



《开发研究》网络首发论文

题目：西藏的市场依存、产业结构和新发展格局
作者：李青
网络首发日期：2021-12-13
引用格式：李青. 西藏的市场依存、产业结构和新发展格局[J/OL]. 开发研究.
<https://kns.cnki.net/kcms/detail/62.1005.c.20211209.2220.014.html>



网络首发：在编辑部工作流程中，稿件从录用到出版要经历录用定稿、排版定稿、整期汇编定稿等阶段。录用定稿指内容已经确定，且通过同行评议、主编终审同意刊用的稿件。排版定稿指录用定稿按照期刊特定版式（包括网络呈现版式）排版后的稿件，可暂不确定出版年、卷、期和页码。整期汇编定稿指出版年、卷、期、页码均已确定的印刷或数字出版的整期汇编稿件。录用定稿网络首发稿件内容必须符合《出版管理条例》和《期刊出版管理规定》的有关规定；学术研究成果具有创新性、科学性和先进性，符合编辑部对刊文的录用要求，不存在学术不端行为及其他侵权行为；稿件内容应基本符合国家有关书刊编辑、出版的技术标准，正确使用和统一规范语言文字、符号、数字、外文字母、法定计量单位及地图标注等。为确保录用定稿网络首发的严肃性，录用定稿一经发布，不得修改论文题目、作者、机构名称和学术内容，只可基于编辑规范进行少量文字的修改。

出版确认：纸质期刊编辑部通过与《中国学术期刊（光盘版）》电子杂志社有限公司签约，在《中国学术期刊（网络版）》出版传播平台上创办与纸质期刊内容一致的网络版，以单篇或整期出版形式，在印刷出版之前刊发论文的录用定稿、排版定稿、整期汇编定稿。因为《中国学术期刊（网络版）》是国家新闻出版广电总局批准的网络连续型出版物（ISSN 2096-4188，CN 11-6037/Z），所以签约期刊的网络版上网络首发论文视为正式出版。

西藏的市场依存、产业结构和新发展格局

李青

(中国社会科学院 数量经济与技术经济研究所, 北京 100732)

提要:由于自然条件和生产力水平的制约,西藏历史上就与周边地区有多元多向的经济文化交流往来。和平解放后,随着和与内地交通条件的改善,西藏与内地的经济文化联系日益紧密,规模也逐渐扩大,对国内市场的依存度远高于对国际市场依存度,内地成为西藏生产生活资料的主要来源地、西藏对外贸易的主要商品供应地,支撑西藏经济社会发展、人民生活改善和发挥面向南亚开放重要通道功能。“十四五”期间,在构建新发展格局的要求下,西藏增长应充分利用区位优势 and 贸易基础,促进对外贸易与国内贸易的衔接,促进由通道型经济向更具地方根植性的区域经济转变,促进贸易结构与西藏产业结构的关联,并将提升贸易便利化水平纳入全面深化改革的要求,切实建设面向南亚开放通道和环喜马拉雅经济合作带。

关键词:西藏; 市场依存; 产业结构; 新发展格局

中图分类号:F272 **文献标识码:**A

西藏自治区毗邻印度、尼泊尔、不丹和缅甸四国,自古就是我国连接南亚、东南亚乃至中亚的陆路通道,与周边地区存在着多元多向的经济文化联系。至和平解放前,西藏已形成了川藏、青藏、滇藏、新藏等连接内地的主要通道,樟木、吉隆等主要对尼泊尔通道,亚东、噶大克、帕里等对主要对印度、对不丹通道。依托这些交通通道,历史上形成了起自川滇、经由西藏、往至南亚的茶马古道,以及西藏盐产区与南亚进行谷米交换的跨国盐粮贸易通道等。

作为具有高度特殊性、复杂性的后发展区域,西藏自治区得到中央政府机制性的支持,自1980年召开中央第一次西藏工作座谈会以来,至2020年已召开七次中央西藏工作座谈会,为西藏经济社会发展提出阶段性的要求和方向,中央第七次西藏工作座谈会明确了西藏长治久安和高质量发展的任务,要求做好稳定、发展、生态和强边四件大事。自“十二五”以来,西藏自治区在国内经济发展、对外开放格局和国家安全中的战略地位更加重要,西部大开发规划、全国主体功能区规划、新型城镇化规划、沿边开发开放规划等,将藏中南地区作为全国18个重点开放区域之一、将西藏作为环喜马拉雅经济合作带的主体区域,还将拉萨作为西部地区的重要节点城市。《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》提出,支持西藏打造面向南亚开放的重要通道。经过和平解放以来70年的建设和发展,西藏的整体发展能力逐步提高,在一系列政策、规划要求和机制作用下,西藏实现高质量发展和构建新发展格局的条件也比之前更加有利,需要在新条件下研究和实践西藏的发展、开放、安全等问题。

[作者简介]李青(1964—),女,北京市人,中国社会科学院数量经济与技术经济研究所研究员。

【通讯地址】北京市东城区建国门内大街5号,中国社会科学院数量经济与技术经济研究所

【E-mail】liqing@cass.org.cn

一、西藏与国内与国际市场的联系^①

因自然环境、地缘关系、物产条件和文化差异，西藏自古就必须与外部世界建立经济文化联系，获取生存和发展所必须的资源、商品和文化养分，因而它从来就不是也不可能是一个封闭的区域。同时，由于生产力总体水平的限制和资源获取条件的制约，与其辽阔的地域相比，西藏的人口规模相当小。至 1951 年和平解放时，西藏只有 114.09 万人^[1]，这是当时其资源环境包括外部资源所能支持的人口规模。

从历史上看，西藏的经济文化联系可以分为内地和域外两大方向。从史前到清末，以 9 世纪吐蕃王朝瓦解为界，之前为广泛开放与融合的时期，尤以象雄文明和吐蕃文化为代表；之后为以东向开放为主的时期，西藏与中央政权的联系更加紧密。吐蕃王朝之后，藏族历史上出现过三次大规模的开放时期，即 13—14 世纪的萨迦王朝、明代帕竹政权和明末至清前期，18 世纪中叶西藏政教合一制度基本定型后，藏族社会的发展逐渐趋向保守和封闭^[2]。

从与国内市场的联系看，西藏和平解放以来，由于基础设施的改善和西藏生产力水平制约的双向双重影响，西藏必须加强与国内市场的联系，利用国内的资源与产品，扩大国内商品对西藏市场的供给，因此西藏与内地的往来持续加强和扩大。1954 年青藏、川藏铁路修到拉萨并同时通车，显著改善了西藏交通条件极为落后的状况，奠定了现代化交通体系的基础，并逐渐形成以拉萨为中心、以国省道干线、高速和快速公路为骨架的现代公路网；2006 年青藏铁路的全线通车，进一步提升了西藏连接内地的交通效率和现代化水平，至 2014 年拉日铁路通车、2021 年川藏铁路林芝—拉萨段通车，西藏形成了以公路和铁路为主的立体化交通网络，为参与国内经济循环、进一步融入国内经济与市场提供了更加便利的条件。

尽管近二三十年来，西藏各地市大规模发展设施农业、促进服务本地的加工业发展以提升自给能力和产品输出能力，但延伸产业链的难度很大，自身自给能力仍然不足，大量日用消费品、原材料等仍需内地供给，由此西藏自治区与国内经济和国内市场的联系和依存也更加紧密，与内地的关系更加深厚。1978—2020 年，西藏自治区社会消费品零售总额由 2.45 亿元增加到 745.78 亿元，增长了 303.4 倍，而同期全区地区生产总值由 6.65 亿元增加到 1 902.74 亿元，增长了 285.13 倍，慢于社会消费品零售总额的增长幅度，同期西藏自治区外贸额仅占内外贸易总额的 20% 左右，考虑到其中的特殊情况 and 政策因素，实际占比应不到 20%。因新冠疫情的影响，2020 年该比重降至 2.78%，表明国内市场对西藏市场需求稳固的支撑能力和强大的进口替代能力。

从西藏的对外经济关系上看，和平解放前可以分为三个时期：第一个时期是公元 7 世纪以前，第二个时期是 7 世纪到 19 世纪上半期，第三个时期是 19 世纪下半期到西藏和平解放^[3]。19 世纪后期，在英国开通锡金通往西藏的道路以后，西藏对外贸易重心由对尼泊尔贸易转向对印度贸易，同时并存有对尼泊尔、不丹、缅甸等地的贸易，特别是自 1904 年不平等中英《拉萨条约》签订后，江孜、噶大克、亚东被开为商埠，英国可以派驻官员。由此，噶伦堡取代加德满都成为跨喜马拉雅贸易的中心^[4]，位于中印边境的亚东成为西藏乃至全国最大的对印陆路商埠，这也在一定程度上改变了西藏的城镇面貌和城镇格局^[5]。

和平解放以来，西藏对外经贸关系有三个重要的历史节点：一是 1962 年中印边境冲突后，中国陆路对印度的贸易基本中断，西藏对外贸易的主要伙伴由印度逐渐转向尼泊尔；二是 1965 年拉萨—尼泊尔加德满都的中尼公路建成后，逐渐使樟木口岸成为西藏自治区乃至中尼之间最大的陆路口岸；三是 2015 年尼泊尔“4.25”地震至今，由以樟木口岸为重点转向以吉隆口岸为重点。数十年来，西藏自治区形成了对外贸易伙伴以尼泊尔为主、贸易活动以边境口岸为主、贸易产品以区外产品为主、贸易结构以货物贸易为主的对外贸易和口岸发展格局。即便如此，西藏与内地仍是主要的联系方向和对象。

（一）西藏自治区的外贸依存与内贸依存度

这里以生活消费品零售总额占地区生产总值的比重表示内贸依存度或对国内市场的依存度，以进出口贸易额占地区生产总值的比重表示外贸依存度或对国际市场的依存度。根据 1978—2020 年的数据，西藏与国内市场的联系远比与国际市场密切，国内市场依存度多在 30% 以上，最高为 1989 年的 58.91%，在有数据的 34 年中平均值为 40.70%，而对国际市场的依存度多在 10% 以下，在有数据的 34 年中平均值为 11.19%，内外贸依存度相差 29.51 个百分点（见图 1）。从内外贸依存度的相关性考察，两者相关系数为-0.0013，存在微弱的负相关，显示两者没有显著的替代关系，内贸基本可以涵盖和满足绝大部分消费需求。如果不考虑 2020 年新冠疫情的影响，1978—2019 年西藏进出口额由 0.29 亿元增长到 48.76 亿元，增长了 167.1 倍，而 2019 年西藏社会消费品零售总额为 773.40 亿元，是同期货物进出口额的 14.9 倍，显见国内贸易与国际贸易之悬殊。

由于内外贸总额差异巨大、加之贸易顺差显著，因而国外市场对西藏区内市场的影响很小。但同时，由于外贸额较小，因而西藏对外部环境变化反应敏感，外贸依存度波动较大，最高的 1994 年为 58.03%，而最低的 2020 年仅为 1.12%。2015 年受尼泊尔“4.25”地震影响，进出口额由 2014 年的 138.48 亿元骤降至 2015 年的 56.55 亿元，相应地外贸依存度由 2014 年的 15.04% 降至 2015 年的 5.42%；而受新冠疫情影响，以边境口岸贸易为主的西藏对外贸易几乎停滞，2020 年外贸依存度降到 1.12% 的历史最低点。



图 1 1978—2020 年西藏内外贸依存度 (%)

数据来源：（1）根据西藏自治区统计局、国家统计局西藏调查总队：《西藏统计年鉴 2020》《2020 西藏自治区国民经济和社会发展统计公报》整理计算。（2）根据 wind 数据库相关数据整理计算。

在外贸依存度明显低于全国的同时，西藏外贸依存度的变化也与全国不同。2008 年全球金融危机之后，我国对出口导向型经济模式进行了反思，将扩大内需作为促进经济增长和改善民生的重要

举措，全国外贸依存度从 2008 年的 56.36% 逐步降低到 2010 年的 48.95%、2015 年的 35.64% 和 2020 年的 31.65%（见图 2），共降低 24.71 个百分点，而同期西藏的外贸依存度波动变化，在 2010—2013 年间甚至迅速提升，直至 2015 年尼泊尔“4.25”地震后，外贸依存度才大幅降低。西藏外贸依存度的升降主要取决于中尼之间最大的口岸——樟木口岸的兴衰。

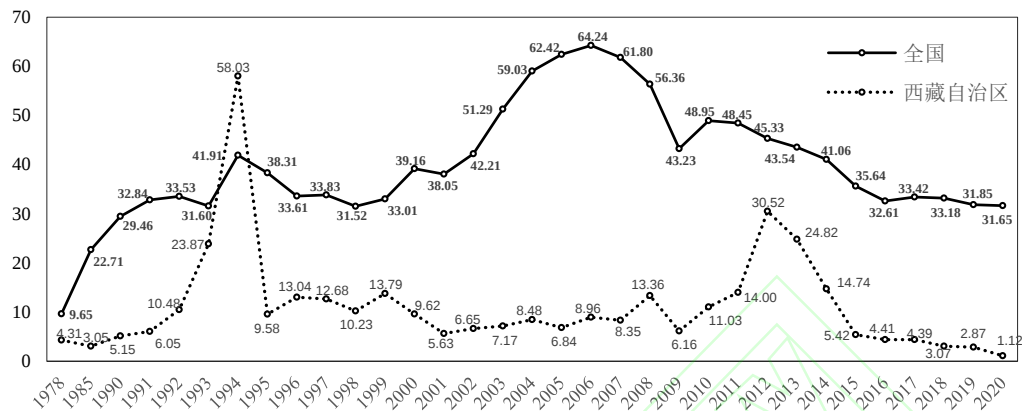


图 2 1978—2020 年西藏自治区与全国外贸依存度的比较 (%)

资料来源：根据国家统计局《中国统计年鉴 2020》《中华人民共和国 2020 年国民经济和社会发展统计公报》以及西藏自治区统计局、国家统计局西藏调查总队《西藏统计年鉴 2020》《2020 西藏自治区国民经济和社会发展统计公报》整理计算。

不仅西藏表现出明显的国内市场依存性，以及各类产品在西藏内部的运输和消费倾向，从进出口额和社会消费品零售额两个指标占全国的比重，也可以看出其与国内市场的联系及对本地市场的服务的主导地位。如果将社会消费品零售额和进出口额占全国同指标比重的比值称为内贸优势度的话，可以看出 1978—2020 年，在有数据的 33 年中内贸优势度平均为 3.88。2020 年因新冠疫情影响，西藏对外贸易严重受损，该指标骤升至 28.15 倍，显示出极高的国内市场依存性。值得注意的是，根据 2010 年西藏第六次人口普查和 2020 年第七次人口普查的数据，西藏常住人口由 300.22 万人增加到 364.81 万人，增长幅度为 21.52%^[6]，是全国人口增长最快的省区^[7]，比全国人口增长幅度高出 16.14 个百分点^[8]且人口老龄化程度较低，59 岁及以下人口占常住人口总数的 91.48%^[6]，同期西藏社会消费品总额占全国同指标的比重由 0.14% 上升到 0.19%（见图 3）。人口的快速增长、人口的相对年轻化和消费能力的提升，是促使西藏内贸依存度保持在较高水平的重要因素。

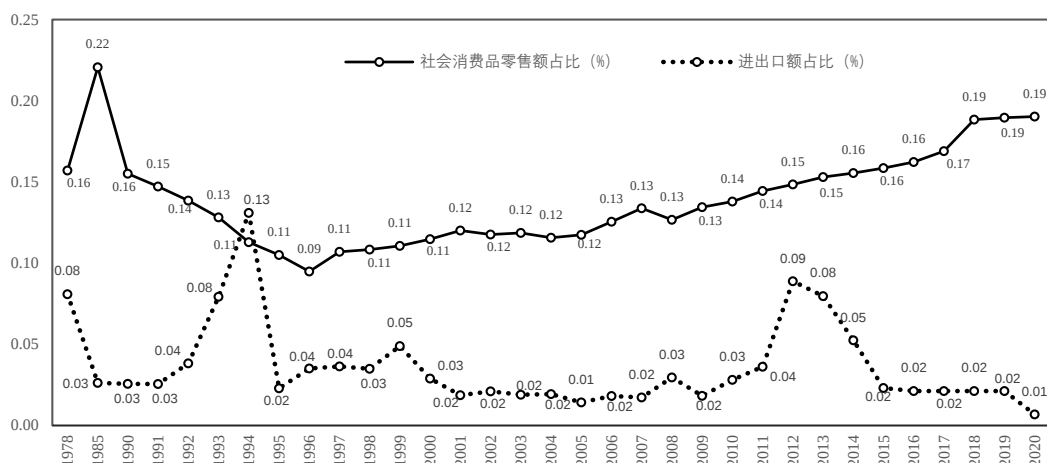


图3 1978—2020年西藏内外贸占全国比重

资料来源：根据国家统计局《中国统计年鉴 2020》《中华人民共和国 2020 年国民经济和社会发展统计公报》以及西藏自治区统计局、国家统计局西藏调查总队《西藏统计年鉴 2020》《2020 西藏自治区国民经济和社会发展统计公报》整理计算。

(二) 西藏自治区货物和服务的流动

通过支出法计算的地区生产总值，也可以发现西藏对国内外市场的依存情况。1993—2017 年的绝大多数年份，西藏货物和服务净流出为负值，且自 2006 年后表现出较为稳定的负增长趋势，货物和服务净流出由 1993 年的-23.5%亿元扩大到 2017 年的-1 110.35 亿元（见表 1）。考虑到显著的贸易顺差，可以判断西藏货物和服务大量来自国内市场且规模不断增长，绝大部分是通过青藏、川藏等国省道干线公路、青藏铁路运输实现的，进藏商品包括粮油等农副产品及制成品、建材、纺织品和各类日用消费品等。

表 1 1993—2017 年西藏自治区支出法生产总值中货物和服务净流出

亿元

年份	货物和服务净流出	年份	货物和服务净流出
1993	-23.5	2006	-100.43
1994	-9.05	2007	-172.15
1995	-0.05	2008	-183.31
1996	-1.17	2009	-246.44
1997	-0.18	2010	-384.54
1998	9.4	2011	-310.09
1999	0.49	2012	-460.27
2000	6.13	2013	-609.96
2001	6.65	2014	-726.48
2002	-10.1	2015	-825.57
2003	-87.55	2016	-912.35
2004	-140.74	2017	-1 110.35
2005	-120.06		

数据来源：wind 数据库。

二、西藏产业结构的内外贸影响

西藏自治区的市场国内外市场依存度取决于其经济规模、产业结构和交通条件。

从经济规模来看，1951 年西藏和平解放时，西藏生产总值只有 1.29 亿元，占全国经济总量的 0.19%。到 1978 年改革开放时，西藏生产总值只有 6.65 亿元，占国内生产总值的 0.18%。1978—2020 年，西藏总值从 6.65 亿元增加到 1902.74 亿元，增长了 285.12 倍，但占全国经济总量的比重始终没有超过 0.20%，2020 年占比为 0.19%，是全国经济规模最小的省区。

从产业结构看，自和平解放以来，西藏由农牧业经济社会转变为非农牧业经济社会，由农牧业为主的产业结构逐渐转变为以服务业为主的结构，产业结构由 1951 年的 97.67：0.08：2.33 演变为 2020 年的 7.92：41.95：50.13，产业结构变化系数高达 179.42，是全国产业结构变化最剧烈的省区。其中，第一产业结构变化系数为 89.75，第二、三产业结构变化系数分别为 41.97 和 47.80，可见和平解放以来西藏产业结构的变化是以农牧业比重的大幅下降为特征的。自 2001 年起，西藏自治区第三产业比重超过 50%，自 2014 年起第一产业比降至 10% 以下，2020 年第二产业比重首次超过 40%，但工业增加值占比始终在 10% 以下，表现出明显的经济结构传统性（见图 4）。

从代表工业化水平的工业来看，西藏发展工业具有一定制约性：一是农林牧产品资源有限、矿产资源开发受限，难以提供大规模工业生产所需的资源；二是海拔高、远离国内中心市场，生产成本和运输成本都比较高；三是为抵消高成本，必须发展高附加值工业，而西藏又缺乏必要的技术条件和产业链。尽管特色农畜产品加工业、天然饮用水产业、民族手工业、清洁能源业具有发展前景和优势条件，但总体上看在未来一定时期内工业都难以成为西藏的主导产业，西藏仍将保持以服务业为主的产业结构。按照工业化水平的一般经验，西藏仍处于工业化初期，其城镇化也不是经典的以工业化为动力的，而是由第三产业带动的，城镇人口的积聚也主要是由于服务需求所形成的，与城镇化的一般规律有较大差异。由于工业发展的条件制约，因而西藏自治区既难以为区内提供较大规模的加工制成品，实现一定程度的“进口替代”，也难建立为区外市场服务的输出性部门，不能简单地要求延长本地产业链，因此大量区内需求必须依靠区外市场供给。

从交通条件来看，和平解放以来，西藏形成了以拉萨为中心的交通网络，建设了青藏、川藏、滇藏、新藏等国省道干线，以及京藏高速、川藏高速公路拉（萨）至林（芝）段等高速公路，拥有了青藏铁路、拉（萨）日（喀则）铁路、川藏铁路林芝至拉萨段，建成了拉萨、昌都、林芝、阿里、日喀则等机场，基本建立起立体化交通体系，极大地便利了西藏与内地的商品、物流和人员往来。同时，借由中尼公路及各边境口岸和边民互市贸易通道，西藏也形成一组连接内地、通往南亚的通道，成为与尼泊尔、印度、不丹、缅甸等国往来的陆路必经之路。但总体上，由于尚未形成跨喜马拉雅区域的交通网络，跨国基础设施互联互通水平较低，也就限定了西藏的主要交往方向是内地而非域外。

可见，在自身产业结构、生产能力和交通条件的作用下，对内，国内市场是西藏生产资料和消费品的主要来源地，是西藏经济社会联系的主要方向；对外，西藏是连接国内与南亚、东南亚市场的通道，形成了以区外产品为主的贸易结构且具有显著的顺差，而本地具有比较优势的旅游业、具

有较强互补性的劳务合作、经济技术合作、工程合作等服务贸易领域尚未充分发展，由此进一步强化了货物贸易为主的结构和对国内市场的依存性。

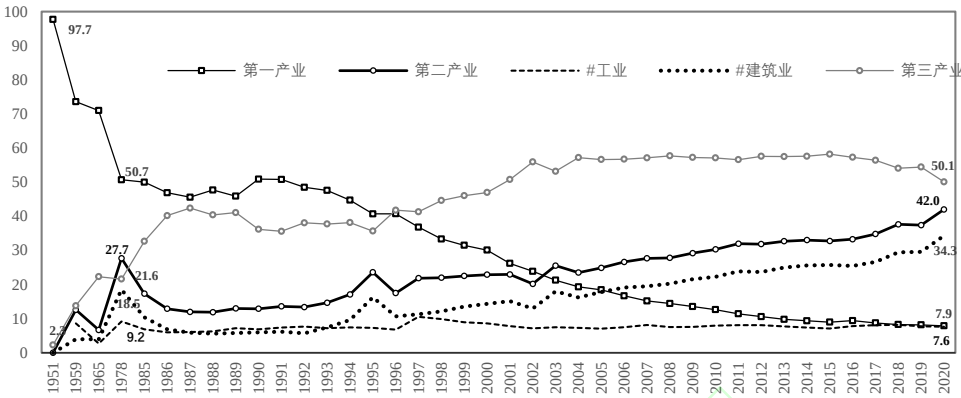


图4 1951—2020年西藏自治区产业结构（%）

资料来源：根据西藏自治区统计局、国家统计局西藏调查总队《西藏统计年鉴 2020》《2020 西藏自治区国民经济和社会发展统计公报》资料整理计算。

三、构建具有西藏特点的双循环经济格局

在西藏以邻国为主的对外经贸关系下，除特定年份外，中尼贸易具有显著的显性比较优势，是西藏对外经贸关系中最主要的伙伴和平衡因素。中国与尼泊尔之间的贸易，主要是经由吉隆、樟木、普兰等西藏境内的边境口岸来实现的。因地缘条件、通道条件和贸易基础之故，在未来较长时期内，西藏自治区还将基本保持对外贸易的既有格局，继续发挥中国面向南亚开放重要通道的功能。与此同时，还应着力推动西藏对外经贸发展在四个方面的转变：一是促进对外贸易与国内贸易的衔接，建立内外贸一体的物流通道、物流资源和物流网络；二是促进由通道型经济向更具地方根植性的区域经济转变，深化对外贸易与西藏特色产业的关联；三是促进贸易结构与西藏产业结构的关联，积极推动以旅游特色为主的服务贸易发展，并统筹安全与发展，逐步深化与周边国家的互知互信互利关系，推动环喜马拉雅区域一体化发展；四是将提升贸易便利化水平纳入全面深化改革的要求。通过这一系列的转变，方可促使西藏真正贯通本地经济和对外经济、贯通国内循环和国际循环、贯通通道经济与区域经济，成长为更加扎实茁壮的现代经济。

第一，建立内外贸一体的物流通道、物流资源和物流网络，完善国内国际循环的基础条件。目前，西藏已初步形成以拉萨、日喀则等中心城市为核心和枢纽，辐射广大城乡，并以口岸、边民互市贸易市场为前沿通道，连接内地、通往南亚和东南亚的交通网络。其中包括拉萨—日喀则—聂拉木（樟木）口岸—尼泊尔加德满都的中尼公路（国内段为 G318 线）、拉萨—日喀则—吉隆口岸—尼泊尔加德满都（国内段为 G318—G216 线）、拉萨—江孜—亚东（国内段为 G349—G562 线）、拉萨—日喀则—拉孜—普兰口岸（国内段为 G318—G219—G564 线）、拉萨—日喀则—里孜口岸（国内段为 G318—G219—S517 线）、拉萨—日喀则—日屋、陈塘口岸（国内段为 G318—S514 线）、拉萨—林芝—察隅（吉太）（国内段为 G319—G219—中缅边境）。这些通道公路连接青藏公（铁路）路、川藏公（铁路）路、新藏公路、滇藏公路、边境公路，可辐射内地特别是西部省区，是面向南亚开放通道的基本构架，也是西藏国内物流与国际物流的共同通道。

在完成脱贫攻坚和全面建成小康社会、基础设施得到基本缓解之后，“十四五”及以后西藏应重点推动跨境基础设施的互联互通，推动构建环喜马拉雅区域立体化基础设施体系，进一步提升贸易便利化水平。首先应加快落实中尼联合声明所确定的建设项目^[9]，重点开展中尼铁路的研究论证，推动普兰口岸斜尔瓦对尼通道、强拉口岸对印通道，日屋—陈塘口岸对尼通道建设，支持尼泊尔乃琼口岸至中国里孜口岸公路升级工程等。同时，根据中不建交进程，研究和推动中不之间重要交通线的建设，改善中缅边境、无领土争议的中印边境地区的交通条件。与此同时，大力推动援尼、援缅交通、能源、通讯项目的论证和实施，研究跨国能源、通信网络建设，促进国内物流与国际物流高效顺畅。

第二，促进由通道型经济向更具地方根植性的区域经济转变，建立通道经济—地方经济循环。这一转变包括促进内外贸易关联性产业的发展、西藏可贸易产品的生产及强化重要节点、平台连接国内国外循环的能力三方面的内容。在内外贸易关联性产业发展方面，积极发挥市场主体的积极性，鼓励和支持不同所有制企业进入物流、仓储、金融、餐饮、住宿、信息服务、商贸设施建设等领域。在可贸易产品的生产方面，重点是加强本地特色优势产业的输出，增强其对贸易活动的支撑。在重要节点、平台建设方面，根据《西藏自治区国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》的要求，建设以拉萨为中心的3小时经济圈，进一步发挥拉萨中心城市的枢纽功能、综合服务功能和产业集聚水平。同时，充分发挥日喀则市在西藏开放合作中的前沿作用，加快研究和推动构建以拉萨和日喀则为中心的城镇体系，推动城镇体系由单核型向双核型转变，增强核心带动的能量和能力。再者，进一步强化口岸对腹地人流、物流、资金流的吸引作用，扩大口岸与腹地在特色产业发展、口岸功能布局等方面的分工合作，深入研究并积极探索具有西藏特点的开放合作模式，科学建设吉隆边（跨）境经济合作区、国家重点开发开放试验区等平台，研究在吉隆口岸、里孜口岸、普兰口岸跨境旅游合作区的条件，促边境口岸开放合作平台与拉萨综合保税区、日喀则经济开发区联动发展。

第三，促进完善贸易结构与西藏产业结构的关联，建立国内外产业—贸易发展循环。依托西藏以服务业为主的产业结构特征，顺势促进服务贸易发展，重点通过服务贸易发展深化贸易与西藏特色产业的关联，特别是积极促进旅游业、文化创意产业、物流业、劳务合作、技术合作、工程承包、跨境电子商务等领域的合作，贯通国内旅游和跨境旅游活动，加快研究和构建经由拉萨—日喀则—吉隆口岸—加德满都—博卡拉—蓝毗尼—印度的中尼印旅游线路、经由拉萨—日喀则—里孜口岸—博卡拉—蓝毗尼—印度的中尼印旅游线路、经由拉萨—日喀则—吉隆口岸—加德满都—博卡拉—木斯塘—里孜口岸—神山圣湖及普兰口岸的中尼印旅游线路等。在制造业环节，依托农副产品加工、藏药制造、民族手工业、天然饮用水等具有比较优势的产业，形成同时面向国内外的重点输出性产品，扩大进入国内市场 and 自产产品贸易规模。同时，着眼未来，在基础设施互联互通、资源流动顺畅、政策制度互知互融、社会民众互知互信的基础上，逐步建立环喜马拉雅区域国际产业分工和新型贸易关系，促进形成基于比较优势的国际产业链和供应链，积极对接尼泊尔卡纳利、甘达基、戈西等南北向经济走廊建设，逐步推动形成中尼印（孟）、中印不、藏滇缅等合作走廊。

第四,全面提升贸易便利化水平,改善国内外循环相互促进的制度条件。将提升投资贸易便利化水平纳入全面深化改革的要求,进一步解放思想,加快建立市场化、法治化、国际化营商环境,建立符合西藏实际又与时俱进的制度环境和政策体系。坚持共赢开放,务实研究中国(西藏)自由贸易试验区建设的条件,深入研究中尼自贸区建设的特点与重点领域,建立健全与主要贸易伙伴的机制化沟通磋商机制,破除制约开放合作的障碍。

西藏独特的自然条件、发展模式、内外经济联系状况和新发展格局,是西藏自治区高质量发展的重要影响因素,也是迄今研究较少而值得深入研究的问题。西藏的经济社会发展非通常的经济理论所能涵盖和解释,具有西藏特点的发展道路和现代化新西藏的建设模式是需要深入研究和探索的时代命题。

注释:

①除特别注明外,本文第一部分中西藏地区生产总值、内外贸易等数据来自西藏自治区统计局、国家统计局西藏调查总队《新西藏辉煌 60 年》《西藏统计年鉴 2020》《2020 年西藏自治区国民经济和社会发展统计公报》;全国数据来自国家统计局《中国统计年鉴 2020》《中华人民共和国 2020 年国民经济和社会发展统计公报》。

参考文献

- [1]西藏自治区统计局,国家统计局西藏调查总队.新西藏辉煌 60 年[K].2011.
- [2]石硕.论藏族历史发展的开放特征[J].四川大学学报(哲学社会科学版),2000(4):93-99.
- [3]李青,赵京兴,等.西藏边境口岸发展现实与展望[M].北京:社会科学文献出版社,2015:32.
- [4]董莉英.西藏地方与尼泊尔贸易试述[J].中国藏学,2008(1):218-222.
- [5]何一民,等.世界屋脊上的城市[M].北京:社会科学文献出版社,2014:38,213.
- [6]西藏自治区统计局,西藏自治区第七次全国人口普查领导小组办公室.西藏自治区第七次全国人口普查主要数据公报[EB/OL].(2021-05-20)[2021-06-20].http://www.xizang.gov.cn/zwgk/zfsj/ndtjgb/202105/t20210520_202889.html.
- [7]国家统计局,国务院第七次全国人口普查领导小组办公室.第七次全国人口普查公报(第三号)[EB/OL].(2021-05-11)[2021-09-08].http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/202105/t20210510_1817179.html.
- [8]国家统计局,国务院第七次全国人口普查领导小组办公室.第七次全国人口普查公报(第二号)[EB/OL].(2021-5-11)[2021-08-21].http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/202105/t20210510_1817178.html.
- [9]中华人民共和国和尼泊尔联合声明[EB/OL].(2016-03-23)[2021-09-08].http://news.xinhuanet.com/world/2016-03/23/c_1118422293.htm.

责任编辑:马大晋;校对:跃然