

一帶一路

香港再起飛的最後一次機會？

劉瀾昌、何亦文 編著



CITYU HK
PRESS

沿海和港澳台地區。利用長三角、珠三角、海峽西岸、環渤海等經濟區開放程度高、經濟實力強、輻射帶動作用大的優勢，加快推進中國（上海）自由貿易試驗區建設，支持福建建設21世紀海上絲綢之路核心區。充分發揮深圳前海、廣州南沙、珠海橫琴、福建平潭等開放合作區作用，深化與港澳台合作，打造粵港澳大灣區。推進浙江海洋經濟發展示範區、福建海峽藍色經濟試驗區和舟山羣島新區建設，加大海南國際旅遊島開發開放力度。加強上海、天津、寧波—舟山、廣州、深圳、湛江、汕頭、青島、煙台、大連、福州、廈門、泉州、海口、三亞等沿海城市港口建設，強化上海、廣州等國際樞紐機場功能。以擴大開放倒逼深層次改革，創新開放型經濟體制機制，加大科技創新力度，形成參與和引領國際合作競爭新優勢，成為「一帶一路」特別是21世紀海上絲綢之路建設的排頭兵和主力軍。發揮海外僑胞以及香港、澳門特別行政區獨特優勢作用，積極參與和助力「一帶一路」建設。為台灣地區參與「一帶一路」建設作出妥善安排。

— 摘自《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》

「一帶一路」規劃的落實，不單會對世界經濟帶來深遠影響，亦會為國際法律服務，法律風險管理，以及國際仲裁和調解等解決爭議服務帶來機遇。作為亞太區國際法律及解決爭議服務中心，香港應抓緊機遇，做好相關研究和人才培訓等工作，務求在「一帶一路」的推展過程中充分發揮香港的優勢。

香港特別行政區律政司司長

袁國強資深大律師

「一帶一路」，的確是香港再起飛的最後一次機會：這幾年香港花了不少時間在內耗，失去珠三角、前海、南沙發展的機遇，相反地鄰近城市，例如深圳，奮起直追，昔日的優勢，不少已被邊緣化。如果還不好好利用「一國兩制」下香港的獨特之處，投入十三五計劃中，乘着「一帶一路」的大時代精神，與國家命運共發展，它的繁榮，會像敦煌一樣被風沙埋沒。我期望城大出版社這本書，能喚醒港人的沉迷，積極為香港前途作貢獻。

基本法委員會副主任、前律政司司長

梁愛詩律師

昨天和今天的絲綢之路是經濟與文化齊飛；明天的絲綢之路將是學者共商人一色。今天倡議中的「一帶一路」應是共商共建共享；明天的世界將會是多元多極多變。

前香港城市大學校長及大學講座教授

張信剛教授

自國家於2013年提出「一帶一路」的策略性規劃後，社會各界都關注香港應如何把握在「一國兩制」下的優勢，參與和推動「一帶一路」的發展。本書由多位專家和學者的文章彙編而成，深入探討「一帶一路」的機遇，高瞻遠矚，值得研讀參考。

香港特別行政區立法會主席
曾鈺成議員

香港作為國際金融及信息中心，以及國際企業進入內地的窗口，具備各方面的專業人才及良好的法治基礎。香港的專才於「一帶一路」政策下，如何掌握形勢發揮競爭力？本書從多角度分析政策帶來的機遇、香港優勢與定位，為讀者提供宏觀的參考。

香港律師會會長
熊運信律師

「一帶一路」商機與挑戰並存，香港應如何定位？本書匯聚專家意見，引導讀者從多角度解讀「一帶一路」，及早部署營商策略。正如香港貿發局在「一帶一路」為商界擔當「領航者」的角色，書中的專家也可以協助香港掌握全新機遇，迎接經濟新世代。

香港貿易發展局主席
羅康瑞先生

一帶一路

一帶一路

香港再起飛的最後一次機會？

編著
劉瀾昌、何亦文



CITY UNIVERSITY OF
HONG KONG PRESS
香港城市大學出版社

©2016 香港城市大學

本書版權受香港及國際知識版權法例保護。除獲香港城市大學書面允許外，不得在任何地區，以任何方式，任何媒介或網絡，任何文字翻印、仿製、數碼化或轉載、播送本書文字或圖表。

國際統一書號：978-962-937-253-8

出版

香港城市大學出版社
香港九龍達之路
香港城市大學
網址：www.cityu.edu.hk/upress
電郵：upress@cityu.edu.hk

©2016 City University of Hong Kong

Will Hong Kong Bounce Back under “Belt & Road” Initiative?

(in traditional Chinese characters)

ISBN: 978-962-937-253-8

Published by

City University of Hong Kong Press
Tat Chee Avenue
Kowloon, Hong Kong
Website: www.cityu.edu.hk/upress
E-mail: upress@cityu.edu.hk

Printed in Hong Kong

目錄

詳細目錄 xi

序言 胡曉明 香港城市大學校董會主席 xvii

導論

1. 從引進來到走出去——「一帶一路」的由來和走向
何亦文 香港時事評論員 3

專題研究

機遇篇

2. 香港再起飛的最後機會
梁海明 盤古智庫學術委員
一帶一路百人論壇專家委員 15

3. 從「草原之路」到「一帶一路」與香港機遇
馬建波 香江智匯理事 41

宏觀篇

4. 香港是絲綢之路的重要節點
林文映 香港客家文化研究會會長 51

5. 香港的機遇與內部紛爭
雷鼎鳴 香港科技大學經濟發展研究中心主任 59

6. 本土主義和「港獨」勢力形成的掣肘
區漢宗 香港文匯報原首席主筆 69

7. 幫助香港鞏固經濟優勢
吳非 暨南大學新聞傳播學院教授 77

8. 香港「登車」非求做車長
陳建強 香港專業人士協會主席 89

9. 香港既是聯絡人又是參與者
宋小莊 全國港澳研究會成員 95

10.	扮演「超級連接器」「超級聯絡人」 「首席資訊官」「首席智力官」四重角色 劉洋 香港禮德齊伯禮律師行航運部律師	103
11.	香港應破除「帶路」陳舊思維 重點突破難點 聯繫美資日資 劉瀾昌 亞視新聞及公共事務高級副總裁	111
策略篇		
12.	各國政府與民間合作的組合拳 李浩然 團結香港基金副總幹事 孫文彬 團結香港基金高級專家	125
13.	拿TPP當「零和」工具擋不住「一帶一路」 張介嶺 香港商報副總編輯	131
14.	海陸絲綢之路——全球和諧發展藍圖 王敏剛 全國人大代表 香港中華總商會榮譽會長 香港剛毅集團董事局主席	139
15.	「一帶一路」南北並舉 港重點攻中南半島 劉瀾昌 亞視新聞及公共事務高級副總裁	145
16.	「一帶一路」——海上與陸上孰重孰輕？ 何亦文 香港時事評論員	157
17.	「一帶一路」建設與香港法律及解決爭議專業的機遇 黃惠沖 律政司法律政策專員及資深大律師	165
附錄 推動共建絲綢之路經濟帶和		
	21世紀海上絲綢之路的願景與行動	173
後記 何亦文 香港時事評論員		
		185

詳細目錄

導論

1. 從引進來到走出去——「一帶一路」的由來和走向	
何亦文 香港時事評論員	3
問題的提出	4
中國元素	7
國際政治新博弈	8
路漫漫	9

專題研究

機遇篇

2. 香港再起飛的最後機會	
梁海明 盤古智庫學術委員	
一帶一路百人論壇專家委員	15
香港困局只能自救	16
香港在「一帶一路」中的角色	22
設立跨境「時空集團」	23
創建符合國際標準的投資機制	23
設傳媒機構研究所宣揚理念	24
香港不必為亞投行「雙總部」孤註一擲	25
設立亞洲金融合作平台	27
設立港深交易平台	28
「一帶一路」需「港深交易所」	30
香港可寫好伊斯蘭金融這篇文章？	32
粵港可考慮合作建「一帶一路」智慧園區	37
3. 從「草原之路」到「一帶一路」與香港機遇	
馬建波 香江智匯理事	41

宏觀篇

4. 香港是絲綢之路的重要節點

林文映 香港客家文化研究會會長	51
「屯門」是海上絲綢之路的重要節點	52
「香港島」是香港海上絲綢之路的重要節點	55
「維多利亞港」是香港海上絲綢之路的重要節點	56
「九龍半島」是香港陸上絲綢之路的重要節點	57

5. 香港的機遇與內部紛爭

雷鼎鳴 香港科技大學經濟發展研究中心主任	59
成功推動 難度很大	60
「一帶一路」對中國的重要性	61
雞蛋分散擺放	62
投資建設推動經濟	62
擴充市場	63
反制圍堵策略	63
減低受封鎖機會	64
拉近與各國關係	64

6. 本土主義和「港獨」勢力形成的掣肘

區漢宗 香港文匯報原首席主筆	69
「五通三同」創造共贏	70
須放棄「積極不干預」	71
政商界認同梁振英對港定位	71
香港不能單打獨鬥	72
自由行抵消超級聯繫人角色	73
香港遇到的阻礙	74
不能姑息「拉布」行為	75

7. 幫助香港鞏固經濟優勢

吳非 暨南大學新聞傳播學院教授	77
香港的人民幣離岸中心地位需靠「一帶一路」	
來鞏固及發展	78
香港的港口貿易的領先地位——	
「一帶一路」將成第四個世界經濟帶	81
「一帶一路」與美國TPP全面競爭	81
警惕被利益收買的美國智庫	82
華盛頓和紐約角力影響智庫研究	83
香港地緣政治的特殊地位——	
「一帶一路」需要軟實力的碉堡式安全模式	84
「一帶一路」需要建立堡壘式投資模式	84
俄羅斯也需要大幅改革	86
中亞也需要經濟堡壘	86

8. 香港「登車」非求做車長

陳建強 香港專業人士協會主席	89
外來人才未能適應新轉向	92
「一帶一路」沿線國家教育資源共享	93
「小語種」人才匱乏	94
產學脫節令跨境創新科技和互聯網+遇人才瓶頸	94

9. 香港既是聯絡人又是參與者

宋小莊 全國港澳研究會成員	95
「一帶一路」是什麼？	96
中國為什麼提出「一帶一路」？	97
「一帶一路」有什麼好處？	98

為什麼有人反對？	100
香港能扮演什麼角色？	100
10. 扮演「超級連接器」「超級聯絡人」	
「首席資訊官」「首席智力官」四重角色	
劉洋 香港禮德齊伯禮律師行航運部律師	103
超級連接器	104
超級連絡人	105
首席信息官	106
首席智力官	107
香港應打造成「一帶一路」海商事仲裁中心	108
11. 香港應破除「帶路」陳舊思維	
重點突破難點 聯繫美資日資	
劉瀾昌 亞視新聞及公共事務高級副總裁	111
有些港官還是「井底蛙」	112
限奶令應及早取消	115
重要項目可引入美日公司	116
與歐洲「容克計劃」對接	118
香港可以嘗試先加入TPP談判	120
策略篇	
12. 各國政府與民間合作的組合拳	
李浩然 團結香港基金副總幹事	
孫文彬 團結香港基金高級專家	125
引言	126
政策協同	126
基建是載體	127
文化、民間、社團、人文等多層面交流	128

人民商貿往還的大融合	129
小結	130
13. 拿TPP當「零和」工具擋不住「一帶一路」	
張介嶺 香港商報副總編輯	131
奧巴馬任內TPP收官	132
TPP生效對中國經濟有何影響	133
美國鷹派視TPP為遏華工具	135
中美良性互動有助亞太經濟一體化	138
14. 海陸絲綢之路——全球和諧發展藍圖	
王敏剛 全國人大代表 香港中華總商會榮譽會長 香港剛毅集團董事局主席	139
二零一五	140
創意性前瞻	143
15. 「一帶一路」南北並舉 港重點攻中南半島	
劉瀾昌 亞視新聞及公共事務高級副總裁	145
「一帶一路」源起美國戰略東移	146
不能忽視一帶上的安全風險和政治風險	149
以柔克剛 以合作化解對抗	150
香港區位優勢在東南亞、重點向中南半島發展	153
16. 「一帶一路」——海上與陸上孰重孰輕？	
何亦文 香港時事評論員	157
南海障礙	158
印尼中標是驚喜	159
「依陸面海」新佈局	160

「中巴經濟走廊」是先行試點區	162
複雜的歐洲	163
17. 「一帶一路」建設與香港法律及解決爭議專業的機遇	
黃惠沖 律政司法律政策專員及資深大律師	165
前言	166
「一帶一路」的構想、合作重點和機遇	166
與基礎設施建設有關的法律服務的需求	166
對國際商貿法律服務的需求	167
與項目融資有關的法律服務的需求	167
對解決爭議服務的需求	168
國家支持	168
普通法制度	168
外地法律查明服務	169
優越的地理位置	169
語文能力	169
香港作為亞太區國際法律及解決爭議中心	169
訴訟	170
仲裁	170
調解	172
結語	172
附錄 推動共建絲綢之路經濟帶和	
21世紀海上絲綢之路的願景與行動	173
後記 何亦文 香港時事評論員	185

序言

胡曉明

香港城市大學校董會主席

中國自從改革開放後，國力上升，從「世界工廠」邁向「世界市場」，以及一些外國媒體所稱的「世界智造」。印尼、泰國、馬來西亞、日本及南韓等多個東南亞國家，百分之十以上貿易都是來自於中國。2015年，人民幣被國際貨幣基金組織（IMF）納入特別提款權（SDR）貨幣籃子，令人民幣成為了國際儲備貨幣，印證了中國進一步走向國際化。

作為世界大國，不能夠獨善其身，而是要履行和承擔大國的責任，與世界各國共同發展。「永不稱霸、永不擴張、永不謀求勢力範圍」是國家主席習近平多次在公開場合中強調過的主義。而「一帶一路」，以及簡稱為「亞投行」的亞洲基礎設施投資銀行，正就是中國為了實現這些目標而提出的重要發展戰略和構思。這些戰略措施不單只受到國內各省市和地區歡迎，中國鄰近各國亦紛紛踴躍加入和積極參與。

「一帶一路」一南一北分兩路。由東至西貫穿了歐亞大陸，涵蓋了65個國家，共佔全球人口三分之二。這六十多個國家各自有其獨特的歷史和文化背景，有着不同的優勢和強項。中國提出這個構思不單止為國內各省市和地區提供一個遼闊的發展平台，更以合作和互信的方式推動各國發展，從而減少貧窮，消除地區紛爭，共建共贏的道路。

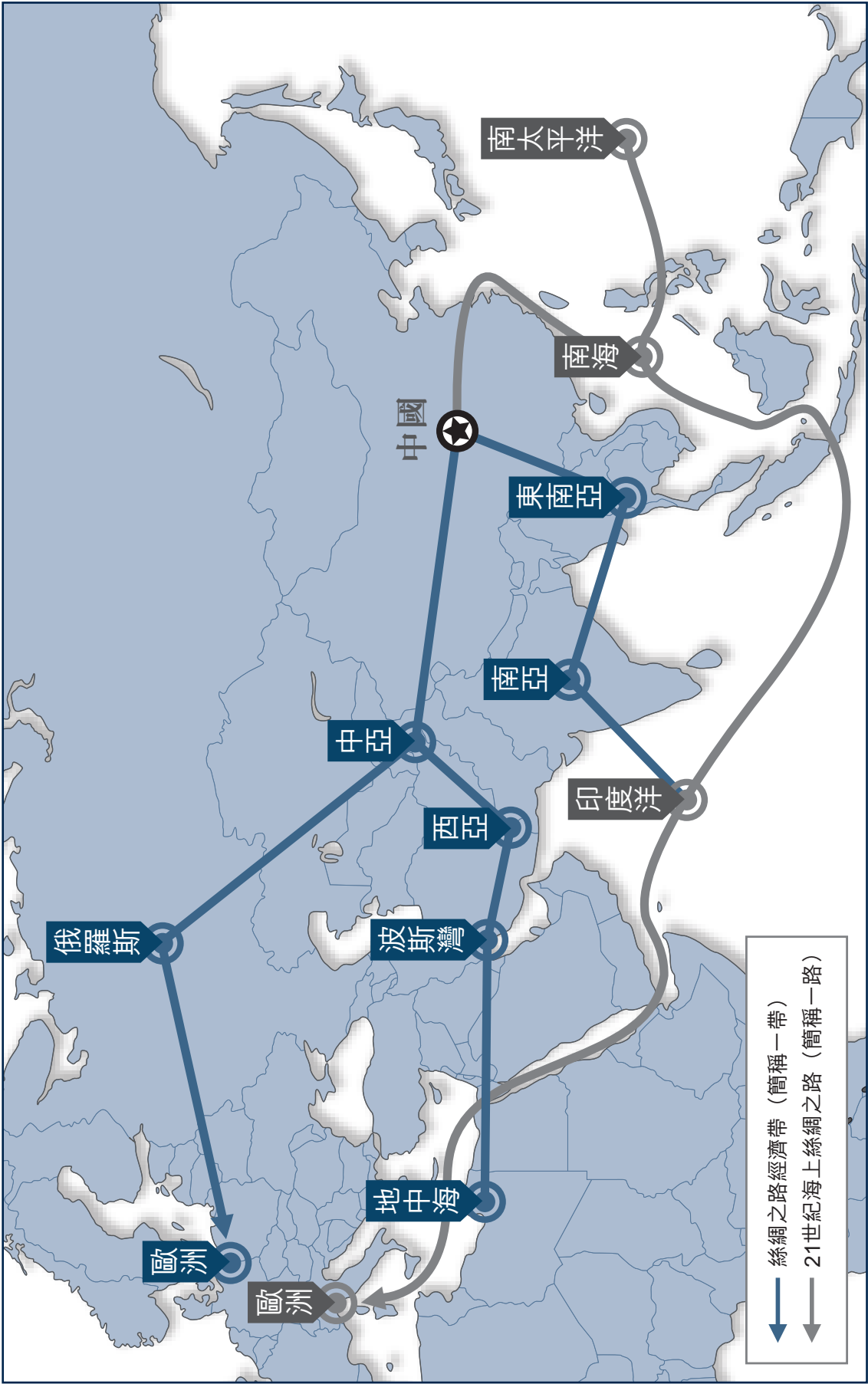
至於「一帶一路」是不是香港再起飛的最後一次機會？相信各位讀者在讀畢本書後，也許會有所領悟，更可能會找到答案。不過，無論如何，「一帶一路」都是一個千載難逢的發展機遇，香港



若要持續發展，必須要把握機遇，利用自身的優勢，發揮所長，參與其中。同時，港人亦需要明白香港在「一帶一路」之中，可以擔當什麼角色，有什麼商機，才能夠抓得住機遇，從中獲益。

香港城市大學一直以來，在香港如何能夠持續發展的問題上作出很多研究，不少學者亦特別在「一帶一路」這課題上，進行過深入的探討。香港城市大學出版社這次邀請到十多名社會賢達和著名學者撰編本書，讓社會能夠宏觀地從各個方面了解「一帶一路」與香港的關係。本書能夠完成必須感謝各位編撰人，慷慨地分享他們專業的意見和獨到的見解，希望讀者能夠在本書中認識「一帶一路」的構思，並尋找到「一帶一路」的精髓，令香港再造輝煌。

2015年12月



「一帶一路」路線圖



一帶一路參與國

一帶一路

道 論

第一章

從引進來到走出去 「一帶一路」的由來和走向

何亦文

香港時事評論員

「一帶一路」背後的動機與走向究竟為何？此計劃與中國哲學「天下體系」理念的相通之處和因計劃引起的國際勢力博弈又是什麼？



「一帶一路」是什麼？在海外修路架橋、把中國剩餘的產能以基建工程方式輸出到海外，還是包括中國國內經濟佈局的調整，改變國際地緣政治的格局？恐怕中國領導人對此問題的想法也是不斷地在變化。隨着國內、國際形勢的改變，「一帶一路」被賦予愈來愈多的內容和想法。

2013年9月、10月，國家主席習近平訪問哈薩克和印尼期間，分別提出建設「絲綢之路經濟帶」和「海上絲綢之路」的建議，這是中國領導人在不同場合呼籲建立「命運共同體」後的具體行動，意味着中國的「一帶一路」戰略構想已經成形。

2014年11月，中共中央財經領導小組在北京舉行會議，將「一帶一路」列入啟動程序。國家發展改革委、財政部、中國人民銀行分別就「一帶一路」規劃、建立亞洲基礎設施投資銀行、設立絲路基金向會議匯報。習近平在會議上的講話，表明中共最高層當時對「一帶一路」的判斷：「把快速發展的中國經濟和沿線國家的利益結合起來」；是中國經濟「從引進來到引進來和走出去並重的重大轉變」。

問題的提出

習近平表示，要為「一帶一路」制定總體佈局，同時確定今後幾年的時間表、路線圖，要有早期收獲計劃和領域。習近平的要求是，盡早幫助沿線國家建設一批交通、電力、通信等基礎設施的「標誌性工程」。同時他承認，「一帶一路」又是一項長期工程。

2015年2月1日，「一帶一路」建設工作會議在北京召開。國務院常務副總理張高麗、中共中央政策研究室主任王滬寧、國務院副總理汪洋、國務院秘書長楊晶、現任國務委員的前外長楊潔篪皆出席會議。內地學者透露，張高麗任「一帶一路」建設領導小組組長，其他四人為副組長。這五人中，有一名中共政治局常委、三名政治局委員和兩名國務委員。如此高的規格，顯示列入中國國家戰略的「一帶一路」，需要一個高級別的領導機構予以協調與推動；也表明「一帶一路」的頂層設計已經完成，進入推動實施的階段。

這個會議之後，國內與「一帶一路」相關的18個省市着手制定當地與「一帶一路」相關的子計劃；與此同時，國務院系統的交流

通、農業、能源、教育、文化合作等部委正啟動一批專項規劃的實施方案。最終這些專項實施方案和子計劃與國家計劃匯總，形成「一帶一路」的總規劃和行動方案。

順帶一提，「一帶一路」建設領導小組下設辦公室。這個常設機構辦公地點設在有「小國務院」之稱的國家發改委內，其作用是居中協調、承辦領導小組的具體事務。

2015年7月21日，「一帶一路」領導小組在北京召開第二次會議。在此之前，國家發改委、外交部和商務部聯合發表經國務院授權的《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》，目的是向國際社會說明和解釋，其中一個微妙的變化——將「一帶一路」稱之為「倡議」，而不是之前的「戰略」。這一改動，應當是出於對外宣傳的考慮，目的是試圖消除有關國家對「一帶一路」的疑慮，避免有國家借「一帶一路」渲染「中國威脅論」。

國務院副總理張高麗在「一帶一路」領導小組第二次會議上表示，將以中南半島、俄羅斯、西亞和南亞為半徑，在這些「重點方向、重點國家」中，確定一批具有基礎性作用和示範效應的標誌性「重點項目」。

身為「一帶一路」工作領導小組辦公室負責人、國家發展改革委西部開發司巡視員歐曉理其後透露，「一帶一路」的頂層設計完成後，未來中國將推進中蒙俄、新亞歐大陸橋、中國—中亞—西亞、中國—中南半島、中巴、孟中印緬六大經濟合作走廊和若干海上重要戰略節點的建設。

可以肯定地說，「一帶一路」的概念，絕不是傳統意義的修路架橋。專注於世界經濟研究的中國社會科學院學者馮維江的解讀是：「要超出傳統的地緣經濟合作的視野，將生產、貨幣、金融、投資、勞務等領域的整合性制度安排，推向全球所有對中國的發展或長期經濟增長而言具備戰略重要性的地區，增加中國與這些地區之間、以及這些地區通過中國的相互依賴，使得中國成為聯通這些重要領域和重要地區的一體化樞紐」。

眾所周知，中國經濟已經發展到從引進外資到轉向海外投資的新階段。三十餘年的高速發展，中國成為名符其實的「基礎設施國家」。中國目前擁有的大型基礎設施的建造能力，隨着國內鐵路、公路、電站的基本飽和形成過剩，出路唯有國際市場。從製

造業看，鋼鐵、水泥等多個產業的生產能力遠遠超過國內需求；中國擁有三萬餘億美元的外匯儲備，這為中國工程公司走向海外、中國剩餘產能輸出國外提供了條件。

將中國公司和剩餘產能推向國際市場，中國領導人心情急迫。國務院總理李克強在南美推動興建「兩洋鐵路」，在泰國提出「以大米換高鐵」，因此獲得「超級推銷員」的稱謂。2015年5月，國務院發佈《關於推進國際產能和裝備製造合作的指導意見》，以國務院文件方式明確政府在稅收、融資、中介機構、政府服務等方面為「走出去」提供便利，這在中國歷史上還是第一次。

中國政府同時意識到，「走出去」戰略不僅是產品、技術、資本的輸出，還涉及到中國的外交政策、對外援助、地緣政治等諸多方面，因此需要一個更大，能夠協調政治、經濟、外交、安全等領域的概念，它就是「一帶一路」。

縱觀葡萄牙、西班牙、英國、美國，這些不論是過去還是今天的世界列強發展歷程，都經歷一個由內部發展到向外擴張的過程——以軍事實力為後盾在海外建立殖民地，為本國獲得資源和市場。顯然，步入21世紀的今天，中國不可能循這條舊路。依據全球化的趨勢，唯有由近至遠，與世界各國以互利共贏的方式共同發展。

「政策溝通、設施聯通、貿易暢通。資金融通、民心相通」，簡稱為「五通」的20個字，是「一帶一路」的實現方式。試想，如果中國不能與各國、各地區的經濟規劃銜接，怎能讓一個又個基礎設施工程得以落地？中國高鐵在印尼獲得發展機會，必須與印尼六大經濟走廊和「海洋高速公路」計劃相配合；實現「貿易暢通」，中國就必須尋求與沿線國家簽署自由貿易協定，降低雙方貨物進出的成本；不改變中國公司習以為然地只與政府上層人物打交道，無視民間聲音和訴求，「民心相通」就只能是一句空話，而中國在緬甸的密松水電站工程遭擱置就是一例。

中國國際問題專家、上海社科院副院長黃仁偉，將「一帶一路」稱之為「中國實踐國際秩序新理念的實驗場」。他的解釋是：通過建設「一帶一路」重組資金鏈和產業鏈，形成新的國際分工體系。「一帶一路」建設如果沒有「安全」，本身就不可能實現。在「一帶一路」建設中讓沿線小國本身變得更加安全，從而保障建

設本身順利進行。如果一個國家沒有政治穩定，「一帶一路」項目將成為爛尾工程。所以，政治穩定是中國的需要，也是沿線國家的需要，這就成為命運共同體。在政治規則、安全規則、經濟規則、技術規則、社會規則逐漸建立的過程中，原來老的西方規則將逐漸改變。最終，把這些秩序、規則、平台、公共產品都建立起來，「一帶一路」就成為一個新的國際秩序的實驗場，它的意義很可能超出「一帶一路」本身。

中國元素

對於「一帶一路」，人們習慣於用海權論、陸權論等西方地緣政治理論加以分析，卻忽略了中國傳統思想所給予的養份。

中國歷史上的周朝比周邊的鄰國弱，如何以以小治大的方式做到以一治眾？周採用的方式是不靠強力而靠信譽，讓眾國萬民都願意接受穩定的政治承認和信任的全新制度，其要意是把所有的政治實體都考慮在內，也就是把整個天下可能出現的情況考慮在內。中國當代哲學家趙汀陽根據這一思想提出「天下體系」的理念。他認為：「與西方的政治思路完全不同，中國政治不是從思考和處理國家問題開始的，而是從世界問題開始。」當年周朝「如何創造一個具有普遍正當性的世界政治制度，就成為周國的首要政治問題，政治就從世界問題開始了。」

「一帶一路」倡議的提出，思路與「天下體系」有相通之處。要達到政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通，就必須秉持「天下」理念，各方思考的出發點不僅僅是自己，而且包括對方，最終達到共同受益。

擁有不同政治制度、不同信仰、不同發展階段的國家一起發展經濟，是否與普世價值發生衝突？美國向欠發達國家提供援助，開出的條件是要先治理政府，再發展經濟。

美國學者理查德·羅斯克蘭斯（Richard Rosecrance）在其《貿易國家的興起：現代世界中的商業與征服》一書中提出一個相反的概念：貿易競爭取代了領土擴張和軍事實力的追求，貿易平衡取代了權力平衡。在跨國貿易和投資急速增長這樣一個國際結構中，國家之間的相互依存度愈來愈高，這使得領土擴張變得不再

有意義，而國家間的經濟競爭卻愈來愈激烈，愈從軍事的邏輯轉向貿易和相互依存的邏輯。這種趨勢來自：一，決策者理性的選擇，核戰爭時代領土征服代價過於沉重；二，國內民眾的選擇和壓力、成本和利益的反差，民眾對戰爭的支持率大降。

羅斯克蘭斯無意提出另一個普世價值——世界各國之間有着共同的商業利益。雖然各個國家的意識形態、宗教信仰、經濟發展狀況各不相同，但經濟合作提高了相互依存的要求，唯有合作才能實現各自的商業利益，。作為欠發達國家，合作是脫離貧困，走向繁榮的唯一之路。

旅港英國學者夏思義（Patrick H. Hase）曾經說：「他們（19世紀30年代的英國中產階級）深信，外交政策不能只為攫取本國利益，而必須在道德上有正當理由。」「一帶一路」實施過程中，沿線國家借此脫離貧困，正是為這場「經濟地理革命」提供了道德的正當性。

國際政治新博弈

「一帶一路」倡議的提出，觸發了傳統大國對中國的戒心。作為「海權論」發源地的美國，其「重返亞太」政策明顯帶有扼制中國成為海洋強國、降低中國在亞太地區影響力的考慮。近年來，美國增加對南海地區的關注和介入，與「一帶一路」倡儀有着直接關係。作為美國戰略盟友、與中國爭奪亞洲「一哥」地位的日本，對「一帶一路」更是全力阻擊。近年來，幾乎是中國領導人走到哪裏，日本首相安倍晉三便跟到哪裏，可謂形影相隨。以印尼計劃興建萬隆至雅加達高速鐵路為例，由於日本加入角逐，這條鐵路由高速變中速，中國最終以不增加印尼政府債務負擔、不需要印尼政府提供主權擔保的優厚條件，獲得這條150公里鐵路的開發權。此外，在泰國、越南、孟加拉的基礎設施興建中，都有中日兩國競爭的身影，雙方各有勝負。

印度對「一帶一路」的憂慮同樣明顯，它擔心中國借「中印緬經濟走廊」和「中巴經濟走廊」染指南亞，以「海上絲綢之路」擴大中國在印度洋的影響力。

作為中國准戰略盟友的俄羅斯同樣對「絲綢之路經濟帶」持有戒心。中國推動興建的「第二亞歐大陸橋」，將觸及俄羅斯與相

關國家共同籌建的「第一亞歐大陸橋」的利益。一旦中國主導匈牙利至塞爾維亞鐵路工程，俄羅斯在東歐、南歐的影響力勢必被削弱。

中國遠洋集團以43億歐元競標，獲得希臘比雷埃夫斯（Piraeus Port）兩個船埠35年經營權後，德國總理默克爾（Angela Merkel）曾質問中國為何繞開歐盟，單獨與東南歐國家談判。歐盟擔心，中國以投資為名向中東歐進行低端產業鏈整體轉移，實現中國產品歐洲製造。

表面上看，「一帶一路」是多項高鐵、公路、港口等基礎建設工程，而它的背後，充滿地緣政治、地緣經濟的博弈，中國未來的外交、經濟援助，都將以此為核心展開。

路漫漫

綜上所述，「一帶一路」是中國經濟發展迫不得已的選擇。表面上看，它已有一個路線圖，但如何具體實施和推動，有待進一步明確和細化，最終實現的時間更是遙不可及。它受到國家關係、地區局勢、世界經濟的起伏制約，最終完成，可能需要30年、50年，甚至更長。

「一帶一路」的推進過程，也是中國對外政策和公司行為的自我修正過程。美國學者羅伯特·吉爾平（Robert Gilpin）在他的《全球政治經濟學：解讀國際經濟秩序》一書中說：「市場的邏輯是在最有利可圖的地方開展經濟活動，而國家的邏輯是控制經濟發展和資本積累的過程，以便增加本國的權力和經濟福利。市場的邏輯與和市場的邏輯之間必然發生這種衝突」。

具體到一項工程，經濟、政治目的孰輕孰重？依中國習慣的「政治優先」、「算經濟賬不算政治賬」作法，往往忽視經濟成本和回報，追求政治的宏大效應。用這種思維處理「一帶一路」在海外錯綜複雜的關係和利益，很可能出現令這項宏大計劃難以持續的短期行為。北京安邦諮詢（ANBOUND）首席研究員陳功的疑問是：如果說「一帶一路」是中國的國家戰略，那麼作為中國向來項目服從於戰略的習慣和傳統，「一帶一路」會不會成立某些「重點國家」、「重點項目」的提款機？

中國公司投資海外，習慣使用在國內的「成功經驗」方法，用大量的精力建立官場個人關係；投標過程中以低價競標，之後以地質條件變化等理由要求增加撥款。類似做法除了損害中國的聲譽，經濟損失也非常慘痛。

綜上所述，如果中國政府將「一帶一路」持之以恆地作為自己的發展戰略、作為與世界各國成為「命運共同體」得以實現的具體方式，將對中國的外交、國企、政府行為產生至關重要、脫胎換骨的影響。因為一項成功的合作，既需要說服對方，更需要改造自己。

專題研究

機遇篇

第二章

香港再起飛的最後機會

梁海明

盤古智庫學術委員
一帶一路百人論壇專家委員

香港應調整自身結構，自救經濟困局，並主動與深圳、廣東設立合作平台，利用自身地理及體制優勢，在「一帶一路」發揮重要角色。



香港回歸前最輝煌的日子，其GDP曾經佔全國的四分之一，到了現在，不過是佔百分之二、三左右。在普選特首的政改方案遭否決後，「香港已死」的聲音再度響起。不過，適逢國家推出「一帶一路」的大戰略，這將貫穿現在至本世紀中葉中華民族實現偉大復興的完整過程，必然是本地區以至全球發展的一次機遇。當然，也是自上世紀70年代香港搭上中國改革開放的快車，經濟得以起飛成為「四小龍」後的第二次機會。不過，「一帶一路」或許是香港再起飛的最後一次機會，因為錯過了這次機會，香港將必然淪為中國的二三流城市。

香港困局只能自救

香港政改方案遭否決後的一周，也是香港喧鬧的一周。「香港已死」的聲音再次響起並不意外。不同的是，過去是國際輿論的嘲諷，如今更多是國人的奚落。在這個積鬱的年代，此類譏笑若能因此成為國人一個宣洩個人不平的藉口，或許也是香港為國家作出的一個「貢獻」。

政改被否決，並不代表一切都完，香港的出路究竟在何方？

儘管被「唱」得很「衰」，但從短期看，香港還沒那麼糟糕。雖然紛爭不斷，GDP過去半年以「龜速」增長約2%，但美國經濟已連續兩個季度負增長，歐元區國家增速則只有0.5%，與同類型的發達經濟體相較，香港的經濟增速算是相當穩健。

香港的失業率在過去一段時間長期維持在3%左右，在經濟學上的數據，實際上已等同幾乎全民就業。若失業率在2%左右，則意味就業市場是供少於求。香港去年的CPI為3.5%，暫無高通脹之虞（以香港過往平均數據CPI達5%為高通脹），也無通縮之憂。

不過從中長期看，香港未來可能有點糟糕。糟糕之一，在於各界已知香港問題所在，但卻無解。香港當前的問題，除了製造業空殼化、樓價持續高升、貧富差距擴大、政治生態走向偏激且扭曲、行政立法惡鬥不止和特區政府管治趨弱勢之外，還包括基層市民缺乏向上流動機會、中產階級負擔沉重「向下沉淪」、富人階級安於現狀得過且過、利益集團積極制定遊戲規則尋求更大權錢利益等。

也許，上述問題屬老生常談，但香港內部的危機感仍然不足，發展共識尚缺，問題不但難解，亦已成為了香港經濟向前的一大障礙。

糟糕之二，在於舊題未解，新題又現。一方面是身為國際城市的香港，其國際化程度已下降。九七年回歸之後，不但香港的外國人小區逐年漸少，港人的視野、見識也收窄了，開始由國際化轉為歐美化，甚至「股市化」。

大部分港人所熟悉的國家僅屬於歐美日和中東，且僅對上述國家中能影響股市、匯市波動的事情興致勃勃，沒有興趣全面、深入了解他們經濟、文化、社會和傳統等各領域。港人對其他國家則興味索然，未能及時捕捉到世界眾多新興經濟體、發展中國家日新月異的變化，令香港喪失了不少發展機遇。

另一方面，專才赴港實際上並不大「專」。過去二十多年，香港雖與新加坡一樣，引進了逾百萬各類人士前來，但不同的是，新加坡引進的絕大多數是高學歷人士，當中大多選擇在新加坡定居、工作，在各行各業發光發亮，共同推動新加坡經濟發展。香港則相反。百多萬到香港的人平均學歷並不高，縱使引進的高學歷專才、優才，他們也是「身在香港心在外」，大多只為尋求獲得一張香港身份證、一個香港身份，並無專心在香港長期經營工作、生活的打算，未能有效地為香港經濟發展作出各界期待的貢獻。

而且，香港經濟面臨的另一嚴峻問題是「撤離潮」漸現。隨着行政立法關係愈趨惡劣、港人動輒向官員問責，使用文字和言語暴力向官員唾罵，加上中央政府、建制派給予的壓力，特區政府已由「熱廚房」變成「熱火坑」，令香港精英之士、在民間的「高手」望而生畏，轉投各類專業及工商金融界，不願投身政府為香港發展出謀劃策，部分更有離開香港轉往其他地方發展的打算。

「撤離潮」的另一面是因香港持續內耗空轉，社會紛爭不斷，法治精神遭受沖擊，再加上成本持續高升，已導致部分外國投資撤離香港轉往周邊國家、地區，對香港經濟帶來不少的損失。政改被否決之後，香港經濟很大程度上已陷入惡性循環，香港路在何方？外界很容易得出一個悲觀的答案。

但是，時代總在適當的時候「眷顧」香港。翻開過去數十年的經濟發展史，香港每隔十年、八年均會遭遇一道坎：無論是

2008年的金融危機、歐債危機，2003年SARS疫情，1997年的亞洲金融危機，還是上世紀90年代初的港人移民潮、80年代初香港問題的中英談判，這些都造成香港經濟、社會動盪，但很快又出現了「起死回生」的頑強生命力，推動香港進一步向前發展。我相信，經過這場政改風雲的洗禮，香港未來很有可能會重新起步。

無論是過去還是現在，香港之所以能有如此強的發展韌性，是因為香港的特殊性和港人的本性。

一是香港「皮實」。作為一個地方小、人口數量不多和經濟基礎較牢固的城市，香港船小好調頭。甚至可以說，只要有一個產業發展蓬勃，便能帶動其他的產業發展，推動經濟繁榮。過去無論是製造業、進出口貿易、高端旅遊、地產、股市、金融和高端服務業等領域，都在過去的經濟週期循環中，輪流扮演「雁頭」的角色，引領其他產業向前發展。

再者，作為一個國際金融中心，香港的核心競爭優勢並非只是中央政府給予的優惠政策，或者是前往香港上市的公司數量，而是形成了以律師、會計師、投行和專業諮詢等眾多專業人士所組成的「群聚」（cluster）效應。在這種非常交易導向（transaction oriented）的氛圍下，只要思想不滑坡，辦法總比困難多。這為香港國際金融中心地位的鞏固和發展，奠定了厚實的基礎。

二是港人務實。自中國中央政府推出了「一帶一路」倡議之後，內地更注重「一帶一路」全域、宏觀和整體的討論和進行國別研究。但據我的了解，香港從特區政府到業界已經在研究各種細節，並積極主動地尋找香港切入該倡議的空間和可能性。不少在「一帶一路」沿線國家投資的港商，已組建了行業內的協會、委員會，團結起來共同尋找海外投資的機遇。

「一帶一路」倡議中，未來也包括中國與沿線國家的金融合作，中國國家主席習近平2015年3月就在博鰲會議上提出「積極推動構建地區金融合作體系，探討搭建亞洲金融機構交流合作平台」。我在香港的實地調研中，也發現香港的金融業者，包括港交所，也開始動手籌劃「服務內地，進軍亞洲、面向國際」的新金融投融资與交易平台，為香港未來在中國與亞洲地區的金融合作搶得頭籌。

三是港人現實。在百多年英國殖民者的重商輕政教誨的潛移

默化下，港人的血液裏事實上並無熱衷政治的基因，許多年青一代港人只是借政治的理由抒發自身發展受限的憤懣。政改紛爭困擾香港長達兩年之久，早已令人厭倦，現在宣告政改此路不通，習慣「金錢掛帥」的港人很大可能回到熟悉的「老路」，在商業、高端服務業一展身手。

在香港「小政府、大市場」的背景下，香港特區政府並不需要發改委式的發展規劃。工商界要發展、想發展的共識，比特區政府的行政力量更大，也更易推動香港的經濟發展。

因此，對於政改後的香港經濟，我可以說是一個「沮喪的樂觀主義者」（frustrated optimist）。沮喪來自明明可以靠優勢吃飯，但香港卻紛爭不斷，導致經濟停滯難前。樂觀則是相信中央政府對香港政府的支持不會大幅改變，加上香港的「三實」（皮實、務實、現實）特性，只要眾多港人取得共識，重歸經濟發展、民生問題，香港未來依然是一塊得天獨厚的福地。

不過，香港要破除當前的困境，不能僅僅依靠中央，困局只能自救。

近期中央政府按照香港的建議，將「一簽多行」縮減為「一周一行」。不少內地民眾認為，香港在享盡了「自由行」的好處後「過橋抽板」，令他們感情上難以接受。2015年「五一」期間內地訪港遊客雖未明顯下滑，但「旺丁不旺財」的情況更加明顯。未來中央政府還將下調部分外國日用消費品進口關稅，相信會進一步影響香港零售業。對此，很多人認為，香港「不作死就不會死」，缺少了內地遊客的支持，香港的零售業甚至經濟前景將一沉不起。

「中國好，香港才好」，這當然是事實。特區政府和香港市民應強調和解釋「一周一行」政策的本質只為打壓水貨客，而非針對正常的內地遊客，從而消除後者的誤解，以免影響兩地之間的感情乃至長遠合作。然而，如果內地民眾因此以「恩主」的心態認定香港的發展只能依靠內地，則是有所偏頗的。

以旅遊業為例，根據香港政府的資料，旅遊業佔香港GDP比重僅約5%，其中內地遊客「自由行」的貢獻更只佔香港GDP約1.5%，遠低於貿易及物流業（佔比近25%）、金融業（佔比近16%）以及專業服務和其他生產性服務（佔比13%）。而且，從性質

來說，「自由行」只是一個平等買賣、互利互惠的消費行為，並不存在誰惠及了誰。內地遊客減少來港當然會造成影響，但影響程度沒有想像中的那麼大。

另一方面，香港經濟面臨的挑戰，並非靠內地支持就能解決。隨着多年重商主義（Mercantilism）盛行，社會普遍有「金錢至上」心態。眾多港企、港人對金錢和資本過度重視，以致忽視了生產才是創造財富的根本。有些富豪更玩弄長貪（long-term greedy）技巧，在賺取富可敵國的金錢之後，就和政府討價還價，制定有利於自己的遊戲規則，因此產生富者愈富、窮者愈窮的「馬太效應」，資產不均隨之出現。

即使近年來香港經濟持續增長，但增長所帶來的財富大多進入了少數人的口袋，造成愈來愈大的貧富差距，市民的生活愈加困苦。這一困局是香港的結構性問題，而內地對香港的支持僅能阻止問題惡化，要真正解決，仍需要依靠香港自身調整結構才能自救。

香港的經濟要再度起飛，至少應在三個方面下工夫。

其一，香港需要重新發展製造業。自上個世紀80年代初，香港製造業開始北上內地，將勞動密集型的產品或生產工序，向生產成本較低的內地轉移，導致留在香港的工廠，成為了不再生產產品、沒有生產工序的「空殼」工廠。從產業結構來看，香港的製造業實際上已經「空殼化」。

製造業的消失成為香港近年經濟的一大困局。如果我們把視野放遠一點，會發現製造業一直都支撐着美國作為世界第一大強國。美國在2009年之前是世界第一製造大國，如今美國是世界第二大製造業強國。一個最直觀的體現是，在世界500強中，美國企業佔比超過40%，如可口可樂、通用等傳統製造業仍佔主導地位。美國不僅擁有世界第一的第一產業和第三產業，同時擁有世界第二的第二產業。但由於其產業結構均衡和合理，才導致外界常常忽略美國強大的製造業。

香港市民如再繼續眷戀炒樓、炒股票賺快錢，或者寄望內地繼續大力支持提供優惠政策賺「容易錢」，只會導致香港經濟走入死胡同。香港需要的是更多的高端製造業、創新產業，生產更多「Made in Hong Kong」的產品，而非僅僅是由香港投資的「Made by

Hong Kong」產品，以此推動香港經濟持續向前發展。

其二，香港要重返外向型經濟，發展成為新型亞洲貿易中心。除了發展高端製造業和創新產業之外，香港另一個需要轉型的重點是外展化（Reach out）。它應重新回歸以貿易為本的經濟模式，成為新型亞洲貿易中心。

這裏所指的貿易不是大家熟知的進出口商品傳統貿易，而是「離岸貿易」。它涉及的商品、服務，事實上並不進出香港，而主要通過兩種方式提昇香港的經濟。一，子公司獲利後，返回給予香港母公司的利潤回報；二，子公司在管理、金融服務、產品設計、外銷網路、物流等方面協助香港母公司，進一步參與全球價值鏈，融入更大的國際市場，獲取更廣的資訊，更快地學習技術並獲得技能，開闢新的投資領域。這不但能推動母企業壯大發展，也能推動出口高速增長。

香港未來應進一步依靠「離岸」的發展模式，才能不斷擴展和外展，將投資、貿易與國際市場連結起來，並結合香港本土強大的金融業、服務業，共同促成香港成為新型亞洲貿易中心，甚至發展成為亞洲乃至全球價值鏈管理樞紐。

其三，香港應該更加國際化，扮演內地「走出去、引進來」的掮客角色。掮客，在中國古代商業史上又稱「居間者」、「經紀者」，有穿針引線之意。隨着國家推出「一帶一路」政策，香港賦予了掮客新的含義，那就是「引路者」和「推動者」。

長期作為國際自由港、國際貿易中心和國際金融中心的香港，在過去數十年累積了豐富的國際資源和成功的經營經驗，可充當「引路者」帶領內地企業「走出去」、「走進去」和「走上去」。另外，香港還應當在該政策中扮演「推動者」的角色。

例如，「一帶一路」沿線上有不少是伊斯蘭國家，因此未來將會涉及到內地比較陌生的伊斯蘭金融體系。中國的金融如何與伊斯蘭金融融通，攜手推動伊斯蘭國家的融資、投資專案，是未來需要解決的主要問題之一。

雖然伊斯蘭教徒眾多的寧夏回族自治區已在開始籌建伊斯蘭金融體系，但寧夏金融發展基礎薄弱，要獨力構建這一體系難度不小。反觀作為國際金融中心的香港，按金融管理局2008年底的季報顯示，特區政府早在2007年就開始着力推動發展伊斯蘭金融

平台，而香港金管局也為該平台的運作和建設制定初步的制度和法規。

因此，香港完全可以憑藉在伊斯蘭金融的發展經驗和相關人才，和寧夏共同推動、打造吸收伊斯蘭資金和從事伊斯蘭投融資的平台，以此促進內地與伊斯蘭金融的融通，進一步推進「一帶一路」政策的落實。

內地是香港發展的強大支持，但中國好，香港必須更加好。香港要擔當起作為世界進入中國，中國走向世界的一座橋樑，它的發展不能也不應只依靠內地。香港只有依靠自身積極求變，未來變得更具特色、更加國際化，才能協助內地進一步深化改革，推進「一帶一路」政策的落實，推動經濟穩步向前發展。

香港在「一帶一路」中的角色

香港特首在2015博鰲亞洲論壇的發言中，再次力證香港在「一帶一路」戰略的作用。他表示，香港作為國際金融中心，加上地理優勢、金融體制獨立，資金自由進出，成為人民幣離岸中心。在「一帶一路」下，香港可作為超級連絡人；在商貿、金融和其他經濟活動方面，香港可利用「一國」、「兩制」優勢發揮作用，尤其是在籌建亞投行和以金融業引領「一帶一路」戰略方面，協助內地經濟發展走向國際，同時也給香港自身帶來重大機遇。

香港財政司長曾俊華也說，香港政府已經展開這方面的研究，而他個人則正在籌劃帶商務團出訪「一帶一路」的沿線國家，與當地政府啟動促進貿易與投資的安排，為打開這些新市場做好準備。

利用香港最顯著的金融業優勢參與「一帶一路」戰略，自然是個順理成章的計劃。不過，香港在該戰略中其實還可以擔負起更重要、更深入的工作。長期作為國際自由港、國際貿易中心的香港，過去數十年在「走出去」、「走進去」和「走上去」的歷程中，早已累積了豐富的國際資源和成功的經營經驗，完全有機融入這一政策部署之中。

設立跨境「時空集團」

中國政府可以利用香港地區的資源和經驗，促成跨界、跨境的「時空集團」，推動內地企業進一步「走出去」。

許多香港企業「走出去」之所以成功，除了企業決策者本身擁有國際視野、具有制定與實踐海外投資戰略的豐富經驗外，更多的是借助由政府、半官方機構和各大商會組成的「三位一體」、群策共生的力量。

香港的經濟事實上是「有導向的自由貿易」，由政府引導經濟和企業發展大方向；半官方機構如貿易發展局、生產力促進局等扮演「探射燈」角色，集中力量於國際貿易協商和市場拓展；中華廠商聯合會、香港工業總會等各大商會，則彌補政府部門和半官方機構的不足，通過分析研討會、實地調研考察等方式，為會員提供新興市場詳盡的投資指南，以及提供包括會員企業在對外投資中有關金融、基建、商貿等各方面的具體需求的服務。

這套機制運行多年，行之有效，中國政府可以考慮借鑒。針對「一帶一路」中某些重點的國家、產業和項目，可考慮在香港或澳門地區組建一個或多個「時空集團」（time-space envelope）——由內地、港澳地區的相關官方部門、半官方機構、銀行、基金和商會等組成，三地相關民營企業可共同參與的一個戰略網給和投資平台。

具體操作上，「時空集團」的參與者可在香港成立針對特定國家、產業和項目的專項海外投資基金或投資機構。這除了可以用「香港形象」淡化國家色彩外，也有助解決內地企業在「走出去」過程中不大了解國際市場規則、跨國語言和文化差異等問題。同時，未來「時空集團」的內地企業參與者，尤其是中小企業參與者，還可通過作為國際金融中心的香港拓展融資管道，以及在香港發行債券。

創建符合國際標準的投資機制

香港的資源和經驗可以幫助內地企業提供更國際化、高標準的投資及後續服務，真正「走進去」。

內地企業可聯合具備一流國際服務水準的香港企業一同「走出去」。例如，中國在對沿線國家開展高鐵鐵路、機場和港口等基礎設施建設時，就可聯同香港的港鐵公司、機管局、港口營運商和澳門的休閒旅遊業經營者共同「走進去」。

雖然港企不擅長修大型基礎設施，但在營運、服務上卻有獨到經驗。香港港鐵公司在車站管理、車站設計的便利上有口皆碑，其車站上蓋的房地產綜合發展模式更讓港鐵成為全球極少數有盈利的公共交通系統。香港機管局在機場設計、航班管理和高效運作等服務的模式也早已達到國際一流水準。除此之外，香港的港口營運商在碼頭建設、航運調配和國際物流方面，澳門的休閒旅遊業經營者在城市整體旅遊規劃方面，都擁有豐富經驗，甚至比歐美日國家的同行有過之而無不及。

另外，香港企業與內地企業不同，過去它們在「走進去」投資國時，極少有合同被無故撕毀的遭遇。這除了因為香港在政治、法律、經濟、市場等領域都與國際接軌外，還與企業大多擁有大量國際一流的法律、會計、金融等專業人才有關。這些人可為企業對外投資提供專業風險評估和法律保障。港企大多也非常遵守專業化原則，對外投資均採用符合當前國際標準的模式。

如果「一帶一路」借鑒香港企業長期積累的經驗，未來便可建立一整套透明、可信任的專業化、正常化對外投資合作模式，創建行之有效，符合甚至超過國際標準的對外投資新機制。

設傳媒機構研究所宣揚理念

香港擁有特殊地利，可以在此設立傳媒機構和研究所長期闡述「一帶一路」的理念，推動內地企業進一步「走上去」。

眾多香港企業之所以能夠成功「走出去」、「走進去」，而且還能提昇地位「走上去」，被投資所在國視為本土企業，一大重要的因素就是擅長與投資所在國的政府、媒體和公眾打交道，有清晰的投資理念，且樹立了正面、良好、負責任的形象，贏得相當友善的投資環境。這正是不少內地企業所欠缺的。

香港是主要國際傳媒機構的亞太總部所在地，國際傳媒人才濟濟。中國政府可以考慮在港成立全新的傳媒機構，聘請在港國際一流傳媒人才，以中國的視角通過國際語言和國際化視野，排

除西方語系、西方話語權的干擾，向沿線國家宣揚「一帶一路」和平發展、經濟互融和互信包容的理念，消除沿線國家和國際社會對這一政策的疑慮，繼而接納、參與推動該政策的順利實施。

不僅如此，中國政府一些部門、大學還可與香港的大學合作。通過香港的國際化、專業化，以及國家、政治色彩不濃的特點，考慮合作設立如「一帶一路研究院」這樣的機構。除了招收中國內地、沿線國家的留學生，還可為沿線國家的政府官員、商貿人士開設高級培訓班，進一步解讀政策，提供交流、找尋商機的平台。

中國政府還應當鼓勵和資助內地機構在香港設立智庫或建立智庫分庫。這些智庫可通過與傳媒集團、研究員有機結合，來深化與港澳本地智庫、國際智庫的接觸和溝通，加強宣揚「一帶一路」政策和理念，並充分利用香港的優勢和平台，為該政策提供更具國際視野的建議。

除了發揮原有的優勢之外，更重要的是，香港不能繼續像以前那樣，伸手向中央政府要政策，因為這是行不通的。

香港不必為亞投行「雙總部」孤注一擲

香港輿論一度建議亞投行設置「雙總部」，除了北京之外，香港應爭取做成為另一總部。2015年7月9日，特首梁振英也指出，他已向中央政府爭取亞投行在香港設立總部，不但中央政府可以利用香港完善的司法、金融體系來推動亞投行的各項建設，香港也可藉此把握住「一帶一路」倡議的機遇，進一步鞏固和提昇香港作為國際金融中心的地位。

我對任何有利於內地、香港發展的建議均表支持，也樂見其成。但香港若要向中央政府爭取設立亞投行另一總部，就有內外部兩個問題需要慎重思考。

在外部方面，香港已經錯過了爭取成為亞投行地區總部的最佳時機。亞投行總部已確定在北京設立，居於地區平衡、外交層面及獲得更大認受性的考慮，料無必要再在中國其他城市設立地區總部。

而且，由於亞投行未來所服務的國家，主要是亞非洲一些發展中國家，此類國家向來與香港交往不多，雙方均甚為陌生；亞投行涉及的貸款、融資項目主要是基礎設施建設的項目，香港業界過往對此類貸款、融資項目參與的經驗也不多。因此，未來亞投行若真要再設立地區總部，很可能把總部設立在其他亞洲國家，例如印尼的雅加達、泰國的曼谷等城市，另一個則設立在歐洲國家，例如英國的倫敦。這些城市或在投融資、財資管理、解決糾紛和地緣政治等多個領域，能夠發揮比香港更大的作用。

內部方面，這一建議也未必會受香港全體市民歡迎。研究顯示，亞投行在北京西城區設立總部之後，有可能為該區增加超過5,000名常駐人口。這些前來亞投行總部工作的外國人員及其家屬，將為西城區的交通、住房、醫療和教育等領域帶來不小的壓力。如果亞投行地區總部設於香港，也將面臨此類的負擔壓力，香港社會能否配合特區政府一起把握亞投行機遇，也成疑問。

無論是希望設立亞投行地區總部，還是在「一帶一路」倡議背景下獲得更多的政策支持，香港除了要爭取負責港澳工作的中央領導人、部門的支援外，可能還要主動尋求推進「一帶一路」建設工作的領導小組組長、副組長的配合，另外更要進一步與國家發改委、商務部、外交部和中聯部等主要負責部委，以及中央黨校、國開行等機構進行更加緊密的溝通、協調和諮詢，才更有利於推進香港在亞投行和「一帶一路」中的工作。

此外，由於習慣使然，不少外國政府、商會和企業更願意通過香港來了解內地的政策。因此，不少外國官員、商會和企業負責人也是通過香港各界人士和媒體來了解「一帶一路」倡議的內容。遺憾的是，不少香港特區官員、商界人士和學者，對「一帶一路」了解並不深。不少人會將「一帶一路」稱為「一路一帶」，或者使用帶有軍事色彩的「戰略」一詞來描述「一帶一路」倡議，更有人將其理解為中國是要「另起爐竈」，是為挑戰由美國主導的國際秩序和國際金融體系。這些都為中國推行「一帶一路」的國際輿論環境帶來一些負面影響。因此，香港的特區政府和社會各界未來應更加深入地了解、認識「一帶一路」的內涵，避免一些常識性的錯誤。

如果再進一步，香港的有關機構可以考慮主動結合「一帶一路」的內容，在經濟、文化和影視娛樂等「軟話題」上積極展開海

外傳播。這不但能為中國的「一帶一路」倡議營造更加良好的國際輿論環境，也能為香港希望打造的「一帶一路」人文交流中心、人才培訓基地奠定深厚的基礎。

「不要問你的國家能為你做些什麼，而要問你能為國家做些什麼」，這是前美國總統甘迺迪就職演說時所說的一段話。香港特區政府與其把經濟的發展寄望於中央政府的支持，內地省市的配合，喋喋不休地強調舊有優勢，不如積極主動地在國家比較薄弱的領域給予支持和幫助。「欲將得之，必先予之」，這不但是中國人的傳統智慧，相信也是一個各國都認同的普世價值。

因此，香港如要在「一帶一路」發揮重要角色，就需要創新，只有找準中央的痛切的關注點，才有更大的發揮空間。對此，我認為香港至少要有三點創新：

設立亞洲金融合作平台

作為中國一個比較特殊的地方政府，香港現在要向中央政府「拿政策」，即使是能夠互利互惠的政策，有時往往比內地不少省份困難。基於各地方政府的利益考慮，香港要得到它們的配合，阻力也不小。香港特區政府對此應該要有更加清醒的認識。有鑒於此，香港與其伸手「求」，不如考慮先主動「予」，這樣或許更能發揮香港在亞投行，以及「一帶一路」倡議中的角色。

雖然香港特區政府和社會各界對「一帶一路」的倡議非常熱心，但卻普遍對國家領導人發佈的有關「一帶一路」的具體內容關注不足，尤其是忽略了習近平於2015年3月在博鰲亞洲論壇主旨演講中提及「我們要積極推動構建地區金融合作體系，探討搭建亞洲金融機構交流合作平台」的內容。

2013年4月，習近平在博鰲亞洲論壇主旨的演講中表示，「中國將加快同周邊國家的互聯互通建設，積極探討搭建地區性融資平台，促進區域內經濟融合，提高地區競爭力」。其後，中央政府相繼推出「一帶一路」、亞投行和絲路基金等倡議。由此觀之，習近平於2015年在博鰲亞洲論壇提出「搭建亞洲金融機構交流合作平台」，是否有所指？

香港特區政府及相關業界與其在亞投行總部問題上向中央政府提出要求，繼續在「離岸人民幣服務中心」上糾纏，不如先主

動、深入及盡早研究習近平發言的內涵，在有關如何促進與人民幣相關的各項金融改革和開放、如何建立以人民幣為主導的區域性貨幣體系、如何改革國際貨幣金融體系，以及如何消除國際金融體系的脆弱和不穩定性等問題上，給予中央政府更多有益的建議，以尋求在未來的「亞洲金融機構交流合作平台」上發揮更大的作用。

譬如，就中短期來看，香港應該研究，如何協助內地發展人民幣計價債券市場、建設人民幣跨境支付清算系統、建立區域性信用評級體系、建立跨境監管合作、區域性匯率協調機制，推動人民幣逐漸成為東盟國家廣泛採用、甚至是統一的貨幣。協助內地在對國際貨幣金融體系改革、消除國際金融體系的脆弱性和不穩定性發揮積極的作用。

設立港深交易平台

自中國總理李克強在2015年的政府工作報告中表示將「適時啟動深港通試點」之後，各界對這一機制的關注迅速升溫，與推出後反應平淡、火花不多的「滬港通」形成鮮明對比。

對於陸港兩地證券市場而言，「滬港通」的任務是「通」，而「深港通」的最高使命是「融」，讓兩地金融市場真正融合。同時它還要「新」，因此可考慮在「深港通」的基礎上，創新推出「粵港通」，以及創建全新的深港交易平台。

「深港通」的回響比「滬港通」大，主要有兩個原因。一，深港兩地人員來往頻繁，而且兩地擁有實體經濟合作的深厚基礎，兩地投資者對彼此市場的認識都比較深，因此「深港通」可望吸引更多投資者參與；二，有了「滬港通」經驗之後，兩地投資者可更快掌握「深港通」的規則和操作，再加上深圳股市以中小盤股和成長股為主，預計會吸引更多偏好高風險和喜歡發掘潛力股的投資者。

雖然不少人對「深港通」期待很高，但我卻是審慎樂觀，準確的說，應該是短期審慎，長期樂觀。

之所以審慎，是因為「滬港通」開通前，外界同樣懷有很大憧憬，各大媒體長篇大論紛紛唱好。但開通四個月以來，在市場氣氛、宏觀經濟數據及各種技術限制的因素影響下，境內境外許多

主要機構投資者仍靜而觀之，市場反應並非如設想般熱烈。如果「深港通」開通初期的市況、宏觀經濟不配合，投資氣氛稍遜，這一機制在初期很有可能重現上述局面。

不過，我的樂觀則在於，在「滬港通」基礎上，「深港通」若能在制度設計的思路更加開放，尤其是在「融」、「新」兩個字上下工夫，即使初期遇冷，長期仍然看好。

深港不能跟滬港一樣局限於「通」。「通」是「滬港通」已經達成的任務，「融」才是「深港通」的真正使命。

首先，「深港通」應考慮降低或取消投資者的資產門檻。目前投資「滬港通」的50萬元人民幣門檻，顯然限制了該機制的活躍性。「深港通」如能降低門檻，例如降到20萬元或以下，甚至是取消，將令兩地投資者互相融合、不分彼此，大大增加它的吸引力，吸引更多投資者參與其中。

其次，應擴大「深港通」的投資範圍。在「滬港通」的機制下，滬港兩地標的股共有五百多隻，基本為藍籌股或行業領頭企業。而大多數投資者，包括機構投資者，對投資中小盤股及成長股興趣甚濃。如果將深圳中小企業板、創業板，以及香港大部分中小盤股、創業板股票均納入這一機制的投資範圍內，將深港兩市的藍籌股、中小盤股和中小企業板、創業板全面融合，不但有助於吸引更多投資者，也有望促使深港兩市市值上漲，更可壯大兩市主機板，提振深市中小企業板以及兩市的創業板。

此外，深港兩市要有創新的意識，要有敢闖的「新」動作。

一方面，廣東自貿區即將掛牌，深港兩地可利用這一政策，在「深港通」發展成熟的基礎上，創新推出「粵港通」。

上海作為直轄市，無論是經濟實力、獲得的資源支援均比深圳乃至廣東要多和早。深圳要取得突破，可以研究如何在廣東自貿區背景下，通過「先行先試」的深圳前海片區與廣州南沙片區、珠海橫琴片區，在金融領域整合分工，聯合廣東省會廣州、經濟特區珠海，在「深港通」的基礎上探索打造「粵港通」。

目前粵港兩地服務貿易自由化已基本實現，但市場的「互聯互通」仍局限在股市。「粵港通」可考慮進一步在債市、期貨甚至銀行的市場等更多金融領域複製「互聯互通」。此舉可吸引更多投

資者，加強深穗珠乃至廣東全省與香港的金融融合，對珠海、香港及廣東全省經濟發展大有裨益。

同時，深港也可考慮合作創立「深港交易平台」。目前全球科技創業成風，但無論是內地還是香港的股市，均受限於制度、技術等因素，只能眼睜睜看着眾多內地企業前往美國、新加坡上市，導致「牆內開花牆外香」。

同時，日本、新加坡和台灣的交易所，也正在計劃啟動類似「滬港通」、「深港通」的互聯互通機制，致力橫跨東亞、東盟國家及大中華市場，以抗衡中國滬深港三市聯合帶來的衝擊，以此爭奪更多市場份額。

因此，深港可考慮在「深港通」的基礎上，另在深圳前海地區劃出一塊區域，試驗設立一個跨境交易平台。它可由深港兩地交易所共同出資，共同經營管理，在規則、制度和技術等設定方面上可考慮不再採用內地和香港股市現行的標準，而改用美國交易所的標準，以此吸納準備前往美國上市的企業，以及迎接已在美國上市、卻有意回歸的企業。

這樣全新的交易平台可摸索出比「滬港通」更多的有益經驗，推動中國在金融、會計和法律等眾多高端服務業乃至相關制度上與國際市場全面對接。

簡而言之，「深港通」不能墨守「滬港通」模式，「融」和「新」才是它真正的生命力和成敗關鍵。

「一帶一路」需「港深交易所」

在「一帶一路」倡議的背景之下，未來香港和廣東應以更加創新的精神和創業態度來拓展合作領域。當前深港資本市場互聯互通已箭在弦上，兩地可利用雙方既共通又互補的金融優勢，向前一步，考慮在深圳前海地區共創一個「港深交易所」。

2015年3月，國家發改委、外交部、商務部聯合發佈的《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》文件提到要打造「粵港澳大灣區」。廣東省於2015年公佈的《廣東省參與建設「一帶一路」的實施方案》中，也提出要「突出粵港澳合作」。

但是，若仔細閱讀兩份文件的相關內容，兩地未來的合作仍然集中在物流、航運、金融和專業服務等領域。這些內容，無論是CEPA、還是自貿區，過去都有涉及，如今在這些領域繼續加強合作雖未嘗不可，但略顯新意不足。

在「一帶一路」倡議的背景之下，我建議「港深交易所」可考慮由港深兩地交易所共同出資、共同經營和管理，在交易所的規則、制度和技術等設置上進行創新，當中既採用內地和香港股市現行的標準，又吸納美國交易所或歐洲大型交易所的規則，通過這種中西結合的方式來創建新交易所。同時，「港深交易所」可與「一帶一路」沿線國家的交易所進行「互聯互通」，即在「港深交易所」上市的企業，也能在沿線國家的交易所同時上市。

該交易所的標準，既要能接地氣，無須過於高大上，又要有創新，以「不管是土貓、洋貓，能抓耗子的就是好貓」的態度，在顧及中國現實情況的同時，汲取歐美交易所的精華，創造一個嶄新的交易所。

兩地若能共建此新型交易所，應該是港交所、深圳前海地區所樂見，也應是雙方希望促成之事。而且，未來香港、深圳、廣東甚至包括全國都能在三方面大有受益。

一方面，新興交易所應採取當今國際上有利於創業和企業上市的條款。這將有助吸引更多的中國企業前往上市，避免牆內開花牆外香。

目前無論是港股還是A股市場，都受限於現有的規則、制度，導致阿里巴巴、百度等大型公司轉往美國上市，令人惋惜。再加上日本、新加坡和台灣等交易所，都計劃推動類似滬港通、深港通的互聯互通機制，致力橫跨東亞、東盟國家及大中華市場，以抗衡中國滬深港三市聯合帶來的衝擊，爭奪更多的市場份額。

新型「港深交易所」的出現，可以吸納原本計劃前往美國上市的中國企業，以及已在美國上市但有意回歸的中國企業轉往新交易所上市。這無疑可鞏固和進一步發展香港、深圳的金融地位和市場份額，同時也能為深港、粵港在未來的深度融合上，探索出一個創新的合作模式。另一方面，全新開放的上市平台以中國為紐帶，可深化各國商界的關係和經濟的聯繫，這將有助增加「一帶一路」沿線國家對中國的認同。

隨着全球各國金融系統趨於互聯互通，金融語言已漸成為國際共同的語言，各國民眾對企業上市、股價與股市的波動等共同的體驗，已產生了具有廣泛認同性的「通感」。在這種「通感」面前，不同的語言、風俗、民族和國籍都不再是界限。

在中國未來與「一帶一路」沿線國家金融領域的合作中，「港深交易所」不但可以為沿線國家的企業，以及前往沿線國家投資的內地企業與香港企業提供多一個可供上市的交易所，更會增加沿線國家的民眾、投資者這種「通感」，以金融語言的方式「潤物細無聲」般地增加與沿線國家的溝通。協力廠商面，深港新的金融平台，也將加強深港、粵港乃至內地和香港的金融融合。

採取新規則，以及更能與國際市場接軌的「港深交易所」，有助深港擴大融合的深度和廣度，可探索的領域將比「滬港通」及「深港通」更多。這既能為內地民眾及「一帶一路」沿線國家的民眾積累和繼續增加財富並開闢新出路，也能推動中國在金融、會計和法律等眾多高端服務業乃至相關制度方面與國際市場全面對接，以此為內地進行股市改革、金融改革，進一步向前推進服務。

全新的「港深交易所」符合國家主席習近平提出的前海應「依託香港、服務內地、面向世界」的要求，也對香港、深圳乃至全國金融與經濟的發展有益。但是，必須承認的是，創建「港深交易所」說易行難，不但需要港交所與前海地區共同努力，也需要香港與深圳、廣東，乃至人民銀行、證監會等部門的通力協助，以及得到各界的認可和共識，才可成事。

香港可寫好伊斯蘭金融這篇文章？

眾所周知，「一帶一路」沿線涉及許多在伊斯蘭國家的投資和融資事務，未來全球第二大經濟體與伊斯蘭金融體之間將如何拓展合作、中國的金融體系與正在蓬勃發展的伊斯蘭金融如何進一步融通，是一個十分值得關注的議題。而香港又如何扮演好特殊的角色？香港金融界需要萬分重視。

對不少中國民眾來說，伊斯蘭金融相對比較陌生。近代的伊斯蘭金融源於 1975 年成立的迪拜伊斯蘭銀行，快速崛起則是在

2001年美國發生「9•11事件」之後。當中的主要原因有三，一，在該事件之後，不少伊斯蘭國家擔心存放在美國金融機構的龐大金融資產遭凍結，因此將資產轉移至伊斯蘭金融機構。二，美國恐怖襲擊事件爆發之後，引發伊斯蘭身份認同的危機感，眾多伊斯蘭國家開始回歸伊斯蘭教義，也極大地促進伊斯蘭發展金融。三，近年來各種新型的伊斯蘭金融商品出現，也加速了伊斯蘭金融的發展。

伊斯蘭金融作為一個特殊的金融系統，必須遵守伊斯蘭的教義，其中有不少與當前全球金融體系頗不相同的地方，例如禁止利息、禁止投機行為、禁止投資於酒類、博彩業，以及教義不允許的產業和風險共擔、利潤共用等。

雖然不進行利息交易，但人們仍可以通過伊斯蘭金融維持盈利和獲取報酬。當中主要涉及發行伊斯蘭債券（Sukuk），購買該債券的投資者，不會有利息收益，而是以投資利得的形式獲取報酬。此外，還可採取成本加利潤銷售型（Murabahah）、租賃型（Ijarah）、盈利分享型（Mudarabah）和股本參與型（Musharakah）等方式，獲取投資報酬。

與西方國家的金融產品相比，由於伊斯蘭金融擁有業務彈性高、風險低、債務與堅實的資產連結，且禁止從事衍生性及投機性交易等優勢，伊斯蘭金融的發展十分迅速，目前相關金融機構的資產總額已經超過2萬億美元。根據國際貨幣基金（IMF）、世界銀行（World Bank）等機構估計，由於全球有約16億伊斯蘭信徒，當前伊斯蘭金融的業務已涵蓋超過70個國家。伊斯蘭的金融規模每年有可能以10%或以上的速度增長，2020年前或將擴展至4萬億美元。

面對如此龐大的市場潛力，除了阿拉伯國家外，英國、新加坡和香港等非伊斯蘭國家和地區近年來也在大力發展伊斯蘭金融。其中雖然取得不少進展，但也普遍存在以下三個問題。

首先，部分金融機構只是披着伊斯蘭金融的外衣。雖然伊斯蘭金融包括債券、銀行、保險及對沖基金等產品，涉及範圍非常廣泛，但不少非伊斯蘭國家和地區的機構向伊斯蘭投資者提供的金融產品，其實只是將傳統金融體系裏的產品改頭換面，再披上伊斯蘭教義專家審定的外衣，並不是真正符合伊斯蘭教義精神的創新產品，此舉較難獲得阿拉伯國家的尊重。

另一讓阿拉伯國家不認可的模式則是來自一些非伊斯蘭國家和地區的傳統金融機構，基於營運成本、營運效益的考慮，這些國家往往把伊斯蘭金融機構附屬在傳統金融機構之下，這種附屬模式導致伊斯蘭金融機構無法獨立運作，不能完全控制自己的業務、風險管理及運營等事務，因此也較難獲得伊斯蘭世界的尊重和承認。

其次，伊斯蘭金融二級市場的交易不夠活躍。在大部分非伊斯蘭國家，伊斯蘭金融投資產品在市面上資訊貧乏。對這些投資產品感到陌生的散戶，較難獲得交易活動如何進行、資訊如何發佈，以及價格披露過程等資訊。因此，這些產品普遍在二級市場並不活躍，流動性相對較差。由於市面上沒有明顯的二級市場，伊斯蘭債券的投資者向發行人購買債券後，一般只能持續持有債券，這無疑大大影響了伊斯蘭金融的發展。

另一更嚴重的問題，則是部分國家或地區發展伊斯蘭金融很大程度是為了「刷存在感」，並沒有考慮該國或該地區的現實情況。有些國家或地區政府擁有大量的財政盈餘，並無財政赤字，其實無需發債。而且，本地暫時也欠缺發展伊斯蘭金融的文化和人才。這些國家和地區為了踏足伊斯蘭債券市場，往往以行政力量主導發債行為，結果政府最終成為了這個市場的主要發行者，不但更加難以活化市場和增加市場流通量，還容易成為發展伊斯蘭金融市場的障礙。

最後，伊斯蘭金融未能與工業相結合。工業是金融業的基礎，金融業是工業的催化劑，兩者需要緊密結合，才能合理配置資源。在伊斯蘭世界，融資、保險、製造和物流等所有環節均注入宗教信仰的元素，大力促使伊斯蘭金融和「清真工業」（Halal Industry）相輔相成、相互支持、相互促進。

但在不少非伊斯蘭國家和地區，伊斯蘭金融是伊斯蘭金融，工業是工業，二者之間甚少有關聯，即使是「清真工業」也較少能獲得伊斯蘭金融的支持。由於從事「清真工業」的企業融資也須符合伊斯蘭教義，因此目前在非伊斯蘭國家和地區，符合伊斯蘭教義的融資管道不但十分有限，企業也缺乏吸引伊斯蘭投資者的平台和手段，導致「清真工業」較難通過融資來改進產品品質和研發新產品，容易錯失發展壯大的良機，反過來又影響了伊斯蘭金融的發展進程。

對此，在「一帶一路」背景下，中國政府要發展伊斯蘭金融，以避免出現上述非伊斯蘭國家發展伊斯蘭金融過程中出現的問題。對此我有以下四點建議。

其一，設立國家層面的伊斯蘭金融領導小組。早在上世紀90年代初，英國已開始發展伊斯蘭金融。除了商業銀行的參與之外，英國政府還設立了高層次的部長級伊斯蘭金融領導小組，大力推動伊斯蘭金融的各項基建工作。

中國政府要發展伊斯蘭金融，不僅涉及地方省和自治區，也涉及宗教、民族、教育等的主管部門，以及國家發改委、人民銀行和證監會等經濟、金融主管機構。要加快推動伊斯蘭金融的發展，應考慮成立一個由中央財經領導小組主導下的一個專門機構，由不低於政治局委員的領導人擔任伊斯蘭金融領導小組的負責人。對內，機構需要協調各個部門、地方政府來共同推進伊斯蘭金融的各項基建工作，嚴格把關不符合伊斯蘭教義的金融產品。對外，則應大力向「一帶一路」沿線國家拓展伊斯蘭債券、伊斯蘭銀行、投資基金及保險等伊斯蘭金融業務。

其二，招募和培養熟悉伊斯蘭教義且熟悉金融知識的專家型人才。在伊斯蘭世界，凡從事伊斯蘭金融業務的金融機構，都有義務成立「伊斯蘭教法委員會」。該委員會手握金融產品的生死大權，除需判斷金融商品是否符合伊斯蘭教義外，同時兼有監督金融機構的伊斯蘭金融的功能。

雖然「伊斯蘭教法委員會」的成員無須考取執照，但要進入該委員會，不但須精通伊斯蘭教義，而且還須擁有專業的金融知識。在伊斯蘭國家目前符合該條件的專家僅有二、三百人，如果再把專家的英語能力列為條件的話，全球可能只有數十人，如果還需要懂中文的話，或許就只有個位數。因此，所謂「行遠者儲糧，謀大者育才」，要培養符合「伊斯蘭教法委員會」要求的專家，中國人民銀行或可參考馬來西亞中央銀行的做法：設立國際伊斯蘭金融教育中心、開辦博士課程培訓相關專家型人才。在研究生、本科和專科的教育層面，中國可借鑒劍橋大學、新加坡管理大學的經驗，進一步在大學和碩士課程中加入伊斯蘭金融專業。部分香港教育機構，也可以開設由英國特許管理會計專業資格和香港大學專業進修學院提供的自費伊斯蘭金融證書課程，致力發展本地伊斯蘭金融教育，培養伊斯蘭金融的各層次人才。

同時，傳媒的力量更應被重視。除了加強對伊斯蘭金融的宣傳外，還可考慮拍攝與伊斯蘭金融題材相關的電影和電視劇，提高民眾對伊斯蘭金融的熟悉程度和興趣，以緊握正迅速增長的伊斯蘭金融市場的機遇。

其三，參與完善、創新伊斯蘭金融系統。作為一個較新的金融系統，伊斯蘭金融現存不少問題。中國應根據當前伊斯蘭金融未完善的銀行理論體系，仍未健全的制度，緊缺的管理人才，還存有不足與漏洞的運作過程等問題，和伊斯蘭金融人才攜手合作，共同完善伊斯蘭金融系統。

與此同時，中國未來應考慮創新伊斯蘭金融系統。研究顯示，未來的伊斯蘭金融市場潛在增長和創新環節，並主要集中在伊斯蘭國際高淨值富翁（HNWI）替代樞紐、包裝伊斯蘭組合型基金、伊斯蘭發售、管理樞紐以及伊斯蘭符合教義基建中心等。中國政府只有後發制人，參與伊斯蘭金融的完善、創新工作，未來才能更好地與伊斯蘭金融系統融合，共同推進伊斯蘭金融的發展。

此外，中國政府要大力發展伊斯蘭金融，可考慮在西部省份如寧夏、陝西等地設立伊斯蘭金融發展自貿區進行「先行先試」，例如在所得稅、營業稅、交易印花稅和利息稅等相關法例上作出寬免或修改，給予伊斯蘭債券和伊斯蘭金融一個更為寬鬆的發展空間。

伊斯蘭金融發展自貿區也可為中阿雙邊投資和貿易融資搭建平台。對外，中國企業可借鑒日本的做法，借助該平台並以專案融資的方式，「走出去」向阿拉伯國家海外投資。對內，也可通過該平台打造符合伊斯蘭教義的綜合性、現代化的清真商品生產基地，以打開總人口高達約 16 億、總值超過為 2 萬美元的清真產品的國際市場。

隨着中國政府提出的「一帶一路」倡議進入實際操作階段，與投資建設專案配套的伊斯蘭融資和投資將會相應增加。中國政府若能通過上述四個方面加快發展伊斯蘭金融，與阿拉伯國家加強合作，對於「一帶一路」的建設進程理應大有裨益。而香港到底如何可以發揮最大的作用並且從中獲得最大的利益？香港的金融界需要第一時間行動起來。

粵港可考慮合作建「一帶一路」智慧園區

政府要鼓勵創新、創業，發展創新產業，應當考慮建立創新、創業失敗的善後和退場機制，降低創業者的成本和後顧之憂。廣東可通過與港澳地區合作共創綜合創新體系，及率先建立善後機制和退場機制，「領跑」創新驅動發展戰略，並最終將經驗推廣到全國。

粵港澳可被打造成「中國矽谷」。新增長理論的主要建立者之一——美國經濟學家保羅·羅默（Paul M. Romer）曾指出，「經濟增長源自於更好的食譜，而不僅是煮更多東西。」羅默教授口中的「食譜」，指的就是創新。創新能夠形成新經濟，是實現經濟、社會可持續健康發展的重要途徑。這不但已是社會各界的共識，更是美國之所以能夠從一個工業強國，逐步發展成為科技強國，進而成為世界第一強國的最重要原因之一。

當前，作為中國經濟最發達地區之一的廣東省，要推動經濟結構調整和產業轉型升級，須以創新驅動發展。在此方面，廣東可以考慮與港澳地區共建創新生態鏈，將粵港澳地區打造成「中國矽谷」，未來可爭取成為國家自主創新的示範區，將成功經驗推廣至全國各地。

首先，廣東應當考慮與港澳地區共創綜合創新體系。在發展創新尤其科技創新方面，廣東擁有不少領先全國的經驗，但同時也面臨省內科研水準稍弱、創新人才培育不足、國際市場拓展能力有限這三大短板。

環顧全球，要實施科技創新、發展創新產業，上述三環缺一不可。我們看到科研水準甚高，培育了大量優秀創新人才的法國，由於法規、語言和貨幣等領域未能與國際接軌，導致國際市場拓展能力欠缺，常常淪為他國「作嫁衣裳」。由法國人創辦的Criteo、Scality和eBay等國際性科技公司，紛紛遠赴他國上市並落地生根，反而無力推動法國本土的創新經濟。

因此，假如廣東要實施創新驅動發展戰略，就極需將短板補上。臨近廣東的港澳地區，擁有國際一流水準的高等院校、科研水準和良好的教育資源，可彌補廣東科研水準和培育創新人才的不足。香港作為國際金融中心，更可在金融、語言和法律、會計專業服務等領域，為廣東創新企業提供與國際接軌的服務。

在具體合作方面，除了過去常提的三地高校、科研機構合作進行科研攻關、共同培育創新人才之外，廣東政府還應鼓勵和支持省內科研企業在港澳設立分部。通過與港澳的多層次合作，借助港澳地區法制、語言、文化和法制教育環境等的國際化和便利化，吸引和招聘更多外國高端科研人才和頂尖大學畢業生，對內充實科研創新力量，對外進一步開拓國際市場。

同時，粵港澳三地更可透過香港作為國際風險投資中心的角色，合作在香港開設風投平台。除了為廣東科研企業提供與國際接軌與先進的金融、設計和會計、法律等後勤服務外，更可以通過該平台引進外國資金、先進技術和理念、科研企業的管理模式乃至合作夥伴，充分發揮香港的互補優勢。

廣東自身的優勢是擁有成熟的產業生產製造基地，科研成果轉化能力較強，也具備較為成熟的科技研發基地。如果能夠有機結合港澳地區先進的、與國際接軌的金融體系、科研水準和教育資源、科研企業管理模式、國際思維和理念、創新文化等要素，全面打造三地科研機構、風投、企業及創業者等的對接平台，粵港澳三地很大可能就能形成綜合的創新及科技的生態鏈，該生態鏈也可為三地的發展提供新動力。

另一方面，廣東可考慮與港澳地區率先共建創新企業失敗後的善後機制和退場機制。環顧全球，無論是科研創新，還是創立創新企業，往往遭遇各類難題，失敗多成功少。如果任憑科研創新者、創業失敗者自生自滅，不但有損創新、創業氛圍，也不利創業產業的發展。

因此，廣東政府除了應利用資源大力扶持創新科研和發展創新產業外，更應考慮創立失敗創新企業的善後乃至退場機制。在設立善後體制方面，港澳業界對公司破產、公司重組和清盤等方面擁有豐富的國際經驗和國際慣例實施。粵港澳三地政府可考慮共同推出創新、創業的善後配套機制，利用政府的資源，為非因道德風險所致的創新、創業失敗者提供公司解散、銀行欠款、租稅負擔、員工遣散和破產清算等方面的援助和保障。

這些措施的目的是減少創新、創業者的後顧之憂，並為失敗者提供東山再起的機會。全球各地的創業經驗均表明，創業失敗者下次創業的成功率，通常比首次創業者成功率更高，只有更加

大力支持非因道德風險所致的創新、創業失敗者，成功創新、創業的機率才更大。

在設立退場機制方面，廣東也應當充分利用港澳資源，研究設立適合非因道德風險所致的創新、創業失敗者的退場機制。事實上，一個創新理念、一件創新產品即使在廣東和全國暫時被認定「失敗」，也未必意味在全球範圍內都不被接受、被認定是「失敗」。

因此，粵港澳三地如設有退場機制，科研企業的創新理念、創新產品若暫不被內地市場認同，也可以通過港澳地區的國際資源和人脈，向東南亞國家、「一帶一路」沿線國家乃至歐美國家推廣和出售，一方面可令創新者、創業者，風險投資人三者不致以賤賣資產、血本無歸和負債累累，另一方面也可通過港澳地區「走出去」國際，打開新的市場，未必不可令部分創業者和新產品起死回生。

廣東若能利用自身優勢，與港澳地區共創綜合創新體系，共建創新企業的善後機制和退場機制，將有望成為全國範圍創新驅動發展戰略的「領跑者」。這有機會成為廣東再次先發的路徑。粵港澳的合作體系進一步完善後，廣東更可申請成立「國家自主創新示範區」，把粵港澳在創新、創業領域合作的成功經驗推廣至全國。

第三章

從「草原之路」到 「一帶一路」與香港機遇

馬建波

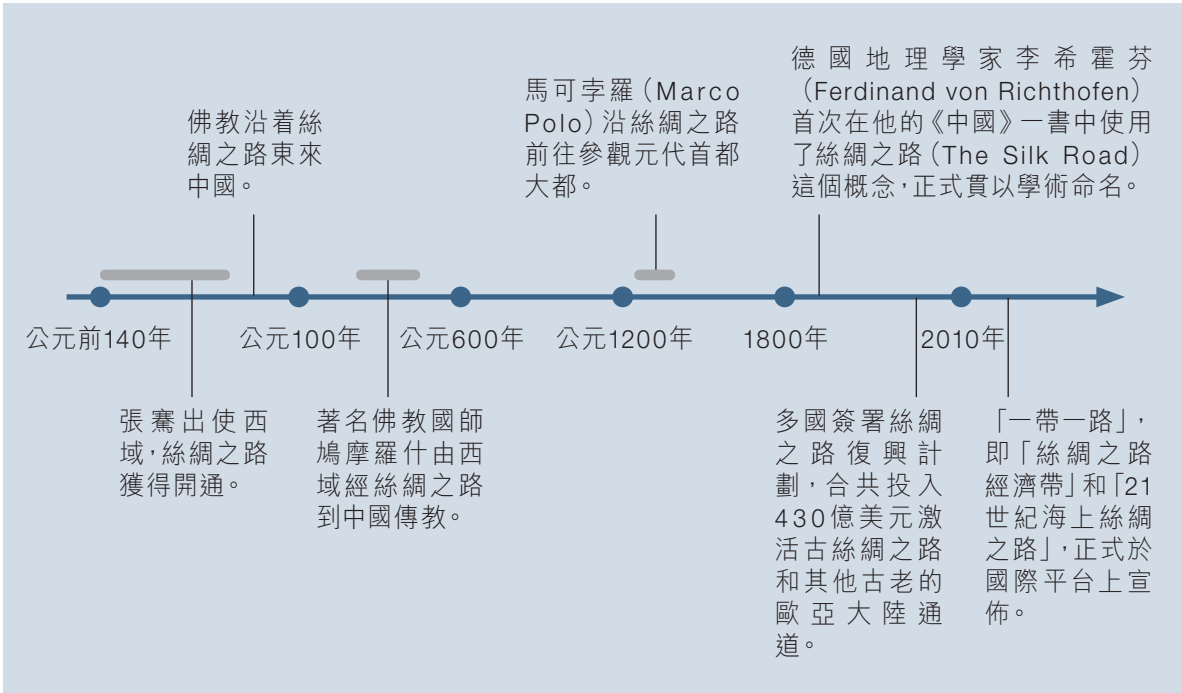
香江智匯理事

草原之路的歷史發展形成了今天的古絲綢之路。通過「一帶一路」初步規劃的經濟走廊佈局，香港作為中國的特別行政區和對外開放的最前沿國際港口，將在計劃中發揮不可缺的角色。



習近平主席於2013年9月出訪哈薩克時，首先提出了「一帶一路」的外向型經濟拓展戰略的宏偉構想。即：以「西域古絲綢之路和21世紀海上絲綢之路」為軸心構建連結橫跨歐亞大陸與東北亞、西亞、東南亞和非洲的國際經濟大動脈或「海、水、陸、鐵、空」經貿文化走廊，以實現沿線各國經濟相互滲透與共融發展的亞歐非「命運共同體」。這是一個超越以往國內或國際區域經濟發展思維局限的宏大戰略構想。習近平主席提出「一帶一路」戰略構想的初端正是在考察東北亞哈薩克等國之時，其立足於進一步擴大中國對外開放、全面深化經濟體制改革、助力產業升級與經濟轉型的一種宏觀外向型經濟戰略思考。筆者不禁驚歎這是一種穿越歷史縱深和放眼全球經濟大格局的戰略眼光，是世界進入新時代與新經濟格局下，所描繪出的「未來中國經濟與全球經濟融會貫通，共同發展」的一幅宏偉藍圖。

早在公元前1700年至1200年間，北方和西域強悍的游牧民族追逐豐盛水草而居的連年武力爭奪與戰爭遷徙，就發源和構築了從亞洲到歐洲大陸的「草原之路」雛形。在公元前後的數百年間，西北部草原部落之間的歷年征戰就是為了擴大和鞏固自己的領地、人口和勢力範圍，並控制連接歐亞大陸橋的軍事、貿易與文化交流國際商道或安全走廊，並由此形成：「草原之路」的雛形，也就是今天所稱的「西域古絲綢之路」的前身。



絲綢之路發展概覽

公元前650多年至公元700年間，「佛教、基督教和伊斯蘭教」等三大宗教文明由印度和西方相繼傳入草原，並沿「草原之路」及「古絲綢之路」傳入中原。公元2600多年前漢武帝時期的衛青與霍去病將軍為確保大漢邊關與「古絲綢之路」的安全穩定，曾揮師西進，金戈鐵馬縱橫千里，氣吞萬里如虎！他們將古匈奴逐出西域，並確保了當時這條西域遠古商道多年的和平與繁榮。盛唐貞觀之治時期，大唐王朝又以文化、藝術和貿易交流的方式再次將這條「古絲綢之路」貫通、連結，留下許多中西文化藝術、商品貿易交流的千古佳話和不朽傳奇。公元1200年，天之驕子成吉思汗御駕西征，及之後其孫忽必烈的兩次西征，蒙古大軍鐵騎所向披靡、銳不可當，橫掃歐亞三千里，以武力軍功再次打通「古絲綢之路」，征服亞歐各國，建立了疆域闊達3,300多平方公里的大蒙元帝國。「古絲綢之路」亦成為連接、貫通亞歐的重要軍事、經濟、歷史與文化的戰略通道。

進入新世紀，隨着「全球經濟一體化」大格局的逐步形成與日趨完善，以及全球各區域與各國市場的不斷開放和貿易壁壘的逐步降低，中國經濟與世界經濟已融為一體，並與美國並肩成為全球經濟的重要動力引擎。2008年全球金融海嘯爆發後，歐債危機不斷深化蔓延，導致世界經濟持續低迷，近年全球經濟平均增長率不足3%。另一方面，中國經濟改革也進入到「深水區」或轉型升級的關鍵攻堅時期，經濟增速已告別過去32年平均9.3%的高速增長，而回歸構建綠色GDP穩健增長的新常態。由於長期粗放型經濟發展弊端的累積和改革的艱難，近年中國經濟呈現逐步下行的趨勢和壓力（2015年中國經濟增長目標調降至6.8%，香港為2.4%）。因此，在目前的產業經濟格局下，中國經濟要重新煥發生機，啟動增長動力，就必須立足於全球「大市場」，抓住全球新一輪產業鏈重建和資產重置定價的歷史機會，構建全新的國家發展戰略思維。因此，「一帶一路」外向型經濟戰略構想橫空出世，振奮人心。它意味着中國與世界各國的未來經濟聯繫，必將以習近平主席提出的「一帶一路」經濟戰略為橋樑；以「經濟、貿易、文化、金融、實業」為紐帶，與沿線各國共同構建亞歐非經濟，乃至全球經濟「相融發展、共同進步與利益共用」的全新「命運共同體」和世界「經濟大格局」，也必將幫助中國經濟和全球經濟走出困境，持續復甦增添新的動力。因此，要了解今天「一帶一路」戰略思維的構想形成，我們就不能不先了解一下「古絲綢之路」及它的雛形「草原之路」是怎樣形成和發展，並成為連接歐亞非和東

西方的重要經貿戰略通道和國際文化走廊。應當說：是「草原之路」發源和孕育了豐富寬廣的草原文化，並影響了中世紀歐亞文化和中原「江河」文化。今天的草原文化已自成一脈、獨樹一幟，同中國的「黃河流域文化與長江流域文化」璀璨同輝、光昭日月。這也是全球人文歷史與社會、經濟歷史發展的趨勢和必然。

「一帶一路」顧名思義，就是「古絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路」的簡稱。單就字面而言，它就包含了兩大「關鍵要素或構成要件」。一、它是連結中國與亞歐非各國的國際經濟「戰略通道和國際橋樑」；二、它是中國與沿線各國展開合作共贏的「重要媒介與內容載體」。因此，「一帶一路」戰略將依託人文歷史底蘊，選擇中國及相關國家優越的「經濟地理區位空間」和重要的「國際通道結點」為始發站或動脈穴位。展望未來，完成「一帶一路」之國際經濟戰略大通道核心軸的「規劃、佈局與功能」的構築就顯得十分重要和迫切。

根據國家有關部委的初步規劃佈局，中國「一帶一路」的戰略經濟走廊將沿着「東北、西北、西南」三大走向和六大走廊，如：「新亞歐大陸橋由東至西向歐洲和非洲延伸走廊；中蒙俄由西至東北，穿越內蒙、吉林、黑龍江、遼沈之戰略通道；中、東亞與西亞向西延伸走廊；中南半島沿雲南昆明、廣西南寧西下對接東南亞沿線各國的經濟走廊；及中巴和中孟印戰略經濟走廊」等外向型、「水、海、陸、鐵、空」同步拓展延伸，以迅速構築完成新的國際經貿橋樑或戰略通道。因此，「一帶一路」沿線共涵蓋了69個國家或地區，而作為「21世紀海上絲綢之路」的主軸，主要由東部向南海延伸至南亞，再西進太平洋延伸、連結大洋彼岸各國。可見，中國在「一帶一路」沿線及沿海港口城市，將發揮不可替代的關鍵「絲路戰略結點和港口通道」的重要功能作用。香港作為中國的特別行政區和對外開放的最前沿國際港口，及中國最開放的國際化城市，必將再次脫穎而出，重放東方明珠的異彩，並發揮不可或缺的、積極的亞洲「戰略經濟通道與輻射功能」。目前香港已掀起搶抓「一帶一路」戰略機遇的文宣高潮，特區政府也正群策群力、積極謀劃，搶抓機遇，重振經濟。特首梁振英和港府問責官員均表示，香港將立足於挖掘自身優勢，充分把握「一帶一路」契機，積極運籌本港在「一帶一路」大戰略和大格局中的「五通」佈局。因為香港可在其中發揮獨特的優勢和作用，同時「一帶一路」經濟戰略也可以為香港的經濟發展、民生改良和社會發展提供綿延不絕的新動力。

筆者在前面已述及，實施「一帶一路」經濟戰略，除了必須加快完成「橋樑與通道」的國際走廊新構築外，為確保完成中國「一帶一路」宏偉戰略構想順利實施的另一個關鍵「要素或構件」，就是中國與沿線各國展開合作共贏所必須的「重要媒介與內容載體」。那就是在連結國際「大市場」的「橋樑和通道」中，我們將與對方合作什麼？輸送什麼？融通什麼？交流什麼？及可提供什麼樣的「你無我有、你有我無或互通有無」的優質服務與產品？因此，本着建立亞歐非「命運共同體、互利共贏和共同發展」的大方針，未來「一帶一路」沿線國的經濟契合點與合作發展空間、前景是十分廣闊的。

首先，就是靠密集資本和高科技支撐，圍繞「海、水（路）、陸（路）、鐵（路）、空」的國際交通基礎設施和樞紐網路工程的互聯互通建設，以完成「一帶一路」之國際走廊或主軸的戰略結點佈局。

其次，是要創新或提昇傳統經貿合作模式及其內涵，以重建完成國際產業鏈的完整新佈局。國家將以「裝備製造業輸出、產業轉型升級合作、新能源合作開發、生物資源與農畜產品的深度研發利用，及國際教育、文化、旅遊產業的合作交流、節能環保與生態文明理念的發展創新」等合作為重點，全面推動「一帶一路」經濟戰略的實施。

再次，就是要發揮傳統優勢，進一步拓展和強化沿線各國的金融合作領域，為「一帶一路」戰略的建設實施提供充足而強勁的金融資本支撐。因此，各國金融合作模式將得到進一步創新和深化，如：「紐倫港滬」國際大區域金融中心加強與互聯互通機制的建立與推進合作；多國參與建立的亞投行；亞開行的深度合作；金磚國開發銀行與上海合作組織開發銀行的建立合作；中國東盟海上合作基金的建立等，都將成為實施「一帶一路」外向型經濟戰略的重要資本杠杆和戰略支點，並將在未來 15 年撬動沿線各國近 20 萬億人民幣的資本投入。

由上可見，結合本港區位特徵與傳統優勢考量，未來香港在「一帶一路」格局中的定位、地位與功能都非常重要。因此，香港將當仁不讓，必將發揮國際大都會的傳統產業經濟優勢，扮演更加持重和積極的經濟角色。根據全球經濟的復甦與發展的趨勢分析，未來中國「一帶一路」經濟戰略藍圖的核心「內容載體和經濟內涵」，總括而言就是「金融資本、航運物流、國際貿易、文化

教育、能源開發、產業合作、專業服務」等重點領域。而香港自開埠通關一百五十多年以來，就是亞洲最重要的國際通商口岸和轉口貿易中心，也是連接和傳播大洋經濟與海洋文化的重要海上走廊和港口結點。在經歷一個半世紀的發展後，香港已成為重要的亞洲國際航運物流中心、亞洲國際金融中心、亞洲國際教育中心和現代服務業，及高增值專業服務的亞洲孵化器。

97回歸以來，香港在「一國兩制、港人治港」和高度自治的體制優勢保障下，以及中央政府和全國人民始終如一的鼎力支持下，香港的經濟活力得以保持和延續，並成功渡過97亞洲金融風暴、03SARS疫情和08全球金融海嘯等多次狂風惡浪的襲擊，並成功避過了長期產業空洞的經濟陷阱，其國際金融、航運物流、國際教育、科技研發、生態環保和專業服務等傳統優勢都得以進一步鞏固和加強。而且，這為香港未來經濟盡快擺脫產業空心的滯礙，實現經濟穩健復甦和產業轉型奠定了堅實物質基礎和體制準備，並迎來了千載難逢的歷史機遇。這個歷史機遇就是國家「一帶一路」經濟戰略，所賦予香港的重要戰略機遇期和歷史使命。

實施「一帶一路」經濟戰略，將貫通亞洲、歐洲和非洲的經濟合作走廊，促進沿線各國的共同繁榮發展，並加強各國在政治、經濟、社會和人文領域的多層次與多領域合作。根據特區政府的定位，香港參與實施「一帶一路」的戰略目標就是要實現「五通」。即在「五個領域」實現「互聯互通與互惠合作」：首先是政策通、第二是設施通、第三是經貿通、第四是金融通、第五是民心通。這五個互聯互通的範圍涵蓋社會、人文、政經、歷史，已超越了傳統的金融服務與經濟合作的範疇。因此，香港未來在「一帶一路」戰略框架中的騰挪空間與發展潛力是巨大的，前景也是十分誘人的。

同時我們看到，香港還擁有「一國兩制、港人治港和高度自治」（一個國家和兩種社會制度）的雙重制度優勢。香港是中國的行政特區，也是中國的國際視窗。正如特首梁振英所言「外商來到香港就是來到中國，香港走到外面，也就是中國第一部分走到外面」。可見，香港與世界的聯繫互通不僅僅是單向的對外輸出功能，內地企業可以利用香港作為一個國際平台實施「走出去」戰略，同時也具備了雙向的引進人才、資本、技術的市場輻射功能。因此，特區政府已將香港的發展路向定位為「一個超級連絡人」的角色（super-connector）。而這個獨特的「超級連絡人」角

色，恰恰是除香港以外的其他地方無法比擬和超越的。香港這種「獨特優勢與功能」，將在中國實施「一帶一路」經濟大戰略的過程中，得以淋漓盡致表現和發揮。

根據聯合國貿易和發展會議最新發表的環球投資報告：2014年香港在全球外國直接投資的輸入和輸出皆排名第二位，分別為：輸入1,030億美元（僅次於內地）；輸出1,430億美元（僅次於美國）。作為一個擁有710萬人口規模的國際城市，能在眾多的國際競爭者中搶得先機和領先優勢，說明香港在國際金融格局與全球經濟循環中的地位和作用是非常顯著的，香港已成為亞洲國際資本與人民幣國際化的重要戰略通道。

可見，隨着亞投行的建立和香港區域總部功能的建設發揮，及亞投行設立400億美元的「絲路基金」即將啟動實施，香港以其獨特的歷史地位、優越的區位優勢和強大的金融、專業服務行業功能，必將獨享和發揮「一帶一路」戰略框架中「戰略通道與港口結點」和「優質媒介與內容供應」等雙重優勢定位的經濟功能。其「文明嚴謹的法治社會內涵、開放透明的自由市場機制、高效廉潔的政府運作體制、及監管嚴格的國際金融服務、國際資本與人民幣國際化通道、創新科技與新能源科技研發優勢、國際文化交流與教育合作，以及香港優質的律師、會計師、醫療衛生等專業服務」，都將依託香港「國際口岸通道與經濟合作結點」的雙重優勢定位，成為未來「一帶一路」經濟戰略橋樑中的「融通國際資本與創新產業發展」的重要經濟內涵。可見未來的香港，機不可失，時不我待！關鍵就看香港各界能否盡快革除「泛政治化」爭拗、盡快統一思想認識，將工作精力和重心回歸到經濟建設與社會民生發展的本源上來？就看710萬香港同胞能否真正抓住這一次「千載難逢的歷史機遇」。

宏觀篇

第四章

香港是絲綢之路的重要節點

林文映

香港客家文化研究會會長

唐朝時的屯門，清朝時的香港島，現在的維多利亞港……香港一直是絲綢之路的重要節點。而於未來，有賴高
鐵火車站的修通，九龍半島將延續香港要點的角色，助社會主義從東方往西方轉移。



絲綢之路，一直被認為是東西方物質與文化交流的「對話之路」。絲綢之路，往往指陸地上的東西方物質與文化交流之路，而在海洋上東西方物質與文化交流之路則稱為海上絲綢之路。本章所論及的內容——香港是絲綢之路的重要節點，既指陸上絲綢之路，也指海上絲綢之路。

自1877年德國地理學家李希霍芬（F. von Richthofen）將中國長安（今西安）西達地中海東岸的古代商道命名為「絲綢之路」（Silk Road）之後，絲綢之路的稱號就一直代表陸上絲綢之路沿用至今。而海上絲綢之路起於秦漢，興於隋唐，盛於宋元，明初達到頂峰，明中葉因海禁而衰落。海上絲綢之路，是古代中國海外貿易的連接延伸，中國著名的絲綢、陶瓷、茶葉和鐵器，經由這條海上交通路線銷往各國；西方的香藥、煙葉、呢絨、鴉片等也通過這條路線輸入中國。歷代海上絲路，可分三大航線：一條是東洋航線：由中國沿海港口至朝鮮、日本。一條是南洋航線：由中國沿海港口至東南亞諸國。一條是西洋航線由中國沿海港口至南亞、阿拉伯和東非沿海諸國。歷史上，香港是海上絲綢之路的重要節點的說法，是由南洋航線和西洋航線來看；未來說香港是陸上絲綢之路的重要節點，是指高鐵從亞歐大陸的「亞洲之星」與「歐洲之星」聯結起來，未來可由香港坐高鐵直達倫敦，改變從前由倫敦坐輪船到香港的局面。

「屯門」是海上絲綢之路的重要節點

先說歷史上香港是海上絲綢之路的重要節點。海上絲綢之路是古代中國與外國交通貿易和文化交往的海上通道，線路主要以南海為中心，起點主要是廣州、泉州，所以又稱南海絲綢之路。海上絲綢之路形成於秦漢時期，發展於三國隋朝時期，繁榮於唐宋時期，轉變於明清時期，是已知的最為古老的海上航線。有說在陸上絲綢之路之前，已有了海上絲綢之路。主要有東海起航線和南海起航線。海上絲綢之路是古代海道交通的大動脈。由於古代生產力低下，海上航行靠帆船，不是靠機船，沿着陸地不遠的海岸航行，未敢遠離大陸到外海航行。所以海上絲綢之路的起點無論是廣州，還是泉州，香港都是海上絲綢之路的重要節點。

關於漢代絲綢之路的南海航線，據《漢書•地理志》記載，漢武帝派遣的使者和應募的商人出海貿易的航程：「自日南（今越南中部）障塞、徐聞（今雷州半島）、合浦（今廣西）船行可五月，有都元國（今蘇門答臘島西北部）；又船行可四月，有邑盧沒國（今緬甸勃固附近）；又船行可二十餘日，有湛離國（今緬甸悉利）。步行可十餘日，有夫首都盧國（今緬甸卑謬附近）。自夫首都盧國船行可二月餘，有黃支國（今印度東南海岸之康契普臘姆），民俗略與珠崖（今海南島）相類，其州廣大，戶口多，多異物，自武帝（公元前140–前87年）以來皆獻見。……平帝元始（公元1–5年）中，王莽攝政，欲耀威德，厚遣黃支王，令遣使獻生犀牛，自黃支船行可八月，到皮宗（今新加坡西面之皮散島）；船行可二月，到日南象林（今越南中部廣南省維川縣南茶橋）界雲。黃支之南，有已程不國（今斯里蘭卡島），漢之譯使自此還矣。」《漢書•地理志》雖無香港是漢代絲綢之路的南海航線節點的記載，但書中所述的日南、徐聞、合浦、珠崖等地，均是漢代交州所轄地域，即今香港所在地域漢代亦屬交州所轄。

最早在地圖上出現的香港所轄地域名稱是以「屯門」顯世的，其時在唐代。也就是說，屯門，在唐代已成海上絲綢之路的重要節點。宋朝歐陽修等撰的《新唐書•地理志》記載了唐代海上絲綢之路的航線：「廣州東南海行，二百里至屯門山（今香港九龍半島西南），乃帆風西行，二日至九洲石（今海南島東北角附近），又南二日至象石（今海南島東南方獨珠山）。又西南三日行，至占不勞山（今越南占婆島），山在環王國（今越南中南部）東二百里海中。又南二日行，至陵山（今越南歸仁燕子岬）。又一日行，至門毒國（今越南歸仁、芽莊之間）。又一日行，至古笏國（今越南芽莊）。又半日行，至奔陀浪洲（今越南藩朗）。又兩日行，到軍突弄山（今越南湄公河口昆侖島）。又五日行，至海峽（今馬六甲海峽），蕃人謂之『質』，南北百里，北岸則羅越國（今馬來半島南端柔佛），南岸則佛逝國（即室利佛逝，在今蘇門答臘島）。佛逝國東，水行四五日，至訶陵國（今爪哇島或蘇門答臘島，或兩者兼之），南中洲之最大者。又西出峽，三日至葛葛僧祇國（今伯勞威斯群島），在佛逝西北隅之別島，國人多鈔暴，乘舶者畏憚之。其北岸則箇羅國（今馬來半島西岸吉打）。箇羅西則哥谷羅國（今馬來半島克拉地峽西部）。又從葛葛僧祇四五日行，至勝鄧州（今蘇門答臘島棉蘭附近）。又四五日行，至婆露國（今蘇門答臘島西北

部)，又六日行，至婆國伽蘭洲（今尼科巴群島）。又北四日行，至獅子國（今斯里蘭卡島）。其北海岸距南天竺（南印度）大岸百里。又西四日行，經沒來國（今印度西南部奎隆）南天竺之最南境。又西北經十餘小國，至婆羅門西境（今印度西部）。又西北二日行，至拔颶國（今印度納巴達河口布羅奇附近）。又十日行，經天竺西境小國五，至拔颶國（今巴基斯坦卡拉奇附近），其國有彌蘭太河，一曰新頭河（即印度河），自北渤昆國（約在今印度喀什米爾）來，西流至拔颶國北，入於海。又自拔颶國西二十日行，經小國二十餘。至提羅盧和國（今伊朗阿巴丹附近），一曰羅和異國，國人於海中立華表，夜則置炬其上，使舶人夜行不迷。又西一日行，至烏刺國（今伊拉克巴士拉），乃大食國（阿拉伯帝國）之弗利刺河（即幼發拉底河），南入於海，小舟溯流，二日至末羅國（伊拉克巴士拉之西），大食重鎮也。又西北陸行千里，至茂門王所都縛達城（今伊拉克巴格達）。」「自婆羅門南境，從沒來國至烏刺國，皆緣海東岸行；其西岸之西，皆大食國，其西最南謂之三蘭國（今非洲坦桑尼亞的沙蘭港一帶），自三蘭國正北二十日行，經小國十餘，至設國（今葉門席赫爾）。又十日行，經小國六七，至沒異國（今阿曼東北的蘇哈爾）。又西北十日行，經小國十餘，至拔離訶磨難國（今巴林）。又一日行，至烏刺國，與東岸路合。」歐陽修等撰的《新唐書·地理志》詳細記載唐代海上絲綢之路的航線，並點明香港屯門是海上絲綢之路的重要節點。進出廣州港之際，屯門為海上航行提供淡水、食品、物資等補給之地。自廣州出海的中國商船，或回航的蕃舶，多會待冬季東北風發之便，經屯門出海，南駛中南半島及南洋群島，再到印度洋及波斯灣等地。

屯門（Tuen Mun），古時又稱團門、亦稱段門，位於今香港新界西北部，是香港的新市鎮之一。北至兆康苑、東至龍珠島、西至龍鼓灘，中間有屯門河穿過，是屯門區的中心區域及最重要的組成部份。遠在春秋時期（公元前770–前475）已有鹽業及漁業在此發展，為保護這些產業，朝廷在此屯駐士兵。「屯門」這一名稱就是源於「屯田防衛之軍駐紮守衛的海門」，即「屯兵之門」。隨着時代的推移，在唐朝（公元618–907年）、宋朝（公元960–1279年）有很多為和中國做生意而前往廣州的波斯人及印度人，他們都將此地作為居留地，屯門也隨之繁榮起來。明朝時（公元1368–1644年）葡萄牙人又將此作為侵略中國的基地，在此登陸，建立石碑和營寨。清朝（公元1644–1911）末期，英國人將此作為向中

國販運鴉片的轉運站，之後屯門並沒有以貿易港延續下去，是因為這不是「割讓」的土地，而是「租借」的土地的緣故。

屯門是客家人遷徙至香港的一個重要登陸點，又是客家人從香港走向世界的一個出發點。屯門位於珠江口伶仃洋的東岸，往往使國人想起文天祥《過零丁洋》一詩：「辛苦遭逢起一經，干戈寥落四周星。山河破碎風飄絮，身世浮沉雨打萍。惶恐灘頭說惶恐，零丁洋裏歎零丁。人生自古誰無死，留取丹心照汗青！」現在居住在香港新界的文氏，是文天祥的後代。南宋末年，文天祥在北京就義後，其家族為躲避元兵的追殺，逃至如今新界的元朗，為最早開發香港的家族之一。據史料記載，在宋朝末期，第一個在香港開埠的，是侯氏家族。侯氏始祖侯五郎，是北宋進士，金兵南侵時，侯家南遷至番禺，後來他的後代侯卓峰舉家遷到今天的新界。嗣後，又有侯氏之後，又有鄧氏、彭氏、廖氏陸續遷入。侯、鄧、彭、廖、文五家，進入香港墾殖，各居一方，被稱為新界五大族。按他們主的主要居住地，分別叫上水侯氏、錦田鄧氏、粉嶺彭氏、上水廖氏、新田文氏。五大族中的鄧、彭、文，祖籍都是江西，文氏屬客家人。他們是最早入港的客家先民，800年前已經落地生根，從陸地上遷徙多從寶安徒步行走，從水路遷徙多從屯門登岸落根於九龍半島。1841年中英簽訂《南京條約》，清廷將香港島割給英國後，屯門作為港口口岸的功能消退，客家人就少從屯門登船以移居世界各地，改從香港島啟程了。

「香港島」是香港海上絲綢之路的重要節點

被割讓的是香港島，即經過兩次鴉片戰爭，1841年8月2日中英簽訂《南京條約》，正式確定「香港」作為全島的名稱。香港地名的由來有四種說法：

一是與香料物有關。宋、元朝時期香港是東莞轉運南粵香料的集散港口，因轉運東莞香料而出名。東莞的莞香聞名於世，香料品質上乘，被稱為「海南珍寶」，且是進貢朝廷皇上的貢品。因此，東莞種香樹規模巨大，製香技術優等，香市交易旺盛。莞香，又稱沉香，從東莞各地運到香埗頭（今尖沙嘴），小艇運至港島南邊的香港仔、鴨脷洲相抱成形的石排灣，再轉載運至廣州、北方、京師等地。石排灣，稱為香港仔、香港圍，1860–1870年間

在舊圍外建新圍，叫香港村（今黃竹村），此地便成東莞香料的集散港口之地，因而名曰香港。

二是與天然的港灣地有關。香港島上有一條小溪水，名曰「瀧水」，在今薄扶林附近。其溪水甘香可口，海上航行的水手常到此溪取水，取水者就稱此溪為「香江」。香江流入海沖成小港灣，英國人登上香港島時就是從此港灣上岸的。

三是與人劉香（又稱香姑）有關。相傳清朝嘉慶年間，有一海盜林某（或說李某）居住在香港島上，娶妻劉香，人稱香姑。有說海盜被人趕走逃往台灣後，有說海盜被人殺死後，就全靠劉香（香姑）佔據在島上開發。以後人稱該島為香港島。

四是與人的口音相關。1841年英軍在港島西南部赤柱登陸後，由漁民陳群帶路。經過香港村時，英軍詢問該地地名，陳群用土話答稱「香港」，英軍即以陳群的口音「Hong Kong」記之，並用以稱呼全島。1841年中英簽訂《南京條約》，「香港」作為全島名稱正式確定下來。1856年《中英北京條約》，1898年簽訂《展拓香港界址條約》，「香港」又進而成為整個地區的稱謂。屯門就是於1898年簽訂《展拓香港界址條約》時租借給英國的。

「維多利亞港」是香港海上絲綢之路的重要節點

「香港」是「家」，而「維多利亞港」則是「客」。維多利亞港的名字原來是來自英國的維多利亞女王。英國在世界不少地方做「客」，不但將中國「香港」變成「維多利亞港」，而且也讓巴西、加拿大、澳洲、塞舌爾、西班牙等地的港口、地方也「客」成了「維多利亞」。英國在維多利亞女王執政的1837年至1901年期間，在海洋上的位置超越了葡萄牙、西班牙、荷蘭等國的霸權位置，被稱為「太陽不落」的大英帝國。在香港島上「家」的銅鑼灣公園，也被「客」成了「維多利亞公園」。無論是「香港」也好，「維多利亞港」也好，都是「屯門港」的升級，都是海上絲綢之路的重要節點。在未有起名維多利亞港之前，英文就叫Harbour of Hongkong或者Hongkong Harbour，即「香港之港」的意思。初期港口面積不大，只包括香港島北角，九龍紅磡到昂船洲的水域。

隨着海運量增大，港名易為「維多利亞港」，面積也擴大。維港面積達 41.88 平方公里，平均水深達 12 米。最深的航道是鯉魚門，深約 43 米；最淺的航道則是油麻地，約為 7 米。維港的範圍東至鯉魚門，西至青洲、青衣島南灣角及汀九（該帶水域又稱為「西錨灣」）。維多利亞港潮差約 1 米。海港內包括青衣島、青洲、小青洲及九龍石等島嶼，以及藍巴勒海峽、硫磺海峽及鯉魚門等水道。維多利亞港是位於香港特別行政區的香港島和九龍半島之間的海港。海港的西北部有世界最大的集裝箱運輸中心之一的「葵涌貨櫃碼頭」，被評為世界第三大海港。由於港闊水深，為天然良港，香港亦因而有「東方之珠」、「世界三大天然良港」及「世界三大夜景」之美譽。維多利亞港一直影響着香港的歷史和文化，主導着香港的經濟和旅遊業發展，是香港成為國際化大都市的關鍵之一。

何以香港能成為海上絲綢之路的重要節點？形成原因取決於維多利亞港的作用發揮。該港是一個天然的深海水良港，它的形成大概在當海平面比今天還很低之時。當時的維多利亞港是太平山與九龍之間的一個山谷，後來隨着海平面上升，原來的山谷被海水淹蓋，成為了今日的海港。維多利亞港港區海底多為岩石星底，泥沙少，航道無淤積，港區水域遼闊，港區水深足，萬噸級的遠洋巨輪可以全天候進出港口。港內有三個海灣和兩個避風塘能躲風避浪。維多利亞港口東面的鯉魚門和西面的汲水門較窄，加上受九龍半島和香港島的群山所包圍，形成港口四面環山，強風因而被山勢所阻。另外，由於九龍半島向南伸入海中，削弱了風浪，使港區相對平靜。維多利亞港內設有多個天然及人工的港灣與避風塘，足夠讓船艇在平日與颱風來臨時避免受到風浪侵襲。除此之外，香港氣候暖和，港口終年不結冰，船艇一年四季皆可自由進出。在天時地利下，香港成為了優良的港口。

「九龍半島」是香港陸上絲綢之路的重要節點

再說未來香港是陸上絲綢之路的重要節點。香港維多利亞港北岸的九龍半島有座九龍高鐵火車站，在此亦可成為陸上絲綢之路的重要節點。此火車站可成為北接高鐵深圳北站的網站，而深

圳北站高鐵已與廣州南站相接，可坐深圳至北京、上海的高鐵，深圳也已與長沙、武漢、鄭州、西安高鐵相接。今天的西安，歷史上的長安，是古代陸上絲綢之路東方的起點。現今西安至蘭州、烏魯木齊的高鐵已修通，有待和平合作，由烏魯木齊至哈薩克，再往俄羅斯莫斯科，而現中國正協助俄羅斯修建喀山至莫斯科的高鐵，再由莫斯科至白俄羅斯的明斯克、波蘭的華沙、德國的柏林、法國的巴黎，走「歐洲之音」，穿英吉利海峽直到英國倫敦。屆時中國的香港人可從香港九龍高鐵火車站乘高鐵，經由深圳、廣州、鄭州、西安、烏魯木齊、阿拉木圖、阿斯納塔、葉卡捷琳堡、喀山、莫斯科、明斯克、華沙、柏林、巴黎，到倫敦去，重新改寫中國近代史：1840年英國人乘船從倫敦到香港，是資本主義從西方向東方轉移的過程；不出200年，中國人乘高鐵從香港到倫敦，則是社會主義從東方向西方轉移的過程。因此完全可以說，香港既是海上絲綢之路的重要節點，也是陸上絲綢之路的重要節點。這全賴於「一帶一路」的世界經濟新格局的決策才能實現。

參考文獻：

1. 《漢書·地理志》 漢朝 班固撰
2. 《新唐書·地理志》 宋朝 歐陽修 宋祁等編撰
3. 《香港概論》 楊奇主編 中國社會科學出版社1993年
4. 《論廣州與海上絲綢之路》 中山大學出版社 1993年
5. 《香港的地名與地方歷史》 饒玖才著

第五章

香港的機遇與內部紛爭

雷鼎鳴

香港科技大學經濟發展研究中心主任

中國希望藉「一帶一路」政策拉近與各國關係，
擴充經濟市場，並抗衡美國帶來的貿易與運輸威脅。
而香港，雖然具有工業與物流業豐富的經驗，但其必須意
識並解決如對中亞等地認知不足的問題，「一帶一路」才會成
為香港經濟翻身的良機。



「一帶一路」，在香港也成了熱門話題了。我想，可從「十三・五」規劃談起。

中華人民共和國建國前期採用計劃經濟模式。自改革開放後，市場的比重增大不少，但「五年計劃」仍佔重要地位。我不認為「五年計劃」是發展經濟的恰當方法，把它廢除也無大礙，但若每五年搞一次全國性的總結過去與展望未來，可能也有點用處。

香港是市場經濟主導，不用依靠「五年計劃」，但既然內地的第十三個「五年計劃」又將推出，並於2016至2020年執行，港人若不了解此計劃內容，並從此尋找商機，便屬笨蛋。

早於去年，發改委已為「十三・五」訂下25個研究課題，其中不少是理所當然的項目，如教育、人力資源、環境治理、創新驅動等，當中又以經濟轉型、工業升級、「走出去」等項目相對較值得港人關注。經濟轉型及工業升級主要應是指從工業轉到服務業，工業升級是從勞動密集工業轉至科技含量較高工業。

成功推動 難度很大

中國的服務業佔國內生產總值（GDP）比重已從1980年的22.2%增至2014年的48.1%，大於工業與建築業加起來的42.7%。我們可預期，工業的相對板塊還會下降，在港時有報導的PMI指數在50以下將不會罕見，但服務業會逐步擴大。至於轉型至高科技，過程中恐怕有陣痛，失業人數常會因此等轉型而增加，我們對這些應有心理準備，不用大驚小怪。

我不知道「一帶一路」會否寫在「十三・五」規劃中，此乃未來起碼一二十年的國策，超越了「十三・五」的範疇。但卻可預期「十三・五」中不少規劃都會與「一帶一路」拉上關係。在香港社會中，甚至在大學校園內，已見到不少有關「一帶一路」的討論會，我自己也參與了一部分。據我觀察，香港的有識之士對此的觀點可總結為兩點：一是它對內地及香港都極為重要，甚至有學者說這是香港最後的機會；二是不論內地或香港，成功地推動此大計難度很大。對港而言，起碼在起步階段，頗使人有老鼠拉龜的感覺，着力點不易設立。

換言之，此乃「高風險高回報」的活動。誰能找出可行策略，誰便可降低風險，從而更有把握地得到高回報。我相信中央政府也在摸着石頭過河，而且尚未研判到香港可扮演的具體角色與貢獻。正因如此，香港若能在「一帶一路」這一國策中起到重要的貢獻，那麼香港在中國的政治經濟地位便會較為鞏固。哪一位競逐行政長官的候選人能提出更有見地的看法，便愈會受到中央祝福。

按此邏輯，在未來一年多以內，若某人對「一帶一路」不聞不問，那麼我們大可判斷，此人並非認真的競逐特首人選。當然，對「一帶一路」十分關注的人並不等同一定有意競逐特首，此等邏輯不可搞錯。

「一帶一路」對中國的重要性

「一帶一路」的概念是習近平於2013年9月及10月所提出的。「一帶一路」，亦即「絲綢之路經濟帶」及「21世紀海上絲綢之路」，這名詞的背後是中國自身經濟發展及對外經貿與外交關係的一次大轉身。對港人來說，當中可能藏有不少商機及政治元素，不應就此輕輕放過。

「一帶」是要發展古代陸地絲綢之路一帶的經濟，範圍與漢代張騫通西域時所涉及的地區頗有重疊之處。以西安作起點，往西北進發，打通中亞細亞，直達中東和歐洲。「一帶」最大的着力點在於建造以高鐵為要點的基礎建設，促進貿易，帶動中國大西北的經濟發展。

如果港人覺得「一帶」離我們太遠，那麼「一路」的其中一個起點正可能是香港。它是以鄭和從福建泉州下西洋時的路線作為參考，再加以現代社會的元素，駁通中國與南洋、中東、非洲的船隻。其航行的目的，並不只是宣揚國威，而是滿載貿易商品，而商品背後，尚有金融、商業及物流等現代服務。此外，促進運輸的港口建設也是「一路」的重要元素。

一般而言，與政府規劃相比我較為相信市場力量，但對港人來說，「一帶一路」這一國策已是影響香港市場發展的一個現實，逆之無謂，順之則可尋商機。香港應如何利用自己的優勢在「一帶一路」尋求最大的利益？

我們看到，中國與「一帶一路」的周邊國家發展階段頗為接近，因此互補性不強。但上海與香港是例外。香港是國際級的金融中心與經貿物流中心，其服務水平遠勝「一帶一路」的其他地方。香港在內地人民及中央政府眼中，地位早已因港人忙於內耗、不思進取而下跌，話語權也逐漸減弱。若港人要重建自己的地位，必須證明自己對中國有價值。既然「一帶一路」是重要的國策，而這國策又涉及國際經貿金融的軟件與硬件，這些要素恰好也是香港的強項。若不緊握這從天而降的機會便是大笨蛋。

為什麼習近平會提出「一帶一路」的策略，而且十八屆三中全會也把它寫在決定之上？我相信這是經過長時間考慮的國策，不會輕易改變。究其背景，我認為中國要推動這策略是要一舉多得。

雞蛋分散擺放

中國人民的收入差距中，很大的一部分是由地區差距造成，而大西北發展較落後，正是形成這差距的重要原因。「一帶」的發展意味着重點開發大西北的經濟，這對地區的平衡及人民收入較為平均自然大有益處。從全國經濟與國防的安全角度來看，減少依靠沿海發達地區的城市，把經濟分散，不把蛋都放在同一籃子中，是合理的做法。

投資建設推動經濟

「一帶」與「一路」均涉及大量基建項目，而這些項目是否能推動經濟增長？我在過去的文章中曾多次提及，中國的儲蓄率接近GDP的一半，儲蓄的資金每年用作的投資，在絕對量而言，早已是世界第一。這麼龐大的投資是否因報酬遞減律而使收益迅速下降？長遠而言，這是必然的。但中國的投資回報率似乎遠未到這個階段。一個原因是人均擁有的資金，與發達國家相比，差距仍大。各種建設進步雖快得使人瞠目結舌，但未完備、可供改善的，仍到處可見。

由此可知，投資建設仍有很大效益。在未來一段長時間，投資仍是推動經濟增長的重要動力。大西北是相對落後的地區，我到過青海等地，其發展程度與北京、上海等地不可相比，資金相

對短缺，報酬遞減律的影響不是問題，但需要有新的高效益的投資機會。

靠現代化的基建工程有效地接通中國其他地方並打通中亞、中東及歐洲的高速陸路運輸，這些正是提供高效投資機會的前設條件。這些地方不但缺乏經濟發展的軟件，硬件同樣嚴重不足。投資鐵路與公路基建正是製造及提昇硬件。

至於沿海地區，港口設施早已不斷改善。世界現在最重要的十大貨櫃碼頭，有七個已是在中國。它們分別是上海、深圳、香港、寧波—舟山、青島、廣州與天津（香港以外的其他六大港口，吞吐量已是香港的5.28倍！）。海上絲綢之路在中國的硬件已經不錯，要發展的可能是軟件。

擴充市場

中國的經濟決策人時有提到中國有所謂的「產能過剩」問題，因而要擴充並尋找新的市場。我對「產能過剩」這個說法頗有保留，但知道他們意何所指。在新古典經濟學中，根本不應出現這問題。若產能過剩，即供應能力大於總需求，那麼商品的價格自會在自由市場中往下調整，從而達致供求平衡，因此哪來「產能過剩」之理？若說有此現象，多半是企業刻意調高價格，以謀取較大的壟斷利潤。若市場有足夠競爭性，而某公司售價又高於別人，那麼它的商品便可能無人問津，而公司亦會因而倒閉。

話說回來，在全球化的大環境下的分工甚細，小量企業往往在某些商品中佔據了世界市場的大部分份額。它們都擁有相當的市場壟斷力量，可以把價格抬高，也當然會希望有新的市場供它們推銷產品。不過，就算沒有「產能過剩」，公司一樣希望有更大更多的市場。有了新市場，對其產品的需求增加，公司便可加價增產。因此，「產能過剩」只是一個偽命題。無論是壟斷或競爭，擴充市場總會對中國有利，「一帶一路」正是要達此目標。

反制圍堵策略

美國早已決定重返亞洲。2015年10月完成簽署協議的TPP（泛太平洋戰略經濟夥伴關係協定），擺明車馬是要把中國排諸在外，作為其圍堵中國的一個步驟。TPP其實是世界上多個自由貿

易協議中的其中一項，成員各自同意在會員國之間自由貿易。

本來中國已加入了世貿組織，可與各國相對自由地貿易。但組織有一項條款：某國不用提供證據便可控訴別國有傾銷，從而在世貿有正式裁決前可單方面實施對別國的制裁。很多國家都有運用此途徑，大大損害了貿易的自由度，促使了其他國家另結盟約，恢復自由貿易。而TPP正是此一產品。但其獨特之處，是要刻意阻止太平洋西岸的最大經濟體中國加入，美國爭霸的意圖昭然若揭。中國要推動「一帶一路」，正是一反制策略。不但要在陸路上靠高鐵把中國、中亞、中東甚至歐洲連成一氣，更連傳統的海路也不退讓，用經貿活動與資金投放拉攏鄭和航線的周邊國家。

減低受封鎖機會

中國依賴輸入石油日深，海路上的馬六甲海峽隨時可被美國控制，嚴重威脅中國的能源生命線及經貿運輸。在陸路上搞「一帶」有助多找一個安全的運輸通道，不致這麼容易被封鎖。在海路上繼續與沿途各國加強經貿來往，也可降低被封鎖的機會。

拉近與各國關係

按購買力平價的其中一種方法計算，2014年中國的GDP已超越美國，成為世界最大經濟體。此種單項冠軍當然不等同全能冠軍，中國很多方面的實力仍遠落後於美國。但GDP水漲船高，中國的影響力無可避免地增強。中國比美國優勝的地方是資金充裕，不像美國般欠債纍纍。

中國的資本尚未因報酬遞減律而致投資回報率低行，內地本身仍有很多有效益的投資機會，但這不排除資金可輸出至有更高投資回報的地方。「一帶一路」不宜看成只是集中搞商品貿易的策略，資金流動及相應的金融服務也必會緊跟國際貿易。「一帶一路」的周邊國家不少都欠資金，中國的可用之策是給她們貸款發展基建。這些國家改善基建後，與中國及同區域的經濟貿易活動就能更有效地進行，從而維持與中國更密切的關係。透過這些影響力，中國可能漸漸有資格重寫國際經貿規則。中國強調「一帶一路」不涉及參與者的國家安全，是明智的做法。也許中國正是

利用建設硬件及輸出資金，拉近各國與己的關係，從而增強自己的軟實力。

此外，我想，香港人現在應該有更廣闊的視野，並了解未來二三十年國際經濟格局的變化。港人眼中的「國際」，其實主要指歐美世界。今天，歐盟與美國的GDP大約相等，合共佔了世界經濟的四成左右。25年後會怎樣？我們不妨用諾貝爾獎得主經濟歷史學家伏格爾（Robert Fogel）的預測作參考。他認為中國的GDP一直被低估，因不少人忽略了中國家庭對教育的巨大投資。到了2040年，他估計中國的GDP可達世界的40%，美國是14%（但美國的人均收入勝於中國），歐洲則只剩下5%。

伏格爾的預測未必完全準確，但我們仍可相信歐美的相對板塊在萎縮，代之而起的是中國及其他新興國家。「一帶一路」所覆蓋的國家除中亞及俄羅斯等陸路國家外，還有海路經過的東南亞諸國、印度、印尼、中東、非洲等地。當中不乏天然資源大國及人口大國。25年後，其GDP總量有可能接近或甚至超越歐美的總和（人均收入則絕不可能超過）。在此趨勢下，中國的貿易及投資重點自應逐步調整以適應新的國際環境。

無論是中國的投資率或儲蓄率，都高達GDP的五成左右。有人認為這樣不對，因為投資太多，消費太少，不利經濟。但此說大有問題，投資多等於今天消費減少，有助於推高經濟增長，有利未來的消費。若是投資有錯，錯亦不在投資率高，而在投資的項目是否恰當。所謂「產能過剩」其實是指某些投資已無效益，應拔身而走，改為投資在一些缺資金（因而高回報）的項目。

最佳的投資組合是每一項的投資回報都大約相等，不用再作調整。但中國有些領域顯然投資不足，如改善生態、推動科研等。在陸上絲路的中國大西北，發展程度與人民收入都遠低於沿海地區。在這裏搞好建設，不但可減低區域之間的收入不均，亦不會造成產能過剩。不少論者早已指出，中國於2014年的年中外匯儲備幾乎達到4萬億美元，既要面對匯率風險，利息亦低，不如將其中部分套現，改為投資在回報更高的項目上。「一帶一路」與「亞投行」正好提供此等投資機會。

習近平在2015年秋訪美前，美國的民意調查顯示，不少美國人對欠下中國萬多億的國債十分關注。他們可能不知道，幾年前奧巴馬還派遣過「密使」長駐北京，其任務便是游說中國繼續買美

國的國債。中國減持美債，改為投資在「一帶一路」，或可減低這些美國人的「憂慮」。

中國很需要「一帶一路」所帶來的能源，若要保持航運暢通，除了要有強大的軍事力量保障外，更穩妥的方法是使沿着「一帶一路」的國家與中國的經濟互相依存。貿易是互利行為，這些國家的港口基建愈發達，市場愈繁榮，對中國愈有利。中國大有誘因協助這些國家搞好建設。

若按過去的發展經驗來推測，「一帶一路」諸國的發展路徑很可能是先搞好碼頭、公路、鐵路等基建，然後發展物流業及建立工業加工區。香港是有數的進出口貿易航運中心，其實港人對這些項目都頗有經驗，甚至視相關知識為港人的核心技能。在較成熟的發展階段，「一帶一路」將會需要效率高的金融服務，而這些都是香港有優勢的項目。「一帶一路」對港所提供的機遇，不容小覷，若港人懂得利用，可以成為香港經濟翻身的良機。不過，毋庸諱言，當中的困難的確不少。

不管在陸路還是海路，中國在未來一段長時間都可能遇上政治或軍事上的衝突。香港在這些問題上談不上有多大貢獻，相對被動，無所作為。

更具體的困難是港人對「一帶一路」上的不少國家認知普遍不足。有多少港人懂得中亞俄羅斯等地的國情與經濟運作？熟悉印度、中東產油國的人又有多少？我校幾年前已應在沙地阿拉伯的Aramco（世界資產值最大的公司）之邀在彼邦開辦MBA課程，不少同事都定期要飛往那裏授課。香港一些政經人士知道此事後，不少都大感興趣，希望能汲取其經驗，填補對中東了解的空白。

入鄉隨俗，入境問禁，明白別種文明與我們的異同，學懂與經濟夥伴共存並互相尊重，是參與「一帶一路」計劃的重要條件。但內地人及香港人都有此能力嗎？在歷史上，的確有不少華人移居到南洋與歐美，而且在經濟上取得極大的成功。但華人大多會畫地為牢，把自己困在唐人街中，怯於與當地人來往。

經過百多年生活於華洋雜處社會的港人是否會好一點？這也難說。若要闖出新天地，年輕人的幹勁是重要的因素。但近年部分港人奉行「本土主義」，連內地人的價值文化也要刻意排斥，我們能相信他們能與文化上與我們差異大得多的「一帶一路」諸國合

作無間，互相尊重嗎？

我校討論是否應在沙地阿拉伯開設MBA課程時，便曾出現小插曲。有幾位同事憂慮中東國家歧視女性，為了宣示自己的「原則性」，並不贊同派人到那裏教學。後來得到籌辦此事的主要同事（本身是位傑出女士）解釋，學生中不少是女性，讓她們有機會學到現代管理知識，有助於提高當地女性的地位，反對的同事才釋然。此事正好反映，在價值觀念有異時，共存共榮並不是唾手可得之事。見慣中港之間一些無聊小事也可造成矛盾的港人，對此應可有所體會。

香港若不去掌握此新的機遇，香港的競爭者應該會十分高興。上海、廣州、深圳、新加坡，甚至倫敦等城市都有潛力成為競爭者。新加坡位處「海上絲路」的戰略位置，有着與港不同的優勢；倫敦則率先加入與「一帶一路」有不可分割關係的亞投行，並且希望成為人民幣離岸中心，怎會在「一帶一路」上不想分一杯羹？至於內地的沿海城市，其優勢或許不及香港，但卻並非無能力跨過香港，直接駁通世界。港人若以為自己在市場開放及法制上的優勢不可取代，很可能是誤判。他們少算了成本，當自己比別處昂貴得多時（連仲裁成本也貴得很），生意不一定非香港不成。

香港在「一帶一路」上所擁有的優勢及遇到的困難，其實頗具代表性及象徵意義。香港與內地本有一種微妙的關係。香港有自己獨特的優勢，對內地的發展可以起到重大作用，同時自身的生存也早已不能脫離內地。在這些條件下，兩地合則兩利，衝突則互損。而因內地比香港大得多，一旦衝突，內地可輕易消化掉負面影響，香港則承受不了。部分港人與內地有價值觀上的衝突，有些人甚至擺出「漢賊不兩立」的姿態，但中央政府亦有她的主權底線。

要應付此等局面，最有利的的方法是雙方都「隻眼開隻眼閉」，互不侵犯對方底線。在2003年以前，香港與內地大致做到此點，其後則出現惡性循環。微妙的均衡被打破，也許雙方都有責任，但反對派中較激進的一方責任較大，因他們處於主攻。如此一來，不少港人恐怕都無心無力在「一帶一路」中取得好處。工商界中的企業家及思想較開放靈活的港人仍有機會獲利，而這又會推高貧富差距。我曾聽說有港人連哈薩克語也學懂了，一些智庫也

找人研究這話題，或許傳媒也應找記者多作「一帶一路」的實地調查，將來此等知識能夠創富，亦可保障香港在整個中國的地位。

第六章

本土主義和 「港獨」勢力形成的掣肘

區漢宗

香港文匯報原首席主筆

「一帶一路」固然帶給香港機遇，但香港內部反對中港兩地融合的本土主義以及「港獨」勢力同時帶來阻礙。香港的發展機遇能否有效把握，除了取決於粵港澳之間的合作，也決定於全社會的主流意志是否堅定。



「一帶一路」戰略為香港帶來歷史性發展機遇，將帶領香港未來30年至50年的發展。香港在「一帶一路」遇到的阻礙，來自香港內部反對兩地融合的本土主義與「港獨」勢力。香港的發展機遇能否有效把握，決定於全社會的主流意志是否堅定。

「五通三同」創造共贏

2015年全國「兩會」期間，針對外國記者提出的「中方如何看待有人將『一帶一路』比作『馬歇爾計劃』」（The Marshall Plan）的問題，外交部長王毅指出：「一帶一路」比「馬歇爾計劃」既古老得多，又年輕得多，兩者不可同日而語。

在二戰結束後的特殊歷史時期，「馬歇爾計劃」對穩定歐洲局勢、恢復歐洲經濟發揮了一定作用，但其背後滲透的美國霸權圖謀是顯而易見的。「一帶一路」無冷戰背景和意識形態色彩，本質上是有關國家共同合作的平台，是中國提供給國際社會的公共產品，強調「共商、共建、共用」原則，倡導新型國際關係準則和21世紀地區合作模式。

作為古老的古絲綢之路的現代復興，「一帶一路」是開放的、包容的，它繼承和弘揚了「和平合作、開放包容、互學互鑑、互利共贏」的絲路精神，歡迎世界各國和國際、地區組織積極參與；作為國際合作倡議，「一帶一路」是在後金融危機時代，作為世界經濟增長重要推動力量的中國，將自身的產能優勢、技術與資金優勢、發展經驗轉化為市場與合作優勢的結果，是中國推進全方位開放的結果。

「一帶一路」的核心是「五通三同」，以「五通」為路徑，達「三同」目標。「三同」是利益、命運和責任共同體。「五通」是政策相通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通。香港在上述五大領域，都具備區位、人脈和制度「三位一體」的優勢。「五通三同」是一個整體，不可分割，也缺一不可，主要的目標，就是「創造共贏」。

須放棄「積極不干預」

香港特區行政長官梁振英在2015年8月10日接受新華社記者專訪時表示，香港面對日益激烈的國際競爭，尤其是近年東南亞地區的經濟和創意競爭，特區政府在發展經濟方面有必要放棄沿用多年、但已感落伍的積極不干預思維，改為適度有為、引導配合，並且必須抓緊機遇，在國家「一帶一路」戰略部署中更好扮演「超級聯繫人」的角色。

積極不干預政策是上世紀80年代的產物，由港英時代的財政司夏鼎基提出，又經後任財政司郭伯偉推動。但積極不干預政策已經落伍，特區政府要提供經濟和法律環境，鼓勵協調各行各業尤其是技術進步和新興產業的發展，放棄過時的積極不干預思維，建立「一國兩制」下發展經濟、改善民生的新思維。

梁振英表示：「我在參選行政長官的時候就提出『適度有為』的概念，而香港社會各界現在也認同。我提出這一新概念，其中一個原因是香港競爭對手的政府在經濟民生方面都十分積極。」梁振英認為，香港經濟發展的潛力很大，既有「一國」的優勢，也有「兩制」的優勢，這是香港需要思考的問題。他表示，香港要和其他地方競爭，就不得不考慮政府應該扮演什麼角色、發揮什麼樣的作用。

梁振英經常強調香港這個地方是一個超級聯繫人，用英語來說這是super-connector。這個獨特的功能，也可以在「一帶一路」這個大戰略的實施期間，可以繼續用下去、走下去。梁振英在2015年7月13日訪京與外交部副部長張業遂會面，討論國家「一帶一路」發展戰略。張業遂表示外交部會繼續支持香港擔任超級聯繫人，希望在香港對外交往合作方面給予積極支持。

政商界認同梁振英對港定位

對梁振英提出的香港超級聯繫人角色，香港政商界人士均表認同。經濟學家關焯照認為，「一帶一路」將加強及加快區域之間的融合。香港以服務業為主，可在金融及貿易領域上發揮，並且爭取商機，如吸引有關企業、項目藉香港作集資平台，甚至吸引

它們來港上市。由於「一帶一路」將以基建先行，發展基建項目十分需要資金，香港屆時可爭取成為融資平台。

中銀香港高級經濟研究員王春新相信，香港在「一帶一路」中將可扮演五種角色，包括投資和管理、融資和上市、內地企業向外拓展的中介和橋樑、提供專業服務及加快人民幣國際化。

中國銀行業協會首席經濟學家巴曙松則指，東盟十國整體是香港的第二大貨物交易夥伴及第四大服務交易夥伴，並已吸引逾4,000間跨國企業在港設總部或辦事處，故可為內地企業與海外作接軌，協助內地企業「走出去」，防範投資風險等。香港亦可助建成為亞洲人民幣債券市場。

香港財政司司長曾俊華指出，「一帶一路」戰略為香港帶來龐大發展機遇，是「一生一次」的難得機遇。香港的支柱行業包括物流、貿易、金融、旅遊等將從中獲益，帶領香港未來30年至50年的發展。他強調，香港具有「一國兩制」帶來的獨特優勢，既享受與中國內地緊密合作的關係，而作為國際金融和貿易中心，又廣泛與全球市場相連，「這些優勢讓香港成了中國內地市場與『一帶一路』沿線經濟體連接的門戶」。

香港不能單打獨鬥

香港擔當超級聯繫人角色，也不能單打獨鬥。在「一帶一路」戰略規劃下，粵港澳合作被賦予了新的目標。2015年3月28日，國家發展改革委、外交部、商務部聯合發佈《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》（下稱《行動》）提出：「充分發揮深圳前海、廣州南沙、珠海橫琴、福建平潭等開放合作區作用，深化與港澳台合作，打造粵港澳大灣區。」此前，在泛珠三角「9+2」的合作框架下，關於粵港澳合作的戰略目標並未明確，而前海、橫琴和南沙等開放平台承擔的，是建設「粵港澳合作示範區」的任務；2012年，在粵港澳合力下，三方協同並發佈了建設「粵港澳優質生活圈」的願景。此次在國家實施「一帶一路」戰略的背景下，《行動》明確提出「粵港澳大灣區」的目標，又將粵港澳合作的內涵推進一個更高的層級。

粵港澳大灣區把廣州、深圳、香港等城市包括在內，將產業、物流、科技、金融和貿易等資源高度集聚，輻射半徑包含了

東南亞國家、長江以南城市及台灣地區。這一灣區所在緯度自然條件好、地理範圍適中，最適合打造世界級灣區，比如同一緯度上就有東京灣、三藩市灣等世界級灣區。

打造粵港澳灣區是珠三角區域合作的發展方向。灣區具有獨特的空間組織結構，與海洋和開放有着天然的聯繫，容易集聚經濟要素進而形成相關產業體系，是世界經濟和財富最集中的地區。粵港澳大灣區的核心區域，正是大珠三角的城市群。由此，粵港之間在城市群中的分工合作，以及形成的空間一體化和功能一體化，是其向廣東東西海岸輻射，可組成海上絲綢之路的延伸連線、連片節點的關鍵。

事實上，香港憑藉百多年積澱的對外經濟聯繫和網絡，在「一帶一路」中的作用不可忽視。粵港之間只有聯手，才能真正完成粵港澳大灣區的構建。打造粵港澳大灣區後，香港有望突破溝通內地和海外的橋樑角色，而能切實成為參與者。香港的航運、物流、服務業方面，可以通過「廣東+香港」模式借「一帶一路」拓東南亞市場，同時還能以「香港+東南亞」模式，聯手海外企業拓內地市場，可謂左右逢源。

自由行抵消超級聯繫人角色

近年來，自由行的急劇擴張，把香港自由港的經濟功能放大到極致，結果香港成為了內地的「大賣場」。但是這種由大賣場引致的跨境流動，是最為初級的跨境商品流動，而非區域經濟合作所需的要素、資源流動。從根本上看，自由行建基於香港傳統的自由港優勢，其內涵是自由港所具有的商品價差的制度套利效應。隨之而產生的水貨，是自由港上述效應如影隨形而衍生的一種灰色經濟活動。由此可見，自由行的弊端，不能使香港對內地的經濟功能全面提昇，反而是一百五十多年前就具備的、最為傳統的「賣場功能」無限放大，同時也放大了衍生的水貨活動，抵消了香港超級聯繫人角色。

自由行在政治上的弊端，為兩地社會經濟融合帶來負面影響。2003年自由行政策實施，對當時遭逢SARS疫情重挫的香港經濟產生起死回生作用，也是內地一項重大的惠港措施。自由行給香港帶來巨大財富，不僅造福旅遊業，增加就業，各行各業多多

少少同樣受惠，香港經濟能迅速複元並長期保持高速發展，自由行功不可沒。但時至今日，由於人流過逼，自由行弊端顯現，其對港的不利影響部分突顯，如商舖租金上升導致小店被迫遷、節假日人頭湧湧敗壞出行和購物興致、交通擠迫、香港空間變得狹小、嘈雜等。而搶學位、抬高物價、搶奶粉及日用品而引起的衝突事件與日俱增，更影響到港人日常生活及消費，引起諸多不滿之聲。

香港從來沒有停止融入大陸，中央也從來沒有停止支持香港。只是回歸逾 18 年來，這種融合必須升級和更加深入，不能也不必停留在自由行的淺層次上。在「後自由行」時代，香港不能僅僅接受內地經濟「輸血」，而是要發揮自身的專業和人才優勢，為內地的開放和國際化提供助力，也在此過程中挖掘自身更強大的內生動力。「一帶一路」帶給香港的歷史機遇，正是在「後自由行」時代擔當超級聯繫人角色。

香港遇到的阻礙

香港在抓住「一帶一路」歷史機遇遇到的阻礙，來自香港內部反對兩地融合的本土主義與「港獨」勢力。

香港反對派一直堅持隔離兩地的「港獨」思維。從陳方安生提出「小心邊界模糊」，到公民黨誣衊「十二五」規劃是「香港『被規劃』」；從反對派造謠指高鐵是「中共希望藉高鐵來統戰香港」和「加速香港內地化」，到「港獨」分子誣衊「自由行」是「中國加快對香港殖民統治」，都顯示反對派的「港獨」傾向。這種「港獨」傾向，或打着「反被規劃」、「反被吞併」幌子，狙擊港珠澳大橋和高鐵，或打着「本土意識」、「集體回憶」、「保衛家園」的幌子，發起「反菜園村清拆」、「反竹園村清拆」。香港激進本土派與「港獨」勢力利用自由行特別是水貨問題，辱罵驅趕內地旅客，圍堵商舖並衝擊警方，挑動兩地民眾互相仇恨情緒，激化兩地矛盾，散播仇視抗拒內地言論，抵制兩地融合歷史趨勢，企圖讓香港回歸的歷史車輪倒轉。

在激進本土派與「港獨」勢力策動「去中國化」的許多行動中，搞事者揮舞港英旗幟，叫囂「反共反赤」、「擋住香港赤化」、「反中殖」、「香港要獨立」等「港獨」口號。激進本土派與「港

獨」勢力策動「去中國化」，發展到誣衊、攻擊和反對中央「挺港」政策與兩地交往合作。凡是有關中央「挺港」與兩地合作的政策、措施和發展項目，都可能被以「去中國化」的「緊箍咒」進行破壞、叫停或推翻。這對香港的經濟發展和民生改善、對解決香港一系列深層次矛盾和問題，不僅形成了嚴重的束縛和阻遏，而且對香港抓住「一帶一路」歷史機遇形成了最大的阻礙。

一個典型的例子是，新界東北發展計劃在過去並沒有多少人反對，新一屆政府重新以「區域融合」、「深港融合」之名，重提新界東北發展計劃。反對派對計劃扣上「割地賣港」、「富豪雙非城」、「深圳後花園」、「香港被規劃」等大帽子。在激進反對派「割地賣港」的壓力下，當局只是說新界東北規劃是為了滿足市民住房需要，開拓新發展區域，減輕人口壓力，卻強調不存在深港融合，與珠三角發展無關，似乎是屈從於「去中國化」的壓力。

香港反對派之所以反對兩地融合，不希望香港社會向上流動的管道和機會擴闊增多，目的就是要將香港青少年壅塞在人生困境之中，以激發他們的偏激情緒，培育「憤青」產生的土壤，使他們成為反對派的最大票倉，為反對派爭奪香港管治權奠定社會基礎。

不能姑息「拉布」行為

香港踏入後政改時期，香港市民都期望社會能夠擺脫政爭的泥沼，聚焦於經濟民生之上。但是，樹欲靜而風不止，反對派依然對抗「一國兩制」方針和基本法的貫徹落實。一方面大肆造謠特首梁振英要被問責下台，企圖打擊行政長官梁振英和特區政府的管治威信，另一方面進行「不合作運動」，不斷「拉布」阻礙發展經濟改善民生。

梁振英於2015年7月9日出席立法會本立法年度最後一次答問大會時指，我們對香港經濟面臨的風險不能掉以輕心，更不能以為經濟繁榮是必然，不能蹉跎歲月。他提出，香港必須上下一心，發展經濟，把握「一帶一路」及亞投行等機遇，更重要是減少內部阻力，放下無休無止、議而不決的爭拗。梁振英又批評反對派持續「拉布」，後果是拖慢社會和經濟發展，如成立創新及科技局便因此被拖延了三年。他強調，「任何政府都不能受制於少數

議員『拉布』行為，任何社會都不能姑息『拉布』行為」。

成立創新及科技局，既配合「一帶一路」戰略，也是發展香港產業轉型升級，改善民生的大局利益所在。反對派一而再、再而三地「拉死」創科局，令創新科技發展滯後。青年人缺乏利用創意及科技向上發展的機會，陷入「向下流」的困境，只能從事前景不明朗、薪金較低的工作，變相令學歷貶值。這樣做不單會影響社會流動性，更觸發社會發展不穩。反對派的最終目的，是要阻遏香港整體經濟發展，令民生改善成為無本之木、無源之水，企圖以此引發民怨再轉嫁給特區政府，用心非常險惡。

香港抓住「一帶一路」歷史機遇，決不能因為少數反對派立法會議員「拉布」而躑躅難行。當香港社會整體利益被幾個議員劫持的時候，首先是全體立法會議員包括主席必須履行好職責，果斷制止個別議員的濫權行徑；整個社會也要向少數濫權者說不，不能任由幾個議會無賴胡作非為損害市民福祉。香港的發展機遇能否有效把握，決定於全社會的主流意志是否堅定。

第七章

幫助香港鞏固經濟優勢

吳非

暨南大學新聞傳播學院教授

當「一帶一路」提出後，香港可以在人民幣離岸中心地位的鞏固、港口貿易的領先地位、海關與旅遊的高效率、地緣政治的特殊地位、國際研究中的特殊性上配合「一帶一路」的發展。同時，由於香港的國際問題研究與西方國家非常接近，使其研究對於「一帶一路」國家提出的建議非常有借鑒作用。



香港的人民幣離岸中心地位需靠「一帶一路」來鞏固及發展

人民幣離岸業務是指在中國境外經營人民幣的存放款業務。離岸市場提供離岸金融業務：交易雙方均為非居民的業務，稱為離岸金融業務。在人民幣還未完全可兌換之前，流出境外的人民幣有一個交易的市場，這樣才能夠促進、保證人民幣貿易結算的發展。

當前的跨境貿易人民幣結算是在資本項下、人民幣還未完全可兌換的情況下開展的，通過貿易流到境外的人民幣不能夠進入國內的資本市場。

在這種情況下，要發展人民幣貿易結算，就需要解決流出境外的人民幣的流通和交易問題，使擁有人民幣的企業可以融出人民幣，需要人民幣的企業可以融入人民幣，持有人民幣的企業可以獲得相應收益。這就需要發展離岸人民幣市場，使流到境外的人民幣可以在境外的人民幣離岸市場上進行交易，並使持有人民幣的境外企業可以在這個市場上融通資金、進行交易、獲得收益。

長期以來，在國際投資市場中，中國一直是以吸引外資的形象出現，而隨着「走出去」成為國家戰略，局面正在慢慢變化。與此同時，受金融危機餘波影響，世界範圍內的區域性團體如歐盟、東南亞等尚未完全復原。

從資本需求的角度來講，國際各國之間已經形成資金上「借貸方」關係，以中國為代表的新型經濟體已從原來的產品輸出轉型資本輸出。然而需要注意的是，這種「走出去」不僅包含了經濟發展和對外投資的需求，更表達出一種國家意志下的戰略思考。正如當下如火如荼進行中的「一帶一路」戰略，考量的不單單是如何將國內的充裕資本進行有效投資，也表明國家在進行周邊戰略規劃時的立足點，即海外投資服務於國家戰略。

然而必須指出的是，受制於國際間的輿論大環境影響，中國主體在海外投資過程中仍面臨不少困難，像是不少發達國家動輒將保護主義和威脅國家戰略為由，致使中國企業海外商務行為頻頻受阻；同時隨着近年來人民幣升值、外匯貶值，海外投資面臨

兌匯的風險亦加大，再者像是投資國家及區域政局動盪等問題，更是加大了企業於海外投資的風險。

國際間對中國的海外資本留有存疑，中國投資主體又面臨諸多不可控制的風險，但是資本的輸出、周邊環境形勢的改造又刻不容緩，如何找到解決之道？

筆者看來，相比起進行海外間直接投資的「粗放式」資本輸出，吸引更多國際間企業來華進行項目融資、進而尋求上市或許不失為一種良好的補充辦法。

具體來看，此種模式的優勢不言而喻：

1. 讓國際企業來華融資，也是一種資本輸出的直接方式，但是相比中國企業去海外投資，減少了中國企業的投資風險，尤其對一些國有企業而言，能夠有效減少國有資產流失。
2. 國際企業來華融資必定需要大量外匯交易，以香港原有的「世界自由港」地位能夠較容易吸引到外商來華融資，依託香港原有的創新性制度和豐富的金融投資經驗也能更好地服務外商企業。
3. 在大量外匯交易的基礎上，能夠進一步幫助人民幣成為貿易結算貨幣，取代原有以美元、歐元為主的國家貨幣體系制度。值得關注的是，最近國家已採取一系列策略，與部分外國央行簽訂了本幣互換協定，並鼓勵以人民幣進行貿易結算，使之成為一種國際間通用的儲備貨幣。
4. 為了更好地施行以上策略，就必須同時促進人民幣離岸市場的發展。而香港因其特殊的地理位置和經濟形態，將成為中國人民幣中心的不二之選。
5. 由於近日內泛民等群體所引發的社會性事件極大程度地影響了香港當地的政治穩定，伴隨而來的當地企業家撤資、經濟下滑等因素正深刻影響着香港在世人眼中經濟自由港的地位。如何在世界格局深刻變革下找到自身的立足點？與其嘗試開拓出一條完全嶄新的道路，不如利用自身原來的優勢，依託於亞洲金融中心和人民幣離岸

中心的地位吸引外商來港進行項目融資、甚至成為跨國企業IPO的首選之地，都能深化香港在全國甚至世界範圍內的金融中心地位。

6. 伴隨國富而來的則為民強，由於國家當前針對民間的投資管道並不豐富；伴隨滬港通的開放，內地資本投資香港上市公司的趨勢越發明顯。內地機構或普通投資者因受制於監管而不能在港投資的局面得以改善。在跨國企業在港進行項目融資進而完成上市的過程中，不僅香港金融受惠，內地投資者更能在安全、有效的前提下投資外國優質資產，無疑也將豐富普通投資者的投資管道。

傳統意義上來講，中國一直是吸引外資的重要國度。為了保持交易順差和逆差的平衡，中國也大多通過購買他國外匯的方式來保證中國保障經營出口的穩定。有資料顯示，儘管中國在過去20多年間始終保持發展中國家吸引外資第一的位置，然而在對外投資上，中國直到2013年才首次超過1,000億美元。

吸引國際企業來港創立項目投資並實現上市，無論對外企、香港、內地投資者，甚至是當局都是利好消息。

具體來看，外商融資的途徑有幾種：一是將企業專案或是建設專案進行資產打包、進而抵押至商業銀行進行貸款；二是將項目包整理稱為某種投資金融產品，供機構投資者與普通投資者進行購買融資，像是國內興起的P2P平台就為較好的民間管道；三是假股暗貸，顧名思義就是投資方以入股的方式對專案進行投資，但實際並不參與專案的管理，到了一定的時間就從專案中撤股。這種方式多為國外基金所採用，形式在合資企業較為常見。當然，此種股權收益發放可以是一次性的、也可是長期性的股權持有計劃；最後，外商在擁有多個成功專案後，便可實現專案公司甚至母公司的整體上市，完成公司成長的關鍵性一步。

需要提出的是，由於香港與內地的媒體資訊互通並不完全，在項目進行過程的前後都需借助內地媒體宣傳。一則為專案本身造勢，二則也有利於投資人和監管當局知曉必要資訊以減少不必要的市場風險。

最後需要看到的是，若以上設想得以實施，不僅是參與各方都直接受益，對於世界經濟格局也將產生深遠影響，新興經濟體

的上升空間不再被以美為首的大國堵塞，美國所依託的「經濟大棒」制裁法也將失去效用。

香港的港口貿易的領先地位—— 「一帶一路」將成第四個世界經濟帶

當中國提出「一帶一路」的設想並且落實到每一個省、每一個部門之後，「一帶一路」的發展趨勢將會成為歐盟、TPP、歐亞聯盟之後的第四個世界經濟發展帶，「一帶一路」也將與美日關係產生競爭與合作的局面。設立亞投行之後，美國在地緣政治中開始全面和日本結盟。安倍這次訪問美國，不但在國會演講沒有對日本的二戰侵略行為與慰安婦問題道歉，而且美日安保條約的條件限制也開始減少，這其中美國智庫為利益集團所左右，見錢眼開、為人消災解難的特性開始顯現。就像美國和以色列關係中是否應該全面犧牲其與中東國家的利益，甚至引起極端伊斯蘭分子的全面報復，畢竟美國民眾也不懂國與國關係中的奧妙一樣。

「一帶一路」與美國TPP全面競爭

現在美國智庫的研究使得中美關係變得異常微妙與複雜。儘管雙方的政府對於中美兩國的發展保持樂觀態度，但當美國在烏克蘭問題上受到巨大挫折後，敘利亞問題上便難以伸展拳腳。這樣在重返亞洲的政策中，TPP與亞投行必然會面臨全面的競爭。甚至當希拉莉當選總統之後，中美兩國還要全面陷入人權、宗教等問題。

中美經濟的競爭性就在於TPP的模式是首先全面佔據經濟、技術的優勢，然後向亞洲國家推廣。中國手中的王牌大約有三個：高鐵、地緣政治和融資的便捷與高效性。美國的模式給周邊國家的感覺是「遠水不解近渴」，但「一帶一路」則是可以馬上全面啟動亞洲經濟發展，可以說是看得到摸得着。

近年來，智庫現象愈來愈得到國內各階層的重視。一方面是因為西方智庫旋轉門的機制，關注智庫動向在一定程度上就洞察到其外交政策的風向標；另一方面，隨着中國國力的提昇，西方

智庫的對華研究也愈來愈多，但多是反應中國不懂國際規則、有改變規則的潛意識，之中抑制的味道非常明顯。美國各大智庫對於中國問題的研究會不自覺的與中美關係、美國東亞政策乃至全球戰略放在同一個框架內，這樣中國崛起自然對亞太地區權力結構產生影響。美國智庫常常提出問題，但如何在美國三權分立的狀態下，協同白宮、國務院、五角大樓、國會、非政府組織等來解決中美面臨的困境成為現在最大的挑戰。

美國著名中國問題專家奧克森伯格（Michel Oksenberg）認為，全球化時代下中國與外部世界關係的變化影響到美國研究的方向。中國逐漸成了取代前蘇聯的美國最大的政治問題。當初智庫對於中國的研究主要以文化、人權問題為主，但2000年後各主要的智庫都設有專門的中國研究部門，比如布魯金斯學會的東北亞政策研究中心、國際戰略研究中心的中國研究專案、卡內基國際和平基金會的中國研究專案。

美國智庫對於中國問題研究的競爭力在於解讀深入並能產生較大的影響力。如美國外交政策全國委員會的台海問題「圓桌會議」、國際戰略研究中心的系列研究專案，大西洋理事會著名的「中美關係十年報告」系列，均在美國對華政策中有所體現。

但要提出的是，美國智庫不遺餘力的深入拓展對中國問題的研究，仍然無法擺脫一個事實，即這種理解是基於智庫本身的政治經濟立場，這種局限必然會讓研究出來的政策理論依據有失偏頗。比如最近美國智庫對於「一帶一路」和亞投行的研究均失去準頭，並且完全沒有預料到亞投行會有57個創始會員國，並且會深深影響亞洲經濟發展的模式。

警惕被利益收買的美國智庫

一個不容忽視的事實是，美國的一些頂級智庫與利益集團關係曖昧，智庫的中立性和客觀性也受到了質疑。智庫的生存和發展離不開經費，而經費的來源成了美國大小智庫的主要問題。智庫的捐助方正逐漸增加他們對資助研究項目的決定，他們正在成為研究的干涉者。《華盛頓郵報》曾披露，過去10年中，一種新型商業模式盛行於布魯金斯學會：「重視研究擴張和籌款，學者們忙

着尋找捐助者，幫助捐助者在學會的研究日程上發聲」。在各大基金會或個體慈善家限制捐款之後，布魯金斯學會變得愈來愈依靠公司、富豪、外國政府或公司。

同為世界著名智庫的蘭德公司在財政上得到聯邦政府、地方政府、各種基金會和私人慈善事業的資助，被指為「軍方和財團的代言人」。戰略與國際問題研究中心經費的主要來源是捐助資金，以福特和洛克菲勒為首的40多個財團，是它主要和穩定的資金來源，也為美國保守主義勢力服務。

美國智庫的生存模式本無可厚非，但如何解決中美之間的難題？中國雖希望全面接觸，但存在美國制度上的玻璃天花板，使中國常感到無可奈何。畢竟中國還是國際政治的新手，不太了解其中的文化特點。

華盛頓和紐約角力影響智庫研究

在美國，華盛頓永遠是和政治分割不開的。同樣，紐約則是美國經濟的代表。華盛頓扮演的是成熟的政治角色，更偏向於各方面利益的協調者，為美國政治及世界的政治服務。紐約則偏向經濟，其實就是偏向華爾街。這樣的對比，傳遞出來的一個信號是，華盛頓和紐約角色的迥異會牽引智庫立場的走向。

從現下美國智庫的發展佈局上來看，華盛頓的智庫數量遠遠大於美國其他地區，同時也是聚集全世界數量最多智庫機構的地方。但華盛頓老牌智庫常具有濃重的保守色彩，並且非常不善於解決亞洲的問題。

奧巴馬上台之後，位於紐約的智庫東西方研究所，設立專項資金並建立有效機制來彌補政府在亞洲的戰略失誤。紐約智庫開始有動作來增強並改進華盛頓的問題。

由於紐約為移民社會與經濟發達城市的代表，因此在一些思維模式上非常不同於華盛頓。現在華盛頓的政客的思維模式常常被美國其他地區的民眾所厭惡，就連希拉莉這次的參選都盡量擺脫華盛頓政客或者政治家族的形象。奧巴馬在八年任期間也成為到訪紐約最多的總統之一。

基本上當美國面對來自中國「一帶一路」的發展模式的挑戰時，紐約與華盛頓均展現了各自不同的特色。但這都需要進行進一步的觀察。

香港地緣政治的特殊地位——

「一帶一路」需要軟實力的碉堡式安全模式

中國在開展「一帶一路」的建設中基本上很多都是美國沒有深入進行建設的東南亞國家與中亞、中東、北非國家。這些國家的基本模式就是政治處於完全或者部分不穩定的結構當中，其中典型的國家包括緬甸、孟加拉、也門、塔吉克、埃及等國家。這些國家都不約而同存在巨大的開發價值與潛力。現在中國聯合其他國家建立亞投行，其基本成員有57個，這樣使得亞投行在最初的階段，規模就超過亞洲銀行，代表着什麼含義呢？這表示五十多個國家對於中國在周邊國家建設中的期望。當世界各國陷入整體的經濟危機當中時，西方國家、新興發展中國家發現其中最大的問題不在於缺乏資金，西方國家的寬鬆貨幣政策隱患無窮，問題主要是缺乏穩定可靠的投資項目。美國作為世界第一國家面對困境，國內沒有好的投資項目，國際也不願意投資，這樣找到美國歷史上第一位黑人、第一位中間偏左一點的總統奧巴馬，進行社會主義式的醫療改革，讓全民都有醫療保險，讓美國在醫療上跑步進入社會主義！

「一帶一路」需要建立堡壘式投資模式

放眼世界，距離新興國家中國、俄羅斯、印度最近的國家基本上都在「一帶一路」上，這樣投資「一帶一路」國家成為大勢所趨！此時投資的模式也就成為中國的巨大挑戰。中國在30年的經濟增長中長期採用大規模投入粗放型產出，最終隨着中國的崛起而在最近才取得顯著的成效與跳躍式的發展。中俄投資「一帶一路」國家時，必須採用堡壘式的投資方式，在這些國家內部設立堡壘式的投資陣地，而這些陣地必須要保證不論這些國家的政治如何變化，都要保證投資堡壘的利益！

用一個不恰當的比喻，中國還處在北洋軍閥時期時，政權多變、軍閥混戰，但當時各國在華的利益還是被用各種手段被保證。西方國家保障在華利益的關鍵是利用租借地作為堡壘，進行利益擴張。改革開放後中國設立經濟特區作為改革開放的前沿堡壘，自此任何改革的措施都在特區中進行，並在全國推廣，保證改革的順利。現在「一帶一路」開發，也必要設立根據地和堡壘，否則隨便的政變、政權更替就會產生根本性、無法承受的變化。

「一帶一路」上的國家基本上都是政治家較少、政客多、政治長期不穩定或者存在不穩定的潛在因素。如果不在這些國家內部設立自己的特區、據點，那麼我們在「一帶一路」上的建設很容易因為政局不穩，建設十幾年，一朝打回解放前！但如何建立據點呢？

「一帶一路」在發展過程中一定涉及投資、建設、關稅一體化的問題，但如果依靠常規的行政者、個體、國有企業的嘗試來解決這些問題，就會出現時間長、失敗多、見效慢的問題。中俄印與東南亞國家、中亞國家採取非常規的辦法與規劃成為必要的選擇即在俄羅斯、印度、中亞國家內部劃分出必要的特區。比如在俄羅斯遠東一直規劃並開始建設的扎魯比諾港口（Port of Zarubino）的建設就需要採取非常規做法。現在中國東北和其他省份都開始在扎魯比諾進行大量的投資。如果莫斯科能夠將扎魯比諾直接劃分為特區，並且讓中國與俄羅斯共用權力與權利，簡單講俄羅斯負責行政、中國負責這個特區的經濟運作，而特區盈利就共分紅利，是理想的做法。最近 20 年來莫斯科總是希望遠東出現像深圳一樣的特區，但可惜的是沒有政策，並且在行政劃分上俄羅斯表現的也相當的保守。其實在清朝時期的江東十六屯的管理就是居民滿足與漢族，管理都歸俄羅斯，初期雙方相處都還沒有問題。但後來由於滿漢之間的矛盾，使得內鬥上升為械鬥，這樣在管理模式非常僵硬的沙俄就採取了軍事手段，因而發生慘案，最後中國人都被趕出黑龍江以東。俄羅斯行政管理，中國人開發的模式在清朝已存在，俄羅斯需要在十萬人以下的城鎮恢復雙方共用的經濟特區概念！如果俄羅斯不讓出一定的經濟權利，雙方在遠東的開發就會非常緩慢。

俄羅斯也需要大幅改革

現在俄羅斯與哈薩克馬上意識到「一帶一路」將來會遇到的問題。4月17日在阿斯坦納（Astana）舉行的「構建歐亞大陸：絲綢之路經濟帶」的「瓦爾代」國際辯論俱樂部年會分場討論中，「蘇瑪」集團董事局主席吉亞烏丁·馬戈梅多夫（Ziyavudin Magomedov）表示：「絲綢之路經濟帶」沿途的大型基礎建設項目打開了新機會，保證了西伯利亞幹線貨流量的增加。俄羅斯和哈薩克應該共同吸引來自中國西部的貨流，與偏南部路線進行選擇性的競爭。在歐亞經濟聯盟框架下統一的海關無疑是其共同的競爭優勢。

在這裏必須要指出的是馬戈梅多夫在「一帶一路」建設中遇到了巨大的瓶頸。首先是海關的高稅收與行政效率不彰所造成的資源浪費與產品價格高漲的問題；其次是物流還非常不順暢。此時，俄羅斯是否能夠採取更多的靈活措施呢？這裏不但需要俄羅斯進行必要的改革，而且也需要中國提出大膽的措施。現在普京在烏克蘭問題後的支持率高達九成，如果能夠利用這次高民意支援，在遠東與中亞和中國的「一帶一路」高度結合，並且大膽利用俄羅斯商人的高智商與管理團隊，把一些地理位置重要、沒有開發的地區變為中俄間的特區，這樣中俄的關係才能夠穩固。

中亞也需要經濟堡壘

「瓦爾代」辯論俱樂部發展和支持基金委員會主席安德列·貝斯特林茨基（Andrey Bystritsky）強調說，歐亞中部地區經濟一體化能夠解決由內外部力量造成的地區安全問題。這個問題對於烏茲別克、塔吉克這些國家特別緊迫。而且在一定條件下，不穩定也能波及哈薩克和吉爾吉斯。在這一點上俄羅斯和中國的利益是相吻合的。而在這種情況下國家間的經濟合作就能夠解決最重要的地域戰略問題。

如果歐亞中部地區希望具體落實經濟一體化，就必須要建立符合中亞、中國、俄羅斯的經濟特區。俄羅斯在經濟特區內享有基礎建設設計與開發的優勢，因為中亞國家的基礎設施基本上都是蘇聯時期建成，而中國現在的資金與技術的優勢也是中亞國家夢寐以求的。

未來當中俄在中亞、東南亞建立經濟特區，那麼在特區之內的公司為了自身的安全，就必須要設立符合自身特色的俄安全系統。這包括公司的保安系統，尤其是能源公司的安全問題。如果這些國家內部有政治問題，甚至是發生政變，也必須保證之前政府所簽的協議必須有效。經濟特區必須是該國政治不能夠隨意干涉的特區。

蘇爾坦•阿吉姆別科夫（Nursultan Nazarbayev），民族領袖哈薩克共和國首任總統基金會國際經濟政治學院院長指出，「絲綢之路經濟帶」為俄羅斯和哈薩克在歐亞經濟聯盟框架下的一體化發展注入了新的動力。「絲綢之路經濟帶」專案正是從哈薩克開始的，她是從中國通往歐亞經濟聯盟地區的入口。

哈薩克是俄羅斯和中國在中亞的重要通道，但由於其總統年事已高，如果面臨選舉，國家內部必然面對安全隱患。現在西方國家大量的非政府組織已經大量進駐哈薩克，哈薩克只有保障中國與俄羅斯的國家經濟利益，才能夠獲得國家的政治穩定，因此哈薩克不但有遷都阿斯坦納的決心，也要全力保障中國與俄羅斯在基礎設施建設中的利益。

第八章

香港「登車」非求做車長

陳建強

香港專業人士協會主席

與其一味要求擔當「一帶一路」計劃中的主要角色和要求回報，香港更應該着重於自己對計劃的付出。另外，中國要在突破國際商貿人才瓶頸、沿線國家教育資源共享、做好「小語種」人才培育和跨境創新科技和互聯網等人才瓶頸方面下功夫，以務實推動「一帶一路」這個世紀性系統工程。



從APEC北京峰會高調宣言，到國家發改委、外交部、商務部三部聯合發佈《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》，皆詳盡勾勒「一帶一路」的戰略性經貿發展藍圖，吹響企業在國家資本護航下「走出去」並且轉型升級的戰號。國家主席習近平在訪英時指出，「一帶一路」是開放的、共贏的，不是某一方的私家小路，而是大家攜手前進的陽光大道。

經歷金融海嘯、歐元和希債危機，以及商品市場瀕臨崩盤的嚴峻衝擊，全球經濟和商貿市場都在渴求「大亂變大治」，亦在探求各自的新定位和新方向。一時間，源自地緣政治角力、經濟市場競合，不同形式的合縱連橫，在全球不同角落湧現。其中規模和影響最大的是由中國牽頭的「一帶一路」，以及由美國主導的跨太平洋戰略經濟夥伴關係協議（TPP），兩者在亞太地區甚至全球範圍內，犄角對峙、互競雄長。

「一帶一路」是國家實現由經濟大國邁向經濟強國的戰略性高速鐵路，路通經濟通國力到，並且搭載參與的國家或城市，以互助共融的方式，齊步邁進經濟發展的新台階。這是建基於共同利益面的多贏方案，可以從兩個方面去思考。

首先，對於促進內地發展方面，「一帶一路」有力地處理資本和產能過剩、經濟結構、產業升級，以及沿海與內陸發展不均衡的結構性問題，並能構建一個均衡、穩定和可持續的長遠經濟嶄新佈局。

其次，從國際發展大局出發，在互補協調的機制下，「一帶一路」將可為目前為全球經濟增長作出貢獻的國家或地區，開拓提昇其經濟發展的新動能，以應對亞太地區力量善變的新形勢，並且有望於2050年前將30億人口帶入中產階級行列。這是一個開啟全球經濟新格局的新起點。

這個被稱為「中國版馬歇爾計劃」的世紀戰略工程，以跨越亞歐非地區國家間的合作為紐帶，配以400億美元的「絲路基金」和1,000億美元的亞投行為平台，再用世界第二大經濟體的主權國家信用為保證的投融資行為，與全世界的金融機構進行合作，實現以政引商、以商引商、以商促政的互動共進。更重要的是，在整個過程中，並非眾國拱照、一國獨利，而是體現一個自主、平等、共利的新發展模式。透過各參與國的共同得益，攜手譜寫國

際市場新秩序和新遊戲規則。新興經濟體有望振翅，更有機會發聲，不再是即使關乎自身經濟命脈，也任由美國或者G7說了算！

香港與內地一依帶水、血脈相連、同文同種。縱使社會制度不同、發展軌跡各異，再加上持續未斷的政治干擾，但無阻彼此的關顧親近，並且形成一個你中有我、我中有你，自覺發揮錯位互補功能的命運共同體。事實上，國家從昔日尋求突破美歐等國的圍堵抵制，到今天能在國際間盪衡捭闔；再由改革開放、經濟換軌，以致崛興富強，香港作為國家對外前沿基地和改革開放試驗田的角色，都在發揮重要的助力作用。

迎接「一帶一路」這列經濟順風車，沿線國家和城市都爭相「登車」，並爭飲「頭啖湯」。但在當今市場一體化、全球平面化的新常態下，既沒有免費午餐，也沒有個人英雄，一切講求團隊合作，所有參與者都是整盤棋局中的棋子，每枚棋子都重要，但不一定決勝關鍵，更不存在「捨我其誰」，只有不同的角色分工和價值貢獻。

「登車」不代表做「車長」，也不一定有「靠窗靚位」，更不保證會「名利雙收」，成敗尊卑端賴各自的努力和際遇。況且，列車成功啟動，除車長外，所有相關工作人員，甚至零組部件，都是功不可沒，也是缺一不可。因此，若因天真或自大地拒絕「屈居二線」，或者無意作出付出承擔，而拒絕「登車」或「登不上車」，令香港自陷於被邊緣化的困境，失去經濟向前走的動力，讓虛榮沖垮本質，不但可惜，也太不知自愛！

成事不尚空談，價值決定地位，面對「一帶一路」的世紀機遇，香港不應空問會有什麼角色，有多大回報，可以扮演什麼中心或總部，而應反問自己有什麼價值、有多少貢獻？有關貢獻究竟是其他地區所無法比擬，還只是因特區之名而早行一步？香港要爭取繼續成為地區龍頭？絕對應該，亦完全可以，但必須符合三個條件，第一是有真正的硬實力，並以可預見的成效作為行動指標；第二是有真正的軟實力，先要做好對周邊地區的組織協調工作，以團隊陣營，以點線面的三維空間，發揮「母雞帶雞仔」的影響力和主導能力。第三就是有意願、有能力地為推動區域合作共榮作出貢獻和承擔，並且是先行付出，再爭回報。對於香港來說，中港互利共融是最基本的第一步。若連這一步也斤斤計較、窒礙遲疑，還發什麼「龍頭夢」？

有夢雖美，還需有行動支援。現時，「一帶一路」的綱領經已制定，眼前的任務就是培育和遣派精兵強將去衝鋒打仗，點燃新世代的亮光。因此，決定「一帶一路」能否落實和其水平高低的關鍵和瓶頸，不是資金、市場或參與國家的數目，而是人才。

國家在落實「一帶一路」戰略時，亦透過自身的軟、硬件建設，通過經濟政策協調、要素自由流動、資源高效配置和市場深度融合，以共同的利益訴求，去推動沿線國家或城市的經濟繁榮與區域經濟合作，並且加強不同文明的互動交流。然而，要務實推動這個世紀性系統工程，第一關要闖過的，是突破四大人才瓶頸。

外來人才未能適應新轉向

經過20年的高速增長，中國經已晉身全球第二大經濟體、第一高外匯存底國，有需要走出去，尋找新的投資和貿易機會。可惜，以美歐為首的傳統發達經濟體，對於冒起中的新興經濟體步步設防，全面設限，每一個投資案都是一場艱辛戰役。現時，國家反客為主、化零為整，開創性地制訂「一帶一路」戰略。

《中國留學發展報告(2015)》指出，隨着「一帶一路」和亞投行、絲路基金的推進，中國社會快速從「引進來」向「走出去」轉型，這不僅是政策調整，更牽引市場和企業重新定位，並且「大洗牌」。在新一波的競合中，國際化人才的質與量，直接影響整齣「轉型大戲」的深度和水平。

根據國家外國專家局的統計，改革開放以來，每年從海外引進人才的規模，由最初只約600人，猛增到90年代的6萬多人，再到加入世貿組織後的逾22萬人；另加「千人計劃」、「長江學者」等專案，有關人才引進和培育工作已初見成效。然而，除人數需要再斟酌外，有關計劃相對偏重於技術性和學術性人才，而非管理性和國際性的專才，這是需要注意和糾正的焦點。至於引進或培育的人才，是否了解「一帶一路」沿線國家的國情商情、具有當地市場經驗脈絡，更是過份被忽視，目前需正視的人才政策關鍵。須強調，如何及能否因應由「人口紅利」到「人才紅利」、由「中國製造」轉向「中國創造」和「中國投資」的新常態？如何調整人才培育工作的質與量？都將是能否突破國際商貿人才瓶頸的新指標。

「一帶一路」沿線國家教育資源共享

「一帶一路」建設所經國家和城市眾多，不僅渴求視野廣闊及具開拓精神的人才，更急需網羅包括基礎建設、製造業、生產業、物流、安全、金融、經濟、外交、法律、語言、歷史等各方面的從業員及管理專才。隨着「一帶一路」戰略逐步推進，對跨地域、跨領域人才需求日盛，也逐漸暴露「一帶一路」人力資源短缺、沿線國家教育資源共享不高的困境。

要解決問題，絕非一地或一校所能單獨處理。早前，「一帶一路」沿線8國共47間大學達成「敦煌共識」，成立「一帶一路高校戰略聯盟」，復旦大學、蘭州大學、俄國及韓國大專校院等均有參與。由此啟動跨國、跨境的流動人才培養機制，促進大專院校間的雙向流動，並推廣沿線國家在學術、文化及人文交流三方面的融合，發展出多邊、雙邊聯合境外辦學，以培育出具有國際視野的高素質人才，為沿線國家共建「一帶一路」提供人才支撐和智力支持。

然而，相對於「一帶一路」的規模，47間大學組建聯盟，只屬一個試點，更重要的任務還在於透過整合高等教育資源，使優勢互補、協同創新，達到「學校」、「企業」、「政府」三方合作，發揮高等教育在區域建設中的引領作用，建立「一帶一路」建設的垂直網絡。這在方向上、力度上、組織上和執行上，都存在大量的挑戰和瓶頸。

同時，中國要大幅增收「一帶一路」沿線國家的留學生，並要完善留學生教育管理體系，培養出一批知華友華、學有所成，能夠肩負「一帶一路」建設、實施「走出去」戰略的境外人才，實現合作共贏。可惜，根據《2014年度來華留學調查報告》統計，來華留學人員合共約37.7萬名，只佔全球留學生份額的8%，在國際教育市場上，與美國、英國、澳洲、加拿大等相比，「逆差」狀態明顯，瓶頸有待突破。

更重要的是，國家現有的人才流向，主要以發達美歐傳統發達國家為對象，每年有數十萬大學生赴笈取經，這些未來精英除了獲取知識學問外，還在包括財金政策和經濟發展思路、政治文化思潮、價值觀和輿情傾向等，都潛而默化地「被同化」。如何順勢調整教育管理，弘揚中國價值，將是這項人才戰略的其中一個主要支點。

「小語種」人才匱乏

「一帶一路」涵蓋的國家橫跨歐、亞、非三洲等 64 個國家，還不斷有國家和地區參與進來，「小語種危機」愈益彰顯。《2014 年中國語言生活狀況報告》指出，相關國家的語言多逾過 40 種，但中國大專校院外語系的語種僅 20 種語言。

在這 20 個語種中，其中 11 個語種的在學生數量不到 100 人；波斯語、土耳其語、斯瓦西里語 3 種語言，學生數量均僅有 50 至 100 人；希臘語、希伯來語、孟加拉語等 8 個語種，學生數量均不到 50 人。另外，學生的男女比例也嚴重失衡，20 個語種的在學生總數是 1.1445 萬人，其中男生僅 2,650 人，女生多達 8,795 人。

此外，中國大眾觀念中的外語幾乎就相當於英語，國外就幾乎相當於發達國家，這些觀念與我國日益深入和多元開放的國際化進程很不適應，亟待改變。因此，如何做好「小語種」人才培育，突破語言不通的瓶頸，成為一項迫在眉睫的緊急任務。

產學脫節令跨境創新科技和互聯網+ 遇人才瓶頸

「一帶一路」給國家的製造業帶來了前所未有的機遇和挑戰，一方面要求「中國製造」能夠得到沿線國家和地區的認可，滿足其消費需求；另一方面要求製造業技術能夠滿足當地製造企業的生產需求、服務區域建設與發展。可惜，無論人員質素、人力資本存量、創新思路，以及對創新科技的資本性投資方面，都存在嚴峻的人才瓶頸。

同時，隨着「一帶一路」國家戰略的實施，有「網上絲綢之路」之稱的跨境電子商務發展即時提速，「互聯網+」理念下的傳統製造業和外貿業，都急需升級轉型，走出國門，進入國際市場。直面全球競爭，也將是更多企業的必然選擇，但能否突破人才瓶頸，將是整項努力的成敗關鍵。

第九章

香港既是聯絡人又是參與者

宋小莊

全國港澳研究會成員

「一帶一路」政策固然有促進世界和平合作和發展、減少金融風險和恐怖主義等好處，但凡事必有人支持有人反對，反對原因包括各國文化衝突、由競爭產生的敵對情緒等等。在此政策上，香港作為資訊、金融以及國際制裁中心，並且擁有世界認可的專業工程資格，便可以於「一帶一路」成為聯絡人和參與者。



「一帶一路」是什麼？

「一帶一路」是絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的簡稱。於2013年9月和10月由習近平主席分別向哈薩克總統和印尼總統提出倡議。2015年3月發改委、外交部、商務部聯合公佈《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景和行動》，為世人所知。

「一帶」實際上有北、中、南三帶：北涉俄羅斯、中亞、西歐、中東歐和北歐；中涉中亞、西亞、中東、波斯灣、地中海沿岸；南涉東南亞、南亞、印度洋沿岸。「一帶」主要是修建鐵路、公路，鋪設電光纖網、油氣等管道。在促進上述國家和地區發展的同時，也將帶動中國東北、西北、西南和內陸經濟的發展。

「一路」涉及東南亞、南亞、南太平洋島國、澳洲、紐西蘭、中東、非洲，主要是修建碼頭及碼頭設施。在促進地區航運發展的同時，也將推動中國沿海、環渤、長三角、珠三角、海峽兩岸、港澳的航運、物流、造船業等的發展。「一路」還可以包括修建縮短馬六甲航道的泰國克拉運河，修建貫穿兩洋（太平洋、大西洋）的南美洲鐵路和運河。

廣義而言，在「一帶一路」的框架之下，有關的國家還可以進一步發展本國的鐵路、支線鐵路、公路、內河運輸等交通幹線和支線。

「一帶一路」屬於基本建設，基建對國內生產總值（GDP）的貢獻比一般產業投資要大，有3倍的乘數效應，對整個經濟間接帶動的乘數效應可以達到10倍。當前世界經濟仍然低迷，中國經濟有減緩的跡象。如果世界各國能關注「一帶一路」的建設，有比較一致的共同目標，就可以通過「一帶一路」乃至其他的基建項目，保持穩健的增長。

「一帶一路」工程規模涉及五大洲，遠遠超過當年二戰後美國協助重建西歐的「馬歇爾計畫」。如此龐大的基建，對世界金融虛擬化將有所遏制，減低金融風險爆發。「火車一通，黃金萬兩」，世界落後地區的經濟將有較高的增長，落後地區的民生將有所改善，世界不同文化和文明的衝突將被弱化，恐怖主義有可能得到有效的抑制。

中國為什麼提出「一帶一路」？

有人以為，中國提出「一帶一路」是為了輸出多餘的產能。這是以小人之心度君子之腹。中國產能過剩，可以開發西部，可以轉賣到外國，可以折舊。中國現行產能還不足以解決「一帶一路」所有基建的基本材料。中國的發展是與經濟全球化的機遇分不開，中國想把自己的發展經驗推廣開來，實現共同富裕。中國窮怕了，現在富起來，也想別人富起來，但這不能解讀為傾銷。

中國經濟數十年空前高速增長，秘密很多，其中一個就是建設中國的經濟帶。目前世界經濟包括發展中國家的經濟正有下滑的風險，2008年美國觸動的金融海嘯以及歐洲國家的國債危機，還沒有完全解決，其中一個原因，就是沒有通過基建擴大實體經濟的規模。而中國的經驗卻是通過基建建設經濟帶。

經濟帶是依託於一定的交通運輸幹線，以主軸上一個或若干個城市為核心，發揮經濟集聚和輻射功能，帶動主軸線周圍經濟發展的區域。1961年法國地理學家Jean Godman預言世界會漸漸形成六大都會帶：美國東北部（波士頓到華盛頓）、美國五湖（底特律到芝加哥）、英國（倫敦到曼徹斯特）、日本（東京到大阪到神戶）、西歐（阿姆斯特丹到巴黎）、中國（上海長江口）。還將形成三大都會帶：巴西（里約熱內盧到聖保羅）、美國西海岸（三藩市到洛杉磯到聖地牙哥）、意大利北部（米蘭、都靈、熱那亞到佛羅倫斯到馬賽）。由於中國發生文化大革命，當時初見雛型的長三角經濟帶沒有如期發展，到改革開放以後才重新發展。

經濟帶是市場經濟的產物，世界資本主義發達地區，例如美國、日本、德國、法國、英國等國都有一、兩個經濟帶的形成，但其形成週期較長，其形成後來也愈來愈困難。改革開放前，中國一直無法形成經濟帶，包括外國曾經推斷的長三角都會帶。到改革開放後的三十多年，中國形成京津環渤、長三角、珠三角等大經濟帶，還有數十個較小的經濟帶也正在相成，可謂奇蹟。有的國家卻盛而復衰，如美國的底特律、英國的曼徹斯特。計較起來，中國的經濟帶正方興未艾。

外國的經濟帶形成慢，中國經濟帶形成較快的原因主要有：

1. 經過改革開放，計劃經濟和市場經濟結合的比較好，好幾屆政府可以接力賽跑；而主要靠市場經濟運作的西方

發達地區，由於沒有任何一屆政府能夠完成整個工程，難有大手筆的項目。

2. 中國土地業權相對簡單，老百姓大多有大局意識，既要小家，也顧大局；外國土地業權相對複雜，老百姓多有「維權」意識，只顧小家，忘了大局。
3. 中國共產黨領導的多黨合作制運行良好，社會上沒有任何理由不支援改革開放。但在西方國家政黨輪替的體制下，執政黨提出發展基建，將成為在野黨挑戰執政黨的靶子。而在執政黨下台成為在野黨後，新執政黨提出發展基建，原來的挑戰者又將被挑戰，形成惡性循環。
4. 中國有世界最具有成本效益的經濟帶基本建設的工程技術和研究人員，而且具有世界發展最快、在適合經濟帶和城鎮化形成的、規模最大的工程項目。中國領導人中，也有不少是學工程出身的。
5. 改革開放以來，中國的工程承包制度實行「雙軌制」，既接受國際工程承包制度，又維持和發展在本國土壤上發展的、更為有效的一系列工程勘察、設計、施工、安裝等的招投標和承包、分包制度。

現在中國想把中國經驗帶到國外去，形成「一帶一路」的構想。幾個世紀以來，世界上先後有葡萄牙、西班牙、荷蘭、英國、法國、德國、日本、俄羅斯、美國等大國崛起。上述九個國家的崛起是依靠侵略、殖民、武力掠奪、參與戰爭、成為世界員警等非和平的手段，其崛起對世界其他國家的經濟發展和富裕沒有直接的關係，有時還帶來災難。中國的和平崛起和發展卻非如此。在這個過程中，中國提倡「一帶一路」建設，涉及 20 萬億美元的投資，路徑 60 多個國家，帶動各有關國家推動基建，並通過基建促進經濟的發展，推動世界和平，創造共贏之局。這是中國對於世界難以估量的貢獻。

「一帶一路」有什麼好處？

「一帶一路」有很多好處，現擇其大要者說明如下：

1. 促進世界和平、合作、建設。「一帶一路」是中國提出來的，並非「疲秦之計」，說明中國並非要把改革開放以來所創造的財富拿來窮兵黷武，成為世界軍事強國，稱霸世界，而是澤被天下，廣布善緣。中國要在世界的發展中發展自己，這是中國的發展戰略。這一發展戰略，可能會引起戰略誤判。而通過「一帶一路」建設，就可以化解誤判的危機。假以時日，美日明白中國的和平、合作和建設的戰略後，或有可能會參加進來。
2. 減少世界金融風險。世界經濟發展到今天，已經出現虛擬經濟超越實體經濟的情況。雖然很多國家實體經濟依然貧乏，沒有發展虛擬經濟。但有些強國和大國的虛擬經濟卻過度發展，超越了實體經濟好幾倍、十幾倍乃至幾十倍，世界金融風險比馬克思所說的資本主義經濟危機對世界帶來更大的危機。過猶不及，這是人類自己埋下的定時炸彈。為了減少這種危機，根本方法是增加實體經濟在總體經濟的比重，以適當駕馭虛擬經濟的規模。「一帶一路」正是減少世界金融風險的有效辦法。
3. 促進經貿旅遊發展。「一帶一路」是基本建設，基本建設可以促進經濟發展，更好實現「一帶一路」所經國家經濟帶和城鎮化的佈局，改善民生。陸上和海上的交通改善了，物流便宜了，當然可以發揮各國自身的強項，促進貿易。各國有不同的比較優勢，互通有無，促進旅遊，改善民生。
4. 促進工程技術文化交流。中國道路、中國制度和中國理論不都是虛擬的。中國道路有實、虛兩種，中國有世界最具有成本效益的經濟帶基本建設的工程技術和研究人員，對中國制度和中國理論進行有力的支撐。中國的工程承包制度是「雙軌制」，既接受國際工程承包制度，又有在本國土壤上發展的、更為有效的一系列工程承包制度，有力地推動中國道路的建設。這些先進的文化和文明史堪與世界交流、媲美。
5. 減少恐怖主義。要消滅恐怖主義有治本和治標兩種辦法，採用武力圍剿的辦法是治標；以武力為後盾，發展

交通，消滅貧窮，減少意識形態和宗教衝突，發展經濟，才能治本。「一帶一路」的建設可以減少恐怖主義的佔領和活動範圍，減少支持恐怖主義的人口，是減少恐怖主義的對抗力量的有效方法。

為什麼有人反對？

任何事情都不會一帆風順，何況是「一帶一路」這樣的基建專案。反對者主要有以下幾種原因：

1. 各國的文化差別很大，因此產生不了解乃至誤解。60個不同文化背景的國家參與「一帶一路」，不免如此。不了解、不信任者有之，有利益衝突者有之，受影響者阻撓有之，惡意攻擊者有之。人類往往是急功近利的，基建將帶來短期的不便，而產生的效益多年之後才能體會得到，世界上就沒有無人反對的基建工程。
2. 世界各國還沒有建立善於把利益衝突轉化為利益共用的哲學思維和處理辦法。從對「一帶一路」提供金融服務的亞洲投資銀行的設置的態度來看，美、日等國不願意參加，但對「一帶一路」本身，美日沒有理由不參加，「一帶一路」與美國的戰略是沒有衝突的，「一帶一路」帶來的好處，例如反恐、促進貿易、開發海洋等，更與美國的戰略利益是相吻合，本來不發生衝突。但如任何強國想獨霸獨享，就會造成衝突。如不作貢獻，但要均分；自己不種桃樹，但卻要摘桃子吃，就會形成衝突。對此，有效的辦法就是建立習近平提倡的「義利兼顧，以義為先」的機制。
3. 「一帶一路」建設有很強的競爭性，如處理不好，容易建立敵對情緒，唯恐天下不亂者還會造謠。在世界媒體上，就已有中國「新殖民主義」、「新威脅」等各種說法。

香港能扮演什麼角色？

對歷史上的陸上和海上絲綢之路，香港不可能做什麼。但在

今天，「一國兩制」下的香港特區卻可以成為「一帶一路」的連絡人和參與者。

1. 香港是資訊中心，可以釋疑解惑。中國的道路和經驗，如由中國媒體自己說，外國未必相信，還以為是宣傳。如由對中央政府和特區政府非常苛刻的香港媒體自己說，就可以發揮意想不到的作用。對「一帶一路」的錯誤解讀和可能發生的各種誤解誤判，香港媒體可為「一帶一路」解畫；「一帶一路」有的項目會產生競爭，但別的項目可能帶來實惠，這也可以由香港的媒體闡明。按現在價格估算，「一帶一路」需要 20 萬億美元，如分 20 年完成，每年將帶動世界GDP增長 2-3%，甚至更多。這種好處，也應當讓參與的國家知道。
2. 香港作為金融中心、人民幣離岸中心，可以為「一帶一路」提供融資、保險、擔保等服務。以人民幣作為「一帶一路」工程結算的貨幣，可以減少匯率風險。人民幣大量而廣泛的使用，也有助其成為國際儲備貨幣。隨着世界不少國家包括發達國家和發展中國家的貨幣貶值，美元也不能不跟着貶值。相對而言，人民幣反而成為世界上最穩定的貨幣，而香港在金融方面也將彰顯其突出地位。此外，香港還可以不收利息、不必擔保、但有分利共擔的特點之伊斯蘭金融，這也是適合「一帶一路」和香港高科技的發展模式的。
3. 香港商人具有開拓精神。商人是商機的最早發現者。香港商人具有國際視野，筆路藍縷，以啟山林。但他們未必熟悉外國國情，因此，中國駐港使節可以與中國駐外國使節溝通，前者可以與香港商人溝通，後者可以與外國政府溝通，借此開拓商機。基建是具有豐富技術含量的商機，香港的工程顧問公司和內地的有關工程建設設計院可以合作，參與香港商人到外國對「一帶一路」的選址、路線、當地政治、經濟、技術和勞工狀況的考察、瞭解，開展工程的前期工作。
4. 香港可以改變孤島思維。香港應當從長遠的觀點看發展，單靠目前見縫插針式地提供土地，修建房屋，不可能解決香港的房屋問題。香港應當有大的方略，比方說

計劃填海造地 100 平方公里，為未來的發展包括「一帶一路」的後勤提供場所。香港應向最具有成本效益的國家基建學習，解決本地重大工程項目的延誤和超支問題。如果香港可以解決自己的問題，別人就可以相信香港能夠幫忙解決別人的基建問題。

5. 中國有世界上最優秀的、最具有成本效益的可行性研究、工程勘察、設計和施工隊伍。這與中國工程師的教育、學識、訓練、修養、創意和經驗分不開，但中國工程師和有關專業的資格，還沒有得到世界普遍的認可。因此，陸港之間應當盡快達成全面的資質互認協議，香港可以協助內地的工程師為「一帶一路」的建設走出去，兩地的工程師可以一起走出去。
6. 大規模的基建經常發生爭議。基建爭議的專業性很強，也比較複雜，通常採用仲裁，不採用訴訟。香港可以成為「一帶一路」解決有關爭議的仲裁中心，如香港國際制裁中心可以為「一帶一路」服務。像「一帶一路」這樣的基本建設，會發生各種各樣的爭議，如果不採用大致相同的合同模式，而採用不同的爭議解決方式，不同的爭議可能產生更大的不同的結果，相同的爭議也可能產生不同的結果，兩者都有可能產生更多、更大的爭議。在這種情況下，只要經過一定的改良和創造，香港就可以發揮較為有利的作用。

「一帶一路」具有創意，是中國道路、中國制度和中國理論與世界共用的一個重要方面，實踐「一帶一路」，可以讓世界更美好。

第十章

扮演「超級連接器」 「超級聯絡人」「首席資訊官」 「首席智力官」四重角色

劉洋

香港禮德齊伯禮律師行航運部律師

香港航運業可以在「一帶一路」建設背景下肩負「超級連接器」、「超級聯絡人」、「首席資訊官」以及「首席智力官」四種角色，並借機從「貨運服務型」轉型至「高端服務型」的國際航運中心，同時爭取為國際海商事仲裁和調解中心。



「一帶一路」（即「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」）是中國政府在2013年提出的新的國家發展戰略，並已經開始啓動。根據中國發改委、外交部和商務部在2015年3月28日聯合發佈的《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》一文，「一帶一路」的核心是為沿線地區基礎設施、資源開發、產業合作和金融合作等實現互聯互通，而其中又特別提到要發揮香港的獨特優勢作用，使其積極參與和助力「一帶一路」建設。作為「一帶一路」區域內高度國際化和現代化的城市，香港在金融、貿易、航運和專業服務等領域都有着很強的領先優勢，因此應該努力成為「一帶一路」建設的重要組成部分甚至是鏈接東北亞和東南亞的樞紐地。

對於香港航運業來說，國家在「十二五」規劃中明確表示中央支持香港發揮作為國際航運中心的角色地位。同時，香港特別行政區行政長官在近年的施政報告中也多次強調支持航運業發展的重要性，認為航運業能帶動香港的經濟發展和增加就業機會。根據運輸和房屋局局長張炳良最近在立法會經濟發展事務委員會會議上的發言，港口及其相關行業的直接經濟貢獻佔香港本地GDP的1.1%，及就業人口的2.4%，涉及88,000個職位。而貿易及物流業更是香港經濟四大支柱行業之首，佔GDP的24%。其中，物流業的直接經濟貢獻佔GDP的3.2%，及就業人口的5%，涉及188,000個職位。由此可見航運業整體對香港經濟的重要性。

值得注意的是，雖然香港航運業在亞太區域內依舊具有領先地位，但並非沒有挑戰。所以，香港勢必需要考慮利用「一帶一路」建設這一契機，重振且發展成為更加強大的國際航運中心。行政長官梁振英在參加2015年的博鰲亞洲論壇時，曾經在介紹香港的作用時把香港形容為內地與世界的「超級連接器」和「超級連絡人」。同時，他又將香港定位為中國的「首席資訊官」和「首席智力官」。香港航運業恰好就可以在「一帶一路」建設背景下肩負這四種角色，並借機從「貨運服務型」轉型至「高端服務型」的國際航運中心。

超級連接器

因為毗鄰珠江三角洲的緣故，香港是天然深水良港以及靠

泊船隻的天然避風港。同時，由於位於遠東貿易航線要衝，並且地處經濟發展迅速的亞太區域中心，香港不但是中國華南地區的轉口港，更成為亞太地區特別是東南亞和東北亞之間的樞紐港。另外，香港是自由港，擁有設施完備、管理先進、行政高效且運作成熟的國際貨櫃碼頭，每星期可以提供大約 350 班貨櫃班輪服務，連接至全球超過 510 個目的地。根據香港政府統計處的數字，2014 年訪港的貨運和客運遠洋船舶和內河船隻共 189,500 艘。而香港港口在 2014 年則處理了 2,220 萬個 20 尺長標準集裝箱，繼續成為全球最繁忙且最高效率的國際貨櫃港之一。

當然，香港港口運營業務在全球港口體系中地位下降已經是客觀事實。根據中國科學院預測科學研究中心最新發佈的 2015 年全球 20 大貨櫃港預測報告，香港貨櫃輸送量可能會退居全球第 5 位。由於經濟發展的客觀規律，這種港口「硬實力」地位下降也很難改變。但是，2014 年底由運輸和房屋局委託完成的《香港港口發展策略 2030 研究》預測香港的港口貨櫃輸送量直至 2030 年將平均每年有 1.5% 的增長。同時，該研究也指出現有港口設施必須配合未來趨勢，需要提昇碼頭處理能力和效率以應付未來貨櫃輸送量增長的需求。因此，得天獨厚的地理位置使香港在未來較長一段時間內仍能繼續維持全球大港地位，從而為香港航運業的「轉型升級」提供堅實基礎和有利保障，並成為香港參與「一帶一路」建設的超級連接器。

超級連絡人

除了地理位置處於東北亞和東南亞中心的天然優勢，長年累月集聚的航運服務業基礎也使得香港成為這一區域的理想仲介。作為全球第八大貿易經濟體，香港具有卓越的營商環境。在瑞士洛桑管理學院公佈的 2015 年世界競爭力年報中，香港比 2014 年攀升兩位排名第二，僅次於美國。因此，航運及其相關產業作為整個經濟產業的一環，也受益其中。

作為全球船東理想的船舶註冊地，香港的船東和航運相關企業積聚程度一直很高。截至 2015 年 6 月底，在香港註冊的船舶數目及總噸位分別為 2,427 艘和 9,727.9 萬總噸。同時，根據香港船東會的統計，截至 2013 年 12 月 1 日，該會會員擁有、經營及營運的

船舶數目及載重噸位分別是2,046艘和1.38億噸。為了加強香港作為國際航運中心的地位，香港政府一直致力於通過稅收政策優惠以吸引航運相關企業在香港營商。香港註冊船舶從國際營運所得的利潤可以享有豁免利得稅的優惠。另外，香港政府還致力與貿易夥伴訂立寬免由國際航運業務所引致的雙重徵稅安排，以此減少香港及其貿易夥伴的航運公司的總稅務負擔，從而增強這些公司在國際航運市場的競爭力。

在低稅制且相關配套體制健全的情況下，香港的專業航運服務集聚。航運經紀方面，很多大型的航運經紀公司在香港設有辦事處。船舶管理方面，香港擁有許多專業基礎穩固的船舶管理服務公司，為船東在日常營運方面提供管理和顧問服務。航運保險方面，截至2014年12月香港共有86家獲授權的海事保險公司，其中包括33家外資保險公司。特別值得一提的是，為全球約90%的遠洋船舶噸數提供保賠服務的國際保賠協會集團（International Group of P&I Clubs）的13家成員協會，目前有8家在香港設有辦事處。航運金融方面，本身就是國際金融中心的香港，航運金融服務基礎雄厚，主要的航運金融銀行和機構都在香港設有分行或辦事處，向香港本地以及在亞太區域內安排融資和交易的外國船東和船廠提供專業船舶融資服務。

因此，坐擁上述航運服務業在區域內已經形成的領先優勢，香港顯然應該採取更積極的姿態，吸引更多與航運、物流、採購相關的跨國公司投資香港，並把香港建成這些跨國公司的區域總部甚至是營運中心。通過為中國內地企業和海外企業提供經紀、融資和保險等航運服務，香港將會成為中國在「一帶一路」建設中的超級聯絡人。

首席信息官

在資訊時代，航運業與資訊及知識服務業勢必具有互相促進的關係，而香港航運資訊服務有着很好的基礎。如前所述，很多國際大型航運經紀公司在香港設有辦事處，對於亞洲市場乃至國際市場都有着深入的認識和分析，能夠提供精準反映有關航運業趨勢的最新市場情報。無論是本地還是外國的航運經紀專家，都能以他們豐富的經驗、專業的知識以及語言優勢為航運企業，特

別是船東與船舶承運人提供專業顧問服務。

另外，香港政府的相關機構也很重視搜集和發佈有關航運業的數據和信息。香港貿易發展局通常會定期提供有關航運服務業概況的研究諮詢。香港航運發展局和港口發展局則會定期發佈航運業統計摘要等重要行業內資訊，而其中的一些資訊會相應轉化為提昇價值和改善決策的知識。此外，香港船舶登記處也會提供方便快捷的船舶登記資訊查詢服務。

航運資訊不單對於航運業本身具有至關重要的作用，同時也對全球商品貿易乃至經濟運行具有指標性作用。因此，香港航運業應該努力打造成為「一帶一路」建設的信息平台，為航運和貿易相關的內地企業「走出去」以及海外企業「走進來」提供資訊服務，成為他們在制定投資計劃和經營策略上的重要支撐。

首席智力官

在《基本法》的保障之下，香港既是中國的一部分，又是「一國兩制」體制下的特別行政區，從而使香港在「一帶一路」沿線國家和地區中擁有獨特地位。香港自1997年回歸祖國以來，繼續保留了廣為全球商業社會所熟知的普通法體系與制度，並通過中立、專業和高效的獨立司法系統維護法治傳統。根據世界經濟論壇發布的《2014–2015年全球競爭力報告》，香港的司法獨立指數在全球位居第五，為亞洲第一，而在有效解決爭議制度方面更是在144個國家和地區中排名第三。同時，香港法院高度支持仲裁，從2011年至今未拒絕執行任何一例仲裁裁決。而與仲裁相關的上訴案件則由高等法院專職聆訊仲裁的法官負責，保障了法院對仲裁案件審判的專業水準。

在2011年6月生效的《仲裁條例》，以聯合國國際貿易法委員會《國際商事仲裁示範法》為基礎，全方位發揮仲裁優點，被國際公認為是全球有關仲裁法規中最優秀的法例之一。經過2013年和2015年兩次修訂，《仲裁條例》更臻完善，成為保障和鞏固香港作為便利仲裁法域地位的基石。同時，通過《紐約公約》以及和內地與澳門分別簽訂的相互執行仲裁裁決的安排，在香港做出的仲裁裁決可在全球超過150個國家和地區得到承認與執行。值得一提的是，除了伊拉克，「一帶一路」沿線國家均是《紐約公約》的成員。

此外，香港擁有國際頂級的仲裁機構，即香港國際仲裁中心，為在香港進行的仲裁提供經濟且高效的服務。香港法律業的另外一大優勢特色就是擁有大量可以熟練操兩文三語並了解中西文化，具有處理國際海商事豐富經驗的仲裁員和律師等法律從業人員。同時，「一帶一路」建設中所涉及的商業項目，例如基建、融資、大宗商品交易、海上運輸等，香港都擁有大量達到國際最高和領先水準的專業人士，可以在仲裁中提供相關專業服務。

眾所周知的是，海事仲裁對高投入、高風險的航運業健康發展具有重要意義。因此，由於緊鄰內地的地理優勢以及根據內地和香港簽訂的《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》的自由貿易協議，香港必然成為涉及中國因素的商事與海事糾紛的理想中立地。同時，香港對於亞洲傳統、價值觀和文化的了解和認同有着天然優勢，並且又糅合了中西方文化精髓，使得香港在解決內地公司與海外國際企業之間的商業和海事糾紛方面具有獨特吸引力。

隨着「一帶一路」建設蓬勃展開，香港勢必可以通過公正、專業和高效的海事和貿易仲裁服務，為中國企業「走出去」，以及為「一帶一路」沿線國家和世界各國「走進來」提供必要的航運和貿易法律智力支援。

香港應打造成「一帶一路」海商事仲裁中心

在與各國企業的經貿交往中，中國企業走出國門進行投資合作等經濟活動，必然會涉及不同的法律制度和環境。同時，當外國企業到內地開展各種商業往來時也會同樣面對熟悉和適應中國法律制度和環境的問題。可以合理預見到的是，隨着「一帶一路」建設逐漸深入，大量的貿易和投資等商業行為無可避免會帶來繁多的合同爭議與糾紛。爭議糾紛一旦產生，如何解決就成為重要的問題。仲裁法律制度作為一種解決民商事糾紛的有效機制，在世界許多國家和地區早已成為眾多企業和商人所推崇的首選解決紛爭的方式。因此，香港如果能夠發揮在國際法律及解決海商事爭議方面的豐富經驗，借助「一帶一路」建設東風為沿線地區間的商貿糾紛提供法律服務，勢必可以為本港法律界帶來龐大

商機，更可以幫助香港成為區域乃至全球最重要的海商事仲裁與調解中心。

在內地企業「走出去」以及外國企業「走進來」的過程中，都需要面對國際商貿規則及不同的法律環境，這就需要這些企業具有較強的風險管理計劃。香港法律業恰好可以為這些企業提供專業且多元的服務，例如應對外地的投資法律要求，處理境外投資及化解並購風險，有效保障海外投資資產及解決國際商貿糾紛等。因此，最重要的就是向這些企業積極推廣香港在仲裁和調解等爭議解決方式上的優勢，讓它們對在香港進行仲裁和調解等爭議解決服務多加了解。

交易雙方在簽訂合同時，一般都會以仲裁或爭議解決條款的方式決定在何處解決合同爭議。交易方各自當然都希望在自己熟悉的地方進行仲裁。但是，當「一帶一路」交易雙方對仲裁地各持己見的時候，香港因其特區地位及普通法制度，顯然具有無可比擬的吸引力。因此，香港應該盡快牽頭草擬一個「一帶一路」仲裁示範條款，將香港確定為涉及「一帶一路」商貿項目的仲裁地，從而確保香港成為「一帶一路」交易方解決合同爭議的首選。

總而言之，香港航運業具有服務「一帶一路」建設特別是「21世紀海上絲綢之路」沿線國家和地區經濟的優良基礎和巨大優勢。作為中國在全球範圍內進行資源配置的樞紐，香港應該以更加積極和進取的姿態，參與到此次「一帶一路」戰略，依託領先的航運服務能力，發揮國際航運中心的輻射和帶動作用，成為連接和聯繫內地與海外市場的合作、溝通與發展的平台，並為航運及相關產業提供資訊支援和智力保障。同時，以此為契機，香港可以更好地挖掘和發揮在航運服務方面的競爭優勢，積極開拓全球航運市場特別是擴展新興航運市場包括東北亞、東南亞和南亞的航運及相關服務業務，從而促進香港航運業向「高端服務型」的轉型升級，為鞏固和發展香港國際航運中心地位創造良好條件。

第十一章

香港應破除「帶路」陳舊思維 重點突破難點 聯繫美資日資

劉瀾昌

亞視新聞及公共事務高級副總裁

要變優勢為實際，就要有實在的分析。香港應拋棄「帶路」陳舊思維，利用其自由港的優勢，把握發揮「超級聯繫人」角色的機會。



特首梁振英說，香港在內地和國外經濟聯繫，扮演着「超級聯繫人」角色。此點，在過去中國改革開放三十多年的歷史得到充分的證明。中國內地走向世界，離不開香港，國際社會各個經濟體要進入中國內地，香港也是最好的橋樑和管道。如今，滬港通和即將開通的深港通，也在在顯示，國際資本市場和中國內地資本市場的聯通，香港「超級聯繫人」的角色是那樣的顯著和深刻。

無疑，在當下北京推行「一帶一路」國策中，香港「超級聯繫人」的角色的確是不可替代。香港政府已多次強調香港應該積極參與到這個國家經濟發展新戰略中，為國家貢獻力量的同時也可以從中受惠。而香港的經濟界也深切認識到，「一帶一路」是另一波的全球化，本質是中國走出去，中國深化走向世界的戰略。香港在支持國家「一帶一路」大戰略的推行過程中區位優勢明顯，在金融、商貿、物流等多方面都可以扮演要角。

不過，三十多年前，中國改革開放伊始，香港即開始扮演特殊的角色。有說是「窗口」，有說是「門戶」，也有說是「橋樑」，其實這也都是「超級聯繫人」的含義。只不過，三十多年前，香港的GDP曾經是全中國的四分之一，而今只佔百分之二三，中國已經成為世界第二大的經濟體，比第三名的日本多了一倍。時移世易，顯然香港在中國經濟中的地位已經發生了根本性的變化，香港對於中國經濟發展的作用也必然隨之發生重大的轉變。因此，對於香港「超級聯繫人」的角色的認識，必須與時俱進，不能還停留在三十多年前的陳舊思維。

有些港官還是「井底蛙」

遺憾的是，許多港人、港商、甚至港官還是「井底蛙」。最為突出的事例是，負責香港經貿發展的局長蘇錦樑竟然提出了可笑的「帶路論」。蘇錦樑在2015年亞洲商貿論壇時表示，香港在「一帶一路」中擔任「帶路」的角色。他稱，「一帶一路」有「五通」原則，包括政策、設施、貿易、金融和民心的互聯互通，這亦是香港的優勢。香港具有國際視野，了解不同地方的營商環境，所以在「一帶一路」中擔任「帶路」的角色。

但是，如今中國內地還需要香港「帶路」嗎？那不是笑死人嗎？問問廣東省長朱小丹需要「帶路」嗎？或許，深圳的一個區

長周遊列國比蘇局長還要多！改革開放三十多年，內地企業的足跡已經遍佈全球每一個角落，再也不是當初從未出過門的「土包子」了，現在還講「帶路」，而且是出自香港商務發展局局長之口，足見陳舊的思維還如何頑固地影響着香港。這些過時的認識不剷除，香港在國家的「一帶一路」大戰略中能否立足都成問題。

事實上，「一帶一路」對於香港來說，更重要的是老老實實搭順風車，從中分一杯羹。香港應對國家「一帶一路」最正確的思維，不是去「帶路」，不是什麼「發揮香港優勢幫助內地走出去」，而是首先明確「一帶一路」是香港獲利的重大機遇。香港的商人都是利益第一。香港的許多地產商進出內地，不是利字當頭嗎？香港不認識「一帶一路」是重大機遇，就不會熱衷加入。不加入又怎樣發揮作用？

據悉，國家對「一帶一路」也有分階段的部署。第一階段主要是基建。這一階段，大概真如蘇錦樑所說，香港只有「帶路」的份。但是，香港的商家會那麼傻，要去人生地不熟的第三世界國家搞基建？那可是十數年才有回報的事情。

而第二階段，則主要在海外搞工業園、科技園、服務園，就像新加坡在中國搞工業園一樣。對此，一些香港的財團本來已有先見之明，曾要求港府幫助緬甸等國家建香港工業園，但是香港政府沒有反應。如果香港真的先走這一步，還算是「帶路」吧，起到先鋒作用。

平實而言，蘇錦樑的「帶路論」，其實還是那種香港盲目自大的舊思維的反應。從某種意義講，與那些「城邦論」、「本土論」，是一體兩面，其根源都是沒能準確評估今天的香港在中國的地位。以亞投行為例，香港以為自己有金融優勢，便想插一腳，誰知還如不了正冊。接着，香港又想亞投行總部在香港，根本門都沒有。北京人說，至今香港還是太看高自己。

此外，「限奶令」是對香港「一帶一路」角色的諷刺。

香港特區行政長官梁振英說，香港在國家的「一帶一路」政策推行中有得天獨厚的優勢，並將扮演非常重要的超級連接器作用。政務司長林鄭月娥則表示，香港可以成為「一帶一路」的五個平台：集資融資平台、商貿物流促進平台、高端專業服務平台、多元旅遊平台和新興產業平台。

財政司長曾俊華不愧是搞經濟的，理解更加切合香港的實際情況。他尤其看到「一帶一路」國策是國家實行改革開放政策之後香港又一個千載難逢的機遇。如果我們能把握這個機遇，接下來的30年，甚至50年，香港整個發展都會有個依歸。曾俊華還認為，香港在推行「一帶一路」須緊守三原則。第一，遵從市場規律來具體操作。第二，顧及項目的可持續性。第三，一視同仁，平等各種資金，保證香港的平台公平而高效。

無疑，香港在國家推行的「一帶一路」戰略上是扮演內地不可取代的某種角色。香港的三位官員對此都有所論述。概括三人的見解，或許已夠全面。不過，筆者認為還可以一言而蔽之，那就是香港的根本優勢在於內地還未能完全複製的自由港政策，而這一自由港政策是經歷了一百多年的實踐，並且有較為成熟的法治作保障。至於說到香港的地理優勢，在交通發達的今天是不值一談。就算和內地的湖南、湖北相比，也不過是數小時的高鐵優勢。而其他的金融、商貿物流、專業服務等行業優勢，都是建基於自由港的根本優勢之上。總而言之，如果說香港在「一帶一路」具有特殊的優勢，那就是自由港的優勢。離開了自由港，香港或許變得一錢不值。

偏偏，限奶令是背離自由港的政策。

2013年3月，香港出台「限帶奶粉出境的修訂法例」（簡稱「限奶令」），規定每人離港不得攜帶超過兩罐奶粉。限奶令引發內地人的不滿，是再自然不過的事情。痛惜香港自由港政策受到侵蝕的港商也說，全世界的海關一般是「管進不管出」，自由港的香港反而要管制奶粉過境，未免有點奇怪。

香港有全世界品質最好的奶粉，其秘訣在於香港市場高度開放，香港奶粉的高品質和低價格都是市場開放的產物。本來內地人來港購買奶粉及水貨客帶奶粉都不會破壞這樣的格局，但是卻因為香港的奶粉供應商一時貪心，利用春節期間的購買旺季，囤積抬價，結果影響到香港本地平價名牌奶粉供應緊張。於是在以挑動內地和香港矛盾為己任的政客推波助瀾下，有人建議政府像澳門那樣由政府出面保證本地供應充足，香港政府沒有接受而採用「限奶令」。

有趣的是，之後最積極要求取消限奶令的是香港的七大奶粉供應商和港九藥房總商會。他們聯合簽署《供應充足約章》，當中

列明四大措施保障香港奶粉供應，包括承諾每月預留逾110萬罐奶粉儲備供本港嬰幼兒使用、有需要時以空運補貨等。政府方面也說要檢討，做市場測試後再調整政策，但是至今仍猶豫不決。

限奶令應及早取消

2013年全國人大會議期間，香港代表團團長的譚惠珠被迫問「奶粉限購是否違反自由貿易政策」，她回答「限購只會是暫時措施」。如今，港府要借「一帶一路」東風，及早取消限奶令，才是上策。

以上對香港的批評，不是要貶低香港在「一帶一路」的作用。香港當然在國家「一帶一路」戰略中有特殊的作用，問題是真的要拋棄陳舊的思維，不要再維持小學生一加一等於二那樣簡單的思維，不要只會30年不變的「帶路」。

筆者認為，香港既然在「一帶一路」中有不可替代的作用，那必然是內地省市很難做到的，香港的政經決策者必須由此去思考。其中，香港如果在聯繫美國企業和日本企業中發揮特殊的「超級聯繫人」的作用，那就善莫大焉，功德無量。

由於當今國際政治、外交和經貿活動的微妙關係，香港在扮演和美日企業聯繫的獨特角色。假如香港扮演好這個角色，美國政府還有日本政府就會減少負面看法，更加正面地看待中國將長期推動的「一帶一路」。因此，香港在「一帶一路」的作用也就更加重要。

泰國克拉運河項目，就是一個很好的事例。

「泰國克拉運河項目合作備忘錄在穗簽署」，曾被內地媒體炒作。雖然中國和泰國官方都否認，但是依然引起相關地區一場不小的風波。克拉地峽位於泰國南部，最窄處56公里。地峽西鄰印度洋，東鄰太平洋的泰國灣，是中南半島和馬來半島連接處。打通這條地峽，的確可縮短東亞到中東的航線。最早構想上溯至19世紀末。二戰期間和上世紀70年代，日本曾兩次提及這條運河，但都限於空談而未付諸實施。2004年之後的歷次炒作，無不與中國有關。



克拉運河建成後，預期可將航程至少縮短約1,200公里。

無疑，克拉運河可成「一帶一路」的主要項目。但是，不但開鑿工程巨大，耗資不菲，更主要的是影響地緣政治格局。首先新加坡會反對，因為其靠馬六甲海峽生存。克拉運河如果成功開鑿，將減少新加坡七成貨源。其次，美國已取得新加坡海、空軍基地的部分使用權，即有握此咽喉要道的能力。克拉運河開通，當然削弱美國在馬六甲海峽的威懾作用。

重要項目可引入美日公司

筆者認為，從此事可看到，北京的國策「一帶一路」推行，必然遭遇各式各樣的阻力。而克服這些阻力，需要寬廣的視野和胸懷。若然在一些重要項目引入美日公司加入，定必事半功倍。

顯而易見，如果中國控制泰國的克拉運河，美國、日本和新加坡是不幹的。但是否可以換一個思路：中國也可以拉日本、美國，還有英國、德國、法國一起幹啊！而且，還可以國家不出面，企業自己幹。中國民企加上香港企業和世界的跨國企業一起幹，難道不可以嗎？

中國並非要控制權，只是圖個運輸方便而已。即便是新加坡，中國也樂意與其合作，或能在過程中化敵為友！筆者以為，中國推行「一帶一路」的海外大工程，都要有這個策略，「誰愈反對，愈想法聯合誰一起幹」。

當然，不少工程項目是有排他性的。例如，中國的高鐵和日本的新幹線爭奪激烈，在印尼連接雅加達和萬隆的高鐵建設項目可謂一波三折，截止2015年9月底，印尼政府通知日本說將會接受中國為中標者。當中，可以看到「一帶一路」上的國家也非常聰明，利用中國和其他國家的矛盾，從中爭取自己的最大利益。

起初，印尼的高鐵項目爭奪，日本明顯走在中國前面。日本國土交通省和經濟產業省等自2009年開始，就以「新幹線」的長期安全運行記錄為武器，分別對業務可行性調查提供了援助。自2013年年底開始，日本國際協力機構（JICA）也着手調查，加大了採用日本新幹線方式的可能性。

但2014年10月，印尼佐科（Joko Widodo）政權上台執政，風向發生了改變。佐科明確表示，高鐵「將不使用國家預算」，不將其列入2015年1月匯總的5年基礎設施開發計劃。日本打算通過向印尼政府提供日元貸款推進業務的計劃落空了。

其後，佐科在2015年3月訪問日本後隨即訪華，並與中國就高鐵合作達成協議。印尼的佐科政府聰明地在中國和日本政府兩邊下注。於是，中日紛紛開出優惠條件。中國的融資援助條件良好，比如無需政府擔保等，且工期僅為三年。對此，日本國土交通省公開批評說：「懷疑（中國）三年能否建設出安全的高鐵」。

再後，佐科政府突然宣佈，為控制成本，印尼政府計劃將原來的高鐵改成中速鐵路，並作為民間主導業務展開，中日方案均不採用。日本媒體憤怒地說，「印尼平衡外交愚弄中日」，並以此為題報導稱，最終，佐科在沒有傷害中日兩國顏面下得到了高鐵計劃的藍圖，成功地向國民展示了印尼的影響力和開發外島的欲望。

無可否認，中國向外推展基建及其他項目，都不可避免有「二取一」的排他競爭，問題是要製造良性競爭的環境，有合理規則，最好有各方都能得到利益的協調機制。中國在「一帶一路」，不是要獨吞，而是要合作，利益共享。

與歐洲「容克計劃」對接

目前，對於「一帶一路」，歐洲積極回應，歐洲希望他們的「容克計劃」（Juncker Plan）與中國的「一帶一路」對接。但是，美日反應不同。筆者認為，如美日幹擾，北京發動全面對抗，則是下策；不對抗，打免戰牌，採取迴避戰術，是中策；而上策，就是與美日利益均沾，誘使其加入「一帶一路」。若能做到這點，「一帶一路」不可能不成功。理由是，美日有強大的軍事力量、資本力量和科技力量，如與其對「一帶一路」制衡，則麻煩多多。相反，中國能和美日合作，則事半功倍。

有趣的是，美國全球安全分析所主任、全球能源安全論壇共同主席蓋爾·拉夫特（美國全球安全分析所主任、全球能源安全論壇共同主席，文章由王曉雄翻譯），提出更為有趣的觀點，那就是，中國建造「一帶一路」，而美國則擔任保護的角色。

他說，習近平主席9月訪美，可為奧巴馬政府提供一個機會來修正他們針對中國「一帶一路」倡議的奇怪立場。他批評，中國提出「一帶一路」，「華盛頓以沉默進行回應。美國官員不在公開場合對『一帶一路』倡議進行評論」。他更指出，華盛頓還通過軟實力戰術意圖破壞，如反對亞投行，並在國際貨幣基金組織阻人民幣獲得國際儲備貨幣地位。其藉口永遠都是相同的：中國還不夠負責任，不夠透明。沒有足夠的責任感去領導一個國際開發專案。

然而，這一敵意似乎更多地源於「非出自我手」的情緒，而缺乏邏輯清晰、有建設性的地緣政治根據。此外，這種做法在道德層面也會令人反感。

他更指出，更重要的問題是，美國對「一帶一路」的冷淡態度有可能會引發未來大國衝突的風險。從歷史上來看，改變局面的重大跨國基礎設施項目通常會引發大國之間的猜忌和敵意。19世

紀末，英國的開普敦至開羅鐵路專案便與法國的東西鐵路計劃產生衝突，差一點引發戰爭。德意志帝國修建柏林至巴格達鐵路，以強化其對日漸崩潰的土耳其帝國的優勢，導致第一次世界大戰的爆發。時至今日，塑造國家間關係的已經不再是鐵路，而是石油和天然氣管道、液化天然氣終端、高壓電網和光纖線路。為重新彰顯美國對於塑造歐亞地區發展的重要作用，同時也為了避免陷入大國對抗，美國應該為「一帶一路」構想做準備，並尋找途徑積極參與。

然而，美國能夠扮演何種角色？這位美國智囊認為，首先，美國應該努力向該計劃注入其比較優勢。華盛頓的錢袋子或許不如北京豐厚，但美國擁有超強的投放能力、國土安全和網路防禦能力，美國能夠在保護「一帶一路」走廊沿線的重要基礎設施方面發揮作用。中國建造，美國保護。此外，參與「一帶一路」專案的美國科技、工程和建築公司還可以提供最佳實踐、高品質和安全標準。最後，通過參與「一帶一路」，美國還可以敦促中國堅守國際勞動、環境和商業標準。

他最後的結論是，若要實現以上設想，華盛頓首先應該下決心在「一帶一路」框架內發揮更具建設性的作用。「一帶一路」倡議是中國首個重塑國際秩序的認真嘗試。對美國而言，增強中國的專案不一定會削弱美國，但站在一邊生悶氣而任由中國打地基，則會削弱美國。

顯然，美國的這位智囊的提議，應該是美國應對「一帶一路」的上策。事實上，習近平推動「一帶一路」中已多次提出「人類命運共同體」的理念，這也正是中國「一帶一路」聯合美日企業家這一上策的基礎。無疑，中國的上策，加美國的上策，應是當今國際社會的一大幸事。事實上，中國國家主席習近平

但是，不可否認，美日對中資還是有所顧忌，那麼這不也是香港這個超級聯繫人的機會？就如同美資日資當初由香港進入內地一樣。事實上，中國改革開放三十多年後的今天，如果說香港還是中國內地的「超級聯繫人」，而不是簡單的「帶路」人，那麼，香港的作用正正是體現在這些難點上。說香港在「一帶一路」國策中有角色，也正正體現在這些方面。香港最適合扮演聯繫美國的企業，還有日本的企業的角色，而扮演好這個角色，美國政府還有日本政府會減少負面的敏感度，更加正面看待中國將

長期推動的「一帶一路」。而香港也在「一帶一路」發揮更多的作用。

國家主席習近平於2015年9月22日在美國華盛頓州當地政府和美國友好團體聯合舉行的歡迎宴會上發表演講時，更加直白的強調，「一帶一路」是開放包容的，我們歡迎包括美國在內的世界各國和國際組織參與到合作中來。

習近平表示，中國是現行國際體系的參與者、建設者、貢獻者。我們堅決維護以聯合國憲章宗旨和原則為核心的國際秩序和國際體系。世界上很多國家特別是廣大發展中國家都希望國際體系朝着更加公正合理方向發展，但這並不是推倒重來，也不是另起爐灶，而是與時俱進、改革完善。這符合世界各國和全人類共同利益。

習近平強調，中國發展得益於國際社會，中國也要為全球發展作出貢獻。我們推動共建「一帶一路」、設立絲路基金、倡議成立亞洲基礎設施投資銀行等，目的是支援各國共同發展，而不是要謀求政治勢力範圍。「一帶一路」是開放包容的，我們歡迎包括美國在內的世界各國和國際組織參與到合作中來。我們積極推動亞太區域經濟一體化進程，推動實現亞太自由貿易區目標，是要推動形成自由開放、方便快捷、充滿活力的亞太發展空間。我們宣導共同、綜合、合作、可持續的安全觀，是要同地區各國以及國際社會一道，維護好亞太和平和安全。

事實上，習近平主席在這次訪美與美國總統奧巴馬會談後達成廣泛的諒解，美國不再反對亞投行，而中國對美國主導的現有的國際金融機構繼續積極支持和參與。

回過頭來看香港，聯繫美資日資形式是多樣的，既可在資本合作方面，也可在提供各種服務方面，也和合資亦可代理，不但在基建投資可發揮作用，亦可在其他各個領域深度發展。總而言之，中國的一路一帶是百年大計，香港在此發揮的與時俱進的超級聯繫人作用也是長期的。

香港可以嘗試先加入TPP談判

筆者認為，香港真正有魄力，真正要在未來國家崛起中發揮

更大的貢獻，應該在TPP上做文章。可以嘗試先加入TPP談判，自然其前提是得到國家認可。

當下，都說美國的跨太平洋貿易組織協定（TPP）是對付中國的，也許美國的戰略設計家是有這樣的企圖，日本大概也是附和的。但是，中國不怕貿易自由化，中國崛起30年得益於經濟全球化，這是世界公認的。於是，TPP怎麼難得到中國。筆者以為，TPP建立後，中國也是可以加入的。當下，可以由香港先嘗試加入TPP談判。

奧巴馬最新一份國情諮文聲稱，亞太的貿易規則不能由中國制定，還是要由美國來主導。這就表明了美國搞TPP的戰略目的。的確，TPP由新加坡、紐西蘭、智利、汶萊、美國、澳洲、秘魯、越南發起開始談判，後來參與的有馬來西亞、墨西哥、加拿大、以及日本，12國在全球GDP所佔的比例有約40%。這是用TPP來嚇中國的人最喜歡講的數字，但是明眼人都知道，TPP不就是美國加日本嗎？越南、汶萊那些小國算什麼。所以，TPP談判關鍵就是美日談判。

都說，12個TPP參與國以在亞太地區實現高水準的自由化的經貿體系作為目標，進行較為全面的，包括非關稅領域、新的貿易議題等在內的談判。這意味着，TPP聚焦的不僅是傳統意義上的自由貿易協定（FTA）所包含的廢除或降低商品關稅以及服務貿易，而是更加注重製定投資、競爭、知識產權、政府採購等規則框架。另外，TPP提倡，參與國不應該為了促進貿易和投資緩和環境與勞動的基準。

國際專家還說，中國作為一個發展中國家，其經濟體還沒達到TPP所要求的每一個參與國嚴格遵守的高標準和自由度，所以是不能參加TPP。當然，既然美日搞TPP是針對中國，那麼怎能輕易讓中國加入？

台灣也許看到了這個形勢，要求加入的呼聲愈來愈大，甚至提出了TPP先攻戰略，以此強化美台間「安全盟友和貿易夥伴的合作關係」，既利用經貿手段拉近美台關係，更想將台灣的「經濟安全」與「軍事安全」合而為一，使台灣加入到美國的亞太再平衡戰略體系。

可喜的是，中國商務部部長高虎城說了，TPP和TTIP（跨大

西洋貿易與投資夥伴協議)一旦達成，將對全球貿易投資自由化和區域經濟的一體化進程產生重要而深遠的影響，中方是持開放態度的。這是明智的。越南都不怕TPP，中國能怕嗎？

不過，北京說要加入TPP，美日會同意嗎？然而，香港作為世貿組織成員的身份加入，美日好意思阻止？香港先入，北京再入，這應該是化TPP為我所用的大智慧。

策 略 篇

第十二章

各國政府與民間合作的組合拳

李浩然

團結香港基金副總幹事

孫文彬

團結香港基金高級專家

「一帶一路」可謂是一套促進各國和民間合作與交往的組合拳。其中主要包括協調各國發展策略對接、設立具體基建項目、增進文化、社會團體和人文等多方面的交流融合，與達至各國和人民的商貿往返、相互投資和共同繁榮四個主要層面。



引言

現在當人們討論「一帶一路」時，習慣把焦點放在經濟關係上。當然，那是很重要的，但整個「一帶一路」倡議的含義，其實遠遠要超出經濟層面考量，其立意要深厚和寬闊得多。「一帶一路」充滿着中國人開放、包容和彈性的東方智能，這不是過去像自由貿易協議等具體的法律政策所能涵蓋的，這個倡議更像是一套促進各國和民間合作和交往的組合拳，當中包含自由貿易，還有人員流動、文化交流、基礎建設、協同發展和互聯互通等等。我們相信「一帶一路」必會對未來國際格局帶來深遠影響。

在這套組合拳中，總結起來有四個主要層面：第一，協調各國發展策略之間的對接，做到政策協同，使所有參與國家之間的發展事半功倍。第二，是具體的基建項目，例如興建高鐵、公路網、天然資源輸送管道，以至共同開發工業園區和經濟特區等，並同時設立絲路基金、亞洲基礎設施投資銀行、金磚國家開發銀行、南南銀行等資配置平台作為支撐。這一點是「一帶一路」當前的核心載體。第三，這是涵蓋着文化、民間、社會團體、人文等多層次的交流融合，讓大家增進了解、建立友誼。第四，整個倡議的最終目標，是達至各國和人民的商貿往還、相互投資和共同繁榮。又因為「一帶一路」倡議的不少國家仍然是發展中國家，所以「一帶一路」的發展對當中所包含的人口脫貧有重要意義。而中國在過去30年改革開放成功讓七億人口脫貧的經驗，或者會有積極的分享價值。

政策協同

在協調中國跟不同國家之間的发展政策上，協同效果尤為明顯。一方面因為「一帶一路」的開放性強，另一方面，區域諸國普遍都正在由國家層面主導，制定推動發展的政策。例如，近鄰的蒙古國，便於2014年提出「草原之路」的倡議，作為加緊與「絲綢之路經濟帶」的對接計劃。「草原之路」的核心項目，包括新興建的連接中俄，途經蒙古的五大通道：也就是將近一千公里的高速公路、一千一百多公里的電器化鐵路、電力網絡、天然氣和石油氣管道。蒙古國的構想，意在構建該國成為接連亞歐的交通樞紐。處於中國北部的蒙古，有獨特的地理優勢構建中、蒙、俄經

濟走廊，使三國跨境運輸便利化、並進一步強化蒙古國對中國的出口。

除此之外，哈薩克也正在着手規劃該國經濟的長遠發展，提出名為「哈薩克 2050」的發展戰略構想。其中的具體措施，包括一項名為「光明大道」的計劃。該國期望以「光明大道」對接中國的「一帶一路」，計劃包括兩部分的新經濟政策。第一方面是基礎設施建設，包括七個方向：交通物流、工業、電力、旅遊、教育、住宅物業現代化、支持經營主體發展等。第二方面是構建新的反危機措施，例如支持民族機械製造業和出口、發展農工綜合體、信貸住宅項目和保護投資股份、發展產品質量基礎設施、開展地質勘探，以至「2020 年商業發展路線圖」等。事實上，無論是「草原之路」還是「光明大道」，和更多的各國發展計劃，都與「一帶一路」倡議有很多契合點，也說明中國和這些經濟體具有很強的互補性。

基建是載體

過去，乘坐火車從中國前往前蘇聯的很多國家時，火車到達邊境便需要進入換輪場更換車輪。因為中國鐵路採用的國際標準軌，跟前蘇聯的寬軌設計是不同的，但是這種不便捷的情況正在改變。

中國高鐵建設的第一單外國合同，就是喀山至莫斯科的高鐵。這條高鐵預計於 2018 年俄羅斯世界杯之前完成通車。未來，整條高鐵還將延伸到歐亞大陸上的分界城市葉卡捷琳堡，還會按情況繼續向東伸延，通過烏魯木齊直達北京。值得注意的是，這條高鐵是按照中國鐵路的標準建造，而非俄羅斯的寬軌系統。相信未來連接兩國首都以致整個亞歐大陸的陸上交通，將變得更加便捷。

在波蘭首都華沙西南一百多公里，有一座名叫羅茲（Lodz）的城市。現在從這裏可以通過名為「蓉歐快鐵」的國際快速貨運鐵路班車，從四川成都出發，經過新疆阿拉山口出境，途經哈薩克、俄羅斯、白俄羅斯三國，長途跋涉一萬公里，抵達波蘭羅茲。在這裏，小部分的貨物由羅茲當地商家直接取走，大部分則繼續從這裏運抵其他歐洲國家。這趟列車近日正式開通了雙線行車。「蓉

歐快鐵」是中國到歐洲最快的鐵路貨運固定班列，剛開通時全程需要行走14天，現在已經縮短至兩天。自從共建「一帶一路」的倡議提出之後，像蓉歐班列這樣直接在中國和歐洲城市之間行駛的列車大幅增加，重慶、鄭州、義烏、武漢、蘇州等十幾個城市都開通了類似列車。波蘭希望發展羅茲成為中國商品和服務進入波蘭和中東歐市場的門戶，同時成都也能夠成為波蘭及歐盟產品進入中國及東南亞市場的橋頭堡。現在，波蘭向中國出口的產品主要有農副產品、葡萄酒、牛奶和蔬菜等。2014年，兩國貿易額為172億美元，同比增長16%，其中波蘭對華出口30億美元，同比增長32%。這條鐵路運輸能力的提高，預示着兩國和沿線之間貿易的巨大潛能。此外，兩國之間還有一條華沙與蘇州之間的鐵路運輸線。中國成都和蘇州、波蘭羅茲和華沙，這四座相距萬里的城市，就這樣由跨亞歐兩大洲的鐵路聯繫起來了。

與此同時，與中國沒有共同邊界的國家土庫曼，自從2014年底開始，從該國巴爾幹州土伊邊境的阿基亞伊拉村，一列名為「絲綢之路號」的列車載着貨物正式啟程前往伊朗，這標誌着絲綢之路的「哈薩克—土庫曼—伊朗」國際鐵路的土、伊段全面貫通。在此前一年，即2013年，土庫曼和哈薩克的鐵路已全面竣工，從此打通了從中國連雲港，通過新疆到哈薩克，再到土庫曼的鐵路交通。

文化、民間、社團、人文等多層面交流

文化和民間層面的交流，對「一帶一路」的實施意義深遠。在此，我們有必要把「一帶一路」的提出與中國正在參與塑造全球新秩序聯繫在一起，還應該把這個倡議與中華民族偉大復興的目標聯繫在一起。

在重塑世界新秩序方面，我們已經看到經濟全球化使得生產環節分布在全球的不同地區和國家。不僅是生產環節，商品的交換和消費也都全球化了。與此相伴而生的是，由美國主導的全球秩序，即那種傳統霸權的模式，正一步步式微。同時，不同的政經力量紛紛冒起，導致世界動蕩不安，而各國普遍都呼籲建立一個更公平、更平等、更包容和更多元的世界秩序。正是在這樣的

背景下，中國提出了以「共同發展」和「人類命運共同體」為目標的主張和倡議。換言之，中國的「一帶一路」並不像之前的貿易模式那樣，把欠發達國家作為能源的產地或產品的銷售地，而是為這些國家修建基礎設施和建立工業體系，為其進一步發展打下基礎。因此，中國這個倡議是邀請周邊國家、各國企業、民間團體和民眾多方力量參與和互動的過程，使得每個國家的發展項目都適合這些國家和百姓的需要，適合這些國家百姓對未來生活和文化多元的追求。在這個意思上，文化和民間的交流和參與不僅重要，也是各種文明相互學習、相互借鑒、你中容我、我中容你的過程。

這個相互學習、參考、借鑒的過程本身正符合中華文明表現出的包容和複雜的平等觀。在中國漫長的發展史上，形成了「修身、齊家、治國、平天下」的「家—國—天下」模式的多元一體、包容平等的政治觀念。中央提出的中華民族偉大復興的目標，放在「一帶一路」倡議之下，就是要發揮我們中華文明的這些價值觀，探索以共同發展為原則的國際交往新規則，探索中國與周邊國家共同面對全球化帶來的風險和挑戰的新辦法。正如習近平主席 2013 年在印尼提出「共同建設 21 世紀海上絲綢之路」的發言中所講：「在這個充滿多樣性的區域，各種文明在相互影響中融合演進，為中國和東盟國家人民相互學習、相互借鑒、相互促進提供了重要文化基礎。」他還說：「交往多了，感情深了，心與心才能貼的更近。我們要促進青年、智庫、議會、非政府組織、社會團體等的友好交流，為中國—東盟關係發展提供更多智力支撐，增加人民的了解和友誼。」

人民商貿往還的大融合

「一帶一路」倡議的最終目標，是構建方便各地人民自由商貿往還的大環境。可事實上，這種交往早已開始。在羅馬尼亞，那裏一座名位布加勒斯特（Burcharest）的城市，有着「中東歐小義烏」的稱號。自從 1993 年，位於該市的中國商品集散地「歐羅巴市場」建立、1999 年，規模更大的「尼羅市場」開張、2007 年更建成「紅龍市場」，號稱是中東歐最大的中國商品批發集散地。由於當中大部分是浙江籍商人，所以這幾個市場就獲得這個稱呼了。

從上世紀90年代開始，已經有中國人前往羅馬尼亞尋找商機，其中以浙江和河南籍居多。根據官方估計，當時大約有四萬人旅居當地。當年羅馬尼亞經濟不景氣，日常生活用品短缺需要實行配給。一批中國商人開始攜帶大批羽絨服、牛仔褲等商品前赴東歐各地賺取差價。當時倒賣的主要目的地是市場龐大的俄羅斯和對華免簽證的匈牙利，其中少數因中途停留或坐錯火車而滯留羅馬尼亞，卻發現羅馬尼亞對中國貨品需求巨大，從而留在當地發展，自此華人人數不斷增加。事實上，羅馬尼亞和中國的淵源甚深，至去年底，中國人在該國註冊的公司已達一萬多家、佔外國投資總數的5%、是歐盟成員當中華資公司數量最多的國家。這些公司分布在全國16個州，大多以批發市場的店鋪形式存在。雖然數量龐大，但多是小規模的夫妻店或家族式經營。可是近年，華人更開始在當地投資自行車廠、製衣廠、製鞋廠、建材廠等製造業，以至蔬菜種植業等等，同時一些大型中國企業也開始進入羅馬尼亞。

小結

「一帶一路」倡議，其實是把「中國夢」追求大同社會、和諧社會、文明進步的理想，擴大到整個歐亞大陸。實現這個理想的方法，是大力促進基礎建設和基本民生、自由經濟交往、達成共富，以及人員之間的交流、了解和尊重。所以，我們看到以物質經濟為主導的重心，也會明白整個倡議將會帶來世界秩序和格局的改變：從現在國與國的利益鬥爭，轉化成為中華文化所追求的世界大同。可以說，經濟發展和民心交融是「一帶一路」的兩條腿。

第十三章

拿TPP當「零和」工具 擋不住「一帶一路」

張介嶺

香港商報副總編輯

更為重要的是，中國還是全球供應鏈的中心，願意也好，反對也罷，一些國家終將發現，中國應是TPP安排中不可或缺的一個部分。



2013年9月和10月，中國國家主席習近平在出訪中亞和東南亞國家期間，先後提出共建「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」的重大倡議，得到國際社會高度關注。然而，美國卻始終對「一帶一路」戰略疑慮重重，反應消極，生怕這一陸海並進的構想終將削弱全球霸主在「一帶一路」沿線地區的影響力。美方一些人擔心，「一帶一路」有反制「亞太再平衡」戰略之嫌。近年來，出於牢牢掌控制定全球經濟規則方面的話語權，對沖「一帶一路」戰略可能對美國利益帶來的衝擊等多方面的考慮，奧巴馬政府明顯加快了「TPP（跨太平洋夥伴關係協議）」的談判步伐，並在2015年10月達成協議，以此作為美國實現重塑區域新規則目標的重要手段。

然而，TPP談判之路並不平坦。2015年7月31日，TPP談判部長級會議在夏威夷茂宜島黯然落幕。出人意料的是，TPP一些最具爭議的問題，如談判保密、收入平等、貨幣操縱等，只被輕描淡寫，而美國與他國藥品專利期之爭、日本與墨西哥汽車原產地規則角力、紐西蘭與加拿大乳製品市場准入對壘，都成為最後的難點。

奧巴馬任內TPP收官

奧巴馬總統將TPP視為其政治遺產的重要內容。為免受美國大選政治困擾，奧巴馬急於在2015年夏秋完成全部談判。然而，茂宜島部長級會議卻給了當頭一棒。隨着大選季日益臨近，奧巴馬力推TPP的政治日程極為緊張。根據美國貿易法和新近通過的貿易促進授權法，總統必須在規定時間內通知國會簽訂TPP協定意向，並在90天內公佈協議，然後再由國會表決通過。考慮到美國選舉政治的複雜性，奧巴馬及共和黨國會領袖希望趕在2015年2月1日愛荷華預選會議前走完表決程序，確保TPP不會成為大選議題。自貿協議在美國不受選民歡迎，尤其在民主黨內。如果相關談判久拖不決，TPP恐難過國會關，尤其是希拉莉的處境會極其尷尬，作為前國務卿的她可以力推TPP，但作為民主黨總統候選人，情況就大不一樣，在TPP達成協議後她反而唱反調。

除前述三大難題外，曾影響TPP談判的因素還很多。有人擔心，紐西蘭和加拿大開放乳製品市場之爭或為TPP談判死結。在

乳製品市場准入問題上，紐西蘭政府措辭強硬，大有志在必得之勢。當時，有人估計，哈珀（Stephen Harper）政府很難做出實質性讓步。8月上旬，加拿大率先拉開了長達11週的選戰大幕，而奶農在選舉政治中的影響舉足輕重。曾有分析指，紐西蘭已成為TPP談判的主要絆腳石。作為乳製品爭執的利益攸關方，日本對紐西蘭寸步不讓十分不滿。有日媒評稱，除非事先能夠達成廣泛協議，否則，即使8月份馬來西亞東盟經濟部長會議後緊跟着舉行TPP部長級談判，也難望取得突破，因此，日本沒有必要參會。

TPP的核心覆蓋了知識產權、國企、政府採購、勞工、環境、原產地規則和監管一致等敏感領域，有些議題在成員國內政治阻力很大，這也正是TPP談判一波三折的原因所在。實際上，TPP參談國原本希望2012年終結談判，後來一推再推，顯示了談判的複雜性和面臨的挑戰。不管怎麼樣，TPP最終締約，當為奧巴馬政府又一重大外交勝利。

TPP生效對中國經濟有何影響

南韓對TPP也十分關注。8月初，南韓產業部召開戰略討論會，對TPP談判的進展情況進行評估。會議認為TPP的談判進程或將稍有推遲，但美國、日本等主要國家完成談判的意願強烈。由於此前談判相當部分的爭議已取得進展，南韓不應過早對TPP談判前景作出判斷，而應繼續密切關注談判動向，關注其對南韓經濟轉型、提高競爭力的促進作用。南韓政府及研究機構組織了跨部門分析研究，對加入TPP給南韓宏觀經濟和產業的影響進行全面分析，並將每兩周舉行一次討論會。南韓政府將以追求國家利益最大化為目標，按照有關法律規定的程式研究應對，最終確定TPP立場。

不難看出，南韓對TPP前景充滿期待。TPP被美國譽為「21世紀的貿易協定」，其12個成員國GDP總量約為275萬億美元，佔全球GDP的40%。TPP協定一旦達成，可望取消或大幅降低成員國之間的貨物和服務貿易關稅，刺激投資流，促進創新，促進經濟增長，促進發展，創造就業、保持低人員流失率，並將對世界經濟產生深遠影響。有經濟學家評估，從TPP中獲益最大的當數大經

濟體，尤其是設有貿易保護措施的國家。其中，美國可望年獲益770億美元，日本獲益更多，上望1,050億美元。

不過，相對經濟規模看，越南無疑是最大贏家，從TPP中的獲益將超過GDP的10%。資料顯示，2012年，越南對美服裝出口近70億美元，佔美國服裝進口總量的34%。加入TPP後，越南出口美國的服裝將享受零關稅，受益可想而知。另一方面，越南必須加快政治和經濟改革步伐，尤其是國企改革步伐，逐步取消高關稅，以滿足TPP嚴苛的要求。毫無疑問，這些調整給越南帶來的政治和經濟壓力將是空前的。但隨着經濟結構性改革不斷深化，越南加入TPP有助於吸引更多投資，刺激企業創新，大幅提高生產力，越南的獲益不可估量。

當然，我們最關心的還是TPP對中國經濟將帶來哪些影響。美國國家經濟研究局數字類比認為，鑒於TPP成員國會降低貿易壁壘及提供更大的市場准入，非TPP的成員國將面臨貿易轉移的衝擊。從當前TPP看，中國置身其外可能會蒙受一些損失。TPP生效後，貿易量將從中國流向越南和其他發展中國家，帶來的相應損失約為中國經濟的0.2%。如果更多發展中國家，尤其印度、印尼、泰國等大國加入TPP，中國的損失將進一步擴大。

美國東西中心研究同樣認為，TPP帶來的貿易轉移效應主要落在中國身上，雖然對中國經濟規模而言相對很小，僅為0.09%。中國的貨物和服務貿易將在TPP成員國中失去競爭力，但與許多TPP成員國的貿易平衡仍將有盈餘，雖然這些盈餘低於從前。不過，這種狀況下一定程度上會被抵銷。原因是，歐盟、南美、非洲和中東的產品在TPP成員國中的競爭力也會下降，這些地區的國家將尋求其他替代市場，中國當然會是選擇之一。為此，中國與TPP成員國之間的貿易盈餘縮小可能會被其他國家貿易轉移抵銷。

此外，中國與TPP成員國存在廣泛的貿易關係。TPP協定簽訂後，包括美國在內的成員國對華貿易不可能出現逆轉。更為重要的是，中國還是全球供應鏈的中心，願意也好，反對也罷，一些國家終將發現，中國應是TPP安排中不可或缺的一個部分。實際上，現在就有許多TPP參與國希望中國最終能夠加入。它們認為，將中國拉入帶來的益處遠比將其拒之門外要大。專家分析，TPP現在達成的協議，其總體經濟效益是溫和的。而TPP標準並不

適合新興市場經濟體目前的發展階段，有可能阻礙而非加速這些國家的發展。中國仍處在發展階段，需要鞏固經濟發展成果，急於加入TPP弊大於利。有美國官員稱，中國可以加入TPP談判，但中國現行的國企政策、中國對農業等部門的大量補貼，以及環保標準決定了中國不會尋求馬上加入。

當然，中國加入TPP會有許多益處。作為成員國，中國貨物和服務不會再受歧視性對待。中國的出口，尤其是對美出口可望大幅增加；有助於獲得外國先進技術和先進服務；有利於改善環境，改善勞工條件和政府預算。新加坡東南亞研究所研究員蘇達斯預測，鑒於中國「入世」過程中展示了推動廣泛改革的能力，中國加入TPP只是時間問題。確實，中國似無必要對TPP採取排斥態度，一旦經濟和戰略利益成熟，完全可以考慮加入TPP。從長遠看，加入TPP與「入世」一樣，中國需要做出巨大承諾，另一方面，由此催生的改革深化對鞏固中國的強國地位至關重要。

值得注意的是，國際輿論對TPP並非一片叫好。發達國家有人批評TPP犧牲消費者福祉，代表的是跨國大公司的利益。在新興市場國家，TPP規則被視為「反發展」，許多人批評該協議推動財富向美國製藥企業和好萊塢轉移。還有意見認為，TPP並不容，對非成員國具有懲罰性，代表的是特惠貿易而非自由貿易。另有人強調，TPP可能強化某些領域的保護主義政策，尤其是農業部門，如日本對稻米、美國對糖業的保護可能更難妥協。

美國鷹派視TPP為遏華工具

當今世界對美國力推TPP的意圖有多種解讀，對華人社會而言，其中最關注的當數TPP是否劍指中國。事實上，不僅在中國，而且在美國，從陰謀論視角看TPP的大有人在。多年前，《金融時報》資深編輯大衛·皮林（David Pilling）曾直接了當地指出，TPP的中心目標就是將中國排除在外，建立一個「除了中國誰都可以」的俱樂部。皮林的分析並非危言聳聽。美國鼓吹將TPP作為「亞太再平衡戰略」遏華良策的人為數不少。2015年6月中旬，正值國會就貿易促進授權法激辯之際，美國兩岸問題專家、美國在台協會台北辦事處前處長包道格（Douglas Paal）刊文從「中國威脅論」的角度呼籲國會批准TPP。該文從批評中國的「混合外交」

及在東海及南海推行「切香腸」戰術，到抨擊奧巴馬政府應對中國亞投行計劃乏力，再到指責中國發起「一帶一路」倡議別有用心，無不在渲染中國外交圖謀「削弱特定國家與美國的同盟或夥伴關係」。包道格將TPP協議提昇到應對中國「反平衡戰略」的戰略高度，把批准TPP視為當前美國嚴肅對待中國的第一要務。

值得警惕的是，包道格的論調在美國頗有市場。長期以來，美國對中國的崛起起始終疑慮重重。奧巴馬政府的「亞太再平衡戰略」的一大戰略目標就是防止中國以壓倒性的優勢填補區域真空。政治、安全和經濟成為美國重返亞洲的三大支柱。為此，奧巴馬入主白宮後，緊鑼密鼓地謀局佈陣。在政治和安全領域，美國不斷強化與日本、南韓、菲律賓和澳洲等國的政治和安全聯盟關係；積極參與東盟、APEC和東亞峰會等區域性機制，並在雅加達東盟總部開設使館；實現美緬關係正常化；放寬對越南的武器禁運；擴大與印尼的反恐合作；對南中國海爭端關注不斷升級；調高對馬來西亞人口販賣現狀的評級；頻繁軍演，耀武揚威，在中日島爭中拉偏架。此外，美國還積極發展與印度這樣的南亞大國的關係，如此種種，不一而足，可謂成效顯著。然而，除韓美自貿協定外，在經濟領域奧巴馬政府被指少有建樹，從美中雙邊投資條約談判進展緩慢，到美國進出口銀行生死未卜，再到國際貨幣基金組織改革擱置，莫不如此。有分析指，TPP談判近期若能破冰，具有標誌性意義，意味着「亞太再平衡戰略」進入了實質性階段。

不過，如果奧巴馬政府受鷹派蠱惑當真將TPP作為遏華工具的話，那麼，美國的戰略意圖很難實現，遲早會被證明政治上短視、經濟上南轅北轍。理由如下：

1. 保持TPP協定的貿易導向事關東盟國家能否可持續發展大計。亞太地區絕大多數國家反對遏華政策。實際上，東盟，甚至印度，並不歡迎美中任何一方佔據完全的主導地位，它們尋求的是在美中之間對沖。南韓雖則重視TPP，但韓中關係密切，朴槿惠奉行獨立外交政策，又與日本齟齬不斷，在遏華問題上絕不會聞雞起舞。越南也是如此。雖然這個國家愈來愈倚重美國，也將成為TPP成員國，但同時有很強的意願保持良好的越中關係，尤其是經濟關係，不會輕易捨近求遠一邊倒與華作對。

2. 當今世界經濟你中有我，我中有你，相互依存度愈來愈高，借助TPP遏制中國有點異想天開。中國已與近半數TPP成員國（新加坡、智利、秘魯、紐西蘭、澳洲等）簽訂了自貿協定。另一方面，TPP和中國主導的「RCEP（區域全面經濟夥伴關係）」也有很大重合，包括日本在內的許多TPP成員國同時也是RCEP成員。關鍵是，中國與TPP成員國的貿易是實質性的。如果TPP成員國繼續在不同的多邊合作或貿易談判中與華合作，任何自貿協定試圖挑戰上述基本經濟現實，終將被證明為愚不可及。
3. TPP事關許多國家的利益，如果將其放在美國「重返亞太戰略」大旗下注入反華含義則有害無益，將會給貿易保護主義提供政治藉口。一些國家可以以地緣政治關切為由拒絕進行經濟調整，還有一些希望加入TPP的國家也會望而卻步，因為他們不希望被拖入反華陣營。此外，如果TPP被視為美國遏華戰略的一部分，中國更不會有興趣尋求加入。而將中國、印度和印尼三大新興經濟體排除在外顯然不是明智選擇，對TPP的未來、亞太地區、美國並無好處。

毋庸置疑，TPP難以成為美國遏華的理想選項。客觀地看，迄今為止，美國推動TPP的初始動機主要還是商業性的。中美在TPP問題上雖有猜忌，但目前主要是規則之爭。美國的重心似在如何牢牢掌控話語權之上。華盛頓一些外交政策專家認為，如果美國不能與亞洲國家簽訂自貿協議，中國將有機會制定全球規範。而中國的重商主義外交政策很可能忽視環保標準、勞工權利和知識產權，給全球標準設定很低的門檻，壞了規矩。

不過，經濟與政治的關係歷來千絲萬縷，主要矛盾和次要矛盾在一定條件下會轉換。不論是現實中，還是歷史上，經濟被用來孤立對手、迫使對手就範的現象已司空見慣。從華盛頓鷹派人物不時鬧出的聲響看，中國學界擔心TPP會演變成美國遏華工具並非杞人憂天。美國必須認識到，中美在亞太地區應該是合作夥伴，而非沒有底線的角逐對手。在對待中國與TPP關係問題上，對美國而言，最根本的挑戰是怎樣與北京增信釋疑，使TPP具有激勵中國加入的強大吸引力。

中美良性互動有助亞太經濟一體化

美國在力推TPP的時候，中國加快了RCEP（區域全面經濟夥伴關係）貿易倡議步伐。毋庸諱言，在自貿協議問題上，中美兩國存在競爭關係。與TPP相比，RCEP在促進市場准入的同時，還兼顧成員國經濟發展水準。這對東盟和其他發展中國家而言，可能更具吸引力。不管怎樣說，大國通過TPP和RCEP平台博弈為亞太國家提供了更多選擇機會。從地緣政治考慮，這些國家不會一邊倒傾向中美任何一方，只會根據自身利益需求做出取捨。

從目前形勢看，在可預見的將來，中美不可能放棄各自主張，將TPP和RCEP合二為一，但這並不意味着TPP和RCEP一定會成為美中兩國領軍分庭抗禮的貿易集團。作為負責任的全球大國，美中應尋求就自貿協定進行認真的雙邊對話，了解彼此立場和關切，同時探索兩大貿易集團之間的互動融合，建立亞太自貿區的可能性。畢竟過多的自貿協議會加劇意大利通心粉效應，影響亞太經濟一體化進程。

第十四章

海陸絲綢之路 全球和諧發展藍圖

王敏剛

全國人大代表

香港中華總商會榮譽會長

香港剛毅集團董事局主席

透過聯合國多個組織倡導和中國積極推動國內的地域發展，絲綢之路一直有重大的使命和功能。如今絲綢之路更成為「一帶一路」實現互惠互利、互聯互通弘大理想的主要線路，成為全球和諧發展藍圖。



二零一五

七十年前，人與人的矛盾，帶來血災的教訓，70年裏，人與自然的矛盾，促成天災浩劫；70年後或更早，人類將面臨滅種威脅……除非我們能夠共同維護「推動正面交流以促進世界和諧發展」這絲綢之路的精神。

人類文明正站在存亡路口上……人類因過度徵用自然資源，進入21世紀，環境持續惡化，天災不斷。若然世界各國在發展同時，未能充分保持生態平衡，損害了人類賴以生存的生活資源和環境，人類將會步進在地球滅種的絕境！人類必須要共同面對解決環境保護的問題，各國必須加強加快合作應對因環境污染日漸嚴重而發生的天災！人類文明能夠發展到今天，有賴於各民族在各地不斷交流，互相汲取正面的寶貴經驗，互惠互利，才有今天的生活條件。過去很長時間，世界各國在持續發展中，只注重短期可見利益，滿足我們的生活，卻忽略了發展帶來的負面影響，尤其是長期對環境的負面影響；故此，在各國交流經驗中，除保留和發揚正面交流成果，我們要齊心審視在交流中的負面影響，共籌對策，避之、徹之、改之，共渡困難！

人類生息的歷史，其中有文物和文字記載的時日其實不長，但當人類文明透過東西方民族的絲綢貿易交流後，人類文明的演化提昇就未曾停歇過！。重溫絲綢之路歷史，將會給我們很多啟發，同時可予我們應付未來的一些指引！我願意與大家分享我在「絲綢之路」上20年來發展的體會和感想，及中國在「絲綢之路」發展上在過去、近期和未來的一些新政策。其中包括，透過聯合國多個組織及自身擁有條件在2015年啟動融合世界的「一帶一路」鴻圖大業，在互聯互通，互惠互利的精神下，在強調合作發展同時與對承擔環境保護的要求下，責無旁貸地堅持「可持續發展」的原則。我樂意介紹我在絲綢之路上眾多會議上倡議的國家發展所依附的「六依(6E)」原則和中國在強調發展「一帶一路」的「五通」範籌，以及近期一些已經落實的計劃等；透過這些原則和實質計劃，大家可以知道中國在「一帶一路」計劃是倡議各國合作發展，分享共贏成果，無論跨國大企業或發展中的中小企業都有龐大的發展空間，這些意見還望各位參考同時予以指正。

「改革開放」踏上「一帶一路」是必然的，中國版圖，自有史可考，就從沿海伸延到西北的天山和崑崙山及從東北大草原至

大興安嶺的大森林地區，雖然隨着不同朝代更換有所改變，然而卻離不開現今黃河長江，兩河流域的地域。近二百多年，從晚清、民國、到新中國，版圖主體大體不變，對國家疆域發展意見；中國共和前後的知識份子多有參詳，早在孫中山先生的「建國方略」已勾劃出中國疆域的發展輪廓，其中東西大港建設從海路通經貿，涉渡太平洋與印度洋的航運路線及西北鐵路網路連貫西南、西北構思已成，唯缺安定的政局和財資條件以啟動這些建國大計，及後新中國成立後又走了多年建國初期崎嶇的歪路。經過三十多年改革開放，造就了今日條件，中國才有條件體驗全面發展建國的弘圖；從先富起來的沿海開放城市和地區及後啟動的西部大開發，接着東北老區發展，到中西部崛起，一浪浪波瀾壯闊的變革與更新的發展，使中國蛻變成爲世界工廠、世界大市場、世界經濟貿易大國！承傳着 30 年改革開放基礎，習、李班子既要維持鞏固前任基礎，更要開拓發展新領域，提供四百億美元絲綢之路基金和創建亞投行給「一帶一路」注入實質支持；「引進來 走出去」改革開放主旋律還是繼續，尤其是「走出去」已經是不可能回轉的方向，很自然重塑「一帶一路」絲綢之路精神，順勢「禦風而上」，乘載着歷代先賢夢想，是必然的大道，中國要與世界攜手同行，承繼世界歷史留給我們的寶貴實質和精神遺產——「絲綢之路」——延續其歷史使命和蘊藏內涵，繼續爲人類文明發展帶來美好的願景！

聯合國在 90 年初啟動絲綢之路發展至今，開始以 UNESCO 科教文組織、UNDP 發展組織和 WTO 世界旅遊組織倡導，中國透過商務和旅遊局始終積極參與和推廣，二十多年來，為確定「絲綢之路」的正能量可釋放，確立了多個平台，其中之一是「絲綢之路——城市市長論壇」，經多年的商議後，中央政府接受了我的建議，釐定了一個「絲綢之路精神」原則…不論那城市在不在古絲綢之路路上，只要該城市認同在絲綢之路上推動「正面交流以達至世界和諧發展」這個精神，該市就可被稱爲「絲綢之路」城市。這原則可以把絲綢之路城市伸延到全球，使全人類都可成爲「絲綢之路」的持份者，影響至為廣闊深遠。除此之外，還有經貿交流會，博覽會等，話題是多元性的。至 2015 年，參與的城市已經達到有六十多個。90 年代初，中國啟動了歐亞大陸橋計劃，建造了連接連雲港到鹿特丹的歐亞大陸橋的鐵路，在 2000 年中國成立了「上海合作組織」，加強與鄰國在經濟以外的多元合作關係；在這些豐碩成果下，我倡議絲綢之路上各城市工作目標要依據一些大家認同

的原則，我稱之為「六依(6E)」——Economy 經濟、Employment 就業、Education 教育、Entertainment 娛樂、Environment 環保及 Exchange 交流（文化）。

大部分國家都熱衷首三個 E，至於第「四依」我認為無論進行哪一類活動，大家都應懷着歡欣的心情和態度應對，哪怕是吃力不討好或身心疲備的工作，這也是絲綢之路行者應有的態度，此謂「苦中取樂，樂在其中」。充分融入絲綢之路精神中。「第五依——環保」乃世界各國主流共識，這是涉及全人類文明存亡問題，大家更應努力「樂見其成」！最後的「六依——交流文化」可以把人與人、國與國之間的距離縮少，使大家多點了解，少點矛盾，磨擦自然減少，共同攜手面對人與自然的矛盾。因此，沿絲綢之路城市，遵循絲綢之路的精神，傳承絲綢之路的使命，貫徹絲綢之路——六依 6E 目標，該成為「一帶一路」各國合作的主旋律！

中國自 1990 年代初參與聯合國的絲綢之路計劃以來，自身積極推動國內絲綢之路地域發展，其中與沿絲綢之路地區 新疆、內蒙、甘肅、陝西與沿途外國交流頻密。從旅遊、邊貿和物流啟動方面，與很多新興中亞鄰國共同合作發展，並與南亞等地新興經濟體如印度、巴基斯坦及阿富汗等擴大交流合作；及 2000 年後成立的「上海合作組織」在經貿基礎上更深化了在國家政策，其中包括：反恐、安全、戰略、環保和文化教育領域合作，古絲綢之路的地域使命和功能又重新被重視及加強。2013 年，中國習近平主席訪問哈薩克時，呼籲各國重啟絲綢之路使命，開拓新絲綢之路，承傳絲綢之路、互聯互通、互惠互利的弘大理想！之後兩年，中國縱深上下，開展重啟新絲綢之路各線工作。習主席主張強化在 21 世紀，絲綢之路經濟帶上各國合作，同時，為貫徹歷史上海上絲綢之路的重要性，實行海陸聯動，規劃「一帶一路」的偉大藍圖！中國從東海加強港口建設，與日韓提昇航運能量，在南海、印度洋及波斯灣，加大與各地合作開發和經營港口港務，積極投入參與優化海運工作，與此同時，把各國港口與中國的鐵路網絡聯繫起來，以海陸交通連接起來中國與其他國家，通過貫通古絲綢之路海陸兩路，把歐亞、印非大陸連起來，甚至把太平洋、大西洋、印度洋連在一起，真正築建起 21 世紀新絲綢之路。中國絲綢之路主段，將由高鐵網路全面鋪開，自沿海至中西部，已達西南和西北部，中亞和南亞諸國亦積極研究與中國高鐵接軌。習主席特別強調各國合作「五通」領域，其中包括「政策溝

通」、「設施聯通」、「經貿暢通」、「資金融通」和「民心相通」；各國必須加強交通以達致各國人物流通政策，互相協作，建設相互共用的基礎交通通訊，能源設施，加強經貿合作往來，及互相支持解決所需資金營運要求，最後「民心相通」是加強各國文化交流，互相認識歷史文化背景，共融共勉，取長補短，達致同心、同德的普世觀念，共創和諧世界。「五通」倡議，正是絲綢之路，精神實踐的基石。中國拿出誠意和致力推動開發絲綢之路，互利共贏機遇！

創意性前瞻

自「一帶一路」啟動後，很多學者和專家提出過不少新前瞻性理念，同時，一些舊概念在新科技，新投融環境的新常態下，重新獲重視和考慮，本人非學者，但所讀所聞的資料確令人匪夷所思，發人深省，與各位分享。

1. 從巴基斯坦海岸連接中國到渤海港口鐵路，人物流橫貫中國東西部直達印非大陸。從瓜達爾港到喀什的中巴鐵路已經啟動（中巴經濟走廊），完成後，中國沿海貨物從海路輸往歐洲的運輸時間可縮短十幾天。
2. 從巴基斯坦海岸開拓運河到渤海 25 年可成，新疆和內蒙的沙漠和草原可變綠州，這是什麼樣的風景？這將把中國的沙漠荒原變綠州沃土。
3. 從泰國入雲南的鐵路；
4. 從越南入廣西公路；港務的合作包括印尼、斯里蘭卡、巴基斯坦、土耳其等；
5. 藏水北送，從西藏三江源頭部分轉往新疆、灌蓋、塔里木和塔克拉瑪沙漠，沙漠將變臉為綠州；
6. 渤海海底隧道，三百多公里長，比英倫海峽隧道要長六倍多，連接朝韓地區到中國連雲港直上歐亞大陸橋。這是 50 年代提出的。

今天的鐵路網功能將超越中短程飛機時效，同時大大增加人物流的量數！二百多年前，當飛機還沒流行時，歐美地域發展

沿鐵路為軸，當今主要城市亦由此而來，那是「車站經濟 Station Economy」年代，在「一帶一路」上結合新科技，新的「車站經濟」會更龐大，更有活力，無論大中小企業都有無限商機。

以上構思，今天成了可行的長程計劃，加上現在「一帶一路」的基建藍圖把互聯互通帶上一個新台階，因此，習主席所說的中國可長期持續中高速增長，是有實質基礎根據。與此同時，沿絲綢之路的國家和地域都能與中國分享其中的發展機會——是一個全球和諧發展藍圖！

第十五章

「一帶一路」南北並舉 港重點攻中南半島

劉瀾昌

亞視新聞及公共事務高級副總裁

中國希望藉「一帶一路」與美國戰略東移進行對沖，但主張以合作化解對抗。「一帶一路」看重發達的歐洲經濟圈，但中國在與歐洲基礎設施建設進行戰略對接的同時，也要留意一帶上的安全風險和政治風險。香港作為實施一國兩制的自由港，區位優勢在東南亞，應着重於在政治、文化和人文都較為熟悉而經濟發展又相對後進的中南半島。



「一帶一路」源起美國戰略東移

「一帶一路」戰略，正是中國的「翻身向西」，避免受美牽制，轉向西部另開安全孔道。北京許多智囊都是這樣說。

筆者看到，國家主席習近平也是在2013年9月訪問哈薩克首先提出共建「新絲綢之路經濟帶」的戰略構想，之後2013年10月訪問印尼期間提出共建「21世紀海上絲綢之路」。從時間的先後秩序看，一帶在先，一路在後，的確有「翻身向西」的戰略考慮。但是，一個月之後，一路就接着一帶提出了，時間差只不過是一個月。到底是開始只有一帶，後來才補充一路，還是一開始高層就考慮「一帶一路」並舉？不得而知。不過，現在可以肯定，以「翻身向西」來概括「一帶一路」的戰略國策，也就是中國從今到實現中國夢——本世紀中葉達致中華民族偉大的復興，以致中國永續發展戰略的重要抓手，是偏頗的，不全面的。

不過，美國戰略東移是事實，中國繼續走沿海發展的戰略受阻，這是事實。

北京的智囊都不否認，美國之所以稱霸全世界，是因為有兩個拳頭：一個是軍事，一個是貨幣。

美國的軍事霸權，有目共睹，不再多說。美國藉美元霸權，發動的貨幣戰，則未必人人看得清，尤其是堅持港幣和美元掛鉤的香港。所以，還是先回顧1997年，也就是美元指數整整走低10年之後，美國人通過減少對亞洲的貨幣供應，使美元指數反轉走強，亞洲大多數國家的企業和行業遭遇流通性不足，有的甚至乾脆資金鏈條斷裂，亞洲出現了經濟危機和金融危機的徵兆。其時，金融投機家索羅斯帶着他的量子基金和全世界上百家的對沖基金，首先攻擊亞洲經濟最弱的國家——泰國的泰銖。之後，一路向南，馬來西亞、新加坡、印尼、菲律賓，然後北上台灣、香港，日本，韓國，一直到俄羅斯，東亞金融危機全面爆發，全球的投資人紛紛撤出亞洲，而美聯儲則又一次不失時機地加息，亞洲撤出的資本又回美國。

不過，中國因為貨幣未完全開放而脫難，並且有了十年飛躍。於是，中國也進入多事之秋——釣魚島爭端、黃岩島爭端、還有香港佔中事件，此起彼伏。

有分析指，釣魚島爭端、黃岩島爭端和香港佔中，雖沒能造成資本從中國大量外流，但也使到接近成功的中日韓關於東北亞自貿區的談判停滯不前，也使到中日貨幣互換一風吹了。如果中日韓自貿區談判成功，將是包括中、日、韓、港、澳、台的整個東北亞自貿區，這是世界規模大約二十多萬億美元的第三大經濟體。

接着它會迅速南下與東南亞自貿區整合，形成東亞自貿區，東亞自貿區的產生意味着三十多萬億美元規模的世界第一大經濟體出現，將超越歐盟和北美。

再接下來，東亞自貿區會向西整合印度和南亞，然後向北整合中亞五國，再繼續向西，整合中東部分的西亞。這，將是亞洲自貿區，規模將超過 50 萬億美元，將比歐盟和北美加起來還要大。

於是，人民幣會成為亞洲的主導貨幣，或許將與美元、歐元一起三分天下。於是，美國要重返亞太，實施亞太戰略再平衡，其中兩個支柱，一個六成美軍調往亞太，另一個推TPP。

於是，未來與美國戰略東移對沖，就是一帶。北京的智囊說，本來對沖應該是相向而行，一路卻是背向而行。的確如此，一帶就是中國對美國東移戰略的一次背向對沖，美國東移，中國用背朝向美國，往西走，既不是畏懼也不是逃避，而是先退避三舍，巧妙地化解你由東向我壓來的咄咄逼人鋒芒，待其「二而衰再而竭」。

強調一帶是重點，還有的理由是看重發達的歐洲經濟圈。

新絲綢之路經濟帶，貫穿亞歐非大陸，這一頭是活躍的中國，那一頭是發達的歐洲經濟圈，中間廣大腹地國家經濟發展潛力巨大。絲綢之路經濟帶重點暢通中國經中亞、俄羅斯至歐洲（波羅的海）；中國經中亞、西亞至波斯灣、地中海。

歐洲經濟圈，是全球最早實現工業化和現代化的地區。儘管近年遇到種種困難，但依然是全球最重要和有實力的經濟圈。尤其是德國以智慧製造為主導的「工業 4.0」計劃，以及重振歐盟經濟的「容克計劃」，都與中國的「一帶」有強烈的互補性。

「容克計劃」，是歐盟委員會主席容克大力推動的一項投資計劃，在2014年11月提出，其實施途徑是通過新設立總額210億歐元的歐洲戰略投資基金，在2015至2017年間釋出來自私營部門約3,150億歐元的資金，將其主要投向能源、電訊、數位、交通以及教育創新等領域。德國、法國、波蘭和意大利已宣佈為歐洲戰略投資基金出資80億歐元；西班牙和盧森堡分別宣佈出資15億歐元和8,000萬歐元。根據歐委會預計，這些措施將在未來三年為歐盟GDP貢獻3,300億歐元至4,100億歐元，並創造約130萬個就業機會。

於是，中國的「一帶一路」與歐洲的「容克計劃」對接，不但已經在商議，事實上中國的資金已經與歐洲基礎設施建設開始戰略對接。據悉，中方已確認參與歐洲戰略投資基金（EFSI），中國將成為歐洲戰略投資基金內唯一的非歐洲國家。2014年，中國在歐洲的投資創下新紀錄，涉及153個項目，總共將近180億美元。希臘港口設施投資，為貝爾格萊德和布達佩斯之間的高速鐵路進行融資，並非絕無僅有的例子。中國和匈牙利簽署了兩國關於共同推進絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路建設的諒解備忘錄。莫斯科至喀山高鐵，也被稱為「一帶」的標誌性工程。德國方面，也公開表示，未來德中將在基礎設施互聯互通、貿易自由化和通關便利化、國際產能及生態環保等方面展開深入合作。

強調一帶重於一路的觀點，還有一個重要的理據。海路受東南亞國家和美國的鉗制，阻礙重重，是一條「路長問題多」的漫長征程。

21世紀海上絲綢之路的重點方向是從中國沿海港口過南海到東南亞、南亞、印度洋。印度洋，也可延伸至歐洲，以及南太平洋。於是，不少專家看到，中國的海路優勢不如陸路。

中國自古不是海洋大國（Sea Power），有影響力的海洋聯通只有「鄭和下西洋」；相應的是，中國海軍才剛剛走向藍水。其次是當下是世界性的熱點問題——南海問題，越南和菲律賓胡攪蠻纏。第三，最重要的海路通道——馬六甲海峽，為他人所控，亦即馬來西亞控制；第四，美國充當着這些東南亞國家的後盾，軍隊就停在南海門口。「一帶一路」的海路與陸路相比，海路是問題多多，走出去難度較大。

有人說，相對而言，中國發展陸路上的互聯互通已經數千

年，產業上早已經形成互補性。譬如說，哈薩克作為中亞第一大國，它在地緣政治上充當着中國與俄羅斯的緩衝地帶，另一方面，該國充沛的自然資源卻因在地緣上是內陸國家，必須通過與中國修建經濟走廊進行出口，這對於中國的「一帶一路」戰略而言，從哈薩克、俄羅斯至土耳其，形成了一條暢通的、更加多元化的歐亞大陸橋。

不能忽視一帶上的安全風險和政治風險

也許，一帶的陸路確有着一路的海路所不可比擬的優勢。但是，陸路也是有安全風險和政治風險。

在陸路，存在一個「戰略不穩定弧」。在「一帶」沿途的國家中，許多是正處於社會和經濟結構轉型時期的發展中國家。它們在安全和發展方面普遍存在不確定性矛盾，同時，是極端主義、恐怖主義、分裂主義「三股勢力」活躍和影響較大的地區，潛藏着較大的政治暴力風險。其中，從中亞、中東、到南亞，地圖上呈現了一個弧形，有人便稱之為「戰略不穩定弧」。其必然對中國「一帶」戰略推展構成阻力。

中國鄰國巴基斯坦，作為在南亞的支點之一，也是「不穩定弧」的重要節點。當前，巴基斯坦的安全形勢並不令人樂觀，相關國家政策和未來發展亦存在諸多隱患。巴基斯坦長期以來飽受恐怖主義威脅，各類恐怖襲擊在巴基斯坦已成常態。這是多數國際組織的共識。

不過，中國喀什到巴基斯坦瓜達爾港的鐵路已被提出，甚至資金規劃已經提到議事日程。無疑，從瓜達爾港至喀什、貫穿巴基斯坦南北並連接新疆西端的中巴鐵路與公路一旦貫通，波斯灣石油在瓜達爾港上岸，再從陸路輸往中國，比全程海運輸往中國的路程是大大縮短了。但是，修建這條鐵路，談何容易。

這條路線的沿途地理環境惡劣，甚少人煙，更談不上相應的基礎設施，一旦上馬，需要翻越海拔五六千米的喀喇崑崙山口，穿越數千公里沙漠戈壁，建造成本不在話下，即使建成，其日常運營和維護成本也必定十分驚人，攤入日常運營維護成本之後的整個運輸成本，說不定高於海運線路。

更嚴重的問題是，這條線路沿途的俾路支斯坦、巴基斯坦邊境部落區等地區「三股勢力」猖獗，特別是邊境部落區，近10年來已經脫離巴基斯坦政府實際控制，巴基斯坦軍隊投入上十萬兵力疲於奔命，問題卻依然日甚一日。工程上馬期間，並不能確保不受恐襲威脅，而建成之後亦可能隨時被人掐着脖子進行勒索。

此外，還有人擔心中巴鐵路開通會使得周邊穆斯林大聯——印度有2億，巴基斯坦1.8億，中國新疆1,400萬，中亞五國6,500萬，阿富汗2,800萬，伊朗8,000萬，土耳其8,000萬，加起來超過6億。穆斯林的聚合，使到原在喀什居於劣勢的漢族更陷入伊斯蘭世界的汪洋大海。不過，筆者不同意這種觀點，美國的「文明和宗教的衝突」理論固然有可取之處，但是中國的走出去戰略能否成功，能否與伊斯蘭文明融合是一大關鍵。中國漢族人不能迴避穆斯林，只能融入這個在人類社會佔有重大比重的群體，中國才能在世界民族之林獲得新的立足點。不過，「三股勢力」的問題不能不受重視。中國不能扮演「人傻錢多」的角色，不能貿然聽信「假大空」的忽悠而把真金白銀投入風險過高、預期回報過低的地方。

因此，我們再平實地看北面的「一帶」的陸路，平實地看南面的「一路」的海路，其實是各有優勢，也有劣勢，並沒有十全十美的事情。當你決定戰略「翻身西向」，雖然要避過美國東移的鋒芒，但也會遇到「西向」路途的荊棘。習近平在提出「一帶」後的一個月就提出「一路」，並且將兩者結合成「一帶一路」，筆者認為，一帶和一路是一個整體，在總體上是並舉的。也許在某個時間段，需要突出某一個方向，而在另一個時間段則以另一個方向為重點。對於中國的各個省市，則必然有不同的側重方向；不過，總體而言，「一帶一路」的成功必然是兩個方向的成功。

就香港而言，自然南向優勢大於北向優勢。

以柔克剛 以合作化解對抗

「一帶一路」既然源於應對美國東移戰略，那麼必然帶有中美角力的色彩。就算「一帶一路」不是針對某一個國家的戰略，也總是中國發展與崛起的戰略。而這會觸動美國敏感的神經，因為奧巴馬「美國不做老二」的聲音其實是美國人的肺腑之言。

更甚者，則指「一帶一路」使到中美正進入有史以來第一次全球範圍、立體化的大國博弈更加白熱化。「一帶一路」倡議的各大項目與規劃逐漸進入實施期和推廣期，中美在全球各個點、線、面上進行空前的政策接觸與利益觸碰。雖然，避免中美過於激烈的短兵相接以惡化成全面的博弈之態，是兩國具體戰略執行團隊的主流，但是「擦槍走火」總是難以完全規避。

習近平在2015年秋的訪美之行，總是小心翼翼地推進「不衝突不對抗合作共贏」的中美新型大國關係，論證「修昔底德陷阱」是可以避免的，但是回顧1,500年以來的大國博弈史卻發現，還沒有任何一對守成霸權大國與新興崛起大國之爭的博弈，像中美當下那樣同時覆蓋意識形態、軍事安全和金融貨幣等三個領域的。以民主自由為核心的美國意識形態外交霸權，受到了以改革不止為經濟邏輯、以選賢任能為政治邏輯的中國發展模式的挑戰；以管控全球16個交道要衝為基石、擁有六百多個軍事基地的美國軍事霸權，受到了中國在外建海港、高鐵和基礎設施建設走出去的壓力；以主導國際金融運行秩序為基礎的美元霸權，在人民幣加速之勢下也受到了撼動。

美國的智囊很着急，中國是有史以來國家實力最逼近美國，且令美國無力拉開差距的崛起大國。但是，美國無法痛下決心抑制中國發展，也找不到辦法應對中國走強。北京有專家認為，美國對華軍事領域的「拳擊」姿態，往往遇到中國「太極」般的回應。五千多億美元的經貿往來，拉攏住美國商界、企業界的主流。金融危機以後，美國對自身的政治體制愈來愈不自信，再也沒有底氣對中國的體制與社會發展道路頤指氣使。

但是，中國的軍事實力，尤其在海外的軍事力量，與美國有很大的差距。攤開地圖一看，無論是北面的一帶，還是南面的一路，美國的軍事基地猶如星羅棋布，歐洲地區，有與美國協同的北約組織。再往中亞、中東，烏克蘭，哪裏沒有美軍的影子。在南面的海上絲路，所謂的島鏈戰略由來已久，長期部署長期經營。第一島鍊：北起阿留申群島、千島群島、日本列島、琉球群島，中接台灣島，南至菲律賓群島、印尼群島、馬來半島的帕紐索普角等。整個島鏈呈現東北—西南走向，全長五千七百餘公里，共有兩萬多個島嶼。島鏈上各國和地區建有眾多軍事基地、機場，並部署重兵，其中主要國家為日、韓為核心的東北亞基地群，不僅基地數量多、規模大，為美國海、空軍重要的戰略集結

地，也是西太平洋的後勤供應和維修中心。第二島鏈：北起日本本州東南岸，經小笠原群島、硫磺列島、馬利安納群島、帛琉群島，南至印尼的馬魯古群島等。整個島鏈由千多個島嶼組成，綿延四千四百多公里。「第二島鏈」的核心基地是關島，是美軍西太平洋基地網中的戰略預備基地，也是美軍在西太平洋中最大的海空軍基地，有一萬一千多名海軍陸戰隊員駐紮。第三島鏈：主要是北由美國的阿拉斯加半島，經夏威夷島，南至萊恩群島等組成。夏威夷基地群為美軍太平洋戰區的指揮中樞和戰略預備隊所在，著名的珍珠港是太平洋艦隊司令部駐地，也是太平洋上最大、最重要的海軍基地。至於印度洋，亞丁灣，也哪裏沒有「山姆大叔」？

根據「前瞻網」掌握的資料顯示，美軍在亞太地區共部署了約15萬大軍，其中陸軍為1個集團軍司令部和2個師，編有5萬人；空軍，編有4個航空隊、25個中隊，約370架飛機，約3.9萬人；海軍及陸戰隊6萬人，裝備包括1艘核航母在內的19艘戰艦和390架飛機等。

美國海外軍事基地的分佈可劃分為3個戰略區、14個基地群。可查閱的2005財政年度資料顯示，五角大樓的高官估計美國在國外的軍事基地的總價值至少達到1,270億美元。當中，美國在國外軍事基地有32,327個兵營、停機坪、醫院和其他擁有的樓房，還租用16,527處樓房。這些設施的面積在國外為687,527英畝，美國國內外合計為29,819,492英畝。這意味着，五角大樓實際上是「世界上最大的地主」。

根據可查的另一項資料，1978年至2007年間，美國在日本沖繩的軍事基地僅日方支付的費用就高達12.96兆億日元（70,00億美元）。與此同時，美軍在日本的軍事基地花費，每年為二十多億美元。

試問，中國在推展「一帶一路」進程中，可以部署這麼多軍事基地嗎？當然，答案是徹底的否定。至今為止，唯一的亞丁灣基地，還在討論階段。其實，即使有錢，建設海外軍事存在體系，並非一件容易事。很多國家對停靠中國軍艦都心存忌諱。

可以肯定說，目前，中國根本不具備挑戰美國的實力，雖然經濟規模已排全球第二，但中國的經濟發展水準還相當落後。沒有以強大經濟為基礎的軍事實力只能是空中樓閣。現實制約戰

略，中國與美國，只能是合作，即使有對抗也要化對抗為合作。中國作為新興的大國，與全球唯一超級守成大國美國合作，需要有思想高度的包容與融合，挑戰無疑是前所未有的。

值得慶幸的是，北京現任領導習近平的頭腦是清醒的。構建中美新型大國關係的理念，也就是實施「一帶一路」戰略的思想武庫。

不損害美國現有利益、不衝突不對抗，合作共贏。筆者認為，中國對美構建新型大國關係的要旨，可以說是繼續鄧小平的韜光養晦策略。在尊重中國核心利益的基礎上，偶爾禮讓三分，先退居三舍，未嘗不是一個合理的選項。對於美日推動的TPP，中國也是可以參加的。

香港區位優勢在東南亞、重點向中南半島發展

香港參加「一帶一路」，首先要明確贏利衝動是第一位，不然香港沒有積極性。香港沒有共產主義，只有資本主義，不可能要求香港無償地為國家的「一帶一路」做貢獻，而只能說明香港可以搭「一帶一路」的「便車」。搭上這個「便車」，香港是有利可圖的。也許，只有說明「一帶一路」是香港的又一次發展機會，而在這個搭「便車」的過程中香港得利，同時也對其他持份者有利，這樣，共贏、互利、合作等這些概念才能在香港入耳入心。

事實上，如上文所述，國家推行「一帶一路」是北南齊進，陸海並舉，因此，香港的區位優勢還是可以發揮的。

不過，也不要將香港的優勢看得太大、太廣，就把它強調在東南亞好了。

如所周知，香港位於北緯22度09分至22度37分，東經113度52分至114度30分。這是香港的數理地理位置。其緯度位置是香港形成南亞熱帶氣候的基礎，而其經度位置是香港成為與倫敦、紐約鼎足而立的世界三大金融中心的重要因素之一。香港的經度位置使它又處於太平洋和大西洋兩地有利的時差區，「由於倫敦、紐約、香港分佈於歐、美、亞三洲，處於三個不同的時區，時間上（相差約八個小時）正好（使世界金融市場）互相銜接，連成一個整體。」香港的經度位置使它與東京差一個小時（香港20時，東

京 21 時，倫敦 12 時，紐約 7 時），這是香港與東京競爭世界三大金融中心之一的一個極為有利的因素。

香港位於東亞中國東南沿海、太平洋西岸中央，是世界上最大的歐亞大陸與世界上最大的太平洋交匯處，因而使香港位於溫暖多雨的東亞季風氣候區，使香港與亞洲大陸西南部同緯度的阿拉伯沙漠乾旱氣候迥然不同。

香港維多利亞港與美國的舊金山、巴西的里約熱內盧並稱為世界三個最優良的天然深水港。香港地處太平洋西岸中央，便於通往世界各地。維多利亞港和優越的經濟地理位置，是香港發展成為國際貿易中心、航運中心的必要條件。

香港的優越性還主要表現在實行自由港政策上。自從近代西方資本主義的興起，商品經濟發展要求貿易自由和對外開放。香港被英國佔領後，客觀上起着擴大開放、交流的作用，很快就發展成為中國的轉口貿易港。1979 年以來，中國實行對外開放政策，內地佔香港轉口貿易的三分之一。香港作為轉口貿易港的地位是香港經濟繁榮的重要因素。但不能不提到的是，由於內地沿海港口的發展，香港轉口港口的地位每況愈下。

還不能不提的是香港的文化優勢。從整個世界的文化地域差異和特徵來看，香港的文化地理位置十分特殊。概括起來看，近代香港的文化地理位置是處於以中國為代表的東方文化和以英國為代表的西方文化之間邊緣交叉地帶。近代西方文化超過東方文化，並逐步向東方、向世界各地擴展。中國近代東南沿海包括香港、上海、廣州等在內的一批殖民地、半殖民地城市的興起，便是近代東西方經濟、文化交流和結合的產物。總而言之，香港的文化地理位置有利於東西方文化的結合，吸取東西方文化之所長，使香港成為東西方文化薈萃之地。這也是香港經濟成功的一個重要因素。

最後需要強調的是，香港有內地不可替代的優勢，最為重要的是，香港是實施一國兩制的。根據《基本法》的規定，香港實行有別於內地城市的經濟社會制度。

講到這些優勢，其實每個港人都耳熟能詳，官員甚至倒背如流。但是，回歸 18 年來，這些優勢被充分發揮了嗎？其實，當港人對自己的優勢帶有盲目性的時候，優勢往往成為了劣勢。事實

上，往往只見到許多官員講優勢，但是卻看不見到他們實實在在的用優勢。優勢成為口頭優勢，而不能成為事實上的，可以落實的優勢。有很多見諸於文件上的發揮優勢的條款，但是有多少見到實效？

要變優勢為實際，就要有實在的分析。筆者認為，相對而言，香港對「一帶一路」的南路必然要比北路熟悉，也就是有優勢。而南路也有重點，新加坡是香港的強烈競爭對手，其發展已經爬了香港的頭，於是，香港的優勢就不大了。因此，也要具體分析南路，恐怕香港要去的重點，應該是在政治、文化和人文都較為熟悉而經濟發展又相對後進的中南半島。

中南半島，還有一個好處，就是這裏雖然屬於海上絲綢之路，但是其實走的是陸路，少受海上的制約。因此，這應該是香港有志於「一帶一路」的開拓者的主要發展方向。

那麼，港商具體可以做什麼？

國家推展「一帶一路」至今，已經愈來愈清楚，這不是一個空洞的概念，也有具體實現的規劃甚至具體的數字指標。比如中國和東盟 2020 年的貿易額要達到一萬億美元，中國和歐盟雙方的貿易額也要達到一萬億美元。而重點的項目，則包括港口、高速公路、鐵路、航空和通信光纖等基礎設施建設和互聯對接，以及創新產業合作模式，深化製造業、能源、新技術、金融、教育等產業的優勢與產能合作。

看看這些，香港負責指導的官員大概要臉紅，因為香港獨立能做的真的不多。有志於「一帶一路」的香港開拓者，即使是要搭國家「一帶一路」便車的港商，也真的要費心思做非常深入的可行性研究。

第十六章

「一帶一路」 海上與陸上孰重孰輕？

何亦文

香港時事評論員

中國在「一帶一路」上依局勢看策略是陸上優先。而在計劃上，獲得印尼的高鐵開發權固然為一大驚喜，但中國同時亦要注意維護南海主權引致與各國關係緊張、國家未來發展方向、以及中巴經濟走廊帶來的安全問題。



「一帶一路」非一日之功，但就實施的難度而言，「海上絲綢之路」明顯超過陸上「絲綢之路經濟帶」，從中國政府高層的頻頻動作看，近期的重點將側重於面向西、聯通亞歐兩洲的「絲綢之路經濟帶」，以在陸上獲得早期收穫。

中國政府提出「21世紀海上絲綢之路」是應景之舉，還是配合其海洋強國之戰略？或是海上加陸地的通盤考慮？如果只有陸上的「一帶」，沒有海上「之路」，外界難免會有猜想：中國知難而退、避開美國鋒芒？經濟重心和發展方向由東轉西，從全球化轉向歐亞化？反之「21世紀海上絲綢之路」的提出，又令人懷疑中國是否借此抗衡美國「重返亞太」戰略和2015年10月達成協議的TPP。無論起初的動因，或是最終修正的結果，海上和陸上並舉構想的提出，呈現中南海雄心勃勃的發展戰略，但依目前局勢看，北京的策略是陸上優先。

南海障礙

美國太平洋司令部下屬亞太安全研究中心（APCSS）學者莫漢·馬利克（Mohan Malik）承認：「中國對南海和東海的擴張性『主權訴求』，以及反介入和區域拒止軍事戰略的推行，對美國及盟友以及地區夥伴的利益構成了挑戰，對全球公域的安全也構成威脅……考慮到美國海軍面臨預算縮減和責任增大間的失衡，中美的緊張局勢將會加劇。」

巴基斯坦、斯里蘭卡、馬爾代夫等國對「21世紀海上絲綢之路」的歡迎態度時，引發印度對中國將勢力範圍擴大至印度洋的憂慮，加之中國與印度陸地主權爭議長期未獲消除，莫迪政府有意啟動代號為「季風工程」（Project Mausam）的項目，抗衡中國的「海上絲綢之路」。

值得注意的是，2014年9月莫迪訪問美國以及2015年1月奧巴馬訪問印度，都強調雙方加強包括南海在內的海上安全合作，並將這一範圍擴展至「非洲至東亞」。美國倡導的「新絲綢之路」和「印太經濟走廊」，與中國的「海上絲綢之路」不論在地理還有內容都有相當大的重疊。

眾所周知的南海形勢更是「海上絲綢之路」之憂。美軍在中國

人造島嶼進行「航海自由」海軍巡邏，無疑進一步刺激部分與中國存在海上主權爭議國家的亢奮情緒。修定《安保法》後的日本介入南海的熱情空前高漲。不僅南海未來前景堪憂，中國自身海上通道安全的疑問正浮出水面，而「海上絲綢之路」的兩條線路都是首先要穿過南海。

必須引起關注的是，中國對自己漫長海上運輸線的保護十分有限，中國海軍戰略近年剛剛由「近岸防禦」調整為「近海防禦，遠海防衛」，一旦海上供給線被切斷，後果難以設想。幾年前有美國智庫的研究報告透露，美國軍方曾多次演練封鎖中國海上航路。

中國解釋「一帶一路」倡議時，用了「五通」作出說明：政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通。中國與東盟形成自由貿易區，貿易暢通已經大部實現，但是其他「四通」就與陸上的「絲綢之路經濟帶」存在明顯差距。陸上「斯坦」國家前身大多是前蘇聯的加盟共和國，舊時代的部分特色尚未褪去，加之地處中亞，對中國的依賴程度高於東盟國家。反觀東盟，多數屬於海洋國家，曾為昔日冷戰年代美國的戰略盟友，實行民主政治、中產階級成熟，政府的舉動很容易受到民意的左右。

印尼中標是驚喜

2015年10月，中國在印尼獲得140公里高鐵的開發權，這和印尼現任總統佐科·維多多（Joko Widodo）的「全球海洋支點」構想有直接關係。

被稱為「千島之國」的印尼，國內交通落後，雅加達到西蘇門達臘首府巴東與新加坡距離相等，但前者的運輸費用是後者的三倍，對此，佐科提出建立「海上高速公路」的願景，既希望印尼成為溝通印度洋和太平洋的通衢，又計劃將國內的成千上萬個島嶼連接起來。

按照規劃，未來五年印尼將投資4,590億美元於基礎設施建設，平均每年佔印尼財政收入的五成。如此龐大的開支，唯有通過外資解決。這就是中國2015年10月獲得雅加達至萬隆鐵路（簡稱「雅萬鐵路」）的背景。對於日本競標的失敗，印尼官方的解釋

是，不符合印尼「不佔用國家預算和使用國家擔保」的要求。中國耗資 55 億美元，建 150 公里高鐵，被形容為「賠本賺吆喝」，但是這條鐵路屬於雅加達至泗水、長達 750 公里高鐵的一部分，尚有 600 公里待建，冒這個風險還是值得的。

中國在印尼投資的風險同樣顯而易見。佐科主政的另一目標是捍衛海洋主權。他用「無需逮捕，直接沉沒」替代印尼過去處理外國漁民非法捕漁「扣船捕人，釋放遣返」的方式，其中被炸沉的就有中國漁船。印尼在「九段線」附近的專屬經濟區開採天然氣，中國沒有提出抗議和反對，據說是因為上世紀 90 年代初，中國當時的領導人非正式承認印尼擁有納土納群島的主權。儘管如此，印尼對中國仍有微詞，認為中國應變更「九段線」，因為它與納土納群島周圍的 200 海里專屬經濟區有部分交集。相對於中國與越南、菲律賓的糾紛，中國與印尼在海洋領土的糾紛控制起來比較容易，但排華問題卻是一個潛在的危機。上世紀 60 至 90 年代，印尼多次發生排華事件，而 1998 年的排華事件更造成過千華人喪生。

提出這個問題並非杞人憂天。印尼前總統處理對外關係的做法是「只交朋友，不樹敵人」，而繼任者佐科實行的是「不怕樹敵」的民粹主義路線。這種完全以國家利益為導向，不受國際慣例和國際影響掣肘的做法，是未來國際糾紛的伏筆。

「依陸面海」新佈局

從中國國內的情況看，未來中國經濟重心究竟向東還是向西、向陸還是向海？這是一個事關地緣政治變化以及中國未來發展方向的重大命題。

由目前美國對華咄咄逼人之勢，到習近平 2015 年訪問美國後提出推動全球治理體制變革的言論、中國與歐洲的熱絡關係看，中國經濟佈局可能出現 1949 年後的第四次重大調整：上世紀 50 年代背靠蘇聯，東北和西部優先發展；上世紀 60 年代將蘇聯視為重要安全威脅，在中部展開工程浩大的「三線」建設；上世紀 80 年代開始，以沿海地區為發展重點。那麼，這一次很可能再次將陸地作為發展重點，通過「一帶一路」建造「依陸面海」的新格局。

所謂「依陸」，是在國內加快西部開發、振興東北等工程，改變目前東重西輕的經濟格局。近年來東北經濟發展速度居落後位置、新疆局勢動蕩，都與經濟佈局過於偏重東部沿海有着直接關係。東北和西部經濟落後的原因之一是遠離國際經濟網絡，而「絲綢之路經濟帶」一旦形成，這些地區將會享受地利之便。

聯通亞歐兩洲的陸上貿易通道，意味着全球地緣政治的改變。英國政治地理學家麥金德（Halford John Mackinder）上世紀初提出的「大陸腹地說」：「誰統治了東歐，誰就統治了大陸腹地；誰統治了大陸腹地，誰就統治了世界島；誰統治了世界島，誰就統治了世界」。縱觀近百年的陸權重心之爭，上世紀初的德國移至中後期的蘇聯；上世紀末又移到中東和中亞，呈現逐漸向東的移動軌跡，下一步進入南亞還是東亞？取決於包括中國在內的亞洲大國戰略選擇。「國家的生命在於空間的擴張」，美國戰爭史家傑弗里·帕克（Geoffrey Parker）在其《二十世紀的西方地理政治思想》一書中的觀點，道出地緣政治理論的核心。

所謂「面海」，指中國不會像上世紀50年代那樣，將東部沿海劃為戰略防禦「前沿」，為隨時可能發生的戰爭做準備。鞏固和提昇東部沿海的經濟活動，仍為當政者的要務，這點由中國領導人不時到廣東、浙江、江蘇等沿海省份考察，在上海建立中國首個自由貿易區得以說明。

「依陸面海」格局的形成，增加了中國經濟發展的「腹地」，為解決西部地區的貧困提供了可能。在國際關係中，擴大了中國縱橫捭闔的外交空間。

具體而言，以中國連雲港為起點、通過新疆進入中亞和歐洲的「絲綢之路經濟帶」享有地利之便。上世紀90年代建立的「上海合作組織」在穩定中亞局勢中起到重要作用；目前中國與俄羅斯的關係是兩國關係史中的最高點，而這條規劃中的陸上經濟帶進入歐洲後，特意經莫斯科走了一個小的曲線，顯示北京期望得到俄羅斯的呼應。

始於2008年的次貸危機，以及隨之產生的歐洲債務危機為中國插入東歐和南歐提供了機會，中國在希臘投標獲得的港口經營權、匈塞鐵路興建計劃的形成，都是那場危機之後的事情。

中國遠洋總公司（COSCO）2009年以43億歐元的競標價獲得希臘比雷埃夫斯港二號和三號船埠的35年經營權。2014年12月17日，中國、塞爾維亞、匈牙利、馬其頓四國總理一致同意在匈塞鐵路的基礎上建造中歐陸海快線。這條快線南起比雷埃夫斯港，北至匈牙利，中途經過馬其頓科普里和塞爾維亞貝爾格萊德，它以海上一鐵路—公路為主的多式聯運快線聯通後，在運輸過程中使用同一個集裝箱，無需換裝，中歐陸海快線若以比雷埃夫斯港為終點，將比中歐海運航線縮短7至11天運輸時間。開通之後，將成為繼第一歐亞大陸橋和第二歐亞大陸橋之外的第三條中歐物流新通道。

「中巴經濟走廊」是先行試點區

巴基斯坦是「一帶一路」中最重要的支點國家，從國家關係看，兩國屬於「全天候戰略夥伴關係」，是中國與其他國家關係中的最高級；它與中國陸地相聯、屬於印度洋沿岸國家，可以為中國提供印度洋的出海口；而「海上絲綢之路」和「絲綢之路經濟帶」都與巴基斯坦有着直接關係。因此，很多分析都將巴基斯坦稱之為「一帶一路」的戰略支點。「一帶一路」領導小組組長、國務院常務副總理張高麗提出，盡早建立若干對「一帶一路」有範效應的標誌性「重點項目」，巴基斯坦自然包括在內。

中國計劃投資450億美元，興建中巴經濟走廊，其中包括公路、鐵路、油氣和光纜通道，北接「絲綢之路經濟帶」，南連「21世紀海上絲綢之路」，是南北絲路的關鍵樞紐。在與中國有着「全天候戰略夥伴關係」的巴基斯坦投下巨資，目的無疑是想借這種密切關係將「中巴經濟走廊」建成「一帶一路」的先行試點區和示範區。

但巴基斯坦的憂慮是恐怖主義勢力。從國內狀況看，各類恐怖襲擊已經成為巴基斯坦的常態，中國公民在海外遭遇綁架和襲擊，巴基斯坦是多發國之一。有研究指出，巴基斯坦恐怖活動出現兩個變化，一是恐怖勢力滲入巴基斯坦軍隊，例如2015年9月發生的恐怖分子劫持巴基斯坦海軍一艘軍艦，攻擊在亞丁灣執行反海盜任務的美國艦艇；二是恐怖組織將更多襲擊目標轉向印度，將進一步加劇印度與巴基斯坦的緊張關係。

巴基斯坦試圖利用普什圖人擴大在阿富汗的影響力，為的是對衝印度在阿富汗日益上升的影響力，防止被印度從東西兩面合圍；巴基斯坦軍方以打擊恐怖勢力為由，頻繁地向阿富汗境內發射火箭，更增加了阿富汗對巴基斯坦的煩感，更增加了印度與巴基斯坦的嚴重對立，反而使印度和阿富汗的關係更加密切。

此外，巴基斯坦近年來城市化進程明顯加快，人口向卡拉奇、拉合爾等大城市聚集，這既改變了巴基斯坦社會結構，也為薩拉菲等伊斯蘭極端主義思想滲透提供了空間，導致恐怖組織滋生蔓延。長期盤居在北瓦基里斯坦等偏遠山區的恐怖勢力，很可能借此將活動範圍轉向大城市，這對政府與軍方長期不和、政府內部各派勢力明爭暗鬥的巴基斯坦政府而言，屬於非常艱巨的任務。

複雜的歐洲

中國近年在歐洲的投資行動集中在東歐和南歐。中國與東歐在30年前實行相同的政治制度，擁有同為社會主義大家庭成員的歷史「緣份」。歐洲近年經濟不景，歐盟無暇顧及這個共同體中的「第三世界」，中國在那裏投資，正是迎合這種需求。2013年11月，中國、匈牙利和塞爾維亞三國總理共同宣佈投資28.9億美元，合作建設連接貝爾格萊德至布達佩斯的匈塞鐵路就是這一背景的產品。

比雷埃夫斯港是希臘最大的集裝箱碼頭，2006年排名歐洲十大集裝箱碼頭之一。自中遠競標獲得35年經營權後引發的爭議不斷。開始時當地工會發起抗議行動，稱中國運營商提供的是「中世紀勞動條件」，雅典議會門前出現「中遠回家」的抗議標語。2015年初希臘政府換屆，新政府負責海運的副部長托多里斯·德里察斯（Thodoris Dritsas）稱將終止港口私有化進程，重新審視與中遠集團的協議，以符合希臘民眾的利益。

北京第二外國語學院國際問題研究中心肖洋博士指出，中國在中歐陸海快線建設推進過程中，遇到歐盟國家的疑慮和抵制，德國總理默克爾曾質問中國為何繞開歐盟，與東南歐國家進行單獨會談，猜忌中國在試圖分裂歐盟。俄羅斯也對中國在巴爾干地區建鐵路，特別是中歐陸海快線表現出前所未有的警惕和敏感，

因為俄羅斯長期以來將第一亞歐大陸橋（起點為俄羅斯納霍德卡（Находка），終點為德國漢堡；第二歐亞大陸橋起點為中國連雲港，終點為漢堡）作為基本國策，也擔心中國的舉動影響到其在東南歐國家的影響力。

哈薩克被視為中國「一帶一路」的重要合作者之一，「絲綢之路經濟帶」就是2013年9月習近平訪問該國時提出，並得到納扎爾巴耶夫總統的積極回應。近年來中國在哈薩克投資69億美元，佔中國在中亞五國直接投資的絕大部分。如果說2015年10月習近平訪問英國時受到「超高規格」禮遇，那麼習近平2013年訪問哈薩克時，總統親自到機場接機、數萬人夾道歡迎的場面在今天的國際關係中就十分少見。

哈薩克的變數是，現年74歲的納扎爾巴耶夫（Nazarbayev）準備將權力交給擔任議會下院副議長的「第一千金」納扎爾巴耶娃（Nazarbayeva），其政治能力、政治觀念都存在不確定因素，相比於在中俄美之間搞平衡外交的父親，納扎爾巴耶娃在政治立場上較為親美。另外，「顏色革命」、歐亞聯盟等都會影響到中國與哈薩克的關係。

第十七章

「一帶一路」建設與香港法律及 解決爭議專業的機遇

黃惠沖

律政司法律政策專員及資深大律師

「一帶一路」為香港的專業服務，特別是法律及解決爭議專業，提供了什麼機會？香港在法律及解決爭議服務方面，有什麼獨特優勢，用以協助推展「一帶一路」的建設？



前言

自中國國家主席習近平在2013年提出「一帶一路」的構想以來，各方對此都十分關心，也進行了很多討論，香港的法律界也不例外。本章旨在探討香港法律及解決爭議專業在「一帶一路」發展戰略下的機遇。

「一帶一路」的構想、合作重點和機遇

「一帶一路」是習主席在2013年先後出訪中亞和東南亞國家期間，提出共建「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」這兩個倡議的合稱。藉着建立貫通亞洲、歐洲和非洲大陸及附近海洋的基礎設施及經貿合作走廊，促進共同發展，使區域基礎設施更加完善，沿線國家的夥伴關係更趨緊密，各國人文交流更加廣泛。

其後，在2015年3月，國家發展和改革委員會、外交部和商務部聯合發佈了《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》（《願景與行動》）。《願景與行動》中提出「一帶一路」的合作重點歸納起來，主要有「五通」，即政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通。

《願景與行動》也特別提到香港應發揮獨特優勢，積極參與和助力「一帶一路」的建設。同樣地，在國家於2015年11月公佈的中共中央「十三五」規劃建議的文本中，亦明確支持香港參與國家「一帶一路」建設。

「一帶一路」沿線涵蓋亞洲、非洲及歐洲六十多個國家，覆蓋44億人口，佔全球人口逾六成；經濟總量達21萬億美元，佔全球總量逾三分之一。「一帶一路」為香港的專業服務，特別是法律及解決爭議專業，提供了什麼機會？香港在法律及解決爭議服務方面，有什麼獨特優勢，用以協助推展「一帶一路」的建設？

與基礎設施建設有關的法律服務的需求

首先，基礎設施互聯互通是「一帶一路」建設的優先領域。「一帶一路」沿線國家有不少為發展中的新興市場，為達到設施聯通，實現國際運輸便利化等方面，將帶動大型基礎設施建設與相關發展項目，例如跨境公路、鐵路、油氣管道等。據估計，自

2013年宣佈「一帶一路」倡議以來，中國已與沿線國家簽署了逾2,500億美元的各種基建項目。為進行這些建設與項目融資，需要適合的法律專才在建設工程招標投標、合同起草及談判、項目交易結構設計、項目運營管理模式等多方面，提供專業法律服務。

對國際商貿法律服務的需求

第二，在貿易互通方面，國家既歡迎各國企業到內地投資，也鼓勵內地企業「走出去」，參與「一帶一路」沿線國家的基礎設施建設和產業投資，並遵循市場規律和國際通行規則。「一帶一路」沿線國家份屬於不同的法域，奉行不同的法律和司法制度，也有不同的法律傳統和文化。當企業利用「一帶一路」的機遇進行投資和商貿活動時，無可避免要面對複雜的商貿規則及法律環境、境外融資及跨境併購的法律風險，以及如何有效保障海外投資資產和有效解決跨境商業和投資爭議等法律問題。故此，在進行對外投資之前，企業需要專業的法律人才協助他們充分了解投資當地的法律法規，盡量減低法律風險。

與項目融資有關的法律服務的需求

第三，「一帶一路」建設的推進需要大量資金，而亞洲基礎設施投資銀行（簡稱「亞投行」）是國家在「一帶一路」建設的重要一環，其設立就是為了向亞洲基礎設施和「一帶一路」建設提供資金支持。香港特區政府已向「亞投行」提出加入該行的意願，並參與「亞投行」的籌建工作。香港的資本市場及資產管理專業人才及多種類的金融產品，相信可以為「亞投行」在項目融資、發債、投資、財務管理及外匯管理等方面的運作提供支援。

此外，總值400億美元的絲路基金，則在「一帶一路」沿線的新興市場擔當直接投資的角色。儘管有「亞投行」和絲路基金的設立，以及其他資金為「一帶一路」建設項目融資，但資金需求仍然龐大。

香港是全球主要的金融中心，也是中國的國際金融中心。香港可以作為「一帶一路」建設及內地企業「走出去」的集資融資平台。香港法律專業在集資融資等多方面有豐富經驗，可以為企業提供有力的支援。

對解決爭議服務的需求

第四，隨着全球化和地域融合的持續發展，加上「一帶一路」跨境投資活動的普及，不難預期內地以至「一帶一路」沿線地區對跨境或國際投資爭議，包括投資者與各地政府之間的爭議，也會相應增加。除通過訴訟作為傳統的解決爭議方式外，國際仲裁以及其他另類解決爭議方式也會愈來愈普及。換言之，「一帶一路」也會增加對國際仲裁和調解的需求，香港更可以在「一帶一路」建設上發揮國際解決爭議服務中心的獨特角色。

國家支持

為滿足「一帶一路」沿線市場對司法服務的需求，以及為「一帶一路」建設營造法治環境，最高人民法院於2015年7月公佈了《最高人民法院關於人民法院為「一帶一路」建設提供司法服務和保障的若干意見》。該意見明確表示最高人民法院支持中外當事人通過非訴訟方式（包括仲裁和調解）解決涉及「一帶一路」建設的爭議，並提出人民法院要及時承認和執行與「一帶一路」建設相關的外國商事及海事仲裁裁決。同時，為支持仲裁發展，法院需完善撤銷及不予執行涉港澳台的仲裁裁決的司法審查程序制度。有關意見將進一步帶動「一帶一路」沿線國家對解決爭議服務的需求。

有了國家的支持，香港應該做好準備，把握黃金機會。正如發改委對外經濟研究所研究員張建平在2015年10月15日的新聞發佈會表示，香港可以在推進「一帶一路」建設下發揮優勢，擔當國際解決爭議服務中心的獨特角色。

普通法制度

在「一國兩制」的原則下，香港擁有一國和兩制的獨特優勢。香港是國家的一個特別行政區，我們採用的法律制度是國際商貿界熟悉的普通法制度，與「一帶一路」沿線部分國家法律體系相同。當企業在這些適用普通法的經濟體進行商業活動時，香港的法律界尤能提供擅長的法律服務。

外地法律查明服務

香港擁有逾萬名本地律師及大律師，也有來自30個司法管轄區的一千二百多名外地律師。香港有健全和國際化的法律和解決糾紛專業團隊，在國際商貿和投資法、企業融資、證券、知識產權、資訊科技、航運以及解決商業爭議等多個範疇有豐富的跨法域經驗，並且有完善的國際網絡。由於香港的律師事務所可以聘用外地律師，許多香港律師事務所除了可以就香港法律提供意見之外，亦可就香港以外地方的法律，包括內地法律，提供專業意見。

優越的地理位置

香港在地理上接鄰內地，是中國的南大門，與亞太區各主要經濟體的飛行航程都在四小時以內。而在短短五小時的飛行航程範圍內已覆蓋全球逾半數人口，當中包括中國內地、澳門和台灣，大多數的東盟國家，以及「一帶一路」沿線的部分地區。當事人選擇在香港解決爭議，可以減省長途跋涉之苦和時差的困擾。

語文能力

香港的法定語文為中、英文。對於內地當事人而言，我們享有共同的語言及文化背景；而英語的普及亦讓國際投資者在香港感到親切。當事人選擇在香港解決爭議，不但在溝通上更加直接，更可以省卻翻譯的工作及開支。

香港作為亞太區國際法律及解決爭議中心

根據世界經濟論壇（World Economic Forum）在2015年9月30日公佈的《2015–16年全球競爭力報告》（Global Competitiveness Report 2015–16），有效便捷的爭議解決制度是該報告計算全球競爭力的其中一個指標。香港特區政府對於推動香港作為亞太區國際法律及解決爭議服務中心一直不遺餘力，致力吸引當事人選擇以香港作為中立的解決爭議的地方。我們積極營造有利解決爭議服務發展的環境，讓各方在遇到商業爭議時，可選擇以訴訟、仲裁或調解等不同方法有效解決爭議。

訴訟

《基本法》為香港的司法獨立帶來了保障，並容許香港法院參考其他普通法適用地區的司法判例。這令香港普通法的發展與國際接軌，更具國際視野和靈活性。

根據《2015–16 年全球競爭力報告》，在司法獨立方面，香港在全球 140 個國家及經濟體中名列第四，在普通法司法管轄區中排名第二（僅次於新西蘭），更是唯一躋身十大的亞洲司法管轄區（名列在香港之後的下兩個同屬環太平洋地區中的亞洲司法管轄區，則分別在報告中排名第 12 及第 23 位）。

香港司法機構以高質素、獨立及尊重法治見稱，尤其終審法院是公認擁有世界水平的。香港司法人員的專業水平，高效而公正的司法系統給予選擇在香港進行訴訟的當事人充分的信心和保障。

仲裁

參考英國倫敦瑪麗皇后大學於 2015 年 10 月公佈的國際仲裁調查，企業在選擇仲裁地其中一個主要考慮為當地法律制度的中立性及獨立性（neutrality and impartiality of the local legal system）。正如上文提到，香港在司法獨立方面享有相當的優勢，這正是吸引國際仲裁的當事人選擇在香港進行仲裁的重要因素。

同時，我們明白一套公平、高效和與時並進的法律，以及簡便有效的解決爭議制度，是吸引外資的重要元素。香港以法院訴訟以外的方式解決商事爭議已有悠久的歷史，這可以追溯到 19 世紀中葉。

為確保香港的法律框架能夠配合國際發展，我們不斷更新有關仲裁及其他解決爭議的基礎設施，完善相關法律配套，以保持香港的競爭力。現行的《仲裁條例》以聯合國國際貿易法委員會通過的《國際商事仲裁示範法》（2006 年版）為基礎，採用廣為商界熟悉的國際仲裁制度，令香港的仲裁法更便利國際商業社會使用。《仲裁條例》在 2013 年及 2015 年均作出修訂，以確保法例能迅速反映仲裁業界的最新發展。

此外，香港的司法機構相當支持當事人使用仲裁及其他替代訴訟的方式去解決爭議。香港法院十分尊重仲裁程序和仲裁裁決的終局性，不會輕易推翻仲裁庭的決定。香港法院在這方面的正面取態，廣受國際商貿社會及仲裁界的歡迎。

除了2015年慶祝成立30周年的香港國際仲裁中心外，我們還設有其他的世界級國際仲裁機構的辦事處。國際商會國際仲裁院於2008年在香港成立其巴黎總部以外的首個秘書處分處。中國國際經濟貿易仲裁委員會及中國海事仲裁委員會分別在2012年及2014年在香港設立在內地以外的首個仲裁中心。2015年1月，總部設在海牙的常設仲裁法院與內地和香港簽訂相關安排，讓香港作好準備，令常設仲裁法院負責管理的仲裁（包括國家與投資者之間的仲裁），可以在香港進行。這些國際知名的仲裁機構在香港設立辦事處，令香港擁有成熟的條件去提供多元化的解決爭議服務。

我們理解仲裁當事人在選擇仲裁地點時，仲裁裁決是否可以得到有效的執行是非常重要的考慮因素。因此，香港不斷積極完善香港仲裁裁決在世界各地執行的網絡。在香港所作出的仲裁裁決，至今已可根據《紐約公約》與超過150個締約方相互承認和執行。香港也分別與內地及澳門簽訂了相互執行仲裁裁決的安排，為香港仲裁裁決在內地與澳門的承認與執行帶來確定性。

國際商貿界對香港的法律及解決爭議制度給予高度肯定。在英國倫敦瑪麗皇后大學（Queen Mary University of London）於2015年10月公佈的國際仲裁調查中，香港獲排行為全球第三最受歡迎的仲裁地，排名緊接於倫敦及巴黎之後；而香港國際仲裁中心在全球最佳仲裁機構排名中排行第三位，更被評為亞洲最受歡迎的仲裁機構。香港國際仲裁中心在2015年11月在上海自由貿易試驗區設立代表處，成為落戶上海自貿區的首家境外仲裁機構。

為進一步提昇香港為國際法律及解決爭議服務中心，香港特區政府正積極完善知識產權仲裁的法律框架，並推廣以促進式調解（facilitative mediation）及評估式調解（evaluative mediation）來解決涉及知識產權的糾紛。內地企業利用知識產權制度保護和拓展其海外利益的同時，亦需要專業的法律人才協助處理跨境知識產權的交易和爭議解決等工作。香港正做好準備，為「一帶一路」建設提供所需的知識產權法律與解決爭議服務。

調解

除了仲裁以外，香港亦大力推動調解服務的發展。自1989年起，香港的所有重大工程合約（包括香港政府機場核心計劃項目），均有加入使用調解來解決爭議的條款。律政司多年來一直積極向各階層和行業大力推廣「調解為先」的文化，鼓勵商界及其他界別當遇上糾紛時能先考慮使用調解來解決爭議。現時香港提供的調解服務已涵蓋建築爭議及商業糾紛等多個範疇。透過政府、司法機構、法律界及其他相關界別的合力推動，香港在法例、規管及推廣多方面亦取得相當成績。

香港調解資歷評審協會有限公司在2012年8月成立，是由業界主導的非法定組織，其中一個主要功能，是確立一個有效的專業資格評審制度，確保調解員的培訓和資歷，從而鞏固香港調解服務的質素。

在法例方面，香港的《調解條例》已於2013年1月起實施。《調解條例》在維持調解程序靈活性的前提下，確立了進行調解的法律基礎，當中特別着重保障調解通訊的保密性。

此外，律政司在「調解督導委員會」及其他持份者的協助下，正研究多項措施以確保調解在香港的持續健康發展，包括研究引入道歉法例和加強調解專業化。律政司期望香港的調解專業亦能在推動「一帶一路」建設方面發揮作用。

結語

「一帶一路」建設是一個開放和包容的平台，也是一個長遠的戰略。律政司希望香港法律及解決爭議專業能夠積極裝備自己，勇於求變和創新，充分把握「一帶一路」帶來的千載難逢的黃金機遇。

附錄

推動共建絲綢之路經濟帶 和 21世紀海上絲綢之路的願景與行動

前言

二千多年前，亞歐大陸上勤勞勇敢的人民，探索出多條連接亞歐非幾大文明的貿易和人文交流通路，後人將其統稱為「絲綢之路」。千百年來，「和平合作、開放包容、互學互鑑、互利共贏」的絲綢之路精神薪火相傳，推進了人類文明進步，是促進沿線各國繁榮發展的重要紐帶，是東西方交流合作的象徵，是世界各國共有的歷史文化遺產。

進入21世紀，在以和平、發展、合作、共贏為主題的新時代，面對復甦乏力的全球經濟形勢，紛繁複雜的國際和地區局面，傳承和弘揚絲綢之路精神更顯重要和珍貴。

2013年9月和10月，中國國家主席習近平在出訪中亞和東南亞國家期間，先後提出共建「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」（以下簡稱「一帶一路」）的重大倡議，得到國際社會高度關注。中國國務院總理李克強參加2013年中國—東盟博覽會時強調，鋪就面向東盟的海上絲綢之路，打造帶動腹地發展的戰略支點。加快「一帶一路」建設，有利於促進沿線各國經濟繁榮與區域經濟合作，加強不同文明交流互鑑，促進世界和平發展，是一項造福世界各國人民的偉大事業。

「一帶一路」建設是一項系統工程，要堅持共商、共建、共享原則，積極推進沿線國家發展戰略的相互對接。為推進實施「一帶一路」重大倡議，讓古絲綢之路煥發新的生機活力，以新的形式使亞歐非各國聯繫更加緊密，互利合作邁向新的歷史高度，中國政府特制定併發佈《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》。

時代背景

當今世界正發生複雜深刻的變化，國際金融危機深層次影響繼續顯現，世界經濟緩慢復甦、發展分化，國際投資貿易格局和多邊投資貿易規則醞釀深刻調整，各國面臨的發展問題依然嚴峻。共建「一帶一路」順應世界多極化、經濟全球化、文化多樣化、社會資訊化的潮流，秉持開放的區域合作精神，致力於維護全球自由貿易體系和開放型世界經濟。共建「一帶一路」旨在促進經濟要素有序自由流動、資源高效配置和市場深度融合，推動沿線各國實現經濟政策協調，開展更大範圍、更高水平、更深層次的區域合作，共同打造開放、包容、均衡、普惠的區域經濟合作架構。

共建「一帶一路」符合國際社會的根本利益，彰顯人類社會共同理想和美好追求，是國際合作以及全球治理新模式的積極探索，將為世界和平發展增添新的正能量。共建「一帶一路」致力於亞歐非大陸及附近海洋的互聯互通，建立和加強沿線各國互聯互通夥伴關係，構建全方位、多層次、複合型的互聯互通網路，實現沿線各國多元、自主、平衡、可持續的發展。「一帶一路」的互聯互通項目將推動沿線各國發展戰略的對接與耦合，發掘區域內市場的潛力，促進投資和消費，創造需求和就業，增進沿線各國人民的人文交流與文明互鑑，讓各國人民相逢相知、互信互敬，共享和諧、安寧、富裕的生活。

當前，中國經濟和世界經濟高度關聯。中國將一以貫之地堅持對外開放的基本國策，構建全方位開放新格局，深度融入世界經濟體系。推進「一帶一路」建設既是中國擴大和深化對外開放的需要，也是加強和亞歐非及世界各國互利合作的需要，中國願意

在力所能及的範圍內承擔更多責任義務，為人類和平發展作出更大的貢獻。

共建原則

恪守聯合國憲章的宗旨和原則。遵守和平共處五項原則，即尊重各國主權和領土完整、互不侵犯、互不干涉內政、和平共處、平等互利。

堅持開放合作。「一帶一路」相關的國家基於但不限於古代絲綢之路的範圍，各國和國際、地區組織均可參與，讓共建成果惠及更廣泛的區域。

堅持和諧包容。倡導文明寬容，尊重各國發展道路和模式的選擇，加強不同文明之間的對話，求同存異、兼容並蓄、和平共處、共生共榮。

堅持市場運作。遵循市場規律和國際通行規則，充分發揮市場在資源配置中的決定性作用和各類企業的主體作用，同時發揮好政府的作用。

堅持互利共贏。兼顧各方利益和關切，尋求利益契合點和合作最大公約數，體現各方智慧和創意，各施所長，各盡所能，把各方優勢和潛力充分發揮出來。

框架思路

「一帶一路」是促進共同發展、實現共同繁榮的合作共贏之路，是增進理解信任、加強全方位交流的和平友誼之路。中國政府倡議，秉持和平合作、開放包容、互學互鑑、互利共贏的理念，全方位推進務實合作，打造政治互信、經濟融合、文化包容的利益共同體、命運共同體和責任共同體。

「一帶一路」貫穿亞歐非大陸，一頭是活躍的東亞經濟圈，一頭是發達的歐洲經濟圈，中間廣大腹地國家經濟發展潛力巨大。絲綢之路經濟帶重點暢通中國經中亞、俄羅斯至歐洲（波羅

的海)；中國經中亞、西亞至波斯灣、地中海；中國至東南亞、南亞、印度洋。21世紀海上絲綢之路重點方向是從中國沿海港口過南海到印度洋，延伸至歐洲；從中國沿海港口過南海到南太平洋。

根據「一帶一路」走向，陸上依託國際大通道，以沿線中心城市為支撐，以重點經貿產業園區為合作平台，共同打造新亞歐大陸橋、中蒙俄、中國—中亞—西亞、中國—中南半島等國際經濟合作走廊；海上以重點港口為節點，共同建設通暢安全高效的運輸大通道。中巴、孟中印緬兩個經濟走廊與推進「一帶一路」建設關聯緊密，要進一步推動合作，取得更大進展。

「一帶一路」建設是沿線各國開放合作的宏大經濟願景，需各國攜手努力，朝着互利互惠、共同安全的目標相向而行。努力實現區域基礎設施更加完善，安全高效的陸海空通道網路基本形成，互聯互通達到新水平；投資貿易便利化水平進一步提昇，高標準自由貿易區網路基本形成，經濟聯繫更加緊密，政治互信更加深入；人文交流更加廣泛深入，不同文明互鑑共榮，各國人民相知相交、和平友好。

合作重點

沿線各國資源稟賦各異，經濟互補性較強，彼此合作潛力和空間很大。以政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通為主要內容，重點在以下方面加強合作。

政策溝通。加強政策溝通是「一帶一路」建設的重要保障。加強政府間合作，積極構建多層次政府間宏觀政策溝通交流機制，深化利益融合，促進政治互信，達成合作新共識。沿線各國可以就經濟發展戰略和對策進行充分交流對接，共同制定推進區域合作的規劃和措施，協商解決合作中的問題，共同為務實合作及大型項目實施提供政策支持。

設施聯通。基礎設施互聯互通是「一帶一路」建設的優先領域。在尊重相關國家主權和安全關切的基礎上，沿線國家宜加強基礎設施建設規劃、技術標準體系的對接，共同推進國際骨幹通道建設，逐步形成連接亞洲各次區域以及亞歐非之間的基礎設施

網路。強化基礎設施綠色低碳化建設和運營管理，在建設中充分考慮氣候變化影響。

抓住交通基礎設施的關鍵通道、關鍵節點和重點工程，優先打通缺失路段，暢通瓶頸路段，配套完善道路安全防護設施和交通管理設施設備，提昇道路通達水平。推進建立統一的全程運輸協調機制，促進國際通關、換裝、多式聯運有機銜接，逐步形成兼容規範的運輸規則，實現國際運輸便利化。推動口岸基礎設施建設，暢通陸水聯運通道，推進港口合作建設，增加海上航線和班次，加強海上物流資訊化合作。拓展建立民航全面合作的平台和機制，加快提昇航空基礎設施水平。

加強能源基礎設施互聯互通合作，共同維護輸油、輸氣管道等運輸通道安全，推進跨境電力與輸電通道建設，積極開展區域電網升級改造合作。

共同推進跨境光纜等通信幹線網路建設，提高國際通信互聯互通水平，暢通資訊絲綢之路。加快推進雙邊跨境光纜等建設，規劃建設洲際海底光纜項目，完善空中（衛星）資訊通道，擴大資訊交流與合作。

貿易暢通。投資貿易合作是「一帶一路」建設的重點內容。宜着力研究解決投資貿易便利化問題，消除投資和貿易壁壘，構建區域內和各國良好的營商環境，積極同沿線國家和地區共同商建自由貿易區，激發釋放合作潛力，做大做好合作「蛋糕」。

沿線國家宜加強資訊互換、監管互認、執法互助的海關合作，以及檢驗檢疫、認證認可、標準計量、統計資訊等方面的雙多邊合作，推動世界貿易組織《貿易便利化協定》生效和實施。改善邊境口岸通關設施條件，加快邊境口岸「單一窗口」建設，降低通關成本，提昇通關能力。加強供應鏈安全與便利化合作，推進跨境監管程序協調，推動檢驗檢疫證書國際網際網路核查，開展「經認證的經營者」（AEO）互認。降低非關稅壁壘，共同提高技術性貿易措施透明度，提高貿易自由化便利化水平。

拓寬貿易領域，優化貿易結構，挖掘貿易新增長點，促進貿易平衡。創新貿易方式，發展跨境電子商務等新的商業業態。建立健全服務貿易促進體系，鞏固和擴大傳統貿易，大力發展現代服務貿易。把投資和貿易有機結合起來，以投資帶動貿易發展。

加快投資便利化進程，消除投資壁壘。加強雙邊投資保護協定、避免雙重徵稅協定磋商，保護投資者的合法權益。

拓展相互投資領域，開展農林牧漁業、農機及農產品生產加工等領域深度合作，積極推進海水養殖、遠洋漁業、水產品加工、海水淡化、海洋生物製藥、海洋工程技術、環保產業和海上旅遊等領域合作。加大煤炭、油氣、金屬礦產等傳統能源資源勘探開發合作，積極推動水電、核電、風電、太陽能等清潔、可再生能源合作，推進能源資源就地就近加工轉化合作，形成能源資源合作上下游一體化產業鏈。加強能源資源深加工技術、裝備與工程服務合作。

推動新興產業合作，按照優勢互補、互利共贏的原則，促進沿線國家加強在新一代資訊科技、生物、新能源、新材料等新興產業領域的深入合作，推動建立創業投資合作機制。

優化產業鏈分工佈局，推動上下游產業鏈和關聯產業協同發展，鼓勵建立研發、生產和營銷體系，提昇區域產業配套能力和綜合競爭力。擴大服務業相互開放，推動區域服務業加快發展。探索投資合作新模式，鼓勵合作建設境外經貿合作區、跨境經濟合作區等各類產業園區，促進產業集羣發展。在投資貿易中突出生態文明理念，加強生態環境、生物多樣性和應對氣候變化合作，共建綠色絲綢之路。

中國歡迎各國企業來華投資。鼓勵本國企業參與沿線國家基礎設施建設和產業投資。促進企業按屬地化原則經營管理，積極幫助當地發展經濟、增加就業、改善民生，主動承擔社會責任，嚴格保護生物多樣性和生態環境。

資金融通。資金融通是「一帶一路」建設的重要支撐。深化金融合作，推進亞洲貨幣穩定體系、投融資體系和信用體系建設。擴大沿線國家雙邊本幣互換、結算的範圍和規模。推動亞洲債券市場的開放和發展。共同推進亞洲基礎設施投資銀行、金磚國家開發銀行籌建，有關各方就建立上海合作組織融資機構開展磋商。加快絲路基金組建運營。深化中國—東盟銀行聯合體、上合組織銀行聯合體務實合作，以銀團貸款、銀行授信等方式開展多邊金融合作。支持沿線國家政府和信用等級較高的企業以及金融機構在中國境內發行人民幣債券。符合條件的中國境內金融機構

和企業可以在境外發行人民幣債券和外幣債券，鼓勵在沿線國家使用所籌資金。

加強金融監管合作，推動簽署雙邊監管合作諒解備忘錄，逐步在區域內建立高效監管協調機制。完善風險應對和危機處置制度安排，構建區域性金融風險預警系統，形成應對跨境風險和危機處置的交流合作機制。加強徵信管理部門、徵信機構和評級機構之間的跨境交流與合作。充分發揮絲路基金以及各國主權基金作用，引導商業性股權投資基金和社會資金共同參與「一帶一路」重點項目建設。

民心相通。民心相通是「一帶一路」建設的社會根基。傳承和弘揚絲綢之路友好合作精神，廣泛開展文化交流、學術往來、人才交流合作、媒體合作、青年和婦女交往、志願者服務等，為深化雙多邊合作奠定堅實的民意基礎。

擴大相互間留學生規模，開展合作辦學，中國每年向沿線國家提供1萬個政府獎學金名額。沿線國家間互辦文化年、藝術節、電影節、電視周和圖書展等活動，合作開展廣播影視劇精品創作及翻譯，聯合申請世界文化遺產，共同開展世界遺產的聯合保護工作。深化沿線國家間人才交流合作。

加強旅遊合作，擴大旅遊規模，互辦旅遊推廣周、宣傳月等活動，聯合打造具有絲綢之路特色的國際精品旅遊線路和旅遊產品，提高沿線各國遊客簽證便利化水平。推動21世紀海上絲綢之路郵輪旅遊合作。積極開展體育交流活動，支持沿線國家申辦重大國際體育賽事。

強化與周邊國家在傳染病疫情資訊溝通、防治技術交流、專業人才培養等方面的合作，提高合作處理突發公共衛生事件的能力。為有關國家提供醫療援助和應急醫療救助，在婦幼健康、殘疾人康復以及愛滋病、結核、瘧疾等主要傳染病領域開展務實合作，擴大在傳統醫藥領域的合作。

加強科技合作，共建聯合實驗室（研究中心）、國際技術轉移中心、海上合作中心，促進科技人員交流，合作開展重大科技攻關，共同提昇科技創新能力。

整合現有資源，積極開拓和推進與沿線國家在青年就業、創

業培訓、職業技能開發、社會保障管理服務、公共行政管理等共同關心領域的務實合作。

充分發揮政黨、議會交往的橋樑作用，加強沿線國家之間立法機構、主要黨派和政治組織的友好往來。開展城市交流合作，歡迎沿線國家重要城市之間互結友好城市，以人文交流為重點，突出務實合作，形成更多鮮活的合作範例。歡迎沿線國家智庫之間開展聯合研究、合作舉辦論壇等。

加強沿線國家民間組織的交流合作，重點面向基層民眾，廣泛開展教育醫療、減貧開發、生物多樣性和生態環保等各類公益慈善活動，促進沿線貧困地區生產生活條件改善。加強文化傳媒的國際交流合作，積極利用網路平台，運用新媒體工具，塑造和諧友好的文化生態和輿論環境。

合作機制

當前，世界經濟融合加速發展，區域合作方興未艾。積極利用現有雙多邊合作機制，推動「一帶一路」建設，促進區域合作蓬勃發展。

加強雙邊合作，開展多層次、多渠道溝通磋商，推動雙邊關係全面發展。推動簽署合作備忘錄或合作規劃，建設一批雙邊合作示範。建立完善雙邊聯合工作機制，研究推進「一帶一路」建設的實施方案、行動路線圖。充分發揮現有聯委會、混委會、協委會、指導委員會、管理委員會等雙邊機制作用，協調推動合作項目實施。

強化多邊合作機制作用，發揮上海合作組織（SCO）、中國—東盟（「10+1」）、亞太經合組織（APEC）、亞歐會議（ASEM）、亞洲合作對話（ACD）、亞信會議（CICA）、中阿合作論壇、中國—海合會戰略對話、大湄公河次區域（GMS）經濟合作、中亞區域經濟合作（CAREC）等現有多邊合作機制作用，相關國家加強溝通，讓更多國家和地區參與「一帶一路」建設。

繼續發揮沿線各國區域、次區域相關國際論壇、展會以及博鰲亞洲論壇、中國—東盟博覽會、中國—亞歐博覽會、歐亞經濟論壇、中國國際投資貿易洽談會，以及中國—南亞博覽會、中國

—阿拉伯博覽會、中國西部國際博覽會、中國—俄羅斯博覽會、前海合作論壇等平台的建設性作用。支持沿線國家地方、民間挖掘「一帶一路」歷史文化遺產，聯合舉辦專項投資、貿易、文化交流活動，辦好絲綢之路（敦煌）國際文化博覽會、絲綢之路國際電影節和圖書展。倡議建立「一帶一路」國際高峯論壇。

中國各地方開放態勢

推進「一帶一路」建設，中國將充分發揮國內各地區比較優勢，實行更加積極主動的開放戰略，加強東中西互動合作，全面提昇開放型經濟水平。

西北、東北地區。發揮新疆獨特的區位優勢和向西開放重要窗口作用，深化與中亞、南亞、西亞等國家交流合作，形成絲綢之路經濟帶上重要的交通樞紐、商貿物流和文化科教中心，打造絲綢之路經濟帶核心區。發揮陝西、甘肅綜合經濟文化和寧夏、青海民族人文優勢，打造西安內陸型改革開放新高地，加快蘭州、西寧開發開放，推進寧夏內陸開放型經濟試驗區建設，形成面向中亞、南亞、西亞國家的通道、商貿物流樞紐、重要產業和人文交流基地。發揮內蒙古聯通俄蒙的區位優勢，完善黑龍江對俄鐵路通道和區域鐵路網，以及黑龍江、吉林、遼寧與俄遠東地區陸海聯運合作，推進構建北京—莫斯科歐亞高速運輸走廊，建設向北開放的重要窗口。

西南地區。發揮廣西與東盟國家陸海相鄰的獨特優勢，加快北部灣經濟區和珠江—西江經濟帶開放發展，構建面向東盟區域的國際通道，打造西南、中南地區開放發展新的戰略支點，形成21世紀海上絲綢之路與絲綢之路經濟帶有機銜接的重要門戶。發揮雲南區位優勢，推進與周邊國家的國際運輸通道建設，打造大湄公河次區域經濟合作新高地，建設成為面向南亞、東南亞的輻射中心。推進西藏與尼泊爾等國家邊境貿易和旅遊文化合作。

沿海和港澳台地區。利用長三角、珠三角、海峽西岸、環渤海等經濟區開放程度高、經濟實力強、輻射帶動作用大的優勢，加快推進中國（上海）自由貿易試驗區建設，支持福建建設21世紀海上絲綢之路核心區。充分發揮深圳前海、廣州南沙、珠海橫琴、福建平潭等開放合作區作用，深化與港澳台合作，打造粵港

澳大灣區。推進浙江海洋經濟發展示範區、福建海峽藍色經濟試驗區和舟山羣島新區建設，加大海南國際旅遊島開發開放力度。加強上海、天津、寧波—舟山、廣州、深圳、湛江、汕頭、青島、煙台、大連、福州、廈門、泉州、海口、三亞等沿海城市港口建設，強化上海、廣州等國際樞紐機場功能。以擴大開放倒逼深層次改革，創新開放型經濟體制機制，加大科技創新力度，形成參與和引領國際合作競爭新優勢，成為「一帶一路」特別是21世紀海上絲綢之路建設的排頭兵和主力軍。發揮海外僑胞以及香港、澳門特別行政區獨特優勢作用，積極參與和助力「一帶一路」建設。為台灣地區參與「一帶一路」建設作出妥善安排。

內陸地區。利用內陸縱深廣闊、人力資源豐富、產業基礎較好優勢，依託長江中游城市羣、成渝城市羣、中原城市羣、呼包鄂榆城市羣、哈長城市羣等重點區域，推動區域互動合作和產業集聚發展，打造重慶西部開發開放重要支撐和成都、鄭州、武漢、長沙、南昌、合肥等內陸開放型經濟高地。加快推動長江中上游地區和俄羅斯伏爾加河沿岸聯邦區的合作。建立中歐通道鐵路運輸、口岸通關協調機制，打造「中歐班列」品牌，建設溝通境內外、連接東中西的運輸通道。支持鄭州、西安等內陸城市建設航空港、國際陸港，加強內陸口岸與沿海、沿邊口岸通關合作，開展跨境貿易電子商務服務試點。優化海關特殊監管區域佈局，創新加工貿易模式，深化與沿線國家的產業合作。

中國積極行動

一年多來，中國政府積極推動「一帶一路」建設，加強與沿線國家的溝通磋商，推動與沿線國家的務實合作，實施了一系列政策措施，努力收穫早期成果。

高層引領推動。習近平主席、李克強總理等國家領導人先後出訪20多個國家，出席加強互聯互通夥伴關係對話會、中阿合作論壇第六屆部長級會議，就雙邊關係和地區發展問題，多次與有關國家元首和政府首腦進行會晤，深入闡釋「一帶一路」的深刻內涵和積極意義，就共建「一帶一路」達成廣泛共識。

簽署合作框架。與部分國家簽署了共建「一帶一路」合作備忘錄，與一些毗鄰國家簽署了地區合作和邊境合作的備忘錄以及經

貿合作中長期發展規劃。研究編制與一些毗鄰國家的地區合作規劃綱要。

推動項目建設。加強與沿線有關國家的溝通磋商，在基礎設施互聯互通、產業投資、資源開發、經貿合作、金融合作、人文交流、生態保護、海上合作等領域，推進了一批條件成熟的重點合作項目。

完善政策措施。中國政府統籌國內各種資源，強化政策支持。推動亞洲基礎設施投資銀行籌建，發起設立絲路基金，強化中國—歐亞經濟合作基金投資功能。推動銀行卡清算機構開展跨境清算業務和支付機構開展跨境支付業務。積極推進投資貿易便利化，推進區域通關一體化改革。

發揮平台作用。各地成功舉辦了一系列以「一帶一路」為主題的國際峯會、論壇、研討會、博覽會，對增進理解、凝聚共識、深化合作發揮了重要作用。

共創美好未來

共建「一帶一路」是中國的倡議，也是中國與沿線國家的共同願望。站在新的起點上，中國願與沿線國家一道，以共建「一帶一路」為契機，平等協商，兼顧各方利益，反映各方訴求，攜手推動更大範圍、更高水平、更深層次的大開放、大交流、大融合。「一帶一路」建設是開放的、包容的，歡迎世界各國和國際、地區組織積極參與。

共建「一帶一路」的途徑是以目標協調、政策溝通為主，不刻意追求一致性，可高度靈活，富有彈性，是多元開放的合作進程。中國願與沿線國家一道，不斷充實完善「一帶一路」的合作內容和方式，共同制定時間表、路線圖，積極對接沿線國家發展和區域合作規劃。

中國願與沿線國家一道，在既有雙多邊和區域次區域合作機制框架下，通過合作研究、論壇展會、人員培訓、交流訪問等多種形式，促進沿線國家對共建「一帶一路」內涵、目標、任務等方面的進一步理解和認同。

中國願與沿線國家一道，穩步推進示範項目建設，共同確定一批能夠照顧雙多邊利益的項目，對各方認可、條件成熟的項目抓緊啟動實施，爭取早日開花結果。

「一帶一路」是一條互尊互信之路，一條合作共贏之路，一條文明互鑑之路。只要沿線各國和衷共濟、相向而行，就一定能夠譜寫建設絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的新篇章，讓沿線各國人民共享「一帶一路」共建成果。

國家發展改革委、外交部、商務部三部委
經國務院授權聯合發佈
2015年3月

後記

《一帶一路——香港再起飛的最後一次機會？》一書在即將告別馬年之際出版，是一件令人高興的事情，這其中包含作者、策劃者，以及出版社各位同仁的心血和期望。

該書在短暫的編寫過程中發生了很多事情——遮天蔽日的霧霾、令人瞠目的股市「熔斷」、人民幣持續下跌，以及官方經濟政策一百八十度大調整——從雄心勃勃的發展變為壓縮過剩產能，帶來的疑問是：北京是否分身乏術、無暇顧及「一帶一路」這項龐大的超級工程？

去年12月中共中央全面化改革領導小組召開第十九次會議，其中審議一份關於教育對外開放的文件時，會議要求教育自覺服務於「一帶一路」；去年年末召開的中央經濟工作會議主調是去產能，沒有提及「一帶一路」；同為12月，李克強在與哈薩克總理馬西莫夫（Karim Massimov）會談時稱，中國在哈薩克投資的鋼鐵、冶煉、水泥等領域十餘個項目將在今年啟動，中哈兩國已確定52個產能合作項目。在會見阿塞拜疆總統阿利耶夫（Ilham Aliyev）、巴基斯坦總理謝里夫（Nawaz Sharif）時，同樣只談產能合作，一路一帶隻字未提。哈薩克和巴基斯坦恰恰是「一帶一路」的兩個重要支點國家。

去年12月，中國與塞爾維亞、匈牙利三方合作的匈塞鐵路項目塞爾維亞段正式啟動，中國和塞爾維亞總理互致祝賀。李克強在賀辭中提及工程將促進歐洲一體化，深化產能與投資等重點領域合作，還是沒有「一帶一路」。

這是不是有些捕風捉影，如同港人在官式文件中對於「港人治港」的敏感？究竟變與不變？只有在今年3月召開的十二屆全國人大四次會議，國務院提交審議的政府工作報告和「十三五規劃」才能看到端倪。

去年10月，備受關注的TPP達成協議後，北京安邦諮詢創始合夥人、首席研究員陳功表示，這將提高中國走出去的成本和風險，它意味着西方國家對「一帶一路」進行戰略級別的調整。因此他建議中國應當根據形勢作出戰略調整，將重點放在路上絲綢之路，謹慎專業對待，不能讓新聞評論代替專業研究。此外，中國現代國際關係研究院院長季志業提醒說，除去TPP，美國還在中亞推進新絲綢之路計劃。亞太地區兩大經濟體的分野隱約可見。

中國在南海填礁和海上絲綢之路的提出，美國的憂慮並非庸人自擾。美國在西太平洋的主導權已有幾十年時間。

去年10月北京舉行一個題為「跨太平洋安全：和平共處 包容發展」的研討會上，美國布魯金斯學會高級研究員李侃如（Ken Lieberthal）提出疑問：「一帶一路」實施過程中具體遵循的標準，公共融資和私人融資應該如何協調，以及各種項目究竟根據什麼標準設計和規劃，是否是根據政治上的考慮？再有，亞投行支持什麼樣的基礎設施項目？如果達不到亞投行的標準，是不是還可以列為「一帶一路」的項目？因為「一帶一路」項目下還另有基金，它的標準和亞投行的標準如何協調？

這位克林頓政府國家安全委員會特別助理的提問是美國角度，我關心的是，具有中國特徵的產能輸出和未來霧霾程度、範圍的增減有無關聯？

俄羅斯莫斯科卡內基中心高級研究員亞歷山大·加布耶夫（Александр Габиев）在一個研討會上問中國學者：「一帶一路」如何與俄羅斯主導的歐亞經濟聯盟銜接？如何消除俄羅斯的政治疑慮？目前中亞地區的安全提供者是俄羅斯，隨着「一帶一路」的拓展，中國是否有一天也會提出自己的軍事存在？

2015年的最後一天，習近平和普京互致新年賀電，習近平說：中俄兩國在2015年開展絲綢之路經濟帶建設和歐亞經濟聯盟建設對接合作；普京的賀電只提俄中高層會晤，慶祝二戰勝利70周年，區域經濟合作隻字不見。

與「一帶一路」密切相關的是人民幣幣值走向。如果升值，外資持續流入；反之貶值，不要說對外投資，外資流出加劇，央行必須動用儲備維持幣值穩定。

2014年6月，中國外匯儲備達到高峰的接近四萬億美元，到今年1月7日人民銀行公佈最新外匯儲備為3.33萬億美元。18個月內減少6,629億美元，減幅16.6%。

說到香港和「一帶一路」的關係，中國對外投資，一向是國家隊的地盤，投到哪裏，怎樣投資，國家的政策有很大的話語權，本書已有一些粗線條的論述，但實踐的展開是豐富多彩的，需要有更深入細緻的研究。

願此書為關注香港、關注中國者提供幫助和思考。

何亦文

2016年1月10日

「一帶一路」，亦即「絲綢之路經濟帶」及「21世紀海上絲綢之路」。對中國而言，這名詞的背後是自身經濟發展，以及對外經貿與外交關係的一次大轉身。對香港人來說，「一帶一路」可能藏有不少商機及政治元素，不應就此輕輕放過。香港如何破除「帶路」陳舊思維？海上與陸上孰重孰輕？究竟香港於「一帶一路」之中可擔當什麼角色？

本書由兩位資深傳媒工作者擔任主編，撰稿都是「一帶一路」之專家學者。全書分「機遇」、「宏觀」和「策略」三方面，從歷史、文化、地緣、經濟、法律等不同領域，分析「一帶一路」政策對香港的影響。期望以務實進取、審慎樂觀的態度，檢視香港的優勢，並為讀者提供一個理性的結論。

「一帶一路」是不是香港再起飛的最後一次機會？相信各位讀者在讀畢本書後，也許會有所領悟，更可能會找到答案。

香港城市大學校董會主席
胡曉明先生

香港應抓緊機遇……務求在「一帶一路」的推展過程中充分發揮香港的優勢。

香港特別行政區律政司司長
袁國強資深大律師

我期望城大出版社這本書，能喚醒港人的沉迷，積極為香港前途作貢獻。

基本法委員會副主任、前律政司司長
梁愛詩律師

今天倡議中的「一帶一路」應是共商共建共享；
明天的世界將會是多元多極多變。

前香港城市大學校長及大學講座教授
張信剛教授

本書由多位專家和學者的文章彙編而成，深入探討「一帶一路」的機遇，高瞻遠矚，值得研讀參考。

香港特別行政區立法會主席
曾鈺成議員

本書從多角度分析政策帶來的機遇、
香港優勢與定位，為讀者提供宏觀的參考。

香港律師會會長
熊運信律師

本書匯聚專家意見，引導讀者從多角度解讀「一帶一路」，及早部署營商策略。

香港貿易發展局主席
羅康瑞先生



Published and Printed in Hong Kong