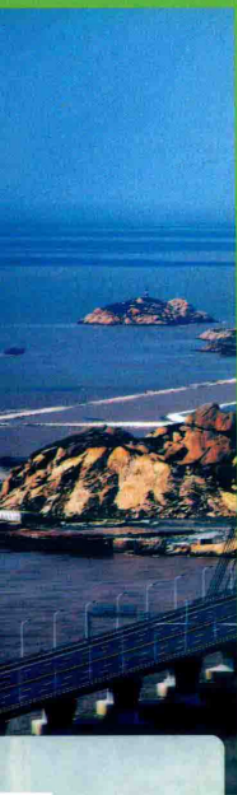


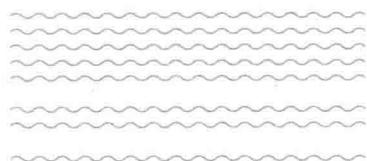
『一带一路』倡议与 上海国际航运中心建设

汪传旭 等 —— 编著



上海市社会科学创新研究基地、上海发展战略研究所工作室研究成果

汪传旭 等 —— 编著



『一带一路』倡议与 上海国际航运中心建设

图书在版编目(CIP)数据

“一带一路”倡议与上海国际航运中心建设/汪传旭等编著. —上海:格致出版社:上海人民出版社, 2019.1

ISBN 978-7-5432-2970-9

I. ①—… II. ①汪… III. ①国际航运-航运中心-建设-研究-上海 IV. ①F552.751

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2019)第 019862 号

责任编辑 张宇溪

装帧设计 人马艺术设计·储平

“一带一路”倡议与上海国际航运中心建设

汪传旭 等编著

出 版 格致出版社

上海人民出版社

(200001 上海福建中路 193 号)

发 行 上海人民出版社发行中心

印 刷 常熟市新骅印刷有限公司

开 本 787×1092 1/16

印 张 8.75

插 页 2

字 数 157,000

版 次 2019 年 1 月第 1 版

印 次 2019 年 1 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5432-2970-9/F·1200

定 价 45.00 元

前 言

上海市“十三五”规划明确指出,“十三五”时期,上海应跳出6700平方千米地域范围的局限,争取在国家发展战略全局中发挥更加重要的战略性、功能性作用。一是进一步发挥自贸试验区制度创新功能;二是将对接“一带一路”建设放在突出重要的地位;三是在引领长江经济带和长三角发展上要有新思路新突破。“十三五”时期是上海基本建成国际航运中心的冲刺时期,上海国际航运中心的建设需要充分利用“一带一路”建设所带来的重要机遇,深度融合自贸试验区建设和长江经济带等国家战略,强化海外拓展与区域协作,实现新一轮的功能与政策创新。

“一带一路”倡议对于构建我国开放型经济新体制、打造对外开放新格局具有决定性意义。2015年3月,国家发展改革委、外交部、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》(以下简称《愿景与行动》),提出“一带一路”建设的主要内容是加强政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通。这“五通”之间紧密联系、相互促进,关联性和耦合性强。而物流业是实现最基本有形“互联互通”的服务载体,在“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”的“五通”当中,物流业使设施联通的价值真正得以体现,物流业保障贸易畅通,物流业顺利操作依赖于政策沟通和资金融通,同时物流业又能通过有形的物质载体传播文化,因此物流业是实现“五通”最有效的服务载体。因此“一带一路”倡议将极大地促进物流业发展。“一带一路”倡议在推进物流业发展的同时,无疑也对上海国际航运中心建设带来了新机遇和提出了新挑战。

基于上述背景,本书针对上海国际航运中心建设与“一带一路”倡议对接问题开展系统研究。课题报告在分析上海国际航运中心对接“一带一路”倡议的进展与面临短板基础上,提炼出“一带一路”倡议对上海国际航运中心带来的新机遇与新要求,梳理出国内主要港口城市与“一带一路”倡议对接的主要对策与有益经验,提出上海国际航运中心建设与“一带一路”倡议对接的目标定位、基本思路与创新举措。

目 录

第一章	“一带一路”建设背景及上海国际航运中心建设的意义	/ 1
第一节	“一带一路”倡议的背景与内涵	/ 1
第二节	“一带一路”背景下上海国际航运中心建设的现实意义	/ 10
第二章	上海国际航运中心对接“一带一路”倡议的现状	/ 14
第一节	上海与“一带一路”沿线国家贸易规模现状	/ 14
第二节	上海港与“一带一路”国家港口货物吞吐量现状	/ 22
第三节	上海港航龙头企业对接“一带一路”倡议的主要进展	/ 25
第三章	上海国际航运中心对接“一带一路”倡议面临的短板	/ 28
第一节	上海国际航运中心对接“一带一路”倡议的内部条件与合作短板	/ 28
第二节	上海国际航运中心对接“一带一路”倡议的外部衔接与合作短板	/ 30
第四章	“一带一路”倡议对上海国际航运中心带来的新机遇与新要求	/ 32
第一节	上海国际航运中心建设在“一带一路”建设中的作用	/ 33
第二节	“一带一路”倡议对上海国际航运中心建设带来的新机遇	/ 38
第三节	“一带一路”倡议对上海国际航运中心建设提出的新要求	/ 42

第五章 “一带一路”背景下上海国际航运中心与长三角航运 协同发展 / 47

- 第一节 “一带一路”背景下上海国际航运中心与长三角航运协同发展现状 / 47
- 第二节 “一带一路”背景下上海国际航运中心与长三角航运协同发展定位 / 56
- 第三节 “一带一路”背景下上海国际航运中心与长三角航运协同发展布局 / 63
- 第四节 “一带一路”背景下上海国际航运中心与长三角航运协同发展的基本路径 / 68

第六章 国内主要港口对接“一带一路”倡议的重点举措 / 74

- 第一节 天津港对接“一带一路”倡议的主要举措 / 74
- 第二节 青岛港对接“一带一路”建设的主要举措 / 78
- 第三节 宁波港对接“一带一路”倡议的主要举措 / 81
- 第四节 厦门港对接“一带一路”倡议的主要举措 / 85
- 第五节 广州港对接“一带一路”倡议的主要举措 / 88
- 第六节 南京港对接“一带一路”倡议的主要举措 / 92
- 第七节 武汉港对接“一带一路”倡议的主要举措 / 96
- 第八节 重庆港对接“一带一路”倡议的主要举措 / 99
- 第九节 国内主要港口对接“一带一路”倡议的比较分析 / 101

第七章 上海国际航运中心对接“一带一路”倡议的目标定位 / 108

- 第一节 “一带一路”航运物流枢纽 / 110
- 第二节 “一带一路”航运总部枢纽 / 111
- 第三节 “一带一路”航运电商枢纽 / 112
- 第四节 “一带一路”航运服务枢纽 / 113

第八章 上海国际航运中心对接“一带一路”倡议的基本思路 / 115

- 第一节 处理四个关系 / 115
- 第二节 实现三大协同 / 117

第九章	上海国际航运中心对接“一带一路”倡议的对策建议	/ 119
第一节	借鉴国内港口城市的有益做法,对接“一带一路”倡议	/ 119
第二节	利用上海自贸试验区平台,对接“一带一路”倡议	/ 121
第三节	加强与长三角港口协同合作,对接“一带一路”倡议	/ 123
第四节	立足上海创新驱动和转型发展,对接“一带一路”倡议	/ 125
 参考文献		/ 129

第一章

“一带一路”建设背景及上海国际航运中心建设的意义

2013年9月和10月,中国国家主席习近平在出访中亚和东南亚国家期间,先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”(以下简称“一带一路”)的重大倡议。2014年3月28日,国家发展改革委、外交部、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》(以下简称《愿景与行动》),得到国际社会高度关注。“一带一路”倡议对于化解国内过剩产能、促使中国企业“走出去”,促进经济发展方式转变和产业结构转型,拓展中国经济发展空间、保障国内经济持续稳定发展、解决中国区域发展不平衡问题具有重要意义,同时也对上海国际航运中心建设带来深远的影响。

第一节 “一带一路”倡议的背景与内涵

一、“一带一路”倡议的时代背景

金融危机以来,国际政治经济形势发生了深刻变化,与此同时我国也正处在实现中华民族伟大复兴的关键阶段和历史转折期,“一带一路”倡议是我国政府主动应对当前挑战、统筹内外全局的重大举措,是实现中国梦的重要组构和顶层设计,“一带一路”倡议的提出顺应了时代的呼唤,具体体现在如下几个方面。

(一)新时期下改革开放面临新挑战

国内改革进入深水区、经济发展处于换挡期、阵痛期和消化期,经济新常态倒逼经济结构转型,社会改革的矛盾日益凸显及风险增加也需要通过高屋建瓴的战略布局和行之有效的决策落实化解。此外,近年来国际关系也风云变幻,这又使

对外开放在路径选择和区域协同等方面提出了严峻考验。

国内经济的所谓“换挡期、阵痛期和消化期——三期交叠”是当下我国经济形势的重要特征,也是在经济发展中形成的阶段性瓶颈,具体来说:首先,经历了从1978年至今的高增长后,资本存量的增长速度必然逐步收紧,我国经济运行火车已驶入换挡阶段,这符合经济基本规律:虽然技术进步将是内生增长的不竭动力,然而重大突破的产业技术变革也并非短时间能一蹴而就;其次,就产业结构和经济增长方式的调整来看,在优化升级产业结构的同时也必须面对过剩产能的消化问题,这是调整结构的重要一环。在2008年金融风暴袭来时,我国为应对冲击通过财政政策在2008—2010年间投放4万亿资金,而这笔资金在地方平台和乘数效应的作用下又被持续放大,再加上投资流向并未精准设计和控制,助推了部分本就过剩的产能进一步过剩,包括船舶、煤炭、钢铁、水泥、光伏等产业在内的诸多产品出现滞销和积压,增大了目前该类行业转型、升级的压力和阻力,另一方面我们也需看到,调结构、促转型本身是产生成本的,例如,淘汰高污染、低附加值的产能必然会带来资源消耗和摩擦性失业。调整中的阵痛不可避免,但为保障未来经济整体运行可以持续稳定增长,当前转变发展方式的路径即使再艰辛也必须坚持;再次,只求结果和效率不注重过程和质量的方法论对于“人口多、底子薄”的改革开放初期更为直接有效,然而近40年过去了,经济形势已经发生了变化,因此需要“用发展的眼光看问题”,要“与时俱进”,我国早期的经济更多追求经济增速和产值忽视了环境保护和能源损耗,新历史时期我国的经济需要开始关注经济发展质量,绿色GDP、产品附加值、高端服务业比重这些经济指标成为衡量经济运行质量的新标杆。对于政府在经济发展中的职能和作用也需要持续的改革和完善,一方面严惩政治寻租行为,遏制腐败,另一方面减少对市场经济配置中的行政干预,要“去行政化”,取而代之的是打造“服务型、信息型、引导型”的新型政府。在上述的这些背景下,党的“十八大”召开,习近平同志亲自组建并领导中央深化改革领导小组应对挑战,“一带一路”倡议就是应对这一局势的重要部署,包括国家发改委领衔的“一带一路”工作小组、丝路工程建设促进会等顶层设计决策机构纷纷成立。

(二) 经济全球化和区域经济一体化进程加快

全球范围内的资源配置效率提高重新塑造了国际贸易、投资格局,但更为深远的是专业化分工一方面延展市场空间和容量,另一方面间接影响到每个地区和国家的产业结构,这使得一国经济结构的转型升级必然顺应全球市场资源禀赋配置的需要。因此,我国的经济结构调整和升级并不是简单的在封闭环境中独立演进,而区域合作和全球布局也必然伴随其中。

金融危机过后,全球经济增速明显放缓,各国都面临产业结构的深度调整,新兴产业和技术是未来经济增长的新引擎,也因此得到各国政府的政策倾斜和经济

扶植,然而无论新产业的培育还是落后产能的淘汰都需要相当漫长的时间,时至今日全球经济依然没有完全走出低谷,传导机制也尚未终结,先是发达工业国的最先进入减速通道,随后传导至新兴国家和发展中国家,例如,工业国面临需求不足时会减少对能源产品的购买,这会降低能源品价格,对于能源输出国而言,这间接导致经济走向低迷,此外,发达工业国为了保证就业和缩减海外支出,再加上贸易保护主义抬头,又会降低对发展中国家的中低端工业品和农业品的进口。全球贸易形势不容乐观,自然牵累包括航运业在内的国际运输业发展,航运景气指数下滑。在这样的联动传导机制下,几乎没有国家可以幸免。根据比较优势理论,国际贸易的结构性失衡将对产品供需关系产生影响,因而对于依照各国禀赋进行专业化分工的产业面临产能重置的风险。资本市场方面,一是受实体经济影响,国际资本的流动性下降,发达国家将资金引入国内,减少对外投资。此外,投资回报率下降也降低了人们对新兴经济体的经济拉动效果预期;另一方面,对于依赖能源和初级产品输出的外向型国家,国际需求乏力再加上本国试图利用量化宽松货币政策带动经济增长的行为存在,提高了本币贬值和通货膨胀的风险。

全球性的经济结构调整具有以下特征:一是经济增长格局变迁。以往传统的发达经济体受累于政府赤字与债务、投资乏力、欧债冲击、技术瓶颈、失业率等问题,对全球经济增长的拉动贡献不明显,主导地位已经动摇,而作为后起之秀的新兴经济体拥有较高的增长率,未来将是稳定世界经济增速的主力。二是国际资本市场格局变迁。根据要素边际产出递减的原理,国际资本应向边际价值更高的地区流动,资本丰腴的发达经济体在过去很长一段时间作为资本输出方,对发展中国家的投资提供了支持,然而随着金融环境的恶化和发达经济体加息预期,原有海外资本回流压力较大,给新兴国家的金融体系带来风险。三是国际贸易格局变化。贸易保护主义抬头,美欧等传统发达经济体进口量收窄,同时在政策激励下出口增加,新兴经济体成为主要进口市场,亚洲地区对商品的进口量持续领先,这打破了我国长期以西方市场为导向的贸易格局,以东盟、中亚为代表的丝绸之路沿线国资源丰富、腹地广阔,是我国未来主要的贸易集散地和投资地,与该地区国家的合作充满潜力。四是能源消费格局变化。我国步入后工业化阶段的速度加快,但当前传统工业的体量依然很大,工业对能源消费较为依赖,对能源运输和安全提出更高的要求。以原油为例,我国是原油进口大国,而进口渠道和运输线路较为单一,途经马六甲海峡的能源供给线一直存在潜在的风险,加上近年来中东局势不稳、钓鱼岛争端此起彼伏和南海问题日益突显,都给我国能源安全形势带来不确定性,再加上我国 80% 以上的原油进口来自中东、北非,油轮途经南海入境。另一方面,我国原油的对外依存度高达 60% 左右,围绕原油市场的角逐不仅在军事上,在经济、政治等方面产生的影响依然巨大,“一带一路”倡议的提出,加强了

我国与中亚产油国的合作关系,陆上输油管道的铺建一定程度上缓解和分散了海上原油运输的风险,多元化的原油采购渠道,也提升了我国原油进口时的议价能力。

(三) 国际政治关系日益复杂

国际政治关系日益复杂主要反映在两个层面:一是中国快速崛起带来的恐慌,“中国威胁论”在部分西方媒体的舆论中被屡屡提及。“中国威胁论”的版本有很多,近年来喧嚣较多的包括:食品安全威胁论、环境威胁论、军事威胁论、粮食威胁论、经济威胁论、网络威胁论、地缘政治威胁论等,其本质都发端于对我国经济高速发展和国力提升抱有的疑虑和戒备。“中国威胁论”之所以能博得一部分人的赞同,是因为历史上大多数大国崛起都伴随对外战争和势力扩张,而中国要想让世人消除对国际关系中“零和博弈”的悲观看法,“闭关锁国”当然不可取,那么只能进一步对外开放,让世界更多地了解中国,随着越来越多的民间交流和经贸往来,直观真实的感受将替代舆论媒体的恶意误导,“一带一路”倡议恰恰提供了这样的契机,通过明确合作共赢的目标,用实际行动印证中国的和平崛起,传播中国的声音,推广中国社会主义核心价值观,让中国梦和世界梦水乳交融,树立起友善的国民形象和良好的负责任大国的信誉,如此“中国威胁论”将不攻自破。第二个层面是中美大国博弈日益激烈。随着美国亚太再平衡战略实施,制衡中国成为该战略的主要目标,美国军事力量重返亚洲,并在钓鱼岛争端和南海问题上对中国施压,这对刚刚崛起的中国参与国际事务,打造国际政治经济新秩序形成巨大阻力。所谓“亚太再平衡战略”,是运用美国国际影响力,围堵和遏制中国发展空间。在政治军事层面,强化美日同盟,联合日韩菲澳缔结“亚太小北约”,帮助日本突破战后集体自卫权,在东南海域打造“三条岛链”,联合澳大利亚、拉拢菲律宾、越南插手南海事务,定期组织第七舰队、日韩澳驻军在南海和东海展开海空军演和离岸作战;在经济文化层面,协同日本、菲律宾喧嚣中国威胁论,为美军重返亚太和再平衡战略的合理性打造舆论氛围,将中国作为美国财政与贸易赤字的“替罪羊”,以保护就业和贸易平衡为由在竞选中指责中国操纵汇率获取不正当贸易利润,进而博得中间选民的支持。在亚太经合组织框架外新提 TPP,试图单独主导亚太政治经济格局,遏制中国影响力。

在上述这样复杂的国际环境中,“一带一路”倡议的部署对于制衡和突破美国围堵起到至关重要的作用,“一带一路”倡议有助于凭借我国改革开放以来积累的综合国力和国际影响力,积极参与国际事务,构建国际政治经济新秩序。“一带一路”倡议以“和平共处五项原则”为基石,倡导多边合作机制,谋求国际关系的多极化、民主化,与新一届政府提出的睦邻、惠邻政策相得益彰。中国的崛起不仅要有利于本国福祉,也要带动亚洲地区共享繁荣,“中国梦”也就是“亚洲梦”,“中国梦”要延续和倡导自古以来的“丝路精神”,即“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢。”与此同时“中国梦”也是“世界梦”,“一带一路”倡议与包括 G20、APEC、东盟 10+3、中日韩峰会在内的多层次、多领域国际对话和合作机制互动协同、相辅相

成。近年来国际反恐与核安全形式复杂严峻,我国也积极参与和斡旋,例如,在朝核六方会谈、国际维和、打击索马里海盗等方面表现出责任与担当;在双边机制的构建层面,我国主导了上合组织、博鳌论坛、中欧、中非、中阿、中国东盟“10+1”等区域性论坛,通过搭建和参与国际性的合作平台,积累起丰富的组织经验。在区域经济和金融支持上,我国主导了大湄公河合作项目、亚洲投资银行、金砖国家投资开发银行、中国东盟海上合作基金、丝绸之路基金等;在推进贸易自由化方面,我国一方面加快打造自贸区建设的试点并积极推广,另一方面也倡导缔结亚太地区的自贸区协议(FTAAP)。正是上述这些改革开放以来积累的经验为我国“一带一路”倡议的提出奠定了实践基础,提供了智力支持。由此我们也可以发现“一带一路”倡议不是孤立存在、凭空出世的,而是站在历史积淀的肩膀上,承接中华民族伟大复兴的使命。“和平共处五项原则”以及睦邻合作、开放包容的理念已根植在“一带一路”倡议的基因里,因此也必然引领我国外交走向新的成功。

“一带一路”倡议在睦邻合作、开放包容的基础上更进一步诠释了“五通”的具体构想:首先是政策沟通。“一带一路”沿线国都拥有自己的历史文化、外交传统和经济成果,国情决定了政策和法律的差异性,这在“一带一路”倡议落实时必然面临阻力,这就要求我国与沿线国以及沿线国之间,通过有效的交流建立互信、达成共识,以便在区域合作的规划和落实上形成合力。第二是道路联通。道路基建的推进得益于上合组织这些年的经营,在既有的投资和交通便利化框架内打通太平洋至波罗的海的大陆桥,这是重现古丝路繁荣的物流保障,在这条主干线上亚洲各国逐步展开分支和网络,可见政策沟通是道路联通的基石,基建交通的合作要求各方政治上的高度信任和经济上强有力的依赖。第三是贸易畅通。丝路沿线拥有30亿人口的庞大市场,贸易自由化和投资便利化将消除壁垒,降低交易成本(贸易成本和投资成本),在提升亚洲地区的商品货物流动性的同时,伴随而来的是资金的流通,这将提升经济运行质量,激发该地区的经济活力。第四是货币流通,主要好处有两个方面:一是沿线国货币结算将更加便捷,资金流动成本降低;二是提升共同抵御金融风险的能力。之前建设的四大资金池子(丝路基金、亚投行、金砖开发银行、上合开发银行)可以兼容并济,共同为“一带一路”提供资金保障和金融支持,中国金融实力的增强以及人民币国际化的进程的加快,都为“一带一路”建设中的资本配置打下了坚实基础。第五是民心相通。互利共赢的集中成果体现在民众的认同上,其超越了经济和政治,甚至达到精神层面、文化层面乃至价值观上的交融,而这是区域和谐稳定的根本。

综上,“五通”以经济共赢为起点,最终落脚在民心,将丝路各国连成一片。贯穿其中的“丝路精神”沿袭和发展了古丝路上的传统友谊,其深远意义在于“求同”,与西方狭隘短视的利益驱动和“选边站队”的霸权逻辑截然不同,其更侧重睦

邻惠邻、造福后世、民心相亲、和平稳定的长远考量，而“一带一路”倡议正是文化理念、合作机制和具体举措相融合的关键载体。

二、“一带一路”建设的发展现状

“一带一路”倡议是我国新一届政府就政治、经济、外交提出的最高顶层设计，因顺应了世界经济发展的客观情况和亚洲区域经济协同的美好意愿，自开局以来不仅得到国内各界民众的支持，也受到亚洲乃至世界其他国家政府和民众的认可。为了使“一带一路”倡议有效对接和落实，我国已与沿线相关国家缔结了一系列合作协议、联合声明以及备忘录；与此同时国内许多企业抓住时机，开始制定“一带一路”背景下的海外战略。就统计局和商务部公开的部分数据而言，2015 年我国企业与政府与“一带一路”沿线国和地区的贸易规模占到贸易总额的 25% 以上，达到 9 955 亿美元；对沿线国的各项直接投资占非金融对外直投的 12.5%，达 148 亿美元。“一带一路”倡议提出以来成果显著，无论是海外市场的贸易额还是沿线国基础设施投建，抑或是与相关国家之间的关系都有所改善，这充分表现出“一带一路”倡议对我国经济发挥的重要作用。

“一带一路”倡议的提出已有三年，三年来我国在部署和落实该战略取得阶段性的进展，其中具有里程碑意义的重要事件如表 1.1 所示。

表 1.1 “一带一路”构建过程中的重大事件

时 间	“一带一路”构建过程中的重大事件
2013 年 9 月 7 日	习近平于哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学演讲，提出共建“丝绸之路经济带”
2014 年 8 月 21 日	习近平出访蒙古期间，提出欢迎周边国家搭乘中国经济增长的顺风车
2014 年 11 月 10 日	中国 APEC 峰会上，习近平提议将出资 400 亿成立丝路基金
2014 年 12 月 5 日	中央经济工作会议提出优化经济发展空间格局，将“一带一路”、京津冀协同、长江经济带三大战略作为经济空间综合布局与优化的着力点
2015 年 2 月 1 日	国务院副总理张高丽主持推进“一带一路”建设会议在京召开
2015 年 3 月 28 日	中国政府发布《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》
2015 年 5 月 7 日	习近平对亚欧三国访问，首访哈萨克斯坦被视为“丝绸之路经济带的落实之旅”
2015 年 3 月 26 日	习近平于博鳌论坛开幕式上发表演讲，提出在已有合作机制和框架基础上推动沿线各国经济战略的对接和互补
2016 年 3 月 28 日	国家主席习近平与捷克总统泽曼在捷克首都布拉格拉尼庄园里种下一株来自中国的银杏树苗，大力发展中欧林业合作推动“一带一路”倡议落实
2016 年 9 月 7 日	G20 杭州峰会中国领导人发起以对接周边国家的发展为核心，推进“一带一路”的新合作倡议，积极支持域内基础设施建设和互联互通工程，深化双边互利合作

资料来源：《“一带一路”大事件》，环球网，<http://finance.huanqiu.com/br/event/index.html>。

中国期望在符合当前世界发展机制和趋势的前提下更深地融入全球经济体系,并在引领世界经济发展中发挥更积极的作用。但是,“一带一路”框架包含了与以往经济全球化完全不同的理念,即“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”,而且强调了“共商、共建、共享”的原则。总体上,“一带一路”倡议可以简单地用“一个核心理念”(和平、合作、发展、共赢)、“五个合作重点”(政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通)和“三个共同体”(利益共同体、命运共同体、责任共同体)来高度总结。“一带一路”倡议并非偶然之举,而是世界经济格局变化和经济全球化深入发展的必然结果。

三、“一带一路”倡议的内涵与空间

(一) 空间非排他性

“一带一路”沿途所经的国内省份和国际地区都是“一带一路”的重要空间载体,但这并不意味着“一带一路”是一个封闭的系统,存在所谓的绝对边界。本书中所列示的沿途地区和省份作为沿线关键节点,不代表空间范畴的整体集合,因此不能简单在地图上画出“一带一路”的准确边界。归根结底,“一带一路”是一个开放、包容的国际区域经济合作网络,所有有意愿参与的国家 and 地区都不会受到任何进出门槛的制约,“一带一路”不是一个排他性的平台。

尽管此前外交部曾经提到“一带一路”沿线有 60 多个国家和 40 多亿人口,但是《愿景与行动》并没有给出具体范围和国家清单,而是指出“一带一路”贯穿欧亚非大陆,这也反映出政府对“一带一路”倡议所涉区域的界定持开放态度。

(二) 区域经济合作性

“一带一路”国家间的合作突破了既有区域的空间限制,不只是相邻国家的小范围联系,更是一个国际性的网络合作系统。从国内的视角看,《愿景与行动》考虑到在历史上曾有过的边境贸易和文化交流传统的省份和城市间构建联系并以此为基础对这些“一带一路”沿线的城市和地区的优势功能进行分工和定位,例如将新疆和福建分别建设为“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的核心区,打造西安内陆型改革开放新高地以及重庆、成都、郑州、武汉、长沙、南昌、合肥等内陆开放型经济高地,加强上海、天津、宁波、广州、深圳等城市的建设等。上述省份与地区的功能优势并不局限于既有的传统海外合作关系,这些省份与地区不存在拥有特定国家和市场的排他性地位,恰恰相反,之前一直没有与沿线国家进行广泛深入交流的省份却迎来了合作的机遇期,在经贸、人文、金融方面的往来与交流反而更密切,这也带动了域内省份为了联合走出去而加深彼此联系,形成东中西互动合作的局面,加速了国内产业结构的优化整合,促进了这些区域的均衡发展。

(三) 沿线设施互通性

“一带一路”沿线国的经贸联系和人员往来需要借助基础设施的互联互通,这是各国良性联动的保障和前提,因此,《愿景与行动》提出了建设国际海陆运输大通道的主张,明确标识陆上大通道贯穿丝绸之路经济带,“重点畅通中国经中亚、俄罗斯至欧洲,中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海,中国至东南亚、南亚、印度洋”;海上大通道指“21世纪海上丝绸之路”,“重点方向是从中国沿海港口过南海到印度洋,延伸至欧洲,从中国沿海港口过南海到南太平洋”(国家发展改革委等,2015),此外,《愿景与行动》也提出打造经济走廊的倡议,包括:“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”以及“推进中巴、孟中印缅两个经济走廊建设”。大通道和经济走廊的基础设施建设属于“道路联通”,与“政策沟通”“贸易畅通”“货币流通”“民心相通”等其他“四通”相比,其更加侧重具体和微观层面,对于交通领域的指导性最强,是实现“五通”的基础保障。从这个意义上看,“道路联通”是为我国全天候、全方位开放的战略基点服务,是中国与沿线国家共同缔造“开放、包容”的国与国之间的“经济合作网络”倡议,这与外界狭隘的曲解为“区域经济和地缘政治的扩张”具有根本性的区别。“一带一路”空间布局立足于本国,服务于沿线国的“合作共赢”,因此是国家举动不是地缘战略,所谓“中国的马歇尔计划”不攻自破。

(四) “一带一路”倡议的空间布局

“一带一路”空间布局有两个部分,即丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路,前者侧重陆地,后者侧重海上,沿途线路主要有三条:北线以第一亚欧大陆桥为基线,借道俄罗斯,经德国到北欧;西线借助第二亚欧大陆桥连云港出发经新疆出阿拉山口向中亚、欧洲延伸;南线是主要发展方向,西线由上海、福建(厦门、泉州)、广东(广州)出发过马六甲海峡进入印度洋,沿苏伊士运河进入欧洲。南支线则是穿过印尼直达澳洲。所有“一带一路”线路中,由连云港出发途径中亚和欧洲的中心线是当前我国重点支持的线路,它与西线基本重合,该线路所处的地理位置在我国版图的中间,途径我国陆上铁路交通的关键枢纽,与境外沿线地区和国家的基础较好,经济往来最为密切。

表 1.2 “一带一路”倡议涉及的国际区域与路线

主要线路	主 要 地 区
北 线	北京—俄罗斯—德国—北欧(借助第一亚欧大陆桥)
西 线	连云港—郑州—西安—乌鲁木齐—阿富汗—匈牙利—巴黎(借助第二亚欧大陆桥)
南 线	上海—泉州—福州—广州—海口—南海—河内—吉隆坡—雅加达—科伦坡—加尔各答—内罗毕—雅典—威尼斯(借助海上丝绸之路)
南支线	上海—泉州—福州—广州—海口—南海—河内—吉隆坡—雅加达—澳洲
中心线	连云港—郑州—西安—兰州—新疆—中亚—欧洲

从国内视角看,“一带一路”倡议直接涉及的直辖市、省份和地区有 18 个,分布在西北、东北、西南和沿海地区,作为“一带一路”节点城市的地位也愈加凸显,如表 1.3 所示。

表 1.3 “一带一路”倡议涉及的国内地区

一带一路所涉国内地区	省 份	数量
西 北	新疆、陕西、甘肃、宁夏、青海、内蒙	6
东 北	黑龙江、吉林、辽宁	3
西 南	广西、云南、西藏、四川	4
沿 海	上海、广东、福建、浙江、海南	5

如表 1.3 所示,“一带一路”倡议惠及我国广阔内陆省份,沿途所经的 18 个省市自治区中,内地和偏远省份为 13 个,其中西部地区共计 10 个,西北地区就有 6 个,对带动新疆、甘肃、宁夏、青海、内蒙等偏远省份的经济发展贡献较大,而陕西作为古丝路的发起地则有望借助“一带一路”实现二次腾飞;西南地区除四川以外,经济发展较为滞后,打通并经营西南地区与东盟国家的经济走廊是未来“一带一路”建设的重要着力点;东北三省重工业基础雄厚,机械制造业和农业较发达,地处“一带一路”北线,经济辐射韩日俄等国;沿海省份借助“海上丝绸之路”,相比铁路运量更大,对资源和能源的需求量也大,便于大宗散货和集装箱远洋运输。综上所述,西线带来的贸易量增速是最快的,而南线一直是贸易体量最大的线路。

四、“一带一路”倡议的现实意义

“一带一路”倡议提出的初衷可通过国内外两个视角来看,而两者彼此相依,因此需统筹以下两个大局。

从国际视角看,通过加强中国与欧亚国家的贸易关系,帮助国内优势产能转移和企业走出去,实现沿线国家的优势互补,为完成我国经济结构调整的软着陆服务。从这个角度看,“一带一路”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,进而推动开展更大范围、更高水平、更深层次的区域合作作用明显,“行动与愿景”将“一带一路”构想更较具体的描述为:共同打造开放、包容、均衡、普惠的区域经济合作架构(国家发展改革委,2015)。与以往的全球化战略不同,“一带一路”在“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”的基础上,突出“共商、共建、共享”的原则。

从国内视角看,应解决区域经济发展不平衡的问题,带动中西部内陆省份承接东部沿海成熟产业的阶梯型转移并通过“一带一路”倡议拓展海外市场。改革开放以来,沿海地区借助便利的航运条件和良好的海外人员往来传统,在政府优惠政策的扶植下大量招商引资,发展外向型经济,第三产业最先兴起,实现了最快

增长,而中西部地区依旧依靠传统产业,如农业、能源采掘业、低端制造业等,第三产业较不发达。进入后金融危机时代,各国在量化宽松货币政策的同时,采取较为保守的贸易政策,贸易规模增速下滑,此时外向型经济受阻,而国家投资驱动也随资本存量的增加面临发展瓶颈,促进消费成为唯一出路。区域经济的严重不平衡严重制约了消费力,资本、技术、人才集聚的发达地区房价飞涨,而实体经济则面临困境,经济增速下行压力增大,中国经济进入新常态。此时我国政府提出“稳增长、调结构”的经济方略,产业转型升级和东中西部产业转移密切相关,“一带一路”倡议不仅施惠及沿线国家,也是我国企业走出去,转化、输出优势产能,调整经济结构的必然选择。因此,“一带一路”布局以点带面,从线到片,逐步形成区域大合作,既是对历史文化的传承和构建国际社会互利共赢格局的重大选择,也是缓解我国地区经济不平衡,调整产业结构,带动不发达地区经济发展的必由之路。

“一带一路”沿线的基础设施所属不同国家和地区,建设周期长、投入资金大,技术兼容性要求高,因此需要各方共同协商搭建。投入和产出是相辅相成的,互联互通的早期投入是一个庞大的系统性工程,必然需要消耗巨大的人力、物力、财力,建设过程中各国需要建立起一个协调合作机制,用于应对各种分歧和挑战。只要沿线基础设施的互联互通得以实现,则会对各国产生深远影响。从地缘的角度看,沿线国的政治边界不再是地理藩篱,区域经济一体化速度加快,沿线国家的联系日益密切,欧亚大陆结成前所未有的利益共同体;从经济的角度上看,最直接的受益来自交通运输成本的降低,为实体产业注入活力,各国企业间交流与协同度显著提高,为实体服务的各国金融系统的资信度和兼容性必然增强;文化层面上,经济建设和交通便利带来的人文交流加快、信息转换速度提高、行业技术标准对接等方面的水平都会全面提升;在政治层面,随着经济联系和民间往来的加强,政治互信渐渐有了民意基础,文化融合最终打破空间地域限制,区域合作和经济一体化进程加速。

第二节 “一带一路”背景下上海国际航运中心建设的现实意义

一、进一步提升上海国际航运中心软实力

上海国际航运中心发展到今天,面临由传统物流向高端航运服务业转型的重要阶段,“一带一路”建设中,和上海航运中心直接联系的海上丝绸之路涉及 35 个国家、15 个港口支点,为上海航运中心建设提供了巨大的舞台。随着优势产业转移,国内企业带着资金、技术、人才走出去,积极参与到国际竞争合作,势必在对沿线国家产生深远影响的同时提升我国在国际贸易新规则和新秩序构建过程中的