

· “一带一路”倡议十周年专题 ·

共建“一带一路”高质量发展的路径选择： 一个分析框架^{*}

李向阳

摘要：推动共建“一带一路”高质量发展是近年来国内学术界的热门话题，但围绕其实现路径的结论却呈现出一个无交集、无穷尽的清单，缺少统一的理论分析框架成为最突出的问题。究其原因，在于多数研究从起点上对“一带一路”建设的治理结构进行模糊处理。本文试图提出一个推动共建“一带一路”高质量发展的分析框架。为此，首先需要明晰高质量发展的目标和“一带一路”的治理结构，作为分析问题的前提。其次，以高质量发展的目标和“一带一路”的定位为基础，确定推动共建“一带一路”高质量发展需要遵循的基本原则：共商共建共享、渐进性、市场化及正确的义利观。再次，鉴于内外部环境的约束，现阶段需要以聚焦重点与实现国内外话语体系统一作为优先任务。最后，也是最重要的，共建“一带一路”高质量发展还需注入新的驱动力：一是通过构建区域价值链，由狭义经济走廊向广义经济走廊升级，为高质量发展奠定微观基础；二是通过机制化实现从硬联通向软联通的升级，为高质量发展构筑制度保障。

关键词：“一带一路” 高质量发展 义利观 经济走廊 区域价值链

“一带一路”建设在第一个五年期间完成了其总体布局，绘就了一幅“大写意”。步入新阶段，“一带一路”建设的基本方向是高质量发展，共同绘制好精谨细腻的“工笔画”。近年来围绕上述议题，中国学术界做了大量的研究。然而，针对选择什么样的路径却尚未取得共识。本文试图从经济学的角度对“一带一路”建设的治理结构进行界定；以高质量发展的目标为参照系，探讨在一系列约束条件下，推动高质量发展所需的原则、基础与驱动力，从而为“一带一路”高质量发展的路径选择提供一个分析框架。

一、文献综述

推动“一带一路”建设高质量发展源于习近平总书记在推进“一带一路”建设工作五周年座谈会上的讲话。2021年在“一带一路”建设第三次座谈会上他再次重申共建“一带一路”高质量发展的必要性。

针对推动共建“一带一路”高质量发展的研究可分为必要性与可行性两大领域，路径选择无疑属于后者。围绕路径选择的研究进展可归纳为四种类型：^①

1. 以“一带一路”平台为基础讨论高质量发展的路径选择。按照不同的划分标准，“一带一路”有

^{*} 李向阳，中国社会科学院亚太与全球战略研究院，邮政编码：100007，电子邮箱：lixiangyang@cass.org.cn。

^① 这里只涉及国内学术界有关共建“一带一路”高质量发展路径选择的研究进展，国际学术界的相关研究侧重于批评而非建议。比如，近年来广受关注的一项研究是由美国威廉玛丽学院下属的研究机构援助数据(AidData)、全球发展中心、德国基尔世界经济研究所与彼得森国际经济研究所共同完成的，它涵盖了1999—2020年间中国国有金融机构与外国政府的100项债务合同(Gelpern et al, 2021)；另一项研究则涵盖了相同期间13427项中国的海外开发项目(Malik et al, 2021)。他们都单独讨论了2013年之后“一带一路”建设时期的数据，提出了“一带一路”建设存在的问题。由于这些研究并不是围绕高质量发展的目标展开，故没有纳入本文的路径选择文献。至于中文文献，下文只选择了相关领域的代表性观点。

多种平台,如“五通”、国际产能合作、绿色丝绸之路、数字丝绸之路、健康丝绸之路、廉洁丝绸之路等。为此,共建“一带一路”高质量发展研究就转化为探讨这些平台的高质量发展。郭朝先和刘芳(2020)针对国际产能合作中存在的问题提出,高质量发展需要进一步完善顶层设计、优化产能合作政策环境;开拓新商业模式,创新投融资机制;鼓励企业“抱团出海”,提升园区发展质量;进一步加强与国际组织合作,完善第三方合作机制;实施本土化策略,推进跨文化管理。陈健(2021)围绕高质量发展的实践方案提出以数字经济发展引领数字丝路建设、以绿色发展引领绿色丝路建设、以中国担当引领健康丝路建设。肖渭明(2019)则把共建“一带一路”高质量发展等同于“五通”的高质量发展,即以不断铺画政策、规则、标准三位一体的软联通推进政策沟通的高质量发展;以切实提高国家间通达水平推进设施联通的高质量发展;以有效促进贸易和投资自由化便利化推进贸易畅通的高质量发展;以建立健全长期、稳定、可持续、风险可控的多元化融资体系推进金融通的高质量发展;以全面推动不同文明互学互鉴与交流合作推进民心相通的高质量发展。

2. 以“一带一路”的功能或定位论证高质量发展的路径选择。鉴于共建“一带一路”对推进高水平对外开放具有重要的促进作用,毕吉耀(2021)指出,共建“一带一路”高质量发展需要完善内陆和沿边开放体制机制;强化中西部内陆地区对外开放大通道建设;拓展与“一带一路”沿线国家贸易发展空间;强化与“一带一路”沿线重点国家和重点领域的国际产能合作;完善对外投资的政策和服务体系;不断完善市场化、法治化、国际化的营商环境;积极参与全球经济治理体系变革,推动构建人类命运共同体。此外,还有一些学者基于“一带一路”具有服务多边主义和经济全球化的功能而提出相应的高质量发展路径(王丞,2021)。

3. 以新发展格局为基础论证高质量发展的路径选择。裴长洪(2021)把新发展格局的战略需求和“一带一路”高质量发展的要求结合起来,提出未来应将周边与中东欧地区作为合作重心,布局自主安全可控的产业供应链,着力推动规则、管理、标准建设,加强创新合作,在国际经济治理建设中取得突破,加强中国西部陆海新通道建设,增强西部开放型经济的对外辐射能力。徐勤贤和张津兴(2021)强调要以新发展理念为指引,从创新、协调、绿色、开放、共享五个方面推动共建“一带一路”高质量发展。

4. 以“一带一路”的内生性特征为基础论证高质量发展的方向,如发展导向、软联通、区域价值链等。围绕机制化建设,陶平生(2020)分析了共建“一带一路”高质量发展与国际规则“软联通”的关系。围绕“一带一路”如何融入全球价值链,一类研究强调要利用“一带一路”构建双向“嵌套型”全球价值链分工新体系(黄先海、余骁,2017;刘志彪、吴福象,2018);另一类研究强调构建包容性全球价值链助推“一带一路”的高质量发展(马涛、张曦,2020)。围绕共建“一带一路”高质量发展与区域价值链的关系,多数研究强调在“一带一路”框架下构建区域价值链的目标是服务于我国产业链地位的提升,这类研究严格说来不能归入共建“一带一路”高质量发展路径选择的范畴(张远鹏,2017;吴博,2020)。

迄今的研究从不同角度拓展了人们对高质量发展路径选择的认知,但同时我们也看到,其结论呈现出摊大饼式的特征,无法聚焦到一个统一的理论框架之内。照此发展,共建“一带一路”高质量发展路径选择的清单会无限扩展下去。究其原因,实现高质量发展的主体在逻辑上是“缺位”的。换言之,这些研究对“一带一路”的治理结构究竟是什么并无明确统一的看法。显然,这是一个理论和实践中都亟待解决的问题。

二、推进共建“一带一路”高质量发展需要明晰的前提条件

探究“一带一路”高质量发展的路径选择必须明晰两个前提条件:高质量发展的目标与明确的“一带一路”治理结构。缺少前者,路径选择将无从谈起;缺少后者,路径选择将必然呈现无交集、无穷尽的局面。针对高质量发展的目标,习近平总书记在2021年第三次“一带一路”建设座谈会上已经做了明确的表述:高标准、可持续、惠民生。这既是“一带一路”建设不断深化的内在要求,也是适

应国际经济环境的变化和应对外部挑战的必然选择。

1. 惠民生的核心是要让共建国的民众获得“一带一路”建设所带来的实实在在收益。这是实现民心相通和构建人类命运共同体的必然要求。在“一带一路”建设的第一阶段,以基础设施为主的互联互通具有投资周期长、见效慢特征,客观上难以对东道国的税收和就业改善带来直接的拉动效果。在某些情况下,因项目布局、债务、土地征用、雇佣外来技术工人等原因,“一带一路”建设可能会受到当地民众质疑。只有在第一阶段的基础上扩展后续的产业合作才能在经济增长、税收、出口、贸易收支平衡、就业层面形成良性循环。为此,在加快产业合作步伐的同时,“一带一路”建设正在从多层次惠及民生。如为应对新冠肺炎疫情的冲击,中国政府倡导建设健康丝绸之路;为应对减贫的压力,中国政府开始致力于把“一带一路”与联合国2030年可持续发展目标进行对接;为了尽快惠及民生,中国政府承诺加快推进“小而美”项目的建设等。

2. 高标准是相对于国际通行的标准而言的。“一带一路”建设不是中国一家的独奏,而是国际社会的协奏,因此,遵从国际标准和规则是自然选择。在“一带一路”建设的第一阶段,以基础设施为主的互联互通总体上呈现出“硬联通”的特征,标准与规则尚未提到议事日程。步入现阶段之后,中国已经开始参与多边层面基础设施国际标准的制定,比如2019年二十国集团峰会批准的《G20高质量基础设施投资原则》就强调将反腐、公开透明、资金可持续性、受援国偿债能力等作为基础设施援助的主要原则;联合国《关于工业、创新与基础设施的可持续发展目标9》(SDG9)对高质量基础设施的内涵做了更详细的界定(Cordell & Li, 2021)。同时,围绕“一带一路”的高标准,作为倡导国,中国已经迈出了具体的步伐。2017年5月在首届“一带一路”国际合作高峰论坛期间包括中国在内的27个国家共同核准了《“一带一路”融资指导原则》;2021年4月中国政府发布了《关于推进共建“一带一路”绿色发展的意见》,承诺不再对化石能源项目投资。此外,有关绿色丝绸之路、数字丝绸之路、廉洁丝绸之路的理念为“一带一路”建设的高标准奠定了基础。

3. 可持续是一个涵盖内容极为广泛的目标。它不仅意味着对“一带一路”的倡导国(中国)是可持续的,而且对共建国也是可持续的;不仅意味着经济上的可持续,而且还意味着政治、安全、社会、文化、环境层面的可持续。近年来,一些西方学者试图从多角度质疑“一带一路”建设的可持续性。比如,“债务陷阱说”把某些发展中国家出现的债务危机或风险与“一带一路”建设人为地联系起来(Bandiera & Tsiropoulos, 2019);“降低环境标准说”认为“一带一路”项目没有达到国际通行的环境保护标准(Gallagher & Qi, 2018);“机制失灵说”认为现有的机制不能保证把资金投到具有商业盈利价值的项目上(Hillman, 2018)。面对这些质疑,我们不能简单地一概否定,而应该进行区别对待和分析:有些是在刻意抹黑“一带一路”建设(如“债务陷阱说”);有些在一定程度上是有客观反映的(如“降低环境标准说”),为此,中国政府已经在做出完善;有些则属于国际经济合作中的固有难题(如“机制失灵说”),需要探索新的合作机制。

针对另一个前提条件即“一带一路”建设的治理结构,中国学术界存在着严重的分歧,以至于迄今对“一带一路”建设没有一个普遍认可的学理化定义。本文基于以往的研究把“一带一路”建设界定为一种发展导向型的区域经济合作机制。其发展导向体现为:以古丝绸之路为联系纽带,以互联互通为基础,以多元合作机制为特征,以秉承正确义利观为原则,以实现人类命运共同体为最终目标。

与现有“一带一路”建设的多种定义相比,这一定义具有以下特征:其一,它是基于“一带一路”建设的目标定位推演而来的。逻辑上,应先有行为主体的治理结构,然后派生出目标定位。但由于“一带一路”建设是一个从无到有的新生事物,其治理结构实际上源于其目标定位。“一带一路”建设的目标定位可以概括为三个:扩大开放的重大战略举措、经济外交的顶层设计与实现人类命运共同体的重要实践平台(习近平, 2018)。其二,它适应了中国自身的国力及外部约束,与和平发展道路保持了一致性,从而有助于避免大国崛起中的战略透支风险。其三,它符合逻辑学的“属加种差”定义法。“一带一路”建设的“属概念”是区域经济合作机制,而非多边经济合作机制,否则它将与现行的多边

经济合作机制(如世界贸易组织)构成替代关系。“一带一路”建设的“种差”是发展导向,这与现有区域经济合作机制的规则导向构成了明确的区分。同时,发展导向也决定了它的边界是动态的,即起步阶段呈现为区域主义,最终目标是多边主义(李向阳,2020a)。

三、推进共建“一带一路”高质量发展需要遵循的原则

基于“一带一路”建设的目标定位和治理结构,推进高质量发展需要遵循一系列基本原则。

(一)共商共建共享原则

共商共建共享是中国对全球治理的基本理念,自然也是指导“一带一路”建设的基本原则。“一带一路”建设第一阶段的主体是以基础设施为核心的互联互通,该领域的发展滞后不仅是发展中国家面临的共同难题,而且也是一些发达国家(如一些中东欧国家)经济发展亟须解决的难题。因此,中国围绕这一领域开展合作的倡议得到了广泛的认同。步入新发展阶段,伴随“一带一路”建设不断扩大和加深,各国的需求差异性增大,对共商共建共享的要求进一步提高。比如,在共建“一带一路”多元化合作机制背景下,既有具备国际条约性质的自由贸易协定,也有属于非国际条约性质的次区域合作与经济走廊合作,究竟选择哪一种合作方式必须尊重共建国的合作意愿。而不同的合作方式对共建国的责任要求和利益分配也各不相同。现实中,我们已经看到一些国家在共商领域需求较高,在共建领域动力不足,在共享领域存在道德风险现象。如何把共商共建共享有机结合起来是共建“一带一路”高质量发展的基本要求。

(二)渐进性原则

发展导向决定了共建“一带一路”高质量发展需要遵循渐进性原则。现行全球治理的主流模式是规则导向。简单地说,就是先定规则、后做事。无论是多边贸易体制还是区域经济一体化,都要求预先确定哪些国家有资格加入、成员国的权利与义务、成员国之间的争端解决机制,甚至还包括成员国的退出机制。而发展导向则不需要预先制定类似的规则。在“一带一路”建设的起步阶段,没有呈现出规则先行,以至于国内外学术界一些人误以为它不需要规则。实际上,早在2014年习近平总书记就指出:“互联互通是一条规则之路,多一些协调合作,少一些规则障碍,我们的物流就会更畅通,交往就会更便捷”(习近平,2018)。“一带一路”建设的发展导向决定了其奉行的是先做事、后定规则。换言之,规则是根据合作深化的需要来制定的。与现行全球治理奉行一揽子式的谈判模式不同,“一带一路”框架下的规则制定更像是自助餐模式,不同国家基于合作的需要选择参与不同领域的规则制定。伴随合作领域的扩大与合作程度的加深,规则所涵盖的成员会不断增加;规则所涵盖的领域会不断扩展;规则的约束力会不断增强。

(三)正确义利观原则

正确义利观是与“一带一路”建设的经济外交定位联系在一起的。习近平总书记在2015年10月就明确提出:“一带一路”建设是经济外交的顶层设计(习近平,2018)。所谓经济外交通常是指一国运用经济手段服务于外交目标的行为或运用外交手段服务于经济目标的行为。“一带一路”建设的目标和内容决定了它具有经济外交属性。西方国家的经济外交奉行“价值观前提下的胡萝卜加大棒”原则,而中国特色经济外交奉行的则是正确义利观原则。义利观是中国儒家有关义利关系的一种伦理概念。中国领导人在继承传统义利观理念的基础上,赋予其新的时代内涵,如以义为先、义利相兼、予与取的统一、长期利益与短期利益的统一、国家目标与企业目标的统一等。因此,正确义利观决定了“一带一路”框架下中国与其他共建国之间的利益分配模式。其核心要义是把国家层面的目标(“义”)与企业层面的目标(“利”)有机结合起来,从而真正落实“一带一路”建设经济外交顶层设计的定位(李向阳,2017,2021)。

(四)市场化原则

“一带一路”建设尽管具有经济外交的属性,但其基础是经济合作,因此,它不是中国的对外援助项目,更不是所谓“中国版马歇尔计划”。遵从市场化原则首先要以“一带一路”建设的经济主体多元

化为基础。在“一带一路”建设的第一阶段,中国政府充当了倡导者和推动者的角色,中资国有企业(包括中资开发性金融机构)成为市场的主体,中资民营企业与外资企业的参与度并不高,这在很大程度上是基础设施投资的高风险所决定的。市场主体的单一性导致了某些西方国家学者质疑中国推动“一带一路”建设的动机与可持续性(Hillman,2018)。步入新发展阶段,不仅需要更多的中资民营企业参与,而且还需要更多的东道国企业与第三方国家的企业参与,市场主体多元化是必然趋势。即便考虑到“一带一路”建设的经济外交属性,遵从市场化原则也是一个基本要求。按照正确义利观原则,中方秉承以义为先、义利相兼、注重长期利益、多予少取甚至只予不取等理念,但这些理念是国家追求“义”的体现,并不能因此而要求企业放弃利润最大化目标。即使对中资国有企业,政府也不能这样做,更不要说对民营企业和外资企业。理论上,政府需要运用市场经济手段引导企业秉承正确的义利观,如税收、融资、保险等。在这种意义上,秉承正确义利观原则与遵从市场化原则是能够实现统一的。

四、推进共建“一带一路”高质量发展的基础

推进共建“一带一路”高质量发展的任何路径选择都需建立在特定的约束条件之下。鉴于中国(作为倡导者)的国力和“一带一路”建设的外部约束条件,就现阶段而言,推进共建“一带一路”高质量发展需要聚焦重点和实现国内外话语体系的统一。它们对于实现高质量发展目标发挥着基础性的作用。

(一)聚焦重点、循序渐进

从“一带一路”建设的开放性与实现人类命运共同体目标出发,中国学术界主流的观点认为,“一带一路”建设具有多边主义属性,进而不仅得出“一带一路”建设无边界的结论,而且也暗含地假定“一带一路”建设可以在全球同步推进。这种观点无论在理论上和实践中都难以自洽。第一,把“一带一路”建设等同于多边合作机制将无法协调它与现有多边合作机制的关系,更谈不上与之对接。其结果只能是非此即彼的替代关系。第二,开放性不等同于无边界。比如,世界贸易组织的前身即关税与贸易总协定从一开始就宣称奉行开放的多边主义,但在起步阶段也只涵盖一部分国家。即便是世界贸易组织目前也没有涵盖全世界所有国家和地区。可见多边合作机制的成员也是一个不断扩大的过程。第三,实现人类命运共同体目标意味着“一带一路”建设必须涵盖所有国家,但这是一个终极目标。人类命运共同体的构建是一个长期的过程,需要从双边命运共同体、区域命运共同体逐渐过渡到人类命运共同体。第四,区域经济一体化理论告诉我们,区域主义的开放性能够保证其成为多边主义的“垫脚石”,只有封闭的区域主义才会成为多边主义的“绊脚石”。第五,如果把“一带一路”看成是一个全球性的公共产品,其本身就有供给不足特性(李向阳,2018)。

撇开上述理论上的约束,共建“一带一路”高质量发展还面临诸多现实的内外部约束。从内部约束来看,作为“一带一路”建设的倡导者,与其他共建国相比,中国承担了更多的责任和义务。尤其是在与不发达国家开展合作中,中国奉行多予少取甚至只予不取的正确义利观原则。在这种意义上,中国承担着“一带一路”建设供给者的角色,其推进的速度和范围将受制于自身的国力。超越自身国力的投入就会陷入大国崛起中常见的“战略透支”困境。^①

从外部约束来看,西方大国对冲“一带一路”建设乃至整个对华遏制战略也是有选择的,而非全方位的。以美国印太战略为例,其战略重点就是中国周边。美国国家安全委员会负责中国事务的杜如松在其《长期博弈》一书中明确提出,美国与中国未来的竞争要避免美元对美元、舰船对舰船、贷款

^①对于中国在“一带一路”项目上的投资规模,国内外一直有不同的猜测。按照2022年7月4日外交部发言人的说法,迄今中国同各国及国际组织的“一带一路”合作项目的投资达到了近1万亿美元。这是官方首次公布的投资规模数据。参见《外交部:欢迎更多的地区国家参与“一带一路”合作》,http://ydyl.china.com.cn/2022-07/06/content_78307464.htm。

对贷款的竞争策略,而需要采取不对称竞争策略(Doshi, 2021)。因此,为对抗“一带一路”建设,西方大国提出的各种替代方案在地域上大多集中于印太地区,因为陆上丝绸之路的六大经济走廊与海上丝绸之路的重点都在这一地区;在产业上集中于数字丝绸之路、绿色丝绸之路、健康丝绸之路、廉洁丝绸之路、创新丝绸之路等。

正是从共建“一带一路”高质量发展的可行性与可持续出发,习近平总书记反复强调“一带一路”建设要聚焦重点。^①只有聚焦重点,循序渐进,“一带一路”建设才能形成示范效应,避免大国崛起中的战略透支风险。需要说明的是,聚焦重点并非要否定“一带一路”建设的开放性,而是把重心聚焦于高标准、可持续、惠民生的目标上。

(二)国内外话语体系的统一

过去十年来,“一带一路”建设取得了举世瞩目的进展,但我们也必须认识到,国际社会对“一带一路”建设的认知还有很多误解和猜疑,尤其是对“一带一路”建设最基本问题(是什么、做什么与如何做)的误解和猜疑无疑会构成高质量发展的重要障碍。究其原因在于存在国内外两种话语体系(李向阳,2019)。围绕“一带一路”建设是什么,中国学术界迄今并没有给出一个明确统一的定义,致使某些西方学者批评我们在“一带一路”的对外宣传中习惯于使用“大而空的语言和理论”(in big but empty words and theories),从而使外界无法了解中国的真正意图(Fang, 2017)。围绕“一带一路”建设做什么,中国学术界给出的目标清单可以罗列出数十个,但这些目标大多是基于中国的需要提出的,并且这些目标之间缺乏理论自洽。比如,如果把国际产能合作、获取海外能源资源、拓展海外市场、推进人民币国际化这些目标结合起来,那么“一带一路”建设与早期的西方殖民主义到底有何区别?如何回应西方对“一带一路”建设是“新殖民主义”的污名化质疑?围绕“一带一路”建设如何做,尤其是高质量发展的路径选择,上述摊大饼式的研究显然不是出路。

中国是“一带一路”建设的倡导者,如何摆脱国内外两种话语体系所引发的困境是中国学术界的优先任务。首先要以发展导向为核心讲清楚“一带一路”建设是什么。这种发展导向不仅把“一带一路”建设与现行全球治理体系进行了区分,而且有助于弥补规则导向的不足。一些最不发达国家难以跨越规则导向所设置的门槛,致使其无法参与国际经济合作,而“一带一路”建设的开放性则为它们参与国际经济合作提供了机遇。“一带一路”建设起步阶段的区域主义特性与最终的多边主义特性意味着它的边界具有动态性,从而保证了它能够与现行的全球治理体系有效对接,而非挑战现行的国际秩序。其次,要以最大公约数为标准,围绕三大定位讲清楚“一带一路”建设要做什么。中国学者按照中国的利益诉求提出“一带一路”建设的目标和定位并无不妥,但它们并不必然是其他共建国参与“一带一路”建设所追求的目标,只有满足共建国共同诉求才是“一带一路”建设的目标。以人民币国际化为例,它是中国追求的目标,但不是其他共建国追求的目标。类似这样的目标有很多,实际上它们应该是“一带一路”建设顺利实施的结果,而不应是预设的目标。因此,也只有“一带一路”建设的三大目标定位能够同时满足中国与其他共建国共同的利益诉求。最后,要以高质量发展为核心讲清楚“一带一路”建设如何做。

五、构建区域价值链,为共建“一带一路”高质量发展奠定微观基础

在经济学意义上,经济走廊是“一带一路”建设的核心载体,而构建区域价值链(或供应链)则是经济走廊建设未来的核心任务。陆上丝绸之路是由六大经济走廊所组成的,除了中蒙俄经济走廊与新欧亚大陆桥经济走廊之外,中巴经济走廊、中国—中南半岛经济走廊、孟中印缅经济走廊、中国—

^①2018年8月,习近平总书记在推进“一带一路”五周年座谈会上强调,过去几年共建“一带一路”完成了总体布局,绘就了一幅“大写意”,今后要聚焦重点、精雕细琢,共同绘制好精谨细腻的“工笔画”,推动这项工作不断走深走实(http://www.gov.cn/xinwen/2018-08/27/content_5316913.htm)。2019年4月在第二届“一带一路”高峰合作论坛上他再次强调,面向未来,我们要聚焦重点、深耕细作,共同绘制精谨细腻的“工笔画”,推动共建“一带一路”沿着高质量发展方向不断前进(http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2019-04/26/c_1124420187.htm)。

中亚—西亚经济走廊分别又和海上丝绸之路交叉。如果把港口和与之相联系的临港产业园纳入进来,海上丝绸之路将成为另一种形式的经济走廊。^①因此,经济廊建设的成效在某种程度上将决定“一带一路”建设的效果。^②

经济走廊并非“一带一路”建设所独创,无论是在一国之内还是区域内的不同国家之间,经济走廊建设已经积累了大量的经验。所谓经济走廊并无一个普遍认同的定义,我们姑且把它称之为通过特定的地理标识(如河流、山脉、区域)或交通运输线把沿途经济体联系起来的机制,其主要功能是解决区域间发展的不平衡问题。具体地说,经济走廊为不同的经济节点或枢纽提供了一个联系渠道,这些经济节点通常以城市为依托,是经济资源和人口的聚集地;同时,它也为市场的供给与需求提供了联系渠道(Brunner,2013)。尽管现有经济走廊并无一个统一的模式,但它们的形成过程一般可划分为四个阶段:一是运输走廊,即以交通运输为主体的基础设施投资所形成的狭义经济走廊;二是通过城镇化、更新城乡基础设施、促进工业发展、改善中小企业投资环境、增加旅游经济基础设施投资等方式,实现“地区发展规划”,拓宽经济走廊;三是以贸易便利化为核心,促进跨境商品、服务、人员的流动,夯实经济走廊;四是协调不同国家区域发展计划与政策,形成广义的跨境经济走廊(Srivastava,2011)。

对比“一带一路”建设业已取得的进展,绝大多数经济走廊还停留在狭义经济走廊阶段。从经济走廊建设的四个发展阶段来看,它所需要的不仅仅是设施联通,而且还需要贸易畅通、资金融通、政策沟通与民心相通。同时,经济走廊建设必须要体现高标准、惠民生与可持续的目标要求。由于每个经济走廊所辐射国家的差异性巨大,既有发达国家(如新欧亚大陆桥经济走廊所连接的欧洲国家)、新兴经济体(如中国—中南半岛经济走廊所连接的一批东南亚国家),又有相当多的不发达国家,围绕经济走廊所构建的价值链或供应链不可能是相同的。在这种意义上,未来“一带一路”经济走廊建设的核心任务就是要构建以中国为核心的区域价值链或供应链。

1. 构建“一带一路”框架下的区域价值链是实现惠民生目标的要求。狭义经济走廊的收益主要体现为降低运输时间和运输成本,且具有很强的正外部性,既对走廊国带来收益,也会惠及走廊以外的国家。广义经济走廊的收益最终体现为拉动贸易和经济增长。相对于发达国家与新兴经济体而言,经济走廊对内陆国和不发达国家经济的拉动作用更大,前者体现为比较优势的提升,后者则体现为创造了新的比较优势(是0到1转变)。世界银行针对“一带一路”基础设施建设的一组研究显示:以交通运输线为核心的互联互通一旦完成,能够使全球运输时间和运输成本分别降低1.2%~2.5%和1.1%~2.2%;其中,对经济走廊国家的降低幅度分别为11.9%和10.2%(Soyres et al,2018)。如果在此基础上附之于通关程序改进(border improvement)和关税改进(tariffs improvement)措施,其收益(折合为贸易促进与经济增长)会提升4~5倍,其中低收入国家的收益是高收入国家收益的2.8倍(Soyres et al,2019)。这种巨大的潜在收益是实现惠民生目标的基础。

需要指出的是,从狭义经济走廊升级到广义经济走廊是一个长期的过程。对投资者而言,这是一个巨大的障碍。长期以来,无论是发达国家政府还是企业,对发展中国家的基础设施投资都缺乏足够的动力,原因就在于基础设施投资的风险大、回收周期长,短期内难以产生商业收益,反而可能在一定时期内形成东道国的债务负担,成为经济发展的障碍。

以发展为导向的“一带一路”建设奉行正确义利观原则,注重短期利益和长期利益的统一,从而有助于解决这一难题。在“一带一路”共建国有相当大部分属于不发达国家,它们不仅缺少经济发展所需的基础设施,而且缺少参与国际分工所需的生产与消费能力,长期处于低水平的封闭循环状态。因此,中国与这些国家的合作既需要奉行比较优势原则,还需要为这些国家创造新的比较优势。

^①比如,亚洲开发银行就把印度尼西亚—马来西亚—泰国增长三角洲(IMT-GT)称之为经济走廊,尽管它们没有陆路相连(Brunner,2013)。

^②联合国亚太经济社会委员会的一项研究则直接把“一带一路”建设定义为以经济走廊为基础的跨洲长期发展战略(ESCAP,2021)。

对这些国家而言,只有通过构建新的价值链或供应链才有可能实现罗斯托所指的经济“起飞”。

2. 构建以中国为核心的区域价值链是应对“一带一路”建设外部挑战的必然选择。在“一带一路”框架下构建区域价值链不仅需要考虑其必要性,还要考虑其可行性。在这方面,国内学术界一种代表性的观点是构建双向“嵌套型”全球价值链分工新体系(黄先海、余骁,2017;刘志彪、吴福象,2018)。具体地说,顺应比较优势规律,将中国部分产能转移到发展水平低的国家,在实现自身产业结构优化升级的同时,构建以中国为核心的区域价值链分工体系,并整体嵌入现行全球价值链分工体系之中,实现从发达国家引领中国融入全球价值链到中国引领其他发展中国家融入全球价值链的转变。这是一种理论上有创见的观点,但它忽略了一个重要的约束条件:以美国为主的发达国家正在试图利用全球价值链重塑推动对华“脱钩”或“去中国化”。

过去十年来,全球价值链重塑突出表现为价值链的“缩短”与布局的本地化或区域化。价值链“缩短”的直接驱动力来自企业从追求效率优先转向追求韧性优先。在这种转向的背后既有技术进步因素、自然灾害与战争等客观因素的影响,也有贸易战、经济制裁的影响。拜登政府执政伊始在评估美国供应链安全时就明确提出:美国只和那些具有共同利益与共同价值的国家开展合作。随之推出的印太战略及印太经济框架(IPEF)都体现出了这一指导原则。与特朗普政府的对华贸易摩擦与全面“脱钩”战略相比,拜登政府的对华贸易政策突出表现为,通过构筑同盟体系实现在供应链领域的对华选择性“脱钩”。之所以称之为选择性“脱钩”是因为,美国力图在供应链的高科技领域和战略性原材料领域实现对华“脱钩”,而在其他领域继续保持对华合作。在印太经济框架的四大支柱中,供应链安全或有韧性的供应链被置于最优先的地位。在其14个创始国成员中,东亚、东南亚与南亚地区国家占据了多数,未来可能还有更多的国家,包括区域外国家(如欧洲国家)参与进来。这对中国在全球价值链中的地位构成了重大挑战。

面对选择性“脱钩”或“去中国化”,寄希望于在“一带一路”框架内构建双向“嵌套型”全球价值链分工新体系至少短期内是缺少可行性的。以此为前提,可行的选择是利用全球价值链的本地化或区域化趋势构建以中国为核心的区域价值链。所谓本地化或区域化趋势是指,全球价值链的布局将围绕最终消费市场展开。鉴于中国巨大的消费市场,在可预见的将来,无论是美国、欧洲还是印太地区的国家都不可能与中国全面“脱钩”。中美两国的竞争有可能在亚洲地区形成两个平行的区域价值链:以美欧为最终消费市场的区域价值链和以中国为最终消费市场的区域价值链。当然,选择性“脱钩”本身就决定了这种平行的区域价值链并非是相互隔离的。

3. 新发展格局为构建以中国为核心的区域价值链提供了前提条件。全球价值链布局的本地化或区域化趋势要求,价值链的主导者能够为价值链的参与者提供不断扩大的最终消费市场。对于共建国中不发达国家来说,他们不仅缺少参与价值链的供给能力,也缺少相应的消费能力。为此,他们希望中资企业在当地生产的产品未来能够出口到中国市场。而以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局有助于从多层面为构建以中国为核心的区域价值链提供前提条件,如推进产业基础高级化,提高产业链稳定性和竞争力;坚持实施扩大内需战略,释放国内需求潜力;推进更高水平对外开放,重塑国际合作和竞争新优势等(王一鸣,2020)。其中,不断扩大的国内消费需求最为重要。中国提供最终消费市场适应了全球价值链重塑的本地化或区域化发展趋势,进而为“一带一路”框架下区域价值链的可持续发展奠定了基础。

构建以中国为核心的区域价值链是经济走廊建设从狭义向广义的升级过程,从而把中国经济与其他共建国经济有机地联系起来。没有区域价值链与经济走廊做支撑,“一带一路”建设的高质量发展将失去微观基础。

六、推动机制化建设,为共建“一带一路”高质量发展构筑制度框架

“一带一路”建设的发展导向并不意味着不需要规则,只是它不以规则为进入门槛。伴随共建国经济合作的深化,规则制定或机制化建设是共建“一带一路”高质量发展的必然趋势。

首先,机制化建设是共建“一带一路”的内生要求。在“一带一路”建设的第一阶段,作为倡导者,中国并未强调其机制化建设。究其原因,一是中资企业,尤其是中资国有企业承担了“一带一路”建设的主要任务,东道国企业与第三方国家企业只是辅助参与者,对机制化的需求并不迫切。二是“一带一路”建设聚焦于以基础设施为核心的互联互通,即“硬联通”。这种合作本身对机制化的要求并不高。三是“一带一路”建设的发展方向与建设路径处于探索阶段,需要何种形式的机制化并不清晰。

步入高质量发展阶段后,“一带一路”建设对机制化要求形成了内在的驱动力。以经济走廊建设为例,狭义的经济走廊建设只需在国家层面达成共识即可展开,但广义经济走廊的建设客观上需要从“硬联通”发展为“软联通”。在其所包含的三个阶段中,建设主体将趋于多元化,中资民营企业、东道国企业、第三方国家企业、东道国地方政府及其他非政府组织发挥的作用会越来越大。机制化是协调它们的利益关系的保障。同时,广义经济走廊建设本身就是构建区域价值链的过程,消除或降低供应链壁垒是其发挥经济收益的必要条件。根据世界经济论坛的研究,供应链壁垒包括:市场准入、边境管理、通信与运输基础设施、商业环境等四大领域的九类指标。这些壁垒绝大多数属于“软联通”的范围,如通信与运输基础设施包括运输基础设施的可得性与质量、运输服务的可得性与质量、信息与通信服务的可得性与质量等。更重要的是,消除供应链壁垒的潜在收益要远高于消除传统贸易壁垒(关税)的潜在收益:前者是后者的6倍以上(World Economic Forum,2013)。

“一带一路”建设作为一种全方位的经济合作方式,具有合作主体多元、合作方式多元、合作周期长、利益分配复杂等多重特征,其内生风险也极为复杂。与正常的国际商业合作相比,“一带一路”建设一方面具有普遍性的商业风险,如大型基础设施项目的额外风险、东道国营商环境风险、争端解决机制风险等;另一方面又有自身特定的风险,如偏离“一带一路”建设目标定位风险、与经济外交相联系的道德风险、无法惠及东道国民众的风险、东道国中央与地方政府的目标差异风险等。防范化解“一带一路”建设的这些内生风险必须在国家层面、产业层面、企业层面制定相应的规则和机制。

其次,机制化建设是共建“一带一路”对接现行全球治理体系的要求。对接是“一带一路”与现行全球治理体系相处的基本形式,同时也是为国际社会所接受的必要条件之一。一些西方学者基于“一带一路”的特殊性指责它会挑战现行的国际秩序(Hillman,2018)。中国学者在大量使用“对接”概念的时候却往往忽略“一带一路”与现行全球治理体系的对接方式,因而对两者间究竟是互补还是替代关系无法在理论上给出令人信服的回答。在现行全球治理体系中,无论是多边层面的合作机制,如世界贸易组织,还是区域层面的自由贸易区协定、关税同盟、经济一体化等,都是以规则为导向的。它们不仅包含明确的贸易投资自由化条款,而且还包含经济行为体的约束条款,甚至还包含统一货币条款。“一带一路”如果没有规则和机制化安排,其对接方式将无从谈起。例如,针对“16+1”合作机制(目前为“13+1”)下中国与中东欧国家的合作,由于一部分国家属于欧盟成员国,欧盟就提出合作必须遵守欧盟规则。这等于说是“欧盟点菜,中国买单”。显然这不是“一带一路”与现行全球治理体系对接的应有之意。在这种意义上,机制化已成为“一带一路”对接现行全球治理体系的必要条件。

再次,机制化建设是共建“一带一路”应对外部挑战的必然选择。过去十年来,除了其内生风险,来自外部的对冲正在构成共建“一带一路”高质量发展的重大挑战。为了对抗“一带一路”,在特朗普执政时期,美国国会于2018年10月通过了《更好利用投资促进发展法》(BUILD);2019年美国国防部发布的《印太战略报告》明确提出了对抗“一带一路”的策略;同年11月美国联合日本和澳大利亚提出“蓝点网络”(BND)计划,以推动所谓的“高质量基础设施”。拜登执政后继续寻求对抗“一带一路”,于2021年6月在七国集团峰会期间提出了“重建更美好世界”(B3W)计划;2022年6月在七国集团峰会期间又提出了“全球基础设施和投资伙伴关系”(PGII)计划,宣称作为务实版的B3W,可以向寄希望摆脱对中国依赖的国家提供有竞争力的替代选择。与美国相呼应,2021年12月欧盟推出“全球门户”(Global Gateway)计划,并明确强调这为中国的全球基础设施建设计划提供一个“真正的替代方案”。日本与印度在2016年正式提出建立亚非增长走廊的倡议,其范围涵盖海上亚洲(maritime

Asia)和非洲,其核心内容包括:发展与合作项目、高质量基础设施与制度互联互通、促进能力与技能提高以及人员往来的伙伴关系。大国针对“一带一路”建设所提出的这些方案有一个共性,那就是规则导向。换言之,他们都把“一带一路”建设缺少规则或机制化作为软肋加以应对。面对如此众多以规则为导向的基础设施合作机制,“一带一路”建设的机制化建设势在必行。

国际社会对“一带一路”建设存在一个普遍的错误认知,就是把它看成只是以基础设施为主的互联互通。作为一种发展导向型的合作倡议,设施联通固然是“一带一路”建设的重要组成部分,但它并非全部。资金融通、贸易畅通、政策沟通、民心相通与设施联通共同构成了“一带一路”建设的内容。如果寻找一个统一的载体,经济走廊更能反映“一带一路”建设的方向。因此,“一带一路”的机制化建设将是一项复杂的系统工程。按照其功能,其机制化建设可分为三大领域(李向阳,2020b):

1. “一带一路”建设可持续发展的合作机制。“一带一路”建设既涉及国家层面的合作,又涉及企业层面的合作。同时,“一带一路”建设的发展导向决定了要尊重不同国家的合作意愿,允许选择不同的合作方式。在这种背景下,构建可持续的合作机制没有可借鉴的路径。以国家层面的合作机制为例,截至2022年4月,中国已经与149个国家、32个国际组织签署200多份共建“一带一路”合作文件。然而,这些合作文件都是双边性质的,而非多边或区域性质的,他们的简单加总不会构成“一带一路”共建国的合作机制。更重要的是,绝大多数合作文件在国际法意义上属于软法的范畴,除了表示双方的合作意愿外并无实际约束力。^① 这一方面体现了“一带一路”合作机制多元化的要求;另一方面反映了“一带一路”的机制化建设还处于起步阶段。从软法向硬法的渐进式过渡应该是国家层面合作机制化的发展方向。至于如何构建以硬法为主导的合作机制,则需要共建国的共同努力。

2. “一带一路”建设可持续发展的利益分配机制。利益分配是合作共建的基础。与现有全球治理体系不同,“一带一路”建设的发展导向与经济外交定位决定了,它既不是纯粹的商业合作,也不是对外援助项目。在这种新型的合作机制下,协调共建国的利益分配既要坚持市场化原则又要秉承正确的义利观。按照利益分配的原则,“一带一路”框架下的合作可划分为三种形态:一是予取相等型合作,意味着按照市场原则分配利益;二是多予少取型合作,意味着中方要把一部分利益让渡给合作者;三是只予不取型合作,意味着把所有利益都让渡给对方。第一种形态是正常的商业合作模式,属于企业行为;第三种形态是对外援助模式,属于政府行为;而第二种形态则是一种特殊的合作模式,是企业行为与政府行为的结合。当然,这只是一种理论上的划分,现实中他们是交织在一起的。比如,不同于发达国家的对外援助以官方发展援助(ODA)为主,中国对外援助由无偿援助、无息贷款与优惠贷款三种形式组成:无偿援助意味着只予不取,大致相当于国际通行的官方发展援助;无息贷款与优惠贷款相当于多予少取。在这三种形式中,又以优惠贷款所占比例最大。^② 更重要的是,中国的对外援助通常和对外贸易、对外投资相结合,形成了所谓的“经贸大战略”。这种模式把“输血”与“造血”功能结合在一起,真正体现了发展导向。反过来,“一带一路”框架下正常的商业合作模式通过融入绿色丝绸之路、廉洁丝绸之路理念,也会给东道国带来正外部性,客观上发挥了多予少取的功能。总之,要把以发展为导向的“一带一路”合作所带来的收益进行合理的分配,就需要共建国在政策沟通方面推动机制化建设。需要指出的是,为贯彻多予少取、只予不取的正确义利观所做的机制化建设将会超越经济学的研究范围。

3. “一带一路”建设可持续发展的支持体系。政府是“一带一路”的倡导者、企业是“一带一路”建

^①软法是与传统的依靠国家强制力保障实施的硬法相对应的。它是指那些效力结构未必完整、无须依靠国家强制力保障实施,但却能产生社会实效的法律规范,它具有制定主体多元、形式多样、欠缺国家强制力、依靠主体的自愿参与和共识产生约束力特征(龙长海,2019)。

^②按照《中国的对外援助(2014)》白皮书公布的信息,2010—2012年中国对外援助金额为893.4亿元人民币,其中无偿援助占36.2%,无息贷款占8.1%,优惠贷款占55.7%。参见中华人民共和国国务院新闻办公室:《中国的对外援助(2014)》白皮书(全文),<http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/2014/document/1375013/1375013.htm>。

设的实施者。两者的角色定位相互补充,但不能相互替代。政府最重要的职能是基于市场化原则设置一套规则体系引导企业服务于国家的战略目标。为此,“一带一路”建设的高质量发展需要共建政府共同制定相应的支持体系,如国内层面的融资体系、税收体系、资本流动监管体系、法律服务体系等;国际层面的贸易便利化机制、跨国融资机制、跨国税收机制、陆路或海上运输安全保护机制、投资保障机制、争端解决机制、安全保障机制、企业社会责任跨国协调机制、人员跨国流动机制等。

本文的初衷是为共建“一带一路”高质量发展的路径选择研究提供一个分析框架,并未对所涉及的问题进行具体探讨。同时,“一带一路”建设的基础是经济合作,但它又涉及许多非经济领域的问题,只从经济学的角度研究无疑是有局限性的。更重要的是,“一带一路”建设是一种有别于现行全球治理体系的新型合作方式,没有可供借鉴的路径选择模式。因此,边干边学是其必然的选择。

参考文献:

《习近平谈“一带一路”》,中央文献出版社2018年版。

毕吉耀,2021:《实行高水平对外开放,推动共建“一带一路”高质量发展》,《中国经贸导刊》第7期。

陈健,2021:《“一带一路”高质量发展的理论逻辑与实践方案》,《财经问题研究》第7期。

郭朝先 刘芳,2020:《“一带一路”产能合作新进展与高质量发展研究》,《经济与管理》第3期。

黄先海 余晓,2017:《“一带一路”建设重塑全球价值链》,《经济学家》第3期。

李向阳,2017:《“一带一路”建设中的义利观》,《世界经济与政治》第9期。

李向阳,2018:《“一带一路”:区域主义还是多边主义?》,《世界经济与政治》第3期。

李向阳,2019:《“一带一路”的研究现状评估》,《经济学动态》第11期。

李向阳,2020a:《“一带一路”的经济学分析》,中国社会科学出版社。

李向阳,2020b:《“一带一路”的高质量发展与机制化建设》,《世界经济与政治》第5期。

李向阳,2021:《中国特色经济外交的理念、组织机制与实施机制:兼论“一带一路”的经济外交属性》,《世界经济与政治》第3期。

龙长海,2019:《信任困局的破解路径:中蒙俄经济走廊建设的非正式制度供给与软法合作》,《求是学刊》第4期。

刘志彪 吴福象,2018:《“一带一路”倡议下全球价值链的双重嵌入》,《中国社会科学》第8期。

马涛 张曦,2020:《“一带一路”包容性全球价值链的构建:公共产品供求关系的视角》,《世界经济与政治》第4期。

裴长洪,2021:《“十四五”时期推动共建“一带一路”高质量发展的思路、策略与重要举措》,《经济纵横》第6期。

王丞,2021:《“一带一路”高质量发展的内涵与路径》,《山东社会科学》第4期。

王一鸣,2020:《百年大变局、高质量发展与构建新发展格局》,《管理世界》第12期。

吴博,2020:《“一带一路”区域价值链构建与中国产业转型升级研究》,《经济问题探索》第7期。

陶平生,2020:《全球治理视角下共建“一带一路”国际规则的遵循、完善和创新》,《管理世界》第5期。

肖渭明,2019:《推动“一带一路”建设迈向高质量发展》,《中国经贸导刊》第19期。

徐勤贤 张津兴,2021:《以新发展理念推动“一带一路”高质量发展:基础、挑战和对策》,《中国经贸导刊》第8期。

张远鹏,2017:《“一带一路”与以我为主的新型全球价值链构建》,《世界经济与政治论坛》第6期。

Bandiera, L. & V. Tsiropoulos(2019), “A framework to assess debt sustainability and fiscal risks under the Belt and Road Initiative”, World Bank Policy Research Working Paper, No. 8891.

Brunner, H.-P. (2013), “What is economic corridor development and what can it achieve in Asia’s subregions?”, ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration, No. 117.

Cordell, K. & C. Li(2021), “Building on international consensus for quality infrastructure: Moving toward implementation of sustainable development goal 9”, CSIS Briefs, www.csis.org.

Doshi, R. (2021), *The Long Game: China’s Grand Strategy to Displace American Order*, Oxford University Press.

ESCAP(2021), *The Belt and Road Initiative for Seamless Connectivity and Sustainable Development in the Asia-Pacific Region*, United Nations.

Fang, J. (2017), “The Belt and Road Initiative: Progress, problems and prospects”, <https://www.csis.org/belt-and-road-initiative-progress-problems-and-prospects>.

Gallagher, K. S. & Q. Qi (2018), “Policies governing China’s overseas development finance: Implications for climate change”, The Center for International Environment & Resource Policy, Working Paper, No. 016.

Gelpert, A. et al(2021), “How China lends: A rare look into 100 debt contracts with foreign governments”, CEPR

Discussion Papers, No. 16331.

Hillman, J. E. (2018), "China's Belt and Road Initiative: Five years later", <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-0>.

IMF(2021), "Strengthening infrastructure governance for climate-responsive public investment", IMF Policy Paper, Dec. 3.

Malik, A. et al(2021), *Banking on the Belt and Road: Insights from a New Global Dataset of 13,427 Chinese Development Projects*, AidData at William & Mary.

Savoy, C. M. & S. McKeown(2022), "Opportunities for increased multilateral engagement with B3W", CSIS Briefs, www.csis.org.

Soyres, F. D. et al(2018), "How much will the Belt and Road Initiative reduce trade costs?", World Bank Policy Research Working Paper, No. 8614.

Soyres, F. D. et al(2019), "Common transport infrastructure: A quantitative model and estimates from the Belt and Road Initiative". World Bank Policy Research Working Paper, No. 8810.

Srivastava, P. (2011), "Regional corridors development in regional cooperation", ADB Economics Working Paper Series, No. 258.

World Economic Forum(2013), *Enabling Trade Value Growth Opportunities*, In collaboration with Bain & Company and the World Bank.

Path Selection for High-quality Development of the Belt and Road: A Framework for Theoretical Analysis

LI Xiangyang

(Chinese Academy of Social Sciences, Beijing, China)

Abstract: Promoting high-quality development of the Belt and Road has become a hot topic in academic circles in recent years, but the conclusions surrounding its path present an endless list without intersection, and the lack of a unified framework for theoretical analysis is the most eminent problem. The reason lies in the fact that most studies are vague on the governance structure of the Belt and Road. This paper tries to provide a theoretical analytical framework for the path selection of high-quality development of the Belt and Road. To this end, first of all, it is necessary to clarify the goal of high-quality development and the governance structure of the Belt and Road, as the premise of analyzing the problem. Secondly, based on the above goal and governance structure, the basic principles to be followed in promoting high-quality development of the Belt and Road should be determined: extensive consultation, joint contribution and shared benefits; gradualism; marketization; the concept of the greater good and national self-interest. Thirdly, in view of the constraints of internal and external environment, it is necessary to focus on the key issues and realize the unification of domestic and foreign discourse system as the priority task at this stage. Last but not least, new impetus need to be injected to promote high-quality development of the Belt and Road: One is to upgrade from the narrow to the broad economic corridor through the construction of regional value chains, thus laying a micro foundation for high-quality development; Another is to upgrade from hard to soft connectivity through institutionalization, thus building institutional guarantee for high-quality development.

Keywords: The Belt and Road; High-quality Development; Viewpoint of Righteousness and Benefit; Economic Corridors; Regional Value Chain

(责任编辑:刘洪愧)

(校对:何伟)