

“一带一路”战略如何促进中欧贸易？

Alicia Garcia-Herrero 徐建炜

2013年9月中国习近平主席提出“一带一路”重大倡议，得到国际社会的高度关注。虽然各界对于“一带一路”倡议的最终目标的解释层出不穷，但有一点是毋庸置疑的，那就是通过基础设施升级和贸易便利化，来加强地区间和国际间的连接性，这个巨大的地理区域涵盖了超过60个国家，约占世界人口比重的60%和全球GDP总量的30%。

这项宏伟工程的核心是强化两大重要路线的连接性，即陆路和海陆。在陆路方面，重点是能源和交通基础设施建设；在海路方面，重点是港口和新贸易航线的投资。事实上，陆运线路的终点就在欧洲，海运是目前欧洲和中国的贸易往来中最重要的方式，因此“一带一路”倡议通过大量的基础设施投资，畅通了跨境运输的瓶颈路段，会给处在“一带一路”另一端的欧洲包括欧盟国家带来重大影响。连接性的提高具有诸多好处，其中最先受惠的就是贸易。

在Alicia和徐建炜（2016）的一份研究中[1]，我们阐释了“一带一路”倡议如何通过显著降低运输成本来促进贸易发展。研究表明，运输成本的下降的确可以促进相关国家的国际贸易发展。虽然目前“一带一路”倡议主要以建设基础设施为中心，但也有可能演变为其他方式。例如就贸易而言，最简单的方式就是消除贸易壁垒。事实上，中国政府已经开始考虑与“一带一路”国家签订自由贸易协定。由于大多数欧盟国家并不直接包含在此倡议中，它们只可能联合起来反对中国与全部欧盟国家的自由贸易协定，因此欧盟从自由贸易协定中获益的机会十分渺茫。研究通过比较“一带一路”战略实施基础设施投资和关税减免对欧洲的影响，发现后者的吸引力要小得多。总言之，如果不能及时参与中国的“一带一路”战略，欧盟将错失与中国合作强化基础设施建设的机会，结果是有可能从一个巨大的贸易区域中被剥离出来。

中欧的贸易运输成本：现状及约束

我们构建了一个庞大的覆盖全世界各个国家的运输距离、时间、成本以及贸易的多边国家数据库。自中国加入世界贸易组织以来，中欧贸易取得极大发展，中国目前是欧盟仅次于美国的第二大贸易伙伴。2015年，中国对欧盟的出口占到中国总出口（排除香港）的接近20%。中国与欧盟的贸易存在很强的互补性，中国出口到欧盟的产品以纺织品与电子产品为主，而欧盟出口到中国的产品则主要是中间投入品与资本品（超过70%）。因此，进一步强化中欧贸易会是双赢的结局。

与此同时，中欧贸易以海运为主，未能充分利用亚欧大陆本身的距离优势。根据海运费用网站（www.searates.com）给出的运输数据，中国出口需要经历的平均对外运输距离达到16233公里，其中对西欧的距离超过这一平均数值：中国运输到德国的平均距离是21428公里，西班牙是18062公里，法国是20877公里。进一步，中国的对欧贸易也远远超过世界贸易的平均时间，中国对外双边贸易的平均海运时间是610小时，超过世界平均的双边贸易海运时间（730小时），而中国对欧盟的双边贸易时间更是达到730小时。由此可见，基础设施建设薄弱带来的运输成本，已经成为制约中欧贸易的重要约束。

“一带一路”战略侧重亚欧大陆的基础设施投资建设，如果能够按照原计划完成设想，

届时中欧贸易将会有极大的促进。以新近开通的渝新欧铁路为例，重庆到德国杜伊斯堡的运输时间已经可以节约至 12-13 天，这较之传统海运超过一个月的运输时间，已经是极大的进步。这将尤其是有利于那些对时间较为敏感的产品贸易。

进一步，我们通过构建引力模型，分别考察海运、陆运和飞机运输对贸易的影响，发现铁路、空运和海运的成本下降 10%，可以分别带来 2%、5.5%和 1.1%的贸易增长。这一结论与 David Hummels 利用美国数据的研究结果是一致的，Hummels 的研究发现运输时间成本已经成为制约当前贸易的重要因素。根据他的估算，在运输时间中节约一天对于贸易的促进作用相当于 0.8 个百分点的从价关税下降[2]。因此，在关税同盟难以建立的情形下，通过基础设施投资促进交通运输的便利是非常有用的替代性措施。

针对“一带一路”战略的情景分析

为定量考察，我们的文章分析了中国“一带一路”战略带来的运输成本下降、关税减免以及混合政策三种情景，发现基础设施投资带来的运输改善以及中欧连通性增强和混合政策最有利于欧洲贸易扩大。

情景一：模拟“一带一路”运输成本下降对于欧盟贸易的影响

从地区角度来看，如果“一带一路”战略能够有效降低欧亚大陆的运输成本，欧盟将会成为“一带一路”倡议的最大赢家，贸易增长超过 6%。运输成本的下降也促进了亚洲地区的贸易，但增幅只有欧盟的一半，约为 3%，这部分是因为海运成本降幅有限以及中欧贸易的重要性。其中，铁路运输成本降幅明显，成本减半将给欧洲国家尤其是内陆国家带来了巨大的收益。世界其他国家由于不能直接在“一带一路”战略中增加连通性，会产生微弱的贸易替代效应，但影响仅为 0.04%。因此我们的研究结果表明，欧盟和亚洲在贸易上的收益明显超过世界其他地方的损失，从整体来看，新丝绸之路为中欧贸易发展带来了双赢。

情景二：模拟“一带一路”区域自由贸易协定对于欧盟贸易的影响

如果中国的重点是在“一带一路”区域内建立自由贸易协定区，这将使得欧盟的获益较为困难。根据欧盟的关税同盟原则，所有成员国使用统一的对外关税税率，这就使得建立自由贸易区必须经过欧盟全体成员的同意，无法单独与中国进行自由贸易谈判，这无疑会造成极大的困难。这一点对于那些正式列在“一带一路”倡议国家中的欧盟成员国，如匈牙利和波兰，也不例外。在这种情景下，极有可能出现的结果是中国仅仅能与非欧盟的“一带一路”成员国签订协定，此时亚洲国家将成为最大受益者，其次是欧洲的非欧盟国家，因为它们可以直接从关税减免中获益。如果我们对国家进行逐一分析，则受益最大的国家全部来自中东、中亚和东亚，其贸易增长超过 15%，远远超过前文考虑运输成本下降的情景。而此时，欧盟国家——包括列在“一带一路”倡议中的欧盟国家都难以获益。

情景三：模拟同时考虑运输改善和自由贸易协定对于欧盟贸易的影响

在情景三，我们考虑上述两种政策的组合，既包括交通运输改善，又包括建立自由贸易协定。此时，大多数亚洲国家可以同时从运输成本下降和取消贸易关税中受益，成为最大赢家。部分欧盟国家虽然不及亚洲国家，但仍然可以获得显著收益，尤其是对于一些内陆国家，

诸如斯洛文尼亚和匈牙利，而德国相比法国和西班牙，也将受益更多。这些结论非常直观，因为欧盟国家不加入自由贸易协定，因此只能通过运输成本的下降获得利益。除此之外我们还发现，无论在何种情景下，都会有一些远离“一带一路”项目的国家遭受些许损失，其中日本受影响最大，而对美国和加拿大的贸易几乎没有影响。在欧盟内部，不同国家受影响程度不尽相同，但从欧盟整体来看影响仍然是正面的。

政策启示

我们的研究对于中国的“一带一路”战略具有重要的政策启示。中国自 2013 年以来提出“一带一路”倡议，但是这一战略在欧洲却没有引起足够的重视。事实上，欧洲目前正在进行的容克投资计划，很重要的一个部分也是基础设施投资，这恰恰目前是欧洲经济发展的瓶颈之一。中国的“一带一路”战略侧重在亚欧大陆的建设，目前中国已经提出“一带一路”战略与欧洲容克计划的对接，共享基础设施投资方面的投资和经验合作，增强亚欧大陆的基础设施、电力能源以及数字经济的建设投资与连接，值得进一步加以实质性推动。

在“一带一路”框架下，中欧可以开展的合作可以不仅仅局限于贸易与投资，金融渠道（如外商直接投资和证券投资流动）也具有很大的相关潜力，尤其是人民币跨境离岸市场的建立也可以助力加以推动。除此以外，通过推动“一带一路”战略的中欧合作，还可以进一步增强中欧双方的互信程度，有助于解决诸如是否授权市场经济地位等争议性问题。

注：

[1]具体的研究技术细节，请参见两位作者的文章：“China’s Belt and Road initiative: can Europe expect trade gains?”：

<http://bruegel.org/2016/09/chinas-belt-and-road-initiative-can-europe-expect-trade-gains/>。

[2]<http://www.krannert.purdue.edu/faculty/hummelsd/research/time3b.pdf>

（作者徐建炜系 CF40 青年论坛会员，北京师范大学经济与工商管理学院副教授，CF40 项目研究员，布鲁盖尔（Bruegel）访问研究员。Alicia Garcia-Herrero，布鲁盖尔（Bruegel）高级研究员，法国外贸银行（Natixis）首席经济学家。本文部分内容引用自两位作者在布鲁盖尔的英文博客“*What does China’s ‘belt and road initiative’ mean for EU trade?*”。本文为作者向中国金融四十人论坛独家供稿，未经许可不得转载。）