

事的途径方法,研究了 中国政治精英关于创新和可持续性的阐述,并探讨了这些阐述可能在促进和约束特定途径中所起的作用。

作者将中央“第 12 号文件”中的“生态文明”阐述作为第一次官方阐述。该文章表明,中国是基于上级政府文件中对“生态文明”的阐述来推进技术创新并融合社会变革和治理改革的制度创新。随后,“生态文明”出现在中央政府文件和联合国环境规划署的文件中,表明中国建设生态文明的努力不仅有助于解决中国自身的资源和环境挑战,而且还可以作为其他发展中国家的示

范,进而有利于建立新的全球环境治理体系。

关于生态文明阐述的兴起到成为规则的过程,本文指出了一种话语转变,将环境问题与围绕创新的阐述联系在一起。生态文明阐述暗示了具体的路径,并且已经开展了试点和一系列可实现的治理变革,以帮助实现这些目标。这些途径的成败将影响该国的“话语权”,因此中国有可能在全球环境辩论中扮演更强大的领导角色。

刘利欢/编译

“一带一路”连通性改善对多边贸易至关重要

卢 慧 罗 尔 等/文

2018 年 8 月,兰德公司欧洲事务部发布了题为《中国“一带一路”倡议:衡量改善交通连通性对该地区国际贸易的影响》(China Belt and Road Initiative: Measuring the Impact of Improving Transport Connectivity on International Trade in the Region — a Proof-of-concept Study) 的研究报告。卢慧(音译)、罗尔(Hui Lu, Charlene Rohr, Marco Hafner, Anna Knack) 等人收集和研究了“一带一路”沿线国家和地区(包括 28 个欧盟成员国,以及其他 40 多个受“一带一路”倡议直接或间接影响的国家)的有关数据和案例,以了解和量化交通基础设施及其连通性改善与“一带一路”沿线国家和地区贸易、经济发展之间的关联。

一、交通基础设施改善能够极大促进多边贸易

1. 交通基础设施改善大幅降低运输成本。以每英里或公里成本衡量,从 20 世纪 50 年代到 21 世纪初,空运费用减少了约 42%,而船运成本大致保持不变。铁路成本在 110 年内减少了约 87.5%。以基础设施

质量和效率衡量,港口的质效每降低一半就会使运输成本增加 12%,相当于与市场的距离增加了 60%。以运输时间衡量,货物运输时间每节省一天就相当于出口平均关税减少约 0.4%~1%,进口平均关税减少 0.8%~1.5%。在边境等待的平均时间用在陆地上就可以行驶 1600 公里。总之,良好的运输基础设施可以降低运输成本,减少运输时间和提高交付可靠性。

2. 交通基础设施改善持续增进贸易往来。交通基础设施改善 5% 将使经合组织国家的贸易增加 2%~5%。尽管交通基础设施(如公路/铁路)更有可能建在经济需求和生产率增长较快的地方使得这一数据可能会被夸大,但交通基础设施和贸易增长之间存在正相关关系是众所周知的。

3. 交通基础设施改善有力促进工业生产。例如,Golden Quadrilateral(GQ 项目,印度一个主要的高速公路项目)升级后,新进入 GQ 辐射圈的企业总产量、就业、工资和全要素生产率都有所提高。其中库存时间缩短 6~12 天,

制造业活动产出从 18 亿美元增加到 38 亿美元,增长的 43% 可归因于 GQ 升级。再如,在英国,新道路基础设施可达性改善 1% 会导致企业和就业人数增加 0.3% ~ 0.4%。

4. 交通基础设施改善使各地区之间的联系更加紧密。两个地区之间的贸易成本降低会导致企业集聚,甚至将整个制造业拉入一个地区,加剧市场聚集效应。世界银行的研究发现,运输成本的降低与国家内部的经济集中度提高、与邻国贸易的重要性增加同时发生。

5. 交通基础设施改善有效提高人均 GDP。例如,巴西从 20 世纪 60 年代到 21 世纪初人均 GDP 增长的约 50% 归因于公路网迅速发展。印度庞大的铁路网络使得人均农业收入提高了大约 16%。

具体到“一带一路”多式联运交通基础设施,其质量和连通性改善能产生巨大效益。第一,“一带一路”沿线国家和地区交通基础设施质量每改善 10%, 欧亚地区的贸易量将增加 2%。亚洲地区和北非国家的出口增长最快,平均增长 2% ~ 5%, 而欧洲国家的增幅较小,最多 2%。第二,“一带一路”沿线国家和地区交通连通性的改善将导致沿线大多数国家地区和欧盟的贸易分别增长 3290 亿美元和 1330 亿美元,其中以前非连通区域的贸易将增加 1.3% (较低的波段) ~ 13% (较高的波段),平均增加 2.8%。特别是缺乏铁路连接的地区,如南亚、西亚和北非增长率相对较高。

二、“一带一路”沿线国家和地区基础设施数量不足、质量偏低

1. 航空运输方面。以机场密度(机场总数除以陆地面积)衡量,“一带一路”沿线国家和地区之间存在巨大差距。如在东南亚,柬埔寨的机场密度最低,为每 1000 平方公里 0.09,而新加坡的机场密度最高,为每 1000 平方公里 13.10,是柬埔寨的 145 倍。

2. 海洋运输方面。以班轮运输连通性指数(主要是船舶数量、船舶的集装箱运载能力、最大船舶规模、服务数量以及向一个国

家的港口部署集装箱船的公司数量五个影响因素)衡量,除中国和南亚的一些国家外,与欧盟和其他主要经济体相比,大多数“一带一路”沿线国家和地区得分相对较低。

3. 铁路运输方面。以铁路密度(铁路总长度/陆地面积)衡量,与欧盟国家和其他主要世界经济体相比,“一带一路”沿线国家和地区铁路密度较低,特别是在南亚和西亚地区。由于地理或历史原因,少数国家(如不丹、文莱达鲁萨兰国、老挝和新加坡)没有铁路基础设施,少数国家(如柬埔寨和尼泊尔)拥有当地铁路运输网络,但国家间铁路连接相对较差。

4. 陆路运输方面。以道路密度(道路长度/国土面积)衡量,印度的道路密度高于美国和中国。印度的道路是现代高速公路和狭窄的未铺砌道路(截至 2015 年 3 月超过 38%)的混合体,但这一状况正在改善。

总之,通过整合世界银行物流绩效指数进行综合分析可知,第一,“一带一路”沿线国家和地区物流业绩差距很大,叙利亚的得分最低,为 1.59,新加坡得分最高,为 4.23。大多数国家(特别是北亚和欧洲,以及南亚/西亚的一些国家)得分相对较低(2 ~ 3 或低于 2)。但是,一些国家(如中国、印度、马来西亚、泰国和南非或东非的一些国家)的得分与其他经济体的得分接近。第二,“一带一路”沿线国家和地区与欧盟相比,交通基础设施的质量和数量要低得多。在机场和铁路密度方面,欧盟的密度是“一带一路”沿线国家和地区的五倍多。道路方面,欧盟的网络密度比“一带一路”沿线国家和地区高出 10% 以上。

三、“一带一路”多式联运交通基础设施及其连通性改善存在软硬件障碍

1. 传输联结和其他基础架构缺少。目前,“一带一路”沿线国家和地区城市节点之间缺失直接联结的基础设施,特别是多式联运不连续,使得交通无法顺畅运作。

2. 铁路运输速度慢和成本高(相对)。铁路运输比海运快但比空运慢。因此,通过

铁路运输货物比通过海运昂贵但比空运便宜。例如,从中国到欧洲中铁快线整条路线所需时间仅为16天,但运输成本是海上运输成本的两倍。与航空运输相比,海关和其他类型的繁文缛节只发生在旅程的开始和结束时,铁路运输却可能在每个边境上,这可能造成延误并由于各种关税而增加成本。

3. 地形等自然地理状况复杂。南亚各地的山脉、沙漠和丛林等地理障碍严重阻碍了欧亚腹地和印度洋之间的交通联结。

4. 跨境法律和监管框架不一致。绝大多数发展中国家仍在发展法律和监管体系,这意味着法律体系不完整或未经外国投资检验。例如,与采购土地和获得许可相关的法律文书工作的复杂性导致了中国在印度尼西亚11亿美元高速铁路项目的停滞。

5. 邻国之间加强连通性的举措可能会因为地理重叠产生冲突。“一带一路”倡议会与欧盟、俄罗斯欧亚经济联盟(EEU)和南亚区域合作联盟(SAARC)等其他区域发展联盟发生关联,并因此引发纠葛。例如,虽然中国不在南盟,但中国在南亚地区的影响力日益增强,如果中国和印度以竞争或敌对的方式看待彼此的连通项目,就会产生负面影响。

6. 存在一系列现实和潜在的安全威胁,包括恐怖主义、海上冲突、有组织犯罪网络和基层政治压力。“一带一路”沿线国家和地区也是暴力冲突、种族冲突、海盗、叛乱、分裂主义和激进主义、有组织犯罪等频发地。巴基斯坦、阿富汗和泰国南部地区的安全环境都不稳定。太平洋地区日益加剧的紧张局势也可能导致海上封锁。

四、“一带一路”多式联运交通基础设施及其连通性改善的对策措施

1. 优先投资与贸易和运输相关的基础设施如港口、机场、道路和铁路连接,应该为此提供足够的资金,特别是要重点识别缺失的环节并努力加强。对于GDP水平较低的国家来说,这可能是一个挑战。“一带一路”经济体应共同努力。

2. 除加大基础设施投资外,应同时采取其他措施,以确保带来持续效益。一是推动沿线国家和地区进一步协同简化行政流程并使之更加一致,以避免大规模跨境项目所带来的复杂问题。二是提高数字化、信息化水平,例如利用信息通信技术可实时跟踪正在运输中的货物,不仅能够观察货物安全状况,而且进一步降低劳动力和其他成本。

3. 促进“一带一路”沿线国家和地区内外的协调与合作。一是协调区域内外运输基础设施发展计划,并寻求促进合作。例如,欧盟制定了“跨欧洲运输政策”(TEN-T),旨在确保单一市场中货物和乘客的顺畅和无缝运输,并计划将航线延伸到邻国。“一带一路”沿线国家和地区的基础设施要增强与“TEN-T”实施之间的兼容性和互补性。目前欧盟-中国连通平台(欧洲委员会2017年)已经建立,以改善双方在运输连接方面的协调。二是注意与其他并行区域发展组织如欧盟、俄罗斯欧亚经济联盟(EEU)和南亚区域合作联盟(SAARC)的协调合作。

李雪梅 赖海榕/编译

中国在东欧及南高加索地区的规划

罗 兰/文