

丝绸之路经济带与长江经济带的互联互通

高新才

(兰州大学丝绸之路经济带建设研究中心,甘肃兰州730000)

摘要:丝绸之路经济带与长江经济带互联互通,既是我国参与国际竞争、提升国际竞争力的需要,也是促进我国对外开放,完善全方位开放格局的需要,对实现我国经济的梯度发展和区域均衡发展具有重要的战略意义,对构建我国区域发展新格局具有举足轻重的作用。两带的互联互通,必须从区域、产业、基础设施、市场等角度实现全面对接,其中基础设施一体化建设是基础,产业关联是支撑,城市群协调发展是根本,市场一体化建设是手段。第一,要从国家层面进行顶层设计,通过转变政府职能和机构改革,打破行政藩篱,实现两带协调发展;第二,建立区域合作利益共享机制,实现合作收益合理分配;第三,完善生产要素和商品跨区域流动机制,实现区域间资源更合理流动和使用,提高资源配置效率;第四,以科技创新和体制创新驱动两带互联互通发展。

关键词:丝绸之路经济带;长江经济带;互联互通;区域融合

中图分类号:F120.4

文献标识码:A

文章编号:1007-8266(2015)09-0033-05

改革开放以来,区域发展不协调状态已不利于我国改革开放的进一步推进,中央先后对不同区域制定了具有针对性的区域发展战略,在我国区域发展空间上形成了四轮驱动发展格局。^[1]现阶段,为进一步推动内陆经济发展和完善全方位开放格局,又提出推进丝绸之路经济带建设和长江经济带发展等区域协调联动发展战略,使我国区域发展战略由单一区域的具有较强针对性、区域性的静态战略布局向区域间协调联动发展的动态区域发展战略格局转变。其中,丝绸之路经济带和长江经济带是我国区域发展新格局中“两大实体支撑带”,是我国横贯东西、畅通南北的重要通道,二者在本质上紧密联系、一脉相承。研究和推进两大经济带的互联互通,对我国区域发展新格局的构建具有重要的战略意义。

一、丝绸之路经济带与长江经济带互联互通的战略意义

从经济发展战略的本意来看,丝绸之路经济

带建设旨在为落后地区培育新型增长极,长江经济带建设旨在夯实我国成为制造业强国的物质基础。丝绸之路经济带与长江经济带互联互通,既是我国参与国际竞争、提升国际竞争力的需要,也是促进我国对外开放、完善全方位开放格局的需要,对实现我国经济的梯度发展和区域均衡发展具有重要的战略意义,对构建我国区域发展新格局具有举足轻重的作用。

1. 重塑国际经济大格局的重要支撑

丝绸之路经济带起于亚太经济圈,经中亚经济圈、东南亚经济圈、非洲经济圈、欧亚经济圈,直达欧洲经济圈。从全球空间视角来看,欧洲经济圈与亚太经济圈是南北延伸型经济带,丝绸之路经济带横贯东西,是连接两者的纽带,使其在空间上形成了“H”型的国际经济大格局。在我国境内,丝绸之路经济带沿线区域虽然具有丰富的土地、矿产、能源等自然资源和旅游资源,但受交通、环境等因素制约,经济发展水平相对较低,属于经济凹陷地区。目前,欧亚经济圈的互联主要依靠亚

欧大陆桥,其运输方式单一、运输能力和辐射范围有限。丝绸之路经济带与长江经济带之间的互联互通,有助于丝绸之路经济带依托长江黄金水道,构建运输方式多元化的大通道,助推“H”型国际经济大格局的形成。

2. 实现全面对外开放格局的重要保障

改革开放以来,沿海地区的对外开放对我国经济发展做出了重大贡献,未来必须在继续提升沿海地区更高水平开放的同时,不断提升内陆和沿边地区的对外开放水平。^[2]丝绸之路经济带将重点疏通我国内陆地区向以下方向的开放合作:经中亚、俄罗斯至欧洲(波罗的海),经中亚、西亚至波斯湾、地中海,经东南亚、南亚至印度洋。^[3]丝绸之路经济带与长江经济带的大部分对接区域恰与内陆地区重合,提升丝绸之路经济带与长江经济带的互联互通水平,将陆路通道与水路通道有机结合,进一步改善内陆地区对外开放的基础条件,建成我国东西贯通的双向大通道,增强丝绸之路经济带向东开放以及长江经济带向西开放能力,从而促进我国实现“沿海+内陆+沿边”全方位对外开放格局。

3. 实现区域协调发展的客观要求

提升丝绸之路经济带与长江经济带互联互通水平,是促进我国区域协调发展的客观要求。首先,有利于缓解长江经济带对外贸易过度依赖海上通道的问题。长江经济带覆盖沪、苏、浙、徽、赣、鄂、湘、渝、川、滇、黔等11个省市,面积超过200万平方公里,人口和经济总量超过全国的40%,已成为我国综合实力最强、战略支撑作用最大的区域之一,^[4]有必要依托丝绸之路经济带的亚欧陆上通道,缓解对海上通道的过度依赖。其次,有利于发挥长江经济带对丝绸之路经济带沿线区域的带动作用。丝绸之路经济带沿线区域整体经济发展水平较低,经济发展基础较差,导致自身经济发展动力不足,亟待利用长江经济带的经济辐射作用,推动其繁荣发展。

4. 推动新型城镇化建设的必要之举

丝绸之路经济带与长江经济带对接区域中城市之间的互联互通还存在“缺口”,如关中城市群与成渝城市群、长江中下游城市群之间的大片区域,虽然经济和城镇化发展水平较低,却是我国人口、产业承载力潜能巨大、发展后劲充足的区域之一,若强化两大经济带互连互通,利益纽带必将推动这些城市群在产业层面进行实质性经济合作,

形成跨经济区产业链,有效带动区域产业结构调整 and 升级,消除因城市群扩散效应达不到而存在的“树荫经济区域”。^[5]纵观我国区域经济发展,这两大经济带内城市群相互融合、协调发展不仅有助于以市场机制推动新型城镇化,还将成为我国经济发展中新的增长极。

二、丝绸之路经济带与长江经济带互联互通的客观条件

区域发展新格局的构建,是要解决不同区域特别是相连区域间的互联互通问题。丝绸之路经济带是串联我国与中亚、欧洲等地区的轴线,是促进我国与周边国家和地区互惠互利、交流合作的纽带。长江经济带涵盖长三角城市群、长江中游城市群、成渝城市群,依托黄金水道,形成了上海、武汉、重庆三大航运中心,是内陆地区加快发展的新动力,也是承东启西的重要轴线,衔接沿海开放和向西开放,特别是连接上海和中巴(巴基斯坦)、中印缅经济走廊的重要通道。丝绸之路经济带和长江经济带二者在空间上重合,在产业上融合,在资源上互补,是我国区域发展新格局中最具备互联互通客观条件的两大区域。

1. 区域融合渗透明显

长江经济带与丝绸之路经济带在空间上密切相关,区域相互融合渗透。从国际视野看,新丝绸之路经济带的运输通道在国内大致可分为北、中、南三条。其中,中通道自长三角地区向西过河南、陕西等地,经新疆中部出境至中亚、欧洲;南通道自珠三角地区向西过湖南、重庆等地,经新疆南部出境至中亚、南亚、欧洲等地。中通道和南通道基本覆盖了长江经济带的主要区域。长江经济带以上海等沿海港口为龙头向东开放、以云南等地为桥头堡向西开放,这与丝绸之路经济带东西双向开放是一致的。连云港、重庆和成都等作为两个经济带重要的重合区,发挥着战略支点作用,有助于推动两大经济带的融合发展。

2. 经济体量存在势差

一般来说,势差的存在使生产要素产生流动,其中经济性势差是最根本最重要的部分。^[6]国内丝绸之路经济带沿线区域总体上经济体量较小,带动力不够,经济腹地有限,产业基础较为薄弱,产

业结构不够合理,与发达地区产业关联性较差;而长江经济带人口和生产总值规模巨大,人均产出仅有贵州和云南低于全国平均水平。丝绸之路经济带与长江经济带之间存在着较大的经济势差,产业结构存在着较大的关联需求,这为两者的互联互通发展提供了必要的经济基础。

3. 产业关联空间广阔

受国际经济复苏不确定性的影响和我国进入经济内涵式发展新常态,我国经济增长动力减弱,寻求新的动力势在必行。一方面,长江经济带因劳动力成本上升等因素制约,需要转移部分产业,丝绸之路经济带上欠发达的西部地区亟需承接东部产业转移;另一方面,经济全球化发展趋势下,我国必须扭转在全球产业链中处于低端的被动局面,寻求新的市场消解过剩产能。东西产业联动发展成为必然,两带产业关联发展空间广阔。

4. 交通互联互通迫切

交通能够促进经济势的形成,促使自然资源和社会资源产生一种向经济能量转化的趋向。^[7]长江经济带借助黄金水道,正在形成运输成本低、集合效应强、能源消耗小的竞争优势,但内河航运的作用还有待于进一步提升。陆上丝绸之路和跨境交通基础设施互联互通能有效支撑我国对外经贸往来与合作,同时对长江水道提高运能提出新的要求。两大经济带交通的互联互通是将西部内陆口岸与东部出海口有机衔接、将向西开放和向东开放有效关联,从而使得我国在全球战略上打造新丝绸之路经济带有了更为坚实的基础。

三、丝绸之路经济带与长江经济带互联互通的战略构想

区域发展新格局的构建,必须融合诸多单一区域发展战略,整合区域之间资源,协调区域发展能力,全方位探索区域间经济、社会、生态等领域的对接和一体化建设,多角度创新区域间融合发展模式。这就要求丝绸之路经济带与长江经济带的互联互通,必须从区域、产业、基础设施、市场等角度实现全面对接,其中基础设施一体化建设是基础,产业关联是支撑,城市群协调发展是根本,市场一体化建设是手段。

1. 基础设施一体化建设

交通运输体系可以将区域内外联结起来,拓展经济发展的空间,促进区域间互相开放和经济合作,实现资源优化配置。^[8]交通的畅通是丝绸之路经济带和长江经济带互联互通的重要基础。交通一体化建设,就是通过丝绸之路经济带“陆上通道”与长江经济带“黄金水道”无缝连接,实现水陆联运、海陆互动,打造海、陆、空三位一体的立体交通网络和跨境交通运输体系。在东部,发挥欧亚大陆桥陆路运输优势,与长江经济带水运联动,实现通江达海;在中部,通过安徽合肥陆路交通直达郑州、西安,贯穿南北动脉,提升和拓展“渝新欧”“蓉新欧”“汉新欧”等中欧班列国际运输功能,优化整合物流资源,推进多式联运发展,解决东西双向运输发展不平衡等问题;在西部,发挥云南、新疆的桥头堡作用,建设沟通东南亚、南亚、西亚、中亚等地的综合运输走廊,打通孟中印缅通道、中老泰通道和中越通道,提升跨境陆路运输通道的服务能力,加快推进澜沧江-湄公河航道整治,建设跨境内河运输通道。充分发挥丝绸之路经济带陆路交通和长江经济带水路交通优势,提升国际通道运输能力,构筑跨国立体综合交通网络和跨境交通运输体系。

基础设施一体化建设中,特别要加强两大经济带沿线节点城市间的快速通道建设,并在高速铁路、高速公路、货运铁路、特高压电网、信息高速公路、民航机场、通航机场等综合性的基础设施建设上实现互联互通,推动新的大区域基础设施一体化建设,促进各种要素的跨区域自由流动。

2. 产业跨区域联动发展

产业是两大经济带互联互通的利益纽带,是政策服务于经济的动力。以两个经济带内的比较优势产业为核心,基于不同节点城市资源禀赋和产业现状,在中长期视野下实施产业梯度推移战略,促进产业跨区域联动发展,通过交通基础设施串联产业节点和城市节点形成众多发展轴,最终形成经济带产业网络系统。为更好落实产业互联互通战略,必须着力解决好以下问题:一是产业功能定位。要依据两大经济带沿线区域自身经济发展现状、资源优势、产业特色,明晰在区域发展新格局中的功能定位,强化产业关联效应和政策对接,规避重复建设与同质化。二是产业协调发展。两大经济带产业的联动发展,既要体现区域产业优势,更要考虑产业间的互补性和关联性,优

先发展能够发挥资源特色、技术优势,特别是形成国际产业链的产业。三是平衡区域间经济利益。发展既有竞争实力又有合作潜力的产业,防止同质化引发的效益下滑,协调区域间经济利益,实现共赢。四是经济利益与生态保护并重。两大经济带所辖区域均存在生态环境脆弱区,部分地区甚至是限制开发区和禁止开发区,必须践行可持续发展战略,以经济社会和自然环境协调发展为出发点,在追求经济利益的同时,以区域生态环境涵容能力为准绳,合理布局产业发展梯度。

3. 城市群协调发展

城市群协调发展是区域协调发展的重要内容。城市群的协调发展包括三方面的内容:首先是城市之间形成有利于资源和要素自由流动的开放格局;其次是形成以产业合理分工合作的功能分化;再次是在平等协商基础上实现交通、通信等公共领域的跨区域协调发展。^[9]丝绸之路经济带与长江经济带互联互通必然要求两大经济带涵盖的城市群之间协调发展,既要统筹原有城市群之间的功能分异,又要推动新的城市群融合发展。

通过两带的互联互通、融合发展,建立已有城市群间的协调发展模式,完善城市群功能与分工,增强城市群内生动力和辐射带动能力。城市群内,充分发挥城市间竞争与共生作用,引领城市群同城化发展,特别是加强交通设施一体化、发挥产业联动效应和综合功能效应,形成更具操作性、落地性的跨行政区的合作机制。

两大经济带的互联互通必然产生新的城市群。丝绸之路经济带与长江经济带空间上关联性强,渗透性好,新的城市群将应运而生。如正在形成的成渝西昆菱形钻石结构经济圈,有利于促进丝绸之路经济带和长江经济带两大战略完全互联互通,形成一个闭合圈,从而构成一个闭合的经济整体。^[10]成渝西昆经济圈具有良好的外展性,向北途经成都、西安进入新亚欧大陆桥经济走廊,向南依托成都、昆明及泛亚铁路,打通孟中印缅经济走廊,向西通过中欧班列交通网,形成通往中亚、欧洲的经济走廊运输大动脉,向东加快发展长江黄金水道通江达海多式联运。再辅之以在空中航道上构建起联动便捷的亚欧航空物流通道,推动形成南北呼应、海陆统筹、完整闭环的新经济圈,实现两大经济带国家战略的完美结合。

4. 区域市场一体化发展

丝绸之路经济带与长江经济带的互联互通,是构筑统一开放的国内国外市场,构筑商品和各种要素自由流动的通道。原有的区域分割无法满足生产要素在更广范围自由流动与组合的开放性和关联性的要求,丝绸之路经济带与长江经济带的融合发展,就是要实现要素市场空间的纵深拓展。

区域市场一体化,首先要求国内形成东西双向大市场。以上海为向东开放的桥头堡,以中国(上海)自由贸易试验区的外溢效应为源头,推动两带市场由西向东开放;以新疆、瑞丽等边贸城市为前沿阵地,拓展东南亚、南亚、中亚等国家和地区市场;统筹沿海、沿边、沿江和内陆开放,促进对内对外开放联动发展,成为横贯东中西、连接南北的区域大市场。

区域市场一体化,从融入全球价值链角度还要求在境内构建区域价值链。考虑外围市场的变化以及两大经济带市场的潜力和前景,着眼于大市场、大流通,加快各专业市场体系的合作与整合,逐步建立一批现代化、规范化、与国际接轨的高端市场。

区域市场一体化,还要求在境内深化市场服务功能的分工合作。合力打造两大经济带“金融高速公路”,加强科技创新合作平台建设以及产业园区共建,完成科技资源和产业资源的转移与承接,带动区域间企业交流、要素流动、技术溢出、人才培养等,完善市场一体化运行机制。

四、丝绸之路经济带与长江经济带互联互通的实施路径

现阶段,针对新时期的发展要求和空间布局,我国在进一步推动具有针对性的区域发展战略上,必须既考虑关联区域内协调或者联动发展战略层面的问题,改变传统相对静态的区域发展格局,重塑区域联动协调发展格局,也必须在操作层面为实现丝绸之路经济带与长江经济带互联互通寻找路径。

1. 进行顶层设计

丝绸之路经济带与长江经济带互联互通发展,是一项长期战略,必须明确两带所涵盖区域的空间功能、产业重点,探索互联互通的不同模式,协调不同区域利益关系,这就要求从国家层面进行顶层设计,通过转变政府职能和机构改革,打破

行政藩篱,实现两带协调发展。

2. 建立区域合作利益共享机制

丝绸之路经济带与长江经济带互联互通必然涉及区域间多领域的合作,利益博弈往往是区域合作的主要障碍,各利益主体是在考虑自身利益最大化基础上谋划合作,如何协调不同利益主体间的利益关系是两带互联互通的重要问题。建立区域合作利益共享机制,实现合作收益合理分配是实现两带互联互通,开展全方位合作的先决条件。

3. 完善生产要素和商品跨区域流动机制

丝绸之路经济带与长江经济带互联互通的本质是跨区域优化资源配置,这就要求打破区域贸易壁垒,完善生产要素和商品跨区域流动机制,实现区域间资源更合理流动和使用,提高资源配置效率。

4. 以科技和体制创新来驱动两带互联互通发展

丝绸之路经济带与长江经济带的融合发展,不仅要打破区域界线,更要能够跨越空间限制,以科技创新推动两带产业关联发展,提升发展动力,以体制创新解除要素流动空间层面的制约,提高诸要素互联互通效率。

参考文献:

[1]高新才,童长凤.中国区域政策30年来的渐进演变[J].学习论坛.2008(12):41-45.

[2]刘玉海.“沿海+内陆+沿边”:中国开放新格局——访中国人民大学经济学院区域与城市经济研究所所长孙久文[N].21世纪经济报道,2013-12-27(019).

[3]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[EB/OL].(2015-03-28).<http://news.xinhuanet.com>.

[4]国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见[EB/OL].[2015-07-08].<http://www.gov.cn/zhengce/>.

[5]张可云,蔡之兵.京津冀协同发展历程、制约因素及未来方向[J].河北学刊,2014(6):101-105.

[6]杨满社.二元经济下的势差与经济发展[J].农业现代化研究,1994(1):14-17.

[7]彼得·尼茨坎普.区域和城市经济学手册[M].安虎森,等,译.北京:经济科学出版社,2001:57.

[8]高新才.丝绸之路经济带与通道经济发展[J].中国流通经济,2014(4):92-96.

[9]覃成林,周姣.城市群协调发展:内涵、概念模型与实现路径[J].城市发展研究,2010(12):7-12.

[10]陈秀山.形成闭合“菱形(钻石)经济圈”,想象空间无限[N].成都日报,2015-03-09(003).

[作者简介]高新才(1961—),男,陕西省大荔县人,兰州大学经济学院丝绸之路经济带建设研究中心主任,教授,博士生导师,主要研究方向为宏观经济、区域经济。

责任编辑:林英泽

The Connectivity of the Silk Road Economic Belt and the Yangtze Economic Belt

GAO Xincal

(Lanzhou University, Lanzhou, Gansu730000, China)

Abstract: The connectivity of the Silk Road Economic Belt and the Yangtze Economic Belt is not only the requirement for China to participate international competition and improve the international competitiveness, but also the requirement for China to carry out the policy of “opening up” and perfect the arrangement of openness; it is of great strategic significant for China’s orderly economic development and balanced regional development; it is playing the important role in building China’s new regional economic development arrangement. To realize the connectivity of the Silk Road Economic Belt and the Yangtze Economic Belt, we should first realize the connectivity from such aspects as region, industry, infrastructure and market. Among these aspects, the integrated construction of infrastructure is the basis; the industrial connection is the support; the coordinated development of city groups is the foundation; and the integrated market construction is the measure. First, we should carry out the top-level design from the national level, break the administrative barriers and realize the coordinated development of the Silk Road Economic Belt and the Yangtze Economic Belt with the help of transforming government function and realizing institutional reform; second, we should establish the mechanism of regional cooperation and interests sharing, and realize the rational distribution of benefit from cooperation; third, we should perfect the mechanism for the cross-region flow of factors of production and commodity, realize the more rational flow and usage of resources of different regions, and improve the efficiency of resources distribution; and fourth, we should take science and technological innovation and institutional innovation as the driving forces for the development of connectivity.

Key words: the Silk Road Economic Belt; the Yangtze Economic Belt; connectivity; regional integration

丝绸之路经济带与长江经济带的互联互通

作者: [高新才, GAO Xincal](#)
作者单位: [兰州大学丝绸之路经济带建设研究中心, 甘肃兰州, 730000](#)
刊名: [中国流通经济](#) PKU | CSSCI
英文刊名: [China Business and Market](#)
年, 卷(期): 2015 (9)

引用本文格式: [高新才, GAO Xincal](#) [丝绸之路经济带与长江经济带的互联互通](#) [期刊论文] - [中国流通经济](#) 2015 (9)