

文章编号:1000-8462(2007)06-0888-04

铁路客运系统提速的空间经济影响^①

金凤君¹, 武文杰^{1,2}

(1. 中国科学院 地理科学与资源研究所, 中国 北京 100101; 2. 中国科学院 研究生院, 中国 北京 100049)

摘要:从1997年到2007年我国先后进行了六次铁路客运提速,有效地解决了铁路交通运营存在的问题,促进了国民经济的发展和和谐社会的建设。文章从经济地理学的视角探讨了铁路客运系统提速的空间经济影响,研究结果显示,一方面交通条件的改善在微观层面上影响经济活动的区位选择。通过选取以北京、上海为第一增长极的大城市圈进行分析,得到结论:铁路客运提速在空间上促进了产业结构的调整和升级,同时也为大城市圈的形成创造了有利条件;在宏观层面,首先对整个系统提速效果进行了评价,然后选取若干主要铁路枢纽城市进行个案研究,我们发现:交通业的发展可以通过降低交通成本促进资源的流动,为区域协调发展战略奠定交通基础,从而对区域经济发展和区域空间结构产生重大影响。最后提出根据交通条件的变化及时调整城市和区域经济发展战略,合理进行产业布局和调整是十分必要的。

关键词:铁路客运系统;提速;区域经济发展;经济地理

中图分类号:F530

文献标识码:A

从1997年至2007年我国先后进行了六次铁路客运提速。作为国家重要基础设施、国民经济大动脉和大众化交通工具,铁路运输在我国经济社会发展中的地位和作用,都决定了铁路客运提速对经济社会生活的影响的广度、深度和全面性。

当前众多的研究积累和成果已经为开展铁路客运提速的相关研究奠定了较好基础。综观国内研究铁路客运提速的文章,其研究内容基本分为三类,一类文章从交通运输地理学原理出发,运用定量分析的方法,探讨交通网络结构变化对通达性空间格局演化的影响^[1-6]。另两类文章则分别从宏观层面或微观层面运用定量分析的方法探讨铁路客运提速对社会经济发展产生的社会效益,用定性分析的方法研究其影响^[7-14]。通过总结当前对铁路客运提速研究的基本动态和研究成果,可以发现现有的研究总体上还比较散乱,无论是理论、方法还是实践案例上,都缺乏对典型区域城市铁路客运提速的空间效应从格局、过程、机制到模型的系统综合研究以及对不同背景、不同区域、不同尺度上的交通条件改变的深入比较研究。需要指出的是,目前仍缺乏从中观层面,特别是从经济地理学的角度,结合定量和定性分析的方法,来探讨和评价铁路客运提速对区域经济发展影响的研究。

1 交通条件对区域经济发展影响的机理

1.1 交通对经济区位选择的影响

美国经济学家胡佛在研究经济活动区位时指出,交通对经济区位选择的影响主要取决于运费。运费包括随距离的变化的运费和与距离无关的场站作业费用,区位布局要尽量避免原料和产品的多次中转运输;另外,由于运输方式不同,单

位重量的货物每单位距离的运费也不同,因此,按照原料和产品的运输距离可以通过选择运输方式降低运费。

杜能的农业区位论^[15],根据假设的“孤立国”以及运费与距离及重量成比例,运费率因作物不同而不同等,提出了农业土地利用的杜能圈结构。韦伯在工业区位论中提出了最小运费原则,即费用最小点是最佳区位点^[15]。指出在生产过程不可分割、消费地和原料地只有一个的前提下,依据最小运费原理的区位法则是:①原料指数 >1 时,工厂区位在原料地;②原料指数 <1 时,工厂区位在消费地;③原料指数 $=1$ 时,工厂区位在原料地、消费地均可。帕兰德市场竞争区位理论对韦伯的运费理论加以发展,提出了远距离运费锐减规律。廖什的市场区位理论虽然以寻求最大利润地点为目标,但利润是收入和费用的差,运费仍是影响区位的一个重要因素。上述经典理论表明,运费作为交通成本影响着经济区位的选择。

1.2 交通条件对产业布局的影响

交通条件变化直接影响运费,进而影响产业结构和布局的变化。二战以来,交通运输经历了“以铁路运输为主——以铁路、海运为主——以铁路、海运、高速公路、航空为主”的发展阶段,不同阶段对应了不同的产业布局,从“靠近原料产地产业布局型——临海型工业布局——临空型和临高速交通型产业布局”。但在实际生活中,我们看到为追求低成本优势,那些交通便利的铁路交通枢纽、港口对运费占比较大比重的重型原材料工业仍具有很大的吸引力。在经济快速发展的中国,铁路运输一直发挥着不可替代的作用。

1.3 交通因子对区域空间结构的影响

交通因子在区域经济空间结构的形成中起着重要的作用。在极核式空间结构中,交通沿线上的点(如铁路枢纽、港

① 收稿日期:2007-04-27;修回日期:2007-09-20

基金项目:国家自然科学基金重点项目(编号:40635026)资助。

口),由于交通便利,因而区位条件优越,对各种经济活动具有较强吸引力,往往形成区域经济发展的增长极。点轴系统中,由于交通线(铁路线、公路线、航线)本身就是沿线上各点的联系通道,往往成为点轴系统的轴。我国区域空间结构基本是根据1984年陆大道先生在点轴系统理论的基础上提出全国T型开发模式,以此为基础全国各省级及地市级均按点—轴系统理论对各地区空间结构作了总体规划^[16]。经过分析发现,区域开发战略的制定,一般都以水运、铁路运输主要干线为“开发轴线”来带动区域经济发展。此外,在网络结构中,一个区域内的交通网络通常是区域空间网络结构形成的前提和基础。

综述,交通条件的改善可以降低各地区之间的互动成本,使“增长极”和“开发轴线”通过支配效应、乘数效应、极化效应与扩散效应而对区域经济活动产生组织带动作用,进而对区域空间结构的形成和改变产生影响^[17]。

2 铁路客运提速引致的主要特点和变化

1990年代中期以来,随着我国经济的快速发展,铁路交通的“瓶颈”效应越来越突出,尽管铁路部门大力挖潜扩能,实现了运量持续大幅度增长,但是,与国民经济持续快速发展的要求相比仍有很大差距,运输能力紧张仍然是当前铁路面临的主要矛盾。为了确保国民经济又快又好地发展,缓解铁路“瓶颈”制约,最现实、最经济的途径就是实施铁路的提速。在1997—2007年之间实施的铁路客运提速调整战略,向全社会提供速度更快、分布更广、服务更优的客货运输产品,是铁路运输适应时代发展步伐,进一步发挥其对和谐社会建设促进作用的本质要求。10年来的六次铁路客运提速,将我国铁路主要干线客车运行速度从80—100km/小时,提高到时速200—250km,运力资源配置得到全面优化,运输组织方式实现全面创新,客货运输能力在一定程度上得到增强。

从铁路客运网络系统优化的角度看(王姣娥、金凤君,2005),铁路客运提速导致空间网络“时间收敛”,客运系统得到优化。一方面它缩短了城市间的时空距离,为商品交换和旅客流动节约了时间,促进城市间的经济和社会联系,有助于促使区域经济向网络一体化^[18]发展。另一方面,由于铁路运输主要以中长距离为主,铁路客运提速减少了出行的时间成本,部分城市间形成了点对点的“陆地航班”,增强了铁路竞争力,扩大了其空间服务范围。从铁路客运提速前后整个客运网络的旅行时间节省量来看,系统的总旅行时间由1995年的12.72万h降为2004年9.30万h,节省了3.42万h,变化率达26.9%,提升效果明显。“时间收敛”使物流和人流的集散变得更为迅速,蕴含着网络资源的共享变得更为迅速和便捷。根据铁道部预测,2007年第六次铁路客运提速后,我国主要城市间旅行时间总体压缩了20%—30%,铁路客货运能力将分别提高18%和12%以上,这有利于加强区域或城市间的联系,网络紧凑度加强,空间系统得到整体优化。同时对缓解铁路“瓶颈”制约,进一步增强铁路对经济社会发展的保障能力具有重要意义(表1)。

2.1 列车开行数量和铁路里程大幅增加

经过六次铁路客运提速,我国目前全路客货列车开行数量分别达到1 312.5对和16 656对,时速120km及以上线路总

延展里程已经达到2.2万km,提速资源涵盖全国大部分省区市,标志着我国铁路快速客运网建设取得了重大的进展。

表1 1997—2007年中国铁路客运提速概况

Tab.1 The basic facts of railway passenger traffic system upgrade (1997 - 2007) in China

提速序列	提速时间	主要特点和变化
第一次	1997年4月1日	开行最高时速140km的40对快速列车和64列夕发朝至车。
第二次	1998年10月1日	开行最高时速达到140—160km。
第三次	2000年10月21日	重点对亚欧大陆桥陇海、兰新线、京九线和浙赣线进行了不同程度的提速和改造。
第四次	2001年11月21日	实施新列车运行图,全国铁路实行联网售票。
第五次	2004年4月18日	在若干大城市之间开行19对直达特快列车,部分列车时速200km。
第六次	2007年4月18日	我国时速120km及以上线路总延展里程从原来的1.6万km增加到2.2万km,全路客货列车开行数量分别达到1 312.5对和16 656对,分别比提速前增加140.5对和1 316对。客运能力大幅提升,据估计此次提速后客运能力会增加18%。

2.2 客运提速集中于大城市圈地区和交通经济带沿线地区

在以北京、天津为中心的环渤海地区,上海、南京、杭州为中心的长三角地区和广州、深圳为中心的珠三角地区,以及济南—青岛为中心的山东半岛城市群、西安—宝鸡为中心的关中城市群,密集开行总计212对城际间时速200km以上的动车组快速列车。在北京、上海、哈尔滨、沈阳、郑州、武汉、南昌、长沙等中心城市间开行45对中长途时速200km以上的动车组快速列车。

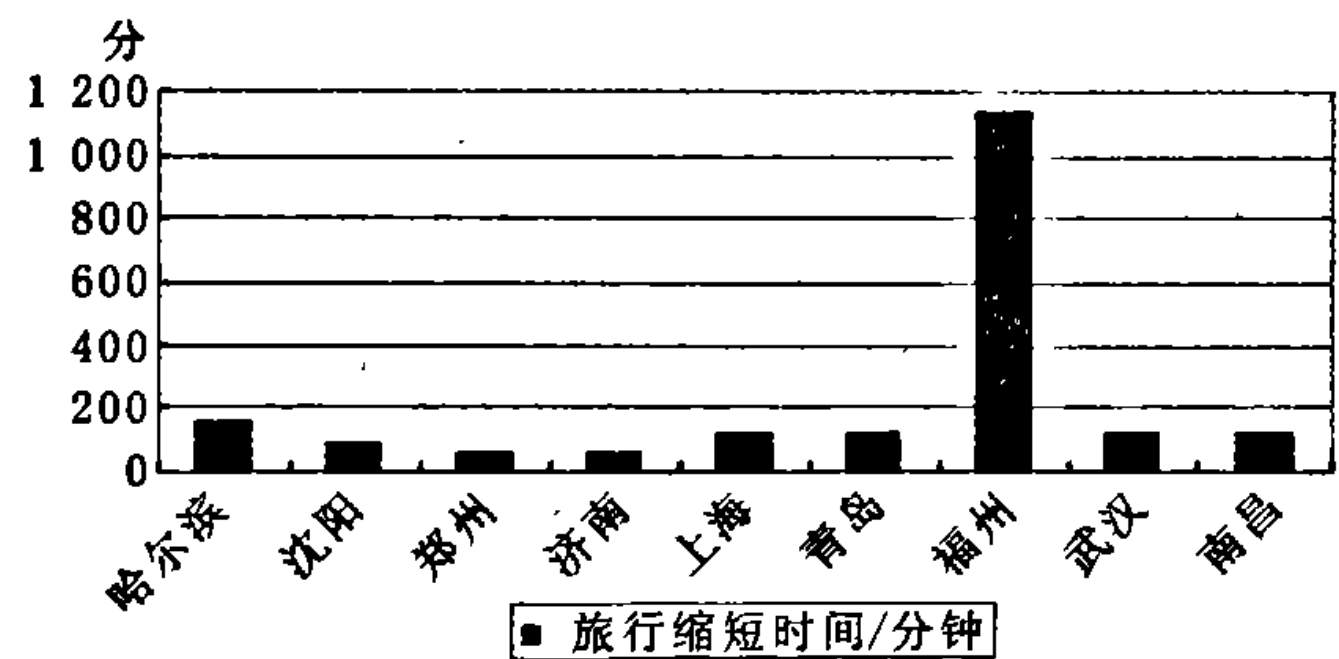


图1 北京始发列车中旅行时间变化幅度较大的城市示意图

Fig.1 The time change ratio of Beijing to several cities in railway network in China

数据来源:北京铁路局,各版本《列车时刻表》。

2.3 列车运行时间缩短,时间区位条件得到改善

每一次提速调图后,全路旅客列车速度都会有不同程度的提高。以第六次铁路的提速效果最为显著,经过这次提速,主要城市间旅行时间总体压缩了20%—30%。以北京站为例,筛选了始发列车中经过六次提速后旅行时间变化幅度较大的主要城市,反映客运提速后带来的旅行时间收敛效果(图1)。经过六次客运提速,北京至我国东部和中部的城市旅行时间缩短幅度较大,此外,旅行时间压缩幅度较大的线路还有上海到南昌、长沙的列车,提速后上海到南昌列车运行5小时08分、压缩5小时45分,到长沙7小时30分、压缩7小时30分,压缩幅度都在一半以上。这些数据都表明,交通条件的改善不仅减少了旅行时间,增强了城市之间的联系度,从

区位论的角度看,还使其交通区位和时间区位得到改善,为城市经济发展提供了良好条件。

3 铁路客运提速对区域发展的空间经济影响

铁路运输业与社会经济各个部门有着极其密切的联系,它对于整个社会、对于国民经济其他部门的贡献大大超过了它自身的生产效益。因此,在考察铁路交通运输业的社会经济效益时,不仅要考虑其直接社会经济效益,更要考虑其服务于其他部门而产生的间接社会经济效益。归纳起来,铁路运输业的社会效益主要包括:由于铁路交通运输业的发展提高了当地的运送能力、资源开发、商品交流而带来的经济结构的变化和区域经济的协调发展;由于交通运输业发展吸引了投

资而使腹地或使交通经济带沿线周围地价的大幅度上升;由于增加就业而使社会稳定并吸引外来人口带来城市化的快速发展以及由于交通区位的改善对产业空间布局和调整的影响等等,这部分效益一般是难以量化的,但却对地区的发展具有其它部门不可替代的深远的影响。

3.1 铁路客运提速有利于我国各大城市圈的形成和城镇化建设

从经济地理角度看,经过 10 年来的六次铁路客运提速,我国逐渐在经济发达地区形成了高速铁路网,这意味着环渤海、长三角、珠三角三大经济增长极之间的时空距离大大缩小。铁路客运提速带来交通宏观区位和微观区位的改善,对铁路枢纽城市经济的发展带来有效的促进作用。

表 2 中国主要铁路枢纽城市经济与铁路运输量发展概况

Tab.2 The basic facts of 7 major transport harbor's economy and railway traffic scale in China

城市	GDP /亿元	人均 GDP /元	产业结构 比例	铁路客运量 /万人	铁路客运周转量 /万人 km	铁路货运量 /万 t	铁路货运周 转量/万 tkm	城市面积 /km ²
北京	7 720.31	57 431	1.6:30.6:67.8	4 351.8	619 631	2 264	2 409 620	16 807.8
天津	4 337.74	47 972	2.7:57.3:40	1 498.0	578 200	4 519	2 280 000	11 919.7
上海	10 296.17	65 473	0.9:48.9:50.2	3 391.0	381 000	6 400	1 180 000	6 340.5
广州	5 115.75	32 142	6.3:49.5:44.1	5 285.0	2 281 594	4 852	2 284 834	7 400.5
郑州	1 670.00	25 798	7.4:43.1:49.5	1 570.0	591 180	2 330	1 673 526	7 507.1
武汉	2 238.00	25 311	0.6:28.3:71.1	2 611.6	1 755 000	5 824	4 330 000	8 483.4
成都	2 371.01	20 016	7.7:42.5:49.8	2 896.0	884 000	4 565	3 835 800	12 390.0

数据来源:《中国城市统计年鉴》2003,2006;《2006 年铁路统计公报》。

铁路客运提速拉近城市与城市间的距离,使得产业和人口集聚的条件得到改善,这样不但市场需求增大,也能够提供更多的就业机会,还可以在各个城市之间进行明确的产业分工,从而优化城市结构和发展方向。在区域经济格局上,将通过减少三大经济圈的内部流动成本,扩大聚集效应。可以说,交通条件的改善在一定程度上促使了我国大城市圈的形态会越来越清晰。以北京市为例,目前很多城市功能仍局限于市中心,如果能够通过高速铁路交通把环渤海经济圈内的二级增长中心城市更好地联系起来,不但会改善城市的空间结构,也会对人们的生活方式有所改变,这样可以将中低产业扩散出去,并适当减轻城市的人口压力。此外,铁道部还将在 2010 年前加开部分城市的省际直达列车,这也是在为今后大城市圈的形成和完善作进一步的准备。

另外,铁路客运提速还将拉近城市化地区与周边地区之间的距离,在大的城市群中大量开行城际快速客车将有效地提升城市的辐射功能,促进城镇化建设,从而一定程度上缩小了城乡差距(表 3)。

经过 10 年来六次铁路客运提速,我国正逐步形成以北京、上海、广州三大城市为中心的快速客货运输通道,这将强力助推三大城市圈的经济的发展。此外,铁路客运提速在以郑州、武汉为中心的中原城市群,以沈阳、长春和哈尔滨为中心的东北城市群,以西安为中心的西北城市群,也组织开行高密度的城际快速客车,缩短了城市间距离,加快城市间人流、物流、信息流、资金流、资源流的流动,既有利于大城市圈的形成和完善,也在一定程度上加快了区域经济一体化进程。

3.2 铁路客运提速促进地区产业结构的升级和重构

表 3 中国主要铁路枢纽 4h 客运旅行圈辐射范围概况

Tab.3 The basic facts of 8 major transport harbor's 4h travel time circle in China

交通枢纽城市	1995 年							2006 年						
	地级市/个	面积/km ²	占全国比例/%	人口/万人	占全国比例/%	GDP/亿元	占全国比例/%	地级市/个	面积/km ²	占全国比例/%	人口/万人	占全国比例/%	GDP/亿元	占全国比例/%
北京	10	151 136	1.57	6 414.2	5.30	4 491.2	7.71	14	228 684	2.38	9 630.4	7.49	11 308.7	13.03
上海	8	58 183	0.61	4 598.3	3.80	5 923.2	10.17	13	88 370	0.93	6 649.2	5.17	18 727.7	17.87
广州	6	49 590	0.52	2 006.6	1.66	3 157.7	5.42	9	95 039	0.99	3 063.5	2.38	8 605.8	8.21
郑州	16	121 585	1.27	5 840.0	4.82	2 460.9	4.22	27	270 958	2.82	14 923.4	12.05	9 980.2	11.39
武汉	7	58 065	0.60	2 272.2	1.88	1 935.6	3.32	18	210 920	2.20	9 076.4	7.06	9 030.6	8.62
沈阳	14	195 461	2.04	3 870.0	3.20	2 805.3	4.82	16	233 021	2.43	6 111.6	4.76	10 996.9	10.49
成都	2	18 344	0.19	1 338.7	1.11	875.3	1.50	4	120 593	1.25	5 074.3	3.94	5 016.9	4.79
兰州	4	58 030	0.60	816.3	0.67	342.1	0.59	5	95 477	0.99	1 160.6	0.90	733.9	0.70

地级市个数统计以 2006 年为准,2006 年的 GDP、面积和人口为 2004 年数据。数据来源:中国城市统计年鉴,1996,2006。

铁路客运提速产生的不仅是单一的“时间”和“速度”价值,从经济地理角度看,铁路客运提速还会促进社会生产力布局 and 产业结构的调整。除了铁路客运提速对交通运输业带来的内部市场竞争和结构调整外^[17],从区位角度来看,铁路客运提速带来的交通便利将使中心城市的优势产业会有更大

的市场规模、更大的辐射效应。

从产业结构的角度看,铁路客运提速产生的交通成本的降低将使劳动密集型的制造业和使用土地较多的制造业(包括房地产业),会向劳动力和土地成本更加低廉的周边城市转移。以铁路交通网络发达的长三角地区为例,随着长三角地

区产业结构的升级和制造业成本不断提高,金融业和商业将成为今后长三角地区产业未来的发展方向,企业把总部设在大城市,而工厂则外迁到地价低廉的地区。经过六次铁路客运提速和线路改造,目前长三角地区逐步呈现出了200—400km左右的短途高速铁路交通网络化的趋势,可以说铁路客运提速一方面满足了产业升级和重构的需要,另一方面也为实现这种产业布局的升级和重构提供了保证。

3.3 铁路客运提速有利于东中西部的区域协调发展

铁路六次客运提速后,更多农产品和工业原材料可以从中西部输送到沿海发达地区,这对于原料产区优化产品运输结构、提高资源配置效率、促进中西部地区的发展起到重要作用。

以东北老工业基地为例,作为我国重要的重工业基地和粮食主产区,东三省货运的75%以上通过铁路运输来完成。但目前,沈阳铁路局约2/3货物当日无法运出。铁路客运提速后,东北地区与沿海发达地区经济往来将更方便,东北老工业基地的振兴步伐也将“提速”。

六次铁路客运提速将逐渐打破中部与东部地区间交通“瓶颈”,使西部至中东部地区更便捷。以第六次铁路客运提速为例,在铁路客运提速后增开52对普通中长途旅客列车中,涉及西部地区的达29对,从而使西部地区之间的旅行变得更为方便。北京、上海等地至乌鲁木齐特快列车旅行时间压缩3—5小时,济南、连云港至乌鲁木齐普快列车旅行时间压缩4—8小时。第六次铁路客运提速还首次开行了井冈山、三亚等革命老区开往北京、上海等经济发达地区列车,拉近了革命老区等经济欠发达地区与经济发达地区的距离。

从经济地理角度看,在跨区域的中心城市间开行动车组客车,将有效缩短各区域间的时空距离,实现各区域间人流、物流、资金流、信息流的快速流动,这对促进区域协调发展具有重要作用;在西北地区、西南地区、中部地区、东北地区,全面优化和增加开行客货列车,将为实施西部大开发、中部崛起、东北振兴战略,促进社会主义新农村建设提供交通保证。

4 主要结论

第一,交通条件作为影响区域经济发展的重要因素,在微区位层面上讲影响经济活动的区位选择,铁路客运提速后不仅增强了城市内部和外部之间的联系,通过交通区位的改善和降低交通成本促进了城市产业的转移和调整升级,此外还为大城市圈的形成和发展创造了有利条件;从宏观区位层面上讲,交通条件的改善能够有效促进区域空间结构的形成和完善,影响区域发展能力和发展战略。第二,作为我国最为重要的交通运输方式,铁路交通条件的改善对我国区域经济的发展有着重要的支撑作用,可以归纳为:①在缓解运输“瓶颈”的制约现状的同时进一步增强铁路促进区域经济整体发展能力,具体表现为促进东部城市圈内外联系度更紧密、西部至中东部地区交通条件有效提高、各个区域之间交通更便利。②铁路客运提速有利于增加城市互补性,避免同构竞争,实现

资源共享,促进大城市圈的形成和发展,以铁路交通提速助推区域经济的发展。

鉴于目前对铁路客运提速的研究多是从某单一角度出发对单一研究对象如空间结构、演变特征或机制等进行的定性和定量分析,缺乏对铁路客运提速空间效应的系统性、综合性和空间动态性研究。因此,今后对铁路客运提速的研究应集中在:①铁路客运提速空间效应与遥感、地理信息系统等空间分析技术的有效结合;②交通条件的变化过程与机制的定量分析和相互关系;③基于空间动态模型的铁路客运提速时空效应变化过程重建和模拟;④铁路客运提速对大都市圈形态改变的空间效应。

参考文献:

- [1] 陈滋顶,王芳,张琦.旅客列车提速效果研究[J].铁道经济研究,2000,(4):21—22.
- [2] 钱立新.中国既有铁路客运提速取得显著经济效益[J].铁道运输与经济,2002,(12):53—54.
- [3] 金凤君,王姣娥,孙伟,牛树海.铁路客运提速的空间经济效果评价[J].铁道学报,2003,(6):1—7.
- [4] 黎毅,赵军,黄辉.列车提速的经济效益分析[J].铁道运输与经济,2004,(11):9—12.
- [5] SPENCE N, LINNEKEER B. Evolution of the motorway network and changing levels of accessibility in great britain[J]. Journal of Transport Geography, 1994, 2(4):247—264.
- [6] ROYLE S, SCOTT D. Accessibility and the Irish Islands[J]. Journal of Geographical Association, 1996, 81(357):111—119.
- [7] EDWARD J TAAFFE. Geography of transportation(2nd Edition)[M]. Prentice Hall, 1996. 362—390.
- [8] 沈雄.对我国铁路客运提速的几点建议[J].科技与经济,2006,(19):25.
- [9] 康熊.客货列车提速的回顾与展望[J].铁道机车车辆,1999,(1):1—5.
- [10] 吴景林译.美国铁路客运提速增效简介[J].哈尔滨铁道科技,1999,(1):48.
- [11] 张国宝.既有线列车提速规划与效益评价的研究[J].铁道运输与经济,1997,(11):18—20.
- [12] 李建新.京秦线提速改造经济效益分析[J].铁道运输与经济,2001,(5):18—19.
- [13] 丁瑶,李群仁.铁路列车提速的社会效益分析[J].铁道运输与经济,2003,(6):8—10.
- [14] 张文尝,金凤君,樊杰.交通经济带[M].北京:科学出版社,2006.43—71.
- [15] 魏后凯.现代区域经济学[M].北京:经济管理出版社,2006.78—88.
- [16] 陆玉麒.论点—轴系统理论的科学内涵[J].地理科学,2002,22(2):136—143.
- [17] 陆大道,等.中国区域发展的理论和实践[M].北京:科学出版社,2003.309—314.

STUDY ON DISCERNMENT OF FINANCIAL CENTER AND FINANCIAL CENTER SYSTEM

CHENG Jing - yao¹, CHEN Dong², FAN Jie²

(1. School of Economics, Wuhan University of Technology, Wuhan 430070, Hubei, China;

2. Institute of Geographical Sciences and Natural Resources Research, Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101, China)

Abstract: Discernment of financial center and financial center system is a difficult problem in financial geography and an important field that financial geography study continuously. The tradition method adopts the scale index or level index, or index which combines two kinds of indexes. Due to their own limitation and that the area development conditions are complicated, regional disparity are large in China, the traditional index can't announce the range and level of the financial center accurately. The analysis on the mode of trans - regional distribution in different financial department can determine the range and level of financial center, which is a supplement to the tradition method. Qualitative analysis and quantitative analysis should be integrated when determine financial center and financial center system.

Key words: financial centre; financial center system; discernment method

作者简介:程婧瑶(1984-),女,黑龙江哈尔滨人。研究方向为数理金融。

(上接 891 页)

THE SPATIAL ECONOMIC IMPACT OF UPGRADE OF RAILWAY PASSENGER TRAFFIC SYSTEM IN CHINA

JIN Feng - jun¹, WU Wen - jie^{1,2}

(1. Institute of Geographical Sciences and Natural Resources, Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101, China;

2. Graduate School of the Chinese Academy of Sciences, Beijing 100049, China)

Abstract: From 1997 to 2007, China railway passenger traffic system has been upgraded by six times. It is evident that the upgrade improved the efficiencies of spatial organization and transport operation of railway passenger traffic network, which make great benefits for the national economy and assist to build the harmonious society as well. This paper is processing general evaluation and actual description of the positive impact of the six - time upgrades of railway passenger traffic system on the regional economic development from the economic geography studies' point of view. The results show that, on the one hand, at the micro level, the improvement of traffic conditions have a positive impact on the choice of location of economic activities. By choosing to Beijing, Shanghai as the first growth pole for analysis, it can be concluded that railway passenger traffic system upgrade not only accelerate the regional industrial structural adjustment and upgrading, but also make favorable conditions for the formation of metropolitan areas. On the other hand, at the macro level, this paper discussed a general evaluation of the whole traffic system, and select several major traffic transform cities for case study, the results show that the development of traffic can promote the flow of varies resources by lowing the transport costs, lay a solid foundation for the coordinated regional development strategy, and have a major impact on the regional economic development and regional spatial structure as well. Finally, the results further suggest that, according to traffic condition's change, it is very necessary to make timely adjustment of urban and regional economic development strategy, and layout a reasonable industrial adjustment as well.

Key words: railway passenger traffic system; upgrade; regional economic development; economic geography

作者简介:金凤君(1961-),男,内蒙古人,研究员,博士生导师。长期从事交通运输地理与区域经济研究工作。E-mail:jinjf@igsnrr.ac.cn。