

矢志與沿線國共同發展初心 鄭永年：十年成果反擊偏見雜音 西方方案純屬空頭支票

聚焦「一帶一路」

系列訪談

香港文匯報訊（記者 王珏 北京報道）第三屆「一帶一路」國際合作高峰論壇召開前夕，香港中文大學（深圳）教授、前海國際事務研究院院長鄭永年接受香港文匯報專訪，暢談過去十年共建「一帶一路」倡議的發展成就及未來路向。他指出，伴隨着質疑走來，「一帶一路」倡議用實實在在的地造福沿線國家的成果反擊各種偏見和雜音，事實證明，它是2008年國際金融危機以來最成功的國際公共品，而當今世界，也只有中國有意願、有能力辦到。反觀美歐在近幾年相繼提出一些替代方案，模仿甚至對抗中國「一帶一路」倡議的意圖很明顯，但並無堅實的政治經濟支撐，更沒有矢志幫助參與國共同發展的正確初心，因此純屬無力實現的「空頭支票」。

「『一帶一路』倡議提出以來，國際社會給予了高度關注，評價大都理性正面，但美西方對它的一些片面性、主觀性、負面性質從來沒有停止過。」鄭永年表示，特別是這五年來，伴隨着中美競爭的升級，美國一直在帶頭西方國家污名化和阻礙中國的「一帶一路」倡議，體現在各種所謂的「地緣政治陣營」、「新殖民主義」、「債務帝國主義」等理論上。

為參與國擺脫貧困提供機會

他指出，「一帶一路」倡議邊設計邊施工，不可否認在實施過程中有一些不足，還有很多可以做得更好的地方，甚至一些大的建設項目遇到一些反覆，但這都是再正常不過的事情。「哪個國家那麼大的項目沒有一點問題？」美西方抄起顯微鏡視如此宏大的世紀工程，把小問題擴大化、簡單問題複雜化、微觀問題戰略化，都是基於意識形態偏見和自身利益考量。

鄭永年認為，輿論是多元複雜的，而實際成果是對雜音和質疑的最好反擊。他以剛剛開通運行的雅萬高鐵為例指出，雅萬高鐵八年建設歷經坎坷，中間還遭遇了新冠疫情，但兩國克服萬難最終把它建成了。這是中印尼共建「一帶一路」合作旗艦項目，也是東南亞第一條高速鐵路，能把雅加達和萬隆之間的車程從三個多小時縮短為40分鐘，除了改善當地交通條件，便利沿線民眾出行，還帶動商業開發和旅遊產業發展，「從印尼老百姓的熱情可以看到，這並不是一條戰略高鐵，而是實實在在的民生高鐵」。在東南亞的另一個重要工程即從中國昆明到老撾首都萬象的中老鐵路儘管沒有像雅萬高鐵那樣高調，但對當地的經濟也起着同樣的作用。

他表示，發展中國家更關心的是能給他們帶來什麼好處。十年來，「一帶一路」項目範圍不僅有電站、路橋、港口等基建，也有學校、醫院等服務設施，為參與國提供了擺脫貧困和發展國民經濟的機會，並在推動當地基礎設施建設和互聯互通發揮關鍵作用。實踐表明，「一帶一路」倡議已成為推進世界區域經濟發展的重要推手，也是2008年國際金融危機後最成功的國際公共品和國際合作平台。

有關國家推方案旨在與華抗衡

鄭永年說，近代以來，還沒有哪個國家能像中國那樣在沒有掠奪資源的前提下，在國外推進大規模的基礎設施建設，而當今世界，也只有中國有意願、有能力這麼做，這得益於中國與日俱增的國力、矢志與沿線國共同發展的初心，以及強有力的執行。

在「一帶一路」倡議不斷推進的同時，美歐在近幾年也相繼提出「重建美好世界」（B3W）和「全球門戶」（GG）的基礎設施建設計劃、「印度—中東—歐洲經濟走廊」等。對此，鄭永年認為，這些替代方案迄今沒一個成功，未來是否會成功也充滿巨大的不確定性。首先，有關國家的心態沒擺正，其動機只是為了與中國競爭、抗衡，而不是真心實意幫助參與國發展；其次，能力跟不上，缺乏堅實的政治經濟基礎，不具備在海外大規模投入基礎設施建設的條件，「歐洲很多國家財政捉襟見肘，如何找到『重建美好』的數萬億美元的資金呢；美國自己的基建都搞成這樣，又怎麼指望它能資助其他國家發展？」

他說，中國歡迎任何一個有助於世界經濟發展、尤其是發展中國家經濟發展的計劃，這也是提出「一帶一路」倡議的初衷，但廣大發展中國家需要的是切實的幫助，而不是無力實現的「空頭支票」。

人物名片

鄭永年

香港中文大學（深圳）教授 前海國際事務研究院院長

- ◆ 施普林格·自然出版社（Springer-Nature）ARPE 學術期刊（The Asian Review of Political Economy）主編、羅特利奇出版社（Routledge）《中國政策叢書》（China Policy Series）主編和世界科技書局（World Scientific）《當代中國研究叢書》（Series on Contemporary China）共同主編。
- ◆ 獲中國北京大學法學學士（1985）、法學碩士（1988）、美國普林斯頓大學政治學碩士（1992）、博士（1995）。歷任中國北京大學政治與行政管理系講師；新加坡國立大學東亞研究所研究員、資深研究員；英國諾丁漢大學中國政策研究所教授和研究主任；新加坡國立大學東亞研究所教授、所長。曾任美國社會科學研究會（Social Science Research Council）和美國麥克阿瑟基金會（John D. and Catherine T. MacArthur Foundation）研究員。
- ◆ 主要從事國際關係、外交政策、中美關係、中國內部轉型及其外部關係研究。近年來，先後出版和主編著作近百部，其中英文專著10+部。在國際學術刊物上發表學術論文數十篇。



◆ 印尼雅萬高鐵路哈利姆高鐵站，工作人員在站台上拍照。 新華社

「一帶一路」倡導開放包容 成員去留自由

近一段時間，外界頻傳G7成員國意大利考慮退出共建「一帶一路」倡議，對此，鄭永年對香港文匯報表示，開放是「一帶一路」倡議最大的特點之一，它歡迎所有國家加入，有的參與國基於各種考慮想退出也正常，「應該淡定一點看這個問題，有的國家是去是留，都不會影響中方推進該倡議的決心和步伐。」

退出也可再加入

鄭永年說，中國政府把「一帶一路」界定為「倡議」，而非「戰略」，是具有其本身的考慮的。它並不像國際組織或者聯盟那樣，具有成員國和憲章，它只是中國根據新的全球經濟現實而倡導的一個開放、包容、平等的合作平台，旨在促進沿線國家間的經濟發展和文化交流以及社會進步。中國的作用是「倡議」，各國都可以參與到其中來。不過，在實施方面，中國作為「倡議國」必須做更多事情，發揮更大的作用，但不是一個主導角色，還是雙方、多方共建，向第三方開放。

「『一帶一路』是inclusive（包容的），而不是exclusive（排他的），更不是fixed（固定的）。」他指出，開放是「一帶一路」倡議最大的特點之一，它歡迎所有國家加入，各國都可以自由選擇是否與中國簽署共建「一帶一路」合作文件，實施過程中各國也在積極計算和評估「一帶一路」能夠為自己帶來的利益和風險，在此期間有的參與國基於各種考量想退出也正常，「『一帶一路』現在依然向美國、日本等國家開放，意大利就算真的退出，以後也可以再加入進來。」

鄭永年認為，應該用淡定、從容的心態看待「一帶一路」

倡議推進過程中遇到的一些波折和反覆，這並不會影響中方推進該倡議的決心和步伐，同時也有更多國家看到了中國「一帶一路」倡議的巨大潛力和紅利。

據外交部最近數據顯示，10年來，中國已同150多個國家和30多個國際組織簽署「一帶一路」合作文件，已形成3,000多個合作項目，拉動近萬億美元投資規模，打造了一個個「國家地標」、「民生工程」、「合作豐碑」。世界銀行測算，「一帶一路」框架下有關交通項目的全部實施，到2030年有望使全球收入增加0.7%至2.9%，使760萬人擺脫極端貧困、3,200萬人擺脫中度貧困。



◆ 在坦桑尼亞的一處雞舍，來自中國的技術員對當地飼養員進行指導。 新華社

加大民企參與

有助減少地緣政治戰略猜疑

鄭永年接受香港文匯報專訪時指出，從目前的成果來看，中國對「一帶一路」項目的落實仍以國有企業為主，未來須加大對民營企業參與項目運作的支持和鼓勵，他們的政府背景弱，積極參與能讓「一帶一路」更加透明，有助於減少外界對「一帶一路」地緣政治戰略的猜疑，這不僅能進一步提升「一帶一路」在當地甚至國際社會的受認可度，民企自身也可在這輪宏大的境外投資熱潮中得到鍛煉、成長。

鄭永年分析稱，國企資本雄厚，執行力很強，在過去十年裏為「一帶一路」倡議的實施作出了重大貢獻，特別是在基礎設施建設、能源領域等資金量巨大的項目執行上有自身優勢。但由於國企的商業運行一貫對政府的依賴很深，如果繼續讓其主導投資的話，一定程度上會加重外界對「一帶一路」地緣政治戰略的猜疑。而民營企業政府背景更弱，它們的參與有利於讓「一帶一路」更加社會化，更加透明。與此同時，自負盈虧的民營企業不僅更有創造力和活力，在商業運作上也更加謹慎，對當地法律法規的理解與應用更加深入。此外，民營企業更青睞成本回收周期較短的项目，在資本運作、人員招聘、供應鏈管理和產品營銷更容易在國外本土化，加上民營企業的業務主要集中在消費領域，其品牌在當地容易有更高的社會認知度。

國企民企「混合梯隊」惠及當地民眾

鄭永年認為，習近平總書記曾多次提到，「一帶一路」要惠及當地民眾。國企和民企「混合梯隊」走出去便是這樣一個有效方法。近年來，中國的民營企業在新能源、數字經濟等領域發展很好，在「走出去」過程中可以與東道國開展合作，拓展健康、綠色、數字、創新等新領域項目，為發展中國家注入發展新動能。與此同時，民營企業也將有機會在宏大的境外投資熱潮中發掘更廣闊的市場空間，提升產品和服務的品質和水平，促進自身發展壯大。