

交通资源及其配置的概念与内涵分析^{*}

李上康

(南通航运职业技术学院, 江苏 南通 226010)

摘要:应用概念分析法与比较分析法研究交通资源的内涵与性质,发现交通资源具有稀缺性、外部性、专用性、网络性、层次性、规模经济性、有偿性与可替代性;应用概念分析法与比较分析法研究交通资源配置的内涵与层次及其与交通系统要素之间的关系,结果表明,交通资源配置存在三个基本问题和四个层面,交通资源配置的主要内容包括时序安排、配置手段、主体部分和主要载体,这些内容由五个关键环节支撑;交通系统要素与交通资源配置是相互作用、相互影响的关系;交通系统发展存在四个阶段,我国目前仍处于驱动发展阶段,但约束要素作用力日益增强,交通资源合理配置面临更多困难,交通发展存在一定的系统性风险。

关键词: 交通资源;交通资源配置;交通系统要素

DOI: 10.3969/j.issn.1672-9846.2014.03.004

中图分类号: F50

文献标志码: A

文章编号: 1672-9846(2014)03-0014-05

一、交通资源的内涵与性质

(一)交通资源的内涵

研究资源配置,首先需要明晰资源的内涵。《辞海》定义资源“一般指天然的财源,资财的来源”;马克思《资本论》指出:“财富的两个原始的形成要素是劳动和土地”;《经济学解说》定义“资源”为“生产过程中所使用的投入”。^[1]资源的本质是生产生活的投入品及其所形成的能力,是一种客观存在。因此,本文认为:资源是指一切可被开发和利用以创造物质财富和精神财富的客观存在。资源是一个动态概念,其研究范围边界在不同的学科中有所差别(例如在宇宙科学研究中需要用到太空资源的概念),通常所研究的资源是人类社会与自然界中所存在的,且随着科学技术的进步和人类认识的发展而不断拓展。

从不同的视角,资源有不同的分类:巴尼

(Barney, 1991)将资源分为实物资源、人力资源和组织资源三类,也可分为经济资源与非经济资源,或分为自然资源与社会资源,或分为自然资源、人力资源与加工资源。无论哪种分类方法,资源都包括土地等自然资源、劳动、资本、企业家才能、技术、信息等生产要素。

关于交通资源或交通运输资源的定义,较有代表性的有:程世东(2009)从资源构成的角度定义交通运输资源,认为其包括人力、物力和财力三大资源^[2];樊桦(2009)从功能与属性的角度定义交通运输资源,认为其是能提供交通运输服务的经济资源^[3];王久梗(2007)从通行能力的角度定义交通资源,并认为其表现为一定的交通基础设施^[4];荣朝和(2006)从在交通运输过程中发挥的作用角度出发,定义交通运输资源是从事交通运输活动的条件和手段,并将其分为交通硬资源与

*收稿日期:2014-05-28

基金项目:江苏省交通运输厅资助项目“转型发展背景下江苏交通资源合理配置评价与对策研究”(编号:11EYB017);南通市科学技术协会南通市软科学研究课题“提升南通港口服务功能核心竞争力研究”(编号:2013N03)。

作者简介:李上康(1981-),男,广东湛江人,南通航运职业技术学院讲师,主要从事交通运输规划与管理、港航管理与物流管理研究。

交通软资源^[5];张鹏军(1999)从运输生产过程的角度定义运输资源为一切与运输生产活动有关的运输生产要素。^[6]

糅合资源的概念内涵与交通的功能属性,本文认为,交通资源是指交通运输业中所使用的生产要素及其所形成的通行能力。交通资源的基本用途是通过开发、建设与运营实现经济社会运作所需的客货位移即提供客运与货运服务,并且可能具有经济社会发展所需的战略价值,主要包括但不限于:交通过地、港口、航道、线位、水路航线、通航水域、船舶、船用燃料物料等水运资源,客货运汽车站、汽车、汽柴油润滑油、公路道路及相关设施等公路交通资源,机场、航空线路、飞机、航空燃料料等航空交通资源,管道、调峰设施、泵站及其相关设施,机车、铁路客货运车站、燃料料及电力系统、铁路轨道与线路及相关设施,以及支撑各种交通运输方式运行以形成通行能力的交通技术、职工、信息、组织与管理制度的等。但从配置的研究角度分析,交通资源通常所指的是交通基础设施。按照不同的划分标准,交通资源可以分为人工交通资源与自然交通资源、现有交通资源与潜在交通资源、交通硬资源与交通软资源、交通人力资源与交通物力资源及交通财力资源、政府支配型交通资源与市场支配型交通资源及政府和市场共同支配型交通资源等。

(二)性质

作为交通基础设施,交通资源具有以下性质:

1. 稀缺性

交通资源属于稀缺的经济资源,甚至是用本已稀缺的经济资源制造出来的更加稀缺的资源,这使得交通资源的配置异常重要,否则将会导致本已稀缺的交通资源因配置失误而处于更加紧张的状态,导致交通事故隐患、交通资源浪费与交通拥堵并存的局面,同时造成更大的经济资源约束与社会发展困境。因此,交通资源需要更加谨慎地进行科学规划与合理配置,走资源节约型交通发展之路。

2. 外部性

交通资源的配置、开发与利用不但直接拉动GDP增长,而且能为其他经济社会运作提供基础和为居民出行提供机会即具有溢出效应。因此,在通常情况下,合理配置交通资源能充分发挥其正外部性从而带动经济社会系统的良好运转。另

一方面,交通资源配置失当也会带来巨大的负外部性,因为:交通基础设施建设乃至营运对土地、河流、岸线、动植物等自然资源环境的影响是永久性的,这种强烈的人为干预常常破坏当地的部分生态系统,若处置不当可能带来无法估量、难以弥补的生态灾难与空间损失(例如1990S台湾省宜兰县乌石港的修建使得十年后的头城海水浴场名存实亡,原有60个足球场大小的沙滩消失,台风或较大风浪强烈侵蚀海岸和堤防)。^[7]因此,合理配置交通资源必须以不超过当地环境容量为前提,给子孙后代留足发展空间,注重代际公平,在交通建设与运营中发展相应的生态文明,追求永续发展,走环境友好型交通发展之路。

3. 专用性

或称“不可转移性”。交通基础设施的流动性是严格受限的,一般情况难以移动或挪做他用,这一专用性特征使其建设对社会经济发展的影响长期作用在特定区域内;而运输需求具有季节性和时段性波动特征,交通资源通常只能按照交通需求的峰值进行配置,即交通基础设施只能按照高峰需求建设,否则会造成交通拥挤,但这难以避免一定程度的资源闲置,造成交通资源配置困局。这要求交通资源配置必须慎之又慎,也使得交通资源配置具有明显的决策性配置属性特征,而且优化交通资源配置需从空间与时间两个维度进行。

4. 网络性

交通资源具有显著网络经济性,这主要产生于交通基础设施的连通性和交通线路通道对腹地的可达性。点线协调、场站枢纽建设、综合运输体系完善等可以产生网络放大效应与合作竞争效应,带来单一交通线路和单一运输方式所不具有的综合功能和经济效益,增加通行方式与路径选择,成倍提高通过能力,降低经济社会系统性风险。

5. 层次性

作为一个典型的复杂巨系统,交通系统的各子系统之间具有明显的层次性与传递性。实践证明,“二八法则”在交通运输领域同样适用(20%的交通节点与线路完成80%的运输作业与任务),因此在交通资源合理配置要求按照层次分担的原则科学规划干支网络体系和大中小节点中转体系。交通资源配置的层次性是衡量其配置是否合理的重要标准。

6. 规模经济性

交通基础设施是资金密集型设施,在建设中适用规模边际成本递减规律,使用中具有在能力范围内边际成本几乎为零的规模经济效应。^[8]这要求交通资源配置与国家区域中长期发展战略目标相适应,尽量做到规划布局一步到位并预留改扩建的弹性空间。例如:新长铁路、沪通铁路都预留了电气化的条件。

7. 有偿性

交通资源的稀缺性直接决定交通资源使用方面的有偿性,即使部分交通资源被作为公共品与准公共品向社会投放。公共品与准公共品的界定与运营侧重于公平的考量,但基于公平基础上的效率与效益追求一直推动交通经营理念与运作方式的变革;而私人物品侧重于效率,具有明显的竞争性,需要发挥市场在此类交通资源配置中的决定性作用。

8. 可替代性

一是交通方式与其他方式的替代,例如信息传输对运输环节的部分替代;二是交通运输方式间的替代,例如:长三角地区至珠三角地区的集装箱运输方面,高速公路集卡运输通过市场竞争实现了对沿海运输的部分替代,长三角区域内、珠三角区域内各港口城市之间的集装箱运输基本被集卡运输垄断。

二、交通资源配置的内涵与层次

(一) 交通资源配置的内涵

资源配置是指在一定时期内,通过一定的方式将资源分配到系统的各个领域中去,以实现资源的最佳利用,即以最少的资源消耗获取最佳的效益;而交通资源配置则是指交通资源在不同用途、不同地区、不同时期和不同使用者之间的配置,以有效满足经济社会发展所产生的各种客货运输需求。资源配置需要将稀缺的资源在各种不同用途和不同方向上进行比较以作出相对合理的选择,选择即意味着必然产生机会成本;而现代综合交通基础设施所需的资金是个天文数字,产生的机会成本往往难以承受,所以交通资源的合理配置成为交通系统永恒的研究主题。

资源配置的基本问题有三:一是生产什么和生产多少,二是如何生产,三是为谁生产。相应地,交通资源配置也存在着三个基本问题:一是交通系统提供什么类型和内容的运输服务及其数量

比例,这取决于国家区域经济社会发展的需要;二是交通系统如何利用所获得的交通资源组织生产、运营和管理以提供经济社会所需的运输服务,这取决于不同地区、不同交通方式、不同交通企业之间的交通资源配置能力、水平与交通服务竞争;三是交通资源由谁决策配置和为谁提供运输服务,这方面问题微观上取决于交通资源配置方式和交通资源市场上的供需关系,宏观上取决于社会经济制度和资源配置阶段。

交通系统需要从整个社会系统中获取所需经济资源以转化为交通资源,而不同时期的国家区域经济社会发展阶段与目标存在差异,这一动态变化特征直接影响交通资源配置的规模,构成交通资源配置的前提和基础;在已经获取到交通资源的基础上,交通系统将资源向五种基本交通运输方式与不同地区进行配置与倾斜配置,其主要内容包括时序安排、配置手段、主体部分和主要载体,而这些都需要对交通系统的人力、财力、信息、技术、组织等资源进行配置作为支撑(见图1)。^[9]

从现实可能性的角度分析,交通资源配置主要研究交通基础设施的配置与倾斜配置,因为交通基础设施建设与营运全面整合、运用了交通系统的所有资源。

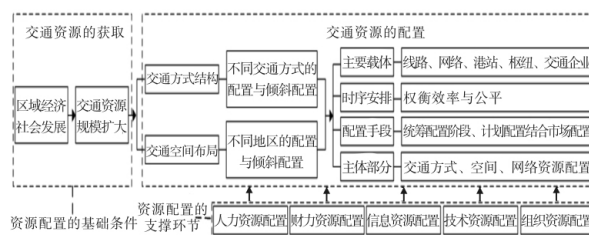


图1 交通资源配置的内涵

(二) 交通资源配置的层次

交通资源配置的研究范畴有两个:一是交通资源的系统外获取,即交通系统怎样从整个社会系统中获取所需的各种经济资源以最大程度转化为满足经济社会发展所需的交通运输能力,也即经济资源在交通运输部门与国民经济其他部门之间的配置比例关系,这是交通资源在交通系统外政府战略决策层面的宏观配置,这主要取决于国家区域经济社会发展的需要以及交通系统与经济社会的互动关系,通常由中央政府决策;二是交通资源的系统内配置,即如何在交通系统内部分配既有资源,也即为了发挥所有交通资源的最大效益,如何分配投入到交通系统内的人力、物力和财

力,包括交通资源在不同地区之间的配置与倾斜配置,以及交通资源在铁路、公路、水路、航空、管道五种基本交通运输方式之间的配置与倾斜配置。

交通资源配置有四个层次:区域经济社会发展会引致交通资源的需求扩大,在中央与地方、各个部门之间博弈后,由政府主导进行计划配置和社会配套进行市场配置,供需双方的结合使得交通资源的规模得以扩大,交通系统从整个社会系统中获取了所需的资源,这是资源配置的总体战略层面;根据不同交通方式各自的技术经济特征和优势领域、不同地区的经济与社会发展需求、五种基本交通运输方式之间的协作性进行交通资源的配置与倾斜配置,这是从局部战略层面上的考虑;落实到不同地区,五种基本交通运输方式、综合交通运输网络的资源投入与使用属于具体布局层面;最后是使用交通基础设施的主体——交通企业,属于营运操作层面(见图2)。

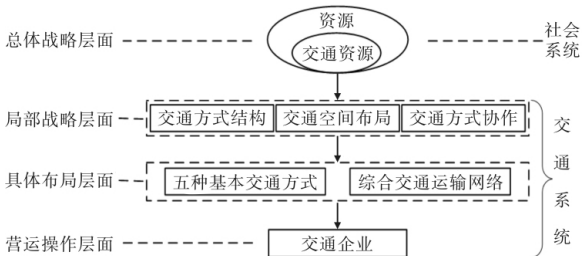


图2 交通资源配置的层次

三、交通资源配置与交通系统要素的关系

国家与区域的交通资源配置必须与所处的经济社会发展阶段相适应。在交通基础设施投资规模惊人的今天,超前配置需要超强的人力、物力、财力、科技、制度等综合国力做后盾,这只能适用于某些综合国力强大的发达国家,但显然不适用于广大发展中国家;广大发展中国家与部分发达国家追求的是交通资源的协调配置,即交通资源配置与经济社会发展需求相适应。对于大部分国家和地区来讲,交通资源的大规模超前配置会大量挤占其他行业部门的资源配置,从而拖累国家和地区的整体发展,并且最终拖累交通系统的发展。例如:我国某些欠发达省区好大喜功,超前大规模建设高速公路之后迟迟达不到相应的“预测”车流量,不断上涨的巨额资金成本与维护保养成本使得当地政府采取提高过路费补贴开发商等短视做法,让无辜的消费者买单,继而影响当地的交通系统良性发展与交通资源优化配置。

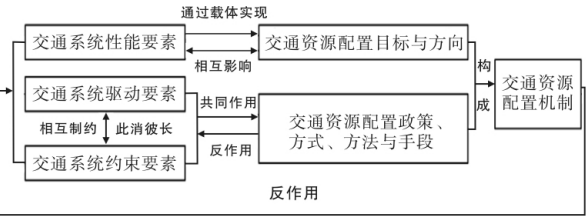


图3 交通资源配置与交通系统要素之间关系的示意图

表1 交通系统三大要素内容简表

性能要素	驱动要素	约束要素
系统规模容量	国家与区域发展战略规划	自然地理环境
网络化程度与质量	产业布局及其调整升级	资源总量及分布
线路布局与等级设定	城镇布局调整及人口变迁	环境容量与质量及发展趋势
节点规模与通道布局	自然资源分布与开发	科学技术水平及发展趋势
交通枢纽布局与衔接	经济发展规模、质量及趋势	财务状况及融资能力
建设时序安排	国家安全	组织管理水平
资源环境承载	全球经济一体化与区域经济一体化	制度安排

不同的发展阶段所需采取的发展战略是不同的,所以一个国家和地区的不同发展阶段可能追求不同的交通资源配置规模水平,而交通资源配置规模水平对应于一定的交通系统要素水平。从系统论的角度来分析,交通系统的要素可以分为性能要素、驱动要素与约束要素(见表1),其中,性能要素又直接对应着一定的、显著的目标要求。

交通资源配置造就了相应的交通运输系统。结合图1与表1容易看出,交通系统的性能要素(及其所对应的目标要求)是交通资源配置的重要内涵,其通过线路、通道、港站、枢纽、交通企业实现交通资源配置的目标与方向;结合图3与表1容易看出,驱动要素与约束要素相互作用、相互制约、相互影响、此消彼长,共同作用于交通资源配

置的政策、方式、方法与水平并且受其反作用;交通资源配置的目标与方向、政策、方式、方法与手段构成了交通资源配置机制的主要内容,而交通资源配置机制与交通系统要素之间也是相互作用、相互影响的关系。

根据交通系统中驱动要素与约束要素的力量对比,交通系统发展阶段可以分为约束发展阶段(约束要素占主导地位)、驱动发展阶段(驱动要素居于相对优势地位,驱动要素发挥的作用超过了约束要素)、稳定发展阶段(驱动要素与约束要素的相互作用力处于均衡状态)、超前发展阶段(驱动要素占主导地位,交通运输业被作为经济产业发展的诱导因素)。当今世界各国的交通运输系统发展现状方面,许多贫困国家处于约束发展阶段,发达国家处于稳定发展或超前发展阶段,我国正处于驱动发展阶段,但是交通发展的驱动要素作用力正在减弱而约束要素的作用力(特别是资源约束与环境约束)正在增强,交通资源合理配置面临的困难与阻力不断增加,交通发展的系统

性风险日益显现。

参考文献:

- [1]中央编译局. 马克思恩格斯选集:第四卷[M]. 北京:人民出版社,1995:373.
- [2]程世东. 关于交通运输资源优化配置的构想[J]. 综合运输,2009,(6):9-11.
- [3]樊桦. 关于交通运输资源配置的若干思考[J]. 综合运输,2009,(7):14-18.
- [4][8]王久根. 关于交通资源概念和特征的探讨[J]. 综合运输,2007,(7):9-11.
- [5]荣朝和. 重视基于交通运输资源的运输经济分析[J]. 北京交通大学学报(社会科学版),2006,(4):1-7.
- [6]张鹏军. 试论政府主管部门在实现运输资源优化配置中的作用[J]. 综合运输,1999,(11):9-11.
- [7]沙滩变石岸 宜兰头城海水浴场将撤销[EB/OL]. (2008-08-04)[2014-07-20]. <http://news.cctv.com/special/C17274/01/20080804/103989.shtml>.
- [9]汤嘉欢. 城市客运交通资源配置评价研究[D]. 长沙:长沙理工大学,2010:12-13.

(上接第 9 页)新途径;从国家战略上,为实现中西部协调发展,最终共同富裕,民族复兴的中国梦注入新鲜持久的动力。

(五)推进武汉“航运特区”自贸区申报工作

未来,根据国家长江战略的实施,吸收中国上海自贸区建设的经验,武汉新港“航运特区”可探索推进自贸区的申报,争取更多的优惠政策;依托自贸区的优势,可进一步激活并解放“航运特区”的活力,因势利导,调动各种积极因素,以推动“航运特区”更好更快地发展。

四、结束语

构建武汉“航运特区”是国家深化改革的新探索;武汉“航运特区”构建和形成的过程是逐步激活生产要素的过程,对长江经济带具有巨大的推动作用;在航运战略联盟背景下,“航运特区”必将成为大数据时代的重要一环。

新起点的上海自贸区开发建设或给武汉“航运特区”提供了可以借鉴的经验;“航运特区”的建设过程积累的经验,有助于我国沿江沿河水域的开发与建设,进而对国家经济战略的实施起到

积极作用;港口资本化趋势下^[6],国家推进发展混合所有制经济模式改革,允许民间资本参与投资经营,武汉新港“航运特区”或将基于此而赢得发展先机。

参考文献:

- [1]柏澜. 航运大数据革命一触即发[N]. 中国经营报,2014-05-10.
- [2]中国首次将海运业发展上升为国家战略[EB/OL]. (2014-09-03)[2014-09-05]. <http://www.snet.com.cn/>.
- [3]武汉新港拟打造“航运特区”[EB/OL]. (2014-05-12)[2014-07-01]. <http://www.cnshipping.com/xwzx/hyxx/gkmtwl/35971.shtml>.
- [4]蔡木子. 武汉建设长江中游航运中心 2025 年冲刺千万标箱[N]. 长江日报,2014-05-05.
- [5]长江经济带将于 10 月通关一体化[EB/OL]. (2014-08-13)[2014-09-05]. http://data.snet.com.cn/106/2014_8_13/3_106_253703_373_1_1407893614765.html.
- [6]焦强,梅叶,等. 港口“资本论”:后危机时代港口管理新趋势[J]. 交通财会,2014,(3):15-18.