

# “一带一路”战略的空间经济学分析

张志元<sup>1,2</sup> 史 可<sup>2</sup> 王子健<sup>2</sup>

(1. 山东财经大学金融学院, 山东 济南 250014; 2. 山东财经大学区域经济研究院, 山东 济南 250014)

**[摘 要]** 基于空间经济学理论,从空间区域的“路径依赖”原理、区域发展与空间元素的相互关系、基础设施对空间发展的不同功效、优惠贸易协定(PTA)作用原理和产业扩散的空间规律分析了“一带一路”战略,阐释了战略的实现要遵循空间经济学的结构演变规律和产业扩散规律,并提出了逐步构建基础设施网络、细化国内分区推动协调发展、加大国际贸易促进多向联系、建设经贸产业园区优化升级产业结构、尝试多种投融资渠道加强区域金融合作等具体的实现路径建议。

**[关键词]** “一带一路”;空间经济学;实现路径

**[DOI 编码]** 10.13962/j.cnki.37-1486/f.2015.05.020

**[中图分类号]**F069 **[文献标识码]**A **[文章编号]**2095-3410(2015)05-0147-08

区域经济一体化已经成为当今世界经济的大趋势。在这一背景下,“一带一路”战略构想的提出,为沿线国家优势互补、开放发展,开启了新的机遇之窗,也为我国发挥地缘政治优势,推进多边跨境贸易、国际交流合作提供了新的平台,同时也将对提高我国区域合作地位、推进我国经济发展水平产生重要影响。而空间经济学将空间因素引入一般均衡分析的理论框架,对经济运行的空间分布规律进行研究,分析生产的空间形成机制,并通过对这些机制的研究来分析和解释区域经济发展过程中出现的各种问题。近年来,这一学说已发展成为经济学中最引人关注的领域之一,并在区域经济发展实践中发挥着积极的理论引领作用。本文运用空间经济学相关理论,对“一带一路”战略进行针对性的分析,从而得出其实现的路径选择。

## 一、文献回顾

空间经济学兴起于 20 世纪 90 年代初,近年来已发展成为经济学中最引人关注的领域之一。它将

空间因素引入一般均衡分析的理论框架,对经济运行的空间分布规律进行研究,说明生产的空间形成机制,并通过对这些机制的研究来分析和解释区域经济发展过程中出现的各种问题。

一直以来,空间因素被主流经济学所忽视,但是传统经济学中的很多假设并不符合现实,无法引领和指导经济发展中的一些实际问题。正如著名的经济学家 Krugman 所说“主流经济学之所以对待空间问题置之不理,并不是因为区位问题在我们的生活中不重要,相反很重要,只是因为经济学家们没有掌握必要的研究工具。”<sup>[1]</sup>以 Krugman 为首的一批经济学家以 D-S 模型为基础,将规模报酬递增和不完全竞争纳入进来,运用萨缪尔森的“冰山”成本技术,提出了著名的“中心-外围”模型(简称 C-P 模型),奠定了空间经济学的基础。1999 年由三位著名经济学家 Fujita、Krugman、Venables 所著的《空间经济学:城市、区域和国际贸易》(The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade)出版,从

**[基金项目]** 本文是国家社会科学基金项目“我国金融发展战略理论与路径选择研究”(项目编号:12BJY163)的阶段性成果。

**[作者简介]** 张志元(1963-),男,山东青州人,山东财经大学金融学院教授、博士生导师。主要研究方向:区域金融与区域经济。

而创建了一个研究空间经济的全新框架——新经济地理理论(简称NEG理论),使空间经济学纳入到主流经济研究体系当中。<sup>[2]</sup>

之后,很多经济学家对空间经济产生了浓厚的兴趣。Puga and Venables(1997)在空间经济学的框架中研究了优惠贸易协定(简称PTA)中的生产和投资的转移问题。<sup>[3]</sup> Behrens(2007)构建了一个多国模型,对各国的区位选择和福利水平在改变贸易条件和关税水平下的变动进行了分析。<sup>[4]</sup> Markusena、Venables(2007)构建了一个多国、多产品贸易模型,将H-O理论、空间经济理论等融入模型之中,对产业区位、贸易水平与福利水平在贸易成本变动情况下的演变过程进行研究。<sup>[5]</sup> Corsetti(2007)将政府变量融入多国福利模型当中去,研究了区位创新对生产效率的提升、进出成本的降低以及产品差异化的影响,并指出不同的市场结构下一国如何确定其贸易政策。<sup>[6]</sup>

国内的学者对空间经济学的研究最早开始于卢嘉瑞先生。他于1992年开始发表了一系列关于空间经济的文章和著作。他将立体空间资源等因素纳入到研究体系当中,开创性地建立了空间向度、空间资源、空间生产力和空间经济四个基本范畴。<sup>[7]</sup> 朱有志、蓝万炼(2003)在研究中开创性地构建了一个全新的经济学科框架——产业空间经济学,利用空间经济学来研究产业演变等规律。<sup>[8]</sup> 杨小凯(2001)认为基础设施建设可以降低交易成本,从而起到促进分工和经济增长的作用。<sup>[9]</sup> 宋德勇、张文斌(2007)利用空间经济学模型研究缩小区域间差异差距与促进区域均衡发展的问题。<sup>[10]</sup> 张小凡(2007)利用区域极化理论对现代海洋经济带建设的战略规划和实际意义进行了阐释。<sup>[11]</sup> 梁琦(2009)以集聚为主导思想对经济增长和国际贸易进行了研究。<sup>[12]</sup> 高鹤(2010)认为PTA促进了成员国经济发展,提高了劳动生产率,增加了外国投资和就业机会,加快了产业结构调整 and 资产重组。<sup>[13]</sup> 陈建军、袁凯(2013)对产业空间分布动力机制进行了研究,证明了知识关联正日益成为影响产业分布最为重要的因素。<sup>[14]</sup> 赵鹏迪(2013)以中蒙为例探讨了中国与边境国家经济带建设的实现途径。<sup>[15]</sup> 路嘉(2014)认为经济全球化本质上是一种文化现象。因而金融越来越承载着

文化的价值取向,文化与金融共生共融极大地影响着金融的发展。<sup>[16]</sup>

目前,国外学者对空间经济学的研究,主要集中在实证分析和对福利及政策等方面的探讨上,侧重制造业地理集中以及区际、城乡协调发展问题。我国学者对空间经济学研究的兴趣也日益浓厚,特别是对空间经济学理论的研究,但是目前利用空间经济模型解决实际问题方面的研究文献还较少。

## 二、“一带一路”战略实现的理论分析

区域经济一体化对生产要素在空间范围内的流动起到促进作用。在经济开放和贸易自由化的背景下,空间经济学对于生产要素空间布局以及经济活动空间区位的研究,可以为我们解决经济发展中遇到的问题提供理论依据和指导。

(一)“一带一路”是打破我国经济发展“路径依赖”的强大外生动力

在人类社会技术演进、制度变迁以及经济发展的过程中,一旦某个体制在社会中确定,由于规模经济、学习效应、协调效应、适应性预期以及既得利益的制约,体制会沿着既定方向发展和强化,我们称其为区域的粘性,即“路径依赖”。在这种依赖存在时,历史事件、人们预期以及某种区域政策起主要作用从而使得经济发展状态很难发生改变。只有通过某些外生冲击并且这种外生冲击足够摆脱经济内生力量的约束,才有可能引发经济格局的转变,促进经济的新发展。

长期以来,出口、投资和消费三驾齐驱,强力推动我国经济快速前行,发展成绩举世瞩目。但同时也产生了明显的“路径依赖”:出口疲软则转向对内投资,投资刺激不足则转向鼓励消费。这种依赖导致单纯性刺激政策频频出现,政策带来短期增长的同时,也带来了许多难以应对和解决的后遗症:国内大规模基建投资使地方政府债务高居不下,过剩产能又面临欧美经济下滑的压力而疲态明显,国内消费市场的发展也明显不足,支撑乏力,我国经济发展已经失去原有动力。在这种形势下,唯有强大的外生冲击力才能打破制约经济发展的约束力。由此可见,新一届政府出台“一带一路”战略,推进多边跨境次合作及贸易,从而使经济发展产生新的动力,有着其充分的理论依据和科学内涵。

空间经济学研究表明,在外生差异因素下,经济活动不断聚集带来伴随着规模经济的区际贸易与分工的区位均衡,但规模经济与空间距离关系密切,空间距离产生的空间阻力影响着经济的空间集聚。而宏观经济活动的空间模式实质上是由无数个微观经济主体的行为构成的,这些微观经济主体的行为又受到市场接近效应和市场拥挤效应共同作用:追逐市场接近性优势的行为产生聚集力,市场拥挤效应又会产生反向的扩散力,从而改变并最终决定宏观经济的空间模式。聚集力和分散力会随着贸易成本的下降而同时减弱,但分散力较聚集力的减弱速度要快。因此,在贸易成本较高时,分散力大于聚集力,市场拥挤效应占主导作用,经济系统内呈现存在负反馈机制产业的均衡分布;而当贸易成本下降至分散力小于聚集力时,市场的接近性效应开始主导空间模式的变化,原有的均衡模式随之被打破。

通过“一带一路”战略的大规模推进,建立和加强跨境次区域合作,能够有效破除行政区域界限造成的市场分割,使空间贸易成本得以降低。这时,外生因素的冲击在一定程度上影响并扩大原区域内已有的空间需求分布,在区内市场效应的作用下,微观经济活动主体之一的企业必然重新做出区位的策略选择,部分企业改变原来的区位而尽可能地向边界转移,从而带动了技术的扩散创新,人力资本、生产要素等也随之向新的区位集中。经济发展新动力由此而生。

(二)“一带一路”战略实现必然经历和完成空间结构的逐步演化

任何经济区域的发展,都离不开系统中各种要素间的空间相互关系,如相互位置、相互关联、相互作用、集聚程度和集聚规模以及地区的相对平衡。这些要素主要包括经济运动在空间层面所表现的点、线、面三种。点要素是空间结构要素的核心,主要指城镇聚集地。线要素是连接点要素之间的重要线状基础设施,在空间结构中发挥物质通道作用。面要素是空间经济结构要素的基础,是由点和线组成的区域。这些区位要素相互组合,形成不同类型的空间组合。其中,点与点要素结合形成聚集形式发展的节点体系或集市系统,点与线要素结合成交通、工业等经济枢纽,点与面要素结合成结节性形式

发展的城镇集聚区,线与线要素结合成交通、通讯或电力等经济网络系统,线与面要素结合成地带性形式发展的作物带、工矿带或工业走廊等产业带,面与面要素结合成区域一体化形式发展的跨省或跨国宏观经济地域。

在市场经济条件下,区域空间是一个与外界有物质、能量和信息交换的开放系统,而依据开放的区域空间结构有趋向有序化的特性,即系统将从低层次向高层次转化。因此,区域一体化发展必然要从点与点的空间结构开始,经历点与线、点与面、线与线、线与面的逐步式、交叉式演化,才能最终形成具有面与面空间结构组合型的跨国性宏观经济体。

“一带一路”是融合对外经济、跨境合作、空间布局等多方面的综合战略,必然也要经历和完成空间结构的逐步演化。因此,首先要强化跨境城市间贸易和合作,并发挥这些中心城市增长极作用,发展各自的聚集带或者贸易区,从而使点点结构向点线、点面结构发展和转化。其次,推进线与线类型的组合建设,形成畅通的经济网络系统,即加大交通、通讯、电力等基础性设施的新建和改扩建。然后在此基础上,努力构建线面组合类型的空间经济结构,即依据地理位置条件,加快推进如中巴、孟中印缅等国际经济走廊的建设,从而形成一定数量及规模的经济发展战略通道。最终,随着线面结构的加强和发展,逐渐形成比较大的区域一体化框架,各国间相互贸易及投资高度发展,资本及市场规模递增从而形成面面结构类型的组合,“一带一路”战略才能真正完成。

(三)基础设施建设对“一带一路”的实现有着多重功效

基于空间经济学理论下研究区域基础设施建设时发现,基础设施的完善对于不同的空间区域表现出不同的功效。当处于点线类型的空间结构状态下,基础设施的完善有利于提高空间集中度;而处于线面类型的空间结构状态下,基础设施的完善则有利于促进技术扩散,降低创新成本,从而降低空间集中度。同时,当区域之间存在聚集效应,那么基础设施项目将具有非线性效应。表现为:有利于区际贸易的基础设施条件的改善,在达到门槛值以前不会显现出明显的效应,但超出门槛值时,则出现区际分

异现象;而落后地区内部基础设施条件的改善,在没有达到门槛值以前不会出现明显的效应,但超出门槛值时,则出现区际趋同现象。

完善基础设施的不同作用及效应,决定了基础设施的建设和完善在“一带一路”实现过程中始终发挥重要作用。同时,每个阶段的基础设施建设要与本阶段的发展要求相适应。在最初的阶段,要完善点要素自身的基础设施建设,发挥其有利于提高空间集中度的作用,促进产业集聚;而随着“一带一路”战略的推进,处于贸易和合作推进阶段,则要完善区域间的基础设施,实现互联互通,降低经济空间集中度,促进区域间产业转移、资本流动等;最后随着落后地区基础设施的逐步完善,国家或者区域间出现区际趋同,从而实现区域一体化发展的空间经济结构。

(四)优惠贸易协定(PTA)是“一带一路”战略推进的重要途径

在基础设施建设完善的同时,“一带一路”各阶段的演进必然需要合适的载体,依据空间经济学的研究,优惠贸易协定(PTA)是分异相对较大的区域进行合作的有效方式之一,它是指参与国家之间对某种特定产品给予优先或特惠的准入,这些国家构成优惠贸易协定。尽管确实存在关税减少的情况,但是进口税并没有被免除。PTA 情况下必然带来生产转移效应和投资转移效应:产业由 PTA 外向 PTA 内部转移,资本同时也由 PTA 外的国家流向 PTA 内的国家。而且,生产转移是随 PTA 贸易自由度的增加而增加的,因此,随着全球开放度的提高会加快生产的转移,带来了生产转移的规模效应,从而提升合作区域内产业数量,改善产业布局,使成员国的整体福利水平得以提升。但由于区域内要素及产业的空间分布不均衡,成员国之间的市场规模通常以非对称情况存在,市场规模较大的 PTA 成员国在这一过程中获益更多,市场规模较小的成员国福利水平提高相对少。

由此可见,“一带一路”的战略实现过程中,必然要依靠优惠贸易协定来推进国与国之间的贸易合作,并由此带来生产转移和投资效应,吸引更多的国家加入,从而取得规模效应,使整个区域内的福利水平得以提高。同时,“一带一路”战略采用优惠贸易

协定逐步推进,也符合美国著名经济学家巴拉萨认为经济一体化组织是由优惠贸易安排、自由贸易区、关税同盟、共同市场、经济同盟、经济一体化逐步发展的理论。<sup>[17]</sup>

(五)“一带一路”战略推进中要遵循产业扩散的空间经济学规律

产业集聚和扩散是经济发展呈现出的一种空间现象。在多国多产业的情况下,产业扩散具有一定的规律:首先,多国情况下,产业由某个核心国向其他外国国扩散,但并非同时扩散,而是一次扩散,至于最先向哪类外围国家扩散,则可能取决于某些外围国因外生偶然因素而获得的初始工业化优势;<sup>[18]</sup>其次,各产业的劳动要素密集度以及投入产出结构等特征的不同,产业扩散的先后次序都不尽相同,其中劳动密集度高的产业、消费指向的产业、中间投入较少的产业由于对工资成本比较敏感以及关联度较弱,会最先从聚集体扩散出去。<sup>[19]</sup>

因此,“一带一路”战略的推进过程中,要充分重视和遵循空间经济学的这一规律。首先,要根据需要转移和扩散的产业类型,认真分析外围国家的实际情况,有针对性地制定产业扩散方案,要有不同的目标定位和发展预判。其次,要认真考虑产业扩散的先后次序,充分发挥劳动密集度高的、消费指向的、中间投入较少的三类产业优先扩散的特性,选取相对我国国内产能过剩但相对“一带一路”沿线国家具有优势的产业,重点加强对外合作和转移。如纺织服装、皮具箱包、塑胶制品、玩具、家具等外向型劳动密集产业可以向人工成本低的国家充分转移;大力合作开发和发展沿线的特色旅游、休闲度假等第三产业和现代服务为主的产业。

### 三、“一带一路”战略路径实现的政策建议

“一带一路”是世界上跨度最长的经济大走廊,也是世界上最具发展潜力的经济合作带。因此这个战略的实现路径设计要遵循区域经济学特别是空间经济学的规律。通过以上的理论分析,“一带一路”的具体实施应从以下几个方面重点推进:

(一)以交通运输建设为切入点,全面推进沿线国家的基础设施建设,逐步构建连接亚洲各区域以及亚欧非之间的基础设施网络

“一带一路”战略和互联互通相辅相成,而基础

设施建设对经济的发展起着至关重要的基础性作用,要把基础设施的互联互通作为贯穿“一带一路”建设整个过程中的优先领域,分阶段持续推进。最初阶段,要把打通沿线交通网络作为核心。因为没有完善的交通运输,就不能实现人与物的流动,就会导致贸易成本居高不下,无法产生打破空间原有均衡的分散力,无法真正启动“一带一路”的建设。其中陆路要面向中亚、南亚、东南亚,全面开展公路铁路机场建设:公路方面以中塔和中哈公路的改造为主,铁路则要全面铺开中老、中泰、中巴等项目,打通我国周边交通运输的高效通道,并通过加大节点城市的机场建设,推进综合运输一体化;海路要重点加大港口城市及其配套的建设,重点培育和形成一定数量的大型国际化枢纽港口。随后在此基础之上,加快能源运输通道建设,重点放在天然气(中俄、中亚)和油气(中缅)等我国能源需要迫切的项目上;加大电力输送通道的建设或升级;通过加快中缅、中塔、中巴间跨境通信干线项目和东南亚海底光缆项目的建设,尽快实现通信设施的升级改造。总之,要逐步构建连接亚洲各区域以及亚欧非之间的基础设施网络,为贸易升级、产业转移及未来的区域合作奠定良好基础。

(二)细分国内经济区域,突破原有梯度转移观念,协调区域发展,共建“一带一路”

“一带一路”战略要以点点结构为基础,逐渐向点线、线线、线面结构发展和转化,因此首先要推进国内关键城市的自身发展,建立战略支撑点。通过努力发挥这些战略支撑点的极化增长作用和扩散效应,形成不同的战略支撑区域。同时,“一带一路”作为国家战略,政府要从国家层面做好顶层设计,制定总体的实施规划,明确沿线不同区域、省市的功能定位、产业布局、资源整合等重大事项,既要注重区域间的协调发展,也要突出特定区域的重要作用,加快形成区域产业协同融合+资源互补共享的良好发展格局。根据目前我国各区域经济发展的不平衡性,可以将国内划分为五大区域,因地制宜确立发展路径。西北地区是陆上丝绸之路的核心,这一地区与七个国家接壤,是我国与欧洲、西亚、中亚地区开展经贸交流的重要通道。因此要在构建“口岸城市-边境中心城市-区域中心城市”的联动格局基础

上,通过建设亚欧洲际铁路、扩展欧亚大陆桥线路,努力形成国际贸易、能源进口的大通道。西南地区一直以来是我国与东南亚、南亚的经济交流前沿,因此要在建设成渝贵核心城镇群和滇中城镇群的基础上,加快公路铁路网建设,形成“带”“路”转化的内陆战略高地。华南地区以珠三角为核心,通过谋划泛亚国际通道、与东南亚国家合作兴建经济合作区、利用吉大港、皎漂港形成中东和非洲至中国的运输通道等多种方式,努力建设互联互通、海陆双向的基础设施体系,加快成为中国和东南亚地区新兴市场国家经贸发展的经济枢纽。环渤海地区和长三角地区则要进一步优化东部沿海地区的空间格局,努力发挥增长极作用,推动中心城市发展,积极融入海上丝绸之路的建设,努力形成东北亚合作的核心区和参与全球竞争的战略高地。总之,在当前阶段我们需要群策群力,发挥不同区域间的比较优势,实现多层次、宽领域的开放格局。

(三)以加大国际贸易为基础,努力促进多向联系,强化国与国之间联动

贸易合作是“一带一路”实现过程中的一个重要阶段。加大贸易合作,实现贸易一体化,才能为深层次的资本跨区域流动、产业转移和合作奠定良好基础。为此要从以下几方面入手:一是与沿线国家协商签订便捷通关协议,为开展双边贸易奠定基础。二是协调沿线国家开通陆路和铁路运输通道,缩短货物运输周期,降低运费成本,为国际贸易的快速发展提供有力保障,三是积极在制度上探索和创新,理顺贸易通关、外汇结算、签证管理、企业登记备案、货物备案管理等方面的制度,突破和消除双边贸易中的沟通障碍,在制度推动贸易物流的便利化。总之,通过建立贸易效益机制,实现贸易便利化,不断提升我国的国际竞争力和影响力,带动周边国家共同发展。

外贸企业也要加大在产品质量、品牌、技术服务等方面的投入,努力提高产品附加值,开发新产品和新技术,运用全新竞争手段和商业模式,提升国际市场开拓能力,真正形成外贸企业竞争的新优势,积极参与全球价值链的合作。

国际贸易是手段,是基础,而加大国际贸易的最终目的是促进“一带一路”沿线国家的多向联系,强

化国与国之间联动,借助“一带一路”沿线节点城市间的贸易流和枢纽优势,通过拓展全链条经贸服务体系,打造集国际物流服务、加工服务、商贸服务为核心的国际贸易产业链。<sup>[20]</sup>

(四)建设重点经贸产业园区,搭建国际经济合作平台,创新合作共享机制,打造建立国际产业链,优化升级产业结构

国际贸易的发展与强化,为通过 PTA 或者 FTA 的形成、建立跨境次区域合作,进一步拓展产业和贸易的发展空间,巩固我国的产业链优势提供了可能。首先,制定灵活措施,发挥比较优势,拓展贸易链条,使边境经济合作区发展成为集边境贸易、加工制造、资源合作开发、生产加工以及物流集散运输服务等多功能于一体的综合经济合作区;其次完善境外经贸合作区的政策支持措施,进一步推动与相关国家的境外经贸合作区建设。通过以上举措,使“一带一路”建设拥有一定数量和规模的重要支撑点,发挥它们对外投资合作和产业集聚的双重平台作用,实现以点带线、点线互动、线面结合的良好发展局面。具体而言,对内设立自贸区或者免税港,如西北地区以新疆乌鲁木齐为中心,建设和田、喀什、阿克苏、伊宁、阿勒泰-北屯、哈密等边境开放城市,西南地区建设重庆自贸区,着力陆上发展,联通中亚、西亚、欧洲经贸大通道;东部地区以上海、广东、福建、天津等等港口自贸区建设为重要支点,以港口为枢纽,着力海上发展,打通东北亚、东南亚,通过印度洋、南太平洋,连贯欧亚大陆。对外与沿线国家和地区共同建设经贸合作区,现阶段重点是建设大湄公河经济圈、两廊一圈及泛北部湾经济圈等经济合作区,并努力实现中亚五国、中俄、中蒙的实质性跨境次合作。同时,进一步加快亚太自贸区、中印、中(国)东(盟)等自贸区的建设。随着这些自贸区的自身极化发展,空间聚集形成累积发展态势时,就能获得强大的经济竞争优势,成为区域经济体系中的中心,并吸引更多的国家与地区加入,从而形成更多更大的合作区域。

建设功能性园区的同时,要更好地发挥产业间的联动作用,推进技术的创新与进步,加快产业对接的步伐,拓宽产业市场,重置产业空间,加强产业集聚力和扩散力的力度,同时提高区域内产业上下游

的互助竞争力,强化规模经济效益。具体而言,可以采取如加强空间范围内资源、能源加工合作;可以在保证农产品安全的基础上加强农业现代化合作,可以构建“国内、国际港口+国内、国外生产基地”的产业布局。

(五)以尝试建立多种投融资渠道入手,积极加强区域金融合作

加强货币流通、深化金融合作,是“一带一路”建设的重要环节,对“一带一路”的最终实现意义重大。“一带一路”是区域性融合与合作,银行、证券、基金、保险等各类金融机构都要起到支持作用,要充分发挥结算、融资、贷款、保险等全方位的金融服务职能。

首先,要尝试建立多种融资渠道入手,为“一带一路”的发展提供资金支持和保障。目前大多数亚洲发展中国家在基础设施建设等许多领域存在着资金缺口,“一带一路”的项目建设需要源源不断的资金支持。因此金融的首要任务就是尝试建立多种投资融资渠道保证各类项目的资金保障。目前,境内“带”“路”周边大部分省市财政收入增速逐渐放缓,部分地区地方债务较高,为缓解地方政府资金压力,在重视财税政策、制定新的财政收支预算的同时,努力发展和拓宽融资渠道,积极发挥基金、期权、期货、货币转换交易等金融衍生工具的高杠杆性作用,并选择适合“一带一路”战略融资的方式进行创新。此外,要高度重视并加强力度推广 PPP(公私合作伙伴关系机制)。

金融融资既要考虑境内金融市场,更要考虑境外融资。境外融资首先要加大丝路基金、亚洲基础设施投资银行、金砖国家开发银行和上合组织开发银行的筹备和完善,努力发挥这四个巨大资金池对“一带一路”沿线国家和地区的基础建设、资源开发、产业合作融资支持作用。此外,拓宽融资渠道,也可以在建立自贸区的基础上与利益合作共同体在国际金融市场中进行直接与间接融资。

其次要根据市场需求,努力为人民币的境外结算和兑换提供便利,逐步推动人民币国际化进程。“一带一路”实现过程中项目众多,贸易交往、跨境合作等许多领域都要涉及结算、支付等金融业务,因此要进一步加强金融基础设施建设,继续扩大我国

与周边国家的双边本币互换规模和范围;加强本币结算协议的推广;统筹安排人民币清算行为,加快人民币跨境支付系统(CIPS)的建设;发展人民币离岸金融业务,建立人民币离岸市场体系,通过在岸与离岸头寸互相弥补,建立在岸与离岸间的资金链,提升人民币在国际市场上作为其他国家外汇储备的地位;通过完善相关政策及措施来鼓励以人民币参与基金的扩容和设立;鼓励境内外机构和个人使用人民币进行跨境直接投融资,允许更多的境外人民币通过外商直接投资或 RQFII 的方式,投资境内的实体经济或证券市场;鼓励境内外银行为跨境项目提供人民币贷款,采用人民币进行对外投资和援助。

“一带一路”沿线国家众多,在政治体制、经济发展、文化习俗等方面都存在较大差异。因此,在“一带一路”投资项目中,也要积极发展保险业,发挥其作为长期资金的金融支持和风险保障功能,可为“一带一路”建设提供重要支撑与保障。应进一步制定相关政策,支持和鼓励保险企业尤其是大型保险金融企业走出去,不断拓展保险资金境外运用的范围和形式,如直接参与相关的基础设施建设,或通过参股公司,或投资创投基金,或设立专项基金进行投标等,从而提升保险资金配置效率。

总之,“一带一路”实现过程中,要调动各种金融机构,采用多种形式,加强“一带一路”融资平台建设,形成金融支持的合力。

(六)充分调动和整合各种资源,齐心协力共创“一带一路”美好未来

“一带一路”区域内国家、民族众多,政治环境、文化传统和宗教信仰差异巨大。因此,我国要想在这一区域有所作为,必然需要多渠道多层次地发展对华友好力量。事实上,我国在很多国家和地区已经具备良好的相对优势。在东南亚有着基数庞大的华人华侨群体,而我们和中亚邻国、蒙古、俄罗斯等国家具有悠久的合作传统。我们要发挥好这些亲华势力的作用,突出海外华人华侨的影响,采用亲情加经济的方式,重点做好培养新一代华人的工作,增加他们的认同感和归宿感,使之成为促进合作往来的“催化剂”。同时,我国在对外合作和投资的时候要争取更大范围的群体,在采取重大行动或正式接触时,必须要充分考虑到合作双方之间的共同利益。

企业作为推动“一带一路”战略发展的主要动力之一,在对外经济合作中必须发挥其主体作用,引导更多的企业尤其是民营企业参与进来,鼓励企业按照市场规则以及当地法律和文化传统经营,强化企业的社会责任和服务意识,使更多的实力企业投入到“一带一路”战略实现的各个过程中去。

“一带一路”沿线有着丰富的特色文化资源,我们在建设“一带一路”的进程中,要积极发挥先进文化的媒介和引领作用,加强不同国家、不同领域、不同阶层、不同宗教信仰间的交流沟通,努力实现全方位、深层次的交流与合作。同时,要把这些资源与资本对接从而发展文化产业。要积极发挥市场主体性作用,调动各类文化企业的积极性,配套出台相应的文化交流、贸易合作政策,推动与沿线国家间积极的文化产业合作进程。

#### 参考文献:

[1] Fujita, Krugman, Venables . The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade[ M]. 1999:4.

[2] Puga, Venables. Preferential Trading and Arrangement Industrial Location[ J]. Journal of International Economics , 1997, (43) :347 - 368.

[3] Berhrens. Regional economics: A new economic geography perspective[ J]. Regional Science and Urban Economics , 2007, (37) :457 - 465.

[4] Markusen, James R. Venables, Anthony . Multinational Firms and the new trade theory[ J]. Journal of International Economics, 2007, 46(02) :183 - 203.

[5] Corsetti . New Open Economy Macroeconomics[ N]. working paper , 2007

[6] 卢嘉瑞. 论空间资源及其开发利用[ J]. 经济研究参考, 1992, (27) :8 - 15.

[7] 卢嘉瑞. 空间经济学[ M]. 河北: 河北教育出版社, 1995.

[8] 朱有志, 蓝万炼. 农业产业空间转移论[ M]. 湖南: 湖南人民出版社, 2003.

[9] 杨小凯. 新贸易理论、比较利益理论及其经验研究的新成果: 文献综述[ J]. 《经济学季刊》, 2001, (01) :19 - 44.

[10] 宋德勇, 张文斌. 新经济地理学模型与中国区域经济发展[ J]. 重庆大学学报, 2007, (13) :6 - 10.

[11] 张小凡. 区域极化理论模式下的现代海洋经济带

建设战略对策研究[D]. 中国海洋大学,2007.

[12] 梁琦, 分工、集聚与增长[M]. 北京: 商务印书馆, 2009.

[13] 高鹤. 推进图们江区域多边合作的路径选择[J]. 长春工业大学学报(社会科学版), 2010, (07): 58-61.

[14] 陈建军, 袁凯. 从经济关联走向知识关联—产业空间分布动力机制演化[J]. 南开学报, 2013, (05): 88-96.

[15] 赵鹏迪. 中蒙俄国际贸易与内蒙古沿边经济带建设研究[D]. 呼和浩特: 内蒙古大学, 2013.

[16] 骆嘉. 金砖国家金融合作机制的发展历程和现实境遇[J]. 井冈山大学学报, 2014, (02): 66-71.

[17] 梁琦, 黄卓. 空间经济学在中国[J]. 经济学(季刊), 2012, (03): 1027-1036.

[18] 陈柳钦. 空间经济学的发展动态[J]. 郑州航空工业管理学院学报, 2011, (01): 1-8.

[19] 柳思思. “一带一路”: 跨境次区域合作理论研究的新进路[J]. 南亚研究, 2014, (02): 1-11.

[20] 董石麟. 中国空间结构的发展与展望[J]. 建筑结构学报, 2010, (06): 38-51.

[21] 袁新涛. “一带一路”建设的国家战略分析[J]. 理论月刊, 2014, (11): 5-9.

[22] 张光南, 洪国志, 陈广汉. 基础设施、空间溢出与制造业成本效应[J]. 经济学(季刊), 2014, (01): 285-304.

[23] 蒋希蘅, 程国强. “一带一路”建设的若干建议[J]. 西部大开发, 2014, (10): 98-101.

[24] 徐继业, 花俊. 空间经济学视角下的产业集聚与经济增长研究—对拥挤效应的探讨[J]. 产业经济, 2009, (09): 23-25.

[25] 陈建军, 黄洁. 集聚视角下中国的产业、城市和区域—国内空间经济学最新进展综述[J]. 浙江大学学报, 2008, (04): 12-20.

(责任编辑: 杨 磊)

Analysis of "One Belt And One Road" by Spatial economics

ZHANG Zhiyuan<sup>1,2</sup>, SHI Ke<sup>2</sup>, WANG Zijian<sup>2</sup>

(1. School of Finance, Shandong University of Finance and Economics, Jinan 250014, China

2. Research Institution of Regional Economy, Shandong University of Finance and Economics, Jinan 250014, China)

**Abstract:** Based on the theory of spatial economics, from "path dependence" theory of the space, the relationship of regional development and spatial elements, the different functions of infrastructure on the spatial development, the principle of preferential trade agreement (PTA) and the space rule of industrial diffusion, this paper analyzes and elucidates "One Belt And One Road" that the strategy implementation should follow the structure evolution law and industry diffusion law of the space economics, and put forward some specific realization path recommendations such as gradual construction of infrastructure network, promotion of the coordinated development by refining domestic partition, promotion of multi-direction linked by increasing international trade, optimization and upgrading of industrial structure by constructing economic and trade Industrial Park, and enhancement of regional financial cooperation by attempting various financing channels.

**Key Words:** "One Belt And One Road"; the theory of spatial economics; realization path