

“一带一路”中路港互通的地缘经济分析

文 / 孙海泳

摘要：促进中国与“一带一路”沿线国家的铁路和港航互通，是“互联互通”的基础。推动路港互通有助于改善中国的国际分工地位、促进区域发展平衡及彰显中国的大国责任。中国主要基于整合沿线现有铁路、新建与改扩建路港设施以及对外投资运营既有港口设施三种模式，提升与沿线国家的路港互通水平。但路港互通进程仍受到硬件及软件条件发展滞后的影响。推动路港互通，需加强与他方的项目对接，防范和应对沿线国家的自利倾向等因素的干扰，加强通关机制协调，强化路港互通与产能合作的互动。

关键词：“一带一路”；互联互通；路港互通；地缘经济

中图分类号：F114.4 **文献标识码：**A **文章编号：**1006-0138(2016)03-0116-06

跨国交通网络作为影响地缘经济格局的主要因素，其地位和作用日益凸显。在“一带一路”倡议中，基础设施互联互通具有基础性地位，大力促进沿线国家的路港互通对于改善沿线区域的地缘经济格局具有重要的战略意义。在此过程中，需加强路港互通网络的硬件设施建设和合作机制等软件支持条件的塑造，稳步推进路港互通，促进中国与沿线国家关系向纵深发展。

一 路港互通的地缘经济效应

地缘经济的每一历史性阶段反映了世界经济的协调发展水平，而地缘经济格局的变迁往往为经济增长创造契机。“一带一路”倡议有助于改善欧亚大陆及周边区域的地缘经济格局，促进沿线区域协调发展。在此过程中，中国大力推进沿线区域的铁路互通、港口建设，对促进各国的互利共赢具有深远意义。

首先，路港互通有利于助推中国产业结构调整及改善中国在国际经济体系中的分工地位，并由此带动沿线国家特别是广大发展中国家的经济发展。自21世纪初以来，中国以巨大的经济规模和较高的增长率引领了二战结束后东亚地区的第二轮经济增长，但中国以北美等发达经济体为主要出口市场的贸易结构的可持续性日益面临严峻挑战。特别是中国作为东亚生产网络的加工平台和核心枢纽，却主要由发达国家的跨国公司主导出口产品价值链流向，由此中国的贸易收益空间严重受限。同时，中国加工出口贸易比例较大

作者简介：孙海泳，华东师范大学、上海国际问题研究院在站博士后，上海市美国问题研究所，上海市，200020。

所产生的贸易转移效应,使中国对东亚经济体存在大量贸易逆差,而对欧美等域外国家则存在巨额贸易顺差,由此美国等发达国家甚至某些发展中国家往往将中国作为全球贸易“失衡”的“替罪羊”。此外,伴随着工业产能的迅速扩张,中国对海外原材料资源的依赖度日益提高,在缺乏对铁矿石等大宗商品定价权的状况下,中国的贸易收益及增长方式的可持续性堪忧。

值得注意的是,中国和欧亚大陆腹地及印度洋沿岸国家间存在巨大的贸易增长空间和互补潜力。以加工出口商品为例,2012年,中国大陆经由香港转口至荷兰和美国的商品中,加工出口商品的比例分别达到67%和59%,而销往埃及和哈萨克斯坦的商品中,这一比例仅分别为14%和12%;而据亚洲开发银行的研究显示,中国出口至荷兰和美国的商品的国内附加值上限约为62%和67%,而销往埃及、巴基斯坦和哈萨克斯坦的商品的国内附加值可高于90%。^[1]在此背景下,借助“一带一路”倡议中的交通基础设施建设项目,特别是路港互通工程,可强化中国与沿线国家的地缘经济联系,提高中国的贸易收益。在此过程中,推动中国企业“走出去”,有助于促进国内产业升级转型与内外产业互动互补,提升中国企业对跨境产业链的整合力与主导力,并为沿线国家的经济发展提供助力。

其次,路港互通有助于通过优化地缘经济格局,改善区域发展不平衡状况。欧亚大陆两端的经济水平较高,而从黑海沿岸到中国西部地区间的广袤区域的经济水平相对较低、产业结构单一,成为欧亚大陆的“发展洼地”。这些区域的交通基础设施状况在很大程度上迟滞了经济发展。其中,亚洲的12个内陆国,即中亚六国、亚美尼亚、阿塞拜疆、蒙古、老挝、尼泊尔、不丹,由于地处封闭区域、缺乏海运渠道,导致其跨国或跨区域运输成本较高。据联合国亚太经社委员会(ESCAP)的研究显示,亚洲内陆国与美国的平均贸易成本比非内陆国高67%,与德国的平均贸易成本比非内陆国高26%。^[2]而南亚次大陆国家缺乏便捷高效的跨境路港互通渠道的状况,成为其主要发展障碍。跨境路港互通滞后导致贸易成本居高不下,削

弱了南亚、中亚国家的贸易地位。据ESCAP测算,在亚太区域内贸易中,东亚和东南亚占出口的79%,南亚和西南亚占13.3%,北亚和中亚(含俄国)占7.2%;在区域内出口中,东亚和东南亚占82.3%,南亚和西南亚占8.7%,北亚和中亚(含俄国)占8.9%。^[3]在很大程度上,由于路港互通滞后,使得中亚和南亚地区在亚洲地缘经济格局中地位与其人口规模或幅员极不相称,而“一带一路”沿线的许多西亚、东欧等区域国家也面临相似的发展瓶颈。

然而欧亚大陆腹地国家等“一带一路”沿线国家蕴含着巨大的经济潜力和贸易投资空间。这些国家是世界矿物原材料的主要供给地,拥有近200种矿产,价值超过250万亿美元,占全球的61%。^[4]而且中国与各国矿业合作具有很强的互补性。如中国紧缺的铜、镉、镍等矿产和战略性新兴产业等,恰是“一带一路”沿线国家的优势资源;而油气资源丰富的中亚国家,其勘探能力相对较弱。在沿线国家包括矿产资源等经济资源转化为现实的发展收益的过程中,交通基础设施瓶颈是主要的制约因素之一。同时,沿线国家的一些农畜产品、轻工原料等具有比较优势的商品也受制于运输成本过高、经贸机制衔接不畅和物流供应链整合度不高等因素,而无法进入中国市场。此外,随着货物集装箱化和多式联运的发展,中亚等沿线国家可以成为东亚与欧洲之间贸易的过境通道。因此,促进区域间的路港互通进程,欧亚大陆腹地国家以及中国西部地区不仅将享有可靠的出海通道,还将进一步融入世界经贸体系,通过深度参与欧亚区域的地缘经济合作,逐渐改变其欧亚大陆腹地的“发展洼地”的现状。

再次,在推进“一带一路”倡议的进程中,中国促进沿线区域的路港互通,也是中国提供区域公共产品、彰显大国责任的重要途径。路港互通是构建欧亚大陆腹地与沿海地区形成密切联系的地缘经济格局的基础。联合国等国际组织和有关国家曾提出多种版本的涉及丝绸之路概念的跨区域通道建设方案。但除联合国方案外,其他多数方案或已停滞,或困难重重。主要原因在于:一方面,多数方案倾向于追求自身利益最大化或缺乏基本的资金保证。如美

国“新丝绸之路倡议”的着眼点主要在安全领域，为美军从阿富汗撤军做善后安排。虽也包含经济发展规划，但美国无心无力投入所需的大量资源。^[5]另一方面，路港互通并非简单地完善一国的国内交通设施，而需加强跨国、尤其是跨区域互通，由此促进跨区域产业合作，深化区域国家间的地缘经济关系。这是因为交通基础设施投资需对接其他产业的投资项目，以满足新的客户需求，促进本国产业开拓国外市场，才能给所在国创造持续的收益。许多发展中国家的基础设施项目曾获世界银行和国际货币基金组织等国际组织的资助，但均未能促进长期增长，原因就在于尽管这些项目提升了国内生产效率，但未能创造更广阔的市场空间。^[6]

相比之下，中国具有巨大的经济体量和广阔的市场空间，与很多沿线国家的经济互补性较强。中国促进与沿线国家的路港互通，在很大程度上通过助力区域性公共产品的供给，深化与沿线国家间的产能合作和经贸投资关系，将为沿线国家的资源开发、产能升级提供难以替代的合作机遇，并由此谋求与沿线国家共同发展，构筑与区域国家的命运共同体。即使是经济发达的欧洲国家，也将会受益于欧亚之间的路港互通进程，有助于欧洲经济的复苏和长期增长。正因如此，位于伦敦的智库——欧洲对外关系委员会（ECFR）的联合创始人马克·伦纳德（Mark Leonard）认为，中国的海外基础设施建设计划对于 21 世纪全球发展具有重要意义，其重要性堪比 20 世纪美国对全球海运航线的保护作用。^[7]

二 路港互通的拓展路径及挑战

首先，整合西向铁路通道，提升跨境运营效能。这一模式主要运用于中国与中亚及至更广阔的欧亚大陆的中西部区域，在北亚和东南亚地区也具有较大的发展潜力。目前，中国和中亚、欧洲相关国家借助和整合欧亚大陆桥的已有铁路线，已经形成和正在扩展“渝新欧”、“郑新欧”等若干条中欧快运通道。以“渝新欧”国际联运通道为例，该通道东起重庆，经阿拉山口进入哈萨克斯坦，再经俄罗斯、白俄罗斯、波兰到德国杜伊斯堡，全程 11179 公里。该通

道实际运行时间 14~16 天左右，比铁海联运（经渝深铁路出海至欧洲）或江海联运（经长江水运至上海出海至欧洲）节约 20 天左右，运行路程比经满洲里出境的北线铁路减少 1000 公里以上。^[8]随着“一带一路”倡议的推进及中欧货运班列在促进沿线贸易和降低贸易成本方面的潜力逐渐显现。沿线有关国家开始协助中方优化班列的运行流程，使运价不断降低。2011 年，“渝新欧”班列的每标箱运价曾高达 1 美元/公里，至 2015 年已降至 0.55 美元/公里。^[9]运价优势极大提升了“渝新欧”铁路的市场竞争力。“渝新欧”等国际联运通道促进了中国西部地区与西至欧洲的国际市场的陆上对接，突破了中国传统以东部沿海城市为重点的外贸格局，还有助于形成横贯欧亚大陆并具有紧密互动关系的洲际经济走廊。

其次，在南亚及东南亚国家协作新建路港互通设施。南亚国家基础设施条件薄弱、政府财力匮乏，该区域国家与中国的陆地联通基础设施极为薄弱，而港航设施也亟待发展，由此该区域国家尚未与中国形成稳固的地缘经济纽带。在中国与周边国家的双边关系中，中国与巴基斯坦之间基于市场的经贸合作关系与双方密切的政治关系存在巨大反差，其主要原因在于巴国内交通基础设施落后。巴国内铁路货运量仅占陆运总量的近 5%，从该国最大港口卡拉奇到内陆重镇奎达的铁路货运时间有时竟达 16 天，同等运距情况下，中国和美国要比其快三倍。^[10]中巴间道路互通滞后，海运又受制于巴港口规模且往往需经第三国港口转运。2013 年，中巴宣布建设中巴经济走廊，走廊东起中国喀什，西至中巴油气管道的起点——瓜达尔港，全长逾 3000 公里。随着将来中巴公路改扩建工程的完工以及瓜达尔港连接西亚方向的铁路网络的形成，不仅将使中国和中亚、西亚、东非之间的货物贸易可就近取道瓜达尔，还将为巴基斯坦创造诸如过境税费、就业机会、港航运营收益、俾路支省矿业发展等多重收益。

印度洋东北沿岸区域及东南亚地区的路港互通对于发展跨印度洋与太平洋区域的互联互通与经贸关系也具有战略意义。其中，斯里兰卡的汉班托塔港、科伦坡港等港口是海上丝绸

之路的重要节点。2010年11月,汉班托塔港二期工程开工,共建设四个集装箱泊位,年设计能力200万标箱。中方合营企业和斯里兰卡港务局成立汉港二期项目公司,中方出资约3.91亿美元,占股64.98%,斯方以土建和设备等实物出资约2.10亿美元,占股35.02%。^[11]2013年8月,中方承建的科伦坡国际集装箱码头(CICT)正式开港。该码头由招商局国际(CMHI)和斯里兰卡国家港务局(SLPA)合资,投资额为5亿美元,CMHI占85%股份。2014年4月,中国港湾工程公司承建的CICT所属的科伦坡港南集装箱码头项目完工,使该港成为南亚第一深水港。由此,以斯里兰卡的新建港口、拟扩建或新建的孟加拉国吉大港、蒙拉港和缅甸皎漂港等海上丝绸之路的枢纽节点为中心,结合泛亚铁路等建设项目,将形成覆盖印度洋北岸及中南半岛的路港互通体系,有利于深化中国与印度洋沿岸及东南亚国家的地缘经济联系。

再次,投资、运营既有路港设施,拓展中国在“一带一路”沿线及更广阔区域中路港互通的影响力。目前,中国通过与他方合资运营的方式在一些海运节点位置已经获得可以发挥地缘经济影响力的立足点。如2015年9月,招商局国际与中远太平洋有限公司、中投海外直接投资有限责任公司在卢森堡注册的合资公司以9.4亿美元收购了土耳其第三大集装箱码头康普特(Kumport)的65%股权。康普特靠近伊斯坦布尔的欧洲部分,距离博斯普鲁斯海峡仅35公里。中国企业运营该码头,对于助力“一带一路”倡议的推进和改善中国西向的地缘经济格局具有中亚影响。

但是,“一带一路”路港联通进程也存在诸多挑战。

首先,依托既有线路、整合运输资源这一模式的优势是短期互通成效最为显著,但长期发展仍将会受到运力、跨国协调管理等因素的限制。这一模式耗资巨大,且面临复杂的地缘政治挑战。而且在中国以往的援外基础设施项目中,多数项目的实施以融资、采购、兴建为主要目标,以降低工程周期与风险为首要考量。由于对后期运营关注较少,因此项目整建、移交后出现管理不善、

运营困难等状况屡见不鲜。^[12]著名的坦赞铁路项目就是一例。

其次,部分国家如中亚各国虽希望促进道路互通的发展,但各国利益的差别对跨界道路互通可能会产生干扰。一方面,在交通基础实施互通的线路规划与技术标准方面,中国面临诸多阻力。最具代表性的就是俄罗斯主导的欧亚经济联盟及“宽轨联盟”对铁路线路规划和轨距标准等方面的利己安排。另一方面,在“一带一路”建设中各路港互通项目,面临部分沿线国家排斥。如印度至今尚未明确支持“一带一路”倡议,特别是对于“21世纪海上丝绸之路”倡议的战略意图存在极大疑虑,尤其担心其在印度洋的利益受到冲击,并对这一倡议的内容及前景存在疑虑。并推出与“21世纪海上丝路”相似“季风”计划(Project Mausam),使得“一带一路”倡议及其路港互通规划在南亚方向面临严峻挑战。

再次,路港互通的软件建设亟待加强。对外贸易的相关手续数量和办理时间对于提高物流效率具有重要的影响。目前,沿线有关国家的进出口贸易程序仍较为复杂。据世界银行的统计,全球各地区进出口贸易所需手续数量及耗时存在巨大差异,在出口贸易方面,东亚及太平洋沿岸地区办理手续需20.2天,东欧中亚地区需23.6天,南亚需33.4天,而经合组织(OECD)国家仅需10.5天;在进口贸易方面,东亚及太平洋沿岸地区办理手续需21.6天,东欧中亚地区需25.9天,南亚需34.4天,而OECD国家仅需9.6天。^[13]同时,沿线国家传统的关税贸易壁垒和新型非关税贸易壁垒依然存在,由此增加贸易成本。以中哈贸易为例,目前通过霍尔果斯等口岸的中方货物清关费用相当高昂。2009年,中哈国际货运中每辆车的清关费用为1.4万~1.7万美元;2014年的清关费用上涨至5.9万~6.4万美元。^[14]这一状况对于降低跨境物流成本,促进路港联通发展造成负面影响。

三 进一步完善路港互通的相关思考

首先,中国需要在政府间沟通、企业协作的基础上,进一步促进中亚、北亚既有铁路线

的整合,在上述区域及南亚、东南亚方向推动新建线路的发展及其与既有路网的整合。中国企业在沿线投资新建路港设施的同时,应重视后期的资本运营和管理,以此保障投资收益和行业影响力。此外,当前有关国际组织和国家的涉及路港互通的建设规划均不同程度受制于资金缺口问题。在此背景下,中国宜加强与联合国等国际组织与俄罗斯、哈萨克斯坦乃至欧洲国家的路港设施互通项目的规划对接与建设、运营协作,充分发挥亚投行、中国政府与企业资金优势,共同推进路港互通。

其次,需防范和积极应对沿线有关国家基于各自利益对路港互通规划的干扰。中国针对上述问题应采取以下措施:第一,规划布局应立足于降低运费和完善路网的自然需要,并适当照顾相关国家的利益关切。第二,中国宜与欧亚诸多沿线国家协作,以优化欧亚地缘经济整体格局为目标,协作优化铁路规划。值得注意的是,自21世纪初以来,由于和俄国以及其他许多贸易伙伴的交通受制于哈萨克斯坦,乌兹别克斯坦希望避开哈萨克斯坦,建设经由乌兹别克斯坦和伊朗的联接中国、欧洲的铁路,这一一直被哈萨克斯坦视为其中亚的交通主导地位面临的潜在挑战。此外,近年来哈萨克斯坦也加强了和中亚其他国家如塔吉克斯坦的路网联通,部分项目还获得了亚开行的融资,如哈萨克斯坦和塔吉克斯坦基于一致立场所建设的避开乌兹别克斯坦的公路。当然,更多的路线的规划则是减低运费和完善路网的自然需要。^[15]由此,中国可借助部分地区国家的发展诉求以及欧亚大陆东西两端及周边国家对采用标准轨距的共识,并推动中国—巴基斯坦—伊朗铁路等平行通道及其支线的建设,以此逐步推动俄罗斯等宽轨国家接受以标准轨距新建跨区域干线铁路。第三,中国应利用中国高铁技术性价比高等优势,加强与印度及等沿线国家在互联互通方面的合作。如2015年9月,中国勘察企业牵头的中印企业联合体参与印度“钻石四边形”高铁计划的部分项目——全长1200公里的新德里至孟买高速铁路——的可行性研究工作。通过项目合作,拓展双方在基础设施互通方面的合作空间。

再次,强化与沿线国家的通关机制协调,通过合作治理,提升运输效能。联合国亚太经社委员会的研究显示,60%~90%的贸易成本都与非关税类的政策问题有关,如边境管理、环保条款、海运和海事服务、贸易手续和汇率波动等成本。^[16]因此,在路港互通的过程中,需要完善政策和管理程序,通过双边或多边协商、大力推进自贸区建设、提高技术性贸易壁垒透明度等措施,大幅降低沿线国家货物过境的清关费用及换装、代理等物流成本。路港互通过程本身即能密切中国与沿线国家的产业与贸易合作,并将有效改善跨境物流条件,大幅降低跨国贸易的非关税成本。此外,中国与沿线相关国家还可合作运营运输企业,以汇集各方政策资源,降低物流成本,提高运营效能。如在2012年4月,“四国五方”(重庆市政府与中铁、德铁、俄铁、哈铁)合资成立渝新欧(重庆)物流有限公司,对于整合中欧联运通道的线路资源、提高运营效能具有重要启示与借鉴意义。

最后,强化路港设施建设与产能合作的对接,为路港互通的持续发展奠定坚实的合作基础。在路港互通的进程中,宜依托有关交通节点,在“一带一路”国家中选择与中国关系较好、政局稳定、资源优势比较突出的国家建立境外经济合作示范区。将中国有竞争力产业向外延伸,既有助于拓展产业和贸易发展空间,巩固产业链竞争优势,还有利于改善区域地缘经济格局,推动中国与沿线国家共同发展。

不容忽视的是,交通基础设施互通状况的改善,对于中国输出富余的冶金产能具有重要意义。如哈萨克斯坦除石油以外,其金属矿物储量占全球比例很高,如钨占50%以上;铀和铬分别占25%和23%,排名全球第二;铜和铁(该国铁矿属于富矿,铁精矿含量可达65%左右)占10%,分列全球第四和第六。^[17]而至2015年3月,中冶集团已在巴基斯坦旁遮普省西北约160公里的吉尼奥德(Chiniot)地区勘探发现包括铁矿在内的大规模矿产,其中铁矿石的储量初步估计为5亿吨,检测样本中有60%至65%属于高品位。^[18]在中国冶金业等产业部门产能严重富余且沿线相关国家工业基础薄弱的背景下,进一步提升中哈铁路的运营能力,推

动中吉乌铁路建设或中巴铁路西接伊朗，并加强对中亚、西南亚等国产业投资，可就地利用境外资源，深化国际产能合作，拓展相关国家与中国的贸易空间，进而推动中国与沿线国家的互惠互利、合作共赢。

注释：

[1] Yuqing Xing, *Uncovering value Added in Trade: New Approaches to Analyzing Global Value Chains*, Asian Development Bank Institute, World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd, September 2015, pp.75-76, <http://www.adb.org/publications/uncovering-value-added-trade-new-approaches-analyzing-global-value-chains>.

[2] United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, "Economic Diversification in Asian Landlocked Developing Countries: Prospects and Challenges", November 2014, pp.4-5, <http://www.unescap.org/resources/economic-diversification-asian-landlocked-developing-countries-prospects-and-challenges>.

[3] United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, "Regional Connectivity for Shared Prosperity", August 7, 2014, p.5, <http://www.unescap.org/resources/regional-connectivity-shared-prosperity>.

[4] 《“聚焦“一带一路”战略下的矿业发展机遇》, 2015年10月22日, <http://www.chinamining.org.cn/index.php?a=show&c=index&catid=6&id=14405&m=content>, 2016年3月16日。

[5] 卢锋等:《为什么是中国——“一带一路”的经济逻辑》,《国际经济评论》2015年第3期。

[6] Bryan C. Mezue, Clayton M. Christensen, and Derek van Bever, "The Power of Market Creation: How Innovation Can Spur Development", *Foreign Affairs*, January/February 2015, pp.73-74.

[7] Mark Leonard, "Geo-economics Seven Challenges to Globalization", World Economic Forum, January 2015, p.10, http://www3.weforum.org/docs/WEF_Geo-economics_7_Challenges_Globalization_2015_report.pdf.

[8] 参见渝新欧(重庆)物流有限公司网站:

<http://www.yuxinoulogistics.com/about.asp?id=8>.

[9] 《铁路与海运同价:渝新欧快铁争中欧贸易新通道》,《21世纪经济报道》2015年5月15日。

[10] Ghulam Samad and Vaqar Ahmed, "Trade Facilitation through Economic Corridors in South Asia: The Pakistan Perspective", In Prabin De and Kavita Iyengar, *Developing economic corridors in South Asia*, Asian Development Bank, July 2015, p.158, <http://www.adb.org/publications/developing-economic-corridors-south-asia>.

[11] 《招商国际与斯里兰卡签署两项合作协议》, 2014年09月19日, <http://www.sasac.gov.cn/n1180/n1226/n2410/n314289/16059957.html>, 2016年3月16日。

[12] 中国东盟中心、中国东盟投资基金、安邦咨询:《中国东盟观察》, 2015/05, 第17页, http://www.china-asean-fund.com/files/publication/20150605104200_215.pdf.

[13] 数据来源:世界银行, <http://www.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders>.

[14] 林德萍:《“一带一路”战略对国际轻、重型商品物流成本下降的影响分析》,《对外经贸实务》2015年第10期。

[15] Elena Kulipanova, "International Transport in Central Asia: Understanding the Patterns of (Non-) Cooperation", University of Central Asia, WORKING PAPER NO.2, 2012, p.26, <http://www.ucecentralasia.org/downloads/UCA-IPPA-WP2-International%20Transport%20in%20Central%20Asia.pdf>.

[16] UNESCAP, "Regional Connectivity for Shared Prosperity", August 7, 2014, p.9, <http://www.unescap.org/resources/regional-connectivity-shared-prosperity>.

[17] 《对外投资合作国别(地区)指南:哈萨克斯坦》(2014年版), 第6页, <http://fec.mofcom.gov.cn/gbzn/guobiezhanan.shtml?COLLCC=2355993346&>.

[18] 《巴基斯坦发现大规模矿产 铁矿石储量或达5亿吨》, 2015年3月4日, 2015/3/4, <http://www.mre.gov.cn/news/show.php?itemid=4673>, 2016年4月18日。

责任编辑 俞景华