

长三角参与“一带一路”建设的实践和建议

刘洪愧

【摘要】我国区域经济一体化程度不断加深，“一带一路”建设也进入新发展阶段，强化区域协同以推进“一带一路”建设成为重要模式。长三角一体化程度较高并上升为国家战略，其参与并推动“一带一路”建设的实践具有重要借鉴意义。长三角地区在协同推进“一带一路”建设方面具有重要的政策、经济和地理优势，且与沿线国家和地区在贸易、投资、境外经济合作园区及“中欧班列”等方面取得了显著成效。未来，应统筹规划和协同推进长三角一体化和“一带一路”建设，长三角各省市要基于比较优势进行分工合作，以上海为中心，实现江苏、浙江和安徽优势互补；拓宽“一带一路”建设方式，充分利用境外经济合作园区、“中欧班列”、跨境电商等新方式。

【关键词】长三角；一带一路；对外投资；中欧班列

【中图分类号】F741 【文献标识码】A 【文章编号】1006—012X（2021）—05—0055（06）

【作者】刘洪愧，副研究员，博士，中国社会科学院经济研究所（中国社会科学院大学），北京100836

区域经济协同发展已经成为中国经济发展的新特征，其不仅体现在区域内的经济发展上，还表现为区域对外经济合作上，特别是在“一带一路”建设中。目前，我国一体化程度最高的区域为长三角地区和粤港澳大湾区，总结它们参与“一带一路”建设的实践经验并提出相应的政策建议具有重要现实意义。本文拟以长三角地区为例进行研究。根据中共中央、国务院印发的《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》（以下简称《规划纲要》），长三角包括上海市、江苏省、浙江省、安徽省全域（简称“三省一市”），总面积为35.8万平方公里。改革开放以来，长三角一直是我国经济发展最活跃、开放程度最高、创新能力最强的区域之一，^[1]对我国开放型经济的发展和成熟起到了不可替代的作用。自“一带一路”倡议提出以来，长三角地区进一步利用自身优势，在“一带一路”建设中开拓创新并取得了显著成效，其实践经验值得其他地区借鉴。

一、长三角参与“一带一路”建设的比较优势

1. 长三角一体化及参与“一带一路”建设的政策优势

中央很早就重视长三角一体化问题，并要求区域内各地区主动参与“一带一路”建设。早在2014年12月，习近平总书记在视察江苏重要讲话中指出，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，要按照统一规划和部署，主动参与“一带一路”建设。^[2]2018年11月，习近平主席在首届中国国际进口博览会上明确提出长三角一体化战略，并要求其同“一带一路”建设相互配合、协同发展。2019年12月，中共中央、国务院印发《规划纲要》，明确要求长三角“推进更高水平协同开放”“加强国际合作园区建设”“稳步推进建设一批境外园区，支持国内企业组团出海”。

* 基金项目：国家自然科学基金青年项目“数字贸易对全球价值链分工的异质性影响及理论机制研究”（72003193）。

2. 长三角地区在“一带一路”建设中的经济和地理优势

第一，经济总量大，生产效率高。就其经济总量来看，2020年，长三角三省一市的地区生产总值合计达到24.5万亿元，几乎贡献了全国GDP总量的1/4。^[3]就其生产效率来看，其总的劳动生产率位居全国前列。且长三角经济发展具有充足的内源动力，产业链完善、创新能力突出、投资结构合理，具备长远的发展潜力。

第二，对外开放程度高，开放型经济始终走在全国前列。一方面，就开放型经济建设的基础条件来看，长三角具有独特优势。长三角地区有沿海开放城市、海关特殊监管区、经济技术开发区等各种类型对外开放基地数十个，位居全国前列。2013年9月，上海自贸试验区正式成立，成为目前中国对外开放程度最高的区域之一，之后不断扩区，2019年7月新批准增加临港等作为新片区。2016年8月、2019年8月、2020年9月，中国自贸试验区三次扩容，分别在长三角地区内批准设立了浙江、江苏、安徽自贸试验区。至此，长三角地区的“三省一市”均设立了自贸试验区，成为新时代对外开放程度最高的一体化地区。且2018年以来，中国国际进口博览会落户上海并成功举办，未来将成为我国对外开放特别是扩大进口的新平台，也将对扩大我国自“一带一路”国家的进口发挥重大作用。另一方面，就对外开放成效看，长三角地区2020年进出口总额占全国比重达到36.47%，进口占比更是高达48%，且区域内差距不断缩小，贸易结构持续完善。^[4]

第三，地理位置好，具有较好的区位优势。长三角地区地理位置优越，整个区域处于长江经济带下游，是长江和我国东海的交汇点。拥有通江达海、承东启西、联南接北的区位优势，便于吸引外资，发展外向型经济。该区域拥有条件优越的口岸或港口城市达46个，可快速通达世界各地，与全球供应链联系紧密。

第四，科技创新能力强，优势显著。长三角地区不仅经济总量大、开放程度高，更重要的是其集聚了一大批科技研发资源和要素，而这正是“一带一路”沿线国家所亟需的。一是科技和教育资源丰富。长三角建设有上海张江和安徽合肥2个综合性国家科学中心，而全国目前才有4个类似的国家科学中心，长三角地区相当于占有一半。此外，全国约1/4的重点院校和国家重点实验室也位于该地区。二是科技研发能力突出。长三角每年研发费用支出及获得的有效发明专利数都约为全国1/3，是全国科技创新领域的领头羊。三是传统制造业产业与科创产业融合度高。该地区内的新技术、新产业、新业态发展较快，如新能源和自动驾驶汽车、工业机器人、智能家居、产业互联网和人工智能等，它们与传统制造产业融合非常紧密，可赋能传统产业获得新的竞争优势。随着这些产业和相应的新产业不断成熟并形成国际竞争力，它们有望“走出去”并在“一带一路”沿线国家成立一系列加工生产企业和新的供应链和价值链。

二、长三角参与“一带一路”建设的实践及成效

长三角地区积极鼓励企业参与“一带一路”建设，其与“一带一路”沿线国家的贸易、投资快速增长。同时，地方政府层面也与“一带一路”沿线国家展开合作，开发建设了10多个海外经济合作园区，对当地经济产生了非常积极的影响。此外，长三角各省市建设了多个“中欧班列”起始站点，使得其与“一带一路”沿线国家的货物贸易更加快捷畅通。

1. 长三角与“一带一路”沿线国家的贸易

长三角是我国对外贸易的主要地区，近年来对“一带一路”沿线国家的出口快速增长。2017~2020年，上海、浙江和江苏对“一带一路”国家的出口逐年增加（见表1）。其中，上海对“一带一路”国家的出口由2017年的2948亿元增长到2020年的3179亿元，进口由2017年的3649亿元增长到2020年的4648亿元。浙江对“一带一路”国家的出口由2017年的6303亿元

表1 江浙沪对“一带一路”沿线国家出口额及占全国比重 单位：亿元、%

年份	2017年	2018年	2019年	2020年
全国出口额	43045	46478	52585	54263
上海出口额	2948	3145	3330	3179
浙江出口额	6303	6822	7961	8356
江苏出口额	5932	6460	7284	7393
上海占全国比重	6.85	6.77	6.33	5.86
浙江占全国比重	14.64	14.68	15.14	15.40
江苏占全国比重	13.78	13.90	13.85	13.62
江浙沪占全国比重加总	35.27	35.34	35.32	34.88

数据来源：笔者根据国家统计局各年度全国统计公报以及上海、浙江和江苏统计局各年度统计公报整理而得，其中浙江2020年的出口数据来自宁波海关统计。因安徽相关数据缺失，故表中未列出。

增加到2020年的8356亿元,2020年对沿线国家进出口总额达到1.16万亿元,占同期全省进出口比重的34.1%。江苏对“一带一路”国家的出口由2017年的5932亿元增加到2020年的7393亿元,占全省出口比重由24.2%增长到26.9%。同时,长三角占全国对“一带一路”国家出口比重也一直保持在非常高的位置。根据上海、浙江和江苏国民经济和社会发展统计公报以及本文计算(见表1),可以发现2017~2020年间,江浙沪占全国对“一带一路”国家出口比重始终维持在35%左右,其中浙江2020年占全国比重高达15.4%;江苏占全国比重则保持在13.7%左右。

2. 长三角对“一带一路”沿线国家的投资

我国对“一带一路”国家的投资也在逐年增加,2017~2020年,对“一带一路”国家的非金融类直接投资额分别达到144亿、156亿、150亿和178亿美元。长三角地区更是对“一带一路”国家不断加大投资力度,占全国比重较大(见表2)。就上海来看,2018年仅浦东新区企业在新加坡、捷克等30个“一带一路”国家就投资近200个项目,投资额达46.8亿美元;2019年投资项目增加到454个,投资额高达74.2亿美元。就江苏来看,2019年对“一带一路”国家的直接投资项目达到289个,协议投资额达34.3亿美元,占全国对“一带一路”国家非金融类直接投资额的22.87%。就安徽来看,对“一带一路”国家投资额总量不高,但增速非常快,2017~2019年间增速分别高达21.9%、110%、45.3%。

3. 长三角在“一带一路”沿线国家的园区建设

我国具有丰富的经济开发园区建设实践和经验,各类经济园区也对我国经济发展起到了非常重要的带动作用。“一带一路”建设以来,我国充分利用园区建设经验帮助沿线国家发展经济。长三角是我国经济开发园区建设经验最丰富的地区之一,同时也是我国企业“走出去”的重要来源地,境外经贸园区建设起步早、发展快、质量高、经验多。根据现有文献以及本文整理,表3给出了截至2019年底,长三角地区在“一带一路”国家的经贸园区建设情况。可以发现,长三角三省一市在“一带一路”沿线国家共建设了17个境外经贸园区,其中国家级合作建设的经贸园区达到8个,省级经贸园区为9个。^[5]泰中罗勇工业园等7个园区被商务部评为高水平境外经贸园区(总共20个)。而由江苏建设的中阿(联酋)产能合作示范园是我国境外第一家产能合作园区。从园区产业结构看,将逐渐由传统制造业向更加多元化和综合化方向发展,商贸物流和科技研发型园区有望不断增加。

表3 长三角地区在“一带一路”沿线国家的经济园区建设情况

序号	国家级园区	省级园区
1	中国印尼综合产业园区青山园(青山镍铁冶炼工业园区)(上海)	塞尔维亚贝尔麦克商贸物流园区(浙江,省级)
2	俄罗斯乌苏里斯克经贸合作区(浙江)	大摩拉岛石油炼化工业园(浙江,省级)
3	越南龙江工业园(浙江)	越美纺织工业园(浙江,省级)
4	泰中罗勇工业园(浙江)	印尼加里曼丹岛农工贸经济合作区(江苏,省级)
5	中乌鹏盛工业园(浙江)	越南北江省云中工业园区(江苏,省级)
6	埃塞俄比亚东方工业园(江苏)	江苏-新阳嘎农工贸现代产业园(江苏,省级)
7	柬埔寨西哈努克港经济特区(江苏)	奇瑞巴西工业园区(安徽,省级)
8	中阿(联酋)产能合作示范园(全国首家,江苏)	奇瑞伊朗汽车产业园(安徽,省级)
9		莫桑比克贝拉经贸合作区(安徽,省级)

资料来源:根据谢谦和刘洪愧(2019)^[6]以及“一带一路”建设支撑平台资料整理而得。

在这些境外经济园区中,位于柬埔寨的西哈努克港经济特区、中阿(联酋)产能合作示范园的各项推进都比较顺利,其建设经验可为全国各省份的其他境外园区建设提供借鉴。第一,柬埔寨西哈努克港经济特区。2008年开始建设,是中柬两国政府认定的国家级经济特区,且是首个签订双边协定并建立协调机制的园区。西港特区处于“一带一路”重要的节点位置,总体开发面积11.13平方公里。园区全部建成之后,预计将吸引300多家企业入驻,形成8~10万工人就业的配套功能齐全的生态样板园区。随着各项设施的逐步完善,园区已吸引来自中国、欧美、东南亚等国家及地区包括工业、服务业在内的企业(机构)174家,创造就业岗位近3万个。第二,中阿(联酋)产能合作示范园。由江苏省海外合作投资有限公司负责开发建设,

表2 上海浦东、江苏和安徽对“一带一路”沿线国家的投资情况 单位:亿美元、%

年份	2018年	2019年
全国	156	150
上海浦东	46.8	74.2
江苏	23.1	34.3
安徽	1.9	2.7
上海浦东占全国比重	30.00	49.47
江苏占全国比重	14.81	22.87
安徽占全国比重	1.22	1.80
江沪皖占全国比重加总	46.03	74.13

数据来源:笔者根据国家统计局各年度全国统计公报以及上海、江苏和安徽统计局各年度统计公报整理而得。因浙江相关数据缺失,故表中未列出;上海数据缺失,用上海浦东数据替代。

是我国在“一带一路”沿线国家建设的首家产能合作园区。其位于阿联酋阿布扎比哈利法工业区，启动区为 2.2 平方公里，并预留 10 平方公里作为远期建设用地。园区具有良好的区位优势，发展前景非常好，其毗邻港口城市阿布扎比哈利法港，是全球货运量增速第三大港口及区域内第一个半自动化港口。

4. 长三角地区的“中欧班列”开行

中欧班列开辟了“21 世纪丝绸之路经济带”的陆路通道，形成了沿线各国新的贸易方式和贸易手段。特别地，自新冠肺炎疫情以来，横跨欧亚大陆的中欧班列凭借独特优势和“硬核”实力，开行量和货物发送量逆势上升。长三角地区多个城市设立了中欧班列起始站点，积极利用中欧班列来促进与“一带一路”沿线国家的贸易。具体来看：

第一，江苏是“一带一路”交汇点，南京、徐州、苏州、连云港则是长三角地区的枢纽城市，均开通了中欧班列起点站，开行班列数不断增加。2020 年 8 月，江苏进一步整合省内各中欧班列，成立江苏省国际货运班列有限公司，将“江苏号”作为统一品牌，搭建“一站式”公共服务平台，以便更好服务“一带一路”建设。目前，“江苏号”已经开通 18 条线路，可达全球 50 多个目的城市，包括欧洲 17 国 20 多个城市，从而开辟了通往俄罗斯、欧洲、中亚、东南亚、中东等地区的路上运输网络。第二，浙江开通了义乌到欧洲的班列（简称“义新欧”班列。“义新欧”全长 13052 公里，是最长的中欧班列，且是唯一由民营企业运营的中欧班列，开创了中欧班列新的运营模式。截至 2020 年 10 月 21 日，“义新欧”班列当年共开行 1000 列，发运 8.3 万个标箱，同比增长 203%，发运量约占中国总量 10%。未来，根据浙江省 2020 年 10 月份颁发的《义甬舟开放大通道西延行动方案》，预期到 2025 年，义乌港有望成为长三角地区最大的铁路国际陆港和中欧班列集散枢纽，集装箱吞吐量达 400 万标箱，海铁联运量达 40 万标箱，“义新欧”班列年开行量将达 2000 列。此外，浙江也利用中欧班列大力发展“一带一路”跨境电商服务，计划到 2025 年，义甬舟开放大通道跨境电子商务网络零售额年交易额将突破 2000 亿元，义乌国际小商品市场实现线上线下交易额将突破 7000 亿元。第三，上海开通了“沪欧通”中欧班列，12 天可直达俄罗斯、中亚、欧洲等国，比海运速度快了近一倍。“沪欧通”主要服务于跨境电商，是上海首条跨境电商中欧班列。第四，安徽开通了合肥中欧班列，包括到达汉堡、杜伊斯堡、莫斯科、法国杜尔日等城市的 24 条线路，可到达德国、法国、俄罗斯等 9 个国家的 25 个节点城市。截至 2020 年 11 月底，合肥中欧班列已累计开行达 1340 列，海铁联运 10 万箱，进出口贸易额达到 400 多亿元。

三、长三角参与“一带一路”建设的政策建议

1. 协同推进长三角一体化与“一带一路”建设

总体来看，应统筹思考和规划长三角一体化和“一带一路”建设。事实上，两者是一种相互促进、协同发展的关系。因此，应协同推进长三角一体化与“一带一路”建设，具体的政策举措要同时兼顾和服务于这两者，而不是针对两者各自出台一套政策。一方面，要继续深入推进长三角一体化建设，增加三省一市参与“一带一路”建设的合力；另一方面，要借助“一带一路”建设的外在压力，推动长三角一体化建设。因为诸多“一带一路”建设项目不是单个省份可以完成的，其涉及多方面综合能力，需要三省一市合作才能完成。所以，“一带一路”建设给长三角一体化带来许多机遇。

第一，长三角三省一市“一带一路”建设总体规划布局应更加一体化。要进一步强化三省一市的政策协同，如完善以“长三角一体化对外投资合作发展联盟”为基础的合作机制，统筹规划“一带一路”建设各项工作。三省一市要相互帮助和合作，协同共建一批高水平、具有示范价值的项目和园区；各个省市也可以结合各自比较优势，以其为主导和主要建设者，开发一些重点项目，其他省市提供必要的支持。第二，长三角三省一市应实现“一带一路”建设信息服务的一体化。如，可以进一步整合长三角各省市对外投资和建设项目的信息资源，打造更加综合化的“长三角一带一路服务网”，为企业提供一揽子投融资服务和信息资源。^[7]第三，长三角三省一市应实现各类行业商会和协会的一体化。三省一市相关部门要依托中国驻所在国大使馆或者领事馆，积极引导地区内企业组建各类型各行业的境外商会和协会，定期召开座谈会或者讨论会，及时了解企业的困难并予以帮助解决。其中，浙江省的境外商会网络比较成熟，可在其基础上积极引导其他省市的各类商会加入，并进一步成立长三角海外商（协）会总联盟和一系列行业联盟。

2. 完善分工合作机制，明确各自的比较优势和重点任务

长三角三省一市应在认清各自比较优势的基础上，建立明确的分工合作机制，明确各自的比较优势以及在“一带一路”建设中的重点任务，既相互合作，共同发力，也分工合作，优势互补。应以上海为中心，实现江苏、浙江和安徽优势互补，共同服务于“一带一路”建设。具体就各省市来看：

(1) 上海应成为长三角参与“一带一路”建设的引领者和领导者

第一，上海要围绕“四个中心”建设，努力成为“一带一路”建设的总部经济中心，完善各类基础设施平台和交易中心。

如,上海要建立完善“一带一路”投融资中心、国际航运中心、大宗商品交易中心、人民币国际投放中心、知识产权交易中心,从而提升在总部经济、金融、贸易、航运、科技创新方面服务“一带一路”建设的能力。第二,将自贸试验区建设和“一带一路”建设相融合,积极利用上海自贸试验区服务“一带一路”建设。^[8]以贸易、投资、资金和人员进出自由等为重点,推进与“一带一路”国家建立更加自由化、便利化的贸易投资制度安排,打造与国际通行规则接轨的具有国际影响力的特殊经济区。第三,在国际航运中心建设方面,加快完善上海与“一带一路”国家的航行自由安排,扩大包括第五航权在内的航权,从而吸引更多沿线国家加强与上海的航运关联,提高上海的航运国际地位。同时,进一步完善联通浦东机场和苏浙皖的快速轨道交通体系,增强服务长三角一体化的能力。打造虹桥空运和陆运一体化中心,更好沟通国外与长三角地区,形成国内国际的开放枢纽。第四,充分利用中国国际进口博览会平台扩大与“一带一路”沿线国家的贸易往来,增加中国市场对它们的吸引力。^[9]进一步加强进博会综合服务能力建设、线下展示交易平台建设、线上交易平台建设,打造海外投资和专业服务平台。

(2) 浙江应充分利用跨境电商发展优势,服务“一带一路”建设

浙江在“一带一路”建设中的比较优势主要有两点:一是浙江的数字经济和跨境电商全国领先,主要代表是阿里巴巴;二是浙江在商品批发领域具有全球知名度,其义乌小商品批发市场具有全球影响力,“义新欧”中欧班列的开行进一步强化了其“一带一路”沿线国家的贸易联系。所以,浙江要充分利用跨境电商先发优势,结合义乌小商品批发世界中心以及“义新欧”中欧班列优势,打造成为“一带一路”建设的跨境电商中心。但是,相对亚马逊等同行企业来看,浙江的代表性跨境电商企业阿里巴巴的跨境电商业务占比仍不算太高,未来需要拓展跨境电商业务,其中“一带一路”沿线国家是重点市场,可以与当地相关企业合作,推进跨境电商业务。此外,充分利用中欧班列站点,在“一带一路”沿线节点城市设立更多办事处和海外货物仓库,建立更为快捷的货物运输和配送网络。

(3) 江苏应发挥制造业优势,鼓励高科技企业参与“一带一路”建设

江苏的比较优势在于其强大的制造业基础以及发达的科技创新产业链。江苏的许多制造业企业和产品在世界范围内都具有一定的影响力,未来更是有望成为具有全球影响力的科技创新中心和先进制造业基地。科技创新中心建设与“一带一路”建设可以相互借力与助力,^[10]江苏要利用这一比较优势,推动制造业企业特别是科技创新企业积极参与“一带一路”建设。其具体方式可以多种多样,既要增加高科技产品的出口,也可在“一带一路”沿线国家建立更多产业园区,形成以中国为主导的高科技产业链。特别是,中国在“一带一路”建设中必须有自己标志性的新技术和新产品,从而强化在“一带一路”国际产业链中的地位。展望未来,第四次工业革命将催生新产业和新产品:在交通运输设备中,将出现新能源和自动驾驶汽车;在工业设备中,将出现各种工业机器人和智能化机器设备;在消费品中,将出现智能化家用设备。这些产品将成为未来国际产业链的重点。中国塑造的未来“一带一路”国际产业链应以这些产品为主要特征,形成中国的核心技术产品。江苏在这些科技产业方面均具有比较优势,应发挥相应的带动作用。

(4) 安徽应发挥科技创新产业的比较优势,加强农业领域的海外园区建设

安徽的发展相对滞后,其“走出去”以及“一带一路”建设也相对落后。但是也要看到,安徽的发展潜力十分明显,随着长三角一体化带动的产业转移,近年来其经济总量不断提升,在“一带一路”地区的投资大幅度上升,境外园区建设进展顺利。特别是,安徽制造业基础比较具有竞争力,且在科技创新产业具有一定基础,省内教育资源和科研基地较多,未来有望成为长三角地区新的科技创新策源地和新兴产业集聚地。所以,安徽应充分利用其在制造业和科技创新产业方面的后发优势,推动相应制造业企业和科技企业更加积极地参与“一带一路”建设。此外,安徽在境外农业园区建设上具有较大优势和潜力。而“一带一路”沿线的许多国家农业资源丰富,这可成为合作的重点领域,未来可洽谈建立更多农业合作园区,增加我国自沿线国家的农产品进口。

3. 巩固并创新“一带一路”建设方式

总体来看,应在传统的对外直接投资和承包工程基础上,拓宽“一带一路”建设方式。特别是充分利用境外经济合作园区、“中欧班列”、跨境电商等较为成熟的建设模式,同时开拓其他新的合作方式。

第一,境外经济合作园区建设。海外经济合作园区已经成为世界各国吸收外资发展经济的重要方式,中国目前共建设有2543个特殊经济区,积累了丰富的建设经验。我国要充分利用这一优势在“一带一路”国家建设更多境外经济园区。长三角地区已经在“一带一路”国家建立多个国家级和省级经济合作园区,未来要进一步加快建设境外经济园区,特别是中阿产能合作示范园、泰中罗勇工业园、柬埔寨西哈努克港经济特区、埃塞俄比亚东方工业园等,打造一批境外经济园区的样板和典型。此外,进一步总结境外经济园区建设的经验,编制一套境外园区建设的经验手册,以供各园区和今后的园区建设学习和借鉴。通过科学合理的境外经济园区建设推动国内企业批量化组团“走出去”,帮助企业在全球范围内合理布局产业链。

第二,充分发挥跨境电商的作用。数字贸易和跨境电商在国际贸易中将发挥越来越重要的作用。我国在“一带一路”建设

中必须予以充分重视,如可与沿线国家共同构建数字化贸易平台。完善上海、杭州、南京、合肥、苏州、义乌等跨境电商综合试验区建设,打造长三角全球数字贸易示范区。加快义乌国际贸易综合改革试验区建设和数字化改革,推动贸易流程优化和各环节数据共享,促进贸易监管的数字化转型。

第三,强化“中欧班列”的引领作用。中欧班列的大量开行、海外站点和海外仓库的建立,不仅开创了亚欧大陆新的运输物流方式,而且改变了传统的“投资—生产—贸易”经济合作模式,形成新的国际经济循环形式,开拓出新的经济地理。^[11]未来,随着中欧班列的普及以及运营模式的成熟,它不仅是运输手段,更将形成中国与“一带一路”沿线国家之间新的国际产业链、供应链和价值链。因此,长三角地区应进一步完善中欧班列运营模式,在不断增加运营班次的同时,探索创新出新的运营管理方式,开拓出新的国际生产分工模式。

参考文献:

- [1] 张晓杰. 长三角基本公共服务一体化: 逻辑、目标与推进路径 [J]. 经济体制改革, 2021, (01): 56-62.
- [2] 江苏专题部署落实“一带一路”国家战略拓展对内对外开放新空间 [EB/OL]. <http://www.zgjssw.gov.cn/yaowen/201505/t2146040.shtml>.
- [3] [4] 亮眼成绩单的背后,长三角做对了什么? [N]. 国际金融报, 2021-02-08 (08).
- [5] [6] 谢 谦, 刘洪愧. “一带一路”与自贸试验区融合发展的理论辨析和实践探索 [J]. 学习与探索, 2019, (01): 84-91.
- [7] 李书彦. 长三角一体化赋能“一带一路”境外园区建设 [N]. 中国社会科学报, 2020-11-27 (06).
- [8] 刘洪愧, 谢 谦. 上海自由贸易试验区金融开放创新实践及制约因素辨析 [J]. 经济纵横, 2017, (12): 56-66.
- [9] 张 婷, 刘洪愧. 以进博会创新发展促进高水平对外开放的对策思考 [J]. 国际贸易, 2020, (05): 14-20.
- [10] 黄群慧, 王 健. 粤港澳大湾区: 对接“一带一路”的全球科技创新中心 [J]. 经济体制改革, 2019, (01): 53-60.
- [11] 裴长洪, 刘洪愧. 习近平新时代对外开放思想的经济学分析 [J]. 经济研究, 2018, (02): 4-19.

The Practices and Suggestions of Yangtze River Delta in the Construction of the Belt and Road

LIU Hong-kui^{1 2}

(1. Institute of Economics, Chinese Academy of Social Sciences, Beijing 100836, China;

2. University of Chinese Academy of Social Sciences, Beijing 102488, China)

Abstract: The degree of regional economic integration in China continues to deepen, and the Belt and Road construction has also entered a new stage of development. Strengthening regional coordination to promote the Belt and Road construction becomes an important model. The Yangtze River Delta has a relatively high degree of integration and has become a national strategy. Its practice of participating in the Belt and Road construction has important reference meaning. The Yangtze River Delta region has important policy, economic and geographic advantages, and also has achieved remarkable results in trade, investment, overseas economic cooperation parks and the “China-Europe Railway Express” with countries along the Belt and Road. In the future, it is necessary to promote the integration of the Yangtze River Delta and the Belt and Road construction as a whole. The provinces in the Yangtze River Delta should carry out the construction based on their comparative advantages. It is also necessary to make full use of overseas economic cooperation parks, “China-Europe Railway Express”, and cross-border E-commerce.

Key Words: Yangtze River Delta; the Belt and Road; outward foreign direct investment; China-Europe Railway Express

责任编辑: 何 飞