

# 世界金融危机之后高铁建设与中国经济持续发展

姚树洁

**摘要** 2008 年世界金融危机对全球各大经济体产生了巨大且深刻的影响,十年以后的今天,世界地缘经济政治发生了戏剧性变化。原来西方七大经济体主宰世界发展的格局,正在被以美国和中国为主导的 G2 所替代。在西方世界里,只有美国破除了危机魔咒并成为当今最有活力的发达经济体,而欧盟、日本、南美诸国却受到致命打击并失去了十年的发展。在金砖国家中,只有中国和印度经受住了危机的冲击而继续高速发展,南非、巴西、俄罗斯失去了危机前的增长活力。印度能够维持高的增长率在于其基础比较弱,危机前国内经济没有过多依赖外部推动,特别是过度依赖深受打击的西方经济体。中国在后危机时期,特别是 2011 年以后的对外贸易以及外资流入等方面都受到了世界经济衰退的严重影响。然而,2008 年以后四万亿人民币的经济刺激,特别是高速铁路的迅猛发展,不仅为中国提供了一个可以维系中高速增长的空间,“四纵四横”高铁网络的完美收工,“八纵八横”高铁网络的全面开建,成为推动中国经济持续发展的利器,助推中国经济奇迹的辉煌。

**关键词** 世界金融危机;中国经济奇迹;高速铁路

**中图分类号** F719 **文献标识码** A **文章编号** 1672-7320(2018)06-0114-15

**基金项目** 国家自然科学基金面上项目(71673033);教育部人文社会科学研究规划基金项目(16YJA790058);中央高校基本科研业务费专项资金资助项目(2017CDJSK)

## 一、中国 40 年快速发展的经济奇迹

改革开放以来,中国经济保持了 40 年连续不间断的高速增长,从一个贫穷落后的农业大国,发展成为当今世界仅次于美国的第二大工业化经济体。

我们可以用几个简单的宏观统计数据来证明过去 40 年中国经济所发生的重大变化。首先是国际上常用于衡量一个国家总体实力的国内生产总值(GDP)占全球总量的比重,也可以用中国 GDP 与全球最大经济体美国的 GDP 作比较来看中国经济发展的重大变化。

2017 年中国 GDP 已经高达 12.71 万亿美元(表 1),是排在全球第三位日本 GDP 的 2.5 倍多,而中国首次超过日本是在 2010 年,仅仅用七年的时间,中国与日本已经拉开了 1.5 倍的差距。同年,中国 GDP 是英国的 4.5 倍,而中国首次超过英国是 2005 年,中国仅用 12 年的时间,实现了三个半英国经济总量的增幅。

可见,中国真正全面超过日本和欧洲主要国家是发生在 2008 年全球金融危机以后的 10 年期间。中国在 2008 年全球金融危机之前 30 年的发展为后面 10 年赶超世界最发达的经济体奠定了基础。金融危机对许多西方国家来说是致命的打击,对中国来说却是实现大幅度赶超的百年难遇的机遇。

表 1 世界主要经济体 GDP 及其占全球经济总量的比重

经济体	GDP		GDP 占世界总量的比重(%)	
	2017 年	2016 年	2017 年	2016 年
美国	19.4	18.6	24.3	24.6
欧盟	17.3	16.4	21.7	21.7
中国	<b>12.7</b>	<b>11.2</b>	<b>15.9</b>	<b>14.8</b>
日本	4.9	4.9	6.1	6.5
德国	3.7	3.5	4.6	4.6
英国	2.6	2.7	3.3	3.5
印度	2.6	2.3	3.3	3
法国	2.6	2.5	3.2	3.3
巴西	2.1	1.8	2.6	2.4
意大利	1.9	1.9	2.4	2.5
加拿大	1.7	1.5	2.1	2
韩国	1.5	1.4	1.9	1.9
俄国	1.5	1.3	1.9	1.7
世界	79.9	75.5	100	100

数据来源: The tradingeconomics.

注: 中国 GDP 为现行价格计算的人民币除以当年官方平均汇率, 2017 年的官方汇率设定为 1 美元兑 6.5 人民币。

在中国加入世界贸易组织 (WTO) 以前, 中国进出口贸易有两大特点, 一是出口目的地主要集中在美国和欧洲两大经济体, 中国出口能力严重地受制于美国一年一度“最优惠国”待遇的国会议案的通过, 如果美国阻止中国产品出口到美国, 欧洲和日本也会对中国出口采取各种关税及非关税阻碍措施; 二是中国制造业出口非常依赖外国直接投资以及合资企业的出口能力。

2001 年中国加入 WTO 以后, 中国制造业出口的两大发展瓶颈被打破。首先是外资流入经过近十年的爆发式发展, 不仅大大提高了外资企业的出口能力, 国内企业制造能力和产品质量也通过多年的“干中学”和“看中学”得到了显著的提高, 尤其是沿海城市的“来料加工”产业已经形成了全球最强大的装配制造能力。其次是 WTO 为中国工业品的出口打开了巨大的闸门。

在邓小平 1992 年南巡之前, 中国吸引外资及进出口贸易的体量及增长速度非常低。中国改革开放初期经济增长的主要推动力来自两个方面: 一是农村改革; 二是国有企业改革。这两项改革主要是释放了改革前压抑数十年的农村及国有企业的生产潜力, 通过体制改革和自由市场开放, 一方面激发数亿农民及数千万国有企业职工的劳动热情及创造能力, 另一方面通过市场改革打破原来计划经济条条框框的束缚, 从原有的生产要素中找到经济高速增长的刺激点。

1992 年以后, 原来靠农村及国企体制改革的动力已经逐渐减弱, 而进一步的发展, 就是通过对外开放和利用外国资本, 更重要的是利用外国技术及先进管理经验, 在开放的同时, 倒逼农村和城市国有企业的进一步改革, 增强国内竞争, 提高产品质量并走向全球化。1992 年至 2001 年这段时间的发展动力及经济高速增长的刺激点, 已经从国内体制及市场改革转向了以外国资本及外国技术拉动的对外开放。这是中国经济快速发展过程中第二个具有里程碑意义的战略转折点。在这一时期, 国内经济发展的主要矛盾就是如何打破国有企业的大锅饭, 如何鼓励乡镇企业、私营企业、外资企业与国企展开竞争, 从而促进总体经济生产效率及国际竞争力的提高。到了 20 世纪末, 在对外开放促进国内改革的大背景下, 中国不仅成为全球发展中国家的外资吸纳第一大国, 还对人民币双重汇率进行根本性的改革, 在 1994 年实现统一汇率, 为今后继续吸引外资、促进出口、加入 WTO 奠定了极为重要的基础。这一时期的另一个重要改革就是国有企业的“抓大放小”, 顶着巨大的压力及社会风险, 在重新组建 150 多家大型国有企业的同时, 让数以万计的中小型国有企业转型, 融入非国有经济之中, 一时间数千万的国有企业下岗工人成为社会的关注点。

应该说, 这一阶段的改革是中国改革历史上最为艰难的。但是, 多数改革的措施都产生了非常巨大

的正向效果,为中国经济后面 20 年的发展奠定了体制机制基础,那就是国有与非国有经济同时发展,相互竞争,相互促进。但是,这一时期阻碍中国经济继续高速发展的主要瓶颈就是国际贸易壁垒。这就是为什么中国要争取加入 WTO 的原因。2001 年加入 WTO 以后,中国进出口贸易、贸易顺差及外汇储备均出现爆发式增长。中国进出口贸易量从 2000 年的不到 5 千亿美元,到了 2014 年的 4.3 万亿美元,增幅达 8 倍之多,年均增长率高达 18.4%。同一时期,中国的贸易顺差从 240 亿美元增长到 2500 亿美元,增长 10 倍以上,中国的外汇储备最高时达到近 4 万亿美元(图 1)。

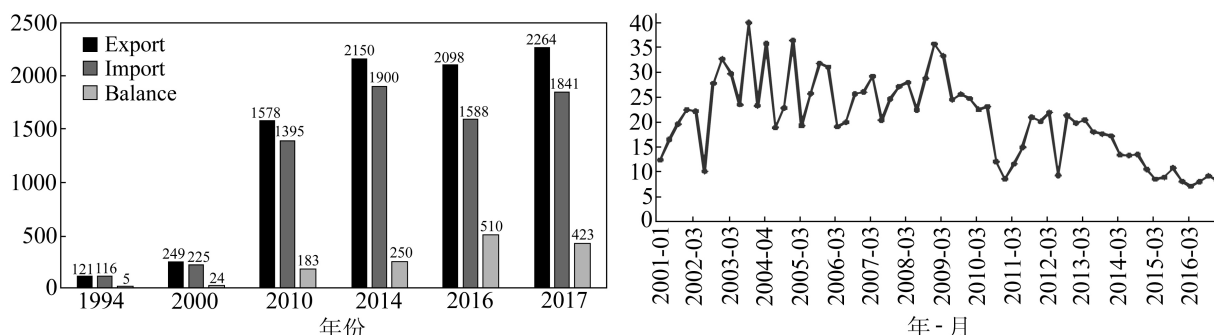


图 1 中国历年出口、进口及贸易顺差(10 亿美元,现行价格) 图 2 2010 年 - 2017 年中国季度投资增长率变化情况  
数据来源: NBS,《中国统计年鉴》及《中国社会经济发展报告》(不同年份)。 数据来源:中国国家统计局季度数据。

按 GDP 计算,2017 年中国的经济体量是美国的 65%,而在 2001 年时,中国的经济体量只有美国的 18.5%(表 2)。金融危机以来世界经济地缘竞争的激烈变化,以中国经济发展奇迹为特色,以世界经济增长中心从西向东转移为核心。在这么短的时间内,中国的快速崛起不仅打破了 20 世纪以 G7 为主导的世界经济结构,而且构建了如今以美国和中国为核心的 G2 时代。这种变化的根源,一是世界经济危机给欧洲和日本等发达经济体造成了严重挫伤,二是加入 WTO 以后中国国际贸易的迅速发展。

表 2 中美两国历年经济比较(万亿美元,%)

GDP	美国	中国	中/美(%)
2005 年	12.4	2.3	18.5
2010 年	13.8	6.1	44.2
2011 年	14.5	7.4	51
2012 年	15.5	8.2	52.9
2013 年	16.5	9.2	55.8
2017 年	19.5	12.7	65.1

数据来源: The tradingeconomies.

注:中国 GDP 为现行价格计算的人民币除以当年官方平均汇率。2017 年的官方汇率设定为 1 美元兑 6.5 人民币。

中国经济增长是社会经济结构变化的前提,而城市化和工业化也是中国经济发展的两大推动力。改革开放 40 年来,城市人口占全国人口比例从不到 18% 上升到了 58.5%。同一时期,城市就业人数占全国就业人数从 17% 上升到了 54.9%(表 3)。因此,中国快速城市化和农民就业的非农化发展,既是经济发展的具体表现,也是中国经济快速持续增长的动力源泉。

虽然中国创造了世界经济发展史上一个伟大的奇迹,但是,中国经济在自身的发展过程中并不是一帆风顺的。中国经历了 1997-1998 年亚洲金融危机和 2008 年全球金融危机的两次重大打击,通过国家与市场的巧妙结合,摆脱了危机所造成的影响,在经历危机的冲击以后,反而变得更加富有韧劲及自信。然而,在世界金融危机之后,尤其是原来靠“三驾马车”拉动的经济发展格局,因为世界其他经济体缺乏

表 3 中国经济社会结构变化(1952 - 2017 年)

指标	单位	1952 年	1978 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
1. 人口	百万	575	963	1 367	1 375	1 383	1 390.1
城市	%	12.4	17.9	54.8	56.1	57.4	58.5
农村	%	87.6	82.1	45.2	43.9	42.6	41.5
2. 就业	百万	207	402	773	775	776.1	773
城市	%	7.2	17.2	50.8	52.2	53.4	54.9
农村	%	83.6	70.6	49.2	47.8	46.6	45.1
3. GDP	10 亿元	68	365	64 397	68 905	74 413	8 271
农业	%	50	27.9	9.1	8.8	8.6	7.9
工业	%	20.6	47.9	43.1	40.9	39.8	40.5
服务	%	29.4	24.2	47.8	50.2	51.6	51.6

数据来源:中国国家统计局,《中国统计年鉴》,中华人民共和国 2016 年国民经济和社会发展统计公报。

大量进口中国产品能力以后,中国经济从 2011 年开始告别了两位数的高速增长,进入了中高速水平的发展阶段,也就是所谓的经济“新常态”。最近六年,国家通过各种深化改革手段,从强调经济高质量发展替代高速度发展入手,从改变经济结构中、从均衡全国各地的经济发展过程中,争取增长速度保证在 6.5% 以上的水平持续发展。

这种“稳”字当先的发展理念,既是迫于外部压力,也是迫于内部生产要素价格及环境污染水平的不断提高。而究其根本原因,却是在短期内很难找到如农村改革、吸引外资、加入 WTO 这些早期能够长期刺激经济发展的重要改革及机遇。在以内生增长为前提的新经济格局中,不仅需要通过供给侧改革去除低效率、高能耗的产能,还要加大力度推进新兴产业的快速发展。

新业态和新动能的出现,需要经过一段时间才能够产生明显效果。在新动能还没有可能完全替代旧动能刺激经济稳步增长的情况下,去产能已经给中国经济的增长造成了更大的下行压力。因此,中国经济必须找到新的投资热点,并使这一投资热点成为长期经济发展的动力源泉。

过去 10 年,中国新的投资增长点集中在“新四大发明”,即高铁、移动支付、核电及共享经济。而其中能够为中国带来真正革命性、全面性影响,并且很难被其他国家所复制的,就是高铁。本文特别强调高铁建设对中国经济发展的影响,道理就在于此。不过,在讨论高铁对中国经济增长影响的理论机制之前,我们有必要先讨论后危机时期中国经济发展的主要挑战及动力。

## 二、新时代中国经济增长面临的挑战和新动力

2018 年 6 月在加拿大召开的 G7 峰会上,美国总统特朗普因为坚持对欧盟及加拿大加征钢铝产品的关税,遭到所有其他 6 个成员国的强烈反对。德国总理默克尔在推特上发了一张集体“围攻”特朗普的照片,并附加评论认为,特朗普中途离开峰会为奔赴新加坡与金正恩会晤而拒绝与其他国家领导人发表 G7 峰会联合公报,这让大家感到非常沮丧和压抑。

G7 成立于 1975 年,主要是为应对 20 世纪美元危机和石油危机的影响而建立。在最高峰的时候,7 个国家的经济总量是全球的 60%,但人口不到全球的 10%。七国集团一年一度的峰会历来就是制定国际游戏规则,是在国际经济、政治、外交秩序等方面最有权威的多边组织。

2008 年的那场全球性金融危机,不仅使欧盟和日本的经济深陷泥潭,而且让中国等新兴发展中国家迅速崛起并赶超了他们。在这次危机之前,中国和印度的经济在全球的地位及份额不足以与任何七国集团的单个国家抗衡。而今天,中国经济不仅稳居世界第二,而且与排在第三位的日本迅速拉大距离。印度将在 2018 年超越英国和法国,成为全球第五大经济体。

深重的债务危机,四分五裂的公民意见,迫使英国公投脱离欧盟,这使英国和欧盟经济面临更大的风险和不确定性。欧元和英镑的汇率明显走弱,国际地位明显衰退。G7 成员国原来赖以统治世界的稳定三脚架——日本、欧盟和美国,现在实际上只有美国一只脚还在强硬地支撑着,而欧洲四国及日本已

经失去昔日的风采,他们的经济总量都比不过中国。因此,世界正明显地从 G7 时代转向 G2 时代,美国已经没有兴趣继续保护 G7 其他成员国的利益,而是一心一意地把中国当成唯一的竞争对手。

这样的国际局势其实对中国充满了挑战。特朗普 2018 年上半年对中国所采取的一系列单边行动,以保护美国利益为名,实际上是采用一切手段阻止中国经济的持续强劲发展。在这一背景下中国的国际贸易压力巨大,连技术进步都要受到美国的挟持或制约。在对外贸易方面,中国经历了 2015 年和 2016 年连续两年的负增长,2017 年才实现几年来的第一次反弹。但是 2017 年的贸易总量还略低于 2014 年的水平。2018 年上半年的进出口贸易虽然出现了接近两位数的增长,但是出口增长速度明显落后于进口的增长速度。估计中国 2018 年全年的贸易顺差会大幅度下降,这对人民币的稳定将产生较大的压力。

在国内,因为出口无法像以前那样快速增长,许多原来靠出口的产业面临重大的压缩和转型压力,供给侧改革就是一个很好的表现形式。中国必须去除钢铁、煤炭等过剩、落后的产能,去除房地产过大的库存,去除金融杠杆,通过降低成本促进企业的投资意愿。2018 年,中央把防范重大系统风险、精准扶贫和防治污染作为未来三年的三大战略任务。过高并且难以控制的房价,造成居民贷款增加;中小企业贷款难,地方政府和大型企业债务严重,不仅抑制了整个社会的投资积极性,还带来了不可意料的金融风险。防治污染,保住青山绿水,必将加大企业生产成本;精准扶贫最后一公里的路还非常难走。这些战略性任务,都是未来中国经济发展的重要挑战。在投资方面,最近几年出现低迷的趋势,尤其是私有经济投资已经缺乏过去强劲发展的动力。中国按季度计算的投资增长率呈现不断下降的压力(图 2)。2018 年前 5 个月,全国投资增长速度已经下降至 6.1%,是 10 年来的最低水平。

从过去五年宏观经济发展的情况看,我们可以做出如下判断。首先,持续走低的增长速度折射出中国经济转型升级的压力,也折射出外部环境给中国经济增长带来的不利影响。其次,中国以前主要靠物质、能源和人力的绝对增量拉动经济增长,而过去五年单位 GDP 能耗和物耗持续下降,却有利于长期可持续发展,也有利于改善自然环境。再次,过去五年,尽管经济增长速度放慢,但是因为基数大,经济绝对增量却是持续提高的。在这五年中,中国的经济增长速度还一直走在全球十大经济体前列,对世界经济总量增长的贡献率始终保持在 30% 以上。最后,中国经济不仅没有出现硬着陆现象,而且还出现了一些很好的社会效果,包括国民人均收入增长速度超过 GDP 增长速度,城乡之间、地区之间的人均收入差距持续缩小,全国每年新创造就业岗位超过 1300 万个,减少贫困人口超过 1200 万人。

但是,因为经济增长速度和投资增长速度逐年下降,有些学者对中国未来经济可持续发展充满担忧。有的学者认为中国已经陷入了中等收入陷阱,也就是说,因为种种不利因素,中国不可能保持长期稳定的经济增长。首先,债务水平持续提高,整个国家债务与 GDP 的比重已经超过了国际的警戒线。其次,一线城市房价过高,严重阻碍实体经济发展,抑制着城市化的顺利进行。二、三、四线城市房地产开发严重过剩,城市化发展不健康。此外,中国的空气、水和土壤严重污染,很难恢复到原来的状态。投资从东部流向中西部,全国整体投资效率下降,生产成本上升。再次,福利政策实施,生产要素成本提高使中国出口逐步失去国际竞争力,外贸与 GDP 的比重持续降低,2017 年贸易顺差直线下降,资本外逃,富人外流,严重掏空中国实力。最后,国内投资增长从过去 20% 以上的速度下降到了个位数水平,而且还在不断下降,这很难维持今后经济的持续增长。

上述问题是现实存在的,谁也无法回避。不过,社会总是在矛盾中发展的,经济也总是在克服各种困难中实现增长。目前关键的问题是中国能否保持持续稳定的经济增长。中国要保持稳定的经济增长,就必须转变经济增长方式,继续深化对外开放,寻找中国经济增长新的内生动力,特别是要利用高铁、“互联网+”以及其他基础设施建设构建一个“板链拉动”的发展结构,形成“马阵跨阱”的经济增长格局<sup>[1]</sup>(P86-107)。

内生增长是指在经过 40 年的改革开放以后,中国已经积累了一个比较强大的工业及技术基础,因

此,再也不能被动地跟在发达国家的后面走,不能让关键的技术都掌握在外国人的手里,而是必须通过自我创新,通过核心技术的重大突破,实现高质量发展,创造高品质的生活。未来相当长的时期中国会依然力争保持比较高水平的开放格局,但更加重要的是要通过国内产业升级、技术创新、缩小城乡和地区差别,努力创造一个不受外部恶劣条件干扰的且可让内部经济社会可持续发展的稳定环境。

回顾世界发展历史,一个大型经济体的全面崛起,仅靠开放和贸易很难成为经济强国。例如,英国、美国、德国、法国和日本,他们都比较开放,贸易占 GDP 比重也比较高,但是这些国家之所以成为世界强国,而且保持长久不衰,关键是依靠内部经济活力,尤其是技术进步、教育和内部资源的有效配置。

当中国经济还处于发展的初级阶段时,由于国内技术落后,自我创新能力比较差,必须通过引进外资、吸收外国技术、“看中学”、“干中学”,把其他国家现有的先进技术学会,然后才能自我创新。高铁及核电就是中国引进、吸收、再创新的成功例子。尤其是高铁的发展,是中国过去十年经济发展的重要推动力之一,如今中国高铁总里程已经大大超过全球其他所有国家的总和(表 4)。不仅如此,中国高铁还走向了世界,在美国、英国、泰国、俄罗斯等许多国家都找到了发展的市场和机会,尽管走出去的道路充满着各种困难及挑战。

表 4 截至 2018 年 6 月世界主要国家高铁开通及在建总里程

国家	开通初始年份	最高通行时速 (公里/小时)	截至 2018 年 6 月运行 总里程(公里)	2025 年将建成总 里程(公里)
日本	1964	320	3 041	581
法国	1981	320	2 142	1 155
德国	1988	300	1 475	566
西班牙	1992	300	2 871	2 589
美国	2000	240	362	483
中国	2008	350	26 869	12 255

数据来源: International Union of Railways, [https://uic.org/IMG/pdf/20180612a\\_high\\_speed\\_lines\\_in\\_the\\_world.pdf](https://uic.org/IMG/pdf/20180612a_high_speed_lines_in_the_world.pdf).

40 年的引进、学习、自我创新,使中国沿海发达地区,尤其是深圳、杭州、上海、北京、广州等特大城市,不仅成为中国的经济增长中心,而且成为科技创新中心。其他城市也在迅速跟进,包括武汉、成都、沈阳、西安、重庆等内陆和东北地区城市。世界经济危机以后,世界总贸易量和外资流出量的增长速度明显放慢,逼迫中国进入新常态,逼迫中国经济必须依靠自己的市场、自己的技术、自己的资源去挖掘自己的发展空间,这就是内生增长的内涵。最近美国对中国产品增加关税,中美两国展开了一场史无前例的贸易摩擦,更加证明依靠内生动力以及自主创新能力的重要性。像中兴这样的高科技公司,仅仅依靠低成本、高效率的模仿组装取得市场份额,一旦美国阻断其技术及核心零部件的供应就招致灭顶之灾的教训异常深刻。

中国今后还将继续吸引外资,继续扩大进出口的能力和空间,但这已经不可能成为国内经济长期增长的主要动力。国内经济增长的主要动力是国内市场和国内消费能力的不断提升。提升国内消费能力必须依靠全国整体劳动生产率的提高,而不是局限于少数发达城市劳动生产率的提高。扩大国内市场,提高国民消费能力,还可以通过缩小甚至消除区域、城乡、工农之间的差别,通过农村现代化建设、城市化建设、落后地区建设、生态文明建设、乡村振兴、教育水平提高、医疗保健产业发展,从落后地区和发展短板中寻求发展空间等方式实现。

上述所说的均衡发展,可以用“马阵跨阱”的经济发展理论来解释<sup>[1]</sup>(P86-107)。所谓“马阵跨阱”,就是把中国的大型城市比作一匹匹骏马。跑在前面的城市,例如把北京、上海、广州、深圳、天津、杭州、苏州等人均 GDP 超过 1.5 万美元的城市,当作第一方阵的快马,把人均 GDP 少于 5 千美元的城市当

作第三方阵的慢马,把介于两者之间的城市当作第二方阵的接力马,这样就形成了奔跑速度有异的立体马阵。如果跑在前面的骏马在跨“阱”以后继续奔跑,而跑在后面的马比前面的马跑得更快,那么,中国就具备了跨越“中等收入陷阱”的两个必要条件。下面我们可以用具体的数据证明在后世界经济危机时代,中国已经初步形成了这样的良好格局。由图3可知,从中国285个地级和地级以上城市人均GDP在2009年和2015年的散点图可以看出,与2009年相比,到了2015年有许多城市的人均GDP已经明显跨越了中等收入陷阱的界限(人均GDP大约1.35万美元)。另外,还有更多的城市人均GDP已经超过1万美元,按照目前的经济增长速度,在未来五年,必然还有一大批城市的人均GDP会跨越中等收入陷阱。

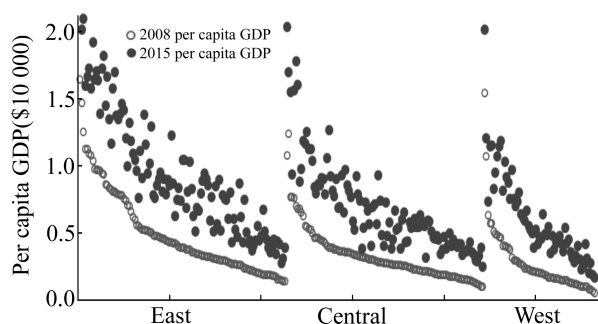


图3 中国城市“马阵跨阱”形象图

数据来源:中国国家统计局,2009-2016年《中国统计年鉴》。

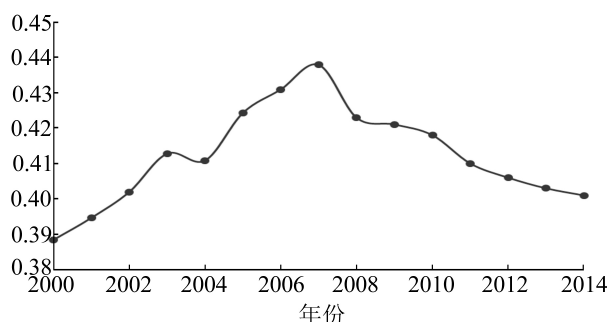


图4 中国285个地级市平均GDP的基尼系数

数据来源:《中国城市统计年鉴》(2001-2015年)。

因此,只要中国能够维持目前6.5%以上的经济增长速度,甚至比目前的速度还低一些(如5%),到2025年人均GDP就可能超过1.35万美元。也就是说,跨越了世界银行定义的高收入国家标准,这是一个历史性的转折点,中国离这个转折点已经不远。但是中国政府的长期目标还不仅如此,在跨越“中等收入陷阱”以后,还要继续保持一个稳定增长态势,到21世纪中叶实现中华民族伟大复兴的中国梦的第二个百年奋斗目标。

要形成“马阵跨阱”的经济增长态势,关键是要形成一个“板链拉动”的空间地理增长格局。所谓“板链拉动”,就是结合“一带一路”倡议,将中国经济分为若干个地区板块,每个地区板块都有若干个中心城市所形成的城市群作为经济增长中心。通过城市的聚集效应以及城市群内部的产业集丛作用来拉动经济增长,即每个城市群都是周边农村和中小城镇的经济增长中心,这些经济增长中心通过外溢作用带动一整片地区的经济发展。高铁、高速公路、航空、“互联网+”都是国内发展的链条,这些“链”把各个城市群联通起来,大幅度降低各个城市群的沟通成本,极大促进生产要素、信息和技术的扩散速度和利用效率,从而促进发达板块和落后板块的经济趋同发展,在缩小区域、城乡发展差距的同时,提高全国的要素生产率,尤其是劳动生产效率。

“一带一路”也是中国国内经济增长板块通向全球的“链”条,为中国站在世界的最高点提供更加充分可靠的发展空间。另外,成渝、武汉和长三角连成的“长江经济带”,贯穿整条长江流域与“一带一路”的联系。通过这种“板链拉动”的增长布局,国内将形成“三纵三横”的经济组织网络,覆盖全国任何一个城市与农村。不仅如此,通过“一带一路”向周边的国家延伸,在拉动周边国家发展的同时,中国可以更好地利用国际化、全球化,使国内的企业和生产要素能够走出去,从而取得更高的要素生产率。

中国20世纪80年代以后的对内改革、对外开放政策,主要目的是利用外资,促进出口,提高国内企业的竞争力。有学者把当时的开放归纳为“以点带面”的发展方针<sup>[3]</sup>(P466-484)。由于资金、技术和人力资本严重短缺,管理经验不足,政府只能把有限的资源投入到四个经济特区、14个沿海开放城市、浦东发展新区和海南岛等国家级开放区。“以点带面”,就是先集中力量,发展一批开放城市,使之成为拉动

其它地区的“增长中心”(或增长极)。当中心发展到一定规模时,就能带动周边地区发展。对周边地区来说,能否受到“增长中心”劲力的拉动,却受到了距离和其他条件的影响。

经过 20 多年的发展,到了 20 世纪末,中国经济实力大幅度提高。但是,东、中、西部地区内各省的发展水平(人均 GDP)出现收敛现象,而区间的发展水平却趋于扩散,导致区域收入距离不断扩大,从而形成三个明显的经济“俱乐部”。有学者从理论上提出,东部的增长是先靠培育包括 4 个经济特区、14 个沿海开放城市和浦东开发区在内的多个增长中心,在这些中心形成增长劲力之后,拉动了东部各省市的增长趋同。但是,由于中西部地区与沿海经济增长中心的距离太远而没有得到有效的拉动,所以造成区间差距扩大<sup>[3]</sup>(P466-484)。

为了更好地发展内陆地区,缩小区间差别,他们建议在内陆地区设立自己的经济增长中心,并把发展重点放在武汉、西安、成都和重庆等内陆地区的大城市。这种政策建议与 20 世纪 90 年代末中央决定西部大开发和振兴东北的战略举措不谋而合。1997 年设立重庆直辖市也是在这样的背景下进行的,重庆直辖以后 20 年的社会经济发展迅猛,现在已经成为拉动西南地区经济发展最重要的国家级经济中心,也是“丝绸之路经济带”及“长江经济带”的重要节点。

经过多年努力,加上交通、通讯、信息等基础设施的建设以及 2008 年的经济危机,迫使中国经济转型升级,发展重点向内陆地区迅速倾斜。2009 年以后,内陆地区各省的 GDP 和投资平均增长速度开始明显超过东部地区各个省市,使区间发展出现明显趋同收敛迹象,并形成了我们所定义的“马阵跨阱”地理空间增长态势。2017 年最新的统计数据再次证明了区域之间的经济发展趋同现象。例如,GDP 增长率最高的省市自治区基本集中在中西部地区,贵州、重庆、云南、湖南、江西、湖北、四川、河南、安徽、陕西、西藏、广西等省市自治区的 GDP 增长速度明显高于全国的平均水平(表 5)。同时,全国主要的省市,包括广东、江苏、浙江、山东、福建、上海、北京,不仅经济体量大,而且经济增长速度高于或接近全国平均水平。这两种现象证明了前文所说的“马阵跨阱”的两个必要条件,也就是说,比较富裕的省市带领其他地区跨越中等收入陷阱,不仅自己已经或者可能提前跨越,在跨越以后还稳定增长,而落后的省市自治区的增长速度更快,正在追赶跑在前面的“快马”。

2011 年以后,中国经济增长速度明显放慢。但是,在新形势下,中国也出现了 40 年前所不具备的国际竞争优势。一方面,是中国资金雄厚,除了有巨大数量的外汇储备以外,国家的整体技术水平大幅度提高,在高铁、核电、装备制造、建筑材料、工程建筑等方面,开始凸显国际领先的竞争优势。另一方面,昔日一个只靠少数经济区拉动的“以点带面”的发展格局,已经被许多大面积、大规模、高水平的城市群所代替。这些城市群不仅出现在东部地区的珠三角、长三角、京津冀、环渤海地区,而且也出现了以武汉为中心的华中经济圈,以重庆和成都为中心的成渝经济圈,以西安为中心的西咸经济圈等。

因此,中国政府提出的“一带一路”倡议和“长江经济带”的发展规划,就是要把上述提到的经济圈成片联系起来。对内,通过“板链拉动”带动每个经济圈周边大、中、小城市和广大农村的发展;对外,通过“一带一路”倡议加强中国与世界经济联系,拓展中国经济发展的外部空间,建立共商共建共享的“人类命运共同体”。

### 三、高铁建设对中国经济可持续发展的影响

“马阵跨阱”和“板链拉动”是中国后世界经济危机能够保证持续经济增长的空间地理态势及其实现路径,其中,“板链拉动”的“链”,包括高铁、公路、航空、水路、互联网、“一带一路”倡议等。但是,高铁是中国最明显的竞争优势,是其他国家所无法比拟的发展利器。过去十年“四纵四横”的完美收官,已经为中国经济发展注入了强大动力。未来十年“八纵八横”的建设,还必将为中国经济发展提供持续的发展动力。因此,本文特别强调高铁作为“板链拉动”中最突出、最重要的“链”条作用。

近年来,特别是世界金融危机之后,中国将发展战略从以外贸、外商直接投资为主,转向以内需、结

表 5 中国 2017 年各地区名义 GDP 及其实际增长率(亿元人民币和%)

地区	GDP(亿人民币)	实际增长率(%)
广东	89 879	8.5
江苏	85 901	7.2
山东	72 678	7.4
浙江	51 768	7.8
河南	44 988	7.8
四川	36 980	8.1
湖北	36 523	7.8
河北	35 964	6.7
湖南	34 591	8.0
福建	32 298	8.0
上海	30 134	6.9
北京	28 000	6.7
安徽	27 519	8.5
辽宁	23 942	4.2
陕西	21 899	8.0
江西	20 818	8.9
广西	20 396	7.3
重庆	19 500	9.3
天津	18 595	3.6
云南	16 531	9.5
黑龙江	16 200	6.4
内蒙古	16 103	4.0
吉林	15 289	5.3
山西	14 974	7.0
贵州	13 541	10.2
新疆	10 920	7.6
甘肃	7 677	3.6
海南	4 463	7.0
宁夏	3 454	7.8
青海	2 643	7.3
西藏	1 310	10.0
全国	855 478	6.9

数据来源:各地区统计数据。

注:各地区数据与全国综合的数据有一些出入,主要是因为地区数据加总大于全国数据。2017 年国家统计局计算的 GDP 综合总量为 82.71 万亿人民币,比各地区的加总数量少 2.84 万亿人民币。

构转型、产业升级和创新为重点,对基础设施,特别是高速铁路系统进行了大量投资,以促进中部、西部和东北地区的经济发展。

由于这些努力,区域经济开始出现明显的趋同现象<sup>[4]</sup>(P245-260)<sup>[5]</sup>(P39-63)<sup>[6]</sup>(P22-24)。许多沿海企业设立了子公司,甚至将整个业务转移到土地和劳动力成本更便宜的内陆地区。此外,由于技术进步以及中国广大的人口和领土优势,信息通信技术的日益成熟及广泛应用,都有利于推动区域经济的趋同发展。而迄今为止中国特有的最令人惊叹的发展是高速铁路建设。截至2017年底,中国已经建成通车的高速铁路总里程长达2.5万公里。在后世界金融危机时期,在全球其他十大经济体经济增长普遍乏力的情况下,中国之所以能够保持稳健的经济增长,是因为中国基础设施建设,尤其是高铁建设,起到了非常重要的推动作用。

中国高铁发展有别于其他国家,特殊的地方在于任何其他国家都难以复制中国的成功经验。中国发展高铁的特点表现在供给侧和需求侧两个方面。在供给侧方面,首先,中国土地所有权是国家的,为了国家的建设需要,国家有权力也有能力在很短的时间内征集高铁建设的大量土地。其次,中国主要银行都是国有的,在融资方面可以迅速为高铁建设提供规模巨大的资金。第三,中国建设高铁有直接的经济利益考虑,而更重要的是国家能够充分考虑到高铁建设所能带来的巨大经济社会外部性,这些外部性包括地区经济均衡发展,落后地区农业、旅游、投资的全面发展等。第四,中国高铁建设速度快,工期短,很容易产生比其他国家更大更快的经济效率。最后,中国高铁建设成本低,到2017年底,中国建成的2.5万公里高铁的投入成本是每公里1.3亿人民币,而在英国、法国、日本、美国,同样的高铁里程,投资成本要比中国高3至10倍,加上工期过长,任何西方发达国家都很难有中国高铁的建设成本及综合经济社会效率。在需求侧方面,首先,中国有近14亿人口,而且能够坐得起高铁的中产阶级人数最近十年迅速增长。保守估计,能够坐高铁的中产阶级人数已经超过4亿人,而且随着经济发展,这一群体的人数还在不断上升。其次,建设高铁成本高,必须有足够的乘客才能回收投资成本,中国在东部地区,特别是京沪线上的乘客数量规模巨大,增长速度惊人,在不考虑任何经济社会外部性的情况下,一些主要线路已经出现高额利润和投资回报率。就算在西部地区,任何一条高铁线路开通,都不会缺乏乘客,有的热点线路,开车密度不断加大,就算短期内无法实现传统意义上的利润,长期来看,一定可以有非常好的经济回报。哪怕是少数线路不能实现盈利,需要国家补贴,但是,经济补贴可以被社会经济外部性所取得的社会效益所弥补。最后,从全局考虑,中国高铁建设的目的不是希望每条铁路都能盈利,而是希望通过高铁打破落后地区的发展瓶颈,使各种生产要素的发展潜力在全国范围内都能充分体现出来,而不是让经济的发展都集中在东部人口拥挤、污染严重的少数地区。

为了证明高铁对区域均衡发展的作用,可以用全国能够采集到的285个地级市人均GDP的基尼系数来体现这一点。如图4所示,区域发展不均衡在2000-2007年期间迅速上升,但在世界金融危机之后稳步下降。

区域不平等问题的缓解与中国高铁建设密切相关。2008年中国第一条高铁——京津城际高铁开通运营,这与图4所示的基尼系数开始下降的时间点相对应。因此,讨论高铁是否能推动中国经济总体增长和缩小区域发展差异,具有非常重要的理论和实践意义。

自2008年京津城际高速铁路运行至2017年底,中国在9年时间里迅速建成了“四纵四横”的高铁网络,并开始向“八纵八横”高铁网络时代迈进。2017年6月西成(西安—成都)和兰宝(兰州—宝鸡)两条铁路同时建成,不仅增加了1100多公里的高铁里程,更是体现了中国铁路桥隧建设技术的重大突破。

过去10年的高铁建设彻底解决了全国人民出行“一票难求”的大问题。回顾2008年初南方的那场大冰雪,数千万农民工不能如期返乡过春节,在广州火车站,数十万乘客人潮汹涌,当地政府出动大批警

表6 中国高铁的飞速发展

年份	高铁运行里程(公里)	高铁占全国铁路份额%	高铁客运量(百万人)	高铁占全国铁路份额%
2008	672	0.8	7.3	0.5
2009	2 699	3.2	46.5	3.1
2010	5 133	5.6	133.2	8.0
2011	6 601	7.1	285.5	15.8
2012	9 356	9.6	388.2	20.5
2013	11 028	10.7	529.6	25.1
2014	16 456	14.7	721.0	37.0
2015	19 195	15.9	1 161.0	45.8
2017	25 000	-	-	-

资料来源:2008-2015年数据来自《中国统计年鉴2015》和中国铁路总公司,2017年数据来自李克强政府工作报告(2018)。

力,把乘客分割成多个区块才避免了踩踏事故的发生。那时候,全国还没有高铁。到2017年全国高铁总里程已经长达2.5万公里,虽然只占铁路总里程的六分之一,却承担了全国接近一半的铁路旅客通勤量(表6)。

2018年3月,李克强在《第十三届全国人民代表大会政府工作报告》中提出,到2025年中国高铁的运营长度将达到3.8万公里,覆盖全国所有大城市。2016年6月,国务院常务会议批准了中长期铁路网计划,到2030年,“八横八纵”的高速铁路及城际高速铁路网将建成,以实现各大城市及其相邻大中城市1-4小时的交通圈和主要城市群的0.5-2小时交通圈<sup>[7]</sup>。

在美国历史上,铁路被认为是推动19世纪人口迁移和经济发展的主要因素,由此引发了许多关于铁路建设和美国经济增长的研究<sup>[8][9]</sup>。最新的研究结果表明,早在1890年,美国铁路因为对市场可达性产生显著影响,仅仅是通达铁路本身,就使美国各县农地平均价值提升了约60%。还有学者用类似的一般均衡贸易方法研究印度在英国殖民期间(1853-1930年)所建设的6.8万多公里铁路对当时印度社会经济的巨大影响,不管是降低货物贸易成本,提高区域之间贸易量,还是提高人民收入水平,都有非常显著的正向影响<sup>[10]</sup>(P799-858)。有学者用一个新开发的GIS运输数据库讨论铁路和经济发展的因果关系,他们用DID(倍差法)估计和IV(工具变量)稳健性检验表明,19世纪50年代,铁路加速了美国中西部城市化发展<sup>[11]</sup>(P171-197)。

城市之间现代交通基础设施投资为中国的经济增长注入了新的活力,抵消了世界金融危机之后出口增长速度下降给经济增长带来的下行压力。高速铁路的开通加速了要素和资源的流动,拓展了市场半径,区域经济也更加一体化,为缩小区域差别创造有利的条件<sup>[12]</sup>(P19-22)<sup>[13]</sup>(P312-316)<sup>[14]</sup>(P1248-1253)。另外,高铁发展还改善沿线城市的可达性,强化城市集群之间的联系和要素流通<sup>[15]</sup>(P1-14)<sup>[16]</sup>(P51-57)。

城市地区受益于高铁,可以提高其经济发展效率。高铁还可以加速经济增长中心(通常是大城市)对周边地区(通常是小城镇和农村)的经济溢出,促进区域均衡发展。但由于劳动力和资本从后者到前者的流动更快,高铁也可能产生发散效应。然而,这种发散效应可能出现在局部地区或某一个时段,当高铁从经济发达的东部地区向经济相对落后的中西部地区延伸以后,全国各大区域之间的趋同发展就可能成为一种必然趋势。

产生于局部或某一时段的发散现象,不能作为全面评价高铁建设对经济增长趋同作用的判断或结论。也许在区域城市化的初期和中期阶段城乡差距可能拉大,大、中、小城市的发展差距也可能拉大,但是,到了城市化发展的中后期,这种现象就可能产生逆转,中心(大)城市继续向中小城市加速转移,并推动后者劳动生产率加速增长,从而形成一个整体趋同的发展格局。中国中长期“八纵八横”高速铁路网

络的建设规划和实施,在很大程度上就是为了促进大区域之间、区域内部大中小城市之间的趋同发展。

2008年8月1日,中国第一条具有完全自主知识产权、世界一流水平的高速铁路——京津城际铁路通车运营,全长120公里,建造费用215亿元,最高时速为350公里/小时。2009年12月26日,武广高速铁路开通,长1069公里,建设成本1166亿元,最高时速394公里/小时。从武汉到广州的旅行时间从11小时缩短到3小时16分钟。之后6年时间是中國高铁迅猛发展的时期,截至2017年底,全国300多个地级市已经有超过一半开通了高铁,尤其是广阔的中西部地区,已经迎来了高铁大规模的发展期。西安,重庆,成都,武汉,郑州,长沙,昆明这些昔日因为交通不方便而经济发展缓慢的内陆城市,因为高铁的拉动,正在成为中国最具增长活力和潜力的大都市,并因为这些城市的发展,在全国范围内形成许多城市集群。

高铁的开通带来了前所未有的时空效应,潜在增加了面对面交流的机会,从根本上改变了旧的经济地理格局。铁路行驶速度持续提升和行驶时间的缩短,极大缓解了物理距离和其他地理因素在区域经济趋同过程中的阻碍作用。这可能会极大地缩短了相对落后地区与其距离较远的经济增长中心的追赶时间,因为高铁大大提高了旅客在大城市之间的旅行效率。然而,高铁对区域经济增长和收敛的影响不仅是通过缩短城市之间的出行时间和提高旅行效率来实现,还有一些其他影响。我们总结高铁在以下四个方面可能产生的经济社会外部性。

第一,高铁扩展了城市经济腹地的范围。经济腹地是可以受益于经济增长中心溢出效应的国土范围。涉及人员交流、商品贸易、投资、土地及其他自然资源利用、信息流通、技术推广、管理和人文历史等可以影响经济社会发展的因素。高铁建设可以增加面对面交流的机会,从而扩大经济腹地的范围,促进增长趋同。

第二,高铁增加城市之间的投资便利。与经济腹地相比,经济增长中心在资本、技术和人力资源方面相对丰富。根据边际资本回报递减的经济规律,经济增长中心的企业将更有动力投资于欠发达但劳动力相对丰富的城市,以获得更高的资本回报,使后者能够逐步赶上前者的发展水平。高铁带来的旅行效率可以降低投资成本,提高企业决策效率,促进沿线城市投资。

第三,高铁扩展了工作地点和居住地之间的距离。为了平衡工作和生活,许多家庭选择住在他们的工作场所附近。因此,一些家庭成员被迫放弃了距离太远但适合他们的技术和能力的工作。通过减少通勤时间,高铁使乘客能够在更远的距离范围寻找合适的工作。例如,人们可以在当地经济中心工作,但住在相对较远的卫星城市。卫星城市的生活成本,特别是住房价格大大低于经济中心。

第四,高铁减轻其他交通系统的交通拥堵状况。虽然高铁仅用于客运,但高铁的运行可以减少对负责货运和客运的传统铁路的需求压力,高铁的运行还可以减少对公路、水运和空运的需求压力。此外,高铁也可以增加不同交通工具之间的竞争,从而提高全国所有交通工具的效率。

高铁发展对中国经济增长的量化作用可以用一个扩展内生经济增长模型来检验。为了简单起见,以下公式的左边变量是城市*i*在*t*年的人均GDP增长速度, $y_{it}$ 代表实际人均GDP;右边的解释变量是前一期的人均GDP( $y_{it-1}$ ),*HSR*是高铁亚元变量, $HSR=1$ 是该城市在*t*年有高铁站,否则 $HSR=0$ , $X_{it}$ 是影响经济增长的一组控制变量。我们认为高铁不仅对城市经济增长有促进作用(假设1),而且,高铁的出现会促进落后城市追赶发达城市(假设2)。这两个假设如果成立,那么 $\beta_2$ 的估计值将是显著为正的(假设1成立),而 $\beta_2$ 的估计值将是显著为负的(假设2成立)。

$$\ln y_{it} - \ln y_{i0} = Constant + \beta_1 \ln y_{i0} + \beta_2 \ln y_{i0} HSR_i + \beta_3 HSR_i + \gamma X_i + \mu_i + \epsilon_i$$

我们利用中国2010–2014年全国285个地级以及地级以上城市的面板数据去估计上述公式,其结果如表7所示。

在表7中,所有连续型变量都取自然对数。*sk*代表固定资产投资占GDP比重,( $n+g+\delta$ )代表人

表7 全国层面面板数据估计的内生增长模型回归结果

因变量:	模型 1	模型 2	模型 3
$\ln y_{it} - \ln y_{i,t-1}$			
截距项	8.062 (23.1)***	3.222 (15.1)***	3.230 (15.1)***
$\ln Y_{i,t-1}$	-0.631 (-23.2)***	-0.254 (-15.2)***	-0.293 (-15.9)***
$\ln Y_{i,t-1} * HSR_{it}$	-0.157 (-2.7)***	-0.076 (-2.1)**	-0.068 (-1.9)**
$HSR_{it}$	2.013 (2.7)***	1.521 (2.1)**	1.051 (1.9)**
$\ln sk_{it}$	-	0.031 (2.4)***	0.025 (1.7)*
$\ln(n + g + \delta)_{it}$	-	-0.155 (-34.1)***	-0.149 (-34.5)***
$\ln sh_{it}$	-	0.476 (26.1)***	0.499 (26.1)***
$\ln highway_{it}$	-	-	0.110 (4.2)***
$\lambda$ (有高铁城市)	9.70%	9.90%	10.70%
$\lambda$ (无高铁城市)	5.50%	7.70%	8.80%
R2	0.398	0.835	0.84

注释:括号中的统计量为 t 值。\*\*\*、\*\* 和 \* 分别表示在 1%、5% 和 10% 的水平显著。

口增长率加资产折旧率及技术进步速度,  $sh$  代表人力资源,并用中学以上受教育人口除以总人口的比例来表示,  $highway$  是单位面积的公路里程数,  $\lambda$  是经济发展收敛速度。实证结果证明两个理论假设同时成立。以模型 3 的检验结果为基础,回归结果显示,在样本期间,有高铁城市的经济增长速度比没有高铁城市的经济增长速度平均每年高出 1.05 个百分点,同时,开通高铁以后,如果是原来落后的城市,其与发达城市的经济发展趋同速度每年提高近 2 个百分点。尽管这一实证结果简单,但是可以证明高铁对中国城市经济增长以及区域发展趋同的重要促进作用,尤其是高铁对经济增长的直接推动效应及其强大的外部性。

#### 四、结论

中国经济改革开放 40 年所取得的经济发展奇迹,但是在世界金融危机以后,中国告别了 30 多年来近两位数的经济增长,进入比较低的经济发展阶段。外部贸易环境恶化以及国内生产要素提高,人口老化和自然环境严重污染,迫使中国进入新的发展模式。新增长模式主要是没有找到明显的经济触发点,必须通过经济结构转型和技术进步来拉升内生增长动力。中国内生经济增长虽然遇到了前所未有的严峻挑战,但是凭借 30 多年发展起来的工业基础、技术力量以及庞大的市场,使中国能够通过现代交通基础设施、通信技术以及“互联网 +”的建设来促进国内发达城市的经济结构转型,促进广大中西部地区去承接东部必须转移的产业,实现在投资及经济增长等方面的趋同发展。虽然 20 世纪末经济特区和 14 个沿海开放城市的优先发展,形成了“以点带面”的空间地理增长格局,但是因为沿海经济增长中心距离内陆地区过于遥远而使后者无法缩小与前者之间的发展差距。

同时,因受世界金融危机的影响,沿海加工出口行业发展受阻,加上人力、土地、环境污染成本不断攀升,逼迫沿海资本向内陆地区大量转移,内陆地区的经济增长速度和投资增长速度首次超越沿海地区,出现了 21 世纪一种新的空间地理增长格局。交通基础设施建设,特别是高铁的出现,大大加速了这种良好的区域经济增长趋同现象。

笔者认为,高铁并不是唯一能够促进经济发展和区域经济趋同的要素,但是因为高铁的特殊性,特别是中国在供给侧和需求侧两方面的优势使世界其他任何国家在短期内非常难以模仿中国高铁的发展模式。正因为高铁的出现,尽管在 2011 年以后出现了前所未有的经济增长压力,中国还能保持稳定的经济增长。中国这段时期的经济增长速度一直排在全球十大经济体的前列,对世界经济增长的贡献率一

直保持在 30% 以上。

中国经济稳定发展, 导致世界经济政治地缘的根本转变, 世界经济增长中心加速从西向东移动。原来主导世界的 G7 集团分崩离析, 为了简单的钢铝关税之争, 导致盟友对美国的单边主义非常不满。这背后的国际政治逻辑却体现为 G7 已经被 G2 所替代的残酷现实。这是中国快速发展的结果, 也是中国必将面对美国阻碍其继续快速发展的巨大压力。经过多轮双边谈判, 中方认为已经达成默契不会打贸易战, 可是美国出尔反尔, 居然还是对中国所有出口美国的商品加征关税。特朗普以缩小贸易逆差为名, 却实施阻止中国崛起的贸易保护措施以及技术投资措施。中国已经意识到经济发展压力与国际政治压力一样重要。美国为了保持其独霸世界的地位, 唯一的对策就是希望中国衰落, 最少是延缓其崛起的时间。

不过, 中国的实际发展潜力, 不仅是外贸出口能力, 更重要的是来自 40 年改革开放所取得的发展基础, 在人工智能、高铁、核电、移动支付等一系列领域, 中国已经摆脱了跟踪者的身份, 造就了领跑者的能力。

之所以强调中国高铁发展的贡献, 是因为: 首先, 尽管高铁发展只有 10 年的时间, 但是高铁发展不仅解决了中国人出行难的问题, 而且大量的高铁投资带动了中国整个产业链条的投资。其次, 高铁发展具有中国的特殊性。欧洲、日本发展高铁比中国早 40 年, 可是, 中国现在的高铁总里程却是世界其他所有国家高铁总里程的一倍多。“四纵四横”高铁的建设, 速度快, 技术高, 成本低, 这极大地推动了全国生产率的提高, 极大抵消了其他阻碍中国经济增长的消极因素。第三, 未来 10 年高铁还将继续成为推动中国经济发展的重要利器, 也是中国资本及技术出口的重要领域。第四, 高铁发展和技术进步是中国“一带一路”倡议能否成功的关键因素, 不管是在非洲、中亚、南亚, 还是在欧洲和美国, 高铁已经成为中国进军海外市场的重要武器, 是包括日本和德国在内都很难跟其竞争的关键领域。最后, 有了高铁的发展, 美国与中国打贸易战的胜算概率会大大降低, 这不仅因为高铁可以助推内生增长, 实现“马阵跨阱”, 还因为美国在高铁领域毫无竞争能力。

## 参考文献

- [1] 姚树洁. 中国跨越中等收入陷阱的经济理论及战略. 国际经济评论, 2018, (3).
- [2] Bhalla A, Yao S, Zhang Z. Causes of Inequalities in China, 1952 to 1999. *Journal of International Development*, 2003, 15(8).
- [3] Yao S, Zhang Z. On Regional Inequality and Diverging Clubs: A Case Study of Contemporary China. *Journal of Comparative Economics*, 2001, 29(3).
- [4] Ho C, Li D. Rising Regional Inequality in China: Policy Regimes and Structural Changes. *Papers in Regional Science*, 2008, 87(2).
- [5] Lemoine F, Poncet S, Ünal D. Spatial Rebalancing and Industrial Convergence in China. *China Economic Review*, 2015, 34(3).
- [6] 姚树洁. 中国经济新常态下的经济理论研究. 经济研究, 2015, (12).
- [7] 李克强在第十三届全国人大一次会议上的政府工作报告, 国务院新闻办公室网站, 2018-03-22. [2018-06-20]<http://www.scio.gov.cn/tt/34849/Document/1625877/1625877.htm>.
- [8] Fogel R. W. *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*. Baltimore: Johns Hopkins Press, 1964.
- [9] Fishlow A. *American Railroads and the Transformation of the Antebellum Economy*. Cambridge: Harvard University Press, 1965.
- [10] Donaldson D, Hornbeck R. Railroads and American Economic Growth: A Market Access Approach. *Quarterly Journal of Economics*, 2016, 131(2).
- [11] Atack J. F, Bateman M, Haines, Margo R. A. Did Rail-road Induce or Follow Economic Growth? Urbanization and Population Growth in the American Midwest, 1850-60. *Social Science History*, 2009, 2(34).
- [12] 周孝文. 高速铁路对区域经济协调发展的促进作用. 铁道经济研究, 2010, (6).

- [13] Chen C. L. Reshaping Chinese Space-economy Through High-speed Trains: Opportunities and Challenges. *Journal of Transport Geography*, 2012, 22(2).
- [14] Zheng S, Kahn M. E. China's Bullet Trains Facilitate Market Integration and Mitigate the Cost of Megacity Growth. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 2013, 110(14).
- [15] Cheng Y. B, Loo P. T, Vickerman R. High-speed Rail Networks, Economic Integration and Regional Specialisation in China and Europe. *Travel Behaviour and Society*, 2015, 2(1).
- [16] 覃成林, 刘万琪, 贾善铭. 中国铁路交通发展对沿线城市经济增长趋同的影响. *技术经济*, 2015, (3).

## High-speed Rail Construction and China's Sustainable Economic Growth in the Aftermath of the World Financial Crisis

*Yao Shujie (Chongqing University)*

**Abstract** The world financial crisis in 2008 has had a profound impact on the world major economies. Ten years after the crisis, the world geo-political structure has been dramatically transformed. The global economic order that used to be dominated by G7 has been gradually replaced by the dominance of G2, i.e., the US and China. In the West, only the US has fully recovered from the crisis to be a strong and dynamic developed economy, whereas the EU, Japan and the Latin American countries had lost one decade of real growth. Among the BRIC economies, only India and China have withstood the crisis shock and maintained a high speed of growth, but South Africa, Russia and Brazil have lost their growth dynamics prevailing before the crisis. India has done well because it started from a low level of development and its economy was not fully integrated with the western economies which were highly infected by the crisis. In the aftermath of the crisis, especially from 2011 onward, the growth of foreign trade and the inflow of foreign direct investment have slowed down sharply in China. However, its 4 trillion yuan stimulus packaged implemented after 2008, and the rapid development of high-speed rail (HSR) had helped the country to sustain its steady growth. The "four vertical and four horizontal" HSR network has been built, and the "eight vertical and eight horizontal" HSR network is under construction. HSR has become and will continue to be a powerful driver for China to maintain its growth momentum. This paper reviews China's successful economic development experiences in the past four decades, analyzes the challenges and opportunities faced by the country in the aftermath of the crisis, and explains why and how HSR is important for its sustainable economic growth in New Era.

**Key words** world financial crisis; Miracle made in Chinese economy; high-speed rail; sustainable economic growth

---

■ 收稿日期 2018-06-24

■ 作者简介 姚树洁, 经济学博士, 重庆大学经济与工商管理学院教授, 博士生导师, 华南农业大学、宁波诺丁汉大学讲座教授; 重庆 400030。

■ 责任编辑 肖光恩