

一帶一路提升中國地位



國際視野 潘迪藍
Gavekal Dragonomics
資深經濟師

5月14日和15日中國舉辦首屆一帶一路國際合作高峰論壇，29個國家元首和政府首腦、來自130多個國家和70多個國際組織的大約1500名代表齊集北京，探討基礎設施建設、貿易和能源開發等方面的合作，這可說是習近平外交政策的盛宴。

中國舉辦這個論壇的主要目的，是說服全世界其雄心勃勃的一帶一路倡議，乃是向所有國家開放的。中國想藉一帶一路倡議，建立一條以其先進製造業為中心的區域生產鏈，從而振興國內經濟。因此，中國政府補貼國有企業向新興市場國家出口科技和工業產品，希望這些國家會採用中國的技術和工程。

中國的銀行為中國企業提供融資，以建造橫跨歐亞大陸的高速鐵路、油氣管道、電力和電訊網絡，反過來又帶動中國的建造服務和資本財貨的需求。不過，一帶一路乃「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」的簡稱，基本地理參數非常廣泛。陸地方面，「絲綢之路經濟帶」這個設想，以新的運輸基建和工業走廊來貫穿中亞和中東及歐洲。在海上，「21世紀海上絲綢之路」包括了新的港口和貿易路線，來將南中國海連繫至南太平洋，並通過印度洋來到地中海。

但是，建立基礎設施和新的貿易流需要多年時間，現時要評論一帶一路是否成功，實在為時太早。它對經濟的影響，也是緩慢的。事實上，中國在2013年宣布一帶一路倡議之後，其海外建造項目帶來的收入的增長曾經一度放緩，而不是加速。

2016年中歐貨運列車數倍增

不過最近有迹象顯示，它正在發揮愈來愈大的牽引力，中國在2016年新簽訂的海外建造工程合同大幅增長。據中國商務部，2016年61個一帶一路國家帶來了總值1260億美元的新建造合同；來自己完成建造合同的收入則有760億美元。這兩個數字，大約是中國所有海外建造項目的一半。

有懷疑論者提出，早在一帶一路構思之前，這些建造合同大部分已經規劃好，甚或進行中，習近平只是將它們重新包裝在一帶一路的口號下。無疑，內地政府和企業可以很容易就在現有項目貼上一帶一路的標籤。但這

並不意味一帶一路倡議全屬假大空，或者它不能增加需求。政治支持可以提供十分需要的動力。

現時，大約有40列洲際火車將16個中國城市和15個歐洲城市連接起來，它們的行駛時間短至10天，還有更多路線在規劃中。2016年由中國直達歐洲的貨運列車有1702班，比2015年增加了大約一倍。中國沿着鐵路與西南亞及中東發展貿易的步伐也在加快。在南亞，總投資高達500億美元的基建項目「中巴經濟走廊」，就正在取得進展。這個龐大的一籃子計劃，包括以高速公路、鐵路及油氣管道，將中國的西部內陸連接至阿拉伯海。

過去一年中其中一個最有趣的項目，是10個中國港口和6個馬來西亞港口建立的策略聯盟，其目的是減少樽頸和促進貿易。中國亦正在馬六甲的一個深水港口和商業碼頭投資多達100億美元。中交建在中國進出口銀行的120億美元貸款支持下，已經開始由吉隆坡到泰國邊界的620公里長鐵路的工程。今天，穿過孟加拉灣的集裝箱船可以停靠在斯里蘭卡的中資港口，油輪亦可以在緬甸海岸馬代島由中國國家石油公司投資的深水港口卸油。經過兩年延誤之後，由緬甸直達中國雲南省昆明市的2400公里長油管，亦已開始運作。

除了亞洲，中國的港口營運商在地中海亦相當繁忙。由2008年至今，中國遠洋集團已在希臘的比雷埃夫斯(Piraeus)港口投資了43億美元。

去年4月，中國遠洋集團取得這個港口的大多數股權，承諾在未來10年再投資7億歐元。中遠集團的目標，是要將比雷埃夫斯建設成地中海最大的商業港口，最終足以和漢堡、鹿特丹及安特衛普競爭。

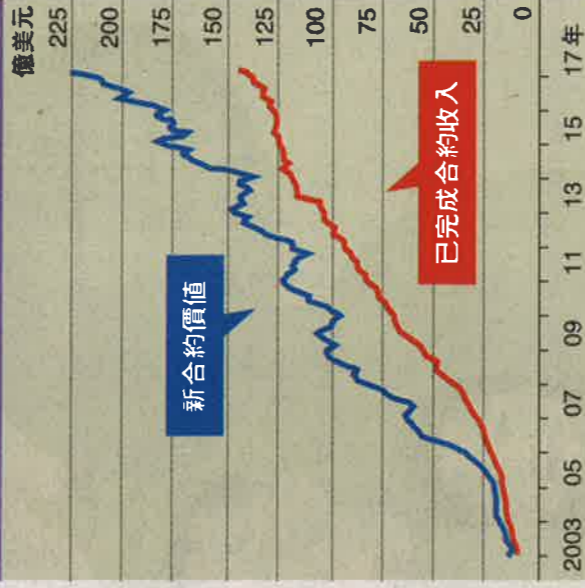
資本侵略 惹主權疑慮

儘管如此，由於種種原因，一帶一路的很多項目的可行性，仍然備受質疑。例如，中巴經濟走廊就一直在恐怖主義的陰影之中。據報道，巴基斯坦在中巴經濟走廊部署了1.45萬名保安人員，以確保大約7000名在那裏工作的中國公民的安全。此外，不論可以節省多少時間，中歐火車都可能無法證明有利可圖。連接黃海和聖彼得堡的5000英里長公路，早前已在俄羅斯動工。但印尼的高鐵項目則繼續延誤。

在斯里蘭卡，反對引入更多中國投資的情緒正升溫。這是因為，當地不少國民憂慮基建設施由中國擁有，以及中國為當地基建提供的貸款，最終會成為一個深不見底的債務陷阱。此外，由中國到南亞的陸路運輸線亦幾乎沒有進展。這主要是因為印度繼續將一帶一路視為中國為自身利益服務的一種手段。

其中，印度尤其反對中印經濟走廊，因為它會通過印度聲稱屬其領土但現時被巴基斯坦實質控制的克什米

中國海外工程合約上升



中交建於肯尼亞承建項目

爾地區和吉爾吉特——巴爾蒂斯坦地區。印度總理莫迪曾經不點名批評中國這些交通項目凌駕了其他國家的主權。此外，印度將中國在印度洋，尤其是斯里蘭卡和巴基斯坦建設的港口，視為其軍事擴張平台。

中國迫切希望印度加入一帶一路的計劃，但莫迪拒絕了中國的邀請，未有參加一帶一路國際合作高峰論壇。中國外交部長王毅最近曾向印度保證，中巴經濟走廊並不涉及該地區的領土爭議。

中國趁機填補亞太區真空狀態

印度是最早加入「亞洲基礎設施投資銀行」的國家之一，也是亞投行的第二大股東，所以它不致於完全不與中國合作。但是有關主權問題的憂慮，將會繼續困擾中國，影響她在印度及其他地區推動基建的努力。

儘管如此，全世界其實沒有多少個國家可以吸引到100多個國家的代表出席一個匆忙安排和大談空話的論壇。美國退出「跨太平洋伴關係協議」(TPP)確實讓亞太區製造了真空狀態，讓中國趁機填補。即使一帶一路倡議有些缺陷或缺點，但它的確正在改善區內的交通物流。不論印度和其他抱懷疑態度的國家是否喜歡，這確實有助使中國成為亞洲的經濟領袖。