



經貿時事短評

2014年第二十三期(總第153期)特別分析報告

「一帶一路」戰略：推動全方位開放新格局

2013年9月和10月，國家主席習近平接連提出了「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」的發展概念；「一帶一路」正是這兩大戰略構想的簡稱。一年後，2014年亞太經合組織（APEC）領導人非正式會議在北京召開，「一帶一路」建設成為此次與會之中外領導人商討的核心議題之一。

在峰會期間，習近平主席宣佈中國將出資400億美元成立絲綢之路基金，為「一帶一路」沿線國家的基礎設施建設、資源開發、產業合作和金融合作等提供投融資支援；加上早前由中國帶頭發起的亞洲基礎設施投資銀行，預示著在新型融資渠道的護航下，「一帶一路」並不只停留於意向性或研究性的構想，而是會快步進入實際操作的階段。

加強互聯互通 挖掘貿易增長點

從地理範圍來看，陸上「絲綢之路經濟帶」從中國西部延伸至中亞、中東、北非乃至歐洲大陸，而「21世紀海上絲綢之路」則跨越東南亞、南亞、海灣國家以及非洲；其中，中亞與東南亞處於「一帶一路」的核心地帶（見附件圖1）。

歷史上，陸上和海上絲綢之路是古代中國與沿線國家經貿和文化交流的重要通道。西漢的張騫兩次出使西域，打通了直接通往中亞的陸上道路；隨後中國與中亞以至歐洲的商業往來迅速增加，漢朝的各種絲製品開始源源不斷地運向西方。海上絲路同樣始於漢代，但最為人熟知的當屬明朝的「鄭和下西洋」；鄭和率領的船隊多次南下，加強了明朝與東南亞、東非等地的聯繫，促進了絲綢和瓷器等中原特產與海外珠寶、香料和藥材的交易。

當前，中國政府重提「一帶一路」倡議，正是著眼於對古代絲綢之路的傳承和提升；而絲路代表著中國與沿線國家之間深厚的歷史淵源和人文紐帶，故亦有助於增強這些國家對有關合作戰略構想的認同和支持。為了進一步鞏固和加強與沿線國家的合作關係，中國政府提出將著手打造「一帶一路」互聯互通平台，促進區域內人員、企業、資金、技術等要素自由流動和貨幣直接兌換，塑造政策溝通、經貿暢通、交通聯通、貨幣流通、民心相通的地區合作共生新理念（詳細內容見附件表2）。

據統計，「一帶一路」沿線合共涉及亞歐40多個國家，涵蓋大約44億人口和21萬億美元的GDP總量，佔至少60%的全球人口和30%左右的世界經濟總

量。中國在推動「一帶一路」建設的同時，還可進一步利用現有的相關雙邊或者多邊經貿合作機制，例如上海合作組織、中國-東盟自由貿易區、歐亞經濟聯盟等，多管齊下，加快區域一體化的進程。

「一帶一路」沿線的地區以發展中國家為主，經濟發展水平不一，與中國有巨大的優勢互補空間。中國與沿線國家之間的經貿往來源遠流長，近年的增長相當顯著；中國更是不少國家的最大交易夥伴、最大出口市場以及主要投資來源。國家商務部的數據顯示，中國與沿線國家的貿易額在過去十年裏年均增長 19%，對沿線國家直接投資額年均增長 46%，均明顯高於同期中國總體對外貿易和對外直接投資的平均增速。截至 2013 年，中國與沿線國家貿易額佔中國外貿總額已達四分之一，對這些國家的投資佔中國對外直接投資總額的比重亦升至 16%。

由於沿線國家仍普遍處於經濟發展上升期，他們與中國開展互利合作的前景十分廣闊。以中亞地區為例，雖然中國近年與該地區的雙邊貿易增長迅速，但在中方的進出口總量中所佔比重仍然較小（見附件圖 3）；加上這一地區向來是中國重要的能源進口地區，故中國與中亞國家的經貿合作不但潛力巨大，而且對於國家戰略安全亦具有重大的意義。可見，中國積極推動建設「一帶一路」，正是著眼於依靠自身不斷增強的經濟影響力，以區域經濟合作的形式，挖掘與沿線國家之間的合作潛力，開啟區域貿易和投資的新增長點，亦透過加強與新興經濟體的聯繫來革新和提升自己的對外開放布局，甚至嘗試突破現行的地緣政治格局。

化解產能過剩 推人民幣國際化

從另一個角度看，「一帶一路」建設亦反映了國家對外經貿戰略的變化，由出口市場的直接競爭逐漸轉向外需市場的主動創造，藉此化解國內日益嚴重的產能過剩矛盾。當前歐美日發達國家經濟復蘇力度較弱，而且貿易保護主義有所升溫；中國面對的外圍環境難以在短期內出現根本性轉變。要緩解國內部分行業產能過剩的困境，除了必須積極擴大內需外，還可配合國策推動企業加快「走出去」，主動創造外需來拉動出口增長。

近幾年，中國的對外直接投資整體保持著不俗的增長勢頭，2013 年的投資金額首次突破 1,000 萬美元，按年增長 22.8%。中國已經連續第二年成為全球第三大對外直接投資國，2014 年更有望出現對外直接投資超出使用的外資額，晉身為資本淨輸出國。在今年剛剛落幕的 APEC 工商領導人峰會上，習近平主席表示，預計未來 10 年中國對外直接投資累計將達到 1.25 萬億美元。

根據亞洲開發銀行的測算，2020 年以前亞洲地區每年基礎設施投資需求高達 7,300 億美元。「一帶一路」沿線的許多國家亟需提高工業化和城鎮化水平，區域基礎設施的互聯互通將是未來一段時間內中國與周邊國家合作的重中之重。除了目前已經上馬的中國西北地區與中亞的陸路跨境油氣管道、中國西南地區連接東南亞及南亞的陸路鐵路通道之外，中國和印度日前亦已達成初步共識，同意就印度德里（Delhi）與金奈（Chennai）之間修建高速鐵路開展可行性研究，將來

有望共同建成全球第二長的高鐵線。

與「一帶一路」沿線的新興市場國家甚至部分較發達的國家相比，中國在高鐵、高速公路、核電、水電、裝備製造業等基建領域具備技術、成本優勢以及較豐富的施工經驗，未來可協助亞洲周邊國家改善基建設施。隨著這類「走出去」的機會日漸增多，中國的鋼鐵、水泥等產能過剩產業可從跨境基建中找到銷路，而機械、鐵路、建築、航運等行業亦可借機拓展市場發展空間。

在此背景下，「一帶一路」建設或將成為中國推動新一輪企業「走出去」的戰略性著力點；而由此而帶動的資本輸出，亦可以為人民幣國際化提供助力。事實上，亞洲基礎設施投資銀行和「絲路基金」相繼成立，除了為相關基礎設施建設提供必要的金融支持外，亦會推動人民幣在「一帶一路」沿線地區的使用，有步驟地擴大人民幣作為投資和商品出口結算貨幣的適用範圍，提升人民幣在這些地區的認受性。

平衡區域發展 西部變開放前沿

「一帶一路」建設還有助於促進國內東西部地區的經濟平衡發展，令西部的區位優勢得以提升。經過三十多年的發展，中國的對外開放取得了舉世矚目的成就；但受到地理區位、資源稟賦以及發展基礎等因素的影響，亦呈現出「東快西慢、海強陸弱」的不均衡格局。中國西部地區與沿海省市的經濟水平差距十分明顯（見附件圖4）；以人均 GDP 為例，天津 2013 年的水平是同年西部貴州的 4.4 倍。在對外貿易方面，即使近年東部省市出口增速有所回落，而西部省市則錄得了相對較快的增長；但從絕對金額來看，中國的對外貿易的主力始終集中在東部沿海地區。

對此，中共十八屆三中全會明確提出，「要擴大內陸延邊開放，推動內陸貿易、投資、技術創新協調發展；支援內陸城市增開國際客貨運航線，形成橫貫東中西、聯結南北方對外經濟走廊」。中國政府力推「一帶一路」建設，正是對這一對外開放新思維的體現和落實；透過加快推進廣西、雲南、新疆等內陸延邊地區的開放，可以令內陸地區「搖身一變」成為對外經貿的前沿陣地，從而將向西開放與西部大開發的區域平衡發展戰略有效結合起來，拉動當地經濟的發展。

具體來看，東南亞地區有條件成為「21 世紀海上絲綢之路」建設的起步點。過去的 10 年裏，中國與東盟間的雙邊貿易額從 1,059 億美元快速增至 4,436 億美元，雙向投資額累計超過 1,200 億美元。中國將繼續利用廣西的陸路地緣優勢，共同攜手打造泛北部灣國際經濟走廊；透過完善跨境基建來進一步強化廣西作為中國與東盟政治經濟交流平台的地位，以及發展成為西部地區通往東盟市場的主要貿易據點。

另一方面，「絲綢之路經濟帶」則打開了中國西部地區的大門，明確朝著中亞、西亞地區甚至遠至歐洲大陸的方向開放。中國的沿線省區，包括新疆、甘肅、

陝西、寧夏與重慶等，已紛紛開始制定各自的發展規劃，並向中央爭取適合的戰略定位。2011 年開通的「渝新歐」鐵路是重慶出發到歐洲的國際貨運專線，途經哈薩克斯坦、俄羅斯、白俄羅斯、波蘭，最後到達德國，是橫貫「絲綢之路經濟帶」的重要交通幹線。據悉，重慶正在積極申請成為「絲綢之路經濟帶」的起點，並借此機會改善重慶的投資環境，創造條件培育出口加工產業集群，打造中國內陸地區的開放高地。

港商發揮優勢 積極參與拔頭籌

內地的對外開放將隨著「一帶一路」的啟動而邁入新的發展階段；粵港作為中國對外開放的「先鋒」，理應及早參與和積極配合國家提出深度開放的戰略構想，並從中為自身經濟轉型覓得更為廣闊的發展空間。首先，中國推動「一帶一路」建設的主要目的是透過 G2G 層面的合作，強化與沿線新興市場的經貿關係，以要激發和借重這些國家的經濟增長潛力。對此，港資企業宜早作部署，未來應加倍留意和加緊拓展「一帶一路」相關區域內的新興市場；而特區政府和中介機構亦可適當增加面向沿線國家的貿易促進活動，例如，透過商洽雙邊自由貿易協定、組織赴當地的商務考察和市場推廣活動、有針對性地優化本港商貿會展、旅遊的客源佈局等。

其次，國家的「一帶一路」建設結合西部大開發戰略，將有利推動西部省市迅速轉身為中國全方位開放的一個前沿窗口。同時，中國的西部地區還具備相對低廉的勞動力、土地、能源等生產要素成本，以及可享有國家和當地政府提供的優惠政策，再加上西部省市通往國際市場的交通基建網絡正在逐漸完善；對於有意進行產業轉移的珠三角港商，將生產型業務搬遷至西部地區或許會是一個攻守兼備、「一舉多得」的策略選項，既有助於重建成本結構的優勢，又能透過拓展當地的內銷以及探索對鄰近國家的邊貿和出口而優化市場結構。

再者，「一帶一路」建設將成為國家推動新一輪「走出去」的戰略支點，港資企業亦可以不同形式參與其中。例如，香港的公用服務企業可藉著自身在技術、管理、資金、經驗等方面的優勢，積極拓展基建領域的投資合作機會；一些港商擁有傳統優勢的勞動密集型產業可考慮到「一帶一路」的沿線國家投資設廠，一來可借助這些新興市場的後發優勢，二來亦可更加貼近當地市場，藉以降低物流運輸成本和提高市場應變能力。

隨著中國與沿線國家的經貿合作由商品貿易擴展至國際投資，香港還有望進一步強化自身作為內地企業「走出去」的「橋頭堡」角色；尤其是香港的金融、法律及會計等專業服務業，可擔當內地企業「走出去」的「智囊團」和境外合作夥伴，攜手在「一帶一路」上共創商機。

2014 年 12 月

以上資料由香港中華廠商聯合會秘書處編寫，內容僅供內部參考；如有任何查詢，請聯絡政策研究部。
電話：2542 8611；傳真：3421 1092；電郵：research@cma.org.hk

附圖 1：「絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」的地理範圍



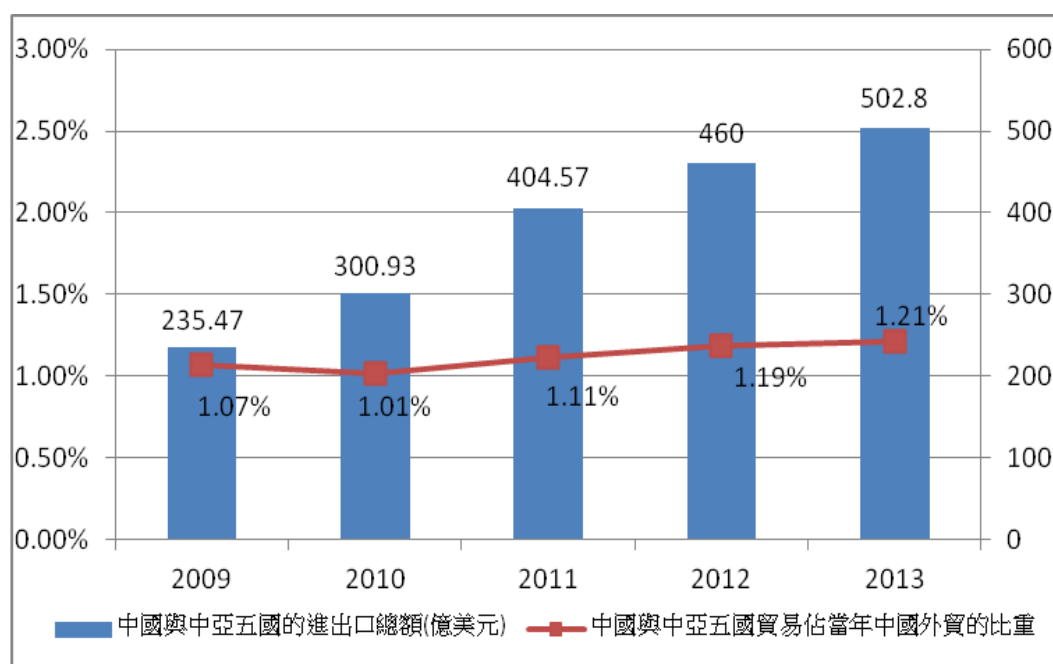
資料來源：百度百科

附表 2：國家主席習近平對「一帶一路」戰略構想的幾點倡議

第一，加強政策溝通。「一帶一路」沿線各國可就經濟發展戰略和對策進行充分交流，本著求同存異原則，協商制定推進區域合作的規劃和措施，在政策和法律上為區域經濟融合「開綠燈」。
第二，加強道路聯通。上海合作組織正在協商交通便利化協定，旨在打通從太平洋到波羅的海的運輸大通道。中國和沿線各國將積極完善跨境交通基礎設施，逐步形成連接東亞、西亞、南亞的交通運輸網路，為各國經濟發展和人員往來提供便利。
第三，加強貿易暢通。「一帶一路」沿線國家的市場規模和潛力獨一無二，各國在貿易和投資領域合作潛力巨大。「一帶一路」建設應就貿易和投資便利化進行探討並作出適當安排，以消除貿易壁壘，降低貿易和投資成本，實現互利共贏。
第四，加強貨幣流通。如果沿線各國在經常項下和資本項下實現本幣兌換和結算，可以大大降低流通成本，增強抵禦金融風險能力，提高本地區經濟的國際競爭力。
第五，加強民心相通。「一帶一路」構建必須加強人民友好往來，增進相互瞭解和傳統友誼，為開展區域合作奠定堅實民意基礎和社會基礎。

資料來源：中國新聞網

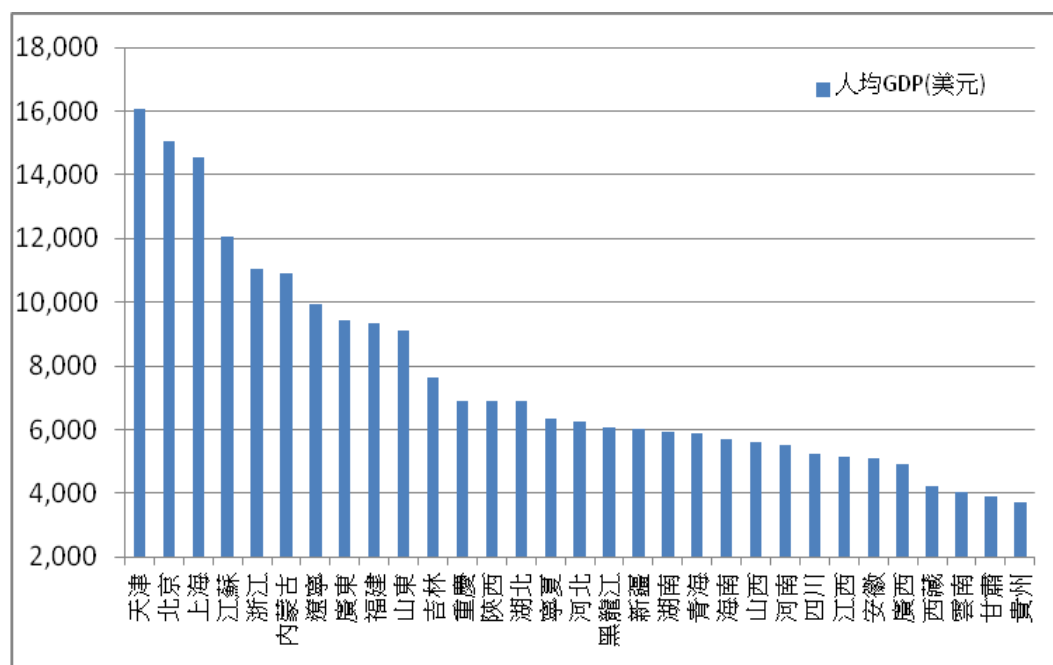
附圖 3：2009-2013 年中國與中亞五國之間的進出口總額



注：(1)：中亞五國是指哈薩克斯坦 (Kazakhstan)、土庫曼斯坦 (Turkmenistan)、烏茲別克斯坦 (Uzbekistan)、塔吉克斯坦 (Tajikistan)、吉爾吉斯斯坦 (Kyrgyzstan)

(2)：數據來源：中國海關統計年鑑

附圖 4：2013 年中國 31 個省市人均 GDP 的橫向比較



數據來源：中國統計年鑑數據庫