

深耕“一带一路”

拓展全球开放型经济发展新境界

顾学明

益成为我国竞争合作新优势。推进“一带一路”建设,有利于我国与沿线各国进一步发挥比较优势,推动彼此间市场、行业和项目在要素支撑下深度融合,将经济互补性转化为发展驱动力,形成各取所需、优势互补,互惠互利、共享共赢的良好局面。

“一带一路”注重深化经贸合作、增强世界经济发展动力

“一带一路”首先是贸易之路,经贸合作是“一带一路”建设的重要方面。当前,世界经济仍处于国际金融危机后的修复调整期。在危机前的几十年里,全球贸易繁荣发展,增速几乎是经济增速的2倍。然而2012年以来,全球贸易增速已经连续4年低于全球经济增速。国际投资方面,据联合国贸发会议数据,全球直接投资2015年交出了国际金融危机爆发以来最好的答卷,实现了36%的增长,达到约1.7万亿美元,但仍未恢复到危机前的水平。究其原因,主要是国际金融危机后世界经济发生了一些结构性变化,大规模的国际产业转移放缓,新的经济增长点尚未出现,一定程度上造成了发展缺乏动力、全球总需求不振,经济增长持续走低。

“一带一路”注重发挥比较优势、促进全球生产要素有序流动

在经济全球化背景下,商品、资本、人力资源、技术、信息等要素的流动可以实现资源优化配置,深化国际分工,进而实现各国福利共同增长。国际金融危机后,世界经济亦进程缓慢。2015年世界经济增速为6年来最低,2016年或将继续保持低速不均衡的复苏态势,形势依然难言乐观。国际社会一些言论错误地将世界经济失衡的原因归咎于经济全球化,少数国家出现了反经济全球化的现象,甚至不惜采取所谓的保护措施限制要素自由流动,致使世界经济雪上加霜。“一带一路”倡议提出“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”,是对症下药,目的在于通过“五通”清障搭台,促进经济要素在沿线各国有序自由流动,疏通世界经济血脉,实现资源高效合理配置,加快世界经济复苏步伐。

应当看到,“一带一路”沿线国家多为发展中国家和新兴经济体,要素禀赋差异较大,基础设施、资源开发、产业发展水平普遍较低,资金、技术和人力资源等要素供给能力存在较大差距。比如,丝绸之路经济带沿线的中亚五国,能源资源相对富集,但人力资源和技术匮乏,产业基础薄弱,资源开发仍停留在初级阶段,亟须开展的基础设施建设囿于资金短缺而举步维艰。又如,“21世纪海上丝绸之路”沿线的东南亚地区,人力成本较低,但就业岗位不足,资金和技术相对紧缺。目前,我国经济发展进入新常态,比较优势发生重大变化,劳动力等传统比较优势明显弱化,资金供给、技术创新、信息网络等方面的实力显著增强,开展国际经济合作的基础更加坚实,资本技术密集型经济日

等平台推动务实合作,携手提升“一带一路”沿线的贸易与投资便利化水平。

“一带一路”注重推进自由贸易安排、创新全球经济治理模式

长期以来,多边经贸体制和区域经贸安排是驱动经济全球化发展的两个轮子。国际金融危机后,经济多极化特征显现,各种风险挑战和不确定性因素增多,突出表现为多边贸易体制发展受阻,多边投资规则尚未成形。第二次世界大战后形成的一些国际经贸规则与制度安排被一些国家架空,区域经济一体化逐渐成为全球经济发展新的重要特征。“一带一路”倡议强调共商、共建、共享,明确提出破除洲际和次区域之间的藩篱,打造开放、包容、均衡、普惠的区域合作架构的新愿景,使全球治理结构不断朝着公平、合理的方向发展,顺应了发展中国家重塑国际经贸规则的诉求,降低了少数国家对全球经贸规则从制定到实施的垄断。这是避免陷入“修昔底德陷阱”的中国智慧,是推动沿线国家在互利共赢基础上深化区域合作的中国方案,是我们对优化全球经济治理和构建新型国际关系的重大贡献。

“一带一路”倡议提出以来,中国积极同沿线国家和地区共建自由贸易网络体系,已成功签署并实施了高标准、高质量、高水平中韩自贸协定和中澳自贸协定,完成了中国—东盟自贸区升级,推动“区域全面经济伙伴关系协定”(RCEP)谈判取得实质性进展,启动中国—格鲁吉亚自贸区谈判和中国—马尔代夫自贸区谈判,重启中国—海湾阿拉伯国家合作委员会自贸区谈判,推进中日韩自贸区谈判、与巴基斯坦的自贸区第二阶段谈判和与新加坡的自贸区升级谈判,使我国与沿线国家合作更加紧密、往来更加便利、利益更加融合。此外,中国还与欧亚经济联盟计划启动经贸合作伙伴协定谈判,将建立自贸区确定为长远发展目标;上海合作组织建立了贸易便利化工作机制,启动了贸易便利化制度安排进程。

未来深耕“一带一路”的着力点,应更多放在积极同“一带一路”沿线国家和次区域商建自由贸易区上,以点带面、从线到片,逐步实现次区域深度合作。要推动上海合作组织、亚太经合组织等现有区域、次区域合作中增加“一带一路”经贸合作议题,充分发挥双边经贸联(混)委会等现有机制作用,全方位推进双边、多边和区域、次区域合作,形成范围更大、层次更高的区域合作新格局,逐步构筑立足周边、辐射“一带一路”、面向全球的自由贸易区网络,推动全球经济治理更加规范、公平、合理。

“一带一路”注重加强互联互通、夯实国际经济合作基础

道路通才能贸易通、合作通、共荣

荣。互联互通是“一带一路”建设的重要内容。从全球范围看,“一带一路”沿线国家互联互通建设相对滞后,影响了区域大合作格局的形成,制约了未来大发展的空间和潜力。比如,在基础设施领域,陆路基础设施仍然存在无法联通、联而不通或通而不畅现象;海路运输信息合作滞后,航道安全问题频发。在贸易领域,贸易保护主义抬头,市场准入限制繁多,贸易技术壁垒严格,通关、签证、劳务许可等存在诸多政策限制。在金融领域,存在国际资金融通困难、金融监管合作不力、监管失灵等问题。“一带一路”建设强调互联互通,根本目的就是破除国际经济交流合作的软硬件障碍,夯实发展合作、互利共赢的基础。

两年多来,“一带一路”沿线各国的互联互通成果丰硕。设施联通方面,土耳其高铁、中老铁路、中泰铁路等战略性项目取得突破,中巴经济走廊、孟中印缅经济走廊项下的喀喇昆仑公路升级改造等交通基础设施领域重大合作项目有序推进。中俄东线天然气管道已经开工,中哈天然气管道第二阶段按期投产。贸易畅通方面,海关联合监管、AEO(经认证的经营者)互认、安全智能贸易航线、数据交换等多领域务实合作正在开展。境外经贸合作区建设取得积极进展,为所在国创造了大量的税收和就业。中哈产能合作模式推广到上海合作组织成员国,并得到各方积极响应。货币流通方面,丝路基金、亚洲基础设施投资银行、中国—欧亚经济合作基金、中哈产能合作基金等平级大丰富了“一带一路”沿线国家的融资渠道。中国正式加入欧洲复兴开发银行,与欧亚多国签署了双边本币互换协议。合作机制方面,我国与东盟、上海合作组织、南亚区域合作联盟、海湾合作委员会、亚太经合组织等区域合作组织的合作蓬勃发展。在可预见的未来,我国将继续建立和加强与沿线各国互联互通的伙伴关系,推动国际骨干通道建设,在主要交通节点和港口推进境外经贸合作区建设,打造国际经贸合作走廊,深化与亚行、世行、亚信、伊斯兰合作组织等的合作,优化产业链、供应链、价值链和服务链,进一步联道路、畅贸易、通货币、顺人心,努力形成沿线国家互助互推的动力机制,有效激发“一带一路”区域发展活力与合作潜力。

习近平主席指出:“‘一带一路’追求的是百花齐放的大利,不是一枝独秀的小利。”我们要站在统筹国内国际两个大局的高度,全面审视中国和世界的关系,推动中国经济走出去、强起来。更加注重增强互利性,努力挖掘与沿线国家的利益结合点;更加注重增强包容性,主动对接各国发展战略,推动主动权而非主导权;更加注重增强市场性,充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,鼓励企业开展链条式、集群式合作;更加注重增强多样性,积极创新合作方式、手段与载体。

(作者为商务部国际贸易经济合作研究院院长)

新知新觉

如果说调结构是当前中国经济发展的关键所在,那么,化解过剩产能则是调结构的关键所在。化解过剩产能,必须先逻辑上弄清楚产能为何过剩。

当前的低层次产能过剩,是我们曾经的发展方式使然。改革开放之初,我国经济是靠承接外来产业转移、扮演世界工厂角色发展起来的。承接的外来产业大都是劳动密集型、附加值很低、集中在加工制造环节的产业。各地大干快上,形成强大的产能。这种发展模式发挥作用的条件下,国际经济形势向好,对这些产业的产品有大量需求,加之我们的劳动力便宜、资源能源便宜,虽然产能巨大,但同国际国内市场需求处于一种相对均衡的状态。然而,保持多年的传统经

找准“病根”才能对症下药

产能过剩的成因与化解之道

李义平

济发展方式如今已不适应世界需求结构的提升,不适应2008年国际金融危机以后发达国家经济回归实体经济、回归制造业以及贸易保护主义抬头的态势。换言之,既有产能与相对萎缩的需求不匹配,需求提升了,而供给却没有提升。这说明,化解产能过剩必须及时转变经济发展方式。

产能过剩也来自一些地方政府的不恰当行为。一些地方政府官员有意无意地追求短时间内具有显著效果的政绩,甚至搞大拆大建,但对于能够提升经济实力的实体经济、先进制造业、创新活动等却重视不够。这样的发展倾向往往导致两个后果:一是由这些项目带动的产业产能过剩,二是创新能力不足。地方政府的不恰当行为还包括相互攀比和仿效。只要哪个产业在中央文件中被确定为进一步发展的方向,一些地方就不管是否符合本地情况一哄而上,很快在这些领域又形成了过剩产能。问题还在于,虽然这些产业是领先的,但我们依然没能站上这些产业的

产业链高端。产能过剩是长期积累的,还与不适当的刺激政策有一定关系。当低层次产能饱和时,如果没有结构调整和新的经济增长点,经济增长速度会自然降下来。面对增速降低,过去常用刺激性政策,加大杠杆力度。刺激性政策通常针对的是总量问题而不是结构问题,不适当的刺激政策只能使结构问题更加严重。刺激性政策虽然一时可以阻止增速下滑、增加就业,但由于加剧了同一层面的产能过剩,接下来就是进一步的产能过剩、价格便宜、企业亏损以及失业增加,导致刺激政策的边际效用急剧递减。

产能过剩的最后一个原因是缺少退出机制。健全的市场经济既有提升机制即创新,又有退出机制即淘汰。从一意义上讲,退出机制与提升机制同样重要,因为没有淘汰就没有创新和提升。健全的退出机制可以通过破产、兼并、重组等方式,在产能过剩还没有成为大问题的时候就使其得到化解。这

是健全肌体吐故纳新的自然作用。马克思说:“竞争,特别是在发生决定性变革的时候,又迫使旧的劳动资料在它们的自然寿命完结之前,用新的劳动资料来替换。”我们通常看到了市场经济能够带来繁荣,却没有看到能够带来繁荣的正是这些机制,更没有看到这些机制可以在初期解决结构问题和产能过剩问题,使其不至于形成阻碍经济发展的大问题。

通过提高经济肌体活力和供给体系的质量与效率化解产能过剩。明白了产能为何过剩,就可以找到解决产能过剩问题的正确办法:面对新常态下合乎规律的经济自然增长率,一定要有战略定力,坚持深化经济体制改革,真正让优胜劣汰机制发挥作用,并以此为抓手,切实转变经济发展方式,提高经济肌体活力和供给体系的质量与效率,满足更高层次的需求。这也是供给侧结构性改革的重要内容。

(作者为中国人民大学经济学院教授)



2013年,习近平主席以贯通古今的战略眼光提出“一带一路”倡议,得到国际社会广泛认同。“一带一路”倡议是我国进一步深化改革、扩大开放、拓宽国际合作领域的重要举措。推进“一带一路”建设,科技合作是重要环节,科学研究要提供重要支持。

2015年3月,国家发展改革委、外交部、商务部联合发布的《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》提出,在投资贸易中突出生态文明理念,加强生态环境、生物多样性应对气候变化合作,共建绿色丝绸之路。保证“一带一路”相关地区生态环境的可持续性,是实施“一带一路”建设面临的重大挑战。当前,水资源短缺严重制约着这一地区的经济发展;作为全球最重要的冰雪融水补给区,气候变暖导致的冰雪消融已对这一地区水资源安全产生严重影响。在人类活动和全球气候变化影响下,这一地区的生态系统正受到严重威胁。此外,大气污染、洪涝干旱、冰湖溃决、冰川变化、滑坡、泥石流等环境和地质灾害,严重影响着这一地区人民的生活。应对生态环境方面的挑战,亟须开展相关科学研究。

学术界有“第三极地区”之说。所谓“第三极地区”,是指青藏高原及其周边地区。它西起帕米尔高原和兴都库什地区,东到横断山脉,北起昆仑山和祁连山,南至喜马拉雅山区,面积约500万平方公里,平均海拔超过4000米。“第三极地区”是全球独一无二的地质—地理—资源—生态耦合系统单元,其环境变化将直接影响我国及周边国家和地区的社会发展。同时,这一地区同“一带一路”沿线生态环境有着密切联系,属于“一带一路”建设核心区。“一带一路”的“一带”是沿“第三极”北缘地区往西到中亚,经历高山、戈壁、荒漠、冰川、湖泊等不同地貌景观,大都是环境和生态脆弱区,受全球气候变化的影响巨大。“一带一路”的“一路”是沿着第三极南缘地区往西,除了与“第三极”北缘具有相似的地貌景观,还由于印度洋季风演化及其影响,容易发生气候与环境极端事件。因此,开展“第三极地区”研究,对于服务“一带一路”建设至关重要。

解决“一带一路”建设面临的水资源、生物多样性、气候变化、环境污染等问题,既需要顶层设计,也需要分步实施。开展“第三极环境”国际科研计划,是科研支持“一带一路”建设的重要内容。“第三极环境”国际科研计划以大气圈、水圈、冰冻圈、生物圈、岩石圈、人类圈六大圈层之间的相互作用为主题,旨在解决“第三极地区”过去环境变化的时空特征、地表多层相互作用及灾害发生过程、生态系统对环境变化的影响和响应、人类活动对该地区环境变化的影响及该地区环境变化的适应对策等科学问题,以揭示“第三极地区”环境变化过程及机制及其对全球环境变化的影响和响应规律,为提高这一地区人类对自然的适应能力、实现人与自然和谐相处服务。“第三极环境”国际科研计划自启动以来,通过组织资深专家论坛、青年人才培养、跨境联合科学考察、建立区域研究观测网等,已经在科学研究、台站建设、数据共享及人才培养等方面取得重大进展,逐步积累了品牌资源、人才资源、平台资源和智库资源,为推动“一带一路”建设提供了科技支持。随着“一带一路”建设深入推进,我们需要更多的科学计划来研究“一带一路”沿线地区面临的科学问题。

(作者为中国科学院院士、中国科学院青藏高原研究所研究员)

共抓大保护 不搞大开发

长江经济带发展需凸显“绿意”

周亚敏



长江经济带战略是我国的一项重大区域发展战略,也是我国走绿色发展之路的重要示范。习近平同志指出,长江经济带发展必须坚持生态优先、绿色发展,把生态环境保护摆在优先地位,共抓大保护,不搞大开发。这一重要论述意味着长江经济带将走上生态优先、绿色发展之路,是长江经济带发展路径的重大创新。共抓大保护,不搞大开发,短短十个字蕴含着新发展理念和丰富的思想内容。

“大保护”和“大开发”两个概念具有鲜明的针对性,前者点明要解决的根本问题,后者则指出造成问题的根源所在。在改革开放后的很长时间内,长江沿线省市曾过度追求经济指标的快速增长,忽视了长江流域生态容量的有限性和环境承载力的脆弱性。经济有限目标与生态发展目标长期不平衡,导致长江流域的生态文明建设严重滞后于物质文明建设,生态“账户”透支严重。长江流域已遭到破坏的生态容量和环境承载力,需要较长时间才能有效恢复。更严峻的是,在长江生态需求与生态供给重新实现平衡之前,长江生态“赤字”面临持续恶化的风险。因此,“大开发”带来的后果必须通过“大保护”来弥补,而且刻不容缓。

“不搞大开发”,要求长江流域各省市在生态环境保护上加强自律。自律意味着取舍,背后是对生态价值的充分认可和高度重视。一些地方之所以面临转型困难,本质上是因为没有把生态文明真正纳入发展目标,还在传统的发达路径上一意孤行。对这些地方而言,当务之急是严格以生态红线为标尺,明确什么不能做。减掉一项破坏生态环境的政策,就是增加一项建设生

态文明的举措,这种“减法”正是实现“绿水青山”和“金山银山”有机统一的开端。在长江流域水资源开发利用、沿江产业布局、港口岸线资源开发、重大投资项目建设等方面,地方政府在决策时一定要做到心中常念生态保护、脑中常思生态红线、摒弃唯GDP论,切实将生态环境作为实现发展目标的硬约束。“共抓大保护”,要求长江流域各省市加强沟通合作,形成保护长江生态的合力。长江经济带涉及11个省市,是世界人口最多、产业规模最大的沿江经济带。沿线省市因长江而构成统一的生态整体,共享长江的生态环境容量。这就决定了任何一个省市都无法在长江生态环境破坏中独善其身,也无力独自承担保护长江流域生态环境的重任。因此,长江流域生态文明建设绝不能以行政区划为壁垒。各省市在加强自律的同时,必须同其他省市实现精诚合作。此外,相关中央部委作为“共抓大保护”的参与者,要为沿线省市的生态环境保护合作提供统筹协调和政策支持等服务,使各省市在生态环境保护的责、权、利方面实现合理公平的分配。

共抓大保护,不搞大开发,既是践行绿色发展理念,也是为“一带一路”建设积累有益经验。比如,我国在国际上推进的大型基础设施项目,屡屡因“环保”之名受阻,其中虽不乏政治因素,但一些国内企业缺乏生态环境保护意识和绿色发展能力也是一个重要原因。生态环境问题日益成为制定国际关系新规则的角力场,无论发达国家还是发展中国家都非常重视生态环境政策在国际合作中的作用。我国在完善生态环境法律制度和政策体系方面应迎头赶上,避免“一带一路”建设面临被动和受制局面。在长江经济带建设中坚持生态优先、绿色发展,对于我国推进生态文明建设、在环境治理国际合作中占据主动权具有重要意义。

(作者单位:中国社会科学院亚太与全球战略研究院)

为「一带一路」提供科研支持

姚檀栋