

走向内陆经济时代

中国西部

典型内陆地区发展路径

THE DEVELOPMENT PATH
OF TYPICAL INLAND REGION IN WESTERN CHINA

王军 戴宾 伍笛笛 邓立新 等·著

非外借



西南财经大学出版社
Southwestern University of Finance & Economics Press

国家社科基金资助项目

走向内陆经济时代

中国西部

典型内陆地区发展路径

王军 戴宾 伍笛笛 邓立新 等·著



西南财经大学出版社
Southwestern University of Finance & Economics Press

图书在版编目(CIP)数据

走向内陆经济时代:中国西部典型内陆地区发展路径/王军等著. —成都:西南财经大学出版社,2018.9

ISBN 978-7-5504-3626-8

I. ①走… II. ①王… III. ①区域经济发展—研究—西北地区②区域经济发展—研究—西南地区 IV. ①F127

中国版本图书馆CIP数据核字(2018)第181086号

走向内陆经济时代:中国西部典型内陆地区发展路径

ZOUXIANG NEILU JINGJI SHIDAI;ZHONGGUO XIBU DIANXING NEILU DIQU FAZHAN LUJING

王军 戴宾 伍笛笛 邓立新 等·著

责任编辑:胡莎

装帧设计:李倩

责任印制:朱曼丽

出版发行	西南财经大学出版社(四川省成都市光华村街55号)
网 址	http://www.bookcj.com
电子邮件	bookcj@foxmail.com
邮政编码	610074
电 话	028-87353785 87352368
照 排	成都上易堂广告有限公司
印 刷	成都市兴雅致印务有限责任公司
成品尺寸	170mm×240mm
印 张	20.5
字 数	341千字
版 次	2018年9月第1版
印 次	2018年9月第1次印刷
书 号	ISBN 978-7-5504-3626-8
定 价	88.00元

1. 版权所有,翻印必究。
2. 如有印刷、装订等差错,可向本社营销部调换。

序

PREFACE

15世纪前后，多帆多桨技术的运用增强了人类远洋航行的能力，扩大了人类海洋活动的空间范围。1492年哥伦布发现美洲新大陆，1519年麦哲伦开辟东方新航线，带来了欧洲商业革命并进一步发展为世界贸易，大西洋沿岸、地中海沿岸先后成为世界经济最繁荣的区域。18世纪60年代发端于英国的工业革命助推英国成为殖民帝国，带动了资本主义的全球发展，开创了依靠远洋低成本运输带来的海洋文明，人类开始进入海洋经济时代。直至今今天，世界经济仍由海洋主导，西欧和北美等沿海发达国家和地区成为世界经济的主要市场，而欧亚、非洲的内陆国家和地区则成为经济落后甚至贫困得需要特殊关注的地区^①。

内陆型国家和地区的发展是一个世界性难题。全球内陆国家和地区大致有32个，人口约4.5亿，面积约1 630万平方千米。2003年8月，联合国在哈萨克斯坦阿拉木图举行了内陆和过境发展中国家与捐助国及国际金融和发展机构过境运输合作问题国际部长级会议。会议通过了《阿拉木图宣言》和《阿拉木图行动纲领：在内陆和过境发展中国家过境运输合作全球新框架下满足内陆发展中国家的特别需要》两项文件，目的在于通过促进伙伴关系的建立，克服内陆发展中国家没有出海口与远离世界市场所造成的特殊问题。联合国发布的《2014年人类发展报告》认为，内陆发展中国家仍然脆弱不堪，其原因在于出口多样化方面的局限性、生产能

^① 2000年9月联合国大会通过的《联合国千年宣言》把内陆发展中国家列入处境特殊的国家组。

力的局限性、出口竞争力较差及运输和过境成本较高,这些国家容易受到外界冲击的影响^①。经过10多年的努力,针对解决内陆国家发展问题的《阿拉木图行动纲领》并没有在根本问题上取得实质性进展,即内陆国家和地区因远离海洋带来的投资不便、进出口贸易运输成本高及由此导致的内陆国家与沿海国家的发展差距仍然存在。世界银行的研究报告指出,2015年全球基尼系数约为0.705,存在非常严重的平等,全球贫困人口中以内陆国家为多,全球最富裕国家——北欧沿海的挪威人均收入9.4万美元,最贫穷国家——非洲内陆的布隆迪人均收入仅260美元,两者相差360倍^②。

世界总是处在不断变化之中的。人类经历了由农业文明向工业文明、内陆经济主导向海洋经济主导的转变。20世纪中期以来,尤其是近20年,交通与信息技术的迅猛发展及广泛运用在很大程度上改变了内陆国家和地区的发展环境。一个陆海统筹的时代即将到来,全球发展格局正在发生变化。

一是现代航空与铁路的大规模运用开始改变内陆国家和地区的地理阻隔状况。飞机的发明使内陆地区突破了广袤地域、崇山峻岭、大江大河、海洋湖泊的阻拦,给人类的出行和货物的快捷运输带来了便利。20世纪60年代,日本、法国、意大利和德国开始建设高速铁路,掀起了第一次高铁发展的浪潮,全球高铁营运里程达到3 198千米;20世纪80年代,受日本高铁的示范影响,欧洲的法国、德国、意大利、西班牙、比利时、荷兰、瑞典和英国等纷纷投资建设高铁,掀起了高铁发展的第二次浪潮;20世纪90年代,世界高铁发展进入第三次浪潮,波及亚、欧、北美以及大洋洲。在世界高铁发展的第三次浪潮中,中国的高铁后来居上,以其营运线路最长、技术先进、安全可靠、兼容性好、性价比高、节能环保的优势引领未来的高铁“4.0时代”。铁路运输速度和能力的大幅提升给内陆国家和地区的发展带来了转机。尽管铁路运输成本仍然高于海洋运输,但其时间成本已大大降低。目前,我国中欧班列到达欧洲的货运时间仅为海洋运输的1/3,有效改善了我国内陆地区远离海岸线的区位优势。特别需要指出的是,中国高铁的迅猛发展正在改变既不靠海也不沿边且深处内陆的西部典型内陆地区的区位优势,使其成为中国向西、向南

① 2014年8月第六十九届联合国大会召开,会议通过了《阿拉木图行动纲领:在内陆和过境发展中国家过境运输合作全球新框架下满足内陆发展中国家的特别需要》执行情况十年度审查。

② 姚枝仲,世界经济面临四大挑战[J].国际经济评论,2017(4).

开放的前沿。有分析认为，过不了几年，就可以看到以中国为中心的高速铁路网把整个非洲、欧洲和亚洲连接在一起^①。展望未来，交通技术的进步与运用及其相关的制度安排将使内陆国家和地区对外人员往来和物资交流变得十分容易和通畅，时间和空间成本大为降低，内陆国家和地区全面融入世界经济体系将成为现实。

二是信息化和互联网技术的运用强化了内陆国家和地区的对外经济联系。美国未来经济学家托马斯·弗里德曼在其所著的《世界是平的》一书中指出，世界因为信息技术和互联网的运用而没有了海洋和高山的阻隔，地球东西半球的白天和黑夜被充分利用：当美国夜晚降临时，印度和澳大利亚的医生开始处理来自美国医院发来的邮件，印度也因此成为目前世界服务外包的最大承接国家。这为地处内陆的国家和地区依靠互联网技术实现与沿海同步竞争创造了条件和可能，也为全球投资充分利用内陆地区的劳动力、土地等要素资源提供了技术支持。1999年美国麻省理工学院自动识别中心提出万物皆可通过网络互联，世界开始步入物联网时代。2016年3月，当人工智能机器人战胜世界顶尖围棋高手韩国的李世石时，人工智能成为全球热点。有人预期，人工智能会影响到所有产业或可带领我们走进一个“智能商业”时代^②，人们的商业经济联系将更加方便和快捷。

三是中国“一带一路”倡议给内陆国家和地区的发展提供了新机遇。学者魏杰认为，人类社会经历了三次全球化：第一次是1750—1950年，由欧洲诸强主导，其主要特征是英国、德国、法国、意大利、葡萄牙、西班牙等国的对外殖民；第二次是1950—2013年，其主要特征是国际贸易和投资推动经济全球化，也由此诞生了世界贸易组织、世界银行、国际货币基金组织等国际经济组织；第三次即是以中国积极倡议的“一带一路”为标志的新时代。“一带一路”通过交通联通、经济融通、信息畅通、政策相通、物质流通，将极大地促进沿线内陆国家和地区的发展，为实现《联合国千年宣言》中提出的消除贫困目标创造条件。2017年中国同“一带一路”沿线国家的贸易总额超过4万亿美元，在相关国家建设了75个境外经贸合作区，累计投资超过600亿美元。

上述发展变化预示着世界经济将由海洋主导向陆海统筹转变，海洋经济与内

① 徐飞. 中国高铁的全球战略价值 [J]. 学术前沿, 2016(1).

② 廖建文, 崔之瑜. 智能商业战略启示录 [J]. 新华文摘, 2017(17).

陆经济并存发展、共同推动全球经济增长，内陆经济将重新崛起，推动人类再创历史辉煌。

中国是一个有着广阔内陆的发展中大国。1978年开始实施的沿海率先开放战略推动了东部沿海地区的快速发展，与此同时内陆地区的发展则相对放缓。内陆地区与沿海地区发展差距的扩大成为我国区域发展不平衡的现实问题，推动区域协调发展成为中国特色社会主义建设进入新时代的新要求。正是基于西部内陆地区发展的长期关注和研究，在国家哲学社会科学基金的资助下，我们完成了“西部内陆地区跨越发展研究”的重大课题研究。在此基础上，通过对深入大陆、既不靠海也不沿边的西部典型内陆地区（川渝黔陕甘宁青7省份）的进一步潜心研究，全面分析了该地区的资源条件、历史与现状、机遇与挑战，借鉴了国内外内陆国家和地区的发展经验，对其发展路径进行了较为系统的探讨，形成了《走向内陆经济时代：中国西部典型内陆地区发展路径》一书。

目前，研究内陆国家和地区发展的文献资料并不多见，而聚焦由川渝黔陕甘宁青7省份构成的中国西部典型内陆地区发展的研究则更为少见。本书希望丰富这一领域的研究，探索西部典型内陆地区的发展路径，为内陆国家和地区的发展提供启迪与参考。需要指出的是，本书对于中国西部典型内陆地区发展的研究是一次开创性的探索和尝试，难免挂一漏万，更由于作者阅历和认识的局限性，难免存在不当之处，谨以此就教于大方之家，冀引更多金玉之作。

第一章 内陆与内陆地区

一、内陆与中国内陆.....	001
（一）内陆	001
（二）中国的内陆及其特点	002
二、内陆经济区划.....	004
（一）内陆经济区划与西部内陆地区	004
（二）西部内陆经济区划	005
三、探索西部典型内陆地区发展路径的重要性.....	007
（一）内陆地区发展面临的一般性困境	007
（二）西部典型内陆地区面临的发展困境更为突出	012
（三）西部典型内陆地区发展具有更大的回旋余地	013

第二章 理论视角下的内陆地区经济发展

一、研究的逻辑起点：区位差异带来区域发展的空间分异.....	018
（一）区位及相关概念	018

(二) 经济学视角下的区域经济增长差异	020
(三) 经济地理学视角下的空间分异	021
二、内陆地区经济发展的相关理论	022
(一) 要素禀赋与比较优势理论	022
(二) 后发优势理论与蛙跳理论	023
(三) 梯度理论与反梯度理论	024
(四) 区域空间结构演进理论	026
(五) 新经济地理学中的集聚经济理论	027
三、内陆地区发展路径的理论探讨	029
(一) 交通优先论	030
(二) 产业承接论	031
(三) 开放经济论	032
(四) 内需主导论	032
(五) 特色产业论	033
(六) 创新推动论	034
(七) 核心增长论	035
(八) 内陆特区论	036

第三章 西部典型内陆地区的自然条件、自然资源及人文基础

一、西部典型内陆地区的自然条件	039
(一) 地理区位	039
(二) 地形地貌	041
(三) 气候生态	044
(四) 自然灾害	046
二、西部典型内陆地区的自然资源	051
(一) 土地资源	051

(二) 矿产资源	053
(三) 水资源	056
(四) 生物资源	060
(五) 能源资源	061
三、西部典型内陆地区的人文基础	064
(一) 行政区划现状	064
(二) 人口规模结构	066
(三) 人口空间分布	072
(四) 历史文化基础	075
(五) 交通设施基础	077
(六) 科技创新基础	079
四、西部典型内陆地区自然条件、自然资源和人文基础的总体评价	082
(一) 空间方位: 深处内陆, 外联不畅	082
(二) 地理环境: 地域广阔, 生态脆弱	082
(三) 自然资源: 资源富集, 开发有限	083
(四) 发展现状: 基础各异, 开发不均	083
(五) 人文底蕴: 历史辉煌, 有待振兴	084
(六) 科技创新: 资源较多, 尚待转化	084

第四章 西部典型内陆地区的发展历程

一、历史上的西部典型内陆地区发展: 由农业文明中心逐渐疏离	085
(一) 远古时期中国农业文明的发源地和繁盛地	085
(二) 隋唐以前统一中国的政治中心和战略后方	091
(三) 史载中国最早的开放地区	095
(四) 宋以后的千年衰落及局地繁荣	099
(五) 二战时期的东方主战场指挥中心和战时经济繁荣	103

二、新中国前 30 年西部典型内陆地区植入式工业化发展	107
(一) “一五”时期现代工业起步 (1949—1957 年)	107
(二) “二五”时期工业在调整中推进 (1958—1966 年)	111
(三) 三线建设奠定现代国防科工产业优势 (1966—1976 年)	112
三、改革开放推动西部典型内陆地区加快发展	118
(一) 20 世纪最后 20 年的改革促发展 (1977—1999 年)	118
(二) 进入新世纪后第一个 10 年的发展 (2000—2010 年)	125
(三) 进入新世纪第二个 10 年后的发展 (2010 年至今)	128

第五章 西部典型内陆地区经济发展的现实分析

一、新中国成立以来西部典型内陆地区经济发展的演变	135
(一) 新中国成立—1978 年：计划经济阶段	135
(二) 1979—1999 年：跟随发展阶段	141
(三) 2000—2016 年：调整追赶阶段	145
(四) 西部典型内陆地区经济演变特征	149
二、西部典型内陆地区各省份经济发展演变的比较	154
(一) 经济规模总量四川居首位，陕西、重庆、贵州加速提升	154
(二) 经济增速由落后全国平均水平向领先全国转变	157
(三) 人均 GDP 普遍达到中高收入经济体水平，地均 GDP 相对落后	159
(四) 产业结构持续优化，服务业占比普遍提升	160
(五) 西部典型内陆地区区域发展的基本特征	164
三、西部典型内陆地区经济发展的内外原因查找分析	165
(一) 经济发展依靠投资和消费双轮驱动，消费动力后劲强	166
(二) 产业贡献重点依托服务业和高科技产业	169
(三) 制度创新动力加强，重点区域创新示范作用明显	172
(四) 交通基础设施瓶颈有所改善，网络设施发展速度优势明显	176

(五) 人口回流态势初显, 人口结构持续优化	181
四、西部典型内陆地区经济发展的认识与启示	184
(一) 经济格局: 不平衡的发展现实需要重点区域率先突破	184
(二) 经济动力: 出口动力不足的短板更需要投资与消费双轮驱动	186
(三) 产业重点: 交易成本高昂的现实需要重点依托服务业和高科技产业	186
(四) 创新发展: 薄弱的发展基础更需要科技和制度的创新突破	188
(五) 基础设施: 地处深远内陆的区位需要大幅提升区内融合与区外联通	189
(六) 人的因素: 充分利用人口规模和人口回流带来的强劲内需	191

第六章 西部典型内陆地区发展环境的再审视

一、新发展理念视角下的西部典型内陆地区发展	193
(一) 创新发展理念与西部典型内陆地区发展	193
(二) 协调发展理念与西部典型内陆地区发展	196
(三) 绿色发展理念与西部典型内陆地区发展	202
(四) 开放发展理念与西部典型内陆地区发展	207
(五) 共享发展理念与西部典型内陆地区发展	210
二、现代交通发展视角下的西部典型内陆地区发展	212
(一) 现代交通发展	212
(二) 西部典型内陆地区发展与现代交通的再审视	215
三、扩大内需视角下的西部典型内陆地区发展	223
(一) 扩大内需的再认识	223
(二) 西部典型内陆地区发展与扩大内需的再审视	224
四、现代科技进步视角下的西部典型内陆地区发展	228
(一) 科技发展的新趋势	228
(二) 西部典型内陆地区发展与科技进步的再审视	230
五、国际产业转移视角下的西部典型内陆地区发展	234

（一）对当前世界经济的认识	234
（二）西部典型内陆地区发展与国际产业转移的再审视	235

第七章 国内外内陆地区发展的实践探索与启示

一、我国西部典型内陆地区发展实践概述	239
（一）全力改善基础设施	239
（二）积极承接产业转移	240
（三）着力培育特色产业	241
（四）推进对外开放合作	242
二、成渝经济区建设的实践探索及启示	242
（一）交通先行，提升互联互通水平	244
（二）塑造“双核”，引领城市群协同发展	246
（三）打破分割，深化区域内部合作	251
（四）强化开放，加速融入全球经济大循环	254
（五）着力创新，优化区域发展动力结构	257
（六）成渝经济区发展的启示	261
三、国外内陆地区城市发展及经验借鉴	263
（一）美国中部内陆国际化都市：芝加哥	263
（二）美国西部内陆“皇后城”：丹佛	266
（三）欧洲内陆新经济中心：德国慕尼黑	269
（四）国际内陆城市发展启示	272

第八章 西部典型内陆地区发展路径探讨

一、对西部典型内陆地区发展路径的思考	275
（一）西部典型内陆地区的发展困境	275

(二) 对破解内陆地区发展困境的思考	277
(三) 对破解西部典型内陆地区发展困境的思考	279
(四) 对其他制约西部典型内陆地区发展的因素的思考	282
二、西部典型内陆地区的发展路径选择	282
(一) 决胜现代航空	283
(二) 大力发展互联网新经济	285
(三) 建立内需主导型经济	288
(四) 强化基础设施建设	291
(五) 突出向西向南开放	294
(六) 以新兴技术推进后发赶超	299
(七) 培育优势特色产业	301
(八) 强化城市群空间发展载体	304
(九) 争取国家支持	307
参考文献	310
后 记	313

第一章 内陆与内陆地区

一、内陆与中国内陆

(一) 内陆

1. 内陆与内陆地区的内涵

按《现代汉语词典》的解释,内陆即远离海岸的大陆,或大陆远离海岸的部分。一般而言,内陆即大陆的内部,不包括沿海地域。内陆是与沿海相对应的一个地域概念。沿海指靠近海的陆地,紧挨海的陆地。

内陆地区是被赋予陆地自然、人文、经济和社会特征的特化的地理空间,沿海地区则是被赋予海洋自然、人文、经济和社会特征的特化的地理空间。《中国海洋统计年鉴》给沿海地区下的定义是指有海岸线(大陆岸线和岛屿岸线)的地区。因此,是否有海岸线成为划分内陆地区和沿海地区的基本标志。现实中,内陆地区与沿海地区的划分和识别并未完全以是否紧挨海为标准。一般而言,内陆地区通常是指深入大陆内部纵深超过五百千米的地区。1982年5月,原国家计委现国家统计局下发的《关于沿海和内地划分问题的通知》,就明确地将辽宁、河北、北京、天津、山东、江苏、上海、浙江、福建、广东和广西十一个省份归属于沿海地区,将其余的十八个省份归属为内陆。

以国家及行政区为地理单元,内陆地区可能表现为内陆国、内陆省、内陆城市等。内陆国指没有海岸线的国家,其国土被周围邻国陆地领土所包围。如该国被其他内陆国家所包围则称为双重内陆国。与内陆国相对就是临海国、岛国。内陆省是指没有海岸线的省份,如我国的青海、四川、甘肃、云南等。位于内陆国、内陆省的城市即为内陆城市。广义上的内陆地区泛指远离海岸的大陆,包括内陆国、内陆省。狭义上的内陆地区一般指一国国土范围内远离海岸的大陆地区。

2. 内陆地区的分类

按距离海岸线的远近距离不同,内陆地区可以分为近内陆、中内陆、远内陆、深远内陆。其分类的类别与距离标准视各国国土面积的大小而可能出现不同。一国国土面积越大,其深入大陆内部的纵向深度越大,内陆划分的类别可能更多、标准距离越大。就一国而言,内陆地区的概念与实际意义与其国土面积有直接的关系,国土面积越大,其形成的内陆纵向深度也越大,内陆类型也越丰富,对一国经济社会发展带来的影响也越大。就我国而言,深入大陆内部纵深500~1 000千米的地域可归入近内陆,1 000~2 000千米的地域可归入中内陆,2 000~3 000千米的地域可归入远内陆,3 000千米以上的地域可归入深远内陆。

按是否与周边国家接壤,即是否有国境线,内陆可以分为沿边内陆和不沿边内陆。相比而言,不沿边内陆地区的内陆特征更为突出。

(二) 中国的内陆及其特点

中国属于临海国,东部及东南部濒临太平洋,大陆海岸线北起吉林鸭绿江口、南到广西北仑河口,长约1.8万千米。此外还有岛屿海岸线1.4万多千米,海岸线总长3.2万多千米,由此形成了连绵的沿海地区,与此相对应的也形成了更为广阔的内陆地区。内陆地区对于中国具有极为特殊的意义,对经济发展影响至深。

一方面,中国拥有960万平方千米的国土(陆地)面积,是全球六个国土面积超过700万平方千米的国家之一,其国土面积仅次于俄罗斯和加拿大。国土面积辽阔使中国形成了极为广阔的内陆地区。全球国土面积排名前50位的国家见表1-1。

表1-1 全球国土面积排名前50位的国家

单位:万平方千米

排 名	国 家	国土面积	排 名	国 家	国土面积
1	俄罗斯	1 707.5	26	埃塞俄比亚	110.4
2	加拿大	997.1	27	玻利维亚	109.9
3	中国	960.1	28	毛里塔尼亚	102.6
4	美国	936.4	29	埃 及	100.1
5	巴西	854.7	30	坦桑尼亚	94.5
6	澳大利亚	774.1	31	尼日利亚	92.4

表 1-1 (续)

排 名	国 家	国土面积	排 名	国 家	国土面积
7	印度	328.8	32	委内瑞拉	91.2
8	阿根廷	278	33	纳米比亚	82.4
9	哈萨克斯坦	271.7	34	莫桑比克	80.2
10	苏丹	250.6	35	巴基斯坦	79.6
11	阿尔及利亚	238.2	36	土耳其	77.5
12	刚果(金)	234.5	37	智利	75.7
13	沙特阿拉伯	215	38	赞比亚	75.3
14	墨西哥	195.8	39	缅甸	67.7
15	印度尼西亚	190.5	40	阿富汗	65.2
16	利比亚	176	41	索马里	63.8
17	伊朗	163.3	42	中非	62.3
18	蒙古	156.7	43	乌克兰	60.4
19	秘鲁	128.5	44	马达加斯加	58.7
20	乍得	128.4	45	博茨瓦纳	58.2
21	尼日尔	126.7	46	肯尼亚	58
22	安哥拉	124.7	47	法国	55.2
23	马里	124	48	也门	52.8
24	南非	122.1	49	泰国	51.3
25	哥伦比亚	113.9	50	西班牙	50.6

注：根据公开资料整理。

另一方面，国土同样辽阔的俄罗斯、加拿大、美国、澳大利亚等国两面、三面甚至四面临海，其内陆纵深相对较浅。俄罗斯国土面积达到1 707.5万平方千米，其领土呈长方形，北、东临海，南北相距4 000多千米，其最远内陆点距离海岸线约2 000千米。加拿大东、北、西三面临海，海岸线长达24万千米，东西相距约5 500千米，其最远内陆点距离海岸线约2 500千米。美国东西两面临海，相距约4 500千米，其最远内陆点距离海岸线约2 300千米。澳大利亚南北相距约3 700千米，东西相距约4 000千米，其最远内陆点距离海岸线约2 000千米。中国则东面单面临海，自海岸线向内陆延伸长达约4 000千米，形成了全球最为广阔的内陆地