



中国社会科学院
“一带一路”研究系列

智库报告·07

“一带一路”经济走廊 与区域经济一体化： 形成机理与功能演进

**From Corridor To Regional Economic
Integration: On The Formation And
Evolution Of "The Belt And Road"
Economic Corridor**

王金波◎著



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

“一带一路”经济走廊与区域经济一体化：形成机理与功能演进 / 王金波著. —北京：社会科学文献出版社，2016.4

(中国社会科学院“一带一路”研究系列·智库报告)

ISBN 978-7-5097-8604-8

I. ①一… II. ①王… III. ①区域经济合作-国际合作-研究-中国 IV. ①F125.5

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第312268号

中国社会科学院“一带一路”研究系列·智库报告·07

“一带一路”经济走廊与区域经济一体化：形成机理与功能演进

著 者 / 王金波

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 祝得彬

责任编辑 / 杨 潇 刘 娟

出 版 / 社会科学文献出版社·当代世界出版分社(010)59367004

地址：北京市北三环中路甲29号院华龙大厦 邮编：100029

网址：www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心(010)59367081 59367018

印 装 / 三河市东方印刷有限公司

规 格 / 开 本：787mm×1092mm 1/16

印 张：5.25 字 数：81千字

版 次 / 2016年4月第1版 2016年4月第1次印刷

书 号 / ISBN 978-7-5097-8604-8

定 价 / 59.00元

本书如有印装质量问题，请与读者服务中心(010-59367028)联系

版权所有 翻印必究

前 言

自 2013 年中国提出“一带一路”倡议以来，“一带一路”已从顶层设计进入务实推进阶段。过去两年，从亚信机制（CICA）到中巴、中蒙俄、孟中印缅经济走廊，从升级版中国 - 东盟自贸区到区域基础设施互联互通，从亚太自贸区（FTAAP）到亚洲基础设施投资银行（AIIB）、金砖国家新发展银行、丝路基金以及规划中的上合组织银行，“一带一路”布局可圈可点。^①

作为新时期中国实现全方位开放新格局和东西部均衡协调发展的重大举措，“一带一路”倡议就是要“以政策沟通为保障，以基础设施互联互通为优先领域，以贸易和投资便利化为重点内容，以资金融通为重要支撑，以民心相通为社会根基”。^②在循序渐进的基础上与沿线国家共同打造合作共赢的利益共同体。^③

“一带一路”沿线国家以发展中国家为主，部分国家甚至属于联合国定义的最不发达国家。因此，其发展在未来很长一

① 薛力：《中国“一带一路”战略面对的外交风险》，《国际经济评论》2015 年第 2 期。

② 中国国家发展改革委员会、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。

③ 依据联合国经济及社会理事会标准（人均国民总收入、人力资产指数、经济脆弱性标准），全球共有 48 个国家被定义为最不发达国家（非洲 34 个、亚洲 9 个、加勒比地区 1 个、太平洋岛国 4 个）。“一带一路”（经济走廊）沿线国家中，孟加拉国、柬埔寨、老挝、缅甸均属于最不发达国家。具体参见联合国《2014 年最不发达国家报告》，http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/lde2014_en.pdf。



段时期仍然是中国和“一带一路”沿线国家的第一要务。基于各自发展阶段的不同,目前中国经济正处于由效率驱动向创新驱动、由外需拉动向内需驱动的转型与升级的过程中。类似地,“一带一路”沿线尤其是发展中国家亦亟须借助要素流动和价值链的延伸与升级来推进本国结构调整和经济发展。^① 中国和“一带一路”沿线国家有必要以现有的合作框架为基础,以贸易投资便利化和互联互通为两翼,进一步推动中国与沿线国家在经贸、投资、金融、人文、教育、海陆互联互通、基础设施、能源资源、现代农业、先进制造业、现代服务业尤其是生产性服务业等领域的合作。最大限度地发挥中国的对外开放战略、新型城镇化战略、新型工业化战略与沿线国家发展战略和区域、次区域合作战略的对接效应。

作为“一带一路”倡议的有机组成部分,“一带一路”经济走廊的贸易创造效应、投资促进效应、产业聚集效应和空间溢出效应将会对沿线国家间区域生产网络的完善与重构、价值链的延伸、贸易和生产要素的优化配置起到积极的促进作用,也为沿线国家提升经济发展质量提供了新的机遇。^② 欧盟和北美区域经济一体化、基础设施一体化的实践证明,“要素的自由流动可以带来国家间经济发展水平的收敛”。同样,“一带一路”沿线国家间经济差距的缩小、地区内部的平衡发展、国民福利的提高和经济的可持续增长符合沿线各国共同发展并从“一带一路”建设中获益的基本愿望。^③

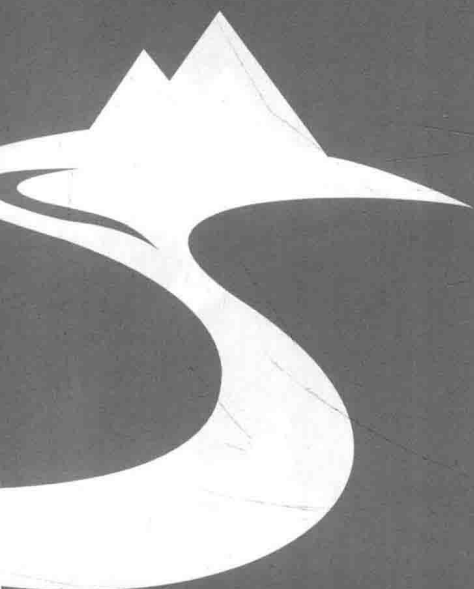
本书将从(空间)经济学的角度,具体就“一带一路”经济走廊的内涵与特征、“一带一路”经济走廊的目标与途径、“一带一路”经济走廊的内生动力和发展基础、“一带一路”经济走廊的空间聚集和空间溢出效应予以探讨和研究。本书具体结构如下:第一章将就“一带一路”经

① 卢锋、李昕、李双双等《为什么是中国?——“一带一路”的经济逻辑》,《国际经济评论》2015年第3期。

② 王金波:《21世纪“海上丝绸之路”》,外文出版社,2014。

③ 王金波:《21世纪海上丝绸之路与区域基础设施互联互通》,载赵江林主编《21世纪海上丝绸之路:目标构想、实施基础与对策研究》,社会科学文献出版社,2015,第126~146页。

济走廊的空间格局，第二章至第四章将就“一带一路”经济走廊的贸易创造效应、投资促进效应、产业聚集效应，第五章和第六章将就“一带一路”经济走廊对区域基础设施互联互通、区域经济一体化的促进作用进行分析和探讨。



目 录

C o n t e n t s

一 “一带一路”经济走廊的空间格局 / 001

1. “一带一路”经济走廊的区位因素 / 002
2. “一带一路”经济走廊的地缘延伸 / 010
3. 中国构建“一带一路”经济走廊的独特优势 / 011

二 “一带一路”经济走廊的贸易创造效应 / 015

1. “一带一路”经济走廊的贸易流量 / 015
2. “一带一路”经济走廊的货物贸易结构 / 017
3. “一带一路”经济走廊的服务贸易结构 / 020

三 “一带一路”经济走廊的投资促进 效应 / 028

1. “一带一路”经济走廊的投资格局 / 028
2. “一带一路”经济走廊的投资结构 / 029
3. “一带一路”经济走廊的投资环境 / 038

四 “一带一路”经济走廊的产业聚集效应 / 042

1. “一带一路”经济走廊的产业结构 / 042

2. “一带一路”经济走廊的产业竞争力 / 047
3. “一带一路”经济走廊与区域生产网络的完善 / 050

五 “一带一路”经济走廊与区域基础设施互联互通 / 055

1. “一带一路”经济走廊基础设施概况 / 056
2. “一带一路”基础设施互联互通的公共产品属性 / 061
3. “一带一路”经济走廊与区域基础设施一体化 / 064

六 “一带一路”经济走廊与区域经济一体化 / 067

1. “一带一路”经济走廊与自贸区网络的构建 / 067
2. “一带一路”经济走廊与区域价值链的延伸 / 072
3. “一带一路”经济走廊还需早期收获 / 075



“一带一路”经济走廊的空间格局

“走廊”(Corridor)是“经济要素在一定地理区域内不断聚集和扩散而形成的一种特殊的经济空间形态”。^①作为“一带一路”倡议的有机组成部分,“一带一路”经济走廊将是一个从产业集群到贸易投资便利化,从贸易投资便利化到区域基础设施一体化、区域经济一体化的动态演进过程。基于新经济地理或空间经济学的理论框架,^②“一带一路”经济走廊首先要做到要素的自由流动。在稀缺条件下实现要素在“一带一路”沿线国家间的有序配置和自由流动不仅有利于中国与“一带一路”沿线国家间要素资源禀赋的价值实现与增值,^③还可以通过空间聚集的自我强化作用推动“一带一路”沿线空间经济结构的产生和变化,^④进而为“一带一路”沿线要素的集聚和扩散,为“一带一路”由走廊向一体化的超越提供稳定的动力机制。

① 卢光盛、邓涵:《经济走廊的理论溯源及其对孟中印缅经济走廊建设的启示》,《南亚研究》2015年第2期。

② 在规模报酬递增和不完全竞争的理论框架下,新经济地理或空间经济学理论认为,“资本外部性的相对规模(市场作用的范围)、劳动力的可移动性和交通成本将决定经济活动和财富在空间配置上的区域整合度”。参阅藤田昌久、保罗·克鲁格曼《空间经济学——城市、区域与国际贸易》,中国人民大学出版社,2011。

③ 任胜钢、孙业利:《流量经济增长模式分析》,《经济理论与经济管理》2003年第9期。

④ Masahisa Fujita and Paul Krugman, “The New Economic Geography: Past, Present and Future,” *Papers Regional Science*, Vol. 83, No. 1, 2004, pp. 139 - 164.



1. “一带一路”经济走廊的区位因素

“一带一路”经济走廊是一项系统工程，^① 涉及贸易、金融、投资、能源、产业、交通和基础设施等多个领域，地理上则涵盖欧亚大陆数十个国家或地区（见表 1-1）；不仅具有丰富的经济合作内涵，还具有一定的地缘考虑。作为“一带一路”的旗舰项目，中巴经济走廊与孟中印缅经济走廊一起构成了中国面向南亚（印度洋）、向西开放的重要通道。中巴经济走廊北起中国新疆喀什，南至巴基斯坦瓜达尔港，是一条包括公路、铁路、油气管道、通信光缆在内的能源、贸易走廊。中巴双方将“以中巴经济走廊为引领，以瓜达尔港、能源、交通基础设施和产业合作为重点，形成‘1+4’经济合作布局”。^②

表 1-1 “一带一路”经济走廊沿线国家宏观经济指标（2014 年）

GDP 世界排名	国家或地区	GDP (亿美元)	世界占比 (%)	GDP 增速 (%)	人均 GDP (美元)
2	中国	103803.80	13.43	7.40	7589
9	印度	20495.01	2.65	5.40	1627
10	俄罗斯	18574.61	2.40	0.60	12926
18	土耳其	8061.08	1.04	2.89	10482
19	沙特阿拉伯	7524.59	0.97	3.60	24454
30	阿联酋	4016.47	0.52	4.60	43180
32	泰国	3738.04	0.48	0.70	5445
35	马来西亚	3269.33	0.42	6.00	10804
36	新加坡	3080.51	0.40	2.90	56319
43	巴基斯坦	2501.36	0.32	5.41	1343

① 2015 年 5 月 27 日，国务院副总理张高丽在“亚欧互联互通产业对话会”上首次明确提出中国正与“一带一路”沿线国家一道，积极规划共建中蒙俄、新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴、孟中印缅六大经济走廊。参阅张高丽《创新引领行动推进互联互通——在亚欧互联互通产业对话会上的讲话》，http://news.xinhuanet.com/2015-05/27/c_1115429796.htm。

② 外交部：《中华人民共和国和巴基斯坦伊斯兰共和国关于建立全天候战略合作伙伴关系的联合声明》，http://www.gov.cn/xinwen/2015-04/21/content_2850064.htm。

续表

GDP 世界排名	国家或地区	GDP (亿美元)	世界占比 (%)	GDP 增速 (%)	人均 GDP (美元)
49	哈萨克斯坦	2122.60	0.27	4.30	12184
50	卡塔尔	2100.02	0.27	6.00	93965
56	越南	1860.49	0.24	5.98	2053
57	孟加拉国	1854.15	0.24	6.20	1172
58	科威特	1723.50	0.22	2.30	43103
65	阿曼	777.55	0.10	3.40	19002
71	缅甸	628.02	0.08	6.40	1221
72	乌兹别克斯坦	626.19	0.08	8.10	2046
87	土库曼斯坦	479.32	0.06	10.30	8271
97	巴林	338.62	0.04	4.30	28272
114	柬埔寨	165.51	0.02	7.00	1081
130	蒙古	119.81	0.02	9.80	4096
133	老挝	116.76	0.02	7.30	1693
138	塔吉克斯坦	92.42	0.01	6.70	1113
145	吉尔吉斯斯坦	74.02	0.01	3.60	1299
—	世界	773019.58	100.00	2.48	—

资料来源：根据 IMF eLibrary Data 和 UNCTAD STAT 相关数据制表。

孟中印缅经济走廊北起中国云南（昆明），途径缅甸、印度和孟加拉国直达印度洋，拥有独特的地缘优势。沿线国家中，缅甸位于南亚、东南亚和东亚三大地缘板块的结合处；既是从中国西南省份进入印度洋的战略通道，也是印度进入东盟的战略通道，区位优势独特。^① 印度是南亚

① 基于缅甸独特的地缘优势，目前美、日、印（度）甚至韩国都相继加大了对包括缅甸在内的中南半岛或大湄公河次区域的战略投入，尤其是加强了在基础设施、能源资源以及环境保护等方面的参与力度。其中，印度正借助缅甸的“陆桥”地位，与缅甸加快推进“印缅泰三边高速公路”“印缅跨国铁路网络”“加拉丹综合过境运输项目”等互联互通网络的规划和建设，与中国西南省份至新加坡或孟加拉湾的互联互通网络形成交会局面。如果中印两国能够通过共建“一带一路”和孟中印缅经济走廊形成良性竞争的“双赢模式”，上述网络交会将产生互惠互利结果。参阅李昕《印度与缅甸互联互通发展探析》，《南亚研究》2014年第1期。



地区最大的经济体，也是中国在该地区最大的贸易伙伴；^① 孟加拉国位于中国、印度、东盟三大经济体交会处，地理位置优越；而印度洋则是中国的能源和对外贸易战略通道，涉及中国原油进口的 80% 和中国对外贸易总额的 40%。^② 对这一地区能源和贸易的高度依赖，决定了中国与印度洋密不可分；而地缘政治与资源政治合二为一的特征，^③ 则决定了印度洋及其毗邻水域将成为大国资源争夺和权力竞争的核心区域。^④ 当美国的印太战略、印度的东向战略、日澳关系的“同盟化”交相投射到印度洋地区时，原本彼此分割的东亚和南亚、印度洋和太平洋随即成为一个互动频繁、联系紧密且具有高度竞争性的战略要地。^⑤ 而各国战略利益在该地区的同时延伸必然会影响中国在印度洋的存在和“一带一路”与孟中印缅经济走廊的构建。^⑥ 考虑到孟、中、印、缅四国皆为发展中国家且缅甸和孟加拉国同属最不发达国家，四国尤其是中印两国有必要以“一带一路”为契机，努力把孟中印缅经济走廊的比较优势、区位优势、能源资源优势 and 人口红利转化为发展优势。

中国—中南半岛经济走廊以广西南宁（东线）、云南昆明（西线）为起点，以新加坡为终点，纵贯中南半岛，涵盖越南、老挝、柬埔寨、泰国、马来西亚等东盟主要成员。中南半岛地处中国与南亚次大陆、印

① 据中国海关统计，2014 年，中印双边贸易额达 706.5 亿美元，约占中国对外贸易总额的 1.64%，约占印度对外贸易总额的 9.1%。

② 时宏远：《美国的印度洋政策及对中国的影响》，《国际问题研究》2012 年第 4 期。

③ 印度洋地区拥有全球 65% 的战略性原材料储备，其中锰、钒、铬、铀的储量分别占世界总储量的 85%、60%、86% 和 50%，石油储量占世界总储量的 70% 以上，而铁的储量则位居世界第一。参见宋志辉《美印在印度洋上的博弈对双边关系的制约与推动》，《南亚研究季刊》2008 年第 3 期。

④ 朱翠萍：《印度洋安全局势与中印面临的“合作困境”》，《南亚研究》2014 年第 3 期。

⑤ 韦宗友：《美国在印太地区的战略调整及其地缘战略影响》，《世界经济与政治》2013 年第 10 期。

⑥ 海上丝绸之路重回印度洋离不开中印两个新兴大国的合作。中印两国的文化交流最早可以追溯到 2300 年以前，来自印度的佛教“应该是古代丝绸之路给中国提供的最重要的文化影响”（佛教对中国的影响是综合性的，涉及宗教、政治、经济、文化、普众心理和生活行为方式等）。参见邢广程《理解中国现代丝绸之路战略》，《世界经济与政治》2014 年第 12 期。

度洋与太平洋之间，历史上曾是海上丝绸之路的中枢，拥有独特的区位优势 and 地缘优势，马六甲海峡更是与巴拿马运河、苏伊士运河齐名的国际战略通道。^① 作为东盟的主要成员，中南半岛国家在以东盟为中心的东亚一体化进程中发挥着重要作用。鉴于中南半岛和东盟特殊的地缘政治禀赋，中国和中南半岛国家有必要以共建“一带一路”和经济走廊为契机，在打造中国—东盟自贸区升级版和全力支持东盟推进区域全面经济伙伴关系（RCEP）建设的同时，继续通过现有的东亚生产网络，进一步提升与中南半岛国家在产业、技术、能源、环境、海上合作等战略领域的区域和次区域合作的层次，有重点地推进基础设施互联互通，加快构建利益共享的区域资源保障体系和产业分工体系。

受益于东亚完善的区域生产网络、有效的产业分工体系和中国—东盟自贸区的制度性红利，中国与中南半岛经济走廊沿线国家的贸易额已由2001年的313.3亿美元增加至2014年的3696.8亿美元（约占中国对外贸易总额的8.6%，约占中国与东盟贸易总额的77.0%），年均增长20.9%。中国对中南半岛国家的投资（存量）也由2006年的15.1亿美元增加至2014年的400.1亿美元（约占中国对外投资存量的4.5%，约占中国对东盟投资存量的84.0%），年均增长50.6%，高于同期中国对外投资年均增长14.5个百分点。客观而言，六大经济走廊中，中国与中南半岛国家或东盟成员的贸易结合度、FDI密集度指数和产业内贸易指数要高于其他经济走廊成员。而产业内贸易的持续增加则意味着中国与中南半岛国家产业内或产品内的深化和以价值链、区域生产网络为基础的中间品贸易的可持续性。这意味着东亚区域生产网络的完善和价值链的重构或许更应成为中国与东盟、中国与中南半岛国家“一带一路”经济走廊建设的核心目标。^②

中国—中亚—西亚经济走廊东起新疆乌鲁木齐，西经中亚、西亚各国至土耳其。作为古代丝绸之路的中枢，中亚五国在古老的丝绸之路上曾经占据

① 马六甲海峡是连接印度洋、南中国海和太平洋的最短水上航道，每年通过该海峡的货物和原油分别约占全球贸易的1/3和全球石油运输的1/2（包括日本、韩国和中国80%的石油天然气进口）。

② 王金波：《“一带一路”建设与东盟地区的自由贸易区安排》，社会科学文献出版社，2015，第15页。



重要位置。今天，中国与中亚五国依然山水相连。2014年，中国与“一带一路”沿线国家的贸易额已经超过1万亿美元，约占中国对外贸易总额的1/4。其中，中国与中亚各国的贸易额已由2001年的15.1亿美元增加至2014年的449.7亿美元，年均增长29.8%，比同期中国贸易总额增速约高出12个百分点。中国对中亚的投资则从2006年的4.5亿美元增加至2014年的100.9亿美元，年均增长47.7%，比同期中国对外投资增速高出11.6个百分点。与中东海湾国家一样，中亚已经成为中国重要的能源供给来源地和投资目的地。据英国石油公司（BP）统计，截至2014年底，中亚国家中哈萨克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦三国石油探明储量合计达41亿吨，约占全球石油探明储量的1.7%；天然气探明储量达20.1万亿立方米，约占全球天然气探明储量的10.7%（见表1-2）。另据中国海关统计，2014年，中国自哈萨克斯坦进口原油568.6万吨，约占中国原油进口总量的1.8%，约占哈萨克斯坦原油出口总量的8.3%；自土库曼斯坦（254.8亿立方米）、乌兹别克斯坦（24.3亿立方米）和哈萨克斯坦（5.7亿立方米）合计进口天然气284.8亿立方米，约占中国天然气进口总量的41.6%。

表1-2 “一带一路”经济走廊沿线国家和地区石油/天然气分布情况

国家或地区	石 油			天 然 气		
	储量 (亿吨)	世界占比 (%)	储采比 (年)	储量 (万亿立方米)	世界占比 (%)	储采比 (年)
中国	25	1.0	11.9	3.5	1.9	25.7
印度	8	0.3	17.6	1.4	0.7	45.0
马来西亚	5	0.2	15.4	1.1	0.6	16.2
泰国	1	0.04	2.8	0.2	0.1	5.7
越南	6	0.3	33.0	0.6	0.3	60.4
俄罗斯	141	5.9	26.1	32.6	17.4	56.4
哈萨克斯坦	39	1.6	48.3	1.5	0.8	78.2
土库曼斯坦	1	0.04	6.9	17.5	9.3	*
乌兹别克斯坦	1	0.04	24.3	1.1	0.6	19.0
阿曼	7	0.3	15.0	0.7	0.4	24.3
阿联酋	130	5.4	72.2	6.1	3.3	*
科威特	140	5.8	89.0	1.8	1.0	*
卡塔尔	27	1.1	35.5	24.5	13.1	*

续表

国家或地区	石 油			天 然 气		
	储量 (亿吨)	世界占比 (%)	储采比 (年)	储量 (万亿立方米)	世界占比 (%)	储采比 (年)
沙特阿拉伯	367	15.3	63.6	8.2	4.4	75.4
伊朗	217	9.0	*	34.0	18.2	*
北美	353	13.7	34.0	12.1	6.5	12.8
拉美	512	19.4	*	7.7	4.1	43.8
中东	1097	47.7	77.8	79.8	42.7	*
非洲	171	7.6	42.8	14.2	7.6	69.8
亚太	57	2.5	14.1	15.3	8.2	28.7
世界	2398	100.0	52.5	187.1	100.0	54.1

注：* 储采比超过 100 年。

资料来源：BP, *Statistical Review of World Energy 2015*。

同样，作为古代海陆丝绸之路的交会点，西亚尤其是中东海湾国家在东西方经贸往来和文明交流中也发挥过举足轻重的作用。今天，中亚和西亚地区已经成为中国最重要的石油和天然气供给来源，中国业已成为仅次于日本的海湾第二大石油出口市场。据中国海关统计，2014 年，中国从中东海湾国家进口原油约 1.61 亿吨，约占中国原油进口总量的 52.1%（见表 1-3）；约占海湾国家原油出口总量的 18.9%。^① 未来十年，随着中国经济的增长，能源资源的供需缺口和外部资源条件约束将成为制约中国经济持续增长的最大瓶颈之一。考虑到国内资源禀赋和需求之间差距的持续扩大，预计到 2020 年，中国石油需求将达 5.8 亿吨，^② 其中 2/3 依赖于进口。这就意味着，中国的石油自给率将从 1993 年的 102% 直线下滑到 2020 年的 30%~40% 区间。同期，中国天然气的进口依赖度也将超过 50%，其中液化天然气（LNG）的进口将从目前的 120 多亿立方米增加到 400 亿立方米。^③ 因此，寻求长期可靠的石油、天然气供应

① BP, *Statistical Review of World Energy 2015*, <http://www.bp.com>.

② 中石油集团经济技术研究院：《2013 年中国油气数据概览》，2013 年 1 月。

③ 崔民选主编《中国能源发展报告（2011）》，社会科学文献出版社，2011，第 122~135 页。



来源关乎中国的发展安全,^① 而发展在未来很长一段时间内都会涉及中国的核心利益。^②

表 1-3 2014 年中国石油进口情况分析

排名	国家/地区	进口 (万吨)	同比增长 (%)	占比 (%)	海运占比 (%)
1	沙特阿拉伯	4966.2	-7.9	16.1	100.0
2	安哥拉	4065.0	1.6	13.2	100.0
3	俄罗斯	3310.8	35.4	10.7	36.0
4	阿曼	2974.3	16.7	9.6	100.0
5	伊拉克	2858.0	21.6	9.3	100.0
6	伊朗	2746.1	28.1	8.9	100.0
7	委内瑞拉	1478.8	-12.5	4.8	100.0
8	阿联酋	1165.2	13.4	3.8	100.0
9	科威特	1062.0	13.6	3.4	100.0
10	哥伦比亚	988.7	151.0	3.2	100.0
—	中东	16058.0	9.6	52.1	100.0
—	非洲	6804.1	6.2	22.1	100.0
—	拉美	3286.7	19.2	10.7	100.0
—	总计	30835.8	9.3	100.0	90.0

资料来源：根据 WTA，中国海关统计数据计算制成。

相应地，受欧美发达经济体石油供应来源多样化战略和国际石油市场板块化的影响，过去十年，中东国家逐渐失去了欧美第一大石油供应来源的地位，寻找长期稳定的石油出口市场成为海湾国家的重大战略关切。而中国经济的快速增长、石油需求的迅速增加、中国与海合会自贸区和“一带一路”的构建、亚洲尤其是东亚国家的群体性崛起，等等，均为海湾国家解决石油天然气出口安全问题提供了重大机遇。据英国石油公司最新统计，2014 年，在中东国家 8.5 亿吨的原油出口总量中，只有 22.9% 约 1.95 亿吨的原油流向了美国和欧洲；而出口到中国、印度和

① 杨光：《中国与海湾国家的战略性经贸互利关系》，《国际经济评论》2014 年第 3 期。

② 王宏禹：《国家营销视角下的中国外交战略分析》，《外交评论》2014 年第 4 期。

日本等国家的原油则高达 4.5 亿吨，约占中东国家原油出口总量的 52.9%。在中东 1309 亿立方米液化天然气（LNG）出口总量中，只有 18.1% 约 237 亿立方米流向欧洲；而出口到东亚和印度的 LNG 则高达 884 亿立方米，约占中东 LNG 出口总量的 67.5%。

基于此，可以说今天的中阿“一带一路”或中国—中亚—西亚经济走廊已经不仅是一条单纯的贸易通道，更是一条能源通道。能源联系的长期性和双方核心利益（中国的发展安全和海湾国家石油出口安全需求）的一致性，将为中国与中东海湾国家共建“一带一路”带来新的机遇和保障。尽管中国目前也在推行能源供应来源和运输的多元化战略，但受独联体（CIS）石油管道运力的限制以及非洲的资源约束和大国竞争因素的制约，^① 在可预见的将来，中国将很难扭转“主要依赖从海湾国家进口石油的局面”。中国与海湾国家在能源安全这个涉及各自发展的核心利益问题上，实际上处在同一个能源安全相互保障体系中。^② 当然，中国与中东海湾国家的合作并非局限于能源贸易。在未来的中国—中亚—西亚经济走廊建设过程中，中国与中东海湾国家有必要以共建“一带一路”为契机，在加快中国—海合会自贸区、中国—阿联酋共同投资基金，以及阿拉伯国家参与亚洲基础设施投资银行筹建进程的同时，继续推动在中阿合作论坛、中阿“1+2+3”框架下的贸易、^③ 投资和通关便利化进程

① 截至 2014 年底，中国石油已探明储量只有 25 亿吨（约占全球探明储量的 1.1%），储采比（R/P ratio）只有 11.9 年；而 2014 年非洲的石油探明储量则只有 171 亿吨（约占全球探明储量的 7.6%），远低于海湾国家的 1097 亿吨（约占全球探明储量的 47.7%）。截至 2012 年底，中国油气管道长约 8.7 万公里（约占世界管道总长的 2.4%），其中天然气管道 4.9 万公里。2013 年，中国自俄罗斯进口原油（2444.6 万吨）的 64%、自哈萨克斯坦进口原油（1198.1 万吨）的 98.8% 由管道运输。

② 杨光：《中国与海湾国家的战略性经贸互利关系》，《国际经济评论》2014 年第 3 期。

③ 所谓“1”是以能源合作为主轴，深化油气领域全产业链合作，维护能源运输通道安全，构建互惠互利、安全可靠、长期友好的中阿能源战略合作关系。所谓“2”是以基础设施建设、贸易和投资便利化为两翼，加强中阿在重大发展项目、标志性民生项目上的合作，为促进双边贸易和投资建立相关制度性安排。所谓“3”是以核能、航天卫星、新能源三大高新领域为突破口，努力提升中阿务实合作层次。参阅习近平《在中阿合作论坛第六届部长级会议开幕式上的讲话》，<http://cpc.people.com.cn/n/2014/0605/c64094-25109849.html>。



以及主权财富基金的合作与共同投资，为中阿合作的深化和“能源共生关系”的超越创造条件、奠定基础。^①

2. “一带一路”经济走廊的地缘延伸

新亚欧大陆桥又名第二亚欧大陆桥，东起连云港，西至荷兰鹿特丹港，横贯欧亚大陆（哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国、荷兰），全长 10900 公里。作为一条国际运输大通道，新亚欧大陆桥东牵亚太经济圈，西系欧洲经济圈，为中国与欧盟、中国与沿线国家合作的深化与升级带来了新的历史机遇。中国和欧盟分别是世界第三和第一大经济体，二者合计约占全球经济总量的 1/3；中欧经贸关系也是世界上规模最大、最具活力的经贸关系之一。据中国海关统计，2014 年，中欧双边贸易达 6169.1 亿美元，约占中国对外贸易总额的 14.3%，约占欧盟对外贸易总额的 13.7%（见图 1-1）。欧盟依然是中国第一大贸易伙伴和第一大进口市场；中国则是欧盟的第一大出口市场和第二大贸易伙伴。另据商务部统计，截至 2014 年底，欧盟对华累计直接投资 950 亿美元，是中国的第四大实际投资来源地；中国对欧盟累计直接投资 542.1 亿美元，约占中国对外直接投资存量的 7.9%。^② 双向贸易和投资成为促进中欧各自经济发展和创新的主要动力。目前，中欧双边正在商签双边投资协定（中欧 BIT），^③ 同时也在探讨签署自由贸易协定的可能性，旨在为中欧经贸关系的可持续发展创造更加有利的条件，为中欧贸易和相互间投资的可持续增长提供制度性保障。

① [黎] 纳萨·赛迪：《海湾国家应融入“新丝绸之路”》（孙西辉编译），《中国社会科学报》2014 年 5 月 15 日，第 7 版。

② 数据来源：中国商务部、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》。

③ 截至 2015 年底，中欧双边投资协定（中欧 BIT）已经完成八轮谈判。双方在协议议题范围问题上已经取得重大进展，同意自 2016 年 1 月开始以合并文本为基础，推进实质性文本谈判。参阅商务部《中欧投资协定第八轮谈判取得重大进展》，<http://www.mofcom.gov.cn/article/ae/ai/201512/20151201201346.shtml>。