

新 驰 观 察

2024 年第 3 期（总第 28 期）

2024 年 1 月 31 日

先立后破 推动路衍经济落地见效

中央经济工作会议要求，2024 年经济工作要坚持稳中求进、以进促稳、先立后破。2024 年全国交通运输工作会议强调，围绕服务保障现代化产业体系建设，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济、包容、韧性的可持续交通体系。综合交通运输产业是现代化产业体系的重要组成部分。其中，路衍经济是构建现代交通运输产业体系的重要抓手，也是新时代公路事业高质量发展的重要方向。

经过近年来积极探索，路衍经济正处于从理念倡议向落地生效的重大转变期。转变能否成功，将关系到路衍经济作为“路内不足路外补”新模式的成败。贯彻中央经济工作会议和全国交通运输工作会议要求，推动路衍经济跨越式发展，可围绕“立、融、联、破、严”五大关键举措，持续深化“以路衍产、路衍反哺”新理念落地实施，打造新时代公路事业“投融资管养运行”七位一体新发展格局。

先立后破 推动路衍经济落地见效

林想

中央经济工作会议要求,2024年经济工作要坚持稳中求进、以进促稳、先立后破。2024年全国交通运输工作会议强调,围绕服务保障现代化产业体系,加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济、包容、韧性的可持续发展体系。综合交通运输产业是现代化产业体系的重要组成部分。其中,路衍经济是构建现代化产业体系的重要抓手,也是新时代公路事业高质量发展的方向。

路衍反哺 实现公路事业“双循环”

在公路建设与经济增长大循环基础上,打造路衍经济反哺与反哺公路的新循环,形成以公路“投融资建管养运衍”内循环为主体、公路主线与路衍经济相互支撑的公路双循环新发展格局。建立路衍经济的前期工作规范,明确公路项目前期工作中对于路衍经济项目规划、工可、设计等方面的具体要求。建立公路建设与路衍经济项目的捆绑融资制度,允许公路建设计划用地用于增值服务和商业开发。建立路衍经济收入确认、收益反哺和资金回流机制,推动路衍收益反哺公路建设资金,实现公路建设与路衍经济发展的良性循环。

立体开发 提高公路用地“容积率”

提高公路主线及沿线低效和闲置土地综合开发利用强度,实现存量用地盘活增量从粗放式向精细化转变,运营方式从单一公共运行向商业、文旅等多元增值利用开发转变。推动公路项目与片区综合开发、开发和城市运营等深度融合,实现“公路建设+土地开发+产业运营”一体化商业模式,打造区域利益共同体。推动公路主线与地方资源禀赋特色文化深度融合,发展公路主题文旅,提升公路用地、地下管道建设等综合开发业务,提高公路沿线土地的

经过近年来积极探索,路衍经济正处从理念倡议向落地生效的重大转变期。转变能否成功,将关系到路衍经济作为“路内不足路外补”新模式的成败。贯彻中央经济工作会议和全国交通运输工作会议要求,推动路衍经济跨越式发展,可围绕“立、融、联、破、严”五大关键举措,持续深化“以路衍产、路衍反哺”新理念落地实施,打造新时代公路事业“投融资建管养运衍”七位一体新发展格局。

路网升级 强化公路主导“新范式”

大力推广公路主导的“HOD”模式创新,推动公益性较强的公路建设与收益较好的沿线产业联动发展和联合运营,实现公路产业链条上下纵向延伸和左右横向整合。以培育现代化交通物流产业为牵引,推动交通产业链延伸链延伸,打造特色交通产业带和复合交通经济走廊。优化公路网络空间开发格局,推动供应链龙头企业和配套产业进驻公路网络分布,强化公路沿线的跨区域产业双向招商和互补转移。提升公路专业化服务能力,联合头部企业共同建设网订平台,探索“联合、合作、共赢、共享”专业化服务模式,因地制宜打造公路文、旅、商、体等“第一品牌”特色产业链。吸引社会资本与地方政府合作参与路衍资源开发,通过成立产业投资基金、委托特许经营、ABO、REITs等模式创新,强化地方认同、部门协同、地企联动的路衍经济协同推进机制。

开放共享 推动公路“开口子”

引导公路发展从建设为主向运营与主动经营转变,跳出公路保公路,用开放共享的创新思维经营公路时代公路交通发展策略,推动公路“流量”变“留量”。重新审视“公益性公路”经营性路衍经济项目的公共产品属性,创新路衍经济发展的理论依据和经济新模型。重新审视公路主线的平台效应和窗口价值,创新高速公路出入口、服务区布局,依托现代技术手段打造开放式通道。重新审视服务区等附属设施的节点效应和经营价值,推动服务区与地方普通公路“互联互通”,创新服务区建设运营等标准规范,打造开放式主题服务区。重新审视公路运营数据的集成效应和赋权价值,推动公路数据资产入表,构建以数据为核心的公路协同管控和创新服务体系,通过经济、应急、保险、金融等多源数据融合,创造增值应用场景。

从严管控 筑牢路衍经济“安全网”

坚持市场导向,推动公路产业化和要素资源理念升级,通过发展路衍经济推动公路基础设施向现代产业转型。严格路衍经济项目的筛选标准,结合项目资源禀赋和企业战略布局筛选路衍经济开发项目,尤其要规避“拉郎配”“过度多元化”“小马拉大车”等业务风险。严格路衍经济项目的财务测算,切实做好市场增量预测和产品分析,创新“公路+路衍”衍生产业链财务评价模型,与项目投资方以及地方政府投资决策提供可靠的量价财务依据。严格公路与路衍经济项目的捆绑运营,强化公路主导的营销管理和招商运营,加强与资产运营机构合作开展专业化经营团队和运营品牌,做大化经营投资主体的战略优势,形成主业清晰、布局合理的多元化发展格局。

(作者系同济大学中国交通研究院研究员、交通产业与物流中心主任)

全球商飞市场渐呈“三方博弈”

宇文

热门、繁忙的京沪航线迎来新成员——国产大型客机C919。1月9日,东航的一架C919飞机执行MU5137航班,从上海虹桥国际机场起飞,前往北京大兴国际机场。这是C919飞机在京沪航线上定期商业航线的“首秀”,在京沪市场具有里程碑意义。

京沪航线被视为最具含金量的国内航线,C919国产大飞机参与其中,凸显其具备了与波音、空客同台竞技“掰手腕”的竞争力。

长期以来,中国市场堪称全球最大的“蛋糕”,波音和空客两大干线飞机制造商竞争激烈。对两大干线飞机制造商而言,稳住在中国市场份额,就等于保住了市场基本盘。商飞市场竞争,不仅是中美航机技术和市场份额之争,也是中美欧三大经济体的综合实力竞争。C919在中国商飞市场占有率一席之地,不仅因为国产因素,更是其经过市场考验,得到了航空公司和广大乘客的认可。对航空公司和乘客而言,他们最关注的是飞机的安全性和可靠性。当然,中国商飞市场也为C919提供了立足中国、深耕亚洲、辐射全球的不竭动力。

美国波音带来的则是坏消息。波音737MAX飞机近期又出了问题——当地时间1月5日,美国阿拉斯加航空公司运营的一架737MAX9型飞机在起飞不久后紧急备降,上落了“空中惊魂”。11日,波音公司维修部门完成6个小时的维修工作。回顾历史,波音737MAX曾是波音公司引以为傲的一款“明星”机型,在全球市场也颇受欢迎,因为波音公司对该款型机的营销卖点就是安全性和可靠性。然而,波音737MAX于2019年在全球市场压力下一度被叫停此运营。

分析认为,若不是三年疫情压缩了全球商飞市场,波音737MAX或被提前退市。疫情导致全球商飞市场萎缩,从而为波音公司改善这款机型的安全性提供了缓冲空间。不幸的是,波音737MAX还是出了问题,而且压垮了他们脱身选择的低效维修。事不过三,接连发生事故,不仅波音737MAX机型声誉扫地,也将被大揽揽波音公司的声誉。尤其后者,人们不仅看到波音公司的公关公关的不负责任,更看到这家美国民航管理层的漏洞百出。

短期内,波音全球最大市场份额的地位难以撼动,但波音公司的市场份额会受损。毕竟,全球市场或被迎来新一波存量波音737MAX系列飞机和空客A320neo飞机,还有ARJ21这样的支线飞机。但作为商飞市场的新势力,能够在双雄对决中夹缝中逐渐壮大自己。一方面,这符合市场竞争的基本规律,为全球商飞市场提供更多选择机会。特别是全球最大商飞市场的中国,在波音主力机型暴露出安全隐患的情况下,市场倾向于选择安全性得到确认的国产飞机。另一方面,这也是中国飞机产业根基的体现。数据显示,中国商飞目前获得的C919订单规模已超过700架,可以说完全“内销”就已经建立了比较稳固的市场基础。

值得一提的是,ARJ21除了稳居国内市场,已走出国门落地厄瓜多尔。2024年,中国民用航空局将推动C919国外认证助力国产大飞机走出国门,以便和波音737和空客A320形成全球竞争。中国飞机的优势除了安全可靠,还拥有波音和空客难以企及的高性价比。从市场面看,中国商飞有望打破商飞市场“双强竞争”的格局,实现“三方博弈”新局。

制约中国商飞的还是产能因素。虽然C919大飞机实现了60%的国产化,但还面临着供应链的配套支持。虽然波音和空客对中国飞机市场也发出竞争的信号,但全球商飞市场的萎缩,不是商业利益之争,也并非许多大国博弈的其他因素。因此,中国大飞机的市场前景广阔,还面临着或明或暗的各种阻碍。不过,中国大飞机已迈出博杀的第一步,相信谁也不会想到中国大飞机翱翔蓝天。

非常道

路衍反哺 实现公路事业“双循环”

在公路建设与经济增长大循环基础上,打造路衍经济共享收益与反哺公路的新循环,形成以公路“投融资建管养运衍”内循环为主体、公路主线与路衍经济相互支撑的公路双循环新发展格局。建立路衍经济的前期工作规范,明确公路项目前期工作中对于路衍经济项目规划、工可、设计等方面的具体要求。建立公路建设与路衍经济项目的捆绑融资制度,将路衍经济项目收益作为专项债等融资偿还的重要补充。建立公路建设与路衍经济项目联合审批机制,推动公路与路衍经济项目统一规划、同时设计、同步施工。建立公路闲置土地的混合开发制度,允许公路建设计划用地用于增值服务和商业开发。建立路衍经济的收入确认、收益反哺和资金回流机制,推动路衍收益反哺公路建养资金,实现公路建

设与路衍经济发展的链条闭环。

立体开发 提高公路用地“容积率”

提高公路主线及周边低效和闲置土地综合利用开发强度，实现存量用地发展模式从粗放式向精细化转变，经营方式从单一公共出行用途向商业、应急等多元增值用途开发转变。推动公路项目与片区综合开发、开发和城市更新等深度融合，实现“公路基建+土地开发+产业运营”一体融合的商业模式，打造区域利益共同体。推动公路主线与地方资源禀赋和特色文化深度融合，发展公路上盖物业、桥下空间利用、地下信道建设等综合开发业务，提高公路及沿线土地的复合利用率。推动公路沿线与地方优势产业深度融合，推动公路与物流、旅游、能源等长周期、重资产、网络型产业的全生命周期全方位融合，实现“公路+路衍”捆绑项目的一体协同发展。

补网强链 强化公路主导“新范式”

大力推广公路导向的开发（HOD）模式创新，推动公益性较强的公路建设与收益较好的沿线产业联动发展和联合运营，实现公路产业链条上下纵向延伸和左右横向整合。以培育现代化交通运输产业为指引，推动交通产业链延链补链强链，打造特色交通产业集群和复合交通经济走廊。优化公路网络空间开发格局，推动供应链龙头企业和配套产业链条沿公路梯度分布，深化公路沿线的跨区域产业双向招商和互补转移。提升公路专业化服务功能，联合头部企业共同建设网红打卡、露营住宿、仓储分拨、充换电

等专业化服务设施，因地制宜打造公路文旅、公路物流等“一路一品”特色产业链条。吸引社会资本与地方政府合作参与路衍资源开发，通过成立路衍产业投资基金、委托特许经营、ABO、REITs等模式创新，强化地方认同、部门协同、地企联动的路衍经济协同推进机制。

开放共享 推动公路通道“开口子”

引导公路发展从建设为主向运养为主的思路转变调整，跳出公路谋公路，用开放共享的创新思维优化存量时代的公路交通发展策略，推动公路交通“流量”变“留量”。重新审视“公益性公路项目+经营性路衍经济项目”的公共产品属性，创新路衍经济发展的理论基础和经济分析模型。重新审视公路主线的平台效应和窗口价值，创新高速公路出入口分布等标准规范，因地制宜加密出入口、服务区布局，依托现代技术手段打造开放式通道。重新审视服务区等附属设施的节点效应和纽带价值，推动服务区与后方普通公路“能联尽联”，创新服务区建设运营等标准规范，打造开放式主题服务区。重新审视公路运营数据的乘数效应和赋能价值，推动公路数据资产入表，构建以数据为核心的公路协同管控和创新服务体系，通过与经济、应急、保险、金融等多源数据融合，创造伴随式增值应用场景。

从严管控 贯穿捆绑实施“全周期”

坚持市场导向，推动公路产业化和要素资产化理念升级，通过发展路衍经济推动公路由基础设施向现代产业转型。严格路衍

经济项目的筛选标准，结合项目沿线资源分布和企业战略布局筛选路衍经济开发项目，尤其要避免“拉郎配”“过度多元化”“小马拉大车”等业务风险。严格路衍经济项目的财务测算，切实做好市场需求调研和产品分析，创新“公路+路衍”打包项目财务评价模型，为项目投资方以及地方政府投资决策提供严谨的量化财务依据。严格公路与路衍经济项目的捆绑运营，强化市场导向的营销管理和招商运营，加强与轻资产运营机构合作组建专业化经营团队和运营品牌，最大化发挥投资业主的战略优势，形成主业清晰、布局合理的多元化发展格局。

注：原文发表于中国交通报 2024 年 1 月 18 日视点 3 版

报告执笔人：

林坦

编辑：徐静怡

地址：上海市杨浦区国康路 100 号
