

百家论丛

张小平 李利军 著

河北省社会科学学术著作资助项目



京石高速公路 区域经济影响研究

JINGSHI GAOSU GONGLU
QUYU JINGJI YINGXIANG YANJIU

中国文史出版社

京石高速公路区域 经济影响研究

张小平 李利军 著

中国文史出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

京石高速公路区域经济影响研究/张小平, 李利军著. —北京: 中国文史出版社, 2005.12

(百家论丛)

ISBN 7-5034-1728-5

I. 京... II. 张... III. 高速公路—影响—地区经济—经济评价—中国 IV. F542.8

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 131336 号

责任编辑: 李睿华

封面设计: 孟祥成

出版发行: 中国文史出版社

社 址: 北京太平桥大街 23 号 100811

印 刷: 北京荣玉印刷有限公司 邮编: 101500

装 订: 北京荣玉印刷有限公司 邮编: 101500

经 销: 新华书店北京发行所

开 本: 850×1168 毫米 1/32

印 张: 9.125 字数: 205 千字

版 次: 2005 年 12 月北京第 1 版

印 次: 2005 年 12 月第 1 次印刷

定 价: 180.00 元

文史版图书如有印、装错误, 工厂负责退换。

内 容 提 要

本书根据发展经济学、交通经济学、运输经济学、区域经济学和计量经济学等学科的基本理论,采用调查研究、系统分析、建模验证等方法,借助 EVIUS 和 SPSS 等软件,对京石高速公路与区域经济发展关系做了较为细致的分析。全书共分三篇十二章,第一篇介绍高速公路拉动区域经济发展的基本原理,第二篇分析京石高速公路建设过程对区域经济的影响,第三篇阐述京石高速公路运营阶段对区域经济的影响。

京石高速公路是全国第一批试点性高速公路,也是河北省建设和进行后评价工作的第一条高速公路。研究这条公路的区域经济影响情况,是河北省基础建设和交通运输事业发展的需要,更是发展地方经济、寻求经济增长思路的需要。本书具有突出的实证研究特色,对交通条件与经济发展的关系做了一定的理论探讨,并具体剖析了京石高速公路的区域经济影响,可供从事交通经济和区域经济研究的人员和交通、经济发展规划、管理部门的人员分析、探讨,也可作为高校交通经济和区域经济专业的参考资料。

前 言

京石间的公路交通始于1938年日军为军事需要抓夫修建的5米宽灰土路,至解放初期该路已周身创痍。1967年京石公路多处路段改造成为7米宽的泥碎石路面,1969年开始在原路面上加铺沥青,京石公路始成通途。

改革开放后,国民经济突飞猛进,交通压力越来越大。因此打破交通“瓶颈”、顺畅南北动脉、密切京津冀联系,迫在眉睫。1985年,河北省在全国率先提出京石汽车专用公路的设想,并于1987年破土动工,当年完成了石家庄市段工程,1993年全线建成通车,1994年改造完成了双幅4车道全封闭全立交的京石高速公路。京石间的公路交通至此有了质的飞跃。

京石高速公路建设以来,河北省高等级公路网发生了巨大的变化。京津塘、石太、石安、京秦、石黄、保津、京张、宣大、京沪、京福、京承等一大批高速公路相继开始修建;107、307、308、101、102、104、105、106、108、109、110、111、112等一大批国道主干线相继进行技术改造。至2000年年底河北省高速公路已发展到1048公里,等级公路里程达到56776公里,公路密度达到每百平方公里31.49公里,在全国居于前列。

京石高速公路南联北拓,纵横交叉,与全国高速公路网交织在一起,明显增强了河北省省会与首都以及全国其他省份的联系,使客流、物流、信息流乃至技术流畅通无阻,对河北省以技术进步为基础的经济跨越式发展战略的实现起到了相当大的促进作用。它的建设提供了近4.2万个就业机会,拉动了约45.2亿元的经济产出,促成了沿线地区新兴产业带的形成,对传统工业升级改造、农业产业化进程、引进外资以及技术转化工程等等都起到了明显的促进作用。在经济快速发展的同时,产业结构也

逐步趋于合理化,至2000年年底,河北省国内生产总值达到5088.96亿元,其中第三产业达到1704.45亿元。

京石高速公路及相应高等级公路网的建设,加强了人们对速度、效率和效益的认识,拓宽了沿线地区人们的视野,开创了地方经济快速发展的新局面,为沿线地区社会、经济、生活的全面现代化奠定了基础。

本书是河北省“京石高速公路社会经济影响评价研究”和“道路交通运输条件对我省县域经济发展的作用发挥问题研究”项目研究成果的重要组成部分,具有突出的实证研究特色,对交通条件与经济发展的关系做了一定的理论探讨,并具体剖析了京石高速公路的区域经济影响。全书由张小平和李利军策划统筹,第1~2章由张小平和李利军执笔,第3~4章由李利军和李艳丽执笔,第5~6章由王迎春和张汉斌执笔,第7、9章由李利军、李艳丽执笔,第10、11章由王迎春和李利军执笔,第8章由蒋秀兰和李利军执笔,第12章由李利军和蒋秀兰执笔。李秀敏和张汉斌对全书的数据模型分析做了指导和校正,蒋秀兰在后期修改阶段做了大量的工作。高贵凤、张建龙、朱正国、亏道远、殷波等项目组其他成员也做了大量工作。

本书的出版得到了河北省社科学术著作资助,也得到了石家庄铁道学院科技处的关心。在写作过程中,参考了大量专家学者的著作和论述,在此一并表示感谢。

京石高速公路有着深远的社会、政治、经济意义,它的建设开通对沿线地区乃至整个河北地区的社会经济影响都十分显著。虽然我等工作不倦,不敢有丝毫的马虎,但社会、生活、经济等诸现象在京石高速公路建设和运营十几年的过程中有着纷繁复杂的发展变化,加之时间紧迫,能力有限,错漏之处定然难免,恳请读者给予谅解并不吝指出,以便修正。

作者

2004年12月、

目 录

第一篇 高速公路拉动区域经济发展的基本原理

第一章 交通条件与区域经济发展的关系

第一节 区域经济的内涵 (3)

第二节 交通条件对区域经济发展的影响 (8)

第二章 高速公路发展及其在区域经济发展中的突出地位

第一节 高速公路的发展 (16)

第二节 高速公路在区域经济发展中的功能和作用 (20)

第三章 高速公路拉动区域经济的作用机理

第一节 高速公路拉动区域经济发展的基本原理 (27)

第二节 高速公路拉动区域经济的梯度转移作用机理 ... (38)

第三节 高速公路拉动区域经济的辐射扩散作用机理 ... (45)

第二篇 京石高速公路建设投资对区域经济的影响

第四章 京石高速公路及其影响区域概述

第一节 京石高速公路项目建设背景及意义 (57)

第二节 京石高速公路的影响区域 (64)

第五章 京石高速公路建设期投资对劳动就业的影响

- 第一节 高速公路建设拉动就业效应概述 (71)
- 第二节 京石高速公路建设提供就业岗位的数量测算 ... (74)

第六章 京石高速公路建设投资对国民经济的影响

- 第一节 建设投资对国民经济的影响概述 (80)
- 第二节 京石高速公路建设投资拉动经济增长分析 (82)
- 第三节 投资乘数模型分析 (87)
- 第四节 投入产出模型分析 (93)
- 第五节 附件:投入产出模型及投入产出表..... (100)

第三篇 京石高速公路运营对区域经济的影响

第七章 京石高速公路对路网建设和交通运输业的影响

- 第一节 京石高速公路对路网建设的积极影响 (107)
- 第二节 京石高速公路的建成改善和推进了区域交通条件
..... (115)
- 第三节 京石高速公路运输的基本情况 (124)
- 第四节 京石高速公路对区域运输业的影响 (130)

第八章 京石高速公路对区域物流业发展的影响

- 第一节 高速公路拉动区域物流业发展概述 (144)
- 第二节 京石高速公路对沿线区域大型交易市场发展的
影响 (151)
- 第三节 京石高速公路对沿线区域物流业发展的影响 ... (165)

第九章 京石高速公路对沿线农村经济发展的影响

- 第一节 京石高速公路对影响区域农村发展观念的影响
..... (170)
- 第二节 京石高速公路对农业发展的影响 (174)

第三节	京石高速公路对影响区域乡镇企业发展的拉动	(185)
第四节	京石高速公路对影响区域内农业产业化影响	(192)
第十章	京石高速公路对区域工业及开发区影响分析	
第一节	京石高速公路对区域工业发展的影响	(203)
第二节	京石高速公路对沿线经济开发区和三资企业发展的影响	(218)
第十一章	京石高速公路对优化区域产业结构的促进作用	
第一节	交通运输与产业结构演化之间的关系综述	(232)
第二节	京石高速公路促进区域产业结构优化升级的定性分析	(235)
第三节	京石高速公路促进区域产业结构优化升级的定量分析	(239)
第四节	京石高速公路通车运营对优化区域产业结构的促进作用综述	(249)
第十二章	京石高速公路对沿线旅游业及居民社会生活的影响	
第一节	京石高速公路对沿线区域旅游业发展的影响	(251)
第二节	京石高速公路对沿线区域居民社会生活的影响	(264)
主要参考文献		(283)

第一篇 高速公路拉动区域经济发展的基本原理

交通条件与经济、社会发展存在紧密的联系，交通条件的改良可以导致运输速度上升、运费下降，区域内部的合作和区域内外交流不断加强，并带来经济发展的最根本支撑点——市场的扩大。高速公路是当代最先进便捷的交通基础设施之一，它具有明显的社会、经济效益，对区域经济拉动效果明显。高速公路拉动区域经济发展的基本原理包括发展经济学的基础设施贡献原理、区位经济学理论、规模收益递增原理、“级差地租”原理、高速公路产业带理论等等，主要作用模式一般表现为梯度转移和辐射扩散两种。

第一章 交通条件与区域经济发展的关系

交通条件与经济、社会发展存在紧密的联系，世界古代和近代文明几乎无一例外建立在优越的交通条件上。亚当·斯密早在1776年的《国富论》中就阐述了交通运输对城市和地区经济发展的促进作用，指出“一切改良中，以交通改良为最有实效”。交通条件的改良导致运输速度上升、运费下降，区域内部的合作和区域内外交流不断加强，并带来经济发展的最根本支撑点——市场的扩大。在推动区域经济起飞的诸因素中，交通条件具有举足轻重的作用，并且在历史上显示出了其卓著的效果。

第一节 区域经济的内涵

一、区域和区域经济

区域作为一个科学的概念并不是首先产生于经济科学，而是渊源于以人地关系的区域差异为研究对象的地理科学。随着工业革命的产生，资本主义世界市场的形成，西方经济地理学得到了长足的发展。这一时期至20世纪初的经济地理学研究突出表现了“生产布局学”和“地理环境决定论”，基本观点认为人类社会发展的决定因素是围绕着人类的自然地理环境展开的。进一步推论认为，各地生产力发展水平的不同、生产类型的区别等概念由自

然环境决定。然而,随着社会生产力的发展,科学技术对区域作用的日益加强,自然因素作用相对减弱,这种观点逐渐被否决。

随之兴起的空间经济学研究,从古典的单个厂商的生产组织区位研究,扩展到近代的产业区位分析,乃至发展到结构经济分析和宏观经济分析,从而使区域经济发展研究迅速兴起。尤其是世界经济危机之后,凯恩斯经济学的兴盛,使政府对经济的干预和调节得以加强。其中政府干预的重要内容之一就是区域计划和政策,而这些区域规划也取得了极大的成功。从此,空间经济学开始扩展到区域经济结构的研究领域。

20世纪50年代以来,城市和区域经济配置日益成为各国政府促进资源合理配置的主要任务之一。适应社会经济发展的这种要求,经济科学对区域经济研究的兴趣日益浓厚。如在美国,瓦尔特·伊萨德(Walter Isard)领导创立了区域科学,成立了区域科学协会,主要从事空间与区域分析的理论和方法研究。以区域经济为研究对象的学说名称多样,诸如“空间经济学”(Spatial Economics)、“空间科学”(Spatial Science)、“区域科学”(Regional Science)、“区域发展规划学”等等。20世纪70年代,苏联科学院院士涅克拉索夫开辟了经济学研究的新领域——区域经济学。

依据发展经济学理论,我们认为区域经济发展的含义至少应包括以下几个方面:

(1) 按人口平均的国民生产总值和居民人均实际收入在一个长时期内持续稳定的增长;

(2) 居民生活环境包括全面的公共福利设施、自然生态环境、社会政治环境等不断得到改善,人们有相当程度的安全感;

(3) 生产要素包括人力资本、社会资本、物力资本及自然资源等,其数量不断增加,足以满足生产投入的客观需要,从而保证社会总产出的长期持续和稳定增长;

(4) 经济结构包括生产的组织制度结构、生产关系结构、国民经济的产业结构、产品结构、技术结构、空间布局结构等发生

重大的转变，形成持续的高级化变化过程；

(5) 社会结构不断完善，收入分配不断趋向公平与合理，居民间的收入及实际生活水平差距日益缩小；

(6) 社会事业和社会保障发展与经济的增长相适应，在“经济——社会——自然环境”之间建立起一个良性的循环系统及运行机制；

(7) 文化发展、观念习俗与经济发展相协调，不适合或不利于经济发展的传统陋习、陈旧观念能够得以及时、不断地更新或废除，新的文化或新的观念能够迅速地发育、成长起来；

(8) 经济运行及其调控的机制趋于完善和健全，经济系统、社会系统和经济发展相关联的自然生态系统的自我调控、自我调节、自我平衡及自我发展能力以及相互间的反应能力、变化适应能力不断增强等。

二、区域经济的划分

划分经济区域的目的是揭示各经济区域发展的有利条件、主要优势和发展中的制约因素，指出各经济区域专业化发展的方向和产业结构的特点，建立符合区域比较利益的劳动地域分工体系，明确经济区建设重点、开发顺序和主要方向，通过区域内部有效的分工与协作，形成一个生机勃勃的经济有机体，提高劳动生产率，推动区域经济发展，促进国民经济不断增长。

1950年，佩鲁在其著名的论文《经济空间：理论和应用》中吸收现代数学理论成果，采用拓扑空间的概念来探讨经济空间理论和应用。他把经济空间相应地定义为经济变量的结构关系，并分为三类：(1) 统计学上同一或均质的经济空间；(2) 作为势力场的空间；(3) 计划经济空间或政策运用的经济空间。20世纪60年代中期，法国著名经济学家布德维尔(Boudeville)指出佩鲁在经济研究中系统引进的空间方法，本质上只是一种数学空间。他吸收佩鲁空间方法的框架，吸收地理学的区域思想，将区域方法

分为三类：(1) 均质区域 (homogeneous region)，即某一区域，其区内各变量一致性最大，而区际分异也最大；(2) 极化区域 (polarizable region)，是指地理空间中地方化的异质连续地域，其不同部分通过围绕区域增长极（在经济发展中起决定作用的带动单位）的相互关联而相互依存；(3) 计划区域 (planning region)，是指实际存在的管理区域，它为一定的管理目的而创造，是政府计划、政策的实施地区。这三种区域划分方法已成为经济学家普遍遵循的规范方法。概括来说，区域是按一定标准划分的连续的有限空间范围，是具有自然、经济或社会特征的某一方面或几个方面的同质性的地域单位。

对区域经济的研究和划分起源于一个国家的国内区域，随着国际经济一体化的逐步发展，国际区域经济研究也逐步兴起。国内经济区域可以根据社会劳动地域分工的规律，按客观存在的不同水平、各具特色的地域经济体系或地区生产综合体，本着发挥区域比较优势，扩大区域市场和加强跨地区经济联系的思路进行战略性区域划分。

经济区域可以在客观上从大到小、由上而下进行多级划分，每个经济区一方面横向与同级经济区保持充分的联系，另一方面，纵向与上、下一级经济区保持充分的联系。还可以根据目的和内容划分为类型经济区和综合经济区两大类。

类型经济区是为了认识各区域的经济分布现状和经济结构特征，研究经济现象分布区域分异规律，按均质方法，根据区内的同一性和区际差异性的基本原则，确定不同的区域划分指标，划分各种类型经济区，如部门经济区、原料区、重点开发区、出口加工区等等。其中部门经济区还可以再细分为工业经济区、农业经济区、交通运输经济区、商品流通经济区等等。类型经济区的划分便于国家在制定区域经济政策时，实行分类指导，为制定区域性的经济政策和为国民经济各部门的合理布局提供科学依据。根据不同需要，在部门经济区下还可以进一步分为各种类型的综

合部门经济区和单项部门经济区。如综合农业经济区，包括农、林、牧、渔所有农业部门，而畜牧业经济区、林业经济区、棉花经济区等则属于单项农业经济区。

综合经济区是一个以中心城市为核心，以交通通信网络系统为脉络，上下级城市密切联系、城乡结合，拥有某些方面优势和一定经济发展实力，可以为实现更高一级（直至国家）总的发展目标独立承担一个方面任务的连接成片的区域。综合经济区的划分是按极化方法，以区内经济结构的非同一性，即差异互补和相互联系为前提，强调全区功能上的整体性与区内各部门、各个下级区域间经济联系的紧密性，在全国宏观经济战略布局中，形成相对完整的经济结构和体系。

随着交通条件的改良，基于交通条件的经济区域日渐引起社会各界的关注。比如沪宁杭交通经济区域带、哈大交通经济区域带、京津塘交通经济区域带以及本书讨论的京石高速公路经济区域带等等，它们不再仅仅是作为交通运输经济区和商品流通经济区而存在，而是由交通运输条件改良带来的物流、人流、信息流、思想流的共同作用，发展成为了现代农业经济区和新型加工区。

第二节 交通条件对区域经济发展的影响

古典经济学很早就注意到经济发展与交通条件之间存在着密切的关系。在亚当·斯密提出交通条件改良对经济增长重要作用的基础上,铁路经济学创始人、英国学者拉德那在其著作《铁路经济》指出,“市场由于交通改良所带来的运输速度上升、运费下降这两个方面的连乘变化而扩大。”德国著名的经济学家李斯特在《政治经济学的国民体系》中把保护关税和交通统一看成是德国统一的两大支柱,而且认为交通是促进德国经济成长的主要因素。罗斯托在1971年出版的《经济成长的诸阶段》一书中,把社会经济发展划分为四大阶段,即传统社会起飞前的准备阶段、起飞阶段、迈向成熟化阶段和高度大量消费阶段。在产业革命时期推动经济起飞的“最强有力且单独发挥作用力”的因素主要就是交通条件的改善。交通的发展可以产生更有效率、更便捷、更经济、更方便的运输方式,带动相关产业的发展,促进经济的快速发展,并有利于科技进步和人类文明的发展。

一、交通条件的发展阶段

由于交通工具(交通手段)在交通发展中具有重要作用,很多学者在划分交通发展阶段时主要以交通载体为标志,他们按运输方式把整个交通发展划分为水运阶段,铁路阶段,公路、航空和管道运输阶段以及综合运输阶段。

水运阶段:水运是最古老的交通方式之一。在铁路出现之前,远距离的和大宗的货物运输主要是依靠水运,14、15世纪的帆船时代是早期水上运输的代表。随着科技的发展,现代水上交通越来越发达。从发展史上看,原始的水运对早期运输业的发展