

文章编号:1671-8879(2012)06-0083-05

公路建设对区域经济发展的影响分析 ——以陕西省为例

芮海田^{1,2}, 吴群琪², 赵跃峰¹, 张圣忠²

(1. 长安大学 杂志社, 陕西 西安 710064; 2. 长安大学 经济与管理学院, 陕西 西安 710064)

摘 要:为了探求公路建设对区域经济发展的影响,通过分析陕西省近年来的公路建设及其经济发展情况,阐明了公路建设在促进经济增长、促使公路沿线产业经济带形成、改善投资环境等方面的重要作用,为公路建设提出了科学的发展思路。研究表明:公路建设与 GDP(国内生产总值)有明显的线性相关性,尤其是高速公路的建设,公路建设不仅促进传统产业的发展,也推动了新型产业经济带的形成;公路建设应充分考察交通区位条件,发展干线公路,以区位优势辐射形成区域产业经济带,同时应注重建设农村公路,连接产业链条。

关键词:交通工程;公路建设;区域经济;影响分析

中图分类号:U491

文献标志码:A

Influence of highway construction on regional economy development——taking Shaanxi as an example

RUI Hai-tian^{1,2}, WU Qun-qi², ZHAO Yue-feng¹, ZHANG Sheng-zhong²

(1. Magazine Company, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China;

2. School of Economics and Management, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

Abstract: In order to study the influence of highway construction on regional economic development, through the analysis of highway construction and economic development in Shaanxi province in recent years, the importance of highway construction in promoting economic growth, establishing industrial economic belt along the road, and improving the investment environment were illustrated and the scientific development ideas were put forward for highway construction. The results show that highway construction and GDP (Gross Domestic Product) have significant linear correlation, especially the construction of expressways. Highway construction not only promotes the development of the traditional industry, but also promotes the establishment of new industrial economic belts. The local traffic conditions and the main highway development should be fully considered for highway construction so as to establish regional industrial economic belts based on local advantages radiation, and at the same time the construction of rural highway should be developed to connect industry chain. 2 tabs, 2 figs, 6 refs.

Key words: traffic engineering; highway construction; regional economy; influence analysis

0 引言

公路运输方式以其机动灵活、适应性强、可以实现“门到门”运输的特点,在综合运输体系中发挥着重要作用。它不仅是交通运输、信息传播的通道,还是景观、生态、环境的窗口,更是经济发展的重要纽带和衡量经济发展的重要标志之一^[1]。在经济欠发达地区修建高等级公路,不仅能够极大地改善这些地区经济社会发展的大环境,而且能够实现欠发达地区的经济发展和社会进步。本文通过对陕西省公路建设与经济发展变化情况的分析,阐明公路建设对经济发展产生的巨大影响。

1 公路建设促进经济总量的增长

区域乃至整个国家经济的增长是多种因素综合作用的结果,如政策调整、科技进步、投入增加等,但是交通运输环境的改善在促进经济增长、社会发展的约束条件中占据重要位置。大量的调研与分析数据表明,公路建设尤其是高速公路的建设对沿线地区的经济社会发展乃至人们生活方式的转变都有着极大的推动作用,为该地区快速发展奠定了基础,体现了区域经济协调发展的科学理念(图 1)^[2]。反之,在我们全面建成小康社会的新时期,经济要寻求新的发展契机,必须注重交通基础设施的建设合理投入,进行恰当的交通区位分析,以交通项目的辐射作用连接沿线区域形成产业经济带,促进经济社会发展。

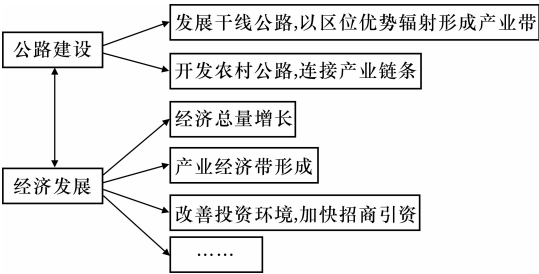


图 1 公路建设与经济发展的关系

Fig. 1 Relationship of highway construction and economic development

1.1 公路建设本身就是一个新的经济增长点

陕西省属于西部地区,相对于中国其他地区来说,属于经济相对欠发达地区。由于历史等原因,陕西省与东部、中部地区存在着较大差距,经济社会发展相对落后,尤其是交通基础设施方面还存在很多问题,长期以来交通基础设施的不足成为制约陕西经济社会发展的瓶颈。在西部大开发等政策的激励下,陕西省经过十多年的努力,社会经济有了较大发

展。回顾陕西经济建设和发展的历程,其中公路建设对经济发展发挥了举足轻重的作用。“十一五”期间,陕西省交通基础设施建设快速发展,5 年累计完成固定资产投资 1 878 亿元,是“十五”期间的 2.8 倍,5 年新增公路里程 9.3×10^4 km,新建高速公路近 2 102 km,呈现出良好的发展态势,是陕西省经济发展中一个新的经济增长点。

陕西省基础设施建设的提升,尤其是交通基础设施的建设和发展,有利于突破国民经济发展的瓶颈,有力地推动和促进国民经济的发展。2010 年,陕西省国内生产总值达到 10 123.48 亿元,比上年增长 23.9%。尤其是 2010 年陕西省高速公路里程平均增长率为 22.5%,而国民经济的平均增长率也达到 19.3%,比同期中国国内生产总值平均增长率 15.0% 的数值高出 4.3 个百分点,这表明陕西省的经济发展达到了一个快速稳定的新阶段。可见,公路建设本身就是一个新的经济增长点。

1.2 公路建设与经济增长高度相关

结合“十五”以来陕西省公路建设和经济发展的有关指标(表 1、图 2),可以看出高速公路建设与经济增长直接相关,而且贡献非常之大。对以上数据拟合可得出相应的回归方程,可为新建高速公路提供决策依据,也可进行必要的统测计算,当国内生产总值达到预期目标时需要建设的公路总里程数。表 1、图 2 中的数据均来源于 2006~2010 年《中国统计年鉴》。

表 1 陕西省国内生产总值与公路里程统计
Tab. 1 Shaanxi province Gross Domestic Products and highway mileage statistics

年份	GDP/亿元	公路里程/km					
		总里程	等级路	高速公路	一级公路	二级公路	等外公路
2006	4 743.61	113 303	60 796	1 646	526	6 177	52 507
2007	5 757.29	121 297	90 829	2 063	568	6 203	30 469
2008	7 314.58	131 038	107 618	2 466	719	6 347	23 420
2009	8 169.80	144 109	128 487	2 779	781	6 814	15 622
2010	10 123.48	147 461	134 498	3 403	787	7 235	12 964

2 公路建设促进沿线产业经济带的形成

2.1 促进传统产业发展,推动新型产业兴起

公路的建设,尤其是高速公路的建设可促使传统产业规模化,并且不断深入发展;同时引发新型产业的兴起,带动大量的劳动力实现就业。

西宝(西安—宝鸡)高速公路是国道主干线公路东西大通道 G045 连云港—霍尔果斯的重要组成部分。

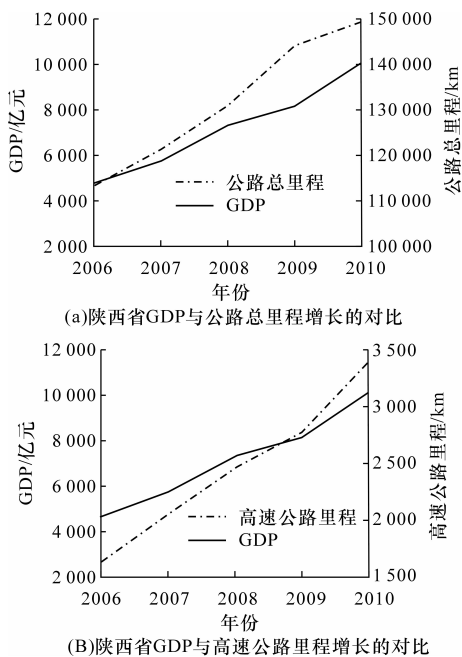


图 2 陕西省内生产总值与公路里程增长对比
Fig. 2 Gross Domestic Product and highway mileage growth contrast

分,跨越陕西西安、咸阳、宝鸡 3 个大城市,于 1995 年 12 月 25 日建成通车。在西安和宝鸡 2 个大城市经济的辐射下,西宝高速公路沿线的县域经济也得到了充足的发展,形成了公路沿线的产业经济带,已形成了以农副产品精深加工为基础,机械、电子、纺织、建材等为城市大工业配套的工业体系。公路沿线的咸阳、武功、杨凌、扶风等地区都形成并稳定了工农业体系,并且农业开发、旅游开发成为各个地区的新兴产业和新的经济增长点。

西延(西安—延安)高速公路是国道主干线公路南北大通道包头—茂名的重要组成部分。2006 年 9 月底,黄陵至延安高速公路与榆林至陕蒙界高速公路建成通车,并与此前建成的几段高速公路相连接,长达 717 km 的陕西北部高速公路全线贯通,途经西安、咸阳、铜川、延安、榆林 5 市 19 个县(区),穿越关中平原、黄土沟壑、陕北沙漠。西延高速公路的建成通车,不仅改善了公路周边地区的交通运输状况,而且吸引了周边经济产业向公路附近转移,并且进一步加快了相关经济产业发展的步伐。陕北地区所吸引转移的产业以劳动密集型产业和资源开发型产业为主。劳动密集型产业主要以加工和运输业为主,这些企业大多从无到有,并且不断壮大规模,在煤电一体化项目的带动下,煤化工、建材等下游企业纷纷落户神木县锦界镇,戈壁滩顷刻间成了一个巨大的工地。有的农村的运输专业户合伙组成一个运输队,2 年时间创收 20 多万元,农民迅速致富。资

源开发型产业尤以煤炭与油气业最为突出,目前在西延高速与省道 205 沿线,食品加工业、能源化工产业有了新的发展,一批大型热电厂、煤制甲醇厂、水泥厂、化肥厂等已经建成,陕北告别了贫困,已经成为陕西经济和财政收入增长最快的地区。这条高速公路带动了沿线地区工业经济带形成与快速发展,如延安、榆林地区的能源产业链,洛川、富县的果品产业链等,对陕北的经济发展发挥了巨大的激励与带动作用。

2.2 促进公路沿线产业经济带的规划和形成

区域经济理论是研究生产资源在一定区域内优化配置和组合,以获得最大产出的理论。根据区域经济理论,一个区域只要具备某种有利于经济发展的必要条件,这个区域与其他区域相比较就会形成一种优势,产生一种引力,有可能把相关企业和生产力要素吸引过来,在利益的驱动下形成产业布局上的相对集中和聚集,从而促进该地区经济的发展。许多研究表明,交通因素是影响工厂选址重要条件之一,对美国 104 家企业调查结果见表 2^[3]。

表 2 影响工厂选址的前 10 位因素

Tab. 2 10 most important influence factors on plant location					
序号	高技术工厂	其他工厂	序号	高技术工厂	其他工厂
1	劳动力	劳动力	6	位置特征	社会及政策环境
2	运输工具可获得性	接近市场	7	交通特征	生活质量
3	生活质量	运输工具可获得性	8	商业环境	商业环境
4	接近市场	接近原料	9	税收	位置特征
5	公用事业	公用事业	10	开发组织	税收

高速公路经济带是以高速公路为基本走向,吸引相关产业相对集中于高速公路两侧,并向周边地区扩展,经济发展水平高于周边地区和当地平均水平的带状区域。可见,高速公路建设为沿线经济带的形成和发展创造了条件,从而在若干点位上形成有利区位,如高速公路沿线各匝道口附近,为资金、技术、人口向这些点位的聚集提供动力^[4]。另外,高速公路以其快速、安全、舒适、安全的特点,为旅客和货物运输提供了便利条件,对相关企业具有更大的吸引力。把企业建在高速公路沿线,既可以节省运输时间,又可以提高运输效益和运输质量。沿线企业还可通过高速公路缩短与铁路、水运、航空等其他运输方式的连接距离,降低运输成本和支出。因此,一些建设项目首先规划选择在高速公路两侧,形成高速公路经济增长点,新的经济增长点沿高速公路纵向发展和沿高速公路连接线横向发展,就形成了

沿线经济带^[5]。

陕南大通道西汉(西安—汉中)高速公路将沿线产业经济带的规划促成为现实。西汉高速公路在宁陕、城固、南郑等地都设置有互通式立交,在这些若干“点”上自然形成了有利区位,为资金、技术、物流以及人口向这些点位的聚集提供了动力。因此,西汉高速公路纵贯全境的宁陕县抓住了高速公路建设机遇,精心规划地区建设目标,调整区域经济结构,为全力吸取西汉高速公路的经济辐射效应而量身打造了宁陕的配套经济体系。在高速公路项目修建初期,宁陕县委、县政府锁定建设汶水河绿色经济走廊的大目标,对汶水河区域的“五横一纵”公路便道整体规划和建设,完成总里程 63.5 km 的公路建设,扩建了 45 km 长的便道;先后由电信、移动投入 190 万元,开通了农村程控电话,建设 3 座移动基站;投资近 2 000 万元,建成了 35 kV 输变电工程,突破了边远地区的电力瓶颈,也保证了西汉高速公路建设的正常施工。同时,位于西汉线中段的筒车湾、皇冠两镇,在大力发展第二、三产业,积极引导和调整经济结构的同时,加快集镇建设和经营,完成了宾馆、旅馆、门店等服务项目以及供水、环卫等基础设施建设。各个乡镇倾力发展果蔬、肉蛋后勤保障项目,活跃了城乡经济。这一系列的规划建设项目为宁陕县融入西汉高速公路的产业经济带做好了充分的配套规划。

3 公路建设改善沿线地区投资环境,加快当地开放的步伐

高速公路的建成,不仅可以改善投资环境,尤其是欠发达地区的投资环境,增强招商引资的力度,而且可以促进当地对外开放的程度,为区域外向型经济的发展注入了巨大活力。高速公路的建成改变了交通不便、物流成本高昂等制约欠发达地区(如山区、塬地)经济发展的状况。一般来说,高速公路建成地区就会成为新的投资热土,物流等服务行业也会快速发展。

西汉高速公路的建成与通车,为陕南经济发展注入了巨大的活力。2012 年 9 月,城固县在第二届中国-亚欧博览会上向海内外客商推介城固的投资环境和产业优势,签约招商引资项目 2 个,投资总额达 20.5 亿元;南郑县着眼西汉高速公路全线贯通后带来的新的区位优势,通过强基础搭平台、抓调度促签约、强服务求实效,在民企进陕发展推进大会上共吸引投资 152.8 亿元。西汉高速公路沿线各地区以

良好的投资环境吸引了以往难以实现的投资项目,为公路途经区域经济发展注入了活力。

4 公路建设的发展思路

4.1 发展干线公路,以区位优势辐射形成产业带

西部各省区经济开发的发展思路基本都遵循了欠发达地区的发展理论。各省的省会城市都是交通区位最优的区域,可以作为一个增长极或点轴系统中心城镇,它们通常都有一个或几个主导产业部门,其发展可以带动其他部门发展。由于这些省会城市周围都聚集了长大交通干线,将这一类干线作为发展轴,重点开发轴线及沿线地带优区位点,比如矿产资源、旅游资源丰富的地区,或者是一些特色产业地带。随着交通干线上或附近经济中心实力不断增强,辐射及吸引范围不断扩展。

陕西省地处西部地区面向中部地区的前沿,由于自然地理以及经济发展等方面的原因,客观上形成了陕北、关中、陕南三大经济区。其中,关中地区属于平原微丘区,以省会西安为经济中心,经济相对发达,技术水平较高,资本集中,人口稠密,经济增长速度较陕北、陕南要快,属于经济相对发达地区;而陕北、陕南属于经济相对落后地区,虽有经济发展的潜力较大,但是由于地理、交通等客观条件的限制,经济发展的水平相对较低。然而,陕北地区的自然资源比较丰富,是陕西省乃至全国的煤炭、石油、天然气主产区。近年来,陕北的榆林市和延安市围绕三大矿产资源的开发和利用的区域特色型经济得到快速发展,人民生活水平达到较高水平。陕南的安康市、商洛市和汉中市装备制造、有色冶金、中药材、绿色食品、旅游业对当地经济发展的贡献越来越大。现在,陕西省已经形成了以西安市及其周边地区为核心地区,陕北、陕南为两翼,通过“米”字形路网主骨架和连通东西南北的铁路运输为轴线,发展各区域的特色经济,实现全省各区域的协调开发与经济的可持续发展的社会经济发展模式^[6]。

陕西省近期内应重点发展的公路以西安为中心,着重抓好“米”字形主骨架和“一纵三横两环”次骨架高等级公路建设,以骨架网为轴线全方位辐射周边省(市)主要中心城市以及县区的经济发展。在发展公路主骨架的同时,还应完善支路作为补充,如定边—吴旗—志丹—延安、志丹—庆阳等的高等级公路。其中志丹、吴旗的矿产资源非常丰富,当地的居民已经逐步富裕起来,可以通过公路将此处的经济社会发展能量向陕甘、陕宁边界地区辐射。另外,

陕西要发展自己的果业,应在白水等苹果基地以及大枣、猕猴桃等产地修筑省际间的高速公路,方便对外的运输,发挥当地的区位优势。在此基础上,陕西省内各地级市到县之间实现二级以上公路连接,逐步形成区域内经济的共同、协调、可持续发展。

4.2 开发农村公路,连接产业链条

如果说干线公路的建设是西部地区经济开发的第一步,那么农村公路的发展才是欠发达地区全面开发的前提。农村公路作为农业和农村经济赖以发展的重要基础设施,在农业和农村经济的发展中占有重要地位。农村发展依托的是区位优势,但西部欠发达地区大多数农村由于地区性供给因素少,难以提供和满足外部供给所需要的基础服务条件,使得地区发展潜力难以发挥。输入的投入和外部需求等的转移,与地区的交通运输发展是密不可分的,即地区性投入中提供的基础服务条件的好坏,很大程度上影响地区区位的优劣。所以,从区位理论的角度分析,在西部农村的区位条件中,交通运输基础设施条件的改善,可以在较大程度上降低生产成本因素的影响程度,减少运输费用,将会极大地促进地区区位条件的改善。

2012年陕西省的国家级贫困县有50个,各县所拥有的区位条件也不尽相同,如横山县、定边县是煤炭、石油和天然气等矿产资源的产地,可以说是区位条件良好,但是这些地区交通运输却十分不便,加上路况也不是很好,煤炭、石油和天然气生产出来也无法及时运出,无法产生经济效益;即便运出,大大增加的运输成本使其区位优势无法充分发挥,使得这些地区一直处于贫困状态,应该在这些地区增加路网密度,特别是加强建设与周边省市连接的公路通道。像横山县、定边县等地区可以依靠自身优势发展,但是像永寿县那样的地区供给因素不多,再加上交通不便,运输不畅,信息闭塞,长期处于贫困又很难发展。这样地区的开发和发展,可以通过交通基础设施的改善来完成。目前永寿县境内只有一条由西安起始的出省通道经过,可以考虑修建永寿—杨凌的高等级公路,借助杨凌农业高新技术产业示范区的各种优势来辐射当地的经济发展,还可以修建麟游—杨凌、淳化—杨凌的公路,这样可以促进该区域内外的交流,带动该区域的发展。

5 结 语

(1)经济要全面协调发展,公路建设是非常必要

的。本文以陕西省为例,分析了公路建设对经济发展所产生的巨大影响:公路建设能够促进经济总量的增长,促进沿线产业经济带的形成,改善沿线地区投资环境,加快当地开放的步伐。

(2)本文提出了公路建设的发展思路:发展干线公路,以区位优势辐射形成产业带;开发农村公路,连接产业链条。

参考文献:

References:

- [1] 曾庆军,李茂英.山区高速公路对沿线经济腾飞的影响分析[J].交通标准化,2006(4):97-100.
CENG Qing-jun, LI Mao-ying. Influence of mountainous highway on economy developing along the line [J]. Communications Standardization, 2006(4): 97-100. (in Chinese)
- [2] 丁加明.高速公路建设对湖南经济发展的影响[J].湖南交通科技,2010(2):69-72.
DING Jia-ming. Highway construction impact on economic development in Hunan province [J]. Hunan Communication Science and Technology, 2010(2): 69-72. (in Chinese)
- [3] 严作人,张 戎.运输经济学[M].北京:人民交通出版社,2003.
YAN Zuo-ren, ZHANG Rong. Transportation economics [M]. Beijing: China Communications Press, 2003. (in Chinese)
- [4] 崔 莹.高速公路经济带的形成机制及其对区域经济发展的启示[J].交通标准化,2012(1):142-144.
CUI Ying. Formation mechanism of expressway economy zone and its enlightenment on regional economic development [J]. Communications Standardization, 2012(1): 142-144. (in Chinese)
- [5] 贺 琼,廖建桥.高速公路网国民经济发展乘数效应评价模型[J].公路,2010(8):137-141.
HE Qiong, LIAO Jian-qiao. Model of evaluation on multiplier effect of national economic development of expressway network [J]. Highway, 2010(8): 137-141. (in Chinese)
- [6] 马召辉.欠发达地区公路建设发展问题研究[D].西安:长安大学,2001.
MA Zhao-hui. Less developed area highway construction development [D]. Xi'an: Chang'an University, 2001. (in Chinese)