲刷形成的高地，呈台状，四边陡，顶上平。在打庆公路沿途，还能看到不少塬，庆阳的塬是生在山上的。庆阳的河流甚少，这里所谓的河，是碗口粗的沟水，无论如何凌厉，断难淤积出一方坦荡如砥的平原来。可是老天不负庆阳，即便没有平原，也要让庆阳的山头间或生出片片塬面来。更准确地说，庆阳的塬，是山的耳朵，大都极窄极瘦，有的地方，只是山顶上一抹平地，最多能并排通过两三辆汽车罢了。

不过，庆阳有一条足以令子孙子孙自豪的大塬——董志塬。距离打庆公路不远处的董志塬也在山上，总面积910平方公里。董志塬尽管气势磅礴，终究不是辽阔的平原，但当地人还是乐意把它与毗邻的一望无际的秦川比较，自嘲说：“八百里秦川，不如董志塬的一个边。”不过，单从这一点便可以看出，这片神奇的大塬，在庆阳人的心目中是神圣的。

### 起点曾是秦直道上的古驿站

打庆公路沿途的历史遗存最早可

以追溯到三国时期。位于庆阳市华池县乔河乡的打扮梁，不仅是打庆公路的起点，还曾是秦直道上一个古驿站。相传王昭君出塞远嫁匈奴单于呼韩邪时，走的就是秦直道。在途中经过打扮梁这个地方时，曾有过短暂停留。当时，这里是西汉和匈奴实际控制的边界线，王昭君越过此地，便意味着离开了故土。因此，王昭君曾在这里梳洗打扮，面南拜别故土父老，于是，便留下了“打扮梁”这个富有纪念意义的历史地名。从这再往北便是遥遥望不尽的风沙和石砾，连绵不绝的群山遮住了朝圣的去路，最终，王昭君还是随着自己陌生的丈夫，走向了茫茫大漠。现在，在打扮梁除了一个城障遗址和一座烽火台外，再也看不到当年驿站的任何遗迹，但昭君梳洗打扮这历史的一幕却永远定格在了这里。

王安石在《明妃曲》中写道：“汉恩自浅胡自深，人生乐在相知心。”里面的前因后果，足以解释王昭君出塞的缘由。且把大义凛然、慷慨悲壮的口号搁一边，她主动和亲最初的目的自救，希望逃离皇宫，像普通人一样自由地活着。遗憾的是，王昭君与单于的婚姻持续没多久，单于便撒手人寰。在被迫成为单于儿子妾室，生下二女之后，王昭君便在正史中仓促消失了，她仿佛是一只扑朔迷离的蝴蝶，只留下了美丽的瞬间。

### 刘巧儿故里

沿打庆公路行驶，途中经过庆阳市华池县悦乐镇上堡子村。这个小村曾是红遍大江南北的评剧《刘巧儿》的人物原型——封芝琴的家乡。封芝琴的一生充满了传奇，她从小便酷爱剪纸、绣花，并以巧手闻名乡里。1942年，18岁的封芝琴与同村小伙子张柏相恋，两人情投意合，但封芝琴的父亲却贪图彩礼，不顾女儿的反对执意将女儿许配他人。无奈之下，张柏做出了一个惊人的举动——带领亲友将封芝琴抢回家中，为此，张柏被华池县抗日民主政府判了刑。心爱的人为自己银铛入狱，封芝琴决心要讨个说法。从未出过门的她一个人步行百余里，赶到当时陇

东分区所在地庆阳县，找到了时任陕甘宁边区高等法院陇东分庭庭长马锡五，诉说了自己的冤屈。这件事引起了马锡五的重视，他来到华池县，通过走访掌握了实情以后又召开群众大会公开审理，纠正了华池县的错误判决，并当场为封芝琴、张柏颁发了结婚证书，一对有情人终成眷属。

以现代的眼光看，马锡五审判方式存在诸多不足，但是，把这些缺憾放置于特定的历史情境下去理解，却变得合情合理了。随着案件尘埃落定，它的影响却越来越大——被列为20世纪中国八大名案。这一案件的审判方式作为经典案例，定名为“马锡五审判方式”，写入了法律教科书，同时，封芝琴争取婚姻自由的故事，经过民间艺人和艺术家的加工，通过多种艺术形式在解放区传播。后来，评剧电影《刘巧儿》上映，封芝琴的故事以刘巧儿的艺术形象在全国传遍。

2002年，华池县为了发展民俗文化产业，组建了“华池县刘巧儿民间工艺品有限责任公司”，聘请封芝琴为董事长，她还被评为民间工艺美术大师。2014年，封芝琴老人义务代言了庆阳市司法局“巧儿说法”法治品牌，使法治理念传遍陇原大地。遗憾的是，2015年2月12日下午6时，封芝琴在庆阳市华池县悦乐镇上堡子村的家中去世，享年91岁。

从历史的碎片中走出来，继续在打庆公路上行驶，路的尽头就是国家级森林公园——周祖陵，它位于庆阳市庆城

县东山，因山顶有周先祖不窋之陵而得名。不窋为夏代周族部落首领，后稷之子。最初，不窋袭父职，于朝中任农官，但由于夏代孔甲帝“好鬼神，事淫乱，夏后氏德衰，诸侯叛之”致使朝纲大乱。失去官职的不窋率领部落来到庆阳一带，开始了先周早期的政治、经济和思想文化活动。不窋带领族人改地穴式居住为窑洞，并开启了华夏农耕文明的先河，重农耕、种庄稼，提倡养猪、养牛、养鹅、植树种花……这些都是不窋带给庆阳的变化，不窋为庆阳早期的农业经济发展作出了很大贡献。为保证部落安全，不窋经详细勘察，还修建了“不窋城”——这便是如今的庆城县。

周祖陵依山势而建，山顶的生态园、采摘园、珍稀树种园吸引着游客前来观光，春季繁花似锦、夏季林木葱茏、秋季瓜果飘香、冬季银装素裹。

### 打庆公路的新生

近年来，庆阳公路事业发展中心精心布局庆阳国省干线公路养护工作，以八段一所（八个公路段、一个高速公路养护所），八区二十二站（八个养护工区、二十二个养管站）为依托，以创建G22青兰高速公路西峰至长庆桥段“金色畅通大道”示范路、S201线南梁至新堡段“红色旅游公路”示范路、G309段太白至板桥段创建“绿色生态公路”示范路为抓手，全面提高国省干线公路养护水平，提升道路通行能力。

精心养护，舒心通行。打庆公路虽然历经二十个春秋，但是在公路人的精心养护下依然平坦宽阔、绿树成荫。为了让这条绿色生态路跟国家森林公园、古道等自然历史遗迹呼应，华池公路段开始标准化路容路貌，对沿线的混凝土边沟、桥涵构造物进行标准化维修，疏通了人行桥涵，更换了损坏的盖板，校正并刷新了示警桩，还在碎落台上种植了高羊茅草，垂柳之间栽植了红花锦带和紫叶矮樱，将打庆公路创建为“平安公路”和“旅游生态示范路”。

目前，庆阳正在实施打庆（华池县打扮梁至庆城县杨家坪）一级公路建设项目，路线全长74.92公里，总投资104.32亿元，建成以后将与银百高速甜罗段以枢纽立交相接。届时，千沟万壑、支离破碎的陇东大地又有一条银龙腾空出世，它将为庆阳的经济发展贡献力量，为群众安全出行提供便利，它将续写打庆公路新传奇！

（作者单位：庆阳公路事业发展中心）

编辑 李江虹



# 甘肃交通运输

2021年10月15日 第25期 甘肃省交通科技通信中心主办 准印证号:(甘)LB000039 内部资料 免费交流

## 《交通强国甘肃方案》出台

日前,甘肃省委、省政府印发《交通强国甘肃方案》,明确了甘肃省推进交通强国建设目标和主要任务。

《方案》提出,甘肃将分3个阶段,有序推进交通强国建设甘肃目标实现。第一阶段,到2025年,基本建成布局合理的快速网络、服务完善的干线网络、广泛覆盖的基础网络;通县高速公路项目全部开工建设,全省高速及一级公路建成里程达到8000公里以上,县县通高速目标基本实现,普通国道二级及以上公路比重达到85%,具备条件的自然村(组)通硬化路,5A级景区高速公路连通,具备条件的4A级景区通二级及以上公路,铁路网总规模6500公里左右,其中高铁总里程达到2000公里以上,市级行政区铁路覆盖率达到100%,兰州中川国际机场三期扩建工程建成投运。第二阶段,到2035年,基本实现交通强国建设甘肃目标,现代综合立体交通基础设施体系基本完善,“一带一路”通道枢纽地位不断强化,综合立体交通网基本建成,高速(一级)公路发展规模12000公里左右,相邻市州间实现高速(一级)公路多路连通;普通国道基本达到二级及以上公路标准;实现县级行政中心15分钟上国道、30分钟上高速公路。铁路网覆盖范围进一步拓展,总规模9000公里左右。民航机场网络进一步完善,基本实现市级行政中心60分钟到机场,航空网络辐射全国主要城市、通达主要国家。“123”出行交通圈和快货物流圈基本形成,兰州都市圈1小时通勤(达)网络进一步完善,酒泉、天水都市区和平庆联合都市区内市级行政中心与主要县级行政中心实现1小时通达,兰西城市群、关中平原城市群主要毗邻城市间实现2小时通达,兰州主城区至省内其他市州和全国主要城市3小时通达;快货物流方面,基本实现国内1天送达,周边国家2天送达,全球主要城市3天送达。运输服务水平和品质显著提高,融合高质的路衍经济体系全面形成,智慧平安绿色交通体系基本建成,交通治理体系和治理能力现代化水平明显提升,甘肃省作为连接欧亚大陆桥的战略通道和沟通西南、西北的交通枢纽地位进一步凸显。第三阶段,到本世纪中叶,全面建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系,基础设施互联互通,运输服务应需而变,智能交通广泛覆盖,人民享受美好交通服务,全面支撑幸福美好新甘肃建设。

肃建设。

为实现上述目标,《方案》确定了9个方面任务。一是建设“一带一路”重要通道和西部陆海新通道北段枢纽,优化完善“两横七纵”运输通道结构,落实细化“大陆桥走廊”“西部陆海走廊”“京藏走廊”以及“福银通道”“沿边通道”等国家综合运输大通道在甘肃省域布局,强化枢纽核心集聚地位,加快形成“一心两翼、多极多点”的综合交通枢纽城市发展新格局。二是建设内通外畅、高效衔接的基础设施网络,构建综合立体的快速交通网、完善通达的普通干线网、普惠安全的基础交通网、快速通畅的区域交通网。三是构建便捷舒适、普惠共享的出行服务体系,建设一体化综合客运枢纽,加快推进旅客联程运输,优化区域城际出行服务,推动城市公共交通优先,推进城乡客运一体化发展。四是构建绿色经济、集约高效的货运物流体系,建设集约综合货运枢纽,大力推动多式联运发展,优化调整货物运输结构,创新货物流服务模式,提升农村物流服务水平。五是构建一体融合、协同发展的路衍经济体系,推动交通文化旅游深度融合,推动与相关产业融合发展,大力发展枢纽经济,推动交通产业经济创新发展。六是构建科技引领、先进适用的智慧交通体系,推动交通领域科技创新,推进交通运输领域新型基础设施建设,强化智慧交通运输服务,提升数字监管服务水平。七是构建系统完备、保障有力的平安交通体系,提升基础设施建管养品质,提高装备设备安全水平,加强安全生产风险防控,强化交通应急救援能力。八是构建低碳环保、生态友好的绿色交通体系,促进资源节约集约利用,强化节能减排和污染防治,加强交通生态保护修复。九是构建多方参与、协同高效的现代治理体系,深化体制机制改革,优化行业营商环境,增强行业执法能力,完善公众参与机制,加强人才队伍建设,弘扬优秀交通文化。

根据方案,从2021年起至2025年,甘肃将高质量推进综合一体化国际航空枢纽建设、大敦煌文旅融合发展、智能网联车路协同应用、交通投融资体制机制创新研究、陇原乡村振兴“四好农村路”建设等交通强国建设甘肃省试点任务。(省交通运输厅网站)

编辑 吴亚飞

## 交通运输部批复我省交通强国建设试点方案

日前,交通运输部批复了交通强国建设甘肃省试点实施方案,同意甘肃省在大敦煌文旅融合发展、航空枢纽一体化发展、车路协同创新发展、交通投融资体制机制创新研究和陇原乡村振兴“四好农村路”建设等5个方面开展试点。

甘肃省将通过3-5年时间,在旅游风景道市场化运作、枢纽经济发展、车路协同典型场景应用、收费公路资金保障创新机制研究、农村公路路衍经济发展等方面取得突破性进展,形成一批先进经验和典型成果,充分发挥示范引领作用,为交通强国建设提供经验借鉴。

5项试点任务中,备受瞩目的大敦煌文旅融合发展试点,将创新文旅融合发展模式,着力推动文旅融合基础设施建设,提升交通旅游一体化服务能力。建立旅游风景道建管养运新模式,推进旅游风景道市场化运作。完成大敦煌文旅融合发展APP研发,建成大敦煌文化旅游经济圈“交响丝路1号线”项目,基本建成项目投融资平台,基本形成“快进慢游”交通旅游发展新格局,使大敦煌文化旅游经济圈文旅融合发展取得显著成效。

加快航空枢纽一体化发展试点,将依托兰州中川国际机场三期扩建工程,基本实现航空枢纽外畅内联、综合一体发展。完成兰州中川国际机场三期扩建工程和周边综合交通基础设施建设,形成以机场为核心的“航空+高铁+城市轨道交通+高(快)速公路”现代综合交通枢纽。显著提升兰州中川航空枢纽能级、城市核心竞争力、航空客运自给能力、航空货物流服务效率,进一步凸显产业集聚和区域经济带效应。

车路协同创新发展试点,将依托G312清傅公路(清水驿至傅家窑公路)“5G+智慧公路”路段,建立具有全

面感知、主动服务等功能的实时动态交通信息服务体系。计划在1-2年时间里,完成清傅公路通信专网、5G网络覆盖,实现测试道路全线重点基础设施数字化。高精度全息泛在互联感知体系基本建成,感知设施覆盖全线。建成清傅公路智慧交通大脑,路网监测、应急救援和安全管控智能化水平有效提升。智慧隧道、智慧服务区、智慧桥梁健康监测等场景化应用基本实现。未来3-5年基本建成智能网联车路协同开放道路测试场,在车路协同技术、智慧公路基础设施建设、人工智能应用创新、货车编队运输测试取得一批创新性成果。

此外,交通投融资体制机制创新研究试点,将着力开展收费公路资金保障创新机制研究,深化收费公路政府和社会资本合作(PPP)模式创新。开展普通公路发展资金保障机制研究,探索建立交通运输领域资金政策定期评估机制。推动地方政府将农村公路发展纳入政府考核体系,实行“以奖代补”机制。探索“捆绑开发”“综合开发”“文旅融合”等方式建养普通公路。开展交通运输发展规划与资金保障协同机制研究。

陇原乡村振兴“四好农村路”建设试点,将基本建成以县城为中心、乡镇为节点、村组为网点的农村公路网络。初步建立权责清晰、齐抓共管的农村公路管理养护体制机制,形成财政投入职责明确、社会力量积极参与的良好格局。农村公路制度体系更加健全,形成农村公路以奖代补实施办法、自然村(组)通硬化路管理制度与建设技术标准等系列成果。农村公路与产业实现深度融合,农村公路路衍经济发展取得显著成效,农村公路治理能力提升,有力支撑乡村振兴。(杨甜)

10月12日,第二届全国公路路衍经济高峰论坛暨甘肃交通高质量发展丝路论坛在敦煌召开。与会专家学者围绕“创新业态、创新模式”“青专委员西部行,助力甘肃交通高质量发展”主题深入交流,纵谈路衍经济产业发展美好前景,共探交通高质量发展实现路径。

## 第二届全国公路路衍经济高峰论坛暨甘肃交通高质量发展丝路论坛召开

中国公路学会副理事长兼秘书长、国际路联副主席刘文杰致辞,甘肃省交通运输厅党组书记、厅长刘建勋作题为“路衍经济——甘肃交通高质量发展的有力抓手”主旨演讲,酒泉市委副书记、代市长唐培宏,甘肃省公交建集团党委书记、董事长田广慈讲话。甘肃省公交建集团党委副书记、总经理杨重存,副总经理丁兆民,陕西省交通运输厅调研员赵建勋分别主持论坛。

刘文杰指出,“路衍经济”作为一项新生事物、一个全新概念,其研究和应用具有广阔的前景和现实意义。路衍经济研究要着眼于公路对经济发展的拉动作用、带动作用 and 辐射作用,进一步关注理论与实践的结合、线与面的结合、产业与行业的结合、理论与模式的结合,推动路衍经济支撑交通运输转型发展。

刘建勋指出,甘肃交通人深入贯彻习近平总书记对甘肃的重要讲话和指示精神,围绕服务全省经济社会发展根本任务,不断探寻健康可持续发展路子。甘肃发展路衍经济的比较优势突出,拥有从国家、省上到行业强力的政策支持,具有独特的“座中联六”区位优势和特点,资源禀赋优质富有。2019年以来,甘肃交通运输行业先行先试,路衍经济从局部、碎片逐步建立起理论体系架构,发展环境从企业、行业逐步走进省级战略,产业链条从一业、短链发展为多元、长链,项目落地从先行先试逐步推向全面铺开。

刘建勋强调,甘肃交通发展路衍经济将围绕“项目落地、产业见效、行业发展”主要目标,建立协同推进、捆绑开发和地企联动的三大机制,形成路衍经济规划、路衍经济产业、路衍经济统计三大体系,实施高速公路拓展工程、招商引资提速工程、智慧交通赋能工程、“双碳”目标助力工程、乡村振兴服务工程、文旅融合突破工程六大工程,构建路衍经济产业生态系统,助推甘肃交通运输行业高质量发展。

交通运输部科学研究院、中国建筑科学研究院、长安大学、中国公路学会运输与物流分会、江苏苏通大桥有限责任公司、成都文旅集团、甘肃省交通规划勘察设计院等专家学者作了主题演讲。论坛期间聘任了高速公路路衍经济产业研究中心管理委员会主任、副主任,甘肃路衍经济产业研究院专家委员会委员。

本次论坛由中国公路学会、甘肃省公交建集团、甘肃省公路学会主办。宁夏回族自治区交通运输厅副厅长蒋文斌,酒泉市委常委、敦煌市委书记石琳,青海省交通运输厅、新疆维吾尔自治区交通运输厅,省发改委、省国资委、省文化和旅游厅有关领导出席论坛。

(石强 张宾 李瑶 郑嵘)



### 大会致辞

中国公路学会副理事长兼秘书长 刘文杰  
国际路联副主席



公路是交通行业最大的资源,在公路建设高峰及收费运营期满后,发展高速公路路衍经济产生经济增长点就成了一个新的产业,成为实现交通“软着陆”最现实、最便捷、最有效的途径,也将带动公路传统产业结构优化,为交通永续发展和经济社会的可持续发展提供坚实的基础。

两年前,第一届甘肃路衍经济发展研讨会在敦煌召开,作为一项新生事物、一个全新概念出现在行业。交通运输各个门类里都有跟经济融合的“衍生经济”,作为社会、行业进步和发展的必然结果,“路衍经济”研究和应用具有广阔的前景和现实意义。公路大体量的产业集群和产业链的特点对经济发展具有拉动作用,带动作用 and 辐射作用。无论从交通运输自身发展,还是从交通运输带来的产业振兴及融合衍生的新产业、新经济、新业态,都可以纳入“路衍经济”的研究范围,进行规划和研究,通过把具有可复制可推广的应用示范来指导实践。路衍经济研究将进一步关注理论与实践的结合、线 with 面的结合、产业与行业的结合、理论与模式的结合,推动路衍经济支撑交通运输转型发展。

新征程  
再出发  
开展「服务区+」高质量发展新画卷

高速公路服务区商业发展从传统服务区到现代服务区经历了从满足司乘人员基础出行消费,出行消费升级、消费个性化到“服务区+”四个阶段。  
近年来,江苏交控围绕“快行慢享”服务理念,以人、车、路、环境为核心,持续推进服务区转型升级和商业模式创新。2015年,苏通大桥服务区围绕江苏交控“双提升”的总体要求,以提供大流量下的高品质服务为定位,积极引进肯德基、星巴克等国际知名品牌,同时把传统餐厅打造成美食广场。创造了“品牌+招商+监管”管理模式,实现了由传统交通功能性服务向社会化小型商业综合服务功能的转型,为全系统服务区转型升级提供可复制、可推广的示范样板,成为江苏交控服务区转型升级的引领者,“服务区+”激活了路衍经济的实践之路。

同时,江苏交控持续提升发展高度,主动对标优秀单位,开展专业咨询,推进工作落实。激发发展活力、拓展发展格局,增强发展后劲,深挖服务区空间场地潜力,最大限度释放公路交通溢出效应,充分挖掘公路交通后市场价值。

随着“路衍经济”在全国各地开始初步探索并取得可观的经济效益和社会效益,一些问题和不足也逐步显现。理论研究不够,在学术界和业界尚未形成统一的定义,研究探索尚处于起步阶段,是个“新增量”;重视程度不够,不重视对公路沿线、服务区、闲置土地等资源的开发利用,对沿线门架、收费站、服务区人群消费未进行有效分析,对数字经济的研究利用滞后,造成路衍经济发展相对缓慢;推进力度不够,在路桥沿线土地的确权、服务区用地属性、服务区用地规模、高速公路建设审批程序等各部门对政策的理解不尽一致,在法律法层面面上也有模糊地带,导致项目运作难度加大,落地较慢。

针对这些问题,各地要做到地方融合、产业融合、跨界融合这三个融合,通过市场化运作,科学化经营,探索出一条专业化、标准化、规范化、集约化的路衍经济发展新路子。



## 第二届全国公路路衍经济高峰论坛主题演讲精粹

10月12日,第二届全国公路路衍经济高峰论坛暨甘肃交通高质量发展丝路论坛在敦煌召开。交通运输部科学研究院、中国建筑科学研究院、长安大学、中国公路学会运输与物流分会、江苏苏通大桥有限责任公司、成都文旅集团、甘肃省交通规划勘察设计院等专家学者作了主题演讲。我们摘编部分发言精粹,以飨大家。

### 路衍经济——甘肃交通高质量发展的有力抓手

甘肃省交通运输厅党组书记、厅长 刘建勋



路衍经济作为交通人的“一门生意”,在探索发展中从企业走向行业,从行业走进政府,成为助推交通运输高质量发展的有力抓手,越来越被社会各界广泛关注。

今年年初,路衍经济被写入甘肃省“十四五”规划纲要,被确定为推动交通运输跨域融合发展和支撑交通经济强劲发展的重要方式,成为“产业兴省”的重要载体。省交通运输厅主动承担行业责任,成立路衍经济推进领导小组,按照“行业支持企业、企业发展产业、产业支撑行业”的思路,将交通基础设施建设与关联产业同步谋划,与国资体系共同形成了发展路衍经济的“双推手”。

2019年以来,甘肃交通企业先行先试,路衍经济从局部、碎片逐步建立起理论体系架构,率先提出聚焦“三大维度”、围绕“六大方向”发展路衍经济的产业构想,2020年,成立了甘肃路衍经济经

### 价值逻辑视角下路衍经济的商业模式构建的思考

长安大学经管学院教授、副院长 樊建强



路衍经济是交通企业依托公路,尤其是高速公路而发展起来的跨界融合性经济,如交通旅游、通道物流等,属于“流量经济”,流量变现是路衍经济的商业本质。“流量经济”主营业务具有吸收较大客户流量的潜力,主营业务收费相对刚性,甚至低廉或免费,较难盈利,依托于主营业务,能衍生一系列客户延伸需求,成为潜在的盈利来源。

公路是路衍经济产生的根本动因,缺少公路依托的经济模式不能界定为路衍经济。并非所有的公路都存在路衍经济,只有当交通流量达到一定的程度,有足够能被内化的外溢经济福利时,才有可能形成路衍经济。交通流量规模决定了路衍经济的商业价值,主营业务吸引流量,衍生业务转化流量实现变现。

随着收入水平的提升,以品质化、多样化、个性化为主要特征的消费升级的趋势愈加明显。消费者对品质、品牌商品消费需求日益增加,健康、绿色、环保、安全的消费理念更深入人心。自驾游成为我国游客最主要的旅行方式。路衍经济价值主张就是人享其行,物优其流,满足出行者“吃住行游娱购”全方位需求,满足货物仓储、加工、中转、配送、信息提供等方面需求。

价值创造是商业模式构建的重点,价值创造机制设计的重点是满足顾客需求和实现顾客价值,要跳出交通,寻求跨界合作,与地方特色资源及产业相结合,形成路衍产业的多种可能。路衍经济的本质是流量变现,流量规模决定了路衍经济的商业价值,其核心业务是服务区经营、交通旅游、通道物流、交通大数据开发应用等。我们交通企业应重视路衍经济的开发利用,以“顾客需求”为出发点,系统构建路衍经济的商业模式,通盘考虑公路建设及路衍经济开发。

济产业研究院,构建起了路衍经济智库平台,形成了《甘肃路衍经济发展思路研究报告》。发展环境从甘肃公交建集团等个别企业摸索前行,到交通行业主管部门和国资管理机构大力推动,再到纳入甘肃省“十四五”规划纲要,成为省级战略。产业链条也从一业、短链逐步发展为多元、长链,建立起了“一业带动、多业支撑、跨界融合、联动发展”的多元化产业格局。随着省上战略的实施,以及行业部门、交通企业、地方政府的协同努力,路衍经济项目全面铺开。

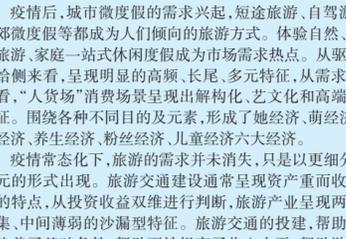
“十四五”时期,甘肃交通行业将围绕“项目落地、产业见效、行业发展”的主要目标,建立三大机制,形成三大体系,实施六大工程,构建路衍经济产业生态系统,助推甘肃交通高质量发展。

建立三大机制。建立协同推进机制,成立由省级领导任组长的工作小组,建立协同联动机制,定期召开联席会议,为路衍经济“问诊把脉、保驾护航”。建立捆绑开发机制,从政策层面、操作层面“双向”发力,打通“任督二脉”,积极鼓励有条件的市县将公路建设与产业发展、园区建设、乡村旅游、矿产资源等捆绑一体化发展。建立地企联动机制,通过路衍经济解决双方发展问题,实现地企优势互补、资源共享、联动发展。

形成三大体系。形成路衍经济规划体系,建立“省级规划+行业规划+国资体系规划+地方规划+企业规划”的路衍经济规划体系,确保一张蓝图绘到底。形成路衍经济产业体系,围绕“八大产业方向”,积极培育路衍经济龙头企业,打造要素聚集、联动发展、各具特色的路衍经济产业集群,构建路衍经济实体抓手。同时,通过市场创造、资本转移、交通带动、区域联动,加快构建支撑引领作用强、投产效率高和质量水平优的路衍产业新体系。形成路衍经济统计体系,建立路衍经济统计指标体系和数理体系,计划编制出

### 文旅融合视阈下的文旅投资运营模式

成都文旅集团旅投副总经理 高磊



疫情后,城市微度假的需求兴起,短途旅游、自驾游、近郊微度假等都成为人们倾向的旅游方式。体验自然、健康旅游、家庭一站式休闲度假成为市场需求热点。从驱动供给侧来看,呈现明显的高频、长尾、多元特征,从需求侧来看,“人货场”消费场景呈现出解构化、艺术化和高端化特征。围绕各种不同目的及元素,形成了她经济、萌经济、潮经济、养生经济、粉丝经济、儿童经济六大经济。

疫情常态化下,旅游的需求并未消失,只是以更细分、多元的形式出现。旅游交通建设通常呈现资产重而收益低的特点,从投资收益双维进行判断,旅游产业呈现两段聚集、中间薄弱的沙漏型特征。旅游交通的投建,帮助地方改善了基础条件,帮助百姓提高了收入水平,帮助游客提升了游览体验,通过政府epc或者ppp采购投企业的服务、公路沿线特许经营权获取、周边资源开发反哺来促进投资方获取收益。

文旅融合项目,交通的构建是路径,旅游的运营是目标,核心还是在“旅游”,只有通过旅游带来的外部高流量,才能激活旅游公路沿线的资源,形成消费的释放,带动道路沿线的百姓致富,从而实现投资价值的变现。所以,如何做好“旅游”这篇文章,是文旅融合发展的关键。

台《路衍经济产业统计管理办法》,全面真实反应路衍经济产业的培育发展情况。

实施六大工程。实施高速公路拓展工程,新增高速公路出入口,推进全省县城内重点乡镇、产业园区、旅游景区等重要节点便捷上高速,带动沿线商贸物流、旅游客流、资源开发等经济活动,积极开发“服务区+”业务,进一步打造集“党建阵地、休息用餐、医疗救助”等功能于一体的服务区“司机之家升级版”,真正让“司机之家”成为放心、暖心、安心工程。实施招商引资提速工程,从“建链、补链、延链、强链”需求出发,全面实施招商引资提速工程,优化营商环境,构建招商网络,开创路衍经济项目招商引资独有的“甘肃模式”。实施智慧交通赋能工程,建设融合高效的智慧交通“新设施”,推动高效协同的智慧治理“新能力”,构建协同创新的智慧产业“项目库”,着力推进交通运输向数字化、智能化、网联化转型。实施“双碳”目标助力工程,“十四五”时期,将推进充电桩布点联网,依托高速公路沿线土地及空间资源,谋划实施“交通+光伏”绿色能源项目,建设“光伏发电+价价储能+余量上网”一体化平台、形成“高速公路能源局域网”。实施乡村振兴服务工程,立足乡村旅游、历史文化、特色经济发展等资源优势,推进“农村公路+乡村旅游”“农村公路+现代农业”融合发展。实施文旅融合突破工程,加快推进交通强国试点——大敦煌文化旅游经济圈“交响丝路1号线”、“最美黄河风情线——片区开发”等文旅融合项目建设,结合项目特点和资源禀赋,深度挖掘文旅融合核心价值,提炼品牌内涵,塑造甘肃文旅融合品牌体系。

路衍经济是实现交通“软着陆”最现实、最便捷、最有效的途径,是交通创新“开源”的一种转型经济,也将成为交通永续发展和经济社会可持续发展的坚实保障。因此,树立路衍经济发展思维,把交通运输的公益性和盈利性有效结合起来,通过开发经营路衍经济项目,深入挖掘路衍经济关联产业的商业价值,保持公路交通的发展活力和长运动能,将成为我们交通人当好生意人、念好生意经的必修课和硬功夫。

### 路衍经济助力绿色公路发展

甘肃省公交建集团科创中心主任 李晓民  
甘肃省交通规划勘察设计院股份有限公司副总经理



甘肃省交通基础设施建设发展潜力巨大,砂石水泥等资源短缺,面对我省砂石材料供需矛盾突出,迫切需要整合全省砂石资源绿色化、集约化、规模化发展。

甘肃固废储量最大,主要固废为尾矿(3318万吨/年)、粉煤灰(422万吨/年)、冶金渣(391万吨/年)和煤矸石(250万吨/年),主要固废产地为金昌、酒泉和甘南,实现固废就地利用利民利民,为路衍经济绿色建材发展提供了能量池。

在路衍经济规划发展中,需确立绿色发展目标;加强固废制砂研究,促进资源循环利用,目前已开展了钢渣在道路工程中的全粒度应用、煤矸石用于路基填筑及作为基层骨料、橡胶粉改性沥青应用等固废应用研究,通过不断查找问题,针对问题提出改进方案,取得了一定的成绩。

下一步,我们将重点围绕甘肃省重大专项子课题,开展固废在公路工程中的全资源化处置技术研发,主要包括以下几点:固废废弃物种类繁多,浸出毒性和安全性未知,分级分类困难;固废废弃物解聚—重组机理不明确;不同气候环境对固废废弃物工程和项目的耐久性和稳定性等长期综合性能提出了新的挑战。

### “双碳”目标下公路交通基础设施建设降碳减排的初步思考

交通运输部科学研究院研究员 陶双成



### 关于交通投融资发展的若干思考

中交投资有限公司副总经理、中国公路学会投融资分会秘书长 程天成



交通投融资政策不断发展完善,可分为四个阶段:第一阶段:政府计划投资为主的阶段(1984年以前);第二阶段:投融资政策重大变革阶段(1984—1992年);第三阶段:投融资体制不断完善阶段(1992—2012年);第四阶段:深化改革和创新阶段(2012年至今)。

关于交通投融资的两点创新思考:一是要深化交通投融资改革,增强可持续发展能力,完善政府主导、分级负责、多

元筹资、风险可控的资金保障和运行管理体制。建立健全中央和地方各级政府财政投入保障制度,鼓励采用多元化市场融资方式拓宽融资渠道,积极引导社会资本参与交通强国建设,强化风险防控机制建设。二是要建立完善与交通强国发展阶段特征相适应的资金保障制度,落实中央与地方在交通运输领域的财政事权和支出责任,确保各交通专项资金支持交通发展。创新投融资政策,健全与项目资金需求和期限相匹配的长期资金筹措渠道。构建形成效益增长与风险防控可持续发展的投资机制,防范化解债务风险。支持各类金融机构依法依规为市场化运作的交通发展提供融资,引导社会资本积极参与交通基础设施建设。

当今公路市场面临着债务规模大、建设成本高、收支不平衡、投资不均衡、企业负债高等问题,在交通投融资的创新过程中,要把投融资、投资、收费、还贷、退出5个环节,发挥政府部门、金融机构、社会资本三大主体作用,形成资金、资本、资产的循环,通过不断完善投资政策,发展路衍经济和“交通+”,规范运用政府与社会资本合作模式(PPP),政企、央地合作共同提升项目的审批可行性,来促进交通投资企业的可持续发展。

### 建设美丽农村公路 振兴美丽乡村

交通运输部科学研究院研究员 王萌萌



农村公路是覆盖范围最广、服务人口最多、提供服务最普遍、公益性最强的交通基础设施,星星之火可以燎原,细节左右成败,以县级为单位,每个县都动起来,每条农村公路都动起来,将产生最宏大、最深入、最显著的力量,是从毛细血管来装扮美丽乡村、实现交通强国最见效的手段,这就是建设美丽农村路的意义所在。

“四好”是美丽农村路的根本,要建成主体工程优质、附属设施完善、路域环境优良、绿色生态优先、乡土特色突出、

### 高速公路路衍资源和现代物流融合发展与展望

中国公路学会运输与物流分会副秘书长、北京聚智凌云物流科技有限公司总经理 黄浩宇



路衍经济是指依托公路交通点多、线长、面广的自然属性和对区域经济的拉动、带动和辐射作用,通过对沿线经济要素的集聚、扩散而衍生的新经济业态,是交通运输与文化旅游、现代农业、工业园区、现代物流、交通装备制造、数字经济等相关产业融合的新型区域经济发展模式,是助推交通运输转型发展的新路径。

现代物流是将信息、运输、仓储、库存、装卸搬运以及包装等物流活动综合起来的一种新型的集成式管理,其任务是尽可能降低物流的总成本,为顾客提供最好的服务。现代物流贯穿一二三产业,一头连着生产,一头连着消费,在国民经济发展中发挥着重要的基础性、战略性、先导性作用。路衍资源与现代物流融合具有良好基础、天然优势和内在动力,特别是在构建现代物流体系、碳达峰、碳中和目标和新一代科技革命背景下更具发展潜力和空间。

编辑 李瑶 李丽