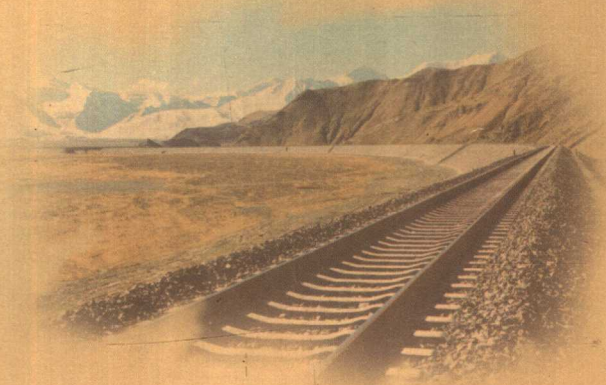


21世纪西藏可持续发展研究丛书



★ 青藏铁路经济带 ★ ★ 发展问题研究 ★

金世洵 马菁林 方敏 王念东 陈刚 廖家军 著

中国藏学出版社

21世纪西藏可持续发展研究丛书

★ ★ ★ ★ ★ 青藏铁路经济带 发展问题研究 ★ ★ ★ ★ ★

金世洵 马菁林 方敏 王念东 陈刚 廖家军 著

中国藏学出版社

责任编辑:永红 封面设计:翟跃飞

图书在版编目(CIP)数据

青藏铁路经济带发展问题研究/金世洵、马菁林等著. —北京:中国藏学出版社,
2007.6

(21世纪西藏可持续发展研究丛书)

ISBN 978-7-80057-868-7

I. 青… II. ①金…②马… III. 青藏高原—铁路工程—影响—地区经济—
经济发展—西藏 IV. F127.75

中国版本图书馆CIP数据核字(2007)第065629号

青藏铁路经济带发展问题研究

作 者:金世洵、马菁林等

出版发行:中国藏学出版社

印 刷:北京牛山世兴印刷厂

开 本:680×980毫米 1/16

印 张:15.75

字 数:210千

印 次:2007年8月第1版第1次

书 号:ISBN 978-7-80057-868-7/F·21

定价:28.00元

《21 世纪西藏可持续发展研究丛书》编委会

顾 问：郝 鹏 邓小刚

编委会主任：普 穷

编委会副主任：金世洵

编委会委员：（按姓氏笔画排列）

马绍水	马菁林	王功让	王念东
巴 桑	平 措	冯祖春	田广华
孙本拉	次仁多吉	多布吉	米玛平措
肖 珍	严仕金	何本云	何晓栋
余和平	吴成斌	杨 勇	杨方宇
杨育林	杨谦让	张桂芝	胡新生
松绕	卓 玛	罗布次仁	徐建昌
柴川阳	黄三友	曹宗杰	焦显政

樊昌均

主 编：金世洵

副 主 编：余和平 马菁林 王念东

编辑人员：付书利 牟永文 廖家军 达娃次仁 于江霞

总 序

郝明

进入新世纪，西藏迎来了历史上发展最好的时期，政通人和，百业俱兴，取得的辉煌成就令世人瞩目。半个多世纪以来，在中国共产党的领导下，西藏各族人民在祖国大家庭里，从黑暗走向光明，从落后走向进步，从贫困走向富裕，从专制走向民主，从封闭走向开放，社会形态发生了伟大变革，人们的思想观念也有了深刻变化，全区各族人民团结奋斗、奋发图强，为西藏的现代化事业顽强拼搏，社会主义新西藏有着光辉灿烂的未来。

—

回顾半个多世纪以来西藏经济社会发展的历程，宛如一部波澜壮阔的史诗。1951年5月23日，中央人民政府与西藏地方政府签订了《关于和平解放西藏办法的协议》（简称“十七条协议”），西藏和平解放。半个多世纪以来，西藏各族人民在共产党的领导下，从封建农奴制到社会主义制度，经历了社会制度的巨大跨越，走出了一条独具特色的发展道路。劳苦大众从“会说话的牲口”到当家作主的主人，社会地位空前提高；人民生活从食不果腹到总体解决温饱、部分群众进入小康，发生了翻天覆地的变化。到2006年，西藏地区生产总值达到290.05亿元，是1951年和平解放初期的71.3倍；农牧民人均纯收入达到2435元，是1978年的13.9倍。这种让许多人想都不敢想的变化，

只有在中国共产党的领导下，在祖国大家庭的怀抱里，坚定不移地走社会主义道路，才会成为现实。

半个多世纪的西藏经济社会发展，前无古人，后无来者，是一部拓荒史，有坎坷，有奋斗，更多的是辉煌的成就。我们既有“一个没赶上、一个没抓住”^①的历史遗憾，也有“一个转折点、两个里程碑”^②的光辉实践。今天的西藏社会主义大厦，每一砖，每一瓦，都凝聚着党中央、国务院无微不至的关怀，凝聚着全国各族人民的无私支援，更凝聚着全区各族人民、几代建设者的无数汗水和心血。

过去的半个多世纪，西藏社会主义建设取得的成就是马克思主义、毛泽东思想、邓小平理论和“三个代表”重要思想指导西藏革命、建设、改革和发展取得成功的见证，也是中国共产党人带领西藏各族人民勇于开拓创新，勇于探索实践的优秀成果。

二

展望 21 世纪，西藏社会主义现代化建设事业充满希望。2005 年 8 月，胡锦涛总书记主持中央政治局会议专题研究西藏问题，此后，中

① “一个没赶上”是指从西藏和平解放到上个世纪 50 年代末，仍由旧西藏的噶厦管理地方事务，西藏没能赶上全国 50 年代大发展的第一个黄金期；“一个没抓住”是指从改革开放到 80 年代，由于达赖集团的干扰破坏，西藏无法一心一意搞经济建设，没能抓住全国 80 年代高速发展的第二个黄金期。

② “一个转折点”是指 1988 年胡锦涛同志进藏工作，西藏工作局面开始扭转。1989 年底，中央政治局常委会形成了中央关于西藏工作的“十条意见”（《中央政治局常委会讨论西藏工作会议纪要》，简称“十条意见”），从此实现了西藏工作从乱到治的历史性转折；“两个里程碑”是指 1994 年 7 月，中共中央召开第三次西藏工作座谈会，把“一个中心、两件大事、三个确保”确定为新时期西藏工作的指导方针，进一步明确了对达赖集团斗争的方针，举起了公开揭批达赖的旗帜，做出了加快西藏发展、实施对口援藏的重大决策。这次会议成为新时期西藏工作的一个重要里程碑。2001 年中共中央召开的第四次西藏工作座谈会，科学分析了新世纪初西藏工作面临的新形势，提出了“一加强、两促进”的历史任务，制定了相关政策措施，加大了对口援藏力度，确定了扶持西藏发展的投资、财政等政策和基础建设重点项目。这次会议是新时期西藏工作的又一个重要里程碑。

共中央、国务院下发了《关于进一步做好西藏发展稳定工作的意见》（中发〔2005〕12号）；2006年，国务院制定了加快西藏发展、维护西藏稳定的40条优惠政策；2007年，国务院第167次常务会议又专门研究并原则通过了《西藏自治区“十一五”规划项目方案》，确定了在“十一五”时期，国家在西藏实施180个建设项目，为西藏未来一个时期的经济社会跨越式发展指明了方向，提供了保障。到2020年实现全面建设小康社会的目标，到本世纪中叶同全国人民一道基本实现现代化，是我们必须为之努力拼搏奋斗的美好蓝图。

发展是解决西藏问题的基础和关键。我们已经进入“十一五”规划的实施阶段，从《西藏自治区国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》通过之日起，我们就迎来了又一个新的发展时期。在“十一五”开局的2006年，一项具有划时代意义的伟大工程——青藏铁路建成通车，使得西藏又一次成为世界瞩目的焦点。西藏从此结束了不通铁路的历史。青藏铁路的建设创下了若干个世界第一，成为世界铁路建设史上的又一大奇迹。2006年，西藏经济增长率再次突破13%；人均GDP在2005年突破8000元以后，进一步突破1万元，一年一个台阶，西藏的经济社会发展进入一个新的阶段，站在新的起点上。

新的实践，需要新的探索。就像过去的半个多世纪一样，未来一个时期我们的社会主义建设事业同样需要不断的理论创新，不断的实践创新。这是西藏的历史所决定的，也是西藏的现实所决定的。因为落后，我们要想在本世纪中叶同全国人民一道进入小康，同样的时间里我们要走更远的路，付出更多的艰辛。因为落后，我们要在发展的同时，不断弥补历史形成的差距。这样才是以人为本、全面协调可持续发展，才是科学的发展。当然，我们也有后发优势，我们可以按照科学发展观的要求，充分学习和借鉴发达地区的经验，进一步转变发展观念，创新发展模式，提高发展质量，推动西藏在科学发展的轨道上实现经济社会的跨越式发展，实现更好更快的发展，促进社会和谐稳定，在建设团结、民主、富裕、文明、和谐的社会主义新西藏的

征途上不断迈出坚实的步伐。

三

无论是回顾过去，还是展望未来，西藏的社会主义建设实践都值得认真总结，大书特书。在过去的半个多世纪里，中国共产党在西藏社会主义建设的探索和实践，西藏各族人民的创新与奋斗，开创了一条独具西藏特色的发展道路，也形成了社会主义新西藏建设的全新理论。我们已经有了—些归纳和总结，还需要不断地进行总结和升华。在未来的一个时期，我们的现代化建设事业同样没有现成的模式可以照搬，形势的发展需要理论上的积极探索，为成功的实践提供思想上的指导和保障。

《21 世纪西藏可持续发展研究丛书》立足西藏未来的现代化建设事业，选取对西藏的经济社会发展影响重大的专题，如构建和谐西藏问题、政府体制创新问题、“十一五”规划思路以及青藏铁路经济带发展等问题，以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，按照科学发展观的要求，在理论上总结和探索西藏社会主义建设实践中的规律，这对新时期西藏实现跨越式发展和长治久安是很有裨益的，对我们认识和把握西藏发展的规律及其特殊性，探寻适合西藏发展的道路也是很有帮助的。我衷心希望这套丛书出版后，能够在工作实践中充分发挥其理论指导作用，为西藏实现“—加强，两促进”的历史任务做出贡献。

是为序。

（作者：中共西藏自治区党委副书记、自治区常务副主席）

目 录

总 序	郝 鹏 1
第一章 绪 论	1
第一节 青藏铁路简况	1
第二节 青藏铁路建成通车的影响研究综述	2
第三节 青藏铁路经济带研究综述	7
第四节 青藏铁路经济带的界定	9
第五节 研究框架与创新	18
第二章 理论基础一:区域经济学的视角	21
第一节 经济地带系统的一般理论	22
第二节 交通经济带的含义	23
第三节 铁路经济带	26
第四节 规划区系统的一般理论	33
第三章 理论基础二:发展经济学的视角	38
第一节 强调资本形成的经济发展理论	38
第二节 推动结构转换的经济增长理论	44
第三节 不平衡经济增长理论	47
第四节 舒尔茨的人力资本形成理论	52

第五节 缪尔达尔的综合反贫困战略	54
第六节 新经济地理学的借鉴意义	55
第四章 发展背景	66
第一节 外部环境	66
第二节 内部条件	73
第三节 自生能力与交易效率的讨论	81
第五章 发展目标与模式	88
第一节 发展战略	88
第二节 发展目标	94
第三节 共轭双核的时空演化模式	99
第六章 综合交通运输体系建设	109
第一节 综合交通运输体系	109
第二节 青藏铁路沿线的综合交通状况与形势	113
第三节 青藏铁路经济带综合运输体系建设的思路与框架 ...	123
第四节 加快建设青藏铁路经济带综合运输体系	128
第七章 产业发展分析	133
第一节 产业结构分析	133
第二节 矿业发展分析	143
第三节 旅游业发展分析	150
第四节 建材工业发展分析	158
第五节 能源工业发展分析	162
第六节 其他特色产业的发展	168

第八章 城镇发展与布局	175
第一节 城镇化与产业发展	175
第二节 城镇发展阶段分析	183
第三节 城镇化的基本思路	190
第四节 城镇发展的原则和构想	193
第五节 城镇发展的保障措施	197
第九章 生态环境保护与可持续发展	204
第一节 西藏的生态环境	204
第二节 西藏生态环境的特点和演化趋势	209
第三节 青藏铁路的示范作用与潜在生态压力	214
第四节 按照主题生态功能区推进生态环境保护工作	225
参考文献	235
后 记	240

第一章 绪 论

青藏铁路二期工程是西部大开发的重大项目。青藏铁路建成通车，作为区域经济发展中具有巨大外部性的扰动因素，打破了青藏高原经济社会发展的惯性，必将对青海、西藏两省区乃至更大区域范围的经济发展，特别是产业集聚、城市化等空间经济结构产生多方面的影响。按照经济学的一般原理和不发达地区经济演化的一般规律，扰动因素的出现，其发生作用的机理总是辐射状的。亦即新的影响因素的嵌入，首先影响的是其周边区域发展方式的改变。因此，研究青藏铁路建成通车的影响，很自然地要从青藏铁路的沿线开始。参照学界在区域经济地理方面关于“交通经济带”和“铁路经济带”的有关研究成果，以及发展经济学研究的相关理论，讨论青藏铁路经济带的形成和发展问题，不仅对于青海、西藏两省区，而且对于整个西部地区乃至全国经济的地域布局都具有重要的理论和现实意义。

第一节 青藏铁路简况

青藏铁路北起青海省西宁市，经格尔木至西藏拉萨市，全长 1956 公里，是世界上海拔最高的铁路，也是世界上最长的高原铁路。该线西宁—格尔木段（以下简称西格段）814 公里，于 1958 年开工建设，1979 年 9 月铺轨到格尔木，1984 年 7 月通过国家验收后交付运营。二期工程格尔木—拉萨段（以下简称格拉段），正线全长 1142 公里（新建线路 1110 公里，格尔木至南山口既有线改造 32 公里），海拔 4000 米

以上的路段 960 公里, 多年冻土地段 550 公里。工程建设总投资 330.9 亿元。2001 年 6 月 29 日开工, 2005 年 10 月 12 日全线铺通, 2006 年 7 月 1 日胜利建成通车。青藏铁路西藏段(开心岭—拉萨)全长 720.56 公里, 走向与青藏公路基本平行, 途经安多、那曲、当雄、堆龙德庆 4 县、23 个乡(镇)、80 个行政村。

青藏铁路工程总量为: 路基土石方 7191 万立方米, 桥梁 675 座(159879 延长米), 涵洞 2086 座(36900 横延米), 隧道 7 座(9527 延长米), 正站线铺轨 1216 公里。其建设面临多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱“三大难题”的严峻挑战, 是人类铁路建设史上前所未有的伟大壮举, 是当今世界最具挑战性、最富创造力的宏伟工程。

青藏铁路格拉段设大小车站 45 个, 7 个为有人值守车站(格尔木、南山口、沱沱河、安多、那曲、拉萨西、拉萨), 其余为无人值守站, 其中西藏境内车站有: 唐古拉山、唐古拉山南、扎加藏布、雪查玛、托居、安多、错那湖、联通河、底吾玛、嘎恰、岗秀、罗玛、那曲、妥如、桑雄、古露、桑列、乌玛塘、当雄、尤仁、宁中、达琼果、羊八岭、羊八井、昂嘎、马乡、古荣、拉萨西、拉萨。

第二节 青藏铁路建成通车的影响研究综述

青藏铁路从二期工程酝酿开始, 理论界和政府相关机构即对青藏铁路的建设过程和建成后的影响开展了深入的研究。众多专家、学者经过大量艰苦细致的探讨, 认为青藏铁路显著扩大了铁路对我国西部地区的覆盖, 强化了西部大开发的基础设施, 给青藏两省区人流、物流、资金流、信息流的快捷流动提供了大能力、全天候的运输通道, 对西部特别是青、藏两省区的发展将产生直接而巨大的拉动效应。特别是从政治上将进一步增强各族人民维护祖国统一、增进民族团结、促进沿线地区的跨越式发展和长治久安, 推动沿线地区经济社会的全

面进步。

归纳起来,对青藏铁路的定性认识包括以下几个方面:

(一) 造福高原人民的世纪之路

青藏铁路是沟通青藏与内地联系的具有战略意义的通道,也是西部腹地路网骨架的重要组成部分。修建青藏铁路,是填补我国铁路网空白、实施西部大开发战略、体现以人为本的价值追求、造福高原人民的标志性工程。

由于运距长、运能小、运费高、损耗大,西藏的商品物资价格普遍高于其他省区。中国藏学研究中心的一项调查显示,拉萨 100 元购买力仅相当于内地 54 元。以拉萨市为例,煤炭、汽油、水泥等重点物资受运输成本过高的影响,价格大大高于内地。青藏铁路通车后,单向货流密度达 500 万吨/公里,预计将有 75% 的货运量由铁路承担,能够使运输成本降低一半以上,从根本上改善沿线交通设施状况,彻底解决物资、人员进出的困难。

西藏人民和青海人民是青藏铁路的最大受益者。仅青藏铁路格拉段建设期间,就有大量民工参与铁路建设,增加了收入。青藏铁路的建成通车,改善了当地的交通和信息条件,拉近了农牧业与市场的距离,将直接带动当地农牧业抗风险、抗灾害能力的提高。据测算,在其他条件不变的情况下,出栏率每提高一个百分点,农牧民年人均增收可达 80 元。仅此一项,当地农牧民的年均收入就可以增加百元以上。青藏铁路经济带的逐步培育、发展,不仅有利于吸纳农村剩余劳动力,还能促进农业产业化发展,带动旅游业、建材业、第三产业的发展。

(二) 促进资源开发的发展之路

青藏高原是我国自然资源丰度较高的地域,蕴藏着丰富的能源、矿产、草场、森林资源。水能资源理论蕴藏量和可开发量均占全国的 1/3 以上,地热资源居全国首位。矿产资源种类齐全,蕴藏量大。已发现各类矿产 120 种,探明储量矿种 84 种,青藏高原盐湖硼、锂、铯资

源分别占世界资源总量的 10%、12% 和 26.7%。钾资源约占全国资源量的 14%。世界著名的特提斯—喜马拉雅成矿域横贯全区；石油、天然气、硅石等具有区际比较优势；宝石、建材及非金属矿产等也很丰富。在空间上，这些资源较为集中分布在“聚宝盆”柴达木盆地、“万宝山”祁连山、河湟谷地、藏南谷地，组合性好，有利于大规模开发利用。青藏铁路沿途经过塔尔寺、日月山、青海湖、昆仑山、可可西里、纳木错、布达拉宫等景区景点，形成了环格尔木旅游圈和环拉萨旅游圈，客观上具备成长为世界顶级旅游线路的能力。

青藏铁路为优化沿线产业布局和资源配臵，加快形成具有地区优势和民族特色的经济发展格局提供了基础条件。青藏铁路西（宁）格（尔木）段建成运营 20 多年来，已成为开发柴达木盆地及推动青藏两省区经济发展的主要交通线路，促成了青海钾肥厂、锡铁山铅锌矿、青海铝厂、青海油田、茫崖石棉矿和龙羊峡、李家峡水电站等一大批大中型项目的建设和发展，同时也为西藏的发展发挥了重要作用，现在进藏物资的 85% 以上都要通过格尔木转运。青藏铁路的建成通车，将打破沿线资源转换的封闭系统，为资源优势转化为经济优势创造了基础条件。青藏两省区资源优势的吸引力将增强，资源转换和招商引资的空间将扩大。旅游方面，北京至拉萨 4064 公里的行程仅需 47 个多小时即可到达，游客还可以在饱览旅途风光的同时，逐步适应高原气候，减轻高原反应，许多人梦寐以求的“天路之旅”将成为现实。

（三）促进统筹互动的协调之路

青藏高原人口主要集中在海拔较低、气候条件较好的高原谷地。雅鲁藏布江流域、河湟谷地人口密度相对较高，耕地相对集中，大部分为良田沃土，是青藏高原重要的工农业生产区。新中国成立后对青藏高原的资源开发，出现了大量资源开发型的人口迁移和聚集，从而推动了城镇的形成与城镇化进程。但到 2004 年，西藏的城镇化率仅为 19.8%，为全国城镇化水平（41.8%）的 47.4%。许多农牧民还很难享受到城镇生活以及文化教育带来的便利。

世界铁路发展的一个基本规律是：铁路聚集人流、物流，带动周边城市的发展进程，周边城市的发展又反过来促使铁路经济进一步发展壮大。青藏铁路还在修建过程中就已经显现出城镇化巨大的拉动效应。唐古拉山兵站所在地在青藏铁路修建前，连一家商店都没有，现在已经有将近 200 家商铺，俨然一座新兴的高原之城。青藏铁路的建成通车，将带动和加快青藏两省区的城镇开发建设，全新的高原城镇版图将逐渐显现。包括交通、能源、通讯、供水、供气、供热等在内的基础设施，以及医院、学校、市场、银行等各项公共设施的配套建设，将具有巨大的投资潜力。小城镇将日益繁荣，德令哈、格尔木两市将发展成为中等城市，安多、那曲、当雄三县将发展成为小城市，素有“拉萨西大门”之称的堆龙德庆县将成为拉萨的卫星城。

（四）加强合作共赢的开放之路

西藏亚东口岸是西藏及中国西部距离出海口最近的口岸，已于 2006 年 7 月 6 日恢复开放。亚东口岸位于拉萨西南 460 公里，南行数十公里至印度大吉岭，即可与印度铁路连接，一年四季可以通车。此外，自上世纪 90 年代中印关系正常化以来，两国关系发展良好，经济贸易往来日益频繁。拉萨—亚东—加尔各答是一条便捷通道，两国 23 亿人口的市场可望通过青藏铁路连结起来。青藏铁路的建成通车也为加强中尼经贸提供了新的契机和条件，拉近了尼泊尔与中国东部经济发达地区的距离，为中尼进一步开展经贸合作开拓了更为广阔的空间。尼泊尔甚至寄希望于利用青藏铁路通过我沿海港口向其他国家出口，实现经贸多元化。青藏铁路不仅促使西藏加快融入全国统一的大市场，而且可以使西藏作为中国西部三条国际重要通道之一，承担起我国与印度、尼泊尔等南亚国家的经贸通路职能。随着青藏铁路在西藏境内延伸线前期工作的加快和逐步开工建设，青藏铁路将成为中国与南亚区域合作的新起点，成长为中国西北联系南亚的陆路大动脉。

（五）保护生态环境的绿色之路

平均海拔 4000 米的青藏高原生态系统独特，珍稀特有物种丰富，

自然景观多种多样,生态环境脆弱,特别需要环保型的运输通道。目前生活在青藏高原农牧区的居民以烧牛粪为主,生活在林区的居民以烧木材为主,生活在半农半牧地区的居民以牛粪、秸秆、爬地松、荆棘等作为燃料。无论是烧牛粪还是烧木材、灌木、山地裸露植被,都会对生态环境造成严重的破坏。以牛羊肉为主的居民食物结构,可能形成人口增长→牛羊肉需求量增长→草场超负荷承载→草场退化的生态负强化过程,最终导致生态系统的失衡。

作为全国首条高原生态铁路,青藏铁路的建设充分体现了可持续发展的要求,对带动沿线地区的环境保护起到积极作用,并为今后我国大型基建项目的环境保护工作提供了一个良好的示范,有利于沿线地区的综合交通运输体系走上科学发展的轨道。青藏铁路建成通车后,西北地区丰富、便宜的煤炭、石油等资源可以经济、便捷地运抵藏区,高原居民的燃料和食物结构将彻底改变,这对于遏制破坏森林草场、保护生态环境具有深远的意义。

(六) 巩固西南边防的和平之路

西藏地处我国西南边陲,与印度、尼泊尔、不丹、缅甸、克什米尔等国家和地区接壤,国境线约4000公里,战略地位十分重要。青藏铁路是拉萨通向北京及西北、华北、中原等地最便捷的陆上通道,也是我国特别是西北通往南亚次大陆最快捷的陆路通道。青藏铁路的全线通车,大大缩短西藏与内地的空间距离,有利于增进藏族和祖国其他兄弟民族之间的感情,增加内地和青藏高原紧密的联系和交流,对一切就所谓“西藏问题”对我国内政指手画脚,甚至分裂中国的图谋是一个有力的回击,对维护西藏稳定、保护国家安全统一和领土完整具有重大的战略意义。

青藏铁路既为扩大开放、开发边疆、繁荣边贸提供了高强度、长距离、快速度的运输支持,更具有和平时居安思危的战略意义,对我国和南亚国家的外交和战略关系产生积极影响,成为我国与南亚国家的和平纽带。