

模塊網絡化發展背景下的 中國經濟新常態與“一帶一路”

馬莉莉

[提要] 在揭示21世紀以來模塊網絡化新興發展機制原理及對國際格局的變革基礎上，解析中國適應經濟新常態的必要選擇和內在邏輯，指出“一帶一路”是中國推進供給側改革、實現戰略轉型的迫切要求，是一種對外聯繫雙向化、多層次化，以及構築利益共同體的新興國際化拓展方式。驅動模塊網絡化是使經濟新常態與“一帶一路”協同發展的生產方式根基。

[關鍵詞] 新常態 一帶一路 經濟轉型 國際化拓展 模塊網絡化

[中圖分類號] F125.4 **[文獻標識碼]** A **[文章編號]** 0874 - 1824 (2016) 02 - 0045 - 11

2008 年金融危機以來，全球經濟低迷，中國經濟增速也逐步放緩。2011 年前後，中國開始認識到，經濟的增速放緩並非週期性因素所致，而是一種結構性減速，即進入“新常態”的新發展階段。^①在這一時期，中國經濟面臨著諸多挑戰。從國際形勢來看，徐洪才指出，新常態下的中國經濟在國際金融領域面臨著全球金融治理向美元主導的舊體制回歸、亞洲金融穩定機制存在內在缺陷等兩大突出問題。^②張占斌指出，美國推行的 TPP、TTIP 等協定以及新技術和商業模式的應用，可能會對中國現有的產業體系帶來衝擊。^③從國內環境來看，夏金彪指出，中國面臨產能過剩矛盾日趨突出，生產要素成本加快上升，企業創新能力不足等多重壓力。^④劉世錦指出，中國經濟面臨如何有效把控和化解轉換過程中的財政金融風險，如何有效提升非貿易部門的效率，如何拓展新的增長領域、促進多種形式的創新等三大挑戰。^⑤李鋒指出，中國面臨陷入中等收入陷阱、進入人口老齡化社會、接近環境承載能力上限等風險。^⑥

總體上看中國正處於一個變革的邊緣，原有經濟發展中存在的不平衡差距日益擴大、矛盾凸顯，新的改革措施蓄勢勃發。2013 年 9 月，習近平總書記提出共建“絲綢之路經濟帶”和“21 世紀海上絲綢之路”（簡稱“一帶一路”），該倡議的提出不僅順應國內改革深化的需要，同時也滿足了國際金融洗牌的歷史潮流。此後，諸多學者從時代背景、現實意義、框架思路、合作機制等多個方面進行了解析。“一帶一路”戰略是新常態背景下中國為應對內外挑戰而重點實施的一項戰略方針。石建勳、張悅、史巧玉都指出，主動適應新常態需要突出“一帶一路”、京津冀

協同發展、長江經濟帶三大重點，全面優化經濟發展空間格局，打造新的經濟支撐帶和具有全球影響力的開放合作新平臺。^⑦彭剛、任奕嘉指出，互聯互通將為新常態下的中國經濟增長增添動力。^⑧李揚、張曉晶指出，自貿區建設和“一帶一路”建設構成新常態下我國全球戰略的兩大支柱。^⑨

由此可見，在中國新常態的背景下如何建設“一帶一路”是國內外普遍關注的話題。但從現有文獻來看，仍然缺乏相應理論體系的支撐，對於二者的內在聯結關係仍是有待挖掘的重要問題。本文即從模塊網絡化這一新興的生產組織方式以及國際格局的變革入手，解析“一帶一路”的屬性特徵以及國際化拓展方式，指出實現中國的戰略轉型將是國家未來一個階段的核心任務，轉向經濟新常態、拓展“一帶一路”是不可分割、互動聯結的內在組成部分。

一、新興生產方式及對國際格局的變革

20世紀80、90年代以來，全球生產流通條件和環境發生深刻變革。信息革命帶來的信息爆炸使消費需求更趨多樣化、小批量化和不斷翻新；生產柔性化、模塊化技術開始出現；現代信息技術、交通運輸技術的發展與普及，大幅提高人員、要素和商品流動的通達性和聯結能力；新自由主義傳播加快各國自由化進程，以及一系列國際協議的簽署與實施，顯著改善全球要素和商品流通的軟環境。面對這一系列變化，起初由跨國公司通過外包分散經營，到越來越多中小企業參與全球產業鏈，模塊網絡化這一新興生產組織方式逐步出現。^⑩

模塊網絡化是一種分工深化與發展機制，它從生產流程模塊化分解開始，逐步成為自我累積循環的社會化大生產方式。模塊化是企業面對多樣、多變的市場需求，對生產流程進行模塊分解，一方面利用模塊大批量生產的規模效應，另一方面利用模塊重組產生多樣化產品的範圍效應，來提高市場響應水平和競爭力的現代管理方式。^⑪然而，受企業資源的有限性、各模塊專業化要求的差異性、成本壓力以及市場響應要求提高等因素影響，企業難以兼顧所有模塊，而漸趨外包非核心模塊、自身專注於核心模塊，由此，一體化的企業轉變為多個獨立的模塊企業並存、但因同屬一個生產流程而內在聯結的網絡化組織。^⑫從生產流程模塊分解，到模塊企業分散且內在聯結為網絡組織的過程，即為模塊網絡化。分散化、專業化、差異化、需要快速響應的模塊企業會產生更趨多樣、多變的市場需求，從而驅使新的模塊分解和網絡聯結過程，並不斷循環累積發展。

21世紀初，由於東亞國家地域鄰近、資源稟賦呈現一定差異性、各國不斷擴大對外開放，以及中國加入世界貿易組織和跨國公司佈局調整等因素的作用，模塊網絡化率先在東亞獲得快速發展，並對全球經濟產生深刻影響。

首先，東亞形成以中間產品貿易為主體、以中國為加工製造中心的區域生產網絡。2013年，東亞主要國家和地區的區域內出口佔到世界總出口的比重由1998年的8.2%升至13.3%，^⑬區域內總進口佔比由7.9%升至10.9%。在區域內貿易中，2008年中間產品貿易比重高達65.4%，危機後小幅回落，2013年又回升到63.9%。其中，東亞區域內32.4%的半成品出口、22.6%的半成品進口、36.7%的零部件出口、26.1%的零部件出口均由中國完成，使中國通過中間產品貿易紐帶成為東亞區域生產網絡的中心。東亞各國和地區基於生產流程內部的分工，使彼此由戰後共同向歐美市場出口勞動密集型產品的競爭關係，轉向各自負責不同生產流程環節和模塊的合作關係。頻繁往復的中間產品貿易，使東亞貿易佔世界的比重亦大幅攀升，1998年，東亞國家總出口佔到世界總出口的比重為21.7%，總進口比重為17.1%；2013年，兩比重分別升至27.2%和

26.6%。東亞佔世界經濟的比重大幅攀升。

其次，全球分工細化到生產流程內部，使服務產品衍生及其貿易快速發展。產品內分工在東亞區域興起，使產業鏈條被打開，並分散於多國，這不僅產生許多聯結各生產環節的服務環節，而且它們逐步產業化，並跨越國界。因此，服務業、服務貿易成為國際經濟聯繫中不可或缺的重要組成部分。二戰以後，關貿總協定主要通過降低關稅和削減非關稅壁壘，來協調成員國間商品貿易關係；20世紀80年代末啟動的烏拉圭回合談判增加了服務貿易、投資便利化等議題；21世紀初啟動杜哈回合談判，更多涉及服務貿易議題，然後談判一直未取得突破性進展。由於缺乏針對服務貿易的國際協調機制，在東亞區域生產網絡基礎之上，錯綜複雜的雙邊、多邊自由貿易協議得以簽署。這些協議依據參與方國民經濟的承受能力，在各領域實行不同程度的自由開放，由此使定制化的國際協議符合各參與方的切身利益。在生產分工越趨細化的大趨勢下，服務領域自由開放將成為更多貿易方的迫切需求，諸如 TPP（《泛太平洋戰略經濟夥伴關係協定》）、TTIP（《跨大西洋貿易與投資夥伴協議》）和 RCEP（《區域全面經濟夥伴關係》）等以服務貿易自由化為主要內容的談判機制，其發展雖然夾雜不少政治因素，但也具有客觀必要性。

最後，東亞區域生產網絡深刻改變全球分工格局。遴選佔世界商品和服務貿易總額 85% 以上的 48 個國家和地區^④，對它們 1995 年至 2013 年的商品和服務貿易發展進行分析，^⑤可以發現，21 世紀以來全球分工格局的主要變化是，中國和美國分別引領東亞和北美兩大區域在產品內分工層面加強融合。全球分工格局的基本特徵是：歐洲、北美和東亞分別構成全球三大貿易區域，它們分別以德國、美國和中國為各自區域內貿易樞紐；在中國和美國強化貿易聯結過程中，東亞和北美顯著推進一體化水平；依託於兩大生產體系的融合，美國聚集大量生產性服務等先進分工環節，在全球產業演進中佔據領先地位；歐洲主要展開區域內一體化，生產分工細化程度不及亞太，德國、英國等中心國家的先進產業演進程度亦滯後於美國；周邊國家更多傾向於初級產品的生產與出口。

二、中國向經濟新常態的戰略轉型

在模塊網絡化驅使東亞及全球格局深刻變遷過程中，中國遇到巨大的發展機遇與挑戰，轉向經濟新常態成為中國應對內外局勢的必要選擇。

1. 中國面臨的內外形勢

1990 年，中國商品與服務貿易額佔世界的比重為 1.2%，2000 年該比重升至 3.3%。2001 年中國加入世界貿易組織，隨著模塊網絡化機制在東亞的孕育與崛起，深入參與其中的中國商品與服務貿易額在 2013 年佔到世界總額的 10%，中國已經成為世界市場的重要參與方。然而，國內外形勢的變化，使中國面對巨大的轉型升級壓力。

一方面，中國深處全球價值鏈低端，快速的經濟增長付出日益沉重的發展代價。模塊網絡化的發展，使東亞各國和地區在全球產業鏈條內部重新展開分工與協作，中國憑藉龐大的廉價勞動力資源主要從事組裝加工生產。由於全球價值鏈的中上游環節技術含量較高、附加價值大、產品差異化顯著、競爭相對緩和，產品利潤空間大；而處於中低端環節，技術含量低、附加價值小、產品差異化小、競爭激烈，產品利潤空間小。因此，中國主要生產低附加價值和低利潤空間產品，獲得收益相對較低。更為重要的，一是中國以廉價勞動資源投入生產，不僅勞動報酬較低，而且勞動力被鎖定在低技能狀態，人口發展與人力資源累積緩慢，社會代價攀升；二是低技術含量的

快速經濟增長，帶來能源原材料的高消耗，同時廢棄物對生態環境造成越來越嚴重的破壞；三是大進大出的外向型經濟發展，使毗鄰沿海的東部具有顯著的地緣優勢，東中西部差距不斷拉大。以加工製造嵌入全球產業鏈的模式，使中國遇到越來越嚴峻的資源、環境、社會等的硬約束，強大的內部壓力使中國不得不選擇發展方式的轉型。

另一方面，深入參與全球分工體系，使中國的國家安全面對日益嚴峻的考驗。在本國資源供給不足條件下，中國的生產規模擴大，產生對國外能源、原材料的大量需求；以及產品銷售也高度依賴國際市場。近年來，中日釣魚島問題、南海問題等，不僅影響到中國在東南沿海的正當權益，而且威脅到中國聯通國際市場的能源供給、產品銷售生命線；美國重返亞太則進一步加劇了東亞地區的複雜形勢，中國的國家安全面對一定威脅。在國際金融體系中，中國對外經貿往來日益頻繁，而人民幣的國際地位有待提升；以及 2008 年金融危機後，全球治理體系面臨重構，作為經濟力量大幅攀升的中國，該如何參與其中、發揮作用，成為擺在面前的現實挑戰。調整對國際市場的過度依賴、制定系統的國際化戰略，成為快速崛起大國必需作出的應對。在內外形勢的雙重壓力下，如何實現戰略轉型，成為中國更為關切的現實問題。

2. 模塊網絡化機制的發展潛力

模塊網絡化在促使模塊分解、網絡聯結過程中，各子模塊將選擇差異化、專業化的發展方向，模塊的網絡聯結又產生諸多生產性服務，因此，模塊網絡化是促使分工專業化、提升生產技術水平的新型發展機制。

更為重要的是，模塊網絡化將使公共服務供給和私人品生產聯結進全產業鏈，驅使政府與市場走向協同。這主要因為，模塊網絡化在生產流程的模塊分解中，要求各模塊更趨專業化，也就是加速創新，由此對勞動者的心智開發、繼而人力資本累積產生更大需求。人力資本累積除需要“幹中學”之外，更有賴於成長過程中教育、醫療、住房等公共服務的供給；此外，日益專業化的模塊企業一要降低經營成本、二要保持靈活性、三要強化創新，這都增大對營商環境、市場秩序等公共服務的需求、且越趨依賴於外部供給。模塊網絡化的發展，客觀上要求公共服務與市場運作不是對立，而是對接，互相協同，共同構成全產業鏈的組成部分。由此，面對不斷增大、且同樣多樣、多變的公共服務需求，在政府資源有限的形勢下，過往主要由政府提供的公共服務也可利用模塊網絡化原理，驅使公共服務供給流程的模塊分解與網絡聯結，吸收社會資本共同參與並提高公共服務供給效率。

由此，模塊網絡化發展機制代表著生產力發展方向，儘管在 20 世紀末以來中國著力於發揮廉價勞動資源優勢，而主要在模塊網絡化初步發展過程中，聚集加工製造環節，從參與全球產業鏈中受益有限；但是作為一種分工深化的方式，中國完全有可能進一步參與高技術含量的模塊分解、開發與生產，也就是利用模塊網絡化機制促進科技進步和生產力水平提高。

3. 經濟新常態的提出

中共十八大以來，中央出臺了一系列重大思想、方針與政策，提出中國要適應經濟新常態，驅動國內經濟體系轉型升級。

十八大報告中，中國明確 2020 年實現全面建成小康社會的宏偉目標，指出“以科學發展為主題，以加快轉變經濟發展方式為主線，是關係我國發展全局的戰略抉擇”，需要“堅持走中國特色新型工業化、信息化、城鎮化、農業現代化道路，推動信息化和工業化深度融合、工業化和城鎮化良性互動、城鎮化和農業現代化相互協調，促進工業化、信息化、城鎮化、農業現代化同

步發展”。

2013年11月12日，中共十八屆三中全會通過《中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定》（簡稱《決定》），指出全新的發展思路和理念。（1）《決定》的主旨是重構市場與政府關係，一方面肯定市場在資源配置中的決定性作用；另一方面以國家治理體系和治理能力現代化為總目標。（2）《決定》指出，政府將退出因行政干預造成市場壁壘的領域，再加上市場體系建設等，中國正通過提升市場軟硬件通達性，為微觀主體集聚需求、繼而通過實現規模化提升創新能力和水平創造條件，這是市場機制發揮決定性作用的重要體現。（3）《決定》指出，“政府的職責和作用主要是保持宏觀經濟穩定、加強和優化公共服務、保障公平競爭”等，^⑩這意味著政府將以創新方式進入公共治理領域，從而為市場機制的決定性作用、新興時代的產業演進提供必要的公共服務支撐。十八屆四中全會提出，通過依法治國保護政府與市場主體的合法權益，提高國家治理的現代化水平。

2014年，習近平總書記在5月河南考察和7月與黨外人士座談時，兩次提到“適應新常態”。2014年11月，在亞太經合組織工商領導人峰會上，習近平總書記系統闡述新常態，即經濟從高速增長轉為中高速增長，經濟結構不斷優化升級，從要素驅動、投資驅動轉向創新驅動。2014年12月，中央經濟工作會議上，習總書記進一步闡述經濟發展新常態的多層面特徵，包括消費需求轉向個性化、多樣化，新產品、新業態等投資機會大量湧現，生產集中化與生產小型化、智能化、專業化並存、創新驅動成為新引擎等，提出主動適應經濟發展新常態。2015年3月，中央關於經濟新常態的發展思路在政府工作報告中，進一步具體化為各領域政策措施和工作部署，提出打造大眾創業、萬眾創新和增加公共產品、公共服務“雙引擎”，推動發展調速不減勢、量增質更優，實現中國經濟提質增效升級。

隨後，一系列重要領域的指導意見和政策措施相繼出臺。2015年3月，國務院頒佈《關於深化體制機制改革加快實施創新驅動發展戰略的若干意見》和《關於發展眾創空間推進大眾創新的指導意見》；5月，頒佈《中國製造2025》；6月，頒佈《關於大力推進大眾創業萬眾創新若干政策措施的意見》；7月，頒佈《關於積極推進“互聯網+”行動的指導意見》；8月，印發《促進大數據發展行動綱要》。

2015年10月，中共十八屆五中全會通過了制定國民經濟和社會發展第十三個五年規劃的建議，認識、適應、引領新常態，實現“創新、協調、綠色、開放、共享的發展”成為制定十三五規劃的指導思想。11月，中央財經領導小組會議上，習近平總書記首次提出“供給側改革”；12月，中央經濟工作會議進一步強調：“推進供給側改革，是適應和引領經濟發展新常態的重大創新”。由此，中國在改革方向、發展戰略、頂層設計等方面，都逐步轉向適應經濟新常態。

4. 經濟新常態的實質

中國提出適應經濟新常態的政策主張表明，驅動模塊網絡化機制在國內經濟體系運轉與發展，正成為中國深化改革開放的核心戰略。

模塊網絡化提供了模塊分解、網絡聯結來應對個性化、快速變化異質消費需求的生產方式，生產流程的模塊化分解進一步引致差異化、要求敏捷響應的異質需求，循環往復，使社會生產系統不斷分工深化，並漸趨複雜，然而其專業化水平、生產效率、敏捷響應程度顯著提高。中國提出《中國製造2025》，基本思路就是促進工業化和信息化的融合，針對個性化消費需求，重構生產製造流程，提升數字化、智能化、網絡化水平。在先進製造流程分工細化過程中，不僅製造環

節面臨重構，服務模塊也不斷融入。為了高效應對快速變化的需求，分散的生產服務廠商需要共享需求信息、並行運作，以節約產業鏈整體響應時間，信息共享與流程整合，產生對“互聯網+”所提供的物理設施和服務平臺的強大需求。在模塊不斷分解過程中，差異化、專業化的模塊廠商不斷裂變、衍生、獨立出來，它們生產領域相對集中、差異化技術水平較高，可稱之為“微專廠商”。模塊遞進分解的結果就是不僅生產製造，而且聯結各生產環節和對接生產消費的生產性、流通性服務領域的微專廠商大量衍生，大眾創業、萬眾創新成為模塊網絡化機制發展的必然結果和內在要求。在微專化生產大量衍生的過程中，微專廠商對於原料、服務的需求更趨分散和個性化，異質產品需求成為模塊網絡化發展的結果被不斷再生產出來、以及逐步強化，對接需求與供給，成為大數據發展的重要基礎與現實意義。最終，這一發展機制要轉變為現實的根基在於各個環節的創新，在產業鏈聯結前提下促使分工深化與細化也成為供給側改革的要義所在。

在模塊網絡化機制發展過程中，生產製造的技術升級和分散化將引致生產性服務和流通性服務的衍生；創新最終使人變得更為重要時，社會性服務、公共產品、公共服務的需求大幅攀升，引致相應的供給。由此，中國有望進入發展方式轉變、經濟結構優化的新常態。驅動創新基礎上的模塊網絡化發展，成為經濟新常態的實質與核心內容。

三、“一帶一路”的必要選擇與屬性

新常態的實質在於，經濟發展由要素的數量投入驅動轉向由創新驅動產業體系的分工深化，然而，生產能力的提升以產品可銷售為前提，因此，拓展內外市場、特別是國際市場成為中國轉型升級的必要前提，“一帶一路”就在此背景下誕生。

1. 拓展“一帶一路”是適應新常態的必要選擇

模塊網絡化在東亞率先轉變為現實的重要前提是，龐大產業鏈體系所生產的產品能夠在廣闊國際市場銷售。20世紀80、90年代，亞洲國家經濟建設與發展使現代交通運輸技術得以日益廣泛地普及與應用，大大壓縮亞洲國家內部、相互之間以及與世界市場之間的時空距離和運輸成本。從軟件聯通來看，從90年代新自由主義浪潮席卷新興國家，韓國、泰國、印尼等亞洲國家紛紛推進經濟自由化和開放化，中國則加速市場經濟改革；東亞國家大幅開放貿易、資本市場，為進一步融入全球分工體系創造條件。此外，亞洲金融危機之後，東亞國家在加強合作、有序開放過程中繼續推進貿易自由化與投資便利化。2001年，中國加入世界貿易組織，以及3個“10+1”、CEPA、APEC等區域性合作框架與機制的啟動，東亞區域內商品、要素流動的關稅、非關稅壁壘不斷下降，要素可流動性得以提高。日益擴大的市場為各國加速各自產業集聚創造條件。

同理，中國將模塊網絡化機制應用於內部生產體系的開發，其前提條件是，模塊分解與網絡聯結所產出的產品，能夠在更廣闊的市場實現銷售；只有大規模需求存在，才有生產流程內部分工深化的可能與必要。因此，如何擴大產品銷售市場，是中國適應經濟新常態首要解決的生存與發展前提。

為促使產業分工深化，中國提出發展長江經濟帶、京津冀協同發展、新型城鎮化等戰略，致力於疏通國內市場，為生產在這些地區集聚與布局重構提供規劃指引與政策支持。除此之外，開拓與擴大國際市場、借力國外資金和先進技術，助推國內產業轉型升級，是中國面對的現實而緊迫的必要選擇。從2013年9月習近平總書記提出“共建絲綢之路經濟帶倡議”，到2015年3月國家發展和改革委員會、外交部、商務部聯合出臺《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲

網之路的願景與行動》（簡稱《願景與行動》），向國際市場拓展的國家規劃與戰略逐步成型。與過往很多發達國家為獲取東道國資源和產品銷售市場而國際化的方式不同，“一帶一路”力圖構建起合作共贏的協同發展機制。

2. “一帶一路”的意義在於驅動模塊網絡化機制建構命運共同體

國際化開啟以來的歷史實踐表明，不管是自由貿易、殖民體系的運作，還是跨國公司的拓展，基於資源的分割和產品的競爭，都難以避免母國和東道國之間的利益衝突。然而，東亞區域生產網絡迅猛崛起的經驗表明，促進生產流程內部分工的模塊網絡化機制，不僅加速技術進步和分工專業化，而且使產業鏈網中各個環節的企業、地區，由競爭關係轉為合作關係，大家共同面臨著通過協作、聯結各環節，完成產品，快速響應市場需求的嚴峻挑戰，故而形成命運共同體。

由此，“一帶一路”在拓展國際市場的過程中，不在於通過獲取資源、搶佔市場來實現自身利益的最大化，而在於驅動模塊網絡化機制在沿線地區共同發展起來，這樣，一方面使參與國和地區從靜態的、有限的市場，轉向不斷開發的、動態擴張的市場，逐步擴大的市場將給沿線各地區帶來廣闊發展空間；另一方面，沿線企業、地區在生產流程內部展開分工，各方既因差異化、專業化分工而奠定獨特的市場地位，又因分散於生產流程不同環節而必須緊密合作，以共同完成產品實現市場化生存。因此，各參與方即使空間分散、產權獨立，也因生產流程、產業鏈網的內在聯結，而形成不可分割的、合作的命運共同體；在不以強權為基礎進行產業鏈網內的利益分配後，各參與方又將形成共贏的利益共同體；以及產業鏈網所有參與方有必要在維護整體利益過程中，實現可持續發展和維護自身根本利益，由此形成各司其職、通力合作的責任共同體。

東亞生產網絡興起的實踐表明，即使像中國這類起初相對落後的國家，像東亞這類起初欠發達的地區，同樣可以在參與模塊分解和網絡聯結中不斷發展壯大，那麼，其它發展中國家和地區也可以順應生產力發展方向，實現轉型升級。由此，驅動模塊網絡化這一新型生產組織方式的運行，是“一帶一路”實現可持續發展的新意所在，更是建構命運共同體、利益共同體的根基所在。

3. “一帶一路”將超越地域限制成為一種國際合作方式

21世紀初以來，在模塊網絡化初步崛起的過程中，不僅深刻改變東亞地區，形成區域生產網絡，而且重構全球分工格局，亞太之間形成較高程度的融合。也正因為亞太一體化所建構的龐大市場，使產品需求規模大幅攀升，進而生產流程內部得以不斷分工深化。模塊網絡化對全球格局的重構，也為下一步國際合作指明前進方向。

第一，亞歐合作成為“一帶一路”建設的首要目標。隨著歐盟東擴，歐洲主要以德國為中心，展開區域內的產業分工和合作。相對於亞太融合，歐洲東擴式的市場拓展所產生的大市場效應相對有限，歐洲區域產業鏈條的分工深化程度也不及亞太區域；歐債危機後，歐洲更具有通過市場擴張驅動內部產業升級與轉型的強大壓力和動力。對於中國而言，東亞以及亞太區域的融合已經到達一定程度，而只有大市場的形成對於促進分工深化意義重大，除北美以外，歐洲就是有望合作的大市場。特別是隨著陸路、空中、網絡等聯通技術的突破和進步，以及模塊網絡化發展對小批量、多批次、快速運輸產生強大需求，以大批量、耗時長為特點的海洋運輸也存在一定劣勢，由此，通過陸地和海洋聯通亞歐，成為中國、乃至東亞借力大市場拉動產業轉型升級、也就是“一帶一路”建設的重要目標。

第二，“一帶一路”沿線亞非國家和地區是建設的啟動區域。“一帶一路”的聯通必須經過沿線主要國家和地區，因此，打通沿線地區各個節點，“一帶一路”才可能真正實現市場聯結。

亞歐合作的海陸沿線地區主要是發展中國家，國內基礎設施薄弱，工業化水平較低。作為基礎設施建設和工業化取得顯著成效的中國，有可能將相關技術和生產能力轉移到沿線地區，一是促使基礎設施互聯互通，二是帶動當地經濟發展和促進就業，三是有助於中國企業走出去，並在境外經營過程中，產生對國內高附加值生產服務環節的需求，進而拉動國內產業升級。因此，與亞歐合作是“一帶一路”建設的長遠目標不同，從鄰近中國的外圍國家啟動建設，是中國當前能夠找到的符合各方需要的現實選擇。

第三，與拉美等國合作將成為“一帶一路”的拓展區域。在模塊網絡化初步發展重構全球格局中，拉美加大向東亞、特別是中國出口初級產品，經濟聯繫不斷增多。雖然拉美並非屬於傳統絲綢之路的沿線國家，但通過合作實現市場聯結、驅動模塊網絡化運行、帶動產業轉型升級的發展方式，同樣適用於拉美地區並具有巨大發展潛力。近期，李克強總理頻頻出訪拉美，與巴西等國就基礎設施建設、國際產能合作等簽署諸多協議，部分重大項目已經啟動。這一切表明，“一帶一路”建設將逐步演化出合作共贏的國際拓展模式，而後突破地域概念，向更廣泛的地區擴展和延伸。

4. “一帶一路”的屬性特徵

中國從開放市場、發揮廉價勞動資源優勢參與國際分工開始，並沒有很明確的國際拓展戰略；從被動到主動，為配合國內產業轉型，中國提出“一帶一路”國際合作戰略。然而，國際環境的複雜性、各國國情迥異，使“一帶一路”建設是一個循序漸進的過程，其主要屬性特徵包括：

第一，增量國際化。21世紀以來，全球化突飛猛進，亞太融合成為重要成果，如何進一步提升融合水平與質量，仍是中國核心關注的領域。“一帶一路”提出聯結歐洲、加強亞非拉合作，並不是對亞太融合的替代，而是在原有國際經濟聯繫基礎上，繼續拓展既往合作的薄弱環節，開拓新的發展領域與空間。特別對於傳統的國際經濟秩序來說，在既有利益格局基礎上，它們在短時期內難以扭轉與改變；由此在新興拓展的地區和領域，樹立新的合作理念與方式，通過共贏和協同發展，引入新的國際經濟秩序。這也是後發國家維護自身國際地位現實可行的路徑選擇。

第二，訂制國際化。“一帶一路”沿線國家和地區數量眾多，經濟發展水平、社會政治發展、宗教文化特徵等差別懸殊，對於開放的承受能力不同，選擇怎樣的合作模式能夠有利於雙方的發展，需要量身定制。由此，“一帶一路”的建設將針對不同國家和地區國情，尊重彼此發展階段和核心利益訴求，訂制國際化協議和開放模式。隨著開放與合作的展開，參與方將呈現不同程度的發展，調整合作內容與方式，是“一帶一路”動態化推進的內在要求。

第三，重點突破。在“一帶一路”建設的起步階段，國際環境的複雜性，對於合作可行性的質疑，特別是初期建設难度大、投資成本高，都使“一帶一路”建設的啟動充滿變數。由此，尋找合作意願明確、合作條件成熟、合作意義顯著的地區先行推進，重點突破，是現實而又迫切的可行選擇。隨著合作取得早期成果，由此產生示範效應，進而影響其它國家和地區參與合作，並循環累積，將有利於擴大“一帶一路”建設的範圍，提高合作水平與質量。

第四，以點帶面。21世紀以來國際格局的變動表明，國際經濟聯繫的深化，將表現為大區域內各國圍繞經濟中心展開分工聯繫，大區域之間則通過經濟中心形成緊密聯繫，這也是經濟中心之間發揮基礎設施、運輸等的規模效應所產生的必然結果。“一帶一路”建設並非所有國家間建立等距聯繫，而是一定程度上促成幾大區域內部融合以及區域中心間緊密相連的層級聯繫結構。選擇和通過各區域潛在的經濟中心，強化區域間互聯互通的基礎設施建設，以及區域內部網絡式

的通達性建設，以點帶面，將有利於帶動更多地區參與“一帶一路”建設。

第五，協同推進。“一帶一路”建設不同於傳統發達國家通過搶佔資源和市場實現國際化，而是通過共享國際市場，開發參與方國內發展潛力，各國協同推進轉型升級。而且，各參與國需要在全球產業鏈條中選擇差異化的發展方向，而後深化分工、細化產業鏈、提升專業化水平，形成競爭優勢。為了促進創新，有必要發展社會性服務、公共服務，支撐人力資源開發。因此，社會公共治理有必要與產業發展、國際合作協同推進。

總之，建基於新型生產方式的“一帶一路”建設，將重塑國際合作理念與方式，建構嶄新的平等共贏的國際經濟新秩序。

四、“一帶一路”的國際化拓展方式

“一帶一路”建設要實現國際市場拓展與內部產業轉型升級的協同，在國內的先進產業仍然薄弱、國際競爭壓力較大的形勢下，有必要採取多元化的國際拓展方式，並相應呈現多層次的國際經貿往來。

1. 軟硬件通達實現市場聯通與共享

為實現要素與產品的自由流動，以聚集規模化需求，有必要促使內外市場聯通，軟硬件的通達性就是必要前提。這包括，首先在軟件方面，進行政策溝通，達成合作共贏的共識，啟動相關領域開發開放的談判。目前，中國在亞信會議、博鰲論壇、萬隆會議等多個國際平臺闡述“一帶一路”的設想與規劃，同上海合作組織成員國、西亞、南亞、東南亞、中西歐等諸多國家溝通交流、達成初步共識，“一帶一路”在樹立新的國際話語權方面取得顯著進展。其次，在硬件設施方面，通過陸地、海洋、天空、網絡、管道等途徑，建立起互聯互通基礎設施，降低商品、要素、人員流動成本。如渝新歐、長安號等十條中歐班列已經順利開通運行，中國—中亞 A、B、C、D 四條天然氣管道向中國輸氣，石油管道、通訊光纜等基礎設施互聯互通不斷推進。最後，簽署雙邊或多邊自由貿易協議，制定貿易和投資便利化的系統性政策措施，保障相關方核心利益，整體性推動開放進程。目前，中國已與 22 個國家和地區簽署雙邊或多邊自由貿易協定 14 個；在建 19 個自由貿易區，涉及 32 個國家和地區。其中，中韓、中澳自貿區協議的開放質量和水平都達到了較高水平，開放升級成為進一步發展既有自貿區的重要方向。2015 年 12 月，國務院頒佈《關於加快實施自由貿易區戰略的若干意見》，促進更大範圍軟環境的開發開放成為中國當前面臨的一大戰略目標。

2. 內外產業園區引領產能合作與開發開放

對於發展並不平衡的中國及欠發達國家和地區來說，對全面開放的承受力相對有限，然而，引進先進技術、資金、管理經驗等，對於啟動內部產業轉型升級又尤為重要，因此，在國內選擇條件相對成熟的地區設立自由貿易園區，有利於吸引先進技術與資金等，並產生集聚效應，先行促使先進產業環節的衍生，而後帶動周邊地區轉型升級。對於中國而言，正要進入驅動模塊網絡化機制運行的階段，從吸引傳統加工製造領域的投資，轉向吸引先進製造、服務等領域的投資，是未來一段時間需要著力突破的工作重心。2015 年 4 月，國務院相繼發佈設立福建、天津、廣東自由貿易試驗區的通知，對於第一個設立的上海自由貿易試驗區，主要任務進一步轉向深化改革開放和轉型升級。

與此同時，中國在基礎設施建設、裝備製造、工程承包等領域具有顯著的比較優勢和較強的

競爭能力，然而，海外投資的風險較大，往往是中小企業難以應對的，投資地區分散也難以形成規模效應。因此，在國外設立國際產能合作區，由中國或多國組建公共服務平臺，助推企業在東道國投資、生產經營，可以降低投資方的投資風險，以及東道國的開放風險，促使集聚效應發揮作用，盡快實現合作的經濟與社會效益。2015年5月13日，國務院頒佈《關於推進國際產能和裝備製造合作的指導意見》，對中國優勢製造業“走出去”提出政策方向和操作指南。

3. 國際交往的多層次並進

隨著“一帶一路”的建設，中國與相關國家的經貿往來將更趨多層次化。

第一，商品貿易仍將扮演主要角色，隨著中國實體產業的轉型升級，進出口商品結構相應轉變。儘管國際投資有望一定程度上替代國際貿易，但生產流程內部的分工深化，使新絲路沿線的中間產品貿易越趨頻繁。特別是敏捷響應的需要，生產需要盡量靠近消費地，由此使中心國家的外圍國家、中心城市的外圍地區可能成為生產聚集地，消費中心與周邊生產地之間的最終產品貿易、生產聚集地之間的中間產品貿易增長較快。由於消費中心相對分散，其與周邊生產地之間的貿易流量規模效應不足，表現為支線貿易；而生產聚集地之間的商品流動更具有規模效應，表現為幹線貿易，因此，國際商品貿易版圖將呈現“幹線貿易”與“支線貿易”分化但緊密聯結的網絡結構特徵。

第二，服務貿易快速增長。模塊網絡化的運作，使更多服務模塊嵌入生產製造流程，也引致國外先進服務的進口；以及服務業集聚產生競爭優勢後，中國服務產品將向國外市場輸出。隨著產業演進使服務經濟越趨佔據主導地位，服務貿易比重將大幅攀升；這進一步引致 TPP、TTIP、RCEP 等規制服務貿易領域更新開放方式和更高開放程度的國際經貿規則快速興起，成為各國不得不正確面對和積極應對的發展潮流。

第三，雙向投資格局的發展。以往，外資主要單方向流入中國的加工製造領域，隨著“一帶一路”的建設，一方面，外資流入的領域將不斷升級，中國在先進製造、服務、甚至社會公共服務領域需要引進外國資金與技術，以助推內部的分工深化和產業升級。另一方面，隨著中國企業提升競爭實力與海外拓展的需要，以及依託於國際產能合作平臺等，中國投資向海外的拓展成為新興力量。特別在跨境電商、電子商務等新興生產流通方式基礎上，適應對分散化、碎片化消費進行敏捷響應的要求，中國龐大的產能可根據“幹線一支線生產貿易網絡”的發展趨勢展開布局，由此實現規模經濟和範圍經濟。

第四，中國對外貿易、投資的擴展，引致對人民幣交易、結算、儲存等的需求不斷攀升，人民幣國際化成為必然選擇。以及中國參與雙邊、多邊經濟與金融協議，使中國在國際經濟、金融治理重構中佔據一定地位、發揮相應作用。當前，人民幣結算規模不斷攀升，亞洲與歐洲多地建立起人民幣離岸交易中心，人民幣正式加入特別提款權貨幣籃子。此外，亞洲基礎設施投資銀行、絲路基金、金磚國家新開發銀行等金融機構和設施已正式運營，中國在深入拓展對外聯繫過程中，正積極參與新型全球金融治理體系的建構。

第五，隨著“一帶一路”建設的拓展，經貿關係的建構與延伸，將重構中國與其它國家的國際關係，改變中國在國際事務中的角色、國際格局中的地位，全球政治經濟關係版圖和秩序也將面臨重構。總體而言，經濟新常態和“一帶一路”建設是中國轉型升級不可分割的兩個組成部分，彼此互相支撐、互相促進；建立在模塊網絡化這一新型生產方式基礎之上，將使其具備可持續發展的根基。

- ①金碚：《中國經濟發展新常態研究》，北京：《中國工業經濟》，2015年第1期。
- ②徐洪才：《“新常態”下的中國經濟可持續發展》，北京：《中國發展觀察》，2015年第1期。
- ③張占斌：《適應中國經濟“新常態”》，北京：《中國經濟報告》，2015年第1期。
- ④夏金彪：《直面經濟新常態下的行業陣痛》，北京：《中國經濟時報》，2014年9月11日。
- ⑤劉世錦：《進入增長新常態下的中國經濟》，北京：《中國發展觀察》，2014年第4期。
- ⑥李鋒：《中國經濟進入新常態面臨的挑戰與對策》，北京：《中國經貿導刊》，2015年第21期。
- ⑦石建勳、張悅：《中國經濟新常態趨勢分析及戰略選擇》，烏魯木齊：《新疆師範大學學報》，2015年第4期。史巧玉：《經濟新常態之“新”詮釋及其路徑選擇》，太原：《經濟問題》，2015年第5期。
- ⑧彭剛、任奕嘉：《互聯互通：經濟新常態下的國家戰略》，北京：《學術前沿》，2015年第3期。
- ⑨李揚、張曉晶：《“新常態”：經濟發展的邏輯與前景》，北京：《經濟研究》，2015年第5期。
- ⑩馬莉莉、張亞斌：《網絡化時代的公共服務模塊化供給機制》，北京：《中國工業經濟》，2013年第9期。
- ⑪Baldwin, C.Y., Clark, K.B., *Design Rules: The Power of Modularity*. Cambridge, MA: MIT Press, 2000, pp. 30-52.
- ⑫聶廷全：《系統經濟：新經濟的本質——兼論模塊化理論》，北京：《中國工業經濟》，2003年第9期。
- ⑬本節所稱的東亞主要國家和地區包括中國大陸、香港、日本、韓國、新加坡、印度尼西亞、馬來西亞、泰國、菲律賓、越南。其中，與UNCOMTRADE國與地區名稱相一致，對中國大陸的統計簡用“中國”。
- ⑭這48個國家（地區）包括：東亞的中國、日本、

韓國、新加坡、印度尼西亞、馬來西亞、泰國、菲律賓、越南、中國香港；歐洲的德國、法國、英國、意大利、比利時、荷蘭、匈牙利、波蘭、愛爾蘭、捷克、奧地利、芬蘭、丹麥、瑞典、西班牙、瑞士、挪威；北美的美國、加拿大和墨西哥；其它的印度、以色列、土耳其、阿爾及利亞、埃及、南非、澳大利亞、新西蘭、阿根廷、巴西、阿根廷、智利、哥倫比亞、秘魯、委內瑞拉、哈薩克斯坦、俄羅斯和烏克蘭。

⑮關於貿易商品，依據UNCOMTRADE的廣義商品分類（BEC）統計以及Françoise Lemoine和Deniz Ünal-Kesenci（2002）提供的五階段BEC分類，貿易商品分為：初級產品（111+21+31），含半成品（121+22+32）和零部件（42+53）的中間產品，含資本品（41+521）和消費品（112+122+51+522+61+62+63）的最終產品。關於服務，採用《國際收支手冊》（第五版）對於服務和生產性服務的界定，其中，生產性服務包括通信、建築、計算機信息、金融、保險服務、版權和許可證、其他商業服務等共7個類別。數據來源：聯合國商品貿易統計（UNCOMTRADE）和聯合國貿易與發展會議統計（UNCTADSTAT）。

⑯《中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定》，2013年11月15日，http://news.xinhuanet.com/2013-11/15/c_118164235.htm

作者簡介：馬莉莉，西北大學經濟管理學院世界經濟與貿易系主任、教授、博士生導師。西安 710069

[責任編輯 劉澤生]