

# 产业转移背景下 西部综合运输系统发展对策

左大杰<sup>1,2,3</sup> 曾江<sup>1,2,3</sup> 霍娅敏<sup>1,2,3</sup>

1. 西南交通大学，交通运输与物流学院，成都 610031
2. 西南交通大学，综合交通运输智能化国家地方联合工程实验室，成都 610031
3. 西南交通大学，综合运输四川省重点实验室，成都 610031

**摘要：**本文简要分析了当前西部地区承接东部地区产业的特点，结合西部地区社会、经济实际情况分析了当前西部综合运输系统发展现状，主要为基础设施建设缓慢、总体上发展滞后、能耗高及污染严重，不具有可持续性；并阐述了产业区域转移背景下西部综合运输系统发展面临的新挑战，包括加剧了西部综合运输系统运能与运量矛盾，加重了西部综合运输系统发展的资源和环境压力，并对西部综合运输系统的协调发展能力提出了更高的要求；最后就西部综合运输系统未来的发展提出建议，即西部综合运输系统的发展要以美丽中国和生态文明理念为指导，考虑产业转移诱发的运量需求增加，并把产业转移引起的资源环境约束纳入西部综合运输系统整体发展战略中，最终实现西部综合运输系统持续、快速发展。

**关键词：**产业区域转移；西部综合运输系统；发展对策

中图分类号：F512.0

文献标识码：A

文章编号：1672-4747(2015)01-0007-06

DOI:10.3969/j.issn.1672-4747.2015.01.002

## Development Countermeasures of the Western Comprehensive Transportation System Under Industrial Transfer Background

ZUO Da-jie<sup>1,2,3</sup> ZENG Jiang<sup>1,2,3</sup> HUO Ya-min<sup>1,2,3</sup>

1. School of Transportation and Logistics, Southwest Jiaotong

收稿日期：2014-03-01.

基金项目：西部交通战略与区域发展研究中心项目(XJQ010)；综合运输四川省重点实验室项目(B01A1202)；中央高校基本科研业务费专项资金科技创新项目(A0920502051413-108)。

作者简介：左大杰(1978-)，男，湖北广水人，工学博士，西南交通大学交通运输与物流学院副教授，研究方向为交通运输规划与管理。

University, Chengdu 610031, China

2. Southwest Jiaotong University, Comprehensive Transportation Intelligent National Local United Engineering Laboratory, Chengdu 610031, China

3. Key Laboratory of Comprehensive Transportation of Sichuan Province, Southwest Jiaotong University, Chengdu 610031, China

**Abstract:** This paper analyzes the current characteristics of the western region to undertake the eastern industrial, and the current situation of the western comprehensive transportation system and the economic situation, such as, developing slow in infrastructure construction and overall, consuming high in energy, being serious in pollution and unsustainable, and the new challenges of the western comprehensive transportation system were faced under the background of the regional industrial transfer (hereinafter referred to as the industrial transfer), that is, increasing the transportation capacity and traffic volume, aggravating the resources and environmental pressures of the western comprehensive transportation system and putting forward higher requirements to the coordinated development ability of western comprehensive transportation system. Finally, this paper put forward some suggestions on the development of the western comprehensive transportation system in the future, which were taking the beautiful Chinese philosophy as a guide, considering the traffic demand increasing by the industrial transfer, taking the resources and environment constraints by the industrial transfer into an overall development strategy of the western comprehensive transportation system for ultimately realizing a sustainable, rapid developing western comprehensive transportation system.

**Key words:** Industrial transfer, western comprehensive transportation system, development countermeasures

## 0 引 言

产业区域转移<sup>[1-4]</sup>可简称为产业转移(以下简称产业转移),是一种市场经济条件下的企业自发的行为,指在产品市场和生产要素市场等条件发生变化后,为获得更高的收益,产业从一个国家或地区转移到另一个国家或地区。改革开放以来,随着东部地区自然资源的大规模开发,致使东部地区原本储量就不十分丰富的自然资源逐渐面临枯竭,有的原材料甚至需要通过进口获得,而此时西部地区的自然资源大都处在未开采的状态。为了降低其产品原材料的成本,东部地区大量资源依赖型产业开始向自然资源相对丰富的西部地区进行转移<sup>[5]</sup>。党的十八大报告指出要

继续实施区域发展总体战略,充分发挥各地区比较优势,优先推进西部大开发。针对西部地区发展与东部地区差距仍然较大的现状,积极承接产业区域转移是当前西部地区经济可持续发展、经济结构调整优化的重要途径。

承接产业转移对于西部地区而言,既是重大机遇,也是严峻挑战:一方面,科学高效地承接产业转移,是推动西部地区产业结构升级和区域竞争力提升、促进西部地区经济快速发展的重要途径,但是,资源依赖型产业大都具有高能耗、高污染的特点,随着大量资源依赖型产业的转入,其对西部地区自然资源的过度消费以及伴随而来的环境污染将对西部地区原来的生态环境产生冲击,使西部地区面临严峻的

资源、环境形势<sup>[6]</sup>；另一方面，发达的综合运输系统给企业带来的运输成本节省已经成为某一产业是否转入承接地的重要衡量指标，而因产业转移引起的运输需求持续增长又对承接地的综合运输系统提出更高要求。

发达的综合运输系统是西部地区积极承接产业转移的根本保障，是加快西部和外界沟通的重要桥梁<sup>[7]</sup>，分析当前西部地区综合运输系统发展现状及产业转移背景下面临的新的挑战，并提出相应的措施，对于促进西部综合运输系统发展与西部地区承接产业转移事业推进协调进行具有重要意义。

## 1 西部综合运输系统发展现状

西部大开发以来特别是“十一五”时期，西部地区交通运输行业取得快速发展，以轨道交通、国省道公路、水运、航空等各种运输网为基础的综合运输系统也逐渐形成和完善<sup>[8]</sup>。国家统计局数据显示，截止2012年12月，云贵川地区铁路营业里程、内河航道里程、公路里程分别达到8 210.7 km、17 320 km、677 093 km<sup>[9]</sup>，但由于地形、地质复杂，经济发展水平偏低，西部地区综合运输系统总体发展仍与中东部地区存在巨大差距。

### 1.1 地处西部，发展环境差，基础设施建设缓慢

西部地区自然条件恶劣，遍布高山深谷，且高山深谷高差悬殊，地形异常复杂，地区塌方、滑坡、泥石流屡有发生，这使各种运输方式的基础设施建设而面临重重技术难题，且设施等级普遍偏低<sup>[10]</sup>。以公路为例（如表1所示），四川2012年公路里程293 499 km，其中等级公路的比例为79.8%，低于全国平均水平85.2%，而这一比例在广东为90.9%，浙江为99.3%，山东等级公路的比例更是达到99.3%。另一方面，由于经济改革滞后，西部地区经济发展水平与中东部地区存在巨大差距，地方财政支付能力有限，四川2012年交通运输财政支出虽然达到435.49亿元，但仍不能满足运输基础设施建设的巨大资金需求，导致西部地区交通基础设施建设缓慢。

表1 2012年全国各主要地区公路里程情况

Tab.1 Highway mileages of Chinese major regions in 2012

| 地区 | 指 标            |                  |                |
|----|----------------|------------------|----------------|
|    | 公路里程/<br>(万km) | 等级公路里<br>程/(万km) | 等级公路比<br>例/(%) |
| 广东 | 19.49          | 17.72            | 90.9           |
| 福建 | 9.47           | 7.65             | 80.8           |
| 浙江 | 11.36          | 11.0             | 96.8           |
| 江苏 | 15.41          | 14.61            | 94.8           |
| 山东 | 24.46          | 24.3             | 99.3           |
| 海南 | 2.43           | 2.35             | 96.7           |
| 四川 | 29.35          | 23.43            | 79.8           |
| 云南 | 21.91          | 17.2             | 78.5           |
| 贵州 | 16.45          | 8.66             | 52.6           |

### 1.2 总体上发展滞后，现阶段已满足不了经济社会发展需求

西部地区综合运输系统整体结构不尽合理，系统内部各种运输方式在能源利用、运输供给等方面存在很多不协调、不衔接的地方，主要体现在轨道交通等低碳、环保运输方式的占有率偏低，使西部综合运输系统总体发展滞后。2012年四川省完成旅客周转量1 310.2亿人km，其中铁路分担的旅客周转量为302.8亿人km，仅占23%。另一方面，国家施行西部大开发战略以来，西部地区经济持续快速发展，经济总量的增加引起客货需求急剧增长，如图1、图2所示，西南地区旅客周转量与货物周转量持续增长。云贵川

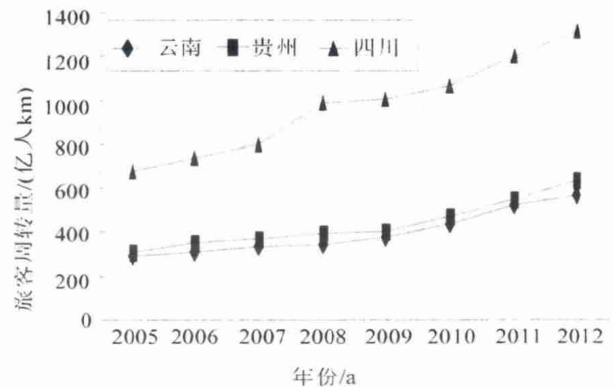


图1 西南地区2005—2012年旅客周转量

Fig.1 Passenger turnover volume of the southwest region from 2005 to 2012

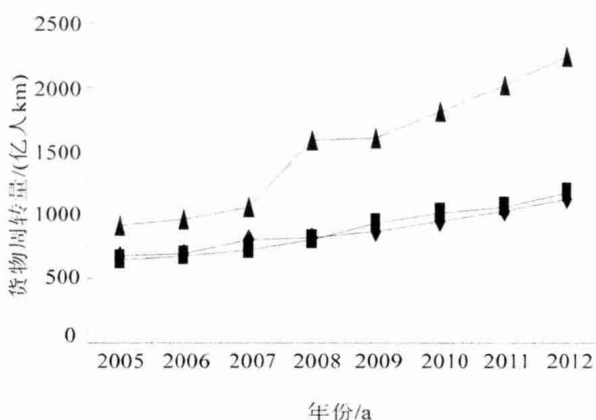


图2 西南地区2005—2012年货物周转量

Fig. 2 Freight turnovers of the southwest region from 2005 to 2012

地区2012年货物周转量4 536.4 亿tkm、旅客周转量2 510.79 亿人km，相比2011年分别增长13.6%和9%。运能与运量的矛盾使当前的西部综合运输系统不能适应经济社会快速发展的需求。

### 1.3 能耗高、污染严重，不符合可持续发展的要求

西部综合运输系统的发展对西部地区的可持续发展产生诸多负面的影响，污染空气、破坏环境、占有大量土地，使用大量不可再生的能源等应引起高度重视和深刻反思。如图3所示，由于废气污染物的大量排放，当前西部越来越多的城市PM2.5 超出安全指标，空气质量令人担忧，频繁的雾霾现象严重影响了人们的出行安全和身体健康，若按照目前的现状延续发展，西部地区的资源环境形势将更加严峻。这种持续的高能耗、重污染不符合西部地区可持续发展的要求。

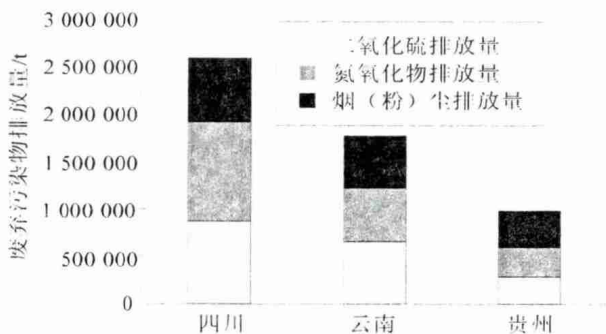


图3 2012年西南地区废气污染物排放量

Fig. 3 The exhaust gas pollutant emissions of the southwest region in 2012

## 2 产业转移背景下西部综合运输系统面临的挑战

承接产业转移是发展西部地区经济的重要途径之一，对于构建西部地区现代产业体系，增强自我发展能力，不断增强西部地区经济发展内生动力具有重要意义。然而，产业转移引起的区域经济规模增长必定会给西部综合运输系统的发展带来更大挑战。

### 2.1 承接产业转移加剧了西部综合运输系统运能与运量矛盾

随着产业转移的进行，西部地区区域经济总量进一步增加，经济规模的扩大必然引起区域客货需求激增<sup>[1]</sup>，这给交通基础设施缺乏的西部地区综合运输体系带来更大的挑战，特别是在主要运输通道上客货运输能力严重不足，加剧了西部综合运输系统运能与运量的矛盾，对西部综合运输系统自身发展产生不利影响，阻碍西部地区经济的持续健康发展。

### 2.2 承接产业转移加重了西部综合运输系统发展的资源和环境压力

西部地区虽然幅员辽阔，但资源、环境的总体容量较小。西部地区在工业废气、二氧化硫、工业烟尘、工业废水的排放量和工业固体废弃物的产生量都远远高于全国水平和东部地区，而在污染治理方面的投入又远远不足，当前经济规模下西部地区的环境污染已比较严重。随着产业转移的进行必定伴随着外来资本对本地资源的开发，而这些资本对西部的资源开发既有合理开发，也有不当开发，受利益驱动和地方保护主义影响，一些地方政府只重视招商引资而疏于对资源开发的规划、统筹和管理，更无视国家产业政策、行业规划和准入标准，导致部分地区陷入资源开发一哄而上、遍地开花，使西部地区生态资源环境遭受全面破坏的不良境地。资源、环境形势恶化风险使西部综合运输系统发展的资源环境压力也越来越大。

### 2.3 承接产业转移对西部综合运输系统的协调发展能力提出更高的要求

综合运输系统协调发展能力不仅指系统内部各

种运输方式之间的协调发展,还表现在与运输系统外部的各种社会经济活动的协调发展<sup>[12]</sup>。承接产业转移背景下必须考虑综合运输系统与产业转移事业的协调性。在对未来西部地区综合运输系统进行战略规划时,如不考虑产业转移引起的客货需求增长,不将承接产业转移和综合运输系统的发展对环境、资源风险的防范和化解进行综合分析并采取积极有效措施,将很难确保随着承接产业转移进行而攀升的综合运输系统发展引起的资源环境问题不致突破西部资源、环境容量阈值。处理不好产业转移与综合运输系统发展的协调性,西部综合运输系统将不能为承接产业转移事业的进行提供有效的运能保障,不仅不能促进承接产业转移事业的进行和区域经济的发展,反而会给西部地区资源的可持续利用和社会经济的可持续发展带来严重的影响,不利于整个西部大开发战略的顺利实施。

### 3 产业转移背景下西部综合运输系统发展对策

在充分认识西部综合运输系统基础设施建设缓慢、总体发展滞后以及对资源和环境影响严重等现状的基础上,为应对产业转移背景下西部地区综合运输系统面临的新的挑战,针对西部西区综合运输系统未来的发展提出如下对策。

#### 3.1 以“美丽中国”为指导,将资源与环境约束纳入西部综合运输系统的总体发展战略,促进综合运输系统与西部其他社会经济活动的协调发展

党的十八届三中全会提出的“紧紧围绕建设美丽中国深化生态文明体制改革”等一系列新举措对于西部地区综合运输系统的发展具有重要的指导意义。西部地区综合运输系统的发展要以“美丽中国”理念为指导,充分考虑环境与资源约束,将对环境、资源风险的防范和化解纳入综合运输系统总体发展战略和西部地区产业承接战略中来,在西部地区形成

节约资源和保护环境的空间格局、产业结构、生产方式、生活方式,实现综合运输系统与西部其他社会经济活动的协调发展。

#### 3.2 充分考虑产业转移吸引或诱发的运输需求约束,大力发展低能耗、大运量的交通运输方式,为承接产业转移提供可靠的运能保障

产业转移背景下的综合运输系统规划要充分考虑产业转移引起或诱发的运输需求约束,明确当前西部综合运输系统运能实际情况,是否能够满足承接产业转移后的地区总经济规模诱发的新增运输需求。同时,为了缓解因承接产业转移引起的地区运能与运量的矛盾,在西部地区要大力发展轨道交通、河道运输等低能耗、大运量的交通运输方式,同时提高交通运输资源的利用效率,保证西部地区综合运输系统运能与承接产业转移后区域运输需求的匹配,为承接产业转移提供可靠的运能保障。

#### 3.3 加大国家对西部地区综合运输系统发展的财政与政策支持,完善西部地区综合运输系统基础设施建设,优化综合运输系统整体结构,为实现西部地区的持续发展提供保障

李克强总理在博鳌亚洲论坛2014年年会开幕式上指出,要着力推进整个中西部地区的铁路、公路等交通基础设施建设,为产业转移创造有利的条件。发达的综合运输系统是西部地区承接产业转移顺利进行的决定性因素,是推进西部大开发事业持续进行的关键,要想实现西部地区的繁荣、发展和稳定,就必须从全局和战略高度认识西部地区综合运输系统的重要地位和承担的特殊使命。当前,必须把综合运输系统的发展放在西部区域发展总体战略优先位置,给予强大的财政支持与特殊的政策支持,通过不断完善西部地区综合运输系统基础设施建设、不断提高西部地区综合运输系统的技术设备指标、持续优化西部地区综合运输系统整体结构,实现西部综合运输系统基础设施设备高指标化、整体结构最优化,为实现西部地区的持续发展提供保障。

## 4 结束语

随着西部地区承接产业转移的进行,西部地区综合运输系统的发展更是面临新的挑战,要充分利用国家对西部大开发事业的财政与政策支持,强化西部综合运输系统的基础设施建设与整体结构优化,同时在

产业转移规划建设阶段充分考虑产业转移吸引或诱发的运输需求约束,并以十八大报告提出的美丽中国为指导,考虑综合运输系统的环境与资源约束,促进西部地区综合运输系统与承接产业转移事业协调有序发展,最终实现西部地区经济社会的持续健康发展。

### 参考文献

- [1] 张黎黎, 马文斌. 国内外产业转移的相关理论及研究综述[J]. 江淮论坛, 2010, (05): 23-29.
- [2] 魏晓洁, 石碧华. 国际产业转移和我国区际产业转移研究综述[J]. 生产力研究, 2011, (02): 193-195.
- [3] 韩艳红. 我国欠发达地区承接发达地区产业转移问题研究[D]. 吉林: 吉林大学, 2013.
- [4] 刘凡胜. 产业转移理论研究综述[J]. 吉林工商学院学报, 2013, (01): 39-44.
- [5] 冯根福, 刘志勇, 蒋文定. 我国东中西部地区间工业产业转移的趋势、特征及形成原因分析[J]. 当代经济科学, 2010, (02): 1-10+124.
- [6] 谢丽霜. 西部地区承接东部产业转移的环境风险及防范对策[J]. 商业研究, 2009, (01): 95-99.
- [7] 张连杰. 我国西部地区承接产业转移的效率研究[D]. 兰州: 兰州商学院, 2013.
- [8] 余冬晖. 西部地区承接产业转移问题研究[D]. 重庆: 重庆大学, 2005.
- [9] 中华人民共和国国家统计局. 2012年全国各地区运输线路长度[EB/OL]. 国家数据网 [2014-12-29]. <http://data.stats.gov.cn/workspace/index?m=fsnd>.
- [10] 朱健梅. 西南地区交通运输发展战略研究[D]. 成都: 西南交通大学, 2002.
- [11] 左大杰, 曾江, 唐建桥. 综合运输结构演变的影响因素及优化启示[J]. 综合运输, 2014 (6): 8-11.
- [12] 左大杰, 赵柯达, 谢媛娣. 综合运输系统优化研究综述[J]. 综合运输, 2014, (8): 8-10.

(中文编辑: 吴继屏)