

构建和谐西藏前沿问题研究丛书【1】

主编 周炜 旦增伦珠 副主编 罗绒战堆

# 和谐社会框架下 西藏交通发展的制度保障

宗刚

著

中国藏学出版社

构建和谐西藏前沿问题研究丛书

主 编 周 炜 旦增伦珠

副主编 罗绒战堆

# 和谐社会框架下 西藏交通发展的 制度保障

宗 刚

著

中国藏学出版社

## 图书在版编目(CIP)数据

和谐社会框架下西藏交通发展的制度保障/宗刚著.

—北京:中国藏学出版社,2008.4

(构建和谐西藏前沿问题研究丛书)

ISBN 978 - 7 - 80253 - 020 - 1

I. 和… II. 宗… III. 交通运输业—经济发展—研究—西藏  
IV. F512.775

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 056206 号

---

## 和谐社会框架下西藏交通发展的制度保障

---

作 者:宗刚

出版发行:中国藏学出版社

印 刷:北京牛山世兴印刷厂

开 本:880×1230 毫米 1/32

印 张:8.875

字 数:205 千

印 次:2008 年 7 月第 1 版第 1 次

书 号:ISBN 978 - 7 - 80253 - 020 - 1/F · 26

---

定价:18.00 元

## 《构建和谐西藏前沿问题研究丛书》编委会

学术顾问 朱晓明 拉巴平措 格 勒

主 编 周 炜 旦增伦珠

副 主 编 罗绒战堆 杨明洪 张 跃

编 委 次 央 旦增伦珠 格桑卓玛 龙西江

完德克 旺希卓玛 杨晓纯 周 炜

张 明 扎 呷

## 总序

西藏自治区位于青藏高原腹地，在中国的地理版图中雄居于国家的西南边陲，是我国少数民族聚居度最高的民族地区、高原地区和边疆地区。千百年来，以藏族为主体的高原各民族人民在开发高原、发展中华民族文化和共同缔造祖国的历史过程中，谱写了光辉的篇章，创立了不朽的业绩。西藏自治区在党中央和中央政府的亲切关怀和支持下，在各兄弟省区的大力支援下，经过自治区各族人民的艰苦奋斗，经济和社会事业不断发展，人民安居乐业。目前，西藏正在经历历史上经济发展速度最快、政治形势最为稳定、当地各族人民享受祖国开放与发展成就最充分的崭新时期。

西藏是中国不可分割的一部分，在国际和国内政治版图中，西藏还处于我国分裂与反分裂斗争的前沿和桥头。帝国主义和反华势力一手炮制的所谓“西藏问题”一直是近些年缠绕在中国上空、影响西藏发展和稳定的一个阴霾。国际局势稍有风吹草动，达赖分裂集团及其背后的反华势力就会兴风作浪，他们总是千方百计地利用西藏和其他藏区在发展和变革中出现的瑕疵，攻击中国共产党的治藏策略，在西藏和其他藏区制造不稳定和不和谐的音符，其根本目的就是企图破坏我国的民族团结和和谐发展，最终恢复黑暗的封建农奴制，将西藏从祖国大家庭中分裂出去。由此可见，西藏是事关我国核心利益的一块政治重地，西藏的和谐、稳定、发展和变革不仅事关西藏的前途和命运，也关系到中华民族的团结与统一、国家的主权和领土完整。

青藏高原是被称为世界第三极的青藏高原的主体和顶部。在我国和全球的生态版图中，青藏高原是我国和南亚、东南亚地区许多重要江河的发源地和上游，是我国乃至亚洲重要的气候调节器。因此，青藏高原是维系我国乃至全球生态安全的一块生态重

地。在人类发展史中，高原以它广阔的胸怀哺育了众多的江河文明，直至当代，它对中华民族乃至南亚、东南亚人民的生存和发展仍产生着无可替代的影响。因此，西藏的环境问题和可持续发展已经超越了青藏高原本身，直接关系到中华民族的生态安全、未来发展及千秋万代的根本利益。

与此同时，我们也清楚地看到，由于西藏和平解放前长期处于政教合一的封建农奴制的统治下，加之地理条件的封闭性，西藏目前还是我国社会发育程度相对较低，经济发展水平相对滞后，产业规模小，生产力水平低，区域性贫困，尤其是农牧区相对贫困较为突出的一个地区。

胡锦涛总书记在党的“十七大”报告中指出：“构建社会主义和谐社会是贯穿中国特色社会主义事业全过程的长期历史任务，是在发展的基础上正确处理各种社会矛盾的历史过程和社会结果。”目前，西藏正在经历经济的跨越式发展和社会结构的深刻变革，这样的发展和变革必将触动历史遗留下来的诸多矛盾和问题，发展与变革本身也会滋生新的矛盾和问题。解决矛盾、规避风险、以科学的发展观为指导，通过构建和谐西藏力促西藏的长治久安已成为中央治理西藏的一个崭新理念，同时也成为西藏自治区各级政府孜孜以求的一个目标。

鉴于西藏在我国政治、经济和生态版图中的特殊地位和构建和谐西藏的重要性和紧迫性，同时，也是为了更好地全面贯彻和落实党的“十七大”报告提出的科学发展观和构建有中国特色社会主义的战略要求，中国藏学研究的最高机构——中国藏学研究中心根据当前面临的形势和肩负的使命，于2006年决定将《构建和谐西藏前沿问题研究与对策建议》作为重点课题进行研究，藏研中心所属的社会经济研究所在申请到该课题后，为不辱使命，立即组成了以本所成员为班底，吸纳广大社会力量参加的研究团队。几年来，研究团队行程数万公里，其足迹不仅触及了西藏的农村、牧区、边疆和城镇，还坚持常年深入西藏最基层的农户、牧户，与当地百姓同吃、同住，了解他们的疾苦与愿望。

通过在西藏长期近距离的考察和调研，收集了大量的第一手资料，同时对关系构建和谐西藏建设的许多重大问题展开了研究。为了更好地体现为构建和谐西藏服务，实现中国藏学研究中心提出的战略目标，也为了交流和展示研究团队多年艰苦努力所取得的学术成果，我们将课题实施以来取得的较好研究成果编辑成《构建和谐西藏前沿问题研究》丛书出版发行。这一丛书主要包括与西藏经济、社会、产业发展、环境保护、文化教育和新农村建设等问题相关的调研报告、研究专著和译文等。

中国藏学研究中心社会经济研究所

2008年2月

# 目 录

总 序	1
第一章 绪论	1
第一节 命题的选择	2
一、研究背景	2
二、命题选择的理论意义	5
三、命题选择的现实意义	7
四、研究命题的提出	8
第二节 分析理论与方法	9
一、理论分析的思考	9
二、分析方法的说明	12
第三节 基本概念的限制	15
一、关于“和谐社会”的界定	15
二、关于“西藏交通”的讨论范围	17
三、关于“制度”的界定	19
第四节 本书的基本框架	21
第二章 构建社会主义和谐社会	23
第一节 社会主义和谐社会的理念	23
一、提出的背景和重要意义	23
二、含义	25
三、主要特征	29
第二节 构建社会主义和谐社会的基本要求	31
一、目标和原则	31



二、需处理的重大关系·····	32
三、实现方法·····	37
四、构建模式·····	39
五、基本标志·····	42
第三节 边疆多民族地区构建社会主义和谐社会 ···	42
一、面临的基本形势·····	42
二、工作的着眼点·····	45
<b>第三章 西藏交通发展的现状和制度条件</b> ·····	<b>49</b>
第一节 西藏交通发展的现状 ·····	49
一、西藏交通发展的外部条件·····	49
二、藏区行政区划·····	52
三、西藏的经济状况·····	56
四、西藏的交通现状·····	57
第二节 西藏交通发展的阶段特征 ·····	60
一、起步阶段·····	60
二、稳步发展阶段·····	61
三、震荡徘徊阶段·····	61
四、全面振兴阶段·····	62
五、未来发展时期·····	63
第三节 西藏和其他地区交通发展的差异 ·····	65
一、运输线路长度差异·····	65
二、运输量的差异·····	66
三、西藏交通结构及其成因·····	69
四、交通结构的差异·····	73
第四节 西藏交通发展的制度要素 ·····	75
一、财政与金融制度·····	75
二、支援辅助·····	76
三、宗教文化制度要素·····	77

四、区位优势	78
第五节 西藏交通发展与制度的关系	79
一、和谐西藏与制度建设	80
二、西藏交通发展的特点	81
三、制约西藏交通发展的制度因素	83
四、西藏交通发展与制度保障	89
<b>第四章 西藏交通发展与和谐社会发展的关系</b>	<b>90</b>
第一节 西藏交通发展与经济发展的关系	90
一、西藏经济发展概况	91
二、西藏交通发展研究	93
三、藏区交通投资的效果及与经济发展关系的数量化研究	95
四、经济发展与和谐社会发展的关系	104
第二节 西藏交通发展与教育发展的关系	105
一、教育发展与交通发展概述	105
二、西藏教育定势影响制约着西藏的交通发展	107
三、西藏教育发展中的交通条件制约	108
四、促进交通可持续发展的教育举措	108
五、教育发展与和谐社会发展的关系	110
第三节 西藏交通发展与生态保护的关系	111
一、西藏生态环境与生态保护的现状	111
二、公路交通对生态环境的影响	115
三、铁路交通对生态环境的影响	118
四、西藏交通发展与生态保护	119
五、生态保护与和谐社会发展的关系	120
六、青藏铁路与生态环境的关系	121
第四节 西藏交通发展与宗教的关系	124

一、西藏交通发展与宗教 .....	124
二、宗教发展与和谐社会发展的关系 .....	125
<b>第五章 西藏交通发展与区域协调发展的关系</b> .....	127
<b>第一节 西藏在我国西部的地位与作用</b> .....	127
一、西部地区的生态保护屏障 .....	127
二、西部地区社会稳定的保障 .....	128
三、独特的资源优势 .....	129
<b>第二节 西藏交通与区域经济发展的关系</b> .....	130
一、西藏交通对经济活动区位的影响 .....	130
二、西藏交通对区域产业空间结构的影响 .....	131
三、区域可达性与西藏区域经济联系 .....	132
四、西藏交通与区域可持续发展 .....	133
五、区域经济发展与西藏交通之间的互动 .....	134
<b>第三节 西藏交通发展的区域优势和劣势</b> .....	135
一、区域划分 .....	136
二、西藏交通发展的区域劣势分析 .....	137
三、西藏交通发展的区域优势分析 .....	141
<b>第四节 西藏交通发展与区域协调发展的制度安排</b> .....	146
一、区域协调发展与和谐社会建设 .....	146
二、西藏交通发展与区域资金流动 .....	147
<b>第六章 西藏的制度变迁与交通发展</b> .....	150
<b>第一节 制度变迁理论与运输发展进程中的制度作用</b> 机理 .....	151
一、制度变迁理论 .....	151
二、运输发展进程中的制度作用机理 .....	152
<b>第二节 制度变迁与交通的发展理论分析</b> .....	153

一、运输市场对运输发展起着基础性支撑作用 .....	153
二、政府干预直接影响着运输技术进步和基础设施网 络扩展 .....	154
三、运输产权结构很大程度上决定着运输发展速度 .....	155
四、意识形态、文化传统等非正式制度对运输发展有着 明显影响 .....	156
五、制度安排与变迁影响着既定技术下运输潜能的释放 .....	157
第三节 西藏交通发展的数量阶段划分.....	157
第四节 制度变迁与西藏交通的发展.....	159
一、第一阶段(1954—1959年) .....	159
二、第二阶段(1959—1962年) .....	162
三、第三阶段(1962—1979年) .....	164
四、第四阶段(1979—1983年) .....	165
五、第五阶段(1983—2000年) .....	166
第五节 西藏交通发展的制度创新环境和发展战略 .....	167
一、西藏交通发展的制度创新环境 .....	167
二、制度创新与和谐社会发展的关系 .....	169
三、西藏交通发展战略 .....	171
<b>第七章 西藏交通发展中的国家理论和制度均衡</b> .....	174
第一节 西藏交通发展中的国家作用.....	174
一、新制度经济学的国家理论 .....	174
二、西藏交通发展中的国家作用 .....	176
第二节 西藏交通发展中的制度均衡和国家功能 .....	179
一、制度均衡理论综述 .....	179

二、西藏交通发展的制度均衡 .....	182
三、西藏交通发展中的制度创新和制度均衡 .....	183
四、西藏交通发展中制度均衡的国家功能 .....	187
第三节 西藏交通发展中的利益集团和行动组织 .....	191
一、利益集团理论 .....	191
二、西藏交通发展中的利益集团与行动组织 .....	194
三、利益集团与和谐社会发展 .....	197
第四节 西藏交通发展中的投资主体变迁及投资制度 .....	
创新研究 .....	198
一、交通运输投资的引致效应 .....	198
二、投资主体的构成的表象描述 .....	199
三、西藏交通发展投资主体的变迁和问题 .....	200
四、西藏交通投资制度的创新 .....	202

<b>第八章 西藏交通发展中的非正式制度 .....</b>	<b>211</b>
<b>第一节 西藏交通发展的非正式制度影响因素 .....</b>	<b>213</b>
一、西藏的非正式制度 .....	213
二、西藏文化 .....	214
三、西藏宗教 .....	216
四、西藏的价值观念 .....	218
<b>第二节 非正式制度对西藏交通发展的影响 .....</b>	<b>219</b>
一、关于非正式制度影响的一般理论模型概述 .....	219
二、非正式制度对西藏交通发展的正面影响 .....	221
三、非正式制度对西藏交通发展的负面影响 .....	223
<b>第三节 西藏交通发展中非正式制度变迁 .....</b>	<b>225</b>
一、西藏交通发展中非正式制度变迁的描述性分析 .....	225
二、西藏非正式制度变迁的实证分析 .....	230

第四节	正式和非正式制度对西藏交通发展的作用方式·····	235
<b>第九章</b>	<b>未来西藏交通和谐发展的蓝图·····</b>	<b>238</b>
第一节	西藏交通发展时间性差异·····	238
一、	西藏交通发展的时间进程·····	239
二、	对西藏交通发展历程的理性归纳·····	243
三、	青藏铁路与西藏地区和谐社会的构造·····	247
第二节	西藏交通发展的效果差异·····	248
第三节	面对差异的发展目标·····	251
一、	未来西藏经济社会发展趋势·····	251
二、	未来西藏综合交通体系发展规划·····	254
<b>参考文献</b> ·····		<b>258</b>
<b>后记</b> ·····		<b>267</b>

# 第一章

## 绪论

实现社会和谐，建设美好社会，始终是人类孜孜以求的一个社会理想。<sup>①</sup> 在进入新世纪新阶段后，我国更是把构建社会主义和谐社会摆在了突出的位置。对西藏地区而言，自1951年和平解放以来，在中国共产党的领导下取得了辉煌的成就，但相对于国内其他地区而言，西藏还处于社会主义初级阶段的低层次<sup>②</sup>，社会整体的和谐程度不高。2004年，西藏人均地区生产总值为7779元，而全国人均国民生产总值为10533元，相差2754元；西藏农牧民人均纯收入达1861元，全国农牧民人均纯收入为2936元，仅为全国的63.5%；全区城镇居民人均可支配收入为8200元，比全国的9422元低1222元；基础设施更是落后，全区还有40个县不通黑色路面；人均电力装机仅为189瓦；教育方面，人均受教育年限仅为4.5年，比西部地区平均低2.2年，比全国平均低3.5年，仅西藏大学和西藏民族学院两所高等学校稍有名气，但也难入全国二流大学之列。可见西藏是我国构建社会主义和谐社会中的一个薄弱环节。

发展是解决现阶段西藏所存在问题的关键所在。对于西藏这样一个经济相对落后的边陲地区，只有根据其特殊的区情，采取因地制宜的方式，才能制定出有利于推动经济社会全面发展的政策措施。纵观西藏发展的历史，其交通与经济社会进步的相关性

<sup>①</sup> 参见胡锦涛总书记在党的十六届六中全会上的讲话。

<sup>②</sup> 参见德吉：《试论构建社会主义和谐西藏的内涵》，《西藏发展论坛》，2006（1），第15页。

很强<sup>①</sup>，落后闭塞的交通运输严重制约着西藏人民与内地人民之间政治、经济、文化的交流，并束缚着其生产力的解放与发展，成为阻碍西藏进一步发展的瓶颈。为此，要促进西藏的社会主义和谐社会建设，就必须采取积极有效的措施来加快西藏交通的发展。

## 第一节 命题的选择

### 一、研究背景

从经济学的角度来说，和谐社会包括生产力和生产关系两个方面的和谐。<sup>②</sup> 基础设施作为国家经济的社会管理资本，是维系一个国家社会生产和生活正常进行，促进国民经济发展的必备条件和基础保证，其发展水平是社会生产力的显著标志。一国生产力发展水平越高，对基础结构的投资需要量就越大。<sup>③</sup> 以道路、铁路、航道和各种客货运枢纽为基础设施，再加上汽车、火车、轮船和飞机等运载工具所构成的运输业，是支撑一国经济、决定该国经济活力水平的前提，是国家最主要的基础产业之一。可以说，交通运输是人类进步、社会发展、经济增长、科技繁荣的基础。<sup>④</sup> 正如马克思所说：“生产越是以交换价值为基础，因而越是以交换为基础，交换的物质条件——交通运输工具——对生产

---

① 参见潘久艳：《交通与西藏经济发展实证研究》，《贵州民族研究》，2005（6），第97—105页。

② 参见葛守昆：《构建和谐社会的经济学思考》，《宁夏社会科学》，2005（6），第32页。

③ 参见于光远主编：《中国经济大词典》，上海：辞书出版社，1992年，第2093页。

④ 许庆斌、荣朝和、马运等著：《关于交通运输对国民经济和社会发展的作用》，详见《运输经济学导论》一书中有关研究成果，北京：中国铁道出版社，1995年，第26—33页。



来说就越是重要。”<sup>①</sup>因此，作为基础设施的交通运输，对于整个社会生产力的和谐发展具有重要的意义。

发展经济学的研究证明，发展中国家普遍面临两大难题：一是实际国民生产总值的增长率难以维持稳定的速度，二是生产过程难以用低投入高产出的方式来实现。前者涉及经济增长的支撑力问题，后者是关于生产经营的效率问题。而增长支撑力的困境最为明显地表现在，发展中国家对于各产业部门中已经形成的投资存量，缺乏充足力量实施必须的追加投资，以维持原有投资的生产力及支撑原投资已经形成的经济增长率。发展中出现的这两大困境的根源在制度缺陷。<sup>②</sup>这是因为发展中国家忽视对寻租活动的分析和治理，使得积聚经济发展实力的努力收效甚微；提供公共物品的公共部门过于单一化，妨碍了人们在组织制度创新方面创造力的发挥；权力过于集中，使得决策失误太多和效率观念淡薄；市场制度不完善，使得多种经济信号缺乏有效的反应中枢，企业投资难以投向经济发展急需和投资收益较好的项目；不同的制度体现和产生出不同的生产关系。因此，弥补发展中存在的制度缺陷有利于促进社会生产关系的和谐。

可以看出，交通运输作为基础设施，其发展的内在特性在很大程度上是受到制度的制约的，交通发展的制度建设对于改善社会生产力与社会生产关系的和谐将起到重要作用。尽管随着国家西部大开发战略的实施推进，基础设施投资成为推动经济增长的强劲动力，基础设施投资已经取代制造业，成为中国投资需求的主导力量，成为中国经济持续快速增长的重要动力之一<sup>③</sup>，但对于西藏来说，作为我国重要的西部边陲区域和西部大开发战略的

① 参见：《马克思恩格斯全集》，第46卷下册，第16页。

② 参见：V. 奥斯特罗 (Ostrom, V.)、D. 菲尼 (Dawid Feeny)、H. 皮希特 (Hartmut, Picht) 编，王诚等译：《国际经济增长中心》、《制度分析与发展的反思——问题与抉择》，北京：商务印书馆，1992年，第3页。

③ 参见白光主编：《西部大开发》（第二部——改善软硬环境），北京：中国建材出版社，1999年，第124页。