

2017 年中国高速公路行业研究报告



联合信用评级有限公司
United Credit Ratings Co., Ltd.

2017 年中国高速公路行业研究报告

分析师：杨婷 崔莹 张蔚

报告摘要

高速公路建设在国家经济发展具有重要地位，加快高速公路建设是中国经济社会发展的需要。近年来，中国高速公路建设速度较快，截至 2016 年底总里程达 13.10 万公里，未来高速公路建设仍存在一定需求，但由于国家高速公路路网已接近完善等因素，整体增速预计将有所放缓。

受益于 2016 年我国宏观经济回暖以及全国公路治超治限政策影响，高速公路通行费增速有所加快。受初始投资规模较大、投资回收期长等因素影响，高速公路行业收支缺口创历年新高。未来，随路产培育难度加大，存量债务增长，收支缺口将进一步走高。

高速公路投资运营体现出高度的区域特点。东部地区收入及支出规模居各区域之首，中西部地区由于路网建设相对滞后，后续建设和融资需求较大。

随着交通运输部《关于深化交通运输基础设施投融资改革的指导意见》和《地方政府收费公路专项债券管理办法（试行）》等政策的发布，将对高速公路行业建设融资渠道的拓宽、提高投资效率起到一定积极作用。

一、中国高速公路建设情况

我国高速公路建设起步相对较晚，整体发展较快。自 1988 年中国修建第一条沪嘉（上海—嘉定）高速公路以来，中国高速公路建设经历了三个发展阶段：1988~1992 年为起步阶段，年均高速公路通车里程在 50~250 公里之间；1993~1997 年为我国高速公路发展高潮，发展速度相对较快，年通车里程保持在 450~1,400 公里之间；1998 年至今为高速公路的大发展时期，在国家积极财政政策的推动下，高速公路发展迅速。

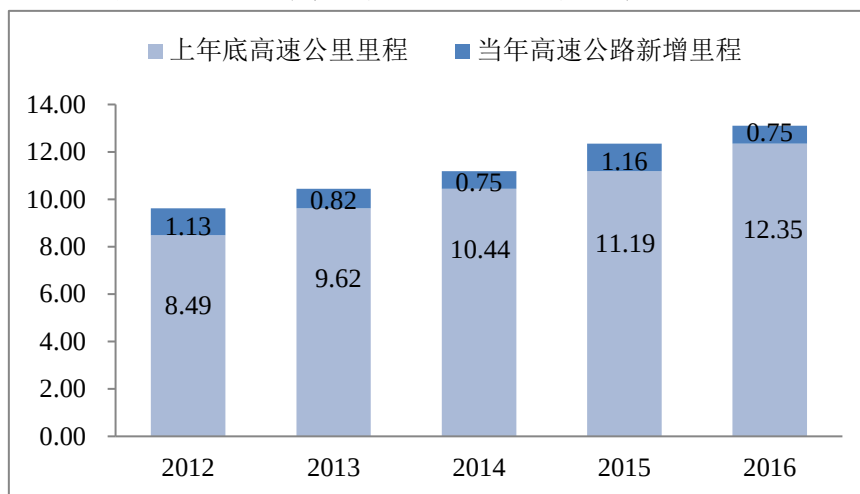
1. 高速公路发展现状

全国高速公路里程保持稳定增长，受国内经济放缓影响，近两年增速有所放缓。

2000 年以来，我国高速公路通车里程一直保持较高的增长速度，“五纵七横”国道主干线于 2007 年全线贯通。2012~2016 年，中国高速公路里程年均复合增长 8.02%。其中 2012 年增速较快，2014 年受宏观经济下行影响，高速公路里程新增有所放缓，2015 年有所回暖，2016 年增速下降至 6.07%。

截至 2016 年底，中国高速公路里程由“十一五”期末的 7.41 万公里发展到 13.10 万公里，以还贷性高速公路为主（占 51.97%）。其中，收费高速公路 12.45 万公里，较上年底增加 0.75 万公里；国家高速公路 9.92 万公里，较上年底增加 2.63 万公里；全国高速公路车道里程 57.95 万公里，较上年增加 3.11 万公里。截至 2016 年底，全国高速公路里程超过 3,000 公里的省份为 24 个，包括广东、河北、河南、四川等省份。若根据 2016 年新增高速公路里程较上年增长 6%的情况算，预计 2017 年中国高速公路总里程或将接近 14 万公里。

图 1 2012~2016 年中国高速公路里程变动情况（单位：万公里）



数据来源：2016 年交通运输行业发展统计公报

西部地区里程及新增里程均居高位，但受区域经济、区域面积等因素影响，东部地区路网密度高于西部及中部地区。

东部地区高速公路建设时间较早，路网相对中西部较成熟，但近年来中西部地区高速公路发展迅速。高速公路通车里程方面，截至 2016 年底，西部地区里程数位居第一，达 47,554 公里，其次分别是中部和东部，里程数分别为 41,897 公里和 41,481 公里。但收费高速公路里程方面，截至 2016 年底，东部地区收费高速公路里程 43,726.20 公里，中部地区为 45,462.32 公里，西部地区 34,956.60 公里。新增里程方面，西部地区近年增长迅速，其中 2016 年西部地区新增里程数达 3,450 公里，占全国新增里程的 46.31%，东部地区新增里程 1,575.00 公里，中部地区新增里程 2,424.00 公里。

表 1 截至 2016 年底国内高速公路里程（单位：公里、公里/百平方公里）¹

东部			中部			西部		
地区	截至 2016 年底里程	密度	地区	截至 2016 年底里程	密度	地区	截至 2016 年底里程	密度
广东	7,683	4.27	河南	6,448	3.86	四川	6,523	1.36
河北	6,502	3.46	湖北	6,204	3.34	贵州	5,434	3.09
山东	5,710	3.62	湖南	6,080	2.87	陕西	5,181	2.52
福建	4,831	3.98	江西	5,894	3.53	新疆	4,395	0.26
江苏	4,657	4.54	山西	5,265	3.37	内蒙古	5,153	0.44
辽宁	4,195	2.88	黑龙江	4,350	0.96	广西	4,603	1.94
浙江	4,062	3.98	安徽	4,543	3.25	云南	4,134	1.08
天津	1,208	10.69	吉林	3,113	1.66	甘肃	4,827	1.06
北京	1,013	6.03				重庆	2,817	3.42
上海	825	13.10				青海	2,878	0.40

¹为与目前高速公路相关行业研究保持口径一致，本报告区域未按 2011 年划分方法分为东部、中部、西部和东北，而是按 1986 年全国人大六届四次会议通过的“七五”计划（1997 年增加重庆市），将我国 31 行政区（未包含台湾、香港、澳门）划分为东部、中部、西部，未将东北地区单独划分。

海南	795	2.34				宁夏	1,609	2.42
合计	41,481	--	--	41,897	--	--	47,554	--

数据来源：中国高速公路网

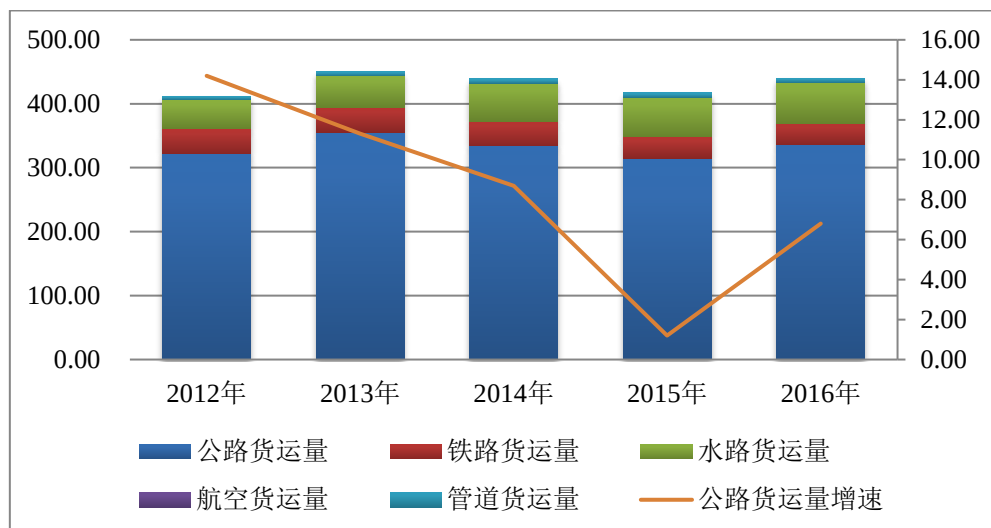
国内高速公路建设与区域经济发展有显著的相互促进关系，我国东部、中部与西部地区经济发展水平呈阶梯状，中西部地区经济发展水平在国内仍属于较低水平，且中西部地区地质构造差异明显，部分地区以山地和丘陵等为主，少有平原支撑，独特的地理条件导致部分中西部省份公路建设难度高，隧道、桥梁较多，单位成本造价高，资金回收周期长，高速公路网规划难以完善或尚未完善，路网密度低，尤其是青海和新疆等西部广袤地区。

2. 高速公路下游需求

公路运输在我国交通运输体系中依然占据主导地位，但由于较大的经济下行压力，加之铁路、航空近年来对公路运输的冲击，公路运输需求增量空间有限，将对高速公路行业造成一定不利影响。

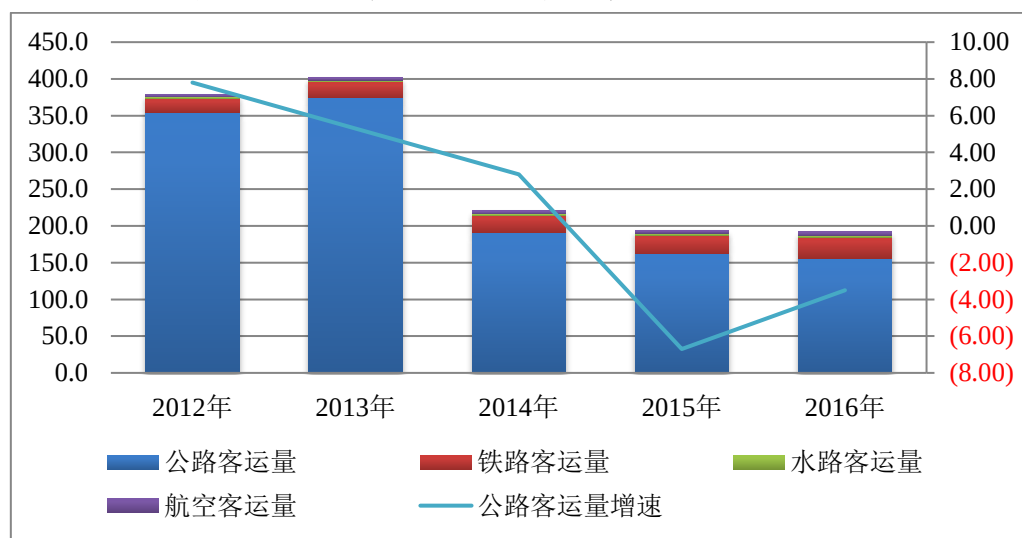
目前公路运输在我国交通运输体系中依然占据主导地位，2016 年承担了国内约 76% 的货物运输量和 81% 的旅客运输量。但受宏观经济增速持续放缓、高铁网联通、航空客票价格下调等因素影响，2012~2015 年国内公路货运量增速持续下降，2016 年有所回升；特别是随着铁路网络的扩大以及高铁的投运，2014 年开始公路客运量出现明显下降，虽然到 2016 年公路客运量仍占据主导地位，但 2015 年以来铁路客运周转量已完成对公路的反超。2017 年 1~9 月，全社会完成货运量 343.3 亿吨，其中公路货运量完成货运量 266.6 亿吨，较上年同期增长 10.9%，占全社会货运量比重为 77.7%；全社会完成客运量 140.4 亿人，其中公路客运量降幅有所扩大，完成客运量 110.7 亿人，较上年同期下降 5.3%。

图 2 2012~2016 年我国货运运输情况（单位：亿吨、%）



资料来源：2016 年国民经济和社会发展统计公报

图3 2012~2016年我国客运输情况（单位：亿人次、%）



资料来源：2016年国民经济和社会发展统计公报

3. 高速公路投资情况

高速公路作为资金密集性产业，具有准公共品属性，其投资规模大、建设回报周期长以及政府主导等因素决定了行业进入壁垒较高的特点。

作为资金密集型行业，高速公路的投资主要集中于建设成本，包括路面材料费、征地拆迁费、人工成本和通讯监控等交通设施费用等。由于近几年征地拆迁费用及建造成本的持续上升，原材料、人工成本长期看涨导致未来高速公路建设面临更高的投资压力。高速公路对路面等级等各方面的要求导致其虽里程数在全国道路网中占比不高，但投资支出却始终占比达50%以上。目前，国内高速公路每公里造价约1亿元左右，而地形地貌较复杂的高速公路造价更高，如2015年底开工的兴延高速因穿越山区，隧道桥梁较多，预计造价达每公里3.1亿元。

高速公路建设周期和投资周期均较长。高速公路建设周期一般为3~5年，有的则长达5~8年。而高速公路较大的前期投资主要通过通行费收入回收，这决定了高速公路项目需要较长时间才能达到资金平衡。现阶段，中国高速公路的路产培育期一般在3~5年，投资回收期一般为项目建成后的8~10年，而中西部质量偏弱的路产面临更长的投资回收期。此外，由于高速公路准公共品属性，其建设、经营等环节多由政府主导，行业进入壁垒较高。

目前高速公路建设多由政府部门主导且经营模式主要为BOT模式；资本金投入仍难以满足企业的建设资金需求的背景下，高速公路运营企业银行贷款占比高，企业资产负债率偏高；未来高速公路融资渠道多元化探索进程将加快。

国内高速公路目前主要划分为政府还贷性高速公路和经营性高速公路。政府还贷性高速公路主要由政府部门或下属高速建设平台自行筹资建设，路产投入运营后的通行费收入只能单一用作偿还贷款使用，并被纳入国家财政专户管理，此外，我国实务处理中多数政府还贷性高速公路不计提折旧；而经营性高速公路允许民间资本介入，在通车后由企业自行进行经营管理。目前我国高速公路采用特许经营权运营，两种常见的特许经营模式为BOT（建设-经营-移交）和TOT（经营权转让）两种模式，我国主要采用前者。

现阶段我国高速公路建设大多由国家、省、市三级政府共同投资，并由省级公路运营管理主体负责区域内高速公路的投资建设，高速公路的具体运营由项目公司负责。受高速公路初始投资额较大影响，即使部分企业能够获得政府在资本金注入等方面的较多支持，但仍难以满足企业的建设资

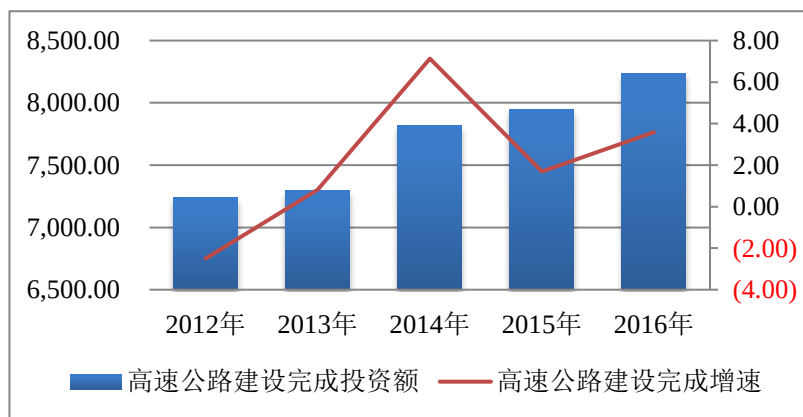
金需求。高速公路建设初期，在国家大力推进路网建设的背景下，为满足建设需求和区域经济发展需要，高速公路运营企业大幅举债，建设投资中银行贷款比例居高不下，企业资产负债率偏高。在高速公路经理路产培育期步入稳定运营后，后续投融资压力仍较大，在债务压力尚未缓解的背景下，企业还面临较高的养护费用、运营管理费用。

由于高速公路建设特性，虽然目前高速公路的建设资本金投入来源仍主要依靠政府补贴和地方政府融资，但高速公路建设模式多元化进程不断加快，银行贷款、建设债券、产业基金、外商合资合作、外商独资、BOT、项目融资等融资方式在收费公路中都有实践，但基本上都是以政府权责承担风险为前提。交通运输部 2015 年 1 月出台《关于全面深化交通运输改革的意见》，指出可采取政府与社会投资者共同成立特别目的公司的方式（Public-Private-Partnership，简称 PPP 模式）引导社会资本参与交通运输建设；PPP 模式下政府投入作为特殊股份，参与重大决策，不参与日常的管理；投资者或特别目的公司可以通过银行贷款、企业债、项目收益债券、资产证券化等市场化方式举债并承担偿债责任。近年，PPP 模式得到积极响应，高速公路建设投资继续向多元化展开。2015 年 11 月，兴延高速公路 PPP 项目投资协议正式签约，项目吸引社会资金 97 亿元，成为全国首例通过公开招标建设的高速公路 PPP 项目。

近年来全国高速公路建设投资增速整体有所放缓，但投资规模仍整体较大，建设投资中仍以银行贷款为主，债务规模进一步增长。

“十二五”期间，全国累计固定资产投资额 215.69 万亿元，其中公路建设累计投资突破 7.10 万亿元，高速公路累计总投资额 3.77 万亿元。2012~2016 年，全国固定资产投资年均复合增长 13.08%，其中公路建设投资年均复合增长 9.04%，高速公路建设投资年均复合增长 3.28%。2017 年 1~10 月份，全国固定资产投资（不含农户）517,818 亿元，同比增长 7.3%，增速比 1-9 月份回落 0.2 个百分点。

图 4 高速公路建设完成投资情况（单位：亿元）



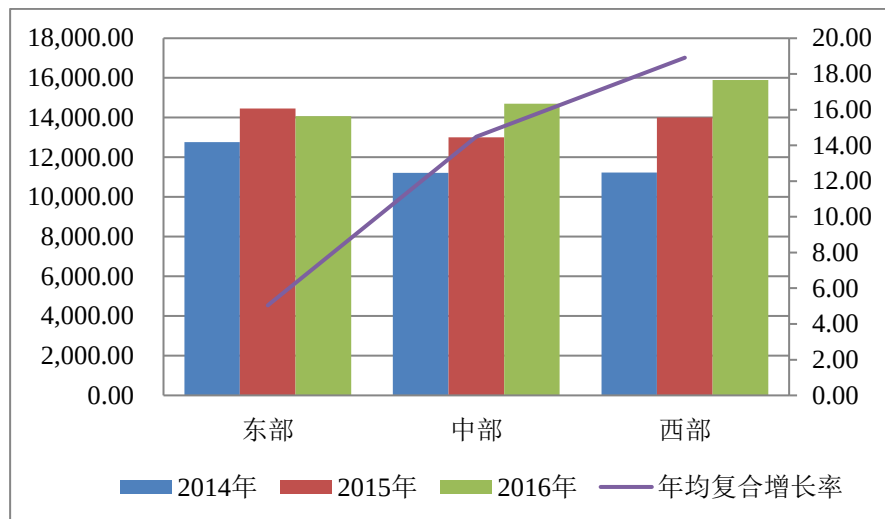
资料来源：Wind 资讯

2016 年，全年完成公路建设投资 17,975.81 亿元，比上年增长 8.9%，增速较上年上升 2.1 个百分点，其中，高速公路建设完成投资 8,235.32 亿元，增长 3.6%，增速较上年上升 1.9 个百分点，高速公路建设投资占比全国固定资产投资总额的 1.38%。2017 年 1~10 月，完成公路建设投资 17,657.70 亿元，较上年同期增长 22.0%。其中，高速公路建设完成投资 7,165 亿元，较上年同期增长 13.5%。

截至 2016 年底，全国高速公路建设累计投资额 6.96 万亿元，较上年底增长 9.7%，其中政府还贷高速公路累计建设总额 3.41 万亿元，较上年底增加 607.7 亿元；经营性高速公路累计建设总额 3.54 万亿元，较上年底增加 5,617.0 亿元。受高速公路建设初始投资大、投资回报期较长影响，目前高速

公路建设投资主要以银行贷款为主。截至 2016 年底，全国高速公路累计建设投资中银行贷款 4.48 万亿元，占高速公路累计总投资的 64.46%，与上年基本持平。

图 5 2014~2016 年全国各区域高速公路债务余额情况（单位：亿元、%）



资料来源:Wind 资讯, 联合评级整理

2014~2016 年，全国高速公路债务余额持续增长，西部地区由于加速投资，债务余额年均复合增长最快，达 18.91%，超过东部地区的 5.04%和中部地区的 14.49%。截至 2016 年底，全国高速公路债务余额合计 44,662.54 亿元，其中西部地区占比较高，其次为中部地区。

二、中国高速公路运营情况

1. 高速公路运营收支情况

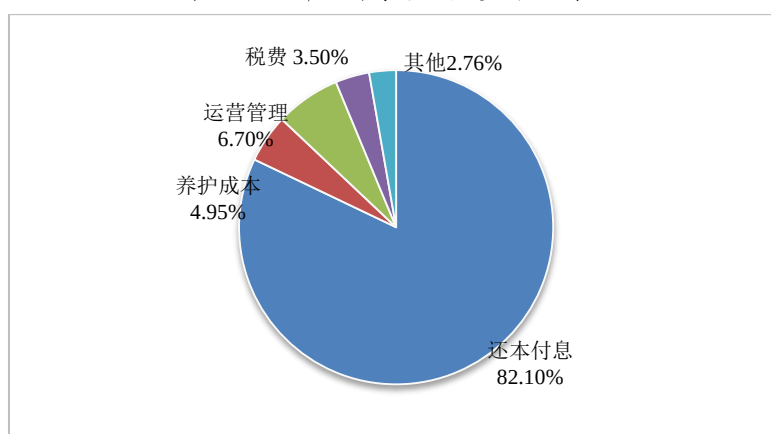
受益于 2016 年我国宏观经济回暖以及全国公路治超治限政策影响，高速公路车流量有所增长，高速公路通行费增速有所加快；未来高速公路通行费收入规模将维持低位增长态势，此外收费期限是否延长值得关注。

2013~2016 年，全国收费高速公路通行费收入持续增长，年均复合增长 8.70%。2016 年，全国收费高速公路通行费收入为 4,181.32 亿元，较上年增长 12.26%，增速较上年增加 7.32 个百分点；其中政府还贷性高速公路通行费收入为 1,642.36 亿元，较上年增长 4.06%，增速较上年增加 1.58 个百分点；经营性高速公路通行费收入为 2,538.96 亿元，较上年增长 18.29%，增速较上年增加 11.46 个百分点。全国收费高速公路通行费收入增速有所加快，其中经营性高速公路通行费收入增速较快。高速公路运营受收费政策和车流量影响较大，收费政策方面，近年来为促进地区物流体系建设及推广 ETC 使用，多个省份下调部分路产收费标准；但受益于 2016 年我国宏观经济回暖以及全国公路治超治限政策影响，2016 年高速公路车流量有所增长。随着路网建设的不断完善，高速公路通行费收入规模将维持低位增长态势；此外部分收费公路期限临近，若未来收费期限未延长或将影响高速公路通行费增速。

高速公路支出增速有所降低但仍处于较高水平，其中债务支出占比最大且增速较快，未来随着部分西部省份高速公路建设投资加快，高速公路支出或将维持高位增长。

2013~2016 年，全国收费高速公路支出持续增长，年均复合增长 34.49%，增速较快。2016 年，全国高速公路支出 8,002.97 亿元，较上年增长 20.04%，增速较上年降低 15.78 个百分点。其中，高速公路还本付息支出达 6,570.07 亿元，较上年增长 24.00%，增速较上年降低 15.54 个百分点（政府还贷高速公路还本付息支出 3,056.09 亿元，经营性高速公路还本付息支出 3,513.98 亿元）；高速公路养护支出 396.16 亿元，增速由上年的增长 9.61% 转变为下降 9.22%，呈负增长态势，其中政府还贷性和经营性分别为 199.41 亿元和 196.74 亿元，分别较上年下降 11.50% 和 6.78%；全国高速公路运营管理支出 535.89 亿元，较上年增长 13.70%，增速较上年增长 13.66 个百分点。随着债务规模的扩大，高速公路还本付息支出占经营支出的比例由上年的 79.47% 升至 82.10%，而养护成本和运营管理成本占比相应降低，2016 年分别为 4.95% 和 6.70%。未来随着部分西部省份高速公路建设投资加快，高速公路支出或将维持高位增长。

图 6 2016 年全国高速公路支出占比情况

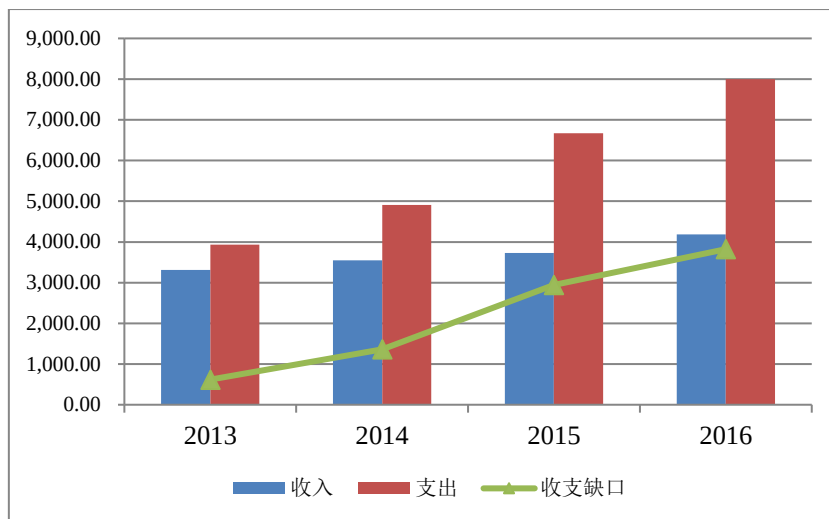


资料来源:Wind 资讯, 联合评级整理

收支缺口创历年新高，未来收入支出增速不匹配情况或将持续，收支缺口或将进一步走高。

2013~2016 年，高速公路行业收支缺口持续走扩，年均复合增长 172.94%。2016 年，高速公路行业收支缺口创历年新高，达 3,821.66 亿元，较上年增长 29.88%。收支缺口激增主要系高速公路支出增速持续高位，而通行费收入增速不高所致。新增路产培育周期长、初始投资额较大的行业特点决定了高速公路收入与支出不匹配情况长期存在。未来随路产培育难度加大，存量债务增长，收入支出增速差距将进一步加大，收支缺口或将进一步走高。

图7 近年来收费高速公路收支情况（单位：亿元）



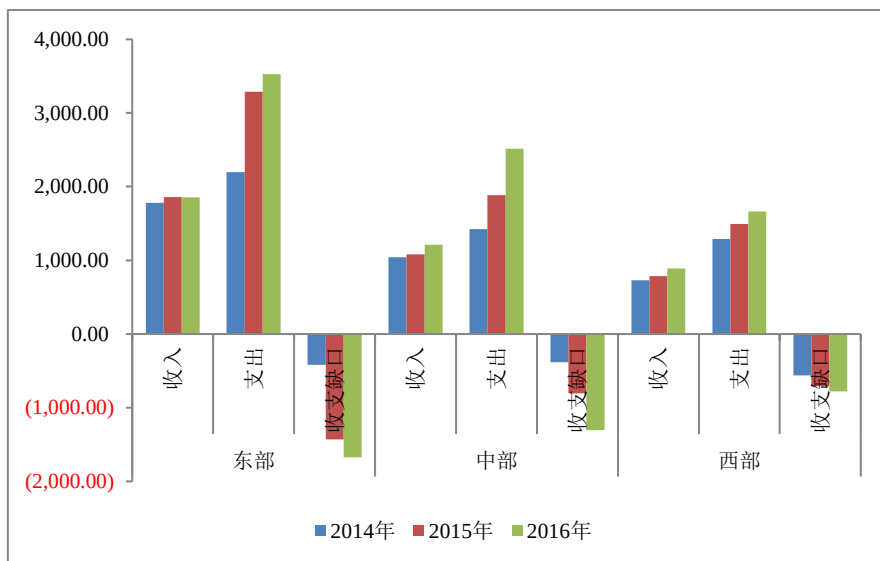
资料来源：Wind 资讯，联合评级整理

2. 区域运营分析

东部地区收入及支出规模居各区域之首，受收支不平衡影响，东部地区收支缺口增长最快且规模居首位；西部地区支出增长相对较慢，未来随着西部大开发的推进，其支出及缺口增速或将有所提高。

2014~2016 年，东部、中部和西部通行费收入、支出及收支缺口均持续增长；东部收支缺口增速最快，年均复合增长 149.83%。2016 年，东部、中部、西部地区分别实现通行费收入 1,853.51 亿元、1,211.33 亿元和 888.46 亿元；东部地区路产相对饱和，路产效益相对较高，使其路费收入稳居各区之首；西部地区得益于新增路产较多，收入增速居首位。支出方面，东部地区由于建设相对较早，部分路产经营期限过半，贷款进入集中偿付期，面临较高的债务集中偿付压力，其支出规模最大；而中部地区随着经营路产相对成熟，支出规模相对较大，2016 年支出增速达 33.33%。2016 年，全国收支缺口水平创历年新高，其中东部地区贡献最大。

图8 2014~2016 年各区域收支情况



资料来源：Wind 资讯，联合评级整理
注：数据统计不含西藏和海南。

从单公里通行费收入看，政府还贷性高速公路单公里通行费低于经营性高速公路，东部地区单公里通行费收入高于中部和西部。从单公里养护及运营管理支出看，东部地区明显高于中部及西部地区；随着行业管理效率提升，单公里运营管理支出有所下降，未来预计单公里运营管理支出将趋于平稳。

从单公里通行费收入看，2016 年全国高速公路单公里通行费收入为 335.83 万元，较上年增长 5.50%；其中政府还贷性高速公路和经营性高速公路单公里通行费收入分别为 253.66 万元和 424.85 万元，政府还贷公路单公里通行费收入远低于经营性公路。从区域看，东部地区单公里通行费收入居高位，达 470.65 万元，中部及西部地区分别为 266.45 万元和 254.16 万元。

从单公里养护及运营管理支出看，2016 年东部、中部及西部地区单公里养护成本分别为 43.90 万元/公里、27.15 万元/公里和 28.52 万元/公里。东部地区享有更多的车流量，相应的单位里程养护支出和运营管理支出较西部地区偏高。中部及西部地区高速公路中大部分处于路产培育期阶段，尚未形成规模化管理，整体单位里程养护及运营管理尚不能达到满负荷时的支出水平，未来随中西部地区路产成熟，其单位养护支出或将有所增长。

表 2 2016 年各区域通行费收入及支出情况（单位：公里、亿元、万元）

	总里程数	通行费收入	单公里通行费收入	单公里养护支出	单公里运营管理支出
东部	43,726.20	2,057.98	470.65	43.90	65.96
中部	45,462.32	1,211.33	266.45	27.15	33.79
西部	34,956.60	888.46	254.16	28.52	33.69

资料来源：Wind 资讯，联合评级整理

注：以上数据测算中里程数及通行费收入均不包含海南及西藏，山东为 2015 年数据；支出数据中不包括海南和广西数据。

从省份看，通行费收入、单公里支出及单公里收支缺口前十名集中于东部地区。收支缺口方面，2016 年仅有宁夏回族自治区实现盈余，其余全部存在收支缺口。

从省份来看，北京、上海在单公里通行费收入、单公里支出以及单公里收支缺口三项指标中均居高位，三项指标前五名集中于东部省份。单公里通行费收入前十名中东部地区有 8 个，其中北京、上海和浙江位居前三位；单公里支出方面，东部地区仍占据前十名中 7 位，其中上海、北京和河北位居前三位；收支缺口方面，2016 年仅有宁夏回族自治区实现盈余，其余省份全部存在收支缺口，单公里收支缺口前三位分别为上海、北京和河北。从单公里支出增速看，2016 年上海单公里支出较上年增长 74.32%，主要系债务集中到期所致。

表 3 2016 年单公里收支情况前十名省份（单位：万元）

序号	省份	单公里通行费收入	区域	省份	单公里支出	区域	省份	单公里收支缺口	区域
1	北京	896.46	东部	上海	2,460.23	东部	上海	1,601.37	东部
2	上海	858.86	东部	北京	2,153.96	东部	北京	1,257.50	东部
3	浙江	719.90	东部	河北	1,456.23	东部	河北	1064.78	东部
4	广东	673.61	东部	江苏	1,162.62	东部	山西	765.75	中部
5	江苏	614.30	东部	山西	1,066.67	中部	江苏	548.32	东部
6	天津	477.79	东部	浙江	965.33	东部	河南	523.21	中部

7	河南	395.13	中部	河南	918.35	中部	云南	501.93	西部
8	河北	391.45	东部	广东	916.09	东部	湖北	466.90	中部
9	山东	389.18	东部	云南	852.16	西部	贵州	458.66	西部
10	重庆	387.95	西部	天津	779.54	东部	陕西	320.05	西部

资料来源:Wind 资讯, 联合评级整理。

注: 以上数据测算中里程数及通行费收入均不包含海南及西藏, 山东为 2015 年数据。

三、行业政策

近年发布的高速公路行业政策利好行业发展。相关政策明确了符合要求的高速公路期满后, 可延长收费期限, 高速公路收费标准有望更加灵活和市场化; 提出高速公路行业融资新渠道, 有利于融资多样化及提高投资效率。

表 4 近年来高速公路行业主要政策

政策名称	颁布单位	主要内容	颁布时间/实施时间
《重大节假日免收小型客车通行费实施方案的通知》	国务院	自 2012 年 10 月 1 日期, 春节、清明节、劳动节和国庆节及其连休假日期间, 对 7 座(含)以下客车免收通行费。	2012 年 10 月
《国家公路网规划(2013 年—2030 年)》	国务院	为中长期公路交通基础设施建设布局 and 规划, 指导国家公路长远发展。形成布局合理、功能完善、覆盖广泛、安全可靠的国家干线公路网络, 实现首都辐射省会、省际多路连通, 地市高速通达、县县国道覆盖。	2013 年 6 月
《关于深化交通运输基础设施投融资改革的指导意见》	交通运输部	打破各类行业垄断和市场壁垒, 建立公平、公开透明的市场规则, 创新投资运营机制, 进一步完善“多元投资、规范高效”的投融资体制, 积极推广政府和社会资本合作模式(PPP)。	2015 年 5 月
《关于推进供给侧结构性改革促进物流业“降本增效”的若干意见》	交通运输部	推进《收费公路管理条例》修订工作、科学合理确定公路收费标准的要求, 提出了探索高速公路分时段差异化收费的政策。	2016 年 8 月
《超限运输车辆行驶公路管理规定》	交通运输部	对超限超载的认定标准进行了调整, 明确交通、公安部门将实现常态化联合执法, 对超限超载运输车辆将严格实施“一超四罚”。要求加强道路运输行业诚信体系建设, 对严重违法超限超载运输当事人实施联合惩戒。	2016 年 8 月
《地方政府收费公路专项债券管理办法(试行)》	财政部、交通运输部	要求改变以往政府收费公路“贷款修路、收费还贷”的模式, 改为政府发行专项债券方式筹措建设资金, 这将是今后政府修建收费公路解决举债融资问题的唯一渠道。	2017 年 7 月
《收费公路管理条例》修订征求意见稿(未出台)	交通运输部	对收费公路性质的表述进行变更, 并提高收费公路的设置门槛; 将统借统还的主体由省级交通主管部门修改为省、自治区、直辖市政府; 收费公路的偿债期限或者经营期限做出调整, 并新增养护收费期, 对投资规模大的高速公路, 可以约定超过 30 年。	--

资料来源: 联合评级整理

四、未来展望

投资建设方面，我国路网建设仍有一定空间，未来建设重心将向中西部倾斜。但随着我国经济进入“新常态”、产业结构调整以及去产能化影响，加之我国国家高速公路网已接近完善，未来高速公路投资建设整体增速将有所放缓。

2013年6月，国家发改委正式印发《国家公路网规划（2013-2030年）》。规划指出，到2030年我国将建成总规模40.1万公里的国家公路网，由普通国道和国家高速公路两个路网构成；其中国家高速公路网（简称“71118网”）由7条首都放射线、11条南北纵线、18条东西横线以及地区环线、并行线、联络线等组成，约11.8万公里。截至2016年底，我国高速公路总里程已达到13.10万公里，“71118”网中的“五射两纵七横”²14条高速公路已全线贯通，高速公路路网结构已接近完善，未来新建进度将放缓。具体来看，根据各省市“十三五”规划，截至2020年，全国高速公路里程预计达到约16.7万公里，增量主要集中在中西部地区，而东部及中部路网较完善地区则把解决断头路及力争实现县县通高速作为首要目标。

表5 2020年底各省市高速公路规划里程（单位：公里）

东部			中部			西部		
地区	截至 2016年 底里程	2020年 底规划 里程	地区	截至 2016年 底里程	2020年 底规划 里程	地区	截至 2016年 底里程	2020年 底规划 里程
广东	7,683	11,000	河南	6,448	8,020	四川	6,523	8,200
河北	6,502	9,000	湖北	6,204	7,500	贵州	5,434	7,000
山东	5,710	7,200	湖南	6,080	7,488	陕西	5,181	6,000
福建	4,831	5,923	江西	5,894	6,050	新疆	4,395	--
江苏	4,657	5,080	山西	5,265	7,258	内蒙古	5,153	10,000
辽宁	4,195	4,430	黑龙江	4,350	5,000	广西	4,603	7,000
江	4,062	5,000	安徽	4,543	5,200	云南	4,134	6,000
天津	1,208	1,350	吉林	3,113	4,000	甘肃	4,827	7,300
北京	1,013	--	--	--	--	重庆	2,817	3,500
上海	825	--	--	--	--	青海	2,878	5,000
海南	795	2,000	--	--	--	宁夏	1,609	2,000
合计	41,481	50,983	--	41,897	50,516	--	47,554	62,000

资料来源：公开信息，联合评级整理

运营方面，随着新增路产的建设以及路网效益的显现，未来全国高速公路收入规模仍有望保持一定水平的增长。但目前经济下行压力较大，加之铁路、航空对公路运输的冲击，均将对高速公路行业的发展造成一定不利影响。同时，我国高速公路行业目前收支缺口巨大，未来收入支出增速不匹配情况或将持续。

行业政策方面，随着交通运输部《关于深化交通运输基础设施投融资改革的指导意见》和《地方政府收费公路专项债券管理办法（试行）》等政策的发布，将对高速公路建设融资渠道的拓宽、提高投资效率起到一定积极作用。

²即：北京—上海、北京—福州、北京—港澳、北京—昆明、北京—哈尔滨、沈阳—海口、包头—茂名、青岛—银川、南京—洛阳、上海—西安、上海—重庆、上海—昆明、福州—银川、广州—昆明。

高速公路企业发展方面，我国高速公路的特许经营权有时间限制，而路产多为 20 世纪 90 年代或 21 世纪初投入使用，平均使用年限达 15 年，目前剩余收费年限正从相对充裕转为逐步紧张，其对高速公路企业发展的限制作用将越来越明显，即使获得一定的期限延长，也迟早要面对到期的困境，高速公路企业主要依靠通行费的发展模式收到一定制约。目前来看，高速公路公司大股东多为地方国资委或背景强大、实力雄厚的大公司。充沛的资金加之政府背景为多元化经营铺平了道路，不少高速公路企业涉足广告传媒、金融、房地产等领域，多元化经营或为高速公路企业打开新的发展空间。