

文章编号 :1007-7588(2014)12-2451-08

丝绸之路经济带经济发展格局与区域经济一体化模式

董锁成¹, 黄永斌^{1,2}, 李泽红¹, 石广义¹, 毛琦梁^{1,2}, 李俊^{1,2}, 于会录^{1,2}

(1.中国科学院地理科学与资源研究所,北京 100101;2.中国科学院大学,北京 100049)

摘要 丝绸之路经济带作为连接亚、欧、非三大洲的战略大通道,对促进亚欧非经济社会协调发展具有重要作用。文章在分析丝绸之路经济带经济发展格局的基础上,提出符合经济带区情特色和地缘政治经济发展要求的典型模式,为促进丝绸之路经济带经济合作与可持续发展提供政策建议。丝绸之路经济带经济发展存在两端高中间低的格局,东亚、欧洲经济发展势头较好,而中亚、中东地区经济增长相对缓慢,丝绸之路经济带产业分工协作不合理,但发展互补性强;沿路、沿海、沿河的城市化空间格局特征明显,大陆桥已成为沿线城镇发展的空间主轴。针对丝绸之路经济带经济发展格局,提出核心-边缘合作共赢模式、交通经济带模式和丝绸之路经济共同体模式,优化欧亚发展空间新格局,以此促进丝绸之路经济带经济可持续发展。

关键词 经济发展格局;区域经济一体化;可持续发展;丝绸之路经济带

1 引言

丝绸之路作为一个历史概念,自古就是东西方文明交流和经贸合作的通道和桥梁^[1],更是连接亚、欧、非三大洲和太平洋、印度洋和大西洋三大洋的战略大通道。丝绸之路经济带的提出^[2],是中国在当今复杂多变的国际地缘政治经济格局中,顺应国际潮流,面向未来,为全面加强中国同中亚、中东、欧洲、北非和南亚、东南亚国际经济贸易合作,惠及沿路国家,抗击国际经济危机,构建可持续发展的国际政治经济新秩序的重大战略构想^[3]。

自1877年李希霍芬提出“丝绸之路”概念和1967年日本学者三杉隆敏提出“海上丝绸之路”概念以来,关于丝绸之路的经济、文化、历史等研究已成为学术界研究的热点问题之一^[4]。自丝绸之路经济带理念提出以来,学者们针对丝绸之路经济带沿线地区经济发展与合作探讨了区域合作模式^[5-6]、产业布局^[7]、基础设施^[8]、城镇规模与空间布局^[7]等问题,都较少有研究对沿线所有国家和地区的发展格局及区域经济一体化模式进行探讨。

当前复杂多变的世界地缘战略格局下,推进国际丝绸之路经济带建设,要根据资源与社会经济格局和地域分工,科学制订区域之间经济合作发展战略,重点突破,引领丝绸之路经济带建设全面推进,实现可持续发展。

2 丝绸之路经济带经济发展格局

丝绸之路经济带横跨亚欧非65个国家,另外还有29个国家在辐射范围内,核心国家的总面积为5 539万km²,占世界总面积的41.3%,总人口46.69亿,占世界总人口的66.9%,GDP为27.4万亿美元,占世界GDP的38.2%;如果加上辐射区范围内的国家,则总面积占世界比重达到53.6%,人口占世界总人口的77.5%,GDP世界占比达到65.0%(表1)。

根据国际地缘关系和国际地域分工格局,当前丝绸之路经济带具有动态发展的阶段性特点,包括陇海-兰新铁路-哈萨克斯坦-第二亚欧大陆桥,长江经济带与深圳-南宁-昆明-中印孟缅大通道-第三亚欧大铁路,西伯利亚大铁路-莫斯科-第一亚欧大陆桥三条发展主轴,三者沿途与近邻国家构成两

收稿日期 2014-10-28;修订日期 2014-11-15

基金项目 国家自然科学基金面上项目(编号:41271556),国家自然科学基金青年科学基金项目(编号:41101117)。

作者简介 董锁成,男,甘肃平凉人,研究员,博士生导师,主要研究领域为资源经济与区域生态经济。E-mail: dlongsc@igsnrr.ac.cn

通讯作者 李泽红, E-mail: lizehong@igsnrr.ac.cn

表1 丝绸之路经济带主要指标

	国家(或地区)(个)		国土面积(万 km ²)		人口(亿人)		GDP(万亿美元)	
	总量	占世界比重 (%)	总量	占世界比重 (%)	总量	占世界比重 (%)	总量	占世界比重 (%)
核心国家	65	28.3	5 539	41.3	46.69	66.9	27.4	38.2
辐射国家	29	12.6	1 653	12.3	7.07	10.6	19.25	26.8
合计	94	40.9	7 192	53.6	53.76	77.5	46.65	65.0

大辐射区,中远期形成亚、欧、非三大洲的丝绸之路经济共同体。

2.1 经济发展两端高中间低,存在三个梯度

丝绸之路经济带经济发展水平呈现东部、中部和西部三大梯度。丝绸之路经济带东部连接着快速发展的亚太经济圈,西部连接着较为发达的欧洲经济圈,中间的中亚、南亚地区之间形成了一个经济凹陷带,东中西区域间差异显著(图1、图2)。东部板块中国、俄罗斯、印度等新兴经济体,国家规模较大,进入工业化中期,依靠体制改革与扩大开放,持续高速增长。中部板块呈现出两种发展类型,一类为资源型高收入国家,如中东石油输出国家;另一类资源型欠发达国家,如中亚等资源型国家,处于较低的工业化阶段,国家依靠资源贸易,处于欠发达阶段,经济增长缓慢。西部板块欧盟等发达国家,已经进入后工业阶段,表现为技术驱动为主的经济增长模式,经济总量大,受国际金融危机影响,经济增长相对缓慢^[9]。

2.2 三大板块产业分工互补性强

东中西三大板块产业分工协作不合理,发展互补性强。东部板块东亚、东南亚部分国家,作为全球制造工厂,具有相对完备的产业体系,资金、劳动力、技术资源丰富,是最为瞩目的制造加工品输出地。服装、木材制品、半导体等其他电子产品从这里向全球送,但大部分产业处于全球产业研发、制造、品牌的中端。同时中国部分产业产能严重过剩,促进产业转型升级,还需要广阔的海外产品和投资市场;西部板块欧洲国家科技先进,工业发达,占据产业研发和制造、品牌和知识产权高端,牢牢地掌握着全球化下高附加值的收入链,但是主要自然资源缺乏,迫切需要对外拓展发展空间;中部板块中东、北非和中亚地带主要依靠石油输出发展经

济,西亚、中亚经济水平相对落后,产业体系单一。除东南亚、南亚部分国家产业具有一定基础外,中部板块国家总体处于产业传统制造、资源输出的低端,但是能源、矿产等资源富集,这也是与丝绸之路经济带其他国家合作发展的重点领域。

2.3 沿路、沿海、沿河 城市化空间格局特征显著

丝绸之路经济带国家经济发展已经形成沿路、沿海和沿河的城市化空间格局,大陆桥已成为城镇发展的空间主轴(图3)。

丝绸之路经济带城市水平空间上呈西北高东南低,而城市区域人口总量则呈东南高西北低的趋势。2012年,德国、俄罗斯等欧洲国家城市化率达到70%以上,处于城市化后期阶段;中东部中国、中东欧、中东、北非国家城市化率在50%~70%之间,处于城市化中后期阶段;东南亚国家和中亚五国(哈萨克斯坦除外)在25%~50%之间,处于城市化中期阶段;中部阿富汗、尼泊尔以及东南部柬埔寨等国城市化率在于25%以下,处于城市化起步阶段。

城镇密集区主要沿亚欧第一大陆桥、第二大陆桥、第三大陆桥分布,包括京津冀城市群、长三角城市群、珠三角城市群、关中城市群、兰西城市群、阿拉木图-塔什干-杜尚别-阿什巴哈德都市区而成的中亚经济带、莫斯科都市区、欧洲蓝色香蕉经济区等;从城市规模等级来看,超大城市主要分布在东亚、南亚、西欧,具有明显的海洋指向性。

3 区域经济一体化发展模式和建议

丝绸之路沿线国家在资源要素禀赋、产业结构、城镇发展现状等方面存在明显的差异性与互补性,彼此间互通有无,合作共赢成为沿线各国社会经济发展的普遍愿望。同时,亚欧大陆桥、空中和海上运输通道的建设,以及网络信息技术为区域经济一体化发展提供了必要的物质基础和支撑。丝

2014年12月

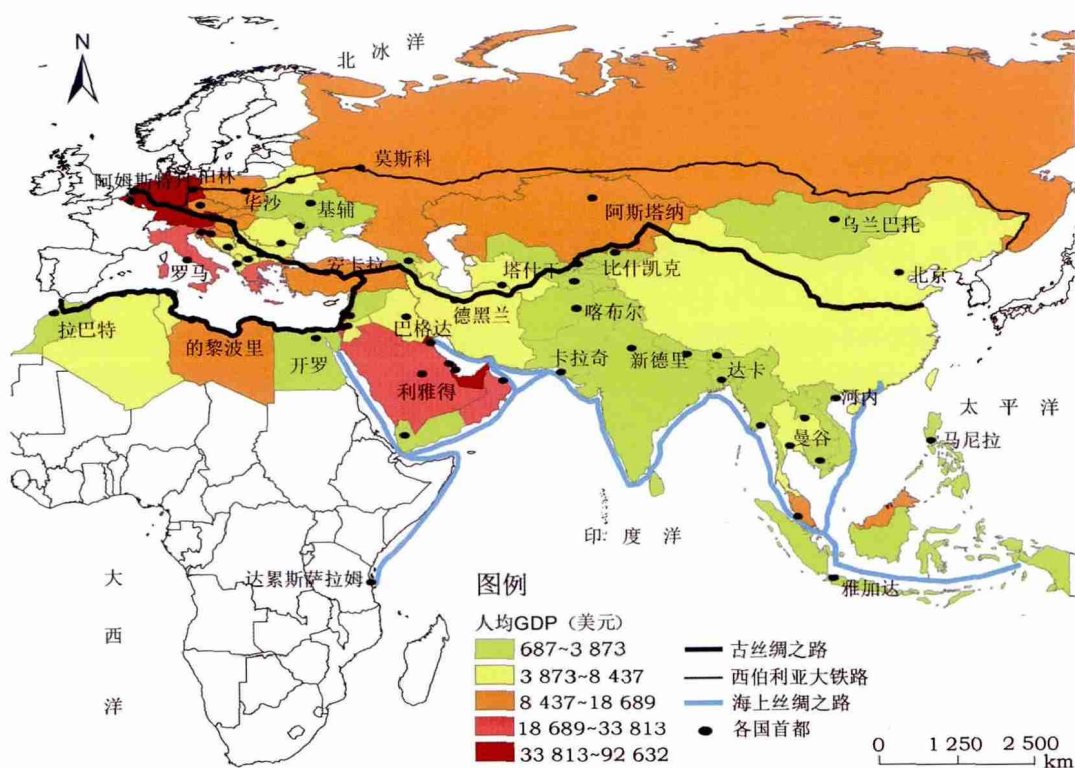


图1 2012年丝绸之路经济带各国人均GDP空间分异

Fig.1 Per capita GDP of each country in SREZ 2012

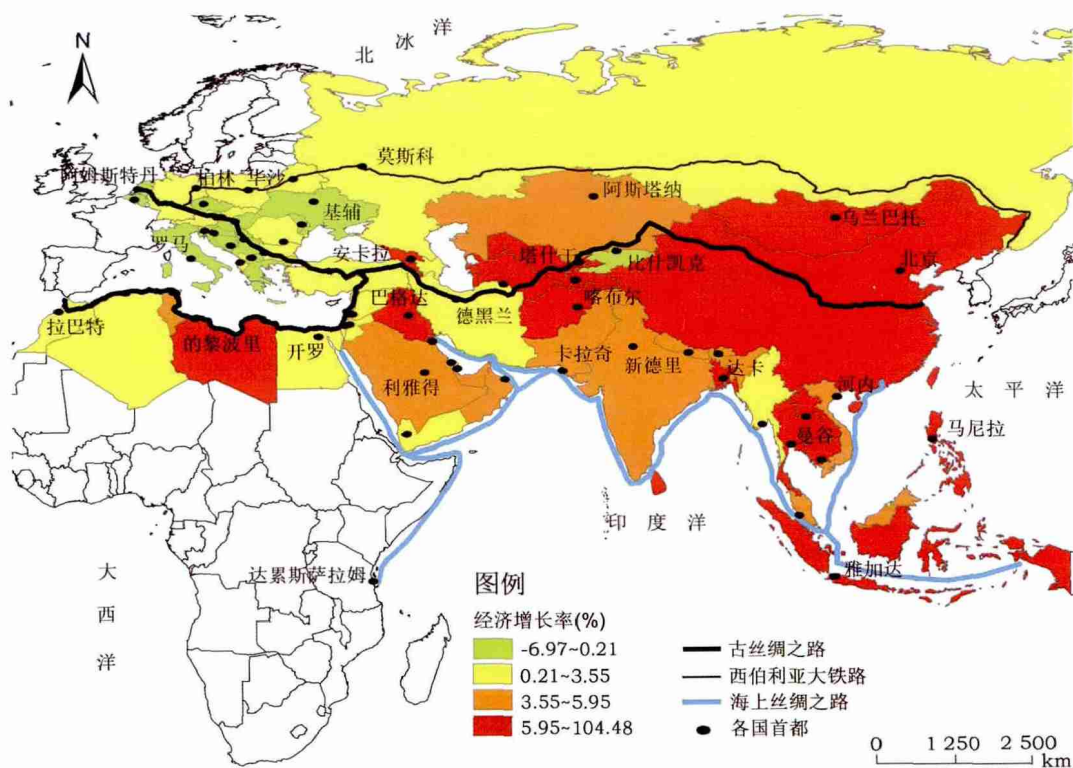


图2 2012年丝绸之路经济带各国经济增长率空间分异

Fig.2 Economic growth rates of countries in SREZ 2012

绸之路经济带区域经济一体化发展具备广泛的合作意愿与充足的硬件基础,其重点经济合作领域、交通网络组织模式与区域经济一体化发展路径是实现区域经济一体化的重要内容。

3.1 核心-边缘合作共赢,优化欧亚发展空间新格局

3.1.1 依托大国辐射效应,塑造亚欧三轴辐射空间格局

重点依托大国在丝绸之路经济带中的带动作用(表2),重塑欧亚经济、资源等方面的统一空间,利用欧盟、中国、俄罗斯三大经济体辐射带动效应,形成南、北、中三条亚欧大陆桥三轴辐射的空间发展轴,驱动周边国家优势提升与经济开发。

欧盟、中国、俄罗斯作为世界大型经济体,应当引领区域经济一体化进程,成为区域经济一体化的领头羊,在扩大本国经济发展空间的同时,实现与区域内其他国家经济发展的战略对接,进而打造一个幅员辽阔的亚欧经济合作空间,使各国实现互利共赢。各成员国在发挥各自比较优势的同时,通过自由的贸易和投资,推动区内产业结构的调整,促进区内发展中国家的经济发展,从而缩小与发达国家的差距。

3.1.2 区域合作共赢,形成国际合理梯度分工

丝绸之路经济带各国互补性强,具有不同的比较优势,有很大的可提升的合作空间。应按照各国的发展梯度与资源禀赋,通过加强各领域合作,进一步扩大经济带各国贸易和人员往来,提升经济发展速度与质量^[10]。丝绸之路国家间的合理分工与协作,将对全球经济的稳定可持续发展产生不可估量的重要影响。

中亚、西亚国家重点寻求与其他国家在能源方面的合作,将能源优势转化为经济优势,中亚国家提高国际资本和技术投入的吸引能力,完善国家产业体系,拓展区域内公路、铁路、电力、通信、信息等

基础设施互联互通的合作,西亚国家通过发挥能源优势,加强与丝绸之路国家间在农产品领域的合作,弥补生态环境劣势^[11]。

欧盟重点寻求资源,缓解能源限制,加强与亚洲国家间的经济合作,利用自身发达的科技实力,寻求对外合作空间。中国作为全球制造工厂,资金、劳动力等丰富,但面临资源短缺与市场限制,不仅需要能源、原材料的输入,而且部分产业产能严重过剩,促进产业转型升级,还需要广阔的海外产品和投资市场^[12]。中亚国家经济发展水平相对落后,经济社会进一步发展迫切需要来自国际社会的资本和技术投入,对于欧洲精良的工业产品需求巨大^[13]。与丝绸之路上其他国家的合作可帮助中亚国家摆脱内陆经济的封闭性,为其经济发展提供地缘空间。西亚由于生态环境原因,各国对粮食、食品、蔬菜等农副产品的进口需求非常大,需要加强与丝绸之路国家农产品领域的合作。此外,在诸如制造业、金融、人力资源、科技研发等方面,西亚的合作需求也非常大。印度融入丝绸之路经济带将有助于缓解能源短缺,而且可以获得更为广阔的市场空间与吸引投资的能力,这为其发挥人口红利,削减人口重负,打造完整的产业体系,缩小悬殊的贫富差距,改善基础设施具有重要意义(表3)。

3.2 跨大陆板块的交通经济带模式

3.2.1 交通经济带组织模式

在五通(政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通)理念的指引下,以主要城市为节点,以线连点,陆桥为轴,高铁突破,空中快运,海上大运,海陆空并举,点轴推进,连线成网,括网成带,打造跨大陆板块的交通经济带。

交通经济带的基础骨架包括以第二亚欧大陆桥为骨架的中部主通道、渝新欧大通道、中印蒙缅

表2 丝绸之路经济带主要大国的国土面积、人口及GDP

	国土面积(万 km ²)		人口(亿人)		GDP(万亿美元)	
	总量	占世界比重 (%)	总量	占世界比重 (%)	总量	占世界比重 (%)
欧盟	159	2.9	2.41	5.2	6.86	25.2
中国	960	17.3	13.5	28.9	8.3	30.3
俄罗斯	1 707	30.8	1.4	2.99	2.02	7.4
印度	320	5.8	12.36	26.5	1.85	6.8

2014年12月

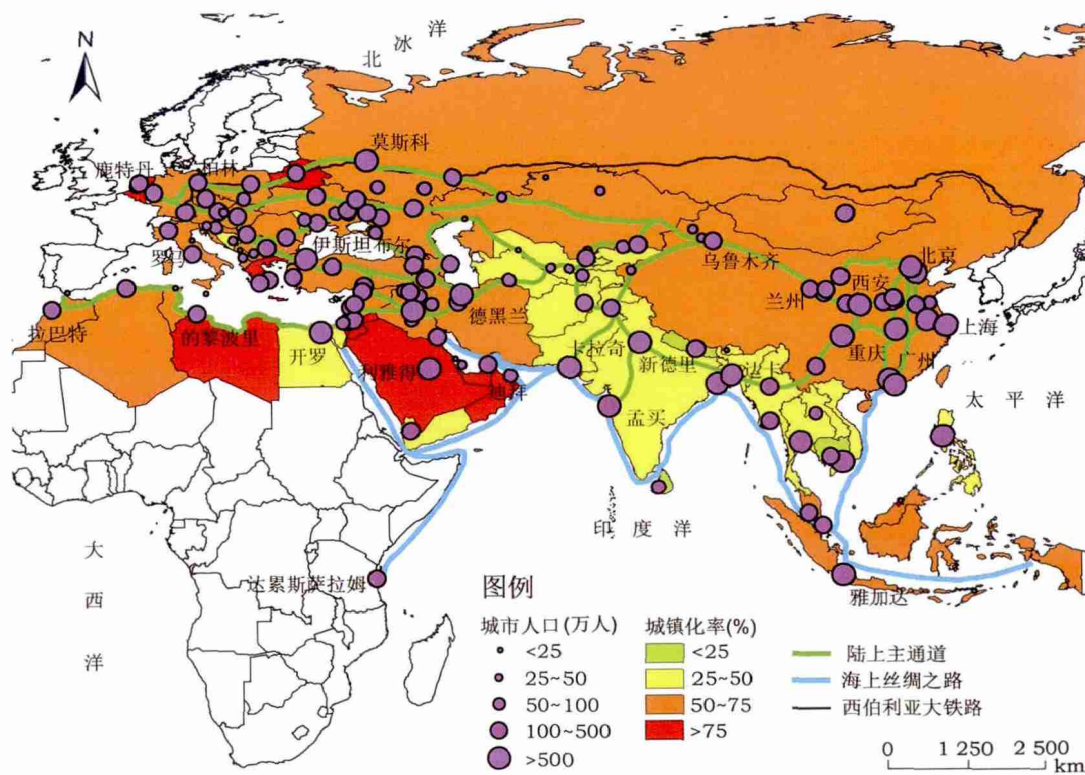


图3 丝绸之路经济带城市化格局

Fig.3 Urbanization pattern of SREZ

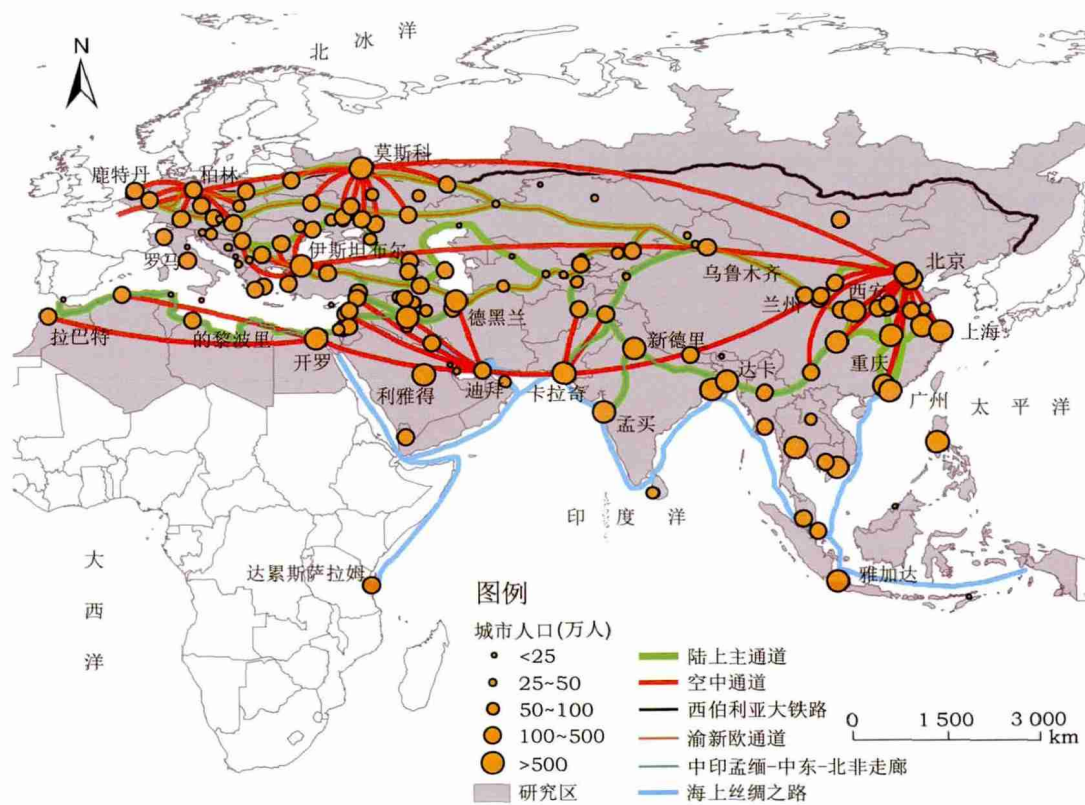


图4 丝绸之路交通经济廊道

Fig.4 Transportation passageways of SREZ

表3 丝绸之路经济带主要区域的合作诉求

Table 3 Cooperation orientations of each region in SREZ

区域	经济梯度特征	主要合作诉求
欧盟	后工业化阶段 经济发达 科技先进	能源限制 扩大对亚洲的战略影响力,尤其是对中亚和外高加索地区的影响
俄罗斯	资源丰富,工业基础好 科技实力较强	打破区域合作困境,融入东亚经济圈,提高国家经济影响力
中国	全球制造工厂,工业化中后期 经济规模大 增长迅速,工业体系完善 资金、劳动力丰富	能源、原材料限制,获取广阔的海外产品和投资市场
印度	经济规模大,高科技人才资源丰富,工业化水平低,产业结构不平衡	发挥人口红利,削减人口重负,缩小悬殊的贫富差距,改善的基础设施,能源短缺
中亚	资源丰富 经济主体薄弱 工业化落后	国际资本和技术投入,完善国家产业体系;公路、铁路、电力、通信、信息等基础设施建设。
西亚	能源丰富 资本充裕 经济结构单一	生态环境限制,农产品领域的合作诉求高,完善产业体系
北非	能源丰富,工业化水平较低,依赖出口石油、旅游和外资 经济结构相对单一 抵抗外界影响的能力差	完善基础设施建设,打造丰富的产业体系,融入全球分工

通道、空中快速通道和海上运输通道(图4)。以陆上通道为主,以120km为半径生成辐射范围,以7大城市带为载体建设交通经济带:以中国两横三纵交通网络连接长三角、京津冀、珠三角、成渝城市群、关中城市群和中原城市群而成;以陆上主通道连接的阿拉木图-塔什干-杜尚别-阿什巴哈德都市区而成的中亚经济带;依托海陆空交通网,以德黑兰和巴格达为核心,分别向西北延伸至阿勒颇,向东南延伸至迪拜的中东经济带;以陆空网络为基础,以伊斯坦布尔为核心,辐射安卡拉、布加勒斯特等城市的地中海经济带;以海陆空网络为基础,以柏林为核心,以鹿特丹为海上门户,辐射华沙、布达佩斯等城市的西欧经济带;以陆空通道为基础,以莫斯科为核心,辐射明斯克、基辅等东欧城市和伏尔加格勒、巴库等环里海城市的中东欧城市带;以中印孟缅陆上和海上通道为基础,以达卡和加尔各答为核心,向西延伸到德里都市区,向东延伸到曼德勒、中国昆明,直至重庆的南亚经济带。

3.2.2 交通经济带发展路径 继续改善铁路与公路交通条件的同时,提高区内空中航线、能源管道及信息网络等基础设施水平,打通从太平洋到波罗的海的海上运输大通道,形成高效、便利的互联互通网络。

交通经济带的推进,将塑造出区域内资源、商品等要素流动的生产国-过境国-消费国及相关企业的复杂博弈关系,进一步加强区域内国家间的相互联系,增强合作竞争关系。俄罗斯、印度、伊朗等

国提出的北-南国际运输走廊方案、欧盟的欧洲-高加索-亚洲运输走廊计划以及泛欧亚铁路干线投入运营将重新开启阻滞多年的亚欧经济交通大动脉,实现各国互联互通,重构亚欧经济政治新空间,大国的空间辐射效应将显著增强。对欧盟来讲,既可在政治上扩大对中亚和外高加索地区的影响,又可在经济上进入这个资源丰富的能源产地。对俄罗斯来讲,作为丝绸之路经济带的主要枢纽国家,将进一步提高区域影响力;对中国而言,大大提高进入欧亚腹地以及欧盟的便捷性,是提高政治、经济辐射能力的重要契机。对于落后的中亚国家而言,资源获得了更为便捷的渠道进入东西两端的发达经济圈,将开启加快中亚发展的新格局。

3.3 三大战略步骤 打造丝绸之路经济共同体

3.3.1 塑造区域共同市场 积极推动人民币国际化

各国就经济发展战略进行交流,协商制定区域合作规划和措施,以政府间政治互信与务实合作为条件,探索在丝绸之路经济带内实现人民币自由兑换和结算。首先,扩大人民币支付结算的范围和对象,能源领域的人民币国际支付与结算是突破重点,尤其是中国与中亚、西亚以及俄罗斯在石油天然气上的人民币结算;其次,推进中国-中亚区域金融一体化、中国-东南亚人民币区域化以及中欧双方之间的货币清算机制与双边结算机制。

3.3.2 条件成熟的国家之间建立自由贸易区 一是国家间谋求政治修好,缓解矛盾冲突,促进贸易投资便利化,深化经济技术合作,推动人才、技术、资

2014年12月

源等要素自由流动,形成统一、开放大市场。推动丝绸之路国家签订《自由贸易协定》,规定在若干年内逐步削减商品进口(包括农产品)关税和非关税壁垒,取消对服务业关税限制,开展公平、自由能源贸易。推动上海合作组织发展为自由贸易区,推动中国-中亚-俄罗斯经济一体化。在中国-中亚-俄罗斯经济一体化实现的基础上,进一步将自贸区范围向欧亚两端伸展,积极对接独立国家联合体自由贸易协定。

3.3.3 积极推进丝绸之路经济共同体建设 丝绸之路经济带国家历史上已自发形成了密切联系的经济活动,这种以市场为动力的一体化,已绕过了影响贸易、资本流动和其他经济交流的制度和法律障碍,基于上述基础,建议成立丝绸之路经济合作共同体。

丝绸之路经济合作共同体的远期目标是加强外联,加快与北美自由贸易区、欧盟建立新的战略合作伙伴关系,核心辐射东盟、南方共同体市场、墨西哥与中美洲自由贸易区、中部非洲国家经济共同体、东非共同体、西非国家共同体、南部非洲发展共同体。从中国的视角看,这一阶段应在东亚经济合作既有基础上继续加强与日本、韩国及东盟各国的经济合作,提升东亚经济整体一体化水平;在金砖国家及G20合作机制的基础上,强化与印度、巴基斯坦等国的一体化合作;在能源矿产、先进制造业、高新技术等重点领域加强与西亚国家的一体化合作,切实利用成熟的欧亚大通道强化与欧盟国家的全方位经济合作。

4 结论与讨论

丝绸之路经济带经济发展存在两端高中间低的空间格局,东亚、欧洲经济发展势头较好,而中亚、中东地区经济增长相对缓慢;丝绸之路经济带产业分工协作不合理,但彼此间具有较强互补性;沿路、沿海、沿河的城市化空间格局特征明显,第一、二、三大陆桥已成为城镇发展的空间主轴。

根据丝绸之路经济带经济发展格局和地域分工特点,首先提出核心-边缘的合作共赢模式,指出依托大国辐射效应,塑造欧亚南北中三轴辐射的空间格局,区域之间彼此合作共赢,形成国际合理梯度分工;以大陆桥、空中快速通道、海上运输通道为

基础构建交通网络,发展丝绸之路交通经济带;在此基础上首先通过塑造区域共同市场,积极推动人民币国际化,继而在条件成熟的国家之间建立自由贸易区,最终建立丝绸之路经济共同体。通过构建核心-边缘的合作共赢模式和丝绸之路经济共同体模式,优化欧亚发展空间新格局,以此促进丝绸之路经济带经济的可持续发展。

丝绸之路经济带涉及三大洲65个国家,其区域经济一体化发展存在众多机制障碍与行政阻扰。同时,对于各国而言,如何规避经济一体化发展所诱发的金融风险与人口大规模流动带来的社会经济动荡等问题需要重点研究,并提早制定预警对策。

参考文献(References):

- [1] 胡鞍钢,马伟,鄢一龙. 丝绸之路经济带 战略内涵、定位和实现路径[J]. 新疆师范大学学报(哲学社会科学版),2014,35(2):1-10.
- [2] 中国新闻网. 习近平发表重要演讲呼吁共建 丝绸之路经济带 [EB/OL]. <http://www.chinanews.com/gn/2013/09-07/5257748.shtml>,2013-09-07/2014-10-28.
- [3] 中国科学院地理科学与资源研究所课题组. 丝绸之路经济带可持续发展模式探析[J]. 中国国情国力,2014,(10):24-26.
- [4] 郭爱君,毛锦凰. 丝绸之路经济带:优势产业空间差异与产业空间布局战略研究[J]. 兰州大学学报(社会科学版),2014,42(1):40-49.
- [5] 孙壮志. 丝绸之路经济带 打造区域合作新模式[J]. 新疆师范大学学报(哲学社会科学版),2014,35(3):36-41.
- [6] 李宁. 丝绸之路经济带 区域经济一体化的成本与收益研究[J]. 当代经济管理,2014,36(5):53-57.
- [7] 李忠民,刘育红,张强. 新丝绸之路 交通基础设施、空间溢出与经济增长-基于多维要素空间面板数据[J]. 财经问题研究,2011,(4):116-121.
- [8] 冯朝阳. 新丝绸之路经济带城市规模与空间分布及其演化研究[J]. 新疆农垦经济,2014,(6):32-38.
- [9] 高莉. 新贸易模式与世界经济失衡-基于NITP-GEM的研究[J]. 国际贸易问题,2009,(5):26-34.
- [10] 周帅. 中欧商品贸易模式的对比研究及启示[J]. 中州学刊,2006,(5):70-72.
- [11] 张彬,杨勇. 中欧贸易流量影响因素与作用机制的实证分析[J]. 世界经济研究,2009,(1):47-53.
- [12] 杨文倩,杨军,王晓兵. 中非农产品贸易国别变化时空分析[J]. 地理研究,2013,32(7):1316-1323.
- [13] 曹吉云. 贸易模式与国家贸易政策差异[J]. 南开学报(哲学社会科学版),2007,(5):58-64.

Economic Development Patterns and Regional Economic Integration Modes for the Silk Road Economic Zone

DONG Suocheng¹, HUANG Yongbin^{1,2}, LI Zehong¹, SHI Guangyi¹, MAO Qiliang^{1,2},
LI Jun^{1,2}, YU Huilu^{1,2}

(1. Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101, China;

2. University of Chinese Academy of Sciences, Beijing 100049, China)

Abstract: The Silk Road Economic Zone (SREZ) is a vital strategic channel connecting Asia, Europe and Africa, which is of great importance to Eurasian socio-economic coordinated development. Based on the analysis of economic development patterns for the SREZ, here, typical development modes are proposed conforming to regional and geopolitical characteristics to promote the sustainable development of the SREZ. We found that East Asia and Europe's economic growth is relatively fast and good, and central Asia and the Middle East show relatively slow economic growth. Industrial collaborations across SREZ countries are not reasonable and a great deal of potential economic cooperation remains in the system. Urban areas mostly locate along major passageways, coastal lines and river basins. The 1st, 2nd and 3rd Eurasian Continental Bridges have become the most important developmental axes. Three modes (core-peripheral collaboration, transportation economic zone and Silk Road economic integration) are proposed based on our data. Core-peripheral collaboration is the mode that major countries play leading roles in shaping double-axis spatial patterns, and bilateral cooperation amongst regions form a reasonable industrial gradient of international labor divisions. Based on the transportation network combined with major Eurasian continental bridges, air passageways and maritime transportation, transportation economic zones can be formed. Through shaping mutual markets in the SREZ on natural resources, manufacturing goods and technologies, Chinese currency internationalization should be promoted and several free trade zones would be established resulting in Silk Road economic integration. Based on core-peripheral collaboration and Silk Road economic integration, the pattern of economic development for Eurasia would be optimized, thereby driving the sustainable development of the SREZ.

Key words: economic pattern; regional economic integration; sustainable development; Silk Road Economic Zone