

区域经济协调发展中的交通运输先导作用及其机理

夏孟雁

(长安大学 经济与管理学院, 陕西 西安 710064)

摘要:对交通运输业在区域经济协调发展中的作用和地位进行了重新定位与论证。分析认为,把交通运输业定位成基础产业的传统产业定位,不能全面反映交通运输业的作用和功能,并在此基础上提出交通运输业是先导产业的观点;运用赫希曼的不平衡增长理论和弗朗索瓦·佩鲁的增长极理论阐述了以交通运输业作为先导产业在物质传输、区位转换、产业生成和城乡协调等方面对区域经济协调发展的作用;提出交通运输业作为先导促进区域经济协调发展的若干建议:完善农村地区和经济发达地区交通运输基础设施、吸引外资、提高区域交通运输业科技水平。

关键词:交通运输业; 先导产业; 区域经济; 协调发展

中图分类号: F50/F127

文献标志码: A

文章编号: 1671-6248(2010)04-0038-05

一直以来,交通运输业都被视为国民经济的基础产业,基本依据就是交通运输业对国民经济的发展具有基础性、支撑性与服务性三大功能。目前,关于交通运输业与国民经济协调发展关系的研究也基本上是基于交通运输业是国民经济的基础产业进行分析的。这种分析并不能完全体现交通运输业对区域经济协调发展的作用,因为这种对交通运输业的定位是不完全的,它忽视了交通运输业的引导性功能。先导产业与基础产业最大的区别在于其具有引导与带动其他产业发展的作用,而基础产业只是为其他产业的发展提供基础支撑与服务,并不具有引导和带动作用。因此,从产业定位的角度来讲,交通运输业不应仅仅是国民经济发展的基础产业,更应该是国民经济发展的先导产业,并且交通运输业自身的建设与发展对区域经济协调发展的作用也不仅仅是基础性的,更重要的是引导性与促进性的。将

交通运输业定位为先导产业,能够更加全面地反映出交通运输业的基础性、引导性、带动性、服务性和支撑性功能与作用。本文通过运用赫希曼的不平衡增长理论和弗朗索瓦·佩鲁的增长极理论对交通运输业在国民经济协调发展中的先导作用进行论证。

一、交通运输业是先导产业

交通运输业是指在国民经济中专门从事旅客和货物运送的社会生产部门,具体包括铁路、公路、水路、航空与管道五大运输部门。从交通运输业发展的实践与历史来看,交通运输业作为先导产业,不仅表现在对产业及经济发展的空间方向引领上,还表现在可以在一定程度上决定着产业与经济发展的水平与规模;交通运输网发达的区域一般最容易成为区域的产业集聚中心,进而形成区域经济的成长中

收稿日期: 2010-09-15

作者简介: 夏孟雁(1986-),女,山东菏泽人,经济学硕士研究生。

心,引领区域经济的发展。例如珠江三角洲和长江三角洲,就是在其发达的公路、铁路、水路及航空运输网的发展及带动下,其对外开放水平得到了进一步提升,其区位优势、生产优势、竞争优势和市场优势都得到了增强,而一度成为企业的空间集聚、市场化知识资产集聚和跨国公司投资区位定向化选择的首选区域,从而成为了产业高度集聚及经济高度发达区域。另外,交通运输业对新兴城市的兴起与发展、新城镇的建设、新城区的开发与建设以及旧城区的调整与拓展等方面也都发挥着重要的先导作用,进而推动着区域城市化进程。

另外,交通运输业先导产业的地位在世界经济的早期发展史上也能得到证实。例如美国联邦政府及各州政府在其西进运动中,曾对交通运输业进行大力扶助并通过提供巨额投资先行建设了全国范围内的公路、铁路、水路及航空等交通运输网,在较短的时间内解决了交通运输问题,使其成为经济起飞的先行部门,从而推动了西进运动进程,也带动了国家经济的整体发展,且在此基础上形成了一批新兴城市和产业群,如钢铁城匹兹堡、汽车城底特律等城市和东北部五大湖工业区等产业集聚区域,并成为美国的经济增长中心^[1]。

国内外经济发展的实践及历史都证明交通运输业在国民经济发展中具有重要的先导作用。交通运输业作为先导产业,不仅能够为国民经济的发展奠定基础 and 提供服务,而且能够带动与引导其他产业的发展,进而引领国民经济的发展。因此,交通运输业不仅是国民经济的基础产业,更应该是国民经济发展的先导产业。

二、交通运输业先导作用的理论依据

交通运输业先导作用的主要理论依据就是赫希曼的不平衡增长理论和弗朗索瓦·佩鲁的增长极理论。它们都属于区域经济非均衡发展理论,其核心观点是发展中国家或地区不具备全面发展的资本和资源,均衡发展是行不通的,应当集中有限的资本和资源优先发展一部分产业或区域,以此带动和扩大其他产业或区域经济的发展,或者选择若干战略部门优先进行投资,当这些部门创造出新的投资机会

时,就能带动整个经济的发展。

第一,依据赫希曼的不平衡增长理论的相关分析。该理论认为由于发展中国家或地区资源的稀缺性,若实行一揽子投资,则资本稀缺这一瓶颈无法突破,也就无法实现平衡增长,只能将有限的资源有选择性地投入到产业关联度大、具有发展潜力的产业,才能带动其他产业及经济的发展,从而实现区域经济的全面增长与协调发展^[2]。交通运输业就是具有这一特点的产业,其产业关联度很高,它几乎与国民经济的所有产业部门相关联,并且对经济发展具有基础性、支撑性、引导性与服务性四大功能。通过它的优先发展,可以改善区域基础设施条件与投资环境,为区域主导产业的发展创建良好条件并可推动其向更高层次转化;同时可以引导和带动相关其他产业的发展,增强落后地区经济的发展能力,从而缩小区域经济发展差距,进而实现区域经济的全面协调发展。另外,该理论还认为不发达经济取得经济增长的最有效途径就是采取精心设计的“不平衡增长战略”:首先选择若干战略部门投资,当这些部门的投资创造出新的投资机会时,就能够带动整个经济的发展,并认为发展中国家或地区有限的资源在社会公共资本和直接生产资本之间的分配具有某种替代性,从而产生2种不平衡增长的途径:一是“短缺的发展”,即增加直接生产的投资,这会引发社会公共资本的短缺,并增加直接生产的成本,进而迫使投资向社会公共资本转移,以取得二者的平衡,随后再通过直接生产成本的投入引发新一轮的不平衡增长过程;二是“过剩的发展”,即增加对社会公共资本的投资,这会降低直接生产投入的成本,从而促使投资转向直接生产资本,当二者达到平衡后将重复下一个不平衡的增长过程。而以交通运输业为先导就是要走第二条增长途径即“过剩的发展”,即增加对交通运输业的投资,降低社会直接生产投入的成本,从而促使投资转向直接生产资本,以促进产业的发展和经济的增长。这能够充分发挥交通运输业对经济发展的两大效应,即直接拉动效应和溢出效应。其中直接拉动效应是指通过对交通运输业的投资所产生的对经济增长的直接拉动作用,如增加就业等,这一效应也是其最为直接的、最先表现出来的第一经济效应;溢出效应主要是指交通运输业的发展对其前后关联产业发展的促进作用,即交通运输业的

发展不仅能够带动与其直接相关产业的发展,而且可以通过改善区域基础设施条件与投资环境,为其他产业的发展奠定良好的基础,促进它们的发展。

第二,依据法国经济学家弗朗索瓦·佩鲁的增长极理论的相关分析。该理论认为:经济增长并非同时出现在所有地方;相反,它将首先出现在某些具有优势条件的地区,如沿海港口、主要城市、交通要道、资源富集地等,这些就是经济空间的中心,佩鲁将它称为增长极,它可通过不同渠道向外扩散,带动整体经济的发展。该理论还认为增长极具有2种效应:一是极化效应,即极点对外围地区产生巨大的吸引力,将外围地区的资源和生产要素聚集到中心,形成规模经济效益,从而增强极点的竞争能力;二是扩散效应,即增长极通过其产品、资本、人才、信息的活动将经济动力和创新成果传导到广大的腹地,促进腹地经济的增长。交通运输业是具有规模经济性与网络经济性的产业,它的优先发展会对区域经济发展产生较强的集聚效应与辐射带动效应。在交通运输网密集的地区,由于其具有较低的运输成本从而降低了交易费用,能够吸引一些企业或产业向此集聚,共享这一便利的基础设施条件和低运费优势,形成一种资本与技术的高度集中;当集聚达到一定的程度时便会产生规模经济效应,这一地区也就很可能成为区域经济增长的“增长极”。一方面,它通过集聚效应吸引相关产业及生产力要素在区域内集聚,推动区域内经济发展;另一方面,它通过扩散效应促使产业及其生产力要素向相邻区域扩散,将经济动力和创新成果传导到广大的周边区域,从而推动相邻区域经济的发展,最终形成区域经济的协调与共同发展。

三、交通运输业先导作用的机理分析

当今企业的空间集聚、市场化知识资产的集聚和跨国公司投资区位定向化选择,共同促成了区域的崛起,并加速了区域个性化发展,但是这三大力量都离不开交通运输业的发展^[3]。交通运输业已成为区域经济发展的基础与强有力的引擎和推进器。区域经济发展程度的差异与其交通运输业发展水平密切相关,区域交通运输业发展水平的高低直接决定

了其对于区域经济发展的引导与推动作用的大小,并在一定程度上决定了区域产业及经济的发展水平与规模。交通运输业先导作用的机理分析具体如下4个方面。

第一,物质传输机制。交通运输业作为区域经济的一个重要物质生产部门,在区域经济协调发展发挥着无可替代的物质传输作用:一方面,它把区域内部以及不同区域之间的生产、分配、交换与消费各个环节有机地联系起来^[4],保证区域经济活动得以正常进行和发展^[5];另一方面,优良的交通运输网对于充分开发利用各地潜在资源,推动当地社会经济的发展起着重要的作用。任何地区的社会经济发展、地区间的分工与交流,都是以安全、高效的交通运输为前提的,只有具备了高效的交通运输体系才能进行地区与城市开发,否则交通运输基础设施的短缺会造成对经济发展的干扰,甚至成为经济发展的抑制因素。因此,区域经济协调发展应以交通运输业为先导。

第二,区位转换机制。交通运输业作为先导可以改善地区基础设施条件与投资环境,促进区域交通优势转化为经济优势,推动区域经济的发展。交通运输业先导可以改善区域投资环境,增强区域对外来投资的吸引力,从而提升区域的投资水平,增强区域经济建设与发展能力;尤其是欠发达区域的经济增长能力,缩小区域经济发展差距,最终促进区域整体经济的建设与发展。此外,区域内的交通运输系统承担着本区域经济系统内部及外部的人流、物流、能源流及信息流等各种资源的流动任务,因此良好的交通运输基础设施条件能够将位于供应链上的各相关产业紧密联系起来,使区域内商品的流转效率大大提高,提升区域经济的网络化和市场化程度。它可以为区域经济的协调发展积蓄生产优势、竞争优势与市场优势,并通过集聚效应吸引相关产业及生产力要素在区域内集聚;增强区域经济的集聚效应,提高区域经济的规模经济性,并通过扩散效应带动邻近区域经济的发展,推动区域整体的工业化与城市化进程,使区域的交通运输优势转化为经济优势,促进区域经济的协调发展。

第三,产业生成机制。交通运输业作为先导能够促进区域产业的整体发展,能够加强区域之间产业及经济交流与合作,为区域产业的有序转移与整

体经济的协调发展奠定基础条件。交通运输业具有很长的产业链,它与国民经济中几乎所有部门都存在着产业关联,是所有产业中产业关联性最强的产业。交通运输业的高产业关联度特点使其建设与发展不仅能够促进与其直接相关产业的兴起与发展,还能够对其他产业的发展产生重要的引导和带动作用。除此之外,交通运输业作为先导还可以带动地区优势资源的开发,形成新的地区优势产业,增强区域产业竞争力,推动区域主导产业发展和转化,从而提升区域整体产业的发展水平与层次。交通运输业作为先导可从区域经济协调发展的要求出发,一方面,开放区域经济市场,打破区域经济发展中地区、部门分割与封锁的格局,促进资源的合理流动,实现区域之间的优势互补,开展互惠互利的经济合作与联系;另一方面,加强区域之间产品、要素等流动并促进产业有序转移,充分展示各区域的优势,推动区域产业结构优化升级,带动落后地区经济的发展,从而促进区域经济的协调发展。

第四,城乡协调机制。交通运输业作为先导有利于实现城乡经济协调发展。国内城乡二元经济结构明显,城乡经济差距较大,而造成这一现状的原因之一就是广大农村交通运输基础设施薄弱,农村地区交通运输业发展的滞后,严重阻碍了农村经济水平的提高,导致城乡经济差距进一步拉大。所以,在加快区域城市化进程,缩小城乡差距过程中,改善农村地区交通运输基础设施条件与投资环境,提高农村地区通达性,加强农村地区对外交流与合作,降低其交通运输成本及交易成本,引导投资流入农村地区,提高其投资水平,促进农村地区优势资源的开发,促进农村土地用途的多元化,吸引劳动密集型产业、农产品加工及深加工工业等向此集聚,加强城乡经济交流与合作,推动农村地区经济发展,增加农民收入,缩小城乡经济差距,推动城乡经济协调发展。

四、结 语

交通运输业作为先导对促进区域经济协调发展具有重要的积极作用。因此在区域经济协调发展进程中,要充分发挥交通运输的先导作用。

第一,区域交通建设的重点要向农村和经济欠发达地区转移,要完善落后区域交通运输网络,打通

区域对内和对外的联系通道,充分发挥交通运输业先导的作用,提高区域经济的自主发展能力。要加强农村及经济欠发达区域与周边地区之间连接通道的建设,如县乡公路网、高速公路网等建设,提高其对外通行能力,突显区域的交通优势,促进区域资源的开发,提高其对外经济交流和合作水平,提高其经济自主发展能力。

第二,要以交通运输业作为先导吸引更多的外部投资,加强区域交通运输基础设施及其相应的配套设施建设,促进落后区域经济的发展。发展经济,外部投资是一个重要的方面,外部投资可以为区域发展带来资金、技术、人才等资源,同时还可以带动相关产业的发展,吸纳大量的劳动力,促进当地经济的发展,为区域经济的发展起着重要的推动作用。而要吸引外部投资,除了具备相应的人才资源、政策支持等软环境外,还需要完善的交通运输基础设施及其配套设施这一硬环境。

第三,要依靠科技进步,提高区域交通运输业发展水平。现代产品的重要特点就是商品的知识含量明显增加和运输货物的附加价值明显提高,这对运输的质量、品质及其时效性等方面都提出了更高的要求。因此,交通运输业要适时调整运力结构,改进交通运输方式,以满足现代产品的运输需求。与此同时,提升交通运输业的素质,促进交通运输业的高水平发展,使区域各种交通运输方式按照其特有的技术经济特征,组成既分工又整合、既竞争又协作的有机整体,以更好地发挥交通运输业的先导作用,更好地为经济建设服务,为区域经济发展服务,促进和引领区域经济协调发展。

参考文献:

- [1] 彭荣胜. 区域经济协调发展的内涵、机制与评价研究 [D]. 开封: 河南大学, 2007.
- [2] 姜 霞. 区域交通运输系统与经济系统协调发展研究 [D]. 西安: 西安建筑科技大学, 2007.
- [3] 李 健. 区域交通运输网络综合分析评价研究及实践 [D]. 南昌: 江西师范大学, 2006.
- [4] 聂华林, 鲁 地, 李 泉. 现代区域经济学通论 [M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2009.
- [5] 王建伟, 张乃侠. 网络经济学 [M]. 北京: 高等教育出版社, 2004.

Function and mechanism of transportation industry in coordinated development of regional economy

XIA Meng-yan

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

Abstract After the investigation for the coordinated development of regional economy, this paper re-analyzes the role and status of transportation industry. The author thinks that the role and function of transportation industry cannot be taken as the basic industry according to the traditional industry positioning and it should be the leading industry. The paper also demonstrates, in detail, the leading role with Hirschman's unbalanced growth theory and Francois Perroux's growth pole theory, and its role in the coordinated development of regional economies in physical transmission, location conversion, industry generation and urban-rural harmony. The author, at last, proposes some other related advice.

Key words transportation industry; leading industry; regional economy; coordinated development

(上接第 26页)

Marketing law in Chang'an of Tang Dynasty

HAN Wei^{1,2}

(1. School of Politics and Administration, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

2. School of Law, Renmin University of China, Beijing 100872, China)

Abstract Chang'an City in Tang Dynasty, around the 7th century AD, is the world's influential international city. Its commercial trade connected the east to the west, and its marketing law, as a guarantee, resulted in the long-term stability and prosperity. However, under the feudal system, the over-interferences from the governments also led to the deficiency of market body freedom and restrained the further economic development at that time.

Key words Chang'an; Tang marketing; marketing law; feudal system