

教育部人文社会科学研究规划基金项目（11YJA790136）成果

孙志毅 荣 轶 等著

基于日本模式的我国大城市圈 铁路建设与区域开发路径创新研究

JIYU RIBEN MOSHI DE
WOGUO DACHENGSHIQUAN
TIELU JIANSHE YU
QUYU KAIFA LUJING CHUANGXIN YANJIU



经济科学出版社
Economic Science Press

教育部人文社会科学研究规划基金项目（11YJA790136）成果

孙志毅 荣 轶 等著

基于日本模式的我国大城市圈 铁路建设与区域开发路径创新研究

JIYU RIBEN MOSHI DE
WOGUO DACHENGSHIQUAN
TIELU JIANSHE YU
QUYU KAIFA LUJING CHUANGXIN YANJIU



经济科学出版社
Economic Science Press

图书在版编目 (CIP) 数据

基于日本模式的我国大城市圈铁路建设与区域开发路径创新研究/孙志毅等著. —北京: 经济科学出版社, 2014. 10

ISBN 978 - 7 - 5141 - 5158 - 9

I. ①基… II. ①孙… III. ①城市轨道交通 - 交通运输建设 - 关系 - 城市经济 - 研究 - 中国 IV. ①F299.24②F572

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 256654 号

责任编辑: 李 雪 隗丽娜

责任校对: 杨晓莹

责任印制: 邱 天

基于日本模式的我国大城市圈铁路建设 与区域开发路径创新研究

孙志毅 荣 轶 等著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100142

总编部电话: 010 - 88191217 发行部电话: 010 - 88191522

网址: [www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件: [esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

天猫网店: 经济科学出版社旗舰店

网址: [http: //jjkxcbs. tmall. com](http://jjkxcbs.tmall.com)

固安华明印业有限公司印装

710 × 1000 16 开 15.25 印张 260000 字

2014 年 10 月第 1 版 2014 年 10 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 5158 - 9 定价: 48.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 010 - 88191502)

(版权所有 翻印必究)

课题组成员

孙志毅 荣轶 曲延芬 王新娜 张涛 李强

前 言

以 2008 年迎接北京奥运会为契机，以京津城际高速列车的开通为标志，我国正式步入了大规模的高铁建设时代。伴随我国高铁建设的快速发展，铁路建设、铁路经营以及区域开发问题也越来越引起国内学界的关注。国务院在 2010 年业已颁发了《国务院关于鼓励和引导民间投资健康发展的若干意见》，其主要宗旨就是：引入市场竞争，推进投资主体多元化，鼓励民间资本参与铁路干线、铁路支线、城际轨道交通建设等项目。然而，自京津城际高速列车开通以来，我国的高铁运营财务状况并不乐观，根据铁道部公布的数据显示，截至 2010 年底，铁道部总资产为 3.3 万亿元，总负债为 1.8 万亿元，其资产负债率达到 56%。根据《第一财经日报》报道，交通部相关人士近期在发布会上表示，预计 2014 年全年铁路完成固定资产投资 8000 亿元，比上年增长 20.2%。在 8000 亿高额年度投资面前，单靠财政支持显然难以长期维持。早在 2014 年 3 月，国家发展和改革委员会就牵头多部门讨论铁路的多角度融资对策。目前来看，贷款和发债仍是主要资金来源。7 月 8 日，中国铁路总公司正式招标发行 2014 年第五期铁道债（企业债），年内共计已发债 900 亿元。预计 2014 年铁路企业债发行的额度为 1500 亿元，下半年还将发行 600 亿元铁道债。另据数据显示，截至 2014 年 3 月 31 日，中国铁路总公司负债 3.27 万亿元，较上年末增长 1.3%，负债率继续攀升至 64%。虽说资产负债率仍属可控

范围，但近年来其总负债及资产负债率较快攀升，已引起社会的广泛关注。因此，本书以日本的国铁改革为参照系，以活跃在大城市圈的大型民铁经营为基础背景，探讨日本铁路经营模式对我国交通现代化建设和区域开发所具有的启示与借鉴意义，其现实意义巨大。不仅可为我国各大城市圈的各级政府及主管部门制定政策，充分利用民间资本以推进铁路建设与区域开发向纵深发展提供具有一定战略性的政策依据。同时，也可为具有较强公益性的铁路企业的稳健经营提供具有重要参考价值的发展模式。

有基于此，本书理论联系实际，综合运用产业经济学、区域经济学、发展经济学、企业经营战略等相关理论，对日本大型民铁公司所践行的多元化经营战略与区域开发模式进行了剖析，指出大型民铁公司经营的基本特征。对我国的铁路建设与经营存在的问题进行了深入分析，在此基础上，提出了切实可行、富有可操作性的铁路建设与区域开发应该采取的模式。以期为政府及相关主管部门制定政策，发展铁路交通产业，推进区域开发，提供理论支撑与决策参考。

本书是教育部人文社会科学研究规划基金项目“基于日本模式的我国大城市圈铁路建设与区域开发路径创新研究”（批准号：11YJA790136）的最终成果。课题组研究历时三年，期间课题组成员多次召开研讨会及到国内相关机构调研，了解我国的铁路建设及铁路建设对城市开发及区域经济发展的推动状况，获得了大量一手资料，为课题研究的顺利开展奠定了坚实的基础。课题组负责人带头并积极组织成员撰写相关研究成果，目前，相关阶段性研究成果六篇均已在国内较有影响的《中国软科学》、《亚太经济》、《经济研究参考》、《物流技术》等学术期刊上发表。

课题组负责人近年来一直致力于铁路交通产业发展与城镇化建设相关问题的研究，并有相关论文及著述发表。通过课题研究，课

题组对铁路建设与区域开发相关问题的兴趣和理解也日益加深。关于铁路建设与区域开发问题的研究，虽不是一个崭新的学术领域，但相关研究较少，可资借鉴的成果不多。尤其是借鉴日本铁路交通产业发展模式，探讨铁路企业如何实现稳健经营，以及政府如何制定政策通过铁路交通产业发展以推进城市化建设的研究更是寥寥。但近乎空白的领域往往充满着更大的诱惑，也越发具有挑战性与研究价值，本书就是对这一领域研究的一次大胆尝试。当然，由于本书研究前期可借鉴的研究成果不多，研究难度较大，加之囿于著者学术水平，不足及有待商榷之处在所难免，恳请学界同仁及广大读者批评指正。若该书的出版能够为今后学者们进行更加深入的研究提供些许借鉴，并能吸引更多的学者对这一问题的研究给予关注，将是本课题组的最大荣幸。

本书的撰写与完稿，凝聚着很多人的心血。作为课题组成员，烟台大学的荣轶副教授、曲延芬副教授、李强副教授、王新娜博士和张涛博士均参与了本书的基本构思与框架拟定，为课题得以顺利完成付出了大量劳动。南开大学的杨栋梁教授、天津社科院的乌兰图雅博士也为本书的完成提供了大量思路。同时，在本课题的完成过程中，日本京都大学经济学部堀和生教授、滋贺大学经济学部筒井正夫教授和国学院大学经济学部菅井益郎教授提供了许多宝贵的数据资料，并给予热忱指导。烟台大学经济管理学院硕士研究生王娜和陈儒参与了资料的搜集与整理，经济科学出版社的李雪等编辑为本书的出版也付出艰辛的劳动，在此代表课题组成员一并表示感谢！

孙志毅

2014 年 10 月

目

录

第一章 导论	1
第一节 选题背景与研究内容	1
一、选题背景	1
二、研究内容	5
第二节 国内外研究现状	7
一、关于铁路发展与城镇化建设的研究	7
二、关于铁路经营与多元化战略的研究	8
三、国外关于交通运输与区域经济发展的三种观点	10
第三节 研究视角、方法及现实意义	14
一、研究视角及方法	14
二、选题的现实意义	15
第二章 相关理论综述	17
第一节 交通运输与区域经济发展理论	17
一、前期相关理论	17
二、点—轴开发理论	21
三、点—轴系统理论	25
第二节 多元化战略理论	31
一、企业多元化经营的基本内涵	31

二、企业多元化经营的动因	34
三、企业多元化的分类	35
第三节 新城市主义理论	36
一、新城市主义的产生及发展概况	36
二、新城市主义理论的核心理念	41
三、新城市主义理论的现实意义	50
第三章 我国的铁路建设与区域开发	55
第一节 世界铁路发展概观	55
一、世界铁路发展历程	55
二、世界铁路发展的一般规律	59
三、发达国家的铁路建设与发展	62
四、韩国铁路运输与社会经济发展	74
第二节 中国铁路建设的历史展开	79
一、中国铁路开创时期 (1876 ~ 1893 年)	79
二、中国铁路缓慢发展时期 (1894 ~ 1948 年)	80
三、共和国成立初期的铁路建设与管理 (1949 ~ 1952 年)	87
四、中国铁路网骨架基本形式时期 (1953 ~ 1978 年)	88
五、改革开放后铁路的新发展时期 (1979 年至今)	91
第三节 铁路建设与区域经济发展	93
一、铁路交通建设与区域经济	94
二、现阶段我国的铁路建设与发展	101
第四节 城镇化建设与铁路运力协调发展的实证分析	111
一、数据来源与模型设定	112
二、中国各省区铁路运力与城镇化水平协调度分析	114
三、结论与建议	115
第四章 我国铁路企业的多元化经营	117
第一节 铁路多经企业的产生与发展	118
一、中国企业多元化经营的发展	118

二、铁路企业多元化经营战略提出的背景	119
三、铁路企业多元化经营的基本内涵	121
四、铁路企业多元化经营的发展阶段	123
第二节 铁路多经企业的发展现状及存在问题	126
一、铁路多经企业的行业发展状况	126
二、铁路多经企业发展取得的主要成效	132
三、铁路多经企业发展存在的问题	137
第三节 影响铁路多经企业发展的因素分析	143
一、影响铁路企业多元化经营的主观因素	144
二、影响铁路企业多元化经营的客观因素	149
第五章 日本铁路发展模式特征	152
第一节 日本政府的政策支持与推动作用	152
一、铁路的初创与日本官设、民营铁路的发展	152
二、日本政府对铁路发展的政策支持	154
第二节 大型民铁公司依托大城市圈的发展路径	157
一、日本大城市圈大型民营铁路公司的地位	157
二、日本大型民营铁路公司的经营绩效	159
第三节 大型民铁公司的多元化经营战略	163
一、阪急电铁的多元化经营	163
二、东京急行电铁的多元化展开	170
三、西武铁道的多元化经营	174
四、大型民铁公司多元化经营的特点	177
第四节 大型民铁公司多元化经营的评述	181
一、从沿线居民的视角出发	181
二、关于“脱离主业”的评述	182
第六章 日本铁路发展模式的启示与借鉴	185
第一节 中日铁路发展模式的比较与启示	185
一、日本大型民铁的发展模式	186

二、我国的铁路建设与经营	191
三、日本模式的启示	194
第二节 国内外铁路投融资模式的比较与借鉴	197
一、中国的铁路建设与投融资现状	198
二、国外铁路建设与投融资模式	202
三、推进铁路建设与投资主体多元化的对策	205
第三节 日本铁路多元化经营对发展我国铁路事业的启示	209
一、我国的铁路经营与多经企业发展	209
二、日本铁路企业的多元化经营及其特点	212
三、推进我国铁路建设与多经企业发展的对策	214
第七章 结论与展望	216
一、日本民铁在现代城市开发建设中的作用	216
二、前景展望	218
参考文献	220

第一章

导 论

第一节 选题背景与研究内容

一、选题背景

城市化是一个国家步入工业化社会时代,社会经济发展出现农业活动的比重逐渐下降而非农业活动的比重逐渐上升的过程。与这种经济结构相适应,城市人口和城市数量持续增加,城市经济社会进一步社会化、现代化和集约化。20 世纪中叶之后,西方发达国家的城市化水平已经形成规模,至 1999 年平均为 78% 左右;2001 年我国城市化水平为 37.66%,到 2012 年城市化水平首次超过一半,达到 52.57%。虽然经过 30 多年的改革开放,我国城市化得到持续、稳定、快速的发展,但城市化水平仍然滞后,并开始制约经济社会向现代化发展。因此,加快我国城市化进程迫在眉睫。

我国大城市的城市空间、土地利用和交通都进入了一个全新的发展时期。我国城市在空间分布上集聚于交通干道沿线,并在经济发达地区形成了城市密集区。城市正在摆脱蔓延式空间生长,逐渐步入空间结构调整阶段。交通的内涵、功能、影响、发展制约因素和发展策略,都在随着城市发展环

境的变化进行调整。

在城市发展的国家政策和外部环境上,资源短缺正成为城市和交通发展的主要制约因素。在科学发展观的指导下,国家加强了对城市发展中节能、减排和节约资源的要求,节约土地、集约发展及生态环保正日益成为城市发展的核心政策。交通方面,国家加大了优先发展公共交通和交通节能减排政策的实施力度。而随着城镇化和区域经济一体化发展,城市和交通发展也呈现出新的特征,区域交通和重大对外交通基础设施建设对城市空间和交通的影响日益增加。

在城市形态上,空间结构成为大城市发展的核心问题。绝大多数大城市在2000年后,开始在规划中调整城市发展的空间结构,多中心、组团、新城、跨界都市区、区域空间协调等成为城市空间结构调整的关键词。在发展的内涵上,以“集约”和“节约”为主体的发展模式转变,正在影响着大城市的建设方式与面貌。在开发模式上,开发区、工业区、新区、园区等各种不同功能与发展模式的地区在城市的新开发地区出现,城市职能分布和组织、城市活动的特征和组织也随之发生了根本性的变化。在城市化形式上,随着大量的外来人口进入大城市,城市的人口结构、就业结构、文化结构、收入结构等呈现出新的格局。这些变化无一不对城市和交通发展的理念、规划、建设、管理、组织以及运营等各个方面产生直接的影响。

交通系统的发展上,随着高速快速交通方式进入综合交通系统,交通基础设施建设也进入一个全新的发展时期,国家高速铁路和区域快速轨道交通系统成为未来交通发展的重点,城市之间的交流特征和发展腹地也随之变化。另外,乡村道路、低等级道路和城乡客运的普及,使更大比例的人口都能享受到交通系统改善带来的实惠。同时,城市交通系统也发生着巨大的变化,城市快速轨道交通、快速道路、公共交通系统等的建设进入高潮,城市扩张有了相应的交通支持。

在城市管理上,以建设和谐社会为核心的政策成为城市规划和交通规划的重要特性。(1)城市交通与对外交通不再是相对独立的内容。在交通一体化发展的要求下,新型的综合交通枢纽把对外交通和城市交通联系在一起,成为提高区域交通和城市交通联系效率的关键。(2)交通的地位提高。

交通不仅是支持社会经济发展的配套设施，更是带动城市空间拓展，引导产业、经济发展的重要手段。同时，交通政策作为政府公共政策的重要内容，对于促进欠发达地区开发，发挥着越来越重要的作用。（3）交通需求层次不断丰富，交通方式多样化。城市交通必须满足不同阶层、不同特征的交通需求，提供多样化、人性化的选择。同时，随着社会经济的进步和技术的进步，从电动自行车到磁悬浮列车，各种新型交通工具不断涌现，在满足不同层次、不同要求的交通需求的同时，也给交通规划与管理提出了新的问题。（4）交通系统从资源宽松向资源约束转变，必须采取“节约”和“集约”发展策略。在资源制约下，国家关于经济增长方式转变政策和科学发展观的落实，也要求交通向节约型转变，并把交通发展方式转变作为建设节约型城市的重点。同时，城市交通和区域交通发展必须在能源、环境、人口和土地的硬约束下实现可持续发展，资源约束下的可持续发展规划理念，成为目前我国城市规划和交通规划必须遵循的原则。（5）投资的重点转变。投资重点由公路建设开始转向铁路、城市轨道等建设。铁路的新一轮大规模建设已经展开，规划到2020年，全国铁路运营里程将达到12万公里，建设客运专线1.6万公里以上，复线率和电化率分别达到50%和60%以上，主要繁忙干线实现客货运分线，基本形成布局合理、结构清晰、功能完善、衔接顺畅的铁路网络。而在大城市的交通发展中，公共交通投资也迅速增长。（6）适逢建立交通与土地利用可持续发展模式的最佳时机。在快速推进新型城镇化建设的关键时期，城市与区域都处于空间和职能的快速调整和发展之中，而城市交通和区域交通也处于快速发展和形成之中，因此，通过交通发展引导城镇空间结构调整，协调交通与土地利用是非常必要的。对于城镇密集区域的中心城市而言，其交通发展上的这种引导和促进责任更大，同时还必须担负起引导和促进其服务的区域内空间发展和城镇分工发展的重任。

我国城市在城市发展和交通发展上面临着巨大的挑战，也是巨大的机遇。西方城市发展和交通发展百年的历程在中国浓缩到十几年完成，浓缩使问题更加尖锐，使城市在发展问题的处理上思考的时间缩短，但同时，新的技术和已有的经验教训又为中国城市的发展提供了更多、更好的解决方案。

从 20 世纪 90 年代开始,中国进入城市化的快速发展时期,大量的农村富余劳动力进入城市,城镇化率不断提高,目前户籍制度的改革,将会进一步加快城镇化的进程。在城市人口迅速增加和工业化快速发展的推动下,城市建设用地进一步扩大,几乎所有的大城市在新世纪的城市规划中都提出了城市空间结构调整的要求,向多中心、组团式布局发展。而城市经济的迅速发展在提高居民收入水平的同时,也提高了政府的投资能力。近年来,城市机动化迅速发展,使中国的汽车工业和汽车消费在短短的几年内快速崛起,中国成为世界第二大汽车市场。轨道交通和快速路建设成为大城市交通近年来的建设重点,交通的发展改变着大城市的交通格局和城镇居民的生活方式,交通的大规模建设使大城市交通投资量一直处于高位,交通也在市场经济的发展中成为政府引导城市发展、促进城市可持续发展的重要手段。而城镇密集地区的发展、区域经济一体化运行,以及国家交通网络的完善和更新等,也无一不影响着城市及城市交通的发展。

在土地、能源、环境等资源限制下,城市的可持续发展成为快速城镇化和交通快速发展中城市规划和交通规划的共同点。国家集约、节约型城市建设目标中,交通和城镇协调发展成为实现这一目标的唯一途径。正是在可持续发展的大背景下,世界各国开始重新审视以汽车运输为主的交通运输发展模式,调整交通政策,大力发展铁路交通,运用政策杠杆把公路运量更多地吸引到铁路上来,城市交通也由以汽车为主转向以城市轨道交通为主,这已经成为世界各国运输政策的主导方向。

综上所述,高速铁路、快速轨道交通等铁路交通设施的建设和发展,成为我国城市现代化与可持续发展的重要环节,交通与城镇的协调发展关系是快速推进新型城镇化进程的唯一路径。要促进区域经济发展,一个重要的前提条件是有效地改善交通条件,促进区位优势的提升。相比于公路,铁路运输系统凭借其自身优势,更有助于吸引国内外投资,从而能够有效地刺激地区经济发展,进而推动整个区域的经济一体化建设。

然而,我国铁路交通基础设施建设与运营中尚存在诸多问题,其中铁路投融资体制与铁路企业的多元化经营战略方面问题较为突出。这已成为制约我国铁路交通事业进一步发展和推进区域经济一体化建设的重要因素。因

此,本书立足于借鉴颇具特色的日本铁路发展模式以及美国新城市主义理论的 TOD 开发模式,探求我国铁路建设与运营中存在问题的解决对策,以及在可持续发展的大背景下,探讨通过铁路交通产业发展以推进新型城镇化建设和区域经济一体化向纵深发展的新路径。

二、研究内容

点轴开发理论在区域经济发展过程中采取沿线开发的推进方式,可以说它是增长极理论聚点突破与梯度转移理论的完美结合。区域经济发展与演进的过程具有一定的规律性,其实质就是由点状经济发展为轴线经济和网络经济,最后上升为全面经济的发展过程(见图 1-1)。美国新城市主义理论的 TOD 开发模式以及日本铁路交通产业发展与城市化建设协同演进的发展模式,恰好体现了区域经济发展的这一演进过程。

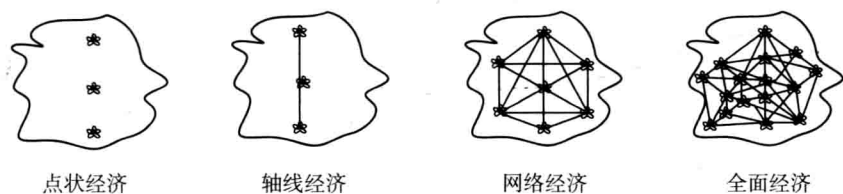


图 1-1 区域经济发展演进过程

可以说,推进新型城镇化建设,实现区域经济的一体化发展,实际上就是点轴开发理论在实际经济工作中的具体运用。结合我国经济社会发展的实际,相关政府部门和主管部门通过制定政策,推进我国铁路交通产业的发展,进一步强化基础设施对经济增长的支撑作用,以实现新型城镇化建设又快又好发展,应该是一条具有现实可操作性的途径。

为此,本书将在学术界已有研究成果的基础上,在我国工业化、新型城镇化和区域经济一体化建设快速推进的背景下,吸收美国新城市主义理论和借鉴日本铁路经济发展模式,拟就如下内容予以阐释,具体章节安排如下:

第一章,导论。阐述选题的背景、研究内容、国内外研究现状,研究视

角、方法及选题的现实意义。

第二章，相关理论综述。阐述交通运输与区域经济发展相关理论，主要包括点轴开发理论、点轴系统理论、美国新城市主义理论以及多元化战略理论。基于点轴网面区域经济发展模式以及相关经济学理论，阐明区域经济发展演进的过程，明晰 TOD 开发模式对新型城镇化建设的推动作用以及二者相互促进、协同演进的机理。在此之所以就企业的多元化战略理论加以阐释，主要原因是构成本书研究参照系的日本大型民铁公司，均毫无例外地充分发挥铁道企业的特性，积极地推进多元化经营，并取得了较好的绩效。对日本铁路企业的多元化经营进行研究，以期为我国的铁路企业经营提供借鉴与参考。

第三章，我国的铁路建设与区域开发。本章第一节概述世界铁路发展概观，第二节阐释中国铁路建设的历史展开，第三节探讨铁路建设与区域经济发展问题，第四节关于城镇化建设与铁路运力协调发展进行实证分析。

第四章，我国铁路企业的多元化经营。第一节概述我国铁路行业多经企业的产生与发展，第二节探讨多经企业的经营现状及存在问题，第三节对铁路多经企业的影响因素进行分析。

第五章，日本铁路发展模式特征。第一节概述日本政府为推进铁路的建设与发展而采取的政策支持与推动作用，第二节阐释日本大型民铁公司依托大城市圈的发展路径，第三节探讨与分析日本大型民铁公司的多元化经营战略，指出铁路经营企业展开多元化经营的重要性及意义，第四节进行了对大型民铁公司多元化经营的评述。

第六章，日本铁路发展模式的启示与借鉴。本章分为三节，从三个不同的视角分别阐释中日铁路发展模式、国内外铁路投融资模式、多元化战略模式的异同，以及对我国铁路建设与区域开发的启示。第一节为中日铁路发展模式的比较与启示，第二节为国内外铁路投融资模式的比较与借鉴，第三节为日本铁路多元化经营对发展我国铁路事业的启示。

第七章，结论与展望。本章基于上述实证研究的结果进行归纳总结，并对研究成果的应用前景及未来该领域研究的进一步深化进行展望。