



城市研究·高铁系列

高铁： HIGH-SPEED RAIL

欧亚大陆经济整合与
中国 21 世纪大战略

Eurasia Economic Integration and China's Grand Strategy
in the 21st Century

甄志宏 高 柏 等 / 著



城市研究·高铁系列

高铁： HIGH-SPEED RAIL

欧亚大陆经济整合与
中国21世纪大战略

Eurasia Economic Integration and China's Grand Strategy
in the 21st Century

甄志宏 高 柏 等 / 著

图书在版编目(CIP)数据

高铁：欧亚大陆经济整合与中国 21 世纪大战略/甄志宏等著. —北京：社会科学文献出版社，2015. 1

(城市研究·高铁系列)

ISBN 978 - 7 - 5097 - 6905 - 8

I. ①高… II. ①甄… III. ①高速铁路 - 影响 - 区域经济发展 - 研究 - 中国 IV. ①F127

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 289370 号

城市研究·高铁系列
高铁：欧亚大陆经济整合与中国 21 世纪大战略

著 者 / 甄志宏 高 柏 等

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 杨桂凤

责任编辑 / 代立男 赵艳秋 杨桂凤

出 版 / 社会科学文献出版社·社会政法分社 (010) 59367156

地址：北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编：100029

网址：www. ssap. com. cn

发 行 / 市场营销中心 (010) 59367081 59367090

读者服务中心 (010) 59367028

印 装 / 三河市东方印刷有限公司

规 格 / 开 本：787mm × 1092mm 1/16

印 张：31.25 字 数：540 千字

版 次 / 2015 年 1 月第 1 版 2015 年 1 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978 - 7 - 5097 - 6905 - 8

定 价 / 128.00 元

本书如有破损、缺页、装订错误，请与本社读者服务中心联系更换

 版权所有 翻印必究

课题组成员

课题总负责人

甄志宏

上海大学社会学院

课题总顾问

高 柏

美国杜克大学社会学系

课题组成员

刘玉照

上海大学社会学院

梁 波

上海大学社会学院

严 俊

上海大学社会学院

王雨琼

上海大学影视学院

余 洋 于 伟

上海大学党政办公室

刘长喜

上海财经大学经济社会学系

张虎祥

上海财经大学经济社会学系

王鲁峰

上海财经大学经济社会学系

吴淑凤

上海财经大学经济社会学系

臧得顺

上海社会科学院社会学研究所

李国武

中央财经大学社会发展学院

崔延虎

新疆师范大学民族学与社会学学院

马海霞 涂 伟

新疆师范大学法经学院

程鹏立

重庆科技学院法政与经贸学院

常 宝

内蒙古师范大学社会学民俗学学院

连雪君

内蒙古工业大学人文学院

马 莹 易 茜

苏 亮 杨艳文 万颖颖 上海大学社会学院研究生

沙 力 纪世超

上海财经大学经济社会学系研究生

绪 论

一 研究问题

自 2004 年初国家提出大力发展高速铁路战略以来，在非常短的时间里，中国高速铁路实现了跨越式发展。中国把从几个国家引进的高铁技术系统加以整合，将运行速度提高到每小时 350 公里。除了在国内加速建设之外，中国还与美国、俄罗斯、英国、沙特阿拉伯、巴基斯坦、伊朗、土耳其、保加利亚、老挝、泰国、马来西亚以及数个中亚国家就高铁建设进行谈判或者签约。据《金融时报》报道，中国计划在 15 年内把北京与伦敦用高铁连在一起，两地间的旅行时间将被缩短到 48 小时以内。

过去一段时间，中国高铁事故频发，反对高铁发展的声音越来越多，尤其是温州动车事故以来，很多专家和学者从技术、财务、管理等方面针对中国高铁发展提出了尖刻的质疑和批评，展开了大规模的讨论。本课题组认为，关于高铁事故的讨论和反思有助于研究者认清中国高铁发展过程中存在的制度设计和管理体制方面的缺陷，但是这些体制和制度设计方面的问题绝对不应成为放弃发展高铁这一能够改变整个 21 世纪国际、国内政治经济基本格局的战略产业的理由；相反，进一步认清高铁发展的战略意义，不仅有助于增强我们改进中国高铁建设模式和变革铁路管理体制的勇气与决心，还能够充分利用高铁发展的战略机遇，确定新的历史时期中国的国家竞争力所在。

本研究将中国高铁发展的政治、经济、社会、外交的意义作为研究重点。换句话说，本研究以高铁的发展为前提，研究它发展后对其他相关领域的带动和影响。这是一项前瞻性的研究，试图从更为宏观的国家战略高度，探讨高铁发展对 21 世纪中国国际地缘关系战略与国内发展战略所具

有的特殊意义。本研究的主要问题在于思考：高铁带动下的向西开放能否从战略上带来由中国所主导的欧亚大陆的经济整合，实现从单一“蓝海战略”向陆权战略与海权战略并重的发展态势的转变？能否推动国内经济社会发展格局从“东重西轻”向东西部共同发展格局的转变？尤其是能否促成新疆等少数民族地区经济和社会协调健康发展的新局面？如何从制度与政策上积极有效地推动这一系列重要转变的实现？尤其是上海市作为海权时代中国经济发展的中心城市，如何为向陆权战略的转变提供动力和支持？

二 研究目标

本研究旨在探讨发展高铁对中国的潜在意义。本研究基于这样一种认识：高铁是改革开放以来中国发展出来的唯一可以改变整个 21 世纪国际、国内政治经济基本格局的战略产业，它的建设与发展可以对中国未来的发展走向产生深远影响。

其一，就国际层面而言，建设由中国通往中亚、南亚、中东、东欧、俄国直至西欧的各条高铁路线将有力地带动欧亚大陆的经济整合。贯通欧亚大陆的交通大动脉将把沿线各国的生产要素重新组合，在各国制造出新需求，吸引新投资。这将为地域经济一体化打下基础。利用建设高铁来推动欧亚大陆经济整合将帮助中国利用独特的地理优势建立与环太平洋经济整合之间的对冲，这将使中国在国际政治经济的大格局中处于一个十分有利的战略地位。

其二，就国内层面而言，它将帮助中国从根本上摆脱过去“蓝海战略”路径依赖的惯性，在交通技术革命带来的新的外部环境中为中国经济的长期发展重新布局，把开发西部作为中国经济新的增长极，把中国经济发展的动力由过去只依靠海权战略的单向驱动变成同时依靠海权战略与陆权战略的双向驱动。这样一种陆权战略将把开发西部的意义提升到一个前所未有的高度：开发西部将不再是继沿海地区经济发展之后的一个自然延伸，也不是一种单纯的解决地域发展不平衡问题的社会政策，更不是为了“维稳”而不得不采取的必要措施，它将成为中国 21 世纪国际对冲战略的重要支柱，它将成为中国经济均衡发展的驱动力。这一向西开放的陆权战略在长期内将从根本上解决，至少在中期内将大幅度缓解过去 30 多年来由于单纯依赖“蓝海战略”而导致的经济结构不平衡以及一系列政治和社会问题。

因此,本研究的主要目标就在于:通过对改革开放以来“蓝海战略”下中国经济社会发展的基本路径、特征、格局以及由此带来的一系列问题与挑战(比如,中国的崛起日益受到传统的地缘政治经济格局的制约,中国西部地区的经济产业发展不能形成“普惠式”的发展绩效,进而带来了诸多机遇不平等的社会问题,等等),进行具体而深入的历史经验的分析、考察,为探寻高铁带动下的向西开放对中国未来发展战略格局转变的重要意义提供实证性的研究支持以及理论层面的战略构想。

三 研究意义

本研究从国家战略的高度思考高铁发展对中国 21 世纪地缘政治经济与国内经济社会发展的重要影响。毫无疑问,无论是在实践与战略层面,还是在理论层面,都具有特别重大的意义。

第一,近年来,随着全球化浪潮的兴起,中国经济发展取得了令人瞩目的成就,但是长期以来所形成的以大规模投资拉动、以出口导向型目标为特色的经济发展,在越来越依赖全球市场与全球经济发展的同时,日益受到传统的“蓝海战略”弊端的影响,比如大规模的能源对外依赖,以美国为主导的世界政治经济秩序、环太平洋地缘政治战略等使中国在国际政治经济格局中越来越处于不利地位,面临严峻的挑战。而高铁的发展,尤其是高铁带动下的向西开放,能够推动中国重建欧亚大陆经济整合格局的进程,这将极大地改变中国在国际政治经济格局中所处的不利地位,使中国能够在 21 世纪的全球竞争中占据较大的优势。在此意义上,本研究能够为国家实现从“蓝海战略”向陆权战略的转变提供重要的启发与支持。

第二,在传统的区域经济发展格局中,由于受到“蓝海战略”的影响,中国经济发展较快的地区主要分布在东南沿海地区,这里聚集了绝大部分资金、技术、原材料、劳动力、政策支持等要素。但是这一发展格局并没有自然而然地带动中国西部地区的发展;相反,近年来,东西部地区的发展差距越拉越大,严重地影响了中国经济社会的均衡发展,尤其是不能让西部地区的人口分享到经济发展的成果,进而为一系列的社会矛盾冲突提供了潜在的基础。而高铁带动下的向西开放能够推动东部地区的各种要素向西转移,能够在西部地区(铁路沿线城市)逐步形成较大规模的制造业与服务业的产业集群和面向当地市场乃至中亚、西亚地区消费市场的专业市场,从而能够较好地带动西部地区人口,尤其是少数民族人口进

入新兴的工业生产体系，实现在中国西部地区再造一个未来中国经济发展中心带和西部地区新型城市化的发展目标。在此意义上，本研究能够为国家加快推进西部大开发战略、促进西部少数民族地区发展提供战略与理论上的支持。

第三，作为中国最大的经济中心城市，上海的发展具有重要的标志性意义。近年来，上海提出了率先建成“四个中心”的战略目标。然而，在传统的发展格局下，如果仅仅从上海自身出发来建设“四个中心”，而忽略了上海与长三角区域、上海与长江流域、上海与中西部地区乃至全国的协调发展的关系，就很难实质性地推动“四个中心”的建设。上海要想形成更强的中心辐射能力，扩大影响力，就需要从战略上更加关注其与广大的中西部地区乃至全国市场的关系。而高铁的发展，能够使上海与中西部地区建立更加快捷、更高频率、更高水平的经济与社会联系。上海的发展不能仅仅依赖西部地区的能源供给，同时还需要将上海的技术、资金等向西部地区转移，形成上海与中西部地区的经济整合、协调均衡发展，这样才能更好地凸显上海的“四个中心”的特征。在此意义上，本研究能够为上海经济社会的发展提供更具前瞻性的战略支持。

第四，本研究在探讨高铁与中国发展战略的关系时，坚持了这一基本的理论推论逻辑：高铁带动下的向西开放与欧亚大陆经济整合，能够推动东部地区的产业向西转移和西部地区产业升级；一方面能够将绝大多数西部少数民族人口纳入以劳动密集型的制造业与服务业为主的产业结构中，实现西部地区包括少数民族在内的绝大多数人口的较充分就业，进而缓解西部地区的社会矛盾与族群间的紧张关系；另一方面能够带动西部地区城市化的发展，降低东西部地区发展的不平等程度。在此意义上，本研究能够为区域间均衡发展、产业转移与升级、社会发展不平等、城市化、族群关系等方面的研究提供新的较充分的实证支持，能够推动相关的地缘政治、经济战略和社会学的理论研究的发展。

四 研究主要内容

本研究主要从欧亚大陆经济整合、（新疆）产业结构升级、西部城市化、社会不平等、族群关系、宗教与文化等维度，深入考察和分析高铁带动下的向西开放与地缘政治经济、区域经济社会发展战略间的关系，因此，本研究的主要内容如下。

第一，中国的“蓝海战略”及其弊端。重点梳理改革开放以来所形

成的“蓝海战略”的基本特征,以及由此带来的诸多问题。主要包括:①“蓝海战略”下的城市化发展与土地资源利用;②东西部地区的区域不平等问题;③东西部地区的能源分布与利用效率;④土地资源利用与粮食生产、生态环境的关系;⑤人口与边疆安全;⑥传统发达国家市场出口驱动的极限;⑦中国内需与经济发展的关系现状。

第二,重点分析新疆代表性产业的发展现状与问题,以及高铁带动下的向西开放对新疆产业发展的重要意义。主要包括:①新疆能源产业链(从原油、石化到塑料、日用品的生产)的发展状况;②新疆农业产业链(棉花、棉纺织、服装等产业链)的发展状况;③新疆物流系统的发展状况;④新疆贸易基础设施建设与制度建构(包括跨国合作的贸易渠道以及参与国际贸易的企业发展状况);⑤新疆产业集群与专业市场(主要如风电产业、太阳能产业、石油石化产业、粮食加工业等产业集群,以及相关的消费品专业批发市场)现状。

第三,重点考察和分析新疆经济结构与社会发展关系的现状,并由此讨论高铁带动下的向西开放对新疆族群关系、宗教信仰、水资源利用、城市化发展等方面的重要影响。主要包括:①关于新疆发展的主要争论;②新疆族群关系的历史状况;③新疆少数民族的就业状况与社会稳定间的关系;④新疆地区少数民族的宗教信仰;⑤新疆农业、能源产业发展与水资源利用的关系;⑥新疆历史上的移民状况及其对族群关系的影响;⑦新疆或中国西部地区城市化发展的现状与制约因素。

第四,重点梳理西方国家现代化发展过程中,铁路发展对其经济社会的影响。比如,19世纪美国铁路发展对其经济发展的影响,欧洲高铁发展对欧洲一体化和经济整合的影响,日本新干线发展对日本经济社会发展的重要意义。

第五,重点分析中亚区域经济整合状况及其与高铁发展的关系。高铁带动下的向西开放对中国西部地区经济发展具有重要的推动作用,其重要前提是要成功打通欧亚大陆,实现中国西部与中亚、南亚、中东地区经济发展的区域整合,形成一体化的区域市场。因此,本部分的研究具体包括:①中亚、西亚、中东等国家的经济结构、贸易结构现状,尤其是中国出口产品在这一市场的占有情况;②中亚区域国家石油、天然气的输出方向与OPEC国家的能源战略对中国经济发展的影响;③上海合作组织国家间的经济联系与发展。

第六,重点考察中国已建成的高铁对沿线地区经济社会发展的拉动效

应，主要包括长三角、武广高铁、京津高铁、京沪高铁等线路对沿线地区产业、物流、人口、城市化、旅游等产业的拉动和提升作用。

第七，通过梳理国家实施西部大开发战略以来的政策演变，来分析国家的西部产业政策对西部地区经济社会发展的影响，并由此分析高铁带动下的向西开放对西部大开发战略的影响。

五 研究方法、研究思路与资料收集

从方法论意义上讲，本研究主要采用国际比较政治经济学、地缘政治经济学、文化人类学等多学科的分析方法与分析概念，对高铁发展、欧亚大陆经济整合、西部产业发展、城市化等方面的具体问题进行实证性分析。

本研究试图对高铁发展与中国地缘政治经济战略、国内经济社会发展战略的关系进行系统性的社会学分析，总体思路可以表述为图 0-1。

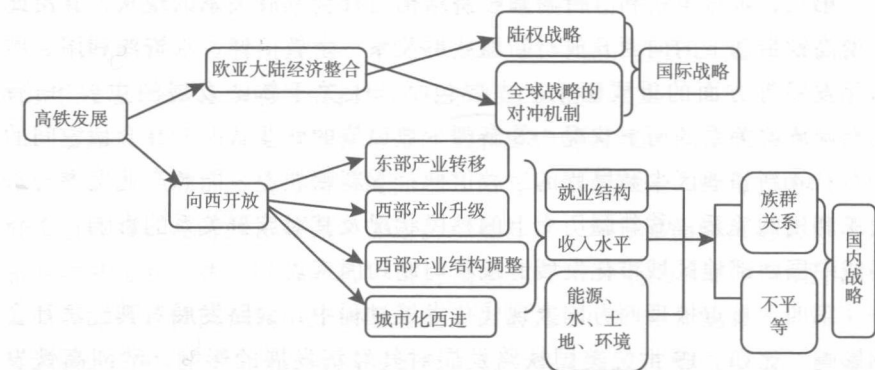


图 0-1 研究总体思路

在实证材料收集与获取方面，本研究主要采用文献法获取实证性的经验资料，主要资料类型包括：①政府关于西部地区经济、社会发展的政策、文件，领导人的重要讲话，相关部门的工作总结汇报材料，等等；②各类型的经济统计年鉴资料与行业发展报告、商业研究报告，以经济产业发展等方面的经验材料；③相关重要的专业期刊中的研究文献以及专门的研究著作；④各类型媒体的相关报道材料（如门户网站提供的信息）；等等。

此外，本研究作者还利用中外学术交流的机会，前往中亚、西亚、南亚等相关国家进行资料收集与田野调查，以获取大量的一手、二手经验材料；另外，本研究作者还运用深度访谈、问卷调查等形式在新疆等西部地

区进行数次调研,以获取大量关于西部地区(以新疆为主)经济和社会发展的第一手经验材料。

六 研究创新点

(一) 研究问题的创新

本研究不局限于对高铁发展的单纯技术与成本收益的分析,而是从战略的高度分析高铁发展与中国地缘政治经济战略与国内经济社会发展战略的关系,因而超越了高铁争论中(经济上)的“值与不值”的讨论,更加关注高铁发展的战略性价值。同时,本研究也不局限于地缘政治理论,强调国家间的利益冲突的基本立场,而是从地缘经济学的基本视角出发,探讨了高铁发展推动区域间经济整合的可能性,更加强调区域间经济合作的积极意义。

(二) 研究方法 with 理论视角的创新

本研究注重跨学科、跨视角的研究方法的运用。本研究综合运用新制度主义、地缘政治经济学、产业经济学、文化人类学的理论分析方法,从多维角度分析高铁发展的政治与社会效应,而不仅仅局限于对高铁发展的经济效应进行分析。

(三) 基本观点的创新

本研究的基本观点或基本假设是,高铁带动下的向西开放能够推动中国与中亚等区域的经济整合,促进欧亚大陆桥的重建,进而促使中国在战略上摆脱传统的“蓝海战略”的限制,形成一种新的陆权战略以及国际政治经济格局中的对冲机制;在西部开放的前提下,高铁向西延伸也能带来西部经济产业结构的调整与升级,促进城市化向西延伸,并进而降低东西部区域发展的不平等,促进各族群间关系的融合。这一基本判断超越了简单地从力量对比、要素禀赋等标准出发,对中国当前面临的国际政治经济格局挑战以及中国西部地区低水平发展等进行解释的基本观点。

目 录

绪 论	1
第一章 “蓝海战略”与国内、国际发展困局	8
第一节 “蓝海战略”与国内环境	8
第二节 “蓝海战略”与国际环境	20
第三节 “蓝海战略”与国内困局	23
第四节 “蓝海战略”与国际困局	41
第五节 高铁推动下的对冲战略	52
结 语	54
第二章 俄罗斯与中亚的区域经济整合	56
第一节 俄罗斯主导的欧亚区域经济整合战略	56
第二节 俄罗斯的“统一运输空间”规划	64
第三节 俄罗斯在欧亚区域经济整合过程中面临的挑战	73
结 语	82
第三章 中国与中亚的贸易往来：以中哈为例	84
第一节 中哈经贸现状	84
第二节 中哈贸易中的问题与分析	97
第三节 中哈贸易改善的条件和可能性	101
第四节 推动中哈贸易发展的路径	105

第四章 上海合作组织在中亚区域经济整合中的作用·····	108
第一节 上海合作组织区域经济合作的现状·····	108
第二节 上海合作组织区域经济合作的问题分析·····	115
第三节 上海合作组织交通合作与地区经济整合·····	117
结 语·····	131
第五章 中国与中东及中亚国家贸易结构和中国出口战略研究·····	132
第一节 中亚、中东基本情况概述·····	132
第二节 中国与中亚和中东贸易结构·····	140
第三节 趋势和前景·····	148
结 语·····	157
第六章 欧亚大陆经济整合与中国国际能源新战略·····	158
第一节 中国国际能源战略的发展历程及现状·····	159
第二节 “蓝海战略”格局下我国国际能源战略面临的挑战·····	167
第三节 高铁带动下的向西开放与欧亚大陆经济整合的 可能前景·····	174
第四节 从被动到主动：欧亚大陆经济整合造就中国国际 能源新战略·····	179
结论与对策·····	184
第七章 欧亚大陆经济整合与上海转型发展的新路径·····	188
第一节 产业不衔接与创新乏力：上海发展深层次矛盾凸显·····	189
第二节 “蓝海战略”下的认知延续：阻碍转型发展的 内在根源·····	200
第三节 欧亚大陆经济整合中的上海发展模式转型·····	205
第八章 上海创新驱动、转型发展之物流个案研究·····	212
第一节 上海“大而不强”的物流业·····	213
第二节 “蓝海战略”下的上海物流业——由机遇变为障碍·····	218
第三节 东西双向发展，提高上海物流业发展水平·····	221
结 语·····	223

第九章 西部大开发战略评估	225
第一节 关于西部大开发战略实施路径的一些认识	226
第二节 西部大开发战略阶段特征评价	229
第三节 西部大开发战略实施以来的现实困境及评价	235
第四节 以向西开放促进新一轮西部大开发	239
结 语	240
第十章 高铁带动下的向西开放与新疆外向型产业发展	242
第一节 新疆经济发展和产业结构的现状与问题	243
第二节 制约新疆外向型产业发展的根源	250
第三节 高铁带动下的向西开放与新疆产业发展	256
第四节 新疆发展外向型产业的路径选择和政策建议	260
第十一章 高铁带动下的向西开放与新疆“内生 - 外向型”	
产业扶贫政策的选择	272
第一节 新疆农村贫困的主要特征	273
第二节 新疆“内生 - 外向型”产业扶贫政策的转型	276
第三节 高铁带动下的向西开放与新疆特色产业发展	299
第十二章 产业结构与新疆的水资源短缺	308
第一节 新疆发展与水资源	308
第二节 农业用水太多是新疆水资源短缺的主要原因	313
第三节 减少农业用水的措施及影响分析	323
第四节 新型工业化、城镇化与新疆水资源	330
第五节 水污染防治与新疆水资源	337
结 语	340
第十三章 战略重心转移与中国劳动力市场和移民	342
第一节 改革开放以来中国劳动力市场和移民问题	343
第二节 劳动力市场与移民问题的根源	357
第三节 战略重心转移与劳动力市场的发展路径	361
结 语	364

第十四章	新疆地区劳动力市场研究	365
第一节	新疆劳动力市场现状	365
第二节	新疆劳动力市场问题产生的实质和根源	378
第三节	高铁带动下的向西开放对新疆劳动力市场可能产生的影响	386
	结语与对策	387
第十五章	新疆地区城市化发展的可行性	389
第一节	作为社会现象的“城市化”	389
第二节	民族地区的城市化、区域经济与环境协调发展	391
第三节	新疆地区城市化的历史与现状	395
第四节	新疆地区城市化的问题及综合评价	400
第五节	新疆地区城市化发展的原动力及前景	408
第六节	高铁推动的城市化	413
第十六章	新一轮对口支援新疆与国家向西开放战略	420
第一节	新疆地缘区位、资源	421
第二节	历史上的援疆回顾	422
第三节	第三轮援疆与新疆发展	424
第四节	第三轮援疆形成的新疆产业能力与出路	437
第五节	援疆与国家向西开放战略的实施	441
第十七章	高铁建设与发展所带来的经济与社会效益评估	446
第一节	关于高铁效益评估的讨论：超越狭义层面	446
第二节	高铁的经济效益评估	454
第三节	高铁的社会效益评估	468
附录	各章作者	474
	主要参考文献	475

绪 论

一 研究问题

自 2004 年初国家提出大力发展高速铁路战略以来，在非常短的时间里，中国高速铁路实现了跨越式发展。中国把从几个国家引进的高铁技术系统加以整合，将运行速度提高到每小时 350 公里。除了在国内加速建设之外，中国还与美国、俄罗斯、英国、沙特阿拉伯、巴基斯坦、伊朗、土耳其、保加利亚、老挝、泰国、马来西亚以及数个中亚国家就高铁建设进行谈判或者签约。据《金融时报》报道，中国计划在 15 年内把北京与伦敦用高铁连在一起，两地间的旅行时间将被缩短到 48 小时以内。

过去一段时间，中国高铁事故频发，反对高铁发展的声音越来越多，尤其是温州动车事故以来，很多专家和学者从技术、财务、管理等方面针对中国高铁发展提出了尖刻的质疑和批评，展开了大规模的讨论。本课题组认为，关于高铁事故的讨论和反思有助于研究者认清中国高铁发展过程中存在的制度设计和管理体制方面的缺陷，但是这些体制和制度设计方面的问题绝对不应成为放弃发展高铁这一能够改变整个 21 世纪国际、国内政治经济基本格局的战略产业的理由；相反，进一步认清高铁发展的战略意义，不仅有助于增强我们改进中国高铁建设模式和变革铁路管理体制的勇气与决心，还能够充分利用高铁发展的战略机遇，确定新的历史时期中国的国家竞争力所在。

本研究将中国高铁发展的政治、经济、社会、外交的意义作为研究重点。换句话说，本研究以高铁的发展为前提，研究它发展后对其他相关领域的带动和影响。这是一项前瞻性的研究，试图从更为宏观的国家战略高度，探讨高铁发展对 21 世纪中国国际地缘关系战略与国内发展战略所具

有的特殊意义。本研究的主要问题在于思考：高铁带动下的向西开放能否从战略上带来由中国所主导的欧亚大陆的经济整合，实现从单一“蓝海战略”向陆权战略与海权战略并重的发展态势的转变？能否推动国内经济社会发展格局从“东重西轻”向东西部共同发展格局的转变？尤其是能否促成新疆等少数民族地区经济和社会协调健康发展的新局面？如何从制度与政策上积极有效地推动这一系列重要转变的实现？尤其是上海市作为海权时代中国经济发展的中心城市，如何为向陆权战略的转变提供动力和支持？

二 研究目标

本研究旨在探讨发展高铁对中国的潜在意义。本研究基于这样一种认识：高铁是改革开放以来中国发展出来的唯一可以改变整个 21 世纪国际、国内政治经济基本格局的战略产业，它的建设与发展可以对中国未来的发展走向产生深远影响。

其一，就国际层面而言，建设由中国通往中亚、南亚、中东、东欧、俄国直至西欧的各条高铁路线将有力地带动欧亚大陆的经济整合。贯通欧亚大陆的交通大动脉将把沿线各国的生产要素重新组合，在各国制造出新需求，吸引新投资。这将为地域经济一体化打下基础。利用建设高铁来推动欧亚大陆经济整合将帮助中国利用独特的地理优势建立与环太平洋经济整合之间的对冲，这将使中国在国际政治经济的大格局中处于一个十分有利的战略地位。

其二，就国内层面而言，它将帮助中国从根本上摆脱过去“蓝海战略”路径依赖的惯性，在交通技术革命带来的新的外部环境中为中国经济的长期发展重新布局，把开发西部作为中国经济新的增长极，把中国经济发展的动力由过去只依靠海权战略的单向驱动变成同时依靠海权战略与陆权战略的双向驱动。这样一种陆权战略将把开发西部的意义提升到一个前所未有的高度：开发西部将不再是继沿海地区经济发展之后的一个自然延伸，也不是一种单纯的解决地域发展不平衡问题的社会政策，更不是为了“维稳”而不得不采取的必要措施，它将成为中国 21 世纪国际对冲战略的重要支柱，它将成为中国经济均衡发展的驱动力。这一向西开放的陆权战略在长期内将从根本上解决，至少在中期内将大幅度缓解过去 30 多年来由于单纯依赖“蓝海战略”而导致的经济结构不平衡以及一系列政治和社会问题。