

【区域开放与合作】

“一带一路”倡议与中国产业链水平提升*

段朋飞 李曦辉

摘要:“一带一路”倡议的提出,是对全球经济的重新审视,是对经济全球化的深度整合,更是对全球不同国家和地区相互交往与认知、相互开放与包容、共同发展与多赢的积极探索。实证检验表明,全球化中国版的“一带一路”倡议对中国产业链水平提升具有重要的促进作用,其内在机制是通过开辟海外新市场,提升中国产业链全球市场地位;开发新资源,促进中国产业链上游原材料供应;寻求技术创新,提升中国产业链和技术链融合能力;搭建合作平台,助推中国产业链整体发展质量提升。

关键词:全球化;“一带一路”倡议;产业链

中图分类号:F061.5 文献标识码:A 文章编号:2095-5766(2023)04-0154-07 收稿日期:2022-11-05

*基金项目:国家社会科学基金重大项目“中国特色社会主义少数民族经济发展及其国际比较研究”(19ZDA173);
2022年中央民族大学博士研究生自主科研项目“民族地区数字经济区域结构、产业耦合与发展策略”(BZKY2022102)。

作者简介:段朋飞,男,中央民族大学管理学院博士生,普洱学院经济管理学院副院长,副教授(北京 100081)。

李曦辉,男,中央民族大学管理学院院长,教授,博士生导师(北京 100081)。

“一带一路”倡议提出十年以来,中国以人类命运共同体理念、新发展理念、新发展格局为指引,搭建“一带一路”国际合作平台,提供国际公共产品,促进了沿线国家政府加强合作交流,推动产业分工协作,企业寻求利益契合,依托各国资源禀赋,在政策、设施、贸易、资金、民心五个方面互联互通,取得突出成绩。“一带一路”成为造福世界的“发展带”和惠及人类的“幸福路”。内循环方面,根据中华人民共和国国家发展和改革委员会、外交部及商务部于2015年3月发布的《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》^①,“一带一路”沿线城市共包括39个国内城市。外循环方面,中国已与151个国家、32个国际组织签署200多份共建“一带一路”合作文件^②。“一带一路”倡议开拓世界贸易新格局,促进全球经济要素自由有序流动,积极应对逆全球化、新冠肺炎疫情等不利条件,重构了全球产业链体系,形成全球产业新格局。本文对

“一带一路”倡议对我国产业链水平的提升作用进行检验,并在此基础上探索其促进产业链优化的内在机制,这对于新时代推动共建“一带一路”高质量发展具有重要意义。

一、“一带一路”与中国产业链的相关研究

产业链的研究过程经历了从亚当·斯密的分工理论,马歇尔的分工协作,赫希曼定义产业链内涵,再到迈克尔·波特在《竞争优势》中首次提出价值链,以及到20世纪80年代中后期,由于贸易自由化、信息通信技术、物流成本的降低等因素影响,推动全球产业链变革。中国作为“一带一路”倡议发起国,立足全球化发展,促进了沿线国家产业链效用水平不断攀升。

从“一带一路”倡议对国内影响研究来看,王巧等(2020)、傅京燕(2021)、方慧(2021)、陈瑞

华(2022)等学者以国内主要城市为研究对象,研究“一带一路”倡议对国内城市产业结构升级的影响,一般将产业结构升级分解为产业结构合理化和高级化,结果显示“一带一路”倡议提高了城市产业结构合理化和高度化水平。实证分析中被解释变量大多采用产业结构高度化和合理化两个指标,但测算公式多有不同。衡量产业结构合理化方面,大多数学者采用干春晖(2011)的方法,即采用泰尔指数表示。衡量产业结构高度化方面,有些学者选取第三产业与第二产业产值之比来衡量,有些学者选取产业结构层次系数来表征。被解释变量是参与“一带一路”倡议城市虚拟变量和实施时间的虚拟变量交互项,一般以2014年作为政策干预实施时间。控制变量根据理论分析和实际情况选取差异较大。以上学者从国内城市产业结构升级角度展开研究,刘佳骏(2021)则在梳理中国制造业对外直接投资情况的基础上,分析制造业对外直接投资类型的五种模式,进而提出以深化实施兼并收购、内外联动、技术合作和数字化战略,实现依托制造业对外直接投资推进中国产业链现代化水平提升的发展路径。

从“一带一路”倡议对国外影响研究来看,丁阳(2016)在“一带一路”倡议背景下,对中国与沿线国家产业合作展开系统研究,包括沿线国家产业竞争力分析、国家产业垂直专业化分工测算、沿线国家产业合作红利分析和产业合作规划分析,进而在“一带一路”倡议战略框架内,提出新型国家分工理论。王怒立(2018)通过对比中国和“一带一路”沿线国家的国际分工地位,探讨了沿线14国的产业互补性和竞争性,认为“一带一路”倡议推动了产业链的中高端化和产业升级,推动了区域性分工地位的跃升。刘珊珊(2022)基于可持续发展视角,分析全球152个国家2009—2018年面板数据,运用双重差分模型对“一带一路”倡议何以推动构建人类命运共同体提供经验证据,认为“一带一路”倡议对沿线国家的促进效应可以通过基础设施建设、经济发展和环境可持续性实现。

“一带一路”倡议作为全球化的中国版本,在构建全球分工体系,实现资源的规模和范围效应方面发挥出重要作用。相关学者对“一带一路”倡议提出对国内沿线城市、国际沿线国家的影响进行了深入的分析,大多采用计量方法,实证结果存在分歧,且理论分析不够丰富,“一带一路”沿线国家产业合

作现状分析需要进一步梳理,“一带一路”倡议促进中国产业链水平提升的内在机制有待深入研究。

二、“一带一路”六大经济走廊产业合作发展现状

《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》颁布以后,中国与“一带一路”沿线国家紧密联系,通过亚洲基础设施投资银行、丝路基金、国家开发银行的开发性金融等多个渠道,推动了一大批产业合作项目,主要涉及通信交通等基础设施建设、产业园区建设、能源经济、文化交流、经济贸易等领域。

1. 中巴经济走廊产业合作情况

巴基斯坦是一个以农业为主要产业的发展中国家。除农业外,巴基斯坦的皮革业、制造业、纺织业和服务业也具有一定优势,但由于技术和资金等原因,巴基斯坦的产业发展较为缓慢。随着中巴经济走廊建设的启动,特别是瓜达尔自由区和中巴经济走廊项下经济特区的建立,越来越多的中国企业走进巴基斯坦开展相关领域的产业合作。2015年4月,习近平主席访问巴基斯坦,把中巴关系由战略合作伙伴关系升级为全天候战略合作伙伴关系,确定了以中巴经济走廊为中心,瓜达尔港、能源、交通基础设施和产业合作为四大重点的“1+4”合作布局。中巴经济走廊是“一带一路”六大经济走廊中,唯一一个与单个国家合作的经济走廊。2017年,《中巴经济走廊远景规划》发布,中巴经济走廊以瓜达尔港、产业、能源、交通基础设施等领域合作为重点。中巴经济走廊聚焦不同产业领域,根据当地资源要素优势,将在走廊沿线建设27个产业园区,并在自主知识产权和较高技术水平的核电、工程机械、汽车制造、电子信息、通信以及轻工、仓储加工、钢铁、水泥、农业、农机等领域进行多元化合作。

2. 孟中印缅经济走廊产业合作情况

孟中印缅经济走廊连接了世界两大发展中国家中国和印度,涵盖了世界两个欠发达地区——缅甸和孟加拉国,辐射东亚、南亚和东南亚,连通太平洋和印度洋。2013年5月,李克强总理在出访印度期间,提出建设孟中印缅经济走廊的倡议。2013年12月,孟中印缅四国在云南昆明举行了经济走廊联合工作组首次会议,标志着孟中印缅经济走廊政府

间合作正式开始。2015年1月,在孟加拉国库克斯巴扎召开了第二次会议。2017年4月,在印度加尔各答召开了第三次会议,并针对能源、投融资、人文交流、货物与服务贸易便利化、可持续发展等领域展开联合研究。近年来,中孟两国积极推进能源电力、交通运输、信息通信等基础设施领域合作,同时,在基础设施合作的基础上,加强农业、水利、电力、产能、经贸、金融领域内的合作。

3.中国—中南半岛经济走廊产业合作情况

中国—中南半岛经济走廊合作重点聚焦加快基础设施建设,推进区域一体化,促进全球经济发展,构建人类命运共同体。东盟在经贸、金融、人员、基础设施等领域不断深化合作,推进东盟和中国进一步互联互通。2017年6月,云南中泰经济走廊和滇老泰合作试验区建设领导小组成立。2017年12月,中柬双方就旅游培训、改善民生、渔业保护、减贫与城市化、互联互通等领域签约。2018年1月,中老开展首批“澜湄合作”,双方就水文监测、工业制造、信息通信、人才培养等多个领域进行签约。东盟一直是“一带一路”倡议推进的重要地区,中国在东盟7个国家建立了40多对临港友好城市、28个境外经贸合作区。同时,产业园区成为中企投资东盟国际产能的重要平台。比如,中马钦州产业园重点发展食品加工、电子信息、生物技术、装备制造、现代服务业、材料及新材料六大产业。马中关丹产业园区以钢铁、铝材深加工、石化、橡胶、棕榈油加工、汽车装配、清真食品加工等产业为重点,加快发展电气电子、环保产业、信息通信等新兴产业,以及物流业、研发展示、金融保险业等现代服务业。

4.中国—中亚—西亚经济走廊产业合作情况

“一带一路”倡议提出以来,中国—中亚—西亚主要在交通、电力、港口、城市建设等基础设施相关领域取得突破,一批合作意愿强烈、国内市场环境稳定的国家,已经成为优先合作发展的对象。产能与技术合作是中国—中亚—西亚经济走廊的亮点。中国与哈萨克斯坦的产能合作从2014年开始日渐增多,中国企业承建的乌兹别克斯坦“安格连—帕普”铁路隧道于2016年6月正式通车,投资的吉尔吉斯斯坦炼油厂和矿业项目建设顺利。

5.中蒙俄经济走廊产业合作情况

中蒙俄三国相互毗邻,具有历史悠久的睦邻友

好关系,发展战略高度契合。中蒙俄经济走廊是全面深化与俄罗斯、蒙古国合作的重要通道,是中国“一带一路”倡议的重要内容。三国在资源、市场、资金、技术等方面各有优势,经济互补性强,合作潜力巨大。中蒙俄经济走廊重点加强三国在铁路、公路、通信基础设施方面的互联互通,旨在降低通关成本,提高运输便利程度,加强基础设施互联互通以及能源、制造业、人文交流等领域的务实合作,进而实现中蒙俄三国共同发展。

6.新亚欧大陆桥经济走廊产业合作情况

横跨亚欧两大洲、连接大西洋和太平洋、贯通海陆空运输的新亚欧大陆桥经济走廊,极大地缩短了陆上运输距离,大大节约了时间和运费,有效扩大了区域内各国的经济往来。2017年,中国与新亚欧大陆桥沿线各国共建区域合作机制,推进基础设施互联互通,并以产业园建设为平台,在新能源、钢铁、汽车、航空、信息通信等方面加强产业合作,取得一系列重要项目成果。另外,以中白工业园等为代表的境外经贸合作园区成为新亚欧大陆桥“一带一路”产业合作的重要抓手和平台^③。

综上可知,“一带一路”沿线国家和地区日渐形成利益多元、文化多元、制度多元的相互依存共同体,中国与六大经济走廊进行了深度的产业合作,建立了稳固的多边关系,搭建了畅通的国际平台,为中国产业链水平的提升创造了良好的国际环境,进一步提升了中国产业国际竞争力,为中国产业结构调整创造了良好条件。主要表现在一方面,“一带一路”建设合作,进一步开拓了海外新市场,增加了国外需求的驱动力,并且开发了海外新资源,扩展了国内资源要素来源与种类;另一方面,通过寻求技术创新,推进技术合作,进一步增强了中国产业发展的基础能力。

三、中国产业国际竞争力提升的实证检验

“一带一路”对全球经济可持续增长产生了重大影响,为全球化发展提供了中国方案,重构了全球产业链体系,有效促进了产业竞争力的提升,该部分将通过产业国际竞争力和城市产业结构升级水平两个角度进行具体验证。

1.指标选择

本研究主要聚焦中国国际产业合作,因此研究

的重点是中国产业国际竞争力。在国际上认可度较高、应用比较普遍的指标主要有净出口显示性比较优势(NRCA)和贸易竞争优势指数(TC)。

净出口显示性比较优势(NRCA)反映了进口对出口竞争力的影响,以*i*国*j*类产业的出口比重与进口比重进行测算。该指数考虑进口和出口两方面因素。

$$NRCA_{ij}=(X_{ij}/X_i)/(M_{ij}/M_i)$$

贸易竞争优势指数(TC)是将*i*国*j*类产业的净出口额与进出口总额进行比较,反映了该产业在国际上的直接竞争优势。

$$TC_{ij}=(X_{ij}-M_{ij})/(X_{ij}+M_{ij})$$

2. 中国产业国际竞争力评测

本研究采用国际通行的产业分类法《国际贸易标准分类》(SITC)进行测算。SITC标准按照原材料、半成品、制成品进行产业分类并反映商品的产业部

门来源和加工程度。该标准经过多次修订,本研究采用的是2006年第四次修订后的SITC(Rev.4)。另外,为了保证数据权威性、一致性和及时性,数据来源为联合国商品贸易统计数据库(UN Comtrade Database)。具体测算结果见表1和表2。

由表1可知,“一带一路”倡议提出以后,中国产业国际竞争力净出口显示性比较优势逐年升高,从2015年的0.86上升到2019年的0.92,受新冠肺炎疫情影响,2020年延续平稳态势。从SITC(Rev.4)产业分类来看,中国净出口显示性比较优势较强的产业分布在6-主要按原料分类的制成品、7-机械及运输设备、8-杂项制品。净出口显示性比较优势较弱的产业分布在3-矿物燃料、润滑油及有关原料,4-动植物油、脂和腊,9-其他商品和交易。由表2可知,“一带一路”倡议提出以后,中国产业国际竞争优势指数保持稳定,其中6-主要按原料分类的制成

表1 2015—2020年中国产业国际竞争力:净出口显示性比较优势(NRCA)

SITC(Rev.4)产业分类	年份	2015	2016	2017	2018	2019	2020	NRCA
0-食品和活动物		0.85	0.94	0.95	0.87	0.67	0.52	0.84
1-饮料及烟草		0.42	0.44	0.40	0.41	0.38	0.32	0.40
2-非食用原料(不包括燃料)		0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.04	0.05
3-矿物燃料、润滑油及有关原料		0.10	0.12	0.12	0.11	0.11	0.10	0.11
4-动植物油、脂和腊		0.06	0.06	0.09	0.12	0.10	0.10	0.09
5-未列明的化学品和有关产品		0.56	0.56	0.59	0.64	0.61	0.63	0.60
6-主要按原料分类的制成品		2.16	2.17	2.21	2.29	2.40	2.05	2.17
7-机械及运输设备		1.15	1.13	1.20	1.23	1.26	1.21	1.20
8-杂项制品		3.25	3.20	3.35	3.40	3.37	3.18	3.36
9-其他商品和交易		0.02	0.06	0.07	0.07	0.20	1.01	0.21
产业国际竞争力:净出口显示性比较优势(NRCA)		0.86	0.87	0.90	0.92	0.92	0.92	0.90

资料来源:UN Comtrade Database。

表2 2015—2020年中国产业国际竞争力:贸易竞争优势指数(TC)

SITC(Rev.4)产业分类	年份	2015	2016	2017	2018	2019	2020
0-食品和活动物		0.07	0.11	0.08	0.01	-0.10	-0.21
1-饮料及烟草		-0.27	-0.27	-0.34	-0.35	-0.37	-0.43
2-非食用原料(不包括燃料)		-0.88	-0.88	-0.89	-0.88	-0.89	-0.90
3-矿物燃料、润滑油及有关原料		-0.75	-0.74	-0.75	-0.76	-0.76	-0.79
4-动植物油、脂和腊		-0.84	-0.85	-0.81	-0.76	-0.78	-0.77
5-未列明的化学品和有关产品		-0.14	-0.15	-0.16	-0.14	-0.15	-0.12
6-主要按原料分类的制成品		0.49	0.48	0.46	0.46	0.49	0.44
7-机械及运输设备		0.22	0.20	0.19	0.18	0.21	0.21
8-杂项制品		0.63	0.62	0.61	0.60	0.61	0.60
9-其他商品和交易		-0.95	-0.86	-0.84	-0.85	-0.62	0.12
产业国际竞争力:贸易竞争优势指数(TC)		-0.24	-0.23	-0.25	-0.25	-0.24	-0.18

资料来源:UN Comtrade Database。

品、7-机械及运输设备、8-杂项制品的TC指数均为正值,中国在这些产业分类常年保持国际竞争优势。由此说明,“一带一路”倡议有效促进了中国产业国际竞争力的提升。

3.“一带一路”沿线城市产业结构升级水平测定

根据产业发展的规律,在传统产业向新兴产业转型发展过程中,第一产业、第二产业的就业人数将较快地向第三产业转移(郭克莎,2019),进而导致第一产业、第二产业、第三产业产值发生结构性变化。本文选取国内37个“一带一路”沿线城市^⑤,

利用第三产业产值与第二产业产值之比来衡量产业结构升级水平,并进一步计算“一带一路”沿线城市产业结构升级的平均水平(见表3),以此检验“一带一路”建设的重要现实价值。

由表3可知,中国37个“一带一路”沿线城市产业结构升级水平从2009年到2019年呈现逐年提升,产业结构得到升级优化。“一带一路”沿线城市产业结构升级平均水平均高于全国产业结构升级平均水平。可以看出,“一带一路”倡议对中国沿线城市产业结构升级优化具有促进作用。

表3 2009—2019年“一带一路”国内沿线城市产业结构升级平均水平与全国产业结构升级平均水平比较

指标	年份											
	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	
“一带一路”沿线城市产业结构升级的平均水平	1.14	1.11	1.09	1.14	1.18	1.27	1.38	1.46	1.52	1.58	1.84	
全国产业结构升级的平均水平	0.82	0.77	0.74	0.76	0.78	0.86	0.96	1.05	1.11	1.19	1.41	

数据来源:作者计算所得。

四、“一带一路”倡议促进中国产业链水平提升的内在机制

“一带一路”建设通过政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通显著促进了中国产业链水平的不断提升,其内在机制具体表现为从海外市场的开拓,产业链上游新资源的开发,到技术创新引进以及合作平台的打造。

1. 开辟海外新市场,提升中国产业链全球市场地位

“一带一路”沿线国家是我国重要的“外循环”市场,“一带一路”倡议的提出可以平衡中国供需矛盾,扩大市场需求总量,调整产业结构,进而促进产业结构转型升级。“一带一路”在延长中国跨国企业上游链条的同时也延伸了下游链条,主要表现在以国际市场为依托,实现商流、物流、资金流、信息流的协同。从商流来看,“一带一路”合作可以有效发挥中国贸易在全球经济增长中的引擎作用,与沿线国家地区共建自由贸易区,创造良好营商环境,消除贸易壁垒,推动贸易便利化,充分利用国际国内两个市场,促进产品、服务、信息和知识流通。从物流来看,协同运作全球供应链体系,通过与“一带一路”沿线国家地区加强公路、铁路、水运、航空、管道

等运输方式,港口、码头、仓库等交通枢纽,以及流通加工、装卸搬运、仓储、运输、包装等运作体系和物流信息系统之间的协同,有效促进现代化国际贸易体系的充分发展。从资金流来看,资金融通是实现“一带一路”互联互通目标的重要支撑,可以有效解决“一带一路”沿线国家融入全球价值链分工体系过程中的资金约束问题,是增强金融机构合作、金融产品合作、金融市场合作和金融基础设施合作的重要途径,促进实现“一带一路”沿线国家与地区资本的双向与自由流动。从信息流来看,随着信息技术带来的信息通畅,物流技术带来的成本节约,全球供应链系统成为各国重要的全球性资产。供应链信息共享平台通过跨境电子商务,实现“一带一路”沿线国家地区供应链系统从物理空间向虚拟空间的飞跃。

2. 开发新资源,促进中国产业链上游原材料供应

贝蒂·奥林的要素禀赋理论表明,资源禀赋是一国产业结构形成和发展的基础,从要素禀赋角度去挖掘一国的比较优势,需要创造贸易畅通条件,促进资源要素的合理流动,实现资源要素的重组和优化。“一带一路”沿线国家资源禀赋差异大,各国之间存在着较强的经济互补性,通过加强贸易往来,推进沿线国家互联互通,对国家间可流动资源要素的转移和不可流动资源要素的整合提供平台

支撑,进而可以实现产业结构的转型升级。“一带一路”倡议致力于实现沿线国家基础设施的互联互通,包括公路、铁路、港口等交通设施和通信、电力、管道等公共设施,形成跨区域的交通、能源和通信等基础设施,为开发新的产业链上游资源提供条件,为中国上游资源供给提供保障。“一带一路”倡议为中国企业串并联到全球供应链提供了重要机遇,一方面促使外国企业“引进来”,为沿线国家搭建合作平台,促进海外上游要素市场与中国国内要素市场有效链接,促进经济要素自由流动和资源重新配置。另一方面促使中国企业“走出去”,建立稳定的海外供应链系统,为中国企业供应链上游带来稳定的初级产品供应。

3. 寻求技术创新,提升中国产业链和技术链融合能力

2017年5月,中国国家主席习近平在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上发表演讲,提出了建设“数字丝绸之路”的概念,强调要顺应第四次工业革命发展趋势,共同把握数字化、网络化、智能化发展趋势,共同探索新技术、新业态、新模式^④。技术创新是一个国家产业结构转型升级的重要推动力量。“一带一路”倡议的提出,一方面可以激励国内企业和科研机构加大研发投入,提升创新能力以抢占市场先机,获取参与市场竞争的有利地位,冲破产业结构桎梏,实现产业结构优化升级。另一方面通过对外贸易进口国外先进设备,引进先进的技术与管理经验,实现技术溢出效应最大化,增强国内产业竞争实力,促进中国技术进步,进而驱动产业转型升级,推动数字技术与全球产业链深度融合。

4. 搭建合作平台,提升中国产业链整体发展质量

小艾尔弗雷德·钱德勒在《规模与范围》一书中提出,在生产或销售环节利用规模经济可以实现产品生产成本的降低和资源的高效利用。合作平台的搭建可以产生规模和范围经济。过去垂直的组织结构形式已经无法满足企业的国际化发展,数字化时代,平台型企业构成的平台经济成为发展新趋势。“一带一路”倡议是中国推进对外开放的新型合作平台,与境外产业园区、自由贸易区、自由贸易港等开放平台共同构成全面开放新格局。“一带一路”带来的企业规模范围效应主要体现在供应链横向拓展,具体表现为企业多元化

发展和并购等活动,实现全球经济中生产要素的自由流动和资源的全球化配置。“一带一路”倡议搭建的互联互通平台有助于中国企业提升信用等级,有利于加强双边政治互信和国家文化交融,进而降低交易成本,降低信息不确定性,促进中国企业并购进程,整体提升中国产业链发展质量。

注释

①国家发展和改革委员会、外交部、商务部联合发布《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》, <http://www.mofcom.gov.cn/article/ae/ai/201503/20150300928878.shtml>。②中国一带一路网:《展望下一个十年:“一带一路”将打开新的机遇之窗》, https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10002&info_id=302210&tm_id=126。③国家工业信息安全发展研究中心:《“一带一路”产业合作发展报告(2017-2018)》,社科文献出版社。④《齐心开创共建“一带一路”美好未来——在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的主旨演讲》, http://www.gov.cn/xinwen/2019-04/26/content_5386544.htm。⑤根据中华人民共和国国家发展和改革委员会、外交部及商务部于2015年3月发布的《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》和相关文件,可以大致确定“一带一路”沿线39个核心城市包括:乌鲁木齐、西宁、呼和浩特、兰州、银川、西安、哈尔滨、长春、郑州、合肥、武汉、南昌、长沙、重庆、成都、昆明、南宁、拉萨18个沿陆上丝绸之路经济带城市;大连、天津、烟台、青岛、连云港、南京、苏州、上海、宁波、舟山、福州、泉州、厦门、汕头、广州、中国香港、中国澳门、深圳、湛江、海口、三亚21个沿21世纪海上丝绸之路城市。由于中国香港、中国澳门数据缺失,测量城市共计37个。

参考文献

- [1] 贝蒂·奥林. 地区间贸易和国际贸易[M]. 北京: 首都经济贸易大学出版社, 2001.
- [2] 陈瑞华, 王飞. “一带一路”倡议促进国内沿线省市产业结构优化[J]. 南开学报(哲学社会科学版), 2022(2).
- [3] 大卫·李嘉图. 政治经济学及赋税原理[M]. 北京: 商务印书馆, 1962.
- [4] 丁阳. “一带一路”战略中的产业合作问题研究[D]. 北京: 对外经济贸易大学, 2016.
- [5] 方慧, 赵胜立. “一带一路”倡议促进了中国产业结构升级吗? ——基于285个城市的双重差分检验[J]. 产业经济研究, 2021(1).
- [6] 傅京燕, 程芳芳. “一带一路”倡议对中国沿线省份产业结构升级的影响研究[J]. 经济经纬, 2021, 38(3).
- [7] 郭克莎. 中国产业结构调整升级趋势与“十四五”时期政策思路[J]. 中国工业经济, 2019(7).

- [8]赫希曼.经济发展战略[M].北京:经济科学出版社,1991.
- [9]金碚.论经济全球化3.0时代:兼论“一带一路”的互通观念[J].中国工业经济,2016(1).
- [10]金碚.安全畅通:中国经济的战略取向[J].南京社会科学,2020(6).
- [11]卡尔·马克思.资本论[M].北京:人民出版社,2018.
- [12]李曦辉.全球化中国版之“一带一路”支撑理论研究:兼论民族经济学的时代价值[J].区域经济评论,2017(6).
- [13]李曦辉,陈景昭.“一带一路”倡议与人类命运共同体[J].北方民族大学学报(哲学社会科学版),2019(4).
- [14]里昂惕夫.投入产出经济学[M].北京:中国统计出版社,1990.
- [15]刘佳骏,李晓华.中国制造业对外直接投资对产业链现代化的影响及应对[J].经济纵横,2021(12).
- [16]刘珊珊.“一带一路”对沿线国家可持续发展的影响效应:基于双重差分模型的实证检验[J].华东经济管理,2022,36(1).
- [17]孟凡琳,王文平.“一带一路”倡议对中国制造业资源错配的影响[J].管理学报,2022,35(1).
- [18]王娟娟.新通道贯通“一带一路”与国内国际双循环:基于产业链视角[J].中国流通经济,2020,34(10).
- [19]王巧,余硕.“一带一路”倡议实施的产业结构转型升级效应研究:基于中国285个城市PSM+DID的检验[J].经济问题探索,2020(2).
- [20]王恕立,吴楚豪.“一带一路”倡议下中国的国际分工地位:基于价值链视角的投入产出分析[J].财经研究,2018,44(8).
- [21]韦东明,顾乃华,徐扬.“一带一路”倡议与中国企业海外并购:来自准自然实验的证据[J].世界经济研究,2021(12).
- [22]徐然,高翔,夏炎,等.“一带一路”沿线国家生产网络图谱分析:基于跨国长产业链的视角[J].系统工程理论与实践,2022,42(8).
- [23]亚当·斯密.国民财富的性质和原因的研究[M].北京:商务印书馆,2010.
- [24]尹丽波.“一带一路”产业合作发展报告[M].北京:社科文献出版社,2018.
- [25]张倩肖,李佳霖.新时期优化产业转移演化路径与构建双循环新发展格局:基于共建“一带一路”背景下产业共生视角的分析[J].西北大学学报(哲学社会科学版),2021,51(1).

The Belt and Road Initiative and the Improvement of China's Industrial Chain Level

Duan Pengfei Li Xihui

Abstract: The proposal of the Belt and Road Initiative is a re-examination of the global economy, a deeper integration of economic globalization, and an active exploration of mutual exchanges and cognition, mutual openness and inclusiveness, common development and win-win among different countries and regions in the world. The empirical test shows that, as the Chinese version of globalization, the Belt and Road Initiative has an important role in promoting the level of China's industrial chain. Its internal mechanism is to enhance the global market position of China's industrial chain by opening up new overseas markets, develop new resources and promote the supply of raw materials in the upstream of China's industrial chain; seek technological innovation and enhance the integration ability of China's industrial chain and technology chain; and to build the cooperation platform and boost the overall development quality of China's industrial chain.

Key Words: Globalization; the Belt and Road Initiative; Industrial Chain

(责任编辑:文 锐)