

辽宁省交通运输的现状与可持续发展对策

□ 林木西¹ 李文国² 吴云勇³ 赵德起¹

(1. 辽宁大学 辽宁 沈阳 110036 2. 沈阳理工大学 辽宁 沈阳 110036 3. 辽东学院 辽宁 丹东 118001)

摘要:在“振兴东北老工业基地”战略中,应该特别重视加强交通运输基础设施体系的建设,交通运输先行是带动辽宁地区经济发展的必然选择。本文经实证分析,认为辽宁省交通运输业的发展水平已经成为辽宁区域经济快速增长的“瓶颈”,特别是铁路运输业的发展更是严重滞后于辽宁省 GDP 的增长。鉴于此,辽宁省目前应该大力发展铁路运输业,充分发挥水运优势,积极而适度地发展公路、航空运输。

关键词:辽宁省; 交通运输; 可持续发展

Abstract: It is very important that Liaoning Province speeds up transportation development in the policy of the rejuvenation of old industrial bases in northeast China. We think that the development level of transportation in Liaoning province, especially the railway transportation, has become the bottleneck of the rapid growth of the region economics. Now, Liaoning province must exert her to improve the development speed of transportation, especially the railway and water transportation.

Keywords: Liaoning province; transportation; Sustainable Development

改革开放以来,辽宁省的交通运输面貌发生了翻天覆地的变化,初步形成了以铁路为骨干,由铁路、公路、水运、民航和管道等多种运输方式共同组成的交通运输网络。到 2004 年末,辽宁省交通运输线路总长达 283.92 万公里,是 1978 年的 2.3 倍。铁路、公路、民航、管道等都有大幅度的增长。同时客货运量急剧增加。1997 年与 1978 年相比,客运量、旅运周转量、货运量及货运周转量总计分别增长了 5.2、5.75、5.12、3.89 倍。交通运输业的大力发展,逐步缓解了影响和制约辽宁省经济发展的“交通瓶颈问题”,各种运输方式并存及其所形成的庞大的运输能力成为保证工农业生产的顺利进行促进国民经济快速发展的“生命线”。

但是,这些成就并不代表着辽宁省的交通运输发展已经走在经济发展的前面,已经成为辽宁省经济发展的“发动机”。交通运输的发展与经济增长的适应程度可以通过“推拉理论”进行实证分析。该理论认为:交通运输的发展可以推动国民经济的增长;反之,国民经济的增长也会拉动交通运输业的发展。交通运输业产出增长所引起的国民经济的增长效应可以称为“推动效应”,而把国民经济增长所带动的交通运输业产出的增长效应称为“拉动效应”。一般来说,如果国民经济增长对交通运输业的拉动作用大,那么交通运输业对国民经济发展的推动作用就小,反之亦然。因此,可以把交通运输业与国民经济增长之间的“推动效应”和“拉动效应”的关系分为 3 种情形:一是“推动效应”大于“拉动

效应”,表明这一国家或地区已有一定的经济基础,而交通运输业是其进一步发展的制约因素,即运输供给小于运输需求,交通运输业发展滞后,应该加速发展;二是“推动效应”与“拉动效应”大致相当,表明这个国家或地区经济发展与交通运输业发展是相适应的,即运输供求基本平衡;三是“推动效应”小于“拉动效应”,表明这个国家或地区运输需求不足,应优先发展经济,交通运输业的发展速度应适当减慢,以求得交通运输业和国民经济协调发展。

由此可见,“推拉效应”分析法可以用于判断辽宁省交通运输业的供求是否平衡以及与辽宁区域经济发展相比,它的发展水平是超前的,还是滞后的。

一、实证分析

下面以货运为例,对辽宁省交通运输业与国民经济增长之间的“推动效应”和“拉动效应”进行具体测算。在此,国民经济增长指标选用辽宁省国内生产总值(GDP),交通运输生产指标选用辽宁省货物周转量(FKT)。为了使所作的分析指导性更强,还可以从铁路、公路、水运、航空四个方面分类进行分析,具体确定失衡的主导因素在哪个方面。

1.“推动效应”分析

根据《辽宁统计年鉴 2005》,可以得到 1985~2004 年辽宁省国内生产总值(GDP)和货物周转量(FKT)、铁路周转量、公路周转量、水运周转量及航空周转量的数据(因篇幅所限,省略)。依据经济计量方法反复测算,可以确定辽宁省 GDP 对 FKT 的“推动效应”数学模型为:

$$\text{LN}(\text{GDP}) = a + b \text{LN}(\text{FKT})$$

其中 a 为常数项, b 为“推动效应”系数, LN 为自然对数。

此处,采用普通最小二乘法(OLS),利用 Eviews 软件进行回归分析,可以求得辽宁省交通运输业发展对国民经济增长的“推动效应”模型为:

$$\text{LN}(\text{GDP}) = -11.9425 + 2.7693 \text{LN}(\text{FKT}) \\ (-5.5459)(10.1228) R^2 = 0.8797, F = 110$$

由于推动效应系数 b = 2.7693,远大于 1,说明辽宁省目前交通运输业不能满足国民经济增长的需要,运输供给小于运输需求,应加速交通运输业发展。同理,可以用铁路周转量、公路周转量、水运周转量及航空周转量的数据分别替代货物周转量(FKT),分别求得铁路、公路、水运和航空的“推动效应”模型系数分别是:6.9195、2.4602、1.4865 和 0.9381。这说明辽宁省除航空业运输供给大于运输需求,基本能适应国民经济增长的需要外,铁路、公路和水运的发展均不能与国民经济发展相适应,都

滞后于国民经济的需要,应加快其发展。特别是铁路运输业对国民经济增长的“推动效应”系数高达6.9195,更是远远大于1,说明铁路运输业的发展滞后问题在交通运输业中最为突出,今后,辽宁省应该把交通运输业发展的重点放在铁路运输方式上。

2.“拉动效应”分析

同样,利用1985~2004年辽宁省国内生产总值(GDP)和货物周转量(FKT)、铁路周转量、公路周转量、水运周转量及航空周转量的数据(因篇幅所限,省略),可以确定辽宁省GDP对FKT的“拉动效应”的数学模型为:

$$\ln(FKT) = \alpha + \beta \ln(GDP)$$

其中 α 为常数项, β 为“拉动效应”系数, \ln 为自然对数。

此处,同样采用Eviews普通最小二乘法进行回归分析,可求得“拉动效应”的模型为:

$$\ln(FKT) = 6.1449 + 0.1443 \ln(GDP) \\ (15.3069 \quad 10.1228) \quad R^2 = 0.8797 \quad F = 110$$

由于拉动效应系数 $\beta = 0.1443$,远远小于1,说明辽宁省交通运输业发展远远小于国民经济的需要,交通运输供给远远小于运输需求,所以,应加速交通运输业发展。同理,可以用铁路周转量、公路周转量、水运周转量及航空周转量的数据分别替代货物周转量(FKT),求得辽宁省GDP增长对铁路、公路、水运和航空的“拉动效应”系数分别是:0.0502、0.2706、0.3701和1.0462。这说明辽宁省除航空业运输供给大于运输需求,基本能适应国民经济发展的需要外,铁路、公路和水运的发展均不能与国民经济发展相适应,均滞后于国民经济的需要,应加快其发展。这里,辽宁省GDP增长对铁路运输业发展的“拉动效应”系数最小,只有0.0502,远远小于1,表明铁路运输业的发展滞后问题最为突出,今后,辽宁省应该把交通运输业发展的重点放在铁路上。

二、战略选择

应该说,现代运输的每种运输方式都有其各自的优劣势,在综合运输体系中都应具有各自的地位。西方发达国家曾一度过分强调公路和航空运输的发展,采取了限制或轻视铁路与水运的发展,结果带来了诸多社会经济问题,在20世纪70年代以后才开始重新调整交通运输发展政策,在发展中走了弯路。这些经验和教训值得我们认真思考和借鉴。辽宁省应结合自己的特点,逐步建立以铁路、江海运输为骨干,以加强现有铁路薄弱环节、增强港口能力为重点,充分利用水运。最终形成布局合理、水陆相通、客货并重,各种运输方式紧密配合、协调发展的综合运输网。

1. 大力发展铁路运输业

目前辽宁省铁路货运的总体态势是:出省通道特别少,铁路运输能力紧张,铁路集装箱运输系统不够完善,与水运等其它运输方式间集装箱联运工作尚未全面展开。基于此,辽宁省铁路货运的发展方向是重载列车,以及尽快建立与港口和内陆集装箱集散中心相衔接的多式联运系统。为此:一方面,应加大对铁路建设的投入,改善现行路网布局的缺陷;另一方面,应加紧对现行线路的技术改造,尽快提高铁路的电气化率和重载率;同时,铁路集装箱运输系统应进一步完善,内陆集装箱集散中心有待尽快规划和建设。铁路运输应适应现代物流发展要求,尽快与水

运、公路等组成多式联运的综合物流系统。辽宁省铁路客运的发展重点在于建设高速铁路。应建设以高速、准高速为主要长途干线,以城市地铁(或高架轻轨)、近郊轻轨为主要短途干线,并能相互连通的铁路客运网络。铁路客运只有延伸到居民区、商业区、近郊、机场,与城市公交系统融为一体,与公路、航空运输等相衔接,才能显示出生命力和真正发挥巨大的潜力。

2. 充分发挥水运优势

长期以来辽宁省水运的整体发展滞后于其它运输方式的发展。与欧洲的莱茵河水系、美国的密西西比河水系在地区和国家的运输及经济中发挥的巨大作用相比,辽宁省对水运发展建设的轻视态度的确令人深思。近来,通过长期实践的经验教训,辽宁省已开始重视水资源的综合开发利用,并把建设“大连港、营口港和锦州港”的水运建设作为未来综合交通运输体系发展的重点之一。随着港口基础设施建设的日益完善,航道整治工程的全面开展,大连、锦州、营口、丹东等沿海水运将成为疏解东北地区与南方大宗物资的运输主渠道。水运的低成本、少污染、不占地等特点将逐步凸显其独特的生命力。

3. 积极而适度地发展公路、航空运输

公路运输作为综合运输网中的基础,其地位是其它运输方式无法替代的,应积极发展建设。辽宁省地域辽阔,小批量、短距离的运输需求大,这正是汽车运输的优势所在。同时,铁路、港口、机场等客货流的集散也需要依靠汽车运输。但公路发展面临的难题是过多的占用耕地、污染环境、加剧能源短缺,因此应加紧研究汽车的节能防污技术。航空运输是一种资产专用性强、技术含量高、资本密集型的产业,运输成本高,即便达到一定经济发展水平,消费群体仍然将相对稀少,所以应该适度发展。 □

注:本文为辽宁社会科学基金项目“辽宁省交通运输可持续发展模式研究”(项目号L05BJY014)的阶段性成果。

参考文献:

- [1] 吴云勇. 辽宁省综合交通运输体系的构建思路[J]. 铁道物资科学管理, 2006, (04).
- [2] 张霓. 辽宁城市基础设施建设融资创新[J]. 辽宁大学学报, 2005, (03).
- [3] 蒋蕴翔. 面向21世纪南京交通运输发展战略的思考[J]. 武汉交通管理干部学院学报, 1999, (12).

作者简介:

林木西(1954年—),男,辽宁沈阳人,辽宁大学经济学院院长、教授、博士生导师,主要研究方向:政治经济学。

李文国(1968年—),男,辽宁省沈阳人,沈阳理工大学应用技术学院副教授,辽宁大学2005级博士,主要研究方向:国民经济学、市场营销。

吴云勇(1975年—),男,吉林省梅河口人,辽东学院经济学院讲师,辽宁大学2005级博士,主要研究方向:国民经济学、金融学。

赵德起(1971年—),男,辽宁省锦州人,辽宁大学2005级博士,主要研究方向:国民经济学。