

普华永道全球跨境服务
惠天下 赢未来

新形势下全球化转型 与“一带一路”倡议的 驱动力



普华永道



上海國際問題研究院
SHANGHAI INSTITUTES FOR INTERNATIONAL STUDIES

领导致辞



赵柏基

普华永道亚太及中国主席

2013年，习近平主席提出了“一带一路”倡议，七年来，“一带一路”从愿景转变为现实，建设成果丰硕，成为中国提供的最受欢迎的国际公共产品之一。

七年来，中国不断与“一带一路”相关国家深化经贸合作，提升贸易投资自由化和便利化水平。中国与“一带一路”参与国家的贸易往来和双边投资持续增长，经贸合作区和自贸区网络建设有序推进。

秉承“解决重要问题，营造社会诚信”的企业使命，普华永道积极支持和服务“一带一路”倡议。2016年，我们组建了“一带一路”项目团队；2017年又推出“一带一路”全景平台，助力中国企业“走出去”以及世界级企业和技术的“引进来”。2017和2019年，我带领团队参加了在北京举办的两届“一带一路”国际高峰论坛。

普华永道长期追踪和研究“一带一路”的发展动态，为大量“一带一路”参与国的政府部门和企业提供专业服务。我们将通过系列报告与大家分享我们的最新洞察，涵盖全球贸易与投资的扩张与创新、区域发展的趋势以及中国企业“走出去”参与“一带一路”建设过程中的案例和经验。

欢迎与我们携手，把握时代机遇，做“一带一路”倡议的建设者、贡献者和受益者！



陈东晓

上海国际问题研究院院长

为应对当今世界复杂深刻的变化和形势，中国坚持对外开放的基本国策，构建全方位开放新格局。2013年习近平主席提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的重大倡议。推进“一带一路”建设既是中国扩大和深化对外开放的需要，也是加强和亚欧非及世界各国互利合作的需要。为积极响应国家战略需求，上海国际问题研究院将“一带一路”作为近几年的工作重点进行研究部署，先后设立“一带一路智库纽带建设项目”、“上海与一带一路研究中心”，并出版相关的系列专著及研究报告。

上海国际问题研究院前身为成立于1960年的上海国际问题研究所，现为隶属于上海市人民政府的高级研究机构和知名智库，连续多年被国际权威机构评为“全球百强智库”。

上海国际问题研究院秉承开放合作、协同创新的理念，一贯重视与我们的合作伙伴共同推进“一带一路”研究。2019年5月28日，我们举办《“一带一路”与中东欧》（中文版）及《“The Belt and Road” and Central and Eastern Europe》（英文版）新书发布会暨对“中国-中东欧国家合作”的未来展望研讨会。本次会议发布的新书精心收录了来自塞尔维亚、保加利亚、匈牙利、克罗地亚、罗马尼亚等多个中东欧国家及我国的数十位知名学者的研究精华，深入审视了“一带一路”倡议下中国与中东欧合作的现状与未来。

2019年，我们加强了与普华永道在“一带一路”研究方面的合作，本报告也是我们强强联手、优势互补的学术结晶。我们热切期待它能开启一个崭新的合作篇章，为企业通过“一带一路”走出去提供更多智慧。愿我们携起手来，为“一带一路”的跨界智库合作树立中国品牌和海派标杆。

目录

1. “一带一路”助力全球贸易持续发展	7
1. 中国在全球贸易发展中扮演重要角色	8
2. 中国-东南亚贸易在新冠疫情下的逆势增长	14
2. 四大支柱行业在“一带一路”参与国的发展	20
1. 基础设施的建设与投资	21
2. 交通运输与物流的交易并购	45
3. 金融服务行业的发展概览	57
4. 电信与科技行业的建设与运营	72
3. 结语	84

序言

2013年，中国国家主席习近平提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的重大倡议，七年来，“一带一路”建设稳步推进，成果惠及全球。

“一带一路”倡议提出伊始，部分国家和组织对其动机抱有不同看法，担心其只是中国扩张自身国际影响力和谋求单方利益的地缘政治战略。历经七年的发展，“一带一路”已经从中国倡议变成全球共识，得到越来越多国家、国际机构和企业的认同与支持。

从全球发展的角度看，“一带一路”已成为中国参与全球开放合作、推动全球治理体系改革、促进全球共同发展繁荣和构建人类命运共同体的重要平台；从国内发展的角度看，“一带一路”也是中国形成更高层次改革开放新格局和构建国内国际双循环相互促进的新发展格局的重要支撑。

普华永道多年来一直深度参与全球范围内“一带一路”项目的咨询工作，观察了不同项目在不同地区、不同领域的执行，并跟大量跨国企业高层管理者及多个国家的政府官员进行交流，大部分受访者认为“一带一路”倡议在多个维度驱动全球经济转型与发展，同时，我们观察到如下几点：

- “一带一路”倡议顺应全球化发展新趋势，正成为推动全球贸易投资转型发展的关键因素。倡议驱动下的全球贸易很大程度上将以跨境电子商务为载体，具有数字化的特征和超高速增长潜力。
- 跨境电商的成功取决于基础设施、物流运输、金融服务及电信与科技等支柱行业在“一带一路”参与国的综合发展。衡量其发展程度的主要指标包括投资规模的增幅、效率及品质的改良、跨境多边互联互通的程度。

普华永道将通过系列报告与大家分享“一带一路”领域的最新洞察，重点关注全球贸易与投资的扩张与创新、区域发展的动向及趋势。我们还将分享在帮助中国企业“走出去”参与“一带一路”建设过程中的案例和经验。

本篇是该系列的首份报告，将主要介绍“一带一路”倡议推进过程中四大支柱行业的现状与发展趋势，该行业的发展将会为在新形势为全球化带来强大的驱动力。新形势下，基础设施、交通运输与物流、金融服务、电信与科技四大行业是新基建的基础，将以跨境电子商务为载体推动全球贸易高速发展，对全球供应链、价值链的重塑产生更深远的影响。接下来的系列报告将分享普华永道对“一带一路”倡议在重点区域发展情况的观察和中国企业在通过“一带一路”倡议走向海外市场时可能遇到的问题及应对方案。

“一带一路”是一个地域覆盖广、时间和行业跨度大的系统性国际倡议，在当前全球疫情形势严峻和国际政经环境复杂的背景下，其发展节奏和前景更趋多变。本报告中的公开数据和部分企业家及学者的观点可能难以反映全貌并确切预测未来的发展趋势。我们期待本报告所陈述的观察可以提供一些方向性的参考，并希望可以抛砖引玉作为进一步讨论的基础。在新时代变革路途上，在政府和企业的转型与创新过程中，普华永道将与您携手同行，共赢未来。

报告提要

“一带一路”倡议驱动未来全球贸易：

四大产业作为新基建基础促进跨境电商发展并承载全球贸易高速发展

自“一带一路”倡议提出以来，其国际影响日益扩大。“一带一路”倡议顺应全球化发展应运而生，并随着中国的崛起日益对全球化的转型发展产生塑造作用。“一带一路”倡议不仅仅是简单的“一带”和“一路”，而是多中心的网络，是个惠及全球的平台，是供应链和价值链的重构，将对原有的国际经济贸易体系产生迭代效应。基础设施、交通运输与物流、金融服务、电信与科技等中国的优势领域将是引领重构的重要基础。

在本报告中，我们将会分享对这四大产业在“一带一路”倡议推进过程中所发挥的作用和未来发展趋势的观察。

基础设施

基础设施行业具有将人力资本、设备、服务和市场充分链接的功能，可以打破经济发展中的各种瓶颈，促进经济增长。“一带一路”倡议提出了“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”的目标，“设施联通”作为共建“一带一路”倡议的优先方向，以铁路、公路、航运、航空、管道、空间综合信息网络等核心的全方位、多层次、复合型基础设施网络正在加快形成。中国利用自身基建基础和技术带动“一带一路”参与国家改善基本设施建设和布局，促进当地和跨境的交通便利及人货流通。在此基础上，绿色基础设施和数字基础设施将会是未来进一步实现“一带一路”倡议可持续发展的重要潮流。

交通运输与物流

作为连通社会生产、消费各环节的纽带，交通运输及物流行业对于全球经济发展起到关键作用，主要包括航空、航运、陆上运输及物流等细分行业，而并购行为在交通运输与物流行业是业务增长以至于全球化的主要手段，所有这行业的并购的活跃程度说明了行业的发展趋势。就全球范围的并购交易而言，中国表现最为活跃并占据交易并购的主导地位，交易数量及金额近三年来平均占比全球30%左右。目前中国仍主要专注本地市场，少数龙头企业跟随国家“一带一路”倡议的战略着眼全球市场进行布局，未来预计将加大境外尤其是“一带一路”参与国家的投资与布局。新冠肺炎疫情后数字化和可持续的发展方向将会进一步推进企业进行创新及加大相关领域的投资。

金融服务

在推进“一带一路”倡议建设的进程中，金融是一个重要支撑，是撬动和连接各国建设不可或缺的支点与纽带，也是促进设施联通、贸易畅通、资金融通的基础条件和催化剂。自“一带一路”倡议提出以来，我国金融行业坚定地推进和扩大对外开放，以实现支持国际贸易及与实体经济良性循环。“一带一路”倡议极大推动了中国和“一带一路”参与国家之间的跨境电商业务，跨境支付属于跨境电商中的基础设施，跨境支付平台的发展提高了跨境电商的运行效率，并提供安全的保障和信息增值；同时，跨境电商业务的迅速发展也对跨境支付平台提出了新的要求，促使跨境支付平台不断创新和迭代。中国发挥支付行业在世界范围的领先优势，从各个维度带动“一带一路”参与国的支付行业发展。中国不断开放的资本市场一直在为“一带一路”倡议夯实资金融通的基础，我国的交易所通过深化与沿线国家交易所的合作，协助提升该国资本市场对所辐射区域内企业的金融支持力度；我国亦持续推进境内外资本市场资本在工具层面的创新和互联互通；后疫情时代，“一带一路”沿线将加速形成区域化金融体系，人民币国际化和数字化金融的应用将是支持区域经济一体化的重要基础工具。同时，气候危机也为加速全球经济低碳转型，化危为机，实现绿色复苏提供历史机遇。中国将引领绿色金融新潮流，成为绿色复苏模板，为人类命运共同体做出中国贡献。

电信与科技

在“一带一路”政策带领下，电信行业经历了前所未有的发展，中国移动、中国联通等电信企业不断取得新的突破。随着中国经济转型升级的推进，以人工智能、物联网、机器人等为代表的新兴技术在多领域广泛运用，其中互联网数据中心行业是海量数据的承载实体，是互联网流量计算、存储及吞吐的核心基础设施。特别是今年以来，面对新冠疫情全球爆发的新挑战，以新兴技术为支撑的新产品、新业态、新模式，在疫情防控和复工复产中大显身手，众多管理者意识到，技术创新与转型升级将是企业势在必行的发展方向，而海量数据的管理是一切转型创新的核心基础手段、正吸引着大量的国际私人资本。新冠疫情下，“一带一路”涉及的国家中，电信行业水平发展一般的国家会更加需要中国运营商的技术以及设施、建设的支持，应该会出现较多投资机会，但与此同时，根据当前地缘政治形势，“一带一路”倡议所鼓励的投资政策在部分国家推行中可能会出现各种障碍。两种趋势并行，也将成为电信行业国内外发展的新常态。

普华永道将“一带一路”倡议放在全球跨境贸易投资以及数字全球化的大背景下予以理解，并积极拥抱“一带一路”倡议，将其视为重大的战略机遇。“一带一路”倡议与当前全球化的转型发展以及中国的发展紧密联系在一起，它不是一个固定不变的项目，而是处于不断发展演变的历史进程中，随着市场主体的发展、国际形势的变化而不断发生着演进，全球跨境贸易投资随着中国的发展和“一带一路”倡议的大力推进出现许多新的特点。“一带一路”倡议赋予了全球化以更多的中国元素，将对原有的国际经济贸易体系产生迭代效应，也对供应链、价值链的重构形成更深远的影响。基础设施、交通物流与运输、金融服务及电信与科技四大支柱行业奠基的新基建，推动中国“一带一路”倡议不断前进。这是一项中国与全球各地域、各行业、各阶层共同努力，为世界共同发展、共同富裕的目标持续向前迈进的邀请。



01

“一带一路”
助力全球贸易
持续发展

1

中国在全球贸易发展中扮演重要角色



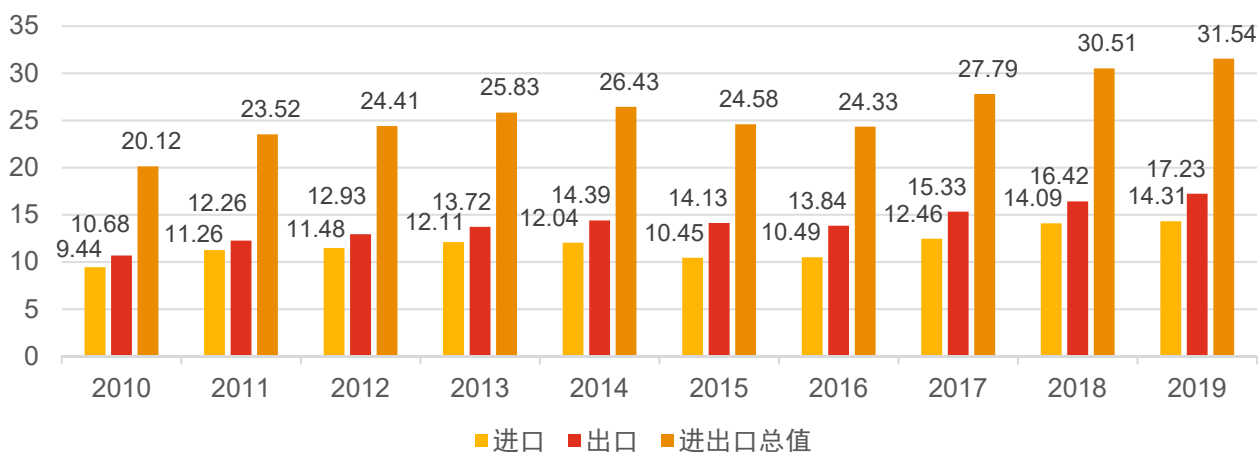
新冠疫情对全球超过200个国家的经济、国际贸易、商品和服务供需以及地缘政治格局产生巨大影响。2019年年底疫情爆发以来，全球正常商贸秩序受到影响，并在很大程度上激发了全球化变革，国际关系中的矛盾更为突出，并给国际环境带来更多的不确定因素。疫情还促使全球大多数国家、政府和企业应对各种国内和跨境活动领域的变革。尤其对于在计划部署“走出去”战略的中国企业，以及已被“引进来”中国内地继续扩张的国际跨国企业而言，更需进一步观察全球疫情动向对全球供应链、贸易、投资等的重大影响。

中国海关统计数据显示，在新冠疫情全球爆发之前，2019年中国全年进出口总额为31.54万亿元

人民币（下同），增长3.4%。其中，出口17.23万亿元，增长5.0%；进口14.31万亿元，增长1.6%；贸易顺差2.92万亿元，增长25.4%。全年进出口、出口、进口规模均创历史新高。

中国已连续11年成为全球第二大进口市场，进口额占世界进口总额的10%以上。自2008年国际金融危机以来，中国进口贡献了全球进口增量的六分之一。对全球大部分制造商而言，中国是全球举足轻重的消费市场，推进和稳定着全球经济的复苏。同时，对外贸易的快速发展促进中国经济与世界经济的融合，中国已经是120多个国家和地区的主要贸易伙伴，与世界各国经贸联系和互动往来越来越密切，在全球经济和多双边经贸合作中扮演越来越重要的角色。

图1：中国2010-2019年进出口总额（万亿人民币）



数据来源：中国海关，普华永道分析

新冠疫情自2020年年初开始大幅度影响中国外贸，直至近月外贸水平才逐步回稳。据中国海关统计，2020年前8个月，中国货物贸易进出口总值为20.05万亿元人民币（下同），下降0.6%，降幅较前7个月收窄1.1个百分点。其中，出口11.05万亿元，增长0.8%；进口9万亿元，下降2.3%；贸易顺差2.05万亿元，相比前一年同期增加17.2%。

贸易伙伴方面，对东盟、欧盟和日本进出口增长，对美国进出口微降。自2020年一季度开始，东盟已超越欧盟，成为中国第一大贸易伙伴。2020年前8个月，中国与东盟贸易总值2.93万亿元，与

2019年同期相比增长7%，占中国外贸总值的14.6%。欧盟过去一直是中国第一大贸易伙伴，从2020年第一季度下降为中国第二大贸易伙伴，中国与欧盟贸易总值为2.81万亿元，增长1.4%，占中国外贸总值的14%。中美贸易总值为2.42万亿元，下降0.4%，占中国外贸总值的12.1%。中日贸易总值为1.4万亿元，增长1%，占中国外贸总值的7%。

图2：2019年进出口主要国别(地区)总值表（亿人民币）



图3：2020年1-8月进出口主要国别(地区)总值表（亿人民币）



数据来源：中国海关，普华永道分析

除近年对中国贸易额逐渐增长外，英国脱欧也是东盟超越欧盟成为中国第一大贸易伙伴的主要原因。英国历年占欧盟与中国贸易总额的10%-14%左右，英国脱欧后直接导致欧盟与中国的贸易总额降低5,000-6,000亿元。

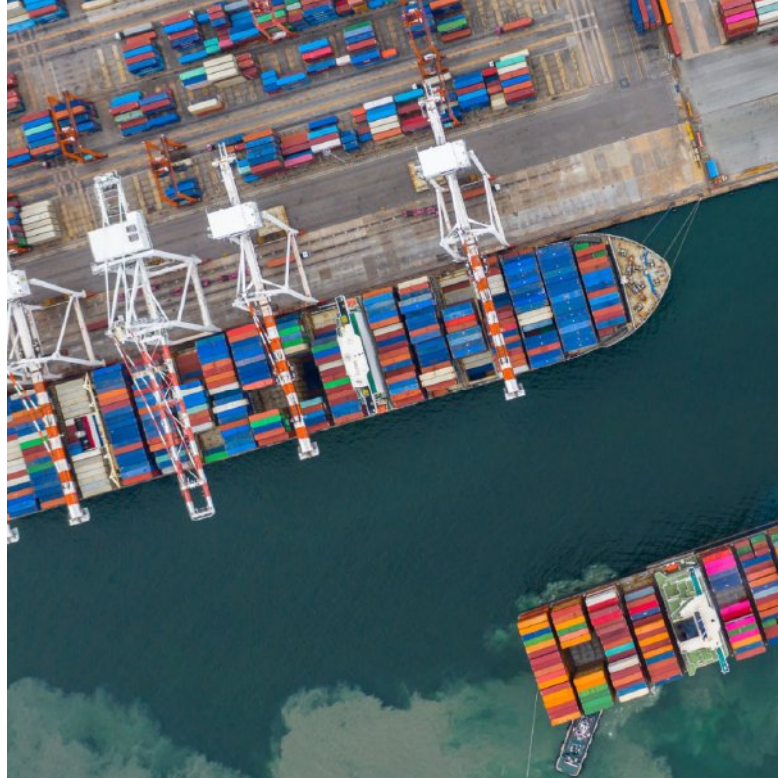
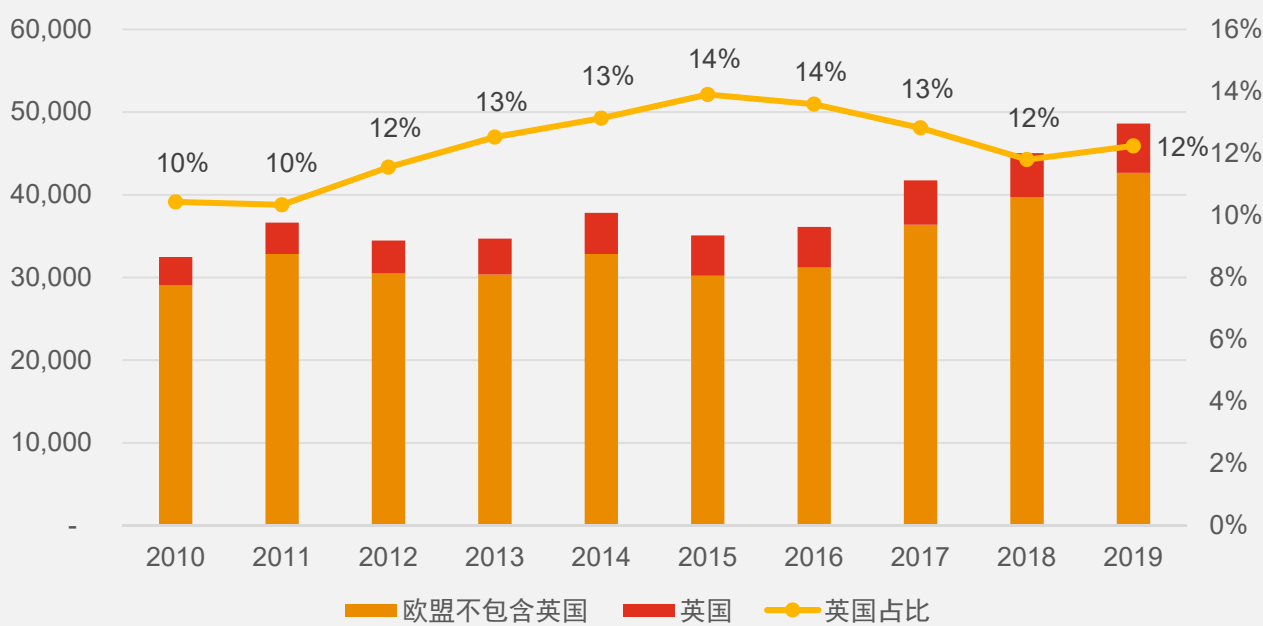


图4：中国与欧盟历年贸易总额（亿人民币）

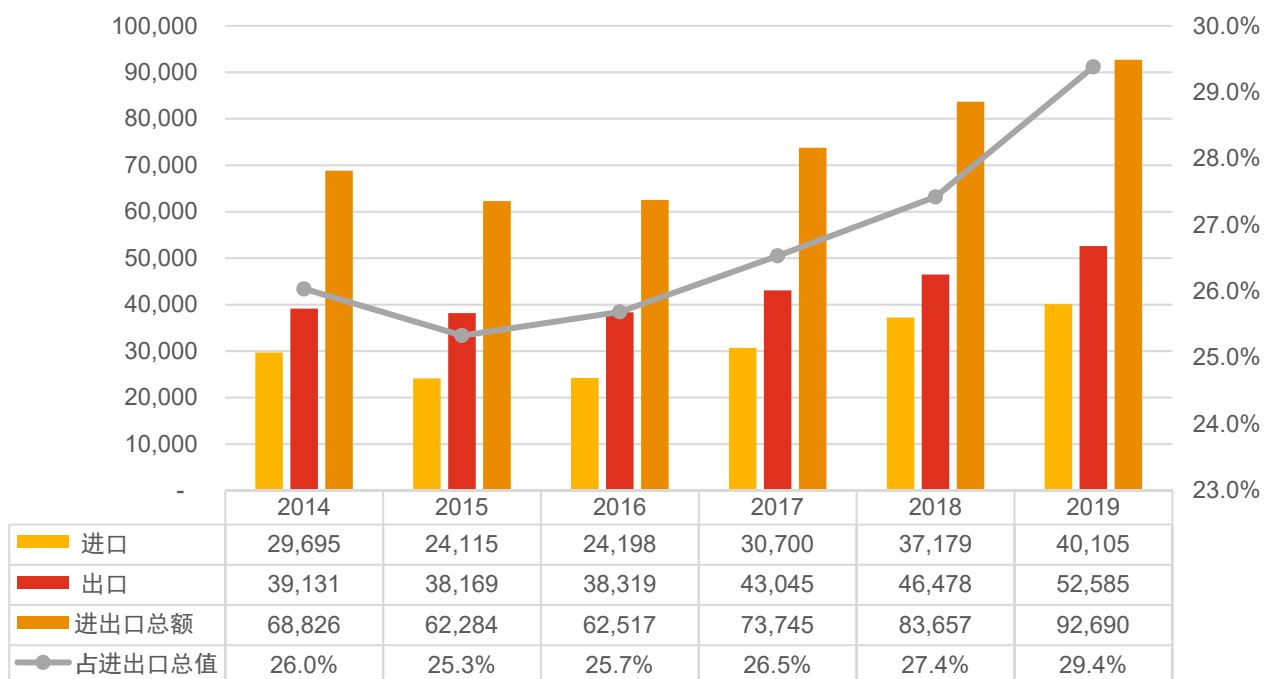


数据来源：中国海关，普华永道分析



自“一带一路”倡议提出以来，其国际影响力日益扩大。中国政府已先后与近150个国家和30个国际组织签署200份共建“一带一路”合作文件。自“一带一路”倡议开始，从2013年至2019年，中国与“一带一路”参与国的贸易规模持续扩大，2014年到2019年的贸易总值累计超过44万亿元，年均增长达到6.1%。中国已是“一带一路”其中25个参与国的最大贸易伙伴。2019年，中国与“一带一路”参与国的进出口总值为9.27万亿元，增长了10.8%，高出中国外贸整体增速7.4%，占进出口总值29.4%，较2018年提升了2%。中国对“一带一路”参与国贸易呈现良好的发展态势。

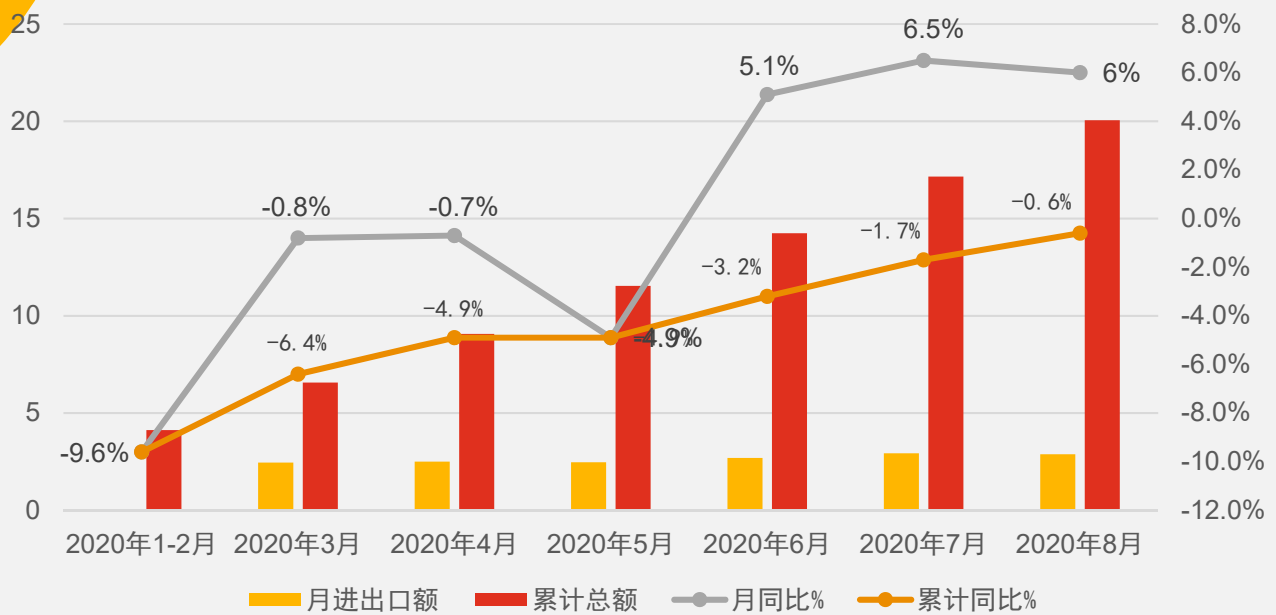
图5：2014-2019年中国与“一带一路”参与国货物进出口贸易情况（亿人民币）



数据来源：中国海关，普华永道分析

2020年1-8月，中国与“一带一路”参与国货物贸易进出口总值约为5.87万亿元，同比下跌2.29%，降幅较1-7月收窄0.8%。今年1-5月，进出口月同比皆处于负增长，但6-8月均已恢复正增长，分别为5.1%，6.5%和6%。

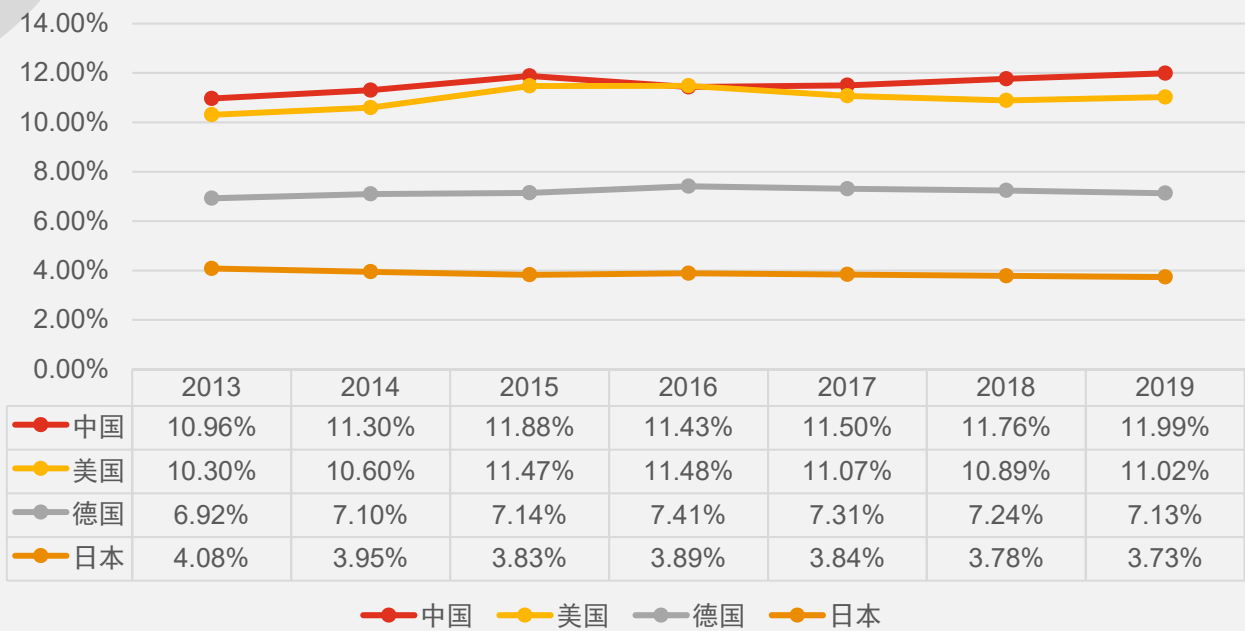
图6：2020年1-8月“一带一路”参与国进出口贸易情况（亿人民币）



数据来源：中国“一带一路”网，普华永道分析

世界贸易组织数据显示，2019年中国贸易进出口总额占世界贸易总额约11.99%，中国继续维持全球第一货物贸易国的位置。中国与“一带一路”参与国的贸易发展持续增长，预计将会助力中国保持全球第一货物贸易国的地位。

图7：全球货物贸易总额排名



数据来源：中国海关，普华永道分析

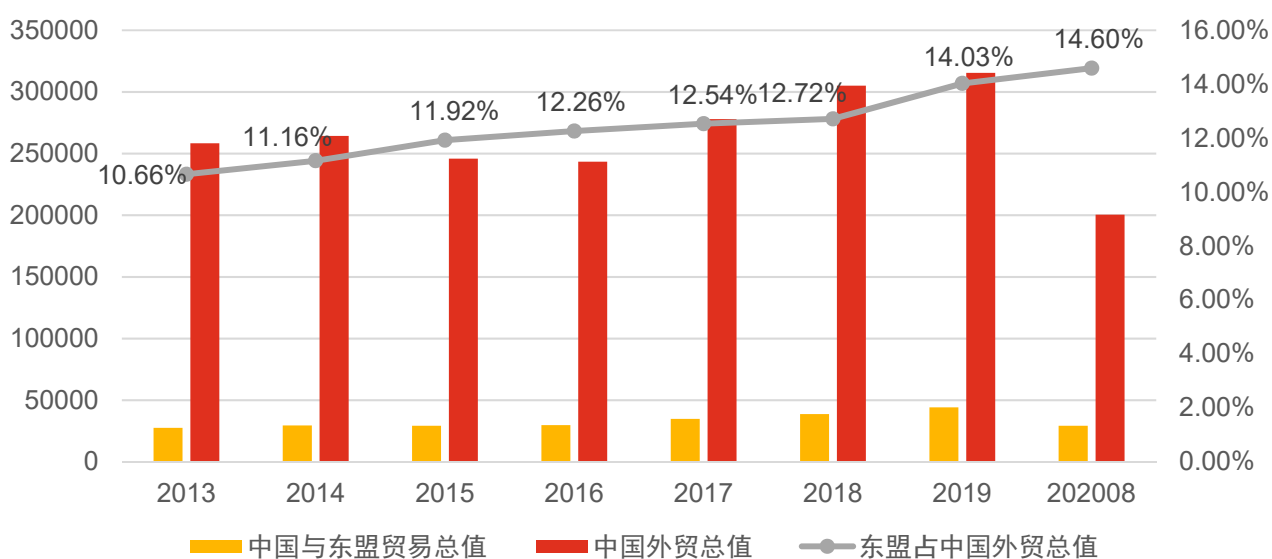
2

中国-东南亚贸易在新冠疫情下的逆势增长

自2013年提出“一带一路”倡议以来，不同地区的互联互通展示出不同的发展速度。一直以来，东南亚地区凭借与中国的地缘优势以及文化认同度高等因素，呈现出很高的经济融合增长速度。即将正在接近签署的《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）以及今年即将建成通车的中泰铁路都说明，各国均积极通过建立顶层合作架构，

以基建合作、基建扶持构造物理联通，为区域间贸易、资本的流动扫除障碍。在新冠疫情全球爆发、国际贸易大幅萎缩的背景下，中国和东盟国家的经贸合作却实现了逆势增长，为乏力的全球经济，注入强劲的动力。我们相信，中国与东南亚地区的经济格局、人口构成以及产业结构的互补将驱动后疫情时代全球经济再度起飞。

图8：中国与东盟历年贸易情况（亿人民币）



数据来源：中国海关，普华永道分析

中国一直与东盟保持密切的双边贸易伙伴关系。自2009年起，中国一直是东盟的第一大贸易伙伴。2013年至2018年间，东盟一直是中国第三大贸易伙伴，2019年更超越美国成为第二大贸易伙伴。同期，双边商品贸易额由2.75万亿人民币增长至4.43万亿人民币，年化复合增长率超过8.2%。东盟占中国外贸总值比重由10.66%增加至14.03%。且从2020年第一季度开始，东盟已经超过欧盟成为中国的第一大贸易伙伴。2020年1-8月，双边商品贸易额达到2.93万亿人民币，占同期中国外贸总值14.60%。

根据统计，中国对东盟的主要出口产品为机电产品、工业设备、金属及其制品，以及精加工化工、纺织原料或半成品。东盟对中国的主要出口产品为计算机及电器设备、矿物燃料及炼制品、橡胶、农产品等。这与中国和东盟的产业发展特征，以及行业投资特征有较大关系。

- 东南亚拥有亚洲能源咽喉地位，在矿物燃料方面有天然的贸易优势，也促进了其下游产业如化工行业的发展，相对于中国在相关商品上具有比较优势。同时，东南亚的地理位置和气候条件适合种植农作物，而其中部分作物并不适合在中国种植，例如橡胶就成为了东南亚向中国出口的主要商品之一。同时，东南亚部分国家在较早期即接受了欧美和日本的电子产业投资，同时由于劳动力价格较低，因此在部分电子产品生产方面具有一定的技术和成本优势。以泰国为例，其在磁碟式计算机硬盘流行时期就是亚太地区最大的硬盘生产基地之一。因此，计算机及电器设备在东南亚对中国的出口中占比较高。
- 然而，东南亚的大部分国家在产业技术发展方面仍相对缓慢。在其发展制造业的过程中，对中国的机器设备和精加工原料产生了需求。同时，中国对东南亚的投资又大多集中在出口导向型的制造业，中国企业在投资东南亚国家时，也习惯于从中国进口机器设备及精加工原料。而近几年东南亚地区大力发展基础设施建设，又形成了对中国建筑材料及轨道交通车辆和设备的进口需求。

图9：东盟向中国出口产品结构（2019年）

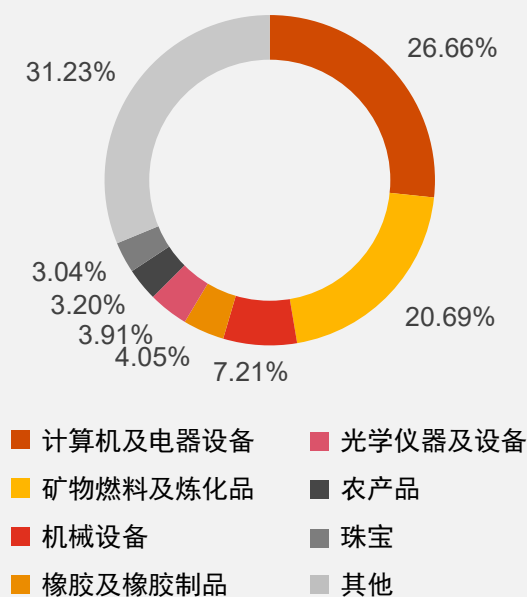
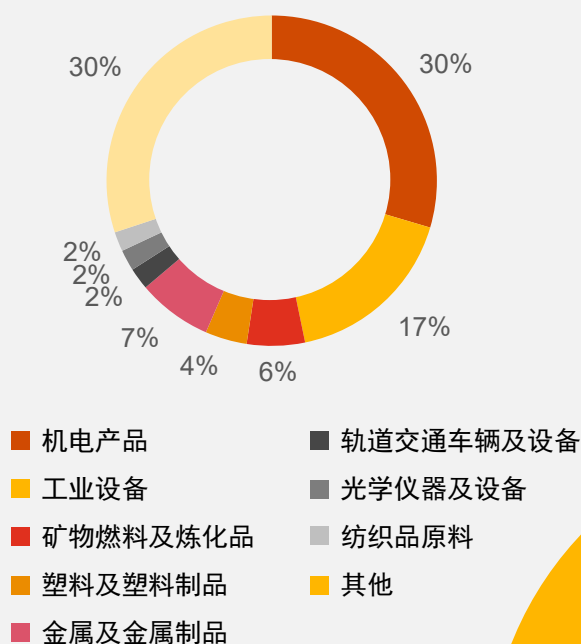


图10：东盟向中国进口产品结构（2019年）



数据来源：中国海关，普华永道分析

中国与东盟主要国家贸易概览 - 越南

越南自2016年超越马来西亚成为中国在东盟地区的最大贸易伙伴，双边贸易总值从2014年的5,138亿人民币增长至2019年的1.12万亿人民币，增长了1.17倍，年化复合增长率超过16%。2020年1-8月与中国进出口贸易总值达到7,817亿人民币，同比增长约17%，是同期东盟内增长最高的国家。

作为中国多个制造业产业链的重要“补链”生产伙伴，从产品结构而言，可以看出，越南从中国进口以原部件为主。2019年越南从中国进口的产品主要为电子设备及零部件，占总进口额约34%，其次是锅炉及机械设备、钢铁及制品、塑料及制品、织物等。而越南向中国出口的产品主要为电子设备及零部件，占总出口额约45%，其次是水果、棉花、鞋类、光学影像及医疗设备等。

图11：中国与越南历年贸易情况（亿人民币）

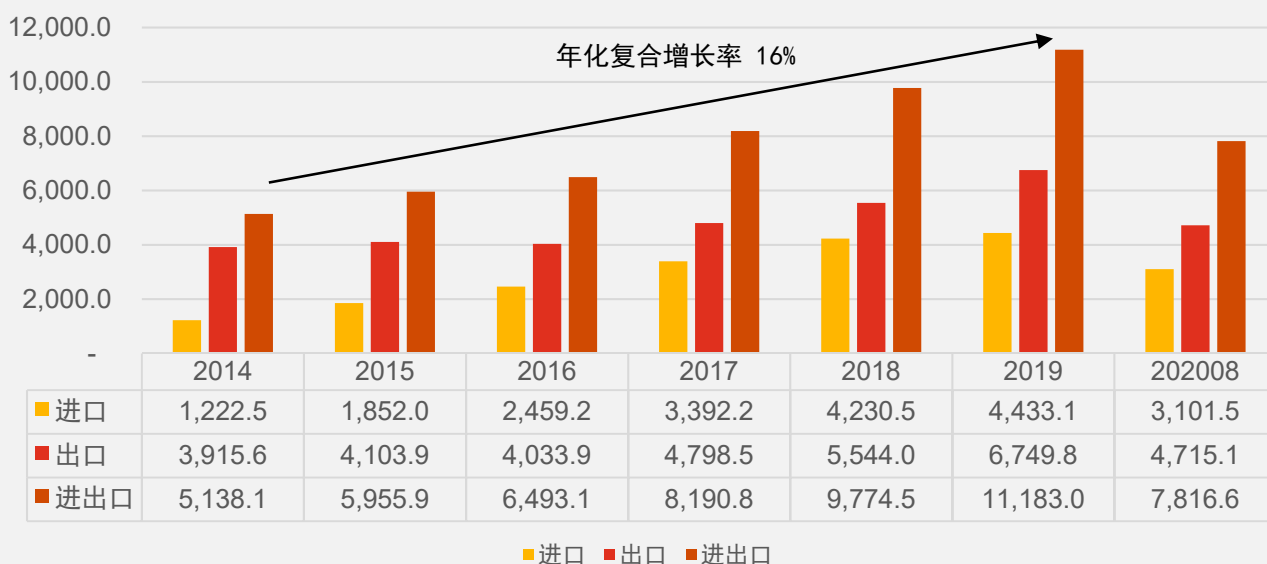


图12：越南向中国进口产品结构（2019年）

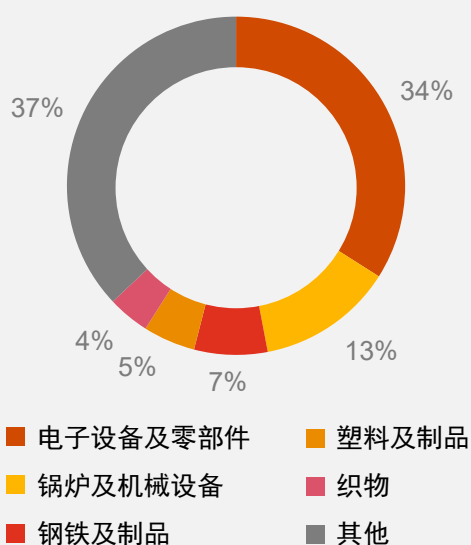
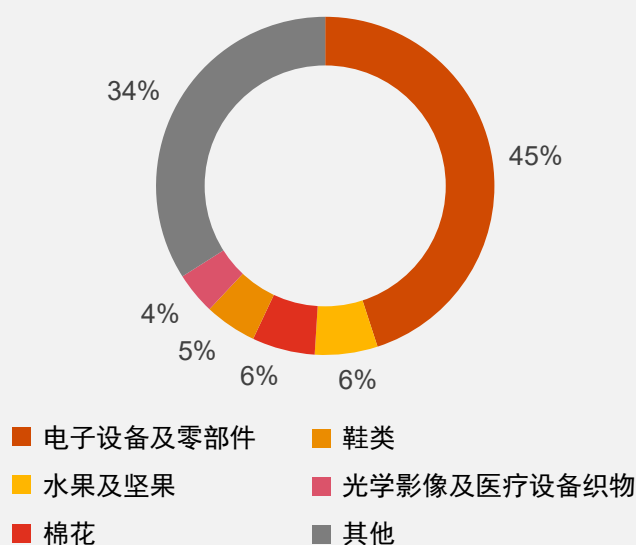


图13：越南向中国出口产品结构（2019年）



数据来源：中国海关，ASEANStatsDataPortal，普华永道分析

中国与东盟主要国家贸易概览 - 马来西亚

马来西亚是目前中国在东盟地区的第二大贸易伙伴，双边贸易总值从2014年的6,266亿人民币增长至2019年的8,551亿人民币，增长约40%，年化复合增长率超过6%。2020年1-8月与中国进出口贸易总值达到5,623亿人民币，同比增长超过5%。

产品结构方面，2019年马来西亚从中国进口的产品主要为电子设备及零部件，占总进口额约32%，其次是锅炉及机械设备、矿物燃料、塑料及制品、汽车等。马来西亚向中国出口的产品主要为电子设备及零部件，占总出口额约35%，其次是矿物燃料、塑料及制品、锅炉及机械设备、橡胶及制品等。

图14：中国与马来西亚历年贸易情况（亿人民币）

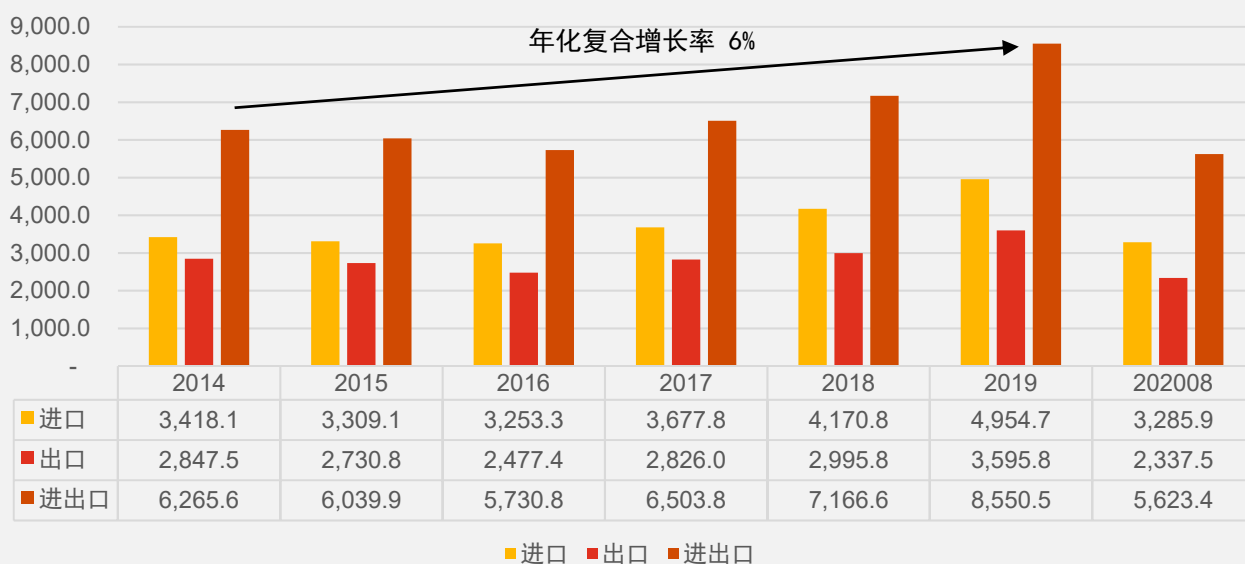


图15：马来西亚向中国进口产品结构（2019年）

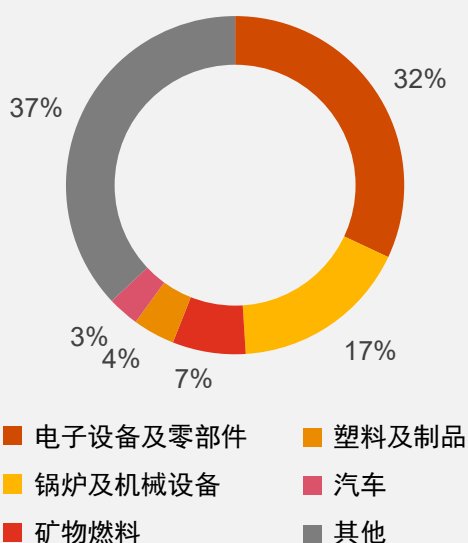
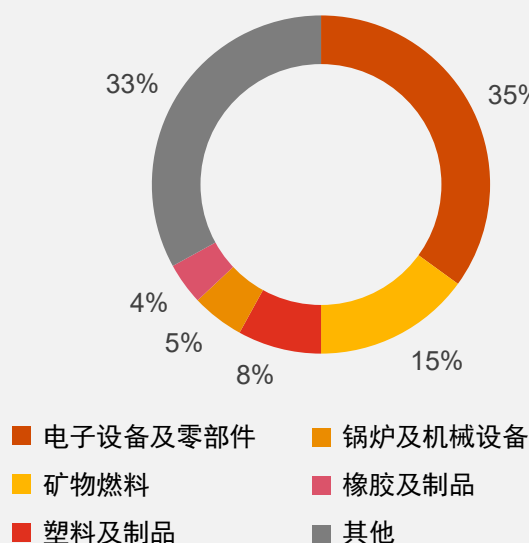


图16：马来西亚向中国出口产品结构（2019年）



数据来源：中国海关，ASEANStatsDataPortal，普华永道分析

中国与东盟主要国家贸易概览 - 泰国

泰国是中国在东盟地区的第三大贸易伙伴。双边贸易总值从2014年的4,463亿人民币增长至2019年的6,327亿人民币,增长约42%,年化复合增长率超过7%。2020年1-8月与中国进出口贸易总值达到4,397亿人民币,同比增长超过10%。

产品结构方面,2019年泰国从中国进口的产品主要为电子设备及零部件,占总进口额约28%,其次是锅炉及机械设备、塑料及制品、汽车等。泰国向中国出口的产品结构比较均衡,主要为橡胶及制品(14%)、塑料及制品(12%)、锅炉及机械设备(11%)、电子设备及零部件(10%),水果及坚果(7%)。

图17: 中国与泰国历年贸易情况 (亿人民币)

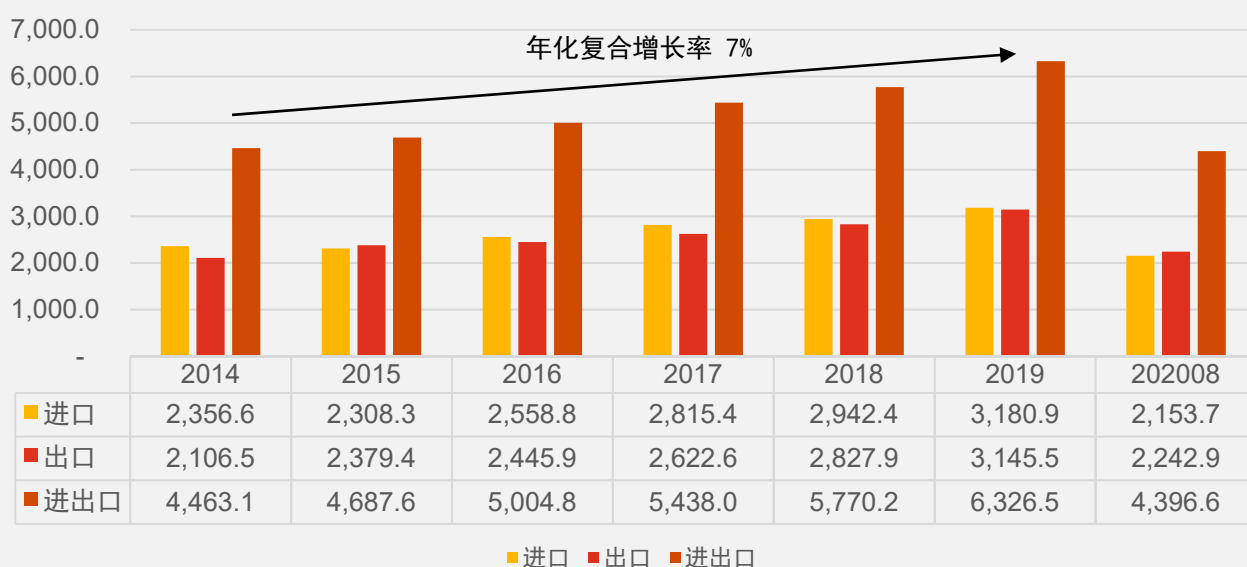


图18: 泰国向中国进口产品结构 (2019年)

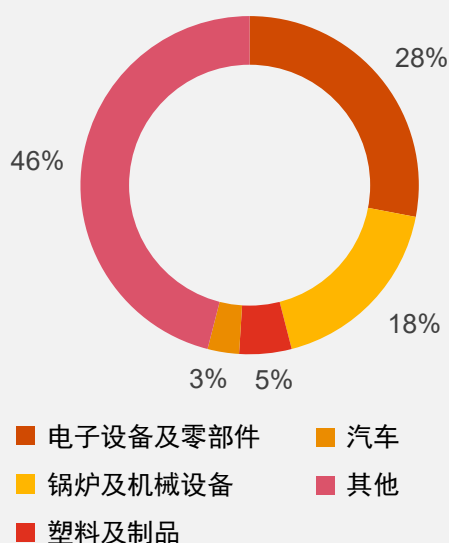
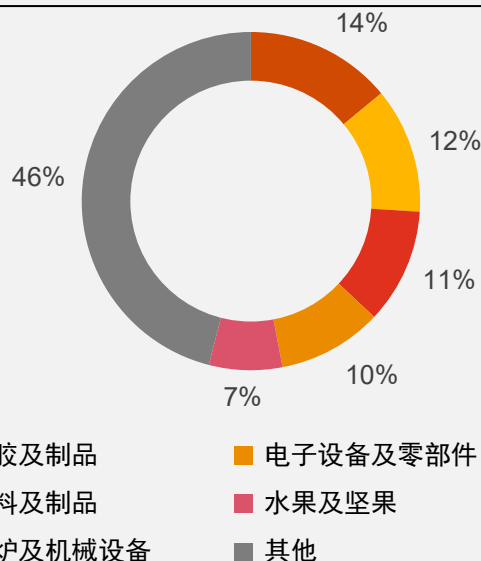


图19: 泰国向中国出口产品结构 (2019年)



数据来源: 中国海关, ASEANStatsDataPortal, 普华永道分析



2020年是中国-东盟自由贸易区全面建成十周年。中国-东盟自贸区升级议定书也于2019年全面生效，中国与东盟国家之间的经济和贸易融合无论从规模上还是质量上都将提升到更高水平。

综上所述，我们在疫情之下见证了很多历史时刻：中国对外贸易总额2019年达到了历史新高、东盟超越欧盟成为中国第一大贸易伙伴、“一带一路”参与国在贸易额增速上超过中国外贸整体增速，以及东盟与中国间的贸易在疫情背景下逆势增长，增速远高于其他地区。

同时，从上述进出口数字中，我们看出中国的进步不仅体现在出口侧，进口侧也为全球以及“一带一路”参与国提供了一个巨大的市场，帮助消费其他国家的产品，促进当地企业的经济发展。在全球化新格局形成的过程中，我们相信中国14亿人口的消费力将是主要驱动引擎之一。统计显

示，目前中国超过100万人口的城市超过160个，这些超级城市群通过四大支柱产业奠基新基建，其互联互通将促进形成巨大的消费枢纽，从而大力推动中国从以往作为全球制造大国转型为以内需为驱动的全球消费大国，形成内循环与外循环相结合的良好双循环贸易模式，带动全球经济进一步提升。此外，我们观察到现阶段全球化转型的一个特征即是数字化。过往全球化由人类、货物与资金的流动而推动，新一轮全球化将以数字的流动作为主角，主导整个变革。数字全球化的转型需要基础行业的发展与配合，我们将在下文与大家分享四大支柱产业在“一带一路”倡议大背景下发展的一些观察。



02

四大支柱行业在
“一带一路”
参与国的发展

基础设施、交通运输与物流、金融服务及电信与科技为四大传统支柱产业，也作为奠基新基建的核心行业，推动中国“一带一路”倡议不断前进。这是一项为与全球各大洲、各大区域、各国在未来建立互联互通的长远规划做好基础铺垫的跨时代工程。中国利用其自身基建方面的显著优势，协助“一带一路”参与国建设基础设施，实现人文升级，提升交通便利及货物流通率。通过不同金融服务及政策扶持方案，与已出海的中国企业一道，进一步扩展至未开发的领域。在电信与科技不断进步发展的时代，带动其他国家实现数字化转型，逐步延伸电子丝路，并升级传统行业，以绿色环保主义推动全球在后疫情阶段继续保持数字全球化的步伐。

1

基础设施的建设与投资

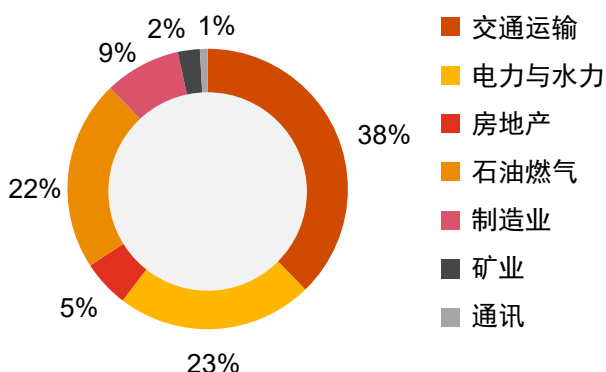
驱动“一带一路”参与国家之间的贸易，倡议新基础设施的建设和老旧基础设施的现代化改造，包括公路、高速铁路、港口和桥梁等，是商品及商业出港实现互联互通的前提基础。“一带一路”倡议提出至今，有了高质量和可持续的基础设施建设，世界正因此变得更加互联互通。“设施联通”作为共建“一带一路”的优先方向，以铁路、公路、航运、航空、管道、空间综合信息网络等为核心的全方位、多层次、复合型基础设施网络正在加快形成。

“一带一路”基础设施建设回顾

步入2020年，当今世界正经历着重大变局和深刻调整——民粹主义和逆全球化思潮不断抬头，保护主义和单边主义对世界经济的负面影响日益凸显，在新冠疫情冲击下国际体系与诸多国家国内治理困境开始显露。正是由于世界范围内不确定性的显著上升，“一带一路”倡议建设面临全新压力和挑战。尤其是本次新冠疫情大流行对“一带一路”倡议建设产生了严重的冲击，可以看到各国隔离防疫措施造成的停工停产、交通运输中断、供应链受损、投资贸易剧降等事实，使得全球经济不可避免地陷入衰退，同时诸多“一带一路”建设项目被迫暂停，多个“一带一路”参与国被迫寻求债务延迟或减免。



图20：2020年一季度“一带一路”沿线项目各类项目数量占比



数据来源: Refinitiv, 普华永道分析

如上图所述, 根据Refinitiv的分析, 2020年第一季度“一带一路”交通运输项目数量占到“一带一路”项目总数量的38%, 其投资额占到“一带一路”项目总投资额的47%, 项目总投资额达到1.88万亿美元; “一带一路”电力和水务部门项目数量占同期“一带一路”项目总数量的23%, 其投资额达到9,260亿美元, 占“一带一路”总投资的23%; 此外房地产项目投资额占总投资额的不到11%, 制造业项目投资额占到总投资额的6.5%。

截至2019年6月, 中国对外承包工程累计签订合同额达到2.3万亿美元, 完成营业额达到1.6万亿美元, 地域覆盖200多个国家和地区; 行业涉及交通运输、能源电力、工业与民用建筑、石油化工、通讯等领域; 业务覆盖设计、咨询、建设、运营、维护等各个方面。虽然在疫情爆发之前, 2019年“一带一路”国家基础设施发展略有放缓, 但仍保持在较高水平。根据2019年《国际基础设施投资与建设高峰论坛年度报告》, 在世界经济复苏乏力以及逆全球化和贸易保护主义有所抬头的背景下, 2019年“一带一路”国家基础设施发展指数稳中略降, 从2018年的121下调到119。但参考过去五年的平均指数表现, 2019年该指数依旧保持在较高水平。其中, 交通和能源行业发展需求强劲。由于受到工业化和市场化进程的拉动, “一带一路”参与国在交通和能源行业的发展需求在目前阶段显著高于水务和通讯等行业, 各国公路、铁路、港口和机场等互联互通项目建设需求巨大。同时, 能源行业表现突出, 尤其以风电、太阳能、核能为代表的清洁能源项目成为了能源行业投资的重点领域。

以巴基斯坦为例, 自2015年“一带一路”倡议进入全面推进阶段以来, 中国对于巴基斯坦的基础设施建设规模逐年上升, “中巴经济走廊”作为“一带一路”倡议的示范项目受到中巴双方的高度关注。中巴经济走廊是一条连接中国新疆喀什到巴基斯坦西南部地区俾路支省瓜达尔港口的公路、铁路、油气管道及光缆覆盖的“四位一体”通道。2017年11月签署的《中巴经济走廊远景规划》分别制定了短期、中期、长期项目规划, 计划项目总投资达460亿美元, 同年又追加到了620亿美元。

公路方面，2016年4月连通中国和巴基斯坦的喀喇昆仑公路全线升级改造项目开工建设；2018年5月卡拉奇至拉合尔高速公路举行通车仪式，标志着中巴经济走廊最大的交通基础设施项目建设取得初步成果。铁路方面，连接巴基斯坦北部地区的1号铁路干线项目已经开始进行项目可行性调研，并且该项目被规划为中巴经济走廊建设的优先推进项目。城市建设方面，巴基斯坦第二大城市拉合尔的地下轨道交通项目由中国铁路总公司开工建设，这也是中巴经济走廊合作框架下首个城市大型轨道交通项目。此外，作为交通基础设施的配套项目，中巴在“一带一路”合作框架下启动了诸多能源合作项目。

基础设施行业具有将人力资本、设备、服务和市场充分链接的效力，可以打破经济发展中的各种瓶颈，促进经济增长。根据中国商务部的公开数据，2019年，中国企业与“一带一路”参与国中62个国家新签对外承包工程项目合同6,944份，合同额总计达到1,548.9亿美元，占同期中国对外承包工程新签合同额的59.5%，同比增长23.1%；完成营业额979.8亿美元，占同期总额的56.7%，同比增长9.7%。对外承包工程项目的快速增长亦使得“一带一路”倡议成为中国劳务输出的新去向。此外，基础设施“互联互通”水平的提升直接促进了“一带一路”参与国之间贸易往来的水平，国家间贸易规模持续扩大。2013-2018年，中国与沿线国家货物贸易进出口总额超过6万亿美元，年均增长率高于同期中国对外贸易增速，占中国货物贸易总额的比重达到27.4%。世界银行通过研究“一带一路”倡议对71个潜在参与国的贸易影响，发现共建“一带一路”倡议将使参与国之间的贸易往来增加4.1%。

截至2019年底，中资企业已经在巴基斯坦累计实施火电、水电、太阳能、风电、光伏等能源项目共计28个，合同金额达16.44亿美元，装机容量占到巴基斯坦市场份额的60%。其中，火电站项目5个，占巴基斯坦火电市场55.5%；风电领域占巴基斯坦市场份额60%，卡洛特水电站、苏克阿瑞水电站、达沃风电站、塔尔煤电一体化电站等一系列电力工程项目相继开工建设。据不完全统计，这些项目的建成运营已经为巴基斯坦创造了3.8万个工作岗位，其中75%以上为当地就业。

特别值得一提的是“中欧班列”，截至2018年底，中欧班列已经联通了亚欧大陆16个国家的108个城市，累计开行1.3万列，2019年最新数据已接近2万列，运送货物超过110万标箱。即使在2019年全球经济面临下行压力的情况下，2019年上半年数据表明，仅在新疆霍尔果斯口岸进出境的中欧班列就达到1,489列，同比增长141%，货运量同比增长190%。而在新冠疫情下，中欧班列更是有力保障了国家间的进出口贸易。中国铁路集团公布的数据显示2020年一季度中欧班列共开行1,941列，发送17.4万标箱，同比分别增长15%和18%。

“一带一路”参与国及中国基础设施合作框架性准备



在“一带一路”倡议沿线受到重点关注的国家和地区也相继制定和出台了相关框架性政策和计划，为“一带一路”倡议的实施提供了战略对接的可能，并为全球经济一体化开辟了新的舞台。以东盟经济共同体为例，东盟共同体正式成立于2015年年底，并同期出台了《2025年东盟经济共同体蓝图》，力图将东盟共同体打造成为政治-安全共同体、经济共同体、社会-文化共同体。

在促进互联互通和部门合作方面，根据《东盟互联互通总体规划》，为实现区域经济的互联互通，该计划涉及交通、电信和能源等基础设施领域。其中，交通运输合作是东盟实现一体化的重要领域，包括陆路运输、航空运输、海上运输和交通运输便利化。东盟计划在未来十年内加快区域公路、铁路等陆路交通基础设施的建设和互联互通，开发东盟陆路运输贸易走廊；继续加强东盟海上互联互通，建设海上物流走廊，形成东盟单一航运市场。能源合作同样也是东盟一体化进程中的重要一环。根据《2016-2025东盟能源合作行动计划》，东盟将不断扩大东盟电网覆盖区域范围；加快建设东盟跨境天然气管道；推广煤炭清洁技术；提高民用核能源的利用能力。而在东盟内部，诸多东南亚新兴经济体也相应制定和出台了国家经济建设计划。泰国东部经济走廊就是其中之一，该计划在泰国东部沿海的北柳府、春武里和罗勇三府设立经济特区，通过大力发展基础设施，实行一系列重大投资优惠政策，将泰国唯一的国家级经济特区打造为国际经济枢纽。依托泰国相较于其他东盟国家的明显竞争优势，例如办公成本低、工业园区数量规模及设施优势、政府鼓励政策等，将东部经济特区建设成为东南亚经济中心。

作为东盟第二大经济体，泰国计划在东部经济走廊项目实施的最初5年内，至少投入430亿美元用于基础设施建设，包括兴建芭提雅国际机场、兰查邦港口、曼罗高铁及高速公路、医院等15个重点投资项目。2020年9月，广西省报道将加快构建面向东盟的国际大道，积极推进北部湾国际门户建设，打造承接国内、联通东盟的航空客运枢纽和航空货运转运基地，以整合各方资源和力量，推进交通网、物流网等项目建设。另外，广西还将推动与新加坡、越南等东盟国家开展跨境贸易便利化试点，扩大东兴、龙邦等重点口岸开发，加快建设支撑西部地区参与与国际经济合作的陆海贸易通道。

除此以外，在最近5年内，已经有多国政府根据本国国情，积极推出国家发展战略，提出发展规划，为对接“一带一路”倡议和推动国际合作积极开拓新的平台和机制。其中包括俄罗斯的“欧亚经济计划”、哈萨克斯坦的“光明之路”、土耳其的“中间走廊”、蒙古国的“发展之路”、沙特阿拉伯的“2030愿景”以及匈牙利的“向东开放”等等。

为使“一带一路”倡议更好地“走出去”同时精准对接国家发展战略需求，中国在积极推进共建“一带一路”的过程中，不仅着眼于总体布局和顶层设计，在行业倡议和地方规划层面，政府近两年来也相继出台了一系列政策、方案、规划和意见，使得“一带一路”发展路径日益清晰。2019年，中国在国家层面陆续出台多项政策文件；国务院批复设立山东、江苏、广西、河北、云南、黑龙江6个自贸试验区；国家发改委公布了《第三方市场合作指南和案例》、《西部陆海新通道总体规划》；商务部、财政部、外汇局、银保监会、证监会等部门先后出台多个合作相关文件等。与此同时，中国重点关注“一带一路”参与国和地区的国际援助事项，这已成为“一带一路”倡议框架下经济合作和参与国的长远发展的有力支撑。

为进一步发挥对外援助的重要手段作用，加强对外援助的战略谋划和统筹协调，推动援外工作统一管理，更好地服务共建“一带一路”总体需要，中国在2018年组建成立国家国际发展合作署，该机构将商务部对外援助工作的有关职责，以及外交部对外援助协调等职责进行整合，经由国务院进行直属管理。服务“一带一路”倡议将是国家国际发展合作署的重要工作，其对“一带一路”参与国的援外项目将具有更加高效的统筹作用，同时与中国企业在“走出去”过程中有效参与沿线国家当地经济建设、进行人文交流形成呼应，相辅相成，共同发展。此外，中方成立的丝路基金、中非发展基金、中非产能合作基金、中哈产能合作基金、国新国际投资有限公司以及光大“一带一路”绿色投资基金等机构都将作为财务投资人在协助中国参与“一带一路”基建投融资方面持续发挥效力。

“一带一路”基础设施项目投资的主要趋势

绿色基础设施

绿色发展是“一带一路”倡议的重要内涵之一。推进“一带一路”国家能源结构的低碳转型是绿色“一带一路”建设的一项核心内容，是改善“一带一路”国家生态环境、应对气候变化和支持全球可持续发展的关键所在。相当数量的“一带一路”国家具备优异的光照辐射和风力资源条件，发展可再生能源的潜力巨大。考虑到良好的自然禀赋条件、改善严重的能源电力短缺现状、实现低用电成本的目标，以及相关政策规划的配套支持，可再生能源在“一带一路”国家具有巨大的发展潜力，并于近年来快速发展。面对一个具有广阔空间的市场，中国企业参与“一带一路”参与国可再生能源项目的直接投资和开发具有多方面的优势。



根据清华大学国家金融研究院的研究分析，目前“一带一路”参与国的人均电力装机水平较低，很多国家还存在大量的无电人口，而今后经济存在很大的发展潜力，预计今后对能源电力的需求增速会显著高于世界平均增长率。能源电力的短缺为可再生能源的发展提供了充足的市场发展空间。根据Refinitiv的分析，2020年第一季度“一带一路”绿色项目投资额实现同步高速增长，其中项目总额达到2,620亿美元的207个可再生能源项目（光伏、风能和核能）项目在计划实施或准备过程中，环比2019年第四季度增长32.3%。以越南为例，近年来越南的用电量维持在10%左右的年增长率，2018年总发装机容量48GW。越南工贸部预测，2020年和2025年，其装机容量需分别达到60GW和97GW才能满足快速的电力增长需求，否则2021年越南就可能面对严重的电力短缺问题。

虽然“一带一路”国家可再生能源发展前景广阔，但多数国家同时面临资金短缺的问题。而中国企业传统的出口和工程项目竞争也日趋激烈，通过参与可再生能源项目的股权投资，可以获得工程承包和产品出口的市场机会，也能减少东道国发展可再生能源的资金压力。近年来，中国可再生能源的大规模发展促进了产品质量及技术先进性的大幅提高，凭借国内积累的丰富工程建设及运维经验，中国企业能够显著提升投资项目的风险控制能力，并获得良好的项目收益率。同时，通过项目投资，不仅能促进产品出口和赢得工程合同，也可获得长期的投资回报。对比国内可再生能源发电项目的投资规模和“一带一路”参与国的长远发展潜力，中国企业在“一带一路”参与国的可再生能源项目股权投资还处于非常早期的阶段，未来在更大规模上参与投资的潜力巨大。从已有投资并开始运营的项目来看，中资金融机构是“一带一路”可再生能源项目的主要融资来源。

根据清华大学国家金融研究院的研究分析，“一带一路”可再生能源项目的投资主体主要包括：1) 国有电力企业；2) 工程承包建设企业；3) 光伏风机设备制造商。据机电商会统计，2018年中国光伏组件出口“一带一路”参与国中的59个国家，涉及出口金额53.3亿美元，占总出口金额38.8%，出口“一带一路”参与国的组件数量18GW，占总出口数量40%。其中越南、印度、乌克兰、巴基斯坦、埃及、阿联酋、以色列、泰国等均为近年来蓬勃增长的海外光伏新兴市场。根据《“一带一路”后中国企业风电、光伏海外股权投资趋势分析》显示，“一带一路”倡议提出以来，中国企业在沿线国家的

可再生能源投资达到近12.6GW。其中，2014-2018的5年中，中国企业以股权投资形式总计在“一带一路”参与国中的64个国家投资了约1709兆瓦的风电和光伏装机，其中光伏项目约1277兆瓦，是2009-2013年同类型装机量的2.8倍。据《“一带一路”可再生能源发展合作路径及其促进机制研究》预测，2020-2030年，以“一带一路”重点参与国别发布的可再生能源装机规划目标水平为基础，参与国中的38个国家的可再生能源装机总量有望达到644GW，风电、太阳能总投资有望达到6,440亿美元，若中国参与可再生能源市场份额10%，即有644亿美元的投资市场。

可再生能源项目的投资主体

国有电力企业

工程承包建设企业

光伏风机设备制造商

虽然市场前景广阔，但是目前中国企业在投资“一带一路”国家可再生能源时，在融资方面存在一些问题和困难，包括：国内资金的回笼滞后造成海外项目开发的资金能力不足；项目竞争加剧；投资国主权担保减少；金融机构对可再生能源的支持不足；融资成本高、融资期限短；纯项目融资难操作，公司融资债务负担重；国际商业金融机构、多边机构和项目所在国金融机构参与较少；项目缺少长期投资机构的参与等。为了应对以上融资困境，投资主体应当加强与国际长期投资基金的合作并探索与多边机构的混合式融资，此外还建议相关投资主体企业应当拓展债券融资渠道，比如发行绿色债券等。对于金融机构而言应当着力拓展新的融资模式，尤其是无追索项目融资和结构化融资；此外应当强化气候风险分析，为新能源等绿色基建投资和传统煤电项目等提供差异化风险分析。

数字基础设施

虽然“一带一路”倡议的核心重点是传统基础设施的部署，但很明显“数字一带一路”也是“一带一路”总体纲要的关键部分，中国将利用其综合技术优势来增加其在“一带一路”沿线的影响力。各个数字丝绸之路通过管理数据流，已成为中国整体“一带一路”倡议的重点。中国政府寻求通过倡导本地技术和电信，在“一带一路”参与国家中建立电信基础设施公司，并利用国有银

行为这些建设项目提供资金。除了“数字丝绸之路”中新的5G和光缆网络，中国还推出了“空间信息走廊”通讯，定位和观测卫星系统。得益于来自中国政府的大力支持，在已经加入的“一带一路”参与国的市场中，很多中国企业都抓住了加速扩张计划的机会。

整体而言，电信与科技行业在“一带一路”的发展将呈现以下趋势：



中国“一带一路”在各区域基础设施建设情况

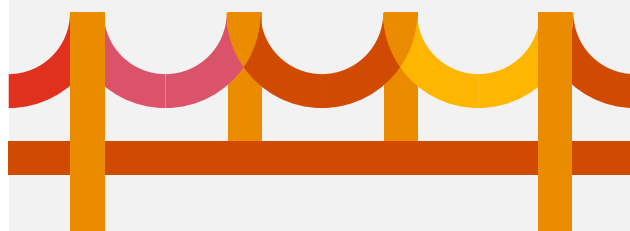
根据《“一带一路”国家基础设施发展指数报告（2019）》提供的相关数据，从“一带一路”国家基础设施发展指数的得分情况来看，不同国家基础设施行业发展呈现区域不平衡状况，其中，东南亚地区保持强劲发展势头，已连续三年在地区排名中位居第一；南亚、西亚、北非地区指数排名均较上年上升一位；葡语国家、中东欧地区的排名均下滑一名，其中，中东欧地区指数得分在七个区域中最低。具体来看，东南亚国家中，印度尼西亚发展指数为138，位列第一。越南、马来西亚发展指数分别为123和119，位居第二和第三位。而从总排名来看，印度尼西亚和越南同样位列71个重点国家的前两名。这71个重点国家当中，包括63个“一带一路”参与国家和8个葡语国家。

得益于庞大的人口基数、快速发展的经济实力和相对有利的基建环境，东南亚地区基础设施建设需求持续旺盛，能源、交通等领域的投资建设市场空间巨大。2019年东南亚地区指数为125，主要国家的指数排名均比较靠前。在东南亚10个国家中，有6个国家的指数得分位列本年度排行榜前20位。



47.5%

交通行业中道路和桥梁行业新签合同额占比



根据BMI统计的全球基建项目数据，2018年“一带一路”参与国的交通行业新签合同额在四个行业中占比最高，交通行业中道路和桥梁行业新签合同额占比47.5%。从未来发展趋势看，受相关国家工业化和城市化进程加快的拉动，交通基础设施的建设需求将得到进一步释放，相关公路、铁路、港口、机场等基础设施互联互通项目将为国际基础设施建设发展注入更强动力。此外以电力基础设施建设为核心的能源行业同样为促进国际基础设施发展发挥了重要作用，各国工业、商业和居民用电的增加以及电气化建设水平的升级，有效激发了“一带一路”能源建设需求。同时，随着可持续发展理念在基础设施建设领域的落实，绿色发展、绿色基建的理念得到了国际社会的广泛认同，风能、太阳能、核能等清洁能源的关注度不断提高。

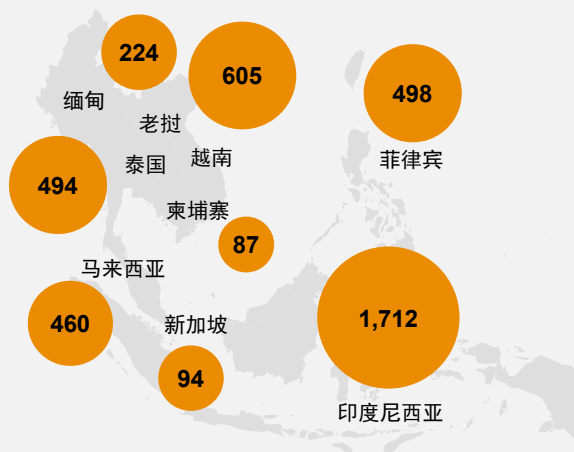
以下我们将就“一带一路”传统基建项目在东南亚、拉美地区、中东欧地区以及非洲的现状与投资机会进行更进一步的分析：

东南亚地区

东南亚的基础设施需求

从2016至2030年，亚太地区的基础设施投资预计总额将会达到26万亿美元，即平均每年1.7万亿美元。同期东南亚的基础设施投资总需求额预计约为3.1万亿美元，即平均每年投资需求约2,100亿美元。

图21：2016-2030年东南亚地区的基础设施支出需求（十亿美元）



数据来源：牛津经济研究院

路透社，“基础设施的数字化转型”

东南亚显著的基础设施需求主要是由人口结构变化、环境因素、技术和地缘政治因素驱动的。

人口结构变化：亚洲新兴经济体正经历着不断增长的高速城镇化进程。尤其是东南亚的城市化率已从2010年的44.5%提升到2020年的50%，并有望在2050年进一步提升至65%。¹ 将会对运输网络、公用事务和废弃物管理的需求增加。东南亚不断增长的财富、变化的人口结构和日益复杂的生活方式预计将促进对社会基础设施支出的更多需求。

环境因素：随着经济的快速增长及其对气候的总体影响，全球各国均对可持续发展提高了重视程度。东南亚地区亦对可持续基础设施提高了相关需求。

科技因素：科技突破转变了基础设施的采购、建造和运营方式，并在基础设施项目的整个项目周期中产生了重大影响。由于对智能基础设施的需求，智慧城市和电网的兴起将成为可能对东南亚基础设施产生影响的主要趋势之一。2018年成立的东盟智慧城市网络（ASCN）和2020年形成的东盟信息与通信技术总体规划（AIM）都属于相关发展成果。这些区域合作将形成协作平台，十个东盟成员国的城市将致力于构建智慧的可持续城市和发展信息通信技术，目的是促进与私营部门的可融资项目，以及从包括多边金融机构在内的外部合作伙伴那里获得资金和支持。²

地缘政治因素：随着人口和经济增长，东南亚内外消费者对商品不断增长的需求预计将驱动区域供应链的发展。中国和日本等经济大国正在积极寻求扩大其在东南亚地区的足迹，并通过政府与政府之间的合作以及区域和跨区域项目进一步与全球经济联结。

1 “东南亚的快速城市化：洞察和机遇”，Surbana Jurong

2 路透社，“基础设施的数字化转型”

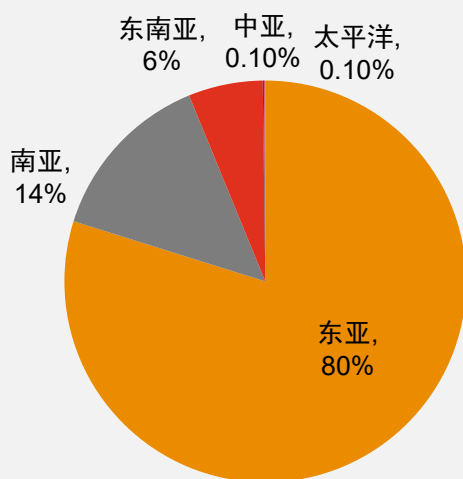
“一带一路”倡议在东南亚

亚太地区的年度基础设施支出约为8,810亿美元。基础设施支出主要集中在东亚国家，尤其是中国占基础设施投资总额的80%，其次是占14%的南亚和占6%的东南亚。然而，基础设施支出仍未能跟上需求的步伐，2016-2020年基础设施投资缺口占项目国国内生产总值的2.4%。

2012年，在所有基础设施行业中，运输和通信行业获得了最大额的投资，占基础设施总

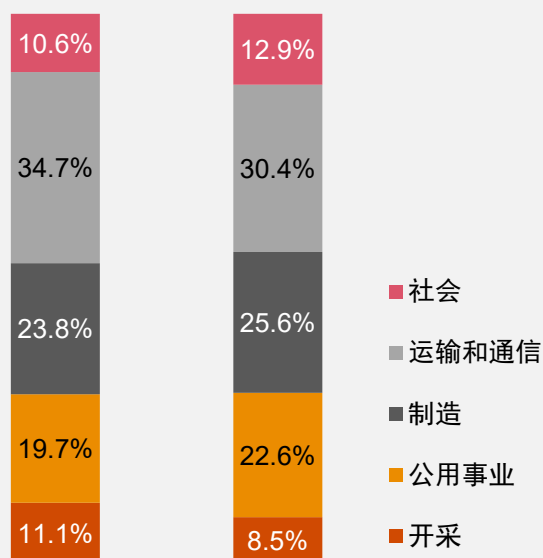
支出的34.7%，在将近十年之后的2020年，运输和通信行业预计将继续成为投资重点，到2025年，改善国内和区域连通性的需求预计将推动该行业获得基础设施总支出的30.4%，紧随其后的是占25.6%的制造业和占22.6%的公共事务。考虑到新冠疫情对运输和制造业的严重影响，以及公共事务在疫情中显而易见的相对稳定性，我们可能修改上述预测。

图22：亚太地区的基础设施支出



数据来源：牛津经济研究院，普华永道分析

图23：亚太地区按行业划分的基础设施支出



随着中国在基础设施方面支出的增加，并且在2020年初成为东盟最大的贸易伙伴，凭借其资本和知识技术，中国企业将在“一带一路”倡议下继续推动与东盟国家在基础设施领域的合作。

近年“一带一路”在东盟国的标志项目

- 皎漂经济特区（SEZ）深海港口-中信主导的财团在2020年1月与当地政府签署特许权协议和股东协议
- 仰光新城开发-中国交通建设总公司（CCCC）已参与该市启动的瑞士挑战招标程序
- 边境经济开发区-克钦邦和Shan邦批准的三个地点；框架协议有待签署
- 曼谷罗勇高铁-待泰国国家铁路公司（SRT）交付土地后，由正大（CP）集团牵头的财团和中国铁路建公司（CRCC）立即开始建设
- 林查班港口三期（扩建）-由泰国国家石油股份有限公司（PTT），海湾能源开发和中国港湾工程有限责任公司（CHEC）组成的财团，计划于2020年开始建设
- 乌塔堡机场-当前正在进行的PPP和特许权协议谈判

缅甸

泰国

印尼

马来西亚

- Kayan河水电站-中国电力已与PT Indonesia Kayan Hydropower Energy于2018年5月签署协议，将建设5个水电站，总容量为9000 MW
- 巴厘岛燃气电厂-印尼电厂所有者PT PLTG Celukan Bawang已于2019年11月与上海电气集团有限公司签署了EPC合同，拟在印度尼西亚开发一座燃气电厂
- 东海岸铁路-于2019年4月重新启动后中国交通建设总公司（CCCC）正在进行建设
- 马来西亚大马城综合开发项目-经济适用房和休闲公园项目于2019年4月恢复实施，将由伊斯干达滨水控股公司和中国中铁（CREC）开发

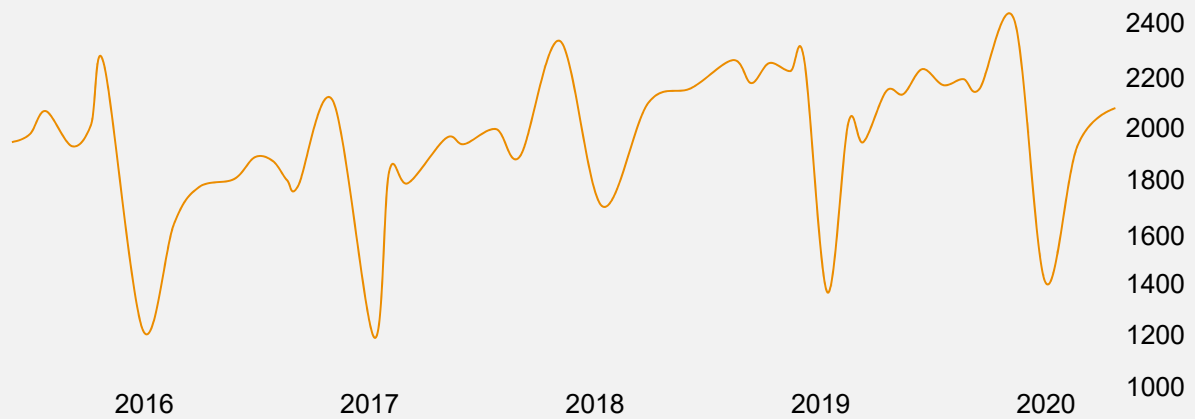
新环境下的“一带一路”倡议在东南亚地区的发展

“一带一路”倡议在最近几年遇到诸多不同程度的挑战，包括中美贸易摩擦和新冠疫情爆发。自2017年以来，中美贸易摩擦一直是中美之间很大的地缘政治竞争和紧张关系的一部分，而自2020年1月以来出现的新冠疫情对包括“一带一路”参与国在内的全球经济产生了重大影响及变化。

贸易摩擦导致中美两国在政府和私营企业之间的沟通合作问题。但是，随着美国和中国将进口商品相应转移到其他国家，东南亚和

其他临近国家可能成为商贸和投资机会的受益国，越南、智利、马来西亚和阿根廷有望成为主要受益者。新兴市场（尤其是东盟和与中国签署“一带一路”倡议的国家）与中国的贸易平衡已经或正在趋向顺差。如下图所示，由于美国关税的冲击，中国对东盟的出口在2019年初急剧下降，但在2019年大部分时间强劲反弹，直到2019年12月由于新冠疫情再次急剧下降。

图24：中国向东盟出口额（单位十亿美元）



数据来源：ASEANStatsDataPortal，普华永道分析

2019年前五个月，由于中美贸易摩擦中国对“一带一路”参与国中的51个国家的非金融类对外直接投资同比下降5.1%，至56.3亿美元。最大的目的国家包括新加坡、越南、巴基斯坦、阿拉伯联合酋长国和马来西亚，其领域包括租赁和商业服务、制造和零售以及

信息和技术。然而，尽管海外投资有所下降，但由于围绕贸易谈判的不确定性不断加剧，中国银行家开始寻找其他潜在的金融借贷商机，他们看到了东南亚和欧洲某些地区的基建和能源行业存在潜在商机。

自2020年初以来，新冠疫情爆发严重影响了全球经济，扰乱了全球供应链和制造业的正常秩序，以及人员和货物的自由流通。疫情造成了一系列短期影响，其中包括一些由于中国的工人和原材料短缺而被推迟延误的“一带一路”项目。根据世界经济论坛的数据，预计新冠疫情将影响四个关键领域特别是“一带一路”倡议以及整个区域基础设施的发展。

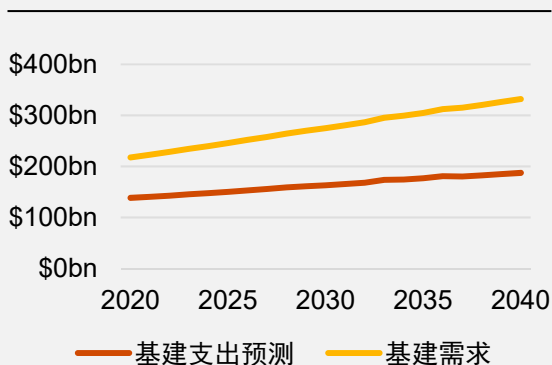
- **供应链和制造基地的转移：**由于投资者希望减少在制造业及相应供应链方面对单一产地的依赖，与中国的供应链联系十分紧密的东南亚地区，在制造和供应链领域的投资预计将有所增加。我们发现，不少生产型企业将部分生产活动迁往泰国和越南的意向日益浓厚。
- **私营企业融资增加：**疫情爆发还造成了施工延期以及现有项目的现金流问题。私营企业的资金可能会集中在最具商业价值以及与供应链相关的投资上，特别是那些与工业有关或具有混合用途的商业项目。这些项目将受益于由成本优势驱动的产业转移，并销售到中国国内市场和“一带一路”倡议参与国家。
- **促进“数字丝绸之路”（DSR）和“健康丝绸之路”（HSR）发展：**在疫情爆发之前，中国科技公司一直在扩大其全球足迹，特别是在“一带一路”倡议参与国。随着病毒的流行，中国使用AI（人工智能）等技术来识别和监测病毒的成功经验在其他国家也能得以应用，尤其是在泰国已开发智能城市并已有大量中国科技公司进驻。
- **国际合作模式的转变：**中美贸易摩擦和新冠疫情只会进一步促进中国对“一带一路”倡议采用加强协助的模式。“一带一路”项目将越来越多地关注东南亚地区供应链相关的获利机会，民营主体和民间资本将在其中发挥更大的作用。

拉丁美洲地区

拉丁美洲的基础设施需求

从2020至2040年，拉丁美洲地区的基础设施支出预测总额将会达到3.4万亿美元，即平均每年1,700亿美元。

图25：2016-2040年的基础设施支出需求（十亿美元）



数据来源：牛津经济研究院

过去五年Lava Jato腐败调查牵涉六个拉美国家，严重影响了基础设施投资者的信心。拉丁美洲的基础设施赤字在经历了五年的低迷之后变得更加紧迫。由于商品价格持续走低，国际利率上升，拉丁美洲各国政府缺乏为本国基础设施提供资金的财政手段。但在2019年年末，随着调查的结束，并且美国特朗普政府提出增加对拉丁美洲基建投资的倡议，拉美基础设施投资的趋势逐渐向好。³

根据牛津经济研究院的预测，在2020-2040年之间，在所有基础设施行业中，电力和公路行业最具的投资机遇，占基础设施总支出的62%。在公路基建领域，2020-2040年之间支出需求预计将会是目前已投资项目规模的两倍。同样，在铁路方面也存在着巨大的投资需求。

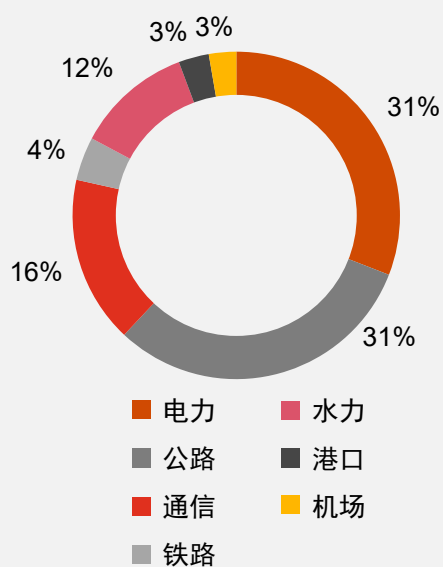
当前，拉丁美洲在2019年的基建投入约占GDP的1.79%，这一数据预测将会在2020年出现轻微的下降至1.77%。在基建需求方面，拉丁美洲预计在2020年基础设施需求将提升到GDP的2.51%，从2019年该比例为2.37%主要为满足公路行业日益增长的基建需求。

由于目前新冠疫情的影响，预计可实现的投入将有所下降。

中国在拉丁美洲和加勒比地区最成功的基础设施建设投资有三大类。首先是港口设施，港口项目类型和规模上有很大差异，从疏浚到建设，再到收购或者运营。目前中国企业在拉美约有20多个港口项目已经完成新建、扩建或者交易并购，还有一些在进行中；其次是水电站建设，拉美几个最大的水电站是中国企业参与建设的，比如中国能建葛洲坝集团正在建设的阿根廷孔拉水电站，总投资额为52亿美元。再有就是被称为“国家名片”的特高压输电网，中国在巴西建设的两条美丽山特高压输变电电网，是特高压走出国门的标志性项目。⁴

随着中国基础设施建设实力的不断增强，以及与拉丁美洲贸易关系的不断深化，中国企业通过提供资金及技术，在“一带一路”倡议的推动下，将进一步深入当地工程建设市场。根据2019年《工程新闻记录》(ENR)公布数据，中国企业在拉丁美洲和加勒比市场份额为24.3%。

图26：拉丁美洲地区按行业划分的基础设施支出



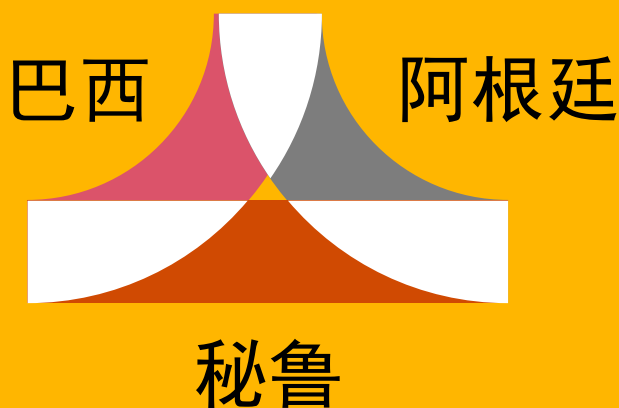
数据来源：“一带一路”与拉美十国调研报告

³ <https://americasmi.com/insights/latin-american-infrastructure-spending-is-ready-to-rebound-in-2020>

⁴ “一带一路”与拉美十国调研报告 鲍一凡

近年“一带一路”倡议在拉丁美洲的标志项目：

- 中信建设与巴西钾肥公司在2019年11月签署奥塔济斯钾肥项目EPC总承包框架合同
- 中国水电于2019年7月签署阿根廷潭波拉综合水利枢纽工程总承包合同
- 华为在2018年4月赢得巴西“Good Hour”太阳能项目⁴
- 中国电建于2019年2月签署阿根廷圣胡安省2个光伏电站项目EPC总承包合同
- 格力电器于2018年4月中标巴西美丽山二期特高压直流输电项目
- 中国建筑于2018年签约阿根廷国道特许经营项目



- 中国能建葛洲坝集团于2019年2月中标秘鲁利马市滨海公路项目
- 中国路桥于2019年8月中标秘鲁利马-坎塔道路改扩建和维护现汇项目

新环境下拉美地区发展动态及其对“一带一路”倡议的影响

受新冠疫情影响，拉美地区经济陷入严重衰退，联合国拉丁美洲和加勒比经济委员会预计2020年该地区经济将萎缩5.3%，出口将下滑15%，失业率将从2019年的8.1%上升到11.5%，贫困率将从2019年的30.3%升至34.7%。拉美基建行业也受到疫情的影响，新项目的推进都不同程度地放缓，预计部分项

目可能会被推迟或搁浅，大部分在建项目也处于停工状态。⁵ 中国对拉丁美洲出口贸易在2019年年初保持稳步增长的趋势，在2020年初由于疫情的影响，初期下滑严重，而后逐渐恢复。在后疫情时代，对于拉丁美洲地区的基础设施优化，会拉动拉丁美洲甚至全球的贸易往来，推动全球经济复苏。

⁵ 《后疫时代中国企业在拉美基建行业的潜力分析》中国电建集团国际工程有限公司

中东欧地区

中东欧概况

全球基础设施中心（Global Infrastructure Hub）的预测显示，截至2040年，按照现行基础设施投资趋势来看，欧洲地区基础设施投资额会达到13万亿美元，平均每年投资额为5,000亿美元，同期的投资需要为15万亿美元，其中的投资差距仍有2万亿美元。需要和实际投资的差距主要存在于水资源、公路和通信建设方面。

图27：欧洲基础设施投资趋势

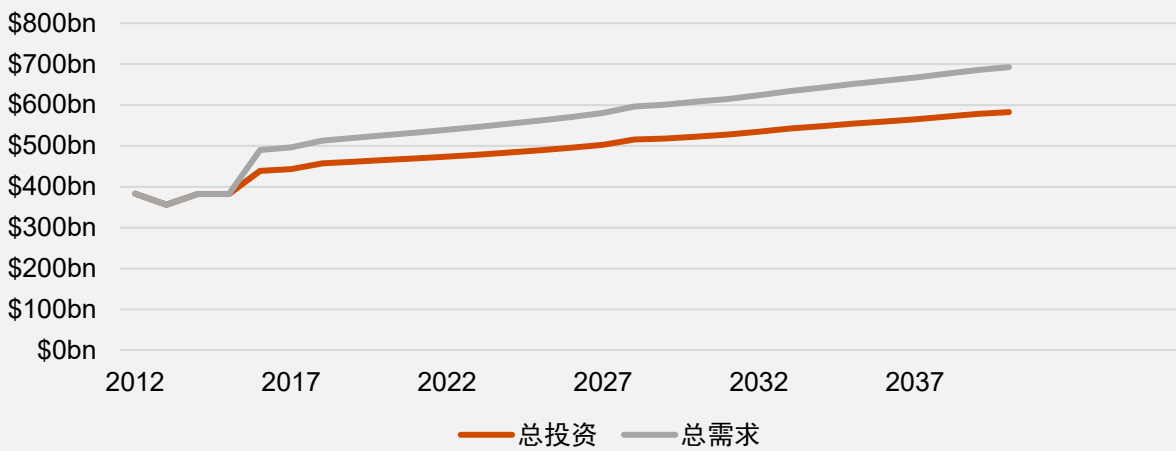
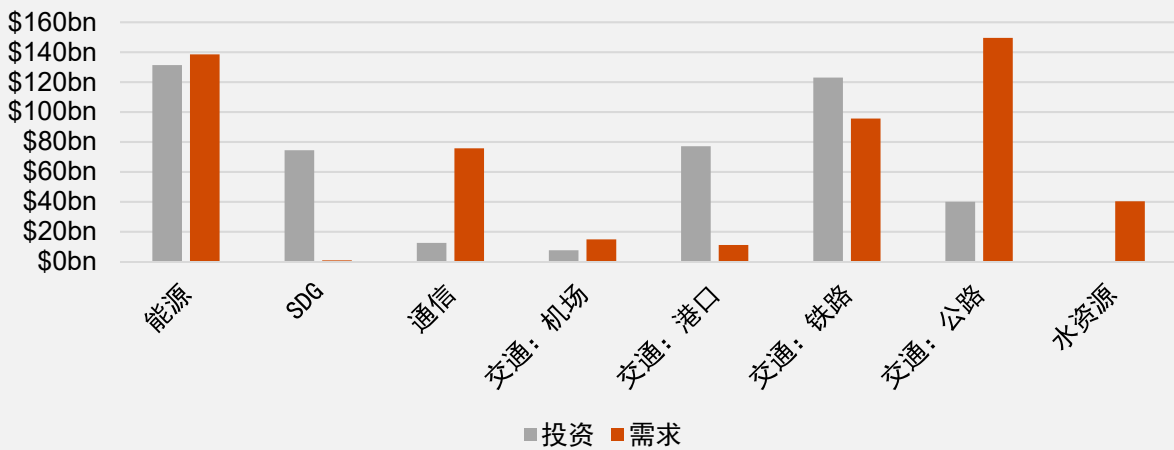


图28：2020年欧洲地区基建投资按行业分类



数据来源：牛津经济研究院，普华永道分析



在过去的5年中，欧洲国家在基础设施方面的投资支出大约占GDP的2.9%，并且吸引了大约260亿美元的私人资本。⁶

相较其他地区，欧洲地区的基础设施投资增速并不明显，发达国家主要关注清洁能源和5G方面的投资，中东欧国家主要关注交通基础设施互联互通以及转型过程中基础设施投资方面的需求。

中东欧国家经济严重依赖俄罗斯，减少对俄罗斯的能源依赖、确保能源安全成为中东欧能源政策的重要目标。在新建液化天然气接收设施和管网建设，传统电网升级和改建、核能、风能、太阳能等新型能源建设，电信基础设施等方面存在巨大的合作空间。⁷

中东欧国家GDP在2019年的平均增长率为3.35%，尽管比较2018年的4.18%下降了20%左右，但仍高于欧盟国家的1.28%和欧元区的1.52%。中东欧国家也在积极尝试经济转型，转型方面的积极需求将带来基础设施投资的重大需求。⁸

基础设施是中东欧竞争力增长的关键因素，但是当前基础设施的供应不足造成了中东欧的发展障碍。例如，波兰在世界最具竞争力的国家中排名第36位，在基础设施排名中却仅位列第53位。⁹ 在世界经济论坛发布的全球竞争力报告中，中东欧在基础设施指标的排名中明显比西欧低得多。至2025年，中东欧交通基础设施建设的总需求预计为6,150亿欧元。

⁶ 基础设施指南针（InfraCompass）

⁷ 姜建清，中东欧投资的多维透视

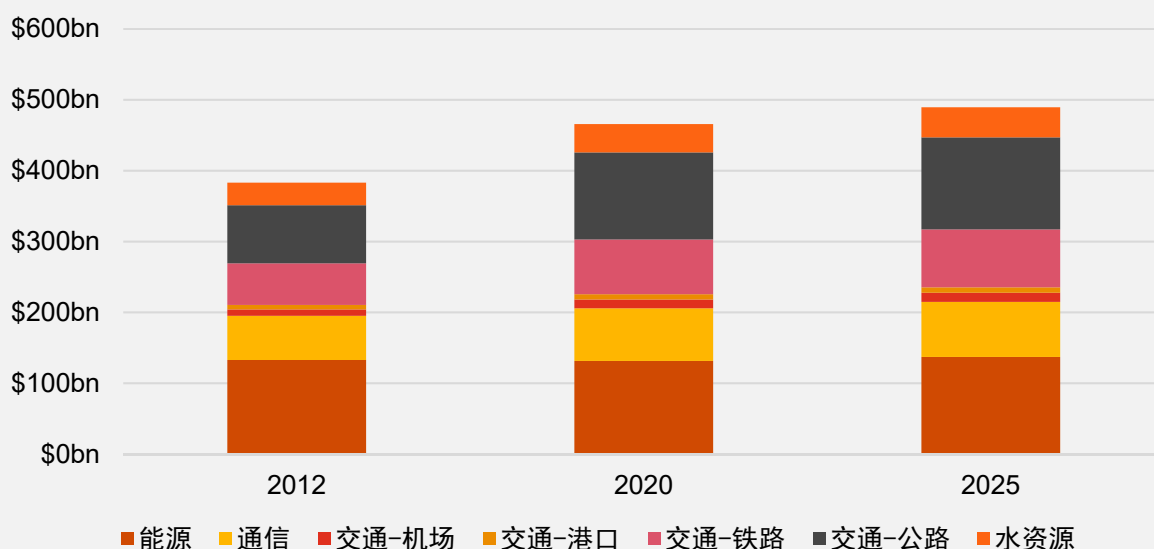
⁸ 世界银行

⁹ 普华永道中东欧-交通基础设施篇

“一带一路”倡议中的中东欧

根据全球基础设施研究中心的预测，到2025年，中东欧地区改善国内和区域连通性的需求预计将推动该行业获得基础设施总支出的47.45%，紧随其后的是占28%的制造业和占15.6%的通信行业。

图29：欧洲基础设施投资支出



资料来源：Global Infrastructure Outlook

随着中国在基础设施支出和发展方面占据主导地位，以及“16+1”合作的不断深化，2018年，中国与中东欧16国的贸易额达到822.3亿美元，同比增长21%。其中，中国出口591.9亿美元，增长19.6%，进口230.4亿美元，增长24.6%。此外，中国与中东欧各国相互投资不断扩大，投资形式更加多样。截至目前，中国企业在中东欧国家投资超过100亿美元，中东欧16国在华投资超过15亿

美元，涉及机械制造、汽车零部件、化工、金融、环保、航空、医药等领域。此外中国与中东欧各国基础设施互联互通领域合作进展顺利。亚欧之间运输通道建设步伐加快，多个重点交通项目稳步推进，中欧班列已经累计开行超过1.3万列，中东欧国家在亚欧大陆桥中的枢纽作用不断提升。中国企业已经凭借其资本和知识技术，在“一带一路”倡议下继续推动与中东欧基础设施发展。¹⁰

¹⁰ 中华人民共和国商务部”

近年“一带一路”在中东欧的标志项目

- 贝尔格莱德多瑙河上的米哈伊洛普平桥 (Mihailo Pupin Bridge)
- 泛欧11号走廊(Corridor 11)高速公路部分路段
- 中资企业承建塞尔维亚E763高速公路苏尔钦-奥布雷诺瓦茨段
- 科斯托拉克(Kostolac)火力发电站附近煤矿的扩建工程

塞尔维亚

- 中方签订协议建设由首都布达佩斯至塞尔维亚首都贝尔格莱德的高速铁路

匈牙利

- 由中国国家电力投资集团所属上海电力股份有限公司与马耳他政府携手在第三方市场共建的新能源建设，即总装机容量46兆瓦的莫祖拉风电站
- 南北高速公路项目

黑山

克罗地亚

- 由中国路桥牵头的联合体中标，中交二公局承建的佩列沙茨跨海大桥

马其顿

- 中远集团收购比雷埃夫斯港务局(Piraeus Port Authority)的多数股权
- 基塞沃—奥赫里德高速公路项目

波黑

- 泛欧5C走廊高速公路波黑查普利纳段

罗马尼亚

- 中国电力建设集团在罗马尼亚西北部扎勒乌市签约绕城路建设项目

新环境下的中国-中东欧合作

当前，世界经济增长动能不足，保护主义、单边主义抬头，多边主义和自由贸易体制受到严重冲击。中国和中东欧国家在维护以规则为基础、以世贸组织为核心的多边贸易体制方面，有着广泛的共识和共同利益。

在新冠疫情的形势下，中东欧各国GDP增速均显著下降，欧盟2021年至2027年长期预算金额为1.074万亿欧元，在预算基础上设立总额7,500亿欧元的“恢复基金”，从而使欧盟未来能够使用的财政工具总规模高达1.82万亿欧元。其中，3,900亿欧元可用作无偿拨款和项目拨款，3,600亿欧元作为低息贷款。恢复基金将助力各个国家从新冠疫情中复苏。

- **私企投资项目占比提升：**新冠疫情导致中东欧多国GDP显著收缩，原有的基建投资比例也随之缩减。为了振兴经济，多个国家将基建投资作为经济振兴的主要手段。随着国家投资的减少和项目投资的需要，私企投资项目和银行债务融资将成为项目可行的关键。
- **贸易锐减，复苏潜力增加：**根据中国商务部发布的2020年1-3月中国与欧洲贸易统计表，2020年1-3月中国与中东欧16国的贸易数据仅在和斯洛伐克、黑山以及塞尔维亚方面实现了正增长，其他国家均出现不同程度的下跌，平均下降了5%左右；如若剔除对塞尔维亚贸易的显著增长，调整后贸易数据下降了9%左右。如果中国抓住中东欧国家在复苏中的需要，将会有更多的商品和资本通过“一带一路”倡议进行流通。

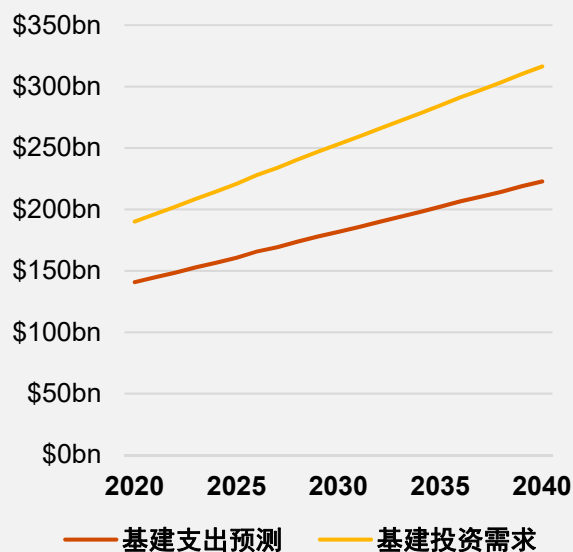


非洲地区

非洲的基础设施需求

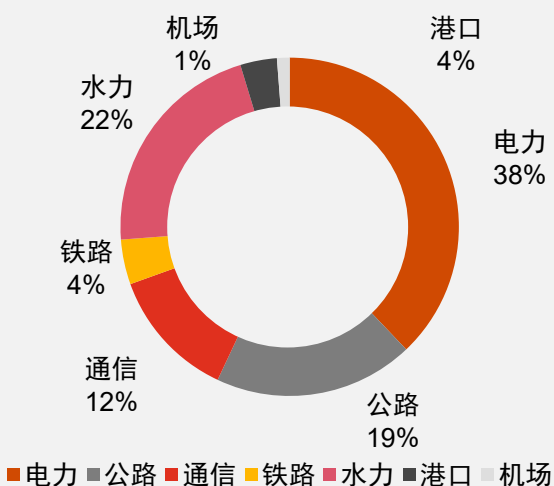
从2020至2040年，非洲地区的基础设施支出预测总额将会达到3.8万亿美元，即平均每年1,900万亿美元。

图30：2020-2040年的基础设施支出需求预测（十亿美元）



数据来源：牛津经济研究院

图31：非洲区按行业划分的基础设施支出



数据来源：牛津经济研究院，普华永道分析

目前，非洲基础设施资金主要来自政府开发援助、经济合作与发展组织（经合组织）投资方。以及中国、印度和海湾国家等非经合组织投资方。中国是目前最大的投资方。¹¹

基础设施建设仍然有广阔机遇，投资缺口巨大。绝大多数非洲国家的政府都把发展基础设施作为执政的重要目标，越来越多的非洲国家认识到自给自足的重要性，大力推进工业化进程。基础设施建设作为工业化的前提和重要基础成为诸多非洲国家吸引外资，进行支持的重点。即便是非洲最发达的南非也在呼吁“向东看”，吸引更多的中国投资。¹²

非洲的交通基础设施发展较为滞后，运输部门投入的投资比例低于世界平均水平（2007至2015年占27%，而世界平均水平为45%）。对于仅占非洲基础设施投资3%的铁路而言，这一差距尤其突出（世界平均水平为12%）。在公路投资上，当前趋势与投资需求之间的缺口最大，预测投资需求几乎是目前已投资项目规模的两倍。

随着中国在基础设施支出和发展方面占主导地位，且成为非洲最大的贸易伙伴，中国企业已经凭借其资本和知识技术，在“一带一路”倡议下继续推动与非洲基础设施发展。同时，非洲在“一带一路”倡议中发挥着重要作用。

¹¹ Foster, V. (2009). Building Bridges: China's Growing Role as Infrastructure Financier for Sub-Saharan Africa. Executive Summary.

¹² 标银集团公众号

近年“一带一路”在非洲的标志项目：

- 中国电建于2019年1月签署尼日利亚拉各斯州新月岛填海、基础设施、收费公路和桥梁项目合同
- 中国能建葛洲坝集团于2019年7月签约尼日利亚州际高速公路项目
- 中国武夷于2019年1月签约埃塞俄比亚阿贝银行办公大楼项目
- 华坚集团于2019年1月签订了埃塞俄比亚3000万美元变电站项目
- 中国铁建承建埃塞俄比亚史申达公路项目于2019年11月开工

尼日利亚

埃塞俄比亚

肯尼亚

- 肯尼亚风电项目-葛洲坝国际公司于2019年11月15日签署合同框架协议
- 肯尼亚蒙巴萨KOT项目-中交物资有限公司于2019年8月中标
- 肯尼亚城市综合体项目-中甘国际于2019年8月中标
- 肯尼亚MWACHE大坝工程-水电十五局于2019年8月中标

新环境下的“一带一路”

受新冠疫情影响，国际货币基金组织在2020年6月预测撒哈拉以南非洲在2020年的国内生产总值增长为-3.2%，而世界银行也预测GDP增长率在-2.1%至-5.1%之间。

疫情预计将显著扩大整个非洲大陆的财政赤字，使基础设施融资更加困难。整体而言，疫情可能会在中短期内使大多数大型发展项目因封锁、跨境检查和其他预防措施导致的劳动力和物资短缺而暂停建设。

截至2020年6月底，埃塞俄比亚已成为情爆发最严重的非洲地区。虽然其国家发展项目仍在进行中，包括价值48亿美元的埃塞俄比亚文艺复兴大水坝，然而埃塞俄比亚政府在偿还债务方面遇到了重大困难，并试图重新谈判亚的斯亚贝巴-吉布提铁路、亚的斯亚贝巴-塞贝塔-米索-德瓦莱公路项目的付款时间表以及偿还中国其他债务的利息等问题。这

些问题将会导致小型项目缺乏资金，例如，Awash和Hara Gebeya之间的电气化铁路原本预计在2019年开工建设的安排已被推迟。作为拥有埃塞俄比亚近一半的外债的国家，中国在贷款偿还方面也作出了很多的努力，承诺在2020年底之前埃塞俄比亚可暂缓偿还一些贷款的本金和利息。¹³

中国对非洲出口金额在2019年年初经历了短暂的低谷后，于2019年上半年迅速攀升，达到历史最高点。受疫情影响，在2020年2-3月下滑巨大，随后慢慢恢复。中国外交部在2020年6月公布的一项调查显示，20%的“一带一路”项目受到新冠疫情的严重影响，随着非洲各国经济财政状况压力在疫情后几年逐步凸显出来，非洲“一带一路”项目的债务可持续性将在未来几年受到较大影响。¹⁴

¹³ <https://chinaafricaproject.com/analysis/the-impact-of-the-covid-19-pandemic-on-infrastructure-development-in-africa/>

¹⁴ <https://www.beltandroad.news/2020/08/01/impact-of-covid-19-on-belt-road-initiative/>

小结

从以上分析可见，基础建设在“一带一路”参与国的持续发展，大力促进了当地的工业发展；国内和跨境的供应链的建立和合作，亦逐步加快推进了“一带一路”倡议以及全球跨国贸易。同时，产品和服务质量和效率的不断提高，将会为电子商业和贸易数字化提供关键的基础和需求。

“一带一路”倡议下的全球交通运输与物流行业投资概况

作为连通生产、贸易、消费等环节的纽带，交通运输与物流行业涵盖空运、航运、铁路运输、物流、货运等多个重要细分领域，对于“一带一路”的经济发展与人文交流起到关键作用。作为推动交通运输与物流行业发展的重要方式，投资并购活动始终受到关注，某种程度上，投资并购的活跃程度和特点体现了本行业的发展热点以及趋势。

据统计，全球交通运输与物流行业的相关并购约占所有行业并购总交易金额的4%。2017年至2020年上半年交通运输与物流领域共发生超过800宗交易金额在5,000万美元以上的投资并购交易，整体交易规模约4,300亿美元，其中东亚、东南亚、中欧、西欧及南美等“一带一路”沿线国家和地区相关的交易贡献了较大份额。

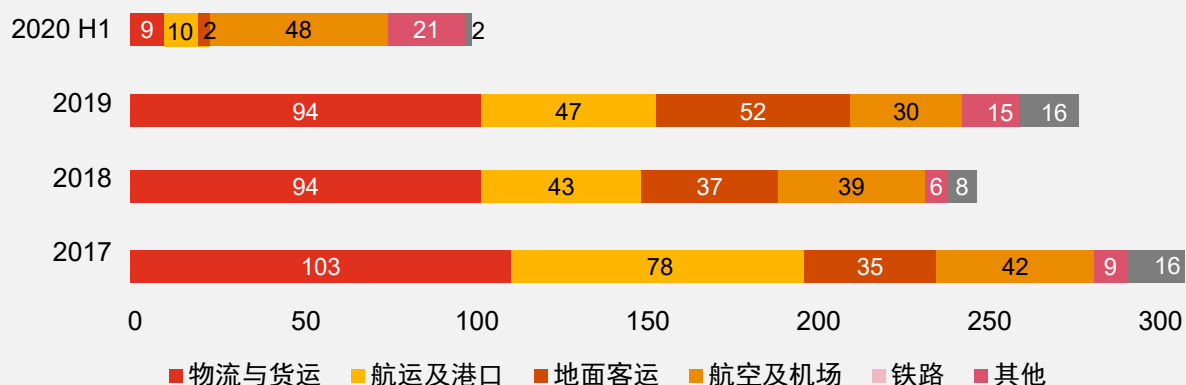
2018年起，中美贸易纠纷对于世界贸易和经济环境的影响显著，影响了全球交通运输与物流业交易的活跃度，导致2018年行业投资并购活动放缓，但在2019年则有所回升。2020年上半年，受新冠疫情冲击，相关投资并购活动暂缓，行业整体的并购交易规模大幅减少，对于不同细分行业来说所受影响程度不同，如物流及货运领域的并购交易活动恢复较快。

在全球范围的并购交易中，中国表现最为活跃并占据交易并购的领先地位，近三年来约有30%的交易与中国相关。除专注本地市场，国内企业亦在国家“一带一路”倡议下，结合自身的业务特点与优势，顺应跨境贸易及电商产业的发展，在“一带一路”沿线国家和地区进行投资布局。从地区来看，亚洲的东南亚地区、欧洲的西欧和中欧是国内企业出境投资的重要目的地，而物流与货运、航运及港口则是首先关注的领域。

未来，随着“一带一路”倡议的推进，沿线国家跨境贸易将继续快速发展，而这也推动交通运输及物流行业的发展及相关并购活动的活跃度。其中，交通物流基础设施凭借着其良好的抗风险能力持续获得关注，除了这些重资产细分领域外，智能数字化、综合物流等领域的机会亦吸引着投资者的广泛关注。

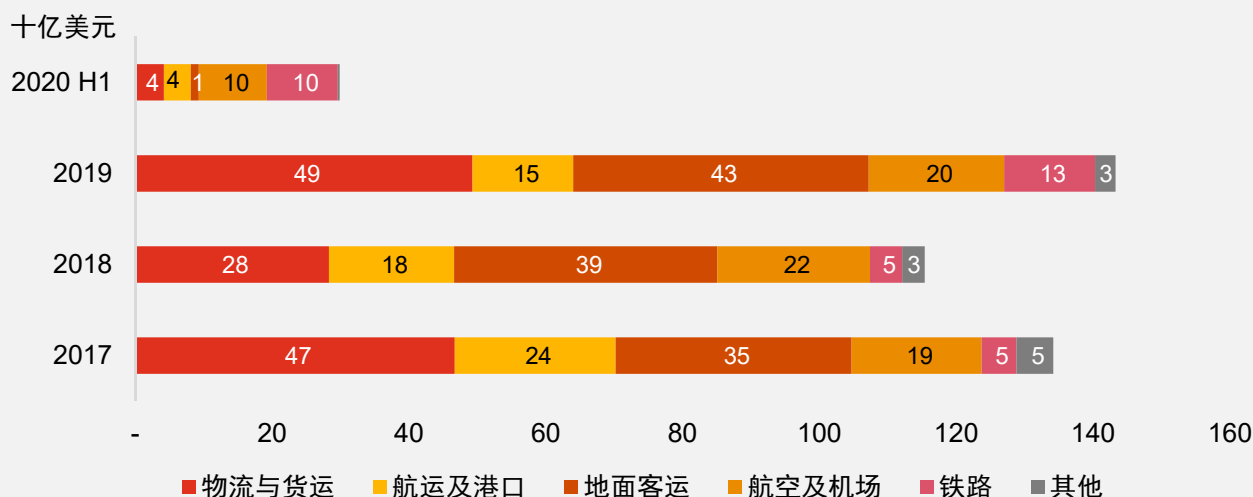
2017-2020年上半年交通运输与物流行业并购交易回顾

图32：2017-2020年上半年全球交通运输与物流行业交易数量



资料来源：Thomson Reuters, mergermarket及普华永道分析

图33：2017-2020年上半年全球交通运输与物流行业并购交易规模



注：

1. 物流与货运包括本地汽车货运，长途汽车货运，货运安排业务，包装和装箱业务，邮政服务，快递服务，普通仓储业，冷冻仓储业等；地面客运包括公路、街道及桥梁建造，通勤铁路公交系统，巴士及其他公共汽车公交系统，出租汽车服务，租车业等。
2. 上述全球并购交易数据涵盖金额在5,000万美元以上的交易。

资料来源：Thomson Reuters, mergermarket及PwC分析



2017-2019年间，全球交通运输与物流行业的总体并购交易情况发展平稳。全球交易2017年交易宗数达到高峰后，2018年交易宗数及交易规模同比分别下降20%及14%，但在2019年有所回升，交易宗数及交易规模较2018年分别上升12%及24%。以下将从地区和细分领域两个维度回顾2017年至2019年行业并购交易的特点。

地区分布

在2020年中期以前，全球交通运输与物流行业并购交易始终活跃，其中“一带一路”国家和地区贡献了较大份额。从具体地区来看，

亚太地区：交易频率较高，主要受中国境内，以及东南亚等地区的交易的驱动；

欧洲地区：单笔交易金额较大。跨境交易的比例也较大，作为“一带一路”重要节点国家的西班牙与德国在交易的表现尤为活跃，这主要是因为欧洲等地的运输物流业国际化程度明显，对外国投资者具有吸引力。

南美地区：交易数量总量较小，但近年来愈加活跃，尤其是基础设施相关的交易频繁发生，交易活动多数发生在巴西及智利。

细分领域分布

从各个细分领域来看，物流与货运、航运及港口等是投资者关注的热门领域。

物流与货运：物流与货运是各个细分领域中交易宗数最多的领域。快速增长的全球电商产业、本地良好的零售环境，以及供应链数字化的快速发展为相关交易活动的主要驱动力。就“一带一路”国家来看，西亚和南亚地区随着电商产业的完善和发展，吸引一大批国际物流巨头并购交易。亚马逊通过收购阿联酋的Souq.com进入中东市场，同时在印度自建物流中心。DHL全球货运公司与阿布扎比商业枢纽，即阿布扎比港口子公司KIZAD签署协议建设一个物流中心，提供物流和供应链服务，提高运输时效，连接全球客户。

航运及港口：近年来，航运业及港口行业的整合与收购不断进行，行业集中度已攀升至较高水平。如招商局港口通过与达飞货运集团的合资公司terminal link完成了对广泛分布在东南亚、中东欧等“一带一路”沿线地区的港口资产的收购。未来行业内的大型并购机会较少，但中小型区域性资产仍存在整合空间和并购机会。

地面客运：大多为大型交易基础设施项目，主要涉及到收费公路特许权或公路资产的收购，交易呈逐年递增态势。

航空及机场：相关并购主要集中在亚洲和美洲地区，疫情可能进一步刺激航空及机场的整合。

铁路：交易数量长期处于较少的细分领域，主要由于铁路公司国有企业所占比例高且经常涉及反垄断审查。

新冠疫情的冲击影响

2020年初突如其来的新冠肺炎疫情，令全球经济、社会运行陷入低迷甚至停滞的状态，交通运输物流行业受到明显的冲击。在新冠疫情全球蔓延且反复的环境下，相比起长远的扩张规划及投资并购活动，短期内的稳定及现金流管理对于企业来说更为重要。行业活动的低迷亦使得投资者变得更为谨慎，投资并购活动较以往期间有了较大幅度的下降。2020年上半年5,000万美元以上总共有92宗交易并购，交易宗数及交易总金额较近5年的平均数下降26%和57%。

2020上半年发生的8宗金额大于10亿美元的交易中，4宗涉及交通基础设施标的的投资并购。在未来不确定性较大的情况下，港口和联运码头等有稳定回报及受到疫情冲击相对较少的资产类型，在未来将更有吸引力受到投资者青睐。

从地区来看，欧洲、亚洲等“一带一路”参与国继续显示出良好的活跃度，贡献了全球一半以上的交易规模和数量。其中，欧洲的企业和投资者显示出惊人的韧性，参与了约33宗收购（对比2019年上半年33宗，下半年36宗），总交易金额103亿美元。而有赖于中国境内的交通运输与物流行业并购交易的活跃，亚洲地区的交易数量和规模继续领先其他地区，在2020年上半年发生了50宗，约203亿美元的并购交易。与中国相关的并购交易规模环比虽然有所小幅下降，但交易次数亦保持着往年的水平，暗示投资者对行业前景的乐观积极。



中国交通运输与物流行业并购情况

整体并购交易情况

作为“一带一路”倡议的发起国和中坚力量，中国一直是亚洲地区交通运输与物流行业并购交易的中心，亦对国际交通运输与物流行业并购交易市场具有重要影响力。

近年来中国交通运输与物流行业的并购交易规模虽然呈现持续下降的趋势，但整体交易数量却逆势保持稳步增加。投资者依旧对交通运输与物流行业有着巨大的兴趣和积极性，并因应政治经济环境调整的并购交易策略与方向。

表1：2017-2020年上半年中国交通运输与物流行业并购交易数量

	2017	2018	2019	2020 H1	合计
本地	115	131	140	74	460
出境	18	9	16	9	52
入境	11	5	8	5	29
总计	144	145	164	88	541

资料来源：Thomson Reuters, mergermarket, 投中数据, 普华永道分析

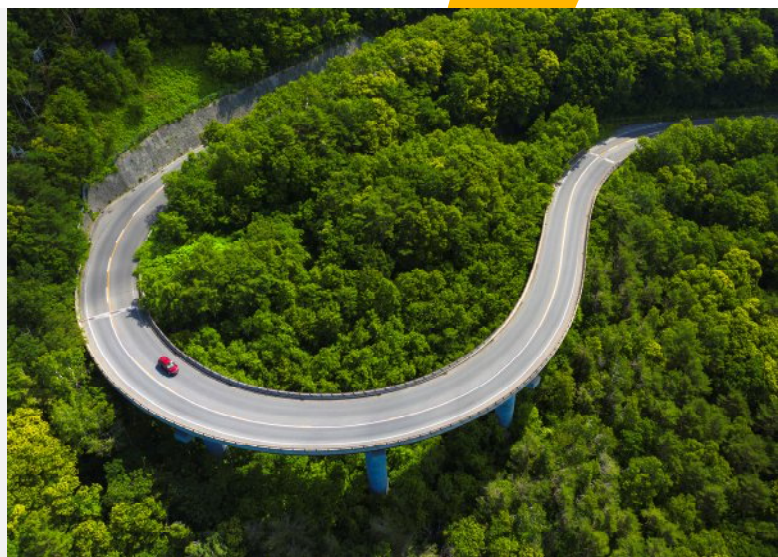


表2：2017-2020年上半年中国交通运输与物流行业并购交易规模（百万美元）

	2017	2018	2019	2020 H1	合计
本地	28,370	26,440	17,547	7,773	80,129
出境	41,201	2,256	2,798	596	46,851
入境	1,634	1,127	890	215	3,866
总计	71,206	29,823	21,234	8,584	130,847

资料来源：Thomson Reuters, mergermarket, 投中数据, 普华永道分析

注：为了更好地分析2017年至2020年上半年间中国交通运输与物流行业的并购交易市场，上述统计数据覆盖金额1,000万人民币以上的交易。

2017年，国内投资者积极布局“一带一路”参与国家与地区，先后产生了中投集团牵头以122.5亿欧元收购欧洲物流设施资产组合Logicor，以及万科领衔财团以159亿新元私有化普洛斯等巨型交易。这些巨型交易亦推动2017年的交易规模成为迄今为止的最高水平，达到712亿美元。

但从2018年开始，并购交易规模呈现了持续下降的趋势。这主要由于中国与美国持续的贸易摩擦使得国内外经贸前景不明朗因素增加。而部分外国政府对中国投资者投资收购当地重资产项目审查力度的增大，亦一定程度影响了国内企业开展大型海外投资收购的积极性，尤其在交通基础设施方面。

2018年，中国交通运输与物流行业的总体并购交易规模减少至298.2亿美元，其中海外并购交易规模大幅降至22.56亿美元。至2020年上半年，中国地区的交通运输与物流行业并购规模进一步降至85.84亿美元。

但与此同时，2017年以来并购交易活跃度依然保持较高水平，并购交易数量稳步上升。2017年并购交易数量为144宗，其中境内外跨境并购合计29宗，到2020年上半年，交易数量增加至88宗，其中境内外跨境并购合计14宗。这显示，即便是在错综复杂的国际政治经济叠加新冠肺炎疫情冲击的环境下，投资者仍然积极投资布局国内外交通运输与物流的标的，对于海外并购尤其是“一带一路”沿线国家和地区的标的保持较高的热情。



中国交通运输与物流行业出境并购情况

2017年至2020年上半年，中国交通运输与物流行业的海外并购共发生52宗，涉及金额468.51亿美元。相比国内交易，出境交易具有交易数量少、单笔金额大的特点。

出境地区分布

表3：2017-2020年上半年中国出境并购按地区及细分领域分布

地区及细分领域	交易数量	交易规模（百万美元）
亚洲地区	28	24,740
物流与货运	20	18,494
航运及港口	4	5,259
地面客运	3	959
航空及机场	1	28
欧洲地区	12	17,939
物流与货运	6	15,633
航运及港口	2	984
地面客运	1	807
航空及机场	3	514
南美地区	4	2,009
航运及港口	3	1,991
航空及机场	1	19
其他地区	8	2,163
物流与货运	6	1,341
航运及港口	1	478
航空及机场	1	343
总计	52	46,851

从地区来看，东南亚、南亚、中欧、东欧等“一带一路”沿线的国家和地区是中国海外并购的主要目的地。

随着“一带一路”倡议推进，中国企业海外并购的范围越来越广，投资者的海外并购热门目的地从东南亚地区、西欧进一步延伸到中欧、中东、南美、非洲等地区。其中亚洲、欧洲两个地区合计的交易数量占总数量的77%，交易规模占总规模的91%。

2017年至2020年上半年期间，亚洲地区依然是中国投资者海外并购的首选，贡献了54%的交易数量和53%的并购交易规模，其中东南亚是重中之重。东南亚地区基础设施条件提升空间大，而人口增长快，资源禀赋强，亦是国内部分制造业转移的方向重点，未来发展潜力大，是大多数海外并购投资者关注的第一站和重点。

中国投资者近年亦加大在南亚、中东等地区的投资，以参与到当地的行业发展之中，更好地服务于日益频繁的跨境贸易及电商产业的需求。其中，在2019年，有3宗物流与货运领域的并购交

易发生于印度，有4宗地面客运、航运及港口等领域的交易发生在中东北非地区。

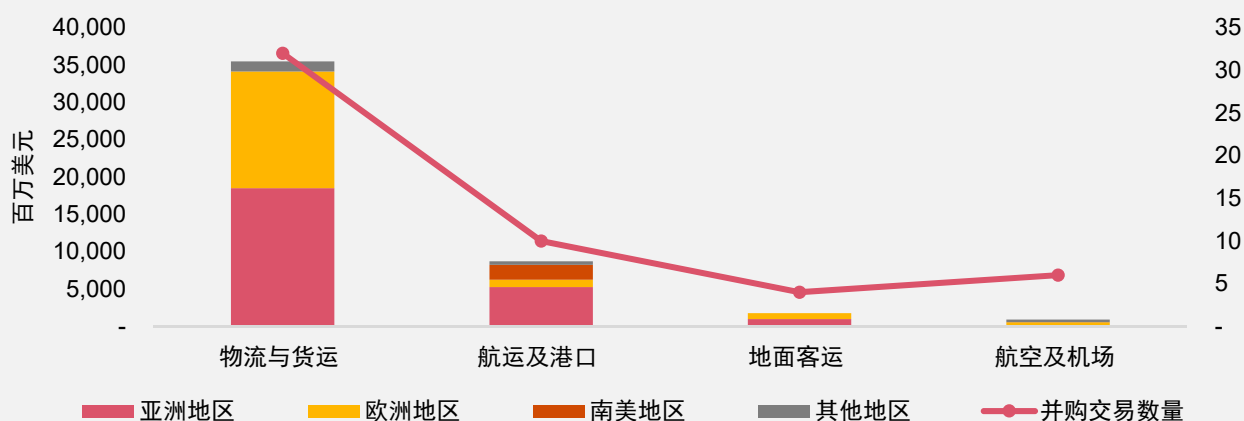
欧洲地区则位列第二，贡献了23%的交易数量和38%的并购交易规模。作为“一带一路”线路上的终端，欧洲地区在贸易、电子商务上拥有重要地位，使得当地物流与货运行业的投资并购机会吸引着国内投资者。2017年，中投公司牵头完成了对Logicor项目的收购。该项目的600多个资产分布在波兰、匈牙利、葡萄牙、意大利等17个欧洲“一带一路”参与国家，其中部分项目更处于中欧班列的重要节点城市。2019年，中国外运以约3.86亿欧元收购欧洲货运服务提供商KLG Europe Holding B.V.下属7家附属公司100%股权，收购标的在欧洲拥有高密度且稳定的欧洲陆上运输网络。

随着沿线国家和地区的交通基础设施不断完善、中欧班列等跨境交通的持续运营，跨境电商产业将会得到进一步的蓬勃发展。而这又将进一步吸引着投资者加大在人口增长快，资源禀赋强、发展潜力大的地区开展投资，如东南亚、南美等地区。

出境细分领域分布

从细分领域来看，物流与货运占据中国交通运输与物流行业并购活动的主导地位，这与全球并购具有共同的特点。物流与货运领域的交易金额占中国出境交易总金额的76%。航运与港口、航空与机场、地面客运与铁路由于其投资规模大、回收期长的特点，更具有战略性投资特征。

图34：中国出境交易细分领域分布情况



资料来源：Thomson Reuters, mergermarket, 投中数据, 普华永道分析

物流及货运

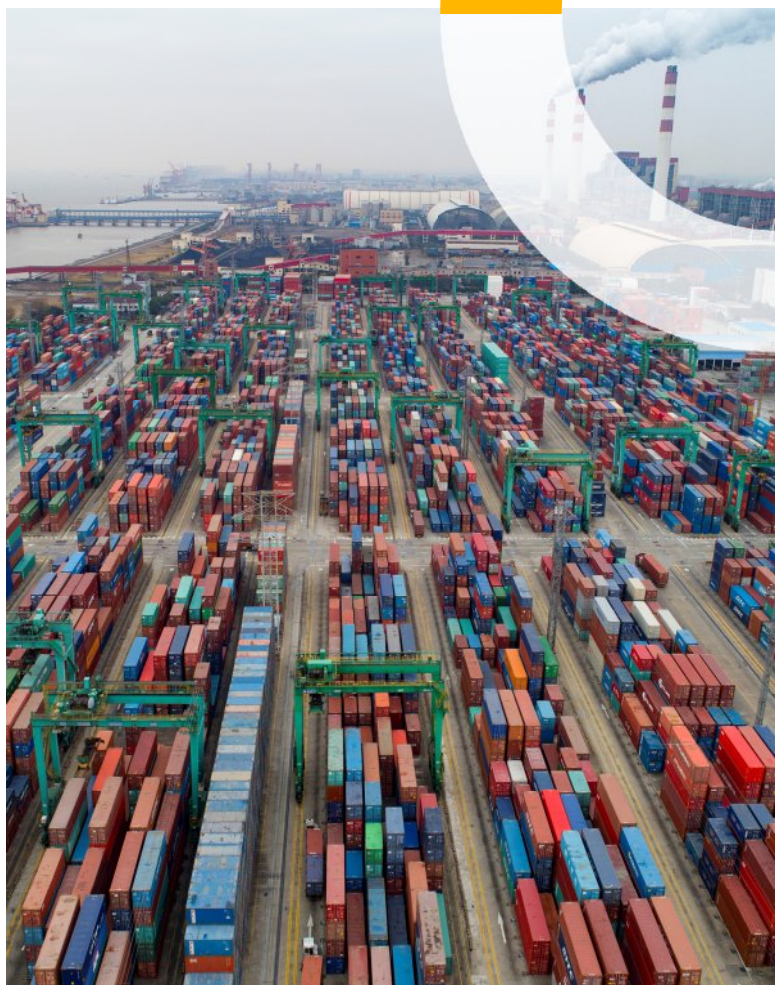
跨境电子商务交易的发展，推动国内领先物流企业出境投资并购，并主要聚焦在物流及货运行业，以支持产业出海、跨境贸易、跨境电商等商流领域的发展，巩固相应企业在国内以及“一带一路”区域上的市场地位。

除了关注传统的物流仓储外，投资者还将目光进一步拓展至综合物流、物流智能信息化及城市新零售物流领域等领域，进行投资时的目的也逐渐发生改变。投资者已经从过去的获得境外优势资产或经验，拓展到寻找与国内物流独角兽具有对标价值的潜在标的。2019年，国内网络货运平台满帮集团对巴西当地的车货匹配平台TruckPad进行了战略性投资。TruckPad成立于2013年，是巴西及拉美地区增长最快的车货匹配平台。满帮集团将输出其运营经验和技術，推动TruckPad在拉美地区的业务发展。

航运及港口

交易并购虽在2017年有所放缓，但国内大型集团依然跟随全球化战略，通过扩大与国际巨头的联盟合作，以及开展投资收购，强化其在全球尤其是“21世纪海上丝绸之路”沿线国家的服务网络。

如以招商局港口、中远海运港口为代表的大型国有企业在近年来积极在“一带一路”参与国家和地区投资，扩大其全球服务能力。2018年2月，招商局港口以约72亿港元收购巴西第二大集装箱码头TCP港口；6月，继续以38.9亿港元，收购澳大利亚东岸最大港口 Port of Newcastle 50%的股权。该港口是澳大利亚东岸最大的港口，亦是全球最大的煤炭出口港。中国远洋海运集团也延续了2016年希腊比雷埃夫斯港务局66.7%股权收购后，于2017年以约24亿港元继续收购西班牙 Bilbao、Valencia 集装箱码头51%股权以及比利时 Zeebrugge 集装箱码头76%股权；进一步完善海外网络布局。



地面客运

近年来，地面客运领域中的高速公路资产以其良好的稳健性和可预测的收益率，受到全球投资者的关注，跨境交易并购较为活跃。国内企业亦开始出境进行相关领域的资产投资，重点布局一带一路沿线的国家和地区。

路劲基建于2019年先后收购印尼两个收费公路公司40%的股权。招商公路、宁沪高速、皖通高速、四川成渝等5家上市公司组团在2019年12月提出以6.89亿美元收购土耳其当地重要通道运营商ICA公司，为国内首单对外大型海外公路控股并购。

随着“一带一路”倡议的持续推进，以及跨境电商贸易规模的稳步扩大，预计未来会有更多国内企业联合组成的大型财团共同出海投资竞购优质资产。

交通运输与物流行业趋势展望

后疫情时代下的行业复苏之路

经济学领域常用U型、V型、L型来研判经济或行业恢复的轨迹。其中，“U”型增长比“V”增长处于底部的时间稍长。“L”型增长则指因内需无法得到激发从而陷入较长期低谷或增长较为缓慢。在后疫情时代下，交通运输及物流里不同细分领域的恢复时间有所不同。



物流与货运：由于西欧、南亚、南美等地区疫情的严重以及持续反复，这些地区跨境贸易量的大幅下滑使得物流货运受到冲击。但各个物流与货运企业的具体恢复状况，将取决于他们所服务行业受到疫情冲击的程度。例如，汽车领域受到疫情的猛烈冲击，而食品行业几乎没有受到影响，医疗、医药行业的物流配送更是需求猛增。因此，综合来看，物流和货车运输板块的交易并购活动仍是整个交运物流行里最活跃的，未来将呈现V型或U型复苏。

航运及港口：受到疫情冲击较大，行业内大多数公司已经封存运力。但随着欧美发达国家人们对防疫态度的放松，以及下半年重要节假日的到来，发达国家地区对来自亚洲等地基本生活用品的需求将扩大，航运及港口市场将迎来较为快速的复苏，尤其是中美、中欧航线，未来预计将呈现V型或U型复苏。

航空与机场：隔离和出行限制造成出行需求锐减，客运行业遭受重创。其中，航空业受到的冲击最为严重，预计为L型恢复曲线，预计行业需到2023年方可恢复到疫情前的水平。

地面客运及铁路：在疫情冲击影响下，区域间的人员来往有所减少，各国地面客运及铁路业务短期内受疫情影响较大，而各地的疫情发展亦呈现不同的特点，人员流动的恢复情况亦有所不同，因此不同地区的复苏情况亦有所不同。如亚洲国家疫情渐趋明朗，社会经济活动逐步恢复正常，预计呈U型复苏。但欧洲、美国等地疫情持续反复，经济持续受到较大冲击，复苏之路存在较大不确定性。



“一带一路”倡议下的行业未来投资并购交易展望

“一带一路”倡议将继续推动交通运输及物流行业的发展及相关并购活动

自提出“一带一路”倡议以来，中国与相关沿线国家的经济合作发展得到良好促进，商品贸易往来大大增强，并进一步带来了大量的货物运输需求。这为全球尤其是“一带一路”沿线国家地区的交通运输与物流业的相关投资并购提供更大的空间。

“一带一路”沿线主要参与国家人口约44亿，经济总量约为21万亿美元，分别占全球的63%和29%。未来5年，许多“一带一路”沿线国家的经济和人口增长率将领先于全球平均水平（如印度尼西亚、俄罗斯、菲律宾和沙特阿拉伯等大型经济体），以及将实现高经济增长率的国家（如越南、马来西亚、孟加拉和以色列等）。

未来中国与沿线各国的过境运输、仓储物流、往来贸易更加频繁，通过对商流、物流、信息流、资金流的有效整合，供应链服务将有助于提高物流效率，降低物流成本。比如，中国已与世界200多个国家、600多个主要港口建立航线联系，海运互联互通指数保持全球第一。

随着“一带一路”倡议的深入布局，大型国有集团将进一步跟随倡议，就扩展国际商业网络进一步加深全球布局，并通过海外并购投资提升其在相关领域里的行业地位，助力其实现成为世界领先企业的目标。国内私营企业未来预计亦会加大在海外的投资拓展力度，满足持续扩大的跨境电商贸易需求。

投资者所关注的重点发展地区将集中在经济增长迅速及出口制造业前景良好的东南亚地区、经济发展潜力巨大的拉丁美洲等，以及经贸往来日益紧密的欧洲地区。

与此同时，国内企业在“一带一路”参与国家和地区开展投资时通常面对着政治、经济和运营环境等方面的风险。随着国际政治、经济环境更趋复杂多变以及国际摩擦外溢影响力增大，部分沿线国家对出售其国内重要资产的态度变得更为敏感。这些都对交通运输及物流行业的并购交易活动产生不利影响，尤其是涉及关键交通运输基础设施的控股权收购。

沿线国家的交通基础设施将持续受到关注

过去的行业并购交易中，有超过1/3交易的收购标的与交通物流基础设施相关，包括港口、公路、物流仓储等。对投资者来说，基础设施资产稳定性高，风险低，且回报可预测性更强，能够实现现在复杂多变的环境里获得确定性。因此，在经济低迷加上疫情常态化的影响下，预计未来投资者对收费公路特许权、公路资产、港口资产、物流仓储等交通物流基础设施标的的投资需求将不断增加，且在跨境贸易发展潜力巨大的“一带一路”沿线国家中尤为明显。

过去10年间，中国参与了众多国际交通基础设施项目的投资和建设，尤其在“一带一路”沿线国家，如物流仓储、港口、铁路、道路网络等。这其中大多数基础设施交易的收购标的在新兴国家和发展中国家。

展望未来，受部分“一带一路”沿线国家和地区工业化和城市化进程加快影响、国内产业出海转移的推进，以及跨境电商贸易的加速发展，交通基础设施的投资需求将得到进一步释放，相关物流仓储、公路、港口、铁路等交通基础设施互联互通项目将为行业的并购交易注入更强的活力。

数字化加速企业变革，出海投资加快进行

“一带一路”倡议里，亦包括发展“数字丝绸之路”，即加强在数字经济、人工智能、纳米技术、量子计算机等前沿领域合作，推动大数据、云计算、智慧城市建设，连接成21世纪的“数字丝绸之路”。数字丝绸之路的建设，将有力激发“一带一路”沿线及相关国家的经济活力和增长潜力，尤其是跨境电商贸易蓬勃发展。

在数字丝绸之路的背景下，参与国家和地区的交通运输与物流行业已逐步进入数字化时代，新冠疫情亦进一步加速了行业数字化变革的进程。目前，各国已陆续涌现出了交通运输与物流行业内的智能信息化领先企业，并已经获得了国内资本投资，如巴西车货匹配平台TruckPad、印尼物流货运平台Ritase、菲律宾物流SaaS服务解决方案提供商Inteluck等。

未来，“一带一路”沿线国家中，深耕交通运输与物流企业数字化、智能化领域，且业务运营模式成熟、具有对标性的公司将会受到更多关注。

小结

综上所述，运输物流在“一带一路”参与国的持续发展，特别在后疫情时代，为各参与国境内境外供应链的布局提供更大的灵活性和业务机会。而在“一带一路”参与国以至于全球供应链的布局不断更新迭代中，各国面对不同的挑战和机会，同时对提高物流仓储效率的电子化商业和数字化贸易，将会有巨大的需求。

3

金融服务行业的发展概览

在推进“一带一路”倡议建设的进程中，金融是一个重要支撑，是撬动和连接各国建设不可或缺的支点与纽带，也是促进设施联通、贸易畅通、资金融通的基础条件，跨境电子支付更是跨境电商以及全球化贸易的结算手段。因此，“一带一路”参与国需要强化金融对“一带一路”建设的支持，制定科学合理的金融支持方案，创新跨境投融资模式，加强金融产品创新与服务对接，增进区域货币金融合作，更好地发挥金融配置资源的功能，不断增强“一带一路”参与国之间的金融流通。

自“一带一路”倡议提出以来，中国金融行业坚定地推进和扩大对外开放，以实现国际贸易的支持及与实体经济的良性循环。具体来说，中国从以下几个方面积极有序地推进金融行业“一带一路”工作的开展：

一是积极推进跨境人民币支付体系建设和完善，人民币支付结算比例稳步提高。2019年，中国跨境人民币收付金额19.7万亿元，同比增长23%。其中，经常项目下跨境人民币收付金额合计6万亿元，同比增长18%，资本项目下人民币收付金额合计13.6万亿元，同比增长26%，人民币在经常项目下和资本项下的跨境使用更加活跃。

二是稳步扩大海外布局和对外开放。截至2019年末，中国共有11家中资银行在29个“一带一路”参与国设立了79家一级分支机构（包括19家子行，47家分行和13家代表处）。中资保险机构也已在香港、澳门、新加坡、印尼等地设立营业性机构。与此同时，截至2019年末，已有来自23个“一带一路”参与国家的48家银行在华设立了机构（包括7家法人银行、17家外国银行分行和34家代表处）。中国的上海证券交易所（“上交所”）、深圳证券交易所（“深交所”）、中国金融期货交易所（“中金所”）也各自发挥优势，通过一系列股权合作和业务合作参与“一带一路”建设。

三是加强金融创新与合作。除提供传统信贷支持外，通过跨境人民币融资、投贷联动、发行“一带一路”主题债券、出口信用保险等方式开展“一带一路”项目投融资，加强与外资银行同业及多边国际机构合作，共享收益，共担风险。同时，中国资本市场也与境外资本市场增加了互联互通，开展了产品、技术、人才等多方面、多层次的合作。

四是积极履行社会责任。践行绿色金融理念，在有效防控风险的前提下提供普惠金融服务，支持“一带一路”参与国的中小企业和民生发展。



跨境支付

在“一带一路”倡议下，跨境电商与跨境支付相互促进迅速发展

“一带一路”倡议极大推动了中国和“一带一路”参与国家之间的跨境电商业务

根据商务部统计，截至2020年1月，中国已经与22个参与国家和地区签署了电子商务合作备忘录，并建立了双边电子商务合作机制。中国与“一带一路”相关国家的跨境电商交易额同比增速超过20%，与柬埔寨、科威特、阿联酋、奥地利等国的交易额同比增速超过100%。

商务部相关负责人表示，在跨境电商领域，中国积极推进跨境电商综试区建设，例如宁波跨境电商综试区与拉脱维亚投资发展署合作启动了中国（宁波）—拉脱维亚跨境电商港湾项目，西安开通长安号（西安—明斯克）跨境电商出口专列。目前，中国跨境电商线上综合服务平台注册企业已经超过2万家，带动了168个配套园区，超万家企业转型升级，在80个“一带一路”参与国家和地区建设了200多个海外仓。2019年1月份至9月份，中国对“一带一路”参与国家和地区的跨境电商零售出口同比增长超过一倍，明显高于外贸的整体增速。

跨境电商的业务发展与跨境支付业务相互促进、相辅相成

跨境支付属于跨境电商中的基础设施，跨境支付平台的发展提高了跨境电商的运行效率，并提供安全的保障和信息增值；同时，跨境电商业务的迅速发展也对跨境支付平台提出了新的要求，促使跨境支付平台不断创新和迭代。

据网经社“电数宝”电商大数据库监测数据显示，2019年中国跨境电商市场规模达10.5万亿元，较2018年的9万亿元同比增长16.66%。在迅速发展的跨境电商业务大潮下，2019年中国跨境支付行业交易规模达7500亿元，同比增长51.69%。

数据还显示，2019年中国跨境电商的交易模式跨境电商B2B交易占比达80.5%，跨境电商B2C交易占比19.5%。在跨境支付交易的参与者中，银联国际、支付宝、微信支付布局频频。其中，蚂蚁金服和腾讯主要发力C端市场，连连支付、易宝支付等主要发力B端市场。

中国银联近年来在持续加大对“一带一路”参与国市场和业务领域的资源倾斜和投放。目前，“一带一路”参与国中已有106个国家和地区开通了银联业务，累计发行超过4300万张银联卡，受理覆盖逾1200万家商户80万台ATM，比“一带一路”倡议提出前分别增长了超过25倍、8倍和3倍。银联移动支付服务在31个国家和地区落地。

蚂蚁金服已经在“一带一路”参与国中的9个国家和地区打造出本地版支付宝，包括印度、泰国、菲律宾、印尼、韩国、马来西亚、巴基斯坦、孟加拉、中国香港。

腾讯在境外支付业务布局上主要依靠两条发展路径，一是通过跨境支付满足中国游客境外旅行的便捷支付需求，目前已支持超过40个国家和地区的合规接入，支持超过13个币种（包括人民币）直接交易。另一方面是在微信用户量比较高的地区，例如中国香港和马来西亚，腾讯申请了当地的支付牌照，以本地钱包向中国香港、马来西亚当地用户提供便利的移动支付服务，为当地居民提供吃穿住行一站式的生活服务。

连连支付品牌的全球化布局也早已经开始，已在美洲、欧洲、东南亚等国家和地区设立了多个海外公司，服务于全球中小企业的支付与结算网络，输出其在支付与金融科技等方面的综合服务能力。截止2018年6月，连连支付累计服务了中国30万跨境出口电商卖家，单其跨境支付业务一项，在上半年已超过200亿元人民币。



跨境支付以中国为圆心， 从多维度带动各国的跨境 支付建设

中国的支付行业在世界范围的发展水平属于领先地位

根据世界银行编制的2017年金融科技发展指数，在150个国家或地区中，新加坡排在第9位，香港16位，印度43位，泰国46位，孟加拉国96位。与之相应的是中国排在第2位，仅次于美国。

中国金融科技生态在发展速度、行业规模等方面展现出强劲的增长力，金融科技的普及率居于世界前列，甚至超越了诸多国际成熟市场。

以第三方支付发展为例，尤其是移动支付，中国的移动支付在交易量和渗透率上全球领先。公开数据显示，在全球10大移动支付市场中，有8个在亚洲地区。中国有86%的人口使用了移动支付，中国的移动支付普及率是全世界平均水平的3倍左右。

中国的支付行业从各个维度带动“一带一路”参与国的支付行业发展

• 激活当地消费市场

中国先进的支付工具和创新的支付场景为全球的消费市场带来了历史性的变革。

以侧重于C端的支付宝为例，支付宝覆盖全球超过40个国家和地区，接入了数十万家海外各类商户；同时在超过80个国际机场提供即时退税服务。据支付宝海外市场相关负责人表示，在马来西亚知名旅游目的地之一的沙巴州首府哥打基纳巴卢，当地的一家商店在接入支付宝后的3个月内营业额即增长了20%到30%，支付宝收款占到总额的40%以上。

与此同时，“一带一路”参与国家和地区与中国在电商层面的合作和贸易极大推动了当地的电商产业发展。以俄罗斯为例，2019年的“双11”，俄罗斯交易额达到创纪录的127亿卢布。借助跨境电商，“双11”已经成为全球众多国家的购物节。



- **技术赋能，提升当地支付技术水平**

在中国的支付企业积极开展全球布局的同时，也将领先的支付技术带到了世界各地。

据公开资料显示，2015年底开始，蚂蚁金服的技术团队开始频繁飞往印度，从系统架构改造，到风控体系搭建，全面帮助Paytm提升平台能力。印度支付宝Paytm的用户量已从3年前的3000万提升到了3亿用户，跻身全球第四大电子钱包。与此同时，蚂蚁金服的技术团队也在泰国、韩国、挪威多地协助当地团队提升技术水平，帮助当地团队搭建和完善支付平台。创新的支付解决方案为各个地区的支付行业带来了革命性的改变，进一步显著提升了当地支付平台的交易量。

- **帮助当地完善金融基础设施和监管**

在中国各大科技企业积极布局海外的同时，中国银联和人民银行也在协助各地完善金融基础设施和监管。

中国银联通过加快受理和发卡业务、布局移动支付产品、联合实施支付标准、参与支付基础设施建设等，推动区域内形成互联互通的支付网络。老挝、泰国的银行卡转接网络是以银联技术和标准建设而成，中国银联还向亚洲支付联盟、缅甸支付联盟等授权芯片卡标准。

与此同时，人民银行加快人民币跨境支付系统二期建设，其优良的系统功能和可靠的运维服务，吸引“一带一路”沿线国家的银行和金融市场基础设施加入，从而使人民币成为结算的重要选择。

根据《2020年人民币东盟国家使用报告》，人民币在东盟使用的基础设施进一步完善。截至2019年年末，东盟国家共有71家金融机构成为人民币跨境支付系统参与者，248家东盟商业银行与中国境内186家商业银行建立了人民币结算代理行关系，人民币跨境收付信息管理系统功能不断优化和完善。

- **帮助建立国际支付行业标准**

目前的国际支付行业标准由国际芯片卡及支付技术标准组织 (EMVCo) 制定，全球银行和商户必须遵守这一标准。针对中国领先的二维码支付，EMVCo在2017年制定了一套标准并在全球推广。作为全球移动支付的主要参与和推动者，中国正在推动各个支付标准的建立和完善。

在国际标准化组织 (ISO) 框架内，中国推荐84名ISO注册专家加入了26个ISO标准制修订工作组，深度参与各领域ISO金融标准编制。在第三方支付信息系统安全目的等，中国专家参与了牵头编制的ISO标准当中，同时，“一带一路”参与国家也积极参与，在标准立项和起草方面形成良好共识，合作推进。

与此同时，中国与泰国、吉尔吉斯斯坦、哈萨卡斯坦等国家围绕金融科技发展现状、标准制定、贯标成效等进行深入沟通交流，并对中国普惠金融、移动金融、条码支付、生物特征识别技术等标准应用和检测认证情况进行实地考察，深入探索金融标准合作方向。中国银联还与斐济、阿尔巴尼亚、坦桑尼亚、津巴布韦等9个“一带一路”参与国家就转接网络合作进行初步沟通，将继续推广支付清算基础设施、技术标准等。

在国家政策方面，中国制定发布《标准联通共建“一带一路”行动计划（2018—2020年）》，推动开展金融领域标准化合作，服务构建稳定公平的国际金融体系。围绕银行产品服务描述规范、第三方支付等消费者关注的重点领域，深化与沿线国家金融标准化合作，共同制定金融国际标准。欢迎沿线国家当地银行机构加入人民币跨境支付系统（Cross-border Interbank Payment System, CIPS），积极推广CIPS业务标准。截至2019年4月，中国与49个国家和地区签署85份标准化合作协议。通过开展标准对比研究，支持投资贸易便利化。



金融资本市场

资本市场作为金融服务行业的重要组成部分，为“一带一路”跨境贸易的顺利进行提供必要的资金融通，中国不断开放的资本市场一直在为“一带一路”夯实资金融通的基础。

观察发现，中国的交易所通过深化与“一带一路”参与国的交易所的合作，协助提升该国资本市场对所辐射区域内企业的金融支持力度；中国亦持续推进境内外资本市场资本工具层面的创新和互联互通；此外，在制度层面，畅通的跨境证券投资通道，可为在跨境贸易中积攒了大量人民币的境外企业提供保值增值的投资渠道。

中国交易所深化与“一带一路”参与国的国家交易所的合作

证券交易所是股票、债券、期货、衍生品等金融产品发生交易的场所，是实现资金融通有效进行的重要底层基础之一。帮助“一带一路”参与国家完善证券交易所的建设，可以提高该国实体经济参与企业获得直接融资的效率，在增强企业资本实力的同时，也刺激其对跨境贸易的需求和提高其完成交易的可靠度。

中国的上海证券交易所（“上交所”）、深圳证券交易所（“深交所”）、中国金融期货交易所（“中金所”）等交易所经过多年发展，在运营制度建设、金融产品创新、系统技术研发等方面逐渐摸索出一套相对成熟的科学观和方法论。中国的交易所各自发挥优势，通过一系列股权合作和业务合作参与“一带一路”建设。

股权合作

在与“一带一路”沿线国家进行股权合作时，中国的交易所会采取股权投资或者共同出资建立的形式进行。股权合作并不单纯寻求财务回报，更看重借此能够进一步推进中国资本市场开放，满足境外投资人对人民币证券产品的投资需求，为“一带一路”参与国的企业提供更便利的金融服务，并推进人民币的国际化。

2015年10月，作为中德两国战略合作项目，上交所、中金所和德意志交易所集团按照40%、20%和40%的比例共同投资2亿元人民币，成立中欧国际交易所股份有限公司（China Europe International Exchange AG，“中欧所”）。中欧所总部设在德国法兰克福，上交所理事长桂敏杰将出任首届监事会主席，德意志交易所集团首席执行官贾伟德（Carsten Kengeter）担任副主席。中欧所初期拟重点开发证券现货产品，用人民币计价和结算，待条件成熟时再上市金融衍生品。此举被认为是上交所和中金所支持“资本市场双向开放和人民币国际化”以及“一带一路”等国家战略的又一重要举措。



2017年1月，上交所、深交所、中金所、中巴投资有限责任公司及巴基斯坦哈比银行组成的联合体通过竞标成功收购巴基斯坦证券交易所40%的股权，其中中方三家交易所将持股30%。巴基斯坦证券交易所是巴基斯坦唯一的全国性证券交易所，由卡拉奇证券交易所、伊斯兰堡证券交易所与拉合尔证券交易所三家交易所经公司化改制后合并而成，产品涵盖股票、债券及衍生品。入股后，联合体将按照巴基斯坦“证券交易所公司化、去互助化及一体化法案（2012年）”要求的改革方向，全面加强巴基斯坦证券交易所在发展多层次股票市场、债券市场及衍生品市场、提升技术水平和提高投资者认知、加强投资者保护等方面的工作，助推巴基斯坦证券交易所和资本市场获得更快更好的发展。

2018年5月，由上交所与深交所组成的中方联合体通过竞标成功收购孟加拉国达卡证券交易所（“达卡交易所”）25%的股权。起源于1954年的达卡交易所是孟加拉国最主要的证券交易所，同时也是世界交易所联合会的正式会员，收购时有上市公司303家，上市公司总市值440亿美元。入股后，中方联合体将根据平等、合作、互利、共赢的原则，遵守两国主管部门相关规定和孟加拉国当地法律法规，有序推进与达卡交易所在交易技术、市场培育、产品开发等重点领域的务实合作，助推达卡交易所取得更好发展，共同参与和支持“一带一路”建设，为两国资本市场健康发展做出贡献。

此外，上交所还与哈萨克斯坦国际金融中心（AIFC）共同建设哈萨克斯坦的阿斯塔纳国际交易所并参股25.1%，与阿联酋阿布扎比国际金融中心（ADGM）签署谅解备忘录以共同建立新的交易所。

业务合作

除了股权合作，中国交易所还在业务层面与“一带一路”参与国的国家交易所进行深度交流，通过与参与国的交易所签署合作谅解备忘录或战略合作协议，进一步改善两地资本市场的合作机制和环境，促进两国金融市场之间的联系。

其中，上交所已与日本交易所、卢森堡交易所、马来西亚交易所、布达佩斯交易所等签署协议，约定双方在市场开放、产品合作开发、人员互访、信息沟通、经验交流等方面进行合作。深交所已与马来西亚交易所、泰国证券交易所、印尼证券交易所等达成共识，合作建立中小企业跨境服务机制，通过发挥其创新创业投融资服务平台（V-Next平台），面向两国中小科创企业提供包含常态化路演展示、信息对接、论坛研讨、孵化培育等在内的全方位服务，支持各国中小科创企业跨境资本形成，助力技术转移合作和科技成果转化。

此外，中国交易所在技术输出方面的突破，深交所成功实现了中国交易所首次商业化输出交易系统。2019年11月，深交所与巴基斯坦证券交易所（“巴交所”）交易与监察系统升级项目签约仪式在深圳举行。根据协议，深交所将以自主研发的最新一代交易和监察系统为基础，结合巴基斯坦资本市场发展实际，升级巴交所现有交易系统并建设市场监察系统。此次签约是新兴市场间技术合作的突破，也是深交所技术系统第一次在与全球顶尖系统供应商激烈角逐中获胜，开启了中国证券技术系统走出国门的先河。

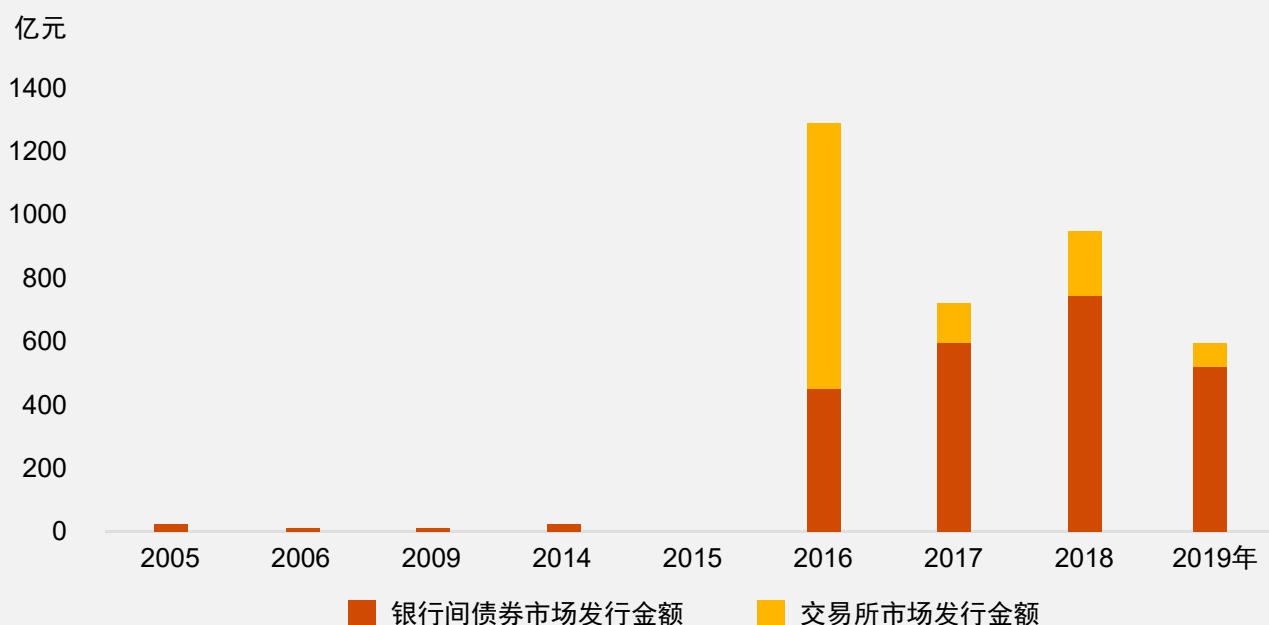
持续推进资本工具层面的创新和互联互通，拓宽“一带一路”参与国的公司融资渠道激活当地消费市场

“一带一路”参与国家与中国的双边贸易涉及资金量巨大，参与国的企业有必要拓宽多元化融资途径，充分利用中国资本市场的融资能力和资源配置效力，可以帮助企业获取经营扩张和贸易往来所需资金。

熊猫债

熊猫债作为在岸人民币债券，具有低风险和回报稳定的特征，不仅为境外发行人拓宽融资、优化债务结构提供了新渠道，还为境内外投资人合理配置资金、多元化人民币资产组合提供了更多选择。随着中国债券市场双向开放的持续发展，熊猫债有关账户开立、资金存管、跨境汇划等管理方式不断完善，境外主体发债的便利性和规范性稳步提升，境外机构到中国债券市场发行熊猫债的热情也在提升。

图35：银行间市场和交易所市场熊猫债券发行金额



数据来源：中国人民银行

根据央行发布的《2020年人民币国际化报告》，截至2019年末，熊猫债发债主体已涵盖政府类机构、国际开发机构、金融机构和非金融企业等多种类别，累计发行金额达到3,751亿元人民币。2019年，银行间市场和交易所市场累计发行熊猫债40支，共计598亿元，发行支数和发行规模较去年均有所下降。菲律宾政府、葡萄牙政府、新开发银行、意大利存贷款集团等周边国家及“一带一路”参与国家境外机构在中国债券市场共发行熊猫债超过400亿元，占2019年发行总金额的68%。

戴姆勒是发行熊猫债的非金融企业代表之一，该公司以旗下梅赛德斯奔驰轿车品牌最富盛名，截至2019年底熊猫债的累计发行金额为570亿元人民币。熊猫债为戴姆勒原有的融资渠道做了额外的补充，从生产环节到物流环节、金融服务环节，给公司的最终用户提供一个全系列的服务方案。

沪伦通全球存托凭证 (GDR)

随着金融市场的逐步开放，中国证监会和英国金融行为监管局于2019年6月发布《联合公告》，原则批准上海证券交易所（“上交所”）和伦敦证券交易所（“伦交所”）开展沪伦通。这一政策的出台，为中国企业的国际化道路铺平了道路。2019年6月20日，华泰证券股份有限公司（“华泰证券”）发行的沪伦通下首只全球存托凭证（“GDR”）产品于伦交所正式上市，为沪伦通西向业务拉开序幕。2020年6月17日，中国太平洋保险（“中国太保”）沪伦通全球存托凭证（GDR）于伦敦证券交易所沪伦通板块正式挂牌，为其稳步推进公司的国际化布局提供了资金保障。

沪伦通的成功通航是中国资本市场国际化进程的又一里程碑，有利于进一步提高中国资本市场的全球竞争力和国际影响力。

“一带一路”主题债券

“一带一路”主题债券作为参与国企业的重要融资途径，进一步提高了资本市场利用效率。其中，自2015年起，中国银行通过其境外主体，已先后发行5期“一带一路”主题债券，总规模近150亿美元，发行币种达到7个，主要包括人民币、港币以及欧元、美元等，发行地区包括阿布扎比、匈牙利、卢森堡、德国、澳大利亚、新加坡等。截至目前，中国银行是“一带一路”主题债券发行次数最多、规模最大、范围最广、币种最丰富的金融机构。

此外，工商银行也于2019年4月发行了全球首支绿色“一带一路”银行间常态化合作债券，涵盖人民币、美元、欧元三种币种，发行主体为工行新加坡分行，由“一带一路”沿线十多个国家和地区的22家机构承销。

“一带一路”主题债券既满足了中资银行在沿线的分支机构的资金需求，同时其所涉及的绿色项目及资金用途又符合国际和国内绿色债券的相关准则。以银行信用引导全球资金汇聚于沿线地区，有效降低沿线国家融资成本，从而支持当地的项目建设和企业发展，有利于提升沿线各国在全球供应链、产业链和价值链上的地位。



制度层面跨境证券投资可为沉淀的人民币资金提供投资渠道

随着人民币跨境使用的快速增长，“一带一路”参与国的企业通过贸易积攒的人民币也在增加，这些企业渴望有效的途径来实现沉淀人民币资金的保值和增值。在制度层面，中国资本市场已构建多元化途径满足境外企业跨境证券投资的需求，境外企业可通过RQFII、沪港通、深港通、沪伦通、债券通等渠道投资中国金融市场。

中国正在通过多项政策措施推动资本市场的双向开放。其中，2019年5至6月，人民银行、外汇局发布《存托凭证跨境资金管理办法（试行）》作为“沪伦通”和存托凭证业务的重要配套政策安排，并正式启动了沪伦通；9至10月，取消QFII/RQFII投资额度及RQFII试点国家和地区限制，人民银行、外汇局发布《关于进一步便利境外机构投资者投资银行间债券市场有关事项的通知》，允许同一境外主体QFII/RQFII和直接入市渠道下的债券进行非交易过户，资金账户之间可直接划转。2020年9月25日证监会、央行及外管局联合发布《合格境外机构投资者和人民币合格境外机构投资者境内证券期货投资管理办法》，证监会也同步发布相关配套文件。QFII/RQFII新规降低了准入门槛，扩大了投资范围，加强了监管，进一步加大中国A股市场对外资的吸引力。

越来越多“一带一路”参与国的投资者投资中国金融市场，获取人民币金融资产的高收益投资回报，分享中国经济增长的好处。根据人民银行提供的数据，2019年，证券投资人民币跨境收付金额合计9.51万亿元，同比增长49.1%，净流入6,219亿元。其中：

债券投资：2019年，共计796家境外机构进入银行间债券市场，直接入市435家，通过“债券通”入市491家，其中130家为同时通过两种渠道入市。全年净流入4,501亿元，其中债券通渠道净流入1,378亿元，直接入市渠道净流入3,123亿元。

沪深港通：2019年，沪深港通业务跨境收付金额合计1.03万亿元，同比增长22%，资金净流入574亿元，其中沪股通和深股通净流入2,770亿元，内地投资者通过港股通净流出2,196亿元。

RQFII：截至2019年末，共有21个国家和地区获得RQFII投资额度1.99万亿元。223家境外机构备案或申请投资额度6,941亿元。2019年，RQFII资金净流出260亿元。2019年9月，取消RQFII投资额度及试点国家和地区限制。

中国债券和股票持续纳入国际知名指数：债券方面，2019年4月，彭博将人民币计价的中国国债和政策性银行债券纳入彭博巴克莱全球综合指数（BBGA）；2019年9月，摩根大通宣布从2020年2月28日开始分10个月，将中国政府债券纳入摩根大通旗舰全球新兴市场政府债券指数。股市方面，2019年3月，明晟公司宣布分三个阶段将中国A股在MSCI全球指数中的权重由5%增加至20%，并于2019年11月将中国A股中盘股纳入MSCI指数；2019年6月，富时罗素将A股纳入其全球股票指数体系；2019年9月，标普道琼斯将A股纳入新兴市场全球基准指数。至此，全球三大国际主流指数全部纳入中国A股。

目前，中国正在加快开放资本市场，不断完善多层次资本市场体系，丰富金融服务方式，对“一带一路”倡议的金融支持力度也会不断提升。资本市场实现跨区域的互联互通，可更大程度的为跨境贸易提供资金融通便利、刺激多边贸易的增长和区域经济的繁荣。

疫情对于“一带一路”金融行业的影响

一段时间以来，特别是新冠疫情发生后，全球政治、经济和社会方面均出现巨大挑战，各国政府竭力应对。疫情催生“去全球化”思考，世界经济格局深度调整，普遍认为世界经济将逐渐形成以中、美两国为区域中心的分化格局。

后疫情时代金融行业对全球化的影响

世界经济一直处于全球化进程。中国是世界经济全球化的受益者，更是贡献者。自2001年中国加入WTO以来，中国作为“世界工厂”，通过出口带动经济。全球化进程中，世界贸易主要以美元结算，以“中国制造”为基础的出口贸易带来大量美元外汇储备，外汇储备用于购买美国国债，资金回流美国，加快美国经济的增长速度。这一时期是西方发达国家的资本在全球化进程中获得巨大收益的时期。对于这些西方国家的工人阶级来说，尽管他们可能从第三世界国家的廉价商品中受益，但也同时面临着工资增长停滞、就业减少和贫富差距扩大的挑战。

过去20年，亚太地区经济飞速发展。中国于2010年国内生产总值超过日本，成为世界第二大经济体。2013年至2018年“一带一路”倡议的第一个五年，更是让中国与“一带一路”参与国的经济联动更为紧密和频繁，为亚太区经济的腾飞起到积极作用。2018年，美国与中国产生了贸易摩擦，世界显现了“去全球化”的趋势。

由2019年底开始，中国加速推行区域全面经济伙伴关系协定的签署，推进与东盟、日韩、澳新的自贸协定。有研究学者猜测，未来有可能形成“一个世界、两个体系”：以美国为中心的区域经济体系和以中国为中心的区域经济体系，全球金融也可能分开成两个金融体系。



全球经济因新冠疫情陷入自上世纪30年代以来最严重的衰退，为摆脱困境，无论借钱还是印钱，各国政府都将投入大量资金，以解决就业、刺激增长。若能用好这些资金，借助必要的行业政策，将能加速全球经济低碳转型，化危为机，实现绿色复苏；反之，经济发展继续锁定在旧的污染路径，加重未来转型障碍。中国作为最早进入复苏的地区、全球第二大经济体，最大的温室气体排放国、国际供应链重要环节，有机会成为绿色复苏模板，贡献全球命运共同体。¹⁵

¹⁵ 节选自马骏博士《绿色复苏》

“一带一路”参与国的金融行业发展的趋势

后疫情时代，“一带一路”沿线参与国将加速形成区域化金融体系，人民币国际化和数字化金融的应用将是支持区域经济一体化的重要基础工具

前世界银行前中国业务局局长黄育川曾提出，人民币国际化的进程应着重于亚洲地区。“一带一路”倡议的第一个五年，随着中资金融机构与“一带一路”参与国的广泛金融合作，境外人民币跨境结算体系建设已完善。这为中国在“一带一路”参与国，尤其是亚洲国家推行人民币国际化，在亚太区域的贸易交易推行广泛使用人民币结算，奠定了坚实的基础。

2019年11月，中国人民银行宣布，央行数字货币已经完成了设计，并且准备进行测试。现在，人民银行正在各地开展试点工作，测试数字人民币的应用机制。后疫情时代，数字化金融需求更旺盛，大力推进数字人民币的测试和应用，将使中国与“一带一路”参与国更有效地进行贸易结算，速度更快、成本更低、安全性更高。此外，加密交易公司Circle首席执行官Jeremy Allaire在接受CNBC采访时称，中国的央行数字货币将推动人民币国际化，并指出，中国拟议的数字货币会“绕过西方的银行系统和SWIFT系统等”，打破国际结算体系的传统模式。

后疫情时期，人民币国际化和央行数字货币的广泛应用将为以中国为中心的“区域化经济”提供安全高效的资金融通，将带动亚太、东盟、非洲等国的金融体系联动在一起，形成区域化的金融体系。同时，加快各国经济的联通，支持“区域经济一体化”的发展。

后疫情时代全球和中国金融行业展望

区域化经济将促使分别以人民币和美元为中心的两个平行互通的金融体系的形成

在疫情后时代，世界经济格局的调整将可能促使以中、美为中心的区域经济分化。金融行业是经济体系的核心基础，为区域内的国家经济联动发展提供资金融通。以中、美为中心的区域经济的一体化，将可能催生以人民币和美元为中心的两个金融体系。这两个金融体系相互独立的同时也相互连通，是以区域为基础的“小型全球化”。

后疫情时代，全球金融行业将加速数字化转型，资本回流各国、支持本国经济复苏

疫情使得全球化受到阻力，世界主要国家为扩大国内就业、缓解产业空心化，将着重于将资本和产业链回流国内，以加强疫情后本国经济的复苏。

同时疫情后全球各国群众储蓄、保险意愿骤增，线上服务将使得更多的投资理财、保险产品触及零售客户。银行、保险金融机构可以通过数字化转型，拓宽获客渠道、提升服务质量和客户体验、提高效率节省成本。金融资产的底层资金，也能够投入本国经济，支持疫情后的经济复苏。



中国将加速人民币国际化，推动人民币在区域贸易中的广泛应用

过去几十年，美元在世界经济中建立了领导地位，90%以上的国际贸易以美元结算，其原因在于“石油美元”的建立，代表着对资源商品一定的占有权和支配权。上世纪70年代以来，美国积极与中东石油国家建立联系，以沙特为代表的石油输出国决议，确认美元是石油的唯一定价和交易货币。石油和美元的挂钩，坚持“石油美元”的建立，保证了美元的价值和在全球的领导地位。

而人民币国际化的主要原因之一是实现中国经济存量保值和增量平衡。中国改革开放三十多年经济发展为中国社会积累了财富，其中大量的社会财富是通过对外贸易积累起来的。在经济全球化的今天，人民币的财富会受到全球经济不稳定因素冲击。例如，美联储加息会使美元升值，人民币贬值，导致资产贬值。人民币国际化将可以最大程度减少这类风险产生的损失，保障国民经济存量。近年来，中国抓住时机扩大人民币在商品和能源定价及交易中的使用，提升其对大宗商品交易定价的影响力，设立人民币国际化的价值基础：

- 2014年6月，俄罗斯天然气工业股份公司Gazprom的首席财务官Andrei Kruglov，近期达成的与中国之间的天然气供气协议中将使用人民币进行结算；

- 2016年4月，上海黄金交易所发布全球首个以人民币计价的黄金基准价格“上海金”。据阿联酋《联合报》报道，2017年4月，迪拜黄金和商品交易所正式就开始上海金期货交易；
- 2018年，上海国际能源交易中心(INE)正式挂牌交易原油期货，以人民币计价，实行净价交易、保税交割。上海原油期货交易量占全球原油交易量跻身世界前三。同时中国向某些国家推行进口石油采用人民币结算。任何接受人民币作为石油贸易结算的石油出口国，允许将人民币在上海黄金交易所兑换成黄金。以人民币计价的原油期货、黄金期货、铁矿石期货的推出，体现人民币计价作用。

尽管人民币的国际化属性在经过多年的不懈努力后已具备一定的基础，未来仍会进一步加大人民币对资源商品的定价能力，以支持境外贸易国更加广泛的接受和运用人民币作为结算、投资和储备货币。在区域经济一体化的后疫情时代，是加速推动人民币国际化的好时机。通过人民币的国际化将亚太区域金融和经济更紧密的联系在一起。



中国将加速央行数字货币的建设和应用

2019的11月，中国人民银行宣布，央行数字货币的诞生。据新华网消息，哪怕在严峻的疫情中，央行数字货币已经完成顶层设计、标准制定、功能研发、联调测试等工作，将先行在深圳、苏州、雄安新区、成都进行内部封闭试点测试。

央行数字货币的意义主要在大幅降低处理和储存成本，增强可追踪和防伪功能，提高交易的效率和安全性；支持人民币国际化。数字货币在未来的应用，与人民币国际化的推进，将共同促进区域化经济和金融体系建设。

小结

除了基础建设和运输物流以外，金融服务同样是经济发展和贸易投资的催化剂。特别是跨境融资服务以及科技金融，将会大大推动“一带一路”倡议以及全球的贸易规模与效率，并且通过将金融服务连接电子商务和数字化贸易，有助于除了大企业以外，更多的中小企业有机会分享全球经济增长的利益。

4

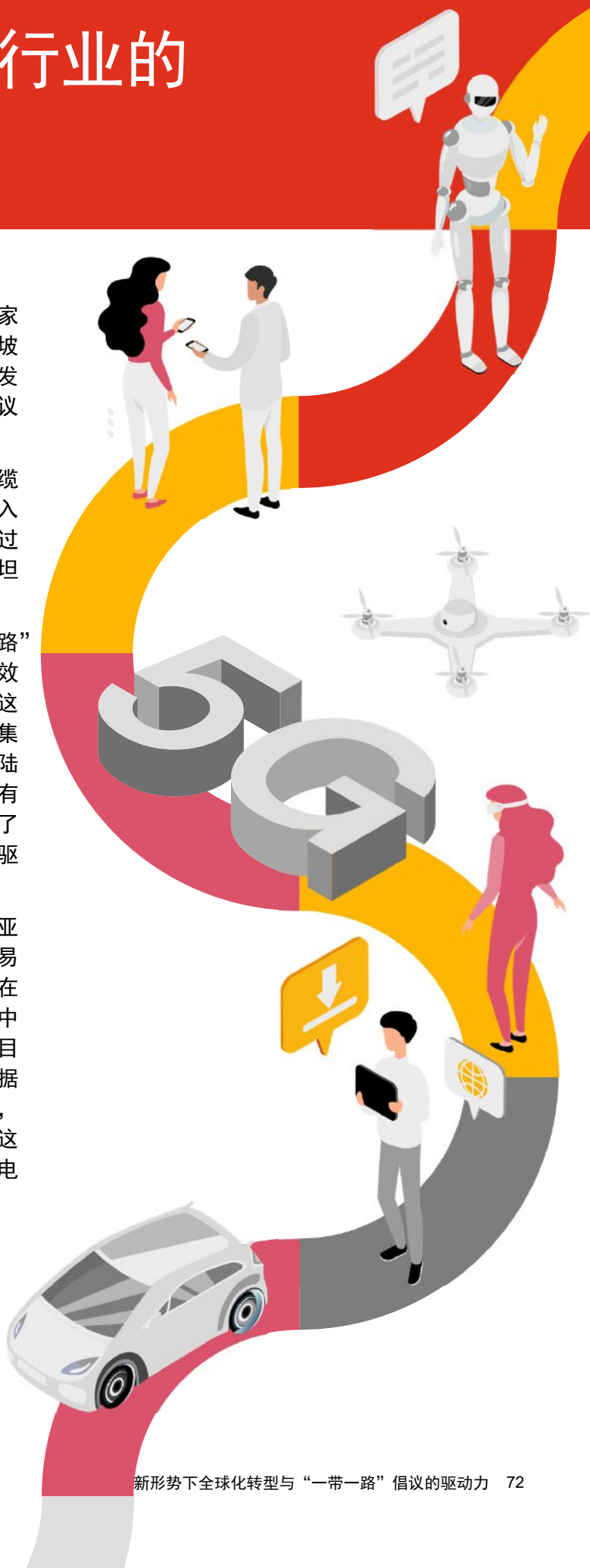
电信与科技行业的建设与运营

“一带一路”参与国接近150个国家，这些国家的电信市场发展情况不一，既包括韩国、新加坡等少数通信“发达市场”，也有为数众多的“发展中市场”。2013年以来，在“一带一路”倡议的促进下，电信行业经历了前所未有的发展。

以南亚地区为例，目前，在兴建当中的中巴光缆北接中国新疆，从中巴边境的红其拉甫口岸进入巴基斯坦。再经吉尔吉特巴尔蒂斯坦地区，通过穆扎法拉巴德，最终南接伊斯兰堡，与巴基斯坦现有光纤网络形成汇合。

中巴光缆高效链接了两国以及有关的“一带一路”参与国的资金流和信息流，在供应链中形成高效链接，进而推动商品和服务的跨境互联互通。这数字基础设施建设大大促进了中巴间信息技术集成服务以及电子商务等，提升了工业园区、海陆空等基础设施的建设、运营和管理。据了解，有关港口引入了线上一站式清关系统，大大减少了繁琐的手续，整体提高中巴边境的清关效率，驱动了中巴的贸易活动。

此外，从瓜达尔港向外延伸的海底电缆将连接亚洲、非洲和阿拉伯国家，将会大力推动多边贸易在未来的持续增长。众所周知，阿联酋是中国在阿拉伯世界最重要的贸易伙伴，双边贸易额占中国与阿拉伯国家之间非石油贸易总额约28%。目前，阿联酋拥有超过4000家中国公司；跨境数据流和数字服务的交付在两地人民的购物到文化，再到营商和社交中发挥了关键的作用。因此，这些数字化基础建设将会为中国——中东地区的电子商务与贸易活动的互联互通提供坚实的基础。

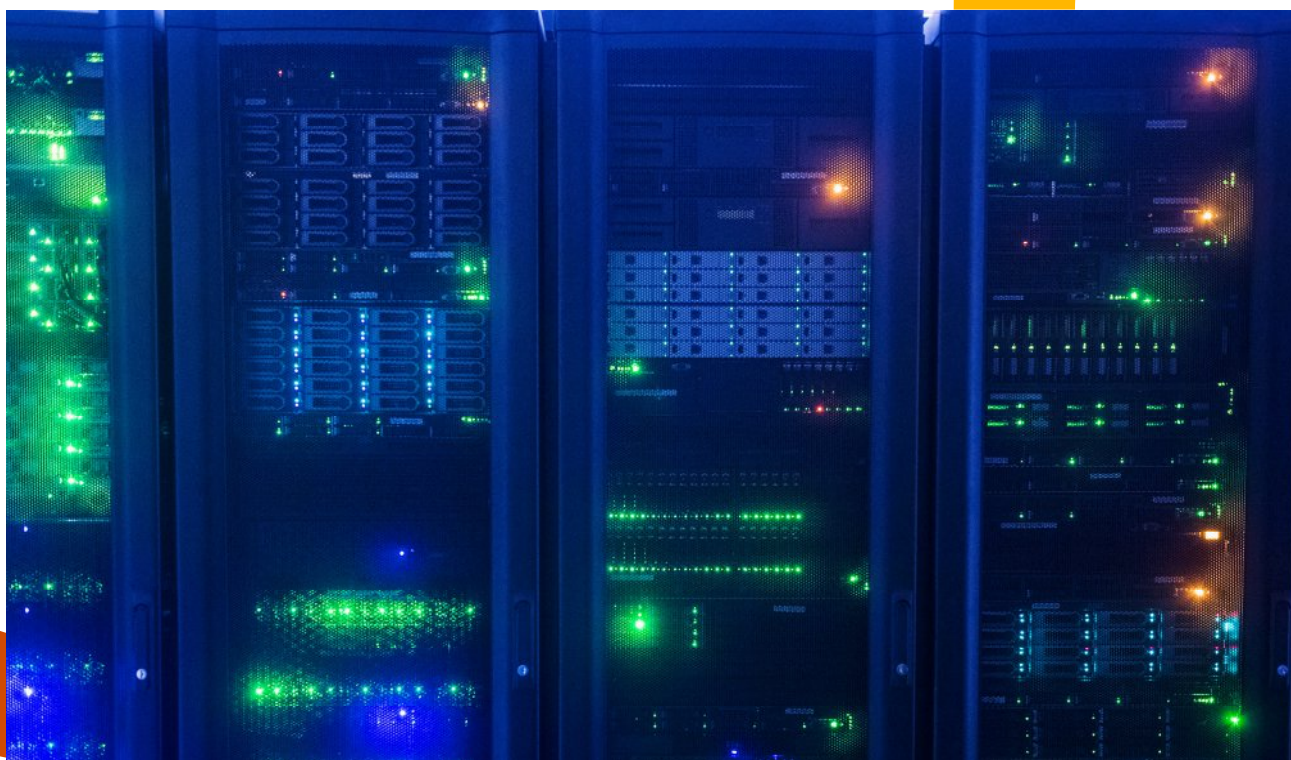


回顾过去：“一带一路”倡议下中国三大运营商的海外足迹

早在2007年，中国移动就完成了对巴基斯坦电信运营商辛姆巴科的收购，并在2014年完成巴基斯坦4G首发，在2018年完成1万个4G基站的部署等重要战略目标。2014年，中国移动认购泰国电信运营商True Corporation 18%的股权，实现双方在多领域的合作。此外，中国移动在香港建成了中国移动环球网络运营中心，可为共建“一带一路”参与国和地区的产业合作伙伴和广大客户提供国际专线、国际互联网接入、语音交换、移动漫游、数据中心和云计算等一站式全面服务。中国移动同时加速建设陆路和海上信息高速通道，在东北亚、中亚、南亚、东南亚四大周边区域建成开通8条陆地光缆，参与建成5条海底光缆，增强了其国际电信业务疏通能力。同时，中国移动在北京、上海、广州、深圳、福州建成5个国际电信业务出入口局，在“一带一路”参与国家和地区建成29个“信息驿站”（POP点，网络服务提供点），确保通信联络更加便捷、信息交流更加畅通。

中国电信近年来在参与“一带一路”建设中取得多项突破，其中标成为菲律宾第三家全业务运营商并于2019年取得运营牌照；参与建设的中巴、中尼光缆也开始商业运营；同时中国电信国际公司完成包括丹麦、匈牙利、柬埔寨、西班牙、瑞士等过个海外分支机构的设立。中国电信在国际海缆、跨境陆缆、境外传输节点等方面的建设也有较好表现，大幅度提高了“一带一路”参与国之间的传输效率。

中国联通也通过在境外设立多家分支机构的方式，积极践行“一带一路”倡议，不断深化服务欧洲市场。于2018年12月建立的中国联通法国公司是中国联通在境外设立的第32个分支机构。



2020年以来新常态下的国内和国际电信行业发展及对“一带一路”倡议实施的影响

2020年以来，新冠疫情影响全球，逆全球化和贸易保护主义抬头。在复杂的国际政治及经济环境下，2020年5月14日，中央提出推动国家经济发展模式由“国际大循环”向“双循环”转变将成为中国下一阶段经济工作的重点，逐步形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。其中，新基建将成为推动“内循环”的重要抓手。

2020年上半年在新基建背景下，国内的5G建设进入高峰期，且我们预计5G高峰期建设将持续数年。随着5G用户渗透率的不断提高，运营商积极拓展与上下游行业的合作，加速应用落地产业发展，面向产业端的物联网领域将迎来进一步发展。与传统以WiFi、蓝牙连接为主的消费物联网不同，5G时代物联网规模覆盖更多面向产业端，物联网终端连接数快速增加、且更加智能化，涉及产业包括楼宇自动化、汽车、电力设施等，相关垂直应用领域将发展迅速；而推动这一发展的核心基础之一就是海量数据管理，与之相关的数据中心领域正吸引着大量的国际私人资本。

5G及新基建背景下，国内通信行业的融资并购等资本市场交易活跃。通信设备供应商板块已披露的上市公司再融资交易达18起，募集资金超过217亿元人民币，而2019年同期仅有1起上市公司再融资交易。基于5G规模建网，物联网、工业智能以及智能终端得到较多投资者青睐，披露交易规模已达到61亿元。新冠疫情压力下，各类型企业都迫切投入转型。互联网数据中心及云计算等电信行业新领域迎来较多旨在丰富产品线、拓展新业务的战略投资者，平均交易规模为6.9亿元。

新冠疫情下，“一带一路”参与国家中，电信行业水平发展一般的国家会更加需要中国运营商的技术以及设施、建设的支持，或有较多投资机会，但国内企业需谨慎评估国际关系影响。在这场疫情中，国内运营商通过在“一带一路”参与国家和地区不断提升产品水平来共同抗“疫”。但与此同时在，根据当前地缘政治形势，“一带一路”倡议所鼓励的投资政策在部分国家可能会出现各种障碍。两种趋势并行，也将成为电信行业国内外发展的新常态。



新基建

2020年上半年，中国对外贸易依然主要集中在亚洲，与亚洲各经济体的贸易总额达10582.5亿美元，占中国对外贸易总额的52.1%；其次是欧洲，贸易额达3,964.6亿美元，占上半年中国对外贸易总额的19.5%；再次是北美洲，双边贸易总额达2,606.8亿美元，占1-6月中国对外贸易总额的12.8%。

全球疫情给全球产业链供应链及世界经济造成了强烈冲击，不确定、不稳定因素显著增多；随着疫情的连锁反应在全球不断出现，“一带一路”倡议建设的性质、进程和范围也无法避免地受到直接的影响。尽管制造业和供应链都面临挑战，但数字化“一带一路”的发展步伐却有所加快。2020年第一季度，中国对“一带一路”参与国家合计进出口2.07万亿元，同比增长3.2%，高出中国外贸增速9.6个百分点，占中国外贸总值的31.4%^[1]。2020年上半年，中国企业在“一带一路”参与国中对54个国家非金融类直接投资571亿元人民币，同比增长23.8%（折合81.2亿美元，同比增长19.4%），占同期总额的15.8%，较上年同期提升3.2个百分点，主要投向新加坡、印尼、老挝、柬埔寨、越南、马来西亚、泰国、哈萨克斯坦和阿联酋等国家。

疫情进一步加速了外贸发展向电子商务的转变，随着疫情在全球蔓延，传统线下贸易渠道受阻，线上贸易需求相应增长，电商业务优势得以发挥。中国电商企业的出海是一个系统性过程，它将带动相关的物流、仓储、通信、移动支付等行业的发展，形成新的电子商务产业链和生态圈。这有助于中国发挥比较优势，对推动中国企业进一步走出国门以及带动沿岸经济体发展具有重大意义。

随着疫情在全球蔓延，为有效遏制疫情，“一带一路”各主要参与国家均采取了相应的限制措施，不可避免地影响了供应链、国际贸易、货物及人员的流动。在这种情况下，各个企业开始从线下转向线上，一方面通过电商平台开拓新的客源；另一方面借助数字化赋能，提高贸易效率（如大数据精准投放广告，VR实景展示，网红直播带货，无人机运输，移动支付等），构造新的支付场景、创造精准的客户吸纳方法，解决货品配送的问题，提高电商消费者的用户体验；而跨境电商企业的集采渠道优势在进出口物资采购、端到端配送等方面也得到了有力发挥。



通过丝路电商，世界各国得以开展抗疫合作，中国也全力推动与世界在特殊时期的互联互通，从而助力全球化发展；同时，在疫情期间，丝路电商通过促进“一带一路”相关国家间的商品贸易，成为了助力经济复苏的引擎。新西兰的蜂蜜、卢旺达的辣椒、越南的咖啡、马来西亚的燕窝、泰国的橡胶等商品仍在考拉海淘、天猫国际、京东海国等中国电商平台上热销，在这个万物互联空前紧密的时代，疫情隔断了空间，但电子商务以依托强大的物流链提升了全球外贸供应链集采能力，实现了高效快速的全球供需匹配。

“数字丝绸之路”既延续古丝绸之路，并结合“一带一路”倡议的转型。一方面，中国通过合作项目与“一带一路”参与国分享中国创新驱动发展及推动数字经济、人工智能和智慧城市建设等领域的经验，协同增效，为缩小全球数字鸿沟而共同努力。另一方面，“数字丝绸之路”也是知识产权保护之路。中国高度重视“一带一路”国家的知识产权保护，共同推动相关国家本土化创新能力发展。

“一带一路”参与国的企业和地方政府对“数字丝绸之路”合作热情高涨。目前企业层面的拓展主要有两个方面：一是数字（计算）服务。例如阿里云飞天技术。二是数字化产品交易。京东大数据显示，通过电商平台，中国商品销往俄罗斯、乌克兰、波兰、泰国、埃及、沙特阿拉伯等54个参与国家。同时，超过50个参与国家的商品，通过电商走进了中国。地方政府也围绕“数字丝绸之路”开展广泛合作。浙江省成立了“数字丝绸之路国际产业联盟”，推动数字经济和“数字丝绸之路”建设，涉及大数据、物联网、云计算、新型智慧城市等数字经济领域的重点项目。

当前，“数字丝绸之路”发展面临着数字鸿沟较大、国际形势不稳定不确定因素增加等挑战，未来可以从四个方面着手应对。

一是进一步缩小“一带一路”参与国数字发展鸿沟。中国可以邀请更多国家共同参与“数字丝绸之路”建设，打造数字经济支撑体系。

二是建立“数字丝绸之路”产品认证体系。可以广泛邀请“一带一路”国家参与产品认证体系的设计过程，打造属于“一带一路”参与国的物联网产品认证体系。

三是加快5G和物联网技术的融合。“数字丝绸之路”发展的知识产权和技术标准是关键。技术市场的发展与推广，与专利技术限制密切相关。实体公司要完成数字化的转型，就需要发展自己的数字生态系统。物联网标准是建立物联网数据生态的关键。

四是尽快出台国家层面的“数字丝绸之路”建设战略规划。在当前“一带一路”合作超预期的大背景下，中国已经为“数字丝绸之路”的发展铺垫了良好的外部政策环境，但同时也面对政治、宗教文化、法律体系差异等问题，需要国家层面的推动与协调。国家应制定“数字丝绸之路”发展战略，明确政府职责和企业规范。

此外，除加强数字连接基础社会建设外，加大人才的培养交流、推动新技术的可持续创新，将会是未来“数字丝绸之路”合作的重心。

丝路电商成为推进国际合作的新名片

疫情期间的亮眼表现是“丝路电商”在“一带一路”沿线国家的电子商务领域持续深化合作的一个缩影，随着“一带一路”沿线新兴市场国家经济增速加快，市场容量持续扩大，“一带一路”建设走深走实，丝路电商朋友圈将会不断扩大，交流合作也在不断加深；同时，丝路电商通过科技的更新改变也将带动“一带一路”商业模式创新，使“一带一路”成为数字丝绸之路，让世界人民都能享受到数字经济的发展红利。电子商务作为中国最有优势的领域之一，本次疫情更为其在“一带一路”沿线的发展带来了新机遇，虽然疫情对全球经济的负面影响仍在持续，但随着区块链、人工智能、物联网等新技术应用的推广，电子商务行业愈发展现出巨大的发展潜力。疫情终会过去，但疫情的冲击唤醒了沿岸外贸经济的数字化转型意识，且推动了新消费习惯的养成，这种影响是深远的，而且会衍生出更多的可能性。

新基建加速数字化转型，实现“智能+”产业升级

随着中国经济转型升级的推进，以人工智能、物联网、机器人等为代表的新兴技术在多领域广泛运用。特别是今年以来，面对新冠疫情全球爆发的新挑战，以新兴技术为支撑的新产品、新业态、新模式，在疫情防控和复工复产中大显身手，众多管理者意识到，技术创新与转型升级将是企业势在必行的发展方向。此前，发改委发布“新基建”概念时明确指出，新型基础设施是以新发展理念为引领，以技术创新为驱动，以信息网络为基础，面向高质量发展需要，提供数字转型、智能升级、融合创新等服务的基础设施体系。不同行业的企业需要认清与其相适应的新基建领域，根据新基建建设现状识别自身优劣势和核心提升方向。只有正确定位“新基建”浪潮中自身角色，企业才能更好地把握产业链整体迭代融合过程中的新机遇。“新基建”的落地加速推进技术融合，扩展应用场景，不少企业由此实现了降本增效与创新发展的。





在“一带一路”背景下的互联网数据中心

中国提出“一带一路”倡议时，就高度重视信息基础设施的互联互通，包括建立信息丝绸之路、网上信息之路等主张，该主张与发展数据中心新基建概念具有极高的契合度。互联网+，已经慢慢成为中国经济发展增长的新的动力源。所谓互联网+是指发挥互联网的规模优势和应用优势，以推动互联网由消费领域向生产领域拓展，并且加速提升产业发展水平，带动各行业创新能力。因此，将数据中心等IT基础设施的互联互通纳入整体规划，将中国通过“互联网+”战略发展新经济的模式复制到“一带一路”参与国，共同打造更大范围的“互联网+”经济，是实现“一带一路”倡议的目标的必然选择。

中国在2015年发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，提出要“共同推进跨境光缆等通信干线网络建设，提高国际通信互联互通水平，畅通信息丝绸之路”。《国家信息化发展战略纲要》在2016年明确提出“围绕‘一带一路’建设，加强网络互联、促进信息互通，加快构建网络空间命运共同体”，“推进‘一带一路’建设信息化发展，统筹规划海底光缆和跨境陆地光缆建设，提高国际互联互通水平，打造网上丝绸之路”；“合作建设中国—中亚信息平台、中国—东盟信息港、中阿网上丝绸之路”等建设规划。第二届“一带一路”国际合作高峰论坛提出要以绘制“工笔画”的精神，走共建“一带一路”高质量发展的新征程，论坛会发布的联合公报提出：强调各国要借鉴国际良好实践，加强包括跨境高速光缆在内的数字基础设施建设，发展电子商务和智慧城市，缩小数字鸿沟。可见，“一带一路”建设高质量发展离不开高质量基础设施，而数据中心这类信息基础设施正是高质量基础设施的重要组成部分。

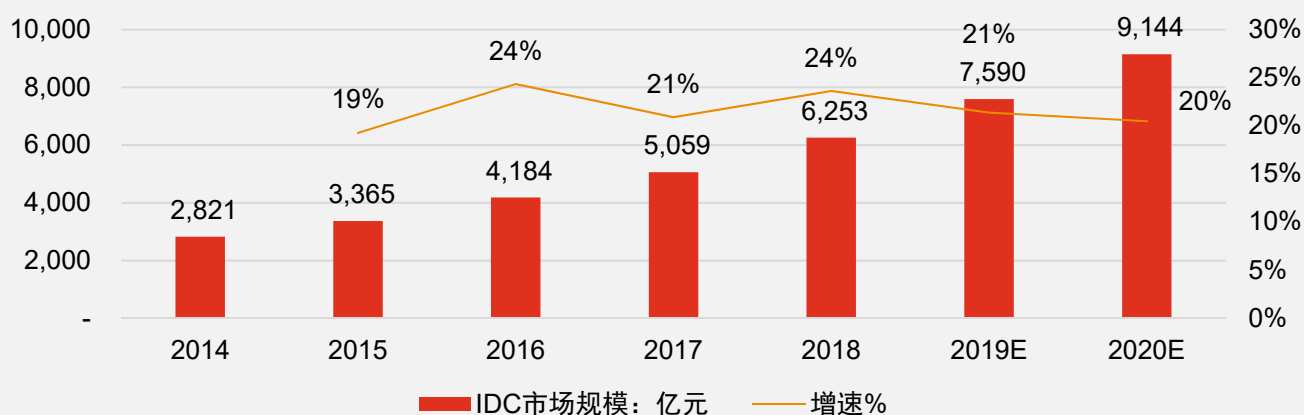
“一带一路”倡议大背景下的数据中心

数据中心即互联网数据中心（IDC），是为计算机系统（包括服务器、存储和网络设备等）安全稳定持续运行提供的一个特殊基础设施，可以理解为将数据集中存储和运作的“数据图书馆”。

数据中心为海量数据的承载实体，是互联网流量计算、存储及吞吐的核心资源，互联网、云计算的高速发展是IDC产业发展的核心驱动。



图36：2014-2020年全球IDC市场规模及增速走势



资料来源：中国产业信息网

IDC一方面作为云计算IaaS的底层基础设施，受益于云计算的发展而发展。另外一方面，5G将带来的流量爆炸对IDC的需求也会进一步增加。根据中国产业信息网数据显示，2018年全球IDC业务市场整体规模增至6253.1亿元，同比增长23.6%；公有云市场增速接近30%，是拉动整体市场快速增长的主要原因。2014-2018年复合增长率22.0%，预计2020年全球IDC业务市场整体规模将突破9,000亿元。

根据Gartner发布的数据显示，2019年全球云计算市场（IaaS）规模达到了414亿美元；预计到2022年，市场规模将达到815亿美元。将极大推动全球数据中心的发展。

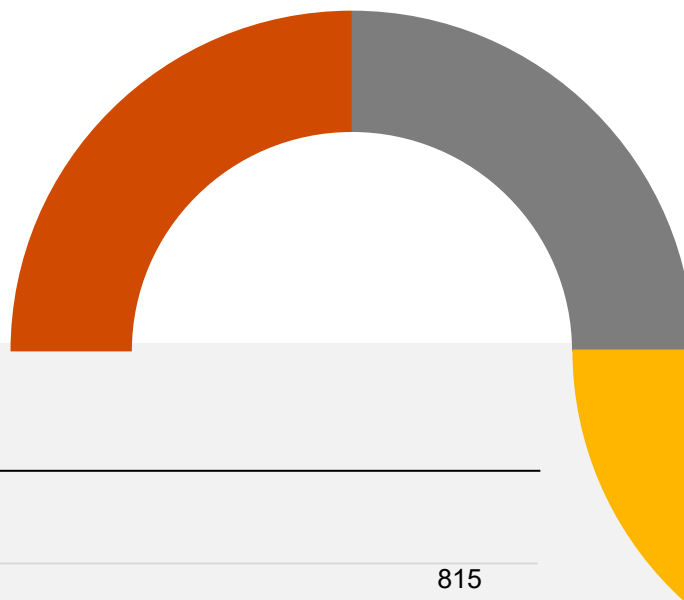
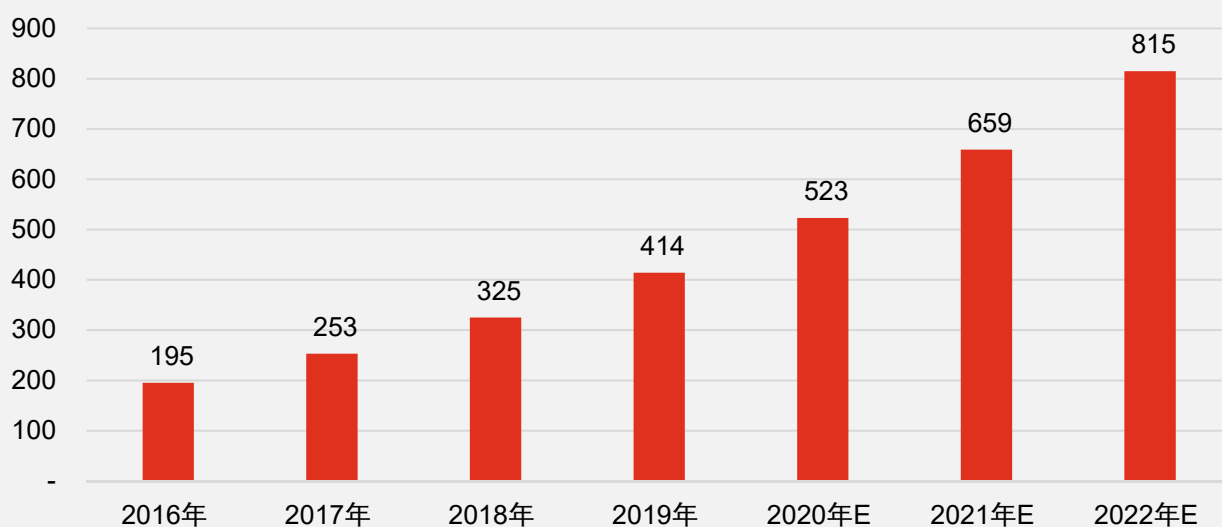


图37：全球云计算市场（IaaS）规模情况

单位：亿美元



资料来源：Gartner,平安证券研究所

从全球国家经济发展来看，发达国家在信息化上的投入及其对经济发展的带动作用也远远超出“一带一路”参与国。“一带一路”参与国，近一半宽带接入速度小于或等于1Mbit/s，没有达到发达国家入门级固定宽带速度标准（5Mbit/s），而在于移动电话已成为主要信息通信工具，移动宽带是互联网接入的主要方式的当今，“一带一路”参与国的信息化建设潜力更大，空间更广，后劲更足。

另外，“一带一路”提倡加速推进通信基础设施建设，通过联合沿线各国全力打造高效信息通道，全面提升各国宽带功能，强化信息网络的互联互通，并且加强各国“一带一路”电子商务合作。在打造“网上丝路”的跨境电商拉动全球贸易增长的同时势必会带动数据流量增长，计算、云和边缘需求增加，从而进一步促进“一带一路”国家数据中心的投资与发展。而随着“一带一路”跨境电商和贸易的发展，更多的中国物流企业也希望把业务拓展到全球，但是在信息基础设施方面受到很大限制。通过全球数据中心的建设，物流企业可以快速建立物流信息网络，并充分利用各节点的合作伙伴，快速实现业务全球化。



中国企业在“一带一路”参与国的数据中心投资

随着中国企业全球化、“一带一路”倡议的建设以及贸易电商的发展，同时因“一带一路”参与国的整体互联网基础设施上较为欠缺，“一带一路”参与国的数据中心的投资未来发展潜力巨大。主要投资企业为以下三类：

中国电信运营商，在“一带一路”参与国家发展电信以及宽带业务，投资来自三大通信运营商中国移动、中国联通以及中国电信。

对于中国三大电信运营商而言，随着其电信业务在越来越多的“一带一路”参与国家开展，势必需要更多的海外数据中心作为支持。

2019年7月，中国移动的海外子公司，中国移动国际有限公司，宣布其新加坡自建自营的数据中心正式启动。这是CMI首个落成运营的海外数据中心，集国际网络交换枢纽及互联网数据中心于一身。新加坡数据中心是中国移动全球布局的重要里程碑，对于助力亚太区数字经济转型、推进全球高速互联、以及践行国家“一带一路”倡议意义深远。亚洲市场对数据中心需求的不断增长，推动着数据中心基础设施建设。中国移动建立并进行运营新加坡数据中心核心是为满足客户不断上涨的需求。而新加坡作为国际首屈一指的经济中心，是“一带一路”的重要支点。

据报道，中国移动的新加坡数据中心坐落于新加坡大成工业园区，总建筑面积17,490平方米，总机架数超过2,100架，依照国际数据中心Tier III+标准设计。此数据中心不仅配置了双电力供应及双路由光纤引入，还将主要机房电力规格提升至2N UPS系统以支持15分钟电池备份，同时配备N+1柴油发电机组，其油缸全负载工作时长高达24小时；其采用的国际领先技术还包模块化UPS设备、冷水机组、空调和制冷系统双管路系统、24小时不间断持续制冷。全方位低能耗设施配置达到Green Mark白金级最高认证，将为客户提供稳定、可靠的数据中心服务。

而早在2016年，中国联通就开始建设其位于香港高端数据港湾将军澳工业园内的数据中心。据报道，该数据中心占地面积约14,900平方米，建筑面积约37,000平方米，拥有4000个机柜，服务等级达到了国际Tier III+标准。据了解，环球中心通过多路由、超大容量的“穗港陆缆传输系统”连接中国联通境内骨干网络，通过亚美海缆、亚太直达海缆、亚洲—非洲—欧洲1号海缆等多个海缆系统与北美、东南亚、中东、欧洲及非洲等地区互联互通。该数据中心是连接“一带一路”信息基础设施的重要枢纽，拥有丰富的海陆缆资源，使用初期就与全球网络通过100G大宽带实现互联。中国联通在香港建立数据中心是希望充分借助香港的独特优势，致力于为广大合作伙伴提供包括云计算、物联网、大数据等领域的专业服务以更好支持国家“一带一路”倡议。

中国电信也在2019年年底宣布与德利迅达科技有限公司和Global Switch合作，正式启动法兰克福北翼数据中心的服务。这是三者联手在欧洲建设的第一座数据中心，位于德国 Eschborner Landstraße地区，面积11,000平方米、造价1.13亿欧元。该建筑配置了多项崭新节能装备，如高效静态不间断电源系统和先进冷水机辅助制冷系统，其电源使用效率低于1.2，达到了市场上的最优水平。这座数据中心将以永续设计、密集网络和低时延连接，配合欧洲与亚太区的专家团队，为中国电信的海外业务以及其合作伙伴提供先进的信息基础设施托管解决方案，助其“一带一路”业务增长。

贸易电商及云服务提供商，在“一带一路”参与国提供贸易服务或为全球化客户提供云服务的云计算公司和各类互联网公司，例如阿里巴巴、腾讯等。

“一带一路”倡议促进了跨境电商的发展，而跨境贸易的不断繁荣也将更好地推进“一带一路”网络基础设施建设。

早在2016年年底，阿里巴巴集团旗下子公司阿里云设在迪拜的新数据中心正式开业运营，迪拜是公司在中东和北非地区开展业务的最佳地点并将以此为基地向外延伸业务。这是中东地区首个由本地数据中心托管的成熟公共云以满足该地区关键任务云计算的需求的同时经济实惠且安全可靠。阿里云新数据中心将提供包括弹性计算、储存和数据库在内的云服务，以满足其自身跨境业务扩张以及中小企业、政府机构和大型企业等各类客户的需求。

同阿里类似，腾讯云也通过全球的数据中心，支持客户和自有业务海外拓展。腾讯拓展海外数据中心，首先是因为其腾讯云的服务对象包含大量游戏行业客户，而这些厂商天然存在全球化的需求，包括腾讯自有游戏，这驱使腾讯云要具备海外的服务能力；除了服务客户以外，腾讯旗下自有产品例如微信、支付、视频等同样在海外拥有大量用户基础，通过海外数据中心建设可以提供在海外更好的服务体验。腾讯云海外业务的主力客群为国内出海的互联网公司，增量也主要来自于游戏、金融、视频等行业，因此海外数据中心对腾讯的海外发展必不可少。

全球化互联网公司，因业务需求或当地监管要求存储互联网应用的内容和数据，例如字节跳动等。

随着越来越多互联网企业全球化进程的不断加快，数据安全也慢慢成为各个国家的焦点问题，也因此促进对全球数据中心的投资。例如最近处在风口浪尖的字节跳动，近期不断表示为保证公司TikTok海外业务拓展，需要加快海外数据中心建设步伐。

字节跳动旗下TikTok业务在海外市场发展快速，但也面临着来自隐私保护和版权上的问题。因此公司也在通过海外数据中心建设，来解决所在国在隐私保护上的顾虑，同时改善当地用户体验。其中，在印度市场，字节跳动近期公开承诺增加投资，表示未来3年将在印度投资10亿美元，1亿美元用于投资数据中心建设，主要用于该公司避免印度政府的封杀审查以保护数据隐私。据报道，2020年8月，TikTok将斥资5亿美元在欧洲建立首个数据中心以用于存储欧洲市场用户所产生的视频、信息以及其他数据，计划于2022年初投入运营。

总体来说，当前日新月异的信息技术不断重塑社会生产与生活，互联网开始深刻地改变着全球经济格局，加强信息服务体系建设成为必然趋势。在此背景下，信息化建设成为“一带一路”倡议中的重要组成部分。数据中心不仅为国际私人资本带来巨大的投资机会、其带来的业务增值和数据安全提升也将进一步反哺中国“一带一路”倡议的发展，在深化国际合作中与“一带一路”参与国实现互利共赢，对推动“一带一路”倡议的多方面建设发展都有着深远的意义。

小结

电信科技是操作基础设施、交通运输与物流以及金融服务的关键软件。早在十几年前，中国三大电信运营商已经在海外开始全球布局；在“一带一路”倡议的促进下，其发展步伐更加快速、覆盖面更加全面，为新基建驱动的超高速电商经济发展打下坚实基础。在中国央企通过多年努力构建起的骨干电信产业链上，处理核心海量数据的互联网数据中心为现阶段的投资热点，“一带一路”参与国出现了很多互联网数据中心的投资机会供私人资本参与。

03

结语



近年来，贸易保护主义、孤立主义和民粹主义等思潮不断抬头，世界经济增长面临多重挑战。2020年新冠肺炎疫情将导致全球经济萎缩。在可预见的未来，全球形势愈发严峻，世界各国应团结起来，加强对话沟通并扩大开放，携手共度时艰。

“一带一路”倡导的互联互通正当其时。该倡议鼓励参与国之间共同投资、共同开发，增加交流和学习机会，增进对世界新形势的理解，进而推动参与国开展更深层次的改革，以更高水平的市场开放促进全球经济的良性循环。

本报告认为，基础设施、交通运输与物流、金融服务、电信与科技行业是共建“一带一路”的四大支柱产业。目前，中国与其他国家已在多个领域进行共同投资和开发。基础设施中的标杆项目包括连接中国与欧洲的中欧班列；促进东盟共同体的区域公路、铁路与海上物流走廊；助力东南亚工业可持续发展的可再生能源投资项目等。中资金融机构在多个国家设立了分支机构，并与当地交易所在股权投资等业务上开展了全方位的合作。海底电缆与互联网数据中心建设也推动了跨境电商的发展。

这些跨地域、跨行业的投资与合作具有增速快、规模大的特点，有力地支撑了“一带一路”参与国之间的跨境多边互联互通，推动了一些参与国经济的高速增长。

我们认为，创新型全球化是未来世界发展的主旋律。中国市场规模大、应用场景多，能够给予中国本土以及外国年轻创业者无限的发展空间，这将极大地促进能够优化全球经济结构的中小企业群的发展并创造大量的就业机会，进而有助于优化全球经济结构、稳定全球经济发展。

目前，中国正在构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，中国这个14亿人口的消费市场正在全面走向开放，“一带一路”倡议能够加强参与国增加其对中国的出口机会以助其经济发展，这将极大地促进中国与“一带一路”参与国的贸易和投资。

报告的发布适逢第三届中国国际进口博览会举行。进博会见证了中国政府开放国内市场、共同创造繁荣的意愿与承诺。“一带一路”是中国倡议，亦是全球成果。全球经济发展不是各国间的零和游戏，而需要各国齐心协力营造良好的发展环境，实现合作共赢。

“一带一路”倡议已获国际社会的普遍支持，然而，各国企业在投资与运营“一带一路”项目的过程中，也遇到了多方面的困难、风险和挑战。后续发布的报告将重点关注普华永道全球中国业务网络对“一带一路”不同区域发展的观察以及“一带一路”项目实施过程中常见问题和应对策略。

报告团队



编委会成员

梁伟坚	普华永道中国内地及香港市场主管合伙人 普华永道中国内地及香港管理委员会成员	陈东晓	上海国际问题研究院院长
黄耀和	普华永道全球跨境服务中国主管合伙人 普华永道并购交易服务中国市场主管合伙人 普华永道企业融资与并购部中国主管合伙人	宋爽	普华永道中国通信行业主管合伙人
吴伟伦	普华永道中国内地及香港地区运输与物流业主管合伙人	陈志坚	普华永道中国企业融资北方区主管合伙人
周伟然	普华永道中国全球科技、媒体及通信(TMT)行业主管合伙人	陈宣统	普华永道中国、香港及海外金融业收购合并服务主管合伙人
黄富成	普华永道中国海外投资咨询服务主管合伙人	吴蔚	普华永道企业融资与并购部合伙人
黄翰勋	普华永道中国科创与私营企业服务联合主管合伙人	姜宏斌	普华永道中国基础设施与大型项目投融资服务合伙人
庄树清	普华永道亚太区国际税务主管合伙人	冯昊	普华永道中国能源与基建行业管理咨询合伙人
倪清	普华永道中国私募股权基金业务组基金审计合伙人	谢斯	普华永道中国企业融资与并购部合伙人
		吴庭莹	普华永道中国内地及香港市场推广及传讯主管

感谢以下普华永道中国及海外员工、及合作伙伴在本书编写、出版过程中付出的努力 (按姓氏拼音排序)

柴晓萌	普华永道中国企业融资与并购部业务总监	秦冉	普华永道中国企业融资与并购部业务总监
杜恒	普华永道中国基础设施与大型项目投融资服务高级顾问	上官周冬	普华永道中国研究部高级经理
甘美	普华永道中东地区中国业务部总监	沈学斌	普华永道中国企业融资与并购部高级经理
高桥忠利	普华永道中国内地及香港特区日本业务市场主管合伙人	沈漪	普华永道中国企业并购服务部高级经理
郭庭廷	普华永道中国特殊机会咨询部合伙人	宋亮	普华永道中国全球跨境服务总监
韩冰	普华永道中国全球跨境服务总监	孙宁	普华永道中国审计部经理
何一帆	普华永道中国审计部高级经理	王磊	普华永道中国企业融资与并购部业务总监
黄诗慧	普华永道中国企业融资与并购部业务总监	肖剑	普华永道中国全球跨境服务高级经理
蓝澜	普华永道中国市场传讯部高级经理	谢菁	普华永道中国税务及商务咨询合伙人
李佳宁	普华永道中国税务及商务咨询经理	叶青	上海国际问题研究院院长助理
李子聪	普华永道中国税务及商务咨询合伙人	浏泽高明	普华永道日系企业事业开发部副总监
李昕睿	普华永道中国审计部高级经理	翟黎明	普华永道中国交易战略与运营合伙人
李莹	普华永道中国交易咨询总监	张平平	普华永道中国企业融资与并购部业务总监
李菁	普华永道中国全球跨境服务高级顾问	赵鹏	普华永道中国企业融资与并购部高级经理
黎大汉	普华永道中国评估与并购交易服务合伙人	郑巧娇	普华永道亚太区基础设施建设主管合伙人
罗伊兰	普华永道中国企业融资与并购部高级顾问	朱焕发	普华永道中国并购交易物流行业分析师
马香萍	普华永道中国企业融资与并购部总监	庄英杰	普华永道中国全球跨境服务经理
钱立强	普华永道中国企业购并服务合伙人	翟黎明	普华永道中国交易战略与运营合伙人

如需要进一步了解普华永道全球跨境服务，请联系以下专业团队

黄耀和	普华永道全球跨境服务 中国主管合伙人 电邮: gabriel.wong@cn.pwc.com	韩冰	普华永道中国全球跨境服务 总监 电邮: a.han@cn.pwc.com	沈学斌	普华永道中国企业融资与并购部 高级经理 电邮: steven.shum@cn.pwc.com
------------	--	-----------	--	------------	--

本文仅为提供一般性信息之目的，不应用于替代专业咨询者提供的咨询意见。

© 2020 普华永道。版权所有。普华永道系指普华永道网络及 / 或普华永道网络中各自独立的成员机构。详情请进入www.pwc.com/structure。



此刊物采用无氯元素漂染、使用20%用前废料结合再生林木木材制成的Magno Satin。Magno Satin符合ISO 14001国际标准的环境管理体系认证标准及EMAS环境管理及稽核制度标准。