

# “一带一路”战略对中国国土开发空间格局的影响

刘 慧<sup>1,2</sup>, 叶尔肯·吾扎提<sup>1,2,3</sup>, 王成龙<sup>1,2,3</sup>

(1. 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;  
2. 中国科学院地理科学与资源研究所, 北京 100101; 3. 中国科学院大学, 北京 100049)

**摘要:**“一带一路”是今后相当长一段时间中国全面对外开放的总体方略。建设“一带一路”已成为中国长期的国家战略,必将对中国国土开发空间格局产生重要影响。在分析中国国土开发空间格局现状特点的基础上,从全方位对外开放、互联互通基础设施条件改善、能源供应系统的变化、贸易畅通和人文交流与合作等几个方面探讨了“一带一路”战略对国土开发空间格局的影响途径和方式。重点论述了陆上国际经济合作走廊建设、海上国际大通道建设等“一带一路”具体行动对区域国土开发的影响。研究表明:①“一带一路”战略对国土空间格局将产生重要影响,不同国际经济走廊影响的重点区域不同,有助于促进均衡国土空间的形成;②“一带一路”战略将促进内陆地区形成若干个大都市经济区和内陆开放型经济高地,同时,强化与“一带一路”国际大通道相对接的国内开发轴线的地位和作用,形成全方位对外开放的国土空间格局;③“一带一路”战略将进一步增强沿海地区的国际竞争力,形成“高效”的国土空间;④“一带一路”战略将加快内陆沿边地区主要口岸和沿边城市的发展,使沿边地区成为重要的国土开发新空间。

**关键词:**“一带一路”;国土开发;国际经济走廊;内陆开放高地;中国

## 1 引言

2013年9月和10月,中国国家主席习近平在出访中亚和东南亚国家期间,先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”(以下简称“一带一路”)的重大倡议。2014年3月28日,国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》(以下简称“愿景与行动”),得到国际社会高度关注。“一带一路”倡议对于化解国内过剩产能、促使中国企业“走出去”,促进经济发展方式转变和产业结构转型,拓展中国经济发展空间、保障国内经济持续稳定发展、解决中国区域发展不平衡问题具有重要意义。同时,自金融危机以来,全球经济形势低迷,世界各国都认识到通过加强合作促进经济发展的必要性,亟需在全球范围内共同构建新的经济增长区域。“一带一路”就成为必然选择,对于推动

全球经济增长具有重大意义,使世界更多分享中国发展壮大的红利。更为重要的是借助于“一带一路”的平台,中国可以进一步融入区域经济一体化和经济全球化,提升经济的国际竞争力和影响力。“一带一路”正在塑造中国全方位开放新格局,并建立与沿线国家互联互通、联手发展的亚洲新格局。

目前,“一带一路”已成为国内研究的热点,但绝大多数研究仍停留在对其内涵、范围和战略意义的解析(白永秀等, 2014; 胡鞍钢等, 2014; 霍建国, 2014; 孙壮志, 2014; 卫玲等, 2014)。研究主题多集中在“一带一路”战略与沿线国家之间的互联互通(陈利君, 2014; 王楠楠等, 2014)、贸易(陈利君, 2014; 高虎城, 2014; 谭秀杰等, 2015)、经济发展(周民良, 2014)等。研究范围也多局限在中亚地区(赵华胜, 2014)、东盟,特别是中国西部地区(冯宗宪, 2014; 胡鞍钢等, 2014)或新疆(王志远, 2014)、福建(吴崇伯, 2014)、广东(卢文刚等, 2015)、广西(王景敏

收稿日期:2015-04;修订日期:2015-05。

基金项目:国家自然科学基金项目(71441036)。

作者简介:刘慧(1964-),女,陕西兴平人,研究员,主要从事区域发展研究,E-mail: liuh@igsrr.ac.cn。

引用格式:刘慧,叶尔肯·吾扎提,王成龙. 2015. “一带一路”战略对中国国土开发空间格局的影响[J]. 地理科学进展, 34(5): 545-553. [Liu H, Yeerken W Z T, Wang C L. 2015. Impacts of the Belt and Road Initiative on the spatial pattern of territory development in China[J]. Progress in Geography, 34(5): 545-553.] DOI: 10.11820/dlkxjz.2015.05.002

等, 2014)等个别省区, 缺少对中国整体国土空间开发格局影响的研究。

国土空间开发是国家发展战略的基础和重要组成部分, 同时, 国家发展战略又深刻影响国土开发空间格局形成。“一带一路”作为国家发展战略, 具有明显的区域影响, 随着“一带一路”战略的不断推进和“愿景与行动”的实施, 必将对不同的区域国土开发产生不同的影响, 从而形成新的国土空间格局。

## 2 中国国土开发空间格局的特点

### 2.1 “T”字型空间开发大格局

中国的国土开发、经济布局的“T”字型大格局, 即沿海地带和沿江(长江)地带作为中国国土开发的战略重点, 是中国当今国土空间开发的大格局(陆大道等, 2011)。改革开放以来, 经过 30 多年的建设, 沿海地区已经形成了若干个国际化都市区, 基本建立了国际通行的运行机制, 具有强大的研发实力和创新能力。长江连接东中西三大地带, 长江沿岸和长江流域具有巨大的发展潜力。沿江发展城镇和经济形成经济走廊, 也是许多发达国家走过的成功之路。经济全球化以及长江经济带战略将进一步强化国土空间开发的“T”字形空间框架。

### 2.2 人口和产业集聚明显, 以大中城市为核心的城市群主导地位凸显

产业发展是中国国土空间开发的重要动力。近年来, 中国基础产业的空间布局呈现从内陆资源指向型向沿海消费指向型转变的倾向和趋势(陆大道等, 2011)。随着相当数量的基础产业越来越多的利用国外资源, 全球化水平的进一步提高促使基础产业进一步向沿海城镇和人口密集区集中。沿海的京津冀、长三角、和沈(阳)大(连)等 3 个沿海都市经济区的钢产量占全国钢产量的 1/2 左右。水泥、陶瓷等建筑材料生产地也主要集中在京津冀、长三角、珠三角和山东省。

人口的城乡和区域分布格局及其演变是影响国土开发空间格局的主要因素。1978-2013 年, 城镇常住人口从 1.7 亿增加到 7.3 亿, 城镇化率从 17.9% 提升到 53.7%, 京津冀、长江三角洲、珠江三角洲三大城市群, 以 2.8% 的国土面积集聚了 18% 的人口, 创造了 36% 的国内生产总值, 成为带动中国经济快速增长和参与国际经济合作与竞争的主要平

台(国务院, 2014)。人口、经济进一步向城镇群和大都市经济区集中, 以大中城市为核心的城市群在国土开发中的地位越来越重要。

### 2.3 基于主体功能区规划的国土开发功能区逐步形成

主体功能区规划是基于不同区域的资源环境承载力、现有开发强度和未来发展潜力, 以是否适宜或如何进行大规模高强度工业化城镇化开发为基准划分了优化开发区域、重点开发区域、限制开发区域和禁止开发区域(樊杰, 2012)。随着不同主体功能区的分类管理政策和差异化的评价考核体系的建设和落实, 主体功能区在国土空间开发中的战略性、基础性和约束性的作用正在体现。以环渤海、长江三角洲、珠江三角洲地区为主体的优化开发区的国际化程度和国际竞争力不断提高。以关中—天水、成渝地区、天山北坡、海峡西岸经济区、长江中游地区等主要工业化和城市化地区形成国家级重点开发区。以国家优化开发和重点开发的城市化地区为支撑, 形成“两横三纵”为主体的城市化战略格局。以 25 个国家重点生态功能区为支撑, 以点状分布的国家禁止开发区为主要组成的“两屏三带”国家生态安全格局。但由于主体功能区是空间格局中“面”集表达的核心方式, 对轴线或廊道的表达设计很少(樊杰, 2007), 无法满足优化空间开发格局的基本要求。

### 2.4 内陆沿边地区逐渐成为国土开发的重要空间

西部大开发“十二五”规划将沿边开放作为一项重要内容, 提出加快重点口岸、边境城市、边境(跨境)经济合作区和重点开发开放实验区建设(国家发展和改革委员会, 2012)。2010 年中国在实施的新一轮西部大开发战略中提出, 提升沿边开放水平, 积极建设广西东兴、云南瑞丽、内蒙古满洲里等重点开发开放试验区(本刊首席时政观察员, 2010)。2013 年国务院正式批准上述 3 个试验区建设实施方案。2014 年 2 月国务院正式下发《关于加快沿边地区开发开放的若干意见》, 明确提出“研究设立广西凭祥、云南磨憨、内蒙古二连浩特、黑龙江绥芬河、吉林延吉、辽宁丹东重点开发开放试验区”。加上 2011 年国家批复的设立新疆喀什、霍尔果斯经济开发区和珲春国际合作示范区, 共同构成了中国沿边开发开放的先行区。这些重要的口岸和边境城市成为边境地区人流、物流等要素的集聚地和经济增长中心, 从而带动沿边地区的整体发展(国家发展和改革委员会, 2012)。

### 3 “一带一路”战略对国土开发空间格局的影响途径

#### 3.1 全方位对外开放,促进国家均衡国土空间的形成

西部大开发战略实施以来,虽然西部地区的经济增长速度高于全国平均水平(白永秀等,2014),但与东部地区仍然存在较大差距,特别是经济外向度长期处于较低水平,一直是中国经济发展的末端。“一带一路”更加重视国内与国际的合作发展,将成为连接中国东中西部地区和南亚、中亚、西亚、欧洲的中间地带,大大提高中西部地区的经济活跃度和人员素质。同时,借助“一带一路”平台,扩大向西开放,将促进西部地区外向型经济的发展,在更大的范围内优化生产要素配置,提高对外开放和经济发展水平。此外,向西开放有助于促进边境地区和西部地区形成新的增长极。加快西部和边境地区的人口集聚,促进西部地区和边境地区的城镇化发展,特别是具有广泛对外联系的区域性中心城市和边境口岸中心城市的发展。

#### 3.2 互联互通基础设施条件的改善,造就新的经济增长热点区域

基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域(国家发展改革委员会等,2015)。通过基础设施的完善,对内连接东西、沟通南北,对外衔接重要国际通道。随着互联互通基础设施条件的改善,必将造就新的经济增长热点区域,特别是中国西部地区的主要节点城市。根据“一带一路”走向,陆上依托国际大通道,共同打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛等国际经济合作走廊;海上以重点港口为节点,共同建设通畅安全高效的运输大通道(国家发展改革委员会等,2015)。新亚欧大陆桥建设将促进沿线东中西部地区的联动发展和主要节点城市的发展;中国—中亚—西亚经济合作走廊将极大的带动西北地区,特别是新疆自治区的发展;中蒙俄经济走廊将俄罗斯倡导的欧亚经济联盟、蒙古国倡议的草原丝绸之路进行对接,通过“中蒙俄经济走廊”的建设将三方的基础设施建设实现互联互通,带动内蒙古沿边地区的发展,对于目前面临经济增长乏力的东北三省的再振兴尤为重要;中国—中南半岛国际经济合作走廊的建设,将推动整个西南地区的发展,加快昆明国际次区域中心城市的建设。

#### 3.3 能源供应系统的变化,有利于内陆地区建设能源储运加工基地,形成新经济增长点

2012年中国石油净进口量达2.71亿t,对外依存度达到58%;天然气进口量440亿m<sup>3</sup>,对外依存度达30%;油气资源进口量的88%依赖海运(毛汉英,2013)。随着“一带一路”能源基础设施的互联互通合作,中国的能源进口将从过度依赖海上通道逐步转向海陆并存的多元化供应系统。通过“一带一路”建设,加强与俄罗斯、中亚、西亚的联系,一方面提高能源安全水平,另一方面扩展陆上运输通道,可以促进西部地区沿线节点城市建设进出口能源储运加工基地,形成新的产业基地和经济增长点。事实上,目前中国与俄罗斯、中亚的石油、天然气管道运行良好,为沿线地区能源加工业的发展奠定了良好的基础。

#### 3.4 贸易畅通促进沿边地区基础设施的改善,加速沿边地区的发展

投资贸易合作是“一带一路”建设的重点内容(国家发展改革委员会等,2015)。从硬件上看,贸易畅通需要改善边境口岸通关的设施条件,加快边境口岸“单一窗口”建设,降低通关成本,提升通关能力,使边境地区的基础设施条件大大改善,贸易额大大增加。同时,从软件条件看,跨境经济合作区等各类产业园区的建设,有助于促进边境地区产业集群的发展。随着“一带一路”战略的不断推进,中国对外投资大幅度增长,周边国家可能成为重要的投资区域,沿边将出现新的经济发展中心(袁朱,2011)。

#### 3.5 扩大人文交流与合作,有助于提升内陆城市综合影响力,形成若干内陆开放中心

人文交流与合作可以增进中国与“一带一路”沿线国家的理解和信任,是实现民心想通的重要途径。人文交流与合作包括教育、文化、旅游、科技、卫生等多个领域。在《远景与行动》中,中国政府明确承诺每年向沿线国家提供10000个政府奖学金名额,扩大来华留学生规模,内陆大学可以发挥其语言、文化、学科等优势,接待更多的“一带一路”沿线国家的来华留学生,有助于提高所在地城市的教育国际化水平。同时,一些城市相继举办的丝绸之路电影节、文化周、高层论坛等活动,可以提升相关城市的国际影响力。通过建立联合实验室、技术转移中心等,提高地方的科技创新能力。旅游规模的扩大,将带动相关城市服务业的发展。因此,人文交

流与合作有助于加快内地区域性中心城市第三产业的发展 and 城市综合实力的增强,在内陆形成若干个对外开放交流的高地或中心。

### 4 “一带一路”行动对区域国土开发的影响

在“愿景与行动”中,国家明确提出根据“一带一路”走向,陆上依托国际大通道,重点打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛等国际经济合作走廊;以及与“一带一路”建设关联紧密的中巴、孟中印缅两个经济走廊;海上以重点港口为节点,共同建设通畅安全高效的运输大通道。同时,在国内将新疆和福建分别建设成为丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的核心区,这些具体的行动无疑为不同区域的国土开发打开新的发展空间,从而促进全国国土开发格局的再塑造。

#### 4.1 新亚欧大陆桥对全国国土开发空间格局的影响

新亚欧大陆桥是中国向西开放的重要通道,是“一带一路”国际经济走廊的重要组成部分。它从中国江苏沿海和山东半岛出发经江苏、山东、河南、陕西、甘肃、新疆等省区,再经哈萨克斯坦、俄罗斯到波罗的海沿岸,是贯穿亚洲、欧洲的国际大通道。

新亚欧大陆桥连接中国东中西部,对促进沿海和内陆地区的互动和协调发展有重要作用。陆桥东部地区经济发展基础好、水平高,但经过30多年的快速发展,发展空间受到制约,经济发展面临转型升级。而沿线西部地区有广阔的市场、资源和发展空间优势,但缺乏资金投入。新亚欧大陆桥为东部地区向中西部地区的产业转移提供了一个新的战略通道。这种产业转移将促使东部地区实现产业转型升级,而西部地区通过吸收东部地区的产业转移实现快速的发展。

同时,新亚欧大陆桥是中西部地区融入经济全球化的一条重要通道,有助于中西部地区对外开放型经济中心的形成。依托大陆桥多元化的运输通道,近年来,新亚欧大陆桥物流运输相继成功组织开行“渝新欧”、“汉新欧”、“蓉欧快铁”、“郑新欧”、“长安号”等,有效改善了中国中西部,尤其是西部地区参与国际贸易的运输条件。“渝新欧”在有效满足重庆以笔记本电脑为代表的IT产品对铁路国际经贸大通道需求的同时,极大地提升了重庆作为长江上游物流中心的作用,改变了重庆在世界物流中

的地位。“郑新欧”有利于进一步加强新亚欧大陆桥沿桥各国与中原经济区之间的区域合作,必将形成沿桥地带特别是中原地区沟通亚欧两大市场的对外开放竞争新优势。借助新亚欧大陆桥,重庆、西安、郑州、成都、乌鲁木齐、武汉等将逐渐形成中国内陆对外开放的新高地。同时,新亚欧大陆桥将沿线城市链接起来本身就形成了中国东西向的一个重要的国土开发轴(图1)。

此外,新亚欧大陆桥将进一步促进内陆沿边口岸建设,加快沿边地区发展。阿拉山口口岸是新亚欧大陆桥国内段的西桥头堡,是中国唯一的铁路、公路、输油管道三位一体的国家一类陆路口岸,平均每年过货量占新疆全部口岸过货量的85%以上(吴向阳,2012)。新亚欧大陆桥开通以后,口岸基础设施不断完善,与邻国贸易额不断增加,人口、工贸逐渐聚集,将促进阿拉山口城市功能的逐步形成。

#### 4.2 中蒙俄经济走廊对内蒙古和东北地区国土开发的影响

中蒙俄经济走廊自天津、大连经蒙古、俄罗斯抵达波罗的海沿岸,它把中国倡议的“一带一路”同蒙古的“草原之路”倡议、俄罗斯正在推进的欧亚经济联盟有机结合起来。可分为两条线路:一是从华北京津冀到呼和浩特,再到蒙古和俄罗斯;二是从大连、沈阳、长春、哈尔滨、满洲里再到俄罗斯的赤塔(图1)。“中蒙俄经济走廊”通过交通、货物运输和跨国电网的链接,打通三国经济合作的走廊建设,推动“一带一路”的战略目标的实现。同时,必将在中国东北地区和内蒙古东部地区形成新的经济增



图1 “一带一路”重要国际经济走廊及其主要影响区域示意图  
Fig.1 International economic corridors of the "Belt and Road Initiative" and its key influence areas in China

长点,拉动区域经济持续健康发展。

中国东北振兴进入第二个十年,随着经济进入新常态,东北经济增速下滑加剧,2014年辽宁、黑龙江、吉林三省GDP增幅分别为5.8%、5.6%和6.5%,分别低于全国平均增速的1.6、1.8和0.9个百分点。中蒙俄经济走廊建设通过提升东北地区的对外开放程度,为东北经济注入新的动力。中蒙俄经济走廊东北通道连接东北三省,向东可以抵达海参崴出海口,向西到俄罗斯赤塔进入欧亚大陆桥。现已开通“津满欧”、“苏满欧”、“粤满欧”、“沈满欧”等“中俄欧”铁路国际货物班列,并基本实现常态化运营,提高了东北地区外向型经济水平。

中蒙俄经济走廊建设不仅促进双方基础设施和口岸通道的互联互通,更有利于推动各国商品、资源、技术和资本进入对方市场,从而加快边境地区的产业发展和人口集聚,整体提升、拓展黑龙江和内蒙古东北部地区沿边开发开放深度和广度,使满洲里、二连浩特、绥芬河等口岸在全国沿边开放中发挥重要战略作用。更为重要的是,一方面,它将东北地区实力最强的城市连接在一起,包括辽宁的沈大经济带,吉林的长吉图先导区和黑龙江哈大齐工业走廊,进一步强化哈尔滨、长春、大连、沈阳等主要节点城市的辐射带动作用,提升哈尔滨东北亚区域性中心城市的功能,形成对俄合作的综合性中心城市。另一方面,通过天津—呼和浩特—二连浩特再到蒙古和俄罗斯,将京津冀都市圈和内蒙古的对外开放紧密联系起来,有利于加快二连浩特重点开发开放实验区建设,进一步提升呼和浩特在对蒙合作中的中心城市功能。

#### 4.3 中国—中亚—西亚国际经济走廊及中巴经济走廊对中国西北地区国土开发的影响

中国—中亚—西亚国际经济走廊自中国新疆乌鲁木齐经中亚、西亚抵达波斯湾、地中海沿岸。因其境外部分主要经过中亚、西亚等伊斯兰国家,因此,该走廊的建设对中国国土开发的影响主要体现在西北地区(图1)。首先,新疆作为丝绸之路经济带的核心区,是中国与中亚地区交流的门户和枢纽,与沿线国家具有地缘、亲缘与文化、语言相通等优势,依托通道建设,新疆将建设成“丝绸之路经济带”的区域性交通枢纽中心、商贸物流中心、金融中心、文化科教中心和医疗服务中心,有利于扩大新疆的对内对外开放,不断提升乌鲁木齐的对外开放程度,促进乌鲁木齐逐步建成向西开放的国际门户

城市。2015年4月获批的中国—哈萨克斯坦跨境合作区位于新疆霍尔果斯口岸,是中国第一个跨境经济合作区。合作区便利的运行机制,必定带动人流、物流和贸易量的大幅增加,为霍尔果斯边境口岸提供了新的发展空间。其次,新疆和甘肃作为国家能源资源陆上大通道,将成为国家重要的大型油气生产加工和储备基地,有利于加快地方经济发展和结构升级。第三,宁夏、青海、甘肃具有伊斯兰文化的优势,该“走廊”的建设将进一步拓展和深化这些地区与西亚国家的经贸联系和文化往来,提高对外开放水平。最后,陕西作为古丝绸之路的起点,有着深厚的丝绸之路历史文化底蕴,该“走廊”的建设将有助于加快西安内陆开放型高地的建设。

中巴经济走廊北起新疆喀什、南至巴基斯坦瓜德尔港(图1),位于丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路交汇处,包括港口、能源、基础设施和产业合作,是“一带一路”的重要组成部分。新疆是中巴经济走廊上的重要节点、核心地区,伴随着中巴经济走廊的建设,中国西部地区,特别是新疆地区将持续受益。首先,中巴经济走廊有助于改变西部地区的区位短板,特别是新疆地区,远离海洋的现状,意味着新疆将平添一个便利的出海口,有效的缩短了西部地区的对外贸易路径,将极大的促进西部地区经济的发展。其次,巴基斯坦与新疆地区地理上毗邻,且经济结构互补,发展中巴贸易和经济合作,能够有效加快中国经济的发展速度,促进西部地区基础设施的建设,助力西部大开发进程。第三,作为经济特区和中巴经济走廊起点的喀什,随着中巴经济走廊的建设,其向西的出口加工基地和商品贸易集散基地的功能将得到加强,有利于提升喀什的综合经济实力,形成南疆及沿边地区重要的区域性中心城市。

#### 4.4 中国—中南半岛国际经济合作走廊及孟中印缅经济走廊对西南地区国土开发的影响

中国—中南半岛国际经济合作走廊依托泛亚铁路,自中国云南昆明和广西南宁联通整个中南半岛国家(图1)。其中,孟中印缅经济走廊与中国—中南半岛国际经济合作走廊建设关联密切,自中国云南昆明经缅甸、孟加拉国、印度抵达孟加拉湾,联通印度洋。同中巴经济走廊一样,孟中印缅经济走廊处于陆上和海上丝绸之路中间的连接部分,它不仅将中印两个大市场紧密联系在一起,还将链接泛亚铁路东、中、西线,加速中国西南地区与东南亚、南

亚地区经济一体化,尤其对中国西南地区的国土开发产生极为重要的影响(图1)。

首先,中国—中南半岛国际经济合作走廊和孟中印缅经济走廊建设为云南及西南地区找到了一条便捷的出海通道,将改变西南地区对外开放的格局,不仅有利于包括云南、广西、四川、贵州在内的大西南地区加大对南亚和东南亚的开放力度,而且为国内外投资者进入中国西南地区和南亚市场提供便利,改变西南地区经贸发展的区位优势,为西南地区在更大范围、更广泛领域参与国际经济技术合作与竞争提供了平台,从而加快西南地区的经济发展。

其次,该“走廊”建设将增强西南地区的内部联系,密切区域之间的合作。建设中国—中南半岛国际经济合作走廊和孟中印缅经济走廊建设,将东亚和南亚这两个世界重要的经济增长极连接在一起,也使云南、广西在中国面向南亚、东南亚开放中的战略地位更为凸显、作用更加突出。昆明可通过南昆高速连接经济发达的珠三角地区,有利于珠三角地区与南亚地区的联动发展。同时,还可以向北延伸至贵阳和成都。由于云南资源环境承载能力有限,经济体量较小,对中国西南及其该“走廊”沿线及周边区域的“辐射”动力不足;而四川作为中国西部最大的经济体,不仅是中国西部经济发展的高地,也是孟中印缅经济走廊上的重要经济引擎,在促进中国与南亚、东南亚开放合作进程中具有不可取代的地缘经济战略地位。通过与云南密切协作,借助云南的“桥头堡”的地缘优势走出去,而云南则依靠四川强大的经济实力支撑,加快建成大湄公河次区域合作的新高地和面向南亚、东南亚的辐射中心。

第三,该“走廊”建设使得中国西南边境地区有了与国内中心城市和国外大市场连接的机会,有利于打破西南边疆地区封闭落后、观念保守的状态,吸引外来资金、技术、人才振兴边疆地区的经济,从而促进边境地区的发展。同时,该“走廊”建设将促进出口导向型产业进入边境地区,有利于加快和提升广西东兴、凭祥,云南瑞丽、磨憨等重点开发开放试验区的建设,形成边境地区新的经济增长极。

#### 4.5 21世纪海上丝绸之路对沿海地区国土开发的影响

21世纪海上丝绸之路是“一带一路”的重要组成部分(图1)。21世纪海上丝绸之路建设将推动中

国沿海城市和港口的发展,必将使中国沿海港口和城市的功能发生质的变化和量的提高(刘宗义, 2014)。

首先,为沿海地区产业转型升级提供了广阔的市场和空间。沿海地区是改革开放的最前沿,过去30多年海外贸易对中国经济发展发挥了巨大的作用,但随着劳动力成本优势的丧失,当前面临产业转型升级的艰巨任务。海上丝绸之路沿线国家经济发展水平不一,产业跨度很大,与中国沿海地区具有很强的互补性,并为沿海产业转型升级提供了广阔的市场和空间。尤其是建设21世纪海上丝绸之路,依托其商贸物流大通道,发展临海先进制造业和特色鲜明的海洋经济,有助于形成沿海地区新一轮发展的经济引擎。

其次,有利于加快沿海地区国际化大都市区的形成,进一步提升沿海地区的国际化程度。21世纪海上丝绸之路战略的实施,将推动各类实物资源通过贸易向上海、广州、深圳等沿海大城市集聚,交割、中转或就地消化,大量跨国企业随之落户,巨额国际资金和银行、保险、融资等各类金融机构随之集聚(刘宗义, 2014),各方面的人才也将接踵而至,为建设沿海地区国际经济和金融中心奠定基础。而正在打造国际性大都市的上海、北京、广州、深圳、天津等沿海特大城市,将逐渐成为国际和区域总部经济的集聚地,发展空间和辐射范围将进一步扩大,国际影响力进一步增强。

第三,有利于进一步提升沿海地区整体开放水平。21世纪海上丝绸之路建设,将为沿海地区提供更广阔的经济腹地,有效发挥沿海地区港口群优势,打开沿海地区进一步国际化发展的空间,开创更高层次、更宽领域对外开放新格局。以上海为龙头的长三角地区借助于21世纪海上丝绸之路建设,在制度创新和创新合作中加快与国际规则接轨。而广州、深圳、青岛、天津等特大城市借助于港口和产业优势,带动周边城市群与整个区域参与全球竞争和合作。同时,21世纪海上丝绸之路建设为沿海地区发展相对滞后的福建和广西提供了难得的发展机遇。福建是21世纪海上丝绸之路建设的核心区,加之中国(福建)自由贸易试验区的建设,对内基础设施将得到快速改善,对外开放体制机制将更加灵活。广西借助与东盟合作的良好基础和对东盟的港口优势,与东盟合作的深度和广度将得到进一步提高,从而加快地区经济发展。

## 5 结论

“一带一路”倡议是中国今后相当长一段时间全面对外开放的国家战略。它将使中国的国土空间开发更加重视向外的互联互通,在已有东部沿海开放的基础上,在南、北、西3个方向打通国际通道。“一带一路”战略将从全面开放、互联互通、国际贸易、人文交流与合作等方面整体上影响中国国土空间开发格局。特别是“愿景与行动”中提出的国际经济走廊建设,将对不同区域的国土开发产生重要影响,从而形成新的国土空间格局。

(1) “一带一路”战略对国土空间格局产生重要影响,不同国际经济走廊影响的重点区域不同,有助于促进均衡国土空间的形成。新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚经济走廊及中巴经济走廊的建设,将改变中国西北地区长期以来在对外开放中的区位劣势,加快中国西北地区,尤其是新疆地区的发展。中国—中南半岛国际经济合作走廊及孟中印缅经济走廊有利于加快西南地区发展,对促进云南对外开放、加快广西发展尤为重要。中蒙俄经济走廊建设通过提升东北地区的对外开放程度,为东北再振兴注入新的动力。总体上,“一带一路”战略主要通过改善西部地区的区位条件,扩大对外开放水平,从而加快西部地区和边境地区的发展,缩小地区发展差距。

(2) “一带一路”战略将促进内陆地区形成若干个大都市经济区和内陆开放型经济高地,同时,强化与“一带一路”国际大通道相对接的国内开发轴线的地位和作用,形成全方位对外开放的国土空间格局。借助新亚欧大陆桥,重庆、西安、郑州、成都、乌鲁木齐、武汉等将逐渐形成中国内陆对外开放的新高地。同时,新亚欧大陆桥将沿线城市连接起来本身就形成了中国东西向的一个重要的国土开发轴。中国—中南半岛国际经济合作走廊及孟中印缅经济走廊将进一步提升昆明和南宁的次区域中心城市的地位,并在中国南方形成广州到昆明的海陆大通道。

(3) “一带一路”战略将进一步提升沿海地区的国际竞争力,形成“高效”的国土空间。“一带一路”战略将为沿海地区提供更广阔的经济腹地,加快沿海地区的产业转型升级和上海、北京、广州等国际大都市区的形成,提升沿海地区的国际竞争力,为沿海地区提供新的经济引擎。同时,“一带一路”建设有助于加快广西、福建等沿海发展相对滞后地

区的发展,进一步提升沿海地区的整体发展实力和参与国际竞争的能力。

(4) “一带一路”战略将加快内陆沿边地区主要口岸和沿边城市的发展,形成沿边地区国土开发新空间,带动沿边地区的发展。重要陆域边境开放区是丝绸之路经济带建设国际互联互通的关键,是构建开放国土空间和地缘安全国土空间的重要组成部分。东兴是中国—东盟的重要连接点,是通往东南亚国际通道的重要枢纽;瑞丽试验区是西南开放的重要国际陆港,是中国—中南半岛国际经济走廊的重要支撑点;满洲里试验区是欧亚陆路大通道重要的综合性枢纽,二连浩特则在中蒙俄经济走廊建设中具有不可替代的地位。随着“一带一路”战略的实施,东兴、瑞丽、满洲里、二连浩特等国家重点开发开放试验区将成为中国沿边地区发展的中心城市。同时,“一带一路”战略将有利于加快霍尔果斯、阿拉山口、红其拉普、磨憨、绥芬河等口岸的基础设施建设;在霍尔果斯跨境经济合作区成功运行的同时,有助于黑河、二连浩特等新的跨境经济合作区的形成,成为边境地区新的经济增长极,推动边境地区整体发展水平的提高。

## 参考文献(References)

- 白永秀,王颂吉. 2014. 丝绸之路经济带: 中国走向世界的战略走廊[J]. 西北大学学报: 哲学社会科学版, 44(4): 32-38. [ Bai Y X, Wang S J. 2014. Silk-road economic belt: the strategic corridor of China going global[J]. Journal of Northwest University: Philosophy and Social Sciences Edition, 44(4): 32-38]
- 本刊首席时政观察员. 2010. 三个五年规划与区域经济20年战略推进[J]. 领导决策信息, (32): 4-7. [Ben kan shouxi shizheng guanchayuan. 2010. San ge wunianguihua yu quyu jingji 20 nian[J]. Lingdao juece xinxi, (32): 4-7.]
- 陈利君. 2014. 建设孟中印缅经济走廊的前景与对策[J]. 云南社会科学, (1): 1-6. [Chen L J. 2014. The foreground and policies for constructing the Bangladesh-China-India-Myanmar economic corridor[J]. Yunnan Social Sciences, (1): 1-6.]
- 樊杰. 2007. 我国主体功能区划的科学基础[J]. 地理学报, 62(4): 339-350. [Fan J. 2007. The scientific foundation of major function oriented zoning in China[J]. Acta Geographica Sinica, 62(4): 339-350]
- 樊杰. 2012. 主体功能区战略与优化国土空间开发格局[J]. 中国科学院院刊, 28(2): 54-67. [Fan J. 2012. The strategy of major function oriented zoning and the optimization of territorial development patterns[J]. Bulletin of Chinese Academy of Sciences, 28(2): 54-67]

- 冯宗宪. 2014. 中国向欧亚大陆延伸的战略动脉: 丝绸之路经济带的区域、线路划分及功能详解[J]. 学术前沿, (4): 79-85. [Feng Z X. 2014. Strategic transportarteries connecting transport arteries China to eurasia: details of the area, route delineation and function of the new silk road economic belt[J]. Science Frontier, (4): 79-85]
- 高虎城. 2014. 深化经贸合作共创新的辉煌: "一带一路"战略构建经贸合作新格局[J]. 国际商务财会, (6): 5-7. [Gao H C. 2014. Deepen economic and trade cooperation: the "Belt and Road" makes new pattern of economic and trade cooperation[J]. International Business and Accountant, (6): 5-7.]
- 国家发展和改革委员会. 2012. 西部大开发"十二五"规划[EB/OL]. 2012-02-21[2015-05-07]. [http://www.agri.cn/cszy/BJ/whsh/ncwh/201202/t20120221\\_2486222.htm](http://www.agri.cn/cszy/BJ/whsh/ncwh/201202/t20120221_2486222.htm). [National Development and Reform Commission. 2012. Xibu dakaifa 12-5 guihua.[EB/OL]. 2012-02-21[2015-05-07].[http://www.agri.cn/cszy/BJ/whsh/ncwh/201202/t20120221\\_2486222.htm](http://www.agri.cn/cszy/BJ/whsh/ncwh/201202/t20120221_2486222.htm).]
- 国家发展改革委员会, 外交部, 商务部. 2015. 《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》[EB/OL]. 2015-03-28[2015-05-07]. <http://news.sina.com.cn/c/2015-03-28/140031655780.shtml>. [National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Commerce. 2015. The "vision and action on jointly building silk road economic belt and 21st-century Maritime Silk Road"[EB/OL]. 2015-03-28[2015-05-07]. <http://news.sina.com.cn/c/2015-03-28/140031655780.shtml>.]
- 国务院. 2014. 国家新型城镇化规划(2014-2020年)[EB/OL]. 2014-03-16[2015-05-07]. [http://www.gov.cn/gongbao/content/2014/content\\_2644805.htm](http://www.gov.cn/gongbao/content/2014/content_2644805.htm). [State Council. 2014. National New Type Urbanization Planning (2014-2020)[EB/OL]. 2014-03-16[2015-05-07]. [http://www.gov.cn/gongbao/content/2014/content\\_2644805.htm](http://www.gov.cn/gongbao/content/2014/content_2644805.htm).]
- 胡鞍钢, 马伟, 鄢一龙. 2014. 丝绸之路经济带: 战略内涵、定位和实现途径[J]. 新疆师范大学学报: 哲学社会科学版, 35(2): 1-10. [Hu A G, Ma W, Yan Y L. 2014. Connotation, definition and passage of "Silk-road Economic Belt"strategy[J]. Journal of Xinjiang Normal University: Edition of Philosophy and Social Sciences, 35(2): 1-10.]
- 霍建国. 2014. "一路一带"战略构想意义深远[J]. 人民论坛, (15): 33-35. [Huo J G. 2014. The significance of the "Belt and Road"[J]. People's Forum, (15): 33-35.]
- 刘宗义. 2014. 21 世纪海上丝绸之路建设与我国沿海城市和港口的发展[J]. 城市观察, (6): 5-12. [Liu Z Y. 2014. The construction of the 21st century Maritime Silk Road and the development of China's coastal cities and ports[J]. Urban Insight, (6):5-12.]
- 卢文刚, 黄小珍, 刘沛. 2015. 广东省参与"21 世纪海上丝绸之路"建设的战略选择[J]. 经济纵横, (2): 49-53. [Lu W G, Huang X Z, Liu P. 2015. The strategic choice for guangdong to participate in the "21st century marine Silk Road"[J]. Economic Issues, (2): 49-53.]
- 陆大道, 樊杰, 刘卫东, 等. 2011. 中国地域空间、功能及其发展[M]. 北京: 中国大地出版社. [Lu D D, Fan J, Liu W D, et al. 2011. The geographical space, function and development in China[M]. Beijing, China: Land Press of China.]
- 毛汉英. 2013. 中国与俄罗斯及中亚五国能源合作前景展望[J]. 地理科学进展, 32(10): 1433-1443. [Mao H Y. 2013. Prospects of energy cooperation of China with Russia and Central Asian countries[J]. Progress in Geography, 32 (10): 1433-1443.]
- 孙壮志. 2014. "丝绸之路经济带": 打造区域合作新模式[J]. 新疆师范大学学报: 哲学社会科学版, 35(3): 36-41. [Sun Z Z. 2014. "Silk-Road Economic Belt": new model of regional cooperation to be constructed[J]. Journal of Xinjiang Normal University: Edition of Philosophy and Social Sciences, 35(3): 36-41.]
- 谭秀杰, 周茂荣. 2015. 21 世纪"海上丝绸之路"贸易潜力及其影响因素: 基于随机前沿引力模型的实证研究[J]. 国际贸易问题, (2): 3-12. [Tan X J, Zhou M R. 2015. Export potential of 21st-century Maritime Silk Road and its determinants:an empirical research based on stochastic frontier gravity model[J]. International Trade Issues, (2): 3-12.]
- 王景敏, 朱芳阳. 2014. 广西在"海上丝绸之路"建设中的战略选择与对策[J]. 钦州学院学报, 29(11): 45-48. [Wang J M, Zhu F Y. 2014. On the strategies for constructing the "marine Silk Road" in Guangxi[J]. Journal of Qinzhou University, 29(11): 45-48.]
- 王楠楠, 刘晓彤. 2014. 深化交通运输合作是关键[J]. 交通建设与管理, (15): 90-91. [Wang L L, Liu X T. Deepen transportation cooperation is the key[J]. Traffic construct and management, (15): 90-91.]
- 王志远. 2014. 丝绸之路经济带的国际战略内涵解析[J]. 新疆财经, (3): 5-11. [Wang Z Y. 2014. An analysis of international strategic connotationof Silk Road Economic Belt [J]. Xinjiang Business and Economic, (3): 5-11.]
- 卫玲, 戴江伟. 2014. 丝绸之路经济带: 超越地理空间的内涵识别及其当代解读[J]. 兰州大学学报: 社会科学版, 42 (1): 31-39. [Wei l, Dai J W. 2014. The Silk Road Economic Belt: beyond the connotations of geo-spatial recognition and its modern interpretation[J]. Journal of Lanzhou University: Social Sciences, 42(1): 31-39.]
- 吴崇伯. 2014. 福建构建 21 世纪海上丝绸之路战略的优势、挑战与对策[J]. 亚太经济, (6): 109-113. [Wu C B. 2014. Analysis on advantages and countermeasures of Fujian integrating in to the strategy "21st century marine Silk Road"[J]. Asia Pacific Economy, (6): 109-113.]

- 吴向阳. 2012. 新亚欧大陆桥运输对我国进出口贸易的影响[J]. 现代商贸工业, (20): 56-58. [Wu X Y. 2012. The impact of the new eurasian land bridge transportation on the import and export of China[J]. Modern Business Trade Industry, (20): 56-58.]
- 袁朱. 2011. 未来10年国土开发空间结构的调整重点及对策[J]. 宏观经济管理, (6): 19-22. [Yuan Z. 2011. The adjust key point and policies for territory development structure in the next 10 years[J]. Macro Economic Management, (6): 19-22.]
- 赵华胜. 2014. “丝绸之路经济带”的关注点和切入点[J]. 新疆师范大学学报: 哲学社会科学版, 35(3): 27-35. [Zhao H S. 2014. Focus and View of "Silk-Road Economic Belt" [J]. Journal of Xinjiang Normal University: Edition of Philosophy and Social Sciences, 35(3): 27-35.]
- 周民良. 2014. 建设丝绸之路经济带推动全国区域经济协调发展[J]. 中国民族, (8): 20-23. [Zhou M L. 2014. Build Silk Road Economic Belt and promote regional economic correspond development[J]. China Nationality, (8): 20-23.]

## Impacts of the Belt and Road Initiative on the spatial pattern of territory development in China

LIU Hui<sup>1,2</sup>, YEERKEN Wuzhati<sup>1,2,3</sup>, WANG Chenglong<sup>1,2,3</sup>

(1. Key Laboratory of Regional Sustainable Development Modeling, CAS, Beijing 100101, China;

2. Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, CAS, Beijing 100101, China;

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

**Abstract:** The "Belt and Road Initiative" is and will continue to be an overall strategy of China's all round opening-up for a long time into the future. The building of the "Belt and Road" has become a long term national strategy for China, which will have great impacts on the spatial pattern of China's territory development. Based on an analysis of the current characteristics of the spatial pattern of China's territory development, this study examines the influence of the "Belt and Road Initiative" on the spatial pattern of China's territory development with regard to the all round opening-up, improvement of facilities connectivity, changes of energy supply system, trade, and social and culture exchanges. The "Belt and Road Initiative" emphasizes international facilities connectivity and all-dimensional opening-up including in the coastal, border, and inland areas. Based on the great international transport and economic corridors proposed by the Chinese government in the "Vision and Action on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road," this article mainly analyzes the impacts of different international economic corridors on territory development in different regions. The main results are as follows. (1) The "Belt and Road Initiative" will have great impacts on the spatial pattern of China's territory development. Although different international economic corridors influence different regions, the western region of China will benefit the most from the "Belt and Road Initiative", which conduces to shape an equitable territory development. (2) The "Belt and Road Initiative" will facilitate the formation of several metropolitan economic areas and economically highly developed areas in the inland area that open to the outside, such as Xi'an, Chengdu, Chongqing, Urumqi, Kunming, Nanning, Wuhan, Zhengzhou, and so on. These areas will form an all round opening-up territory development pattern. (3) The "Belt and Road Initiative" will provide more economic hinterland for the coastal areas' industrial structure upgrading and economic development, which will strengthen the coastal areas' international competitiveness and help to form a high efficiency territory development pattern. (4) The "Belt and Road Initiative" will accelerate the development of port of entry and inland border cities, such as Dongxing, Ruili, Manzhouli, Erenhot, Khorgas, and promote the development of cross-border economic cooperation areas based on successful implementation of the Khorgas cross-border economic cooperation area, which will drive the development of border areas that will become an important region for territory development.

**Key words:** the Belt and Road Initiative; territory development; international economic corridors; inland economically highly developed area; China