国外高速铁路对区域空间经济的影响研究及启示

The Impacts of High Speed Rail on Regional and Spatial Economy Abroad and the Enlightenment to China

刘莉文 张明

Liu Liwen, Zhang Ming

摘要: 交通基础设施改进有利于区域经济发展, 人们普遍认为高铁能缩短时空距离, 对区域经济发展起到催化剂的作用。目前, 中国建设高铁里程最多, 对空间经济的影响研究却甚少。通过国外权威期刊文献分析, 梳理高铁压缩时空距离、增加乘客量、改变交通模式份额、与航空产生竞争关系、提高可达性, 以及高铁的“极化效应”、“扩散效应”引起区域经济空间不均衡发展等影响。本文提出对中国高铁空间经济影响的研究启示, 拓宽研究领域和研究方法, 强化实证分析, 有助于利用好高铁这把双刃剑, 构建多元化交通系统模式, 避免极化效应带来的过度集聚经济, 对实现中国区域经济协调发展有重要的意义。

Abstract: Traditionally, improvements in transport infrastructure have been known to bring about economic growth in a region. It is widely understood that High-Speed Rail (HSR) shrinks the national time-space geography and elevates the development of regional economy. At present, HSR systems are quickly developing throughout China, but the research of impacts on the spatial economic are very little. Through international authoritative journal literature abroad, finding the influences of high-speed railway on reducing the travel time and increasing rail passenger ridership, the modal shares of railways in the transport market, competitive relationship with air and the improvement of accessibility. “Polarization effect” and “Diffusion effect” can cause the economic problems of the unbalance in regions. To discuss the theoretical framework that is fit for high-speed rail on the regional economic development with Chinese characteristics, to broad the research field and methods, and strengthen the empirical analysis, this paper could help taking advantage of the high-speed rail as a double-edged sword, to build the intermodal transport interchange system. Avoiding “polarization effect” that can cause to excessive centralization economic, which has very significant to realize regional economic coordinated development in China.

关键词: 高速铁路; 空间经济; 影响; 综述

Keywords: High-speed Rail; Spatial Economy; Impact; Review

国家“十二五”科技支撑项目“小城市(镇)组群智慧规划建设和综合管理技术集成与示范”(2015BAJ05B00)、江西省高校人文社会科学研究项目(JC1356)共同资助

作者: 刘莉文, 博士, 武汉大学城市设计学院, 讲师。liuliwen305@163.com
张明, 武汉大学城市设计学院, 教授。zhangm@austin.utexas.edu

引言

世界高速铁路经历了快速发展。第一条高铁——日本新干线客运专线于1964年10月1日, 东京奥运会前夕通车运营, 列车时速达210 km/h, 开创了高铁的新纪元。之后, 高铁相继在法国(1981年TGV)、德国(1991年ICE)、西班牙(1992年AVE)等欧洲国家投资建设, 自2000年以后更得到了日本以外其他亚洲国家和地区的支持, 如韩国、中国和中国台湾等。目前, 中国高铁里程占世界运营总里程的50%, 基本上建成了“四横四纵”高铁网络, 连接哈尔滨、北京、武汉、广州、上海、重庆, 贯穿东西南北。

国内学者研究高铁对区域空间经济的影响, 主要结论是: 高铁建设压缩人流、物流、信息流的时空距离, 改善区位条件, 带来突破边界发展的区位增强效应和同城化效应; 提升可达性并加强空间经济联系; 促进旅游发展、房地产等沿线产业的升级; 对沿线地区的交通运输、经济发展、空间结构重组、人们的生产生活等均产生重要的影响。论及高铁对空间结构的影响, 姜博等^[1], 初楠臣等^[2], 赵丹等^[3]学者基于可达性变化, 分别对哈大铁路、哈齐城际高铁和长三角高铁进行分析, 提出高铁引起城市可达性的变化, 带来1h高铁经济圈、同城化效应、高铁经济走廊, 加速空间格局的渐变与区域空间格局的重塑。方大春、孙明月使用社会网络分析法和引力模型, 证实高铁促进城市间联系, 长三角城市群空间结构得到优化^[4]。在全国层面的研究, 一些学者发现高铁可提高全国可达性, 但不同地区的可达性提高是非均衡的, 京沪高铁沿线城市和珠江三角洲地区具有较高可达性^[5-7]。在旅游影响上, 汪德根利用可达性方法, 采用问卷调查数据分析武广和京沪高铁, 提出高铁效应包括马太效应、过滤效应、扩散效应和叠加效应, 并构建了不同等级旅游板块和高铁旅游带等旅游空间优化策略^[8]。还有学者对中国旅游发展进行分析,

得出高铁导致旅游市场空间扩大、竞争范围变大和旅游中心的再分配三个重要结论^[9]。徐长乐、郇亚丽提出：“高铁放大都市经济圈同城效应；促进沿线产业发展，提升沿线产业结构并发生转型，推进沿线城市规划的重新布局；高铁将引发空、陆、水三大现代交通运输方式的重组，带来人们出行方式的多样化等影响”^[10]。

总体而言，目前国内的高铁研究比较多见于对武广、京沪等单条高铁线路和较成熟的长三角、珠三角、京津冀城市群的可达性研究，针对高铁对区域空间经济影响的研究并不多。因此厘清国外高铁对区域空间经济带来的影响，借鉴其研究理论和方法，对调整中国区域发展的布局、科学制定发展规划策略、促进区域经济协调发展有重要借鉴意义。

1 国外高速铁路对区域空间经济的影响

高铁给人们提供了安全、快速、舒适和经济的出行方式，并相应提高铁路服务、缩短出行时间、增加载客量，吸引了大量其他交通模式的乘客，对提高可达性和空间经济具有深远影响。

1.1 高铁对交通系统的影响

1.1.1 减少运行时间，加大乘客量

高铁可被接受的最高运行速度达到 200 km/h，相比普通列车大大缩短了出行时间（表 1），这也是乘客选择高铁作为交通方式的主要原因。“欧洲之星”高铁于 1994 年开通，以 2 小时 15 分钟跑完了巴黎至伦敦的 492 km 路程，比过去用时缩短 3 小时；伦敦至布鲁塞尔用时从 4 小时 52 分钟缩短至 1 小时 51 分钟；布鲁萨尔至法兰克福用时从 5 小时缩短至 3 小时 15 分钟^[11]。法国佩皮尼昂至西班牙巴塞罗那高铁线开通，也大幅减少了运行时间，由 2 小时 45 分钟缩短至 50 分钟。日本东京至大阪在未通高铁前，用时需要 6 小时 30 分钟，1964 年修建新干线后用时缩短至 4 小时^[12]。在德国，连接科隆与法兰克福的第二条高铁线路于 2002 年 9 月开通，从科隆中心车站至法兰克福中心车站的距离为 180 km，现在的运

行时间（1 小时 10 分钟）比过去（2 小时 10 分钟）减少了 1 小时^[11]。韩国高铁 KTX 的最高时速是 300 km/h，极大改变了乘客出行时间观念，主要城市之间能够缩短近一半的运行时间——首尔到釜山从 4 小时 10 分钟缩短至 2 小时 40 分钟，日均客流量增长 38%，从 2004 年 72 万名乘客增长到 2006 年的 100 万名乘客^[13]。自欧洲高铁运营以来，选择高铁作为交通方式的乘客不断增加，在德国、比利时、西班牙、法国、意大利和英国的高铁线路上，乘客数量从 1990 年的 152 亿增加到 2008 年的 923.3 亿^[14]。

1.1.2 交通模式份额影响

高铁所引发的时空变化已得到全球认同，高铁成为铁路运输新的生命力，其发车频次、安全性、准点率、舒适的乘坐环境等特点，成为其主要竞争优势。研究发现在距离的选择上，促使欧洲乘客选择高铁的平均距离为 372 km，一般距离 400~600 km 更受青睐；低于 150 km 则倾向于选择公路或者传统火车^[11]；而大于 600 km，航空会因速度更快而捕获更多乘客。在时间上，出行时间少于 3 小时，高铁更有竞争力，相对于航空和小汽车来说，所需出行时间更短^[20]。国外高铁对其他交通模式的影响如表 2 所示。

高铁作为可替代交通模式，是因它能够从航空、小汽车等交通模式捕获相当大的乘客市场。早在 1980 年和 1984 年，巴黎和圣艾蒂安之间的高铁乘客流量就扩大了 2 倍，巴黎和里昂之间的乘客流量扩大了 2.5 倍（达到 370 万）。距离巴黎 1.5 小时的老工业区，新站开始使用后，据估计乘客增长主要有 33% 来自飞机、18% 来自公路^[15]。目前，交通出行份额中高铁呈现逐年递增的趋势。日本的 SANYO 新干线运行后，高铁吸引的乘客有 23% 来自航空，16% 来自小汽车和公共汽车^[26]；法国 TGV 巴黎到里昂的线路吸引了 24% 的航空乘客，37% 的小汽车和公共汽车乘客；德国 ICE 大约有 12% 来自航空和公路乘客^[11]；西班牙 AVE 马德里至塞维利亚的线路开通后，航空乘客减少 22.3%，小汽车乘客减少约 11.5%，公共汽车乘客减少约 3.4%，传统的铁路乘客减少

表 1 出行时间：高铁对普铁（普通火车）

作者	国家	线路	出行时间		变化率 (%)	距离 (km)	通车时间
			普铁	高铁			
Sands ^[12]	日本	东京—大阪	6h30'	4h	-38.33	515	1964
Bonnaious ^[15]	日本；法国	大阪—博多；巴黎—里昂	8h30'；—	4h40'；2h20'	-45.10；—	554；427	1972/1975；1981/1983
Cascetta et al. ^[16]	意大利	罗马—那不勒斯	1h45'	1h5'	-38.10	213	2005
De Rus & Inglada ^[17]	西班牙	马德里—塞维利亚	5h55'	2h30'	-57.45	535	1992
Froidh ^[18]	瑞典	斯德哥尔摩—埃斯科特纳	1h40'	1h	-40.00	115	1997
Chang & Lee ^[19]	韩国	首尔—釜山	4h10'	2h40'	-36.00	441.7	2004
Siim ^[14]	欧洲之星	伦敦—巴黎	5h12'	2h15'	-56.73	492	1994

11.4%，相对来说高铁对飞机的影响是最大的^[26]。

1.2 高铁对可达性的影响

可达性用于评估交通基础设施规划和项目，它决定了一个地区相对于其他地区的区位优势，是衡量区域社会和经济发展的主要因素。交通基础设施支持各种各样的经济活动和整合经济系统，促进地理范围内的经济贸易^[27]。可达性与移动性、经济发展、社会福利和环境影响息息相关，高铁对可达性的影响可归纳为两个方面（表3）。（1）可达性与经济发展。高铁服务吸引旅游业、服务行业以及商务贸易，刺激服务需求，引起区域收入增加，继而繁荣经济^[28,29]。针对日本新干线^[30]、法国TGV^[15]以及西班牙AVE^[27]的研究发现，高铁最终结果在于极大地增加商业经济、促进旅游和其他服务部门发展，从而繁荣当地经济，引起城市蔓延和城市经济的转型发展。例如，日本批发部门集中于较大的中心区域；在法国，商务旅行增加了56%，旅游服务增长了112%。（2）可达性与空间差异。高铁提高可达性能否引起空间差异？经济活力和人口移动会否从核心区域流向周边或者偏远

地区，或者相反？维克曼（R.Vickerman）等对欧洲高铁进行研究，发现时空压缩发生在高铁连接城市，并不能反映所有城市，高铁对中心和边缘城市有不同影响，最适合发展高铁的地区是人口密集的中心区域^[31]。蒙宗（A. Monzón）等利用可达性分析西班牙高铁网效率和空间公平，提出高铁引起空间极化，从而引发空间差异；高铁可达性集中在高铁站点周围，如马德里、巴塞罗那^[32]。欧洲委员会最近对可达性的空间分布进行了研究，此研究方法不同于传统有效性影响研究——通过分析高铁增强部分重要城市之间的高效联系，评估由于高铁扩张引起的区域差异问题。总的来说，高铁不仅仅提升区域和国家的可达性，也引起“廊道效应”、“孤岛”和“极化”模式^[32,34]。

1.3 高铁对空间经济的影响

最早研究高铁对区域的影响，是随着城市间连接性提高，影响大城市长距离联系和区域可达性而提出的“综合经济走廊”。高铁对空间经济的影响可归纳为两个方面：一是高铁站点、廊道或都市圈，产生经济、人口空间集聚，引起“极

表2 高铁对其他交通模式的影响

作者	线路或城市	与其他交通模式竞争的主要结果
Behrens & Pels ^[21]	伦敦—巴黎	高铁是航空的中距离替代品；出行时间和频次是市场份额主要因素，频次越高，越能抵消长时间旅行；对休闲和商务乘客有不同影响因素
Suh et al. ^[22]	首尔八个城市	17% 高铁乘客来自航空，高铁对飞机影响比小汽车大
Dobruszkes ^[23]	科隆—慕尼黑，巴黎—布鲁塞尔，巴黎—梅茨（Metz）	高铁的高效促使乘客从航空转向高铁，航空乘客逐渐减少
Park & Ha ^[24]	首尔—大邱	高铁是韩国航空乘客减少重要原因，仅有28%乘客会选择飞机出行
Pagliara et al. ^[20]	马德里—巴塞罗纳	高铁影响交通模式选择，但只有高铁出行时间少于3小时，航空乘客才会减少
Coto-Millán et al. ^[25]	(1) 马德里—巴塞罗纳； (2) 马德里—塞维利亚	(1) 高铁乘客占总乘客的42.1%，小汽车乘客减少5.3%，航空乘客减少31.2%，公共汽车乘客减少0.9%，传统火车乘客减少4.7%； (2) 高铁吸引小汽车11.5%、航空22.3%、公共汽车3.4%、传统火车11.4%的乘客

表3 高铁对可达性的影响

作者	思路（方向）	高铁线路（站）	研究结果
Vickerman et al. ^[31]	可达性、经济发展；可达性研究	欧洲西北部高铁网；欧洲高铁网	高铁没有实现区域可达性和经济平衡，为了实现这一目标，不仅需要提供基础设施，也需一个适当的服务条款和相应措施的监管框架；高铁对中心和边缘城市的可达性影响不同，最适合发展高铁的地区为人口密集的中心区域
Gutiérrez et al. ^[36]	可达性模式	欧洲高铁网	高质量的基础设施（高铁）对可达性产生扭曲，出现“廊道”和“孤岛”，说明基础设施质量越高，可达性越扭曲，产生更多不连续的空间
Ortega et al. ^[37]	可达性评价区域凝聚力	西班牙加里西亚（Galician）	高铁提升可达性，在国家和廊道层面产生积极影响，引起“凝聚效应”；在区域层面出现不平衡和“极化效应”
Monzón et al. ^[32]	可达性分析效率和空间公平	西班牙高铁网	高铁引起空间极化，从而引发空间差异；高铁可达性集中在高铁站点周围；目前高铁站形成“孤岛”和阴影区域“隧道效应”。起初位置较差的城市，可达性的相对改变量更高；而原本被铁路网连接的大城市，可达性提高相对值却有限
Gutiérrez ^[27]	可达性	欧洲高铁网	在欧洲层面，高铁可达性均衡发展；但是在国家层面则加剧空间差异。在欧洲层面，对长距离出行影响大，对短距离出行影响较小

化效应”；二是核心区向其腹地经济扩散产生“扩散效应”（表4）。艾斯特和奥斯特汉文（Elhorst & Oosterhaven）从荷兰磁悬浮系统提出高铁有直接和间接经济影响，减少了拥挤、劳动力市场空间转移等，其中间接影响约占直接影响的0%~38%^[38]。然而，高铁如一把双刃剑，即连接到大型中心城市受益，尤其是城市核心区域，而可能威胁较边缘位置的城市。谷口（Taniguchi）等发现日本新干线服务改变了都市圈通勤模式，主要受益区域集中在高铁网络的中心节点——东京^[39]。布鲁奇（Brotchie）发现，东京和大阪通过扩张市场到小中心城市，从而使实力增强；同时因有太多外部影响因素，衡量高铁更广泛的空间经济效益是比较困难的，处于中央位置比处于外围位置受益更多^[40]。高铁连接核心城市会使得时间距离更近，而偏远地方会变得相对更远。在东英格兰和法国北部的英吉利海峡海底隧道高铁，区际之间的欧洲之星服务使用引起了“极化效应”。高铁沿线城市呈整体增长的态势，城市群也随之扩大，如东京都市圈扩大成为“东京—大阪都市连绵带”，大巴黎扩张成为“巴黎—里昂都市圈”。然而都市圈内部沿线增长并不是均匀分布，有些节点呈现衰退情况。总之，高铁可以因“极化效应”产生“核心—边缘”模式，同时也可以因“扩散效应”产生“多中心”模式。

高铁减少长距离出行时间，增强区域与次区域的联系，转变国家与国际、区域间的经济关系。加门迪亚（Garmendia）等分析法国和西班牙高铁，提出高铁可以改变城市区域系统的层次结构。由于高铁连接和区域自身性质，区域中心实力变强；但如果小城市连接国家级中心、区域中心，其实力也可能减弱^[41]。有学者为了解高铁带来的空间经济影响，对曼彻斯特和里尔等区域进行分析，提出高铁带来的共同点是制造业向知识经济转化，不同之处在于区域间不平衡发展，引起空间经济重组现象。在大都市区域中心，聚集经济巩固了自身的重要地位，具有强劲经济实力，大量人口流入，居住和商业方面显示出强劲引力，办公和居住租金也呈现

梯度递减，南部高于北部地区。毗邻区域因从曼彻斯特分散经济，显示稳定经济联系，吸引就业人口大于居住人口。没有高铁站点或者较偏远的区域，由于建设较晚或者并不充足的高速公路，经济联系较弱，人口迁移和商业等方面都处于不利地位，经济实力越来越差^[42]。对于基础设施缺乏的区域来说，或许高铁的引入会带来较大的经济影响力；而对于已经相对较完善的基础设施国家或者区域来说，进一步的交通网络的提高只能带来边际效益。基础设施改善从长远来看促进经济发展，高铁的建设改变了时空概念，形成区域内交通网络。高铁对区域产生的极化效应和扩散效应相互并存。欧盟意识到“边缘化”的弊端，1999年《欧洲空间发展战略》（ESDP）意图通过泛欧高铁网络化（TEN-T），增强经济和社会聚合度，从而寻求区域协调和可持续发展^[43]。

2 对中国高铁区域空间经济影响的研究启示

高铁是技术创新的产物，在中国高铁快速建设的背景下，亟需明确高铁对中国区域空间经济的影响。基于对国外高铁的空间经济影响分析，笔者就研究高铁对中国空间经济的影响提出一些认识。

2.1 构建高铁对区域空间经济影响的理论框架

就高铁对空间经济的影响，国内研究缺乏多尺度、多层面的理论体系框架。国外学者如古铁雷斯（Gutiérrez）等和奥尔特加（Ortega）等学者从国家、区域和地方的角度来研究高铁带来的影响^[36,37]。我国可以借鉴国外研究，从宏观尺度——国土尺度、中观尺度——城际层面和微观尺度——城市层面来构建多尺度的高铁对中国区域空间经济影响的研究理论框架。国土尺度研究指高铁对城市群、高铁廊道、全国空间经济结构的影响研究；中观尺度研究指高铁对城际空间结构、高铁与其他交通模式转换的研究，重点在于区域交通一

表 4 高铁对空间经济的影响

作者	思路（方向）	高铁线路（站）	研究结果
Shen et al. ^[44]	大城市地区土地覆盖变化	马德里阿托查	高铁减少平均出行时间，使得土地使用向城市化转变，转化为不连续城市结构、工业、商业和城市建设区
Sasaki et al. ^[30]	区域系统	日本新干线（Shinkansen）	新干线的建设一定程度上使得经济从发达地区分散，但并没有解决过度集聚的问题
Willigers et al. ^[45]	办公地点选择	荷兰高铁	高铁服务可达性增强办公位置的吸引力，且提高办公区域地位
Coto-Millán et al. ^[25]	网络经济	马德里—巴塞罗那—法国边界	马德里和巴塞罗那是高出行城市，而马德里—塞维利亚高铁的客流量却相对较小并有季节性，对马德里—塞维利亚的影响是负面的，而对马德里—巴塞罗那—法国边界是正面的
Chen & Hall ^[42]	空间经济	英格兰西北部（Nord-Pas-de-Calais）	核心城市和次区域地区都向知识经济转化，核心城市经济实力因高铁建设而增强，次区域却没有，经济发展与高铁有关；为实现“溢出效应”，应改进区域内交通网络和实施高铁战略
Masson & Petiot ^[46]	旅游吸引力	佩皮尼昂—巴塞罗那	加强巴塞罗那旅游活动集聚，而佩皮尼昂则表现出分散趋势，因此旅游产品差异化是增强佩皮尼昂集聚力量的有效措施

体化发展,构建多模式交通体系,发展高速铁路—公交导向(HSR-TOD)的发展模式,减少小汽车依赖和空气污染,实现高铁效应最大化;微观尺度研究分析高铁对城市形态和空间结构、城市经济、可达性、城市土地利用和房地产等产生的影响。最后根据不同尺度研究,制定出规划策略。

2.2 拓宽高铁空间经济影响的研究领域

高铁对空间经济影响的研究具有系统性和复杂性,涉及区域经济学、城市经济学、地理学、环境美学、人类行为学、区域交通、城乡规划学等诸多领域。国外针对高铁空间经济影响的研究较为成熟,涉及高铁引发的高档服务业、商务办公、房地产、旅游、区域空间效率与公平、城市更新、城市发展和改造等诸多方面;而国内对高铁空间区域经济影响的研究,涉及领域较少。国外学者已经将关注点从效率转向区域公平;而国内的研究内容仍然停留在高铁建设的初期,强调效率而忽略公平,高铁对城市和区域空间差异的研究几乎处于空白。建议多视角深入、系统地研究,拓宽学科间交叉与深度融合,在深度挖掘区域地域和文化差异、政治决策、经济发展等因素的基础上,减少区域经济差异,提出城市和区域发展与规划策略,加速高铁对区域经济发展的催化剂作用,促进区域空间经济一体化发展。

2.3 强化高铁对空间经济影响的研究方法和实证分析

我国高铁建设速度快,方法、理论和实证研究深度不够,高铁对区域空间经济的影响研究更只是处于起步阶段,研究方法局限于定性描述和可达性研究;此外,通过可达性变化测度空间格局有失科学性,目前缺少创新的研究方法应用于对中国高速铁路的研究。建议借鉴适合的分析模型,集成3S(GPS、RS、GIS)技术、Stata、SPSS等相关分析软件,采取实地调研、问卷调查、访谈法等获取第一手数据,强化高铁对空间经济影响的定量研究。另外,我国已有实证研究多集中在已建成的京沪、武广、沪昆等高铁线路,其中京沪高铁线是学者研究较多的线路,研究的城市是沿线已通高铁的城市,对西部地区线路和未开通高铁城市空间经济的影响研究较少或是空白,缺少对多条高铁线路和已开通与未开通高铁城市的对比分析和综合研究。因此建议对已通高铁和未通高铁城市对比研究、京沪线路以外的多线路对比研究、中西部地区研究以及我国多个城市群对比研究,探讨高铁对不同区域、不同线路、不同城市(已通高铁和未通高铁)的空间经济的影响,从而提出相应的建议或策略,对增加高铁服务应用价值有重要意义。UPI

注:文中表格均为作者整理绘制。

参考文献

- [1] 姜博,初楠臣.哈大高铁对区域可达性影响及空间格局演变[J].城市规划,2015,39(11):92-98.
- [2] 初楠臣,姜博,赵映慧,等.城际高铁对未来黑龙江城镇体系空间格局的影响及优化[J].经济地理,2016,36(4):78-83.
- [3] 赵丹,张京祥.高速铁路影响下的长三角城市群可达性空间格局演变[J].长江流域资源与环境,2012,21(4):391-398.
- [4] 方大春,孙明月.高铁时代下长三角城市群空间结构重构——基于社会网络分析[J].经济地理,2015,35(10):50-56.
- [5] 钟业喜,黄洁,文玉钊.高铁对中国城市可达性格局的影响分析[J].地理科学,2015(4):387-395.
- [6] CAO J, XCLY. Accessibility impacts of China's high-speed rail network[J]. Journal of Transport Geography, 2013, 28: 12-21.
- [7] JIAO J, WANG J, JIN F, et al. Impacts on accessibility of China's present and future HSR network[J]. Journal of Transport Geography, 2014, 40: 123-132.
- [8] 汪德根,陈田,陆林,等.区域旅游流空间结构的高铁效应及机理——以中国京沪高铁为例[J].地理学报,2015,70(2):214-233.
- [9] WANG X, HUANG S, ZOU T, et al. Effects of the high speed rail network on China's regional tourism development[J]. Tourism Management Perspectives, 2012(1): 34-38.
- [10] 徐长乐,邝亚丽.高铁时代到来的区域影响和意义[J].长江流域资源与环境,2011,20(6):650-654.
- [11] VICKERMAN R. High-speed rail and regional development: the case of intermediate stations[J]. Journal of Transport Geography, 2015(42): 157-165.
- [12] SANDS, B. The development effects of high-speed rail stations and implications for California[J]. Built Environment, 1993(19): 257-284.
- [13] MOCT. Influence analysis of KTX[R]. Executive Whitepaper, Korea Ministry of Construction & Transportation, 2007.
- [14] SIIM Kallas. High-speed Europe[M]. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2010: 15-18.
- [15] BONNAFOUS A. The regional impact of the TGV[J]. Transportation, 1987, 14(2): 127-137.
- [16] CASCETTA E, PAPOLA A, PAGLIARA F, et al. Analysis of mobility impacts of the high speed Rome-Naples rail link using within day dynamic mode service choice models[J]. Journal of Transport Geography, 2011(19): 635-643.
- [17] DE RUS G, INGLADA V. Cost-benefit analysis of the highspeed trains in Spain[J]. Annals of Regional Science, 1997, 31(2): 175-188.
- [18] FRÖIDH O. Market effects of regional high-speed trains on the Svealand Line[J]. Journal of Transport Geography, 2005, 13(4): 352-361.
- [19] CHANG J, LEE J H. Accessibility analysis of Korean high-speed rail: a case study of the Seoul metropolitan area[J]. Transport Reviews, 2008(1): 87-103.
- [20] PAGLIARA F, VASSALLO J M, ROMAN C. High-speed rail versus air transportation. case study of Madrid-Barcelona, Spain[J]. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2012(2289): 10-17.
- [21] BEHRENS C, PELS E. Intermodal competition in the London-Paris passenger market: high-speed rail and air transport[J]. Journal of Urban Economics, 2012, 71(3): 278-288.
- [22] SUH S, YANG K Y, LEE J H, et al. Effects of Korean Train Express (KTX) operation on the national transport system[J]. Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, 2005(5): 75-189.
- [23] DOBRUSZKES F. High-speed rail and air transport competition in western Europe: a supply-oriented perspective[J]. Transport Policy, 2011(6): 870-879.
- [24] PARK Y, HA H-K. Analysis of the impact of high-speed railroad service on air transport demand[J]. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 2006(2): 95-104.
- [25] COTO-MILLÁN P, INGLADA V, REY B. Effects of network economies in high-speed rail: the Spanish case[J]. The Annals of Regional Science, 2007, 41(4): 911-925.
- [26] GIVONI M. Development and impact of the modern high-speed train: a review[J]. Transport Reviews, 2007, 26(5): 593-611.
- [27] GUTIÉRREZ J. Location, economic potential and daily accessibility: an

- analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border[J]. *Journal of Transport Geography*, 2001, 9(1): 229-242.
- [28] CHEN Z, HAYNES K E. Impact of high speed rail on housing values: an observation from the Beijing-Shanghai Line[J]. *Journal of Transport Geography*, 2015, 43: 91-100.
- [29] HAYNES K E. Labor markets and regional transportation improvements: the case of high-speed rail extensions in urban areas[J]. *The Annals of Regional Science*, 1997, 31: 57-76.
- [30] SASAKI K, OHASHI T, ANDO A. High-speed rail transit impact on regional systems: does the Shinkansen contribute to dispersion?[J]. *The Annals of Regional Science*, 1997, 31(1): 77-98.
- [31] VICKERMAN R W, SPIEKERMANN K, WEGENER M. Accessibility and economic development in Europe[J]. *Regional Studies*, 1999, 33(1): 1-15.
- [32] MONZÓN A, ORTEGA E, LÓPEZ E. Efficiency and spatial equity impacts of high-speed rail extensions in urban areas[J]. *Cities*, 2013, 30: 18-30.
- [33] SHAW S, FANG Z, LU S, et al. Impacts of high speed rail on railroad network accessibility in China[J]. *Journal of Transport Geography*, 2014, 40: 112-122.
- [34] LEVINSON D M. Accessibility impacts of high-speed rail[J]. *Journal of Transport Geography*, 2012, 22: 288-291.
- [35] JAVIER G, PALOMA U. Accessibility in the European Union: the impact of the trans-European road network[J]. *Journal of Transport Geography*, 1996, 4(1): 15-25.
- [36] GUTIÉRREZ J, GONZÁLEZ R, GÓMEZ G. The European high-speed train network[J]. *Journal of Transport Geography*, 1996(4): 227-238.
- [37] ORTEGA E, LÓPEZ E, MONZÓN A. Territorial cohesion impacts of high-speed rail at different planning levels[J]. *Journal of Transport Geography*, 2012(24):130-141.
- [38] ANDERSSON D E, SHYR O F, LEE A. The successes and failures of a key transportation link: accessibility effects of Taiwan's high-speed rail[J]. *The Annals of Regional Science*, 2012, 48(1): 203-223.
- [39] TANIGUCHI M, NAKAGAWA D, TODA T. The changing urban hierarchy of Japan: the impact of the high-speed rail[M] // *Cities in competition: productive and sustainable cities for the 21st Century*. Melbourne: Longman, 1995: 191-199.
- [40] BROTHIE J. Fast rail networks and socio-economic impacts[A] // BROTHIE J, BATTY, HALL P. *Cities of the 21st Century: new technologies and spatial systems*[C]. Melbourne: Longman Cheshire, 1991.
- [41] GARMENDIA M, UREÑA J M, CORONADO J M. High speed transportation links and spatial restructuring in isolated territories: the province of Ciudad Real in Spain[J]. *Eure-Revista Latinoamericana De Estudios Urbano Regionales*, 2011(37): 89-115.
- [42] CHEN C, HALL P. The wider spatial-economic impacts of high-speed trains: a comparative case study of Manchester and Lille sub-regions[J]. *Journal of Transport Geography*, 2012, 24: 89-110.
- [43] European Spatial Development Perspective, ESDP [EB/OL]. [2011-05-09]. http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/som_en.htm.
- [44] SHEN Y, DE ABREU E SILVA J, MARTÍNEZ L M. Assessing high-speed rail's impacts on land cover change in large urban areas based on spatial mixed logit methods: a case study of Madrid Atocha railway station from 1990 to 2006[J]. *Journal of Transport Geography*, 2014, 41: 184-196.
- [45] WILLIGERS J, BERT VAN W. Accessibility indicators for location choices of offices: an application to the intraregional distributive effects of high-speed rail in the Netherlands[J]. *Environment and Planning A*, 2011, 39(9): 2086-2098.
- [46] MASSON S, PETIOT R. Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? the case of the high speed rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain)[J]. *Technovation*, 2009, 29(9): 611-617.

(上接 74 页)

参考文献

- [1] 黄小虎. 当前土地问题的深层次原因 [J]. *中国税务*, 2007(2): 46-47.
- [2] 程瑞. 制度经济学视角下的土地财政 [J]. *经济体制改革*, 2009(1): 31-34.
- [3] 贺雪峰. 地权的逻辑: 中国农村土地制度向何处去 [M]. 北京: 中国政法大学出版社, 2011.
- [4] 赵燕菁. 土地财政: 历史、逻辑与抉择 [J]. *城市发展研究*, 2014, 21(1): 1-13.
- [5] 叶超, 柴彦威, 张小林, 等. “空间的生产”理论、研究进展及其对中国城市研究的启示 [J]. *经济地理*, 2011, 31(3): 409-413.
- [6] LEFEBVRE H. *The production of space*[M]. Translated by SMITH NICHOLSON D. Oxford: Blackwell, 1991.
- [7] HARVEY D. *A brief history of Neoliberalism*[M]. NY: Oxford University Press, 2005.
- [8] 杨宇振. 权力、资本与空间: 中国城市化 1908—2008 年——写在《城镇与地方自治章程》颁布百年 [J]. *城市规划学刊*, 2009(1): 62-73.
- [9] 王丰龙, 刘云刚. 空间的生产研究综述与展望 [J]. *人文地理*, 2011(2): 13-19+30.
- [10] 孙秀林, 周飞舟. 土地财政与分税制: 一个实证解释 [J]. *中国社会科学*, 2013(4): 40-59+205.
- [11] 吴冠岑, 牛星, 田伟利. 我国土地财政规模与区域特性分析 [J]. *经济地理*, 2013(7): 127-132.
- [12] 刘佳, 吴建南, 马亮. 地方政府官员晋升与土地财政——基于中国地市级面板数据的实证分析 [J]. *公共管理学报*, 2012, 02: 11-23+122-123.
- [13] 骆祖春. 中国土地财政问题研究 [D]. 南京大学, 2012.
- [14] WU F. The global and local dimensions of place-making: remaking Shanghai as a world city[J]. *Urban Studies*, 2000, 37(8): 1359-1377.
- [15] 洪世健, 张京祥. 土地使用制度改革背景下中国城市空间扩展: 一个理论分析框架 [J]. *城市规划学刊*, 2009(3): 89-94.
- [16] 武廷海. 建立新型城乡关系 走新型城镇化道路——新马克思主义视野中的中国城镇化 [J]. *城市规划*, 2013(11): 9-19.
- [17] 陶然, 汪晖. 中国尚未完成之转型中的土地制度改革: 挑战与出路 [J]. *国际经济评论*, 2010(2): 93-123.
- [18] 刘守英, 蒋省三. 土地融资与财政和金融风险——来自东部一个发达地区的个案 [J]. *中国土地科学*, 2006, 19(5): 3-9.
- [19] 卢洪友, 袁光平, 陈思霞, 等. 土地财政根源: “竞争冲动”还是“无奈之举”?——来自中国地市的经验证据 [J]. *经济社会体制比较*, 2011(1): 88-98.
- [20] 南京市建邺区政府. 河西规划回顾评析 [R]. 南京: 南京市规划设计研究院有限责任公司, 2008: 35-40.
- [21] 南京市建邺区政府. 河西新城区“十二五”规划纲要 [EB/OL]. 2011. http://3y.uu456.com/bp_8054j31apw7916095d16_1.html, 2010.11.1.
- [22] 张京祥, 陈浩, 胡嘉佩. 中国城市空间开发中的柔性尺度调整——南京河西新城区的实证研究 [J]. *城市规划*, 2014, 38(1): 43-49.
- [23] 何鹤鸣. 增长的局限与城市化转型——空间生产视角下社会转型, 资本与城市化的交织逻辑 [J]. *城市规划*, 2012(11): 91-96.
- [24] 田莉. 处于十字路口的中国土地城镇化——土地有偿使用制度建立以来的历程回顾及转型展望 [J]. *城市规划*, 2013(5): 22-28.
- [25] 张京祥, 赵丹, 陈浩. 增长主义的终结与中国城市规划的转型 [J]. *城市规划*, 2013(1): 45-50.

(本文编辑: 王枫)

(本文编辑: 王枫)