

“一带一路”战略的经济逻辑研究

ON THE ECONOMIC LOGIC OF THE “ONE BELT ONE ROAD”

陈甬军 张记欢

(中国人民大学)

内容提要:

从国际和国内经济背景出发, 本文从抽象的层次上构建了“一带一路”的理论模型, 证明了其内在的经济逻辑, 为理解“一带一路”的经济本质提供了新的视角。在这个基础上, 本文还预测了“一带一路”对中国贸易发展的影响问题。

关键词: 一带一路、理论模型、贸易发展

一、引言

2015年3月28日, 中国国家发展和改革委员会、外交部、商务部共同发布《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》, “一带一路”战略正式确立成为国家战略。

较多的学者将“一带一路”作为研究背景, 探究“一带一路”战略对我国对外投资等具体领域问题的影响和作用机制。但是对于一带一路本身的经济本质逻辑却研究较少。本文分为五个部分: 第二部分从宏观经济视角分析“一带一路”提出的国际、国内背景; 第三部分通过建立理论模型的方法, 将“一带一路”抽象为两个不同层次的模型进行分析, 解释了“一带一路”战略的经济本质; 第四部分预测了“一带一路”对中国贸易发展的影响。最后, 探讨研究“一带一路”战略经济本质的重要意义。

二、“一带一路”战略提出的背景

2.1 世界经济复苏乏力, 新兴市场成为重要增长动力

2008年金融危机后, 全球经济逐渐复苏。根据联合国发布的《2015年世界经济形势与展望》^①, 2013年美国GWP增速达2.2%, 2014、2015年预计将分别实现2.4%、2.8%的增长, 远高于发达国家平均水平(2013年, 发达国家整体GWP增速为1.2%, 2014、2015年预计增速为1.6%、2.2%)。欧元区国家2013年GWP增速为0%, 预计2014、2015年将分别实现1.3%、1.9%的增长。总体而言, 美、日经济有所复苏, 增长趋势增强, 欧元区受欧债危机的影响, 经济温和衰退。相比之下, 发展中国家整体保持4.4%以上的增长速度(2013年发展中国家GWP增速为4.7%, 预计2014、2015年将实现4.4%、4.4%的增长)。金融危机后, 发达经济体与新兴经济体“双速”发展的格局进一步深化。根据国际货币基金组织的预测, 2050年, “金砖五国”(中国, 巴西, 俄罗斯, 印度, 南非)国民生产总值将超过美国、英国、加拿

^① UN DESA, World Economic Situation and Prospects: Mid-2015 Update, 2015-07, <http://www.un.org/en/development/desa/policy/wesp/>

大、法国、德国、意大利及日本等工业大国。以中国及中亚国家为代表的新兴市场成为世界经济增长的重要动力。以中亚为代表的亚洲发展中国家市场广阔。根据亚洲开发银行的测算^①，未来 8-10 年，亚洲每年的基础设施资金需求将达到 7300 亿美元；根据世界银行的测算，亚洲每年基础设计资金需求约为 8000 亿美元。与此同时，亚洲开发银行和世界银行两个最大的金融机构每年在亚洲地区基础设施的投资总和只有 300 亿美元左右。因此，亚洲基础设施建设面临着巨大的融资缺口。资金欠缺制约了基础设施建设了，也制约了中亚为代表的发展中国家的经济增长。

2.2 中国经济“新常态”催生“一带一路”战略出台

中国经济的“新常态”是指中国经济在经历 30 多年的快速增长之后，进入到“常态增长”阶段，经济增速将在 7%左右的中高速区间运行^②。广阔的内需市场、劳动力的比较优势、体制改革的空间及城市化进程的大力推进是过去 30 多年促进中国经济长期平稳增长的重要因素。然而，由于劳动力成本上升、城市化进程进入稳定发展，投资和消费需求增长放缓，中国经济亟需寻找新的经济增长点。此外，进入 21 世纪以来，重复建设和产能过剩问题一直影响着中国经济的发展，特别是 2008 年金融危机以来，“4 万亿”投资计划、十大产业振兴规划和宽松的货币政策等刺激政策带来了盲目投资，加剧了产能过剩问题^③。与此同时，必须看到的是，新一轮的产业结构调整中，转型升级成为本轮产业结构调整中的主旋律，市场、资本、人才、产品等核心要素成为产业结构调整中的关注点。经过 30 多年的技术积累与升级，中国制造业，特别是中端制造业，已经达到国际中上游水平。中国经济增长需要利用制造业的比较优势，来扩展国外市场，解决产能充分利用问题。同时，中国外汇储备达到近 4 万亿美元。而且，近年来中国为推动区域经济一体化已作出了很多战略规划。包括：中印缅孟经济走廊战略、中巴经济走廊战略、东北亚经济整合战略等。这些战略中，都是以区域经济一体化为核心，以中国的国家战略为基础，以符合亚太乃至亚欧几乎所有成员国的战略利益为出发点的。以上这些都为中国在 2013 年提出“一带一路”倡议、2015 年正式实施这一战略提供了基本条件。

三、理论分析：理解“一带一路”经济逻辑的基本模型

3.1 基本模型：中国-中亚国家的互动双赢

鉴于中国经济结构转型、扩展市场的内在需求，拥有庞大的外汇储备、寻求稳健的投资项目与机会，以及中亚为代表的亚洲其他国家具有广阔市场、缺乏基础设施投资的供需经济态势，可以低息贷款作为“引子”，带动中国基础设施建设项目“走出去”，以及基础设施建设推动所建设国家的经济发展，以其收益归还建设贷款的这一经济循环路线，来构建理解“一带一路”战略经济本质的基本理论模型（见图 3.1）。

具体而言，中国对亚洲其他国家提供低息贷款，并进行基础设施建设，一方面实现了为国内过剩产能有效扩展了国际市场，为我们外汇储备找到稳健投资渠道。中国资金主要源于巨额的外汇储备，沿线省份的地方版丝路基金以及以债权等形式吸收的社会资本。输出的基础设施建设包括公路、铁路、高铁、电力等产业，还将带动通信、工程机械等相关领域的产能输出。另一方面，通过基础设施建设获得经济发展的发展中国家政府和企业可以税收及项

^①Bhattacharyay, Biswa N., Masahiro Kawai, and Rajat Nag, eds. *Infrastructure for Asian Connectivity*. Edward Elgar Publishing, 2012.

^②习近平，谋求持久发展共筑亚太梦想——在亚太经合组织工商领导人峰会开幕式上的演讲，光明日报，2014-11-10，http://news.gmw.cn/2014-11/10/content_13797836.htm

^③韩国高，高铁梅，王立国，齐鹰飞，&王晓姝。(2011)，中国制造业产能过剩的测度，波动及成因研究.[J]. 经济研究, 12, 18-31.

目收益作为偿还中国低息贷款的保证。相较而言，发展中国家为我们提供了广阔市场，但其获得了发展所需要的资金及技术，基础设施建成后可以利用其“外溢”作用促进国家的经济发展，从而用其增加的收益来归还项目建设贷款。这样就获得了“双赢”。



图 1：“一带一路”战略的基本模型：中国与亚洲其他国家在经济互动中实现双赢

3.2 扩展模型：中、亚、欧、非各国的多边共赢

“一带一路”战略诞生于中国与其他亚洲国家的经济互动中，从双方市场基础供给与需求出发，满足中国与亚洲其他国家的双边利益。而事实上，“丝绸之路经济带”东牵着亚太经济圈，西系欧洲经济圈，被认为是“世界上最长、最具有发展潜力的经济大走廊”。经济面临着温和衰退压力的欧洲工业强国更是希望通过自身的技术优势参与到“一带一路”战略中的建设中，以获取中亚发展中国家广阔市场。作为“一带一路”战略的主导国，我国在“一带一路”的基本模型中占有重要地位。同时，与欧洲工业强国联合投资建设发展中国家，可以为我国率先走出去的企业，提供学习先进技术和营销经验的平台，有助于我国制造业技术的不断升级。于是欧洲国家作为第三方参与“一带一路”建设，实现国际产能合作就应运而生。非洲国家同样需要基础设施建设。这样，可以对上面“一带一路”战略的基本模型进行伸延和扩展（见图 3.2）。



图 3.2：“一带一路”基本模型的延展：欧洲、非洲国家参与的多边共赢

随着“一带一路”战略的进一步推进，非洲各国将成为下一阶段受益国家。根据联合国发布的《2015 年世界经济形势与展望》，非洲国家 GWP 增速 2013 年高达 3.3%，2015、2016 年预计达 4.0%及 4.8%；其中非洲东部国家 2013 年 GWP 增长速度高达 6.5%，2015、2016 年增速预计达 6.6%，6.7%，远超过世界其他国家和地区。非洲各国从“一带一路”战略的受益应至少从两个方面来理解：一方面，随着基础设施健身的进一步推荐，非洲一些国家将成为“资金-技术”的输入市场，直接受惠于基础设施健身；另一方面，下一阶段直接中亚等国家基础设施建设带动的区域经济发展将惠及非洲各发展中国家，通过区域要素流动带动区域协同发展。

近年来，欧洲主要国家在“一带一路”倡议提出后对中国态度的改善，在极大程度上证明了“一带一路”战略对欧洲国家的吸引力，也从另一个侧面证明了“一带一路”构想的逻辑自洽。欧洲国家和非洲国家的积极响应和参加，极大地拓展了和丰富了“一带一路”战略的内涵。

把图 1 和图 2 结合起来，考虑今后有可能的北美国家的加入，也可以形成一个包括北美国家的进一步的扩展模型，最后得到“一带一路”战略的综合理论模型（见图 3.3）



图 3.3：“一带一路”基本理论模型的综合：包括北美等所有参与国家的共赢

“一带一路”的理论模型源于对中国及世界各国的经济发展现状和国际经济的宏观背景，它是在抽象的层次上将提出倡议的中国和参与合作的各国简化为市场主体，从供给和需求的角度出发，分析参与各方的行为和利益，旨在证明“一带一路”存在自洽的经济逻辑。应该指出，理论模型不可能也没有必要包括“一带一路”的全部内容，但确是我们理解“一带一路”经济本质的思想武器。

四、“一带一路”对中国贸易的影响

在以上理论模型的基础上，可以进一步分析“一带一路”对中国贸易发展的影响。

4.1 中国贸易发展历史回顾

图 4.1 给出了 1978 至 2014 年中国经济总量 (GDP)、国内贸易和对外贸易的增长趋势。从图 1 可以看出改革以来国内贸易呈稳步上升趋势，对外贸易因 2008 年的金融危机出现短

暂波动后增长速度放缓。2000 年以前，国内贸易和对外贸易大体持平；2010 年后对外贸易逐渐平缓，迫切需要寻找新的增长点，相对而言国内贸易发展趋势更好。

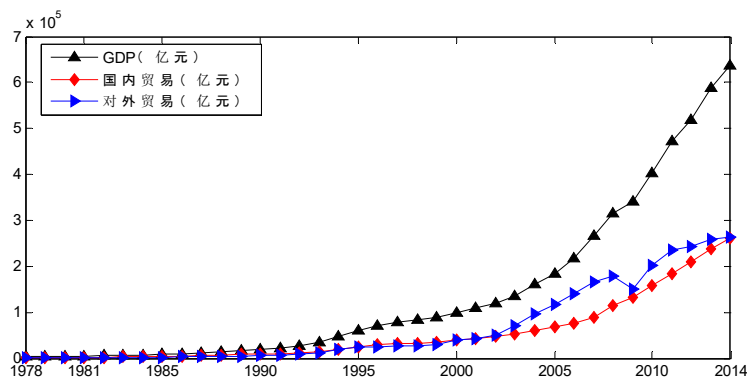


图 4.1 中国经济与贸易发展状况

注：国内贸易以社会消费品零售总额度量，对外贸易以进出口总额度量。数据来自《中国统计年鉴》，国家统计局主编，2015 年。

此外，从贸易平衡的角度看，2000 年后中国一直保持贸易顺差，顺差额在 2008 年有所下降，但近年来略有扩大。从贸易结构看，进出口贸易中，以商品贸易为主，服务贸易相对较少但增长趋势相对平稳、增长空间较大。出口中工业制成品占比较大，尤其是机械和运输设备；进口中初级产品占比较高，尤其是矿物燃料。从贸易结合度看，中国与“一带一路”沿线国家的贸易结合度较高，且 21 世纪后有明显上升趋势（韩永辉等，2015）。

4.1.1 “一带一路”对贸易总量的影响

由表 4-1 可知，投资可以拉动同时进出口，且对出口的拉动力(1.11)略大于进口(1.06)。由表 1-2 和 1-3 可知，投资对不同产品进出口的拉动力不尽相同。从出口看：杂项制品>机械及运输设备>化学成品及有关产品>按原料分的制成品>饮料及烟类>食品和活动物>矿物燃料、润滑油及有关原料>非食用原料（燃料除外）>动植物油、脂及蜡。从进口看：矿物燃料、润滑油及有关原料>杂项制品>机械及运输设备>动植物油、脂及蜡>非食用原料（燃料除外）>化学成品及有关产品>按原料分的制成品>饮料及烟类>食品和活动物。

表 1-1 投资对贸易量的影响

	进出口总额	出口总额	进口总额	净出口
投资	1.08***	1.11***	1.06***	1.13***

表 1-2 投资对不同产品出口的影响

	SITC0	SITC1	SITC2	SITC3	SITC4	SITC5	SITC6	SITC7	SITC8	SITC9
投资	0.52***	0.61***	0.33***	0.35***	0.31***	0.86***	0.83***	1.37***	1.96***	-0.23

表 1-3 投资对不同产品进口的影响

	SITC0	SITC1	SITC2	SITC3	SITC4	SITC5	SITC6	SITC7	SITC8	SITC9
投资	0.43***	0.59***	0.88***	1.46***	0.90***	0.78***	0.64***	0.92***	1.02***	0.33**

注：* p<0.1, ** p<0.05, *** p<0.01；数据来自《中国统计年鉴》，《新中国六十年统计资料汇编》；因篇幅所限，控制变量没有列出；自变量和因变量均做对数处理；自变量为固定资产投资，并剔除了房地产行业；SITC0：食品和活动物，SITC1：饮料及烟类，SITC2：非食用原料（燃料除外），SITC3：矿物燃料、润滑油及有关原料，SITC4：动植物油、脂及蜡，SITC5：化学成品及有关产品，SITC6：按原料分的制成品，SITC7：机械及运输设备，SITC8：杂项制品，SITC9：未分类产品。

据世界银行测算，亚洲每年基础设施资金需求达 8000 亿美元，而世界银行和亚洲银行每年在亚洲基础设施项目上的投资只有 300 亿美元，各国自筹资金也只有 2000 亿至 3000 亿美元，因此亚洲每年基础设施建设的资金缺口约为 5200 亿美元。随着“一带一路”建设，这部分资金缺口将部分被弥补，进一步由表 1 可知，杂项制品、机械及运输设备、化学成品的出口额将进一步加大，而矿物燃料、润滑油及有关原料、杂项制品、机械及运输设备的进口额也会因此而扩大。据测算，单位基建产出能拉动上游相关产业 1.89 个单位，推动下游相关产业 3.05 单位的供应扩张。因此，5200 亿美元的基建投资可以带动约 25688 亿美元的产出。如果“一带一路”建设中中国只占到 5%，则因此带动的总产出为 1284 亿美元，可以使经济增长率提升约 1 个百分点。若以投资的 1.5 至 2.2 的乘数效应（许宪春等，2007）估算，则该部分基建投入可使经济增长率提升 0.4 到 0.6 个百分点。

4.1.2 “一带一路”对中国贸易结构的影响

从表 2-1 和 2-2 可以看出，“一带一路”建设将使出口中机械及运输设备的比重提升，使进口中矿物燃料、润滑油及有关原料的比重提升。因此，随着“一带一路”战略的实施，机械和运输设备的出口比重可能进一步提升，这有助于国内相关行业的发展；从进口看，虽然矿物燃料等有关原料的进口比重倾向于增加，但随着交通运输的便捷和国际间经济交流的加深，不同产品进出口比重的变化将更能体现中国和周边国家的比较优势。

表 2-1 投资对出口产品份额的影响

	ITC0	ITC1	ITC2	ITC3	ITC4	ITC5	ITC6	ITC7	ITC8	ITC9
投资	-0.011***	-0.000***	-0.008***	-0.019***	-0.000***	-0.004***	-0.014***	0.010***	-0.008***	-0.009***

表 2-2 投资对进口产品份额的影响

	ITC0	ITC1	ITC2	ITC3	ITC4	ITC5	ITC6	ITC7	ITC8	ITC9
投资	-0.012***	-0.000***	-0.007***	0.004***	-0.000***	-0.009***	-0.019***	-0.012***	-0.001*	-0.006***

注：* p<0.1, ** p<0.05, *** p<0.01；自变量做了对数处理，因变量为出口（进口）产品金额占出口（进口）总额的比重；投资中剔除了房地产行业的投资；数据来源和产品分类参见表 1 注释。

4.2. 预测分析

4.2.1 回归估计

统计数据显示,2014年中国与“一带一路”沿线国家的货物贸易额达到1.12万亿美元(约7万亿人民币),占中国货物贸易总额的26%。由表1-1知,投资对贸易额的拉动系数为1.08。“一带一路”建设使固定资产投资提升7%(世界银行估算),则贸易额每年提升8%(即 $1.08*7%$)。

在不考虑“一带一路”拉动的情况下,最近三年贸易额年均增长3.8%。故乐观估计以11.8%(即 $8%+3.8%$)为增长率,悲观估计以8%为增长率。从图2看出,乐观估计下2025年中国与“一带一路”沿线国家的货物贸易额可达到3.8万亿美元,即便在保守(悲观)估计下,也将达到2.6万亿美元,相比2014年翻了一倍多。

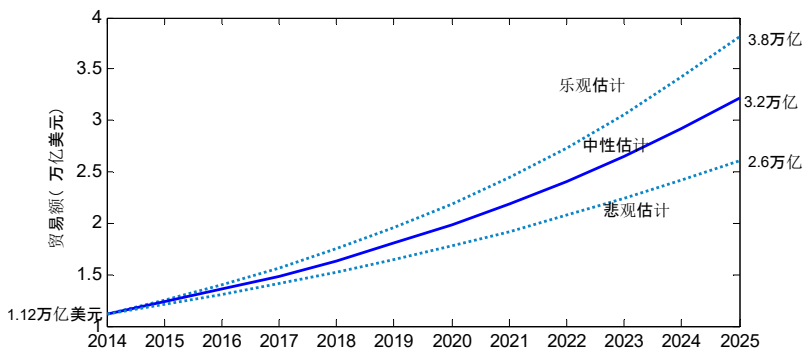


图 4.2 中国与“一带一路”沿线国家货物贸易额

4.2.2 经验估计

名义GDP以8%的增长率估算,则2025年名义GDP总量约为150万亿元人民币。贸易额占GDP的比重以40%估计(中国目前为42%,美国为30%,日本为35%),则2025年贸易额约60万亿元人民币。中国与“一带一路”涉及国家的贸易额占中国贸易总额的比重以32%估计(目前为26%),并考虑到人民币汇率长期升值压力,对美元的汇率以6.0估计,则2025年中国与“一带一路”涉及国的贸易额将达到3.2万亿美元,即: $150 * 40% * 32% / 6 = 3.2$ (万亿美元),这与前文的计量估计结果比较接近。而商务部在2015年5月给出的估计结果2.5万亿就和与本文的保守(悲观)估计相差不多。

因此可以预测:到2025年,中国与“一带一路”沿线国家的货物贸易总额将达到3.2万亿美元,约20万亿人民币。这样大约可以增加中国1万亿美元以上的贸易额。这对于中国经济社会的发展有巨大的推动作用。但这也是一个十分艰巨的任务,需要艰苦的努力才能完成。

五、宣传“一带一路”经济逻辑的重要意义

实施“一带一路”战略既是中国全方位对外开放的必然逻辑、文明复兴的必然趋势,也是全球化的包容性发展的必然要求。它面临着全方位的开放、外交、合作以及全球发展的新机遇,也面临着地缘政治、安全、以及经济、市场等各种风险。因此,对这个问题的研究必然不同于其他问题的研究,有如下几个特点:综合性、战略性、系统性、国际性、长期性。现在尤其需要对具体问题进行深入的分析研究,本文就是对“一带一路”战略的经济本质和作用方面研究的一个初步尝试。

明确“一带一路”战略的经济逻辑,有这么几个方面的意义:

首先,有助于提高对互联互通重要性的思想认识,“一带一路”是跨出国门进行建设,涉及复杂的自然地理环境和国家外交关系。特别是中国与周边国家的互联互通关系,对战略

的实施效果影响较大。明确“一带一路”战略的经济逻辑可以帮助提高实现互联互通的认识。

其次,有助于“一带一路”项目的经济收益和风险的评估。投资存在风险,但是它是与收益相对应的。根据经验和沿线国家情况,在投资项目的选择和评估上,说明“一带一路”战略的经济逻辑可以帮助评估互联互通的经济风险。

再次,可以成为引导民营企业“走出去”的强大动力。过去由国家主导的外援效果明显,但也有看不见的巨大成本。这次“一带一路”战略主要依赖企业尤其是民营企业作为行动主体,政府起积极引导、因势利导、协调组织的作用。说明“一带一路”战略的经济逻辑可以成为引导民营企业“走出去”的根本动力。

最后,有助于“一带一路”倡议的正确传播。目前这方面问题较多:首先,严重缺乏有效的对内政策传播;第二,传播内容略显空泛,国外对此已“审美疲劳”;第三:在政策传播中,时常表现出一种“以中国为中心、向他国施加恩惠”的心态,等等。这些问题需要很好解决。否则,无法有效动员中国国内和相关国家内部的社会力量和民间力量。如果“一带一路”建设的社会民意基础不够坚实,仅仅依靠政府力量一定行之不远。很多重大经济项目由于缺乏社会民意层面的“软保护”,甚至会出现损失巨大的“烂尾工程”。

与以往的国际经济合作形式相比,中国“一带一路”倡议的内涵更加丰富。它不仅着眼于签订更多的商业合同,实现道路、贸易、货币的“互联互通”,还强调政策沟通和人心相通。所以,准确宣传“一带一路”战略的经济逻辑,可为宣传工作定下一个“锚”,促进国际经济合作优势的发挥,从推动本国和合作国家的“互联互通”发展,推动“一带一路”战略实现中国特色与国际惯例的结合。

参考文献

董敏杰、梁泳梅, 2013:《1978—2010年的中国经济增长来源:一个非参数分解框架》,《经济研究》第5期。

韩永辉、罗晓斐、邹建华, 2015:《中国与西亚地区贸易合作的竞争性和互补性研究——以“一带一路”战略为背景》,《世界经济研究》第3期。

王小鲁, 2000:《中国经济增长的可持续性与制度变革》,《经济研究》第7期。

“中国2007年投入产出表分析应用”课题组, 2011:《基于2007年投入产出表的我国投资乘数测算和变动分析》,《统计研究》第3期。

Chow, G., Lin, A., 2002, “Accounting for economic growth in Taiwan and mainland China: A comparative analysis”, *Journal of Comparative Economics*, 30(3), 507—530.

Duflo, E., Pande, R., 2007, “Dams”, *Quarterly Journal of Economics*, 122(2), 601-46.

Duranton, G., Turner, M.A., 2012. “Urban growth and transportation”, *Review of Economic Studies*, 79(4), 1407-40.

Kremer, M., Leino, J., Miguel, E., Zwane, A.P., 2011. “Spring cleaning rural water impacts, valuation, and property rights institution”, *Quarterly Journal of Economics*, 126(1), 145-205.

McRae, S., 2015. “Infrastructure quality and the subsidy trap”, *American Economic Review*, 105(1), 35-66.

OECD, 2013, “Economic Surveys: China 2013”, OECD publishing.

作者简介:

陈甬军 经济学博士、中国人民大学商学院教授、中国人民大学中国经济改革与发展研究院副院长。研究方向: 市场经济学、产业经济学、区域经济学。

通信地址：北京市海淀区中关村大街 59 号 中国人民大学商学院 邮编：100872

E-mail： chenyong1108@ruc.edu.cn

张记欢：中国人民大学商学院博士研究生。