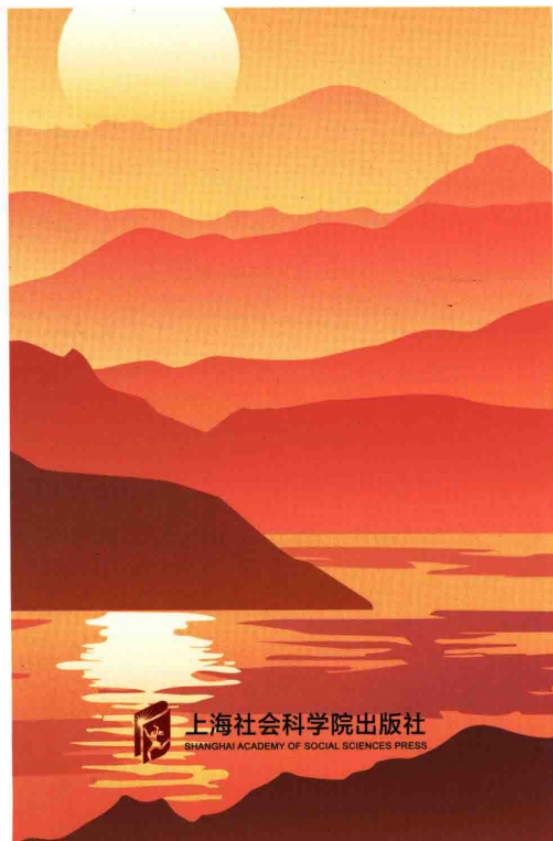


国经报告

BELT AND ROAD

“一带一路”
与长江经济带贯通
发展研究

王 战 / 主编



上海社会科学院出版社

SHANGHAI ACADEMY OF SOCIAL SCIENCES PRESS

长江经济带

图书在版编目(CIP)数据

“一带一路”与长江经济带贯通发展研究 / 王战主编. — 上海 : 上海社会科学院出版社, 2023
ISBN 978 - 7 - 5520 - 4226 - 9

I. ①一… II. ①王… III. ①长江经济带—区域经济发展—研究 IV. ①F127.5

中国国家版本馆 CIP 数据核字(2023)第 163588 号

“一带一路”与长江经济带贯通发展研究

主 编: 王 战

责任编辑: 应韶荃

封面设计: 周清华 右序设计

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 021-63315947 销售热线 021-53063735

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

照 排: 南京理工出版信息技术有限公司

印 刷: 上海新文印刷厂有限公司

开 本: 710 毫米×1010 毫米 1/16

印 张: 13

字 数: 224 千

版 次: 2023 年 9 月第 1 版 2023 年 9 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5520 - 4226 - 9/F · 741

定价: 65.00 元

版权所有 翻印必究

编 委 会

主 编:王 战

成 员(按照姓氏笔画排序):

马芳芳	权 衡	刘学华	陆军荣	李月琪
李 娜	李 鲁	李 湛	苏 宁	肖路平
吴继兰	忻尚卿	张 岩	张绍新	张鹏飞
陈朝伦	郁鸿胜	周大鹏	姜乾之	秦占奎
徐东良	徐建伟	徐 婧	谈 丹	盛 垒
魏 航				

前 言

习近平总书记于 2013 年 9 月提出“一带一路”倡议,2014 年将长江经济带发展战略正式上升为国家战略。“一带一路”建设倡议与长江经济带发展战略是中国对内与对外的两大重要举措,相互之间具有非常紧密的联系,特别是放在全球政治经济关系重塑和中国经济转型升级的大背景下,两者之间的关系日趋重要。长江经济带是陆上丝绸之路经济带与“21 世纪海上丝绸之路”的重要通道与纽带。溯源历史,没有长江经济带就没有丝绸之路。两者自古互通互融,长江经济带是丝茶瓷产地,海陆丝绸之路是商贸双通道。俯瞰欧亚与全国经济版图,长江经济带是连接丝绸之路经济带与海上丝绸之路的黄金水道与经济走廊,“两带一路”(长江经济带、丝绸之路经济带、海上丝绸之路)一体构成贯通东西、带动南北的总格局。

2015 年 5 月,总书记在上海考察时指出:“上海要按照国家统一规划,参与丝绸之路经济带和海上丝绸之路建设,推动长江经济带建设。”这也是第一次将“一带一路”倡议构想与长江经济带建设相联系。2016 年在重庆召开的推动长江经济带发展座谈会上,习近平总书记指出长江经济带今天仍然是连接丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的重要纽带。长江经济带发展战略是中国 40 多年来改革开放的继续深化,将依托黄金水道推动长江经济带发展,打造中国经济新支撑带,成为具有全球影响力的内河经济带、东中西互动合作的协调发展带、沿海沿江沿边全面推进的对内对外开放带、生态文明建设的先行示范带。“一带一路”建设是新时代中国进一步走向开放的路线图,具有开放包容、和平发展、合作共赢的鲜明中国特色。国内改革发展和全球对外开放具有互相促进、协调发展的内在逻辑关系。八年以来,长江经济带发展和“一带一路”建设取得实质性进展,但一直未予以整体统筹规划,系统集成布局。“十四五”时期,长江经济带与“一带一路”融合将由设施联通迈向产业投资贸易互动的新阶段。结合“双循环”发展战略布局,通过设施联通、产业链接、贸

投共促、城市互连等融合发展,将长江经济带发展成为国内大循环的主体支撑带,“一带一路”建设成为促进国内国际双循环的主动脉,统筹发挥“协调东西、平衡南北”的区域高质量发展引领作用,推动中国由海洋开放发展时代迈向“海权陆权”双向发展新时代。可以说,长江经济带发展与“一带一路”建设是全景版的国内外互联互通举措,将共同构成未来 10—20 年的中国发展新版图。

新一轮的全球化正在进入超级全球化阶段,一幅全世界范围内互联互通的超级版图正在形成。而互联互通下产业链、供应链的竞争力关键在于物流运输成本的比较。《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》中提出:基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域,以国际骨干通道建设,构建连接亚洲各次区域以及亚欧非之间的基础设施网络。同时,长江经济带交通运输结构布局无论在国内还是在整个欧亚大陆都具有重要战略意义。长江经济带客货运量约占据全国半壁江山,2017 年完成货物运输量 204.5 亿吨,完成客运量 90.30 亿人,分别占全国比重的 42.6% 和 48.8%。因此,降低物流运输成本是“一带一路”与长江经济带贯通的关键所在。

贯通是“一带一路”建设与长江经济带发展战略实施中的共同关注的核心内容。我们结合对“一带一路”五通建设与长江经济带重大项目建设进展进行评估,总结目前贯通建设的主要成效,以及存在的瓶颈问题,作为贯通研究判断与分析基础。从现有情况看确实存在联动发展的脱节隐忧。主要聚焦两大方面:一是国际通道与国内枢纽的联通效率具有提高空间。如中欧班列作为对接国际通道运输的重要方式,沿途各国家轨距标准不一,降低了通行效率,增加物流成本。国内缺少统一协调,各内陆城市为争夺中欧铁路通道起点,内部过度竞争,国外抬高运价,政府不计成本补贴。二是产业项目与基础项目不联动,各自为政缺少协同。目前国家层面的政策沟通,主要是聚焦落实在设施联通的基础设施项目,并主要由国有企业来落地。但在基础设施建设过程中,如何与产业项目、园区项目的跟进形成合力,还有待弥合。

多式联运是促进“一带一路”与长江经济带贯通发展的重要途径。目前,中国的物流成本较高,中国物流费用总额占 GDP 的比例为 14.8%,远远高于国际发达国家。2017 年中国公路货运总量在总体货运量中的占比超过了 78%,集装箱运输占比仅为 5.4%,而美欧发达国家集装箱运输占比高达 30%—40%。为此,充分依托长江经济带黄金水道的水运优势,加快推进江海联运、铁水联运,成为降低中国物流成本,实现“一带一路”与长江经济带贯通发展的关键所在。基于“一带一路”提出的六大经济走廊交通设施特征,提出

六种“一带一路”多式联运体系组合,即新亚欧大陆桥的“水—铁—水”联运、中蒙俄的“水—铁—水”联运、中国—中亚—西亚的铁海联运、中国—中南半岛的“公—铁—海”联运、中巴经济走廊的铁海、公海联运和孟中印缅的“公—铁—水”和“公—铁—空”联运。同时,在长江经济带遴选重要战略支点城市作为多式联运的枢纽建设,主要包括上海、南京、武汉、重庆、成都。

以问题为导向,重点分析“两带一路”多式联运贯通存在的问题,主要包括国际与国内通道对接问题、港口的竞争与合作问题、公铁水联运的衔接机制、交通运输税费成本问题、中欧班列的协调性问题、海关通关衔接效率问题等。基于系统集成视角,提出“一带一路”与长江经济带多式联运贯通发展的总体思路、贯通格局、重大任务。借助大通道贯通对接、城市群贯通对接和集疏运体系贯通对接,促进中国区域空间东、中、西的“横向中国”布局战略与南、北“纵向中国”布局战略相结合,达到网络化、全覆盖的中国区域战略布局。以重点区域、重点项目和重大战略为示范引领,带动贯通战略的不断深入,包括长三角港口群协调发展、兰州西部物流枢纽建设、中欧班列建设与发展等重大战略和项目。

最后,基于多式联运的“两带一路”贯通发展格局以及重点任务,从国家、地方等多个层面提出对策建议。一是从落实国家战略高度,提高“一带一路”与长江经济带贯通发展的战略认识,构建贯通发展的战略协同、产业协同、布局协同。二是发挥长三角一体化引领作用,打造两大战略贯通枢纽。三是以利益为纽带,建立长江经济带多式联运体系。实施黄金水道“桥—坝—航道—船”的系统建设工程,全力推进黄金水道标准化。四是加快国家大通道建设,贯通“一带一路”与长江经济带通道。建设若干个中欧班列物流枢纽,支持将“渝新欧”国际铁路建设成为中欧铁路主通道,推动中南半岛、孟中印缅经济走廊、第三欧亚大陆桥、大湄公河次区域等国际经济廊道建设,打通面向印度洋的战略出海口。依托澜沧江—湄公河黄金水道、昆明—曼谷国际大通道、泛亚铁路中线,总体规划中国与南亚互联互通合作,研究确定合作的重点领域和优先项目。建议将建设第三亚欧大陆桥列入国家战略。五是以枢纽与节点城市打造战略性贯通综合枢纽。依托上海、重庆、成都、武汉、长沙、南昌和合肥等枢纽城市和节点城市,推动其他区域融入“一带一路”。聚焦丝路沿线的主要节点城市,加强支点城市与节点城市的互动合作。结合这四年多对“一带一路”的考察与研究,提供以下选项。符拉迪沃斯克:俄远东开发与北极航线潜力港口城市。吉布提:非洲市场与石油通道的战略支点。贝尔格莱德:复兴中

的中东欧门户城市。达沃市:菲律宾南部最大港口城市。六是提高运量、优化网络,提升中欧班列运行效率。基于经济性和运输地位等要素进行模拟,建议将重庆、兰州、郑州分别作为西南、西北、中部地区的物流枢纽。建立各线路协作机制,实现班列优化。建立政府逐步退出的市场化运作机制。七是以开放促进长江经济带与“一带一路”互联互通。以自贸区、自由港为载体推动东西双向开放。建议建立长江经济带口岸国际贸易单一窗口,促进贸易便利化。推进长江经济带区港一体化与跨区海关监管一体化。八是以重点项目为抓手推动“两带一路”贯通发展,主要包括基础设施联通项目、物流基地项目和长三角港口一体化项目。

目 录

前言	1
----	---

上篇 总报告

R1 “一带一路”与长江经济带贯通战略研究	3
第一章 “一带一路”建设与长江经济带发展战略	3
一、“两带一路”建设的内在关系	3
二、“两带一路”建设的战略交集	4
三、贯通核心问题:降低物流运输成本	11
第二章 “一带一路”与长江经济带贯通现状评估	14
一、“一带一路”五通建设的现况评估	14
二、长江经济带发展战略实施现况评估	21
三、长江经济带与“一带一路”贯通发展态势	26
四、长江经济带与“一带一路”贯通存在的问题	27
第三章 多式联运与“两带一路”贯通	32
一、“两带一路”贯通的物流成本分析	32
二、“两带一路”多式联运体系现状	35
三、战略支点城市的重点枢纽建设	39
第四章 “两带一路”多式联运贯通存在的问题	46
一、国际与国内通道对接	46
二、港口的竞争与合作	48
三、中欧班列的协调性	50

四、公铁水联运衔接机制	52
五、海关通关衔接效率	53
第五章 “两带一路”多式联运集成研究	55
一、“一带一路”与长江经济带多式联运集成思路	55
二、贯通战略下的“一带一路”与长江经济带布局	59
三、“一带一路”与长江经济带贯通中的重大区域战略	66
第六章 推动“两带一路”贯通发展的思路与建议	74
一、推动“两带一路”贯通发展的总体思路	74
二、促进“两带一路”贯通发展的具体建议	83
三、“两带一路”贯通战略的重点项目建议	94

下篇 分报告

R2 促进长江经济带高质量发展的若干建议	99
一、长江经济带发展第一阶段：大开发付出生态高代价	99
二、长江经济带发展第二阶段：“共抓大保护，不搞大开发”	100
三、长江经济带发展进入第三阶段：新理念引领高质量发展	101
四、以绿色发展为前提，科学治理有序引导产业转型	102
五、以共享发展为目标，打造全流域利益共同体	104
六、以创新发展为动力，形成长江经济带产业创新链	106
七、以开放发展为途径，长江经济带与“一带一路”互联互通	108
八、以协调发展为关键，促进区域间统筹发展	109
九、力促长三角一体化，发挥高质量发展龙头作用	110
R3 建设甘肃兰州“一带一路”西部物流枢纽	112
一、新时代提升兰州新区国家战略发展能级面临的战略机遇	112
二、兰州建设“一带一路”西部物流枢纽的优势条件与制约因素	117
三、兰州构建“一带一路”西部物流枢纽的定位与功能	126
四、加快兰州“一带一路”西部物流枢纽建设的政策建议	131

R4	关于长三角港口群协调发展的问题研究	132
	一、新形势下长三角港口群协同发展现状与问题瓶颈	132
	二、对长三角港口群协同发展的建议	143
R5	中欧班列的发展趋势与成本效益研究	151
	一、中欧班列发展趋势分析	151
	二、中欧班列运行中存在的问题	159
	三、中欧班列成本效益分析	165
	四、中欧班列发展的对策建议	184
R6	建设老挝(贵州)“一带一路”产业园研究	188
	一、为什么贵州要“走出去”,能“走出去”	188
	二、贵州“走出去”首选“老挝”的理由	189
	三、探索“贵老合作”共建产业园区	190
	后记	193

上篇 总报告

R1 “一带一路”与长江经济带 贯通战略研究

第一章 “一带一路”建设与长江经济带发展战略

“一带一路”建设与长江经济带发展战略是中国对内与对外的两大重要举措,相互之间具有非常紧密的联系,特别是放在全球政治经济关系重塑和中国经济转型升级的大背景下,两者之间的关系日趋重要。长江经济带发展战略是中国三十多年来改革开放的继续深化,将依托黄金水道推动长江经济带发展,打造中国经济新支撑带。“一带一路”建设是新时代中国进一步走向开放的路线图,具有开放包容、和平发展、合作共赢的鲜明中国特色。国内改革发展和全球对外开放应具有互相促进、协调发展的内在逻辑关系。

一、“两带一路”建设的内在关系

在互联互通基础上,我们需要在 21 世纪背景下重新审视长江经济带发展战略与“一带一路”建设的内涵关系。长江经济带是“两带一路”的关键。丝绸之路是商贸通道,长江经济带是商品生产基地与动力源头、是 21 世纪丝绸之路的发展依托,并将引领国家极轴发展。建设长江经济带,就是要构建中国区域发展的新格局,形成沿海与中西部相互支撑、良性互动的新棋局,形成直接带动超过五分之一国土、约 6 亿人的强大发展新动力。当然在实际操作要避免两种误导:一是就古论古。国内各地积极性高,全国有 27 个省份从丝绸之路历史起点、节点等不同角度,提出加入“一带一路”建设。但是,讲丝绸之路

建设,不是追赆古代,而要借古论今。在现代交通运输条件下,21 世纪的“一带一路”不只是历史传承的商贸通道,需要新拓展。二是新瓶旧酒。在战略未清晰、产业发展不确定性大的情况下,地方简单以“一带一路”建设和长江经济带发展战略的由头大干快上,延续粗放式的增长,难免遗留风险。所以,长江沿岸中心城市既要从国家战略全局来认识长江经济带,正确摆正自身在“两带一路”格局的优势区位与节点功能,改变发展方式、聚焦有效投资,促进区域发展^①。

如何在 21 世纪背景下重新审视“一带一路”与长江经济带及其内在关系?关键要处理好三个关系:一是“长江”与“丝绸”的关系。长江经济带历来是海、陆丝绸之路的商品源头。古时,丝绸之路运输的茶叶、丝绸、瓷器等商贸产品,生产主要集中于长江经济带,如景德镇瓷器、江浙丝绸等。当今,21 世纪丝绸之路货物来源仍将主要集中于此。2018 年,长江经济带 11 省份地区生产总值和人口总量,分别占全国 44.7% 和 42%。二是“路”与“带”的关系。路是通道,带是实体根本。最终形成陆上丝绸之路、海上丝绸之路与长江黄金水道“三条 21 世纪通道”和丝绸之路经济带、长江经济带“两大实体支撑带”。通道建设根本目的是为实体经济发展服务,尤其为东中西全面开放服务。三是“轴”与“极”的关系。“两带一路”战略是经济极轴发展理论体现,不能遍地开花。战略实施要聚焦,要有龙头与核心节点城市,形成“极—轴—带—面”发展格局。基于此我们认为:长江经济带是“两带一路”的关键。丝绸之路是商贸通道,长江经济带是商品生产基地与动力源头,是 21 世纪丝绸之路的发展依托,并将引领国家极轴发展。其中,长三角地区是“两带一路”联动的主要汇合区域。

二、“两带一路”建设的战略交集

《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:“‘一带一路’贯穿亚欧非大陆,一头是活跃的东亚经济圈,一头是发达的欧洲经济圈,中间广大腹地国家经济发展潜力巨大”。《长江经济带发展规划纲要》(2016 年),提出长江经济带要形成陆海统筹、双向开放,与“一带一路”建

^① 《长江经济带应服务好“一带一路”——访上海社会科学院院长王战》,《中国城市报》2015 年 7 月 27 日,第 11 版。

设深度融合的全方位对外开放新格局。可以看出两大发展思路具有深度融合性。

1. 具有“开放发展,合作共赢”的一致诉求目标

“一带一路”建设是中国沿海沿江改革开放的扩大版与延伸版。中国四十年的改革开放,是从沿海、沿边率先开放的城市逐步向内陆地区扩散。长江经济带发展战略有利于充分挖掘长江上中游这片富饶土地所蕴含的巨大发展动力,优化沿江产业结构和城镇化布局,形成上中下游地区优势互补、协作互动,缩小东中西部地区的发展差距。“一带一路”建设则是充分发挥国内各地区的比较优势,实行更加积极主动的开放,推动区域和周边国家基础设施的互联互通,促进区域合作,将中国沿海发展与内陆开放的市场潜力,深入丝绸之路经济带内陆国家,推向 21 世纪海上丝绸之路国家。就此而言,构建新的开放发展格局,将贯穿中国东部、中部和西部的“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”国内段与长江经济带的发展战略贯通,具有重要意义。

自改革开放以来,东部沿海地区率先开发,得益于海运成本的低廉,一时之间沿海港口城市货物运输兴旺,逐步形成长三角、珠三角和环渤海经济区,经济发展水平也逐渐与中西部地区拉开差距。在大力发展推进东部沿海地区率先发展的同时,中央也时刻在思考内陆地区的发展战略。国务院发展研究中心在 20 世纪 80 年代初提出“一线一轴”战略设想,“一线”即东部沿海地区,“一轴”即长江流域。东部沿海地带和横贯东中西的长江流域地带在空间上形成了“T”形的发展格局。在 1985 年的“七五”计划中首次提出要“加快长江中游沿岸地区的开发,大力发展同东部、西部地带的横向经济联系。”长江经济带的概念呼之欲出。1987 年《全国国土总体规划纲要(草案)》中明确指出:在生产力总体布局方面,以东部沿海地带和横贯东西的长江沿岸相结合的“T”形结构为主线,以其他交通干线为二级轴线,按点、线、面逐步扩展的方式展开生产力布局。

20 世纪 90 年代开始,国家接连提出了一系列促进长江经济带发展的具体举措,旨在发挥长三角尤其是上海的“龙头”作用进一步带动沿江中西部地区的经济发展。1992 年中共十四大提出以上海浦东开发开放为龙头,进一步开放长江沿岸城市,带动长江三角洲和长江流域地区经济的发展。1996 年的八届全国人大四次会议上批准了《中华人民共和国国民经济和社会发展“九五”计划和 2010 年远景目标纲要》。纲要中明确指出沿江地带要“发挥通江达海

以及农业发达、工业基础雄厚、技术水平较高的优势,以浦东开发开放、三峡建设为契机,依托沿江大中城市,逐步形成一条横贯东西、连接南北的综合型经济带”。2000年后陆续出台了《中共中央 国务院关于促进中部地区崛起的若干意见》、《长江经济带合作协议》、《促进中部地区崛起规划》等战略性文件。此时尽管浦东开发大大促进了长江三角洲地区的发展,但对整个长江流域经济带的带动作用有限。之后国家提出的“西部大开发”“中部崛起”等区域性战略,虽然在辐射范围上与长江经济带有一定的重合,但由于尚未形成良好的东中西部地区的互动机制,长江经济带的发展仍然存在较大的差距,地区之间经济不平衡显现仍然显著。2013年7月,习近平在湖北考察时特别强调,长江流域要加强合作,发挥内河航运作用,把全流域打造成黄金水道。2013年9月,李克强作出批示:“依托长江这条横贯东西的黄金水道,带动中上游腹地发展,促进中西部地区有序承接沿海产业转移,打造中国经济新的支撑带。”随后在十二届全国人大二次会议上,“依托黄金水道,建设长江经济带”被写入2014年的《政府工作报告》。2014年9月国务院发布《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》,自此长江经济带建设明确上升为国家战略。2016年3月25日,中共中央政治局召开会议,审议通过《长江经济带发展规划纲要》确立了长江经济带发展新格局。

长江经济带覆盖四川、云南、重庆、贵州、湖南、湖北、安徽、江西、江苏、浙江、上海等11省份的长江经济带,依托长江黄金水道的便利条件与长江三角洲地区形成强烈的辐射互动。便利的水陆空交通运输网络,使得长江上中游城市向全国、向世界的开放成为可能。“一带一路”即丝绸之路经济带(包括新疆、重庆、陕西、甘肃、宁夏、青海、内蒙古、黑龙江、吉林、辽宁、广西、云南、西藏13省、自治区、直辖市)和21世纪海上丝绸之路(包括上海、福建、广东、浙江、海南5省、直辖市)。倡议贯穿亚欧非大陆,旨在联通活跃的东亚经济圈和发达的欧洲经济圈,自提出就受到沿线各国领导人的积极响应。除了增设更多的传统的航海运输线路外,进一步打通欧亚大陆桥也是实现沿线省份对外开放的有效途径。现有的欧亚大陆桥和新欧亚大陆桥的建设使得海陆联运,缩短运输里程降低运输时间和运输成本的目标得以实现。新欧亚大陆桥的国内段陇海铁路和兰新铁路,以及近年来新开通的“渝新欧”、蓉欧、郑欧铁路货运线路,深入中国腹地,实现了内陆地区对外开放的重要门户和平台的联动对接,有效弥补了中国内陆城市远离沿海航运中心制造业发展缓慢、对外开放程度不高的不足。两者在促进国内全面开放与国际合作发展的

目标相一致,共同推动着中国以更加开放的姿态融入世界经济一体化、全球化发展进程。

2. 整合形成海陆联动的空间发展布局

长江经济带辐射的范围侧重于长三角对长江沿岸的中西部省份的辐射作用。“一带一路”中的“一带”侧重于中国中部以及沿边地区与东南亚、中亚、欧洲各国之间以铁路陆路运输为主要纽带的贸易往来。“一路”则侧重于东部沿海城市与东南亚、欧洲各国之间,基于航海线路的开发以及提升航海货运技术的贸易往来。两者辐射的范围虽然各有侧重,但实则相互衔接相互促进。“一带一路”是在原有国内“T”形区域发展格局的基础上,增加了陆上丝绸之路经济带,形成“π”形格局,为进一步开放开发内陆地区提供了整体框架。“丝绸之路经济带”依托新欧亚大陆桥货运通道的国内段,旨在推动沿途的江苏、安徽、河南、山西、甘肃、新疆7个省、自治区经济的联动发展。相对于长三角、珠三角,环渤海沿海经济带而言,“丝绸之路经济带”沿线的产业关联程度较低,经济基础相对薄弱。“21世纪海上丝绸之路”则是依托海洋这条天然纽带,进一步强化东部沿海城市沟通国内,衔接海外的核心作用。由此可以看出,长江经济带与陆上丝绸之路经济带是中国“π”形区域发展轴线中贯穿东中西部地区的两大轴线,在促进中国区域经济平衡发展中占有重要的战略地位。

2015年3月发布的《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》中提出:利用长三角、珠三角、海峡西岸、环渤海等经济区开放程度高、经济实力强、辐射带动作用大的优势,加快推进中国(上海)自由贸易试验区建设。郑州、武汉、长沙、成都、南昌、合肥建设内陆开放型经济高地,云南建设面向南亚、东南亚的辐射中心,重庆建设西部开发开放重要支撑。这正好和长江经济带旨在发展长江沿岸的省市形成优势互补、合作共赢的目标相契合。重庆、云南和长三角城市群作为重要的节点城市,无论是在长江经济带发展战略还是在开展“一带一路”建设中均扮演着重要的角色。

“一带一路”为长江经济带中西段打开对外开放的窗口,长江经济带作为全国商品制造的重要阵地,也为“一带一路”海上运输、铁路运输提供丰富的贸易商品。丝绸之路经济带凭借中欧班列线路的不断扩展,已经形成了涵盖中国东中西地区主要城市的铁路运输网络。21世纪海上丝绸之路经济带则是从海上联通欧亚非,与中欧班列和长江经济带形成一个巨大的海陆交通运输闭环网络。