

# 新金融家联盟讲坛

新金融家联盟微信群内部交流系列专题讲座

第一期

(2015年6月22日)

(本纪要为新望院长发起的新金融家联盟微信群的群友内部交流工作笔记,新金融家联盟微信群由经济观察报研究院发起,是互联网金融代表性企业家及知名专家的精英生态圈。联盟将发掘相关部门相关行业的资源,为联盟企业提供服务和讯息,致力于推动国内外互联网金融企业交流学习,抱团取暖,互助共赢,促进互联网金融行业的健康有序发展,加快中国互联网金融国际化步伐。本群并为各参与群友认可。本工作笔记不代表任何机构的意见,本期报告由新金融家联盟群群秘王丽娜(电话:13811006823)、霍倩倩(电话:15811159262)整理并经倪鹏飞博士校订,仅供内部参考,请勿对外提供,谢谢。报告经主讲嘉宾本人审阅,错误在所难免。)

## 【本期主题】

中国经济空间的新格局

## 【主讲嘉宾】

倪鹏飞 中国社会科学院城市与竞争力研究中心主任,中国社会科学院财经战略研究院院长助理,城市与房地产研究室主任,研究员,博士生导师

## 【本期主持】

新望(经济观察报研究院院长,群主)

## 【活动时间】

北京时间 6 月 22 日(周一)下午 19:30—21:30

### 【交流方式】

微信群在线语音及文字结合

### 【主讲嘉宾简介】

倪鹏飞 主要致力于城市经济学、房地产经济学、空间金融学、城市竞争力及国家竞争力等方面的理论与实证研究。

1994-2000年在南开大学经济学院攻读经济学硕士、博士学位。2000年7月进入赴中国社会科学院财经战略研究院工作。联合国开发计划署"中小企业改革和发展"项目评估专家

(2000)；世界银行集团与中国社会科学院《中国营商环境报告》中方负责人(2008)；香港中文大学、华中科技大学、北京师范大学、东南大学、西南财经大学、韩国科学技术大学的兼职教授，全球城市竞争力跨国项目秘书长，中国城市竞争力报告课题组组长，中国城市百人论坛秘书长，新华社特约观察，中央电视台财经频道特约专家，中国城市科学会、中国城市发展学会、中国城市经济学会等副秘书长，成都、太原、东莞等城市政府经济顾问。

先后承担了中央交办课题、国家重大社科基金招标课题、联合国、世界银行、欧盟、中组部、科技部、商务部、北京市、广州、成都市等国际组织、国家部委、地方政府委托的课题。到目前已发表12次《中国城市竞争力报告》(年度报告)，以及《全球城市竞争报告》，《中国住房发展报告》、《中国国家竞争力报告》，为中国近20个省市进行案例、战略和对策研究，在社科文献出版社、英国爱德华艾格尔出版社出版中英文著作40余部，在美国《国际事务》(Journal of International Affairs)、英国《城市研究》(urban study)、《中国社会科学》和《经济研究》等国内外权威杂志上发表论文数十篇。代表作《中国城市竞争力报告》获中国经济学的最高奖--孙冶方经济学著作奖(第十一届)。研究成果对国家和城市发展起到重要的决策参考作用，在中国与世界产生重要的学术影响。

## 【本期讲座大纲】

### 中国经济空间的新格局

- 一、问题提出
- 二、研究发现：
- 三、证明依据
- 四、战略建议

## 【会议纪要：文中，我、指主讲嘉宾】

### 中国经济空间的新格局

#### 一、问题提出

经过改革开放后三十多年的发展，中国创造了伟大的经济奇迹，形成了今天的经济发展格局。进入到新的发展阶段，中国经济正在发生着深刻变化，大国转型必须对经济空间做出相应调整，大国城市化必须以更加完善的城市体系作为支撑。中央对此高度重视，十八大以来多次对“优化经济发展空间格局”及“优化城镇化布局和形态”做出重要战略部署。因此，必须重新审视中国经济空间和城市体系，发现新特征、寻找新规律、把握新趋势、探索新格局。

#### 1、空间发现

“胡焕庸线”是我国经济地理的一条重要分界线，反映了经济空间的基本格局，也反映出我国空间发展的严重失衡。时至今日，这种失衡非但没有解决，反而有继续加剧的趋势。我国作为一个广疆域、多民族的大国，如何突破胡焕庸线是一项重大课题。

我们在研究中发现中国经济空间的另一条重要分界线。通过中国夜景卫星地图，我们发现：第一，东部沿海光点密集并向中部延伸，中部与东部逐渐连接成片，而东北和西部光点稀疏，表现为散点或线状分布；第二，东经110°线附近出现了一条光点暗淡，贯穿晋西、鄂西、湘西、粤西的断裂带，成为灯光密度自东向西由密转疏的分界线。借助其他大数据工具，也均能发现这些现象。

## 2、反思与前瞻

首先，中国现有空间战略存在明显缺陷，亟待做出重大调整。第一，东部先行、西部开发、东北振兴、中部崛起四大战略彼此分割，未能实现互联互通，尤其东中实际不存在明显的差异，是东部重点区域与东中部一般区域差异；第二，“两横三纵”城镇化发展战略格局平均用力，未能区分主次先后，实现差异化发展；第三、增长极战略极化效果明显，导致马太效应，未能发挥网络效应带动区域整体发展。

其次，城市化浪潮和交通体系的快速化、网络化将带来中国经济空间和城市体系的深刻变化。城市化浪潮带来了中国历史上最大规模的人口迁移，城市中国的经济社会结构发生了历史性变化，大国城市化必然带来经济空间和城市体系的重构；交通体系的快速化、网络化极大缩减了时间距离，带来广泛的同城化和同群化趋势，成为优化经济空间和城市体系的重要支撑。

### 二、研究发现：

中国经济空间和城市体系呈现了新格局

研究发现，中国经济空间呈现出“东中一体、外围倾斜”新格局，中国城市体系呈现出“一团五线、开放互联”新格局。

#### （一）中国经济空间新格局：东中一体、外围倾斜

以人口分布考察中国经济空间，呈现中心外围格局：东部和中部集聚为中心，东中一体化趋势明显；东北和西部分散为外围，向主要城市群和城市带倾斜。

全国人口密度分化为两大聚类：东部和中部人口稠密，东北和西部相对分散，特别是东北人口密度严重下滑。以外来务工人员的流动考察人口迁移状况，发现从2009年开始，中西部人口向东部迁移的趋势出现转折，在东部务工的外来人员占全国比重持续下降，至2012年累计下降3%，而中西部则出现人口回流趋势。总体来看，东部人口密度最高，中部出现人口回流，与东部差距缩小，东部和中部形成人口稠密的第一聚类；东北人口密度持续下降，西部虽然出现人口回流，但发展重点向成渝和关中等重点城市群倾斜，其他多数地区人口密度仍处在50人/平方公里以下的低水平，东北和西部形成人口稀疏的第二聚类

## （二）中国城市体系新格局：一团五线、开放互联

### 1、总体骨架：一团五线巨手型城市体系

顺应经济空间新格局，逐渐形成“一团五线”的巨手型城市体系新格局。至2020年，这一城市体系将支撑起覆盖32个城市群（5个全国性城市群、9个区域性城市群、6个地区性城市群、12个潜在城市群）、近1000个城市、近20000个小城镇，超大城市、特大城市、大城市、中等城市、小城市、小城镇、居民点协调发展的城市中国新版图。

东中部的群网状城市体系聚合成“一团”，形成“巨掌”；东北和西部的群带状城市体系延伸出“五线”，沿京哈、陇海-兰新、长江下游、沪昆和沿海城市发展带形成五根“手指”；京广城市发展带构成手掌和手指之间的关节线，向东对接东中部群网体系，向西发散出外围群带体系，协调指掌，均衡发力；

包昆城市发展带带动外围群带体系互联互通，构成手指中部关节线，实现五带纵横联动。

## 2、一团：中心群网体系

东中一体形成中国经济的中心，依托网络化高铁骨架，形成“五横五纵”的群网状城市体系。网络相邻城市时间距离均在1小时以内，实现同城化；所有城市与临近中心城市时间距离均在2小时以内，实现同群化。

“五横”：陇海城市发展带依托陇海线，联动徐州城市群和中原地区，向西通向西北地区；沿江城市发展带依托长江黄金水道，优化提升长三角城市群，发展培育长江中游城市群，最终向西入川进藏；沪昆城市发展带是正在发展之中的“第三横”，与沿江城市发展带互为支撑，以长三角城市群带动环鄱阳湖城市群和长株潭城市群，通向西南云贵地区；京呼城市发展带依托京呼线，形成华北出塞通道，联动京津冀城市群和呼包鄂城市群，也是东中群网体系的北部边界；青太城市发展带依托青太线，连通山东半岛城市群和太原城市群，向西进入宁夏，形成东部沿海通往西北的第二条通道。

“五纵”：沿海城市发展带纵贯京津冀、长三角、珠三角这三大起步最早、发展最成熟的城市群，带动山东半岛、海峡西岸等城市群，促进沿海整体开发格局；京广城市发展带纵贯全国，联动北京、武汉、广州三大全国性中心城市和京津冀、长江中游、珠三角三大全国性城市群，形成南北发展主轴；京沪城市发展带依托我国最繁忙的京沪高铁，连通决策中心北京和经济中心上海，联动京津冀城市群和长三角城市群，带动山东半岛城市群；京福城市发展带从北京至蚌埠段共用京沪高铁，并通过合蚌高铁和合福高铁南下福州，连通海峡西岸城市群，加深大陆和台湾的联系；京九城市发展带与京

广平行，沿线鄂、豫、皖、赣地区发展相对落后，近年来网络效应逐渐显现，豫皖、鄂豫等潜在城市群成长迅速。

### 3、五线：外围群带体系

东北和西部沿京哈线、陆海-兰新线、长江延伸线、沪昆线、南海带状延伸，形成外围群带体系，沿线相邻城市的时间距离均在1小时以内。五线对内衔接东中部群带体系，对外联动“一带一路”战略，形成开放互联发展格局。

**东北线：**京哈城市发展带，面向东北亚。东北三省依托京哈线，以沈阳、大连、长春、哈尔滨为中心城市，联动辽中南城市群和哈长城市群。依托沈大铁路、沈丹铁路、滨绥铁路、滨北铁路等，连通大连、丹东、绥芬河、黑河等港口城市和边境口岸，打造中国面向东北亚的开放枢纽。

**西北线：**陇海-兰新城市发展带，面向丝绸之路经济带。西北地区依托陇海-兰新线，以西安、兰州、乌鲁木齐为中心城市，联动关中城市群、兰西城市群、宁夏沿黄河城市群、天山北坡城市群，向东通向东部沿海，连接充满活力的亚太地区，向西依托渝新欧铁路出阿拉山口，连通资源丰富的中亚和经济发达的西欧，形成新丝绸之路经济带的核心区。

**正西线：**长江下游城市发展带，面向南亚。长江下游依托成渝线和川藏线重点发展成渝城市群，积极培育潜在的拉萨城市群，形成长江经济带的延伸带。以拉日铁路（拉萨至日喀则）为干线，以樟木、吉隆和亚东为三大口岸，形成面向南亚的陆路贸易大通道。

**西南线：**沪昆城市发展带，面向东盟。依托沪昆线西段，以贵阳、昆明为区域中心城市，联动黔中城市群和滇中城市群。发挥云贵地区作为沿边开放桥头堡的区位优势，依托泛亚铁

路打通中国-东盟陆上开放通道，并依托沪昆线向东构建沟通太平洋和印度洋的国际大通道。

东南线：沿海城市发展带，面向21世纪海上丝绸之路。发挥粤港澳和闽台地区的海运优势，以海峡西岸城市群和珠三角城市群带动北部湾城市群。构建水陆并进、铁海联运、空港衔接“三位一体”的国际大通道，向西连通至南亚、中东和欧洲，打造21世纪海上丝绸之路的起点。

### 三、证明依据

中国经济空间和城市体系的新格局是演化趋势推动、内在联系深化、主要因素影响和经济规律作用的共同结果，我们从这四个方面展开论证。

#### （一）历史演化

##### 1、经济空间演化

以人口迁移历史考察中国经济空间演化，发现中部和东部曾经先后成为中国经济的中心地域。中华文明繁衍于黄河流域，人口最早集中分布于中原地区；汉代以后，中国经济重心逐渐南移；唐宋时期，“安史之乱”、“靖康之难”导致中原人口进一步南迁，东南的长江流域和珠江流域日益繁荣；明清时期，中国人口已稳定分布于东经110°以东、北纬40°以南的地域；清末明初，由于战乱、通商等因素带来闯关东、走西口和下南洋等大规模人口外迁，东北和华南地区人口迅速增长。改革开放以后，在市场经济作用下，“东部加快”带动“中部崛起”，外围人口重新向东中部集聚，形成人口稠密、经济活跃的中心地域。

##### 2、城市体系演化

建国以后，中国城市体系演变大致经历了三个阶段：



1990年以前为第一阶段的点线城市体系，铁路干线以及沿江、沿海发展轴线还未实现快速化，沿线联系比较松散，主要以中心城市为支点，实施“以点带面”的不均衡发展战略。

1990至2010年为第二阶段的群带城市体系，铁路提速及高速公路建设扩大中心城市辐射范围，城市联系更加紧密，城市群逐渐崛起，依托群带城市体系实施“以线带面”的发展战略。

2010年以后为第三阶段的群网城市体系，高铁网络逐渐形成，东中部网络效应促进一体化发展，多层次的城市群基本发育成熟，逐渐迈向群网城市体系体系，实施“群网带面”的均衡发展战略。

## （二）内在表现

东中一体化是中国经济空间重构的内在表现，从市场、要素、产业三个方面进行考察。

东中一体化是中国经济空间重构的内在表现，从市场、要素、产业三个方面进行考察。

### 1、市场一体化：区域共同市场逐渐形成

市场一体化是东中一体化的基础，关键是要形成不被行政关系和垄断力量所扭曲的共同市场，让经济主体能够进行公平、有序、充分的市场竞争。我们基于“一价定律”，以地区间相对价格法来测度市场一体化水平，若相对价格方差的波动区间收窄，则证明市场一体化程度提升。比较1995至2013年东中部15省市间的相对价格方差均值，整体呈现出收敛趋势，从最高的0.00265下降至0.00013，市场一体化程度不断提升。特别是最近十年，随着中部崛起和交通改善，东中部共同市场加快形成，地区间相对价格方差在极小区间中逐渐平滑。

### 2、要素一体化：区域要素趋于自由流动

要素市场是由劳动、资本、土地、技术构成的有机整体，要

素一体化同样符合“一价定律”的原理。以劳动力市场为例，在自由流动的前提下，区域竞争必然使劳动力从低工资地区迁至高工资地区，引起工资收敛。以职工平均工资进行收敛性分析，结果显示，从 2000 年开始，东中部省市之间职工平均工资的变异系数呈现整体下降趋势，劳动力市场趋于收敛。结合商品市场一体化来看，也是从 2000 年之后开始明显收敛，这主要得益于中国加入 WTO 所产生的推动作用，东部和中部作为一个整体融入全球体系。

### 3、产业一体化：区域产业垂直一体化初步显现

产业一体化是东中一体化的关键，形成集群优势能够提升中国在全球体系中的地位。以产业相似度系数来测度产业一体化水平，数值越高反映地区间产业结构关联性越强，产业一体化程度越高。选取制造业 29 个行业规模以上工业企业数据进行计算，结果显示，东中部产业结构相似度系数均值趋于上升，2010 年达到 0.674，表明产业一体化程度稳步提升。从分省市的情况来看，上海与中部省份的产业相似度系数普遍较高，尤其是与安徽、湖北两省，说明上海对长江经济带的产业带动能力比较突出。

#### （三）基本原因

影响中国经济空间和城市体系演化的基本因素包括地理环境、经济格局和交通体系，其中交通体系的快速化、网络化尤为重要。

#### 1、地理环境

中国地理自西向东呈现三大阶梯的走势，第一二级阶梯的高原地带，山脉、沙漠众多，土地贫瘠；第三阶梯的平原丘陵地带地势平坦，土地肥沃。东经 $110^{\circ}$ 以东、北纬 $40^{\circ}$ 以南的东中部地区位于中国地形第三阶梯，且气候舒适、水源充足、环境宜居，形成中国人口稠密、经济活跃的中心地域；外围大部分地区人烟稀少、经济落后，只能向重点城市群和城市带发展。

## 2、经济格局

以地均GDP作为经济密度考察全国经济格局，发现东中部形成经济活跃的第一聚类，以接近20%的国土面积聚集了超过60%的人口，贡献了超过80%的国内生产总值；东北和西部形成相对低迷的第二聚类，向主要城市群和城市带集中，其余密度极低。从时间序列来看，1990年之后东北出现明显下滑；2000年之后中部开始崛起，与东部省市间地均GDP变异系数出现收敛趋势，差距逐渐缩小，且主要差距并不体现在东部和中部之间，而是在东中部重点城市与一般城市之间。考虑到GDP指标可能受投资拉动影响而未能反映真实状况，以社会消费品零售总额衡量各地市场规模做进一步验证，结果基本一致，东部优势明显，中部扩张迅速，与东部差距不断缩小，东北和西部总体低迷。

## 3、交通体系

交通体系是城市体系的重要支撑，交通体系的网络化、快速化推动城市体系向更高层次发展。建国后中国交通体系经历了三个发展阶段：

1990年以前为铁路时代，支撑点线城市体系。1990年以前铁路是主要的远距离交通运输方式，普通铁路运输具有运量大、运距长、成本低等优点，但速度慢、灵活性差的缺点也很突出，沿线节点城市联系较弱，中心城市辐射范围有限，只能支撑比较松散的点线城市体系。

1990至2010年为高速公路时代，支撑群带城市体系。1990年开始大规模高速公路建设，基本形成7条首都放射线、9条南北纵线和18条东西横线的格局，高速公路网络提高了城市联系的灵活性，拓展了点线体系的辐射纵深，城市群逐渐发育成熟，支撑起群带城市体系。

2010年以后为高铁时代，支撑群网城市体系。高速铁路建

设推动了交通体系的快速化、网络化，从高铁布局来看，东中部分布密集，覆盖城市占到全国 70%以上，网络效应明显，催生了城市间的同城效应和同群效应，推动迈向群网城市体系。

我们根据超制图学(Metacart Ography)研究思想，用“时间距离”压缩空间地图展现交通对城市体系的影响。首先以高铁网络为基础，结合其他运输方式的里程与时速，计算全国 289 个地级及以上城市两两之间的最短时间距离；再通过重力模型计算吸引力指数，确定上海、北京为不动点；最后利用 GIS 的地图投影空间变换方法，重新定义两地间距离，变形原地图制成时间距离地图。结果显示，交通体系快速化、网络化使东部和中部收缩为“一团”，成为超级中心；东北和西部没有产生明显的地理收缩，成为外围；高铁网络将区域内多个节点城市紧密连结在一起，支撑起群网状城市体系。

#### （四）理论依据

根据区域发展的一般规律，在三大经济效应的叠加作用下，中国经济空间和城市体系新格局将得以巩固并不断强化。

##### 1、中心外围效应

克鲁格曼提出的中心-外围模式（Core Periphery Model）是新经济地理学的基本分析框架。总体来看，中国经济空间的中心-外围格局兼具集聚效应和扩散效应，目前集聚效应占主导地位，未来扩散效应将发挥更大作用。

第一，集聚效应。东部和中部联结成一个经济规模更大、产业层次更高、市场纵深更广的超级中心，进一步吸引外围要素聚集并辐射商品和服务。集聚效应使东中部规模经济更加显著、中心地位将更加突出，而东北和西部相对地位进一步下降，并通过前向和后向的累积循环建立路径依赖，使中心外围格局不断强化和巩固。

第二，扩散效应。未来东中一体化发展到更高阶段，集聚效应达到更高水平，土地租金、拥挤等外部不经济将逐渐显现

并产生空间离心力，中心的产业、资金、技术加速将向外围扩散，与外围不可流动的生产要素形成优势互补。东中部交通网络的外延将支撑这种扩散效应，东中一体最终将迈向中心-外围全面一体。

## 2、交通效应

交通体系的发展产生了地理收缩效应、线带效应和网络效应，是重构中国经济空间和城市体系格局的主要支撑。

第一，地理收缩效应。高速提速和民航增班极大缩减了时间距离，带来广泛的地理收缩，中心城市“通勤圈”不断扩展，并彼此融合，形成更大范围的具有一体化倾向的协同发展区域。目前东中一体化的趋势尤为明显，以高铁行程来衡量，东中部群网体系南北8小时、东西5小时的空间架构已经形成。

第二，线带效应。快速化交通走廊带动区域产业、要素集聚，形成群带城市体系。在未实现交通网络化的地区，线带效应尤为明显，且带内外分化显著。

第三，网络效应。网络化交通体系实现了各层次节点的互联互通，彼此分享外部经济。一般来讲，网络外部性（**network externality**）的价值呈几何增长，当节点增加时，产出规模和种类随之增加，形成规模经济和范围经济。目前我国东中部以网络状高铁体系支撑起群网状城市体系，未来网络效应将进一步扩展，实现更大区域的协调发展。

## 3、断裂效应

Fujita和Krugman（1995）提出了城市体系倒“S”波浪型理论，即城市体系中存在着城市潜力与其距中心城市距离之间的倒“S”曲线。当曲线的相邻波峰间隔较大时，便会产生城市体系的断裂效应，具体表现为小断裂和大断裂。

第一，小断裂，即带状断裂。小断裂表现为空间轴带一侧要素向另一侧的单向流动造成两端城市体系的分离与失衡。这种现象符合区域发展的倒“U”规律，因为交通改善初期加速了要素由外围向中心流动，反而拉大了区域差距，但随着交通体系的网络化，区域差距将逐步缩小，小断裂也将改善。这

也表明对于东北老工业基地的暂时衰落不用过度担心，未来随着东北步融入全国甚至全球网络体系，这种差距将逐步缩小。

第二，大断裂，即面状断裂。大断裂表现为区域板块之间出现断裂带，两侧城市体系相对分离，大断裂的产生往往与地理环境密切相关，在较长时间内难以改变，例如东经 110° 线的山区绵延带对中心群网城市体系和外围群带城市体系的区分。顺应趋势，承认这种大断裂，可以将其作为经济分区的重要依据。

我们判断，未来三大效应完全释放时，网络效应终将扩散全域，中国将在东中一体的基础上实现全国范围的协调发展。但三大效应的释放是一个有序过程，现阶段中心集聚效应占主导地位，网络效应主要作用于东中部，外围仍以线带效应为主。因此，在较长时期内，中国经济空间的中心外围格局和城市体系的一团五线格局将不断强化巩固，必须顺应趋势实施针对性发展战略。

#### 四、战略建议

为了更好顺应大国城市化的客观规律、开拓大国开放的全新格局，对未来中国经济空间和城市体系发展提出五大建议。

##### （一）中国经济空间重大调整：从四分区到二分区

将中国经济空间格局由“东部-中部-西部-东北”四分区调整为“自主发展-政策扶持”二分区。东部和中部形成自主发展区，采取市场主导的发展模式，充分发挥市场规律促进东中一体化；东北和西部构成政策扶持区，采取政策干预与市场运作相结合的模式，更加重视通过政策扶持矫正外围的市场失灵。

东中部构建自主发展区，实现东中一体，扩大中心区域。历史上东部和中部是我国主要的人口聚居区，由于交通不畅才相对分离。快速化、网络化现代交通体系带来了显著的地理收缩效应，东部和中部由分离迈向一体，在北至京呼线、西

抵东经 110°山区绵延带、东南临海的广袤空间里形成一体化程度不断加深的超级中心。随着中心区域的扩大，应充分发挥市场机制，减少行政干预，促进转型升级和协同发展，积极参与国际合作与竞争。

东北和西部构建政策扶持区，由边缘上升为对外开放的前沿。根据区域发展倒“U”规律，随着交通改善，完全在市场规律作用下必然导致外围人口流失和经济衰退，必须统筹经济因素与非经济因素，采用政策扶持与市场运作相结合的模式。应反思过去西部大开发中天女散花式的发展方式，在政策扶持区依托以五线为依托重点发展主要城市群，对线外一些特殊地区应加大政策倾斜，实施点状开发。随着交通条件的改善，东北和西部已从边缘上升为前沿，应加强五线与国际通道的互联互通，拓展我国对外开放的新格局。

（二）中国城市体系重大调整：推进一团五线发展格局  
顺应一团五线的城市体系发展战略，推进城市体系网络化、集群化。

网络化：加密中心网络，拓展外围网络。东中部在“五横五纵”网络骨架基础上增加淮河通道和大湛线，适当增加武汉到福州、长沙到合肥等斜向轴带，提高网络灵活性，形成“六横六纵若干斜”的网络骨架。淮河通道西起南阳，经信阳、阜阳、六安、蚌埠连通京沪线，沿线积极培育潜在的豫皖城市群和鄂豫城市群。大湛线地处中西部过渡地带，是最接近东经110°线的纵轴，能够带动湘西、桂东南、粤西等革命老区和少数民族聚居的相对落后地区融入发达的城市网络，为未来网络体系继续向西拓展打下良好基础。外围应依托包昆线、青藏线、蒙辽线、渝新欧铁路等纵向和斜向通道实现外围轴带的互联互通，逐步形成覆盖全国的网络骨架。

集群化：以城市网融合城市群，以城市群提升城市网。网络效应促进城市群的共融共生，五大全国性城市群将在现有基

础上进一步形成体量更大、纵深更广、层次更高的超级城市群。长三角城市群按照“北进南优、西联东拓、中扩提”的布局原则打造沪苏浙皖世界超级城市群，北翼构建以南京、南通、连云港（徐州）为支点的新型北三角，南翼构建以杭州、宁波、温州为支点的新型南三角；西翼构建以南京、合肥、芜湖（蚌埠）为支点的新型西三角，向东开拓海洋战略空间，中部提升南通的战略定位，将其建成“江北上海”，形成两岸对称的超级中心。京津冀城市群以京津为双核，提升唐山、保定、石家庄为区域副中心城市，依托京广线、京呼线、沿海通道，构建网络化、多层次的城市群空间结构。珠三角城市群依托沿海通道向两翼拓展，西翼以肇庆、湛江为节点对接北部湾城市群，东翼以潮州、汕头为节点对接海峡西岸城市群，构建粤港澳和闽台、北部湾交汇融合的沿南中国海超级城市群。长江中游城市群在武汉城市群、长株潭城市群、环鄱阳湖城市群的基础上向北拓展，联动中原城市群，形成以武汉、郑州、长沙、南昌为中心城市，以长江黄金水道和京广线为发展主轴，承东启西、连南接北的中部超级城市群。成渝城市群跨区域联动黔中城市群和滇中城市群，形成以成渝为双核，以昆明、贵阳为区域副中心，以成渝线、沪昆线、包昆线和渝黔新线为发展主轴，四线联动、群网融合的成渝滇黔超级城市群。

### （三）战略支撑之一：“东中一体，群网带面”战略

随着中国经济发展到新的阶段，经济空间格局也必须由不均衡发展迈向均衡发展。自主发展区应依托“六横六纵若干斜”的群网城市体系，充分发挥群网效应，实施“东中一体，群网带面”的协同发展战略。东中一体化应以基础设施一体化、公共服务均等化和制度一体化为支撑，以市场一体化、要素一体化和产业一体化为核心内容。

### （四）战略支撑之二：“五线带面，开放互联”战略



政策扶持区重点依托五线，以线带面发展。顺应“一带一路”开放新格局，做好五线沿海沿边互联互通，实施陆海全方位的开放互联战略。

东北：打造面向东北亚的开放枢纽。依托经绥芬河、哈尔滨、满洲里与俄西伯利亚铁路连接的中俄国际通道，建设密山、同江、黑河等口岸；依托经二连浩特与蒙乌兰巴托连接的中蒙国际通道，建设珠恩嘎达布其、满都拉等口岸；培育沈阳机场的区域枢纽地位，提升哈尔滨机场面向远东地区的门户功能，扩大长春和大连机场的辐射范围；以大连为核心建设东北亚国际航运中心。

西北：构建新丝绸之路经济带的核心区域。联动陇海-兰新线与渝新欧铁路，向西经西安、兰州、乌鲁木齐至边境口岸阿拉山口，进入哈萨克斯坦，连通中亚与欧洲；向南通过西康-襄渝线通往重庆，实现新丝绸之路经济带和长江经济带的有机衔接。加强与中亚国家的经贸合作是西北向开放的首要目标，应加快推进铁路、公路、航空、电信、能源管道等基础设施网络的互联互通。

正西：面向南亚建设环喜马拉雅经济合作带。依托川藏铁路，连接拉日铁路，以樟木、吉隆和亚东等口岸为开放节点，推进西藏与印度、巴基斯坦、尼泊尔等南亚国家的边境贸易和旅游文化合作，推动环喜马拉雅经济合作带建设。加强与孟中印缅经济走廊、中巴经济走廊的衔接，重点打造联系瓜达尔港等重要港口的出海通道，绕过马六甲海峡构建连通印度洋与太平洋的陆上大通道。

西南：建设中国-东盟自由贸易区的陆上通道。沿沪昆线向南对接泛亚铁路，构建中国到东盟的陆上通道。泛亚铁路有三个方案，目前境内路段均列入我国的中长期铁路网规划，其中东线由新加坡经吉隆坡、曼谷、金边、胡志明市、河内到昆明的工程已经优先建设。与此同时，未来通向东盟国家主要口岸的公路也将

基本实现高速化。

东南：构建 21 世纪海上丝绸之路的起点与核心区。21 世纪

海上丝绸之路重点方向有两条：一是从中国南海到印度洋，延伸至中东、欧洲；二是从中国南海到南太平洋。在这两条路线中，中国东南沿海都是起点，应充分发挥深圳前海、广州南沙、珠海横琴、福建平潭等开放窗口的带动作用，打造闽台、粤港澳、北部湾综合港口群，构建海上丝绸之路的核心区。

#### （五）战略支撑之三：“以点带面，适度平衡”战略

线外边缘地区环境相对闭塞，若进行全面开发必然导致空间不经济，应充分考虑国家安全和民族团结的需要，对边境地区、少数民族地区的小城市、集镇、村寨、口岸等加大政策扶持力度，实施“以点带面、适度平衡”战略。

在开发模式上，通过政策扶持弥补市场失灵。如果完全遵循市场规律，必将加速线外人口向五线甚至东中部集中，对国家安全和边境稳定和民族团结产生不利影响，必须通过政府干预弥补市场失灵。对线外加强转移支付力度，推进公共服务均等化，改善基础设施条件。对于一些人烟稀少的重要边境还应该采取军事化或半军事化的手段，实施“屯城戍边”战略，维护祖国领土安全。

在发展方向上，通过专有要素培育内生动力。重点依托稀有资源、边境口岸区位、独特的自然和人文景观等专有性要素，突出本地特色，通过次级交通联系分享临近主要城市的市场外溢效应，通过边境经济合作创造对外开放的巨大红利，建立广义比较优势，带动当地发展。