

“一带一路”、贸易成本与新型 国际发展合作

——构建区域经济发展条件的视角

沈铭辉

摘 要 “一带一路”是中国提出的推动国际合作、实现互利共赢的重大倡议，其核心意义在于通过新型发展合作，构建经济发展条件以实现共同发展。从历史上看，日本、“亚洲四小龙”等东亚经济体凭借天然的地理位置优势和美国等传统最终产品市场，通过出口导向型发展战略成功实现了经济起飞和发展。当前，“一带一路”沿线国家中相当一部分还处于初级发展阶段，基础设施建设和工业化还有很大的发展空间。中国和“一带一路”沿线国家可以通过新型发展合作，加强基础设施建设以打破发展瓶颈，降低广义贸易成本，推进境外产业园区建设，进一步开放中国国内市场，实现生产—消费的完整循环，通过构建区域经济发展条件，实现“一带一路”国家的共同发展。

关键词 “一带一路” 贸易成本 国际发展合作 基础设施 互联互通 产业园区 区域经济发展

2013 年，中国国家主席习近平在访问哈萨克斯坦和印度尼西亚时，先后提出了建设“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的设想。随后，中国共产党十八届三中全会通过了《中共中央关于全面深化改革若干重大问

* 沈铭辉，中国社会科学院亚太与全球战略研究院研究员（北京 100007）。

题的决定》，指出“加快同周边国家和区域基础设施互联互通建设，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。”^① 2014 年 11 月，习近平主持召开中央财经领导小组第八次会议，研究丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路规划，发起建立亚洲基础设施投资银行和丝路基金。习近平强调，丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路倡议顺应了时代要求和各国加快发展的愿望，提供了一个包容性巨大的发展平台，具有深厚历史渊源和人文基础，能够把快速发展的中国经济同沿线国家的利益结合起来。^② 2015 年 3 月，发改委、外交部和商务部联合发布了《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》，全面阐述了“一带一路”的时代背景、共建原则、框架思路、合作重点、合作机制以及中国各地方开放态势。^③

至此，国内外学界开始关注“一带一路”研究。国外关于“一带一路”的研究集中于地缘政治意图分析或者其可能的发展前景。例如有学者认为，“一带一路”是中国版的“马歇尔计划”，是中国利用其经济实力保障对外政策目标的手段。^④ 中国推动“一带一路”旨在解决国内过剩产能，同时也希望加强与主要发展中国家的联系，重塑以中国为中心的国际体系。^⑤ 再如，中国基于经济和地缘政治意图推动“一带一路”建设，以便加强欧亚国家间的区域经济合作和资金融通，提升中国在欧亚地区的整体影响。^⑥ 美国彼得森国际经济研究所更多从经济视角对“一带一路”进行解读，认为中国的“一带一路”有助于降低贸易成本，降低中国经济对基础设施投资的依赖，推动中国基础设施走向海外。基础设施互联互通的实施，也会增强沿线国家

① 《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》，国务院新闻办公室网站，2013 年 11 月 12 日，<http://www.scio.gov.cn/ztk/dtzt/2013/jdzgsbjzsqhjsxlfbzhzt/xlfbh/xxgcdsbjszqhjs/xgjd/Document/1351964/1351964.htm>。

② 《习近平主持召开中央财经领导小组第八次会议》，人民网，2014 年 11 月 6 日，<http://politics.people.com.cn/n/2014/1106/c70731-25989646.html>。

③ 《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》，人民网，2017 年 4 月 25 日，<http://ydy.people.com.cn/n1/2017/0425/c411837-29235511.html>。

④ Shannon Tiezzi, “The New Silk Road: China’s Marshall Plan?” *The Diplomat*, November 6, 2014, <https://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>.

⑤ Jacob Strokes, “China’s Road Rules: Beijing Looks West Toward Eurasian Integration”, *Foreign Affairs*, April 19, 2015.

⑥ Scott Kennedy and David A. Parker, “Building China’s ‘One Belt, One Road’”, April 3, 2015, <https://www.csis.org/analysis/building-china-one-belt-one-road>.

对中国商品和服务的需求，保障中国的能源通道和安全。^① 美国企业研究所的相关研究集中于“一带一路”建设中的国别投资与产业项目，特别是对中国“一带一路”基础设施融资高度关注。^②

相比之下，中国学界对“一带一路”的研究视角更加多元化，既有从国家安全战略、地缘政治平衡、能源安全、对冲“亚太再平衡”战略等角度的研究，也有推动区域经济合作、加强经贸联系的解读，^③ 更有从文化、历史等多方面着手的研究。专门从基础设施与生产—消费循环角度来解释“一带一路”的研究比较有限。尽管研究视角不同，但是多数研究都肯定了基础设施互联互通的重要性，有研究从基础设施、产业关联和市场制度三个基础条件来解释区域经济增长机制，同时认为东亚生产网络的“西扩”主要受制于基础设施，因此，需要将基础设施联通作为构建亚洲增长机制的主导路径。^④ 或者以跨国主义为方法，构建国家发展战略对接、基础设施建设突破等循环链接，指出基础设施互联互通可以作为区域合作理论的内核。^⑤ 也有研究从公共产品理论出发，认为“一带一路”重点实施环节是促进区域和区域间合作，中国通过主导沿线地区公共产品特别是提供基础设施，推动沿线国家发展战略的对接和耦合，形成以中国为中心节点的合作体系网。^⑥

与上述研究相应，也有学者从市场需求角度对“一带一路”进行了研究，例如从全球价值双环流视角对“一带一路”进行考察，认为中国处于全球经济承上启下的位置，通过与发展中经济体和发达经济体的贸易分工，特别是中国通过“一带一路”产业转移和产能合作，带动新兴经济体与广大发展中国家的基础设施建设、工业化和经济发展，改变过去单一依赖发达国家为世界经济增长引擎的模式，构建发达国家与发展中国家共同带动世界经济

① Simeon Djankov and Sean Miner, “China’s Belt and Road Initiative Motives, Scope, and Challenges”, PIIE Briefing 16-2, 2016, pp. 7-8.

② Cecilia Joy-Perez and Derek Scissors, “Be Wary of Spending on the Belt and Road”, November 14, 2018, <http://www.aei.org/wp-content/uploads/2018/11/Updated-BRI-Report.pdf>.

③ 参见李晓、李俊久：《“一带一路”与中国地缘政治经济战略的重构》，《世界经济与政治》，2015年第10期，第32—34页。

④ 朴光姬 《“一带一路”与东亚“西扩”——从亚洲区域经济增长机制构建的视角分析》，《当代亚太》，2015年第6期，第116—142页。

⑤ 吴泽林 《亚洲区域合作的互联互通：一个初步的分析框架》，《世界经济与政治》，2016年第6期，第70—92页。

⑥ 黄河：《公共产品视角下的“一带一路”》，《世界经济与政治》，2015年第6期，第138—155页。

发展的双引擎模式。^①事实上，国内市场开发与开放对于国家经济崛起的重要性不容忽视，历史上曾出现了四种世界市场开拓模式，其中以英国、德国和日本为代表的市场开拓模式都是脆弱的，只有美国代表的基于国内开发的市场开拓模式是稳固的，该模式让经济外围国家国内出现日益依赖美国市场的产业集团，为美国撬动海外市场提供了强大的战略工具，也为美国崛起提供了更大的回旋余地，该模式正是中国“一带一路”获得成功的重要基石。^②然而，迄今“一带一路”研究尚缺乏比较全面地从基础设施、生产—需求等区域经济发展条件展开的视角，有鉴于此，本文试图在研究东亚外向型经济发展模式的基础上，归纳发展中经济体实现经济发展的条件和环境，尝试从区域发展条件视角分析“一带一路”新型发展合作，在此基础上思考进一步推动新型发展合作的政策建议。

一、基础设施互联互通有助于降低贸易成本

国际贸易对于一国经济增长的重要性已经得到了广泛认可，而国际贸易直接受贸易成本的影响。广义贸易成本包括商品从产地到送达最终用户或者消费者手上所发生的全部成本，这些成本包括关税和非关税壁垒等政策法规成本，运输时间、运费等运输成本，储存、销售等物流成本，信息成本，以及合同履行成本等一系列相关成本，这些广义贸易成本如果折算成从价税，甚至高达 170%。^③最新的研究表明，货物贸易中运输成本占全部广义交易成本的比重最大，高达 37%，信息和交易成本约占全部广义贸易成本的 23%，物流成本占全部广义贸易成本的 11%，关税和非关税壁垒等贸易政策壁垒占 11%，源于时间延误等造成的跨境成本占 5%—6%。^④从这个角度来看，包括自由贸易协定甚至世界贸易组织在内的传统国际贸易安排或协定，大多只

① 张辉、易天、唐毓璇 《一带一路：全球价值双环流研究》，《经济科学》，2017 年第 3 期，第 5—18 页。

② 黄琪轩、李晨阳 《大国市场开拓的国际政治经济学——模式比较及对“一带一路”的启示》，《世界经济与政治》，2016 年第 5 期，第 103—130 页。

③ James E. Anderson and Eric van Wincoop, “Trade Costs”, *Journal of Economic Literature*, Vol. 42, No. 3, 2004, pp. 691-751.

④ 世界贸易组织 《世界贸易报告 2018 年》，中国世界贸易组织研究会译，上海人民出版社，2018 年，第 48—49 页。

是涉及削减关税或者非关税壁垒等传统贸易成本，但是对包括运输物流成本在内的其他广义贸易成本涉及很少，或者基本未触及，而这些非传统贸易成本已经构成了当前广义贸易成本的主体。事实上，运输成本、物流成本、信息成本等非传统贸易成本与基础设施高度相关，研究表明通信、运费、物流等直接货币成本受到基础设施质量和相关服务的成本和质的影响。国际货物贸易运输时间更易受到地理和基础设施质的影响。基础设施条件越高，货物受损的风险及其由此产生的损失和保险成本就越低。运输和通讯不足将导致很高的机会成本，从而限制市场准入和进行贸易的机会。^①

得益于世界贸易组织的推动，全球的关税水平和非关税壁垒都有大幅下降。当前广大发展中国家的国际贸易更受制于基础设施发展不足。研究显示，基础设施显著影响一国的贸易能力，根据全部 103 个国家的公路、铁路和电话线覆盖率设计的基础设施质量指数，其中该指数排名第 75 位国家的运输成本比中位数国家高 12%，国际贸易则减少了 28%，基础设施成为影响最不发达国家贸易和经济发展的最大瓶颈。^② 美洲开发银行的研究表明，交通运输成本每下降 10% 对拉美国家出口部门的拉动作用，是同等水平关税减让拉动作用的 5 倍。^③ 而非洲的公路运输费用是其他国家的 4 倍，多年来影响了非洲国家参与国际分工和经济发展。^④ 基础设施的质也可能通过时间延误或不确定性等影响广义贸易成本，相关研究就量化了时间延误的成本，每额外增加一天的运费相当于增加 0.6%—2.3% 的从价关税。^⑤ 联合国贸易和发展会议的研究也表明，延长运输时间的额外转会降低双边出口贸易额约 40%。^⑥

与沿海国家相比，内陆国家和地区受到基础设施的影响更为显著，特别是内陆发展中国家进入国际市场的能力受到了基础设施瓶颈的严重制约。例

① Hildegunn Kyvik Nordas and Roberta Piermartini, “Infrastructure and Trade”, World Trade Organization Staff Working Paper ERSD-2004-04, 2004.

② Nuno Limão and Anthony J. Venables, “Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs and Trade”, *World Bank Economic Review*, Vol. 15, No. 3, 2001, pp. 451-479.

③ 转引自芦思姮 《拉美基础设施问题与中拉合作》，《社会科学战线》，2015 年第 10 期，第 82 页。

④ David Atkin and Dave Donaldson, “Who’s Getting Globalized? The Size and Implications of Intra National Trade Costs”, NBER Working Paper No. 21439, 2015.

⑤ David L. Hummels and Georg Schaur, “Time as a Trade Barrier”, *American Economic Review*, Vol. 103, No. 7, 2013, pp. 2935-2959.

⑥ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Maximizing the Development Gains from E-commerce and the Digital Economy*, UNCTAD, 2017.

如，阿富汗、亚美尼亚、阿塞拜疆、不丹、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、老挝、蒙古、尼泊尔、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦等 12 个亚洲内陆国家，其中大多数距离最近的港口 700—1000 公里，而吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦、哈萨克斯坦远离海洋 3000 多公里。^① 有研究表明，一个典型的内陆国家的运输成本要比沿海国家高 50%，贸易量则低 60%，运输成本每降低 10% 即可提高贸易量约 25%。^② 再如非洲的马拉维、卢旺达、乌干达等内陆国家，货物运输成本占其零售价格的 50% 至 75%。来自中国的一辆汽车运至印度洋沿岸的坦桑尼亚需要 4000 美元运费，而从坦桑尼亚运至乌干达的运费则高达 5000 美元。^③ 正是受制于天然的地理条件和落后的基础设施，广大内陆发展中国家的货物贸易运输成本、通讯成本等广义贸易成本居高不下，削弱了这些货物商品的竞争力，甚至在一些极端案例中，基础设施成为一国贸易能力的关键决定因素。

事实上，世界银行、联合国亚太经济社会委员会、亚洲开发银行等国际组织都对亚洲地区基础设施建设需求进行过研究和评估。亚洲开发银行和亚洲开发银行研究院对亚洲地区 30 个发展中国家的基础设施需求进行了评估。研究显示，2010—2020 年间，亚洲地区包括交通运输、能源、通讯、供水和环卫设施等在内的全部基础设施总需求约为 8 万亿美元，其中能源基础设施需求占 51%，交通运输基础设施需求占 31%。^④ 随后，亚洲开发银行在原有研究基础上，对亚洲地区全部 45 个发展中国家的基础设施建设需求再次进行了评估。该研究表明，2016—2030 年间，亚洲地区的基础设施总需求将达 22.6 万亿美元，如果考虑气候变化因素，那么亚洲地区的基础设施总需求将高达 26.2 万亿美元，年均基础设施投资需求约为 1.7 万亿美元，其中能源和交通仍是最大的基础设施需求领域，分别占 56% 和 32%。从地域分布角度，东亚地区的基础设施需求约为 16.1 万亿美元，南亚约 6.3 万亿美元，东南亚约 3.1 万亿美元，中亚 0.6 万亿美元，太平洋岛国约 460 亿美元。^⑤

① UNESCAP, “Trade Facilitation in Selected Landlocked Countries in Asia”, Studies in Trade and Investment No. 58, Trade and Investment Division (TID) UNESCAP Reference No. ST/ESCAP/2437, 2007.

② Christopher Wiloughby, “How Important Is Infrastructure for Achieving Pro-Poor Growth?” *Room Document*, No. 1, 2004, p. 6.

③ “Get a Move on”, *The Economist* (Print Edition), February 16, 2013.

④ 亚洲开发银行研究院编 《亚洲基础设施建设》，邹湘、智银凤等译，社会科学文献出版社，2012 年，第 110—115 页。

⑤ *Meeting Asia's Infrastructure Needs*, Asian Development Bank, 2017, pp. 39-45.

表-1 亚洲国家基础设施投资需求（2016—2030）（单位：十亿美元）

部门	投资需求	年均投资	比重（%）
能源（电力）	14731	982	56.3
运输	8353	557	31.9
电信	2279	152	8.7
供水和环卫设备	802	53	3.1
总计	26166	1744	100.0

数据来源：Meeting Asia's Infrastructure Needs, Asian Development Bank, 2017, pp. 44-47.

正是意识到基础设施建设和互联互通对于提高亚洲地区贸易水平的重要性，众多多边开发机构和合作机制加强了基础设施互联互通方面的投入。亚洲开发银行2001年设立了中亚区域经济合作项目（CAREC），通过基础设施和政策沟通推进区域经济合作。截至2016年，亚洲开发银行和各国政府在交通运输、能源和贸易便利化方面实施了176个项目，共计294亿美元，其中资金最主要投入方向就是交通基础设施。在大湄公河次区域合作（GMS）中，截至2016年亚洲开发银行共投入73亿美元，其中55亿美元都集中在交通运输领域。另外，2001年至2016年间，亚洲开发银行向南亚次区域经济合作（SASEC）支持了46个项目，共计投入91.7亿美元，其中绝大多数资金都流向交通基础设施领域，在2016年共计20亿美元的项目资金中，交通基础设施项目资金约占15亿美元。^① 为了推动亚洲基础设施建设，亚太经合组织（APEC）也加强了基础设施互联互通合作，2013年APEC出台了《APEC互联互通框架》和《APEC基础设施建设和投资多年期计划》两份战略规划文件，并且颁布实施《APEC供应链联通性框架行动计划》，力争两年内进一步降低时间延误、物流成本、不确定性等贸易成本，将亚太地区供应链绩效改善10%。2014年，APEC又制定了《APEC互联互通蓝图》，推动亚太地区构建全方位、多层次的复合型基础设施互联互通合作。^②

世界其他地区的情形也基本一致。在拉丁美洲地区，2000年南美国家领导人发起了南美洲区域基础设施一体化倡议，2005年设立了“结构趋同基金”，包括当前的两洋铁路，都着眼于加强基础设施建设。2012年，非洲联

① ADB, *Asian Economic Integration Report 2017*, 2017, pp. 66-78.

② 刘晨阳 《APEC与互联互通》，《中国经济周刊》，2014年第Z2期，第35—36页。

盟通过了《非洲基础设施发展规划》，整合了 2012—2040 年非洲现有各类跨国、跨区域基础设施发展规划，确定了 7 个跨国跨区重点项目。2015 年又通过了“2063 议程”，将基础设施建设作为优先项目。^①与此同时，在全球层面，2014 年二十国集团组织成立了“全球基础设施倡议”，设立了全球基础设施中心（GIH），2018 年发布了《全球基础设施中心 2019—2022 年战略计划》，旨在加强与政府、私营部门、多边开发机构和其他国际组织的合作，共同推动全球层面的基础设施合作。^②2015 年世界银行成立了全球基础设施合作伙伴计划（GIF），批准成立 GIF 信托基金，该倡议通过提供一个开放的全球性平台，推动各国政府、多边开发机构、社会投资者在基础设施领域的合作，解决新兴经济体和发展中国家基础设施发展问题。可见，基础设施通过影响广义贸易成本，进而对国际贸易和经济发展产生重大影响，全球在推动基础设施合作、打破贸易发展瓶颈方面已经形成了重要共识。

二、东亚外向型经济发展的进程和特点

历史上，国际贸易是东亚经济体实现经济增长的发动机。日本依靠“贸易立国”的出口导向型发展战略，通过生产廉价的最终消费品实现了经济崛起，直至 20 世纪 60 年代，成为东亚地区第一代出口国。随后，20 世纪 70 年代，日本逐渐转向生产资本密集型的中间品和资本品，而以中国香港、中国台湾、韩国和新加坡为代表的亚洲“四小龙”也开始进入地区生产分工链条，“四小龙”经济体承接了发达经济体的部分劳动密集型产业制造工序，利用来自欧洲、美国和日本的外资进行组装和生产。进入 20 世纪 80 年代和 90 年代，随着“四小龙”经济体“毕业”，以泰国、马来西亚、菲律宾和印度尼西亚为代表的亚洲“四小虎”和中国以及东盟其他国家，也通过为欧洲、美国和日本的公司提供分包服务，纷纷加入全球贸易体系，在垂直分工的工业化生产过程中，实现了中间产品和零部件的生产和出口。

值得注意的是，在此过程中，“出口导向”型或外向型的东亚经济模式之所以能够成功，取决于多重因素或条件。如果仅从发展条件来看，那么东亚经济体能够顺利地利用外向型发展战略，其重要条件之一是东亚经济体的

① 吴泽林 《亚洲区域合作的互联互通：一个初步的分析框架》，第 91—92 页。

② Global Infrastructure Hub, *Global Infrastructure Hub Strategic Plan 2019-2022*, March 2018, <https://gihub-webtools.s3.amazonaws.com/uat-umbraco/media/1074/gi-hub-strategic-plan-2019-2022.pdf>.

地理位置优势和开放的制度环境，即临海的地理位置使得国际贸易运输成本得以控制，而加入多边贸易体制和各经济体坚持单边开放政策，使得关税和非关税壁垒下降，最终不断降低的广义贸易成本推动了东亚经济体国际贸易的繁荣发展。与此同时，外向型发展战略的成功也取决于市场需求，即美国、欧洲等发达国家是东亚经济体最终产品出口的重要传统市场，^① 发达国家对东亚经济体生产的最终产品的消费，构成了东亚经济体生产和贸易得以持续运行的另一个必要条件。事实上，增长与发展委员会就对 1950 年以来在 25 年或更长时间内年均经济增长率达到或超过 7% 的 13 个经济体进行了研究，从外部发展条件角度，肯定了为鼓励出口而打造良好的基础设施，以及开放的国际经济环境的重要性。^②

（一）广义贸易成本尚未对国际贸易构成显著障碍

理论上，在封闭经济条件下，商品的生产和消费是不可分离的，生产、流通、交换和消费是一条完整的闭合链条。在开放经济条件下，生产有可能与消费分离，如国内生产不足导致的需求可以通过进口得以满足，而部分国内生产的产品也可通过出口来满足外部需求。但是，进出口涉及的包括关税、非关税壁垒、运输成本等在内的广义贸易成本，对于整个生产—消费链条起到了至关重要的作用，即贸易成本条件是外部市场衔接的必要条件，也是出口导向或者外向型经济成功实现的必要条件。

然而在东亚经济体发展过程中，非常幸运地规避了或者起码部分地规避了贸易成本对国际贸易的约束。具体而言，日本以及包括韩国、新加坡、中国台湾和香港在内的“亚洲四小龙”等经济体，都是岛屿或者半岛型经济体，基本不涉及内陆或者内陆经济纵深有限，这些经济体的对外经济联系特别是货物运输主要依靠海运，包括运输和能源在内的基础设施也基本位于沿海地区，这样东亚生产网络的雏形自然而然就确定在沿海地区。更重要的是，受益于二战后国际海运业的发展，其运输成本呈冰山式下降，与此同时，这些经济体在发展初期也不必承受内陆经济发展所必需的陆路交通基础设施投入的负担，因而相比非洲或拉丁美洲，东亚经济体能够顺利借助更低廉的运输成本，利用国际贸易发展其经济。^③

^① 世界银行编 《东亚奇迹：经济增长与公共政策》，财政部世界银行业务司译，中国财政经济出版社，1995 年，第 245—247 页。

^② 增长与发展委员会 《增长报告：可持续增长和包容性发展的战略》，孙芙蓉等译，中国金融出版社，2008 年，第 19—41 页。

^③ 朴光姬 《“一带一路”与东亚“西扩”——从亚洲区域经济增长机制构建的视角分析》，第 127—129 页。

表-2 全球运输成本比较

(运输成本占进口价值的比重, %)

地区 年份	非洲	美洲	亚洲	欧洲	大洋洲
1980	13.42	8.85	10.41	8.23	12.84
1985	11.03	8.46	8.91	8.31	12.3
1990	11.05	8.17	8.19	8.96	12.26
1995	11.44	7.89	8.03	8.45	12.39
2000	12.97	8.58	8.51	8.92	11.94
2004	9.9	4.3	6.5	2.8	15.4

资料来源: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, United Nations, Various Years.

值得注意的是,伴随着日本经济的起飞和“雁型模式”向其他国家和地区的不断传导,理论上贸易成本难免会不断攀升。特别是在东亚生产网络地区,外包生产对贸易成本的影响尤为敏感,贸易成本的细微变化就可能对国际贸易产生很大的冲击。一些关于跨国公司生产活动的研究认为,跨国公司分支机构进口中间品与贸易成本存在很强的负相关,贸易成本与中间投入品贸易量之间的弹性约为-3.28,也就是说,贸易成本每提高1%,可能会减少3.3%的贸易量。^①

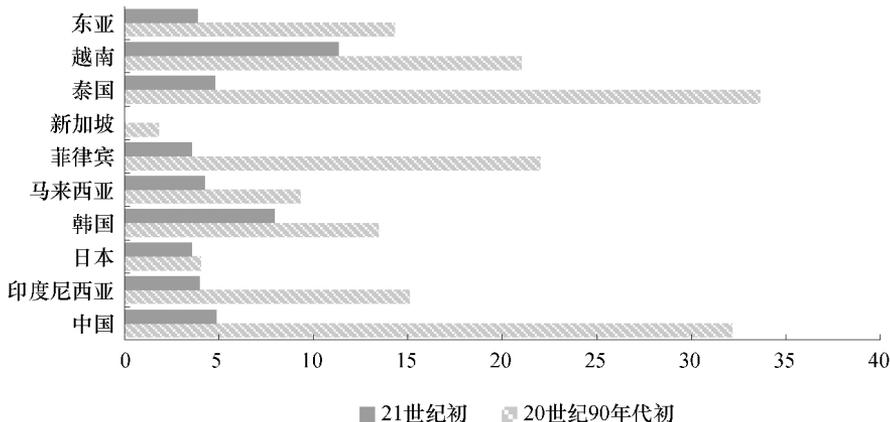


图-1 东亚经济体进口加权平均关税 (单位:%)

资料来源: 世界银行“世界发展指数”(WDI)数据库历年数据。

^① Gordon H. Hanson, Raymond J. Mataloni and Matthew J. Slaughter, “Vertical Production Networks in Multinational Firms”, *The Review of Economics and Statistics*, Vol. 87, No. 4, November 2005, pp. 671-373.

但是，东亚经济体地理临近，并且采取措施控制贸易成本，使得东亚生产网络得以实现并深入发展。天然的地理临近使得东亚各经济体之间的运输成本较低，政府在基础设施互联互通方面的投入压力相对较小。另一方面，伴随着东亚生产网络的深化，中间品贸易多次往返的现实客观上要求东亚经济体特别是东盟国家和中国，进一步对包括基础设施在内的广义贸易成本进行控制。第二次世界大战以来，以关贸总协定和世界贸易组织为代表的多边贸易体系带动了世界范围内关税水平的不断下调，主要工业国的加权平均关税基本都降至5%以下，而广大的发展中经济体的平均关税水平也有大幅下降，关税甚至部分非关税壁垒不再成为国际贸易的主要障碍。从20世纪90年代开始，东亚各经济体通过单边开放政策，不断削减对发展出口导向型经济至关重要的中间投入品等的关税，进一步减少国内规制，实行友好的外资政策，加强港口、交通等基础设施建设，以及采取简化通关手续等贸易便利化措施，^①使得东亚地区广义贸易成本维持在较低水平，生产网络能够比全球其他地区更发达。例如，从20世纪80年代早期到90年代，东亚发展中经济体通过降低税率和减少非关税壁垒的方式，对其进口体制进行了自由化改造，特别是中国香港和新加坡，采取了完全自由化的贸易政策，中国和印度尼西亚在此期间也显著降低了平均关税水平。与此同时，众多东亚发展中经济体的非关税壁垒也都有所下降，其中印度尼西亚下降幅度最大，从1984—1987年间的95%降至1991—1993年间的不足3%。^②相关研究显示，尽管东亚生产网络延伸至中国和东盟国家，但是基础设施的有效投入和提高，使得运输成本对中间品贸易的影响减弱，这表明在东亚垂直分工体系内，包括运输成本在内的广义贸易成本都在下降。^③而伴随着生产网络的不断外延，当关税和非关税壁垒等制度性成本削减至较低水平后，运输成本等基础设施发展瓶颈，也会再次成为影响各国比较优势的重要因素。为此，2010年东盟通过了《东盟互联互通总体规划》，强调基础设施互联互通的重要性，与此同时，中国也不断加强内陆的基础设施建设，这些都反映了基础设施对于国际

^① Nathalie Aminian, K. C. Fung and Francis Ng, “Integration of Markets vs. Integration by Agreements”, The World Bank Policy Research Working Paper 4546, March 2008, pp. 2-3.

^② 约瑟夫·E. 斯蒂格利茨、沙希德·尤素福编 《东亚奇迹的反思》，王玉清等译，中国人民大学出版社，2013年，第338页。

^③ 彭支伟、白雪飞 《服务联系成本、基础设施建设和东亚垂直分工：1992~2006》，《世界经济研究》，2010年第6期，第80页。

分工和区域经济增长的重要性。

受益于出口导向型发展模式和东亚生产网络，东亚经济体的国际贸易特别是区域内贸易得到了极大的发展，1980年东亚地区的区域内贸易比重就已经达到35%，进入21世纪以来，该比重更是长期维持在50%左右。如果对东亚地区的内部贸易进行分解则不难发现，与东亚生产网络关系密切的中间产品内部贸易比重越来越高，从1980年的15.6%升至2006年33.1%的高点，并稳定维持在30%以上。初级产品内部贸易比重却逐步降低，从1980年的10.9%逐渐下滑至2%，并长期维持在该水平。最终产品内部贸易比重则稳中有升，从1980年的8.9%逐渐提至2006年15.5%的高点，并长期维持在15%左右。毫无疑问，长期以来，以中间产品贸易为主的东亚地区内部贸易受益于低关税和低运输成本，有效控制了广义贸易成本，令本地区的中间产品内部贸易得以顺利发展，东亚地区内部贸易比重在1995年前后就稳定高居50%左右的水平。

（二）实现生产—消费循环倚赖充足的最终产品市场

在开放经济条件下，东亚生产网络是不平衡的生产—消费关系，东亚经济体生产的产品严重依赖外部消费。无论是最初日本依托“出口导向”实现经济起飞，还是以中国为代表的东亚生产网络的成功运行，都离不开以美国为代表的域外发达国家消费市场。从1955年到1971年，日本维持了高达17%的出口增速，是同时期日本产出增速的1.5倍。特别是1959年至1969年间，日本的出口额增长了4倍，在随后的两年里又增长了三分之一。与此同时，在美国全部进口总额中，日本产品所占比重不断提高，从20世纪50年代的3.9%，提高至60年代的10.8%、70年代的13.3%，直至80年代的18.5%。^①与之相应，当20世纪60年代末日本经济起飞结束时，美国市场在日本总出口中所占份额为70%，而在同期刚进入经济起飞阶段的“亚洲四小龙”的全部出口中，美国市场所占比重高达40%—50%。^②可见，东亚经济体实施的出口导向战略之所以能够获得成功，关键在于美国等传统发达国家对东亚产品的消费。^③

① 巴里·艾肯格林 《全球失衡与布雷顿森林的教训》，张群群译，东北财经大学出版社，2013年，第66页。

② 张蕴岭主编 《亚洲现代化透视》，社会科学文献出版社，2001年，第174—175页。

③ 世界银行编 《东亚奇迹：经济增长与公共政策》，第246—247页。

随后，“亚洲四小虎”、东盟国家和中国等经济体的经济起飞也基本都沿用了出口导向战略，这些经济体经济起飞和发展的最直观的表现——各经济体的贸易盈余，归根结底都或多或少来自于美国。进入 21 世纪以来，尽管中国对多数东亚经济体形成了越来越高的贸易逆差，然而这并不表明中国已经成为该地区的消费大国，也并不意味着东亚经济体可以依赖中国的消费实现完整的生产—消费循环。事实上，中国对处于东亚生产网络上的其他经济体的逆差主要来自于中间产品，这可以理解为中国已经成为整个东亚生产网络的中心，日本、韩国、东盟国家等周边经济体将包括电力设备、办公和通讯设备、纺织服装产品等在内的半成品和零部件出口至中国，中国对其加工和组装，并出口到美国和欧盟，由此形成了对美国和欧盟的贸易顺差，进而造成了所谓“三角贸易”的循环。^①至此，从 20 世纪 90 年代进入东亚生产网络，到 21 世纪初取代日本成为亚洲对美出口第一大国，中国进而又成为全球范围内美国最大的贸易逆差来源国。

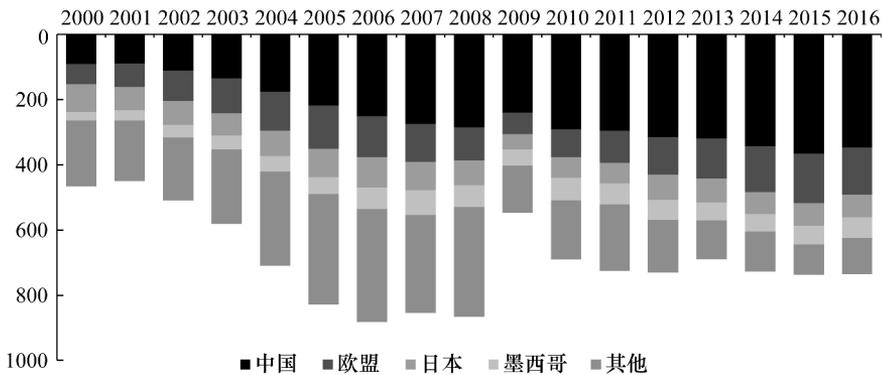


图-2 美国贸易逆差的来源结构 (单位: 10 亿美元)

数据来源: 国际货币基金组织世界经济展望 (WEO) 数据库。

事实上，以东亚生产网络为基础的东亚地区作为一个整体，尚未能实现生产—消费的自我循环，尽管内部贸易比重高达 50% 强，但是其中大部分却为中间品贸易，而非最终产品贸易，这种内部贸易尽管能够延长价值链，推动东亚经济体参与国际贸易并从中受益，但是并不能保证生产—消费的完整

^① 印德尔米特·吉尔、霍米·卡拉斯等 《东亚复兴：关于经济增长的观点》，中信出版社，2008 年，第 89 页。

循环，仍然需要借助外部最终产品消费市场。亚洲开发银行对亚洲的货物贸易出口进行的分解分析，就证明了东亚外向型经济仍高度依赖美欧等传统市场，在亚洲全部出口产品中，欧美等域外市场消费了约 71.1% 的最终产品，其中仅美国就消费了 23.9% 的最终产品，欧盟消费了 22.5% 的最终产品，而亚洲仅消费了自身出口的 28.9% 的最终产品。^①

可见，东亚经济体生产—消费循环的实现，仍依赖于以美国为代表的外部最终产品消费市场。回顾东亚经济的发展历史可以看出，东亚经济体体量普遍偏小，经济起飞前国民经济结构中投资不足，因此，借助出口导向战略，东亚经济体一方面获得了急需的外国资本，更依靠向美欧等传统市场出口克服了自身经济体量较小引发的国内需求不足的限制，成功地实现了规模经济和经济发展。^②从这个意义上来说，美国的贸易赤字可以说是美国向国际社会提供的一种公共产品，其他地区的生产经营活动通过以美国为销售市场而得以支撑，美国事实上是为国外经济体充当了一种“最后买家”的角色。^③亚洲出口产品的分解表明，美国为东亚经济发展提供了消费市场这一最为重要的区域性公共产品，使得该地区的生产—消费循环得以顺利运行。

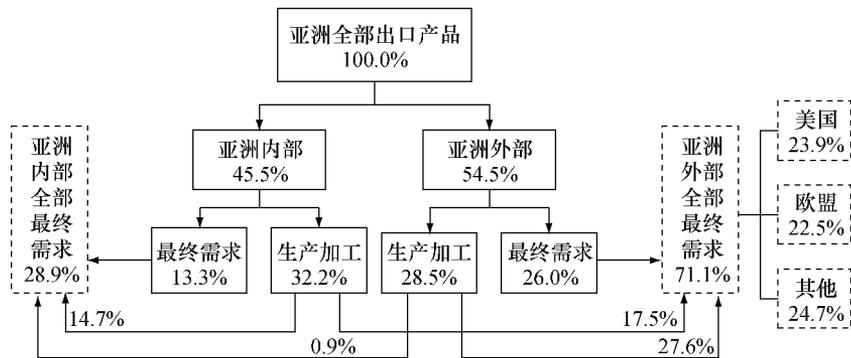


图3 亚洲出口产品贸易分解

资料来源：Asian Development Bank, *Institutions for Regional Integration: Toward an Asian Economic Community*, 2010, p. 33.

① Asian Development Bank, *Institutions for Regional Integration: Toward an Asian Economic Community*, p. 33.

② 沈铭辉 《跨太平洋伙伴关系协定：基于 FTA 战略视角的研究》，经济管理出版社，2015 年，第 107—109 页。

③ 郭定平主编 《东亚共同体建设的理论与实践》，复旦大学出版社，2008 年，第 283—284 页。

三、“一带一路”推动新型国际发展合作

当前，世界经济发展正处于结构变化和发展方式调整的重构期，不少新兴经济体实现了经济崛起，更多的发展中国家步入了起飞门槛，如何实现经济发展是当今世界最重要的主题。面对世界发展难题，全球治理的根本目标就是要顺应一大批发展中国家的发展需求，因此，实现发展的启动、营造发展的条件、解决贫困和社会稳定等约束发展的问题，已成为全球治理最紧迫的任务，而国际合作的首要主题则是顺应发展中国家的发展需求。^① 历史经验表明，发展中国家的发展需求受制于两大条件，其一即改善自身的发展环境，特别是基础环境，其二则是开放的国际经济体系。^② 事实上，推动基础设施建设解决发展瓶颈、参与国际分工和贸易启动发展，不仅事关一国经济发展，更是对全球治理关切的回应。

面对当前全球治理不力、发展失衡和世界失序等问题，需要新的观念、思路和作为来加以应对。“一带一路”作为一种创新思路和倡议，其目的在于推动新型发展合作，搭建合作平台，通过项目规划实施，解决基础设施建设和综合环境改善的融资问题，调动沿线各个地区和国家资源，使众多发展中国家逐步具备加快发展的综合能力。^③ 具体来看，通过基础设施建设加强经济合作，既是中国经济成功发展的重要经验，也代表了当前中国的比较优势，特别是基础设施建设本身不涉及规则制定，无关意识形态，^④ 与此同时，基础设施作为具有部分竞争性和排他性的区域性公共产品，能够得到有效供给或相应资金的支持。^⑤ 从构建区域经济发展条件的角度，以基础设施互联互通为基础的“一带一路”既满足了必要性，且具有可行性。

另一方面，“一带一路”强调发展中国家经济增长的重要途径是实现工

① 张幼文 《“一带一路”建设：国际发展协同与全球治理创新》，《毛泽东邓小平理论研究》，2017年第5期，第94页。

② 张蕴岭 《以“共建”推进“一带一路”建设》，《社会观察》，2015年第12期，第5—6页。

③ 张蕴岭 《“一带一路”需要有大视野》，《财经问题研究》，2018年第10期，第6页。

④ 黄益平 《中国经济外交新战略下的“一带一路”》，《国际经济评论》，2015年第1期，第53页。

⑤ 黄河 《公共产品视角下的“一带一路”》，第146页。

业化，“一带一路”主张的产能合作和区域产业链塑造，就是创造发展的机会。^①事实证明，工业化对中国经济发展发挥了显著的推动作用，中国通过“一带一路”将自身发展经验推广外溢到广大发展中国家，有利于完善战后美国主导下、以“华盛顿共识”为核心的全球经济治理体系，而该体系显然与世界经济的实际越来越脱节。当然，改善综合发展环境不仅限于生产层面的产业合作，还需要解决最终产品的消费问题，而伴随着产业转移和中国在全球价值链的地位提升，也为其他发展中国家让出了发展空间，通过构建新南南合作，带动“一带一路”发展中经济体实现经济发展。^②

涵盖“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的“一带一路”倡议，其最突出的特征就是以发展为导向。^③ 共建“一带一路”是构建包容、普惠和开放的区域经济体系的过程，尤其重视发展中国家的发展利益，有助于纠正当前全球化过程中的发展失衡问题，解决全球的发展赤字。^④ 总的来看，“一带一路”是以发展为导向的新型区域经济合作机制，这一合作机制重在打造新的发展环境和发展空间，创建地区经济新的发展引擎。

（一）“一带一路”以基础设施互联互通为基础

传统上，成功实现经济起飞的经济体大多出现在沿海地带，特别是那些同时具备港口和内陆交通线的地区，正如东亚生产网络最初出现在日本和“亚洲四小龙”，其天然的运输成本优势是重要决定因素之一。而随后生产网络的延伸和发展，也离不开东亚各经济体天然的地理临近和后期的基础设施投入，这也是为什么现有区域经济合作，通常是在地理上相互毗邻、经济联系较为紧密的经济体之间首先形成，互联互通本身是一个天然的前提。相反，经济带或增长极的辐射能力，随着地理距离的加大而减弱，在远离增长极的地区，往往会出现发展洼地。^⑤ 缺乏互联互通，也使得众多发展中经济体无法开展区域经济合作，而基础设施落后又是制约互联互通和经济发展的

① 王芊霖、程大为：《一带一路倡议对全球贸易治理的贡献》，《政治经济学评论》，2017 年第 3 期，第 221—222 页。

② 张辉、易天、唐毓璇：《“一带一路”背景下的新型全球化格局》，《政治经济学评论》，2018 年第 5 期，第 213 页。

③ 李向阳：《“一带一路”：区域主义还是多边主义？》，《世界经济与政治》，2018 年第 3 期，第 44 页。

④ 秦亚青、魏玲：《新型全球治理观与“一带一路”合作实践》，《外交评论》，2018 年第 2 期，第 8—9 页。

⑤ 中国社会科学院数量经济与技术经济研究所课题组：《“一带一路”战略：互联互通、共同发展——能源基础设施建设与亚太区域能源市场一体化》，《中国石油经济》，2015 年第 8 期，第 16 页。

瓶颈。^①由此可见，基础设施涉及的广义贸易成本构成了影响区域经济合作和区域增长的重要前提和基础。

“一带一路”沿线大多都是发展中国家，特别是有不少内陆国，这些发展中经济体要实现经济起飞，亟需改善自身的综合发展环境，以基础设施建设为前提的“一带一路”发展导向型区域合作，成为区域经济合作的新起点。事实上，长期以来广大发展中国家基础设施发展滞后、综合发展环境改善缓慢、广义贸易成本居高不下，进而导致经济落后和难以实现起飞，这也表明仅仅依靠内生力量无法打破原有的恶性循环，只有引入外生动力才有可能打破这种循环，这种创造性的“打破”，意味着一个经济体在外部的帮助下能够创造出新的比较优势，并以此参与区域合作，而在此过程中，政府间的合作特别是互联互通的引入是打破经济落后恶性循环的突破口。^②

表-3 国际基础设施指数

国家(地区)	基础设施指数	国家(地区)	基础设施指数
德国	4.38	柬埔寨	2.26
新加坡	4.14	哈萨克斯坦	2.59
美国	4.10	斯里兰卡	2.39
日本	4.19	俄罗斯	2.64
香港	4.02	尼泊尔	2.20
澳大利亚	3.92	孟加拉国	2.36
中国台湾	3.67	塔吉克斯坦	2.17
韩国	3.75	阿塞拜疆	2.69
新西兰	3.79	亚美尼亚	2.39
马来西亚	3.30	乌兹别克斯坦	2.44
中国	3.73	老挝	2.23
泰国	3.17	蒙古	2.14
越南	2.92	土库曼斯坦	2.23

① 李向阳 《“一带一路”面临的突出问题和出路》，《国际贸易》，2017年第4期，第5—6页。

② 李向阳 《构建“一带一路”需要优先处理的关系》，《国际经济评论》，2015年第1期，第60页。

(续表)

国家(地区)	基础设施指数	国家(地区)	基础设施指数
印度尼西亚	2.81	不丹	1.98
印度	3.01	缅甸	2.11
菲律宾	2.67	吉尔吉斯斯坦	2.23
巴基斯坦	2.43	阿富汗	1.83

资料来源: The World Bank, *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy*, 2018, pp. 47-50. 分值范围在 1—5, 1 为最低分。数据基于 2012、2014、2016、2018 年的综合。

“一带一路”合作国家涵盖中亚、南亚、西亚、东南亚和中东欧等地区,多属于新兴经济体和发展中国家,区域内多数国家和地区的基础设施建设供给不足、运营效率不高,成为制约中国与这些经济体深度合作与共同发展的薄弱环节。^①例如苏联解体时,俄罗斯铁路营运里程 8.8 万公里,自 2000 年以来一直徘徊在 8.5—8.6 万公里。1968 年印度铁路营运里程 6 万公里,自 2000 年以来一直徘徊在 6.3—6.4 万公里。中亚国家的铁路发展更是长期滞后。而“一带一路”地区内五大铁路轨距差异不仅影响了运输效率,也增加了运输成本。^②以基础设施互联互通为基础的“一带一路”倡议,有望为沿线众多发展中经济体提供极为重要的公共产品,^③降低这些发展中经济体参与国际贸易的广义贸易成本,使得沿线经济体有机会参与新型发展合作,实现经济增长。例如,2008 年 1 月首次运行的北京—汉堡集装箱快速班列,仅用 15 天就跑完了 1 万多公里的行程,而如果使用海运,则需要约 30 天。作为“一带一路”基础设施建设重要组成部分的亚欧铁路和中泰、中老铁路构成的泛亚铁路网,将极大地缩短亚洲内陆国家的货运路程,降低贸易成本。截至 2018 年,中欧班列累计开行 1 万列,年运送货物总值达 160 亿美元,其中国内段运行时间压缩 24 小时,宽轨段运营时间最快压缩 135 小时,费用下

① 黄河、贺平主编《“一带一路”与区域性公共产品》,上海人民出版社,2018 年,第 188 页。

② 刘卫东、田锦尘、欧晓理等《“一带一路”战略研究》,商务印书馆,2017 年,第 50—52 页。

③ 徐惠喜《全球基础设施建设迎来发展新机遇》,中国经济网,2015 年 1 月 9 日, http://intl.ce.cn/specials/zxgjzh/201501/09/t20150109_4301994.shtml。

降 30%。^① 研究表明，内陆国家基础设施贸易成本每降低 10%，其出口将增加 20%。^② 而欧洲智库的相关研究更具体揭示了基础设施对“一带一路”和沿线国家经济发展的重要作用，交通成本下降对国际贸易具有显著的正面影响，在控制第三国效应等变量后，“一带一路”沿线铁路、航空以及海上运输成本每降低 10%，能分别提高国际贸易约 2%、5.5% 和 1.1% 的水平，而同水平的削减关税只能提高贸易约 1.3%。根据研究测算，在“一带一路”建设中，包括塔吉克斯坦、缅甸、泰国、越南、俄罗斯、阿尔巴尼亚等国的贸易水平，都会得到相当程度的提高。^③ 可见，基于基础设施的“一带一路”有助于沿线落后国家特别是内陆国家获得宝贵的贸易参与能力，通过降低广义贸易成本，大幅提高参与国际分工的能力和水平，进一步参与区域经济合作，推动经济发展。

事实上，根据世界银行的估计，发展中国家年均基础设施投资需求为 1—1.5 万亿美元，但是实际基础设施投资却仅达到 50% 的水平。有研究显示，中方推动的六大国际经济走廊基础设施建设资金需求超过 2 万亿美元，^④ 其他研究则预测，2016—2020 年间不包括中国在内的“一带一路”沿线国家累计基建投资总额将达到 3.6—4.8 万亿美元，年均投资额为 6200—9600 亿美元。^⑤ 长期以来受制于金融抑制和缺乏资本积累，处于发展外围的发展中经济体难以完成基础设施的初始投资，而且基础设施建设资金需求大、投资回报率低、资金回收期长，仅凭市场配置资源的作用，这些国家自身的努力也很难获得国际资本的青睐，^⑥ 其融资难度较高。“一带一路”沿线国家多为发展中经济体，经济发展、制度建设均比较落后，金融发展水平不高，企业融资渠道不丰富，融资成本较高，难以通过当地金融体系为基础设施项目提供低成本的融资。而包括世界银行、亚洲开发银行在内的现有多边发展机构

① 《“一带一路”这五年：互联互通交出亮丽成绩单》中国“一带一路”网，2018 年 10 月 6 日，<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwx/gnxw/67936.htm#p=4>。

② 转引自亚洲开发银行研究院编《亚洲基础设施建设》，第 40 页。

③ Alicia Garcia Herrero and Jianwei Xu, “China’s Belt and Road Initiative: Can Europe Expect Trade Gains?” Bruegel Working Paper Issue 5, 2016.

④ 林毅夫等《“一带一路” 2.0：中国引领下的丝路新格局》，浙江大学出版社，2017 年，第 184 页。

⑤ 袁佳《“一带一路”基础设施资金需求与投融资模式探究》，《国际贸易》，2016 年第 5 期，第 53—54 页。

⑥ 杨怡爽《跨界发展：从 21 世纪海上丝绸之路到亚洲生产网络的边界扩展》，《当代亚太》，2017 年第 1 期，第 38 页。

投向基础设施建设的资金有限，如亚开行 2014 年仅提供全部 229.3 亿美元贷款，很难满足庞大的资金需求。^①

为构筑基础设施建设所必需的资金池，中国一方面出资 400 亿美元成立丝路基金，并于 2017 年再次增资 1000 亿元人民币。目前该基金已签约 19 个项目，承诺投资 70 亿美元，支持项目涉及总金额达到 800 亿美元。另一方面，积极倡议发起亚洲基础设施投资银行，截至 2018 年 7 月底，亚投行成员达 87 个，其中“一带一路”沿线成员国超 6 成。目前亚投行在 13 个国家开展了 28 个项目，总金额超 53 亿美元。^② 作为对现有多边发展机构的补充，这些新多边开发机构通过与沿线国家的规划对接，将这些国家和地区的财政资金以及社会资本调动起来，为“一带一路”基础设施建设提供资金支持和融资服务。通过丝路基金和亚投行的带动，以及世界银行、亚开行等多边发展机构和发展援助（ODA）等共同作用，“一带一路”基础设施互联互通建设获得了更好的资金保障，也为广大“一带一路”沿线发展中经济体克服基础设施瓶颈、降低广义贸易成本、优化综合发展环境提供了机遇。

（二）“一带一路”打造完整的生产—需求循环

2015 年 3 月，《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》明确指出，“根据‘一带一路’走向，陆上依托国际大通道，以沿线中心城市为支撑，以重点经贸产业园区为合作平台，共同打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛等国际经济合作走廊；海上以重点港口为节点，共同建设通畅安全高效的运输大通道。中巴、孟中印缅两个经济走廊与推进‘一带一路’建设关联紧密，要进一步推动合作，取得更大进展。”^③ 构建发展导向型区域合作，首先需要让“一带一路”沿线经济体进一步参与到国际分工合作链条之中，使这些经济体能够获得长期可持续发展的机会。也就是说，这些经济体如果能够延伸参与到东亚生产网络或者中国的价值链中来，那么“一带一路”发展导向型区域合作机制是能够建立起来的。

世界银行相关研究指出，需要化解距离、密度和分割对发展的约束，推动经济地理重塑，实现发展中国家的经济起飞。具体而言包括以下几个方

^① 沈铭辉 《构建包容性国际经济治理体系——从 TPP 到“一带一路”》，《东北亚论坛》，2016 年第 2 期，第 82—83 页。

^② 《“一带一路”这五年：互联互通交出亮丽成绩单》。

^③ 《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》。

面：缩短距离，即通过加大基础设施投资，降低交通运输成本，促进生产要素流动，缩短经济发达地区与落后地区之间的距离；提高经济密度，即推动产业园和城镇的建设，提高经济活力；减少分割，即减少政策造成的经济壁垒，获得世界市场准入机会，实现规模经济 and 专业化分工。^① 回顾东亚经济体的经济起飞历史，它们最初大多依靠建立沿海出口加工区和实施优惠政策吸引外资，以此克服生产层面的基础设施瓶颈和资本积累不足的制约。更重要的是，从需求层面来看，以美国、欧洲为代表的开放的国际市场，对当时日本和“亚洲四小龙”的出口导向型发展模式的顺利实施起到了至关重要的作用，^② 毕竟拥有发达国家消费市场，才使这些东亚经济体得以摆脱自身经济规模狭小的限制，实现生产的规模经济，至此东亚地区经济地理得以重塑，一个完整的生产—消费循环得以实现，而这些东亚经济体也成功起飞。

亚洲开发银行针对亚洲的跨国经济走廊进行了案例研究，该研究认为，经济走廊从低级到高级的发展过程一般包括四个阶段：首先推动基础设施投资，降低交通运输成本；其次，以城镇化、更新城乡基础设施、促进工业发展、改善中小企业投资环境、增加旅游基础设施投资等方式，实现“地区发展计划”，拓宽经济走廊；再次，以贸易便利化为核心，促进跨境商品、服务、人员的流动；最后则需要协调不同国家区域发展的计划与政策，形成真正意义上的跨境经济走廊。^③ 事实上，该研究已经表明，基础设施互联互通和产业园区的结合，有助于将“一带一路”发展演化为拉动周边经济体发展的经济走廊，^④ 而这种演变就是一个经济体从封闭的不发达经济向开放经济的发展转变过程，与此同时，这也有助于该经济体创造新的比较优势，实现经济的可持续发展。

当前，随着中国劳动力成本上升，中国已经进入产业升级和发展模式转变阶段，全球价值链和产业结构的变化和重新平衡，为“一带一路”沿线的广大发展中经济体提供了发展机遇。2013—2017年，中国企业对“一带一

① 世界银行：《2009年世界发展报告：重塑世界经济地理》，清华大学出版社，2009年，第30页。

② 张蕴岭：《亚太经济一体化与合作进程解析》，《外交评论》，2015年第2期，第2页。

③ Pradeep Srivastava, “Regional Corridors Development in Regional Cooperation”, ADB Economics Working Paper Series, No. 258, 2011. 转引自李向阳：《构建“一带一路”需要优先处理的关系》，第60—61页。

④ 李向阳：《论海上丝绸之路的多元化合作机制》，《世界经济与政治》，2014年第11期，第35—36页。

路”相关国家投资达 820 亿美元，仅 2018 年第一季度，中国企业就对“一带一路”国家新增投资 36.1 亿美元，同比增长 22.4%，占同期总额的 14.2%，这些投资主要分布在制造业、租赁和商务服务业、建筑业、批发零售业和农林牧渔业等五大领域。^①据商务部统计，截至 2017 年底，中国企业在 24 个“一带一路”国家建设境外产业园区 75 个，占全部中国境外园区总数的 75.8%；累计投资总额 254.5 亿美元，占全部境外园区投资总额的 82.9%；吸引入园企业 3879 家，占全部境外园区入园企业总数的 88.9%；上缴东道国税费累计达 16.8 亿美元，占全部境外园区上缴东道国税费总额的 69.4%；为当地创造 21.9 万个就业岗位，占全部境外园区创造就业岗位总数的 84.9%；其中，6 个“一带一路”境外园区投资额超过 10 亿美元，占全部投资额超过 10 亿美元的境外园区总数的 85.7%。^②从生产层面来看，积极推动在“一带一路”沿线打造以交通基础设施建设和产业园区为基础的经济走廊，具有极其重要的经济意义：第一，在境外产业园区内，以基础设施投资和充分的政策优惠和服务打造贸易成本优势，构建新的比较优势，以非均衡的发展方式，推动个别经济走廊优先建立起来，帮助沿线经济体实现经济发展。第二，降低“走出去”企业境外投资经营风险和筹建成本，特别是有利于广大中小企业利用现成的基础设施和服务，获得规模效益。^③第三，推动大型机械设备的出口，通过在海外建厂生产并实现出口，在一定程度上能够减少目前中国面临的贸易摩擦和壁垒。因此，推动合理设计的产业园区，是构筑“一带一路”发展导向型区域合作的必要内容。

从需求层面来看，美国从东亚的进口自 20 世纪 60 年代起急剧上升，1962 年，东亚在美国进口中的比重约为 13%，到 1985 年达到了 36%，此后上升趋势迅速减缓，1995 年以后开始缓慢下降，21 世纪后大致停留在 35% 左右。^④这表明美国为东亚提供的域外最终产品消费市场也是有限的，过度的生产显然是美国难以消费的，正如 20 世纪 80 年代美日贸易战和后来“亚

^① 《中国对外投资发展报告 2018》，中华人民共和国商务部，2018 年，<http://images.mofcom.gov.cn/fec/201901/20190128155348158.pdf>。

^② 商务部国际贸易经济合作研究院《中国“一带一路”贸易投资发展研究报告（2014—2017）》，2018 年，第 67—69 页。

^③ 曾智华《经济特区的全球经验：聚焦中国和非洲》，《国际经济评论》，2016 年第 5 期，第 142 页。

^④ 周小兵主编《亚太地区经济结构变迁研究（1950—2010）》，社会科学文献出版社，2012 年，第 151 页。

洲四小龙”在经济上“毕业”，都表明了以美国为代表的发达国家作为最终消费市场的有限性。另外，2008年国际金融危机后，美欧经济下滑并长期拖累亚洲经济的事实，也反映了长期依赖外部消费市场引发的经济脆弱性，从这个角度看，通过“一带一路”建设，在实施多元化合作的同时，应适时推进包括自由贸易协定在内的高质量、机制化的合作，以更大范围、更多成员的区域合作机制创造出新的消费市场，进一步化解传统生产—消费循环中内部消费不足的困境。

在构建完整的生产—消费循环的过程中，进一步向“一带一路”国家开放中国的国内市场，可能具有更为重要的意义。以美国为例，美国优先开发和开放国内市场，由于市场巨大，对其他国家而言进入极为重要，美国依靠控制本国巨大的国内市场，获得了对外经济谈判的实力。^①也就是说，美国为其他国家提供了巨大的国内市场，美国可以把它作为权力工具，通过改变市场开拓目标国家的国内偏好结构，获得这些国家经济集团的支持，规避来自这些国家的反对，为崛起的美国提供更大的战略回旋余地，也为美国开拓全球市场奠定了基础。^②可见，在构建“一带一路”发展导向型区域合作过程中，以开放中国国内市场的方式实现“一带一路”合作的生产—消费循环意义重大，这样不仅有助于进一步克服传统上最终消费市场不足的短板，新的生产—消费循环有可能会因此产生，更重要的是，未来中国可以此为杠杆，进一步撬动和开拓全球市场，以更为有利的地位参与新一轮的全球贸易体系重构。

从最终产品出口角度的研究表明，虽然多数国家向中国出口最终产品比重在15%以下，但是向中国出口最终产品的比重在该国全部出口市场中排名第一的国家有9个，排名第二的国家11个，排名第三的国家13个，排名第四的国家15个，排名第五的国家12个，合计为60个，约占全部样本188个国家总数的三分之一，这说明中国已经开始成为全球重要的最终产品消费国。^③2016年以来，最终消费支出对中国GDP的贡献率达到64.6%，特别是伴随着中国人均收入和中产阶级比重进一步提高，中国的最终消费支出势必

① 苏珊·斯特兰奇 《国家与市场》，杨宇光等译，上海人民出版社，2006年，第195—196页。

② 黄琪轩、李晨阳 《大国市场开拓的国际政治经济学——模式比较及对“一带一路”的启示》，第120—121页。

③ 国家开发银行、联合国开发计划署、北京大学 《“一带一路”经济发展报告》，中国社会科学出版社，2017年，第63—67页。

进一步上扬。据亚洲开发银行估计，2030 年中国的中产人数将达到 11.2 亿人左右，^① 中产占总人口比重甚至会到 74%，其消费支出将高达 12.8 万亿美元。^② 因此，未来中国的消费水平是有保障的，中国将进一步为“一带一路”更多国家提供最终产品消费市场。

尽管目前有研究表明，中国对“一带一路”沿线经济体产品的消费仍比较有限，但是中国与这些经济体的分工合作正在发生积极转变，中国作为“一带一路”沿线经济体的初级产品消费市场规模仍在上升阶段，这对于处于经济起飞前的众多发展中经济体显然不是坏事。而中国作为最终消费品市场规模也在上升中，表明中国有能力承接部分最终产品的消费，为不平衡的地区生产—消费循环提供保障。最后，从中间品贸易角度来看，中国作为“一带一路”沿线经济体中间产品市场提供者的地位进一步上升，部分沿线经济体可能正在被纳入“一带一路”新型发展合作机制中，也就是说，全球价值链正延伸至部分“一带一路”国家，^③ 中国产业升级与“一带一路”国家融入国际分工可以实现良性互动。总之，随着中国经济发展和“一带一路”建设，新的生产—消费循环和国际生产网络将逐步实现。

四、进一步完善新型国际发展合作的建议

《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》明确指出，共建“一带一路”将“秉持开放的区域合作精神，致力于维护全球自由贸易体系和开放型世界经济”，“旨在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。”^④ “一带一路”已经成为今后相当长时期内中国开展内政外交的一个大战略，其重要意义在于地缘政治经济战略的重构，就是中国向沿

① ADB, *Asia 2050: Realizing the Asian Century*, Asian Development Bank, 2011, p. 24.

② Homi Kharas and Geoffrey Gertz, *The New Global Middle Class: A Cross-Over from West to East*, 2010, pp. 6-7, http://www.brookings.edu/~/media/files/rc/papers/2010/03_china_middle_class_kharas/03_china_middle_class_kharas.pdf.

③ 冯永琦、黄翰庭 《“一带一路”沿线国家对中国产品市场的依赖度及中国的对策》，《当代亚太》，2017 年第 3 期，第 133—151 页。

④ 《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》。

线国家供给包括稳定的货币秩序、开放的市场环境、可靠的发展援助等在内的区域性公共产品，重构中国与沿线经济体的新型国际关系并构建一个可支撑中国长期可持续发展的国际体系的过程。^① 具体而言，“一带一路”的建设，基础设施网络是重点，实现互联互通是关键，创建产业园区、构建产业链是亮点，从经济合作的角度来看，构建可持续发展的新型发展合作是实现人类命运共同体的有力支撑。

（一）探索构建长期可持续的基础设施融资机制

长期以来，基础设施建设受制于投资额度大、建设周期长、回报率低等原因，私人部门进入该领域比较有限，而处于经济外围的发展中经济体或者多边开发机构对于基础设施的投入远不能满足需求。“碎片化”的投入和薄弱的互联互通，与一个具有不可分割的基础设施支持系统之间存在显著差距，特别是在跨文化、跨制度的国际环境下，要解决这一矛盾非常困难。^② “一带一路”建设初期的大型基础设施项目，更多地需要双方或者多方政府的共同投入，共同采用一揽子财政刺激方案加速和增加投资。同时，在基础设施建设过程中，需要充分考虑产业园区或者产业链的规划，保障基础设施的投入能够对经济走廊的形成和发展产生正向影响。总的来看，政府间跨国行政合作是建设“一带一路”基础设施的重要机制化手段。^③

据有关方面初步估算，“一带一路”沿线涉及 60 多个国家，占全球总人口的 2/3，占全球经济规模的 1/3，且普遍处于经济发展上升期，基础设施建设正进入加速期，投资总规模高达 6 万亿美元，因此探索设计合理的融资方式是推进“一带一路”基础设施建设的重要环节。^④ 除了已有的亚洲基础设施投资银行、金砖开发银行、丝路基金、国家开发银行、上海合作组织银联体以及其他国际多边开发机构等政策性、开发性金融资金来源外，面对“一带一路”巨大的项目融资需求，投资、贷款、债券等融资渠道也可以发挥积极作用。对于风险较大而预期收益较高的项目，可以吸引各类投资基金参与，具有政府背景的基金及私人股权投资基金都可以发挥积极作用。风险较

① 李晓、李俊久：《“一带一路”与中国地缘政治经济战略的重构》，第 44—59 页。

② Biswa Nath Bhattacharyay, “Institutions for Asian Connectivity”, ADBI Working Paper Series No. 220, 2010. 转引自杨怡爽：《跨界发展：从 21 世纪海上丝绸之路到亚洲生产网络的边界扩展》，第 37 页。

③ 吴泽林：《亚洲区域合作的互联互通：一个初步的分析框架》，第 87 页。

④ 中国社会科学院数量经济与技术经济研究所课题组：《“一带一路”战略：互联互通、共同发展——能源基础设施建设与亚太区域能源市场一体化》，第 20—22 页。

低的项目可以依靠贷款。债券作为直接融资的重要手段，在调动分散私人资金投入稳定收入预期的项目方面有优势，在融资领域正在发挥越来越重要的作用。^①而且债券市场参与主体多元化、定价机制市场化、信息披露透明化等特点，也契合了“一带一路”融资对以企业为主体、市场化运作的倡议，有利于保证投融资的可持续性。因此，加快“一带一路”债券市场的机制建设，可以破除阻碍市场发展的障碍，提高金融业整体运行效率，更好地支持“一带一路”基础设施建设。目前，中国在推进“一带一路”债券市场建设方面已经取得了阶段性的进展，主要集中在试点“一带一路”债券、通过境内外债券市场拓展“一带一路”项目资金，以及“一带一路”债券市场机制建设等方面。2018年3月2日，上海证券交易所公布了《关于开展“一带一路”债券试点的通知》，随着“一带一路”债券试点规则的落地，将有助于打造中国与“一带一路”沿线国家基础设施建设和区域合作的新格局。^②

（二）以境外产业园区建设推动塑造新区域价值链

“一带一路”的核心内容是构建新的区域价值链或国际生产网络以实现经济发展，从生产层面来看，需要根据各国的工业化阶段进行产能合作和产业整合。相关研究表明，“一带一路”65个国家工业化水平差异巨大，处于工业化前期的国家1个，处于工业化初期的国家14个，处于工业化中期的国家16个，处于工业化后期的国家32个，而进入后工业化阶段的国家只有2个。^③其中处于工业化初期和中期的国家将是中国“一带一路”产业合作的重点对象，而各类型的境外产业园区则成为加强“一带一路”国际产业合作的重要平台，也是项目落地、产业集聚、培育贸易竞争新优势的重要载体。一旦“一带一路”沿线的产业园区甚至经济走廊顺利发展起来，将会为沿线新市场带来源源不断的投资和贸易，进而以点带面，带动产业链乃至新的国际生产网络构建，推动“一带一路”经济体的经济发展。

目前我国产业园区建设还没有成熟模式可以复制，特别是“一带一路”国家工业化阶段和发展水平差异较大，面临的风险和问题各不相同，境外产业园建设开发模式还需要不断探索，但为了推动企业和沿线国家进一步参与

① 胡晓炼 《共同推进“一带一路”基础设施建设的思考》，载商务部国际贸易经济合作研究院《中国“一带一路”贸易投资发展研究报告（2014—2017）》，第141页。

② 张中元、沈铭辉 《“一带一路”融资机制建设初探——以债券融资为例》，《亚太经济》，2018年第6期，第5页。

③ 黄群慧主编 《“一带一路”沿线国家工业化进程报告》，社会科学文献出版社，2015年，第10—29页。

并在国际价值链分工体系中占据更加主动的地位，有必要进一步探索加快“一带一路”产业园区建设。具体而言，首先，强化政府在园区规划和统筹方面的功能。尽管“一带一路”园区建设以企业为主体，但是园区建设重点大多在比较落后的发展中国家，企业面临着经济风险、制度风险、基础设施风险、宗教文化风险等系列风险，中央政府需要加强部门协调、统筹规划，根据不同国别和产业实施分类分级指导，完善综合服务体系。同时，还应进一步加强与东道国政府的政策沟通，明确落实入区企业优惠政策实施细则，解决双边投资保护协定、双重征税、劳工签证及许可管理、投资争端解决、园区土地、基础设施配套等问题，^①明确境外产业园区建设的权利义务，为园区建设和发展提供政策指导和机制化支持。其次，加强对园区建设的资金支持。推动国家开发银行、进出口银行以及亚洲基础设施投资银行、世界银行等开发机构支持“一带一路”园区项目融资，会同各方研究制定园区建设融资指导原则。早在2013年12月，商务部、国家开发银行即联合印发了《关于支持境外经济贸易合作区建设发展有关问题的通知》，明确指出支持境外园区建设，在符合优先融资的基本条件下，为园区企业提供融资服务。与此同时，发挥对外援助功能，加强对园区所在地区的援助，完善园区内外基础设施建设。统筹考虑我国对外援助，将对外援助与加强园区所在地区的交通、水电、通讯等经济基础设施建设联系起来，便利我国企业的对外投资。值得一提的是，可以借鉴日本推动建立东亚东盟经济研究中心（ERIA）的经验，即日本以区域型智库ERIA的名义协调甚至制定东亚国家政府的相关区域合作政策，主导区域合作议题设置并传递日本政府的偏好。中国在推动“一带一路”基础设施“硬件”合作的同时，有必要牵头建立多边性质的“国际发展合作研究所”或“国际发展合作论坛”，以此规范和协同沿线国家基础设施或产业园区的规划设计方案，强化“软件”合作并输出标准和模式。^②最后，强化风险管理。商务部和中国出口信用保险公司联合发布了《关于加强境外经济贸易合作区风险防范工作有关问题的通知》，共同建立了园区风险防范保障机制。下一步有必要根据不同国别和不同产业，完善风险保障服务，对特定地区和产业给予补贴，推动企业进一步参保，保障“一带

^① 曾刚、赵海、胡浩：《“一带一路”倡议下中国海外园区建设与发展报告（2018）》，中国社会科学出版社，2018年，第74—75页。

^② 贺平：《议题塑造与偏好嵌入：区域型智库建设与大国的权势竞争——以ADBI、ERIA、IDE-JETRO为例》，《外交评论》，2016年第5期，第138—155页。

一路”园区企业利益。

(三) 加大自主开放力度,适时推进“一带一路”国家非互惠贸易安排

从消费层面,为实现“一带一路”生产—消费循环,进一步开放中国国内市场已成为必要环节。在 2017 年 5 月的“一带一路”国际合作高峰论坛上,中国政府承诺从 2018 年起举办“中国国际进口博览会”。2018 年 4 月,中国国家主席习近平在博鳌亚洲论坛上宣布,中国将采取重大举措扩大开放,大幅度放宽金融业和汽车等行业的市场准入;修订外商投资负面清单,全面落实准入前国民待遇,进一步改善投资环境;加强知识产权保护;加快申请加入政府采购多边协定进程,举办中国国际进口博览会,主动扩大进口。习近平主席在 2018 年博鳌论坛上的讲话以及随后中国发布的具体措施,表明了中国以自主开放大力推动经济发展的决心,以此轮自主开放为契机,将进一步提高中国作为最终消费品市场的地位。

此外,多元合作机制是“一带一路”治理结构的重要特征,在“一带一路”框架下,中国并不排斥机制化安排,但是又不以机制化安排为前提条件。^①根据“一带一路”合作国家的发展阶段,可以结合考虑差别化和机制化,对不同类型的国家予以不同的安排。比如可以学习美国的《非洲增长与机遇法案》或欧洲的《洛美协定》,针对工业化前期或初期的国家给予非互惠式的贸易安排,特别是对这些国家产业园区生产的产品应予以“早期收获”式的市场开放,此举有助于构建更完善的价值链和产业链。值得注意的是,这种非互惠贸易安排,可以根据对象国经济发展水平实施年度评估,根据实施情况予以升级或暂停。对处于工业化中期的产业合作国家,则可以考虑特惠贸易安排,仅对双方都关心的产品或贸易议题进行谈判。对工业化后期的产业合作国家则可以考虑谈判双边自由贸易协定,在自由贸易基础上相互开放国内市场。

(责任编辑:吴文成)

^① 李向阳 《亚洲区域经济一体化的“缺位”与“一带一路”的发展导向》,《中国社会科学》,2018 年第 8 期,第 37—38 页。