

【区域开放发展】

长江经济带对外开放的空间格局演变、 障碍因素及对策研究*

刘慧 叶尔肯·吾扎提

摘要:采用1993—2022年长江经济带11个省市的对外贸易和外商投资数据,从开放规模和开放强度两个维度构建综合开放指数、开展实证研究。结果发现:近30年来长江经济带对外开放水平快速提升,表现为“缓慢提升—快速提升—波动提升—加速提升”四个不同阶段,空间上呈现出下游与中上游地区的两极分化格局;同时,上中下游发展不平衡、区域合作机制不健全和区域开放平台及通道的支撑能力不强等是长江经济带对外开放的主要障碍因素。未来应以国内通道与国际大通道对接为核心,强化通道畅通和陆海联动;以内陆开放高地和边境口岸建设为重点,强化开放支撑,构建全方位、多层次的对外开放新格局。

关键词:长江经济带;对外开放;障碍因素;空间格局

中图分类号:F727 **文献标识码:**A **文章编号:**2095-5766(2025)04-0129-07 **收稿日期:**2024-12-23

***基金项目:**中国科学院战略性先导科技专项“绿色丝绸之路建设的空间路线图及建设机制”(XDA20010103)。

作者简介:刘慧,女,中国科学院地理科学与资源研究所研究员(北京 100101),中国科学院大学资源与环境学院岗位教授,博士生导师(北京 100049)。

叶尔肯·吾扎提,男,中国科学院地理科学与资源研究所副研究员,博士,通信作者(北京 100101)。

一、引言与文献综述

长江经济带覆盖上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南、贵州11个省市,横跨我国东中西三大区域,兼具沿海沿江沿边的区位优势,一直是我国对外开放的重点地带。2014年《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》提出,将长江经济带建成沿海沿江沿边全面推进的对内对外开放带,长江经济带正式上升为国家战略。2016年印发的《长江经济带发展规划纲要》提出立足上中下游地区对外开放的不同基础和优势,发挥上海及长江三角洲地区的引领作用,将云南建设成为面向南亚东南亚的辐射中心,加快重庆、成都、武汉、长沙、南昌、合肥等内陆开放型经济

高地建设,明确了长江经济带“建设陆海双向对外开放新走廊”的新定位。2020年,习近平总书记在深入推动长江经济带发展座谈会上指出,要推动长江经济带发展和共建“一带一路”的融合,加快长江经济带上的“一带一路”重要支点建设,构筑高水平对外开放新高地。2024年自然资源部发布《长江经济带——长江流域国土空间规划(2021—2035)》,提出长江经济带区域发展不平衡不协调问题突出。因此,对外开放既是长江经济带建设的核心内容之一,也是实现长江经济带区域协调发展,推动我国全方位对外开放的重要一环。“一带一路”背景下,构建东西双向、陆海统筹的对外开放新格局是长江经济带高质量发展的重要议题。

目前关于长江经济带对外开放的研究主要集中在对外开放程度测度、影响因素及作用、与国家

战略的关系等方面。多数研究认为长江经济带对外开放呈现东高西低(谢永琴等,2022)、东强西弱(李燕等,2023)的空间格局,也有研究发现上游地区对外开放增速较快,一些中西部龙头城市陆续进入较高的开放度梯队(梁双波等,2023)。一些研究进一步分析了政策、区位、经济基础、交通条件、创新能力、金融、人力资本、地区市场繁荣度等因素对长江经济带对外开放的影响(蔡冰冰等,2019;龚勤林等,2019;章秀琴,2017;王敏等,2022;汪发元等,2018),探讨了长江经济带对外开放对产业结构升级、产业集聚、产业绿色发展等方面的作用(吴传清等,2020;张治栋等,2018;吴传清等,2019;张婷婷等,2019;冯德连等,2020)。此外,长江经济带作为国家重大区域发展战略之一,探讨其与国家其他战略,特别是与“一带一路”倡议的关系也成为众多学者关注的热点。研究普遍认为,长江经济带建设与“一带一路”相互促进、相互支撑,共同推动东西双向全方位开放(高国力等,2018;段巍等,2018;高新才,2015;杨继瑞等,2017)。总体上看,近年来关于长江经济带对外开放研究的内容较为广泛,研究成果也比较丰富,但是,对长江经济带长时间序列对外开放空间格局演变的系统性定量研究较少,特别是“一带一路”倡议提出以来,长江经济带对外开放的新态势鲜有研究,而且不同学者的研究结论存在差异。同时,系统解析长江经济带开放障碍因素的文献也较少。因此,本研究在系统性定量分析长江经济带近30年来对外开放空间格局变化的基础上,深度解析长江经济带对外开放的主要障碍因素及作用机制,进一步提出长江经济带对外开放新格局构建的方略及重点方向。本研究有助于系统掌握长江经济带对外开放格局的历史演变规律、现状特征及未来重点,为新形势下长江经济带对外开放新格局构建提供参考和科学支撑。

二、研究方法 with 数据来源

为全面科学地反映长江经济带对外开放的综合水平,考虑长时间序列数据的可获取性,本文采用综合指数法开展对外开放综合水平分析。同时,采用变异系数分析不同地区对外开放水平的差异及其变化。

1.对外开放测度方法

本文选择进出口总额、外商投资企业投资总额作为关键指标测度区域双向开放水平。同时,从对外开放规模(绝对量)和对外开放程度(相对量)两个维度构建综合对外开放指数,补充和完善已有研究在对外开放测度上仅仅采用相对量核算的不足。具体计算公式如下:

综合开放指数(Z)=

$$\sqrt[3]{\text{贸易开放指数}(T) \times \text{投资开放指数}(I)} \quad (1)$$

其中:贸易开放指数(T)=进出口总额 $\times$ (进出口总额/ GDP) (2)

投资开放指数(I)=外商投资企业投资总额 $\times$ (外商投资企业投资总额/ GDP) (3)

进出口总额和外商投资企业投资总额分别代表地区贸易和投资的开放规模,进出口总额/ GDP 和外商投资企业投资总额/ GDP 则分别代表贸易开放度和外资开放度,即:开放程度。采用以上两个维度评估地区对外开放,既考虑开放程度,又考虑开放规模,解决了已有研究仅考虑对外开放度一个维度造成的对经济总量较小的经济欠发达地区对外开放水平高估的问题。

2.空间差异测度方法

变异系数对开放指数最大和最小的地区对整体区域差异的影响给予了较大的权重,因此更适合于对区域差异进行整体度量(刘慧,2006)。同时,考虑到人口规模的影响,本文采用加权变异系数(CV),其表达式为:

$$CV = \sqrt{\sum_{i=1}^n (y_i - u)^2 \times p_i} / u \quad (4)$$

式(4)中, y_i 为第 i 个地区的综合开放指数, u 为长江经济带平均综合开放指数, n 为长江经济带地区个数, p_i 是第 i 个地区人口占长江经济带总人口的比重。

3.研究区域及数据来源

本文选取长江经济带11个省份为研究单元,将长江经济带划分为上中下游三个区域,其中:下游地区包括上海、江苏、浙江和安徽,中游地区包括江西、湖北和湖南,上游地区包括重庆、四川、贵州和云南。考虑到20世纪90年代的浦东开发标志着长江经济带对外开放的实质性推进,本研究选取的时间段为1993—2022年。本文数据来源于历年《中国统计年鉴》以及各省市统计年鉴。个别

地区、个别年份缺失数据采用插值法获得。

三、长江经济带对外开放空间格局的演变

近30年来,长江经济带对外开放发生了很大变化。采用综合开放指数系统分析长江经济带对外开放综合水平的演变、空间格局特征及其变化以及区域差异的变化,是科学认知长江经济带对外开放空间格局演变规律的重要内容。

1. 总体变化

1993—2022年,长江经济带综合开放指数由0.051增加到3.44,增加了3.39,平均每年提升11.68%。在时间维度上呈现出“缓慢提升—快速提升—波动提升—加速提升”的四阶段特征(见图1)。1993—2000年浦东开发刚刚开始,长江经济带对外开放的提升速度非常缓慢,开放指数年均增长仅为1.21%,且1997—1999年受亚洲金融危机影响,开放指数出现负增长,但整体上为缓慢提升阶段。2001—2008年,随着中国加入世贸组织以及西部大开发战略的实施,国际开放环境持续优化,位于西部地区上游的开放发展逐步加快,长江经济带对外开放进入了快速提升阶段,对外开放指数年均增长14.77%。2009—2016年,受2008年全球金融危机及逆全球化思潮的影响,长江经济带对外开放的提升速度放慢,年均增长率下降到5.81%,其中2009年和2016年两年出现负增长,整体进入波动提升阶段。2017年以来,随着共建“一带一路”倡议和长江经济带战略的实施,对外开放度呈现加速提升态势,2017—2022年年均增速达29.49%,是近30年来增速最快的时期,长江经济带开放进入加速提升阶段(见图1)。

分因子看,对外贸易指数和外商投资指数不断提升,但由于对国际环境较为敏感,贸易开放呈波动上升态势,贸易开放指数年均增长8.57%。随着国内营商环境的不断优化,外商投资指数呈现持续增长态势,且提升幅度大于对外贸易,年均增长达到14.83%。同时,二者对长江经济带整体对外开放的贡献也存在明显的阶段性

差异。1993—2000年,外商投资略高于对外贸易。随着2001年加入世贸组织,对外贸易迅速增加,直到2015年之前,对外贸易对长江经济带开放的贡献大于外商投资,整体上属于以贸易为主的开放阶段。2016年之后,国际贸易环境发生明显变化,贸易对开放的贡献开始小于外商投资(见图1),说明从2016年开始长江经济带的对外开放的主导因子发生了变化,对外贸易占主导地位下降。

2. 空间格局及变化

长江经济带对外开放具有明显的空间分异。空间上呈现“下游高、发展快—中上游低、发展慢”的两极分化格局。下游地区的上海、江苏、浙江三省市的对外开放指数远高于中上游地区的省市,同时,中上游各省市之间的差距非常小,基本处于同一低水平,呈现出明显的下游与中上游两极分化的格局(见表1)。2022年上海的对外开放水平最高,中游地区的江西、湖北、湖南三省在整个长江经济带中对外开放水平最低,甚至低于上游地区的重庆、四川、贵州和云南。从上中下游整体对比看,1993年国家实施沿海开放战略,地处内陆的中上游地区开放水平基本一致,且都非常低,明显低于下游地区。2000年之后随着沿海向内陆扩散,中游地区的开放水平略高于上游地区,但量级很小。2014年开始,随着“一带一路”倡议的实施,长江上游地区逐步从开放的末端成为开放的前沿,上游地区开放水平开始高于中游地区,但尚未与中游地区出现明显分化。从不同地区开放水平的变化看,下游地区的上海、江苏和浙江对外开放提升速度最快,特别是上海对外开放指数年均增加0.584。而中游和上游地区整体提升速度都很慢,绝大部分地

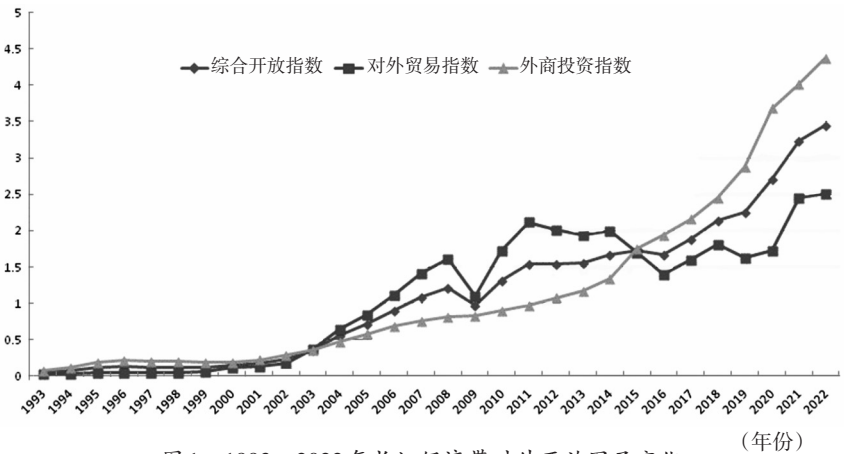


图1 1993—2022年长江经济带对外开放因子变化

资料来源:作者计算。

区的提升速度不到下游地区的十分之一。特别是中游地区的江西、湖北、湖南发展最慢,上游各地区的增长速度均高于中游。事实上,2014年之后,上游地区的开放水平已经开始高于中游地区。因此,长江经济带对外开放未来可能存在“中游塌陷”的风险,值得关注。

表1 1993—2022年长江经济带各地区对外开放指数及变化

省市	1993年	2000年	2005年	2010年	2014年	2022年	年均变化
上海	0.277	1.054	3.781	6.817	9.015	17.225	0.584
江苏	0.133	0.368	3.063	5.309	5.673	9.383	0.319
浙江	0.049	0.123	0.809	1.849	2.511	6.063	0.207
安徽	0.003	0.011	0.023	0.050	0.100	1.027	0.035
江西	0.007	0.017	0.066	0.099	0.167	0.460	0.016
湖北	0.018	0.027	0.042	0.063	0.111	0.495	0.016
湖南	0.007	0.006	0.016	0.031	0.046	0.504	0.017
重庆	0.014	0.009	0.009	0.062	0.485	0.593	0.020
四川	0.014	0.009	0.018	0.095	0.183	0.670	0.023
贵州	0.002	0.001	0.001	0.002	0.016	0.769	0.026
云南	0.002	0.004	0.010	0.028	0.053	0.699	0.024
下游地区	0.116	0.389	1.919	3.506	4.325	8.425	0.029
中游地区	0.011	0.017	0.041	0.064	0.108	0.486	0.016
上游地区	0.008	0.006	0.010	0.047	0.184	0.683	0.023

资料来源:作者计算。

3.空间差异及变化

近30年来长江经济带对外开放的区域差异总体变化不大,在波动中缓慢下降,变异系数由1993年的1.601下降到2022年的1.503(见图2)。其中,1993—1998年,得益于浦东开发等沿海开放战略,上海、江苏的对外开放水平迅速提高,导致区域差异快速扩大,变异系数由1993年的1.601快速扩大到1998年的2.10,达到30年来的最高点。之后,亚洲金融危机、全球金融危机以及国际上逆全球化思潮等对外向型经济比重较高的长江经济带下游地区影响较大,导致下游各地区与中上游各地区的差距呈现下降趋势。其中,1999—2013年,下降速度较慢。2013年的共建“一带一路”倡议和2014年的《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》,强化了上中下游省市间的协同合作和开放,特别是上游地区的开放较快增长,使得2017年以来长江经济带对外开放的区域差距逐渐缩小。

四、长江经济带高水平对外开放的主要障碍因素

虽然30年来长江经济带对外开放水平不断提高,但中上游地区与下游地区在开放水平上的区域差异一直较大,且变化很小。除地理区位因素外,需要从区域协调发展、体制机制建设、平台及基础设施建设等方面深度解析影响了长江经济带对外开放的主要障碍因素及其作用机制,为制定长江经济带高水平对外开放战略提供科学依据。

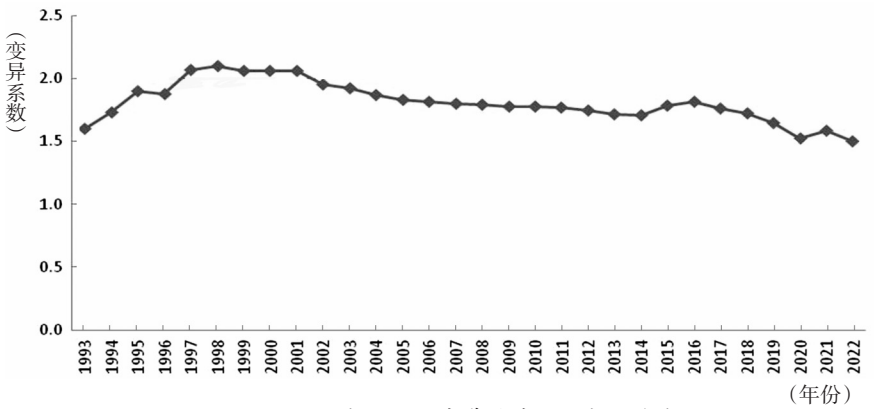


图2 1993—2022年长江经济带对外开放空间差异变化

资料来源:作者计算。

1.上中下游区域发展不平衡制约经济带的整体开放水平

长江经济带横跨我国地势三大阶梯,经济规模、发展动力、社会结构、资源禀赋和环境容量差异较大。从工业化发展阶段来讲,长江经济带下游地区与中上游地区处于不同的发展阶段,即下游地区处于工业化高级阶段,而中上游地区仍处于中级阶段。长江经济带产业发展实力在全国层面属于前列,但是传统发展方式与模式依然存在。

长江经济带的内陆区、边缘区现实存在,主要集中在中上游地区,长江经济带沿线既有高度发达的长三角地区,也有川滇黔。这些地区经济规模和产业结构层次相对较低,缺乏有国际竞争力的企业。其出口产品仍以低附加值劳动密集型产品为主,缺乏国际竞争力的产品。虽然近年来这些地区贸易总额持续增长,引进和利用外资持续增加,但总量偏小、结构不优等问题仍然较为突出,外延式扩张、粗放式增长的现状并未得到解决。同时,人才、技术等创新要素向下游地区集聚,落后地区无法有效承接国际产业转移和技术外溢,很难开展高层次的国际经济技术合作,导致其对外开放程度长期受到制约。

2.区域开放协调与合作机制尚不够健全

目前长江经济带已建立了“1+3+N”的框架体系,即“1”为长江经济带省际协商合作机制,“3”依次为长江上游省际协商合作机制、长江中游省际协商合作机制和长三角区域合作机制,“N”为长江经济带省市间、城市间的其他双方和多方区域合作机制。但是,该框架体系依然缺乏区域间如何进行对外开放发展合作的内容。同时,在“省际”界线之下,跨省的地区之间如何协调与合作还是难点,因为各地区在现有考核体系下,只能造就产业竞争恶劣态势,缺乏区域间协同发展的动力。

长江经济带各地区产业竞争现象较为明显,部分地区产业特色不够鲜明,缺乏有效的产业分工和差异化布局。在很多地方产业种类较为相似,导致产品“同质趋同”。跨省的各地区在对外合作中各自为政、相互竞争,也存在恶性和无序竞争。例如,由于往返货源紧张,各地中欧班列仍以补贴方式争抢货源。同时,也导致一些企业利用地方政府间的竞争,在一个地方政府提供的各类优惠政策到期后转移到给予更多优惠政策的其他地方。这样难以

形成有国际竞争力的产业集聚区,并造成新一轮的重复投资和产能过剩。

目前,长江经济带还未真正建立起区域间公平高效的协调与合作机制,其根本原因在于制度探索难以实现跨层级、跨部门、跨区域等的统筹协调,甚至对于同一地区不同专题规划之间缺乏有效衔接。这不仅需要中央政府和地方政府之间、地方省(市、县)各级政府之间相关事权、责任、财力之间的合理划分,更需要社会各方积极参与。

3.区域开放平台和通道的支撑能力不强

区域开放平台及通道的支撑能力不强也是制约长江经济带扩大对外开放的重要因素。长江中上游大部分地区开放平台的综合效应发挥还不够明显,各区域平台体系内部和平台之间协调联动性偏低。与下游地区相比,长江中上游地区的对外合作平台、贸易口岸等建设相对落后,自贸试验区、保税区等平台建设相对不足。而已建立的自贸试验区,与东部沿海平台相比竞争力整体偏弱,经贸交流的活动度、辐射广度均不高,在一定程度上限制了该区域的对外贸易合作。

虽然共建“一带一路”倡议有助于长江内陆地区开拓便捷的内陆出海新通道,提升长江经济带中上游地区的对外开放水平,但是,目前来看,中上游地区的对外联通能力依然较弱,重要节点布局到了成都、重庆、武汉等城市,但是次节点以及节点之间功能没有明确提及。同时,内陆区域交通运输成本普遍偏高,尚未形成畅通的跨境物流体系。不同程度的交通建设滞后和运力饱和,对外联系没有实现真正意义的软联通,通道不畅造成贸易便利程度降低。

五、新时期长江经济带对外开放新格局 构建策略

近30年来,长江经济带对外开放水平不断提升,同时长期存在“下游高、发展快—中上游低、发展慢”的两极分化格局,中上游地区与下游地区的对外开放差距依然较大,短期内“下游强—中上游弱”的格局难以改变。同时,长江经济带高水平对外开放仍存在一些障碍因素。为实现长江经济带构筑高水平对外开放新高地的战略目标,需要从国际大通道“硬联通”、国际规则“软联通”、陆海联动、

大中小城市互动等方面,谋划构建全方位多层次对外开放新格局。

1.强化中欧班列等既有国际大通道,布局向西陆路新通道,加大向西、向南开放,提升中上游开放水平

长江中上游地区开放水平明显偏低,一直是长江经济带对外开放的短板。提升中上游开放水平,既是提高长江经济带总体开放水平的重要举措,也是缩小长江经济带对外开放空间差异的必然需求。一是做大做强做优中欧班列品牌。以重庆、成都、武汉、长沙、合肥等长江经济带内陆关键城市为突破口,加大中欧班列开通频次,优化开通线路,适当扩大运输范围,通过中欧班列加强与丝绸之路经济带的战略对接,加快长江经济带向西国际大通道建设,促进与欧洲及沿线国家的务实合作和贸易往来。二是继续深化对接中国—中南半岛经济走廊、孟中印缅经济走廊,加强与东南亚、南亚等发展中国家的经贸往来,加大中上游地区向南开放力度。三是依托瑞丽国家重点开发开放试验区、磨憨—磨丁跨境经济合作区、河口国家重点边境口岸等开放平台及“一带一路”建设的区位优势,吸引内地一批新产业、新业态入驻,不断完善中老跨境经济合作区功能,加快推进中缅、中越跨境经济合作区建设,提升沿边开放水平。同时,在新的国际环境下,以成渝经济圈为支撑,谋划布局建设南线向西新通道,打通与中国—中亚—西亚经济走廊对接,促进长江经济带与中亚、南亚和中东地区的合作,形成向西开放的新通道。

2.对接国际规则,深化向东开放,拓展对外开放新领域和新空间

长江下游地区一直是长江经济带对外开放的先锋和主力军,在未来长江经济带对外开放中仍具有绝对优势和不可替代的作用,需要继续拓展、深化和提升。长江下游地区借助与21世纪海上丝绸之路的无缝对接,向东辐射东亚及整个环太平洋地区,要进一步深化和加强与发达经济体的开放合作,主动对接国际规则,不断优化国际化营商环境,加快技术和人才引进,以制度开放为核心,加速转型升级。长江经济带上游和中游地区则依托长江黄金水道的功能,通过江海联运方式,与21世纪海上丝绸之路共建国家和地区实现交通运输纽带的联通,不断扩大与海丝共建国家经贸合作。此外,充分发挥长江经济带产业和技术优势,积极主动对

接数字、健康等高质量共建“一带一路”新领域,加强与“一带一路”共建国家在新能源等领域的合作,将长江大保护中的绿色技术、绿色产业等分享到共建国家和地区,构建长江经济带对外开放新领域和新空间。

3.加强陆海联动,大幅提升内陆地区对外连通性,拓展上游地区陆海双向开放

长江经济带具有沿海、沿江、沿边多方位开放的独特优势。如何打通沿海、沿江与沿边的互动互促,打造内陆便捷出海口,是改善内陆地区开放区位条件,提升内陆开放水平的重要举措。一是加强长江经济带与西部陆海新通道衔接。西部陆海新通道北接丝绸之路经济带,南连21世纪海上丝绸之路,协同衔接长江经济带,将“一带一路”与长江经济带紧密连接在一起,是落实新发展格局和提高对外开放的重要抓手。成渝地区是西部陆海新通道的重要节点和枢纽地带,通过陆海新通道,成渝地区双城经济圈向南可以通过铁海联运,便捷地联通东南亚市场,强化成渝地区双城经济圈向南与中国—中南半岛经济走廊的联通,实现长江经济带与东盟的高效联通,向西南可通过孟中印缅经济走廊进入南亚市场,打开内陆开放的新方向,提升陆海双向开放能力。二是完善西南交通运输网络,加强中老铁路与西部陆海新通道对接,依托中老铁路和西部陆海新通道的有机对接,通过公铁海联运进入太平洋,为云南、贵州等内陆省份多方向出海提供新方向。三是以川藏铁路建设为契机,谋划和布局长江经济带与中巴经济走廊的对接,推动长江经济带与中巴经济走廊互动发展,开拓长江经济带向印度洋出海新通道,拓展长江经济带面向南亚、中亚的开放。

4.统筹中心城市开放和边境口岸开放,培育更多内陆开放高地,打造多层次对外开放战略支点

长江经济带覆盖范围广,区域内部发展差异大,不同城市在“一带一路”和长江经济带对外开放中具有各自的独特优势和功能,共同支撑长江经济带高水平对外开放。上海、武汉、重庆、成都、南京、昆明等中心城市,要不断提升城市经济开放、通道枢纽、要素集聚、对外交往和综合服务功能,优化营商环境,全面推动“引进来”与“走出去”协同互动,进一步提升上海、南京等核心城市作为长江经济带对外开放的“龙头”作用,强化重庆、成都的中欧班

列枢纽功能,加强昆明面向南亚、东南亚的辐射中心建设,形成长江经济带对外开放的战略支点和枢纽。杭州、合肥、长沙、南昌、宁波等城市要充分发挥产业和创新优势,加强全球产业链和创新合作,不断扩大国际产业合作新领域,积极推进自贸试验区建设,强化长江经济带对外开放的产业支撑。连云港、义乌等中小城市发挥区位优势 and 特殊功能,义乌依托世界小商品之都和中欧班列,连云港依托中哈(连云港)物流合作基地和新亚欧陆海联运通道自贸试验区联盟,打造长江经济带同“一带一路”融合的重要支点。瑞丽、磨憨、河口等边境口岸继续完善基础设施建设,推动内陆口岸扩能升级和智慧口岸建设,提升口岸通关便利化水平,增强内陆沿边开放效率,打造上游沿边开放重要支点。

参考文献

- [1]谢永琴,武小英,宋月姣.长江经济带对外开放度时空演化特征及影响因素[J].统计与决策,2022(8).
- [2]李燕,王克强,吴晓男.创新成效、双向开放与经济高质量发展:基于长江经济带11省市的实证[J].江汉大学学报(社会科学版),2023(3).
- [3]梁双波,郭佳颖,江凯乐.长江经济带双向联动开放评价及时空演化:基于国际货代网络视角的分析[J].长江流域资源与环境,2023(9).
- [4]蔡冰冰,赵威,李政旻,等.长江经济带外向型经济空间溢出效应[J].资源科学,2019(10).
- [5]龚勤林,余川江,罗宸.中欧班列开通对长江经济带出口贸易的影响及机制研究[J].华中师范大学学报(自然科学版),2019(5).
- [6]章秀琴.长江经济带对外贸易区域差异及影响因素的实证研究:基于省级动态面板数据GMM方法[J].经济问题探索,2017(2).
- [7]王敏,范佳缘,王丽洁,等.高质量发展下对外贸易效率评价及影响因素:基于长江经济带11省市的实证分析[J].华东经济管理,2022(4).
- [8]汪发元,郑军,周中林,等.科技创新、金融发展对区域出口贸易技术水平的影响:基于长江经济带2001—2016年数据的时空模型[J].科技进步与对策,2018(18).
- [9]吴传清,周西一敏.长江经济带产业结构合理化、高度化和高效化研究[J].区域经济评论,2020(2).
- [10]张治栋,吴迪.区域融合、对外开放与产业集聚发展:以长江经济带为例[J].科技进步与对策,2018(15).
- [11]吴传清,邓明亮.科技创新、对外开放与长江经济带高质量发展[J].科技进步与对策,2019(3).
- [12]张婷婷,江小国.对外开放能否推动长江经济带产业结构升级?——基于技术创新中介效应的实证研究[J].兰州财经大学学报,2019(1).
- [13]冯德连,王锦,王若梅.长江经济带OFDI对先进制造业发展的影响:对外开放度门槛效应研究[J].财贸研究,2020(8).
- [14]高国力,黄征学,张燕.促进“一带一路”与三大区域发展战略对接[J].宏观经济管理,2018(8).
- [15]段巍,吴福象.开放格局、区域一体化与重塑经济地理:基于“一带一路”、长江经济带的新经济地理学分析[J].国际贸易问题,2018(5).
- [16]高新才.丝绸之路经济带与长江经济带的互联互通[J].中国流通经济,2015(9).
- [17]杨继瑞,罗志高.“一带一路”建设与长江经济带战略协同的思考与对策[J].经济纵横,2017(12).
- [18]刘慧.区域差异测度方法与评价[J].地理研究,2006(4).

Study on the Evolution of Opening up Spatial Pattern, Obstacle Factors and Countermeasures of Yangtze River Economic Belt

Liu Hui Yeerken Wuzhaiti

Abstract: Using foreign trade and foreign investment data of 11 provinces in the Yangtze River Economic Belt from 1993 to 2022, the comprehensive opening up index was constructed based on two dimensions of opening scale and opening intensity to carry out empirical research. Research indicates: In the past 30 years, the level of opening up of the Yangtze River Economic Belt has increased rapidly, which can be divided into four different stages: slow-growth, rapid-growth, fluctuation-growth and accelerated-growth. There is a clear polarization between the lower reaches and the middle-upper reaches in spatial structure. Meanwhile, the unbalanced development of the upper, middle and lower reaches, the imperfect regional cooperation mechanism and the weak supporting capacity of regional opening platforms and international channels are the main obstacles to the opening up of the Yangtze River Economic Belt. In order to further expand the high-level opening up of the Yangtze Economic Belt, it should focus on connecting domestic and major international corridors under the direction of the overall spatial framework of the Belt and Road Initiative to strengthen the unobstructed and effective transportation and the linkage of land and sea. Besides, it also needs to accelerate the building of inland open highlands and border ports to strengthen support for opening up and build a new pattern of all-dimensional and multi-level opening-up.

Key Words: Yangtze River Economic Belt; Opening up; Obstacle Factors; Spatial Pattern

(责任编辑:江 夏)