

“一带一路”框架下的贸易交通枢纽建设研究

——以重庆为例

杨 凯

(中国政法大学 国际法学院,北京 100732)

摘 要:重庆是中国内陆最早开通中欧班列的城市,也是国际贸易陆海新通道的中心城市。自“一带一路”倡议提出以来,重庆发力建设贸易交通枢纽,取得了新的成绩,同时也凸显出部分问题。中欧班列运行效率有待提升,国内产业统筹规划不足,重庆本地企业在对外贸易中遭遇贸易壁垒。我国应当在“一带一路”框架下推进贸易规则与交通运输规则法制化,以国际法固化双方权利义务,保护各方利益。重庆应当依托“一带一路”倡议,建设好中欧班列和陆海新通道的交通枢纽;同时,根据本地企业自身特点找出一条合适的发展道路,提升重庆和中国的国际影响力,以此促进“一带一路”的建设。

关键词:“一带一路”;中欧班列;陆海新通道;贸易交通枢纽;重庆

中图分类号:F11

文献标识码:A

文章编号:1673-0429(2021)06-0051-07

doi:10.19742/j.cnki.50-1164/C.210606

“一带一路”倡议是新时代中国对外开放和经济外交的顶层设计,是破解人类发展难题的中国智慧和方案,是探索全球经济治理模式、构建人类命运共同体的重要路径^{[1]298-299}。古丝绸之路通过陆地和海洋两条通道,将中华文明与世界相连,“一带一路”倡议更是赋予了丝绸之路陆海统筹互利共赢的全新时代内涵。自我国提出“一带一路”倡议以来,中国同沿线国家的交往日益密切,共同推动了中欧班列的规范化运营,也推动了国际陆海贸易新通道的建设;中欧班列的运营与陆海新通道建设加强了我国同沿线各国的交流,使得“一带一路”倡议更加深入人心。重庆市作为我国最早开通中欧班列的城市,也是国际陆海贸易新通道的运营中心,是中欧班列同国际陆海贸易新通道的交汇点,在建设“一带一路”贸易交通枢纽方面有着得天独厚的优势。

一、重庆“一带一路”贸易交通枢纽建设现状

2011年3月19日,中国第一条中欧班列“渝新欧”班列开通;2014年8月14日,中欧班列国内协调会议在重庆召开,颁布了《中欧班列组织管理办法(暂行)》并签署了《关于建立中欧班列国内运输协调会备忘录》;2016年10月17日,国家发改委正式发布了《中欧班列建设发展规划2016-2020》;2017年4月22日,中国同俄罗斯、哈萨克斯坦、白俄罗斯、蒙古、波兰、德国共同签署《关于深化中欧班列合作协议》;2017年5月26日,重庆、成都、武汉、郑州、苏州、义乌、西安的中欧班列运营公司共同发起成立中

收稿日期:2021-11-23

作者简介:杨凯(1989—),男,法学博士,中国政法大学国际法学院讲师,研究方向:国际公法与欧盟法。

基金项目:2017年度中国社会科学院重大国情调研项目“欧盟贸易保护主义新动向及对我国影响”;2019年度中国社会科学院创新工程课题“欧盟贸易法的新发展及对我国影响”(ZBH20191036)。

欧班列运输协调委员会。通过梳理中欧班列的发展历程可以看出,从“渝新欧”班列的首次通行,到“中欧班列”品牌的统一化,再到国家顶层发展设计规划,“中欧班列”已经成为中国同“一带一路”沿线国家贸易往来的重要载体,如今正在向更高质量的发展方向迈进。重庆是中欧班列建设的先行者,在中国同“一带一路”沿线国家的贸易往来中发挥了重要作用。

中欧班列的运行使陆上丝绸之路焕发了新的活力,我国同样稳步推进海上丝绸之路经济带的贸易通道建设。2017年,习近平主席在同新加坡总理李显龙会晤时提出,希望双方加强在地区层面的交往,协同沿线国家共同建设国际陆海贸易新通道。2018年11月,李克强总理出访新加坡,中新两国签署备忘录,将建设国际陆海贸易新通道提升为国家战略。国际陆海贸易新通道是“一带一路”框架下重要的外交成果,它以重庆为运营中心,以新加坡、广西、贵州为关键节点,促进了沿线国家共同发展。

(一) 重庆贸易交通枢纽地位突出

重庆是“渝新欧”班列与国际陆海贸易新通道的交汇点,其贸易交通枢纽地位更加突出。中欧班列的稳定运行,大大加强了“一带一路”沿线国家的贸易往来,目前已经成为国家落实“一带一路”建设的重要载体。促进相互贸易发展是“一带一路”建设的重点,实践中主要是通过打通中国同沿线国家的物流通道从而打造一个全新的国际贸易平台。中欧班列践行了一种全新的贸易方式,已经成为我国部分省市落实国家战略,加快对外开放全面新格局的重要方式。对重庆而言,中欧班列已经成为重庆对外开放,在国际上拓展影响力的重要方式。自2011年中欧班列开通以来,渝新欧班列的班次逐年增长,2016至2018年分别为420列、663列、1442列。通过中欧班列的运行,重庆不仅落实了国家“一带一路”的倡议,也通过对外贸易往来带动了城市、产业、市场整体性的升级。

重庆是国际陆海贸易新通道的运营中心,2017年9月25日,国际陆海贸易新通道渝黔桂新铁海联运班列在重庆首发,目前已经实现了常态化运营,相较于原来的运输方式,渝黔桂新铁海联运可以减少12天时间,极大提高了往来效率。

(二) 重庆的对外贸易辐射范围扩大

目前,国内开通中欧班列的城市有56个,通过中欧班列可以通达15个国家。以重庆为交通中心的渝新欧列车,和其他城市开通的中欧班列形成良好的互动与呼应,共同拓展辐射范围。目前,中欧班列已经联通了中亚、中东、东南亚以及德国、波兰、捷克、斯洛伐克、俄罗斯、拉脱维亚、奥地利等亚欧大陆不同的地区和多个国家,国际影响力不断扩大。

渝新欧班列数量逐年提升,商品贸易种类也在不断丰富。就重庆而言,从中欧班列开行初期运送的手机、电脑等来件加工的数码产品,逐步扩大到服装贸易、摩托车零配件、建材、铝材、农机设备等具有中国自主知识产权的商品。从渝新欧班列的回程商品装载,也由原来的精密机械设备、葡萄酒、汽车配件逐步扩大到高档服装、化妆品、健康食品、环保器械、日用品等。随着“一带一路”沿线国家贸易往来的加强,通过中欧班列运载的货物必定会呈现更加多样化的趋势。

(三) 重庆建设贸易交通枢纽具有内在动因

建设中欧班列和陆海新通道符合中国和沿线国家的共同利益,它的发展是中国同沿线各国共同努力的结果,具有现实必要性。

首先,从国家层面而言。促进互联互通,密切中国 and 不同国家地区的往来是“一带一路”倡议的题中应有之义。中国提出“一带一路”倡议,目的是通过“建立和加强沿线各国互联互通伙伴关系,构建全方位、多层次、复合型的互联互通网络,实现沿线各国多元、自主、平衡、可持续发展”^[2]。“一带一路”倡议下的中欧班列建设,有助于构建中国全面开放的新格局。习近平总书记在十九大报告中提出,要秉持亲诚惠容,坚持共商共建共享原则,开展与有关国家和地区多领域互利共赢的务实合作,打造“陆海内外联动,东西开放的全面开放新格局”^[3]³⁶。重庆作为国际贸易陆海新通道的运营中心,作为渝新欧班列的交通枢纽,无论是陆海联动还是东西开放,都发挥着十分重要的作用。

其次,从地方层面而言。建设中欧班列和陆海贸易新通道可以落实国家对不同地区发展的定位,发挥地区比较优势,促进地方经济发展。我国幅员辽阔,各个地方都有自身独特的发展条件与内在优势,中国整体的发展离不开地方的发展,而地方的发展也依赖于中央的整体规划,二者密切联系,相互促进。“一带一路”倡议就是中央对于国家发展的总体规划,《“一带一路”愿景与行动》是“一带一路”倡议具体的实施规划,关于重庆,文件提出打造重庆作为西部开发开放的重要支撑,这为重庆在“一带一路”倡议下的未来发展指明了道路,而重庆贸易交通枢纽建设,正是中央对重庆发展规划的题中之义。

二、重庆贸易交通枢纽建设中遇到的问题

随着中欧班列和陆海新通道常规化运营,重庆作为贸易交通枢纽的地位更加突出,在建设过程中也凸显了一些问题。

(一) 中欧班列运输效率仍有待提升

以渝新欧班列为例,列车的整体运营可分为三个路段:由重庆出发到新疆口岸的国内运营段速度相对较快,进入中亚和东欧地区之后速度下降,一直到经过波兰马拉舍维奇之后,速度重新恢复稳定,不同运输段的速度差异影响了整条线路的运输效率,这种状况的出现,是由多重原因导致的。

首先,沿线路段的铁轨制式存在差异,我国铁路的标准轨距为 1435 毫米^{[4][1]},而中亚地区国家采取的是 1520 毫米的宽轨制式,欧洲和我国一样适用 1435 毫米的标准铁轨制式。铁轨制式的差异导致渝新欧班列经完成一次完整的运营要经过两次换轨,加上换轨车站基础设施较为落后,换轨操作效率不高,导致每天完成换轨顺利过境的列车数量有限,一定程度上造成了中欧班列在换轨车站出现拥堵,这就延长了运输时间,增加了运输成本。以波兰马拉舍维奇为例,马拉舍维奇是诸多中欧班列进入欧洲市场的枢纽站,2018 年以来,随着中欧班列数量的增长,马拉舍维奇站的仓储能力和装载效率无法满足高速增长过境需求,造成列车的拥堵。其次,中欧班列的运营缺少统一的运行规则。沿线经过的不同国家分属《国际铁路货物运输公约》和《国际铁路货物联运协定》两个条约,在适用运输规则上存在差异,这就导致了列车经过不同条约参与国时手续的复杂和效率的降低,虽然“渝新欧”铁路已经采取一票到底的统一运单实验并取得成功,但距离真正的完全畅通仍有一段距离。当前“渝新欧”班列统一运单运行是通过企业—银行—沿线国三方共同协力完成整体流程。这样虽然保证了运输的效率,但也有其自身不易客服的脆弱性,运输中任何一个环节出现问题都可能导致整体的链条不畅。此外,在中欧物流互通方面,欧洲的冷链商品在重庆的需求量很大,但俄罗斯不允许欧洲的冷链商品过境,同样是未来商品互联互通的潜力所在。

(二) 中欧班列的国内规划还需完善

目前,我国开通了多条中欧班列运输线路,主要有“蓉欧快铁”“渝新欧”“郑新欧”“长安号”“义新欧”“苏满欧”等,贸易范围覆盖我国多个省份与城市。众多班列的开通运行提升了我国同“一带一路”沿线国家的交往规模,但也带来了相应的问题。目前我国开通的中欧班列路线上存在高度重合,主要货物集散地过于集中。大部分中欧班列货物在波兰马拉舍维奇集散,在中亚和东欧地区出现长距离的路线重复,而且多条中欧班列线路目的地集中在德国汉堡、德国杜伊斯堡、波兰华沙等城市,导致了大量的班列集中。国内一些城市力争多开中欧班列,造成了大量线路之间的同质化竞争,也造成中欧班列返程空载率提升,甚至出现回程大量空列的状况,造成资源的浪费。

(三) 重庆本地企业面临的问题

重庆建设“一带一路”贸易交通枢纽具有得天独厚的优势,同时也面临着自身的一些问题,这些问题同重庆整体贸易构成有关。

重庆的出口商品中,所占比例最大的是笔记本电脑及相关配件,通过代工生产的方式,主要出口地

为美国。欧盟是重庆市的第二大贸易伙伴,东盟国家排名第三,对欧盟和东盟出口的商品主要分为两类:一类是工业铝,以西南铝业集团为代表;另一类是摩托车农机及相关零部件,以力帆、隆鑫、鑫源为代表。

西南铝业集团是重庆当地重要的企业,生产和制造的铝材主要用于航空航天设备。2018年的产值为100.2万吨,金额207亿美元。出口欧盟的铝材为高附加值产品,主要是用于民用航空与汽车材料制造的原材料。西南铝业有着深厚的对欧贸易经验,自欧债危机以来,西南铝业在对欧贸易中遇到了一些问题:第一,欧盟针对来源地为中国的铝业高附加值产品采取反倾销反补贴措施;第二,铝制品企业在全国各地均有,西南铝业虽然整体规模和效益在全国名列前茅,但近年来越来越多地遇到其他企业为了提高销量的价格竞争,国内同质化竞争较为激烈,削弱了产品的国际竞争力;第三,铝制品的出口对国际经贸形势的依赖性较强,英国脱欧后,欧盟整体贸易形势还不明朗,为铝制品出口到欧盟蒙上一层阴影。依托重庆对欧贸易交通枢纽,西南铝业一直保持着稳定良好的对欧出口势态,但面对着全国各地纷纷着力建设对欧贸易中心,重庆在建设贸易枢纽方面更应当突出自身特色,例如将中欧班列与陆海贸易新通道相连接,将现代高速铁路科技同重庆特色长江运输结合,进一步凸显重庆贸易交通枢纽的地位。

重庆的摩托车农机及相关配件产业在全国处于领先地位,出现了例如力帆、隆鑫、鑫源这样的著名企业。借助“一带一路”契机,重庆摩托车及机械配件类的产业在2018年对欧出口额均有所上涨,但自身也存在着一些问题。目前力帆的产品在对欧贸易领域面临主要问题是新能源汽车的电池续航能力无法达到欧盟标准,主要体现在续航时间和售后更换维修服务上,如果按照欧盟标准进行售后服务保障,会造成巨大的成本支出,导致价格比较性优势的丧失。隆鑫的问题是欧盟对于中国制造发动机的环保技术壁垒,尤其是对于欧盟要求的有害物质控制标准,目前实现起来还有一定距离。目前重庆本地企业也采取了一些规避方式,例如将零部件先运抵欧盟境内,然后在当地组装,可以有效规避欧盟对于同类产品采取的贸易保护措施,但这也对重庆的贸易枢纽建设提出了更高的要求:一方面,运送零部件需要更加精细化的包装和保护措施,另一方面,对货运车箱的运力也提出了更高的要求。目前中国高速铁路技术水平位于世界前列,未来必将释放出更多的潜力。

三、协同推进重庆的贸易交通枢纽建设

自“一带一路”倡议提出以来,得到了沿线国家的热烈响应,合作成果丰硕。国际社会也对此密切关注,越来越多的西方学者认识到学理实践上的重要作用。具体到重庆的贸易交通中心建设中,应当统筹协调好各方利益,协同推进。

(一)统筹协调中央与地方之间的规划

“一带一路”的建设要靠中央政府的统筹规划指导,也要靠地方政府的施行与推进,双方均扮演了重要的角色。重庆积极响应国家的“一带一路”倡议,在建设贸易交通枢纽方面取得了很大成绩。随着“一带一路”倡议的深入施行,越来越多的地方政府参与其中,“蛋糕做大的同时,分蛋糕的人也多了”,在总体规划与利益统筹方面,未来还应当继续完善。

在对外交往中,介于主体地位与对外目的差异,中央政府和地方政府总体规划的出发点有所不同。中央政府层面一般更加重视宏观战略,而地方政府往往侧重于本地的发展和经济利益的提升。自“一带一路”倡议提出以来,国内多个城市都提出要建设“一带一路”贸易往来的物流枢纽,在基础设施建设与相互贸易中出现了资源和人力重复的状况。如上文所言,西南铝业作为全国领先的铝制品企业,和欧盟保持了持续而稳定的贸易往来,西南铝业的产品出口到欧盟国家用于高端材料制造,具有高附加值。但近年来国内铝业的发展规模提升迅速,多地都有制铝企业上马,产能与质量参差不齐。在制铝企业的竞争中,个别企业为了争夺国外市场,开展价格竞争,不仅耗费了人力物力,从长远来看,也不利于

对外贸易中我国铝制品整体国际竞争力的提升。解决此类问题需要中央政府的统一协调,在充分调查研究的基础上,对于全国铝制品产业作出合理规划,利用各地条件差异充分发挥比较优势,由中国制造转变为中国质造,提升我国产品在国际市场上的整体竞争力。这样既有利于中央整体战略目标的实现,又可以促进地方发展,发挥中央与地方规划内在的一致性,达到更好的发展效果^{[5]9-10}。

(二) 统筹协调陆海贸易通道网络

重庆贸易交通枢纽的建设,需要多方合力完善贸易通道网络。首先,加强重庆同国内其他内陆“一带一路”交通枢纽如成都、西安、郑州之间的联动,完善境内的通道网络,避免重复建设与班列重复安排造成的浪费;同时,在渝黔桂新运输班列的基础上,同南(宁)新(加坡)经济走廊、中老(挝)泰经济走廊,中国—中南半岛经济走廊进行协调,拓进国际陆海贸易新通道的建设。其次,加强“一带一路”框架下对外基础设施的建设,推动沿线国家铁路线路的改造升级,提升货物中转站的仓储水平与换货效率;加强霍尔果斯、阿拉山口等中国出境口岸的建设,提升过境口岸的承载能力。最后,铁轨制式的不同是影响中欧班列效率的重要原因,应当在中央政府的指导下开展对外交流与合作,达成统一铁轨制式的方案并统一推广应用。

“海上丝绸之路”沿线贸易通道同样不可忽视。自“一带一路”合作倡议签署以来,希腊比雷埃夫斯港成为中欧陆海快线的交汇点,不仅货物吞吐量较以往大为提高,效益扭亏为盈,更提升了港口的基础设施,带动了当地的经济的发展^[6]。可见,我国提出的“一带一路”倡议,其目标是在人类命运共同体理念指导下,促进交流发展,最终实现双赢。我国同海上丝绸之路经济带沿线国家还有很大的合作潜力,东南亚和非洲一些国家的港口码头完全可以在升级基础设施的基础上实现更大的货物吞吐量。东盟是重庆重要的贸易伙伴,理应借助渝黔桂新铁海联运的东风,实现更大的跨越式发展,以重庆为中心城市的陆海新通道建设,“渝新欧”班列可以同陆海新通道交汇对接,不仅可以大幅度提升中国同东盟的互联互通水平,还可以为欧洲同东南亚之间的贸易开辟新的路径。

(三) 实现中欧班列运行规则的国际法治化

经济全球化的发展突破了单一国家的范围,相关国家因为彼此间的共同利益而紧密联系在一起,各类规章和条约成为了保护共同利益的国际规则^[7]。国际法治是人类社会在国际社会范围内的政治文明发展诉求,作为一种人类文明进步的目标和愿景,既是理想国际秩序的核心价值,也是其实现的法治保障^{[8]189}。自“一带一路”倡议提出以来,中国同沿线国家的交往日益密切,“一带一路”高峰论坛取得了丰硕的成果。沿线国家因为广泛的共同利益齐聚在一起,通过共同协商的方式,制定规则来保护并固化彼此间的共同利益,国际法正是国际交往中维护共同利益的重要工具,未来要实现中欧班列的规范化运行,不可忽略法律的作用。一方面,重庆作为中欧班列枢纽,可以在中欧班列的运单及货物方面探索制定司法规则,降低原有规则的不确定性带来的风险;另一方面,沿线国家可以通过签订多边与双边条约的方式统一中欧班列的运输规则,将规则国际化,改变由规则不统一导致的运输不畅等问题,真正促进中欧班列高质量发展。

(四) 本地企业应当探索适合自身发展策略

重庆在“一带一路”框架下的贸易发展离不开本地企业,重庆本地企业发挥自身特色,突出比较优势,巩固了重庆贸易交通枢纽的地位。如上文所述,力帆、隆鑫等企业在对外贸易中遇到了一些问题,并努力探求解决之道。一方面,重庆企业应当加大科技研发投入,促进产品的更新换代,逐步克服发动机技术壁垒;加大环保科技投入,避免因此类原因频繁遭到欧盟的调查。另一方面,重庆本地企业应当从自身企业地位出发,找出一条适合自身的企业发展道路。

在探索自身特色发展道路方面,鑫源农机股份公司为重庆本地企业做出了榜样,鑫源农机是主营农业机械和摩托车的民营企业,2018 年对欧盟营业额达到 275 万美元,在重庆当地企业中表现最佳,是重庆市实践“一带一路”倡议对欧贸易标兵型企业。鑫源农机对欧贸易持续增长,得益于国家“一带一路”

倡议实施的优惠政策,得益于重庆作为最早开通中欧班列的贸易枢纽的便利条件。也得益于企业销售策略上的及时调整,真正走出了一条属于自己的路。对于西欧与北欧等欧盟发达地区市场,鑫源机械同当地品牌进行合作联名,利用当地品牌已经拥有的广泛接受度与历史传承,共同开发,共同生产。例如意大利的SWM摩托车品牌,在欧洲和世界的摩托车制造业具有一定的知名度,鑫源同当地企业进行合作,采用中国零部件由中欧班列运输到意大利,再结合当地零部件和技术进行组装的方式进行销售,2018年完成销售额5000余台,这在高端摩托车品牌众多的欧洲市场已经是一个了不起的成绩。针对中东欧等国家的市场,鑫源直接使用自身品牌进行销售,相对于中东欧摩托车农机传统品牌,鑫源的产品更具有价格上的比较优势,不仅促进了销量,同时提升了鑫源品牌在当地的知名度,也提升了中国品牌在中国—中东欧合作贸易市场上的知名度。三是得益于鑫源农机在企业规划上的远见。鑫源通过分析近年来欧盟摩托车和农机的市场现状,对市场3到5年的走向进行预判,基于对市场的预判促进自身产品的升级。四是得益于鑫源在企业战略上的正确性,借助“一带一路”倡议以及中国—中东欧合作,鑫源农机积极同欧洲相关品牌开展联合品牌合作,最终达到“稳固低端市场,确保中端市场,上探高端市场”的目的,在贸易摩擦较多的当下依然保持了良好的企业利润率。鑫源的成功,既得益于探寻出了一条适合自身发展的特色路径,也得益于重庆的贸易交通枢纽地位。因为中欧班列和陆海新通道的稳定运行,鑫源的产品和零部件得以顺利地走出国门,在海外市场占有一席之地。

四、结语

重庆是我国内陆工业重镇,水陆空交通发达;重庆是我国最早开通欧洲班列的城市,也是欧洲班列常态化运营成熟度最高的城市,2018年,“渝新欧”中欧班列开行1442列,总数量几乎接近2011—2017年列车开行的总和,回程班列数量稳步提高。“渝新欧”班列的常态化通行,不仅联通了沿线国家的贸易,更联通了中国与欧洲的贸易往来,未来发展潜力巨大。目前,中欧班列正在逐步走向由追求数量到数量质量并进的发展道路上,发掘并释放更多的贸易潜能。同时,重庆是我国国际贸易陆海新通道的中心城市,也是中欧班列同陆海贸易新通道的交汇点,具有建设贸易交通枢纽一切完备的条件。自直辖以来,重庆市一直处在高速发展进程中,GDP增速位居全国前列,而“一带一路”倡议更是为重庆的发展注入了新活力,2013年重庆就召开了中国—中东欧地方领导人会议,这次会议提升了重庆的国际形象和影响力,加强了中国同中东欧国家的联系,丰富了我国“一带一路”倡议的地方实践。

“一带一路”倡议不仅是我国新时期外交的指导思想,更是一场中国在全球化进程中积极争取话语权的伟大实践。在落实“一带一路”倡议中中央对地方的发展定位,是地方实现自身发展的有效途径,更是地方服务国家顶层战略设计的必然要求。国际陆海新通道和中欧班列的建设,符合“一带一路”倡议的要求,符合重庆发展定位。加强重庆作为贸易交通枢纽的建设,将进一步推进“一带一路”框架的深入实施与发展。“一带一路”能否顺利推动,简单来说就是能否处理好发展与稳定,互利与共赢的关系^{[9]26}。尽管目前“一带一路”框架下重庆的贸易交通枢纽建设也存在一些问题,但以构建人类命运共同体为目标的倡议的持续推进,必将为中国乃至世界的经济贸易发展贡献应有的力量,在国际秩序的新一轮建构中发出强有力的中国声音。

[参 考 文 献]

- [1] 中共中央宣传部. 习近平新时代中国特色社会主义思想三十讲[M]. 北京:学习出版社,2018.
- [2] 中华人民共和国商务部网站. 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[EB/OL]. (2015-03-28)[2019-04-26]. <http://zhhs.mofcom.gov.cn/article/xxfb/201503/20150300926644.shtml>.

- [3] 习近平. 决胜全面建设小康社会夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利——在中国共产党第十九次全国代表大会上的报告[M]. 北京:人民出版社,2017.
- [4] 中华人民共和国铁路法[M]. 北京:法律出版社,2015.
- [5] 张鹏. 中国对外关系展开中的地方参与研究[M]. 上海:上海世纪出版集团,2015.
- [6] 张远鹏,张莉. 陆海统筹推进“一带一路”建设探索[J]. 太平洋学报,2019(3).
- [7] 杨凯,张辰. 网络空间命运共同体的学理意义和建设思想[J]. 江西社会科学,2018(5).
- [8] 高英彤. 理想国际政治秩序探寻[M]. 长春:吉林人民出版社,2012.
- [9] 厉以宁,林毅夫,郑永年. 读懂一带一路[M]. 北京:中信出版社,2015.

Research on the Construction of Trade and Transportation Hub Under the Framework of “the Belt and Road” —Take Chongqing as an Example

Yang Kai

(School of International Law, China University of Political Science and Law, Beijing102249, China)

Abstract: Chongqing is the earliest city in inland China to open CHINA RAILWAY Express and is also the Central city of New International Land–Sea Trade Corridor. Since the proposal of “the Belt and Road” put forward, Chongqing has made efforts to build the trade and transportation hub, and has made some achievements, but at the same time some problems are highlighted. The efficiency of CR Express need to be improved, domestic industrial planning is insufficient, and some local enterprises has encountered trade barriers in international trade. China should promote the legalization of trade rules and transportation rules under the framework “B&R”. Protect the interests of both parties by international law. Chongqing should rely on the proposal of “B&R” to build transportation hub for CR Express and New International Land–Sea Trade Corridor. And the local enterprises in Chongqing should find a suitable way to develop according to its characteristics, enhance the international influence of Chongqing and China, to promote the construction of “B&R”.

Keywords: “the Belt and Road”; CHINA RAILWAY Express; central city of new international land–sea trade corridor; trade transportation hub; Chongqing

[责任编辑:左福生]