

“一带一路”战略—— 顺应经济运行发展规律的世界创举

兰州财经大学丝绸之路经济研究院 安江林



各国的各地区的产业体系、流通体系要融入全球性的供给体系,它就与世界上其他国家国家和地区建立起公平、互利的分工合作关系,将自己拥有的、存在许多缺陷的产业体系融合到全球统一的产业体系之中,以特殊的分工地位从事全球性的亦即全面性的生产,同时从全球的产出中分配到相应的、公平合理的经济收益,从全球市场上购买到本国居民所需要的消费品,实现生产与消费的动态平衡。每一个国家、地区要实现自身生产与消费、供给与需求的大致平衡和良性循环,它就必须放弃自成一体、自我循环的孤立性产业结构和经济体系,加入到世界性的经济结构体系和运行过程中。否则,由于自身的局限性,它必然面临要素稀缺、分工不发达、生产能力有限、生产效率和经济效益低下等制约因素,导致产业结构畸形、经济增速缓慢、消费品质短缺、居民生活水平下降,并由此累积成为日益严重的经济和社会危机。而持续的生产效率和经济效益低下及其所必然导致的经济和社会危机,意味着在地区间和世界性的竞争中走向没落和衰败。所以,效率和效益是国家命运的基础,而分工合作则是产生效率和效益的基础。为了不败命运已有的国家成地区都不同程度地实行开放、合作和自由贸易的政策,将国际合作视为增进共同利益和实现共同发展不可缺少的条件。虽然贸易保护主义倾向时有抬头,但国家和地区普遍存在的产业结构缺陷及其引致的经济运行不良、增长缓慢和经济社会危机,总是迫使贸易保护主义不得不重新回到自由贸易的政策上来。开放和合作越来越成为世界经济发展的主流,闭关锁国和贸易保护主义越来越成为窒息经济发展活力的桎梏。世界上任何一个国家的经济,只有依赖日益发达的国际合作和统一的国际市场,经济才能实现正常运行和更快发展。

二、战以后,特别是上世纪中后期发生的新的科学技术革命以来,国家间的合作发展不断地向传统的国家关系、国家界限和国际政治格局提出挑战,经济合作越来越成为不同制度的国家之间加强联系、寻求沟通、避免对抗和进行全面合作的基础。为了解决共同的经济问题,实现共同的经济利益,越来越多的国家选择了开放、合作的政策方向,超越制度、文化、民族、国情的差异,建立体现共同利益的世界贸易组织、自由贸易区和各种各样的国际合作组织、地域经济组织,制定和实行“跨制度”、“跨文化”的贸易规则,推动世界经济进入数十年的繁荣时期。在各种国际合作组织、地域经济组织中,最普遍的一种联合体的形式就是区域经济集团,如欧盟、北美自由贸易区、东盟和东盟 10+1、上海合作组织、石油输出国组织、非洲联盟、拉美经济体系等。区域经济集团是区域内许多国家实现稳定合作和走向经济一体化的过渡性组织形式,同时也是某些集团与另一些集团角逐利益的带有特定局限性的联合体。区域经济集团以及世界贸易组织、自由贸易区等,无疑是国际条件下解决生产片面性与消费全面性矛盾的较为有效的途径,也是单个国家的独立性经济过渡到全球一体化组织的一种中间形态。这种地域经济组织形式在促进国家间合作发展和化解、遏制区域冲突等方面发挥了重要作用,但同时也面临着诸多严峻的问题。世界贸易组织、自由贸易区和各种国际合作组织的产生、发展及其面临的问题表明,人类只能通过曲折、迂回的道路,推动国际合作的升级和发展,逐步提高全球经济的运行和治理水平,实现全球性供给与需求的动态平衡。

三、生产与消费、供给与需求的矛盾运动推动现代国际合作进入更高级的水平
区域经济集团以及世界贸易组织、自由贸易区等超国家经济组织的优势、作用、局限性及其引发或面临的各种问题表明,正是生产与消费、供给与需求的矛盾,推动现代国际合作不断突破旧的体制和利益格局的限制,进入更高级的水平。合作伙伴国不得不再放弃、搁置长期存在的国情差异、政治分歧甚至军事对抗,寻求经济合作方面的共同利益。原先仅以贸易为主的合作,演变为国与国之间寻求日益全面化的政策和制度的“对接”。通过产业链和发展战略、政策、制度的对接,加快产业的跨国衔接、跨国移植和国际融合。走向全面化的政策对接和移植,减少了体制、政策、文化等方面的障碍,扩展了国际市场,缩短了高加工度产业特别是高技术产业在发展中国家由萌芽、幼稚阶段到成熟、发达阶段的成长周期,使这些国家有条件在短期内引进、嫁接甚至“买进”先进生产能力,实现经济快速发展,同时也使出口高端产品和先进技术的国家获得了不断扩大的市场。

从贸易、投资到战略、政策、体制的全面合作能够使经济要素更快流动,并在最佳的区位上实现优化配置,从而能够最大限度地促进生产的效率、效益水平和社会成员的收入、消费水平提高,达到以全面的、低成本的全球化生产体系满足全面、不断增长的消费需求。

近代以来,全球所有的发展中国家和中等发达国家,无一例外地都是在全球一体化的发展过程中占得先机,分享到最大或次大利益的经济体。上世纪 60 到 70 年代亚洲“四小龙”的经济腾飞,在很大程度上就是得益于它们与欧美发达国家和广大发展中国家进行的国际合作。中国改革开放 30 多年的经济快速发展,以引进国外资金、技术、资源为主的国际合作发挥了重要的“杠杆”作用,同时中国也为世界经济的增长做出了其他国家不曾有的贡献。就人口

数量以及许多相应的经济指标和潜在的经济规模来看,中国将是世界第一大经济体。在不久的将来,中国还将成为世界第一的生产大国、服务大国、消费大国和经济强国,甚至成为世界上产业体系最齐全的经济体。但即使这样,中国也不可能成为自给自足之国。相反,中国将发展成为更加依靠全世界的资源和条件来从事生产、贸易、分配和消费的国家。在国内,各地区间这种矛盾有某些相似之处,但性质有所不同。像中国这样的人口和经济大国,将国内的各地区组织成为类似于几十个、上百个国家的联合体的分工合作体系,实现产业体系相对齐全、分工和协作体系高度发达、贸易规模巨大、发展速度较快、生产与消费基本适应、抗风险能力最强的目标,肯定比任何个国家都要有优越性。但即使这样,也不能代替国际间的全面合作。只有国内地区间的全面分工合作与全球各国的全面分工合作紧密结合,中国才能发展得更快、更好,其他国家从与中国的合作中获益也就更多。近年来中国与发展中国家的产能合作,加快了这些国家由资源型、农牧业主导型的产业结构向加工工业主导型产业结构的转型、升级步伐,使这些国家能够在高起点上实现工业化。中国通过进出口贸易和参股、并购等对外投资方式,将发达国家的先进技术和发展中国家的资源,与中国的高增长市场需求和大规模投资能力结合成一种国际化的共同发展过程,以便捷而低成本的路径,跨越了技术升级换代和高端产业循序成长的某些阶段,在一些关键性产业、拥有知名品牌的“跨越式”发展。

在今后的进一步发展中,中国的巨大市场可以拉动更多国家的产业发展,中国庞大而复杂的产业体系及其输出的产品、服务和投资,可以降低合作伙伴国的经济运行成本。中国作为世界经济增长和将来发展成为世界经济强国,要始终顺应国际经济运行中生产片面性与消费全面性矛盾的规律,把握好这一规律在新时期、新条件下发挥作用的特点,主动担当好推动国际经济合作升级的责任。一方面要发挥好自身的优势,发展平等而普惠的国际合作,给世界各国带来不断增多的利益和发展机会,尽最大努力化解、消除影响国际合作的分歧、对抗和冲突。另一方面则要创新国际合作的方式,主动推动国际合作的发展和升级,充分利用世界各国的资源和优势来发展本国经济。中国只有不断创造开放发展、合作发展、共赢发展的新成就,才能以最快和最节省的方式加快自身的发展与进步,同时增强对世界发展的贡献作用。

三、“一带一路”战略—— 推动建立全球化经济体系的创举

中国在国际合作中获得了巨大的发展,并且以自己的方式推动国际合作向建立全球化生产体系这一更高水平发展。中国版的跨国经济带,就是一种“跨制度”、“跨文化”的国际经济合作的组织形式。中国倡导的“一带一路”战略,就是旨在有效解决世界经济运行发展的基本矛盾和重大问题,推动当代国际经济合作升级的一种创造性举措。

“一带一路”战略的实施,将有助于解决世界经济运行发展的长期突出问题,推动世界交通大通道和交通通信网络等基础设施建设,提高全球各地的互联互通水平;推动跨国企业发展,提高贸易投资便利化和国际分工水平,深化各国之间的优势互补和全面合作;以“一带一路”轴带网络建设推动全球产业分布趋于合理,促进生产、人口、城镇向条件优越的轴带沿线聚集,提高人口、城镇向轴带地区的经济效益和生态效益;以“一带一路”沿线的经济合作带动全人类的全面依赖和广泛合作,为消除地区冲突、加快人类社会的发展和进步奠定基础。

(一)建设发达的国际互联互通网络

为了解决经济全球化时代生产与消费亦即供给与需求之间的矛盾,尽量缩短产品由生产者到达消费者手中时间,需要更加发达的商

业、交通运输业以及金融、信息等中介产业。“一带一路”战略的提出和信息,正在启发、引导越来越多的国家关注和参与全球互联互通设施的建设,为产业的跨国关联和经济合作升级奠定基础。

交通通信等基础产业的发展滞后,成为实现全球性供需平衡的首要瓶颈,由此推动了这些产业的革命性变革。在生产水平低下、自给性生产的主导地位、商品生产和劳动力的时代,社会必须予以绝对对优势的劳动力和劳动时间来生产消费品,这些消费品在大范围、远距离的空间流动和交换的数量并不大,因而社会用于商业和交通的劳动力和劳动时间占比也较小。近代以来特别是现代条件下,由于生产技术的巨大进步和经济交往的广度、深度的提高,社会投入消费品生产领域的劳动力和劳动时间在迅速减少,而投入到商业、运输等流通领域的劳动力和劳动时间在快速增加。这种变化使原来仅仅作为生产与消费的中介环节的商业,发展成为以商贸产业为主导的日益发达的企业、行业、地区、国家间的商贸合作体系。相应地,以运输、仓储、加工、配送为主要环节的物流产业,以及以通信为主导的信息服务业等,由此成为快速发展的复合型产业。提高互联互通水平是商业贸易发展的前提,也是产业升级和经济全面发展的重要基础。

交通运输是组织大规模社会化生产尤其是实现全球再生生产的基础条件。运输经济学[统]统计数据揭示了经济发达中的“物流革命”后指出,“良好的运输条件提供了低廉的运输成本,服务于更为广阔的市场,并通过大范围的运输活动实现大规模生产”,成为“国民经济发展的先决条件”。((英)Kenneth Button 著,李晶、吕靖、贾晓惠等译,运输经济学[M],第 361 页,北京:机械工业出版社,2013 年)统计数据揭示了经济发达中的“物流革命”和财富之间存在的联系,譬如“人均国内生产总值(GDP)水平和居民享受到的运输流动性”之间的关联关系,(同上书,第 41 页)并且表明了这种关系实际上是人均收入水平与运输量、运输水平之间相互促进、相互转化的正相关关系。不论是发达国家还是发展中国家,对交通的扩张和国际、国内贸易的发展,都对交通运输能力有着极大的依赖性。尤其是国际贸易比国内贸易更加依赖交通条件,“全球贸易增长本身是由于运输的改进而产生的”,((英)Kenneth Button 著,李晶、吕靖、贾晓惠等译,运输经济学[M],第 361 页,北京:机械工业出版社,2013 年)在交通条件更好的区域内特别是交通条件改善更快的国家集团内,如欧盟、北美自由贸易区以及东亚、东南亚等区域内,国际贸易能够获得更快发展。

生产的进一步发展和消费水平的进一步提高需要地区、国家之间实现更高层次的互联互通。由于大规模生产、更广阔的市场、人均收入增长与大规模运输之间的矛盾,航空、管道不断解决,推动了陆地、海洋、内河、航空等不断运输形式在 20 世纪后半期达到了空前未有的规模和水平。但是,交通运输落后仍然是制约许多国家以至世界经济运行发展的瓶颈。覆盖亚洲主要地区并连通欧洲与亚洲的泛亚铁路建设,从上世纪 60 年代开始规划,至今仍未实现其主要目标。覆盖非洲和拉丁美洲的铁路网比泛亚铁路的状况还要落后。亚非非主要交通设施过于落后,其经济长期陷于“贫困—闭塞—相对更加贫困”的恶性循环之中。即使是像美国这样的世界头号发达国家,交通等基础设施建设滞后的问题也日渐突出。可以说,经济全球化的首要障碍,就来自于以交通为主的全球互联互通网络建设滞后。

因此,“一带一路”战略的首要步骤,就是突破沿线国家普遍面临的交通瓶颈制约,提高亚非非以至全球的互联互通水平,促进各经济体之间加速构建超越国界的生产网络和价值链,形成以区域分工、国际分工为基础的贸易与投资的自由化、便利化经济体系。互联互通的根本性要求是交通与通信的全面便捷化。互联互通实质上是现代生产生产力发展的一个重要领域,是适应产品生产发展和消费水

平提高的要求并与产品生产紧密结合的种社会生产力。这种生产力能够把空间上缺乏联系的经济体及其经济活动连接成整体,把局限于一个地区内的产业衔接成跨地区的产业链条,将各自发展的地区、国家融合成具有新质和更强发展能力的更大经济系统。提高互联互通水平,实质上就是通过提高交通、通信领域的生产力来带动提高社会整体的生产力,推动国家和全球社会经济体系由松散结构向紧密结构过渡,进而推动国家和全球经济、政治、文化等社会整体更加均衡发展的一种机制。

实现国家间交通和通信的互联互通必然涉及经济、政治、外交、社会、文化等众多领域,要求这些领域在基础设施和政策、制度、规则、技术、标准等方面实现统一。共同的亦即一体化的运输政策曾经是促进欧盟这一共同体形成的重要条件。欧盟在实现共同体的发展目标中,“一带一路”战略的提出和信息,正在启发、引导越来越多的国家关注和参与全球互联互通设施的建设,为产业的跨国关联和经济合作升级奠定基础。

交通通信等基础产业的发展滞后,成为实现全球性供需平衡的首要瓶颈,由此推动了这些产业的革命性变革。在生产水平低下、自给性生产的主导地位、商品生产和劳动力的时代,社会必须予以绝对对优势的劳动力和劳动时间来生产消费品,这些消费品在大范围、远距离的空间流动和交换的数量并不大,因而社会用于商业和交通的劳动力和劳动时间占比也较小。近代以来特别是现代条件下,由于生产技术的巨大进步和经济交往的广度、深度的提高,社会投入消费品生产领域的劳动力和劳动时间在迅速减少,而投入到商业、运输等流通领域的劳动力和劳动时间在快速增加。这种变化使原来仅仅作为生产与消费的中介环节的商业,发展成为以商贸产业为主导的日益发达的企业、行业、地区、国家间的商贸合作体系。相应地,以运输、仓储、加工、配送为主要环节的物流产业,以及以通信为主导的信息服务业等,由此成为快速发展的复合型产业。提高互联互通水平是商业贸易发展的前提,也是产业升级和经济全面发展的重要基础。

国家之间的互联互通,需要合作国增强政治互信,重大问题上形成广泛共识,消除地缘政治、国际博弈、文化对抗等消极因素,去除相互间的战略疑虑;需要合作国具有坚实的经济基础和健全的内在发展机制,在产业结构、发展模式等方面具有更大的互补性,消除因发展水平和政治、社会、文化的差异造成的合作障碍;需要统一的政策、法律法规、规章制度、行动准则、技术标准等,使经济交往能够顺畅进行,经济合作能够不断提高效率、效益。实现这些方面的统一,实际上就是在推进不同的地区、国家之间走向经济、政治、社会、文化的融合和一体化,形成经济、政治、安全的共同体。实现互联互通,一般说来首先是国家内部不同地区之间的互联互通,其次才是国家之间的互联互通。国家之间的互联互通,首先是邻国之间或区域组织内部各成员国的互联互通,其次才是区域组织成员与外部国家的互联互通。但是在另一种情况下,外部更加发达的互联互通也能够有力地推动一国内部或区域组织内部加快互联互通的步伐。

中国在互联网建设领域初步形成了国际领先的综合优势,具有影响和提高亚洲及相邻地区互联互通水平的技术资金基础,加快了以中国为核心的交通通道“轴—辐”框架的建设步伐,并向引领亚洲支撑基础建设的体系建设和向东北亚、东南亚、南亚、中亚、西亚、俄罗斯等,正在建设更加发达的交通和通信网络。中国依靠自身经济实力的较快增长并与合作伙伴国的共同努力,在提高“一带一路”沿线和全球互联互通水平方面取得以下重大进展:进一步推动各种运输方式向着大型化、重载化、高速化、信息化、智能化方向发展,使以往时代难以跨越的天然屏障,在先进的交通工具和宏大的交通工程面前陆续变成坦途;建设连通五大洲和四大洋的海陆空运输网和通信网络,重点建设连通主要经济聚集区的高速交通线和综合性的海陆交通通道,缩短全球各主要经济体进行交往的空间距离,使不同国家之间和各国各地区之间形成距离迅速拉近的“同城化”、“同地化”交往条件;将高效和大运量交通通道两侧地区发展成互利合作的产业密集带,使国际和国内的产业链、经济协作链更加紧密;协商解决互联互通所涉及的经济、政治、外交、社会、文化等领域的重大问题,在政策、制度、规则、技术、标准等方面实现统一;适应国家、地区在更高层次上建立资源、综合条件方面的互补、协作、联合关系的需要,超前提升基础设施服务水平,为全球供应链的衔接、升级和经济高效运行提供基础支撑。

(二)推动跨国企业的发展

现代市场经济条件下生产片面性与消费全面性的矛盾,推动了世界经济的生产与消费矛盾运动规律的客观要求。跨国投资呈现快速发展的趋势,跨国公司的数量、规模以及“跨国指数”等指标的增长超过了以往任何时期。跨国公司作为“在全球范围内实行资源的最优化配置”的“全球公司”,其经营和发展战略成为一种“将公司的要素优势与各国的区位优势相结合”以追求资源效用最大化的全球战略。(杜德斌、冯春萍等主编:《世界经济地理》,第 83 页,高等教育出版社,2009 年 6 月北京)公司将其经营的所有行业、产品以及每一种产品从研发、生产到售后服务等全过程的各个环节,并分解到全球的数十个国家的成千上万个企业,且通过分包、许可协议、联合研发,以技术换市场等战略联盟的形式,与其母公司建立外部合作、联合的网络。