

國資委追責違規決策盲目投資

回應虧損質疑 強調正加強海外項目監管



香港文匯報訊(記者 馬琳 北京報道)「我們『一帶一路』建設過程當中,總體來講風險是完全可控的。」面對外界對中國「一帶一路」投資可能虧損的質疑,中國國務院國資委主任肖亞慶昨日在北京回應稱,任何一項投資都會有風險,央企正在加強海外項目的決策過程監管,國資委也將對違規決策、盲目投資嚴肅追責。他還介紹,央企參與「一帶一路」建設的資金主要靠自有資金和世行、亞投行基金等渠道。據統計,目前共有47家央企與「一帶一路」沿線國家企業合作共建了1,676個項目。

肖亞慶在發佈會上介紹央企參與「一帶一路」共建情況。



有美國智庫引述所謂的中國官員私下論斷稱,由於一些地區政治不穩定和恐怖主義影響,中國在中亞、南亞和東南亞的「一帶一路」投資可能會有三成、甚至五成以上虧損。肖亞慶對此作出了回應。

央企投資「帶路」風險可控

肖亞慶回應說,任何一項投資都會有風險,誰也不可能保證每一項投資都會百分之百成功。過去幾年央企在「走出去」過程中,確實交了不少學費,但也學習到了國際投資的一些通行規則以及投資所在國的法律、人文環境和民俗民情等,這使得央企當前對「一帶一路」的投資,總體來講風險是完全可控的。

肖亞慶強調,為防止和減少投資風險,央企正在加強海外項目的決策過程監管,從項目的提出到風險評估都是由第三方或國際權威機構來參與。另外,也謀求通過與世界頂級公司或各個國際組織合作,減少風險發生。

「同時,國資委也將加強督導、指導和追責,特別是對違規決策、盲目投資、違反規定,投資造成損失的,一定要嚴肅追責,不斷提高風險防控能力。」肖亞慶說。

47家央企涉足逾千項目

而對於央企參與「一帶一路」投資

的資金來源,肖亞慶介紹,基礎設施項目建設的資金來源主要有三個渠道:一是企業的自有資金;二是與合作方共同出資;三是基金和當地一些資金,比如說世行、亞投行、絲路基金等一些國際化基金,有興趣的都可以投。

據了解,在過去三年多的時間裡,「一帶一路」建設取得了豐碩成果,其中,共有47家央企參與、參股或者投資或者合作共建了1,676個項目。

這逾千項目主要集中在基建、能源以及產能合作和園區合作等方面。其中,在基礎設施建設方面,建設了蒙內鐵路等一批鐵路和高鐵項目,以及喀喇崑崙公路等一批高速公路和交通設施建設,為當地的出行帶來了便利。能源建設方面,央企在「一帶一路」沿線二十多個國家建設了60多個能源項目、油氣合作項目,帶動了當地資源開發和能源建設;同時也承建了中俄、中哈、中緬原油管道,中俄、中亞、中緬的燃氣輸送管線等,有效解決了資源和能源的輸出問題。

「下一步,國資委將繼續推動中央企業深入參與『一帶一路』建設,以共商、共建、共享為原則,不斷深化沿線國家在裝備、技術、管理等方面的交流合作。」肖亞慶說。



央企「走出去」須為當地發展服務

香港文匯報訊(記者 馬琳 北京報道)央企參與「一帶一路」建設為當地帶來了哪些紅利?中國中車董事長劉化龍昨日在京表示,「一帶一路」是築夢之路、共享之路。中國中車在推進「一帶一路」建設和「走出去」的過程中,一直強調要融入當地發展當中,要扮演好文化的「傳譯者」、產業的「推進器」等角色。

劉化龍說,中國中車這幾年海外業務發展得非常快,分別在馬來西亞、土耳其、印度、美國等國設有企業。從實踐情況來看,「一帶一路」建設的推進,一定要結合當地實際情況,一定要為當地經濟社會發展服務,一定要把發展成果做到共享。

劉化龍強調,央企「走出去」在產業佈局上,要追求與當地繁榮共享。例如,馬來西亞原本沒有自己的裝備製造企業,中國中車

就多做努力幫助當地相關產業鏈建設和發展,一方面培育打造當地企業,使其參與到整個產業鏈建設當中;另一方面,牽線搭橋,把中國或者其它國家好的企業介紹到馬來西亞,使它在當地落地生根,共同打造產業鏈。

要做文化「傳譯者」人才「孵化器」

央企「走出去」也要做文化的「傳譯者」、人才的「孵化器」。劉化龍介紹,中國中車為馬來西亞提供的動車組,充分考慮了馬來西亞當地的風俗習慣及宗教信仰,比如在車廂設計上,單獨設計了女士專用車廂和祈禱室。同時,還將馬來西亞的人才送到中國的學校、企業學習,提高技能,發展儲備人才。

據了解,正是這一系列共享舉措,讓中國

中車近三年來在馬來西亞的訂單源源不斷,累計斬獲近100億元人民幣,證明了「一帶一路」是一條合作共贏之路。



劉化龍在發佈會上回答記者提問。 中新社

中交建：斯里蘭卡港口城已復工



斯里蘭卡港口城項目現場。 資料圖片

香港文匯報訊(記者 馬琳 北京報道)一度被叫停的斯里蘭卡港口城項目有了新進展。中國交通建設集團有限公司董事長劉起濤昨日在北京宣佈,經過溝通,該項目已經正常復工。他強調,一個項目如果核心是造福當地經濟社會發展,造福當地人民,不管政府怎麼更迭,大家有怎樣不同的看法,最終還是會如期建設。

劉起濤表示,一個國家在新政府上台以後,對原來政府的一些評估項目有疑慮,做一些校核工作,這是非常正常的。目前,經過溝通,該項目已經正常復工了。

據預測,斯里蘭卡港口城建成後,科倫坡將變身為一個可容納25萬人的新城,並為近9萬人提供長期就業崗位;遊客來訪停留時間有望從1.2天增長為2.7天。同時,該項目後續還將為斯國帶來近130億美元的投資。

社科院籲「帶路」沿線國共謀發展

香港文匯報訊(記者 王珏 北京報道)由中國社科院工業所和社科文獻出版社聯合推出的《「一帶一路」國家產業競爭力分析》昨日發佈。該報告指出,當前「一帶一路」沿線國中絕大多數屬於中等收入國家行列,其面臨的最大挑戰就是如何跨越「中等收入陷阱」,都面臨着共同繁榮發展的任務。為應對這一共同的挑戰,「一帶一路」沿線國家應以創新為根本,共議創新發展藍圖,協同推進創新戰略。

報告稱,中國自發佈「一帶一路」倡議以來,與「一帶一路」國家的經濟與貿易聯繫出現了可喜變化。數據顯示,2016年中國對「一帶一路」沿線國家進出口62,517億元人民幣,比上年增長0.5%,其

中,出口增長0.5%,進口增長0.4%;2016年中國對「一帶一路」沿線國家直接投資145億美元;中國對沿線國家直接投資新設立企業2,905家,增長34.1%,直接投資金額458億元人民幣;中國對沿線國家承包工程業務完成營業額760億美元,增長9.7%,佔同期中國對外承包工程業務完成營業額的47.7%。

多數國家臨「中等收入陷阱」挑戰

課題組負責人、中國社科院工業所研究員張其仔指出,按2015年世界銀行的標準,「一帶一路」國家中的64個國家(包括中國)中,極少數屬低收入國家(2個),進入高收入國家也為數不多(18個),絕大部分

是中等收入國家(44個)。他表示,很多中等收入國家在較快進入中等收入國家行列之後,並沒有輕而易舉地進入高收入國家行列。就像有些國家或地區長期陷於貧困陷阱一樣,中等收入國家確實面臨着難以進入高收入國家的風險。

課題組認為,「一帶一路」的多數國家所面臨的最大挑戰就是如何跨越「中等收入陷阱」。而「一帶一路」倡議的最大特點就是中國需與一批與自身同處於中等收入水平的發展中國家共謀發展。這一特點決定了,「一帶一路」作為中國的新型開放戰略,不僅將引領中國的新一輪改革開放,而且將在引領全球經濟治理體系轉型上發揮重要作用。

通向「命運共同體」的必由之路

中國國際問題研究院常務副院長、研究員 阮宗澤



習近平主席站在歷史與未來的交匯點,倡導「一帶一路」與人類命運共同體,形成氣勢恢弘的「五通」思想(政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通)。這表明中國正以構建合作共贏的人類命運共同體為目標,以共建「一帶一路」為新機遇、新起點,弘揚和平合作、開放包容、互學互鑒、互利共贏的絲綢之路精神,書寫新世紀中國與世界新型關係的宏偉篇章。

習近平在提出「一帶一路」時,已清晰地闡述了「五通」的深刻內涵。「五通」是通向「共同體」的必由之路,包含互聯互通的硬件與軟件兩方面。設施、貿易、資金是硬

件,而政策、民心是軟件,兩者相輔相成,相得益彰。硬件、軟件有機結合,才能有效以點帶面、從線到片,逐步形成區域大合作,構建真正意義上的互聯互通。

開放是自信的體現。從歷史上看,中國自身的發展道路在正反兩方面都有經驗教訓,中國改革開放則興,閉關自守則衰。從現實看,中國的命運與世界的命運緊密相連,今天的中國已經深度嵌入國際體系,成為其中不可或缺的一員。習近平強調,中國始終認為,世界好,中國才能好;中國好,世界才更好。以2008年國際金融危機為例,中國不僅積極參與二十國集團對全球經濟的大救援,而且中國自身經濟保持中高速發展,為世界經濟的復甦與增長注入了巨大的正能

量,中國對世界經濟增長的貢獻超過1/3。當前全球性問題層出不窮,全球治理體系亟待完善,而一些國家和地區卻不斷滋長保護主義、民粹主義,以鄰為壑的現象不斷增多。在此情形下,中國沒有隨波逐流,而是堅定不移地推進「一帶一路」,呼喚同舟共濟與全球性合作,更顯得難能可貴。

儘管有人會以有色眼鏡來看待中國倡議,但「一帶一路」與「人類命運共同體」思想已經寫入聯合國的決議,得到國際社會的點讚與支持。這說明國際社會期待並希望中國在推動全球發展、維護世界和平方面發揮更大作用,提供更多的公共產品。「一帶一路」是全球形勢複雜多變時期的中國答案,必將為中國贏得更多朋友與夥伴。