

「一帶一路」戰略重構中國對外貿易新格局

黃志龍 中國國際經濟交流中心副研究員



黃志龍



隨著中國與「一帶一路」沿線國家和地區的貿易關係越來越緊密，雙邊貿易的發展潛力巨大，未來一個時期，要實現我國與沿線國家對外貿易多元化的優先目標，則須着手優化貿易結構，培育新的貿易增長點，創新貿易方式，重點打造跨境經濟合作區，以及積極開展服務外包合作，推動沿線貿易大通關機制，形成立足周邊、覆蓋全區域的高標準自由貿易區網絡體系，重構對外貿易新格局。

「一帶一路」沿線國家商貿潛力巨大

「一帶一路」沿線國家在中國對外貿易格局扮演著重要角色。2001年以來，中國與「一帶一路」沿線64個國家的貿易額從840億美元增長到2014年11,200億美元，佔同期中國對外貿易總額的比重由16.5%增長到26.0%，其中出口的比重由14.5%上升到27.2%，增長近一倍。2014年，中國對這些國家的出口同比增速為7%，高於中國出口總額的增速4.9%，這表明這些國家與中國的貿易聯繫越來越緊密，並成為中國對外出口增長的主要區域。

2015年上半年，中國與「一帶一路」國家貿易關係繼續維持逆勢增長的態勢，其中對孟加拉國、巴基斯坦、以色列、沙特阿拉伯和埃及等「一帶一

路」沿線國家出口實現兩位數的較高增速。從具體的國家群體來看，中國與東南亞國家貿易聯繫最為緊密，2014年東盟10國與中國貿易總額佔「一帶一路」國家與中國貿易總額的43.9%，主要是因為中國—東盟自由貿易區極大地提升雙邊經貿合作的水平。

西亞、中東19國與中國的貿易佔比為28.2%，位居次席，其增長動力來源於中國近年來對這一地區的能源進口高速增長。2001至2014年中亞5國與中國貿易年均增速達29.8%。然而，中國與蒙古、俄羅斯、烏克蘭、泰國等地區的貿易年均增速相對較慢，其原因在於這些國家的政治局勢不穩或貿易潛力較小。總體而言，中國與「一帶一路」國家的貿易關係越來越緊密，雙邊貿易的發展潛力巨大。

釐清發展障礙 突破貿易壁壘

然而，要實現「一帶一路」國家成為中國對外貿易多元化的優先目標，仍需要克服一系列困難與障礙。首先，區域內多數國家的經濟發展水平較低，市場需求和市場規模相對有限。2014年「一帶一路」沿線65個國家(含中國)人均GDP超過1萬美元的僅有18個，這些國家人口總數達到44億，佔全球比重70.5%，但GDP僅佔全球28.5%，65個國家平均人均GDP僅為4,800美元，僅相當於全球平均水平36%左右。其次，貿易往來的壁壘和障礙較多，如新歐亞大鐵路各國的軌距不同、各國口岸合作機制尚未形成、通行便利化程度不高、區域內基礎設施水平難以滿足需求等。再次，區域內經濟一體化建設明顯滯後，缺乏以本地區成員為主、具有廣泛代表性的多邊自由貿易安排和有效合作機制，制約了區域內合作的深度和廣度。最後，非經濟因素較多，各國戰略互信不足。「一帶一路」國家多數處於全球各大政治力量博弈的集中區域，宗教、民族、國土邊界、外部力量干預等矛盾錯綜複雜，短期內難以解決。總之，這些挑戰和困難極大地制約中國擴大與這些國家的貿易聯繫。

重構對外貿易結構 創新貿易方式

未來一個時期，我國與「一帶一路」國家貿易合作的優先領域，應包括以下幾個方面：

一是優化貿易結構、培育新的貿易增長點。在鞏固雙邊傳統產品貿易的同時，以區域基礎設施建設為契機，擴大中國對大型成套設備和標準向中亞、東南亞、西亞和中東歐國家的出口，順應沿線國家產業升級，加快機電產品和高科技產品的出口，進一步擴大自俄羅斯、中亞、西亞等國家和地區油氣進口和中亞、東盟、蒙古等國和地區的礦產品進口，努力消除農產品進口壁壘和政策障礙，增加相關國家的農產品進口。二是創新貿易方式，發展投資貿易。重點是充分利用沿線國家的資源、人力資本，建立跨境經濟合作區，以擴大投資帶動雙邊貿易的發展。三是建立健全服務貿易促進體系。積極開展與沿線國家的服務外包合作，支持大型企業在沿線國家發展新型商業態、建立國際營銷網絡，鼓勵商貿物流、電子商務、運輸旅遊、新聞出版等方面的合作。四是推動沿線貿易大通關機制，探索與沿線國家商簽雙邊和多邊自由貿易協定。在檢驗檢疫證書互認、海關監管標準互認、邊境口岸通關設施、通關信息互換體系建設等方面開展多邊或雙邊合作，在合作水平提升的基礎上，積極與區域內沿線國家商簽多邊或雙邊自由貿易協定，逐步形成立足周邊、覆蓋全區域的高標準自由貿易區網絡體系。

本港航運業發展亟需政府「適度有為」



劉洋

面對國際航運市場空前激烈的競爭，表現未如理想的本港航運業亟需政府以「適度有為」的態度，積極對業界發展採取措施，協助產業升級，加大政策幫扶及資源整合，以重新煥發航運業的內在源動力，維持香港航運業現有的國際航運中心優勢，進而謀求亞洲區頂尖航運中心地位，最終實現香港國際航運中心從「貨運服務型」向「高端服務型」的轉變。

為了具體落實特區政府如何在發展經濟和改善民生中「適度有為」，特首梁振英最近投書報章，表明「適度有為」就是「以尊重市場機制為前提，更積極發揮市場推動者和引導者的作用，促進經濟發展」。文章中提及政府計劃在包括高增值航運服務等新興產業方面可主動支持和配合業界發展，這與筆者之前的幾篇文章不謀而合，香港航運業完全可以借力國家「一帶一路」發展戰略，實現香港國際航運中心從「貨運服務型」向「高端服務型」的轉變。

新加坡打造國際海事中心經驗值得參照

為了打造國際海事中心，吸引更多航運及有關服務企業的投资經營，新加坡政府近些年來可謂是「積極有為」，甚至是「大展拳腳」，做法非常值得香港借鑒。

首先，為統籌港口管理和航運服務，新加坡早在1996年就成立了海事和港口局(MPA)。成立近20年來，MPA極大地鞏固發展了新加坡作為全球樞紐港和國際海事中心的地位。作為港口和海事發展的推動力，MPA所扮演的角色包括港口管理、監管、規劃，以及國際海事中心的推廣機構和國際海事代表等。不僅如此，MPA還積極與航運業界合作，努力拓展新加坡在海事服務方面的國際知名度，並通過加強其在海事研究和航運人力資源方面的投入吸引國際航運人才。同時，為了在公營機構和私營企業之間建立強有力的聯繫，在新加坡政府的大力支持下，新加坡海事基金(SMF)應運而生。成立至今，SMF透過與MPA以及新加坡和海內外業界的廣泛合作，對新加坡打造國際海事中心的地位也是貢獻良多，尤其是在2013年成功脫離波羅的海航運公會(BIMCO)將新加坡列為繼倫敦和紐約之後的第三個國際海事仲裁地，進一步強化了新加坡在國際海事仲裁領域的地位。

再者，新加坡政府還針對航運企業提供了大量稅收優惠，並制定出一系列稅收激勵計劃。例如在1991年推出了一項名為「特許國際航運企業計劃」，規定凡是通過認證取得資格的航運公司，無論其船舶是否懸掛新加坡國旗，其船隊收入均可以免繳所得稅，以此吸引海內外航運公司在新加坡成立營運中心。這一計劃實行以來，已成功地招徠了若干主要的國際航運企業進駐新加坡投資設點。另外，為了鼓勵物流企業選擇以新加坡為基地提供貨物運送及物流服務，新加坡又在2004年專門出台了「特許航運物流企業計劃」。根據該計劃，這些特許航運物流企業可以享受所得增加收入不少於10%的為期長達10年的優惠稅率。與此同時，新加坡更推出面向具備實質的船舶租賃公司、海事基金和海事信託等的海事金融激勵計劃，面向海外貸款的船旗轉換優惠計劃，以及面向非新加坡本土企業的雙重減稅計劃等。

發展時不我待 特區政府須「適度有為」

正如梁振英特首在文章中所言，當市場運行未能發揮功能為社會帶來最大效益的時候，政府一定要有所作為。香港船東會2014年的主席年度報告，形容2014年的航運市場「令人失望」，而可以預見的是，2015年本地航運市場將持續不景氣，大部分航運及相關企業會面臨不小的挑戰和困境。因此，政府此時對航運業發展「適度有為」地採取措施，以此激發行業源動力，可謂是恰逢其時。

面對當今航運市場空前激烈的競爭，不論新舊國際航運中心都深得其政府的政策扶持。香港政府也應立即把握時機，轉變目前對香港航運業的管理思維，以積極態度加強對業界的支持力度。事實上，香港完全可以仿效新加坡，成立一個新的航運機構，負責統籌航運政策制定及制度研究，整合資源和推動航運政策出台，並在政策制定過程中代表航運業發聲。同時，這一機構還應被賦予更廣泛的權力和自由，包括檢視業內的人力資源情況，開展航運業人才培訓以及協調航運業相關的研究和成果開發。另外，通過制定行之有效的宣傳策略，鞏固和推廣香港國際航運中心地位，並進一步提升國際航運市場對香港優質航運服務水平的認知。

在特區政府「適度有為」的引導和配合下，充分發揮現有國際領先水平的航運基礎，香港航運業勢必可以重振雄風並發展成為亞洲區頂尖的航運中心。在向全球海事業推廣和展示其國際航運中心軟實力的同時，利用好「一帶一路」建設機遇，香港可以「築巢引鳳」，吸引全球投資和海事企業入駐香港。

港大豈能「放生」戴耀廷?

傅平

港大校委會日前開會，議程之一是討論有關「秘密捐款」涉事教員的處分問題。對法律學院副教授戴耀廷作出三項懲處：包括數年內不可任管理層、不可接收捐款及不可監督研究員。很顯然，這「三不可」明顯是輕罰，是有意「放生」戴耀廷。與社會大眾必須嚴懲戴耀廷的呼聲存在着很大的落差，如此處置，怎能服眾！

「調查」數月 輕輕放過

眾所周知，戴耀廷是「佔中三丑」的「主兒」，去年9月發起禍港害港的長達79天違法「佔中」，是他親自明目張膽地在公開場合聲嘶力竭叫囂「啟動佔中」。現時律政司和警方對他所涉及的刑事犯罪行為還未作出正式指控與起訴，而他本人對「佔中」亂局的禍害也絲毫沒有半點悔過之意。在此情況下，港大校委會僅以「三不可」對戴耀廷作出懲處，怎能令人接受？豈能平息悠悠之口？

首先，戴耀廷在「佔中」期間，前後收到4筆來歷不明的「秘密捐款」共145萬元(也有指出捐款共241萬元)。而今，他仍拒絕交代這些捐款者的身份，以及所有捐款用途

的來龍去脈。就是說這些「政治黑金」的疑團仍未解開，真相仍未水落石出，「黑金金主」和「神秘捐款人」仍未露面。校方卻作出如此輕率的處理，難道不是故意放生嗎？

其次，戴耀廷個人操守存在嚴重問題，他身為副教授，卻不務正業，不守本分，不但在校園熱心「搞政治」；而且還親自發起和煽動違法亂港的「佔中」行動，明顯是知法犯法，有違師德，教壞學生。有鑑於此，社會大眾及家長要求取消其的教學資格，停止其教職的呼聲日趨高漲。而港大校委會僅對他作出「不可任管理層」、「不可監督研究員」的輕微處分。這難道是不合情理、不符眾望嗎？校方對社會大眾及家長的呼聲，

不是置若罔聞，無動於衷嗎？

第三，戴耀廷是佔中「主兒」，他所煽動的這場禍港害港的亂局，不但嚴重衝擊本港法治基礎、破壞社會秩序、影響香港民生，而且也直接危害港大百年基業的聲譽，在亂局將香港推向危險邊緣的時刻，連港大校長馬斐森也親自到場要求港大師生撤回學校，他也當作耳邊風，頑固抗拒，毫無悔意。而今，港大校委會卻為戴耀廷「開綠燈」准予留用，讓其繼續遺禍香港，遺禍港大，其人煽動一批激進學生和歹徒在7月28日以暴力手段衝擊港大校委會會場的違法行為，這教訓是何等深刻！

港大之癌 必須切除

戴耀廷身為法律學者卻「知法犯法」，有損為人師表，卻不願自省自勉，理應嚴懲，而輕罰則難以起阻嚇作用。事實很清楚，戴耀廷是港大之癌，必須切除，以正視聽。否則，港大將後患無窮，難有寧日。正是「妖為鬼域必成災」！

大閱兵呈「不戰而屈人之兵」境界

劉斯路 資深評論員

下月3日，抗日戰爭勝利70周年大閱兵，就要展現在全世界人民的眼前。此時此刻，筆者不能不記起老祖宗孫武的話：「不戰而屈人之兵」。這是戰爭的最高境界。在當今維護世界和平的新時代，「不戰而屈人之兵」就是維護和平的最高境界。70周年大閱兵，就是展現中國人民和中國軍隊這種境界。中國通過大閱兵展現的強大的武裝力量，正是震懾任何反和平、挑起不義戰爭勢力的有效打擊力。

閱兵首次按作戰體系編組

大閱兵預演透露的消息表明，參閱的地面裝備方隊和空中梯隊將首次按作戰體系編組化編組，展示人民軍隊資訊化條件下聯合作戰能力。受閱的27個地面裝備方隊將展示地面突擊模組、防空反導模組、海上攻擊模組、戰略打擊模組、資訊支援模組、後裝保障模組等等。空中梯隊則包括空中護旗方隊、領隊機梯隊、

預警指揮機梯隊、轟炸機梯隊、殲擊機梯隊、海軍艦載機梯隊、海上巡邏機梯隊、加受油機梯隊、直升機梯隊。

中國軍事專家指出，以往閱兵中，通常按照陸、海、空、二炮的軍兵種編制序列劃分進行閱兵，例如陸軍可能包括坦克方隊、步戰車方隊、自行火炮方隊等，而且坦克方隊與炮兵方隊之間並無聯繫。但未來實際作戰並不是先讓陸軍上，再讓空軍上，而是一體化聯合作戰。新的編組方式是打破軍種界限的混成編組模式。陸、海、空軍的不同裝備可以集成到一起。這種排列組合並非簡單的「合併同類項」，背後是複雜的資訊化系統。這種編組最大限度向實戰靠近，可以說是「仗怎麼打，兵就怎麼閱」，展現的就是戰鬥力而不是花拳繡腿。

國產自研裝備達國際頂級水平



抗戰勝利70周年閱兵一展三軍雄姿。

需要特別強調的是，這次參閱84%的裝備是首次亮相，而且，不少達到了世界頂級水準。例如，第二炮兵部隊將以6個裝備方隊7種導彈武器型號登場亮相。在預演的裝備集結地，也出現了多種型號的戰役戰術導彈和戰略導彈。雖然具體型號尚未完全披露，但是東風5B、東風21D、東風41等已經呼之欲出；可以肯定的是會涵蓋從數百公里到上萬公里，近程、中程、遠程和洲際彈道導彈多種類型。國際軍事媒體早就指出，中國既有航母殺手，亦有無遠弗屆、無法攔截、可以攻擊地球上任何一點的核導彈。這是可令任何核大國都畏懼的力量，也是當今世界制止核大戰的力量。

當預演的大量戰機飛越長安街上空，北京市民既興奮亦相當震撼。參閱的空中梯隊中，包括「新一代預警機」，使用新型的有源相控陣雷達。而國際軍事界更清楚，中國的空中打擊力量正在研製的航母已經「雛形畢露」，一旦中國海軍有了三個航母戰鬥群，誰還敢在南海生事？

海軍秀實力 捍衛南海和平

由於大閱兵是在天安門廣場舉行，受制於地理環境，海軍只能展現最新型的艦載導彈，以及海軍航空兵戰機，而中國迅速發展的水面艦艇則欠奉。外軍研究人員前不久說，中國的新型導彈驅逐艦、常規潛艇和核潛艇，就像下餃子一樣湧到三亞軍港服役，已經完全改變了南海軍力的對比格局。而中國正在研製的航母已經「雛形畢露」，一旦中國海軍有了三個航母戰鬥群，誰還敢在南海生事？

正如軍委主席習近平說過的，中國不惹事也不怕事。中國奉行和平發展路線，因為和平也符合中國的根本利益。但是，世界總是有小人，中國因此要擁有強大的武裝，震懾小人，不戰而屈人之兵。

香港禮德齊律師行航運部律師 劉洋