

“一带一路”战略的国际区域合作 重点方向探讨

孙久文, 顾梦琛

【摘要】“一带一路”战略是一项宏大的区域合作新构想。“一带一路”战略国际区域合作有其沿线国家基础、国内需求基础和合作的理论基础。基于“一带一路”战略的国际区域合作特征、区域间经济增长与发展相互作用的机制,可构建中国在“一带一路”战略中展开国际区域合作的分析框架,并探讨对“一带一路”战略的国际区域合作重点方向。中国要顺利推进“一带一路”战略的国际区域合作,主导跨国产业链分工、推进沿线城市与城市群的发展、创新国际区域合作模式,以及促进广泛的互联互通是重要方向。

【关键词】“一带一路” 国际区域合作 基础 特征 重点方向

【收稿日期】2015-09-01

【中图分类号】F061.5, F114.46 **【文献标识码】**A **【文章编号】**1000-5455(2015)05-0085-08

一、“一带一路”战略的深刻背景与内涵

“一带一路”是“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的简称。“一带”,指从中国出发,经中亚、俄罗斯到达欧洲,或是经中亚、西亚至波斯湾、地中海,以及中国到东南亚、南亚、印度洋的“丝绸之路经济带”。“一路”,指的是从中国沿海港口过南海到印度洋、延伸至欧洲,或是从中国沿海港口过南海到南太平洋的“21世纪海上丝绸之路”,见图1。目前,已经有64个国家和国际组织积极响应“一带一路”的倡议。这些国家总人口约44亿,经济总量约21万亿美元。“一带一路”是世界跨度最大、覆盖面最广的新兴经济带。^①

“一带一路”战略的提出,是从中国国家发展的客观需要出发,体现中国作为影响世界格局的关键力量 and 在世界发展中的战略方向,具有深刻的国际和时代背景。

当前,全球经济普遍低迷,在调整和变革之中,产业分工和经济地理格局将产生深刻变化。从国内看,中国经济已经进入新常态,呈现出新的发展趋势和调整的特征。资源开发过度、生态环境退化、收入差距加大、城乡矛盾突出、产业发展遇到瓶颈,解决这些问题,需要把国内经济发展与国际经济合作结合起来,走一条新的改革开放的国际化

道路。

在国际贸易出现了明显的区域化趋势的今天,区域性贸易协定发展加速,国际分工不断深化,产业链和价值链分工在世界经济格局中日益重要。而中国的国际经济合作,面临着以美国主导的TPP及TTIP等区域经济集团的压力,以及长期依赖于出口导向型经济拉动,产业处于国际分工的低端环节,跌入“比较利益陷阱”等问题。在“一带一路”大开放、大交流、大融合的区域合作新理念下,如何为中国实施“一带一路”这一全新的区域合作思路搭建分析框架,设计合理的运行机制,以实现中国转变增长方式、产业转型升级、优化区域空间组织、延伸区域合作空间,是一个亟待解决的重要问题。

二、“一带一路”战略的国际区域合作基础

“一带一路”战略是一项宏大的系统工程。国家在制定“一带一路”战略的实施规划中,提出要突出重点、远近结合、有力有序有效推进。对于与“一带一路”沿线国家的关系,提出要坚持共商、共建、共享原则,积极与沿线国家的发展战略相互对接。

^① 国家发改委、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》,第1—48页,人民出版社2015年版

北的四大板块的区域经济格局已经形成。但是,区域发展不协调问题、区域产业结构问题、区域发展机制问题仍在困扰中国的区域发展。通过实施“一带一路”战略,扩大对内对外开放,是中国西部大开发、向西开放和沿海优先发展的“升级版”。各地区应该抓住这一机遇,促进产业和资源要素的自由流动和充分利用,通过资本、技术等聚集,形成新的增长动力,提升中国的产业层次,深化对外开放,形成新的增长极。

目前,中国产业结构优化升级主要是促进自主创新、调整产业结构,这也是中国经济提升质量和层次,摆脱“中等收入陷阱”,实现经济持续快速健康发展的重要思路。城市体系的发展不但能完善欠发达地区的基础设施体系,还能促进更好的空间布局,培育空间节点,促进国内经济的发展。考虑到国内政治体制、制度体制因素相对固定,本文暂不将其纳入“一带一路”区域经济合作思路的考虑范围。从中国与其他国家的区域间相互作用来看,推进跨境次区域合作,可以说是区域合作模式的拓新,它具有灵活性、多样性和基于中观、微观层面的特点,不失为中国切入和深化区域经济合作的较好选择。促进广泛的互联互通,是践行“一带一路”的大开放、大交流、大融合的区域合作新理念的迫切需求。

(三) “一带一路”战略国际区域合作的经济理论基础

区域分工理论用来解释区域分工和经济活动的区域分布,通常是在国际贸易理论的基础上构建的。斯密的古典贸易理论和赫克歇尔-俄林的新古典贸易理论都是基于比较优势,分别认为劳动生产率、要素禀赋相对丰裕程度的差异,是导致区域分工及区域贸易产生的主要原因,并主张实行自由贸易,通过要素流动、区域贸易实现均衡增长,提高各区域整体的福利水平。长期以来,建立在比较优势基础上的古典和新古典贸易理论,使发展中国家和欠发达地区在分工结构中处于依赖劳动密集型和资源密集型产品出口的价值链低端,在短期固然能获得一定的贸易利益,但在长期产业结构难以转型升级,和发达国家的差距会进一步扩大,跌入“比较利益陷阱”。

区域空间组织理论认为,区域空间组织的变迁往往与交通技术的变革密切相关。据弗里德曼的空间一体化理论,持续的经济增长会导致空间一体

化。在空间一体化的中前期,区域空间组织较为符合点轴开发形式。科技水平较高、主导产业明确、基础设施优越的各级中心城市,充当了点轴体系中的“点”,即“增长极”,连接各个“点”的以交通运输线路为主的基础设施沿线发展出轴带状的产业带。在点轴体系较为完善后,也就是空间一体化过程的后期,城市等级体系形成,发达的交通网络形成,区域体系变成组织良好的综合体。

新贸易理论将收益递增和不完全竞争这两个现实经济中广泛存在的重要因素引入了国际贸易的研究,认为规模经济是产业内分工和贸易的重要原因。即使两国在要素禀赋与消费偏好上完全一样,即不存在比较优势,只要存在报酬递增的规模经济,经济发展水平大体相同的国家之间照样能产生国际分工和国际贸易。当一国某一产品的生产发生规模报酬递增时,随着生产规模的扩大,单位产品成本递减而取得成本优势,因此导致专业化生产并出口这一产品。该理论认为,规模报酬递增之所以可能发生,是因为大规模生产经营,能充分发挥各种生产要素的效能,更好地组织企业内部的劳动分工和专业化,提高厂房、机器设备的利用率,取得内部规模经济效益;也能更好地利用交通运输、通讯设施、金融机构、自然资源、水利能源等良好的企业环境,获得外部规模经济效益,即外在经济。产业内贸易获利的主要原因在于专业化分工和规模经济的效益,分工和贸易的结果使得各地区的生产成本都降低,资源利用更加有效,产业内贸易获利的主要原因在于专业化分工和规模经济的效益。在不完全竞争的市场结构中,由于规模经济的存在,即使在各国的偏好、技术和要素禀赋都一致的情况下,也会产生产品之间的区域贸易,并且地区之间差异越大贸易量也就越大。

“一带一路”构想,本质上是发展经济带,在中国与沿线合作国家之间依托铁路、河流、公路、航空等交通运输干线,在沿线开展频繁的产品以及资金、劳动力、技术、信息、资源等生产要素的流动,促进沿线地区的分工合作和产业集群,优化产业空间布局,发展出一批不同等级的城市体系,最终实现空间一体化。

三、“一带一路”战略的国际区域合作特征

随着全球化的深入以及“一带一路”战略的推进,沿线国家的国际区域合作出现了明显的区域化

趋势。其主要特征是:

(一) 国际贸易的区域化特征凸显

随着全球化的深入,国际贸易秩序发生了深刻的变化。以往的国际区域合作多基于地缘优势,主张在地理分布、文化背景、宗教信仰等基础上,构建规模大、层次高、机制化的多边区域合作关系,例如欧盟、北美自贸区、东盟、南锥体经济共同体等。^①然而,这种规范、宏观的国际区域合作秩序往往由美欧等发达国家主导,发展中国家处于边缘地位,且承担着较大的政治、经济成本。近年来,随着WTO区域贸易协定等多边机制步履维艰,基于双边、简单多边的全球区域贸易协定的发展加速,成为国际区域合作的新模式。区域性贸易协定范围小、交易成本低,使各国间的贸易自由化程度不断提升,其以更为灵活、多样的形式,促进区域经济一体化。

目前,中国面临区域经济集团的挑战。美国先后启动“跨大西洋贸易与投资伙伴协议”(TTIP)模式和“跨太平洋战略经济伙伴关系协定”(TPP),旨在通过在WTO之外建立新的高标准的贸易协定^②,将中国等金砖国家之外的主要经济体都包含其中,届时中国将处于边缘化的被动处境。然而,中国等发展中大国在国际经济合作中的地位正日渐提升。近年来,中国等金砖国家的经济高速增长,经济总量日渐增大,逐渐完成了基础设施、产业体系的建立和科技、人才的培育,经济结构开始转型升级,对外贸易发展迅速,成为拉动全球经济增长的重要力量。^③形势的变化,为中国摆脱发达国家的控制,开辟一种全新的区域合作模式提供了契机。“一带一路”不失为中国尝试着争取区域合作的主动权,向更广阔的范围探索合作空间,寻求新的区域合作模式的高瞻远瞩的伟大构想。

(二) 国际分工进入价值链分工时代,中国处于产业转型关键期

当前的国际分工正呈现不断深化的趋势。随着现代信息技术、交通运输的发展、标准化技术的出现、各国自由化进程的加快,以及全球要素和商品流通的软环境的提升^④,国际分工日益跨越国界,分化到生产过程内部。全球产业链和价值链向世界范围延伸和布局,国际产业链和价值链分工在世界经济中的主导地位日益突出^⑤。

中国正处于产业转型的关键时期,以往沿海地区出口导向型的劳动力密集型、资源密集型产业,

依附于发达国家,处于产业链和价值链分工的低端环节。中国迫切需要改变增长方式,通过提升自身产业的层次、主导产业链分工格局。2015年3月,李克强总理主持召开国务院常务会议,部署加快推进实施“中国制造2025”。2015年5月,国务院正式印发《中国制造2025》,倡导坚持创新驱动、智能转型、强化基础、绿色发展,加快从制造大国转向制造强国。继英国“制造2050”、法国“新工业法国”、印度“制造战略”、德国的“工业4.0”,以及美国构建国家制造创新网络及15个制造创新研究所之后,“中国制造2025”成为中国赶超科技革命和产业变革的浪潮,应对来自发达国家和新兴经济体的压力,重振实体经济,促进产业转型升级的重要战略。

“一带一路”沿线多数是发展中国家,大多没有形成完善的产业结构,制造业竞争力较弱,对外贸易产品主要是能源类产品、初级产品。中国与这些国家的投资合作互补性较强,这为中国与沿线国家实现优势互补、开放发展提供了新平台,在满足沿途国家发展利益诉求的同时,也将为中国企业开展国际投资合作,占据产业链高端环节,带来历史性的新机遇。

(三) 合作的空间结构:从圈层辐射开放模式向轴带合作模式演进

从合作形成的空间结构看,区域合作正从圈层辐射开放模式向轴带合作模式转变。以往世界范围内的区域合作中,空间结构上以圈层辐射的开放模式占据主导。资本、劳动力、技术高度集聚的中心圈层,通常以金融、商贸、科研等产业为主,与中心圈层和外围圈层形成了明确的纵向的产业梯度和产业分工。而在轴带合作模式中,铁路、公路、水路等交通主轴,将充当要素、产品流动交换的通道,在沿线地区形成的分工合作既有纵向又有水平的。交通主轴沿线将形成若干城市群,最终连成的经济

①④⑥ 中国人民大学重阳研究院《欧亚时代》,第49—60,49—60,49—60页,中国经济出版社2014年版。

② 申现杰、肖金成《国际区域经济合作新形势与我国“一带一路”合作战略》,载《宏观经济研究》2014年第11期。

③ 石磊、唐海燕《经济全球化条件下国际贸易秩序变迁的新特点和新趋势》,载《国际商务(对外经济贸易大学学报)》2005年第5期。

⑤ 王子先《世界经济进入全球价值链时代,中国对外开放面临新选择》,载《全球化》2014年第5期。

带合作形式的条带状空间结构。^①轴带合作模式空间经济一体化发展到一定程度的体现,需要有交通、城市等的发展水平作为条件。目前,中国进行轴带合作模式,将区域合作延伸向更广阔空间的条件已经基本成熟。一方面,这得益于交通运输等基础设施的完善。国内欠发达地区的铁路、高等级公路网、航空和大型尤其管线建设进展快速^②,运输能力有了质的提升,对外交流的便捷程度大为加强。随着渝新欧、蓉欧、汉新欧、郑新欧、西新欧等对欧外贸物流专列陆续开通,中国已与丝绸之路沿线国家构建起开展区域经济合作的重要纽带。另一方面,中国不断推进的城镇化为内陆地区增长极和城市群的培育创造了条件。“一带一路”所经的中国区域尤其是欠发达的内陆地区,将有望培育一批区域增长极和城市群,为“丝绸之路经济带”的形成创造条件。

(四)沿线的多数地区处于发展洼地,需要通过对外合作提升国内区域发展潜力

中国要与“一带一路”沿线国家开展合作,需要与多达64个国家打交道。这众多的国家在经济、政治、文化等方面存在着复杂的差异,与符合标准概念的经济带沿线国家相比,存在各种不同的特殊问题,使中国难以用相对统一的模式去构建区域经济合作。而“一带一路”沿线的国家,除了欧洲以发达经济体居多外,大部分国家为亚非发展中国家,存在经济基础薄弱、基础设施条件落后、产业密度低、人口密度低、自然环境恶劣、社会政治环境不稳定,以及部分国家恐怖事件频发、战乱频发等问题。^②

而在中国内部,中国内陆尤其是西部和边境地区,属于中国的欠发达地区。这些地区的产业尚未实现集聚和规模化,发展受到制约,边境贸易的规模和层次停留在较低水平,贸易产品种类单一,以资源型和农产品为主。然而,在中国向西开放的背景下,西部和边境地区有机会充当国内外开展往来的中介。随着跨境经贸往来的增加和基础设施条件的改善,这些地区将逐渐聚集产业、人口、资金和技术,有较大的市场潜力。

这些情况,为中国探索合适的区域合作模式提出了难题。除了要对沿线国家的投资环境展开考察外,更要深入地思考如何结合区域合作相关理论设计合理的机制,以解决中国的对外区域经济合作问题,并且根据沿线地区的经济发展水平、社会情

况、地理人文水平等实际情况来探索合作模式。中国的“一带一路”如何通过与合作国家的合作促进共赢,如何选择重点国家、优先领域的合作都是至关重要的问题。

四、“一带一路”战略的国际区域合作重点方向

“一带一路”战略规划对国际区域合作的重点方向作了明确的规定:陆上依托国际大通道,以重点经贸产业园区为合作平台,共同打造若干国际经济合作走廊;海上依托重点港口城市,共同打造通畅安全高效的运输大通道。以基础设施互联互通为突破口,着力推进投资和贸易便利化,抓好境外合作园区建设,拓宽金融合作,促进人文交流,保护生态环境。规划提出要加强沟通磋商,充分发挥多边双边、区域次区域合作机制和平台的作用,扩大利益契合点,谋求共同发展、共同繁荣,携手推进“一带一路”建设。

根据上述规划框架,区域间经济增长与发展的相互作用,不但取决于各区域的内部因素,还取决于区域间相互作用的外部因素。从内部因素看,技术进步、空间结构、产业结构、基础设施体系、政治体制、社会体制等因素的相互作用以及这些因素随时间的变化,将通过影响供给和需求,作用于该区域经济增长与发展的过程。从外部因素看,区域间的相互作用,通过生产要素流动、货物与服务流动等形式使不同的区域相互联系。“一带一路”战略所涉及地域之广、国家之多史无前例,中国推行“一带一路”战略,无疑要从区域经济合作的基本原理出发,分析各个环节的可行思路,才能从根本上获得成功。

(一)主导跨国产业链分工

“产业”是“丝绸之路经济带”崛起的重要支撑点。作为中国,须在新一轮对外开放中构建以中国为主导的跨国产业链,占据高价值链环节。

提升产业层次是主要任务。长期以来,中国在全球分工网络中处于组装、加工等价值链低端环节。发达国家将处于产品生命周期中衰退期的产业转移至中国等发展中国家,而这些组装、加工产

① 曹阳《区域合作模式与类型的分析框架研究》,载《经济问题探索》2007年第5期。

② 中国人民大学重阳研究院《欧亚时代》,第49—60页。

业所面临的市场环境通常是技术要求低、市场准入门槛低,且竞争激烈的完全竞争市场,导致中国产业利润空间小,被锁定于价值链底端。这种基于中国在劳动力、资源等要素禀赋方面的比较优势的分工地位,使中国面临着中低端产能过剩、廉价劳动力队伍有待转型、资源耗竭、环境污染,以及多方面的社会矛盾,容易落入“中等收入陷阱”。中国先前沿海地区面向发达国家的开放是外向型依附于发达国家的^①,经济增长依靠投资和出口拉动。当今,中国正处于经济转型升级的关键阶段,要适应经济变化和保持经济可持续的增长,避免踏入“中等收入陷阱”^②,就要改变开放模式,依靠创新提升产业层次。创新是分工的起点^③,通过提升新兴科技和生产管理技术,积累资金、技术和高素质劳动人员,促进中国制造向中国创造转型,将视野从对外经济部门转移到促进经济的内生增长。中国的内陆欠发达地区,应从沿海地区的开放模式中得到教训,不应简单成为承接由东部地区产业转移的地区,而是要试图依靠创新,摆脱依赖劳动密集型、资源密集型产业的路径,在口岸经济、边境贸易的基础上,深化产业链条^④,培育出一批具有自主创新技术和具有竞争优势的产业,开辟一种具有内陆边境地区特色的新的区域经济合作模式。

改革开放以来,中国东部沿海地区的开放主要面向发达国家。事实上,丝绸之路经济带上的亚非发展中国家有着广阔的市场空间。这些国家的经济发展水平相对落后,缺乏高端的生产要素,但劳动力低廉,资源环境条件优越,主要依靠出口资源等原材料产品、初级产品参与国际分工。尤其是中亚的几个国家,大多没有形成完善的产业结构制造业竞争力较弱。中国与这些国家投资合作互补性较强^⑤,具有经济梯度转移的互补优势,若是与这些国家开展产业上下游合作,加深产业分工纵深,可谓合作前景光明。

(二) 推进沿线城市与城市群的发展

相比先前建立在比较优势基础上的分工理论,以克鲁格曼为代表的“新经济地理学派”认为,集聚会产生新的分工基础,即不完全竞争、规模收益递增、外部性等因素,会导致人口、产业等在空间上集聚,形成“中心—外围”结构,影响区域分工和经济活动区域分布。

城市群是随着工业化、城镇化发展到较高级阶段才出现的区域空间形态,能够产生巨大的集聚经

济效益,是国民经济快速发展、现代化水平不断提高的标志之一。根据这种建立在集聚基础上的分工理论,城市作为产业和人口聚集的空间载体,其重要地位不言而喻。城市系统的发展和升级与产业发展与分工深化的过程紧密联系。随着产业分工系统的扩张,中心地演化为中心城市,中心城市再由单中心向多中心的城市区域或城市群方向发展,最终贸易与分工腹地会延伸至更广泛区域以及国际范围。^⑥

从长远看,“一带一路”沿线地区的对外开放和经济发展要依托中心城市和城市群的发展。“十八大”报告指出:科学规划城市群规模和布局,增强中小城市和小城镇产业发展、公共服务、吸纳就业、人口集聚功能。然而,中国的城镇化水平在空间分布上并不平衡,内陆地区的城镇化率与国家的平均水平和沿海地区相比,存在明显差距。内陆地区,尤其是西部和边境地区,向来人口稀少,产业薄弱,城市化水平低。在国家向西开放和新型城镇化背景下,尤须重视内陆地区的城市系统的发展,内陆地区中心城市和城市群在质量上数量上都有待提升。^⑦可以通过增加和培育一批口岸城市、出口加工区、保税区、保税物流园区等作为新极点,加快能源、交通、信息、市政等基础设施建设,以及教育、医院、养老等公共服务设施建设,使这些地区逐渐发展成为人才、产业的聚集中心和产品、要素流动的枢纽,成为增长力强的增长极,以点带面,带动整个区域的发展。通过在沿边、内陆地区增加中小城市的数量并建设一批规模较大的区域中心城市,形成具有一定规模的城市群。无疑将促进“一带一路”沿线地区人才、资金、技术等要素和产品通过国际大通道更广泛地流动,增强过境需求,增强合作的

- ① 贾根良《面向内需与新丝绸之路——环渤海经济发展新战略》,载《经济理论与经济管理》2014年第7期。
- ② 张业遂《建设“一带一路”打造中国对外开放的“升级版”》,载《中国发展观察》2014年第4期。
- ③⑥ 马莉莉、任保平《丝绸之路经济带发展报告2014》,第66—105,66—105页,中国经济出版社2014年版。
- ④ 李天耘《地理距离、边界效应与中国沿边地区跨境次区域合作——兼论珲春国际合作示范区的发展》,载《东北亚论坛》2014年第4期。
- ⑤ 国家行政学院经济学部课题组《经济全方位优化升级:新特征与新趋势》,载《经济研究参考》2015年第1期。
- ⑦ 高国力、张燕《我国内陆地区对外开放的总体态势及推进思路》,载《区域经济评论》2014年第4期。

活力。^①

“一带一路”城市系统的发展在空间上不但要重视内陆地区,而且还要注重地理、经济、制度等节点城市的培育。“一带一路”沿线涵盖64个国家,这些国家在经济、政治、文化、宗教、种族、领土等方面的状况千差万别,矛盾冲突不断,可谓合作形势复杂。因而需要有若干在地理、制度、经济、文化等方面具有一定特征的城市,充当各种类型的节点,缓和来自各种风险的冲击,使“一带一路”战略能在各个地区有效地整合和嫁接。例如,中国的香港,因其具有特殊经济体制、作为国际金融中心以及贸易位置上的历史优势,可以充当节点城市。^②中国的边境地区也可以通过设立口岸、保税区等多种形式,培育各方面的节点城市。

“一带一路”沿线地区,天山北坡城市群、北部湾城市群、吉林中部城市群、黑龙江西南部城市群等城市群已被纳入考虑范围,一旦更多的中心城市和城市群得以形成,更多的节点城市得以建立,将会使沿线地区形成较强的交通空间网络、经济社会联系,以及城市的辐射和集聚效应。

(三) 创新国际区域合作模式

“一带一路”是一个涵盖亚非欧广阔地域、涉及64个潜在国家、计议长远的宏大战略。而目前,“一带一路”战略仍停留在“抽象的构想阶段”,国家关于“一带一路”如何运行并未出台正式的方案。构建怎样的区域合作模式,以促进沿线国家之间的区域经济合作关系,使“一带一路”战略深入、成功地推进,走向“具体的落实阶段”,无疑成为当前的一大重要问题。确定适当的合作模式,也是探讨“一带一路”区域经济合作机制的重要切入点。

目前,一般认为“一带一路”战略的国际合作有三种模式:松散型合作、制度型合作、功能型合作。^③松散型合作难以促进国际合作的有效落实;制度型合作较为不便且难以在庞大的国家数量和覆盖范围内建立,所以,以发展产业和科技等非政治议题的,且涵盖大量小的制度建设的功能型合作可以首先展开。对于功能型合作的模式,“一带一路”是一个宏大的蓝图,在多边机制进展缓慢的情况下,自下而上的、中微观层面上的多样化灵活性的区域性合作将有效地将战略落实。构建跨境次区域合作模式,不失为在初始阶段和中长期都较为合适的方案。跨境次区域合作,通常由边境地区的两国或多国政府、企业共同推动。相比跨国区域合作,研究

视角更中观和微观,关注重点在于边境区位影响核心城市区位而非核心国家辐射边缘国家,参与的主体除了国家外,还包括边境省份的地方政府和企业,合作上不一定规定统一制度,更具灵活性。^④

中国的内陆沿边地区,面临产业规模小、人口稀少、基础设施落后等多种问题的制约,难以复制东南沿海地区市场导向型的对外开放的成功模式。在国际经济联系日益深化的背景下,边境地区将由过去战乱冲突不断的经济边缘区转变为作为邻国经济联系中介的区域共同市场中心区。^⑤开展跨境次区域合作,通过出口加工区、保税区、自由贸易区、边境口岸城市、经济走廊、跨境工业园区建设等灵活多样的形式,开展资本、人力、产业、资源等领域的合作,将有助于激活这些地区的市场潜力,提升内陆沿边地区的开放水平。

中国已开展西南地区大湄公河次区域经济与东盟的合作、东北地区的图们江次区域开发与东北亚的合作、西北的新疆借助上海合作组织经济合作机制与中亚的合作。^⑥但目前的跨境次区域合作的广度深度尚不能满足“一带一路”战略的要求。要继续促进出口加工区、保税区、保税物流园区、边境口岸城市建设,促进这些地方与周边国家的产品、生产要素流动,使这些地方成为周边地区的边缘增长中心。党的十八届三中全会提出要以周边为基础加快实施自由贸易区战略,形成面向全球的高标准自由贸易区网络。目前,中国在建自贸区19个,涉及32个国家和地区。国内的上海、广东、天津、福建等自贸区也纷纷挂牌成立,加快了构建开放型经济新体制的步伐。此外,还要推进合作型产业园区建设。工业园区是中国改革开放30多年来经济发展的有效经验,是“中国模式”输出的典型样板。

- ① 肖洋《跨境次区域合作与丝绸之路经济带——基于地缘经济学的视角》,载《和平与发展》2014年第4期。
- ② 刘诚《香港:一带一路经济节点》,载《开放导报》2015年第2期。
- ③ 马莉莉、任保平《丝绸之路经济带发展报告2014》,第66—105页。
- ④ 柳思思《“一带一路”:跨境次区域合作理论研究的新进路》,载《南亚研究》2014年第2期。
- ⑤ Niles Hansen. *Border Regions: A Critique of Spatial Theory and a European Case Study*. *The Annals of Regional Science*, 2007, 11 (1): 3—4; Annemarie Strihan. *Rethinking Border Representations*. Melbourne: Aesop Press, 2005: 1—2.
- ⑥ 张玉新、李天籽《跨境次区域合作中我国沿边地方政府行为分析》,载《东北亚论坛》2012年第4期。

近期,包括中国—白俄罗斯工业园在内的一批海外工业园区建立,为培育一批具有国际经验的中国园区开发运营商,增加国内企业海外投资设厂奠定了基础。然而,早前多数境外经济贸易合作区的主导产业普遍以中低端制造业为主,基本分布在东南亚、非洲、东欧等发展中国家,规划面积在几平方公里至十几平方公里不等,投资规模多在数亿元级别,面临建设速度慢、发展规模小等问题。

(四) 促进广泛的互联互通

“一带一路”所提出的“五通”模式,实际上即区域合作中的“共通合作模式”,旨在通过在不同区域间加强政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通,打破由地域界限形成的行政管理障碍,在区域间建立交通、管理和信息一体化平台,实现资源的共享、进行联合行动,从而促进区域经济的整体化发展。^①

交通基础设施是互联互通最重要的内容之一。国际大通道的建设能有效拉动内陆地区的对外进行。目前,第二欧亚大陆桥已成为中国与丝绸之路沿线国家经贸往来的重要纽带。近年来,由重庆、成都、武汉、郑州、西安通往欧洲的渝新欧、蓉欧、汉新欧、郑新欧、西新欧等对欧外贸物流专列陆续开通,为欧亚铁路运输网络再添通道,开创了欧亚互联互通的新机制。第三欧亚大陆桥已处于构想阶段,届时可能将以广东沿海港口群为起点,以昆明为枢纽,经缅甸、孟加拉国、印度、巴基斯坦、伊朗、土耳其,最终抵达荷兰鹿特丹港。^②随着这些国际大通道网络的不断完善和运输能力的日益提升,中国与沿线国家的经贸联系将更加密切,中国内陆地区对外开放的基础将更加稳固。同时,在铁路的基础上,还应促进区域综合运输体系的建设,构建铁路、公路、航空、水运等多种运输方式组成的综合运输体系。2014年12月,李克强在大湄公河次区域合

作会议时指出,要深化基础设施领域合作。以建立区域铁路联盟为契机,推动次区域综合运输体系建设,加快通关便利化,提升软件联通水平。尽可能地通过提高交通运输的智能化、网络化、便捷化程度,为内外联通创造条件。建设几个大的经济走廊,把现在的铁路、公路、航空以及一些重点的城镇、口岸、边境、开发区、产业园区衔接起来,例如中国—中亚—西亚经济走廊、新亚欧大陆桥经济走廊、中蒙俄经济走廊等。此外,通过中缅油气管道、中亚油气管道、中俄原油管道等能源进口战略通道的建立,使中国的油气运输不再依赖途径马六甲海峡的海上通道运输,加强中国的能源供应安全。

中国与“一带一路”沿线国家的交通、能源、通信等方面已取得了卓有成效的进展。相比这些硬件基础设施方面的互联互通,难度更大的是创造政策沟通、民心相通、货币联通、贸易畅通等软件环境。目前,中国与“一带一路”国家在这些方面的互联互通还处于起步阶段,要真正实现沿线国家发展战略的对接,政策、民心、货币、贸易等方面的互联互通,将是推进“一带一路”战略的重点和难点。

(作者简介:孙久文,北京市人,经济学博士,中国人民大学经济学院区域与城市经济研究所教授、博士生导师;顾梦琛,浙江舟山人,中国人民大学经济学院博士研究生。)

【责任编辑:于尚艳】

① 曹阳《区域合作模式与类型的分析框架研究》,载《经济问题探索》2007年第5期。

② 高国力、张燕《我国内陆地区对外开放的总体态势及推进思路》,载《区域经济评论》2014年第4期。