

国家社会科学基金课题

西北区域经济研究

主 编 郑魁浩

副主编 梁增泰 焦兴国

陕西人民出版社

西北区域经济研究

主 编 郑魁浩

副主编 梁增泰 焦兴国

顾 问 闵宗陶

编 委 (按姓氏笔划排)

束文基	李洪波	刘健初	刘新民
刘 虹	刘加清	陈一为	郑魁浩
杨柏欢	梁增泰	袁庆春	郭菊娥
焦兴国	赵农基		

陕西人民出版社

(陕)新登字001号

XI BAI QU YU JING JI YAN JIU

西北区域经济研究

主编 郑魁浩

陕西人民出版社出版发行

(西安北大街131号)

新华书店经销 陕西财经学院印刷厂印刷

850×1168 32开本 26印张 520千字

1993年11月第1版 1993年11月第1次印刷

印数: 1-100

ISBN 7-224-03360-X/F·376

定价: 16.8元

西北区域经济综合研究

一、西北区发展条件

陕、甘、宁、青、新五省区地处我国西北部，其东、南与华北、中南、西南三大区相接、北与蒙古、俄罗斯，西与哈萨克、吉尔吉斯、塔吉克、阿富汗、巴基斯坦、印度等国为邻。历史上和邻邦及欧洲友好往来的丝绸之路从中穿过，目前为欧亚大陆桥必经之地。历来为战略要地。面积311.06万平方公里，约占全国的32%，人口8018万，占全国的6.9%，为地广人稀的多民族地区。

（一）西北区域经济现状

1. 发展与回顾。

西北区的东部是中华民族的发祥地，从奴隶社会到封建社会，先后有13个王朝在陕西关中建都，长达千年之久。其中秦汉和隋唐有两度极盛时代，发展起繁荣的经济和灿烂的文化，关陇地区是当时全国的经济中心。唐时长安城周长35.3公里，人口达百万。为当时世界上最大、人口最多的城市。从汉朝开通的丝绸之路沟通了欧亚大陆，促进了东、西经济、文化交流。以后国家经济重心东移，西北区成了衰落、落后的地方。抗日战争期间沿海地区的一些工商业内迁，抗日战争胜利后又纷纷迁回，西北区经济再度衰落。1949年全区工农业总

产值仅28.56亿元，占全国的6.1%，其中农业23.08亿元，占80.8%，在工业产值中，现代工业很少，绝大部分是手工业。

建国后西北经济，特别是工业生产获得了空前的发展。建国初在特殊的历史背景下，国家把经济建设的重点放在了包括西北区在内的“三北”地区，50年代苏联援建的156项骨干工程中在陕西、甘肃两省的达40项之多。60、70年代国家建设重点从“三北”移到了“三线”，陕西的关中、陕南，甘肃的天水、平凉及青海、宁夏的部分地区均属“三线”地区。国家投入巨额资金在上述地区新建或从沿海迁建了能源、有色金属冶炼与压延、宇航、飞机制造、电子、重型机械制造、仪器仪表等工业部门与核工业。经过数十年的建设，西北区域经济发生了巨大的变化，不但在全国的地位上升，也为今后的发展奠定了比较坚实的基础。进入80年代，国家建设的重点虽然移到沿海，但西北经济的发展仍呈好势头，工业增长速度虽低于全国平均速度和本区建国初期的发展速度，但农业的发展速度大大加快，数年间基本解决了贫困地区多年来未解决的温饱问题。

建国后长期把西北作为国家重点建设地区，1953~1990年期间国家对西北投资2201.6亿元（其中基建1665.2亿元，更新改造403.6亿元，其它固定资产投资123.8亿元），巨额的投资使西北区经济获得了长足发展，但由于原来基础差，不利因素也较多，目前西北区的整体经济水平还低于全国平均水平，更低于东部地区。

2. 经济发展水平。

目前西北区规模经济层次仍较低，1990年西北五省区人

口7986万，占全国的7.1%。社会总产值为1946.8亿元，占全国的5.1%。工农业总产值为1527.0亿元，占全国的4.8%。国民生产总值988.5亿元，国民收入811.9亿元，各占全国的5.6%。同年江苏的国民生产总值和国民收入为1314.4亿元和1138.3亿元，浙江为836.8亿元和726.5亿元，广东为1471.8亿元和1132.2亿元。甘肃省的经济规模仅与无锡市或苏州市相当，西北各省区的一个地区（市、自治州）的经济规模大致与发达地区的一个小县相当，西北区的一个县大致相当于东部发达地区一个中等水平的乡。

西北区经济水平低的原因之一是工业化水平低，1990年工农业产值比为2.27:1，而全国为3.12:1，江苏达到4.76:1，浙江为4.25:1，山东为3.40:1。1990年西北五省区工业总产值仅1060.2亿元，而同年江苏为2764.1亿元，山东为2201.5亿元，浙江为1432.6亿元。

西北区的农村工业化及商品化程度也低，1990年全国农村工业和建筑业产值之和已超过农业，而西北区仅为农业的39.6%；而西北区农业本身的水平又低于全国平均水平，不少农村处于经济以农业为主，农业以种植为主，种植业以粮食为主的求生型的经济结构阶段。

在所有制结构中，西北区的公有化程度特别高，1989年城市中全民所有制经济占87.9%，集体经济占11.6%，两者合占99.3%，而同年全国分别为56.1%和35.7%，合占91.8%，西北区比全国平均高出7.5个百分点。这也是经济发展缓慢、水平较低的原因之一。

3. 经济结构与产业结构。

西北区由于经济水平低，经济与产业结构也比较落

后。1989年国民生产总值中第一、二、三产业之比为29.1 : 41.3 : 29.6,第一产业比重偏高,第二、第三产业比重偏低,同年全国为26.8 : 46.7 : 26.5。在区域经济发展过程中,一般规律是:随经济的发展,第一产业比重不断下降,第二、第三产业比重不断上升,到工业化后期,第三产业比重超过第二产业。西北区1978年第一产业所占比重为27.2%,低于全国28.4%的水平,并非当时经济发展水平高于全国,而是农业基础过于薄弱之故。改革开放以后农业发展较快,1980年第一产业比重上升为29.7%,当年全国为30.4%。1985年西北区达到30.8%,同年全国下降为29.7%。1989年西北区下降为29.1%,全国下降为26.8%,西北区比全国平均水平高2.3个百分点,比重虽大,但人均绝对值只有335.7元,比全国人均382.3元低46.6元。西北的第二产业比全国低5.4个百分点,人均绝对值为476.4元,比全国人均667.9元低191.5元。西北区与全国平均水平的差距主要在第二产业上。西北区第三产业在历史上的发展程度就低于全国平均水平,1978年在国内生产总值中占19.0%,低于同年全国23.0%的水平。以后发展较快,1980年为21.6%,超过同年全国的20.6%,1985年达到26.0%,同年全国为24.8%,1989年仍超过全国3.1个百分点,但人均绝对值西北区为341.4元,比全国人均379元少37.6元,由于整体水平低,所以比重显示较高。

西北区轻工业基础薄弱,重工业比重偏高,1989年重工业占工业总产值的61.2%,而同年全国为51.1%,比全国高出10.1个百分点。重工业中采掘业、原材料工业比重偏大,生产初级产品的比重偏大。陕西、甘肃、宁夏、新疆四省区

的重工业中，采掘工业占14.5%，原材料工业占46.6%，加工工业只占46.9%。其中新疆的采掘工业占整个重工业的40.2%，超过能源大省山西（占30.7%）、黑龙江（占34.7%）。甘肃省的原材料工业占重工业的54.3%，超过辽宁（占46.6%）、内蒙古（占34.7%）。

工业中全民所有制企业占优势。1989年全民制工业产值占工业总产值的75.3%，同年全国为56.1%，江苏为30.6%。西北区集体所有制企业发展较慢，产值在工业总产值中只占18.9%，同年全国为35.7%，江苏为62.0%。西北区的个体和三资企业等其它经济成分所占比重为5.9%，全国为8.2%，江苏为7.4%。全民所有制企业比重过高，其它经济成份发育不良，也是西北区经济发展速度慢的原因之一。

西北区农村经济比较落后，1990年第一、二、三产业之比为64.6：25.5：9.9，同年全国为46.1：46.3：7.6。与全国相比，第一产业过重，第二产业过轻，是西北区农村经济落后的主要原因。第一产业虽高于全国18.5个百分点，但人均只有584.6元，比全国人均855.2元少270.6元。第二产业比全国低20.8个百分点，人均只有230.7元，比全国人均858.9元低628.2元。西北区与全国平均值的主要差距在乡村工业上。第三产业比全国平均高2.4个百分点，人均只有90.5元，比全国人均141.0元低50.5元。

农业以种植业为主，西北地区种植业占农业总产值的66.3%，林业占3.9%，牧业占23.1%，副业占6.1%，渔业占0.6%。同年全国种植业占农业总产值的58.5%，林业占4.3%，牧业占25.6%，副业占6.2%，渔业占5.4%。西北区的种植业比重高出全国7.8个百分点，其它各业均低，其中

渔业低4.8个百分点，牧业低2.5个百分点，从结构上也反映出西北区的农业水平较低。

· 区内差异。

西北五省区社会经济发展水平的差异较大，以陕西省的经济实力最强，1990年其国民收入占五省区的37.3%，甘肃、新疆次之，分别占25.5%和25.2%，青海、宁夏分别占6.1%和5.8%。以人均国民收入计，新疆超过全国平均水平的3.6%，与沿海各省中水平较低的山东相近。青海与宁夏分别为全国平均水平的87.8%和82.7%，水平最低的为陕西和甘肃两省，只有全国平均水平的72.6%和72.0%，比沿海经济发达的江苏、浙江、广东、辽宁等省低一半。以人均国民生产总值计，新疆超过全国平均水平的4.4%，青海与宁夏接近于全国平均水平，陕西与甘肃分别低于全国平均水平25.5%和29.6%。以社会劳动者人均国民收入计，新疆超过全国平均水平的25.4%，青海和宁夏接近于全国平均水平，陕西为全国平均水平的75.7%，甘肃为64.0%。少数民族聚居的新疆、青海、宁夏经济发展水平高于陕西和甘肃，既受原有基础影响，又和国家民族政策有关。建国后对少数民族聚居区进行了大量投资和巨额的财政补贴，故其经济得以迅速发展。

西北各省区由于国民收入水平低，人均消费水平也低，其中陕西、甘肃、宁夏均低于全国平均水平，最低的甘肃仅为全国平均水平的80%，为辽宁省的53%。青海和新疆分别高于全国平均水平的4.4和21.6%，但最高的新疆仅为辽宁的80%，广东的89%。区内商品经济不发达，人均进出口总额都大大低于全国平均水平；区内差别也较大，其中新疆

比陕西高出一倍，比甘肃高3.4倍。区内最高的新疆也仅为全国平均水平的1/3，广东的15.3%，辽宁的24%。最低的甘肃不足全国平均水平的10%，广东的4.5%，辽宁的7.1%，其它各省区仅为全国平均水平的16~18%。人均出口商品总额最高的新疆为全国平均水平的53%，为广东的18%，辽宁的21%；最低的甘肃为全国平均水平的18%，辽宁的7.3%，广东的6.2%；陕西为全国平均水平的26%，宁夏为29%。以上数字充分说明西北各省区与国外经济联系的水平很低。（详见表1）

5. 工业产业群带布局。

经数十年的建设，西北区已初步形成一些有特色的产业群带，如西安——咸阳——宝鸡——汉中、天水——兰州——西宁的机械、军工、电子产业群带；西宁——兰州——银川黄河水能资源开发带和有色冶金产业群；以西安、咸阳、兰州、乌鲁木齐为核心的棉纺、化纤、毛纺产业群；渭北、神府、银川煤炭工业带；兰州、玉门、乌鲁木齐、克拉玛依石油化工产业群等。产业群带中的城市既是工业的聚集地，又是经济中心和各类科技人才的集中地。西北区的一些大中型工厂主要分布在这里，特别是中央所属的骨干企业和军工企业，其中不少在装备、技术水平上处于国内领先地位，如西安的输变电工业，西安、汉中的飞机制造工业，陕西、甘肃的电子、机械、军工和有色冶金工业，甘肃、青海、宁夏的水电，陕西、宁夏的煤炭开采工业，宝鸡、兰州的石油钻采机械生产，以及陕西的纺织工业，都有相当雄厚的技术力量和相当高的技术水平，是西北区经济发展的物质基础。

表1

1990年西北各省区和沿海部分省区经济水平比较

(元)

地区	项目	人均国民生产总值	人均国民收入	社会劳动者人均国民收入	人均消费水平	人均进出口总额	人均出口商品总额
全国		1430.1	1189.0	2394.0	700.0	373.8	175.9
陕西		1066.0	856.0	1812.0	587.0	62.6	45.0
甘肃		1007.0	863.0	1531.1	561.0	36.9	31.6
宁夏		1239.0	983.0	2171.0	608.4	64.9	51.6
青海		1365.0	1004.0	2295.0	731.0		
新疆		1493.0	1230.0	3003.0	853.0	124.5	92.4
辽宁		2362.0	1977.0	4130.0	1065.0	517.0	430.9
江苏		1755.0	1627.0	3006.0	812.0	190.2	140.4
浙江		1885.0	1667.0	2779.0	860.0	226.9	167.9
山东		1484.4	1294.9	2698.7	626.6	167.8	138.8
广东		2191.0	1717.7	3402.9	957.0	811.2	509.7

（二）西北区区域经济特征与制约经济发展的因素

1. 农业和水资源对经济的支持能力差。

西北区地处我国生态环境脆弱地带。农业的自然资源匹配欠佳，国土面积约占全国的 $1/3$ ，大部属于干旱、半干旱地区，全区 $3/4$ 的地方年降水量不足 250 毫米。整个西北区年经流量只占全国的 8.5%，水资源不足对农业和工业生产都有很大的影响。全区土壤大多比较贫瘠，再加上历史上千百年来掠夺性的经营、乱开滥垦，使土壤肥力降低，不少地区土壤沙化、风蚀严重。灌区是农业精华所在，但一些古老的灌区产生盐渍化。西北区的东部降水量较大，黄土高原水土流失又非常严重。脆弱的自然环境，再加上大部分地区交通不便和文化落后，使农业生产很难打破封闭的自然经济模式。农业经济水平低下，农产品的人均生产量低，商品率低，成本高，对城市人口、轻工业、以致整个经济的支持能力低；而且由于农村经济落后，农民的收入低，购买力低，也使工业产品的市场狭小，从而影响到工业以致整个经济的发展。

水源短缺也影响到工业和工业所依托的城市建设规模及其布局。工业和城市宜建在地势平坦、水资源充足的地方，西北区地貌类型复杂，平原少，大部地区水资源不足，工业和城市的发展受自然环境的强约束，好多城市建在比较狭窄的盆地、河谷谷地或绿洲地区，一是发展空间有限，再是这些地区多是农业比较发达的地方，城市与工业的发展与农业争水争地。水资源短缺使土地的人口承载力低，从而也限制了城市和工业的聚集规模。目前西北的大多数城市都存在着不同程度的缺水，郊区农业发育不良，使西北区难以形成一个布局与规模结构比较合理的城市体系，从而也削弱了

城市间的经济联系，严重障碍经济的发展。

2. 人口与经济聚集程度低，城市结构欠佳。

西北区人口密度为 $25.8\text{人}/\text{km}^2$ ，为全国平均水平（ $115.3\text{人}/\text{km}^2$ ）的22%。城市分布稀疏，平均每万平方公里只有0.15个，不到全国平均水平的1/3，仅为东部5省（密度为1.79）的8%左右。在区内城市密度东高西低，陕西为0.60，宁夏0.53，甘肃0.29，青海0.04，新疆0.09。城市密度大的西北区东部也仅为沿海5省平均水平的1/5左右。城市工矿点之间距离较大，影响到商品与原料的平均运距，增加了工业生产成本，对经济发展不利。

西北区的城市结构处于较低的水平，表现之一是缺少联系城乡中介的小城镇。每十万平方公里上的县（城），全国有22个，东部5省有66个，西北区仅7个。每个县的工业产值，全国平均为3.87亿元，东部5省为8.30亿元，西北区仅为1.15亿元。工业产值低，建制镇也少，规模也小。由于缺乏联系城乡的中介，使城市表现出某种程度的“孤岛经济”。

西北城市沿陇海——兰新——北疆铁路和包兰——兰青铁路两大主轴分布。两大主轴线再加上轴线分支上的城市，集中了西北区城市数量的2/3，人口的81%，城市工业总产值的91%。

西北区城市等级结构也存在着严重缺陷，特大城市、大城市、中、小城市四个等级数量之比不合理，如以特大城市数量为1，全国四个等级城市数量之比为 $1:0.93:3.87:9.20$ ，而西北区则为 $1:0.33:2.33:33.12$ 。陕西、甘肃、新疆没有大城市，青海没有中等城市，宁夏全部为中小城

市。大部分省区城市的首位度过高（即最高一级城市与次一级城市人口数量之比），1989年5省区城市的首位度依次为：青海9.5，陕西5.8、甘肃4.9，新疆3.3，宁夏1.33，而东部5省则在1.02—2.12之间。城市是经济的中心和载体，城市等级结构存在着严重缺陷，影响到城市间的分工与协作、城市内工业的聚集效益、工业发展的外部环境。从而影响到西北区整个工业和整个经济的自我发展能力。

由于存在种种不利因素，从总体上讲西北区城市的经济能量积累水平较低。以国民收入密度综合指标衡量，^①1989年西北城市市区平均为1.17，全国为3.48，东部5省则高达6.01。西北区最高的西安市仅为2.31，只有全国平均水平的66%，不到东部5省平均水平的40%。我国城市的规模是以人口数量衡量，而不是以经济规模衡量，在西北区城市人口与经济规模严重错位。与东部5省相比，虽是同一等级的城市，西北区城市在经济规模上要小的多。东部5省大城市平均人口数为西北5省区大城市平均人口数量的1.25倍，而工业总产值则为3.7倍；中等城市人口为西北同级平均的1.01倍，而工业产值则为2.12倍；小城市的工业产值为西部的3.22倍。故以人口数量作指标划分的西北特大城市、大城市其经济能量大体上只相当于东南沿海的大城市或中等城市。西北区各级城市的经济规模相对不足而人口又相对过剩。

西北区城市之间和城市内部的凝聚力不高。工业中的大、中型企业产值比重大，这类企业多直属中央各部、委、办，条条管理，各自与东部地区的技术经济联系大于当地，故西北

注①：国民收入密度综合指数

$$= \sqrt{\text{国民收入} / \text{人口} \times \text{国民收入} / \text{土地面积}}$$

区城市内部和城市之间的经济技术协作差，往往远距离辐射能力强而近距离辐射能力有限。条块分割，不能与地方企业形成整体，带动当地经济的发展。同时使企业发展的外部环境欠佳，也严重制约了企业自身经济的发展。

3. 交通运输落后，制约经济发展。

西北区的交通运输在建国后虽有很大的发展，但与地区经济开发规模不相适应，已成为经济发展中的薄弱环节。与东部各省相比，通向国外的运输通道少，与八个国家交界，只有一条铁路，公路也不多，而且公路运费高，货运能力低。与国内东部及西南地区的客货运输主要靠铁路，目前主要线路的运输需求多已超过现有运输能力，乘车难、运货难已成为经济发展的重要制约因素。

建国初西北仅在陕、甘两省有铁路 662 公里，50 年代即开始了大规模的铁路建设，先后建成了宝成、包兰、兰青、兰新等干线铁路。其后“三线”建设期间，交通运输业仍作为重点，1980 年西北区铁路通车里程达 5646 公里。1951—1980 年期间平均增长 9.1%，而同期全国平均只增长 2.8%。同期公路通车里程由 1.1 万公里增加到 11.1 万公里，增长速度略高于全国平均水平。西北的内河航运在运输业中微不足道，建国后的通航里程及货运量呈下降趋势。进入 80 年代全国交通运输业的发展重点转向改造和完善路网，提高质量和运输工具数量等方面。在此期间西北区完成了北疆铁路，打通了欧亚大陆桥的中国境内段，建成了包（头）神（木）铁路，开始了南疆铁路建设。80 年代西北铁路的延伸速度仍高于全国平均水平，1989 年通车里程达到 6893.7 公里，其中电气化铁路通车里程占全国的 1/4，为全国比重

最高的地区。80年代西北公路的延伸速度低于全国平均水平,但公路质量明显改善,等级公路占到通车里程的74.2%,而全国平均只有68.0%,二、三级公路比重均高于全国平均水平,但有路面的公路所占比重低于全国平均水平7.9个百分点。80年代对国道和省道等干线公路的改造大大地增强了西北区的运输能力,再加上农村经济的发展,短途汽车货运量增加,运输结构发生了巨大变化,铁路货运与公路货运之比由1980年的2:1,逆转为1989年的1:5。货运周转量铁路仍占75.3%。

铁路仍是西北地区目前和近期内的主要运输工具,目前西北铁路数量少,只具备骨架而未形成铁路网,机动性能差。全国铁路营运里程中复线里程已占20%以上,而西北区仅5%左右,再加上装备的技术标准低,线路坡度大,货运的通过能力一般只有平原地区铁路干线运输能力的1/3到1/2。目前与区外连接的宝成、包兰和陇海路的宝兰段及区内干线兰新线的车运能力已基本饱和,对东部和西南地区的整体运输能力已不足,川陕每年有500—600万吨货物不能通过,宁夏运力只能满足一半,陕西神府、黄陵煤田每年有大量煤炭运不出去,只能以运定产。兰新铁路是内地经过河西走廊通往新疆的唯一通道,新疆的石油、煤炭、粮食、棉花、盐类都通过此线外运。由于运力有限,1989年有200多万吨物资不能出疆。随国民经济的发展,全国能源需要量将增加,我国东部的煤炭自给率将进一步下降,从西北调入的煤炭将成倍增加,随新疆油田的开发,原油及成品油将大量调出区外,因此,西北交通运输的滞后不仅影响本区经济的发展,而且对东部、西南经济发展产生不利影响。

4. 占优势的大中型企业有待于转变机制。

大中型企业是西北区域经济中不可替代的骨干和核心。1989年西北五省区共有大型企业272家，中型企业448家，总计720家，占全国大中型企业总数的5.9%，占西北企业总数的2.9%。其产值占西北工业总产值的60.8%，高出东部沿海5省17.7个百分点。实现利税占全部工业的26.7%，比东部沿海5省高出8.8个百分点。大中型企业的产值在本地同行业中多居于显著地位，如两家大型油气开采企业占本区12家同行总产值的85%，2家大型石油加工业占56家同行总产值的63%，5家大型有色金属冶炼压延企业占112家同行总产值的72%，4家大型电子及通讯设备制造业产值占111家同行总产值的93%，1家大型化学企业产值占1097家同行总产值的27%，1家大型橡胶企业产值占164家同行总产值的30%，4家大型黑色金属冶炼压延企业产值占210家同行总产值的46%。西北的显像管生产几乎为陕西彩色显像管厂独家垄断。3家最大的电冰箱、电视机、洗衣机企业的产量约占西北地区同类产品的85%。在其它能源、原材料、甚至纺织、食品等方面也往往为数家大中型企业所垄断。西北地区的大中型企业集中了国有企业固定资产原值的80%，技术人员的75%，管理人员的60%。与地方企业相比，人均资金装备率和劳动生产率高，研究和开发能力强。大中型企业是西北现代经济的主体，先进生产力的代表，经济中的优势所在，无论是目前或将来都需要依靠大中型企业来推动西北区的经济发展，但西北的大中型企业多属中央的部、委、办所直接管辖，其经济技术联系的主渠道是同系统在东部、中部、西南所办企业，对所在地区的中央和地方企业的关联度小，故使区域经