

“一带一路”背景下我国 陆路边境口岸文化功能的重新审视

张丽君

(中央民族大学 经济学院,北京 100081)

提 要: 陆路边境口岸作为我国与毗邻国家密切联系的重要枢纽和载体,发挥着政治安全、经济合作、文化交流等诸多功能。学界以往对口岸功能的研究多集中于政治与经济功能方面,对口岸文化功能重视程度不足,在“一带一路”建设背景下非常有必要对口岸功能进行重新审视。基于新的时代背景,结合口岸发展实际,重新审视口岸功能特别是文化功能对富边、固边、民族融合及中国文化“走出去”的重大意义。从几个方面提出陆路边境口岸文化体系的构建框架及口岸功能发挥的相关创新性政策,同时探索口岸文化试验区建设的可行性与可操作性,以期从口岸文化功能建设方面为国家沿边开放和“一带一路”建设提供理论支撑。

关键词: “一带一路”建设;陆路边境地区;口岸功能;口岸文化功能

中图分类号: G122 **文献标识码:** A **文章编号:** 1003-3637(2016)04-0044-05

中国地域辽阔,与周边 14 个国家接壤^①,在 22000 多千米的陆路边境线上散布着众多的边境口岸和口岸城市。在新的时代背景下,陆路边境口岸作为中国对外开放的“桥头堡”,其所承担的开发开放功能必然也必需得到进一步强化。2015 年 3 月我国正式颁布的《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》明确提出,“加强内陆口岸与沿海、沿边口岸通关合作”。未来,伴随着国家“一带一路”建设的深入实施,我国陆路边境口岸面临着巨大发展机遇,同时也承载着更多功能。应该看到,改革开放以来,在与周边国家交流合作中,我国陆路边境口岸发挥更多的是经贸功能,而以文化为代表的“软实力”则相对薄弱,就是说陆路边境口岸文化功能需要加强。在当前世界多极化、经济全球化、文化多样化和 社会信息化时代背景下,我国陆路边境地区加强“口岸文化”建设,丰富“口岸文化”内涵,完善“口岸文化”功能,不仅关系着边境地区的安定繁荣与可持续发展,也是落实“一带一路”建设的重要举措和有力抓手,有助于增进“一带一路”沿线各国的人文交流与文明互鉴,实现不同文明之间的求同存异、兼容并蓄、和平共处、共生共荣。

一、口岸与陆路边境口岸的范畴与特征

口岸及陆路边境口岸的范畴。根据《国务院关于口岸开放管理工作有关问题的批复》(国函[2002]14号)中相关规定,口岸是指提供人员、货物、物品和交通工具直接出入国(关、边)境的港口、机场、车站、跨境通道等。依据不同的划分方式,口岸可被划分为不同类型,对口岸的划分方式主要包括以下几种:一是按开放程度,口岸可划分为一类口岸和二类口

岸。按国家规定,一类口岸指的是允许中国籍和外国籍人员、货物、物品和交通工具直接出入国(关、边)境的海(河)、陆、空客货口岸(国家另有规定的除外);二类口岸指的是仅允许中国籍人员、货物、物品和交通工具直接出入国(关、边)境的海(河)、空客货口岸以及仅允许毗邻国家双边人员、货物、物品和交通工具直接出入国(关、边)境的铁路车站、界河港口和跨境公路通道^[1];二是按运输方式,口岸可分为航空口岸、海运口岸、河运口岸、公路口岸和铁路口岸等类型;三是按所处区位,口岸可分为沿海口岸、沿边口岸和内陆口岸等类型。陆路边境是毗邻国家之间依据陆路边界而形成的带状区域,而边境口岸以及所依托的口岸城市则是毗邻国家之间进行交流合作的重要枢纽和平台。中国作为世界上陆路边境线较长的国家,众多的陆路边境口岸如“散珠”般镶嵌在我国 2 万多千米的陆路边境线上。陆路边境口岸具有狭义范畴和广义范畴之分,狭义范畴仅包括我国陆路边境地区的公路口岸和铁路口岸;而广义范畴不仅包括我国公路口岸和铁路口岸,还包括水运口岸(河口口岸)和航空口岸。本文对陆路边境口岸的讨论仅涉及狭义范畴。

我国陆路边境口岸的发展阶段。近代以来至新中国成立之前,我国陆路边境仅有两个对外开放口岸,其一为 1933 年我国对朝鲜开放的开山屯口岸,该口岸为公路口岸,位于吉林省延边;其二为 1941 年我国对朝鲜开放的三合口岸。新中国成立后至 1980 年之前,我国开放的陆路边境口岸达 20 个,其中铁路口岸 5 个、公路口岸 15 个,受当时历史发展条件和地缘政治影响,这一时期我国开放的陆路边境口岸主要集中在东北

地区。改革开放以来我国陆路边境口岸进入快速发展阶段。截至2000年,我国陆路边境口岸已达55个,其中铁路口岸9个、公路口岸46个。截至2013年底,我国陆路边境口岸已达68个,其中铁路口岸和公路口岸分别为13个和55个。这一时期我国陆路边境口岸表现出较为明显的向西开放特征。

表1 2013年中国沿边省区口岸分布(含狭义范畴和广义范畴)

省/区	边境口岸总数		口岸类型	分计数量	名称
	狭义范畴	广义范畴			
内蒙古	11	14	空运口岸	2	海拉尔;满洲里;呼和浩特
			公路口岸	9	策克;满都拉;室韦;甘其毛都;黑山头;珠恩嘎达布其;阿日哈沙特;额布都格;阿尔山
			铁路口岸	2	满洲里;二连浩特
辽宁	3	11	空运口岸	2	大连;沈阳
			水运口岸	8	大连;丹东;葫芦岛;锦州;旅顺新港;营口;庄河;长兴岛
			铁路口岸	1	丹东
吉林	12	15	空运口岸	2	长春;延吉
			水运口岸	1	大安
			公路口岸	9	古城里;长白;临江;南坪;珲春;图们;沙坨子;开山屯;三合
			铁路口岸	3	吉安;珲春;图们
黑龙江	6	25	空运口岸	4	哈尔滨;牡丹江;佳木斯;齐齐哈尔
			水运口岸	15	呼玛;萝北;绥滨;漠河;哈尔滨;黑河;孙吴;抚远;嘉荫;逊克;富锦;桦川;佳木斯;饶河;同江
			公路口岸	4	东宁虎林;绥芬河;密山
			铁路口岸	2	哈尔滨;绥芬河
广西	6	18	空运口岸	3	南宁;桂林;北海
			水运口岸	9	石头埠;企沙;柳州;北海;防城港;钦州;江山;贵港;梧州
			公路口岸	5	龙邦;友谊关;水口;平孟;东兴
			铁路口岸	1	凭祥
云南	11	16	空运口岸	3	昆明;西双版纳;丽江
			水运口岸	2	思茅;景洪
			公路口岸	10	猴桥;河口;天保;瑞丽;金水河;打洛;畹町;孟定;磨憨;勐康
			铁路口岸	1	河口
西藏	3	4	空运口岸	1	拉萨
			公路口岸	3	普兰;吉隆;樟木
甘肃	1	2	空运口岸	1	兰州
			公路口岸	1	马鬃山
新疆	15	17	空运口岸	2	乌鲁木齐;喀什
			公路口岸	14	红山嘴;塔克什肯;红其拉甫;阿黑土别克;老爷庙;吐尔尕特;吉木乃;卡拉苏;伊尔克什坦;巴克图;霍尔果斯;乌拉斯台;都拉塔;木扎尔特
			铁路口岸	1	阿拉山口
合计	68	122	-	-	-

资料来源:根据《2014年中国口岸年鉴》提供的数据资料整理而得

我国陆路边境口岸的发展特征。一是运输方式上,公路运输和铁路运输兼而有之,而其中又以公路口岸运输为主,铁路口岸为辅。据《2014中国口岸年鉴》提供的数据资料显示,截至2013年12月31日,全国共有对外开放口岸285个,其中有63个空运口岸、139个水运口岸、64个公路口岸和19个铁路口岸。在全国64个公路口岸和19个铁路口岸中,陆路边境地区的公路口岸和铁路口岸分别为55个和13个,后者数量占据前者数量的比重分别为86%和68%。二是空间分布上,我国陆路边境口岸在省级层面的空间分布多集聚在内蒙古、新疆、云南和吉林。在我国22000多千米的陆路边境线上,有9个省区与境外国家接壤,分别为东北地区的辽宁省、吉林省、黑龙江省,西北地区的内蒙古自治区、新疆维吾尔自治区、甘肃省,西南地区的云南省、广西壮族自治区、西藏自治区,9个省区的陆路边境口岸合计68个。而内蒙古、新疆、云南和吉林四个省区的陆路边境口岸分别为11、15、11和12个,合计49个,占全国陆路边境口岸的72%(详见表1)。三是在区域布局上,陆路边境口岸的布局趋于合理。截至2014年12月,我国与毗邻11个国家就陆路边境口岸开放及管理问题签署了双边政府间协议,共协商开放100多对陆路边境口岸。从陆路边境口岸覆盖面上看,在陆路边境线上大约每隔270千米就有一对口岸,每对口岸平均覆盖2个边境县(市)。可以说,经过改革开放30多年的发展历程,目前的陆路边境口岸布局基本满足了我国边境地区对外开放的需求。

二、陆路边境口岸功能:由经济、政治安全功能到文化功能

中国陆路边境口岸的功能。陆路边境口岸作为我国沿边地区对外开放的重要窗口和平台,担负着我国与毗邻国家交往合作的重要使命,可以说我国与毗邻国家的政治、外交、经贸、文化、科技等诸多方面的交流与合作基本是借助于数十个陆路边境口岸展开的。

一般而言,陆路边境口岸功能包括三个方面,即政治和安全功能、经济功能和文化功能。由于我国陆路边境地区多属于民族地区,从国家利益角度出发,实现民族和谐与边疆稳定无疑为边境地区首要考虑的问题,因此陆路边境口岸的政治和安全功能是口岸地区最重要的功能。陆路边境口岸的政治和安全功能指的是我国与毗邻国家在口岸地区交往过程中避免出现民族分裂、国家分裂以及其他不利于边境稳定因素,以确保陆路边境地区政治安全,从而维护国家主权和国家安全。陆路边境口岸的经济功能指的是口岸地区依托铁路、公路、管道等国际交通基础设施,通过贸易、加工、物流仓储、金融服务、经济技术合作甚至旅游购物等经济活动,实现毗邻国家间劳动力、资本、技术以及其他经济要素的汇集与整合,促进陆路边境地区发展和提升国家对外开放水平。口岸的经济功能包括三个基本面向:第一个面向是为提升口岸经济效率和降低企业运行成本而提供基本服务的功能,如保障交通运输等基础设施运行、提供通关监管等口岸管理的服务功能以及为保障经济活动运行而提供的金融、信息等服务功能等;第二个面向是繁荣经济、促进口岸地区经济发展,主要通过贸易、仓储和加工等经济活动带动当地经济发展;第三个面向通过口

岸加强国内外经济联系,提升国家间经济合作水平。陆路边境口岸的文化功能指的是在口岸地区发挥文化的教育、引导和聚力凝神功能,强化国家认同、民族认同,并在处理毗邻国家间争端和冲突时发挥作用。

陆路边境口岸的三大功能之间存在较为深刻的内在逻辑关系。从国家利益来讲,边境口岸担负着两大使命,一是保证陆路边境地区稳定,二是促进陆路边境地区发展。促进陆路边境地区发展是为了更好地实现陆路边境地区稳定,而陆路边境地区稳定又为陆路边境地区发展提供良好的政治环境。为实现陆路边境地区稳定则需要发挥陆路边境口岸的政治安全功能和文化功能,而为实现陆路边境地区发展则需要发挥口岸的经济功能。因此陆路边境口岸的三大功能之间联系密切、互为协调,且三者必须统一于国家利益范畴。

截至目前,国内外学界对我国陆路边境口岸功能研究的成果较多,但在梳理文献过程中却发现具有两个方面显著特征:一是对口岸的政治功能和经济功能研究较多。例如,费正清^[2]从外贸、外交角度考察中国近代通商口岸,认为西方冲击导致了中国社会变迁,提出了著名的“冲击—回应”模式。施坚雅^[3]并未强调外力作用,而是指出通商口岸作为区域核心,其发展动力主要源自中国内部,凸显了对外开放对中国政治经济的深远影响。滨下武志在对中国近代经济史研究中,强调通商口岸的外延性和相互关联性。郭来喜^[4]较早从我国口岸的性质和类型视角对口岸功能进行了初步阐述。周一星^[5]等、邹冰^[6]等对口岸与区域经济关系做出论述。张永明^[7]和李青^[8]分别针对新疆和西藏边境口岸具体条件分析了口岸发展方向。郑长德^[9]从新经济地理学视角分析,通过推动边境口岸平台建设,加强边境地区的集聚性,弱化分散力,有利于实现边境和谐,提高对外开放水平。张丽君^[10-13]从地缘经济学视角提出我国边境口岸城市之间存在良性功能互动,其发展动力主要体现在口岸外向型经济,而随着沿边开放的深入,边境口岸将承载更为综合的功能;二是对口岸的文化功能及其发挥研究较少。我们以“口岸经济”为关键词,通过检索中国知网数据(截至2016年2月21日),其检索结果是期刊论文714篇,硕博论文38篇,而以“口岸文化”为关键词进行检索仅能检索到3篇期刊论文。即郝英春^[14]初步探讨了“口岸文化”的内涵、成因和特征,指出口岸文化以促进口岸经济建设的整体效应为目标,在民族文化与外来文化交汇融合过程中实现自身现代化,在新时期边境文化格局中具有影响力和推动力。李红、郑云龙等^[15]分别对中越、中俄边境地区“口岸文化”建设做出论述。由此发现,学界对我国陆路边境“口岸文化”及其功能研究基本尚属空白,对“口岸文化”的内涵与范畴尚未形成基本共识。

随着中国沿边开放、兴边富民行动和“一带一路”建设的实施,当下有越来越多的国内外学者开始关注对中国文化战略的研究。Joshua Kurlantzick认为,中国文化软实力有了长足进步,中国的国际影响力逐渐增强。但也有学者如 Yanzhong Huang & Sheng Ding 指出,文化软实力建设依然是中国的软肋。郝时远认为,“一带一路”建设应着重发挥文化力量的作用。李希光认为,丝绸之路不仅是一条“经济带”,也是一条

“文化带”,“一带一路”建设为陆路边境地区开展文化交流、互联互通带来了新契机。综上所述,随着中国的崛起,国内外学界对中国文化建设已形成了两方面共识,一是中国文化必然会“走出去”,二是需要高度重视如何提升中国文化软实力和扩大中国文化影响力。从已有的研究文献看,对中国文化“走出去”和提升中国文化软实力的研究多属宏观方面研究,且具有前瞻性、全局性、战略性,但在实际操作层面缺乏深入细致的探讨。陆路边境口岸作为我国与毗邻国家政治、经济、文化交流合作的特殊区域,随着“一带一路”建设的进一步推进,沿边沿海等全方位对外开放格局的逐步形成,陆路边境口岸作为我国对外开放的前沿,其枢纽地位、平台地位及国际大通道和桥头堡作用将会得到进一步强化。在新的时代背景下,陆路边境口岸依据“成对出现、同步发展、共同繁荣、良性互动”^[16]的自身特质,大力发展“口岸文化”建设,积极发挥“口岸文化”功能,将是承担中国文化“走出去”的重要载体,也是探索中国文化“走出去”的重要试验区。

由于学界目前对陆路边境“口岸文化”内涵的认识尚无共识,更无定论。本文尝试对“口岸文化”的内涵进行初步界定,以期抛砖引玉,供学界探讨。所谓“口岸文化”,是指源于陆路边境地区特殊区位,依托地理空间和对外交往的中介功能而形成的由知识、信仰、艺术、道德、法律、风俗、习惯等方面所构成的特有文化形态,集合文化认同、宗教信仰、历史遗迹、自然生态、政治制度、国际经贸和生产生活等元素,具有多元性、地域性、民族性、包容性、互补性和外冲击性等特征的开放型文化。杨韶艳所指出的我国陆路边境民族地区与沿线国家千百年来形成的民族文化交融和认同,口岸文化建设及其功能发挥将在“一带一路”建设中发挥重要文化力量,对文化兴边、文化富边以及睦邻、安邻、富邻具有重要意义。

三、“一带一路”背景下发挥陆路边境口岸文化功能的重大意义

当代美国学者约瑟夫·奈^[17]认为,一国的综合国力包括体现为文化、价值观、生活方式、意识形态等的软实力和体现为经济、科技和军事的硬实力。陆路边境口岸的文化功能作为“一带一路”建设中的人文力量和人文精神,具有地域性、时代性、开放性、民族性和世界性。在目前国情、世情下必须要重新审视陆路边境口岸文化功能,并将文化功能提升到与口岸经济功能、政治功能同等地位进行考量,对深刻认识新时期发挥陆路边境口岸文化功能具有重要意义。

(一)通过口岸文化功能建设,更好地实现文化富边、文化固边

2020年我国将实现全面建成小康社会伟大目标,但民族地区和边境地区必然是我国全面建成小康社会的“洼地”,是建设的重点、难点和短板,通过“口岸文化”建设及其口岸文化功能发挥,将有益于提高陆路边境地区和民族地区劳动者素质、专业技能和文化素养,实现文化精准扶贫,从而实现文化富边与文化固边。

(二)通过口岸文化功能建设,有利于推动我国陆路边境地区国家认同和民族认同

边境地区由于受不同民族文化传统、宗教信仰等多种因

素影响,在一定意义上存在着文化冲突现象,通过口岸文化功能建设,把边境地区不同民族的优秀文化整合蕴含于整个中华民族文化之中,将会提升边境地区对中华民族的认同感和自豪感。

(三)通过口岸文化功能建设,有利于传承和发扬民族文化的优秀成分,促进文化“走出去”

在当前语境下,民族地区、边境地区可谓“落后”的代名词,通过口岸文化功能建设,既要赋予民族地区、边境地区文化以时代内涵,又要传承和发扬民族文化中优秀的、共识性的成分,提升民族文化的现代性,进而促进中国文化“走出去”。并且,通过口岸文化建设向周边国家、“丝绸之路经济带”沿线国家传递中国当代发展的核心理念——和谐、开放、包容、互信,树立中国发展的正能量和大国担当。

四、陆路边境地区口岸文化体系构建

探讨陆路边境口岸文化功能建设,构建口岸文化体系,本文认为应从口岸实际出发,重点做好以下研究工作:一是科学界定陆路边境口岸文化概念、内涵,完善相关理论;二是分析构建陆路边境口岸文化体系的现实基础;三是选择确立评价陆路边境口岸文化体系模型及口岸文化发展水平指标体系;四是研究确定陆路边境口岸文化体系构建的主要内容;五是研究推动陆路边境口岸文化建设的相关创新性政策。

(一)构建基础

1. 理论基础

对陆路边境口岸文化体系建设进行理论探讨。主要包括:界定陆路边境口岸文化的内涵及外延,辨析口岸文化与民族文化、边境文化、戍边文化、经贸文化等相关文化类型的关联与差异。归纳提炼陆路边境口岸文化的特征与模式类型。探讨陆路边境口岸文化与口岸政治、经济之间的内在关联,分析口岸政治、经济、文化“三位一体”的内在机理。探讨“一带一路”背景下陆路边境口岸文化所担负的文化安边、富边、兴边、固边和中国文化“走出去”等新的时代功能。

2. 现实基础

分析陆路边境口岸文化构建的现实基础。主要包括:分析梳理陆路边境口岸文化发展的历程,即从近代以前、近代以来至新中国成立之前、新中国成立后至改革开放之前、改革开放后至现在等四个历史阶段考察口岸发展状况及政策演化特点;分析研究陆路边境口岸文化建设的现状及存在问题,即从政治、经济、文化、社会等方面详细考察陆路边境口岸发展状况及存在问题,从历史背景、地理区位、资源环境、文化差异、发展水平、社会制度及周边国家影响等方面探讨制约口岸文化建设的瓶颈因素;分析讨论陆路边境口岸文化建设的优势因素,即从国家政策、区位条件、开放市场、区域一体化、跨境民族同宗同源及其他社会条件等方面分析口岸文化建设的有利条件。

(二)构建框架及内容

1. 维度模型与评价指标体系

口岸文化维度模型:借鉴荷兰学者霍夫斯坦特的国家文化模型理论^[18],增加“民族地区”“边境地区”和“口岸”等特殊虚拟变量,构建陆路边境地区“口岸文化”维度模型,从微观与

宏观两个层面将维度分为7个方面:微观层面包括口岸地区个体(居民)文化思维、情感和行为;宏观层面包括“口岸文化”的经济基础、社会基础、制度基础和生态基础(见图1)。

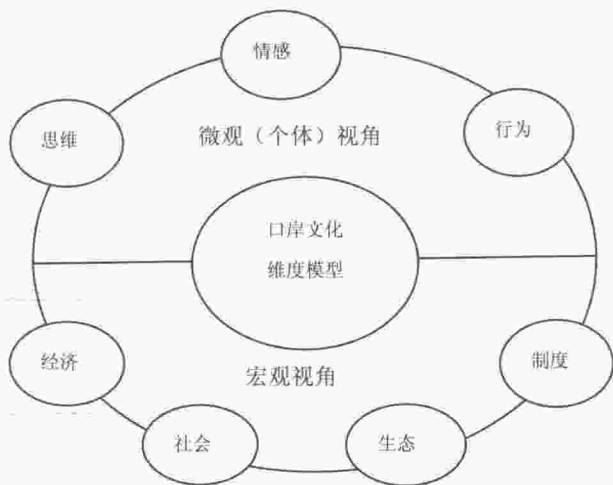


图1

口岸文化评价指标体系:根据7个维度构建指标体系,对“口岸文化”发展水平进行计量分析评价。评价指标体系初步框架包括7个一级指标和众多二级指标。7个一级指标包括:个体文化思维、个体文化情感、个体文化行为、口岸文化经济基础、口岸文化社会基础、口岸文化生态基础和口岸文化制度基础。前3个一级指标为个体微观指标,其二级指标包括:文化认同、民族认同、生态价值观、居民文化素质等方面。后4个一级指标为宏观维度指标,其二级指标包括:物质文化遗产、非物质文化遗产、旅游资源、生态资源、文化交流、技术交流、学术交流、文化产业市场化程度、文化产业规模、文化企业规模、文化产业从业人员、文化贸易额、口岸旅游人数、口岸旅游收入、文化创意产业规模、专业技术人才规模、企业品牌知名度、文化基础设施发展程度、政策支持密度、政府文教投入、居民文教投入、企业文教投入、知识产权保护等多个方面。

2. 构建框架及内容

一是确定口岸文化发展理念,即和谐、开放、包容、互信、平等、共赢;二是确定口岸文化发展的模式类型。拟运用“口岸文化”维度模型对“口岸文化”发展水平进行数理分析,结合定性分析,对陆路边境地区不同“口岸文化”发展水平进行归类,确定不同发展类型和发展模式;三是确定口岸文化构建内容。包括:(1)确定口岸文化主体:分为国家主体和社会主体(组织和个体);(2)构建口岸文化系统:包括口岸制度文化、口岸社会文化、口岸经济文化、口岸生态文化;(3)辨别口岸文化依托载体:分为有形载体和无形载体,前者包括口岸文化通道、口岸城镇、口岸文化园区和口岸文化试验区,后者包括政府之间、民间在陆路边境口岸地区(口岸城市)进行交往的制度安排和法律规范。

3. 构建模式选择、机制和政策

一是模式选择。基于口岸文化维度模型的计量分析结果,根据口岸文化发展水平的差异,选择确立不同的发展模式,如“政府主导+民间交流”“政府引导+市场主导+民间交

流”“政府合作+民间交流+市场辅助”等。二是保障机制。从口岸文化试验区建设、口岸文化交流合作平台建设及与毗邻国家签订口岸文化合作框架协议、解决利益争端和冲突的应急机制、磋商机制和协调机制等方面进行探讨。三是政策建议。从财税、金融、人才、产业、外交、法治、组织等方面创新政策研究。

(三)口岸文化试验区建设

本文认为,在当前大开发大开放格局下,陆路边境地区口岸文化承载着促进文化富边固边、民族融合以及中国文化“走出去”的重大功能,需要从国家战略层面重新审视陆路边境口岸文化功能,构建边境口岸文化体系,这是战略层面的考量。另外,从实际操作层面看,在“一带一路”背景下,中国需要加强与周边国家融合发展,此过程是漫长的,非一蹴而就之功,需要循序渐进推动,为此本文认为,需要考虑选择代表性陆路边境口岸作为试验区,探索我国与周边国家融合发展的路径、方式与模式。本文主张推动口岸文化试验区建设,强调理论的落地性、适用性和可操作性。探索陆路边境口岸文化试验区建设需要做好两方面工作:一是从我国众多陆路边境口岸中选择典型口岸作为重点研究对象;二是对选定的代表性研究对象,通过分析该口岸的文化功能、时空演变特征、文化与政治经济关联性等方面,探索由“口岸文化”到“文化口岸”的形塑过程,研究口岸文化试验区建设的可行性和具体建设内容,提出其发展模式和发展路径。通过实证分析,提出我国陆路边境地区“口岸文化”建设及其功能发挥的政策体系。

小结

本文认为,口岸文化功能是促进陆路边境地区稳定与发展的三大引擎之一,在“一带一路”等新的时代背景下,陆路边境口岸文化功能将会发挥更大作用。因此,需要将其提到与经济功能、政治功能同等地位进行审视与考量。但口岸文化功能的发挥非一蹴而就,既要有战略高度、全局视野,也应该强调策略的可操作性和落地性。发挥陆路边境口岸文化功能,应先从学理角度探寻和明确新时期口岸文化的作用和发展机理,构建口岸文化体系,并建立适用性评价指标体系能够对口岸文化发展水平进行量化分析和科学评估,以确定口岸文化发展类型和发展模式。同时选择代表性口岸探索口岸文化试验区建设的可行性,为更好发挥口岸文化功能积累实践经验和政策经验。

注 释:

①与我国接壤的14个国家为朝鲜、俄罗斯、蒙古国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、阿富汗、巴基斯坦、印度、尼泊尔、不丹、缅甸、老挝、越南。

参考文献:

[1]国务院:《国务院关于口岸开放管理工作有关问题的批复》

(国函[2002]14号)[Z].

[2]Fairbank, John King. Trade and Diplomacy on the China Coast; the Opening of the Treaty Port 1842 - 1854 [M]. Stanford: Stanford University Press, 1953.

[3]Skinner, William G. (Editor). The City in Late Imperial China [M]. Stanford: Stanford University Press, 1977.

[4]郭来喜. 中国对外开放口岸布局研究[J]. 地理学报, 1994(5): 385 - 393.

[5]周一星,张莉. 中国大陆口岸城市外向型腹地研究[J]. 地理科学, 2001(6): 481 - 487.

[6]邹冰,王亚丰,佟玉凯. 中国沿边口岸与城市互动机理研究[J]. 城市发展研究, 2012(9): 32 - 38.

[7]张永明. 新疆陆路口岸经济发展与政策研究[M]. 乌鲁木齐: 新疆人民出版社, 2009.

[8]李青. 西藏边境口岸发展现实与展望[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2015.

[9]郑长德. 外联与内聚: 新经济地理学视域下的边疆开发开放[J]. 西南民族大学学报, 2016(1): 118 - 123.

[10]张丽君. 毗邻中外边境城市功能互动研究[M]. 北京: 中国经济科学出版社, 2006.

[11]张丽君,张琰,李丹. 口岸发展对边境城镇发展影响实证研究[J]. 中央民族大学学报: 哲学社会科学版, 2006(1): 109 - 116.

[12]张丽君,陶田田,郑颖超. 中国沿边开放政策实施效果评价及思考[J]. 民族研究, 2011(2): 10 - 20.

[13]张丽君,董益铭. 口岸城镇发展动力研究——以云南省为例[J]. 甘肃社会科学, 2013(5): 176 - 180.

[14]郝英春. 关于口岸文化建设的实践与思考[J]. 学术交流, 1994(6): 130 - 134.

[15]郑云龙,等. 中俄边境口岸城市的城市化与文化定位研究[J]. 边境经济与文化, 2011(6): 6 - 8.

[16]李澜,张丽君,王燕祥. 中外边境城市功能互动的可持续发展系统构想[J]. 广西社会科学, 2004(3): 36 - 39.

[17]Nye, Joseph Samuel, Jr. Bound to Lead: The Changing Nature of American Power [M]. New York: Basic Books, 1990.

[18]Hofstede, Geert. Culture's Consequences: Comparing Values, Behaviors, Institutions, and Organizations across Nations (2nd ed.) [M]. Thousand Oaks: SAGE Publications, 2001.

基金项目:中央民族大学自主科研重大孵化项目“西部民族地区生态城市总体发展思路与评价体系研究”(编号:985 - 2 - 103); 国家社会科学基金重点项目“陆路边境地区构建‘口岸文化’研究”(16AMZ009); 中央民族大学2011少数民族事业发展协同创新中心——民族地区经济发展与科技创新平台资助(20160608)。

作者简介:张丽君(1964—),女,中央民族大学经济学院院长、教授,博士生导师。

责任编辑:董积生; **校对:**暮雪