

【区域开放与合作】

历史联系与新发展格局下的川藏滇青交界区域合作

李 青

摘 要:研究所指的藏滇青交界区域包括四川甘孜州、西藏昌都市和林芝市、云南迪庆州和怒江州、青海玉树州。因自然地理条件和经济地理区位的特殊性,历史上,在川藏滇青交界区域形成了羌藏彝走廊、茶马古道等多条民族走廊、经济走廊和文化走廊,产生了以进出藏为主的商品与文化联系,区域内部具有复杂的多元性和同质性。新中国成立后,川藏滇青交界区以交通改善为先导,以人员和商品往来为内容,进一步密切了区域内部及其腹地资源与市场的联系,保持和延续了其内聚力。“十四五”时期,在构建新发展格局、实现高质量发展的要求下,在新技术革命蓬勃兴起的背景下,在川藏高速、川藏铁路建设过程中,区域发展的条件和空间布局都将改善,应借此进一步挖掘川藏滇青交界区域战略合作的价值,加强先进适用技术和信息化的基础支撑,深化优势产业领域合作,建立发展合作的空间格局,完善开放合作机制,促进川藏滇青交界区成为我国西部地区更具战略地位和竞争力的经济区。

关键词:川藏滇青交界区域;发展合作;经济区

中图分类号:F061.5 文献标识码:A 文章编号:2095-5766(2021)06-0100-07 收稿日期:2021-07-10

作者简介:李青,女,中国社会科学院数量经济与技术经济研究所研究员(北京100732)。

一、引言

文章所研究的川藏滇青交界区域包括四川甘孜州、西藏昌都市和林芝市、云南迪庆州和怒江州、青海玉树州6州市,其扩展区包括四川阿坝州、云南丽江市、青海果洛州。在以往的相关研究中,川藏滇青交界区域的范围因研究主题不同而有所差异。除上述6州市外,还涉及四川凉山州、云南丽江市、青海果洛州,但基本不涉及云南怒江州。考虑到历史上,特别是明清以后,川藏滇青交界区域的主要联系方向是滇藏、川藏,且重心是出入西藏的贸易和宗教活动,因此选取地域与西藏相接的川滇青4州市。

由于川藏滇青交界区域地理和社会文化特征,民国时期,任乃强等学者对川藏交界区域即康藏地区进行了较为深入地研究;20世纪90年代至21世

纪初,历史学、民族学等领域对此区域有了新的关注和研究,侧重川藏、滇藏、甘青藏区域的交通、商贸、民族迁徙与文化交往等方面,但在区域合作和田野跟踪调查等方面缺乏系统研究,研究成果不多。在实践层面,经地方政府发起,2015年昌都、甘孜、阿坝、迪庆、玉树、果洛6州市建立了四省区交界地区州市长联席会议制度,在2019年召开的第五次联席会议上,川藏滇青交界区地域范围由四省区六州市扩大为五省区八州市,新增甘肃甘南州、海南州。近年来,联席会议所倡议的重点合作领域从基础设施建设、旅游业发展扩展到基础设施联通、产业发展、生态环境保护、乡村振兴等方面。

2021年6月25日,川藏铁路林芝至拉萨段通车,“复兴号”列车分别自拉萨、日喀则开往林芝,形成了约700千米的東西向铁路动脉,连同沿线高速公路、高等级公路、国道,构建起西藏最现代化、最便利的内连外通大动脉。这组大动脉与西藏的空

间发展格局相一致,在增强重点开发区域支撑力量的同时,也显著提升了东向出入西藏的物流效率和整体资源流动效率,改善区域合作与辐射条件,促进西藏与长江经济带、成渝地区双城经济圈等发达地区的联系,密切交界区域的内部联系,进而优化了西藏的空间格局。因此,对川藏滇青交界区文化的多元性、统一性,经济的相似性、关联性,地理的差异性、一致性等进行分析研究,有利于促进形成更有能量和特色的经济区,促进边疆区域协调发展,改善西南地区的经济布局,推动西南区域更深融入国内国际双循环新发展格局,形成具有时代特色的后发民族地区发展合作模式。

二、川藏滇青交界区域的地理基础

川藏滇青交界区域是长江、澜沧江、怒江等几条河流流经的高山峡谷地区,是青藏高原与云贵高原、川西高原的连接处,是古代黄河流域与长江流域乃至东南亚地区迁徙流动的走廊,是汉族与羌、藏、彝、纳西等少数民族融合、分化和停留的区域,还是青藏高原与内地商贸往来的枢纽和通道,以茶马古道、羌藏彝走廊、唐蕃古道等著称,具有地理、文化、经济联系上的多元化与一致性。历史上,川藏滇青交界区域也是西藏文明东向发展的集合点,承载着与周边经济文化交往的承转起合,参与并见证着突破地理限制寻求资源来源的努力。由于川藏滇青交界区域内各地区皆处于其所在省区的边缘,远离商业中心和文化中心,因而发展出内部相互服务和辐射周边的集散、通道型经济,这一区域的最大市场是西藏。

从地理上看,西藏东部方向有两条天然便利的内向联系通道:一条从东北方向过唐古拉山进入青海并延伸至中原及蒙古地区;另一条从藏东沿岷江、大渡河、雅砻江、金沙江、澜沧江、怒江进入四川、云南并延伸至中原地区,这条通道所涉及的区域即川藏滇青交界地区。西藏文明之所以得以向东发展并与生产力水平较高的中原文明产生大规模交会,在很大程度上依赖于这些通道。

三、川藏滇青交界区域交通联系的历史考察

有学者认为,不晚于新石器时代,西藏与印度、

川西高原、滇西北地区就有广泛的经济、文化交流,存在着若干民间小道。吐蕃王朝建立后,逐渐形成了唐蕃古道、吐蕃通南诏道、吐蕃通四川道、吐蕃通西北道以及吐蕃通中亚、南亚的道路,奠定了西藏对外交通网络的基础。自元代以来,西藏与内地的交通被纳入中央政府管理系统,延续和巩固了对外交通网络。自唐宋至民国,茶马古道又经历了数世纪的交往融合,区域内往来通道虽然艰险却也更加成熟。民国时期,西藏至周边地区已有南北两条主要川藏道、两条主要新藏道及青藏道、滇藏道等主通道,还有边境经察隅至缅甸的边民通道,以及腹地经江孜、亚东至印度、不丹的通道、日喀则边境地区至尼泊尔的多条通道。这些通道不仅是内地与西藏联系的最主要通道,也是加强中央政府与西藏政府政治关系、经济往来的重要纽带,四川松潘、打箭炉、泸定,云南德钦、中甸、阿墩子,青海西宁、丹噶尔等驿道节点,都已成为贸易繁盛的商业中心。经由这些通道,四川的边茶、哈达、靴鞋、棉布、烟叶、绸缎,云南的茶叶、布匹、铜器、糖等均进入西藏,西藏的鹿茸、麝香、黄白金、羊皮、藏红花、藏香、毛织品、贝母、虫草等输往内地,川茶进入西藏后还输出到不丹、尼泊尔、克什米尔等地。

川藏滇青交界区域最著名的通道是茶马古道。茶马古道是指唐宋至民国时期汉、藏之间进行茶马等商品交换的通道,其主道有川藏道和滇藏道两组。川藏道起自雅安产茶区,南线自康定经雅江、理塘、巴塘,由芒康进藏,经左贡至昌都,再到山南、拉萨、日喀则等卫藏地区;北线自康定经道孚、炉霍、甘孜、德格,由江达进藏至昌都,再到卫藏地区。滇藏道起自云南西部洱海附近的产茶区,经丽江、中甸、德钦,自芒康进入西藏,经察雅至昌都,再到卫藏地区。川藏南北线分别为今G318线和G317线的前身,滇藏道即今滇藏公路的前身。总之,这几条主道皆由产茶区至西藏主要消费区,沿线形成和串起若干重要城镇。考虑到这一区域的地形和商品及人员往来规模,茶马古道既是特定交流活动的指称,也是往来通道的代称。

修建铁路的设想是随着英国在南亚势力的扩张而产生的。19世纪末,英国人发动第一次侵藏战争后,就设想修建从印度经锡金进入西藏再到四川的铁路。1899年,孙中山首次提出修建自南京至汉口、重庆、成都,再向西经雅安、康定、理塘、巴塘到

西藏的铁路,驻藏大臣和地方官员有泰、张荫棠、赵尔丰等在20世纪初也提出了修建川藏铁路的设想。民国时期,孙中山在《实业计划》中提出要在全国建设中央、东北、西北、东南、西南、高原六大铁路系统,并在高原铁路系统中规划了川藏铁路的拉萨—成都线、成都—门公线,青藏铁路的拉萨—兰州线、兰州若羌线,滇藏铁路的拉萨—大理—车里线。

新中国成立后,川藏滇青交界区域的现代化交通建设逐渐展开。1950—1954年,建成了川藏、青藏公路,1974年云南下关至西藏芒康的滇藏公路建成通车。目前,已完成国道川藏北线(G317线)、川藏南线(G318线)的升级改造和向西延伸,昆明至拉萨段全线贯通并形成滇藏南北两线,川藏、滇藏之间国省道交通网络基本形成。根据《国家公路网规划(2013—2030年)》,还将建设G4218和G4217两条川藏高速公路,其中,成都至西藏芒康段计划于2023年前建成通车。在西藏境内,川藏高速公路林芝至拉萨段已经建成,拉萨至日喀则段正在建设,日喀则至阿里段即将建设并将最终到达新疆叶城。“十四五”时期,将开展日喀则至亚东、日喀则至吉隆口岸高等级公路及日喀则至吉隆口岸铁路的前期工作,进行吉隆口岸至尼泊尔加德满都铁路的论证,西藏连接长江经济带、成渝双城经济区等周边主要经济区和环喜马拉雅区域的交通将更加便利。

四、川藏滇青交界区域商贸文化历史联系

历史上,由于自然条件和生产能力的制约,川藏滇青交界区域的生产生活必须依靠外部市场。川藏滇青交界区域的商业往来涉及日常生产生活等诸多方面,商品大多来自成都平原,以东西向联系为多。在这一区域存在或经过着诸多经济文化线路,包括茶马古道、南方丝绸之路、康藏高原丝茶古道等。茶马古道实际上代表了以川藏滇交界区域为中心,与周边、内地乃至南亚、东南亚进行广泛的文化交流和商业往来,南方丝绸之路、康藏高原丝茶古道等的走向与茶马古道基本一致。丝茶古道到民国时期已有康定、巴塘、西宁、玉树、昌都、拉萨6个较大规模的商业中心,形成了四川、云南、陕甘、新疆、南亚等多条出入藏道路。

以滇藏川交界区域为例,南诏、大理国时期是

滇藏经济往来的初期,那时已形成了拉萨经工布、芒康等地与滇西北联系的道路。自明代以后,由于丽江木氏将其统治范围扩大到滇西北、藏东南和川西的广大藏区,在滇藏川交界区域不仅形成了一个相互融合的经济区域,也建立了藏传佛教传播交流的文化关系,成为经济文化一体性较高的区域。清代中后期,纳西族地区出现大量专赴藏区经商的“藏客”。明清时期也有不少西藏、青海等藏区的“古宗驮队”南下到滇西北地区。清末,川滇边务大臣赵尔丰实行新政,扶植地方商业,拓展川滇藏之间的商贸往来,吸引了大批滇籍商人前往康区经营。从清代到1950年,许多丽江纳西族、中甸藏族及鹤庆、剑川的白族商人在藏地经商,同时,清代中后期至民国时期,随着滇藏川少数民族地区的改土归流和大量汉族移民的流入,这一区域受到汉文化的影响深刻。这些活动不仅促进了区域内的互通,满足了基本生产生活需要,也促进了各民族文化的融合。

1910年,滇越铁路的通车虽然使云南被动地纳入英法在亚洲的殖民体系,但也促进了云南和周边藏川青等地的商贸往来,区域内地方特产、生产资料和日用消费品的交换十分活跃。而且,通过西藏亚东和云南腾冲、蒙自、昆明、思茅等地与印度、缅甸、越南等国的贸易活动,还逐渐形成了滇川藏缅印“大三角国际贸易圈”,对区域内社会生活产生了较大影响。

五、川藏滇青交界区域的特征

理解川藏滇青交界区域的发展与合作,首先要客观认识其内部影响因素,发现其吸引力、张力和潜在竞争力。根据第六次和第七次全国人口普查数据,我国西部地区的总人口数量在增加,但表现出明显的人口向中心城市集中的现象。除西藏外,川藏滇青四省区内大部分州市的人口在减少(见表2),而川藏滇青交界地区绝大部分州市的人口却在增加(见表1)。川藏滇青交界区域内常住人口数由2010年第六次人口普查时的325.74万人增加到2020年第七次人口普查时的347.27万人,增长了6.61%,大体相当于西藏的总人口,虽低于全国和所在省区人口增加幅度,但普遍高于各自省内其他州市人口的增长(见表2)。这表明该区域具有持续且扩张性的市场需求、就业需求,宜居性也在提升,

表1 川藏滇青交界区第六次人口普查、第七次人口普查常住人口变化

地区	第六次人口普查人口(万人)	第七次人口普查人口(万人)
甘孜州	109.19	110.74
昌都市	65.75	76.1
林芝市	19.51	23.89
迪庆州	40.02	38.75
怒江州	53.43	55.27
玉树州	37.84	42.52

数据来源:全国数据来自《2010年第六次全国人口普查主要数据公报》《第七次全国人口普查公报》及各相关省区第七次人口普查公报。

表2 全国及川藏滇青四省区第六次人口普查、第七次人口普查常住人口变化

地区	第六次人口普查人口(万人)	第七次人口普查人口(万人)
全国	144349.74	133972.49
四川	8367.49	8041.82
西藏	364.81	300.22
云南	472.09	459.66
青海	592.40	562.67
川藏滇青交界区域	325.74	347.27

数据来源:全国数据来自《2010年第六次全国人口普查主要数据公报》《第七次全国人口普查公报》及各相关省区第七次人口普查公报。

人口出生率及对外来人口的吸引力较高。

此外,川藏滇青交界区域并存着人口增加和承载力紧约束的双重双向现象,承载力的不足仍阻止不了人口的流入和增加。相关研究表明,川藏滇区域资源环境基础低于全国均值,水、土资源的有效结合欠佳,水资源的单位国土面积赋存状态高出全国平均值的65%,而耕地资源单位国土面积赋存状态则低于全国平均值的47%,耕地、能矿资源基础低于全国平均水平,森林资源和水资源则高出全国平均水平,即水和森林是突出优势,耕地和建设用地是突出制约。由于自然条件相对稳定,故可认为这是长期性的特征和影响因素,必须十分谨慎地设计和探索产业结构及发展模式。

再者,川藏滇青交界区域又是单项优势特别突出的地区。这里有以大香格里拉生态旅游圈为集合和代表的耀眼夺目的多元自然景观和文化景观,是怒江、澜沧江、金沙江、雅砻江、大渡河、岷江等大川的流经之地,有贡嘎、南迦巴瓦、稻城三神山,梅

里、年保玉则等名山,有“三江并流”世界自然遗产、中国最美大峡谷等极具价值的自然景观,有丰富的民俗、神话、歌舞、服饰、建筑、饮食等传统文化,有茶马古道、多元宗教、民族走廊等历史遗产,也有鲜明的气候地带性差异,具有发展旅游业、“旅游+”的突出优势,并可辐射和连接长江经济带、成渝地区双城经济圈、孟中印缅经济走廊和环喜马拉雅经济合作带的旅游资源和旅游市场,有形成跨国、跨省区旅游合作的基础条件。

同时,川藏滇青交界区域还是集少边穷于一体的后发展地区。新中国成立以来,经过七十余年的建设探索,川藏滇青交界区域的基础设施建设、经济社会发展取得了明显成就,但仍改变不了远离中心城市和中心市场、处于经济边缘区的现实,川藏滇青交界区域各州市均在全国“三区三州”深度贫困地区范围内。2019年,川藏滇青交界区域内地区生产总值约为1300亿元,财政收入约为100亿元,旅游人次为7200余万人次,其中绝大部分为甘孜州和迪庆州大香格里拉区域的旅游活动。区域内居民人均可支配收入均大幅低于全国平均,甚至不到全国同指标值的中位数;城镇化率约为35%,比同期全国平均水平低约25个百分点;产业结构中第一产业和第三产业占有较大份额,第二产业十分薄弱,表现出较为明显的传统型特征。当2019年全国人均GDP达到1万美元时,川藏滇青交界区域的人均生产总值大约仅相当于全国平均水平的60%左右。除林芝市外,其他各地市均低于全国平均值(见表3)。提升川藏滇青交界区域的发展水平,是促进四省区经济协调发展的必要所在,亦是进一步巩固脱贫攻坚成果、治边稳藏和探索特色发展道路的必须所在。

六、川藏滇青交界区域的合作

20世纪80年代以后,川藏滇青交界区域民间商贸交流活动回暖,地方一级自发、半自发的合作交流也逐点展开。如1997年之后,迪庆州、昌都地区、甘孜州、阿坝州、玉树州合作举办艺术节,整合了文化艺术交流、商品展销、招商等功能。2015年以后,川藏滇青甘交界区域先后举办了6次州市长联席会议制度,在基础设施建设、旅游合作、产业发展、生态保护、社会建设等方面进行探讨与合作。

表3 川藏滇青交界区域若干发展指标比较

地区	面积 (万 km ²)	GDP (亿元)	产业结构	财政收入 (亿元)	旅游人次 (万人次)	城镇化率 (%)	人均GDP算术值 (元/人)
甘孜州	15.3	388.46	17.1:22.9:60.0	34.12	3316.69	32.94	32399
昌都市	10.86	220.96	13.1:41.5:45.4	18.03	286.25	—	27689
林芝市	7.6	172.45	6.8:35.3:57.9	9.96	864	41.96	72458
迪庆州	2.387	251.2	6.2:37.9:55.9	23.58	2200	37	62753
怒江州	1.47	192.51	14.0:34.9:51.1	13.08	447	34.4	34562
玉树州	26.7	59.82	6.8:35.3:57.9	1.9	147.78	36.85	14159
川藏滇青交界区域	64.317	1285.4	—	100.67	7261.72	36.63	35559

数据来源:因数据来源不一,故暂使用相关各地市2019年统计公报数据。

从川藏滇青交界地区各州市的发展规划看,“十二五”时期所关注的重点在旅游合作方面,“十三五”时期明显拓宽了思路,大都提出了以自身为中心的跨区域合作设想。如昌都地区提出加快推动南北区域交流合作,以玉树、迪庆为北向、南向支点,强化与青海、云南发展战略的对接,以大香格里拉旅游经济圈建设为重点,完善以昌都为中心的全方位区域合作格局;甘孜州提出以甘孜为中心建设三条通往西藏的通道和一条通往云南的通道,与藏滇青甘等周边藏区共同建设川滇甘青藏国际旅游目的地;迪庆州提出建设滇藏经济走廊;怒江州提出,加强与西藏、丽江、迪庆、保山、大理等地区在交通基础设施、水电开发、旅游开发等领域的合作,建设“六库一林芝一西藏”旅游经济带合作,全面加强西藏在旅游、维稳、交通、物流、能源等领域的合作,推动建设川甘青接合部藏区综合发展试验区,等等。但总体上,关于川藏滇青交界区域的合作,目前还缺乏系统性研究、实践和顶层设计。

随着信息技术的进步和快速应用,特别是电子商务的广泛应用,川藏滇青交界地区的发展同全国其他地区一样面临着新的挑战。一是由于外部市场低成本、高效率打开,将会减少区域内的相互需求,区域内生产和供给需求将大幅减少,但具有比较优势的清洁能源、生物资源加工业,其需求将会提升;二是由于区域内外商品、人员、信息交流的增加,将会促进运输业、物流业的持续发展,交通、通信基础设施建设和数字化发展将变得愈加重要;三是不可移动、不可复制的本地化资源和产业作用将会凸显,集中表现在旅游业特别是度假、旅居类旅游活动可能会持续增加,康养养生业、文化创意业以及融合性产业将借助信息技术和新的消费需求而获得显著发展,从而成为区域高质量发展的主要

支撑。

考虑到川藏滇青交界区域自身承载力的严重制约,应特别重视加强绿色先进适用技术和信息技术在各领域的应用,加快建立资源集约、高效利用的建设模式、发展模式,尽快弥补交通设施和信息基础设施短板,合力增强旅游业、文化创意产业、商贸物流业、特色农牧业的竞争力,建立区域发展合作机制,推动形成西部地区和边疆民族地区具有内聚力、竞争力的开放型经济区。为此,需在以下5个重点方面进行探索实践。

1. 建立省区政府主导、各社会主体参与的合作机制

无论是历史上还是现实中,川藏滇青交界区域都是具有特殊地理特征、高度文化价值和特别经济优势的区域,对于促进边疆地区、少数民族地区和后发展地区的高质量发展、协调发展,以及稳边固边、兴边富民都有重要意义。因此,应加强对川藏滇青交界区域发展和合作的系统深入研究,将州市政府主导的合作机制上升为省级政府主导,建立包括政府、企业、科研和教育机构、社会组织、个人广泛参与的合作网络,构建从研究规划到落地实施、跟踪评估的全链条,加强四省区之间发展战略和规划的衔接,提升川藏滇青交界区域在西部大开发战略格局中的地位。

2. 构建现代化、高效率、广联通的基础设施体系

目前,川藏滇青交界区域的交通条件是突出的短板制约,表现为地形地质条件的严重制约,高建设成本的制约,低路网密度和道路等级的制约,现代化、立体化、智能化交通体系尚未充分形成。解除这些制约,必须依靠国家交通规划、巨量投资和先进建设技术的应用,增强特殊地理条件下交通基础设施的耐久性和有效性,推进交通基础设施网与

运输服务网、信息网、能源网的融合发展,统筹布局交通与现代物流设施,加快提高区域可进入、可联通和可知性。为此,应积极推动《国家公路网规划(2013—2030年)》《国家综合立体交通网规划纲要》在区域建设项目的实施,尽快建成普通国道网和国家高速公路网,重点加强区域内部、区域内州市政府所在地之间、州市政府所在地与县城和重点镇的联系。突出川藏滇青交界区域跨省区旅游通道建设,通往腹地成都、重庆、拉萨、昆明、西宁的快速交通通道及机场建设,以及连接缅甸的跨境通道建设,及时建成G6013 西宁—丽江高速公路,推动G214 西宁—澜沧线、四川康定—新都桥段、新都桥—理塘段及进藏道路如期建成,打造现代化公路干线骨架。同时,研究和推动建设芒康、囊谦等支线机场,加快研究和布局区域内通用机场,尽快开展玉树至西宁至昌都铁路建设的前期工作。力争到2035年基本实现县级行政中心15分钟上国道、30分钟上高速公路、60分钟上铁路,市地级行政中心45分钟上高速铁路、60分钟到机场,地级市之间当天可达的全国目标。

3.合力完善空间发展格局,推进形成一体化发展经济区

从空间尺度和经济社会联系上看,川藏滇青交界区域可分为两个圈层:一是近域合作圈,包括四川甘孜州、西藏昌都市和林芝市、云南迪庆州和怒江州、青海玉树州等6州市,其中四川甘孜州石渠县、德格县、白玉县、巴塘县、得荣县,西藏昌都市江达县、贡觉县、芒康县、卡若区,林芝市察隅县,云南迪庆州德钦县、怒江州贡山县,青海玉树州玉树市、囊谦县为核心合作圈;二是广域合作圈,包括四川、西藏、云南、青海各省区乃至周边缅甸、印度、尼泊尔、不丹等环喜马拉雅区域国家,与长江经济带、成渝地区双城经济圈、孟中印缅经济走廊、环喜马拉雅经济合作区相衔相望,适宜建立以资源整合、市场共享和一体化为导向的区域合作,构建川藏滇青交界经济区。未来,川藏滇青交界区域的基本格局是:依托川藏南北通道国道化改造和川藏高速公路、川藏铁路、滇藏新干线等重要通道建设,以川藏、滇藏青通道为东西向和南北向发展主轴,以昌都市为核心,以林芝市、康定市、香格里拉市、玉树市、泸水市为次级中心,以各县县城为节点支撑的城镇体系,积极推进区域资源流动和优化配置,形

成主体功能明确、资源节约、高质量发展的国土空间开发保护格局。集中完善昌都市、林芝市、康定市、香格里拉市、玉树市、泸水市区的域性中心城市功能,提升公共服务、商贸物流服务、旅游集散服务能力,推动芒康撤县设市,提高城镇规划、建设和管理水平,在川藏滇青交界区域内建设一组各具特色的小城镇。

4.合力促进以竞争力为导向的优势产业实现高质量发展

充分利用区域内旅游资源及森林、水利资源优势,构建具有本地特色的开放型现代化经济体系,以高附加值生态农牧业、现代商贸物流业为基础,以特色旅游业、民族手工业及文化创意产业、清洁能源业为重点,集中推动“旅游+”“文化+”“信息化+”建设,促进优势产业融合发展和产业智能化发展。充分运用区域内独特的多民族文化资源,共同历史文化资源,江河、雪山、草原等自然景观资源,以长江经济带、成渝双城经济圈、西藏中西部地区、中国东部地区为重要客源地,大力应用信息技术和新技术、新宣传营销方式,促进旅游与文化、旅游与商贸、旅游与农牧业、旅游与市场等有机融合,推动建立“旅游+智能”“旅游+研学”“旅游+康养”等模式。深入挖掘区域内表演艺术、餐饮文化、服饰文化、民俗文化、节庆文化等各种文化遗产,推动形成“文化+科技”“文化+娱乐”“文化+康养”“文化+手作”“文化+餐饮”等模式,促进文化深度融入旅游业。此外,还可依托区域内传统村落、历史文化名村、特色小镇、历史建筑,以多民族多元文化为基础资源,吸引艺术工作者、年轻创业者等开设工作室、手工作坊、非遗传习所、独立书店,贯通创新创业、创意实践、创意产品和旅游市场。

5.拓展合作发展区域,助力构建区域发展新格局

充分利用G318线、G317线、G214线、G4218线以及川藏铁路升级改造和建设的机遇,顺势深化川藏滇青交界区域与长江经济带、成渝地区双城经济圈、缅甸等环喜马拉雅国家的联系,积累要素资源、拓展市场空间、提升合作层次,增强区域联动发展效应。一方面,以文化旅游产业、文化创意产业、生物资源种养及加工产业为重点,以中心城市、特色小镇、传统村落、产业园区为载体,深化川藏滇区域合作,加强川藏滇青交界区域与成渝地区双城经济圈、长江经济带的联系与互动。另一方面,利用林

芝市、怒江州、缅甸克钦邦相互毗邻的地理条件和传统贸易联系,以边民互市贸易、跨境旅游活动等为重点,以中心城市、口岸、边民互市贸易通道为载体,扩大藏滇缅区域合作,加强对中缅边境地区的调查研究,细致论证察隅吉太边境口岸、林芝铁路口岸的设立问题,推动发展具有比较优势的跨境旅游、跨境劳务合作、跨境工程合作等服务贸易,逐步建立环喜马拉雅经济合作带下的次区域合作机制,构建川藏滇青交界区域合作发展新格局。

参考文献

- [1]石硕.西藏文明东向发展史[M].成都:四川人民出版社,2016.
- [2]王丽萍,秦树才.论历史上滇藏茶马古道文化交融及其发展途径[J].学术探索,2010(4).
- [3]周伟洲.西藏通史[民国卷](下)[M].拉萨:中国藏学出版社,2016.
- [4]周伟洲.西藏通史[民国卷](下)[M].拉萨:中国藏学出版社,2016.
- [5]陈庆英,高淑芬.西藏通史[M].郑州:中州古籍出版社,2003.
- [6]徐文渊,朱晓舟.康藏公路修筑缘起及其历史作用[J].民族历史,2011(9).
- [7]石硕.青藏高原东缘的古代文明[M].成都:四川出版集团、四川人民出版社,2011.
- [8]譙珊.孙中山与川藏铁路建设的构想[J].福建论坛(人文社会科学版),2013(5).
- [9]张策则.康藏高原丝茶古道及货币探踪[J].西藏研究,1993(4).
- [10]王丽萍,秦树才.论历史上滇藏茶马古道文化交融及其发展途径[J].学术探索,2010(4).
- [11]周智生.明代纳西族移民与滇藏川毗连区的经济开发——兼析纳西族间的包容共生发展机理[J].思想战线,2011(6).
- [12]张媚玲,邹念琴.滇藏缅印交角区泰—傣族群的迁徙流动及族际关系研究述论[J].民族学刊,2018(4).
- [13]周智生.云南商人与近代滇藏商贸交流[J].西藏研究,2003(1).
- [14]周智生,李伟.地缘经济联系与西部民族地区跨区域互动发展——以滇藏川交接区域为例[J].求索,2005(12).
- [15]吴映梅,武友德,周智生.滇藏川人地关系状态分析[J].云南师范大学学报,2005(1).
- [16]吴映梅,周智生.滇藏川交接地带经济成长的人文环境及其特征分析[J].西南民族大学学报(人文社科版),2007(2).

The Cooperation of Sichuan-Tibet-Yunnan-Qinghai Border Region from the View of Historic Relations and New Development Paradigm

Li Qing

Abstract: The border area of Tibet, Yunnan and Qinghai cited by The research institute includes Garze prefecture in Sichuan, Qamdo and Nyingchi in Tibet, Deqing and Nujiang in Yunnan, and Yushu in Qinghai. Due to the particularity of natural geographical conditions and economic geographical location, a number of ethnic corridors, economic corridors and cultural corridors, such as the Qiang, Tibetan and Yi corridors and the Tea-horse Ancient Road, have been formed in the border area of Sichuan Tibet, Yunnan and Qinghai in history, resulting in the commodity and cultural links mainly in and out of Tibet, with complex diversity and homogeneity within the region. After the founding of the People's Republic of China in 1949, the Sichuan-Tibetan-Yunnan-Qing Border area took the improvement of transportation as the guide, and the flow of people and commodities as the content, which further strengthened the connection between resources and market within the region and its hinterland, and maintained and continued its cohesion. On perspective of 14th 5 year plan period, in building a new development pattern and realize the request of the development of high quality, under the background of new technology revolution, in the process of Sichuan-Tibet highway, Sichuan-Tibet railway construction, the condition of regional development and spatial layout will be improved, should take this to the value of regional strategy, further strengthen the foundation of advanced suitable technology and information technology support, deepening cooperation advantage industries, to establish the spatial pattern of development cooperation, improve the mechanism of opening and cooperation, and promote the Sichuan-Tibetan-Yunnan-Qingqing border area to become a more strategic and competitive economic zone in the western region of China.

Key Words: Sichuan-Tibet-Yunnan-Qinghai Border Area; Development and Cooperation; New Economic Zone

(责任编辑:齐 双)