

从地缘经济视角看“一带一路”

By: 廖文良, 盛裕控股集团和新加坡樟宜机场集团主席

2013 年，中国提出“一带一路”全球经济倡议，通过开发基础设施打造区域互联互通，从而提高全球贸易和经济增长。根据“一带一路”的规划，经济带将沿着古代丝绸之路和海上丝绸之路，横跨亚洲、中东和欧洲，南下太平洋、印度洋再北上地中海，连接 65 个国家。“一带一路”所涉 65 国占全球总人口的 65%、全球 GDP 的三分之一、全球贸易的 40%、全球商品和服务流动的四分之一。就实体规模、经济规模及地理范围而言，“一带一路”倡议可谓 21 世纪最雄心万丈的经济工程。

去年 9 月，我在某个会议上提到，全球经济不容乐观，要想大力刺激或拉动全球经济，重新恢复增长，只有两个办法：一是跨太平洋伙伴关系协定（TPP），二是“一带一路”倡议。虽然近来不断有人试图使 TPP 起死回生，但目前可说回天乏术。全球合作愿景仅剩“一带一路”倡议能成为全球经济的增长引擎。有人偶尔会拿“一带一路”与美国的“马歇尔计划”相提并论，但实际上“一带一路”的规模比“马歇尔计划”大 12 倍。



“一带一路”的经济规模有多大？从现在到 2030 年，亚太地区需要投资 26 万亿美元建设基础设施。未来 10 年，亚洲每年需要投资 1.7 万亿美元用于基础设施建设，才能维持增长。有估计认为，未来“一带一路”长期累计的投资将达 4 万亿至 8 万亿美元。因此，“一带一路”国家乐见并支持此倡议，希望以此加速其基础设施驱动的经济发展。2013 年至今，中国向“一带一路”沿线国家投资总计 600 亿美元，最近还宣布，未来五年，每年将对外投资达到 1200 亿至 1300 亿美元，总计投资 6000 亿美元。

资金从何而来？中国为展现领导“一带一路”倡议的能力，启动了诸如规模 1000 亿美元的亚洲基础设施投资银行、规模 400 亿美元的丝路基金，以及 1000 亿美元的新开发银行。中国国家主席习近平在“一带一路”高峰论坛上承诺，将为“一带一路”的项目提供 1240 亿美元融资，其中 90 亿用于“一带一路”的发展中国家。这是一个规模宏大且志向高远的计划，而且发起人中国立志落实。

不要质疑中国的部署能力

有人质疑中国是否有能力部署这个伟大工程，尤其是西方媒体。在我看来，不论由谁主导，是中国或是美国日本或其他经济强国，如此大规模的全球倡议，实施时必然面临挑战和阻碍。融资便是首个障碍，因为基础设施项目始终会面临可融资性的问题。此外，一旦涉及外国投资，必然涉及诸如东道国政治稳定与否、当地既得利益及可能出现的阻力，以及项目管理与实施的风险等问题。最后，还会有基础设施建成后运营成效的风险。

中国有能力实施这一宏伟的计划吗？过去几十年，中国已切实证明其落实大规模项目并实现宏伟工程规划的能力。1982年，我首次访华，当时中国还深陷赤贫，人均国内生产总值（GDP）仅200美元，位于世界上最大却最穷的国家之列。35年后，中国人均GDP翻了40倍，达8000美元。1981年，中国88%的人口生活在贫穷线下，农村贫困人口达96%；2010年，中国贫困人口不到10%。中国目前是全球第二大经济体，资金储备惊人，一度超过4万亿美元。没有人预料到中国脱胎换骨的转变。

中国没有丰富的石油等天然资源，却仍然使7亿人口脱贫，城市人口比率从16%上升至55.5%，是人类历史上最成功的移民故事。1982年至今，我定期访问中国；20多年来，我在不同城市做房地产生意——至今不变。起初，我对中国选择开展的宏大项目并不乐观。过去30年间，中国完成了几个大型基础设施项目，带来了翻天覆地的变化，其中包括上海浦东新区。这个起初不过是大片稻田的地段，现已成为世界上最繁荣的金融中心之一；还有三峡大坝。中国还新建铁路2万公里，包括高海拔的青藏铁路、世界一次建成线

路里程最长的高速铁路京沪高铁、港珠澳大桥，还有北京首都国际机场等，不胜枚举。

我见过中国太多争天抗俗背后的雄心壮志，也见过这些雄心壮志如何迅速成真。我学会不低估中国，也不质疑他们扬言要实现的伟大计划。

当然，这些都是大型的国内项目，与诸如“一带一路”等跨境项目所面临的挑战有天壤之别。工程如此巨大，其规划必然也充满因政治、金融、技术、环境和社会及其他与协作相关问题所致的不确定因素。在全球基础设施工程中，这些因素必然存在，无论推手是中国或其他经济强国。尽管如此，我认为中国必须与其他国家缔结伙伴关系，“一带一路”还要有商业和多边发展组织参与，以确保其最终取得成功。

我到底如何看待“一带一路”，又如何看待中国在全球影响日渐深远这个感知印象呢？

“一带一路”能缓和保护主义情绪

美国和欧盟保护主义情绪日趋高涨，世界的增长和全球贸易，对防止保护主义情绪升级至关重要。在所有这些国家当中，就业是重要的政治议题，尤其对欧洲及美国中下层民众而言。落实“一带一路”本身能推动增长，并且创造需求和就业，以缓和全球的保护主义情绪。

至于发展中国家，增长就更关键了。多数发展中国家，例如亚细安、中亚及南亚，都面临人口统计学家所谓的“青年人口膨胀”问题，因为年轻人口越来越多。失业会导致这些国家高度不稳定。任何推动经济发展并创造就业的全球动力和倡议，必然有积极意义。

在初始阶段，有人质疑中国与东道国之间是否能实现互惠互利。这些人声称，抵达中国的列车满载，但返程空载，两地贸易方程并不平衡。上周，中国驻英大使刘晓明在英国《金融时报》发表文章表示，关于中欧班列空返的说法不准确。他说，今年一季度，中国海关共验放中欧班列 62 列，货物共 2850 箱，总重 3 万 5027 吨，返程空箱率仅为 11.4%；与去年同期相比，集装箱数量增加近两倍，空箱率却下降一半。中欧班列自 2011 年开行以来，至今已累计开行 3000 多列，中国国内开行城市已达 27 个，覆盖 21 个省区市，到达欧洲 11 个国家的 28 个城市，到 2020 年将达年开行约 5000 列。2014 年至 2016 年，中国同“一带一路”沿线国家贸易总额超过 3 万亿美元，服务贸易比率也在提升。

中国对“一带一路”沿线国家投资累计超过 600 亿美元，未来五年内，中国的对外投资将达到 6000 亿至 8000 亿美元，而且大部分将流向“一带一路”沿线国家。

从经济角度来看，许多诸如美国、欧盟和日本等发达国家的企业，也能从“一带一路”倡议中受益。中国及各东道国必然需要充分利用全球的产业，并购买整个价值链中发达国家服务供应商的服务，包括总体规划、设计、建筑学服务、咨询、项目管理和法律与金融服务等，不一而足。建筑业巨头及机器和设备供应商，例如通用电气、西门子、卡特彼勒、劳斯莱斯、空客等，在“一带一路”项目中很可能发挥极大作用。金融机构如高盛、瑞士银行、摩根大通等，也可以参与基础设施融资。发达国家自身基础设施发展较为成熟，上述产业主体必然乐见国外开展如此庞大的工程。另外，实施“一带一路”的间接影响，以及美国、欧盟、日本等发达国家产业主体的潜在利益，也都不容忽视。

有了“一带一路”及持续的增长和发展，今日如亚细安、中亚和中欧等发展中国家便可发展起来，并且推进工业化和城镇化。而这些地区随着其收

入提高和中产阶级扩大，也能成为中国及诸如美国、欧盟和日本等发达国家未来的市场。

“一带一路”须开放包容

诚然，“一带一路”会加强中国的支配地位和影响。任何一个国家，如果在另一个国家大量投资或开展大规模的贸易，必然对该国有一定的政治、甚至潜移默化的文化影响。我认为这一点不可避免。这种影响是积极或消极，是个见仁见智的问题；显然，不同国家，就有不同的地缘政治考量。中国在全球贸易的支配地位和影响在全世界都能感受到，不论有无“一带一路”。

对于东道国而言，“一带一路”所可能带来的直接和间接利益，很可能大于其对中国全球支配地位的关切，不论关乎政治或其他方面。那些并不直接参与的国家，也能通过加入实施过程并分享增长契机而获益。对我而言，不参加或不参与都不是办法。

最后我想说，现今世界缺乏主要增长引擎。我认为，“一带一路”是全球经济未来 10 年的主要推动力。这是一个针对发展全球基础设施，进而改善亚欧国家互联互通而设计的工程规划。有规划和愿景，总比没规划和愿景要好；努力使规划行之有效，又总比臆度揣测规划是否可行更好。新兴国家资源有限，或许没能力探索寻思其在全球拓展的愿景。中国有能力和经验，但如果没有所有东道国家参与及协作，规划也无法全部实现。中国也需要其他发达国家在服务和专长上的必要支持。如果各方都愿意搭上“一带一路”列车，与中国携手落实“一带一路”倡议，世界的经济面貌将焕然一新。最终的结果将是“三赢”——中国会赢，发展中国家会赢，发达国家也会赢。尽管经济增长和创造财富本身不能解决所有困扰

当今世界的地缘政治问题，但绝对能帮助消除贫困并改善大量人口的生活品质、减少就业问题。其间接效益是维持政治稳定，尤其在脆弱和欠发达地区。

换言之，“一带一路”前景乐观。

Connect with us

Kathleen Hong

Deputy Director, SJ Academy

kathleen.hongkc@surbanajurong.com