



中国公共治理与公共管理学术研究文库

交通运输 与中国经济地理的重塑

唐 娜◎著

内 容 简 介

中国交通运输业经过改革开放四十多年的加速追赶,已经成功走出了穷国兴建交通基础设施的艰难之路,实现了从“交通贫困大国”到“交通建设大国”,再到“世界交通强国”的跨越式发展。

本书探讨了中国交通运输的快速发展如何重塑了中国的经济地理版图。从交通密度与经济密度、交通运输速率与经济距离、交通覆盖与经济分割三个维度来审视交通运输与经济相互关系,并从事实、分析、政策三个视角解读了交通基础设施建设与经济一体化的密切联系。在此基础上,本书提出了完善交通基础设施建设以更好地促进经济一体化、塑造经济地理版图的政策建议:交通先行,集聚优势;缩短距离,共享繁荣;减少分割,和而不同。

本书对于公共管理学、管理学领域的研究者和实务工作者具有一定的参考价值。

图书在版编目(CIP)数据

交通运输与中国经济地理的重塑/唐娜著. —武汉:华中科技大学出版社,2022.9

(中国公共治理与公共管理学术文库)

ISBN 978-7-5680-8763-6

I. ①交… II. ①唐… III. ①交通运输业-中国 ②经济地理-中国 IV. ①F512.3
②F129.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2022)第 170106 号

交通运输与中国经济地理的重塑

唐 娜 著

Jiaotong Yunshu yu Zhongguo Jingji Dili de Chongshu

策划编辑:陈培斌

责任编辑:肖唐华

封面设计:原色设计

责任校对:张汇娟

责任监印:周治超

出版发行:华中科技大学出版社(中国·武汉)

电话:(027)81321913

武汉市东湖新技术开发区华工科技园

邮编:430223

录 排:华中科技大学惠友文印中心

印 刷:湖北恒泰印务有限公司

开 本:710mm×1000mm 1/16

印 张:9.25 插页:2

字 数:133千字

版 次:2022年9月第1版第1次印刷

定 价:68.00元



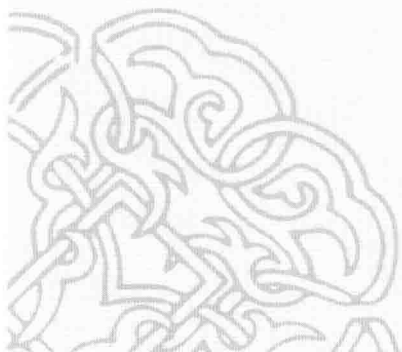
本书若有印装质量问题,请向出版社营销中心调换
全国免费服务热线:400-6679-118 竭诚为您服务
版权所有 侵权必究



作者简介

唐娜 女，清华大学博士，华中科技大学公共管理学院讲师，美国宾夕法尼亚大学访问学者。主要研究领域为政策过程理论、应急管理、政府管理与创新等。主持国家自然科学基金青年科学基金项目1项、湖北省社会科学基金项目1项，作为主要成员参与国家级、省部级、世界银行研究课题10项。在SSCI来源期刊 *Public Administration and Development*、*Policy Studies*、*Social Policy & Administration*、*Journal of Asian Public Policy*、*Journal of Chinese Political Science*、*Disability & Society*，以及CSSCI来源期刊《公共行政评论》《北京行政学院学报》等刊物发表中英文学术论文近20篇。作为第一作者获得由中国公共行政分会（SCPA）与 *Chinese Public Administration Review*（CPAR）期刊共同评选的2018年度最佳论文奖（当年唯一获奖论文），在2019年美国公共行政学会年会（ASPA）的中国公共管理分会上被授予 Marc Holzer Best Article Award。

策划编辑 陈培斌
责任编辑 肖唐华
封面设计 原色设计



中国公共治理与公共管理学术研究文库

编 委 会

■ 主 任

朱立言（中国人民大学）

■ 副 主 任 （按姓氏拼音排序）

陈宏彩（浙江行政学院）

高慧军（中国传媒大学）

胡晓东（中国政法大学）

李家福（中国人民大学）

刘俊生（中国政法大学）

刘旭涛（国家行政学院）

祁凡华（中国人民大学）

邱佩恩（国家行政学院）

饶常林（华中师范大学）

孙 健（西北师范大学）

汪大海（北京师范大学）

辛传海（对外经济贸易大学）

张 强（华南师范大学）

■ 委 员 （按姓氏拼音排序）

伏 燕（北京社会管理职业学院）

胡小丽（天津科技大学）

李国梁（广西大学）

李永康（云南财经大学）

刘兰华（华东师范大学）

潘 娜（首都经济贸易大学）

张宏天（内蒙古财经大学）

总序

自 20 世纪 90 年代中后期公共管理作为独立学科在中国出现以来,公共管理学科就展现了其强盛的生命力。随着当代中国经济的快速、高效发展,各领域改革的深入推进与和谐社会建设步伐的明显加快,公共管理的作用越来越被社会所重视,中国公共管理已经成为中国社会科学研究的最大生长点之一。

中国人民大学行政管理学研究所原所长黄达强创办了国内第一个行政管理研究所,并培养了国内第一批行政管理学的硕士研究生。在国内,中国人民大学公共管理学院是中国公共管理学最主要的教学和研究基地。中国 MPA 学术委员会唯一顾问、中山大学夏书章教授是国内最早提出引进公共管理学教育的人,中山大学也是中国公共管理学兴起地之一。此外,北京大学、清华大学、南京大学、复旦大学、武汉大学、四川大学、浙江大学、吉林大学、南开大学、兰州大学等公共管理的学科建设都有很高的水平。

公共管理是以政府为核心的公共部门整合社会的各种力量,广泛运用政治的、经济的、管理的、法律的方法,强化政府的治理能力,提升政府绩效和公共服务品质,从而实现公共的福利与公共利益。公共管理作为公共行政和公共事务广大领域的一个组成部分,其重点在于将公共行政视为一门职业,将公共管理者视为这一职业的实践者。

西方发达国家公共管理理论与实践的日趋成熟、中国社会主义市场经济体制的不断完善、政府社会管理能力的不断提高以及政治改革呼声的高涨,对中国传统公共管理学研究提出了新的挑战和更高的要求。近年来,中国的公共管理学者们和实践家们立足国内变化着的公共管理现实,研究新情况、新问题、新热点、新趋势,凝练公共管理学研究视角,创新公共管理学研究方法,拓展公共管理学研究范围,归纳总结公共管理理论体系,形成了新时期诸多公共管理研究成果。

中国的公共管理学科经过 20 世纪 90 年代以来与行政改革和管理制度建设同步发展的过程,从无到有,经历了引进、消化、重建和大发展的阶段,在 200 多个高校中建立了公共管理系、所或学院。在全国 500 多家高校中设立了本科

层次的公共管理类相关专业。如何将中国的公共管理学科建设与公共管理实践相结合,使之互相促进、相得益彰,是中国公共管理学人面临的重要挑战。自1985年原国家教委决定开办行政管理本科专业以来,中国的公共管理学科经历了快速的发展,表现为学科框架基本确定、教学体系初步形成、科学研究成绩斐然、实践价值日益显现、学术环境大为改善。在党的十八届三中、四中全会后,公共管理在国家治理体系中的重要性进一步凸显。

“中国公共治理与公共管理学术研究文库”在中国公共治理与公共管理发展的基础上,将我国众多高校名家、名人与中青年学术骨干在公共治理与公共管理领域的学术成果集中呈现。本系列丛书设立了编委会,由中国人民大学公共治理研究院政府与社会资本合作(PPP)研究中心主任、全国MPA教育指导委员会前秘书长朱立言教授任丛书主编,本着“成熟一本,编入一本”的原则,由华中科技大学出版社出版发行。本丛书旨在总结我国近年来公共管理学人的研究成果,完善我国公共治理与公共管理的研究基础,开创具有中国特色和本土化的公共治理与公共管理研究新领域。

胡晓东

2016年6月

修改于2021年12月

目录

第1章 绪论 / 1

- 1.1 问题提出 / 1
- 1.2 研究意义 / 5
- 1.3 概念界定 / 6
- 1.4 分析框架 / 10
- 1.5 五大地理标度 / 11
- 1.6 研究方法 / 13
- 1.7 本章小结 / 14

第2章 理论基础与文献综述 / 17

- 2.1 理论基础 / 17
- 2.2 文献综述 / 26
- 2.3 本章小结 / 36

第3章 交通基础设施与经济发展 / 39

- 3.1 中国交通运输的跨越式发展之路 / 39
- 3.2 交通奇迹与经济奇迹 / 41
- 3.3 本章小结 / 54

第4章 交通密度与经济密度 / 56

- 4.1 事实:经济起伏 / 56
- 4.2 分析:交通密度加大,经济密度增强 / 59
- 4.3 路径:密度→集聚→城市化 / 73

4.4 本章小结 / 75

第5章 交通运输速率与经济距离 / 77

5.1 事实:经济共荣 / 77

5.2 分析:交通运输速率提高,经济距离缩短 / 78

5.3 本章小结 / 102

第6章 交通覆盖与经济分割 / 104

6.1 事实:经济互联 / 104

6.2 分析:交通设施覆盖,经济分割减少 / 107

6.3 本章小结 / 116

第7章 研究结论与政策建议 / 118

7.1 交通运输重塑经济地理 / 118

7.2 研究结论 / 124

7.3 政策建议 / 131

7.4 研究特点与展望 / 134

参考文献 / 138

后记 / 143

■ ■ 第 1 章

绪论

1.1 问题提出

◆ 1.1.1 交通与发展

经济发展,交通先行,交通基础设施建设是经济发展的“先行官”。作为重要基础设施的交通运输网络对促进城乡经济一体化,创造就业,削减贫困,促进区域经济发展和城市化、现代化都具有不可替代的重要作用。《2009年世界发展报告:重塑世界经济地理》中对交通运输业的作用做出了如下评价:第二次世界大战之前一个多世纪期间交通运输技术的不断突破和运输成本的持续下降不仅带来了国家内部更加紧密的经济一体化,也加速了国家之间的经济一体化进程。如同20世纪的历史经验一样,21世纪交通运输技术的不断进步和大规模的基础设施投入将引起交通成本的继续降低和国家内部、国家之间经济一体化的深化。

通过集成国际上近30年的研究成果,2009年世界银行报告对交通运
此为试读,需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com

输成本与经济发展之间的关系有如下论述：“总体而言，交通运输成本是塑造世界经济地理的关键性因素。原因有三：第一，交通运输成本的日益减少创造了国家内部、国家之间波动起伏的经济走势；第二，交通运输成本的不断下降增加了邻国之间的贸易规模；第三，交通运输成本的持续降低造成了国家内部集中的现象等。”^①

全球近现代交通发展历史表明，凡是经济发达的国家其交通基础设施建设也往往比较完善。早在19世纪，世界主要发达国家就开始了大规模的国内交通基础设施建设，历经一个多世纪，大约到20世纪80年代，这些国家已经陆续建成了较为完善和发达的国内交通基础设施网络，并通过交通运输网络建立起与国际市场的密切联系。例如，二战结束之后，美国就开始了历史上最大规模的以公路、铁路、水运和航空为主的交通基础设施建设，并自此成为世界上规模最大、运力最强、现代化程度最高的“交通强国”之一，有力地支撑了美国经济的长期增长和社会的长足发展。

过去两个多世纪的世界发展经验表明，全球的经济版图发生了重大变化，区位优势、交通便利的西欧地区、北美地区、东亚地区逐渐成长为世界经济的“屋脊”。在这一历史进程中，城市化、人口迁移和贸易活动是发达国家取得进步的驱动力，而交通运输技术的不断进步和运输成本的持续下降是发达国家实现经济一体化的主要催化剂，是奠定它们坚实综合国力和重要国际地位的重要基础。

在经济学领域最负盛名的伟大著作，即亚当·斯密(Adam Smith)于1776年出版的《国富论》(*The Wealth of Nations*)中，指出：“经济增长的强大发动机有三个来源，即运输成本的降低、生产的规模经济以及劳动和资本的流通，这三大要素的有机互动成为一个国家(地区)摆脱贫困进而逐步实现繁荣不可替代的基础性因素。”

对于世界上最大的发展中国家中国亦是如此，中国社会主义经济建设与实践，既是一部举世瞩目的经济腾飞史，也是一部令人称奇的交通变

^① 世界银行. 2009年世界发展报告：重塑世界经济地理[M]. 胡光宇，等译. 北京：清华大学出版社，2009.

革史。交通基础设施建设与经济腾飞相辅相成,互为源泉,谱写了一曲波澜壮阔的绚丽凯歌。

2020年12月,国务院新闻办公室发布的《中国交通的可持续发展》白皮书中指出:“交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性产业和重要的服务性行业,是可持续发展的重要支撑。新中国成立以来特别是改革开放以来,在中国共产党的领导下,中国的交通运输秉持与经济社会协调发展、与自然生态和谐共生的理念,以建设人民满意交通为目标,自立自强,艰苦奋斗,取得了举世瞩目的发展成就,从根本上改变了基础薄弱、整体落后的面貌,为经济社会发展提供了有力保障,走出了一条中国特色的交通发展之路。”

◆ 1.1.2 经济奇迹

世界现代经济增长源于工业革命。1971年诺贝尔经济学奖获得者西蒙·史密斯·库兹涅茨(Simon Smith Kuznets)认为,当代发达工业化国家的现代经济增长开始于18世纪末至19世纪中叶。著名经济学家、《世界经济千年史》(*The World Economy: A Millennial Perspective*)的作者安格斯·麦迪森(Angus Maddison)认为,世界自1820年开始逐步进入现代经济增长时代。^① 基于西方国家几百年实践形成的经济学理论普遍认为,主要发达国家的经济起飞阶段大致经历了一两个世纪的漫长岁月。

然而,1978年以来,中国经济已经保持了四十多年强劲、快速、持续增长,1978—2008年中国GDP年均增长率高达9.8%(世界经济同期年均增长率为3.3%左右),人均GDP年均增长率达到8.6%。1980—2005年期间,中国的平均经济增长速度为8.55%,居世界可统计的146个国家之首。特别是进入21世纪以来,中国经济跃入了加速发展的黄金时期。2003—2007年连续五年GDP增长率在10%以上。打破了第二次

^① 安格斯·麦迪森. 世界经济二百年回顾[M]. 李德伟, 盖建玲, 译. 北京: 改革出版社, 1997.

世界大战之后日本创造的经济增长纪录，中国经济的高增长率和高增长持续时间都遥遥领先于世界其他主要发达国家。2007年，中国的经济规模总量超过德国；2010年，中国的经济规模总量进一步超过日本，成为全球第二大经济体；并有可能在未来超过美国，成为世界第一大经济体。为此，美国哈佛大学名誉校长、美国财政部前部长劳伦斯·亨利·萨默斯（Lawrence H. Summers）惊叹：中国突然之间就把西方国家二百年长期发展的漫长过程用短短几十年的时间完成了。现有的任何经济学理论都难以解释中国改革开放四十多年来翻天覆地的变化，堪称“经济奇迹”“中国奇迹”。

伴随着中国经济进入黄金发展期，中国交通也经历了历史上发展最快的时期，从无到有，从小到大，逐渐发展成为世界交通大国甚至世界交通强国。

交通基础设施的日益完善不仅极大地带动了中国经济发展，推进了中国经济一体化进程，而且促进了社会的繁荣，大大提升了我国的综合国力和国际竞争力。

据交通运输部发布的《2021年交通运输行业发展统计公报》统计结果显示，2021年，中国共完成交通固定资产投资36220亿元，比上年增长4.1%。其中，完成铁路固定资产投资7489亿元。2021年完成公路水路固定资产投资27508亿元，比上年增长6.3%。2021年完成公路固定资产投资25995亿元，比上年增长6.0%。其中，高速公路完成固定资产投资15151亿元、增长12.4%，普通国省道完成5609亿元、增长5.9%，农村公路完成4095亿元、下降12.9%。2021年全国832个脱贫县完成公路固定资产投资7582亿元。2021年完成水路固定资产投资1513亿元，比上年增长11.4%。其中，内河建设完成743亿元、增长5.5%，沿海建设完成723亿元、增长15.4%。2021年完成民航固定资产投资1222亿元，比上年增长13.0%。

中国的交通运输业实现了跨越式的发展，形成了具有中国特色的交通运输发展模式，已经从世界“交通小国”发展成为世界“交通大国”，并将

逐渐成长为世界“交通强国”，有力地促进了中国经济社会持续、快速、健康的发展，支撑了中国创纪录的经济高速增长，带动了很多相关产业的发展和繁荣，堪称人类历史上最大规模的“交通革命”“交通奇迹”。

交通运输是国民经济的基础性、先导性和服务性行业，具有很强的外部性特征。中国1978年以来的经济腾飞过程中，“经济奇迹”与“交通奇迹”之间存在着什么样的关系？如何解释这种关系？“交通革命”对中国内部的经济集聚发挥了什么样的作用？对城乡之间、地区之间经济距离的缩短影响如何？它又是怎么推动地区之间经济一体化，进而塑造中国经济地理的呢？为此，本书将从理论与实践两个方面进行深入探讨。

1.2 研究意义

经济发展，交通先行，是自1943年英国著名发展经济学家保罗·罗森斯坦·罗丹(Paul Rosenstein-Rodan)在其著作《东欧和东南欧国家工业化的若干问题》中提出的大推进理论(the theory of the big-push)，至今广为世人接受的共识。但是，交通运输的正外部性包含很多方面，比如经济一体化、经济增长、就业增加、生活水平改善等。而经济一体化是21世纪经济发展的大势所趋，是实现经济增长并最终达到经济社会全面发展的必由之路，是交通运输业正外部性的重要体现。基于此，本研究将交通运输如何促进中国城乡之间、城市之间、省份之间以及中国国内市场与世界市场的经济一体化作为解读中国交通运输对于一个国家经济地理重塑作用的突破口和切入点，并构建了自己独特的交通运输与经济一体化的三纵三横的立体式综合分析框架。纵向维度为交通密度与经济密度、交通运输速率与经济距离、交通覆盖与经济分割；横向维度为事实、分析、政策，并通过定性分析、定量测算、实地调研、参与式访谈、案例分析、专栏撰写等方式进行研究。与现有关于交通运输研究

的文献重点关注交通运输投资、基础设施建设投资与经济增长或经济发展的关系不同,本研究形成了自己独特的研究思路,这是本项研究的理论意义所在。

此外,改革开放四十多年来,中国交通运输业的跨越式发展为中国经济长时间的快速增长奠定了坚实的基础,提供了持续发展的后劲。那么,如何分析二者之间的互动关系?如何从促进城乡之间、城市之间、省份之间、国家之间经济一体化的视角解读交通运输的正外部性?从而为今后中国交通运输业的持续大发展和中国经济的持续高增长提供可供查询的历史经验以及可资参考的政策建议,供各级交通运输主管部门制定决策时作为背景资料参考,这是本项研究的现实意义所在。

国家追求和谐,人民寻求机遇;市场选择地方,政府助推速度。经济一体化是中国同时实现城乡之间、城市之间、省份之间经济集中的短期利益和生活水平趋同的长期利益的最佳发展途径。而在经济一体化进程中,交通基础设施建设成为推动发展的三大要素(密度、距离、分割)不可忽视的一股重要力量。换句话说,市场力量是各类要素流动和密集的主要驱动力,而交通可得性和通达性则是实现各类要素流动和集聚的基本前提。

1.3 概念界定

首先,我们有必要对本书的关键词“经济一体化”进行分析与思考。一体化(integration)一词最早来源于企业,描述的是企业之间进行联合的情况,可以划分为垂直一体化和水平一体化两种主要形式。

20世纪中期,随着地区之间、国家之间的联系日益紧密,一体化的概念逐渐引入经济学领域,有关此问题的讨论也就应运而生。许多经济学家基于自己的研究,提出了各自的观点。其中,具有代表性的观点主要有如下几点。

1950年,第一届诺贝尔经济学奖获得者简·丁伯根(Jan Tinbergen)首次提出“经济一体化”概念,后来在他的著作《国际经济一体化》中对世界经济一体化问题作了较为系统的理论阐释。他认为:“经济一体化就是消除有碍经济有效运行的人为因素,通过相互协调与合作,创造适宜的国际经济结构。各国之间的经济交往主要包括产品转移和生产要素转移两大类型。”

经济学家艾尔·阿拉格(Aiim·EL-Agrua)对此问题也进行了如下说明:“1950年,那些研究国际贸易的经济学家们赋予了‘区域经济一体化’一个明确的含义,即将不同经济实体结合成较大经济区的一种事务状态或者过程。”

美国经济学家贝拉·巴拉萨(Bela Balassa)在他的著作《经济一体化理论》中对“经济一体化”概念曾有过这样的论述:“我们将经济一体化定义为既是一个过程(a process),又是一种状态(a state of affairs)。”“就过程而言,它包括种种措施以消除各国经济单位之间的歧视;就状态而言,则表现为各国之间各种形式差别的消失。”这是西方经济学界最早的对“经济一体化”概念的经典定义。从此以后,许多经济学家都围绕“过程”“状态”这两个核心关键词对“经济一体化”进行解释。

1952年7月,欧洲煤钢共同体正式成立。1958年1月,罗马条约(*Treaty of Rome*)正式生效,欧洲经济共同体正式成立。从此,“经济一体化”从概念走向实践,具有鲜活的现实载体,也因此吸引了越来越多的经济学家对此议题展开进一步研究。

1974年,经济学家维多利亚·柯森(Victoria Curson)从生产要素配置的角度进一步阐释了“经济一体化”,并将一体化的“过程”描述为趋向全面一体化的成员国之间的生产要素的再配置,将其“状态”描述为一体化成员国之间生产要素实现最佳配置的状态。

美国经济学家彼得·林德特(Peter H. Lindert)将经济一体化的特征概括为:“通过共同的商品市场,共同的生产要素市场,或者两者之间的结合,实现生产要素价格的均等。”

还有经济学家进一步指出,经济一体化并不是主要目的,而是一种重要手段,实现经济一体化需要体现如下三方面的特征:第一,在某种条件下,成员国之间没有歧视;第二,与此同时,保持对非成员国的歧视;第三,成员国之间在企图拥有持久的共同性和限制经济政策工具的单边使用上能够达成一致。

目前经济学界对于经济一体化的含义基本达成共识,即两个或两个以上的国家(地区)之间,通过协商缔结条约,成为一个经济联盟。在这个由多个国家组成的联盟区域内,商品、劳务、资本等各类要素能够自由流动,不会受到任何贸易壁垒的限制,并通过一个统一的结构,对条约的执行情况进行监督。广义的经济一体化是指世界经济一体化,即世界各国之间互相开放,形成一个互相联系、互相依赖的整体。狭义的经济一体化也叫区域经济一体化,即区域内两个或两个以上的国家(地区),在一个由政府授权建立并具有超国家性质的共同机构下的统一管理,通过制定各种政策,消除各成员国(地区)之间阻碍经济贸易发展的各种障碍,实现区域内各类生产要素的自由流动和各种资源的有效配置,最终形成一个协调统一的有机体。

经济一体化概念在不同的时代背景下逐渐被赋予了更加丰富的外延与内涵,综合各位经济学家的定义与论述,我们会发现经济一体化基本上具有如下特点。

第一,经济一体化的实质就是生产要素在各成员之间不断趋向自由流动的动态化过程,而在此过程中的每一个阶段,表现为具体的各类生产要素流动程度的一种状态。

第二,经济一体化发展需要驱动力,这种驱动力表现为消除阻碍各类生产要素自由流动等障碍的力量,是实现成员之间资源有效配置的动力。

第三,经济一体化是一个动态过程,具有不同的形式,会不断地从低级向高级发展。

中国国土面积辽阔,境内各地区差异明显,是世界上实力最强、最有影响力的发展中大国。加强城乡之间、城市之间、省份之间的联系,促进