

THE BELT AND ROAD INITIATIVE

中国 “一带一路”

倡议及其影响研究

王振 [日]大西康雄 沈玉良 等 / 著



上海社会科学院出版社
SHANGHAI ACADEMY OF SOCIAL SCIENCES PRESS

中国“一带一路”倡议 及其影响研究

王 振 [日]大西康雄 沈玉良 等著

上海社会科学院出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国“一带一路”倡议及其影响研究 / 王振等著. —上海: 上海社会科学院出版社, 2019

ISBN 978-7-5520-2743-3

I. ①中… II. ①王… III. ①“一带一路”-国际合作-研究 IV. ①F125

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2019)第 081242 号

中国“一带一路”倡议及其影响研究

著 者: 王 振 [日]大西康雄 沈玉良等

责任编辑: 董汉玲

封面设计: 裴幼华

出版发行: 上海社会科学院出版社

上海顺昌路 622 号 邮编 200025

电话总机 021-63315900 销售热线 021-53063735

<http://www.sassp.org.cn> E-mail: sassp@sass.org.cn

照 排: 南京前锦排版服务有限公司

印 刷: 上海颀辉印刷厂

开 本: 710×1010 毫米 1/16 开

印 张: 15

插 页: 2

字 数: 225 千字

版 次: 2019 年 7 月第 1 版 2019 年 7 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5520-2743-3/F·573 定价: 75.00 元

版权所有 翻印必究

前言 | Preface

2013年,中国国家主席习近平在9月访问哈萨克斯坦、10月访问印度尼西亚时分别提出了建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的倡议,即“一带一路”倡议。2015年3月,国家发展与改革委员会、外交部、商务部联合发布《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”倡议的主张,提出了政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、人心相通的行动指南。

在2017年5月14日召开的首届“一带一路”国际合作峰会上,习近平主席在主旨演讲中,特别提出要将“一带一路”建成和平之路、繁荣之路、开放之路、创新之路、文明之路。

“一带一路”倡议顺应时代潮流,适应发展规律,对全球经济,尤其对诸多发展中国家的发展,正在产生广泛而深远的影响。4年来,全球100多个国家和国际组织积极支持和参与“一带一路”建设,联合国大会、联合国安理会等重要决议也纳入“一带一路”建设内容。

“一带一路”建设是一项伟大的实践。从基础设施合作到产能合作,从投资贸易便利化改革到投资贸易合作网络建设,从带动各国经济建设到深化跨国文化交融,等等,把这些重要的倡议行动付诸实践,有很多课题需要研究。特别是,沿线各个国家国情不同,经济发展水平不同,更需要结合各个国家的实际,开展更有针对性的研究。

本书是上海社会科学院和日本亚洲经济研究所的合作研究成果。自2013年以来,两个机构的专业研究人员运用空间经济计量模型,对中国重大战略的推进效应进行计量模拟研究。2013—2014年,双方团队合作开展了“中国自由贸易区(上海)建设对亚洲经济的影响”的课题研究。2015—2016年,又合作开展了“中国‘一带一路’倡议的影响研究”。

本书围绕中国“一带一路”倡议及其影响这一研究主题,共收录了 14 篇研究报告,分别从贸易、投资、金融、产业、中小企业等多个角度,诠释中国“一带一路”倡议的战略构思及在相关领域、相关区域的影响,以及它们是如何影响中国与沿线国家经济合作关系的。我们感谢上海社会科学院和日本亚洲经济研究所两家大型智库对这一国际合作研究项目的重视和支持,感谢合作研究团队各位专家的认真工作和积极交流。

上海社会科学院是全国首批 25 家高端智库之一,在最近 4 年围绕国家的“一带一路”倡议行动,每年开展系列化的“一带一路”课题研究,并建立了“一带一路”大型数据库(丝路信息网)。为了扩大研究成果的社会影响,我们将有计划地出版各类研究报告,形成“一带一路”系列研究丛书。

王 振

2017 年 10 月 28 日于上海

目 录 | Contents

前言	王 振	1
中国“一带一路”倡议的战略构思分析	大西康雄	1
“一带一路”沿线自由贸易协定与中国 FTA 网络构建	彭 羽 沈玉良	12
“一带一路”倡议与沿线沿路自由贸易区建设	沈玉良	32
“一带一路”倡议下的融资合作模式研究	孙立行	80
中国“一带一路”倡议的经济影响：基于 ASEAN 铁路项目	磯野生茂	91
“一带一路”倡议的交通基础建设和产业集群形成	丁 可	114
21 世纪海上丝绸之路建设与亚洲区域经济合作新格局 ...	尤安山	130
海上丝绸之路建设与中国—东盟投资及产能合作新路径研究	倪 外	148
中国—东盟 FTA 升级与共建“一带一路”	张天桂	161
“丝路城市”：“一带一路”沿线城市节点的特征与发展意义	苏 宁 杨传开	174
“一带一路”沿线国家的数字经济发展及中国的作用	赵付春 王 振	191
中国企业到“一带一路”沿线国家投资的金融与贸易制度安排	赵蓓文 薛安伟 张广婷 吕文洁	201
中小企业参与“一带一路”建设的金融需求及其金融支持政策研究	刘 亮	215
“一带一路”倡议语境下的中国与中亚能源合作	李立凡	228

中国“一带一路”倡议的战略构思分析

大西康雄

(日本亚洲经济研究所)

近年来,“新常态”已经成为概括中国经济的固有新名词。其内容指出中国正面临着“中等收入陷阱”,为了跨越中等收入陷阱跻身发达国家之列,中国必须做到:(1)经济发展从高速增长转为中高度增长;(2)经济结构不断优化升级;(3)经济发展动力从扩大生产要素驱动转向技术创新(技术改革)驱动。对外经济层面作为本文的分析对象,“中等收入陷阱”体现在中国正在失去以往所具备的竞争优势(尤其是低成本优势)。在这种局势下,为了获得新的竞争优势,需要重新调整对外经济策略。

本文理解的“一带一路”倡议的战略构思,是宏观经济结构调整,并且发挥着领导开创对外经济政策协调的作用,分析此战略构思提倡的相关背景,并对中国经济或中国企业对外投资动向带来的影响进行预测。

一、 战略构思的提议和目的

2013年9月,习近平主席在出访中亚四国期间,在哈萨克斯坦的纳扎尔巴耶夫大学进行演讲时提出建设“丝绸之路经济带”的倡议,随后在同年10月出访东盟时又提出打造《21世纪海上丝绸之路》的战略构想。此后,这两个构想被统一称为“一带一路”倡议的战略构思(以下称“战略构思”),并且在同年12月召开的中央经济工作会议中,正式落实相同名称的战略推进。

“战略构思”的第一个特点就是国家领导人自上而下的贯彻方式,全方位的议题落实,赋予其新的发展思路。

第二个特点是此“战略构思”强调对象国(中文称“沿线国家”)的参与和共同协调发展。此特点主要体现在中国政府制定的战略构思的首个正式公文《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》(国家发展改革委员会、外交部、商务部,2015)。以下称为《愿景与行动》:(1)和平合作,(2)开放包容,(3)互学互鉴,(4)互利共赢的“基本理念”和(1)恪守联合国宪章的和平共处五项原则,(2)坚持开放合作,(3)坚持和谐包容,(4)坚持市场运作,(5)坚持互利共赢的“五大原则”中。

第三个特点是为了给予“战略构思”资金支撑,设立了代表亚洲基础设施投资银行(AIIB)的国际金融机构。AIIB 以 1 000 亿美元的资金规模先行运营,再加上新设立的 BRICS 新开发银行的 500 亿美元,可与亚洲开发银行(ADB)的 1 635 亿美元匹敌,而且 87 个加盟国(截至本文写作时)也赶超过了 ADB 的 67 个国家/地区。表 1 所述的是《愿景与行动》中提及的“合作重点”和“合作机制”。

表 1 《愿景与行动》中提及的“合作重点”和“合作机制”

合作重点		
① 政策的调整	② 基础设施的联通(交通、能源、光缆)	③ 贸易手续的便利化
④ 加强信息互换	⑤ 拓宽贸易领域	⑥ 加快投资便利化进程
⑦ 新兴产业领域的深入合作	⑧ 产业链布局合理化	⑨ 欢迎对象国企业的来华投资,鼓励中国企业参与对沿线国家的投资
⑩ 资金融通	⑪ 加强金融监管合作	⑫ 促进民心相通
⑬ 扩大相互间留学生规模	⑭ 加强旅游合作	⑮ 强化传染病疫情的信息沟通
⑯ 加强科技合作	⑰ 援助青年就业、创业	⑱ 强化政党、议会交往的桥梁作用
⑲ 加强国家民间组织的交流合作		

(续表)

合作机制		
① 加强双边合作		
② 强化多边合作机制	上海合作组织(SCO)、中国—东盟“10+1”、亚太经合组织(APEC)、亚欧会议(ASEM)、亚洲合作对话(ACD)、亚信会议(CICA)、大湄公河次区域(GMS)经济合作、中亚区域经济合作(CAREC)等	

资料来源：国家发展改革委员会、外交部、商务部，2015 年，由笔者制成。

首先，利用以往的框架基础，坚定不移地推进扩大合作范围、合作机制。其次，表 2 表示的是“战略构思”的沿线国家列表。中国并没有按照固定模式评价沿线国家现状，即使涵盖范围很广，但可以看出中国对外政策的重点对象国。

表 2 “一带一路”沿线国家列表

地 区	国 家
东亚(1)	蒙古
中亚(5)	哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦
东盟(10)	印度尼西亚、泰国、马来西亚、越南、新加坡、菲律宾、缅甸、柬埔寨、老挝、文莱
南亚(8)	印度、巴基斯坦、孟加拉、斯里兰卡、阿富汗、尼泊尔、马尔代夫、不丹
西亚(18)	沙特阿拉伯、伊朗、伊拉克、阿联酋、阿曼苏丹、卡塔尔、土耳其、科威特、巴林、以色列、埃及、塞浦路斯、约旦、黎巴嫩、叙利亚、巴勒斯坦、也门、希腊
独联体(7)	俄罗斯、乌克兰、白俄罗斯、格鲁吉亚、阿塞拜疆、亚美尼亚和摩尔多瓦
中东欧(16)	波兰、罗马尼亚、捷克、斯洛伐克、保加利亚、匈牙利、拉脱维亚、立陶宛、斯洛文尼亚、爱沙尼亚、克罗地亚、阿尔巴尼亚、塞尔维亚、马其顿、波黑、黑山

资料来源：王永中、李曦晨，2015 年，由笔者制成。

二、 战略构思和中国新型对外经济政策

正如前文所述,“战略构思”可以理解为是新的对外经济政策的重要环节,但当详细分析其背景时,可以发现中国的对外经济地位有很大变化。图1所示的是中国各对外贸易伙伴国、地区的贸易额变化情况。在中国与贸易伙伴国之间的贸易关系多边化当中,日本的贸易占有率明显偏低。过去15年以来,中国对外进出口(货物出口、进口)相关国、地区的贸易占有率顺序依次为欧盟14.3%、美国14.1%、东盟11.9%、日本7%、韩国7%。

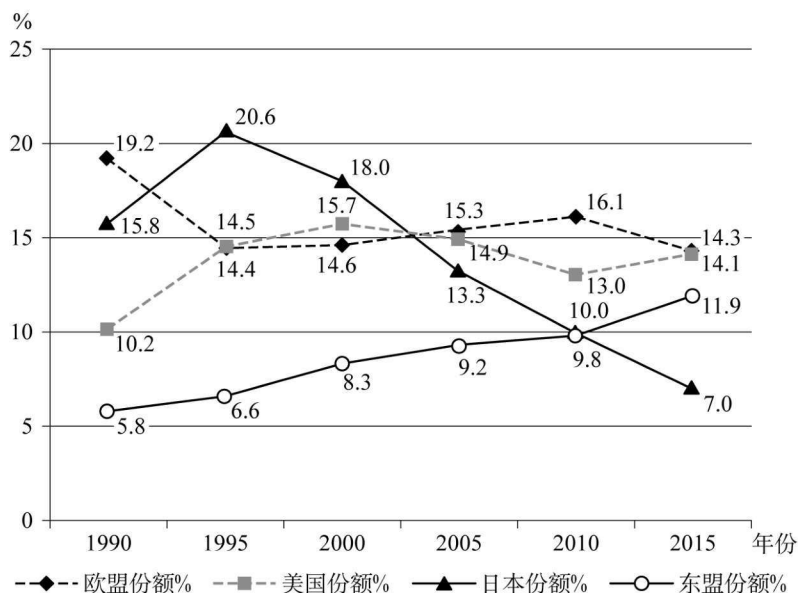


图1 中国对外贸易伙伴国、地区的贸易变化(占有率%)

资料来源:根据中国统计局的逐年情况,由笔者制成。

中国接受外国直接投资,同时也会进行几乎同规模的海外直接投资。自中国共产党第十二届党代会(2007年10月)上提出“走出去”(积极对外投资)政策以来,海外投资额度急速增大。15年来,外国在华直接投资流入总量达到了1356亿美元,对外直接投资额达到了1456.7亿美元,均仅次于美国,位列全球第二(见图2)。

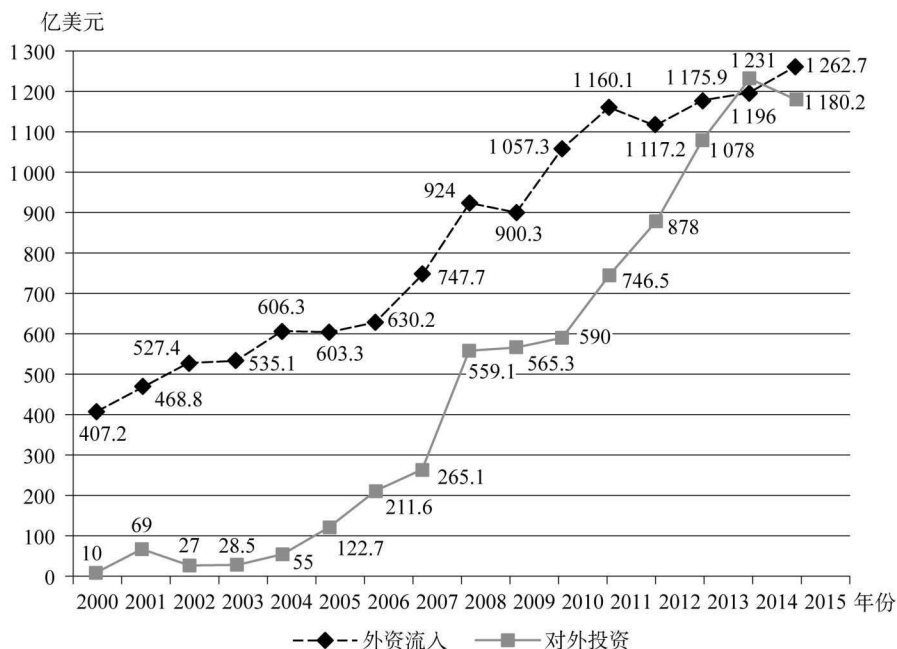


图2 中国的外资流入和对外直接投资的变化(2000—2015年)

资料来源：根据中国国家统计局每年的各种报道，由笔者制成。

应对这种变化,对外经济政策需要:(1)可以涵盖多边化贸易,并且是更广的自由贸易协定(FTA);(2)可以保障自己国家投资的投资保障条例的高标准的 FTA。

事实上,中国近年来的对外政策也是指向(1)和(2),但是打破以减少关税为主的传统型 FTA 是世界 FTA 的发展趋势,以环太平洋经济协议协定(TPP)为代表,向着超出全面放宽限制为中心的高度发展,力求制定更进一步的对应措施。笔者理解的是,中国为此首推的是:以上海为先锋的自由贸易试验区项目。此试验区被赋予的意义在于开放创新试点,以求放宽投资业态的限制、简化各种手续、提高便利性,尤其关注在贸易试验区内试行与美国交涉的放宽限制(中美战略经济对话)。^① 并且,亚洲经济研究所通过经济地理仿真模拟(Institute of Developing

^① 虽然美国在特朗普政权诞生后退出了 TPP,但笔者认为推进中美两国之间经济对话的方案仍具有充分的活力。

Economies-Geographical Simulation Model: IDE-GSM), 与上海社会科学院进行了共同研究, 得知, 如果广泛且快速实施自由贸易试验区的实验, 此试验区对提升中国的 GDP 将会有立竿见影的效果, 因此试验区的实施意义重大(大西康雄, 2016)。

但是从各地区的成效来看, 波及范围主要集中在沿海地区, 内陆地区并未受益。“战略构思”则可以弥补自由贸易试验区的这个局限性, 可以助力内陆地区的经济发展。正如表 1 所示, 与对外贸易伙伴国之间签订更加广泛的 FTA 的其他经济协定, 改善连接中国、对外贸易伙伴国、欧洲之间的交通基础设施等, 提升内陆地区经济水平, 着眼各地区经济发展成效, 自由贸易试验区实验使位列中等收入国家水准(人均国民收入将达到 1 万美元)的沿海地区能赶超全球的 FTA, 是一项通过利用制度放宽政策, 规避“中等收入陷阱”(中等收入国家为了列入高等收入国家, 虽然需要进行制度改革、产业构造转型, 但是从经济上的、社会上的因素来看, 很难达成)的策略。另一方面, “战略构思”仍然是一项缩小沿海地区和内陆地区之间较大差距的策略, 同时也是一项以重化学工业为中心, 将积蓄的过剩产能对外转移的策略。虽然这两个策略的方向性和内容不同, 但任何一项都是中国现实所需的策略。同时推进两者发展, 具备一定的合理性。

三、 战略构思和中国企业的对外投资

如表 1 所示, “战略构思”的重点之一就是依托各种基础设施在其周边打造产业园。首先来看陆上部分, 成功案例之一就是构建连接中欧之间的物流通道, 促进此物流通道始发站——重庆西部现代物流产业园的渝新欧铁路——的建设。此物流通道最初是因重庆周边的 PC 产业、汽车产业需求而开通的一条直通欧洲的物流通道。通过(1)增加运送量、(2)提升运送效率、(3)降低运送成本, 使产业园呈现良性循环。以上各项目的成果: (1)2015 年向欧洲发出的集装箱班列的发出、到达次数高达 267 次; (2)运送时间, 单程从 16—20 天缩短至 13 天; (3)1 个集装箱(40 英尺标准)的送费从 9 000 美元降至 6 000—7 000 美元。需要对(3)进行补充的是, 虽然比海运的 3 000—4 000 美元费用高些, 但是海运却比铁路

运输所需时间高出3倍之多。也就是说,如果是优先考虑运送时间的高附加值的货物,则会选择铁路运输。^①从运输能力来看,铁路运输不能代替海运。虽然铁路运输比海运的运费高,但是运送时间短,比空运费便宜,运送时间相对较长。根据运输方式的特点,可以定位符合双方贸易商机的货物需求。根据2016年10月公布的《中欧直通列车建设发展长期计划》(推进“一带一路”建设领导小组办公室,2016年,以下称《列车发展计划》),截至2016年6月底,中国欧洲直通列车的累计运行次数为1881次,中国国内的始发城市16处,海外的终点城市12处,运行路线39条,输出输入额170亿美元。

还有一点需要注意的是,以上所述路线是中欧直达路线,最开始没有预想在中途卸货。所以,为了在此铁路沿线发展产业园,需要另想办法。这种创意在“铁路发展项目”中有所体现。为此,提出以欧洲城市、内陆的亚洲城市(乌兰巴托、阿拉木图等)、莫斯科、明斯克、中东城市(德黑兰、伊斯坦堡等)为终点的铁道路线,在这些新的铁路沿线除生产能力合作(转移生产能力)以外,还建设了海外经济贸易合作区、国际工业园区、自由港区,创造货物需求。关于这一点,今后备受瞩目的是“铁路发展项目”和自由贸易试验区的合作。2016年9月,加上传统的4个自由贸易试验区,有7个城市被指定,其中6个城市(大连、郑州、西安、武汉、重庆、成都)是“铁路发展项目”中有力的始发站。这些城市与先行的4个城市一样,均适用于贸易和对外投资方面的放宽限制措施。希望今后的贸易交易、投资活动更加活跃,并加强铁路沿线城市之间的交往,增加货物需求。

通过海上战略部分,可以看到更大的发展前景。在扩大中国对外贸易中,“构思战略”中的海上战略先行推进。世界十大集装箱港口中,中国内地和香港就有6个。这些港口与欧洲、中东、非洲相连接的航海路线上都有中国投资的港口。其整体情况较难把握,但是根据英国的研究机构和《金融时报》的共同研究得知,自2010年以来,中国内地企业和香港企业已经完成或宣布的港口相关项目至少有40个,交易总价值456亿美元。从结果可以得知,全球海上集装箱运输量的67%均经由中国或中国

^① 根据2016年7月作者于渝新欧物流公司进行调查得知的数据。

投资的港口^①。

接下来分析一下“战略构思”的陆上部分和海上部分共通的且称之为“海外经济贸易合作区”(以下称“合作区”)的工业园的实际状态。“合作区”项目自2008年启动,截至2015年1月,已经在50个国家建设了118个合作区,其中35个合作区处在丝绸之路经济区的沿线国家,42个处在21世纪海上丝绸之路的沿线国家(伊藤,2015)。之前提到的“愿景和行动”提倡推进建设“合作区”项目,考虑到“战略构思”对推进贸易伙伴国工业化进程的作用,“合作区”项目也是尤其重要的一部分。对于在中国对外政策中处于重要地位的国家,中国将基础建设和“合作区”项目进行捆绑发展。比如说,在巴基斯坦的瓜达尔港、斯里兰卡的汉班托塔港,虽然没有称呼其为与港湾相邻的“合作区”项目,但却在建设工业园区。

接下来谈谈中国的海外直接投资现状。中国的海外直接投资额,2015年的现金流排位中位居世界第二。2014年年底的累计投资额为8 826.4亿美元,位居世界第八。中国对外投资国别(地区)构成见图3。面向亚洲的投资份额最大,其中57.8%是针对香港地区,而且也可以看到面向第三世界国家的再投资,但是最终投资去向不明,这点有必要关注。

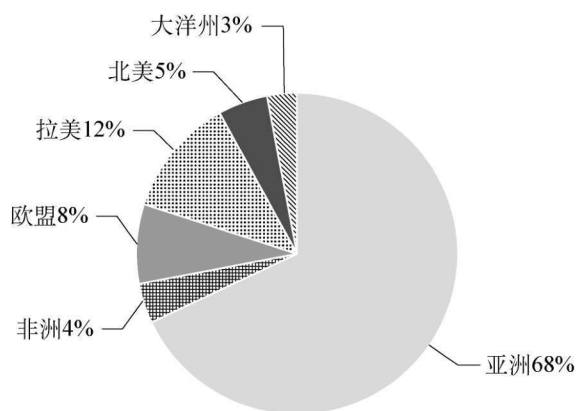


图3 中国对外投资累计额的构成(2014年年底)

资料来源：中华人民共和国商务部、国家统计局、国家外汇管理局，2015年，由笔者制成。

^① 《中国的海上超级大国之路》，英国《金融时报》，http://www.guancha.cn/strategy/2017_01_25_391299_s.shtml。

图4是“战略构思”面对贸易伙伴国投资的动向。2015年以来,对“战略构思”贸易伙伴国(含亚洲、非洲、欧盟)的投资额合计148.2亿美元,占总投资额的10%。不仅已经占有一定的份额,而且2009年以后的平均增长率为23%,与其他地区相比增长速度快,预计今后的市场份额会加速扩大。

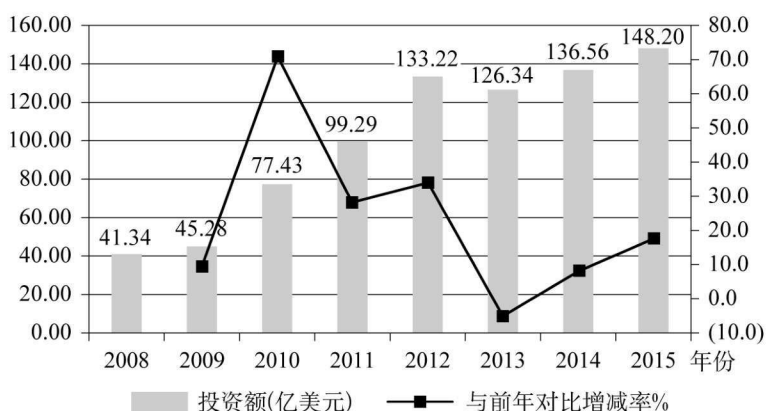


图4 面对中国“战略构想”贸易伙伴国直接投资的动向

资料来源：根据国务院发展研究中心整理的资料，由笔者制成。

虽然没有针对贸易伙伴国投资的业态分类统计,但是通过各类报道可以看到“合作区”项目的实际情况,以(1)中国企业具备比较优势的业态轻工业、家电行业、纤维、服装产业等和(2)中国产能过剩的业态钢铁、电解铝、水泥、厚板玻璃等为中心。今后也将会朝着这个趋势持续发展。笔者认为通过以上提到的陆地通道、海上通道的调整和扩大贸易、投资,必定会渐渐形成以中国为中心的经济圈。

四、针对中日经济关系的建议

现阶段很难预测“战略构思”对中日经济关系的直接影响。但是,正如前文所述,通过对“战略构思”的背景分析,可以注意到中国经济正朝着“新常态”发展的事实。基于这些认识,我们理一下更加具体的“战略构思”要点。

第一点是合作框架。“亚洲综合开发计划”(2009年,日本在东亚峰会上提出,分地区的具体项目工程约有700个)是一个与中国“战略构思”相当的日本基础建设计划。此计划本身确实只是停留在构思阶段,但其中有一个处于实施阶段——“ASEAN连接性基础计划”,其主要目的是提升地区内关联性,可以完善、配合“战略构思”。

第二点,作为资金援助框架,对于AIIB等中国主导的贷款,可以进行ADB贷款、日元借贷。事实上,在写作本文时,根据报道已经明确得知,AIIB批出的9个贷款项目(发放贷款额为17.3亿美元)中有6个(12.64亿美元)是与ADB、世界银行、欧洲复兴开发银行合作贷款的项目。^① 所以认为对于AIIB,不仅需要资金方面援助,同时也需要审核贷款、实施等专业技术知识等方面的援助。

包含前两点在内,第三点则是探讨具体项目流程。正如大家所见,作为“战略构思”贸易伙伴国之一的中国企业,直接投资正在如火如荼地进行,作为贸易伙伴国,中日企业间也会有合作项目。在对外投资方面,日本企业的经验更加丰富。而且,两国企业具备互补优势。关于“战略构思”,笔者与中国的学者进行交流时,他们很直接地提出,希望日本企业可以将自身的经验和专业技术知识作为强项与中国企业进行合作。^② 期待“战略构思”的发展可以给日本企业带来新的商业机会。

结束语

本文运用了各种层面的信息来源,尝试对“战略构思”的实施现状进行把控。虽然整体分析不够明确,但是通过对“战略构思”提倡背景、政策意图的分析,可以获取展望未来的线索。也就是说,参照中国经济现状和中国国内各地区的现状,“战略构思”与自由贸易试验区将会成为中国对外经济政策的两大重要支柱,预想10年后这两个政策仍然会持续推行。并且,通过本书其他章节的分析,对其将来进行展望时会发现,未来渐渐

^① 资料源于2017年1月17日“AIIB1融资低调”《读卖新闻》。

^② 根据参加亚洲经济研究所国际研讨会(2016年10月20日)的国务院发展研究所的研究员的发言。

地形成一个以中国为中心的经济圈(人民币圈)的可能性很大。美国提出退出 TPP,国际经济环境发展趋势的不透明性在增加,但是中国经济圈的发展并未就此止步。笔者认为不仅中国经济政策如此,日本也需要以此为前提,构建与“战略构思”沿线国之间对接的政策。

参考文献:

(日文文献)

- [1] 大西康雄编:《特辑特集 中国的自由贸易试验区——现状和展望》(《亚洲经济研究所》2016年7月刊),亚洲经济研究所。
- [2] 伊藤亚圣:《中国“一带一路”的构思和实际状态——是宏观图像还是拼凑?》(《东亚》2015年9月刊),霞山会。

(中文文献)

- [1] 推进“一带一路”建设领导小组办公室:《中欧班列建设发展规划(2016—2020年)》,2016年。
- [2] 王永中、李曦晨:《中国对“一带一路”沿线国家投资的特征与风险》,http://www.cssn.cn/jjx/jjx_gzf/201511/W020151130796447771290.pdf。
- [3] 中华人民共和国国家发改委、外交部、商务部:《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》,http://news.xinhuanet.com/gangao/2015-06/08/c_127890670.htm。
- [4] 中华人民共和国国家统计局各年《中国统计年鉴》,中国统计出版社。
- [5] 中华人民共和国商务部、国家统计局、国家外汇管理局:《2014 年度中国对外直接投资统计公报》,http://fec.mofcom.gov.cn/article/tjsj/tjgb/201512/20151201223579.shtml。