

浙江与江苏“一带一路”建设比较分析

曾绍龙

(杭州师范大学 经济与管理学院, 浙江 杭州 311121)

摘要:浙江和江苏两省在“一带一路”建设中具备开放经济发展先发优势,是长江经济带高质量发展区域。这为两省全面、协同参与“一带一路”建设奠定了良好的基础。两省在通道建设、外贸结构和区域合作等方面呈现一定的差异,各具特色,出现差异的原因既有经营主体、产业结构、自然禀赋和人才资本等内在因素,也有政策支持和合作国家等外力的影响。因此,充分发挥区位和经济先发优势,加强“一带一路”建设的协同发展,是江浙两省全面融入长江经济带、合力打造国际经济合作竞争区域新优势的重要路径。

关键词:一带一路;长江经济带;浙江;江苏;差异

中图分类号: F127.5

文献标识码: A

文章编号: 1673-2359(2019)04-0038-07

2013年秋,国家主席习近平向世界发起建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的重大倡议。6年来,“一带一路”建设从无到有、由点及面,进展与成果已远远超出预期。作为长江经济带的重要省份,浙江省和江苏省均处于丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的交汇点上,在“一带一路”建设中具有重要的战略位置。两省面积共20.9万平方公里,常住人口总数为13788万人。2018年,浙江省的地区生产总值达56197亿元,与“一带一路”沿线国家的进出口总额达到8966.6亿元,占全省进出口总额的31.44%^[1];江苏省的地区生产总值达92595.4亿元,与“一带一路”沿线国家的进出口总额达到9045.2亿元,占全省进出口总额的

20.65%^[2]。两省在“一带一路”建设中具备开放经济发展先发优势,是长江经济带高质量发展区域。这为两省全面、协同参与“一带一路”建设奠定了良好的基础。

一、文献综述

(一)有关国家层面的观点和认识

“一带一路”倡议的提出,为沿线国家之间开展优势互补、互利共赢的经济合作提供了前提条件和潜在空间。Georgiev Georgi的研究表明,“一带一路”建设有助于中欧国家之间的联系和经济发展,通过进出口商品和服务的数量、投资的方向与结构等对相关经济体间相互依赖性产生影响^[3]。

收稿日期: 2019-04-26

作者简介: 曾绍龙(1979-),男,江西宁都人,杭州师范大学经济与管理学院讲师,经济学博士。

基金项目: 教育部人文社会科学研究一般项目“资本项目开放与‘一带一路’建设进程匹配研究”(18YJCJGJW001);国家社会科学基金重大项目“标准推动‘一带一路’沿线国家互联互通的战略与实施路径研究”(18ZDA070);杭州师范大学“一师一优课”教改项目“‘社会主义市场经济概论’课专题式教学及其实现路径探析”

Wong Helen认为，运输网络和其他基础设施项目均是影响中国与贸易伙伴特别是与亚洲邻国经济关系的因素^[4]。叶祥松、李苏苏等采用关税水平、FTA（自由贸易区）、通关程序负担、金融发展水平、政府效能和基础设施质量等多个因素实证分析中国对外贸易效率，得出中国与“一带一路”沿线国家和其他国家在进出口贸易影响因素上稍有差异的结论^[5]。李晓钟、吕培培等选取62个“一带一路”沿线国家数据进行分析，发现我国装备制造产品的效率在不同行业和不同地区之间存在差异，但总体来说是在逐年增长的^[6]。于今认为，以区域协同发展观做好“一带一路”研究，需要建立区域协同发展评估机制和风险应对协同机制^[7]。

（二）江苏、浙江层面的观点和认识

宋晓华指出，江苏稳步扩大“朋友圈”，与“一带一路”沿线国家缔结92对友好城市，与“一带一路”沿线国累计投资1087个项目^[8]。王拓等提出，作为“一带一路”的交汇点，江苏不仅要“通”，还要“汇”，实现“五通”带来的人流、物流、资金流、信息流在江苏的高效配置，实现物资、人才与文化在江苏的交汇^[9]。2019年6月，江苏省政府正式发布《省委省政府关于高质量推进“一带一路”交汇点建设的意见》和推进“五大计划”专项行动方案，对江苏建设“一带一路”交汇点做出明确部署：到2020年，

“一带一路”交汇点优势基本确立，高水平对外开放格局初步形成；到2025年，成为具有全球影响力的一带一路”交汇点。同时，明确各设区市的发展重点和方向：连云港建成战略支点，徐州建成重要节点城市，南京建成重要枢纽城市，南通建成重要出海门户，苏锡常建成国际产能合作示范城市，其他地方建成特色合作基地，突出重点，创出特色^[10]。

周青、武健认为，浙江省应利用向东直面“海上丝路”、向西通达“陆上丝路”的区位优势，依托义乌发展国际陆港和全球第一大港宁波舟山港，面向“一带一路”加快推进“标准化+浙江制造”^[11]。钭晓东提出，“一带一路”建设牵引浙江跨越式发展，伴随“一带一路”建设的铺开，陆港火车（义乌中欧班列）与海港巨轮（宁波舟山港）如同双翼，正为浙江发展带来新动力，抒写新篇章^[12]。为主动参与和服务“一带一路”倡议实施，纵深推进浙江省

“一带一路”枢纽建设，争当新时代全面扩大开放的排头兵，2018年6月浙江省发展改革委出台《浙江省打造“一带一路”枢纽行动计划》，要求充分发挥浙江综合优势，加快形成以“一区、一港、一网、一站、一园、一桥”为框架的“一带一路”建设总体格局^[13]。

二、浙江与江苏“一带一路”建设差异

在“一带一路”实际建设过程中，浙江和江苏在通道建设、对外贸易、区域合作等方面呈现出一定的差异，各具特色。

（一）通道建设

浙江省和江苏省紧抓“一带一路”交汇点建设，大力推动基础设施建设，均提出了海上、陆上、空中、网上四位一体的通道联动建设，但建设情况存在着差异。

1.海上方面

从货物吞吐量看：浙江较为集中于宁波舟山港，占全省的六成；江苏则分布相对均衡，最大的连云港占全省的一成。2018年，浙江省的港口吞吐量达到16.9亿吨，宁波舟山港完成货物吞吐量10.8亿吨，达2635万标箱。江苏省的港口吞吐量达到23.3亿吨，达1798万标准集装箱，连云港港口吞吐量达到23560万吨，远远低于宁波舟山港的吞吐量。

浙江省以宁波舟山港为核心，对“一路”“一带”采用海铁联运的方式。从2013年到2019年短短6年时间，宁波舟山港与“一带一路”沿线国家和地区的集装箱航线从40多条增加到现在90多条，将东盟和西亚作为重点合作区，贸易主要以汽车等制造业为主；结合“丝绸之路经济带”建设，主要提出了海铁联运的策略，已有13条路线，涵盖安徽、云南、重庆、江苏、新疆等15个省（区、市）、46个地级市，并计划延伸至“一带一路”沿线国家。

江苏省以连云港为核心，结合长江流域四大航运中心的南京港，实现江海联运，实现内河运输和海上运输之间的连续运输。连云港联通盐河、灌河、通榆河、淮河、京杭运河和长江，形成“一港四线”海河联运格局，江苏省在海运方面与“一带一路”国家的合作以“海上丝绸之路”国家为主力，经贸往来对象主要是东向的发达国家和地区；与国内

其他省份的航运线路，主要集中于上海、重庆等长江经济带沿海城市。连云港相较于宁波舟山港，覆盖面小，航线分布严重不平衡，两者差异参见表1。

表1 宁波舟山港和连云港航线与“一带一路”沿线国家的主要港口分布情况

地区	宁波舟山港航线	连云港航线
东盟	6	8
南亚	2	0
西亚	6	6
蒙古和中亚	0	0
独联体	3	1
中东欧	1	1

2.陆上方面

2018年，浙江省铁路货运量达到221亿吨，其中“义新欧”班列共开行320列，发运2.5万个标箱；江苏省的铁路货运量达到5971.4万吨，远小于浙江省的铁路货运量，其中“苏满欧”班列共开行了160列。

中欧班列开行6年多以来，已经达到65班列，中亚班列超过30班列。浙江省与江苏省都大力建设中欧班列和中亚班列，中欧班列主要通过独联体运往欧洲各国，服务于“丝绸之路经济带”的沿线国家；中亚班列主要通往南亚、西亚等“海上丝绸之路”的沿线国家。浙江省以义乌无水港为核心，以“义新欧”班列为基础；江苏省连云港、徐州、南京、苏州四个城市多点开花，以中哈国际物流中心为基础，开通数条通往亚洲和欧洲的班列。相比较而言，浙江省开通的班列中，实现往返的班列明显多于江苏省，班列沿线国家和城市更多。

3.空中方面

与海运建设、铁路建设不同，航空建设不仅承担着货运的责任，还承担着运输中外游客的责任以促进中外旅游业的共同发展。浙江省已拥有7个机场，其中3个为国际机场，2018年共完成旅客吞吐量6539万人次；江苏省拥有华东地区最大数量和最高密度的机场，拥有9个机场，均为国际机场，另有1个国际机场在建，2018年共完成旅客吞吐量5164.6万人次，略少于浙江省。航空建设与“一带一路”沿线国家的联系以客运为主，货运的发展才刚刚起步，且与“一路”国家的联系明显多于“一线”国家。

4.网上方面

浙江省和江苏省为进一步推进“一带一路”建设，均致力于打造跨境电商平台和通过票务无纸化、申请网上化、政策透明化等措施实现贸易往来简便化。浙江省以世界电子贸易平台（eWTP）试验区为基础，借助阿里巴巴作为eWTP倡议方的作用，以杭州跨境电子商务综合试验区为中心，通过天猫商城发展“一带一路”沿线国家的跨境电商，并加快引进亚马逊等国际知名跨境电商平台落户浙江。江苏省抓住“一带一路”沿线国家对电子产品的热衷，利用IT零部件和加工贸易的产业优势，以苏州跨境电子商务综合试验区为中心，进一步打造跨境电商产业链。

（二）对外贸易

浙江省和江苏省抓住“一带一路”建设的契机，大力发展与沿线国家的贸易往来。2018年，两省与“一带一路”沿线国家进出口额分别为8966.6亿元、9045.2亿元，均居全国前列。同时，两省均更偏重于“一路”国家，与“一带”国家之间的贸易占比相对要低。在“一路”沿线国家层面上，浙江省与东盟和西亚进出口往来齐头并进，江苏省则是与东盟的经贸往来一头独大。在“一带”沿线国家层面上，浙江省与独联体的交易占据了较大部分，江苏省则是与中东欧沿线国家的贸易更为密切。

除此之外，浙江省和江苏省与“一带一路”沿线国家的对外贸易种类也存在着差异，浙江省以义乌小商品市场为基础，主要出口日用小商品、机械配件、纺织类等劳动密集型产品；江苏省出口商品以IT部件和加工贸易等资本密集型与劳动密集型产品并重。

（三）区域合作

浙江省和江苏省积极响应国家提出的建设产业合作园区的号召，在境外投资的过程中建立一批产业合作园区。

浙江省将重点放在工业和纺织等劳动密集型行业，主要与以东盟为主的“一带一路”国家和北美、非洲等国家合作，建立了12个省级以上境外经贸合作园区。其中，中俄乌苏里斯克经贸合作区是加工制造业的典型代表，主要通过将俄罗斯的半成品低关税出口至中国，在中国进行加工后，再外

销给其他国家；或者通过将中国的半成品出口至俄罗斯，在乌苏里斯克经贸合作区进行加工后，再在俄罗斯本国销售或外销至其他国家。

江苏省探索并形成“重资产投资运营”“轻资产管理输出”境外园区建设模式，为开展国际产能合作提供重要支撑。柬埔寨西哈努克港经济特区是重资产投资运营的典型代表。它由无锡红豆集团牵头，联合多家中国和柬埔寨企业进行共同规划设计、建设运营。该园区的运营已经达到了收支平

衡。埃塞俄比亚东方工业园则主要是将江苏省原有园区管理的经验传输给埃塞俄比亚或者直接对埃塞俄比亚的部分国家级园区进行管理，是轻资产管理输出的典型代表。2018年5月，由江苏省海外合作投资有限公司投资建设和运营管理的中国阿联酋“一带一路”产能合作园区正式开工建设，被国家发展改革委明确为首个“一带一路”产能合作园区，对高质量推进新时代“一带一路”产能合作具有积极示范带动意义，具体情况见表2。

表2 江苏省投资“一带一路”省级以上境外经贸合作区和产业集聚区

区域	国别	项目名称	等级	性质
一路 东盟	柬埔寨	红豆集团柬埔寨西哈努克港经济特区	国家级	加工制造型
	印度尼西亚	印尼加里曼丹农工贸经济合作区	省级	农业产业型
		印尼吉打邦农林生态产业园	省级	木材加工型
一带 西亚	越南	越南北江省云中工业园区	省级	农林产业型
	阿联酋	中国阿联酋“一带一路”产能合作园区	国家级	农业加工型
非洲	埃塞俄比亚	埃塞俄比亚东方工业园	国家级	加工制造型
	尼日利亚	尼日利亚卡拉巴汇鸿开发区	省级	产能合作园区
	坦桑尼亚	江苏-新阳嘎农工贸现代产业园	省级	综合工业型

三、浙江与江苏“一带一路”建设差异的原因分析

(一) 内在因素

1. 经营主体

浙江省和江苏省经济发展水平较高，对外贸易水平也在全国处于领先地位，但是两省的经营主体却存在较大的差异。浙江经济以民营企业为主，在2018年对外经济中民营企业占绝对主体地位，71.63%的进出口是由民营企业实现的。与浙江省不同，江苏省则是以外商投资企业为主要经营主体。

在2013年“一带一路”倡议提出之时，江苏省外商投资企业就已经达到60%以上。2018年，外商投资企业仍然占江苏省对外贸易的主导地位，进口的占比超过70%，出口仍占50%以上，具体对比数据参见表3。

浙江省和江苏省在对外贸易经营主体结构上的差异，导致浙江省和江苏省在“一带一路”建设方面也存在着不同，浙江省与“一带一路”沿线国家进出口总额虽然比江苏省少，但是增长速度明显高于江苏省。

表3 2018年浙江、江苏省分企业性质的进出口表

省份	指标	出口		进口		进出口	
		金额(亿元)	占比(%)	金额(亿元)	占比(%)	金额(亿元)	占比(%)
浙江	国有企业	1142.51	5.40	1199.83	16.37	2342.35	8.23
	外商投资企业	3508.00	16.59	2226.55	30.38	5734.55	20.14
	民营企业	16493.57	78.01	3902.53	53.25	20396.10	71.63
江苏	国有企业	2989.2	11.39	1336.5	7.90	4325.7	10.02
	外商投资企业	14810.2	56.41	12125.1	71.68	26935.3	62.39
	民营企业	8456	32.21	3453	20.41	11909	27.59

2. 产业和商品结构

表4展现了浙江省和江苏省产业结构演进状况。2013年“一带一路”倡议提出以来，浙江省和江苏省第一产业与第二产业的占比均有所下降，第三产业占比上升。但是，江苏省第一产业的占比略高于浙江省，在农业合作上具有优势，这在江苏省与“一带一路”沿线国家兴建农业产业集聚区过程中得到充分体现；而浙江省与“一带一路”国家兴建工业产业园区，与浙江省第二产业的占比下降程度明显高于江苏省具有一定的关联。

表 4 浙江省和江苏省产业结构演进状况

年份	浙江省	江苏省
2013	4.8: 49.1: 46.1	5.8: 49.2: 45
2014	4.4: 47.7: 47.9	5.6: 47.7: 46.7
2015	4.3: 45.9: 49.8	5.7: 45.7: 48.6
2016	4.2: 44.2: 51.6	5.4: 44.5: 50.1
2017	3.9: 43.4: 52.7	4.7: 45.0: 50.3
2018	3.5: 41.8: 54.7	4.5: 44.5: 51

表 5 2018年浙江省和江苏省对外贸易商品表 (单位: 亿元, %)

指标	浙江省				江苏省			
	出口 金额	占比	进口 金额	占比	出口 金额	占比	进口 金额	占比
总额	21182	100	7337	100	26658	100	17145	100
一般贸易	16968	80.11	5557	75.74	13401	50.27	7942	46.32
加工贸易	1874	8.85	814	11.09	10235	38.39	6967	40.64
机电产品	9214	43.50	1276	17.39	17624	66.11	10205	59.52
高新技术产品	1408	6.65	783	10.67	10126	37.98	7288	42.51

在人才资本尤其是教育水平方面，江苏高于浙江。例如，2018年的研究生招生中，江苏省以6.91万人远高于浙江省的2.98万人。另一方面，从技术发展程度上看，浙江与江苏存在较大差距，见表6。2018年，在新认定国家高新技术企业、专利申请、专利授权、发明专利授权量等方面，浙江省均落后于江苏省。江苏省凭借众多的高素质人才、雄厚的技术实力，大力发展加工贸易，与“一带一路”沿线国家的进出口商品的技术含量也远高于浙江省。

(二) 外在原因

1. 政策支持

在2017年3月，国务院批复成立浙江自由贸易试验区，建立舟山自由贸易港区，使浙江省成为中

浙江省和江苏省在进出口中的贸易方式与商品结构也存在着巨大的差异。浙江省是以一般贸易为主、加工贸易为辅的贸易方式，江苏省则是以一般贸易和加工贸易并重的贸易方式。两者尤其在机电产品和高新技术产品进出口方面存在巨大差异。浙江省机电产品的出口远大于进口，而江苏省机电产品的出口和进口都占据了总额的绝大部分且差异不大。浙江省在高新技术产品方面的进出口占比远远低于江苏省，见表5。正是产品结构的差异导致两省与“一带一路”沿线国家在产业园区建设和进出口重点国家上表现出较大差异。

3. 自然禀赋和人才资本

自然资源禀赋方面两省存在着巨大的差异。浙江省以山地丘陵为主，而江苏省则以平原为主，所以浙江省的耕地面积远远小于江苏省的耕地面积。从矿产资源来说，浙江省煤炭资源、陆域油气资源极度贫乏；与浙江相比，江苏省煤炭资源和陆域油气资源均较为丰富。

国东部地区重要海上开放门户示范区、国际大宗商品贸易自由化先导区和具有国际影响力的资源配置基地；2011年国家批复义乌成为全国首个县级国际贸易综合改革试验区，力图基于跨境电商平台，通过“义新欧”铁路线，加强与“一带一路”国家的贸易往来。此外，浙江省政府融合舟山港和宁波港，发展宁波舟山港，把它作为对外贸易航运路线的核心港口；以杭州跨境电商综合试验区为中心，以eWTP为基础，推进建设跨境电商平台。

在推进“一带一路”的进程中，江苏省并未设立自由贸易试验区，也没有单独的国家级政策支持。在省级层面，江苏省连云港、徐州、南京、南通、苏州等城市多点开花，大力发展海运、铁路、航

表 6 2018年浙江省和江苏省科学技术发展情况表

项目	浙江省	江苏省
新认定国家高新技术企业	3187个	超过8000个
有国家认定的企业技术中心	113个	117个
专利申请量	45.6万件	60.03万件
专利授权量	28.5万件	30.7万件
发明专利授权量	3.3万件	4.2万件

运和跨境电商等通道建设,但是并未提出核心战略城市和明确的城市分工。因此,难以形成具有强辐射的“一带一路”建设集聚高地。

2.合作国家

东盟和独联体是浙江省参与“一带一路”建设合作的最主要区域,这与东盟—中国自由贸易区的建立和中俄友好关系密不可分。东盟和独联体与浙江的产业结构形成较强的互补性,东盟和独联体对浙江生产的纺织、小商品等劳动密集型产品尤为热衷,浙江省作为能源进口大省,也急需东盟的原木、石油、天然气等资源型产品。

江苏省与“一带一路”国家的贸易往来主要集中于东盟和西亚。东盟是江苏省IT零部件的主要来源地,IT加工行业在江苏省贸易中占据较大份额;西亚的主要贸易往来伙伴是沙特等石油大国,与江苏省的经济贸易互补性强。

四、对策建议

(一) 加强通道建设,构建立体网络

浙江省和江苏省作为长江经济带的重要省份,应充分利用位于长江下游的区位优势,以长江黄金水道为依托,推动长江上中下游和长江经济带东中西区域的协调发展。在“一带一路”建设中,浙江和江苏应优势互补、相互学习,加强在海运、空运、铁路和网络通道建设的合作,构建长江经济带海上、路上、空中、网上的立体网络。

下一步,浙江要重点推进集江、海、河、铁路、公路、航空等六位一体的“义甬舟开放大通道”建设。在海运建设中,应结合舟山自由贸易港区和宁波舟山港的优势,采用江海联运的方式,加强与“海上丝绸之路”国家的联系。在铁路建设中,要以义乌无水港为中心,依托“义新欧”班列,发展更

多中欧班列和中亚班列。在空中建设中,浙江省只有3个国际机场,还有更大的提升空间,特别是应该加快对舟山和义乌地区国际机场的建设步伐。在网络建设中,浙江省应以eWTP为基础,利用eWTP倡议方的优势,以杭州跨境电商试验区为核心,发挥阿里巴巴的优势,打造国际性跨境电商平台。

江苏省应重点突出连云港的地位,进一步将连云港打造成为集江海联运、海铁联运和航空运输为一体的战略核心,辅助以南京、徐州、南通等城市,形成一核多点的战略。江苏省已经有10个航空国际机场,机场密度在全国位于前列,但由于与“一带一路”沿线国家的货运航线尚处于刚刚起步阶段,应进一步联合物流公司打造航空物流服务。在跨境电商方面,苏州跨境电子商务综合试验区应借鉴国内外优秀的跨境电商平台,借助浙江省阿里巴巴平台,打造国际化的跨境电商平台。

(二) 进行资源整合,加快产业升级

依托长江经济带,加快两省资源整合,推进产业升级。通过整合两省高水平教育资源、企业技术中心、科研院所等科教资源,充分发挥两省国有企业、外商投资企业和民营企业三大主体的经济活力,增加高新技术产业和战略性新兴产业对经济增长的贡献率,提升两省在长江经济带中的核心价值。

浙江省应通过加强与“一带一路”沿线国家和长江经济带其他省份的科教资源共享,在内兴建高技术产业集聚区,在外兴建境外产业合作园区,加强自身的科研创新能力,提高自己出口产品的技术含量。

江苏省拥有全国领先的科研资源,应充分利用该资源,以创新驱动产业升级。江苏省与“一带一路”沿线国家的省级以上境外产业集聚区比浙江省少,应通过“重资产投资运营”和“轻资产管理输出”两种管理模式,因地制宜,与沿线国家实现产业互补、共同发展,促进产业结构升级。

(三) 加强规划协调,区域协同发展

2018年,上海、浙江、江苏、安徽共同成立了长江三角洲一体化对外投资合作发展联盟,为区域协同发展提供了一个良好的服务平台,促进了三省一市与“一带一路”沿线国家的投资活动。浙江省、江苏省以及长江经济带其他省市,应加强跨省(市)

交流,发挥各自的优势,完善教育人才、贸易投资等共享机制。此外,长江经济带拥有科研优势、人才资源,对内应扎实推进供给侧结构性改革,推动长江经济带发展动能转换,构建现代化经济体系;对外应该统筹江、海、河、公路、铁路、航空等有机融合,全面融入“一带一路”建设,培育国际经济合作竞争区域新优势。

参考文献:

- [1] 浙江省统计局,国家统计局浙江调查总队.2018年浙江省国民经济和社会发展统计公报[N].浙江日报,2019-02-28.
- [2] 江苏省统计局,国家统计局江苏调查总队.2018年江苏省国民经济和社会发展统计公报[N].新华日报,2019-03-08.
- [3] Georgiev Georgi.The Chinese “One Belt, One Road” Initiative new opportunities for the European Union and its neighbors in the Black Sea region [J].KSI Transactions on Knowledge Society, 2015 (2).
- [4] Wong Helen.China paves forward path on growth, reshaping its trade and economy [J].Business Today, 2015 (20).
- [5] 叶祥松,李苏苏.中国对外贸易效率及其影响因素分析——基于“一带一路”沿线国家与其他国家的比较[J].山东社会经济, 2018 (8).
- [6] 李晓钟,吕培培.我国装备制造产品出口贸易潜力及贸易效率研究——基于“一带一路”国家的实证研究[J].国际贸易问题, 2019 (1).
- [7] 于今.以区域协同发展观做好“一带一路”研究[N].新华日报, 2019-02-26.
- [8] 宋晓华.拓展开放新空间,江苏交出满意答卷[N].新华日报, 2018-09-07.
- [9] 王拓,张宣,王梦然,等.紧抓“一带一路”加快融入世界经济[N].新华日报, 2018-03-17.
- [10] 宋晓华.我省发布“五大计划”专项行动方案——高质量推进“一带一路”交汇点建设[N].新华日报, 2019-06-12.
- [11] 周青,武健.推进“标准化+浙江制造”参与“一带一路”建设[N].浙江日报, 2018-12-08.
- [12] 钱晓东.“一带一路”与浙江发展——大湾区时代赋予浙江跨越发展新契机[N].浙江日报, 2018-09-26.
- [13] 金梁.纵深推进我省“一带一路”枢纽建设[N].浙江日报, 2018-06-09.

责任编辑 虞志坚

Comparative Analysis of the Belt and Road Construction between Zhejiang and Jiangsu

ZENG Shao-long

(School of Economics and Management, Hangzhou Normal University, Hangzhou 311121,China)

Abstract: Zhejiang and Jiangsu both enjoy advantages of opening up in the construction of the Belt and Road; meanwhile, the two provinces are in the high-quality development area of the Yangtze River economic belt, which has laid a solid foundation for them to participate in the Belt and Road construction in a comprehensive and coordinated way. Through the analysis of the current situation, it is found that the two provinces have their own characteristics and differences in channel construction, foreign trade structure and regional cooperation. The reasons for the differences include not only the internal factors such as the entities, industrial structure, natural endowment and talent capital, but also the external forces such as policy support and cooperative countries. Therefore, giving full play to the advantages of location and economy and strengthening the coordinated development of “the Belt and Road” construction are the important paths for them to integrate into the Yangtze River economic belt and create new competitive advantages in the international economic cooperation.

Key Words: the Belt and Road; Yangtze River economic belt; Zhejiang; Jiangsu; difference