

共建“一带一路”对构建新发展格局的作用*

倪红福 向迪 王文斌^①

摘要:“一带一路”建设要更好服务构建新发展格局。共建“一带一路”倡议自提出以来,取得了巨大成就,为构建新发展格局提供重要支撑。其一,共建“一带一路”有利于实现高水平对外开放。一方面为国内生产制造寻求资本、技术、资金、能源等要素,以满足多样化的需求市场;另一方面为国内生产出的制成品寻求广阔的市场,实现要素到产品到资本的循环。其二,中国与沿线国家基于各自的比较优势,加强产能合作,能够促使中国双向嵌入全球价值链,形成区域价值链,加速全球价值链重构。其三,“一带一路”多区域多元化合作,为构建新发展格局提供新平台和稳定的发展空间。在未来,要进一步发挥共建“一带一路”在联通内外市场,建设物流通道,强化产能合作等方面的优势,以政策沟通为前提,优化制度设计,加强中国与“一带一路”国家的互联互通和数字经济建设,促进要素和产品的循环流动,助力新发展格局构建,促进经济高质量发展。

关键词: 一带一路 新发展格局 全球价值链

作者简介: 倪红福,中国社会科学院经济研究所研究员;
向迪,中国社会科学院大学经济学院博士研究生;
王文斌,中国社会科学院大学经济学院硕士研究生。

DOI:10.16845/j.cnki.ccieeqh.2022.04.017

引言

当前,世界处于百年未有之大变局,中国经济发展面临着复杂的内外形势。从内部来看,中国经济增长面临动力转换。一方面,改革开放后,中国利用劳动力等要素优势,形成了“两头在外”的出

* 本研究得到国家自然科学基金专项项目(中国经济发展规律的基础理论与实证)《中国贸易投资开放发展:基本规律、宏观效应与“双循环”新发展格局构建》(72141309)、国家自然科学基金面上项目《中国产业迈向价值链中高端:理论内涵、测度和路径分析》(71873142)和国家自然科学基金面上项目《突发性公共卫生事件的全球价值链重构效应:基于生产网络结构一般均衡模型方法》(72073142)的资助。本文也是国家发展改革委委托课题《共建“一带一路”在构建新发展格局中的作用研究》和中国社会科学院国有经济研究智库课题《国有企业在构建新发展格局中的作用研究》的阶段性成果。

①此作者为通讯作者。

口加工贸易模式，很长一段时间，加工贸易在进出口贸易中所占比重不断提升，成为经济增长的重要动力。而近年来，中国老龄化问题日渐突出，劳动力增速放缓，工资成本上升，这些因素使得中国在国际贸易中的传统比较优势渐渐丧失，部分外贸企业向东南亚转移。与此同时，为了振兴实体经济、走出经济危机困境，美欧发达国家重振制造业，尤其是在高端行业，纷纷实施优惠政策吸引跨国公司回流。中国面临着“高端回流，中低端分流”的不利局面，过去外贸拉动型的增长模式难以为继（江小娟、孟丽君，2021）。另一方面，经过多年的发展，中国成为世界第二大经济体，具有雄厚的物质基础和超大规模的市场，国内需求具有巨大的发展潜力，多年来的加工贸易也使得中国成为世界上唯一的一个拥有联合国产业分类中全部工业门类的国家，为满足国内多样化产品和服务需求，依靠国内市场促发展提供了现实条件。从外部来看，新冠肺炎疫情持续影响着全球经济，单边主义和贸易保护主义盛行，国际贸易局势紧张，经济发展的外部环境充满不确定性。正是立足于这一现实形势，中央提出了“以国内大循环为主，国内国际双循环相互促进的新发展格局”，意味着中国经济发展将进入新的阶段。然而，新发展格局并不意味着封闭，而是意在通过提高开放水平，连接国内国外两个市场，打通要素流通和产品生产、交换、分配及消费的各个环节，从而推动经济的良性循环，为中国经济持续增长提供动力。

2021年11月19日，习近平主席在第三次“一带一路”建设座谈会上的讲话中指出，“一带一路”建设要更好服务构建新发展格局。要加快完善各具特色、互为补充、畅通安全的陆上通道，优化海上布局，为畅通国内国际双循环提供有力支撑。自2013年以来，“一带一路”建设提高了国内各区域开放水平，推动了制度型开放，在国际上得到越来越多国家的响应与支持，对构建中国全方位开放新格局，促进各国经济繁荣和区域经济合作，推动世界和平发展、互利共赢具有重大意义。构建新发展格局既是共建“一带一路”的新背景，也为共建“一带一路”的进一步发展带来了机遇。在新形势下，理解共建“一带一路”助力构建新发展格局的作用逻辑，发挥“一带一路”对构建“双循环”新发展格局的重要作用，明确当前形势下“一带一路”建设中存在的问题，分析新时代新发展阶段下如何深入推进“一带一路”建设，对中国深化供给侧结构性改革，实现经济高质量增长具有重要意义。

“一带一路”倡议自提出以来一直是各界专家学者关心的热点。以“一带一路”为对象的研究涵盖经济、政治、文化、外交等多个领域，包括“一带一路”的背景、内涵、影响、意义等多个方面，相关研究文献有黄群慧（2016）、陈虹（2020）等等。也有一部分专家开始探讨“一带一路”和“双循环新发展格局”的关系。例如，“一带一路”和“双循环”新发展格局同为新时期中国主动谋求变化，积极融入世界经济，推动全球化发展的重要举措。在实践意义上，“一带一路”是“双循环”的重点，将成为引领国际国内双循环新发展格局的重要实践路径（陈健，2021）。“双循环”新发展格局建设为高质量建设“一带一路”筑牢根基，二者呈现在发展中相互促进的关系（王义桅，2021）。然而，在实践意义上分析研究“一带一路”对构建“双循环”新发展格局作用的文献不多，更少有文献由经济循环的生产、分配、流通、消费四个环节对“一带一路”的经济影响进行展开分析。

因此，本研究从“一带一路”对我国发展格局下经济循环各环节的影响出发，分析“一带一路”在构建贸易格局、流通格局和需求格局等环节的作用路径，深入探讨“一带一路”对构建新发展格局的作用逻辑，进而得出发挥“一带一路”在构建“双循环”新发展格局中的重要作用的有关政策建议。

一、经济循环格局与“一带一路”

(一) 贸易格局

自 2013 年共建“一带一路”倡议提出以来，中国与沿线国家货物贸易总额逐年上升，累计超过 9 万亿美元。2020 年，中国与沿线国家的货物贸易额达到 1.35 万亿美元，在中国货物贸易总额中占比近 30%。其中，货物出口额为 7838.6 亿美元，占货物出口总额的 30.26%；货物进口额为 5699.1 亿美元，占货物进口总额的 27.14%。中国与东盟双边贸易额达到 6846.0 亿美元，东盟已取代欧盟成为中国第一大贸易伙伴。在服务贸易方面，2015—2019 年，中国对“一带一路”沿线国家的服务贸易额由 748.4 亿美元增加至 1178.8 亿美元，占中国服务贸易总额的比例由 11.4% 提升至 15.02%。^① 中国与“一带一路”沿线国家在贸易方面的联系日益紧密。总体而言，中国与“一带一路”国家的贸易展现出较强活力，“一带一路”提升了中国进出口水平，客观上有利于实现国际国内双循环互相促进。

表 1 2013—2020 年中国对“一带一路”沿线国家货物贸易额及占中国货物贸易总额比例

单位：亿美元、%

年份		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
出口	金额	5691.9	6370.7	6146.1	5817.4	6563.1	7047.3	7606.5	7838.6
	占比	25.77	27.20	27.03	27.73	29.00	28.34	30.43	30.26
进口	金额	4713.6	4835.6	3883.6	3660.3	4535.9	5630.7	5817.0	5699.1
	占比	24.17	24.68	23.12	23.05	24.60	26.36	27.99	27.72
进出口	金额	10405.5	11206.3	10029.7	9477.7	11099.0	12678.0	13424	13537.7
	占比	25.02	26.05	25.37	25.72	27.02	27.43	29.32	29.14

数据来源：中国海关总署。

表 2 2015—2020 年中国对“一带一路”沿线国家服务贸易额及占中国服务贸易总额比例

单位：亿美元、%

年份		2015	2016	2017	2018	2019	2020
出口	金额	265.4	290.9	308.9	366.5	380.6	377.3
	占比	12.14	13.89	13.54	13.50	13.42	13.45
进口	金额	483	534.5	668.9	772.9	798.2	467.4
	占比	11.09	11.82	14.30	14.72	15.92	12.27
进出口	金额	748.4	825.4	977.8	1139.4	1178.8	844.7
	占比	11.44	12.48	14.05	14.31	15.02	12.77

数据来源：中国海关总署。

(二) 流通格局

随着信息化与人工智能技术的发展，流通体系在技术、商业模式、基础设施等方面都发生着重大变革，朝着更加开放、高效、智能的方向发展，现代化程度不断提高。畅通高效的流通体系既能够在更大范围内联结生产和消费，推动实现进一步资源配置，也是经济循环各环节有效衔接的纽带与通道，有利于扩大市场交易范围、推动进一步分工、促进产业链和供应链升级以及提高国民经济总体运

^①受疫情影响 2020 年服务贸易额有所下降，为 844.7 亿美元，占中国服务贸易总额的 12.77%。

行效率。

“一带一路”通过以现代化铁路网、高速公路网、自动化机场和港口为代表的互联互通建设项目扩大了相关商品要素的流通范围，并提高了资源配置效率，促进中国流通格局发展，贸易大通道作用更加凸显。中老铁路、中泰铁路、“中巴经济走廊”等一大批重大项目稳步推进，在促进要素人员流动的同时提升了当地经济社会发展水平。中国与“一带一路”沿线国家在基础设施互联互通方面取得了巨大的成就。2013—2020年，中国在“一带一路”沿线国家承包工程新签合同额由715.7亿美元增至1414.6亿美元，年均增长率达到10.2%，在中国对外承包工程新签合同中的比重由41.7%增加至55.4%；完成营业额由654亿美元增至911.2亿美元，年均增长率达到4.9%，占中国对外承包工程完成营业额总额的比重由47.7%提升至58.4%。截至2021年7月，中欧班列累计开行超过40000列，国内已有29个省区市开行中欧班列，开行超过百列的国内城市达到31个，可通达欧洲23个国家168个城市，年运送货物总值达560亿美元，运输货物类型达到5万多种。^①

表3 中国在“一带一路”沿线国家承包工程情况

单位：亿美元、%

承包工程/年份	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
新签合同额	715.7	862.3	926.4	1260.3	1443.2	1257.8	1548.9	1414.6
占比	41.7	45.0	44.1	51.6	54.4	52.0	59.5	55.4
完成营业额	654.0	643.5	692.6	759.7	855.3	893.3	979.8	911.2
占比	47.7	45.2	45	47.7	50.7	52.8	56.7	58.4

数据来源：中国商务部。

（三）投资需求格局

在投资方面，2013—2020年，中国企业对“一带一路”沿线国家直接投资1359.2亿美元，年均增长达到5.7%，超同期全国平均水平2.7个百分点。2020年，受新冠肺炎疫情的影响，全球对外直接投资同比缩水，中国境内投资者在“一带一路”沿线的58个国家实现直接投资186.1亿美元，占同期总额的14%，比上年提升了0.3个百分点，实现对外投资逆势上扬。“一带一路”建设同样有助于吸引沿线国家在华设立企业。2013—2020年，新设立外商投资企业整体上也呈现持续上升趋势。外资企业占中国企业总数2%的比重，贡献了中国1/10的城镇就业、1/6的税收、2/5的进出口，已然成为推动中国经济发展的一股重要力量（见图1）。



图1 2013—2020年“一带一路”沿线国家在华设立企业情况

数据来源：中国商务部。

注：含通过部分自由港转投资，不含银行、证券、保险领域数据。

从投资角度看，吸收外资和对外投资都是构建新发展格局的重要手段。吸收外资是改革开放以来

^①数据来源：国家铁路局网站，2021年7月12日，http://www.nra.gov.cn/xwzx/tpsp/tpxw/202107/t20210712_190194.shtml。

促进国内经济增长的重要经验，既能够补充中国长期以来的资金短缺，也为提升制造水平和能力引入了国外先进的生产技术。此外，吸收外资还给全球范围内的资金提供了新的投资地和获得高额收益的投资渠道。因此，一方面，对外投资能够推动中国企业“走出去”，实现中国从被动参与循环到主动引导循环的转变；另一方面，对外投资也为发展中国家提供了新的资金来源和相应技术，使得更多国家可以参与国际分工，共享中国经济发展成果，促进形成以中国为主导的发展中国家间的经济循环和价值链。

表 4 中国与“一带一路”沿线国家双向投资情况

年份	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
对外投资 (亿美元)	126.3	136.6	189.3	153.4	201.7	178.9	186.9	186.1
占比 (%)	11.7	11.1	13.0	7.8	12.7	12.5	13.7	14.0
吸引外资 (亿美元)	89.2	68.3	84.6	69.9	55.6	64.5	84.2	82.7
占比 (%)	7.6	5.7	6.7	5.6	4.2	4.8	6.1	5.7
在华设立外商 (个)	1697	1830	2166	2905	3867	4479	5591	4294
占比 (%)	7.4	7.7	8.1	10.5	11.3	7.4	13.6	11.3

数据来源：中国商务部。

二、共建“一带一路”对构建新发展格局的作用逻辑

(一) “一带一路”有利于实现高水平对外开放

构建新发展格局，实现内外循环相互促进就是要通过高水平开放，一方面为国内生产制造寻求资本、技术、资金、能源等要素来源，以满足多样化的需求市场，另一方面为国内生产出的制成品寻求广阔的市场，实现要素—产品—资本的循环。而高水平开放背后的涵义有两点：一是扩大对外开放区域，连接国内外市场；二是构建物流通道，实现要素和产品的跨境流动。共建“一带一路”将从这两个方面为构建新发展格局提供重要支撑。其一，共建“一带一路”有利于形成东西并重，海陆融通的对外开放格局。中国对外开放涉及的区域主要集中于东部沿海地区，而内陆的中部及西部地区的开放程度则长期处于封闭和落后状态，区域间发展不平衡。共建“一带一路”倡议提出后，中西部地区在对外开放中的不利地位得到改变。丝绸之路经济带从中国西部出发，深入欧亚大陆，西部省份由原来的对接东部转变为向西开放，成为“一带一路”建设的前沿阵地。这对加快西部地区发展，缩短区域间经济发展差异具有重要作用。其二，“一带一路”建立了互通互建、纵横交错的物流通道。国际物流禀赋优势是制约内陆地区对外开放和经济发展的直接因素之一（裴长洪、刘斌，2019），共建“一带一路”以基础设施建设为重要内容，通过建立现代化铁路网、高速公路网、自动化港口和机场等，形成了纵横交错的物流通道网络，降低了区域间商品交易、流动成本，促进资源的跨区域有序流动和优化配置，帮助中国充分利用两个市场、两种资源，推动实现高质量的国内大循环。

共建“一带一路”的核心内容之一是建设自由贸易区，自贸区有利于实现贸易和投资自由化，促进商品、服务等产品以及资本、技术、人员等要素在不同地区和市场间的自由流动。到 2020 年底，中国共与 26 个国家和地区签署了自由贸易协定或类似的贸易关系制度安排，其中与“一带一路”沿线国家和地区签署的自贸协定有 11 个。^① 这些自贸协定的签署，是“一带一路”建设的重要成果，

^①如无特别指出，“一带一路”各方面建设数据来源于商务部国际贸易经济合作研究院的《中国“一带一路”贸易投资发展报告 2021》，2021 年 8 月 11 日，<http://world.people.com.cn/n1/2021/0811/c1002-32189921.html>。

同时也是构建新发展格局的重要支柱。首先，自由贸易区促进了贸易自由化，降低了贸易成本，为产品的跨国流动提供了优质平台。其次，自由贸易区是“一带一路”的门户和枢纽，在畅通国际物流运输系统方面发挥着重要作用。最后，境外自由贸易区不仅自身具有重要效力，同时还能与国内的自由贸易区、自由贸易港对接，形成以中国为中心的自由贸易网络体系，并对外辐射，进一步推动新发展格局的形成。

（二）“一带一路”助力全球价值链重塑，培育产业链竞争新优势

共建“一带一路”有利于中国与沿线国家利用各自的比较优势，加强产能合作，促使中国双向嵌入全球价值链，形成区域价值链，加速全球价值链重构。一方面，在第三次全球化浪潮中，中国利用成本优势成功嵌入了发达国家主导的全球价值链，深度参与国际分工，奠定了中国“世界工厂”的地位。然而，在发达国家主导的价值链中，中国不具有资本和技术方面的优势，作为代工者只能出口技术水平低、附加值低的初级产品和资源型产品，进口技术含量高的高附加值产品，向上攀升的空间有限。且在关键技术方面的弱势也让中国长期受制于人，不利于中国的产业链和供应链安全。通过共建“一带一路”，中国可以利用国际市场将优质的富余产能转移至国外，为优化国内产业结构提供空间，有助于提高国内市场的生产制造能力和供给能力，推动中国深度嵌入发达国家全球价值链上游。另一方面，中国拥有雄厚的经济实力和完备的工业生产体系，加上以信息化、数字化、智能化为核心的第三次技术革命带来的发展机遇，为中国提升制造能力，利用制造优势，引领形成区域价值链提供了基础。借助“一带一路”平台，中国可以与沿线国基于各方面的禀赋差异广泛开展合作，整合产业链，塑造国际分工新体系。

（三）“一带一路”强调多区域多元化合作，为构建新发展格局提供新平台和稳定的发展空间

共建“一带一路”以合作共赢为理念，通过多元化机制加强区域合作，为构建新发展格局提供了广阔的平台和发展空间。首先，中国以经贸合作园区作为平台，鼓励企业高质量地“走出去”，疏解富余产能，推动产业升级，从而更好地参与国际经济循环，其背后的逻辑主要体现在三个方面：其一，以各国政府为依托建立境外经贸合作园区，有利于整合各方优质资源，降低投资风险，从而降低企业的信息搜寻成本、经营成本和交易成本，为中国企业“走出去”提供安全保障和创造优良的投资环境。其二，境外产业园区的建设涉及开发、入驻、维护等多个阶段，在不同的阶段可以有不同经营范围的企业参与，建设完成后也需要吸引大量的企业进驻，因而有利于中国企业从单一出走向集体出走转变，通过抱团形成强大规模效应和集群效应，以提高企业参与国际循环的水平和效率（刘洪愧，2021）。其三，中国与“一带一路”沿线国家在资源环境、要素禀赋、产业发展方面存在着广泛差异，而境外合作园区有利于中国和东道国利用各自的优势组织生产，推动产能合作和产业升级，拓宽产业链和供应链，促进形成以中国为主导的发展中国家价值链。

其次，以共建“一带一路”为平台，中国与沿线国家在技术、金融、能源等方面广泛合作，深度交流，为经济循环提供了有力支持。

技术方面，中国与共建“一带一路”国家通过共同建立联合实验室、科技园区，为创新创业合作搭建平台，为加强科技交流、提升科技创新能力、促进形成新发展格局而广泛合作。中国积极与“一带一路”沿线国家发展数字贸易，充分挖掘国内外市场的需求潜力，推动数字技术与金融、教育、医疗等各类专业服务深度融合，不断催生出新的数字消费产品和服务，从而增加国内市场的供给能力，满足多样化的产品和服务需求，为国内外经济循环提供源源不断的动力。

金融方面，共建“一带一路”通过加强中国与沿线国家的区域货币合作和经贸往来，推进资本项目的有序开放，完善金融市场，能够促进沿线各国人民币离岸中心的建立，从而扩大人民币的跨境结算和使用范围，提高人民币的周边化和区域化程度，推动人民币国际化。而人民币国际化对促进经济循环，构建新发展格局具有重要作用。一方面，人民币国际化水平提升有助于推动支付结算自由化，降低各国对外贸易成本和交易成本，促进跨国经贸合作。另一方面，人民币国际化还有助于稳定本国汇率，降低跨国投资风险，提高抗金融风险的能力和金融体系的稳定性，为经济外循环创造一个公正、稳定的国际货币环境。

能源方面，共建“一带一路”有利于中国加强与油气矿产资源更为丰富的中亚、西亚、俄罗斯等沿线地区的联系与合作，打破美国能源封锁，维护能源安全和产业链安全。与能源储量丰富的国家和地区优势互补，也有助于充分发挥双方的比较优势，优化产业结构，创造新的经济增长点。此外，中国还与“一带一路”沿线国家积极合作开发新能源，降低对不可再生能源的依赖程度，使用更清洁的能源也有利于降低环境污染，实现经济的可持续发展。

三、共建“一带一路”面临的风险挑战

（一）新冠肺炎疫情持续冲击全球经济，带来不确定性

当前，新冠肺炎疫情反复多变，持续影响着全球经济，加深了中国经济发展外部环境的不稳定性，同时也影响了中国与国外的交流合作，不利于新发展格局的构建。其一，疫情阻碍了中国与“一带一路”沿线国家的产能合作。为应对疫情，不少产能合作项目不得不暂停或者推迟，复工复产困难甚至遥遥无期。其二，疫情影响了要素和人员在国内外的自由流动。跨境出行和进出口贸易面临交通管制等多重限制，设备物资等要素运输受阻，采购成本和运输时长增加，中国与国外的贸易往来和生产合作受到严重影响。其三，疫情加重了国际经济环境的不稳定性。受疫情的影响，全球市场萎缩，生产停滞，贸易受阻。为应对冲击，维持自身经济发展和国际地位，逆全球化思潮涌动，增加了中国与国外市场沟通合作的难度，给中国经济外循环带来了风险。

（二）“一带一路”沿线国家差异大，容易导致政治、经济等方面的矛盾和风险

“一带一路”沿线国家众多，区域联系复杂，各国政治和经济发展水平各异，共建“一带一路”面临各种风险和矛盾。首先是政治风险。“一带一路”沿线有的国家内部动荡，叙利亚、阿富汗等国家甚至长期处于战乱状态。政治不稳定因素给中国的跨境合作带来了风险，中国企业在境外的安全难以得到有效保障，中国的对外投资项目也随时可能中断，给中国经济发展造成巨大损失。其次是经济风险。“一带一路”沿线国家多为发展中国家，经济基础较为薄弱，抗风险能力较差，基础设施建设落后，投资环境较差，缺乏对投资的安全保障。部分国家经济结构单一，经济发展主要依靠出口能源、矿产和原材料，制造水平低，对外依存度高，外债水平也较高，中国对外投资面临较高的外债风险。最后是地缘政治风险。一方面，基于各国家和地区自身的政治诉求，一些国家对“一带一路”倡议持怀疑态度，而西方媒体鼓吹的“中国威胁论”也加深了周边国家对中国的防范心理，给建立跨国合作造成阻碍。另一方面，“一带一路”国家所处区域形势复杂，自然资源丰富，容易引来各方势力，尤其是美国、日本等发达国家的封锁和打压，干扰或破坏共建“一带一路”的推进，遏制中国和新兴经济体的崛起，以防止对他们自身的经济发展及其在国际格局中的霸权地位造成威胁。

（三）境外投资分布较为集中，结构有待优化

共建“一带一路”倡议实施以来，境外投资初见成效，但因为仍处在发展阶段，在分布和结构上较为集中，有待进一步优化。从地区分布来看，境外投资分布主要集中在东南亚国家。2020年，中国对东南亚国家直接投资的流量和存量在对外直接投资总量中的占比分别达到了71.43%和63.06%，对其他地区的投资则相对较少。经贸合作区也主要分布在俄罗斯和东南亚国家，占比分别达到34.1%和31.9%。投资的高度集中会增加投资风险，同时也不利于拓展中国对“一带一路”其他国家的影响力。中国设立境外经贸合作区虽然涉及资源利用、加工制造、农业生产、商贸物流和科技研发等多个产业领域，但仍然以农业生产和加工为主，占园区总数的31.2%，经贸合作园区产业附加值较低。而入驻的企业也多是劳动密集型企业，园区竞争优势并不突出。因此，虽然共建“一带一路”促进了中外合作，推动了中国企业“走出去”，但是由于在地域和行业分布方面的结构问题，难以形成完整的产业链，因而无法发挥出产业优势和集群效应，降低了产能合作的效率，不利于跨国生产网络的形成。

四、推动“一带一路”建设 助力构建新发展格局的思路和举措

构建新发展格局，从内部看，要求提高国内的生产能力和供给能力，满足多样化的产品需求，挖掘经济增长潜力。从外部看，要求扩大开放水平，引入生产所需的要素资源。在未来，要进一步发挥“一带一路”在联通内外市场，建设物流通道，强化产能合作等方面的优势，以政策沟通为前提，优化制度设计，提高中国的自主生产能力，加强中国与“一带一路”国家的互联互通和数字经济建设，从而促进要素和产品在国内国外市场的循环流动，为中国经济增长提供动力。

（一）加强政策沟通，优化制度设计

推进“一带一路”建设，离不开各国政府的引导和支持，因此要加强中国与“一带一路”沿线国家的政策沟通及交流，优化制度设计，为实现高水平的开放，构建新发展格局提供良好的外部环境。一是要坚持平等包容的原则，让沿线国家看到中国加强区域协作的诚心与实力，从而打消沿线国家对“一带一路”建设的怀疑和顾虑，粉碎美国等发达国家期望通过宣扬“中国威胁论”来干预和破坏“一带一路”建设的阴谋。二是要加强合作机制建设。通过政策沟通，同参与国积极探索多元化的合作机制，商建更多的贸易、投资、技术等方面的合作项目，深入挖掘合作空间，为深化区域经贸合作提供平台。三是要积极维护市场秩序，规范管理程序。中国要积极同参与国国家政府及相关机构进行沟通交流，推动法律法规和标准的统一制定，降低境外投资的风险；降低投资门槛，简化投资手续，优化营商环境，以提高投资的便利化水平。四是要加强整体规划。中国与“一带一路”沿线国家的经贸合作涉及多个方面和领域，在布局境外投资和建设时，应加强整体规划，注重与东道国优势互补，将资金更多地投入到对促进经济循环流动效果作用显著的领域，提升境外投资的层次和结构，降低投资结构过于集中所带来的风险。在建设境外合作园区时，要注重突出主导产业，引导多层次的企业入驻，促进形成完整的产业链上下游协作生态，从而使境外合作园区发挥出更大的效率。

（二）提高科技创新能力，加强科技交流与合作

自主生产能力的提升是中国打破外界技术封锁，提高国内市场的制造能力和供给能力的核心，同

时也是与“一带一路”沿线国家实现产业垂直分工,引领形成区域价值链的关键。因此,要努力提升科技创新能力,推进科技供给侧结构性改革,增强自身的生产能力和技术水平,实现从要素驱动向创新驱动转变。首先,要增加科研投入,围绕重点技术和新兴技术,实施国家重大科技项目。一方面,要注重核心零部件的研发和制作,从而摆脱中国高端芯片、机器设备等方面被“卡脖子”的被动局势,维护产业链、供应链的安全。另一方面,要加快对工业机器人、自动驾驶汽车等领域的研发和生产,从而在未来国际贸易和国家竞争中占据有利地位。其次,要推动人力资源和教育市场的适应性改革。提升教育质量,注重实践能力和实际工作能力的培养,提升劳动力的知识应用能力和实践能力,为经济发展积累高质量的人力资本,实现从依靠“人口红利”到提升人力资本的转变。再其次,要为创新发展提供良好的环境。加强知识产权保护,提高知识产权治理能力和民众知识产权意识。注重培育研发创新型企业,采取降低税收、贷款优惠等措施对创新型企业提供支持,不断完善和健全促进科技成果转化生产力的体制机制。加大对科研人员的激励力度,对研发周期长、见效慢的基础科学和资金需求较大的项目,要充分发挥政府在提供公共品方面的作用,为尖端技术的进一步突破和发展打下基础。最后,要积极构建高水平的开放创新体系,与“一带一路”沿线国家加强科技交流平台建设,拓宽跨国界创新资源对接渠道。鼓励并支持更多的科技型企业“走出去”,利用“干中学”,促进技术融合。

(三) 把握数字经济发展机遇,大力发展数字贸易

第四次工业革命和数字化浪潮使国际产能合作进入全新阶段,为重塑世界经贸格局带来了新的契机。中国与“一带一路”沿线国家要把握新科技革命开启的“机会窗口”(裴长洪,2020),在大数据、云计算、物联网、人工智能、5G等领域广泛开展合作,积极推进数字经济建设,打造数字丝绸之路。在全球消费升级的背景下,要进一步推动跨境电商的发展,拓展丝路电商全球布局,建设“一带一路”电子商务大市场,为推动贸易发展和经济增长寻找新的着力点。在这个过程中,一是要为跨境电商的发展提供良好的环境,精简贸易进出流程和行政手续,鼓励企业加大海外建仓力度,突破物流瓶颈,打通物品流通环节,依托云计算和大数据等先进技术提高跨境物流的信息化及智能化水平,提高物流效率。二是要提升跨境支付结算的服务能力,满足企业及个人跨境支付需要,探索适合跨境电商发展的金融合作模式,为跨境电商提供金融支持和金融服务。三是要积极鼓励和引导多方市场主体参与跨境电商,尤其是要积极发展农村跨境电商。通过参与跨境电商,可以扩展国内产品的海外销售市场,有利于增加中国进出口在国际市场上的份额,联通商品的生产与销售环节,促进商品的流动和循环。四是要探索合理的监管审查制度,防范进出口贸易风险和金融风险,对进出关货物严格把控。推进电子商务领域规则谈判,构建电子商务国际规则体系。

(四) 持续加强物流通道建设,推动要素和产品循环

物流通道建设是打通要素和产品流通关节,实现经济循环的关键。因此,要积极发挥共建“一带一路”在互通互建方面的优势,持续加强物流通道建设,构建高质量基础设施互联互通体系,促进共建国家更好地融入全球价值链,实现联动发展。一方面,要完善现有的贸易物流网络和流通渠道,做好配套建设和加强管理,降低沿途税费,从而降低运输成本,促进通关一体化。加强对中欧班列的管理,提升其开行质量和运行效率。支持地方建设“一带一路”进出口商品集散中心,形成更大范围的辐射,提高物流网络的容量和服务能力(徐紫嫣等,2021)。另一方面,要积极建设新的物流通道,构建以中欧班列、陆海新通道等大通道和信息高速路为骨架,以铁路、港口、管网等为依托的互联互

通网络。积极发挥亚投行等政策性金融机构以及共建“一带一路”各类专项投资基金的作用，支持多边和各国金融机构，共同参与投融资，为推动沿线国家基础设施建设提供资金支持和保障。在项目选择、实施、管理过程中充分尊重各国国情和发展需要，坚持“高质量、可持续、抗风险、价格合理、包容可及”的标准，数量和质量并重，鼓励多方参与，共同受益。加强基础设施建设规划、技术标准体系对接合作，扎实推进现有重大项目建设，积极开发有利于推动疫后经济社会发展的好项目。大力推进信息基础设施、融合基础设施、创新基础设施建设，提高物流通道的信息化、智能化水平，更好地实现互联互通的建设目标，促进产品和要素在国内外的循环流通。

（五）以“一带一路”为基础，深入挖掘合作空间

共建“一带一路”对构建新发展格局的作用不仅在于沿线国本身，还在于基于“一带一路”共建共治理念出发的不断向周边地区辐射，不断融合新的经济体和发展战略的生命力与发展潜力，为亚洲区域经济一体化提供了一种新的选择（李向阳，2018）。“一带一路”建设是中国加强区域协作的起点而不是终点，要善于利用“一带一路”作为平台，不断扩大中国与外界的合作深度和广度，为构建新发展格局寻求广阔的空间和发展机遇。其一，持续推进自贸区建设。自贸区是经贸合作的重要平台，也是“一带一路”建设的重点内容。在后续进程中，要继续推进自贸区的建立，同时加强境内外自贸区的链接和联动，形成强大的自由贸易网，并通过不断地向外辐射，提高贸易自由化水平，促进经济循环。其二，积极升级已有的贸易畅通平台。创新发展中国与各国的博览会、合作论坛等平台作用，打造多元化、多层次、多渠道合作平台，深化和沿线国家及地区的友好经贸关系。其三，积极主动寻求与第三方市场合作机会。依托新签署经贸协定加强与第三方市场的合作，扩展“一带一路”的辐射范围和增加深度。在合作过程中，充分利用各方在技术、商务、资源、资金、信息等方面的不同禀赋优势，通过产品服务、工程合作、投资合作、产融结合、战略合作等多种形式深入交流，推进国际产能合作，实现多方互利共赢。

参考文献：

1. 江小涓、孟丽君：《内循环为主、外循环赋能与更高水平双循环——国际经验与中国实践》，《管理世界》，2021年第1期。
2. 黄群慧：《论中国工业的供给侧结构性改革》，《中国工业经济》，2016年第9期。
3. 陈虹、刘纪媛：《“一带一路”沿线国家基础设施建设对中国对外贸易的非线性影响——基于面板门槛模型的研究》，《国际商务》，2020年第4期。
4. 陈健：《“一带一路”高质量发展的理论逻辑与实践方案》，《财经问题研究》，2021年第7期。
5. 王义桅：《“一带一路”与“双循环”如何实现同频共振》，《中国远洋海运》，2021年第1期。
6. 裴长洪、刘斌：《中国对外贸易的动能转换与国际竞争新优势的形成》，《经济研究》，2019年第5期。
7. 刘洪愧：《“一带一路”境外经贸合作区赋能新发展格局的逻辑与思路》，《改革》，2021年第11期。
8. 裴长洪、刘斌：《中国开放型经济学：构建阐释中国开放成就的经济理论》，《中国社会科学》，2020年第2期。
9. 徐紫嫣、夏杰长、袁航：《中欧班列建设的成效、问题与对策建议》，《国际贸易》，2021年第9期。
10. 李向阳：《亚洲区域经济一体化的“缺位”与“一带一路”的发展导向》，《中国社会科学》，2018年第8期。
11. 李震、昌忠泽、戴伟：《双循环相互促进：理论逻辑、战略重点与政策取向》，《上海经济研究》，2021年第4期。

责任编辑：谷 岳

(4) The role of co – construction of the “Belt and Road” in building a new development paradigm

Ni Hongfu, Xiang Di, Wang Wenbin

The construction of the “Belt and Road” should better serve the construction of a new development paradigm. Since the proposal of the “Belt and Road” initiative, great achievements have been made and it providing important support for building a new development paradigm. First, the joint construction of the “Belt and Road” is conducive to the realization of a high level of opening. On the one hand, it seeks capital, technology, fund, energy and other elements for domestic manufacturing to meet the diversified demand market; on the other hand, it seeks a broad market for domestically produced manufactured goods and realizes the cycle from factors to products to capital. Second, based on their respective comparative advantages, China and countries along the route can strengthen production capacity cooperation, which can promote China’s two – way embedding in the global value chain, form a regional value chain, and accelerate the reconstruction of the global value chain. Third, the “Belt and Road” multi – regional and diversified cooperation provides a new platform and stable development space for building a new development paradigm. In the future, it is necessary to further leverage the advantages of the joint construction of the “Belt and Road” in terms of connecting domestic and foreign markets, building logistics channels, strengthen production capacity cooperation and other advantages, and on the premise of policy communication, optimize the system design and strengthen the interconnection and digital economy construction between China and the “Belt and Road” countries, promote the circular flow of factors and products, help build a new development pattern, and promote high – quality economic development.

(5) Evaluation and path research on high – quality economic development of border provinces in the new era

Li Guanghui, Sun Haoqi

The report of the 19th National Congress of the Communist Party of China pointed out that China’s economy has shifted from a stage of high – speed growth to a stage of high – quality development. With the implementation of various policies to promote the development of the border economy, the border provinces and regions have achieved rapid economic development and their status in China’s economy has also been greatly improved. However, the border provinces still face problems such as poor basic conditions and relatively backward economic development. The study found that the driving force for innovation in the border provinces is still insufficient, and the living conditions of the people are still relatively backward although they have relatively abundant energy reserves, they are faced with great pressure from environmental pollution, and it is difficult to achieve coordinated and sustainable regional development. For the above problems, this paper believes that the border provinces and regions should build a mature industrial chain as soon as possible, accelerate industrial transformation and upgrading, and achieve sustainable development; it is necessary to accelerate infrastructure construction and platform construction, and increase policy support for border development and opening up; and it is necessary to increase investment in innovation, improve scientific and technological innovation capabilities, and speed up the construction of the talent system.

(6) Research on the problems and countermeasures of financial support for the development of advanced manufacturing industry ——Based on the perspective of international comparison

Yang Baibing, Ji Han

This paper uses the data of listed companies to compare the financial support of the manufacturing industry in China and the three major manufacturing powers of the United States, Germany and Japan, and finds that China’s advanced manufacturing industry has problems such as difficulties in credit financing, high financing costs, short – term financing terms, and limited financing channels that restrict the development of advanced manufacturing to a certain extent. The reason is that the mismatch between the factor input structure and the financing structure increases the difficulty of financing, the continuous iterative upgrading of the industry and the mismatch of the financing term intensify the mismatch of funds, and the mismatch between the cost of digital transformation of enterprises and the structure of the financial system increases the cost of financing for enterprises and the mismatch between diversification and financial instruments results in limited financing channels. It is suggested to strengthen the precise financial support for advanced manufacturing by providing preferential facilities for advanced manufacturing enterprises, reducing re – lending and re – discount rates, increasing support for policy banks and advanced manufacturing industry investment funds, and innovating and developing supply chain finance.

(7) RCEP and East Asian economic development

Pan Yuchen, Zhang Yunling

East Asia is one of the regions with the most economic vitality and development potential in the world, however, factors such as intra – regional competition and extra – regional country interference have brought some obstacles to the economic development of East Asia. The signing and entry into force of RCEP not only laid a high – quality foundation for economic and trade cooperation