

高速公路 与区域社会经济发展

徐文学 刘奕 裴大菊 贾元华 著

高速公路与区域 社会经济发展

徐文学 刘 奕 裴大菊 贾元华 著

中国铁道出版社

2009年·北京

图书在版编目(CIP)数据

高速公路与区域社会经济发展/徐文学等著. —北京:
中国铁道出版社, 2009. 2
ISBN 978 - 7 - 113 - 09599-4

I. 高… II. 徐… III. 高速公路 - 影响 - 区域发
展 - 研究 - 中国 IV. F542 F127

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 014713 号

书 名:高速公路与区域社会经济发展
作 者:徐文学 刘 奕 裴大菊 贾元华 著

责任编辑:熊安春 电话:010 - 63583193 电子信箱:ys@tdpress.com
封面设计:马 利
责任校对:张玉华
责任印制:金洪泽 陆 宁

出版发行:中国铁道出版社·(100054,北京市宣武区右安门西街8号)
网 址:<http://www.tdpress.com>
印 刷:三河市华丰印刷厂
版 次:2009年3月第1版 2009年3月第1次印刷
开 本:787 mm × 1 092 mm 1/16 印张:22.25 字数:560 千
印 数:1 ~ 3 000 册
书 号:ISBN 978-7-113-09599-4/U · 2428
定 价:38.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社读者服务部调换。

电 话:市电(010)51873170,路电(021)73170(发行部)
打击盗版举报电话:市电(010)63549504,路电(021)73187

序

现代交通运输业为国民经济提供生产性运输和旅客运输及相关服务,沟通生产和消费环节,是经济正常运转和社会和谐发展的基本保障,是国民经济的基础产业。交通运输的发展,作为一个有效满足经济社会发展对人和货物空间位移需要的过程,不仅是一个数量的扩张过程,而且还包括交通运输结构和布局的不断优化,交通运输技术、体制和管理的不断创新,交通运输质量和效益的不断提高等多方面的发展过程。

湖北省交通厅与北京交通大学的专家学者在共同合作完成相关科研成果的基础上编著完成了《高速公路与区域社会经济发展》一书。本书理论与实证相结合,对高速公路与社会经济发展的关系问题的剖析很有见地,也非常实用,系统地从经济学、工程学、管理学的角度分析了高速公路在规划、投资、建设、运营各个阶段与社会经济发展的内在联系与相互影响,紧密围绕现阶段我国高速公路建设发展中的焦点问题,提出了具有针对性的切实可行的对策建议。全书思路清晰,逻辑严谨,是不断探索、勇于实践的集体智慧的结晶,对此我由衷地感到高兴并表示祝贺。

本书作者抓住高速公路这一现代化交通方式为研究对象,从高速公路规划建设 and 运营管理角度探讨了高速公路与社会经济发展的关系,对于进一步深入研究交通运输与社会经济发展之间的关系,对于指导高速公路规划建设和运营具有重要的意义,读完此书,主要有以下几点感受。

首先,所研究的高速公路建设和运营与社会经济的关系问题,在我国现阶段经济社会发展的进程中极具现实意义。经过近 20 年的发展建设,我国的高速公路通车里程已近 6 万公里,稳居世界第二位。其在推进经济社会发展进程、促进经济社会发展中的作用值得认真总结与思考。通过本书对此方面的系统阐述,有助于进一步落实科学发展观,指导未来我国高速公路事业能够又快又好、健康发展,更好的服务于经济社会的发展。

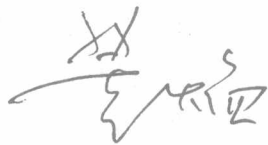
其次,我国工业化、信息化、城镇化和经济全球化进程的加快,综合交通体系的建设,以及发展现代交通业,对高速公路的发展都提出更新和更高的要求。如何正确处理高速公路等现代化交通建设与区域经济发展之间的关系,实现两者之间协调发展,往往是影响一个国家或区域整体竞争力的提升,以及经济社

会可持续发展的重要问题。经济社会的发展,必然会产生数量更多、质量更高的运输需求,这势必对高速公路的设施建设和运营管理提出更高的要求,要求高速公路在建设和运营中不断改变发展方式以适应经济社会的发展。

第三,“综合交通”、“科学、可持续发展”、“和谐交通”是本书自始至终贯彻的基本思想。在该书中,高速公路作为综合交通体系的重要组成部分,体现了“综合交通”思想;高速公路在资源节约、集约利用土地、减少环境污染方面所发挥的作用,体现了“科学、可持续发展”思想;高速公路具有显著的技术经济优势,是国家的重要战略资源,具有提高居民生活水平,促进社会进步的作用,体现了“和谐交通”思想等。这些是保证高速公路健康发展的基础,也是交通运输发展的方向。交通可持续发展问题,是经济、社会乃至人类可持续发展的重要组成部分,作者本书中就可持续发展问题作了重点分析。作者从内外部条件对高速公路与社会经济的可持续性进行了阐述,并对高速公路的可持续发展提出了对策措施。这些对策建议相信对高速公路的建设运营能够起到指导作用。

本书的作者,既有实践经验丰富的交通部门的专家,又有从事交通规划与管理教学及科研工作多年的教授、学者,该书在推动交通运输与经济社会发展关系的理论研究进程,反映最新科研成果的同时,也会为广大交通领域中的科研工作者提供有价值的参考和借鉴。

当前是我国社会经济顺利转型,实践科学发展观的重要时期,也是我国高速公路快速、健康、可持续发展的关键时期。适值本书出版之际,我衷心希望通过湖北省交通厅广大干部和工程技术人员的励精图治,与包括北京交通大学在内的科研院所通力合作,再接再厉,通过交通理论与实践创新,为促进我国高速公路事业的建设发展做出更大的贡献。



2008年10月于北京

目 录

1	概 述	1
1.1	我国高速公路建设发展历程	1
1.2	研究的政策背景	4
1.3	国内外相关研究现状	6
1.4	研究的目的与意义	10
2	高速公路建设发展的国际经验与启示	13
2.1	发达国家高速公路的发展历程	13
2.2	发达国家高速公路在社会经济发展中的作用	17
2.3	发达国家高速公路建设的投融资体制	25
2.4	发达国家高速公路的管理体制	29
2.5	发达国家高速公路建设发展的启示	34
3	高速公路与社会经济发展相互关系研究的理论基础	38
3.1	高速公路的社会经济特征	38
3.2	高速公路与区域社会经济发展的内在逻辑	45
3.3	高速公路与社会经济发展的适应性理论	66
4	高速公路投融资与社会经济发展的关系研究	75
4.1	高速公路投融资与社会经济发展概述	75
4.2	高速公路投融资模式及相关因素分析	82
4.3	高速公路投融资体制存在的主要问题分析	103
4.4	协调高速公路投资建设与社会经济发展关系的对策建议	117
5	高速公路规划建设与社会经济发展的关系研究	134
5.1	高速公路对综合运输体系的影响分析	135
5.2	高速公路对区域经济发展的影响分析	162
5.3	高速公路的社会影响分析	197
5.4	高速公路发展的环境影响分析	207
5.5	社会经济发展对高速公路建设运营的影响分析	222
6	高速公路运营管理与社会经济发展的关系研究	234
6.1	高速公路运营管理体制概述	234

6.2	高速公路公益性与经营性目标的协调	240
6.3	高速公路运营管理体制与社会经济发展的相互影响	270
6.4	协调高速公路运营管理与社会经济发展关系的对策建议	277
7	高速公路建设运营的社会经济效益定量化分析研究	280
7.1	高速公路建设的社会经济效益定量化方法研究	280
7.2	高速公路建设运营的社会经济效益定量化系统动力学模型	288
8	高速公路与社会经济发展关系的综合评价研究	301
8.1	高速公路与社会经济发展关系的综合评价指标体系	302
8.2	综合评价方法概述	306
8.3	基于 DEA 模型的湖北省高速公路与社会经济发展关系的 综合评价	319
9	高速公路与社会经济协调可持续发展对策措施	325
9.1	交通运输可持续发展内涵	325
9.2	高速公路与社会经济可持续发展的外部条件	328
9.3	高速公路与社会经济可持续发展的内部条件	333
9.4	高速公路可持续发展对策分析	340
参考文献		348

1 概述

1.1 我国高速公路建设发展历程

交通运输是国民经济的基础性、服务性产业,是合理配置资源、提高经济运行质量和效率的重要基础,是将世界联系在一起的纽带。早在 18 世纪亚当·斯密在《国富论》中就深刻地指出:“在一切改良中,以交通运输改良最为有效”。人类社会发展的历史证明,交通运输对于一个国家或地区的经济与社会发展至关重要。

高速公路是 20 世纪 30 年代在西方国家开始出现的专门为汽车运输提供服务的道路交通设施,是 20 世纪新技术成果在交通运输基础领域的重大突破和具体应用。经过 70 多年的探索和发展,目前全世界已有 80 多个国家和地区拥有高速公路,通车里程超过了 20 万 km。其中美国、日本、德国等发达国家已经建成了与本国经济社会发展相适应的高速公路网。

高速公路具有行车速度快、通行能力强、运输成本低、行车安全舒适等技术经济特点,有利于集约利用土地资源、降低能源消耗、减少环境污染、提高交通安全性,对实现社会经济可持续发展具有积极作用。高速公路的发展不仅仅是经济发展的需要,也是人类文明和现代生活的组成部分。发达的高速公路网不仅是交通现代化的主要标志,也是一个国家现代化的重要标志。

我国的高速公路发展比西方发达国家晚近半个世纪,从 20 世纪 80 年代末正式开始起步,经历了 80 年代末至 1997 年的起步建设阶段和 1998 年至今的快速发展阶段。

(1) 起步建设阶段

在改革开放初期,随着我国国民经济的快速发展,公路客货运输量急剧增加,公路交通长期滞后所产生的弊端充分暴露出来,特别是主要干线公路交通拥挤、行车缓慢、事故频繁。为了寻求缓解我国公路交通瓶颈制约的有效途径,公路交通部门开始深入研究发达国家解决交通问题的经验,并对我国主要干线公路的交通情况进行调查研究。结果显示,我国公路交通存在着三个突出问

题:一是由于混合交通现象较严重,车辆行驶纵向干扰大;二是由于公路沿线穿越城镇较多,横向干扰大;三是原有公路平交道口多,通过能力低,交通事故严重。根据发达国家的实践经验,建设高速公路是解决主要干线公路交通紧张状况的有效途径。

这一时期,社会各界对修建高速公路问题非常关注,争论激烈,对于“中国要不要修建高速公路”的问题认识并不统一。直至1989年7月,在沈阳召开的高等级公路建设现场会上,时任国务院副总理的邹家华同志指出:“高速公路不是要不要发展的问题,而是必须发展”。认识的统一,为我国高速公路的快速发展奠定了基础,拉开了中国高速公路发展的序幕。

1988年上海至嘉定高速公路建成通车,结束了我国大陆没有高速公路的历史;1990年,被誉为“神州第一路”的沈大高速公路全线建成通车,标志着我国高速公路发展进入了一个新的时代;1993年京津塘高速公路的建成,使我国拥有了第一条利用世界银行贷款建设的、跨省市的高速公路。为了集中力量、突出重点,1992年交通部制定了“五纵七横”国道主干线规划并付诸实施,为我国高速公路持续、快速、健康发展奠定了基础。到1997年底,我国高速公路通车里程达到4 771 km,10年间年均增长477 km。相继建成了沈大、京津塘、成渝、济青等一批具有重要意义的高速公路,突破了高速公路建设的多项重大技术“瓶颈”,积累了设计、施工、监理和运营等建设和管理全过程的经验,为1998年后的快速发展奠定了基础。

(2) 快速发展阶段

从1998年至今,高速公路建设进入了快速发展时期,年均通车里程超过4 000 km,年均完成投资1 400亿元。1999年,全国高速公路里程突破1万km;2000年,国道主干线京沈、京沪高速公路建成通车,在我国华北、东北、华东之间形成了快速、安全、畅通的公路运输通道;2001年,有“西南动脉”之称的西南公路出海通道经过10多年的艰苦建设实现了全线贯通。到2003年,我国国道主干线中率先建设的“两纵两横三个重要路段”已基本贯通,2007年,“五纵七横”国道主干线也基本建成。

2007年底,我国高速公路通车里程已达到5.39万km,居世界第二位。辽宁、山东等省份已实现了省会到地市全部由高速公路连接,长江三角洲、珠江三角洲、环渤海等经济发达地区的高速公路网络也正在形成。我国高速公路建设最初是连接主要城市,近几年转向大规模跨省贯通,建设地域已从沿海、平原等经济发达地区向内陆腹地、山区发展。在经济发达地区和城市带,高速公路发展目前已开始进入网络化的关键阶段。

表 1-1 我国高速公路历年通车里程表

年份	1988	1995	1999	2000	2001	2002	2004	2005	2006	2007	2010	2035
里程/km	147	2 141	11 605	16 314	19 453	25 130	34 288	41 000	45 400	53 900	65 000	85 000

注:2010 年和 2035 年的数值为规划数据。

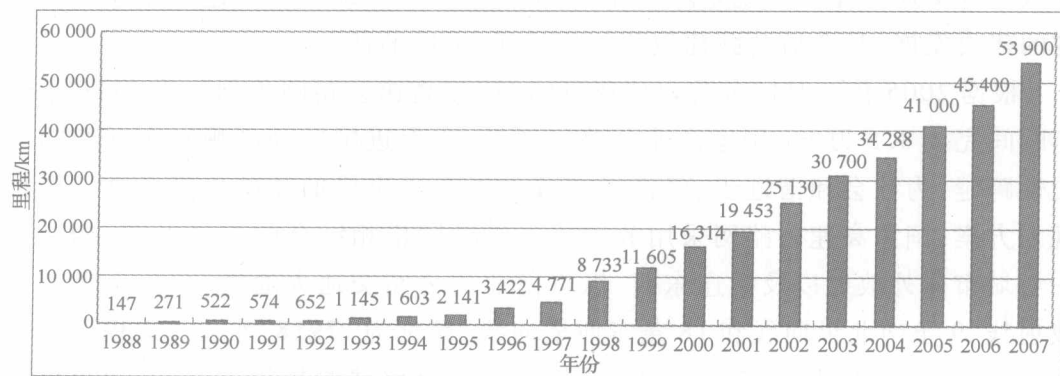


图 1-1 我国高速公路历年通车里程

我国用 20 年的时间,完成了世界上发达国家高速公路 40 年走过的历程,而且这 20 年恰好也是我国国民经济高速发展、社会迅速进步的关键阶段。我国高速公路使公路基础设施总体水平实现了历史性跨越,显著提高了公路网的整体技术水平,优化了交通运输结构,使我国主要公路运输通道交通紧张状况得到明显缓解,长期存在的运输能力紧张状况得到明显改善。高速公路的快速发展,大大缩短了省际之间、重要城市之间的时空距离,加快了区域间人员、商品、技术、信息的交流速度,有效降低了生产运输成本,在更大空间上实现了资源有效配置,拓展了市场,提高了企业竞争力。实践证明,以高速公路为龙头的公路交通建设发展为现代化、高效快捷、高质量、大容量交通运输服务系统的形成创造了条件,为我国的经济发展和社会进步提供了重要保障,并且直接促进了高速公路所连结区域经济的快速增长,对促进国民经济发展和社会进步都起到了重要的作用。随着高速公路里程的不断增加,规模效益逐步发挥,高速公路的高效和便利也已经走进了平常百姓的生活,人们切身感受到高速公路带来的时间、空间观念的变化。

然而,在这一历史时期,我国民用汽车保有量伴随着经济总量一直处于同步高速增长态势,公路交通运输需求还有很大的增长空间。目前交通紧张状况初步得到缓解还是相对于今天较低的社会经济发展水平和运输水平而言的,与经济发达国家相比,我国公路交通总体上仍然是低水平的、不全面的、不稳定的。21 世纪前 20 年是我国全面建设小康社会的重要战略机遇期,其中,交通运输的现代化发展是一个重要的保障条件。实现全面小康社会发展目标,加快

现代化建设,需要一个与之相适应的安全、高效、可持续发展的交通运输系统。在这个系统中,高速公路网占有极其重要的地位,将发挥不可替代的作用。我国现有的高速公路不论是从数量,还是服务水平方面,都还不能完全适应全面建设小康社会和现代化建设的需要,总体上仍处于发展的初级阶段。在国家和区域综合交通总体规划的指导下,坚定不移地继续加快高速公路通道及路网的建设发展,是今后公路建设的一项长期、艰巨的任务。

根据2005年1月国务院审议通过的《国家高速公路网规划》,我国将用30年时间完成8.5万km国家高速公路网建设,以促进国民经济顺利实现新的历史性跨越,为社会和谐进步、经济可持续发展提供重要的基础保障条件。根据规划方案,国家高速公路网采用放射线与纵横网格相结合的布局形态,构成由中心城市向外放射以及横连东西、纵贯南北的公路交通大通道,包括7条首都放射线、9条南北纵向线和18条东西横向线,简称为“7918网”,总规模大约为8.5万km。此外,加上各省市和自治区的高速公路建设规划,我国高速公路规划里程已经超过了12万km。其中,至2007年底,已建成5.39万km。根据计划,到2010年末,实现“东网、中连、西通”的目标,建成5万~5.5万km,完成西部开发八条省际通道中的高速公路。

宏观层面上,国家高速公路网具有支撑经济发展、推动社会进步、保障国家安全、服务可持续发展等重要作用,是国家意志在交通运输领域的具体体现。微观层面上,国家高速公路网是我国公路网中层次最高的公路主通道,是综合运输体系的重要组成部分,作为具有全国性政治、经济、军事意义的重要干线公路,主要连接大中城市,包括国家和区域性经济中心、交通枢纽、重要对外口岸和军事战略要地;能够承担区域间、省际间以及大中城市间的中长距离运输,为全社会生产和生活提供安全、舒适、高效、可持续的运输服务,并为应对战争、自然灾害等突发性事件提供快速交通保障。因此,国家高速公路网是支撑我国现代社会经济系统高速运行的基础物质保障条件之一。

1.2 研究的政策背景

现代交通运输为国民经济提供生产性运输和旅客运输及相关服务,沟通生产和消费环节,是经济正常运转和社会和谐发展的基本保障,是国民经济的基础产业。交通运输发展作为一个有效满足经济社会发展对人和货物空间位移需要的过程,不仅是数量的扩张,而且还包括交通运输结构和布局的不断优化,交通运输技术、体制和管理的不断创新,交通运输质量和效益的不断提高等多方面的发展。

近年来,我国交通运输业发展很快,在设施规模总量、运输能力供给和服务质量等方面取得了较大成就,交通运输已开始进入各种运输方式协调发展、能力扩张与质量提高并进、全面建设现代化综合交通体系的新发展阶段。但从适应经济发展要求、促进社会进步和改善生活质量来衡量,仍有相当差距,这是由交通运输自身发展规律、经济社会发展要求和资源环境等约束所决定的。

在 2008 年全国交通工作会议上,交通部部长李盛霖提出要加强发展现代交通业的要求。发展现代交通业,就是用现代科学技术、管理技术改造和提升交通服务水平,提高交通基础设施、运输装备的现代化水平和运营效能;适应现代服务业发展要求,不断拓展交通服务领域;走资源节约、环境友好的发展之路;促进综合运输体系发展,提高交通现代化水平。发展现代交通业是深入贯彻落实科学发展观的体现,是按照国家加快转变经济发展方式、推动产业结构、优化升级和大力发展现代服务业的战略要求,是促进经济社会可持续发展的必由之路。

发展现代交通业,对于交通行业来说,就是要深刻认识新的发展形势,适应新要求,开创新局面,使交通业实现“六个适应”。一是要适应经济社会发展对运输的新需求,随着国内消费市场进一步拓展,以及外向型经济水平的提高,交通业应能够提供更加活跃、安全、经济、可靠、高效的物流、人流和信息流服务,满足舒适、便捷、个性化的运输需求。交通运输要适应经济社会日益增长的新需求,实现规模、速度、质量和效益的协调发展。二是要适应工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化的新变化。“五化”反映了经济社会发展在社会分工、科技进步、产业结构升级、人口布局调整、生产方式和交换方式等方面的深刻变革,要求交通进一步发挥好先导和支撑的作用,努力缩小区域、城乡间公共服务差距,促进基本公共服务均等化。三是要适应建设创新型国家的新要求。提高自主创新能力,建设创新型国家,是国家发展战略的核心和提高综合国力的关键。交通是国民经济的基础性、先导性产业,增强行业创新能力是交通发展战略的核心,应积极推进理念创新、科技创新、体制机制创新和政策创新,加快建设创新型交通行业。四是要适应资源节约和环境友好发展的新要求。无论是交通建设还是运输生产,都必须把节约土地、降低能耗和保护环境摆到更加突出的位置,以最小的资源消耗和环境代价实现交通又好又快发展。五是要适应加快发展服务业的新任务。发展现代服务业,提高服务业比重和水平,是加快转变经济发展方式、推动产业结构优化升级的重要内容。交通运输是服务业的重要组成部分,要抓住我国经济发展向第一、第二、第三产业协同转变的历史机遇,增强交通运输的服务能力,不断拓展新的发展空间和服务领域。六是要适应发展综合运输体系的新趋势,进一步发挥技术经济和服务等方面的比较优

势,强化在综合运输体系中的基础和骨干作用,促进与其他运输方式的有效衔接,为发展综合运输体系创造更为有利的条件。总之,要推进交通又好又快发展,更好地服务经济社会发展全局,服务社会主义新农村建设,服务人民群众安全便捷出行,为确保2020年实现全面建成小康社会奋斗目标提供交通保障。

我国交通运输部已于2008年3月正式成立,交通运输部成立的主要目的在于发挥整体优势和组合效率,加快形成便捷、通畅、高效、安全的综合运输体系;通过机构改革,推进政府职能的转变,建立服务于综合运输体系发展的管理平台,有效履行政府的经济调节和市场监管的职能。

目前,我国的交通基础设施正处于由滞后于社会经济发展向逐步适应方向发展的阶段。高速公路是现代化综合交通体系的重要组成部分,区域高速公路的建设和发展应能够适应社会经济发展对于高速、便捷、安全、舒适运输服务的需要,构筑起区域综合运输网络的主骨架。根据《国家综合交通网规划》、《国家高速公路网规划》以及《中长期铁路网发展规划》,我国交通基础设施建设仍将经历较长的一段快速发展时期,交通建设投资巨大。在高速公路的规划、投资建设和运营管理中,应更好地体现现代交通运输业的发展趋势,走资源节约、环境友好的可持续发展道路,加快实现“六个适应”,通过理念创新、科技创新、管理创新,推进高速公路事业又好又快发展。

1.3 国内外相关研究现状

关于交通与社会经济发展关系的研究由来已久,区域经济学、产业经济学、发展经济学等学科领域都有深入的研究。

1. 交通与经济关系国外研究现状

早期运输与经济发展问题的研究以威廉·配第(William Petty)、亚当·斯密(Adam Smith)、李斯特(Friedrich List)、马克思(Karl Marx)、萨克斯(E. Sax)等为代表。其中,威廉·配第(1662)以荷兰为例,分析了运输工具专业化对于降低运费、提高运输力和节省劳动力从而增加了财富的作用;亚当斯密(1776)在《国富论》中论述了运输(主要是帆船和马车)对城市和地区经济繁荣所起的促进作用及政府在交通设施方面的开支问题;李斯特(1841)从振兴资本主义工商业的角度提出了重视交通运输研究的国民生产力理论,主张发展交通运输来带动经济繁荣发展;马克思(1867-1894)在资本论中论述了铁路对资本主义大工业的作用,认为交通运输工具的发展可缩短产销时空的距离,改变了商品时空的相对状态,扩大了商品市场供求领域;萨克斯(1878)在《国民经济中的运输工具》中主要讨论了一般的运输政策和运输业营运活动的经营论,对运

输经济学学科体系的最初形成起着奠基作用。

进入 20 世纪以后,随着社会经济和工业化的迅速发展,交通运输对经济发展的作用更加显著,西方经济学界对交通运输与经济发展关系的研究进入到迅速发展的阶段。W. 伊萨德(1956)在《区位与空间经济》一书中指出:“在经济生活的一切革新中,运输工具的革新在促进经济活动和改变工业布局方面,具有最普遍的影响力”。W. W. 罗斯托(1960)在其经济起飞理论中曾指出:“起飞的初始条件要求有最低限度的社会基础资本的先行建设,以便为必不可少的扩散效应准备技术条件。……降低运输成本,使得资源能更便宜而有效地结合起来,扩大国内市场,使外贸的有效引导成为可能。也只有在这样的市场环境下,最初的主导部门才有可能出现。”保尔·N·罗森斯坦—罗丹也强调:“在建设消费品工业之前,必须建立和支持主要的不可分的社会资本或基础设施的形成。那么,现代经济增长初期的社会先行资本的主要内容是什么呢?那就是交通运输。”经济学家亨特(1965)提出了低成本运输与经济发展之间具有因果关系的设想,并因此解释工业革命之所以取得成功,是由于在它之前先发生了运输技术革命。

英国学者豪依尔(Hoyel. B. S)于 1973 年出版了他主编的《运输与发展》一书,着重讨论了运输在社会、经济、政治等各个方面的作用,认为运输不仅是经济发展的结果,而且是经济发展的原因,并指出在经济发展的不同时期运输业的重要性有所不同。罗依·桑普森(Roy Sampson)(1978)等撰写的《运输经济——实践、理论与政策》是西方国家目前最有代表性的运输经济著作之一,反映了 20 世纪 80 年代美国运输领域的变化,具有比较完整的现代西方运输经济理论体系。书中介绍了运输成本、运价和经济区位理论,并探讨了运输费用与地区经济发展之间的关系,按照区域发展生命周期的观点,将区域系统工业化过程划分为四个阶段,针对不同阶段区域生产活动的经济特征,提出了运输影响区域经济发展的假说,分析了不同阶段的运输特性及运价政策的区域经济影响。

20 世纪七八十年代以来,阿默德(1976)等人把运输看成经济发展的促进者而非创造者,并对其基本观点作了有益的概述:“在许多发展中国家,交通运输设施的不足是社会经济发展和民族融合的重要瓶颈之一。”未来学家朱利安·西蒙(1981)在其《最后的资源》一书中指出:“如果经济发展的关键因素只有一个,那么,它就是交通运输和通讯系统。”阿尔弗雷德·欧文(1987)在《运输与世界发展》中认为,尽管运输仅是经济增长的必要条件而不是充分条件,但人口与货物的流动性同国家或区域的发展程度之间有着十分密切的联系,由于世界上运输资源的配置严重不平,导致了目前极富国家和极贫国家之间出现了经济增长方面的悬殊差距,而运输缺乏则是阻挡其他国家加速发展的

障碍。登·哈特格(1986)及尼基坎普与布拉斯(1992)的研究表明,运输投资对私人投资的引致效应是的确存在的一个客观事实,不仅如此,其显现程度与其投资的水平存在密切关系。奥地利学者 A·格鲁贝勒(1990)在其著作《基础设施的涨落——运输的进化动力学与技术变迁》中提出的运输业进化与技术变迁动力学,认为运输业的发展是由运河、铁路、公路以及航空等几种主要运输方式分别通过与电力、煤炭、石油等主要能源基础相结合,依次经过生命周期的产生、发展、饱和以及衰落阶段,相继占据然后又失去运输体系主导地位的历史。肯尼特·巴顿(1992)提出:交通运输和经济发展之间具有因果关系的观点已不那么可信了,运输能使一个国家的自然资源和人才得到开发,所以运输对发展来说是必要条件而非充分条件。世界银行在 1994 年年度发展报告中也肯定了交通对经济发展的重要性,“基础设施如果不是经济发展的引擎,那也是经济活动的车轮”。安德森和斯特龙奎斯特(1998)曾经宣称欧洲经济体制的所有重大转变,均伴随着(或起始于)运输和通信基础设施的重大变化。

综合以上观点可以得出以下结论:第一,交通运输是经济活动的载体,也是国民经济的重要组成部分;第二,运输等基础设施的专业化,降低了生产成本,增加了社会财富;第三,交通运输设施建设是国家转移支付的重要途径之一,促进社会财富的公平分配,是国家对经济宏观调控的重要手段;第四,运输的发展必须与经济发展相适应;第五,交通运输设施是资本的生产职能在流通领域的追加和继续;第六,“基础设施如果不是经济发展的引擎,那也是经济活动的车轮”。所以无论交通运输设施的建设还是其使用,它都对经济活动有重要意义,推动了经济发展、促进了财富增长。

2. 交通与经济关系国内研究现状

陆大道(1984)提出了交通经济的“点—轴系统”理论模型,他认为,在区域发展过程中,轴(线状基础设施)与点(增长极城市)处于同等重要的地位,交通运输线路对区域空间结构产生重大影响。他主张以交通线上的枢纽城市为增长极,以交通线为发展轴线,由点到线,由线及面的“点—轴”系统开发是最优的区域开发模式。刘统畏(1988)在《交通通讯与国民经济》中着重阐述了交通运输与国民经济的关系,同时对各种交通通讯工具的特点、作用及其发展规律进行探索,提出了解决交通通讯问题的途径。桑恒康(1990)的《中国的交通运输问题》把交通运输作为发展中国家社会经济的一部分,论述了中国的经济改革对于交通的影响,分析了中国各种运输方式的发展及存在的问题。荣朝和(1991)在其博士论文《论运输化》中完善了运输化理论,提出运输化是工业化的重要特征,并分析运输化的阶段性特征,在此基础上,定性地判断了中国目前的运输化发展阶段。张一平(1993)在其博士论文《运输结构演变与经济发展关系的研究》中对运输结构的演变与经济发展之间的关系进行了探索性的研

究。韩彪(1994)在研究了各国交通发展与经济发展的历史关系后,指出了交通发展的“交替推拉关系”理论,在交通技术创新时期,“交通会推着经济走”;在交通满足经济需要之后,“经济拉着交通走”。许庆斌、荣朝和、马兴等(1995)出版了《运输经济学导论》将该阶段的研究推向了高峰,在书中他们综合了各种交通运输方式,较为全面、系统地阐述了运输经济学的理论体系,并对工业化和城市化发展过程中交通运输的作用进行了较为详细的阐述。汪传旭(1997)和熊永钧(1997)分别在其博士论文《交通运输与经济协调发展的建模及应用研究》、《论运输与经济发展》中将交通运输与经济发展关系的研究进一步深化,熊永钧还提出运输成本阈值理论,认为经济增长以至现代市场经济制度的创立和完善其实都是通过运输成本的降低而实现的。张文尝等(2002)在其基础上提出“交通经济带”理论,认为交通线路对产业有很大的吸引力,沿交通线路会形成以线路为中心的经济带。这些研究解释了区域经济或交通经济带本身的发展进程和形成机理。王庆云(2003)曾经撰文论述交通运输与经济发展之间的关系,他认为从运输化理论入手,可以相对清楚地梳理出交通运输与经济发展在时间和空间上的耦合,并设计了交通运输与经济发展简单的计量模型。

在以上关于交通运输与经济发展相关性研究中,主要形成了运输化理论、交替推拉理论、运输成本阈值理论和相互作用理论等。这些研究结果基本都肯定一点,即交通运输对经济发展起着巨大的推动作用。

3. 高速公路建设与经济关系研究现状

我国对高速公路建设的社会经济影响与作用的研究始于20世纪90年代开展的公路建设项目后评价工作。据国家计委有关文件精神,交通部于1991年开始探索公路建设项目后评价工作,并确定沪嘉、广佛、西三、沈大四条高速公路为国内首批高速公路建设后评价试点项目。在取得初步成果的基础上,交通部于1996年正式印发了《公路建设项目后评价工作管理办法》和《公路建设项目后评价报告编制办法》,这标志着我国高速公路建设项目的后评价工作已经迈入程序化、规范化的轨道。根据《公路建设项目后评价报告编制办法》,40 km以上的国道主干线项目或100 km以上的国道及省道高等级公路项目、利用外资的公路项目、特大型独立公路桥隧项目,以及上级主管部门指定的项目都要进行项目后评价工作。公路建设项目后评价报告的主要内容包括建设项目的过程评价、效益评价、影响评价和项目目标持续性评价,其中建设项目的影

响评价主要分析、评价对影响区域的经济、社会、文化以及自然环境等方面所产生的影响。目前,我国已经有京津塘、太旧、宜黄、济青、成渝等多个高速公路项目进行了后评价工作,总里程达到几千 km,积累了大量基础资料与数据,深入总结了高速公路在规划、建设和运营中存在的经验与教训,研究了高速公路在

国家及区域社会经济发展的地位和作用,为指导今后公路项目的规划、设计、建设、管理等工作发挥了巨大作用。尤其是以“京津塘高速公路后评价报告”为代表的研究成果,在高速公路建设项目社会经济影响后评价等方面所取得的理论,为研究高速公路建设运营与社会经济发展的关系,把握高速公路建设与社会经济发展间的深层次规律指出了方向,提供了很好的借鉴经验,也奠定了研究基础。

2005年,交通部规划研究院、北京交通大学共同研究的科研课题《高速公路绩效评估与跟踪》从高速公路对社会经济、综合运输、管理、技术进步的影响等方面,全面、客观地对我国高速公路建设发展20年的影响与作用进行了深入分析和评价。2007年2月12日,交通部与世界银行联合召开的“中国高速公路绩效评估与跟踪”研讨会上,世界银行发布了专题研究报告《中国的高速公路:连接公众与市场,实现公平发展》。该报告认为:中国过去15年来在经济增长和减贫上取得了举世瞩目的成就,其重要成就之一就是交通基础设施的发展。在过去10年间,道路交通在所有陆路运输中的份额大幅提高,道路运输系统为中国经济和社会的持续发展做出了巨大的贡献。

近年来,多位专家和学者从适应性的角度出发,研究交通与社会经济发展的关系,取得了一定成果。2002年北京交通大学贾元华在其博士学位论文《高速公路经济适应性研究》中,从“经济适应性”的角度,分析论述了高速公路与社会经济发展之间的互动关系,并探讨了定量分析评价的方法。2004年,交通部规划研究院、北京交通大学共同研究的课题《公路交通与经济社会发展适应性综合评价》,提出了适应性评价指标体系及评价标准,并对我国交通发展适应性做出了科学评测。2006年,由国家发改委交通运输司研究课题《交通运输与经济适应性的适应性——理论与实证》,阐述了交通运输与经济适应性的理论,并对适应性的内涵及评价问题进行了研究与探索。

1.4 研究的目的是与意义

高速公路是一种现代化的交通基础设施,依托高速公路的汽车运输成为了一种先进的运输方式,不仅在综合运输体系中占据着举足轻重的作用,而且极大地提升和增强公路运输系统对于社会经济大系统运行的服务和保障功能。一方面,随着经济的发展,人民物质文化水平的提高,汽车在我国城镇居民家庭中的普及率迅速提高,一些大城市已逐步进入汽车化社会;另一方面,依托高速公路的汽车运输业成为构建现代物流业的重要组成部分,对于活跃城乡商业贸易活动发挥了至关重要的保障作用。从经济学意义上讲,高速公路的建设与运