



當前中國是經濟全球化的最有力推動者



學者論衡

劉兆佳

二次大戰後，美國大力推動自由貿易，並建立了各種促進自由貿易的國際組織，比如關稅及貿易總協定（GATT）。蘇聯解體後，美國成為單極世界的霸主，更不遺餘力以各種方式包括強制手段推動經濟全球化，而其取得的重大成果包括「北美自由貿易協定」（NAFTA）、「烏拉圭回合」（Uruguay Round）貿易談判成功結束、世界貿易組織（WTO）的成立、亞太經濟合作組織（APEC）的誕生等。

然而，在十多年前開始，美國不但不再是經濟全球化的推手，反而推行一系列「去全球化」或「逆全球化」的政策和措施，特別是採取眾多的保護主義、單邊主義、脫鈎斷鏈、出口和入口管制、對外和對內投資限制、「在岸外包」（onshoring）、「近岸外包」（nearshoring）、「友岸外包」（friendshoring）等減少自由貿易的舉措。

近十年來美國對經濟全球化的態度的急遽逆轉，越來越多美國人認為經濟全球化為美國帶來不少負面影響，比如去工業化、就業崗位的外流、貧富差距不斷擴大、貿易逆差持續拉闊、國債負擔越來越沉重等。然而，美國對經濟全球化的背棄，必然會窒礙全球貿易，也肯定會拖慢全球經濟復甦和壓制包括美國在內世界各國的經濟增長。

扛起大纛抗擊「去全球化」逆流

中國的情況則恰恰相反。自從實施改革開放以來，中國一直是經濟全球化的參與者、推動者、維護者和獲益者。中國的改革開放促進了經濟全球化，而經濟全球化又反過來推進中國的改革開放，這兩個互動過程在中國參加WTO後更為突出。今天，在美國加快實施經濟「孤立主義」之際，世界上大部分國家卻依然希望經濟全球化繼續推進、擴大和優化，從而繼續為全球和各國的經濟發展注入不竭動力。越來越國家盼望中國扛起經濟全球化的大纛，抗擊「去全球化」和「逆全球化」的逆流，讓經濟全球化得以向更公平和合理的方向持續推進。

對於世界各國特別「全球南方」的期盼，中國一貫的態度是當仁不讓，因此願意擔當經濟全球化的積極倡議者和推動者

的重任。自2017年以來，中國國家主席習近平曾三次在達沃斯世界經濟論壇發表主旨演講和致辭，從歷史和哲學高度，闡釋中國的經濟全球化主張和建構人類命運共同體理念，在大變局、大變革中凸顯中國引領經濟全球化的決心和能力。

在2017年的演講中，習近平主席強調：「歷史地看，經濟全球化是社會生產力發展的客觀要求和科技進步的必然結果，不是某些人、某些國家人為造出來的。經濟全球化為世界經濟增長提供了強勁動力，促進了商品和資本流動、科技和文明進步、各國人民交往。」

多年來，習近平主席不斷強調經濟全球化對各國和人類發展的重要性，並警告不能讓經濟全球化開倒車，反而要積極向前推動。

2024年11月15日，習近平主席在亞太經合組織工商領導人峰會的書面演講指出：「經濟全球化是社會生產力發展的客觀要求，是科技進步的必然結果，是浩浩蕩蕩的歷史潮流，雖然遭遇逆風和回頭浪，但其發展大勢從未改變。以各種名目阻礙經濟合作，執意將相互依存的世界割裂開來，是開歷史倒車。當前，經濟全球化動力和阻力膠着，但動力仍然勝過阻力。新一輪科技革命和產業變革深入發展，世界經濟數字化、綠色化、智能化發展不斷加快，為經濟全球化再度加速蓄積了強勁動能。我們要正確引導經濟全球化方向，不能走少數國家獨佔霸權的老路。我們要推動經濟全球化更多釋放正面效應，進入更有活力、更加包容、更可持續的新階段。」

11月16日，習近平主席在亞太經合組織第31次領導人非正式會議上表示：「我們要堅持多邊主義和開放型經濟大方向，堅定維護以世界貿易組織為核心的多邊貿易體制，充分激活亞太經合組織作為全球經貿規則「孵化器」的作用，着力推進區域經濟一體化和互聯互通，拆除割裂貿易、投資、技術、服務流通的高牆，維護產業鏈供應鏈穩定通暢，促進亞太和世界經濟循環。建設亞太自由貿易區是區域經濟一體化的宏偉願景，關乎亞太長遠發展繁榮。」

習近平主席在20國集團領導人第19次峰會第二階段會議關於「全球治理機構改革」議題的講話中表示：「營造開放、包容、非歧視的國際經濟合作環境。」「完善全球貿易治理，建設開放型世界經濟。

要把發展置於國際經貿議程中心地位，持續推動貿易和投資自由化便利化，要繼續推進世界貿易組織改革，反對單邊主義、保護主義，推動爭端解決機制盡快恢復正常運轉，並將《促進發展的投資便利化協定》納入世界貿易組織規則框架，早日就電子商務協定達成一致。」

中國對經濟全球化所提出的主張，在最近舉行的兩個重大國際經濟會議中得到認同、響應和回饋。

2024年亞太經合組織領導人馬丘比丘宣言（2024 APEC Leaders' Machu Picchu Declaration）指出：「我們認識到打造一個自由、開放、公平、非歧視、透明、包容和可預測的貿易和投資環境的重要性，並將繼續為之努力。」「我們重申推進亞太區域經濟一體化的承諾，繼續優化區域貿易投資環境，應對全球挑戰。」

二十國集團里約熱內盧領導人宣言（G20 Rio de Janeiro Leaders' Declaration 2024）亦強調：「國際貿易是包容性經濟成長、消除貧窮和飢餓、促進永續發展和永續發展目標的重要引擎。」

在剛發布的中共第二十屆三中全會的決定中，中國清楚展示通過自身的不斷改革開放來進一步推進經濟全球化的意圖。其中開放和優化內地市場、構建全國統一大市場乃重要舉措。具體政策包括：「構建全國統一大市場。推動市場基礎制度規則統一、市場監管公平統一、市場設施高標準聯通」，「清理和廢除妨礙全國統一大市場和公平競爭的各種規定和做法」；「主動對接國際高標準經貿規則」；「擴大自主開放，有序擴大我國商品市場、服務市場、資本市場、勞務市場等對外開放，擴大對最不發達國家單邊開放」；「擴大鼓勵外商投資產業目錄，合理縮減外資准入負面清單，落實全面取消製造業領域外資准入限制措施，推動電信、互聯網、教育、文化、醫療等領域有序擴大開放。」

世界貿易組織成立原來的目的是要貫徹美國不斷推進對經濟全球化的意向，而WTO的組成和規則又對西方國家特別有利。可是，在反自由貿易的狂瀾下，美國認為WTO已經成為了美國奉行保護主義和單邊主義的絆腳石。美國不但屢屢違反WTO的規則發動貿易戰，更通過阻撓人員任命癱瘓WTO處理貿易爭端的上訴機制。

中國的立場是維護WTO在全球自由貿易中的重要地位，但同時主張對其運作和治理進行適切的改革讓其更好發揮作用。

習近平主席在在亞太經合組織工商領導人峰會上的書面演講指出：「堅持與時俱進，推動全球經濟治理體系改革。要堅持共商共建共享原則，推動全球經濟治理體系更好反映世界經濟格局新現實，不斷提升「全球南方」的代表性和發言權，確保各國在國際經濟合作中權利平等、機會平等、規則平等。要維護以世界貿易組織為核心的多邊貿易體制，推動構建開放型世界經濟體系，維護全球產業鏈供應鏈穩定通暢。」

中國提出改革WTO的建議包括：改革WTO的爭端解決制度，以確保成員國之間的貿易爭端能夠公平和及時地解決；採取措施更好地解決WTO框架內對發展中國家的安排，比如特殊和差別待遇條款，以更好促進它們的發展；更新現有的貿易規則，以更好地反映當前全球貿易實踐和技術進步；加強WTO內部的透明度以提升成員國之間的信任和信心；提高WTO內的決策過程的包容性和參與度，確保所有成員國的聲音得到聽取；提升WTO的包容性，尊重成員國的不同經濟體制和發展模式。

中國對於重視和改革WTO的立場在國際社會得到熱烈的響應。2024年亞太經合組織領導人馬丘比丘宣言重申支持以規則為基礎、以世界貿易組織為核心的多邊貿易體系，並繼續致力於對世界貿易組織進行必要改革，以完善其所有職能。

二十國集團里約熱內盧領導人宣言亦同意：「為了使貿易和投資充分發揮其潛力，成為全球成長和繁榮的驅動力，我們強調需要確保建立一個基於規則、非歧視、公平、開放、包容、可持續和透明的多邊貿易體系以WTO為核心。確保符合WTO規則的公平競爭環境和公平競爭對於確保繁榮和為所有人創造有利的貿易和投資環境至關重要。我們重申WTO發展層面的中心地位。在《馬拉喀什協定》（Marrakesh Agreement）簽署30周年之際，我們重申支持對WTO進行必要的改革，完善其所有職能，以應對當前的貿易挑戰，使貿易成為所有人成長和繁榮的引擎。我們仍然致力於進行討論，以期在2024年之前建立一個可供所有成員使用的完整且運作良好的爭端解決系統。」

曾幾何時，美國曾經大力推動世界各國締結自由貿易協定，歐盟和歐洲之前的各種促進區域經濟一體化的機構的成立得到美國的支持和肯定。美國自己也推動成

立了NAFTA。不過，現在的美國不再熱衷於與其他國家簽署自由貿易協定。時任美國總統奧巴馬曾經嘗試與部分亞太地區國家簽署一項旨在在經濟上遏制中國的《跨太平洋夥伴協定》（TPP），但特朗普甫一上台便遽然退出。2024年底，特朗普再度當選為美國總統後便宣告要向加拿大和墨西哥出口到美國的貨品增加25%的關稅，實際上是在單方面悍然廢除NAFTA。

相反，為了維護和推進經濟全球化，中國積極推動國際自由貿易協定的簽署。最明顯的例子是2020年締結的《區域全面經濟夥伴關係協定》（RCEP）。2021年9月，中國正式提出申請加入《全面與進步跨太平洋夥伴關係協定》（CPTTP）。最近，中國表示已經就加入該協定做好了貨物貿易、服務貿易、投資、政府採購等領域的市場准入的出價準備。中國又與有關成員國和締約方就加入《數字經濟夥伴關係協定》（DEPA）展開磋商。目前，截至2022年，中國已與26個國家和地區簽署了19個自貿協定，自貿夥伴覆蓋亞洲、大洋洲、拉丁美洲、歐洲和非洲。

推動平等共贏的新經濟全球化

經濟全球化需要大量硬件和軟件的支撐。就這些方面而言，美國相對於中國瞠乎其後。在「一帶一路」倡議下，中國為不少國家興建了大量具經濟戰略價值的交通運輸基礎設施。比較重要的包括中國一老撾鐵路、匈牙利一塞爾維亞鐵路、雅加達一萬隆高鐵、巴基斯坦瓜達爾港、阿聯酋哈里發港、希臘比雷埃夫斯港、斯里蘭卡漢班托塔港等，最近開幕的秘魯錢凱港（Chancay Port）對南美洲日後經濟發展以及中國與南美洲的經貿聯繫，更具有非凡的戰略意義。中國與不少國家在能源和信息基礎設施的互聯互通正在加速推進。所有這些基礎設施的建造都有利於促進有關國家和地區內部的貿易往來，更會不斷強化它們與中國在貿易上的聯繫。

總的來說，時至今日，中國已經取代了美國成為經濟全球化的主要倡議者和推動力。當然，中國對於經濟全球化的構思和部署與美國大不相同。中國是希望推動與世界各國一道構建一個體現平等、包容、共贏和合作原則的新經濟全球化，而霸權主義和霸凌行為則在此不復存在。

香港中文大學社會學學休講座教授、全國港澳研究會顧問

北部都會區「片區開發」的關鍵

智庫專欄

區浩馳、賈文菁

行政長官李家超在新一份施政報告中表示，政府會在保持公共財政穩健的前提下，提速推展北部內與經濟及房屋發展相關的工程。隨後發展局就當中的土地發展措施作更深入的闡述，包括就北部都會區試行「片區開發」透露更多細節，並提出將為數個分布全港各處的生態康樂及遊艇旅遊項目開展市場調查，與業界探討建設營運意向。

整體來看，這些措施都反映了政府希望引入更多市場力量，以公私營合作形式推動發展的大方向，筆者認為，這是在經濟周期波動中維持發展步伐的重要舉措，惟當中亦有不少值得關注的細節。

「片區開發」在內地有着成熟的經驗，以上海市近年最具代表性的臨港片區為例，片區由國有上市企業臨港集團包攬建設和營運，由十個產業分區組成，涵蓋集成電路和新能源汽車等先進製造產業，自開園以來已吸引逾十萬家企業落戶。

予私人產業發展更大自主性

片區能持續吸引產業聚集和人才落地，離不開對生活配套的重視。除了推動產業園區發展，臨港集團亦在片區內提供商品房、人才公寓和公租房等多元居住選擇，以及教育、醫療和娛樂配套，加上完善的軌道電車網絡，打通臨港片區與上海浦東的內外交通連接，令以產業發展為目標的片區兼具職住功能，有關經驗可供特區借鑒。

隨着北部都會區發展持續推進，不少規劃構思將進入落地階段，「片區開發」成為了一時之選。當局目前就「片

區開發」提出三個佔地約10至20公頃的試點，分別位於粉嶺北、新田科技城和洪水橋/廈村，並表示將在今年內開展市場意向調查，以及於明年首季提出由政府成立公司營運試點產業園區的建議。這批試點項目的開發營運，將奠定北部都會區的產業基礎，向國際高端人才集聚高地邁進一步。

有別於傳統賣地發展模式，片區項目涉及較大開發規模和投入成本，須推動創科研發和現代物流等新產業發展，同時兼顧興建公共設施，開發難度甚高。為提升項目吸引力，鼓勵更多市場力量投入參與，有必要在規劃設計給予私人業界更大自主靈活性，以融入產業發展的實際需求和創新思維。

其中，特區政府可以檢視全港過去劃一為「七三比」的公私營房屋供應比例，考慮到高端專才的住屋需求以私人住宅和人才公寓為主，並對社區生活配套有特定要求，當局有必要仔細考慮各新發展區的產業和人口結構，因地制宜作針對性的調整。

當局也將在南大嶼、尖鼻咀和白泥、前南丫石礦場、紅磡和香港仔避風塘等地推動生態和遊艇旅遊項目，並會考慮以「片區開發」模式作為項目落地方式之一。值得注意的是，在進行土地用途

規劃的相關法定圖則修訂前，當局可率先開展市場意向調查，以便提前納入業界的訴求和建議，提升程序效率。相較以往多在修訂圖則後才展開調查，新舉措可避免思維限制，在開發規劃形式上更廣納業界意見。

交通等基建配套不能太滯後

然而，不論是北部都會區的產業片區，還是分布全港各處的生態及遊艇旅遊項目，在促成區內產業發展和社區配套的靈活平衡之際，亦需要克服新發展區的交通劣勢，開發難度不容小覷。目前北部都會區內已規劃的主要交通基建，例如港鐵北環線、北環綫支綫和北都公路等，落成日期均與預計首批企業或居民遷入時間存在一定滯後；南大嶼、白泥、南丫島等偏遠海岸海島的水陸交通方案也尚未定音，這都將影響私人業界參與，以及人才遷入和遊客前往意欲。

因此，當局在推動「片區開發」之際，亦需由政府主導同步完善片區連接區外的交通配套，增強市場信心，暢通片區內外人員流動，方能推動產業長遠發展。

團結香港基金研究員、團結香港基金助理研究員



展內主◀
外導政
同同
步同
除除
便便
完完
捷捷
善善
流流
動動
區區
交交
助助
通通
力力
配配
發發
一
推推
套套
動動
外
中
產
業
片
區
社
發
區
需

深港聯手開拓「天空灣區」



議論風生

朱鼎健

「低空經濟」可以說是今年社會發展領域的年度熱詞其中之一。今年以來，內地已有近30個省份將發展低空經濟寫入政府工作報告或出合相關政策，搶先布局上下游產業。特區政府已於上月成立「發展低空經濟工作組」，身兼工作組組長的財政司副司長黃偉綸上月底更聯同多名政府代表到深圳與深圳市政府代表舉行座談會，就發展低空經濟進行交流。

在跨境無人機方面，雙方同意探索先貨後人，以無人機載貨為起點，在不同場景下測試各項跨境技術及配套设施條件。低空經濟被各界廣泛看好，因為它是新質生產力的重要代表，也涉及到龐大的上下游產業鏈，市場前景無比廣闊。據估算，2023年中國低空經濟規模已超過5000億元，預計到2026年有望突破萬億元。

低空經濟進入黃金機遇期

民眾對低空經濟最直觀的印象，或許首先是無人機配送外賣和快遞之類場景，此外還有已經成功實現商業運營的無人機主題表演。例如今年國慶期間，深圳舉行「繁星耀鵬城」無人機表演，數千架無人機組成絢爛震撼的光影畫面，馬斯克也在旗下社交媒體X轉發影片點讚。香港也曾在國慶等不同節日和場合上演多場大型無人機匯演活動，一河之隔，交相輝映。民眾聚集在「賽博煙花」下觀看無人機表演和打卡，儼然已成為一股文旅新熱潮。事實證明，在城市形象宣傳、品牌宣傳、打造當地文旅消費熱點等方面，這種商業模式都具有廣闊的前景。

低空經濟遠不止於無人機表演，更包括物流運輸、安防應急、醫療救護、商業飛行、航拍測繪等低空飛行應用場景。在以上這些領域要真正實現大規模商業化運營，還有很長一段路要走，但這也意味着，未

來這段時間都將是發展低空經濟的黃金機遇期。

筆者看來，深港攜手發展低空經濟可謂是「天作之合」。兩地一河之隔，人流物流往來極為頻密，低空飛行的應用場景數不勝數。深圳是低空經濟的先行者。媒體報道引述業界人士消息，中央空管委將在六個城市開展eVTOL（電動垂直起降飛行器）試點，對600米以下空域授權地方政府，深圳便是試點城市之一。同時深圳市、區兩級政府都已制訂了不少相關的產業支持法規或政策。

相較於正全力打造「天空之城」的深圳而言，香港是亞洲的物流和交通樞紐，還擁有多所世界百強大學，強大的研發能力和豐富的應用場景都是我們的優勢。

同時，兩地面臨的挑戰也是相似的，都是人口和建築高度密集的國際化都市，規劃通航的航線和空域非常困難；法規、審批程序和行業標準等規則需要從無到有逐步制訂完善，還有大量的起降點等基礎設施需要高質量建設。這是個「摸着石頭過河」的過程，同時也是跨行政區域政策機制對接、硬件設施對接和科技與經濟協同的過程。在解決這些「硬核問題」之後，對於大灣區硬連接或軟連接，都具有極大的意義。非常期待兩地一同先行先試，聯合打造出示範效應。

「天空之城」連片成「天空之灣」

目前，內地低空經濟的地方政策還在密集出台，香港也將於明年初推行「監管沙盒」試點項目。希望藉這股勢頭，兩地可以互相「取經」、經驗互鑒，特別是在簡化審批手續、整合科研資源、吸引更多民間資本參與、打造更加優質的金融支持環境等方面，深港兩地聯手闖出新天地。在未來的幾年裏，從貨運到人員運輸，率先打造出港深航線，進而開闢港澳、港惠、港珠航線到形成覆蓋大灣區的航線網。

「天空之城」連片成「天空之灣」，相信指日可待。

全國政協委員、觀瀾湖集團主席