

国际经济观察

RCEP

上周，东盟与中日韩(10+3)合作有关会议召开，如何提升区域产业链供应链的安全、稳定和开放水平成为其中重要议题。值得注意的是，在新冠肺炎疫情冲击和大国博弈的复杂严峻形势下，RCEP全面经济伙伴关系协定(以下简称RCEP)对区域产业链供应链优化作用日益显现。

5月10日，第16次东盟与中日韩(10+3)大使级会议在东盟秘书处举行。会上，各方高度评价10+3机制作为东亚合作主渠道的积极贡献，更期待加强公共卫生、经贸金融、数字经济、低碳转型等领域合作，提升东亚整体竞争力。5月12日，第25届东盟与中日韩(10+3)财长和央行行长会议举行。会议重申坚定维护开放的、基于规则的多边贸易和投资体系，欢迎并全力支持RCEP生效实施，决定进一步加强在贸易、投资、供应链、可持续基础设施等领域的合作。

2021年，受益于域内的针对性支持政策、较高的疫苗接种率以及对疫情防控的重视，东盟与中日韩区域经济取得了约6%的增长，有力地支撑了世界经济稳定复苏。今年以来，美国货币政策超预期正常化、供应链紊乱，以及乌克兰危机影响外溢等风险对区域复苏带来较大压力，同时，美国等一些国家极力推动东盟国家在区域供应链上跟中国“脱钩”。

在这些因素影响下，各方尤其关注区域产业链供应链的稳定畅通。不过，从今年1月份至4月份情况看，虽然存在较大通胀压力和域外国家的干扰，但区域产业链供应链合作联系依然紧密牢固，特别是RCEP的生效实施，给区域产业链供应链带来集成效应，巩固优化作用十分明显。

标普全球5月初发布数据显示，4月份东盟国家制造业采购经理指数(PMI)为52.8，高于3月份的51.7。这是该指数连续7个月高于50。新加坡、菲律宾、印度尼西亚、泰国、越南、马来西亚和缅甸7个东盟国家制造业PMI都在50以上。中国海关总署最新数据显示，今年前4个月，中国东盟贸易额达到2892.7亿美元，同比增长9.4%，以美元计价，出口增长11.0%，进口增长7.5%，东盟保持中国第一大贸易伙伴地位。应当看到，这是在新新冠肺炎疫情和乌克兰危机导致风险挑战增多，世界经济复苏形势更加严峻复杂的情况下取得的增长，展现出区域发展的韧性和底气，也折射出RCEP生效后对区域产业链供应链的正面作用。

东盟副秘书长辛格5月13日撰文指出，RCEP使东盟、中国以及其他亚太国家的经济融合程度进一步加深。他认为，东盟同中国可采取一系列措施，共同推动RCEP框架下更广泛的区域经济一体化建设，建立更紧密、更强大的区域价值链体系，升级东盟—中国自由贸易协定，解决阻碍双方加强物理和数字联系的基础设施短板，借此提升彼此经济伙伴关系，帮助整个地区加强供应链网络。

作为RCEP的重要内容，原产地累积规则可以让更多成员国出口享受优惠关税待遇。有分析认为，原产地累积规则将吸引企业在RCEP区域内进行中间品生产，“加上RCEP内中国工业门类齐全、中日韩产业链完整，中国—东盟产业循环畅通，RCEP生效将重塑和巩固区域内的产业链供应链。”

当然也要看到，由于RCEP减少区域内各种关税和非关税壁垒，再叠加大国博弈和疫情影响，RCEP在重塑和巩固区域产业链供应链之际，也会出现产业转移效应。对此有分析指出，产业转移有其自身规律，势必向产业集聚度高、综合成本低、创新能力强、营商环境好的地方转移。产业链供应链的稳定顺畅，还要确保各个环节的合理稳定利益。

因此，只有真正保持经济向好发展势头，才能稳定和留住产业链供应链。



连俊

中欧班列逆势而上创新业绩

万 蔚

俄乌冲突以来，以美国为首的西方国家对俄罗斯制裁不断升级，西方媒体也将矛头对准中欧班列，一时间所谓的“中欧班列停摆论”甚嚣尘上。这是将中欧班列短期风险长期化、局部风险扩大化、经济风险政治化。在疫情和俄乌冲突叠加影响下，中欧班列逆势而上，交出了一份亮丽“成绩单”，这背后是中欧之间紧密的贸易内在逻辑。在当前动荡的世界中，中欧作为全球两大力量、两大市场、两大文明，双方关系健康发展的意义已远远超出双边范畴，中欧经贸关系承担起中欧关系乃至世界的稳定器和定盘星作用。



丝路新语

2021年，受新冠肺炎疫情影响，全球产业链供应链面临断裂风险，海运、空运严重受阻，中欧班列连续第2年实现开行破万列，达15183列，同比增长22%，开行量和货运量再创历史新高，成为疫情中世界的“生命通道”和“命运纽带”。俄乌冲突以来，以美国为首的西方国家对俄罗斯制裁不断升级，西方媒体也将矛头对准中欧班列，夸大受冲突影响的部分中欧班列线路运营问题，一时间所谓的“中欧班列停摆论”甚嚣尘上，甚至出现所谓的“一带一路”建设崩潰论。

一些西方媒体打着“经济”“专业”的标签，集中唱衰中欧班列，主要论调集中在几个方面：一是“中国中欧铁路互联互通梦破灭”，中国开始主动调整通往欧洲的“一带一路”铁路的计划，因为这条铁路的大部分穿越俄罗斯领土；二是“欧洲抵

制中欧班列中国货”，抹黑称伴随着西方制裁带来的安全风险和不断增加的付款障碍，西方特别是欧洲抵制中国的货物由中欧班列经俄罗斯进入欧洲；三是“中欧贸易骤减”，称中国数据显示，3月份开始中国开往欧洲的火车出口量“大幅减少”，而在俄乌冲突前，即今年前2个月，铁路出货量平均增长70%以上；四是“中欧班列只卖中国货”，中欧班列都载空箱返回。

“中欧班列停摆论”实际上是将中欧班列短期风险长期化、局部风险扩大化、经济风险政治化，实质上是西方对华信息战舆论战的一部分。

客观而言，地缘政治冲突对中欧班列确实造成了短期影响，风险因素在上升。可以看到，当前冲突地区乃至周边关联地的交通运输部分受限，叠加全球疫情影响，中欧班列的运营出现延长现象。此外，中欧班列运费在俄乌冲突以来出现短期下降，货物存在被扣风险，结

算难度增加。对于中欧班列的短期风险，铁路部门和海关采取有力措施，维持列车开行和顺利通关，中欧班列各运营方正尽最大努力留住白色家电、汽车等货运大客户，探索为货主提供类似运费险的服务来缓解市场担忧，努力消弭中欧班列的短期风险，积极的一面不断上升。

数据显示，今年一季度，国铁集团加强国际联运组织，与国内海关部门及外贸、物流企业紧密协作，中欧班列开行3630列、发送35万标箱，分别同比增长7%、9%。3月份中欧班列的开行量仍保持千列以上，已连续23个月单月开行量保持千列以上。中欧班列继续在逆风中跑出加速度，让“中欧班列停摆论”显得苍白无力。

从中欧班列运行线路来看，目前中欧班列共有西、中、东3条主要运行线路，其中由重庆、成都、西安等中西部城市发车，经阿拉山口和霍尔果斯口岸出境的西线班次最多。从新疆出境后，班列通常途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰等国继续向欧洲开行。从统计数据看，2021年，过境乌克兰的集装箱运输量仅占中欧班列西行运输量的2%，俄乌冲突以来，过境乌克兰的中欧班列基本已停运。因此，从整体风险看，即使短期受俄乌冲突影响，中欧班列的运营风险总体可控。

从中欧班列国内始发站看，今年一季度，在中部城市河南郑州，中欧班列“中豫号”累计开行423列，较去年同期增长21%，其中，3月份开行172列，较1月份、2月份分别增长39%和34%，班列开行计划兑现率100%；在东部省份江苏，江苏中欧(亚)班列开行534列，同比增长71.2%，超额完成年初制定的力争开行500列的阶段目标，其中，去程349列，同比增长29.3%；回程185列，同比增长343.2%；在北部城市辽宁大连，大窑湾海关共监管出口中欧班列(大连)班列23列、计2284标箱、货重1.83万吨、货值约4.77亿元，同比分别增长53.33%、53.91%、41.49%、37.69%；在南部城市广东深圳，“湾区号”国际班列累计开行30列，其中中欧班列开行26列，货重13443吨、货值7.3亿元，分别同比增长23.8%、13.7%、31.5%，主要发往中东欧国家。

从中欧班列近年发展看，中欧班列的运营日趋成熟、模式科学，通达欧洲23个国家180个城市，为保障国际产业链供应链稳定、推动共建“一带一路”高质量发展作出了积极贡献。同时中欧班列克服了前期运营中资源调配等问题，“回程空箱”的情况大幅

减少。2021年前10个月，回程班列数量与去程班列的比值达到81%。进一步实现双向均衡，中长期对路线的承载力、盈利能力趋于乐观。

在疫情和俄乌冲突叠加影响下，中欧班列逆势而上，砥砺前行，交出了一份亮丽“成绩单”，这背后是中欧之间紧密的贸易内在逻辑。

中欧贸易体量大增速快。中国和欧盟双方互为最大的贸易伙伴之一，2021年中国与欧盟间的贸易额突破8000亿美元，中国继续保持欧盟第一大贸易伙伴的地位，中欧双向投资规模超过2700亿美元。今年一季度，欧盟是中国的第二大贸易伙伴，中欧双边贸易额达2058.7亿美元，同比增长12.2%。中国对欧盟的出口同比增长23.3%，在对前三大贸易伙伴的出口增速中，中国对欧盟出口增速最快。

中欧贸易互补性强。双边在机械设备和车辆等贸易领域，形成了紧密的产业链和供应链关系。一季度中欧机电产品、轻工产品、高技术产品贸易分别增长10%、19%和31%。中欧中间品贸易达842.6亿美元，占中欧贸易比重达40.9%。中欧贸易向高质量贸易结构迈进。双方不仅在光电、生物、航空航天等产业链上游领域的贸易增速数据亮眼，还在绿色金融、新能源、电动汽车等领域实现了稳中有进的双向投资增长，进一步夯实了中欧可持续经贸往来的基础。

面对当前全球产业链供应链紊乱、大宗商品价格持续上涨、能源供应紧张、粮食危机不断升级，全球经济在失衡失速失控的边缘徘徊，中欧共同坚持主张多边主义与自由贸易体系，致力于共同建设开放型世界经济，中欧贸易逆势上扬，中欧班列护航中欧贸易，以实际行动支持全球经济复苏，实属难能可贵。

在当前动荡的世界中，中欧作为全球两大力量、两大市场、两大文明，双方关系健康发展的意义已远远超出双边范畴，中欧经贸关系承担起中欧关系乃至世界的稳定器和定盘星作用。随着我国实施更大范围、更宽领域、更深层次的对外开放，一系列满载着中欧合作共赢的中欧班列“钢铁驼队”，必将推动中欧关系行稳致远，必将为全球经济复苏注入更大新动能。

(作者系北京师范大学一带一路学院研究员)

中巴经济走廊首个水电投资项目并网发电

本报伊斯兰堡讯(记者施普皓)当地时间5月12日，中巴经济走廊首个水电投资项目——巴基斯坦卡洛特水电站2号机组顺利完成168小时试运行。此前5月7日，卡洛特水电站1号机组顺利完成168小时试运行。2号机组顺利完成试运行，意味着卡洛特水电站的2台机组正式并网发电。

截至5月12日下午，卡洛特水电站1号机组和2号机组累计发电5424.65万千瓦时和3181.14万千瓦时。数据显示，两台机组各系统在试运行期间工况良好，其他机组的安装调试工作也在按计划有序推进。

由中国三峡集团投资建设的卡洛特水电站是中巴经济走廊能源合作优先实施项目和“一带一路”首个大型水电投资项目，也是首个被写入中巴两国政府联合声明的水电投资项目。水电站位于巴基斯坦旁遮普省卡洛特地区，是杰赫勒姆梯级水电规划的第四级。项目总投资约17.4亿美元，总装机72万千瓦。预计2022年6月底实现全面投产发电，投产发电后年均发电量约32亿千瓦时，预计每年可减少二氧化碳排放350万吨。项目将为巴基斯坦提供具有市场竞争力的清洁能源供应，满足当地约500万人用电需求，有效缓解巴基斯坦电力短缺，促进当地经济社会发展。



卡洛特水电站溢洪道过流。(资料图片)