地域文化融合驱动高速公路服务区赋能县域经济的路径研究

——基于内蒙古的城乡差距变动与QCA分析

陈 凯

(建银工程咨询有限责任公司内蒙古分公司，呼和浩特 010000)

摘要：服务区作为高速公路的重要组成部分，其与地域文化相融合已成为高速公路高质量发展的重要着眼点。基于城乡差距变动视角，利用定性比较分析方法(QCA)，分析内蒙古地域文化融合高速公路服务区与县域经济之间的关系，结果表明，地域文化融合度高的服务区对县域经济发展具有促进作用。同时基于对服务区的资源聚集、枢纽经济以及优质服务等方面的影响效果分析，阐明地域文化与高速公路服务区融合促进县域经济发展的基本路径。根据分析结果和县域经济发展的基本路径，提出公路服务区发展的建议策略。

关键词：地域文化；城乡差距；公路服务区；县域经济；策略

中图分类号：F542 **文献标志码**：A **文章编号**：1671－1807(2026)02－0177－07

伴随高速公路网络向县域层级的纵深拓展，服务区已超越传统休憩功能，成为区域经济发展的关键节点。既有研究表明(如Perroux的增长极理论)，高速公路服务区通过资源集聚与产业关联效应，显著驱动周边旅游、农牧及物流业发展，其经济辐射强度呈现显著的城乡梯度差异。然而，当前研究存在双重局限：其一，对服务区与地域文化融合所产生的协同增值效应关注不足；其二，缺乏对“文化-服务区-县域经济”传导路径的组态机制解构。

基于城乡差距变动视角，以内蒙古自治区为实证场域，创新性引入定性比较分析方法(qualitative comparative analysis，QCA)，旨在揭示，地域文化融合度如何通过服务区功能跃升(资源枢纽化、服务优质化、产业特色化)赋能县域经济，以及在不同城乡差距水平下，文化融合与服务区发展的多路径发展模式。本文将破解“文化融合能否及如何催化服务区经济效能”的核心命题，为乡村振兴战略下基础设施的文化赋能提供理论范式与实践路径。

1 研究现状

高速公路服务区不仅是作为上厕所或休息的地方，越来越多的人在服务区购物、参加活动，或者将其作为自驾和观光的目的地，高速公路服务区的经济效果变得日益重要。陈延天[1]通过分析日本静冈县内服务区的消费活动对县内区域带来的经济波及效果，指出公路服务区能产生对当地经济的溢出效应，使当地经济的附加值显著增加。Yang[2]在找出高速公路休息区发展与当地食品间的关联关系时，发现在高速公路服务区考虑设置特产销售设施，利用当地的各种文化和环境条件，同时确保公共空间以便于与当地居民交流，将促进当地经济的振兴。Yuan[3]认为服务区作为公路的基本配套设施，对保证交通安全、提高公路的经济效益、提升园林绿化品质以及提供良好的交通服务等方面发挥着重要的作用；从社会经济发展的角度来看，服务区作为一种展示当地文化的平台和途径，能够吸引更多的投资，创造更多新的就业机会，促进公路沿线经济的发展。Roehl等[4]尝试运用量化的方法，研究公路及其附属设施(服务区、停车区等)对区域旅游经济的影响。

关于服务区发展对地区经济发展产生何种影响，杨春风和刘聪[5]认为高速公路服务区的经营发展应当与城市化相结合，使其与城市发展规划成为一个有机的整体，才能够有效地促进区域经济的协调发展。王炤华[6]结合安徽驿达公司服务区实际，

收稿日期：2025-07-11

作者简介：陈凯(1988—)，男，内蒙古锡林郭勒人，硕士，经济师，研究方向为工程经济。

指出促进服务区消费可以更好地服务地方经济发展，提升高速公路服务区经济和社会效益。仲鑫等[7]认为“服务区＋”模式被赋予路衍经济发展的重要使命，这一模式通过创新服务区的功能和业务，推动交通基础设施与地方经济的深度融合，从而带动相关产业链的发展和区域经济的全面提升。2018—2023年，交通运输部每年印发的全国公路服务区工作要点，一直在强调服务区与旅游、地域文化的融合以及对地区经济推动作用。2024年，交通运输部进一步明确提出要构建“布局合理、功能完善、服务规范、特色鲜明、智慧低碳”的服务区，推进“服务区＋”深度融合发展。支巧静和李彬[8]通过对武威市高速公路服务区的规划设计和创新改革，将武威市的地域文化特色与现代的经营管理模式相结合，打造高速公路服务区新模式，这种新模式成为周边城市新的经济增长点，充分带动周边城镇的产业发展，为经济发展注入新的活力。胡术[9]发现通过地域文化融入高速公路服务区而进行品牌化构建，会使服务区不仅成为文化的载体，还能利用服务区的辐射作用，带动周边产业发展，服务地方经济。

国内外关于地域文化与高速公路服务区的相关研究和论述有了一定的理论和成果。国内外学者多数从设计的角度，对地域文化和高速公路服务区的融合路径提供建议和意见，认为更好地将地域文化元素融入公路服务区的规划和设计中，能够更加有效地促进公路服务区的发展。也有学者从消费者、旅游者等需求的视角下，针对如何提升公路服务区服务效益、经济效益提出相应策略。同时国内外学者通过研究，也进一步说明服务区经济发展，将对周边县域内产生经济波动，带动服务区周边的旅游、农业等产业，促进服务区周边区域的经济发展。

虽然目前的研究在一定程度上明确了服务区效益对县域经济的助力作用，但是对于地域文化与服务区融合程度与县域经济之间的关系研究较少，对于地域文化通过融入服务区来提升区域经济发展的作用机制研究不足，对于服务区未来最优的发展形态仍然没有统一清晰的解释，而且关于地域文化融入服务区对县域经济发展的效果，也需要进一步实证分析。

2 定性比较分析(QCA)方法原理

本文尝试从组态分析的视角，对内蒙古地域人文文化与服务区融合度多种影响因素共同影响的方式与多种组合结果进行研究，采用fs/QCA方法开展实证分析。QCA方法是查尔斯·拉金(Charles C. Ragin)在1987年提出的，是一种研究复杂社会问题的方法，它用到了布尔代数和集合论等数学概念。简单来说，QCA是帮助人们了解多个原因是怎么一起作用，导致某个结果的发生。它不是只看单一原因，而是看一组原因(即为组态)和结果之间的关系。利用QCA研究方法对多个案例进行横向比较，研究在不同条件下，结果与原因之间存在的逻辑关系。简单的描述就是，要找出不同条件组合对结果的影响，有些条件组合在一起会让某一结果出现，有一些条件组合会使相同的结果消失。QCA方法有助于在承认因果关系复杂性的前提下，识别多个条件变量的协同效应[10]，有助于更全面地理解复杂的社会问题，看到问题背后的多重原因和它们之间的相互作用。

3 城乡差距变动视角下地域文化融合服务区与县域经济的关系

王小广和产健[11]认为发展服务区经济能显著缩小县域的城乡差距，服务区发展是加快县域经济发展的重要突破口。本文的城乡差距主要以研究年份区域城乡收入比与基年城乡收入比的增长或缩小程度。

选取服务区的文化融合度和服务区所在县(旗)域城乡居民收入比作为研究对象，尝试从组态分析的视角，采用fs/QCA方法进一步分析地域文化与服务区不同的融合程度与县域经济的关系。根据实地调研，选取内蒙古东中西部各盟市具有代表性的20个旗县的城乡居民收入比与各旗县高速公路服务区地域文化融合度进行研究，如表1所示。

3.1 结果变量和条件变量的选择

主要研究的结果对象是旗县城乡居民收入比值的缩小程度。根据已获取的服务区资料，选择其中20个高速公路服务区所在旗县2021—2022年城乡居民收入比值数据，通过计算得出同比缩小值。

条件变量选择以下五个方面。

(1)地域人文文化与服务区融合度。根据实际调研情况，进行四值模糊赋值得出的地域人文文化融合度指标值。

(2)农产品销售。根据实际调研情况，进行二分法进行赋值，高速公路服务区开展农产品销售赋值为1，未开展的赋值为0。

(3)服务区建成面积。从服务区实地调查情况表中获取。

表 1　服务区所在旗县城乡居民收入(2021—2022 年)

序号	服务区所在旗县	2021 年城乡收入比	2022 年城乡收入比	较上年
1	阿巴嘎旗	1.29	1.27	−0.02
2	阿拉善左旗	1.94	1.92	−0.02
3	阿荣旗	1.57	1.52	−0.05
4	赤峰市敖汉旗	2.22	2.16	−0.06
5	赤峰市红山区	1.63	1.59	−0.04
6	赤峰市喀喇沁旗	2.22	2.17	−0.05
7	赤峰市翁牛特旗	2.34	2.27	−0.07
8	额济纳旗	1.64	1.63	−0.01
9	呼伦贝尔市陈巴尔虎旗	1.33	1.30	−0.04
10	呼伦贝尔市海拉尔区	1.27	1.23	−0.04
11	呼伦贝尔市扎兰屯市	1.82	1.77	−0.05
12	清水河县	2.55	2.44	−0.11
13	苏尼特右旗	2.71	2.62	−0.08
14	太仆寺旗	2.59	2.51	−0.08
15	通辽奈曼旗	2.09	2.04	−0.06
16	通辽市科尔沁左翼后旗	1.94	1.88	−0.05
17	通辽市科尔沁左翼中旗	2.02	1.95	−0.07
18	乌海市海南区	2.07	2.02	−0.05
19	镶黄旗	2.32	2.26	−0.06
20	兴安盟扎赉特旗	2.30	2.23	−0.07

(4)路网密度。通过 EPS 相关数据平台获取的 2022 年数据。

(5)通道途径旅客量。从高速公路服务区管理单位获取。

结果变量和条件表数据如表 2 所示。

3.2　数据校准

对数据选取锚点进行校准,锚点包含完全隶属、交叉点、完全不隶属,完全隶属、交叉点、完全不隶属,分别选取样本数据的 95%、50%、5%的分位数,如表 3 所示。

通过校准计算,校准后的结果变量和条件变量如表 4 所示。

3.3　分析结果

应用 fs/QCA 分析后得到结果,如表 5 所示。

表 5 结果显示了影响内蒙古地区旗县城乡居民收入比值缩小值的 4 条路径。表中每一列中的条件组合都表示了一种可能的组态形式。解的一致性(solution consistency)为 0.947 839,这表明,在所有

表 2　结果变量与条件变量

服务区名称	所在旗县	城乡居民收入比值同比缩小值	地域人文文化融合度	农产品销售	服务区建成面积/m^2	路网密度/($km \cdot km^{-2}$)	通道途径旅客量/(人·$月^{-1}$)
灰腾河	阿巴嘎旗	0.018 4	0.00	0	6 817	0.08	23 000
纳林湖	阿拉善左旗	0.015 1	0.00	0	6 272	0.07	15 734
后新立	阿荣旗	0.048 2	0.67	1	1 126	0.33	16 061
玛尼罕	赤峰市敖汉旗	0.055 2	1.00	1	3 851	0.38	26 500
牛营子	赤峰市红山区	0.044 0	1.00	1	3 360	1.2	211 596
富裕地	赤峰市喀喇沁旗	0.051 2	0.67	1	3 220	0.55	217 419
头分地	赤峰市翁牛特旗	0.073 5	0.67	1	6 711	0.31	15 362
额济纳旗	额济纳旗	0.014 6	0.33	1	10 960	0.03	100 365
西乌珠尔	呼伦贝尔市陈巴尔虎旗	0.038 2	0.00	0	5 800	0.12	1 330
扎泥河	呼伦贝尔市海拉尔区	0.040 9	0.33	0	5 463	0.35	8 674
音河	呼伦贝尔市扎兰屯市	0.049 2	0.33	0	5 373	0.26	800
清水河	清水河县	0.110 9	0.67	1	3 432	0.65	38 512
都仁乌力吉	苏尼特右旗	0.083 0	0.33	0	5 318	0.10	559
炮台营	太仆寺旗	0.080 0	1.00	1	3 185	0.42	23 227
余粮堡	通辽市科尔沁左翼后旗	0.051 7	0.33	1	4 878	0.42	25 001
奈曼	通辽奈曼旗	0.058 3	0.33	1	4 803	0.55	32 001
花吐古拉	通辽市科尔沁左翼中旗	0.068 3	0.33	0	4 914	0.37	11 721
拉僧庙	乌海市海南区	0.050 7	0.00	0	6 344	0.54	25 128
镶黄旗南	镶黄旗	0.062 5	0.33	0	5 416	0.28	1 313
永合	兴安盟扎赉特旗	0.071 5	0.67	0	3 297	0.28	2 700

表 3　结果变量与条件变量的指标描述与校准

变量	指标描述	完全隶属	交叉点	完全不隶属
县域城乡居民收入比值同比缩小值	EPS 数据平台数据	0.084 4	0.051 5	0.015 1
服务区建成面积/m^2	运营管理单位数据	7 024.150 0	5 116.000 0	3 082.050 0
路网密度/($km \cdot km^{-2}$)	EPS 数据平台数据	0.677 5	0.340 0	0.068 0
通道途径旅客量/人	运营管理单位数据	211 887.150 0	19 530.500 0	787.950 0

表4 校准后的结果变量和条件变量

服务区名称	所在旗县	县域城乡居民收入比值同比缩小值	地域人文文化融合度	农产品销售	服务区建成面积/m^2	路网密度/($km \cdot km^2$)	通道途径旅客量/(人·月$^{-1}$)
灰腾河	阿巴嘎旗	0.06	0.00	0	0.94	0.05	0.51
纳林湖	阿拉善左旗	0.05	0.00	0	0.86	0.05	0.35
后新立	阿荣旗	0.43	0.67	1	0.00	0.47	0.36
玛尼罕	赤峰市敖汉旗	0.58	1.00	1	0.13	0.59	0.53
牛营子	赤峰市红山区	0.35	1.00	1	0.07	1.00	0.95
富裕地	赤峰市喀喇沁旗	0.49	0.67	1	0.06	0.87	0.96
头分地	赤峰市翁牛特旗	0.88	0.67	1	0.92	0.42	0.34
额济纳旗	额济纳旗	0.05	0.33	1	1.00	0.03	0.78
西乌珠尔	呼伦贝尔陈巴尔虎旗	0.25	0.00	0	0.75	0.08	0.05
扎泥河	呼伦贝尔市海拉尔区	0.30	0.33	0	0.63	0.52	0.15
音河	呼伦贝尔市扎兰屯市	0.45	0.33	0	0.60	0.29	0.05
清水河	清水河县	1.00	0.67	1	0.08	0.94	0.57
都仁乌力吉	苏尼特右旗	0.95	0.33	0	0.58	0.07	0.05
炮台营	太仆寺旗	0.93	1.00	1	0.05	0.67	0.51
余粮堡	通辽市科尔沁左翼后旗	0.51	0.33	1	0.41	0.67	0.52
奈曼	通辽奈曼旗	0.65	0.33	1	0.39	0.87	0.55
花吐古拉	通辽市科尔沁左翼中旗	0.82	0.33	0	0.43	0.57	0.22
拉僧庙	乌海市海南区	0.48	0.00	0	0.87	0.86	0.52
镶黄旗南	镶黄旗	0.73	0.33	0	0.62	0.34	0.05
永合	兴安盟扎赉特旗	0.86	0.67	0	0.06	0.34	0.06

表5 旗县城乡居民收入比值缩小值的组态分析

变量	条件组态1	条件组态2	条件组态3	条件组态4
地域人文文化融合度	✱		⊙	⊙
农产品销售		•	⊗	•
服务区建成面积/m^2	⊗		⊙	⊙
路网密度/($km \cdot km^2$)	⊙	⊙	•	•
通道途径旅客量/人	⊙	⊙	⊗	•
一致性	0.969 194	0.897 338	0.969 298	0.995 327
原始覆盖度	0.378 004	0.218 115	0.204 251	0.196 858
唯一覆盖度	0.058 225 5	0.050 831 8	0.051 756	0.107 209
解的一致性	0.947 839			
解的覆盖度	0.587 8			

注：✱、• 表示该条件存在；⊙、⊗表示该条件不存在；✱、⊗表示核心条件；• 、⊙表示边缘条件；空白代表条件可存在也可不存在。

满足这4类条件组态的高速公路服务区的案例里面，有94.78%的高速公路服务区所在旗县城乡居民收入比值体现比较高的缩小程度。解的覆盖度(solution coverage)为0.587 800，表明这4类条件组态可以解释58.78%的城乡居民收入比值缩小程度较高的高速公路服务区案例。解的一致性和解的覆盖度都高于拉金(Ragin)所建议的标准值，说明实证分析有效。

条件组态1说明，当高速公路服务区规模小、周边路网密度低、通道途径客流量少的情况下，如果在服务区内具有高的地域文化融合度，同时可能具有农产品销售的平台，服务区所在县域城乡居民收入比值的缩小值表现较高的水平。其中，地域人文文化融合度、路网密度、通道途径旅客量为核心条件，服务区建成面积为补充条件。该路径能够解释约37.80%的高速公路服务区案例，其中约5.82%仅能被这条路径所解释。

条件组态2说明，当高速公路服务区规模小、周边路网密度低、服务区建成面积不确定的情况下，高的地域人文文化融合度，同时积极开展农产品销售，服务区所在县域城乡居民收入比值的缩小值仍会体现出较高的水平。其中，地域人文文化融合度、路网密度、通道途径旅客量为核心条件，农产品销售为补充条件。该路径能够解释约21.81%的高速公路服务区案例，其中约5.08%仅能被这条路径所解释。

条件组态3说明，对于服务区缺乏地域文化融合、无法进行农产品销售、建成面积较小时，同时通道途经旅客量也较低的县域，且能够注重路网密度的提升，也会使县域城乡居民收入比值的缩小值处

于一个较高的水平。其中,地域人文文化融合度和服务区建成面积为核心条件,路网密度、农产品销售、通道途径旅客量为补充条件。该路径能够解释约20.43%的高速公路服务区运营案例,其中约5.18%仅能被这条路径所解释。

条件组态4说明,对于服务区缺乏地域文化融合、建成面积较小时,如果能够增加路网密度、在服务区开展农产品销售、促进通道途径旅客量的增长,也会使县域城乡居民收入比值的缩小值处于一个较高的水平。其中,地域人文文化融合度和服务区建成面积为核心条件,路网密度、农产品销售、通道途径旅客量为补充条件。该路径能够解释约19.69%的高速公路服务区运营案例。其中约10.72%仅能被这条路径所解释。

从条件组态1到组态4可以看出,服务区地域人文文化融合度始终为核心条件,因此服务区地域文化融合是影响县域城乡居民收入比值缩小值的重要因素。地域文化与高速公路服务区的融合对县域经济发展和当地居民生活水平的提升具有重要意义。

4　地域文化融入服务区对县域经济的影响效果分析

通过以上研究,发现从城乡差距变动视角,内蒙古地区地域文化与服务区的融合会对县域经济具有显著影响,高速公路服务区与地域文化的融合度越高,对县域经济发展的促进作用越明显。然后通过实地调研、村镇走访并结合实际工作经验,发现服务区通过聚集人力资源、产业资源、枢纽经济以及优质服务能够助力当地经济,当地域文化与服务区有不同程度的融合后,这几方面的作用进一步提升。

4.1　地域文化融合助力人力资源聚集

高速公路服务区能够为服务区所在区域创造大量的新增就业。经统计,内蒙古的一般服务区能够为当地提供服务人员工作岗位平均为8～10个,每对服务区能够提供16～20个岗位,而对于商超、餐饮、加油等业态每个服务区平均提供20～30个工作岗位,每对则为40～60个工作岗位,因此保守估计每对服务区提供总的工作岗位平均为60个,按照全区现有140对高速公路服务区计算,能够提供就业岗位8 400个,其中附近村民,特别是脱贫户就近就地就业提供岗位逾100个,人均年增收3 000元以上,提高了当地群众的收入水平。随着地域文化与高速公路服务区的融合,不同人文文化融合度服务区和服务区环境生态景观的显现,服务区效益和发展规模也出现了不同的增长,服务区能够为周边区域提供的用工岗位数量在平均水平的基础上得到提升。根据实地调查发现,融合度高的服务区业态服务人员岗位平均增加20～30人,管理人员岗位平均增加5～10人,服务区效益较高,用工数量和提供岗位数量就越多,同时工作人员的收入水平提升得也越多,这也吸引了进城务工人员返回旗县就业,进一步增加周边村镇的居民收入,缩小城乡居民收入比值。

4.2　地域文化融合助力产业资源聚集

高速公路服务区发展对周边各种资源的集聚具有较强的促进作用,能够形成区内与区外一体的经济发展模式。内蒙古每个盟市或者每个旗县都有自己的地域文化,地域文化成果具体表现在独特的地方产品上,如兴安盟的木耳、蘑菇、水稻,通辽和赤峰的牛肉干、马奶酒,锡林郭勒盟的奶食品,呼和浩特清水河县的小米、果丹皮,阿拉善盟的羊肉、骆驼肉,以及各盟市的特色民族、文化工艺品等,都具有不同的地域特色和文化风格,但由于商业比较分散,无法聚集,很难形成规模化产业,产品质量同样也存在参差不齐的现象,发展动力不足,发展机制较为混乱。随着地域文化与高速公路服务区的融合,地方特色产品产业资源开始向高速公路服务区聚集,在高速公路服务区内设立专门的地方特色产品和工艺品的商业区,进行不同程度的广告宣传,服务区严把质量关,逐步建立稳定的生产、采购、销售一体化的运营模式,有效促进农牧业、手工制造业的资源聚集,形成产业规模化。根据实地调研,内蒙古140对高速公路服务区里面,地域文化融合度在50%以上的服务区,基本开设了地方特色产品的销售窗口,为本地农牧业生产者和手工业从业者提供了稳定的产品销售渠道,每个服务区间接带动周边1 000人就业,人均年增收5 000元以上。如果内蒙古高速公路服务区能够进一步实现有规模、具特色的转型发展,地方产业聚集优势将进一步凸显,农产品等市场规模将进一步提高,人均居民收入将有几倍甚至几十倍甚至的成长空间,这是地域文化与服务区相融合后对县域经济可持续发展形成的巨大内生动力。

4.3　枢纽经济功能的作用效果

每个高速公路服务区的经济运行都不是独立的,而是整体高速公路网线枢纽的一部分,在某一个区域内高速公路服务区之间互相联结,在经营上

容易形成统一标准化管理，服务区将形成地域特色连锁经营模式，这为周边城镇增加了更多的系统资源，并产生更明显的正外部性。实地调研发现，内蒙古高速公路服务区在自治区内统一打造了具有地域文化特色的“七彩驿路”品牌，着重体现内蒙古多彩的地域文化，“七彩”代表着草原、森林、湖泊、天空、鲜花、尊贵、吉祥等七种颜色，上文中的具有较高地域文化融合度的服务区均为“七彩驿路”旗下服务区，“七彩驿路”从地域文化属性出发对内蒙古特色产品和特色产业进行联结和融合，打造供应链和产业链，统一标准和价格。这种模式对于服务区周边小的供应商或者供货厂家来说，能够提升产品的品牌力，提高县域经济信用水平，保证价格平稳，防止恶意竞争现象或者“劣币驱逐良币”现象的发生。高速公路服务区这个相对封闭的场所，依据枢纽经济功能，能够较为容易地实现“不卖假货”和“品质第一”的目标，实现周边地区的特色产品快速流通，同时帮助加快地域信用体系的建设，树立良好的对外形象，促进服务业的健康发展。

4.4 优质服务的作用效果

地域文化与高速公路服务区的融合，不仅表现在视觉符号上，需要进一步挖掘其文化内核，内蒙古最典型的精神品质符号是胸怀像草原般宽广、热情像火炉般温暖，对地域文化的传承和发展，将进一步体现内蒙古人民的胸怀和热情，当地域文化与高速公路服务区相融合的时候，服务区的服务也体现不同程度的文化内涵和精神品质。地域文化融合程度高的服务区充分体现了内蒙古热情、淳朴的精神品质，服务区的服务水平也因个人品格的提升而提高，服务成效因淳朴热情而充分显现。服务区的优质服务一方面提升了刚性旅客的满意度，增加了旅客的“忠诚度”，带来了“回头客”；另一方面引起了更多人的兴趣和喜好，为当地带来了“流量”。地域文化融合带来的优质服务在提高服务经营效益的同时，对当地经济起到了积极的促进作用。

5 对策建议

5.1 规划服务区建设位置，优化整体布局

高速公路服务区建设涉及多个行政主管部门的协同，包括交通、国土、旅游、环境等部门，其中交通运输部门牵头和地方政府的审批起到至关重要的作用。在符合现行规范标准、交通技术良好的基础上，准确、合理选址需要科学的步骤。一是广泛搜集高速公路沿线各城镇的交通流量、人口分布情况以及经济发展状况等数据，运用数学统计方法进行数据分析，选择离村镇距离近的服务区，方便人员的进入；二是选择地域文化特征较为浓厚的位置；三是选择生态环境特色明显的位置；四是选择具有文化传承的位置；五是选择距离景区近的位置。通过数学模型的计算，可以得到不同潜在位置的评分，将评分最高的位置作为首选方案。

5.2 推动体制机制转变

推动建立多部门有效的协调机制，促进多领域合作，实现共建共赢。高速公路管理部门以及服务区运营管理单位建立与地市区县的自然资源、文旅等部门对接协调机制，一方面将服务区和周边区域用地资源进行重新梳理和规划，做好以服务区为经济增长点的国土空间规划，保证用地资源充足合理；另一方面对于前期高速公路立项审批时，做好项目模式选择，注重服务区的文旅和商业功能，预留远期地域文化融合发展目标，加强与发改、环保、文旅等省级市区县各级主管部门的沟通，签订相关协议，取得政策支持，获得有利于高速公路资源开发利用和服务区建设的外部环境。

形成一体化综合运营管理机制。可将原有的“建设管理方”转换为“投、建、管、运综合服务方”，对服务区进行“五个统一”的标准化建设经营，即统一规划、统一建设、统一招商、统一营销、统一运营，简化流程，高效实施，打造文化品牌，同时推动地方交通主管部门出台专门的服务区质量监管标准，形成地方标准和企业标准相结合的产品标准，建立标准化监督检查机制。

高速公路服务区综合服务方深度改革营销理念和经营管理模式。在高速公路服务区深入推进市场化竞争理念，提倡同城同价同质，与火车站、机场或者旅游景区等做到差异化经营，杜绝半垄断地理位置竞争理念，借助网络、媒体推动商品、服务、品牌等口碑化经营；同时，建立高速公路服务区网络化地域平台的品牌连锁体系，在服务区自营品牌的基础上，引进自治区内外优秀品牌，形成百花齐放的大平台，深刻体现地域文化的包容性，呈现系统性、综合性服务优势，提升服务区的发展速度。

5.3 推动文化融入的运营模式和发展方向

当前，高速公路服务区的定位正在逐步转型，从原本仅作为“解决如厕需求的停靠站点”升级为“集休闲与旅游为一体的综合性商业区”。这一转变强调深度融合当地的历史底蕴、文化特色及自然地理风貌，使服务区成为展现地方魅力的独特“窗口”。截至2022年底，中国高速公路里程达17.71

万 km,仍然位居世界第一。2023 年国内出游人次达 48.91 亿,其中自驾游占比约为 49%,根据《2023 年自驾游数据报告》显示,“草原+自驾游”备受游客喜欢,而且内蒙古是 2023 年“自驾游路线攻略”最受关注的省份之一。在疫情之后出行规模急剧增多,人们对出行的需求和方向也不断发生变化,出行的体验感和获得感是高速公路未来出行的重要关注点。如何创新服务区的运营模式,找准服务区的发展方向是加快高速公路服务区发展、促进当地经济发展的重中之重。

将服务区由“加油如厕餐饮休息”的运营模式向“特色化、主题化、智能化”的新的运营模式转变是促进服务区周边区域经济发展的重要途径。内蒙古高速公路服务区的发展方向为,彰显地域特色文化的窗口、周边著名景区的延伸、自驾旅游的休闲节点、区域经济快速发展的“增长点”。

提高服务区服务质量的基础是提升品质经营。服务区提供的特色产品、特色餐饮、特色体验是地域文化的重要特征体现,通过服务区管理机构安排吃、住、行、游等一系列活动将地域文化充分体现出来,品质经营的公信力建立在品牌上,发展地方特色品牌,积极引入国内国际知名品牌,可以打造多层次品牌体系,建立信用体系,提高游客的信任度,获得好评。

提高服务区服务质量需建立在科学的管理体系的框架下。高速公路服务区经营管理,应与服务市场充分融合,以商业服务的行业标准作为管理标准,提升经营人员的服务素质,强化服务理念,建立标准化的服务礼仪、服务用语、服务行为等,对商业标识、标志等视觉形象进行标准化管理,打造以现代服务业管理为基础的经营氛围。

参考文献

[1] 陳延天. 高速道路サービスエリアにおける消費支出の経済波及効果:静岡県を事例として[J]. 産業連関, 2015, 22(3): 61-77.

[2] YANGK S. A Study on the space for regional activation of highway rest area:focused on the local food stores[J]. Journal of the Korean Institute of Rural Architecture, 2019, 21(2): 11-18.

[3] YUAN W Q. A Study of impact and effectiveness of the construction of the highway service areas in Texas[D]. Texas, USA:Texas A&M University-Kingsville, 2013.

[4] ROEHL W S, FESENMAIER J, FESENMAIER D R. Highway accessibility and regional tourist expeditures[J]. Journal of Travel Research, 1993, 31(3): 58-63.

[5] 杨春风, 刘聪. 城市发展下高速公路改建方案评价及断面设计研究[J]. 公路工程, 2018, 43(2): 101-107.

[6] 王炤华. 服务区功能拓展研究[C]// 第八届中国高速公路服务区管理年会论文集. 北京: 人民交通出版社, 2014: 136-137.

[7] 仲鑫, 常承宗, 魏孔友. 甘肃省公路服务区升级改造品质提升与效益增长模式探索[J]. 2024, 53(6): 11-17.

[8] 支巧静, 李彬. 西北地区高速公路服务区新模式的规划研究——以武威市服务区凉州印象空间为例[J]. 大众文艺, 2020(1): 130-131.

[9] 胡术. 基于地域文化的高速公路服务区品牌化构建研究[J]. 包装工程. 2022, 43(2): 408-414.

[10] 谭海波, 范梓腾, 杜运周. 技术管理能力、注意力分配与地方政府网站建设——一项基于 TOE 框架的组态分析[J]. 管理世界, 2019, 35(9): 81-94.

[11] 王小广, 产健. 改革和发展高速公路服务区: 加快县域现代化的重要突破口[J]. 区域经济评论, 2022(6): 5-14.

Research on Pathways of Regional Cultural Integration Driving Highway Service Areas to Empower County-level Economies: Based on Urban-rural Gap Dynamics and QCA Analysis in Inner Mongolia

CHEN Kai

(Inner MongoliaBranch, CCB Engineering Consulting Co. Ltd., Hohhot 010000, China)

Abstract: As a vital component of expressways, the integration of service areas with regional culture has become a critical focus for the high-quality development of expressway networks. From the perspective of urban-rural gap dynamics, qualitative comparative analysis (QCA) was employed to examine the relationship between regionally-culturally integrated highway service areas and county-level economic development in Inner Mongolia. The results indicate that service areas with a high degree of regional cultural integration significantly promote county-level economic growth. Furthermore, through analyzing the effects of service areas on resource agglomeration, hub economy and high-quality services, this research elucidates the fundamental pathways through which the fusion of regional culture and highway service areas fosters county-level economic development. Based on these findings and developmental pathways, strategic recommendations for optimizing highway service areas are proposed.

Keywords: regional culture; urban-rural gap; highway service area; county-level economy; strategy