

# 傅梦孜：“一带一路”建设的持续性



傅梦孜 中国现代国际关系研究院副院长

2019-05-07 07:45:37 来源：观察者网

[https://www.guancha.cn/FuMengZi/2019\\_05\\_07\\_500510\\_s.shtml](https://www.guancha.cn/FuMengZi/2019_05_07_500510_s.shtml)

本文为中国现代国际关系研究院副院长傅梦孜教授在人大重阳系列讲座“对话名家”上的演讲内容，讨论“一带一路”建设的持续性。观察者网录入时有删减。

## 【文/傅梦孜】

“一带一路”大体上有一些时间的节点，但互联互通是个永续的过程，可能会迁延不息。各国、各地区主观愿望强烈，但客观环境充满不确定性，我们能否利用既有条件克服各种困难，在不同时段整体推进有效态势，这就涉及“一带一路”建设的持续性问题。

我们在某些时段、某些项目上可能会遇到干扰甚至失败，但如果我们能准确分析其原因，正确应对，可以避免后续类似项目重复出现失败的结果，对其他项目的推进也有好处，从而更有可能为整体性、持续性的推进提供助力。

## “一带一路”与新丝路计划

这些年来我有机会进行考察和调研，也仍一直跟进这一形势。“丝绸之路经济带”战略与“21世纪海上丝绸之路”战略共同构成“一带一路”战略，我认为“一带一路”应该是中国迄今为止最宏大的经济战略。



“丝绸之路经济带”包括新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚等国际经济合作走廊。现在我们正在建设哈萨克斯坦往西一带。我到过德国杜伊斯堡。“一带一路”提出以后，杜伊斯堡设立了领馆，通了货运，成为欧洲核心物流枢纽。



而海上丝绸之路分西线、南线和北线。北线可以经日韩到白令海峡，甚至可以经加拿大抵达华盛顿、纽约；西线可以到非洲、欧洲；南线则可以经印尼到达澳大利亚。



我们这里讲讲泛亚铁路。泛亚铁路分西线、中线和东线，其中中线最为主要。

现在进展好一点的是西线，管线开通了，但铁路和公路线很难搞成，缅甸不是很积极，山高林立，条件异常复杂，进展非常缓慢。现在年输入量 2000 万吨的石油可以从这里上岸进入昆明，要说互联互通它还是有一些进展的。

至于中线，我们和几位泰国副秘书长沟通过。其中一段到呵叻的 200 公里，经过将近 20 个人的谈判，我们负责地面以上的工程，包括铁轨、预先运营的信号系统、电力系统等，泰国负责征地。他们讲，如果这条线上的高铁有效益，再和我们建另一条，连接廊开。而老挝是东南亚最不发达的国家，之前一直没有一条铁路，前年 12 月份开工，改变了历史。中老铁路一连通，中线就可以了。从吉隆坡到新加坡那段是隆新高铁，马哈蒂尔上来以后，要到 2020 年决定。

我们也到埃塞尔比亚考察过，去了埃塞俄比亚的东方工业园。那里一望无际，一眼望不到头，里面噪音、气味很大，吃的也很一般，黑哥黑妹工作特别认真，一丝不苟地做鞋。这种鞋厂在中国已经生存不了了，一般的孩子受不了，而且他们工资一个月只有几百元。

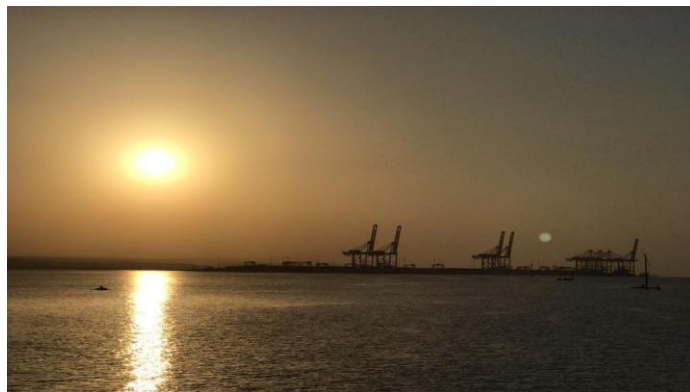


埃塞尔比亚东方工业园 (图/人大重阳)

吉布提是最早加入“一带一路”倡议的非洲成员之一。吉布提港原来是中非产能合作框架下的基础设施建设，后来统统纳入“一带一路”建设盘子里。吉布提旧港很繁忙，排队进港的船很多，有的能排上半个月；我们在离旧港十来公里的地方建了个新港，去的时候 12 个泊位，现在第一期工程已经建完。



吉布提旧港（图/人大重阳）



吉布提新港（图/人大重阳）

吉布提是没有淡水的，中地海外集团吉布提公司给修了一条输水线路，从海拔 3900 米的埃塞俄比亚地区引水，覆盖吉布提 85% 左右的人口用水。这事我们缺乏宣传，而原先建新港口倒引起别人的警惕，说这是中国第一个海外军事前哨，中国改变了不干涉内政的原则。这言论搞混了问题。

2011 年我们去吉布提反海盗是应联合国的要求去的，“微山湖”号补给舰从索马里海域返回用了一个月，连美国人都看不下去。那时我们建军事、后勤补给设施，还不能叫基地，“基地”两字太敏感。美国的军事基地有四种划法，纯粹的、租用的、临时的，还有合作的。所以我前两年就一直呼吁，怎么吉布提基地就不能叫基地了？当然，现在我们可以叫了。

我问吉布提总统盖莱，都说我们搞扩张，军舰都开过来了，还建基地，你也这么认为吗？他说：“美国人、法国人来了，沙特人也想来；日本来了，印度也想来；为什么中国不能来？”所以，就是我们想得太复杂了。吉布提新港是商业港口，我们的基地建在新港附近，它可以征用这个泊位。这是两码事。





亚吉铁路（图/人大重阳）

亚吉铁路连接非洲埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴和吉布提首都吉布提市。通车剪彩的时候，吉布提的黑姐们还穿着红衣服。这在非洲是最发达的铁路，但其实没有常态化运营，因为没有电，连照明的电都没有。

高铁在非洲是优势产能吗？高铁是综合国力最强的体现之一，涉及的电力系统、信号系统是非常复杂的东西。所以，我们做研究分析，应该有自己的判断。

#### “一带一路”建设的持续性：内生动力

有学者研究为什么搞“一带一路”。有人说东西不平衡，经营周边，转移产能，再或者提“命运共同体”。现在“一带一路”是显学，各有分析。今天，我试着从经济研究视角谈谈“一带一路”建设的内生动力。

**第一个经济研究视角，是规模经济优势。换言之，超大规模经济必然产生外溢效应。**

经济学中，规模创造更大效益。生产具有规模导致市场扩大，边际成本下降，消费增加，市场进一步扩大，形成生产规模扩大—市场扩大—成本下降—生产再扩大的内生性循环。而且随着规模的扩大，技术创新、产品设计、管理与推进也相对更快。此外，生产规模也取决于市场规模。古典经济学认定，大规模生产能否代替小规模生产，首先取决于市场规模，而市场首先在于人口规模。

中国自古是人口大国。人口规模使经济、社会、民生和国防等需求更大，从而使生产规模扩大。同时，不同地区（东西南北中）、不同人口（皇亲国戚、富商巨贾、黎民百姓等）的不同需求导致生产类别的多样化，导致生产分工更为细密。

因为“市场的规模足够大时，更需要进行细致的分工。企业愈大，分工也就可以愈细”。而分工的出现会“大大地提升生产力”，从而推动整体规模的数量与质量相应提高。这也是亚当·斯密认为历史上中国和印度的技术长期领先于西方的原因。这一结论也颠覆了西方关于人口规模与技术进步反论的一般认知。

大规模经济只有中国具备条件——中国几千年来就是靠人口大国，造就灿烂的中华文化和多元多样的需求；美国不完全具备条件，人口规模有限，靠的还是技术。

1956年毛主席说中国是世界大国，我们要对人类有所贡献，要超英赶美，这里衡量的主要指标就是钢铁。1990年代，我们的钢铁产量就大大超过了英国和美国；今天，我们的钢铁

产能是日本的 8 倍、美国的 10 倍多（美国只有 8000 万吨）、德国的 20 倍。1996 年，世界 500 强企业，中企只有中银、中粮 2 家，2001 年 12 家，2010 年 61 家，2018 年 109 家。这让我们心生感动，有一种超过我们自己在内的感觉，更别说超越外部世界了。

我老家离岳阳县城很近，我第一次坐高铁时，过了岳阳市那个山以后就说等等，还没反应过来就已经过去了；我要发条感叹的短信，还没写完，就到长沙了。过去搭火车，拥挤、喧哗，现在已经没有那个感觉了，大家坐在车厢里纷纷看手机，很安静，这是原来远远想不到的。

超大规模必然形成外溢效应，所以我们搞“一带一路”，这是理论之源。

**第二个经济研究视角，则是价值链的延伸与攀升效应。**

### （一）价值链

价值链包括全球的产业链、供应链等等。我们做了一些基本估计：在劳动密集型价值链里，我们状况正不断向上改善；而在技术密集型价值链里，我们长期处于中下游的境地，但这种情况正在改变。

高铁是中国的名片，高铁中的自主的知识产权有 80%，而日本是 83%、美国 60%多，欧洲则是 70%。坦率地讲，我们模仿过日本、法国，但现在中国完全可以建个自主独立的高铁产业体系。有外国留学生表示，最想带回去的“新四大发明”是：支付宝、网购、共享单车及高铁。高铁带不回去，不过我们可以过去建。



中国“新四大发明”（图/IC photo）

### （二）中国嵌入全球价值链

新中国成立后我们建立了相对独立的工业体系，但东西方是分割的。中国真正嵌入全球产业链进程起始于改革开放，不过在冷战结束前中国就已做了预习。

我们预习比俄罗斯、东欧早十多年，比印度早近 20 年（印度 1990 年才开始），所以，我们具备了后发的诸多优越条件，使得中国在改革开放后得以较早地形成参与全球分工所必要的政策基础和市场条件。冷战结束以后，全球化迅速发展，加快了资源、劳动、技术在全球的配置；中国拥有劳动力等生产要素在内的后发优势，冷战结束后这种优势在全球化助推下进一步表现出来。

中国在全球国际地位分工的提升是一个自我必然要求的过程，因为唯此方能改变我们长期被锁定在中低端的命运；如果中国产业长期处于国际分工价值链条的中低端，集中于劳动密集型和资源密集型产业，将只会付出高昂的资源和环境代价。

我们已经承受不了了，我们的河流干涸，土地受到污染，身体状况也不行了，得恶性病的增长率也已相当高。改变这种局面就需要依靠创新。

### （三）中国攀升价值链形成全球联动

我们创新驱动战略也取得一些成绩，有些排名都是不错的。如在对中国创新能力评估方面，国际著名的“全球创新指数”的评估报告提供了一些依据。这项指数涵盖82项具体评估指标，在这项综合排名中，2016年中国创新能力居第25位，较前一年度上升4位。中国科技创新能力还包括推动创新所具备的潜在要素，在有些方面，中国已出现一些显著性的变化。

价值链不是通过贸易就可以替代。尼日利亚是个邻海国家，也是能源大国，但它消耗的能源、石油要靠进口，为什么？因为没有冶炼厂。中国在那边投资800亿，建立石油的生产、加工、冶炼和出口一条线，这也是价值链。在往上升的时候，价值链会慢慢转移出去，可以和发达国家合作，如在英国建欣克利角核电站，也转移到下面的国家。上接下引，处于非常有利的地位，这也是我们提出“一带一路”的一个非常重要的条件。



欣克利角核电站效果图

## 经济研究视角之三：通道适切性与区位导向

### （一）地缘经济需求。

以经济走廊为骨架的“一带一路”的设计服从于市场需要，成为“一带一路”可持续的基础性判断条件。它基于一种全球自然地理条件，也基于一种地缘经济的需要。首先，发达市场规模潜力局限显现。发达国家市场有限，中美如今贸易6335亿美元，再大幅增长也大不可能了，这跟美国经济、中国经济增长已没有必然联系。2010年中美经济都还可以，但贸易增长是下降的。

其次，新兴与发展中市场空间更为广阔。我们有很多新的增长点，如我们每年能从吉布提旧港挣5000万美金，亚里斯亚贝巴到阿达玛风电厂那段路70公里，我们修那条路也挣了2-3亿美金。

其三，以走廊建设为骨架的陆海丝绸之路代表一种国际分工的全新地缘布局。这就是要贯通连接生产—资源—消费的经济大通道及其支撑设施。东亚、中国、日本、韩国、东南亚是生产区，欧洲是消费区，中东、非洲、中亚是资源富集区，这样的互联必然会产生一种巨大的影响，确实会重塑地缘经济格局。

### （二）走廊的适切性。

经济走廊服从于一国经济地缘扩张与国家间相互联系加强的需要。它以运输通道功能的建立为标志，会带动沿线产能合作及基础设施建设。海运、管道输送和铁路是世界货运主要方式。以铁路建设为例，这种运输方式在大陆或陆海结合地带尤其显得重要，甚至不可替代。如美国历史著作《伟大的博弈》中提到，铁路的建设使得美国五大湖区到纽约的时间缩短到 1/20。铁路的建立使得零碎的世界经济得以整合与统一。

### （三）通道区位导向

“一带一路”形成的对外产能合作，有其内生和特殊性的动因。资金投向哪里，有其特殊性并与区位选择存在直接关联。为了分析的方便，这里构建一个术语，即“通道辐射型的区位”导向。通道建设是“一带一路”的基本骨架，而开展包括基础设施建设在内的各种产能合作导致的对外投资发生，决定资金重点或优先投向的区位选择。

我们讲“要致富，先修路”。修路为什么导致致富？因为修路不仅有运送资源的作用，还具有辐射效应。光有路，没有产能合作，没有基础设施建设，这条路也是一条不好的路；路的通道建设和产能合作应该是相互配合，相互支撑的。

韦伯的区位理念可以为此提供某种视角的佐证。韦伯在其《工业区位论》第三章《运输指向》中指出，工业被吸引到那些具有最低运输成本的地方，既要顾及到消费地，又要顾及到原料地。他还指出，工业必须不断地坚决地从消费地向原料产地移动。

在“一带一路”建设实践中，中国企业走出去的过程中，生产向资源富集区转移就是一项重要的政策选项，也决定对外投资的区位选择。中国与哈萨克斯坦、埃塞尔比亚的产能合作也是这样。这两个国家原来没有独立的工业体系。哈萨克斯坦原是苏联的一个盟国，苏联为了使联盟统一，你生产轮胎，我生产车厢，分开生产，最后我来组装，避免你独立。现在哈萨克斯坦、埃塞尔比亚希望通过未来二十年集中精力搞建设，变成中国这样的“发达”国家。路的通道会造成样的效应，这也是我们搞“一带一路”的重要原因。

总体而言，可以得出一个粗略的战略性结论：“一带一路”建设符合世界整体发展的根本诉求，因而，其建设进程具有持续性。但像从事任何一项伟大的事业一样，“一带一路”的过程并非一帆风顺，有时会遭遇挫折甚至变故。化解第三方消极性的对冲措施、避免出现系统性风险影响整体推进态势，才可以显现其持久展开的潜力。