

# 博台线—中国区域发展均衡线的重要功能与建设构想

方创琳<sup>1,2</sup>

(1. 中国科学院地理科学与资源研究所,北京 100101; 2. 中国科学院大学资源与环境学院,北京 100049)

**摘要:** 推动区域协调发展战略是中国新时期的重大战略之一,面对中国区域发展不平衡不充分的现实,客观上需要构筑一条或多条支撑区域协调均衡发展的主轴线,成为表征区域均衡发展格局的标志线。反复审视中国区域发展版图并计算发现,垂直于胡焕庸线的博台线(连接新疆博乐市与台湾省台北市的西北—东南走向的轴线)可建成中国区域发展均衡线。2016年博台线西南半壁与东北半壁国土面积占比为59:41,而两侧人口占比约为45:55,经济总量占比约为41:59,并分别向50:50的平衡格局演变;两侧人均GDP比值为44:56,人口密度比值为38:62,经济密度比值为32:68,城镇化水平比值为48:52,主要均量指标都逐步趋向1:1的均衡发展格局。进一步分析发现,博台线是连接“一带一路”双核心区的战略扁担线,是国家安宁和台湾回归的祖国和平统一线,是综合交通运输通道支撑连接的实体线和国家城市与城市群发展的琵琶型对称线,也是双向对外开放的中坚线、海陆联动发展的对接线,更是促进东中西部、南北协调发展、解决地区发展不平衡不充分的重要分界线,博台线对推动国家区域协调均衡发展具有不可替代的重要功能与战略作用。建议将博台线建设纳入国家发展战略,制定博台线发展战略规划,充分释放博台线承载的多重潜在功能,突出建设博台线上西北端点、中部战略节点和东南端点三大战略支撑点;开展对博台线的综合科学考察,加大对博台线的科学认知与宣传力度,让中国认识博台线,让世界了解博台线;把博台线建成国家发展的战略脊梁线,让博台线成为破解胡焕庸线、缩小地区发展差距的新路径。

**关键词:** 博台线;区域发展均衡线;胡焕庸线;重要功能;国家发展战略脊梁线;建设构想

DOI: 10.11821/dlxb202002001

## 1 中国区域发展均衡线的提出与博台线的构成

### 1.1 中国区域发展均衡线的提出

实施区域协调发展战略是国家发展的重大战略之一,推进区域协调均衡发展客观上需要构筑一条或多条支撑区域协调均衡发展的主轴线,成为表征区域均衡发展格局的标志线。这里的区域发展均衡线是从推动国家协调均衡发展的战略高度,重点建设的支撑国家经济社会相对均衡发展的战略主轴线,未来可以将其建成国家发展脊梁线。通过这条均衡发展主轴线的平衡和辐射带动作用,促进国家向着更加协调、更加安全和更加文明的方向发展。反复审视中国区域发展版图,中国主要地理界线包括人口分布地理界线<sup>[1]</sup>、地势阶梯界线、地形区界线、气候界线、河流界线、三大自然区界线、农业活动界线、行政区界线和综合地理界线等。其中,人们熟知的胡焕庸线表征了中国人口地理的分界

收稿日期: 2019-06-05; 修订日期: 2019-12-27

基金项目: 国家自然科学基金重大项目(41590840, 41590842) [Foundation: Major Program of the National Natural Science Foundation of China, No.41590840, No.41590842]

作者简介: 方创琳(1966-), 男, 甘肃庆阳人, 研究员, 中国地理学会会员(S110001715M), 研究方向为城市地理、城市群发展与城镇化的资源环境效应等。E-mail: fangcl@igsrr.ac.cn

线<sup>[2]</sup>，中国地学会首任会长张相文先生早在1908年提出的中国南北分界线（即秦岭—淮河线）代表了中国南北自然地理分界线<sup>[3-5]</sup>。这些自然或人文地理界线都没有表征出中国区域均衡发展程度。通过反复计算发现，连接新疆博乐市和台湾省台北市、呈西北—东南走向的博乐—台北线（以下简称“博台线”），可以作为中国区域均衡发展的分界线。国家繁荣昌盛、领土完整需要这条线，中华民族伟大复兴更需要这条线。建设好这条均衡发展线，是贯彻落实2018年11月18日中共中央、国务院下发的《关于建立更加有效的区域协调发展新机制的意见》的重要举措，将有力推动中国区域协调发展迈向新的发展阶段，对逐步解决区域发展不平衡不充分的现实问题，促进区域协调发展向更高水平和更高质量迈进，推动形成优势互补高质量发展的区域经济新格局，对于建设美丽中国和社会主义现代化强国均具有十分深远的战略意义<sup>[6]</sup>。

### 1.2 博台线的构成与走向

博台线是指从新疆维吾尔自治区博乐市开始，向东南方向延伸直到台湾省台北市，构成的一条西北—东南走向的直线（图1）。其西南半壁包括西藏、青海、四川、重庆、云南、贵州、广西、广东、湖南、福建、海南、台湾、香港、澳门的全部，新疆伊犁哈萨克自治州、乌鲁木齐市、博尔塔拉蒙古自治州、克孜勒苏柯尔克孜自治州、巴音郭勒蒙古自治州、昌吉回族自治州南部、吐鲁番市、阿克苏地区、喀什地区、和田地区，甘肃省酒泉市西南部、张掖、武威、兰州、白银、定西、天水、临夏、甘南、陇南，陕西省西安、宝鸡、汉中、安康，湖北省武汉、咸宁、十堰、恩施，江西省南昌、抚州、新余、宜春、吉安、赣州等地区，国土面积为563.5万km<sup>2</sup>，占全国的58.7%，其余地区为东北半壁占全国国土面积的41.3%。

博台线与胡焕庸线垂直交汇于甘肃省庆阳市镇原县，垂直区域涉及甘肃庆阳、平

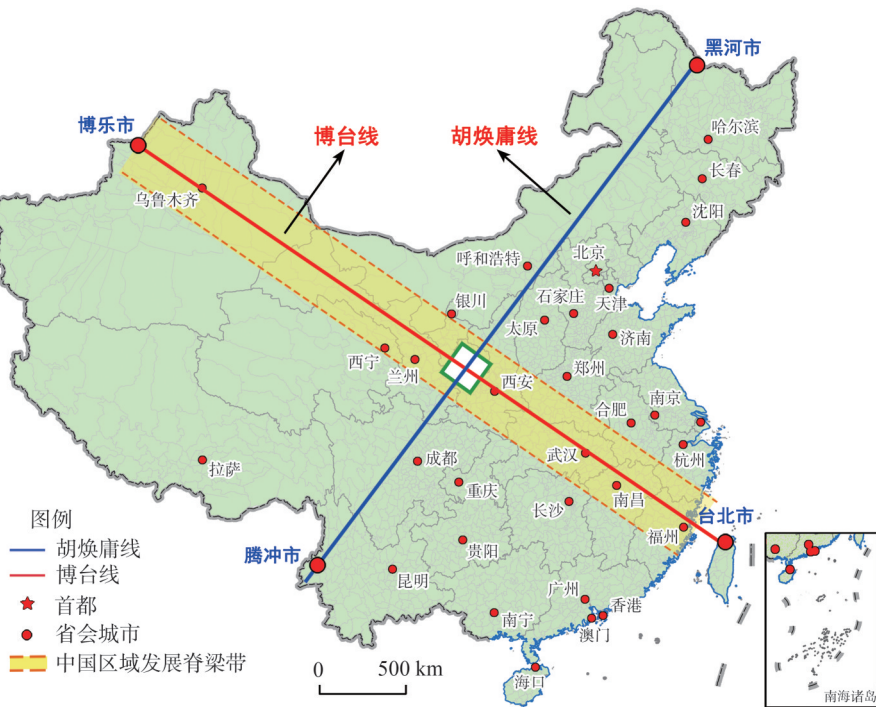


图1 中国区域发展均衡线——博台线走向示意图

Fig. 1 Schematic diagram of Bole-Taipei Line as a line for regional balanced development

凉、陕西咸阳、宝鸡4市交界地区，这条线与胡焕庸线垂直交汇地区是中国大地原点所在地<sup>①</sup>，是中华文明的发祥地之一。该交汇区对实现中华民族伟大复兴的中国梦具有不可替代的战略意义。在中国推进实现区域经济均衡发展的大背景下，博台线两侧面积及主要经济指标均大致各占一半，两侧相对平衡，是未来拉动中国实现区域均衡协调发展的重要界线，也是国家未来发展的战略脊梁线。

### 1.3 博台线垂直于胡焕庸线，将中国区域发展版图划分为四大象限

从博台线的走向看出，博台线垂直于胡焕庸线，同时也垂直于邓铭江院士提出的西北“水三线”<sup>[7]</sup>。与博台线走向垂直的胡焕庸线是中国重要的人口地理分界线和人口分布不均衡线<sup>[8]</sup>、重要的自然地理与生态环境分界线（大致是中国地势第二阶梯和第三阶梯分界线、半干旱地区和半湿润地区分界线、年平均气温12~13℃分界线等刚性约束不可突破的界线）<sup>[9]</sup>、国家主体功能区与国家生态功能区分界线（国家主体功能区中91%以上的优化开发区和重点开发区集中在东南半壁，国家重点生态功能区的80%以上集中在西北半壁）、中国新型城镇化主体区与非主体区分界线（全国95%以上的新型城镇化主体区城市群、83%以上的新型城镇化试点区、所有国家中心城市、90%以上的设市城市、95%的建制镇集中在东南半壁）<sup>[10]</sup>，也是中国区域发展绝对不平衡的分界线。采用高分遥感和GIS技术科学识别1950—2016年近66年来胡焕庸线东南半壁和西北半壁各种自然要素和人文要素的变化过程后发现，胡焕庸线是中国重要的一条功能复合线<sup>[11]</sup>，总体呈现出西北半壁过“轻”、东南半壁过“重”的一边倒格局，除胡焕庸线西北半壁与东南半壁面积占比接近外，人口占比长期为5:95、经济总量占比长期为5:95，固定资产投资占比长期为5:95，实际利用外资占比长期为4:96，电力消费占比长期为8:92，地方财政收入占比长期为4:96，呈现“一头很高，一头很低”的绝对不均衡格局<sup>[12]</sup>，是中国经济社会发展不平衡不充分的分界线。这种格局在相当长的历史时期内受自然条件限制无法改变，因而无力肩负起国家发展脊梁线和区域均衡发展线。

博台线和胡焕庸线将中国区域版图划分为四大象限，其中第1象限为东北华北地区，第2象限为华南西南地区，第3象限为西北及青藏高原地区，第4象限为北疆北部及内蒙古地区，也是国土面积最小的象限。未来的区域发展可通过4个象限之间以及象限内部各地区各城市之间的合作，以及华北带动东北、华南带动西南、新疆西藏特殊施策等宏观战略路径，逐步实现中国区域协调均衡发展目标。

### 1.4 博台线是中国自然与人文地理要素的渐变线

沿博台线从东南地区向西北地区，中国的地势由低逐渐升高，海拔高度逐渐增加，温度逐渐由高变低，降水量由多变少，干湿带逐渐由湿润区、半湿润区向半干旱区、干旱区递变，温度带逐渐由热带、亚热带向温带递变，气候类型逐渐由热带亚热带季风气候向温带大陆性气候和温带干旱气候渐变，自然景观逐渐由森林景观、草原景观向荒漠景观递变，人口逐渐由密集区、较密集区、稀少区递变，民族逐渐由汉族集中地区向少数民族集聚区递变，经济发展逐渐由发达地区、中等发达地区向欠发达地区递变，对外开放程度逐渐由高开放度向中低开放度递变。可以看出，博台线贯穿了中国东中西部地区，也连接了中国南北地区，研究并突破这条线可为破解胡焕庸线、缩小东西部发展差距找到新的行动路线。

<sup>①</sup>大地原点又称为大地基准点，通常在国家大地网中选一个比较适中的点作为原点，高精度测定它的天文经纬度和到另一点的天文方位角，根据“参考椭球”定位的方法，求得该点的大地经纬度、大地高程和到另一点的大地方位角。这些数据称为“大地基准数据”。中华人民共和国大地原点位于陕西省咸阳市泾阳县永乐镇北流村，是中国经纬度的起算点和基准点，也是国家大地坐标系统的起算点，于1977年由国家测绘局投资建设，1978年建成交付使用。

## 2 博台线作为中国区域发展均衡线的理由

### 2.1 博台线西南半壁与东北半壁国土面积占比稳定在59:41

初步计算,博台线西南半壁国土面积563.5万km<sup>2</sup>,占中国国土面积的58.7%,东北半壁占41.3%。而胡焕庸线东南半壁面积占中国国土面积的56.6%,西北半壁占43.4%。可见,从两侧国土面积占比分析,博台线两侧与胡焕庸线两侧的国土面积占比基本相同,两侧面积占比大致均为6:4(表1)。

### 2.2 博台线西南半壁与东北半壁人口占比稳定在46:54,并向50:50均衡格局演变

从博台线两侧常住人口分析,1960—2016年的56年间,博台线西南半壁与东北半壁常住人口占比平均保持在45:55,并呈现对等发展趋势(表2)。1960年两侧总人口占比为44:56,到1982年微变为45:55,到2000年微变为46:54,到2016年进一步变化为46.06:53.94,呈现西南半壁微增、东北半壁微降的变化态势(图2)。1960—2016年的56年间,西南半壁人口占比以年平均0.09%的速度提升,年均增加0.04个百分点,博台线两侧常住人口占比未来有可能演进而为50:50的均衡格局。

从博台线两侧城镇人口占比分析(表2),1982—2016年的34年间,博台线西南半壁与东北半壁常住城镇人口占比平均保持在42:58,并呈现出对等发展趋势。1982年两侧城镇人口占比为37:63,1990年微变为40:60,2000年微变为43:57,2016年微变为44:56,呈现出西南半壁占比微增、东北半壁微降的均衡发展态势(图3)。1982—2016年的34年

表1 博台线与胡焕庸线两侧国土面积占比对比分析

Tab. 1 The ratio of land area on two sides of Bole-Taipei Line and Hu Line

线名称	两侧名称	面积(万km <sup>2</sup> )	占中国国土面积比例(%)	线两侧面积大致比值
博台线	东北半壁	396.50	41.3	40:60
	西南半壁	563.50	58.7	
胡焕庸线	西北半壁	416.64	43.4	40:60
	东南半壁	543.36	56.6	
中国		960.00	100.0	

表2 1960—2016年博台线两侧总人口及城镇人口占比的均衡格局分析

Tab. 2 The proportion of total population and urban population on two sides of Bole-Taipei Line, 1960-2016

年份	常住总人口(万人)		常住总人口占比(%)		城镇人口(万人)		城镇人口占比(%)	
	西南半壁	东北半壁	西南半壁	东北半壁	西南半壁	东北半壁	西南半壁	东北半壁
1960	28999.15	37207.85	43.80	56.20				
1970	33067.84	49924.16	39.84	60.16				
1980	40385.70	58319.30	40.92	59.08				
1982	45444	54908	45.28	54.72	7606	13033	36.85	63.15
1990	51386	61665	45.45	54.55	11733	17880	39.62	60.38
2000	57400	66864	46.19	53.81	19605	26276	42.73	57.27
2010	60992	72289	45.76	54.24	28768	38233	42.94	57.06
2015	62814	74275	45.82	54.18	33689	43447	43.67	56.33
2016	64121.66	75091.7	46.06	53.94	34745	44165	44.03	55.97
平均值	增加	降低	44.55	55.45	增加	降低	41.64	58.36

注:① 1982年、1990年、2000年、2010年总人口数采用当年人口普查数据或1%抽样统计口径数据,以分县数据为主,涉及跨博台线的县,以县城所在半壁为准。其余年份总人口采用统计年鉴数据;② 2000年以前采用总人口数据,2000年以后采用常住人口数据;③ 本表统计不含港澳台地区。

间，西南半壁城镇人口占比以年平均0.53%的速度提升，年均增加0.21个百分点，博台线两侧城镇人口占比未来有可能演进为50:50的平衡格局。

根据1953年、1982年、1990年、2000年、2010年5期人口普查数据和2015年1%人口抽样调查推算数据计算可知，1953—2015年的62年，中国大陆地区总人口由6.02亿人增长至13.69亿人（不含现役军人）。而从胡焕庸线东南半壁和西北半壁常住人口占比分析发现，其东南半壁由5.71亿人增至12.82亿人，西北半壁由0.31亿人增至0.87亿人。东南半壁与西北半壁人口占比94:6的大数特征一直相对稳定<sup>[13]</sup>。从这个角度分析，“胡焕庸线”是相对稳定的<sup>[14-16]</sup>，但有微弱的慢变化，1953—2015年的63年间，胡焕庸线西北半壁人口占比的年平均增速为0.3%。

### 2.3 博台线西南半壁与东北半壁经济总量占比稳定在40:60,未来趋向50:50均衡格局

从博台线两侧经济总量分析，1960—2016年的56年间，博台线西南半壁与东北半壁现价GDP占比平均保持在40:60，并呈现出对等发展趋势（表3）。1960年两侧GDP占比约为30:70，到1982年微变为33:67，到2000年变化为39:61，到2016年占比进一步微变为40:60，呈现出西南半壁微增、东北半壁微降的变化态势（图4）。从1960—2016年的56年间，西南半壁现价GDP比重以年平均0.51%的速度提升，年均增加0.17个百分点，未来有可能演进为50:50的均衡发展格局。

而从胡焕庸线两侧经济总量占比分析，1960—2016年的56年间，胡焕庸线东南半壁与西北半壁GDP占比基本保持在94.93:5.07（表4），56年占比变化幅度仅为1.84%，尽管东南半壁与西北半壁GDP增长速度分别为11.16%和11.86%，两侧增长速度完全一致，但未来将长期保持这一大致比例，两侧经济发展的不平衡性将长期存在。

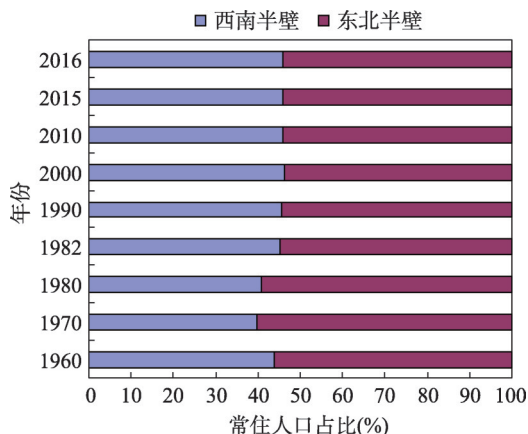


图2 1960—2016年博台线两侧总人口占比变化  
Fig. 2 Change of total population on two sides of Bole-Taipei Line, 1960-2016

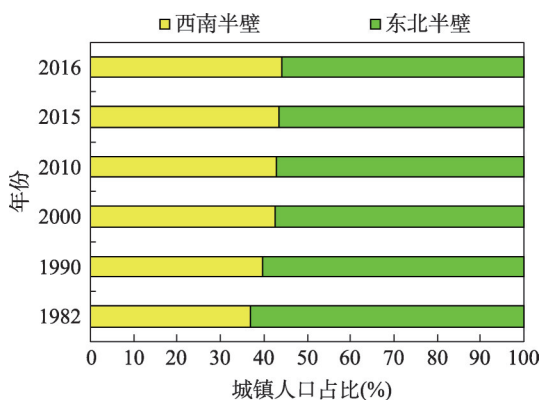


图3 1982—2016年博台线两侧城镇人口占比变化  
Fig. 3 Change of urban population on two sides of Bole-Taipei Line, 1960-2016

表3 1960—2016年博台线两侧经济总量占比变化  
Tab. 3 Change of economic gross proportion on two sides of Bole-Taipei Line, 1960-2016

年份	西南半壁		东北半壁	
	GDP(亿元)	占比(%)	GDP(亿元)	占比(%)
1960	432.61	29.69	1024.39	70.31
1970	648.11	28.77	1604.59	71.23
1980	1446.26	31.53	3141.34	68.47
1982	1780	33.13	3593	66.87
1990	7311	38.74	11562	61.26
2000	38617	38.51	61663	61.49
2010	150586	36.46	262444	63.54
2015	274079	39.98	411426	60.02
2016	293656	39.46	450472	60.54

注：GDP采用当年价，本表统计不含港澳台地区。

2.4 博台线西南与东北半壁人均GDP及经济密度逐步趋向1:1的均衡发展格局

从博台线两侧人均GDP分析, 1960—2016年的56年间, 博台线西南半壁与东北半壁人均GDP比值由0.54:1转变为0.76:1, 逐步呈现均衡发展趋势(表5)。1960年两侧人均GDP比值约为0.54:1, 到1980年微变为0.66:1, 到2000年微变为0.73:1, 到2016年比值进一步变化为0.76:1, 两侧人均GDP分别为45797元和59990元, 差距逐步缩小, 呈现出西南半壁人均GDP不断提升, 并逐步接近东北半壁人均GDP的均衡发展态势。1960—2016年的56年间, 西南半壁与东北半壁人均GDP差距以年平均0.61%的速度缩小, 比值年均缩小0.0039, 未来有可能演进为1:1的均衡发展格局。

从博台线两侧经济密度分析, 1960—2016年的56年间, 博台线西南半壁与东北半壁经济密度比值由0.30:1变为0.46:1, 两侧经济密度差距逐步缩小, 呈现出均衡发展趋势(表5)。1960年两侧经济密度分别为0.77万元/km<sup>2</sup>和2.58万元/km<sup>2</sup>, 比值约为0.77:1, 到1990年变为0.44:1, 到2016年经济密度分别为521.13万元/km<sup>2</sup>和1136.12万元/km<sup>2</sup>, 比值进一步变化为0.46:1, 呈现出西南半壁经济密度不断增加, 并逐步接近东北半壁经济密度的均衡发展态势。从1960—2016年的56年间, 西南半壁与东北半壁经济密度差额以年平均0.76%的速度缩小, 比值年均缩小0.0029, 未来有可能演进为1:1的均衡发展格局。

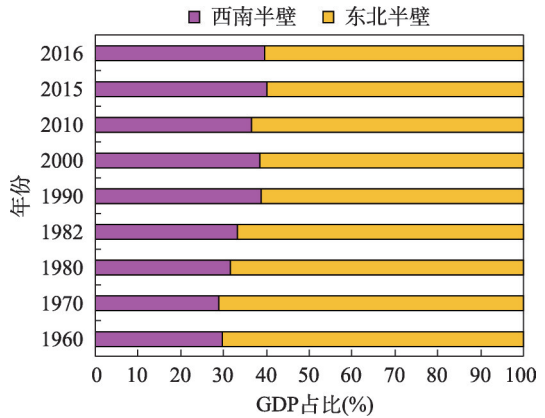


图4 1960—2016年博台线两侧经济总量占比变化  
Fig. 4 Change of economic gross proportion on two sides of Bole-Taipei Line, 1960-2016

表4 1960—2016年胡焕庸线两侧经济总量占比变化(%)

Tab. 4 Change of economic gross proportion on two sides of Hu Line, 1960-2016 (%)

年份	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2016	占比变化幅度
东南半壁	93.96	95.21	94.90	94.87	95.76	94.07	94.41	微减少1.84
西北半壁	6.04	4.79	5.10	5.13	4.24	5.93	5.59	微增加1.84
两侧大致比例	94:6	95:5	95:5	95:5	96:4	94:6	94:6	基本稳定

表5 1960—2016年博台线两侧经济均量指标对比分析

Tab. 5 Change of economic average on two sides of Bole-Taipei Line, 1960-2016

年份	人均GDP(元/人)			人口密度(人/km <sup>2</sup> )			经济密度(万元/km <sup>2</sup> )		
	西南半壁	东北半壁	西南与东北半壁之比	西南半壁	东北半壁	西南与东北半壁之比	西南半壁	东北半壁	西南与东北半壁之比
1960	149	275	0.54:1	51.46	93.84	0.55:1	0.77	2.58	0.30:1
1970	196	321	0.61:1	58.68	125.91	0.47:1	1.15	4.05	0.28:1
1980	358	539	0.66:1	71.67	147.09	0.49:1	2.57	7.92	0.32:1
1982	392	654	0.60:1	80.65	138.48	0.58:1	3.16	9.06	0.35:1
1990	1423	1875	0.76:1	91.19	155.52	0.59:1	12.97	29.16	0.44:1
2000	6728	9222	0.73:1	101.86	168.64	0.60:1	68.53	155.52	0.44:1
2010	24689	36305	0.68:1	108.24	182.32	0.59:1	267.23	661.90	0.40:1
2015	43633	55392	0.79:1	111.47	187.33	0.60:1	486.39	1037.64	0.47:1
2016	45797	59990	0.76:1	113.79	189.39	0.60:1	521.13	1136.12	0.46:1

## 2.5 博台线西南半壁与东北半壁人口密度及城镇化水平逐步趋向1:1的均衡发展格局

从博台线两侧人口密度分析,1960—2016年的56年间,博台线西南半壁与东北半壁人口密度比值由0.55:1转变为0.60:1,两侧人口密度差距逐步缩小,呈现出均衡发展趋势。1960年两侧人口密度分别为51.46人/km<sup>2</sup>和91.84人/km<sup>2</sup>,比值约为0.55:1,到1990年微变为0.59:1,到2016年两侧人口密度分别为113.79人/km<sup>2</sup>和189.39人/km<sup>2</sup>,比值进一步变化为0.60:1,呈现出西南半壁人口密度不断增加,并逐步接近东北半壁人口密度的均衡发展态势。1960—2016年西南半壁与东北半壁人口密度差额以年平均0.15%的速度缩小,比值年均缩小0.0008,未来有可能演进为1:1的均衡发展格局。

从博台线两侧城镇化水平分析,1982—2016年的34年间,博台线西南半壁与东北半壁城镇化水平的比值由0.71:1转变为0.92:1,两侧城镇化水平差距逐步缩小,呈现出均衡发展趋势(表6)。1982年两侧城镇化水平分别为16.74%和23.74%,比值约为0.71:1,到1990年微变为0.79:1,到2016年城镇化水平分别为53.63%和58.49%(图5),比值变化为0.92:1,呈现出西南半壁城镇化水平不断增加,并逐步接近东北半壁城镇化水平的均衡发展态势。从1960—2016年的56年间,西南半壁与东北半壁城镇化水平差额以年平均0.76%的速度缩小,比值年均缩小0.0062,未来有可能演进为1:1的均衡发展格局。

## 3 博台线的基本功能与建设的重大战略作用

博台线是连接“一带一路”双核心区的战略扁担线,是国家安宁和台湾回归的祖国和平统一线,是综合交通运输通道支撑连接的实体线和国家城市与城市群发展的琵琶型对称线,也是双向对外开放的中坚线、海陆联动发展的对接线,更是促进东中西部地区协调发展、解决地区发展不平衡与不充分问题的重要分界线。

### 3.1 博台线是连接“一带一路”双核心区的战略扁担线

博台线将丝绸之路经济带核心区(新疆)和21世纪海上丝绸之路核心区(福建)有机连在一起,像一条巨型扁担一样,将丝绸之路两大核心区“担”起来,对《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》具有非常重要的担当引领作用。通过这条线可进一步弘扬“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”的丝绸之路精神,更加牢固地肩负起其与沿线各国繁荣发展重要纽带的重任,促进“一带一路”沿线国家和地区经济要素有序自由流动、资源高效配置和市场深度融合,推动沿线各国实现经济政策协调,开展更大范围、更高水平、更深层次的区域合作,共同打造开放、包容、均衡、普惠的区域经济合作走廊。通过博台线建设,将充分体现《推动共建丝绸之

表6 1982—2015年博台线两侧城镇化水平对比(%)  
Tab. 6 Change of urbanization on two sides of Bole-Taipei Line, 1982-2015 (%)

年份	西南半壁	东北半壁	西南与东北半壁之比
1982	16.74	23.74	0.71:1
1990	22.83	29.00	0.79:1
2000	34.16	39.30	0.87:1
2010	47.17	52.89	0.89:1
2015	53.63	58.49	0.92:1

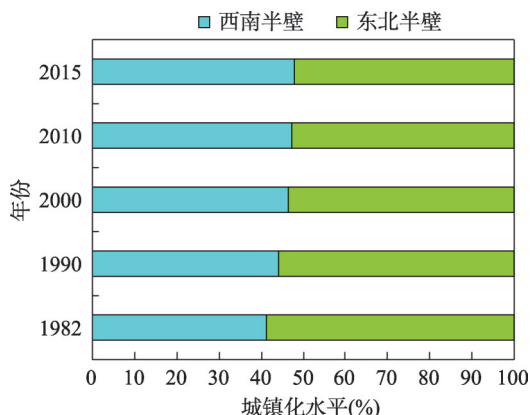


图5 1982—2015年博台线两侧城镇化水平变化  
Fig. 5 Change of urbanization on two sides of Bole-Taipei Line, 1982-2015

路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》提出的政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通的共建共享目标。

### 3.2 博台线是国家安宁和台湾回归的祖国和平统一线

博台线西北连新疆博乐，东南通台湾台北，西端是新疆社会稳定和长治久安总目标实现的重点地区，东端的台湾省是实现祖国和平统一目标的关键地区。建设好博台线，是实现台湾回国祖国和新疆社会稳定及长治久安的一条非常重要的战略支撑线。有利于进一步强化中华民族捍卫祖国领土完整的高度责任感和浓烈的爱国主义精神，有利于强化台湾作为国家发展脊梁线不可或缺重要组成部分的地位，深化两岸经济合作，扩大两岸合作领域，增进两岸同胞福祉，巩固和推进两岸关系和平发展。为实现中华民族伟大复兴的中国梦奠定扎实的基础。建设好博台线，必将对“稳住西北、经略东南”的国家战略部署发挥重要作用。

### 3.3 博台线是国家城市(群)发展的琵琶型对称主轴线

以博台线为国土轴的对称线，形成了由10条长短不等的城市对称轴和5对城市群对称轴构成的“琵琶”型中脊线(图6)。10条城市对称轴，从西北到东南依次包括塔城—伊宁对称轴、北屯—阿拉尔对称轴、成都—太原对称轴、昆明—重庆—郑州—天津对称轴、贵阳—济南对称轴、长沙—合肥对称轴、南宁—南京对称轴、广州—杭州对称轴、深圳—上海对称轴、厦门—温州对称轴，如果将博台线比作支撑国家发展的“中脊线”，则这10条轴线就构成了国家发展的10条“肋骨”(图6)。由博台线这条“中脊”线与10条“肋骨”共同构成了国家发展的“琵琶型”结构，主导着国家发展的主动脉，由此将弹奏出中华民族伟大复兴的最强音，成为实现中国梦的强力支撑。在未来区域发展中，建设好这10条对称轴以及轴线上的节点城市，对于缩小东西部发展差距、提升中国的国

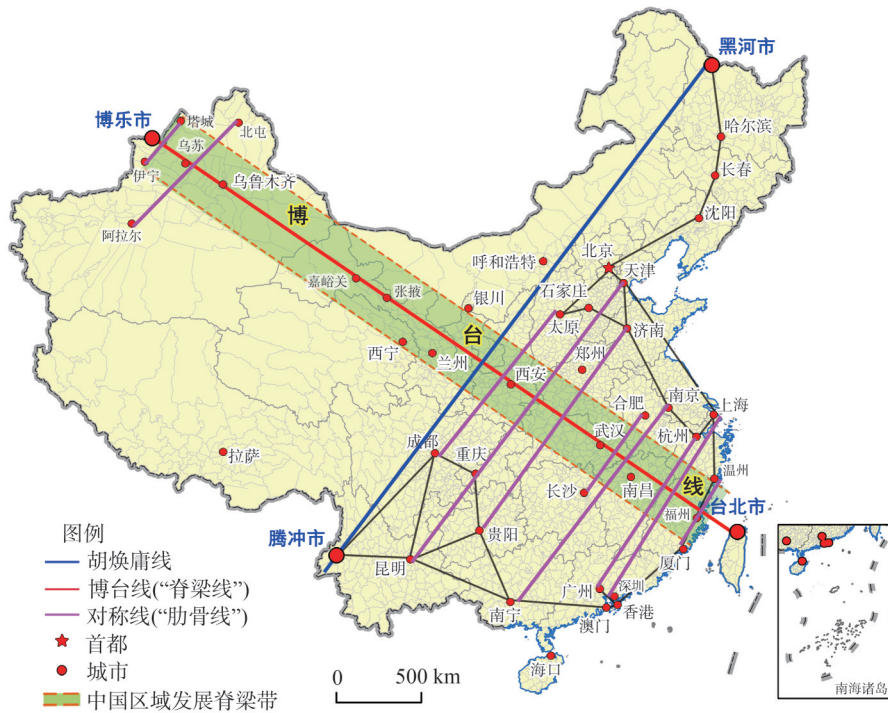


图6 博台线的“琵琶”型骨架示意图

Fig. 6 "Pipa type" symmetrical line of Bole-Taipei Line



际竞争力非常重要，战略意义深远。

由博台线两侧形成的5对城市群对称格局包括：成渝—京津冀对称群、长江三角洲—珠江三角洲对称群、黔中—山东半岛对称群、滇中—辽中南对称群、北部湾—江淮对称群，其中成渝—京津冀对称群和长江三角洲—珠江三角洲对称群分别是博台线建设的“双心双肺”。

### 3.4 博台线是综合交通运输通道支撑连接的实体线

如果说胡焕庸线是一条没有畅通便捷的连续性交通线支撑的虚体线的话，那么博台线则是一条由高速铁路、铁路、高速公路、公路、油气管道等束簇状综合运输通道构成的实体线，具体包括兰新高铁及一般铁路、西兰高铁及一般铁路、西安—武汉—福州高铁及铁路，兰新高速公路及一般公路、西兰高速公路及一般公路、西安—武汉—福州高速公路及一般公路，以及西气东输管道等组成。这些高速铁路、高速公路与中国“四纵四横”的高速铁路网和“五纵五横”的高速公路网紧密连通，形成连接东西、通达南北的综合交通运输网络，保障着国家国民经济和社会发展系统的正常运行。这条交通实体线又是中欧班列西行必经之地，对物流中亚和欧洲货物起到重要的运输保障作用。

### 3.5 博台线是国家双向对外开放中坚线与海陆联动发展的对接线

博台线向西位于丝绸之路主通道上，通过陆路口岸西向对外开放和“走西口”战略，西通中亚西亚直至欧洲；向东连接21世纪海上丝绸之路沿线国家和地区，通过沿海口岸连接东南亚、南亚和环太平洋地区，通向美洲和大洋洲。依托博台线，可全面推进双向对外开放，深入推进国际产能和装备制造合作，促进国内国际要素有序流动、资源高效配置、市场深度融合，提升利用外资和对外投资水平，培育形成国际竞争新优势，形成东进西出的全方位对外开放新格局。通过这条双向对外开放中坚线建设，将为积极参与全球经济治理，促进形成平等公正的国际经济秩序，积极承担国际责任和义务等发挥重要作用。博台线将中国西北内陆干旱地区和东部沿海湿润地区有机连在一起，形成了海陆互动、内外联动的统筹发展线，有利于在集约开发利用好陆上国土空间的同时，不断拓展蓝色经济空间，科学开发海洋资源，发展海洋经济，保护海洋生态环境，建设海洋强国。而胡焕庸线则是从东北陆地空间到西南陆地空间的一条分界线，未涉及到中国的海洋国土空间。

### 3.6 博台线是解决东中西部及南北地区发展不平衡与不充分问题的分界线

博台线横跨中国东、中、西部地区，连接了中国经济不同梯度的地区，是连接中国发达地区和欠发达地区的重要界线，是同时贯彻落实中国沿海地区率先发展、中部崛起和西部大开发政策的重点地带，这对缩小中国东西部发展差距、先富带后富，促进发达地区和欠发达地区共同发展具有十分重要的战略意义。博台线又贯穿中国南北地区，连接了中国北方欠发达地区和南方发达地区，对缩小日趋明显的南北差距具有重要的战略作用。建设好博台线，有利于探索发达地区与欠发达地区区域联动协调发展新机制，有利于形成统筹有力、竞争有序、绿色协调、共享共赢的区域协调发展新模式，推动博台线两侧由目前的相对均衡发展状态转变为均衡发展状态（表7、图7、图8），把博台线建成解决中国东中西部及南北地区发展不平衡与不充分的分界线，促进区域协调发展的中轴线。

## 4 博台线建设的基本构想

博台线在中国区域发展中肩负着非常重要的协调均衡功能，发挥着重大战略作用，

表7 博台线两侧主要经济社会指标占比变化趋向对比

Tab. 7 Change of the proportion of major economic and social indicators on two sides of Bole-Taipei Line

比较名称	2016年发展现状		未来均衡发展趋势		均衡发展比 (东北半壁/西南半壁)
	东北半壁	西南半壁	东北半壁	西南半壁	
面积占比	40	60	40	60	40:60
人口占比	55	45	50	50	1:1
GDP占比	60	40	50	50	1:1
人均GDP占比	56	44	50	50	1:1
经济密度占比	68	32	50	50	1:1
人口密度占比	62	38	50	50	1:1
城镇化水平占比	52	48	50	50	1:1

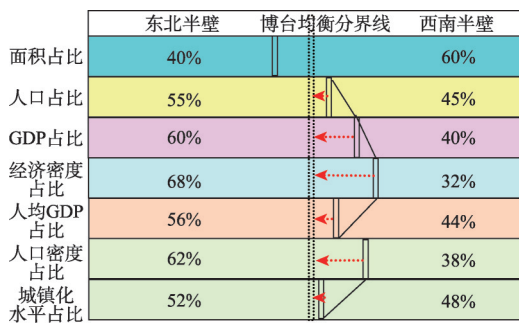


图7 博台线两侧占比现状及不均衡图

Fig. 7 Current situation and imbalance of the proportion on two sides of Bole-Taipei Line

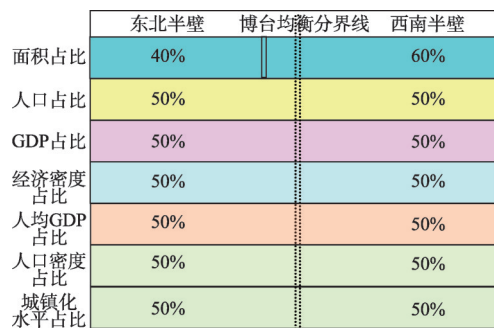


图8 博台线两侧均衡发展趋向图

Fig. 8 Balanced development trend on two sides of Bole-Taipei Line

但博台线自西北向东南依次经过新疆、甘肃、青海、宁夏、陕西、湖北、湖南、江西、福建、台湾等10个省区，其中不少省区位于革命老区，经济发展相对落后，目前尚处经济发展低谷地区。与此同时，博台线穿越的天山北坡城市群、酒嘉玉城市群、兰西城市群、关中平原城市群、长江中游城市群和海峡西岸城市群等6个城市群是中国城市群发育程度较低或者最低的城市群，未来需要提升这些城市群的发育水平，促进沿线地区快速崛起，这对缩小中国东、中、西部发展差距、南北发展差距，促进区域经济实现更充分、更均衡发展具有十分重要的战略意义。

#### 4.1 将博台线纳入国家“十四五”规划和区域发展战略，以城市群为鼎支撑博台线崛起

以习近平总书记2019年12月15日发表于《求是》杂志第24期的重要文章“推动形成优势互补高质量发展的区域经济布局”为指引，贯彻落实2018年11月18日中共中央、国务院发布的《关于建立更加有效的区域协调发展新机制的意见》，进一步贯彻落实区域协调发展战略，把博台线的建设纳入国家区域协调发展战略，纳入国家“十四五”规划纲要中去，纳入到西部大开发战略中去，纳入到国家沿边开放开发试验区建设中去。制定特殊支持政策，优先建设好博台线西北端点、中部节点和东南端点3大战略支点，推动博台线沿线地区天山北坡城市群、酒嘉玉城市群、兰西城市群、关中平原城市群、长江中游城市群、海峡西岸城市群等发育程度较低的城市群建设<sup>[17-18]</sup>，以这6大城市群为鼎，支撑博台线从经济发展低谷区快速崛起，形成博台线“3+6”的空间支撑格局(图9)，将博台线建成推进区域均衡发展的新增长带和高质量发展带。

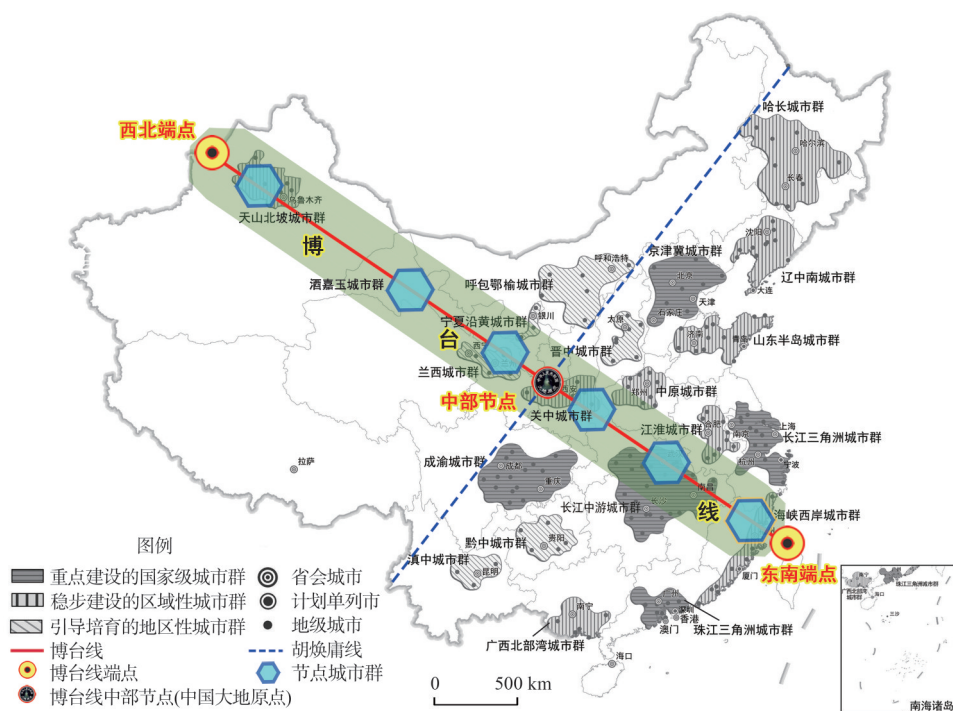


图9 博台线建设的“3+6”空间支撑格局示意图

Fig. 9 Spatial supporting pattern "3+6" of Bole-Taipei Line

#### 4.2 制定博台线发展战略规划,充分释放博台线承载的多重潜在功能

高度认识博台线建设的战略重要性和现实紧迫性,从国家层面制定《博台线发展战略规划》,明确博台线建设的空间范围与辐射范围、发展定位、建设目标、建设重点、空间布局与保障措施。通过规划充分释放博台线承载的多重潜在功能和巨大潜能,包括连接“一带一路”双核心区的战略扁担功能、国家安宁与祖国和平统一功能,综合交通运输通道连接功能、双向对外开放的中坚功能、海陆联动发展的对接功能、以及缩小区域发展差距、解决地区发展不平衡不充分的缩差功能等。加强博台线两侧交通等基础设施建设、城市建设和城市群发展,夯实博乐至台北的均衡发展中脊线,坚固10条“肋骨”线,构建琵琶型发展的支撑骨架,托起中国民族伟大复兴的中国梦。

#### 4.3 突出建设博台线的三大战略支撑点,提升其在国家发展中的战略地位

重点建设博台线上具有战略意义的三大支撑点,将其培育成为支撑国家发展的新增增长极。① 建设好博台线西北端点,由新疆博乐市及其周边的阿拉山口市、霍尔果斯市、伊宁市、双河市(兵团第五师)、可克达拉市(兵团第四师)共6座城市组成;② 建设好中部节点,由位于博台线和胡焕庸线垂直交汇处的甘肃庆阳市、平凉市、陕西宝鸡市、咸阳市共4座城市构成;③ 建设好博台线东南端点,由福建省福州市、台湾省台北市2座城市构成。

(1) 加快博台线西北端点建设,提升西北端点的国家战略地位。按照兵地融合、内外联动的发展模式,建设以博乐市为核心,联合阿拉山口市、霍尔果斯市、伊宁市、兵团的双河市和可克达拉市,打造由6个城市组合而成的丝绸之路经济带兵地融合型边疆城市群,建议将天山北坡城市群西延,将这6座城市作为天山北坡城市群的重要组成部分<sup>[19-20]</sup>。实地调研发现,博乐市北与哈萨克斯坦共和国接壤,素有“西来之异域,世外之

“粮壤”之美称，建议提升博乐在丝绸之路经济带和博台线建设中的战略地位，赋予特殊政策，将其建成国家发展均衡线的北桥头堡和国家重点开放开发试验区。

(2) 加快博台线中部战略节点建设，建成中国区域发展均衡线的几何重心。博台线与胡焕庸线垂直交汇于甘肃省庆阳市镇原县，垂直区域涉及的甘肃庆阳市、平凉市和陕西宝鸡市、咸阳市4个城市构成了博台线的中部战略节点。这一区域面积约6.57万 $\text{km}^2$ ，2018年底总人口约1291.7万人，GDP约5744.93亿元。历史上自然条件较好，文化底蕴浓厚，是中华文明发祥地之一，历代是帝王将相定都之地和兵家必争之地，今天自然资源丰富，交通便利，同时又是革命老区和红色革命根据地。其中，咸阳是中国大地原点所在地，庆阳是红色圣地、岐黄故里和能源新都，宝鸡是中国西部工业重镇、高端装备制造基地、新材料研发生产基地和中国钛谷。总体来看，这一地区经济发展相对落后，2018年人均GDP为4.45万元，仅相当于中国平均水平的69%，但发展基础良好，发展潜力大，有望通过国家的倾斜支持，将其建成中国区域发展均衡线的几何重心。

(3) 加快博台线东南端点建设，为实现祖国和平统一大业奠定基础。博台线东南端点由福建省福州市、台湾省台北市共2座城市构成。未来以福州都市圈和海峡西岸城市群建设为突破口，推动海峡两岸互联互通，共建共荣，早日实现台湾回归祖国，为完成祖国和平统一大业奠定基础。

#### 4.4 开展对博台线的综合科学考察,加大对博台线的科学认知与宣传力度

博台线是中国区域发展的均衡线，是祖国和平统一线，是连接丝绸之路双核心区的战略扁担线，而对这条线至今未能发现并形成科学的认识，不像学术界和社会公众对胡焕庸线的认识那样深刻。建议国家开展对博台线的综合科学考察，形成支撑中国区域均衡协调发展的标志性成果，这对缩小东西南北发展差距具有至关重要的表征意义。同时建议借助传统媒体、新媒体等多种宣传手段，加大对博台线重要性、战略地位、多重功能的宣传力度，让中国认识博台线，让世界了解博台线，让博台线真正成为支撑中华民族伟大复兴的国家发展战略脊梁线。

## 5 结论与讨论

(1) 垂直于胡焕庸线的博台线有理由建成中国区域发展均衡线，未来有望建成国家发展脊梁线。这里的区域发展均衡线是从推动国家协调均衡发展的战略高度，重点建设的支撑国家经济社会相对均衡发展的战略主轴线，通过这条主轴线的平衡和辐射带动作用，促进国家向着更加协调、更加安全和更加文明的方向发展。计算表明，博台线西南半壁与东北半壁国土面积占比稳定在59:41，与胡焕庸线占比基本相同；而西南半壁与东北半壁人口占比稳定在45:55，并正向50:50的平衡格局演变；经济总量比重稳定在40:60，未来演进为50:50的均衡格局；人均GDP及经济密度逐步趋向1:1的均衡发展格局，人口密度及城镇化水平也逐步趋向1:1的均衡发展格局。

(2) 博台线在推动中国区域协调均衡发展中具有不可替代的重大战略功能与作用。博台线是连接“一带一路”双核心区的战略扁担线，是国家安宁和台湾回归的祖国和平统一线，是综合交通运输通道支撑连接的实体线和国家城市与城市群发展的琵琶型对称线，也是双向对外开放的中坚线和海陆联动发展的对接线，更是促进东中西部、南北协调发展、解决地区发展不平衡与不充分问题的重要分界线。

(3) 建议将博台线建设纳入国家发展战略。纳入国家“十四五”规划和区域协调发展战略，以城市群为鼎支撑博台线快速崛起；制定博台线发展战略规划，充分释放博台

线承载的多重潜在功能；突出建设博台线的西北端点、中部战略节点和东南端点三大战略支撑点，把西北端点纳入天山北坡城市群建设，把中部战略节点建成国家发展均衡线的几何重心，把东南端点建成实现祖国和平统一大业的支撑点，提升三大战略支撑点的国家战略地位；开展对博台线的综合科学考察，加大对博台线的科学认知与宣传力度。让中国认识博台线，让世界了解博台线，让博台线真正成为支撑中华民族伟大复兴的区域发展均衡线和国家发展战略脊梁线。

(4) 博台线是笔者长期审视中国区域发展版图、思考国家区域发展战略格局、实地调研博台线沿线地区之后提出的中国区域发展均衡线。也是对学术界和政界关注的胡焕庸线能否突破的另一种解释。既然胡焕庸线不能突破，可以另辟新径选择另外一条线去突破，博台线就是这样一条能够突破并能崛起的重要分界线，这条线不受到更多的自然条件刚性约束。国家繁荣昌盛需要这条线，国家稳定与领土完整需要这条线，中华民族伟大复兴更需要这条线。建设好博台线，是贯彻落实2018年11月18日中共中央、国务院下发了《关于建立更加有效的区域协调发展新机制的意见》的重要举措，将有力推动中国区域协调发展迈向新的发展阶段，逐步解决区域发展不平衡不充分的现实问题，促进区域协调发展向更高水平和更高质量迈进，将推动形成优势互补、高质量发展的区域均衡新格局。

(5) 对于博台线的科学认知尚需一段过程。本文提出的博台线只能视为作者对中国区域发展均衡程度认知的一种粗浅探索，有关中国区域发展均衡线的科学认知与划分，不同学者也许会有不同的划分和解释。作为一种区域均衡发展现象被发现，期间必然会引起这样那样的争论或者反对意见，这是非常正常而且是完全有必要的。这种现象的背后到底是何种自然与人文要素驱动走向均衡？博台线两侧到底需要划多宽距离比较合适？博台线何时才能建成国家区域发展均衡线？博台线成为均衡线后会不会打破固有平衡出现新的平衡状态？会不会引起区域发展均衡线随之移动？由此勾画出的中国区域发展均衡带如何建设？未来可否将博台线建成国家发展战略脊梁线？一系列事关国家发展的重大战略问题有待在今后的研究中给出科学答案。作为一位科研工作者，我会虚心听取各方声音和各种批评意见，也非常乐意与所有关心国家区域均衡发展的前辈们、老师们和同仁们共同探索！

致谢：本文在写作过程中得到中国科学院秦大河院士、叶大年院士、中国科学院地理科学与资源研究所何书金研究员的数次指导并提出了宝贵的修改意见；戚伟副研究员、刘海猛助理研究员、任宇飞博士生为本文搜集整理相关数据并清绘图件等，在此一并表示最诚挚的谢意！

## 参考文献(References)

- [1] Hu Huanyong. Population distribution in China: Statistical tables and density maps are attached. *Acta Geographica Sinica*, 1935, 2(2): 33-74. [胡焕庸. 中国人口之分布: 附统计表与密度图. *地理学报*, 1935, 2(2): 33-74.]
- [2] Hu Huanyong. The distribution, regionalization and prospect of China's population. *Acta Geographica Sinica*, 1990, 45(2): 139-145. [胡焕庸. 中国人口的分布、区划和展望. *地理学报*, 1990, 45(2): 139-145.]
- [3] Zhen Du. Research on Eco-geographic Regional Systems in China. Beijing: The Commercial Press, 2008: 25-36. [郑度. 中国生态地理区域系统研究. 北京: 商务印书馆, 2008: 25-36.]
- [4] Zhang Jian, Liu Xiaoni, Tan Zhonghou, et al. Mapping of the north-south demarcation zone in China based on GIS. *Journal of Lanzhou University (Natural Sciences)*, 2012, 48(2): 1-8. [张剑, 柳小妮, 谭忠厚, 等. 基于GIS的中国南北地理气候分界带模拟. *兰州大学学报(自然科学版)*, 2012, 48(2): 1-8.]
- [5] Gong Shengsheng. The geographical boundary of the Qinling Mountains and Huaihe River in Yugong. *Journal of Hubei University (Philosophy and Social Science)*, 1994, 21(6): 93-97. [龚胜生. 《禹贡》中的秦岭淮河地理界线. *湖北大学学报(哲学社会科学版)*, 1994, 21(6): 93-97.]

- [6] Fang Chuanglin, Wang Zhenbo, Liu Haimeng. Exploration on the theoretical basis and evaluation plan of Beautiful China construction. *Acta Geographica Sinica*, 2019, 74(4): 619-632. [方创琳, 王振波, 刘海猛. 美丽中国建设的理论基础与评估方案探索. *地理学报*, 2019, 74(4): 619-632.]
- [7] Deng Mingjiang. "ThreeWater Lines" strategy: Its spatial patterns and effects on water resources allocation in northwest China. *Acta Geographica Sinica*, 2019, 73(7): 1189-1203. [邓铭江. 中国西北“水三线”空间格局与水资源配置方略. *地理学报*, 2019, 73(7): 1189-1203.]
- [8] Guo Huadong, Wang Xinyuan, Wu Bingfang, et al. Cognizing population density demarcative line (Hu-Line) based on space technology. *Bulletin of Chinese Academy of Sciences*, 2016, 31(12): 1385-1394. [郭华东, 王心源, 吴炳方, 等. 基于空间信息认知人口密度分界线: “胡焕庸线”. *中国科学院院刊*, 2016, 31(12): 1385-1394.]
- [9] Lu Dadao, Wang Zheng, Feng Zhiming, et al. Academic debates on Hu Huanyong population line. *Geographical Research*, 2016, 35(5): 805-824. [陆大道, 王铮, 封志明, 等. 关于“胡焕庸线能否突破”的学术争鸣. *地理研究*, 2016, 35(5): 805-824.]
- [10] Fang Chuanglin, Wang Zhenbo, Ma Haitao. The theoretical cognition of the development law of China's urban agglomeration and academic contribution. *Acta Geographica Sinica*, 2018, 73(4): 651-665. [方创琳, 王振波, 马海涛. 中国城市群形成发育规律的理论认知与地理学贡献. *地理学报*, 2018, 73(4): 651-665.]
- [11] Wu Chuanjun. Hu Huanyong's contribution to the development of China's geography. *Human Geography*, 2001, 16(5): 1-4. [吴传钧. 胡焕庸大师对发展中国地理学的贡献. *人文地理*, 2001, 16(5): 1-4.]
- [12] Ding Jinhong, He Shujin. China's demographic geography and the future of urbanization: A symposium to commemorate the 80th anniversary of the discovery of the Hu Line was held in Shanghai. *Acta Geographica Sinica*, 2015, 70(12): 封2. [丁金宏, 何书金. 中国人口地理格局与城市化未来: 纪念胡焕庸线发现80周年学术研讨会在上海举行. *地理学报*, 2015, 70(12): 封2.]
- [13] Qi Wei, Liu Shenghe, Zhao Meifeng. Study on the stability of Hu Line and different spatial patterns of population growth on its both sides. *Acta Geographica Sinica*, 2015, 70(4): 551-566. [戚伟, 刘盛和, 赵美凤. “胡焕庸线”的稳定性及其两侧人口集疏模式差异. *地理学报*, 2015, 70(4): 551-566.]
- [14] Chen Mingxing, Li Yang, Gong Yinghua, et al. The population distribution and trend of urbanization pattern on two sides of Hu Huanyong population line: A tentative response to Premier Li Keqiang. *Acta Geographica Sinica*, 2016, 71(2): 179-193. [陈明星, 李扬, 龚颖华, 等. 胡焕庸线两侧的人口分布与城镇化格局趋势: 尝试回答李克强总理之问. *地理学报*, 2016, 71(2): 179-193.]
- [15] Huang Yuanxi, Yang Bo. A study of environmental determinism from the perspective of "Hu Huanyong Line". *Journal of Yunnan Normal University: Philosophy and Social Sciences*, 2012, 44(1): 68-73. [黄园渐, 杨波. 从胡焕庸人口线看地理环境决定论. *云南师范大学学报: 哲学社会科学版*, 2012, 44(1): 68-73.]
- [16] Wang Kaiyong, Deng Yu. Can new urbanization break through the Hu Huanyong Line? Further discussion on the geographical connotations of the Hu Huanyong Line. *Geographical Research*, 2016, 35(5): 825-835. [王开泳, 邓羽. 新型城镇化能否突破“胡焕庸线”: 兼论“胡焕庸线”的地理学内涵. *地理研究*, 2016, 35(5): 825-835.]
- [17] Fang Chuanglin, Bao Cao, Ma Haitao. China's Urban Agglomeration Development Report 2016. Beijing: Science Press. 2016: 12-17. [方创琳, 鲍超, 马海涛. *中国城市群发展报告2016*. 北京: 科学出版社, 2016: 12-17.]
- [18] Fang Chuanglin. Strategic thinking and spatial layout for the sustainable development of urban agglomeration in northern slope of Tianshan Mountains. *Arid Land Geography*, 2019, 42(1): 1-9. [方创琳. 天山北坡城市群可持续发展的战略思路与空间格局. *干旱区地理*, 2019, 42(1): 1-9.]
- [19] Ji Jue, Gao Xiaolu. Research on the industry development of urban agglomeration of Tianshan Mountains' northern slope under the Belt and Road Initiative. *Arid Land Geography*, 2012, 35(4): 687-694. [季珏, 高晓路. 天山北坡城市群空间组织形态的识别研究. *干旱区地理*, 2012, 35(4): 687-694.]
- [20] Fang Chuanglin, Yu Danlin. Urban agglomeration: An evolving concept of an emerging phenomenon. *Landscape and Urban Planning*, 2017, 162: 126-136.

## Bole-Taipei Line: The important function and basic conception as a line for regional balanced development

FANG Chuanglin<sup>1,2</sup>

(1. Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, CAS, Beijing 100101, China;

2. College of Resources and Environment, University of Chinese Academy of Sciences, Beijing 100049, China)

**Abstract:** Promoting regional coordinated development strategy is one of the most important strategies in the new period of China. Faced with the reality of unbalanced and insufficient regional development in China, it is objectively necessary to construct one or more main axes supporting the coordinated and balanced development of regions to become the identification line representing the pattern of coordinated regional development. The results show that the Bo-Tai line, the northwest-southeast axis connecting Bole of Xinjiang and Taipei of Taiwan, can be built into a national development backbone line and regional balanced development line, just perpendicular to the Hu Line. In 2016, the area of southwest half and northeast half of Bo-Tai Line accounts for 59:41, while the population accounts for 45:55, the economic aggregate accounts for 40:60, the per capita GDP ratio accounts for 44:56, the population density ratio accounts for 38:62, the economic density ratio accounts for 32:68, and the urbanization level ratio accounts for 48:52. The main average indicators gradually tend to present a balanced development pattern. Further analysis shows that Bo-Tai Line is a strategic shoulder pole connecting two core zones of the Belt and Road, and is the peaceful reunification line of China's national tranquility and Taiwan's return. The Bo-Tai Line is also a solid line supported and connected by comprehensive transportation channels and a Pipa type symmetrical line for the development of cities and urban agglomerations. It is the backbone of the two-way opening up and the linkage development line between land and sea. It is also an important dividing line that promotes the coordinated development of the eastern, central and western regions, and addresses the imbalance and inadequacy of regional development. The Bo-Tai Line plays an irreplaceable strategic role in promoting the coordinated and balanced regional development. It is suggested that the construction of Bo-Tai Line should be included in the national development strategy, and the development strategic plan of Bo-Tai Line should be formulated to fully release the multiple potential functions. We should build three strategic support points (the northwest endpoint, the central strategic node and the southeast endpoint), carry out a comprehensive scientific investigation of the Bo-Tai Line, and strengthen the scientific cognition and publicity, and promote China's development in a higher-level, higher-quality, more coordinated, safer and more civilized direction. And we should make the Bo-Tai Line known to China and the world, and let the Bo-Tai Line truly become the backbone of the great rejuvenation of the Chinese nation.

**Keywords:** Bo-Tai Line; identification line for regional balanced development; Hu Huanyong Line; important function; backbone of the national development strategy; construction conception