

高速公路路域资源盘活与产业融合创新路径研究

——基于路衍经济 2.0 视角的实践探索

赵 永

云南交投集团投资有限公司 云南 昆明 650103

【摘要】：依托交通强国建设与云南高速高质量发展契机，传统路衍经济迈入 2.0 全新发展阶段，形成以路域资源盘活为根基、产业深度融合为重点、投资效益长效发展为导向的全新格局。云南高速体量可观、建设造价偏高，存量资产闲置明显，同地方产业联动偏弱，依托高速叠加工业、文旅、光伏、物流的融合路径，借鉴省外资源开发、市场运营与资本运作成熟经验，搭建投资优化、资产盘活、产业融合、收益反哺的发展闭环，化解建设投入高、回收周期长、现金流偏弱等现实难题，助力高速由单纯通行载体向交通产业融合平台升级，为云南辐射中心建设与综合交通协调发展筑牢基础，促成交通投资效益与区域产业发展双向协同共进。

【关键词】：高速公路；路衍经济 2.0；路域资源盘活；产业融合；资产盘活

DOI:10.12417/2705-0998.26.06.099

引言

国内高速公路现已进入存量提质与增量优化并行的新阶段，过往单纯依靠通行费的运营模式，已无法适配交通强国建设及地方经济协同发展现实需求，路衍经济随之升级至全要素、全链条、全场景的 2.0 发展形态。云南高速通车里程位居全国前列，受复杂地形及固有建设模式影响，存在建设造价高、存量资产利用率低、地方产业联动偏弱等短板。以路衍经济 2.0 为研究切入点，围绕路域资源活化与产融创新两大核心，结合省外先进实践与云南自身区位优势，探究高速投资增效、资产保值、产业赋能的实现路径，可为区域综合交通高质量发展提供理论依据与实践借鉴。

1 路衍经济 2.0 与高速公路路域资源盘活的发展背景

国内高速公路建设已由粗放式规模扩张，转向存量提质与效益提升并行的高质量发展新时期，居高不下的交通投资，对资金统筹、资产运营及收益结构提出更高标准。单一依靠通行费的传统盈利方式难以维系长效发展，促使路衍经济升级至资源整合、产业协同、价值重塑的 2.0 形态。该发展形态以全域路域资源为载体，打破交通与相关产业的发展边界，助力高速由通行通道向综合产业平台转变，成为优化投资布局、盘活存量资产的重要抓手。在政策与市场共同推动下，国内多省已统筹路域土地、沿线空间与配套设施，形成高速与文旅、能源、物流等业态深度融合的成熟模式。云南高速路网规模庞大，依托区位优势与政策机遇投资体量持续走高，却存在桥隧占比高、造价投入大、资产回收慢等短板，沿线土地、服务区、互通节点等资源闲置浪费现象突出。推进路域资源盘活及产业深度融合，既能够舒缓投资压力、提升资产运营水平，也可助力区域辐射中心建设，促成综合交通与地方产业协同共进。

2 云南高速公路路域资源盘活与产业融合的现实困境

云南高速公路受制于区域复杂地形条件，工程建设投入成本常年居高不下，资产回本周期跨度偏大，存量资产经营承压态势不断加剧，原有投资架构与收益模式已然难以适配长效发展诉求，交通领域投入和资产收益之间的平衡关系相对脆弱。区域路域资源开发长期停留在浅层粗放开发层面，沿线土地地块、服务区站点、互通枢纽节点、边坡场地及各类附属空间等核心资源载体，缺少整体统筹规划与市场化运营布局，诸多存量资源长期处于闲置浪费或低效能开发状态，国有资产潜藏价值未能充分释放挖掘^[1]。产业联动发展层面，还存在交通通道功能和地方产业发展相互割裂的现实问题，高速路网和绿色铝硅、文旅康养、跨境货运物流等本土特色产业联动衔接程度不足，路网体系对产业园区、旅游目的地、边境口岸枢纽的连通覆盖力度仍有欠缺，无法构筑交通赋能产业、产业反哺交通的良好发展格局。对比省外已成型的系统化、平台化、资本化路衍经济运营范式，云南在资源统筹整合、新兴业态打造、收益利益划分、市场化运营体系搭建等方面仍存在不小短板，土地产权界定、审批办事流程精简、社会资本引入参与等核心环节仍存有诸多阻滞，路域资源活化利用与产业深度融合缺少稳固的政策依托和顺畅的落地执行体系，整体发展层级滞后于本地高速公路建设扩容的推进节奏。

3 路衍经济 2.0 视角下高速公路路域资源盘活与产业融合创新路径

3.1 路域存量资产精细化盘活路径

3.1.1 路域土地与空间资源系统化利用

系统梳理高速公路沿线红线范围内的建筑屋面、边坡地带、立交场站，以及红线周边可利用闲置地块，有序开展土地

权属界定工作，精简不动产登记审批环节，配套出台土地用途及权属变更的过渡性扶持政策，从源头压缩资源前期开发投入。结合云南山地地貌格局与生态环境保护底线要求，对高速沿线服务区、收费站、管理办公用房等既有存量空间进行功能重构与业态升级，科学规划闲置场地开发方向，有序布局文旅配套服务、物流中转仓储、分布式光伏布设等新兴业态，通过对全域路域土地与空间资源的统筹规划、分类开发，充分释放闲置资源潜在价值，实现路域空间利用效益稳步提升。

3.1.2 存量设施资产市场化运营提升

借鉴省外高速公路路衍经济专业化运营成熟经验，统筹整合沿线各类存量交通设施资源，搭建专业化、市场化的专属运营载体平台，广泛引入社会资本深度参与服务区、互通枢纽节点等配套设施的开发建设与日常运营。跳出传统服务区基础服务的固有定位，突破单一出行保障功能边界，向多元综合消费服务场景全面升级，打造兼具云南地域特色与对外开放属性的沿路服务节点^[2]。同步对老旧互通立交、闲置站点场站进行功能重构与升级改造，建立存量设施盘活利用与新兴业态价值增值相互赋能的联动体系，彻底改变过往交通设施闲置浪费、经营收益偏低的现状，全面放大存量设施的市场化经营价值。

3.2 高速公路与特色产业深度融合路径

3.2.1 高速+优势产业精准对接机制构建

紧扣云南绿色铝硅、文旅康养、跨境商贸、现代物流等本土支柱产业整体布局，系统推进高速公路“开口子”提质增效工程，通过新增互通立交、改扩建沿线连接线、完善支路路网等实操举措，打通高速干线通往产业园区、边境口岸、文旅景区及乡村经济节点的交通断点，实现路网脉络与产业空间布局精准匹配、无缝衔接。健全产业主体出资共建、政府统筹规划审批、交通运营单位常态化管护的三方协同运行模式，以高速路网通达优势串联产业链上下游环节，促进交通廊道与地方供应链、物流体系深度交融，有效压缩货物运输时长与流通成本。依托路网辐射优势引导特色产业集聚布局，强化综合交通对区域主导产业培育、项目落地及业态延伸的承载赋能作用，助力地方产业结构优化升级。

3.2.2 交能交旅融合业态创新打造

充分挖掘云南优越的光照条件与丰富多样的文旅资源禀赋，依托高速公路沿线可利用闲置空间、服务区场地及边坡区域，推动交通领域同清洁能源、文旅产业深度跨界融合发展。合理规划布设分布式与集中式光伏项目，高效盘活路域闲置土地及建筑屋面资源，既可为沿线运营设施供给清洁绿色能源，降低用能成本，又能开辟路衍经济全新收益来源。依托绿美公路、跨江大桥等特色交通地标，因地制宜打造集休憩补给、景观游览、客流集散于一体的路域文旅节点，借助高速路网串联沿线山水风光与人文景点，打造具有滇南地域特色的交能交旅

融合品牌，丰富路衍经济业态层次，为高速路域资源价值释放与产业多元发展夯实基础。

3.3 投资模式优化与长效保障机制构建

3.3.1 多元化投融资体系创新搭建

打破交通基建长期依赖财政拨款与银行贷款的传统筹资格局，跳出单一化资金筹措路径，依托基础设施 REITs、资产证券化等成熟金融工具，对云南高速公路优质存量资产进行整合梳理与市场化价值盘活。通过存量资产合规流转实现资金回笼，将回笼资金反哺投入新建路网工程、配套设施升级以及沿线路衍产业整体开发布局。坚持政府适度引导、市场主体主导、社会资本深度参与的发展思路，常态化组织路衍经济项目招商推介与对接交流，有序放宽民间资本准入限制，畅通多元资本投资参与通道^[3]。通过投融资机制革新完善，合理分担基建投入压力，协调平衡建设规模与资产收益的匹配关系，从资金层面为路域资源盘活利用、特色产业融合发展提供长效稳定的金融支撑。见图 1 所示：

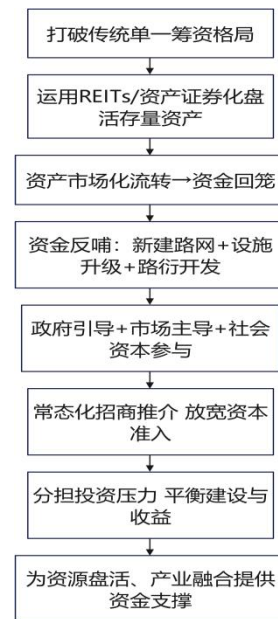


图 1 多元化投融资体系创新搭建流程

3.3.2 全流程政策与要素保障体系完善

构建省、市、县三级协同联动工作机制，自上而下统筹调度用地供给、林地审批、环境评价、水土保持等核心发展要素，打通项目落地过程中的各类行政堵点，精简路衍产业项目审批流程与办事环节。将路域资源开发成效、产融协同发展成果纳入运营主体绩效考核范畴，建立以经营效益为导向的激励约束机制，倒逼运营方主动深耕资源价值开发。全域落地高速公路差异化收费机制，合理疏导路网车流分布结构，提升整体通行运转效率与经营创收空间，从政策规制、要素供给、考核激励多维度健全保障体系，为路衍经济 2.0 模式稳步落地和长效运营夯实完备的制度与环境支撑。

4 高速公路路域资源盘活与产业融合的实践成效与价值体现

4.1 资产运营效率提升与投资可持续性增强

路域资源活化利用与产业深度融合的落地推进,直接推动高速公路存量资产摆脱闲置低效的运营困境,转向高效利用与持续增值的良性状态,有效缓解传统单一通行费收入模式带来的现金流紧张问题。依托路衍经济 2.0 发展模式开展的土地统筹整合、设施迭代改造、业态多元拓展等一系列举措,大幅提升路产整体创收能力,减轻高造价、长回收周期对项目运营造成的不利影响。多元投融资工具的合理运用,实现优质存量资产的资本化转化,回笼的流转资金可循环投入路网优化完善与路衍项目开发布局,构建起投建营一体化的良性发展闭环^[4]。云南高速公路借助存量资源增值收益与产业联动回报的双向反哺,逐步实现交通投资规模与运营效益的动态平衡,减轻地方财政投入负担,为综合交通高质量发展夯实资金保障根基,同时也为山地省份交通投资的可持续发展提供可复制、可推广的实践范例。

4.2 产业协同赋能与区域经济发展动能激活

高速公路与地方优势产业的深度融合,有效打破交通通道与产业布局之间的衔接障碍,推动区域交通优势转化为产业发展优势与经济增长优势。高速与工业产业的联动融合,强化高速路网对重点产业园区、口岸枢纽、产业基地的直接连通效能,压缩产业链上下游运输与流通成本,助力绿色铝、绿色硅、跨境商贸等特色产业集聚发展、提质壮大。高速与文旅产业的深度绑定,打造独具路域特色的消费场景,提升景区通达性与游客体验质感,带动沿线乡村振兴建设与文旅经济提档升级。高速与能源、物流产业的协同发展,进一步完善路域综合服务功能,构建起覆盖广泛、衔接高效的交通产业生态体系。此类实践不仅强化了交通路网对区域经济发展的支撑赋能作用,更推

动产业发展反哺交通运营,形成交通与产业互促共进、协同发展的良好格局,为云南面向南亚东南亚辐射中心建设注入强劲动力。

4.3 综合交通体系优化与交通强国试点价值彰显

路域资源盘活与产业融合的创新实践,推动高速公路突破单一通行功能的局限,转型为综合服务平台,助力综合交通体系结构更加协调均衡。路衍经济的合理布局,促进高速公路与铁路、航空、水运等多种交通方式的高效衔接,优化区域运输结构,提升多式联运整体效能。交通设施建设与产业空间布局、城镇发展格局、生态环境保护的协同适配,逐步缩小区域交通发展差距,补齐滇西等偏远区域的交通发展短板^[5]。路衍经济 2.0 模式的落地实施,丰富了交通强国建设的内涵,凸显了高速公路在资源集约利用、产业联动发展、区域开放协同中的核心支撑作用。相关实践成果为西部省份破解交通投资约束、盘活存量资产、深化产业融合提供了宝贵经验借鉴,推动综合交通体系向更高效、更集约、更可持续的方向迭代升级,为交通强国建设贡献云南区域的实践智慧与创新价值。

5 结语

本文立足路衍经济 2.0 视角,围绕高速公路路域资源盘活与产业融合创新路径开展系统研究。结合云南高速公路投资规模大、建设成本高、存量资源充裕、区位优势鲜明的实际,梳理行业发展背景与区域实践难题,构建起资产盘活、产业融合、投资优化三位一体的实施体系。研究表明,路域资源系统化利用、路衍业态多元化培育、投融资模式创新,可有效破解高速运营承压、资产利用率低、产业协同不足等问题,推动交通设施向综合产业平台转型。该模式能提升资产价值、增强投资可持续性、赋能地方产业、完善综合交通体系,为云南及同类山区省份交通高质量发展、服务面向南亚东南亚辐射中心建设提供思路,也为路衍经济理论与实践拓展提供支撑。

参考文献:

- [1] 孙瑜.高速公路路衍经济开发与对策研究[J].活力,2022,(16):109-111.
- [2] 朱习德.GS 集团高速公路路衍经济开发能力提升研究[D].贵州大学,2023.
- [3] 黄申春.探索高速公路路衍经济发展的策略与见解[J].中国集体经济,2025,(20):21-24.
- [4] 王鸣捷.我国高速公路路衍经济开发策略探析——评《高速公路建设投资及路衍经济开发》[J].国际贸易,2025,(06):97.
- [5] 毛楸然.高速公路路衍经济与新业态的融合实践[J].中国集体经济,2024,(31):25-28.