



中部发展研究丛书

教育部人文社会科学重点研究基地

Key Research Institute of Humanities and Social Sciences in Universities

南昌大学中国中部经济社会发展研究中心

Research Center of Central China Economic and Social Development, NanChang University

中部地区交通与 物流体系建设比较研究

高阔 甘筱青 等著



经济科学出版社
Economic Science Press

中部地区交通与物流体系 建设比较研究

高 阔 甘筱青 著

经济科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中部地区交通与物流体系建设比较研究/高阔, 甘筱青著.
—北京: 经济科学出版社, 2014. 6
ISBN 978-7-5141-4493-2

I. ①中… II. ①高…②甘… III. ①交通运输建设-研究-中国②物流-产业发展-研究-中国 IV. ①F512.7②F259.27

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 063915 号

责任编辑: 柳 敏 周秀霞
责任校对: 苏小昭 靳玉环
版式设计: 齐 杰
责任印制: 李 鹏

中部地区交通与物流体系建设比较研究

高 阔 甘筱青 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: 010-88191217 发行部电话: 010-88191522

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

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

天猫网店: 经济科学出版社旗舰店

网址: [http: //jjkxcbs. tmall. com](http://jjkxcbs.tmall.com)

北京汉德鼎印刷有限公司印刷

华玉装订厂装订

710×1000 16 开 13.75 印张 230000 字

2014 年 8 月第 1 版 2014 年 8 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5141-4493-2 定价: 38.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 010-88191502)

(版权所有 翻印必究)

中部发展研究丛书编委会

主编：郑克强

编委(按姓氏笔画排序)：

孙自铎	伍世安	朱虹	朱翔
宋三平	陈栋生	张复明	周绍森
范恒山	郭熙保	耿明斋	黄新建
傅春			

序

(一)

我国中部地区包括河南、湖北、湖南、安徽、江西、山西等六个相邻省份，中部六省依靠全国 10.7% 的土地，承载着全国 28.1% 的人口（其中农村人口约占全国 1/3），创造着全国 20% 的 GDP，供应着全国 30% 多的粮食和 40% 多的油料，是我国的人口大区、经济腹地和重要的供应基地和消费市场。中部地区能源和原材料资源丰富，为中国的能源基地和原材料基地。山西省享有“煤铁之乡”和“能源化工基地”之称，其煤矿储量约占全国的 1/3。湖南省有“有色金属之乡”和“非金属之乡”之称，已探明储量的 80 多种矿藏中，锑的储量居世界首位。河南拥有丰富的矿产资源，在已探明储量的 70 多种矿产资源中居全国首位的有 8 种，居前 3 位的有 19 种，居前 5 位的有 26 种。安徽资源条件优越，土地资源、生物资源、水资源和矿产资源等自然资源丰富。江西省已探明储量的矿产资源 90 多种，储量居全国前五位的有近 40 种，其中铜、钨、钽、铯、铊、铀、金、银、铀、钍、伴生硫、溶剂白云岩等十余种矿产资源的储量居全国第一位。湖北矿产资源丰富。已发现矿产 131 种，其中磷、红金石、硅灰石、石榴石、泥灰岩居全国首位。中部地区有深厚的中华历史文化底蕴，人才荟萃，是中国重要的科研教育中心，河南是中华文明和中华民族的发源地，江西自古素有“物华天宝、人杰地灵”之誉，湖南享有“惟楚有才，于斯为盛”之称。

改革开放以来到 21 世纪初，中部地区未能与东部地区同步

发展,地区之间的发展差异逐步拉大。中国中部地区一度在东部大开放和西部大开发的“夹缝”中处于“塌陷”境地,论发展水平,中部地区比不上东部,论发展速度,中部地区比不上西部。2004年3月5日,温家宝同志在十届全国人大二次会议上的政府工作报告首次明确提出促进中部崛起。2004年12月,中央经济工作会议再次提到促进中部地区崛起。2005年3月,温家宝同志在政府工作报告中提出:抓紧研究制定促进中部地区崛起的规划和措施。2006年2月15日,温家宝同志主持召开国务院常务会议,研究促进中部地区崛起问题。2006年4月,国务院出台了《关于促进中部地区崛起的若干意见》。2008年1月,国家发展改革委牵头的促进中部地区崛起工作部际联席会议制度。2008年年初,编制《促进中部地区崛起规划》列入了国务院的工作日程表。2008年下半年,国家发改委制定的《促进中部地区崛起规划》(初稿)开始下发,地方和多个部门纷纷提出了修改意见。其中各个省分别根据自己的情况,出台编制了相关规划。2010年8月,国家发改委通过《促进中部地区崛起规划实施意见的通知》和《关于促进中部地区城市群发展的指导意见的通知》

国务院于2012年8月27日正式出台《国务院关于大力实施促进中部地区崛起战略的若干意见》(以下简称《意见》),这是新中国成立以来中部地区第一个上升为国家战略的区域发展规划。贯彻落实科学发展观,统筹区域发展,中部地区的崛起意义重大。中部地区崛起将有效拉动内需增长,推动地区经济发展纺织转变,提升整体实力和竞争力;中部地区崛起将发挥中部地区区位优势,构筑承东启西、连南接北的战略枢纽,加快形成协调互动的区域发展新格局;中部地区崛起将激发中部地区内需潜能,拓展发展空间,支撑全国经济长期平稳较快发展;中部地区崛起将破解城乡二元结构,加快推进基本公共服务均等化,实现全面建设小康社会目标。

(二)

大量的理论文献及实践经验表明,区域物流与区域经济之间存在深刻的内在影响关系,他们相互影响、相互依存、协同发展。很多国内外专家学者通过定量分析格兰杰因果等检验分析方法分析区域物流与区域经济之间的关系,发现在大多数情况下,两者之间存在双向的互为因果关系,也即我们常说的辩证关系,即区域物流水平物流能力的提高在一定程度上能够推动区域经济的发展,与此同时区域经济的发展又能够进一步提升区域物流水平和能力。不少国家物流业的发展实践和现状也印证了区域物流能力和区域经济发展之间的这种辩证关系,我国就是其中一例。目前我国区域物流发展能力较高的区域主要集中在经济比较发达的区域,如长三角地区、珠三角地区和京津塘地区。这几个地区经济发展比较迅速经济发展水平较高,因此造就了该区域制造业和服务业相对发达,因此能够制造或有资金能力购买先进的物流设施设备,从而推动区域物流水平发展,提高区域物流服务能力。同时,区域物流水平发展和物流服务能力的提高又能够提供较高质量和效率的物流服务和运足,满足区域经济发展而带来的不断增长的区域物流需求,为区域经济发展提供有利的流通保障。区域物流能力体现了该区域物流系统利用其全部资源所能产生的物流服务能力,主要包括物流服务硬件设施的提供能力和物流服务软件环境的优化能力,硬件设施的提供能力体现为运输能力、仓储库存能力、装卸搬运能力、流通加工能力、配送能力和信息化能力等,物流服务软件环境的优化能力包括运营管理能力和发展环境支持能力。

中部地区地处中华腹地,具有承东启西、连接南北、吸引四面、辐射八方的区位优势。武汉为全国首个综合交通枢纽试点城市,被誉为世界开启中国内陆市场的“金钥匙”、经济发展的“立交桥”;郑州素有“中国铁路心脏”和“中国交通十字路

口”之誉，国家综合交通枢纽，全中国唯一的郑州航空经济综合实验区。山西拥有华北最大的货运枢纽——太原北站和山西最大的货物集散地——太原东站。全国重要的铁路枢纽株洲，素有“火车拉来的城市”之称，享有“中国电力机车之都”的美誉。

2012年8月27日正式出台的《国务院关于大力实施促进中部地区崛起战略的若干意见》指出要将中部地区建设成为综合交通运输枢纽，发挥中部地区区位优势，构筑承东启西、连南接北的战略枢纽，加快形成协调互动的区域发展新格局，成为我国经济布局均衡和协调发展的坚实支撑点。

(三)

身为江西人，甘筱青教授和高阔博士对中部地区情有独钟。早在2005年年初，甘筱青与南昌大学的学术团队就承担了国家发展改革委员会委托项目“加快中部地区交通与物流体系建设”，其系列成果发表在国内外的学术期刊上，也得到了国家发展改革委员会的认可。自2005年以来，甘筱青教授与博士生团队一直关注区域物流与区域经济的协调发展问题，特别是中部地区区域物流能力与区域经济发展问题。在前面两部分的宏观背景和促使下，甘教授与2009年以位于庐山之麓、长江之滨、鄱阳湖之畔的九江学院学术团队为主体，承担了教育部人文社科重点研究基地（中国中部经济发展中心）招标课题“中部地区现代物流业发展战略研究”（编号：08ZBZX0001）和“中部地区交通与物流体系建设比较研究”（编号：11ZBZD02）。

本书依托上述两个项目，以中部地区交通与物流体系为研究对象，对比分析了中部地区交通运输体系建设和中部地区物流体系建设，在分析中部地区交通运输体系建设时，在比较分析硬件设施建设的基础上，还特别对比分析了一些软指标。在分析中部地区物流体系建设时，从物流企业、物流园区、多式联运及物流政策法规建设等方面进行了全面完备科学的比较。在梳理大量学

术理论文献和实际案例分析的基础上,分别构建出交通体系建设评价指标和物流体系建设评价指标,从物流供给、物流需求、物流信息化和物流政策等四个方面构建了交通与物流体系综合评价指标体系,并确定相关评估方法,同时运用评价指标体系评价了中部六省交通与物流体系建设水平和能力。

运用 VAR 等计量模型对交通与物流体系建设水平与经济发展水平的关系进行实证研究,并分析中部地区交通与物流体系建设水平与经济发展水平的关系的区域差异。运用 Panel Data 模型分析区域物流供给子系统、物流需求子系统和信息化子系统对区域物流的影响以及中部六省之间的区域差异。运用系统动力学模型分析物流政策子系统对区域经济的影响关系、影响程度和影响路径,并实际仿真中部六省物流政策与区域经济的系统关系,最后提出政策建议和意见,这些研究有利于科学合理的区域物流政策的出台和实施。

参加项目研究的学术团队成员还有胡凯、王晓敏、杜艳、黄细洋等。在三年多的时间,甘筱青教授与高阔博士等学术团队成员齐心协力,严谨务实,深入调研,充分讨论,完成了项目研究计划的内容,在国内外核心期刊及专业学术会议上共发表了多篇论文,并凝结了这部书稿。我特别推荐并期待这项成果能为中部地区交通与物流体系建设和中部地区综合交通运输枢纽建设做出贡献。

朱道立

中国物流学会副会长

上海交通大学中美物流研究院院长

2013 年 10 月于上海

目 录

第一章 中部六省经济与物流发展水平比较研究	1
第一节 中部与东西部的经济发展水平比较	1
第二节 中部地区各省的经济发展水平比较	7
第三节 中部与东西部的物流发展水平比较	14
第四节 中部地区各省的物流发展水平比较	21
第二章 中部地区交通体系建设比较研究	33
第一节 公路建设比较	33
第二节 铁路建设比较	43
第三节 水运建设比较	53
第四节 航空建设比较	60
第三章 中部地区物流体系建设比较研究	66
第一节 物流行业规模和效益比较	66
第二节 物流企业发展比较	70
第三节 物流体系空间布局比较	73
第四节 物流园区建设比较	79
第五节 物流发展政策法规建设比较	92
第四章 中部地区交通与物流体系评价与实证比较	97
第一节 中部地区交通与物流体系评价指标体系构建	97
第二节 中部地区交通与物流体系评价模型与方法	107
第三节 中部地区交通与物流体系建设总体水平的实证比较	117
第四节 小结	127

第五章 中部地区交通与物流体系建设水平与经济发展关系的实证研究	129
第一节 交通与物流体系建设总体水平与经济发展关系	129
第二节 江西省各地区物流体系比较分析	141
第六章 交通与物流体系中各子体系对经济发展作用研究	154
第一节 物流需求对区域经济影响分析	154
第二节 物流供给对区域经济影响分析	170
第三节 信息化水平对区域经济影响分析	181
第四节 物流政策规划对区域经济影响分析	192
参考文献	201

第一章

中部六省经济与物流发展 水平比较研究

第一节 中部与东西部的经济发展水平比较

一、中部与东西部经济发展水平总体概述

地区经济发展的总体水平是影响该地区物流服务需求水平的重要因素。为了理解中部六省物流业的发展与东、西部地区物流业发展水平的差异,有必要先对中部与东、西部的经济发展水平进行比较分析。除东北地区外,我国东部、中部和西部地区的经济发展水平呈现出依次下降的特征,这一特征在改革开放以来的 30 多年中未有改变。

东部地区包括北京、上海、天津、河北、江苏、浙江、山东、广东、福建和海南十个省市,国土面积占全国的 9.5%,人口占全国的 36%。2011 年该地区人均 GDP 为 55 028 元,人均消费为 18 372.3 元。该地区的经济发展水平一直领先于中部和西部地区。中部地区包括江西、安徽、湖北、湖南、河南和山西六省,国土面积占全国的 10.7%,人口占全国的 27.4%。2011 年该地区人均 GDP 为 29 270.5 元,人均消费为 9 900.2 元。该地区的经济发展水平处于东部和西部之间,但与东部地区存在较大的差距,与西部地区差距不大。西部地区包括重庆、四川、陕西、贵州、云南、甘肃、青海、西藏、新疆、内蒙古、宁夏、广西共十二个省、市、自治区,国土面积占全国的 71.5%,人口占全国的 28%。2011 年该地区人均 GDP 为 25 729.5 元,人均消费为 8 819.7 元。该地区的经济发展水平在

全国是最低的。

二、中部与东西部经济发展水平特征

通过对东部、中部和西部三个地区具体经济数据的比较分析,可以发现三个地区经济发展水平的现状具有以下六个方面的特征。

第一,三次产业的结构体现出不同地区的经济处于不同的发展阶段。2011年东部地区第一产业的平均产值为1 597.6亿元,第二产业的平均产值为11 098亿元,第三产业的平均产值为11 753亿元。比较东部地区三次产业的产值可以发现,第一产业在地区总产值中所占比重仅为6.5%,说明第一产业在东部地区的经济发展中所起的作用较小。第三产业的平均产值高于第二产业,说明东部地区的经济发展越来越依赖于第三产业的推动。从三次产业产值的分布看,东部地区的经济结构类似于中等发达国家的经济结构,即第一产业所占比重很低,第二产业虽仍起到支柱作用,但第三产业日渐成为产业的主体。

2011年中部地区第一产业的平均产值为2 292.3亿元,第二产业的平均产值为8 835.7亿元,第三产业的平均产值为6 111.5亿元。比较中部地区三次产业的产值可以发现,第一产业在地区总产值中所占比重为13.3%,这一比重约为东部地区第一产业所占相应比重的2倍,并且产值高于东部地区,说明第一产业在中部地区的经济发展中起了相对更大的作用。第三产业的平均产值仍然远低于第二产业,说明中部地区的经济发展仍然主要依赖于第二产业。从三次产业产值的分布看,中部地区的经济结构类似于经济腾飞过程中的发展中国家的经济结构,即第一产业所占比重不高,第二产业成为推动经济发展的主要动力,第三产业仍然发育不足。

2011年西部地区第一产业的平均产值为991.8亿元,第二产业的平均产值为3 503.1亿元,第三产业的平均产值为3 202.6亿元。比较西部地区三次产业的产值可以发现,第一产业在地区总产值中所占比重为12.9%,这一比重类似于中部地区,说明第一产业在西部的经济发展中也起着相对更大的作用。但是西部地区农业的平均产值仅为中部地区的43.3%,说明西部地区的农业处于较低的发展水平。第二产业的产值仅略高于第三产业,说明第二产业还未能成为推动西部地区经济发展的主要支柱。从三次产业产值的分布看,西部地区的经济结构类似于经济起飞过程中的发展中国家,即第二产业已经取代第一产业成为经济的主要组成部

分,但第二产业的发展仍然不够充分,第三产业也还处于较低的发展水平。

第二,三次产业的增速体现出不同地区的经济处于逐渐收敛的通道。2011年东部地区第一产业的平均增速为4%,第二产业的平均增速为11.7%,第三产业的平均增速为10.3%。2011年中部地区第一产业的平均增速为4.2%,第二产业的平均增速为16.8%,第三产业的平均增速为11%。2011年西部地区第一产业的平均增速为5.1%,第二产业的平均增速为17.5%,第三产业的平均增速为11.6%。

通过比较三个地区的增长率数据可以发现,西部地区在所有三个产业中的增长率都是最高的,中部地区其次,东部地区则最低。这些数据与我国政府支持中部崛起和西部大开发的政策是一致的,即如果未来各地区的经济发展能够继续保持这样的增长率差异,那么现在处于落后状态的中部和西部地区可以不断追赶东部地区,地区间的经济差异会逐渐收敛。

三个地区三次产业的增长率有一个共同的特点,那就是第二产业的增长率最高,第三产业的增长率其次,第一产业的增长率最低。其中第三产业的增长率普遍低于第二产业的现象尤其值得关注,因为物流业隶属于第三产业。第三产业的快速增长是一个地区经济走向繁荣的象征,但即使在我国经济最发达的东部地区,第三产业的增长速度也低于第二产业。这说明我国推动经济增长的政策过于向第二产业倾斜,扭曲了市场经济自身的发展规律。我国推出的物流业振兴规划是对上述政策的有利矫正,通过扶持以物流业为代表的第三产业,可以推动我国经济在未来更加健康的发展。

第三,中部地区吸引固定资产投资比东部地区更具优势,西部地区的投资规模和东西部地区相比差距仍然很大。2011年东部地区的平均固定资产投资为12 048.1亿元,比上一年增长了17.1%;中部地区的平均固定资产投资为12 168.3亿元,比上一年增长了22.1%;西部地区的平均固定资产投资为5 411.6亿元,比上一年增长了20.9%。比较三个地区的固定资产投资规模可以发现,尽管中部地区的平均GDP低于东部地区,但平均投资规模却超过了东部地区。与中部和东部地区相比较,西部地区的投资规模则显得很低。从投资的增速看,中部地区也是最高的,东部地区则最低。

以上数据说明,东部地区正在逐渐丧失吸引资本的竞争优势。面对东部地区劳动力成本快速上升和日趋严格的环境保护带来的压力,越来越多

的投资项目开始优先考虑劳动力成本更低和环境保护政策更宽松的中西部地区。例如富士康的新投资项目选址都在中西部地区；PX 项目在东部地区引起激烈的争议，在中西部地区却可以顺利投产。

考虑到投资对于经济保持长期增长的作用，上述数据说明中部崛起正在实现，但西部大开发仍显不足。为了充分利用产业在地区间转移对地区经济增长的推动作用，西部地区需要转变经济政策，通过培育更完善的市场经济制度来吸引更多的投资项目。仅仅依靠中央的投入虽可以短时间内对西部经济的发展起到立竿见影的效果，但如果偏离了市场经济的方向，地区自身的发展动力就会不足，从而阻碍地区经济的可持续增长。因此，西部地区要想抓住产业转移的机遇，就必须吸取过去的教训，学习中部地区经济发展的经验，以期在未来能够缩小和东部地区的差异。

第四，房地产开发投资对东部地区经济的扭曲作用最大，中部地区房地产开发投资相对平稳，西部地区则增速过快。2011 年东部地区城镇房地产开发投资为 3 045.5 亿元，比上一年增长了 43.5%；中部地区城镇房地产开发投资为 2 005.2 亿元，比上一年增长了 29.9%；西部地区城镇房地产开发投资为 1 076.8 亿元，比上一年增长了 47.8%。比较三个地区城镇房地产开发投资的规模可以发现，东部地区的投资规模最大，中部地区投资规模约为东部地区的 2/3，西部地区则仅为 1/3。但从投资的增速看，西部地区却是最高。

房地产行业已经成为中国未来经济增长要面对的一颗定时炸弹。依靠房地产开发投资支持地方经济的增长，短期效果虽然很好，但长期看却可能严重削弱地区经济的增长潜力。我国海南省的历史经验即是例证之一。从以上数据来看，中部地区的房地产开发投资从全国水平来看是最平稳的，无论是规模还是增速都属于中等水平。因此从长远看，中部地区的经济受房地产行业调整的影响最小，中部地区的经济有望保持长期的高增长。房地产行业对东部地区经济的扭曲作用最大，因此未来房价崩盘、房地产业发生调整时，对东部地区经济的打击最大。西部地区的房地产开发投资规模虽然不大，但增速惊人。这是一个危险的信号，鄂尔多斯房地产市场的调整就是教训之一。受地方财政利益的驱使，西部地方政府相对于东西部地区政府具有鼓励房地产开发投资的最大冲动。如果不及时遏制房地产业的过度发展，西部地区的经济繁荣将会变成昙花一现，最终难以实现追赶东西部地区经济发展的目标。

第五，地区间消费差距有缩小的趋势，但各地区的消费比重都偏低。

2011 年东部地区人均消费为 18 372.3 元,比上一年增长了 15.9%,城乡消费水平比例为 2.4:1;2011 年中部地区人均消费为 9 900.2 元,比上一年增长了 18.4%,城乡消费水平比例为 2.8:1;2011 年西部地区人均消费为 8 819.7 元,比上一年增长了 19.8%,城乡消费水平比例为 3.4:1。比较三个地区的消费数据可以发现,中西部地区的消费水平约占东部地区消费水平的一半,说明中西部地区居民的生活水平远远落后于东部地区的居民。并且,生活水平越低的地区,地区内城乡之间的生活水平差距会越大。但是,中西部地区消费水平的增长率都高于东部地区,并且越落后的地区增长率越高。

消费水平的提高是地区经济发展的最终目标,并且整体消费水平的提高会伴随着地区内城乡消费差距的缩小。从这些方面看,消费水平的快速提高是有利的。中西部地区尽管目前消费水平偏低,但其更高的增长率预示着未来其消费水平和东部地区的差距会逐渐缩小。但从另一组数据来看,情况就不容乐观了。2011 年东部地区的人均消费占人均 GDP 的比重为 33.4%,中部地区人均消费占人均 GDP 的比重为 33.8%,西部地区人均消费占人均 GDP 的比重为 34.3%。从这些数据可以看出,即便是消费增长更快的中西部地区,其人均消费所占的比重同东部地区并没有显著差异,都处于较低的水平,约占人均 GDP 的 1/3。这样的消费结构是不利于地区经济的可持续增长的,理由如下面的分析所示。

一般认为,低消费意味着高储蓄,高储蓄则可以为高投资提供资金,从长期看高投资有利于维持经济的高增长。但这一结论的成立是建立在投资具有合理回报率的前提条件上的。较低的消费水平导致国内市场需求低迷,遏制了面向国内市场的产品的销售,从而降低了内向型投资项目的回报率。外向型的投资项目可以通过开发国外市场获得较高的回报率,我国加入 WTO 后的十多年来各个地区的经济发展都依赖于这一发展路径取得了成功。但是,未来国际市场的需求受其经济增长放缓的影响将变得越来越低迷,这会导致外向型投资的回报率逐渐降低。国内投资回报率总体水平的下降将提高国内金融市场面对的风险,因为实体经济的衰弱会导致银行的坏账增加。

为降低金融风险,提高消费水平是未来各地区经济发展的必由之路。为此,需要着力降低人们的储蓄水平。从人们储蓄的动机看,预防性储蓄和生命周期储蓄是中国居民的主要储蓄动机。例如为准备将来的医疗费用而进行的储蓄为预防性储蓄,为降低预防性储蓄,需要进一步改革我国的

医疗服务体系和医疗保险体系。为准备将来子女的教育费用和购买住房的费用为生命周期储蓄,为降低生命周期储蓄,需要进一步增加政府在教育经费上的投入和改革我国的金融体系以抑制房地产市场的过度投资行为。

第六,出口继续在东部地区的经济发展中起着重要作用,中西部地区的产业因为不符合我国的比较优势而缺乏国际竞争力,不利于地区经济的快速发展。2011年东部地区的平均出口额为1 076亿美元,按2011年人民币兑美元的汇率6.4588进行折算,约占东部地区平均GDP的31.8%;中部地区的平均出口额为162.9亿美元,约占中部地区平均GDP的6%;西部地区的平均出口额为61.3亿美元,约占西部地区平均GDP的5.1%。根据以上数据,无论是从出口额的数量还是从其所占比重看,中西部地区和东部地区的差距都十分巨大。

自1978年实施改革开放政策以来,劳动密集型产业一直是中国最具竞争力的产业。中国生产的劳动密集型产品在国际市场上富有竞争力,这为国内外向型的企业提供了机遇。最早抓住这一机遇的无疑是东部地区的企业,这些企业带动了东部地区经济的快速增长。这是一个典型的地区经济成功转型和发展的经验。但是,直至现在,数据表明中西部地区的经济未能吸收东部地区的成功经验。出口在中西部地区的经济中相对并不重要,中西部地区的经济发展主要依赖国内市场。

出口经常会受到国外经济波动的影响,特别是在目前国际经济普遍不景气和贸易保护主义抬头的背景下,越是依赖于出口的地区其经济受到的不利冲击也越大。但是,这并不意味着中西部地区的发展模式在将来会更成功。过去东部地区经济发展成功的原因并不是出口比重高本身,出口比重高是其成功的自然结果之一。东部地区成功的真正原因是其产业结构符合地区的比较优势。在劳动相对充裕和劳动成本相对便宜的经济体中,劳动密集型产业最具竞争力,盈利能力也最高。东部地区的民营经济扎根于劳动密集型产业,从而推动地区经济获得了快速发展。

相应地,中西部地区经济落后的根本原因在于其产业不符合我国的比较优势。以各地区的工业为例,2011年东部地区规模以上工业企业的资本劳动比为36.4亿元每万劳动力,中部地区为41.2亿元每万劳动力,西部地区则为58.1亿元每万劳动力。从以上数据可以产出,东部地区工业的劳动密集度最高,中部其次,西部地区最低。按以上数据可以推断,东部地区的产业最符合我国的要素禀赋结构,中部地区比较符合,西部地区则完全不符合。