

试论交通在区域经济发展中的助推作用

■ 付 霞

摘要:随着我国社会经济的发展以及城市化进程的加快,城市之间以及

城乡之间的联系日益紧密,对交通运输状况提出了新的要求和挑战。尤其

是公路交通的不断发展,使其逐渐成为交通运输的主体,对区域经济的发

分显著,说明合肥经济圈内各县市总体发展水平很大程度上是靠当地的固定资产投资带动,但这种粗放型地增长,并不符合现在所提倡消费拉动增长的理念。(2)在岗职工人数的统计也非常显著,系数约为0.0023,劳动密集型产业依旧是主要产业形式,劳动力的变动对区域经济增长的边际效用大,这也是产生地区间经济差异的原因之一,劳动力更多流向城市,进一步造成地区间差异的扩大;(3)第二、三产业比重的系数虽为1.6039,但变量不显著,说明经济圈内的二、三产业力量还不够强大,缺乏高素质的劳动力和综合型人才,大多数企业的生产经营方式比较落后,效率底下;(4)财政支出系数较小但显著,其贡献率比起固定投资和劳动力稍低可能是地区内政府的支出重叠或资金流动方向欠妥导致财政支出没有发挥巨大的效用;(5)全社会消费品零售总额不仅不显著,还是负数,该变量每增加1%,地区产值减少33.89%,说明该地区消费需求不足,物价上涨幅度超过个人收入的增幅,经济对外依存度较高;(6)出口在1%的水平下呈显著性影响,目前地区内机电产品、高新技术产品出口呈良好增长态势,圈内对外输出产品的附加值日益加码,圈内民营企业日益壮大,成为进出口新生力量;(7)实际利用外资金额虽然在5%的水平下显著,但符号为负,说明招商引资的力度不够,该地区的科技水平低下难以吸引外资的青睐。

从固定影响数值来看, α_i^* 包括除了模型中七个变量以外的不随时间而变化的其他因素的影响。固定效应较高的分别是肥东县、寿县和定远县等,正向偏离平均水平依次为71.03、59.99、55.02,说明这些县域

的地区经济受模型中解释变量的影响较大;固定效应较小的六安、合肥和淮南市辖区的经济平均增长水平分别负向偏离平均水平-49.93、-248.93、-253.40,模型中的七个解释变量对这些县域(市)的地区经济影响不如其他县域那么显著,他们更容易受到其他因素影响,比如资源、城市化水平、科技实力、政策倾斜等。

四、结论与对策

对于合肥经济圈出现的差异问题进行分析,笔者得出以下几点结论:

1.首先要加快经济结构调整,通过优化第一产业,提高第二产业,壮大第三产业,努力形成以高新技术产业为先导、基础产业和制造业为支撑、服务业全面发展的格局。还要注重金融服务业、教育文化、医疗、旅游、饮食、物流等方面发展,早日形成完善的第三产业系统,重点支持个别主导产业,形成产业链,综合利用环保等综合项目,严格控制高耗能行业增长,大力发展低耗能产业,发展循环经济。

2.在招商模式方面,除了给予各种优惠政策外,还可以实施“产业招商”,即利用企业优势,吸引上下游企业配套,形成大企业带动、小企业配套的模式,例如合肥、淮南等地的汽车、家电、装备制造和重工业等产业具有发展优势,应积极承接关联配套产业,做大做强支柱产业,延伸产业链,扩大零部件本地化生产,与主机厂形成良性的发展互动。充分发挥中介机构的优势,大力开展委托招商、代理招商,降低招商成本,提高招商效率。

3.再次还要投入必要的资金,加快公共基础设施建设,优化县市经济发展的外部环境;建立规范的转移支付制度,积极探索财政横向转移支付制度,有效地缩小地

区经济发展差距;运用财税政策支持,引导地区发展,以市场为导向,扬长避短,充分发挥本地资源上的比较优势,确定各自的主导产业。二是加大财税支持力度,积极支持县市民营经济发展,为民营经济发展营造公开、公平、公正的财税政策环境。

4.合肥经济圈正处在工业化、城镇化的快速发展阶段,对于地区的出口额不仅要增加,还要提高出口竞争力,调整出口结构,重点促进优势产品、劳动密集型产品和高新产品出口,努力保持该地区出口产品在国际市场的份额。另外提高产品的质量,增加产品附加值,逐渐地走属于自己的品牌路线,这样不仅能增加出口,也能拉动内需,促进该经济圈的发展。

参考文献:

- [1]蔡玉倩,翟有龙.河北省区域经济发展差异实证分析[J].经济与管理,2008.
- [2]冯俊新.经济发展与空间布局:城市化、经济集聚和地区差异[M].中国人民大学出版社,2012.
- [3]吉新峰.中国区域协调发展战略效应评价——基于区域差异的分析[M].经济管理出版社,2012.
- [4]刘传江,董延芳.武汉都市圈经济发展差距研究[J].经济问题探索,2007.
- [5]李正辉,徐维.区域科技创新与经济增长:基于省级面板数据模型的实证分析[J].科技与经济,2011(2).
- [6]马国霞,田玉军,王志强.京津冀都市圈经济增长区域差异及其动力机制量化分析[J].中国科学院研究生院学报,2007.
- [7]周喆.中国地区间经济发展不平衡——水平测度和成因探究[J].山西财经大学学报,2012.

(作者单位:上海理工大学管理学院)

展起着关键作用。同时区域经济发展又反作用于交通运输业的发展,二者之间的关系引起了很多研究者的关注。鉴于此,本文在借鉴前人研究的基础上,对交通在区域经济发展中的助推作用进行了探讨。

关键词:交通;区域经济;发展

一、我国交通事业发展现状

交通运输是国民经济的命脉,是现代工业的先驱,也是经济增长和社会发展的必要条件。交通是现代生产与消费环节之间的纽带,尽管交通本身并不创造价值,但交通对经济发展的作用却是巨大的,是现代物质生产和人类社会中不可或缺的。交通包括铁路运输、公路运输、航空运输、水运和管道运输,其中公路交通运输作为城市对外交通的主要方式之一,对区域经济发展一直起着关键作用。近年来,我国交通事业发展迅猛,以我们山东为例,一直以来,山东经济保持着连续稳定快速发展的态势,国民生产总值仅次于广东省,位居全国第二。同时山东的交通运输业保持着快速增长,2011年,山东全省交通固定资产投资累计完成高达500多亿元,对区域经济的发展做出了不可低估的贡献。尤其是东部沿海地区顺应区域经济社会融合发展的趋势,围绕服务山东半岛蓝色经济区的大战略,积极开展区域交通一体化建设,以区域交通一体化促进区域经济一体化。2011年,日照石臼港区疏港高速公路建成通车,有效解决了疏港道路城市车辆和港口集疏运车辆混行问题。烟台港龙口港区疏港高速公路建设也提上议程。2012年作为山东交通网络的重点项目,临枣、烟海高速公路的建成通车及寿光-邹平铁路的开通,有力的推动了区域经济提速发展。山东省的高速公路网不仅延伸到沿海港口,还与城市交通相衔接,济广高速连接线工程将形成省城济南至周边地区及周围高速公路的快速通道,改善省城西部城区、京沪高铁济南西站的交通条件,使高速公路与城市交通连接更加顺畅。目前,山东“五纵四横一环八连”的规划高速公路主网基本形成,有力的推动了区域经济提速发展。

二、交通运输对区域经济发展的作用

交通运输对区域经济发展有着巨大的促进作用,尽管在不同地区、在经济发展的不同时期,交通对区域经济的作用不太一样,但总体而言,交通运

输对经济增长有着确定的推动作用却已经是一致的共识,其主要有以下几种作用。

1. 交通运输对区域经济总量增长的作用。区域经济增长的最明显标志就是区域经济总量的不断增长,区域经济总量是由区域内劳务价值以及商品数量增长来体现的。交通运输是社会经济的主要纽带,只有依靠运输这一纽带,才能将商品生产交换消费等环节联系起来,才能将城乡、城市与城市,工厂与市场、沿海与内地有机联系起来,所以说交通是经济发展的血液,交通对区域经济总量的影响有着乘数效应和关联性。对交通事业进行投资可以带动相关交通运输市场的发展,对经济直接起着拉动作用。同时,交通的发展可以有效降低物流成本、节约了运输时间,提高了企业利润,促使企业将更多的资金投入生产中,从而生产出更多、更全的商品,带动了国民生产总值的提高,可见交通即是经济发展的基础,又是经济发展的结果,其对区域经济总量的增长具有重要作用。

2. 公路交通运输对区域产业结构的影响。区域产业结构域是指区域内各种经济要素相互发展以及作用的方式。长期以来,由于交通事业的滞后导致区域经济发展中各自为政、地方保护主义严重。资源的流动速度明显滞后于经济发展的需要,因此经常看到各地产业结构雷同,你的主打产业也是我的核心产业,你要发展的重点产业也在我的产业规划中,造成市场经济发展不完全,大量的资源被白白消耗。而发展交通事业可以促使资源的自由流动,发挥地缘优势,促进使产业结构的合理化和高度化。以前阻碍产业结构调整的地区之间的阻碍开始消除,区域经济一体化市场开始形成,市场竞争加剧。在优胜劣汰的市场竞争格局中,落后的产业或者没有竞争力的产业开始退出市场,进一步加快了不同产业之间的整合,从而更好的促进区域经济一体化的形成。

3. 公路交通运输对区域生产力空间布局的影响。交通运输刺激经济发展,对区域经济中不同产业的空间布局有着不同的影响。不同产业对交通运输的要求不同,对于农业而言,农业生产对交通运输的便利性要求很高,尤其是农业中的鲜活易腐产品如果没有便捷的

交通条件,将没有办法及时将鲜活农产品运送到市场上,因此发展交通运输事业,通过高速公路建设可以拉大农业的空间布局,只要有方便的交通,农业生产可以选在郊区,生产成本低,环境也相对比较好。对于工业而言,在消费时代,产品更新速度加快,瞬息万变的市场格局促使工业生产必须紧跟市场潮流,能在第一时间内将原料、半成品和成品的及时到位,科学地组织生产和销售。这就需要工业生产布局接近原料、燃料产地和消费地,以便节约运输成本。对于第三产业,消费者的流动性依赖也很大。因此对交通的便利性依赖也很大。

4. 交通运输促进城市化的进程。交通运输通过提高城镇间人流、物流、信息流的运转速度和相互作用,加速区域城市化进程。大城市具有小城镇无法比拟的集聚效益和规模效益,在区域经济发展中具有重要的指挥协调的综合优势。从区域发展的角度看,建设高等级的公路网,是解决大城市规模和效益问题的最佳途径。多个城市在公路网的串联下,使大城市在一个更广阔的社会环境空间中取得更高的效益。公路交通运输对区域城市化的影响不仅体现在促进大城市的经济增长上,也体现在推动小城镇的快速发展上。公路交通的发展也将极大提高小城镇的交通区位优势效益和资源优势效益,促进小城镇的发展。

三、结语

总之,交通运输对区域经济的发展有着举足轻重的意义。特别是在城市化进程日益加快的今天,我国各区域经济发展不平衡的格局依然存在,这就需要我们借鉴国外交通事业发展的成熟经验,加大对交通事业的支持力度,做好交通建设的规划和布局,从而进一步促进区域经济的发展。

参考文献:

- [1]熊永钧.运输与经济发展[M].中国铁道出版社,2006.
- [2]冯树民.交通运输工程[M].知识产权出版社,2004.
- [3]王庆云.交通发展观[M].科学技术出版社,2004.
- [4]山东省交通厅道路运输局.山东省道路运输统计资料汇编.

(作者单位:高密市交通运输局运输管理所)