

以区域经济发展为视角构建“一带一路”新型国际合作



<https://doi.org/10.5281/zenodo.7336878>

邵君玲

博士，塔什干国立经济大学

摘要：“一带一路”是中国提出的推动国际合作、实现互利共赢的重大倡议，其核心意义在于通过新型发展合作，实现共同发展。当前，“一带一路”沿线国家中相当一部分还处于初级发展阶段，基础设施建设和工业化还有很大的发展空间。中国和“一带一路”沿线国家可以构建新型合作，加强基础设施建设，以打破发展瓶颈，降低广义贸易成本，推进产业园区建设，进一步开放中国市场，实现生产—消费的完整循环，通过构建区域经济发展条件，实现“一带一路”国家的共同发展。

关键词：“一带一路”，国际合作，互联互通，区域经济

Abstract: The Belt and Road Initiative is a major initiative proposed by China to promote international cooperation and achieve mutual benefit and win-win results. Its core significance is to achieve common development through new development cooperation. At present, a considerable part of the countries along the “Belt and Road” are still in the initial stage of development, and there is still a lot of room for development in infrastructure construction and industrialization. China and countries along the “Belt and Road” can build new types of cooperation and strengthen infrastructure construction to break development bottlenecks, reduce trade costs in a broad sense, promote the construction of industrial parks, further open up the Chinese market, and realize a complete cycle of production and consumption. development conditions and realize the common development of the countries along the “Belt and Road”.

Key words: “One Belt One Road”, international cooperation, interconnection, regional economy

一、引言

2013年，中国国家主席习近平在访问哈萨克斯坦和印度尼西亚时，先后提出了建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的设想。随后，中国共产党十八届三中全会通过了《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》，指出“加快同周边国家和区域基础设施互联互通建设，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。”ⁱ

至此，学界开始关注“一带一路”研究。有国际学者认为，“一带一路”是中国版的“马歇尔计划”，是中国利用其经济实力保障对外政策目标的手段ⁱⁱ。中国基于经济和地缘政治意图推动“一带一路”建设，以便加强欧亚国家间的区域经济合作和资金融通，提升中国在欧亚地区的整体影响。美国彼得森国际经济研究所更多从经济视角对“一带一路”进行解读，认为中国的“一带一路”有助于降低贸易成本，降低中国经济对基础设施投资的依赖，推动中国基础设施走向海外。基础设施互联互通的实施，也会增强沿线国家对中国商品和服务的需求ⁱⁱⁱ。

相比之下，中国学界对“一带一路”的研究视角更加多元化，既有从国家安全战略、地缘政治平衡、能源安全、对冲“亚太再平衡”战略等角度的研究，也有推动区域经济合作、加强经贸联系的解读，更有从文化、历史等多方面着手的研究^{iv}。

尽管研究视角不同，但是多数研究都肯定了区域经济互联互通的重要性，因此，需要将区域经济联通作为构建亚洲增长机制的主导路径，通过与发展中经济体和发达经济体的贸易分工，特别是通过“一带一路”产业转移和产能合作，带动新兴经济体与广大发展中国家的基础设施建设、工业化和经济发展，改变过去单一依赖发达国家为世界经济增长引擎的模式，构建发达国家与发展中国家共同带动世界经济发展的双引擎模式。本文尝试以区域经济发展为视角分析“一带一路”上的新型国际发展合作。

二、分析研究

1、东亚外向型经济发展的经验

从历史上看，日本、“亚洲四小龙”等东亚经济体凭借天然的地理位置优势和美国等传统最终产品市场，通过出口导向型发展战略成功实现了经济起飞和发展。国际贸易是东亚经济体实现经济增长的发动机。

值得注意的是，在此过程中，“出口导向”型或外向型的东亚经济模式之所以能够成功，取决于多重因素或条件。如果仅从发展条件来看，那么东亚经济体能够顺利地利用外向型发展战略，其重要条件之一是东亚经济体的地理位置优势和开放的制度环境，即临海的地理位置使得国际贸易运输成本得以控制，而加入多边贸易体制和各经济体坚持单边开放政策，使得关税和非关税壁垒下降，最终不断降低的广义贸易成本推动了东亚经济体国际贸易的繁荣发展。与此同时，外向型发展战略的成功也取决于市场需求，即美国、欧洲等发达国家是东亚经济体最终产品出口的重要传统市场，发达国家对东亚经济体生产的最终产品的消费，构成了东亚经济体生产和贸易得以持续运行的另一个必要条件^v。

在东亚经济体发展过程中，非常幸运地规避了或者起码部分地规避了贸易成本对国际贸易的约束。具体而言，日本以及包括韩国、新加坡、中国台湾和香港在内的“亚洲四小龙”等经济体，都是岛屿或者半岛型经济体，基本不涉及内陆或者内陆经济纵深有限，这些经济体的对外经济联系特别是货物运输主要依靠海运，包括运输和能源在内的基础设施也基本位于沿海地区，这样东亚生产网络的雏形自然而然就确定在沿海地区。但伴随着日本经济的起飞和“雁型模式”向其他国家和地区的不断传导，理论上贸易成本难免会不断攀升。特别是在东亚生产网络地区，外包生产对贸易成本的影响尤为敏感，贸易成本的细微变化就可能对国际贸易产生很大的冲击。

在开放经济条件下，东亚生产网络是不平衡的生产—消费关系，东亚经济体生产的产品严重依赖外部消费。东亚经济体实施的出口导向战略之所以能够获得成功，关键在于美国等传统发达国家对东亚生产产品的消费。

回顾东亚经济的发展历史可以看出，东亚经济体体量普遍偏小，经济起飞前国民经济结构中投资不足，因此，借助出口导向战略，东亚经济体一方面获得了急需的外国资本，更依靠向美欧等传统市场出口克服了自身经济体量较小引发的国内需求不足的限制，成功地实现了规模经济 and 经济发展^{vi}。从这个意义上来说，美国的贸易赤字可以说是美国向国际社会提供的一种公共产品，其他地区的生产经营活动通过以美国为销售市场而得以支撑，美国事实上是为国外经济体充当了一种“最后买家”的角色。

2、“一带一路”倡议有助于降低贸易成本

国际贸易对于一国经济增长的重要性已经得到了广泛认可，而国际贸易直接受贸易成本的影响。广义贸易成本包括商品从产地到送达最终用户或者消费者手上所发生的全部成本，这些成本包括关税和非关税壁垒等政策法规成本，运输时间、运费等运输成本，储存、销售等物流成本，信息成本。最新的研究表明，货物贸易中运输成本占全部广义交易成本的

比重最大，高达 37%，信息和交易成本约占全部广义贸易成本的 23%，物流成本占全部广义贸易成本的 11%，关税和非关税壁垒等贸易政策壁垒占 11%，源于时间延误等造成的跨境成本占 5%—6%^{vii}。

与沿海国家相比，内陆国家和地区受到基础设施的影响更为显著，特别是内陆发展中国家进入国际市场的能力受到了基础设施瓶颈的严重制约。例如，阿富汗、亚美尼亚、阿塞拜疆、不丹、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、老挝、蒙古、尼泊尔、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦等 12 个亚洲内陆国家，其中大多数距离最近的港口 700—1000 公里，而吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦、哈萨克斯坦远离海洋 3000 多公里。有研究表明，一个典型的内陆国家的运输成本要比沿海国家高 50%，贸易量则低 60%，运输成本每降低 10% 即可提高贸易量约 25%。

基于此，“一带一路”倡议充分意识到基础设施建设和互联互通对于提高亚洲地区贸易水平的重要性，众多多边开发机构和合作机制加强了基础设施互联互通方面的投入。世界银行、联合国亚太经济社会委员会、亚洲开发银行等国际组织都对亚洲地区基础设施建设需求进行过研究和评估。亚洲开发银行和亚洲开发银行研究院对亚洲地区 30 个发展中国家的基础设施需求进行了评估。研究显示，2010—2020 年间，亚洲地区包括交通运输、能源、通讯、供水和环卫设施等在内的全部基础设施总需求约为 8 万亿美元，其中能源基础设施需求占 51%，交通运输基础设施需求占 31%。

“一带一路”倡议通过提供一个开放的全球性平台，推动各国政府、多边开发机构、社会投资者在基础设施领域的合作，解决新兴经济体和发展中国家基础设施发展问题。可见，倡议通过推动基础设施影响广义贸易成本，进而对国际贸易和经济发展产生重大影响。全球在推动基础设施合作、打破贸易发展瓶颈方面已经形成了重要共识。

3、“一带一路”推动新型国际合作

当前，世界经济发展正处于结构变化和发展方式调整的重构期，不少新兴经济体实现了经济崛起，更多的发展中国家步入了起飞门槛，如何实现经济发展是当今世界最重要的主题。历史经验表明，发展中国家的发展需求受制于两大条件，一是改善自身的发展环境，特别是基础环境，二是开放的国际经济体系。“一带一路”作为一种创新思路和倡议，其目的在于推动新型发展合作，搭建合作平台，通过项目规划实施，解决基础设施建设和综合环境改善的融资问题，调动沿线各个地区和国家资源，使众多发展中国家逐步具备加快发展的综合能力^{viii}。

“一带一路”以基础设施互联互通为基础，其沿线大多都是发展中国家，特别是有不少内陆国，这些发展中经济体要实现经济起飞，亟需改善自身的综合发展环境。以基础设施建设为前提的“一带一路”发展导向型区域合作，成为区域经济合作的新起点。以基础设施互联互通为基础的“一带一路”倡议，有望为沿线众多发展中经济体提供极为重要的公共产品，降低这些发展中经济体参与国际贸易的广义贸易成本，使得沿线经济体有机会参与新型发展合作，实现经济增长。研究表明，内陆国家基础设施贸易成本每降低 10%，其出口将增加 20%。“一带一路”基础设施建设为沿线发展中经济体克服基础设施瓶颈、降低广义贸易成本、优化综合发展环境提供了机遇。

“一带一路”打造完整的生产—需求循环。中国已经进入产业升级和发展模式转变阶段，全球价值链和产业结构的变化和重新平衡，为“一带一路”沿线的广大发展中经济体提供了发展机遇。通过“一带一路”建设，在实施多元化合作的同时，应适时推进包括自由贸易协定在内的高质量、机制化的合作，以更大范围、更多成员的区域合作机制创造出新的消费市场，进一步化解传统生产—消费循环中内部消费不足的困境。

尽管目前有研究表明，中国对“一带一路”沿线经济体产品的消费仍比较有限，但是中国与这些经济体的分工合作正在发生积极转变，中国作为“一带一路”沿线经济体的初级产品消费市场规模仍在上升阶段，这对于处于经济起飞前的众多发展中经济体显然不是坏事。而中国作为最终消费品市场规模也在上升中，表明中国有能力承接部分最终产品的消费，为不平衡的地区生产—消费循环提供保障。最后，从中间品贸易角度来看，中国作为“一带一路”沿线经济体中间产品市场提供者的地位进一步上升，部分沿线经济体可能正在被纳入“一带一路”新型发展合作机制中，也就是说，全球价值链正延伸至部分“一带一路”国家，中国产业升级与“一带一路”国家融入国际分工可以实现良性互动¹。总之，随着中国经济发展和“一带一路”建设，新的生产—消费循环和国际生产网络将逐步实现。

三、结论和建议

《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》明确指出，共建“一带一路”将秉持开放的区域合作精神，致力于维护全球自由贸易体系和开放型世界经济，旨在促进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架构。

“一带一路”已经成为今后相当长时期内中国开展内政外交的一个大战略，其重要意义在于地缘政治经济战略的重构，就是中国向沿线国家供给包括稳定的货币秩序、开放的市场环境、可靠的发展援助等在内的区域性公共产品，重构中国与沿线经济体的新型国际关系并构建一个可支撑中国长期可持续发展的国际体系的过程。具体而言，“一带一路”的建设，基础设施网络是重点，实现互联互通是关键，创建产业园区、构建产业链是亮点，从经济合作的角度来看，构建可持续发展的新型发展合作是实现人类命运共同体的有力支撑。

在未来的发展中具体建议如下：

探索构建长期可持续的基础设施融资机制。长期以来，基础设施建设受制于投资额度大、建设周期长、回报率低等原因，私人部门进入该领域比较有限，而处于经济外围的发展中经济体或者多边开发机构对于基础设施的投入远不能满足需求。总的来看，政府间跨国行政合作是建设“一带一路”基础设施的重要机制化手段。

以境外产业园区建设推动塑造新区域价值链。“一带一路”的核心内容是构建新的区域价值链或国际生产网络以实现经济发展，从生产层面来看，需要根据各国的工业化阶段进行产能合作和产业整合。一旦“一带一路”沿线的产业园区甚至经济走廊顺利发展起来，将会为沿线新市场带来源源不断的投资和贸易，进而以点带面，带动产业链乃至新的国际生产网络构建，推动“一带一路”经济体的经济发展。

加大自主开放力度，适时推进“一带一路”国家非互惠贸易安排。从消费层面，为实现“一带一路”生产—消费循环，进一步开放中国国内市场已成为必要环节。此外，多元合作机制是“一带一路”治理结构的重要特征，在“一带一路”框架下，中国并不排斥机制化安排，但是又不以机制化安排为前提条件。根据“一带一路”合作国家的发展阶段，可以结合考虑差别化和机制化，对不同类型的国家予以不同的安排。

参考文献：

1 《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》，国务院新闻办公室网站，2013 年 11 月 12 日，<http://www.scio.gov.cn/ztk/dtzt/2013/jdzgsbjszqhjsxlfbhzhzt/xlfbh/xxgcddsbjszqhjs/xgjd/Document/1351964/1351964.htm>。

1 Shannon Tiezz, “The New Silk Road:China's Marshall Plan?”The Diplomat, November 6, 2014, <https://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>.

1 Simeon Djankov and Sean Miner, “China's Belt and Road Initiative Motives, Scope, and Challenges”, PIIE Briefing 16-2, 2016, pp. 7-8.

1 李晓、李俊久:《“一带一路”与中国地缘政治经济战略的重构》,《世界经济与政治》,2015年第10期,第32—34页。

1 世界银行编:《东亚奇迹:经济增长与公共政策》,财政部世界银行业务司译,中国财政经济出版社,2015年,第245—247页。

1 沈铭辉:《跨太平洋伙伴关系协定:基于 FTA 战略视角的研究》,经济管理出版社,2015年,第107—109页。

1 世界贸易组织:《世界贸易报告 2018 年》,中国世界贸易组织研究会译,上海人民出版社,2018年,第48—49页。

1 张蕴岭:《“一带一路”需要有大视野》,《财经问题研究》,2018年第10期,第6页。

1 冯永琦、黄翰庭:《“一带一路”沿线国家对中国产品市场的依赖度及中国的对策》,《当代亚太》,2017年第3期,第133—151页。

i 《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》,国务院新闻办公室网站,2013年11月12日, <http://www.scio.gov.cn/ztk/dtzt/2013/jdzgsbjszqhjsxlfbhzhzt/xlfbh/xxgcddsbjszqhjs/xgjd/Docum ent/1351964/1351964.htm>。

ii Shannon Tiezz, “The New Silk Road:China's Marshall Plan?”The Diplomat, November 6, 2014, <https://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>.

iii Simeon Djankov and Sean Miner, “China's Belt and Road Initiative Motives, Scope, and Challenges”, PIIE Briefing 16-2, 2016, pp. 7-8.

iv 李晓、李俊久:《“一带一路”与中国地缘政治经济战略的重构》,《世界经济与政治》,2015年第10期,第32—34页。

v 世界银行编:《东亚奇迹:经济增长与公共政策》,财政部世界银行业务司译,中国财政经济出版社,2015年,第245—247页。

vi 沈铭辉:《跨太平洋伙伴关系协定:基于 FTA 战略视角的研究》,经济管理出版社,2015年,第107—109页。

vii 世界贸易组织: 《世界贸易报告 2018 年》, 中国世界贸易组织研究会译, 上海人民出版社, 2018 年, 第 48—49 页。

viii 张蕴岭: 《“一带一路”需要有大视野》, 《财经问题研究》, 2018 年第 10 期, 第 6 页。

ix 冯永琦、黄翰庭: 《“一带一路”沿线国家对中国产品市场的依赖度及中国的对策》, 《当代亚太》, 2017 年第 3 期, 第 133—151 页。