

一带一路:全局性机遇(二)

编者按

国家“一带一路”的规划即将公布,地方政府围绕“新起点”、“入围资格”进行的“名分”之争也将尘埃落定,相较于最初的 15 个省份,规划范围预计将进一步扩容。此后地方的争夺将围绕真金白银的项目和政策展开。

其实,各地都掀起了抢抓“一带一路”战略机遇、加紧基础设施项目建设和储备的高潮。民生证券研究报告称,各省 2015 年两会政府工作报告上关于“一带一路”基建投资项目总规模已经达到 1.04 万亿。从项目分布看,主要以“铁公基”为主,占到全部投资的 68.8%。

各地备战“一带一路”战略:逐鹿节点城市

定军 周钰严

起了个大早,赶了个晚集。

对于很多沿海城市而言,其在全国和全球的定位,近期仿佛才有了醍醐灌顶的新概念。

世界海洋城市总部发展研究院院长、辽宁师大区域研究所所长李靖宇教授告诉记者,下一步辽宁要加快建设辽东半岛到山东半岛的海底“蓝色新干线”(海底高铁),纳入国家十三五规划。

这样可以形成 21 世纪东北方向海上丝绸之路的战略依托,形成从中国经过俄罗斯和东欧地区直达欧洲市场腹地的海上战略通道。这会改变辽宁过去的区域定位。

“辽宁沿海区域本来具有‘一带一路’的基础优势,但在战略上没有统一的明确定位,所以没有把当年闯关东形成的东北丝绸之路传统继承下来,更没有承担起建设 21 世纪东北方向海上丝绸之路的国家使命。”他在谈到辽宁如何改变经济低迷的态势,寻找新发展路径的定位时说。

今年 1-2 月,辽宁规模以上工业为 -4.5%,大幅低于去年 4.8% 的增速,为全国倒数第一。目前辽宁正在寻找新的发展路径,其区域定位重塑造就是一起。

此前国家已经开始编制“一带一路”(丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路)建设方案,各地表现出了极大的兴趣。一些原本未被纳入的省份,比如黑龙江、吉林、山东、河南、内蒙古等地提出了加入的强烈诉求,并提出了线路走向,不少省市如愿以偿。

正如李靖宇所想,目前不只是辽宁,天津也开始重新进行所在地在国家“一带一路”规划的重新定位。

西北大学丝绸之路研究院首席经济学家白永秀,对各地提出新欧亚大陆桥起点持肯定态度。

他认为,欧亚大陆桥的起点从传统意义上来说是以陇海线为主体的连云港。“但是欧亚大陆桥的含义非常广泛,与丝绸之路经济带一起,现在已经上升为国际经济一体化的代名词,是广泛影响的经济带,所有地区都可以参与进来,城市之间争夺起点的意义不大。”他说。

多地构建欧亚大通道新起点

继过去连云港、日照、黄骅自称为欧亚大陆桥新起点后,随着“一带一路”规划编制加快,多地提出了新的欧亚大通道起点的说法。

其中 3 月 16 日,辽宁省委召开扩大会议时提出,要主动抢抓国家“一带一路”重大发展机遇,加快辽宁参与中蒙俄经济走廊建设步伐,加强与周边国家和地区的经贸合作,努力构建联结欧亚大通道的出海口。

提出类似新定位的也有天津和广西。

3 月 16 日、17 日,天津市委代理书记、市长黄兴国在会见广西党委书记彭清华,广西主席陈武率领的广西区党政代表团时也指出,天津和广西都处在陆海丝绸之路的结合点上,都面临着推进“一带一路”建设的重大历史机遇,都肩负着沿海地区开发开放的重任。

2015 年的天津政府工作报告,也首次提出了“‘一带一路’重大战略深入实施,天津作为亚欧大陆桥东部起点、中蒙俄经济走廊主要节点和海上合作战略支点,桥头堡作用更加凸显”的定位。

2015 年广西政府工作报告提出,该地要打造“一带一路”有机衔接重要门户、构建西南中南地区开放发展新的战略支点的战略。今年两会期间,中央决策层对广西定位则还增加了新的内容。比如发挥广西与东盟国家陆海相连的独特优势,构建面向东盟的国际大通道等。

对此,国际路桥运输工作委员会秘书长林备战指出,其实像天津、辽宁的营口和大连等地,早就有发货前往新疆或者满洲里再到欧洲方向历史了。“连云港往新疆方向是往西的,天津往西或者往北,以及大连等地往北,都有自己的优势。”他说。

另有专家告诉记者,天津、辽宁其实早就



有铁路往欧洲发货的历史,只是碍于面子,不好和连云港一样说是欧亚大陆桥的起点,其实完全没有必要,因为像天津发货前往欧洲的专列也不少。

此前有说法是,2014 年天津班列运输量达到 10.5 万标准箱,主要是通过满洲里再转往俄罗斯和欧洲,这比重庆通过阿拉山发往欧洲(走兰新线再往西)的货物总量还多。

记者获悉,从连云港往西到郑州,再到西安、兰州、新疆,再到中亚、欧洲,这条线路,其实比青岛、天津直接发货往新疆方向要远。原因是,天津、青岛往西走铁路到新疆,再到欧洲,基本上是一条直线。

也正因为此,不少专家认为,天津、青岛、黄骅港等地都说是欧亚大陆桥的起点,或者一带一路的节点城市(丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的交汇点)的说法,并不是没有根据。事实上,像天津、青岛本身也有货物发往欧洲。

黄兴国此前也表示,陆上丝绸之路的东部起点,原来认为是连云港,但是经过国家发改委研究所的研究,从天津出发到欧洲要更近。所以说,天津是东部最近的起点。

不过,有意思的是,很多发往欧洲的货物,其实远远不止目前老的欧亚大陆桥,而是更多地绕行哈尔滨、满洲里的线路。比如苏州发货到欧洲,没有走陇海线和兰新线这一常规的欧亚大陆桥,而是舍近求远到哈尔滨,再到满洲里,再到俄罗斯、欧洲。其中仅仅 2014 年从满洲里海关出境的“苏满欧”就有 34 列,共计 2816 个标准集装箱。

对此,中国国际货运代理协会秘书长刘学德告诉记者,最主要的原因是,俄罗斯的货运价格便宜。尽管走俄罗斯要远一些,实际最终货物发往欧洲的要更便宜。

各地“一带一路”线路新构想

有意思的是,今年各地纷纷提出了自己的“一带一路”构想,这使得各地的线路出现了精彩纷呈的局面。

比如天津有三大海陆联运通道。一条是通往满洲里,一条通往新疆阿拉山口,第三条通往内蒙古二连浩特,分别从此前前往俄罗斯、中蒙和蒙古国,再转向欧洲。

黄兴国在今年两会媒体开放日称,天津的定位是中、蒙、俄经济走廊的主要节点,与俄罗斯的合作有基础,今后的发展前景非常广阔。天津会发挥好港口航运的优势,通过满洲里货运物流通道,加大中俄两国之间物流业合作发展,进一步扩大原油、东线天然气管道方面的合作。

有意思的是,辽宁、吉林、黑龙江也有一带一路线路的构想。

其中黑龙江提出的东部陆海丝绸之路经济带,主要是指打造以绥芬河-满洲里-俄罗斯-欧洲铁路和绥芬河-俄远东港口陆海联运为主的战略通道,该通道将对俄欧亚铁路,发挥最大运能。

吉林提出利用俄的扎鲁比诺港,提出了“借港出海”的思路。从该港货物上岸后,可以走珲春,再往内蒙古阿尔山、蒙古国,再到俄罗斯或欧洲。

辽宁 2015 年的政府工作报告提出,加快推进以大连、营口、丹东、锦州、盘锦和葫芦岛港为重要节点,以跨境物流为引领的中蒙俄经济走廊建设。加大铁路、公路、口岸等基础设施互联互通建设力度,积极推进巴新铁路建设。

当代中俄区域经济研究院院长宋魁就指出,各地要实现互联互通,黑龙江的打造以绥芬河-满洲里-俄罗斯-欧洲铁路和绥芬河-俄远东港口陆海联运为主的战略通道,这是中央已经批复了的,国务院也批复了黑龙江将建设



通往俄罗斯的铁路、航空、水运、管道等,还要改善通关条件,实现贸易区免签,建立中俄边境贸易区,形成跨境产业链,实现大物流带动互联互通,带动中俄产业升级、文化合作。

因此,黑龙江将给陆海丝绸之路经济带建设带路,肯定要连接到哈尔滨,哈尔滨有集装箱中心,有大的内陆港,非常方便货物的集散,完全可以实现义乌、苏州的货运专列一站式往欧洲运输。

世界海洋城市总部发展研究院院长、辽宁师大区域研究所所长李靖宇认为,争取早日开通从烟台到大连,经过沈阳、长春、哈尔滨等东北区域中心城市,直到俄罗斯海山崴的铁路,形成东北丝绸之路经济带的基本轮廓,形成 21 世纪东北方向海上丝绸之路的战略依托,形成从中国经过俄罗斯和东欧地区直达欧洲市场腹地的海上战略通道。

记者获悉,不只是东北三省的一带一路设想需要整合,其实西北、西南各地一带一路构想,也需要与其他地区整合。

比如 2015 新疆政府工作报告提出,紧紧抓住国家“一带一路”建设重大历史机遇,扎实推进新疆丝绸之路经济带核心区建设。加快落实丝绸之路经济带核心区建设实施意见和行动计划,加快五大中心建设。按照北、中、南通道建设规划,切实抓好重大基础设施项目建设和储备。积极推动中巴经济走廊及面向中南亚和欧洲的物流通道、信息通道建设。突出与周边国家道路联通、信息相通。

其他的四川、云南、广西也提出了一带一路的新构想,这包括往东南亚以及印度洋的通道。

对此,铁路专家张江宇指出,连云港在过去很多年一直是欧亚大陆桥的起点,这是具有历史意义的。现在出现了“一带一路”战略,要进行全面布局,从面上布局就可以有多个支点和起点,这是顺应新时期战略布局需要的;如果只有单一支点无法适应现在的变化。“这些问题在战略布局前期出现也是可以理解的,最终中央会明确出合理的规划方案。”他说。

他认为,新疆这三条线路有其合理性和必要性,应该说是比较骨架型的布局,那究竟是两个还是三个骨干还要等进行比较性研究后才能确定,其次也有可能作为支线。

国家需要尽快统筹各地线路构想

有意思的是,目前各地提出的线路,很多已经无意插柳地链接了起来,成为新的通道,这的确使得一带一路的支点城市会增加。而这些线路,与一些周边国家提出的丝绸之路构想如何衔接,需要尽快确定。

西北大学经管学院研究院首席经济学家白永秀指出,从各地提出的构想看,未来从上海到新疆之间可能会出现新的亚欧大陆桥通道。

他认为,目前各地开始编制一带一路方案,以及建设一带一路节点城市,同时各地都开设发往欧洲的专列,需要给予控制,要顺应市场化的需求,以市场为导向。

据了解,目前新疆提出的一带一路南通道,是从库尔勒通向成都的铁路,目前部分已经开工。而成都到上海已经有了客运专线,但是经过长沙、成都到上海也有货运线路(借助沪昆铁路)。按此看,从新疆到上海的确未来可以构建一个与陇海、兰新(欧亚大陆桥)平行的通道。

类似的,新疆的一带一路北通道,可以从新疆直达包头,而包头可以有铁路到天津或者大连,这样从东部天津、大连或者青岛,也有线路直达新疆,再到欧洲,这条线路,比连云港到新疆的距离要短。

但是,这只是往西的欧亚大通道,相对黑龙江等往北的通道,云南、内蒙古、广西也提出往南、往北的通道。

比如 2015 年云南政府工作报告提出,立足于云南在“一带一路”战略中对南亚东南亚的辐射,发挥桥头堡建设部际联席会议作用,

加快云南连接周边国家的综合交通等基础设施建设,加强与周边国家交通基础设施和运输体系的对接与沟通。

内蒙古 2015 年政府工作报告提出,编制推进丝绸之路经济带建设实施方案,争取将内蒙古向北开放重大项目和项目纳入国家顶层设计。

广西 2015 年的政府工作报告提出,充分利用泛北部湾、大湄公河次区域等合作平台,争取亚洲基础设施投资银行和丝路基金等投资,加快南宁-新加坡经济走廊建设,推进与周边国家互联互通。

按此看,未来中国内地发货往欧洲的通道,将有可能往北、往西、往南多条通道,每个方向也有可能有几条。相应无论是内陆城市,以及沿海城市,可能都会有一带一路的节点城市产生,特别是那些有一带一路交汇点的城市,这包括大连、营口、天津、青岛、威海、连云港、上海、泉州、温州、宁波等等。事实上温州、泉州、厦门、天津,甚至义乌,以及南宁都提出了一带一路节点城市的概念。

加快与周边国家线路衔接

不过,一带一路毕竟涉及到其他国家。还需要与其他国家的线路衔接。

比如韩国之前提出丝绸之路快线,之前中国和匈牙利、希腊签署的协议,提出要建中欧陆海快线,这些线路需要尽快确定。

铁路专家张江宇认为,韩国提出线路的海上部分,是中国国际布局的一部分,可以看到是从东北方向到韩国整个会形成一个扇形的面。中央有非常宏大的战略规划,产生的影响可能会达到未来三十年到五十年,要分步骤完成。国家现阶段要将能够打通的线路尽量打通,估计在五到十年内会逐渐成形。“有些国家如果不加入的话,实际上会失去在东北亚的话语权。”张江宇说。

此前,从重庆、成都、西安、武汉、苏州、义乌、南昌等地,都开通了发往欧洲的专列,不过几乎所有的线路都亏损严重,主要依靠政府补贴。中国国际货运代理协会秘书长刘学德认为,国家需要尽快出台顶层设计,解决各自为政的问题。

目前联合国工业发展组织等部门,正在推进丝绸之路沿线工业园区的建设,下一步将成立一带一路城市联盟,并建立市长论坛。不过上述联盟和论坛并不设定限制,任何想参加的城市都可以加入。同时依靠上述联盟和市长论坛,一带一路沿线的城市的投资和贸易,有望被带动起来。

林备战指出,连云港是最早开始进行欧亚大陆桥运输的城市,虽然其本身的经济不十分发达但其优势在于起步早,周边货源充足并且可以进行日韩到东南亚的过境运输。

而重庆起步较晚,线路较短,多进行电子产品的运输,它的优势在于有周边两个地区的支撑,目前已经形成了市场规模。这两个地区各有优势,各有特点,都可以在未来继续发展。

目前各地线路都有利弊,像辽宁的线路技术很厚实。比如营口到满洲里再到俄罗斯的国际班列,目前每周都有 5-6 班的列车发出;大连到欧洲的国际班列也已经开通。因此,辽宁线的建设已经有了一定的基础。下一步上海链接新疆走一条线路,是比较科学的规划。

各地线路概念很多,比较混乱,从长远来看,一些缺少货源,不合理的班列终将会被市场化所淘汰。从国家层面来说,确实需要有一个总体的指导规划。明确各个省区的优势,差异性对待。

记者获悉,韩国货物发往欧洲,最初是通过连云港进行运输,之后为了进行口岸竞争,逐渐开辟了其他港口。目前比较成熟的港口有连云港和青岛两个,即两地都可以发货前往欧洲。其中每周固定有两班货船从釜山发往连云港。

让新自贸区点亮“一带一路”

(接 10 版)

但是,飞速发展的时代继续要求我们要进一步把服务贸易的壁垒也清理出去。这意味着什么呢?自由的商品贸易,意味着澳洲的铁矿石、德国的医疗器械、韩国的电子产品等等商品都可以顺利进入我国境内销售;而自由的服务贸易,意味着瑞士的银行、美国的医院、加拿大的私人学校等等都能够低成本地在中国开分店并提供服务。银行家、医生、护士、老师等等服务业从业人员,可以自由地在鼓励自由服务贸易的地方找工作,而不用太多担心诸如户口、税收等烦心事。这对于消费者来说当然是好事,但是对于提供相对低水平的国内服务业企业来说就麻烦大了。服务业已经超过工业和建筑业成为我国第一大产业。一旦放开,受冲击的将是大国本土。提升整体服务业水平,成为当前要务。

开放乃是趋势。“一带一路”战略下,我国要敲开有关国家的大门,更多地参与到这些国家的基础设施建设、贸易和金融服务业中去。相应地,我国需要在自贸区的带领下实现更高层次的产业提升,才能不断向外输出整合的力量。此所谓“远人不服,则修文德以来之”。

战略发展前景

我国从 1978 年改革开放起,一直在积极融入国际经贸体系当中去,是经济小国同化于经济大国俱乐部的过程。经历多年积累之后,我国终于有能力反哺这一体系,通过推行“人民币国际化”、“一带一路”战略来试图修改一些基本规则。在既有体系下,这显然是在突围。

突围的前景取决于力量的强度以及持久性。丝路基金和亚投行所汇集的千亿美元力量,显示出相当的力量。尽管与美国等国主导的货币基金组织、世界银行、亚洲开发银行等机构相比,丝路基金和亚投行仍是小弟,但这只是开始。以我国 4 万亿美元为依托的外汇储备整体构成力度继续增强的保障。

自贸区更多地体现力度的持久性。下一步,自贸区还会扩展到更多的地区。而经验能否迁移成功,取决于先行者是否已经积累了足够的经验,同时也取决于一些整体性的安排是否到位。

上海本身的自贸区事业也仍在继续,远未完结。上海自贸区内的金融改革进度参差不齐,距离资本账户的完全自由还有相当路程。新自贸区在这方面难以有太多借鉴。此外,服务业占比高的东部沿海地区推行自贸区的经验如何与产业转移政策相配套?假如有一天四川、陕西也都成为了自贸区,那么迁移到这些地方的重工业们又该如何适应已经要求服务自由贸易的新时代?沪粤津闽四地陆续突破之后,全国腹地能否跟上这些火箭的牵引,是我国“一带一路”政策长期是否成功的关键。

“一带一路”战略的高明之处,在于利用我国的经济实力向外寻求解决问题的空间,并可能为国内经济的进一步转型赢得时间。我国向“一带一路”国家输出基础设施建设的同时,还能国内钢铁、水泥等过剩行业产能找到新订单,从而缓和产业结构调整阵痛。在这中间,可能会出现内外部节奏不同步的尴尬,也可能会有国内企业与境外国家不断互补的盛况。突围就是如此,充满挑战,充满希望。家庭联产承包责任制、改革开放、加入世贸组织等重大事件发生前,恐惧和担心从未消失,而历史已经说明了高下,这一次也不例外。