

「一帶一路」五年回顧：基礎建設的分析

鄭宏泰 陸觀豪

自「一帶一路」倡議在2013年推出至今，已進入第六個年頭，過去五年間，支持與不支持者對倡議的推出動機、落實成效等，在不同層面的評價和看法，可謂大異其趣，爭辯尤其激烈，因此亦很自然地得出差異巨大的結論。

要科學客觀地評估倡議的落實情況，最好方法自然是不要意識形態掛帥，或是空口說白話，而是中立點看問題，在分析時拿出客觀證據來，加以印證——尤其是能夠以國際社會公認的數據作說明。本文則聚焦於此，以「世界經濟論壇」(World Economic Forum) 歷年發表的《全球競爭力報告》(Global Competitiveness Report) 數據，作為分析的例證。

眾所周知，「一帶一路」倡議提出「五通」的具體合作方向——即政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通。其中的設施聯通，無疑最受關注，主因是這方面的合作互動較為具體，亦對「一帶一路」不少經濟體較有針對性，事關他們較多處於發展中階段，基礎設施較為落後，影響了他們的經濟活動。基於此，本文集中在這方面作出探討，檢視一下「一帶一路」經濟體在倡議推出後的發展和變化。

「世界經濟論壇」每年公布的《全球競爭力報告》——即聚焦於任何一個經濟體在全球市場中的競爭力，多項數據與特點，實在有助我們更準確地評估倡議提出後的成效。其一是數據來自總部設在瑞士的國際著名組織，公信力卓著。其二是報告涵蓋全球大部分經濟體，佔全球生產總值達九成半，具有充分代表性。其三是數據自2007年至今，前後已有12年歷史，尤其可作為「一帶一路」倡議推出前後的比較，並

可反映其成效。其四是報告的競爭力由12根支柱指標構成，其中一根支柱是基礎建設，此一支柱對評估倡議中設施聯通的發展，具重要參考價值。

細看基礎建設這根支柱指標，內含9個次指標，分別是道路、鐵路、海港設施、航空運輸的質素、整體運輸系統質素、電力供應質素，以及電力供應質素、固網電話網絡、流動通訊登記率和航空可以座位里數。這些內容能決定一個地方經濟活動的效率與生活便利情況，自然亦影響其競爭力，乃不少政府渴望作出改善的範疇，是兵家必爭之地。正因如此，本文便以這方面的數據作為分析和討論的支撐。

2013年現轉振點

為了便於比較，我們把「一帶一路」經濟集中於倡議提出之初傳統概念的64個經濟體內。從宏觀上說，「一帶一路」區域可包括全球，因據習近平主席的說法，認同其理念者即可加入，但初時基本上集中於傳統概念的區域內，並將它們稱為「路帶經濟」，而這個區域以外的經濟體，則稱為「非路帶經濟」。雖然香港、台灣及中國大陸亦屬傳統概念中的「一帶一路」區域，亦包括在《全球競爭力報告》之內，但為了更好地聚焦於「路帶」與「非路帶」經濟，其數據排除在比較之外，本文因此亦不討論其角色與競爭力強弱。

【圖】是從《全球競爭力報告》中按「路帶經濟」和「非路帶經濟」有關基礎建設數據自2004年以還的發展和變化，我們不難看到，倡議推出後對「路帶經濟」的基礎建設應該甚有作用。簡單地說，在倡議尚未推出之前，「路帶經濟」的指數，明顯低於「非路帶經濟」，但這種差距自倡議推出前不但已出現差距收窄的情況，更在2012-2013年度出現了轉振點。

簡單地說，那年之後，「路帶經濟」的基礎建設指

數，超越了「非路帶經濟」，並在2016-2017年起擴大差距，拋離了「非路帶經濟」。由是觀之，那怕國際社會對「一帶一路」倡議存在不同看法，褒貶不一，但其有助提升「路帶經濟」基礎建設指數的情況，顯然是十分突出的。當然，單從趨勢圖上看，或者有人會覺得在倡議未推出前，「路帶經濟」的基礎建設指數已在上升，很難說明那是倡議帶動，可能純粹是2008年美國「金融海嘯」造成的後遺症，因為「非路帶經濟」的指數在2009年起一直「打橫」發展，沒有上升，所以便造就了「路帶經濟」指數上升的現象。

這種說法有其道理，但若從學術界著名的「依賴理論」(dependency theory) 上說，作為邊緣或非西方的發展中經濟體，只能依賴着作為中心或西方已發展的經濟體，當中心衰落時，邊緣亦難以獨善其身，必然滑落，甚至應該滑得更甚。但「路帶經濟」不但沒有出現這種情況，反而能繼續上升，這便顯得很有解釋的必要。在那段時間內，到底是那股巨大力量能令邊緣的發展中經濟體在「金融海嘯」後不但受牽連滑落，反而持續上升，而升幅更日趨強大呢？初步的解釋自然是「一帶一路」倡議的帶動了。

客觀清晰揭示變化

誠然，從媒體傳達的信息上看——假設大多數人不習慣看國內或愛國報章，我們很多時會看到一些中國在「一帶一路」經濟體基礎建設投資不成功，或是本來已如箭在弦的項目，卻被突然「煞停」，或是押後等甚為負面的報道。若是這樣，「路帶經濟」的基礎建設指數，何解十多年來能夠持續上升？甚至自2013年後轉為優於「非路帶經濟」？

我們認為，個別基礎建設個案碰到的問題或者是事實，就如每一項生意不一定能成功，或是過程中

「路帶經濟」與「非路帶經濟」的基礎建設指數平均分比較 (2007-2018)



難免波折，但顯然不代表全部事實，即是必然有很多大大小小的項目得到落實，否則「世界經濟論壇」在《全球競爭力報告》中基礎建設的指數，沒可能錄得持續上升，所以才令「路帶經濟」的基礎建設指數，自2013年以後超越過去一直壓在他們頭上的「非路帶經濟」。

《全球競爭力報告》指數實在具有很高的參考價值，至於過去十多年的數據，則可甚為客觀和清晰地揭示，「非路帶經濟」與「路帶經濟」之間的基礎建設指數變化，很可能與中國大力推動區域內建設有關。這種此消彼長的情況，很自然地會增強「路帶經濟」的競爭力，而「非路帶經濟」的競爭力，則會因為基礎設施自2008年以後一直「打橫」發展，沒有進一步提升而遭削弱，因此必然影響未來經濟發展。

另一方面，「路帶經濟」的基礎設施得到提升，亦很自然地會強化其他四個層面的交流互動，相互牽引，顯示當區內的交通運輸和通訊等得到提升，貿易往來亦必會得到擴充，融資投資會被牽動，人民交往亦得到刺激，這樣又會進一步提升基礎設施的發展。

鄭宏泰博士為香港中文大學香港亞太研究所助理所長；陸觀豪為退休銀行家、亞太研究所名譽研究員、工商管理學院客座教授