

文章编号: 1008-2786-(2016)5-637-08

DOI: 10.16089/j.cnki.1008-2786.000172

“一带一路”对我国城镇化发展格局的影响

陈明星^{1 2}, 刘卫东^{1 2*}, 叶尔肯·吾扎提¹, 龚颖华^{1 2}

(1. 中国科学院地理科学与资源研究所中国科学院区域可持续发展分析与模拟重点实验室, 北京 100101;

2. 中国科学院大学, 北京 100049)

摘 要: 2013 年 9 月和 10 月, 习近平主席先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的重大倡议, 得到国际社会高度关注。这是中国为推动经济全球化深入发展而提出的国际区域合作新模式, 旨在促进经济要素有序自由流动、资源高效配置和市场深度融合, 推动沿线各国实现经济政策协调, 开展更大范围、更高水平、更深层次的区域合作。2014 年 3 月, 中共中央、国务院联合发布了《国家新型城镇化规划(2014—2020 年)》, 是今后一个时期指导全国城镇化健康发展的宏观性、基础性规划。“一带一路”与“新型城镇化”这两个新时期国家战略如何对接融合发展成为重要命题。本文分析了我国近年来城镇化发展格局的主要特征, 中西部地区城镇化总体上动力不足; 探讨了我国周边地区城镇化发展特点, 以及六大国际走廊的城镇化发展态势与格局; 提出了一带一路对我国城镇化发展格局的可能影响, 会给沿边地区和中西部地区城镇化带来重大机遇, 促进我国城镇化更加全面均衡发展。

关键词: 一带一路; 丝绸之路; 城镇化; 格局; 影响; 六大国际走廊

中图分类号:

文献标志码: A

1 引言

2013 年 9 月和 10 月, 中国国家主席习近平在出访中亚和东南亚国家期间, 先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的重大倡议(以下简称“一带一路”)。2015 年 3 月在海南博鳌亚洲论坛上, 中国国家发展改革委、外交部和商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》(以下简称《愿景与行动》), 得到了国际社会高度关注, 这也标志着对

中国发展将产生历史性影响的“一带一路”战略进入全面推进建设阶段。

“一带一路”正在塑造中国全方位对外开放的新格局, 并建立与沿线国家互联互通、联手发展的新格局。“一带一路”战略的推进与实施对于拓展中国经济发展空间、保障国内经济持续稳定发展、解决中国区域发展不平衡问题具有重要意义。“一带一路”提出以来迅速成为学术界关注的热点。深刻解读了“一带一路”战略的科学内涵与科学问题^[1], 分析了对我国国土开发空间格局的影响^[2], 开展了地缘战略的轮廓分析^[3]、地理学视角的战略分析^[4]、

收稿日期(Received date): 2016-04-12; 改回日期(Accepted): 2016-08-31。

基金项目(Foundation item): 国家自然科学基金项目(41530751, 41671125); 中国科学院地理科学与资源研究所特色所培育项目“一带一路”建设决策支持研究; 中国科学院地理科学与资源研究所秉维优秀青年人才基金项目(2015RC202)。[National Natural Science Foundation of China(41530751, 41671125); Scientific Research Cultivation Project of the Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, CAS; the Decision Support Research of the Belt and Road Initiative; Programme of Bingwei Excellent Young Scientist of the Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, CAS(2015RC202).]

作者简介(Biography): 陈明星(1982-), 男, 安徽巢湖人, 博士, 副研究员, 主要从事城市化与区域发展研究。[Chen Mingxing(1982-), male, born in Chaohu, Anhui, associate professor, mainly engaged in the research of urbanization and regional development.]

* 通信作者(Corresponding author): 刘卫东(1967-), 男, 河北隆化人, 研究员, 主要从事经济地理与区域发展研究。[Liu Weidong(1967-), male, born in Longhua, Hebei, professor, mainly engaged in the research of economic geography and regional development.] E-mail: liuwd@igsnrr.ac.cn

建构主义分析^[5]、国际视野与操作重点^[6]、国际合作新形势^[7]、战略构想基础与策略^[8]、空间响应^[9]等方面的深入研究,提出一带一路是一场经济地理革命,重塑中国和世界经济地理^[10]。已有研究极大地加深了对一带一路战略背景、内涵等的理解,但是对一带一路战略与国内已有战略的有效融合与衔接缺乏深入探讨。

2013年12月,中央关于城镇化工作会议召开,习近平总书记和李克强总理分别作了重要报告。2014年3月,《国家新型城镇化规划(2014—2020年)》(以下简称“新型城镇化规划”)正式发布,这标志着中国城镇化发展的重大转型,核心是强调人的城镇化,总体要求是“稳中求进”^[11-12],努力解决四大任务:有序推进农业转移人口市民化,优化城镇化布局和形态,提高城市可持续发展能力,推动城乡发展一体化。当前,对胡焕庸线能否突破开展了热烈讨论,大讨论背后实质是我国城镇化发展的合理布局问题^[13]。因此,分析一带一路战略对城镇化格局的影响,组织六大国际走廊的城市分布,探讨不同区域核心城市融入一带一路城市体系,有助于促进“一带一路”建设与新型城镇化战略紧密衔接和融合发展,也将有助于推动中西部地区和沿边地区能在家门口实现更高水平的城镇化和现代化。

2 我国城镇化发展格局的基本特点

2.1 改革开放以来城镇人口总体向东部沿海地区集聚

改革开放以来,东部沿海地区得以率先发展,有力推动了东部地区经济和城镇化的快速发展,东部沿海地区成为国民经济最为重要的增长极。全国城镇化水平存在着明显东中西梯度差异,城镇化水平自东向西逐渐降低。2014年,城镇化率排名前10位的省份中有7个属于东部地区,从高到此依次为上海、北京、天津、广东、江苏、浙江和福建,其中前3个直辖市城镇化率均超过80%,其余省区城镇化率均超过60%。据张车伟等的测算,1990~2010年间对全国城镇化率提升,东部地区的贡献率一直在50%左右,2010年超过了60%,中、西部地区贡献率次之,贡献率在20%左右,东北地区贡献最小,基本维持在5%左右^[14]。1980年,沿海地区总人口和城镇人口分别为4亿和5800万,2014年分别增加至5.8亿和3.6亿,城镇人口规模显著增加。从占全

国比重来看,1980—2014年间,沿海地区总人口比重从40.2%增加到42.8%,沿海地区城镇人口比重从42%增加到47.7%,城镇人口比重增加超过总人口比重增加幅度。总的来看,东部地区不仅城镇化率较高,而且也是城镇人口的主要集聚地,城镇人口规模增加速度超过其他地区。以深圳为例,1979年末常住人口仅为31.41万人,其中本地户籍人口31.26万人,非户籍人口0.15万人,作为改革开放窗口和新兴移民城市,人口增长迅速,2014年末常住人口达到1077.89万人,其中户籍人口332.21万人,非户籍人口为745.68,超过本地户籍人口的2倍多。

这背后的主要原因在于沿海地区的区位优势在改革开放以后获得了充分的发挥和运用,海洋早在19世纪就被认为是“伟大的公路”,人类的社会经济活动受海洋的吸引是长期趋势。这是沿海地区的比较优势和综合地理条件所致,也是实现人口与经济分布相均衡、人口与经济同向集聚实现缩小区域发展差距的重要途径之一^[15]。当然,近些年来随着我国西部大开发战略和中部崛起战略的顺利实施,以及制造、纺织等行业出现向中西部地区转移态势,中西部地区也获得了一定发展机遇,沿海地区城镇人口比重在2010年以来出现了小幅下降。

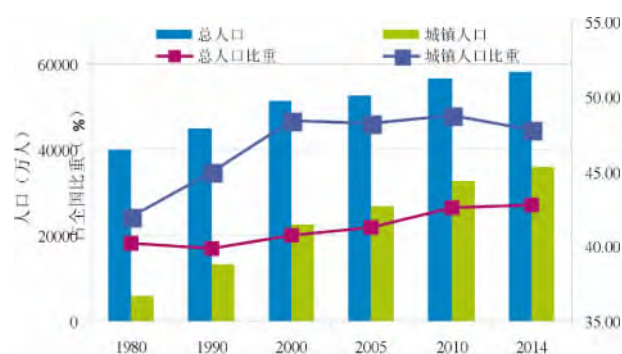


图1 1980—2014年沿海地区人口数量与比重变化

Fig. 1 The amount and proportion change of population in coastal region from 1980 to 2014

2.2 基本形成以“二横三纵”为主框架的城市群格局

以城市群为主体的城镇化空间战略是我国长期探索与实践的产物,城市群地区是人口、经济、社会要素的空间集聚形态,是我国城镇化发展进程的必然阶段,也是国家参与全球分工和国际竞争的基本地域单元^[16-17]。近年来城市群发育日渐成熟,全国层面基本形成以陆桥通道、沿长江通道为两条横轴,

以沿海通道、京哈京广通道、包昆通道为三条纵轴的“两横三纵”城市群空间体系,沿轴线布局以环渤海、长三角、珠三角3个特大城市群为主体的优化开发区域,哈长、江淮、中原、长江中游、成渝等18个地区的重点开发区域,形成若干新的大城市群和区域性城市群。

“两横三纵”的发展轴主要以交通线布局,在全国范围内形成“南—北”、“东—西”走向的网络化结构。“一南一北”两条横轴中,“陆桥通道”沿陇海、兰新两大陆运干线布局,沿线连接天山北坡地区、兰州—西宁地区、关中—天水地区、中原经济区、东陇海地区,横跨西、中、东三大地域。“沿长江通道”主要覆盖长江航运线的中下游地区,沟通成渝地区、长江中游地区、江淮地区、长江三角洲地区。三条纵轴中,我国东海岸线形成“沿海通道”,途经环渤海地区、东陇海地区、长江三角洲地区、海峡西岸经济区、珠三角地区、北部湾地区,沿线布局我国三个特大城市群,是未来社会经济发展最活跃的城市群连绵带。“京哈京广通道”为中部轴线,以东北的哈长地区为始,沟通环渤海地区、冀中南地区、中原经济区、长江中游地区,至珠江三角洲地区为末。西部“包昆通道”由北至南连接呼包鄂榆地区、宁夏沿黄经济区、成渝地区、黔中地区、滇中地区。部分城市群成为

“横纵”发展轴的节点,包括关中—天水地区、太原城市群、东陇海地区、长江三角洲地区、长江中游地区、成渝地区、珠江三角洲地区,是要素流通的重要集散地,发挥节点城市群的功能潜力,将为促进城市网络化发展起关键作用。以“两横三纵”的交通、海岸线为发展轴,以国家优化开发和重点开发的城市化地区为主要支撑,以轴线上其他城市化地区为重要组成的空间结构体系,是我国未来城市化战略的重要格局。

2.3 中西部地区城镇化水平偏低、发展动力不足

2005年,中、西部地区城镇化水平分别仅为36.54%、34.52%,到2014年则上升为49.79%和47.37%。尽管中西部地区城镇化率的年均增速略快于全国平均水平,将中西部地区与全国及大区域进行城镇化水平的比较,可以看出西部地区城镇化率与东部地区的地带性差距没有得到明显改善,中西部地区明显低于全国平均水平,而且与同期东部沿海和东北地区存在20个百分点左右的差距(图3)。中西部地区城镇化发展存在明显地区差异,中部地区的湖北和山西两省显著高于其它省区,河南偏低。西部地区以重庆和内蒙古城镇化水平最高,2014年,两省城镇化率均接近60%,云南、甘肃和贵州等省区偏低,均在40%左右,西藏仅为25.79%(表1)。



图2 “两横三纵”的城市化战略格局

Fig. 2 The "Two Horizontals and Three Horizonts" strategical layout of urbanization

注: 引自全国主体功能区规划(2011—2020)

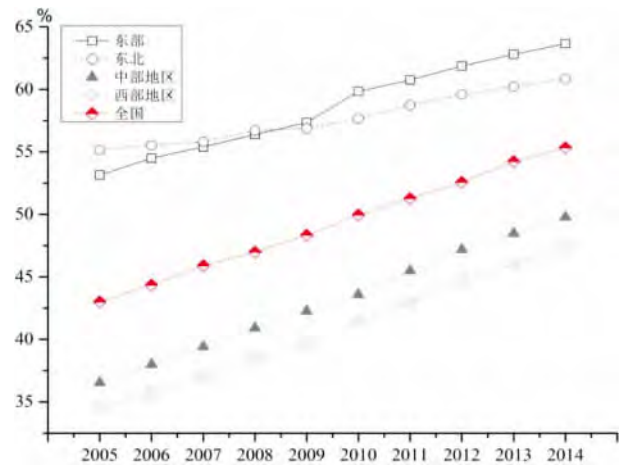


图3 2005—2014 年四大区域及全国平均城镇化率
Fig.3 The urbanization rate of four major regions from 2005 to 2014

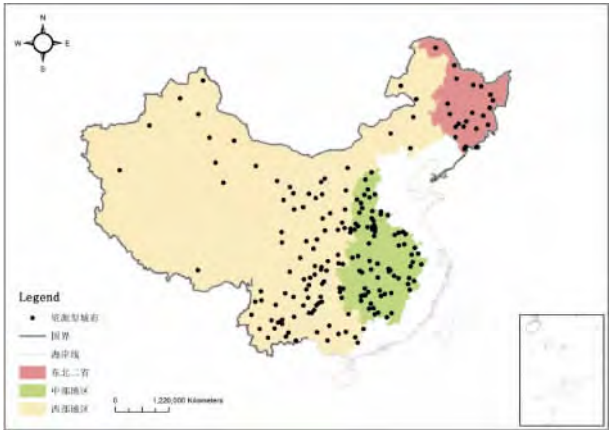


图5 中西部地区资源型城市分布
Fig.5 The spatial pattern of resource-based cities in the Central and Western China

表1 中西部各省区的城镇化水平(%)

Tab.1 Urbanization level of the middle and western provinces in China(unit:%)

	中部地区	安徽	山西	湖南	湖北	江西	河南
2005	36.54	35.5	42.11	37	43.2	37	30.65
2014	49.79	49.15	53.78	49.28	55.67	50.22	45.2
年均递增	1.472	1.517	1.297	1.364	1.386	1.469	1.617
	西部地区	内蒙古	广西	重庆	四川	贵州	云南
2005	34.52	47.2	33.62	45.2	33	26.87	29.5
2014	47.37	59.52	46	59.61	46.3	40.02	41.73
年均递增	1.428	1.369	1.376	1.601	1.478	1.461	1.359
	全国	西藏	陕西	甘肃	青海	宁夏	新疆
2005	42.99	20.85	37.23	30.02	39.25	42.28	37.15
2014	55.33	25.79	52.58	41.68	49.74	53.62	46.08
年均递增	1.371	0.549	1.706	1.296	1.166	1.260	0.992

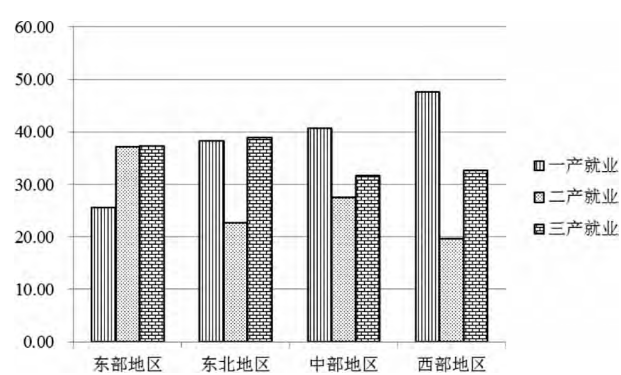


图4 四大板块的三次产业就业结构比较
Fig.4 A comparison of the employment structure of three industries in four

中西部地区三次产业就业结构不合理,一产比重过高。从就业结构来看,2010 年中西部第一产业就业人口比重均超过 40%,尤其是西部地区第一产业就业人员比重接近 50%,即西部地区几乎还有一

半以上的劳动力仍在从事农业生产,滞留在农村,使得西部地区人口城镇化的压力和潜力都很大,这个比重几乎是东部地区的一倍。同时,第二产业和第三产业就业比重也明显低于东部地区(图 4)。同时,中西部地区资源型城市数量多,拥有丰富的自然资源,特别是能源、矿产等资源在全国占有重要的地位,因此许多城镇发展属资源开发型。根据 2013 年国务院印发的《全国资源型城市可持续发展规划(2013—2020 年)》,规划范围包括 262 个资源型城市,在中西部地区广泛分布,西部地区 102 个,中部地区 74 个,沿边的黑龙江和吉林两省 22 个,数量占全国比重分别为 38.93%、28.24%和 8.4%,中西部地区占比达到 67.57%,如果再把沿边的黑龙江和吉林计算进来的话,资源型城市数量占全国比重达到 75.57%(图 5)。资源型城镇的发展总体上属于嵌入型,对本地城镇就业和农业转移人口的拉动作用较为有限,中心城区发展与周围农村、牧区的经济联系往往较差。

3 我国周边地区与六大经济走廊的城镇发展格局

我国周边地区是开展“一带一路”国际合作的重要地区之一,是推进“五通”目标建设的重点区域,是承载“一带一路”六大经济走廊的核心区域,是我国中西部和沿边地区对外开放的前沿。“一带一路”倡议提出以来,我国周边多数国家积极响应。这些国家地区经济社会发展水平整体低于我国,城镇发展格局与城镇化特征迥异。与我国北部、西北

部接壤的国家地区人口密度低、城镇规模小、城市首位度高、人口城镇化水平高,资源环境对人口和城镇空间分布影响较大,属于能源资源依赖型国家。与我国西南部接壤的国家地区人口密度高、城镇规模相对较大、人口城镇化水平地区,属于农业为主国家。

3.1 我国北部毗邻地区:蒙古国、俄罗斯

蒙古国人口主要分布在以首都乌兰巴托为核心的中北部。首都人口占全国45%,其他城市人口规模均不超过10万人,各省首府为省级尺度的第一大城,形成“一核独大”的城镇空间格局。蒙古纵贯铁路是蒙古国的骨干交通枢纽,向北连接至俄罗斯乌兰乌德市,向南对接我国二连浩特市,是对外经济联系核心通道。新世纪以来,蒙古国为进一步加强外向型经济发展,沿着纵贯铁路建设了阿拉坦布拉格(临俄)、扎门乌德(临我国)、赛音山达工业园等特殊经济区,打造其成为区域经济发展的增长点。未来以乌兰巴托为核心、特殊经济区为支撑、蒙古纵贯铁路为轴的“南北走向”发展轴将成为蒙古国发展的核心区。

俄罗斯远东及贝加尔地区与我国东北地区相邻,其人口占俄罗斯全国人口比重不足8%,人口规模在50万以上以上的城市有3个,分别为伊尔库茨克、符拉迪沃斯托克和哈巴罗夫斯克,人口规模在10万以上的城市有15个。这些城市基本沿西伯利亚大铁路呈“东西走向”空间分布态势。促进远东及贝加尔地区面临人口流失、劳动力缺乏及产业单一等问题,近两年俄罗斯政府提出建设优先发展区的战略,计划在远东地区建立15个优先开发区,在管理、关税和税收体制上给予特殊优惠,并出台向俄籍公民施行远东土地无偿赠送计划,以及鼓励国外人士来远东地区开办公司等政策,将促进人口进一步向远东边境地区小城镇、农村聚集。未来以优先发展区为核心,边境小城镇为重点、西伯利亚大陆桥为轴的区域将成为该地区发展核心区。

3.2 我国西北部毗邻地区:中亚地区

中亚人口主要聚集在南部地区,即西天山沿线及帕米尔高原以西的绿洲区域。城镇空间主要呈“两横”分布态势。第一横——“丝绸之路历史走廊城镇带”,贯穿中亚人口最为密集的地区,由东向西南延绵至伊朗和南亚方向,以阿拉木图市、塔什干市等100万以上人口城市为核心,包括中亚绝大部分中小城市,此带是中亚地区自古以来形成的联系中国与西亚、南亚的经贸走廊。第二横——“临俄罗斯边

境城镇带”,处于哈萨克斯坦的北部地区,沿俄罗斯边境地区分布,主要以哈萨克斯坦首都阿斯塔纳市为核心,包括哈萨克斯坦北部工业城镇,主要为苏联时期发展起来的传统工业城镇。

在苏联时期,中亚作为整个国家的能源及原材料供应基地,大量的劳动力、技术和资本向本地汇聚,形成南北走向连接中亚与苏联核心地区的铁路、公路和管线,沿线形成不同等级的工业城市、交通枢纽城市和贸易城市。苏联解体后,中亚与苏联核心地区以及中亚五国之间原有要素流动强度下降甚至通道被阻断,而各国内部核心城市与资源富集区、偏远城市及农村的要素联系逐渐加强。新世纪以来,中亚地区稳步推进国际化进程,加强与中国、西亚地区经贸往来,逐步形成东西走向的能源、交通及经济通道,口岸经济影响力不断增强。中亚地区正在逐渐“重拾”联系东西方经济文化交流的功能,同时城镇化的能量转化和传递方向由“南北走向”向“东西走向”转变。

3.3 我国西南部毗邻地区:南亚、中南半岛

南亚地区人口总量大,人口密度极高,其中印度和巴基斯坦是南亚人口、经济最大的两个国家。印度人口集中在恒河平原及西部沿海地区,主要城市沿恒河呈“东西走向”分布和沿海分布态势。巴基斯坦人口集中在印度河流域,主要城市沿印度河形成“南北走向”的两个组团,即以拉合尔市—伊斯兰堡市为核心的北部组团,以卡拉奇市为核心的南部组团。

中南半岛地区人口和城镇总体聚集于南部沿海地区。缅甸和越南属于中南半岛中与我国陆路边境线最长的两个国家。缅甸人口主要集中在中部和南部地区,主要城市沿伊洛瓦底江形成两个组团,即以曼德勒市为核心的中部城市组团,以港口城市仰光市为核心的南部组团。越南人口和城市主要分布在沿海地区,北部以河内市为中心,南部以胡志明市为中心,加之其狭长型领土空间形状,形成“哑铃型”空间分布特征。

南亚和中南半岛地区均面临南北经济发展不平衡问题。加强南北之间经济联系,是诸多国家长期关中的重点。未来通过进一步改善北部交通基础设施,向北对接我国,向南连接沿海,形成南北向的发展走廊,使其成为承载这些地区经济社会发展的核心区。

3.4 六大经济走廊城镇发展格局

《愿景与行动》明确提出根据“一带一路”走向,

依托国际大通道,以沿线中心城市为支撑,以重点经贸产业园区为合作平台,共同打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴、孟中印缅等六大经济走廊。因此,按照经济走廊方向,加强我国中西部地区城市群与毗邻沿线地区城镇发展重点区的联系与合作,成为推进六大经济走廊城镇发展和城镇体系建设的基础。

新亚欧大陆桥经济走廊是连接我国与欧洲的国际大通道,主要经我国、哈萨克斯坦、俄罗斯到波罗的海沿岸。将我国中西部的中原经济区、关中—天水地区、兰州—西宁地区、天山北坡地区等重点城镇群与哈萨克斯坦“临俄罗斯边境城镇带”相连,有助于促进我国中部、西北地区城镇发展。

中蒙俄经济走廊是促进“一带一路”与蒙古国的“草原之路”及俄罗斯的“欧亚经济联盟”对接的经济廊道,将我国环渤海地区、哈长地区、呼包鄂榆地区等重点城镇群分别与俄罗斯西伯利亚大陆桥为轴线的远东地区、蒙古纵贯铁路为轴的“南北走向”发展带相连,有助于促进我国华北、东北地区城镇发展。

中国—中亚—西亚经济走廊经我国、中亚、西亚抵达波斯湾,将我国中西部的关中—天水地区、宁夏沿黄经济区、兰州—西宁地区、天山北坡地区等重点城镇群与哈萨克斯坦“丝绸之路历史走廊城镇带”相连,有助于促进我国西北地区城镇发展。

中国—中南半岛经济走廊依托泛亚铁路,将我国成渝地区、滇中地区、黔中地区及北部湾地区与中南半岛沿海重点城市相连,有助于促进我国西南地区城镇发展。

中巴经济走廊北起我国新疆、南至巴基斯坦瓜德尔港,将我国天山北坡地区及喀什特区与巴基斯坦重点城市及沿海地区相连,有助于促进我国新疆城镇发展。

孟中印缅经济走廊由我国西南地区经缅甸、孟加拉国、印度,抵达孟加拉湾,将我国成渝地区、滇中地区与三国重点发展区相连,有助于促进我国西南地区城镇发展。

4 “一带一路”建设对我国城镇化发展格局的影响

4.1 沿边地区城镇化发展获得重要机遇

经过改革开放以来高速经济发展,随着我国综

合国力的大幅提升,我国对外对内经济形势发生了重大转变,国内重化工业和传统制造业等行业出现产能过剩,资源能源对外依存度持续增加,依靠过去以拼资源为主的“三来一补”加工贸易模式已经远远不适应当前我国社会经济的发展,“一带一路”标志着以“中国‘走出去’”为鲜明特征的全球化新阶段的到来,高水平“引进来”和大规模“走出去”共同融合发展。沿边地区在“一带一路”建设中的地缘价值凸显。中国是世界上陆地边界线最长、邻国最多的国家,与14个国家接壤,分别是俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、蒙古、朝鲜、越南、老挝、缅甸、印度、不丹、尼泊尔、巴基斯坦、阿富汗。因此,中国与沿边国家合作潜力巨大,沿边省区成为“一带一路”建设的重要前沿区域,不同省区将分别打造成面向俄罗斯、东北亚、中亚、南亚、东南亚、西亚等地区开放的重要窗口。

截止2014年,我国沿边地区有271个一类口岸,公路、铁路、内河、海运和航空口岸分别为68个、20个、52个、68个和63个。国家发布的“愿景与行动”白皮书中明确提出“加强内陆口岸与沿海、沿边口岸通关合作”。口岸城市是对外开放的重要门户,是发展边境贸易和跨国合作的重要平台^[18],“一带一路”的实施将给沿边口岸带来巨大的发展机遇,促进沿边地区更多地参与国际分工,扩大出口规模,加快沿边地区的发展,促进扶贫工作的深入开展和全面小康社会的建设。因此,口岸城市及沿边地区未来将在基础设施、商贸物流、国际合作园区、跨境电商、通关便利等多方面获得发展机遇和水平提升。

4.2 进一步加快中西部地区城镇化进程

国家新型城镇化规划中提出要引导约1亿人在中西部地区就近城镇化。而“一带一路”战略实施将进一步加快中西部地区城镇化,促进与新型城镇化规划的衔接。我国对外开放的战略格局正在重构。我国中西部地区正在展开新一轮的区域竞争与发展合作。将通过交通等基础设施的互联互通、资源的合作开发、贸易与投资的自由化等一揽子安排,推动亚欧经济一体化,促进创建亚欧大陆自由贸易区。为提升西部地区对外开放水平,国务院批准了广西东兴、云南瑞丽、内蒙古满洲里重点开发开放试验区建设实施方案。提出经过10年左右努力,在体制机制创新、对外经贸合作、基础设施建设、特色优势产业发展、城乡统筹发展、保障改善民生、生态环

境保护等方面取得成效。对于中部地区,将依托长江中游城市群、中原城市群等重点区域,推动区域互动合作和产业集聚发展,打造郑州、武汉、长沙、南昌、合肥等内陆开放型经济高地。

国家级新区的陆续设立为西部城镇化提供了科学发展实验区。国家级新区,是指新区的成立乃至开发建设上升为国家战略,总体发展目标、发展定位等由国务院统一进行规划和审批,相关特殊优惠政策和权限由国务院直接批复,在辖区内实行更加开放和优惠的特殊政策,鼓励新区进行各项制度改革与创新的探索工作。目前共有16个国家级新区,其中在中西部地区设立的有7个,分别是重庆两江新区、甘肃兰州新区、陕西西咸新区、贵州贵安新区、四川天府新区、湖南湘江新区和云南滇中新区。这7个国家级新区在西部的设立,显示了国家对西部大开发的重视和对向西开放的重视,支持重庆、兰州、西安、贵州、成都、长沙和昆明等城市发挥对外开放重要作用。中西部地区大城市的发展空间和辐射范围将进一步扩大,国际影响力进一步增强。

4.3 促进我国城镇化趋向全面均衡发展

改革开放以来,我国城镇化发展的重点一直位于东部沿海地区,不管是城镇化水平还是质量,东部地区均明显高出中西部地区。总理都关注到了胡焕庸线规律,提出“中西部如东部一样也需要城镇化。我们是多民族、广疆域的国家,要研究如何打破这个规律,统筹规划、协调发展,让中西部百姓在家门口也能分享现代化”,引起学术界和社会公众的广泛关注^[19]。“一带一路”更加重视国内与国际的广泛合作与共赢发展,将成为连接中国东中西部地区和南亚、中亚、西亚、欧洲的中间地带,“一带一路”建设主要是“五通”:政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通,将会提高中西部地区的基础设施、经济活跃度和国际化水平,吸引人口向中西部地区的合理集聚,促进中西部地区和边境地区的城镇化发展,特别是具有广泛对外联系的区域性中心城市和边境口岸中心城市的发展。一带一路战略将于西部大开发战略、中部崛起战略、东北振兴战略等,以及新型城镇化战略和长江经济带战略形成互动,有利于促进经济增长和市场空间由东向西、由南向北梯次拓展,推动全国人口和城镇化布局更加全面均衡发展。

参考文献(References)

[1] Liu Weidong. Scientific understanding of the Belt and Road Initiative

of China and related research themes[J]. Progress in Geography, 34(5): 538 - 544 [刘卫东. “一带一路”战略的科学内涵与科学问题[J]. 地理科学进展, 2015, 34(5): 538 - 544]

- [2] Liu Hui, Yeerken Wuzhati, Wang Chenglong. Impacts of the Belt and Road Initiative on the spatial pattern of territory development in China[J]. Progress in Geography, 2015, 34(5): 545 - 553 [刘慧, 叶尔肯·吾扎提, 王成龙. “一带一路”战略对中国国土开发空间格局的影响[J]. 地理科学进展, 2015, 34(5): 545 - 553]
- [3] Du Debin, Ma Yahua. One Belt and One Road: The grand geo-strategy of China's rise[J]. Geographical Research, 2015, 34(6): 1005 - 1014 [杜德斌, 马亚华. “一带一路”: 中华民族伟大复兴的地缘大战略[J]. 地理研究, 2015, 34(6): 1005 - 1014]
- [4] Zhu Hong, An Ning, Ge Hanwen, et al. Some ideas of One Belt and One Road under the perspective of geography[J]. Tropical Geography, 2015, 35(5): 607 - 620 [朱虹, 安宁, 葛汉文, 等. 基于地理学视角的“一带一路”战略笔谈[J]. 热带地理, 2015, 35(5): 607 - 620]
- [5] Hu Zhiding, Liu Weidong, Song Tao. Inter-Subjectivity Consensus, Geopolitical Structure and Building One Belt and One Road[J]. Tropical Geography, 2015, 35(5): 621 - 627 [胡志丁, 刘卫东, 宋涛. 主体间共识, 地缘结构与共建“一带一路”[J]. 热带地理, 2015, 35(5): 621 - 627]
- [6] Zhang Keyun. The international view, operation emphasis, and impact of One Belt and One Road[J]. China Development Observation, 2015(4): 15 - 17 [张可云. “一带一路”建设的国际视野, 操作重点与影响展望[J]. 中国发展观察, 2015(4): 15 - 17]
- [7] Shen Xianjie, Xiao Jincheng. The new trend of international region economic cooperation and One Belt and One Road. Macroeconomics, 2014(11): 30 - 38 [申现杰, 肖金成. 国际区域经济合作新形势与我国“一带一路”合作战略. 宏观经济研究, 2014(11): 30 - 38]
- [8] Sun Wei. The fundament and strategy of One Belt and One Road[J]. Macroeconomic Management, 2015(4): 41 - 43 [孙伟. “一带一路”战略构想的基础及策略[J]. 宏观经济管理, 2015(4): 41 - 43]
- [9] Yang Baojun, Chen Yixing, Lv Xiaobei, et al. Spatial response to the “One Belt and One Road” strategy. Urban Planning Forum, 2015(2): 6 - 23 [杨保军, 陈怡星, 吕晓蓓, 等. “一带一路”战略的空间响应[J]. 城市规划学刊, 2015(2): 6 - 23]
- [10] Hu Angang. One Belt and One Road - A revolution of economic geography[J]. Money China, 2015(19): 86 - 91 [胡鞍钢. “一带一路”——一场经济地理革命[J]. 财经界, 2015(19): 86 - 91]
- [11] Lu Dadao, Chen Mingxing. Several viewpoints on the background of compiling the “National New Urbanization Planning (2014 - 2020)”[J]. Acta Geographica Sinica, 2015, 2: 001. [陆大道, 陈明星. 关于“国家新型城镇化规划(2014 - 2020)”编制大背景的几点认识[J]. 地理学报, 2015, 2: 001.]
- [12] Chen Mingxing. Research progress and scientific issues in the field of urbanization[J]. Geographical Research, 2015, 34(4): 614 - 630 [陈明星. 城市化领域的研究进展和科学问题[J]. 地理研

- 究, 2015, 34(4): 614–630]
- [13] Chen M, Liu W, Lu D. Challenges and the way forward in China's new – type urbanization[J]. Land Use Policy, 2015.
- [14] Zhang Chewei, Cai Yifei. The change of the pattern of urbanization in China and its demographic distribution[J]. Chinese Journal of Population Science, 2012(6): 44–57 [张车伟, 蔡翼飞. 中国城镇化格局变动与人口合理分布[J]. 中国人口科学, 2012(6): 44–57]
- [15] Fan Jie, Liu Yi, Chen Tian, Zhang Wenzhong et al. The key strategies and innovative thinking for optimization on spatial pattern of urbanization in China. Bulletin of Chinese Academy of Sciences, 2013, 28(1): 20–27 [樊杰, 刘毅, 陈田, 等. 优化我国城镇化空间布局的战略重点与创新思路. 中国科学院院刊, 2013, 28(1): 20–27]
- [16] Fang Chuanglin, Yao Shimou, Liu Shenghe. The report of the development of urban clusters in China 2011. The Science Press, 2011. [方创琳, 姚士谋, 刘盛和. 2010 中国城市群发展报告 [M]. 科学出版社, 2011.]
- [17] Ye Yumin, Chen Bingxin. The recent features of urban clusters in China and its change[J]. Urban Problems 2014 (4): 9–16 [叶裕民, 陈丙欣. 中国城市群的发育现状及动态特征[J]. 城市问题, 2014(4): 9–16]
- [18] Song Zhouying, Che Shuyun, Wang Jiaoe, et al. Spatiotemporal distribution and functions of border ports in China[J]. Progress in Geography 2015, 34(5): 589–597 [宋周莺, 车姝韵, 王姣娥, 等. 中国沿边口岸的时空格局及功能模式[J]. 地理科学进展, 2015, 34(5): 589–597]
- [19] Chen Mingxing, Li Yang, Gong Yinghua et al. The population distribution and trend of urbanization pattern on two sides of Hu Huanyong population line: A tentative response to Premier Li Keqiang [J]. Acta Geographica Sinica, 2016, 71(2): 179–193 [陈明星, 李扬, 龚颖华等. 胡焕庸线两侧的人口分布与城镇化格局趋势——尝试回答李克强总理之问[J]. 地理学报, 2016, 71(2): 179–193]

The Impact of the Belt and Road Initiative on the Pattern of the Development of Urbanization in China

CHEN Mingxing^{1 2}, LIU Weidong^{1 2}, YEERKEN Wuzhati¹, GONG Yinghua^{1 2}

(1. Key Laboratory of Regional Sustainable Development Modeling, Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, CAS, Beijing 100101, China;

2. University of Chinese Academy of Sciences, Beijing 100049, China)

Abstract: In September and October, 2013, Chairman Xi Jinping, proposed the construction of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road, which aroused great international attention. Under the background of the further development of economic globalization, the Belt and Road Initiative is a new mode for China to participate in regional cooperation on economy in the international events, whose aim is to promote the orderly and free flow of economic elements, efficient allocation of resources and the deeper fusion of market, drive along the countries achieve economic policy coordination, and carry out a wider range, a higher and deeper level of regional cooperation. In March, 2014, the “National New Urbanization Planning (2014–2020)” was jointly issued by the Central Committee of the CPC and the State Council, and it will be macroscopic and basic planning to guide the healthy development of urbanization in China in the next period. Whereas, the integration of two national strategy in the New Period, the Belt and Road Initiative and New – type Urbanization, is a significant topic. The paper analyzed the main features of the pattern of urbanization in China in recent years, and more specifically, the urbanization generally underpowered in the Central and Western China. Also, we discussed the characteristics of the urbanization development in the surrounding regions, as well as the trend and pattern of urbanization of six major international corridors. Eventually, we proposed the possible effect of One Belt And One Road on the pattern of urbanization development in China, and the great opportunities probably brought to the border areas and the Central and Western China, and thus, to promote a more comprehensive and balanced development of urbanization in China.

Key words: the One Belt And One Road; the Silk Road; urbanization; pattern; influence; six major international corridors