



中青年经济学家文库
ZHONGQINGNIAN JINGJIXUEJIA WENKU

中国西部民族地区 交通经济带问题研究

刘延平 阮加 / 编著

ZHONGGUO XIBU MINZU DIQU
JIAOTONG JINGJIDAI WENTI YANJIU



经济科学出版社
Economic Science Press

中青年经济学家文库

中国西部民族地区 交通经济带问题研究

刘延平 阮 加 编著

经济科学出版社

责任编辑：刘怡斐
责任校对：王苗苗
版式设计：代小卫
技术编辑：王世伟

图书在版编目 (CIP) 数据

中国西部民族地区交通经济带问题研究 / 刘延平, 阮加编著.
—北京: 经济科学出版社, 2009. 12
ISBN 978 - 7 - 5058 - 8868 - 5

I. 中… II. ①刘…②阮… III. ①民族地区 - 交通运输经济 - 研究 - 西南地区②民族地区 - 交通运输经济 - 研究 - 西北地区 IV. F512.7

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 220301 号

中国西部民族地区交通经济带问题研究

刘延平 阮加 编著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100142

总编部电话: 88191217 发行部电话: 88191540

网址: [www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件: [esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

印刷厂印刷

装订厂装订

880 × 1230 32 开 6.875 印张 260000 字

2009 年 12 月第 1 版 2009 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5058 - 8868 - 5 定价: 22.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换)

(版权所有 翻印必究)

前 言

本书是国家社会科学基金项目“西部民族地区交通经济带问题研究”（项目编号：03AMZ003）的主要成果。主要研究了基于我国西部民族地区的交通带建设问题，对西部民族地区交通经济带建设的基础和前景进行了系统的、以应用为目的的研究。

与我国全国的经济发展水平相比，西部民族地区发展相对落后。在经济全球化和我国西部大开发的大背景下，西部民族地区如何更快发展是一个非常值得研究的问题。本书试探讨我国西部交通经济带的开发对西部民族地区的发展的意义，以及它将对西部民族地区的发展方式、发展格局、产业转移、区域合作、民族和睦等方面产生有益的影响。由点到线，由线到面，使西部民族地区的经济发展产生一个飞跃。

在今后一个时期，我国沿海经济比较发达地区将面临着产业升级问题，东部发达地区的一些产业向西部进行转移是一个必然的过程。西部大开发为西部民族地区的发展提供了难得的机遇。在这个产业转移过程中，建设好交通经济带是西部民族地区能够更好地迎接这一挑战的重要举措。

我国西部交通经济带研究的一个主要目的就是要促进西部民族地区的发展，它不仅有利于我国的经济发展，而且还有利于对外开放和社会协调发展。国内外已有很多关于交通经济带的理论和成功实践，它们为交通经济带的研究提供了理论和事实依据。我国西部民族地区尚未形成具有影响力的交通经济带，原因是多方面的。一

个完整的交通经济带需要经历若干个发展阶段。通过对我国西部民族地区交通经济带的基本评价,笔者认为,西部的一些地区有条件形成交通经济带,并且成为带动整个西部经济发展的龙头力量。本书从交通、产业和城市群建设等方面对我国西部民族地区交通经济带的发展提出了基本构想。根据西部民族地区的实际情况,提出在我国西部建设若干个交通经济带,进而促进整个西部经济发展的思路。

全书主要围绕以下三个方面展开。

第一,交通经济带的特征与作用。

依托交通干线,形成人口、产业、城镇聚集,能够实现畅通的人流、物流、信息流,具有自我发展功能的带状地域,被称为交通经济带(Traffic Economic Belt, TEB)。在我国已经具有一些比较发达的交通经济带,如:京津交通经济带、沪宁杭交通经济带、广深交通经济带等。交通经济带的形成是经济发展的一个特征、结果,也是经济进一步发展的基础。

传统理论认为,影响或支配交通经济带形成与发展的主要方面有:

(1) 交通条件。交通不发达是经济落后的基本因素之一,促进物资流动性的增加在任何地区都是社会经济发展的一个重要基础。交通运输基础设施是交通经济带内产业活动和布局的先行条件。交通运输基础设施直接影响到交通经济带的空间结构和组织格局,是交通经济带形成、存在和发展的前提。物资运输成本的下降则为交通经济带范围的扩大和产业的聚集、扩散提供了可能性。交通运输沿线会产生聚集效应,相互之间不断加强的交通联系逐步转化为稳定而牢固的经济一体化的纽带,这就是交通经济带。

(2) 产业条件。具备便捷的交通运输基础设施后,沿交通运输线逐步发展的产业是交通经济带发展的核心内容。产业的形成、发展和结构逐步升级,是交通经济带逐步发展壮大基本条件的,是交通经济带自我发展的要素。而且,产业结构特征决定着交通经济

带的经济特征，决定着对交通方式的选择。

(3) 城市聚集。城市是交通经济带的磁石，是区域发展的中心。城市的中心作用越强，对周边地域的带动作用就越强。中心作用主要体现在区域中心城市成为同级或次级城市及农村的产品、文化、信息、原材料、能源、人口和资金的集散地，逐渐使次级城市产生向中心大城市的向心力，形成对中心城市的依赖性，促使不同规模的城市在区域内形成紧密联系的综合体，强化区域经济的高层次一体化。

(4) 区位条件。交通经济带的形成和发展与交通枢纽地位、地理区位等条件密切关联。绝大多数经济带都是利用位于江河边、海边及交通干线沿线，就正好说明这个问题。

在经典理论中，沿线资源是否丰富，具有的偏重型的产业结构等被认为是交通经济带的特征和重要条件。随着服务业在 GDP 中的比重逐渐提高，第三产业的发展水平也成为交通经济带形成的一个重要条件。例如，我国的京津交通经济带、沪宁杭交通经济带、广深交通经济带等，第三产业的优势远重于自然资源的优势。

第二，民族经济发展与交通经济带建设。

交通经济带可以把资源、交通、产业、城市和区位等要素联合起来，通过分工交易形成区域的经济合力。西部交通经济带的发展将会为西部经济的发展提供重要的基础。我国西部民族地区人烟稀少，地域辽阔，有大面积的不适宜经济发展和人类居住的地区。在这种情况下，经济的重点发展不能遍地开花。如何实现突破？如何低成本地发展西部经济？在西部民族地区寻找具有建设交通经济带条件的地区，优先发展这些地区，通过重点地带开发带动整个西部经济的发展，是一个重要的思路。作为“世界工厂”的中国已经吸引了大量发达国家向中国转移产业，20 世纪 90 年代以来，我国沿海地区土地和劳动力价格上涨，有许多产业迫切需要继续转移到中西部地区。这为我国西部交通经济带的发展创造了条件。西部民

族地区周边国家较多，利用交通经济带的优势与周边国家开展经济分工，优势互补，有利于西部民族地区的对外开放。交通经济带往往是跨行政区的经济区，它要求行政区间的合作，能够促进共同的发展，形成合理分工，避免重复投资。西部民族地区是我国少数民族聚居的主要地区，由于历史和自然条件等原因，西部民族地区经济发展相对缓慢。把经济发展上去了，人民生活水平提高了，各民族之间就会有高度的经济依存关系，这将促进民族团结，而交通经济带正好可以承担这一重任。

第三，西部民族地区建设交通经济带面临的主要问题。

目前，我国业已成形的交通经济带大多在东南沿海经济较为发达的地区。我国西部，特别是西部民族地区至今尚未形成具有经济“火车头”作用的交通经济带，分析其原因大致有以下几个。一是，区位优势。东南沿海经济较为发达省份的经济增长较快的原因在现象上是曾经获得了较为优惠的政策，而现象的背后是沿海地区有适宜经济发展的地理位置优势。西部民族地区地处内陆，交通不便，交易成本相对高昂，在一个时期，投资收益率也就较东部低。在市场经济条件下，独立投资主体自然会在投资的地区选择上选择东部沿海地区。不仅如此，我国西部民族地区非但吸引不到东部沿海地区的投资，一体化的全国市场还有促使有限的西部资金向东部流动的作用，进而加剧我国西部民族地区资金不足的问题。二是，交通相对落后。我国东部交通经济带的发展有的经历了上百年的时间，其形成和发展与历史发展基础是分不开的。便利的交通运输设施可以降低运输费用，提高产品的市场竞争能力，扩大了企业的市场范围。交通经济带形成的基础就是交通能力，它制约着城市的扩张和城市带的形成。我国西部民族地区交通设施相对落后，使得企业在获取市场份额、开展城乡协作、进行要素与产品交流等方面受到了制约。三是，第三产业发展滞后。20世纪50年代和60年代国家产业布局是东轻西重，而交通经济带的功能之一是服务功能，是第三产业的发展。四是，相对政策劣势。为了加快我国东部地区

的发展，从20世纪80年代初期开始，我国中央政府决定在东南沿海地区创办经济特区，配以特殊的优惠政策。在政策上影响了进入对外开放地区的资金投入量和劳动力投入量，也改变了开放地区的资源配置状况，从而影响区域经济的发展。我国西部民族地区则对外开放比较晚，这也阻碍了西部民族地区今天的发展。五是，缺少对交通经济带的整体发展规划。我国许多西部民族地区在制定经济发展规划时，遍地开花，全面推进，缺少重点区域发展规划，重点地区没有得到重点发展，非重点地区则因为缺少带动条件也没有发展起来。

我国西部民族地区虽有区位优势、资源优势，与东南沿海相比，西部民族地区仍存在着与全国市场交流有限，市场经济落后等问题。其中心城市对区内资源进行市场调节的作用受限，缺少具有带动作用交通经济带。

我国西部民族地区的交通经济带建设，要通过对交通基础设施的建设和完善，充分发挥其在经济生活中的重要作用，将西部市场同东南沿海市场，乃至国际市场连接起来，逐步实现跨地区、跨国界的经济一体化，实现西部经济的跨越式发展，促进民族经济的发展。

在本书出版之际，我们衷心感谢全国哲学社会科学规划办对本研究项目的支持。在研究过程中，笔者参阅了大量的国内外有关资料文献和研究成果，在此向他们致以诚挚的谢意！

参与本项目的主要研究人员如下：刘延平（主持）、阮加、高莹、张梅青、张力、唐永忠、高宏伟、云飞、刘振光、白静、费文颖。

由于笔者水平有限，同时受限于资料和时间，不足和错误之处敬请同行和读者指正。

刘延平

2009年10月

目 录

第 1 章 绪论	1
1.1 研究背景	4
1.2 研究意义	7
1.3 研究思路和结构.....	10
第 2 章 相关理论研究综述	12
2.1 国外交通经济带发展理论简史.....	12
2.2 我国交通经济带发展理论简史.....	15
2.3 交通经济带理论概览.....	17
第 3 章 国内外发达地区交通经济带开发的 经验与启示	34
3.1 美国西部开发的经验.....	34
3.2 日本北海道开发.....	38
3.3 德国莱茵河交通经济带.....	39
3.4 沪宁杭交通经济带开发.....	41
3.5 胶济交通经济带.....	45
3.6 典型交通经济带的启示和借鉴.....	47
第 4 章 我国西部民族地区交通经济带的现状与发展机遇	49
4.1 我国西部经济发展的现状.....	49

4.2	对我国西部开发当前状态的分析·····	53
4.3	我国西部民族地区发展面临的机遇与挑战·····	56
第5章	开发交通经济带对我国西部民族地区的影响 ·····	59
5.1	推动我国西部经济的对外开放·····	60
5.2	推动我国西部经济持续增长·····	61
5.3	促进我国西部经济一体化与城市发展·····	62
5.4	创造稳定的社会环境·····	66
5.5	加快外向型经济的发展·····	66
5.6	促进产业调整·····	67
5.7	协调资源开发与环境保护的关系·····	70
第6章	我国西部民族地区建设交通经济带的基本条件 ·····	71
6.1	选取条件的说明·····	71
6.2	区位概况·····	71
6.3	民族概况·····	73
6.4	资源概况·····	76
6.5	交通基础设施概况·····	87
6.6	产业概况·····	94
6.7	城市概况·····	99
第7章	我国西部民族地区交通经济带的开发目标、 评价与设计 ·····	106
7.1	我国西部民族地区交通经济带的开发目标·····	108
7.2	我国西南民族地区交通经济带的评价与设计·····	119
7.3	我国西北民族地区交通经济带的评价与设计·····	135
第8章	我国西部民族地区交通经济带开发目标及对策 ·····	158
8.1	优先发展区域性中心城市·····	158
8.2	建立合理的城镇结构体系·····	161

8.3	加强二级交通经济带的开发和建设	163
8.4	形成合理的产业布局	170
8.5	加快西部发展基金的设立	172
第9章	我国建设交通经济带的措施和建议	174
9.1	创造良好的公共环境	174
9.2	制定优惠的政策	184
9.3	体制创新	191
第10章	结论	195
10.1	研究的主要成果与结论	195
10.2	我国西部民族地区可以建设交通经济带的 几个区域	196
	主要参考文献	202

第 1 章

绪 论

中国是个幅员辽阔、民族众多的国家，全国 13 亿人口中少数民族人口超过 1 亿人^①，民族自治地区的面积约占全国总面积的 64%，2.1 万公里的陆地边境绝大部分位于少数民族聚集地区。在中华人民共和国国家民族事务委员会的最新划定中，位于我国西部的少数民族地区包括了内蒙古自治区、宁夏回族自治区、新疆维吾尔自治区、西藏自治区、广西壮族自治区五个少数民族自治区和贵州省、云南省、青海省三个多民族省份，总面积约 562 万平方公里，约占全国总面积的 58%，我国西部的少数民族地区总人口 18630 万人，约占全国总人口的 14%。

作为一个多民族的国家，各民族间的团结互助、共同发展是我国社会主义建设的根本大计。保持政治稳定和社会稳定是全国人民的根本利益所在，而经济发展又是政治和社会稳定的基础。

我国少数民族地区经济发展的起点较低，在新中国成立初期不仅经济发展十分落后，而且社会发展也极端落后，与汉族地区发展水平相差甚远。一般经济理论认为，仍处于前工业社会的国家或地区，很难像工业国家或地区一样，实现总产值的高增长率和人口平均产值的高增长率，其主要原因就是初期的人均产值水平太低及增长率过低而引起的起步过程的持续滞钝。发展起点低下，在很大程度上制约了少数民族地区经济发展和社会发展的进程。

^① 10643 万人，第五次人口普查数字。

改革开放以来,从绝对意义上来说,我国任何一个地区和民族都比改革开放前进步得多、富裕得多、繁荣得多。但是,在经济高速增长的过程中,各地区经济增长率呈现出显著的差异性,地区间收入绝对差距不断扩大。我国西部民族地区相对落后的发展,已经构成了对各民族共同富裕和繁荣的负面效应,成为影响我国经济发展、民族团结、社会稳定的严峻挑战之一,引起了社会的广泛关注与忧虑。加大发展我国西部民族地区的力度,关系着民族团结和边疆稳定,关系到全国发展的大局,探讨和解决如何加快西部民族地区的经济发展问题已经成为我国经济发展的当务之急。因此,在国家实施西部大开发的背景下重点结合少数民族聚集地区的经济建设与社会生活,提出以创造条件加快少数民族聚集地区经济发展为研究目的的“西部民族地区交通经济带研究”,具有特殊的经济意义和政治意义。

我国运输经济学者和经济地理学者在研究交通运输与区域经济的一体化协同发展时,将二者视为一个有机整体,同时借鉴国外众多相关理论,结合我国发展的实际情况提出了交通经济带的概念。交通经济带(Traffic Economic Belt, TEB)是以交通干线或综合运输通道作为发展主轴,以轴上或其吸引范围内的大中城市为依托,以发达的产业特别是第二产业和第三产业为主体的发达带状经济区域。这个发达的带状经济区是一个由产业、人口、资源、信息、城镇、客货流等聚集而形成的带状空间经济组织系统;在沿线各区段之间和各个经济部门之间建立了紧密的技术经济联系和生产协作。交通经济带作为大地域范围的空间巨系统,其形成和发展对其沿线区域经济起着举足轻重的作用,是区域总体发展规划的重要内容之一。

我国目前关于交通经济带的研究,主要集中于国外发达国家成熟的交通经济带和国内东部发达的交通经济带。对我国西部,尤其是民族地区交通经济带问题的系统研究还是一项空白。因此,对我国西部民族地区交通经济带问题进行深入而系统的研究,既结合了

我国西部大开发实践对经济理论基础的需要，也是交通经济带理论进行实际应用以进一步完善的需要。

将交通经济带的研究同我国西部民族地区的开发相结合也是对西部有效发展模式的一种新的探索，有助于建立我国区域发展的新格局，深入实施西部大开发战略和实现区域协调发展；有助于通过运输网络的完善，加强区域经济合作，通过交通经济带实现与发达地区在交通基础设施、经济合作、产业转移等方面的衔接，以缩小地区间的差距，最终实现共同富裕的目标；有助于促进我国民族地区经济持续、稳定、协调发展，以保证我国民族团结、边疆稳定、国防巩固。

国内外已有不少关于交通经济带的理论和成功实践，它们为交通经济带的研究提供了理论和事实依据。根据我国西部民族地区的实际情况，本书对西部交通经济带构成要素主要在六个方面进行研究，即民族、资源、交通、产业、城市和区位。通过对我国西部民族地区交通经济带的基本要素进行评价，笔者认为，有几个地区有条件形成交通经济带，即黄河上游交通经济带、天山北坡交通经济带、两广交通经济带、南昆交通经济带、澜沧江—湄公河交通经济带。

在目前，我国西北民族地区尚未形成交通经济带的原因是多方面的。一个完整的交通经济带形成需要经历几个阶段，而目前这些构想中的交通经济带都处于雏形期。本书从交通、产业和城市三个方面对这些交通经济带以后的发展进行了设计。为了便于交通经济带的设计，本书提出了交通经济带子带的概念。

我国西部民族地区交通经济带研究的主要目的就是促进西部民族地区的发展，它不仅有利于经济发展，而且还有利于对外开放和社会协调发展。交通经济带的顺利建设需要相应的措施和建议支持，本书从公共环境、优惠政策、体制创新和融资的市场化运作等方面提出了相应的政策和建议。

1.1

研究背景

我国“八五”计划后，针对我国东西部发展差距明显增大的问题，我国政府在中国共产党的十四届五中全会上提出了明确要求：对于东部地区与中西部地区经济发展中出现的差距扩大问题必须认真对待，正确处理。解决地区发展差距，坚持区域经济协调发展，是今后改革和发展的一项战略任务。

1999年9月22日，中国共产党的十五届四中全会及时提出要不失时机地实施西部大开发战略，并强调指出，这一开发战略是直接关系到扩大内需，促进经济增长，关系到东西部协调发展和最终实现共同富裕的重大问题，是我国政府总揽全局，面向21世纪做出的重大决策。2000年1月国务院成立西部地区开发领导小组并召开了西部地区开发会议，进行了工作部署，标志着西部大开发这一世纪工程的正式启动。

在我国西部大开发战略提出的相关背景下，一系列支持西部开发的政策相继出台。2000年以来，我国在西部地区开工建设大量的重点项目，公路方面，“五纵七横”国道主干线中有8条连通西部地区，如，丹东到拉萨、青岛到银川、上海到成都、上海到瑞丽、衡阳到昆明、二连浩特到河口、连云港到霍尔果斯、重庆到湛江等；铁路方面，包括，青藏铁路、西安至南京铁路、西安至合肥和重庆至怀化铁路等；其他重点工程，如，“西电东送”、“西气东输”等。1999~2005年，中央财政不断提高建设性资金用于西部地区的比例，共向西部地区下达国债项目资金3414亿元，占同期全国已下达国债项目资金的45.8%；中央财政对西部地区的财力性转移支付累计4044亿元，相当于同期全国总量的52.6%。这些财政性建设资金有力地促进了我国西部地区的生态环境、教育、科技、社会保障和其他基础设施建设。

我国政府的西部开发战略使西部地区的发展取得了明显成效，尤其在基础设施建设方面取得了较大进展。例如，近年来，我国西部地区 GDP 平均每年增长 10% 以上，固定资产投资每年增长 20% 以上。然而，总的来看，我国西部的投资仍处在一个很低的水平，基础设施的作用也没有充分发挥出来，西部经济不能在短期内成为拉动国民经济增长力的引擎，也难以从根本上解决目前西部民族地区面临的一些最为紧迫的问题。在世界经济一体化的总体格局下，靠什么来奠定西部经济增长的基础？这不仅对于当前，而且对于实现西部地区的长期持续发展，都是一个根本性的问题。

还应看到，当前在我国西部大开发战略的过程中也存在一些问题。一是实施西部大开发以后，虽然国家财政在西部民族地区投资明显增加，但国内民间资金和外商投资并没有大规模跟进。投资的增长归根结底是由市场规律决定的，是地区之间竞争博弈的结果。与我国东部地区相比，西部民族地区的竞争能力存在多方面差距。片面强调以政府投资推动西部开发，容易引发政府对经济的不适当干预。为更好地利用外部资源，实现内生增长，西部开发需要充分发挥消费的作用和民间投资的作用。二是目前各地均把开发投资的重点放在基础设施和生态环境建设领域，而对特色产业特别是对加工制造业、旅游业的发展没有引起足够的重视，这意味着我国西部经济发展仍然缺乏必要的产业支撑。

我国西部开发客观上需要一种启动力量，即需要改善投资环境，启动本地消费、民间投资和发展特色产业来推动。但是，我国西部地域辽阔，各地区发展水平参差不齐，开发要有选择、有重点地推进。西部民族地区交通经济带的发展策略也就是在这一背景下提出的，也是“增长极”理论和“点—轴系统”开发理论在我国西部开发进程中的应用。这样既有利于投资环境的改善，又能培育中心城市（经济增长点）。充分发展城市群，发挥城市的消费聚集作用，还能沿交通干线（发展轴）促进产业带的形成，加快产业