

中和商学论丛

ZHONGHE SHANGXUE LUNCONG

SICHOUZHILU JINGJIDAI FAZHAN YANJIU

“丝绸之路”经济带发展研究

李忠民/主 编

姚 宇 刘育红/副主编



经济科学出版社
Economic Science Press

中和商学论丛

ZHONGHE SHANGXUE LUNCONG

SICHOUZHILU JINGJIDAI FAZHAN YANJIU

“丝绸之路”经济带发展研究

李忠民/主 编

姚 宇 刘育红/副主编



经济科学出版社
Economic Science Press

图书在版编目 (CIP) 数据

“丝绸之路”经济带发展研究/李忠民主编. —北京:
经济科学出版社, 2014. 2 (2014. 4 重印)

(中和商学论丛)

ISBN 978 - 7 - 5141 - 4358 - 4

I. ①丝… II. ①李…②姚… III. ①区域经济发展 - 研究 -
陕西省 IV. ①F127. 41

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 031913 号

责任编辑: 范 莹

责任印制: 李 鹏

丝绸之路经济带发展研究

李忠民 主编

姚 宇 刘育红 副主编

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100142

总编辑部电话: 010 - 88191217 发行部电话: 010 - 88191522

网址: [www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮箱: [esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

天猫网店: 经济科学出版社旗舰店

网址: [http://jjkxcbs. tmall. com](http://jjkxcbs.tmall.com)

北京季蜂印刷有限公司印装

710 × 1000 16 开 20 印张 320000 字

2014 年 2 月第 1 版 2014 年 4 月第 2 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 4358 - 4 定价: 45. 00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 010 - 88191502)

(版权所有 翻印必究)

前 言

2013 年 9 月国家主席习近平在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学发表演讲时提出，将用创新的合作模式，共同建设“丝绸之路经济带”，以点带面，从线到片，逐步形成区域大合作，这是中国领导人首次在国际场合公开提出共同建设“丝绸之路经济带”的重大战略构想。习近平总书记提出，要在欧亚各国间加强政策沟通、加强道路联通、加强贸易畅通、加强货币流通及加强民心相通。在刚刚闭幕的党的十八届三中全会上，提出“适应经济全球化新形势，必须推动对内对外开放相互促进、引进来和走出去更好结合，促进国际国内要素有序自由流动、资源高效配置、市场深度融合，加快培育参与和引领国际经济合作竞争新优势，以开放促改革，建立中国上海自由贸易试验区，推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设，形成全方位开放新格局。”起航丝绸之路经济带，推进中国“向西走”，实施全面的、全球化的开放开发战略，已成为国家的战略，为我们的未来研究指明了方向。

编辑《“丝绸之路”经济带发展研究》文集，一来是对我们团队相关研究的小结；二来是按照“五通”的战略部署，将开展的研究成果再进行一次梳理。本书主要包括四部分内容。第一部分，在世界经济失衡的条件下思考中国的发展。如全球经济失衡下的中国经济区域重构、亚欧非合作与中国特色发展、“新丝绸之路”经济带一体化战略路径与实施对策、从古丝绸之路到新丝绸之路。第二部分，研究能源一体化，积极打造中国能源增长极，如关于构建中国（西安）新丝绸之路开放开发经济试验区的建议、资源工业化

与中国能源增长极的构建、中国能源增长极构建与培育分析、“走出去”与中国“能源增长极”发展。第三部分，认为建设新丝绸之路经济带首要的是以综合交通通道为展开空间，依托沿线交通基础设施和中心城市，对域内贸易和生产要素进行优化配置，如“新丝绸之路”经济带全要素能源效率研究、“新丝绸之路”经济带经济增长的实证、新亚欧大陆桥区域经济增长中的金融集聚因素研究、“新丝绸之路”经济带财政转移支付政策效应分析、“新丝绸之路”交通基础设施、空间溢出与经济增长、“新丝绸之路”经济带交通基础设施与经济增长的空间统计分析、“新丝绸之路”交通基础设施与全要素生产率增长、“新丝绸之路”经济带交通基础设施对经济增长空间差异的影响分析、“新丝绸之路”物流发展促进经济增长的空间异质性研究、基于低碳视角下的新丝绸之路经济带物流促进经济增长、“新丝绸之路”经济带经济增长与碳排放关系实证研究、“丝绸之路”沿线城镇化与生态移民研究、关于修建亚欧高铁的建议、“关中一天水经济区”交通基础设施与区域经济一体化。第一次提出建设亚欧高铁，在提案中的构想是，亚欧高铁起始于北京，经京广线、陇海线，入中亚塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦等国，再到中东伊朗、伊拉克、土耳其等国，入欧洲保加利亚、意大利、法国、德国等国，再经乌克兰、俄罗斯、哈萨克斯坦、蒙古等国，回到北京，形成一个闭合圈。第四部分，关于沿线城市发展丝绸之路经济带建设问题，如丝绸之路新起点与西安国际化大都市建设、实施“北上西进”战略谋求西安可持续发展、西安市在丝绸之路经济带上的战略定位研究、从“西安—宝鸡”到“西安—包头”的发展、新欧亚大陆桥沿线资源型城市可持续发展与经济转型研究。我们团队认为西安必须抓住这个机会，积极推动构建一个以西安为核心的向西开放开发的一个自贸区，积极推动西安建设丝绸之路经济带上的区域金融中心等。

在本研究中我们汲取了大量的研究成果，有的已列在参考文献中，还有不少的可能没有列入，在此一并对各位专家、学者的真知灼见表示衷心的感谢！对著名经济学家何炼成教授、汪应洛院士、李佩成院士、周伟洲教授、赵世超教授、张宝通研究员、石英研究员、侯甬坚教授、王欣教授、张建成教授，以及日本的本多教授、黑泽教授表示衷心感谢！对经济科学出版社范莹副编审、责任编辑表示感谢！

2013年12月

第一部分 全球经济发展与丝绸之路经济带提出

全球经济失衡下的中国经济区域重构	李忠民 张子珍	3
亚欧非合作与中国特色发展	李忠民	15
“新丝绸之路”经济带一体化战略路径与实施对策	王保忠 何炼成 李忠民	19
从古丝绸之路到新丝绸之路：陆地文明的又一次复归	姚 宇	30

第二部分 能源增长极与丝绸之路经济带建设

关于构建中国（西安）新丝绸之路开放开发经济 试验区的建议	李忠民 续建峰	39
资源工业化与中国能源增长极的构建	李忠民	42
中国能源增长极构建与培育分析	李忠民 张子珍	47
“走出去”与中国“能源增长极”的发展	李忠民 张子珍	65

第三部分 丝绸之路经济带的增长与发展机制

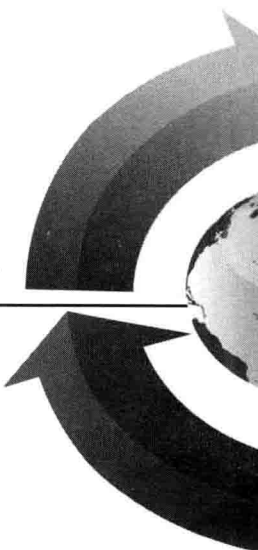
“新丝绸之路”经济带全要素能源效率研究	
——基于中国段 17 个城市的实证分析	王保忠 81
“新丝绸之路”交通经济带经济增长的实证	
——基于人力资本等 6 个因素的面板数据模型	李忠民 刘育红 张 强 103
新亚欧大陆桥区域经济增长中的金融集聚因素研究	
——以中国西北五省为例	周 弘 112
“新丝绸之路”经济带财政转移支付政策效应分析	
——基于城际面板数据的实证	刘育红 122
“新丝绸之路”交通基础设施、空间溢出与经济增长	
——基于多维要素空间面板数据模型	李忠民 刘育红 张 强 135
“新丝绸之路”经济带交通基础设施与经济增长的空间	
统计分析	刘育红 146
“新丝绸之路”交通基础设施与全要素生产率增长	刘育红 王新安 158
“新丝绸之路”经济带交通基础设施对经济增长空间	
差异的影响分析	王新安 刘育红 174
“新丝绸之路”物流发展促进经济增长的空间异质性研究	
.....	李忠民 于庆岩 186
基于低碳视角下的“新丝绸之路”经济带物流促进经济增长	
.....	李忠民 于庆岩 197
“新丝绸之路”经济带经济增长与碳排放关系实证研究	
——基于 GIS 的空间比较	韩翠翠 姚 宇 211
“丝绸之路”沿线城镇化与生态移民发展研究	
——以三江源区为例	尕丹才让 李忠民 221
关于修建亚欧高铁的建议	李忠民 刘育红 234
“关中—天水经济区”交通基础设施与区域经济	
一体化：基于引力模型的实证	刘育红 238

第四部分 沿线城市发展与丝绸之路经济带建设

丝绸之路新起点与西安国际化大都市建设	张宝通	253
实施“北上西进”战略谋求西安可持续发展	李忠民	258
西安在丝绸之路经济带上的战略定位研究	姚 宇 赵雨晴 解瑞杰	267
“西安—宝鸡”到“西安—包头”的战略选择	李忠民 韩翠翠 宋 凯 夏德水	280
新欧亚大陆桥沿线资源型城市可持续发展与经济 转型研究	张永凯 张培栋	290
后记		311

第一部分

全球经济发展与 丝绸之路经济带提出



全球经济失衡下的中国经济区域重构

李忠民 张子珍

一、中国经济区域发展与失衡

一般来说,经济区的划分可以按照同质性原则和集聚性原则。所谓同质性原则是指区域经济发展条件的一致性,因而在区域内强调经济要素一致性,不重视区域内经济要素的关联。集聚性又叫异质性,即由若干互补性强的异质部分构成在功能上联系紧密的经济集聚区,构成经济发展要素“有一个场所、一个核心和它们边缘地区的、明确程度不同的变化梯度”(迪金森,1980)。比较而言,同质性区划对区域经济发展更具竞争性,而异质性区划要更有利于加强地区间的互补与合作。

纵观我国经济发展的轨迹,经济区域划分大体经历了以下几个阶段。

第一阶段,新中国成立以后至“一五”时期。新中国成立初期,以恢复与调整国民经济为主要功能的经济区划,为了缩小沿海与内地之间的经济发展差距,迅速恢复国民经济,将全国划分为东北、华北、华东、中南、西南和西北六大行政区。

第二阶段,“大跃进”至改革开放前。以服务于建立独立工业体系与国民经济体系为主的经济区划,为加强中央政府的统一领导,集中力量进行大规模的社会主义建设,1954年相继建立东北、华北、华东、华中、华南、西南和西北七大经济协作区。后又将华中区与华南区合并形成六大经济协作区,

到1970年全国进而划分为西南、西北、中原、华南、华东、东北、华北、山东、闽赣、新疆十大经济协作区。

第三阶段，改革开放后至现在。以邓小平提出的“两个大局”的思想为指导，将中国经济区域划分为“东、中、西”三大地带。提出先开发东部，全国要支持这个大局，等将来条件允许了再来开发中、西部，全国也要支持这儿的大局。随后中国三大地带经济区域逐渐被确定了下来。在这以后，学术界还提出了6大综合经济区划，即划分为东北地区、黄河中下游地区、长江中下游地区、东南沿海、西南地区、西北地区；还有9大经济区划，即是将中国的经济区域划分为东北地区、环渤海地区、黄河中游流域、长江三角洲地区、长江中游地区、东南沿海地区、西北地区和西南地区等；以及提出的9个“大都市经济圈”，包括沈大、京津冀、济青、大上海、珠江三角洲、吉黑、湘鄂赣、成渝等；重点建设“三大块”经济区划，分别以珠三角、长三角和环渤海三大城市群为经济中心，以广大中西部地区为经济腹地，构成泛珠三角区域、泛长三角区域和大环渤海区域“三大块”的经济区划，等等。

改革开放后的五种经济区划方式中，最被广为接受的就是“三大地带”区划，即“东、中、西”地带经济区划，而且国家在制订多种经济政策时也大多以此划分方法为依据。随着梯度开发理论的运用，20世纪90年代末和21世纪初又相继提出“西部大开发”和“中部崛起”的战略方针。

总的看，“东、中、西”发展战略的实施，不仅使东部地区的经济实现了高速增长，而且推动了全国经济的高速发展，产生的积极效应主要有：（1）聚集效应，即东部经济快速的发展，吸引了海内外的资金、技术和人才等生产要素迅速向该地区聚集；（2）示范效应，即东部20年社会经济发展的成功经验，对中、西部地区具有极强的辐射作用；（3）扩散效应，即发达地区的资本、技术、劳动力等向其他地区的扩散，从而带动落后地区经济的发展。

但是，在一定程度上形成了“东、中、西”地区间经济发展差距，不利于资源的优化配置和生产力的合理和统一布局，甚至影响了全国统一市场的建立，在一程度上，由于积累性因果循环的作用，将产生“回波效应”，就是说地区之间经济发展差异的存在，使劳动力、资金、技术资源等受要素收益差异吸引而发生的由落后地区向发达地区流动的现象，使地区间的差距越

拉越大。这也正反映了同质性区划的特点，也说明同质区域经济发展更具竞争性而不是互补合作性。近年来，国家实施西部大开发和中部崛起的战略，并没有达到缩小地区差距的政策预期。究其原因主要就是由于经济区东、中、西“三大部”同质划分，割断了东部发达地区资金技术的要素优势与中西部地区的资源优势的联系与互利，阻碍了内生合作机制的形成和发达地区对落后地区扩散效应的发挥。这与社会主义经济发展的根本目的相背离，不利于社会的稳定 and 国家的长治久安。

重构中国区域格局迫在眉睫。依据资源禀赋理论和区位理论，按照同质性与集聚性结合的区域划分方法，本文将中国的经济版图划分为呈“蝴蝶”形状的经济区模型，即大东北经济区和环渤海经济区分别构成其右前翅、右后翅；泛珠三角经济区和泛长三角经济区则是其左前翅、左后翅；而亚欧大陆桥中国经济区则恰构成蝴蝶的躯干部分（见图1）。

“蝴蝶模型”的构建，将现有按照同质性原则把经济区划分为纵向的“东、中、西”部，转变为按照同质性与集聚性原则相结合的划分方式，分别以大东北、环渤海、珠三角、长三角四大城市群为经济增长极，以广大亚欧大陆桥中国经济区为经济腹地，形成“龙头带动、产业协同、利益共享、优势互补”的地域分工和协作紧密型经济区。

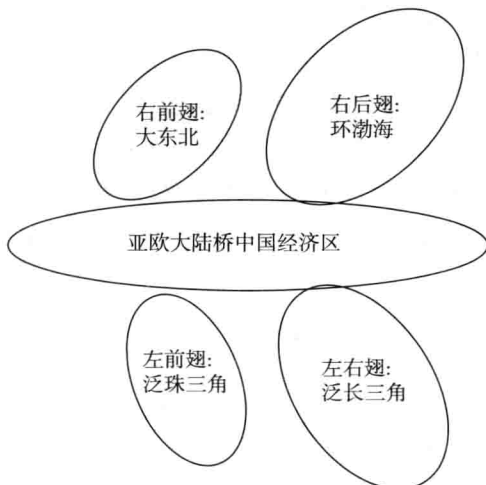


图1 “蝴蝶模型”示意

二、经济区划“蝴蝶模型”的基本构架

(一) 右前翅：大东北经济区

大东北经济区包括辽宁、吉林、黑龙江。东北地区是中国最早建设起来的以钢铁、机械、石油、化工等重工业为主的重工业基地，长期被称为“新中国工业的摇篮”。同时又是中国重要的农业、林业和畜牧业基地。进入 21 世纪，世界产业转移的重点已经由 20 世纪七八十年代的轻纺工业转向了装备制造和重化工业，这为大东北经济区的振兴带来了契机。右前翅经济区以大连市为其核心城市，产业发展以重工业为主。

作为该经济区核心城市的大连，地理位置优越，资源丰富，工业基础雄厚，经济文化发达，是中国北方的“明珠”。大连地区历来是中国最重要的造船基地之一，发达的造船业，使其成为国际船舶修造港。

此外，黑龙江省的电站设备、造纸、大型机械设备、特种钢等部门都相当发达，加之大庆的原油开采和炼油业、石油化工业等，使黑龙江省的制造业部门在经济中占有很大比重。该省规模以上的装备制造工业 2005 年增加值达到 110 亿元，到 2010 年达到 230 亿元。吉林省则主要以汽车制造和化学工业为主体，重工业产值在 2002 年达到 1722.67 亿元。而且，两省的农业也非常发达，现代化程度在全国居于前列。辽宁的重点发展产业有汽车、船舶、机车、飞机等，其重工业总产值在 2002 年已高达 3916.17 亿元。

大东北经济区应充分发挥其装备制造业区位优势，以重大项目为依托，引进关键技术，增强自主开发 and 创新能力，努力把该经济区建设成为国内一流、特色突出，在国际上占有一定地位的重大装备制造基地。

(二) 左前翅：泛珠三角经济区

泛珠三角经济区域包括香港、澳门、深圳、广东、海南、广西、云南、贵州、重庆、四川。改革开放以来，珠三角充分利用了毗邻港澳的独特区位优势，以出口拉动经济。该经济区是我国最大的“世界工厂”，集中了几万家外发加工制造企业，其中制衣、制鞋、玩具、家电等轻工业制造在世界

市场占很大比重，电脑配件、通讯产品等制造业的崛起更令世界瞩目。

该经济区的核心城市是香港和深圳，最主要的经济基础产业是以电子及通信设备制造业、电气机械及器材制造业、仪器仪表及文化办公用品制造业、塑料制品业、纺织业、食品加工业、服装等轻工业为主的制造业；金融保险行业有灵活的机制和强劲的发展势头；高新技术产业发展很快，目前已成为我国重要的高新技术制造业基地和研发中心，高新技术产值占深圳全部高新技术产品产值的比重已达到 55.8%，这一比例之高居全国之最。广东在 2002 年的轻工业企业达 14365 个，总产值高达 8161.63 亿元，在全国居于首位。

（三）右后翅：环渤海经济区

环渤海经济区包括北京、天津、河北、山东的青岛，是我国的巨型经济核心区之一。环渤海经济区作为我国北方规模最大的经济区域，地处北部沿海地区，是沟通南北、联动东西的枢纽，也是我国北方地区进入太平洋走向全世界的出口。左后翅经济区以天津为其核心城市，产业发展以金融、商贸、现代制造业为主。

环渤海经济区的地缘优势决定了其北方内陆、三北地区和沿海地区的天然结合部的地位，又是通向亚太地区 and 走向世界的出海口，处在“东来西往、南联北开”的有利位置，贸易业非常发达。

环渤海区域的金融区位优势十分特殊。北京作为人民银行、金融监管机构的总部所在地，是全国的宏观金融的调控中心和各类金融机构的监管中心。四大国有商业银行总行以及大多数金融机构总部的设立于此，是我国名副其实的金融中枢城市，具有其他区域无法比拟的独到优势。近年来，天津市金融对外开放力度明显提速。2005 年，滨海新区开发开放纳入国家总体发展战略，渤海银行作为近 10 年来由国务院批准的第一家全国性股份制商业银行在天津设立，发行总额为 200 亿元的渤海产业投资基金已获国务院批准。随着渤海银行在天津的挂牌，以金融为引领的现代服务业势不可挡。天津港与世界 170 多个国家和地区的 300 多个港口有贸易往来，其 70% 以上的货物吞吐量和 55% 的口岸进出口货值来自其他省市。并且，天津吸引外资企业项目 6000 个，利用外资 200 亿美元，成为日本、韩国等东北亚国家来华投资的聚集地。

(四) 左后翅：泛长三角经济区

长三角经济区包括上海、江苏、安徽、浙江、宁波；中部经济区包括湖北、湖南、江西；闽台经济区包括福建和台湾。长三角是我国经济最发达、开放程度最高的地区。右前翅经济区以上海为其核心城市，产业发展以金融贸易、高新技术产业为主，使经济获得了突飞猛进的发展。

上海作为长江三角洲经济实力最强的城市，依据其临海的区位优势，与国际联系方便，驻津发展成为集金融、贸易、加工、会展等于一体的国际大都会，现代服务业超前发展，辐射功能强大。以上海为中心，长三角地区经济空间结构呈现出分层扩散特点；以苏州、杭州、无锡、宁波为主干城市的区域内，第三产业发展迅速；以南京、绍兴、常州、镇江为主干的城市区域内，工业发展基础雄厚，机械、电子构成经济发展的主导产业。台湾轻工加工工业比较发达，制造业种类较多，在亚洲地区位居前列；服务业发展很快，成为经济发展中最重要的产业。福建以轻型工业为主。

依托上海的金融中心地位，长三角地区拥有显而易见的金融优势。2004年末，上海有各类保险公司 55 家，保险中介机构 110 家，各类证券业公司已达 99 家，上市证券数达 996 只，上海市中资金融机构网点 2476 家，上海已成为货币、证券、外汇、黄金、期货五大类全国性金融要素市场的积聚中心，金融辐射能力强大。

从右后翅与左后翅经济区具有明显的金融区位优势，具体分析两个经济区全部金融机构存贷款额度的情况。

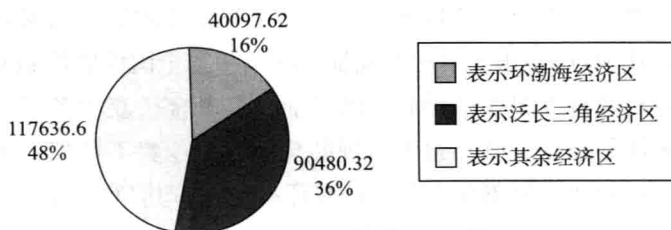


图2 经济区全部金融机构存款额度百分比

资料来源：《中国金融年鉴》（2005年）。

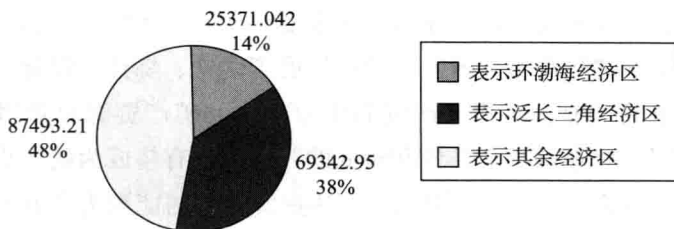


图3 经济区全部金融机构贷款额度的百分比

资料来源：《中国金融年鉴》（2005年）。

图2和图3显示出环渤海经济区仅三省一市金融机构存贷款额度占全国百分比分别达到16%、14%；泛长三角经济区的长三角、中部和闽台经济区金融机构存贷款额度占全国百分比分别达到36%、38%，两经济区金融业具有明显优势。蝴蝶的右后翅和左后翅都具有发展金融业的区位优势。

（五）躯干：亚欧大陆桥中国经济区

亚欧大陆桥是指以横跨亚欧大陆的铁路运输系统为中间桥梁，把大陆两端的海洋连接起来，实现海陆联运的一种运输方式，属于国际联合运输的范畴。亚欧大陆桥中国经济区是指亚欧大陆桥在中国境内的由东向西延伸的产业和城市聚集段，由陇海铁路和兰新铁路组成。它东起江苏连云港，途经山东、河南、山西、陕西、内蒙古（包头以南）、甘肃、宁夏、青海、西藏、新疆，到中俄边界的阿拉山口出国境。辐射面积达360万平方公里，是中国市场通达面最广的地带。

亚欧大陆桥中国经济区内部的经济发展水平很不平衡，由东向西基本呈递减的态势，但在中西部地区也有一些区位条件和发展基础较好的、重要的经济中心和增长极。从产业发展水平来看，亚欧大陆桥中国经济区包括上、中、下游各种梯次的产业群，可以说是中国的产业结构的缩影。

第一，该经济区能源、原材料丰富。亚欧大陆桥中国经济区的省份大多资源含量丰富，经济发展大多依赖资源型产业。例如，以兰州为中心的黄河上游属水能富集区和有色冶金区，可开发水力资源在 1000×10^4 千瓦以上，拥有有色金属、能源、石油化工、机械等工业基地；陕、甘、宁、新等地是