

跨越山海

# 新丝路 共发展

“一带一路”倡议十年报告

2023/10

| 第一财经研究院旗舰系列报告 |



**出品人**

杨宇东

**策划**

于舰

**主笔**

刘昕

**编辑**

于明

**审定**

于舰 马绍之

**视觉设计**

王皎莹 钱春华 蒋皓明

**校对**

申江波 苑利芬 邓诗瑜 赵维一 王婕妤

**运营**

邵玉蓉

**视觉创意**

第一财经视觉中心



第一财经研究院微信公众号



第一财经研究院“一财号”

扫描左侧二维码，获取本报告电子版  
关注第一财经研究院微信公众号和第一  
财经研究院“一财号”，了解更  
多第一财经研究院最新研究报告，  
也可访问 [www.cbri.org](http://www.cbri.org)，或详询  
[yicairi@yicai.com](mailto:yicairi@yicai.com)。

**第一财经研究院产品系列**

- ★《高频看宏观》★《金融条件指数》★《第一财经首席经济学家调研》
- ★《第一财经研究院宏观经济系列报告》★《中国企业全球化报告》
- ★《中国影响力投资报告》、《中国 ESG 投资报告》、《中国企业社会责任报告》、《中国碳市场年报》、《中国 A 股上市公司 ESG 评级报告》等可持续发展系列旗舰报告

此报告为第一财经原创，著作权及其相关衍生权利归第一财经所有。未经第一财经书面授权，不得以任何方式加以使用，包括但不限于转载、摘编、复制或建立镜像。第一财经保留追究侵权者法律责任的权利。如需获得授权请联系第一财经版权部：[banquan@yicai.com](mailto:banquan@yicai.com)。

## 摘要

2023年是“一带一路”倡议提出十周年。2013年9月，习近平主席在哈萨克斯坦访问期间发出共建“丝绸之路经济带”的倡议，同年10月，在访问“东盟”时提出建设“21世纪海上丝绸之路”的构想。至此，“一带一路”作为中国倡导、全球参与的开放型国际合作机制被正式提出。

在过去十年，中国与“一带一路”共建国家的合作、往来秉持着“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”的丝绸之路精神，坚持与各国遵循共商、共建、共享的原则，致力于打造“你中有我、我中有你”的命运共同体。

为了向读者介绍“一带一路”共建十年来取得的成果、中国企业在其中发挥的积极作用并阐述“一带一路”倡议的丰富内涵，第一财经研究院撰写了《跨越山海 | “一带一路”倡议十年报告：新丝路 共发展》。

报告的内容主要围绕以下五个方面展开：

第一部分介绍了“一带一路”倡议提出的背景。“一带一路”倡议既延续了古代中国与世界交流所留下的文化积淀，也体现了中国对外实行经济贸易政策的宗旨。在逆全球化的背景下，“一带一路”倡议是我国作为负责任的大国推动新一轮全球化理念的最佳体现。

第二部分介绍了“一带一路”蓝图。从地理上看，“一带一路”倡议横跨亚非欧大陆，覆盖世界五大洲；从内涵上看，“一带一路”以政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通为主要内容，实现

经济和文化的共同繁荣发展。

第三部分展现了“一带一路”十周年蓬勃发展的丰硕成果。在过去的十年里，中国与“一带一路”共建国家的贸易往来更为紧密。在2013年至2022年期间，中国与“一带一路”共建国家货物贸易的年均复合增长率为7.9%，同一时期，中国对外贸易总额年均复合增长率为4.7%。2023年6月，“一带一路”国家占我国出口的份额已经超过美欧日。中欧班列是我国“一带一路”倡议中的明星项目。中欧班列有以下三项优势：一是中欧班列的运输价格是航空的五分之一，运行时间是海运的四分之一，是一条全天候、大运量、绿色低碳的陆路运输新通道；二是中欧班列带动乌鲁木齐、重庆等中西部城市成为我国对外连接的新枢纽，带动了当地商业与产业的发展；三是中欧班列运行稳定性强，在特殊时期能发挥优势，例如在新冠疫情期间，中欧班列的运行保障了我国对外出口的增长。

第四部分展示了我国企业在“一带一路”倡议中发挥的积极作用。在中国整体对外投资活动中，“一带一路”国家展现出了巨大的潜力。在2015至2022年间，中国每年非金融类对外投资金额基本维持在1100亿美元至1200亿美元区间，变动幅度不大；与之相比，中国对“一带一路”国家的非金融类对外投资金额由2015年的148亿美元上升至2022年的210亿美元，增幅达到41.5%。此外，我国企业还以境外产业园区等多种方式融入当地经济生态，更大范围、更深层次地与所在地共同发展，为当地带去投资合作机会、就业、技术等。

第五部分对“一带一路”的未来进行了展望。从历

史的发展进程来看，和平与发展在未来仍将是人类共同的追求。不可否认，国际环境面临诸多不确定性，也会时时面临逆向的风潮，但人类走出困境的方法永远是合作与发展。“一带一路”倡议的理念与我国高质量发展的理念相一致，也与 2015 年联合国大会通过的《2030 年可持续发展议程》目标一致。过去十年来已经结下了丰硕的成果，我们要及时总结和归纳好的做法和经验。随着中国进入高质量发展阶段，也提出了高质量共建“一带一路”

的理念，未来更多投资项目将围绕“数字经济”“绿色经济”展开。

“一带一路”倡议是一个长周期、跨国界、系统性的世界工程和世纪工程。展望未来，“一带一路”倡议作为我国提出的新型国际公共产品平台，将从新的历史起点再出发，更具创新与活力，更加开放和包容，为中国和世界打开新的机遇之窗。



# CONTENTS

## 目录

### 01

08

“一带一路”倡议背景：时代的召唤

### 02

09

“一带一路”蓝图：从连云港到鹿特丹，从经济到人文

1. “一带一路”地域广袤：六大经济走廊联通世界大市场
2. 共建“一带一路”的多方面合作：从经济到人文

### 03

13

“一带一路”十年来蓬勃发展，成果丰硕

1. “五通”实施情况
2. “一带一路”倡议推动世界贸易往来，促进经济发展

# CONTENTS

## 目录

### 04

26

#### 中国企业积极参与“一带一路”倡议

1. 中国对“一带一路”共建国家的投资不断上升
2. 境外产业园是中国企业在“一带一路”共建国家的创新实践
3. 中国企业为“一带一路”投资提供了多元样本

### 05

35

#### “一带一路”倡议面临的挑战与未来展望

1. 国际环境面临不确定性，但未来仍充满希望
2. 企业经营需要融入当地营商环境

### 06

37

#### 结语

2023年是“一带一路”倡议提出十周年。2013年9月，习近平主席在哈萨克斯坦访问期间发出共建“丝绸之路经济带”的倡议，同年10月，在访问“东盟”时提出建设“21世纪海上丝绸之路”的构想。至此，“一带一路”作为中国倡导、全球参与的开放型国际合作机制被正式提出。

在过去十年，中国与“一带一路”共建国家的合作、往来秉持着“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”的丝绸之路精神，坚持与各国遵循共商、共建、共享的原则，致力于打造“你中有我、我中有你”的命运共同体。

在这十年间，“一带一路”倡议不仅为我国构建新发展格局贡献了重要的力量，还开辟了各国交往的新路径，搭建起国际合作的新框架，汇集着人类共同发展的最大公约数。

从国内来看，中欧班列的畅通带动了我国中西部地区的发展，为我国开创了新的对外门户站点，我国与“一带一路”共建国家之间的贸易往来快速发展，我国的外贸结构不断改善。通常而言，沿海城市是我国对外开放的门户，而中欧班列的通车使得我国中西部城市也逐渐成为重要的货运集散中心，并带动周边商业的崛起，其中乌鲁木齐、重庆等城市的变化尤为引人注目。此外，自加入世界贸易组织之后，我国出口商品的主要买家来自于发达经济体，

而在“一带一路”倡议提出后，我国积极开拓了东盟、中欧、中东等新市场，优化了对外贸易结构。

从国际来看，“一带一路”倡议为共建国家带来了新的发展机会，并且在目前不断变化的世界格局背景下显示出其独有的前瞻性，成为我国积极参与全球经济治理的重要抓手。近年来，我国企业响应“一带一路”号召，积极出海进行布局，通过在海外建设大型基础设施以及创建产业园的方式为当地提供新的发展机会和工作岗位。目前全球经贸格局面临许多不确定性，但“一带一路”倡议体现了我国互联互通、互利互惠的发展理念，为国际社会提供了一个开放包容的公共产品平台。

正如国务院新闻办公室近日发布的《共建“一带一路”：构建人类命运共同体的重大实践》白皮书中所指出的，“一带一路”倡议是一个长周期、跨国界、系统性的世界工程和世纪工程，共建“一带一路”的第一个十年只是序章。从新的历史起点再出发，共建“一带一路”将会更具创新与活力，更加开放和包容，为中国和世界打开新的机遇之窗。

为了向读者介绍共建“一带一路”十年来取得的成果、中国企业在其中发挥的积极作用并阐述“一带一路”倡议的丰富内涵，第一财经研究院撰写了《跨越山海 | “一带一路”倡议十年报告：新丝路 共发展》。

## 01 “一带一路”倡议背景：时代的召唤

“一带一路”的全称是“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”，这两个名词不免让人回想起古代中国与西域之间那条荒漠与戈壁之路，也是中国与西域、南洋之间古老的通商之路。

“丝绸之路”这一名词最早由德国地理学家李希霍芬（Ferdinand von Richthofen）提出，他将中国与中亚、中国与印度之间以丝绸贸易为媒介的这条西域交通道路命名为“丝绸之路”，这一术语后来很快被学术界和大众所认可并广为传播。两千多年以来，“丝绸之路”见证了中国文明、波斯文明、印度文明、伊斯兰文明以及欧洲文明在文化、技术、商业贸易、宗教知识等领域的相互传播、融合和借鉴。

“一带一路”倡议既延续了古代中国与世界交流所留下的文化积淀，也体现了中国对外实行经济贸易政策的宗旨。早在改革开放初期，邓小平同志明确指出对外开放是我国的长期国策。进入21世纪，随着中国加入世界贸易组织（WTO）以及综合国力的提升，中国的企业、人才、商品、服务、资金、技术、货币都不断走出国门并参与全球化分工。诞生于上世纪90年代的第三次全球化浪潮极大地促进了世界经济的发展，在国际分工体系下，各国之间的产业依存度大幅提升，国家间的主要贸易形式逐步由产业间贸易转变为产业内贸易。

2008年全球金融危机爆发后，国际政治经济形势发生了深刻的变化，西方发达国家的民众经历了高失业率、收入下滑、资产负债表衰退等困境，此前已非常成熟的国际分工体系也备受质疑。

2009年，全球经济结束此前延续多年的“大缓和”

时代（Great Moderation，1980年代以后，全球经济供给能力极大改善，经济增长的代价不再是通胀，宏观经济持续稳定，被称为“大缓和”时代），转向负增长。美国作为金融危机的起源国，2009年GDP增速降至-2.6%，失业率攀升至10%，以实体经济为代表的主街（Main Street）民众与华尔街（Wall Street）精英之间的冲突不断，一度爆发“占领华尔街”等行动。不仅如此，金融危机还进一步延伸至欧洲地区，2009年欧洲GDP增速降至-4.55%，并在后续几年中逐渐引爆欧债危机。欧债危机给当时的欧洲经济带来非常深刻的负面影响，葡萄牙、意大利、爱尔兰、希腊和西班牙五国的主权债券信用评级惨遭降级，国家财政处于破产边缘，2014年意大利和西班牙的青年失业率（25岁以下）高达40%-50%。

在全球金融危机期间，以中国为主的发展中国家则展现出了强大的经济韧性。2009年，发达经济体GDP增速滑落至-3.41%，而新兴市场和发展中国家GDP增速为3.08%，其中中国当年GDP增速高达9.4%，成为拉动世界经济增长的重要引擎。

时至2013年，“一带一路”倡议主动寻求世界经济突破，抵消外部环境的不确定性所带来的影响，并在逆全球化的危机中寻找机遇。

截至2023年9月，中国已与150多个国家，30多个国际组织签署了230多份共建“一带一路”合作文件。截至2022年，这150多个国家的GDP总和超过22万亿美元，占全球GDP总量的比例约为23%；人口总和接近37亿人，约占世界总人口数的47%。

“一带一路”国家多为发展中国家，经济发展水平不高，但它们有着强烈的发展需求和意愿，依然极度依赖于全球化分工所带来的经济增长和生产率提升。在发达经济体中，新加坡、奥地利、意大利等国也加入了“一带一路”的倡议。

虽然逆全球化、去全球化的思潮在 2020 年新冠

疫情暴发之后愈演愈烈，但从更长远的人类历史来看，逆全球化只是世界经济发展进程中短暂的经济现象，全球化的大趋势不可逆转。欧美等国的逆全球化策略为中国构建包容性的区域治理模式提供了机遇，而“一带一路”倡议就是我国作为负责任的大国推动新一轮全球化理念的最佳体现。

## 02

# “一带一路”蓝图： 从连云港到鹿特丹，从经济到人文

“一带一路”的蓝图是广阔的、富有想象力的，而“一带一路”的实践又是务实而循序渐进的。

2017 年，“一带一路”建设工作领导小组办公室发布了《共建“一带一路”：理念、实践与中国的贡献》报告（下称“报告”）。根据报告所展现的理念，共建“一带一路”倡议是促进全球和平合作和共同发展的中国方案。“一带一路”的合作理念是倡导平等相待、追求共赢互补、各国共商共建，最终推动要素高效流动和市场深度融合，实现多元而平衡的可持续发展，并为世界和平与发展增添正能量。

2023 年 10 月，国务院新闻办公室发布《共建“一带一路”：构建人类命运共同体的重大实践》白皮书。白皮书指出，这十年以来，在各方的共同努力下，共建“一带一路”从中国倡议走向国际实践，从理念转化为行动，从愿景转变为现实，从谋篇布局的“大写意”到精耕细作的“工笔画”，取得实打实、沉甸甸的成就，成为深受欢迎的国际公共产品和国际合作平台。

### 1. “一带一路”地域广袤：六大经济走廊联通世界大市场

从地理上看，“一带一路”倡议横跨亚非欧大陆。截至 2023 年 9 月，中国与 150 多个国家，30 多个国际组织签署了 230 多份共建“一带一路”合作文件，所辐射的国家范围之广可谓创下近代之最。

“一带一路”倡议结合新形势下推进国际合作的需要以及古代陆地和海洋丝绸之路的走向，确定了五大方向。其中，“丝绸之路经济带”有三大走向，一是从中国西北、东北经中亚、俄罗斯至欧洲、波罗的海，二是从中国西北经中亚、西亚至波斯湾、地中海，三是从中国西南经中南半岛至印度洋；“21 世纪海上丝绸之路”有两大走向，一是从中国沿海港口过南海，经马六甲海峡到印度洋，延伸至欧洲，二是从中国沿海港口过南海，向南太平洋延伸。

根据上述五大方向，我国提出了“六廊六路多国多

港”的合作框架，其中六大经济走廊是我国“一带一路”倡议下与各国互联互通的主要渠道，使中国与世界大市场之间互相连接。六大经济走廊分别是新亚欧大陆桥经济走廊、中国 - 中亚 - 西亚经济走廊、中国 - 中南半岛经济走廊、孟中印缅经济走廊、中巴经济走廊以及中蒙俄经济走廊。

**新亚欧大陆桥经济走廊**是从我国的江苏省连云港市、山东省日照市到荷兰鹿特丹港的国际化铁路交通干线，国内部分则由陇海铁路和兰新铁路组成。在中国与哈萨克斯坦边界的阿拉山口口岸出境之后，可分别由北线经俄罗斯、白俄罗斯、波兰向西欧和北欧连接；由中线经斯洛伐克、匈牙利、奥地利等国通往中欧各国；由南线经土库曼斯坦、土耳其、保加利亚等国通往中欧、西欧与南欧诸国，亦可经土耳其南下至中东与北非。

**中国 - 中亚 - 西亚经济走廊**从新疆出发，抵达波斯湾、地中海沿岸和阿拉伯半岛，主要涉及中亚五国（哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦）、伊朗、土耳其等国。

**中国 - 中南半岛经济走廊**以中国广西南宁和云南昆明为起点，以新加坡为终点，纵贯中南半岛的越南、老挝、柬埔寨、泰国、缅甸、马来西亚等国家，是中国连接中南半岛的大陆桥，也是中国与东盟合作的跨国经济走廊。

**孟中印缅经济走廊**连接东亚、南亚、东南亚三大次区域，沟通太平洋、印度洋两大海域。

**中巴经济走廊**起点在新疆喀什，终点在巴基斯坦瓜达尔港，贯通南北丝路关键枢纽，北接“丝路经济带”、南连“21世纪海上丝绸之路”，是一条包括公路、铁路、油气和光缆通道在内的贸易走廊。

**中蒙俄经济走廊**分为两路：一是从华北京津冀到呼和浩特，再到蒙古和俄罗斯；二是从东北地区的大连、沈阳、长春、哈尔滨到满洲里和俄罗斯的赤塔。

在六大经济走廊中，新亚欧大陆桥经济走廊的地理覆盖范围最为广阔，依托大陆桥所建设的中欧班列物流体系也是“一带一路”框架中最为令人瞩目的项目之一。全长 10900 公里的新亚欧大陆桥经济走廊不仅横跨中国东西两地，经阿拉山口口岸出境之后，可经三条线路抵达荷兰的鹿特丹港，辐射区域多达 30 多个国家和地区。从物流优势来看，新亚欧大陆桥比西伯利亚大陆桥缩短陆上运距 2000-2500 公里，此外，整个陆桥避开了高寒地区，港口无封冻期，自然条件好，吞吐能力大，可以常年作业，拉近了中国与世界大市场之间的距离。

这些经济走廊依托于各地区不同的自然环境、资源禀赋、宗教文化等，为我国与各地区之间的经济、政治、文化往来创造了独一无二的合作模式。

以中巴经济走廊为例，按照长期计划，中巴经济走廊的实施将分三步走，每个阶段都有明确的目标。第一阶段截止于 2020 年，在这个阶段从整体上解决制约巴基斯坦社会经济发展的主要问题；第二阶段将于 2025 年截止，届时所有与经济走廊相关的基础设施都将准备就绪，中巴经济走廊将极大地改善项目沿线地区人民的生活水平；第三阶段将于 2030 年截止，届时巴基斯坦将建成符合该国情况的包容可持续的经济增长机制。

由此可见，“一带一路”倡议并非仅为中国自身的经济发展和外循环，而是切实地考虑到了合作国家的当地条件及利益，以实现中国和合作国家之间的双赢以及区域经济间的协同发展。

**表 1：六大经济走廊的覆盖范围及主要特征**

	覆盖范围	主要建设项目	主要优势与特征
新亚欧大陆桥经济走廊	<p>从中国的江苏省连云港市、山东省日照市到荷兰鹿特丹港的国际化铁路交通干线，国内由陇海铁路和兰新铁路组成。新亚欧大陆桥经济走廊可以分为北、中、南三线。</p> <p>北线：哈萨克斯坦与西伯利亚大铁路接轨。经俄罗斯、白俄罗斯、波兰通往西欧及北欧诸国。</p> <p>中线：哈萨克斯坦往俄罗斯、乌克兰、斯洛伐克、匈牙利、奥地利、瑞士、德国、法国至英吉利海峡港口转海运或由哈萨克斯坦阿克斗卡南下，沿吉尔吉斯斯坦边境经乌兹别克斯坦塔什干及土库曼斯坦阿什哈巴德西行至克拉斯诺沃茨克，过黑海达阿塞拜疆的巴库，再经格鲁吉亚第比利斯及波提港，越黑海至保加利亚的瓦尔纳，并经鲁塞进入罗马尼亚、匈牙利通往中欧诸国。</p> <p>南线：由土库曼斯坦阿什哈巴德向南入伊朗，至马什哈德折向西，经德黑兰、大不里士入土耳其，过博斯普鲁斯海峡，经保加利亚、南斯拉夫通往中欧、西欧及南欧诸国，同时还可经过土耳其埃斯基谢尔南下中东及北非。</p>	<p>中欧班列物流体系</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>以亚欧大陆桥为纽带，它将中国与独联体国家、伊朗、罗马尼亚、南斯拉夫、保加利亚、匈牙利、捷克、斯洛伐克、波兰、德国、奥地利、比利时、法国、瑞士、意大利、英国紧密相连。它对环太平洋经济圈的协调发展起到重要作用，也使中国与世界大市场的距离更近。</li> <li>它将亚欧两个大陆原有的陆上运输通道缩短了 2000-2500 公里间距，比绕道印度洋和苏伊士运河的水运距离缩短了 1 万公里。一般情况下，陆桥运输比海上运输运费节省 20%-25%，时间缩短一个月左右。</li> <li>整个陆桥避开了高寒地区，港口无封冻期，自然条件好，吞吐能力大，可以常年作业。</li> </ul>
中国 - 中亚 - 西亚经济走廊	<p>从新疆出发，抵达波斯湾、地中海沿岸和阿拉伯半岛，主要涉及中亚五国（哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦）、伊朗、土耳其等国。</p>	<p>中国 - 中亚天然气 D 线管道</p> <p>卡姆奇克隧道项目</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中国 - 中亚 - 西亚经济走廊将中国与阿拉伯半岛国家连接起来。2012 年 6 月 5 日，中国国家主席习近平在中国 - 阿拉伯国家合作论坛第六届部长级会议上提出构建以能源合作为主轴，以基础设施建设、贸易和投资便利化为两翼，以核能、航天卫星、新能源三大高新领域为突破口的中阿“1+2+3”合作格局。</li> </ul>
中国 - 中南半岛经济走廊	<p>中国 - 中南半岛经济走廊以中国广西南宁和云南昆明为起点，以新加坡为终点。纵贯中南半岛的越南、老挝、柬埔寨、泰国、缅甸、马来西亚等国家，是中国连接中南半岛的大陆桥，也是中国与东盟合作的跨国经济走廊。</p>	<p>雅万高铁建设项目</p> <p>中老铁路建设项目</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>该走廊以沿线中心城市为依托，以铁路、公路为载体和纽带，以人员、物资、资金、信息的流通为基础。开拓新的战略通道和空间，加快形成优势互补、区域分工、共同发展的区域经济体。携手共建中国 - 中南半岛经济走廊有利于打造新的区域增长点，促进中南半岛沿线国家的共同繁荣发展，也有利于构建中国 - 东盟命运共同体。</li> </ul>
孟中印缅经济走廊	<p>孟中印缅经济走廊连接东亚、南亚、东南亚三大次区域，连通太平洋、印度洋两大海域。</p> <p>孟中印缅经济走廊是连接中国和南亚当今世界上人口最多、经济发展速度最快国家的便捷通道，是中国走向南亚和印度洋区域大市场最便捷、最具经济吸引力的陆路大通道。</p>	<p>中缅经济走廊</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>孟中印缅经济走廊是六大经济走廊中建设进展最缓慢的一条。</li> <li>近几年，中国经济保持平稳增长态势，是世界上发展较快的国家之一。中国的崛起让部分国家产生了不安心理，这是孟中印缅经济走廊周边国家发展合作阻力比较大的原因之一。同时，国家之间的历史矛盾、文化差异、语言不通、宗教信仰等问题也是阻碍我国与部分周边国家合作的障碍。</li> </ul>
中巴经济走廊	<p>起点在新疆喀什，终点在巴基斯坦瓜达尔港，贯通南北丝路关键枢纽，北接“丝路经济带”、南连“21 世纪海上丝绸之路”，是一条包括公路、铁路、油气和光缆通道在内的贸易走廊。</p>	<p>巴基斯坦瓜达尔港</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中巴经济走廊是“一带一路”倡议的标志性项目，早期建设以能源、交通等基础设施项目为主，对于缓解巴基斯坦电力供应紧张，改善交通环境发挥了积极作用。</li> <li>中巴经济走廊的建设主要分为 3 个阶段。早期阶段是 2013 年至 2020 年，重点是能源、基础设施建设，这是工业化的前提。中期阶段是 2021 年至 2025 年，这是工业化起飞阶段。长期阶段是 2025 年至 2030 年，建设重点在文化、金融、旅游、贸易、工商业、运输等领域。</li> </ul>

来源：第一财经研究院根据公开资料整理

## 2. 共建“一带一路”的多方面合作：从经济到人文

“一带一路”蓝图不仅地理覆盖范围广阔，并且其内涵也随着时代的发展在不断深化和丰富。

共建“一带一路”以政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通为主要内容，既开展互联互通、产能合作、贸易投资等重点领域的务实合作，也重视推动共建国家之间多种形式的人文交流，实现经济和文化的共同繁荣发展。

从经济发展来看，加强基础设施建设，推动跨国、跨区域互联互通是共建“一带一路”的优先合作方向。我国政府鼓励实力强、信誉好的企业走出国门，在“一带一路”共建国家开展铁路、公路、港口、电力、信息通信等基础设施建设，促进地区互联互通，造福广大民众。

目前已颇具成效的项目包括中老铁路、匈塞铁路、中俄高铁、印尼雅万高铁、巴基斯坦白沙瓦至卡拉奇高速公路等，这些基建项目大大缩短了当地居民的通行时间，提高了当地人流、物流的运行效率，也为中国企业在当地的产业开发提供了更好的基础条件。

从经贸合作来看，我国与“一带一路”共建国家已经建立了紧密的经贸联系，有力地促进了各国经济和产业发展。更重要的是，在“一带一路”框架下，我国与共建国家共创互利共赢的经贸伙伴关系，维护更加平等、均衡、可持续的国际贸易体系。

目前，《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）已落地，RCEP 作为目前全球最大的自由贸易区，覆盖全球近 30% 的人口和 GDP 规模。在 RCEP 的生效国家中，包含新加坡、泰国、越南在内的东盟十国以及韩国、新西兰等国都是积极响应我国

“一带一路”倡议的共建国家。此外，中国也已明确提出要加入《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》（CPTPP），中国与以色列、东盟、韩国等的自贸区谈判也正在积极推动中。

从对外投资来看，开展国际产能和装备制造合作，扩大相互投资，是共建“一带一路”的另一优先合作方向。2016 年，时任丝路基金董事长金琦在“一带一路”高峰论坛上的演讲中提到，“中国进入工业化中期，经济体量大，拥有较优质的产能、装备、技术和较雄厚的资金实力以及三十年改革开放的经验。‘一带一路’框架下的金融合作，可以借力中国的资金优势和资本力量，推进国际产能合作，优化各国在全球产业链中的分工布局。”

境外经贸合作区建设是“一带一路”产能合作的新形式和重要载体。截至 2021 年末，纳入商务部统计的境外经贸合作区分布在 46 个国家，累计投资 507 亿美元，上缴东道国税费 66 亿美元，为当地创造了 39.2 万个就业岗位，而在这些经贸合作区中，近七成分布在共建“一带一路”的共建国家。

从金融合作来看，中国与“一带一路”共建国家加强金融合作能够为“一带一路”建设创造稳定的融资环境，也有利于引导各类资本参与实体经济发展和价值链创造。2014 年 11 月，习近平主席在亚太经济合作组织（APEC）会议期间宣布，中国将出资 400 亿美元成立丝路基金。这是中国推进“一带一路”建设的一项重要举措，是利用中国资金实力直接支持“一带一路”建设的具体体现。2015 年 12 月，中国倡议的亚洲基础设施投资银行（下称“亚投行”）正式成立，重点支持地区互联互通和产业发展。

截至 2023 年 6 月，亚投行已批准了 221 个项目，

融资总额约 420 亿美元，带动资本超千亿美元。在这些项目中，既有公路、铁路、机场、港口、码头等传统基础设施，也有宽带网络等数字信息基础设施，以及医疗、卫生、教育等社会基础设施。无论投资哪个领域，目的都是促进当地经济社会发展，改善当地民众生活。

**在生态环保方面**，中国致力于建设“绿色丝绸之路”，分享中国在生态文明建设、环境保护、污染防治、生态修复、循环经济等领域的最新理念、技术和实践，积极履行应对气候变化的国际责任。我国将与各国一道推动《巴黎协定》的实施落地。2023 年，亚投行将重点在绿色基础设施建设、区域合作与互联互通、科技赋能的基础设施等领域发力，带动更

多私营资本支持发展中成员的可持续发展。

**在海上合作方面**，共建“21 世纪海上丝绸之路”重点依托海上合作，发展海上贸易、互联互通和海洋经济，打造一批海上合作支点港口，维护海上大通道的安全畅通。同时，中国与“一带一路”共建国家开展了海洋科技、海洋生态环境保护、海洋防灾减灾、海上执法安全等多领域合作。

**在人文交流方面**，“一带一路”建设为民众友好交往和商贸、文化、教育、旅游等活动带来了便利和机遇，我国将推动文明互学互鉴和文化融合创新，努力构建不同文明相互理解、各国民众相知相亲的和平发展格局。

## 03

# “一带一路”十年来蓬勃发展，成果丰硕

共建“一带一路”倡议提出十年来，从夯实基础到落地生根，所取得的成就弥足珍贵。共建“一带一路”不仅给相关国家带来实实在在的利益，也为推进经济全球化健康发展、破解全球发展难题和完善全球治理体系做出积极贡献，开辟了人类共同实现现代化的新路径，推动构建人类命运共同体落地生根。

### 1. “五通”实施情况

2015 年，国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《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》。文件指出，共建“一带一路”各国资源禀赋各异，经济互补性较强，彼此合作潜力和空间很大，要以政策沟通、设施联通、

贸易畅通、资金融通、民心相通为主要内容，重点加强合作。

#### (1) 政策沟通：越来越多合作伙伴加入“一带一路”倡议

从政策沟通来看，截至 2023 年 9 月，中国已同 150 多个国家和 30 多个国际组织签署 230 多份共建“一带一路”合作文件，中国与世界的联系变得越来越紧密。

2023 年以来，我国与阿根廷签署共建“一带一路”合作规划；与洪都拉斯政府、土库曼斯坦政府签署共建“一带一路”谅解备忘录；与阿尔巴尼亚签署

旅游合作谅解备忘录；国家发改委与刚果（金）外交部签署关于开展资源投资合作的谅解备忘录等。

## （2）设施联通：基础设施共建推动全方位多领域联通

从设施联通来看，一大批务实合作项目加速落地，为当地经济发展、民生改善做出实实在在的贡献。

### · 中欧班列

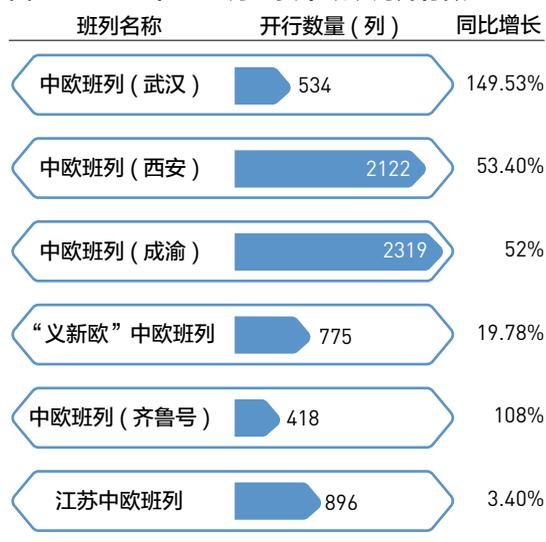
中欧班列是运行于中国与欧洲以及“一带一路”共建国家之间的铁路国际联运列车，是深化中国与共建国家经贸合作的重要载体和推进“一带一路”建设的重要抓手。

2023年上半年，中欧班列累计开行8641列，同比增长16%；中欧班列累计运送货物93.6万标准箱，同比增长30%。1-5月，中欧班列（武汉）、中欧班列（齐鲁号）、中欧班列（西安）、中欧班列（成渝）、“义新欧”中欧班列、江苏中欧班列开行数量分别同比增长149.53%、108%、53.4%、52%、19.78%、3.4%。

从历史数据来看，截至2023年6月底，中欧班列历年累计开行超过7.3万列、690万标准箱，通达欧洲25个国家216个城市。

截至2023年6月底，阿拉山口铁路口岸累计通行中欧班列线路已达104条，可到达德国、比利时、波兰、俄罗斯等21个国家，班列搭载货物品类200余种，其中出口货物主要为汽车及配件、电子产品、百货等，返程货物主要为汽车及配件、机械产品、棉纱等。位于内蒙古自治区的二连浩特铁路口岸中欧班列开行线路已有68条，可到达德国、波兰、蒙古国等10多个国家的60多个地区。

图 1：2023 年 1-5 月主要中欧班列开行数量



来源：中国国家铁路集团

作为一条全天候、大运量、绿色低碳的陆路运输新通道，中欧班列运输价格是航空的五分之一，运行时间是海运的四分之一，受自然环境影响小、稳定性高，对具有一定运量规模和时效性要求较高的产品，具有很强的吸引力。2023年上半年，中欧班列（武汉）承运货物品类扩展到一些农作物产品，包括麦麸颗粒、黄豆、亚麻籽、化肥等；成都中欧班列则开启了冷链运输，四川产鳊鱼加工制品搭乘中欧班列（成都）出口俄罗斯，此前进口肉类冷链班列也从莫斯科发运，经阿拉山口抵达成都。

随着中欧班列业务的开展和市场的扩大，传统的铁路运输方式已不能满足外贸企业旺盛的货物运输需求，为此，中欧班列采取铁路与公路、水路、航空的多式联运方法来扩张新的业务增长点，而多式联运也是降低综合运输成本的关键。以武汉为例，依托长江黄金水道，武汉开辟铁水联运线路，回程货物可经武汉中转至沿海港口。铁水联运航班列在武汉形成了“海—江—铁”物流闭环，吸引长三角、珠三角等地企业的外贸物资聚集，

目前武汉中欧班列已开通“日本—武汉—欧洲/蒙古国”多式联运、“韩国—武汉—欧洲”多式联运等多条中转贸易通道。

**图 2：中欧班列采取铁路与公路、水路、航空的多式联运方法**



来源：中国铁路武汉局集团公司

值得注意的是，**中欧班列在 2020 年新冠疫情期间发挥了重要的作用**。2020 年 1-2 月，由于受疫情影响，我国外贸进出口总额为 4.12 万亿元，较 2019 年同期下降了 9.6%。然而，依托中欧班列的便利和跨境电商的优势，我国与“一带一路”共建国家众多企业的合作更为紧密，与“一带一路”共建国家的贸易仍保持增长。

2020 年上半年，当全国仍处于新冠疫情的影响之下时，中欧班列的开行数量仍然增长迅猛，仅上半年开行数量就突破 5000 列，这一数字是惊人的。数字增长的背后有一系列的原因，包括疫情期间海运和空运运力缩减导致部分货源选择铁路运输，还有中国在复工复产期间推出的一系列恢复物流及生产的临时举措保障了我国物流的稳定。

从政策层面来看，政府对于中欧班列的支持也是巨大的。中欧班列是“一带一路”倡议的重要项目，代表着中国政府对于互联互通的理解。中欧班列作

为由中国推动的向世界提供的公共物流产品，也代表着我国政府开放包容的发展理念。从地方层面来看，中欧班列项目被各地作为进一步改革开放的标志及重要抓手。

## · 中老铁路

中老铁路是一条连接中国云南省昆明市与老挝万象市的电气化铁路，是第一个以中方为主投资建设、共同运营并与中国铁路网直接连通的跨国铁路。

截至 2023 年 6 月，中老铁路开通运营已满 18 个月，呈现出客货两旺的态势，累计发送旅客 1640 万人次、货物 2100 万吨。截至目前，国内 25 个省区市已经开行中老铁路跨境货物列车，货物运输覆盖老挝、泰国、缅甸等“一带一路”共建国家和地区，货物品类由初期的化肥、百货等 10 多种扩展至电子产品、冷链水果等 2000 多种，形成了稳定高效的运输通道。

7 月 7 日，一列搭载汽车零部件的“澜湄蓉欧快线”从成都国际铁路港开出，这是全国首批搭乘中老铁路入境，在海关采用过境方式申报及转关，再转乘中欧班列出境的货物，标志着依托“中老铁路 + 中欧班列”打造的纵跨亚欧大陆国际物流运输体系正加快建设，中国与“一带一路”共建国家的经贸往来将更加通畅。这列“澜湄蓉欧快线”从阿拉山口铁路口岸运输出境，途经哈萨克斯坦、白俄罗斯、波兰等国家后到达匈牙利布达佩斯。

## · 匈塞铁路

匈塞铁路是中国与中东欧国家共建“一带一路”的标志性项目，也是中国铁路技术装备与欧盟铁路互联互通技术规范对接的首个项目。

匈塞铁路全长近 350 公里，连接塞尔维亚首都贝尔格莱德和匈牙利首都布达佩斯，其中塞尔维亚境内长 183 公里。铁路全线建成通车后，匈塞两国首都之间的旅行时间将由 8 小时缩短至 3 小时，将极大改善沿线居民出行条件、促进经济社会发展、加强匈塞两国互联互通、扩大经贸合作交流，对深化中欧互利合作、促进共建“一带一路”倡议与欧洲发展战略对接具有十分重要的意义。

2022 年 3 月 19 日，从塞尔维亚首都贝尔格莱德到塞尔维亚著名旅游城市诺维萨德段的高速铁路（贝诺段）正式开通运营。开通一年多以来（截至 2023 年 4 月），贝诺段日均开行旅客列车 50 多列、发送旅客超过 8200 人次，累计发送旅客 293 万人次，大约四分之一的塞尔维亚民众已经体验过自己国家的第一条高铁。

### · 雅万高铁

**雅万高铁是中国高铁出海“第一单”，也是印尼乃至东南亚国家的首条高铁。**雅万高铁是我国与印尼共建“一带一路”的代表性项目，全长 142 公里，建成通车后两地出行时间将从 3 个多小时缩短至 40 分钟。这是我国首次在国外高铁动车全体系、全要素、全产业链的建设项目，在国际上具有重要的示范性作用。

2023 年 6 月，雅万高铁联调联试综合检测列车运行时速首次达到 350 公里，标志着雅万高铁已达到设计速度标准，实现了联调联试阶段性任务目标。

### · 蒙内铁路

**蒙内铁路连接蒙巴萨港和肯尼亚首都内罗毕，全长约 480 公里，是一条采用中国标准、中国技术、中国装备建造的铁路，也是肯尼亚独立以来建设的**

**首条铁路。**作为东非第一大港口，蒙巴萨港拥有 17 条国际航线，与全球约 80 个港口有业务往来，承担着东非地区大部分货物的运输任务。蒙内铁路在肯尼亚的地位相当于我国的京沪高铁。

蒙内铁路日均开行 17 列货车，每列货车的运量相当于 300 辆卡车，且铁路货运时间仅为 10 个小时，较公路运输时间缩短一半以上。蒙内铁路不仅是货运大动脉，也是民众出行的新选择。蒙内铁路建成通车 6 年多来，累计发送旅客 1046.4 万人，平均上座率超过 90%，还为肯尼亚创造近 5 万个就业岗位。

### · 瓜达尔港

**瓜达尔港位于巴基斯坦俾路支省西南部，是巴基斯坦的重要港口，也是中巴经济走廊建设的重要支撑节点。**瓜达尔港的建设是一个让中巴双方能够互惠共赢的项目，双方围绕瓜达尔港自由区及中巴经济走廊的合作，是巴基斯坦经济的新增长引擎，给巴基斯坦尤其是贫穷落后的俾路支省带来更快的经济发展与更多的就业机会。

截至 2022 年 6 月，瓜达尔港已建成一个拥有 3 个两万吨级泊位的多用途码头，瓜达尔自由区第一阶段已经建设完成，已有 46 家企业入驻，涵盖海外仓、化肥、渔业加工、金属材料制造、农业开发、旅游、保险、银行等领域，投资额超过 30 亿元人民币，为当地居民提供近 5000 个就业机会。自由区建设的第二阶段已于 2021 年 7 月启动，面积将是第一阶段项目的 36 倍。

### · 丝路海运

2023 年是我国创建“丝路海运”的第五年，“**丝路海运**”是我国首个以航运为主题的“一带一路”

**国际综合物流平台。**自2018年12月24日首条航线开行以来，累计开行超过10000艘次，完成吞吐量超过1200万标准箱。截至2023年3月底，以“丝路海运”命名的航线总数达到100条，覆盖7座港口，通达43个国家和地区。

厦门是“21世纪海上丝绸之路”的战略支点城市。“丝路海运”依托厦门港的资源优势，深度融入“海上丝路”和RCEP核心区域，积极构建“RCEP+海丝”物流大通道，助力厦门港的高质量发展。

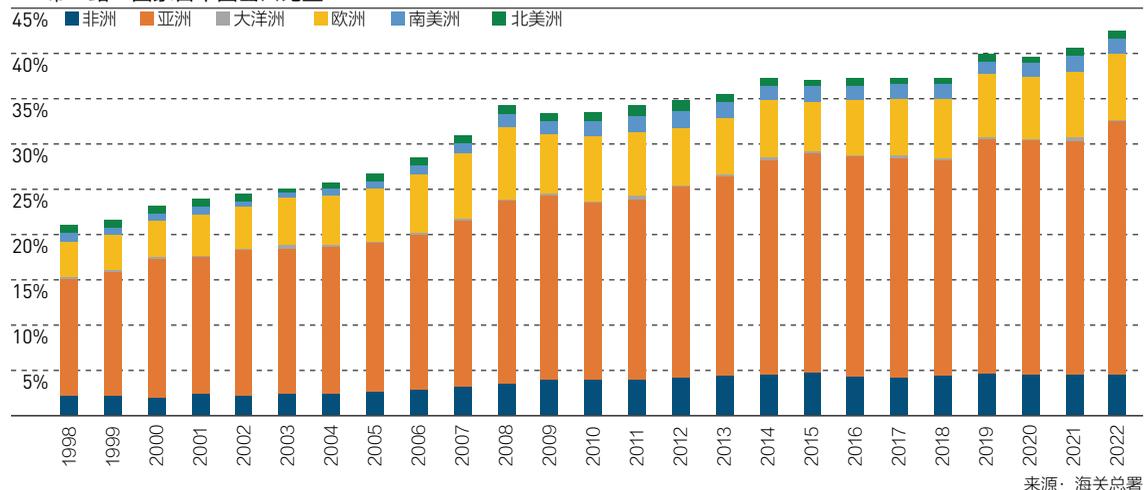
### （3）贸易畅通：中国与“一带一路”共建国家贸易往来快速增长

从贸易畅通来看，中国与“一带一路”共建国家

的货物贸易往来迅速增长。据中国海关统计，在2013年至2022年期间，中国与“一带一路”共建国家货物贸易从1.04万亿美元扩大到2.07万亿美元，规模翻了一番，年均复合增长7.9%，同一时期，中国对外贸易总额年均复合增长率为4.7%。

**从出口来看，“一带一路”国家占中国出口的比重稳步上升。**1995年，“一带一路”共建国家占我国出口目的地的比重仅为21.2%，而到了2022年，“一带一路”共建国家占我国出口目的地的比重已达到42.8%。在主要目的地中，我国商品出口亚洲“一带一路”共建国家的比重上升幅度最大，由1995年的14.3%上升至2022年的28.2%，中国与东盟国家之间越来越密切的贸易往来对此功不可没。

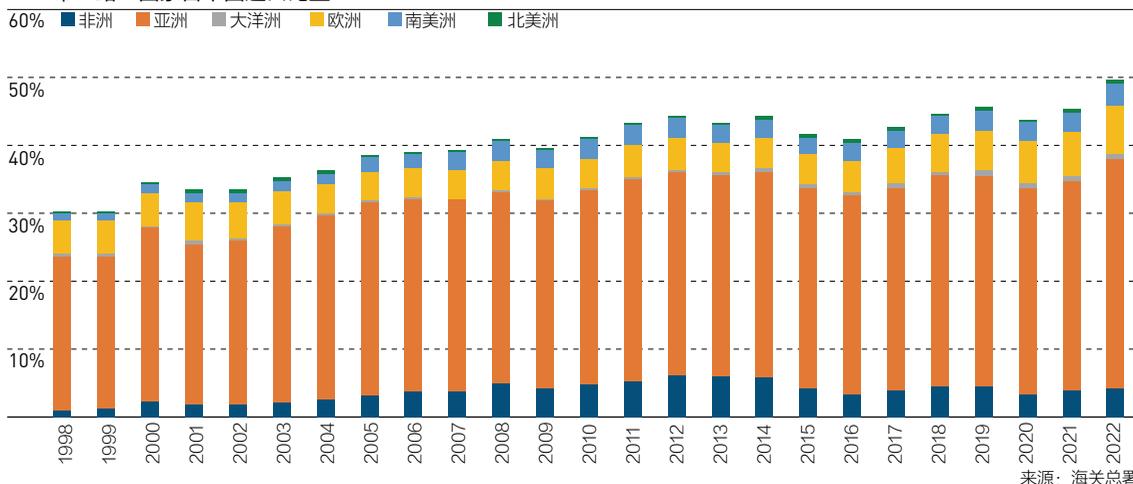
**图3：我国出口“一带一路”亚洲国家的份额明显提升**  
“一带一路”国家占中国出口比重



**从进口来看，越来越多的“一带一路”共建国家的商品也在进入中国市场。**1995年，“一带一路”国家占我国进口商品比重仅为19.9%，而到了2022年，“一带一路”国家占我国进口商品比重已升至42.2%。分目的地来看，亚洲、非洲以及南

美洲国家占我国进口比重的升幅较为明显，其中亚洲“一带一路”国家占我国商品进口比重由17.4%上升至33.6%，非洲国家由1.1%上升至4.3%，南美洲国家由1%上升至3.8%。

图 4：非洲、南美洲和亚洲国家占我国进口比重升幅明显  
“一带一路”国家占中国进口比重

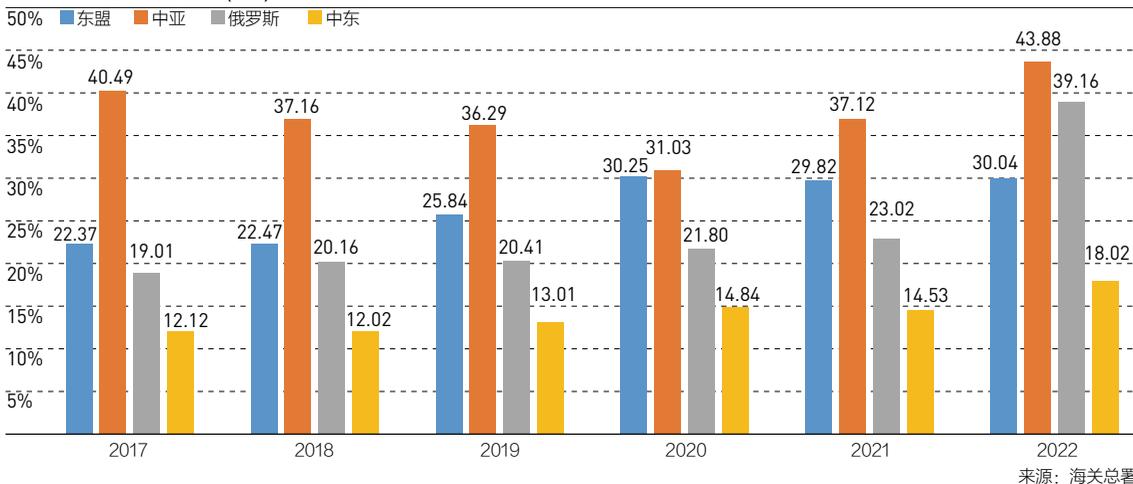


从具体的国别和地区来看，随着“一带一路”倡议影响力的扩大，中国与东盟、中亚、俄罗斯以及中东等国家和地区的经贸合作深度显著提升。

首先，中国的商品在这些国家和地区占据了越来越多的市场份额。以东盟为例，2010年，中国出口东盟的商品占东盟进口的比重为14.49%，而到了2022年，这一比重上升至30.04%，升幅翻倍有余。俄罗斯的情况与之类似，2010年中国出口商品占

俄罗斯进口份额仅为12.94%，而到了2022年，俄罗斯由于俄乌冲突受到多国制裁，中国出口商品占俄罗斯的进口份额跃升至39.16%。而在此期间，中国出口商品占发达国家的进口份额并没有显著改变。在2010年至2022年期间，中国出口商品占美国进口的比重从14.42%上升至17.26%，上升了不到3个百分点；而中国出口商品占G7国家进口的份额从10.17%上升至12.56%，仅上升了2.39个百分点。

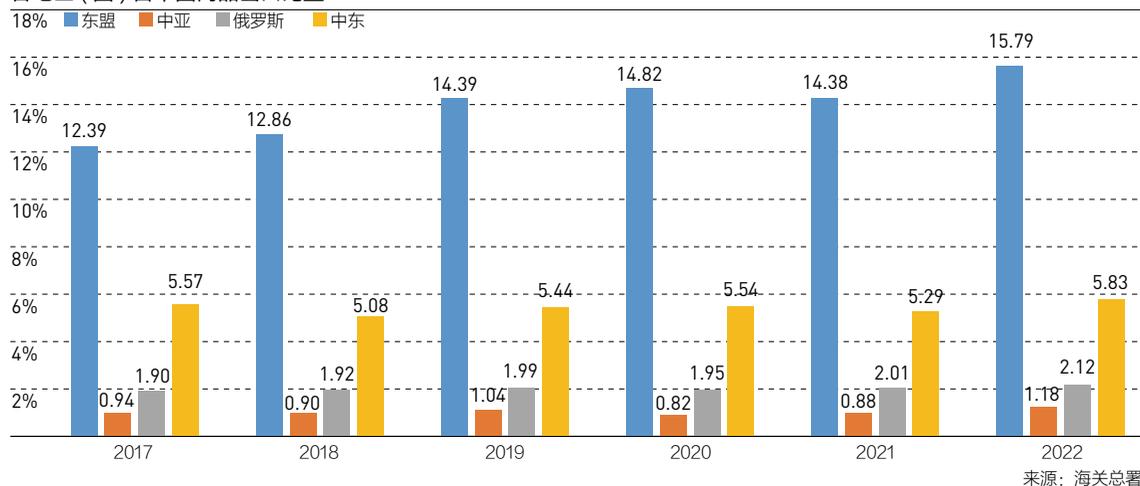
图 5：我国出口商品在东盟、中亚、俄罗斯和中东的市场份额越来越大  
中国出口商品占各地区（国）进口比重



其次，东盟、中亚、俄罗斯以及中东等地区占我国商品出口的比重也在不断上升中，其中东盟占我国贸易出口的份额上升幅度最大。在2003年至2022年期间，东盟占我国出口比重由7.06%上升至15.79%，这与东盟国家在过去十几年间经济高速发展有着密切的联系；俄罗斯占我国商品出口的比重由1.38%上升至2.12%；中东占我国商品

出口的比重则由3.71%上升至5.83%。与东盟、俄罗斯、中东这些新兴市场与发展中国家相比，我国对发达国家的外贸依赖度则在下降。2003年，美国和G7国家占我国商品出口份额的比重分别为21.14%和45.62%，而到了2022年，该比重下降至16.22%和30.73%。

图6：东盟、中亚、俄罗斯和中东占我国商品出口的比重逐渐上升  
各地区（国）占中国商品出口比重



在我国对东盟、中亚、俄罗斯和中东国家的具体出口产品中，电话设备、智能手机、汽车及其零部件等都是出口规模较大的商品。除此之外，我国对东盟和俄罗斯的出口商品也更多样化，不仅有电子电路微组件、数据处理机器、液晶平板、半导体器件等高科技产品，也包含织物、玩具、灯具等这些科技含量相对较低的产品。

随着我国坚持不懈采取对外开放的国策，我国与越来越多的国家产生更深的经贸联结，许多“一带一路”国家都积极参与我国所举办的进博会、广交会、服贸会等一系列国际经贸盛会，这也折射出我国作为全球超大规模市场的魅力。去年是

进博会举行的第五年，在这五年里，进博会累计意向成交金额高达2700亿美元，有120多家世界500强及行业龙头企业连续4届参展进博会，成为进博会的“老朋友”。在去年的进博会上，来自100多个国家和地区的1400余家企业签约参展，世界500强和行业龙头企业多达280多家。而在被称为“中国第一展”的广交会中，有半数采购商来自“一带一路”共建国家和地区，在2023年4-5月举办的“广交会”中，更是迎来22个“一带一路”共建国家的370家企业参展，占参展企业总数的73%，参展商品琳琅满目，包括韩国的榨汁机、马来西亚的咖啡、土耳其的电动摩托车、俄罗斯的蜂蜜等。

中国与“一带一路”共建国家的服务贸易总额也在稳步增加。根据《中国“一带一路”贸易投资发展报告2022》，在2015年至2021年期间，中国与“一带一路”共建国家服务贸易总额累计达6700亿美元，年均增长5.8%，占同期服务贸易比重从2015年的12%上升至2021年的14.7%。

#### （4）资金融通：以亚投行为代表的金融支持“一带一路”项目建设

基础设施建设是中国与“一带一路”共建国家的合作重点，而基础设施建设通常具有项目周期长、资金投入规模大以及项目收益回收慢等特点，因此，为了合作的顺利开展，资金融通是必不可少的条件。在“一带一路”框架下的金融合作方面，我国的抓手主要集中在三个方面：一是金融机构的新设与互设；二是推动人民币国际化；三是资本市场开放加速。

从金融机构的设立来看，截至2020年末，共有11家中资银行在29个“一带一路”共建国家设立了80家一级分支机构。“一带一路”共建过程中共有23个国家和地区的48家银行在华设立了分支机构与代表处。

在主要金融机构的设立中，2014年设立的丝路基金和2015年成立的亚洲基础设施投资银行是“一带一路”框架下最关键的两个机构。截至2023年7月，亚投行已拥有来自六大洲的106个成员，覆盖全球81%的人口和65%的GDP。截至2022年底，亚投行批准项目达388亿美元，其中跨境互联互通项目占13%，支持亚投行向28个与我国签订“一带一路”合作文件的成员提供超过200亿美元贷款；丝路基金累计签约项目70余个，承诺投资金额超过200亿美元，其中18个项目纳入两届“一带一路”国际合作高峰论坛

成果清单，现已全部落地。

除了丝路基金以及亚投行以外，我国还牵头发起了人民币海外基金、中哈产能合作基金、中拉产能合作投资基金、中非产能合作基金、中国—欧亚经济合作基金等，许多中国地方省市或企业也设立了“一带一路”产业投资基金。中国对共建“一带一路”国家的产业投资涵盖基建、能源、交通、农业、高科技和金融等行业，双向投资累计超过2700亿美元。

从人民币国际化来看，自2001年起，中国开始与泰国、日本、韩国等国签订货币互换协议。2013年以来，中国更为积极地与“一带一路”国家签署本币互换协议。根据《2022年人民币国际化报告》，截至2021年末，中国人民银行已经与40个国家和地区的中央银行或货币当局签署了双边本币互换协议，总金额超过4万亿元人民币。在“一带一路”资金融通的助力下，目前人民币成为全球第五大储备货币、第五大支付货币，在国际货币基金组织（IMF）特别提款权货币篮子中的权重排名第三，超过英镑、日元，仅次于欧元、美元。

近年来，人民币在“一带一路”国家和地区也有了更广泛的应用。2022年7月，白俄罗斯将人民币纳入其货币篮子，权重为10%，与欧元齐平；2022年12月，毛里求斯成为继南非和赞比亚之后，第三个落户人民币清算中心的非洲国家；在巴西，2022年人民币超过欧元成为第二大国际储备货币；在俄罗斯，人民币是2023年2月交易量最大的货币，首次超过美元；俄联邦国家财富基金将人民币资产的潜在份额上限从原来的30%提升到60%。2023年3月28日，中国首单以人民币结算的进口液化天然气（LNG）采购交易达成，标志着中国在油气贸易领域的跨境人民币结算交易探索迈出实质性一步。2023年4月26日，阿根廷宣布将使

用人民币来结算从中国进口的商品。

从资本市场加速开放来看，早在2017年，中国与阿根廷等26国财政部门共同核准《“一带一路”融资指导原则》，呼吁以“平等参与、利益共享、风险共担”的原则，推动建设长期、稳定、可持续、风险可控的融资体系，鼓励各国政策性金融机构、出口信用机构继续为“一带一路”建设提供金融支持，推动商业银行、股权投资基金、保险、租赁和担保公司等商业性金融机构为“一带一路”建设提供资金及其他金融服务。

近年来，包括“一带一路”国家在内的境外投资者可通过RQFII（人民币合格境外机构投资者）、沪港通、深港通、债券通等多种渠道投资中国金融市场，中国金融机构也在境外发行了一系列“一带一路”主题债券，促进了中国与境外市场之间的资金流通。比如，2017年3月，俄罗斯铝业联合公司在上海证券交易所成功完成首期人民币债券（熊猫债券）发行，总规模为100亿元，这是“一带一路”合作伙伴的企业首次发行熊猫债券。又如，2023年9月，中国银行成功发行全球首批共建“一带一路”主题绿色债券，由迪拜和卢森堡两家境外分行同步发行，规模合计约8亿美元，募集资金将全部用于共建“一带一路”国家的合格绿色项目，覆盖阿联酋、沙特阿拉伯、葡萄牙、奥地利、保加利亚、波兰等多个“一带一路”共建国家。

#### （5）民心相通：以尊重和包容构建“一带一路”人文基础

民心相通是共建“一带一路”的人文基础。“一带一路”助力共建国家减少贫困，持续开展能力建设，对构建人类命运共同体的认同感不断提高。

2019年，我国正式启动“丝路一家亲”行动，将

聚焦人文交流和民生合作两大领域，为各国组织开展交流研讨、互访、民生公益项目等活动提供支持和帮助。截至2022年底，“丝路一家亲”行动已在共建国家开展民生合作项目300多个，推动中外社会组织建立600对合作伙伴关系。丝绸之路国际剧院、博物馆、艺术节、图书馆、美术馆联盟成员单位达到500家以上。

此外，在“一带一路”框架下，中国还与共建国家签署高等教育学历学位互认协议，共建“鲁班工坊”，形成文化、教育、旅游等领域多元互动的人文交流格局，共建国家的民心相通为“一带一路”注入了持续活力。

生命权和健康权是最基本的人权，而“良好的健康与福祉”是联合国2030年可持续发展议程的目标之一。自2000年以来，中国在非洲援建了130多个医院和诊所，改善了非洲国家公共卫生基础设施条件。在“一带一路”倡议下，中国向乌干达、塞内加尔、马拉维等多个非洲国家派遣医疗团队，为当地人民提供临床医疗服务，在当地开展医疗讲座，向受援医院定期捐赠医疗物资。位于乌干达首都坎帕拉的中乌友好医院，就是两国医疗合作的典范。这所医院由中国援建并赠送给乌干达，截至目前，已有成千上万乌干达人从该医院提供的服务中受益。

在新冠疫情期间，我国同31个合作伙伴共同发起“一带一路”疫苗合作伙伴关系倡议，向153个国家和15个国际组织提供了数千亿件抗疫物资，向120多个国家和国际组织提供了超过22亿剂疫苗。

## 2. “一带一路”倡议推动世界贸易往来，促进经济发展

自2013年“一带一路”倡议提出以来，我国对外

合作的理念、方式与范畴都发生了一系列的变化。

首先，时代的背景在变化。如今，国际环境日趋复杂。然而，正是在这样复杂的国际背景下，更凸显出我国提出“一带一路”倡议的前瞻性与包容性。

其次，发展的含义在变化。在“一带一路”倡议提出之初，我国在“一带一路”共建国家的项目主要集中在桥梁、铁路、道路等大型基础设施建设上，不仅给其他发展中国家带去我国先进的基础设施建设经验，也为当地的广大群众提供了福祉。近年来，全球多数国家大力发展数字经济、绿色经济，我国也提出“数字丝路”“绿色一带一路”等理念，在进行项目合作时更着重于考虑生态环境的约束条件和承载能力。

在这十年间，我国“一带一路”倡议不仅在经济上开花结果，与我国提出的高质量发展理念不谋而合，也将中国的经验、技术和商品带到全世界，为全球提供了新的合作平台和经济治理公共产品。

## （1）“一带一路”国家占中国出口份额已超过美欧日

2023年，中国有一个外贸现象尤其值得我们特别关注，那就是“一带一路”国家占中国出口的比重首次超过了美欧日占中国出口比重的总和，这表明此前我国对外出口高度依赖于发达经济体的结构特征正有所转变，随着“一带一路”共建国家自身的发展，仍有巨大的潜力能够承接中国庞大的生产和出口总量。根据海关总署的数据，截至2023年6月，中国出口至“一带一路”国家（除欧洲外）的金额为7586.9亿美元，占比为37.15%；中国出口至美欧日地区的金额为5766.4亿美元，占比为34.7%。

早在中国加入世界贸易组织（WTO）之前，以美欧日为主的发达经济体就已经是中国外贸行业赖以生存的主要市场，而这一现象在2007-2008年的全球金融危机之后发生改变。在1995年至2006年间，美国、欧洲和日本占中国商品出口目的地的比重一直维持在50%以上，而在全球金融危机之后，欧美日等发达经济体自身面临需求不足、产能过剩、国内政治冲突不断的困境，因此在2007年之后，美欧日占中国出口的比重一路下降。

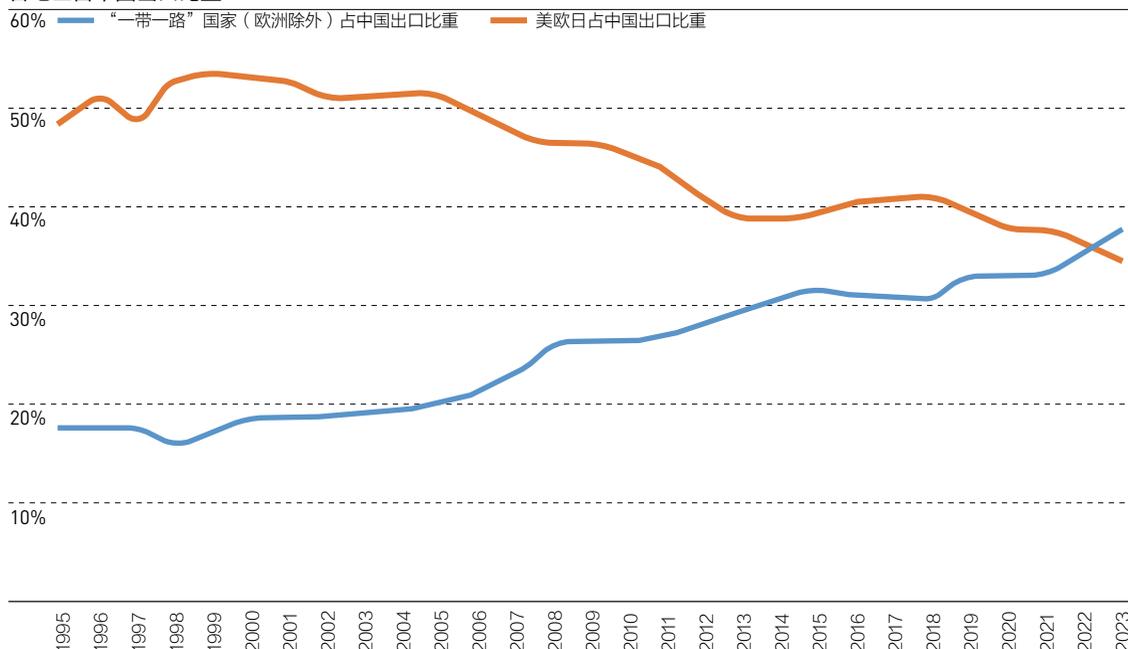
从2008年至今，美欧日占中国出口的份额存在两个明显的下降阶段。

第一个阶段是2007年至2013年，美欧日占中国出口的份额由50%下降至38%，以美国为主的发达经济体受困于全球金融危机后遗症，各部门资产负债表衰退导致需求萎缩，美国、欧洲和日本都在大量的货币政策刺激下经历了漫长的经济复苏期，最终美国经济于2013年率先企稳，当年美联储也停止了进一步量化宽松的计划，之后以美国为主的发达经济体占我国出口的比重开始企稳回升。

第二个阶段是2018年至今，美欧日占中国出口的份额由41%下降至34%。2018年，时任美国总统特朗普在刚刚上台之后便对中国出口美国的部分商品加征10%-25%的关税，并且带领美国退出了CPTPP（《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》）等多边贸易协定，这一举措不仅伤害了中美经贸关系，也对此前已经非常成熟的全球价值链体系产生强烈的负面影响。美国所发起的贸易争端并不仅仅针对中国等单个国家，更是对国际分工格局的挑战，包括中国在内的许多国家为了贸易对等原则，也对美国实施了贸易制裁，这进一步加剧了各国在经贸往来上的不信任，导致各国将保护自身供应链安全放在了经济政策的首要位置。

图 7：“一带一路”国家占中国出口比重超过了美欧日占中国出口比重

各地区占中国出口比重



来源：海关总署

外部环境的变化使我国不得不重新思考贸易政策的方向。对于中国而言，“稳外贸”是我国当下短期经济目标之一，而“坚持对外开放”是我国长期基本国策。

2008 年至今，我国出口金额保持年均 8% 以上的增速，并且“一带一路”国家占我国出口份额逐步上升，很大程度上弥补了我国在发达国家市场份额上的缺失。从地域上来看，自 2008 年至今，“一带一路”中的非洲国家占我国出口的比重由 3% 上升至 5%，亚洲国家占我国出口的比重由 20% 上升至 30%，欧洲、南美洲和北美洲国家的出口份额相对变化并不大。

通过“一带一路”倡议、《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）等框架措施，我国不仅在逆全球化甚嚣尘上的背景下保持稳健扩张的出口规模，并

且我国出口结构进一步改善，不再单一依赖于以美国为主的发达经济体，同时也为保护全球多边贸易体系贡献了自己的力量。

随着中国与“一带一路”国家之间的贸易往来呈现出欣欣向荣的景象，更多“一带一路”的商品也进入中国这个庞大的消费市场，为中国消费者带来更多选择。

1995 年，“一带一路”国家占我国进口的比重仅为 24%，而到了 2023 年，“一带一路”国家占我国进口的比重已超过 48%，这一比重也超过了美欧日总和占我国进口的比重。从地域来看，“一带一路”共建国家中的非洲、亚洲和南美洲国家占我国进口比重的上升程度较为明显，其中非洲和南美洲国家占我国进口比重由此前的不到 1% 上升至 4%，亚洲国家占我国进口比重由 16% 上升至

31%，而欧洲国家占我国进口的比重仅上升约 1 个百分点。

“一带一路”倡议起始于 2013 年，而在目前复杂的世界经贸背景下，“一带一路”倡议正显示出其独有的前瞻性和包容性。

## （2）“一带一路”倡议使我国中西部地区成为对外连接的“先锋”

从古至今，沿海地区由于其特殊的地理位置，具有口岸优势，因此沿海地区通常为一个国家经济较为发达的地区。然而，在“一带一路”的框架下，依托于中欧班列的建设，我国中西部地区的主要城市也逐渐成为联通海外市场的口岸，这与我国高质量发展、共同富裕的理念不谋而合。

上海社科院国际问题研究所副研究员吴泽林认为，“一带一路”倡议发展的一个重点就是解决了陆海平衡的问题，并带动我国中西部地区的发展。通常而言，由于国际间大量的投资和贸易都是通过海洋而流动的，因此沿海城市通常会相较于内陆城市获得更大的经济收益。但是，通过中欧班列体系的建设，包括陆海联运、多式联运的创建，目前以重庆、乌鲁木齐为主的中西部城市反而成为我国对外开放的另一个枢纽，并带动国内的交通枢纽都发展起来。

以乌鲁木齐为例，乌鲁木齐国际陆港区所在区域是商贸物流集聚区，是连通亚欧两大经济圈的重要枢纽，也是中欧班列西通道距离中西亚和欧洲最近的物流枢纽。得天独厚的区位优势，让乌鲁木齐拥有两个 13 亿人口的消费市场：一个是向东的国内市场，乃至亚太市场；一个是向西包括中亚、南亚、西亚等周边国家市场。截至 2023 年 6 月，乌鲁木齐国际陆港区累计开行中欧班列 7000 余列，发运

国际公路货运 4.1 万车。从乌鲁木齐出发，中欧班列线路通达中亚、东欧等 19 个国家、26 个城市，运载的货物由最初的日用百货、服装产品拓展至机械设备、汽车零配件等 200 多个品类。

正是有了这些班列线路，乌鲁木齐国际陆港区吸引了众多产业聚集，逐渐扩展至商贸物流业、先进制造业和现代服务业。乌鲁木齐国际陆港区自建设以来，以功能平台和市政配套设施建设为抓手，已累计完成全社会投资 326 亿元。截至 2023 年 6 月底，累计新引进商贸物流、加工制造等企业 338 家，带动贸易额达到 2232.2 亿元。

重庆是另一个“一带一路”关键城市。经过十年的实践和探索，以中欧班列（渝新欧）为代表的战略通道，重新定义了重庆等西部内陆城市的地理区位，深度拓展了发展空间，“向海而生”的开放模式正在向“陆海共生”开放格局转变，产业集群正在沿着国际化大通道重新布局。

重庆果园港码头自开行中欧班列以来，打通了与团结村中心站最后一公里，成功将中欧班列与长江黄金水道的资源优势相融合，实现了国际水铁联运的无缝衔接。在中欧班列与黄金水道的加持下，果园港进出口货物种类日益丰富，由开行初期的手机、电脑等 IT 产品，逐步扩展到服装鞋帽、汽车及配件、葡萄酒、咖啡豆、家具、化工品、机械设备等各个领域，果园港逐渐从散杂货码头变身成为“世界的中转站”。

依托于渝新欧大通道发展，重庆逐步形成“品牌 + 代工 + 配套”产业集群，催生了汽车、医药、国际邮件中心等多个开放口岸，加速了跨境电商、药品进口等业态发展，累计推动引进外商投资超千亿美元，促进重庆实现由“通道经济”向“产业经济”转型。

### （3）可持续发展已成为中国共建“一带一路”的基本理念

“一带一路”倡议从一开始就携带着浓厚的绿色基因。习近平主席 2013 年在哈萨克斯坦访问期间首次提出“一带一路”倡议，而在访问期间，他在那扎尔巴耶夫大学演讲后回答学生提问时强调：“我们既要绿水青山，也要金山银山。我们绝不能以牺牲生态环境为代价换取经济的一时发展。”

此后，中国在推动“一带一路”绿色发展的道路上迈出了坚定的步伐。在 2017 年 4 月和 2022 年 3 月，中国政府分别发布《关于推进绿色“一带一路”建设的指导意见》和《关于推进共建“一带一路”绿色发展的意见》两个专项政策文件，至此，绿色“一带一路”从整个“一带一路”合作规划中脱颖而出，成长为拥有完备政策体系的专有领域，也展现了我国政府积极应对全球气候变化，维护全球生态安全，推动绿色“一带一路”建设的决心。

在 2008 年全球金融危机之后，全球主要经济体都开启了经济社会绿色低碳转型之路，其中比较具有代表性的方案包括欧盟的“20/20/20”计划，即到 2020 年底，欧盟的温室气体排放将相较于 1990 年减少 20%，可再生能源使用比例增加至 20%，以及改善能源状况效率提高 20%；美国的“绿色新政”，即由美国民主党参议员所提出的政策，旨在使美国经济摆脱对化石燃料的依赖，遏制导致全球变暖的温室气体排放并增加清洁能源相关的就业岗位；以及韩国的“低碳绿色增长战略”，即将绿色增长作为韩国国家发展的新准轴，大幅提高新能源、再生能源在能源结构中的占比等。

中国所提出的绿色“一带一路”倡议顺应了当下全球绿色发展的潮流，为“一带一路”在绿色经济方面寻找志同道合的伙伴打下了基础。截至目前，中

国已与有关国家及国际组织签署了 50 多份生态环境保护合作文件，包括与联合国环境署共同签署的《关于建设绿色“一带一路”的谅解备忘录》，中英机构携手发布《“一带一路”绿色投资原则》。中国与 31 个共建国家共同发起“一带一路”绿色发展伙伴关系倡议，与 32 个共建国家共同建立“一带一路”能源合作伙伴关系等。

在过去十年中，我国已在多个“一带一路”共建国家中发展绿色合作项目，也取得了引人注目的成果。

在哈萨克斯坦，近年来中国企业参与投资的绿色发展合作项目出现“井喷”的态势。其中，在风电领域，扎纳塔斯 100 兆瓦项目的年发电量达到 3.5 亿千瓦时，每年可节约标准煤 10.95 万吨，并减少 30 万吨各类污染物的排放；谢列克 60 兆瓦项目被誉为中哈建交 30 周年的“献礼”项目，为缓解哈萨克斯坦南部地区电力短缺问题做出重要贡献。在光伏发电领域，截至 2022 年 11 月，中国企业寰泰能源已经在哈萨克斯坦投资 10 个项目，装机总规模达到 630 兆瓦，每年减少二氧化碳排放 100 万吨。

在埃塞俄比亚，中方投资的阿达玛风电项目是该国首个投产的风电项目，一期、二期合计装机容量 204 兆瓦，每年可提供 6.3 亿度以上的电量。阿伊萨风电二期项目总装机容量为 120 兆瓦，建成后可以为亚吉铁路、共建工业园区乃至整个埃塞俄比亚—吉布提经济走廊提供稳定的电力供应。埃塞俄比亚莱比垃圾发电厂装机容量 25 兆瓦，是非洲第一座垃圾发电厂，也是中埃在环保领域的首个合作项目。项目地点原为该国最大的垃圾填埋场，占地面积 37 公顷。电厂建成后，每天以高效、环保的方式处理首都亚的斯亚贝巴近四分之三的城市垃圾，提供该市三分之一家庭的照明用电。

在巴基斯坦，由以中国三峡集团为主投资方建设的

卡洛特水电站占据了多个第一，它不仅是“一带一路”首个大型水电投资建设项目，也是中巴经济走廊首个水电投资项目，同时是丝路基金成立后投资的首个项目。卡洛特水电站位于巴基斯坦杰赫勒姆河上，项目总投资约 17.4 亿美元，总装机 72 万千瓦，年均发电量 32.06 亿千瓦时，可满足当地 500 万人的用电需求。

在欧洲，由中国机械进出口公司投资兴建的匈牙利考波什堡 100 兆瓦光伏电站项目于 2021 年在考波什堡市举行投运启动仪式。考波什堡光伏电站项目总投资额为 1 亿欧元，于 2019 年 6 月开工建设，并网运行后预计每年可发电 1.3 亿度，节约 4.5 万吨标准煤，减少 12 万吨二氧化碳排放。此外，中国企业还帮助马耳他实现能源转型，打破了主要依靠传统燃油电厂、电路设施陈旧的落后能源格局，实现向清洁能源发电转型。

共建绿色“一带一路”除了深化中国与“一带一路”传统伙伴之间的关系潜力之外，还在很大程度上消解了这些国家对“一带一路”的某些偏见，强化了国家间民心相通的关系纽带。中国企业参与投资建设的绿色发展项目在当地多为民生项目，许多发电项目建成之后实实在在地满足了当地居民的用电需求，并且在建设的过程中，也充分考虑到了对环境的保护。以肯尼亚的装机容量 50 兆瓦的加里萨光伏发电项目为例，该项目累计为当地创造了 2000 多个就业机会，并且为了照顾当地居民的经济收入，项目施工用的砂石、水泥等都以不低于市场价的价格从周边社区采买，直接带动了当地建材、物流、机电工程安装等产业的发展，项目方还为当地无偿修建了小学、社区诊所，并开凿水井，修建输水管道和储水设施，将饮用水引到周边居民家门口。

## 04 中国企业积极参与“一带一路”倡议

在“一带一路”倡议下，中国众多企业响应号召，在“一带一路”共建国家中参与开发投资。

对外直接投资是我国与“一带一路”共建国家开展经济合作的重要方式之一，也是我国企业参与“一带一路”倡议的主要方式，同时，我国企业出海“一带一路”共建国家后可以与合作方进行优势互补，积极融入国际分工，也符合国家“走出去”的发展理念。

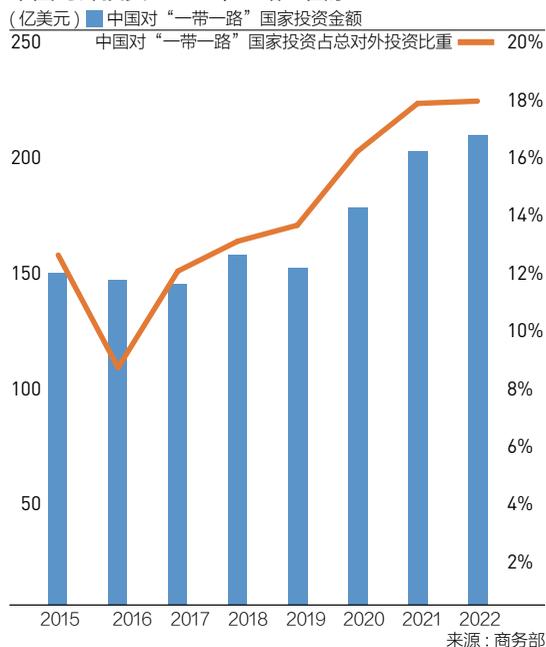
### 1. 中国对“一带一路”共建国家的投资不断上升

根据商务部的数据，在 2015 年至 2022 年间，

我国对“一带一路”共建国家的投资金额由每年 148 亿美元上升至 209 亿美元，越来越多的企业选择“一带一路”共建国家作为企业出海布局的主要目的地。

截至 2023 年 3 月，中国企业对“一带一路”共建国家直接投资累计达 1880.4 亿美元，占我国对外直接投资的比重由 2015 年一季度的 9.9% 升至 2023 年一季度的 18.3%。截至 2023 年 5 月底，中国进出口银行“一带一路”贷款余额超 2.2 万亿元人民币，为共建“一带一路”提供了持续的资金支持，覆盖超过 140 个共建国家。

图 8：我国对“一带一路”共建国家的投资稳步上升  
中国对外投资：“一带一路”国家



从国别构成来看，我国对外投资主要流向新加坡、印度尼西亚、越南、泰国、马来西亚、老挝、阿拉伯联合酋长国、哈萨克斯坦、巴基斯坦、沙特阿拉伯等国。截至 2021 年，中国对新加坡的投资存量达到 672 亿美元，而排名第二的印度尼西亚的投资存量仅为 200.8 亿美元，可见，新加坡作为“一带一路”国家中少有的发达国家，地理位置上靠近中国并且连接太平洋与印度洋，经济发展和科技创新均处于世界前列，成为最吸引中国企业出海投资的目的地之一。

从行业来看，制造业、批发零售业以及建筑业是 2021 年中国对“一带一路”共建国家投资最多的行业，其中制造业投资金额达到 94.3 亿美元，批发零售业为 33.3 亿美元，建筑业为 24.1 亿美元。许多“一带一路”共建国家仍属于发展中国家，与发达国家相比，这些国家的经济发展、技术水平较低，对于一些正迈向工业化初级阶段的发展中国家

而言，招商引资结构主要以重工业为主，其中制造业、建筑业都是关键投资领域。

表 2：我国对“一带一路”共建国家投资的国别排名和行业排名

排名	国别	投资存量 (亿美元)	行业	2021 年投资金额 (亿美元)
1	新加坡	672	制造	94.3
2	印度尼西亚	200.8	批发 / 零售	33.3
3	越南	108.5	建筑	24.1
4	马来西亚	103.6	租赁 / 商务服务	22.9
5	老挝	99.4	电力 / 热力 / 燃气 / 水	18.5
6	泰国	99.2	交通运输 / 仓储 / 邮政	16.6
7	阿拉伯联合酋长国	98.5	金融	13.9
8	哈萨克斯坦	74.9	居民服务 / 修理 / 其他服务	6
9	巴基斯坦	74.9	科学研究	5.4
10	沙特阿拉伯	35.2		

来源：《2021 年度中国对外直接投资统计公报》

在中国整体对外投资活动中，“一带一路”国家展现出巨大的潜力。在 2015 至 2022 年间，中国每年非金融类对外投资金额基本维持在 1100 亿美元至 1200 亿美元区间，变动幅度不大；与之相比，中国对“一带一路”国家的非金融类对外投资金额由 2015 年的 148 亿美元上升至 2022 年的 210 亿美元，增幅达到 41.5%。

## 2. 境外产业园是中国企业在“一带一路”共建国家的创新实践

在中国企业出海的进程中，创建境外产业园是中国企业融入当地经济生态的重要手段，也是我国“一带一路”战略的重要组成部分，是国际经济交往中最具潜力的一环。中国境外经贸合作区是以国内企业为主体，通过谈判的方式与东道国政府签订协议，

在协定限定的区域内投资并建成的产业链完整、集中度高、公共服务功能健全、管理模式便捷高效的产业园区。

我国“一带一路”共建的境外园区发展迅速，为东道国创造了大量税收，解决了当地的就业问题，促进了地区的市场繁荣发展与各国间的经贸合作。截至2018年，中国在境外共创建经济产业园182个，从类别来看，这些产业园主要可以分为农业产业园区、轻工业园区、重工业园区、高新技术园区、物流合作园区以及综合产业园区。

**农业产业园区以第一产业为主**，主要包括农业、林业、牧业与渔业，同时包括其所涉及的加工类园区，主要为劳动密集型加工园区。比如，吉尔吉斯斯坦亚洲之星农业产业合作区、俄罗斯北极星林业经贸合作区、俄罗斯泰源农业与牧业产业园区、中非现代畜牧业循环经济工业区、塔吉克斯坦—中国农业合作示范园、中毛（宏东）海洋经济合作园等。

**轻工业园区以第二产业中的制造业为主**，主要包括纺织类、食品类、家用电器类等，主要为制造业加工园区。比如，中国阿联酋（迪拜）食品工业园、乌兹别克斯坦安集延纺织园区、中国埃及曼凯纺织产业园、巴基斯坦海尔—鲁巴经济区、越南铃中加工出口区和工业区、埃塞俄比亚孔博查（Kombolcha）轻工业园区等。

**重工业园区以第二产业为主**，主要包括石油类、电子类、化学等，主要为能源资源加工区。比如，阿尔及利亚中国江铃经济贸易合作区、特变电工印度绿色能源产业园、哈萨克斯坦汽车工业产业园、印度尼西亚苏拉威西镍铁工业园、印度尼西亚西加里曼丹铝加工园区等。

**高新技术园区主要以高新技术为基础，生产出前沿高科技产品的经贸合作园区**。比如，中哈金土地高科技产业园区、中韩科技创新经济园区、中塔（河南）农业产业科技示范园区、中国—东盟北斗科技城、中国—比利时科技园、俄罗斯车里雅宾斯克州创新工业园、俄罗斯跃进高科技产业园等。

**物流合作园区是以物流贸易为主的园区**，通过物流将商品运输到其他国家进行贸易合作。比如，阿联酋中阿（富吉拉）商贸物流园区、哈萨克斯坦（阿拉木图）中国商贸物流园、波兰（罗兹）中欧国际物流产业合作园、俄罗斯弗拉基米尔宏达物流工业园区、塞尔维亚贝尔麦克商贸物流园等。

**综合产业园区涵盖了以上两种或多种类型的园区，一般是集多类型多功能产业为一体的园区**。比如，阿治曼中国城、格鲁吉亚华凌自由工业园、老挝万象赛色塔综合开发区、马来西亚皇京港临海工业园、斯里兰卡科伦坡港口城、华夏幸福印尼卡拉旺产业园、肯尼亚珠江经济特区等。

表 3：“一带一路”框架下我国主要经济贸易合作区一览

经济贸易合作区名称	境内实施企业名称
柬埔寨西哈努克港经济特区	江苏太湖柬埔寨国际经济合作区投资有限公司
泰国泰中罗勇工业园	华立产业集团有限公司
越南龙江工业园	前江投资管理有限责任公司
巴基斯坦海尔—鲁巴经济区	海尔集团电器产业有限公司
赞比亚中国经济贸易合作区	中国有色矿业集团有限公司
埃及苏伊士经贸合作区	中非泰达投资股份有限公司
尼日利亚莱基自由贸易区（中尼经贸合作区）	中非莱基投资有限公司
俄罗斯乌苏里斯克经贸合作区	康吉国际投资有限公司
俄罗斯中俄托木斯克木材工贸合作区	中航林业有限公司
埃塞俄比亚东方工业园	江苏永元投资有限公司
中俄（滨海边疆区）农业产业合作区	黑龙江东宁华信经济贸易有限责任公司
俄罗斯龙跃林业经贸合作区	黑龙江省牡丹江龙跃经贸有限公司
匈牙利中欧商贸物流园	山东帝豪国际投资有限公司
吉尔吉斯斯坦亚洲之星农业产业合作区	河南贵友实业集团有限公司
老挝万象赛色塔综合开发区	云南省海外投资有限公司
乌兹别克斯坦“鹏盛”工业园	温州市金盛贸易有限公司
中匈宝思德经贸合作区	烟台新益投资有限公司
中国·印尼经贸合作区	广西农垦集团有限责任公司
中国印尼综合产业园区青山园区	上海鼎信投资（集团）有限公司
中国·印度尼西亚聚龙农业产业合作区	天津聚龙集团

来源：商务部网站

## 专栏 1 | 西哈努克港经济特区（简称“西港特区”）

柬埔寨西港特区是中柬共建“一带一路”的标志性项目之一，被称为“中柬务实合作的样板”。西港特区创建于 2008 年 2 月，是中国批准的首批境外经贸合作区之一，也是中柬两国政府间的国家级经济合作区。经过 10 多年的开发建设，特区目前已有 175 家企业入驻，有 3 万名工人，特区内企业的年进出口总额超过 24 亿美元，特区工业产值对西哈努克省的经济贡献率超过 50%，被誉为“西哈努克省经济的发动机”。2022 年，中国与柬埔寨进出

口额达 160.2 亿美元，同比增长 17.5%。中国已成为柬埔寨最大的贸易伙伴和最大投资来源国。

在柬埔寨西港特区内，坐落着中国民企红豆集团的智能车间，无锡通用股份的轮胎生产链正在火热开工，还有中国企业协助筹建的一系列行政、医疗、培训、居住、商业等配套措施。

**中国企业将国内园区开发的经验带到了海外。以红**

豆集团为例，红豆集团在无锡曾建立了一个集众多类型企业于一体的产业园区——红豆工业城，之后他们将成功的经验因地制宜地复制到了柬埔寨的西港园区。在西港特区建好后，红豆集团首先自己在园区里建了一个国际化的生产工厂，把所有过程走一遍，再对外进行招商时，就有了一手经验。

在新冠疫情突袭、全球大量工厂关闭、供应链出现断裂的情况下，西港特区还把中国境内的疫情防控经验应用于特区管理中——生产与防控同时进行，没有因为柬埔寨新冠疫情的社区传播导致园区停工停产。

红豆集团在柬埔寨西港特区的成功开发经历背后包含着许多关键因素。

**第一**，中柬两国高层互信度高，两国政府间持续推动，这一点对企业在所在国投资兴业的信心非常重要。

**第二**，红豆集团在柬埔寨西港的投资与当地人民的福祉是一致的。在特区建立的过程中，红豆集团的员工极力与当地人建立信任，用实际行动向当地人民表达自己在西港长期投资的决心和意愿，红豆集团

在柬埔寨西港的建设将会为当地人民带来持续性的工作机会，而并不是赚了钱就走的一杆子买卖，这样就与当地人建立了共识，因此业务开展也比较顺利。

**第三**，红豆集团的发展理念是共同富裕、产业报国、八方共赢，这是企业的宗旨，也用到了境外中外合作开发园区的建设和管理当中。全球化是企业发展到一定阶段的内在需要，比如更接进原材料产地，更接近市场，有更优惠的税收，更低的人工成本，还有在“一带一路”的发展理念下，带动当地共同发展的远景。

**第四**，柬埔寨和西港特区也为前来投资的企业提供了有利的平台和政策。柬埔寨人口结构年轻化，劳动力成本低；柬埔寨在《2015-2025 工业发展计划》中提出降低工业和商业电力价格的计划；柬埔寨西港特区基础设施比较健全，走出去的企业在当地不需要太多的投入就能保证经营；柬埔寨外贸条件也为中国企业提供了新的出口思路，这里享受多国给与的普惠制待遇；西港特区引入了由柬埔寨发展理事会、海关、商业部、劳工局、西哈努克省政府组成的“一站式”行政服务窗口，为企业提供投资申请、登记注册、原产地证签发、进出口报关等“一站式”服务。

## 专栏 2 | 巴基斯坦海尔—鲁巴经济区

**海尔集团的全球化战略可谓中国民营企业出海之路的典范。**放眼全球，海尔集团已建立了 35 个工业园、138 个制造中心，126 个营销中心，23 万个销售网络，海尔已经闯出了一条属于自己的名牌之路。

海尔全球化生态品牌已覆盖“一带一路”所有共建

国家，建成了 13 个工业园、41 个工厂、40 个贸易公司，带动了技术、标准和产业链的全面升级，同时也实现了多区域市场引领。

2002 年起，海尔就在巴基斯坦开设工厂，但在巴基斯坦工厂正式投产的前几年，海尔在巴基斯坦的市

场开拓一直不见起色，工厂濒临关闭。2006年，海尔集团总部派了一支专业团队，到巴基斯坦开展了长达一年的市场调研，终于找到了症结所在。

巴基斯坦人爱喝冷饮，中国家庭用于存放蔬菜水果的冰箱冷藏室，被他们用于冷藏饮料、饮用水，且设置温度常维持在零摄氏度以下，要求冷冻室能快速制冰。调研人员打开巴基斯坦人的冰箱时发现，冷冻室放满了一个个用于制冰的铝碗，这与中国家庭仅制作少量的冰块是完全不同的。

于是，海尔决定针对巴基斯坦市场，全面重新设计适合当地需求的产品。增加冰箱蒸发器制冷面，从3面改为5面，实现冷冻室1小时快速制冰，比传统冰箱制冰速度提升5倍，且节能55%；增大冷柜容积，延长冷冻维持时间，如今的海尔冷柜最大容积可以存放12只羊，维持100个小时不解冻。

2006年，海尔在巴基斯坦参与建设了“中国境外经济贸易合作区”——“巴基斯坦海尔—鲁巴经济区”。“巴基斯坦海尔—鲁巴经济区”是中国商务部批准

建设的首个“中国境外经济贸易合作区”，也是巴政府批准建设的“巴基斯坦中国经济特区”。经济区内包括税费减免、报批程序简化等多项优惠政策，巴基斯坦政府也为该贸易区特别进行基础设施以及能源环境的建设，其对双方政府的重要意义可见一斑。巴基斯坦海尔—鲁巴经济区为海尔在巴基斯坦市场的成功拓展奠定了基础。

在很长一段时间里，巴基斯坦海尔—鲁巴经济区里就只有海尔一家企业，与其说是工业园，不如说是海尔的生产基地。为了吸引更多的企业前来投资，2019年巴基斯坦海尔—鲁巴经济区再次向巴基斯坦政府递交了升级工业园为经济特区的申请，希望经济特区的税收优惠政策能在工业园二期项目启动前得到落实。

在海尔工业园的带动下，先后有Hound（银金厂）和JW（注塑厂）两家配套企业入驻。整个园区2019年总产值达到2.2亿美元，上缴东道国税费7281.4万美元，工业园带来了直接就业人口4500人，间接就业人口超1万人。

### 3. 中国企业为“一带一路”投资提供了多元样本

**中国企业是共建“一带一路”的主力军。**在我国出海的企业中，我国央企率先推动数字转型，通过数字化和创新科技培育新的经济增长动能，通过“稳链、补链”等措施强化我国在国际分工中的产业链优势，不断推动共建“一带一路”高质量发展，成为“一带一路”建设的排头兵。我国民营企业则积

极响应中央号召，坚持以市场为导向，以项目为载体，积极参与国际竞争和全球资源配置，成为推动“一带一路”在共建国家扎根落实的主力军。

在2014年，即“一带一路”倡议提出的初期，中国民营企业500强中参与“一带一路”建设的企业数量为65家，而到了2021年，这一数字已增长至195家。

## 案例 1 中粮集团建立全球一体化的网络布局，促进“一带一路”粮食供应链稳定

中粮集团以“一带一路”共建国家和地区为重点布局全球业务，在全球重要粮食出口和内陆物流节点完善粮油糖棉乳等业务海外仓储、物流、加工布局。截至目前，中粮集团已经在东南亚、南北美洲、澳大利亚、远东等世界核心粮食产区的 140 多个国家和地区布局了运营网络、贸易通道和物流节点，形成了覆盖谷物、蔗糖、油籽、棉花、咖啡等品种线，涵盖范围包括巴西、北美、欧洲、南锥体国家、黑海等几大产区，以及撒哈拉以南、亚太和南非等销售市场的全球贸易网络，占据了世界主要粮商的地位。

2017 年 3 月，中粮集团首次以散粮集装箱的方式进口了 2200 吨哈萨克斯坦小麦，小麦从哈萨克斯坦的科斯塔奈州出发，搭乘中欧返程班列，顺利抵达西安的国际港务区。该批进口小麦是中粮集团在“一带一路”共建国家布局粮食收储设施的成果之一，进口的哈萨克斯坦小麦由中粮集团旗下的尼德拉哈萨克斯坦公司从自有仓库直接供货，并采取散装集装箱铁路运输方式将粮食进口到内陆口岸。作为“丝绸之路经济带”的第一站，与新疆接壤的哈萨克斯坦农业资源丰富，农产品出口在经济发展中占有重要地位，发展潜力巨大。哈萨克斯坦小麦为中国进口小麦提供了多元化的供应渠道，不仅有助于促进我国西北部地区面粉加工业的产品品质及竞争力的提升，而且也丰富了中国市场不同品种高品质小麦的选择。

一些“一带一路”共建国家是世界上稻谷和小麦等粮食的主要生产地，农业资源十分丰富。但是，因长期受制于低水平的地区经济，导致当地农业产区设施缺乏、投资不足等问题尤其突出，农业资源的丰富与农业发展水平的低下形成鲜明对比，为当地

图 9：哈萨克斯坦小麦搭乘中欧班列到西安



来源：新华社

区域经济的发展带来制约。

随着中粮集团在“一带一路”共建国家扎根落地，中粮集团与当地企业共同就技术交流、人才培养等领域深入互动，积极推进农业供给侧结构性改革，发挥自身在农业科技、物流仓储管理和行业领先地位的优势，促进中国与“一带一路”共建国家形成一个开放、包容、互惠、共赢的区域经济共同体，拉动当地就业，带动区域农业经济带发展。

比如，大米是柬埔寨、泰国、巴基斯坦等国家最重要的农产品，而早在 2013 年，中粮集团就从泰国、柬埔寨、缅甸、老挝等“一带一路”共建国家进口优质大米，并帮助中国和东南亚国家建立起广泛的利益共同体，并推动当地稻米产业的升级和进步。在柬埔寨，中粮集团对于当地农户、加工厂和出口商都给予了专业的技术支持，有效带动柬埔寨当地加工产能的增加和烘干、仓储、物流等专业设施系统的建设，切实为柬埔寨的稻米行业从业者带来了福利。

又如，2015 年 11 月，中粮集团旗下的蒙牛乳业在

新西兰北岛中部的怀卡托地区投资 11 亿元建设雅士利新西兰工厂，开创了奶粉行业国内品牌在海外 100% 自主建厂的先河，为当地提供了 800 多个就业岗位。2016 年，中粮集团在乌克兰投资 7500 万美元建设的 DSSC 码头正式投产，码头总吞吐量达到 250 万吨/年，是乌克兰最先进的农产品中转设施。DSSC 码头投入运营进一步优化了乌克兰及周边国家从河流到出海口的粮食仓储物流体系，大大提高了该区域的粮食出口量，该项目为拉动当地经济和就业做出了很大贡献。

民以食为天，而农业供应链的稳定涉及全球大多数老百姓的生活福祉。中粮集团不断构建全球粮食贸

易网络，以国内需求撬动全球贸易。在海外，中粮集团旗下 300 多个分支机构覆盖 140 多个国家和地区，全球仓储能力超过 3000 万吨，年加工能力近亿吨，年港口中转能力 7000 万吨，粮油年经营总量近 1.5 万吨，其中海外粮油经营量超过 1 亿吨，约占全球贸易量的 12%，在国际大宗农产品市场的运营能力和话语权得到明显提升。通过完善全球供应链布局，中粮集团积极影响了全球粮食市场的竞争格局，逐步打破“ABCD（ADM、邦吉、嘉吉、路易达孚）”四大国际粮商对粮源、信息、定价机制的垄断，逐步成为能够深入全球粮食贸易价值链核心环节、有能力积极参与全球竞争的全球重要粮商。

## 案例 2 伊利集团深挖“一带一路”共建国家市场潜力，推动创新合作

在“一带一路”共建国家中，有不少国家拥有全球“黄金奶源”，也成为了伊利集团进行全球化布局的主要根据地。截至目前，伊利在新西兰拥有大洋洲乳业和威士兰乳业两个生产加工基地，还与欧盟、乌拉圭等国家和地区开展优质奶源合作。另外，在泰国、印度尼西亚等“一带一路”共建国家，伊利响应倡议号召，秉持着“全球化思维本地化经营”的管理模式，进行业务主体本地化落地，取得海内外共赢发展。

2018 年，伊利收购了泰国本土最大冰淇淋企业 Chomthana，投入大量资金、资源、人才等推动企业全方位发展。收购完成后，伊利斥资 2 亿多泰铢（约 4200 万元人民币）对 Chomthana 公司动力能源系统、消防系统、水系统进行全面排查与改造，确保安全生产；对员工餐饮、休息区和乘车等硬件设施进行升级，全面改善员工工作环境。同时，伊

利股份加强协同商议机制，与工会友好协商，逐步导入绩效管理评估机制，为企业发展营造良好内部氛围。2020 年，伊利股份在泰国的年度销售额同比增长 68%。

2019 年，伊利首个海外自建乳业项目在印尼开工建设。伊利印尼新建乳业项目计划总投资 9 亿元，主要生产伊利冰淇淋和酸奶产品。项目总规划用地面积约 17 万平方米，工厂将采用国际领先的生产技术与质量管理体系，实现本地生产、本地销售，向整个印尼市场提供高品质的乳制品。2021 年，公司在印尼投资建设的冷冻饮品生产基地一期项目完工投产，项目投资 8.67 亿元人民币，是公司东南亚消费者提供高品质产品与本土化服务的核心基地，将显著提升公司在东南亚市场的需求响应和服务保障能力。

## 案例 3 江淮汽车拓展中亚新能源汽车市场，助力各国向低碳经济转型

作为第一批走出国门的中国汽车企业，江淮汽车集团正沿着“一带一路”轨迹着手国际业务的开拓，通过对中亚、东欧、拉美等国际市场的持续深耕，进而实现品牌影响力的逐步增强。

2022年，江淮汽车在出口市场已覆盖了超过80个“一带一路”共建国家，销往“一带一路”国家的出口份额占据江淮汽车总出口的80%以上。针对“一带一路”国家不同的国情，江淮汽车也相应制定了因地制宜的市场策略。

哈萨克斯坦是江淮汽车集团在中亚地区市场的开拓重点。自2014年开始，江淮汽车联合哈萨克斯坦本土车企Allur集团一同挖掘当地市场的潜力，加大产业投入，实现哈萨克斯坦首个CKD车型S3以及T6皮卡的生产下线。2019年，随着哈萨克斯坦汽车工业能力的稳步提升，江淮集团开始探寻“属地化”运营模式，同年江淮汽车与中国通用全资子公司中机公司合作，完成Allur集团51%股权的收购，将该集团旗下的萨热阿尔卡汽车厂、Allur Auto品牌4S店和销售网络整合入江淮汽车集团的国际业务体系。截至2021年，江淮哈萨克斯坦工厂生产各类整车超过6万辆，同比增长49.85%，进一步

巩固了江淮在哈萨克斯坦第一大汽车厂商的地位。

在打通哈萨克斯坦这个“一带一路”上的关键节点之后，江淮汽车进一步向中亚和东欧的独联体国家市场进发。2021年，江淮汽车在独联体地区出口超过8000辆整车，其中出口俄罗斯超过4000辆，出口哈萨克斯坦近3000辆。2022年，即使在俄乌冲突的背景下，江淮汽车积极制定金融应对措施，对产品供应和价格进行动态调整，定下独联体地区实现1.25万辆汽车的出口目标。

江淮汽车在国际化进程中，一直坚持着“先有市场、后有工厂”的理念，把客户需求和市场培育放在首位。根据不同的市场需求，江淮汽车制定不同的营销策略。比如，南美是江淮汽车的优势市场，轻型车基本实现全覆盖，2021年上半年，江淮在南美销售汽车1.4万辆，同比增速达到86%，在国内车企中，奇瑞、江淮、长安是中国企业在南美市场销售规模最大的三家车企；在发达国家，江淮汽车则深耕新能源汽车领域，产品已批量出口至挪威、法国、瑞士、西班牙等欧洲高端市场。在重点市场和新兴市场，江淮汽车不仅出口产品，还通过技术、品牌以及产能合作，在当地巩固市场份额。

## 案例 4 银行业积极开拓“一带一路”金融服务

在“一带一路”的背景下，越来越多的中资企业走出国门，积极布局共建国家和地区。无论是跨境贸易、投资设厂还是兼并并购，都离不开对金融配套服务的需求，国内商业银行面临着巨大的市场机遇。

江苏银行积极加大对人民币跨境贷款的支持力度，高质量服务“一带一路”项目建设。2022年，江苏银行实现跨境人民币收付近2500亿元，同比增幅高达48%。近年来，江苏银行相继推出了“跨境人

民币汇款直通车”、CIPS 标准收发器、CIPS 账户可视和支付透镜、人民币跨境贷款等多项产品和服务，并在跨境电商人民币支付等领域形成特色优势，切实满足企业在跨境贸易中的金融需求。

在以跨境电商为代表的外贸新业态蓬勃发展的情况下，江苏银行针对外贸新业态交易小额、高频和数

据电子化的特点，与 Swift 组织加强合作，有针对性地开发更为高效、便捷的人民币跨境支付结算产品。例如，江苏某服饰电商平台长期深耕中东、东南亚市场，企业在使用了江苏银行人民币跨境支付结算产品后，有效解决了其日常交易中存在的支付结算链路长、费用成本高等问题，资金运营效率得到有效提升。

## 05

# “一带一路”倡议面临的挑战与未来展望

过去十年，“一带一路”建设硕果累累。展望未来，共建“一带一路”倡议的路途既有挑战也有希望。在宏观政策层面，共建“一带一路”倡议仍需要很多国家的支持和配合；在实际操作层面，参与“一带一路”倡议的企业也需更好地融入当地的营商环境，为创建高质量发展贡献自己的力量。

### 1. 国际环境面临不确定性，但未来仍充满希望

从近年来看，世界经济的全球化进程受阻，国际经济环境更为复杂多变。在以欧美为主的西方国家中，单边主义、贸易保护主义盛行，而新冠疫情又再度冲击了全球价值链体系。在疫情期间，全球贸易投资大幅萎缩，人流、物流受到阻碍，很多西方政客都表示应该将维护本国供应链稳定作为未来的首要经济目标之一。在此背景下，过去发展多年的多边贸易体系将逐步让位于双边贸易协定或区域贸易协定，全球化呈现出更加碎片化、区域化的趋势。对于广大共建“一带一路”的发展中国家而言，新冠疫情对于这些国家的经济冲击是巨大的，部分国家更是面临较大的资本外流压力。

除了经济方面以外，世界地缘政治风险也在与日俱增。2022 年爆发的俄乌冲突成为二战结束后欧洲本土规模最大的冲突，使俄罗斯和其他西方国家的关系急剧恶化。受冲突影响，欧洲各大货代企业均暂停了过境俄罗斯的中欧班列业务，中国与欧洲间的货源组织受到冲击，中欧班列欧洲业务大幅萎缩，普遍下降三成至五成。俄罗斯和乌克兰都是“一带一路”共建国家，而两者之间的冲突导致全球石油天然气供应不稳、大宗商品价格飞涨，也影响了国际间的投资与合作。乌克兰是中国“一带一路”倡议中的重要伙伴，而俄乌冲突的爆发使得中国在乌克兰的大量基础设施投资化为乌有。东盟一些国家也存在政局动荡、恐怖主义、地方势力等问题，甚至还有恐怖主义的威胁，这些因素都可能会削弱中国投资者与“一带一路”国家之间的深度合作。

然而，从长远来看，经济全球化的大方向并没有改变，和平、发展、合作、共赢仍然是促进全球经济增长、改善全球人民美好生活的保障。尽管共建“一带一路”面临一些困难和挑战，但只要各国都能从

自身长远利益出发、从人类整体利益出发，共同管控风险、应对挑战、推进合作，共建“一带一路”的未来将充满希望。

## 2. 企业经营需要融入当地营商环境

中国企业在出海“一带一路”共建国家的过程中仍面临很多实际操作上的困难。

在“一带一路”建设初期，我国企业在东盟建设基建项目时就面临了来自各方的阻力，一些基建项目需要当地的环境评估，虽然东南亚国家的经济发展水平一般，但是东南亚地区的环保组织非常有话语权，他们会对一些投资项目提出环境保护方面的要求和标准，并得到当地民众的支持，这在一定程度上延缓了我国开展项目的进度。在初期征地环节，中国企业由于人生地不熟，会找当地的机构帮忙进行土地征收的工作，而当地机构的一些不规范行为使当地民众对“一带一路”倡议有了负面的观感。**为了逐步扭转当地民众的认知并更加顺利地进行项目建设，我国企业逐步摸索出一套方法，与当地政府、民众以及各个利益方积极协商，最后取得了良好的效果。**

从企业的角度来看，中国企业出海至“一带一路”共建国家并在这些国家扎根运营会面临以下几方面的挑战。

**第一，“一带一路”共建国家的投资便利化程度不一，对于企业来说，在“一带一路”共建国家进行投资布局需要付出额外成本。**许多“一带一路”共建国家仍处于工业化初级阶段，也就面临着交通基础设施

落后、劳动力素质不足、资金短缺、政府审批投资项目效率低下等负面因素，这些因素都会抑制当地投资，也阻碍了国际资本在“一带一路”共建国家间的流动。

**第二，部分“一带一路”国家的市场和法制还不是十分健全，中国企业在这类国家的投资存在较高的税务核算、专利保护、违约解约风险。**一些国家的法律和规则不符合国际规范，存在对外资过度规制与对内资过度保护的现象。还有一些国家打着“劳工保护”“环境保护”等旗号，抬升中国的对外投资成本。

**第三，“一带一路”建设的项目多为基础设施互联互通项目，具有投资规模大、项目回收期长的特点，项目融资难以得到保障。**“一带一路”的共建国家普遍缺乏发展资金，且经济金融制度落后、风险防范机制不健全，难以为当地企业提供完善的融资服务安排。在我国出海“一带一路”共建国家的企业中，民营企业的融资问题尤其需要关注，“一带一路”共建国家对我国民营企业的了解较少，且我国民营企业没有国家信用背书，难以从当地获取稳定的信贷资金和金融优惠政策。

**最后，“一带一路”国家地域辽阔，共建各国人民的宗教信仰、风俗习惯和文化传统都具有较大的差异，这对于国际投资者而言也是一道隐形的壁垒。**比如，欧洲、东南亚和中东地区的国家都奉行不一样的宗教传统，各国的经济政策和用工条件也存在不一样的价值取舍。对于中国出海企业而言，如何灵活面对“一带一路”共建国家特有的文化和传统差异将是一大挑战。

## 06 结语

“一带一路”倡议提出十年来，我国以互联互通为主线，与共建国家加强政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通，为世界经济增长注入新动能，为国际间的经济贸易合作提供了新型的公共产品平台。

第三届“一带一路”国际合作高峰论坛于近日落幕。本次高峰论坛有来自 151 个国家和 41 个国际组织的代表来中国参会，注册总人数超过 1 万人。这一“万人盛会”再次体现出共建“一带一路”的巨大感召力和全球影响力。

“一带一路”倡议正迈向下一个十年，**下一个十年将是开启高质量共建“一带一路”的新阶段**。虽然当今世界面临种种危机和挑战，各类地缘政治冲突、经贸摩擦频发，但在本次论坛上中国向全世界发出了一个清晰而明确的信号，那就是要团结不要分裂，要合作不要对抗，要开放不要封闭，

要共赢不要零和。在百年未有之大变局中，共建“一带一路”给世界带来了我国开放、包容的全球经济治理理念。

**未来，高质量共建“一带一路”新阶段将继续围绕促进贸易投资自由化与便利化、推动全球经济增长、提升共建国家民生福祉等领域展开。**从互联互通领域来看，建设高质量、可持续、有韧性的基础设施有助于构建开放型世界经济。从数字经济领域来看，未来“数字丝绸之路”有望加快建设，推进数字技术同实体经济深度融合。从可持续发展领域来看，各国应合力应对气候变化挑战，深耕“绿色丝绸之路”，为全球经济的可持续发展赋能。

“一带一路”倡议是一个长周期、跨国界、系统性的世界工程和世纪工程。**下一个十年，从新的历史起点再出发，共建“一带一路”将会更具创新与活力，更加开放和包容，为中国和世界打开新的机遇之窗。**

## 参考文献：

---

- [1] 蒲小平 (2023). “一带一路”十年建设的成就及时代内涵. 国际论坛, (3), 36-50.
  - [2] 柴逸扉 (2016). 三大战略肩负共同使命. 人民日报海外版, (9).
  - [3] 金琦董事长在“一带一路”高峰论坛的午餐演讲. [http://www.silkroadfund.com.cn/cnweb/2016-05/20/article\\_32726.html](http://www.silkroadfund.com.cn/cnweb/2016-05/20/article_32726.html).
  - [4] 李宁艳 (2023). 共建“一带一路”，通向美好生活. 乌鲁木齐晚报.
  - [5] 王文博、丁乐 (2023). 十年市场交融，广交会拓展“一带一路”商机. 经济参考报.
  - [6] 王轶辰 (2022). 能源安全保障有力. 经济日报.
  - [7] 李明、吴志恒 (2022). 中亚天然气 2023 年向中国西气东输管网输气突破 400 亿标方. 中国新闻网.
  - [8] 于江艳 (2023). 西气东输二三线累计接收中亚天然气超 4300 亿立方米. 天山网 - 新疆日报.
  - [9] 杨小科、郭朝先 (2023). 中国与共建“一带一路”国家产能合作高质量发展研究. 中国社会科学院大学学报, (4).
  - [10] 宇扬 (2023). 7 年 221 个项目！亚投行惠及多方，得到国际社会广泛好评. 环球时报.
  - [11] 王淑娟 (2023). “一带一路”人文交流的成就、挑战与前景. 当代世界, (3), 66-72.
  - [12] 白波 (2022). 俄乌冲突对中欧班列有何影响？专家：已出现“结构性变化”. 北京日报.
  - [13] 颜少君 (2023). 新形势下一带一路面临的风险与中国抉择. 开放导报.
  - [14] 柳宁馨 (2023). 上半年中欧班列成绩亮眼. 南方财经.
  - [15] 宋志良 (2023). 西出“桥头堡”让中欧班列驰骋亚欧大陆. 中国日报.
  - [16] 王连香 (2023). 开通运营满 18 个月！中老铁路交出亮眼“成绩单”. 人民网.
  - [17] 陈碧红 (2023). 中老铁路 + 中欧班列“澜湄蓉欧快线”出发了. 四川日报.
  - [18] 赵嘉政 (2023). “双城生活”，梦想变成现实——记匈塞铁路贝诺段开通一周年. 光明日报.
  - [19] 王文博、丁乐 (2023). 十年市场交融，广交会拓展“一带一路”商机. 经济参考报.
  - [20] 周晶 (2023). “绿色明珠” | 卡洛特水电站造福当地居民. 人民网.
  - [21] 关俏俏、丁磊 (2023). 乌鲁木齐：国际开放大通道连接亚欧. 《瞭望》新闻周刊.
  - [22] 马兵、邱丹 (2023). 从通道到产业，中欧班列（渝新欧）跃动“一带一路”的重庆力量. 东方网.
-

## 免责声明

本报告由第一财经研究院撰写发布。本报告中的信息均来源于我们认为可靠的已公开资料，但第一财经研究院对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。

本报告仅为报告出具日的观点和预测。该观点及预测无需通知即可随时更改。在不同时期，第一财经研究院可能会发布与本报告观点和预测不一致的研究报告。本报告不构成任何投资建议





## 第一财经研究院 Yicai Research Institute

第一财经研究院成立于 2007 年，是中国媒体机构中设立的最早一批研究院。早期的第一财经研究院主要向市场第一时间提供经过专业整合和分析的各类财经资讯，并定期提供涉及宏观经济、金融市场、产业领域在内的研究报告和数据库。

2015 年，第一财经研究院正式转型为第一财经旗下的非营利独立智库研究机构，以“致力于改善经济政策 / Committed to Improving Economic Policy”为宗旨。2020 年 5 月，第一财经研究院入选首批上海市重点智库。

依托于第一财经传媒有限公司，全球视野、前沿资讯和强大的媒体传播优势是第一财经研究院的显著特色。第一财经研究院基于事实和数据的独立研究分析，在金融、数字经济、企业全球化、可持续发展、新冠疫情全球治理等领域发现问题，大胆研判，持续深耕。

做对现实能够产生影响力的报告——让研究服务于政策，让研究服务于社会。基于这样的理念，第一财经研究院定期推出年度旗舰报告、课题研究、决策咨询、论坛研讨会、大型议题活动智力支持，以及指数和排名等系列产品。



## 第一财经 Yicai Media Group

第一财经隶属于上海文化广播影视集团有限公司 (SMG)，是中国深具影响力的财经全媒体集团。第一财经创办于 2003 年，总部位于上海，在北京、广州、深圳设有分公司，并在香港、纽约、伦敦、东京、新加坡等全球主要经济、金融中心城市设有派驻机构或人员。

第一财经旗下机构和产品包括：第一财经 APP、第一财经网、第一财经电视、第一财经日报、第一财经杂志、第一财经研究院、第一财经商业数据中心，以及面向全球财经人士的英文媒体平台一财全球。

第一财经是中国领先的原创财经内容来源，每天生产与发布超过 2000 条财经资讯、视频、数据报告与深度分析报道，不间断播报中国与全球交易市场信息，并对重大财经事件进行现场直播。第一财经还通过版权交易、内容授权、官方合作等方式，向中国与全球主要的媒体平台和金融机构分发文字与视频内容，建立起全媒体、跨平台、国际化的财经媒体生态，实时影响中国和全球数千万专业人士对经济与市场的预期。

第一财经秉持“专业创造价值”的理念，始终致力于成为中国最具公信力和全球影响力的新型数字化财经媒体和信息服务集团。

