

文章编号: 0451-0712(2005)06-0124-06

中图分类号: F540.3

文献标识码: A

西部地区增长极培育与公路重点线路

季求知, 叶莹, 王元庆

(长安大学特殊地区公路工程教育部重点实验室 西安市 710064)

摘要: 以增长极理论为基础, 以西部大开发为背景, 提出欠发达地区通过培育增长极来带动区域经济发展的非均衡发展模式, 进而分析了公路交通在促进西部大开发中的重要作用。针对西部地区的实际情况, 本文提出在西部地区培育国家级、省级和县级经济增长极, 探讨了相应的选择条件, 并据此确定了在不同范围内具有带动作用的增长极。结合西部地形、交通区位等因素, 规划布局了配套的公路重点线路, 并对其布局效果进行评价, 进一步说明公路交通对经济发展的巨大促进作用。

关键词: 增长极; 西部大开发; 公路; 交通; 重点线路

经济学的研究及国家宏观决策层已有决策情况都倾向于按照增长极理论来进行西部大开发。增长极理论需要将交通设施的建设和完善作为开发的基础条件和战略重点; 朱镕基曾提出公路建设是西部大开发的“第一要务”; 温家宝对公路建设拉动我国经济发展也持肯定态度。基于上述背景, 本文以增长极理论为基础, 对西部地区重点公路建设项目情况进行初步分析。

1 增长极理论与西部地区增长极选择

1.1 增长极理论

法国经济学家弗朗索瓦·佩鲁的增长极理论认为, 经济增长首先出现和集中在具有创新能力的行业, 而不是同时出现在所有的部门。这些具有创新能力的行业常常聚集于经济空间的某些点上, 于是就形成了增长极。经济的增长率先发生在增长极上, 然后通过增长极的支配效应、乘数效应、极化和扩散效应等, 以各种方式向外扩散, 对整个区域的经济发展产生影响。

区域经济增长极具有以下特点: 在产业发展方面, 增长极通过与周围地区的经济技术联系而成为区域产业发展的组织核心; 在空间上, 增长极通过与周围地区的空间关系而成为支配经济活动空间分布与组合的重心; 在物质形态上, 增长极就是区域中的中心城市。而且, 由于区域的大小不一样, 相应地, 增

长极也有规模等级之分。

1.2 西部大开发与西部增长极

1.2.1 西部大开发战略选择

为了支持贫困地区发展, 缩小我国东西部差距, 实现东西互动, 党中央在 20 世纪末提出了西部大开发战略。西部地区基础薄弱、生产力发展水平低、经济结构不健全, 属于欠发达地区。在这样的区域实施大开发战略, 其均衡发展需要巨大的资金和技术力量投入, 实施难度大、任务艰巨。而国外类似地区的发展实践经验表明, 欠发达地区的开发必须走非均衡——均衡发展的道路, 以较小的投资规模形成地区经济的自我发展能力, 即优先投资扶持基础较好的城市和地区, 将其培育为具备较强带动和辐射作用的经济增长极, 进而通过增长极规模和实力的不断扩大来引导周边和整个西部地区的发展。

1.2.2 西部增长极的选择

(1) 西部增长极应具备条件。

①具有区位优势: 从交通区位论角度看, 增长极应当处于多条交通线路的汇集处, 通过建设形成便捷、安全, 具有比较优势的对外交通线路, 为发挥其经济优势提供基础。地理区位论则认为增长极要有一定的经济腹地, 通过服务、聚集、整合下一级经济节点的经济活动形成规模经济优势, 这就要求增长极处在联系多个经济节点的交通联系点上, 并在运输交换的时效性、运输费用节约等方面有优势。

②具备资源优势:要保证增长极发展的比较优势,就需要依托其相对独特的资源优势,表现为在其经济运距内应储备具有较高的经济开发价值和规模优势的自然资源或者人力资源,增长极应是这些资源深加工、对外运输、服务的中心,这就要求增长极的选择首先要考虑周边是否分布有优势资源,其次要考虑增长极与资源地的连接交通线和适宜资源特点、资源开发及运输需要的公路运输干线。

③拥有主导产业:区域经济学认为增长极地区要保证持续增长必须具有若干有增长潜力的主导产业及优势产业。主导产业是在增长极经济增长中占有较大比重、具有相对其他地区的比较优势、能够引导增长极相关产业发展的产业。由于资源存在枯竭的可能,所以单一形式的主导产业难以持续性发展,因此增长极应有两个以上的优势主导产业。

④需要兼顾带动范围均衡性与带动效应规模:虽然西部大开发战略的目的是实现均衡开发,但在开发的过程中仍需要走非均衡发展的道路,通过重点区域的辐射、带动和示范作用逐步扩大区域的开发范围,实现区域的均衡开发。在非均衡—协调开发过程中,需要适度考虑发展极地理分布上的均衡,避免造成新的、过大的区域差距,同时要区分带动效应的大小实行有差异投入,做好不同开发级别增长极的开发工作。

(2)西部增长极等级划分、备选节点与增长极布局分析。

作为国家发展战略,西部地区增长极选择中最重要的是选定国家级和省级发展极。为此,可首先依据城镇体系现状及规划情况,将西部地区的城市节点划分为3个层次:重要节点、较重要节点和一般节点。重要节点包括直辖市、省会城市、自治区首府、计划单列市;较重要节点包括目前城镇人口在50万以上的大城市;一般节点包括目前城镇人口在20万以上中等城市。见表1所示。

对于国家级增长极而言,重庆、成都、西安拥有主导产业优势与城市规模优势,其特色经济在国家发展中均形成很大影响,是当然的增长极。其余的城市中,兰州、昆明、包头、乌鲁木齐也为城市人口超过100万的特大城市,产业优势比较明显,经济腹地与其他城市相对独立且比较辽阔,也是潜在的国家级增长极;从对外开放,通过国际贸易获得收益的可能、以及经济开发的潜力和增长速度看,昆明、乌鲁木齐相对占有优势。昆明是我国与东盟、南亚陆路、

表1 国家级增长极备选城市节点层次划分情况

重要节点 (11个)	较重要节点 (3个)	一般节点 (47个)
南宁,重庆, 成都,贵阳, 昆明,拉萨, 西安,兰州, 西宁,银川, 乌鲁木齐	包头,柳州, 桂林	乌海,赤峰,通辽,呼伦贝尔,牙克石, 乌兰浩特,梧州,北海,贵港,玉林,儋州, 江津,合川,永川,自贡,泸州,德阳, 绵阳,江油,广元,遂宁,内江,乐山, 南充,阆中,宜宾,达州,六盘水,遵 义,安顺,曲靖,个旧,铜川,宝鸡,咸 阳,渭南,汉中,白银,天水,石嘴山,克 拉玛依,哈密,昌吉,库尔勒,阿克苏, 喀什,伊宁,石河子

内河水运贸易的中心与交通枢纽,具有与传统贸易伙伴易货贸易、资源贸易的比较优势,市场前景相对广阔;乌鲁木齐作为传统丝绸之路上与独联体国家重要的外贸口岸与交通枢纽,可以发展产业互补交换平台与独联体国家资源交流平台,兰州、包头经济增长潜力略低,包头产业结构相对单一。因此,可以将上述7个城市作为西部地区国家级的经济增长极,如果近期投资力度有限,可以重点培育重庆、成都、西安、昆明、乌鲁木齐的发展能力,作为国家级增长极的重点城市节点。

省级增长极的选择,同样可以综合上述条件考虑。最终选择确定有呼和浩特、赤峰、通辽、满洲里、南宁、贵阳、拉萨、西宁、银川、柳州、梧州、桂林、北海、涪陵、达州、绵阳、德阳、南充、遵义、大理、曲靖、景洪、开远、宝鸡、榆林、延安、平凉、张掖、格尔木、吴忠、固原、日喀则、喀什、库尔勒、哈密等城市。

满足县域增长极需要的城市众多,本处不进行专门的分析。

2 西部地区增长极的公路发展战略

2.1 西部地区不同等级增长极与公路配置标准

西部地区公路发展战略的选择要充分考虑不同增长极的类型,以便从经济规模、辐射范围角度出发,确定西部地区增长极的等级及所需要配合实施的公路战略措施和实施项目。考虑西部增长极的辐射范围,其基本类型可分为国家级、省级、县域三个级别。

从整个国家发展的角度看国家级增长极是在整个国土范围内具备强劲增长潜力、能够辐射周边省份乃至国外相邻区域的增长极,其经济优势应该在国内外众多城市对比中占有重要地位。参照国内外的有关研究,构成国家级增长极一般要具有200万以上城市人口,两个以上优势主导产业分布,并具有其

他方面的特色发展优势。国家级增长极必须支撑国家公路主骨架,应当是高速公路的枢纽,并辅以一定的干线公路辐射周边。

省级增长极在省域内具有较强实力,在国家相关产业领域能有一定影响,经济规模、产业结构都有良好发展潜力,对带动周边县域经济发展作用明显。参照国内外的有关研究,一般为中等以上城市,产业优势明显。省级增长极应当是国家高速公路网联通的节点,并辅以必要的干线公路联系线。

县域增长极是具有一定的产业分布,能较好满足周边乡镇的生活服务需要,对于稳定人口,人民安居乐业具有重要意义的增长极。参照国内外的有关研究,一般为小城市、县城或经济实力比较强劲的建制镇。县级增长极应当有干线公路连通,并有辐射型的农村公路带动周边。

2.2 国家级增长极的“交通引导型”战略与公路配备

国家级增长极是国家经济发展的重要支撑点,是西部大开发必须优先发展以带动整个西部地区发展的战略要点,因此作为国家高速公路网的重要支撑点,要依照它们对外辐射的潜在要求构筑辐射型的国家高速公路系统,引导增长极本身及周边地区的发展。根据各城市的产业、经济特点,考虑构筑的引导经济发展型国家高速公路的理由及项目如下。

(1) 重庆增长极。

重庆拥有天然气、煤、水等资源和自然特产方面的资源优势,在汽车摩托车制造业、冶金、化工医药等方面具有明显的产业优势,食品工业、建材、城市风光、旅游业等方面特色明显,并拥有重庆大学等多方面的研发支撑平台,在中国经济发展中具有发展独特性与优势性。重庆周边丘陵与平原间隔分布,形成了空间上相对分离的城镇群落,嘉陵江、涪江、岷江在此交汇,下游长江沿岸地形险峻。这就决定了重庆西南地区和长江上游重要的交通枢纽、资源集中加工地、产品中转枢纽和区域经济中心的地位。

综合重庆市及其周边地区的地形地理条件,分析重庆向各方向延伸并连通其他大中城市的地理区位线,并与国家高速公路网相统一,规划实施的以重庆为交汇点的高速公路有包茂、兰海、沪渝和渝昆高速公路。具体路线走向如图 1 所示。

此外,重庆东北方向由于地形地势等条件所限,不适宜修建大规模的高速公路,可以配合长江三峡水利枢纽工程,规划与长江水运相联系的二级道路。

(2) 成都增长极。

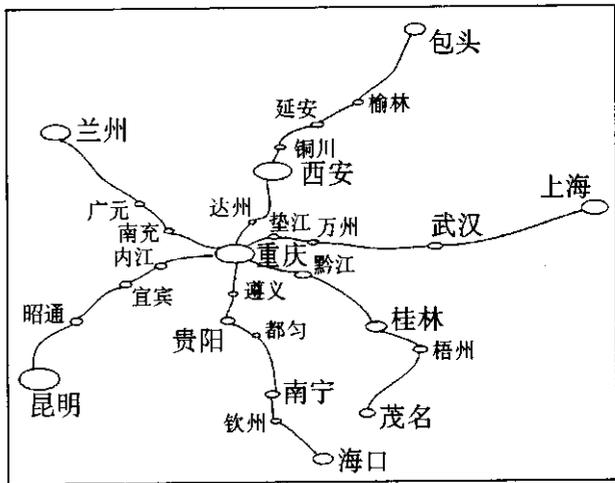


图 1 交汇于重庆增长极的高速公路

成都在水能、矿产、林牧业、旅游等资源方面优势明显,丝绸工业久负盛名,电子信息业、水电业、机械冶金业、医药化工业、饮料食品业等产业具有比较优势,人口优势也较为明显。成都及其周围地区汇集有大批国家级高新技术企业和研究开发机构,科技支撑力量雄厚,具有广阔的发展前景。成都境内及周边地势平缓,分布有金沙江、大渡河、岷江、沱江、涪江等众多水系,是西南地区重要的经济中心和交通枢纽。

综合成都市及其周边地区的地形地理条件,分析成都向各方向延伸并连通其他大中城市的地理区位线,并与国家高速公路网相统一,规划实施的以成都为交汇点的高速公路有京昆、沪蓉和厦蓉高速公路。具体路线走向如图 2 所示。

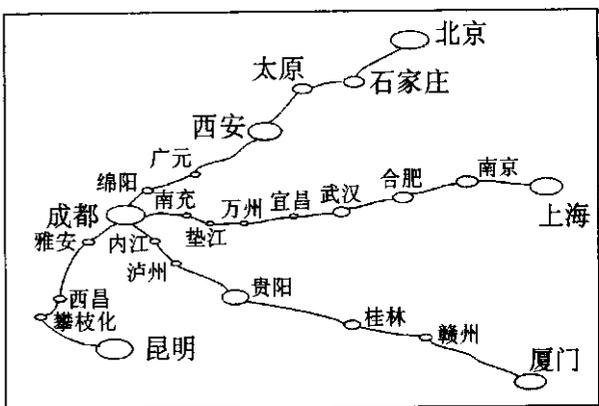


图 2 交汇于成都增长极的高速公路

此外,成都向西北方向延伸可以深入青海、西藏等西北内陆地区,人口稀少,地理条件恶劣,不适宜修建大规模的高速公路,可以规划实施通往边远地区的较低等级公路,实现国土资源的均衡开发和路

网布局的改善,引导西部经济的协调发展。

(3)西安增长极。

西安及其周边地区拥有丰富的能源资源和得天独厚的以文物为特色的旅游资源,具有独特的资源优势,在高新技术产业、国防科技工业、农业、旅游业等产业方面具有明显的产业优势。西安位于关中平原中部,是中国的地理中心,具有承东启西、连南接北的区位优势,并且拥有雄厚的科技力量,理所当然地成为西部以至全国的重要交通枢纽、科研、高等教育基地和航空、航天、电子等高新技术产业基地,在中国经济发展中占据重要位置。

综合西安市及其周边地区的地形地理条件,分析西安向各方向延伸并连通其他大中城市的地理区位线,并与国家高速公路网相统一,规划实施的以西安为交汇点的高速公路有京昆、包茂、连霍、沪陕和福银高速公路。具体路线走向如图3所示。

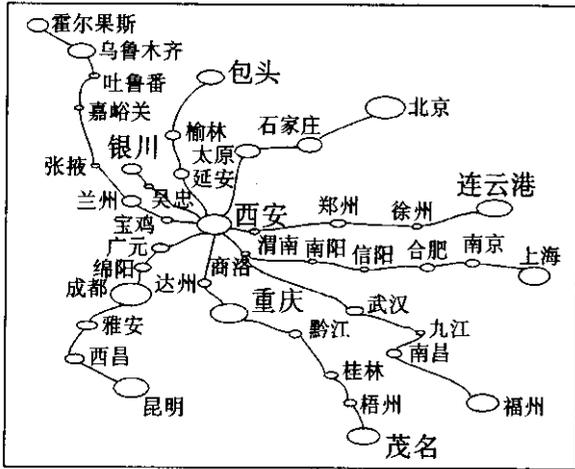


图3 交汇于西安增长极的高速公路

(4)昆明增长极。

昆明拥有磷矿等优势资源,在磷化工、冶金、机床制造、食品和卷烟生产等方面具有明显产业优势,花卉生产、生物制药等新兴产业发展迅速,以世博会为中心、集自然风光和民族风情于一体的旅游产业特色鲜明。昆明境内地形以高原陷落盆地与陷落河谷相交错,分布有金沙江、珠江、红河大水系,是西南重要的口岸城市和交通枢纽。

综合昆明市及其周边地区的地形地理条件,分析昆明向各方向延伸并连通其他大中城市的地理区位线,同时考虑到分流较大的交通流量、均衡国土资源分布、改善路网布局,并与国家高速公路网相统一,规划实施的以昆明为交汇点的高速公路有京昆、

渝昆、杭瑞、沪渝、汕昆和广昆高速公路。具体路线走向如图4所示。

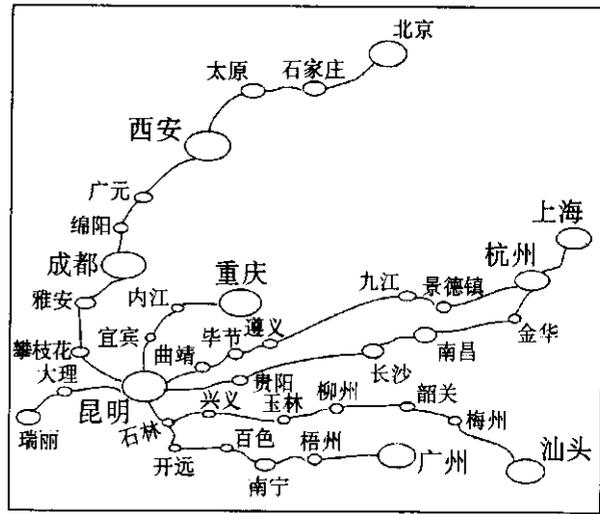


图4 交汇于昆明增长极的高速公路

(5)乌鲁木齐增长极。

乌鲁木齐拥有丰富的石油、铁、锰等矿产资源、大量珍贵的生物资源以及富有浓郁西域特色的旅游资源,建立了石油加工、冶金、纺织、食品、皮革、煤炭等支柱产业,资源和产业优势明显。乌鲁木齐位于天山北麓,准噶尔盆地南缘,地处亚欧大陆的地理中心,是丝绸之路上的要冲,更是西北沿边地区的交通枢纽、科教基地和经济中心。

综合乌鲁木齐市及其周边地区的地形地理条件,分析乌鲁木齐向各方向延伸并连通其他大中城市的地理区位线,同时考虑到巩固国防、加强民族团结、均衡国土资源分布、改善路网布局等因素,并与国家高速公路网相统一,规划实施的以乌鲁木齐为交汇点的高速公路有京新、兰海和连霍高速公路。具体路线走向如图5所示。

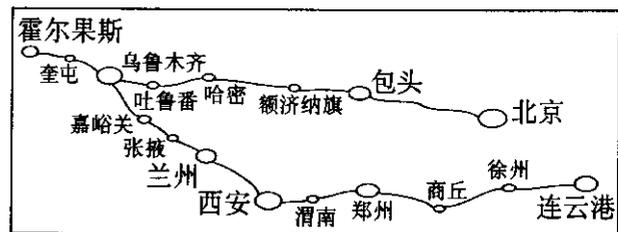


图5 交汇于乌鲁木齐增长极的高速公路

此外,乌鲁木齐向南部延伸,可以深入西南边陲,沿线地形和气候条件恶劣,人口稀少,不适宜建设高速公路。基于带动经济发展,维护边疆稳定等因

素考虑,可以规划建设通往西藏的较低等级的公路。

2.3 省级增长极的“通道优先与瓶颈改善并重”公路发展战略与公路配备

省级增长极是区域经济发展中具有重要带动作用和发展潜力的城市,在西部大开发中需要配合国家增长极发展战略加快自身发展并增强对下一级增长极的辐射能力,因此省级增长极是省市区内骨

架公路网的重要支撑点。建设省级增长极与周边地区的快速联系通道对于改善西部地区内部公路建设滞后对社会经济发展的瓶颈制约作用、适应西部地区资源开发和经济发展需要具有重要意义。结合各省市区的特点和地形条件,综合考虑到融入国家高速公路网的前提,西部需要实施的围绕省级增长极发展的公路如图 6 所示。

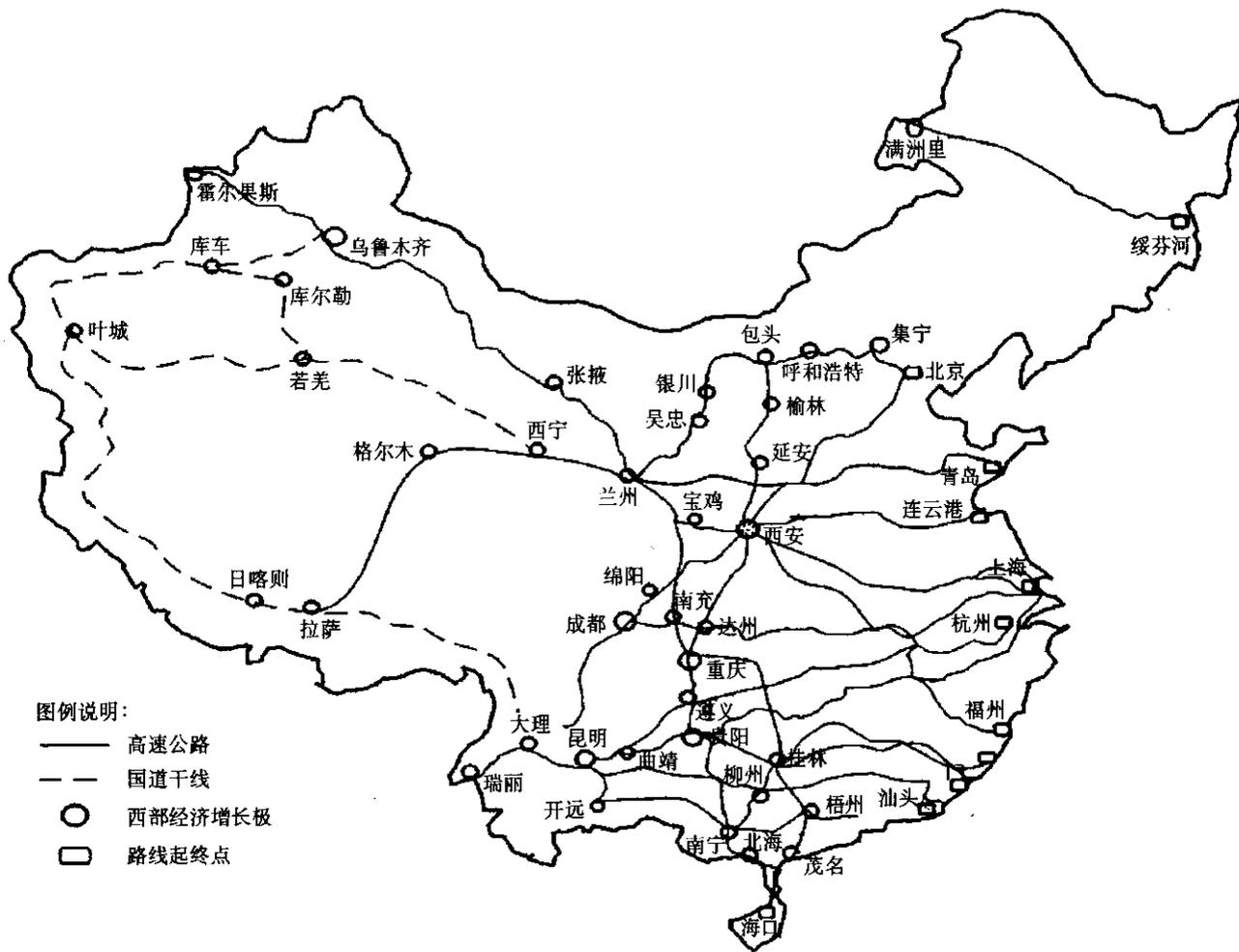


图 6 连通西部省级增长极的高速公路网

2.4 县级增长极“政治、经济效益并重”的公路发展战略

县级增长极是与国家级和省级增长极相连接,在地方经济发展中有一定带动作用的县镇。因此,县级增长极应成为通县和通乡公路的重要节点,连通县镇和上一级增长极,提高公路网的通达深度。在高速公路和国道干线公路网的支撑下,需要进一步加强农村公路建设,建立较高密度的农村公路网,惠及更多农村居民的生产生活。

基于文章篇幅所限,具体实施的公路项目从略。

3 增长极理论对应公路建设规模及其合理性分析

3.1 配套公路规模

按照增长极理论并结合西部地区的地理、地形、资源、人口、经济和产业结构等情况,规划与之配套的通达西部的高速公路共有 18 条,分别为:京昆、包茂、兰海、渝昆、连霍、沪陕、沪渝、杭瑞、沪昆、厦蓉、汕昆、广昆、福银、京藏、京新、青银、青兰、泉南高速公路。

预计到 2005 年,西部高速公路里程将达到 10 000 km;到 2010 年,西部高速公路总里程将突破

20 000 km。

3.2 配套高速公路布局效果

按照高速公路网规划,西部高速公路规划布局将达到“首都连接省会、省会彼此相通、连接主要城市、覆盖重要县市”的网络,其作用和效果表现如下。

(1)西部地区高速公路直接服务范围将达到70%,人们可以直接感受到高速公路运输系统给生产、生活带来的便利。

(2)将实现西部地区平均2 h上高速,省会到城市当日到达,从而大大提高社会机动性。

(3)连接了西部所有的省会城市、目前城镇人口超过20万的大中城市以及所有重要的交通枢纽城市,将有助于加强各种运输方式优势互补,形成综合运输大通道和较为完善的集疏运系统。

(4)将连接主要的一类公路口岸,形成国际高速公路通道,进一步加强对外联系,并将连接西部主要的旅游城市,带动相关产业发展。

(5)高速公路网建设将对促进西部经济增长、扩大就业等做出重要贡献。据测算,公路建设每投资1亿元,可以最终创造大约3亿元的国内生产总值,直接创造的公路建筑业就业岗位可达2 000个。

(6)将显著改善和优化西部的公路路网结构,提高区域内部及对外运输效率和能力,为“以线串点、以点带面”,加快西部大开发奠定坚实基础。

4 结语

西部地区的公路交通必须与经济协调发展,这是实施西部大开发战略的必然要求。在当前阶段,西

部地区欠发达的现状决定了增长极理论在经济发展中的重要依托作用,随着西部大开发的进行和深入,这些增长极城市必将进一步发挥其强大的带动和辐射作用,并通过相互联结的高等级公路干线形成轴线式开发模式,最终达到西部地区的网络式开发,实现西部经济的平衡发展。

参考文献:

- [1] 朱镕基. 九届全国人大三次会议政府工作报告[R]. 2000.
- [2] 温家宝. 中国环境与发展国际合作委员会会议讲话[R]. 2000.
- [3] 交通部规划研究院. 国家高速公路网规划[R]. 2004.
- [4] 李平安,王同经. 中国西部大开发政策比较研究[M]. 陕西:陕西人民教育出版社,2003.
- [5] 吴殿廷. 区域经济学[M]. 北京:科学出版社,2003.
- [6] 魏后凯. 中西部工业与城市发展[M]. 北京:经济管理出版社,2000.
- [7] 董千里. 高速公路点—轴型区域经济发展理论研究[J]. 西安公路交通大学学报,1998,(1).
- [8] 钟声,高小琴. 增长极理论在西部开发中的实践[J]. 理论导刊,2001,(2).
- [9] 中华人民共和国交通部. 全国公路网规划图集[M]. 北京:地址出版社,辽宁经纬测绘制作中心,中国人民解放军1206工厂,1996.
- [10] 中国公路等级地图集[M]. 北京:人民交通出版社,2004.
- [11] 张金锁,康凯. 区域经济学[M]. 天津:天津大学出版社,1998.

Growth Pole Cultivation and Key Line of Highway in Western Development

JI Qiu-zhi, YE Yin, WANG Yuan-qing

(Key Laboratory for Special Area Highway Engineering of Ministry of Education, Chang'an University, Xi'an 710064, China)

Abstract: In accordance with the specific condition of the western China, the cultivating national, provincial, and county growth pole concepts are brought forward, the corresponding choosing conditions discussed, and the growth poles in various ranges determined. According to the landform, traffic area location and other factors of the western China, the relevant key line is laid out, the effectiveness of the arrangement estimated, and the extraordinary driving force of the highway communication indicated in this paper.

Key words: growth pole; western development; highway; transportation; key line