

“一带一路”建设与中西部内陆城市经济开放

丁国蕾 王晓光

(上海立信会计金融学院 工商管理学院, 上海, 201209)

【摘要】2013年,国家主席习近平提出“一带一路”倡议,这标志着我国进入东西双向全面开放的新阶段。选取2013年与2017年我国36个大中城市进出口额占经济总量的百分比作为经济开放水平指标,并运用双重差分模型实证分析了“一带一路”建设中向西开放政策对中西部内陆城市经济开放水平的影响效应。研究发现:“一带一路”建设前,我国中西部内陆城市经济开放水平低于东南沿海城市44.5个百分点,“一带一路”倡议提出5年来,我国经济整体的开放水平受外围环境影响下降了17.5个百分点,但向西开放促进我国中西部内陆城市经济开放水平提高了11.2个百分点,最终我国中西部内陆城市经济开放水平仅下降6.3个百分点。“一带一路”建设有效促进了我国中西部内陆城市的经济开放水平,从而缩小与东南部沿海城市经济开放水平的差距。

【关键词】一带一路;向西开放;内陆城市;双重差分

【中图分类号】F061.5

【文献标识码】A

2018年是“一带一路”倡议提出的第5年。5年来“一带一路”建设取得了辉煌的成果,截至2018年6月,中国与沿线国家货物贸易累计超过5万亿美元,成为25个沿线国家最大的贸易伙伴。8月26日,中欧班列累计开行数量突破1万列,到达欧洲15个国家43个城市。内陆城市不沿海的现实是制约其对外开放的主要因素之一,通过扩大内陆城市开放,促进内陆城市全面融入国家对外开放的大战略,可以为我国经济持续健康发展提供巨大的动能。“一带一路”建设让我国内陆城市由腹地变为向西开放的前沿,内陆城市迎来了经济发展的重大历史机遇。向西开放是我国深化改革开放的大势所趋,是内陆城市实现经济快速发展的必然选择,也是内陆城市实现经济跨越式发展的有效途径。

2018年是我国改革开放40周年,也是开启新时代全面开放新篇章、进一步扩大开放的关键之年,基于此中共“十九大”报告提出了构建全面开放新格局的科学论断^[1]。改革开放40年的经验表明,对外开放是繁荣的必由之路。目前,我国区域间开放发展差距较大,沿海地区对外开放水平高,内陆地区开放程度低,内陆城市与沿海城市之间急需协同发展。加快推动沿海开放与内陆开放的有机协调,有助于构建全面对外开放体系,缩小我国区域间发展差距^[2]。“一带一路”建设5年来,我国内陆城市在国家战略的指导下持续推进经济发展和对外开放,经济开放水平取得了显著提高。在此背景下,本文将运用双重差分模型,分析“一带一路”建设对我国内陆城市对外开放的影响效应。

1 中国对外开放历史演变

自1978年我国实施对外开放政策以来,经历40年的发展:我国对外格局从东南沿海不断扩展到中西部内陆地区,由局部开放进入全面开放阶段;在全面开放阶段,“一带一路”建设

成为我国中西部地区对外开放的重要载体和平台;随着内陆自贸区建设,我国中西部内陆城市成为了经济对外开放的前沿阵地。

1.1 中国对外开放政策演变

改革开放是新中国经济发展史上的重要里程碑,改革开放不仅实现了我国从站起来到富起来的转变,而且促使我国进入中国特色社会主义新时代^[3]。1978年12月中共十一届三中全会上,邓小平提出中国开始实行对内改革、对外开放的政策。1979年7月15日,中共中央、国务院批准和转发《广东省委、福建省委关于对外经济活动实行特殊政策和灵活措施的报告》,决定在深圳、珠海、汕头和厦门试办特区。1984年邓小平在巡视广东、福建两个沿海省份后,提出了开放港口城市实行特区政策的建议,由此中国拉开了经济对外开放的大幕^[4]。改革开放40年,国家发展比较平顺稳定,实现了从站起来到富起来,并实现强起来的伟大飞跃^[5]。

中共“十八大”以来,以习近平总书记为核心的党中央深入思考了我国全面深化改革的重大问题,形成了一系列新思想、新观点、新论断,是对邓小平改革开放思想的继承和发展^[6]。首先,在开放发展思路方面,实现了以经济建设为中心向“以人民为中心”转变,从“引进来”向“引进来与走出去并重”转变,从自力更生向“合作共赢”转变;其次,在开放发展目标方面,实现了由沿海对外开放向全面开放转变,由“迈向世界舞台”开始“走进世界舞台中央”;最后,在开放发展路径方面,实现了从学习借鉴到创新驱动发展,从“摸着石头过河”到全面深化改革开放发展,从依托沿海“经济特区”到依托内陆“自贸区”发展^[7]。

1.2 经济开放试验区模式的演变

城市发展是经济发展的功能载体,中国对外开放格局的演变,在地理区位上体现在城市发展空间的变化。改革开放初期,我国的对外开放主要是沿海地区的对外开放。1979年国务院决定在深圳、珠海、汕头和厦门试办特区,1980年8月深圳和珠海特区正式成立,1980年10月厦门特区正式成立,1981年1月汕头特区正式成立,1988年4月海南岛特区正式成立。改革

基金项目:上海金融发展研究中心(上海高校智库)专报项目(A0-11-2806-11-2901)

开放初期成立的这 5 个经济特区一个显著的特点是都位于沿海地区。后来实践也证明以深圳为代表的这些沿海经济特区城市为我国经济开放发展做出了突出的贡献。深圳等经济特区作为改革开放先行区和试验区，经过几十年的发展取得了令人瞩目成就^[10]。深圳等经济特区是中国改革开放 40 年的一个缩影；如今改革开放正在让更多的城市变成深圳，中国也因此而成为全球第二大经济体^[11]。

表 1 改革开放初期成立的经济特区

特区	深圳	珠海	厦门	汕头	海南岛
行政类别	计划单列市 副省级	地级市	计划单列市 副省级	地级市	省级
所属省区	广东	广东	福建	广东	海南
批准设立时间	1980.08	1980.08	1980.10	1981.1	1988.04
土地面积 (km ²)	1953	1701	1575.16	2064	35400
2016 常住人口 (万人)	1190.84	167.53	392	558.38	913.97
人口密度 (人/km ²)	6097.49	984.89	2488.64	2705.34	258.18
2016 年 GDP (亿元)	19492.6	2226.37	3784.25	2080.54	4044.51

资料来源：作者根据相关资料整理

自贸区是我国深化改革背景下对外开放的重大举措。目前我国已批准了 12 个自由贸易区^[12]。在 2016 年，国家首次设立了陕西、四川、重庆、湖北和河南 5 个内陆自由贸易试验区^[14]。内陆自贸区的建立是我国向西开放的重要举措。内陆自贸区的功能是：建设我国内陆型经济对外开放的前沿阵地，积极探索内陆城市与沿海城市协同开放，提高我国内陆城市经济开放水平。内陆自贸区的建设，有利于加快内陆城市转型升级发展，符合国家“全面开放发展”战略部署^[15]。

表 2 全面开放阶段我国 5 个内陆自贸区

自贸区	主要城市	地理位置	园区面积	片区	主要功能
陕西	西安	西北内陆	119.95km ²	西安中心片区、国际港务片区、杨凌示范区片	加大开放西部重点城市，建设内陆型改革开放前沿阵地，探索“一带一路”沿线国家合作交流的新模式。
四川	成都	西南内陆	119.99km ²	天府新区片区、青白江铁路港片区、川南临港片区	加大开放西部重点城市，建设内陆开放战略支撑带，探索内陆与沿海沿江协同开放。
重庆	重庆	西南内陆	119.98km ²	两江片区、西永片区、果园港片区	发挥重庆西南经济枢纽作用，加大开放西部重点城市，促进西部大开发战略深入实施。
湖北	武汉	中部内陆	119.96km ²	武汉片区、襄阳片区、宜昌片区	实现中部有序承接产业转移，建设战略新兴高技术产业基地，促进中部崛起和长江经济带建设。
河南	郑州	中部内陆	119.77km ²	郑州片区、开封片区、洛阳片区	建设现代立体交通和物流体系，贯通南北、连接东西，服务“一带一路”战略，建设现代综合交通中心枢纽。

资料来源：作者根据相关资料整理

1.3 “一带一路”建设与全面开放

2013 年 9 月 7 日，国家主席习近平在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学作题为《弘扬人民友谊，共创美好未来》的演讲，提

出共同建设“丝绸之路经济带”。2013 年 10 月 3 日，习近平主席在印度尼西亚国会发表题为《携手建设中国—东盟命运共同体》的演讲，提出共同建设“21 世纪海上丝绸之路”。“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”简称“一带一路”^[8]。亚欧大陆拥有世界人口的 75%，地区生产总值约占世界总额的 60%，东面是活跃的东亚经济圈，西面是发达的欧洲经济圈，中间广大内陆腹地经济发展潜力巨大^[9]。“一带一路”建设，通过向西发展陆地贸易将东面活跃的东亚经济圈与西面发达的欧洲经济圈连接在一起，也标志着我国对外开放进入全面开放阶段。在全面开放阶段：我国贸易发展方式从单一的海洋贸易转向海陆贸易统筹发展，我国经济开放的路径从“东向开放”转向“东西双向开放”，我国经济开放的地理空间从“沿海港口城市”向“中西部内陆城市”扩展。

2 “一带一路”背景下内陆与沿海城市经济开放对比

“一带一路”建设 5 年来，在国家向西开放政策的推动下，经济开放的地理空间从“沿海港口城市”快速向“中西部内陆城市”扩展。中西部内陆城市经济增长进入快车道，对外贸易发展正处于快速追赶阶段，与东南沿海城市的经济开发水平差距正在不断缩小。

2.1 5 年来内陆与沿海城市经济总量增长对比

按照地理区位，将我国 36 个大中城市划分为中西部内陆城市和东南部沿海城市，如表 3 所示。内陆城市包括太原、呼和浩特、合肥等 18 个中西部大中城市，沿海城市包括北京、天津、石家庄等 18 个东南部大中城市。

表 3 中西部内陆城市与东南部沿海城市划分

分类	城市名称									
东南部沿海城市	北京	天津	石家庄	沈阳	大连	长春	哈尔滨	上海	南京	
	杭州	宁波	福州	厦门	青岛	广州	深圳	南宁	海口	
中西部内陆城市	太原	呼和浩特	合肥	南昌	济南	郑州	武汉	长沙	重庆	
	成都	贵阳	昆明	拉萨	西安	兰州	西宁	银川	乌鲁木齐	

改革开放以来，东南部沿海城市占尽地理区位和开放政策优势，经济快速发展，经济总量远远高于中西部内陆城市。“一带一路”建设 5 年来，在国家向西开放政策的推动下，中西部内陆城市经济增长较快。表 4 展示了 2013—2017 年中西部内陆城市与东南沿海城市经济总量与增长率。对比发现：首先，东南部沿海城市经济总量远高于中西部内陆城市，2017 年东南部沿海 18 个大中城市经济总量为 21.59 万亿元人民币，而同期中西部内陆 18 个大中城市经济总量仅为 11.72 万亿元人民币；其次，“一带一路”建设以来，中西部内陆城市的经济增长速度领先于东南部沿海城市，2013—2017 年中西部内陆城市经济总量累计增长率为 47%，而同期东南部沿海城市城市经济总量累计增长率为 36%。

2.2 5 年来内陆与沿海城市对外贸易增长对比

对外贸易是改革开放后东南部沿海城市经济增长的动力之一。在地理区位和开放政策优势下，沿海地区城市对外贸易总额不断增加，贸易发展水平远远高于中西部内陆地区。表 5 展

表4 2013—2017年内陆城市与沿海城市经济增长对比(单位:亿元)

沿海城市	2013年	2017年	累计增长率	内陆城市	2013年	2017年	累计增长率
上海	21818	30133	38%	重庆	12783	19530	53%
北京	19801	28015	41%	成都	9109	13890	52%
深圳	14500	22286	54%	武汉	9051	13400	48%
广州	15420	21500	39%	长沙	7153	10200	43%
天津	14442	18595	29%	郑州	6202	9500	53%
杭州	8344	12556	50%	济南	5230	7285	39%
南京	8012	11715	46%	西安	4884	7206	48%
青岛	8007	11258	41%	合肥	4673	7191	54%
宁波	7129	9850	38%	南昌	3336	5000	50%
大连	7651	7363	-4%	昆明	3415	4856	42%
福州	4679	7128	52%	贵阳	2085	3538	70%
长春	5003	6613	32%	太原	2413	3382	40%
哈尔滨	5017	6609	32%	呼和浩特	2710	3332	23%
石家庄	4864	6588	35%	乌鲁木齐	2203	2744	25%
沈阳	7159	5870	-18%	兰州	1776	2524	42%
厦门	3018	4300	42%	银川	1289	1803	40%
南宁	2804	4180	49%	西宁	979	1367	40%
海口	905	1390	54%	拉萨	305	467	53%
合计	158570	215949	36%	合计	79597	117215	47%

数据来源:中国国家统计局

示了2013—2017年中西部内陆城市与东南部沿海城市进出口总额和增长率,对比发现:首先,东南部沿海城市进出口总额远高于中西部内陆城市,2017年东南部沿海18个大中城市进出口总额为17.74万亿元人民币,而同期中西部内陆18个大中城市进出口总额仅为2.37万亿元人民币;其次,“一带一路”建设以来,中西部内陆城市的进出口总额增长速度领先于东南部沿海城市,2013—2017年中西部内陆城市进出口总额累计增长率为26%,而同期东南部沿海城市进出口总额累计增长率为0%。“一带一路”建设5年来,在国家向西开放政策的推动下,中西部对外贸易发展正处于追赶阶段。

近四五年来,逆全球化现象频现,西方发达国家经济增长乏力,中国与发达经济体的贸易摩擦不断,尤其是与第一大贸易伙伴美国的贸易争端持续升级,并演化成贸易战。在严峻的国际贸易形势下,我国整体的对外贸易水平有所下降,中西部地区在“一带一路”建设的带动下对外贸易总额逆势增长实属不易。在中西部内陆城市中,设立了自由贸易试验区的城市的对外贸易总额位列中西部内陆城市前列。

2.3 5年来内陆与沿海城市经济开放水平对比

由于内陆城市与沿海城市经济总量差异较大,单纯对比贸易总额无法全面准确反映经济开放水平的差异。本文用贸易总额与经济总量之比来衡量一个城市的经济开放水平,即:

$$open = \frac{trade}{gdp}$$

式(1)中,open表示一个城市经济开放水平,trade表示该城市的贸易总额,gdp表示该城市的经济总量。经济开放水平open是一个相对量,使用该指标更便于比较各城市开放水平的差异。东南部沿海城市在改革开放40年的发展过程中,经济开放水平远远高于中西部内陆地区,但在近5年国际贸易形势恶化的影响下,经济开放水平大幅下降,尤其是经济开放水平较高的

表5 2013—2017年内陆城市与沿海城市对外贸易增长对比(单位:亿元)

沿海城市	2013年	2017年	累计增长率	内陆城市	2013年	2017年	累计增长率
上海	27421	32238	18%	重庆	4261	4508	6%
深圳	33401	28011	-16%	郑州	2648	4016	52%
北京	26700	21924	-18%	成都	3129	3925	25%
广州	7381	9714	32%	西安	1114	2546	128%
天津	7979	7647	-4%	武汉	1350	1936	43%
宁波	6227	7600	22%	合肥	1131	1689	49%
厦门	5221	5816	11%	太原	569	915	61%
杭州	4036	5085	26%	长沙	613	915	49%
青岛	4834	5024	4%	济南	594	765	29%
大连	4275	4188	-2%	南昌	604	669	11%
南京	3461	4143	20%	昆明	1046	527	-50%
福州	1946	2336	20%	乌鲁木齐	484	460	-5%
长春	1264	952	-25%	银川	149	271	82%
沈阳	886	868	-2%	贵阳	413	205	-50%
石家庄	870	862	-1%	兰州	252	125	-50%
南宁	274	607	122%	呼和浩特	99	108	9%
哈尔滨	402	223	-44%	拉萨	200	44	-78%
海口	298	210	-29%	西宁	77	33	-57%
合计	136877	137449	0%	合计	18733	23658	26%

数据来源:中国海关总署

厦门、深圳等城市下降幅度更大。在中西部内陆城市中,设立了自由贸易试验区的5个城市的经济开放水平相对较高,且下降幅度较小,西安市还保持了逆势上升。

表6展示了2013—2017年中西部内陆城市与东南部沿海城市经济开放水平的变化,对比发现:首先,东南部沿海城市经济开放水平远高于中西部内陆城市,2017年东南部沿海18个大中城市经济开放水平为64%,而同期中西部内陆18个大中城市经济开放水平为20%;其次,在“一带一路”建设的带动下,中西部内陆城市的经济开放水平下降幅度较小,2013—2017年中西部内陆城市经济开放水平下降了3.35个百分点,而同期东南部沿海城市经济开放水平下降了22.67个百分点。

3 “一带一路”建设对内陆城市经济开放的效应检验

上一节分析发现,在“一带一路”建设的影响下,在整体经济开放水平下降的情况下,我国中西部内陆城市经济开放水平下降幅度小于东南部沿海城市。本节将利用双重差分模型研究“一带一路”建设中向西开放对我国内陆城市经济开放的影响效应,并进行统计意义上的显著性检验。

3.1 检验模型

本文采取双重差分模型研究“一带一路”建设中向西开放的促进效应显著性。用time表示时间自变量,time=1表示“一带一路”促进效应显现期(2017年),time=0表示“一带一路”建设前的基期(2013年);用area表示“一带一路”建设影响的范围自变量,area=1表示受“一带一路”建设影响的中西部内陆城市,area=0表示不受“一带一路”建设影响的东南部沿海城市;用open作为因变量,表示各城市的经济开放水平,

表 6 2013-2017 年内陆城市与沿海城市经济开放水平对比

沿海城市	2013 年	2017 年	累计变化	内陆城市	2013 年	2017 年	累计变化
厦门	173%	135%	-37.74	郑州	43%	42%	-0.42
深圳	230%	126%	-104.66	西安	23%	35%	12.51
上海	126%	107%	-18.69	成都	34%	28%	-6.09
北京	135%	78%	-56.58	太原	24%	27%	3.47
宁波	87%	77%	-10.19	合肥	24%	23%	-0.71
大连	56%	57%	1.00	重庆	33%	23%	-10.25
广州	48%	45%	-2.69	乌鲁木齐	22%	17%	-5.18
青岛	60%	45%	-15.75	银川	12%	15%	3.45
天津	55%	41%	-14.13	武汉	15%	14%	-0.47
杭州	48%	40%	-7.87	南昌	18%	13%	-4.73
南京	43%	35%	-7.83	昆明	31%	11%	-19.77
福州	42%	33%	-8.83	济南	11%	11%	-0.85
海口	33%	15%	-17.80	拉萨	65%	9%	-55.97
沈阳	12%	15%	2.40	长沙	9%	9%	0.40
南宁	10%	15%	4.75	贵阳	20%	6%	-13.99
长春	25%	14%	-10.88	兰州	14%	5%	-9.25
石家庄	18%	13%	-4.80	呼和浩特	4%	3%	-0.40
哈尔滨	8%	3%	-4.63	西宁	8%	2%	-5.45
合计	86%	64%	-22.67	合计	24%	20%	-3.35

即进出口总额与生产总值之比，因此有如下双重差分模型：

$$open = \alpha + \beta \times area + \gamma \times time + \delta \times (area \times time) + u \quad (2)$$

对式 (2) 中的时间变量进行第一重差分有：

$$\Delta open_{area} = open_{(time=1)} - open_{(time=0)} = \gamma + \delta \times area \quad (3)$$

对式 (3) 中的政策变量进行第二重差分有：

$$\Delta \overline{\Delta} open_{(area=1)} - \Delta \overline{\Delta} open_{(area=0)} = \delta \quad (4)$$

因此式 (4) 中 $\Delta open$ 就是“一带一路”建设中向西开放的促进效应。对促进效应讨论如下：

(1) 当 $\delta > 0$ 时，有：

$$\Delta open_{(area=1)} > \Delta open_{(area=0)} \quad (5)$$

即中西部内陆城市经济对外开放水平受“一带一路”建设正向影响大于东南部沿海城市，“一带一路”建设促进了中西部内陆城市对外开放水平的提高。

(2) 当 $\delta < 0$ 时，有：

$$\Delta open_{(area=1)} < \Delta open_{(area=0)} \quad (6)$$

即中西部内陆城市经济对外开放水平受“一带一路”建设负向影响大于东南部沿海城市，“一带一路”建设阻碍了中西部内陆城市对外开放水平的提高。

(3) 当 $\delta = 0$ 时，有：

$$\Delta open_{(area=1)} = \Delta open_{(area=0)} \quad (7)$$

即中西部内陆城市经济对外开放水平受“一带一路”建设影响与东南部沿海城市一样，无法判断“一带一路”建设对中西部内陆城市对外开放水平的影响。

3.2 数据整理

为了检验“一带一路”建设对中西部内陆城市经济开放水平的影响效应，我们选取 2013 年与 2017 年我国 36 个大中城市经济开放水平（即进出口额与经济总量之比）作为研究数据。2013 年为基期，对应的时间自变量 $time=0$ ，2017 年为影响效应显现期，对应的时间自变量 $time=1$ 。表 7 为 2013 年与 2017 年我国 36 个大中城市经济开放水平指标，为了便于统计分析，经济开放水平用小数值形式表示，小数点后保留 4 位。表 7 中的

表 7 2013 年与 2017 年中国 36 个大中城市经济开放水平

城市名称	东南部沿海城市：Area=0		中西部内陆城市：Area=1		
	time=0	time=1	城市名称	time=0	time=1
	2013 年	2017 年		2013 年	2017 年
厦门	1.7300	1.3526	郑州	0.4269	0.4227
深圳	2.3035	1.2569	西安	0.2282	0.3533
上海	1.2568	1.0699	成都	0.3435	0.2825
北京	1.3484	0.7826	太原	0.2359	0.2706
宁波	0.8734	0.7716	合肥	0.2419	0.2349
大连	0.5588	0.5688	重庆	0.3333	0.2308
广州	0.4787	0.4518	乌鲁木齐	0.2196	0.1678
青岛	0.6038	0.4463	银川	0.1156	0.1501
天津	0.5525	0.4112	武汉	0.1492	0.1445
杭州	0.4837	0.4050	南昌	0.1811	0.1338
南京	0.4319	0.3536	昆明	0.3062	0.1085
福州	0.4160	0.3277	济南	0.1136	0.1051
海口	0.3292	0.1512	拉萨	0.6544	0.0947
沈阳	0.1238	0.1478	长沙	0.0857	0.0897
南宁	0.0977	0.1452	贵阳	0.1980	0.0581
长春	0.2527	0.1439	兰州	0.1421	0.0496
石家庄	0.1788	0.1309	呼和浩特	0.0366	0.0325
哈尔滨	0.0801	0.0338	西宁	0.0786	0.0241
均值	0.6722	0.4973	均值	0.2272	0.1641

数据与表 6 中的数据没有本质区别，只是表现形式不同，另外还增加了自变量取值。表 7 中，对于所有东南部沿海城市，其“一带一路”建设影响的范围自变量 Area=0；对于所有中西部内陆城市，其“一带一路”建设影响的范围自变量 Area=1。下一小节将运用双重差分方法实证检验“一带一路”建设对中西部内陆城市经济开放水平的影响效应。

3.3 实证分析与讨论

运用统计分析软件 SPSS22.0，对上一小节的数据进行双重差分模型回归，回归系数如表 8 所示。其中：截距为 0.672，对应的 t 检验统计量为 7.565，其不等于零的显著性水平为 0.000；“一带一路”建设影响范围变量的系数为 -0.445，对应的 t 检验统计量为 -3.541，其不等于零的显著性水平为 0.001；时间变量的系数为 -0.175，对应的 t 检验统计量为 -1.988，其不等于零的显著性水平为 0.051；范围变量与时间变量交叉项的系数为 0.112，对应的 t 检验统计量为 -2.141，其不等于零的显著性水平为 0.036。因此在 10% 的显著水平下，所有回归系数均不等于零。

表 8 双重差分模型回归系数表

模型 B	系数 a			
	非标准化系数		t	显著性
	标准错误	贝塔		
常量	0.672	0.089	7.565	0.000
area	-0.445	0.126	-3.541	0.001
time	-0.175	0.088	-1.988	0.051
time*area	-0.112	0.052	-2.141	0.036

基于上述双重差分模型的回归系数表，得到如下双重差分模型：

$$open = 0.672 - 0.445 \times area - 0.175 \times time + 0.112 \times (area \times time) \quad (8)$$

以下分 4 种情况讨论式 (8) 的实际意义：

(1) 当 Area=0 且 time=0 时, $open=0.672$ 。此时表示东南部沿海城市 2013 年的经济开放水平的平均值, 与表 7 中东南部沿海城市 2013 年的经济开放水平均值 0.6722 的差异为四舍五入差异。

(2) 当 Area=0 且 time=1 时, $open=0.672 - 0.175=0.497$ 。此时表示东南部沿海城市 2017 年的经济开放水平的平均值, 与表 7 中 2017 年东南部沿海城市的经济开放水平均值 0.4973 的差异为四舍五入差异。因此时间变量 time 的系数表明东南部沿海城市近 5 年来经济开放水平下降了 0.175 (也即进出口额占经济总量的比重下降 17.5 个百分点)。

(3) 当 Area=1 且 time=0 时, $open=0.672 - 0.445=0.227$ 。此时表示在基期 2013 年中西部内陆城市的经济开放水平的平均值, 与表 7 中 2013 年中西部内陆城市的经济开放水平均值 0.2272 的差异为四舍五入差异。因此范围变量 area 的系数表明“一带一路”建设前中西部内陆城市经济开放水平比东南部沿海城市低 0.445 (也即进出口额占经济总量的比重低 44.5 百分点)。

(4) 当 Area=1 且 time=1 时, $open=0.672 - 0.175 - 0.445 + 0.112=0.164$ 。此时表示在“一带一路”建设效应显现期 2017 年中西部内陆城市的经济开放水平的平均值, 与表 7 中 2017 年中西部内陆城市的经济开放水平均值 0.1641 的差异为四舍五入差异。因此交叉项的系数表明“一带一路”建设促进中西部内陆城市经济开放水平提高了 0.112 (也即进出口额占经济总量的比重提高 11.2 百分点)。

4 结束语

值此“一带一路”建设 5 周年之际, 本文分析了中国经济对外开放格局的演变和“一带一路”建设对我国中西部内陆城市经济开放水平的影响。对中国经济开放格局的历史演变过程进行回顾, 发现: 我国贸易发展方式从单一的海洋贸易转向海陆贸易统筹发展, 我国经济开放的路径从“东向开放”转向为“东西双向开放”, 我国经济开放的地理空间从“沿海港口城市”向“中西部内陆城市”扩展, 我国对外开放的平台从“沿海经济特区”扩充到“内陆自贸区”。在“一带一路”建设下, 我国对外开放进入全面开放的新阶段。本文选取 2013 年与 2017 年我国 36 个大中城市经济开放水平 (即进出口额与经济总量之比) 作为研究对象, 并运用双重差分模型实证分析了“一带一路”建设对中西部内陆城市经济开放水平的影响效应, 分析发现: 在“一带一路”建设前, 我国中西部内陆城市经济开放

水平低于东南部沿海城市 44.5 个百分点; “一带一路”建设 5 年来, 我国经济受国际外围环境影响开放水平下降了 17.5 个百分点; “一带一路”建设促进我国中西部内陆城市经济开放水平提高了 11.2 个百分点, 部分抵消了我国整体开放水平的下降趋势, 最终“一带一路”建设 5 年来, 我国中西部内陆城市经济开放水平仅下降 6.3 个百分点。△

【参考文献】

- [1] 陈健, 龚晓莺. 新时代全面开放视域下开放型经济新体制建构 [J]. 现代经济探讨, 2018(09):65-70.
- [2] 张威. 转换开放型经济发展动能的路径研究 [J]. 理论学刊, 2018(03):51-58.
- [3] 陆卫明, 冯晔. 新时代全面深化改革开放的现实依据与推进路径——改革开放 40 年的总结和反思 [J]. 探索, 2018(05):5-13.
- [4] 王楠. 邓小平对外开放思想的当代价值研究 [J]. 世纪桥, 2018(06):16-17.
- [5] 石仲泉. 改革开放 40 年: 从邓小平到习近平 [J]. 毛泽东研究, 2018(05):4-13.
- [6] 谢卓芝. 论习近平对邓小平改革思想的继承与发展 [J]. 邓小平研究, 2016(02):89-93.
- [7] 王学先, 张秦肇. 从对外开放到开放发展——习近平开放发展思想与邓小平对外开放思想比较研究 [J]. 南华大学学报 (社会科学版), 2018, 19(04):49-55.
- [8] 肖琳. 海陆统筹共进, 构建“一带一路” [J]. 太平洋学报, 2014, 22(02):2.
- [9] 推进“一带一路”建设工作领导小组办公室印发《中欧班列建设发展规划 (2016-2020 年)》 [J]. 城市规划通讯, 2016(21):13-14.
- [10] 兰健, 胡朝麟, 丁武兴. 深圳特区发展经验对探索建设自由贸易港的启示 [J]. 特区经济, 2018(09):22-24.
- [11] 钮文新. 经济特区 [J]. 中国经济周刊, 2018(39):30-31.
- [12] 张时立, 虞阳, 武祥琦. 中美自贸区空间布局比较研究 [J]. 世界地理研究, 2016, 25(01):49-58+74.
- [13] 付亦重, 杨嫣. 美国内陆自由贸易区监管模式及发展研究 [J]. 国际经贸探索, 2016, 32(08):53-63.
- [14] 刘贺. 从自贸区扩容看我国区域经济均衡发展路径 [J]. 经济问题探索, 2018(02):67-74.
- [15] 林利, 谢春来, 冯雪梅. 融入“一带一路”战略 促进内陆自贸区发展 [J]. 国际税收, 2017(07):79-81.

作者简介: 丁国蕾 (1984—), 女, 汉族, 山东平度人, 讲师, 博士。研究方向: 现代物流。

收稿日期: 2018-11-30

(下转中彩页第 20 页)

规划在遵循站点地区空间生长规律的基础上^[7], 统筹站区空间要素, 探索以修整为途径的规划思路, 避免空间粗放无度发展。空间修整以传承历史文化、提升土地价值和优化空间品质为目标, 以多元功能植入的行动路径为基础, 以完善各层级交通联系为实施保障, 采用设计融合、要素整合和空间统合的修复方法形成共修的空间调整模式。期望研究成果可以引发对高铁站周边空间发展的持续关注 and 深入思考。△

【参考文献】

[1] 王缉宪, 林辰辉. 高速铁路对城市空间演变的影响: 基于中国特征的分析思路 [J]. 国际城市规划, 2011(1):16-23.

[2] 王兰. 高速铁路对城市空间影响的研究框架及实证 [J]. 城市规划师, 2011(7):13-19.

曹阳: 以修整行动为框架的洛阳龙门高铁枢纽片区空间规划策略

[3] 李传成. 高铁新区规划理论与实践 [M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2012.

[4] 曹阳. 基于高铁站区影响的城市空间研究 [J]. 郑州大学学报工版, 2017, 38(2): 21-25

[5] 曹阳, 李松涛. 高铁站区空间形态变化及其应对策略 [J]. 规划师, 2017, 33(2): 80-86

[6] 李松涛. 高铁客运站站区空间形态研究 [D]. 天津大学, 2010.

[7] 曹阳, 李松涛. 站城空间关系视角下的高铁站区空间应对 [J]. 城市发展研究, 2018(3):13-19.

作者简介: 曹阳 (1982-), 女, 硕士, 河南省固始人, 郑州大学建筑学院讲师。从事高铁站点地区空间优化方向的研究。

收稿日期: 2018-11-28

Research on Spatial Planning Strategy of Luoyang Longmen High-speed Railway Hub Area based on Restructuring Action

CAO Yang, LI Songtao, SUN Wei, DAI Yaxi

【Abstract】Under the large-scale construction of domestic high-speed rail, most surrounding area in high-speed railway station emerges some problems such as destruction of the cityscape, commercialization of urban function development, the lack of infrastructure facilities because of the negligence about nature and diversified demand in these areas. The major premise of this research is to repair space for planning and to find the Space trimming elements and target after analyzes the spatial evolvement regularity and core problem. At the same time, the research aim to rebuild characteristic space, functional structure and road transportation system in high-speed rail station area according to local history and natural resources. Base on the concept of repairing space, some tactics were proposed to repair the cityscape, functional structure and transport after the attempt in Luoyang, Henan High-speed rail station area. The case provides new ideas to optimize high-speed rail station area against a background of inventory planning.

【Keywords】High-speed Railway Station Area; Spatial Planning; Trimming

(上接中彩页第14页)

Construction of Belt and Road and Economic Opening of Inland Cities

DING Guolei WANG Xiaoguang

【Abstract】In 2013, President Xi Jinping puts forward The Belt and Road Initiative, which make china into the new stage of comprehensive opening. This paper selected the data of trade volume and GDP of 36 large and medium-sized cities in China in 2013 and 2017, established the index of economic opening level. Using the double difference model, this paper empirically analyzes the effect of the westward opening policy under Belt and Road on the economic opening level of inland cities in the central and western regions. The study found that before the construction of Belt and Road, the economic opening level of inland cities in central and western China was 44.5 percentage points lower than that of coastal cities in the southeast. In the past five years, the overall opening level of China's economy has declined by 17.5 percentage points under the influence of the external environment, but the opening up to the west has increased the economic opening level of inland cities by 11.2 percentage points. In the end, the economic opening level of inland cities fell only 6.3 percentage points. The conclusion is that the construction of Belt and Road promoting the economic opening level of inland cities in central and western China, thus narrowing the opening gap between coastal cities.

【Keywords】Belt and Road; Opening to the West; Inland Cities; Double Difference