

国家战略腹地建设与重大生产力布局优化

——基于国家安全能力和区域协调发展的视角

王丹莉 王曙光

〔摘要〕国家战略腹地建设是一个与中国工业化和现代化进程息息相关的重大命题，因为构建国家安全体系、优化重大生产力布局是大国经济治理的核心内容之一。党的二十届四中全会审议通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》明确提出要“推进国家战略腹地建设和关键产业备份”。本文结合历史与现实的梳理深入讨论了国家战略腹地建设对于提升国家安全能力和区域协调发展的重要意义，并对新时代以来我国腹地建设呈现出的特征进行了探讨。维护能源与贸易的战略通道安全、实现区域之间的联动发展、加速关键产业备份和腹地的产业升级是新时代以来腹地建设的三个突出特点，而这也正是十五五规划建议强调的重点。未来的中国将为内陆腹地打造更加市场化、法治化和国际化的发展环境，推动内陆腹地成为新的经济增长极和发展前沿，为国家安全能力建设和区域协调战略奠定坚实基础。

〔关键词〕国家战略腹地；国家安全；重大生产力布局；区域协调发展；“十五五”

〔中图分类号〕D631 〔文献标识码〕A 〔文章编号〕2095-8048-(2026)01-0013-12

DOI:10.13903/j.cnki.cn51-1575/d.20251106.002

一、百年未有之大变局下的国家安全能力透视：战略腹地建设的时代背景与战略意义

2025年10月，备受关注的党的二十届四中全会在北京召开。会议审议通过了《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》（以下简称“《建议》”），对中国未来五年的经济社会发展作出了全面部署。“十四五”时期，中国开启了全面建设社会主义现代化强国的新征程，开始向2035年基本实现社会主义现代化的阶段性目标迈进。即将开局的“十五五”承上启下、尤为关键，是夯实基础、全面发力的五年。在这一特殊的历史节点，我们更需要从战略层面和长远的历史视角深刻理解党的二十届四中全会作出的部署及其所具有的深远意义。

党的二十届四中全会作出了十二项重要部署，其中之一是“推进国家安全体系和能力

〔基金项目〕中国社会科学院马克思主义理论学科建设与理论研究重大项目“新中国工业化进程与举国体制研究”（2021MGCZD008）

〔作者简介〕王丹莉，中国社会科学院当代中国研究所副研究员，北京 100009；

王曙光，北京大学经济学院教授，北京 100871。

现代化,建设更高水平平安中国”。《建议》对这一要求进行了详细具体的说明,在关于“加强重点领域国家安全能力建设”的内容中,《建议》明确提出要“推进国家战略腹地建设和关键产业备份”^[1]。这是“国家战略腹地建设”第一次被正式写入五年规划建议。这一政策要求的提出,说明了在未来一个时期内国家战略腹地建设对于提升国家安全和我国产业链、供应链安全水平的重要意义。

当今世界面临百年未有之大变局,国际经济与政治格局正经历着深刻的调整。正如习近平总书记所指出的,一方面,“全球治理体系和国际秩序变革加速推进,新兴市场国家和发展中国家快速崛起”,国际力量的对比已经发生转变,一个不同于以往的多极化的世界正在形成过程中;而另一方面,“我们也面临着前所未有的挑战。霸权主义、强权政治依然存在,保护主义、单边主义不断抬头,战乱恐袭、饥荒疫情此伏彼现,传统安全和非安全问题复杂交织”。^[2]中央对于国际局势的这一判断也在近年来国际政治经济格局的剧烈变动中不断得到印证。

在过去的十余年中,亚太地区充满了大国之间对于地区安全秩序主导权的博弈^[3]。而美国及西方发达国家对中国的战略遏制明显增强,中国的全球贸易以及经济安全因此面临诸多不确定性。与此同时,新世纪以来的国际金融危机不仅带来了世界范围内的经济低迷,还引发了各种以新的形式出现的保护主义^[4],这一日益增长的倾向以及随之而来的贸易壁垒使资本、技术、产品、能源等各种要素的流动受到极大限制。贸易摩擦、地区冲突、大国博弈等各种因素重塑着地缘经济政治格局,并给全球产业链、供应链以及国际分工体系带来不断的冲击。这种深度调整在一定程度上提示研究者思考和关注经济发展背后的地理逻辑。在保护主义、单边主义日益盛行的逆全球化语境中,如何在继续推动开放与合作的同时塑造稳定的产业链、供应链并构建合理的生产力空间布局,以切实维护国家的经济安全,是中国亟须解决的命题,也是当下进行国家战略腹地建设、对生产力布局进行战略性优化的重要原因所在。

学界关于“国家战略腹地”的研究和探讨相对较少,而事实上,不论从历史还是现实的角度来看,国家战略腹地建设都是一个与中国工业化和现代化进程息息相关的重大命题。狭义的“腹地”,其含义与交通枢纽或交通运输线特别是水路运输线的吸引范围有关,后慢慢被引申为经济文化中心的毗邻地区,因此在已有的研究成果中常多见关于港口—腹地的讨论。而广义的“腹地”,在很多语境中经常被用于宽泛地指代内陆地区。

“国家战略腹地”是指在经济和生产布局、政治以及军事诸层面对于保障国家安全具有特殊意义的战略后方。“国家战略腹地”本身是一个宏观层面的概念,要全面地理解和阐释这一概念,离不开两个层面的讨论。其一,从经济发展和生产力布局的空间维度认识战略腹地建设的重要价值。不论狭义还是广义的“腹地”,都是一个与前沿、中心相对的概念。经济学意义上的“腹地”往往与前沿、中心地带的经济发展有着千丝万缕的联系。腹地为前沿、中心区域的发展提供必要的物资、原料与市场的支撑,而其自身的发展又受到经济前沿和中心区域的辐射、带动与影响,两者之间形成了一个空间上紧密相关的经济生态体系和生产力布局体系。整个经济生态体系发展的稳定与可持续需要腹地与前沿、中心区域的共同支撑,两者缺一不可。相比于改革开放以来一直作为经济前沿和中心的东部沿海省份,广大的中西部地区是中国无可争议的“腹地”。^[5]其二,要充分认识到建设国家战略腹地进而构建均衡合理的区域经济格局对于国家安全的战略意义。从这种意义上,国家战略腹地就是指国家发展中具有战略意义的区域或领域。^[6]党的十八大以来,中国发展所面对的外部环境发生了巨大变化,百年未有之大变局这一特殊的时代背景使得内陆腹地的建设更加重要。广大内陆腹地的发展不仅关系到中国生产力空间布局的优化,还在战略层面上影响着中国的经济安全与整体竞争力。作为战略纵深的腹地,在非常时期或面临重大不确定性的情况下可以为国民经济体系的正常运转提供保障。在日益复杂的国

际政治经济形势下，建设国家战略腹地不仅是构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局的题中应有之义，也是完善国家宏观经济治理体系、推动区域协调发展、构建合理区域布局的核心内容之一。正因为如此，我们才需要在理论与实践层面面对国家战略腹地建设这一命题给予更多的思考和关注。

二、区域协调与生产力布局优化视域中的国家战略腹地建设：一个历史脉络

构建一个均衡、合理的区域经济发展格局是一个大国经济社会可持续健康发展的重要条件，而广大内陆腹地的高质量发展则是实现这一条件的关键所在。然而，这并不是一个容易达成的目标。我国东部沿海与内陆腹地之间在经济发展上存在的巨大差距由来已久。20 世纪 30 年代，“胡焕庸线”^①一经提出即受到广泛关注，这一概念因其丰富的经济地理内涵至今仍为学界所提及和讨论。“胡焕庸线”并不是一条单纯的关于中国人口密度的地理分界线，人口疏密的背后反映的是经济发展的空间格局。尽管今天我们关于中国东部与西部的划分与“胡焕庸线”并不完全重合，但其所揭示的中国东西部之间在经济发展和人口分布方面明显失衡的空间特征却依然值得关注。

重要工业在少数城市的高度集中和各区域之间发展的极度不均衡是近现代中国工业经济发展的突出特征之一。20 世纪三四十年代，以上海、天津、青岛、南京、无锡、广州、武汉为代表的沿海或沿长江的少数大城市几乎承载了绝大部分的中国工业，其中上海的集中度尤为突出。抗日战争一度引发了工业生产和工业投资向内地的转移，西南地区的工业生产能力在抗战开始后的一个时期内有所提升，但内迁的工厂绝大部分是迁至川东地区即重庆附近。^⑦战时调整并非常态，也很难使失衡的工业布局发生根本性的变化。根据 1947 年针对全国主要城市的制造业调查，工厂数量排在前五名的城市分别为上海、天津、台湾、南京和重庆，上海一地占全国主要城市工厂总数的 54.97%。同一时期工厂数量排在后三名的城市分别为兰州、昆明和贵阳。^②西部地区的工业除了作为战时陪都的重庆之外，其他地区乏善可陈。因此当时的学者才会感慨“历年来虽开发西北之呼声，高唱入云，而实际成绩，并不乐观”，中国的制造工业“地域上之偏欹，荣枯大异，畸形发展，至为显然”。^⑧

这种工业地域分布畸重畸轻的失衡局面自然地延续到新中国成立后，1952 年中国沿海各省工业产值占全国工业总产值的比重高达 70% 以上。^⑨因此，在酝酿第一个五年计划时，中央已经确立“在中国大后方建立新的工业基地”的目标。^⑩改变工业“偏集于一方和沿海的状态”，以国家长远利益为出发点规划“工业基本建设的地区分布”、从根本上解决中西部广阔腹地缺少工业的问题是新中国第一个五年计划的指导思想之一。^⑪西安、兰州、成都、洛阳、太原等中西部城市都是一五时期开始培育的新的工业基地。20 世纪 60 年代，影响深远的三线建设启动。按照当时的划分，“一线主要是指东北和沿海各省；三线是指西南、西北地区，包括云、贵、川、陕、甘、宁、青、晋、豫、鄂、湘十一省，主要是长城以南、京广线以西广大地区；二线是位于一线和三线之间的广大地区”^③。三

① 著名地理学家胡焕庸基于对当时中国人口分布情况的定量分析，提出以黑龙江瑷珲为起点，向西南作一直线，至云南腾冲为终点，可以此作为中国的一条地理分界线。此线东南部面积占全国总面积的 36%，但聚集了全国 96% 的人口；此线西北部面积占全国总面积 64%，但人口数量仅占全国 4%。这一分界线后来被人们称之为“胡焕庸线”。胡焕庸：《论中国人口之分布》[M]，上海：华东师范大学出版社，1983：60-61。

② 排在前五名的城市工厂数量分别为：上海 7738 家、天津 1211 家、台湾 985 家、南京 888 家、重庆 661 家。排在后三名的城市工厂数量分别为：兰州 39 家、昆明 66 家、贵阳 83 家。根据这次统计，当时我国主要城市的工厂总数为 14078 家。

③ 与此同时，各省又划分了自己的一、二、三线地区，各省的“三线”地区被称为“小三线”。中共中央文献研究室，中国人民解放军军事科学院编：《周恩来军事文选：第四卷》[M]，北京：人民出版社，1997：507。

线地区不仅涵盖西南、西北地区，还包括晋、豫、鄂、湘等中部省份。随着工业企业的大规模内迁，中国的工业布局发生了前所未有的转变。改革开放前新中国一共完成了四个五年计划，而工业投资转向内地的倾向在这四个五年计划中贯穿始终，大规模的工业投资使一批位于内陆腹地的工业基地逐步成长起来。

改革开放后，中国的区域发展战略实际上进入了一个新的调整阶段。20 世纪 80 年代，经济特区、沿海开放港口城市、沿海经济开放区相继确立，后逐步形成东部沿海地区大力推动外向型经济、中西部地区要利用资源优势发展优势产业的发展定位^[12]。为了更最大限度地激发东部沿海地区生产要素的活力，各方面政策开始慢慢向东部沿海地区倾斜。20 世纪最后二十年的发展又一次改变了中国产业的空间布局，大部分制造业向以长江三角洲、珠江三角洲、环渤海湾地区为核心的东部沿海地区集中，这一时期东部沿海地区省份的制造业规模和竞争力有明显提升，但东北、西南、西北、中部等地区却并没有表现出相同的增长态势，甚至有的区域出现了制造业的萎缩。^[13]1999 年“西部大开发”战略的提出与实施正是为了推动东西部的协调发展。然而区域生产力布局的调整需要长期的投入与努力，改革以来因产业不断集聚而保持高速增长的东部沿海地区面临着日益明显的资源环境约束，而以中西部为主体的广大腹地则亟须产业基础、交通设施、市场环境、要素吸引能力等各方面条件的提升与改善。

国家战略腹地建设的必要性在于其所具有的历史与现实的双重意义。从历史的角度来看，实现各区域之间的均衡发展是贯穿近现代中国经济发展进程的重要命题之一。中国式现代化是全体人民共同富裕的现代化，经济水平相对落后的广大中西部腹地的高质量发展关系到国家现代化目标的全面实现，这原本是中国现代化进程不可或缺的组成部分。从现实的角度来看，在世界经济的下行压力和国际金融贸易领域的持续动荡中，重塑产业链、供应链的安全与韧性比以往更为重要。习近平总书记多次强调，我们需要“在关系国家安全的领域和节点构建自主可控、安全可靠的国内生产供应体系”^[14]，战略腹地的特殊意义就在于它是关键时刻甚至极端条件下国民经济能够保持正常运转的支撑条件。对于尚未完成工业化进程且处于复杂地缘政治经济格局下的中国而言，通过腹地建设构建合理的产业空间布局进而提升经济的整体竞争力与抗风险能力是中国不能回避的议题。不论是基于逆全球化浪潮下的发展挑战，还是基于国内发展的长远视角，广大内陆腹地建设的重要性都日益凸显。

三、从举国体制到新型举国体制：战略腹地建设体制基础的转换

改变全国工业过多集中于东部的现状是新中国成立以来工业布局调整的重要目标之一，但直到 1963 年，我国的工业生产仍有 70% 分布于“第一线”，而“第三线”仅占 10%。1964 年中国启动以构建战略大后方为旨的三线建设，其目的正是依托于工业化初期的举国体制“在纵深地区建立起一个工农业结合的、为国防和农业服务的比较完整的战略后方基地”^[15]，20 世纪 60 年代初期对战争压力和国际局势的预判是这一决策出台的催化剂。三线建设开始后，广大中西部内陆腹地尤其是西南地区成为政府投资的重点。“三五”时期国家用于三线（333 亿元）的建设投资是一线地区（173 亿元）的近 2 倍，而用于西南地区的投资（208.3 亿元）占整个三线建设投资的 62.55%。^[16]

20 世纪 60 年代中期到 70 年代中期的十年间，我国基本建设大中型项目 50% 以上位于三线省份。这一轮大规模的建设与投资由政府尤其是由具有强大资源动员能力的中央政府主导，为了“集中力量、大力协作”，三线建设中的重大综合项目均“采用大庆经验”，由中央主管部负责统一指挥和管理，从施工、技术到设备、材料，中央直属建设项目一概由中央各有关部门安排解决。^[17]仅当时的第一机械工业部系统内搬迁至三线地区的项目就有 210 个。三线建设项目的重点涵盖了国防工业、原材料工业、燃料动力、机械制造、铁

道及相关配套、轻纺工业、建工、地质、交通民航等各个领域，而工业建设部署的目标是在“二线和三线形成一个体系，一线形成一个体系”，以全面提升内陆腹地的钢铁、煤炭、电力、石油、有色金属、仪器仪表等各类工业品的生产能力。^[18]

三线建设是以举国之力推动，集中了全国的财力、物力和人力等各种资源投向内陆腹地。随着工业企业的大规模内迁和新建，三线地区的工业体系和交通运输系统逐步建立，中国的工业布局发生了前所未有的转变。尤其是位于横断山和南岭两个成矿带交错结合部位的西南地区，在三线建设启动后的十余年中，其铜、铝、铅、锌、锡、重型汽车、重型锻压设备等工业品的生产开始在国内占有重要地位。就轻重工业结构而言，西南地区的重工业比重甚至略高于当时的全国平均水平。^[19]三线地区成为名副其实的战略大后方。

在面临百年未有之大变局的今天，中央又提出推进国家战略腹地建设的部署，再一次将具有战略意义的内陆腹地的建设摆在极其重要的位置上。然而，随着工业化阶段和目标的转变，计划经济时期的举国体制已经逐步转型为社会主义市场经济条件下的新型举国体制。新型举国体制的核心要义仍在于我们“集中力量办大事”的制度优势^[20]，在科技、经济、社会、区域发展等各个领域加强统筹规划与协同发展，以国家的战略需求为依归形成发展合力，推动中国经济社会的全面进步。

以新型举国体制推动的国家战略腹地建设与六十年前三线建设既有相同也有不同。其相同之处在于两者具有相似的战略意图：其一，都是在复杂的国际局势下，为应对不确定性而进行的维护国家经济体系和产业安全的探索与努力；其二，其长远目标均在于调整和优化生产力布局，以构建一个区域之间相对均衡发展的整体格局。尽管都以广大内陆腹地的发展为指向，但当下的国家战略腹地建设与曾经的三线建设又有明显的差异。首先，六十年前的中国限于发展的外部环境不得不在一个相对封闭的条件下开启内陆腹地的大规模工业建设，而当下的中国则不同。改革开放以来积极融入世界的中国已经成为全球经济体系和产业分工的深度参与者，在全球产业链、供应链中具有今非昔比的特殊地位，并始终坚持对外开放、合作共赢的发展原则。因此当下的国家战略腹地建设不再是“深挖洞、广积粮”式的内向型发展，随着内陆腹地逐步向开放前沿转变，今天的国家战略腹地在国内国际双循环中都将扮演重要角色。其次，在当年资金、技术、人才等各种要素资源匮乏有限的条件下，为了推动三线建设，20世纪六七十年代政府的各项政策向中西部倾斜，内陆腹地成为政府投资的重点，大量优秀的工业企业及技术人员从东部沿海省份直接内迁至中西部地区，这在一定程度上牺牲了东部地区的经济发展。而今天的发展则更多以全面统筹的方式推进，加强国家战略腹地建设并不会以东部地区经济增速的放缓为代价，而是通过多种方式加强区域联动与融合，以此破除区域之间的隔阂，加速全国统一大市场的形成，在内陆腹地构造新的区域经济重心与区域经济增长极。最后，尽管当下推进国家战略腹地建设有国家宏观层面的统筹与规划，但其背后的动力机制与六十年前的三线建设完全不同。计划经济时期的腹地建设是以政府行政力量直接主导资源配置和产业发展，以非市场化的方式实现工业化启动阶段各种资源向内陆腹地的集聚，而在当下的腹地建设中，政府则主要着力于新型基础设施的供给与内陆腹地产业升级和技术创新服务体系的构建，不以行政手段干预微观经济主体的决策行为，真正决定各类要素空间配置与流动的是市场机制而非行政力量。因此，新时代以来中国对内陆腹地的开发与建设在路径上必然表现出不同于以往的特征。

四、战略通道建设、区域联动与产业备份：新时代国家战略腹地与国家安全能力建设的路径选择

尽管“推进国家战略腹地建设”是在党的二十届四中全会上被首次写入五年规划建议，但事实上，在进入新时代以来的十余年中，加强对中西部腹地的建设一直是中国经济

发展中的一个重要议题。而新时代国家战略腹地建设的路径选择与特点集中表现在三个方面。第一，在向西开放中重塑腹地区位优势，使中西部内陆地区逐步实现由传统意义上的腹地向对外开放前沿的转变。第二，打破东中西部板块之间的分割与限制，通过区域之间的紧密协作构建聚合式的发展格局。第三，不断优化科技与产业的空间布局，通过国家级创新平台与新型基础设施的加速建设带动中西部腹地的产业转型与技术升级。此外，依靠市场机制的有力推动，同时又不单纯地基于资本逻辑，在新型举国体制下通过战略上的顶层设计推动腹地开发与建设，是新时代区域协调发展战略与国家安全体系完善的一个重要支点。

（一）向西开放：在高水平对外开放中重塑腹地区位优势和国家安全保障

改革开放以后东部沿海地区的产业集聚与快速发展，与其作为对外开放前沿所具有的特殊区位优势密切相关。在很长一个时期内，海上运输是国际贸易得以进行的主要交通方式，沿海城市因其地理位置的优越而具备了内地无法比拟的参与国际贸易的先天优势。在发展出口导向型经济的过程中，我国东部沿海地区加工制造业的最初兴起既得益于这里良好的工业基础，同时也得益于这里发展对外贸易的便利条件。贸易规模的不断攀升带动了产业的进一步发展和各种要素向东部沿海地区的聚集。

而新时代以来，我国的对外开放格局发生了一些新的变化。2013年，习近平总书记在出访中亚时提出了建设“丝绸之路经济带”的倡议。同年11月，中共十八届三中全会通过《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》，明确提出要“推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设，形成全方位开放新格局”。^[21]“一带一路”由此成为最重要的国家倡议之一，对中国经济以及全球贸易格局都产生了深远的影响。在国际金融危机后日益高涨的逆全球化浪潮中，“一带一路”倡议的实施推动了区域经济合作网络的构建，为正在减速的全球经济一体化注入了新的动力。2021年以来，中国对共建“一带一路”国家的出口增速已连续三年明显高于出口贸易的整体增速。2023年中国全年货物出口总额比上年增长0.6%，但对共建“一带一路”国家的出口额比上年增长了6.9%。

更为重要的是，以新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴和孟中印缅六大经济走廊为支柱的“一带一路”建设，推动着中国由以东部沿海地区为前沿和重镇的开放格局逐步向东西双向的对外开放格局转变。这一转变带来的最直接的影响，是在内陆腹地打造出了新的经济高地与开放前沿，中国的对外开放由沿海开始不断向内陆地区扩展延伸。2013年以来，我国先后设立了22个肩负着为深化改革、扩大开放进行制度创新和模式探索任务的自由贸易试验区。最初设立的几个自贸试验区集中在东部沿海省份，但自2017年起，河南、湖北、重庆、四川、陕西、广西、云南、湖南、安徽、新疆等中西部省市相继成立自贸试验区。换言之，中国现有近半数的自贸试验区位于内地而不是东部沿海地区。自贸试验区的区位布局反映出对外开放政策的变化，也影响着中国对外贸易的区域结构。2013—2021年间，中西部地区的进出口贸易额保持着年均10.7%的增速，而东部地区的年均增速为4.4%。其中，东部地区外贸进出口增长最快省份浙江的年均增速为8.3%，而中西部地区外贸进出口增速最快的陕西年均增速高达19.5%。^①2024年，外贸规模稳居中西部首位的四川进出口总额已突破万亿大关，达10457.2亿元。尽管就绝对规模而言中西部地区仍远低于东部，但中西部地区占对外贸易进出口总额的比重明显提升。^②

① 数据引自国家统计局网站，https://www.stats.gov.cn/zt_18555/ztfx/sbdesd/fzcj/202302/t20230222_1918198.html

② 数据引自四川省统计局网站，<https://tjj.sc.gov.cn/scstjj/c112118/2025/3/17/a2da5678a4a943c79841f78426020f8f.shtml>

在“一带一路”倡议的推进过程中，设施联通是“五通”^①指标体系的核心内容之一。以此为契机，我国开始在交通、通信、能源等各个领域大力加强中西部地区的基础设施建设，以推动形成连接亚欧非之间以及亚洲各次区域之间的基础设施网络。继持续推动贯通欧亚的中欧班列之后，中国在2019年又启动了以西南腹地为核心的“北接丝绸之路经济带，南连21世纪海上丝绸之路”，同时又协同衔接长江经济带的西部陆海新通道的规划与建设。在持续的投入与政策支持下，中西部地区出现了一批集铁路、公路、航空等多种运输方式于一体的交通枢纽城市。2024年，成渝地区的中欧班列开行量稳居全国首位，已成为亚欧大陆互联互通的重要动脉。而西部陆海新通道建设推动形成了一个庞大而畅通的物流网络，截至目前这一网络对内辐射18个省、69个地级城市和138个铁路站点，对外可通达120个国家和473个港口。2017年-2022年间，西部陆海新通道的运营保持着年均30%以上的增速。^[22]自2017年首趟西部陆海新通道铁海联运班列开行至2024年底，班列年累货物发送量实现8年增长283倍，2025年9月，西部陆海新通道铁海联运班列年度发运量首次突破100万标箱。

综合立体的交通网络加速了一个新的陆路运输系统与开放格局的形成。陆海互济的国际大通道将原来广阔的内陆腹地打造成内陆开放型枢纽，扩大了中西部地区各种商品与服务的市场半径，使其成为新时代以来中国对外开放的新支点。与此同时，内陆腹地启动了一批影响深远的重大工程项目，包括战略通道川藏铁路的开工建设与分期分段的投入运营、骨干水网的加速构建与引大济岷工程的正式开工、清洁能源的整体布局与雅鲁藏布江下游水电工程的不断推进。所有这些转变都在重塑着内陆腹地的区位优势与我国重大生产力布局。一方面东西部之间的要素流动和转移更加便利，为内陆地区以交通枢纽城市为核心构建规模化的制造业、服务业产业集群奠定基础，各项基础与配套设施的不断完善为内陆腹地经济社会的可持续发展创造了极其有利的条件。另一方面也快速带动了内陆腹地外向型经济的发展。中国和中东中亚各国在产业上存在着较强的互补性，大规模基础设施建设带动下的向西开放以及亚欧交通运输通道的全面构建直接促进了中国与中东中亚各国进而欧亚大陆之间的经济整合。^[23]

“一带一路”建设推动了中国“向西开放”，一个完全不同于以往的内陆开放型格局逐步形成。广大的中西部内陆地区在新时代的对外开放格局中发挥着非常特殊的作用，内陆腹地不仅成为对外开放的前沿、能源与贸易通道的重要阶梯，也是陆上通道与海上通道实现有效协同的重要桥梁。在构建开放大通道和内陆多层次开放平台的过程中推进腹地开发，使中西部地区实现由传统意义上的腹地到对外开放前沿的转变，这是新时代腹地建设的核心特征之一。同时，从国家安全能力建设角度来说，“一带一路”与向西开放对于国家的边疆治理、国家能源安全与贸易安全的重要意义也日益凸显。“一带一路”沿线区域所包含的新疆、云南、广西等地，是我国重要的边疆地区，这些地区在战略腹地建设中，不仅要起到畅通“一带一路”开放大通道的重要作用，还对于中国的边疆安全起到重要保障作用。在地缘政治危机频发、贸易壁垒和能源安全问题日益严重的今天，向西开放中的战略腹地建设的意义是不言而喻的了。

（二）从“四大板块”到区域联动的协调发展格局

20世纪80年代中期，中央在制定经济发展的五年计划时提出了东、中、西部三大经济地带的划分问题^[24]，以此为基础衍生出后来的东部、中部、西部和东北四大板块的划分方法。多年来我们也大多围绕着四大板块的实际情况有针对性地制定区域发展的政策。

① 即政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通。中共中央文献研究室，十八大以来重要文献选编，中〔M〕。北京：中央文献出版社，2016：446-449。

随着改革开放深入推进,东部沿海地区快速发展,各区域之间经济发展和收入水平的差距日益扩大。新旧世纪之交,为了解决区域之间发展失衡的问题,中央作出了实施西部大开发战略的决策。这一战略提出后,以西部地区的重大基础设施和生态环境保护为投资重点,我国先后启动了一大批涉及农林水利,公路、铁路、民航,城市基础设施,农村电网建设,扶贫和环保,教育、文化、卫生设施等各领域的项目,在财税、金融、基本公共服务等方面给予西部更多的政策倾斜。此后不久,中央又提出了振兴东北老工业基地战略和旨在加快中部地区发展的中部崛起战略。中部地区面临的发展困境既有和西部地区相同的经济发展滞后、基础设施与公共服务相对薄弱的问题,也有和东北地区类似的产业与经济结构转型的问题。这些战略的实施既推动了西部、中部、东北等区域基础设施与公共服务的改善,也带动了经济的增长。

中央对中西部内陆腹地的支持与投入具有政策上的连续性。新时代以来中国一如既往地推动区域之间的协调发展。“十三五”“十四五”时期制定并落实促进中部地区崛起的具体规划并提出了推进西部大开发形成新格局的设想^[25],党的二十届三中全会前后还相继出台了有关中西部内陆腹地建设的举措^①。而值得关注的是,在持续出台有关西部、中部、东部和东北地区的具有明确区域针对性和指向性政策的同时,我们的区域发展战略逐步表现出一个新的特征,即突破原有的四大板块的区分与限制,由推动东中西部各个板块的发展向以内河经济带为依托推动东中西部的区域联动与协作转变。

在“一带一路”建设启动的同时,国务院于2014年提出了“依托黄金水道推动长江经济带发展,打造中国经济新支撑带”的设想,建设一个“东中西互动合作的协调发展带”是对长江经济带的重要战略定位之一^[26]。2016年国务院制定《长江经济带发展规划纲要》,同年《长江经济带创新驱动产业转型升级方案》也正式出台,以推动区域之间产业的合理布局、有序转移以及要素资源联动机制的建立。长江经济带横跨东、中、西三大区域,包括重庆、四川、云南、贵州、江西、湖北、湖南、安徽、江苏、浙江、上海等11省市,形成了长江上中下游的完整闭合圈。近十年来,在这条横贯东西的内河经济带上,除了长三角城市群之外,以成都、重庆为中心的成渝城市群和以武汉、长沙、南昌为中心的长江中游城市群也在政策的支持下逐步发展起来。同一时期快速发展的还有作为新亚欧大陆桥重要支点的关中平原城市群、兰西城市群和地域范围覆盖中部与东部的中原城市群、地跨广西广东与海南的北部湾城市群。以城市群为载体的跨省区域协作与发展模式,突破了单一城市的地域限制、在更大的空间范围内实现产业的集聚、要素的整合以及临近城市之间的协作。

以长江上游城市群为例,2023年川渝两地地区生产总值超过9万亿元,其中成渝地区双城经济圈经济总量达81986.67亿元,继2021年突破7万亿后,仅用2年时间再上一个万亿台阶。成渝地区双城经济圈地区生产总值占全国和西部地区的比重分别达到6.5%和30.4%^②,经济增速快于京津冀、长三角地区,强劲的增长与追赶态势使成渝地区成为西部重要的经济增长极,2024年成渝地区双城经济圈经济总量已经增至8.7万亿元。2014年以来,长江经济带地区经济总量的年均增速远高于全国平均水平,而位于中上游的贵州、重庆、云南、四川等省市的经济增速均位居全国前列。^[27]“提升成渝地区双城经济圈发展能级”是党的二十届四中全会通过的《建议》明确提出的要求。

随着长江经济带综合立体交通走廊建设的推进,区域交通一体化的水平不断提升。对

① 中共中央政治局召开会议审议《新时代推动中部地区加快崛起的若干政策措施》《防范化解金融风险问责规定(试行)》[N]. 人民日报,2024-05-28;中共中央政治局召开会议审议《进一步推动西部大开发形成新格局的若干政策措施》[N]. 人民日报,2024-08-24.

② 数据来源:重庆市统计局.《2023年成渝地区双城经济圈经济发展监测分析》。

内沿江省份 14 个全国性综合交通枢纽^①建设加速，其中有 8 个位于中西部地区；对外则经由云南加快孟中印缅通道、中老泰通道和中越通道的建设，打通东南亚、南亚的国际运输通道，增强我国内陆腹地交通的通达性。由此逐步形成一个以成渝地区带动上游、以武汉带动中游、以上海带动长江全流域的双向开放的发展格局。长江经济带发展的推动本身即是党的十九大报告中提出的“建立更加有效的区域协调发展新机制”^[28]的探索和尝试。打破板块之间的分割与限制，通过横贯东西的内河经济带以及以交通枢纽为核心的城市群的整体规划更大限度地加强东中西部之间的经济互动与协作，构建纵横交错的区域联动与聚合式的发展格局，这是新时代腹地建设的又一个突出特征。而“促进区域联动发展”也是十五五规划建议提出的发展目标之一。

（三）科技与产业发展的空间布局：基于产业转型和关键产业备份的腹地建设与国家安全能力提升

长期以来，广大的中西部内陆腹地尽管拥有丰富的各种资源，但并不具备产业优势。在过去将近一个世纪的时间里，“胡焕庸线”难以突破的重要原因之一在于西部地区在经济发展驱动力方面所存在的结构性困境，内陆腹地一直缺乏可以支撑经济持续、快速增长的产业。^[29]改革开放后，在出口导向型经济的推动下，不仅技术和资本密集型产业向东部地区集中，钢铁、石化、冶金、纺织等传统意义上内陆完全可以发展的产业同样呈现出向东部沿海集中的趋势。^[30]作为改革开放前沿的东部沿海地区因其发达的产业、完善的政策、便利的交通、优越的地理条件不断地吸引着各种要素。而除了制造业的集中，我国科技力量的空间分布也呈现出高度集聚于东部以京津冀、长三角、粤港澳大湾区为核心的三大城市群的失衡特征，广大的中西部内陆腹地以及东北地区的创新能力则相对欠缺。^[31]产业与科技空间布局的失衡使东西部之间的差距不断加大，也影响了国内市场一体化发展的进程。内陆腹地的发展环境与产业基础都亟待提升。虽然部分腹地省市具有一定的工业基础，但却面临着产业转型升级的困境。

新兴科技的快速发展带动了产业的新一轮变革，中国需要为经济发展寻求新的驱动力以真正走上高质量发展的道路。2012 年，党的十八大报告中提出实施创新驱动发展战略，把科技创新“摆在国家发展全局的核心位置”。^[32]此后，加快建设国家创新体系、提升关键核心技术的研发与创新能力、通过科技自立自强推动经济结构的战略性调整成为中国发展的重要目标之一。在这一背景下持续推进的内陆腹地建设同样秉持着“不断提升创新发展能力”“推动形成现代化产业体系”的重要原则。^[33]自实施创新驱动发展战略以来，我国先后建立了 20 个在培育创新型产业集群、深化科技体制机制改革、加速科技成果转化中承担先行先试与探索职责的国家级自主创新示范区，而其中有 9 个位于中西部地区^②、3 个位于东北地区、8 个位于东部地区。同一时期建立的在培育新产业新业态新模式、推动制造业高质量发展、扩大高水平开放等方面发挥引领示范作用的 13 个国家级新区中，中西部地区占 6 个^③，东北地区 3 个、东部地区 4 个。一方面以此加快内陆腹地创新平台的培育，另一方面也通过异地孵化、伙伴园区、飞地经济等多种方式打破地域限制，加强东部自主创新区与中西部自主创新区之间的技术与产业合作，引导资金、技术、产业由东部地区向内陆腹地转移。

在新一轮以第五代移动通信、工业互联网、大数据、人工智能、重大科技基础设施等为核心的新型基础设施建设过程中，中西部内陆腹地是建设的重点。以算力基础设施为例，2022 年我国启动了旨在推动算力资源有序向西转移、逐步解决东西部算力供需失衡

① 分别为上海、南京、连云港、徐州、杭州、宁波、合肥、南昌、长沙、武汉、重庆、成都、贵阳、昆明。

② 分别位于湖南、成都、西安、河南、安徽、重庆、甘肃、新疆、江西。

③ 包括陕西西咸新区、贵州贵安新区、四川天府新区、湖南湘江新区、云南滇中新区、江西赣江新区。

问题的“东数西算”工程。作为数字经济的核心支撑，有关算力的基础设施建设是一项庞大的系统工程。根据全国一体化大数据中心体系的总体布局，“东数西算”工程在京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝、内蒙古、贵州、甘肃、宁夏等8地建设国家算力枢纽节点。由东向西梯次布局的算力设施，不仅能够整体上提升算力水平，缓解能源、土地等资源对东部地区数据中心发展的制约，也为内陆腹地相关产业投资的带动、产业数字化和数字经济的加速、跨区域协同创新体系的构建奠定了极其重要的基础。

包括交通、通信、大数据等各类基础设施的不断完善提升了中西部地区在产业承接以及产业转型升级中的空间与潜力，也在一定程度上为东部地区产业的有序转移创造了有利条件。在近年持续的投入下，中西部腹地省份的科技研发和创新能力明显提升，一些省份的R&D经费支出规模大幅提高。除了产品附加值相对较低的劳动密集型产业之外，通信电子制造业、交通设备制造业、金属制品业等资本和技术密集型产业也开始大规模地向西部地区特别是内陆腹地的一些中心城市转移^[34]。“十三五”时期，中西部地区的装备制造、电子信息等产业已经呈现出较快的增长态势。西部陆海新通道的投入运营，提升了西部地区资本密集型产品的贸易规模，从而直接带动了区域技术水平的整体提升和上下游相关产业的发展。^[35]2022年全国高技术产品出口额排名前十的省份中有五个是中西部省份，2023年有4个为中西部省份^①，这在一定程度上反映出中西部地区产业发展的结构性变化。

这些变化推动着中西部内陆腹地的经济转型与产业升级，这是突破“胡焕庸线”的关键所在。以西南地区为例，这里是“支撑新时代西部大开发、长江经济带发展等国家战略实施的重要地区”。^[36]近年来川渝地区在发展和改造传统产业的同时，开始打造智能网联新能源汽车、电子信息制造业、新材料等领域的产业链，以智能制造、新型显示、软件信息服务、生物医药、新能源及新型储能等高新技术含量与高附加值的先进制造业和新兴产业作为培育和发展的重点。其中有些已经实现了链式集聚，涵盖新型显示、集成电路、数字视听、终端制造、软件研发和移动互联网应用等诸多领域在内的较为完整的电子信息产业体系成为西南地区现代产业体系的重要支撑。2022年，川渝地区电子信息先进制造业集群的规模达1.68万亿元，在全国占比10.9%，已经成为中国第三、全球前十的电子信息制造业集聚地。^[37]“十四五”时期，四川省的工业增加值年均增长达6.1%，而高技术制造业增加值增速持续高于省内工业平均水平，占全省规模以上工业的比重已提高到15.3%。2024年，四川电子信息、装备制造、先进材料等六大优势产业增加值增长6.9%，明显高于规模以上工业增加值增速；2025年前三季度，四川六大优势产业增加值同比增长7.5%，其中电子信息产业和装备制造业均保持两位数增长，分别达到15.8%和13.6%，这些产业已经成为西南地区经济增长的重要动力。^②

不断优化科技与产业的空间布局，通过国家级创新平台与新型基础设施的加速建设、制造业的有序转移推动中西部腹地新技术、新动能、新业态的发展，在以信息技术赋能传统产业的同时带动中西部地区现代制造业与战略性新兴产业的成长，进而实现各个区域板块经济功能更有效的衔接和整合，构建承接东西、贯通南北的一体化发展格局，是新时代以来我国内陆腹地建设的第三个重要特征。

① 2022年四川排名第4，重庆第6，河南第7，陕西第8，安徽第10；2023年四川排名第5，重庆第6，河南第7，安徽第10。中国科学技术发展战略研究院. 中国区域科技创新评价报告2024 [R]. 北京：科学技术文献出版社，2024：98-218；中国科学技术发展战略研究院. 中国区域科技创新评价报告2025 [R]. 北京：科学技术文献出版社，2025：106-194.

② 数据来源：四川省统计局.《数据说话：“十四五”这五年，四川都有啥变化》；《解读：2025年前三季度四川工业统计数据》。

战略性新兴产业在中西部的崛起，其核心价值在于大力推进国家关键产业的战略备份，在面对全球地缘政治格局重大不确定性的时代，这一战略备份考量更显出重大的战略价值。因此，战略新兴产业在中西部腹地的布局，不仅指向我国重大生产力布局的有效优化，它的背后还有更深远的国家安全能力建设的深层逻辑。

五、结论与展望：推动战略腹地建设，优化重大生产力战略布局，为国家安全能力建设奠定坚实基础

战略腹地的开发与建设是一个后发大国现代化进程中不能回避的命题。近代以来直至新中国成立，中国内陆腹地的发展总体上相对滞后，这既与中国经济的整体水平有关，也是当时中国经济结构性失衡的突出表现。工业地域分布畸重畸轻以及核心工业部门独立性的缺乏都曾近代中国构建完整、合理的产业链条与工业体系的巨大瓶颈与障碍。改变这一局面，加强内陆腹地建设以推动区域之间的均衡与协调发展是新中国经济发展历程中一以贯之的重要目标之一。不论从历史还是从当下的时代背景来看，国家战略腹地建设都是关系到中国长远国家安全和均衡、可持续发展的重要命题。

今天的国家战略腹地建设不同于新中国工业化初期的腹地开发。坚持有效市场和有为政府相结合，是党的二十届四中全会提出的未来中国经济社会发展必须遵循的六条原则之一。在构建高水平社会主义市场经济体制和全国统一大市场的过程中，国家战略腹地建设的推进需要摒弃计划经济时期国家主导资源配置的模式，同时也需要加强发展战略和区域统筹规划层面的顶层设计。维护能源与贸易的战略通道安全、实现区域之间的联动和协调发展、加速关键产业备份和腹地的产业升级是新时代以来腹地建设的三个突出特点，而这也正是十五五规划建议强调的重点。在新型举国体制下，政府不断完善相关体制机制与基础设施的建设，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，引导各类先进的生产要素向内陆腹地集聚，以促进其新质生产力的发展。未来的中国将一如既往深化改革、扩大开放，推动陆海内外联动的全面开放格局的形成，从而为内陆腹地打造出一个更加市场化、法治化和国际化的发展环境，使广大内陆腹地成为新的经济增长极和发展前沿。国家战略腹地建设以及以此为基础而逐步推动的东西互动与内外循环将成为中国经济可持续发展的基石，也是全球地缘政治格局重大变化背景下我国重大生产力布局优化与国家安全能力建设的重要支撑与保障。

〔参考文献〕

- 〔1〕中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议〔N〕，人民日报，2025-10-29.
- 〔2〕习近平．携手共命运 同心促发展——在2018年中非合作论坛北京峰会开幕式上的主旨讲话〔M〕．北京：人民出版社，2018：4-5.
- 〔3〕张洁．海上通道安全与中国战略支点的构建〔J〕．国际安全研究，2015，（2）.
- 〔4〕〔美〕道格拉斯·欧文．贸易的冲突：美国贸易政策200年〔M〕．余江，刁琳琳，陆殷莉译．北京：中信出版集团，2019：694.
- 〔5〕蒲清平，马睿．国家战略腹地建设的内涵特征、重大意义和推进策略〔J〕．重庆大学学报（社会科学版），2024，（4）.
- 〔6〕汤继强．中国式现代化与国家战略腹地建设〔J〕．四川省社会主义学院学报，2024，（2）.
- 〔7〕李紫翔．抗战以来四川之工业〔J〕．四川经济季刊，1943，（1）.
- 〔8〕谭熙鸿，吴宗汾．全国主要都市工业调查初步报告提要〔M〕．中华书局，1948：29，22.
- 〔9〕〔11〕中共中央文献研究室．建国以来重要文献选编：第六册〔M〕．北京：中央文献出版社，2011：268-269，365.
- 〔10〕中共中央文献研究室．周恩来传（一八九八——一九七六）：下〔M〕．北京：中央文献出版社，

2008: 968.

- [12] 中共中央文献研究室. 十四大以来重要文献选编: 上 [M]. 北京: 中央文献出版社, 2011: 660-661.
- [13] 范剑勇. 产业集聚与中国地区差距研究 [M]. 上海: 格致出版社, 上海三联书店, 上海人民出版社, 2008: 127, 143.
- [14] 习近平. 国家中长期经济社会发展战略若干重大问题 [J]. 求是, 2020, (21).
- [15] 国家经济贸易委员会. 中国工业五十年: 第四部上卷 [M]. 北京: 中国经济出版社, 2000: 942.
- [17] 中央档案馆, 中共中央文献研究室. 中共中央文件选集 (一九四九年十月—一九六六年五月): 第 48 册 [G]. 北京: 人民出版社, 2013: 97-99.
- [18] [16] 陈夕. 中国共产党与三线建设 [M]. 北京: 中共党史出版社, 2014: 179-180, 215-218.
- [19] 中国科学院西南资源开发考察队. 西南重工业发展与布局 [M]. 北京: 科学出版社, 1990: 2-6.
- [20] 习近平关于科技创新论述摘编 [M]. 北京: 中央文献出版社, 2016: 48.
- [21] [32] 中共中央文献研究室. 十八大以来重要文献选编: 上 [M]. 北京: 中央文献出版社, 2014: 526, 17.
- [22] 王德才. 成渝地区双城经济圈发展报告: 2023-2024 [R]. 北京: 社会科学文献出版社, 2024: 52.
- [23] 甄志宏, 高柏等. 高铁: 欧亚大陆经济整合与中国 21 世纪大战略 [M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2015: 176-177.
- [24] 中国社会科学院工业经济研究所. 十一届三中全会以来经济政策文献选编 [M]. 北京: 中国经济出版社, 1986: 366.
- [25] [33] 中共中央、国务院关于新时代推进西部大开发形成新格局的指导意见 [J]. 国务院公报, 2020 (15).
- [26] 国务院关于依托黄金水道推动长江经济带的指导意见 [J]. 国务院公报, 2014, (28).
- [27] 张学良. 2022-2023 中国区域经济发展报告 [R]. 北京: 人民出版社, 2023: 260, 263.
- [28] 中共中央党史和文献研究院. 十九大以来重要文献选编: 上 [M]. 北京: 中央文献出版社, 2019: 23.
- [29] 陆大道. 陆大道文集: 下 [M]. 北京: 商务印书馆, 2023: 649.
- [30] 孙久文, 肖春梅等. 21 世纪中国生产力总体布局研究 [M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2014: 371.
- [31] 刘承良. 中国战略科技力量的时空配置与布局优化 [J]. 学术前沿, 2023, (5).
- [34] 胡新等. 西部大开发中区域产业转移与产业升级 [M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2015: 278-279.
- [35] 蒋瑛等. 西部陆海新通道建设对成渝地区双城经济圈的贸易效应研究 [M]. 北京: 中国金融出版社, 2023: 151-152.
- [36] 国务院关于《四川省国土空间规划 (2021—2035 年)》的批复 [J]. 国务院公报, 2024, (4).
- [37] 蓝定香. 四川蓝皮书: 2024 年四川经济形势分析与预测 [R]. 北京: 社会科学文献出版社, 2024: 188-190.

【责任编辑: 刘彦武】

The Communist Party of China Leads in Formulating and Implementing Economic and Social Development Framework: Basis, Form, and Direction——Studying and Implementing the Spirit of the Fourth Plenary Session of the 20th CPC Central Committee **Zhang Shu – Lin 4**

[Abstract] Leading the formulation and implementation of economic and social development framework is an important aspect of the Party's leadership and an important way for the Party to govern the country. The main bases for the Party's leadership in formulating and implementing such framework include: the theoretical basis provided by revolutionary mentors on the planned production of socialist society, the practical examples provided by the Communist Party of the Soviet Union pioneering formulation and implementation of national economic development plans, and the practical basis provided by the Party's leadership in formulating and implementing economic and social development framework which "changed" China. The leadership of the Party has been manifested in various forms during the formulation and implementation of the 15th Five – Year Plans, but its current form has essentially taken shape. In terms of direction, the Party leadership the formulation and implementation economic and social development framework must adhere to the direction that suits itself, follows the regularity, promotes collaborative governance, continues to advance, and deepens reform, guiding these efforts onto the track of promoting high – quality economic and social development.

[Key words] the leadership of the Communist Party of China; the development framework; the 15th Five – Year Plan.

Construction of National Strategic Hinterland and Optimization of Major Productivity Layouts: From the Perspective of National Security Capabilities and Regional Coordination **Wang Dan – Li Wang Shu – Guang 13**

[Abstract] The construction of national strategic hinterland is a major proposition closely related to China's industrialization and modernization process, since building a national security system and optimizing the layout of major productivity are core components of economic governance for a large country. The Proposal of the Central Committee of the Communist Party of China on Formulating the 15th Five – Year Plan for National Economic and Social Development proposes to " promote the construction of the national strategic hinterland and the backup of key industries". By sorting out both historical and realistic contexts, this article conducts an in – depth discussion on the important significance of constructing national strategic hinterlands for enhancing national security capabilities and advancing coordinated regional development, and also explores the characteristics presented in China's hinterland construction since 2012. Safeguarding the security of strategic channels for energy and trade, promoting the interconnected development between regions, and accelerating the backup of key industries and the industrial upgrading of hinterlands constitute the three prominent characteristics of hinterland construction since 2012, which are exactly the key priorities emphasized in the Proposal on Formulating the 15th Five – Year Plan for National Economic and Social Development. In the future, China will foster a more market – oriented, law – based and internationalized development environment for its hinterlands, drive them to evolve into new economic growth poles and development frontier, and lay a solid foundation for building national security capabilities and advancing the strategy of coordinated regional development.

[Key words] national strategic hinterland; national security capability; major productivity layouts; coordinated regional development; the 15th Five – Year Plan.

Construction of an Intelligent Society During the 15th Five – Year Plan Period: Strategic Mission, Logical Mechanism, and Action Directions **ZHANG Xia – Heng 25**

[Abstract] As a new social form, the intelligent society is the core force for reshaping national competitiveness and advancing social evolution during the 15th Five – Year Plan period. The construction of an intelligent society carries significant strategic missions, as it not only promotes the Chinese modernization, drives high – quality economic development, and creates a high – quality life, but also achieves efficient governance, making it a key focus area in the 15th Five – Year Plan. During this period, the intelligent society's development must follow the logical mechanisms of technology – driven advancement, industrial transformation, governance innovation, and value orientation, thereby