

# 交通与西藏经济发展实证研究

潘久艳

(四川大学经济学院, 四川·成都 610064)

**摘要:** 交通在区域经济发展中起着至关重要的作用。西藏和平解放50多年来, 国家对西藏投入巨资, 形成了较为完善的立体交通网络体系, 促进了西藏区域内外人流、物流的交流。西藏经济发展突破交通“瓶颈”的制约后持续增强, 西藏经济发展与交通发展相关性很强。今后需要在西藏交通发展的财政资金制度及配套保障方面进一步制度深化, 以促进经济的持续性发展。

**关键词:** 交通; 西藏经济发展; 投资

中图分类号: F592 文献标识码: A 文章编号: 1002-6959(2005)06-0097-09

## The Positive Research on Transportation and Tibet Economic Development

PAN Jiu - Yan

(Sichuan University, Chengdu, Sichuan 610064, China)

**Abstract** Transportation plays an important role in the regional development. During more than 50 years since Tibet's liberation, the nation has invested lots of money so that Tibet has been building complete and stereoscopic Transport systems and accelerating the communication of labors and materials between Tibet and other regions. After breaking the "transportation neck", Tibet's development has a continuous increase and their developments have a apparent correlation. In the future, in order to promote economic lasting development, it is necessary to further deepen the systems in the financial treasury systems and relevant guarantee etc.

**Key words:** Transportation; Tibet economic development; investment

### 一、引言

交通在一个区域经济社会发展中起着至关重要的作用。旧西藏极其落后闭塞的交通运输, 严重阻碍了西藏人民与内地各民族之间政治、经济、文化的交流, 束缚着了西藏生产力的解放与发展。新中国成立以后, 为实现祖国统一大业, 增进民族团结, 建设西南边疆, 在党中央、国务院的正确领导和亲切关怀下, 国家投入2.24亿元修建了青藏、川藏公路, 结束了西藏无一条正式公路的历史, 翻开

收稿日期: 2005-09-16.

[作者] 潘久艳(1977-), 女, 四川夹江人, 四川大学经济学院2004级政治经济学博士研究生, 西南民族大学经济学院教师, 研究方向: 中国体制改革与发展。

了西藏公路建设的历史篇章。之后,国家陆续投资修建了新藏、中尼、滇藏等干线公路和县乡、村公路,初步建成区内公路网。同时,格尔木至拉萨输油管道、高原空中航线等相继建成开通,基本形成了以公路运输为主,航空、管道运输为辅的现代交通运输体系。随着在建的青藏铁路的竣工投入使用,西藏将逐渐形成包括公路、铁路、航空、管道的立体交通体系,成为西藏与国内国外的全方位交流的重要枢纽,促进西藏经济社会的全面发展。

## 二、政府投入:西藏交通事业蓬勃发展

西藏和平解放后,国家高度重视交通事业发展。据统计,西藏和平解放至1989年,中央对西藏公路交通建设投资约70亿元,党的十三届四中全会以后,中央对包括交通在内各项事业的支持力度逐步加大:“八五”、“九五”期间,国家为西藏的公路建设分别投资14.7亿元和40.8亿元,“十五”头三年已完成公路建设投资84.74亿元。“十五”期间中央对西藏公路交通建设投资将超过120亿元,约占全区基本建设投资的1/3。

表1是1992—2003年西藏基本建设投资中交通投资情况。总体来看,除1998年,西藏交通投资绝对数在持续上升,并且从相对数来看,交通基础建设投资比重也很大,在2002年高达36.69%,其他年份比重也很高,远远高于同期全国平均水平。这些巨资彻底改变了西藏交通基础设施差的情况,促进了西藏交通事业的发展。

表1 1992—2003年西藏交通基本建设投资情况

年份	1992	1993	1994	1995	1996	1997
投资额(万元)	29018	27743	58974	65677	53420	46283
占基本建设投资比重(%)	24.39	16.96	32.17	19.96	20.02	15.26
年份	1998	1999	2000	2001	2002	2003
投资额(万元)	5085	70744	166216	230844	319029	435954
占基本建设投资比重(%)	1.07	14.90	29.75	31.72	36.69	36.48

资料来源:根据《西藏统计年鉴(1993—2004)》相关数据整理而得。

### (一) 西藏交通从无到有,形成了较为完善的立体交通网络体系

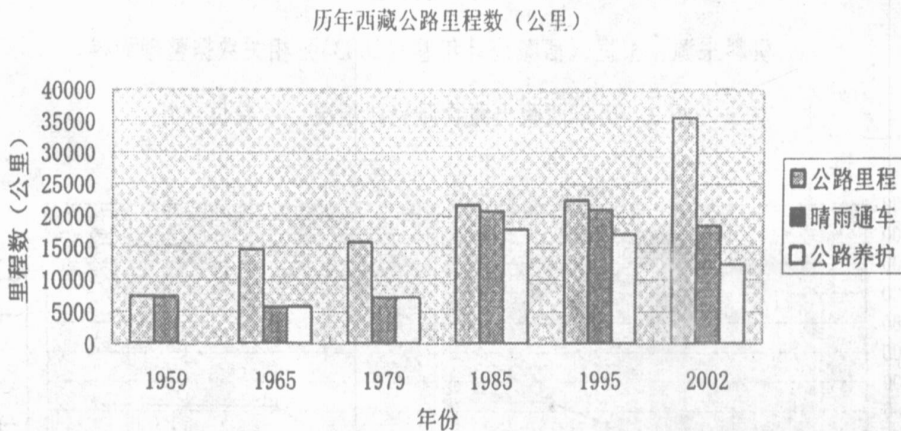
西藏和平解放初期,党中央发出“一面进军,一面修路”的要求,投入5亿多元修建了新藏、滇藏、中尼等公路,增强了西藏与相邻省区的联系,促进了西藏与周边国家和地区间的友好往来;修建了羊(八井)亚(东)公路、拉(萨)泽(当)公路等覆盖全区的公路网络。同时,开辟西藏民用航空和管道运输,并逐渐在西藏对外经济联系中占据重要的地位,初步形成了包括公路、航空、管道的立体交通体系。

党的十一届三中全会后,中央先后召开四次召开西藏工作座谈会,进一步加大对西藏建设的援助力度,西藏交通得到空前发展。国家投入巨资改建扩建干线公路,保障西藏与区内区外的经济社会交流。至2000年,国家投入约245,700万元对青藏进行保通、整治、改建;对川藏公路进行了规模性整治,仅“八五”、“九五”期间国家投资37亿元整治了川藏公路。最重要的是,在2001年第四次西藏工作座谈会确定的117项目,把青藏铁路列为重点项目,国家计划投资120亿元。2001年6月,青藏铁路正式奠基开工。截至2004年6月,已完成61亿元,到2006年青藏铁路将全线通车。

特别是西藏公路交通发生了翻天覆地的变化,基本已建立贯穿区内外的公路交通体系,公路通车里程数、公路等级有了飞速的增长,为实现西藏自治区与全国物资、人力等全方面的交流起了主要作用。截至2003年底,全区公路通车里程达到41302公里,其中黑色路面3202.6公里;全区73县中,25个县通了油路,10个县正在加紧建设油路;乡镇和行政村通公路率分别达到92%和71%。

从西藏和平解放以来,公路通车里程数不断增加,从1954年的1988公里增加到2002年的35538公里,增长了17.9倍。特别是在建国初期和西藏第一、第二、第三次工作座谈会召开后;由于中央和兄弟省市的援助,西藏公路里程数快速增长。晴雨通车里程数在第三次西藏工作会议前较大,公路养护工作做得很好,公路养护里程数也很高。这说明国家对西藏公路交通投入巨资后西藏公路交通状况有实质改变。

图1 西藏历年公路通车里程(单位:公里)



资料来源:根据《西藏统计年鉴(2004)》相关数据整理而得。

为了说明西藏交通投资对西藏交通发展的作用,我们利用交通基本建设投资(X)和公路里程数(Y)1992—2003年的数据,计算两者相关性系数为0.95,说明两者密切相关。建立回归方程分析,投资对公路里程的模型为:

$$Y = 19915.01 + 0.048905X$$

$$(20.60) (9.14)$$

$$R\text{-squared} = 0.89 \quad \text{Adjusted } R\text{-squared} = 0.88 \quad F = 83.60$$

回归方程结果表明,在西藏,交通投资每增加1个单位(万元),将导致公路里程增加0.048905个单位(公里),这说明投资与交通发展有较强的相关性。

总之,在国家和兄弟省市的大力援助下,西藏交通事业从无到有,从小到大,逐步发展壮大,逐步形成包括公路、铁路、管道、航空的立体交通网络体系。这必将有利的促进西藏对内对外的各种交流,有利于西藏富饶资源的开发利用,有利于西藏经济社会的全面发展。

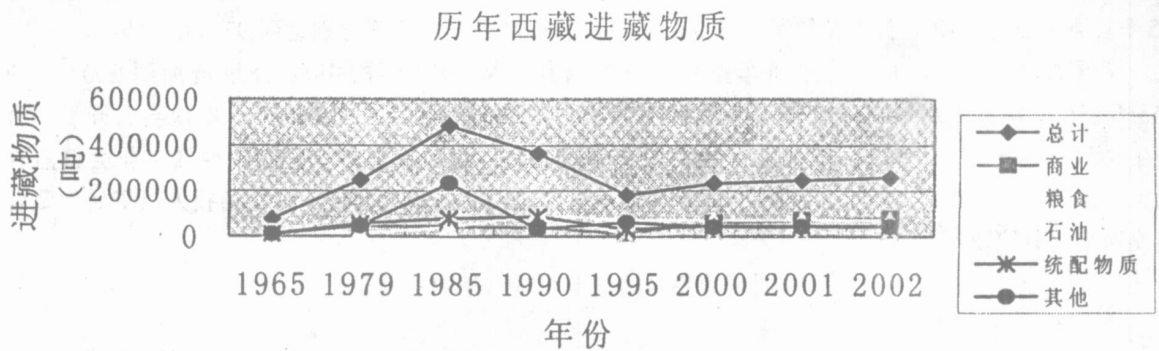
## (二) 西藏区域内外交流能力得到增强

随着西藏交通事业的不断发展,西藏逐步克服了交通瓶颈对经济社会发展的制约作用,西藏区域内外商品和生产要素流通日益畅通、快捷,加速了西藏经济社会的跨越式发展。

1. 西藏区内外商品流通日益迅捷。从图2、图3我们可以看出,西藏进藏、出藏物质都有了快速的增加。进藏物质由1959年的31410吨增加到2002年的256028吨,增长了近9倍,相应的商业、粮食、石油、统配物质等有了不同程度的增加;相应的出藏物质由1971年的4294吨增加到2002年的172834吨,增加了14倍。并且从进出藏物质结构来看,西藏遵循了其自身比较优势,西藏丰富的

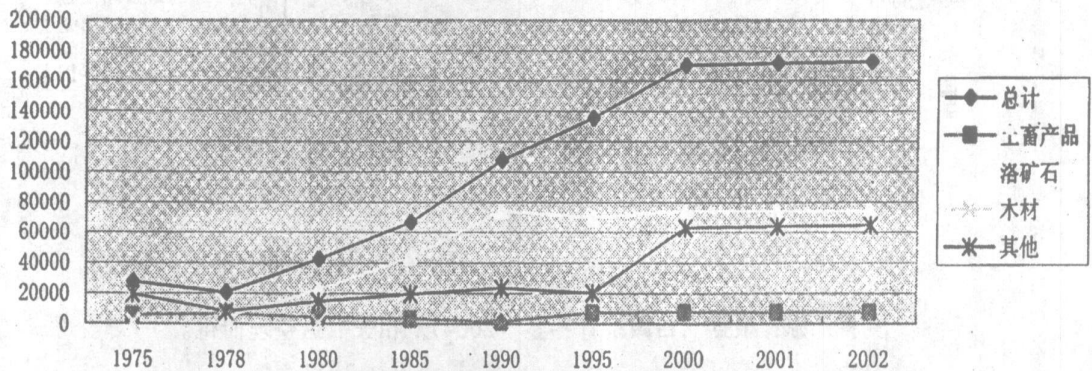
资源产品如土畜产品、洛矿石、木材出藏都有了快速的增长。

图2 历年西藏进藏物质完成情况 单位:吨



资料来源:根据《西藏统计年鉴(2003)》相关数据整理而得。

图3 历年西藏出藏物质完成情况 单位:吨



资料来源:根据《西藏统计年鉴(2003)》相关数据整理而得。

2. 西藏客运量、货运量不断增加,并且客、货周转量稳步上升。西藏区内外生产要素流动增强,从客运量来看,从1959年的6.3万人增加到2003年的325.17万人,增长了51.6倍,年均增长1倍多;从货运量来看,从1959年的31.1万吨增加到2003年的279.44万吨,增长了9倍,年均增长0.5倍。这些快速流动的人流、物流为西藏区域经济发展带来了不竭动力。

从西藏全社会客、货运输量及周转量体系来看,公路运输占绝对优势地位,并逐步向多元化方向发展。1965年之前,西藏所有的人流、物流全部依靠公路运输,以后逐渐发展到公路、航运、管道并存。2003年,客运量中公路、民航比重为78.49%、21.51%,货运量中公路、民航、管道比重分别为95.19%、0.52%、4.29%,虽然民航、管道在货运量中比重很少,但是逐步在向多元化方向发展,并且运输方式的多样化,也为西藏经济社会发展的多样性需求提供了基础支持。

日益发达完善的西藏公路体系,为西藏人流、物流的流动作出了不可估量的贡献。自和平解放以来,随着公路里程数的不断增加,公路客运量、公路货运量不断增加。公路客运量从1965年的6.3万人次增加到2002年的262.00万人次,占2002年全年客运量的78.8%,增长了41.59倍;公路货运量从1965年的31.1万吨公里增加到2002年的207.70万吨公里,占2002年全年货运量的94.8%,增长了6.68倍。总的说来,公路运输地位非常重要,公路运输占西藏客货运输总量的80%以上。目前,全区民用汽车保有量达到5.8万辆以上,省际客运班线15条,区内客运班线135条,日发班车

283 次, 日均客流量 8000 多人次。

表 2 历年西藏全社会客、货运输量及周转量

年份		1959	1965	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	
货运量 (万人次)	总计	6.3	9.3	43.48	202.65	237.21	310.08	319.32	332.65	325.17	
	比重 (%)	公路	100	100	81.6	95.2	94.0	82.88	81.11	78.76	78.49
		民航	0	0	18.4	4.8	5.0	17.12	18.89	21.24	21.51
旅客周转量 总计 (万人公里)	总计	3706	5694	16682	38966	48035	62016	64164	67051	64865	
	比重 (%)	公路	100	100	41.1	67.3	60.0	52.6	51.96	52.64	50.28
		民航	0	0	58.9	32.7	40.0	47.4	48.04	47.36	49.72
货运量 (万吨)	总计	31.1	29.6	87.01	162.74	178.12	209.3	212.0	219.20	279.44	
	比重 (%)	公路	100	100	90.8	94.5	90.3	94.67	94.75	94.8	95.19
		民航	0	0	0.01	0.09	0.1	0.62	0.61	0.68	0.52
		管道	0	0	9.19	5.41	9.6	4.71	3.64	4.52	4.29
货物周转量 (万吨公里)	总计	15612	17874	60458	84027	83716	91981	93261	95126	115168	
	比重 (%)	公路	100	100	86.3	89.3	87.2	87.97	88.60	89.0	89.57
		民航	0	0	0.02	0.25	0.25	0.34	0.33	0.41	0.40
		管道	0	0	13.68	10.45	12.55	11.69	11.07	10.59	10.03
换算周转量 (万吨公里)	总计	15983	18443	62125	86757	87981	97346	98814	100942	120751	
	比重 (%)	公路	100	100	85.13	88.59	86.29	86.42	89.95	87.40	88.13
		民航	0	0	1.61	1.30	1.83	2.53	2.60	2.65	2.31
		管道	0	0	13.26	10.11	11.88	11.05	10.45	9.95	9.56

资料来源: 根据《西藏统计年鉴(2004)》相关资料整理而得。

### 三、西藏交通: 西藏经济发展的动力源泉

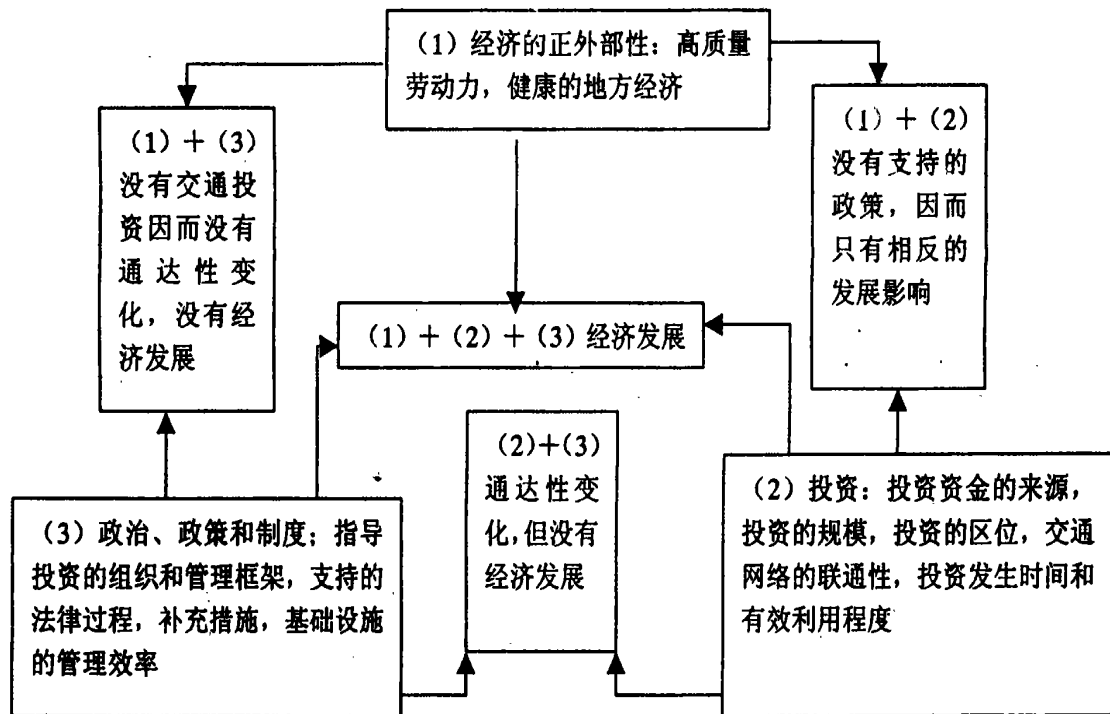
交通经济学家乔治·威尔逊 (Wilson W. G, 1996) 指出, 当地区存在交通瓶颈, 而使得生产性投资得不到充分利用时, 交通投资缓解了交通瓶颈的制约, 就会促进经济的发展, 而起到经济作用。对世界上大多数国家和地区来说, 交通投资对经济发展作用至关重要, 尤其是西藏这类交通条件极其恶劣的地区。

(一) 交通投资是区域经济发展的重要动力源泉。

由柯布一道格拉斯生产函数可知, 经济发展最不可缺少的是劳动力和生产投资两个要素, 其他要素都作为辅助条件而存在。似乎只要具备这两个要素经济即可实现, 其实问题并不如此简单。经济发展应该是多方面因素综合作用的结果, 总体说来必须具备如下三个条件: 第一个必须条件是经济正外部性的出现。这是基本条件, 当地方经济健康运行时, 新的交通投资才可以与其他必要条件相结合, 共同促进经济发展; 第二为投资因素。交通设施的投资要综合考虑各类因素, 投资的性质, 包括其在交通网络中的区位, 也是必须考虑的条件之一; 第三为政策因素, 是交通投资决策时必须考虑的各方面的政策环境。要实现经济发展, 必须具备相应的起推动作用的政策环境。

如下图 4 所示:

图4 经济发展必要条关系图



资料来源：Banister . D. Berechman Y . Transport Investment and the Promotion of economic Growth [ J ] . Journal of Transport Geography , 2001 ( 9 ) : 209—218

三个必要条件各自对经济发展的影响都很小，即使两两结合影响也很有限。只有这三个条件必要条件都具备，才会一起在经济中发挥相应的作用。对西藏这个特殊的区域来说，在国家大力的人力、物力及财力投资下，健康的区域经济得以形成，投资日趋合理，政策优势明显，交通“瓶颈”也得到克服。三大必要条件在交通通达性的合力作用下，必将促进西藏经济的快速发展。

## (二) 交通发展促进了西藏经济发展

西藏和平解放时，全区的社会生产结构是以单纯的农牧业为主，小手工业所占比重很少；1951年和平解放后，随着1954年川藏、青藏两条“大动脉”的开通，西藏与区外联系日益加强，自然资源不断开发利用，新兴产业逐渐兴起，形成了相对独立的农业、工业、建筑业、交通运输及邮电业五大物资生产部门，社会生产结构趋于多元化。1951年西藏全区农牧业经济占97.7%，1965年自治区成立时西藏社会总产值结构为农牧业70.9%，工业2.8%，建筑业4.0%，交通和邮电业22.3%；到1980年社会总产值结构为农牧业53.5%，工业9.2%，建筑业15.9%，交通运输及邮电业21.3%；2003年西藏社会总产值结构为农牧业22.0%，工业7.5%，建筑业18.5%，交通运输及邮电业52.0%。表2列举了历年西藏各产业在国民生产总值中的构成比重，从中可以看出，随着西藏交通基础设施的不断完善，西藏的经济实力不断增强，特别是与交通发展密切相关的第三产业发展更为迅猛。

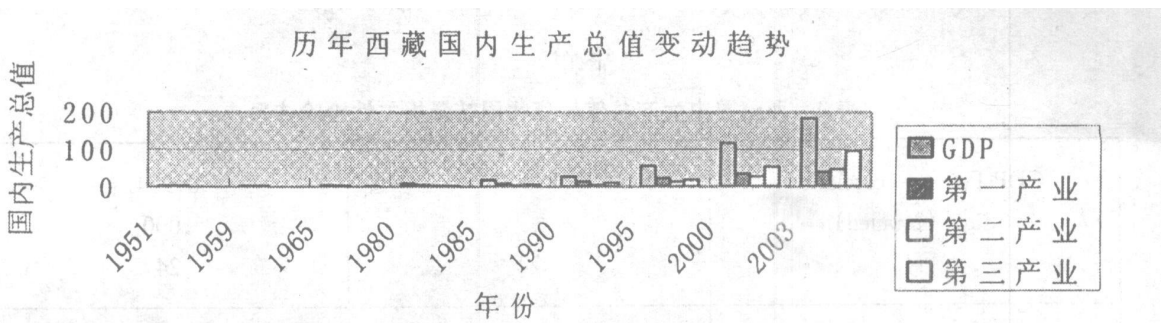
从图5可以看出，自改革开放以来，西藏国内生产总值增速明显加快，这其中有很多因素在起作用，其中交通基础设施的改善不容忽视的两个主要因素。本文以下的分析主要围绕交通基础设施的改善与西藏经济增长进行论述，拟采用公路通车历程作为交通基础设施因素的评价标准，同时结合国内生产总值、货物周转量等指标相结合的方式。

表 3 历年西藏各产业在国民生产总值中所占比重

年 份	GDP (当年价) (亿元)	人均GDP (元)	第一产业产值 占 GDP 比重 (%)	第二产业产值 占 GDP 比重 (%)	第三产业产值 占 GDP 比重 (%)
1951	1.29	114	97.7	...	2.3
1959	1.74	142	73.6	12.6	13.8
1965	3.27	241	70.9	6.8	22.3
1980	8.67	471	53.5	25.2	21.3
1985	17.76	894	49.9	17.4	32.7
1990	27.70	1276	50.9	12.9	36.2
1995	55.98	2352	41.9	23.8	34.3
2000	117.46	4559	30.9	23.2	45.9
2001	138.73	5307	27.0	23.2	49.8
2002	161.42	6093	24.6	20.4	55.0
2003	184.50	6871	22.0	26.0	52.0

资料来源: 根据《西藏统计年鉴(2004)》相关资料整理而得。

图 5 历年西藏国内生产总值变化趋势



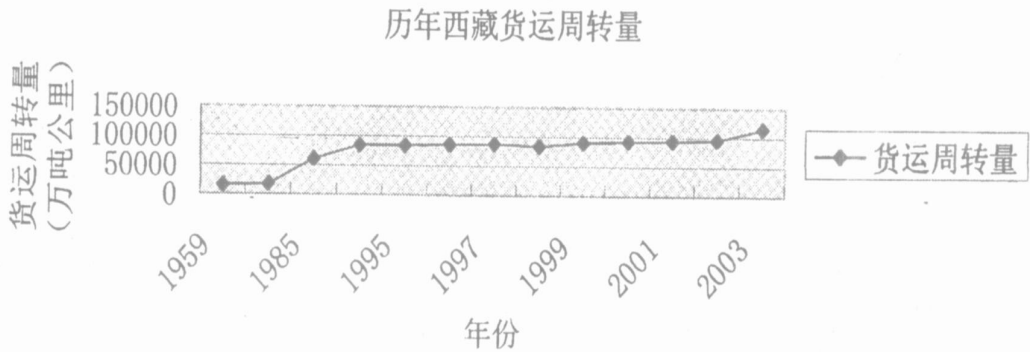
考察西藏 GDP 与交通发展（公路里程）的关系，两者相关性为 0.98，其中第一产业与交通相关系数为 0.67，第二产业与交通相关系数为 0.83，第三产业与交通相关系数为 0.88，这说明交通发展对西藏经济发展有巨大促进作用，其中特别交通对第二、第三产业发展的关联作用大。

随着西藏交通基础设施的日益完善，自治区的区域内外交流能力不断增强。从表 2 可以看出，西藏货运量不断增加，货物周转量也不断加快，货物周转方式趋于多元化。1959 年货物周转量为 15612 万吨公里，到 1985 年增长到 60458 万吨公里，增长了近 4 倍；到 2003 年货物周转量为 115168 万吨公里，是 1959 年的 7 倍，1985 年的 2 倍。这表明西藏交通逐步为西藏发展奠定了坚实的基础，在国家改革开放后及全国援藏的大好形势下，区域内外人流、物流不断加强。

从图 7 可以看出，西藏货物周转量自 1985 年以后有明显的增长，其变动趋势与国内生产总值变动较为相似（见图 6），为了定量说明西藏交通基础设施与西藏经济发展的关系，我们以 1980—2003 年西藏 GDP 西藏货物周转量分析，作了相关性分析后得出如下结论：二者呈现极强的正相关性，即

在 0.01 的假设检验水平下进行双尾检验，二者的相关系数达到 0.954（见表 4）。货物周转量主要受通车里程及货运量的影响，而通车里程是起着基础设施的作用。

图 6 历年西藏货物周转量变动趋势 单位：万吨公里



资料来源：根据《西藏统计年鉴（2004）》相关数据整理而得。

图 7 历年西藏货运量变动趋势

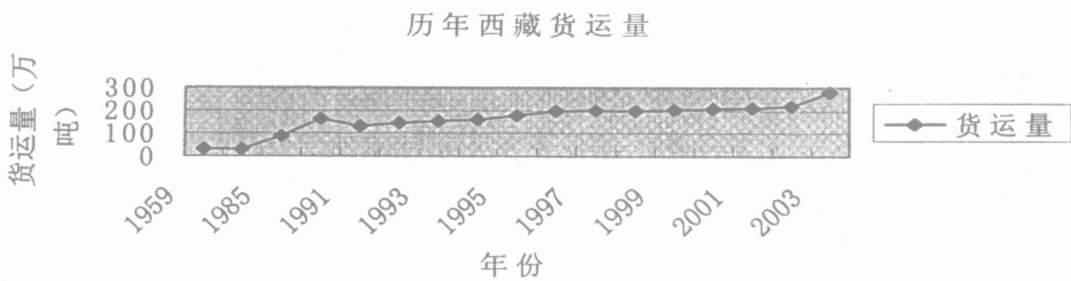


表 4 西藏国内生产总值与货物周转量相关性检验结果

GDP Pearson correlation	1.000	0.954
Sig. (2-tailed)	.	.000
N	24	24
货物周转量 Pearson correlation	0.954	1.000
Sig. (2-tailed)	.000	.
N	24	24

Correlation is Significant at the 0.01 (2-tailed)

#### 四、结论与建议

综上所述，随着国家和兄弟省市对西藏交通事业加大投入，带来了西藏交通事业的腾飞，同时也促进了西藏对内对外经济、文化、信息的交流，保障了西藏的安定团结，具有重要的政治意义和经济意义。但是，西藏交通事业发展与国内外其他地区横向比较，仍然存在运输网络总量不足、结构矛盾突出、技术水平低下、运输改革相对滞后等问题，其最根本的是优化现有的制度约束。



首先,要改善交通投资的财政资金制度。西藏的交通事业与其他经济发展模式一样,具有严重依赖政府单一渠道投入的特征,这必然造成西藏交通事业发展缺乏自我能力。针对交通基础设施投资额大、具有公共用品的性质,广开融资渠道,不断加大非共有资本的投资力度。对一部分的交通基础设施,引入市场机制,逐步形成“财政投入、市场补偿、有偿使用、合理计价”的投资体制。政府建主体,社会搞配套,实行“直接受益、合理负担”的原则。

其次,要搞好西藏交通事业发展的配套保障。比如要对西藏的产业结构进行调整,以特色产业为依托,加快产业结构调整步伐,促进区内区外经济交流;要加强对西藏交通发展的技术投入、技术创新和养护制度的创新,同时要完善交通战略机构规划的建设,从宏观上指导西藏交通事业的发展,增强交通投资的经济效益和社会效益。

#### 参考文献:

- [ 1 ] Vicheman . R . W : Regional Impacts of Trans— European Networks [ J ] . Annals of Regional Science , 1995 ( 29 ) : 237— 254 .
- [ 2 ] Guterrez Jurbanop . Accessibility in the European Union the impacts of the trans— European road network [ J ] . Journal of Transportation Geography , 1996 , ( 4 ) : 15— 24 .
- [ 3 ] 宗 刚,卓 然 . 制度安排与交通基础设施建设对经济增长作用研究——以四川省羌族自治州为例 [ J ] . 西藏研究, 2003 ( 3 ) .
- [ 4 ] 俞勇军,陆玉麟 . 交通投资与经济发展的关系及其区域效应评价方法研究 [ J ] . 人文地理, 2005 ( 1 ) .
- [ 5 ] 西藏自治区统计局 . 西藏统计年鉴 ( 2004 ) [ Z ] .

(责任编辑:廖 建)

## 贵州民族知识集锦

### 仡佬族的婚姻

仡佬人结婚的范围,不仅仅限于本民族,与周围的汉壮等族均可通婚。子女达到婚龄,父母即替他们物色配偶,遣媒议婚。通常由男方遣媒到女方。女方父母同意后,婚姻缔结的序幕就拉开了。仡佬族婚姻风俗的三部曲:一、说媒;二、订婚;三、结婚。

(整理、编辑:何 必)