



City

城市经济

博士文库

2

主编 周伟林

交通基础设施、空间溢出 与区域经济增长

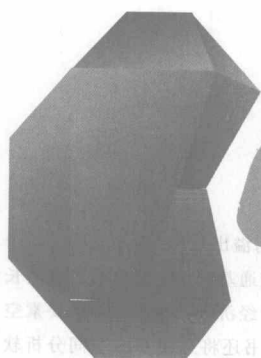
张学良 著



南京大学出版社

CHENGSHI
JINGJI
BOSHI
WENKU

CHENGSHI
JINGJI
BOSHI
WENKU



City

城市经济

博士文库

2

主编 周伟林

交通基础设施、空间溢出 与区域经济增长

张学良 著



南京大学出版社

国家自然科学基金项目(70803030)阶段性成果
教育部人文社会科学研究项目(08JC790065)阶段性成果
上海财经大学出版基金项目最终成果

内容简介

交通基础设施的网络性与外部性特征决定了其对区域经济增长存在正的或负的空间溢出效应,具体取决于一个区域的制度环境、教育科技水平、劳动者素质等因素的综合作用。本书将从理论上探讨交通基础设施对区域经济增长空间溢出效应的作用机制与影响路径,并构建一个包含新经济地理、新古典经济增长和新经济增长因素的多维要素空间协同作用经济增长模型,分析交通基础设施对区域经济增长的空间溢出效应;同时,本书还将运用 GIS 空间分析软件与空间计量分析方法,利用作者建立的中国区域经济空间数据库进行实证研究。本书将为科学地确定我国区域交通基础设施投资的规模与方向、提高区域交通基础设施投资效率与区域交通政策有效性提供理论依据和政策工具。目前各级政府将发展交通基础设施作为促进地方经济增长、实现区域协调发展的重要手段之一,在此背景下,研究交通基础设施对区域经济增长的空间溢出效应及交通投资政策的有效性具有重要意义。

本书适用于区域经济(城市经济)、城市规划(城市交通)等相关专业的三四年级本科生及硕士生;高校与科研机构教师与科研人员;相关部门实践工作者。

图书在版编目(CIP)数据

交通基础设施、空间溢出与区域经济增长/张学良著.

南京:南京大学出版社,2009.6

(城市经济博士文库/周伟林主编)

ISBN 978-7-305-06114-1

I. 交… II. 张… III. 交通运输业—基础设施—影响—地区经济—经济增长—研究—中国 IV. F512.3 F127

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 065520 号

出版者 南京大学出版社

社 址 南京市汉口路 22 号

网 址 <http://www.NjupCo.com>

出版人 左 健

丛 书 名 城市经济博士文库

书 名 交通基础设施、空间溢出与区域经济增长

著 者 张学良

策划编辑 孙惠玉

责任编辑 陆蕊含

照 排 南京南琳图文制作有限公司

印 刷 南京市溧水秦源印务有限公司

开 本 787×1092 1/16 印张 10.5 字数 249 千

版 次 2009 年 6 月第 1 版 2009 年 6 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-305-06114-1

定 价 29.00 元

发行热线 025-83594756

电子邮箱 sales@NjupCo.com(销售部)

hysun@NjupCo.com(编辑部)

* 版权所有,侵权必究

* 凡购买南大版图书,如有印装质量问题,请与所购图书销售部门联系调换

城市经济博士文库

文库主编：周伟林

编委成员：复旦大学 周伟林

郝前进

范剑勇

陈 杰

浙江大学 陈建军

清华大学 郑思齐

美国华盛顿大学 严 冀

总 序

城市,可以说是人类迄今为止最伟大、最复杂的作品。对城市的研究,几乎构成了多种学科的聚焦点。其中城市经济学,属于现代经济学较新的一个分支,在广义上涵盖了所有关于城市问题的经济学分析。在城市经济学的研究领域,空间分析、住房市场和政府部门始终是学者们用力颇多的方面。米尔斯(Edwin S. Mills)曾以《城市经济学杂志》各个研究领域发表的文章数目作为线索,直观地描述了 20 世纪国外城市经济学研究的发展历程,表明以往研究较多的是空间、就业、住房、交通、环境问题,而贫困、犯罪、种族歧视、教育、城乡关系以及发展中国家的城市问题,也已开始为城市经济学家所关注。

当前我国正处在前所未有的快速城市化进程之中。与体制转型以及工业化和全球化带来的人类活动的高度集聚相伴随,我国城市呈现出波澜壮阔的画面及其全方位的深刻变化,既出现了与发达国家相类似的若干城市问题,又产生了在转型条件下的一些特殊城市问题。如何更加科学而完整地理解把握城市经济以及社会问题的规律,从而应对城市化的种种挑战,提高城市管理的效率,改善城市居民的生活福利,使城市充满和谐与活力,是我们将会不断面临的城市发展课题。这就需要我们熟悉国内外关于城市经济学的相关理论和研究文献,并以中国问题为导向,从创新的视角来系统地思考城市的发展,以此提升中国城市经济研究的水平。

《城市经济博士文库》，是复旦大学城市经济研究所与南京大学出版社联合推出的国内第一套专门研究城市经济的学术文库，旨在集中展示城市经济研究领域中一批新锐的佳作。收入该文库的著作有一个共同标准，作者皆博士，立足当代学术前沿和当今中国城市经济现实，高举理性思维的大旗，为中国城市经济的理论建构与实践工作提供必要的学术支撑。这些著作虽各成一家之言，但均采用现代经济学的方法，逻辑严谨，文献扎实，写作规范，不乏观念创新和理论创新。文库的研究领域，涵盖了城市空间结构、集聚与扩散、选址理论和实践、城市体系、城市经济增长，以及住宅价格、居住空间隔离、城市劳动力市场、城市交通、城市环境、城市教育、城市犯罪、城市政府等方面。希望这套文库能以开阔多元的理论视角，丰富扎实的知识沉淀，深厚真切的人文关怀清晰地展现于世人的视野之中。祈愿读者诸君开卷有益。

周伟林

2009年正月初二

写于飞往巴西途中

前 言

经济的持续增长是一个国家和地区长期追求的目标之一,也是实现充分就业、促进社会稳定、增进社会福利的重要保障。中国是一个人口基数大、自然资源人均拥有量相对较少的发展中国家,保持经济的持续、快速增长更具有深远的意义。在当前全球金融危机蔓延的宏观背景下,一些经济大国均将加大政府投资作为走出经济危机的重要手段。以中国为例,2008 年底中央政府出台了 4 万亿的经济刺激方案,其中很大一块将投入到包括交通基础设施等生产性基础设施在内的公共部门。我们关心的是,政府公共投资的效率与区域交通政策有效性如何,投资去向如何兼顾公平与效率的关系。本书将分析交通基础设施建设对经济增长的作用机制与影响路径,并运用笔者建立的中国省域空间面板数据库进行实证分析。本书将为科学确定我国区域交通基础设施投资的规模与方向、提高区域交通基础设施投资效率与区域交通政策有效性提供理论依据和政策工具。

“要致富,先修路”,这句民谚揭示了交通基础设施对经济增长的积极作用;但是,路应该在哪里修?何时修?修多少?在不同的时间与地点,交通基础设施的建设与使用对经济增长的作用机制与作用性质如何?这些问题都迫切需要我们作出回答和解释。具体来说,本书在理论上力求回答:“致富”与“修路”之间是否存在因果关系,如存在因果关系,到底孰因孰果;中央政府应该在哪里修路,在发达地区和在落后地区修路的经济、社会效果是否相同;在一国范围内,在落后地区 A 与发达地区 B 修建交通基础设施对 A、B 两地的影响如何,同时对邻近 A、B 两地的落后地区 C 与先进地区 D 的影响又如何;在不同的时期,交通基础设施对经济增长的影响是否相同。

在实证分析中,本书运用中国的面板数据,对交通基础设施与经济增长的关系进行了实证检验,并试图解释现有文献的实证分析中出现的一个矛盾,即:Aschauer(1989)等学者使用时间序列数据分析基础设施对经济增长的作用时得出的交通基础设施产出弹性太高,因而不太可信;Evans 和 Karas(1994)等学者使用面板数据所估计的基础设施弹性比使用时间序列数据所估计的结果要小得多,有的研究结果甚至得出基础设施对经济增长作用不显著的结论,这又与人们关于交通基础设施对经济增长有积极作用的普遍认识有很大出入。

本书采取理论分析与实证分析相结合的研究方法:

首先,在理论上,本书在第1章与第2章分析了交通基础设施的网络性特征与外部性特征,并建立了交通基础设施对经济增长的影响机制与作用路径的理论模型与研究框架。本书认为,交通基础设施主要通过对分工和专业化的促进,以及空间聚集和溢出效应,最终促进区域经济增长。交通基础设施对整个国家的经济增长有正面促进作用,但是具体到一国范围内的不同区域,交通基础设施对经济增长的影响则有很大的差异,既可能导致正的空间溢出,也可能导致负的空间溢出。目前,中国各地区的经济发展存在巨大的不平衡,在中西部落后地区的技术进步、制度创新和劳动者素质等方面没有得到明显改善,从而吸收发达地区“扩散效应”的能力不足的情况下,交通基础设施的发展会促使当地生产要素向发达地区聚集,落后地区可能会因此失去能够促进当前与未来经济增长的劳动力、原料和其他各种资源。此时,交通基础设施对当地的经济增长可能会产生空间负溢出效应。

其次,在实证分析中,本书在第3章对中国交通基础设施与经济增长的空间格局与发展趋势进行客观分析的基础上,针对时间序列数据可能会出现“伪回归”的问题,在第4章中运用动态协整理论与格兰杰因果关系检验方法,得出了这样的结论:交通基础设施对经济增长有促进作用,但却不是经济增长的格兰杰原因;交通基础设施资本投入对总产出的弹性值介于时间序列分析与早期面板数据分析得出的弹性值之间,这个结论似乎更加可信。

第5章与第6章是本书实证分析的主体部分。基于不同的经济增长理论框架,本书分别建立了两个交通基础设施对经济增长的空间溢出模型。针对面板数据未考虑要素的空间流动对经济增长的影响,因而估计的交通基础设施对经济增长的弹性值偏小的问题,本书以新古典经济增长、新经济增长与新经济地理学理论为基础,运用包括空间统计与空间计量在内的各种实证分析方法,分析了交通基础设施与区域经济增长的关系。本书在研究中发现,中国的交通基础设施对经济增长的贡献比早期运用面板数据的文献所估计的要大,在模型中加入考虑了其他地区交通基础设施对本地影响的空间权重矩阵变量后得出的结果也验证了交通基础设施对区域经济增长的空间溢出效应,不过这种效应在中国仍然以正溢出为主。第7章是对全书的一个简单总结与研究展望。

张学良

目 录

1 导论	(1)
1.1 问题的提出与研究意义	(1)
1.1.1 问题的提出	(1)
1.1.2 本书的研究意义	(3)
1.1.3 基本概念的界定	(4)
1.2 国内外相关文献综述	(6)
1.2.1 国外研究综述	(6)
1.2.2 国内研究综述	(16)
1.3 假设基础、研究目标与内容	(17)
1.3.1 假设前提	(17)
1.3.2 建模基础	(21)
1.3.3 研究目标	(24)
1.3.4 研究框架与内容	(25)
1.4 本章小结	(27)
2 分析框架与理论模型	(29)
2.1 分析框架	(29)
2.1.1 交通基础设施影响经济增长的宏观路径:空间溢出效应	(30)
2.1.2 交通基础设施影响经济增长的微观路径:空间溢出效应的基础	(31)
2.1.3 经济增长对交通基础设施发展的反馈路径	(32)
2.2 交通基础设施的网络效应与空间溢出效应	(34)
2.2.1 交通基础设施的网络效应	(34)
2.2.2 交通基础设施的空间溢出效应	(36)
2.3 贸易、分工、专业化及聚集经济	(38)
2.3.1 交通基础设施与贸易	(38)
2.3.2 交通基础设施与分工和专业化	(39)
2.3.3 交通基础设施与聚集经济	(41)
2.4 方法、模型与样本数据	(43)
2.4.1 方法、模型与所用软件	(43)
2.4.2 样本尺度与变量选择	(44)
2.4.3 数据来源	(46)

2.5	本章小结	(48)
3	中国交通基础设施的空间格局与发展趋势分析	(49)
3.1	中国交通基础设施的发展与统计描述	(49)
3.1.1	建国后中国交通基础设施的发展	(49)
3.1.2	中国交通运输业的发展	(54)
3.1.3	中国交通基础设施建设投资变化	(57)
3.1.4	中国经济增长与交通基础设施发展的国际比较	(60)
3.2	中国各地区交通基础设施的空间分布	(62)
3.2.1	中国各地区交通基础设施的规模差异	(62)
3.2.2	中国各地区交通基础设施投资差异	(67)
3.3	中国交通基础设施与经济增长的空间统计分析	(69)
3.3.1	中国省域经济增长与交通基础设施空间特征的一般描述	(69)
3.3.2	中国省域经济增长与交通基础设施的空间聚集与分布	(72)
3.4	本章小结	(77)
4	中国交通基础设施与经济增长的动态关系分析	(78)
4.1	中国交通基础设施投资与经济增长的协整及因果关系分析	(78)
4.2	中国交通基础设施规模与经济增长的协整及因果关系分析	(86)
4.3	本章小结	(93)
5	交通基础设施、空间溢出与区域经济增长	(95)
5.1	中国交通基础设施与经济增长的面板数据模型	(95)
5.1.1	新古典经济增长模型	(95)
5.1.2	数据说明	(96)
5.1.3	变量的一般性描述	(97)
5.1.4	模型估计结果	(99)
5.2	中国交通基础设施对经济增长的空间溢出效应模型	(104)
5.2.1	空间权重矩阵的构建	(105)
5.2.2	模型估计结果	(106)
5.3	本章小结	(109)
6	交通基础设施、空间溢出与区域经济增长——模型拓展分析	(111)
6.1	区域经济增长理论拓展	(111)
6.1.1	古典经济增长理论与新古典经济增长理论	(111)
6.1.2	新经济增长理论	(113)

6.1.3 新经济地理学理论	(114)
6.2 交通基础设施、空间溢出与中国经济增长	(115)
6.2.1 变量说明	(115)
6.2.2 没有考虑空间溢出效应的模型估计结果	(118)
6.2.3 考虑空间溢出效应的模型估计结果	(122)
6.3 本章小结	(126)
7 主要结论与研究展望	(128)
7.1 主要结论与政策建议	(128)
7.2 研究展望	(131)
参考文献	(133)
人名与专业术语双语对照索引	(146)
后 记	(151)

Contents

1 Introduction

- 1.1 Issue presentation and research significance
 - 1.1.1 Issue presentation
 - 1.1.2 Research significance of this book
 - 1.1.3 Definition of basic concepts
- 1.2 Domestic and foreign literature review
 - 1.2.1 Foreign literature review
 - 1.2.2 Domestic literature review
- 1.3 Assumption basis, research objectives and contents
 - 1.3.1 Assumed premises
 - 1.3.2 Basis for model development
 - 1.3.3 Research objectives
 - 1.3.4 Research framework and contents
- 1.4 Summary

2 Analysis framework and theoretical model

- 2.1 Analysis framework
 - 2.1.1 Macro-path for transport infrastructure influencing economic growth; spatial spillover effects
 - 2.1.2 Micro-path for transport infrastructure influencing economic growth; basis for spatial spillover effects
 - 2.1.3 Feedback of economic growth on transport infrastructure development
- 2.2 Network effects and spatial spillover effects of transport infrastructure
 - 2.2.1 Network effects of transport infrastructure
 - 2.2.2 Spatial spillover effects of transport infrastructure
- 2.3 Trade, work division, specialization and agglomeration economies
 - 2.3.1 Transport infrastructure and trade
 - 2.3.2 Transport infrastructure, work division and specialization
 - 2.3.3 Transport infrastructure and agglomeration economies
- 2.4 Methodologies, models and sample data
 - 2.4.1 Methodologies, models and softwares
 - 2.4.2 Sample scale and variable selection
 - 2.4.3 Data source
- 2.5 Summary

3 Spatial pattern and tendency of China's transport infrastructure

- 3.1 Development and statistical description of China's transport infrastructure
 - 3.1.1 Development of transport infrastructure in China after liberation
 - 3.1.2 Development of transport industry in China
 - 3.1.3 Variation of transport infrastructure investment in China
 - 3.1.4 Compare of China's economic growth and transport infrastructure development with other countries
- 3.2 Spatial distribution of China's transport infrastructure among various regions
 - 3.2.1 Regional differences in transport infrastructure stock in China
 - 3.2.2 Regional differences in transport infrastructure investment in China
- 3.3 Spatial statistical analysis on transport infrastructure and economic growth in China
 - 3.3.1 General description of the spatial features of provincial economic growth and transport infrastructure in China
 - 3.3.2 Spatial cluster and distribution of provincial economic growth and transport infrastructure in China
- 3.4 Summary

4 Dynamic relationship between transport infrastructure and economic growth in China

- 4.1 Co-integration and causality analysis on relationship between transport infrastructure investment and economic growth in China
- 4.2 Co-integration and causality analysis on relationship between transport infrastructure stock and economic growth in China
- 4.3 Summary

5 Transport infrastructure, spatial spillover and regional economic growth

- 5.1 Panel data model of transport infrastructure and economic growth in China
 - 5.1.1 Neoclassical economic growth model
 - 5.1.2 Data specification
 - 5.1.3 General description of variables
 - 5.1.4 Model estimation results
- 5.2 Model of spatial spillover effects of transport infrastructure on economic growth in China
 - 5.2.1 Construction of spatial weight matrix
 - 5.2.2 Model estimation results
- 5.3 Summary

6 Transport infrastructure, spatial spillover and regional economic growth: model extension analysis

- 6.1 Extension of regional economic growth theory

- 6.1.1 Classical economic growth theory and neoclassical economic growth theory
- 6.1.2 New economic growth theory
- 6.1.3 New economic geography theory
- 6.2 Transport infrastructure, spatial spillover and economic growth in China
 - 6.2.1 Variable specification
 - 6.2.2 Results of model estimation without considering spatial spillover effects
 - 6.2.3 Results of model estimation with spatial spillover effects considered
- 6.3 Summary

7 Main conclusions and research prospects

- 7.1 Main conclusions and policy suggestions
- 7.2 Research prospects

References

Indexed persons and terms

Postscript

1 导 论

1.1 问题的提出与研究意义

1.1.1 问题的提出

经济的持续增长是一个国家和地区长期追求的目标之一,也是实现充分就业、促进社会稳定、增进社会福利的重要保障。在中国这样一个人口基数大、自然资源人均拥有量相对较少的发展中国家,经济的持续、快速增长更具有深远的意义。交通基础设施建设与交通运输业的发展在人类社会的发展中发挥着重要作用。人类进入社会化大生产以后,交通基础设施作为一种社会先行资本,更是成为实现经济增长的重要先决条件。交通基础设施具有很强的外部性,一般由政府提供,同时交通基础设施长期以来也一直都是政府调控经济的重要手段之一,因此交通基础设施与经济增长的关系不仅是经济学家的一个研究重点,而且也受到各级政府的长期关注和普遍重视。

交通基础设施建设投资大、周期长,对国民经济和社会发展的影响广泛,因此研究交通基础设施与经济增长的关系有着非常重要的现实意义。但仅仅依靠“要致富,先修路”的经验判断和对交通建设具体实践的感性认识,来对交通基础设施的投资与布局进行决策是不科学的,这就需要对交通基础设施与经济增长的关系从理论上和实证上进行分析,从而为政府进行交通基础设施投资与布局方面的政策制定提供理论基础与实证支持。

在不同的时期,交通基础设施对经济增长的作用机制与作用程度是不一样的。在经济的起飞阶段,交通基础设施对经济增长有明显的推进作用。交通基础设施作为社会先行资本,为工业化的发展奠定了基础,它方便了要素的集中,促进了劳动分工和商品的国内、国际交换,交通基础设施的发展成为实现经济起飞的前提条件,因而经济起飞阶段的国家一般都会倾向于加大交通基础设施的投资,促进交通运输网络的形成。事实也证明,交通基础设施在早期资本主义工业化进程中起着重要作用,航海的发展使得英国商船走遍世界,铁路的出现也使得大工业化成为可能。

然而,在经济全球化和世界市场逐渐形成的今天,交通基础设施对区域经济增长的影响变得更加复杂。发达国家与地区的综合交通网络业已形成,同时这些国家已成为人才、科技和要素聚集的高地,这时落后地区发展交通基础设施可能会使本地区沦为单纯的原料产地和商品倾销地,也会使本地区包括自然资源、劳动力在内的生产要素流向发达地区,因此交通基础设施的建设对落后地区的发展可能起到负面作用。部分发展中国家的实践也证明,基础设施建设作为社会先行资本,对发展中国家社会经济发展的带动作用并不像想象中那么显著,落后地区大力发展交通基础设施对经济增长的作用也不明显。在

短期内,交通基础设施的发展导致的相关企业的转移与就业机会的减少可能会使得落后地区经济发展滞后;从长期来看,各种生产要素的流失会对落后地区国民经济的发展造成更加不利的影响。新时期交通基础设施对经济增长影响的这种复杂性使得我们有必要对它们之间的关系进一步进行深入的研究。

交通基础设施与经济增长的关系,也一直是中国经济社会发展的一个重要问题,同时也是中国的政策制定者和学者们广泛关注的一个热点问题。这体现在三个方面:(1)中国作为一个最大的发展中国家,近几十年经济一直保持着持续、快速的增长,交通基础设施投资经常被视为经济增长的重要推动力,各级政府大力进行交通基础设施的投资与建设。(2)改革开放以来,在经济持续快速增长的同时,中国的区域差距、城乡差距、居民收入差距也逐渐拉大,为此中国政府先后提出了西部大开发、振兴东北老工业基地和中部崛起的战略,出台了一系列向中西部地区倾斜的政策,其中加快中西部交通基础设施建设是一个重要举措。(3)各种带有全局性的交通运输规划与区域交通规划相继推出,例如2004年12月国务院通过了《国家高速公路网规划》,2005年3月交通部通过了《长江三角洲地区现代化公路水路交通规划纲要》,这些规划的实施势必对国民经济的发展产生重要影响。

另外,就目前实证研究的结果来看,由于采用的理论、方法和模型各异,样本选择的完整性不同,数据时段和数据质量存在较大差别,且不同地区的经济增长具有地域性和不平衡性特征,因此实证研究所得的结论也不尽相同,有的研究结果表明交通基础设施对经济增长有非常显著的积极作用,有的研究结果却表明交通基础设施对经济增长作用不显著,甚至有负面影响。究其原因,除了上述样本及模型上的不同外,还有一个重要原因是传统的经济计量分析以时间维度与单要素分析为主,忽略了空间因素的影响。交通基础设施具有空间网络性和区域外部性特征,因此在忽略空间维度的理论模型框架下进行理论与实证分析,难免会导致大量的研究结论与现实情况不相符,也使得交通基础设施与经济增长的关系难以得到准确把握。

因而在理论上全面分析交通基础设施与区域经济增长的作用机制就显得非常迫切。一方面,交通基础设施投资对区域经济增长的作用需要进一步进行实证检验;更重要的是,需要运用空间统计与空间计量等空间分析的最新方法,在新古典经济增长、新经济增长与新经济地理学的不同理论框架下,研究交通基础设施对区域经济增长的空间溢出作用,以具体分析当地交通基础设施建设对当地经济和外地经济的不同影响。

空间经济学的发展(Fujita and Krugman, 2004)和空间统计、空间经济计量学(Anselin, 1988; Haining, 2003)的发展以及传统经济计量学处理面板数据(Panel Data)技术的成熟,为交通基础设施与区域经济增长关系的研究提供了一种崭新的思路和研究方法。时间序列与横截面相融合的面板数据模型以及空间统计(Cliff and Ord, 1972),尤其是空间权重矩阵的引入,使得交通基础设施与区域经济增长关系的理论与实证研究具备了坚实的方法基础和模型支持。

在这种背景下,基于新的理论和方法,对中国交通基础设施与经济增长这一需要迫切研究的热点和难点问题,从空间联系的视角,利用中国内地省际面板数据,进行空间统计和空间计量经济分析研究,无疑具有重要的理论意义和实践应用价值。

1.1.2 本书的研究意义

交通基础设施对整个国民经济的发展具有巨大的推动作用,但是交通基础设施作为一种社会公共产品,在消费上具有非排他性,在地理上具有网络性,在经济上具有外部性,这些特征决定了在多数情况下,交通基础设施建设应该由政府部门来提供。不过政府应该投资到什么程度?在哪些地区进行投资?在当前中国实施东部率先、中部崛起、西部开发、东北振兴战略,促进区域协调发展的背景下,对这些问题的深入研究具有更加重要的意义。

中国区域经济发展战略经历了均衡发展—非均衡发展—区域协调发展三个阶段。1978年以来中国长达20年的区域非均衡发展,使得地区间差距越来越大,各种要素与生产力迅速在东部沿海地区聚集,中西部地区发展相对落后。1999年区域协调发展战略的提出与2006年该战略首次进入国家规划,标志着我国区域经济发展进入了一个新的时期。自1999年以来,国家先后提出了西部大开发、东北老工业基地振兴和中部崛起战略,并形成了东部率先、中部崛起、西部开发、东北振兴的区域发展格局。在这种格局下,一方面,交通基础设施发挥了越来越重要的作用,交通基础设施的建设促进了生产要素在各地地区的集聚与扩散,将各地区连为一个整体;但是另外一方面,交通基础设施的过度发展可能会使得交通基础设施得不到充分利用,导致资源浪费;另外交通基础设施的过度发展也可能对国民经济其他部门的发展产生“挤出”效应,抑制其他部门的发展;更为关键的是,在各地地区经济发展不平衡的条件下,它的发展会促进生产要素向发达地区的聚集,从而使落后地区失去能够促进经济增长的劳动力、原料和技术,进而可能对某些区域的经济增长产生空间负溢出效应。因此,在我国进入“十一五”区域协调发展的重要时期,研究交通基础设施与经济增长的关系,揭示交通基础设施对区域经济增长的作用机制与影响路径,对于交通基础设施投资规模和地区方向的确定、实现区域经济的协调发展具有重要的实践价值。

从研究思路与研究方法上看,本书还具有以下研究意义:

1) 拓宽了交通基础设施与经济增长理论研究的视野

经济增长理论经历了古典经济增长、新古典经济增长、新经济增长等若干发展阶段,现代经济增长理论强调物资资本、人力资本和知识积累对经济增长的作用,但是却忽视了空间、地理等因素对经济增长的作用,将不同地区的经济视为高度同质化的,这显然与经济发展的现实有出入。近几十年来虽然中国经济快速增长,但是各地区之间的差距却日益扩大,这告诉我们应重视区域经济增长中地理空间的差异性与经济空间的差异性,从时间与空间两个维度研究经济增长。

本书研究交通基础设施与经济增长的关系时,不仅考虑了包括交通基础设施投入等物资资本和人力资本因素对经济增长的作用,还强调了经济地理、新经济地理等因素对经济增长的贡献,从多维要素协同作用的角度,综合考虑了各要素对经济增长的作用,这是一个新颖的研究思路。在这个多维要素协同作用的框架下,本书着重分析了交通基础设施的网络性与外部性特征,揭示了交通基础设施在要素区域间流动中的基础性作用,重点从理论与实证两个角度研究了交通基础设施对不同区域的空间溢出效应,这也拓宽了交通基础设施与经济增长理论研究的视野。