

“一带一路”愿景下贸易畅通的新视点

王志远^{1,2}

(1.中国社会科学院 俄罗斯东欧中亚研究所, 北京 100732; 2.复旦大学 俄罗斯中亚研究中心, 上海 200433)

摘要: 贸易畅通是实现中国与“一带一路”沿线国家经济交往日益密切的必然选择,传统的贸易形式已经与“一带一路”新构想的发展思路不相符合。因此,实现贸易畅通新选择对于“一带一路”沿线国家都具有重要意义和关键地位。根据中国对外贸易发展的总体结构分析,可以看到进出口在世界范围内的地区结构。在此基础上,通过陆地与海洋两种运输方式评估中国对外贸易,以此作为界定“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”之间比例的依据。从口岸贸易规模看,在“丝绸之路经济带”沿途国家中,俄罗斯与中亚国家具有重要的地位和作用,若要实现贸易畅通,必然需要获得这些国家的理解、认同和支持。

关键词: “一带一路”; 贸易畅通; 陆地; 海洋; 对外贸易

中图分类号: F125 **文献标识码:** A **文章编号:** 1005-9245(2016)03-0047-08

2013年9月和10月,中国分别提出“一带一路”战略,在其中对外贸易占据了非常重要的地位,无论是“丝绸之路经济带”还是“21世纪海上丝绸之路”,都需要对外贸易的效率与内涵不断提升。在2015年3月发布的《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》中,更是将贸易畅通定位于“一带一路”建设的重点内容,所提到的具体举措也最为翔实,需要注意的是,贸易畅通概念之中,不仅包括对外贸易,还包括投资合作^①。在文本中,主要分析中国对外贸易的总体结构与内在层次,希望从陆地与海洋两种运输方式着手,讨论“丝绸之路经济带”怎样实现贸易畅通问题。

一、改革开放以来中国对外贸易的规模与结构

开始于20世纪80年代的对外开放战略,历经

三十多年,对于中国经济增长、促进就业、增加税收、提升产业结构等方面发挥着重要而关键的作用。最初,中国选择对外开放,主要目的在于尽快填补国内“两缺口”,即落后国家经济发展所稀缺的外汇和储蓄,尤其是前者直接制约着中国引进国外先进技术。20世纪70年代,邓小平第一次代表中国出席联合国大会,才仅仅领到十来美元作为旅途之用,足可见当时中国外汇短缺的局面^②。由于外汇是引进国外先进技术的基本条件,对于经济处于起飞阶段的中国来说,在相当时间里都被列为一项至关重要的任务。因此,改革开放之初,中国对于外资和外贸的态度非常积极,一边以优惠政策吸引外资,一边鼓励沿海企业开展“两头在外、大进大出”的国际贸易。当时的对外贸易,本质上就是加工贸易,出口创汇则是这种发展模式的基本目标。事实上,对外开放不仅仅是一项经济政策,更是中国发展的重要战略。面对全球化浪潮,中国需要参与国际分工,

收稿日期: 2016-02-10

基金项目: 本文系国家社科基金项目“‘丝绸之路经济带’建设中合作与竞争的战略解析”(14CGJ008)的阶段性成果。

作者简介: 王志远,中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所副研究员,复旦大学俄罗斯中亚研究中心博士后。

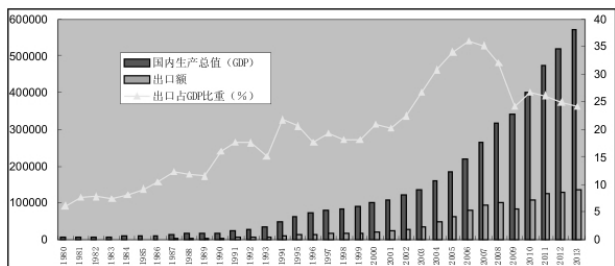


图1 改革开放以来中国对外贸易与经济增长情况(单位:亿人民币)

(数据来源:《中国贸易外经统计年鉴》(2014),中国统计出版社,2014年版,第515页。注:中国对外贸易数据,1979年前为外贸业务统计数,1980年之后为海关统计数,因此选择1980—2013年数据分析,文中下同。)

并且在日益激烈的国际竞争中,不断提高自身经济发展水平,这才是对外开放的长期战略目标。近年来,中国经济总量跃升至世界第二位,进出口总额位居世界第一,多年对外贸易顺差还给中国积累了规模庞大的外汇储备。此时,如果再以填补“两缺口”来定位对外贸易,已经不够全面和准确了。

中国对外贸易与经济增长之间关系密切,作为拉动经济增长的“三驾马车”,消费、投资和出口始终受到重视。近年来在世界经济复苏缓慢、国内经济结构调整等因素影响下,虽然总体上表现为消费比重上升、出口比重下降,但是,对于中国以发展中国家身份参与国际分工和竞争来说,仍然不能忽略对外贸易的地位和作用。如图1所示:在1980—1989对外开放第一个十年中,对外贸易稳步增长,速度略高于GDP增速;在1990—2000年间,中国出口额迈上了两万亿元大关,此时中国出口商品总额已经占GDP的五分之一左右,发挥着举足轻重的作用,1998年爆发的东南亚金融危机仅仅使中国出口放缓,而没有出现下降;在2001—2008年间,中国加入了世界贸易组织,对外贸易开始快速增长,2008年出口总额超过十万亿元,出口占GDP比重一度达到三分之一左右。然而,由于受到国际金融危机影响,加上中国在后危机时代启动了财政扩张和货币宽松的刺激政策,出口占GDP比重开始明显下降,截至2013年大体保持在四分之一左右的水平上。因此,从图1中可以看到一个跳跃的曲线,代表着出口对中国经济增长的拉动作用,虽然这条曲线深受国际经济形势所影响,但无论高与低,在中国战略层面,都具有十分重要的地位。一方面,出口规模代表着中国参与国际分工的深度与广

度;另一方面,优质高效的对外贸易,也是中国提升国际影响力和国际话语权的重要途径。事实上,之所以将“一带一路”提高到国家战略层面,其实质意义恰在于此。

从世界范围看,中国出口规模已经占据世界第一位,2008年金融危机虽然使出口占GDP比重有所下降,但由于发达国家所受影响更加深刻,中国在世界出口结构中的相对地位显著提升,近年来占到世界出口总额的十分之一左右。并且,自从20世纪90年代以来,中国对外贸易保存了二十多年的“顺差”。这种看似良好的局面背后,得益于中国劳动力成本优势,然而在当前中国经济转型升级的发展理念中,显然不能过于追求贸易顺差,而忽略了经济内在的质量和效益。更为重要的是,由于中国多年来出口势头强劲,以美国为首的西方国家始终将中国崛起看作竞争对手,从而不断对中国政府施加压力。近年来,美国所主导的“跨太平洋伙伴关系协定”,已经覆盖很多亚太国家,所实施的对外高标准、对内零关税等措施,实际上也有防范和遏制中国的潜在意图。

在表1中,如果以美元计算,中国对外贸易顺差年均已经超过2000亿美元,这几乎相当于一个中小国家一年的GDP总量,规模庞大的贸易顺差,为中国积累了高额外汇储备,同时也使人民币保持在长期升值压力之中。显然,单纯以对外贸易来衡量中国经济实力,三十多年改革开放已经取得了重要收获。然而放眼世界,将中国置身于激烈的全球化与地区化博弈之中,未来的机遇与挑战,都需要中国作出谨慎而现实的战略布署,之所以推出“一带一路”倡议和设想,实际上就是充分发挥中国对外贸易的实力与优势,促进中国同沿途国家的务实合作、密切配合,这其中既有经济意义,也有战略意义,因此不应再以对外贸易的规模作为单一的衡量标准,而是需要更加注重经济影响力和地区主导力等多重因素。

在表2中,可以清楚地看到中国对外贸易伙伴的世界分布结构。亚洲仍然是中国对外贸易规模最大的地区,并且进出口规模相对均衡,贸易顺差规模并不大。中国与欧洲贸易,主要集中在欧盟成员国,考虑到在WTO框架下,以及各种贸易规则制定方面,欧盟都是作为单一经济主体身份参与国际经济事务,因此中国对欧盟的贸易顺差,实际上

表2 中国对外贸易的世界分布结构 (单位:亿美元)

地区	2012		2013	
	出口	进口	出口	进口
亚洲	10068.1	10382.9	11340.7	10899.3
非洲	853.1	1132.5	928.0	1174.5
欧洲	3964.0	2866.9	4057.4	3241.7
其中:欧盟	3339.6	2120.8	3389.5	2199.4
拉丁美洲	1352.1	1260.7	1339.6	1274.3
北美洲	3801.1	1561.7	3978.2	1776.5
其中:美国	3517.8	1329.0	3684.1	1523.4
大洋洲太平洋岛国	448.7	916.7	446.1	1086.9
总计	20487.1	18184.1	22090.0	19499.9

(资料来源:《中国贸易外统计年鉴》(2014),北京:中国统计出版社,2014年版,第569-573页。)

仍然是借这些翔实的数据,概括中国对外贸易的总量和结构,并在世界范围内对贸易分布作一个相对清晰的概括和说明。旨在为“一带一路”勾勒出基本的发展轮廓,以进行更加深入的解读和分析。

二、海洋与陆地运输视角下的贸易结构界定

中国对外贸易通过海洋与陆地发展,两者并非平行共举,而是有所侧重,具体而言,海洋始终占据中国对外贸易的主要运输地位。这具有客观原因,一般运输距离在80千米以内,公路运输具有优势,80—550千米运输距离则是铁路运输成本较低,而超过550千米的运距,水路运输的成本最为低廉,因为国际贸易大多距离较远,世界各国基本都采取海洋作为国际贸易的通道。20世纪80年代,中国对外开放在广东、福建初露峥嵘,随后开始在东南沿海全面展开。选择这些地方作为开放的前沿,最大的优势在于靠近海洋、便于运输。不仅是中国,世界上很多国家都主要依靠海洋作为国际贸易的通道,毕竟这种运输方式成本明显低于陆地运输。例如,中国与美国之间贸易需要跨过世界最大的海洋——太平洋,但如果货物在中国东南沿海装船,运送到美国西海岸,运输成本甚至要低于中国沿海向内地运送,海洋贸易的优势可见一斑。这实际上也可以解释,为什么美国远在大洋彼岸,中国的商品却可以大量出口到美国。当前,“一带一路”战略方兴未艾,然而如果以贸易畅通来评估“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”,前者所遇到的

交通运输瓶颈较大。中国之所以在对外贸易规模如此庞大,并且主要依靠海洋运输的情况下,仍然提出共商、共建“一带一路”,其实质意义显然不是单纯追求贸易规模扩大。从战略意义上讲,未来“一带一路”的空间延伸,应当形成陆地运输和海洋运输的协调配合,在波罗的海、地中海、阿拉伯海、波斯湾、孟加拉湾等重要海域形成交汇,这样的发展理念,实际上才是“一带一路”的战略意义所在^[2]。

然而,也正是由于“丝绸之路经济带”与“21世纪海上丝绸之路”在空间上形成交汇,因此在讨论对外贸易时,也很难泾渭分明地将二者界定开来。为此,我们选取了中国口岸货物的进出口数量,以港口数据为衡量标准,展示海洋贸易与陆地贸易之间的比例关系。中国在进出口业务中,主要有三种运输途径,航空、水运、陆地运输,其中航空货运比重很小,更多的是在人员出入境运输方面发挥作用,水运分为内河与海洋两种,陆地运输则分为铁路和公路两种。考虑到“一带一路”战略的特定内涵,显然不能简单地将水运划为“21世纪海上丝绸之路”,将陆地运输划为“丝绸之路经济带”。例如,在沿边地区的内河航运,实际上属于“丝绸之路经济带”范畴,而有些在沿海地区的铁路运输实际上属于“21世纪海上丝绸之路”范畴。因此,在界定“丝绸之路经济带”框架下的对外贸易时,应当考虑方向,而不能仅仅局限于运输方式。具体说,沿海地区和内陆地区的海运、内河、公路运输,应当纳入“21世纪海上丝绸之路”范畴,而沿边地区的内河、公路、铁路运输,应当纳入到“丝绸之路经济带”,这样通过简单计算,可以大体上将“一带一路”的货物运输比例计算出来。

如表3所示,根据中国口岸运行的总体结构,可以划分为两个层次:一是内陆地区的内河口岸,加上沿海地区的海运、公路、航空,以及沿边地区的海运和内河口岸(这里是指广西),这些口岸的货物量加总,基本可以代表“21世纪海上丝绸之路”的总体贸易规模;二是沿边地区的公路、铁路、航空、内河口岸(其中加入了辽宁丹东和广东佛山的铁路运输量),这些口岸过货量,基本可以代表“丝绸之路经济带”的贸易规模。之所以将内陆地区的内河口岸划入海洋运输,因为这些港口都集中在长江沿途,相当于“21世纪海上丝绸之路”的延长线。简单

表3 2013年中国口岸运营的结构与层次

类型	单位:万吨	口岸
内陆地区—内河口岸	4660.2	湖北(武汉、黄石)、安徽(马鞍山、铜陵、芜湖、安庆、池州)、重庆、江西(九江)、湖南(岳阳)
沿海地区—内河口岸	30021.5	江苏(张家港、太仓、南通、镇江、江阴、高港、南京、常熟、如皋、扬州、常州)、广东(中山、虎门、高明、江门、肇庆、南海、新会、开平、新塘、斗门、鹤山、顺德)
沿海地区—海运口岸	248164.2	上海(金山、浦江、外高桥、吴淞、洋山)、山东(青岛、日照、岚山、龙口、烟台、莱州、潍坊、威海、蓬莱、东营、石岛、龙眼)、天津(东港、南疆、塘沽、天津)、河北(唐山、黄骅、秦皇岛)、浙江(宁波、舟山、温州)、江苏(连云港、大丰)、辽宁(大连、营口、锦州、丹东、葫芦岛)、广东(湛江、蛇口、盐田、南沙、湾仔、惠州、珠海、茂名、阳江、潮阳、潮州、汕头、广海、大铲湾、万山、汕尾、九洲、莲花山、揭阳、广州、大亚湾)、福建(厦门、福州、肖厝、漳州、宁德、福清、莆田、泉州)、海南(洋浦、八所、海口、三亚、清澜)
沿海地区—公路口岸	2386.6	广东(黄岗、文锦渡、横琴、深圳湾、沙头角、珠澳跨境口岸、拱北)、辽宁(丹东公路口岸)
沿边地区—海运、内河口岸	9682.7	广西(防城、钦州、北海)、广西(梧州、柳州、贵港)
沿海地区—航空口岸	805.0	上海、北京、广东、浙江、福建、山东、江苏、辽宁、天津、海南、河北
沿边地区—公路口岸	7371.3	新疆(霍尔果斯、阿拉山口、老爷庙、伊尔克什坦、吐尔尕特、都拉塔、卡拉苏、吉木乃、塔克什肯、巴克图、红其拉甫)、内蒙古(甘其毛都、策克、二连浩特、珠恩嘎达布其、满洲里、满都拉、额布都格、阿日哈沙特、额尔古纳)、云南(河口公路、腾冲、孟定清水河、天保、畹町、打洛、金水河)、广西(友谊关、东兴、水口、龙邦)、吉林(南坪、琿春、圈河、三合、图们、长白、古城里、临江、开山屯、沙坨子)、黑龙江(绥芬河、东宁、虎林、密山)、西藏(樟木)
沿边地区—铁路口岸	5151.0	内蒙古(满洲里铁路、二连浩特铁路)、新疆(阿拉山口铁路)、黑龙江(绥芬河铁路)、广西(凭安)、吉林(集安、图们、琿春)、云南(河口铁路)。这其中加入了辽宁(丹东铁路)、广东(佛山铁路)的运货量,因为两省虽定义上属沿海地区,但铁路实际上处于陆地边境运输状态。
沿边地区—内河口岸	1642.8	黑龙江(漠河、同江、黑河、嘉荫、抚远、佳木斯、萝北、饶河、哈尔滨)
沿边地区—航空口岸	4.2	云南、新疆、广西、黑龙江、吉林、内蒙古、甘肃、西藏

(资料来源:根据《中国口岸年鉴》(2014)整理,北京:中国海关出版社,2014年版,第28—39页。表中对于货运量很小的口岸予以忽略)

加总后可以发现,囊括在海洋运输方式中的贸易规模大约有29.57亿吨,而陆上运输方式仅有1.42亿吨,两者之间的差距可谓悬殊。另外的一个特点也反映出海洋与陆地的区别,就是在沿海地区的航空口岸有805万吨的过货量,而沿边地区的航空口岸则仅有4.2万吨过货量。这说明海洋运输尽管单位成本低,但是航运速度却不如陆地运输,因此在沿海地区很多对外贸易选择了航空运输这种快速但较贵的运输方式,而在沿边地区基本不需要航空运输方式。当然,还有另外一个原因,就是沿海地区经济较为发达,由此带动了空运货物发展。

通过前面对海洋与陆地贸易结构的分析,很容易看到“丝绸之路经济带”框架内贸易畅通的必要性与重要性。为了更加深入地探讨这一问题,应当对陆地货物运输的主要口岸作一个层次分析。在第一个层次,即公路口岸运输方面,西北方向占有重要地位,其次是东北和西南,表现在贸易规模方面,就是新疆处在主要地位,而内蒙古、云南、广西、黑龙江规模相对较小。从这个层面上,说明中国陆地对外贸易的主要发展方向仍然集中在经亚欧大陆桥到欧洲方向,即沿着第二

亚欧大陆桥穿过中亚地区向欧洲延伸,或是经第一亚欧大陆桥进入俄罗斯境内。事实上,内蒙古、黑龙江的公路运输货物,基本上都是中国与俄罗斯开展的双边贸易往来,尤其是接壤地区的边境贸易和互市贸易。在第二个层次,即铁路口岸运输方面,仍然是内蒙古、新疆、黑龙江占据了主要地位,广西、吉林、云南、广东、辽宁等沿边铁路处在从属地位。在第三个层次,即沿边地区的内河航运方面,主要是黑龙江省通过跨境河流与俄罗斯开展对外贸易。

显然,无论从陆上运输任何一个层次看,俄罗斯和中亚国家都处在“丝绸之路经济带”的核心地位,因此讨论贸易畅通问题,也必然从中国与这些国家的经贸合作展开。事实上,这也是中国选择在中亚国家哈萨克斯坦以总统名字命名的纳扎尔巴耶夫大学,提出“丝绸之路经济带”倡议的主要原因之一。

三、“丝绸之路经济带”的贸易畅通:俄罗斯与中亚国家的视角分析

近年来,中国与俄罗斯双边关系经历了快速发

展,与此同时中国与中亚国家也积极开展合作。2001年,上海合作组织成立后,中国、俄罗斯、中亚国家更是拥有了维护地区安全、促进经贸合作的重要平台。然而十余年来,上海合作组织不仅没有实现区域经济整合这一预期目标,就连在促进投资和贸易便利化等方面,也遭遇重重困难。从中国方面看,上海合作组织的主要功能,仍然是中国与周边国家维护地区安全,而并非经济合作,即使中国努力促进投资合作,也经常表现出“项目多、制度少,说得多、做得少”的尴尬局面^[9]。因此,近年来中国与俄罗斯、中亚国家开展的经贸合作中,大多属于双边合作,而并非多边贸易合作。

中国在“丝绸之路经济带”贸易格局中,已经开始重视有效衔接内地、边境、国外运输走廊,最具代表性的当属“渝新欧铁路”建设,通过将中西部地区与新疆衔接起来的办法,扩大进出口商品的市场空间和技术水平,在东北方向还建设了“郑欧国际班列”,其中理念同样是衔接内陆经济与对外贸易协同发展。在中俄贸易方面,有两个方向:一是中国东北与俄罗斯亚洲板块地区的贸易往来;二是中国西北同俄罗斯欧洲板块地区的贸易往来。在铁路运输过货量方面,中国东北方向的贸易规模更大。2013年沿边地区铁路口岸位列前四位的分别是:满洲里铁路(内蒙古)、阿拉山口铁路(新疆)、绥芬河铁路(黑龙江)、二连浩特铁路(内蒙古),这其中位列第一和第三位的都属于中国与俄罗斯之间的贸易往来^[9]。而在公路运输方面,则是中国西北方向对外贸易规模更大,在沿边地区公路口岸过货量中,位列前两位的分别是霍尔果斯(新疆)和阿拉山口(新疆),当然这个方向的对外贸易不能都计算在中俄贸易之中,其中还包括中国与中亚、西亚、欧洲国家的贸易往来^[9]。在贸易结构方面,中国与俄罗斯之间的互补性非常明显,中国主要出口制造业领域商品,从俄罗斯进口则包括大量资源型商品。然而,在中俄双边贸易中,这种经济结构所具有的潜在合作优势,却没有充分发挥出来,以至于中俄两国元首预计的1000亿美元双边贸易额,始终没能实现。究其原因,中俄之间虽然陆地接壤、山水相连,但两国经济重心却相距遥远,中国集中在东南沿海一带,俄罗斯则主要集中在西部的欧洲板块。表面上,中国与俄罗斯互为邻国,实际上两国之间的商品贸易

成本相当之高,甚至要高于中美之间的运输费用,这其中原因仍然是海洋运输相对于陆地运输,所具有的经济成本优势。

从主观因素方面看,俄罗斯与中国之间的贸易往来,还受限于来自俄罗斯国内的误解和偏见,这些观念实际上长期制约两国合作向更深层次迈进。俄罗斯横跨欧亚大陆,早在亚历山大时期就选择了欧洲的生活理念和思维方式,普京提出“欧亚经济联盟”战略后,实际上是在加强俄罗斯在欧亚地区的主导权,但决没有放弃欧洲的念头。因此,在经济联系上,俄罗斯更希望获得来自东方和西方的平衡发展,甚至是与欧洲的经济联系更加紧密一些,也符合其发展理念和思维方式。在这种情况下,如果俄罗斯与中国经贸往来规模过大,显然会使俄罗斯经济重心向东方偏离,而这恰恰是高层和民众都不愿接受的现实。因此,借中俄进出口结构而渲染的“原材料附庸论”,将中国和平崛起描述为“中国扩张论”,这些明显带有主观臆断的观点,在俄罗斯却可以甚嚣尘上。如表4所示,中国与俄罗斯之间的进出口规模,在2012年保持基本平衡,而在2013年中国则获得了近100亿美元的贸易顺差,但两国贸易总量却从未超过1000亿美元。2014年,俄罗斯遭遇美欧经济制裁,经济发展战略开始面向亚太,俄中签署了一系列经贸合作协议,然而2015年中俄双边贸易额仅为700亿美元左右,与预期水平相差甚远。

表4中还列举了中国与中亚国家的对外贸易发展情况,这些国家经济规模小,因此中国与五个国家的双边贸易全部加总,也明显不如中俄贸易规模大。在进出口结构方面,中国与中亚国家对外贸易可以概括为“两个顺差、两个逆差、一个持平”,并且这种特点与五个中亚国家的经济结构大体符合。

表4 中国与俄罗斯、中亚国家的对外贸易情况(单位:亿美元)

地区	2012		2013	
	出口	进口	出口	进口
俄罗斯	440.5596	441.5504	495.9117	396.6783
哈萨克斯坦	110.0	146.8	125.5	160.5
吉尔吉斯斯坦	50.7	0.9	50.8	0.6
塔吉克斯坦	17.5	1.1	18.7	0.9
土库曼斯坦	17.0	86.7	11.4	88.9
乌兹别克斯坦	17.8	10.9	26.1	19.4

(资料来源:《中国贸易外经统计年鉴》(2014),北京:中国统计出版社,2014年版,第569、570、572页。)

具体看,哈萨克斯坦和土库曼斯坦这两个能源丰富的国家,由于中国进口大量石油天然气,因此在中国进出口结构中,表现为“逆差”,中国与土库曼斯坦的进口额,甚至超过了出口额的几倍之多。而吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦这两个国家经济较为落后,经济结构以农业为主,工业产品大多需要进口,加上边境与中国比邻接壤。中国与吉国、塔国的对外贸易,几乎都表现出“倾斜式”的贸易顺差,甚至出口额相当于进口额的几十倍,虽然顺差规模在中国对外贸易总量中的比重微不足道,但如此比例的进出口结构,仍然值得关注。在中亚五国中,唯一与中国对外贸易保持相对持平的当属乌兹别克斯坦,虽然中国出口规模大于进口,但基本是两国比较优势的正常体现。俄罗斯与中国这两个并不与乌兹别克斯坦接壤的国家,分别占据了乌国贸易伙伴的前两位。正是由于对外贸易结构基本持平,加上中国也并非乌兹别克斯坦最大的贸易国,因此该国对于中国的防范心理相对较弱。然而,这并不能改变中亚国家整体上对于中国的担忧与恐惧,甚至由此演绎出“中国威胁论”。

当前,关于“中国威胁”的观点主要在于三个方面:第一,源自于对中国战略的心理恐惧;第二,一些西方国家和俄罗斯的作者,在哈萨克斯坦和其他中亚国家积极推广“中国威胁论”;第三,因为具体的合作关系,中国与中亚国家属于很好的邻居,但如果中国这个邻居取得了成功,却也很容易使关系变得消极起来^①。显然,这些因素所制造的“中国威胁论”,加上中国与中亚国家对外贸易所表现出的“两个逆差、两个顺差”特点,很容易在对外贸易领域产生观念上的误解和偏差。中国与哈萨克斯坦、土库曼斯坦的贸易逆差,由于进口商品主要属于资源型,由此在中亚“沦为中国原材料附庸论”开始流传,而中国与吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦的贸易顺差,也被演绎为“中国商品占领中亚国家”等类似观点。尽管这些言论的出现,并不令人意外,但是这种“软环境”却明显不利于中国与中亚国家开展务实合作,实现贸易畅通自然有些难度和阻力。

四、结 语

基于前述分析,很容易看到在“一带一路”框架

内贸易畅通的必要性和重要性,在俄罗斯和中亚国家实现贸易畅通,也是“丝绸之路经济带”战略全面推行的关键条件。然而在其中也可以发现,在“一带一路”提出的“五通”中,即“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”^②,贸易需要政策、设施、资金、民心等领域的支撑和配合,才能切实做到畅通。尤其在中国与俄罗斯、中亚国家的对外贸易中,曾经的阻力既包括边境交通设施(铁路轨距不同)、政策协调不利(灰色清关问题)等“物质”层面,也包括对于中国的防范和担忧心理,以及对中国政策的误解等“观念”层面。显然,实现贸易畅通,并非一蹴而就,反过来如果过度重视对外贸易的规模和效益,更容易引起沿途国家的担忧。因此,需要诸多领域的协调配合、通力共行,才是“丝绸之路经济带”的核心战略思想。当前,随着“丝绸之路经济带”与“欧亚经济联盟”对接,亚洲基础设施开发银行设立,应当说在“五通”中已经取得了初步的整体推进效果。在此基础上探讨如何实现贸易畅通问题,才更加现实和可靠。在对外贸易领域,中国改革开放多年来所拥有的国际竞争优势毋庸置疑,尤其与俄罗斯和中亚国家相比较,贸易互补性极强,然而不利的因素主要在交通运输成本方面,毕竟多年来进出口贸易主要依靠海洋运输,也是一个不争的事实。应当说,在中国与中亚国家的进出口贸易中,有一个非常重要的方面,就是中国新疆与中亚国家的经贸往来,并且边境贸易与互市贸易在其中占有很大比重。依托中国新疆在向西开放中的前沿作用,不仅可以带动内地相关出口产业发展,更为重要的意义在于“兴边富民、稳疆固疆”。而且,边境贸易由于规模小、机动性好等特点,实际上也更容易被中亚国家所接受。在此基础上,依托具体交通线路走向,拓展投资和经贸往来,应当是“一带一路”框架下实现贸易畅通的必由之路和关键所在。

注释:

- ①其他四通则表述为“政策沟通——重要保障”、“设施联通——优先领域”、“资金融通——重要支撑”、“民心相通——社会根基”。
- ②在2013年9月最初提出“五通”中,表述为“政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通”,参见习近平:《弘扬人民友谊 共创美好未来——在纳扎尔巴耶夫大学的演讲》,《人民日报》,2013年9月8日(第三版)。而在此后中

国公布的《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》中,“五通”表述为“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”。

参考文献:

- [1][美]傅高义.邓小平时代[M].冯克利译,北京:生活·读书·新知三联书店,2013:95.
[2]王志远.“丝绸之路经济带”的国际背景、空间延伸与战略内涵[J].东北亚论坛,2015,(5):31.

[3]王志远,石岚.上海合作组织经济功能的主要障碍与对策分析[J].新疆师范大学学报,2013,(6).

[4]中国口岸年鉴(2014年)[M].北京:中国海关出版社,2014.

[5]К.Л.Сыроежкин,Нужно ли Казахстану бояться Китая: мифы и фобии двусторонних отношений, Астана-Алматы: Институт мировой экономики и политики при Фонде Первого Президента Республики Казахстан-Лидера нации,2014, С.19.

New View of Unblocked Trade in Vision of “One Belt and One Road”

WANG Zhi-yuan^{1,2}

- (1.Institute of Research in Russia,East Europe and Central Asia, China Academy of Social Science, Beijing 100732;
2.Institute of Research in Russia and Central Asia Fudan University, Shanghai 200433)

Abstract: Unblocked trade is an inevitable choice for closer economic ties between China and the countries on the Road, for traditional mode of trade fails to accord with the development thought of the new concept “One Belt and One Road. Therefore,the structural analysis of new choice for unblocked trade indicates the regional structure of import and export in worldwide. On that basis,by sea and land, China’s international trade is estimated as a base for defining the percentage of “Silk-Road Economic Belt” and “21st Century Maritime Silk-Road”.Judging from the size of port trade, Russia and central-Asia countries play a leading role of the countries on the Road. To reach “unblocked trade”, it is necessary to win the comprehension, recognition and support from the countries.

Key Words: “One Belt and One Road”; Unblocked Trade; Land; Ocean; International Trade

Новая точка зрения усиления торговых связей в рамках стратегии “один пояс, один путь”

Ван Чжюань^{1,2}

- (1.Институт по России, Восточной Европе и Центральной Азии Китайской академии общественных наук, Пекин 100732. 2. Исследовательский центр по России и Центральной Азии при Фуданьском университете, Шанхай, 200433)

Краткое изложение: “Усиление торговых связей” является неизбежным выбором укрепления экономических связей между Китаем и странами вдоль “пояса и пути”. Традиционный вид торговли уже не соответствует мысли развития новой концепции “одного пояса, одного пути”, поэтому осуществление выбора “усиления торговых связей” имеет важное значение и ключевой статус для стран вдоль “пояса и пути”. Путём анализа структуры внешней торговли Китая в целом в статье отмечена региональная структура экспорта и импорта в мировом масштабе. Исходя из объемов портовых торговлей Россия и центральноазиатские страны имеют важный статус и значения среди стран вдоль “пояса и пути”. Если хочется, чтобы осуществить “усиление торговых связей”, то обязательно нужны понимания, признания и поддержки этих стран.

Ключевые слова: “один пояс, один путь”; усиление торговых связей; земля; море; внешняя торговля