

新亚欧大陆桥中国段 经济开发研究

XIN YA OU DA LU QIAO ZHONG GUO DUAN JING JI KAI FA YAN JIU

主编：张天桢 杨迅周 付安良

西安地图出版社

新亚欧大陆桥中国段 经济开发研究

主 编	张天桢	杨迅周	付安良	
副主编	贺小常	张进军	田维信	
编 委	徐传宝	毛 卉	薛 飞	范青凤
	李玲慧	朱丽君	陈海玲	陈广正
	田俊良	詹志明	武洪涛	杨瑞霞
	谢殿成	杨延哲	张 舒	郭红玲

西安地图出版社

1998

(陕)新登字 013 号

内 容 摘 要

新亚欧大陆桥是 20 世纪 90 年代初世界大陆桥家族中又诞生的一颗新星,它东起我国黄海之滨连云港,西抵荷兰鹿特丹,横跨亚欧两大洲,连接太平洋和大西洋两大洋。由于新亚欧大陆桥运距短、地理位置适中、桥头多和沿线自然与社会条件良好等优势,引起世界上众多国家和地区的关注,已纳入我国三纵两横的国家级经济带规划格局之中。本书在对我国陆桥经济带深入调查的基础上,对陆桥经济带的形成和战略地位与作用、自然景观与生态条件、自然资源与旅游资源、投资硬环境、投资软环境、产业结构与布局、对外开放和经济开发战略对策与措施等 8 个方面进行了系统而深入地研究,这是继我国沿海、沿江(河)、沿边研究工作之后,又一个全面系统的国内沿路型经济带经济开发与发展的研究成果,本书是我国新亚欧大陆桥经济带的首批专著之一。可供有关领导部门、科研单位和大专院校,特别是有关经济部门和企业家参考应用。

新亚欧大陆桥中国段经济开发研究

主 编 张天桢 杨迅周 付安良

责任编辑 刘 戎

※

西安地图出版社出版发行

(西安友谊东路 124 号)

西安地图出版社印刷厂印刷

※

787×1092 毫米 16 开本 印张 29 字数 650 千字

1998 年 6 月第一版 1998 年 6 月第一次印刷

印数: 1—1000

ISBN7-80545-695-X/K·519

定价: 150.00 元

序

新亚欧大陆桥是 20 世纪 90 年代初世界大陆桥系列中诞生的又一颗新星，它是继第一亚欧大陆桥之后的又一条缩短运距 3 000 千米的新的新的大陆桥。它东起我国沿海脐部连云港，西抵荷兰鹿特丹，横跨亚欧两大洲，连接太平洋和大西洋。它的作用不仅仅体现为是一条负荷运载的铁路，而且是前景广阔的促进世界经济大循环和改变世界物流格局的大流通道。它在中国的部分，由陇海、兰新铁路干线组成，贯穿祖国中间地带的东、中、西部，形成了我国社会主义商品大流通和东、中、西部经济大融合的经济带。对这一经济带在我国社会主义建设中的地位和作用，不仅应从全国经济社会总体发展战略的高度，而且应从亚太经济、环太平洋经济乃至世界经济的发展趋势去评价，去展望它的未来，预见它的重要意义和潜在的功能。

就国内而言，陇海—兰新铁路又在祖国东部与京沪铁路、京杭大运河纵横相交；在中部与京九铁路、京广铁路、焦枝铁路汇合；在西部与宝成铁路、成昆铁路互相沟通。沿线各站又与密如蛛网的公路（部分高速公路）、水道沿线的广大腹地彼此毗连，使新亚欧大陆桥的中国段构成为我国经济的“金腰带”，而陇海—兰新沿线联结的各个城市又像是装点我国壮丽河山的“宝石项链”。城市是商品经济发展的产物，同时又是促使市场经济进一步发展的基地。经济带内的各个城市都有自己或大或小的辐射面和功能圈，通过陇兰铁路纽带的经济作用，把这些大小功能圈和辐射面串联起来，必然会产生巨大的聚合效应，从而带动整个经济带的经济振兴。这就是我曾经说过的以运输通道为纽带的城市集团式联合形式。

由于自然环境、经济环境和生产要素的组合状况以及经济发展程度的不同，我国客观上存在着东部经济发达，中部经济次发达和西部经济欠发达的状况。每一地区又因经济的发展不平衡和城镇乡村的差异显示出不同的经济层次。这些地区各有自己的相对优势和相对劣势。东部在对外开放、科技力量、智力配置、投资环境等方面存在着相对优势，而在土地拥有量和劳动力成本等方面却处于相对劣势。西部则呈现出与东部相反的相对劣势和相对优势。由此可见，陇兰经济带东、中、西部的经济优势和劣势互补性很强，发展社会主义市场经济的各个要素，如资金、技术、资源等，表现出很大的势能和位能的差异，因而极易形成各自优势的对流辐射。这样，通过陇海—兰新的东西大通道，可以迅速地促进经济带的商品流、货币流、智力流、信息流的运动，使东部与中部，中部与西部，东部与西部互相吸引、彼此补充，发挥各自在生产要素方面的相对优势，避开劣势，使得欠发达地区向次发达地区、次发达地区向发达地区、发达地区向更高层次的方向发展。

新亚欧大陆桥，位于中国的地段是陇兰经济带形成的纽带。根据国家总体战略部署，大陆桥经济带已规划为贯穿我国东、中、西以运输通道为纽带推进各项事业发展的经济带。为此，各方面将投入越来越多的人力、财力、物力从事该经济带的经济开

发与发展工作，首先是进行系统地考察和科学的研究工作。

河南省科学院地理研究所、河南省软科学研究所等单位合作完成的关于大陆桥经济带的研究成果，即“新亚欧大陆桥中国段经济开发研究”，是一部值得重视的著作，这是河南省的科技工作者为我国的大陆桥经济带作了一件大好事。他们经过周密组织与分工，在充分调查和占有翔实资料的基础上，运用系统论的观点，以系统分析综合归纳的方法、逻辑思维与形象思维相结合的方法、定量与定性分析相结合的方法、全面平衡和突出重点相结合的方法，对大陆桥经济带的形成和战略地位与作用、自然景观与生态条件、自然资源与旅游资源、投资硬环境、投资软环境、产业结构与布局、对外开放、经济开发战略对策与措施等等进行了全面而深刻的研究，完成了这一层次较高、难度较大的课题。从成果看，这是继我国沿海、沿江、沿边三沿经济带经济开发研究工作之后，又一个沿路型经济带经济开发与发展的研究成果，成果中图文并茂，提高了这类研究成果的实用性和可操作性，值得称赞。

我想这本书的问世，将使我国从事大陆桥经济带的经济开发与发展工作的人们从中获益。

马 洪

1996年12月8日

前 言

在 1990 年 9 月 12 日 12 时 12 分, 当我国的兰新铁路西段与哈萨克斯坦的土西铁路在中哈边界的中国新疆阿拉山口站和哈萨克斯坦的德鲁日巴站之间胜利接轨后, 这条东起我国黄海之滨连云港西到荷兰鹿特丹、横跨亚欧两大洲、连接太平洋与大西洋两大洋、全长 1 万余千米、辐射近 40 个国家和地区的世界第四条大陆桥——新亚欧大陆桥已宣告全线贯通。它标志着世界大陆桥建设与大陆桥运输又翻开了新的一页, 也标志着我国已跻身于世界上拥有大陆桥运距较长的四强国家之列。

由于新亚欧大陆桥运距短、地理位置适中、桥头多和沿线自然条件与社会条件良好等优势, 已引起世界上众多国家和地区的关注和支持。它的贯通将大大扩大我国的开放面和开放度, 使我国在国际经贸活动中能取得更多的主动权, 会促进我国生产布局向更科学更合理的方向发展, 对我国经济发展特别是中西部地区的经济发展产生巨大的推动作用; 同时, 对参与陆桥各贸易国均会带来可观的经济效益与社会效益, 会从根本上改变世界物流格局, 对促进世界经济特别是第二、三世界国家经济振兴与发展 and 稳定世界局势巩固与发展世界和平作出重大贡献。

新亚欧大陆桥中国段, 是以陇海、兰新铁路为干线, 横贯我国东部、中部和西部三大经济区的物流大通道。其吸引和辐射范围包括苏、鲁、皖、豫、晋、陕、甘、宁、川、青、新 11 个省(区), 含 92 个地(市、州)和 592 个县(市)的广大区域, 总面积为 3 496 960 平方千米, 占全国总面积的 36.4%, 即三分之一多。总人口为 28 700 万人, 占全国总人口的 24.8%, 即近四分之一。

由于新亚欧大陆桥重要的战略地位和交通大动脉在区域经济发展中的纽带作用、辐射作用和依托支撑作用等的独特功能, 几年来已形成了以新亚欧大陆桥中国段为轴线、突破行政区划界线而跨越省(区)的经济带——陇兰经济带, 并已纳入了我国三纵两横的国家级经济带规划格局之中。因而, 新亚欧大陆桥中国段经济开发与发展已引起了党中央、国务院及其各部委和沿桥各级地方政府的高度重视, 于是就有许多专家和学者纷纷投入陇兰经济带的区域经济研究工作。我们有幸承担了“新亚欧大陆桥中国段经济开发研究”的课题。我们在周密组织、广泛调查和详细搜集资料的基础上, 进行科学分工, 运用系统论的观点, 以系统分析综合归纳的方法、逻辑思维与形象思维相结合的方法、定量与定性分析相结合的方法、全面平衡和突出重点相结合的方法, 对陆桥经济带的形成和战略地位与作用、自然景观与生态条件、自然资源与旅游资源、投资硬环境、投资软环境、产业结构与布局、对外开放和经济开发战略对策与措施等 8 个方面进行了系统而深入的研究, 历时两年多, 完成了这一难度大、跨度长、情况复杂的研究课题。这是继我国沿海、沿江(河)、沿边经济带经济开发研究工作之后, 又一个全面系统的国内首次沿路型经济带经济开发与研究发展的研究成果, 并且真正以文图并茂的形式奉献给我国各级经济决策部门和有关的广大科技工作者、企

业家及其生产经营部门。

本课题是以河南省科学院地理研究所和河南省软科学研究所为主体，共联合 11 个单位 20 余名科技工作者共同合作完成的，其成果——新亚欧大陆桥中国段经济开发研究是集体智慧与辛勤劳动的结晶。在长达两年多的研究过程中，经常得到中国科学院院士、我国著名的经济地理学家吴传钧教授的指点，并得到陆桥区众多地（市、州）、河南省科委、河南省科学院、河南省科学院地理研究所等单位领导的关心和支持，在成果即将出版之际，又收到了国务院经济技术社会发展研究中心名誉主任、我国著名经济学家马洪先生为本书写的序，对于各级领导的鼓励、关心和支持，我们在此一并深表谢意。

书中的陆桥经济带专题地图均采用中国地图出版社 1991 年出版发行的我国一千二百五十万分之一和二千五百万分之一地理底图作基础底图进行编绘。在成果出版之前，由张天桢研究员对全书进行了全面的修改和审定。但由于研究范围大，情况复杂，给本课题的研究增加了相当大的难度，又加上时间仓促和我们的水平所限，成果中的不足甚至错误之处在所难免，敬请各级领导和广大使用者批评指正。我们希望本研究成果出版之后，会引出更多成功之作问世，以促进我国大陆桥经济带区域经济的快速腾飞与持续发展。

作 者

1997 年 3 月

FOREWORD

Opened in early 1990s, the New Asia-European Land Bridge is the newest land bridge in the world. As the second land bridge across Asia-European continent, it is 3,000km shorter than the first one, with the east end in Lianyungang in the middle of China's coast line facing Pacific and the west end in Rotterdam, Holland on the coast of Atlantic. It is not only an ordinary railway, but also a potential circulation route that can enforce the global economic circulation.

The Land Bridge (China Section) consists of Longhai & Lanxin railways, it cut across the east, middle & west part of China, and subsequently forms a very important economic belt for the commodity circulation. The future and potentiality of the belt should be evaluated in view of not only the development of China but also the development of the world economy.

Longhai-Lanxin railway across Jinghu railway, Jinghang Canal in eastern China; Jinjiu, Jingguang and Jiaozhi railway in middle China; Baocheng railway in western China. There are also numerous highways (part of them are expressways) and waterways link Longhai-Lanxin railway and vast hinterland. Thus make the Land Bridge the "golden waistband" of China's spatial economy. Cities are the products of economic development, and they are also basis for further development. Every single city on the economic belt has its own function area. By the connection of Longhai-Lanxin railway, all the function areas can be tied up, and the aggregating effects may emerge, thus cause the revitalization of the economy along the belt. This is the integrated model of the cities along the transportation route.

As the different natures on the aspects of natural and economic environment, the combination of production factors, and the development stage. There exist the fact that eastern China is developed; middle, underdeveloped; western China, undeveloped. All three zones have their own advantages and disadvantages: eastern China has advantages on openness, science & technology, intelligence and investmental environment, but disadvantages on land capacity and labor cost; middle and western China are just the opposite. so, there is a very strong tendency for reciprocal complement among eastern, middle and western China along the Longhai-Lanxin economic belt. Since the important factors such as capital, technology, resources etc. are different in these zones, it is very easy to have the factors interchanged among the three zones. Thus, through the east-west transportation route of Longhai-Lanxin, the movement of commodities, capital, intelligence and information can be accelerated. And as they take their own ad-

vantages and avoid disadvantages, east, middle & west China, all three zones may be forced up to a higher development level.

The new Asia-European Land Bridge (China part) is the main linkage of Longhai-Lanxin economic belt. According to the overall plan of China, it is the main economic belt across east, middle, west part of China. So, more and more manpower and resources are engaged in the development of the belt, especially the systematic investigation and scientific research.

The research achievement: "Studies on the economic development of New Asia-European Land Bridge (China Section)" Completed cooperatively by the Institute of Geography of Henan Academy of Sciences etc. is an important work. Its completion is a contribution done by the scientific researchers of Henan to the development of land bridge economic belt. on the basis of careful organizing, extensive investigating and data collecting, through systematic and logical analysis with the integrated methods both quantitative and qualitative, they thoroughly studied the aspects of the economic belt such as: formation and function, natural landscape and environment, natural and tourism resources, "hard" and "soft" investment environment, industry structure and distribution, openness, development strategy and countermeasures etc. This is the newest achievement after the studies on the development of the economic belt along the sea coast, the Yangtze River and the boarder area. The book is well arranged in both papers and atlas, thus improved its practicality.

I think the publication of this book may benefit the people who engaged in the economic development along the land bridge.

Ma Hong
Dec 8, 1996

PREFACE

After the jointing of west Lanxin railway of China and Tuxi railway of Kazakhstan in the boarder area between Alashankou station in China and Defuriba station in Kazakhstan, the new Asia-European Land bridge has been formally completed. It stretches from Lianyungang in China to Rotterdam in Netherland, it cuts across Asia and Europe, link the west coast of Pacific and east cost of Atlantic, the Land Bridge is more than 10 000 kilometers in length and mone than 40 countries can get benefits from it. The completion is a new page of land bridge construction in the world and also a sign that China now becomes one of the countries which own the across continent land bridge.

Since the new Asia-European Land Bridge has a shorter transportation distance, optimum location and the natural and social conditions along the bridge are convenient, many parts of the world pay their attention to its construction. The completion of the Land Bridge will help China to get more advantages in international trade and economic activities. The completion can also rationalize the allocation of industry, encourage the economic development in China, especially the mid-west regions. It can affect all the countries that use the Land Bridge and produce great social and economic benefits too, thus change the world transportation pattern thoroughly and contribute a lot to the world economy, especially the economic development in the 2nd and 3rd world, and the stablization of world peace.

Based on Longhai & Lanxin railways, New Asia-European Land Bridge(China) is an important transportaion route across east, middle and west part of China. Its hinterland includes Jiangsu, Shandong, Anhui, Henan, Shanxi, Shannxi, Gansu, Ningxia, Sichuan, Qinghai, Xinjiang, 11 provinces and antonomous regions, 92 prefectures and 592 counties, Covers an area of 3 496 960km², 34.6% of nation's territory, has a population of 287 million.

The Land Bridge has a strategic location and specific functions such as connecting, radiating, supporting, these affect the regional economic development deeply. So, in recent years, a cross provincial economic belt formed along the Land Bridge, and it has been included into nation's "three longitudinal belts, two Latitudinal belts" developing pattern. The central and local governments all have payed much attention to the economic development along the Land Bridge, and many specialists and scholars have been engaged in the studies on regional development along the Land Bridge economic belt. We take the project " studies on economic development of New

Asia-European Land Bridge (China Section)". On the basis of careful organizing, extensive investigating and data collecting, through systemical and logical analysis with the integrated methods both quantitative and qualitative. During a period of two years, we thoroughly studied 8 main aspects of the economic belt, including its formation and function, natural landscape and environment, natural resources and tourism resources, "hard" investing environment, "soft" investing environment, industry structure and distribution, openness and finally the economic development strategy countermeasures. This is the newest achievement after the studies on the development of the economic belt along the sea coast, the Yangtze River and the boarder area. The book is well arranged in both papers and atlas, and is suitable for all the decision makers, researchers, and entrepreneurs.

More than 20 researchers, from Institute of Geography, Henan Academy of Sciences, and other 10 institutions etc., complete the project cooperatively, and the achievement represents the group intelligence and dilligence. During the research peroid of more than two years, Professor Wu chuanjun, the famous economic geographer, member of China Academy of Sciences, gives us instructions frequently. Local govenments along the Land Bridge and institutions such as Henan Science & Technology Commission; Henan Academy of Sciences; Institute of Geography, Henan Academy of Sciences etc., all give their support to the research project. As for publication, honorary director of the Development Research Center of State Council, Mr Ma hong, wrote the foreword for this book. Their support and encouragements are highly appreciated.

All the theme maps are compiled on the basis of geographical base map published by China Atlas Publshing House in the scale of 1: 12,500,000 and 1: 25,000,000. Beforce the publication, professor Zhang tianzhen revised the whole book thoroughly. But in addition to the timelimit, the study covers a large amount of themes and many of them are very complicated, so there maybe shortcomings even errors in this book. Readers are encouraged to point them out and contact us for improvement. We hope that after the publication of this book, more and more similiar studies can emerge, thus contribute to the regional sustainable development along the Land Bridge.

The author
March, 1997

目 录

序	(1)
前言	(5)

上 篇

第一章 新亚欧大陆桥的形成与作用研究	(3)
§ 1-1 世界大陆桥概况	(3)
一、大陆桥的概念	(3)
二、大陆桥简介	(3)
三、大陆桥运输的概念及意义	(6)
§ 1-2 新亚欧大陆桥形成的必然性	(7)
一、世界贸易发展的需要	(8)
二、中国改革开放政策的促进	(9)
三、沟通大西洋与亚太经济中心的需要	(9)
四、亚欧大陆一体化发展的需要	(10)
五、开发我国中西部地区和发展协作经济的需要	(11)
六、我国政府和各级领导的重视	(15)
七、原苏联对新亚欧大陆桥也寄予期望	(17)
§ 1-3 新亚欧大陆桥的战略地位与作用	(18)
一、新亚欧大陆桥的战略地位	(18)
二、新亚欧大陆桥的作用	(19)
§ 1-4 新亚欧大陆桥的特点和优势	(26)
一、新亚欧大陆桥的特点	(26)
二、新亚欧大陆桥的优势	(26)
§ 1-5 新亚欧大陆桥(中国段)的辐射范围与发展前景	(28)
一、新亚欧大陆桥(中国段)的辐射范围	(28)
二、新亚欧大陆桥(中国段)的发展前景	(33)
第二章 新亚欧大陆桥(中国段)自然景观与生态条件研究	(35)
§ 2-1 陆桥带东西悬殊的气候条件	(35)
一、陆桥带日照	(35)
二、陆桥带气温	(36)
三、陆桥带降水	(37)
四、陆桥带气候区划	(38)

§ 2-2 横跨我国三级阶梯的地形	(45)
一、陆桥带地势西高东低, 呈明显阶梯状下降	(45)
二、陆桥带地貌区划	(47)
§ 2-3 变化有序的多样植被	(64)
一、研究植被的重要意义	(64)
二、陆桥带植被的水平分布规律	(65)
三、陆桥带植被的垂直分布规律	(67)
四、青藏高原植被的地带性	(69)
五、陆桥带植被区划	(70)
§ 2-4 新亚欧大陆桥(中国段)综合自然区划及自然景观	(86)
一、陆桥带综合自然区划的原则及其系统	(86)
二、陆桥带综合自然区划分区概述	(88)
第三章 新亚欧大陆桥(中国段)自然资源与旅游资源研究	(102)
§ 3-1 新亚欧大陆桥(中国段)土地资源	(102)
一、陆桥带土地类型	(102)
二、陆桥带土地利用	(119)
三、陆桥带土地资源评价	(134)
§ 3-2 新亚欧大陆桥(中国段)矿产与地热资源	(147)
一、陆桥带成矿条件分析	(148)
二、陆桥带矿产资源特征	(148)
三、陆桥带主要矿产与地热资源分布	(150)
§ 3-3 新亚欧大陆桥(中国段)草场资源	(155)
一、陆桥带草场资源类型	(155)
二、陆桥带草场资源分布	(157)
三、陆桥带草场资源的开发利用状况	(163)
四、陆桥带草场资源存在的主要问题	(165)
五、陆桥带提高草场生产能力的途径	(166)
§ 3-4 新亚欧大陆桥(中国段)旅游资源	(166)
一、旅游资源的概念、分类及特点	(167)
二、陆桥带旅游资源的分析与评价	(169)
三、陆桥带旅游分区	(173)

中 篇

第四章 新亚欧大陆桥(中国段)投资硬环境研究	(195)
§ 4-1 新亚欧大陆桥(中国段)水文地质	(195)

一、陆桥带地下水赋存类型·····	(197)
二、陆桥带地下水类型的区域分布·····	(197)
§ 4-2 新亚欧大陆桥(中国段)工程地质·····	(207)
一、陆桥带岩体和土体的工程地质特征·····	(207)
二、陆桥带地壳的稳定性·····	(211)
三、陆桥带的外动力地质作用·····	(213)
四、陆桥带的人为工程地质现象·····	(215)
§ 4-3 新亚欧大陆桥(中国段)地貌类型·····	(216)
一、陆桥带地貌类型的划分·····	(216)
二、陆桥带地貌类型特征与分布·····	(220)
§ 4-4 新亚欧大陆桥(中国段)能源与电力供应·····	(227)
一、陆桥带能源分布与开发·····	(228)
二、陆桥带电力供应·····	(233)
§ 4-5 新亚欧大陆桥(中国段)交通与通讯·····	(234)
一、陆桥带交通·····	(235)
二、陆桥带通讯·····	(250)
§ 4-6 新亚欧大陆桥(中国段)城市体系·····	(252)
一、陆桥带城市体系的现状特点·····	(252)
二、陆桥带城市化水平·····	(258)
三、陆桥带城市体系规模等级结构·····	(259)
四、陆桥带城市体系职能结构·····	(260)
五、陆桥带城市体系空间布局·····	(261)
六、陆桥带城市群发展展望·····	(262)
第五章 新亚欧大陆桥(中国段)投资软环境研究 ·····	(265)
§ 5-1 新亚欧大陆桥(中国段)人口分布·····	(265)
一、陆桥带人口分布的特点·····	(265)
二、陆桥带人口分布变化的原因·····	(266)
三、陆桥带城镇人口·····	(268)
§ 5-2 新亚欧大陆桥(中国段)劳动力数量与结构·····	(270)
一、陆桥带劳动力数量·····	(270)
二、陆桥带劳动力结构·····	(273)
§ 5-3 新亚欧大陆桥(中国段)人才储备·····	(275)
一、陆桥带人口的文化素质·····	(275)
二、陆桥带人才储备·····	(279)
三、陆桥带人才储备预测·····	(284)

§ 5-4 新亚欧大陆桥(中国段)劳务输出	(285)
一、陆桥带劳务输出状况	(285)
二、陆桥带劳务输出预测	(288)

下 篇

第六章 新亚欧大陆桥(中国段)产业结构与布局研究	(297)
§ 6-1 新亚欧大陆桥(中国段)产业结构与布局	(297)
一、陆桥带产业结构现状与分区	(297)
二、陆桥带产业结构与布局优化	(302)
§ 6-2 新亚欧大陆桥(中国段)工业结构与布局	(304)
一、陆桥带工业结构现状与分区	(304)
二、陆桥带工业结构与布局优化	(307)
三、陆桥带主要工业部门布局	(309)
§ 6-3 新亚欧大陆桥(中国段)农业结构与布局	(316)
一、陆桥带农业结构现状与分区	(317)
二、陆桥带农业结构与布局优化	(321)
三、陆桥带主要农业部门布局	(322)
第七章 新亚欧大陆桥(中国段)对外开放研究	(327)
§ 7-1 新亚欧大陆桥(中国段)开放城市与地区	(327)
一、陆桥带沿海开放城市与地区	(327)
二、陆桥带内陆省会开放城市	(332)
三、陆桥带沿边开放城市	(343)
§ 7-2 新亚欧大陆桥(中国段)开发开放的优惠政策与举措	(346)
一、陆桥带开发开放的优惠政策	(346)
二、陆桥带开发开放的重大举措	(355)
§ 7-3 新亚欧大陆桥(中国段)对外经贸协作网络	(359)
一、陆桥带对外经贸概况	(359)
二、陆桥带对外经贸协作网络	(360)
§ 7-4 新亚欧大陆桥(中国段)外商投资状况	(363)
一、陆桥带批准签订的利用外资合同	(363)
二、陆桥带实际利用外资	(364)
三、陆桥带外商直接投资项目的行业分布	(364)
四、陆桥带外资主要来源	(364)
第八章 新亚欧大陆桥(中国段)经济开发对策研究	(365)
§ 8-1 改善自然环境, 开发自然资源, 变资源优势为经济优势	(365)

一、改善自然环境	(365)
二、开发自然资源	(366)
§ 8-2 加强基础设施建设, 大力发展科技教育, 改善投资软硬环境	(367)
一、加强基础设施建设, 改善投资硬环境	(368)
二、大力发展科技教育, 改善投资软环境	(368)
§ 8-3 调整产业结构, 优化产业布局, 增加经济总量, 提高经济效益	(369)
一、调整产业结构	(369)
二、优化产业布局	(370)
三、增加经济总量	(371)
四、提高经济效益	(372)
§ 8-4 充分利用“一线两口”优势, 加快对外开放步伐	(373)
§ 8-5 加强地区间横向经济联合, 加速一体化进程	(375)
§ 8-6 严格执行计划生育国策, 使人口与资源环境和经济社会协调发展, 走可持续发展之路	(377)
§ 8-7 积极创造条件, 争取国家给予更多的特殊扶持政策	(378)
§ 8-8 多方做好新亚欧大陆桥沿线国外段的工作, 力争早日实现全线各分支 全方位运营, 为全球新亚欧大陆桥经济带的形成创造条件	(379)

上 篇