

# 青藏铁路通车对西藏沿线区域 居民收入和经济发展的 影响分析

德吉央宗 索朗吉 格桑曲珍

(西藏大学经济与管理学院, 西藏 拉萨 850000)

[关键词] 青藏铁路; 影响; 沿线发展

[摘要] 青藏铁路运行11年, 由于自然环境、区位条件、发展基础等方面的综合原因, 青藏铁路区域效应存在地区差异, 对比青藏铁路通车前后城乡居民收入、城镇建设和经济发展状况, 可以看出铁路通车对拉萨市的辐射效应较大, 对那曲地区的影响力还需进一步提升。

[中图分类号] F530 [文献标识码] A [文章编号] 1000 - 0003 (2017) 05 - 0080 - 10

青藏铁路是实施西部大开发战略的标志性工程项目, 是“中国新世纪四大工程”<sup>①</sup>之一。青藏铁路北起青海省西宁市, 南至西藏自治区拉萨市, 全长1956公里。其中, 西宁至格尔木段全长814公里, 已于1984年投入运营。格尔木至拉萨市段全长1142公里, 于2006年7月1日正式通车运营, 其中西藏自治区境内有712公里<sup>[1]</sup>。青藏铁路的通车运营, 对于改善青藏高原的交通运输条件和投资环境, 促进沿线经济发展和特色资源开发, 提高城乡各族人民生活水平, 加强西藏与国内国际交流合作, 增进民族团结和维护边疆稳定, 促进青海与西藏经济社会又好又快发展, 均具有广泛而深远的影响<sup>[2]</sup>。分析青藏铁路的区域效应, 有助于整体了解铁路通车后沿线地区的发展变化、客观认识铁路对沿线地区发展的影响, 从而采取更

有针对性、更务实的战略和措施。本文将以青藏铁路西藏自治区沿线的拉萨市和那曲地区为对象, 以统计分析为主进行分析论述。

## 一、青藏铁路通车前沿线地区发展概况

青藏铁路西藏自治区沿线地区包括拉萨市的城关区、堆龙德庆县、当雄县, 那曲地区的安多县、那曲县, 共计4县1区, 总面积12.95万平方公里(见图1)。受统计数据可得性所限, 主要分析2000年—2006年西藏自治区、拉萨市和那曲地区的经济、社会、文化发展概况(见表1)。

① “中国新世纪四大工程”是指在国家“十五”计划期间, 我国重点进行开发建设的青藏铁路、南水北调、西气东输、西电东送四大工程项目。

[收稿日期] 2017 - 07 - 28

[作者简介] 德吉央宗(1970—), 女, 藏族, 西藏察隅县人, 副教授、硕士研究生导师, 主要从事西藏经济、西藏法律文化研究; 索朗吉(1998—), 女, 藏族, 西藏拉萨人, 在读本科生, 主要从事经济学、国民经济管理研究; 格桑曲珍(1973—), 女, 藏族, 四川巴塘人, 副教授, 主要从事西藏文化研究。

表 1: 2000—2006 年青藏铁路沿线地区经济发展水平

年份	西藏自治区			拉萨市			那曲地区			西部地区		全国
	GDP (亿元)	GDP 占西部地区比重 (%)	人均 GDP (元)	GDP (亿元)	GDP 占西藏比重 (%)	人均 GDP (元)	GDP (亿元)	GDP 占西藏比重 (%)	人均 GDP (元)	GDP (亿元)	人均 GDP (元)	人均 GDP (元)
2000	117.8	0.69	4572	44.9	38.1	9995	9.6	8.2		17 088.6	4624	7858
2001	139.2	0.76	5324	54.9	39.5	11 539	11.5	8.3		18 248.4	5043	8622
2002	162.0	0.81	6117	61.9	38.2	13 431	13.8	8.5		20 080.9	5515	9398
2003	185.1		6893	69.9	37.8	12 311	16.2	8.7				10 542
2004	220.3	0.80	8103	76.1	34.6	13 920	24.3	11.0		27 585.2	7728	12 336
2005	248.8	0.74	9036	86.8	34.9	15 496	28.7	11.5	7135	33 493.3	9338	14 053
2006	290.8	0.74	10 422	102.4	35.2	17 520	32.7	11.2		39 527.1	10 959	16 165

资料来源 《西藏统计年鉴》《拉萨市统计年鉴》《那曲地区统计年鉴》，2001—2007 年。

图 1: 青藏铁路沿线区域图



(一) 经济总量偏低, 增速较快

拉萨市的经济发展水平显著高于那曲地区。2000—2006 年, 拉萨市 GDP 占西藏的比重保持在 34.0% 以上, 而同期, 那曲地区该比重仅在 8.0%—

12.0% 之间。就人均 GDP 而言, 拉萨市高于全国、西部地区 and 西藏全区的平均水平。2006 年分别高出全国 8.4%、西部地区 59.9%、西藏全区 68.1%; 而那曲地区则低于全国、西部地区和西藏全区平均水平。2005 年那曲地区分别低于全国 97.0%、西部地区 30.9%、西藏自治区 26.6%, 属于西藏相对落后的区域。

就经济增速而言, 2005—2006 年, 西藏自治区在西部 12 省、市、区中排名第三, 仅次于内蒙古和广西, 高于全国平均水平, 与西部地区平均增速持平 (见图 2)。同期拉萨市 GDP 增速为 16.5%, 高于西藏全区、西部地区以及全国平均水平; 那曲地区的 GDP 增速为 10.8%, 低于西藏全区、西部地区的平均水平, 与全国平均水平基本持平, 增速相对较慢。

(二) 产业结构均以第三产业为主, 工业化水平低

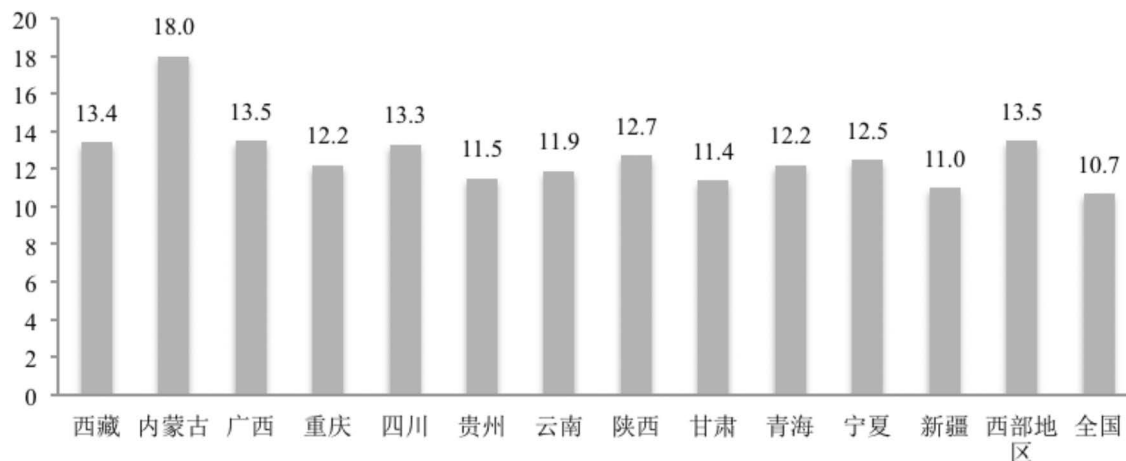
2000—2006 年, 西藏产业结构由“三一二”转向“三二一”(见表 2), 其中, 2004—2006 年, 西藏第一产业和第三产业比重分别降低了 2.6 个百分点和 1.1 个百分点, 而第二产业比重上升了 3.7 个百分点。尽管这在一定程度上说明西藏的工业化进程正在推进, 但包括建筑业在内的第二产业占比仅在 1/4 上下, 工业化水平很低。2000—2006 年, 无论是西

## 青藏铁路通车对西藏沿线区域居民收入 and 经济发展影响分析

藏全区,还是拉萨市、那曲地区,第三产业比重均在50%以上,拉萨市甚至高达2/3左右,2006年拉萨市第三产业比重比2000年上升了4.9个百分点。而同期那曲地区的产业结构变动较大,由“一三二”

(2000—2003年)转向“三一二”(2004—2005年),2006年产业结构出现“三二一”特征,第一产业比重迅速降低。总体上看,沿线地区的产业结构具有明显的传统型特征。

图2:2005—2006年西部地区与全国GDP增速变化



资料来源:中国统计年鉴,2007年。

表2: 2000—2006年青藏铁路西藏沿线地区的产业结构 (单位: %)

年份	西藏自治区			拉萨市			那曲地区		
	第一产业	第二产业	第三产业	第一产业	第二产业	第三产业	第一产业	第二产业	第三产业
2000	30.9	23.0	46.2	11.0	25.2	63.8	46.2	20.0	33.8
2001	27.0	23.0	50.1	9.5	24.2	66.3	48.1	19.2	32.7
2002	24.5	20.2	55.3	8.8	24.0	67.2	45.1	19.5	35.4
2003	22.0	25.7	52.3	8.1	23.0	68.9	41.3	20.4	38.3
2004	20.1	23.9	56.0	7.9	23.3	68.8	24.9	15.0	60.2
2005	19.3	25.5	55.2	7.2	23.2	69.6	22.2	13.0	64.7
2006	17.5	27.6	54.9	6.6	24.7	68.7	22.4	22.8	54.9

资料来源:同表1。

在第三产业中,旅游业是发展最快的行业。2000—2006年,西藏旅游人次和旅游收入逐年增加,其中旅游人次和旅游总收入均增加了3倍(见表3)。同期,拉萨市的旅游人次和旅游收入也呈现

增长态势,特别是2004—2006年,拉萨市的游客数量和旅游收入增幅显著,其中,旅游人次和旅游总收入占全区的比重分别增加了25.2个百分点和20.6个百分点。

表3: 2000—2006年西藏自治区和拉萨市的旅游业发展

年份	西藏自治区		拉萨市			
	旅游人次 (万人次)	旅游总收入 (万元)	旅游人次 (万人次)	占全区比重 (%)	旅游总收入 (万元)	占全区比重 (%)
2000	60.8	67 462	16	26.3	6530	9.7

2001	68.6	75 053	22.55	32.9	9986	13.3
2002	86.7	98 777	29.8	34.4	11 300	11.4
2003	92.9	103 723	29.1	31.3	11 703	11.3
2004	122.3	153 195	51.92	42.5	68 000	44.4
2005	180.1	193 524	106	58.9	120 000	62.0
2006	251.2	277 072	170	67.7	180 000	65.0

资料来源:同表1。

(三) 人民生活水平偏低

青藏铁路通车之前,西藏全区、拉萨市和那曲地区城镇居民人均可支配收入的相对值变化不定,但变幅不大(见图3)。全区域城镇居民人均可支配收入在2000—2004年间高于西部地区平均水平,2000—2002年间高于全国平均水平,但2005—2006年间则低于西部地区和全国平均水平,收入水平增长较慢。2000—2006年,拉萨市城镇居民人均可支配收入高于西藏全区和西部地区平均水平,但2004—2006年间则低于全国平均水平。2006年,那曲地区的城镇居民人均可支配收入高于西藏自治区、拉萨市和西部地区平均水平,但低于全国平均水平。

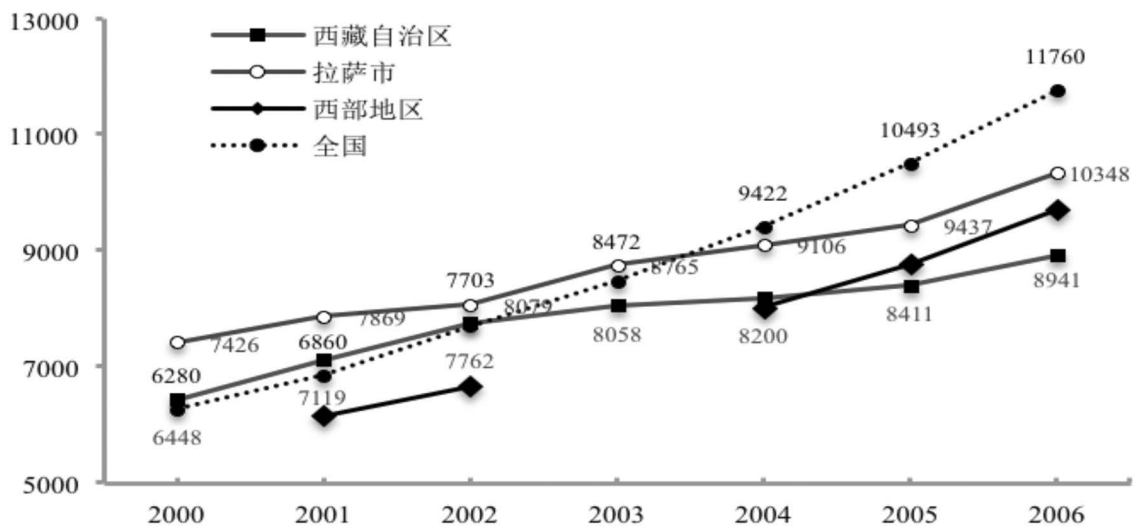
从农牧民人均纯收入均来看,2000—2006年,西藏全区和那曲地区低于全国平均水平,并且差距有扩大趋势(见图4)。其中,2000年分别比全国平均水平低922元和918元,2006年这一差距分别扩大至1152元和1097元。同期,西藏全区和那曲地

区的农牧民人均纯收入均低于西部地区平均水平,但是差距有缩小趋势。其中,2001年分别比西部地区平均水平低351元和338元,2006年这一差距分别减少至153元和98元。拉萨市2000—2006年农牧民人均纯收入低于全国平均水平,但是差距由2000年的826元减少至2006年762元;2000—2004年低于西部地区平均水平,但2005—2006年实现了反超,且差距由23元增加至237元,收入增长较快。

(四) 城镇化水平低下

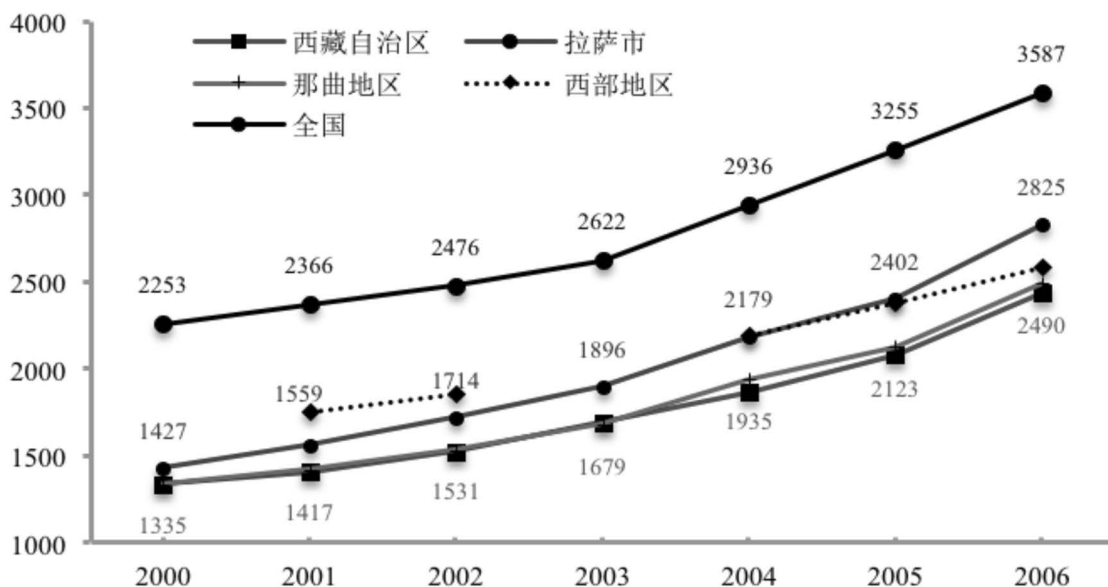
2000—2006年,西藏全区和拉萨市的城镇化率均低于全国平均水平,并且差距有扩大趋势(见图5)。其中,2000年分别比全国平均水平低16.9个百分点和1.2个百分点,2006年则扩大至22.8个百分点和4.1个百分点。拉萨市是西藏城镇化水平最高、推进速度最快的地区,其城镇化水平高出全区的幅度,由2000年的15.7个百分点增加到2006年的18.7个百分点。

图3:2000—2006年西藏自治区、拉萨市、西部地区和全国城镇居民人均可支配收入(元)



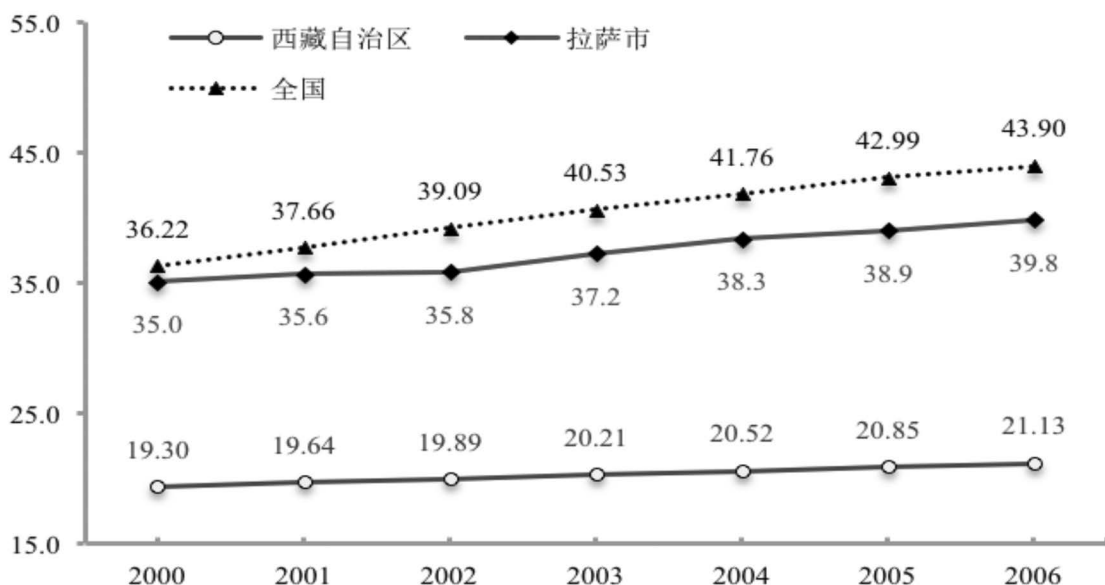
资料来源:同表1。

图 4: 2000—2006 年西藏自治区、拉萨市、那曲地区、西部地区和全国农(牧)民人均纯收入(元)



资料来源: 同表 1。

图 5: 2000—2006 年西藏自治区、拉萨市和全国城镇化率(%)



资料来源: 同表 1。

## 二、青藏铁路通车对沿线区域发展效应

青藏铁路的建成通车,改善了青藏高原的交通运输条件和投资环境,有利于西藏的资源优势转变为经济优势,促进西藏经济向市场型、造血型转变<sup>[3]</sup>。青藏铁路通车后的情况表明,铁路显著推进了沿线地区的城市建设和以旅游、商贸为主的第三产业的发展,扩大了群众的就业渠道和增收渠道,整

体推进了城市发展和工业化水平的提高,具有积极的作用<sup>[4]</sup>。但同时,也需要认识到,青藏铁路对沿线地区经济发展的影响不是全局性、全域性的,也不是迅猛的,铁路对沿线地区经济发展的影响还将随着区域内诸多基础性因素的改善,在较长时期内逐渐显现,它是一个渐进的过程。由于数据所限,难以分辨出在沿线地区的发展中,哪些部分、多大程度是由铁路的影响产生的,但结合实地调研和通车后两

个时段的数据比较,可以概括性的认识出铁路对沿线地区的影响。

#### (一) 城乡居民收入水平得到显著提高

从收入上看,青藏铁路对西藏全区、拉萨市和那曲地区农牧民的影响大于城镇居民,对拉萨市的影响大于对那曲地区的影响(见表4)。就农牧民人均纯收入而言,2000—2005年,西藏全区、拉萨市和那曲地区分别增加了747元、975元和788元,年均增速分别为7.7%、9.1%和8.0%。2006—2015年的年均增速分别上升14.6%、15.6%和13.6%,高于

同期全国农牧民人均纯收入年均13.0%的增速,在西藏7地市中,拉萨市和那曲地区分别排名第2位和第7位,那曲地区相对落后。就城镇居民人均可支配收入而言,2000—2005年,由于那曲地区资料缺失,西藏全区和拉萨市城镇居民人均可支配收入的年均增速分别为4.5%、4.1%和3.8%。2006—2015年,西藏全区、拉萨市和那曲地区的城镇居民人均可支配收入年均增速分别上升为11.5%、10.5%和8.6%,低于全国同期11.7%的年均增速,这与其城镇经济的不够发达和活跃有关。

表4: 2006—2015年西藏、拉萨市和那曲地区城乡居民收入变化情况 单位:元/%

类别 年份	西藏		拉萨		那曲	
	农牧民人均可支配收入	城镇居民人均可支配收入	农牧民人均可支配收入	城镇居民人均可支配收入	农牧民人均可支配收入	城镇居民人均可支配收入
2006	2426	9107	2825	10 348	2490	10 798
2007	2777	11 337	3250	12 376	2843	11 889
2008	3164	12 713	3732	13 941	3219	12 542
2009	3519	13 795	4149	15 114	3577	13 037
2010	4123	15 258	5003	16 567	4081	14 623
2011	4885	16 496	6019	17 654	4860	15 996
2012	5697	18 362	7082	19 545	5586	18 426
2013	6553	20 394	8265	21 427	6398	20 466
2014	7359	22 016	9258	23 057	7134	22 314
2015	8244	25 457	10 378	26 908	7862	26 154
年均增速	15	12	16	11	14	10

资料来源:同表1。

#### (二) 沿线城镇建设进程加快推动

青藏铁路通车后,促进了人流、物流和信息流的流动和汇集,农牧产品加工业、矿业、旅游业和其他第三产业在沿线城镇特别是火车站点城镇集聚发展,显著推动了拉萨市和那曲地区的城镇建设和城镇化进程,改善了区域城镇体系(见表5)。表5数据显示,与青藏铁路通车之前相比,西藏全区和拉萨市的建成区面积和建成区常住人口数量均有不同程

度的增长。2006—2015年两者建成区面积分别增长30%和25%,城镇常住人口分别增长1.2倍和25%,推动了城镇规模的扩大和以服务业为主的产业发展。以铁路沿线的当雄县为例,铁路通车之后,县城周边的许多农牧民到城镇定居,游客等流动人口也在城镇消费、生活和就业,这些极大地带动了城镇建设。此外,2007年11月,拉萨市火车站所在的堆龙德庆县柳梧乡整体纳入拉萨市区,设立柳梧新

## 青藏铁路通车对西藏沿线区域居民收入 and 经济发展影响分析

区。柳梧新区与拉萨市老城区隔河相望,既是承载拉萨市“东延西扩、跨河发展”的重要载体<sup>[5]</sup>,也是充分发挥青藏铁路对沿线地区辐射带动作用的重要节点城区。

表 5: 2005—2015 年西藏和拉萨市的建成区面积与建成区常住人口

年份	西藏		拉萨市		
	建成区面积 (平方公里)	建成区人口 (万人)	建成区面积 (平方公里)	建成区人口 (万人)	建成区暂住人口 (万人)
2005	74.8		54.8		
2006	78.0	32.9	58.0	25.0	8.0
2007	78.0	36.1	58.8	27.9	10.0
2008	79.0	45.9	59.0	37.7	17.9
2009	79.2	46.4	59.2	38.0	18.1
2010	82.5	45.0	62.9	38.3	18.3
2011	89.7	48.8	62.9	39.8	18.3
2012	119.7	55.8	68	45.5	24.8
2013	120.3	61.7	93.5	51.4	23.3
2014	126.3	67.2	91.3	45.4	23.2
2015	144.5	75.7	90.7	49.9	25.6

资料来源:2005—2015 年各年度《中国城市建设统计年鉴》。

(三) 运输业加快发展对经济增长具有促进作用

从相关地区生产总值数据可以看出,在青藏铁路通车后的 2006—2015 年,西藏全区、拉萨市和那曲地区的生产总值持续增长,到 2015 年分别达到 1026.39 亿元、347.45 亿元和 83.39 亿元,为 2006 年的 3.5、3.4 和 2.6 倍。其间历年 GDP 增速,西藏全区分别为 13.3%、14.0%、10.1%、12.4%、12.3%、12.7%、11.8%、12.1%、10.8% 和 11.0%,出现缓慢下降趋势;拉萨市分别为 16.5%、15.8%、10.1%、12.7%、13.0%、14.6%、12.2%、12.4%、10.9% 和 11.2%,也出现下降趋势;那曲地区分别为 10.8%、10.8%、10.4%、11.4%、11.3%、9.7%、11.4%、11.1%、10.2% 和 10.8%,基本保持稳定。三者历年增速普遍高于全国同期水平,总体上呈现较好的发展态势。

为深入分析青藏铁路对西藏经济发展的促进作用,分别以西藏全区和拉萨市的 GDP 为因变量,以铁路货运量、铁路客运量、铁路旅客周转量、铁路货物周转量为自变量,在 2006—2015 年时段建立线性模型。分析发现,铁路货运量、铁路客运量、铁路旅客周转量、铁路货物周转量四个自变量具有很强的相关性,因此通过建立线性模型并逐步回归,最终确定铁路货物周转量对 GDP 的影响更为显著。采用非标准化的原始数据,结果见表 6、表 7。2006—2015 年,西藏 GDP 与铁路货运周转量的相关系数为 0.968,并且每增加 1 万吨公里的铁路货物周转量就会拉动 0.002 亿元(即 20 万元)的 GDP 增长。同期拉萨市 GDP 与铁路货运周转量的相关系数为 0.948,并且每增加 1 万吨公里的铁路货物周转量就会拉动 0.001 亿元(即 10 万元)的 GDP 增长。尽管拉动力较为微弱,但仍然可

见,青藏铁路建成通车后,货物运输对西藏和拉萨市经济增长具有促进作用。

表 6: 2006—2015 年铁路货物周转量对西藏 GDP 的影响

Model Summary <sup>b</sup>	Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate Durbin—Watson
1	.987a	.974	.968	26.05188	1.811

a. Predictors: ( Constant) ,铁路货物周转量

b. Dependent Variable: GDP

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta		Tolerance	VIF
1 ( Constant)	243.039	19.344		.000		
铁路货物周转量	.002	.000	.987	.000	1.000	1.000

注: 因变量为西藏 GDP, 自变量为铁路货物周转量。

表 7: 2006—2015 年铁路货物周转量对拉萨市 GDP 的影响

Model Summary	Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.978a	.956	.948	12.87661	

a. Predictors: ( Constant) ,铁路货物周转量

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta		Tolerance	VIF
1 ( Constant)	82.222	9.561		.000		
铁路货物周转量	.001	.000	.978	.000	1.000	1.000

注: 因变量为拉萨市 GDP, 自变量为铁路货物周转量。

就产业结构而言,通车后的 2006—2015 年,西藏全区、拉萨市和那曲地区的产业结构依然呈现“三二一”特征(见表 8)。与通车前的 2000—2005 年相比,均表现出第一产业比重逐渐下降,第二、三产业比重逐渐增加的趋势,特别是西藏全区和拉萨

市第二产业比重均大幅提高。进藏货物结构中水泥、矿建物资占有较大比重也在一定程度上说明,青藏铁路对沿线地区建筑业的影响,进而影射到工业、旅游、商贸、房地产等行业。

表 8: 2006—2015 年青藏铁路沿线地区的产业结构(单位: %)

年份	西藏自治区			拉萨市			那曲地区		
	第一产业	第二产业	第三产业	第一产业	第二产业	第三产业	第一产业	第二产业	第三产业
2006	17.5	27.5	54.9	6.6	24.7	68.7	22.4	22.8	54.9
2007	16.1	28.8	55.1	6.1	25.6	68.3	20.8	24.2	55.0
2008	15.4	29.3	55.4	5.9	28.5	65.7	20.7	24.2	55.1



2009	14.5	31.0	54.6	5.5	29.9	64.6	20.2	25.7	54.1
2010	13.5	32.3	54.2	5.1	31.2	63.7	19.0	27.7	53.3
2011	12.3	34.5	53.2	4.5	33.9	61.6	18.16	23.06	58.78
2012	11.5	34.6	53.9	4.1	34.9	61.0	17.6	25.2	57.2
2013	10.4	35.9	53.7	3.9	35.2	60.9	17.0	24.8	58.2
2014	9.9	36.6	53.5	3.7	36.8	59.5	16.1	23.9	60.0
2015	9.4	36.7	53.9	3.7	37.4	58.9	14.1	27.2	58.7

资料来源: 同表 1。

### 三、青藏铁路区域效应总结

通过以上的简要分析,我们可以得知,总体而言,青藏铁路在一定程度上促使沿线地区的经济、社会等领域不断发展,但其辐射带动作用还需进一步加强。由于自然环境、区位条件、发展基础等方面的综合原因,青藏铁路区域效应存在地区差异,铁路对拉萨市的辐射效应较大,对那曲地区的影响力还需进一步提升。

(一) 青藏铁路对农牧民收入和城镇化进程的影响

一是对提升城乡居民收入水平具有促进作用。沿线地区的城乡居民收入在较低水平上获得快速提升,铁路对农牧民收入增加的影响大于对城镇居民收入的影响,铁路对拉萨市农牧民收入增加的影响较大,对那曲地区农牧民收入的影响力有待提升。二是对沿线城镇开发建设具有显著影响。西藏自治区和拉萨市的建成区面积和建成区常住人口数量均有不同程度的增长,城市流动人口增幅明显。三是对沿线地区城镇化进程具有较大影响。西藏自治区、拉萨市和那曲地区的城镇化进程不断加快,2007—2012 年拉萨市的城市化率年均增速比同期全国平均水平高出 0.2 个百分点。

(二) 青藏铁路的经济效应

一是与客运相比,铁路货物周转量对西藏全区和拉萨市的 GDP 贡献作用相对显著,1 万吨公里的铁路货物周转量会拉动西藏 20 万元的 GDP 增长,拉动拉萨市 10 万元的 GDP 增长。二是对旅游业和

商贸物流业具有显著影响。具体体现在沿线地区游客数量和旅游收入大幅增加,旅游业开启全域推进模式。西藏全区和拉萨市的社会消费品零售总额、批发零售总额、住宿和餐饮总额均大幅增加。物流业发展迅猛,中铁快运公司、拉萨市西货站、那曲地区物流中心和拉萨市交通货运枢纽已成为有效推动物流业发展的空间载体。三是对西藏工业化进程具有一定的促进作用,西藏全区和拉萨市的工业总产量和增速均有一定程度的提高,拉萨市经济技术开发区发展速度加快。

(三) 青藏铁路的交通运输效应

一是对货运的促进作用大于对客运的影响。二是对客货运输量和货物运输方式具有显著影响,具体体现在客货运输量的大幅增加,铁路成为第二大货物运输方式。三是进藏货物不具备生产的可替代性,难以在西藏生产,因此只能通过扩容增加进藏货物运力。出藏货物运能具有较大挖潜空间,可通过特色产品输出填补。

(四) 需进一步研究和提升的方向

虽然青藏铁路在一定程度上促进了铁路沿线地区的发展,但是在以下方面还需进一步研究和提升。一是进出藏货物运量严重失衡。出藏物资偏少,降低铁路运力,铁路公司货运收入处于亏损状态。进藏物资运量已基本饱和,亟需扩容增效。二是青藏铁路部分站点停靠列车数量偏少,对部分旅客出行和货物运输造成影响。作为青藏铁路进入西藏的第一大站安多站,目前仅有拉萨市——兰州(西宁)上下行硬座客票,其他列车均不停靠,为安多县及邻近

聂荣县、班戈县甚至阿里地区的人民群众出行和进藏游客带来不便,在一定程度上制约了安多县旅游资源的开发和经济发展。三是铁路沿线的工业园区、物流园区尚未充分发挥功能,铁路对沿线发展的辐射带动作用有待进一步释放。

归结起来,拉日铁路对西藏沿线发展的影响效应将在较长时段内逐渐显现,而不会迅速地产生明显效应,对此应有足够的思想准备。

#### [参考文献]

[1]金世洵. 青藏铁路建成通车对西藏经济发展的影响[J].

宏观经济研究,2006(7):16—17.

[2]西藏自治区发展咨询委员会. 咨询报告——青藏铁路与西藏经济社会发展[R]. 2006:25—26.

[3]杨斌,潘明清. 青藏铁路对促进西藏经济发展的研究[R]. 经济问题探索,2005(4):20—21.

[4]梁书民,厉为民. 青藏铁路对西藏城镇化的影响[J]. 西藏发展论坛,2007(1):10—11.

[5]西藏自治区人民政府. 西藏自治区新型城镇化规划(2014—2020年)[R]. 出版地不详、出版社不详. 2014:39—40.

## Opening the Qinghai – Tibet Railroad and its impact on Income and Economic Development of the Residents along the Railway

*Dekyi Yangzom, Sonam kyi, Kelsang Choedron*

*(School of Economics and Management, Tibet University, Lhasa, Tibet 850000, China)*

**Keywords:** Qinghai – Tibet Railway; Impact; Economic Development

**Abstract:** This paper makes an empirical analysis of the impact of Qinghai – Tibet Railway for the vicinity regions for last 11 years. And the results show that, because of the difference in the natural environment, geographic conditions and infrastructures, there are regional differences of impact on the livelihood of the residents. By compare with the income of the urban and rural residents, as well as the urban construction and economic status. We conclude that the railway has made the most radiating effect on Lhasa city, while its comprehensive impact on Nagchu area is yet to be studied. The paper also proposes the suggestions for the next phase of the research.

[责任编辑: 刘乃秀]

[责任校对: 王 雷]