

基于主体功能区形成的交通基础设施发展对策

海鹰¹, 宋金鹏²

(1 陕西交通职业技术学院 经济管理系, 陕西 西安 710018

2 长安大学 经济与管理学院, 陕西 西安 710064)

摘 要:为实现交通基础设施布局的优化和完善,制定以主体功能区形成和国土资源优化开发为目标的交通基础设施发展对策,运用区域经济学、运输流等理论分析了交通基础设施建设与主体功能区形成的互动机理,并以陕西省为例分析了其主体功能区的空间布局结构,提出了宏观管理对策和基于运输流的交通基础设施建设重点。研究结果表明,按照主体功能区的空间结构布局 and 运输需求优化完善交通基础设施,是实现经济社会可持续发展的重要依据之一。

关键词:主体功能区;交通基础设施;运输流;区域经济学

中图分类号: F061.5

文献标志码: A

文章编号: 1671-6248(2010)03-0038-04

按照区域资源特点和环境承载能力,推进主体功能区形成,实现国土资源优化开发,是当前和未来国内经济社会发展的重要任务之一。尤其是在资源和环境压力日益加大的背景下,这项任务更为迫切。由于交通基础设施是形成主体功能区的基本保障之一,因此如何按照形成主体功能区的要求,优化和完善交通基础设施已经成为各界十分关注的问题。从文献检索来看,分别以主体功能区和交通基础设施为主题的研究成果很多。对主体功能区的研究,如宣晓伟、张孝德、马明印、蒋省三、曾培炎等。他们这些成果系统地从各个要素研究了主体功能区建设的理论和实践,但专门针对交通基础设施要素的研究较少。对交通基础设施的研究,如唐建新、刘伦武、吴睿、景永静等,他们这些成果对交通基础设施与国民经济、区域经济的关系等进行了深入的研究。为此,本文将在以上研究成果的基础上,从形成主体功能区的角度,探讨交通基础设施发展的对策。

一、交通基础设施建设与主体功能区形成的互动机理

主体功能区不仅仅是促进某一区域经济的发展,更重要的是各个主体功能区加强交流与合作,发挥各自的优势,促进整体经济的发展。主体功能区的形成需要有强有力的基础设施条件作保障,它对基础设施提出了更高水平的要求,这种要求促使了基础设施进一步优化和完善。可见,交通基础设施和主体功能区形成具有强相关性,两者相互促进,共同发展。交通基础设施建设是主体功能区形成的基础,其建设较主体功能区的形成及经济的发展具有适当的超前性,这对经济的发展具有带动作用。而主体功能区的形成在很大程度上可以促进该区域交通运输业的发展^[1]。

收稿日期: 2010-07-23

基金项目: 陕西省社会科学基金项目 (08E015); 西安社会科学规划课题 (10J68)

作者简介: 丁海鹰 (1978-), 女, 江西宁都人, 讲师。

(一) 交通基础设施对主体功能区形成的影响

交通基础设施在社会经济中发挥着重要作用。某个区域交通基础设施规划、建设状况直接决定该地区的交通运输状况。交通基础设施是主体功能区形成的基础性问题,必须首先考虑。交通基础设施建设对主体功能区形成的拉动作用可分为直接拉动和间接拉动。直接拉动是指交通基础设施建设过程中由于增加人工、材料、机械的需求,引起区域其他行业需求增加而产生对区域经济的拉动;间接拉动是指运输条件改善、交通通行能力提高,使运输系统本身以及与交通建设相关的产业产生的效益引起的区域经济增长,促进主体功能区的形成^[2-3]。

交通基础设施是主体功能区形成的动力,不仅对所在区域的发展有服务作用,而且对周边区域有辐射作用。交通基础设施是主体功能区形成的载体,它承担着社会经济活动循环进行的任务,它把进行生产、流通、消费的各种生产资料或物品连接起来,促进了经济活动的畅通运转^[4-5]。

(二) 主体功能区形成对交通基础设施的影响

由于主体功能区形成的条件不同,所以不同的主体功能区对经济的发展起着不同的作用。可以说,各个主体功能区之间的交流合作、分工协作、协调发展,共同促进了整个社会经济的发展。而交通运输业就是连接各主体功能区的纽带。主体功能区之间运输网络的布局就成了各自发挥优势、所有主体功能区对整个社会经济产生最大效用的保证。各个主体功能区的区域形态是区域内部组成要素及其结构关系的外在表现,交通基础设施是导致区域变化的关键因素之一^[6]。

主体功能区的布局直接影响了交通基础设施建设水平。主体功能区形成的交通基础设施诱发机理表现为:主体功能区的形成使各个区域的生产要素得以有效的使用,但是生产要素的位移活动必须通过交通基础设施来完成。主体功能区形成的交通基础设施强化机理表现为:主体功能区的发展必然会促进该区域经济的发展,这将产生新的运输需求,并要求有更高水平的交通基础设施与之相适应^[7]。

总之,交通基础设施可以保证主体功能区内部以及某些主体功能区之间的交流与合作,使各区域生产要素得到有效的配置,产生最大化的效用,促使各主体功能区的有机融合,达到相互促进、共同发

展的目的。同时,主体功能区的形成会大大促进区域经济的发展,并不断对交通基础设施提出更高的要求,形成良好的基础设施。因而,主体功能区和交通基础设施是双向联系的,彼此都给予对方反馈信息,两者相互影响,相互促进,共同作用于区域经济的发展。因而,在推进主体功能区形成之前,考虑交通基础设施的建设和维护十分必要。同样,交通基础设施的规划和建设过程也要充分考虑主体功能区的形成。这样可减少交通基础设施投资、建设、维护的盲目性,明确方向,最大限度地利用各种自然资源和社会资源,最大限度地获得效益,服务于社会经济的快速发展。

二、陕西省主体功能区空间布局结构

(一) 主体功能区空间结构定位

按照国家主体功能区规划建设的基本要求,陕西省在《国民经济和社会发展的第十一个五年规划纲要》中明确提出了主体功能区的空间结构布局。具体如下:

(1)西安都市圈地区。这一地区为优化开发区,包括西咸经济一体化后的大西安地区,定位的矛盾在于优化开发区从性质和功能上属于“饱和区”,开发密度已经较高,资源与环境承载能力开始减弱,发展的方向是收缩,发展的方式是提升科技含量、转变增长方式、实现产业软化,通过调整产业结构和产业化科技化战略,降低产业发展对资源与环境的压力。

(2)关中地区、陕北煤油气盐富集区和陕南汉、丹江沿岸地区。这一地区为重点开发区,要加强基础设施和产业配套能力建设,加速资金、技术、产业和人口集聚,加快工业化和城镇化步伐,建成支撑全省经济发展的重点地区。这一定位中的关中和陕南汉、丹江沿岸地区的资源与环境承载能力相对较强、经济和人口集聚条件较好,符合重点开发区域的基本条件。但是陕北煤油气盐富集区,从生态环境来看,属生态环境极度脆弱区,大规模的能源重化工工业发展已经对生态环境造成了很大的影响、干扰和破坏,因此作为重点开发区进一步发展必然面对环境承载能力不足的矛盾,这就要求在充分估量环境承载能力的条件下有节制地开发,尤其要提高科技含量、发展配套产业、强化环境修复。

(3)秦巴中高山区“南水北调”水源保护地、陕

北河流上游中低山区。这一地区为限制开发区,要实行保护优先、适度开发的方针,加强生态环境整治,根据资源与环境承载能力,因地制宜发展特色产业,积极实施易地扶贫搬迁,引导人口自愿平稳有序迁移,缓解人与自然关系紧张的状况,逐步建成全国重要的生态功能区。

(4)国家级、省级自然保护区的核心区和缓冲区以及生态极度敏感区。这一地区为禁止开发区,要依据法律法规和相关规划实行有效保护,禁止不符合区域功能定位的开发建设活动。

综上,根据交通基础设施与主体功能区形成的互动理论,未来一段时间应当按照该空间布局进行交通基础设施的布局规划和优化完善,将是陕西省交通基础设施建设的基本依据。

(二)主体功能区运输流空间结构

按照主体功能区的空间结构定位,从陕西省区位优势条件、资源禀赋、经济发展要素等来看,陕西省主体功能区运输流空间结构可从多个角度进行考虑,并分为不同的层次^[8]。

(1)对外运输流。陕西省地处全国西北部,对外运输流不仅对陕西省对外联系起着重要作用,还是全国运输网络的重要组成部分,在连接东西、贯通南北中占据重要地位(图1)。

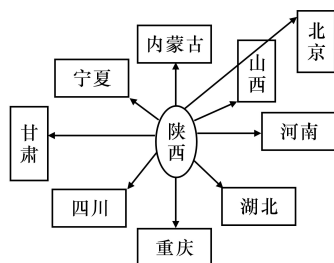


图1 陕西省对外运输流分布

(2)内部三大区域间运输流。陕西省的地理条件和资源禀赋情况决定了陕西省具有明确的三大区域,分别为陕北、关中、陕南三大区域。三大区域间必然形成较大的运输流。

(3)三大区域内部运输流。陕西省三大区域内部的运输流也是陕西省综合交通网络的重要组成部分,尤其是经济较为发达的关中城市群之间的运输流值得关注。

(4)关中一天水经济区运输流。以上3种运输流是按照陕西省行政区划的内外进行划分,随着社会经济快速发展,陕西省与周边省份之间也形成了许多重要的经济区。其中关中一天水经济区最为显著,也是国内重要的经济区之一。关中一天水经

济区城市之间的运输流也是陕西省综合交通网络的重要组成部分。

(5)以西安为中心的经济圈运输流。西安作为陕西省的政治、经济、文化中心,以其巨大的辐射力形成了以西安为中心的经济圈。该经济圈内部各城镇之间的运输流也十分明显。

三、基于主体功能区的陕西省交通基础设施发展对策

根据交通基础设施与主体功能区形成的互动机理,交通基础设施的规划建设不能单独从运输效率方面考虑,必须考虑环境承载能力。有时高的运输效率是和环境污染并存的,较高的运输效率不一定对社会经济的贡献就大;相反,有可能是副效用。在某种程度上,经济的快速发展是建立在破坏环境的基础之上。因此,在建设交通基础设施时,要尽可能地保护环境,有节制地开发资源,实现可持续发展。

(一)宏观管理对策

推进陕西省主体功能区形成的交通基础设施建设,首先应在宏观管理对策上给予重视。具体对策包括:(1)重新审视交通发展规划、协调各要素均衡发展;(2)在政府鼓励、引导、限制的同时,应同时注重市场自身调节的作用,在优化交通结构促进主体功能区发展的过程中做到政府引导与市场自身调节相结合;(3)完善交通运输基础设施建设的投融资机制;(4)优化交通运输技术结构,引导使用安全、环保、高效、低能耗的运输工具,鼓励开发应用智能运输系统和空间信息技术,加强交通信息化标准体系建设;(5)强化主体功能区运输需求管理,强调按照不同功能区定位和资源承载能力建设交通基础设施;(6)以陕西省三大区域互动发展为目标、产业对接和人员交流为依据,制定交通基础建设政策。

(二)基于运输流的交通基础设施建设重点

(1)对外运输流。从不同交通方式来看,公路交通较为发达,铁路运输基本满足,航空运输还需加强,水路运输要因地制宜地挖掘潜力。从不同方向来看,向北、向东较为发达;向西、向南还需要加强。

(2)内部三大区域间运输流。除西安外,关中其他市县与陕南、陕北的运输流满足程度较低;关中与陕北公路较为发达,但铁路较为落后;关中与陕南铁路较为发达,但公路较为落后;三大区域间航空运

输应继续发展; 陕南、陕北间的联系应重点考虑。

(3) 三大区域内部运输流。关中应重点考虑铁路网络的发展; 陕南、陕北应同时考虑公路、铁路网络的发展; 陕北应该考虑管道的发展。

(4) 关中一天水经济区运输流。目前没有专门针对该经济区各城市间运输联系的交通基础设施布局, 而只是按照以往的行政区划规划建设其综合交通网络。因此, 应该重点根据经济区内各城市间的空间联系和物资流动方向, 有针对性地规划建设交通基础设施, 尤其是重要运输通道的规划建设。

(5) 以西安为中心的经济圈运输流。该经济圈的运输流满足程度较好, 目前重点是如何完善网络, 提高连通度, 实现交通基础设施的整体效率。

四、结 语

推进主体功能区快速形成是当前和未来一段时间内全国社会经济发展的最基本任务之一, 而交通基础设施是主体功能区形成的最基本保障之一。因而, 交通基础设施的规划建设必须考虑环境的承载能力和不同主体功能区的功能定位。陕西省已完成了4类主体功能区的基本定位和空间结构布局, 其运输流具有明显的特点。因而, 必须改变以前仅仅

按照行政区划规划建设交通基础设施的思路, 按照不同主体功能区的基本定位、空间结构布局、运输流特点等进行交通基础设施的优化完善。

参考文献:

- [1] 杨 军. 基础设施对经济增长作用的理论演进[J]. 经济评论, 2000 20(6): 7-10.
- [2] 张 云, 孙启鹏, 丁海鹰. 交通运输与区域经济有关问题的探讨[J]. 长安大学学报: 社会科学版, 2004 6(3): 43-47.
- [3] 鞠晴江, 庞 敏. 道路基础设施影响区域增长与减贫的实证研究[J]. 经济体制改革, 2006 24(3): 145-147.
- [4] 唐建新, 杨 军. 基础设施与经济发展理论和政策[M]. 武汉: 武汉大学出版社, 2003.
- [5] 吴 睿. 西部交通基础设施发展状况及对区域经济影响[J]. 西安邮电学院学报, 2008 13(2): 46-49.
- [6] 景永静. 基础设施在区域经济差异中的作用探析[J]. 河南财政税务高等专科学校学报, 2009 23(3): 52-55.
- [7] 刘伦武. 基础设施投资对经济增长推动作用研究[D]. 南昌: 江西财经大学, 2003.
- [8] 杜忠潮, 董智勇, 金 萍. 基于系统聚类分析的陕西县域经济差异研究[J]. 宝鸡文理学院学报: 自然科学版, 2009 29(2): 79-83.

Transportation infrastructure development strategy based on the main function area

DING Haiying¹, SONG Jin-peng²

(1. Department of Economics and Management, Shaanxi College of Communication Technology, Xi'an 710018, Shaanxi, China; 2. School of Economics and Management, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

Abstract To optimize and consummate the transportation infrastructure facilities layout, the paper puts forward the development strategy based on the main function area and land resources development. This paper uses regional economics and transport flow theory to analyze the interaction mechanism between transportation infrastructure construction and the formation of the main function area and then analyzes the space layout of main function structure. The authors propose the strategies for the macro management and the key point of transportation infrastructure construction based on transportation flow in Shaanxi Province. The results indicate that the layout of the spatial structure according to the main function area can optimize the transport infrastructure and is one important basis of China's economic and social development.

Key words main function area; transport infrastructure; transport flow; regional economics