

“一带一路”战略下 物流产业拉动西藏区域 经济可持续发展研究

刘 妤 著



厦门大学出版社
XIAMEN UNIVERSITY PRESS

国家一级出版社
全国百佳图书出版单位

西藏民族大学财经学院
科学研究文库

“一带一路”战略下
物流产业拉动西藏区域经济
可持续发展研究

责任编辑 许红兵 潘 瑛

封面设计 蒋卓群



扫码了解更多

F1105-1-1

ISBN 978-7-5615-6551-3



9 787561 565513 >

定价:54.00元

“一带一路”战略下 物流产业拉动西藏区域经济 可持续发展研究

刘 妤 著

本书系西藏民族大学“重大项目培育计划”资助项目(17MDZP01)最终成果,获得西藏自治区“中国少数民族经济”重点学科、西藏民族大学应用经济学硕士一级学科建设的支持。



厦门大学出版社 国家一级出版社
XIAMEN UNIVERSITY PRESS 全国百佳图书出版单位

图书在版编目(CIP)数据

“一带一路”战略下物流产业拉动西藏区域可持续发展研究/刘好著. —厦门: 厦门大学出版社, 2017. 7

(西藏民族大学财经学院科学研究文库)

ISBN 978-7-5615-6551-3

I. ①一… II. ①刘… III. ①物流-产业发展-影响-区域经济-经济可持续发展-研究-西藏 IV. ①F259.277.5②F127.75

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 129641 号

出版人 蒋东明
责任编辑 许红兵 潘 瑛
封面设计 蒋卓群
技术编辑 朱 楷

出版发行 厦门大学出版社
社 址 厦门市软件园二期望海路 39 号
邮政编码 361008
总 编 办 0592-2182177 0592-2181406(传真)
营销中心 0592-2184458 0592-2181365
网 址 <http://www.xmupress.com>
邮 箱 xmup@xmupress.com
印 刷 厦门集大印刷厂

开本 720mm×1000mm 1/16
印张 10.5
插页 2
字数 220 千字
版次 2017 年 7 月第 1 版
印次 2017 年 7 月第 1 次印刷
定价 54.00 元

本书如有印装质量问题请直接寄承印厂调换



厦门大学出版社
微信二维码



厦门大学出版社
微博二维码

编委会

主任委员 陈爱东

副主任委员 郭宏伟 毛阳海 狄方耀 魏小文
张剑雄 杨西平

执行委员 张志恒 李继刚 刘 好

委 员 (按照姓名拼音排序)

陈 东	仇海红	董祥宾	付小玲
苟凌滨	黄 林	金 杰	刘爱菊
李爱琴	刘 强	李晓灵	路 赞
杨西平	任富强	谭天明	杨 森
尹 雯	于转利	赵 莉	张 薇
张晓雁			

前言

2013年,国家提出“一带一路”倡议,将系列区域国际合作整合升级,推进多边跨境贸易和国家交流合作,加速实施新一轮扩大对外开放。而西藏地处我国西部,与印度、尼泊尔、缅甸、不丹等南亚国家接壤,在国家全局性战略中始终处于十分重要的政治地位。同时,其作为历史上南方丝绸之路、唐蕃古道、茶马古道段的重要参与者,是中国与南亚国家交往的重要门户,应当借此发展机遇,借力南亚大通道和环喜马拉雅经济合作带建设,对接孟中印缅经济走廊,主动融入丝绸之路经济带,通过实现现代物流等领域的跨越式升级,促进西藏社会经济可持续发展。

但是,随着西藏经济社会的发展和对外交流程度的进一步扩大,西藏区域物流发展面临着许多新的挑战,如市场发育滞后、产业水平低、资金技术人才匮乏、交通运输成本高、市场竞争力弱、生产效率低下、生态环境破坏、发展后劲不足以及东部发达地区差距扩大等,继而影响着西藏整个社会经济的可持续发展,因此需要因地制宜,立足本地区的资源优势、区位优势发展物流产业。

本书立足于西藏特殊区情,根据新形势下西藏经济社会发展的总体目标与战略任务,从提升西藏区域经济发展水平出发,结合国家的民族政策和整体生态功能规划,因地制宜,科学合理地探讨和设计推动西藏物流产业发展的对策与路径,为西藏区域经济实现可持续发展和全面建成小康社会

会目标提供了一定的参考。

本书选择西藏区域物流与区域经济的互动促进关系作为研究对象,运用区域经济学、民族经济学、现代物流学等相关理论知识与研究方法,对物流产业拉动西藏区域经济的可持续发展问题进行深入分析,以全面掌握西藏物流产业的发展过程、西藏区域物流与区域经济的互动促进关系,以及物流产业对西藏区域经济的贡献作用,为进一步提升西藏区域经济发展水平提供研究思路,为科学制定西藏物流产业发展政策提供参考依据。

本书首先探讨了西藏物流产业发展阶段的沿革、目前存在的问题以及“一带一路”战略下西藏物流产业发展的战略构想等。在此基础上,主要阐述了西藏物流产业在农牧产品竞争力、工业化的推进、第三产业提升、现代化、新型城镇化以及经济外向发展等方面对西藏区域经济的积极影响,并通过定量分析西藏区域物流与区域经济的互动促进关系。其次,又基于西藏物流产业发展的新特征,遵循指标选取的系统性、科学性、综合性、可比性、可获取性等原则,实证分析了物流产业对西藏区域经济增长的具体贡献程度,从而确定发展西藏区域物流对提升区域经济的必要性和可行性。最后,从第三方物流服务质量、农产品流通模式、快递企业物流能力、物流信息网络建设、绿色物流发展等方面入手进行现状分析和问题探讨,提出促进区域经济可持续发展的物流产业路径选择的对策与建议。

面对新形势,西藏“十三五”规划强调指出,要主动适应经济新常态,最终引领新常态,西藏区域物流的发展刻不容缓。本书与国内外研究趋势相契合,借“一带一路”倡议对西藏经济产生深远影响的契机,针对西藏地域开展细化研究,探讨提升西藏物流产业发展的相关路径与对策,为进一步发展西藏区域物流和完善相关理论体系做出有益探索,对丰富现有的理论体系、引领后续的研究方向有着一定的理论价值。同时,对建设南亚大通道融入丝绸之路经济带、培育新的区域经济增长极、增强西藏经济发展基础,以及向其他民族地区推广都具有一定的实用价值。但由于本人水平有限,疏漏之处在所难免,恳请广大读者提出宝贵修改意见,便于今后不断修改完善。

刘好

2017年4月

目 录

第一章 绪 论	(1)
第一节 研究背景、目的及意义	(1)
第二节 相关概念简要梳理	(5)
第三节 相关研究述评	(10)
第四节 研究思路、研究方法和主要创新点	(12)
第二章 现代物流理论基础	(16)
第一节 现代物流概述	(16)
第二节 绿色物流概述	(19)
第三节 区域物流与区域经济可持续发展的关系	(26)
第三章 西藏物流产业发展的基本过程	(32)
第一节 西藏物流产业发展阶段的沿革	(32)
第二节 西藏物流发展目前存在的问题	(38)
第三节 西藏物流产业战略构想与发展途径	(40)
第四章 物流产业拉动西藏区域经济发展的影响分析	(43)
第一节 物流产业对经济增长助推的影响	(43)
第二节 物流产业对增强农牧业产品竞争力的影响	(46)
第三节 物流产业对工业化推进的影响	(50)

第四节	物流产业对第三产业提升的影响	(54)
第五节	物流产业对现代化的影响	(57)
第六节	物流产业对新型城镇化的影响	(61)
第七节	物流产业对经济外向发展的影响	(66)
第八节	简要述评	(71)
第五章	物流产业拉动西藏区域经济发展的效应分析	(72)
第一节	物流指标选取	(72)
第二节	物流指标与西藏区域经济增长的格兰杰因果模型检验 ...	(74)
第三节	实证结论	(80)
第六章	物流产业拉动西藏区域经济发展的贡献度评价与分析	(81)
第一节	构建贡献度指标体系	(81)
第二节	贡献度实证分析	(83)
第三节	实证结论	(91)
第七章	促进西藏区域经济发展的物流产业路径选择研究	(93)
第一节	完善提高西藏第三方物流服务质量	(93)
第二节	创新构建西藏农产品流通模式	(103)
第三节	整合提升西藏快递企业物流能力	(111)
第四节	加强协同西藏物流信息网络建设	(119)
第五节	积极推进西藏绿色物流发展	(129)
第八章	结论与展望	(141)
参考文献		(144)
附 录		(152)

1

绪论

第一节 研究背景、目的及意义

一、研究背景

当前,受我国经济进入“新常态”影响,我国物流业也进入“新常态”发展阶段。面对新形势,我国物流将以质量和效益为中心,寻找战略突破口,培育竞争新优势,全面打造中国物流“升级版”,以转型升级主动适应经济“新常态”,应对物流“新常态”。为此,国家陆续提出了跨区域的长江经济带和京津冀协同发展、丝绸之路经济带与海上丝绸之路等一系列以区域物流为突破口,推动开放型经济发展的区域经济战略规划。目的是推动产业梯度转移,发展跨区域大交通大物流,力争形成新的区域经济增长极。“一带一路”战略的提出为转型升级西藏区域物流的发展提供了重大的战略机遇。

西藏地处我国西部,与印度、尼泊尔、缅甸、不丹等南亚国家接壤。作为历史上南方丝绸之路、唐蕃古道、茶马古道段的重要参与者,西藏应当抓住此历史发展机遇,借力南亚大通道和环喜马拉雅经济合作带建设,对接孟中印缅经济走廊,融入丝绸之路经济带,形成西藏特有的物流发展格局,实现现代区域物流的跨越式升级,促进社会经济的快速发展。本书的研究背景主要源于以下两个方面:

1. 基础现实背景

当前西藏物流产业仍然存在很多问题,需要加以科学引导与规范管理。在优惠政策的便利支持下,加之西藏政府对物流管理措施的大力推进,西藏物流有了长足的发展,物流基础设施发生了翻天覆地的变化,取得了巨大的成就,基本形成了以公路运输为主,航空、管道运输为辅的现代运输新格局。特别值得一提的是,2006年青藏铁路格尔木至拉萨铁路的建成通车,以及2014年拉日铁路拉萨至日喀则铁路的建成通车,使得西藏的交通运输条件从根本上得到了改善。但是,和内地物流业态的发展相比,西藏因受周边地理环境限制和高原气候影响,长期以来处于全国物流布局的边缘地带,物流基础薄弱,发展滞后,产业带动效应不明显。比如,物流产业发展相对缓慢,物流服务需求不足;运输成本相对较高,效益较低;物流产业基础设施较落后;企业规模小,产业关联度低,协调发展机制不全,物流管理人才缺乏等。若不加以科学引导与规范管理,势必会造成对社会资源的破坏及浪费,甚至成为制约其经济发展的包袱。当前亟须对物流产业进行科学引导与规范管理,利用西藏特有的比较优势和后发优势发展区域物流,促使其健康发展并成为推动社会经济和谐、可持续发展的中坚力量。

2. 国家战略背景

丝绸之路经济带的战略指引需要西藏区域物流的转型和升级。随着我国西部大开发战略的逐步推进,“新丝绸之路”的基础设施建设进入快速轨道,2015年3月李克强总理在十二届全国人大三次会议的政府工作报告中提出“推进丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路合作建设,加快互联互通、大通关和国际物流大通道建设,构建中巴、孟中印缅等经济走廊”。上述“愿景与行动”的公布,意味着西藏事实上已入围丝绸之路经济带。在国家全局性战略中,西藏始终处于十分重要的政治地位,是重要的国家安全屏障、重要的生态安全屏障、重要的战略资源储备基地、重要的高原特色农产品基地、重要的中华民族特色文化保护地、重要的世界旅游目的地,其凭借特殊的区位优势(处于丝绸之路经济带和孟中印缅经济走廊之间),天然地成为连接二者的通道和纽带。按照中心地理论,它将成为二者之间的中心地带之一,对于国家实现丝绸之路经济带和孟中印缅经济走廊的互联互通以及促进西藏经济外向发展具有双向重大战略意义。“一带一路”战略给西藏带来了新的发展契机,四通八达的交通网络畅通了信息渠道,使西藏区域物流的发展成了重中之重。西藏未来将成为我国通往印度洋、南亚的桥头堡,并最终形成“一线(即青藏铁路及拉日铁路)、两基地(即青藏铁路那曲物流中心、拉萨物流中心)、三出口(即樟

木、吉隆、亚东等口岸)”的南亚贸易陆路大通道。然而,由于自然环境、边境形势等因素影响,西藏通往印度、尼泊尔之间的通道大多没有发挥应有的“连通”作用。2015年,西藏举全区之力推进新丝绸之路战略并促进西藏在国家新丝绸之路大战略中的地位进一步提升,这一举措给西藏物流产业的发展带来了巨大的机遇与挑战。

二、研究目的

实践证明,若一个国家或地区在地理位置、资源状况、生产力布局、人口素质、文化传统等方面存在差异性,其社会经济发展就不可能采取统一的模式。必须立足本地实际,因地制宜,利用自身资源优势,挖掘不同产业的经济增长源。“一带一路”战略为具有独特区位优势西藏物流产业的发展提供了前所未有的机遇。鉴于此,本研究选择物流产业和西藏区域经济的互动促进作用作为研究对象,运用区域经济学、民族经济学、现代物流学等相关理论知识与研究方法,对物流产业拉动西藏区域经济的可持续发展问题进行深入分析,以全面掌握西藏物流产业的发展过程、西藏物流产业与区域经济的互动关系以及物流产业对西藏区域经济的贡献作用,为进一步提升西藏区域经济发展水平提供研究思路,为科学制定西藏物流产业发展政策提供参考。

三、研究意义

西藏凭借其独特的区位优势,在国家战略中一直处于重要的地位。自国家“一带一路”战略推进实施以来,西藏自治区积极融入丝绸之路经济带,倡导推进面向南亚开放重要通道建设,发展西藏区域物流已成为研究热点,这对于既受环境资源约束又面临竞争与挑战的西藏物流产业而言,具有重要的现实意义和学术理论价值。

(一)理论意义

本书借“一带一路”战略对西藏经济产生深远影响的契机,探析西藏区域物流与区域经济的互动关系作用机理,在此基础上,探讨提升西藏物流产业发展的相关路径与对策,为进一步在发展西藏区域物流的实践中运用和完善相关理论体系做出有益探索,对丰富现有的理论体系及引领后续的研究方向有着重要的理论价值。

1.丰富区域物流的内涵

目前,国内学者对区域物流产业的内涵理解不一,尚未形成完整统一的解释。民族地区由于其独特的地理位置、气候条件、人文环境、资源禀赋等因素,

必然形成独特的区域物流,因此通过对民族地区的物流产业进行研究,理论上可以丰富区域物流的内涵。

2.进一步完善民族地区发展物流产业的条件

物流产业对区域经济发展有着重要的影响,而区域经济因地制宜,各不相同。西藏作为西部民族地区之一,其物流产业的发展具有一定的代表性,对此进行研究,可以进一步完善民族地区发展物流产业的条件。

(二)现实意义

面对新形势,西藏“十三五”规划强调指出要主动适应经济新常态,最终引领新常态。西藏区域物流的发展刻不容缓。本研究与国内外研究趋势相契合,针对西藏地域开展细化研究,对建设南亚大通道,融入丝绸之路经济带,培育新的区域经济增长极,增强西藏经济发展基础以及向其他民族地区推广都具有重要的实用价值。

1.推进口岸和边贸市场建设以及对外贸易进入新阶段

西藏是打通南亚“贸易陆路大通道”的桥头堡,处在对南亚开放的重要地位。随着产业经济的进步、对外开放的扩大和综合交通运输网络的初步形成,西藏区域内外的人流、物流、资金流、技术流、信息流等日益增强,尤其借助着“一带一路”战略的推进,有助于加强对外贸易建设,推进口岸和边贸市场建设,加快构建“请进来,走出去”的平衡协调发展的对外开放新格局。

2.促进西藏区域产业结构调整,振兴区域经济

随着西部大开发步伐的加快,西藏拉萨、日喀则、山南、林芝、那曲、昌都、阿里七地市基础设施建设已形成了比较健全的物流、商流、资金流和信息流为一体的商品流通体系,并发挥着越来越大的经济杠杆作用,提高了西藏拉萨、日喀则、山南、林芝、那曲、昌都、阿里七地市特色产品的出藏率及产品的附加值,逐步扩大了国内同类产品的市场份额。同时,充分利用物流的动态优势,以适应市场变化,建构西藏七地市物流快速联盟的动态组织,实现物流产业链为促进区域产业结构调整,振兴区域经济和社会稳定发展的绩效最大化。

3.扩大西藏内需,促进消费

扩大内需是西藏经济发展的基本立足点和长期的战略方针。首先,进出藏的商品由于运输的问题,成本居高不下,这就要求西藏建立先进的物流产业;其次,西藏地广而人口和城镇分布极不平衡,导致物资流动相对困难,大力发展物流业将大大缓解这一困难;最后,西藏经济的快速发展不仅繁荣了本地的各行各业,更吸引了不少外地投资商前来投资,大宗的货物运输、仓储也随之而来,这也为西藏物流业的发展提供了一个广阔的前景。

第二节 相关概念简要梳理

一、区域物流

区域物流是指在特定区域范围内的物流活动,由区域物流网络体系、区域物流信息支撑体系和区域物流组织运作体系组成。区域物流是指为了实现区域经济社会的可持续发展,对区域物资流动进行统筹协调、合理规划、整体控制,以实现区域物流各要素的系统最优目标。区域物流是区域经济活动的重要组成部分。作为国民经济发展的重要产业和新的经济增长点,物流业在促进产业结构调整,转变经济发展方式和增强国家经济竞争力等方面发挥着重要作用。物流的主体、客体和载体及其相互关系构成了物流的总体结构。其中物流主体决定了物流的组织结构,物流客体决定了物流的品质类型和规模,物流载体决定了物流的空间结构。因此,一个区域的物流总体结构往往决定了该区域物流业的发展水平和规模。

1. 物流主体

物流主体是直接参与或专门从事物流活动的经济组织,包括货主物流企业、第三方物流企业、储运企业等。物流主体是供应链物流渠道起点和终点的联结者,在整个物流活动中起着主导和决定作用。物流主体因素的集成是现代物流的本质特征。在某一具体区域范围内,物流主体的类型存在差异,这种差异主要源于区域地理位置、本区域与其他区域经济的联系以及区域中产业结构、规模和水平等的差异。与区域经济产业集聚相类似,区域物流也强调物流主体集聚,物流主体在空间上的集聚有利于促进物流活动的一体化发展,这也是区域物流园区(基地)、物流中心、配送中心形成的客观基础,而区域物流园区、物流中心、配送中心决定了整个区域物流系统的空间结构。作为物流系统基础的主体因素,其集中程度及运作能力是划分区域物流结构层次的主要依据。

2. 物流客体

物流客体即物流对象,是一切在物流主体之间进行定向循环运动的物质实体。物流客体种类繁多、数量庞大,每种物流客体都有着不同的形态、结构、功能、用途、物理特征和度量单位,并且由不同的生产者和不同的消费者使用。通过物流主体的活动安排,物流客体不断地从供给主体向需求主体、从生产领

域向消费领域运动。客体运动是在主体要素的驱使下进行的,其运动有一定的方向性和有序性。

3. 物流载体

物流载体是保证物流活动有效、协调进行的基础条件。它涉及铁路、水运、公路、仓库、场站、信息网络等基础设施和条件,物流载体的完善程度和先进程度是一个区域物流发展水平的重要标志。物流载体的建设,仅仅依靠市场的自发行为是不够的,构建一个协调发展、物畅其流的区域物流载体系统需要中央政府和地方政府统筹规划。

二、区域经济

区域经济是在一定区域内经济发展的内部因素与外部条件相互作用而产生的生产综合体。每一个区域的经济都受到自然条件、社会经济条件和技术经济政策等因素的制约。在一定的生产力发展水平条件下,区域经济的发展程度受投入的资金、技术和劳动等因素的制约;技术经济政策对于特定区域经济的发展也有重大影响。

区域经济是一种综合性的经济发展的地理概念。它反映区域性的资源开发和利用的现状及其问题,尤其是指矿物资源、土地资源、人力资源和生物资源的合理利用程度,主要表现在地区生产力布局的科学性和经济效益上。区域经济的效应并不单纯反映在经济指标上,还要综合考虑社会总体经济效益和地区性的生态效益。

衡量区域经济是否合理发展应当有一个指标系统,从中国许多地区经济发展情况来看,一般包括以下五个方面:其一,考虑整个国家经济发展的总体布局,分析地区经济在国家经济中的地位和作用。其二,地区经济发展的速度和规模是否适合当地的情况(包括人力、物力和资金等因素)。其三,规划设计的地区经济开发和建设方案能否最合理地利用本地的自然资源和保护环境。其四,地区内各生产部门的发展与整个区域经济的发展是否比较协调。其五,除生产部门外,还要考虑能源、交通、电讯、医疗卫生和文化教育等区域性的基础设施。注意生产部门与非生产部门之间在发展上的相互适应。

对应于物流系统,应从经济规模、增长速度、居民生活水平及产业结构等四方面来表征区域经济综合发展水平。其一,经济规模及增长速度:物流是经济发展的派生需求,其发展与区域经济水平成正比,经济规模越大,对货物运输、包装、仓储、配送、流通加工及物流信息处理等物流服务的需求就越大。本书选取国内生产总值、社会消费品零售总额、进出口商品总额表征经济规模,

以 GDP 增长率来表征地区经济增长速率。其二,居民生活水平:选取居民消费水平和人均 GDP 作为衡量某一区域范围内居民用以满足生活需要的社会产品和劳务的消费程度。其三,产业结构:物流业规模大小受到物流支持产业发展水平的影响,支持产业的发展将带动更多的物流需求。在国民经济中,第二产业、第三产业对物流有较多的需求,为此选取第二产业占 GDP 的比重和第三产业占 GDP 的比重表征产业结构的变动。

三、“一带一路”战略

2013 年 9 月,中国国家主席习近平提出共同建设“丝绸之路经济带”的战略构想,希望通过发展“五通”,即加强政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通,以点带面,从线到片,逐步形成从中国、中亚到西亚及欧洲的区域大合作。

(一)“丝绸之路经济带”构建的空间理论基础

“丝绸之路经济带”是把“丝绸之路”与“经济带”结合起来,理论基础是区域空间结构理论。空间结构理论是一定区域范围内的社会经济各组成部分及其组合类型的空间相互作用与空间位置关系,以及反映这种关系的空间集聚规模和集聚程度的理论。区域空间结构由点、线、面三种基本要素组成,点是最基本的要素,如城镇、企业等;线有起点和终点,并且有方向,如交通干线、能源通道等;面是指各类经济区。“丝绸之路经济带”在一定程度上符合“点—轴”模式,“丝绸之路经济带”国内段由西安、兰州、乌鲁木齐等中心城市组成的“点”,由铁路、公路、能源管道组成的“轴”,由中原经济区、关中天水经济区、河西走廊经济带、天山北坡城市带形成的“面”,构成了区域空间结构。

(二)“丝绸之路经济带”的空间范围

1. “丝绸之路经济带”的空间区位

“丝绸之路经济带”包括北、中、南三大经济轴线及其辐射区域。北道起自环渤海经济圈,经大同、呼和浩特、额济纳旗,从伊吾进入新疆,至阿勒泰地区,穿过哈萨克斯坦的厄斯克门和俄罗斯的鄂木斯克、莫斯科,止于圣彼得堡(波罗的海沿岸)。中道:上海—徐州—西安—兰州—哈密—吐鲁番—乌鲁木齐—奎屯—精河—霍城—哈国阿拉木图—乌兹别克斯坦塔什干—土库曼斯坦捷詹—伊朗马什哈德—伊朗德黑兰(支线自德黑兰通波斯湾沿岸霍梅尼港)—亚美尼亚埃里温—土耳其安卡拉—法国巴黎—法国勒阿弗尔(大西洋沿岸)。南道:广州—长沙—怀化—重庆—成都—阿坝—格尔木—若羌—且末—和田—喀什—巴基斯坦伊斯兰堡—巴基斯坦卡拉奇(印度洋沿岸)。

“丝绸之路经济带”始于中国,从地理空间看,可涉及三个层次区域:第一,核心区,包括中亚的哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦和土库曼斯坦五国。第二,重点区,包括俄罗斯、中亚、巴基斯坦、印度和西亚地区。第三,拓展区,包括环中亚地区、欧洲、北非等地,即中亚经济带、环中亚经济带、亚欧经济带。其中,拓展区涉及高加索地区的阿塞拜疆、格鲁吉亚、亚美尼亚以及东欧的乌克兰、白俄罗斯和摩尔多瓦等位于欧亚地理交接线及其邻近地区的国家。

2.“丝绸之路经济带”构建的空间构成

(1)经济区。把丝绸之路和经济带联系起来,体现了一种新型的区域经济的空间模式。“丝绸之路经济带”本质上是经济区域,是生产、贸易、流通一体化的带状经济区。“丝绸之路经济带”是在古丝绸之路的基础上形成的一个新的经济发展区域。总体上可划分为国内经济区和国际经济区:国内经济区以陕甘青为主体,其他省区是外围,新疆是核心区。“丝绸之路经济带”东边牵着亚太经济圈,西边系着欧洲经济圈,被认为是“世界上最长、最具有发展潜力的经济大走廊”。

(2)发展轴与城市群。经济带发展需要一定的交通干线,并以其为发展轴,以轴上发达的一个或几个城市为核心,发挥经济集聚和辐射功能,联结带动周围不同等级规模城市的经济发展,由此形成点状密集、面状辐射、线状延伸的城市群。

(3)增长极。“丝绸之路经济带”是我国西部大开发、向西开放的“升级版”。中西部地区应该抓住这一机遇,通过资本、技术等聚集,形成新的增长动力,提高中西部地区的产业层次,深化中西部的对外开放,形成新的增长极。

3.“丝绸之路经济带”构建的空间演变形势

中国的整体经济布局正在由过去各种经济要素和工业活动在东部地区高度集聚的趋势,逐步转变为由东部沿海地区向中西部和东北地区转移扩散的趋势。这种趋势使“丝绸之路经济带”建设发展轴线成为可能。中国区域经济的多支点格局逐渐明显,形成了增长极的扩散。多个支点支撑中国区域经济发展,中国区域经济从聚集到扩散,在区域空间上逐步均衡。

(三)“丝绸之路经济带”的战略意义

第一,“丝绸之路经济带”建设能够形成沿海、内陆、沿边全方位对外开放格局,实现优势互补。第二,“丝绸之路经济带”建设为我国经济转型打开了一扇“新窗户”,既有利于缓解我国资源环境约束,又能够扩大外需,优化开放市场和出口商品结构,有利于消化国内过剩产业,也会促进我国产业结构转型升级。