

Doi: 10.11835/j.issn.1008-5831.jg.2024.03.005

欢迎按以下格式引用:刘夏,周超,余志涵.新竞争优势导向下西部陆海新通道双向直接投资高质量发展的路径研究[J].重庆大学学报(社会科学版),2024(5):62-74. Doi: 10.11835/j.issn.1008-5831.jg.2024.03.005.

Citation Format: LIU Xia, ZHOU Chao, YU Zhihan. Research on the ways to high-quality development of two-way direct investment of new western land-sea corridor under the guidance of new competitive advantages[J]. Journal of Chongqing University (Social Science Edition), 2024(5):62-74. Doi: 10.11835/j.issn.1008-5831.jg.2024.03.005.



新竞争优势导向下西部陆海新通道双向直接投资高质量发展的路径研究

刘夏¹,周超^{1,2},余志涵³

(1. 四川外国语大学 陆海新通道新经贸研究中心,重庆 400031;2. 重庆市地产集团 博士后流动站,重庆 401120;3. 重庆城市管理职业学院 数智财经学院,重庆 401331)

摘要:双向直接投资对实现区域经济高质量发展和价值链攀升至关重要。随着共建“一带一路”倡议的提出和对外开放程度的加深,双向直接投资持续活跃,不仅为企业带来巨大的经济效益,同时能够在技术引进、效率提升等方面产生显著的溢出效应,有效赋能西部陆海新通道高质量建设。在高质量发展背景下,西部陆海新通道强调从经济、高效、便捷、绿色、安全五个方面进行高质量建设,在重新布局和整合国内外物流通道、新型基础设施赋能和贸易便利化等方面形成了新竞争优势。因此,围绕新竞争优势导向下西部陆海新通道双向直接投资高质量发展的内在机理、价值提升、短板分析以及实现路径的相关研究具有重要的理论与现实意义。文章基于2010—2021年中国东部、中部以及西部陆海新通道10省份的双向直接投资面板数据,从“数量”和“质量”两个维度研究西部陆海新通道双向直接投资高质量发展及其溢出效应。首先,通过分析国际贸易新竞争优势,识别西部陆海新通道双向直接投资提质增量的关键因素。然后,从通道物流效率、贸易便利化水平和新型基础设施建设三个方面分析双向投资高质量发展对西部陆海新通道新竞争优势的提升作用。其次,从“数量”和“质量”两个层面对双向直接投资的时空演进特征和区域差异进行深入分析,找出西部陆海新通道10省份双向直接投资短板。最后,根据研究结果为西部陆海新通道双向投资高质量发展提出针对性对策建议。研究表明,就目前西部陆海新通道10省份而言,双向直接投资在数量和质量方面都存在短板。与中国东部和中部省市相比,其数量短板主要体现在外商直接投资总量较少且增幅较小、对外直接投资增长速度慢且与东部地区差距较大;质量短板主要体现在外商直接投资环境负面效应突出、产业结构升级助力不明显、技术溢出效应不显著三方面以及对外直接投资水平偏低、政府支持和引导不足两方面。根据研究结论,建议依托贸易便利

基金项目:重庆市社会科学规划项目“‘一带一路’背景下文化‘走出去’的对外投资与贸易促进效应研究”(2021NDYB040);重庆市教委人文社会科学研究项目“国内外要素协同提升西部陆海新通道物流绩效的路径研究”(22SKGH249)

作者简介:刘夏,四川外国语大学国际金融与贸易学院教授,Email:32827941@qq.com。

化、新型基础设施建设、发挥核心物流枢纽区位优势、培育企业对外直接投资核心竞争力、以规模效应带动要素资源高效聚集与流动实现西部陆海新通道双向直接投资提质增量。

关键词:新竞争优势;西部陆海新通道;双向直接投资;提质增量;高质量发展

中图分类号:F125.2;F832.6 **文献标志码:**A **文章编号:**1008-5831(2024)05-0062-13

一、问题提出

习近平总书记2024年4月在重庆考察时强调,建设西部陆海新通道,对于推动形成“陆海内外联动、东西双向互济”的对外开放格局具有重要意义。脱胎于中新(重庆)战略性互联互通项目的西部陆海新通道自2015年以来实现了较快的发展。截至2023年,西部陆海新通道已通达123个国家和地区的514个港口。相较于东部和中部地区,西部陆海新通道沿线地区经济发展相对滞后,产业实力较弱。虽然在国家西部大开发等政策的推动下,西部地区实现了较快的发展,但是仍然与沿海地区的经济发达省份存在较为明显的差距^[1-3]。西部陆海新通道贯通我国西北地区和西南地区,以重庆作为通道物流和运营组织中心,充分发挥多式联运的突出优势^[4]。由于西部陆海新通道独特的地理区位优势,其在“十四五”期间以及更长的一个时间阶段对于西部地区的高质量发展具有较为突出的带动作用。

在高质量发展背景下,西部陆海新通道的建设不再走“先污染,后治理”的老路,而是强调要从经济、高效、便捷、绿色、安全5个方面进行建设。西部陆海新通道的新竞争优势主要体现于重新布局 and 整合国内外物流通道、新型基础设施赋能和地理区位等方面^[5-6]。双向直接投资不但能够为企业创造显著的经济收益,同时还能够在技术引进、环境保护和效率提升等方面产生显著的溢出效应。基于此,双向直接投资的技术和资本溢出效能能够有效地赋能西部陆海新通道的基础设施和通道经济建设。随着“一带一路”倡议的提出和我国自身经济实力的不断增强,在对资本引进来的同时,企业走出去的步伐持续加快。2022年我国吸收的外商直接投资额度约为1 891亿美元,对外直接投资的金额超过1 631亿美元^①。尽管我国双向直接投资的数量较大且增长较快,但是存在显著的区域不平衡问题,即东部金额较大,中西部地区差距明显^[7]。相较于东部沿海地区,西部陆海新通道不仅存在双向直接投资质量不高,更面临着数量偏少的问题。因此,如何在以市场为主导,政府推动下实现双向直接投资的提质增量是形成西部陆海新通道新竞争优势的关键点之一。

二、新竞争优势导向下西部陆海新通道双向直接投资提质增量的机理分析

(一) RCEP 的政策支撑作用

作为亚太地区规模最大、最重要的自由贸易谈判协定,《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)对于签订协定的东盟10国和中国、日本、韩国等5国在进一步促进产业和价值链融合,推动区域经济一体化方面具有重要意义。相较于《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》(CPTPP),RCEP更大幅度地放开了国际投资的限制,允许跨国企业对签约国的金融保险、建筑服务和交通运输等领域进行投资。实践证明,西部陆海新通道沿线国家能够切实从双向投资中获得收益。以中老铁路为例,根据世界银行报告,中老铁路开通后,从老挝万象到中国昆明的货运成本降低了40%~50%,同时老

①数据来源:《中华人民共和国2022年国民经济和社会发展统计公报》《2022年度中国对外直接投资统计公报》。

挝国内线路成本降低了20%~40%。另外,RCEP活化了国际投资管理通行模式。RCEP签约国达到15个,且各个国家之间的经济发展水平差异明显,因此,RCEP采用了“负面清单+正面清单”的方式,即日本、韩国和澳大利亚等7国采用负面清单方式,而中国、新西兰和泰国等8国采用正面清单向负面清单过渡模式。尽管RCEP并未就投资争端解决机制出台详细规定,但是对具体出台时间作出了时间安排。受益于RCEP的政策支撑作用,中国与东盟的双向投资面临更少的障碍,且投资领域更为全面。

(二) 中国—东盟经贸联系加强的持续推动

21世纪以来,受到加入世贸组织等多重因素的驱动,我国实现了较快速度的经济增长,对外贸易也逐渐成为我国重要的经济支柱。东盟除了受1998年亚洲金融危机和2008年全球次贷危机的影响经济增长短暂放缓以外,在其余年份经济均得到了长足发展。1991年中国与东盟正式开启对话进程,30多年来,中国与东盟关系取得了长足发展,于2002年11月签署了中国—东盟自由贸易区协议,并在2010年1月1日正式全面启动,中国和东盟的经贸联系持续增强。双方于2021年互为最大贸易伙伴,贸易规模达到8782亿美元,较2010年增长了2倍。在对外经贸的持续推动下,东盟已成为我国第二大对外直接投资目的地和外商直接投资重要来源地,中国与东盟累计双向投资总额约3400亿美元。双向投资连接国内外两个市场、两种资源,是国际大循环的主要表现形式。根据《2021年度中国对外直接投资统计公报》,无论是从存量数据还是从流量数据来看,制造业都是我国对东盟投资的第一大领域。尽管当前我国和东盟的合作领域主要集中于制造业,随着双边经贸来往的持续加强,合作领域也在不断拓展。近三年的数据显示,租赁和商务服务业、软件和信息服务业、交通运输业等受到了我国企业的较多关注,对外投资幅度增长较大。不同于一般区域,东盟的经济增长和市场潜力巨大。截至2021年,东盟共有人口6.73亿,人均GDP不到1万美元,这也意味着该区域在未来的较长时间仍可能实现较高的经济增速。

(三) 中国—东盟产业与资源的互补

尽管我国自改革开放以来,经济社会发展取得了长足进步,但是环境压力持续加大,生产成本不断增加。其中人力成本的增加尤为显著,如,制造业年人均工资由2000年的8750元增长至2018年的72088元^[8]。东盟劳动人口比例在总人口中的占比为68%,显著优于已经进入老龄社会的中国。东盟总量较大且薪酬水平较低的劳动力成为了我国在进入经济新常态下的低端产业对外转移的重要外部基础。《2021年度中国对外直接投资统计公报》显示,我国对东盟制造业的投资存量占比超过了对东盟总投资的20%,并且呈较为迅速的增长态势。东盟还具有较为丰富的自然资源。泰国、印度尼西亚和马来西亚是世界前三大橡胶生产和出口国,同时印尼还是区域的石油出口大国,这为我国制造业的持续和高质量发展创造了有利条件。2021年商务部数据显示,我国向东盟出口的前三位货物为电子产品、机械和钢铁,而进口的前三位货物为电子产品、矿物燃料和机械。由于中国和东盟在人口、产业以及资源禀赋等方面的互补性,双向投资持续增加。同时我国对东盟的直接投资已从制造业、采矿业、批发零售等逐步拓展到电力、供水、电信等基础设施建设和更加丰富的商贸服务业。

三、双向直接投资提质增量对于西部陆海新通道新竞争优势的提升作用

西部陆海新通道深度融合交通、物流、商贸产业,促进通道经济和枢纽经济融合发展,在重新布

局和整合国内外物流通道、贸易便利化、新型基础设施赋能等方面形成了新竞争优势。外商直接投资作为“外力”,对外直接投资作为“内力”,两者的有效互动能够实现产业动能转变、产业结构优化、技术革新加快,推动我国经济贸易高质量增长^[9]。基于此,高水平的双向直接投资对于西部陆海新通道新竞争优势有着不可忽视的提升作用。

(一) 推动西部陆海新通道物流高效发展

《西部陆海新通道总体规划》指出,要加强通道物流功能,提升通道运行与物流效率,可见,西部陆海新通道是以物流系统为基础的开放发展大通道。双向直接投资为西部陆海新通道 10 省(区、市)的物流企业、产业带来巨大经济效益的同时,也带来了信息、人才、技术等关键资源要素^[10],在提高通道物流质量、效益和竞争力方面发挥着重要作用。

优质优量的对外直接投资能有效提高西部陆海新通道 10 省(区、市)的物流企业效率、扩展通道物流产业市场规模、获取全面的物流资源。一是基于西部陆海新通道连接国内外市场的桥梁作用,10 省(区、市)的物流企业通过对外直接投资选择物流需求量大且价格较低的物流市场,利用投资东道国在政治经济方面给出的政策优惠,降低物流成本、关税、运输通关的时间成本等,提高企业服务效率。二是帮助企业有效避开贸易壁垒,经济高效地拓宽企业市场的同时获取更多物流信息资源,助力物流产业国际化发展。三是高水平的对外直接投资具有明显的技术溢出效应,能够打破部分国家的垄断优势,通道沿线的物流企业借此获取物流技术、网络信息和管理经验,并基于西部陆海新通道整合信息资源的功能,实现物流通道的重新布局和资源整合。

优质优量的外商直接投资有利于正确引导西部陆海新通道 10 省(区、市)的物流产业流向,推动物流产业升级。优质优量的外商直接投资能够帮助沿线物流产业根据国内外最新物流需求和资源条件,调整落后、不合理的产业结构变量,促使资金、人才、设施等资源要素在物流产业内部合理配置。同时,基于外商直接投资资本在市场竞争力、资金储备等方面的优势以及西部陆海新通道各物流节点的辐射效应,外来投资企业能够在沿线 10 省(区、市)的物流行业中确定一定主导地位,从而形成以外商直接投资为核心的相互作用关系,带动西部陆海新通道 10 省(区、市)物流产业内部资源的整体协调,进而推动通道物流高质量发展。

(二) 提升西部陆海新通道贸易便利化水平

西部陆海新通道不仅是物流运输通道,也是涉及区域广泛、合作内容丰富的国际贸易通道,贸易便利化发展成为通道建设的关键一环。优质优量的双向直接投资在推动国家和地区贸易优势互补方面扮演着重要角色,不仅能够激发沿线国家和地区巨大的贸易发展潜力,同时还能够增强双方的经济联系^[11],推动西部陆海新通道贸易便利化高质量发展。

优质优量的对外直接投资发挥规模效应和联系效应,助力西部陆海新通道 10 省(区、市)的企业有效跨越贸易壁垒和摩擦。西部陆海新通道涉及众多国家和地区,贸易政策、经济法律制度等各不相同,贸易壁垒问题不容忽视。随着多边贸易协定和贸易自由化的持续推进,反倾销等非关税壁垒逐渐取代关税、汇率等传统贸易壁垒成为各国保护本国贸易的主要手段^[12]。借助提质增量后对外直接投资的规模效应和联系效应、西部陆海新通道连接国内外两个市场的纽带作用,沿线 10 省(区、市)的企业可以通过在东道国投资建厂、收购企业等直接投资方式突破和规避贸易壁垒。此外,通过资本、技术、劳务等生产要素的输出,高水平对外直接投资还能够帮助沿线企业规避技术性贸易壁垒,提高企业贸易便利度,进而推动西部陆海新通道整体贸易便利化水平的提升。

优质优量的外商直接投资技术溢出效应显著,提供西部陆海新通道贸易便利化所需的技术和人才。除跨境和通关制度的简化外,电子数据传输、口岸查验等贸易环节技术的提高也能够推动贸易便利化。“无纸化”“单一窗口”“掌上物流”等举措有利于简化通道贸易流程,削减制度性成本,但大数据、云计算、人工智能等信息技术研发成本高、更新迭代快,对人才、技术、知识的需求比较旺盛。优质的外商直接投资具有明显的技术溢出效应,通道沿线产业在和外商进行实际交易时,可在技术能力等方面获益。此外,外商直接投资不仅通过提供物流设备、电子查验工具等进行技术转移,还能帮助沿线产业培育所需的技术性人才,进而实现高质量人力资源在西部陆海新通道的高效流动。

(三) 推动西部陆海新通道新型基础设施高质量建设

《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》强调,要加快基础设施建设,拓展全球物流服务网络,表明新型基础设施建设是西部陆海新通道发展“通道经济”、培育“枢纽经济”的重要组成部分。目前,新基建投资主要以地方政府、国企和大型央企为主,华为、中兴、阿里巴巴、腾讯等极少数民营企业参与投资。整体而言,民营企业对新基建投资积极性仍然有待提高。然而,新基建项目商业性、逐利性、可变性等特点较为突出,存在诸多不确定和高风险因素,以政府财政、国企和央企作为投资主体的投资模式容易导致债务风险进一步升级,并不适合新基建项目^[13]。由此可见,投资主体多元、投融资模式多样的双向直接投资是推动新基建高质量建设的重要引擎,而新型基础设施建设是西部陆海新通道高质量建设的关键突破口。鉴于此,确保质量和数量的双向直接投资能够推动西部陆海新通道新型基础设施高质量建设。

优质优量的对外直接投资为西部陆海新通道相关企业拓展新基建市场创造机遇,为通道新型基础设施建设奠定技术基础。经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道建设需要配备区块链、云计算、5G网络等新型基础设施。10省(区、市)企业通过结合自身基建能力与西部陆海新通道连接国内外市场的功能,拓展新型基础设施建设市场。同时,沿线10省(区、市)通过高水平对外直接投资,可以在较短时间内汇聚全球创新要素,并通过竞争效应和模仿效应,促进国内外企业在大数据、人工智能等数字技术领域的有效竞争和合作,实现对新基建前沿技术的联合研发,从而为西部陆海新通道海外仓和智能集装箱等物流基础设施建设、实现提单运单数字化和通道公共服务平台等数字基础设施建设提供技术支撑,助力通道新型基础设施高质量建设。

优质优量的外商直接投资为西部陆海新通道新型基础设施提供重要的资金来源,带来先进的技术和管理经验。相较于公路、铁路、港口等传统基础设施,新型基础设施具有技术含量高、折旧速度快、研发成本高、能源和场景依赖性强等特征^[14],技术和资金需求量较大。因此,与政府投资主导的传统基建不同,外资企业是西部陆海新通道新型基础设施建设的重要投资主体之一。目前,大数据、自动化工具、电脑芯片、人工智能等新型基础设施建设的部分核心技术受到很大制约,同时5G基站、物流仓储等部分关键应用设施建设也存在成本高、技术标准缺乏等诸多问题。而优质优量的外商直接投资不仅能够为通道新型基础设施建设提供充足的资金支持,解决设施研发、运营、维护成本高的问题,同时还能发挥外资企业技术、人才、知识、管理等创新要素优势和技术溢出效应,助力西部陆海新通道新型基础设施建设。

四、西部陆海新通道双向直接投资的短板分析

2019年5月,重庆、广西、贵州、甘肃、青海、新疆、云南、宁夏、陕西签署合作共建“陆海新通道”

协议。同年7月,重庆与四川签署《关于合作共建中新(重庆)战略性互联互通示范项目“国际陆海贸易新通道”的框架协议》,西部陆海新通道的参与省(区、市)增加到10个。截至2022年12月,西部陆海新通道海铁联运班列实现西部12个省(区、市)全覆盖,通达全球113个国家和地区的338个港口。

(一) 数量短板分析

1. 外商直接投资

自改革开放以来,外商直接投资在我国的社会经济发展中扮演了重要角色,为我国的生产经营活动提供了资金,推动了先进技术和管理方法在我国本土企业中的溢出^[15]。长期以来由于我国区域之间经济发展差距显著,东部和中部地区的外商直接投资数量大幅超过西部地区。从总量来看,2021年东部和中部地区外商直接投资的总量达到了1 639亿美元和945亿美元,而西部陆海新通道10省(区、市)仅为268亿美元(表1),前两者分别为后者的6.1倍和3.5倍。从增量来看,2010—2021年东部地区外商直接投资累计增加528亿美元,中部地区增加681亿美元,西部陆海新通道10省(区、市)仅增加125亿美元。尤其需要注意的是,西部陆海新通道10省(区、市)与中部地区的差距在快速拉大。2010年,西部陆海新通道10省(区、市)与中部地区外商直接投资的差额为112亿美元,而2021年则达到了677亿美元。从增长速度来看,2010—2020年,东部地区外商直接投资的增长速度虽然持续放缓,甚至在2016、2018和2019年出现了负增长,但是2021年总量仍然达到了1 639亿美元,约为2010年的1.51倍。中部地区外商直接投资尽管同样存在增长速度放慢的问题,但是总量从2010年的263亿美元提升至2021年的945亿美元,增长了3.6倍。相较于东部和中部地区,西部陆海新通道10省(区、市)外商直接投资总量的增幅较小,2010—2021年仅增长了90.09%,2016年,西部陆海新通道10省(区、市)的外商直接投资甚至出现了21%左右的跌幅。从2018年11月中新两国正式签署《关于中新(重庆)战略性互联互通示范项目“国际陆海贸易新通道”建设合作的谅解备忘录》起,西部陆海新通道的发展驶入了快车道^[16],但是2019和2021年外商直接投资的增长速度仅为3.97%和12.96%,受地理区位、经济发展水平和人口数量等因素的制约,西部陆海新通道吸收的外商直接投资总量较小且增长较慢。

2. 对外直接投资

通过对外直接投资,加强了与其他国家和地区的联系,有效利用国外自然资源,弥补国内资源的短缺。对工业发达、技术先进的国家和地区的直接投资还反向促进我国企业技术水平的提升^[17]。从总量来看,2021年东部地区对外直接投资达到了904亿美元,远远超过中部地区和西部陆海新通道10省(区、市)的92亿美元和61亿美元(表2)。东部地区对外直接投资从2010年的115亿元增加至2016年的1 146亿美元,然后波动下降至2021年的904亿美元。与东部地区的情况类似,中部地区的对外直接投资从2010年的14.6亿美元上升至2016年的101亿美元,然后下滑至2021年的92亿美元。西部陆海新通道10省(区、市)对外直接投资从2010年的22亿美元增加至2017年的116亿美元,然后持续下滑至2021年的61亿美元。从增长幅度来看,东部地区对外直接投资总体上实现了较快速度的增长,2021年的总量约为2010年的7.86倍,中部地区和西部陆海新通道10省(区、市)则分别为6.13倍和2.79倍。虽然西部陆海新通道10省(区、市)在2010年与中部地区差距不大,但是增长速度明显偏慢,并且与东部地区存在较大的差距。

表1 2010—2021年实际利用外商直接投资对比情况^② (单位:万美元)

年份	东部地区		中部地区		西部陆海新通道10省(区、市)	
	总量	增速	总量	增速	总量	增速
2010	10 840 779		2 631 077		1 409 718	
2011	12 187 286	12.42	3 564 789	35.49	2 170 518	53.97
2012	13 675 732	12.21	4 303 023	20.71	2 058 299	-5.17
2013	14 349 336	4.93	5 009 523	16.42	2 269 194	10.25
2014	14 751 410	2.80	5 686 303	13.51	2 352 939	3.69
2015	15 332 764	3.94	6 256 130	10.02	2 423 306	2.99
2016	14 170 238	-7.58	6 751 420	7.92	1 915 034	-20.97
2017	15 511 864	9.47	7 174 383	6.26	1 906 143	-0.46
2018	14 274 547	-7.98	7 796 940	8.68	2 170 690	13.88
2019	13 370 974	-6.33	8 261 083	5.95	2 256 809	3.97
2020	14 680 937	9.80	8 601 529	4.12	2 372 203	5.11
2021	16 392 900	11.66	9 445 200	9.80	2 679 820	12.96

表2 2010—2021年对外直接投资对比情况^③ (单位:万美元)

年份	东部地区		中部地区		西部陆海新通道10省(区、市)	
	总量	增速	总量	增速	总量	增速
2010	1 152 137		146 163		217 372	
2011	1 584 760	37.55	307 023	110.06	282 733	30.07
2012	2 167 009	36.74	322 628	5.08	495 597	75.29
2013	2 640 328	21.84	353 581	9.59	322 859	-34.85
2014	4 231 266	60.26	342 675	-3.08	531 770	64.71
2015	7 661 916	81.08	633 065	84.74	667 209	25.47
2016	11 461 553	49.59	1 011 140	59.72	969 262	45.27
2017	6 423 924	-43.95	761 229	-24.72	1 157 897	19.46
2018	7 582 227	18.03	1 013 734	33.17	860 382	-25.69
2019	7 156 179	-5.62	911 278	-10.11	704 357	-18.13
2020	7 138 843	-0.24	693 170	-23.93	562 967	-20.07
2021	9 035 660	26.57	916 685	32.24	605 865	7.62

(二)质量短板分析

1. 外商直接投资

环境负面效应突出。外商直接投资的行业与我国的产业结构演变历程息息相关。从1979年至

②本文按照国家统计局对东部地区、中部地区、西部地区和东北地区的划分,由于西藏数据存在部分缺失,本文并未统计。数据来源为各省、自治区、直辖市2010—2021年的统计年鉴。

③数据来源为《中国对外直接投资统计公报》。

2005年,跨国企业对我国第二产业的投资呈现出持续上涨的态势^[18]。随着我国第三产业占经济比重的不断上升,跨国企业对我国第三产业的投资也不断增加。2020年,我国吸收外商直接投资1 630亿美元,首次超过美国成为全球新增外商直接投资的第一大目的地,同时跨国企业对我国第三产业的投资也接近总额的75%。由于发展阶段和技术水平的限制,以制造业为主体的第二产业长期是我国污染的主要来源,对地区生态环境造成了较大的破坏。同时,我国东部、中部和西部地区存在显著的发展差距。由于2008年全球次贷危机以后东部地区人力成本、土地成本等生产要素成本持续提高,部分高耗能、高污染产业由东部地区向中部和西部地区加速转移。在此背景下,跨国企业对西部陆海新通道10省(区、市)第二产业的投资也快速增加。外商直接投资对我国环境的污染已被诸多学者所证实。尽管重庆、四川等少数省市外商直接投资对第三产业的占比超过了第二产业,但是多数省份都面临一定的环境压力^[19]。

产业结构升级助力不明显。外商直接投资对于推动西部陆海新通道10省(区、市)的产业结构升级存在两个方面的问题:一是总量较少。如前文所述,西部陆海新通道10省(区、市)在过去10年中所吸收的外商直接投资不但总量较少,而且增速较慢。西部陆海新通道10省(区、市)多为经济发展落后地区,生产资本和先进技术较为缺乏。不同于东部和中部地区,西部地区经济发展水平偏低,地方政府的财政收入偏少,对推动产业结构升级所需的基础设施建设和科技研发等投入明显不足,相对较少的外商直接投资不能有效缓解区域资本投入不足的问题,因而对于区域的产业结构升级作用有限^[20]。从表3可以看出,尽管在2010—2021年间,东部、中部地区和西部陆海新通道10省(区、市)第二产业的比重呈现总体下降的态势,但是东部和中部地区增加值的增长幅度显著优于西部陆海新通道10省(区、市)。二是投资产业相对落后。跨国企业对西部陆海新通道10省(区、市)的投资尽管能在一定程度上推动区域的发展,但是多为高耗能、高污染产业,进而造成西部陆海新通道10省(区、市)在与东部和中部的竞争中处于下风。尤其是在西部陆海新通道建成以后,区域的产业短板将进一步制约区域的竞争力^[21]。

表3 2010—2021年第二产业比重对比情况④

(单位:%/亿元)

年份	东部地区		中部地区		西部陆海新通道10省(区、市)	
	比重	增加值	比重	增加值	比重	增加值
2010	45.80	114 553.32	52.50	45 130.31	49.00	34 162.29
2015	40.40	162 420.93	46.52	68 784.42	43.73	55 359.13
2020	34.20	198 492.92	41.00	90 268.88	36.53	70 882.54
2021	39.08	231 412.26	52.46	103 420.18	37.97	82 438.95

技术溢出效应不显著。对于西部陆海新通道10省(区、市),外商直接投资多集中于劳动密集型和资源消耗型产业,通过投资向当地进行转移的技术相对偏少^[22-23]。而西部陆海新通道10省(区、市)自身存在多重短板,无法较好吸收和转化跨国企业通过投资而转移的技术。首先,西部陆海新通道10省(区、市)产业集聚明显不足。产业集聚是充分发挥外商直接投资技术溢出效应的重要基础,尽管重庆、四川和西安等省市形成了一定规模的产业集聚,如重庆的汽摩产业和成都的电子信息产业,但总体规模较小,集聚水平偏低。其次,相较于东部和中部地区,西部陆海新通道10省

④数据来源为2011—2022年《中国统计年鉴》。

(区、市)人力资本相对偏弱,缺乏专业技术人才。实现外商直接投资的技术溢出,不仅要对技术进行吸收,更重要的是技术转化^[24]。最后,西部陆海新通道10省(区、市)存在明显的交通短板。西部陆海新通道10省(区、市)地处我国内陆地区,直接制约了外向型经济的发展^[25]。

2. 对外直接投资

对外直接投资水平偏低。当前我国企业对外投资的动机主要包括市场寻求动机、自然资源寻求动机、劳动力寻求动机和战略资产寻求动机^[26]。西部陆海新通道10省(区、市)对外进行直接投资的目的是寻求市场开拓,投资目的地主要为俄罗斯、泰国、阿根廷等发展中国家。虽然通过对外直接投资,西部陆海新通道10省(区、市)的企业能进一步扩大海外市场,增加自身产品销量,但是并不能够产生有效的逆向技术溢出。受制于投资规模和企业实力,西部陆海新通道10省(区、市)多数企业海外市场开拓较为困难,总体经济收益偏低,并没有充分发挥当地劳动力成本低和自然资源丰富等优势。特别是在全球经济持续放缓的背景下,西部陆海新通道10省(区、市)的对外直接投资呈现大幅下降的态势,而东部地区在2018至2020年间仅下降5.85%,这也反映出西部陆海新通道10省(区、市)的对外直接投资黏性不足和投资水平不高。

政府支持和引导相对不足。尽管西部陆海新通道10省(区、市)对外直接投资的总量呈下降趋势,但是部分具有一定实力的企业也在加快海外市场开拓的步伐。同时,西部陆海新通道10省(区、市)政府和企业相较于东部和中部地区经验较为缺乏,政府层面的支持和引导相对不足,企业对于海外市场容易出现误判。例如,总部位于重庆的长安汽车于2020年宣布原定进入印度市场的时间至少推迟1年,同时出现了一定程度的经济损失。从2010年“渝新欧”国际铁路大通道国内段正式运行以来,西部地区对外开放的步伐在持续加快,但是存在总量和资源整合情况均较低的情况,企业的对外直接投资总体上处于“单打独斗”状态^[27]。西部陆海新通道10省(区、市)金融发展较为滞后,与国际金融体系融合度较低,因而从金融层面对企业提供的支持和帮助也较为有限。

结语

(一) 加紧补实补齐双向直接投资质量短板,实现陆海联动经济高质量发展

一是依托贸易便利化优势,加快调整外商直接投资产业结构。随着西部陆海新通道跨境铁路运输规则逐渐完善,西部陆海新通道10省(区、市)的贸易便利化程度稳步提升,西部地区国际贸易程序得到进一步简化并相互协调,进而加速了要素的跨境流通,西部陆海新通道投资环境大为改善,成为我国吸引外商直接投资的新热点区域。作为我国重要的产业结构优化措施之一,引入外商直接投资是以外商直接投资作为载体,以资本和技术为核心的产业全球性转移,使我国产业结构从劳动密集型转换成技术密集型,促使我国产业结构优化升级^[28]。2008年全球次贷危机后,以制造业为主体的第二产业受到东部地区持续提高的人力成本、土地成本等生产要素成本制约,逐步向中部和西部地区加速转移。近年来,西部地区的经济发展质量稳步提升,得益于西部陆海新通道建设等激发西部地区经济活力的政策规划,同时,西部地区外商直接投资产业结构不断优化,营商环境也不断完善。由于高耗能、高污染的落后产业在西部陆海新通道外商直接投资产业结构中占比逐步下降,低能耗、低污染、低排放的创新产业正在持续发展^[29],过去以人口红利和资源禀赋作为优势的引资手段需要应时而使、顺势而变,转型为以创新科技和环保政策引入高技术水平的绿色外资。

二是新型基础设施建设助推西部地区产业结构升级。与传统基础设施建设相比,新型基础设

施建设具有新战略高度、新投资领域、新投资主体、新区域重点的丰富内涵^[30]。建设新型基础设施的三大主要内容由信息基础设施、融合基础设施和创新基础设施构建而成。在新一轮科技革命和产业改革的冲击之下,立足于发展高质量通道经济的需要,在新发展理念的引领下,西部陆海新通道10省(区、市)应始终坚持激活技术创新的驱动力,打牢信息网络基础,进而积极架构起服务于数字化转型、智能化升级、融合型创新的新型基础设施体系。以机械、建筑为生产要素的传统基础设施在建设初期的重点投资区域主要集中于我国东部发达地区,但是伴随着基本公共服务均等化的逐步实现,我国传统基础设施建设已基本实现区域平衡。为了推进区域经济持续高质量发展,西部陆海新通道10省(区、市)应在合理规划布局新型基础设施建设的基础上,充分发挥以5G网络科技、云计算、人工智能、工业互联网等新兴信息技术为重要依托的固定资产投资的乘数效应,运用尖端数字信息科技扎实推进西部传统产业的数字化、网络化、智能化转型升级,驱动西部陆海新通道外商直接投资产业结构调整和业态革新的强大赋能效应,通过高端数字技术对海量西部陆海新通道外商直接投资数据进行深度分析和解读,挖掘数据价值,为形成新的经济增长点和增长动能打下信息基础。

三是发挥核心物流枢纽区位优势,打造专利密集型产业集群。为了串联起全球化的互联互通物流网络,西部陆海新通道这根连接我国西部地区与东盟国家及地区的陆海通道主轴,采用陆运、铁运、水运等综合高效联动的物流组织方式,有机衔接中欧、中亚等国际通道,将“一带一路”经我国西部区域的环线完整闭合。作为促进西部经济发展的核心物流枢纽,西部陆海新通道对要素的跨区域流动具有积极影响。在技术扩散及边际报酬递减规律成立的前提下,要素的跨区域流动能弥补地区间经济增长差距^[31]。地区间经济发展差距缩小,区域经济进一步协调发展,高质量的外商直接投资纷纷涌入西部陆海新通道10省(区、市)。高技术产业通过引导学习、市场竞争、人才流动、专利技术转让以及合作创新,对传统工业产生技术溢出效应^[32]。近些年来,我国高技术产业发展势头强劲,其中,作为新起之秀的专利密集型产业备受关注。新兴的专利密集型产业根基于核心技术,依托全面有效的专利保护,借助专利构筑起一道连接市场和技术的桥梁,将知识产权制度应用到产业创新资源的有效配置当中。西部陆海新通道应打造外商直接投资的专利密集型产业集群,坚持转型升级、创新发展思路,让科技创新、知识产权、产业经济发展三者紧密结合,集聚一批世界级的领军人才、标杆企业、研发组织和服务机构,提高西部地区外商直接投资的技术溢出效应。

四是加强企业对外直接投资的核心竞争力,增加对外直接投资绩效。由于投资规模太小、投资波动性太大、融资渠道不畅、投资风险太高、投资经验欠缺等直接因素^[33],西部陆海新通道10省(区、市)企业对外直接投资绩效不佳,既不能产生有效的逆向技术溢出,也没有充分利用当地低廉的人力资源和优越的自然禀赋。作为衡量和评价企业跨国经营成败的重要标志,企业对外直接投资绩效的高低关系到企业海外经营能否可持续发展。西部陆海新通道10省(区、市)企业对外直接投资分布于电子设备、机械零件制造、外贸服务、科技研发等众多产业领域,面对来自全球竞争者、东道国竞争对手以及本土竞争者等多方面的竞争风险,西部陆海新通道10省(区、市)企业应着重提升产品质量、创新技术、企业形象文化知名度,吸纳高素质国际化管理人才,获取国内市场支持与经验,加强与政府及其机构的联系,维护与海外供应商的良好合作关系,从而加强企业对外直接投资的核心竞争力,打破东道国信息披露壁垒,充分依靠西部陆海新通道建设的政策支持与东道国有利的投资环境拓展经营思路,助推企业对外直接投资模式多元化创新发展,加快融入东道国市场的

步伐,积极适应东道国企业竞争节奏,实现对外直接投资绩效的稳步提升。

五是汲取发达地区对外直接投资成功经验,营造良好政策环境。相较于我国经济发达的东部地区而言,西部陆海新通道10省(区、市)政府和企业对外直接投资的经验相对缺乏,政府层面的支持和引导相对不足导致西部陆海新通道10省(区、市)企业对海外市场容易出现误判,错失对外直接投资的有利时机。为营造良好的政策环境,西部陆海新通道10省(区、市)政府和企业应及时汲取发达地区对外直接投资成功经验,深入分析东部地区的投资战略,拓展西部地区经济增长的新空间。以长江三角洲为例,长江三角洲坐落于长江下游区域,濒近黄海、东海海域,是江海交汇点。得益于其卓越的自然禀赋,长江三角洲海运港口资源丰富,以明显的区位优势打下了良好的经济基础,承接了先进的科学技术,区域发展在全国遥遥领先。改革开放以来,长江三角洲坚定不移地实施“引进来”开放型发展战略,基础设施建设日趋完善,投资环境日益优化,成为国内外投资者关注的“热土”。全球经济一体化趋势的不断增强助推了长江三角洲加快转变发展方式,从“引进来”逐步过渡到“走出去”,不断提升发展水平。长江三角洲区域一体化发展激发了长三角地区对外直接投资的活力,政府通过提供对外直接投资项目审批一站式服务,改革对外直接投资的融资体制、税收政策、外汇政策,建立对外直接投资项目监管制度,提供对外直接投资信息服务,培育跨国经营人才,大力支持和引导长三角对外直接投资发展,营造良好的政策环境。

(二)全面促进双向直接投资数量稳步提升,以规模效应带动要素资源高效集聚与流动

吸引外商直接投资和发展对外直接投资,是过去40年特别是近20年中国经济数量增长和质量提高的利器。双向直接投资同时发展是中国参与国际分工和全球合作的重要经验^[34]。外商直接投资的引入,有利于发挥竞争效应、联系效应和模仿效应,同时,发展企业对外直接投资,有利于通过市场和资源获得效应、人力资本提升效应和逆向技术溢出效应等提升中国经济质量。通过加快双向直接投资产业转型升级,构建现代化物流体系,提高技术创新能力,优化双向直接投资政策环境,大力培养高素质金融人才等手段,全面促进西部陆海新通道10省(区、市)双向直接投资数量稳步提升,以规模效应带动土地、劳动力、资本、技术、经济信息和经济管理等要素资源在西部地区高效集聚与流动,从而助推区域协调发展,形成西部陆海新通道10省(区、市)相互促进、优势互补、共同发展的新格局。

参考文献:

- [1] 袁航,朱承亮.西部大开发推动产业结构转型升级了吗?:基于PSM-DID方法的检验[J].中国软科学,2018(6):67-81.
- [2] 迟淑娴,周小昶.税收洼地与横向税收转移:来自西部大开发的证据[J].财政研究,2023(02):99-113.
- [3] 任保平,张倩.西部大开发20年西部地区经济发展的成就、经验与转型[J].陕西师范大学学报(哲学社会科学版),2019(4):46-62.
- [4] 陈有勇,吴晓迪.重庆,崛起中的国际物流大枢纽[J].红旗文稿,2019(17):15-16.
- [5] 中国宏观经济研究院国土开发与地区经济研究所课题组.我国城镇化空间形态的演变特征与趋势研判[J].改革,2020(9):128-138.
- [6] 马子红.陆海新通道建设与西部开发格局重塑[J].思想战线,2021(2):84-92.
- [7] 韩亚峰.“一带一路”倡议下中国双向投资与对外贸易增长的协调关系研究[J].宏观经济研究,2018(8):52-59,74.
- [8] 彭俞超,吴琬婷,李建军.劳动力成本上升与高科技企业创业:来自工商注册信息大数据的证据[J].经济研究,2024(4):96-112.
- [9] 庞磊,朱彤.中国双向直接投资增长质量效应分解与指数测度:来自扩展IDP模型的中国实证[J].中国流通经济,2021(11):120-128.
- [10] 王景敏.“西部陆海新通道”物流系统建设面临的挑战与应对之策[J].对外经贸实务,2019(5):83-85.

- [11] 程显宏,孙凌燕,邹宗森.双向 FDI 对中国向“一带一路”沿线国家出口贸易的影响研究[J].西南大学学报(社会科学版),2021(5):80-90,224.
- [12] 张相伟,龙小宁.中国对外直接投资具有跨越贸易壁垒的动机吗[J].国际贸易问题,2018(1):135-144.
- [13] 李明,龙小燕.政府与市场关系视角下我国新基建投融资路径选择[J].地方财政研究,2021(12):67-75.
- [14] 黄梦涵,张卫国,兰秀娟.新型基础设施建设对经济高质量发展的影响:异质性与作用机制[J].经济问题探索,2023(8):19-35.
- [15] 才国伟,杨豪.外商直接投资能否改善中国要素市场扭曲[J].中国工业经济,2019(10):42-60.
- [16] 杨祥章,郑永年.“一带一路”框架下的国际陆海贸易新通道建设初探[J].南洋问题研究,2019(1):11-21.
- [17] 吉生保,林雄立,王晓珍.外资研发嵌入促进了对外直接投资吗:技术创新表现的作用[J].国际贸易问题,2020(2):75-92.
- [18] 袁华锡,刘耀彬,胡森林,等.产业集聚加剧了环境污染吗:基于外商直接投资视角[J].长江流域资源与环境,2019(4):794-804.
- [19] 李国祥,张伟.环境分权之于外商直接投资区位选择的影响[J].现代财经(天津财经大学学报),2019(8):36-50.
- [20] 周燕,王传雨.我国外商直接投资产业结构转变效应实证分析[J].中国软科学,2008(3):148-152.
- [21] 王睿.澜湄合作与“国际陆海贸易新通道”对接:基础、挑战与路径[J].国际问题研究,2020(6):115-132,139.
- [22] 刘明,宋彦玲.中西部地区 FDI 是否促进了承接东部制造业转移:基于 FDI 质量视角[J].国际贸易问题,2021(9):88-104.
- [23] 韩军,孔令丞.产业转移能否促进创新绩效提升:基于创新要素流动视角[J].中国科技论坛,2023(4):73-81,141.
- [24] 陈享光,王选华.我国西部地区引进 FDI 技术溢出效应考察:以重庆为例[J].西南大学学报(社会科学版),2009(5):126-132.
- [25] 唐红祥,王业斌,王旦,等.中国西部地区交通基础设施对制造业集聚影响研究[J].中国软科学,2018(8):137-147.
- [26] 周超,刘夏,辜转.营商环境与中国对外直接投资:基于投资动机的视角[J].国际贸易问题,2017(10):143-152.
- [27] 陈万灵,陈金源,温可仪.参建通道经济能促进欠发达地区对外开放吗:来自西部陆海新通道的经验证据[J].国际贸易问题,2024(01):105-121.
- [28] 孙宇,刘海滨.中国区域对外直接投资空间效应及影响因素研究:基于空间计量模型的实证考察[J].宏观经济研究,2020(7):138-152,164.
- [29] 王昕.自贸试验区背景下外商直接投资产业结构优化效应研究:以珠三角为例[J].湖北社会科学,2018(12):75-82.
- [30] 沈坤荣,史梦昱.以新型基础设施建设推进产业转型升级[J].江苏行政学院学报,2021(2):42-49.
- [31] 孙巍,徐邵军.技术差异、要素流动与地区经济分化[J].财经论丛,2020(12):3-12.
- [32] 徐丹,于渤.高技术产业集聚对区域阶段创新绩效的影响研究[J].科研管理,2024(3):113-121.
- [33] 李敬,冉光和,万丽娟.中国企业对外直接投资绩效不佳的原因分析[J].生产力研究,2008(3):69-71.
- [34] 田素华.中国双向直接投资发展历程、动力和影响[J].世界经济研究,2018(12):9-11.

Research on the ways to high-quality development of two-way direct investment of new western land-sea corridor under the guidance of new competitive advantages

LIU Xia¹, ZHOU Chao^{1,2}, YU Zhihan³

(1. Research Center for New Economy and Trade of New Land-Sea Corridor, Sichuan International Studies University, Chongqing 400031, P. R. China; 2. Chongqing Real Estate Group Co. Postdoctoral Workstation, Chongqing 401120, P. R. China; 3. School of Smart Finance and Economics, Chongqing City Management College, Chongqing 401331, P. R. China)

Abstract: Two-way direct investment is crucial to the realization of high-quality regional economic development and the upgrading of value chains. With the introduction of the “Belt and Road” initiative and the deepening of opening up, two-way direct investment continues to be active, which not only brings huge economic benefits to enterprises, but also generates significant spillover effects in terms of technology import and efficiency enhancement, and effectively empowers the high-quality construction of new western land-sea corridor. In the context of high-quality development, it emphasizes economical, efficient, convenient, environmental-friendly and safe high-quality construction of the corridor. And it has formed new competitive

advantages in rearrangement and integration of logistics channels at home and abroad, new infrastructure empowerment and trade facilitation. Thus, it is of great theoretical and practical significance to explore the internal mechanism, value enhancement, short board analysis and realization path of the high-quality development of two-way direct investment in new western land-sea corridor oriented by the new competitive advantages. Based on the panel data of two-way direct investment generated from east China, central China and 10 provinces or cities in the corridor from 2010 to 2021, this study investigates the high-quality development of two-way direct investment in the corridor and its spillover effects in terms of quantity and quality. Firstly, by analyzing the new competitive advantages of international trade, the key factors for improving the quality and quantity of two-way direct investment in the corridor are identified. Secondly, this paper analyzes the role of the high-quality development of two-way investment in improving the new competitive advantage of the corridor from three aspects of logistics efficiency, trade facilitation level and new infrastructure construction. Then, this paper deeply analyzes the spatial and temporal evolution characteristics and regional differences of two-way direct investment in terms of quantity and quality, and shows the shortcomings of two-way direct investment in 10 provinces and cities in the corridor. Finally, based on the results of the study, targeted countermeasures are proposed for the high-quality development of two-way investment in the corridor. The study shows that there are shortcomings in both quantity and quality of two-way direct investment in the 10 provinces and cities of the corridor. Compared with the eastern and central China, its quantitative shortcomings are mainly reflected in the smaller and slower increase in the total amount of foreign direct investment, the slow growth rate of outward direct investment and the larger gap with the eastern region; the qualitative shortcomings are mainly reflected in the prominent negative environmental effects of foreign direct investment, the lack of obvious industrial structure upgrading assistance, and the lack of significant technological spillover effects, as well as the low level of outward direct investment, and the lack of government support and guidance. According to the conclusion of this paper, there are corresponding policy suggestions: trade facilitation, new infrastructure construction, full play of the regional advantages of core logistics hubs, cultivation of core competitiveness of enterprises' foreign direct investment, and scale effect efficient in the aggregation and flow of factors.

Key words: new competitive advantages; new western land-sea corridor; two-way direct investment; improvement of quality and quantity; high-quality development

(责任编辑 傅旭东)