

“一带一路”战略中广西的SWOT分析及发展途径研究

曹冬英

[摘要] 作为“21世纪海上丝绸之路”的重要支点及“丝绸之路经济带”的重要参与者,广西区是“一带一路”战略中唯一同时参与“一带”和“一路”的省份。在这一战略的实施过程中,广西区占据显著优势、面临很多机遇,但也存在诸多劣势和威胁。为推进“一带一路”战略的全面实施及广西区与东盟国家的深度合作,有必要采用SWOT分析法对广西区在“一带一路”战略中的优势、劣势、机会和威胁展开全面分析,并在这一基础上探究广西区在这一战略实施过程中的发展途径。

[关键词] “一带一路”战略;广西;SWOT分析

[作者简介] 曹冬英,中国社会科学院研究生院政治学系2014级博士研究生,北京 102488

[中图分类号] F127

[文献标识码] A

[文章编号] 1004-4434(2015)03-0072-05

当前,我国正致力于实施“一带一路”战略。“一带”是指丝绸之路经济带,国内部分包括西北的陕西、甘肃、青海、宁夏、新疆等五省区,西南的重庆、四川、云南、广西等四省区市。“一路”是指“21世纪海上丝绸之路”,国内部分包括沿海省区市^①。从两者的范围来看,广西区是唯一同时参与“一带”和“一路”的省份。作为“21世纪海上丝绸之路”的重要支点及“丝绸之路经济带”的重要参与者,广西区的优势、劣势、机会和威胁究竟是什么?广西区在这一战略实施过程中的发展途径是什么?这些问题值得研究。

一、“一带一路”战略及SWOT分析的意涵

(一)“一带一路”战略的意涵

2013年9月7日,习近平主席在哈萨克斯坦

纳扎尔巴耶夫大学发表演讲时提出共同构建“丝绸之路经济带”的构想。2013年10月3日,习近平主席在印尼国会发表演讲时提出共同建设“21世纪海上丝绸之路”的构想。2014年5月21日,习近平主席在亚信峰会上作主旨发言时将“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”加以结合,正式提出“一带一路”战略^{[1](P6)}。

“一带”即“丝绸之路经济带”。丝绸之路分为两条:我国西北部的丝绸之路和西南部的丝绸之路,前者简称为丝绸之路或北方丝路,起点是陕西,途径甘肃、宁夏和新疆等省区之后出境;后者也称为南方丝绸之路或南方丝路,在我国主要经过四川和云南两省,出境后经缅甸、泰国,到达印度和中东。这两条丝绸之路的发展历程大致相同:萌芽于西汉之前,正式形成于汉代,发展于三国至南北朝时期,鼎盛于隋唐,沉寂于唐之后(逐渐被海上丝绸之路取代)。

^①某些学者认为云南省是海上丝绸之路的参与者。必须指出的是,云南省不应该被视为海上丝绸之路的参与者(至少不是直接参与者)因为云南省无论在历史上还是在当代,参与海上丝绸之路时都得借道广西区或缅甸。如果把云南省也视为海上丝绸之路的参与者,那么,借道其他省份的诸多省份(如贵州省借道广西区、湖南省借道广东省)也应该视为海上丝绸之路的参与者。如此,海上丝绸之路的参与省份将非常多,呈现一种泛化状态。

“一路”即“21世纪海上丝绸之路”,其原型是“海上丝绸之路”。这一丝绸之路是相对陆上丝绸之路而得名,囊括我国所有沿海省市,经一些港口出海后与亚非欧国家联系和交流^①。其萌芽于先秦,成型于秦汉,发展于三国至五代十国时期,鼎盛于宋元时期,沉寂于明朝海禁之后。

作为国际合作的新平台,“一带一路”沿线总人口约44亿,经济总量约21万亿美元,分别约占全球的63%和29%^[2]。“一带一路”作为中国首倡、高层推动的国家战略,对我国现代化建设和致力于世界的领导地位具有深远的战略意义,受到国内外各界的高度重视。

(二)SWOT分析的意涵

20世纪80年代,美国学者威廉姆森(Williamson)提出一种态势分析法。这种态势分析由优势(Strength)、劣势(Weakness)、机会(Opportunity)、威胁(Threat)四部分组成,这四个单词首字母是“S”、“W”、“O”、“T”,组合成为“SWOT”,此即SWOT分析^{[3](P25)}。

由于能够较为全面地对态势进行分析,这一态势分析法提出之后,逐渐被学界采用。近年来,SWOT被广泛应用于企业管理、旅游管理、行政管理等领域之中,并得出诸多具有价值的研究成果,推进了各研究领域的发展。

二、“一带一路”战略中广西的SWOT分析

(一)“一带一路”战略中广西的优势分析

1.广西是“一带一路”战略的重要参与主体,具有深厚的历史底蕴。广西是丝绸之路经济带的构成主体之一,其在历史上主要是参与西南丝绸之路(也称为南方丝绸之路)而非我国西北部的丝绸之路。在西南丝绸之路有效运作的时期,广西借道云南,实现了与印度和中东联系及交流。相对于西南丝绸之路,广西与西北丝绸之路的联系较为间接,主要有两条道路:向北经由湖南、湖北到达陕西;向西北经由云南、四川到达陕西。

与在“一带”中的地位相比,广西在“一路”中显得更为重要:北海市(“海上丝绸之路”联合申遗城市之一)、钦州市和防城港市都是“海上丝绸之路”的始发港,这三地在西汉之后的很长时期内都是我国对外海上贸易的中心和枢纽之一。在“海上

丝绸之路”有效运行的时期,广西区内部及邻近省份生产的瓷器、茶叶和蚕丝等在这三个港口装船之后运往亚洲其他国家及非洲和欧洲国家。

可见,广西是“一带一路”的重要参与主体,具有深厚的历史底蕴:从“一带”方面来看,广西是唯一参与其中的沿海省份(即使是间接参与,也是唯一直接与陆上丝绸之路途径省份直接接壤的沿海省区);从“一路”方面来看,广西的历史底蕴明显比我国北方的沿海省份深厚,即使与福建和广东等“海上丝绸之路”的核心主体相比也毫不逊色。

2.广西具有良好的发展平台。实施“一带一路”战略的过程中,广西拥有的发展平台主要是:

(1)中国-东盟自由贸易区。广西是中国与东盟国家展开合作的前沿平台,首府南宁市每年都承办中国-东盟博览会、商务与投资峰会。广西与东盟国家山水相依且在民族、文化习俗等方面相似度很高;广西的旅游资源十分丰富;广西在东盟国家中有数量众多的华侨。这些因素的存在为广西借助中国-东盟自由贸易区这一平台开展合作创造了有利条件。值得注意的是:建设“21世纪海上丝绸之路”的构想是习近平主席2013年10月出访东盟国家时为推进中国与东盟国家的合作提出来的。这一点展现出“21世纪海上丝绸之路”涉及的范围包含中国-东盟自由贸易区在内。这表明:在实施“一带一路”战略的过程中,广西具有明显优势——其已经借助中国-东盟自由贸易区这一平台实现了与东盟国家(即“一路”的众多成员)的良好合作。

(2)大湄公河次区域经济合作中的东盟-湄公河流域开发合作。东盟-湄公河流域开发合作是大湄公河次区域经济合作的主要机制之一,广西是其重要参与主体。广西区借助中国-东盟自由贸易区这一平台开展与全部东盟国家的合作,借助东盟-湄公河流域开发合作这一平台则主要是开展与中南半岛上的东盟国家之间的合作。这一平台的存在,使广西与东盟国家之间的合作进一步深化,使其在实施“一带一路”战略过程中的优势更加明显。

除上述两大平台之外,广西借助区位优势提出构建:泛北部湾经济合作、南宁至新加坡经济走廊,这两大平台加上大湄公河次区域合作,在中国与东盟国家之间形成“一轴两翼”的区域合作新格局,使广西拥有了更多的发展平台。

^①某些学者认为我国曾通过海上丝绸之路与美洲展开联系和交流,这一观点尚待考证。

3.陆海空交通均十分便捷。从陆路方面来看,广西现有的高铁是衡柳铁路、广西沿海城际铁路、柳南城际铁路。普铁有湘桂铁路、南昆铁路、焦柳铁路、黔桂铁路、洛湛铁路、黎湛铁路、钦黎铁路、南防铁路、钦北铁路^{[4](P37)}。这些铁路连接了广西内部大部分地级市,并与周边省份实现了良好连接——向西可连接南方丝路的重要参与省份云南省,并继续向北与南方丝路的起点四川省和北方丝路的起点陕西省相连接(即通过陆路将“丝绸之路经济带”与“21世纪海上丝绸之路”的参与省份连接起来);向东可以连接海上丝绸之路的全部参与省份。南宁到北京的高铁开通之后,这种联系更为紧密、便捷。从海路方面来看,广西由北海港、钦州港、防城港共同组成的北部湾港是西南省份出海的最便捷通道:西南省份通过铁路或空运将大量物资运送到这一港口之后通过货轮运往其他国家;众多国家的物资通过海运抵达北部湾港之后,再借助铁路或空运送往其他省份。从空中交通来看,广西区民航现有机场7座:南宁吴圩国际机场、桂林两江国际机场、柳州白莲机场、北海福成机场、梧州长洲岛机场、百色巴马机场、河池金城江机场。借助这些机场,广西可以与“一带一路”战略涉及的国家 and 地区实现良好沟通。

(二)“一带一路”战略中广西的劣势分析

1.区内发展非常不均衡,地貌状况较差。2013年,广西的GDP为14378亿元,人均GDP为30709.10元;南宁、柳州和桂林三个市的GDP居前三位,分别为2803.54亿元、2016.90亿元和1600亿元;贺州市GDP位列最末,为421亿元;从人均GDP来看,排名前三的城市为防城港、柳州和北海,分别为9672.05美元、8653.90美元和7699.33美元,河池市人均GDP最低,为2530.61美元^{[5](P26)}。从这些数据可以看出:在经济领域中,广西内部发展非常不均衡。经济发展水平不均衡导致其他领域的发展水平也存在较大差异。从自然环境方面来看,广西地貌总体是山地丘陵性盆地地貌,喀斯特地貌占全区总面积的37.8%,平地(包括谷地、河谷平原、山前平原、三角洲及低平台山)仅占全区总面积的26.9%^{[5](P6)},其他地貌多为丘陵和山系。与大部分沿海省份相比,广西的地貌状况较差,阻滞了其在“一带一路”战略中优势的充分发挥。

2.海洋工业实力尚不够强。广西的陆路和海路交通均十分便捷,但是,这些优势的发挥有赖于很强的海洋船舶、海洋工程装备等方面的实力予以支撑。目前,与上海市、广东省等省市相比,广西的

海洋工业生产技术设备稍显落后,各类资源的综合利用率不够高,海洋工业产品的成本较高且质量较低,阻滞了海洋高新技术成果的商品化和产业化进程。此外,与其他沿海省市相比,广西从事海洋高新技术研究与应用的人员相对较少,难以作为广西海洋工业实力的提升创造人才基础。这两方面情况的存在,给广西在实施“一带一路”战略的过程中充分发挥优势形成了严重阻滞。

(三)“一带一路”战略中广西的机会分析

1.国民经济的迅速发展创造了良好的宏观经济环境。我国的国民经济自20世纪70年代末开始推进改革开放战略之后一直快速发展,这30余年的GDP年均增长速度接近每年10%^[6],经济规模随之快速增长。时至今日,我国的GDP总量已经稳居世界第二,这一境况为“一带一路”战略中广西的发展创造了良好的宏观经济环境,最重要的是能够为“一带一路”战略中广西的发展提供较为足备的资金,这些资金可以用于硬件设施的建设(如强化铁路、港口和机场的建设),也可以用于软件设施(尤其是人力资源)的建设。

2.海陆空交通网的优化强化了广西的区位优势。海路方面:从国内方面来看,广西是西南省份借助海道进出口的最重要选择。广西最重要的港口是2011年3月19日由三个港口整合而成的北部湾港^{[7](P97)},这一整合优化了广西的海上交通网。此外,该港口的子港北海港、钦州港、防城港都有铁路与南宁市相连,强化了广西的海陆交通优势。从国际方面来看,2014年,泰国克拉运河计划开始由中国和泰国主导,克拉运河开通后,相对原有的马六甲航线,直线缩短一千多公里的航程,这为中国与南亚、西亚、非洲、欧洲之间的物流货运节约了大量航运成本和时间成本。广西作为唯一同时参与“一带”和“一路”战略的省份,将直接受益于克拉运河的开凿,其区位优势将进一步得到强化。陆路方面:高铁的修建有效地优化了广西的陆地交通网。2014年9月25日,南宁市正式成为开通高铁的城市。广西在建的高铁有南广高铁、贵广客运专线、云贵高铁。空运方面:两项举措的实施进一步强化了广西区的空运优势。广西在建、将建机场是贺州机场和玉林机场;2014年底,由广西机场集团组建成立的广西首个本土公共运输航空公司(广西北部湾航空公司)将正式运营^[8]。

(四)“一带一路”战略中广西的威胁分析

1.与东盟部分国家之间的冲突引致的风险。我国与越南、菲律宾等东盟国家领土争端的存在阻滞

了广西区在“一带一路”战略中优势的发挥:首先,我国原计划与越南合建一条连接两国的高铁,但这一计划在2010年初被越南官方否决,该国转而寻求与日本合作建设河内到胡志明市的高铁^{[9](P63)}。我国与中南半岛国家的高铁计划在越南受阻之后,转而加强与中南半岛上的其他国家合作,我国通往这些国家的高铁将不再涉及广西,转而以云南省为起点及核心。这一情况的存在阻滞了广西在“一带一路”战略中陆路优势的发挥。其次,越南、菲律宾等国家试图侵占我国的部分南海岛屿并多次与我国爆发冲突,这一情况的存在阻滞了广西等沿海省份在“一带一路”战略中海路优势的发挥。

2.国内外竞争较为激烈。从国际层面来看,近年,美国战略重心东移、日韩与东盟国家之间的经贸关系不断发展、欧美国家与印度的经贸关系不断深化,我国建设“21世纪海上丝绸之路”面临的竞争尤其是资本方面的竞争日益激烈,这种激烈的竞争也是广西所面临的。从国内层面来看,沿海省份在“21世纪海上丝绸之路”战略实施过程中的竞争十分激烈。此外,云南试图创造同时参与“一带”和“一路”的条件——南方丝路途径云南;借道缅甸后,云南可以参与“21世纪海上丝绸之路”战略的实施。这些情况的存在使广西区在“一带一路”战略的实施过程中面临一定的威胁。

三、广西在“一带一路”战略中的发展途径

(一)国内层面

1.完善立法和监督制度。广西有必要进一步完善政府有效运行的法规,为“一带一路”战略的实施创造良好的法治环境,加强对信息披露、内部治理结构及基本程序制度化等方面的立法,进一步提高相关法律法规的立法层次和水平,通过法律的途径来强化广西的现有优势并为劣势的消除创造良好条件。

党的十八届四中全会提出:健全依法决策机制,建立重大决策终身责任追究制度及责任倒查机制。在这一方针指导下,广西有必要在“一带一路”战略实施的过程中及时加大对违规违法现象的惩罚力度,一旦查实存在违法违规现象,及时加以严惩。监督制度的完善,不仅要加强政府内部监督,还有必要强化外部监督:政府运作过程始终保持公开化、透明化;健全举报制度,鼓励民众、新闻媒体及其他社会组织发挥外部监督作用。

2.促进产业升级;提升“一带一路”战略的学术研究水平。广西应该以“一带一路”战略的实施为契机,促进产业结构调整升级:通过技术创新对相关产业的技术含量加以提高,加快产业升级速度,提升在国际产业分工的地位,为广西在这一战略的实施过程中进一步占据更多优势创造有利条件。此外,广西有必要提升“一带一路”战略的学术研究水平:加强对研究“一带一路”战略的高校、科研院所及研究人员的支持;积极开展“一带一路”战略的学术研讨会,并邀请区内外的专家学者参会;对在这一领域研究中取得有价值的成果的研究机构及个人加以奖励。

3.强化各类人员的责任意识并提高其能力和参与水平。“一带一路”战略的实施涉及广西的公务员及普通民众,广西有必要采取以下措施强化这些人员的责任意识并提高其能力:加强责任意识教育,不断提升这些人员践行国家战略、维护公共利益的自觉性;健全责任管理制度并开展系列活动营造积极向上、无私奉献的氛围;发挥领导的模范带头作用,在潜移默化中带动普通公务员及民众提高责任意识;各级政府决策之前采用举办听证会、网上投票、来信来访、设立接待日等方式征求群众意见,拓宽民意表达渠道,把公众参与、专家论证确定为决策的必要程序。在促使公务员及普通民众熟悉本职工作的同时,加强“一带一路”战略的宣传,促使他们在对这一战略有更多了解的基础上致力于提升广西在这一战略的实施过程中的优势。

(二)国际层面

1.加强海陆空三方面的沟通与合作。海路方面:首先,广西可以借助拥有的发展平台(如中国-东盟自由贸易区)强化与东盟国家的发展战略及政策交流,在求同存异的原则下通过协商共同制定区域合作的措施并积极展开践行。其次,广西有必要积极倡导各省之间的分工:江苏、山东、河北、天津、辽宁等省份应多与东北亚对接;上海和浙江应该同时关注东北亚东南亚国家;广西、海南、广东和福建主要注重与东盟国家的合作。在这两方面举措得以较好实施的基础上,全面推进“21世纪海上丝绸之路”战略的实施。

陆路方面:广西有必要加强与四川、云南、贵州和重庆等西南省份的合作,积极参与“丝绸之路经济带”战略的实施,并倡导这些省份将其重点放在向西走、面向印度洋,以充分发挥这些省份的优势,并使广西区能够借助这些省份有效地参与“一

带”战略的实施。

空路方面：广西有必要进一步加强各方面的建设，以进一步强化广西的优势。具体举措如建立新的、更高水平的机场；提升现有机场的服务水平和能力；逐渐开通更多航线；通过培训等方式提升机场工作人员的能力和水平。

整体而言，在海陆空三方面，广西有必要完善国内和国际层面的基础设施互联互通；构建各方之间的互通互联网络，建立常态合作交流机制，全面提升合作交流水平；建立健全国内和国际层面的安全合作机制，保证海陆空的贸易安全。

2. 进一步加强贸易畅通和民心相通。贸易畅通方面：“一带一路”战略的实施涉及众多亚非欧国家，市场潜力和规模首屈一指。各国在实施这一战略的过程中必须在协商一致的基础上采取有效措施消除贸易壁垒、降低投资成本和贸易成本、加快区域经济循环速度并提高其质量。广西有必要借助中国-东盟自由贸易区等平台协助这些方面协议的达成，为在这一战略的实施过程中强化自身优势创造条件。

民心相通方面：广西各族人民与部分东盟国家的民众在起源、风俗等方面有共通之处，而且，广西拥有众多居住于“一带一路”战略涉及国家的华侨。广西有必要强化这些优势，加强区内人民与

各国人民之间的友好往来，增进相互之间的了解和传统友谊，为“一带一路”战略的实施及广西优势的强化奠定坚实的民意基础和社会基础。

[参考文献]

- [1] 袁新涛.“一带一路”建设的国家战略分析[J].理论月刊, 2014,(11).
- [2] 龚雯,田俊荣,王珂.新丝路:通向共同繁荣[N].人民日报,2014-06-30(1).
- [3] 张弘林.SWOT 分析方法及其在企业战略管理中的应用[J].外国经济与管理,1993,(2).
- [4] 陈武.广西铁路运输服务现状及建议[J].铁道运营技术, 2015,(2).
- [5] 广西壮族自治区统计局.广西统计年鉴-2014[M].北京: 中国统计出版社,2014.
- [6] 竺乾威.经济新常态下的政府行为调整[J].中国行政管理,2015,(3).
- [7] 吴柏强.北部湾港的北部湾速度[J].珠江水运,2012,(z1).
- [8] 姜木兰.广西期待与香港深化航空合作[N].广西日报, 2013-06-22.
- [9] 庄礼伟.由越南国会否决“高铁”想到的[J].同舟共进, 2010,(12).

[责任编辑:周志华]