边疆地区共建“一带一路”推动贸易高质量发展的路径研究

李光辉　唐玉爽　杨宛谕

摘要:作为践行“一带一路”倡议的重点区域,边疆地区参与共建“一带一路”能为其高水平对外开放和贸易高质量发展提供强劲动力,对加强边疆地区建设和推动形成全面开放新格局意义重大。共建“一带一路”能为边疆地区的贸易规模、结构、业态模式、发展条件等方面产生有益影响,进而推动边疆地区贸易高质量发展。十余年来,边疆地区与周边国家的互联互通水平显著提升,产业结构持续升级,开放平台加快建设,贸易发展条件不断改善。但同时,仍存在“政策租”效能不断耗散、基础设施支撑力不强、贸易结构协调性欠佳、贸易发展环境有待优化等挑战。为此,边疆地区应着力夯实支撑贸易发展的产业基础,提升贸易通道运载效能,持续优化贸易发展环境,并利用开放平台的四大创新优势,进一步赋能贸易高质量发展。

关键词:“一带一路”倡议;贸易高质量发展;边疆地区

长期以来,我国对外贸易处于“东强西弱、海强边弱”的不平衡发展格局。在当前国际贸易环境日益严峻和国内经济增速逐渐放缓的背景下,推动贸易高质量发展并打破这一失衡格局的重要性不言而喻。2019年11月,《中共中央 国务院关于推进贸易高质量发展的指导意见》提出,要“以共建‘一带一路’为重点,大力优化贸易结构”。2020年10月,《国务院办公厅关于推进对外贸易创新发展的实施意见》将“优化国内区域布局”列为我国优化贸易结构的重要任务,提出支持中西部地区深度融入共建“一带一路”大格局,提升中西部地区贸易占比,并扩大东北地区对外开放。由此可见,深度融入共建“一带一路”是突破我国对外贸易国内区域发展不平衡困境的关键。

作为“一带一路”建设的重要枢纽和战略支点①,边疆地区②参与共建“一带一路”的经济效应受到中央领导人和学界的关注。习近平总书记指出,“一带一路”倡议“符合我国经济发展内生性要求,也有助于带动我国边疆民族地区发展”③,并在新疆考察时强调“随着共建‘一带一路’深入推

收稿日期:2024-09-19
基金项目:国家自然科学基金应急管理项目(72441006);广西壮族自治区哲学社会科学基金项目(24QYGB04);广西壮族自治区哲学社会科学基金项目(23BYJ014);广西研究生教育创新计划项目(YCBZ2024018)
作者简介:李光辉,广西大学经济学院(广西 南宁 530004)教授,博士生导师,主要从事边疆经济、自由贸易试验区研究;唐玉爽,广西大学经济学院博士研究生,主要从事边疆经济、国际经贸合作研究;杨宛谕,澳大利亚新南威尔士大学硕士研究生。

① 李光辉:《边疆经济学概论》,北京:中国商务出版社,2022年,第20页。
② 本文研究的“边疆地区”范围包括靠近边境线内侧且与相邻国家领土相连的西南边疆地区(含广西、云南、西藏3省区)、西北边疆地区(含新疆、甘肃2省区)以及东北边疆地区(含黑龙江、吉林、辽宁、内蒙古4省区)。
③ 习近平:《习近平谈“一带一路”》,北京:中央文献出版社,2018年,第104页。

中国知网 https://www.cnki.net

进,新疆不再是边远地带,而是一个核心区、一个枢纽地带"[①]。学者们认为"一带一路"倡议的提出改善了边疆地区的区位条件[②],正式拉开了边疆地区第三轮开放的序幕[③],并在"五通"[④]领域取得了诸多重要成就[⑤]。在"贸易畅通"领域,边疆地区贸易高质量发展的问题也得到了中央部门的高度关注。2020年商务部、国家进出口银行等联合发布了支持边境贸易创新发展的"国十条",2023年《国务院办公厅关于推动外贸稳规模优结构的意见》进一步提出要"完善边境贸易支持政策","做大沿边省份对外贸易"。虽然已有学者就边疆地区贸易高质量发展的评价体系[⑥]、成效及不足[⑦]展开研究,但鲜有文献基于"一带一路"倡议的视角,深入探讨边疆地区贸易高质量发展的理论机制和实现路径。鉴于此,本文立足边疆地区的特点及贸易高质量发展的要求,对"一带一路"倡议驱动边疆地区贸易高质量发展的机制进行理论梳理和现实考察,以期为边疆地区贸易"稳中提质"进而优化贸易的国内区域布局提供有益思路。

一、边疆地区共建"一带一路"推动贸易高质量发展的理论机制

贸易高质量发展包括贸易规模的稳定增长、贸易结构的优化、贸易业态模式的革新、贸易发展条件的改善等维度。[⑧]既有研究表明,共建"一带一路"能为边疆地区提升互联互通水平、优化产业结构、加快开放平台建设以及重塑经济地理格局提供助力,从而对其贸易规模、结构、业态模式、发展条件等方面产生有益影响,进而推动边疆地区贸易高质量发展(见图1)。

图1 边疆地区共建"一带一路"推动贸易高质量发展的作用机制

资料来源:作者根据相关资料整理绘制。

互联互通包括基础设施硬联通、规则标准软联通及人文交流心联通,是"一带一路"建设的主攻方向。边疆地区共建"一带一路"能够提高其与周边国家的互联互通水平,有效削弱边界效应,从而降低贸易成本,扩大贸易规模。一是基础设施硬联通机制。贸易成本理论认为基础设施联通有时空压缩的作用,"一带一路"倡议的实施显著地改善了边疆地区与周边国家间运输通道的通达

① 《习近平:共建"一带一路",新疆不再是边远地带,而是一个枢纽地带》,https://www.gov.cn/xinwen/2022-07/15/content_5701067.htm,访问日期:2024年12月29日。

② 刘慧、叶尔肯·吾扎提、王成龙:《"一带一路"倡议对中国国土开发空间格局的影响》,《地理科学进展》2015年第5期,第545—553页。

③ 庄芮、宋荟柯、张晓静:《我国沿边开放战略思考:历史逻辑与推进方向》,《国际贸易》2021年第7期,第45—52+75页。

④ "五通"是指政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通和民心相通。

⑤ 权金亮、刘艺卓、尹文渊:《边疆地区参与共建"一带一路"的成就、问题及对策》,《东北亚经济研究》2023年第6期,第16—27页;初冬梅:《中国边疆地区参与共建"一带一路"高质量发展:成就、挑战与新思路》,《云南社会科学》2023年第3期,第32—40页。

⑥ 高丹、黄华:《边疆地区对外贸易高质量发展内涵与实现路径研究》,《国际贸易》2021年第5期,第55—63页。

⑦ 黄立群、钟惠泽:《边疆地区对外贸易高质量发展:内涵、制约因素与推进路径》,《东北亚经济研究》2023年第4期,第53—63页。

⑧ 马林静、梁明、夏融冰:《推动新时代中国贸易高质量发展的思考》,《国际贸易》2020年第7期,第41—46+71页。

中国知网 https://www.cnki.net

性[①],减少了商品经由边疆地区运至中亚、南亚、东南亚、欧洲等地的贸易距离和运输时间,从而降低企业的固定贸易成本和可变贸易成本[②],提高企业的生产率水平,进而加速产业向边疆地区集聚,扩大地区贸易规模。二是制度规则软联通机制。在经济全球化与区域一体化的背景下,传统的关税与非关税壁垒对国际贸易的影响逐渐减小,而与制度规则改进息息相关的贸易便利化举措对国际贸易的影响与日俱增。[③]边疆地区的开放平台及其与周边国家地方政府间特有的沟通机制和经贸合作机制是实现双方制度规则协同、贸易流程简化的重要促进平台,对降低贸易成本、促进贸易增长至关重要。[④]三是人文交流心联通机制。既往研究认为文化认同会降低信息成本、语言成本、契约执行成本等贸易成本,引致共同的消费偏好,从而扩大双边贸易规模。[⑤]我国边疆地区与周边国家文化同脉、习俗相近,双方具备文化交流的天然优势,通过在“一带一路”框架下开展科技合作、旅游合作等人文交流活动,能够极大增进周边国家对中国文化的认同感,从而促进边疆地区贸易增长。

产业结构转型升级对贸易结构的优化起着关键支撑作用。根据“产品生命周期理论”和“边际产业转移理论”,边疆地区参与共建“一带一路”有助于其利用资源禀赋和劳动力优势参与国际产能合作及承接国内外产业转移,加速产业集聚和产业升级,从而促进外贸结构优化升级。[⑥]一是参与国际产能合作。通过顺应沿线国家产业转型升级趋势,打造跨境产能合作示范基地、境外经贸合作区等产业园,形成产业上下游分工协作关系,为一般贸易转型升级提供关键产业支撑。二是承接国内外产业转移。“一带一路”倡议增强了边疆地区承接产业转移的区位优势。[⑦]边疆地区通过承接国内外产业梯度转移激发的干中学效应和技术溢出效应[⑧],能够增强企业自主创新能力,促进加工贸易向产业链两端延伸。

开放平台是服务和支撑“一带一路”建设的战略支点,包括自由贸易试验区、综合保税区、国家进口贸易促进创新示范区、沿边重点开发开放试验区、边境经济合作区、跨境经济合作区等,其中后三类开放平台为边疆地区所特有。既有研究表明,开放平台主要通过制度创新与吸引高级生产要素集聚来推动所在地区对外贸易创新发展。以自由贸易试验区为例,制度创新是自由贸易试验区的核心任务,通过在贸易便利化、贸易综合监管模式、对接高标准国际经贸规则等方面的积极部署,形成多领域的制度创新成果[⑨],能够有效化解我国与沿线国家间的贸易障碍和制度壁垒。同时,作为新时期我国进一步融入经济全球化的重要载体,自由贸易试验区坚持先行先试理念,在发展外贸新业态、新模式方面具备先行者优势,能够短期内吸引高级生产要素(如技术、人才、管理经验)迅速集聚,在技术、品牌、质量、服务等方面形成外贸竞争优势,为边疆地区对外贸易创新发展提供强劲助力。

长期以来,海运是国际贸易的主要运输方式,中西部内陆地区因缺少这一国际物流禀赋优势而

① 王垚:《“一带一路”基础设施建设夯实边疆高质量发展基石》,《云南社会科学》2023年第3期,第41—52页。
② 刘斌、李秋静、李川川:《跨境铁路运输是否加快了中国向西开放?——基于城市—产品层面的经验证据》,《管理世界》2022年第8期,第101—118页。
③ 毛艳华、杨思维:《21世纪海上丝绸之路贸易便利化合作与能力建设》,《国际经贸探索》2015年第4期,第101—112页。
④ 盛斌、靳晨鑫:《“一带一路”沿线国家贸易便利化水平分析及中国的对策》,《国际贸易》2019年第4期,第4—13页。
⑤ 施炳展:《文化认同与国际贸易》,《世界经济》2016年第5期,第78—97页。
⑥ 盛斌、黎峰:《“一带一路”倡议的国际政治经济分析》,《南开学报》(哲学社会科学版)2016年第1期,第52—64页。
⑦ 孙久文:《重塑中国经济地理的方向与途径研究》,《南京社会科学》2016年第6期,第18—24+41页。
⑧ 蔡海亚、徐盈之:《贸易开放是否影响了中国产业结构升级?》,《数量经济技术经济研究》2017年第10期,第3—22页。
⑨ 李光辉、程仕杰:《习近平关于自由贸易试验区建设重要思想的形成逻辑、科学内涵与实践方略》,《经济学家》2024年第1期,第5—13页。

中国知网 https://www.cnki.net

在我国对外开放格局中处于从属地位。[①]党的十八大以来,我国致力于将“一带一路”沿线省区打造为区域经济发展的新战略区域和新引擎区域[②],此举弱化了中西部地区远离东部沿海的地理劣势,广大中西部腹地的开发开放条件不断改善[③],边疆地区从开放的“末梢”变为“前沿”,成了“一带一路”六大国际经济合作走廊[④]的覆盖区域和中欧班列“三大通道”[⑤]的必经之地,对外贸易条件得到了极大的改善[⑥],为打破边疆地区由于循环累积因果效应造成的贸易发展滞后局面提供了可能。

二、边疆地区共建“一带一路”推动贸易高质量发展取得的成效

“一带一路”倡议提出十余年来,边疆地区与周边国家的互联互通水平显著提升,产业结构持续升级,开放平台加快建设,贸易发展条件不断改善,有效推动了边疆地区贸易高质量发展,特别是在完成国家提出的“增加自周边国家进口”[⑦]这一重要工作上表现突出。

(一)互联互通不断推进,进出口贸易规模持续扩大

2013年以来,边疆地区的交通基础设施不断完善,与周边国家的互联互通水平稳步提升。从西南边疆来看,广西稳步推进西部陆海新通道建设,相继建成5条抵边高速公路和1条抵边高铁,同时积极构建中国—东盟多式联运联盟,基本实现国际空运及海运航线在东盟国家的全覆盖,2014—2024年北部湾港货物吞吐量的年均增长率(10%)以及集装箱吞吐量的年均增长率(23%)均高于全国平均水平。[⑧]云南现已实现中越、中老、中缅国际通道高速公路境内段全线贯通,顺利启动了中老铁路“澜湄快线”国际货物列车通车运营,并基本实现与南亚东南亚国家首都、重要旅游城市航线全覆盖。[⑨]从西北边疆来看,新疆7个全年开放的口岸已实现二级及以上公路连接,中哈原油管道、中国-中亚天然气管道的A/B/C三线已建成并实现常态化运营,国际航线已实现中亚五国全覆盖,乌鲁木齐国际陆港区和中欧班列集结中心加快建设,2023年经新疆过境的中欧班列同比增长8.5%[⑩],通行数量占全国的五成以上[⑪],并且起自新疆喀什的中吉乌铁路项目即将于2025年7月开工建设,建成后将成为联通中国同中亚国家的最短陆上通道[⑫],西北边疆省区“东联西出”的通道运输能力显著增强。从东北边疆来看,黑龙江省积极参与“中蒙俄经济走廊”建设,推动中俄黑河公路大桥、同江铁路大桥通车运营,实现了中俄原油管道、中俄东线天然气管道稳定运营。吉

---

① 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,第4—15页。

② 吴福象、段巍:《国际产能合作与重塑中国经济地理》,《中国社会科学》2017年第2期,第44—64+206页。

③ 尹虹潘:《开放环境下的中国经济地理重塑——“第一自然”的再发现与“第二自然”的再创造》,《中国工业经济》2012年第5期,第18—30页。

④ 六大国际经济合作走廊分别是指中巴经济走廊、新亚欧大陆桥经济走廊、中国-中南半岛经济走廊 、中蒙俄经济走廊、中国-中亚-西亚经济走廊和孟中印缅经济走廊。

⑤ 三大通道分别是指中欧班列经新疆出境的西通道和经内蒙古出境的东、中通道。

⑥ 孙久文:《重塑中国经济地理的方向与途径研究》,《南京社会科学》2016年第6期,第18—24+41页。

⑦ 2023年4月,《国务院办公厅关于推动外贸稳规模优结构的意见》提出,要“完善边境贸易支持政策,增加自周边国家进口”。

⑧ 《北部湾港:平陆运河通航 吞吐量有望跃升》,https://finance.sina.com.cn/stock/relnews/cn/2024-12-30/doc-inecfrax3633345.shtml,访问日期:2025年1月2日。

⑨ 李光辉、唐玉爽:《西南边疆参与澜湄合作:成就、问题与提升策略》,《国际贸易》2023年第5期,第21—28+96页。

⑩ 《2024年自治区政府工作报告》,https://www.xinjiang.gov.cn/xinjiang/xjzfgzbg/202402/04846067f9744516bb897f7d530195e2.shtml,访问日期:2024年12月28日。

⑪ 《中欧(中亚)班列通行数量占全国五成以上 新疆双口岸通行超七万列》,https://politics.gmw.cn/2024-01/23/content_37106126.htm,访问日期:2024年12月28日。

⑫ 《中吉乌铁路项目启动仪式举行》,https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202412/content_6994821.htm,访问日期:2024年12月28日。

中国知网 https://www.cnki.net

林实施“借港出海”战略,开通了珲春经俄罗斯扎鲁比诺至韩国釜山、日本新潟的陆海联运航线,实现了中朝、中俄边境一级公路等对外运输通道常态化运行。总地来看(如图2所示),2023年边疆地区的交通基础设施里程数约为173万公里,是2013年的1.3倍,同期边疆地区货运总量的年均增长率达2.47%。

图2 2013—2023年边疆地区交通基础设施建设及货运情况

注:交通基础设施包括铁路、内河、公路三类;**数据来源:**EPS数据库。

随着边疆地区与周边国家互联互通的不断推进,贸易流向重新进行了分配。如图3所示,从贸易规模①来看,边疆地区进出口总额呈现稳步增长态势,2023年边疆地区的贸易额为3972.58亿美元,较2015年增加了1445.74亿美元,年均增长率为5.2%。其中,进口年均增长率(7.5%)高于出口年均增长率(4.2%)3.3个百分点,为我国贸易平衡发展做出了积极贡献。相比之下,边疆地区与“一带一路”国家②的贸易额呈现更为快速的增长,由2015年的1221.35亿美元增长至2023年的2386.29亿美元,年均增长率达7.7%,其占边疆地区贸易总额的比重也由48%上升为60%。同时,边疆地区邻近东南亚、南亚、中亚等市场的区位优势逐渐凸显,表现为:2015年至2023年间,边疆地区与“一带一路”沿线海陆邻国③贸易额的年均增长率达8.3%,明显高于其与“一带一路”沿线非海陆邻国贸易额的年均增长率(6.1%)。值得关注的是,同期边疆地区自“一带一路”沿线海陆邻国进口额的年均增长率高达12%。

(二)产业结构不断升级,进出口贸易结构进一步优化

“一带一路”倡议实施以来,边疆省区通过建设东西部协作产业园、加工贸易梯度转移重点承接地等平台,主动承接国内外产业转移,产业结构持续转型升级。如图4所示,从产业结构的变化来看,边疆地区工业增加值占GDP的比重呈先降后升的趋势,其与全国平均水平的差距逐渐缩小,

① 注:按经营单位所在地口径统计,下同。

② 借鉴吕越、陆毅、吴嵩博等的研究,“一带一路”国家涉及64个国家(地区),即除了下文的17个海陆邻国,还包括土耳其、叙利亚、约旦、黎巴嫩、以色列、希腊、塞浦路斯、乌克兰、白俄罗斯、格鲁吉亚、阿塞拜疆、亚美尼亚、摩尔多瓦、波兰、立陶宛、爱沙尼亚、拉脱维亚、捷克、斯洛伐克、匈牙利、斯洛文尼亚、克罗地亚、波黑、黑山、塞尔维亚、阿尔巴尼亚、罗马尼亚、保加利亚、马其顿、巴勒斯坦、巴林、孟加拉国、柬埔寨、埃及、伊朗、伊拉克、科威特、马来西亚、阿曼、沙特阿拉伯、新加坡、斯里兰卡、泰国、阿联酋、也门、马尔代夫、卡塔尔。参见吕越、陆毅、吴嵩博等:《“一带一路”倡议的对外投资促进效应——基于2005—2016年中国企业绿地投资的双重差分检验》,《经济研究》2019年第9期,第187—202页。

③ 借鉴龚勤林等的研究,将“一带一路”沿线海陆邻国定义为俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、蒙古、老挝、缅甸、印度、不丹、尼泊尔、巴基斯坦、阿富汗、越南、马来西亚、印度尼西亚、文莱、菲律宾17国。参见龚勤林、邹冬寒、贺培科:《高质量共建“一带一路”推进中国出口多元化研究——基于市场与产品的二维视角》,《国际贸易》2022年第7期,第78—88页。

中国知网 https://www.cnki.net

意味着工业对于边疆经济发展的支撑力逐步提升。从产业结构高级化①的视角来看,2013年以来,边疆地区第三产业增加值与第二产业增加值之比大体呈上升趋势,且这一比值高于全国平均水平的年份占半数以上,表明其经济结构逐渐由生产型向服务型过渡。从承接产业转移成效的视角来看,根据商务部、海关总署等部门联合发布的加工贸易梯度转移重点承接地考核认定结果显示,2023年包头市、锦州市等10个位于边疆地区的承接地(占比24%)通过了考核,同时新认定的15个加工贸易梯度转移重点承接地有4个位于边疆地区。②

图3 2015—2023年边疆地区对外贸易发展情况

数据来源:根据海关统计数据查询平台(http://stats.customs.gov.cn/)数据计算而得。

图4 2013—2023年边疆地区产业结构转型升级情况

数据来源:根据中经网统计数据库的数据计算而得。

在产业结构转型升级的背景下,边疆地区贸易结构持续优化。从贸易方式来看,一般贸易占比由2015年的62%提升至2023年的69%(如图5所示),意味着边疆地区出口产品的附加值不断提升,贸易高质量发展的内生动力日益强劲。从商品结构来看,出口方面,2015年至2023年间边疆地区机电产品出口额③呈快速增长态势,年平均增速达11%,其占全国的比重由2015年的2.9%上升至2023年的4.4%。进口方面,边疆地区(特别是东北边疆地区)能源、粮食等大宗商品和资源型

① 根据干春晖等的研究,产业结构高级化可以通过第三产业增加值与第二产业增加值之比加以衡量。参见干春晖、郑若谷、余典范:《中国产业结构变迁对经济增长和波动的影响》,《经济研究》2011年第5期,第4—16+31页。

② 《商务部 人力资源社会保障部 海关总署关于发布加工贸易梯度转移重点承接地考核认定结果的通知》,https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202306/content_6888765.htm,访问日期:2024年12月28日。

③ 根据商务部机电和科技产业司公布的《机电产品进出口统计工作手册》,机电产品主要位于HS分类目录的第84、85、87、90章,因此机电产品出口额为对应HS分类目录的出口额合计。数据来源于海关统计数据查询平台,下同。

中国知网 https://www.cnki.net

产品的进口额保持较快增长，为保障国家能源安全和粮食安全发挥着重要作用。例如，2023年黑龙江、辽宁两省的矿物燃料进口额①分别位居全国第6位和第7位。同时，黑龙江省在粮食进口方面的重要性日益凸显，粮食进口额②在全国的排名由2015年的第19位上升到2023年的第10位。

图5　2015年和2023年边疆地区不同贸易方式贸易额占其当年贸易总额的比重对比

数据来源：根据海关统计数据查询平台（http://stats.customs.gov.cn/）数据计算而得。

（三）开放平台加快建设，贸易新业态新模式创新发展

2013年以来，边疆地区开放平台的布局更为完善（见表1），为加快发展贸易新业态新模式提供了更为适宜的土壤。一般贸易创新方面，边疆地区充分发挥5个自由贸易试验区和9个沿边重点开发开放试验区的先行先试优势，在提升贸易自由化、便利化方面进行制度规则的创新。如云南自贸试验区启动了“跨境电商+边民互市”出口模式，黑龙江自贸试验区开创了跨境电商货运物流“多仓联动”模式。加工贸易创新方面，边疆地区借助国家加工贸易产业园、国家外贸转型升级基地等平台，在机电产品、专业化工、纺织服装、农产品等产业形成集聚优势，推动加工贸易产业链向两端延伸。如黑龙江省重点推进农产品加工产业园建设，鼓励企业与境外农业园合作，将境外农产品回运国内开展精深加工。边境贸易创新方面，边疆地区依托边（跨）境经济合作区、边民互市贸易进口商品落地加工试点等平台，给予企业税收、融资、土地等优惠政策，支持互市贸易进口商品落地加工等业态创新发展。如广西率先启动海运方式进口互市商品落地加工试点改革，将互市商品进口来源国由越南拓展到东盟十国，建立起“东盟展销—边民采购—企业收购加工”的边民互市贸易产业链。③

（四）贸易支撑条件不断改善，贸易发展的障碍被进一步消除

“一带一路”倡议实施以来，边疆地区支撑贸易发展的外部条件不断改善。国家战略引领方面，国家发展改革委、外交部、商务部等部门联合发布的《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》（以下简称《愿景与行动》）明确了边疆9省区差异化的开放定位，从国家战略的高度为边疆地区贸易高质量发展擘画了蓝图。如云南致力于建成面向南亚、东南亚的辐射中心，黑龙江、吉林、辽宁、内蒙古旨在建设向北开放的重要窗口等。同时，作为大图们倡议、澜湄合作、“中国+中亚五国”等次区域合作的前沿省份，边疆省区拥有多个与周边国家地方政府的会晤和对话机制，如广西与越南边境四省党委书记新春会晤暨联工委会晤机制、黑龙江与俄罗斯5个毗邻边区（州）的省州长定期会晤机制等，为加强双边“软联通”、推动贸易问题的及时解决提供了沟通渠道。贸易促进政策方面，2020年商务部、国家进出口银行等联合发布了支持边境贸易创新的“国

① 矿物燃料主要包括原油、天然气、煤炭等，位于HS分类目录的第27章，因此矿物燃料进口额为对应HS分类目录的进口额合计。

② 粮食主要包括玉米、小麦、稻米等，位于HS分类目录的第19章，因此粮食进口额为对应HS分类目录的进口额合计。

③ 《广西如何做好边贸文章》，http://www.gxzf.gov.cn/html/gxyw/t7836281.shtml，访问日期：2024年12月28日。

中国知网　https://www.cnki.net

十条”;2023年国务院办公厅印发《关于推动外贸稳规模优结构的意见》明确提出,“完善边境贸易支持政策”,“做大沿边省份对外贸易”,从体制机制、财政、税收、金融等方面为边疆地区外贸稳增长、调结构提供政策支持。现代化物流支撑体系建设方面,呼和浩特、乌鲁木齐等15个城市获得了“中欧班列+国际陆港”的组合身份,呼和浩特、长春、南宁等63个城市被确立为国家物流枢纽承载城市,昆明、乌鲁木齐等30个城市被列入现代流通战略支点城市建设名单(如表2所示),边疆地区支撑贸易高质量发展的现代化物流网络正加速形成。

表1 边疆地区开放平台的布局情况

边疆地区	自由贸易试验区	海关特殊监管区域	跨境电商综合试验区	国家外贸转型升级基地	国家加工贸易产业园	进口贸易促进创新示范区	边疆特色开放平台		
							沿边重点开发开放试验区	国家级边境/跨境经济合作区	边民互市贸易进口商品落地加工试点
西藏	0	1	1	1	0	0	0	0	1
新疆	1	4	4	5	1	1	1	5	1
辽宁	1	5	6	1	1	2	0	1	1
吉林	0	2	4	4	0	1	0	2	1
黑龙江	1	2	4	1	1	1	1	2	2
内蒙古	0	3	5	1	0	1	2	2	1
甘肃	0	1	2	2	0	1	0	0	0
云南	1	2	4	1	0	1	2	5	2
广西	1	5	4	5	1	1	3	2	4
边疆地区合计	5	25	34	21	4	9	9	19	13
占全国比重	23%	15%	21%	13%	31%	23%	100%	100%	100%

注:统计数据截至2024年12月31日;**资料来源:**作者根据相关资料整理而得。

表2 边疆地区国家物流枢纽承载城市和现代流通战略支点城市的布局情况

城市类型	国家物流枢纽承载城市						现代流通战略支点城市		
	陆港型	港口型	空港型	生产服务型	商贸服务型	陆上边境口岸型	综合型	复合型	功能型
边疆地区合计	15	3	4	10	15	16	2	10	18
占全国比重	32%	10%	17%	21%	28%	100%	8%	34%	37%

数据来源:作者根据国家发展改革委、交通运输部联合发布的《关于印发〈国家物流枢纽布局和建设规划〉的通知》(发改经贸〔2018〕1886号)以及国家发展改革委、自然资源部、交通运输部、商务部、市场监管总局印发的《关于布局建设现代流通战略支点城市的通知》整理而得。

三、边疆地区共建“一带一路”推动贸易高质量发展存在的问题

目前,边疆地区共建“一带一路”在推动贸易高质量发展的同时,仍存在“政策租”效能不断耗

中国知网 https://www.cnki.net

散、基础设施支撑力不强、贸易结构协调性欠佳、贸易发展环境有待优化等挑战,一定程度上削弱了这一机制的推动力。

作为《愿景与行动》圈定的重点区域,边疆地区在“一带一路”倡议实施初期必然会获得国家资源的倾斜。[①]如国务院在《关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见》(国发〔2015〕72号)中明确指出,沿边重点地区是“一带一路”倡议的先手棋和排头兵,并在支持对外贸易转型升级、引导服务贸易加快发展、完善边民互市贸易等方面给予了诸多优惠政策。然而,随着“一带一路”倡议的深入实施,我国其余省份纷纷推出了各自参与共建“一带一路”倡议的方案及支持举措,边疆地区早期拥有的“政策租”效能不断被耗散[②],却未能充分转化为贸易竞争优势。有研究发现“一带一路”倡议对沿线省份贸易规模的扩张存在“强者愈强、弱者愈弱”的马太效应[③],原因在于发达地区拥有完备的产业体系和旺盛的消费市场,能为本地贸易增长提供强劲的支撑力,由此加剧了贸易区域发展不平衡的现象。例如,新疆与中亚的贸易总额占同期我国与中亚贸易总额的比重已由2000年的75%下降至2010年的46%,并进一步下降至2023年的45%[④];2015—2023年云南与湄公河五国贸易总额占同期我国与湄公河五国贸易总额的比重也由2015年的5.59%降至2023年的3.77%[⑤]。

交通基础设施对边疆地区外贸的支撑力受其自身基础设施建设水平和跨境物流运输效率的双重影响。一方面,边疆地区基础设施建设依然薄弱,尚未形成完善的综合运输网络,主要表现在:沿边国道219、国道331尚未贯通,沿边抵边低等级路段建设改造任务仍然艰巨,出疆入藏主通道的通行能力亟待提高,西部陆海新通道尚处建设期,部分口岸(如同江、阿拉山口)后方铁路通道能力还需补强,中欧班列的配额仍较为有限,公路、铁路货运量占比不均衡的问题仍较为突出。具体而言,2023年边疆地区累计开行中欧班列1251列,仅占全国中欧班列开行数的7%[⑥];2013—2023年间,边疆地区公路运输货运量占比约为81%,远高于货运量占比排名第二的铁路运输(15%)[⑦]。另一方面,我国与周边国家间存在口岸基础设施发展不平衡、铁路轨道建设标准不一致等问题,阻碍了我国边疆地区跨境物流的运输效率。具体来看,与我国边疆地区毗邻的周边国家多为发展中国家,其基础设施建设投入严重不足,导致两国口岸间过货能力不匹配,严重影响了口岸的集疏运能力。此外,我国铁路采用的是国际标准轨距,而周边国家多采用宽轨或米轨轨距,导致国际货运列车需在铁路口岸进行换装作业,从而降低了货物的跨境运输效率。

边疆地区贸易结构的协调性欠佳,主要表现在五个方面:从国内区域结构来看,边疆地区贸易规模较小,2023年边疆地区贸易规模仅占全国贸易规模的6.7%,约为广东省贸易规模的1/3。从贸易市场结构来看,边疆地区的贸易伙伴集中于周边国家。以新疆、黑龙江为例,新疆对外贸易伙伴主要集中于中亚五国,双边贸易总额占新疆贸易总额的比重已由2015年的56%上升至2023年的79%;黑龙江的主要贸易伙伴是俄罗斯,同期双边贸易总额占黑龙江贸易总额的比重也由2015年

① 夏立平:《论共生系统理论视阈下的“一带一路”建设》,《同济大学学报》(社会科学版)2015年第2期,第30—40页。

② 郑江淮、高彦彦、胡小文:《企业“扎堆”、技术升级与经济绩效——开发区集聚效应的实证分析》,《经济研究》2008年第5期,第33—46页。

③ 张倩倩、刘瑞凝、丁日佳:《“一带一路”倡议对我国沿线省份贸易规模和贸易效率的影响——基于双重差分模型的实证》,《海南大学学报》(人文社会科学版)2020年第2期,第46—55页。

④ 2000年和2010年数据根据对应年度的《中国统计年鉴》和《新疆统计年鉴》数据计算而得;2023年数据根据海关统计数据在线查询平台的数据计算而得。

⑤ 作者根据中华人民共和国海关总署网站、中华人民共和国南宁海关网站、中华人民共和国昆明海关网站的相关数据计算而得。

⑥ 《2023年12月开行信息按境内城市统计》,https://www.crexpress.cn/#/single-news,访问日期:2025年1月2日。

⑦ 作者根据EPS数据库的相关数据计算而得。

中国知网 https://www.cnki.net

的52%上升至2023年的71%。诚然,周边国家已成为边疆地区实现贸易增长的重要支撑,但贸易伙伴相对集中、贸易市场偏窄的问题可能会降低边疆地区企业抵御国际市场风险的能力。从贸易商品结构来看,边疆地区进出口结构较为单一,其中出口产品多为电机、电气设备、针织衣物等,而进口多以矿物燃料、木材、矿石等资源型产品为主。从贸易方式结构来看,部分边疆省区存在边境小额贸易占比过高、贸易方式结构明显失衡的问题,如2023年新疆边境小额贸易占比为62%,远高于一般贸易(25%)、加工贸易(1.3%)的占比。[①]从贸易主体结构来看,相较于国有企业、民营企业,外商投资企业对边疆地区扩大贸易规模的贡献度较低,2013—2023年边疆地区外商投资企业外贸总额占其当年外贸总额的比重平均为23%,远低于同期全国平均水平(41%)。[②]

从全国各省区贸易便利化指数的测算结果、营商环境排名及两种统计口径下的贸易数据差值不难看出,当前边疆地区贸易发展环境仍需进一步优化。根据崔鑫生对全国各省区贸易便利化的现状调查来看,边疆省区贸易便利化指数排名大多靠后,原因在于边疆地区地广人稀、地理环境较差,导致其商品需求规模较小,支撑贸易发展的交通条件较为落后。[③]从营商环境的排名来看,根据张三保等关于中国省份2017—2020年营商环境的评估结果显示,边疆9省区在31个省(区、市)中大多处于中下水平,特别是黑龙江、西藏的营商环境排名均位于全国末端。[④]从国家统计局提供的两种统计口径的贸易数据来看,自2016年起,按经营单位所在地口径统计的贸易总额持续低于按境内目的地和货源地口径统计的贸易总额(如图6所示),且两者的差距呈扩大趋势,意味着边疆地区现有的外贸企业难以支撑当地的生产消费能力[⑤],这一现象产生的原因可能是边疆地区外向型经济和物流产业发展相对滞后,从而导致外贸企业在本地的集聚程度有限,这也从侧面反映出边疆地区贸易综合成本仍然偏高的问题。

图6 两种统计口径下我国边疆地区进出口总额的变化趋势比较

数据来源:国家统计局网站。

① 根据中华人民共和国乌鲁木齐海关《2023年新疆外贸进出口统计数据12月及1—12(人民币值)》数据计算而得,http://urumqi.customs.gov.cn/urumqi_customs/556675/556651/556655/556656/5639196/index.html,访问日期:2024年5月8日。

② 根据中国经济信息网统计数据库的相关数据计算而得。

③ 崔鑫生:《中国省域贸易便利化现状分析》,《国际贸易》2017年第4期,第34—39页。

④ 张三保、赵可心、张志学:《中国省份营商环境:量化评估与横向比较》,《珞珈管理评论》2023年第1期,第32—52页。

⑤ 两种统计口径分别是指按经营单位所在地统计以及按境内目的地和货源地统计,根据蔡宏波、逄慧颖、雷聪的研究,前者能够反映当地经营企业的进出口贸易能力,而后者主要反映当地的生产消费能力。参见蔡宏波、逄慧颖、雷聪:《"一带一路"倡议如何推动民族地区贸易发展?——基于复杂网络视角》,《管理世界》2021年第10期,第73—85+127+86页。

中国知网 https://www.cnki.net

四、边疆地区共建“一带一路”推动贸易高质量发展的实现路径

边疆地区贸易高质量发展事关边疆地区高水平开放和我国全面开放新格局的形成。针对当前阻碍边疆地区共建“一带一路”推动贸易高质量发展的机制发挥作用的现实问题，本文从夯实支撑贸易发展的产业基础、提升贸易通道运载效能、利用开放平台的创新优势、优化贸易发展环境四个方面，提出以下建议。

产业是贸易高质量发展的根基，贸易与产业协调发展能为贸易增长提供源头活水。为此，应通过跨境产能合作、承接产业转移等方式，大力培育和发展边疆特色优势产业，夯实外向型产业基础，为贸易持续增长提供动力支撑。具体而言，一方面，结合边疆地区的发展定位和周边国家的产业发展趋势，加强“一带一路”倡议与大图们倡议、澜湄合作、“中国+中亚五国”等次区域合作机制的高效对接，利用自由贸易试验区、沿边重点开发开放试验区、边（跨）境经济合作区等平台的政策红利，以及六大国际经济合作走廊和西部陆海新通道的要素流动载体功能，将边疆地区与周边国家市场相互串联，汇聚产业发展所需的生产要素，构建以“一带一路”建设为重点、以周边国家为主要合作对象的特色产业链、供应链和价值链，如跨境种植加工产业链、跨境矿产品精深加工产业链等，筑牢双方贸易合作的产业基础。另一方面，围绕工信部发布的《产业发展与转移指导目录》，完善边疆地方政府对企业提供的信贷融资、项目对接、业务咨询等服务，借助中国加工贸易产品博览会、东西部协作机制、对口支援机制等机制平台，有序承接东部地区和国际产业转移，同时推进边疆地区现有的国家外贸转型升级基地、国家加工贸易产业园等外贸产业集聚区建设，进一步释放贸易增长潜能。

深化边疆地区与周边国家基础设施硬联通，从国内国外两个维度提升贸易通道运载效能，进一步降低企业贸易成本。一是完善边疆地区交通基础设施网络，加强物流综合枢纽体系建设。根据《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》的相关要求，强化边境交通设施建设，提升边疆地区内引外连的通道能力。同时，加强边疆地区的国家物流枢纽承载城市建设，争取更多中欧班列集结中心在边疆地区布局，发挥物流枢纽在推动多式联运方面的作用，促进贸易通道提质、增效、降本。二是利用边疆地区与周边国家地方政府间特有的会晤和对话机制，推动毗邻国家对应口岸基础设施升级改造及境外贸易通道建设，共同完善跨境贸易通道网络。例如，云南要配合做好中越跨境标准轨铁路联通，推进中国坝洒—越南巴刹红河界河公路大桥建设；广西要加快推进中越友谊关、浦寨智慧口岸试点建设，高质量建设平陆运河；黑龙江要深入实施绥芬河口岸运力提升、同江铁路口岸设施升级和黑河公路口岸大桥畅通三大行动[①]；新疆、云南等省区要加快落实口岸建设三年行动方案等。

良好的贸易发展环境有助于提升资源配置效率、降低企业的制度性经营成本。为此，一是充分利用“一带一路”框架下边疆地区与周边国家地方政府间的经贸合作机制，将阻碍双方贸易畅通的问题纳入双方经贸合作机制的重要议题，以“政策沟通”引领“贸易畅通”。二是发挥边疆地区与周边国家文缘相近的优势，通过开展形式多样的文化交流活动，培育共同的消费偏好，以“民心相通”促进“贸易畅通”。三是扩大中国—东盟博览会、中国—东盟商务与投资峰会、中国—南亚博览

① 《政府工作报告——2024年1月24日在黑龙江省第十四届人民代表大会第二次会议上》，https://www.hlj.gov.cn/hlj/c108465/202401/c00_31706519.shtml，访问日期：2024年5月8日。

中国知网　https://www.cnki.net

会、中国—亚欧博览会、中俄博览会等贸易促进平台的影响力,建设商业性能源储备基地、商贸集散地、大宗商品交易中心等贸易交易场所,培育省级国际营销服务公共平台、外贸公共服务平台等贸易服务平台,为贸易高质量发展提供配套支持。四是加快推进国际贸易"单一窗口"建设、"经认证的经营者"(AEO)互认、边境贸易人民币跨境结算、与毗邻国家口岸互联互通互认等贸易便利化改革,全面对接高标准贸易便利化制度体系。

利用边疆地区现有开放平台在制度创新、市场创新、业态和模式创新及技术创新方面的优势,破解贸易结构不协调的难题。针对边疆地区贸易规模较小的问题,利用自由贸易试验区、沿边开发开放试验区等开放平台在制度规则先行先试方面的优势,深化开放平台间的联动,推动政策优势叠加互补,实现制度集成创新,重点解决妨碍边疆地区贸易发展的难点、堵点和问题点,进一步提升边疆地区贸易规模占全国的比重。针对边疆地区贸易伙伴集中于周边国家的问题,应发挥好地方政府、境内外商协会、友好城市的作用,服务企业开拓"一带一路"沿线市场;针对贸易主体占比不平衡的问题,应以构建跨境产业链为导向,在引进行业龙头企业的同时,开展中小贸易企业成长行动计划,并建立起完善的外贸外资企业联系机制。针对边疆地区贸易方式结构不优的问题,应结合边疆的特色和优势,创新贸易业态和模式,鼓励企业开展跨境电商、保税维修、二手车出口、寒地试车、农产品回运加工等业务。针对贸易商品结构不优的问题,可利用开放平台的技术创新优势,汇集高级生产要素,推动劳动密集型产品向高端化、精细化发展。

Research on the Pathways for Promoting High-Quality Trade Development through the Co-Building of the Belt and Road Initiative in Border Regions

Li Guanghui, Tang Yushuang, Yang Wanyu

Abstract: As a key area for implementing the Belt and Road Initiative (BRI), border regions play a crucial role in fostering high-level opening-up and promoting high-quality trade development. Their active participation in the BRI provides strong momentum for regional development and contributes to the formation of a comprehensive opening-up landscape. The initiative positively impacts trade scale, structure, business models, and development conditions in border regions, thereby driving high-quality trade growth. Over the past decade, connectivity with neighboring countries has significantly increased, industrial structures have steadily upgraded, open platforms have been rapidly established, and trade development conditions have continuously improved. However, challenges remain, including the diminishing effectiveness of "policy rent", weak infrastructure support, suboptimal trade structure coordination, and an underdeveloped trade environment. To address these issues, border regions should focus on strengthening industrial foundations to support trade, enhancing the efficiency of trade corridors, continuously optimizing the trade environment, and leveraging the four key innovation advantages of open platforms to further empower high-quality trade development.

Keywords: Belt and Road Initiative; High-Quality Trade Development; Border Regions

【责任编辑:张栋豪】

中国知网 https://www.cnki.net