

“双向开放”战略实施对我国区域发展格局的影响*



郭锐^{1,3} 王亚飞^{1,3} 陈东^{1,2**}

1 中国科学院地理科学与资源研究所 北京 100101

2 中国科学院区域可持续发展分析与模拟重点实验室 北京 100101

3 中国科学院大学 北京 100049

摘要 对外开放是影响区域格局变化的一个重要因素。文章回顾了在向东开放主导下，中国区域发展格局的演变过程及其现状特征，发现向东开放使得东部地区响应效果好于西部，塑造了我国经济发展与开发强度“东高西低”，人口集聚和与之配套的基础设施网络“东密西疏”的发展格局；阐述了历史上两轮“自东向西”开发与开放并没有改变区域差距日益扩大的事实，而“一带一路”有望成为破解这一问题的重要战略，可能对我国沿边区域及其后方基地以及内陆据点式区域的发展格局产生较大影响；提出内陆沿边地区对“双向开放”政策响应的建议。主要包括：（1）把创新驱动落到实处，提升品牌效应和创新能力；（2）争取加大国家投入，改善互联互通的基础设施条件；（3）遵循空间结构组织的基本规律，优化国土空间开发格局。

关键词 双向开放，区域发展，“十三五”规划，开发格局，“一带一路”

DOI 10.16418/j.issn.1000-3045.2016.01.006

理论上，一个国家的区域发展，一方面受资源环境基本条件、相对海陆地理位置、空间组织结构、地域功能划分等内部因素的影响；另一方面，在经济全球化的大系统中，也受到外部因素，特别是对外开放战略的影响^[1]。由于不同时期，国家大的开放战略存在差异，不同区域响应的程度、重点领域不一样，最后产生的区域发展效果也是不同的。因此，对外开放本身也构成影响区域格局变化的一个重要因素。我国自改革开放以来，可以划分为两个大的开放阶段。一是1978—2014年，以向海、向东开放为主的阶段，塑造了当前我国国土空间开发格局；二是2015年之后，在“一带一路”战略主导下，党的十八届五中全会所明确的，“海陆联动、东西双向开放阶段”。本文重点研究两个开放战略形成的开放格局及其对我国区域发展格局产生的效果和影响，并就此对未来区域发展提供一些政策性建议。

*资助项目：中科院科技战略咨询研究院重大咨询项目（Y02015005）、中科院STS项目（KFJ-EW-STS-089），国家自然科学基金重点项目（40830741）

** 通讯作者

修改稿收到日期：2015年12月22日

在应用层面上，我国第一轮开放是基于邓小平同志提出的“先富后富”的发展思路，国家的各种政策、资源要素更多地向东部集聚，支持东部率先发展，让东部先富起来^[2]。在此思路的指引下，有力带动了区域整体的发展，同时也造成了区域差距，特别是东西发展差距不断拉大^[3,4]。而作为对区域发展格局的响应，截至目前，国家制定的规划和政策仍然基于已经形成的经济和人口集聚态势，所塑造的我国“两横三纵”的基本战略格局对促进区域协调发展并未起到很好的效果。也就是说，在第一轮对外开放战略部署下，形成了我国这一时期区域发展最显著的两大格局：一是东西差距的格局，二是“两横三纵”的格局。而双向开放阶段，随着“一带一路”战略的提出，有可能对这两个大的格局产生影响。为此，需要就对外开放战略及其区域效应等进行重新思考。

1 向东开放主导下中国区域发展格局的演变过程和现状特征

自1978年正式推行对外开放的基本国策以来，经过两轮由南向北、由东向西的梯度推移的开放过程，对国民经济发展起到重要的促进作用，推动我国成为亚洲最大、世界第二大经济体^[5]。但是，这一时期的对外开放是以向东开放为主导的。从对外开放的政策红利、外向型经济的发展状况看，中西部地区的响应程度明显不如东部地区。由此导致我国经济发展与开发强度的现状特征呈现经济格局“东高西低”，人口集聚和与之相配套的基础设施网络“东密西疏”。

1.1 我国对外开放格局演变过程

第一阶段是1978—1991年东部沿海地区由南向北点状开发的阶段。这一阶段中国相继兴建了深圳、珠海、汕

头、厦门、海南5个经济特区，从带动东部地区经济增长的作用看，5个经济特区有极大的差异性，其中深圳经济特区的带动作用最大，而海南特区的带动作用最小，两者相差13倍以上。之后又开放了14个沿海港口城市，成为有力带动中国沿海发展的整体开放带。最后开辟了长三角、珠三角、闽南厦漳泉三角地区3个沿海经济开放区，形成了整个东部沿海开放地带。但是这一阶段，从对外开放与带动地区经济发展的相关性看，整个东部沿海地区表现出“南强北弱”的态势^[6]。也就是说，北方通常表现在个别点上的开发起了很好作用，比如大连的开发区、天津的经济技术开发区等，但是对整个北方的沿海带动作用相对比较弱。而南方，特别是中国的东南半壁，既有点上的开发同时也有整体面上的开发，带动作用较强。

第二阶段是自1992年邓小平南巡讲话后对外开放自东向西推进的深化阶段。随着开放向内陆的推进，沿江口岸城市、内陆的中心城市、省会城市相继开放，对外开放的地区不断扩大，然而对外开放的效果和红利却不断衰减^[7]。比如在第一轮开放的背景下，反映沿海地区外向型经济的指标之一进出口总额占全国比重在90%左右。与此同时，东部地区GDP由1978年的1820.84亿元迅速增长至1992年的14761.18亿元，年均增速16.12%。经济总量在全国的比重提高了4.25%。也就是说，第一个阶段的对外开放效果很明显，一方面外向型经济得到迅速提升；另一方面，有力促进了地方经济的发展。而第二个阶段的开放，虽然内陆城市也相继开放，但是内陆地区涉及外向型经济的指标没有提升，例如1992—2014年间，西部地区进出口总额以及GDP在全国的比重几乎未得到相应的提升。其实，中国区域经济的大格局和对外开放程度是完全空间吻合的（表1）。

表1 1978—2014年东西部进出口总额和GDP占全国比重（%）

	1978		1992		2014	
	进出口总额	GDP	进出口总额	GDP	进出口总额	GDP
东部	91.21	52.40	88.28	56.65	85.90	57.63
西部	2.39	9.02	2.09	8.84	2.34	9.05

注：东部包括沿海12省市（不包括台湾和港澳），西部指蒙宁新甘青藏云贵等8省区。下同

1.2 我国区域发展格局现状特征

向东开放使东部地区响应效果好于中西部，塑造了我国经济发展与开发强度“东高西低”，人口集聚和与之配套基础设施网络“东密西疏”的发展格局^[8]（表2）。以绝对差距和相对差距系数来衡量东西差距，其中绝对差距=大值-小值；相对差距系数=(大值-小值)/大值×100%。(1)按照人均GDP指标衡量，东部地区与西部地区绝对差距为2.76万元，相对差距系数为43.31%；按照开发强度（工业和城市建设用地面积占国土面积比重）指标衡量，东部地带与西部地区的绝对差距为9.81%，相对差距系数为90.37%。(2)按照人口密度指标衡量，东部地区与西部地区绝对差距为444人/km²，相对差距系数为93.79%；按照路网密度衡量，其中公路东部地区与西部地区平均每1万平方公里绝对差距为8333.47km，相对差距系数为81.92%；铁路东部地区与西部地区平均每1万平方公里绝对差距为226.54km，相对差距系数为82.27%。如果说西部地区路网密度低，主要是受制于自身的地域面积辽阔及其人口经济密度低所造成的，那么在关键的人口经济集聚区，交通路网的组织还是以通过式为主，例如新疆天山北坡地区。也就是说，影响西部整体发展的基础设施不足的主要表现之一，是在核心区域相对缺乏网络密度高的交通体系^[9]。从整体上看，东部多数区域已经步入多层级、网络结构的高级发展阶段，西部广大区域还处于“点-轴”结构的初级阶段。

表2 2014年我国区域发展格局特征

	人均GDP (万元)	国土空间开 发强度(%)	人口密度 (人/km ²)	路网密度 (km/10 ⁴ km ²)	
				公路	铁路
东部	6.36	10.85	473	10172.33	275.36
西部	3.60	1.05	29	1838.86	48.82

东部地区相比西部地区对向东开放政策响应效果好，主要在于东部相比西部在自然地理条件、交通运输

区位、产业布局政策等具有明显的优势^[10-12]。对外开放发展外向型经济更多强调经济对外组织联系，取决于通过海洋运输向海联系的便利程度，以及地方现有的经济基础等等。此外，我国向东开放还基于沿海地区的地缘关系，成为一个核心的动力。当时由于日本、韩国以及我国港澳台地区的产业结构调整，东部沿海地区在地理位置的邻近性，以及投资环境和投资来源国文化背景的相似性，带来很强的社会关系认同感^[13,14]。例如广东、福建、海南等与港澳台地区相邻，具有地缘优势，它们吸收了全国44%的外资，而70%以上来自港澳台地区。等到对外开放的第二个阶段，浦东的开发吸引了大量跨国公司在全球化布局时的区位选择，东部又成为全球最便于通过各种经济技术联系，并引领中国内陆发展相对合理的市场网络和企业布局的优势区位。正因为如此，长三角日益成为替代珠三角成为第二轮开放的一个核心。

2 “一带一路”与向西开放战略

中国在向东开放的过程中，核心问题是形成和扩大了区域差距。我国通过开放战略向西的推进以及区域内部政策的调整，试图改变这样的区域发展格局。两轮“自东向西”的开发与开放为中西部地区的发展打下一定基础，特别是向中西部地区布局的高新技术产业对西部大开发起到了促进和支撑作用，对东西差距的格局起到了缓解作用，但是未实现根本性的扭转和大的改观。

2.1 两轮自东向西开发与开放过程

第一轮国土开发自东向西的拓展是在改革开放之前。建国初期，中国沿海14%的国土面积集聚了全国将近80%的国民经济总量和现代工业的产值总量，沿海地区的率先发展，在建国初期或者建国以前中国的工业化路径上，就已经形成了这样一个基本格局^[13]。改革开放之前的20多年时间里，经过156项关键工程的建设，特别是三线建设，使得中国的经济布局从中

“一带一路”沿线地区的互动关系，开展国际合作。调整产业布局，在制造业和现代服务业领域实现突破，建设具有竞争力的外向型经济体系。例如，未来新疆不仅仅只是承接过去的开放前沿、桥头堡等功能，更要通过产能、服务在新疆本地的再包装、再提升和再组合，有效地推向“一带一路”的沿线国家，建设在西部具有竞争力的外向型经济体系。

2.2.2 对内陆据点式区域的影响

一般来说，在我国西部一些人口稀疏、产业基础薄弱的地区常采用据点式的开发模式，通过集中建设区域性中心城市，吸引产业和人口向中心城市聚集，逐步构建比较合理的城镇体系^[20]。基础设施互联互通是降低贸易成本、增强国际联系的基本条件，也是“一带一路”构建的优先和重点领域。内陆据点式区域远离“一带一路”陆路联通的主干通道，但通过开展“点-点”的网络组织，受“一带一路”带来的发展机遇的影响，还将发挥出其特殊功能。例如，宁夏对阿拉伯地区的开放与合作，航空网络建设在整个交通网体系建设中将发挥重要作用，将改变通常采用的“轴-辐”式的组织系统，即不通过乌鲁木齐或其他枢纽再向各地分散，而是进行“点-点”地组织，直接开通宁夏直达阿拉伯国家的航空运输通道^[21]。此外，借助西南地区水运的复兴，特别是西江、珠江，如何通过水运的复兴，从海上丝绸之路“点-点”地直接与东南亚的沿海沿岸地区进行交往，在未来交通运输体系中使得“点-点”的运输，成为在大的通道组织过程中的补充（图2）。

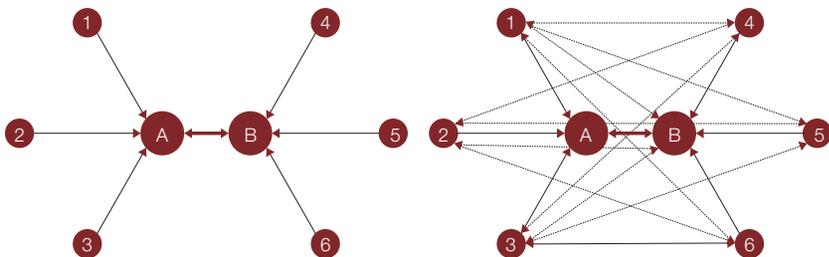


图2 “轴-辐”式与“点-点”式的交通网络组织系统

3 内陆沿边地区对“双向开放”政策的响应

我国山地的分布和交通优势度相对较差地区的分布，在空间上基本是一致的^[22]。因此可以理解为交通设施建设的相对滞后，也构成了我国山地地区社会经济发展相对欠发达，甚至于贫困的重要因素之一。正是由于这样一个现状的基本格局，几乎所有国家层面上重大的空间规划，依然对这个格局没有实质性的改变。例如，《全国主体功能区规划》提出中国未来要打造“两横三纵”的城镇化战略格局^[23]。《全国城镇体系规划》中城镇发展空间结构规划中，规划的路网密度仍然是“东密西疏”，显然，这样一个路网格局的战略取向是向东开放，把东部作为货流组织和对外交流的一个重点区域。两个规划所依托的是经济发展的密度和这个区域在国家整体发展中的战略定位，无疑东部地区依然将长期占据着重要的区位优势。因此，在双向开放的背景下，为破解东西差距的发展格局，西部地区应从以下3个方面予以响应。

3.1 把创新驱动落到实处，提升品牌效应和创新能力

从发展阶段来说，我国西部地区要想在“一带一路”发展过程中对中国整体起到一个很好的带动作用，取决于品牌 and 创新能力。我国到了发展转型需要创新驱动的阶段。更重要的是，在未来的发展过程中，要想占据“一带一路”上的市场，或者是和“一带一路”沿线国家协同去占据全球产业和市场，打品牌牌、打创新能力牌则是最核心的。我国“一带一路”沿线城市和中

西部的一些重点区域，创新发展能力相对薄弱。所以，这既是一个机遇也是一个挑战。西部地区在未来发展过程中，要破解如何实现率先发展的难题，从简单的生产过程转为创新驱动的过程，在创新过程中形成系列，无论是在农副产品加工，或是在旅游、服务业、制造业中形成具有竞争力的

品牌，这对西部地区来说是极具挑战的。

3.2 争取加大国家投入，改善互联互通的基础设施条件

我国“两横三纵”的城镇化战略格局中，大的路网格局实际到西部不是断头就是通过式的，很少有以西部地区自身开放系统所需要的对外路网系统。也就是说，在向西部开放与开发过程中，一个重要的制约因素和薄弱环节就是交通运输体系的建设。中西部地区作为“互联互通”的空间载体，运输能力相对薄弱，道路运输体系的重要程度难以支撑区域的对外开放。因此，在双向开放的背景下，在高度重视西部地区通道建设的同时，也要满足地方开放的需要，形成城镇加交通路网的“点-轴”系统，形成未来区域发展重要的、实惠的、实用的基础设施。以新疆乌苏为例，如果重新组织交通网络系统，就应该考虑乌鲁木齐和乌苏整合为一个双核，通过合理的交通路网组织辐射到3个重要的口岸，从而能够有效带动区域的发展。西部地区一方面要重视国家的布局，实现国家战略，另一方面要争取国家的投入，包括资金和技术等，减轻地方配套的负担，实现地方发展需求，同时要建立地方富裕后的反馈机制。

3.3 遵循空间结构组织的基本规律，优化国土空间开发格局

在西部的重要交通枢纽、开发前沿地带，通过“点-轴”式开发，依托国际大通道，以沿线中心城市为支撑，以重要的产业园区为平台，打造合作的走廊，在我国沿路、沿边方向构造新的对外开放格局；在其后方基地要注重通过城市群的方式进行空间组织。未来，在“一带一路”战略影响下，在沿线各省区重点打造以一个相对密集的城市群，再加上相对均衡的城市分布格局作为本底相结合的空间格局。积极引导新疆的天山北坡和未来沿边地区，形成弓箭形和梯子形的结构，作为未来开发的重要区域。其中，天山北坡已经相对成熟，随着霍尔果斯、喀什经济技术开发区的不断推出，再加上沿边口岸串珠状的不

断推出，特别是在边境线长，像伊犁、喀什这些城市地带，可能也是未来重要的城市相对密集地带。此外，西部的一些城市群或者大城市，更要突出战略功能的重要性，发挥其核心带动作用。不是从它的规模体量上去看聚集了多少人口和经济产出，而是重视其战略功能和战略地位。也就是说由于战略功能和地位的重要，形成一个体量都不是很大，且相互之间的联系并不是传统意义上那么紧密，但在全国尺度上，其功能地位极其重要的地带。

参考文献

- 1 陆大道,等.中国区域发展的理论与实践.北京:科学出版社,2003.
- 2 邓小平文选(第三卷).北京:人民出版社,1993.
- 3 徐勇,樊杰.区域发展差距测度指标体系探讨.地理科学进展,2014,33(9):1159-1166.
- 4 蒋子龙,樊杰,陈东.2001—2010年中国人口与经济的空间集聚与均衡特征分析.经济地理,2014,34(5):9-13.
- 5 陆大道,樊杰.区域可持续发展研究的兴起与作用.中国科学院院刊,2012,27(3):290-300.
- 6 杨保军,陈怡星,吕晓蓓,等.“一带一路”战略的空间响应.城市规划学刊,2015,(2):6-23.
- 7 魏后凯,邬晓霞.我国区域政策的科学基础与基本导向.经济学动态,2010,(2):57-61.
- 8 樊杰,王亚飞,陈东,等.长江经济带国土空间开发结构解析.地理科学进展,2015,34(11):1-9.
- 9 金凤君,王成金,李秀伟.中国区域交通优势的甄别方法及应用分析.地理学报,2008,63(8):787-798.
- 10 徐建华,鲁凤,苏方林,等.中国区域经济差异的时空尺度分析.地理研究,2005,(1):57-68.
- 11 彭文斌,刘友金.我国东中西三大区域经济差距的时空演变特征.经济地理,2010,30(4):574-578.
- 12 芦惠,欧向军,李想,等.中国区域经济差异与极化的时空分析.经济地理,2013,33(6):15-21.

- 13 贺灿飞, 梁进社. 中国外商直接投资的区域分异及其变化. 地理学报, 1999, 54 (2): 3-11.
- 14 陆大道. 我国区域发展总体战略与西部开发. 经济地理, 2000, 20 (3): 1336-1344.
- 15 王义桅. “一带一路”机遇与挑战. 北京: 人民出版社, 2015.
- 16 刘卫东. “一带一路”战略的科学内涵与科学问题. 地理科学进展, 2015, 34 (5): 538-544.
- 17 刘慧, 叶尔肯·吾扎提, 王成龙. “一带一路”战略对中国国土开发空间格局的影响. 地理科学进展, 2015, 34 (5): 545-553.
- 18 樊杰, 徐勇, 王传胜, 等. 西藏近半个世纪以来人类活动的生态环境效应. 科学通报, 2015, 60 (32): 3057-3066.
- 19 宋周莺, 车姝韵, 王姣娥, 等. 中国沿边口岸的时空格局及功能模式. 地理科学进展, 2015, 34 (5): 589-597.
- 20 王姣娥, 王涵, 焦敬娟. “一带一路”与中国对外航空运输联系. 地理科学进展, 2015, 34 (5): 554-562.
- 21 金凤君, 王成金. 轴-辐侍服理念下的中国航空网络模式构筑. 地理研究, 2005, (5): 774-784.
- 22 樊杰, 刘毅, 陈田, 等. 优化我国城镇化空间布局的战略重点与创新思路. 中国科学院院刊, 2013, 28 (1): 20-27.
- 23 樊杰. 主体功能区战略与优化国土空间开发格局. 中国科学院院刊, 2013, 28 (2): 193-206.

Impact on China's Regional Development Pattern Under the Implementation of “Bidirectional Opening up” Strategy

Guo Rui^{1,3} Wang Yafei^{1,3} Chen Dong^{1,2}

(1 Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101, China;

2 Key Laboratory of Regional Sustainable Development Modeling, Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101, China;

3 University of Chinese Academy of Sciences, Beijing 100049, China)

Abstract The regional development pattern of a country, on the one hand, is limited to the effects of the basic conditions of resources and environment, relative land-sea geographical location, spatial structure, regional function division, and other internal factors; on the other hand, in the system of economic globalization, is also related to the effects of external factors, especially the influence on opening strategy and pattern. Because of the different periods, the country's open strategy and pattern are different, the degree of different regional response and the focus are not the same, and the effect of regional development is also different. Therefore, opening up is an important factor which affects the change of the regional pattern. In terms of the reform and opening, our country can be divided into two big open stages. One is mainly opening to the sea and the east in 1978–2014; the other one is, after 2015, under the strategy of “the Belt and Road (B&R)”, clearly stated in the party's Fifth Session of the Eighteen Central Committee “sea land interaction, west and east the bidirectional open stage”. Firstly, this paper reviews the evolution and existing characteristics of China's regional development pattern under the opening up dominated by the east region, and finds that the eastern regions response better than the midwest, and shaping such a development pattern, the east is higher than the west, in both economic development and the development intensity, while the east is denser than the west, in both agglomeration population and supporting infrastructure network. Per capita GDP, development intensity (the proportion that industrial and urban construction land area accounted for the total land area), population density, railway network density and the relative gap between the eastern and western regions, respectively for 43.31%, 90.37%, 93.79%, 81.92%, and 82.27%. Secondly, in the process of the first stage and during the process, the paper elaborates the fact that there is no change in reducing regional disparities, under two-wheeled development and opening up from the east to the west, while the Belt and Road (B&R) is expected to become an important strategy to solve this problem, which brings a greater impact on the development pattern of China's border regions and their rear base as well as inland stronghold style area. That is, the expansion of territorial

development from east to west promoted by the 156 projects and three-line construction and the opening from east to west expanded and promoted by river cities and capital cities, these measures alleviate the expansion trend of the gap between the east and the west, but do not achieve the fundamental reverse. And then analyzes the role of “the B&R” in changing the opening pattern and narrowing the gap between the east and the west. The core regions that the strategy of “the B&R” may produce response, are mainly China’s border areas, the rear bases, and inland stronghold areas. Among them, the border areas and the rear bases mainly focus on Russia and Mongolia, West Asia, Central Asia, Indo-China Peninsula, and other behind square, give full play to the advantages in China’s manufacturing capacity and modern service industry, and combine with the interactive relationship of “the B&R” the border areas, to carry out the international cooperation. Finally, the paper recommends the followings towards the “bidirectional opening up” as policy response to the inland border areas, including: (1) implement the innovation-driven strategy, in order to enhance the brand and innovation capability; (2) fight for increased state investment, in order to improve the interoperability of infrastructure; and (3) follow the basic rule of the spatial structure of the organization, in order to optimize land space development pattern.

Keywords bidirectional opening up, regional development, the 13th Five-Year plan, development pattern, the Belt and Road (B&R)

郭锐 中科院地理科学与资源所博士研究生。研究方向为人文地理、区域发展与城乡规划研究。E-mail:guor.14b@igsrr.ac.cn

Guo Rui Ph.D. candidate, Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research (IGSNRR), Chinese Academy of Sciences. Research direction includes human geography, regional development, and urban and rural planning. E-mail:guor.14b@igsrr.ac.cn

陈东 男，中科院地理科学与资源所助理研究员，博士。研究方向为金融地理学及区域发展的新因素。主持和参与了多项国家自然科学基金项目、科技支撑计划项目、中科院重点部署项目等；作为科研骨干，承担了全国主体功能区规划、京津冀都市圈区域规划、首都经济圈规划等重大规划的研究任务。发表SCI/SSCI等论文20余篇。E-mail:chend.04b@igsrr.ac.cn

Chen Dong male, Ph.D. and associate professor of the Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, Chinese Academy of Sciences. His major research fields are financial geography and new factors of regional development. He participated in lots of important planning such as the Major Function-Oriented Zoning, Beijing-Tianjin-Hebei Plan, Capital (Circle) Plan and published over 20 papers. E-mail:chend.04b@igsrr.ac.cn