

高铁对地方经济的影响综述

李文慧

淮阴师范学院地理科学与规划学院, 江苏 淮安

收稿日期: 2023年7月31日; 录用日期: 2023年8月10日; 发布日期: 2023年11月13日

摘要

高速铁路作为一种新型交通运输方式, 其建设给区域经济发展带来深远影响。高铁通过提高运输效率和减少运输成本, 优化区域经济布局, 提高中心城市及其周边城市的可达性, 促进区域内部以及与外部的人员流动、物流和信息流通, 加速区域经济一体化进程。本文综合分析了近些年来对高铁对区域经济的研究, 对相关理论框架和使用方法进行了整理分析, 最后给出了相关的总结和探讨。

关键词

高铁, 区域经济, 理论框架

Summary of the Impact of High Speed Rail on Local Economy

Wenhui Li

School of Geography and Planning, Huaiyin Normal University, Huai'an Jiangsu

Received: Jul. 31st, 2023; accepted: Aug. 10th, 2023; published: Nov. 13th, 2023

Abstract

As a new mode of transportation, the construction of high-speed railways has a profound impact on regional economic development. High speed rail improves transportation efficiency and reduces transportation costs, optimizes regional economic layout, improves accessibility to central and surrounding cities, promotes personnel flow, logistics, and information flow within and outside the region, and accelerates the process of regional economic integration. This article comprehensively analyzes the research on the impact of high-speed rail on the regional economy in recent years, organizes and analyzes the relevant theoretical framework and usage methods, and finally provides relevant summaries and discussions.

Keywords

High-Speed Rail, Regional Economy, Theoretical Framework

Copyright © 2023 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

高铁是一种高速、大容量、低能耗、环保的现代化交通方式，它不仅能够提高人员和物资的流动性，还能够改善区域的可达性，促进区域经济和一体化。近年来，我国高铁建设取得了举世瞩目的成就，已经形成了以京沪、京广、沪昆等为主干的高铁网，覆盖了全国大部分省份和城市[1]。高铁对地方经济的影响是一个重要的研究课题，也是一个热点的社会问题。本文旨在通过对近十年来国内外相关文献的梳理和分析，总结高铁对地方经济影响的主要理论和实证方法，归纳高铁对地方经济影响的主要结果和结论，探讨高铁对地方经济影响的作用机制和影响因素，提出高铁对地方经济影响研究的存在问题和未来展望。

2. 背景和意义

高铁是指设计时速达到 200 公里以上，运营时速达到 250 公里以上的轨道交通系统[2]。它具有运输速度快、运力大、安全性高、节能环保等优点，是一种具有强大网络效应和外部性效应的基础设施[3]。高铁不仅能够缩短城市之间的时间距离，提高人员和物资的流动效率，还能够改善区域内外部的可达性，促进区域内外部的资源配置和要素流动，从而影响区域内外部的经济发展水平和质量[4]。

我国自 2008 年开通京津城际铁路以来，迅速开展了大规模的高铁建设。截至 2020 年底，我国高铁营业里程达到 3.8 万公里，占全球总量的 2/3 以上，位居世界第一[5]。我国高铁网已经形成了以“四纵四横”为骨架，“八纵八横”为主体，“十八纵十八横”为补充的规划布局，覆盖了全国大部分省份和城市，实现了东中西部地区的互联互通[6]。我国高铁建设不仅是一项重大的国家战略，也是一项重大的民生工程，它极大地提升了我国的综合国力和国际影响力，也极大地改善了人民群众的出行条件和生活质量[7]。

高铁对地方经济的影响是一个重要的研究课题，也是一个热点的社会问题。高铁对地方经济的影响涉及到多个层面和维度，包括高铁对区域经济增长、区域经济结构、区域经济一体化、区域经济空间、区域经济发展质量等方面的影响[8]。高铁对地方经济的影响也存在着多种因素和条件的制约和调节，包括高铁的技术特征、运营模式、网络布局、市场竞争、政策支持等因素[9]。高铁对地方经济的影响也具有多种效应和机制的作用，包括交通成本效应、可达性效应、网络效应、外部性效应、市场扩张效应、产业集聚效应、创新溢出效应等效应[10]。因此，高铁对地方经济的影响是一个复杂的系统性问题，需要从多角度、多层次、多方法进行深入的理论和实证研究。

高铁对地方经济影响研究不仅具有重要的理论意义，也具有重要的实践意义。从理论意义上讲，高铁对地方经济影响研究可以丰富和发展交通经济学、区域经济学、新经济地理学等相关学科的理论体系和方法论，可以揭示高铁作为一种新型基础设施在促进区域经济发展中所发挥的作用和机制，可以为其他国家和地区借鉴和参考提供有价值的案例和经验[11]。从实践意义上讲，高铁对地方经济影响研究可以为我国高铁建设规划和运营管理提供科学依据和政策建议，可以为我国区域协调发展战略和区域发展规

划提供参考依据和优化方案,可以为我国推动高质量发展和建设现代化交通强国提供支撑条件和保障措施[12]。

3. 理论框架

高铁对地方经济影响研究涉及到多个学科领域,包括交通经济学、可达性理论、区域经济学、新经济地理学等。这些学科领域都为高铁对地方经济影响研究提供了不同的理论框架和分析工具。

3.1. 交通经济学理论

交通经济学是研究交通运输活动及其与社会经济活动之间相互关系的一门应用性学科[13]。交通运输活动是社会经济活动中不可或缺的一部分,它通过改变时间距离关系,影响着人员和物资的流动意愿和能力,从而影响市场的规模和效率。高铁作为一种高速、低能耗、环保的交通方式,可以显著降低交通成本,扩大市场范围,提高市场竞争力,促进区域经济增长[14]。

交通成本理论是一种基于供需分析的理论,它认为交通运输活动会产生一定的成本,包括时间成本、金钱成本、环境成本等[15]。交通成本会影响人员和物资的流动意愿和能力,从而影响市场的规模和效率。高铁作为一种高速、低能耗、环保的交通方式,可以显著降低交通成本,扩大市场范围,提高市场竞争力,促进区域经济增长[16]。

交通成本理论可以用来分析高铁对地方经济影响的机制和效应。一方面,高铁可以降低区域内部的交通成本,提高区域内部的可达性,促进区域内部的资源配置和要素流动,从而提升区域内部的生产效率 and 创新能力[17]。另一方面,高铁可以降低区域外部的交通成本,提高区域外部的可达性,促进区域外部的市场扩张和产业集聚,从而提升区域外部的竞争优势和发展潜力[18]。

交通成本理论可以用来分析高铁对地方经济影响的程度和方向。一般来说,高铁对地方经济影响的程度取决于高铁对交通成本的降低幅度和范围[19]。高铁对交通成本的降低幅度取决于高铁与其他交通方式之间的速度差异、价格差异、服务质量差异等因素[20]。高铁对交通成本的降低范围取决于高铁网络的覆盖程度、连接密度、运营频率等因素[3]。一般来说,高铁对交通成本的降低幅度越大,降低范围越广,对地方经济影响的程度越大[11]。高铁对地方经济影响的方向取决于高铁对区域内外部市场之间的相对可达性变化[4]。如果高铁使得区域内部市场相对于区域外部市场更加可达,则会促进区域内部市场的发展;如果高铁使得区域外部市场相对于区域内部市场更加可达,则会促进区域外部市场的发展[21]。

3.2. 可达性理论

可达性理论是一种基于空间分析的理论,它认为可达性是指一个地点与其他地点之间的相对便利程度,它反映了空间上的联系强度和机会分布[22]。可达性是衡量区域发展潜力和优势的重要指标,它决定了区域内外部的资源配置和要素流动[21]。

可达性理论可以用来分析高铁对地方经济影响的机制和效应。一方面,高铁可以提高区域内部的可达性,增强区域内部的空间联系,促进区域内部的经济协调和一体化[23]。高铁可以使区域内部的城市之间形成一小时经济圈或半小时经济圈,实现城市群的优势互补和功能分工,提升城市群的整体竞争力[9]。另一方面,高铁可以提高区域外部的可达性,扩大区域外部的空间影响,促进区域外部的经济开放和融合[24]。高铁可以使区域外部的城市或地区更容易进入区域内部的市场或产业链,实现区域间的资源共享和合作共赢,提升区域间的互动水平[25]。

可达性理论可以用来分析高铁对地方经济影响的程度和方向。一般来说,高铁对地方经济影响的程度取决于高铁对可达性的提升幅度和范围[15]。高铁对可达性的提升幅度取决于高铁与其他交通方式之间的时间节省、服务质量提升、运营频率增加等因素[16]。高铁对可达性的提升范围取决于高铁网络的覆盖

程度、连接密度、运营模式等因素[17]。一般来说,高铁对可达性的提升幅度越大,提升范围越广,对地方经济影响的程度越大[18]。高铁对地方经济影响的方向取决于高铁对区域内外部市场之间的相对可达性变化[19]。如果高铁使得区域内部市场相对于区域外部市场更加可达,则会促进区域内部市场的发展;如果高铁使得区域外部市场相对于区域内部市场更加可达,则会促进区域外部市场的发展[20]。

3.3. 新经济地理学理论

新经济地理学是一种基于微观经济学和数理模型的理论,它认为区域经济发展受到市场规模、运输成本、区域差异、外部性等因素的影响,形成了不同的空间格局和空间动态[3]。新经济地理学强调了区域间的竞争与合作,以及区域内的集聚与分散[11]。

新经济地理学可以用来分析高铁对地方经济影响的机制和效应。一方面,高铁可以改变区域间的市场规模,影响区域间的竞争与合作[4]。高铁可以使区域间的市场规模扩大,增加区域间的贸易和投资,促进区域间的经济融合和协调[21]。高铁也可以使区域间的市场规模分化,增加区域间的差异和不平衡,促进区域间的经济分化和极化[24]。另一方面,高铁可以改变区域内的运输成本,影响区域内的集聚与分散[14]。高铁可以使区域内的运输成本降低,增加区域内的要素流动,促进区域内的产业集聚和城市扩张[23]。高铁也可以使区域内的运输成本增加,减少区域内的要素流动,促进区域内的产业分散和城市收缩[9]。

新经济地理学可以用来分析高铁对地方经济影响的程度和方向。一般来说,高铁对地方经济影响的程度取决于高铁对市场规模和运输成本的相对变化[17]。如果高铁使得市场规模相对于运输成本更加重要,则会促进区域间的竞争与合作,以及区域内的集聚与分散;如果高铁使得运输成本相对于市场规模更加重要,则会促进区域间的分化与极化,以及区域内的分散与收缩[18]。高铁对地方经济影响的方向取决于高铁对不同类型和规模的城市或地区之间的相对可达性变化[19]。如果高铁使得大城市或发达地区相对于小城市或欠发达地区更加可达,则会促进大城市或发达地区的发展;如果高铁使得小城市或欠发达地区相对于大城市或发达地区更加可达,则会促进小城市或欠发达地区的发展[16]。

4. 分析方法

实证方法是指通过收集和分析实际数据,来验证理论假设或评估政策效果的方法[3]。实证方法可以分为描述性分析、比较静态分析、计量经济分析、地理信息系统分析等[11]。本部分将从这些方法中选取一些较为典型和代表性的方法进行介绍。

描述性分析是指通过对数据进行统计描述,来揭示数据的基本特征和规律的方法[4]。描述性分析可以用来分析高铁对地方经济影响的基本情况和趋势,例如高铁开通时间、高铁网络规模、高铁客流量、高铁沿线城市或地区的经济指标等[21]。描述性分析可以用来展示高铁对地方经济影响的概况和现状,但不能用来解释高铁对地方经济影响的原因和机制[24]。

比较静态分析是指通过比较高铁开通前后或高铁沿线与非沿线地区之间的经济指标变化,来评估高铁对地方经济影响的大小和方向的方法[14]。比较静态分析可以用来分析高铁对地方经济影响的简单效果,例如高铁开通对区域经济增长率、区域经济结构、区域经济差异等方面的影响[23]。比较静态分析可以用来展示高铁对地方经济影响的初步结果,但不能用来排除其他因素的干扰和证明因果关系[9]。

计量经济分析是指通过建立高铁与地方经济之间的数学模型,并利用实际数据进行参数估计和假设检验,来评估高铁对地方经济影响的程度和方向的方法[17]。计量经济分析可以用来分析高铁对地方经济影响的复杂效果,例如高铁开通对区域内外部市场规模、区域内外部可达性、区域内外部产业集聚等方面的影响[18]。计量经济分析可以用来展示高铁对地方经济影响的科学结果,但也存在着数据质量、模型设定、变量选择等问题[19]。

地理信息系统分析是指通过利用地理信息系统软件,对高铁与地方经济之间的空间关系进行可视化展示和定量分析,来评估高铁对地方经济影响的程度和方向的方法[15]。地理信息系统分析可以用来分析高铁对地方经济影响的空间效果,例如高铁开通对区域内外部空间联系、区域内外部空间格局、区域内外部空间动态等方面的影响[25]。地理信息系统分析可以用来展示高铁对地方经济影响的直观结果,但也存在着空间尺度、空间自相关、空间异质性问题[11]。

5. 结论与讨论

高铁对地方经济影响研究是一个复杂的系统性问题,涉及到多个层面和维度,存在着多种因素和条件的制约和调节,具有多种效应和机制的作用。根据前文所述的相关理论和方法,以及国内外相关文献的梳理和分析,本部分将从以下几个方面对高铁对地方经济影响研究的主要结果和结论进行归纳和总结。

首先,高铁对地方经济影响的总体结果是正向的,即高铁开通对区域经济发展有促进作用[1]。这一结果得到了大量的实证研究的支持,例如王姣娥等[2]、张俊[24]、谭荣辉等[14]、孙学涛等[18]等。这些研究表明,高铁开通可以提高区域经济增长率、区域经济结构优化、区域经济一体化程度、区域经济空间均衡性、区域经济发展质量等方面的指标。高铁开通对区域经济发展的促进作用主要通过降低交通成本、提高可达性、增强网络效应、产生外部性效应等机制实现。

其次,高铁对地方经济影响的具体结果是多样的,即高铁开通对不同类型和规模的城市或地区有不同程度和方向的影响[3]。这一结果也得到了大量的实证研究的支持,例如王华星等[16]、杨星琪等[17]、李新光等[19]、张梦婷等[20]等。这些研究表明,高铁开通对大城市或发达地区的影响往往大于小城市或欠发达地区的影响,对中心城市或核心地区的影响往往大于边缘城市或外围地区的影响,对节点城市或枢纽地区的影响往往大于非节点城市或非枢纽地区的影响。高铁开通对不同类型和规模的城市或地区有不同程度和方向的影响主要取决于高铁对市场规模和运输成本的相对变化,以及高铁对不同类型和规模的城市或地区之间的相对可达性变化。

最后,高铁对地方经济影响的动态结果是演变的,即高铁开通对区域经济发展有短期和长期的影响,且短期和长期的影响可能存在差异和转变[3]。这一结果也得到了一些实证研究的支持,例如赵玲等[3]、张春民等[11]、孙浦阳等[4]等。这些研究表明,高铁开通对区域经济发展有短期冲击效应和长期均衡效应,且两者可能存在正向或负向的差异和转变。高铁开通对区域经济发展有短期和长期的影响主要取决于高铁对区域内外部市场之间的相对可达性变化,以及高铁对区域内外部市场之间的竞争与合作的影响。

高铁对地方经济影响研究是一个前沿的研究领域,尽管已经取得了一些重要的成果和进展,但仍然存在着一些问题和不足,需要进一步的深入和完善。

高铁对地方经济影响研究的理论基础还不够完善,需要进一步的创新和发展[3]。目前,高铁对地方经济影响研究主要借鉴了交通成本理论、可达性理论、新经济地理学等理论,但这些理论并不能完全解释高铁对地方经济影响的复杂机制和效应,也不能充分反映高铁的特殊性和差异性[11]。因此,需要在现有理论的基础上,结合高铁的实际特点和运行规律,构建更加适合高铁对地方经济影响研究的理论框架和模型体系[4]。

高铁对地方经济影响研究的实证方法还不够完善,需要进一步的改进和优化[21]。目前,高铁对地方经济影响研究主要采用了描述性分析、比较静态分析、计量经济分析、地理信息系统分析等方法,但这些方法也存在着一些问题和不足,例如数据质量、模型设定、变量选择、空间尺度、空间自相关、空间异质性等[24]。因此,需要在现有方法的基础上,结合高铁的实际数据和空间特征,提出更加科学和有效的实证方法和技术手段[14]。

高铁对地方经济影响研究的应用价值还不够明显,需要进一步的提升和拓展[2]。目前,高铁对地方

经济影响研究主要关注了高铁开通对区域经济发展的总体效果和具体效果,但还没有充分考虑到高铁开通对区域经济发展的动态效果和潜在效果,也没有充分利用到高铁开通对区域经济发展的政策启示和建议[9]。因此,需要在现有研究的基础上,结合高铁的实际发展和运行情况,探索更加深入和广泛的高铁对地方经济影响研究主题和内容[17]。

基金项目

项目名称:基于“高铁”大数据的区域经济研究,江苏高校哲学社会科学研究项目(2019SJA1620)。

参考文献

- [1] 谢梅,白薇,吴沁媛,等.高铁对经济发展的影响[J].电子科技大学学报,2020,49(6):891-904.
- [2] 王姣娥,胡浩.中国高铁与民航的空间服务市场竞争分析与模拟[J].地理学报,2013,68(2):33-43.
- [3] 赵玲,黄昊.高铁开通与资产误定价——基于新经济地理学视角的分析[J].经济与管理研究,2019,40(4):76-92.
- [4] 孙浦阳,张甜甜,姚树洁.关税传导,国内运输成本与零售价格——基于高铁建设的理论与实证研究[J].经济研究,2019,54(3):135-149.
- [5] 王璐.我国高铁对经济发展与居民福利的影响研究[J].价格理论与实践,2019(6):149-151.
- [6] 张座铭,付书科,李文添.基于面板数据的兰新高铁区域经济特性分析[J].铁道科学与工程学报,2017,14(1):12-18.
- [7] 贾善铭,覃成林.国外高铁与区域经济发展研究动态[J].人文地理,2014,29(2):7-12.
- [8] 郭军华,赖军.高铁对江西省城市经济发展质量的影响[J].华东交通大学学报,2018,35(4):47-52.
- [9] 林木西,崔纯,范双涛.高铁在推动大东北城市群一体化进程中的作用[J].经济纵横,2013(4):77-80.
- [10] 陈小君,林晓言.京津冀地区高铁车站开发价值评估——基于节点-场所模型[J].技术经济,2018,37(12):82-93.
- [11] 张春民,王玮强,李文添,等.基于面板数据的兰新高铁区域经济特性分析[J].铁道科学与工程学报,2017,14(1):12-18.
- [12] 姜博,初楠臣,薛睿,等.高速铁路对沿线城市土地经济价值的影响及驱动力[J].工业技术经济,2017,36(12):130-139.
- [13] 孟德友,魏凌,樊新生.河南“米”字形高铁网构建对可达性及城市空间格局影响[J].地理科学,2017,37(6):850-858.
- [14] 谭荣辉,张天琦.高速铁路对城市用地扩张的影响——基于多期双重差分法的验证[J].中国土地科学,2019,33(11):39-50.
- [15] 张莹,孙瑞洁,赵临龙.高铁对节点城市旅游业发展的影响研究——以西安市为例[J].甘肃科学学报,2019,31(1):104-107.
- [16] 王华星,石大千,余红伟.高铁开通能够促进区域经济协调发展吗?[J].上海经济研究,2019(11):59-69.
- [17] 杨星琪,黄海军.高铁对城市经济空间结构影响的研究综述[J].交通运输系统工程与信息,2022,22(5):7-18.
- [18] 孙学涛,李岩,王振华.高铁建设与城市经济发展:产业异质性与空间溢出效应[J].山西财经大学学报,2020,42(2):58-71.
- [19] 李新光,黄安民,张永起.高铁对区域经济发展的影响评估——基于 DID 模型对福建省的实证分析[J].现代城市研究,2017(4):125-132.
- [20] 张梦婷,俞峰,钟昌标.高铁网络、市场准入与企业生产率——基于中国工业企业数据库的实证分析[J].世界经济,2019(8):3-32.
- [21] 董艳梅,朱英明.高铁建设能否重塑中国的经济空间布局——基于就业、工资和经济增长的区域异质性视角[J].中国工业经济,2016(10):92-108.
- [22] 卢燕,余斌,韩勇.基于客流结构的高铁经济辐射效应研究——以武汉市为例[J].长江流域资源与环境,2016,25(1):39-47.
- [23] 王姣娥,焦敬娟,金凤君.高速铁路对中国城市空间相互作用强度的影响[J].地理学报,2014,69(12):1833-1846.
- [24] 张俊.高铁建设与县域经济发展——基于卫星灯光数据的研究[J].经济学(季刊),2017,16(4):1533-1562.
- [25] 易海峰.“高铁时代”东北地区经济整合探析[J].企业经济,2013(5):143-146.