

【区域格局与产业发展】

新发展格局下内陆地区消费时空演化与提振策略*

王喜凤

摘要:提振消费是区域经济增长的强大动力。基于ArcGIS10.2软件平台,以两年为一个跨度,对2010—2019年内陆地区12个省(区、市)消费进行空间可视化分析,直观地呈现四个时间截面上内陆地区消费的空间差异和变化情况。研究结果显示:内陆地区居民消费水平逐年上升,但空间分布差异显著,处于较高消费等级的地区呈现出从中部向东南部集聚趋势;内陆地区居民人均可支配收入逐年增加,空间分布差异显著;居民食品和衣着消费下降明显,医疗、文教娱乐、交通通信等服务型消费稳中略增;消费环境逐年改善,但整体上空间分布差异显著,交通运输建设呈现“东快西慢、南高北低”特征。基于此,应采取有力措施,缩小内陆地区经济差距,提升居民购买力,优化居民消费结构,培育消费环境等,以提振内陆地区消费。

关键词:消费;内陆地区;时空演化;双循环新发展格局

中图分类号:F713.581 **文献标识码:**A **文章编号:**2095-5766(2022)01-0107-10 **收稿日期:**0000—00—00

***基金项目:**河南省哲学社会科学规划一般项目“实体零售自有品牌线下顾客体验对线上顾客购买意愿影响研究”(2021BJJ081)。

作者简介:王喜凤,女,信阳学院商学院副教授(信阳 464000),河南大学商学院访问学者(开封 475004)。

我国内陆地区地域广阔,人口规模庞大,但由于地理区位、交通运输、资源禀赋等因素制约,内陆地区省域间、县域间、城乡间的经济结构不合理,长期以来区域经济发展水平整体滞后于东南沿海地区,居民消费倾向和消费能力偏低。在东南部沿海地区市场趋于饱和的情况下,内陆地区消费潜力释放对于构建双循环新发展格局具有十分重要的意义。

一、内陆地区消费潜力释放对构建双循环新发展格局的重要意义

内陆地区消费潜力释放对构建双循环新发展格局的重要意义表现在以下三大方面。

1. 吸纳沿海地区过剩产能,疏导区域经济内循环的迫切需要

改革开放以来,由于地理区位优势和国家政策

倾斜,沿海地区经济发生深刻变化,社会生产力水平大大提升,区域经济体量逐渐增加,加工制造和对外贸易规模不断扩大,进一步强化了东部沿海地区城市的外向度,推动了沿海地区经济高速增长。2019年东部沿海地区人均生产总值近10万元,约是中东部区域人均生产总值的2倍。近年来,随着西方国家贸易保护主义抬头,逆全球化现象严重,国际贸易局势日趋紧张。2020年新冠肺炎疫情在全球范围的肆虐进一步放缓了全球经济步伐。2020年全球货物贸易量下降0.1%,全球贸易缩减13%—32%。世界性经济低迷和外需疲软对以加工制造和出口外贸为经济支柱的沿海城市经济带来较大冲击。

内陆地区虽远离沿海、边境,对外开放度低,但发展势头良好,区域经济发展迅猛。一是与我国东部和南部沿海城市接壤,内陆地区受沿海开放城市

的辐射联动效应较强,如安徽、江西等地经济发展迅速;二是受益于中部崛起战略和西部大开发战略的实施,内陆地区城市基础设施建设基本完善,人民生活较为富足,消费能力和消费质量明显提高,消费逐渐升级。国家统计局数据显示,截至2020年底,内陆地区常住人口达57163.17万人^①,区域人口规模庞大,市场潜力巨大,后发优势比较明显。庞大的市场规模、成熟的消费市场和现代化的交通运输网络使得内陆地区成为缓解经济下行、释放过剩产能的坚定大后方和回旋市场。释放内陆地区消费潜能可以促进我国沿海地区经济良性发展,在促进内陆地区与沿海地区经济连片式大区域互动循环中发挥关键作用。

2.衔接沿边与沿海地区两大市场,畅通国内市场大循环的现实需要

经济循环是一系列的交换活动,国内市场大循环不可避免地具有一定的空间属性。区位特征是影响双循环的关键因素。我国内陆地域辽阔,地势较为复杂,气候宜人,区域面积276.73万平方千米^②,占国土面积的1/4有余,面向经济发达的沿海地区,背靠相对落后的沿边地区。无论从地理位置视角,还是从经济发展水平角度,内陆地区都是沿海地区与沿边地区的过渡地带,起着桥梁纽带作用。独特的区位特征决定了内陆地区在国内市场大循环中将扮演重要角色。

消费是经济增长的持久动力,在培育强大国内市场、畅通双循环中发挥基础作用。国内市场良性大循环要求生产资料、技术、劳动力、土地、信息等生产要素在国内大市场中能够自由、高效流通,这依赖于健全的市场体系,更与发达的交通运输网络密不可分。重庆、成都、郑州、西安、武汉、长沙、太原等内陆城市是我国重要的交通枢纽;而号称我国大动脉的京广铁路、陇海铁路穿行于内陆地区。得天独厚的交通运输优势为内陆地区消费能力释放创造了条件,也可为促进国内市场大循环发挥纽带作用。一方面,随着内陆地区经济发展,居民人均可支配收入水平提高,购买意愿增强,消费逐渐升级,当地商品已不能满足居民的有效需求,他们不仅“想消费”“敢消费”,更想“品质消费”,在强购买欲望和购买力等消费市场的牵引下,沿海城市的高科技产品、时尚类产品逐渐涌入内陆市场,并向沿边地区扩散;另一方面,基于资源禀赋不同,内陆地

区绿色农产品繁多,而这些名优特产恰恰是沿海城市相对匮乏的。这些绿色农产品需求潜力大,消费能力强,市场空间巨大。这种“自东向西、由西向东”内循环运动,丰富了居民消费内容,推动了区域经济的良性发展,有助于推动国内市场进入更高水平的大循环。然而,由于地形地貌复杂,经济发展水平和基础设施建设的空间分布失衡,内陆地区二三四线城市和广大农村的居民购买意愿和购买力普遍较低,消费潜力有待进一步释放。

3.打造国内外中转枢纽,畅通国内国际双循环的新需要

相对于沿海和沿边地区,内陆地区整体上的对外开放意识较弱、对外开放水平较低。近些年,随着国内营商环境不断优化,市场化、国际化步伐加快,我国市场对国际社会具有独特的吸引力,并成为全球第一大零售消费市场。2016年,成都因极具消费力而成为内陆消费第一城。2017年上半年,海外游客源地排名中,成都仅次于北京、上海、广州,位于全国第四;在奢侈品网购总订单量和消费人数排名中,成都位居北京、上海之后,排名全国第三。国际奢侈品品牌青睐成都市场,Louis Vuitton、Victoria's Secret、法国高奢品牌 Moynat、潮牌 Gentle Monster 等纷纷入驻成都。这充分说明成都消费市场成熟度和消费者消费实力以及对国际零售市场的影响力、吸引力,也证明了成都在连接国内外市场,刺激国内外需求,加快国内国际双循环中发挥着中转枢纽的消费场效应。

我国重点建设的九大国家中心城市中,西安、郑州、成都、武汉、重庆均在内陆地区。这五大城市将成为内陆地区消费的新高地,消费理念超前,消费能力强劲,引领并带动着内陆其他城市进入消费快车道。以内陆五大国家中心城市为抓手,搭乘“一带一路”政策福利,内陆地区消费潜力,尤其是三四线城市和农村消费潜力将得以彻底释放,对国内国际两大市场形成强大的引力场:一方面,吸引国内新商品和要素资源聚集,打破国内市场地域壁垒,促进各要素在国内市场自由流动、高效配置,实现国内市场大循环;另一方面,依托国内大循环和内陆五大国家中心城市的国际影响力和吸引力,吸引国际精品和全球资源向内陆地区集聚,丰富国内消费品类,促进消费升级,加快产业升级,同时吸引世界各地消费者进入内陆地区,增加流量消费,扩

大外需规模,重塑国际分工和竞争新势能,逐渐构建“立足内循环,以内循环带动外循环,外循环促进内循环,内循环与外循环相互促进”的双循环新发展格局。

二、双循环新发展格局下内陆地区消费时空演变分析

1. 内陆地区界定与分析的数据来源

我国地域幅员辽阔,区域经济发展存在差异。基于振兴东北老工业基地和西部大开发战略布局,20世纪80—90年代我国地域划分存在东北、西北、西南、中部、东部等主流区域划分方法。通过梳理文献发现,目前关于内陆地区概念界定和区域范围尚未形成明确、权威的统一认识。从我国地理位置的角度,张兵(2010)、何星纲(2012)认为内陆地区即不靠海的地区,除去沿海地区省市和首都北京,将其余19个省份均认定为内陆地区。也有学者认为,内陆一词可大可小,大的内陆就是指中西部地区,狭义的内陆可以说是中部六省。自2013年9月10日我国提出“一带一路”合作倡议,国内区域划分出现了沿海地区、内陆地区、沿边地区新提法。2012年2月21日,国务院《关于沿海地区发展外向型经济的若干补充规定》中指出,沿海地区涉及天津、上海、北京、广东、福建、海南、辽宁、河北、山东、江苏、浙江、广西等省(区、市)^③,还包括台湾、香港和澳门。2017年5月28日,国务院发布的《兴边富民行动“十三五”规划》中将广西、云南、内蒙古、新疆、辽宁、黑龙江、吉林、西藏和甘肃9个省(区)列入边境地区^④,即沿边地区。基于上述文件,本文将过滤掉沿海地区和沿边地区后的区域认定为内陆地区,涉及河南、湖北、陕西、山西、重庆、宁夏、贵州、青海、四川、湖南、江西、安徽等12个省(区、市)(见图1)。

本文数据主要来源于2010—2019年《中国统计年鉴》、内陆地区12个省(区、市)的统计年鉴及国民经济和社会发展统计公报。行政边界数据来源于国家基础地理信息中心(<http://www.ngcc.cn/>)提供的1:400万全国矢量地图。基于ArcGIS10.2软件平台,以两年为一个跨度,对2010—2019年内陆地区12个省(区、市)消费水平、居民可支配收入、消费结构等进行空间可视化呈现,运用自然断点法,将

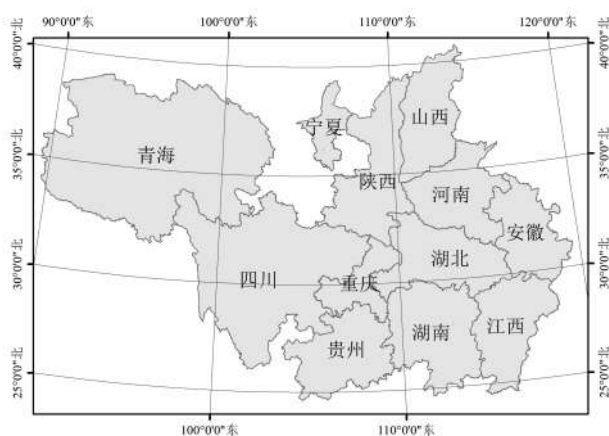


图1 内陆地区区位图

各个指标分为高、中、低三个等级并据此分析其空间演化特征。

2. 内陆地区消费时空演变分析

消费水平反映居民消费过程中在生存、发展和享受三方面的满足程度。如图2所示,整体上,内陆12省(区、市)居民消费水平呈上升趋势,但居民消费水平增速空间分布差异显著,居民消费水平较高地区呈现出从中部向东南部集聚趋势。近十年来,湖北省居民消费水平稳居较高等级,而贵州居民消费水平持续走低,一直停留在低等级;宁夏、山西、陕西、重庆等地居民消费水平出现滑档现象,湖南、四川两地居民消费水平也存在较大波动;而青海和河南两地居民消费水平持续提升,青海2013年进入中等等级、河南2019年跃迁至高等级。

社会消费品零售总额(以下简称“消费总额”)是区域经济景气程度的重要指标,也是表现区域消费状态最直接的指标。如图3所示,近十年来内陆12省(区、市)消费总额持续攀升,但空间分布差异显著,呈现出“北低南高、西低东高”的发展态势:四川、河南、湖北和湖南消费总额稳居较高等级;山西、陕西、重庆和江西消费总额处于中等水平;青海和宁夏两地消费总额一直保持在较低等级,安徽消费总额在2016年开始由中等等级步入高等水平行列;贵州消费总额增长势头迅猛,在2016年跃迁至中等等级。

人均可支配收入是影响居民购买力的决定因素,也是衡量区域消费的重要指标。如图4所示,近十年来,内陆各地居民人均可支配收入逐年增加,空间分布差异显著,高等级的省市逐渐增多,低等级的省市逐渐减少,中等水平省市比重较大但稳中有降,呈现出“两头少、中间多”的发展态势。其中,

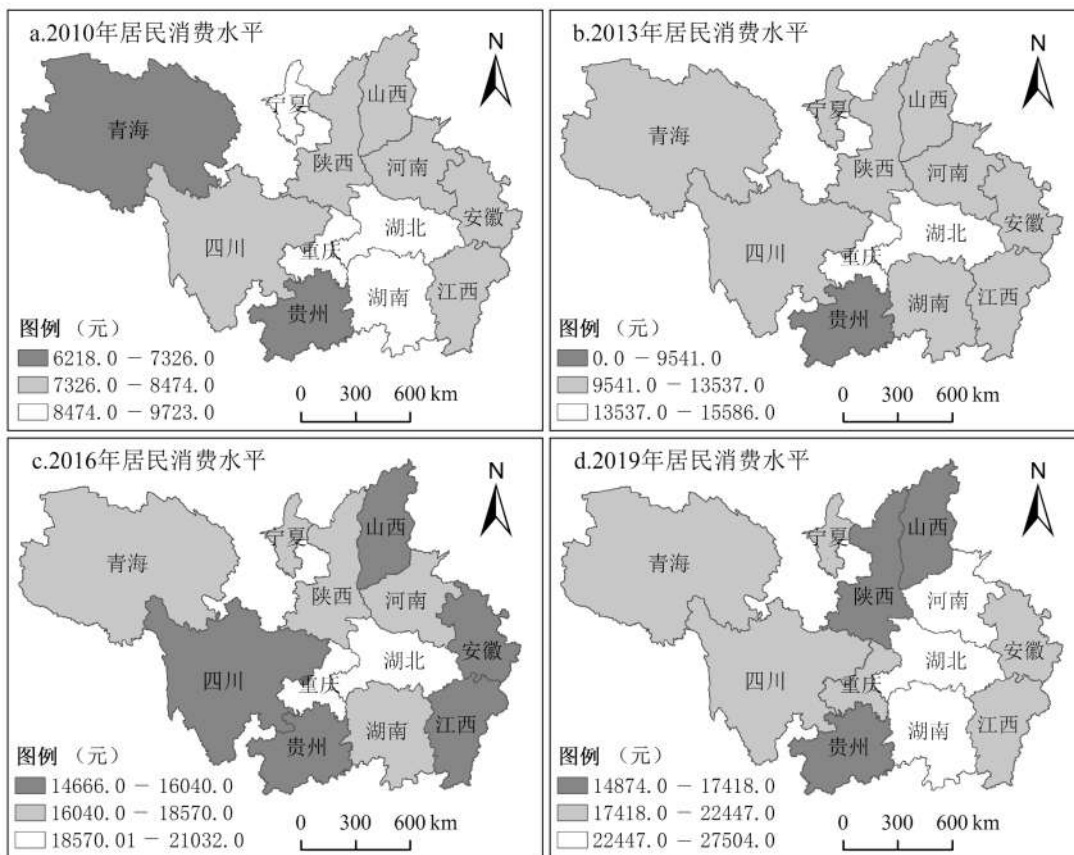


图2 居民消费水平空间演化图

资料来源:作者绘制。

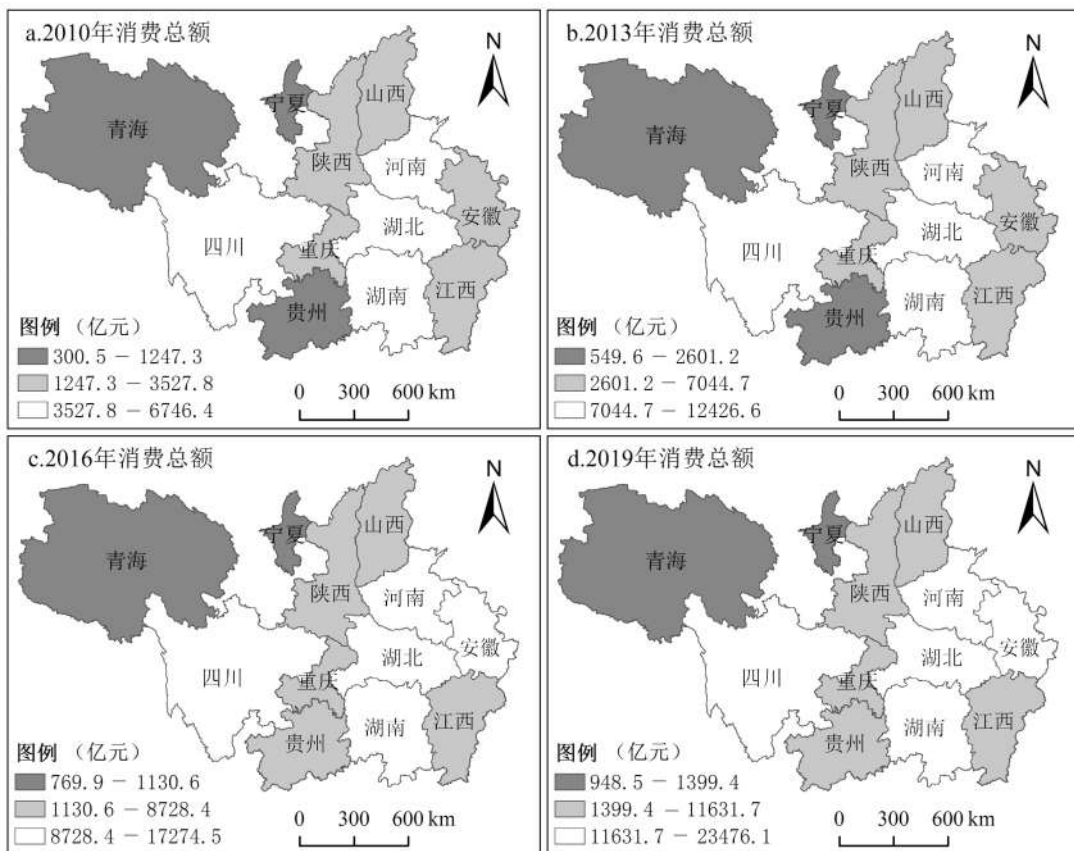


图3 社会消费品零售总额空间演化图

资料来源:作者绘制。

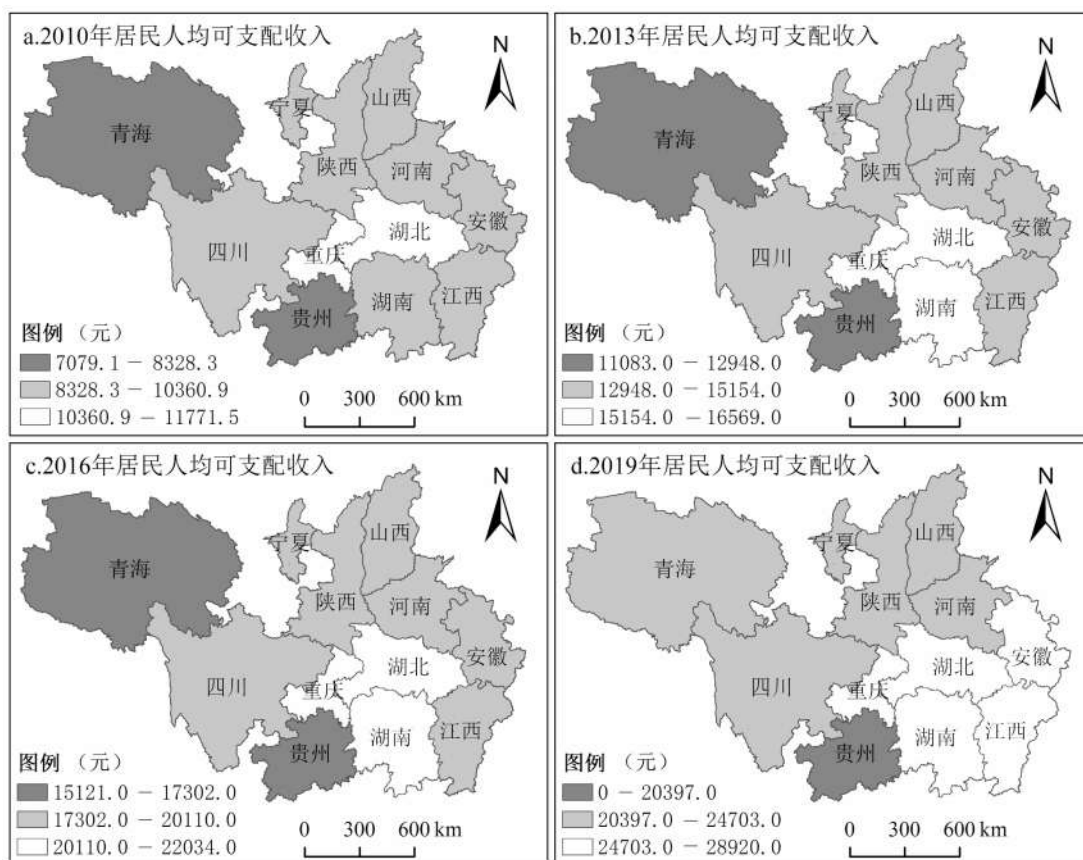


图4 居民可支配收入空间演化图

资料来源:作者绘制。

2013年湖南居民人均可支配收入快速提升,从中等水平跃升至高等水平;2019年安徽、江西、青海三地居民人均可支配收入提升迈入快车道,安徽、江西人均可支配收入双双从中等层级跃迁至高等层级,青海人均可支配收入也从较低层级跃迁至中等层级。

随着经济发展和收入增加,不同地区居民消费结构处于动态的变化中。近十年来,如图5所示,内陆地区居民消费结构中占比下降明显的是食品和

衣着,其中食品类消费占比从2010年平均约39%下降至2019年平均约28%,普遍下降约11个百分点,宁夏、山西则下降至25%;衣着类消费占比从2010年平均约12%下降至2019年平均约7%,普遍下降约5个百分点,四川、江西、安徽则下降至6%。与之相对应,居民消费中住房占比在2016年大幅上升,内陆各地市住房消费占比从2010年约10%上升至2019年约22%,普遍上升约12个百分点,安徽、江

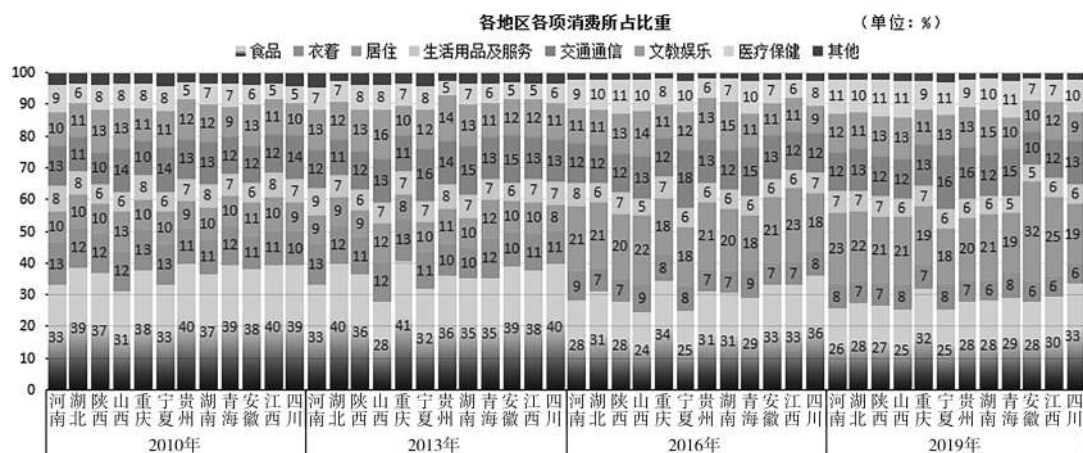


图5 居民消费结构演变图

资料来源:作者绘制。

西则分别上升至32%、25%。交通通信、文教娱乐、医疗保健等享受类消费占比稳中稍增,其中青海、湖北医疗保健消费占比均增加4个百分点、湖南文教娱乐消费占比增加3个百分点、宁夏与贵州交通通讯类消费占比增加2—3个百分点;生活用品及服务类消费占比稳中稍降。

交通运输是连接生产和消费的关键环节,在促进消费方面发挥着“催化”作用和“乘数”效应。铁路建设方面(见图6),近十年来,内陆地区铁路发展存在空间分布差异,整体上具有“东快西慢、南高北低”的特征,呈现“东南两部齐头并进”的快速发展态势。其中,重庆、青海和宁夏三地铁路建设发展迟滞,十年来,一直处于低等级的发展水平;四川、陕西、湖南和山西的铁路建设十年间出现阶段性波动;河南铁路建设一直处于较高级别的快速发展状态,2019年,湖北铁路建设也迈入“快速通道”,迅速跃迁至高等级的发展水平。公路建设方面(见图7),2010年以来,内陆地区公路建设空间分布差异显著,呈现出“东南快于西北”发展格局,四川、河南、湖北和湖南地区公路发展一直处于高等级发展水平,2019年贵州地区公路建设发

展迅猛,从中等级顺利进入高层级行列;而青海、宁夏两地十年间公路建设迟滞,其发展速度长期处于低等级的水平。

三、双循环新发展格局下内陆地区消费短板

1. 经济发展参差不齐,消费水平差距较大

内陆地区消费水平和消费总额与人口、区域经济发展水平密切相关。内陆地区各省发展最大差率(即最高省份与最低省份的人均GDP的比值)在2010年为17.1倍,2015年为15.3倍,2019年为18.3倍^⑤,内陆各地之间发展差距进一步扩大。各地经济发展不平衡使得整体消费水平存在显著差距,河南、湖北、湖南和重庆等地市消费水平远超前于青海、贵州,西南和西北地区以及广大的县域居民消费档次较低,消费能力偏低,严重影响了消费市场的活跃性和国内市场循环的形成,已成为内陆消费一大短板。伴随着内陆地区经济空间差异扩大,内陆各省服务型供给存在严重不均衡,尤其是拥有庞大人口基数的西南、西北地区及其县域和广大乡村,文化、教育培训、养老、康复、保健等服务性供给不足,

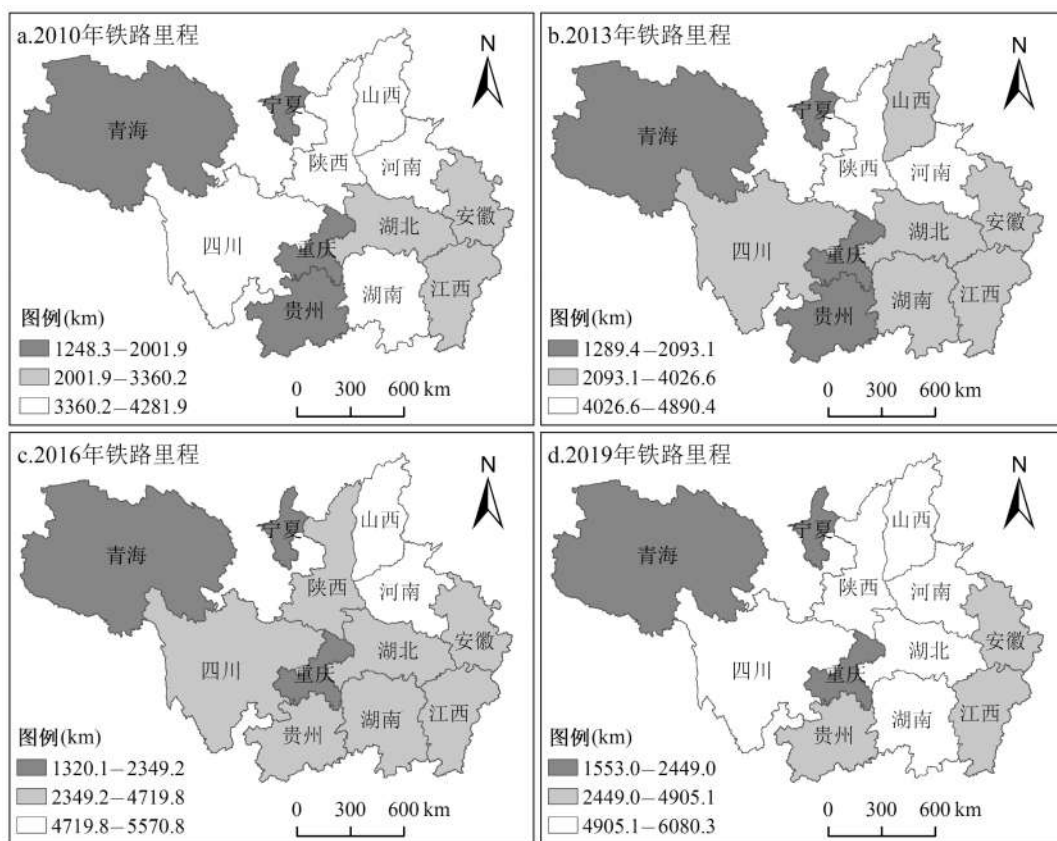


图6 铁路发展空间演化图

资料来源:作者绘制。

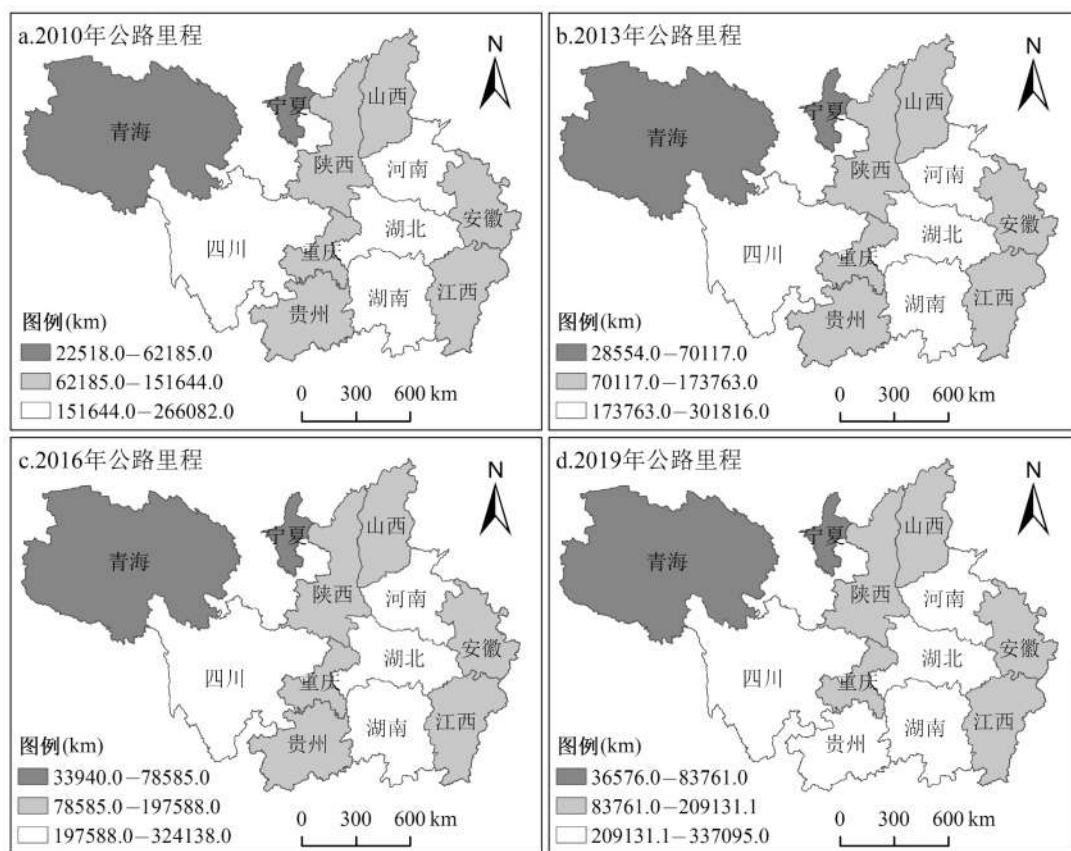


图7 公路发展空间演化图

资料来源:作者绘制。

不利于扩大内需、增进消费,这将是影响内陆地区消费的又一短板。内陆区域经济发展不充分、不均衡,严重制约各地区有效需求的增加和区域消费体量的扩大,不利于最大限度释放市场需求潜能,将成为疏通内循环的阻力。

2. 可支配收入空间差异显著,居民消费力较弱

可支配收入是居民在特定时期各项收入之和,是去除该时期内各种固定项目支出后,可用于自由消费和储蓄的总和。它是消费开支最重要的决定性因素,也是影响消费力的直接指标。内陆地区居民人均可支配收入空间上差异显著,直接决定了内陆各地间居民消费能力强弱不同,成为影响内陆地区充分释放消费潜力,扩大消费体量,提升消费质量的关键阻力。

首先,内陆地区可支配收入空间差异表现在省域间差异。内陆地区重庆、湖北居民人均可支配收入一直处于“塔尖”位置,而贵州近十年来居民人均可支配收入则长期位于“塔底”位置。内陆地区各省市居民人均可支配收入最大差率(即最高省份与最低省份的人均可支配收入的比值)从2013年的1.49下降至2017年的1.45,再到2020年的1.41^⑥,整

体上稳中有降,这说明内陆地区人均可支配收入在省域间的差距呈逐年缩小趋势,但从各省份居民人均可支配收入极差(即最高省份与最低省份的居民人均可支配收入的差额)来看,重庆与贵州两地的居民人均可支配收入差距从2010年的4692元扩大到2013年的5486元,再从2017年的7449元扩大到2020年的9029元,省域居民人均可支配收入差距呈逐渐扩大趋势。

其次,内陆地区的居民可支配收入空间差异表现在城乡差距。随着全面小康社会的实现,现代农村生活大为改观,农村居民可支配收入也逐年攀升,但与城镇居民相比,农村居民人均可支配收入仍然较低。内陆地区12省(区、市)城乡居民人均可支配收入最大差率(即最高城乡与最低城乡的居民人均可支配收入的比值)在2013年为4.1倍,2016年为3.9倍,2019年为3.7倍^⑦。由此可见,内陆地区居民人均可支配收入差距稳中有降,且呈逐渐缩小态势,但城乡居民收入差距依然巨大。农村居民偏低的可支配收入,将大大抑制农村居民的有效需求和购买能力,不利于挖掘广阔农村市场消费潜力。

3. 消费品丰富度不高,消费结构不合理

商品流通效率普遍偏低,多样化消费受到限制。流通业在供给端和生产端之间发挥着重要的纽带作用。内陆许多地市主要位于我国西部和中部地区,地形地势较为复杂,多为高原、山地、丘陵和盆地,物资相对匮乏,交通运输业发展滞后,物流仓储要求高,商品流通中转成本高、风险大、效率低。内陆地区,尤其如青海、贵州、山西、宁夏等地商品不够丰富,普遍偏低的流通效率使内陆地域内各地市间、内陆与国内其他地区间以及内陆与境外地区间商品自由流动的难度较大。因此,一些对流通时间和冷链技术要求较高的生鲜果蔬、海鲜等外地商品流通到内陆偏远地区就显得尤为困难。商品品类少、丰富度低大大限制了内陆居民多样化的消费需求,不利于各要素跨区域自由流动和国内大循环市场形成。

食品和住房消费支出比重较大,服务型消费受到抑制。随着经济社会发展,人们生活水平提高的同时居民消费水平也逐渐攀升,居民消费结构也随之发生变化。2019年《中国统计年鉴》数据显示,2019年内陆12省(区、市)居民消费总额中,食品类消费平均占28%,其中山西、宁夏食品消费占比最低,达到25%,四川(33%)、重庆(32%)两地的食品消费超过30%,这与两地地域文化、生活方式、消费理念、消费习惯密切相关;住房类消费平均占22%,其中安徽(32%)、江西(25%)、河南(23%)均超过平均水平。内陆地区居民食品和住房两项消费占比宁夏(43%)最低,安徽(60%)最高,江西(55%)、四川(52%)、重庆(51%)也均超过50%。与之相反,2019年内陆12省(区、市)居民总消费中,交通通信消费支出约占15%、文教娱乐消费约占12%、医疗保健约占10%,生活用品及服务仅占6%。由此可见,目前,内陆地区居民消费逐渐从生存资料消费向享受资料消费、发展资料消费转移,消费内容仍以食品、住房两项实物消费为主,服务类消费短缺,居民在教育、医疗等服务性消费需求难以得到充分满足,居民消费结构不合理,休闲娱乐、特色旅游、保健养老等服务消费需要进一步激活。

4. 消费环境不佳,内陆消费力释放受阻

交通运输力不足。内陆12省(区、市)地形地貌复杂,东部、南部多平原、丘陵,如河南、湖北、湖南、安徽等地,以平原为主,地势较为平坦,而西部、北

部则以山地、高原和盆地为主,山高谷深,地势险峻,如重庆76%为山地,22%为丘陵。复杂的地形地貌使得内陆地区交通运输发展也呈现出“东部、南部优于西部、北部”的特征。内陆地区河南、湖北、湖南的铁路和公路的建设明显领先,而青海、宁夏两地的铁路和公路近十年来建设速度相对较慢。交通运输的通达性和便利性不高,影响商品流通效率、成本和价格,也直接限制着消费空间的提升,不利于资源要素的快速流转,限制了物流行业的充分发展,降低了国内外市场互联互通程度,不利于内陆消费力充分释放。

消费理念保守。从区位看,内陆地区对外交流和贸易的机会少,对外开放度整体偏低。重庆、成都、郑州、武汉、西安五市虽然已被列入国家中心城市,但其对外开放程度远不及上海、广州、北京等地。内陆地区绝大多数居民相对思想上比较传统,消费观念比较保守,严重影响了居民的消费意愿和消费行为,不利于最大程度激发消费需求。

四、双循环新发展格局下内陆地区 提振消费策略

双循环新发展格局下,内陆地区提振消费可从以下四个方面进行。

1. 推动内陆区域一体化,缩小各地市经济发展差距

跨省域复合行政。各行政区管理更多以本地为中心,缺乏横向邻域间的协同发展的大局思维,不利于推进区域一体化进程。内陆地域广阔,资源禀赋各异,经济发展水平高低不同,跨省域复合行政,可以通过省域政府间、政府与非政府组织间的横向合作,打破要素资源行政区块状分割现象,促进要素资源在各地内部和跨省区之间自由流动,为内陆地区资源整合消除制度性障碍,促进内陆地区资源共享,优化资源的空间配置,形成跨区域统一大市场。所以,积极探索行政与经济适度分离的管理机制,明确行政与市场之间的边界,统筹内陆地区经济发展,规范区域市场政策,提高内陆各地经济协同度,推动一体化进程。

小空间尺度的精准施策。区域政策在平衡地区间经济发展和促进落后地区充分发展中发挥着重要作用。内陆地区经济一体化除了需要区域层

面间高度协同外,更需要化整为零,结合局部突出问题,从小空间尺度层面,按需施策,强化政策引导,精准施策,推进内陆地区经济一体化,具体包括:针对重庆、成都、河南、湖北、陕西等经济发展水平较高地区的“堵点”,通过积极财政政策,加大公共设施投入力度,完善公共交通网络,提高轨道交通服务供给程度,规范学校、医院、购物中心、车站等周边的便民设施,缓解拥堵问题。针对经济落后的青海、贵州及内陆广大的农村地区,建议采取免税、绿色通道、无息贷款等政策引领,依托自然资源、特色资源,吸引成熟企业入驻,加快产业集聚,形成特色产业链,促进居民充分就业,带动经济发展,逐渐缩小省域经济、城乡经济差距。

增强区域经济联代效应。建议实施飞地经济模式,依托成渝城市群、长江中游城市群、中原城市群和关中平原城市群,以重庆、成都、郑州、武汉、西安等国家中心城市为重要抓手,构建内陆经济核心区,辐射带动周边地区经济进一步发展,具体包括:以成都、重庆为中心,辐射周边地市、南部贵阳、西北部青海和中部湖南;以西安、郑州为中心,辐射周边地市、北部宁夏、山西和东部安徽;以郑州、武汉为中心,辐射周边地市、东南部湖南、江西两地。同时积极培育长沙、南昌、银川、太原、合肥等新都市圈,打造重庆、成都、郑州、武汉、西安、长沙、南昌、银川、太原、合肥十大内陆消费中心城市,积极构建四大城市群—五个国家中心城市—十大消费中心的内陆经济平台,加快形成梯次发展格局,覆盖并辐射内陆全域地区,驱动内陆地区加速融入国内市场大循环。

2.做好居民账户加减法,切实提升居民购买力

持续提高居民收入水平。首先,巩固精准扶贫成果,继续加大收入偏低的贵州、青海及广大农村的扶助力度,持续帮扶贫困户,避免再次返贫;同时通过政策引领,筑巢引凤,吸引国内外优秀企业进驻,增加居民就业机会,进而增加居民可支配收入。其次,针对重庆、武汉、成都、郑州等对外开放度较高的城市,积极落实《建设高标准市场体系行动方案》等促进消费的政策,通过增加免税店,提供免费寄存、免费邮递、无理由退货等附加服务,吸引国内外消费流入,辐射带动周边地区,提高内陆居民就业质量,持续提升内陆地区居民购买力。

着力降低居民消费成本。积极推进住房、教育、医疗等三大改革,切实落实国家“住房不炒”的政策,尤其是河南、安徽、江西三地,可有序落实“教育双减”政策,同时加大政府的社保投入力度和覆盖面,从根本上减少城乡居民住房、教育、医疗等三大开支,免除城乡居民消费的后顾之忧,降低城乡居民储蓄倾向,使城乡居民逐渐从“不敢消费”向“大胆消费”转变,增加城乡居民消费信心。

3.提高消费品丰富度,优化居民消费结构

强化政策引领,丰富产品供给。一方面,内陆各地市之间通过复合行政,出台统一经济政策,进行区域经济合作规划的制定、执行和监督,加强区域内部经济合作,本土产品实现互通有无,提高各地市消费品的丰富度。重庆、四川、武汉、郑州、西安等开放程度较高的城市,依托国际市场的良好形象,进一步加大对外开放的力度,大力发展境内外经济贸易,吸引国外消费者回流的同时,积极引进国内外新产品、新技术,提高区域内商品的丰富度,满足居民日益增长的多样化的需求。另一方面,在网购时代背景下,居民线上购物可以打破地域的局限,同时满足居民多样化、个性化的购物需求。政府需要进一步规范网络购物平台,加强并完善信誉管理和监督机制,确保消费者合法权益,降低网购风险,提振消费者的网购信心。

加大服务产品供给,刺激服务消费。首先,依托各地市特色资源优势,秉承创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念,遵循开发与保护并重的原则,坚持走高质量发展道路。例如,依托深厚的人文历史资源,西安应深挖人文旅游服务及延伸服务,整合旅游资源,加快文旅产业集聚。青海的旅游资源丰富,可以旅游服务为核心产业,充分发展自然旅游服务和红色旅游服务,精心打造山地旅游项目,同时深度开发环大美青海红色旅游体验项目。湖北、河南、重庆、四川依托交通枢纽、技术创新、金融中心的优势,重点发展交通运输服务、商贸物流服务、技术创新服务和金融服务。贵州旅游、地热资源丰富,可加快本地山水资源和现代技术、高质量服务的高度融合,深度挖掘自然旅游、红色旅游等资源,同时依托稀有地热矿泉资源,打造山地温泉小镇,提供不同功能、不同档次的养生保健服务、休闲度假服务和养老度假服务,加快温泉养生服务产业集聚。

4. 培育良好的消费环境, 释放内陆消费需求

良好的消费环境是刺激消费的肥沃土壤。首先, 加强内陆地区基础设施建设。国家层面上, 通过政策扶植, 进一步加大内陆地区铁路、公路、互联网等基础设施建设, 让内陆地区, 尤其是青海、宁夏等地尽快融入中国的交通网络和互联网络, 为国内外市场双循环奠定运输和网络基础, 同时, 注重消费市场的法治化管理, 规范互联网商家和平台行为, 切实保护消费者权利, 营造良好的消费环境。区域层面上, 内陆地区政府应积极将科技成果应用于城市治理中, 通过“互联网+公共服务”模式提高公共服务效率和服务水平, 同时采用“互联网+交通”模式, 打造智慧交通, 为居民出行和消费创造最佳条件。其次, 树立现代消费理念。一方面继续加大对外开放力度, 以重庆—成都—武汉—郑州—西安五大城市为核心, 连线成面, 打造内陆对外开放新高地, 同时辐射带动长沙、南昌、合肥、太原等较发达城市, 不断扩大对外开放。另一方面加大教育投资力度。改变内陆居民传统的消费理念, 从根本上提高居民的受教育程度。要高度重视内陆地区教育上的落后和差距, 加大财政政策的支持力度, 同时因地制宜, 加大教育改革

针对性和力度, 在教育资源、高考录取指标分配等方面给予政策倾斜。

注释

- ①根据国家统计局2020年《中国统计年鉴》相关数据计算。
 ②根据内陆地区12省(区、市)政府官网中的数据计算。
 ③中华人民共和国中央人民政府官网.http://www.gov.cn/zhengce/content/2012-02/21/content_5155.htm。
 ④中华人民共和国中央人民政府官网.http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-06/06/content_5200277.htm。
 ⑤根据《中国统计年鉴》2010年、2015年、2019年12省(区、市)GDP数据计算。
 ⑥根据《中国统计年鉴》2010年、2015年、2019年12省(区、市)人均可支配收入数据计算。
 ⑦根据《中国统计年鉴》2013年、2016年、2019年12省(区、市)城镇和农村人均可支配收入数据计算。

参考文献

- [1] 习近平. 把握新发展阶段, 贯彻新发展理念, 构建新发展格局 [EB/OL]. 新华网, 2021-04-30. http://www.xinhuanet.com/politics/2021-04/30/c_1127397175.htm.
 [2] 王海杰, 齐秀琳. “双循环”新发展格局的政治经济学逻辑与实现路径[J]. 当代经济研究, 2021(5).
 [3] 李果, 郭婧玉. 不用假装在生活: 成都缘何成为内陆消费第一城?[N]. 21世纪经济报道, 2017-08-03(008).

Research on the Spatio-temporal Variation and Boosting Strategies of Consumption in Inland Areas under the New Development Pattern

Wang Xifeng

Abstract: Boosting consumption is a powerful driving force for regional economic growth. Based on the ArcGIS 10.2 software platform, with a span of two years, a spatial visualization analysis of the consumption of 12 cities in the inland region from 2010 to 2019 is carried out to visually present the spatial differences and changes of consumption in the inland region on the four time sections. The research results show that the consumption level of inland residents has increased year by year, but the difference in spatial distribution is significant. Areas with higher consumption levels show a trend of agglomeration from the middle to the southeast; the per capita disposable income of residents in inland areas has increased year by year, and the spatial distribution is different. If significantly residents' food and clothing consumption has dropped significantly, and service-oriented consumption such as medical care, culture, education and entertainment, transportation and communication has increased steadily; the consumption environment has improved year by year, but the overall spatial distribution is significantly different. The development speed of the communication network shows the characteristics of “fast in the east and slow in the west, high in the south and low in the north”. Based on this, it is necessary to narrow the economic gap in the inland areas, increase the purchasing power of residents, optimize the consumption structure of residents, and cultivate a consumption environment to boost consumption in the inland areas.

Key Words: Consumption; Inland Areas; Spatio-temporal Variation; the New Dual-Cycle Development Pattern

(责任编辑: 晓力)