

开放之路,如何越走越宽广

——访复旦大学“一带一路”及全球治理研究院常务副院长黄仁伟

提要:共建“一带一路”倡议是我国在新的历史条件下深化对外开放的重大举措、推行互利共赢的重要平台,是实现高水平对外开放的新引擎。浙江作为中国改革开放的先行地和长三角经济圈的重要省份,要以更高质量参与共建“一带一路”、以更广视野打通国内国际两个市场、以更大魄力推进制度型开放,在深化改革、扩大开放上续写新篇。

■ 本报记者 肖国强 张竞聪

习近平总书记指出:“不断扩大对外开放、提高对外开放水平,以开放促改革、促发展,是我国发展不断取得新成就的重要法宝。”当今世界经济格局正经历深远变革,面对加速演进的世界百年未有之大变局,我们如何以更坚定的信心、更有力的举措,把高水平对外开放不断推向深入,为中国式现代化事业注入强劲动力?浙江作为改革开放先行地、对外开放“桥头堡”,如何进一步放大自身优势,加快建设高能级开放强省?本报记者就此采访复旦大学“一带一路”及全球治理研究院常务副院长黄仁伟。

到市场的大海中去游泳

记者:习近平总书记在多个场合强调,“中国扩大高水平开放的决心不会变,中国开放的大门只会越开越大”。波诡云谲的国际形势下,我们应如何正确认识高水平对外开放的重要性?

黄仁伟:当前,世界经济的格局正在经历前所未有的深刻调整,呈现出三个显著特征:一是发达市场增长缓慢,甚至出现萎缩。世界贸易组织总干事伊维拉指出,关税正在对国际贸易体系造成80年来“前所未见”的破坏。全球在世贸组织条款下进行的贸易占比已降至72%,并且可能进一步下滑。这种“逆全球化”思潮导致传统发达市场需求收缩,2025年全球货物贸易量增长预期被下调至0.9%。

二是中国高技术产品在全球市场中日益占据主导地位。尽管面临外部环境挑战,中国高技术产业竞争力持续提升。今年前7个月,中国进出口高技术产品5.1万亿元,同比增长8.4%,对同期中国整体进出口增长的贡献率达45.4%。中国正在从“世界工厂”向“供给+消费双中心”转型。在新能源汽车、工业机器人、新型智能硬件等新兴产业领域,中国已达到领先水平,带动国内经济转型升级,助力全球经济社会数字化绿色化发展。

三是中国对外投资能力显著增强。中国对外直接投资流量连续13年位居全球前三,2024年达1627.8亿美元,连续9年占全球份额超过10%。我们的投资结构不断优化,不仅是资本输出国,更是技术、标准和模式的输出国,正在全球范围整合资源、重塑价值链。

纵横谈

建设高能级开放强省的三大着力点

量第一大港,宁波舟山港联结东西、辐射南北,成为衔接中西部广大腹地与“一带一路”共建国家和地区的重要枢纽港。

打通多通道多节点的互联互通网络。浙江正系统构建“135”整体格局,即以宁波舟山港为核心牵引,提升杭州、金华、温州三大物流枢纽,拓展义甬舟、金丽温五大通道。义新欧班列26条运营线路通达境外100多个集装箱站点,覆盖全球50多个国家和地区。

二、发挥企业主体作用,激发开放型经济内生动力。企业是市场经济的主体,也是开放发展的主力军。浙江着力激发民营企业、外资企业等各类市场主体的活力,形成双轮驱动、内外联动的开放新格局。

一、提升平台枢纽能级,构建全球资源配置磁场。浙江打造高能级开放平台的关键抓手,在于三大核心优势:数字经济平台企业的引领作用、打造大宗商品资源配置基地和贯通内外的网络。这三大支柱,正共同构筑集聚全球资源要素的强大引力场。

充分发挥数字平台企业引领作用,打造全球数字经济新高地。浙江2022年实现跨境电商综试区省域全覆盖。过去3年,跨境电商进出口额年均增长超过20%。义乌国际贸易综合改革试点不断创新,市场采购贸易方式出口十年增长逾200倍。全球数字贸易博览会成为重要国际交流平台,杭州“中国数谷”、宁波数创港、温州数安港等数字贸易平台蓬勃发展,逐步形成具有全球影响力的数据贸易生态圈。通过多层次、立体化的开放平台建设,浙江正持续提高全球资源配置能力,在开放型经济新格局中占据关键位置。

以自贸试验区为核心打造大宗商品资源配置基地。浙江全面推进以油气为核心的大宗商品资源配置枢纽建设,宁波舟山港已具备大宗商品定价与航运金融功能,正加快建设国际油气、粮食、矿产等商品定价中心。作为全球货物吞吐量第一大港,宁波舟山港联结东西、辐射南北,成为衔接中西部广大腹地与“一带一路”共建国家和地区的重要枢纽港。



9月17日,一列中欧班列驶出义乌西站。

共享联盟·义乌 吕斌 摄

概括地说,当前我国已形成以发达市场和发展中国家市场并举,国内产业结构转型和对外投资并举,实物贸易和服务贸易、数字贸易并举为特点的对外开放格局。这些新的变化与共建“一带一路”倡议、全国统一大市场和制度型开放的发展相互结合和促进,共同推动我国高水平对外开放不断走深走实。

尽管如此,我国对外开放新格局的进一步发展完善还面临着不少风险和挑战。首先最直接的问题就是如何应对关税冲击。一些西方国家的经贸限制措施不仅损害已加剧通胀风险,也破坏全球产业链供应链稳定。其次是共建“一带一路”倡议的调整与深化。一些大国将共建“一带一路”倡议视为战略竞争,并散布“债务陷阱”“地缘政治工具”等不实论调。同时,部分共建国家政局不稳、政策反复,以及民族、宗教矛盾等内部问题,也为项目的稳定性和连续性带来不确定性。中国企业在外运营时,也面临对当地法律法规、营商环境、劳工标准和文化习俗的适应难题,以及合规管理的挑战。

挑战之下,坚定不移地推进高水平对外开放,是我们突破围堵、化危为机的根本路径。正如习近平总书记所言,“中国经济要发展,就要敢于到世界市场的汪洋大海中去游泳,如果永远不敢到大海中去经风雨、见世面,总有一天会在大海中溺水而亡。”我们唯有主动搏击风浪、在开放中学习开放,才能锻造真正的竞争力。高水平对外开放不仅是中国经济迈向高质量发展的内在要求和核心动力,更是我们主动引领经济全球化健康发展、维护并增强全球产业链供应链韧性与安全的大国担当。

记者:共建“一带一路”倡议不仅为世界各国发展提供新机遇,也为中国开放发展开辟新天地。您认为,共建“一带一路”倡议对于推进高水平对外开放发挥着哪些积极作用?

黄仁伟:共建“一带一路”倡议是我国在新的历史条件下深化对外开放的重大举措、推行互利共赢的重要平台,10多年来已经取得丰硕的成果,成为中国高水平对外开放的新引擎。

一是带动我国巨大的优势产能走出去。共建“一带一路”优先推动基础设施

互联互通,带动中国铁路、港口、电力、通信等领域的优势产能通过共建“一带一路”走向世界,助力弥补全球基础设施短板。根据亚洲开发银行测算,仅亚洲地区每年基础设施投资需求高达7300亿美元,而亚洲开发银行和世界银行每年只能满足300亿美元,中国通过亚投行、丝路基金等机制正在弥补这个缺口。第二,通过共建“一带一路”国际产能合作,推动中国产业链整体向外延伸,特别是境外产业园区的建设,成为中国特色发展经验的成功移植。如赞比亚—中国经济贸易合作区、马中关丹产业园区等,吸引大量中资企业入驻。这些园区不仅形成产业集群效应,还实现本土化运营,为当地创造大量就业岗位,提升工业化水平。三是为中国电商“走出去”提供新通道。“丝路电商”作为数字贸易合作的新亮点,已成为多双边经贸合作的重要平台。截至今年6月,中国已与35个国家建立“丝路电商”伙伴关系,建成120个线上线下国家馆、65个直采基地,举办超百场电商培训活动。四是提升我国物流体系的国际化水平,形成以中欧班列、丝路海运、空中丝绸之路为支撑的全球物流网络,推动中国成为全球供应链的核心节点之一。

记者:面对复杂多变的国际形势,未来我国应如何大力推进高水平对外开放,为中国式现代化作出更大贡献?

黄仁伟:首先是要继续推动高质量共建“一带一路”走深走实。共建“一带一路”要从基础设施“硬联通”为主转向“硬联通”“软联通”“心联通”齐头并进。除了基础设施、产业、园区等这些看得见的硬设施,在文化、教育、卫生、旅游、环保等软项目方面,我们也要加大投资的力度,同时在社会、民族、宗教方面

对当地进行深度了解,真正做到民心相通。在规则标准问题上,我们一方面要增加透明度、公开招标,另一方面要将当地国家的法律和中国法律相结合,形成有效实施的规则,进而逐步改进目前通行的西方市场规则。此外,中国需要加强与“一带一路”共建国家在安全和政治稳定方面的合作,将其“一带一路”与地区治理相结合,如在反恐、环境治理、公共卫生等问题上与当地政府联合,让共建“一带一路”成为中国参与全球治理的试验田。

其次是是要加快构建全国统一大市场。建设高效规范、公平竞争、充分开放的全国统一大市场,是构建新发展格局的基础支撑和内在要求,为更高水平的对外开放奠定坚实基础。超大规模市场是我国参与国际竞争可依靠的重要战略资源,必须充分利用和发挥这个优势。建设全国统一大市场决不是关起门来打造封闭运行的国内大市场,而要以畅通国内大循环为基础,有效利用全球要素和市场资源,使国内市场与国际市场更好联通。

再次是稳步推进制度型开放,其核心在于主动对标并对接国际高标准经贸规则,通过构建市场化、法治化、国际化的制度体系和监管模式,为更高水平的开放提供稳定、透明、可预期的制度保障。这不仅有助于打通国内国际双循环的制度堵点,促进各类要素高效流动,更能以开放倒逼深层次改革,通过参与乃至引领国际规则制定,增强中国在全球经济治理中的话语权和影响力,从而在应对逆全球化挑战、培育国际竞争新优势的过程中,推动开放型经济向更高层次发展。

精练“泳技”方能搏击风浪

记者:习近平总书记在浙江考察时指出,浙江要在深化改革、扩大开放上续写新篇。在您看来,浙江推进高水平对外开放有哪些优势?接下来应如何进一步放大优势,加快建设高能级开放强省?

黄仁伟:作为中国改革开放的先行地和长三角经济圈的重要省份,浙江在推进高水平对外开放方面积累了显著优势。首先,浙江拥有连通内外的立体化大通道和高效的资源配置体系。宁波舟山港作为世界一流强港,货物吞吐量连续16年位居全球第一,年集装箱吞吐量稳居世界第三,架起了庞大的海上贸易航线网络。“义新欧”中欧班列这一向西开放的重要陆路通道,辐射欧亚大陆50多个国家和地区的160多个城市。这种海陆联动、双向互济的通道体系,辅以自贸试验区等高水平开放平台,共同构成浙江高效配置全球要素资源的坚实基础。其次,浙江致力于打造“服务最优、成本最低、效率最高”的国际一流营商环境。浙江深谙“营商环境就是生产力”的道理,软环境实力突出,尤其在市场化、法治化、国际化方面表现抢眼。再次,浙江的人才优势与独特的区域精神为其开放发展提供了不竭动力。“四千精神”和“浙商精神”是浙江独特的精神文化财富,培育了庞大的企业家群体,目前有600多万省外浙商和200多万海外浙商,形成独特的“地瓜经济”现象。近年来,浙江进一步鲜明宣示“大人才观”,全面加强人才队伍建设,2024年全省人才资源总量已超1500万人,区域创新能力位居全国第4。



扫一扫 看视频



专家简介:黄仁伟,复旦大学“一带一路”及全球治理研究院常务副院长、特聘教授,兼任清华大学战略与安全研究中心学术委员,曾任上海社会科学院副院长、智库研究中心理事长兼主任,中国国际关系学会副会长等。参与“中国和平崛起发展道路”等课题研究,主持多项国家社科基金重大项目,著有《独立自主的和平外交政策》《中国崛起的时间与空间》《国家主权新论》等专著及大量论文和研究报告。

企业家说

让“浙江制造”驰骋在亚欧大陆上

■ 冯旭斌

不知从何时起,每当我想起“中欧班列”四个字,脑海中就会浮现出两千多年前那条驼铃阵阵的古丝绸之路。从小,我就很喜欢看火车。多年后,当我自己公司主营的第一趟“义乌到西班牙马德里”的中欧班列启程时,那长长的汽笛声,圆了我儿时的梦想。

那是2014年11月18日,载着82个标箱小商品的首趟“义新欧”中欧班列从义乌西站鸣笛启航。21天后,这趟跨越13025公里的列车顺利抵达马德里,而当时海运至少需要45天。时间节省一半,一下子就把位于欧亚大陆两端、相隔万里的两个城市紧密联系在一起。我们的班列从最初每周只有几个柜子,到现在每周45趟,已成长为一条辐射亚欧大陆50多个国家、160余座城市的铁路货运“大动脉”,运输线路也增加到26条,累计开行超1.3万列,成为浙江深度融入全球经济产业链供应链、畅通国内国际双循环的重要平台之一。

我能参与浙江中欧班列的建设与运营也是一种机缘巧合。第一趟中欧班列开通时,我还是物流行业的一个“新兵”。当时我发现,很多通过铁路从义乌出口到中亚和欧洲的商品,出境后需要层层转关,效率低,费用高。转机出现在2013年。当年9月7日,习近平主席在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学发表重要演讲,提出共建“丝绸之路经济带”倡议。其中“将打通从太平洋到波罗的海的运输大通道”这句话,给我留下深刻印象。循着这一指引,我一路从义乌到马德里,希望开通一条义乌直达欧洲大陆西端的陆上贸易通道。

万事开头难。首趟“义新欧”中



数据来源:浙江省高质量完成“十四五”规划系列主题首场新闻发布会 制图:戚建卫

类市场主体共同发力,成功实现了开放型经济在“存量”上的巩固与“增量”上的突破。

三、优化开放制度环境,营造国际化一流营商环境。制度型开放是建设高能级开放强省的核心引擎。与传统开放方式相比,制度型开放更加强调规则、法制、管理、标准等制度层面的系统性变革,是实现从“边境上”开放向“境内”开放延伸的关键。

浙江的制度型开放实践以自贸试验区为抓手,形成一系列制度创新成果。

数字经济成为开放发展的重要驱动力,各类市场主体在其中各展所长、协同共进。民营企业作为数字创新的主力军,积极开拓“保税仓+直播”“跨境电商+市场采购”等新业态;外资企业带来先进技术和管理经验,在数字基建、智慧物流等领域深化布局,推动产业链迈向高端化;国有企业着力夯实数字基础设施,主导建设“四港”联动智慧物流云平台等重大项目,为数字经济发展提供坚实基础支撑。以民营企业为“底盘”稳中求进,以数字经济为“引擎”开拓新局,各

类市场主体共同发力,成功实现了开放型经济在“存量”上的巩固与“增量”上的突破。

接,杭州市颁布全国首部《数字贸易促进条例》,探索对标DEPA(《数字经济伙伴关系协定》)等高标准经贸规则,为各类企业营造国际化发展环境。

在贸易便利化方面,深化智慧口岸建设、提升通关效率;加快跨境电商便利化,推动跨境电商投资高水平开放试点。在涉外法治建设方面,完善涉外法律服务机制,健全海外知识产权维权援助等保护机制,为高水平对外开放提供法治保障。在人才引进培育方面,积极推动海外引才政策标准化、服务便利化。

面向未来,我省应持续擦亮民营经济、数字经济、制度环境三张牌,进一步

营造市场化、法治化、国际化的营商环境。浙江积极推进数字贸易规则对

欧班列组货时,因为我是民营企业老板,很多商家都不信任我。他们问我:“列车途径很多国家,万一货物中途丢了怎么办?”我当场就表态:“我写担保书、签合同,途中运输、通关出问题,双倍赔偿。”这才打消大家的一些顾虑。最开始,浙江中欧班列发送的货物很单一,只有小商品、五金工具等百货商品。但现在,已经逐渐向汽车配件、智能家电、光伏组件、新能源汽车等更多高附加值、高科技的浙江制造产品转型。

为了让班列运行更好,这几年我们还在杜伊斯堡、阿拉木图等欧亚城市设立集散中心。这些年,我的足迹遍及亚欧大陆班列沿线的许多国家。对很多人来说,中欧班列的运行不仅畅通了国际物流,带来了生意,也改变了他们的命运。有个西班牙的红酒商告诉我:“中国提出的共建‘一带一路’倡议,让世界更加紧密相连,我的许多产品正是通过浙江中欧班列卖到了中国。”在他眼里,中欧班列不仅让各国商品畅其流,也搭建了一个跨文化沟通交流的平台。

这几年,在政策和市场的双重驱动下,浙江中欧班列的建设速度不断加快。今年2月6日,省委、省政府在义乌高规格召开深化义乌国际贸易综合改革和中欧班列集结中心建设动员部署会,给浙江中欧班列下一步发展指明了新方向。展望未来,我信心满怀。作为浙江中欧班列的平台运营方,我希望在中外多方共同协作和努力下,能推动更多基础设施“硬联通”、规则标准“软联通”成果落地,让全世界更多人从共建“一带一路”中受益。

(作者为义新欧贸易服务集团有限公司董事长,本报记者 钱关键整理)