

“一带一路”轴带体系的空间结构和功能特点

安江林

(兰州财经大学 丝绸之路经济研究院,兰州 730020)

提 要: 丝绸之路经济带与海上丝绸之路经济带的两端相互衔接,形成贯通亚欧非三大洲的环形“海—陆”经济带;海上丝绸之路经济带可延伸形成环太平洋经济带、环印度洋经济带、环欧洲经济带和环非洲经济带;陆、海丝绸之路经济带可以依托泛亚铁路网等交通线,延伸形成长江—雅鲁藏布江—南亚经济带、粤桂滇缅印经济带、东北亚经济带、俄蒙中泰新经济带、西伯利亚—中亚—南亚经济带、西亚—南亚经济带等陆上分支轴带;海、陆丝绸之路经济带的环内外轴带体系,将中国国内的主要地区与世界五大洲的众多国家和地区组织到“五环一体”的条带经济网络之中,为经济要素快速流动和优化配置、高增长地区辐射带动更大区域发展提供良好的载体和机制。

关键词: 一带一路;轴带体系;全球经济;地域组织结构

中图分类号: F120.3 **文献标识码:** A **文章编号:** 1003-3637(2016)02-0120-08

“一带一路”战略是在深入认识和创造性地利用经济条带形成、发展规律的基础上,按照东亚—中亚—西亚—欧洲和东亚—东南亚—南亚—非洲—欧洲两个经济条带的走向及布局特点,将国内的主要地区与世界五大洲的众多国家和地区组织到大型、开放的条带经济网络之中,在全球范围组合和利用天时、地利、人和条件,规划、实施以中国及周边国家为核心区的跨国跨洲区域的开发和发展,促进不同国家和地区在互补、协作、联合中谋求最大的共同利益,开创国内和世界经济发展的新途径、新模式、新机制,这在国内外区域开发和发展中无疑是前所未有的战略创举。为了使这一创举产生预期的效果和效益,将宏大的战略框架与沿线国家和相关国际地区组织的政策、战略、发展规划对接起来,付诸合作成员国的共同行动,还需要进行多方面的战略创造和科学筹划,解决很多具体的经济、政治、外交等方面的问题。其中,多国共同协商、规划和建设“一带”与“一路”相互衔接、融合的环形经济区及其延伸形成的轴带网络体系,依托轴带网络形成经济要素快速流动和优化配置、高增长地区辐射带动更大区域发展的机制,是保证“一带一路”战略获得成功的关键。

一、“一带一路”主副轴带的环形结构特点

(一) 丝绸之路经济带的主轴带和副轴带

丝绸之路经济带的主轴带,在中国国内的区段与陇海兰新经济带基本重合,是长三角、中原、关天、黄河上游、新疆五大城市群相互连接并趋于融合的城市群连绵区。主轴带在国外的区段主要以泛亚铁路网的中亚铁路(土耳其—伊朗—哈萨克斯坦)为轴心,将中亚、西亚的城镇密集区与地中海沿岸

和欧洲的主要城市群连成一体。泛亚铁路网是亚洲国家为实现经济振兴而共同制定的铁路干线建设计划,主要目的是建成连接欧洲和太平洋的交通大动脉。作为泛亚铁路网主干线之一的中亚铁路,其由东到西的走向依次经过阿拉木图、比什凯克、塔什干、杜尚别、阿什哈巴德、德黑兰、巴格达、安卡拉,通过博斯普鲁斯海峡与地中海沿岸和欧洲中部相连。这一地带处于全球油气资源的核心区,交通相对发达,城镇密集,资源丰富,经济聚集程度高,是将中西亚的城镇密集区与地中海沿岸和欧洲城市群连成一体经济走廊。

丝绸之路主轴带可以沿两个方向延伸到欧洲中部和南部。一是沿伊斯坦布尔—贝尔格莱德—维也纳方向,连通土耳其、东欧和德、法、英诸国。二是沿地中海北岸的希腊—意大利—西班牙方向,形成南欧沿海经济带。

为了在广袤的欧亚大陆辐射带动众多国家的经济合作和共同发展,丝绸之路经济带仅有一条主轴带尚显薄弱,还应当有一条在北部横贯欧亚大陆的副轴带,与主轴带形成呼应与互补之势。建设这一副轴带可参考古代“草原丝绸之路”的走向^[1-2],结合现代亚洲北部的交通和城镇分布状况,以中国的环渤海城市群为起点,分别沿呼和浩特—乌兰巴托—伊尔库茨克和沈阳—长春—哈尔滨—满洲里—赤塔等轴线,与西伯利亚铁路轴带相连,最西端到达波罗的海和北海沿岸,形成一条与主轴带平行的东西向经济带。该轴带所依托的交通干线主要是泛亚铁路的北路通道。计划中的这一通道东起朝鲜半岛,沿途经过中国东北、蒙古国、俄罗斯、哈萨克斯坦、白俄罗斯、波兰、德国,大部分线网与西伯利亚铁路重合。泛亚铁路

北通道的欧洲段向西延伸,通过英吉利海峡海底隧道到达英国,使英国、丹麦等西北欧国家成为丝绸之路经济带的重要组成部分(见图1)。

丝绸之路经济带副轴带与俄罗斯提出的“欧亚经济联盟”或“跨欧亚带开发计划”有诸多重合之处。该计划与中国的丝绸之路经济带战略有重要的互补作用。俄罗斯为此进行的铁路和公路网建设及其带动的区域开发格局,使“一带一路”交通网络得以扩大,也为中国参与俄地区开发、扩大对俄投资、加强双方合作提供更多机会。中国通过建设丝绸之路经济带副轴带等举措,积极与俄罗斯的这方面战略进行对接,对实现中俄以及中蒙、中哈等各方的共同利益将产生直接推动作用。

为了促进丝绸之路经济带主、副轴带加快建设并发挥更大作用,应当在主、副轴带经过的中国境内和中亚、欧洲等地区,开辟、建设若干条南北向的分支轴带,将主轴带与副轴带连成网络。在中国境内,东北、华北、西北地区都有条件建设多条沟通主副轴带的分支轴带。这些分支轴带除了西安(兰州)—呼和浩特—乌兰巴托—伊尔库茨克、哈尔滨—满洲里—赤塔、哈尔滨—共青城经济带和中俄沿边经济带之外,还有乌鲁木齐—阿勒泰—阿斯塔纳—萨马拉经济带等。在中亚和欧洲,可以开辟两条重要分支轴带来连接主副轴带。其一是沿泛亚铁路的“南北走廊”,即连接北欧与波斯湾的交通网,以芬兰的赫尔辛基为起点,经俄罗斯西部和里海地区,到伊朗南部沿海地区。其二是由塔什干向西北,沿锡尔河和塔什干—阿克托别铁路,经咸海北部的阿拉尔斯克到车里雅宾斯克和萨马拉地区(见图2)。建设这些分支轴带将有力地推动中国与丝绸之路经济带沿线国家之间形成更为便捷的交通网和更加发达的商贸、人文交往关系,提高亚欧区域一体化发展水平。

(二)海上丝绸之路经济带及其主轴带的结构

建设21世纪海上丝绸之路经济带战略的基本思路,是以太平洋西部、印度洋和红海、地中海的主要航线为轴心,将中国的沿海地区与南海两岸、南太平洋地区、印度洋沿岸、海湾地区和地中海沿岸各国联结在一起^[3],形成亚太、印度洋、地中海三大经济圈连环式衔接的跨国、跨洲临海型带状经济区。建设这一经济带是中华民族与沿线各国、各民族携手创造新的、更加辉煌灿烂的海洋文明和现代国际区域发展大业的奠基工程。

依托海洋运输的优越条件形成相对发达的沿海经济带并有效带动内陆地区发展,是自海洋运输产生以来世界各地商品经济发展的一条普遍规律。如同在内陆地区依托主要交通线能够形成经济轴带的规律一样,依托海上主要交通线也能够形成沿海岸线的城镇和产业密集带。而且由于海路运输成本远低于陆路运输,海上航线的运输量大于陆路运输线的数倍,所以依托海洋运输形成的沿海经济带一般总是比依托内陆运输线形成的经济带更为宏大、发达,其带动区域发展的极

化功能也比内陆经济带要强大、健全,这也是世界各国、各大洲的沿海地区普遍地比内陆地区要发达的主要原因。英国古典经济学家亚当·斯密曾阐述过沿海和沿河经济带形成的一些规律^[4]。近些年来我国国内有关交通经济带理论的研究,如张文尝等所著《交通经济带》一书,吸收世界经济地理界有关北美、日本沿海经济带的有关论述,提出了建设沿海型、跨国型经济带的观点^[5]。海运经济地理理论则更强调“海运在世界贸易中占有主导地位”^[6]。国外一些研究提供的数据表明,在现代市场经济条件下,经济增长、国际贸易增长、人均收入水平与运输增长特别是海洋运输的增长之间呈现一种正相关的关系。随着世界经济和国际贸易的增长,世界海上商船的数量也在相应地增长,全球贸易90%的货物量是由国际海运承担的^[7]¹⁶⁻²³。工业化国家和发展中国家特别是中国经济的发展事实都印证了这样的结论:现代的经济大国必然是贸易大国和海洋运输大国。随着中国成为世界第二大经济体并将进一步发展成为世界第一大经济体,中国也将“改写世界海运经济地理格局”,成为世界海运网络中越来越重要的“一极”^[8]²⁷²。海上丝绸之路经济带战略就是在充分认识和利用海洋运输促进经济发展、带动形成沿海经济带这一规律的基础上,重视依托海洋运输通道建设多国紧密合作的国际区域增长极的发展战略。

海上丝绸之路经济带主轴带的基本走向和主要区段构成是:中国沿海经济带(中、南段)—南海、马六甲海峡沿岸经济带—阿拉伯海、红海沿岸经济带—环地中海经济带。主轴带的辐射区域包括亚洲东部、南部、西部和非洲、欧洲大部分地区(见图1)。

中国沿海经济带是海、陆两条丝绸之路经济带的共同起点,是辐射带动全国发展和驱动“一带一路”建设的引擎。其中,沿海经济带的中段和南段是海上丝绸之路经济带的重要组成部分。属于这一地区的上海、江苏、浙江、福建、广东、广西、海南7省市,经济总量约占全国的40%以上,海运业成为带动经济发展的主要增长领域之一。这一地区的主要港口陆续进入全球十大港口之列,并且在十大港口的排名中将世界数一数二的大港鹿特丹港、新加坡港等抛在后面。根据中港网等媒体发布的信息,在2014年全球集装箱吞吐量十大港口排名中,中国有7个港口入围,其中属于这一地区的港口分别是:上海港稳居第一,深圳港第三,香港港第四、宁波—舟山港第五;在全球货物吞吐量十大港口中,中国入围港口为8个,其中宁波—舟山港第一,上海港第二,广州港第六,苏州港第七。这种变化不仅显示了中国港口以致整个海运业的强劲增长态势,同时也反映出沿海经济带中、南段作为驱动海上丝绸之路经济带建设引擎的巨大实力和深厚潜力。

南海—马六甲海峡沿岸经济带主要是东盟国家,临海和港口城市密集,矿产资源丰富,经济发展具有深厚的潜力和良

好前景,是成功建设海上丝绸之路经济带的关键区段。其中如新加坡港拥有的集装箱航线数和航班频率一度居全球第一,雅加达、曼谷、胡志明市等港口也具有显著的或一定的海运枢纽地位^{[9]71-72}。马六甲海峡被称为世界上最重要的战略水道,泰国的克拉地峡将被开凿出一条连通太平洋与印度洋的新运河,该地区作为世界海洋交通网络的枢纽地位越来越重要。

阿拉伯海—红海沿岸经济带沿线的主要国家包括南亚经济大国印度、巴基斯坦和海港功能重要的国家斯里兰卡,海湾能源大国伊朗、伊拉克、沙特阿拉伯、科威特、阿拉伯联合酋长国和近海航线密集、港口地位重要的也门、阿曼等国,以及资源丰富、地理位置颇为重要的索马里、埃塞俄比亚、厄立特里亚、苏丹、埃及等东北非诸国。红海和波斯湾是世界上最重要的石油运输通道,苏伊士运河、亚丁湾和霍尔木兹海峡是连接中东、北非油田和印度洋的战略通道。全球每天海上运输的石油约有一半在中东的港口装船,出口到亚洲、西欧、北美石油的88%、日本进口石油的75%通过霍尔木兹海峡^[10]。在全球石油运输的7条主干线中,以波斯湾为起点的就占有3条。石油资源及其运输条件决定了这一地区在建设海上丝绸之路经济带中具有非常重要的战略地位。

环地中海经济带是由西亚、南欧、西欧、北非、西非等地区构成的地中海沿岸环状经济带,是海、陆两条丝绸之路经济带最西端的衔接、融合区域。经过苏伊士运河和地中海的航线连通着东亚、西北欧、海湾、南北美洲等世界主要经济聚集地区,是全球主要经济体之间贸易往来的捷径。环地中海地区资源组合良好,国家之间的经济互补性强,海陆运输发达,在全球发展中的战略地位非同寻常。中国促进这一经济带发展,将形成与欧盟等经济体全面合作的重要载体。一方面,有利于加强中国与欧洲发达国家在科技、高端产业等领域的合作,促进中国的产业升级和转型发展,也有利于欧洲国家利用中国的巨大市场以及在中国影响带动下不断扩大的亚洲市场,参与亚洲的发展,提振其经济增长能力;另一方面,有利于中国扩大开发和利用西亚、北非等地区的能源矿产资源,与这些地区建立更加紧密的互利合作关系。

(三)“一带一路”的环形结构特点

陆上丝绸之路经济带主、副轴带与海上丝绸之路经济带的东西两端相互衔接,形成贯通亚欧非三大洲的环形海—陆经济带。中国沿海地区是这两大经济带的共同起点,地中海沿岸和大西洋东北沿岸地区则是其共同的终点。这个环形经济带所联通的主要区域,可以用图式简化表述如下:中国沿海地区(北段)—中国华北、西北地区—蒙古国、中亚、俄罗斯—波罗的海、黑海、地中海沿岸地区—非洲东部、海湾等阿拉伯海沿岸地区—孟加拉湾地区—东南亚、澳洲及南海地区—中国沿海地区(中、南段)(见图1)。这一环状经济带将环太平

洋经济带、环印度洋经济带、环欧洲经济带、环非洲经济带连成“五环一体”的空间结构形式,其进一步的发展将深刻影响、改变全球经济体系的空间构造特征,促进全球经济的不均衡分布状态发生革命性变化。

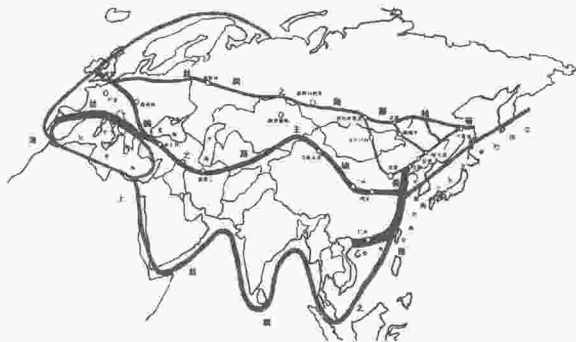


图1 “一带一路”的环形结构

二、海上丝绸之路经济带的主要分支轴带

经济带辐射带动区域发展的主要方式之一,就是在两侧地区延伸形成若干分支轴带,以布局 and 结构合理的主、次轴带网络为经济要素的快速流动并在一定区点上实现优化配置提供载体。海上丝绸之路经济带主轴带的辐射功能主要是以沿线的大型港口城市及其带动的城市群为中心,沿分支轴带向沿海和内陆的经济空间传导,形成主、次轴带体系,辐射带动一定区域发展的空间组织机制。大型港口城市及其带动的城市群或产业密集区的增长极功能越是强大、健全,轴带体系的结构越是合理,其传导经济能量和驱动、组织区域经济发展的功能也越强大、健全,经济带覆盖和带动的区域范围就越大、发展就越快。所以,建设海上丝绸之路经济带的重要战略举措之一,就是以发达的海洋运输线和主要的节点城市、城市群为依托,建设向更大范围延伸的分支轴带,形成结构合理、功能强大而健全的海上丝绸之路轴带体系,将世界各大洲的沿海地区和越来越大的内陆腹地吸引到丝绸之路经济带的空间组织体系之中。

连通世界各大洲的海上航线是建设海上丝绸之路经济带及其分支轴带的主要依托条件。中国作为世界海运大国,拥有世界上规模最大的港口、沿海港口体系和海运船队,从事远洋运输的商船航行于世界100多个国家和地区的1000多个港口。中国骨干海运企业经营的主要航线上,每天有数百个航班由沿海各大港口驶往东北亚、东南亚、澳大利亚、波斯湾、红海、地中海、东非、西非、西北欧、南北美洲等地^[11]。根据海上丝绸之路经济带主轴带的走向及其所关涉的主要海路运输线和沿海经济区的分布特点,需要重点建设的分支轴带主要有:环太平洋经济带;环印度洋经济带;环欧洲经济带;环非洲经济带。“一带”与“一路”构成的“大环”经济带,与上述四个环形分支带交叉、连接,构成“总环轴带”连“分环轴带”的“五连环”轴带体系,将太平洋、印度洋、大西洋沿岸地区以及亚、欧、非、澳、美各大洲的内陆地区连成一种“节点—轴带—腹地”紧

密相关的全球经济分布体系,为世界各国加强经济合作、增进共同利益、创造更高文明提供了坚实而富有创造性的空间组织形式。

(一)环太平洋经济带

环太平洋经济带是以太平洋航区主要航线为轴心的太平洋沿岸地区所构成的环海经济带,是海上丝绸之路经济带的东端即中国沿海经济带向太平洋沿岸延伸的环状分支轴带。该分支轴带的一部分由海上东北亚经济带、中国东部沿海经济带与中国—澳大利亚—新西兰经济带三个次一级的轴带相连接,形成以太平洋西岸为轴心的半圆形经济带。另一部分是太平洋东岸的北美洲和南美洲沿海地区构成的半圆形经济带。两个半圆形经济带相连接,形成环绕太平洋的近似圆形的经济带(见图3)。

环太平洋经济带所依托的主要航线有:北太平洋航线——东亚主要港口至北美洲西岸并通过巴拿马运河到达加勒比地区和南北美洲东岸的诸航线,该航线是连接东亚和北美两大经济聚集区的通道,是目前世界上最繁忙的航线;南太平洋航线——由北美洲主要港口经太平洋中部至澳大利亚和新西兰、斐济等南太平洋岛国的航线;东亚至南美西岸航线——由远东主要港口经夏威夷群岛南部至南美洲西岸主要港口的航线;东亚至澳新航线,如上海、横滨分别至悉尼和惠灵顿航线,香港至苏瓦(斐济)航线等;亚洲东部近海航线——由东亚主要港口至东南亚主要港口的航线;南北美洲西岸近海航线,如西海岸的温哥华、西雅图、旧金山、洛杉矶、布埃纳文图拉、卡亚俄、瓦尔帕莱索等主要港口之间的航线。

环太平洋经济带沿线的主要国家和地区包括亚太经合组织的21个成员国在内,总数约40多个。建设这一经济带是实现亚太经合组织关于贸易和投资自由化、经济技术合作等目标的一种地域组织形式,其战略重点有以下三方面:建设东亚—北美洲经济带,加强中国与北美洲国家特别是与美国、加拿大、墨西哥、巴西、阿根廷等国的经济合作;建设中国—澳大利亚、新西兰经济带,加强中国与澳大利亚、新西兰等南太平洋国家的经济合作;以经济带建设促进亚太地区多国紧密合作和区域经济的全面崛起,为中国及其亚太主要合作伙伴国在这一地区和世界经济发展中发挥更大作用创造不断改善的载体条件。

(二)环印度洋经济带

印度洋是全球东西交通的关键海域。环印度洋经济带是以连接东南亚、南亚、非洲东部和南部、南极洲和澳大利亚等地区的主要航线为轴心构成的环海带状经济区。该经济带是作为海上丝绸之路经济带主轴带的孟加拉湾—阿拉伯海沿岸区段,分别向印度洋的东、西、南部的沿岸地区延伸形成的分支轴带(见图3)。环印度洋经济带的沿线国家包括印度洋东岸的缅甸、泰国、马来西亚、新加坡、印度尼西亚、澳大利亚,印

度洋北部的孟加拉国、印度、巴基斯坦、伊朗、阿曼、也门、沙特阿拉伯,以及非洲东部和南部各国,总数约30多个。

环印度洋经济带所依托的主要航线有:横贯印度洋东西的诸航线,包括从亚太地区横越印度洋西行和从欧洲、非洲横越印度洋东行的航线,如东亚—东南亚—地中海—西欧航线、东亚—东南亚—非洲航线、波斯湾—地中海—西欧航线;孟加拉湾、阿拉伯海沿岸的近海航线,如连接波斯湾沿岸产油国与南亚、东南亚诸国的航线;非洲东部和南部近海航线,如亚丁、蒙巴萨、达累斯萨拉姆、德班、开普敦等主要港口间的航线。

环印度洋经济带沿线地区自然资源丰富多样,经济合作的规模和潜力巨大,各国面临着共同的发展任务。中国积极影响和推动这一地区的发展,与沿线国家建立经济合作关系,特别是加强和提升中印、中巴经济合作,促进中国与南亚联盟的一体化发展,促进建设非洲东部和南部沿海经济带,建立与沿线国家的双边和多边自贸区,有多方面的有利条件,并且已经取得显著成就,未来合作发展的前景更为广阔。

(三)环欧洲和环非洲经济带

海上丝绸之路经济带的西段——环地中海经济带可通过两条轴线分别向西欧和西非沿海延伸,形成相应的分支轴带,辐射欧洲和非洲的更大范围。

第一条轴线是由地中海出直布罗陀海峡向北延伸到西欧—北欧沿海经济带,形成地中海北岸与大西洋东北岸相连的环绕欧洲的半圆形沿海经济带(见图3)。这一经济带所依托的航线主要有远东—东南亚—地中海—西北欧航线、澳新—地中海—西北欧航线和美洲—西北欧航线,如广州至伦敦和广州经红海、地中海至马赛和阿尔及尔诸航线。环欧洲沿海经济带实际上早已形成,主要由发达国家的沿海地区组成。欧洲沿海地区经济和社会发展水平普遍较高且相对均衡,在产业结构和贸易等方面与中国有着很强的互补性。在“一带”和“一路”西端的这一接合处所形成的南欧—西欧—北欧沿海经济带,对中国发展与欧盟的经济合作并影响和带动亚、非、欧更大地区的发展有着重大而深远的意义。中国所要进行的努力,主要是以自己的优势和主动合作的举措参与这一经济带的发展,使之成为中欧全面合作的良好载体。

第二条轴线是出直布罗陀海峡向南延伸,依托远东—西非—南美航线、澳新—地中海—西北欧航线,如广州至伦敦、珀斯至伦敦、开普敦至伦敦和哥本哈根等航线,形成西非沿海经济带。该经济带与非洲东部和南部沿海经济带相衔接,形成完整的环非洲沿海经济带(见图3),能够为建设更多的中非合作的产业基地和港口合作项目创造条件。中国应当依托相对发达的非洲沿海经济载体,促进经济开发沿主要的铁路、公路等交通线向非洲内陆延伸,以海陆经济带的延伸和升级带动非洲国家走全面合作和一体化发展之路。

三、将“一带”与“一路”连成网络的陆上分支轴带

依托运输通道将地处内陆的“枢纽城市”与沿海、边疆的“门户城市”以及国外的广阔市场连接起来,是促进经济发展的一条重要规律^{[12]41-44,50-51},当然也是“一带一路”战略必须遵循的重要法则。在“一带一路”环形经济带中,中国及中亚地区处于“大环”的中心位置。连通环内主要地区的分支轴带应当将“环心”与“环边”编织成纵横交织的网络,才更有利于经济要素在沿线各国、各地区之间自由流动和优化配置,实现投资贸易便利化和共同利益最大化的目的,有利于较快形成“一带一路”利益共同体和命运共同体,最终过渡到地缘—经济—政治—文化的有机整体。将“环心”与“环边”连成网络,需要在中国与中亚、西亚、南亚、东南亚、东北亚之间建设“五横三纵”的跨国轴带作为骨架,带动形成致密化的轴带网络。有条件规划和形成的五条横向轴带除本文第一节论述的丝绸之路经济带主、副轴带之外,还有长江—雅鲁藏布江—南亚经济带、粤桂滇缅印经济带、西亚—南亚经济带。三条纵向的轴带是陆上东北亚经济带、俄蒙中泰新经济带、西伯利亚—中亚—南亚经济带。进一步的发展在纵向上还有条件形成车里雅宾斯克—塔什干—喀布尔—瓜达尔(或卡拉奇)和赫尔辛基—莫斯科—德黑兰—阿巴斯港两条经济带。横向的西亚—南亚经济带与粤桂滇缅印经济带在印孟地区将连成一条“西亚—南亚—中国西南—东南亚经济带”,成为丝绸之路的第二条副轴带。这样,“五横三纵”的布局框架将变成“四横五纵”的格局(见图2)。

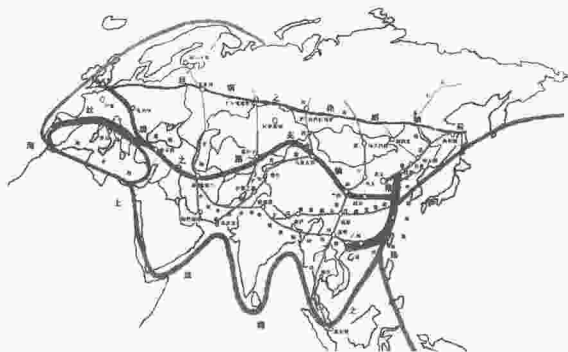


图2 “一带一路”大环内的“四横五纵”分支轴带

(一) 长江—雅鲁藏布江—南亚经济带

从“一带一路”大环体系的全局发展需要来看,长江经济带在国内虽然是仅次于沿海经济带的第二大发展轴线,但在国际区域发展中仍显规模不足,结构和功能均有一定的局限性。长江经济带的进一步建设和发展应向西延伸,与雅鲁藏布江经济带连成一体,并进一步向印度、尼泊尔、孟加拉国境内延伸,形成“长江—雅鲁藏布江—南亚”跨国经济带(见图2)。这一经济带的东端与海上丝绸之路经济带连通,西端与陆上丝绸之路经济带交汇,将东亚、南亚和国内的经济中心区连成一体,成为“一带一路”轴带体系的梁柱性“构件”。

建设这一经济带的战略重点有以下几方面:

第一,将长江经济带建设成为经济高度发达的“龙头”区

域,形成以长江为轴心的城市群连绵区,主动参与世界发展的前沿领域,吸收、转化世界先进的科技、文化和产业成果,发展占领世界市场的高端产业,发挥辐射国内、驱动对外发展、带动长江—雅鲁藏布江流域全面发展的增长极功能。

第二,加强成都—昌都—拉萨区段的交通、通信、城镇建设,形成以铁路和高速公路为主的川藏交通网,促进长江上游经济带与雅鲁藏布江经济带的衔接、融合,尽快改变昌都—拉萨区段过于落后的状况。该区段应发挥中心城市、城镇群和经济带的“聚集—扩散”效应,将资源开发、城镇发展、产业升级、国际合作紧密相结合,在滚动式的开发、发展中走向更高级的区域一体化。

第三,促进雅鲁藏布江经济带的崛起,将拉萨、日喀则、林芝地区建设成为中、印、尼、不、孟相邻地区的重要经济中心,成为带动西藏发展和加强与南亚邻国合作的区域增长极。规划、建设川藏、滇藏铁路和青藏铁路向国外的延伸线,以及与铁路配套的高速公路和普通公路网,形成中国西南地区直接与印度、尼泊尔、孟加拉国互联互通的设施网络。帮助南亚各国发展经济、消除贫困、维护地区和平与稳定,扩展经济合作领域,逐步实现中国与南亚联盟各成员国的一体化发展。

(二) 粤桂滇缅印经济带

以发达的铁路、公路干线和交通、通信、电力等基础设施网,将中国的广东、广西、云南三省和西藏自治区与越南、老挝、泰国、缅甸、印度、孟加拉国、尼泊尔、巴基斯坦等国连通,形成中国与东南亚、南亚各邻国沿边地区多方合作的经济带即“粤桂滇缅印经济带”(见图2),是“一带一路”战略不可缺少的组成部分。粤桂滇缅印经济带以珠江三角洲为龙头,依托西江—红水河—南盘江水路和广州—南宁—贵阳—昆明—大理—保山—瑞丽铁路及平行的公路,与瑞丽—曼德勒—仰光、瑞丽—密支那公路和中缅原油管道等交通线相连,延伸到缅甸、印度、孟加拉国,向南可延伸到泰国、马来西亚、新加坡,与“中新经济走廊”交汇。该经济带在国内还可以形成一个重要的分支带,即在大理地区沿滇藏交通线经丽江、德钦、芒康、林芝等地,在雅鲁藏布江地区与长江—雅鲁藏布江—南亚经济带交汇。粤桂滇缅印经济带的主轴带走向大致为“广州—南宁—贵阳—昆明—曼德勒—达卡—加德满都—新德里—伊斯兰堡”,将珠江三角洲城市群、南桂昆城市群、雅鲁藏布江地区等西南边疆重地与中南半岛七国和印度、孟加拉国、尼泊尔、巴基斯坦等南亚国家连成一体,成为与海上丝绸之路经济带基本平行的陆上延边、跨国经济带。

粤桂滇缅印经济带目前尚处于待建、成长之中,区段之间多有间断之处。建设粤桂滇缅印经济带所依托的跨国交通干线主要有:

(1) 泛亚铁路东盟通道。该通道的过境国家包括柬埔寨、老挝、马来西亚、缅甸、越南、泰国、新加坡,铁路网的最南端到

达印度尼西亚。该路线是连接东盟主要成员国和中国西南地区的桥梁,其中的中线铁路从中国云南的昆明出发,经过景洪、磨憨和万象、曼谷、吉隆坡,终点是新加坡。东线铁路从昆明经河内、胡志明市、金边到曼谷。西线从昆明经瑞丽、仰光到曼谷。依托泛亚铁路东盟通道网,可以形成包括中国广西、云南和中南半岛七国的大型经济合作区,有关方面将其称为“中国—新加坡经济走廊”。

(2)泰缅孟印铁路。计划中的泛亚铁路网存在多处断线,其中包括缅甸与泰国之间以及缅甸与印度、孟加拉国之间至今尚无铁路的情况。要把中国、泰国、缅甸和印度、孟加拉国连接起来,需要建设由中国穿越缅甸通向印、孟的铁路和高速公路。中、泰、缅、印各方正在为此进行努力。

(三)西亚—南亚经济带

“一带一路”战略需要建设连接西亚与南亚的分支经济带,这不仅对西亚和南亚国家的发展极为重要,而且由于这一经济带西端可以延伸到欧洲、东端与粤桂滇缅印经济带相连而形成欧洲—西亚—南亚—东南亚经济带,成为丝绸之路经济带的第二条副轴带,所以对中国和沿线许多国家均具有重要战略意义。

西亚—南亚经济带所依托的交通设施主要是泛亚铁路网的西亚—南亚通道,该通道是连接伊朗与巴基斯坦的交通干线,并且已与伊斯兰堡—新德里—达卡的铁路连通。该通道建成后将成为第三条亚欧大陆桥,从其最东端的新加坡开始,经泰国、缅甸、孟加拉国、印度、巴基斯坦、伊朗、土耳其,穿越波斯普鲁斯海峡与欧洲铁路网连通^[13],成为由欧洲经西亚、南亚到东南亚的大动脉。

西亚—南亚经济带的西段主要是地中海和黑海东岸的土耳其、叙利亚、格鲁吉亚等国家,直接与欧洲相连;中段是伊朗、阿富汗,东段是巴基斯坦、印度等国(见图2)。该经济带与中巴经济走廊相交,在南亚的印孟地区与粤桂滇缅印经济带连通,形成战略意义非常重要的西亚—南亚—中国西南—东南亚经济带,成为连通“一带”与“一路”的重要桥梁。中国最西部的新疆、西藏不仅可以通过中巴走廊形成出海通道,而且能够通过中巴走廊和中缅印走廊,从陆路和海路通向西亚和欧洲。这就可以加强“一带”“一路”和中巴走廊、中缅印走廊、中新走廊的融合,扩大其辐射带动范围,有利于促进西亚、南亚、东南亚与中国西部这一区域的一体化发展,为“一带一路”战略提供重要支撑条件。

(四)东北亚经济带

东北亚经济带实际上是一条主要依托太平洋西北部海上运输线形成的沿海经济带,即由中国的长江三角洲和环渤海地区为起点,经渤海、黄海、日本海、鄂霍次克海、白令海到东西伯利亚海的带状沿海地区,沿线的地区和国家主要有中国的东北地区、俄罗斯的远东地区、日本、韩国、朝鲜和美国的阿

拉斯加地区。由于东北亚地区地域辽阔,从陆上还可以形成与沿海经济带相平行的经济带,这就是由沈阳、哈尔滨经俄罗斯的斯科沃罗季诺、雅库茨克、堪察加半岛直到东西伯利亚海沿岸地区经济带(见图2)。这一地区人口稀少,但能源、矿产和森林等资源丰富,是俄罗斯正在加快开发的区域。

连接我国东北三省的哈尔滨—长春—沈阳—大连经济带即“哈大经济带”,城镇密集,产业聚集度和经济发展水平较高,发展潜力和带动周边地区发展的实力较雄厚,是我国参与、推动东北亚区域合作的战略基地。为了进一步发展俄罗斯远东地区的经济合作,逐步扩大参与俄罗斯远东地区的区域开发,哈大经济带在北端应当分别向哈尔滨—齐齐哈尔—满洲里—斯科沃罗季诺方向和哈尔滨—佳木斯—哈巴罗夫斯克—共青城等方向延伸,形成跨越中俄两国的中国东北—俄罗斯远东经济带,即陆上东北亚经济带。这一经济带的南端通过环渤海城市群与中国沿海经济带相通,东侧和东南侧可分别形成以陆路和海路运输线为轴心的中国东北—朝鲜—韩国、中国—朝鲜—日本等沿海分支轴带,轴带的北端可一直延伸到俄罗斯最东部的沿海地区 and 美国的阿拉斯加地区;西侧可依托铁路、公路线形成沈哈—蒙东—蒙古国等方向的分支带。整个轴带体系开发潜力巨大,不仅是中俄两国发挥互补优势的理想合作之地,而且其进一步的发展将形成中、俄、蒙、朝、韩、日、美、加的带状国际经济合作区,中国的东北地区将成为这一合作区的重要经济中心。

(五)俄蒙中泰新经济带

由俄罗斯的贝加尔地区向南经蒙古国中东部、中国的包兰成昆地区和老挝、泰国、缅甸,直到中南半岛最南端的新加坡,可以形成沿主要铁路、公路线的跨国经济带,即“俄蒙中泰新经济带”(见图2)。这一经济带实际上是中国境内的包兰成昆经济带分别向南北两端的延伸发展。包兰成昆经济带是以包兰、兰渝、宝成、成昆铁路为轴心,北端从呼和浩特、包头城镇群开始,中经银川、兰州、成都等中心城市,南端到昆明地区的大型经济条带。建设包兰成昆经济带的主要目的,是将西北与西南地区的几个城市群以及两大地区的出国、出海通道连成一体,一方面,显著缩短西北与西南地区的经济协作半径,改善其经济协作条件和对外开放水平,带动两大地区经济的一体化发展;另一方面,分别在呼包地区和昆明地区向国外延伸,形成南北两大跨国经济区。北端由呼和浩特分别向二连浩特—乌兰巴托—乌兰乌德—伊尔库茨克方向延伸,直到俄罗斯的中西伯利亚和北极地区等俄重要能源基地,形成中蒙俄经济合作区。南端由昆明分别向开远—老街—河内、普洱—景洪—万象等方向延伸,与粤桂滇缅印经济带相交,形成“中国—老挝—缅甸—泰国—马来西亚—新加坡”经济走廊。俄蒙中泰新经济带将中国的中西部地区的重要枢纽型城市 and 城市群与南北两端的国外区域连成一体,成为亚洲中部最大

的南北向跨国经济带。

在俄蒙中泰新经济带的国内区段即包兰成昆沿线地区,应重点建设包头、呼和浩特、银川、兰州、成都、昆明等中心城市及其辐射带动的城市群、城镇群,使之分别成为该区段的经济中心。包兰成昆经济带所依托的交通线较为落后,必须加强包兰、兰渝、宝成、成昆等铁路及其配套设施建设,同时规划、建设与铁路大体平行的包兰成昆高速公路,提高铁路、公路的现代化水平和路网运输能力。重点加强兰州至成都区段、兰州至银川区段、乐山—攀枝花—昆明区段、昆明—玉溪—景洪区段的交通、通信设施建设和城镇建设,促进该经济带的铁路和高等级公路等主通道全线贯通。进一步加强交通沿线地区的城镇建设,使沿线的“串珠”“串葫芦”式城镇分布由松散型向密集型过渡。

(六) 西伯利亚—中亚—南亚经济带

作为“一带一路”中心地区的中国西部—中亚地区,自然条件严酷,与四周经济发达地区交往条件太差,需要建设一条贯通南北的经济带,将俄罗斯的西西伯利亚地区与中国新疆、中亚五国和南亚的巴基斯坦、印度、阿富汗等国连成一体,使中国新疆和中亚国家北通俄罗斯经济较发达地区,南有出海口并与南亚经济发达地区互联互通,形成“西伯利亚—中亚—南亚经济带”,极大改善这一区域的经济合作条件。

可以沿两条通道建设西伯利亚—中亚—南亚经济带:一条是新西伯利亚—阿亚古兹—塔城—乌鲁木齐—喀什—中巴经济走廊(见图2),另一条是车里雅宾斯克—阿斯塔纳—塔什干—杜尚别—喀布尔—卡拉奇(或伊朗的阿巴斯港)。由于目前尚缺少从中亚直通南亚或波斯湾的铁路,其中的断线主要在阿富汗境内,所以沿第一条通道即新西伯利亚—乌鲁木齐—中巴经济走廊这一通道建设经济带较为现实。

西伯利亚—中亚—南亚经济带的北区段是中俄哈三国的能源通道,建设这个区段符合三国的共同利益,不会遇到较大的阻力。中区段是中国新疆维吾尔自治区的西部,中国目前正在将这一区段的建设纳入丝绸之路经济带建设的总体规划付诸实施,不久将会形成贯通北疆、南疆、巴基斯坦的大通道和经济带。南区段就是正在建设中的我国新疆喀什经伊斯兰堡到瓜达尔港的中巴经济走廊。瓜达尔港是中巴能源通道的起点,由波斯湾、红海和印度洋的海运油气可以在这里进入铁路或管道运输,在中国新疆的红其拉甫达坂口岸入境,将形成中国第五大油气输入通道。中巴经济走廊就是沿瓜达尔、卡拉奇—伊斯兰堡—喀什这一长达2000多公里的运输通道形成的跨国经济带。建设这一经济带的主要目的是将中国西部大开发战略与巴基斯坦国内经济发展结合为一体,使巴基斯坦经济在中国的大力帮助下加快转型和发展,中国在巴基斯坦建成能源和货物的转运枢纽,中巴两国在互利互惠的合作中结成利益和命运共同体,成为“一带一路”战略的样板工程。

建设车里雅宾斯克—阿斯塔纳—塔什干—喀布尔—卡拉奇(或伊朗的阿巴斯港)这一经济带符合塔吉克斯坦、阿富汗等国寻求南下出海通道和巴基斯坦由陆路输入能源等方面的共同利益要求,所以在各方共同努力下也是可以实现的。巴基斯坦和阿富汗等国政府正在积极推动建设横贯南亚次大陆北部、从喀布尔经伊斯兰堡到新德里和加尔各答的主交通线连接线,这与建设杜尚别—喀布尔—伊斯兰堡—瓜达尔经济带和中巴经济走廊的国际合作有异曲同工、相辅相成之效。

四、“一带一路”轴带体系的功能特点

建设“一带”和“一路”的经济合理性及其战略意义,同时也意味着在全球范围内将“一带一路”扩展为“多带”和“多路”体系具有同样的合理性和更大的战略意义,因为它们都遵循着海陆轴带形成和发展的共同规律,体现和承载着沿线各国的合作发展和共同利益。建设“一带一路”并将其逐步延伸发展为具有“多带多路”特征的轴带体系,也就是将“一带一路”逐步扩展为主副轴带和分支轴带纵横交织的“五连环”轴带网络体系(见图3),所依靠的就是沿线国家追求互补、互利、共建、共享和不断扩大共同利益的强大动力。这种“五连环”网络结构决定了“一带一路”轴带体系的许多重要功能,其中最主要的功能特点就是将五大洲的沿海地区与内陆地区连成一体,为世界主要经济体和越来越多的国家加强经济合作提供可依托的载体,促进以国际直接投资为主要形式的生产要素自由流动和国际生产分工的最优化,有利于实现各类经济主体追求要素配置更加高效的愿望^[14]。

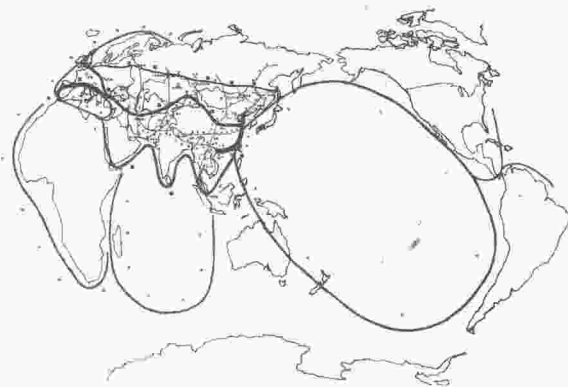


图3 “一带一路”轴带体系结构

“一带一路”轴带体系的具体功能特点可概括为以下几方面:

(1) 海、陆两条丝绸之路经济带相互连接形成的环形经济带,在促进经济合作、区域开发和辐射带动更大区域发展方面,既能各展其长又可实现良好的互补性结合。环形结构将亚欧非三大洲的沿海经济带与内陆经济带连成一体,为各国之间的经济合作和社会交往提供了多样性的区域空间和经济社会条件,有利于多种多样的地区优势得到发挥,为在全球范围形成越来越大的地域经济共同体奠定了基础。

(2) 环形经济带以宏大的陆海交通网及其承载的经济交

往关系连通了四大洋五大洲,加快了资金、人员、原材料、半成品、产成品以及服务、技术、知识等要素在全球范围的流动,使“跨国供应链”的合作与管理条件获得改善^[15]。有利于要素在条件相对优越的区点实现优化配置,从而拓宽国际贸易的空间,有效推动贸易和投资便利化。有利于促进产业和人口聚集,加强地区之间的联系并实现一体化发展,形成不断增多的合作区、自贸区和合作项目,为沿线国家和全球的经济增长提供战略支撑条件。

(3)由海、陆经济带构成的环形结构,分别向环内和环外延伸形成越来越多的分支轴带和三级、四级轴带,最终将形成以“一带一路”为中心的全球经济带网络,有利于沿线国家以及各个区域、次区域经济组织依托经济带网络发挥各自的潜力和优势。随着经济带网络的发育和结构进化,尤其是借助亚投行等金融机构的职能发挥以及国际政治、外交等手段的积极作用,经济带网络的空间组织功能也将得到增强并趋完善,能够更加有效地将各国、各地区和各类经济主体的发展和合作,组织成为驱动世界经济增长和改变世界经济结构不合理的合力。

(4)“一带一路”主副轴带及其延伸形成的环内外轴带体系,使实施“一带一路”战略可以起到提一环(“一带一路”)而连四环(环太平洋经济带、环印度洋经济带、环非洲经济带、环欧洲经济带)的“五连环”联动发展效果。中国西部地区与中亚地区处于“一带一路”大环内的中心位置,东部沿海地区处于大环与环太平洋经济带、环印度洋经济带相交叉的枢纽地位,中国的一些边疆地区有条件成为国际区域的经济中心,如新疆成为中国西部、中亚、南亚区域的经济中心,南宁、昆明成为中国西南地区与中南半岛七国的区域经济中心,内蒙古中部成为中国华北、蒙古国、俄罗斯中部这一区域的经济中心,黑龙江和内蒙古东部成为东北亚地区的经济中心等。这种特殊位置使中国在全球经济要素流动、配置和经济能量传导过程中兼得陆、海之利,并且由于经济规模和经济潜力巨大、发展强劲,中国“提一环而带四环”的能力将得到更快增长。这将有利于中国实施大市场、大通道、大载体、“大周边国际化战略”,构建更多的“跨境经济贸易合作区”或“大自由贸易区”等区域组织^[16],形成“中国开好经济快车、沿线国家搭好中国

快车”的国际合作局面;有利于中国在全球范围寻找最佳投资目标和合作项目,大量输入本国短缺的要素,输出优势的商品、产能、资本等,在促进自身经济增长和结构升级的同时,带动合作对象国和区域、次区域的发展,形成中国积极影响全球、全球促进中国发展的良性互动机制。

参考文献:

- [1]王坤,傅惟光. 辽代的契丹和草原丝绸之路[J]. 理论观察, 2015(6):83-84.
- [2]张平. 大漠让我们与世界相连:草原丝绸之路 倾听亚欧草原通道的驼铃[J]. 中国国家地理,2007(10):190-205.
- [3]国家发展改革委,外交部,商务部. 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[N]. 经济日报,2015-03-29(4).
- [4]亚当·斯密. 国民财富的性质和原因的研究:上卷[M]. 北京:商务印书馆,1972:17-19.
- [5]张文尝,金凤君,樊杰. 交通经济带[M]. 北京:科学出版社,2002:108-110,319.
- [6]陈月英,王永兴. 世界海运经济地理[M]. 北京:科学出版社,2011.
- [7](英)Kenneth Button. 运输经济学[M]. 李晶,吕靖,贾晓惠,等译. 北京:机械工业出版社,2013.
- [10]陆琪. 世界海运地理[M]. 上海:上海交通大学出版社,2011:52,134,44.
- [11]曾宪培,陈鹏. 物流经济地理[M]. 北京:机械工业出版社,2003:180.
- [13]胡思继. 综合运输工程学[M]. 北京:清华大学出版社,北京交通大学出版社,2005:532.
- [14]张幼文. 要素流动——全球化经济学原理[M]. 北京:人民出版社,2013:39.
- [15]浦东美国经济研究中心,武汉大学美国加拿大经济研究所. 创新增长合作与中美经贸关系[M]. 上海:上海社会科学出版社,2013.
- [16]关秀丽. 中国经济国际化战略[M]. 北京:中国市场出版社,2011:23.

作者简介:安江林(1946—),男,经济学研究员,曾任甘肃省社会科学院经济研究所所长,现为兰州财经大学丝绸之路经济研究院特聘研究员,主要研究方向为区域经济、工业经济、经济结构、经济带。

责任编辑:董积生;校对:暮雪