



“一带一路”倡议的三个理论视角*

傅梦孜

【内容提要】对于“一带一路”倡议的提出及其在全球展开的原因,一般均从政策考虑层面进行解读,虽有其意义,但如此一项重大倡议必然有其内在的理论依据。本文认为,“超大规模经济的外溢效应”,“价值链的延伸与攀升效应”,以及“通道的适切性与区位导向”构成“一带一路”的内源性驱动力。三个理论视角各有其内在的现实支撑,有助于为理解“一带一路”的实践及其未来发展提供某种参鉴。

【关键词】“一带一路” 内生动力 理论依据 互联互通

【作者简介】傅梦孜,武汉大学边海院、国家领土主权与海洋权益协同创新中心学术委员;中国现代国际关系研究院副院长、研究员。主要研究国际经济与政治、“一带一路”问题、全球海洋治理等。

作为新时代中国进一步对外开放的重要抓手,“一带一路”建设已然在全球展开,从互联互通的角度看,这是有史以来世界范围内最为宏大的以基础设施为主的建设工程。一项伟大倡议的提出及其实践,必然有着深刻的社会、经济和政治等诸多方面的原因,“一带一路”倡议自然也是这样。本文提出三个理论视角,探讨“一带一路”倡议出台及实践的内源性动因。

一、超大规模经济的外溢效应

自古代起,中国就是一个人口大国,巨大的人口规模必然产生相应的规模经济。在工业化条件下,特别在改革开放条件下,这种基于巨大人口规模创造的需求更为多元,经济规模也更为巨大。而一种超大规模的经济产出必然产生外溢效应,成为“一带一路”倡议提出的重要条件。

(一)中国形成超大规模经济体。在经济学中,规模创造更大的效益。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。^①而市场首先取决于国内人口规模。中国历来是一个人口大国。巨大的国家人口规模,使满足经济、社会、

民生和国防等方面基本需求的市场巨大,从而使生产规模扩大成为必然。19 世纪下半叶,中国沦为半殖民地、半封建社会,工业发展几乎处于世界边缘地带。新中国成立后实行社会主义计划经济,经过艰苦努力基本建立了相对独立的工业体系。中共十一届三中全会后实行改革开放,在由计划经济向有计划的市场经济及随后向市场经济转轨的历史进程中,中国经济的高速增长与生产不足的矛盾仍维持了相当一段时间,由于生产力水平不高,人口规模并没有形成相应的生产与市场规模。

自 20 世纪 90 年代开始,与冷战结束、全球化深入发展相适应,中国经济进入持续快速发展时期,中国巨大的人口规模使基础设施建设、住房、汽车等需求不断扩大,同步引发产能的扩大。中国经济巨大的发展潜力与国内需求迅速喷发,吸引着外国直接投资与世界跨国企业进入。这一时期,中国政府通过政策引导推进企业与行业的合并重组,倾力打造

* 本文系国家社科基金重大研究专项“‘一带一路’倡议与国际规则体系构建”(项目号:18VDL002)阶段性研究成果。

① [英]约翰·穆勒著,赵荣潜等译:《政治经济学原理及其在社会哲学上的若干应用》(上册),商务印书馆,2009 年,第 167 页。



大型航母级国企,一些民企也顺势成长做大,实现了中国巨大产能规模的初始形成。

2001 年中国“入世”后,面对激烈的全球竞争,国内企业迎难而上,显示出巨大的成长能力。1996 年“世界 500 强”榜单初创时,中国仅有中国银行和中粮集团两家企业上榜,美国是 151 家。2001 年中国有 12 家企业上榜,美国则达到最高纪录,有 197 家企业上榜,美国上榜企业的收入占到了“世界 500 强”总收入的 42%。此后,中国企业经受住国际竞争的巨大考验,并得以迅速成长。晋身“世界 500 强”的中国企业数迅速增加。在 2010 年“世界 500 强”榜单中,共有 61 家中国大陆公司上榜,如果计入中国台湾地区的上榜企业,则为 69 家。2016 年 7 月 20 日公布的当年“世界 500 强”榜单中,共有 110 家(大陆与香港共 103 家、台湾地区 7 家)中国企业名列其中,数量仅次于美国。^① 2017 年,在中华区上榜的公司连续第 14 年保持增势,达到 115 家(大陆与香港共 109 家,台湾地区 6 家)。^②

表 1 “世界 500 强”大中华企业上榜数

	中国大陆+香港	中国台湾	数量
2010 年	61	8	69
2016 年	103	7	110
2017 年	109	6	115

资料来源:根据美国《财富》(Fortune)杂志提供的数字制表。

近年来,中国南车、中国北车合并重组,中国宝钢集团与武钢集团合并组建宝武钢铁集团,首钢集团与河钢集团合并创建北方钢铁集团等,都在加快中国打造制造业、钢铁业的“巨无霸”。中国不仅彻底告别商品短缺时代,而且显示出全球性超大规模生产能力。2010 年中国成为世界第一制造业大国,占世界制造业产出的 19.8%,超过美国(19.4%)。^③

中国地域广阔、人口众多、需求旺盛,大规模的生产能力带动中国基础设施建设,公路、铁路、港口、机场、能源管网、住房、新农村建设、城市基础设施建设等在全国迅速展开,这种高速发展的状况持续多年,也同步促进了相关产业形成超大规模的产能。

(二)“一带一路”契合超大规模经济体的外溢

效应。中国企业超大规模的产能必然形成外溢,而“一带一路”倡议正好契合这种客观需要,承载着产能外溢的历史性重任。以铁路建设为例,自 2004 年国务院批准《中长期铁路网规划》以来,中国铁路发展取得了显著成效。至 2015 年底,中国铁路营业里程已达 12.1 万公里,其中高速铁路 1.9 万公里,2016 年底达到 2 万公里,高铁里程占全球高铁总里程的 65%;^④ 2017 年底,中国铁路营业里程达到 12.7 万公里,其中高铁增加到 2.5 万公里,占全球高铁总量的 66.3%,为世界第一。^⑤

在此基础上,为实现扩大铁路有效供给、强化铁路支撑引领、发挥铁路绿色骨干优势、提升铁路应急保障水平、建设现代化铁路基础网络的目标,国家发改委对 2016~2025 年国内的铁路发展进行了全面部署。2016 年 7 月 20 日,国家发改委发布修订后的《中长期铁路网规划》,按照规划,“十三五”期间中国将投入 3.5 万亿元促进铁路建设。到 2020 年,铁路网规划达到 15 万公里,其中高铁 3 万公里,覆盖 80% 以上的大城市。到 2025 年,铁路网规模达到 17.5 万公里左右,其中高铁达到 3.8 万公里左右,网络覆盖面进一步扩大,路网结构更加优化,骨干作用更加显著,更好发挥经济社会发展的保障作用。到 2030 年,我国铁路将基本实现“内外互联互通、区际多路畅通、省会高铁连通、地市快速通达、县域基本覆盖”。^⑥ 与此同时,中国铁路已经成为国际产能合作和企业走出去的龙头。中国国家领导人的“推销”和“一带一路”战略的实施,使得中国铁路建

① “Ranked within Countries,” *Fortune*, Asia Pacific Edition, No. 10, August 1, 2016, pp. 16–18.

② *Fortune*, “The Fortune 500, The Lists 500,” Asia Pacific Edition, August 1, 2017, No. 10, http://www.fortunechina.com/fortune500/c/2017-07/20/content_286799.htm. (上网时间:2018 年 10 月 29 日)

③ “China Became World’s Top Manufacturing Nation, Ending 110 Year US Leadership,” March 15, 2011, <http://en.mercopress.com/2011/03/15/china-became-world-top-manufacturing-nation-ending-110-year-us-leadership>. (上网时间:2018 年 11 月 3 日)

④ “\$ 500b to Boost High-speed Rail Plan”, *China Daily*, December 30, 2016.

⑤ “中国高铁里程占世界 66.3% 四纵四横基本形成”, 新华网, 2018 年 2 月 14 日, http://www.ce.cn/cysc/newmain/yc/jsxw/201802/14/t20180214_28185376.shtml. (上网时间:2018 年 12 月 1 日)

⑥ “我国铁路到 2030 年将实现内外互联互通”, 中国经济网, 2016 年 7 月 21 日, <http://www.ce.cn/cysc/201607/21/t20160721-14003380.shtml>. (上网时间:2018 年 12 月 5 日)

设在海外取得长足发展,已经成为中国出口主导产业之一。^① 这样的巨大成就主要原因在于,中国铁路产业本身规模巨大,形成了开发、创新与建设的各项有利条件。以高铁建设为例,中国高铁网络所耗费的单位成本比其他任何国家的类似项目都要低。由于超大规模的铁路网络规划,实现了规模经济,使得对各个建筑要素的设计能够标准化,有利于设备制造和工程建设的创新能力和竞争能力发展,以及将建造设备的资本成本在一系列工程中进行摊销。^② 规模效应使中国高铁企业走出去具有明显的国际竞争力。

一种超大规模的经济,必然具有全球性效应。中国具有如此的产能规模,基本产品除满足国内市场外,着眼于全球市场是势所必然。世界各地巨大的基础设施建设,必然伴随巨大的产品消耗,部分中国富余优质产能也会以一定规模走出去,这是“一带一路”建设的客观需求。

根据英国外国直接投资市场研究公司的统计,到2016年6月的18个月内,中国投资者宣布在“一带一路”沿线国家参与了315个新项目的投资,总值达759亿美元,是此前18个月的两倍;自2013年“一带一路”倡议提出以来,56%的中国对外直接投资最终投向了“一带一路”沿线国家。英国《金融时报》网站称,“一带一路”引导了中国的投资流向。因为对于建筑、能源资源、重工业等而言,这是“利用过去20年来国内累积起来的庞大过剩产能的重大机遇”,为“输出过剩产能创造了条件”。^③ 除了传统的中国对外投资大户之外,中国迅速崛起的大型企业,如电商集团阿里巴巴和消费电子产品专业公司海尔集团,也同样在持续走出去,成为对外投资大户,它们都将生产从中国转移出去,加速在海外潜力巨大的消费市场布局。

(三)产能外溢面临较大制约。巨大的产能规模,也明显存在高耗能、高污染等特征。比如,水泥产业被认为是世界最污染的行业之一,占人为制造二氧化碳排放的5%。全世界一年消耗的水泥为43亿吨,中国占一半,其次是印度和美国。^④ 这种巨大产能不可能像日本在上个世纪70年代一样,通过“雁阵模式”主要在东亚地区逐步实现产业外移。

因为世界上很难找到有国家和地区能承受中国这么巨大规模的产能转移,而且在环境意识升高的今天,高污染、高耗能产业的转移,也会受到国外的抵制。

尽管“萨伊定律”认为“一切生产出来的东西都可以按照合理的价格出售,因而决不会发生一般的过剩情形”,但中国的情况却并非如此。即使不以一国、一个地区的市场为局限,就是面向全球,这种转移也是难以彻底实现产能消化的。对中国而言,大规模生产事实上形成了产能过剩。传统行业中“压缩一批,转移一批”,既是产业结构调整的需要,也是防治大气污染、改善生态环境治本之策。大规模产能必然形成外溢效应,这是“一带一路”建设所拥有的具体条件。但是,化解产能过剩并不完全依靠转移。那种指责中国通过“一带一路”建设转移国内过剩产能的说法并无充分的依据。过去几年中国政府的实际举措表明,消化产能过剩,中国不靠转移到国外,而是会自行压减。习近平主席在G20杭州峰会上指出,中国在去产能方面力度最大,举措最实,说到就会做到。^⑤ 从实际发展状况看,2017年中国煤炭、钢铁行业已经圆满实现全年化解产能过剩目标任务,“三去一降一补”取得明显成效。^⑥ “一带一路”为部分产能转移实现外移创造了条件,但不是全部的,中国必然要自行压缩大量产能。

二、价值链的延伸与攀升效应

全球化条件下形成的产业分工始终处于变动之

① 2004-2015年全国铁路固定资产投资情况:2004年901亿,2005年1364亿,2006年2088亿,2007年2521亿,2008年4168亿,2009年7046亿,2010年8427亿,11年5906亿,2012年6310亿,2013年6638亿,2014年8088亿,2015年8328亿元人民币。参见王子约:“连续三年投资,逾8000亿美元,铁路驶入‘黄金时代’”,《第一财经日报》,2016年1月18日,A2版。

② 林毅夫、王燕著,宋琛译:《超越发展援助——在一个多极世界中重构发展合作新理念》,北京大学出版社,2016年,第128~129页。

③ Jacopo Dettoni, “Silk Road Revival Drives Chinese Push: ‘One Belt, One Road’ Policy Increasingly Guides Capital Projects”, *Financial Times*, <http://ft.com/cms/s/c2d9f388-5b38-11e6-8d05-4ea66292c32>. (上网时间:2018年11月30日)

④ “Cement Manufactures: Cracks in the Surface”, *The Economist*, August 27, 2016, p. 56.

⑤ 习近平:“中国发展新起点 全球增长新蓝图——在二十国集团工商峰会开幕式上的主旨演讲”,《光明日报》,2016年9月4日。

⑥ 张翼、刘坤:“经济建设:提质转型 全新气象”,《光明日报》,2018年3月4日。

中,主要体现于包括供应链、生产链和物流链的价值链之中。中国企业在参与国际竞争的过程中,得益于创新驱动,在全球价值链中处于一个不断由低端向中高端上移、由国内向国外转移的过程,这种价值链的延伸与攀升效应成为“一带一路”倡议提出的必然。

(一)中国嵌入全球价值链。全球化条件下,特别是受跨国企业发展、国际直接投资等因素的推动,企业产业链具有全球性质。着眼于资源最佳配置与利润最大化,国际分工更为紧密、专业。产业分工更细,产业间分工进一步向产业内分工转变。理论上的国际分工从国家间分工,向产业内分工及企业内的全球分工方向发展,推动全球化在更高水平上展开。

中国真正开始嵌入全球产业链,起始于上世纪 70 年代末的改革开放。当时做出的重大决策,使中国有了参与全球分工必要的政策基础与市场条件。冷战结束后,全球化迅速发展,加快了资源、劳动、技术在世界范围内更为合理的配置过程。中国拥有劳动力等生产要素在内的后发优势,这种优势在冷战后全球化助推下进一步表现出来。在贸易与国际投资驱动下,中国企业参与的国际分工日益细密。中国产业水平提升与全球产业转型的有机结合,使中国企业更深参与全球产业链。在这种产业链中,一些产品与其说是中国制造,不如说是全球制造。国家之间、企业之间、产品之间甚至零部件之间形成了密切的全球性联动。产业链、供应链的形成与变化,加上向价值链上方游动,构成了中国产业、产品品质变化的动力。在出口形态上,中国企业逐步走出一条由以纺织为主的劳动密集型产品出口,到轻工业劳动密集型产品出口,再到资本密集型产品出口,最终到更高级的知识技术密集型产品出口的产业价值链攀升的路径。

国际分工条件下大规模生产必然有大规模的物流,供应链构成这种物流的主要环节。改革开放后,经过数十年经济快速发展,中国已成为世界第一制造业大国,进出口的全球化格局基本形成,使中国成为全球供应链的重要环节,而且具有双向、多元、网络化特征。

世界价值链并没有也难以在短时期内发生具有转折性的变化,在研发设计与销售网络方面,发达国家仍处于这两个高附加值价值链端口,发展中国家处于加工制造这个价值链的低端。中国制造业面貌虽然发生了巨大变化,但是,从价值链方面看,中国制造业在国际分工中的地位还偏低。^① 中国在全球国际分工中地位的提升是自我要求的过程,唯此方可改变长期被锁定在中低端的命运,而这就需要依靠创新。只有创新,才能跟上潮流,把握发展主动权。2016 年 5 月 19 日,中共中央、国务院印发《国家创新驱动发展战略纲要》,提出到 2020 年进入创新国家行列、到 2030 年跻身创新国家前列、到 2050 年建成世界科技创新强国的“三步走”目标,这将推动中国企业创新跃上新台阶,从而为中国企业晋升到全球价值链的中高端提供有力支撑。依据《“十三五”国家科技创新规划》,国家科技实力和创新能力将大幅跃升。该《规划》体现出全球视野,要求打造“一带一路”协同创新共同体,全方位融入和布局全球创新网络,深度参与全球创新治理。^②

(二)中国在价值链上攀升形成全球联动。伴随着过去 40 年经济的发展,中国的创新能力也在不断提升。中国科学技术发展战略研究院发布的《国家创新指数 2016-2017》英文版显示,由于中国创新资源投入持续增加,创新能力发展水平大幅超越了经济发展阶段,遥遥领先于其他发展中国家。^③ 英国《经济学家》刊文认为,由于中国正在由以制造业为基础的经济向创新经济转变,中国作为技术变化驱动者的地位日益得到世界的认可。^④ 美国国家科学基金会发布的报告表明,中国已成为不容置疑的世界第二研发大国,中国的研发开支已接近欧盟的总和。中国的“新四大发明”,即支付宝、网购、高铁和共享单车,以及中国不断发展的高速铁路交通技

① 胡昭玲、宋佳:“基于出口产品的国际分工地位研究——基于产品内分工的视角”,《世界经济研究》,2013 年第 3 期,第 15 ~ 25 页。

② “‘十三五’国家科技创新规划发布”,《光明日报》,2016 年 8 月 9 日。

③ 胥会云、王玉凤:“中国形成三大科创高地,创新发展动力强劲”,《第一财经日报》,2017 年 10 月 10 日。

④ “The Changing Nature of Chinese Competitiveness”, *The Economist*, May 19, 2018, p. 5.

术、核电技术,都成了享誉世界的技术创新。对于中国的创新水平,一些国际技术专家已经予以充分肯定。虽然中国曾经被认为是世界的复制基地,但现在正在成长为创新的获益者。^①

信息技术的日新月异,及其迅速与先进制造技术的结合运用,会推升价值链攀升的前景。信息技术在改变企业生产方式的同时,也缩短了价值链中复杂的交易环节,使价值创造过程发生改变。^②在这一过程中,全球价值链由产业资本驱动日益转变为产业、物流、供应、信息渗入与服务、甚至购买者等更为多元的要素驱动。除了直接服务于企业基础设施之外,所有的辅助活动与每一种基本活动都有着直接联系,并支持着整个价值链。以购买者驱动的全球价值链而言,它由商业资本作为驱动力,由流通环节的购买者管理和协调全球价值链,大型国际购买商把生产制造环节外包给劳动要素较低的发展中国家,将核心资源用于开发销售渠道和品牌经营,以获得规模经济。^③这种价值链塑造过程也是一种着眼于全球的产业重新配置过程。国际观察者认为,“一带一路”也有利于中国重建并管理沿线国家的供应链,因为“一带一路”沿线国家将生产低端商品和半成品,而中国则将提供成品。

价值链的形成,还取决于物流链、产业链的有机配合。依据物流成本论^④,在生产地和消费地没有直达线路时,就需要建设物流枢纽。目前,即使许多商品生产地与消费地存在直达线路,但在今天的世界,生产地和消费地不再单一,而是更加多元、分工也更为细密,使得现代物流枢纽的建设成为实现价值链之必需的聚散地。

(三)“一带一路”推动物流链、产业链、价值链的自然转移。立足“一带一路”经济区的经济现状、贯穿东中西的空间格局和低附加值的产品结构,可以在每个地区,按照吞吐量和产品种类,筛选一些竞争力强、辐射面广的空间节点作为物流枢纽,建设多个能够衔接海、陆、空物流方式的聚焦点,构建陆路经济和海洋经济纽带,以规模效应降低产品流通、产品转移进程中的成本。^⑤这种客观需求,必然推动“一带一路”物流链建设。

在“一带一路”经济区,物流强弱与经济合作涉

及的“物”密切相关。从“物”的属性看,包括产品和产业两个层面,从“物”的主体看,涉及物流通道上所有国家和地区可交易的“物”。就产业而言,专业化分工使任何一个产业的诸多环节分布于不同地区,且不同产业之间更需要紧密合作,产品的有效形成和产业的可持续发展均有赖于高效的物流系统推进供应链一体化。有研究注意到,“一带一路”经济区介于亚太经济圈和欧洲经济圈之间的落后地区,在产业梯度转移规律的作用下,经济区承载其他地区的产业转移,产业部分环节落户经济区成为必然,为达到以承接产业转移为介质发展区域经济的目,必须优化软硬件环境,打造现代物流体系。而包容性、专业化、高效率、低成本等是经济区物流能力的基本指标。^⑥

“一带一路”承载着供应链、产业链、价值链的自然转移过程。以油气资源为例,关键技术和核心装备联合攻关,先进标准和工程服务合作的加强,区域与全球能源供应作为保障能力与产业融通的发展,使传统油气合作由过去主要集中在上游资源开发,逐步向中国与沿线国家全产业链的方向发展。即包括由过去的油气开发向炼化、管道、工作技术服务在内的全产业链迈进,并且逐步向科技研发、人才交流和教育培训等领域更深层次扩展,形成新的全产业链和价值链。这种客观现实有助于“打造以油气为核心的经济共同体和利益共同体”。^⑦

对相关行业贸易的进一步研究表明,中国、印度等油气进口大国的产业链竞争力主要体现在合成纤维等下游环节,主要油气出口大国拥有原油和天然气贸易竞争力,但在合成纤维等下游环节缺乏竞争

① “Innovation in China: Out of the Master Shadow,” *The Economist*, July 9, 2016, p. 70; George Yip, Bruce Mckern, *China's Next Strategic Advantage: From Imitation to Innovation*, Cambridge: MIT Press, 2016.

② 邱醒杰:“‘工业4.0’对中国制造业企业带入全球价值链的影响分析”,《中国经贸》,2016年5月,第44页。

③ 同上,第45页。

④ [美]埃德加·胡佛著,王翼龙译:《区域经济学导论》,商务印书馆,1990年,第57页。

⑤ 王娟娟:“‘一带一路’经济区现代物流体系构建”,《物流管理》,2016年第6期,第6页。

⑥ 同上,第4页。

⑦ 张翼:“‘一带一路’能源合作俱乐部呼之欲出”,《光明日报》,2017年6月5日。

力和比较优势,通道国的不同油气产业链环节竞争力都很弱,中等油气国家在油气产业链环节中的竞争力和比较优势也不突出。鉴于中国对“一带一路”合成纤维和合成树脂品类的进口也较多,而“一带一路”主要国家有机化学品和合成橡胶品类竞争和合作位势较弱,因此,在“一带一路”油气产业链合作中,各国竞争力互相嵌入以利比较优势匹配就势所必然。^①显然,从通道建设、产能合作方面,以价值链的视角看,“一带一路”倡议具有内在的理论解释力。

这种产业链过程超越了一国、地区范围,延伸到全世界,形成复杂、多元的网络结构。这种产业转移过程,无论是通道建设、还是产能转移与合作,都成为经济发展过程中必然发生的现象。像其他任何发达国家产业转移一样,处于价值链高端的国家并非一开始就是如此,也未必长期保持如此;处于价值链中低端的国家,不会满足于其既有地位,它们的进步会推升全球价值链的水平。

中国创新能力的进步,必然引发产业链向上游转移的过程。一些国际企业咨询公司的调查表明,中国已不再是廉价外包业务的目的地,而是已成为全球产业链的中心,在供应链方面甚至成为唯一的中心。中国的制造业也正在快速地向价值链上游移动。中国创新引发的价值链位移效应必然带动其他国家经济发展。这种以技术进步和创新引发的变化,必然产生产业的外溢性布局。“一带一路”沿线国家客观上具有不同的需求。中国自身技术与创新的进步不可能一步到位,即使攀升到全球价值链的高端,也非一劳永逸可以维持不变,因此,实现产业转移的过程不会一蹴而就,保持在全球价值链的高端地位更需要不断创新,这也注定“一带一路”建设具有迁延不息的动力与持续性。

全球价值链的发展,为后进国家实现工业化开辟了一条全新的路径。随着技术的整体性进步与扩散,加之发展中国家逆向创新的发展和技术水平的提高,发展中国家可以专注价值链的某些特定任务,而非生产全部的产品,从而降低了出口的投资门槛和成本。而发达国家除掌握核心技术外,基于劳动力成本劣势,也可以分散生产或转移生产。如汽车

产品,虽然品牌和最后的组装仍主要集中在富裕国家,但点火线等零部件现在已经在如尼加拉瓜、突尼斯、越南和斯里兰卡等众多发展中国家生产。^②

再如大型客机,作为一个技术高度成熟、高度产业化的产业,全球化、国际化和子系统招标已经成为国际惯例。空中客车由欧盟多个国家联合研制,波音飞机包括导航、发动机等超过 50% 的配套也是全球性配套,中国也成为机翼等部件的制造方。伴随着技术研发与能力的提升,中国自己亦正在向成为大飞机制造国转变。

按照现代工业体系划分,中国拥有 39 个工业大类,191 个中类,525 个小类,是全世界唯一拥有联合国产业分类中全部工业门类的国家。这种大而全的产业优势有利于高效便捷配套。中国具备迈向全球价值链中高端的工业基础,部分行业迈向全球价值链高端的硬性规定要求已经先行一步,取得成效。^③中国作为迅速崛起的发展中大国,制造水平正在向全球价值链中上端移动。中国既可承接发达国家中下端技术制造,也可带动发展中国家下端技术的进步。从地理范围来看,中国在全球价值链中尚没有处于领先地位,但中国具备主导“一带一路”地区价值链的条件,这是“一带一路”对外投资、输出管理和规则等性质决定的。考虑到中国与周边国家日益紧密的经济联系,如果中国“能同周边新兴国家组成地区价值链,将有机会从全球价值链中的技术落后方转为地区价值链中的相对技术先进方,接触甚至控制价值链的中高端环节,通过主导地区价值链,实现中国经济发展迈向中高目标”。^④

从这个意义上看,作为世界制造业大国,在全球分工中,中国处于一个有着重大影响的独特位置,即在全球价值链以及地区价值链中具备全面的上接下

① 王耀青、国风华等:“‘一带一路’油气贸易竞争力测度与合作位势评估:一个全产业链视角”,《太平洋学报》,2017 年第 5 期,第 68 页。

② [喀麦隆]塞勒斯汀·孟加:“通往和平与繁荣之路——非洲工业化的全球红利”,《国际社会科学杂志》,2016 年 12 月,第 41 页。

③ 黄汉权:“我国具备迈向全球价值链中高端的产业基础”,《21 世纪经济报道》,2017 年 11 月 6 日。

④ 魏龙、王磊:“从嵌入全球价值链到主导区域价值链——‘一带一路’战略的经济可行性分析”,《国际贸易问题》,2016 年第 5 期,第 105、113 页。

引的能力。中国作为全球创新版图中越来越重要的一极,正在引领国内产业向中高端迈进,努力推动产业链再造和价值链的提升。习近平主席指出,要把“一带一路”建成创新之路,合作建设面向沿线国家的科技创新联盟和科技创新基地,为各国共同发展创造机遇和平台。^①“一带一路”倡议实际上正是这一现实强烈需求喷涌而出的结晶。

三、通道适切性与区位导向

通道建设反映地缘经济发展的客观需求,通道或正在建的通道已经或将形成经济带效应,运输的畅通有利推动产能合作,这种区位导向形成的国家间的产能合作必然支撑通道的运营,二者相互支撑,从而促进全球与区域的互联互通。

(一)“一带一路”基于地缘经济需求。以经济走廊为骨架的“一带一路”的设计服从于市场需要,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,当今世界发达市场规模潜力局限显现。以外贸而言,发达市场是中国进出口贸易的重心。中国与美国、欧洲、日本等发达市场的贸易份额占中国对外贸易的60%以上。中国GDP突破12万亿美元,成为仅次于美国的经济大国,进出口贸易突破5万亿美元,成为世界第一大货物贸易大国。受发达市场经济增速缓慢的局限,加之双边贸易规模已然很大,中国对发达国家的贸易已难有更高速度的增长。例如,中美经济关系的正相关性变得不如过去突出,学界甚至有中美经济“脱钩论”。这种观点未必有长程的论证,但即使在美国经济状况较好时,中美贸易的增长动力也已不如过去突出却是一个基本事实。这也可以间接说明,在达到较大的市场规模时,进一步扩大市场份额将面临局限。中国出口产品竞争力的提升,也伴随着来自发达市场更为明显的制约与歧视,在贸易方面如此,在投资方面也是如此。一些国家对中国国有企业的投资限制一直存在,即使像华为、中兴、三一重工等在中国改革开放后发展起来的民营企业,在发达市场也经常遭遇以国家安全为由的限制。特朗普开启的中美贸易战势将损及中美经济关系。为避免过于依赖单一大国,

中国从地缘经济安全方面考虑企业与产业布局显得更为紧迫。

其次,新兴与发展中市场空间更为广阔,这种前景寄望于经济增长潜力。在中国周边地区,东亚、东南亚、南亚的不少国家仍保持着比世界经济增长平均水平更快的发展。印度2015年的经济增速为7.5%,超过中国的6.9%。即使在非洲,经济的后发效应也逐步显现。中亚整体经济发展虽然缓慢,但哈萨克斯坦仍保持一定增幅。蒙古国依赖资源出口,其经济甚至取得超过10%以上的增速。

再次,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。这就需要贯通连接生产、资源与消费的经济大通道及其支撑设施。“一带一路”六大经济走廊设计与中国的对外贸易和投资布局密切相关,成为中国参与国际分工的新路径。中国已成为世界最大的制造品生产国,中亚、南亚和中东欧是世界资源出口集中区。在自然资源方面,“一带一路”沿线国家的天然气储备占全球53%,石油占17%,煤占25%,铁矿石占20%。“一带一路”沿线区域油气剩余探明量为1338亿吨和155万亿立方米,分别占世界剩余探明总储量的57%和78%,而且这些沿线区集中了俄罗斯、中亚和中东地区的重要国际油气资源国。^②国务院发展研究中心与英国查塔姆联合发布的《引领新常态,中国与全球资源治理》称,过去10年,中国与“丝绸之路经济带”上中亚国家的贸易增长了680%。^③

“一带一路”倡议并不是单纯的资源战略,而是涉及丰富的合作领域。在全球范围,一些战略海运通道攸关中国的国家利益。海运方面特别是适合“超级油轮”的通道,如霍尔木兹海峡、马六甲海峡和曼德海峡都非常拥挤。马六甲海峡是亚洲最重要的资源活动通道,每天通过1100万桶左右的石油运输。2014年,中国进口的近70%的原油、28%的铁

① 习近平:“在中国科学院第十九次院士大会、中国工程院第十四次院士大会上的讲话”,《光明日报》,2018年5月29日。

② 张翼:“‘一带一路’能源合作俱乐部呼之欲出”,《光明日报》,2017年6月5日。

③ “Navigating the New Normal: China and Global Resource Governance,” January 28, 2016, <https://www.chathamhouse.org/publication/navigating-new-normal-china-and-global-resource-governance>. (上网时间:2018年12月3日)

矿、21% 的铜矿通过该通道；42% 的原油、2% 的铁矿、1% 的铜经过霍尔木兹海峡；约 10% 的铜经过苏伊士运河和曼德海峡。^① 在“一带一路”最远端的欧盟，则是世界最大的消费区。“一带一路”实现以中国为主的东亚、中亚、南亚、中东欧和欧盟的生产、资源和消费的经济通道，代表着亚欧大陆已经形成的一种新的分工格局，因而，其通道建设具有持续发展的潜力。

（二）走廊适切性是“一带一路”布局的重要考虑。经济走廊服从于一国经济地缘与相互联系加强的需要。它以运输通道功能的建立为标志，带动着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。“一带一路”建设中，六大走廊成为主要骨架，它并非凭空设计，其中既有历史的脉络，也是以中国国内畅通工程、边境运输拓展、周边及更大范围交通运输对接可能性等支撑为条件。中国国内交通建设的巨大成就是中国实现更大范围互联互通的基本条件。近 20 年间，特别是“十二五”期间，中国交通运输实现了大发展，现代综合交通运输体系建设取得显著成效。除铁路外，公路、航空、海运建设都取得突飞猛进的发展，交通运输综合实力和国际竞争力大大提升，正加快由“交通大国”向“交通强国”迈进。根据世界经济论坛发布的交通基础设施质量指数排名，中国由 2010/2011 年的 4.44 稳步上升到 2011/2012 年的 4.63，^② 已经进入中等偏上发达国家行列。

“十三五”期间，全国交通基础设施网络布局将进一步优化。未来 5~10 年，中国将实现相邻大中城市间 1~4 小时交通圈、城市群内 0.5~2 小时交通圈，铁路交通基本覆盖县级以上行政区。除完善全国大中城市交通布局外，《“十三五”交通扶贫攻坚规划》工作重点目标指向支持贫困地区，到 2020 年，贫困地区全面建成“外通内联、通村畅乡、班车到村、安全便捷”的交通运输网络，总体实现“进得来、出得去、行得通、走得畅”。^③ 中国交通质量指数将得到进一步提升。

与建立市场经济体制总体要求相适应，中国更

为迅速地融入全球化、区域化进程之中。国内交通建设的巨大成就也随势成为推动中国与周边互联互通的重要条件与保证。2016 年中国加入《国际公路运输公约》，成为其第 70 个缔约国。目前，在中国出口到欧盟的货物中，只有不到 10% 的货物是通过陆路运输的，大多数货物贸易都是通过海路或航空运输的。而开货车从中国西部到欧洲大概只需要 8~12 天，虽比海路更贵，但可省下很多时间。在边境等待的时间只需要 1 小时，而不是以前的三四天。^④

截至 2014 年，中国已与毗邻的 11 个国家签署了双边汽车运输协定和 3 个多边汽车运输协定。依据这些协定，中国与周边国家共开通国际客货运输线路 304 条，其中客运 146 条，货运线路 158 条，客货运输总长度超过 5 万公里，基本建成了以沿边重点城市为中心、边境口岸为节点，覆盖沿边地区并向周边国家辐射的国际道路运输网络。缅甸、蒙古国、俄罗斯、哈萨克斯坦等均成为中国重要的客货运输大国。^⑤ 目前，中国与周边国家有 53 个常年开放的公路边境口岸，年通过能力超过 5000 万人次和 8300 万吨货物，已初步形成了对接中亚、南亚、东北亚等地区的道路交通口岸体系，大部分边境口岸与二级以上公路或高速公路连接。

周边承接中国走向亚欧非的关键位置，互联互通网络逐渐成形。以中巴、中俄蒙等经济走廊建设为标志，基础设施、金融、人文等领域取得一批重要早期收获。中欧班列贯通亚欧大陆，为沿线国家提供了极大的物流便利。迄今为止，中欧班列大致可分为四种模式运营，一是以基础货运为主，同时支撑产业发展与产能合作的重庆模式；二是依靠处于中国路网和枢纽优势地位的郑州模式；三是“买全

① “‘一带一路’的资源机遇与风险”，《第一财经日报》，2016 年 2 月 18 日。

② 此指数中注明的交通设施质量指数，1=欠发达，7=最发达。美国为 5.68，日本为 5.69，德国为 6.35。ADB。参见 ASEAN, PRC, and INDIA, *The Great Transformation*, Tokyo, 2014, p. 140.

③ “‘十三五’交通扶贫蓝图绘就，中央投资亿元提速贫困地区公路网”，《光明日报》，2016 年 8 月 12 日。

④ “中国加入联合国货运公约”，《环球邮报》网站，2016 年 7 月 27 日。

⑤ “‘走出去’重在‘打通关’”，《第一财经日报》，2016 年 3 月 14 日。

球、卖全球”的义乌模式；四是海陆联运、陆桥必走的连云港模式。未来匈塞铁路如与比雷埃夫斯港连接,将进一步连通中国经海上进入中东欧国家的路线。

表 2 中国与周边国家客、货运量(2014 年)

国 家	客运(万人次)	货运(万吨)
缅甸	223.8	307.6
蒙古	184.5	2500.1
俄罗斯	153.9	185.7
哈萨克斯坦	46.2	122.3
朝鲜	19.6	186.5
老挝	16.1	117.1
越南	13.6	419.5
吉尔吉斯斯坦	1.6	74
巴基斯坦	1.1	3.9

资料来源:《第一财经日报》,2016 年 3 月 14 日。

在亚洲,雅万高铁已在开工建设,中老、中泰铁路等泛亚铁路网建设也迈出重要步伐,马新铁路已延期决定,仍存在争取之可能。实现路线性的连通,中国—中南半岛走廊的贯通将不再是一种难以企及的工程。与道路建设同时推进的,是中国与 20 多个国家开展了机制化的产能合作,如开创了中国—哈萨克斯坦合作新模式,一大批重点项目在各国落地生根。^① 进展稍缓的孟中印缅走廊攸关中国西南连通亚洲、非洲和欧洲,可谓亚欧大陆桥的南线,为中国云南、广西等省提供一条连接南亚、西亚直抵地中海的重要路线,并推进相关地区的经贸人文合作。中国—中亚—西亚走廊将使中国与中亚更紧密相连,并直接延伸到波斯湾,除运输成本以外,同样可以提供一条中国西北连通波斯湾的战略资源获取的重要路线。2015 年 4 月,习近平主席访问巴基斯坦,中巴签署了 300 亿美元的中巴经济走廊项目合同,为推进这条走廊建设创造了良好的条件。

总体而言,六大走廊设计与建设将拓展并延伸中国边疆地区对外开放的新格局,也将使中国更为有效地实现区域经济协调发展。与《愿景与规划》所期望的一样,新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚以及中巴经济走廊建设成功,将极大地改变中国西北

地区长期以来在对外开放中的区位优势,加快西北各省区的发展。中国—中南半岛和孟中印缅经济走廊的建设对加快西南地区对外开放将产生积极的推动作用,促进云南和广西加快发展。中蒙俄经济走廊建设同样有利于提升东北地区的对外开放度,为东北振兴提供新动力。

可以说,六条走廊的设计既有国内交通基础设施的支撑,也有与边境重要口岸运输联通创造的先行便利,更有着眼全面贯通亚欧非通道的长远考虑。这是一种攸关中国面向未来可持续发展的地缘经济路线,从中国东北、西北、东南、西南等方面全面延伸中国活动的臂膀,既改变对外开放过程中一些地区的区位优势,也使发展的动力更为多元,内陆与边境地区重要节点为支撑的城市更多,布局更为广阔,国内区域协调发展更顺畅。与此同时,六条走廊的设计将加强中国与周边、与世界互联互通互动的程度与方式,扩大中国活动与影响的地域空间,为区域经济一体化、促进全球化发展打下颇具时代色彩的全新烙印。

(三)通道建设具有区位导向功能。与“一带一路”通道建设相伴随的必然是产能合作,没有产能合作,通道建设只能是摆设。上个世纪末期,中国企业已开始走出国外投资办厂。但当时中国并没有完全融入全球价值链,营销体系、后勤支撑体系没有相应地建立起来,与全球性跨国企业的竞争力不在同一个档次。因此,当时走出去的中国企业充满艰辛可以想象。经过“入世”10 多年的洗礼,中国企业得已快速成长。20 世纪初以来,走出去的条件日趋成熟。而“一带一路”倡议提出之后,已具备资金、技术实力的中国企业走出去就拥有了前所未有的条件。

“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

^① “外交部长王毅就中国外交政策和对外关系回答中外记者提问”,《光明日报》,2016 年 3 月 9 日。

资金重点或优先投向的区位选择。投资需要直接服从于通道建设,并能有效运用通道。离通道越近,运输成本会越低;离通道越远,运输成本则会越高。通道建设需要充分考虑人口、资源、消费水平、市场布局、地理条件等。但从成本角度考虑,通道建设需要综合考虑多种因素,而非仅仅考虑某一方面的约束与难度。基于“通道与区位”导向的“一带一路”建设,才可能具有持久的效率。

“一带一路”要贯通亚欧非通道,实际上要使产品生产区、资源富集区与消费市场区实现互联互通,这正是“一带一路”建设过程中“通道辐射型的区位”导向所决定的基本布局,也是服从“一带一路”建设的中国企业走出去的主要动因所在。

通道建设引发工业区位跟进,也是有利于使各行为体成本最小化的选择,而这种选择通常会带来总体的成本最小化。有人甚至提出,厂商选择区位在于收益最大化,并且使摩擦成本最小化。^①工业向消费地转移,这样的事例在过去普遍存在。20 世纪世界直接投资则见证了许多生产向非消费地转移的例子,特别是从发达国家向发展中国家的转移成为普遍现象。它能够以直接投资的方式发生,也能够以外包形式展开。

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。如中国与哈萨克斯坦的产能合作就是这样。哈萨克斯坦资源丰富,但在国家独立前,其生产限于苏联庞大产业体系的个别环节,独立后缺乏自己完整的生产体系。作为“丝绸之路经济带”沿线的重要国家,哈萨克斯坦处于中欧班列的枢纽位置。中哈产能合作有助于哈萨克斯坦建立相对完整的工业体系,或者在全球和地区价值链中处于更佳的位置,通道优势得以充分利用。通道与产能合作的有效配合也是这样。里海之滨的阿塞拜疆巴库新港曾被认为是处于一个“完全激不起有关国际贸易和文化、经济融合宏大幻想的地带”。但由于巴库位于连接中国和欧洲的“一带一路”中部走廊地带,使巴库新港突然成为具有卓越地理位置的枢纽。巴库新港作为节点城市,通畅的通道优势使其日益成为经济迅速发展和产业多

样化的国际区域,物流与产业具有广阔的发展前景,也将为阿塞拜疆经济起飞创造前所未有的条件。希腊的比雷埃夫斯港也是如此。中国中远集团 2016 年持股经营一年后,仅集装箱码头的营业额就同比上升了 53.1%,集装箱运输量则上升了 70.6%。^②作为中国进入欧洲的主要海上门户,该港口连接着中东、东非、北非、南亚及东南亚地区其他由中国管理的港口,正在形成一个由陆上和海上运输及制造业枢纽组成的全球网络,承担着未来以此为支撑形成的更大区域范围“新丝路”的轮廓。

具备天然通道优势的国家也需要国内进行管道建设和产能合作。中国与尼日利亚油气合作就是这样。尼日利亚拥有大量石油储量,但该国陈旧的炼油厂无法在原地加工原油,因此几乎所有燃料都是进口的。2016 年 6 月,尼日利亚宣布与中国企业签署价值 800 亿美元的初步协议,拟对该国的石油和天然气基础设施进行升级改造。协议涵盖该国能源行业的各个方面,从改造陈旧的炼油厂和建造新管道,到开发被忽视的天然气和电力行业。

产能合作转向也包括发达国家。英国英格兰西部的欣克利角 C 核电站就由中广核、中核和法国联合融资承建,表明中国企业在高端技术领域的合作具有国际竞争力。

发展工业需要与运输通道相关联,在一些极落后的国家更是如此。孟加拉国 2016 年公布了 300 亿美元的铁路计划,该国铁路网将得到全面升级,其中包括对火车站进行翻新、购买新列车以及铺设新铁轨。中国以低息提供 90 亿美元贷款。孟加拉国政府希望用这些资金建设至少 6 个铁路项目,将首都达卡与一些重要工业区连接起来,并将铁路修到该国与印度的边境地区。^③

至于贸易与运输成本,理论上归属不同的经济学分支,前者属于贸易理论范畴,后者则属于经济地理学。运输通道便利既可能带动沿线经济,也可靠

① [美]威廉·阿朗素著,梁进社等译:《区位和土地利用——地租的一般理论》,商务印书馆,2010 年,第 122 页。

② Wade Shepard, “FORBES: 5 New Silk Road Projects to Alter your View of How the World Works”, March 16, 2018, <http://www.1news.az/mobile/news/forbes-5>. (上网时间:2018 年 11 月 5 日)

③ “Rail Boom in Bangladesh Brings Trains to Asia’s Longest Beach”, *Bloomberg News*, July 1, 2016.



近最大市场创造全新条件,这种便利同时使运输成本得以下降,有利于促进贸易的发展。

“一带一路”沿线国家多是穷国、弱国、小国,有些国家甚至处于世界或地区经济的边缘地带,但具有发展潜力或者说后发优势。服从于通道建设的对外投资与产能合作需要考虑投资的要素成本。工业区位论注意到,如果迁到劳动力成本最低点所节省的成本大于迁移所增加的运输成本,劳动力指向的区位是合理的,反之就是不合理的。^① 这有别于一般的国际直接投资理论,也为“一带一路”建设过程中的企业走出去提供了一些理论依据。投资需要考虑运输成本,这在“一带一路”建设实践中已经有所体现。

在通道与区位选择上,存在着相关关系,通道上的便利有利于吸引外来投资的区位选择。重庆、成都两座城市地理位置偏僻,对外陆上通道缺乏,自古有“蜀道难,难于上青天”的描述。但是渝新欧班列^②的开通,让它们面向欧洲的出口通道不再是问题。加上它们在市场等方面的优势,目前已经吸引了大量外来投资。广西曾经是中国相对封闭、偏远的省份,因为靠海、临边、沿江,拥有“面向东南亚、背靠大西南”的区位优势,在中国加强与东盟区域合作进程中,经过近十多年中国—东盟自贸区建设,较快地实现国际经济整合,广西一跃跻身地缘经济的中心,正在成为连接中国内陆地区与东盟的重要通道和中国对外开放的新前沿。^③ “一带一路”建设既是广西与东南亚经济紧密发展的需要,也为广西实现与东盟地区互联互通创造了历史性机遇。

中共十八大以来,国家实施“一带一路”“京津冀协同发展”和“长江经济带”三个重大区域经济发展战略,其显著特点是“打破了省级行政边界的束缚,呈现出明显的‘整合特征’”。其中一个重要的着眼点在于,这三个区域重大经济发展战略所在地区也是客观上互联互通最为发达的地区,具备战略启动点与支撑点。“一带一路”沿线涉及全国 18 个省,“长江经济带”覆盖 11 个省,“京津冀协同发展”有 3 个省和直辖市。在三大国家重大区域发展战略上的关键节点上,都设立了国家级新区作为战略支撑点与启动点。

“一带一路”是立足中国、面向周边与世界的战略设想,如果考虑到中国边境跨境经济区、产业园、物流枢纽、运输口岸建设、沿边沿海重要开发开放试验区等,以及现有通道延及的“一带一路”沿线,可以发现,中国境内并延及境外的通道(已有或待建)优势吸引的产业群几乎难计其数。^④ 随着沪昆线、成(都)贵(阳)及贵阳—南宁—西藏线的开通^⑤,新线路将在进一步联通中国南部、西南经济区与东盟国家,并在“一带一路”倡议中发挥重要作用,^⑥并将全面带动呈现后发效应的中国西南部地区经济与东盟经济的进一步整合。

“一带一路”是一项宏大的全球性工程,建设周期长、资金投入大、各国国情与各地域情复杂,对其理论依据的探讨并不是能一劳永逸的。“一带一路”建设实践的发展仍需要与时俱进的学理探讨与学术更新,以为这一宏大的全球性工程提供必要的学理支撑。○

(责任编辑:王文峰)

① [德]阿尔弗雷德·韦伯著,李刚剑等译:《工业区位论》,商务印书馆,2010 年版,前言,第 7 页。

② 2016 年 6 月起,所有中国运行到欧洲的货运班列均以“中欧班列”统称。

③ 梁颖:“多区域合作的新视野:广西加强对东盟重点区域开放合作的若干思考”,载秦红增主编:《多元视角下的中国—东盟研究》,民族出版社,2012 年,第 2 页。

④ 《国务院关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见》(2015)72 号附件中公布的沿边重点地区名录包括:广西凭祥等 5 个重点开发开放试验区、云南河口广西东兴等 72 个沿边国家级口岸(其中 11 个铁路口岸、61 个公路口岸)、广西东兴等 28 个边境城市、广西东兴等 17 个边境经济合作区、1 个跨境经济合作区(中哈霍尔果斯国际边境合作区)。

⑤ 沪昆线全长 2633 公里,被誉为中国最美高铁,已于 2016 年 12 月全线通车。川藏线全长 1838 公里,桥隧总长 1413 公里,全线通车后两地交通时间将从目前的 40 多个小时,缩短至 13 个小时左右。

⑥ “\$500b to Boost High-speed Rail Plan”, *China Daily*, December 30, 2016.





Abstracts

Three Perspectives on the Belt and Road Initiative

Fu Mengzi

Abstract: Most people interpret the Belt and Road Initiative at the policy level, but the author believes that there are theoretical foundations for the Initiative. Economic spillover effects, value chain extension and geopolitical orientation provide an endogenous momentum for the Belt and Road Initiative. It is easier to understand the Initiative and its implementation with above-mentioned perspectives.

Keywords: Belt and Road Initiative; theory; driving force

Reflections on the Northern Ireland Peace Progress

Wang Lei & Qu Bing

Abstract: The Belfast Agreement, which was signed in 1998, dedicated to build a peaceful and stable Northern Ireland. The peace deal brought much-needed normality and economic prosperity to this region. Sustained efforts by the United Kingdom, Ireland, the United States and the European Union have been made for twenty years of peace in Northern Ireland. Northern Ireland's peace is not taken for granted and it still faces a number of challenges, including the unresolved question of identity and Brexit. On the whole, the experience of peace process of Northern Ireland can be used as a reference for other conflict areas in the world to solve similar problems.

Keywords: Northern Ireland; Belfast Agreement; peace process

Donald Trump Administration's Domestic and Foreign Policy after the Midterm Elections

Research Group, CICIR

Abstract: US Democratic Party recaptured control of the House after the 2018 Midterm elections, which have important implications on American political ecology, domestic and foreign policies. President Trump, increasingly supervised and checked by the Congress, will face pressures and difficulties in pushing forward Tax Cuts 2.0, infrastructure plan and immigration policies. At the same time, the US new trade deal with Mexico and Canada and the trade negotiations with EU and other countries will face more uncertainties, since the Democratic Party will pay more attention to labor and environment standards. Other regional strategies like 'Indo-Pacific Strategy' and US relations with Russia and Europe would basically maintain the current trend. Even if the Sino-US trade negotiations make progress, the frictions on high technology, social and cultural exchanges will increase, and the disputes on is-

