

“一带一路”与云南对外经济发展

张永帅

(云南师范大学 历史与行政学院, 云南 昆明 650500)

摘要:“一带一路”是适应中国经济发展和世界经济变化的新形势而提出的一项重大战略部署。参与“一带一路”建设,云南具备较为明显的区位优势、扎实的历史与现实基础,但也面临着诸多困难。要在“一带一路”建设中有作为,云南就应该紧紧抓住这一重大机遇,抓住关键,重点突破,及时解决问题与矛盾,努力消除制约云南对外经济发展的一切因素。从而既为国家的“一带一路”建设做出自己独特的贡献,又使云南地方社会经济获得长远发展。

关键词:“一带一路”;云南;对外经济

中图分类号:D617 **文献标识码:**A **文章编号:**1006-723X(2016)07-0012-07

从“一带一路”提出到实施,从政府到学界,但凡关心云南发展的人,无不在追问的是:“一带一路”与云南有怎样的关系?如何彰显云南地位,发挥云南优势,既借助“一带一路”推动云南大发展,又使云南为国家的“一带一路”建设做出自己独特的贡献?围绕这些问题,在已有研究的基础上,本文通过对云南与“一带一路”关系的深入剖析,旨在探讨云南如何抓住“一带一路”建设这一重大机遇,借以促进云南对外经济发展。

一、新形势、大战略:“一带一路” 战略出台的背景

(一)“一带一路”建设的提出首先是基于我国自身经济发展的需求

在过去的30多年里,中国经济快速发展,为世人瞩目,究其原因,实行对外开放的政策功不可没。30多年来,我国的对外开放实行的是点状、块状的发展模式,其重点区域主要集中在东部沿海。受此影响,全国各地的开放程度、开放水平存在明显差距,而且日益加剧,已经严重影响到区域经济的协调发展。“一带一路”不同于历史上的丝绸之路和海上丝绸之路,它不是两条线,而是一张网,它不仅包括经西北地区向西而去的“沙漠丝绸之路”,还包括往北向蒙古高原的“草原丝绸之路”、直通印度的“西南丝绸之路”,以及从沿海城市出发的“海上丝绸之路”。“一带一路”的核心区域包括西北五省份(陕西、青海、

宁夏、甘肃、新疆),以及西南四地(重庆、四川、广西、云南)、内蒙古和福建、广东、海南、江苏、浙江、山东等沿海省份,除此之外,其他直接、间接涉及的地区几乎涵括了全国各个省区。显而易见,“一带一路”建设的实施,就是要改变以往点状、块状发展的模式,通过“一带一路”建设,优化我国的区域发展布局,促进区域协调发展;“一带一路”建设的实施,就是要打破过去主要集中于东部沿海的开放格局,建立健全东部、中部、西部联动,相互协调与发展的全方位开放格局,推动中西部地区实现跨越式发展。

(二)国际社会同样需要“一带一路”建设

当今世界经济复苏艰难,各国面临的发展问题依然严峻,而中国已经成为世界第二大经济体,以其高速的经济增长、大量的外汇储备、广阔的市场、超大规模的制造业体量,在全球经济增长中扮演着越来越重要的角色。因此,国际社会普遍希望中国为全球经济发展发挥更大作用,积极参与地区和全球经济治理,与世界各国一道挽救深陷泥潭的世界经济。中国提出“一带一路”建设,与沿线国家共建“一带一路”,就是要“促进经济要素有序自由流动、资源高效配置和市场深度融合,推动沿线各国实现经济政策协调,开展更大范围、更高水平、更深层次的区域合作,共同打造开放、包容、均衡、普惠的区域经济合作架构”,“实现沿线各国多元、自主、平衡、可持续发展”。使中国“在力所能及的范围内承担更多

作者简介:张永帅(1980—),男,甘肃天水人,云南师范大学历史与行政学院副教授,史学博士,主要从事中国历史地理和边疆问题研究。

责任义务,为人类和平发展做出更大的贡献”^[1]。

二、从文件到现实:云南参与“一带一路”建设的定位、优势与不足

《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》指出:推进“一带一路”建设,中国将充分发挥国内各地区比较优势,实行更加积极主动的开放战略,加强东中西互动合作,全面提升开放型经济水平。对此,国家对云南的定位是:“发挥云南区位优势,推进与周边国家的国际运输通道建设,打造大湄公河次区域经济合作新高地,建设成为面向南亚、东南亚的辐射中心。”^[1] 这一定位非常准确,不仅考虑到了云南在“一带一路”建设中所具有的地缘优势、历史基础、现实条件,也对近年来云南在国家对外战略中所取得的成绩给予了充分的肯定。

云南对外经济交往的历史不仅悠久,而且地位突出。张骞出使西域,在大夏国见蜀布、邛竹杖,“从东南身毒国,可数千里,得蜀贾人市”。由此可见,早在北方丝绸之路开辟之前,云南就与南亚地区有着直接的经济交往,云南就已经扮演着我国与南亚交往的节点的作用。1889 年、1897 年、1902 年,蒙自、思茅、腾冲根据中国与法国、英国签订的条约先后开放,1910 年昆明自行开埠。“云南自开关以后,对外贸易为划时代之转变,贸易日趋发达,而国际贸易亦于此而后日趋繁荣。”开关以后,除越南、缅甸、泰国、老挝、柬埔寨等邻国外,“本省贸易范围遍及英、美、日、法等国”,四川的黄丝、西藏的麝香等纷纷经云南口岸出口,云南口岸进口的大量商品销售到四川、贵州、西藏,在我国西南地区的对外经济交往中,云南起着举足轻重的作用。^[2] 抗战期间,由于东部沿海大片国土沦丧,云南作为国际大通道的地位凸显,滇缅公路的修筑、史迪威公路、驼峰航线的开辟、中印输油管道的铺设,成为中国获取国际援助的生命线,大量的国际援华物资经云南运入内地,有力地支持了中国人民的抗日战争,为取得抗战的最终胜利起到了极为重要的作用。

改革开放以来,云南对外经济交往在原有的基础上实现了多次飞跃,为云南在“一带一路”建设中实现经济的跨越式发展奠定了坚实的基础。

1998 年,国家开始实施西部大开发战略。在 1999 年,云南省委将“建设中国连接东南亚、南亚的国际大通道”作为云南实施西部大开发的主要目标之一。其基本构想是:大力实施以高速公路、铁路、水运、航空为主要内容的交通建设,经

过 5~10 年时间,建成以昆明为中心,“东连黔桂通沿海,北经川渝进中原,南下越老达泰柬,西接缅甸连印巴”的立体交通运输网络,使云南成为中国连接东南亚、南亚的枢纽与核心地区。以“大通道”建设为契机,云南交通建设加速推进,截至 2015 年底,云南全省高速公路通车里程达到 4000 多公里,在建高速公路 1551 公里,实现了所有州市政府所在地通高速公路或在建,已建成或开工建设的通县市区高速公路达到了 62%;^[3] 铁路运营里程 3000 公里,泛亚铁路西线国内段昆明至瑞丽段即将建成,东线昆明至河口段已全线贯通,中线国内、国外段均已开始建设,沪昆高铁正在加紧建设,将在 2016 年内通车,云南铁路将迎来高铁时代;^[4] 全省拥有机场数量 13 个,航线数量 392 条,其中国内航线 322 条,国际航线 60 条,地区航线 10 条;水运通航总里程达 4200 公里,澜沧江—湄公河国际航运通道、金沙江—长江航运通道已启动实施,中越红河航运也将开启。^[5]

2013 年 5 月,李克强总理访问印度,中印双方发表了《中印联合声明:边界问题解决前维护边境安宁》,其中第十八条对孟中印缅地区合作论坛框架下的次区域合作进展表示赞赏与肯定,指出:“双方同意与其他各方协商,成立联合工作组,研究加强该地区互联互通,促进经贸合作和人文交流,并倡议建设孟中印缅经济走廊。”^[6] 从而将云南多年试图推进的孟中印缅地区经济合作上升为国家战略。为进一步加强中国与南亚国家互利合作,2012 年 10 月,中国国务院批准将南亚国家商品展升格为中国—南亚博览会,从 2013 年起每年在中国昆明举办一届。2013 年 6 月 6 日至 10 日,首届中国—南亚博览会在昆明如期举行,标志着又一个新的对外开放与地区合作的平台正式在云南落户。

以上利好政策极大地提升了云南对外开放的水平,促进了云南对外经济的快速发展。在贸易领域,据统计,2012 年,云南省对外贸易突破 200 亿美元大关,全年实现进出口 210 亿美元,同比增长 31%,增幅列全国第 5 位,较全国高出 24.8 个百分点;2013 年,全省外贸进出口总额 258.3 亿美元,在 2012 年的基础上,扣除汇率因素较 2012 年增长 22.9%,全年全省外贸额再次刷新年度最高纪录,出口增幅更是位居全国第一。其中,东盟和南亚是云南最为重要的贸易伙伴。2001 年云南与东盟贸易总额为 7.09 亿美元,东盟是云南的第一大贸易伙伴,2013 年云南与东盟双边贸易额达 109 亿美元,是 2001 年的

14 倍。2013 年,云南与南亚国家贸易额达 7.8 亿美元,增长 35.6%,为云南第二大贸易伙伴。在经济合作方面,东盟国家是云南重要的海外承包工程市场和劳务合作市场。双方在基础设施建设、农业、加工业、制造业、服务业等诸多领域开展了广泛合作。目前,云南接待的海外游客中,一半以上来自东盟国家,东盟已成为云南省最主要的游客来源地之一。

中央确定:“一带一路”不搞新机制,要充分依靠中国与有关国家现有的双边机制,借助既有的行之有效的区域合作平台,构建更加开放、更加广阔的国际合作平台。

但是,在看到优势的同时,我们也应该清楚地认识到:云南要深度融入“一带一路”建设,还面临以下诸项困难。

第一,“大通道”建设进展缓慢。“要想富,先修路”,交通是一方经济发展的保障条件之一,特别是对于地理环境复杂、交通历来相对落后的云南而言,交通建设就显得尤为重要了。近年来,尽管云南一直在努力推进交通建设,试图建立起以云南为节点的连接国内与国外的国际大通道,但是进展缓慢,大通道建设的预期目标未能如期实现。公路方面,截至 2015 年底,“国际间的通道中,云南境内段还有腾冲至猴桥、景洪至打洛、文山至天保、昆明至清水河等高速公路还未开工建设,与邻国的‘互联互通’尚未形成;省际通道中,还有昭通至金阳、江底至石林、泸沽至香格里拉、华坪至攀枝花、香格里拉至隔界河、大理至攀枝花、昆明至宁南等高速公路尚未开工建设,与省际间‘互联互通’问题也没有解决;三是云南省内的大理至临沧、云县至保山、大理至攀枝花、大理至普洱等省内通道大量高速公路也尚未开工建设,省内的互通也未形成。”^[3] 铁路方面,一是云南是目前国内仅有的三个未通高铁的省区之一;二是泛亚铁路建设进展缓慢;三是“云南一大怪,火车没有汽车跑得快”的局面没有发生根本性的变化,铁路作为运输大动脉的优势没有得到真正发挥,“云南目前的铁路运输只能满足出省物资需求运力的 20% 左右,80% 要靠公路运输”。^[7]“连接中国云南瑞丽至缅甸木姐、腊戍、曼德勒的滇缅公路承载着缅甸与邻国边境贸易总额 60% 的货品运输”,^[8] 铁路的缺位使公路不堪重负。航空方面,昆明长水机场的辐射带动作用还有较大的提升空间,以昆明机场门户枢纽为核心的云南口岸机场通关便利化建设亟待提速,航空网络优化与机场布局的完善工作尚待进一步

展开。水运方面,水陆联运机制缺乏,澜沧江—湄公河、伊洛瓦底江、红河等国际航道利用不充分,水运的低成本优势没有得到发挥。交通是云南对外经济发展的重要支撑和基础保障,大通道建设进展缓慢势必会对云南深度参与“一带一路”建设形成严重的制约。

第二,沿边开放优势发挥不足。云南 30 多年来的沿边开放尽管取得令人瞩目的成就,“完成了从封闭半封闭经济向开放型经济的转变”,^{[9](P56)} 但是,就目前来看,云南外向型经济竞争力并不是很强,在全国各省区中,云南的外向型经济竞争力,2012 年,排在前 10 名之外,为第 16 名,2013 年,排位有较大幅度的上升,进入前 10 名,但也还只是排在第 8 位。^{[10](P12)} 从地缘的角度看,与云南接壤或邻近的周边国家,其与中国的贸易显然应该主要经云南进行,但事实并非如此,“2010 年,中国与泰国的贸易额达 529.5 亿美元,而云南与泰国的贸易额仅为 4.63 亿美元,仅占中泰贸易的 0.8%;2010 年,中国与老挝的贸易额为 10.5 亿美元,云南与老挝的贸易额为 2.03 亿美元,占中老贸易的 20%”,^{[9](P221)} 这说明云南的对外开放尚未真正实现由“边缘”向“前沿”的转变。影响云南沿边开放的主要障碍,一是口岸联检机制不完善,不能满足便利通关的要求;二是物流成本高;三是跨境金融合作不顺畅;四是政策支持力度不够,执行力不足,使得边境经济合作区、跨境经济合作区、综合保税区的建设进程缓慢。

第三,产业支撑不足,对外投资层次较低。首先,云南产业大多处于产业链低端,优势特色产业不足,并且存在与周边国家产业同质化严重的情况,使得云南对外经济到目前为止依然没有摆脱“通道式经济”的窠臼,进出口商品以过境为主,“进口商品的 90% 以上销往外地,出口商品的 90% 以上来自外地”,因此,云南尽管是全国口岸、通道数量最多的省份,但又是全国口岸平均贸易额、货物吞吐量最低的省份。^{[9](P220-221)} 其次,境外直接投资增速较快,但投资方式单一,投资范围有限。近年来,云南境外投资增速较快,投资额连续多年位居西部前列,但是,新设企业绿地投资几乎是云南境外投资唯一的方式,跨国并购、重组联合、挂牌上市的方式很少;投资对象主要为周边国家和地区,投资市场不够广泛,以 2015 年为例,该年“云南企业在老挝、缅甸、泰国新设投资企业 67 家,占同期新设境外企业数的 65%;在‘次区域五国’(即老挝、缅甸、泰国、柬埔寨、越南 5 个国家)实际投资共计 7.93 亿美元,

占同期实际投资的 59.4%”；^[11]以劳动密集型、资源开发投资为主,农业、矿业、电力等传统投资领域仍占据主导地位,投资行业、领域分布不平衡,结构不合理情况较为明显。此外,对外劳务合作层次低,劳务派出以工程项下派出为主,中高端劳务派出比例很低,以 2015 年为例,“我省累计派出各类劳务人员 10398 人,比去年同期增加 12.7%。其中,工程项下累计派出 7348 人,占 70.67%;劳务合作项下 775 人,占 7.45%;境外投资项下派出 2275 人,占 21.88%。中高端劳务人员比例为 6.8%”。^[12]

第四,地缘政治环境复杂多变。东南亚、南亚国家是“一带一路”的主要组成部分,战略地位重要,但是由于民族、宗教复杂多样,又受到大国利益争夺的影响,政治多变,社会不稳定,从而造成了有些国家对外政策的不稳定、不确定。因此,云南对外经济往往要经受较大的风险考验。

三、抓住关键、重点突破:参与“一带一路”建设,促进云南对外经济发展的对策

参与“一带一路”建设,促进云南对外经济发展,千头万绪,要做的工作还有很多,但就目前面临的主要困难与问题看,应该着力做好以下工作。

(一) 争取国家对沿边开放更大的政策支持

云南最大的区位优势是“沿边”以及由此而来的在中国沟通东南亚、南亚中所起的节点作用,云南应在以下几个方面努力争取国家的重视与支持。

1. 赋予云南更大的沿边开放权

云南沿边开放的推进,管理复杂,牵涉部门较多,既有省内直管部门,又有中央驻滇机构,由于各部门隶属关系不同,很容易出现政出多门而又相互掣肘局面,大大限制地方政府的权限,使得很多问题难以在省级层面得到解决。为此,云南应努力向国家争取适当下放权力,进一步扩大云南沿边开放自主权,让云南地方政府在沿边开放中发挥主体作用。

2. 支持云南沿边开放基地与平台建设

提升云南参与大湄公河次区域合作的水平,加速推进孟中印缅经济走廊建设,加快沿边金融改革综合试验区、滇中产业新区的建设步伐。加大对瑞丽国家重点开发开放试验区的支持力度;对云南建设中越跨境经济合作区给予政策和资金支持,推动越方加快双边谈判步伐;争取尽快与老挝政府就中老跨境经济合作区建设达成共识并签署有关文件。支持云南建设跨境旅游合

作区、边境旅游试验区,打造云南旅游品牌,提升云南旅游水平。

3. 加大对云南沿边开放资金投入

云南经济基础薄弱,投资能力有限,而“一带一路”建设又需要大量的资金投入,这不仅需要云南地方政府多方筹措资金,在引入社会投资、国际投资方面多做工作,更需要中央财政的大力支持。中央财政对西部欠发达省份参与“一带一路”建设在资金投入上应该给予一定的倾斜,特别是在所需资金量大、投资周期长、收益慢的基础设施建设领域,中央财政应该发挥更大的作用。

4. 对提升云南国际化水平给予一定的政策倾斜

在云南多举办有关“一带一路”建设的国际、国内会议及相关活动,积极吸引国际组织常设机构进驻昆明。协调推动东南亚、南亚相关国家在昆明设立领事机构。支持昆明长水机场等国际机场加大开辟国际航线力度,支持将更多的云南支线机场升格为国际机场。增加云南对外开放平台数量,提高南博会、昆交会、边交会的规格与层次,进一步提升云南沿边开放的层次与水平。

(二) 加大、加快国际“大通道”建设的力度与速度

要把云南“建设成为面向南亚、东南亚的辐射中心”,国际“大通道”建设既是基础,也是其关键的一环。

1. 完善境内交通网络,提升交通运输能力

一是要加速推进境内交通网络建设步伐,完善“八出省四出境”铁路网、“七出省四出境”公路网、“两出省三出境”水路网建设;加快推进云桂铁路、沪昆高铁、大保铁路、大瑞铁路、保腾高速公路等在建项目;扎实做好玉磨铁路前期工作,争取尽快开工建设;积极推进文山至天保、景洪至打洛、临沧至孟定、小勐养至磨憨、腾冲至猴桥等口岸公路通道的高速化;充分发挥中国西南门户国际枢纽机场的作用,进一步完善机场布局和航线网络,构建以昆明长水机场为中心、各地州、县市机场有机联系的航空网络;全面落实澜沧江—湄公河国际航道的二期整治工作,积极推进中越红河水运通道建设,提升云南水运能力。二是要从长远着眼,未雨绸缪,积极开展沿边铁路和沿边公路的前期研究工作,并将增强路网密度作为云南交通建设的长远目标。三是要下大力气做好省内铁路提速工作,加大城际列车的开行力度,加快高铁建设的步伐,做好铁路、公路、航空的对接,以切实提高云南客、货运输的能力与水平。

2. 将推动境外线路建设作为国际“大通道”建设的重点工作

“大通道”建设进展缓慢,除了境内交通建设不尽如人意外,更重要的是由于“大通道”境外线路的建设涉及较多的国家与地区,区域内、外干扰因素较多,严重制约着“大通道”建设的顺利推进。因此,要真正实现“大通道”对云南融入“一带一路”建设起基础和支撑作用,就必须着力推动境外交通线路的建设,将其作为国际“大通道”建设的重点工作来做。在境外交通线路建设中,一是要采取切实措施,让沿线国家和地区感受到我国合作的诚意,享受到“大通道”建设带来的实惠,以使其能够以积极主动的态度和我们一起推进“大通道”建设。二是要立足长远,循序渐进,优先推进中缅依洛瓦底江陆水联运、缅甸密支那至班哨公路、磨憨至万象铁路等具有良好合作基础的通道项目建设,然后逐步有序推进其他相关后续项目。三要以我为主,重点突破,以泛亚铁路修建为抓手,争取在中缅铁路修筑上与缅方达成一致,推进瑞丽至皎漂铁路和公路、皎漂深水港等关切我国重大现实利益的重要项目。四是要坚持公路、铁路、航空、水运、通信齐头并进,国际大通道建设的目标就是要构建以昆明为中心,辐射东南亚、南亚的立体交通网络,最终实现云南与东南亚、南亚国家的互联互通。

(三) 调整、完善产业结构,提升对外贸易与经济合作的水平

1. 调整、完善产业结构,提高供给能力与水平

云南产业,总量虽不大,但结构性问题突出,供给总量不足与产能过剩问题并存,因此,从产业入手促进云南对外经济的发展,就必须大力推进供给侧结构改革,提高供给能力与水平,在提高供给总量的同时,更重要的是要以市场为导向做大有效供给的总量;供给不单单是为了满足当下的市场需求,供给本身还要挖掘潜在的市场需求,创造和发现新的需求。一方面要有效化解过剩产能,对水泥、煤炭、钢铁等行业加大去库存、去产能的力度,由政府引导,出台相关政策,鼓励重组兼并,有序解决部分合法合规企业退出市场,进一步提高行业集中度、提高企业供给效能;另一方面在做大做强如烟草、有色、电力等传统行业的同时,实施创新驱动,出台优惠政策,大力支持新能源、新材料、生物工程等行业、企业的发展,在新兴、优势、品牌上做增量文章,形成有云南地域特色与优势的产业集群;除此之外,更重要的是要大力发展外向型产业,建设以东南亚、

南亚为主要对象的外向型产业基地,真正发挥外向型产业对外向型经济的支撑作用。

2. 释放消费新需求,解决市场供需矛盾

在对外经济中,生产性需求和生活性需求构成进出口总需求;进、出口基本平衡是对外经济健康发展的重要表现。在目前经济发展增速放缓,传统需求不旺的情况下,就应该释放消费新需求,扩大消费总量,改变消费结构,大力推动服务性消费的发展。通过不断改善市场供需结构,投资、出口、消费三者有机协调,共同促进云南对外贸易与经济合作的健康、持续发展。

3. 推进通关便捷化,消除限制对外经济发展的技术性、制度性障碍

一是将“简化无纸化通关随附单证”“简化统一进出境备案清单”“企业自律管理”“企业信用信息公示”四项制度不仅仅在云南省内海关特殊监管区域—昆明进出口加工区实行,而是推广到全省;二是深化长江经济带通关一体化建设;三是加强与周边国家的沟通与协调,实施对等的通关政策;四是加大口岸基础设施的建设力度,加大口岸信息化、现代化建设。从而通过制度创新与技术提升真正把海关一口岸建设成为深化同周边国家经济合作的桥梁。

4. 改善投资环境,提高利用外资的质量和水平

将引进、利用外资与转变发展方式相结合,将引进、利用外资与建设绿色云南、生态云南、和谐云南相结合,重点引进科技含量高、资源消耗低、市场前景好、综合效益突出的大项目;改善投资环境,转变政府职能,提高办事效率,创造良好的投资氛围与投资条件,引导外资向高新技术产业、高原生态农业、环境综合治理等领域重点投入;改善利用外资的投入与产出比,在大力引进外资的同时,将重心放在外资的实际利用效率上,真正提高外资利用的质量与水平。

(四) 深化沿边金融开放与跨境金融合作

1. 引进来与走出去相结合,完善沿边金融组织体系

目前,云南在金融引进来方面,已有汇丰银行、恒生银行、香港东亚银行开始试营业,马来西亚银行、渣打银行、香港永明银行设立在滇机构,下一步应该进一步加大引进力度,扩大外资金金融机构引进范围,行业上从银行业扩大到包括银行业、保险业、证券业等在内的整个金融体系,地域上从中国香港、中国澳门、东南亚、南亚,扩大到欧美、日本,乃至全球金融网络;支持云南地方法

人金融机构到境外特别是东南亚、南亚国家设立机构,开展业务;推动外资和中外合资金融机构向民间开放,建立多样化的金融市场结构。

2. 加强跨境金融合作

积极利用大湄公河次区域合作(GMS)和孟中印缅地区经济合作(BCIM)平台,加强与东南亚、南亚国家的双边和多边金融合作,推进金融基础设施建设合作和信息共享;建立稳定的区域金融服务机制,建立跨境金融监管协作机制,建立、完善金融执法地区合作机制;放宽人民币现钞的出入境限额,扩大人民币跨境使用,促进人民币国际化,推动贸易和投资便利化。

3. 建立以昆明为中心的国际区域性金融网络

大力引进国际金融机构在昆明设立办事处或分支机构,推动境外金融企业在昆明设立工作机构,开展业务;推动亚洲开发银行在昆明设立办事机构,深化亚行与云南的互动交流;争取国家支持在云南设立泛亚沿边开发银行,在昆明设立GMS发展银行、BCIM发展银行;推动亚投行在昆明设立机构,推动亚投行相关活动在昆明举行。从而建立以昆明为中心,辐射东南亚、南亚的区域性金融网络,以更好地服务于中国与东南亚、南亚国家的经济合作。

(五) 加强国际旅游合作

1. 深化与东南亚、南亚国家的旅游合作

长期以来,旅游合作是云南参与中国与东南亚、南亚区域合作的主要领域之一,为推动云南对外经济的发展做出了重要贡献。在“一带一路”建设中,东南亚、南亚国家依然是云南对外旅游合作的主要对象。为进一步扩大、加深与东南亚、南亚国家的旅游合作,应简化游客出入境手续,推动实施第三国人员口岸签证和异地出入境、东南亚国家游客办理72小时限时免签手续、相邻国家公民持边境通行证到云南旅游、扩大边境旅游出入境通行证使用范围、对GMS和BCIM各国游客实施免签证或落地签证等出入境便利政策;加强与GMS和BCIM各国旅游管理部门的合作,建立跨区旅游保障机制,建立跨境、跨区旅游发展联动机制;加强与GMS和BCIM各国旅游企业的合作,围绕旅游产品开发、线路开辟、市场开拓,联合开发旅游项目、旅游产品。

2. 建设跨境旅游合作区、边境旅游试验区

2016年1月7日,国务院印发《关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见》,提出“按照提高层级、打造平台、完善机制的原则,深化与周边国家的旅游合作,支持满洲里、绥芬

河、二连浩特、黑河、延边、丹东、西双版纳、瑞丽、东兴、崇左、阿勒泰等有条件的地区研究设立跨境旅游合作区”,“依托边境城市,强化政策集成和制度创新,研究设立边境旅游试验区”,将建设跨境旅游合作区、边境旅游试验区真正提上了议事日程。^[13]云南应抓住这一机遇,构建“资源互享、客源互送、引资引智、市场无障碍、企业受益”的区域合作机制,尽快落实在西双版纳、瑞丽建设跨境旅游合作区,并逐步扩展到在中老、中缅、中越三个方向上建立若干旅游合作区,与周边国家联合开发旅游资源,开发旅游项目与旅游产品,“合作设立免税购物场所,共同举办一系列跨境民族节庆、文娱和民族体育赛事活动,着力打造不同资源特色的精品跨国旅游区”。以瑞丽、腾冲、河口等旅游业发展基础良好的边疆城市为依托,设立若干边境旅游试验区,在试验区积极探索“全域旅游”发展模式,出台相关政策支持边境旅游重大项目建设,对符合条件的试验区实施口岸签证政策,为游客出入境提供便利。

3. 加强旅游软、硬环境的治理与建设

良好的旅游环境是加强旅游国际合作的基础与保障,就目前云南旅游环境存在的问题看,首先应该注意:加强旅游景区道路、标识标牌、应急救援等旅游基础设施和服务设施建设;以打造精品、创立品牌、持续发展的理念为游客提供更多高品质的旅游产品,提高云南旅游竞争力;加强对旅游企业的监管,支持旅游职业教育发展,培养旅游人才,提高旅游从业人员素质,真正提高游客对云南旅游的认知度与认可度,切实改善云南旅游形象。如此,则必然有助于夯实云南对外旅游合作的基础,提升云南旅游国际化水平。

(六) 推进区域协同,以省域经济合作推动对外经济发展

在“一带一路”建设中,国内各省区间不应是简单的竞争关系,而是发挥各自优势,区域协同,相互促进,共同发展的关系。因此,推进区域协同,加强省域经济合作,是云南参与“一带一路”建设的重要内容。

首先,在“一带一路”建设中,国家对云南与广西定位有很强的互补性,云南应充分利用好各种双/多边合作机制和平台,并不断创新合作机制,加强联动与协作,利用广西作为“21世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带有机衔接的重要门户”的区位优势,使云南在一定程度上参与到“21世纪海上丝绸之路”建设中来,拓展云南对外开放空间。

其次,云南应充分发挥“桥头堡”优势,牵引

四川、重庆面向东南亚、南亚方向上的经济交往经云南进行;并充分利用四川、重庆作为长江经济带重要省市的优势地位,积极参与长江经济带建设,进而通过滇川、滇渝经济合作、长江经济带建设,深化滇沪经济交流与合作,进一步推动云南“东向大海”开放的规模、层次与水平。

再次,不断深化泛珠江三角洲地区合作,提高滇藏经济合作的规模与水平,促进省际合作,共同构建昆明—南宁、昆明—贵阳、昆明—拉萨经济带,着力加强滇粤、滇港、滇桂、滇黔经济合作,努力创建相互合作、优势互补、互利共赢的区域经济发展新格局。

(七) 建设睦邻友好的周边关系,为对外经济发展创设良好的外部环境

睦邻友好的周边关系是云南对外经济发展的重要保障。与周边国家关系的改善与提升,除了国家在外交层面的努力外,云南地方政府与企业也应有所作为。

第一,政府应积极构建与周边国家交流与对话的机制与平台,扩大与周边国家邦省、城市间的交流与合作,畅通合作渠道,拓宽合作领域,化解误解、增进互信,提高周边国家各级政府与云南合作的意愿。

第二,让周边国家民众获得更为真实、全面的有关中国的信息,注重在民众中宣传中国形象,努力化解和消除周边国家民众猜忌心理,提高民众对中国与他们国家合作的认知度和认可度。

第三,在对外投资与对外合作实施过程中,各级各类机构、企业必须立足长远,要以实现互利共赢为目标,要以带动当地经济社会发展为己任,要以促进和改善当地人民生活水平为根本宗旨,要做到为他人着想,让利于民,要做到充分尊重当地人民的信仰、情感与意愿,不破坏当地生态环境,始终坚持和谐发展、持续发展的理念,与

当地政府和民众形成“利益共同体”,从而减少和化解中国企业“走出去”面临的各种风险,提高企业“走出去”的实际效益。

[参考文献]

- [1] 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[N]. 人民日报,2015-03-29(4).
- [2] 张永帅. 云南对外贸易百年历程[N]. 云南经济日报,2014-04-03(B02).
- [3] 马银璐,郭雪艺.“一带一路”助云南交通飞跃(一路向南·云南国际大通道建设特别报道)——对话云南省交通厅厅长刘一平[N]. 人民日报海外版,2015-10-20(6).
- [4] 胡晓蓉. 聚焦云南五网建设大会战:迎高铁时代,促跨越发展[EB/OL]. 人民铁道网,2016-03-09. <http://www.people-rail.com/rail/show-475-259459-1.html>.
- [5] 胡晓蓉. 航空为区域经济发展插上翅膀[N]. 云南日报,2015-12-23(11).
- [6] 中印联合声明:边界问题解决前维护边境安宁[EB/OL]. 央视网,2013-05-20. <http://news.cntv.cn/2013/05/20/AR-T11369058682746507.shtml>.
- [7] 何颖,张晓霞. 云南融入“一带一路”建设研究[J]. 学术探索,2016,(1).
- [8] 汤正仁. 借助“一带一路”打造西南地区对外开放新高地[J]. 区域经济评论,2015,(3).
- [9] 陈铁军. 云南 30 年的沿边开放历程、成就和经验[M]. 北京:社科文献出版社,2015.
- [10] 李建平,李闽榕,高燕京. 中国省域经济综合竞争力发展报告(2013~2014)——新常态下中国省域经济结构分析[M]. 北京:社科文献出版社,2015.
- [11] 我省对外投资保持高速增长[N]. 云南日报,2016-02-17(头版).
- [12] 2015 年云南对外投资合作业务简况[EB/OL]. 云南对外劳务合作网,2016-01-25. http://www.ynlabor.gov.cn/htmls/labor/2016/0125/news_5_85998.html.
- [13] 国务院关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见[EB/OL]. 中华人民共和国中央人民政府网,2016-01-07. http://www.gov.cn/zhengce/content/2016-01/07/content_10561.htm.

“The Belt and Road Initiative” and Yunnan

ZHANG Yong - shuai

(School of History and Administration, Yunnan Normal University, Kunming, 650500, Yunnan, China)

Abstract: “The Belt and Road Initiative” is a significant strategic plan to adapt to the new situation of Chinese economic development and changes in the world economy. While participating in the “One Belt and One Road” construction, Yunnan has not only its specific geographical advantages and solidly historical and realistic bases, but faces many difficulties as well. To do a good job in this project, we should grasp the great opportunity, seize the priorities, solve timely the problems and contradictions involved, and strive to eliminate all the factors restricting the foreign economic development of the region. In this way, we will make our own unique contribution for the country’s “Belt and Road” construction, and promote the sustainable development of local society and economy in Yunnan.

Key words: “The Belt and Road Initiative”; Yunnan; foreign economy

[责任编辑:左安嵩]