

目 录

新研究(原《连云港论坛》,曾名《研究》)

2017\04 (总第 208 期)



荟萃理论精品
鼓励争鸣探讨
繁荣社科事业
谋求转型发展

《新研究》编委会

主 任:杨东升

副 主 任:周一云

编 委:(按姓氏笔划排列)

王万军 孙巨传 孙培松
刘晓春 刘宏光 朱伟哲
陈留生 陈兴发 陈 靖
吴价宝 张克勤 张淑萍
张荣富 朱其训 杨雪英
杨正军 庞 波 骆汝九
唐中龙 徐正华 钱 进
秦永春 舒小平 葛雄灿
臧 雷

领导与社科

为社会科学社会组织健康发展提供坚强的组织保障

——在中国共产党连云港市社科类社会组织委员会成立暨第一次代表大会上的报告

杨东升(03)

“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”国际论坛专栏

在“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”国际论坛上的致辞

刘德海(07)

中国商业——“丝绸之路经济带”建设穿过俄罗斯领域的一种手段

阿丽娜·阿弗纳希耶娃(08)

“一带一路”在孟中印缅经济走廊上的发展挑战与对策

柯 修(11)

“一带一路”倡议背景下的中国与东盟合作

冯氏惠(13)

“一带一路”中的明斯克:支点选择与发展前景

李 燕 塔季扬娜·维尔金斯卡娅(16)

沿海港口在“一带一路”建设中的战略支点作用探析

孙海泳 王新和(20)

江苏“一带一路”交汇点建设对策研究

孟力强 李鑫锋(24)

新疆参与“一带一路”战略的优势、挑战与对策

王 宁(31)

珠海服务“一带一路”国家战略的定位及路径探索

——参考“海丝”核心区建设经验

王志刚(36)

一带一路支点城市国际化水平提升战略研究

——以襄阳市为例

刘 群 王礼刚(36)

中国开放新“丝”路

——论亚太梦想与中国梦想

曹瑞冬(49)

关于表彰“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”

优秀学术论文的决定

(55)

推进合作共赢 共谱发展新篇

——“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”国际论坛侧记

(57)

主管：中共连云港市委 连云港市人民政府
主办：连云港市哲学社会科学界联合会

社科动态

- 连云港市社科类社会组织党委成立暨第一次代表大会召开 (59)
- 推动智库合作创新 培育青年社科英才 (59)
- 全国“劳动经济青年论坛”侧记 (59)

社科大事记 (61)

本期赠阅范围：

市委、市人大、市政府、市政协、市纪委监委领导；县、区党政负责人，市、县区各部门负责人；乡镇党政负责人；市重点工商企业董事长、总经理，行业协会负责人；市重点大中专院校、中小学校负责人。

市社联所属社科类社会团体；社科教学教研人员。

中国社科院、省及各省辖市社联、社科院；全国 300 家大中城市社联、100 家社科杂志社；省内部分高等院校。

全国报刊数据交换处理中心、中国人民大学报刊资料复印中心、(CALIS) 数字图书馆；市图书馆、阅览室。

主编：周一云
责任编辑：王兰舟

编辑出版：《新研究》编辑部
(内部资料 免费交流)

地址：连云港市朝阳东路 69 号
(市行政中心大楼 338 室)

网址：www.lyg.gov.cn/lygskw

电子邮箱：lygskl@126.com

电话：0518-85825781

传真：0518-85825619

邮编：222006

准印证号：JS—G016 号

为社会科学社会组织健康发展 提供坚强的组织保障

——在中国共产党连云港市社科类社会组织委员会成立
暨第一次代表大会上的报告

2017年8月8日

杨东升

各位代表，同志们：

我代表中国共产党连云港市社科类社会组织委员会向大会作报告，请予审议。

为切实加强党对社会组织的领导，促进社会组织健康有序发展，根据《中国共产党章程》和中央办公厅《关于加强社会组织党的建设工作的意见》，经市社联党组研究，市委组织部同意，决定成立中国共产党连云港市社科类社会组织委员会。

一、成立连云港市社科类社会组织党委具有重要意义

2015年9月，中共中央办公厅印发《关于加强社会组织党的建设工作的意见（试行）》，并明确：“凡有三名以上正式党员的社会组织，都要按照党章规定，经上级党组织批准，分别设立党委、总支、支部，并按期进行换届”；“本着应建尽建的原则，加大党组织组建力度，实现全领域覆盖”。目前，我市共有市级社科类社会组织86家，作为全市“两新”组织的重要组成部分，加强全市社科类社会组织党建工作意义重大、刻不容缓。

成立连云港市社科类社会组织党委是全市哲学社会科学界政治生活中的一件大事。党委的成立，对于我们更好地贯彻习总书记“5·17”重要讲话精神，进一步加强党的建设，推动全市哲学社会科学事业繁荣发展，有着十分重要的意义。

一是社科类社会组织作为党委政府的思想库、智囊团，担负着服务党委政府决策、服务经济社会发展的重任。因此，加强全市社科类社会组织党建工作，对于引领社科类社会组织正确发展方向，激发社科类社会组织活力，促进全市86家社科类社会组织在国家治理体系，特别是连云港城市治理体系和能力现代化进程中更好发挥作用具有重要的现实意义。

二是社科类社会组织党组织是全市党组织的重要组成部分。加强全市社科类社会组织党建工作，对于把全市社科类社会组织及其2万多名会员紧密团结在党的周围，不断扩大党在全市社科类社会组织中的影响力，增强党的阶级基础、扩大党的群众基础、夯实党的执政基础，具有重要的现实意义。

三是社科类社会组织党员队伍的现状要求加强党员教育管理。加强全市社科类社会组织党建工作，对于加强我市社科类社会组织党员思想、政治、作风建设，提高广大党员的思想道德素质，增强党员的“四个意识”，具有重要的现实意义。

二、成立连云港市社科类社会组织党委具有良好的条件基础

社科类社会组织具有鲜明的意识形态属性。近年来，市社联高度重视并积极推动社科类社会

组织的党建工作,采取多种措施,取得了一定的成效,为成立党委奠定了良好的基础。

一是有良好的组织基础。从2016年初起,市社联就开始着手在全市社科类社会组织中建立党组织,先后推动市羽山学会、市海洋文化研究会、市科普理论研究会、市民俗研究会、市孝文化研究会等5家社科类社会组织成立了党支部或临时党支部,在此基础上成立了连云港市社联机关党总支。这是在全国地级市中的率先探索和创新,也为这次党代会的顺利召开打下了良好的组织基础。

二是有良好的管理基础。今年3月22日,市社联与民政局联合印发《关于在全市社科类社团中开展“达标创模”活动的通知》,计划利用1年时间,在全市社科类社会组织中开展“严格落实制度、强力整顿达标、争创模范社团”主题活动,以期逐步解决部分市级社科类社会组织中存在的组织不健全、规定不执行、长期不年审、活动不经常、逾期未换届等突出问题,并整顿清理条件不具备的“僵尸学会”,推动全市社科类社会组织健全法人治理结构,完善各项规章制度,不断激发社团建设的内在动力,努力提高依法办会水平,实现管理的法治化、规范化、科学化。开展“达标创模”活动,也为社科类社会组织党委的成立奠定了良好的管理基础。

三是有良好的人才基础。市社联在每年举办社科类社会组织秘书长培训班的基础上,2017年3月27日至4月1日,市社联组织的连云港市首期社科工作培训班在武汉大学成功举办,全市各社科类社会组织和社科管理部门的负责人等近50人参加了学习培训。这是深入学习贯彻习总书记重要讲话特别是“5·17”重要讲话精神,进一步加强社科类社会组织人才队伍建设,提升全市社科工作质量和水平的一项重要举措。通过专题讲座和参观考察等多种形式,开阔了视野,增长了专业知识,提升了能力素质,同时也为我们成立市社科类社会组织党委打下了良好的人才基础。

四是有良好的思想作风基础。2016年以来,根据党中央和省、市委的统一部署,市社联在全体党员中深入开展“学党章党规、学系列讲话,做合格党员”学习教育活动。期间,市社联党组指导机关党总支紧密结合实际,紧扣“学”的内容、“做”的标准、“改”的要求,注重发挥市社联机关党员表率作用,以机关党支部、退休干部党支部

和社科类社会组织党支部为基本单位、以“三会一课”等党的组织生活为基本形式、以党员教育管理制度为基本依托,推动各支部和广大党员真学实做、解决问题、发挥作用。“两学一做”学习教育活动的深入开展,为我们成立社科类社会组织党委打下了良好的思想作风基础。

五是有良好的制度基础。2015年10月,市社联制定印发了《连云港市哲学社会科学类社会团体管理办法(试行)》;2016年12月,市社联印发了《连云港市社联档案管理制度》《连云港市社联信息宣传工作制度》等9项内部管理和党建工作制度。通过建立健全各项管理制度,推动社科类社会组织权益保障和规范管理合法化、制度化,为连云港市社科类社会组织党委的成立打下了良好的制度基础。

三、筹建连云港市社科类社会组织党委工作顺利到位

为开好这次大会,市社联党组把大会的筹备工作列入了重要的议事日程。5月5日,市社联专题召开党组会研究了成立市社科类社会组织党委有关事宜;7月20日,市社联党组印发《关于筹备召开中国共产党连云港市社科类社会组织委员会第一次代表大会的通知》((2017)18号),标志着大会各项筹备工作进入新阶段。期间,主要做了以下几项工作:

一是成立大会筹备工作组。市委组织部《关于深入推进行业社会组织党委工作开展的通知》印发后,市社联第一时间召开党组会研究决定,成立由市社联党组书记、主席杨东升为组长,市社联党组成员、副主席周一云为副组长,吴价宝、沈军军、李明高、孙培松、殷然、黄乐平、何庆武、刘宏光、汪海波、郑婷元等同志为成员的筹备工作组。下设大会组织组和材料组,具体负责代表推选和资格审查、会议组织和联络、会务和宣传,以及文件起草等筹备工作。大会筹备工作组及2个小组,按照《党章》和有关规定,严肃认真而又紧张有序地开展工作,在时间短、工作任务重的情况下,完成了大会的各项准备工作,为大会的召开提供了保证。

二是推动市各社科类社会组织成立党组织。按照市社联党组的统一部署,市各社科类社会组织按照中央和市委组织部“应建尽建”的总体要求,采取单独组建和联合组建的方式,积极做好建立党组织工作。筹备工作组成员积极督促和指导,

推进各社会组织有序建立党组织。截止目前,全市86家社科类社会组织已成立了42个党组织。

三是酝酿推选党代表。在市社联党组(2017)18号文中,我们就党代会代表的名额分配、代表条件、代表产生的程序和方法等都作了明确的规定。各社科类社会组织党组织按照规定的程序和条件,采取民主推荐、集体研究和无记名投票等方式推选出本单位的代表预备人选。经大会筹备工作组资格审查后,确定这次大会的代表共147名。从代表的总体情况来看,选出的代表都是党性原则强、政治素质好和议政能力强的党员,并且各方面人员比例合理,具备了广泛的代表性。

四是起草大会工作报告。对于工作报告的起草,大会筹备工作组进行了认真研究,并对报告的指导思想、结构框架和基本内容等方面提出了明确要求。初稿形成后,又征求了有关方面的意见,并提交大会筹备工作组审议,原则通过。

五是确定了“两委”委员名单。根据市社联党组研究和市委组织部批准,市社科类社会组织党委设委员9名(含书记、副书记各1名),同时设立党的纪律检查委员会,设委员3名(含书记、副书记各1名)。经市社联党组和大会筹备工作组充分征求意见,研究上报了“两委”人选建议名单,经市委组织部批准,确定了“两委”委员及书记、副书记预备人选名单。至此,大会各项筹备工作全部完成。

四、以创新精神做好全市社科类社会组织党建各项工作

各位代表,当前和今后一个时期,我市社科类社会组织党建工作的指导思想和总体要求是:高举中国特色社会主义伟大旗帜,全面贯彻党的十八大,十八届三中、四中、五中、六中全会和习近平总书记系列重要讲话特别是7.26重要讲话精神,牢固树立“四个意识”,不断增强“四个自信”,始终坚持“围绕社科抓党建、抓好党建促社科”的目标思路,大力加强社科类社会组织党组织思想政治、业务、组织、作风和制度四大建设,以敢为人先的创新精神努力开创我市社科类社会组织党建工作新局面。

(一)加强思想政治建设,提高政治道德素质

全市社科类社会组织党组织和广大党员要坚持把思想政治建党放在首位,自觉用马克思主义中国化最新成果凝聚思想共识,让真理力量、思想力量和价值力量深刻作用于全市哲学社会科学事业的繁荣发展和广大哲学社会科学工作

者的日常工作生活。要充分发挥马克思主义宣传主力军作用,坚定理想信念主心骨,带头深入开展党中央治国理政新理念新思想新战略以及市委市政府出台的新政策新举措的宣传阐释,通过课堂、论坛、讲座、媒体、刊物、深入基层社区等多种渠道和方式,开展有规模有影响的理论宣讲活动,引导广大党员增强政治意识、大局意识、核心意识、看齐意识,坚定道路自信、理论自信、制度自信、文化自信。要注重加强社科类社会组织学习型党组织和领导班子建设,不断提升广大党员的党性修养、思想境界、道德水平,切实把全市社科类社会组织建设成为马克思主义和中国特色社会主义学习、宣传、研究的重要阵地。党的十九大后,各党组织要将学习宣传贯彻党的十九大精神作为思想政治建设的重点工作来抓,着力在武装头脑、指导实践、推动工作上求实效,全面提高全市社科类社会组织党的建设科学化水平。

(二)加强社科业务建设,提高社科工作水平

实践充分证明,社科类社会组织只有服从和服务于党和国家的工作大局,才能大有作为,才能彰显价值。

1.要加强决策咨询研究。坚持“立足连云港、研究连云港、服务连云港”原则,自觉围绕连云港市委、市政府的中心任务和中心工作谋划社科类社会组织各项工作,主动贴近全市经济社会发展大局,主动服务领导决策,主动参与经济社会发展实践。要以问题为导向,紧紧围绕连云港推进国际化海港中心城市建设进程中的深层次问题,围绕经济社会发展各领域各环节的重大理论和实践问题,围绕领导关注、群众关心的热点、难点问题,有计划、有重点、有步骤地组织研究,及时拿出高质量的成果和有针对性的对策建议,努力当好党委、政府的“智囊团”、“思想库”。今年9月份,市社联将结合全市社科界第二届学术大会,联合市委宣传部进行全市首批重点智库命名。希望各社科类社会组织结合自身实际,积极申报。

2.要加强社科普及宣传。做好社会科学普及宣传,是社科类社会组织承担的重要职责。希望全市各社科类社会组织党组织注重发挥自身特点,善于创新社会科学知识宣传普及的方法途径,大力普及社会科学知识;积极组织专家深入基层,面向群众,搞好科普宣传活动;不断推出高品质社科讲座,阐释社会热点,弘扬优秀文化,传播人文精神,凝聚思想共识;采取编印科普读物、发

展科普志愿者队伍等形式搞好社科普及宣传;推进社科知识进社区、进企业、进农村、进学校、进网络,充分发挥社会科学服务社会的重要功能。

3.要加强社团自身建设。“达标创模”活动是市社联今年主抓的持续时间最长、也是最重要的一项工作。从3月份开展到现在,得到了市民政局和相关部门以及全市各社科类社会组织的大力支持,取得了阶段性成效。市家庭教育研究会、统战理论研究会、企业文化创意研究会、八路军和新四军抗日根据地研究会等多个到期未换届的社会组织完成了换届任务,市档案学会、青年工作研究会、人大理论研究会、镜花缘研究会等社会组织也在积极筹备换届。但是,活动也存在着一些不容忽视的问题:一是思想认识有差距。为开展好这次活动,确保一个不落,市社联从3月份开始,分三批组织各社会组织相关负责人进行了专题动员部署,明确了活动目标和要求,但部分社会组织对“达标创模”活动思想认识仍然不够到位,未能引起足够重视,开展活动的态度比较消极。二是工作落实有差距。活动方案明确要求各社会组织对照整顿达标八项重点内容进行对照检查,并于4月底前将对照检查材料报送至市社联。期间,通过邮箱、qq群、登门拜访等多种方式催报,但至今,仍有部分社会组织未报送材料,体现出部分社会组织落实工作不力。三是问题整改有差距。5-10月份为活动整改落实阶段。市社联采取逐个过堂方式到社会组织进行了走访调研,从调研情况看,少数社会组织存在对待问题不严肃、不认真,问题整改不及时、措施不具体等问题,甚至个别多年未换届的社会组织仍然没有做好年内换届的准备。希望全市各社科类社会组织能够以严肃认真的态度对待“达标创模”活动,切实以这次活动为契机,推动自身建设更进一步,特别是要确保逾期未换届的社会组织年内全部换届,否则,就是未实现达标的要求。年底,市社联还将结合活动开展情况,评选出一批“模范社团”进行表彰。

(三)加强组织建设,提高凝聚力吸引力战斗力

成立社会组织党组织,是新形势下党中央加强社会组织党建工作的重大决策。目前,全市绝大多数社科类社会组织都是刚刚成立了党组织,在组织运行、落实制度、开展党的活动等方面可能存在不熟悉、不协调、不到位的问题。希望全市社科类社会组织党组织在今后工作中不断强化党建意识,坚持党要管党、从严治党,加强党的理

论和党章党纪党规的学习,积极主动做好各项党务工作。要加强党员教育管理,严格党内组织生活,健全党员党性定期分析、民主评议等制度,确保全市社科类社会组织中的广大党员切实做到坚定信念靠得住、立足本职干得好、遵纪守法过得硬、关键时刻站得出。要加强党支部或党总支班子成员之间的沟通磨合,不断增强党组织的凝聚力、吸引力、战斗力。明年,市社联将以社科类社会组织党组织班子成员为重点,赴外组织举办一期社科工作培训班。

(四)加强作风和制度建设,提高拒腐防变能力

全市各社科类社会组织要深入落实全面从严治党的各项要求,坚持“严字当头、实字为要、廉字打底”,全面落实和加强党的作风建设和制度建设,为我市改革发展稳定各项事业提供坚强保障。要树立忧患意识,组织党员认真学习领会中央和省、市委有关文件精神,严格执行中央八项规定、省委十项规定和市委20条实施办法等有关规定要求。要加强修养、改进作风,充分发挥党员干部的示范性和先进性,不断提高自身修养,切实增强自身拒腐防变能力、明辨是非能力和抵御风险能力。要坚决抵制收送礼品、礼金、礼券,公款消费娱乐、相互宴请吃喝,工作日饮酒,出入私人会所(会馆),滥发钱物和超标准范围发放津贴、补贴、奖金等违规违纪问题,自觉接受各方监督。要加强社会组织的财务管理,严格执行国家规定的财务管理和财务审计制度,注重培养具有专业技术资格的会计人员,加强社团经费及其合法收入的管理,按期向理事会、常务理事会议及挂靠单位报告。希望全市各社科类社会组织党组织和广大党员共同筑牢拒腐防变的思想道德防线,争当遵章守纪的标兵、廉洁自律的模范、一心为民的先锋,为全市经济社会发展作出更大的贡献。

各位代表,同志们,市社科类社会组织党委的成立标志着市社联“一组两委”党的组织架构正式形成:“一组”即市社联党组,受市委领导,发挥领导核心作用。“两委”即市社联机关党总支委员会和市社科类社会组织党委,市社联机关党总支受市级机关工委领导,受市社联党组指导;市社科类社会组织党委受市委“两新”工委领导,由市社联党组具体管理。希望全市各社科类社会组织党组织,以此次大会成功召开为新起点,团结一致、奋力拼搏、勇于创新,全面推进社会组织党建工作新发展,全力推动哲学社会科学事业迈上新台阶。

在“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”国际论坛上的致辞

(2017年7月3日)

刘德海

尊敬的各位领导、各位专家，女士们、先生们：

今天，我们相聚在美丽的黄海之滨、海州湾畔，隆重举行“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”国际论坛，共谋“一带一路”合作发展大计。

“一带一路”国家战略，是以习近平同志为核心的党中央应对全球形势深刻变化、统筹国内国际两个大局作出的重大战略决策，是中国梦与世界梦的交汇桥梁，也是中国与世界各国共同构建人类命运共同体的伟大探索，需要“共商、共建、共享、共赢”。目前已有100多个国家和国际组织支持和参与“一带一路”倡议，今年5月在北京举办的“一带一路”国际合作高峰论坛，更是奏响了“一带一路”建设的时代强音。

习近平总书记高度重视新型智库建设，高度重视新型智库在“一带一路”战略推进中的作用。他在“一带一路”国际合作高峰论坛上发表主旨演讲时，明确提出“要发挥智库作用，建设好智库联盟和合作网络。开展‘智力丝绸之路’建设”。可以说，智库在“一带一路”建设中扮演着不可或缺的重要角色：一是开展研究提供解决方案。“一带一路”建设涉及政治、经济、社会、文化、民族、宗教、安全等诸多领域、众多议题，迫切需要智库专家开展课题攻关、学术研究，提供决策支持。二是搭建平台促进政策沟通。智库领域汇聚了大量专家学者，可以对政府间、地区间的谈判与合作起到先导、预热、缓冲、催化的作用，从而促进政策设计更加科学合理有效。三是增进互信凝聚合作共识。“一带一路”沿线国家和地区的合作交流是多方面、多层次的，开展不同国家以及国内不同地区智库间的交流，有助于增进理解、凝聚共识、形成合力。

在“一带一路”国家战略格局中，江苏是重要的交汇点，连云港则是省委省政府确定的“一带

一路”建设核心区与先导区。近年来，连云港市依托亚欧大陆桥东方桥头堡的区位优势，把握多重国家战略聚焦叠加的机遇，特别是利用上合组织国际物流园和中哈物流合作基地建设的先行先试优势，在“一带一路”建设中取得了重要成果。在市委市政府的正确领导和大力支持下，连云港市社科联充分发挥地方性枢纽智库的职能优势，积极作为、开拓创新，为“一带一路”战略推进和诸多项目载体建设提供了智力支持。我记得，去年也是在这个美丽的海州湾会议中心，连云港社科联携手全国40多个城市社科联发起成立了全国“一带一路”沿线城市智库联盟，举办了首届丝路智库论坛，同时发起成立国内首个智库行业协会，被列为2016中国智库自身建设标志性事件，产生了广泛影响。这次“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”国际论坛，是连云港市社科联推进智库工作服务“一带一路”建设的进一步延续和深化，也是连云港市在“智力丝绸之路”建设上的又一次探索，有助于加强国际交流和地方交流，拓展区域合作新空间。

各位领导，各位专家，发展离不开开放合作，发展离不开交流互鉴。希望与会的国内外专家积极切磋，建言献策，碰撞思想，启迪智慧，助力连云港更好地发挥“一带一路”建设核心区和先导区的作用，服务国家“一带一路”战略决策的深入推进。也希望我们省内和连云港的智库专家，把握住群贤毕至的良好机会，多向来自俄罗斯、波兰、越南的专家和国内其他地方的专家学者请教学习，以思想的交流交锋交融，践行“共商、共建、共享、共赢”的精神。相信通过大家的共同努力和深入研讨，此次论坛必将产生丰硕的成果，推动“一带一路”战略支点城市与区域合作发展迈上新台阶！

(作者系江苏省社科联党组书记、常务副主席)

中国商业——“丝绸之路经济带”建设穿过俄罗斯领域的一种手段

[俄罗斯] 阿丽娜·阿弗纳希耶娃

2013年9月,中华人民共和国国家主席习近平提出的建设丝绸之路经济带的倡议,特别是欧亚经济联盟(EAEU)的前景与丝绸之路经济带(SREB)的契合,是俄罗斯学者、官员和媒体等热议的话题。但丝绸之路经济带是否会通过俄罗斯?如果通过俄罗斯又将通过哪些城市?到目前为止,这些问题都还不清楚。据推测,丝绸之路经济带的北线将从中国的西部地区到哈萨克斯坦,再到俄罗斯的鄂木斯克、莫斯科和科特。从鄂木斯克到莫斯科的路程包括:车里雅宾斯科-乌法-萨马拉-梁赞;秋明-叶卡捷琳堡-皮尔姆-基洛夫-雅罗斯拉夫尔/诺夫哥罗德;秋明-叶卡捷琳堡-喀山-喀纳什-阿尔扎马斯-莫隆。

为确保俄罗斯和中国在丝绸之路经济带建

设中的获益程度,我们应该分别考虑中国企业在俄罗斯的经济活动规模和利益,以及俄罗斯对外国投资者参与商业项目的需求。

一、在俄华人的经济活动规模及数量估计

中国企业在俄罗斯经济的各个领域都有代表性,从事第二和第三产业的公司最多,分别占比55.3%和39.2%。其中,在第二产业中,24.3%的企业从事重型制造业,10.8%的企业从事轻工业,4.1%的企业从事建筑业;在第三产业中,34.4%是企业贸易公司,剩余的4.7%分别为从事运输服务、金融行业以及广告咨询行业的企业。在第一产业方面,中国公司占比5.5%,其中4.1%的企业与采矿业有关(如表1所示)。

表1 2009-2016年中国国有企业在俄罗斯产业结构单位:%

第一产业 5.5	矿业	4.8
	能源资源	4.1
	矿产资源	0.7
	农业	0.7
第二产业 39.2	制造业	35.1
	重工业	24.3
	轻工业	10.8
	建筑业	4.1
第三产业 55.3	运输服务	4.7
	电信服务	3.4
	贸易	34.4
	金融服务	4.7
	酒店业和旅游服务	2
	广告和咨询	4.7
	印刷业	1.4

注：中国在俄罗斯有多少家企业并没有确切的统计数据。本数据根据中国 2009 年在俄罗斯联邦正式注册的公司名单，减去目前在俄的中国有关部门的代表处和已经变卖的企业数得到，共计有 148 家企业。

在俄华人的数量也是一个有争议的问题。根据 2010 年官方统计资料，在俄华人数量为 28943 人，这一数字明显被低估了。据专家估计，真实的数字可能在 20 万到 40 万之间，甚至高达 50 万。在本报告中，我们认为在俄华人为 40 万。华侨企业产业结构包括贸易、旅游服务、农业、建筑业、餐饮业、原材料采购、国际运输、广告和报纸。

据我们所掌握的数据，我们可以形成中国企业在俄罗斯联邦的大致情况。中国企业感兴趣的俄罗斯是一个大的销售市场。即使是在目前的状况下，由于经济衰退，且受西方制裁和卢布汇率下跌，俄罗斯的偿付能力有所下降。虽然如此，中国的贸易公司并没有离开俄罗斯市场，甚至通过更换一些欧美公司来巩固自己的地位。中国企业

家对前苏联的重工业和轻工业企业很感兴趣，虽然这些企业在 20 世纪 90 年代曾被废弃。在此基础上，中国企业可以面向俄罗斯和中亚市场生产现代化产品。中国大型油气公司，已在俄罗斯联邦设有代表处和分支机构，对俄罗斯的能源资源感兴趣。大型中国建筑公司在俄罗斯建筑市场上的影响力也越来越大。中国企业在俄罗斯联邦的金融服务是由中资银行的分支机构提供。咨询、广告服务、客货运输服务（包括国际航空运输）等服务业也由中国公司的相关部门提供。

二、俄罗斯的商业利益

俄罗斯门户网站发布的投资项目信息显示，大多数俄罗斯中小企业需要融资的项目落在了重工业、建筑业（化肥制造、仓库建筑等）、农用工业和房地产业上，其中重工业约占 23.7%（包括 10.5% 的原料和建筑材料的生产），建筑业占 21.1%，农用工业占 15.9%、房地产占 15.8%（如表 2 所示）。

中国门户网站的发布的投资项目信息显示，

表 2 俄罗斯对中小企业投资的需求

单位：%

	俄罗斯门户网站信息	中国门户网站信息
项目总数	100.0	100.0
第一产业	18.2	47.6
矿业	2.3	9.5
化肥制造、仓库建筑等农用工业	15.9	38.1
第二产业	47.4	38.1
制造业	26.3	14.3
重制造业	23.7	14.3
木制品工业	5.3	—
原材料和建筑材料的生产	10.5	—
石化工业	2.6	4.8
发电业	—	9.5
机械工程(学)	2.6	—
装备制造业	2.6	—
轻工业	2.6	—
食品业	2.6	—
建筑业	21.1	23.8
第三产业	34.2	14.3
贸易	5.3	—
教育、体育和卫生保健	2.6	4.8
不动产	15.8	4.8
运输和贮藏	—	4.8
web 服务	5.3	—
咨询	2.6	—
金融服务	2.6	—

大多数俄罗斯中小企业项目需要融资落在了农产品加工业、建筑业、制造业(包括发电)上面,其中农产品加工业约占38.1%,建筑业占23.8%,制造业占14.3%(如表2所示)。

俄罗斯大型国有和私营公司在运输基础设施、农业、工业、建筑 and 信息技术方面的利益是中俄两国大规模合作的关键领域。随着2016年6月24日中俄政府间第三次投资合作的召开,上述领域中的66个项目已被批准开工建设,投资总额达900亿美元。随着2017年4月12日第四次会议的召开,合作项目已扩大到73个。此外,双方正在讨论在能源领域上中俄开展合作的可能性。如,亚洲能源项目等。

三、发展与中国公司和投资者展开合作的潜力

(一)农业和农产品加工业领域

吸引中国资本进入农业和农业工业项目是俄罗斯的优先选择。为此,2015年5月,中俄建立了一个投资总额为20亿的专门投资基金为在俄罗斯远东地区与中国开展的农业合作项目融资服务。该基金是由俄罗斯直接投资基金、中俄投资基金和中国黑龙江省三方共同成立。中国投资者对俄罗斯的农业和林业部门也具有浓厚的兴趣。这是因为,为了满足中国对食品不断增长的需求,中国农民需要培育更多的国外土地。而投资俄罗斯农业业务又相当有利可图。同时,由于俄罗斯对欧洲农产品进口的禁令,中国投资者有一个独特的机会占据俄罗斯国内的农产品市场空缺。

俄罗斯的农业部门需要长期的外国投资,因为俄罗斯银行的高利率(约11.8%)不利于商业活动。然而,与中国投资者的合作仍存在着一些客观和主观的问题。客观因素是农业合作中的利益分化。俄罗斯联邦感兴趣的是长期投资于畜牧业的发展、生产农产品的工厂建设以及为俄罗斯公民创造新的就业机会;而中国投资者更感兴趣的是在50年内为农业部门发展租赁农业土地,他们主要在农场使用中国劳动力。他们也更喜欢见效快的项目,如养鸟。主观因素是,许多俄罗斯专家质疑中国农民使用的化肥安全(这些肥料大多数不符合俄罗斯的卫生标准),同时还有俄罗斯农民与中国农民正在展开激烈竞争的问题。尽管存在这些问题,俄罗斯和中国在这一领域仍在积

极开展合作,如在克拉斯诺亚尔斯克有合资企业,在沃洛格达和基洛夫地区、在斯克和车里雅宾斯克地区也都有中国企业的身影。

(二)建设领域

俄罗斯对中国建筑业投资的需求是相当大的,中国投资者和建筑公司对俄罗斯的建筑业也越来越感兴趣。

一些中国公司自己为建设项目融资,并通过开发或出售建造的物品获得收益。如2013年中国最大的公司——中国建筑工程总公司已经获得许可从2014年开始为洪水影响的地区(哈巴罗夫斯克地区)的居民建立1.5万平方米的住房。

一些中国公司在俄罗斯赢得投标参与俄罗斯联邦项目建设,并通过出售物品获得利润。如2014年中国铁道建筑总公司赢得了招标,将为俄罗斯地区建设2500万平方米经济类住房(从远东到加里宁格勒地区)。

此外,俄罗斯大型建筑公司和中国投资公司在俄罗斯建筑业也有合作的例子。如2015年5月,位于普斯科夫市的俄罗斯建筑公司与中国投资公司同意在靠近圣彼得堡的地方建造40万平方米的新住宅区。最令中国投资企业感兴趣的将是俄罗斯的基础设施项目:“西欧-西部中国”的高速铁路建设项目。根据俄罗斯运输部的数据,在最近的五年里,中国投资者计划投资约5兆卢布(超过70亿美元)用于俄罗斯的交通基础设施。俄罗斯和中国公司将共同建设。

有意思的是,在俄罗斯经济发生危机,卢布汇率急剧下降的情况下,中国投资者和施工企业并没有改变开拓俄罗斯建筑市场的计划。同时,俄罗斯也对中国在这一领域的投资感兴趣,也需要中国建筑公司提供的服务,因为这些服务可以降低住房、工业和基础设施的最终成本。目前,中国建筑企业占据超过20%的俄罗斯市场,其市场份额在未来可能会增加到40%

(三)电力工程

当前,伴随对资源开采行业热情的高涨,中国投资者也越来越重视俄罗斯热电厂的现代化建设。他们还考虑了从俄罗斯到中国的电力传输能力。中国企业家和投资者参与俄罗斯能源项目,与俄罗斯公司建立合资企业。这些项目是由

(下转30页)

“一带一路”在孟中印缅经济走廊上的发展挑战与对策

[孟加拉国] 柯 修

2013年5月李克强总理在访问印度时首次提出建设孟中印缅经济走廊（以下简称BCIMEC），之后习近平主席提出了建设“一带一路”的战略构想。“一带一路”的建设是中国与世界其他国家在新时期扩大开放与合作的重要战略政策之一。其中孟中印缅经济走廊是“一带一路”战略的重要组成部分。

因地理位置和历史渊源，孟加拉国、中国、印度和缅甸四国的山水相依，文化、经贸往来源远流长。在古代西南丝路已经把四国密切的连接在一起。其中孟缅作为中印两个文明古国沟通交流的桥梁，并深受两大文明古国的影响。二战时期的滇缅公路、史迪威公路、驼峰航线再到现在的中缅油气管道等再次把四国联系起来。虽然在二战后随着各民主国家的建立，四国出现一些矛盾，但是在区域一体化的背景下，各国认识到加快区域合作的重要性与紧迫感。四国在政治、经济、文化上不断加强合作，扩大开放，四国关系也不断改善。在此基础上虽然取得了一定的成绩，但与四国之间合作的巨大潜力还是有一定的差距。因此为了更好的加强四国之间的经贸合作与人文交流，发挥四国之间的资源互补优势，挖掘四国之间合作的潜力，促进区域的共同发展我们首先要找出存在的挑战并找出相应的对策。

一、孟中印缅经济走廊的特点与发展现状

孟加拉国、中国、印度与缅甸四国陆地总面积为大约1340万平方公里，总人口约28亿，2016年四国生产总值超过16万亿美元。孟中印缅四国资源丰富，经贸互补性较强，合作潜力较

大。BCIMEC包括孟加拉、中国西南地区、印度东北部、缅甸在内，总面积大约400万平方公里，是连接两洋的重要枢纽，入有孟中印缅广阔腹地，出有吉大港、加尔各答、仰光等著名港口，是中国、东南亚、南亚大市场交汇地，也是中国印度洋战略的必经之地，地缘区位和战略意义非常重要。

1. 中孟经济合作

中国与孟加拉国经济贸易合作自从双方建交以来一直都是平稳地向前发展。1975年中孟贸易的总额为306万美元，而到2016年则达到97.147亿美元。建交40年来贸易额增长了大约3000倍。1983年，为促进双方经贸合作，两国成立了经贸与科技联合委员会。2010年中孟建交35周年，中国成为孟加拉的最大进口国和最重要的战略合作伙伴。孟加拉国是中国在南亚对外承包工程的重要市场之一。到2012年12月底中国累计在孟加拉签署承包工程合同额88.84亿美元。两国良好的经贸合作使得中孟两国将来在扩大经贸领域和产业合作上更加的便捷。中国对孟加拉国出口的商品主要包括：纺织品、机械设备、化工产品、车辆及附属零件、钢铁制品等；从孟加拉国进口的主要商品包括：皮革及皮革制品、纺织品、冷冻食品、黄麻、医疗设备及其附件等。中孟贸易额在迅速增长的同时，中国利用孟加拉国的当地资源、劳动力、政策等优势在孟加拉国的投资呈不断增长趋势，投资领域也不断拓宽。截至2016年年底，中国对孟加拉国的直接投资达11.69亿美元。中国在孟加拉国的投资领域主要是纺织、服装、纺织机械设备、陶瓷、医疗、家电及

轻工等。近期中国国家主席习近平访问孟加拉国后两国之间的各种合作达到新的高度。

2. 中孟文化交流

从1979年中孟两国签署政府文化合作协议以来,两国的文化交流与合作不断提升。为庆祝两国建交30周年,2005年被定为友好年,并举办了一系列的文艺活动,昆明与吉大港还建立了友好城市关系。从1976年以来两国开始互派留学生,并从2013年起,中国向孟加拉国留学生提供的奖学金名额由每年80名提高到160名,云南大学于2006年还在孟加拉开办了南亚的第一所孔子学院,更好地传播了中国的文化。2015年,中孟两国建交四十周年,两国在文化交流领域进一步拓展,孟加拉国百人青年团访问中国,中国留学生也到孟加拉学习孟加拉语和文化类课程。

二、孟中印缅经济走廊发展的挑战与制约因素

从各方对BCIMEC建设的回应来看,印度、孟加拉与缅甸对经济走廊的建设是持肯定态度的。但是从客观来看,经济走廊的建设仍然存在着一系列的挑战和制约因素。

1. 印度与中国合作的谨慎

印度认为中国的竞争力很强,会对印度的产业和就业带来较大影响,为保护其本国的产业,印度设置重重的贸易壁垒,印外长表示,两国的贸易谈判只有在解决了贸易赤字后才会开始,这意味着印度对通过孟中印缅经济走廊与中国的合作存在着很大的顾虑。印度政府对跨境多边合作持有怀疑态度,并表示不会放松对边境地区开放的管制。BCIMEC是为了扩大地区之间的开放,加强合作,而自孟中印缅经济走廊提出以来,印度政府还没有明确的规划和政策出台,其东向政策中也无建设经济走廊的内容。印度的这种谨慎态度会极大制约经济走廊的建设。

2. 孟加拉国的特殊情况

孟加拉国对BCIMEC建设的态度是比较积极的,希望成为该地区经贸交流的合作枢纽。但是考虑到孟加拉国的政治、经济、社会等实际情况,支撑经济走廊建设的能力还有所不足,对经济走廊的建设会有一定的影响。虽然近几年以来孟加拉国的经济发展速度较快,但整体经济环境上还是略微落后,制造业水平的不够完善。这也许会使经济走廊的建设因资金的缺失受到限制,使一些项目因孟加拉国经济能力的不足难以按计划或预期开展。

3. 交通基础设施的制约

BCIMEC建设首要解决的问题就是区域之间的交通问题。该区域存在着崇山峻岭、江河密布和丛林沼泽,地理条件比较差,为交通基础设施的建设带来了一定难度。孟印缅三国现在的交通基础设施不能够满足经济走廊贸易往来的交通运输需求,并且各个国家的公路、铁路标准不一,自成体系,因此对该区域交通的改善面临着巨大的困难。

三、孟中印缅经济走廊发展的对策建议

1. 进一步完善中缅关系

中缅关系总体上发展平稳,随着缅甸国内改革的加快与市场的不断开放,中缅双方未来在经贸、能源、文化等各个方面展开更深入的交流与合作。但是随着缅甸民主化进程的加快、西方国家与缅甸关系的改善与缅甸北部的问题等都会影响到中缅关系的进展。从缅甸政府叫停中国能源、水电、矿产等多个事件中说明中缅关系还需要进一步的改善。

2. 加快孟中印缅交通基础设施的建设

虽然中国与孟印缅三国相邻,但道路的不通畅严重制约了BCIMEC的发展。孟中印缅四国要把交通基础设施建设作为走廊建设的优先和重点领域,加强交通领域的双边、多边合作,积极推进孟中印缅区域的公路、铁路、水路、航空等通道建设,构建综合立体的交通运输体系,改善地区的发展条件,促进互联互通,对BCIMEC各领域方面上的合作具有基础性的作用。

3. 建立孟中印缅交通联合机制

发挥中印两国的主导作用,发挥中国在交通基础设施上的技术优势,由中印两国推动四国交通、商务与银行等部门建立孟中印缅交通联合机制,决定合作方式、利益分享机制,共同协商,统筹规划。

虽然中国与孟印缅三国的区域合作已经小有成就,但是在BCIMEC这一区域存在着中印边界、交通联通、非传统安全等很多现实的问题,制约着经济走廊的建设发展。因此,在加强经贸合作的同时,和平解决中印边界问题,加强交通基础设施的联通,建立孟中印缅地区非传统安全合作机制等是孟中印缅四国共同努力的方向。

(作者系北京大学“一带一路”项目孟加拉国专家)

“一带一路”倡议背景下的中国与东盟合作

[越南] 冯氏惠

中国与东盟经济、政治、文化交流合作越来越深刻广泛,并且取得前所未有的巨大成就。建立和推动地区互联互通、对接合作是中国和东盟的实在愿望。中国提出来的共建“一带一路”倡议对东盟各国发展起着积极性意义和务实性作用。在新的国际关系背景下“一带一路”与中国-东盟互联互通建设能够争取众多机遇,同时避免种种困境与挑战。中国与东盟应该尽力、诚心寻找办法来解脱荆棘问题,争取顺利条件,提高信任,迅速促进合作,为“一带一路”建设作出巨大贡献,达成“互联互通”目标。富裕、发达、对接、稳定、和谐地区就是中国及东盟的渴望,也是区域和世界全面合作所需要的环境。

一、“一带一路”与中国-东盟互联互通的机遇

中国与东盟关系已经历了黄金十年,联通深度、合作紧密、效果巨大,达成了不少共同利益的对接协定及框架,为建立双方伙伴关系奠定了坚实基础。2015年3月,中国国家发展改革委、外交部、商务部经国务院授权发布的《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》,其中提出“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心沟通”的合作重点符合中国和东南亚各国发展战略的愿望和计划。在新背景下,“一带一路”与中国-东盟互联互通,将带来一些重要机遇。

1. 中国与东盟合作机制日益发挥作用

在国际与区域深度融合发展的趋势下,尤其在中国改革开放取得巨大成就,以及东南亚地区

地位日益突出的背景下,中国和东盟更加重视促进全面合作关系,并且共同建立许多成熟、有效并涵盖了经济、政治、安全、海洋、人文等领域的合作机制和框架。即《中国与东盟全面经济合作框架协议》(2002年11月)、中国加入《东南亚友好合作条约》(2003年10月)、东盟10+1和10+3对话机制、中国-东盟自由贸易区(2010年正式运行)等。十多年来,这些合作机制及框架为中国与东盟促进全面合作起着非常重要的推动作用。其中,中国-东盟自由贸易区既给中国开辟了广泛的国外市场,又给东盟各国带来了潜力巨大的合作伙伴。当前,随着东盟共同体建设和区域全面经济伙伴关系框架(RCEP)建设的推进,中国和东盟致力于打造并在2015年底前完成自由贸易区提升版谈判,从而使中国和东盟在经济上更紧密地联系在一起。21世纪初至今,中国与东盟合作,尤其在贸易领域上不断扩大发展。2012年中国-东盟双边贸易额达4001亿美元,是10年前的6倍,中国成为东盟最大贸易伙伴,东盟成为中国第三大贸易伙伴。截至2013年6月底,中国对东盟国家直接投资累计近300亿美元,约占中国对外直接投资的5.1%。东盟成为中国对外直接投资的第四大经济体。同时东盟对中国投资累计超过800亿美元,占中国吸引外资总额的6.6%,成为中国第三大外资来源地。上面所提到的无疑会为“一带一路”互联互通创设更为合理、公正的秩序,并将源源不断为双方合作创造机制性动力以及实在的良好合作条件。

2. 中国经济实力不断强大

中国壮大崛起的经济、快猛发展的基础设施建设、迅速上升的国际贸易、创新驱动的科技等各方面,为“一带一路”建设提供十分坚固的基础。据统计,2014年中国国内生产总值达636463亿元,外汇储备38430亿美元,货物进出口总额264334亿元(出口143912亿元、进口120423亿元),这为“一带一路”建设提供了非常有利的前提。中国当前经济总量在世界上排名第二,为建立亚洲基础设施投资银行(AIIB)和丝绸之路基金创造了良好的条件。中国当前在世界上已开辟了广大的外贸市场,成为许多国家和地区重要的经贸伙伴;中国现有众多大企业已成为东盟国家交通、住宅建筑领域上的投资方和大承包者,为“一带一路”的“设施联通”和“贸易畅通”合作目标奠定了基础。同时,东南亚华人华侨及其经济实力是中国巨大而可靠的潜力,为“一带一路”建设起着非常重要的作用。华人华侨主要集中在东南亚,人数大概2400万,占世界上华人华侨的80%。东南亚华人华侨除了对中国经济发展做出巨大贡献,还为中国与东盟各国建立互联互通关系搭建了十分重要的桥梁。中国在国际上的地位及角色越来越重要,说服力、影响力也同样日益增强。总之,中国本身的实力为“一带一路”预备达成的中国-东盟对接目标提供了很好的条件。

3. 互联互通是东盟各国经济发展的共同需求

2013-2014年,东盟致力于落实东盟一体化工作计划(2009-2015年)的各项内容。为了促进内部以及区域经贸活动,东盟各国都需要互联互通,以达到贸易及投资便利化、金融服务、基础设施联通等目标。单就基础设施方面,在中长期发展战略上,东盟需要的基础设施建设资金特别巨大,而世界银行(WTO)和亚洲开发银行(ADB)已经很难满足亚太地区基础设施建设融资达到万亿美元的需要。按测算,亚行的东盟基础设施投资基金只能提供千亿美元规模,而印度尼西亚一国就提出了1600亿美元的融资需求。从此能看得出,在提供资金方面上,中国所创立的亚洲基础设施投资银行和丝绸之路基金是非常符合于东盟基础设施建设的需求。根据《筹建亚投行备忘录》,亚投行的法定资本为1000亿美元,初始认缴资本目标为500亿美元左右,中国出资

50%。若亚投行能够充分的发挥良好运作机制,充分满足亚洲基础设施建设的需求,那么东南亚的港口、桥梁、道路建设都可以更为顺利,“一带一路”与中国-东盟互联互通也更为容易实现。除了基础设施建设领域之外,东盟各国都愿意与中国扩大及促进投资贸易合作关系,成为中国全面、潜在的经贸战略伙伴。反过来,中国也把东盟当作畅通亚欧,链接世界的重要桥梁,换句话说,东盟就是“一带一路”与中国-东盟互联互通的首选且不可缺少的基地。

二、“一带一路”与中国-东盟互联互通的挑战

1. 中国自身的挑战因素

一是亚洲基础设施投资银行还未见效。亚洲基础设施投资银行现吸收了57个国家参加,其中东盟是最积极的地区,显示亚投行巨大吸引力。不过,亚投行法定资本为1000亿美元,中国出资50%,对亚洲基础设施建设的庞大需求也显得资源不足,并且东盟大部分国家经济实力不强,出资比率低,而贷款需求却很大。这样,虽然中国财政收入巨大,但也不能在大范围上支持与赞助所有的经济实力弱的东盟国家,以致中国对外经济策略有可能遇到难题。还有,亚投行的运作机制效率,包括出资比率、利润分享、贷款条件、结算规定等还有待确定。这当然直接影响“一带一路”战略所要达到的“设施联通”目标。

二是中国地区间发展不平衡。中国在将来面临着一个问题,就是地区发展的不平衡,对“一带一路”建设进程造成不协调,同时还负面影响各省市参与“一带一路”建设的积极性主动性。这会导致两种可能:一是愿意参加“一带一路”的不发达地区,虽然受到政府支持,但碰到资金缺口而造成项目进度缓慢的可能性很大。二是依赖中央政府赞助而缺少积极性、主动性等的现象随时可能出现。

2. 地区潜在隐患的挑战因素

一是东盟各国发展不平衡。东盟各国经济实力不平衡,有的发展水平相当低,有些国家甚至经贸投资环境恶劣、生产条件落后、技术水平不高、管理方式不先进,对实现“一带一路”互联互通目标造成困境。第一,缺少资金的国家,会跟不上“一带一路”建设进程的步伐,不仅使得合作项目受到影响,还阻碍“一带一路”的互联互通;第

二,一些落后的国家,可能会不接受或不满足中国和其他国家的合作要求。这种状况当然对“一带一路”建设进程、互联互通目标产生负面影响。

二是东盟内部的不稳定因素。东盟正在致力于落实东盟一体化计划,截止到2014年7月,在政治和安全共同体建设方面,东盟已经完成了原定完成的32项工作中的28项目。但是,总体上看,东盟还是一个松散、没有约束机制的组织,因此各国之间的经济、政治等关系是不紧密的。这在一定幅度上对东盟内部对接以及对“一带一路”互联互通产生障碍。部分东盟国家政局动荡,影响了其外交政策的稳定,在一定程度上也会负面影响“一带一路”倡议的实施。

三、“一带一路”与中国-越南的合作方向

可以肯定,促进与中国全面、有效果的合作是越南政府与越南人民毫无改变的愿望。越南与中国在政治、经贸、文化等各方面上的实际合作交流已明确证明这一点。中国提倡的“一带一路”战略日益吸引越南学者的关注了解。

1. 关于共建“一带一路”倡议

从中共总书记习近平先生初次提出“共建一带一路”构想(2013年9月和10月份)至今,只有几年时间。虽然中国在2015年3月28日发布的《共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路:愿景与行动》,明确提出了“一带一路”共建原则、思维框架、合作重点、合作机制、地区位置、中国行动等内容,但“一带一路”建设对东南亚各国还没有明确的统筹计划。

第一,既要进一步深入思考“一带一路”的完备内容、具体计划、稳妥步伐、长远预测,又要及时划出与包括东盟在内的每个区域,甚至每个国家的具体合作项目和部署。因为,“一带一路”上的每一个环节的放缓均对其进程产生影响。

第二,既要切实考量东盟各国参加“一带一路”的实力与经贸合作基础、国际安全和生态环境、文化差异等问题,又要具体划定中国内地省市及企业参与“一带一路”规划的地位与实力。因为统筹“一带一路”建设规划由中国政府决定,但具体合作项目却由中国每个省市及企业直接实行的。确定不了省市的地位和主导行业,就不能发挥省市具有的优势,限制“一带一路”战略总体目标的落实效果;选择不准企业的优势和实力,

就不能推动进程。

第三,应该更多地和东盟在实现重点合作项目每个阶段深入交流意见、探讨政策、磋商办法,以促进务实、有效果的合作。

2. 关于落实“一带一路”背景下的越-中合作关系

在新的背景下,越-中两国的全面密切关系对彼此相互有利,促进双方经贸合作总是越南切实的愿望。

第一、坚定不移维护越-中的宝贵传统友好关系

在过去很长时间内,越-中真诚、友好关系已为两国度过种种困境与挑战起了巨大而实在的作用。两党两国政府以及两国人民不断诚心诚意培植与促进越-中友好深情,建立全面战略合作伙伴关系。若共建“一带一路”,两国一定要坚定切实遵守两党对两国之间关系所提出的“十六字”方针和“四好”精神(好邻居、好同志、好朋友、好伙伴)。这是改善促进越-中关系的坚实基础。

第二、尽力做好已达成的合作项目

越南与中国在贸易、投资、基础设施建设、教育科技等各方面签订了许多合作项目,其中有不少项目对越南经济社会发展起着巨大作用。越南希望能够改变越南与中国贸易逆差状况,把大量产品出口到中国,同时改善双方边贸机制;越南期望中国企业既要加强投资越南,重点为交通基础设施及农业生产领域,又要不断提高承包的交通基础建设工程。另外,越南和中国应该继续促进跨边界自由经济区,如加快成立越南老街省与中国云南省、越南芒街省与中国东兴市等跨边界自由经济区。这不仅对改善双方边界地区人民生活起作用,而对“一带一路”建设也有好处。

第三、加强交流磋商,努力找出共同点

坦白地说,中国政府关于“一带一路”战略的落实计划、部署及措施还不够全面、具体,指导性的文件也不够完备,并且越南能接触到的资料也不多,导致越南对“一带一路”战略各方面的了解还不够清晰、全面。因此,越南和中国应该在各层面上加强交流、磋商,以加深了解、加强认同、统一行动、实现双赢合作。

(作者系越南社会科学翰林院中国研究所副教授)

“一带一路”中的明斯克：支点选择 与发展前景

李 燕 [白俄罗斯] 塔季扬娜·维尔金斯卡娅

白俄罗斯是欧亚陆路交通的必经之地，在“一带一路”建设中具有独特的地缘优势。2015年5月习近平总书记访问白俄罗斯时指出：“要把中白工业园……项目打造成丝绸之路经济带上的明珠和双方互利合作的典范。”卢卡申科表示，白俄罗斯愿成为中国“一带一路”倡议的重要支柱。这个项目不仅得到两国政府的重视，也得到了白俄罗斯相关部门以及中国一些大型企业的支持和配合，目前正在有序推进中。

一、中白工业园的缘起：学习中国经验

中白两国合作建设一个工业园，是两国历史交往和现实需求的理性结合。

白俄罗斯地处欧洲，是位于东欧的内陆国家，1991年8月25日独立。白俄罗斯东部和北部与俄罗斯相邻，南部与乌克兰接壤，西部同波兰、立陶宛和拉脱维亚毗邻，国土面积达20.76万平方公里，领土面积居欧洲第13位。人口约950万，近80%为白俄罗斯人，主要少数民族依次是俄罗斯人、波兰人和乌克兰人。1995年后，白俄罗斯语和俄语被定为官方语言，大多数人信仰东正教，其次是天主教。在政治制度上，白俄罗斯从1994年开始实行总统制，总统为国家元首和武装力量总司令，有权确定全民公决、解散议会、确定各级议会选举、任命政府总理（须经议会下院批准）、任免所有副总理以下政府成员、任免所有司

法机构、中央选举和全民公决委员会领导人、决定政府辞职等。1994年7月，卢卡申科当选首任总统，之后多次连任，目前已在任23年。白俄罗斯议会称国民会议，由共和国院（上院）和代表院（下院）组成，每届任期五年。共和国院共64名代表，其中56名由全国6州1市（明斯克）的地方苏维埃代表会议以秘密投票方式各选举8名代表产生，另8名代表由总统任命。代表院由110名代表组成，以秘密投票方式直接普选产生。白俄罗斯没有执政党，政党在社会政治生活中影响有限。现主要有15个合法政党，较大的有白俄罗斯共产党、白俄罗斯共产党人党、白俄罗斯人民阵线党等；在经济发展水平上，白俄罗斯工业基础较好，机械制造业、冶金加工业、机床、电子及激光技术比较发达和先进；农业和畜牧业较发达，马铃薯、甜菜和亚麻等产量在独联体国家中居于前列。自1996年以来，经济稳步增长。2002年3月，卢卡申科总统提出“白俄罗斯发展模式”，强调以民为本、渐进改革、稳中求进，摒弃全盘私有化和休克疗法，建立强有力的国家政权和可调控的面向社会的市场经济体系。但在改造计划经济体系，建立市场经济方面仍面临不少困难，如资金短缺、产品竞争力不强、企业效益不高、亏损严重等。白俄罗斯是欧亚经济同盟国家，与俄罗斯和哈萨克斯坦的经济、军事一体化逐渐

加强;在外交方面,卢卡申科总统执政以来,白俄罗斯坚持奉行独立务实的外交政策。其外交首要重点为俄罗斯,重视同独联体及周边邻国的关系,并努力改善同西方国家关系。白俄罗斯将中国视为白外交优先方向。

最初提出中白工业园区建议的是卢卡申科总统,就任白俄罗斯总统不久,在选择国家发展道路和经济发展方式上,卢卡申科总统提出“了解中国,学习中国,接近中国”的战略理念。1995年到2015年,他以总统身份多次访华,也多次接待中国领导人的访问,积极发展与中国的外交关系和经贸往来。2010年3月,时任中国国家副主席习近平访问白俄罗斯,卢卡申科总统就向习主席表达了在白俄罗斯境内共建工业园的愿望。2011年9月,两国政府签署了关于建设中白工业园的协定,正式确定了这一项目。2012年白俄罗斯颁布了第一个总统令,对园区建设提出了比较系统的规划,以及招商引资计划和相关优惠政策。2013年习近平主席提出共建“丝绸之路经济带”倡议后,白俄罗斯积极响应。2014年园区建设开始动工。2015年5月习近平主席访问白俄罗斯,5月12日,两国元首一起到园区,为园区标志“大石头”揭牌,园区建设加快。根据两国元首的要求,2015、2016年园区在基础设施建设以及招商引资方面都采取了较大的动作。基础设施建设方面,首期开工3.5平方公里起步区,包括11公里双向四车道公路,给排水、供电、通讯等地下管网,“七通一平”及配套基础设施,到2016年底已基本建成。

在招商引资方面,2015年5月两国元首共同见证了园区管委会为首批7家入园企业颁发证书,另外还有甘肃聚馨麦芽、烽火通信等企业递交了入园申请书。到2017年6月,已经有13家中国企业入驻,30多家中国企业签署了意向入园协议。目前,中白工业园区建设正以良好的势头健康有序地发展。中白工业园区是中国“一带一路”战略在海外建设的一个比较大型的工业园区,是“丝绸之路经济带”走向欧洲的枢纽,同时也是带动白俄罗斯经济发展、推动社会进步的典范。

二、中白工业园的发展战略

中白工业园位于白俄罗斯明斯克州斯莫列

维奇区,毗邻明斯克国际机场,距首都明斯克市25公里,距波罗的海立陶宛的克莱佩达港口约500公里,距俄罗斯莫斯科约700公里,距柏林约1000公里,有国际公路、洲际公路、铁路穿越园区,交通便利,有良好的区位优势,也有优美的生态环境和生活环境。园区将重点发展精细化工、电子信息、生物医药、高端制造产业,与之配套的物流仓储、交通设施、生活设施、科研机构、医疗机构、教育机构等也将逐步完善,也具有旅游度假等功能。目前的主要运营商是中白工业园合资公司,公司前期投资主要在中方,占68%份额。其中,招商局占20%,国机集团和中工国际占45%,哈尔滨投资公司占约2%。俄方占32%的份额,主要是明斯克州和市出资。前期主要投入在金融、交通基础设施、港口。

根据长期发展规划,未来中白工业园将吸引超过200家高新技术企业入驻,形成结构布局合理、产业协调发展、科技水平含量高、社会经济效益明显的综合性开发区,集生态、宜居、兴业、活力、创新五位一体的国际化空港新城。在运营中采取前港、中区、后城的模式。前港:建设一个或两个港口,作为向外发送货物的港口。白俄罗斯是一个内陆国家,在园区生产了产品,必须到海外寻找市场,目前货物主要通过立陶宛的科莱佩达港出口海外;中区:指中白工业园区。其前期主要功能是作为物流集散地,把内地的产品运往海外,在这里主要投向欧洲。后期将集生产、加工、仓储、商业贸易、休闲娱乐、日常生活服务等于一体,建成一个大的生产消费区——“城中城”。白俄罗斯政府希望这里成为其经济发展的火车头,对白俄罗斯经济起到引擎作用;后城:依托一个大城市,就是明斯克。

关于园区建设,白俄罗斯方面根据本国情况以及明斯克作为首都的长远发展规划,将中白工业园区从人口、地域、功能、经济作用等多方面进行了定位,将园区定位为一个高新技术区,带动明斯克和整个国家的科技、经贸、社会发展。按照白方规划,中白工业园区到2020年将建成容纳25-30万人的小城区,而到2030年,将建成可以容纳和带动上百万人的以高科技为主的明斯克的卫星城。

从中白两国对中白工业园区的发展战略构

想中不难看到,中国方面致力于使园区成为一个把“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟发展战略整合起来,朝向欧洲的,集高科技、现代技术、生产、物流、生活、休闲、服务于一体的经济区。白俄罗斯则将其与首都明斯克乃至整个国家经济社会发展的整体规划结合起来,希望这个园区成为国家经济社会发展的火车头和引擎。把中白两个方面的长远规划有机结合起来,实现合作双赢,是中白两方的共同愿望。正如卢卡申科总统在北京大学演讲时所说的那样,中国提出的丝绸之路经济带倡议十分正确,可以使沿线国家加强合作,成为好朋友、好伙伴。中白工业园项目将为欧洲以及全世界国家彰显出中国日益进步的科技水平和中国当今的新面貌。

三、中白工业园建设中的问题与解决途径

作为一个海外园区,中白工业园建设一方面是开拓,另一方面也是对中国海外工业园区建设经验的再次实践,其中不可避免地存在一些问题。主要问题有:

一是白俄罗斯自然条件的限制。白俄罗斯作为古罗斯文化的发祥地之一,原本也有一些古老的历史文化和建筑。但是二战中多数被损毁了。这对它发展旅游业带来一定影响。在早期招商引资活动中,几乎没有旅游品牌可打。

二是工业园区如何招商的问题。从2010年3月卢卡申科总统提议建立工业园开始,至今已经过去了7年,目前进驻企业有13家,真正进驻的还不算多。这里的主要问题既有扩大宣传,让更多的中国企业了解中白工业园的问题,也有一些细节性的技术问题,阻挡了一些中资企业的入驻。如,在进入园区的“门槛”上,白俄罗斯方面对企业的环保标准、安全标准、技术规程、人力资源的使用等有严格要求,有些企业因环保或者安全标准等原因,不具备准入条件,被拒之门外;有的企业只是做基础工程的,没有具体产品;还有的企业因为生产流程的大部分在国内或者其他地方,在园区主要是后期成型和组装产品,这样也不符合入园要求,也阻碍了企业的进入,等等。

三是园区生产条件:白俄罗斯的气候条件跟中国大部分地区不一样,一年中雨雪天气很多。有的企业生产高精技术产品,对温度、湿度等有很严格的要求,不了解白俄罗斯的气候情况,去

实地考察后才发现这个问题。当然,白方对空气除湿、厂房干燥等也有技术上的考虑,并且也有其他国家的此类企业已经解决了这些问题,中国企业可以参考。

四是白俄罗斯的市场问题。白俄罗斯人口不到1000万,市场小,生产的产品就地销售的很少,必须依靠其他市场,比如俄罗斯,独联体国家,欧盟,东欧等,这就面临关税问题和运输问题。

五是政策法规的解读。总体看,对白俄罗斯的一些政策法规的细节,中国企业以及管理者不是十分了解,因此,对政策法规的详细解读和理解也是一个需要补充的环节。

六是一些媒体对白俄罗斯投资环境和风险的评价很不客观。有些媒体对白俄罗斯石油消费高度依赖俄罗斯,计划经济体制色彩浓厚,国有企业普遍效益不高,经济增长乏力等现象带来的经济增速放缓、外部经济失衡以及货币危机的风险充满担忧;有人对卢卡申科卸任后白俄罗斯政治权力移交可能带来风险进行预测;还有文章对白俄罗斯发生“颜色革命”的风险进行过高评估,认为白俄罗斯虽然成功抵御了第一波“颜色革命”的冲击,但由于外部势力的影响,发生“颜色革命”的风险仍然较大等。

上述问题多半都客观存在,但并非不可克服。我们认为,解决上述问题的主要渠道有:

第一,中白双方还需要加强交流和沟通。白俄罗斯与中国距离比较远,双方民众间的相互了解比较有限。两国民众交往主要是有苏联时代的基础,苏联解体后的两国之间民众交流不像高层来往那样密切。民众交流在语言上也受到一定限制,在白俄罗斯人们大多讲俄语,英语不是很普及,白俄罗斯文化与亚洲文化也有一定差距。在中国,专门介绍白俄罗斯历史文化风土人情的书籍很少看到。在白俄罗斯的书店中,介绍中国文化的书籍也不是很多。因此,中白两国之间除了经贸往来之外,还需要加强文化沟通和交流,以提高相互认知和理解的水平。

第二,加强政策解读和宣介。建设中白工业园的建议首先是卢卡申科总统提出,白俄罗斯对中白工业园建设十分重视,卢卡申科总统先后颁布了两个总统令来规范园区政策。其总统令不只

涉及税收优惠,还有对环保、技术水平、政府管理等方面。中方的解读多半关注税收优惠,而没有把白方政策进行完整解读,对小白工业园区管委会的一些政策也是这样。于是,当中国企业申请进入时,对白方的有些政策实际上不是非常清楚的。由此给企业自身以及对方都带来很多麻烦。因此,加强政策解读和宣介,是园区招商环节中的一个需要加强的工作。

第三,加强中白企业界和理论界、学术领域的沟通和交流,发挥智库的作用。中白学术界和企业界需要交流的理论、政策性内容有很多,比如,中国学界可以通过与白俄学者交流,了解白俄罗斯国家发展战略,了解白方对小白工业园区在国家发展规划中的定位;了解白方对园区的优惠政策是如何理解的,从他们的角度应该怎样为中企解读;另外,有一些已经进驻或者将要进驻的中国企业还有一些技术性问题,比如,园区的优惠政策,到底适用于哪些企业的哪些情况,哪些企业不能享受一些优惠政策,怎样经营才能合理合法,真正享受优惠。中国的管理、科研、企业有必要对白俄的一些企业展开调研,了解他们的运行方式,这对于中白企业间的交流、未来的合作会有积极作用,也会对中国企业适应当地情况有一定启发。

第四,更多地为白俄罗斯管理人员与中国企业交流搭建平台。2016年由中国商务部以及中国社科院研究生院组织了“白俄罗斯小白工业园区运营和管理研修班”、“‘一带一路’建设与中白合作研修班”,先后邀请近50位白俄罗斯管理人员和学者、技术人员到中国进行培训和考察,学员分别到天津开发区、苏州工业园区、漳州开发区等地进行了参观和实地考察。在结束时,他们谈到在中国最深刻的体验是,中国30年间就创造了这样大的发展成果。他们中多数学员都是第一次来中国,认为不虚此行,非常长见识。同时,白方工作人员建议,可否让他们有更多的机会与中国企业接触。他们希望,在他们来中国学习时,不只到一些工业园区里的企业参观,还可以组织他们到在京或者其他地方的一些企业参观;在白俄罗斯组织的一些研讨会和高端论坛,更多地请企业界人士参加。这些认识表达了白方人员了解中国、学习中国的愿望。我们也可以利用这类平台

为中国的一些中小企业创造了解和接触白俄罗斯的机会。

小白工业园是中国在海外建设的规划面积最大的一个工业园,也是“一带一路”倡议实施过程中的一个重要建设项目。尽管目前在园区建设以及招商引资等工作中还存在这样那样的问题,但是,正如习近平总书记指出的那样,只要我们能不断地“总结经验、坚定信心、扎实推进,聚焦政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通,聚焦构建互利合作网络、新型合作模式、多元合作平台,……让‘一带一路’建设造福沿线各国人民。”在这个宗旨下,小白工业园体现了白俄罗斯国家的长远发展规划与“一带一路”倡议目标的最佳契合,一定能够在推动国家繁荣富强和提高人民福祉上紧密携手、相互补充、共同发展、共创辉煌。

(李燕系中国社科院世界经济与政治研究所副研究员,史学博士;塔季扬娜·维尔金斯卡娅系白俄罗斯科学院经济研究所研究员)

沿海港口在“一带一路”建设中的 战略支点作用探析

孙海泳 王新和

沿海港口作为航运、物流、贸易等产业发展的关键节点，是一国或地区融入经济全球化进程、整合区域乃至全球经济资源的重要基础设施。在“一带一路”倡议的落实进程中，充分发挥中国沿海港口的战略支点作用，优化港口的发展规划，拓展港口的综合功能，强化其与沿线国家港口、陆上交通枢纽及物流体系的互联互通水平，将对“一带一路”的建设进程产生重要的支持作用。

一、沿海港口在“一带一路”中的战略支点作用

“一带一路”倡议着眼于整合欧亚大陆、印度洋以及更广阔区域的地缘经济联系，通过陆海统筹，形成相互联接的各区域间联动发展的合作框架。目前，在中国周边区域，“一带一路”建设规划主要聚焦中国-中亚-西亚、新亚欧大陆桥、中巴、孟中印缅、中国-中南半岛、中蒙俄等六大国际经济走廊的区域经济合作，这一合作体系是融合了“点”对“点”、“点”对“线”、“点”对“面”、“带”与“路”、“圈”与“线”等多个空间层次在内的多元化合作机制的复合体。在这一合作体系中，中国沿海地区具有一定经济规模和对外贸易功能，并具备区位优势，能够在“一带一路”的开放格局中发挥资源集聚、配置与辐射等功能的港口城市，是“一带一路”（特别是“21世纪海上丝绸之路”）建设的战略支点。其中部分港口由于地理位置相近、具有相互交叉经济腹地从而形成区域港口群。这些港口群基于其重要的产业和贸易等功能，将为“一带一路”建设的推进提供有力的支撑。目前，我国沿海港口已经形成了五个港口群，

即：环渤海港口群、长江三角洲港口群、东南沿海港口群、珠江三角洲港口群和西南沿海港口群。这些港口（群）可促进“一带”与“一路”融合发展，是政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通等“五通”举措的重要组成部分，是“一带一路”建设得以持续深化的基础和前提。具体而言，沿海港口在“一带一路”建设中的战略支点价值主要体现在以下三方面：

第一，沿海重要港口及其所依托的城市往往是“一带一路”的交汇点，其承载着联接“陆上丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的节点功能。因此，也成为“一带一路”建设的重要支点。2015年3月28日，国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《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》。在港口对接行动上，这一政策规划提出要以重点港口为节点，共同建设通畅安全高效的运输大通道，并重点布局上海、天津、宁波-舟山等15个沿海城市港口建设，打造“一带一路”特别是21世纪海上丝绸之路建设的排头兵和主力军。随着“一带一路”建设进程的推进，沿海港口正面临新的发展机遇，不仅其货物吞吐量将不断增长，而且港口的国际贸易功能、资源集聚效能和区域辐射能力亦将稳步上升。在此基础上，基于沿海港口的战略支点作用，将通过由点及面、由线到片的对接与辐射效应促进区域经济发展，通过提升对外开放水平，尤其是促进形成海陆统筹、东西互济、面向全球的全新开放格局，形成优势互补、互利共

赢的良好局面,进而增进沿线国家间互信,推动形成区域利益共同体,为促进沿线区域的发展与和平提供新的动能。

第二,基于东亚国家在全球加工制造业中的枢纽地位,世界航运中心已东移至亚太地区。尽管全球性金融危机波及东亚经济体,但亚太地区仍是世界经济发展最为活跃的地区,世界航运中心亦在向亚洲地区转移。仅以中国为例,2016年,在吞吐量计算的全球10大港口排名中,与2015年相同,中国有7个港口跻身其中。2016年,在以集装箱箱量计算的全球港口排名中,中国继续有7个港口位列全球10大集装箱港行列,分别为上海港、深圳港、宁波-舟山港、香港港、广州港、青岛港及天津港。中国大陆另有个港口位列全球30大集装箱港行列,分别为厦门港、大连港、营口港、苏州港及连云港港。此外,新加坡、韩国、中国台湾地区、马来西亚、泰国、印度尼西亚等亚太国家的港口规模亦在全球港航体系中居于显著位置。鉴此,在“一带一路”建设进程中,加强中国沿海港口建设,将进一步提升其在亚太航运体系中的地位,这不仅将助推“21世纪海上丝绸之路”建设,而且对于提升中国在亚太经济体系中的枢纽地位具有重要意义。

第三,中国诸多沿海港口城市本身即为重要的工业中心,具有成规模对外输出工业装备的能力或潜力。在中国与“一带一路”沿线国家进行产业协作及产能合作的过程中,诸多沿海港口城市可借助自身便利的港口集疏运条件,通过输出工业装备、承建海外基础设施或建立中外合作产业园区等形式强化与中国与“一带一路”沿线国家的产业对接与地缘经济联系,由此将为构建中国对外开放的新格局提供新的动能。

二、拓展“一带一路”港口战略支点的主要制约因素

在“一带一路”建设进程中,由于受到全球及国内经济发展态势、港口发展模式的积弊、多式联运发展滞后等因素的影响,国内沿海港口战略支点作用的发挥仍受到不同程度的制约。

第一,传统的港口规模增长的可持续性存在隐忧。2008年金融危机发生以来,受到国际产业链的重构、中国经济进入“新常态”及转型升级步伐加快等因素的影响,中国港口以往单纯依靠提升规模等级和借助外贸进出口增量实现吞吐量增长的模式面临新的挑战。由于在“十三五”期间,中国将严控过剩产能,能源消费结构和供应格局亦将持续调整,预计大宗能源、原材料水运

运输需求增速总体放缓。煤炭、原油、矿石等大宗散货吞吐量占沿海港口吞吐量比重将由2015年的42.4%下降到2020年的39%,集装箱吞吐量占比基本稳定在24%左右。因此,在国内外宏观经济影响下,未来十年甚至更长的时间内,因大宗散货运输需求总体下降,港口吞吐量将由高速增长转入中低速平稳增长的新常态。在此过程中,中国港口的转型升级将更多依赖外部市场的支持,这一状况将对许多沿海港口业务量的持续增长形成制约。

第二,港口过度竞争,软实力提升不足。港口竞争不仅是自身条件、吞吐能力、运营效率的竞争,也是支撑港口经济的自然条件、集疏运条件,尤其是腹地经济的竞争。中国沿海港口众多,且由于港口管理是按行政区划并由地方政府管理,使得大部分港口建设缺乏统一的区域性规划与合理的功能分工,由此导致港口间过度、无序、同质化的竞争,这一现象在同一港口群中尤为严重,由此导致资源浪费。同时,中国港口以货物装卸为主营业务,依赖于其腹地的外贸实力和本地的工业竞争力,港口吞吐量极易随生产制造业中心转移而转移,可持续性弱。而且国内绝大部分港口在航运服务、航运金融、法律、保险等产业链要素方面仍存在严重的缺失。特别是一些吞吐量排名居于世界前列的国内沿海港口,在以上构成世界航运中心的关键要素方面,仍存在明显短板。

第三,投融资渠道单一,发展活力不足。港口过度竞争的深层次原因之一即是港口融资政策及经营模式存在很多问题。一方面,中国的港口融资的主要渠道是各级财政,尚未真正产生多样化的社会资金融资渠道,国家也不再对港口技术改造进行大规模投资,且港口投资的审批手续繁琐。另一方面,中国港口经营集中于港口相关领域,以货物装卸、物流仓储为主,经营模式单一,业务面窄,服务对象以本国、本区域为主。相比较而言,全球著名跨国港口通过建立全球港口经营网络在集装箱等港口经营上占据着主导地位。如香港和记黄埔、半岛与东方、美国装卸服务、新加坡港务局、国际集装箱码头服务公司、鹿特丹ECT码头6家公司占全球港口集装箱处理量40%以上。因此,中国沿海港口要在“一带一路”建设进程中发挥并强化战略节点作用,其经营模式、国际化程度依然存在显著不足。

第四,多式联运体系的发展仍滞后于形势。中国港口大多属于“陆向腹地型”港口,海河联运、海公联运、海铁联运等多式联运方式更是成

为连接沿海和内陆市场重要纽带。自20世纪90年代起,上海、宁波、连云港等沿海港口就通过开通集装箱铁路专线开展海铁联运业务,铁路和内河运输成本低、运量大等优点也促使海铁联运、海河联运快速发展。港口多式联运的繁荣对铁路、船舶乃至航空设施提出更高要求,也成为该行业发展的新兴动力。但中国多式联运比例仍然低于2%。这与“一带一路”建设形势的发展呈现明显差距。2016年8月,交通运输部印发的《关于推进供给侧结构性改革,促进物流业“降本增效”的若干意见》提出,力争至2020年实现重点港口集装箱铁水联运比例年均增长10%。因此,沿海诸多港口拓展多式联运水平、提升港口物流综合配置能力方面仍面临严峻挑战。

三、进一步充分发挥港口战略支点功能的相关思考

发挥并提升中国沿海港口在“一带一路”建设中的战略支点作用,需在区域港际关系、港口投融资及管理模式、港口资源配置能力与国际化水平等方面切实采取措施予以提升与完善。

第一,促进港口联盟建设。从长期看,“一带一路”战略对中国沿海港口,尤其是腹地型和区域枢纽港开拓货源市场、增强与经济腹地贸易往来和产业互动、促进港口吞吐量提升有着显著帮助。推动形成港口联盟有助于缓解港际恶性竞争,如通过“组合港”的港口合作模式或者是通过共同投资的方式,这样做不仅可提升国内港口的国际竞争力,还可提高资源利用率。同时,港口投资需要大量的资金投入,而且投资的资本回收期长,投资风险较大,若是构建港口联盟可解决部分融资难题,且可分摊投资风险。宁波-舟山港口是港口联盟的成功案例,宁波-舟山港口自联盟后实现了吞吐量的迅猛增长。而江苏省在整合本省长江下游及沿海大型港口的过程中亦在尝试构建区域性的港口集团企业。未来还可探索构建“一带一路”港口城市联盟,建立政府间领导磋商机制,成立协同发展领导小组;在海关区域通关一体化、物流仓储一体化、金融市场服务一体化、网络信息服务一体化等多方面建立合作互通机制;定期举行联盟港口城市论坛(会议),打造常态化政府间交流平台,携手推动城市间产业、港口、社会等各方面更大范围、更高水平、更深层次的大开放、大合作、大发展。总之,随着“一带一路”建设向纵深推进,中国沿海港口企业及地方政府需结合区域的发展情况以及区域内不同港口/城市间的互补利益,推动港口联盟的构建,以整合、

优化资源配置并提升整体的国际竞争力和发展收益。

第二,进一步优化港口运营模式。中国港口融资方式单一,加之港口投资规模巨大,其投资资本具有不可逆性且投资回收期很长,这不利于港口的可持续发展。鉴此,中国可参照国际经验,拓宽港口融资建设方式。如可探索借鉴或部分采用“地主港”模式。该模式是指政府委托特许经营机构代表国家拥有港区及后方一定范围的土地、岸线及基础设施的产权,对该范围内的土地、岸线、航道等进行统一开发,并以租赁方式把港口码头租给国内外港口经营企业或船舶公司经营,实行产权和经营权分离,特许经营机构收取一定租金,用于港口建设的滚动发展。该模式能兼顾政府和企业的利益,能够提高港口的效率,能够避免港口投资者的大量资金的投入,还能提高有限土地的利用率,但采用此模式还需要国家统一规划港口建设和制定相应的政策。

第三,加强“无水港”建设,促进双港联动。目前,中国与“一带一路”沿线国家的海上贸易航线已基本开辟。沿线国家的港口等基础设施的配套对接程度也基本能够适应发展经贸关系的需要。值得注意的是,“一带一路”沿线许多国家位于亚欧大陆内陆,需借助亚欧大陆桥的铁路通道保障中国与相关沿线国家间的物流运输。在此背景下,建设通过公路、铁路与港口相连且具有报关功能的内陆港站,即无水港,对于拓展中国沿海港口的辐射范围具有重要意义。

21世纪初以来,中国部分沿海港口已开始在内地地区建立“无水港”。在此过程中,部分港口直接投资内陆港建设和运营,或依托生产型企业自建的内陆港,建设集疏港物流通道,为进出口货物提供物流服务保障。少数内陆港企业主动开展与水运港口的长期合作,方便大型专业物流公司入港直接参加“一条龙”合作运输,提高物流运输效率和效益指标。“一带一路”建设以国际海港与陆港为依托,联接内陆地区与沿海地区,不仅可让内陆城市成为主动策划、组织和参与国际经贸活动、产业集聚和综合服务的基地与腹地,而且还成为商品流、资金流、技术流、信息流与人才流的集聚枢纽,也促使许多内陆地区、城市成为国家全方位开放新格局中主力军。因此,沿海港口发展越来越依赖其腹地经济的发展,内陆港在整个物流供应链中的地位亦日渐凸显。沿海港口和内陆无水港的“双港联动”有助于海港争取到更广阔的经济腹地和更多的货源。随着“一带

一路”建设的发展,沿海主要港口需进一步加强与内陆无水港之间的集疏运体系建设,强化与内陆地区在发展海铁联运、江海联运方面进行广泛合作,加速与内陆经济腹地的联系和资源整合。

第四,加强与多式联运相关的立法及基础设施建设。“一带一路”建设依托沿线交通基础设施的互通及物流体系的互联互通,以对沿线贸易和生产要素进行优化配置,由此需改善目前国内多式联运发展相对滞后的状况。

一是完善与多式联运相关的立法,为多式联运的持续发展提供可靠的法律保障。目前国际上对多式联运并没有形成统一立法模式,也不存在生效的国际统一立法。但在“一带一路”倡议的落实进程中,探索中国的多式联运立法的构建具有现实的必要性和迫切性。中国多式联运立法的建构应当基于国内多式联运发展的需要,以更好地为“一带一路”建设进程中的海陆运输提供支持。

二是强化建设多式联运型节点枢纽。这类节点枢纽是由两种及以上的交通工具相互衔接、转运而形成的复合运输节点。“一带一路”形成陆地和海上两大物流通道,涉及铁路、公路、水运、航空、管线等多种运输方式,由于客货流汇集、货物重新组合、换乘/换装和集散的需要,要求多种运输方式按照承载性、顺畅和兼容性原则进行有效转换,统筹线路、节点以及信息传输等设施的有效衔接,如建立铁路、公路、水运和民航客货枢纽,与城市空间布局相协调和衔接;建立大型铁路货运站,与公路、水运的货运设施有机衔接并建立运营管理协调机制,减少换装和倒运环节;建立主要港口枢纽,其后方集疏运手段应以铁路、高速公路和管道为主,并要与铁路干线和高速公路网络相联系等。

三是积极发展多式联运与配套物流服务。在我国国内运输一体化尚存在地区分割与运输方式间壁垒的情况下,需通过扩大对外开放以及提升国际物流服务能力的倒逼机制,加大各种方式联运服务的发展力度,打破各种运输方式的界限,构建综合物流服务系统。

第五,加强重点港口的功能拓展建设。沿海港口既有上海港这样的战略性国际水运干线枢纽,也有大连港、青岛港等重点国际水运干线枢纽,还有营口港、连云港港这样的区域性支线航运枢纽。其中,需针对上海等战略性国际水运干线枢纽,重点建设航运和金融产业基地,吸引船舶管理、融资租赁和航运保险等市场主体的入

驻,促进航运和金融的深度融合。需探索改革船舶融资、企业所得税和海员所得税政策,鼓励和吸引海运企业与大型金融机构在开展海运融资、海运保险服务模式方面的探索,吸引大型海运企业运营中心回归国内。需发展航运指数衍生品交易业务,促进航运高端服务业的发展。宜加强对航运领域新一轮负面清单的修订,探索建立场外航运衍生品交易平台,并应大力推进技术和管理创新。在此基础上,通过其辐射带动功能,促进港口群内部或周边港口的功能拓展与能力提升。

第六,推动国内港口“走出去”。一是需鼓励港口走出去参与国外重点港口的建设、运营,积极融入全球航运体系,满足中国进出口贸易及能源、资源进口需求,消减中国海外贸易运输通道的安全隐患,为国际贸易提供物流支点。二是应进一步推动港口投资从建设、运营到整体输出的发展。中国港口建设企业已具备较强的基础设施输出能力,沿海港口集团在“一带一路”战略的推动下也具有“走出去”的动力。如中远太平洋、招商局国际等大型国企具有“走出去”的经验和实力,其在港口建设、运营、技术和管理等方面的优势已具备整体输出的可能。同时,具备条件的沿海港口不仅可在国际范围内通过资本扩张强化对国际水运体系的控制力,还可通过管理输出以及技术人员的输出,提升中国港口产业在全球港口产业体系中的分工地位和整体水平。三是促进港口企业从运营港口到经营临港工业,并实现加工制造业或重化工业出海。可以港口为依托,在港口后方陆域发展临港工业。港口企业和临港工业企业可以相互参股,形成紧密的利益联合体,并在此基础上合力推动国内加工制造业企业出海,参与中外国际产能合作等国际经济合作。

“一带一路”建设是中国重塑 21 世纪地缘经济格局的重要战略举措。新形势下,沿海港口及地方政府需借助“一带一路”建设所蕴含的战略机遇与政策资源,进一步优化发展规划、改善运营效能并整合各方资源,切实在“一带一路”建设进程中发挥战略支点作用,并由此促进中国沿海港口从规模优势转变为功能与竞争力优势,为“一带一路”建设的深入拓展和港口的可持续发展创造坚实基础。

(孙海泳系上海国际问题研究院公共政策研究所副研究员,王新和系青岛社科院国际问题研究所助理研究员)

江苏“一带一路”交汇点建设对策研究

孟力强 李鑫锋

“一带一路”作为新时期我国协调内外、统筹陆海、兼顾东西的顶级战略举世瞩目。2015年3月28日国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《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”),标志着我国“一带一路”战略设想开始进入一个全新的实施阶段。江苏省委省政府对此高度重视,认为“一带一路”战略是“迈上新台阶、建设新江苏”的重大历史机遇,作出“要积极主动融入‘一带一路’建设大局、落实国家重大战略中构建全省新格局”的战略部署,并及时组织研究制定我省对接国家“一带一路”战略的实施方案。目前,实施方案已经完成,这对我省下一步具体贯彻落实国家“一带一路”战略规划提供了具体的指导依据。“一带一路”战略不仅有助于改善我省发展的外部环境、优化江苏区域发展格局、促进区域协调发展起到重要的推动作用,也将为新常态下江苏经济平稳健康发展注入新的活力。

一、准确把握江苏“一带一路”交汇点的本质要求

(一)江苏处在国家“一带一路”交汇点上,是“一带一路”战略重要交汇点之一

习近平总书记2014年视察江苏时指出:“江苏处于丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的交汇点上,要按照统一规划和部署,主动参与‘一带一路’建设,放大向东开放优势,做好向西开放文章,拓展对内对外开放新空间”。深刻理解和把握总书记讲话实质,对于我省有效对接国家

“一带一路”战略意义重大。我们认为,总书记的讲话首先定位江苏是“一带一路”交汇点,总书记能在江苏讲此番话,充分说明江苏在众多“交汇点”中具有十分重要的战略地位。

江苏是“一带一路”重要交汇点之一。“交汇点”是指两种或两种以上交通运输方式的交汇处,“一带一路”交汇点是陆上“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的结合部。因此,“一带一路”交汇点一定处于我国东部沿海具备海上通航条件并连接陆地运输大通道的区域。通常“一带一路”交汇点须具备以下基本要求。一是“硬件”上要具备国际陆地运输大通道和国际化的港口通航条件;二是在“软件”上要具备满足开展国际海铁联运的配套服务功能;三是在综合实力和功能上要具备服务“一带一路”“五通”的基本要求。

目前,中国东西向陆地国际运输通道可大体划归为三条,即北方通道(中国东北部沿海—蒙、俄、欧)、中线通道(中国东中部沿海—丝绸之路经济带—中亚、西亚、俄、欧)、南线通道(中国东南沿海—中南半岛国家—印度)。随着国家交通基础设施建设的快速推进,特别是南北向交通基础设施建设,我国陆地东西向国际运输通道格局已悄然发生新的变化,原先相对独立的带状通道出现彼此交叉,相互通联的网格状通道形态。这种变化,使得“一带一路”交汇点有了更多的选择,原新亚欧大陆桥东方桥头堡的江苏连云港作为“一带一路”中线通道交汇点变的不再唯一。目

前三大通道中的中线通道(新亚欧大陆桥)仍不失为“一带一路”陆地主要通道,其战略价值和地位最为重要。但通道网格化已使得通道中成员地位和分工开始发生新的变化。陕西西安将成为中线通道中国境内“中心”(从目前西安各种“流”的增长态势足以证明),新疆将成为中线通道中国境内西向龙头(核心区),那么谁是连接西安的东向龙头,谁是“一带一路”中线通道交汇点。在国家现有经济布局框架下,我们认为“环渤海”、“长三角”、“珠三角”三大经济圈必将成为三大通道海陆交汇点的重要区域,三大经济圈内沿海省份都处在服务“一带一路”各自通道的海陆交汇点上,而区内的港口都有可能变成“一带一路”交汇点的核心区。

江苏在国家“一带一路”建设中的地位作用不可替代。从区位上看,江苏地处东北亚地区的中心区域,我国大陆东部沿海中部,是国家“长三角经济圈”的核心成员,江苏南连长江经济带,北接国家“一带一路”六大陆地经济走廊之一的“新亚欧大陆桥”,是新亚欧大陆桥东方桥头堡,为我国“两横三纵”城市化战略格局中的沿海、长江、陇海三条重要轴线(“Π”型布局)的交汇点和结合部,区位优势十分独特。从改革开放看,上世纪80年代的“苏南模式”、90年代的“开放经济”、“外向型经济”、直到目前的“创新性经济”,勇于“创业创新创优、争先领先率先”的江苏人始终走在全国改革开放的前列。江苏区域创新能力连续六年全国第一,我省的综合改革开放优势毋庸置疑。从经济发展看,2014年,江苏96家企业进入中国500强企业,约占总量五分之一;271家上市公司,数量名列全国第三;江苏的经济总量及人均水平一直处于全国前列。从科技水平看,江苏的科技投入水平全国第一(除直辖市外),科技产出名列前茅,科技进步贡献率达59%。江苏高等教育发达。据非官方统计,江苏高等教育综合实力排名全国第二,仅次于北京。从国家“一带一路”规划看,“愿景与行动”中明确指出:要“共同打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国-中亚-西亚、中国-中南半岛等国际经济合作走廊”。江苏东陇海区域是新亚欧大陆桥的重要组成部分,江苏连云港是国家认可的新亚欧大陆桥“东方桥头堡”,是新亚欧大陆桥重要的海陆交汇点。江苏是国家

“一带一路”重点区域无可厚非。从习近平总书记视察江苏的讲话看,“江苏处于丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的交汇点上”。这不仅是对江苏是“一带一路”交汇点的认定,更是对江苏建设好“一带一路”交汇点的嘱托,同时也彰显江苏交汇点的战略地位和战略价值。此外,江苏互联互通基础设施建设也处于全国领先水平。总之,江苏具备国家“一带一路”交汇点建设的各项基本条件,是国家“一带一路”重要交汇点之一,在国家“一带一路”战略中的地位作用不可替代,是基于江苏实际作出的科学判断。

江苏“交汇点”有其特殊的战略意义。交汇点可划分为海运交汇点(如新加坡)、陆地交汇点(如巴黎)、海陆交汇点(如上海)、航空交汇点(如北京、伦敦)以及其它形式的交汇点。交汇点的最大特点是集人流、物流、信息流、资金流和经贸往来于一体。纵观世界发展,凡交汇点多成为当地社会经济发展重要“增长极”。从地理上看,江苏作为“一带一路”交汇点首先表现出海陆交汇点的特征(今后不排除成为海、陆、空、内河综合交汇点的可能),是我国沿海中部连接“一带一路”中线最便捷、最重要的交汇点(当然,不排除是其它“一带一路”线路交汇点的可能,如已开通的“苏满欧”),也是我国“连接南北、沟通东西”的交汇点;从我国区域经济发展布局看,江苏“交汇点”又是我国综合实力最强的“长三角”经济圈辐射带动我国中西部发展,服务东北亚、中亚和欧洲的交汇点;从习总书记对江苏“交汇点”的嘱托看,江苏“交汇点”是受到中央高度重视、在国家“一带一路”战略中具有重要战略价值、承载着实现“中国梦”的交汇点;从江苏自身发展实际看,江苏“交汇点”为我们提供了科学统筹江苏发展全新的思维方式,那就是要用江苏“交汇点”思维统领江苏全局发展,因此,江苏“交汇点”又是推进江苏全局工作的交汇点。

(二)从连云港“交汇点”到江苏“交汇点”是认识上的一个巨大变化

江苏是“一带一路”交汇点有着各种不同的解读。一种观点认为江苏“一带一路”交汇点指的就是连云港,连云港承载着江苏“交汇点”的所有功能和责任。也有人认为东陇海沿线(徐连经济带)都是江苏“交汇点”。我们认为,江苏处在“一

带一路”交汇点上是指江苏是国家“一带一路”诸多交汇点之一,是“一带一路”中线的重要交汇点;东陇海沿线是江苏“一带一路”中线交汇点的重要地区;连云港是江苏服务“一带一路”中线交汇点的核心区、先导区,连云港只承载着江苏“交汇点”的核心责任、先导功能。

从连云港“交汇点”到江苏“交汇点”是认识上的一个巨大变化。一是交汇点的范围扩大了,从原先7400平方公里的交汇点扩大到10万平方公里的交汇点;二是交汇点服务功能更全面了,从一个港口城市交汇点扩大为一个具有沿海、沿江及沿“陆桥”特色的交汇点;三是交汇点的体量增加了,从一个经济总量不到全国千分之一的交汇点变成经济总量占全国十分之一的交汇点;四是交汇点的辐射战略更聚焦了,在这个交汇点上,不仅有“一带一路”战略、“长江经济带”战略,还有江苏沿海开发战略、长三角区域经济一体化等战略,江苏“交汇点”建设成为统筹江苏发展战略强有力的“抓手”。理清上述关系有利于我们更好地把握江苏是“一带一路”交汇点的战略意义和本质内涵,对下一步科学制定我省“交汇点”功能布局规划、推进江苏“交汇点”建设、实现江苏更好发展十分重要。

(三)江苏“一带一路”交汇点有其特定的功能要求

“一带一路”实际上是以物流运输为纽带,以互联互通为基础,以多元化合作机制为特征,以打造命运共同体为目标的新型区域合作安排。因此,“一带一路”交汇点的核心功能是提供快速、便捷、经济的海陆物流转运服务,在市场作用下,充分发挥物流功能,促进资源在“一带一路”区域合理流动,并通过贸易产业合作进一步提升彼此资源的配置效率。

如果把江苏定位为“一带一路”中线主要交汇点,那么江苏服务“一带一路”的战略区域也就有了明确的指向。首先,江苏是我国中西部、中亚、欧洲地区通往日韩、东南亚、太平洋地区重要的出海口;同时也是日韩、东南亚以及太平洋地区国家通往中国中西部、中亚、欧洲的重要陆地登陆口,进出货物流通地区都是江苏“交汇点”的重要战略区域。因此,要认真研究江苏“交汇点”战略区域的合作需求、物流特点,为其提供优质

服务。其次,江苏是以上海为龙头的“长三角”经济圈服务“一带一路”中线的交汇点。江苏融入“长三角”、“长三角”融入“一带一路”。要充分发挥“长三角”优势,举“长三角”之力放大江苏“交汇点”功能和价值。因此,“长三角”服务“一带一路”区域也都可纳入江苏“交汇点”的重点合作区域。三是充分发挥好自身优势,在服务“一带一路”中求合作,在合作中求发展,借助“一带一路”不断开辟江苏新的“一带一路”战略合作区域。此外,江苏已在全球形成较为广阔的经济合作区域,这些传统优势市场既是江苏“交汇点”重要战略区域,也是江苏拓展新的合作区域的有力“支点”。

当前,江苏结合自身优势,围绕国家“一带一路”战略重点,提出江苏“交汇点”五大功能定位。一是“‘一带一路’建设及辐射带动沿线地区发展的重要开放门户”,(国家新一轮开放窗口功能);二是“新亚欧大陆桥经济走廊重要组成部分”(“一带一路”国际经济合作走廊重要支撑功能);三是“‘一带一路’综合交通枢纽和国际商贸物流中心”(交通物流枢纽国际商贸中心功能);四是“‘一带一路’产业合作创新区”(创新区域产业合作基地功能);五是“‘一带一路’人文交流深度融合区”(增进了解、深化友谊功能)。在具体实施中江苏要紧扣五大功能找准江苏“交汇点”建设的发力点。

二、江苏“一带一路”交汇点建设面临的问题和挑战

(一)对接国家“一带一路”交汇点要求的重大基础功能配套设施建设有待进一步完善

江苏现有社会生产力布局对江苏“交汇点”建设的支撑还不够有力。比如,我省重大功能性互联互通基础设施建设和布局、我省重大功能性产业结构和布局、我省城市的功能规划布局等和江苏“交汇点”建设要求还存在一定差距。特别是重点承载江苏“交汇点”建设的苏北地区差距尤为明显。

(二)准确把握“一带一路”战略在江苏的落地要求并主动加以应对的能力还有待提高

一是对江苏“交汇点”建设的思想认识还不够统一。认为江苏“交汇点”是苏北的事、是连云港的事。认识不到位,使得江苏“交汇点”建设在

苏南、苏中、甚至苏北一些地区难以“落地”。二是对江苏“交汇点”建设的要求把握不够。总书记2014年指出江苏为“一带一路”交汇点,我们在深刻理解和把握中央战略意图、江苏“交汇点”的本质要求、并据此谋划江苏“交汇点”建设思路还显得不够,使得我省一些地区不知江苏“交汇点”建设如何“落地”。三是推进江苏“交汇点”建设的体制机制对接不够。“一带一路”战略出台后,客观上需要江苏在国家新的战略框架下对江苏的发展做出新的调整。正如罗志军书记指出的“‘一带一路’是全国性大战略,要准确把握‘一带一路’战略宏大构想,更加自觉地在中央对外工作大局下行动”。李学勇省长也明确要求,要“找准江苏在国家战略布局中的定位,把全省经济社会发展各项工作融入‘一带一路’建设大局”。要真正做到“自觉地在中央对外工作大局下行动”、“把全省经济社会发展各项工作融入‘一带一路’建设大局”,新的体制机制建立不可或缺,否则江苏“交汇点”建设很难“落地”。

(三)支撑江苏“交汇点”的“平台”建设还有待进一步加强

江苏“交汇点”要重点打造五大功能。从江苏目前的实际看,作为“‘一带一路’建设及辐射带动沿线地区发展的重要开放门户”,我们还缺少类似“自贸区”这一国家新一轮改革开放的标志性“窗口平台”;要成为“新亚欧大陆桥经济走廊重要组成部分”,我们的相关城市功能尚不具备成为“一带一路”国际经济合作走廊的重要“支撑平台”;按照“‘一带一路’综合交通枢纽和国际商贸物流中心”的要求,我省服务“一带一路”的综合交通枢纽尚未建成、国际商贸物流中心的地位也不牢固;依照“‘一带一路’产业合作创新区”的要求,江苏虽建有产业合作区(如国家东中西产业合作示范区、柬埔寨西港经济特区等),但创新“一带一路”产业合作示范性不强,特别是在“一带一路”沿线地区还缺少高水平的“产业合作创新平台”;从“‘一带一路’人文交流深度融合区”的要求看,江苏人文资源丰富,但从服务“一带一路”的要求看,现有的人文资源尚需进一步优化整合,需搭建新的服务“‘一带一路’人文交流的合作平台”。

(四)“一带一路”背景下创新我省对外协调

合作能力还显不足

“一带一路”作为国家推动的重大战略行动,需要全国上下密切配合。地方政府既要做好同国家层面的对接,以便准确把握国家战略要求和动向,同时也要做好同“一带一路”区域国家和地区对接,以便弄清他们的合作需求。这就需要我省在上述两个层面不断创新对外协调合作工作。随着我国社会主义市场经济体制建设的快速推进,地方政府管控经济的手段、方式已经发生新的变化。政府既要用好政府“看得见”的手、也要善于学会用好市场那只“看不见”的手。目前看,政府部门用好“两只手”创新我省对外协调合作能力还有待加强。

(五)促进江苏“交汇点”建设的对接政策还需进一步细化

国家为加快“一带一路”建设已相继出台了許多积极配套政策,我省也将投入大量财力进行“一带一路”交汇点建设。如何用足国家政策,做好我省配套政策,发挥出政策“杠杆”的最大效应,政府部门还有许多具体工作要做。

(六)建设江苏“交汇点”的信心和决心还需进一步增强

“愿景与行动”发布客观上对江苏“一带一路”交汇点建设产生不小的消极影响。一些人开始观望、迷茫,甚至产生怀疑。建设江苏“交汇点”的信心和决心有所动摇。

三、江苏“一带一路”交汇点建设对策建议

(一)围绕“五通”、紧扣“交汇点”,优化我省重大功能基础配套设施布局

要按照江苏“交汇点”要求,围绕“五通”重新优化我省重大功能基础配套设施布局。要加快我省互联互通基础设施服务“一带一路”交汇点的建设布局。除了按国际标准构建好以新亚欧大陆桥为主轴的陆地物流大通道、经济安全的海运通道、快速畅达的空中运输网络、江海一体化的现代港口体系等硬件条件外,还要在我省“信息丝绸之路”、通关一体化等软件建设上实现国际接轨。当前,要尽快细化我省各地互联互通服务江苏“交汇点”的分工要求,按照各自功能分工合理配置好我省功能性基础配套设施投入,避免不必要的重复建设。要谨慎布局“直通车”。为争夺国家“一带一路”战略先机,不少地区争相开通经新

疆、中亚到欧洲的直通班列(简称“直通车”)。目前已开通或近期规划开通“直通车”的沿海省份有江苏(连云港、苏州)、浙江(义乌)、福建(厦门)、山东(青岛、日照)、天津、辽宁(营口)等省市。我省也把增开“直通车”纳入江苏“一带一路”实施方案。从经营的现状看,已开通“直通车”大都处于亏损状态,原因是大家都开“直通车”违背物流市场组织的基本原则。今后中线通道的发展将形成以西安为中心,北联“环渤海”、中联“长三角”、南联“珠三角”的“扇形”通道格局。物流的市场组织形式是,大部分沿海地区先把货物发至西安,再经西安编组发往中亚和欧洲地区,相反亦是。“直通车”不是“一带一路”交汇点必要条件,“一带一路”交汇点一定要有“直通车”是个伪命题。要加快我省功能性产业服务“一带一路”交汇点的优化布局。所谓功能性产业是指支撑我省“交汇点”功能的产业。江苏现有产业结构和布局是我省长期参与改革开放过程中逐渐形成的,有其自身的特殊性(如产业结构特点)和合理性(苏南、苏中、苏北布局)。但要把它放到服务“一带一路”背景下、支撑江苏“交汇点”功能的要求下看,不论是在产业结构上还是空间布局上都难以满足江苏“交汇点”建设新的要求。特别是苏北地区,现有产业更是难以支撑作为江苏服务“一带一路”核心区的要求。下一步我省产业结构调整 and 布局,特别是那些重大功能性产业结构调整布局一定要放在我省服务“一带一路”背景下、放在江苏“交汇点”功能的背景下进行。要加快我省与江苏“交汇点”要求配套的城市功能布局。从目前江苏“一带一路”实施方案看,除连云港和徐州提出具体建设目标要求外,我省其它各市参与江苏“交汇点”建设的目标任务并不具体。但从两市自身发展现状看,显然不能完全承担江苏“交汇点”五大定位目标要求。因此,要尽快做好我省服务江苏“交汇点”城市功能规划,以便在规划的指导下完善与我省“交汇点”要求相配套的城市功能建设布局。

(二)找准定位、做好对接,细化“交汇点”建设在江苏的落地要求

建设“交汇点”,先要找准“发力点”,才能找到“交汇点”在江苏的落脚点。首先在认识的对接上要落地。目前有一种观点,认为江苏沿海开发是江苏沿海三市的事,长江经济带建设是沿江八市的事,“一带一路”是连云港徐州的事。站在江

苏看的确是“三条线”,可站在国家层面看,江苏就是一个“点”,这个点就是“一带一路”交汇点。要用“交汇点”思维认识江苏发展,江苏人要树立人人在“路”上、在“带”上的理念。思想认识落了地,“交汇点”建设就能落地。其次在规划的对接上要落地。从纵向看要做好国家、省、市不同层面围绕“交汇点”建设的规划对接;从横向看要做好江苏与相关战略区域(如中西部国家地区、日韩等东北亚、东南亚国家)有关“一带一路”建设的规划对接;从自身发展的要求看要处理好当前江苏“交汇点”建设与我省多个不同规划目标任务的对接。要用江苏“交汇点”统领我省“三带一路”(沿海经济带、沿江经济带、丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路)建设、处理好与“两个率先”的关系,特别在当前省“十三五”规划制定中要做好与江苏“交汇点”建设对接。既要知道干什么、也要知道怎么干,规划对接落了地,江苏“交汇点”建设才能落地。三是在体制机制对接上要落地。要想干成事,体制机制保障是关键。当前江苏面临的工作开创性强、风险性大,对干部能力要求高。干部要有把上级要求在本地落地的能力,同时,在江苏“交汇点”建设推进中在体制机制上还要保障我们的干部能主动作为、敢于作为、科学作为、不乱作为。在体制机制上和江苏“交汇点”建设要求对接落地,江苏“交汇点”建设才能取得实质性进展。

(三)做实中亚、紧盯日韩,搭好服务江苏“交汇点”战略区域的合作平台

当前中亚和日韩仍不失为江苏“交汇点”最为重要的战略合作区域。做好中亚、日韩合作意义重大(目前开展与日本的合作困难较多,但扩大合作的长期趋势不变)。以物流合作为先导,打造“一带一路”中线重要物流合作平台。在现有中哈物流合作基地的基础上,力争率先建成上合组织(连云港)国际物流园,把中亚与江苏战略合作关系做实;紧盯日韩、主动出击,建设日韩、东南亚(连云港)陆海联运试点口岸,吸引日韩以及东南亚地区国家在江苏设立面向中西亚物流园;在江苏重要节点地区设立跨境电子商务物流中心;加大西安、乌鲁木齐、哈国等重要物流节点城市战略合作,共建“一带一路”区域物流合作平台;把中国(连云港)丝绸之路国际物流博览会更名中国(江苏)丝绸之路国际物流博览会,力求办成我省面向“一带一路”区域物流合作品牌博览会。

以产业合作为重点,打造创新“一带一路”中线产业合作新平台。可依托江苏现有各类国际经贸产业合作洽谈会、博览会等活动,围绕江苏“交汇点”战略区域和江苏产业合作重点领域精心打造我省产业合作针对性强、品牌影响度大、“一带一路”区域特色鲜明的产业合作宣传推广平台;以国家东中西区域合作示范区、西哈努克园区等为基础,积极探索建设江苏面向“一带一路”更加广阔区域的国际产业合作园区平台;创新产业合作方式、出台积极产业合作政策,打造有利于江苏战略区域产业合作的政策支撑平台;以我省雄厚科技成果转化优势整合“一带一路”沿线优质创新要素,打造“一带一路”政产学研产业协同创新发展平台;以民营企业为中坚,加大我省国际产业合作龙头的培育扶持力度,打造我省“一带一路”产业合作主体综合服务平台。以城市合作为依托,打造“一带一路”中线人文交流合作平台。江苏在“一带一路”沿线国家建有37对友好城市、47对友好交流城市。我省要根据“一带一路”重点国家、重点地区选择重点合作城市建立健全常态化人文交流机制,通过开展教育、文化、卫生、体育、旅游等领域交流,促进我省与“一带一路”战略区域的全面合作。在我省重点城市增开通往中西部、中亚和日韩地区的空中航线;加大中亚、日韩留学生交流;充分发挥郑和、徐福、张保皋等历史名人效应加强与东南亚和日韩民间文化交往;在连云港开往韩国海上航线基础上,增开我省其它沿海、沿江地区开往韩国的海上航线,争取早日开通江苏日本客货班轮航线,构建我省与日韩便捷的海上通道;成立江苏“一带一路”国际旅游公司,推出我省面向21世纪海上丝绸之路精品国际游轮航线和新丝绸之路旅游合作项目。此外,在现有国内陆桥沿线城市市长联谊会的基础上,可考虑吸收国外重点城市市长参加,打造“一带一路”中线区域国际经济合作和政策沟通的高层协商平台。以申报金融改革创新示范区为契机,打造“一带一路”金融合作平台。江苏服务“一带一路”的金融支撑能力亟待加强,特别是江苏“交汇点”核心区国际金融服务合作能力更为薄弱。江苏可考虑申请国家“一带一路”金融创新示范区(目前已引起国家和相关地区高度关注),利用特殊金融创新政策加快提升江苏“交汇点”金融服务水平。

(四)紧跟中央、主动对接,创新我省对外协

调沟通新局面

“一带一路”是中央提出的国家战略,高层推动特征明显。今年7月18日中蒙俄三国签署《关于编制建设中蒙俄经济走廊规划纲要谅解备忘录》;同年7月8日国家发改委与河北省政府建立推进国际产能合作部省协同机制;《京津冀一体化发展规划》编制完成即将颁布等。这些新动向应引起我省高度关注。江苏要主动对接国家重点部门(外交部、商贸部、国家发改委、财政部等),畅通我省与中央协调沟通渠道;要关注国家高层动态,积极争取随同国家领导人出访,利用各种机会积极参与国际合作、签署合作协议;要对已与我国签署“一带一路”合作意向的国家和地区主动加以对接,江苏要跟进签署经贸合作协议或战略合作意向;要积极参加国家层面“一带一路”的相关活动、主动承办高水平“一带一路”国际会议。随着江苏对外交往的不断扩大,可考虑成立我省专门对外协调公关机构,或建立我省重大对外事项的沟通协调应对机制,专门负责我省对外重大战略事项的沟通与协调并及时采取统一行动加以应对。

(五)用好政策、精准发力,提升我省“交汇点”建设的配套政策效果

“愿景与行动”发布后,国家相关部委办局为支持“一带一路”建设将陆续出台各自配套支持政策。例如,国家“十三五”口岸发展规划(意见)、国家海关总署《关于改进口岸工作支持外贸发展的若干意见》明确将“加快建设丝绸之路经济带重要开放门户和跨境通道”、支持“‘长三角’、‘珠三角’、‘环渤海’及北部湾等地区推动形成若干具有较强国际竞争力的枢纽型口岸集群”为配合国家“一带一路”建设的重点工作。可以预见,被选入国家枢纽型口岸群的港口将成为国家海关总署下一轮优惠开放政策布局的重点。江苏要提前谋划好我省枢纽型口岸港的布局、建设、申报工作。又如,亚投行和国家丝路基金即将正式开始运作,我省也将建立相应基金支持“一带一路”建设。亚投行和国家基金将首先投入互联互通基础设施建设,国家重点投入地区必将成为“一带一路”下一步发展重点区域,也将是我省未来开展产业合作布局和配套扶持资金投入的重点地区。总之,江苏要紧跟国家宏观政策取向,围绕江苏“交汇点”建设要求,深入研究、主动对接,充分用足国家政策、设计好自身配套政策,最大限度

提升我省“交汇点”建设的配套政策效果。

(六)加强宣传、做实工作,用实实在在的业绩增强江苏“交汇点”建设的信心和决心

要加大我省“一带一路”交汇点建设宣传力度。在江苏卫视、省政府网站、新华日报等主要媒体(而不是个别地方媒体)加大江苏“交汇点”建设宣传力度;要善于利用国家媒体做好江苏“交汇点”建设对外宣传;要积极参加重大“一带一路”相关互动,让外界听到江苏“交汇点”建设声音,要让大家知道江苏应对“一带一路”都在想什么、正在做什么,营造江苏“交汇点”建设良好舆论氛围。要抓紧对外发布《江苏“交汇点”建设实施方案》。目前,广东、上海、宁夏、广西、重庆、江西、江苏、云南、甘肃、陕西、福建、新疆等地已经上报对接国家“一带一路”建设方案和行动计划。广东省政府 6 月 3 号以新闻发布会形式率先对外通报《广东省参与建设“一带一路”的实施方案》。

案》。我省也要尽早发布我们的实施方案,树立江苏在全国“一带一路”建设中良好的先发形象。要围绕江苏“交汇点”五大功能定位,加快推进交汇点核心区、交汇点标志性基础配套设施建设。当前,要重点推进“联结‘一带一路’综合交通枢纽、物流中心、开放型高地、服务中西部的自由贸易港区”连云港市的相关基础配套设施建设。

建设好江苏“交汇点”任务重大、使命光荣。“路”在变、“带”也在变,“一带一路”交汇点的地位也会变。江苏“交汇点”是干出来的,江苏“交汇点”的地位是在激烈的竞争中确立的。江苏人要用“一带一路”建设实实在在的成就书写“中国梦”江苏新篇章。

(孟力强系江苏海洋经济研究中心副主任、淮海工学院教授,李鑫锋系淮海工学院商学院市场营销系讲师)

(上接 10 页)

银行贷款和合资企业的自有资金提供的。中国企业开展建设工作,俄罗斯企业提供建筑材料。

这项合作实际在 2012 年已经开始。当时中国与俄罗斯的合资公司是由俄罗斯的 TGC-2 公司和中国的华电公司创建,从事“华电热电联产”的建设。该项目耗资 6 亿美元,在 2012 的合资企业中运用了 1 亿 4000 万美元的贷款。2017 年 1 月,该项目已经完成,但在审计过程中,发现了一些影响工业安全的侵权行为。这次调试被推迟了六个月到一年。2014 年俄罗斯的 TGC-2 公司和中国的华电公司签署了一项关于在阿尔汉格尔斯克地区开展能源项目合作的协议。俄罗斯的热电联产和电力线路建设和现代化还计划在沃洛格达和科斯特罗马地区进行。俄罗斯和中国计划在俄罗斯远东地区 and 西伯利亚建设特高压输电线路以满足人口和产业在这些地区的电力需求,并且将电力出口到中国。这项耗资 6000 亿卢布(大约 100 亿美元)的项目由俄罗斯电网和中国国家电网公司共同实施。

上面提到的例子不是单一的。双方的合作具有广泛性并且得到俄罗斯和中国政府高层的支持。为了满足对电力的需求,中国需要俄罗斯的能源资源的支持。由于西方国家制裁俄罗斯,致

使西方资本进入俄罗斯的机会减少,同时俄罗斯的国内资本也非常有限,在这种情况下,中国资本对俄罗斯能源部门的发展非常重要。

如果丝绸之路经济带北线穿过俄罗斯境内,除了穿过传统的贸易和运输带,还包括农业、农工业、能源和最有可能的重工业带。俄罗斯这些经济带的发展将取决于在俄华人开发的大中小企业,以及这些企业在国际项目合作中所取得的经验。

中国大型国有和私营企业在俄罗斯的影响越来越强。中国在俄罗斯的企业界可以表达和维护其在特殊官方机构的利益诉求,这可以帮助中国企业建立自己对俄罗斯市场。这种类型的关键机构是 2006 在中国大使馆的保护下创建的(类似的组织,我们在哈萨克斯坦和世界其他国家也可以看到)。在俄华人与俄罗斯工商业界之间的合作是由俄罗斯亚洲工业家和企业家协会、中俄贸易中心和经济合作组织共同推进的。此外,在俄罗斯还有一些中国部委的代表处,例如,铁道部代表处、中国国际贸易促进委员会、中国国际商会等。

(作者系俄罗斯科学院远东研究学会学术秘书和高级研究员,经济学博士)

新疆参与“一带一路”战略的优势、挑战与对策

王 宁

一、新疆参与“一带一路”发展战略的优势

张骞出使西域打通连接中国、中亚、西亚、非洲、欧洲的“古丝绸之路”，在经历海洋贸易冲击的没落后，几经浮沉，如今又以“一带一路”的面貌，重新活跃于世界经济版图，成为全球贸易的重要板块，使丝绸之路经济带重新崛起。

（一）区位优势

新疆地处亚欧大陆中心，自古就是丝绸之路的核心地带，从丝绸之路经济带的空间格局看，其在我国境内主要有北、中、南三条大通道，分别从东部经济最发达的三个经济圈出发，依托国内现有交通干线，自东向西贯穿沿线重要节点城市，经新疆通向中亚、南亚和俄罗斯等。

其中，北通道起于环渤海经济圈，自京津冀经山西、内蒙古，进入新疆伊吾县，再经准噶尔盆地北缘的北屯市、吉木乃县西出哈萨克斯坦至俄罗斯等国；中通道起于长三角经济圈，自上海沿第二座亚欧大陆桥横穿我国中原、西北诸省区，由新疆哈密，经乌鲁木齐市、精河县，分别从阿拉山口和霍尔果斯出境直通中亚至欧洲；南通道起于珠三角经济圈，自广东经湖南、重庆、四川、青海，由新疆若羌县，再经和田、喀什，南下印度洋沿岸的巴基斯坦瓜达尔港等。

新疆是这三条大通道的交汇之地，又处于亚太与欧洲两大经济圈之间的重要节点和枢纽。临近中亚，在其 5600 多公里的漫长边界线上，周边毗邻 8 个国家，拥有 17 个国家一类陆路开放口

岸和 2 个航空口岸，是连接中国内陆和亚欧的最便捷区域。因此，在共建丝绸之路经济带上，新疆具有非常明显的、其他省市不可替代的区位优势。

（二）资源优势

新疆地大物博，全疆总面积 166.45 万平方公里，占中国陆地面积六分之一，相当于 16 个浙江省，是陕甘宁青四省面积的总和。有丰富充裕的水土光热资源，现有耕地 7680 万亩，人均占有耕地 3.5 亩，牧草地 7.7 亿亩，仅次于内蒙古、西藏，居全国第三。后备耕地 2.23 亿亩，居全国首位。新疆共有大小河流 570 条，地表水年径流量 884 亿立方米，地下水可采量 252 亿立方米，人均水资源量 5500 立方米，是全国人均数的 2.25 倍。这些都为发展特色农牧业提供了独特的条件，特别适合各类养殖及棉花、林果、瓜果等植物生长。而且新疆风光热资源充足，太阳能、风能蕴藏量十分丰富，年日照总时数 2500—3500 小时，1450—1720 千瓦时/平方米年，居全国第二位。新疆还有着丰富的石油、天然气、煤炭资源，铁、铜、镍、金、稀有金属等矿产蕴藏丰富，新疆不仅是我国能源资源战略基地，也是国际能源资源陆上大通道，并且资源加工与转换能力不断增强，为丝绸之路经济带沿线国家的能源资源区域合作奠定了良好基础。

（三）政策优势

新疆作为丝绸之路经济带的核心区，新一轮 19 省市对口支援，在经济社会发展的方方面面都有国家的倾斜政策和照顾，拥有财税、金融、土

地、产业等诸多方面的优惠政策。

如,在丝绸之路经济带的中通道和南通道有霍尔果斯和喀什两个国家级经济开发区,具有多方面政策优势的叠加,特别是在“一带一路”战略中,优势口岸先行政策,使霍尔果斯口岸和喀什保税区作为国家级一类口岸和丝绸之路经济带上的重要通道和关键节点,政策优势十分明显。2015年国家《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》提出,“加强旅游合作,扩大旅游规模,互办旅游推广周、宣传月等活动,联合打造具有丝绸之路特色的国际精品旅游线路和旅游新产品,提高沿线各国游客签证便利化水平。推动21世纪海上丝绸之路邮轮旅游合作。”特别是为促进中哈两国战略合作伙伴和加强双边经贸合作,中哈两国先后在2004年和2005年共同签署了《中哈霍尔果斯边境合作中心框架协议》和《中哈霍尔果斯国际边境合作中心活动管理协定》。中哈霍尔果斯边境合作中心2012年建成封关运营,享有中哈两国共同赋予的特殊政策。合作中心中方区域按照“境内关外”自由贸易区模式管理,人员和货物可在中心内跨境自由流动,享有相关优惠政策:哈方客商以旅游方式进入中心购物的,享受每人可携带货值在1000美金内的物品,入境免税等优惠政策。

(四)交通枢纽优势

“互联互通,合作共赢”,这是各国在共建丝绸之路经济带进程中形成的共识。随着丝绸之路经济带沿线各国、国内各省区之间寻求“互联互通,合作共赢”的意愿越来越强烈,也意味着新疆在建设丝绸之路经济带交通枢纽中心、加快构建连通内地与中亚、西亚、南亚以及欧洲、非洲的铁路、公路、航空综合交通运输体系,全面发挥新疆在丝绸之路经济带中国际大通道的作用越来越迫切。

新疆具有现代的综合立体交通优势。目前,新疆已累计开通国际道路运输线路107条,线路数量、里程长度均居全国第一位。目前,新疆与哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、巴基斯坦、蒙古国等5个国家开展了国际道路运输双边合作,与周边国家开通国际客运线路53条,货运线路54条,国际道路运输企业由最初的3家发展到82家,国际道路运输车辆由200余辆发展

到7329辆。一个以乌鲁木齐为中心,以沿边地区为节点,以边境口岸为前沿,向周边国家辐射的多层次、全方位的国际道路运输网络已现雏形。

乌鲁木齐航空枢纽的作用也开始显现。以乌鲁木齐区域性枢纽机场为核心的“疆内成网,东西成扇,东联西出”的航线网络格局已经形成。目前,新疆有22个机场,是全国机场数量最多的省区。共开通航线177条,有15个国家、24个国际(地区)城市、55个国内城市与乌鲁木齐国际机场通航。乌鲁木齐国际航线可通土耳其、中亚五国、阿塞拜疆、俄罗斯、巴基斯坦、中东迪拜、欧洲德国等,已成为全国开通中亚航线最多、频度最高、覆盖最广的城市。

截至2014年底,新疆公路里程已超17.5万公里,铁路营运里程已达4915公里,并已初步形成以乌鲁木齐为中心,以铁路为主骨架,公路为骨干,民航和油气管道相配合,东连甘肃、青海,通往内陆,南接西藏,西出中西亚,北通蒙古国、俄罗斯的综合交通运输网络。随着丝路经济带核心区建设及未来中巴铁路、中吉乌铁路的建成,新疆作为“连接东西、沟通南北”的通道和枢纽作用将更加突出。

(五)人文优势

新疆是古丝绸之路东西方文化交流荟萃的中心,经过长期的相融共生发展,形成了独特的地域文化和民族文化,其重要特征就是多元与开放。这种特征在当今新疆各民族的文化中依然清晰可见。新疆是多民族的聚居区,也是多宗教的地区,是世界唯一四大文化(古印度文化、古希腊文化、波斯伊斯兰文化、古代中国文化)的交汇地,还是民间文化遗产大区,是国家重要的文化资源宝库。季羨林先生就说过:世界上历史悠久、地域广阔、自成体系、影响悠远的文化体系有四个,即中国、印度、伊斯兰、欧美,再没有第五个。而这四个体系汇流的地方只有一个,那就是中国的新疆,再没有第二个了。中国古代有两大惊世的客观存在:一为万里长城,是固态的,是封闭自守的实体;一为丝绸之路,是流动的,是开放主义的象征。

新疆在历史、文化、宗教等方面与中亚国家有着天然的相似性和关联性,区内众多少数民族都是跨界而居,有的主体在我国,有的主体在中

亚。但双方血缘相亲、语言相通、宗教与信仰相同、风俗相近,有着广泛的文化认同,传统友谊源远流长,具有与其进行经贸往来的诸多优势和便利,有利于新疆进一步扩大对外交流开放。可以说,这些跨境民族对于中国边疆稳定、能源安全,尤其是共建建设丝绸之路经济带有着十分重要的作用。

(六)后发优势

新疆虽然作为西部后发区域,发展的基础薄、起步晚、差距大,但自改革开放和中央新疆工作座谈会召开以来,经济社会快速发展,经济结构也得到不断优化,现代工业体系逐步形成,丰富的矿产资源正在得到有效开发,后发优势进一步凸显,为新疆在丝绸之路经济带核心区建设中进一步发挥重要作用奠定了坚实基础。目前,新疆已与190多个国家和地区有贸易往来,52个国家和地区在疆投资纺织、矿业、食品加工、商贸等领域。新疆企业在世界30多个国家和地区开展投资,境外投资年均增长19.6%。全区实际利用外资4.81亿美元,增长15.7%;引进区外到位资金3600多亿元,增长30%。同时,新疆的地方民族企业也得到快速发展。中国—亚欧博览会为亚欧国家的合作交流发挥着重要的平台作用。这都将有助于丝绸之路经济带核心区的打造,发挥重要支撑作用。

二、新疆参与“一带一路”所面临的挑战

(一)新疆基础设施建设方面的挑战

新疆的经济社会发展具有相对滞后性,特别是在基础设施建设方面,但是随着丝绸之路经济带核心区建设的推进,新疆与内地其他省份和周边国家的合作与交流将进一步深化,投资基础设施的后发优势越发明显。

铁路方面,国际上要完善跨境铁路建设,而在国内则要提高铁路运输效率。公路方面要加强国道建设,完善霍尔果斯和阿拉山口陆路口岸公路建设,提高公路管理和信息化水平。管道基础设施主要服务于能源运输方面。新疆广阔的地域上,“三山加两盆地”的地理分布,山地、沙漠、戈壁面积比重大,绿洲比重小,人口居住比较分散。为了加强居民之间的联系,新疆构建快捷、便利、高效的综合交通运输体系,推动建设成连接内地和周边国家的大通道,全面提高新疆交通运输的

效率,形成“以点带线、以线带面”的交通基础设施建设尤为紧迫。

新疆有丰富的旅游资源、优质农牧产品、瓜果资源,但很多景区或区域因为交通条件的限制,其开发强度和力度以及游客接待量都和内地省份的景区相距甚远。因此,交通基础设施的建设将直接推动丝绸之路经济带沿线国家旅游业和农产品贸易的发展。而新疆作为丝路带的交通枢纽中心,提升自身与内地省区和周边国家进行互联互通、谋求合作共赢的能力就显得尤为重要。

(二)新疆资源性企业面临的挑战

“一带一路”战略带动了新疆能源基础设施建设的完善,新疆能源企业紧跟时代步伐,做出积极响应,以能源安全促进经济安全,以经济安全促进政治稳定,以政治稳定促进社会和谐。对于新疆天然气资源,西气东输的一线起点是新疆塔里木的轮南油田,西气东输的二线和三线也和新疆有着密切的关系。新疆自然资源虽然储量比较大,但是有些资源是不可再生的,在源头上合理利用并提高不可再生资源的利用率,是资源性企业应思考的问题和面临的挑战。从宏观方面来看,新疆应该借助国家“一带一路”战略的契机,谋求进一步的发展;从微观方面,对新疆相关资源性企业的管理和企业的战略规划也提出了新的要求。新疆的企业应注重可持续的绿色发展,增强企业的社会责任感,为丝绸之路经济带创造一个良好的声誉,这样也有利于企业的长远发展。新疆企业,特别是与资源有关的上下游企业,利用国家发展战略的机遇期,借助“一带一路”战略将企业利益与国家利益相结合,加强企业战略方面的调整,使企业管理更加规范化和制度化,增强企业的竞争力。

(三)新疆与中亚区域贸易面临的挑战

中亚区域是我国重要的能源进口国,新疆作为西气东输的必经之地,区位优势明显。但我们也应该看到,新疆只是大部分在承担能源跨境运输的作用和功能,其资源利用率不高,近年来新疆与哈萨克斯坦的能源贸易额也呈现下降趋势。如何在资源方面发挥自己的优势,应对这个挑战,是相关企业应该思考的问题。另外,由于中亚五国与欧洲国家的文化和社会认同感等原因,以及欧洲某些国家社会不安定因素的增加,国外对

“一带一路”的共识不高,哈国居民受美国、日本两国“中国威胁论”宣传的负面影响很大,需要认真应对。面对这种现状,我们应该积极加强沟通与交流,在认识上达成一致。

三、新疆参与“一带一路”发展战略的对策

在国家“一带一路”发展规划中,明确定位新疆是丝绸之路经济带的核心区,新疆要依托核心区建设从“通道”概念到实践都要进行全面升级,对产业结构和布局提出了优化调整,主要包括推动能源产业转型升级,从战略高度发展纺织服装业等“民生产业”,以及积极发展现代服务业等。

新疆在共建丝绸之路经济带中核心区的战略定位为:建成“五中心、三基地、一通道”。“五中心”是指重要的交通枢纽中心、商贸物流中心、金融中心、文化科技中心和医疗服务中心,“三基地”是指国家大型油气生产加工和储备基地、大型煤炭煤电煤化工基地和大型风电基地,“一通道”是指国家能源资源陆上大通道。据此,新疆应依托自身的优势,在参与“一带一路”发展战略中,通过区域间的开放、合作、共赢的对策来应对挑战。

(一)加强道路联通,共同完善和提升基础设施服务功能

道路联通是“一带一路”建设的优先领域和首要重要任务。新疆作为丝绸之路经济带的核心区,道路的互联互通是基础和保障。根据新疆的区位优势,新疆正在进一步完善以丝绸之路中通道为主轴、北通道和南通道为两翼的综合交通运输体系。北通道方面是积极推动准东—富蕴—北屯—吉木乃口岸、富蕴—青河—塔克什肯口岸、克拉玛依—塔城—巴克图口岸铁路建设项目;南通道方面是积极推进中巴经济走廊建设;中通道方面,兰新铁路第二双线已建成投运,乌鲁木齐新客站项目建成并投入运营。加上额济纳至哈密、将军庙至哈密、库尔勒至尔木3条铁路已陆续开工建设,新疆南、北铁路通道也将打通。

同时,新疆把有序开行向西的国际货运班列作为建设核心区的迫切而现实的举措,成为继渝新欧、郑新欧、蓉新欧等国际货运班列之后,我国通往中亚乃至欧洲的便捷“出海口”。目前,新疆—中亚(至哈萨克斯坦阿拉木图)班列已稳定开行。新疆—西亚(至土耳其梅尔辛)班列已进行了北线、南线测试。新疆三葛庄(联宇公司专用线)

至莫斯科国际货运班列开行;新疆至德国(乌鲁木齐至杜伊斯堡)西行国际货运往返班列正式启程。新疆西行国际货运班列达到每周开行3列以上,全社会物流增加值达到500亿元以上,为新疆成为我国至中西亚、欧洲铁路班列的重要始发站和中转集结中心奠定基础。

在公路建设方面要形成以乌鲁木齐为中心,以高速公路大通道为主骨架、以国省道干线为骨干,环绕两大盆地,沟通天山南北,辐射主要地州和兵团师团,东联内地、西出中亚、通达全疆的公路网。

除铁路、公路外,新疆的通道还包括天然气和电力等能源通道。西气东输二线、三线工程逐段建成投产,特高压直流外送输电线路项目建设构成“疆电东送”网络等,也确保了我国及新疆区内天然气、电力供应“动脉”的畅通。

同时,还要不断完善边境口岸基础设施建设,使边境口岸真正成为现代“丝绸之路经济带”便捷的贸易通道。建设一个从边境口岸到腹地中心城市的纵深延伸的边境城镇发展体系,增强口岸城市和边境中心城市对丝绸之路经济带核心区建设的支撑力。

(二)加强政策沟通,协商制定区域合作规划和措施

政策沟通,需要国家与国家之间人员、货物、贸易、投资通关便利化,只有便利了,人员、货物、资金才能更多更畅的流动,提高开放合作的成效。如:自由贸易试验区的建立、欧亚国家领事馆的设立、简化出入境手续都应该是重要的途径。

一是充分发挥乌鲁木齐区位优势,建议亚欧区域国家能在乌鲁木齐设立领馆或签证代办处。

乌鲁木齐在国家向西开放战略中的独特区位优势和政治经济优势,是其他城市不可替代的。因此如何进一步发挥乌鲁木齐在丝绸之路经济带核心区建设的开放合作中独特的区位优势,需要更进一步解放思想,建议从国家层面进行协商,促使亚欧区域国家能在乌鲁木齐设立领事馆或签证代办处,这样我们与欧亚区域国家的人员来往可直接在乌鲁木齐办理相关签证手续,缩短了距离,方便了出入境,也减少因要到北京、上海等地办签证而花费的时间和车程的费用,降低成本。由此也能促进乌鲁木齐真正发挥丝绸之路经济带核心区枢纽城市的功能,通过领馆和签证代办处在乌

鲁木齐的设立,就更加具备了把乌鲁木齐市打造成丝绸之路经济带核心增长极的条件,从而更有利促进新疆在国家向西开放战略和“一带一路”战略中与欧亚区域国家更深入的开放合作。

二是简化丝绸之路经济带沿线国家间出入境手续。积极推行丝绸之路经济带国家之间实行落地签证,各国可合作协商,对等原则对丝绸之路经济带外籍人实行72小时过境免办签证政策,免签期间可在各国一定行政区域内活动。

三是在“乌鲁木齐亚欧经济合作试验区”中考虑建设“丝绸之路经济带自由贸易区”

乌鲁木齐市作为丝绸之路经济带核心区的核心城市,也是打造丝绸之路经济带核心增长极的最佳选择。特别是乌鲁木齐正在进行的“中国亚欧经济合作试验区”建设的研究和规划工作,也为研究建设自由贸易区工作提供了基础和条件,乌鲁木齐丝绸之路经济带自由贸易区的建设”也将能够成为推动亚欧经济合作试验区建设的加速器。

(三)加强贸易畅通和货币流通,推动开放合作的便利化

综合交通运输体系的完善,也带动了新疆物流业的发展,新疆正在着力打造多个商贸物流中心城市。目前,新疆丝绸之路经济带核心区金融中心建设将适时启动建设规划。将在乌鲁木齐建设区域性国际金融中心,在喀什打造区域金融贸易区次区域金融中心,把伊犁霍尔果斯作为全国首个离岸人民币试点金融港。此外,亚投行筹建在即,新疆作为丝绸之路经济带核心区,必将成为亚投行金融服务的重点地区,这将进一步激活新疆在“一带一路”战略中的优势。

在乌鲁木齐市设立特殊金融贸易区,可充分发挥乌鲁木齐首府城市和区域中心城市地位和作用,以更好的政治、经济、文化、基础设施等条件,加快推进不同国家之间在新疆的贸易往来、投资、货币兑换、存取自由的便利化,以更有利于国际间企业生产销售货币业务、个人商贸货币业务货币兑换、结算的便利化,从而吸引更多的国际间的企业投资合作和繁荣旅游者购物及商贸流通。2011年,《国务院关于支持喀什霍尔果斯经济开发区建设的若干意见》颁布,赋予喀什建设“金融贸易区”政策。根据有关细则,有6项20条金融服务创新在喀什经济开发区先行先试。

喀什金融贸易区是国家首次在沿边地区提出,也是全国继上海陆家嘴金融贸易区之后的第二个金融贸易区。建成后将成为中亚、南亚区域性金融中心,并建立产权交易、期货交易、债券交易及股权交易市场等多层次的金融市场。目前,浦发银行、广发银行、太平洋保险等金融保险机构已落户。巴基斯坦哈比银行设立喀什分行事宜正在磋商。喀什开发区产权交易中心、企业上市服务中心相继挂牌。另外,《国务院关于支持喀什霍尔果斯经济开发区建设的若干意见》也同样赋予新疆北部特区霍尔果斯金融创新使命。

(四)加强民心相通,增进丝路国家相互了解和互信

根据对哈国边疆地区居民390份问卷调查的结论:哈国多数居民对中哈两国旅游国际合作促进丝绸之路经济带看好;对中国成为哈国旅游业重要客源国持积极态度,有到中国旅游的意愿,并认为哈中两国最能吸引各国游客的是人文旅游资源;希望加快中哈旅游国际合作基础设施建设和开通旅游绿色通道;哈国目前政治和社会稳定,民族团结,社会和谐状况十分良好,为中哈两国开展国际旅游合作提供了安全的旅游环境;对新疆边境地区居民897份问卷调查的结论:中哈两国实施文化国际旅游合作战略,在新疆具有广泛的群众基础;中哈两国旅游合作能够促进丝绸之路经济带建设,能够带动新疆旅游经济和其他产业的发展;加快发展中哈旅游合作中最重要的是开展两国跨境旅游“一日游”、“三日游”活动。

由上述问卷调查结论表明,要实现丝绸之路经济带各国人民之间的民心相通,就要加强各国人民之间的友好往来,来往多了才能增进相互了解、消除顾虑和巩固传统的友谊。我们要通过旅游、贸易、科技、教育、文化、人才的开放交流促进国际间人员的来往及合作,通过开放和交流沟通增进民心的互信、互谅、互让、互帮、互学,达到共同发展,合作共赢。因此,不但要加强官方的文化、旅游、购物、技术、节庆等交流合作,也要加强民间旅游、贸易、生意合作及亲戚、同学、朋友的友好往来和交流。使各种交流成为连接“丝绸之路经济带”各方面合作发展和民心相通、互信的重要途径和纽带。

(作者系新疆社会科学院研究员、经济研究所原所长)

珠海服务“一带一路”国家战略的定位及路径探索

——参考“海丝”核心区建设经验

王志刚

一、引言

2015年3月,国家发改委联合外交部、商务部发布了《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》,正式启动了“一带一路”国家战略。该行动方案中明确提出:“利用长三角、珠三角、海峡西岸、环渤海等经济区开放程度高、经济实力强、辐射带动作用大的优势,加快推进中国(上海)自由贸易试验区建设,支持福建建设21世纪海上丝绸之路核心区。充分发挥深圳前海、广州南沙、珠海横琴、福建平潭等开放合作区作用,深化与港澳台合作,打造粤港澳大湾区。”“大湾区”的提出,意味着我国将加强珠三角沿海城市的建设,粤港澳地区也将承担“一带一路”建设中排头兵和主力军的重任。粤港澳三地资源共享、优势互补,有望成为“一带一路”战略实施的龙头,而珠海作为珠江口西岸核心城市,必将迎来旅游、贸易、会展、物流、金融、装备制造等产业发展的重大机遇。2017年,港珠澳大桥即将建成通车,届时珠海将成为国内唯一同时与港澳陆路接壤的城市,具有得天独厚的区位优势,同时珠海又拥有横琴自贸区、高栏港、珠海航展等多张发展王牌,理应进一步融入国家“一带一路”的发展战略,争取成为海上丝绸之路的重要节点,以实现区域内经济社会的快速发展。

二、珠海与“一带一路”战略的互动关系

(一)“一带一路”战略有助于珠海建设“珠江口西岸核心城市”

“一带一路”战略是中央从国家层面提出的联动区域经济发展的重大举措;而“珠江口西岸核心城市”则是国务院2008年出台的《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》对珠海的全新定位,也是当前珠海进一步实践科学发展观和建设生态文明新特区的宏伟目标。二者在资源共享、区域一体化方面具有经济发展目标的趋同性,“一带一路”的战略理念同珠海市乃至珠三角的发展趋势相吻合,将有力推动珠海的城市建设和产业发展。一方面,“一带一路”战略的具体实施,率先推动的就是以交通为主的基础设施建设,沿线的国家和地区均期待通过参与“一带一路”战略,改变落后的基础设施现状,珠海也将从中获益。长期以来,珠海东西部地区发展不平衡,基础设施建设存在短板,虽然近年来有所改观,但在广阔的珠海西区,基础设施建设需求仍非常迫切,积极融入国家“一带一路”战略,有助于珠海解决这一自身发展瓶颈。另一方面,“一带一路”战略以开放、合作、共赢为主要目标,沿线国家和地区间的经贸往来必将更加密切,这也有利于珠海扩大对外贸易、谋求产业发展。自改革开放至

今,作为经济特区之一,珠海在经济发展方面错失了很多机遇,经济总量在珠三角9城市中位居第8位,工业基础也很薄弱,这同“珠江口西岸核心城市”的功能定位颇不相符,但“一带一路”战略给珠海带来了新的契机,其不仅能够进一步提升珠海的外贸规模,还能为正在快速发展中的装备制造业开拓市场,对珠海而言这是一举多得的重大历史机遇。

(二)建设“珠江口西岸核心城市”是“一带一路”战略的重要驱动

自2008年以来,珠海的城市建设日新月异,在基础设施、产业发展、自主创新等方面均取得了优异的成绩,无形之中支持了“一带一路”战略的成功实施。首先,港珠澳大桥将使珠海成为连接香港和粤西地区的重要通道,强化了珠海在珠江口西岸地区的物流中心地位,其对粤西北经济腹地的辐射能力也将增强,极大拓展了港珠澳三地的合作空间。其次,高栏港、珠海机场、广珠铁路的建设和发展完善了珠海的水陆空集疏运网络,破除了限制珠海发展多年的交通瓶颈,使珠海成为珠江口西岸名副其实的国际化立体交通枢纽。第三,横琴自贸区的设立,扩大了珠海对外开放的窗口,“十三五”期间,横琴将主动对接“一带一路”战略,发挥澳门与葡语系国家联系密切的优势,通过与澳门联手构建经贸平台,探索与拉美国家在金融、贸易、投资等方面的全方位合作机制;同时,随着企业与拉美国家经贸往来的不断增多,还可以帮助广东省加快转移重点优质产能,使现有产业与新业态、新技术全面对接,从而推动海上丝绸之路的建设。

三、珠海服务“一带一路”战略的定位及优势分析

(一)珠海服务“一带一路”战略的基本定位

珠海虽小,但其发展目标不应仅仅是“国内的珠海”,同时也应该是“国际化的珠海”,这是珠海身处改革开放最前沿的基本角色要求,因此珠海融入“一带一路”战略,需要从国际、珠三角地区和珠江口西岸多个层面,综合确定自身的城市发展定位、产业发展定位和文化发展定位,只有如此才能融入“一带一路”沿线国家和地区的协同发展体系,使自身价值最大化。

1.城市发展定位

作为经济特区,珠海的城市发展定位是多层次的,这在广东省“十三五”规划纲要中也有所体现。在国际层面,珠海要以建设国际化创新型城市为目标,一方面要利用自身开放的区位优势,进一步加强与港澳的合作,吸引世界各国的企业、人才进驻珠海,建设与国际规范对接的资本、平台和规则体系;另一方面,要大力推动科技、制度、文化等方面的创新机制建设,培育一批具有国际竞争力的创新型企业,抢占创新制高点。在珠三角地区层面,珠海应积极推进与珠三角地区其他城市的经济合作与协调发展,加强珠三角地区在产业发展、空间布局和生态环保等方面的协作关系,实现错位竞争,避免内耗。在珠江口西岸层面,珠海需进一步推动珠澳同城化和珠中江一体化,实现珠江口西岸核心城市的发展目标。一方面深化以横琴新区为示范的珠澳合作,加强与澳门在产业合作、通关便利、基建对接、服务一体化方面的合作;另一方面则需打破行政区隔,在更高层次上实现珠中江一体化,加强信息互通和资源共享,形成生产要素合理流动、产业协调发展的新格局,从而增强对粤西北地区的带动和辐射能力。

2.产业发展定位

产业发展与布局是城市发展定位的基础,珠海要更好的为“一带一路”战略服务,必须要结合自身优势,精准定位自身的产业发展体系。近年来,我国大中城市污染严重、劳动力成本也快速上升,这都要求我国转变经济增长方式,实现产业结构的转型升级。根据比较优势理论,未来若干年我国的劳动力密集型产业和资本密集型产业将依次转移至“一带一路”沿线国家和地区,形成以中国为龙头的新的发展模式。在这种大背景之下,珠海应抓住新时期产业变革、科技创新的重大机遇,在国际范围内集聚高端生产要素,以“蓝色珠海、科学崛起”为指引,扶持重点产业和骨干企业,实现产业结构不断递进。当前,珠海应继续深入贯彻实施“十三五”规划纲要,全力推进“三高一特”现代产业体系的建设,即发展高端制造业、高新技术产业、高端服务业以及特色海洋经济和生态农业,始终突出产业的低碳化、服务化、高端化和集聚化,实现知识经济、服务经济和绿色经济的有机统一发展,最终构建高精尖的产

业发展结构。

3.文化发展定位

文化是一个城市发展的灵魂,珠海文化隶属香山文化,是中原文化、土著文化、西洋文化、南洋文化相互融合的产物,多元、开放与包容是珠海文化的根本特征,这也是珠海融入“一带一路”战略的文化发展定位。自建市以来,珠海文化的内涵始终在不断扩展,从浪漫的休闲文化,到欧式的酒吧文化;从传统的宗祠文化,到新式的留洋文化;从绿色的生态文化,到开放的海洋文化。如今珠海文化已经发展成为一种具有经济推力的“大文化”,珠海不仅凭借浓郁的文化氛围获得了国家颁发的“幸福之城”、“浪漫之城”称号,还是唯一一个以整体城市景观获得“全国旅游胜地四十佳”的城市,更多次蝉联全国宜居城市榜首。在这种情况下,文化已经成为珠海城市发展的重要驱动力,为了更好地服务“一带一路”战略,珠海应继续秉承人与自然和谐统一的基本原则,坚持多元、开放、包容的文化发展定位,着力打造文化导向型城市,构建宜居、宜商、宜学、宜业的整体文化氛围,实现珠海更好、更快发展。

(二)珠海融入“一带一路”战略的主要优势

“一带一路”建设是我国主动应对全球政治经济形势的变化,统筹国内外所有资源的重大举措,其中,构建国际经贸合作平台、建设贯通南北的战略大通道是国内段的主要着力点。珠海作为国家首批经济特区之一,是华南地区重要的开放城市,未来也将是珠江口西岸重要的交通枢纽,在参与建设“一带一路”战略方面具有得天独厚的自身优势。

1.区位优势

珠海号称百岛之市,版图跨越整个珠江口,地处珠三角地区海上航路的咽喉要道,政治和经济地位均十分重要。从地理位置上看,珠海南与澳门接壤,背靠广州,东与香港隔海相望,由于未与香港接壤,不能像深圳那样直接利用香港优势,所以虽为经济特区,发展速度却难以比肩深圳。但这种情况在港珠澳大桥建成之后将完全改观,届时珠海将同时与香港、澳门陆路相连,形成东接香港、南拥澳门,背靠内陆的特有区位优势,成为国内国际市场资本、货物、人员、信息的交汇节点,其对外经贸合作、文化交流将得到极大的

提升,必将使珠海成为区域发展的增长极和沟通国内外市场的重要通道。另外,珠海高栏港作为珠江口西岸的深水良港,近年来发展迅猛,目前已结合西江水系实现江海联运,同时还积极拓展与巴基斯坦、巴西等国家的港口合作关系,未来将成为珠海融入“一带一路”战略的重要载体。

2.政策优势

作为经济特区,珠海在经济体制改革方面一直先行先试,中央政府也给予了强有力的政策支持,这也成为珠海迅速发展的一大优势,而横琴自贸区落户珠海,使这一优势得以进一步凸显。由于拥有横琴自贸试验区的政策优势,珠海目前已成为推进全国新一轮对外开放的重要节点,在金融、贸易、会展、休闲旅游、商务服务等方面走在全国前列。作为“特区中的特区”,横琴自贸区已被列入“一带一路”行动方案,在“海上丝绸之路”整体建设布局之中占有重要地位,开放的国际合作氛围和国际化、法制化的政商环境使其成为中国新时期对外开放的重要窗口,未来横琴将在跨境电子商务、投资贸易便利化、行政体制改革和司法综合改革等方面进行更多的探索,这正是“一带一路”战略所致力于实现的重要目标,事实上横琴自贸区已成为珠海融入“一带一路”战略的最大优势。

3.理念优势

自1978年以来,改革开放已近40年,珠海在努力促进经济社会发展的同时,一直致力于维护环境友好、生态和谐,顶住了各种诱惑,始终秉承环保不过关即一票否决的发展理念。这种理念使珠海丧失了许多短期的经济利益,但当前国内大中城市广泛存在的环境污染鲜活的证明了珠海的发展理念极为正确,这也是珠海在国内城市中脱颖而出的重要优势。一方面,优美的生态环境使旅游业成为珠海的重要优势产业,随着珠海旅游产业的软、硬件水平不断提升,大量境内外游客慕名而来,加上香港和澳门在世界休闲旅游产业中的特殊地位,珠港澳合作有望形成集生态旅游、休闲娱乐于一体的“一带一路”特色旅游带。另一方面,低碳环保也是全球经济的发展方向,珠海通过设立“西部生态新区”的方式,提出了“区域协同、产业创新、生态优先、城乡一体”的发展战略,力争实现工业发展与生态环保的有机

统一,届时珠海将在成为珠江西岸先进装备制造业的核心基地、国际宜居城市的示范新区、粤港澳大湾区合作的重要平台以及“一带一路”沿线国家和地区合作发展的战略支点。

四、“海丝”核心区实施“一带一路”战略的经验借鉴

根据国家建设“一带一路”的总体规划,福建省被确定为 21 世纪海上丝绸之路建设核心区,福建省内各市也相继出台了各项政策及措施,在“一带一路”的战略实施方面走在了全国前列。在此,本文列举了福州、泉州和厦门的相关政策和措施,希望能够为珠海建设“一带一路”提供经验借鉴。

(一)“海丝”核心区主要城市“一带一路”建设实践

1. 福州

作为古代“海上丝绸之路”的重要发祥地,福州在各个方面积极推动融入国家“一带一路”战略。为实现这一目标,福州正在大力推进战略枢纽城市建设,在基础设施方面致力于将福州港打造成连接内陆、台湾与东盟的区域性国际航运枢纽,同时基于福州机场争取第五航权综合试点城市以及 72 小时过境免签政策,力求对东盟主要城市航班全覆盖;在产业发展方面,福州正在建设中国——东盟远洋渔业合作枢纽,未来还会构建东盟海产品交易所,同时强化福州与东盟在其他海洋产业方面的合作,以及建立金融合作示范区,此外,福州还致力于以“海上丝绸之路”为主线,挖掘整合“海丝”文化旅游资源,促进福州旅游产业的转型升级;在园区共建方面,福州充分利用靠近台湾的优势,以重大产业为支撑建设马尾、江阴和罗源湾等深水良港,同时加强与印尼等东盟国家的协作,探索实施临港经贸合作示范园区;在物流中心建设方面,福州将申报第二船舶登记制度和启运港退税试点政策,从而推动与台湾、东盟商贸物流合作便利化。为实现上述目标,福州还计划为“一带一路”建设提供金融支持,拟设立规模 100 亿人民币的 21 世纪海上丝绸之路基金,为福州建设“海丝”核心先行区保驾护航。

2. 泉州

作为历史上的“东方第一大港”,海上丝绸之

路的起点城市,泉州一直重视对海上丝绸之路精神的传承,在国家“一带一路”战略发布之后,泉州先后出台一系列对接措施,积极融入“一带一路”建设。第一,推动泉州港口复兴行动。加快完善铁路和高速公路网络,实现海铁联运,开通和加密至东南亚、南亚、中东等“海丝”沿线国家和地区的航线;提升泉州港深水泊位容量、增强通航等级,打造“海丝”国际枢纽港。第二,实施“海丝”阿拉伯新走廊拓展行动计划,依托泉州与伊斯兰国家的友好交往历史,争取在金融、石化、旅游等领域开展合作。设立“海丝”石化产业园区,提升与阿拉伯国家的石化产业合作规模;扩大泉州金融业对阿拉伯国家的开放程度,发展面向阿拉伯国家的离岸金融业务等。第三,加强科技创新,推动制造业转型升级。实施国家“数控一代”机械产品创新应用示范工程,实现智能化生产,促使泉州制造业向智能化、高端化迈进;加快推进国际产能合作,重点推动与东南亚、南亚、非洲国家的产业合作关系。第四,推动贸易便利和金融创新。利用泉州侨台优势,争取设立面向“海丝”沿线国家和地区的定向自贸区,推进贸易自由化、便利化;争取设立国家“丝路基金”泉州子基金,建设泉州股权融资服务中心、海峡股权交易中心以及福建海峡金融资产交易中心等金融创新平台。第五,弘扬“海丝文化”,加强人才引进。常态化举办海上丝绸之路艺术节,推广泉州“海丝”文化旅游品牌;推动泉州高校与“海丝”沿线国家和地区高校成立校际联盟,积极引进高端人才。

3. 厦门

在“五口通商”时期,厦门就是“海上丝绸之路”的重要节点城市,具有悠久的对外交流历史,自“一带一路”战略发布以来,厦门积极响应,提出要将厦门建设为 21 世纪“海上丝绸之路”的中心枢纽城市。首先,完善基础设施,建设互联互通枢纽。增加厦门港海沧港区的泊位数量,推动建设东渡邮轮码头,开辟和加密与“海丝”沿线国家和地区的海上航线;增进与台湾之间的海运合作,发展国际中转集拼业务,推动海陆联运,形成“一带一路”国际货运通道;推动建设安翔新机场,积极开拓同东南亚、北美、澳洲之间的国际航线。其次,加强与相关国家的经贸合作。推动设立

“海丝”投资基金,支持国内企业赴“一带一路”沿线国家和地区投资设立生产基地,探索海峡两岸在“一带一路”沿线国家和地区建设境外经贸合作区;支持本土企业设立境外电子商务平台,同时推动人民币在“海丝”国家和地区的代理清算,进而深化与相关国家的金融合作。第三,构建海洋合作新机制。建设中国——东盟海洋合作中心,促进国际间的海洋科技人才交流,推动“一带一路”沿线国家和地区的海洋经济合作;以厦门南方海洋研究中心为主体,探索与东盟国家的海洋渔业科技合作,打造厦门海洋高技术产业基地和科技兴海产业示范基地。最后,增进与“一带一路”沿线国家和地区的人文交流。继续举办南洋文化节和嘉庚论坛,鼓励厦门高校赴境外设立分校,实施“海丝”人才培养项目,拓展相关国家间的学术交流和交往;争取“海丝”沿线国家在厦门设立领事机构,推动各类国际贸易组织和机构在厦门设立办事处,以加强与相关国家和组织的联系交流。

(二)重要经验启示

从以上各个城市参与“一带一路”战略的具体实践来看,各个城市都制定了较为详细的行动方案,每个城市均注重发挥自身优势,深化体制改革,强化对外合作,部分政策措施也取得了显著的效果,概括起来,笔者认为主要有以下三个方面的建设经验值得珠海借鉴参考。

1.重视科技、制度创新,推动产业升级

“一带一路”战略,是助推中国企业走出国门的重要举措,这就要求中国制造、中国服务必须具备较强的国际竞争力,而科技、制度创新是实现这一目标的必由之路。考察“海丝”核心区各个城市的发展,就会发现他们均重视科技研发和体制创新,科技创新方面,纷纷加大与高校及科研院所的合作,建立科技创新平台,积极引进创新团队,并在人才、金融、税收等方面给予充分的政策支持;制度创新方面,主要表现在转变政府职能、行政管理体制改革,以及构建高效、透明的投融资管理体制,为城市发展保驾护航。在注重创新的同时,各个城市还努力将创新成果向现实生产力转化,积极运用先进技术和理念改造传统产业,同时加大对高端制造业与服务业的支持力度,力争实现产业结构从低附加值向高附加值转

变、从要素驱动向创新驱动转变。在产业升级的过程中,各个城市还注重强化要素集聚效应,建立了多个现代化产业园区,积极探索产业集群化发展的现实路径,以最终实现产业组织形态从传统块状经济向现代集群化发展转变。

2.提升对外开放水平,谋求港城联动发展

“一带一路”战略,本质上是对外开放政策的持续和深化,即进一步加强同沿线国家的经济往来与合作,基于这一点,“海丝”核心区相关城市均非常重视发挥自身在海港和空港方面的优势,着力打造区域自由贸易区和航运枢纽,构建对外开放新格局。一方面,加强对外交流、区域合作成为各个城市的普遍共识,在国内致力于实现错位发展、优势互补,推进区域经济一体化;在国外则致力于扩大开放、互利共赢,推动国际合作再上新台阶。另一方面,上述三个城市均为港口城市,港城共荣是他们的共同特点,这点对珠海而言同样如此。上述港口城市均是借港口航运业的发展和支撑而兴旺,在“一带一路”战略的大背景下,他们继续发挥海港、空港的辐射带动作用,建立临港、临空产业园区,推动港城联动,实现港口建设与城市经济一体化发展。

3.重视生态环境保护,提升城市文化品位

在加快经济建设的同时,应重视生态环境的保护,这一点已经被国内众多城市广泛认同,“海丝”核心区相关城市也纷纷出台具体的环境保护机制,致力于实现经济社会与生态环境有机统一发展。当前,上述港口城市均大力发展低碳经济、循环经济,严格控制工业排放与污染,实现产业发展的高端化、生态化,营造“宜商”、“宜居”、“宜业”的良好生态环境。另外,在保护生态环境的同时,各城市还注重营造良好的人文软环境,重视发掘自身文化特色,发展文化产业,提升城市文化品位,进而增强城市的向心力和凝聚力。“海丝”核心区相关城市历史文化底蕴丰富,相继建立了具有自身特色的“海丝”文化宣传展示机构,大力发展文化旅游产业,同时还积极拓展同其他国家和地区的文化交流,在推介自身文化的同时,积极引入外部文化的合理内核,为自身文化建设添砖加瓦,这些经验均值得珠海予以借鉴。

五、珠海融入“一带一路”国家战略的路径探索

(一)进一步完善基础设施,构建立体综合交

通枢纽

当前,珠海经济发展形势较好,财政收入增长迅猛,是建设交通基础设施的黄金时期,珠海必须抓住“一带一路”重大战略机遇,推动陆海空交通运输体系无缝对接,构建立体、高效的现代化交通运输网络,完成从珠江口西岸的交通末梢向交通枢纽转变。

1.完善公路及铁路基础设施

公路方面,在确保港珠澳大桥如期建成通车的同时,建设金琴快速路主动对接深中通道,使高新区成为未来联系深圳的桥头堡,届时珠海将南有拱北与港澳相连,北有唐家与广州、深圳相通,交通枢纽地位初步形成;西区则继续推进金海大桥、香海大桥、洪鹤大桥等重点工程,破除珠海大道的交通瓶颈,实现东西两翼协调发展。铁路方面,加快建设广珠城轨延长线、广佛江珠城际轨道,探索论证深珠城际轨道,开通更多跨省客运列车,提升人员往来便利性。

2.加强港口建设

推动高栏港疏港铁路专用线二期工程建设,提升高栏港集疏运能力,构建物流信息平台,力争把高栏港建设成为第四代国际港口,继续推动“西江战略”,辐射经济腹地,进而实现江海联运、海铁联运,将高栏港打造成珠江口西岸海运枢纽。同时,继续完善九洲港、唐家湾港等客运码头的水上交通通勤功能,强化水上交通安全管理。

3.推进珠海机场升级改造

近年来,珠海机场发展迅猛,2016年旅客吞吐量再创历史新高,达到612万人次、同比增长30%,增速在中南地区所有机场中排名第一,2020年有望进入千万级机场行列。在这种情况下,珠海机场迫切需要升级改造,未来需继续深化同香港机场的合作关系,推动珠海机场的改扩建工程,探索论证第二跑道的可行性,争取将珠海机场建设成国际干线机场和货运枢纽机场。同时,珠海还应谋划开发低空航线,开展通航业务,加快建设珠海通用机场,促进珠海通用航空产业发展。

(二)以创新驱动优势产业,全面提升区域经济合作

“一带一路”国家战略,实质上是国家深化改革开放、推动产业升级、转换增长方式的具体表

现,这意味着中国经济必须从传统的要素驱动向创新驱动转变,为服务这一大政方针,珠海必须全面实施自主创新战略,推动产业高端化,强化与其他地区和国家的经济合作关系。

1.构建高效自主创新体系

继续加大对高校及科研院所的支持力度,深化同中山大学、吉林大学、北京理工大学等院校之间的合作关系,发挥国家重点实验室等科研平台对珠海的创新支撑作用,未来还应鼓励企业与高校合作建立研发中心、博士后工作站等机构,加快科研成果向现实生产力转变。同时,还应营造鼓励创新的政策环境,对民营企业与国有企业一视同仁,给予相应的财税及金融扶持;对科研人才,考虑出台更具针对性的激励政策,改革现行科研经费管理机制,改过程控制为结果考核,在科技成果收益分配方面也适当地向科研机构 and 科研人员倾斜,调动科研工作者创新积极性。

2.谋划优势产业发展

目前,珠海共有10所高校,在校大学生数量仅次于广州,居全省第2位,创新人才集聚效应开始显现,这是珠海推动自主创新,实现产业升级的重要资源。珠海应继续实施“三高—特”的产业政策,以自主创新驱动产业高端化不断发展,以魅族、金山软件、丽珠制药等企业带动高新技术产业发展;以中航通飞、格力电器、三一海洋重工等企业带动高端制造业发展;以长隆集团、珠海航展公司、港口物流公司等企业带动高端服务业发展;以万山海洋开发试验区、斗门生态农业园为载体实现特色海洋经济和生态农业发展。

3.加强区域经济合作

在上述优势产业发展壮大的基础上,积极贯彻“一带一路”战略的开放精神,探索同国内外不同地区间的经济合作,实现珠海经济进一步发展。第一,以港珠澳大桥为契机,深化珠港澳合作。近年来,珠海和澳门融合程度不断加深,有力带动了珠海经济发展,港珠澳大桥建成后,珠海需进一步探索三地融合的新机制,扬长避短,充分利用港澳优势。第二,深入西江经济腹地,推进珠中江阳区域合作。随着珠海交通枢纽的完善、经济辐射能力的增强,需加强与江门、中山、阳江三市高层次的沟通协调,科学规划各自的产业发展定位,实现错位互补发展,合力共建珠江——

西江经济带。第三,珠海需借助澳门与葡语系国家的文化联系,推动与葡语系国家的经济合作。与葡语系国家合作是珠海参与“一带一路”战略的重要举措,珠海应借助中拉部长级会议论坛、中葡论坛等国家级平台,尽快成立“中葡学院”,夯实民间交流基础,开展多层次沟通渠道,进而拉动珠海与葡语系国家间的经贸往来。

(三)加强重大项目、平台建设力度,发挥引领带动效应

近年来,珠海城市经济的发展一日千里,多个重大项目及平台落户珠海,在“一带一路”战略的推进过程中,珠海应发挥这些项目及平台的先行带动作用。

1.以港珠澳大桥为契机,打造“一带一路”战略桥头堡

港珠澳大桥建成之后,珠海将连接香港大屿山,其作为珠江口西岸核心城市的辐射力和吸引力将显著增强,发展空间得到极大拓展,为珠海积极参与粤港澳大湾区建设奠定基础,进而打造“一带一路”战略桥头堡。一方面,珠海可利用港珠澳大桥互联互通的优势,推进珠港澳物流行业的合作,将香港的辐射力延伸至珠江口西岸,同时继续推进香港与珠海之间机场、港口的合作关系,实现珠江口西岸地区与香港之间物流通道的无缝对接,使珠海成为三位一体的国际化物流枢纽,提升珠海城市的战略地位。另一方面,港珠澳大桥建成后,珠港澳之间的人员往来将更加密切,珠海的过境旅游人数预计会显著增多,珠海可在此基础上顺势推动珠港澳旅游产业一体化。旅游一直是珠海的优势产业之一,近年来珠海旅游产业的软、硬件水平快速提升,尤其是珠海长隆旅游度假区的运营,使珠海成为珠三角西岸旅游产业发展的新亮点,具有极好的旅游业发展前景,加上澳门独特的休闲旅游地位以及香港购物天堂的美誉,三者合作将有望建成集购物、休闲、娱乐于一体的珠港澳特色旅游带。

2.以横琴自贸区为先导,探索实现珠海新发展

横琴自贸区落户珠海,奠定了珠海进一步开放的新格局,也是珠海参与“一带一路”战略的重要优势,将会在多个方面助力珠海发展。首先,珠海需充分利用横琴自贸区的开放政策,率先建设

国际化、便利化营商环境。目前横琴已经成为珠澳合作的示范区,未来可在此基础上深入推进珠港澳服务贸易自由化、便利化,在离岸贸易、跨境电子商务、国际航运、汽车平行进口等方面积极探索,使珠港澳之间经济要素的流动更加顺畅。进而发挥横琴自贸区要素集聚、制度创新的积极作用,带动珠海形成崭新的国际化营商环境。其次,横琴自贸区的优势不仅体现在贸易自由化方面,还体现在体制改革方面,珠海应在横琴自贸区先行先试,积极探索政府职能、投资管理、行政审批等方面的体制改革,建立同国际接轨的市场规则体系,实施宽进严出的市场准入和监管制度,构建市场化、法制化的经营软环境。最后,横琴自贸区的建设还需同珠海产业发展相结合。随着“一带一路”战略的实施,将进一步刺激装备制造业的市场需求,珠海目前在智能电网、海洋工程装备、智能交通装备、环保家电等方面具有较好基础,未来可在横琴自贸区搭建此类产品的商贸交流平台,为珠海先进装备制造业提供更广阔的市场空间。

3.发挥海港、空港的辐射作用,构建“一带一路”新节点

港口是海上贸易的基础,珠海高栏港作为华南地区的深水大港,近年来货物吞吐量逐年攀升,将在“一带一路”建设中发挥重要作用。未来珠海需继续推进“西江战略”,通过江海联运加大与广西等地的水路运输合作。从长远看,应以珠海港为重要节点,推动建设川贵广——南亚国际物流大通道,在国内将港口功能向北延伸至四川、贵州、甘肃,甚至新疆东部,从而将海上丝绸之路与陆地丝绸之路有机联系起来;在国外则沿着东南亚地区进入泰国、斯里兰卡、印度,直至巴基斯坦和非洲地区。以上战略如能顺利实施,珠海将成为“一带一路”的重要节点,承担起关键的桥梁作用,极大的提升珠海的城市定位。空港方面,珠海机场近年来客货运规模不断上升,发展前景非常乐观,尤其是通用航空发展极为迅猛,目前已开通首条“珠海—阳江—罗定”低空航线,未来珠海应以此为契机,大力发展通用航空产业,同时加快推进通用航空机场建设,打造通用航空运营体系。另外,自1996年开始,每两年一届的中国航展在珠海举办,这已经成为珠海的城

市品牌之一,随着珠海航展国际影响力的不断提升,相关人员往来必将更加频繁,珠海应利用好珠海航展的独特优势,构建航空产品的交易平台及人才、信息共享机制,进一步促进珠海空港及航空产业的建设及发展。

(四)继续优化生态人文环境, 开创可持续发展新境界

珠海城市的发展,除了产业发展、基础设施建设之外,还应继续发挥宜居城市的优势,着力优化生态人文环境,开创可持续发展的新境界。

1.继续坚持以生态文明促发展的基本理念

国内外的经验表明,经济发展不能以损害环境为代价,良好的生态环境就是城市的最大财富,珠海需继续推进宜居城市建设,全力构建资源节约型、环境友好型社会,力求建成全国首批生态文明示范市。珠海水系丰富、河流众多,应强化水污染治理,营造纵横交错、水清岸绿的绿色生态水系,加快规划中的国家湿地公园和省级湿地公园建设,提升湿地保护率。同时,坚持保护与修复同步进行,应制定严格的工业排放标准,加大对大气、土壤、水污染的综合防治力度,提升垃圾无害化处理能力,对遭受污染的环境资源应集中治理和修复。另外,还应坚持低碳发展,实施清洁生产,提升资源的集约利用水平。应鼓励企业进行生态科技创新,积极开发循环经济新模式,重点培育节能环保产业和低碳服务产业,通过产业结构高端化、生态化的方式实现珠海的可持续发展。

2.着力提升珠海的文化发展软实力

城市的建设离不开文化的发展,珠海应重视自身文化软实力的挖掘,保护和传承海洋文化、岭南文化和特区文化,未来还应着力弘扬丝路文化,打造文化导向型城市是珠海持续发展的重要任务。首先,应尊重和保护传统的文化遗产,珠海的历史、民俗、饮食等均是珠海极为宝贵的文化财富,是珠海这座城市的特色体现。其次,应营造文化氛围,提升城市品位。珠海高校众多,高层次人才聚集效应非常明显,应充分利用这种优势,营造全社会尊重知识、尊重文化的氛围,通过社科普及、文化论坛、学者讲座等方式让文化发展深入人心。第三,应大力发展文化创意产业,鼓励文化、创意与科技融合,重点扶持高端、高质、高

效的文化产业发展,如文化产品制造、文化旅游、影视娱乐、动漫和创意设计等方面。最后,应加强与不同国家和地区的文化交流。珠海应发挥毗邻港澳的优势,加大对外开放的力度,推动珠港澳在文化创意产业方面的区域协调发展,并以此为契机,扩大与“一带一路”沿线国家和地区的文化交流与合作,提升珠海在国际上的城市知名度和文化影响力。

3.加大对人才智力的支持力度

城市的发展需要人才的支持,为顺应经济社会的发展需求,珠海应加大对人才智力的支持力度,统筹推进各类人才队伍的建设,为“一带一路”战略的实施提供人才保障和智力支持。一方面,应加快创新型人才的引进,制定和落实中长期人才引进计划,优先引进“三高”一特”产业发展急需的科技人才和管理团队。在引进人才的同时,还应提升自身造血能力,大力培养各类人才。应充分发挥珠海在高等教育方面的优势,坚持高校教育与实践锻炼相结合、国内培养与国际交流相结合的人才培养模式,运用一切资源培养专业技术人才和经营管理人才。另一方面,还应制定实施人才发展新机制,在人才引进、培养的基础上,更应重视如何把人才留住的问题。为解决这一问题,应积极争取国家各级部门对“一带一路”建设人才的支持政策,同时完善珠海市对于国内外一流人才的激励方案,允许通过股权激励、住房保障、创业基金扶持、税收优惠等方式激励核心人才,激发创新活力。

(作者系吉林大学珠海学院工商系副主任、讲师)

一带一路支点城市国际化水平提升战略研究

——以襄阳市为例

刘 群 王礼刚

一、引言

随着习近平总书记倡导的“一带一路”战略的提出与实施,处于“一带一路”重要支点的襄阳,又一次迎来了重大发展机遇。襄阳作为湖北主动融入“一带一路”战略的重要节点和长江经济带的重要区域,战略地位十分重要,连贯东西、沟通南北,区位优势有利于畅通开放通道,实现通江达海、承东启西;作为省域副中心城市和汉江流域中心城市,襄阳对外开放的水平直接决定了区域的开放程度;同时,作为一个内陆城市,与“一带一路”的沿线城市相比,襄阳只有充分发挥其节点性、枢纽性和聚合性的优势,探索提升城市国际化水平的新路径,在明确战略定位、提升互联互通水平、发挥产业互补优势、增进文化交汇融合等方面积极实践和创新,才能为“一带一路”建设注入活力,也为襄阳国际化进程增添新动力。

二、襄阳城市国际化水平综合评价体系构建与实证研究

(一)城市国际化水平的评价标准、特征与指标体系

城市国际化水平是一个相对概念,通过城市之间横、纵向比较才能作出较为科学的判断。这里选取了全国与襄阳同为省域副中心的12个较为发达的城市作为比较对象,它们是:大连、宜昌、烟台、苏州、宁波、九江、厦门、深圳、珠海、柳州、洛阳和常德。

城市国际化是一个涉及多层次、多目标的复

杂体系。本着全面性、系统性、科学性和可操作性等原则,结合本文开头阐述的城市国际化主要标准,我们可以从城市发展规模、城市社会经济状况、城市国际开放程度三个方面拟定城市国际化相关指标体系。通过对包括襄阳在内的全国13个较为发达的省域副中心城市统计年鉴中提供的各种数据的采集与比较,得出襄阳在其中的国际化水平位次。具体评价指标体系如表1所示。

基于《中国城市统计年鉴2010—2014年》《各省域副中心城市2009—2013年相关国民经济和社会发展统计公报》《中国环境统计年鉴》及《中国科技统计年鉴》相关数据,采用计量软件Stata12.0提供的关于2009—2013年13个主要省域副中心城市(襄阳、大连、宜昌、烟台、苏州、宁波、九江、厦门、深圳、珠海、柳州、洛阳和常德)的面板数据,分为城市发展规模、城市社会经济状况、城市国际开放程度三个准则层进行评价,并在此基础上进行襄阳提升城市国际化水平的战略分析。

(二)襄阳等13个省域副中心城市国际化水平的时间测度与分析

根据动态因子分析法,运用Stata12.0软件对各省域副中心城市国际化水平时间差异进行测度,得出公因子的特征值、方差贡献率和累计方差贡献率,由于3个公因子的累计方差贡献率为89.44%(>85%),达到可以替代14个指标所表征信息的程度,因此提取这3个公因子作为计算因子来完成各省域副中心城市国际化水平的时

表 1 城市国际化水平评价指标体系

目标层	准则层	指标层	单位
城市国际化水平	城市发展规划	X1-GDP	万元
		X2- 全市平均人口数	万人
		X3- 城市建设用地面积	公顷
	城市社会经济状况	X4- 外贸依存度	%
		X5- 金融机构年末存贷款总额占 GDP 的比重	%
		X6-FDI 占全社会固定资产投资比重	%
		X7- 人才指数	/
		X8- 创新投资指数	/
	城市国际开放程度	X9- 民用航空港年旅客吞吐量	人
		X10- 港澳台及外商投资企业数	个
		X11- 当年与外商新签项(合同)个数量	个
		X12- 年入境旅游人数	万人次
		X13- 港澳台及外资企业总产值占全市工业总产值的比重	%
		X14- 国际旅游外汇收入	万美元

注:外贸依存度指进出口总额占 GDP 的比重,人才指数指每万人在校大学生数与年末单位从业人员数的比值,创新投资指数指研发投资占 GDP 比重。

测度。解释公因子是利用因子载荷矩阵通过迭代公因子方差的主因子法来得到。

将各公共因子得分代入模型得出平均得分矩阵。同时根据第 n 年各指标的平均值,计算出 2009—2013 各省域副中心城市国际化水平综合得分(如表 2 所示)。

(三)襄阳等 13 个省域副中心城市国际化水平的聚类分析

为了更加直观、清晰地了解襄阳等 13 个省

域副中心城市的动态因子分析的结果,在城市国际化水平的 14 项原始指标数据进行动态因子分析的基础上,再以 Euclidean Distance 为间隔距离的测量项,对其采用层次聚类分析方法进行聚类分析,得到以下 5 类分析结果:第一类,高层次城市国际化水平地区,即深圳、苏州、厦门;第二类,较高层次城市国际化水平地区,即珠海、大连;第三类,中等层次城市国际化水平地区,即烟台、宁波、宜昌、柳州;第四类,较低层次城市国际化水

表 2 13 个省域副中心城市国际化水平综合得分与排名

序号	城市	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	综合得分	排序
1	大连	1.9583	2.0822	2.0452	2.0181	2.0522	2.0312	5
2	宜昌	1.4465	1.5704	1.5334	1.5063	1.5404	1.5194	9
3	襄阳	1.1065	1.2304	1.1934	1.1663	1.2004	1.1794	11
4	烟台	1.6650	1.7889	1.7519	1.7248	1.7589	1.7379	7
5	苏州	2.8866	3.0105	2.9735	2.9464	2.9805	2.9595	2
6	宁波	1.7319	1.8558	1.8188	1.7917	1.8258	1.8048	6
7	九江	0.9771	1.1010	1.0640	1.0369	1.0710	1.0500	12
8	厦门	2.5233	2.6472	2.6102	2.5831	2.6172	2.5962	3
9	深圳	3.1054	3.2293	3.1923	3.1652	3.1993	3.1783	1
10	珠海	2.1162	2.2401	2.2031	2.1760	2.2101	2.1891	4
11	柳州	1.5598	1.6837	1.6467	1.6196	1.6537	1.6327	8
12	洛阳	1.1864	1.3103	1.2733	1.2462	1.2803	1.2593	10
13	常德	0.7362	0.8601	0.8231	0.7960	0.8301	0.8091	13

平地区,即洛阳、襄阳、九江;第五类地区,低层次城市国际化水平地区,即常德。

(四)襄阳等13个省域副中心城市国际化水平的综合评价

根据上述评价结果,2009—2013年襄阳城市国际化水平综合评价指数为1.1794,位居国内13个省域副中心城市第11位,综合评价得分仅高于九江和常德。总体而言,国内13个省域副中心城市国际化综合评价指数位列前五位的深圳、苏州、厦门、珠海和大连,分别处于我国三大经济圈中心区域和沿海发达地区,区位优势突出,经济一体化程度较高,因此,城市国际化水平较高。而襄阳国际化平均综合评价指数为1.1794,较同为湖北省域副中心城市的宜昌低0.34,比九江、常德分别高0.13、0.37,表明襄阳与同省或邻省周边地区的省域副中心城市相比,国际化水平存在一定的差距。但同时也意味着,襄阳城市国际化还有很大的提升空间。现阶段襄阳城市国际化的提升目标,应该瞄准聚类分析结果的第三类地区省域副中心城市,中远期目标是第二类甚至更高层次城市。

三、襄阳城市国际化水平的定位

联系襄阳现实所具备的发展能力和未来能达到的发展水平,对襄阳国际化城市定位可作如下基本判断。首先,襄阳城市国际化定位要着眼于发展性和前瞻性。要用国际化的视野重新审视襄阳,用国际化的思路发展襄阳,用国际化的标准建设襄阳,与国际接轨,对世界开放,提升襄阳对外开放度和包容度,引入嫁接一切符合科学发展和襄阳实际的先进文明成果,使襄阳走向世界、对接世界,让世界了解襄阳、拥抱襄阳,使襄阳成为一座国内外知名的国际化城市。其次,襄阳城市国际化定位要立足于现实性和可行性。具体而言,可概括为“两步走”战略:第一步,立足襄阳区域特色,结合实际发挥优势,力争经过十年左右努力,到2030年把襄阳建设成单体性国际城市,使全市开放程度和国际化水平显著提升,国际竞争力和影响力不断增强,成为区域扩大开放的核心引擎和高地。第二步,再经过二十年左右的努力,力争到2050年左右,形成区域性国际化城市框架,奠定区域性国际化城市基础,初步建成区域性国际化城市。

四、襄阳城市国际化水平的提升战略

(一)加快打造国际化的运行平台

1、政府平台。首先,着力提高本地政府领导

参与国际事务的水平。加强与国际组织和外国地方政府的交流与合作,提高襄阳的国际地位和影响力。可申请加入“世界城市和地方政府联合组织”(UCLG),积极争取国际组织分支机构落户襄阳。加强同对我友好、合作潜力大、互补性强的外国城市交往,争取每年新增一定数量的友好城市和友好交流城市。成立襄阳市对外友好协会,利用海外资源优势,推动与外国官方和民间的友好往来。其次,善于利用国家层面外交资源提升襄阳的国际交流合作层次。充分利用国家高层互访、官方外交、友好往来等渠道,从国家外交层面提高襄阳对外交流与合作的层次和水平。利用我驻外使领馆、外国驻华使领馆等渠道扩大对外合作,为“走出去”“引进来”服务,为扩大襄阳国际知名度服务。最后,做好高层出访和接待来访工作,拓展合作渠道。利用襄阳市领导出访机会,广泛接触外国地方政府部门和工商企业界,为实质性合作奠定基础。收集整理重要外宾团组来访信息,跟进重要会谈成果、合作协议、合作意向。

2、产业平台。提升制造业国际核心竞争力。一是落实“中国制造2025”规划,制订实施制造业企业50强国际化计划。推动一批优势产业、优势企业和名牌产品,瞄准国际先进标准,打造一批具有国际竞争力的产业基地、知名企业和国际品牌。二是加快建设工业4.0产业园等产业转型平台,重点组织100家企业示范引领,1000家企业启动实施,建设一批智能工厂。三是实施“互联网+”行动计划,促进云计算、大数据、物联网等新技术新业态与产业深度融合,推动制造产业智能化、智能制造产业化,打造万亿工业强市。四是以“一个龙头、六大支柱”为重点,着力引进新兴产业“火种型”项目,培育产业集群“领军型”企业,打造消费终端“知名型”品牌,加快工业结构调整和转型升级步伐,打造具有区域竞争力的先进制造业基地。五是扶持、引进一批国内外新型业态、重点企业、关键技术,推动主导产品向高端、绿色低碳、智能、进口替代和品牌产品延伸,努力打造具有较强国际竞争力的传统优势产业和战略性新兴产业园区。六是成立产业联盟,设立国际产业并购基金,引入中介机构,启动内燃机关键技术国际化合作项目,与国外技术领先企业开展并购洽谈,推动襄阳成为知名的国际动力城、中国机械装备制造产业创新高地和湖北航空装备制造基地。

3、自贸区平台。以“三港一中心”(铁路港、陆地港、航空港和保税物流中心)为核心,促进四大口岸核心平台整合,加快打造汉江流域国际陆港中心,积极建设湖北自由贸易试验区襄阳片区。一是加快推进“三港一中心”建设。深入推进规划,促进铁路港、公路港和保税物流中心统一布局、统一设计、统一建设;强力推进机场改扩建工程,着力建设一类航空口岸,打造襄阳航空港。二是积极整合口岸资源。积极推进铁路物流园建设,抓紧航空口岸和襄阳小河港区货运水运口岸的申报工作,构建航空、水运、铁路、公路立体口岸体系;依托港口、铁路场站、机场,加快建设一批临港、临铁、临空的货运枢纽型、综合服务型和中心城市配送型物流园区;吸引鄂豫陕渝毗邻地区外贸出口货物在襄阳集聚,实现就地报关检验,打造鄂西北全方位出海服务大平台。经过3—5年的改革试验,将自贸试验区建设成为具有国际水准的内陆国际贸易中转中心。

4、都市平台。提升襄阳国际化水平,都市是载体,也是标志。在推进“都市襄阳”建设进程中,应该以前瞻性的思维、国际化的视野、现代化的气魄来规划城市、建设城市和管理城市。特别是要善于学习和借鉴国内外国际性城市在规划、建设和管理中的成功做法及宝贵经验,必要时可以大胆拿来“为我所用”,如新加坡创意城市规划与建设、香港城市的精细化管理、巴黎历史文化名城的保护与创新、东京城市的交通治理等。一些国际性城市的建设历史表明,一座走向世界的、开放的、彰显个性特色的、充满无穷魅力的城市,一定离不开先进的城市规划、建设和管理,也一定离不开相互学习借鉴和创新发展。

5、人才平台。大力引进和培养高素质创新型人才。首先,应全面推进“隆中人才计划”,广聚创新人才资源,大力引进、培养、储备各类高端创新型人才、高层次专业技术人才和高技能人才。积极培育和发展国家重点实验室、企业研发中心、博士后流动站、留学生创业园和襄阳海外创新创业人才引进中心等创新创业基地,构筑创新创业平台。做大做强襄阳高新技术产业园区,力争把湖北万洲电气集团公司、国家数控系统工程技术研究中心湖北文理学院分中心和襄阳华中科技大学先进制造工程研究院等建设成为国家海外高层次人才创新创业基地,大力引进海外高层次人才来襄阳创业。其次,拓宽海外培训渠道。加强

与外国驻华使领馆合作,做好欧美国家、亚太国家以及我国港澳台地区等培训合作项目,不断寻求新载体、新资源,推动海外培训向更高层次、更高水平发展。与国际知名大学合作培养人才,实施打造国际青年领袖计划,培养一批有国际视野的青年创业家。

6、金融平台。借鉴国内外经验,以襄阳金融广场为载体,建设有国际影响力的区域金融功能核心区。引入国际基金、风险投资、天使投资等,共同打造基金谷。积极吸引外资银行、保险、证券期货以及信托、基金等金融机构设立总部及分支机构,稳步发展融资租赁、互联网金融等新型金融组织,加大引进外资会计师事务所等中介机构设立分支机构、开展业务。积极推动人民币跨境贸易结算业务,扩大服务能力和范围。引导符合条件的企业在境外资本市场上市融资,鼓励本市上市企业利用国际资本市场实施兼并重组。进一步完善综合保税区功能,允许符合条件的企业开设离岸账户,加速发展离岸金融。推动金融产品创新,积极拓展与外贸有关的期权、期货、境外筹资转贷款、进出口贸易融资等业务,引导金融机构提供境外支付服务,鼓励外向型企业积极投保出口信用保险。同时,注重加强襄阳与武汉、上海、深圳的金融合作,促进资本市场融合。

(二)推进国际化的基础设施建设

在交通运输方面,对内,应根据新的城市布局,提升城市交通“互联互通”和“内联外通”能力。加快庞公、苏岭山、鱼梁洲3座大桥等重点城市交通工程建设,规划建设、尽快形成沿江慢行环线、连接“一心四城”的轨道环线、贯穿四城的快速干线、外围高速合围环线等多条城市交通环线,形成畅通快捷的城市综合交通网络;对外,应根据国际化城市建设需要,提升交通运输“通江达海”和“跨海越洋”能力。加快提升刘集机场功能,推进一类航空口岸的报批,开辟境外及国内其他发达地区航线,积极承接国际客货运业务。推进实现襄阳至武汉动车公交化,加快蒙华、汉十、郑万三大铁路建设,大力推进郑州至南宁高铁襄阳段的前期工作,形成以高速铁路、电气化铁路、重载铁路为主体的“三纵三横”(焦柳铁路、郑万高铁、蒙华铁路,汉丹铁路、西武高铁、襄渝铁路)“米”字形铁路客货运输网络,初步构建纵贯东西、直通南北的运输大通道。向西经西安、兰州至乌鲁木齐,融入丝绸之路经济带,向东经武

汉分别至上海、杭州、福州、广州,融入21世纪海上丝绸之路,并与重庆、武汉、南京、上海等长江经济带区域中心城市直接沟通,基本实现东西南北方向全部通高铁,成为郑渝昆、武西兰等国家快速铁路客运大干线的节点城市。加快实施汉江流域综合开发,建成北煤南运、铁水联运大通道,形成现代综合交通运输网络体系。在城市基础设施方面,进一步完善能够满足城市国际化功能需要的现代化基础设施体系,建设涉外居住区及配套设施,创办一批国际学校和国际医院,建设高档客商休闲娱乐活动服务设施。特别是应加快国际化社区建设,打造具有异国风情的特色街区,为外籍人士、外来创业者在襄工作、生活提供优质服务。积极引入国际化理念和机制,提升社区管理和服务水平,构建与城市国际化相适应的新型社区服务网络。建设襄阳市民“国际之家”,吸引外国旅游者入住市民家庭,推进市民生活国际化。

(三)营造良好的国际化人文环境

良好的人文环境对一座走向国际化的城市至关重要。虽然襄阳是历史文化名城,但悠久灿烂的历史文化资源并未转换成令人满意的人文环境,更不能代表当下的市民素质。因此,提高城市国际化水平,务必深入持久地改善襄阳人文环境。一是广泛开展“襄阳市民学外语”活动。在党政机关、学校、社区、服务行业、窗口单位稳步推进“襄阳市民学外语”活动,改善襄阳市的国际语言环境。构筑多层次、多样化的活动网络,与行业需求对接,加快建立统一、规范、符合国际标准的英语水平测试平台。编发适用于机关干部、服务行业和普通市民的学外语实用手册,通过培训、媒体传播等渠道开展普及教育。二是开展城市英语标识和外语咨询服务体系建设。建立英语标识相关标准,开展公共场所英语标识专项整治工作,促进外语标识的规范化,建立行之有效的襄阳城市外语咨询与公共服务体系。三是广泛开展涉外文明礼仪普及教育活动。编发简便易行的涉外文明礼仪手册,通过电视、报纸、讲座和专项活动等形式在全市开展涉外文明礼仪普及教育,提高市民的国际化素养。四是提升公共文明水平。建设以整洁优美、遵守秩序、礼让他人、友善祥和、关爱互助为核心的公共文明。实施交通秩序、公共场所秩序和日常生活秩序优化行动,引导市民养成文明举止,共同维护公共秩序。组织志愿者开展以“文明出行”“文明行为”“文明服务”“文

明社区”义工劝导服务行动为主要内容的城市文明行动。实施市民崇礼明仪行动和睦邻友善行动等。五是提高涉外公共服务信息化水平。建设以襄阳政府网主页简版为主要内容的中文繁体、英文、法文、德文、日文、韩文等主要国际语言板块。以襄阳政府网、汉江网、襄阳日报(英文版)、广播电视(英文频率频道)为基础,扩大在襄阳外国人信息获取渠道,增强便利性,提高襄阳公共服务的国际化水平。

(四)加强国际化的对外传播力度

提高城市的知名度和美誉度,有赖于国际化的对外传播。一是制订并实施面向全球的城市形象宣传计划。通过政府传播、媒体传播和活动传播等途径,开展城市营销,树立襄阳城市品牌形象。聘请高端专业机构,对襄阳城市形象推广做出高水平、可操作性的整体策划。充分利用重要载体、重大事件和名人效应来推广城市形象,利用世界级企业品牌进行城市营销,突出襄阳城市特质。加强同涉外媒体、境外媒体的联系与合作,利用国际性主流媒体的影响力,如凤凰卫视、中国时报、中央电视台第四频道等,提升襄阳国际知名度。二是积极开展公共外交。促进官方和民间对外交流,可成立“海外襄阳同乡会”等团体,策划组织“海外襄阳宣传周”等活动。三是加大对襄阳国际化城市建设的报道力度。在襄阳主要媒体开设专栏、开办专题节目,广泛、深入地介绍先进的国际化城市发展状况和成功经验。充分利用传媒的社会影响力,吸引全社会的关注,激发市民参与国际化城市建设的积极性和主动性。四是举办“襄阳市长国际顾问咨询会议”。根据城市发展的阶段性重点确定会议主题,邀请市长国际顾问为襄阳建设国际化城市进言献策,吸收有助于实现创新发展、转型发展、科学发展、跨越发展的新思维。充分论证、科学借鉴世界先进城市的运作经验,全面提升城市综合实力、文明程度和公共治理水平。五是积极组团参与“世界经济论坛(达沃斯论坛)”“财富全球论坛”“博鳌亚洲论坛”“东北亚博览会”等大型国际会议,不断在国际知名会议上注入襄阳元素,逐步扩大襄阳的国际影响力。根据需要可将海外大型论坛(展会)分会场邀请到襄阳举办,拓展襄阳的国际舞台和话语权。

(刘群系湖北省社会科学院襄阳分院院长、襄阳市社会科学界联合会主席;王礼刚系湖北文理学院副教授)

中国开放新“丝”路

——论亚太梦想与中国梦想

曹瑞冬

一、从中国看亚太，从亚太看世界——命运共同体

亚太与中国，中国与亚太，彼此联系与牵绊，又彼此冲突与竞争。在国际社会的总体布局里，始终是扮演着重要的角色。求同存异一直是中国在团队合作里的关键意识。中国在亚洲太平洋地区的集团与组织中也是不可缺少甚至在某些方面具有举足轻重的影响。“亚太的未来正处在关键的路口，是继续引领世界创造美好未来，还是放慢脚步等待被别人超越；是深化一体化进程，还是陷入碎片化漩涡；是践行开放、包容理念，共同开创亚太世纪，还是身体已经进入 21 世纪而思维模式还停留在过去。”习近平所论及的亚太未来如同中国未来一样，都处在一个抉择的关键时代。亚太地区在政治、经济、文化等各方面的选择都势必会受到国际社会的影响，同时也会改变这个世界的格局。亚太地区拥有世界上古老的民族文化，也衍生出灿烂的精神文化，但在世界工业化的进程里落后于欧美发达国家，但也因此，亚太地区在二战后的近几十年时间里，经济高速发展，成为了全世界经济最活跃的地区。

随着经济全球化、一体化席卷世界的各个角落，关于区域合作的研究进一步发展，尤其是在亚洲太平洋地区的合作问题日益成为人们关注的焦点。一体化在欧洲国家的成功实践后，也越来越成为亚太地区的潮流。亚洲大陆，这个世界

上最古老的大陆，重新焕发出光芒。伴随着亚太经济的发展，尤其表现在以中国、日本、韩国等经济体的崛起，以美国为代表的世界其他发达国家再一次把目光投入到亚太战场里。中国在亚太经合组织中扮演着重要的角色，站在中国的角度观察亚太，亚太地区是充满发展机遇与威胁挑战的矛盾共同体。亚太地区各国在努力地实现各自经济的高度发展，也在不断拓展着与亚太地区各国乃至全世界的开放、交流与合作，也在为着各自国家的利益不断挑战着亚太地区的和平与发展。地区冲突和恐怖主义、霸权主义也是亚太地区重要的表现。或许可以这样说，亚太地区处于一个转危机为机遇或者转机遇与危机的关键抉择中。

国家与国家之间不存在永恒的和平与发展，但却存在永恒的利益共同点。“亚太再平衡战略”的提出是美国制约中国乃至亚太发展中国的重要措施，是美国全球战略的重要体现。亚太再平衡战略中的“空海一体战”将把美国推入针对中国的危险挑衅性战争规划。美国所谓的和平战略实质是在国际事务中维护美国的“国家利益”，确立并发挥美国在世界的“领导作用”，实现所谓美国政治下的和平，在政治、外交、军事、经济、贸易和文化各个领域保持美国的优势，确保 21 世纪仍是“美国的世纪”。随着一超多强的局面开始瓦解，世界多极化的趋势不断加强，美国对于来自世界各地一体化的进程感到了威胁。日

本的经济高速发展、欧洲经济政治一体化的加强完善,俄罗斯经济的改善与提高,第三世界国家的联合与发展,最关键的是中国在改革开放以来以一种奇迹的速度完成了发达国家百年来的发展,才成为仅次于美国的第二大经济体。为了防止以和平共处五项基本原则为基础的世界国际政治经济新秩序的建立,美国以变相破坏和平与发展的形式主导着全世界的秩序。也正是因为有这样的霸权主义和强权政治下,世界一直处在动荡与变革的时代。而这动荡与变革则主要发生在亚洲太平洋地区。西亚问题是中东地区的争端与冲突,东亚地区则表现为中国与东南亚国家、韩国、日本的海洋领土主权冲突。而伴随着这样的环境,恐怖主义现象也时常发生。因此,当今世界的总体格局依旧是以美国为主导的强权主义和霸权政治在威胁着世界的和平与发展。

世界多动荡,归根结底是未能够实现社会发展与社会公正。但如果什么都去做,那势必是肯定不行的。美国的“亚太再平衡战略”主要目的是为了反对中国的发展,方式是通过加深各国对中国发展的误会,但其本质仍是想要削弱亚太地区各方的经济实力,以便能够再度获得亚太地区的主导权。那这么说,中国和亚太地区的各国都具有一个共同敌人,那就是美国的霸权主义和强权政治,也就是说亚太地区的各国的命运是共同的,一荣俱荣,一损俱损!

从广义来看,全世界人民的命运也是共同的,都是需要维护国家主权和利益,共同反对与抵抗霸权主义与强权政治,在这个共同目标的指引下,中国和亚太各国乃至全世界所有国家的命运是紧密结合在一起。更加形象地说,中国和亚太各国乃至世界各国都是国际社会的大家庭中的一员。“家庭成员”彼此之间都具有独立的个体与生命,拥有自己的利益追求,但在“家庭建设”的“情感”号召下,又具有共同的目标与秩序,并且为了维护与实现这个秩序,他们所构建的上一个时代的潮流——和平与发展。

APEC会议中习近平关于亚太地区命运共同体和大家庭建设的演讲,既是对于美国再平衡战略的否定与抨击,更是像亚太地区国家乃至世界各国宣告一个信息,中国不会成为超级大国,会成为世界多极化趋势过程中强有力的代表,共同

为建立以和平共处五项基本原则为基础的国际政治经济新秩序,更会以一种和平、包容、开放、信任的方式接纳各国才,重新开创中国开放的新思路。亚太是中国的,也是世界的。亚太地区的稳定不应当通过“亚太再平衡战略”实现,而是需要通过不断完善的开放机制来实现。

二、开放视野下的中国外交——蔚蓝时代与丝绸之路

近年来,中国与美国一直是世界上国家关注度最高的国家。中国外交拥有过成功的无比喜悦,也有过失败的惨痛教训。但我们这个国家,自从新中国成立后,根本就没有真正意义的和平。APEC会议虽然没有明确指明中国在争端问题方面的态度,但却也向世界宣示了重要的信息,中国要和平,亚太各国也要和平。

中国开放与外交大致上是呈现并驾齐驱的状态。中国的外交与开放来源于张骞丝绸之路的开辟,鉴真东渡文化的传播,郑和下西洋的拓展。而中国在进入明清时期,外交思想逐渐演变为明朝纯粹王道为主的睦邻外交思想、清朝务实王道的的外交思想以及晚清时期畸形的纯粹王道睦邻外交思想。也因此开始“海禁”和“闭关锁国”封闭僵化的政策。中国也因此进入了倒退的时代。正如习近平在APEC会议中所论及的“封闭导致落后”“一个人不会改变,就注定会失败。”

新中国的外交在经历了以周恩来总理为代表的和平共处五项原则的提出,中日建交、中美建交,中国成为联合国常任理事国之一等因素,使中国的国际地位不断提高。中国外交最辉煌的时期始终是中国的改革开放时期,伴随着中国开放力度不断扩大,开放层次不断提升,中国正在向一个负责任的、追求和平与发展的外交大国过渡。

中国开放是中国人民正确的选择,也是历史的必然。在新时代里,中国丝绸之路得重新开辟意味着中国开放的思想进一步拓展,也意味着中国的改革开放不断深入。中国开放的新“丝”路既是包括了张骞的古老丝绸之路,主要是向西出发,与中国接壤的印度、孟加拉、蒙古国等周边邻国之间的交往与联系,也在这段过程中形成中国少数民族地区的经济开发带;而另一条道路则是海上丝绸之路,加强同日本、韩国以及东南亚国

家的联系与发展。丝绸之路的重新开辟既是中国人对于和平交往与开放发展的认可与坚守,也是对中国在新时期里中国外交的重大决策,也是解决中国周边国家领土争端与海洋主权问题的重要方案。

首先,关于中国的海洋领土主权问题,我们必须清楚地认识到中国正处于一个蔚蓝的时代。《大国崛起》中“五百年前,因为海洋,人类搭建起真正的舞台,大小强弱的国家都在这个舞台上表演了自己的角色;五百年后,因为天空,人类进一步拓展了这个舞台的空间,当人们足不出户,就可以同步知晓天下事的时候,世界变小了,世界也变大了。”但无论怎么说,中国的发展与世界各国的发展仍是以海洋为主导的发展。21世纪依旧是海洋的时代!

也因此,海洋利益的问题是与中国与日本、韩国、东南亚国家存在海洋主权争端的关键原因。关于钓鱼岛,钓鱼岛列屿属中国固有领土,中国与日本之间不存在领土主权之争。日本右翼分子不断在钓鱼台问题上挑起事端,应当受到国际社会的严厉谴责和有效制裁。而关于南沙争端的问题,也是毋庸置疑的,是属于中国人的领土。对于中国海洋主权争端问题,中国提出的方针是“搁置争议,共同开发”的原则,而构筑南海地区的安全应由有关各方积极努力、一致行动,和中国一起采取实质性的措施共同维护南海地区的安全,以营造一个有利的国际环境来推动区域经济和社会的可持续发展,进而促进南海和平的解决。中国在海洋主权争端问题的一个重要原因是来自于美国霸权主义的“中国威胁论”,在利益问题的驱使下,引发了有关国家的种种恶劣行径,甚至演化成为这些国家内部排斥华人、歧视以及伤害华人的卑鄙行径。中国海洋争端问题的解决,不仅是中国人民的诉求,谋求在海洋蔚蓝时代的发展,更是对于中国独立主权的一种重视与探索。中国的主权神圣不可侵犯!

而关于中国的丝绸之路,这条道路的贯穿不仅涉及到与中国接壤的周边国家之间的交流与合作,也关系到中国少数民族地区与西部大开发战略的实现。中印冲突,中俄冲突、中蒙冲突、中越冲突、中巴冲突等问题,他们也以领土主权在向中国索要领土,一方面是为了宗教、民族,而另

一方面则是国家的利益问题。在谋求本国发展的道路上,必须以牺牲他国利益作为代价的做法真的是值得认可的吗?观察中国与周边国家关于领土主权的争端问题,我们会发现,中国正处于一个外交环境极为恶劣的状态。中国面对多国关于领土主权问题的骚扰,实属不易。中国外交代表的是政治,其有很大的局限性,但中国的开放涉及到经济、政治、文化、民族、宗教等各方面的发展,其所能产生的影响是十分巨大的。“搁置争议,共同开发”的领土主权策略,其实就是在改革开放时期里,不断深化中国开放的步伐,在与亚太各国共同开放、包容、互信、合作、共赢的基础上,共同谋求新发展,但是绝对不能以出卖中国的领土主权作为合作的基础。

APEC会议中,习近平所贯彻的亚太梦想是坚持亚太大家庭精神和命运共同体意识,顺应和平、发展、合作、共赢的时代潮流,共同致力于亚太繁荣进步。这种潮流的践行依托于政治层面或者是外交手段乃至暴力冲突都是无益于事的。和平、发展、合作、共赢的亚太地区的构建需要各国摒弃成见,在经济上不断拓宽交流合作的渠道,在文化上彼此尊重,彼此融合,在政治上相互信赖,相互支持,但又必须严格遵守五项基本原则。这也就意味着中国的开放不应当是局限在开放经济特区、经济开放城市等开放程度不够完全的开放格局里了,需要开辟一条中国开放的新“丝”(思)路,也就是亚太各国要建立共同建设互信、包容、合作、共赢的亚太伙伴关系,要携手打造开放型亚太经济格局,要不断发掘经济增长新动力,要精心勾画全方位互联互通蓝图。

这个时代是海洋的蔚蓝时代,谁占据了海洋,也就占领了世界;这个时代也是丝绸之路重新开辟的新时代,谁把握了开放、和平、发展、合作、共赢、包容、信赖、创新的机制,也就拥有了能够改变世界和铸造梦想的能力。习近平所提出的亚太梦想既是对中国改革开放不断深化进程的总结与沉淀,也是希望通过亚太梦想来唤醒中国人民、亚太人民乃至世界人民关于建设和平与发展亚太地区与国际社会的梦想与愿景。我们进入了蔚蓝的海洋时代,但也需要不断拓宽我们中国人在丝绸开放道路的新思路、新决策、新目标。这是一个最坏的时代,也是一个最好的时代,至少

中国人有一条正确的道路。

三、改革创新开放——中国常态与中国担当

中国的改革与开放是中国对内与对外的重大决策。也就意味着,无论是先改革,后开放,还是先开放,后改革,都是一种错误的行径。改革与开放是需要并驾齐驱的共同存在。而且,在中国不断深化改革机制,也是在这段过程中创新开放的进程。创新是一个国家和民族的灵魂,也是这个国家和民族兴旺发达的不竭动力。通过创新来引领中国的改革与开放是中国人民的正确选择,也是历史的必然。“在新一轮全球增长面前,惟改革者进,惟创新者强,惟改革创新者胜。”“动力只能从改革中来、从创新中来、从调整中来。”习近平在 APEC 会议中将创新提升到全球与全国的高度,是在对中国人民缺少创新能力的一种无奈,以及需要构建创新型社会的能力。但这种创新的思维也造就了中国改革与开放新思路的开辟。

习近平在 APEC 会议中详细讲解了“中国经济呈现新常态”,是指中国在近年来改革开放不断深入,对经济发展作出的调整,既包括了经济发展速度、经济体制结构转型,也涵盖了消费需求,城乡差距的变化,更指明了国家第三产业的积极改善。在中国改革开放初期以及在很长的一段时间,中国人讲究的经济是“又好又快地发展”,衡量国家的唯一标准也就是国家 GDP 和人民收入水平。在进入新世纪后,过分重视经济“又好又快地发展”,忽视了中国发展的其他因素,也因此造成了中国改革开放所产生的很多突出性矛盾。这也就是胡锦涛主席所提出的科学发展观的必然,针对全国经济所提出的全面持续可协调的以人为本的科学发展。

也因此,在全面深化改革的时期里,中国的发展趋于一种常态,不再局限于经济总量和人民收入状况,关注的是城乡、地区之间的协调、经济体制的转型。第三产业的发展,从关注中国人民的温饱问题到发展问题的转变。我们可以看到中国在距离富强、民主、文明、和谐的社会主义现代化社会越来越近,这也是中国在面对改革开放深化时期以及全面建成小康社会关键期的选择,是中华民族伟大复兴梦想的实现与演绎。习近平在指出中国发展进入常态的同时,也深刻揭示出了

中国在改革开放时期出现的矛盾,新常态也伴随着新矛盾新问题,一些潜在风险渐渐浮出水面。中国就是在这样的环境下深入探索着中国的改革开放道路。习近平揭露中国的常态发展与矛盾一方面是向 APEC 会议中的与会代表与亚太各国乃至全国人民展示中国人在改革开放的伟大实践中所创造的丰硕成果与突出矛盾,展示一个外国人所不能完全认识的中国,另一方面,也指明了中国在未来需要贯彻的道路,也就是目标,只不过这不再局限于中国梦想了,而是认为需要改革创新发掘经济新动力,同心共圆亚太梦想。

改革开放初期强调的是实践精神,而全面深化改革,不断发掘创新精神是现在的精神引领。而习近平所强调的全面深化改革是实现中国担当和亚太梦想的需要,而这是开放的必然。改革的目的是为了更好地实现中国的开放,也是为了实现亚太梦想和中国梦想。“攘外必先安内”,在这个时候,中国的开放需要在改革的成功经验的基础上不断走向发展,而连接改革与开放之间的重要联系是创新。中国在进入中国常态后,取得了经济的重大发展,而下一步则是体现中国担当。中国担当的一个层面上是通过全面深化改革,激发市场蕴藏的活力,为创新拓宽道路,进而推进高水平对外开放,既包括了对亚太地区的经济共同发展,也是对其的包容、信赖、开放、和平与层面,而另一个层面是亚太各国家以及各经济体将全面深化改革创新的伟大实践运用到发展实践中,加强政策协调和对话,推进务实合作、经验分享、能力建设,共襄区域合作盛举。

中国就是在以这样的方式不断创新开放的新“丝”(思)路,不断使中国的丝绸之路与蔚蓝时代的亚太梦想与中国梦想不断实现。当今,经济全球化的发展趋势毕竟已经成为现实,是一种无法抗拒的潮流。任何国家都不能闭关锁国地进行经济建设,积极参与到经济全球化进程已是大势所趋。在全球化进程中,中国要抓住机遇与挑战。中国的开放是在中国的改革渐趋稳定的状态下逐步进行与发展的,但是中国的改革绝不是封闭的“闭关锁国”,而是在中国开放的总体背景下,对国家各方面进行的必要调整,以便其能够适应开放、和平、发展、合作、共赢的时代潮流。APEC 会议中还论及了亚洲基础设施投资银行筹

建工作已经迈出实质性一步。这意味着中国在亚洲经济乃至经济全球化背景下责任与担当,也展示了中国在中国特色模式在构建一个开放、和平、发展、合作、共赢的梦想时代,也显示出中国在世界经济发展与世界和平中的担当与责任。中国的“大国梦想”不是成为主宰世界的大国,而是能够成为维护世界和平与发展,坚持独立与主权的重要力量。

创新不仅需要应用到改革的步伐中,也需要贯彻到开放的视野里。在中国改革与开放不断伴随着中国发展而产生无法预料的矛盾时,需要及时开拓创新思维,寻找出解决矛盾与深化改革开放的新方式。不管是哪种途径的方式,中国以及亚太各国在经济全球化的背景下,关键都需要冷静清醒地面对这一进程,在维护国家主权和民族利益的前提下,善于趋利避害,积极利用先进技术与资本,利用全球化提供的机遇,在未来的经济格局中赢得自己应有的地位,把握机遇,迎接挑战,是各国的希望与发展。中国最伟大的地方能够在问题产生的时候进行及时的调整与革新,运用创新思维来开辟新的思路,丝绸之路的开辟也得益于中国的创新精神,也因为这样,使中国的经济进入常态发展,使中国的改革与开放能够更好地衔接,进而使中国担当起一名探索世界和平与发展的忠诚卫士应当担负的责任。

四、以梦绘梦,共同筑梦——有梦想才有未来

“我以为,实现中华民族的伟大复兴,就是中华民族近代以来最伟大的中国梦,因为这个梦想,它是凝聚和寄托了几代中国人的夙愿,它体现了中华民族和中国人民的整体利益,它是每一个中华儿女的一种共同期盼。我坚信,中华民族伟大复兴的梦想一定会实现。”这是中国梦想的新时代定义。从名称来看,亚太梦想是中国梦想的拓展与深化,但也或许从未跳脱中国梦想的内涵。在《百年潮·中国梦》中,第五集《筑梦天下》与前四集最大的不同就在于中国梦想不再局限于中国内部,而是拓展为整个世界的梦想筑造,从这个层面上来看,中国梦想等同于亚太梦想。

亚太梦想的归纳与描述包括三个方面,首先是时代潮流的坚守问题,和平与发展必须是亚太地区的时代潮流与发展轨迹。可在亚太地区在追求国际政治经济新秩序的过程中,却受到了来自

国际社会的霸权主义与强权政治,他们想通过亚太各国与中国发展之间的嫌隙来加深亚太地区的不稳定局面,也在此基础上,使其放慢发展的步伐,来继续掌控亚太地区的政治经济局面。亚太地区需要发展,更需要和平,要想在不确定的国际环境中生存,就必须营造和平与发展的氛围。其次,关于 APEC 会议的梦想。APEC 是属于经济类型的组织,让经济更有活力,贸易更加自由,投资更加便利,道路更加通畅,人与人交往更加密切。这一切不仅是中国改革开放中发展社会主义市场经济的必然,也是整个亚太地区经济发展的总体要求。经济与利益始终是决定国与国之间外交政策的必然因素,也注定一个国家和民族的未来。亚太地区作为全世界经济最活跃的地区,也意味着在开放的道路与进程中需要继续引领这个地区的经济新活力。最后,让人民过上更加安宁富足的生活,让孩子们成长得更好、工作得更好、生活得更好。四个“更”字,更形象地表现了亚太梦想是人民的梦想,会成为人民的方向和坐标,由人民共筑,也应当由人民收获丰硕的成果。这与中国共产党全新全意为人民服务的宗旨有共同性,一切都是为了实现最广大人民的根本利益。

中华民族伟大复兴的中国梦想是具有民族性与国家性的特征,但与亚太梦想相比,不仅包括于中国经济发展的需要,而且还涵盖了中国在政治、经济、文化、社会、生态文明方面的建设问题。中国梦想与亚太梦想所提出的背景不同,中国梦想是在中国改革开放不断深化和全面建成小康社会的关键时期所提出的,亚太梦想是在和平与发展、冲突与矛盾并存国际背景下提出的。可以这样说,亚太梦想集中在经济和外交两个层面上,主张的是经济和国家的发展,国家和地区的和平稳定,但也成功将中国梦想中全心全意为人民服务的以人为本思想深入贯彻到亚太梦想的实践,从而使亚太梦想既包含了中国外交和开放政策的新思想,又具备了中国特色,同时也反过来赋予中国梦想在亚太地区和国际社会的新内涵。换句话说,亚太梦想是在中国梦想的基础上对于亚太地区梦想与世界人民梦想的新描绘。

亚太梦想描绘的亚太地区太美,也太成功。但归根到底可以使一个“和”字。从中国对建设和

谐世界的倡导及积极实践的情况来看,中国把社会主义的发展目标放在了经济全球化的时空背景中加以审视与提炼,思考中国的命运,设计中国的未来,从而创造性地创立并发展了社会主义国家对外开放的新模式,并且在迎接全球化的过程中,努力克服意识形态的差异,与世界有了更多的共识,从而形成了构建和谐世界的思想前提。习近平与中国都不具备能够涉及亚太地区其他国家命运和能力以及道路的能力,因此,习近平所提出的亚太梦想与中国梦想最大的不同是中国梦想可以成为中国人进行改革开放伟大实践的设计方案,但亚太梦想却只能是成为指引亚太地区走向和平与发展光明前景的未来明灯,引领着一代代的亚太地区人民共同筑造瑰丽的和平与发展梦想。共筑梦想是在和平与发展的时代主题感召下,坚持走开放与发展的道路,坚定不移地走实现人民利益的道路。中国与亚太地区可能因为经济或者文化上的冲突所带来的巨大矛盾,但是,中国人势必能够在全面深化改革创新的过程里,找寻出,也开辟出中国开放新“丝”(思)路。正如习近平在 APEC 会议正处于一个关键的时期,在这个时期,如果没有梦想的指引,我们永远看不到我们的未来。

中国的未来、亚太地区的未来乃至全世界的未来存在着太多不可估计的未知数,霸权主义和强权政治以及恐怖主义在妨害着整个人民的未来。但是,就算是做了,也不一定能够改变这个世界的格局,但是不做,就肯定不会成功。纵观大国历史,我们眼中的大国已经由昔日的大国逐步降级。昔日的风采不在,我们迫切需要一种思想激励我们向前前进。历史进入了一个新的千年,当全球市场把世界紧紧联系在一起,大国之间的互动、合作和依存关系开始增强,具有历史眼光和战略智慧的国家开始做出理性的判断。中国以及亚太地区的国家若想崛起为大国,已不可能再走那种依靠战争打破原由国际体系来争夺霸权的老路,如果用传统的方式来构造今天的世界,如果用不切实际的征服幻想来鲁莽从事,都将是一种时代的错位。和平与发展,已经成为当今世界的基本主题,沿着这条新路,人们开始表达新的愿望,寻求新的答案,中国怎样才能成为一个大国。或许,关于理想的世界,永远不有一个固定和

统一的答案,可以说这些是世界人民的愿望,却反映了当今国际社会的实际,也可以说这是人们的思考,却也越来越接近真理。也正是因为这样的思考,成为世界人民在 21 世纪取得的最有关键意义的成就,这些成就发出的光芒,无疑将会照亮中国乃至全世界未来的行程。而亚太梦想与中国梦想是这个时代最有意义的关键成就。

或许,并不是所有人已经放弃了传统的思维模式和文化大革命中的种种偏见,或许,在未来的五百年乃至更长的时间,世界和中国的发展还会经受各种各样的考验,我们不知道 21 世纪将会把亚太地区带向何方,但是有点是肯定的,坚持中国梦想与亚太梦想,建立永久和平、共同繁荣的和谐世界,将是中国人民、亚太地区人民乃至世界各国人民共同努力的方向。有梦想才有未来,中国梦想与亚太梦想是中国人民在进行改革开放的伟大实践与探索过程中以及亚太地区人民乃至世界地区人民在建立以和平共处五项原则为基础的国际政治经济新秩序的探索活动里,所折射出来的社会现实,但也反映了中国人民与亚太人民和世界人民对于开放新“丝(思)路”的执着探索与不懈追求,也势必在这样的梦想指引下,去探索中国和世界的未来,创造美好的明天。

(作者系温州大学人文学院研究生)

关于表彰“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”优秀学术论文的决定

连社联发〔2017〕24 号

为充分发挥“一带一路”战略支点城市作用,深化区域合作发展等问题研究,连云港市哲学社会科学界联合会面向全国开展了“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”主题征文活动。本次活动得到了有关城市和广大社科工作者的积极响应,共征集到各类论文 70 多篇。

经评审委员会评选,决定:授予《沿海港口在“一带一路”建设中的战略支点作用探析》等 3 篇论文为“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”优秀学术论文一等奖;授予《提升福建“海丝”城市形象构建能力的策略与路径》等 7 篇论文为“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”优秀学术论文二等奖;授予《“一带一路”战略下天津港口物流发展问题研究》等 15 篇论文为“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”优秀学术论文三等奖。

希望获奖论文作者再接再厉,进一步增强理论创新意识,深入开展“一带一路”合作和经济社会发展研究,多出精品力作,为开创哲学社会科学繁荣发展新局面多做贡献。

附件:“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”获奖学术论文名单

连云港市哲学社会科学界联合会

2017 年 6 月 30 日

附件

“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”获奖学术论文名单

(共 25 篇,各奖项内文章排列不分先后)

一等奖(3 篇)

沿海港口在“一带一路”建设中的战略支点作用探析(孙海泳 上海国际问题研究院公共政策研究所副研究员;王新和 青岛社科院国际问题研究所助理研究员)

江苏“一带一路”交汇点建设对策研究(孟力强 淮海工学院教授;李鑫锋 淮海工学院商学院讲师)

新疆参与“一带一路”战略的优势、挑战与对策(王宁 新疆社会科学院研究员、经济研究所原所长)

二等奖(7篇)

提升福建“海丝”城市形象构建能力的策略与路径(张春斌 福州市社科界联合会副主席、高级经济师)

珠海服务“一带一路”国家战略的定位及路径探索(王志刚 吉林大学珠海学院工商系副主任、讲师)

沿海中型城市外向型经济的发展及经验(魏敏 中国社科院西亚非洲研究所副研究员)

一带一路支点城市国际化水平提升战略研究(刘群 湖北省社科院襄阳分院院长、襄阳市社科联主席;王礼刚 湖北文理学院副教授)

中国开放新“丝”路(曹瑞冬 温州大学人文学院研究生)

“一带一路”节点城市中欧班列运行均衡化问题前瞻研究(赵鸣 江苏省海洋经济研究中心海洋文化研究部主任;徐洪绕 连云港市艺术研究所副所长、副研究员)

论三亚战略支点城市的性质——融合(詹小光 三亚市社会科学界联合会党组书记)

三等奖(15篇)

“一带一路”战略下天津港口物流发展问题研究(高红梅 天津农学院经济管理学院教授;林夏丽 河北君乐宝集团供应专员)

“一带一路”背景下全面深化法治宁波建设研究(邵一琼 宁波市社科院社会发展研究所助理研究员)

中国向“一带一路”沿线国家直接投资中的风险及应对(杜广庆 连云港市委党校副教授)

新丝绸之路经济带新疆发展战略的若干思考(白哈提古力·买明 吐鲁番市委党校讲师)

“一带一路”战略背景下的扬州临港经济发展研究(国家统计局扬州调查队课题组)

塑造“一带一路”稳定的国际安全环境(谢梦莹 三亚市三亚学院助教)

“一带一路”背景下厦门市服务贸易发展态势及动力培育(何军明 厦门理工大学教授;李桢 厦门市社科院副院长、研究员;马健因 厦门市社科院助理研究员)

天水市建设丝绸之路经济带宜居宜业宜游历史文化名城研究(李杰玉 天水市人民政府研究室农村经济科科长)

“一带一路”支点城市对外开放环境建构研究(何晓红 湖北文理学院经济与政法学院教授)

“一带一路”战略下扬州开放型经济发展研究(扬州市职业大学课题组)

基于“一带一路”的旅游业深度整合研究(阎金明 天津市政府参事室、文史研究馆副主任、研究员)

“一带一路”建设与食品安全合作问题研究(王殿华 天津科技大学经济与管理学院教授;马佼 天津科技大学经济与管理学院硕士研究生)

“一带一路”战略背景下苏北地区海洋文化产业集群化发展模式研究(张元 淮海工学院马克思主义学院副教授)

连云港建筑业参与“一带一路”建设情况现状及对策(曾献东 国家统计局连云港调查队高级统计师)

“一带一路”建设背景下区域文化融合过程中的地区文化自信问题研究(王馥 江苏财会职业学院讲师)

推进合作共赢 共谱发展新篇

——“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”国际论坛侧记

2016年7月3日,由连云港市哲学社会科学界联合会、淮海工学院主办的“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”国际论坛开幕。来自俄罗斯、波兰、越南、孟加拉国等国和中国社科院的智库专家,全国各地的征文获奖作者、市各有关部门和市各社科类社团的负责同志与专家学者等100余人齐聚连云港市海州湾会议中心,共话区域合作时代主题,共谋“一带一路”发展新篇。

突出时代主题 积极响应国家号召

今年5月在北京举办的“一带一路”国际合作高峰论坛,奏响了“一带一路”建设的时代强音。此次论坛是在世界经济发展、中国自身发展和“一带一路”建设都处于关键阶段的背景下举行的,对外发出了各方合力推动“一带一路”国际合作、携手构建人类命运共同体的积极信号。

在“一带一路”国家战略格局中,江苏是重要的交汇点,连云港则是省委省政府确定的“一带一路”建设核心区与先导区。为更好服务“一带一路”建设,提供更多智力支持,连云港市社联充分发挥地方性枢纽智库的职能优势,积极作为、开拓创新,每年举办“一带一路”建设论坛,2015年举办了“中日韩历史名人现代价值与海上丝绸之路起点连云港建设”国际论坛,2016年牵头全国40多个城市社联发起成立了全国“一带一路”沿线城市智库联盟并举办了首届丝路智库论坛。去年底今年初,市社联到“一带一路”沿线有关城市调研,了解到各城市社联都有加强城市合作交流的愿望。

为积极响应“一带一路”国际合作高峰论坛的号召和有关城市加强合作交流的意愿,市社联今年充分发挥全国“一带一路”沿线城市智库联盟秘书处常设连云港市的优势,将智库联盟合作的触角延伸到亚欧国家和地区,邀请相关国家和地区智库和专家参与,会同淮海工学院举办了“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”国际论坛,作为全国“一带一路”沿线城市智库联盟论坛的一个子论坛,以推进国家与国家之间、区域与区域之间、城市与城市之间、城市与区域之间合作交流,进一步释放区域合作发展的内在潜力,更好地融入和服务国家及地方“一带一路”建设,实现合作共赢。

江苏省社联党组书记、常务副主席刘德海在开幕式的致辞中说,在国际区域合作发展深入推进、全国上下积极投身“一带一路”建设的时代大潮中,举办“一带一路”战略支点城市与区域合作发展国际论坛,深入研究战略支点城市地位作用、深入推进国家和区域合作发展大计,正可谓主题鲜明,意义重大,必将对“一带一路”建设产生重大而积极的影响,必将推动“一带一路”战略支点城市与区域合作发展方面迈上新的征程。

发挥智库作用 努力深化国际合作

作为中国与世界各国共同构建人类命运共同体的伟大探索,“一带一路”建设离不开“共商、共建、共享、共赢”,在这个过程中,智库扮演着不可或缺的重要角色。近年来连云港市社联以智库建

设为抓手,主动融入“一带一路”交汇点核心区与先导区建设,为“一带一路”战略推进和诸多项目载体建设提供了智力支持。去年发起成立了全国“一带一路”沿线城市智库联盟,同时发起成立国内首个智库行业协会,被列为2016中国智库自身建设标志性事件,产生了广泛影响。这次“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”国际论坛,是连云港市社联推进智库工作服务“一带一路”建设的进一步延续和深化,也是连云港市在“智力丝绸之路”建设上的又一次探索。

据连云港市社联主席、党组书记杨东升介绍,为了筹办好此次国际论坛,市社联从年初就面向全国组织开展了“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”主题征文,得到了全国各地特别是“一带一路”战略支点城市社科组织和广大社科专家的积极响应,纷纷来稿来函,收到征文70多篇。市社联评出获奖论文25篇,并择优汇编了400多页的“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”论文集。与此同时,市社联还与相关国家智库取得了联系,诚邀国外专家来连开展研讨,得到了俄罗斯、越南、波兰、孟加拉国等国家6位智库专家的积极支持,他们分别撰写了文章,从国际视野,立足与中国深化合作的角度,就经贸、人文等领域的合作存在的问题进行了深入的研究,提出一系列有前瞻性和建设性的意见建议,这是此次论坛取得的一个重要成果。

论坛期间,国外来宾和中国社科院的专家,还专门深入一线,现场调研我市经济社会发展状况,对连云港近年来经济社会发展取得的成绩,特别是对连云港市“一带一路”建设方面取得的成就,给予了高度的评价。与此同时,召开了中国社科院“一带一路”(连云港)研究基地专家委员会第一次会议,结合连云港市对接“一带一路”战略发展实践,确定了设立连云港自由贸易区研究、设立海州湾新区研究、提升连云港港服务广大腹地的能力和效率研究等课题,通过联合协作、合力攻关,力争推出一批有价值的研究成果,进一步提升决策咨询水平。

研讨氛围浓厚 引发各方热议

在海州湾会议中心,诺大的圆形国际会场是

座无虚席。上午,俄罗斯科学院远东研究所经济学博士、研究员阿丽娜·阿弗纳希耶娃、俄罗斯驻沈阳领事馆原领事艾迪蒙达斯·卡斯别拉维丘斯、波兰研究大学亚洲研究中心主任、博士克日什托夫·伊万内克、越南社会科学翰林院中国研究所副教授冯氏惠、越南社会科学翰林院中国研究所研究员黄惠英、北京大学“一带一路”项目孟加拉国专家柯修、中国社科院世界经济与政治研究所《世界经济调研》编辑部主任、副研究员赵远良、中国社科院世界经济与政治研究所国际战略研究室主任、研究员薛力等8名来自国内外一流智库的专家,围绕中俄合作、中印关系与“一带一路”倡议、“一带一路”倡议背景下的中国与东盟合作、“一带一路”在孟中印缅经济走廊上的发展挑战与对策等专题,分别从不同角度不同侧面作了精彩的主旨发言,使与会者开阔了眼界,受到启迪。下午,来自中国社科院西亚非洲研究所、天津农学院、青岛市社科院、宁波市社科院、福州市社联、三亚市社联和我市社科界的9位获奖论文作者分别进行了研讨交流,学术气氛热烈浓厚。

中国社科院世界经济与政治研究所副所长邹治波参加会议后,深有感触地说,此次举办的国际论坛,来自各方面的信息共享,各种不同思想观点切搓碰撞,真可谓一场思想的盛宴。

三亚市社联党组书记詹小光是第二次专程来连云港参会,去年他作为全国“一带一路”沿线城市智库联盟理事来连参加了首届丝路智库论坛,此次他专门撰写了研讨文章并来连参加国际论坛,他说每一次来连云港都有很深的感触,特别连云港市社联在智库建设方面取得的成绩值得他们好好学习。

福州市社联副主席张春斌专门撰写了研讨文章,专程赴连云港参加国际论坛并作研讨交流,他高度评价连云港市社联组织为举办国际论坛所作的精心安排,并与全国“一带一路”沿线城市智库联盟秘书处负责人就相关工作进行深入的交流,提出许多有建设性的意见和建议。

中国江苏网、江苏省委新闻网、江苏国际在线以及连云港日报、连云港电视台、《大陆桥视野》杂志等媒体聚焦报道国际论坛举办情况,30多家市内外网站进行转载报道,引发积极社会反响。
(谢仁善)

连云港市社科类社会组织党委成立 暨第一次代表大会召开

8月8日上午,中国共产党连云港市社科类社会组织委员会成立暨第一次代表大会在市行政中心350会议室召开。各市级社科类学会、研究会、协会、促进会、研究院、研究所、研究中心等社会组织的42个党组织和市社联机关党组织共147名代表以及市委组织部有关负责同志出席会议。市社联党组书记、主席杨东升作《为社会科学社会组织健康发展提供坚强的组织保障》工作报告。市社联副主席、党组成员周一云主持会议。

会议宣读了市委组织部《关于同意成立中国共产党连云港市社科类社会组织委员会的批复》和《关于中国共产党连云港市社科类社会组织委员会及纪律检查委员会组成人员的批复》,大会选举中共连云港市社科类社会组织第一届委员会(委员9人:杨东升、周一云、吴价宝、李明高、孙培松、殷然、何庆武、刘宏光、汪海波)和第一届纪律检查委员会(委员3人:周一云、汪海波、郑婷元),杨东升同志任市社科类社会组织党委书记,周一云同志任党委副书记、纪委书记,汪海波

同志任纪委副书记。

会议强调,全市各社科类社会组织党组织要坚持把思想建党放在首位,努力提高党组织和广大党员的政治道德素质;要加强社科业务建设,突出决策咨询研究、社科普及宣传和社团自身建设,不断提高社科工作水平;要不断强化党建意识,认真抓好党的理论学习、党员教育管理、班子间的磨合,不断提高党组织的凝聚力、吸引力和战斗力;要深入落实全面从严治党各项要求,加强党的思想、组织、作风、反腐倡廉和制度建设,为我市改革发展稳定各项事业提供坚强保障。

会议号召,全市各社科类社会组织党组织要以此次大会为新起点,团结一致、奋力拼搏,共同扛起“社科强市”建设新使命,全力推动我市哲学社会科学事业迈上新台阶、踏上新征程、实现新发展。据悉,新成立的市社科类社会组织党委主要负责全市社科类社会组织党的建设。目前,在86家市级社科类社会组织中已成立了42个党组织。
(郑婷元)

推动智库合作创新 培育青年社科英才

——全国“劳动经济青年论坛”侧记

7月11日,由中国社会科学院人口与劳动经济研究所、北京师范大学经济与工商管理学院、中国人民大学劳动人事学院主办,连云港市哲学社会科学界联合会与淮海工学院承办的“劳动经济青年论坛”在连云港市隆重举行。

多方合作 智库青年英才聚港城

2016年12月,连云港市社联与中国社科院人口劳动经济研究所与淮海工学院三方签订协议,共建成立了中国社科院知识社会(连云港)研究基地,掀开了连云港市社联与中国社科院人

口与劳动经济研究所密切合作的崭新篇章。本次“劳动经济青年论坛”在连举办,则是共建三方再一次携手,共同组织的一次有实质意义的学术性交流研讨会,这也是该论坛首次在北京之外的城市举办,足见中国社科院人口与劳动所领导对连云港的高度关注与信任。

作为本次论坛“3+X”合作模式中的“X”,北京师范大学和中国人民大学是我国为数不多的双一流大学,在相关领域有许多知名的社科专家学者,参加本次论坛的市内外优秀青年学者通过交流,得到现场诸多社科界前辈的指点,极大地促进了他们的学术成长。特别是淮海工学院正在全力以赴创建江苏海洋大学,应用经济学和管理科学与工程都是增设硕士点的主要学科,本次论坛也有力推进了高校的社科优势学科建设。

连云港市委常委、市委宣传部部长滕雯、中国社会科学院人口与劳动经济研究所所长张车伟、中国社会科学院人口与劳动经济研究所党委书记钱伟、北京师范大学经济与工商管理学院经济系主任罗楚亮、淮海工学院党委书记赵炳起、连云港社联主席、党组书记杨东升以及来自中国社会科学院、北京师范大学经济与工商管理学院、中国人民大学劳动人事学院、淮工商学院的青年社科英才共计 80 余人参加了本次论坛。

合作创新 为连云港发展建言献策

2017 年 5 月,省委书记李强在苏北发展座谈会上强调,苏北要贯彻落实省第十三次党代会关于生态优先、绿色发展的部署要求,深化思想认识,着力改革创新,明确新一轮发展的方向和重点,坚定不移探索发展新路,更好地造福苏北广大人民群众。

这就要求连云港市要适应世界知识经济发展的新时代,坚持用改革创新的办法,大力发展创新型产业、知识产业、智慧产业和绿色产业。同时要求中国社科院知识社会(连云港)研究基地为我市创新发展提供强有力的智力支持。

知识经济对人类未来发展的影响势必彻底改变人类未来的命运,改变人类的价值取向,改变人类工作和生活的方式,促进社会的全面进步和人的全面发展。知识经济作为 21 世纪主流经济发展趋势,其最核心的动力与源泉是科技创新。

尤为切题的是,本次“劳动经济青年论坛”的研讨主题为“服务创新型社会下,劳动经济与科

技创新对经济发展和知识社会创建的作用与影响”。这恰恰是新时期的连云港在坚定不移探索发展新路过程中所亟需的。来自中国社会科学院、北京师范大学、中国人民大学、淮工工学院和连云港社科领域专家就工资增长、劳动报酬份额变化、养老保险制度、人力资本投资及江苏科技创新等问题进行了深入探讨,在连云港留下了自己的真知灼见,为连云港的科学跨越发展贡献了一份力量。

三方共建 知识社会基地生根开花

在论坛期间,中国社科院知识社会(连云港)研究基地专家委员会第一次会议在淮海工学院会议中心渤海厅召开。中国社会科学院人口与劳动经济研究所所长、基地顾问张车伟,所党委书记、基地管委会主任钱伟出席会议并讲话,会议由连云港市哲学社会科学界联合会党组书记、主席、基地专家委员会主任杨东升主持,中国社科院知识社会(连云港)研究基地专家委员会成员宜昌勇、杨雪英、陈兴发、王智勇、张小燕、李蓬、孙江涛等参加了会议。会议对基地的工作进行了部署安排,特别结合时代发展和连云港的地方需求,研究确定了 4 项重点研究课题,分别是“连云港市知识城市建设的对策建议”(课题组成员:杨东升、向晶、孙江涛)、“互联网+条件下我国知识产权密集型产业发展路径研究”(课题组成员:朱国军、高文书、张国桥)、“我国企业跨国并购的知识产权价值创造研究”(课题组成员:张涛、蔡翼飞、朱伟哲)、“健康连云港建设研究”(课题组成员:宜昌勇、林宝、王朋才)。

另据连云港社联统计,自中国社科院知识社会(连云港)研究基地成立一年来,基地专家共获得江苏省社联社科研究重大课题 1 项,江苏省社联决策咨询研究基地研究课题 2 项,获得连云港市发改委横向委托课题 1 项,连云港市台办横向委托课题 1 项,连云港市委书记、市长圈定重大课题 3 项、重点课题 2 项。基地的市内外专家结合连云港实际形成的众多研究成果将为市领导及各相关单位提供一系列重要的决策参考。

据悉,下一阶段知识社会(连云港)研究基地将积极利用中国社科院人口与劳动研究所的优势,继续为连云港的社会经济发展建言献策,并将应用性课题研究成果报送中央相关部门领导参阅,为连云港的全面可持续发展提供智力支撑。

(王兰舟)

社科大事记

2017年7月-8月

7月

▲2日下午,市委书记、市人大常委会主任杨省世在海州湾会议中心三楼满园春色厅会见来连出席“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”国际论坛的省社联党组书记、常务副主席刘德海,以及部分外国专家。市社联党组书记、主席杨东升参加会见。

▲3日,由连云港市哲学社会科学界联合会、淮海工学院主办的“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”国际论坛在连云港市海州湾会议中心召开。江苏省社联党组书记、常务副主席刘德海、中国社科院世界经济与政治研究所副所长邹治波、淮海工学院副院长舒小平分别在会议上致辞,来自俄罗斯、波兰、越南、孟加拉国等国的6名专家学者和7名来自中国社科院的智库专家,20多名来自全国各地的获奖论文作者以及100多名来自市各有关部门和市各社科类社团的负责同志与专家学者参加了会议。上午,阿丽娜·阿弗纳希耶娃(俄罗斯)、艾迪蒙达斯·卡斯别拉维丘斯(俄罗斯)、柯修(孟加拉国)、冯氏惠(越南)、黄惠英(越南)、克日什托夫·伊万内克(波兰)、薛力(中国社科院)、赵远良(中国社科院)等8位国内外专家学者作交流发言。下午,由“‘一带一路’战略支点城市与区域合作发展”主题征文活动9位获奖作者代表作交流发言。会议由连云港市哲学社会科学界联合会党组书记、主席杨东升主持。

▲3日中午,中国社科院“一带一路”(连云

港)研究基地第一次专家委员会会议在海州湾会议中心召开,会议总结了研究基地2017年上半年工作,商定了2017年下半年工作计划。确定研究课题及课题组3个,分别是“设立海州湾新区研究”(杨东升、薛力、何计文)、“设立连云港自由贸易区研究”(宣昌勇、冯维江、唐中龙)、“提升连云港港服务广大腹地的能力和效率研究”(孙召路、赵远良、张得银)。基地管委会主任邹治波出席并讲话,会议由专家委员会主任杨东升主持。

▲6日上午,市社联在行政中心411会议室召开半年工作总结部署会,市社联全体人员参加会议,市社联党组书记、主席杨东升主持会议并讲话。会上,各部室负责人对照年度目标逐项汇报上半年目标完成情况,并对下半年工作进行安排,特别是对刚举办的国际论坛进行了总结。杨东升主席重点就下半年社科研究、社团管理、社科普及、自身建设等工作进行了部署。

▲6日下午,市社联领导赴创文明城市联动共建点一市开发区中云街道黄岭村进行调研走访,市社联党组书记、主席杨东升首先传达了全市创建全国文明城市的重要意义和具体举措,指出联动共建的必要性和可行性。随后由市社联党组成员、副主席周一云代表市社联与黄岭村签订了《连云港市创建全国文明城市联动共建协议》。在实地走访过程中,黄岭村党支部书记陈守生详细介绍了村里的基本情况,并就如何开展联动共建工作进行了深入交流。

▲6日下午,市纪委监委派驻第三纪检组来市社

联进行工作对接,市社联党组书记、主席杨东升向汪全炉组长一行介绍了市社联工作以及党风廉政建设工作情况。

▲7 日,连云港市哲学社会科学界联合会第七届常务委员会第四次会议在淮海工学院学术会议中心东海厅召开。会议由市社联党组书记、主席杨东升主持,市社联第七届常务委员会 23 名常委出席了会议,市社联机关其他工作人员列席了会议。会议学习了 2017 年 3 月 5 日印发的《中共中央关于加快构建中国特色哲学社会科学的意见》(中发[2017]8 号)文件,市社联党组书记、主席杨东升向会议作了市社联上半年工作总结与下半年工作安排的报告,会议还研究了市社联第七届常务委员会各专门委员会工作。

根据市委《关于提名周一云同志担任副主席职务的通知》,会议以举手表决的形式选举周一云同志为市社联副主席。根据市社联党组研究,会议对市社联第七届常务委员会各专门委员会主任和副主任名单及分工进行了调整。

▲11 日上午,由中国社会科学院人口与劳动经济研究所、北京师范大学经济与工商管理学院、中国人民大学劳动人事学院主办,连云港市哲学社会科学界联合会、淮海工学院承办的“劳动经济青年论坛”在淮海工学院学术会议中心东海厅举行。连云港市委常委、宣传部长滕雯,中国社会科学院人口与劳动经济研究所党委书记钱伟,北京师范大学经济与工商管理学院经济系主任罗楚亮和淮海工学院党委书记赵炳起在论坛开幕式上致辞。中国社会科学院人口与劳动经济研究所所长张车伟、连云港市社联主席杨东升以及来自北京和连云港市社科专家共计 80 余人参加了论坛。来自中国社科院人口与劳动经济研究所、北京师范大学、中国人民大学和淮海工学院的 12 位专家做了交流发言,论坛环节由淮海工学院吴价宝教授主持。

▲11 日下午,中国社科院知识社会(连云港)研究基地专家委员会第一次会议在淮海工学院学术会议中心渤海厅召开。中国社会科学院人口与劳动经济研究所所长、基地顾问张车伟,所党委书记、基地管委会主任钱伟出席会议并讲话,会议由连云港市哲学社会科学界联合会党组书记、主席、基地专家委员会主任杨东升主持,中国

社科院知识社会(连云港)研究基地专家委员会全体成员参加了会议。会议对基地的工作进行了部署安排,特别结合时代发展和地方需求,研究确定了 4 项重点研究课题,分别是“连云港市知识城市建设的对策建议”(杨东升、向晶、孙江涛)、“‘互联网+’条件下我国知识产权密集型产业发展路径研究”(朱国军、高文书、张国桥)、“我国企业跨国并购的知识产权价值创造研究”(张涛、蔡翼飞、朱伟哲)、“健康连云港建设研究”(宣昌勇、林宝、王朋才)。

▲13 日,市纪委监委驻第三纪检组专题召开综合监督单位党风廉政建设负责人座谈会,传达学习上级关于全面从严治党的要求,市委宣传部、市党史工办、市文广新局、市文联、市社联、市社科院 6 家综合监督单位负责人交流了履行主体责任情况,纪检组提出了具体要求。市社联党组成员、副主席周一云参加会议并发言。

▲14 日,市社联党组成员、副主席周一云带领机关工作人员赴中云街道黄岭村开展“送书下乡”活动,对口援建村里的农家书屋,此次赠送的 200 余本人文社科类图书全部是由本单位机关党员自发捐赠,以落实创建文明城市联动共建协议。

▲15 日,连云港市海洲乡贤研究所在连云港市鸿轩阁成立。市委宣传部副部长周玉久与市委党史工办主任苏中保揭牌。我市知名社科专家刘风光作乡贤沈云沛专题讲座。市社联党组成员、副主席周一云参加并致辞。

▲17 日至 18 日,省社联科普部主任吴颖文、副主任倪同林、副调研员王军等一行 8 人来我市调研考察省级社科普及示范基地建设工作。18 日上午,省级社科普及示范基地调研座谈会在市行政中心 427 会议室召开。省社联调研组全体成员、市社联党组书记、主席杨东升,副主席周一云以及刘宏光、王兰舟和参加复评、申报省级社科普及示范基地的 14 家单位负责人参加了会议。吴颖文主任对我市社科普及工作开展情况给予了充分肯定,并就如何进一步开展好社科普及工作提了要求。18 日下午,省社联调研组一行在杨东升和周一云陪同下到花果山西游记文化园和海州区大华文化交流中心 2 家社科普及示范基地进行了实地调研和考察。

▲18日上午,市“双进双促”第三督导组在市总工会召开“双进双促”督查调研片区会议,就市委“双进双促”工作推进会精神落实情况和近期走访活动开展情况进行座谈调研,市社联、市科协、市总工会等单位参加座谈。

▲19日,市社联主席杨东升参加全市宣传思想文化系统上半年工作总结和下半年工作部署会议,期间考察海州区文化产业项目。

▲20日上午,市社联召开中共连云港市社科类社会组织委员会第一次代表大会筹备工作会议,进一步明确市社科类社会组织党委的职责、第一次代表大会的议程以及筹备工作组的职责任务,部署了下一步工作。下午印发《关于筹备召开中共连云港市社科类社会组织委员会第一次代表大会的通知》。

▲25日上午,连云港市企业文化创意研究会第二次会员代表大会在港城印象酒店会议室召开,倪爱传当选为会长。市社联主席、党组书记杨东升出席并讲话。

▲30日,市社联主席、党组书记杨东升,副主席周一云和王兰舟至徐州特快特彩印公司,校对付印《连云港智库2017》一书,并考察徐州精典彩印公司。

8月

▲3日,市社联召开月度工作办公例会。会议总结了7月份工作,对8月份工作进行了部署,市社联全体人员出席会议。杨东升提出四点要求:一是提高对社科工作重要性的认识,增强工作的使命感和责任感;二是加强社科理论和政策学习,不断更新思想观念;三是自觉接受纪检监察机关监督,严格遵守党纪政纪;四是强化工作协调配合,努力提高工作成效。

▲4日,淮海工学院、市社联和市社科院联合邀请上海交通大学教授、博士生导师余治平来连作《近现代中国何去何从的日本视角:明治维新150年来的中国道路选择》专题讲座,市社科界30余人以及淮工高校师生代表参加。

▲8日上午,中国共产党连云港市社科类社会组织委员会成立暨第一次代表大会在市行政中心350会议室召开。86家市级社科类学会、研究会、协会、促进会、研究院、研究所、研究中心等

社会组织的42个党组织和市社联机关党组织共147名代表以及市委组织部有关负责同志出席会议。市社联党组书记、主席杨东升作《为社会科学社会组织健康发展提供坚强组织保障》的工作报告,市社联党组成员、副主席周一云主持会议。会议宣读了市委组织部《关于同意成立中国共产党连云港市社科类社会组织委员会的批复》和《关于中国共产党连云港市社科类社会组织委员会及纪律检查委员会组成人员的批复》,大会选举中共连云港市社科类社会组织第一届委员会(委员9人:杨东升、周一云、吴价宝、李明高、孙培松、殷然、何庆武、刘宏光、汪海波)和第一届纪律检查委员会(委员3人:周一云、汪海波、郑婷元),杨东升同志任市社科类社会组织党委书记,周一云同志任党委副书记、纪委书记,汪海波同志任纪委副书记。

▲8日,《连云港智库2017》由中国文联出版社出版发行。本书是继《连云港智库2015》《连云港智库2016》之后出版的第三本,选录了2016年市委书记市长圈定重大课题等全市应用研究资助项目成果和其他重大应用对策研究成果46篇,分为政治建设、经济建设、文化建设、社会建设和生态建设等五个专题。

▲10日,市社联召开机关全体党员会议,专题学习习近平总书记7.26重要讲话精神。市社联党组书记、主席杨东升提出要结合部门职责,先学一步、学深一层,做好宣传阐释、社科普及、舆论引导等各项工作,切实把思想和行动统一到习总书记重要讲话精神上来。

▲11日至12日,省社联学会秘书长培训班在南京举办,全省社科类学会秘书长、设区市社联分管领导和市县(区)学会代表以及高校社联代表共160余人参加培训。连云港市企业文化学会副会长侍述明作了《社会组织的活力来自持续创新》经验交流发言,这是全省作工作经验交流的唯一地市级学会。连云港市社联党组成员、副主席周一云,赣榆区委宣传部副部长、县社联主席陈靖,市统计学会会长葛部昌,市国际税收研究会副秘书长徐光辉等参加培训。

▲14日上午,由中国社科院社会学研究所、连云港市人民政府主办,市民政局、海州区人民政府承办的“社会治理创新暨‘一委三会’协商善

治”理论研讨会在花果山酒店花果山 B 厅召开,中国社会科学院社会学所所长陈光金、副所长王春光,民政部基层政权和社区建设司副司长汤晋苏,市政府副市长黄远征等领导出席并致辞。下午,全国有关专家 13 人作交流发言,连云港市社联主席杨东升研究员作《基层社会治理理论与实践创新》交流发言。

▲14 日至 18 日,市社联按市委要求,组织机关全体党员定期参加创建文明城市交通执勤活动,用实际行动为创建安全有序、文明畅通的道路交通环境贡献一份力量。

▲17 日,天津市社联印发《关于举办第二届全国“一带一路”沿线城市智库联盟理事大会暨“一带一路”城市发展战略研讨会的通知》。连云港市社联主席、党组书记杨东升作为第一届全国智库联盟理事长被天津市社联邀请出席大会并将作理事会工作报告。连云港社联作为智库联盟秘书处将承担修改智库联盟章程的任务,同时加快在人民出版社出版《首届“一带一路”沿线城市智库联盟论坛文集》的编校工作。

▲21 日,市社联“双进双促”联系企业一连云港正大农牧有限公司领导一行至市社联进行回访,市社联党组书记、主席杨东升,副主席周一云参加座谈,正大农牧总经理陈健、工会主席尹兰军和办公室主任王海波分别介绍了公司近阶段的发展情况和遇到的困难等,杨主席详细记录了相关问题并及时进行协调解决。

▲22 日,市社联机关全体党员会议在市行政中心 411 会议室召开,市纪委监委第三纪检组组长汪全炉介绍了纪检组职责及其工作,市社联党组书记、主席杨东升介绍党风廉政建设情况,然后进行了民主测评。会后,纪检组副组长汪习伟、组员张伟查阅了市社联的相关资料并进行了反馈。

▲30 日至 9 月 1 日,省社联办公室主任周志强,机关党委副调研员褚进余,办公室主任科员白璐、七级职员李慧等一行 4 人来连云港市调研。调研组先后赴灌南县、灌云县、赣榆区、东海县了解县级社联工作情况,并对连云港市和县区社联工作给予了充分的肯定。期间,调研组还分别到四县区农村,走访慰问了贫困生。连云港市社联主席、党组书记杨东升、副主席周一云等参

加了相关活动。

▲23 日-24 日,省社联八届六次常务理事会议、各市社联主席会议在南京状元楼宾馆召开。连云港市社联党组书记、主席杨东升出席,并交流了连云港市工作情况。

▲25 日-30 日,市社联主席、党组书记杨东升一行赴新疆自治区社科院、伊犁州社会科学界联合会、霍尔果斯市国家级开发区、中哈霍尔果斯国际边境合作中心、霍尔果斯口岸等单位进行了调研考察。新疆社科院经济研究所党支部书记、副所长、副研究员地力木拉提·吾守尔,副所长、副研究员王宏丽,办公室主任、副教授张萍,研究员周潇,副研究员陈鲲玲,博士周杰等分别介绍了新疆“一带一路”建设,特别是东中西区域合作的做法和成效,以及对策建议。伊犁州委宣传部副部长田辉,州社联负责人、副调研员徐春根等分别介绍全州经济社会发展、社科工作特别是连云港与伊犁州的对口支援及合作发展状况;伊犁州社联还提出加入全国“一带一路”沿线城市智库联盟的申请。霍尔果斯市委副书记刘江船,市委常委、宣传部长曹健,副部长梁龙峰和霍尔果斯中亚研究所专家等分别介绍了霍尔果斯市、口岸、开发区和中哈边境合作中心等情况,特别介绍了连云港与霍尔果斯市经济合作和支援的工作情况。