



高铁经济学导论

国家铁路局《高铁经济学导论》编写组 编著

中国铁道出版社

CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

铁路科技图书出版基金资助出版

高铁经济学导论

国家铁路局《高铁经济学导论》编写组

中国铁道出版社

2018年·北京

内 容 简 介

本书共 3 篇 17 章。第一篇“绪论”，阐述高铁经济学的创建意义、内涵特征、研究框架以及高速铁路发展进程和新时代高铁发展理念；第二篇“研究范畴”，阐释高铁政治经济、高铁国民经济、高铁社会经济、高铁生态经济、高铁地理经济、高铁区域经济、高铁产业经济、高铁劳动经济、高铁数量经济、高铁运输经济、高铁旅游经济等 11 个高铁经济的构成要因和高铁与这 11 个经济之间的内在关系及其影响机理；第三篇“高铁效应评价”，论述高铁效应评价体系及其相应评价指标。

本书可作为高等院校相关学科的基础教材使用，也可供从事高铁经济学管理、科研、教学等领域的专业人员阅读参考。

图书在版编目(CIP)数据

高铁经济学导论/国家铁路局《高铁经济学导论》编写组
编著. —北京:中国铁道出版社,2018.8

ISBN 978-7-113-24842-0

I. ①高… II. ①国… III. ①高速铁路-铁路运输发展-
研究-中国②中国经济-经济发展-研究 IV. ①F532.3②F124

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2018)第 180323 号

书 名: 高铁经济学导论
作 者: 国家铁路局《高铁经济学导论》编写组

责任编辑: 杨 哲 刘 钢 秦绪涛 编辑部电话: 010-51873657

封面设计: 郑春鹏

责任校对: 苗 丹

责任印制: 高春晓

出版发行: 中国铁道出版社(100054,北京市西城区右安门西街 8 号)

网 址: <http://www.tdpress.com>

印 刷: 北京柏力行彩印有限公司

版 次: 2018 年 8 月第 1 版 2018 年 8 月第 1 次印刷

开 本: 787 mm×1 092 mm 1/16 印张: 27 字数: 503 千

书 号: ISBN 978-7-113-24842-0

定 价: 78.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书,如有印制质量问题,请与本社读者服务部联系调换。电话:(010)51873174(发行部)

打击盗版举报电话:市电(010)51873659,路电(021)73659,传真(010)63549480

前言

生产力是推动社会进步最活跃、最革命的要素，科学技术和教育是构成生产力的重要因素，生产力与生产关系是马克思主义的重要内容。解放和发展生产力是社会主义的本质要求，是中国共产党人接力探索、着力解决的重大问题。党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央坚持和发展马克思主义政治经济学，丰富和发展中国特色社会主义政治经济学，在实践中形成了习近平新时代中国特色社会主义思想。

高速铁路是先进生产力的典型代表。在习近平新时代中国特色社会主义思想指引下，中国高铁砥砺前行、励精图治，实现了从探索到突破、从制造到创造、从追赶 to 领跑的飞跃，总体技术水平迈入世界先进行列，成为引领世界铁路发展的重要力量和服务国家战略、服务经济社会发展、服务人民美好生活需要的国之重器。

时代引领未来，使命呼唤担当。党的十九大做出了中国特色社会主义进入了新时代、中国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾等重大政治论断，提出了“瞄准世界科技前沿，强化基础研究，实现前瞻性基础研究、引领性原创成果重大突破”的战略部署。为贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想，服务建设中国特色社会主义现代化强国，国家铁路局紧紧围绕党中央关于新时代中国特色社会主义发展的战略安排，准确把握中国铁路发展所处的历史方位和主要矛盾，提出实现铁路综合实力和国际影响力世界领先，建设以路网发达、装备先进、安全可靠、标准领先、服务优质、效益良好、管理科学、高度融合、人才充沛、人民至上为核心内涵的交通强国铁路篇。

高铁经济已成为一种新的经济形态，亟待新的经济理论及相应的学科体系作为支撑指引。按照习近平总书记关于“厚实学科基础，培育新兴交叉学科生长点”“加强学科建设，重点开展自由探索的基础研究”“加快一流大学和一流学科建设，实现高等教育内涵式发展”“下大气力组建交叉学科群和强有力的科技攻关团队，

加强学科之间协同创新,加强对原创性、系统性、引领性研究的支持”的要求,国家铁路局面向世界科技前沿、面向经济主战场、面向国家重大需求,在新时代的新起点提出研究高铁经济学、创建高铁经济学学科势在必行。

作为经济学发展的新领域、新方向,高铁经济学主要着眼于研究高铁在各个发展阶段上的各种经济活动和各种相应的经济关系及其运行、发展规律。中国四通八达的高铁网络和日益凸显的高铁效应为高铁经济的研究和高铁经济学学科的创建提供了独特的条件和难得的机遇。《高铁经济学导论》的编写坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,坚持党对经济工作的集中统一领导,立足统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局,注重把马克思主义政治经济学基本原理与中国社会主要矛盾变化及新时代中国高铁发展具体实践相结合,突出以人民为中心的发展思想,以推动高铁经济高质量发展为目标,以引导高铁经济学学科创建为方向,历经四个阶段:一是总体设计阶段,研究提出创建高铁经济学学科的设想和《高铁经济学导论》内容框架;二是资料收集阶段,通过各种方式搜集与高铁经济相关的著作 500 多册、论文报告 6 000 多篇;三是集中编写阶段,组成编写组聚力编写,数易其稿;四是论证完善阶段,采取多种方式,邀请业内外知名专家学者对书稿研提意见,修改完善定稿。

《高铁经济学导论》共 3 篇 17 章。第一篇“绪论”分 3 章,重点阐述高铁经济学的创建意义、内涵特征及研究框架,高速铁路发展进程和新时代高铁发展理念;第二篇“研究范畴”分 11 章,分别对高铁政治经济、高铁国民经济、高铁社会经济、高铁生态经济、高铁地理经济、高铁区域经济、高铁产业经济、高铁劳动经济、高铁数量经济、高铁运输经济、高铁旅游经济共 11 个高铁经济的构成要因和高铁与这 11 个高铁经济之间的内在关系及其影响机理进行详细阐释;第三篇“高铁效应评价”分 3 章,在简要概述社会各界广为热议的高铁效应和概念性阐述高铁效应评价理论的基础上,着重从点、线、面、体四个维度对高铁效应评价体系及其相应指标进行深度论述。全书坚持历史与未来、宏观与微观、理论与实践、规范与实证、定性与定量相结合,力求体现高铁经济学的原创性、独特性、前沿性、实践性、综合性、交叉性、集成性、系统性、引领性、拓展性等学科特征,坚持从哲学层面摸索内在规律、从理论层面研究机理方法、从实践层面探究效应影响,着力构建高铁经济学学科“时代导向+研究范畴+效应评价”的框架体系,矢志推动建立反映时代特征、体现中国特色、具有世界高度的高铁经济学学科。

高铁经济学内容丰富、博大精深。高铁经济学的研究、高铁经济学学科的创建是铁路全行业的共同使命。《高铁经济学导论》谨为高铁经济学的研究和高铁

经济学学科创建提供基本思路、基本脉络、基本框架,诸多深层次、根本性的问题需要各方激发动能、共同探索、合力攻坚。本书编写中,吸收借鉴了许多专家学者的研究成果和有关文献资料,并得到了国家铁路局有关部门的悉心指导,北京交通大学、北京联合大学给予了大力支持,提出了许多宝贵意见。在此,谨向所有关心、支持、帮助本书编写和出版的人士表示衷心感谢!由于我们水平有限,书中的观点难免有一定的局限性,书中的内容难免有不尽完善之处,诚请大家批评指正。希望本书及后续编发的高铁经济学系列丛书能进一步丰富高铁经济学研究和高铁经济学学科创建的理论与实践,能为高等院校师生和从事、关心高铁建设发展的人员提供有价值的参考。

《高铁经济学导论》由国家铁路局总体构思、系统设计,定稿于2018年5月3日。恰逢纪念马克思诞辰200周年前夕,谨以此书向这位全世界无产阶级和劳动人民的革命导师、马克思主义的主要创始人、马克思主义政党的缔造者和国际共产主义的开创者、近代以来最伟大的思想家致敬!

国家铁路局《高铁经济学导论》编写组

2018年5月5日

目 录

第一篇 绪 论

第一章 高铁经济学概述	3
第一节 高铁经济学产生的背景意义	3
第二节 高铁经济学内涵特征	6
第三节 高铁经济学研究框架	8
第二章 高速铁路发展进程	13
第一节 高速铁路概述	13
第二节 世界高速铁路发展概述	16
第三节 中国高速铁路发展概述	26
第三章 新时代高铁发展理念	37
第一节 高铁创新发展	38
第二节 高铁协调发展	42
第三节 高铁绿色发展	47
第四节 高铁开放发展	51
第五节 高铁共享发展	55

第二篇 研究范畴

第四章 高铁政治经济	61
第一节 高铁政策法规	61
第二节 高铁与改革发展	74
第三节 高铁国际影响	85
第五章 高铁国民经济	93
第一节 高铁与国民经济发展	93
第二节 高铁固定资产投资	101

	第三节 高铁与消费	105
	第四节 高铁与对外经济	110
第六章	高铁社会经济	113
	第一节 高铁公共服务	113
	第二节 高铁与人口流动	118
	第三节 高铁与社会稳定	123
	第四节 高铁与城镇化	127
	第五节 高铁与脱贫攻坚	134
	第六节 高铁与综合运输	139
第七章	高铁生态经济	143
	第一节 生态经济	143
	第二节 高铁生态经济特性	146
	第三节 高铁生态环境影响	151
	第四节 高铁生态环境保护	158
第八章	高铁地理经济	168
	第一节 高铁与国土空间开发	168
	第二节 高铁与空间经济走廊	174
	第三节 高铁与城市空间布局	184
第九章	高铁区域经济	200
	第一节 高铁与区域经济发展	200
	第二节 高铁经济带	208
	第三节 高铁与城市群发展	212
	第四节 高铁与城市发展	217
第十章	高铁产业经济	223
	第一节 高铁与产业组织	223
	第二节 高铁与产业结构	228
	第三节 高铁与产业布局	233
	第四节 高铁与产业政策	235
第十一章	高铁劳动经济	238
	第一节 高铁劳动力市场	238
	第二节 高铁劳动就业	246
	第三节 高铁收入分配	251
第十二章	高铁数量经济	262
	第一节 高铁规划项目决策分析	262

第二节	高铁运营绩效评估	267
第三节	高铁运营外部性效益分析	273
第四节	高铁项目后评价	283
第十三章	高铁运输经济	287
第一节	高铁运输市场供求	287
第二节	高铁运输成本及运输价格	294
第三节	高铁运输服务质量	302
第四节	高铁运输政策	316
第十四章	高铁旅游经济	327
第一节	高铁旅游经济发展	327
第二节	高铁旅游可达性	331
第三节	高铁区域旅游合作	338
第四节	高铁旅游产业结构	341
第五节	高铁旅游服务产品	345
第三篇	高铁效应评价	
第十五章	高铁效应概述	357
第一节	高铁效应影响及分类	357
第二节	高铁效应概览	358
第十六章	高铁效应评价理论	368
第一节	高铁效应评价概要	368
第二节	高铁效应评价基本理论	370
第三节	高铁效应评价方法	375
第十七章	高铁效应评价体系	381
第一节	高铁效应点维度评价	381
第二节	高铁效应线维度评价	386
第三节	高铁效应面维度评价	394
第四节	高铁效应体维度评价	400
参考文献	410

第一篇 绪 论

高铁经济学是研究高铁在各个发展阶段的各种经济活动和各种相应的经济关系及其运行、发展规律的学科。高铁经济学伴随高铁的建设发展而产生创立,紧随高铁的建设发展而丰富完善。本篇共 3 章,首先,从高铁经济学产生的背景意义、内涵特征、研究框架三个方面,对高铁经济学进行概念性描述;其次,概述世界高速铁路和中国高速铁路的发展进程;最后,从创新、协调、绿色、开放、共享五个方面,提出新时代高铁发展理念。

第一章 高铁经济学概述

本章的主要内容包括高铁经济学产生的背景意义、高铁经济学内涵特征、高铁经济学研究框架等。通过对高铁经济学进行定义,提出高铁经济学的主要特征、研究原则、研究对象。

第一节 高铁经济学产生的背景意义

一、创建高铁经济学是践行习近平新时代中国特色社会主义思想的行业之举

党的十八大以来,以习近平同志为核心的党中央统筹推进“五位一体”总体布局,协调推进“四个全面”战略布局,适应把握引领经济发展新常态,坚定不移贯彻新发展理念,深入推进供给侧结构性改革,推动经济工作取得历史性成就、发生历史性变革,在实践中形成了习近平新时代中国特色社会主义思想,为新时代做好经济工作提供了根本遵循和行动指南。铁路是国民经济大动脉、关键基础设施和重大民生工程,高铁对经济社会的影响尤为明显。高铁建设,既是稳增长、调结构的重要抓手,也是增加有效投资、扩大消费的重要举措,有利于推动新旧动能转换,促进经济结构调整,保持经济平稳增长。高铁成网,使得资本、技术、人力等生产要素以及消费群体、消费资料等消费要素在高铁沿线站点实现资源优化配置和聚集发展,有效带动区域经济、国土资源开发、产业转型升级和新型城镇化建设等经济业态协同发展。高铁运输,适应了人民群众对美好生活的新需求,提高了人民群众的出行效率和质量,增强了人民群众的获得感、幸福感、安全感。高铁构建了中国经济发展新版图。高铁经济已成为一种新的经济形态,展现出强大生机活力。党的十九大提出了“瞄准世界科技前沿,强化基础研究,实现前瞻性基础研究、引领性原创成果重大突破”“加快一流大学和一流学科建设,实现高等教育内涵式发展”的战略部署。创建高铁经济学,立足中国高铁建设发展实际,综合运用马克思主义政治经济学、中国特色社会主义政治经济学等的理论、观点和方法,深入系统研究阐释高铁经济领域系列问题,指引推动高铁经济高质量发展,更好服务经济社会发展和人民美好生活需要,是在思想上政治上行动上同以习近平同志为核心的党中央保持高度一致、贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想的具体行动,是新时代铁路全行业的共同使命。

二、创建高铁经济学是服务国家战略建设现代化经济体系的时代之须

党的十八大以来,以习近平同志为核心的党中央围绕国家改革发展需要、应对全球形势深刻变化、统筹国内国际两个大局,推进实施京津冀协同发展、长江经济带发展等国家战略和西部开发、东北振兴、中部崛起、东部率先区域发展总体战略,推进落实“一带一路”倡议,提出设立雄安新区这一千年大计、国家大事,以国家战略实施助力经济社会发展,取得辉煌成就。党的十九大根据新时代新目标提出了“坚定实施科教兴国战略、人才强国战略、创新驱动发展战略、乡村振兴战略、区域协调发展战略、可持续发展战略、军民融合发展战略”“积极促进‘一带一路’国际合作”“建设现代化经济体系”等系列战略部署。经济发展,交通先行。高速铁路作为现代化交通工具,是国之重器,在国家战略实施和经济建设中发挥着重要助推剂和催化剂作用。创建高铁经济学,围绕国家战略实施和现代化经济体系建设开展高铁经济相关研究工作,推动高铁建设发展,能够为创新性国家建设提供支撑,推进基础性原创性研究,完善国家创新体系,强化战略科技力量,推动建立以企业为主体、市场为导向、产学研深度融合的技术创新体系,促进科技成果转化;能够为乡村振兴和区域协调发展提供动能,促进革命老区、民族地区、边疆地区、贫困地区加快发展,推进西部大开发形成新格局,加快东北等老工业基地振兴,推动中部地区崛起,实现东部地区优化发展,疏解北京非首都功能,推动京津冀协同发展和雄安新区建设,支持资源型地区经济转型发展;能够为推动形成全面开放新格局提供方案,推进“一带一路”铁路设施联通,促进铁路国际产能合作,加快中国铁路“走出去”。

三、创建高铁经济学是完善现代综合交通运输体系建设交通强国的紧要之需

党的十九大作出了建设交通强国的战略部署,赋予交通运输行业新时代新的使命。交通运输是国民经济基础性、先导性、战略性产业,是重要的服务性行业。当前,中国交通运输发展总体适应经济社会发展要求,正处于支撑全面建成小康社会的攻坚期、优化网络布局的关键期、提质增效升级的转型期,将进入现代化建设新阶段。加快完善现代综合交通运输体系,促进各种运输方式协同发展,全面提升综合运输能力、效率和服务水平,更好发挥交通运输的支撑引领作用,是中国交通运输发展的重点和方向。铁路是综合交通运输的骨干和主要运输方式之一,建设铁路强国是建设交通强国的题中应有之义,是建设交通强国的铁路篇。作为中国铁路发展代表的高铁,以其安全舒适、快捷高效、节能环保等特点在综合交通运输体系中发挥着越来越重要的作用,是建设交通强国的主力军。解决综合交通运输体系发展相对滞后、交通运输网络体系尚不健全、交通运输结构不尽合理、各种运输方式比较优势和组合效能发挥不够、资源

综合利用率相对较低、综合效益还不显著等问题,高铁是重要选择和积极推动因素。加强高铁规划布局,加快高铁路网建设,强化高铁安全保障,深化高铁理论研究,推动高铁技术创新,促进高铁效应发挥,引领各种运输方式平衡协调高效发展,是十分重要且紧迫的课题。创建高铁经济学,推动构建和完善现代综合交通运输体系,是贯彻落实党中央战略部署,适应把握引领经济发展新常态,推进供给侧结构性改革的客观要求,有利于推动国家重大战略实施,为全面建成小康社会提供支撑;有利于优化运输结构、扩充运输能力,构筑配套衔接、功能更健全、结构更合理、运作更科学的综合交通运输网络;有利于促进各种运输方式分工合作、优势互补,发挥比较优势,形成整体优势,推进在更广范围、更高层次、更大程度上的融合发展。

四、创建高铁经济学是推动高铁持续健康高质量发展的长远之计

长期以来,中国铁路通过艰辛努力、艰苦奋斗、自力更生、创新发展,在高速、高原、重载、既有线提速改造等方面取得重大成就,跻身世界先进行列,路网规模稳居世界第二,高铁里程遥居世界第一,成为推动世界铁路发展的重要力量。特别是党的十八大以来,铁路工作取得历史性成就,发生历史性变革。体制改革实现重大突破,铁路政企分开改革迈出重大步伐,行业政府监管体系初步建立,行政职能转变和简政放权成效明显;设施网络建设快速推进,“四纵四横”高铁基本建成,路网规模不断扩大,结构日趋完善,质量大幅提升;运输服务品质显著改善,铁路运输服务多样性、舒适性和便捷性增强,人民群众获得感明显提升;科技创新能力明显提高,工程建设、装备制造取得一系列科技创新成果,核心竞争力不断增强;铁路法律法规和技术标准体系日益完善,规划引领作用进一步显现,《铁路安全管理条例》《高速铁路设计规范》《铁路“十三五”发展规划》等发布实施;铁路“走出去”全面开花,国际竞争力影响力显著提高。当前,国内外形势正在发生深刻复杂变化,经济社会发展要求不断提高,中国铁路发展机遇与挑战并存。铁路发展中路网结构不完善、区域发展不平衡、有效供给和运行效率不高、现代物流及多式联运发展中铁路骨干作用发挥不充分、综合交通枢纽发展不足、铁路债务风险压力增大等不平衡不充分的问题亟待解决。高铁是近年来中国铁路发展的典型代表,引领着中国铁路的发展方向,解决当前铁路发展诸多问题的关键是推动高铁更高质量、更有效率、更快速度、更可持续发展。创建高铁经济学,厚植中国高铁发展优势,应对高铁发展面临的机遇挑战,培育高铁发展新动能,是铁路应对发展环境变化、把握发展自主权、提高核心竞争力的必然选择,是加快转变发展方式、破解发展深层次根本性问题的必然选择,是优化运输结构、促进均衡发展、提高有效供给和运输质量的必然选择,对在新的历史条件下推进铁路事业持续健康发展意义重大。

五、创建高铁经济学是探究高铁经济效应构筑高铁科学发展的理论之基

2004年《中长期铁路网规划》实施以来,特别党的十八大以来,中国展开了一场波澜壮阔的高铁建设,呈现出一幅史诗般的巨幅画卷,初步建成以高铁为骨架、以城际铁路为补充的快速客运网络。中国高铁实现了从探索到突破、从制造到创造、从追赶到领跑的崛起,形成了核心技术体系、成套建造体系、产业制造体系、运维服务体系和人才支撑体系五大优势,建立了完整的高铁技术标准体系,积累了丰富的建设、运营和管理经验,打造了中国高铁品牌,产生了巨大的社会效益和国际影响,成为推动经济社会发展的强力引擎、中国外交的靓丽名片。高铁大大提升了中国的综合国力和国际竞争力,显著增强了民族自信心和自豪感,奠定了“走出去”的坚实基础,为实现民族复兴的“中国梦”提供了强大支撑。与此同时,高铁发展仍有许多重大问题亟待研究解决,特别是在高铁经济领域,目前世界范围内围绕高铁经济相关的诸如高铁究竟产生哪些效应、如何衡量评估和转化运用这些效应等一系列问题还没有得到研究解决,高铁经济理论体系和高铁经济学学科体系尚未建立。国外由于没有建成相对完备的高铁网络,高铁效应没有得到突出显现,围绕高铁经济的研究还不多。国内虽然在高铁规划建设、网络规模、运营管理等方面为高铁经济研究提供了独特的条件,并开展了一些研究工作,但是对高铁经济研究领域、学科组成、理论体系等的原创性研究还不够深入系统,还没有占领经济理论研究和经济理论发展的前沿,还不能很好应用高铁经济相关理论引领高铁的创新发展、指导和服务高铁建设发展实践,高铁经济领域相关专业人才相对短缺,人才培养的目标方向还不明确、体系还未成型。创建高铁经济学,有利于衡量高铁建设发展效应,揭示高铁建设发展规律,引导高铁建设发展方向;有利于填补学科空白,弥补研究盲点,丰富经济学学科组成,拓展经济学理论体系;有利于加强人才教育培养,构建规模宏大、结构合理、素质优良的高铁经济专业队伍;有利于抢占高铁经济研究高地、引领高铁经济学科发展,进一步提升中国高铁在世界范围内的竞争力、话语权和影响力,为高铁建设发展提供强大理论、人才、技术支撑。

第二节 高铁经济学内涵特征

一、高铁经济学内涵定义

经济一词有多种含义。一是指经济活动,包含物质资料的生产活动以及与其相适应的分配、交换、消费活动,统称经济活动。二是指经济关系,即与一定社会生产力相适应的社会生产关系的总和,也就是社会经济制度。三是指行业经济或各行业经济的总和,如工业经济、农业经济,有时指一个国家国民经济各行业的总和。四是指生产等

一切经济活动的节约,如行业和企业以较少的能耗和成本取得较高的收益和效益,家庭和个人以较少的支出来满足生活上的需要等。

经济有广义和狭义之分,广义的经济是指社会生产关系的总和;狭义的经济是指社会物质生产和再生产的活动。高铁经济学研究中的“经济”主要是指广义的经济。

高铁经济学是研究高铁在各个发展阶段上的各种经济活动和各种相应的经济关系及其运行、发展规律的学科。

经济学门类包括“理论经济学”和“应用经济学”两个一级学科。高铁经济学是创设于“应用经济学”所属的二级学科。

二、高铁经济学主要特征

1. 原创性

世界范围内尚未建立“高铁经济学”这一专门学科。在经济学门类一级学科“应用经济学”内创设二级学科“高铁经济学”,开辟了经济学研究的新领域,丰富了经济学学科组成、拓展了经济学理论体系,对培养新型经济学科人才、推动加快建设创新型国家意义重大。

2. 独特性

高铁经济学之所以能原创于中国、独有于中国,关键源于中国高铁在规划建设、运营管理等独特优势及其与之相关的研究动能、研究动力世界上其他的国家尚不具备,根本在于中国特色社会主义制度的优越性为中国高铁经济学的创建创造了得天独厚的条件。

3. 前沿性

高铁经济学瞄准世界科技和高铁发展前沿,集力基础研究,实现前瞻性基础研究、引领性原创成果重大突破,同时瞄准经济理论研究和经济理论发展前沿,聚焦高铁经济相关的趋势性、颠覆性重大问题,为建设科技强国、交通强国提供有力支撑。

4. 实践性

高铁经济学不是书斋里的学问,是实践的理论,是伴随高铁的建设发展而产生,是在实践中萌发和形成的、在实践中丰富和发展的。高铁经济学的研究理论源于实践、立足实践,高铁经济学的探索成果指导实践、服务实践。

5. 综合性

高铁经济学是一门涉及多个产业、多个行业、多个领域的复合型学科。高铁经济学与第二产业、第三产业直接相关,与多个行业、多个领域、多个因素紧密相连,是一门综合性很强的学科。

6. 交叉性

高铁经济学是由哲学、政治学、社会学、数学、地理学、理论经济学、应用经济学、系

统科学、交通运输工程、管理科学与工程、工商管理等自然科学和社会科学、软科学与硬科学交叉融合的新兴学科。

7. 集成性

高铁经济学将高铁建设发展与经济理论研究有机融合在一起,将多产业、多行业、多领域、多学科与高铁和高铁经济相关的诸多元素通过创新方式综合、整合、集合在一起,博采众长、集大成于一体,创造出新的动能和功效。

8. 系统性

高铁经济学是由高铁经济相关的若干要素构成的具有内在规律和特定功能的有机整体,本身自成一体。高铁经济学是一个内容丰富、博大精深的系统,由若干个子系统组成,每个子系统之间既相互独立,又相互联系。

9. 引领性

高铁经济学以创新为第一动力,致力发挥原创的先发优势,从哲学层面摸索内在规律、从理论层面研究机理方法、从实践层面探究效应影响,着力构建“时代导向+研究范畴+效应评价”的框架体系,对驱动高铁的创新发展和未来高铁相关学科的建立具有引领作用。

10. 拓展性

高铁经济学的建立发展不是一蹴而就的,更不是一成不变的。随着高铁建设发展的不断推进和高铁经济理论研究的不断深入,高铁经济学的研究领域、研究范畴将不断拓展扩宽,新的研究方向、学科分支将随之诞生,高铁经济学学科体系将不断丰富完善。

第三节 高铁经济学研究框架

一、高铁经济学研究原则

研究高铁经济学,离不开马克思主义的指导。马克思主义政治经济学、马克思主义哲学是研究高铁经济学的基本方法和理论支撑。做好高铁经济学研究工作,要坚持以下几个原则。

1. 历史与未来相结合

不忘历史才能开辟未来,善于继承才能善于创新。要从历史与未来相结合的高度,坚持辩证唯物主义和历史唯物主义,要在历史与未来的内在联系中,紧密结合新的时代条件和实践要求,推进理论创新。中国铁路从过去的低速列车发展到现在的350 km/h的“复兴号”动车组列车,正是经历了认真总结历史经验教训,从“引进、消化、吸收、再创新”到现在的中国标准国际化,使中国高铁技术装备达到了“领跑世界”