

DOI: 10.13253/j.cnki.ddjgl.2017.01.002

“一带一路”倡议的经济逻辑

——国家优势、大推进与区域经济重塑

◆ 郭平

(云南大学 发展研究院, 云南 昆明 650091)

[摘要] “一带一路”倡议的经济逻辑需要从世界经济理论与发展经济理论融合的角度进行解释, 其意义是充分发挥核心贸易国的“国家优势”, 依次通过以基础设施投资为主的贸易促进型大推进战略, 以及以对外直接投资为主的分工重塑型大推进战略, 最终实现区域内的经济重塑。“一带一路”倡议将中国的“国家优势”与区域共同发展紧密结合, 现阶段主要发挥“存量优势”、“供给优势”与“大国引导优势”, 但中国还需努力推进“国家优势”的动态化, 才能不断适应“一带一路”地区的发展要求。

[关键词] “一带一路”; 国家优势; 大推进; 区域经济重塑

[中图分类号] F125.4

[文献标识码] A

[文章编号] 1673-0461(2017)01-0006-09

一、引言

“一带一路”战略是在全球经济新形势下通过构建以中国为枢纽点的全方位经济开放新体系, 进而推动沿线国家形成宽领域、深层次、高水平的经贸合作新格局的重要战略。党的十八届三中全会已经通过了《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》, 其中关于“构建开放型经济新体制”进一步明确提出: “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。”这标志着“一带一路”战略已经成为国家层面的重要中长期规划。从现实情况来看, “一带一路”不仅是迄今为止世界上规模最大的跨区域合作, 同时也是当前经济增速最快的区域。据UNCTAD统计数据计算, 2010年至2013年间, “一带一路”对外贸易和跨境投资年均增速达到13.9%和6.2%, 高出全球平均水平4.6个百分点和3.4个百分点(李丹, 崔日明, 2015)^[1]。虽然在“一带一路”的经济地理版图中, 其一头是世界上经济最活跃的东亚经济圈, 另一头是世界最发达的欧洲经济圈, 但问题是中间沿线却形成了经济的深度凹陷区。长期以来沿线国家或地区经济发展水平普遍较低, 大多尚处在工业化初级阶段, 而铁路、港口、公路等基础设施建设落后导致了该地区难以充分享受经济全球化带来的收益,

最终沦为世界贸易发展的过道, 成为了国际分工的灰色地带。“一带一路”地区的这种非均衡的发展方式成为我国“一带一路”战略实施的重要现实背景。

当前对于“一带一路”战略的重要经济意义的研究, 主要从以下几个方面展开: 第一, 从中国当前经济发展的阶段论出发, 认为“一带一路”战略与当前中国对外开放的战略相一致, 有利于实现“以开放促改革, 以改革促发展, 以发展促转型”的战略目的; 此外, “一带一路”战略是中国的一项重要战略部署, 在当前中国经济增长速度换挡期、结构调整阵痛期和前期刺激政策消化期三期叠加的背景下具有极为重要的战略意义。第二, 从促进区域合作的一体化论出发, 认为“一带一路”战略是以一种典型的跨境次区域合作, 不是一国的事, 而是相邻各国共同的事业; 不是某个区域的利益独享地带, 而是跨国界的利益共享地带, 旨在将安全互信、地理毗邻、经济互补的优势转化为切实合作和共同发展(柳思思, 2014)^[2], 而且鉴于“一带一路”地区的多元化特征, 其必须需求多元化的合作机制(李向阳, 2015)^[3]。第三, 从世界经济结构演变与调整的大背景出发, 认为“一带一路”战略通过建立“新南南合作”, 把世界经济从传统的“中心—外围”格局向通过“双循环”结构转变, 推进世界经济

收稿日期: 2016-10-18

网络出版网址: <http://www.cnki.net/kcms/detail/13.1356.F.20161228.1745.002.html> 网络出版时间: 2016-12-28 17:45:36

基金项目: 国家自然科学基金项目《不确定环境下我国沿边经济区的企业行为与企业集聚研究》(71362026); 2015 云南省博士新人奖 (C6155501)。

作者简介: 郭平 (1988-), 男, 湖北洪湖人, 云南大学发展研究院博士研究生, 主要研究方向是发展经济理论、国际经济理论。

发展和转型（王跃生，2014）^[4]。正是由于对“一带一路”的经济逻辑认识上的差异，有的学者侧重于研究“一带一路”战略如何促进中国的经济转型与产业升级（张良悦，刘东，2015）^[5]，并强调了中国经济改革在其中的重要作用；而有的学者则侧重于研究“一带一路”战略中的促进区域一体化的重要作用，认为国际公共品的提供以及贸易协定的制定是问题的关键（黄河，2015）^[6]，而也有一些学者从全球经贸格局重构的角度认为“一带一路”战略需要从我国参与改革国际经济治理、构建国际经济新秩序、建设国际经济新规则方面进行努力（王跃生，2016）^[7]。

可见，一项政策举措的实施需要基于坚实的经济学逻辑，而当前学者对于“一带一路”经济逻辑的解读仍具有一些片面性，其原因如下：第一，“一带一路”战略的目标是实现共同发展、共同繁荣，最终实现“命运的共同体”，因而仅仅从中国的利益诉求以及发展趋势出发难以全面把握战略实施的思路与方向。第二，“一体化”的观点简化了“一带一路”地区的发展机制，事实上，一个物理上快捷便利的连在一起的区域才能更好地发挥制度安排的优势，区域合作的规模经济效应也才能真正发挥（王玉主，2015）^[8]。第三，从世界经济格局的演变出发，事实是更容易理解“一带一路”战略提出的重要意义，但并不能有效指导战略的实施，如何构建以中国为核心的全球价值“双”环流体系，特别是构架中国与其他亚非拉地区的以贸易与直接投资为载体的循环体系，终归是一个地区如何实现共同发展的的问题。因此，本文认为从“一带一路”地区的特征与发展思路上，其更需要从一个世界经济理论与发展经济理论融合的经济逻辑来进行解释。“一带一路”倡议的关键并不是通过互联互通完成区域的一体化，而是通过发挥核心贸易国的“国家优势”，进行大规模的工业投资促进跨国间生产分工，进而实现沿线地区“跨国工业化”的大推进战略，最终拉平区域内不同经济体的技术与经济差距，形成区域内的跨国经济收敛。

二、“一带一路”地区的特征事实与一体化困境

“一带一路”倡议所反映出的经济逻辑来源于“一带一路”地区发展的特征事实以及面临的一体化滞后的问题。从“一带一路”地区的特征事实来看，“一带一路”倡议是迄今为止覆盖面积最大的区域合作关系，其贯穿亚欧非大陆，一头是活跃的东亚经济圈，一头是发达的欧洲经济圈，共涉及65个国家，覆盖总人口数超过世界人口的60%，

GDP总量约为全球的1/3。虽然近年来该沿线国家贸易增长迅速，但“一带一路”地区仍然面临着发展滞后的困境，其主要表现为以下3个方面。

从地区发展异质性来看，其主要体现在经济发展水平的异质性。由于“一带一路”地区覆盖面积较大且受制于初始条件的巨大差异，“一带一路”地区的经济发展水平上存在着较大的异质性。从人均收入来看，中东欧等国家的收入水平较高，而68.9%的国家的收入都低于世界平均水平；从人均收入增长率来看，“一带一路”地区总体增长率较快，共有76.7%的国家的人均收入增长率高于世界平均水平，其中东南亚国家增长速度显著高于其他国家。但与此同时也存在相当的一些国家在人均收入水平以及增长率方面都处于世界平均水平或以下（见图1）。总体来看，“一带一路”国家收入水平比较分散且差距较大，但大部分集中在中等收入阶段，大部分国家属于发展中国家。另外，高收入国家则大多都属于资源型国家，对地区整体发展缺乏带动作用。区域内收入差距过大将阻碍高层次的贸易合作，使得该地区难以进行经济的深度融合，不利于实现共同发展。

“一带一路”地区发展的问题还表现在经济地理分割方面。从自然地理的角度来看，“一带一路”沿线如中亚、南亚等地区远离世界市场，难以享受大市场带来的贸易优势，而较差的地理环境如多山脉地带也限制了国家之间的要素流动。从经济地理来看，经济学上的距离不同于几何学上的直线距离，具体是指商品、服务、劳务、资本、信息和观念穿越空间的难易程度（世界银行，2009）^[9]。交通运输基础设施的位置和质量、运输的可得性可以极大的影响经济距离。可长期以来“一带一路”地区面临着基础设施严重不足的情况。就亚洲地区，据亚洲开发银行预计，2011~2020年间，亚洲各经济体的基础设施要想达到世界平均水平，区域性基础设施建设需近3000亿美元。^[10]基础设施的不足严重阻碍了“一带一路”地区的要素的流动，成为区域分割的重要原因。此外，政策障碍也同样可以增加经济距离，地方保护主义使得贸易流动受到大量人为壁垒的阻碍。来自世界银行的数据显示，2012年经合组织国家平均关税率为4.97%，而东亚与太平洋国家为8.15%；南亚，中亚地区达到14.05%与7%。从资本限制指数来看，南亚、中亚、东南亚等地区显著高于经合组织国家（世界银行，2009）^[11]。政策壁垒导致的要素流动障碍同样使得“一带一路”地区面临着严重的分割。

“一带一路”倡议的经济逻辑
郭平：
——国家优势、大推进与区域经济重塑

从“一带一路”地区全球生产的参与情况来看，其存在全球生产边缘化与低端化的特征。首先，“一带一路”地区在全球价值链参与上存在着显著差异。自东亚生产网络形成以来，该地区就成为全球贸易中最活跃的地区，中国、泰国、马来西亚等国家全球价值链的参与程度较高，而相对来看，印度、土耳其等地区全球价值链参与率较低（如图 2）。由于数据缺失，中亚与中东欧

等地区全球价值链参与度没有获得，但其参与度显然要更低。其次，从全球价值链的位置来看，虽然东亚地区参与率均较高，但其在全球价值链的位置显著低于美国、日本等国家，这反映出东亚生产网络严重依赖于外国增加值，其出口产品主要是由大量进口投入品构成。这些现象一方面反映出“一带一路”沿线某些地区仍然难以参与国际生产分工，成为国际分工的“灰色地带”，而

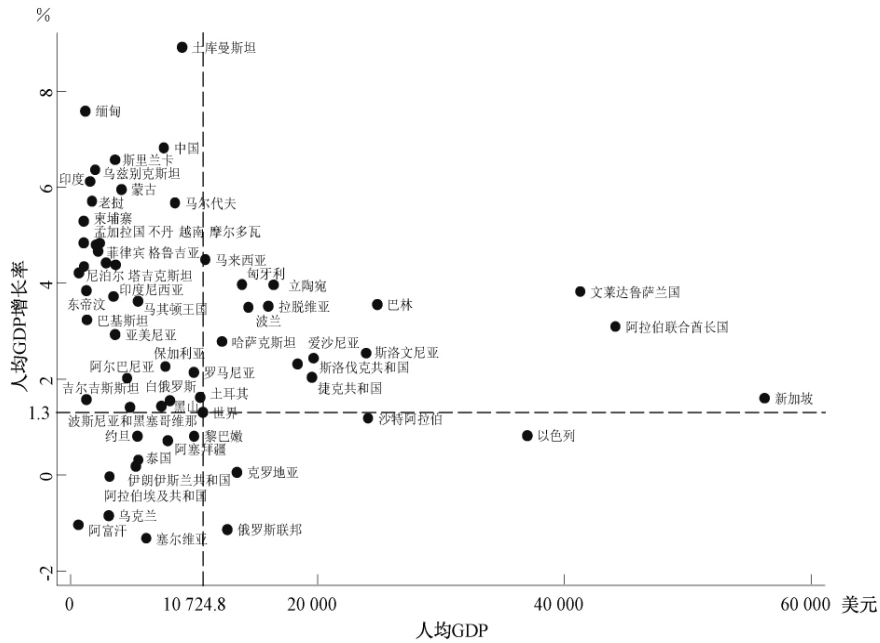


图 1 2014 年“一带一路”地区国家人均 GDP 以及人均 GDP 增长率^①
数据来源：世界银行。

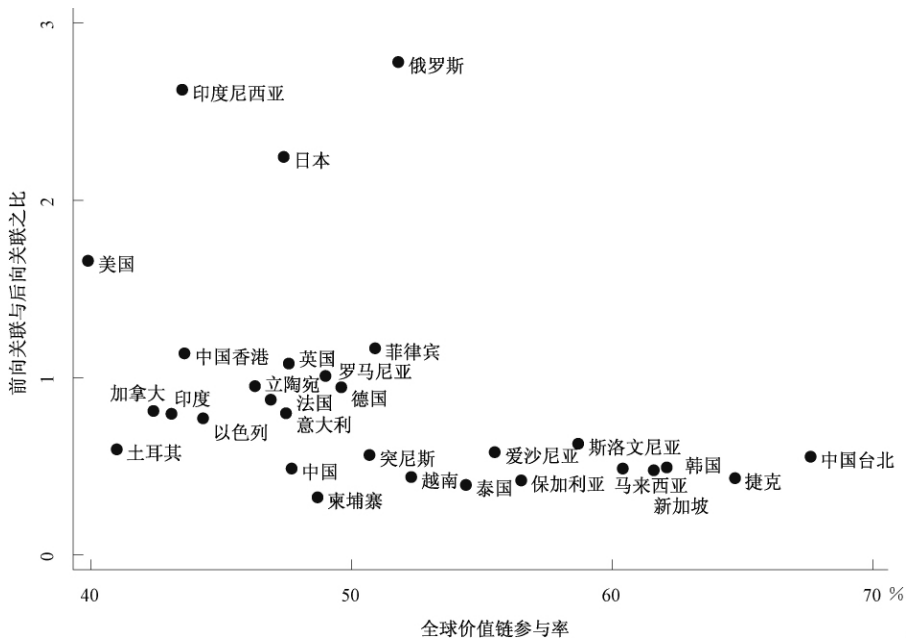


图 2 2011 年部分国家或地区全球价值链参与率与全球价值链位置
数据来源：OECD Global Value Chains indicators。

另一些地区虽参与全球价值链程度较高，但其在全球价值链中存在着明显的“低端锁定”。

从以上3个方面的特征事实可以反映出“一带一路”地区发展所面临的重要问题。那么传统的区域一体化政策是否能够解决这些问题？从“一带一路”地区的贸易协定分布可以看出，截至2013年1月，亚洲已经批准的自贸区数量有109个，与2002年相比增加了两倍。此外，尚有148个自贸区协定处于谈判阶段。亚洲的自贸区协定总计达到了257个，超过世界其他任何地区。但亚洲的贸易协定没能发挥其应有的作用，其原因在于东亚地区外向型的增长模式使得自身的生产网络发展受制于外部的经济体，其全球价值链地位虽然逐步攀升但始终难以突破低端锁定，导致东亚地区难以形成利益共赢的经济共同体，这使得现有亚洲自贸区协定的自由化程度较低，相互交织的自贸区协定都有自己的原产地规则，致使“意大利面碗”现象突出（李向阳，2015）^[9]。当前中国已经开始了向西开放，与巴基斯坦签订了自由贸易协定且已经进入第二阶段的谈判，但由于国家发展之间过大的异质性，中巴的经济结构互补性较低，贸易量小且结构极端不平衡，使得国家之间难以形成具有实际经济效益的一体化协定。另外，即使区域性的合作安排能够达成，制度性藩篱的拆除并不会自动消除经济一体化面临的自然障碍。相反，制度性合作协议的确立凸显了对于基础设施互联互通的需求。一个物理上快捷便利的连在一起的区域才能更好地发挥制度安排的优势，区域合作的规模经济效应也才能真正发挥（王玉主，2015）^[8]。

总之，“一带一路”地区所面临的发展异质性、经济地理分割以及全球生产边缘化与低端化问题，传统的一体化政策难以解决，需要新型的区域合作机制。具体而言，需要通过基础设施建设减少经济地理分割促进贸易的实现以及通过大量的国际直接投资促进欠发达地区发展，实现区域内合理分工。此外，区域内生化的生产网络的形成是防止经济外向化的重要基础，也是最终实现区域利益共赢的重要保障。

三、“一带一路”倡议中的经济理论融合

目前，中国提出的“一带一路”倡议已经被写入“十三五”规划，这标志着它已经成为中国未来中长期的国家层面的重要规划，其重点就在于通过基础设施建设将中国与周边国家连接起来，实现“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”的“五通”，这显然是为“一带一路”地区一体化进程提供了重要支持，同时也体

现出中国将外汇储备以及过剩产能投入到“一带一路”地区所具有的重要意义。但从经济理论的角度看，自“一带一路”提出以来，学界尚未有清晰的逻辑框架作为“一带一路”倡议的理论基础，因为传统的国际贸易理论以及发展经济理论均难以契合的为“一带一路”倡议提供较好的理论解释。“一带一路”倡议所提出的对外投资推动型的新型合作机制需要进一步融合当前的世界经济理论以及发展经济学理论来加以解释。

理论的融合将从两个方面展开，从世界经济理论来看，我们已经难以将“一带一路”地共同发展简单看成一个贸易问题。传统的国际贸易理论或是国际投资理论难以解决“一带一路”地区所表现出的较大的异质性以及严重的经济地理分割问题。传统比较优势理论中强调贸易的形成来源于劳动生产率差异而形成的比较优势，而传统要素禀赋理论则认为要素禀赋差异是比较优势的真正来源。但无论是比较优势理论还是要素禀赋理论其重要前提条件都是零关税与零运输成本。在基础设施条件较差、经济分割的“一带一路”地区，满足这样的条件并不容易，因而潜在的比较优势将难以发挥。此外，国家经济水平的差异性也使得克鲁格曼提出新贸易理论以及林德提出的需求重叠理论难以适用于该地区的贸易，这两者都需要贸易国之间存在较大本地市场规模或相似的消费偏好以便形成规模经济。另一方面，国际投资理论同样难以支持“一带一路”地区的发展。比较优势以及规模经济同样是国际直接投资发生的重要前提，而这些正是“一带一路”地区所缺乏的发展基础。虽然东亚地区凭借国际直接投资的进入参与了国际分工，最终促进了贸易的增加。但对于“一带一路”地区而言，过大的经济差距以及远离世界的经济地理条件都使得落后国家难以承接产业转移，因此难以吸引跨国公司的进入。总之，传统国际投资理论包括垄断优势理论（Hymer, 1960）^[11]、产品周期理论（Vernon, 1966）^[12]、内部化理论（Buckley, 1976）^[13]、国际生产折衷论（Dunning, 1977）^[14]等理论均是以跨国公司为研究对象，从企业微观层面来理解国际直接投资。对于“一带一路”地区所需要的基础设施的投资以及外部性较强的国际直接投资，跨国企业显然难以满足。可见，“一带一路”地区发展需要先行社会资本的投入，而只要是遵循着严格的比较优势假定的提倡新自由主义的贸易理论，都难以支撑“一带一路”地区发展。打破经济地理分割，促进欠发达地区的工业化是实现“一带一路”地区贸易重塑的重要方向。

同样，我们也难以将“一带一路”倡议简单看成一种发展战略。从发展经济理论的角度来看，传统的发展经济学是发展中国家的工业化为研究问题，以政府主导的结构调整为政策手段，其中强调了投资的不可分性与部门之间的互补性，突出政府的大规模投资如基础设施建设在经济发展中发挥的重要作用。这些思路虽然与“一带一路”倡议的实施内容如出一辙，但发展经济学中强调的是国家战略，“一带一路”倡议强调的是中国带动的区域共同发展，因而需要发展经济理论在“一带一路”背景下的开放条件中进行更多的拓展。同时，也有人采用对外援助理论来解释“一带一路”倡议，将“一带一路”倡议当作是中国主导的马歇尔计划，认为大规模基础设施建设的投入能够帮助欠发达地区实现工业化。这显然与“一带一路”倡议的核心理念相违背，同时也与中国在全球经济中的地位不相符合。事实上，“一带一路”倡议提倡的是共同发展。当前中国经济进入新常态，中国通过需要在与其他国家的贸易合作中实现互补性，进而实现经济转型，而且中国当前的经济地位尚未达到美国等发达国家的水平。因此，由中国倡导的以基础建设投资为重要实现形成的“一带一路”倡议不能仅仅看成一种对外援助的发展战略，其目的是通过基础设施的投入以及促进欠发达地区工业化来实现区域共同发展。

因此，“一带一路”地区发展的理论基础需要从世界经济理论与发展经济理论两者融合的角度来思考，而且一旦从这个视角来看待问题，一些在某一框架下矛盾的问题将在新的框架下得以解释。“一带一路”地区贸易发展离不开具有“不可分性”的基础设施建设与国际直接投资，而在新古典的框架下大规模投资的进入仍然需要以国家之间的贸易互补性即区域内的比较优势与规模经济为前提。这样一个看似矛盾的循环因果关系在发展经济学的框架下就迎刃而解，“一带一路”地区可以通过发挥类似“大推进”理论中政府作为经济体系中的协调者的功能进而打破低水平均衡陷阱。因此，对于比较优势缺失的“一带一路”地区而言，需要存在区域贸易核心国并发挥其提供基础设施投资以及促进贸易分工的国家能力，如此才能打破新古典框架下的增长陷阱，这也正是“一带一路”倡议的核心思想。本文将核心国的这种国家能力称之为区域发展的“国家优势”，而将核心国通过发挥国家能力进行基础设施建设以及国际直接投资的行为，称之为贸易发展中的“大推进”。“一带一路”倡议的经济逻辑

则是通过发挥核心国的“国家优势”，实现区域发展所需要的“大推进”投资，进而促进区域贸易的形成与重塑。

事实上，以往对于“国家优势”的研究，都是关注于如何发挥一国在全球经济中竞争力的问题。波特（1990）在其《国家竞争优势》中运用“钻石模型”来讨论了一国在全球经济中经济持续繁荣的源泉即国家竞争优势的形成，他认为需要通过实现钻石模型中4个关键要素来构建国家竞争优势^[4]。邓宁的投资发展周期论认为资本富足国会出于跨国公司的OLI优势对资本缺乏国进行对外投资（1980）^[5]。裴长洪和郑文（2011）^[6]也从发展中国家的对外投资的现象出发，提出母国的国家特定优势是对外投资优势的重要来源，其包括行业优势、规模优势、区位优势、组织优势等。然而，本文所强调的“国家优势”是从大推进理论中的政府引导功能出发，强调的是贸易核心国在促进其所在区域共同发展方面表现出来的能够引领各国间贸易与投资并形成合理贸易格局的国家能力。这显然在理论的出发点上就与前面的研究截然不同，它更加强调了优势国家在区域内的合作与互利共赢中发挥的作用。“国家优势”构成了较大范围内区域一体化进程受阻地区实现共同发展的重要前提，是“一带一路”地区经济发展的逻辑起点。

那么“国家优势”是如何通过“大推进”来实现贸易促进与重塑？其实现机制与条件如何？本文将构建“一带一路”倡议的理论框架来加以解释。

四、“一带一路”倡议的经济逻辑——一个理论分析框架

从总体上看，“一带一路”地区发展的经济逻辑是一个基于“国家优势”的“投资促进贸易”的分析框架，主要是利用“大推进”式的大规模投资来促进与重塑区域内国家间的贸易关联，形成合理的贸易格局。它不同于传统对国际投资与国际贸易关系研究的分析框架，而是关注于通过发挥“国家优势”来实现“大推进”投资以及对区域内贸易的促进与重塑。

1. “一带一路”倡议的“投资—贸易”框架

“一带一路”理论框架中的贸易重塑需要从全球经济发展的经验来理解。东亚的发展经验告诉我们，一国贸易的发展仍然需要从要素禀赋出发，但只有完成工业化的起步阶段才能承接发达国家的产业转移，进而参与国际分工。同时，东亚生产网络的经验也让我们认识到，虽然全球价值链的形成成为发展中国家发展生产能力的重要

途径，但形成区域自身的生产价值链是促进区域共同发展，避免生产网络的外部依赖的重要保障。东亚外向型的生产网络也需要通过“一带一路”倡议的实现来进行贸易重塑。从以上方面可以看出，“一带一路”倡议的贸易重塑需要从比较优势的实现开始，充分利用“一带一路”地区的要素禀赋，并通过实现欠发达地区的工业化来重塑区域贸易分工，最终形成区域内生化的全球价值链。那么本文的“投资—贸易”框架也将基于此展开，“一带一路”地区的大推进将包括了两个方面，一个是贸易促进型的基础设施建设，一个是分工重塑型的国际直接投资。

从贸易促进型大推进来看，其是通过基础设施投资降低了运输成本，进而使得国家之间潜在的比较优势得以发挥，由于“一带一路”地区的异质性特征，此时基于要素禀赋的产业间贸易将是贸易的主要形式。虽然贸易的畅通能够促进国家之间的贸易规模，但基于要素禀赋的欠发达国家难以通过贸易来工业化，其自身也缺乏结构调整的能力。因此，产业转移能够帮助欠发达地区获得工业化所需要的高级生产要素，通过产业转移实现了“一带一路”地区的贸易结构升级。当“一带一路”地区国家具备了国际生产的能力，就需要通过分工重塑型的大推进，引导更多国际直接投资进入，形成合理的贸易分工，最终形成区域全球价值链（见图3）。

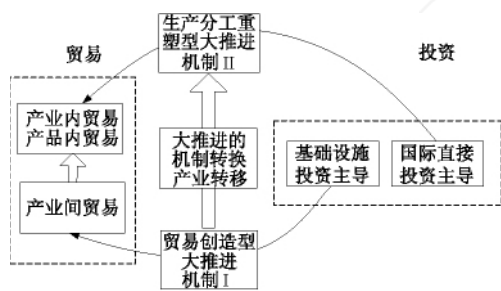


图3 “一带一路”倡议的经济逻辑

从上述分析可以看出，两种“投资”是开放经济下大推进理论的两种扩展，一种体现在贸易促进型的基础设施投资中，另一种体现在分工重塑型的国际直接投资中，但两种大推进机制中存在着递进的关系，贸易促进型的大推进在当前“一带一路”的发展初期发挥着重要的作用，它通过运输成本的降低，扩大市场规模，促进了资本积累，为第二阶段的大推进的实现铺垫了基础。而分工重塑型的大推进机制则通过促进国际直接投资与地方工业化的结合，使得规模报酬递增的生产价值链得以实现，这一机制一方面促进了整个

区域的工业化与贸易结构升级，同时也共同实现了“一带一路”地区经济的内向化增长，实现了“一带一路”倡议的最终目的。

2. “一带一路”倡议中“大推进”机制的实现：国家优势与贸易分工

传统“大推进”理论强调的是国家层面的发展战略，其实现机制是基于工业部门间的互补性，通过政府主导的不可分的投资来促进工业化的形成。在“一带一路”的分析框架中涉及的贸易促进的大推进与生产分工重塑型的大推进也将基于各自的互补性以及不可分的投资来促进大推进的实现，其中不可分的投入源于“国家优势”，互补性是基于“贸易分工”的形成。

(1) 贸易促进型大推进的实现。贸易促进型的大推进是当前“一带一路”地区发展推进的第一步。国际间的基础设施建设对减少贸易成本，进而促进贸易的作用明显的。研究显示，交通运输的改善将使印度尼西亚、马来西亚、菲律宾、泰国、越南、印度、巴基斯坦、斯里兰卡和中亚等国家或地区的贸易成本分别降低25.3%、11.4%、15.6%、12.1%、13.2%、21.6%、12.9%、10.6%和11.5% (Zhai and Fan, 2010)^[7]。在罗森斯坦提出大推进理论中，生产函数的不可分性是其不可分性的重要来源，而基础设施是生产函数的不可分集中体现。基础设施的性质可以从两个方面进行分析，从社会分摊成本的概念上讲，众多基础性产业如电力、运输、通信等，其最重要的功能是为其他的产业提供更多的投资机会，最终构成了整个经济系统中基础设施的整体框架，因而基础设施需要在其他生产性产业发展之前进行投入，具有先行资本的特征。此外，基础设施是一种非线性的生产函数，因为基础设施的建设需要一次性的资本投入才能发挥作用，基础设施的这种特征决定了大推进是一个非线性的发展理论。

对于“一带一路”地区而言，其大部分国家属于发展中国家，工业化程度并不高，资本积累及其有限，要先于其他产业投资进行一次性基础设施建设投入是很困难的。此外，“一带一路”地区国家间异质性较强，在国际公共产品的供给方面存在难以避免搭便车现象。中国作为“一带一路”倡议的推动国能够通过发挥其“国家优势”来解决这些问题。一方面，中国拥有充裕的国民储蓄与外汇储备，使得中国有能力在保持国内投资需求较快增长同时，帮助沿线国家进行大规模的基础设施投资。另一方面，2008年金融危机后，中国实施了四万亿的投资计划极大地促进了

我国制造业的发展，尤其是基建产业的产能以及质量都得到较大提升，对外承包工程额快速增长，从 21 世纪初不到 100 亿美元上升到 2014 年近 1 400 亿美元（卢峰等，2015）^[18]。更为重要的是，中国已经将“一带一路”建设纳入“十三五”规划，大国的中长期规划将为“一带一路”建设提供可靠的支撑，从而避免小国主导的一体化中出现的短视行为。此外，大国对于国际公共品供给的实现至关重要。在现实生活中，跨国集体行动存在组织的问题，因此需要某个（些）国家发起倡议，并主动承担沟通与联系，甚至组建与维持国际机构的成本。这是跨国集体行动的初始阶段，也是国际公共品供给得以实现的前提（李娟娟，樊丽明）^[19]。

（2）分工重塑型大推进的实现。从发展中国家参与国际贸易的历程中可以看到，利用比较优势是快速嵌入全球生产分工体系的重要关键。但仅依赖比较优势并不一直有利于发展中国家的发展。尤其对于产业间贸易中的产业垂直分工体系，处于上游端的发展中国家将不可避免地陷入比较优势陷阱，如“一带一路”许多国家或地区都面临着“资源诅咒”的风险。因此，“一带一路”地区需要形成一个规模报酬递增的国际生产分工网络，这不仅仅需要沿线国家与地区实现互联互通，还需要实现工业化与现代化，使得更多国家能够参与到较高附加值的国际生产环节中，最终在“一带一路”地区实现完整的价值链分工。

与贸易促进型的大推进不同，国际生产的有效分工是建立在“一带一路”国家具有参与国际生产的能力基础上的，以最终品为主要贸易的产业间贸易显然难以实现。而对于处于工业化前期的众多发展中国家而言，实现工业化与现代化并参与国际分工同样是困难的事情。分工重塑型的大推进不仅可以借助核心贸易国的产业优势与资本优势通过国际投资的形式帮助沿线各国实现工业化，还能通过促进区域内的合理分工，促进要素的合理配置，促进国家间的共同发展。与以基础设施为主导的大推进不同，分工重塑型的大推进投资重点在国际直接投资，其不可分性体现在两个方面：其一，FDI 的进入可以看成是为欠发达地区的工业化填补了资本缺口，在工业化前期大规模投资是生产的前提条件，比如设备以及厂房的投资，必须要一次性投入并保证投资的不可分才能发挥固定资产的作用。因此，工业化前期国家都会面临资本短缺的问题，FDI 引发的资本流入可以与东道国的资本积累一起满足工业化部

门生产所需要的不可分投入。其二，从更广义的 FDI 来看，跨国公司的 FDI 具有的一揽子性质即直接投资不单是资本流动，而是包括资本、技术、经营知识的总体转移，而且只有各个要素相互作用才能发挥其真正的作用。因此，FDI 的一揽子性质表明，直接投资的各个要素组成部分是在特定的市场条件和技术条件下产生的，各种要素之间存在着一种“不可分性”，从而不能单独构成一种可转移的资源（杨先明等，2004）^[20]。

显然，对于“一带一路”地区而言，国际直接投资流入量较小，主要集中与东亚地区，而且来自欧美发达国家的国际直接投资仅仅是基于资源获取，市场获取等目的，其并无意帮助欠发达地区实现经济发展，所以并未能将一揽子的高级要素投入都外溢于东道国，最终使得许多发展中国家难以获取自主生产的能力，成为劳动供给国与资源供给国，始终处于全球价值链的低端。而中国推出的“一带一路”倡议则不同，一方面中国能够充分利用中国的资本优势以及产业优势，帮助“一带一路”沿线国家获得工业化所需要的资本的输入以及技术外溢，更为重要的是中国的对外直接投资是基于互利共赢的目的，中国帮助“一带一路”地区实现工业化参与国家分工，也能够使得中国的产业结构得到优化并能从区域内有效的国际生产分工中获利。因此，中国更有动力将大量“不可分”的国际直接投资投入到“一带一路”地区，其中包括了中国先进的制造业技术、高技术人才以及现代化的管理经验，而这些正是“一带一路”地区实现经济发展所需要的高级生产要素。

3. “一带一路”地区的发展与大推进的机制转换

事实上，从以基础设施主导的贸易促进型大推进向以国际直接投资主导的分工重塑型大推进的转换，需要一个合理的转换机制。通过基础设施建设实现了潜在比较优势的发挥促进了区域间的贸易流动，并不表示生产要素的流动。对于国家发展更为重要的资本要素以及知识要素并不会自发地向欠发达地区流动。分工重塑型的大推进实现也同样需要国际直接投资发生的基础。东亚的经验告诉我们，东亚发达的生产网络并不是一蹴而就的，而是经历了以产业转移和升级为背景的“雁型模式”的发展，其促进了长时期的高速增长，促使了东亚地区的经济收敛。随后，东亚区域内产业内分工不断扩大，产业间垂直分工的分工格局在各经济体相互赶超过程中日趋模糊，“雁行模式”日趋式微。东亚地区的生产和分工形

式逐渐形成了以“分散化生产”为基础，遵循产品在价值链上不同生产环节展开的地区性分工，并通过产业内贸易和产品内贸易形成的多层次、网络状的新型区域生产体系（刘中伟，2014）^[21]。因此，“一带一路”的理论框架中需要以产业转移为主要形式的大推进转换机制。随着运输成本的降低，产业转移既能利用当地的比较优势，又能促进产业转入国的产业升级与生产附加值的提高，如印度、蒙古等劳动力要素丰富的国家适宜承接纺织服装行业，海合会国家因富含油气资源而适宜承接石油加工及炼焦业、化学、橡胶及塑料制品行业，中亚国家地域广阔且拥有丰富的矿产资源，适宜承接金属制品和运输设备行业（苏杭，2015）^[22]。事实上，贸易促进型的大推进已经为产业转移提供了条件，基础设施建设减少了贸易成本，它不仅促进了比较优势的实现，扩大了贸易规模，还有利于整合区域市场，促使依赖规模经济的现代产业的催生。此外，基础建设的投入还能有利于中国过剩的钢铁、水泥、电解铝等产业的转移。

从大推进机制转换的制度安排来看，从贸易协定向投资协定的转变是重要的政策转换形式。商品流动到要素流动是大推进机制转换的重要经济特征，实现要素的流动是为国际生产突破比较优势与国家属性，进而形成更加有效的国家生产分工体系的重要前提。正如当前无论是 TPP、TTIP 还是 TISA 或美国《2012 年双边投资协定范本》（BIT2012），都倾向于在服务贸易和投资准入上相互提供更加宽泛的国民待遇（王金波，2014）^[23]，“一带一路”地区的区域一体化安排也将沿着这样的演进规律发展。“一带一路”地区有必要结合相关产业的发展，适时推动双边投资协定谈判，促进生产要素的跨国流动，并在全球价值链的背景下进一步深化贸易分工，促进更多的生产环节在不同的国家或地区进行合理分工。

五、中国的政策选择：“国家优势”的实现与动态化

“一带一路”倡议中的“国家优势”主要体现在核心贸易国需要依靠储蓄优势以及产业优势通过大推进式的对外投资推动区域贸易重塑。但中国当前仍然面临着增长乏力，产业结构升级等问题，随着贸易促进型的大推进向分工重塑型的大推进转变，中国需要通过“一带一路”地区发展的机遇促进自身国家能力的提高，实现“国家优势”的动态化，进而有利于实现区域国际生产分工体系的建立，其动态化特征体现在如下几个方面。

（1）存量优势向增长优势动态化。当前“一带一路”倡议中中国最大的“存量”优势就是充足的国内储蓄与剩余产能，其能够在贸易促进型的大推进中发挥重要的作用，促进基础设施建设与产能转移。但当前中国经济已经进入新常态，高速的经济增长将不再持续，依赖高储蓄而推进的低回报率的投资行为将不会是新常态下中国经济增长的主要动力。中国应当在推进“一带一路”建设中，将“存量”优势逐步转变为“增量”优势，促进产业升级与经济转型，提高出口产品的附加值，构建以中国为核心的全球价值链。只有中国不断提高其在全球价值链中的位置，才能为“一带一路”沿线国家的发展创造出更多的经济空间；只有中国不断提高其知识积累与技术创新水平，才能为“一带一路”沿线国家提供更多的技术外溢，促进高水平的贸易合作。

（2）供给优势向需求优势动态化。中国已经成为世界的生产工厂，同时在“一带一路”地区发展中发挥着产能供给、技术供给与人才供给的重要作用。但“一带一路”地区价值链的形成必然需要一个较大的终端需求市场支撑。克鲁格曼的本土市场效应假说认为本地市场需求的扩大能够提高地区的专业化分工，进而实现规模经济。本土市场的容量特别是高端市场的容量，是决定企业或产业创新能力能否培育而成的最根本因素（刘志彪，2009）^[24]。此外，从区域价值链的内生化角度来看，一个区域内若不存在较大的终端市场需求，将会导致整体价值链的低端锁定与利益关系的不稳定。两头在外的全球价值链参与将导致区域内国家长期处于低附加值的生产环节，并难以获得更多的技术升级机会。随着区域内经济的收敛以及产业结构的同质化，竞争性将大于互补性，区域内相互利益关系将会发生冲突。因此，较大的终端市场规模将是“一带一路”地区价值链内生化的重要保障，也是分工重塑型大推进实现的重要条件。未来中国需要努力扩大内需，培育其在“一带一路”地区发展中的需求优势，促进内生化的区域价值链的形成。

（3）大国引导优势向全球经济治理优势动态化。随着新兴经济体的不断崛起，其在全球经济体系中的话语权不断加强。以布雷顿森林会议确定的发达国家主导的全球经济治理结构已经难以适应全球经济的实际发展。中国当前推动的“一带一路”倡议是新兴经济体主动参与国际经济治理所迈出的重要一步。在全球化进程中，主动参与全球经济治理，包括平台角色、治理议题设置和公共品提供能力，其中公共品提供能力建设是

全球经济治理机制的核心内容(毛艳华,2015)^[25]。中国推进的“一带一路”建设内容包括了互联互通与其融资平台建设,主要发挥了大推进中大国引导的作用,通过先行资本的投入,使得更多的国家参与国际贸易并实现区域的工业化与现代化。国际公共产品的供给可以通过减少物理障碍来消除由于“一带一路”地区各国在发展阶段、经济模式、利益诉求和对外战略等方面的异质性导致的协调机制缺失。随着各国经济关联的进一步加深,中国与周

边各国建立起多元化的贸易合作机制,就需要中国逐步发挥其在全球经济治理中的重要作用,参与或主导“一带一路”地区贸易与投资框架的制定以及金融治理结构的完善。分工重塑型的大推进需要中国进一步从贸易协定的构建向参与全球投资治理体系的构建转变,促使生产要素的跨国流动。此外,中国还需大力推进人民币国际化的发展,进而使得中国具备全球金融治理能力,有利于维护“一带一路”地区的金融稳定。

[注 释]

① 人均 GDP 为现价美元, 巴勒斯坦、叙利亚、阿曼、也门与科

威特数据缺失, 伊拉克、卡塔尔为异常点剔除。

[参考文献]

[1] 李丹,崔日明.“一带一路”战略与全球经贸格局重构[J]. 经济学家,2015 (8): 62-70.
 [2] 柳思思.“一带一路”:跨境次区域合作理论研究的新进路[J].南亚研究,2014(2): 1-11.
 [3] 李向阳.论海上丝绸之路的多元化合作机制[J].世界经济与政治, 2014(11): 4-17.
 [4] 王跃生,马相东.全球经济“双循环”与“新南南合作”[J].国际经济评论,2014(2): 61-80.
 [5] 张悦悦,刘东.“一带一路”与中国经济发展[J]. 经济学家,2015 (11): 51-58.
 [6] 黄河.公共产品视角下的“一带一路”[J].世界经济与政治,2015 (6): 138-155.
 [7] 王跃生.“一带一路”与国际经济合作的中国理念[J].中国高校社会科学,2016(1): 17-19.
 [8] 王玉主.区域一体化视野中的互联互通经济学[J].人民论坛·学术前沿,2015 (5): 17-29.
 [9] 世界银行.2009年世界发展报告: 重塑世界经济地理[M].北京: 清华大学出版社,2009.
 [10] 亚洲开发银行.亚洲基础设施建设[M].北京:社会科学文献出版社,2012.
 [11] Hymer S. The International Operations of National Firms: A Study of Direct Foreign Investment[M]. MIT Press Cambridge, MA, 1976.
 [12] Vernon R. International Investment and International Trade in the Product Cycle[J]. The Quarterly Journal of Economics, 1966: 190-207.
 [13] Buckley P J, Clegg J, Wang C. Is the Relationship between Inward FDI and Spillover Effects Linear? An Empirical Examination of the Case of China [J]. Journal of International Business

Studies, 2007, 38(3): 447-459.
 [14] Porter M E. The Competitive Advantage of Nations [J]. Harvard Business Review, 1990, 68(2): 73-93.
 [15] Dunning J H. Toward an Eclectic Theory of International Production: Some Empirical Tests [J]. Journal of International Business Studies, 1980, 11(1): 9-31.
 [16] 裴长洪,郑文.国家特定优势:国际投资理论的补充解释[J].经济研究,2011(11): 21-35.
 [17] Zhai F. The Benefits of Regional Infrastructure Investment in Asia: A Quantitative Exploration [R]. ADBI Working Paper, No. 223, 2010.
 [18] 卢锋,李昕,李双双,姜志霄,张杰平,杨业伟. 为什么是中国? ——“一带一路”的经济逻辑[J]. 国际经济评论, 2015 (3): 9-34.
 [19] 李娟娟, 樊丽明. 国际公共品供给何以成为可能——基于亚洲基础设施投资银行的分析[J].经济学家,2015 (3): 5-14.
 [20] 杨先明,伏润民,赵果庆.经济发展阶段与国际直接投资的效应[J].世界经济与政治,2004 (4): 62-67.
 [21] 刘中伟.东亚生产网络、全球价值链整合与东亚区域合作的新走向[J].当代亚太,2014(4): 126-156.
 [22] 苏杭.“一带一路”战略下我国制造业海外转移问题研究[J].国际贸易,2015(3): 18-21.
 [23] 王金波. 国际贸易投资规则发展趋势与中国的应对[J].国际问题研究,2014(2): 118-128.
 [24] 刘志彪,张杰.从融入全球价值链到构建国家价值链:中国产业升级的战略思考[J].学术月刊,2009 (9): 59-68.
 [25] 毛艳华.“一带一路”对全球经济治理的价值与贡献[J].人民论坛,2015(9): 31-33.

The Economics Logics of "the Belt and Road Initiative" ——The National Advantages, the Broaden Advance and the Regional Economy Reshaping

Guo Ping

(Yunnan University, Kunming 650091, China)

Abstract: To interpret the economics logic of "the Belt and Road Initiative" should be from the perspective of the integration of the world economic theory and developing economic theory. The significance of it is to fully play the "national advantages" of the key trading nations, finally realizing regional economic reshaping, successively through both the trade promoting which mainly focuses on infrastructure investment and task-division based reshaping broaden advance strategy which mainly focuses on direct overseas investments. "The Belt and Road Initiative" has closely matched China's "national advantages" to regional co-development. At present, the initiative mainly plays its existence advantages, supply advantages and big power guidance advantages, but China should continue to advance the dynamicity of its "national advantages" to adapt to the development requirements of "the Belt and Road" area.

Key words: "the Belt and Road Initiative"; national advantage; broaden advance; regional economic reshaping

(责任编辑: 张积慧)