

东西双向开放:江苏对接“一带一路”与长江经济带

杨春蕾^{1,2}

(1.南通大学 商学院,江苏 南通 226019; 2.上海社会科学院 世界经济研究所,上海 200020)

摘要:“一带一路”与长江经济带将中国分散的开放节点串联起来,形成全方位的对外开放网络,为江苏东西双向开放提供了良好的战略机遇。然而,当前江苏经济发展也存在着诸多不足,如外向型经济发展易受宏观环境影响,对外经贸合作尚不平衡,沿海开放优势有所减弱等。对此,江苏为了进一步推进东西双向开放,在“一带一路”与长江经济带战略中获得更大的发展空间,必须探索共建产业合作园区,全面提升开放水平;创新传统要素禀赋优势,加快产业转型升级;对接国际经贸合作标准,提升广域发展空间;搭建国际交流综合平台,打造人文合作品牌;完善海陆交通网络体系,拓展国际经贸合作。

关键词:一带一路;长江经济带;东西双向开放;江苏

中图分类号:F127.53

文献标识码:A

文章编号:1673-2359(2015)06-0001-05

2008年的全球性金融危机,宣告了以大稳定为主要特征的旧常态的结束。^[1]快速发展中积聚的矛盾集中爆发,廉价的要素成本消失,创新因素还未生成,体制与机制的更新步入临界点,全球经济进入深度调整与再平衡的“新常态”。世界和中国,概莫能外。对中国而言,改革开放30多年来的对外开放主要是依托沿海地区发展起来的,是东向的面向太平洋经济圈和发达经济体的对外开放。随着经济发展进入新常态,未来30年的开放应该是中国沿海、内陆以及沿边地区的全方位对外开放。向东向西双向开放,是新常态下江苏对接国家“一带一路”与长江经济带战略,顺应国内外经济环境改变而做出的重要选择。^[2]

一、东西双向开放与国家“一带一路”及长江经济带战略相互促进

“一带一路”与长江经济带作为中国重要的经济支撑带,在长江下游的东部沿海地区交汇,以长江三角

洲为起点,在空间上分北路陆地上的“丝绸之路经济带”、中路沿长江的经济带、南路海洋上的“21世纪丝绸之路”三条路线,由中国最发达的沿海经济圈向中西部地区、甚至是周边邻国延伸。“一带一路”与长江经济带共同构成了中国向东向西双向开放的战略机遇。

(一)东西双向开放呼应“一带一路”战略

党的十八届三中全会审议通过的《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,“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”。2015年政府工作报告指出要把“一带一路”建设与区域开发开放结合起来。“一带一路”战略是基于实现中国经济社会的整体发展而做出的战略部署,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。它旨在将安全互信、地理毗邻、经济互补的优势转化为切实合作和共同发展。^[3]“一带一路”连通欧、亚,拥有约占世界一半的人口、资源和经济总量。^[4]这一构想符合区域内各国发展需

收稿日期:2015-05-06

作者简介:杨春蕾(1979-),女,江苏南通人,南通大学商学院副教授,上海社会科学院世界经济研究所博士研究生。

基金项目:江苏省社会科学基金青年项目(14EYC008);江苏省社会科学基金一般项目(14ZHB001)

杨春蕾

求和欧亚区域合作的大势。^[5]“一带一路”沿线国家具有的优势并不完全相同,经济上的互补性带来了巨大的合作潜力。^[6]

“一带一路”战略可以促进中国经济转型升级,有利于中国沿海、内陆及沿边地区的协调性均衡发展;更为重要的是,通过“一带一路”,可以将发展的视野投放到更加广阔的国际舞台,落实经济外交新战略,^[7]拓展对外发展新空间。过去30多年的改革开放推动了东部沿海省区的快速发展,^[8]^[245-264]然而东部沿海省区的发展并不意味着中国发展的全部内涵,没有中西部特别是西部边疆省区的发展,中国将会因东、中、西部地区经济发展水平的落差而抑制整体的发展水平。中西部特别是西部边疆省区需要与周边邻国共同发展,才是中西部发展的意义所在;中西部地区从传统的对外开放末梢变成新常态下对外开放的前沿,与东部沿海共同成为中国经济发展引擎才是全方位对外开放的真正内涵。

(二)东西双向开放呼应长江经济带战略

长江经济带东起长三角地区,西至云贵高原,覆盖上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、四川、重庆、云南、贵州9省2市,横贯中国的东、中、西部,是中国经济发展的重要支撑,是中国经济增长潜力最大的地区。2014年,长江经济带9省2市的地区生产总值为284649.3亿元,占全国生产总值的44.72%。以人均GDP来看,长江经济带东部地区两省一市均远超全国46652元的平均水平,而长江经济带中部仅有湖北、西部仅有重庆的人均GDP略超全国水平。可见,长江经济带的整体发展还不均衡,东部地区经济发展情况好,中部和西部地区经济发展有巨大的追赶空间。只有将中西部地区变为改革开放的前沿,推动东西双向开放,才能实现区域经济协调性均衡发展。

就经济开放程度而言,位于长江经济带东部入海口的长三角省市参与国际分工较早,经济开放度远超全国平均的42.68,上海为126.39,江苏为55.86,浙江为56.75。而长江经济带的中部和西部地区仅有重庆的开放程度高于全国平均水平。由此可见,长江经济带的开放潜力还没有完全释放,传统上仅仅依靠东向的沿海开放来拉动经济发展的模式已不能适应时代需要,发挥长江黄金水道优势,沿长江经济带向西开放,使中部、西部同东部地区一起变成经济增长引擎,沿海与沿江、海洋与陆地统筹发展是新常态下全方位开放的迫切要求。

(三)“一带一路”与长江经济带战略助推东西双向开放

改革开放的前三十年,带动的主要是东部沿海地区的发展。改革开放的未来三十年,需要构建以开放促改革的内外联动机制,构建东南部创体制、中西部上层次的东西并进格局^[9]^[1-7]。中国的开放型经济发展需要由过去依靠东部沿海地区的东向开放向东西双向开放转变,没有内陆和沿边地区的共同发展,将会因国内各区域间发展水平的差异而影响中国的整体发展水平,甚至因国内区域间发展的不平衡而影响已经基本实现工业化的东部沿海^[10]^[337-360];没有周边国家的共同富裕,将会造成中国与周边邻国的发展差距,给境外“三股势力”以发展空间,侵蚀中国改革开放的成果。因此,长江经济带与“一带一路”战略不但是个经济问题,更是关系国家安全的政治问题。缩小区域间的经济差距,向东向西双向拓展开放空间,使中西部与东部地区一起,内陆、沿边与沿海地区一起共同成为拉动经济发展的引擎,才能够实现区域经济协调性均衡发展。

“一带一路”是构建我国内陆沿边地区发展的重要战略布局,其构想是达到中国沿海、内陆和沿边地区的共同开放、共同发展,甚至是实现与周边国家的共同富裕、共同繁荣,实现中国、亚洲以及更广大区域的长治久安。长江经济带是我国重要的工业走廊之一,是沿长江黄金水道横贯中国东中西部的战略支撑带,东、中、西部经济发展的差异,会影响到长江经济带的整体实力和竞争力。从中国整体开放布局来看,东部沿海地区外向型经济的发展,以及加工贸易企业向中西部地区的转移,都只是整个系统里非常小的节点,相对分散,彼此缺少联系。“一带一路”与长江经济带一起,将形成北路、中路与南路三道强有力的支撑,将分散的网点串接起来,构成布局优化的开放体系,形成全方位开放新格局,对扩大内陆及沿边地区的开放产生积极的带动作用。

二、江苏开放型经济发展的形势及制约因素

江苏一直走在开发开放前沿,上世纪80年代把握住了东部沿海城市开放机遇,90年代把握住了浦东开发开放机遇,新世纪初把握住了加入世贸组织等机遇,社会经济得到了较好的发展。江苏地处东部沿海大通道和长江黄金水道交汇点,同时也是“一带一路”和长江经济带的交汇点,区位优势明显,交通

网络发达。在国家战略机遇面前,江苏应认清情势、立足实际,站在新的起点上,在继续深化东向的对外开放同时,大规模推进西向的对内、对外开放,形成向东向西、对内对外开放相互促进的良好格局。

(一)江苏开放型经济发展的形势

江苏经济发展稳定,对外开放度一直高于全国平均水平,外向型经济对江苏的发展起了非常重要的作用。对外经济开放度是衡量一个国家或地区对外开放程度的综合性指标,表示一个国家或地区融入世界经济的程度或对国际经济的依存度^[1]。笔者用对外开放度指标来衡量中国以及江苏的对外开外水平。由于1992年邓小平南巡讲话以及党的十四大召开提出浦东开发开放,中国的改革开放得以快速推进,因此笔者选取1992年起始的年度数据来进行分析和说明。

1992年党的十四大提出“以上海浦东开发开放为龙头,进一步开放长江沿岸城市”的重大决策,江苏的开发开放由此进入到一个新的阶段。江苏的对外经济开放度在1992年后有一个较大的提升。自1998年后,江苏对外经济开放度一直稳定地超过全国平均水平。中国于2001年加入WTO,为中国开放型经济的进一步发展提供了巨大的机遇,整体经济开放度提高较快,位处东部沿海对外开放前沿地区的江苏则表现尤为明显。江苏的对外开放程度在入世时期有一个快速的上升。在随后的几年里,江苏的对外开放度远超全国平均水平。也应看到,开放型经济的发展比较容易受到国际经济环境的影响,2008年的国际金融危机对江苏的外向型经济产生了较大的冲击,在此期间,对外开放度有所下降,但因长期以来发展外向型经济的经验积累,以及自身的抗风险能力,江苏的对外开放度仍高于全国平均水平。

综上,无论是危机前还是危机后,江苏的经济发展对全国经济的总体发展水平都有着举足轻重的作用,并且,开放型经济对江苏的整体经济发展水平贡献较大。然而开放型经济易受外部冲击的影响,江苏应适应外部经济环境的变化,把握“一带一路”与长江经济带战略机遇,探索外向型经济的新模式和方向,寻找新常态下经济增长的新动力。

(二)江苏开放型经济发展的制约因素

一是宏观经济环境发展改变,江苏传统竞争优势削弱。江苏很早就参与国际分工合作,开放型经济的发展情况从全国范围来看一直处于领先地位。2008

年全球性金融危机爆发前,江苏经济发展模式整体上是出口导向型的,主要依靠成本优势,依靠吸引外商投资,发展出口来拉动经济增长;危机爆发以后,海外资本大量撤回、国外需求市场收缩,新兴经济体崛起和参与竞争,并且随土地、劳动力等要素价格上升,江苏低成本竞争优势不再,出口导向型经济发展模式已不能适应当前的发展需求。尤其近几年,国家针对外资的纳税优惠政策逐步取消,对外资的吸引力进一步缩减,制造业倒闭潮和失业潮双面夹击的局面或将难免。经过江苏的积极调整,对外开放度虽有所下滑但仍高于全国平均水平。但是,以出口导向型和加工贸易为主的经济方式已陷入困境,江苏对外开放仅有数量上的增加没有质量上的提升。因此,转变对外发展方式、创新对外开放的方向与模式,是实现江苏经济可持续性发展不可回避的问题。

二是对外经贸合作尚不平衡,与西向的国家合作较少。得益于沿海的区位优势,江苏经贸往来的传统对象国主要是东向的靠海路联通货物贸易的发达经济体,与发展中国家以及“一带一路”国家经贸往来相对较少。根据江苏省商务厅公布的统计数据整理可知,2014年江苏与“一带一路”沿线国家货物贸易总额为1164亿美元,占全省贸易总额的20.6%。这表明“一带一路”沿线国家目前不是江苏的主要贸易对象国。在“一带一路”国家中,往来对象国主要集中在海洋上的“一路”国家,其中对外贸易占84.61%,利用外资占98.06%,对外投资占91%,以东盟国家为主;与西向陆地上的“一带”国家的合作较少,尤其是与中亚国家的经贸往来尚处于起步阶段。“一带”国家经济发展相对滞后,但是资源丰富,与江苏经济互补性强,未来合作潜力和空间巨大。江苏目前对外往来的主体以苏南企业为主。因此,江苏须保持东向开放优势,与西向的“一带一路”沿线以及长江经济带中上游省市加强合作,向西开拓国内与国际两个市场,为江苏开放型经济发展提供新的思路和方向。

三是沿海开放优势有所减弱,新的竞争格局正在形成。由于海运相比铁路运输和空运而言拥有绝对的成本优势,传统的国际贸易主要依靠海运来运输货物,江苏发展开放型经济的优势得天独厚。中西部及内陆、沿边地区的发展潜力未得以完全释放。随着国家西部大开发、中西部地区崛起、长江经济带和“一带一路”战略的相继推出,各类要素加速转移,已看到中西部及内陆、沿边地区的蓬勃发展,具体体现

杨春蕾

在上述地区经济增速加快,经济占比不断提升。“一带一路”和长江经济带战略使中西部及内陆、沿边从对外开放的末梢变成了对外开放的前沿。并且,随着中欧班列的开通行驶,未来江苏的沿海优势将减弱。此外,就长三角区域范围内而言,上海自贸区的设立增强了上海的凝聚优势,以杭州湾为核心区的浙江正在成为国家改革开放的前沿和焦点,以皖江城市带为核心的安徽正在发挥后发优势快速追赶,未来江苏将会与“一带一路”及长江经济带沿线内陆、沿边省市形成更广范围的竞争关系。

三、东西双向开放:江苏对接“一带一路”与长江经济带的对策建议

“一带一路”与长江经济带战略为江苏开放型经济的进一步发展提供了战略机遇,江苏未来的开放,不仅包括对外开放,还包括对内开放;不仅是保持传统优势的东向开放,还包括向西、向长江中上游地区以及内陆、沿边地区的开放,更要参与国际合作,与周边国家共同拓展新的开放空间。

(一)探索共建产业合作园区,全面提升开放水平

推进东西双向开放,需要产业支撑和开放平台。一是要支持和鼓励开展产业园区战略合作,建立产业跨区域合作机制。江苏沿江开发较早,发展基础好,对此可依托南京、润扬、江阴、苏通、泰州、崇启等跨江大桥,促进江苏苏北与上海、苏南跨江融合发展^[2];并依托中西部、内陆及沿边地区的广阔腹地,增强基础设施和产业配套能力,在国家级和省级开发区等多种载体支撑下,加快建设承接产业转移示范区和加工贸易梯度转移承接地,推动产业协同合作和联动发展。二是要在“引进来”的同时,也要加快“走出去”。要鼓励江苏企业投身国际舞台,加快在“一带一路”沿线国家布局和集聚步伐,推动资源依托型企业到境外进行资源性项目合作;要鼓励企业积极参与境外产业集聚区、城市综合体、专业市场等各类发展载体的开发与建设,充分利用两个市场和两种资源,促进产业链配套,形成产业集聚优势;要鼓励龙头企业建立境外合作园区,以此带动产业链上下游企业集群式与组团式“走出去”。

(二)创新传统要素禀赋优势,加快产业转型升级

低廉的劳动力是江苏早期发展的优势,但这种优势在人口红利消失和劳动力成本刚性增长的作用下已渐趋失去。随着经济发展的深化,经济增长将更多

依靠人力资本和技术进步,并以创新驱动作为经济增长的新引擎。因而,为了提高产业发展的国际对接能力以及避免因产业转移而出现产业空心化现象,江苏应充分利用所富集的高等教育资源,将人才优势转化为人才红利,做好应对“一带一路”与长江经济带战略推进过程中国际高端产业的承接工作和本地产业转型升级的服务工作。与此同时,还应创新发展江苏工业化优势,一方面可向西拓展内陆市场,引导具有成本优势的资源加工型和劳动密集型产业以及具有市场需求的资本和技术密集型产业向西转移,带动中西部特别是西部边疆地区乃至周边邻国共同发展;另一方面,应借助国家推进“一带一路”与长江经济带战略契机,积极向周边先进国家和发达地区汲取先进的经营管理方法和技术创新方式,在实施“中国制造2025”的过程中,协同推进江苏产业转型升级。

(三)对接国际经贸合作标准,提升广域发展空间

当今国际主要的投资贸易协定的谈判重点已不在关税,而在于统一标准与规则的制定。江苏作为国家对外开放的前沿阵地,一方面应使自身经济发展机制更适合于参与制定全球规则的需要,这不仅要充分了解 TPP、TTIP 等区域谈判协议的内涵,还要及时关注中美 BIT 谈判,以尽早适应国际标准;另一方面,应充分利用毗邻上海的区位优势,通过借助上海自贸区所提供的高水平开放窗口,更快对接国际经贸合作标准。在此基础上,还要全方位打开“一带一路”与长江经济带战略的广域发展空间。一是要沿丝绸之路经济带,向西拓展内陆市场,打开中亚市场,融入欧洲经济圈;二是要沿海上丝绸之路经济带,加强与东盟国家贸易往来;三是要沿长江经济带,走通中巴(巴基斯坦)、中印缅经济走廊,将市场拓展到西亚和南亚。

(四)搭建国际交流综合平台,打造人文合作品牌

“一带一路”与长江经济带战略的提出意味着开放型经济的内涵不应局限于沿海的东向开放,还应包括西向、北向和南向的内陆与沿边地区的开放。借助改革开放,江苏在东向的沿海开放方面已取得了不少成绩,对此在继续保持东向开放优势的同时,还要积极拓展与中西部内陆及沿边地区的交流合作,尤其是与各类国际论坛主办地的互动联谊,通过探索创新国际合作机制以及尝试搭建立足江苏的国际合作平台,将江苏打造成为向东向西、对内对外双向开放的重要窗口。在此基础上,要积极推动以人文交流与经贸合作为主的双轮驱动交流机制,一方面要

主动与“一带一路”沿线国家,尤其是与过去往来较少的中亚和南亚国家对接,深入了解这些国家的社会制度、文化习俗和风俗民情;另一方面,要创新友好城市交往模式,通过联合办学、商界合作、媒体互动、智库建设等方式展开双向交流与合作,推动江苏城市与沿线国家城市结成友好城市,以此传播中华文化和扩大江苏品牌海外影响力。

(五)完善海陆交通网络体系,拓展国际经贸合作

目前江苏虽然拥有国家一类口岸十多个,但这些口岸的港口吞吐能力、软硬件设施和资源整合力度等有待于进一步提高。对此,在国家推进“一带一路”与长江经济带战略的过程中,不仅要提升江苏口岸的发展层次和载体功能,以吸引更多企业从江苏口岸出关,而且要与“一带一路”及长江中上游地区的口岸城市在口岸通关、港口开发建设、运营管理、航线开发、信息数据交换等方面紧密协作,完善大通关机制,实现数据及时交换,探索跨区域多式联运口岸监管的无缝衔接和无障碍流转。另外,还应进一步联通陆上交通体系。据了解,目前我国已开通的中欧班列除苏欧(苏州-波兰华沙)、义新欧(义乌-西班牙马德里)起点在东部外,其他线路起点都在中西部内陆地区。其中,起点在江苏苏州的苏欧班列北上至满洲里经俄罗斯至欧洲,并未经过中西部地区。这使得江苏在陆上与我国部分中西部地区以及中亚部分国家还处于“失联”状态。对此,江苏应借助高铁时代所带来的发展便利,迅速连入中欧铁路网,在交通路线上与我国中西部地区及中亚、欧洲国家加强国际地缘政治经济联系,寻求面向中亚和欧洲的经贸合作项目。

参考文献:

- [1] 李扬.“新常态”是什么,从何处来,往何处去?[J].经济研究:两会特刊,2015(3):1-5.
- [2] 杨春蕾.在“两带一路”建设中扩大开放[J].开放导报,2014(5):59-62.
- [3] 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.
- [4] 姜睿.“十三五”上海参与“一带一路”建设的定位与机制设计[J].上海经济研究,2015(1):81-88.
- [5] 何茂春,张冀兵.新丝绸之路经济带的国家战略分析——中国的历史机遇、潜在挑战与应对策略[J].学术前沿,2013(12):6-13.
- [6] 闫岩.“一带一路”布局全方位开放[N].国际商报,2014-01-14.
- [7] 黄益平.中国经济外交新战略下的“一带一路”[J].国际经济评论,2015(1):48-53.
- [8] 周振华.走向新常态的战略布局:新增长·新结构·新动力——中国经济分析 2014-2015[M].上海:上海人民出版社,2015.
- [9] 张幼文,徐明棋.开放转型的政策创新——从经济大国到经济强国的战略升级[M].上海:上海社会科学院出版社,2014.
- [10] 周振华.新改革·新开放·新红利——中国经济分析 2013-2014[M].上海:上海人民出版社,2014.
- [11] 吴雪明,黄仁伟.上海对外开放度与经济实力的比较分析[J].上海经济研究,2009(11):71-79.
- [12] 成长春.江苏助推长江经济带建设的战略思考[N].新华日报,2015-03-24.

责任编辑 虞志坚

Jiangsu's Participation in OBOR and the Yangtze River Economic Zone Strategy by Opening-up Toward Both East and West

YANG Chun-lei^{1,2}

(1.School of Business, Nantong University, Nantong 226019, China;

2.Institute of World Economy, Shanghai Academy of Social Science, Shanghai 200020, China)

Abstract: “One Belt and One Road” and the Yangtze River Economic Zone connect China's scattered open nodes, forming a network of opening up to the outside world and providing a good strategic opportunity for Jiangsu's opening up toward both east and west. The export-oriented economy of Jiangsu has been developing well, but is vulnerable to the macro-economic environment. Jiangsu does not have much cooperation with OBOR countries, especially with countries along New Silk Economic Belt. The traditional coastal advantage has been weakened, while new competition patterns are accelerating. Jiangsu should construct cooperation zones with provinces and cities along the OBOR and the Yangtze River Economic Zone, promote the development of innovative human capital as well as industrial transformation and upgrading, interact with more countries using common international standards, set up international communication platform and build cultural cooperation brand, and give full play to the ports, expending the cooperation space of both land and sea.

Key words: One Belt and One Road; Yangtze River Economic Zone; open up toward both east and west; Jiangsu