

全球跨境惠赢矩阵  
惠天下 赢未来

普华永道 全球跨境服务

链动155处国际级智库  
惠赢全球化 梦想无远弗届

# 新形势下全球化转型与 “一带一路”倡议的驱动力

系列报告2：解读“一带一路”重点区域

2021年初春



普华永道



上海国际问题研究院  
SHANGHAI INSTITUTES FOR INTERNATIONAL STUDIES

# 目录

<b>1. 序言</b>	4
<b>2. 解读“一带一路”重点区域</b>	8
1. 东南亚	9
2. 中东欧	34
3. 中东及北非地区	45
4. 非洲	59
5. 欧亚	68
<b>3. 结语</b>	77

# 领导致辞



赵柏基

普华永道亚太及中国主席

2013年，习近平主席提出了“一带一路”倡议，七年多来，“一带一路”从愿景转变为现实，建设成果丰硕，成为中国提供的最受欢迎的国际公共产品之一。

七年多来，中国不断与“一带一路”相关国家深化经贸合作，提升贸易投资自由化和便利化水平。中国与“一带一路”参与国家的贸易往来和双边投资持续增长，经贸合作区和自贸区网络建设有序推进。

秉承“解决重要问题，营造社会诚信”的企业使命，普华永道积极支持和服务“一带一路”倡议。2016年，我们组建了“一带一路”项目团队；2017年又推出“一带一路”全景平台，助力中国企业“走出去”以及世界级企业和技术的“引进来”。2017和2019年，我带领团队参加了在北京举办的两届“一带一路”国际高峰论坛。

普华永道长期追踪和研究“一带一路”的发展动态，为大量“一带一路”参与国的政府部门和企业提供专业服务。我们将通过系列报告与大家分享我们的最新洞察，涵盖全球贸易与投资的扩张与创新、区域发展的趋势以及中国企业“走出去”参与“一带一路”建设过程中的案例和经验。

欢迎与我们携手，把握时代机遇，做“一带一路”倡议的建设者、贡献者和受益者！

2021新春伊始，我们期待中国“一带一路”倡议持续加强与参与国的合作，共同应对全球挑战，推动全球经济恢复。



**陈东晓**  
上海国际问题研究院院长

为应对当今世界复杂深刻的变化和形势，中国坚持对外开放的基本国策，构建全方位开放新格局。2013年习近平主席提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的重大倡议。推进“一带一路”建设既是中国扩大和深化对外开放的需要，也是加强和亚欧非及世界各国互利合作的需要。为积极响应国家战略需求，上海国际问题研究院将“一带一路”作为近几年的工作重点进行研究部署，先后设立“一带一路智库纽带建设项目”、“上海与一带一路研究中心”，并出版相关的系列专著及研究报告。

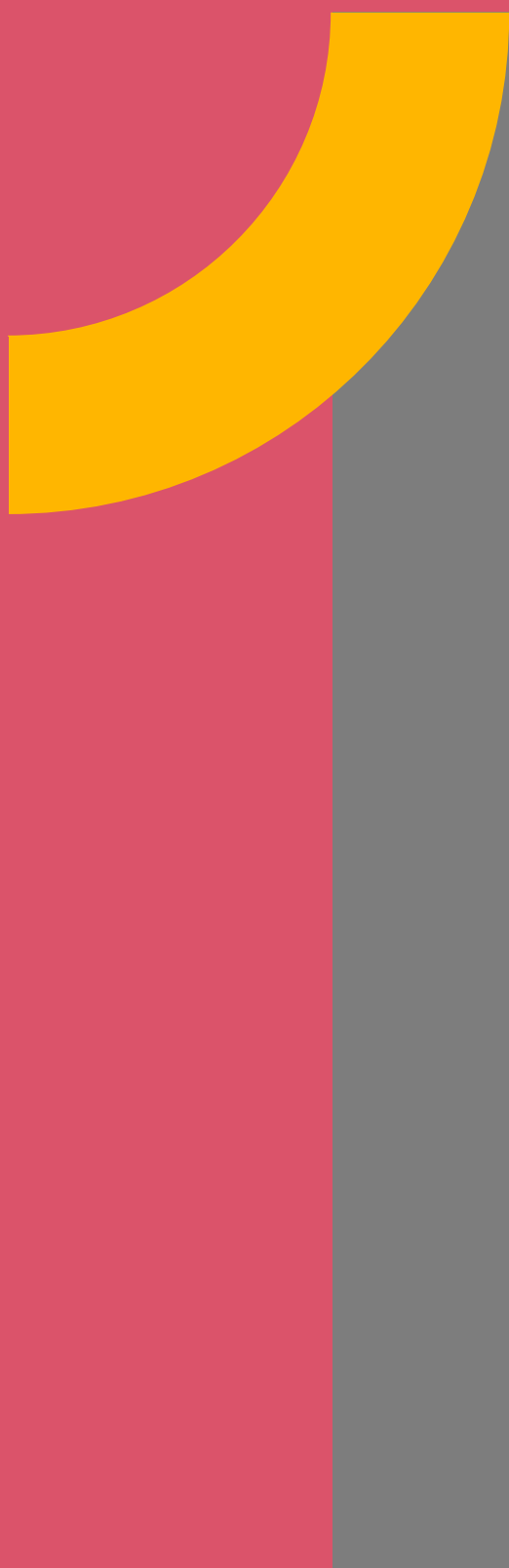
上海国际问题研究院前身为成立于1960年的上海国际问题研究所，现为隶属于上海市人民政府的高级研究机构和知名智库，连续多年被国际权威机构评为“全球百强智库”。围绕“一带一路”的推进，上海国际问题研究院致力于开展政策性、

前瞻性研究，为中国及沿线国家政府建言献策，增进国家间政策沟通。同时，以智库精英交流带动人文交流，扩大“一带一路”的国际影响力。

2019年，我们加强了与普华永道在“一带一路”研究方面的合作，本报告也是我们强强联手、优势互补的学术结晶。我们热切期待它能开启一个崭新的合作篇章，为服务中国企业通过“一带一路”走出去提供更多智慧。愿我们携起手来，为“一带一路”的跨界智库合作树立中国品牌和海派标杆。



# 序言



# 序言

2013年，习近平主席提出共建“一带一路”倡议重大合作理念，七年多来，“一带一路”建设从理念转化为行动，从愿景转化为现实。目前，“一带一路”倡议已成为全球最大的国际合作平台之一，国际影响力不断提升。

2020年，新冠疫情席卷全球，给世界各国经济和社会生活带来较大冲击。“一带一路”建设也受到了疫情的影响。疫情期间，中国与“一带一路”参与国在抗疫物资运输、防疫和诊疗方案以及疫苗开发等方面展开了密切的合作。随着疫情的逐步缓解，“一带一路”项目的复工复产也在稳步推进中。“一带一路”倡议自提出以来，全球各国间的互联互通明显加强，其作用在疫情期间更加凸显。在国际贸易面临严峻挑战的同时，“一带一路”的建设也证明了多边主义的重要性。

2020年11月，普华永道与上海国际问题研究院在第三届中国国际进口博览会期间共同发布了“一带一路”倡议研究的首份报告——《新形势下全球化转型与“一带一路”倡议的驱动力》。承接第一份报告中“一带一路”倡议推进过程中，基

础设施、交通运输与物流、金融服务、电信与科技四大支柱行业在新形势下以跨境电子商务为载体，推动全球贸易高速发展的观点，作为该系列的第二份报告，本报告进一步从贸易、投资、主要行业等角度观察“一带一路”倡议在东南亚、中东欧、中东及北非、非洲、欧亚等重点区域产生的影响和目前的发展情况。

本报告旨在分享各重点区域的发展概览，主要基于我们驻当地的全球中国业务网络的团队成员所观察的市场情况而撰写，所收集到的公开数据不一定能够完整体现各重点区域的发展全貌。我们认为，本报告所陈述的观察或可以提供一些方向性的参考，供大家作为讨论的基础。


我们期待您的宝贵意见与建议！

# 报告提要

在“一带一路”推进的过程中，东南亚、中东欧、中东及北非、非洲和欧亚等五个次区域是成果最为显著，各具发展特色的重点区域。

通过“一带一路”倡议，中国与东南亚相向而行，以政策沟通建立顶层合作架构，以基建合作、基建扶持构建物理联通，为贸易、资本的流动扫除障碍。“一带一路”的推进在贸易和投资上均为东南亚地区带来了切实的经济利益。2013至2020年间，中国一直是东盟第一大贸易伙伴。2020年，东盟已经超过欧盟成为中国的第一大贸易伙伴，双边商品贸易额达到6,846亿美元。对于中国投资者来说，东南亚国家本身具有消费升级、人口红利、地理位置及文化相近等优势，同时，该地区与欧美等发达国家又建立了较好的经贸关系，并普遍享有发达国家提供的普惠制待遇（GSP），可享受一定程度的贸易关税减免，在当前国际贸易环境不明朗的情况下，也为中国企业提供了一个良好的供应链转移途径。在“一带一路”倡议下，东南亚的重点投资领域包括互联网经济、制造业、IT行业、基础设施、物流、数字金融等行业。

中东欧国家是“一带一路”建设的重要伙伴。在代表性的“16 + 1合作”机制下，中方将以商业化模式参与合作，为采用中国产品及装备的投资项目提供优惠的融资支持。2019年希腊加入后成为“17+1合作”模式。就贸易体量来看，2017年至2019年，中国与大多数中东欧国家双边贸易额保持上升趋势。2020年，受各国疫情影响，进出口贸易总额有所放缓，但整体仍达到2019年全年贸易额的92.3%。近年来，基于中东欧地区稳定的互联网人口基数，中东欧区域电子商务蓬勃发展，众多当地和中国电商都视该地区为新兴市场，竞争态势良好。“一带一路”倡议促进了中东欧区域的贸易的发展，及中国与中东欧区域基础设施、交通物流、通信科技、金融保险这四个方面的投资与交流。这些互动因素为中东欧区域电子商务的蓬勃发展奠定了基础，并将在未来进一步促进“一带一路”的建设。



无论是在古丝绸之路上，还是在新丝绸之路的“一带一路”倡议下，中东及北非地区都是一个重要的战略节点。近年来电子商务在中东及北非地区，特别是GCC（海湾阿拉伯国家合作委员会）国家发展势头迅猛。在电子商务发展最迅猛和最成熟的中国，部分投资人已经认识到中东及北非地区广大待开发市场的潜力。近年来在该区域电子商务、线上娱乐、物流等领域均能够看到活跃的中国企业的身影。在基础设施、交通物流、通信科技、金融服务与金融科技等行业，以贸易和投资为出发点，未来中国与中东及北非地区的合作还将拓展至更广泛的领域。在“一带一路”的推进中，虽然在政策层面得到了中东和北非地区各国政府的支持，但中国企业仍面临诸多挑战，特别是在文化、宗教、商业理念、语言以及法律法规等方面，未来在拓展“一带一路”广度和深度的过程中，中国公司需要加强对市场和法律法规的前期调研以及对中东及北非地区合规要求认知。

非洲是中国重要的贸易伙伴和投资目的地，中国对非洲大陆的投资一直在稳步增长。“一带一路”倡议促进了中国对非洲基础设施、物流、电信和金融服务这四大领域的投资合作，最终推动了跨境电子商务的增长，并使双边贸易达到了新的质量水平。中国对非洲国家的投资集中于尚未开发的基础设施，包括公用事业、电信、港口建设、运输以及金属和石油开采等关键领域。改善连通性和物流对促进非洲商品出口十分重要，有助于非洲国家更充分地融入全球价值链。跨境电子商务促进了非洲国家的经济多样化，推动经济从农业和采矿业向服务业增长，为本地制造业的发展提供条件，并创造了更多就业机会。

“一带一路”倡议是习近平主席在哈萨克斯坦首次提出的，欧亚地区对“一带一路”倡议项目前景普遍看好，“一带一路”倡议推动欧亚地区成为保障矿产资源供应、促进全球连通的重要通道。通过“一带一路”合作，跨境资本流动和贸易已经引发了欧亚经济领域的巨大增长。这些经济领域的发展也推动了跨境电子商务的增长，推进双边贸易高质量发展。依托基础设施、物流、电信、金融四大支柱产业，“一带一路”倡议加速欧亚“数字化”的发展，提高经济效率、促进就业增长、缩小发展差距并实现社会经济包容性发展。



# 解读“一带一路” 重点区域

自“一带一路”倡议提出以来，中国所提出的“共商共建共享”原则得到越来越多国家的响应，参与“一带一路”的国家和地区不断扩展。本章将分东南亚、中东欧、中东及北非、非洲和欧亚五个区域对“一带一路”的推进情况进行重点解读。

## 1

## 东南亚

东南亚地处亚洲与大洋洲、太平洋与印度洋之间的“十字路口”，拥有连接印度洋与南海的重要“咽喉”马六甲海峡。先天的地理优势使其成为中国与南亚、中亚、中东以及欧洲在经济和文化的交流上的必经之地。2010年初，中国与东盟的自由贸易区全面启动，进一步加强了中国与东南亚的经济与文化合作。2013年中国和东盟战略伙伴关系建立十周年之际，国家主席习近平在访问东南亚国家期间，首次提出了共建“一带一路”倡议，并重点提及面向东南亚地区的国际运输通道建设及大湄公河次区域经济合作。自此，中国和东南亚的合作发展关系从“黄金十年”正式进入“钻石十年”。

通过“一带一路”倡议，中国与东南亚相向而行，以政策沟通建立顶层合作架构，以基建合作、基建扶持构造物理联通，为贸易、资本的流动扫除障碍。



# “一带一路”倡议对中国与东南亚贸易和投资的影响

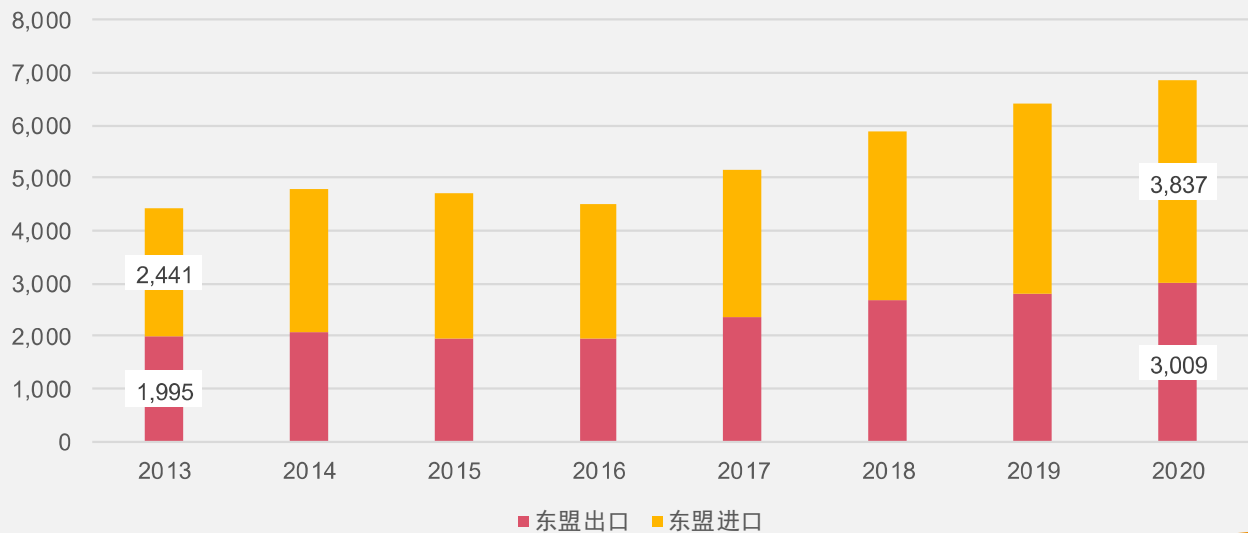
## 贸易联通

从历史角度来看，中国早在2000多年前即通过古海上丝绸之路与东南亚建立了政治、贸易以及文化的交流。从现代来看，东南亚是“21世纪海上丝绸之路”建设的首选区域，其涉及“一带一路”倡议框架下六大经济走廊中的两条，即中国-中南半岛国际经济合作走廊和孟中印缅国际经济合作走廊。东南亚国家的经济发展离不开中国的商品与市场以及支持性的资本与技术，而中国在当前的国际形势下，也需要东南亚的全球供应链通路。此外，中国与东南亚有着深厚的历史文化合作渊源。在此背景下，东南亚国家与中国在“一

带一路”倡议上相向而行，先后推出了多项多边或双边区域性经贸合作体系，例如中国-东盟自由贸易区升级版，大湄公河次区域经济合作，中国与新加坡、缅甸、马来西亚等国家的政府间合作谅解备忘录等，中国与东南亚的贸易往来得到了极大的促进。

2013年至2020年，中国一直是东盟第一大贸易伙伴，与东盟的双边商品贸易额由4,436亿美元增长至6,846亿美元，年化复合增长率超过6.3%。其中，东盟向中国的出口额则从1,995亿美元增长至3,009亿美元，年化复合增长率超过6.0%。2020年，东盟已经超过欧盟成为中国的第一大贸易伙伴。

中国与东盟商品贸易额（亿美元）

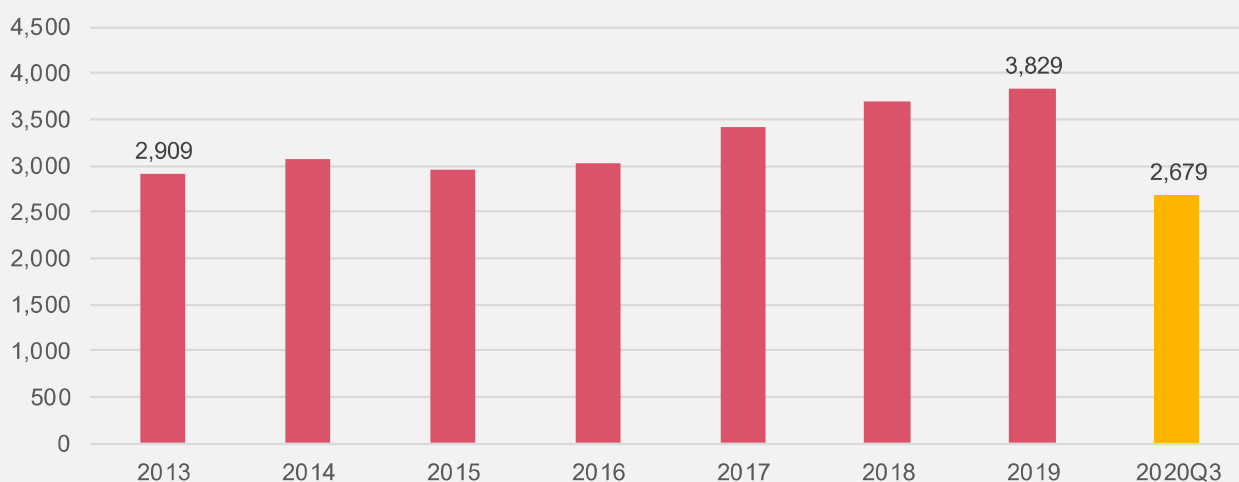


数据来源：中华人民共和国海关总署，普华永道研究

值得注意的是，中国加大与东盟的贸易与投资的同时，东盟在对一些发达国家的出口上也实现了稳定增长，这一方面是东盟地区制造业所需的中国原材料进口壁垒降低，另一方面是中国的部分制造业转移至东盟地区，由此促使了东盟的制造业出口增长。2013年至2019年，东盟对欧盟、美国、加拿大、澳大利亚的出口由2,909亿美元上升至超过3,829亿美元，年化复合增长率达到

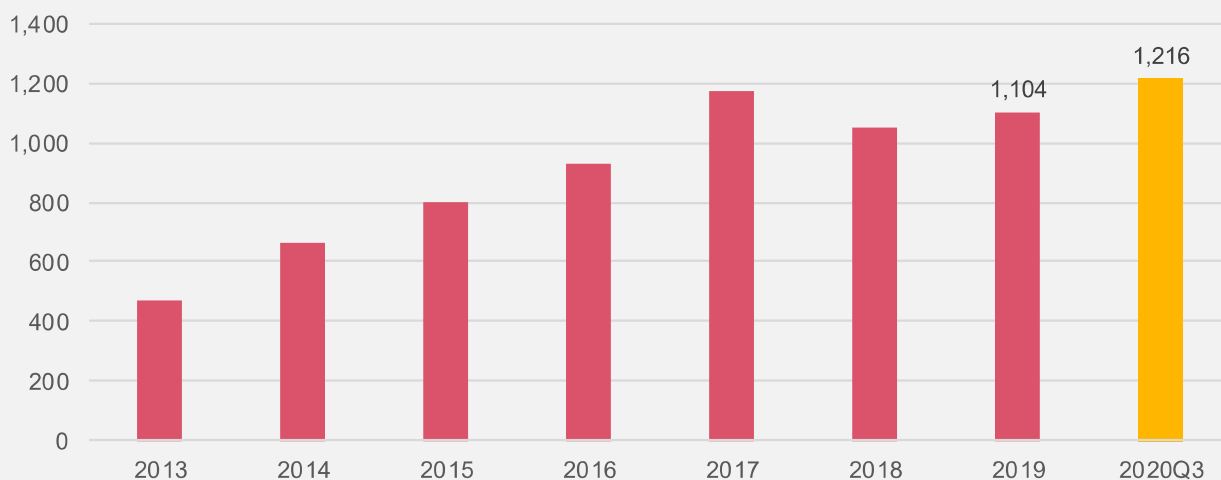
了4.7%。虽然在2020年的前三季度，东盟对上述发达地区的出口规模受疫情影响较2019年同期下降约6%，但2020前三季度东盟对上述发达地区的贸易顺差已经超过了2019年的全年水平。东盟对这些发达地区的贸易顺差已经超过了其与中国的贸易逆差。由此可见，“一带一路”倡议的提出，在贸易和投资上均为东南亚地区带来了实质性的经济利益。

东盟对部分发达地区（欧盟、美国、加拿大、澳大利亚）的商品出口情况（亿美元）



数据来源：ASEANStatsDataPortal，普华永道研究

东盟对部分发达地区（欧盟、美国、加拿大、澳大利亚）的商品贸易顺差（亿美元）



数据来源：ASEANStatsDataPortal，普华永道研究



## 中国与东盟的双边商品贸易构成（2020年）

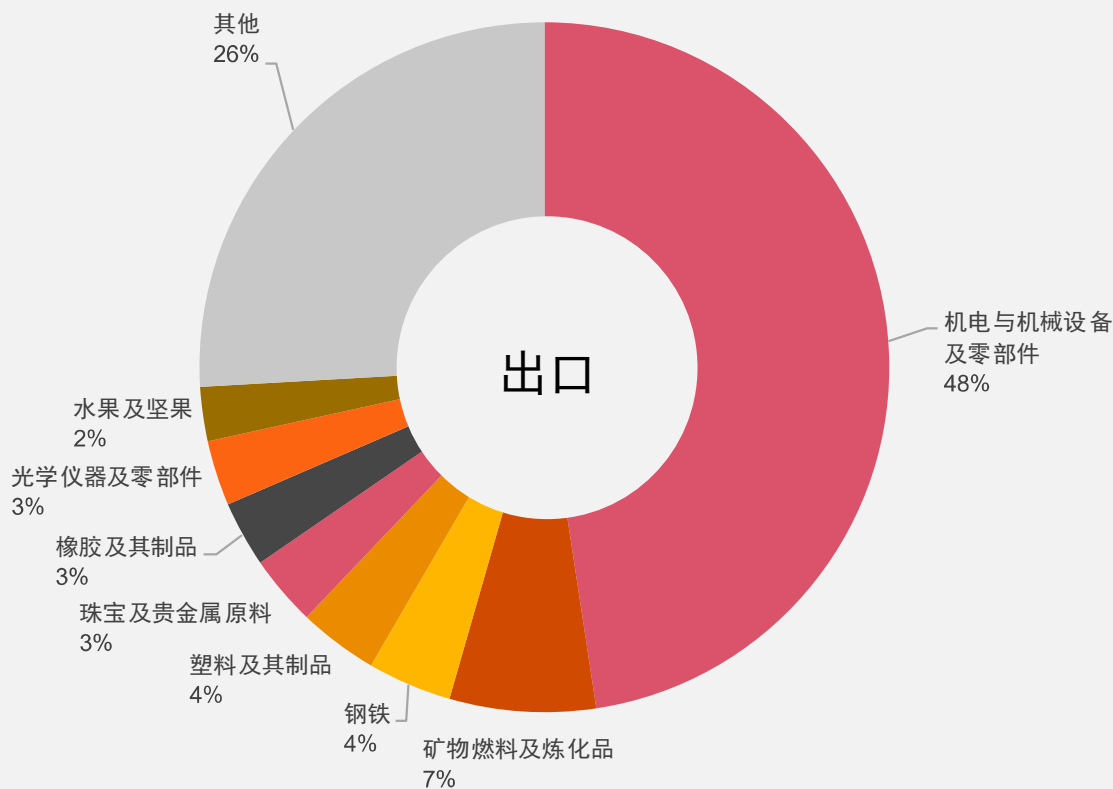
根据对ASEANSTATS东盟贸易统计数据进行分析，中国对东盟的主要出口产品涉及机电产品、工业设备、钢铁，化工原料、光学仪器、纺织原料等，而东盟对中国的主要出口产品虽然也包括了机电产品和钢铁，但矿物燃料及炼化品、珠宝、橡胶、农产品等的占比也较高，双边商品贸易具有明显的结构互补性。这与中国和东盟的产业发展和行业投资特征有较大的关系。

- 东南亚是亚洲能源贸易咽喉，在矿物燃料的贸易方面有天然的优势，这促进了化工等下游行业的发展，相对于中国在相关商品上具有比较优势。同时，东南亚的地理位置使其气候条件适合种植农作物（含经济作物），而其中部分作物并不适合在中国种植，例如

橡胶就成为了东南亚向中国出口的主要商品之一。此外，东南亚部分国家较早期即接受了欧美和日本的电子产业投资，加之劳动力价格较低，在部分电子产品的生产方面具有一定的技术和成本优势。泰国在磁碟式计算机硬盘流行时期就曾是亚太地区最大的硬盘生产基地之一。数据显示，东南亚在对中国的出口中计算机及电器设备占比较高。

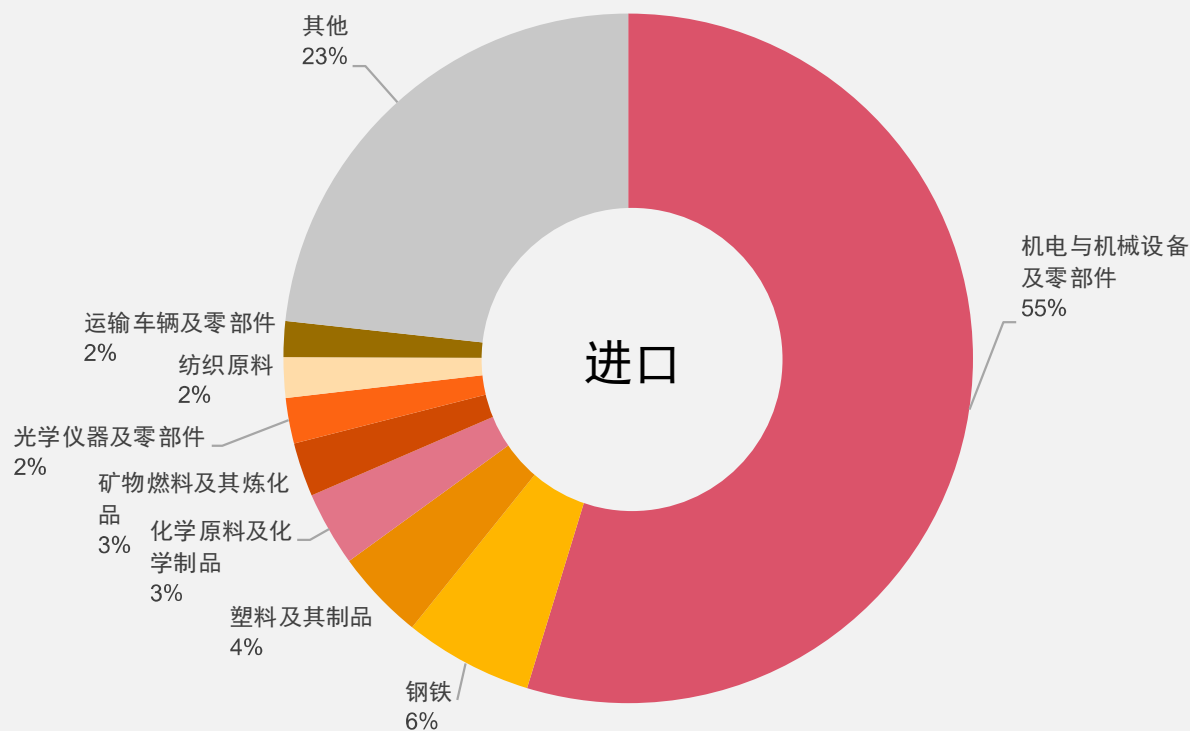
- 平均来看，东南亚的大部分国家在产业技术上发展仍相对缓慢，其在发展制造业的过程中对中国的机器设备及精加工原料产生了需求。同时，中国对东南亚的投资又集中在出口导向型的制造业，中国企业在投资东南亚国家时也习惯于从中国进口机器设备及精加工原料。而近几年东南亚地区大力发展基础设施建设，又形成了对中国建筑材料及运输车辆和设备的进口需求。

东盟向中国出口产品结构（2020）



数据来源：ASEANStatsDataPortal，普华永道研究

## 东盟从中国进口产品结构（2020）



数据来源：ASEANStatsDataPortal，普华永道研究

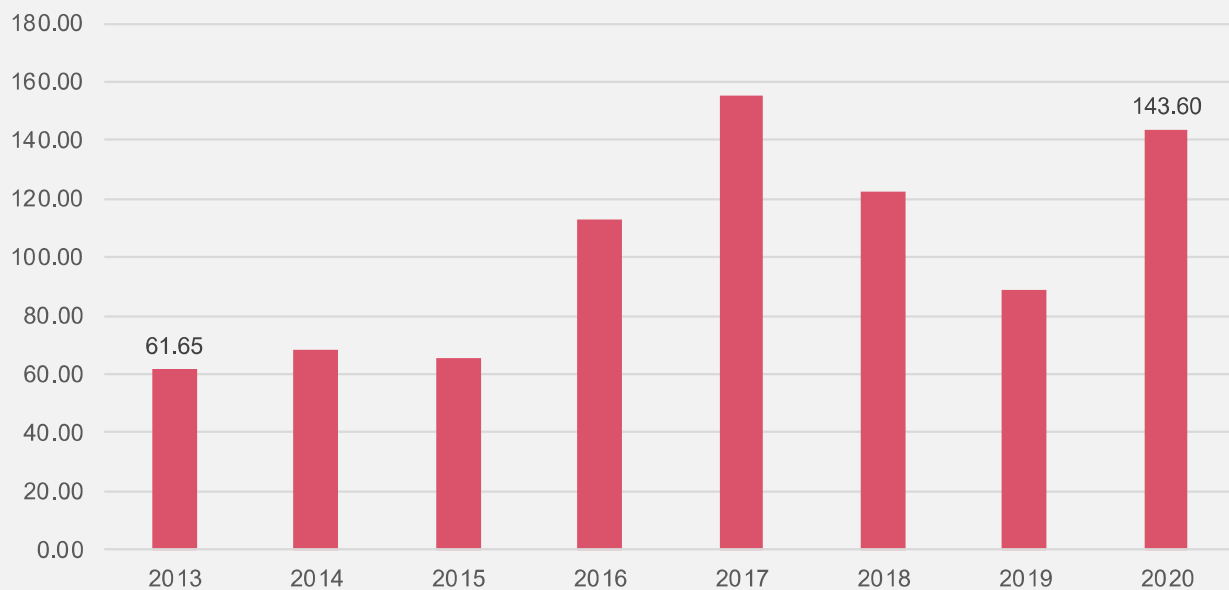
## 资金联通

对于中国投资者来说，东南亚国家本身具有消费升级、人口红利、地理位置及文化相近等优势特征。同时该地区与欧美等发达国家又存在较好的经贸关系，并普遍享有发达国家提供的普惠制待遇（GSP），可享受一定程度的贸易关税减免，也为中国企业在当前国际贸易环境不明朗的情况下，提供了一个良好的供应链转移途径。再加上近年来，东南亚国家相继推出大规模的投资优惠政策，并且在“一带一路”倡议下，又相继与中国达成各类合作协议，或推出适合中国投资人的政策体系或平台，进一步向中资开放及提供投资便利，例如泰国推出重点对接中国投资的东部经济走廊，泰国与中国金融机构签订的中泰两国中小企业贸易与投资合作备忘录等，使得东南亚成为了中国投资人出海的首选目的地。

2013年至2020年，中国大陆地区对东盟的年度直接投资额从61.65亿美元左右上升至约143.60亿美元，年化复合增长率超过12.80%。日本一直是东盟地区最大的投资人，但如果考虑到港澳台地区对东盟的投资情况，中国早在2016就已超过日本，成为东盟第一大外资来源国。2020年时，中国对东盟的主要投资地是新加坡、越南、老挝、印尼、泰国，合计投资规模约占中国对东盟投资规模的70%<sup>1</sup>。就行业而言，制造业、金融保险、房地产、基建为主要投资方向，约占总投资额的94%。

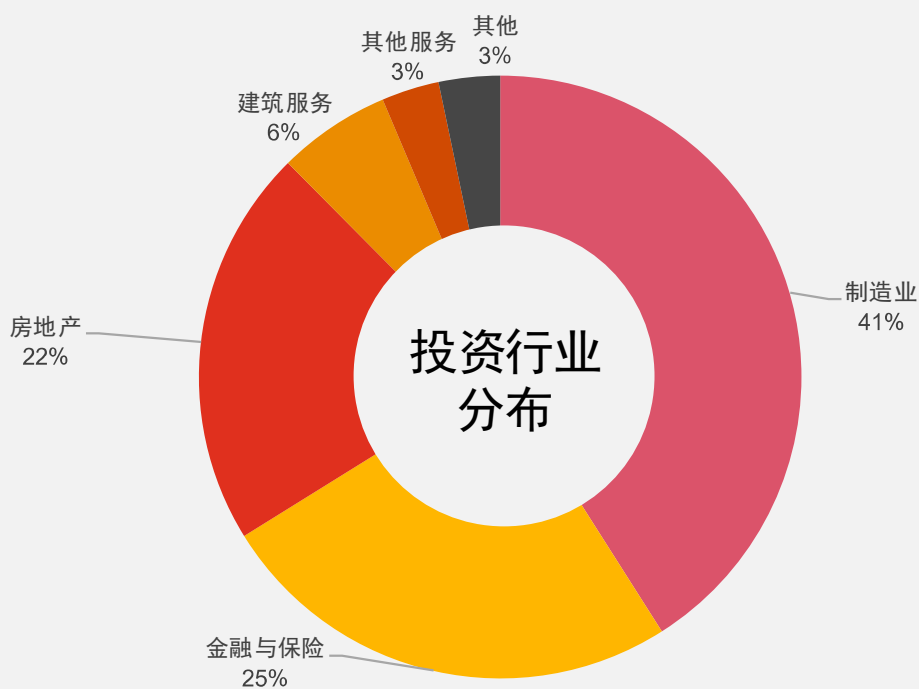
1. 数据来源：中华人民共和国商务部，普华永道研究

## 中国对东盟直接投资情况（亿美元）



数据来源：ASEANStatsDataPortal，中华人民共和国驻东盟使团经济商务处，普华永道研究

## 中国对东盟投资行业分布



数据来源：ASEANStatsDataPortal，普华永道研究

# “一带一路”倡议下的 东南亚的重点投资国家与 行业

## 东南亚互联网经济

1998年亚洲金融危机后，东南亚国家经济进入恢复上升阶段，居民可支配收入增加，外商投资增多，区域内的商品及服务需求不断提升，而这些需求的满足很大程度上是通过互联网经济来实现的，具体原因包括：

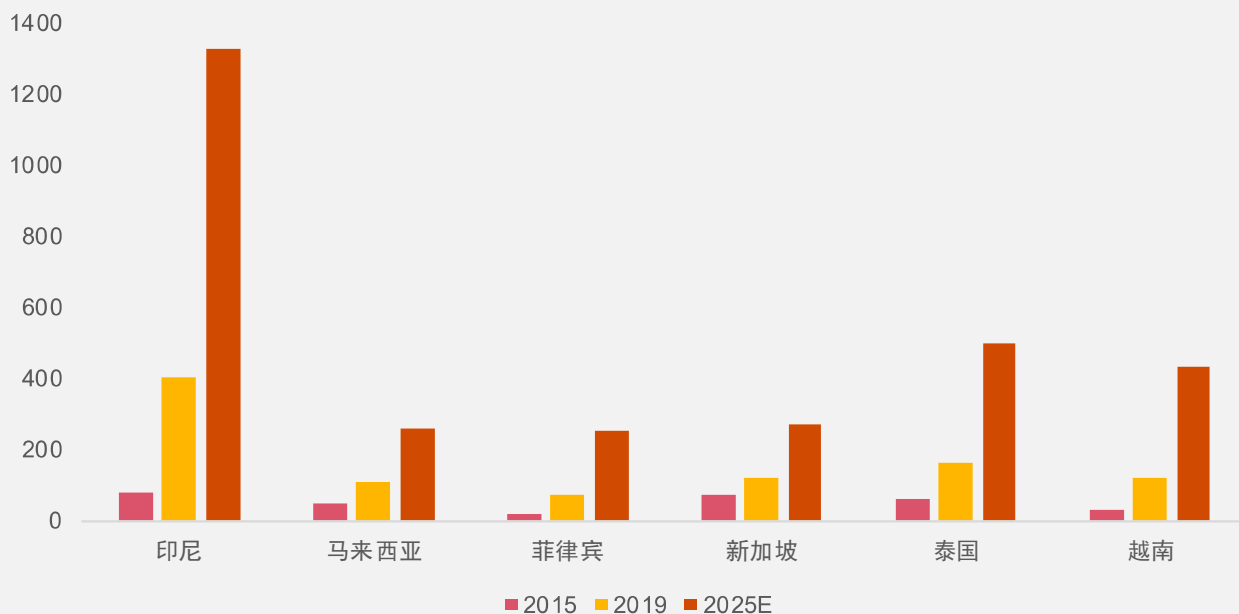
- 智能移动设备在东南亚的普及率较高。中国向东南亚输出的商品中包括了大量的智能移动设备，主要因为中国生产的相关产品价格低廉，质量和功能上乘，使得东南亚地区居民可以用较低的成本获得智能移动设备，OPPO、VIVO、华为在东南亚地区都有较高的市场占有率。
- 东南亚国家电信基础设施与服务不断发展，一方面源于东南亚国家自身发展需求，另一方面海外资本与技术的进入也起到了推动作用，尤其是华为、中兴、电信等中国资本与技术的参与，如华为在柬埔寨、老挝、菲律宾等国家的电信设备市场占有率都处于领先地位，中国电信也曾对泰国电信运营商True进行过投资等。
- 东南亚国家近年来在东盟互联互通的框架下，结合“一带一路”倡议，积极加强区域内以及与中国物理联通建设，同时提升了跨境通关的便利性，使得区域内及区域间的物流产业得到了发展。
- 东南亚的人口结构相对年轻，互联网消费习惯易于养成，且互联网用户数及使用时长均位于世界前列。2019年，该区域内的互联网接入用户数量即达到3.6亿，互联网人均日使用时长超过了4个小时，远超全球平均水平的3小时<sup>2</sup>。
- 2019年末新冠疫情的出现，使得东南亚多个国家执行了较为严格的出行限制政策，进一步推动了互联网消费的需求。

东南亚经济“互联网+”产生了两个方面的深远影响。首先，中国与东南亚的大量贸易与服务往来呈现出互联网化的趋势。除上述原因外，中国与东南亚经贸一体化合作，尤其是在“一带一路”倡议下进一步开放的中国与东南亚贸易与资本流动，以及中国与东南亚多个国家就共同发展跨境电子商务达成了顶层的框架性共识，例如2017年中国与越南签订的《关于成立电子商务合作工作组的谅解备忘录》，2020年8月中国广西与东盟计划投资25亿元人民币成立的中国东盟数字交易中心等，这些举措都推动了中国与东南亚的经贸合作互联网化趋势。据预测，2020年中国跨境电商的整体出口交易金额保守估计约在7,400亿美元左右，其中约14%去往东南亚地区，已接近中国对东南亚整体商品出口额的30%，相较2015年，年化增长率约为7%<sup>3</sup>。

其次，东南亚自身的互联网经济也进入高速增长期。2019年，涵盖在线购物、在线旅游、在线娱乐及媒体、共享出行在内的东南亚整体互联网经济规模已达1,000亿美元，是2015年的3倍，预计2025年将达到3,000亿美元<sup>4</sup>。其中基于人口数量、经济发展程度和消费习惯等因素，印尼、泰国和越南将创造区域内前三大互联网经济市场，新加坡则是人均互联网消费最高的东南亚国家<sup>5</sup>。

2. 数据来源：e-Conomy SEA 2019, WeAreSocial, 普华永道研究  
3. 数据来源：艾媒数据, 普华永道研究  
4. 数据来源：e-Conomy SEA 2019  
5. 数据来源：e-Conomy SEA 2019

东南亚主要国家互联网经济规模（亿美元）



数据来源：e-Conomy 2019 SEA

东南亚互联网经济增长迅速，吸引了大量的中国投资者，主要互联网经济市场“诸侯割据”，中国资本在当地龙头企业 Lazada、Shopee、Tokopedia、Grab、Go-Tek 的参与比例极高。其中 Lazada 和 Shopee 分别由阿里和腾讯控股，而

京东亦通过与泰国尚泰集团的合作，在东南亚推出了自己的电商平台。具体而言，在东南亚的电商布局中，阿里和腾讯已经获得了先发优势。部分海外媒体亦将东南亚的互联网经济市场竞争称为阿里与腾讯之战。

投资方	目标公司	企业性质	行业	投资金融
阿里集团	Lazada	东南亚第一大电商	电子商务	20亿美元
	Singpost	新加坡领先的电商物流企业	物流	3.87亿美元
	Tokopedia	印尼第一大电商	电子商务	11亿美元
	Emtek	印尼第二大传媒集团	传媒	N/A
	AscendMoney	泰国版支付宝	电子支付	N/A
	Hellopay	东南亚电商Lazada旗下支付平台	在线支付	N/A
	Grab	泰国第一大共享出行企业	共享出行	计划中
腾讯及京东	Sea	新加坡领先的游戏企业	游戏	N/A
	GoJek	印尼第一大共享出行企业	共享出行	超过12亿美元
	Ookbee	东南亚最大的在线书商	媒体	1,900万美元
	Sanook	泰国娱乐新闻门户网站	媒体	约1亿美元
	Shopee	东南亚领先的电商	电子商务	N/A
	JD(Thailand)	京东泰国	电子商务	2.5亿美元
	Traveloka	东南亚在线旅游平台	在线旅游	N/A
	Pomelo Fashion	泰国时尚电商	电子商务	1,900万美元
	Tiki.VN	越南电商平台	电子商务	4,400万美元

数据来源：普华永道研究

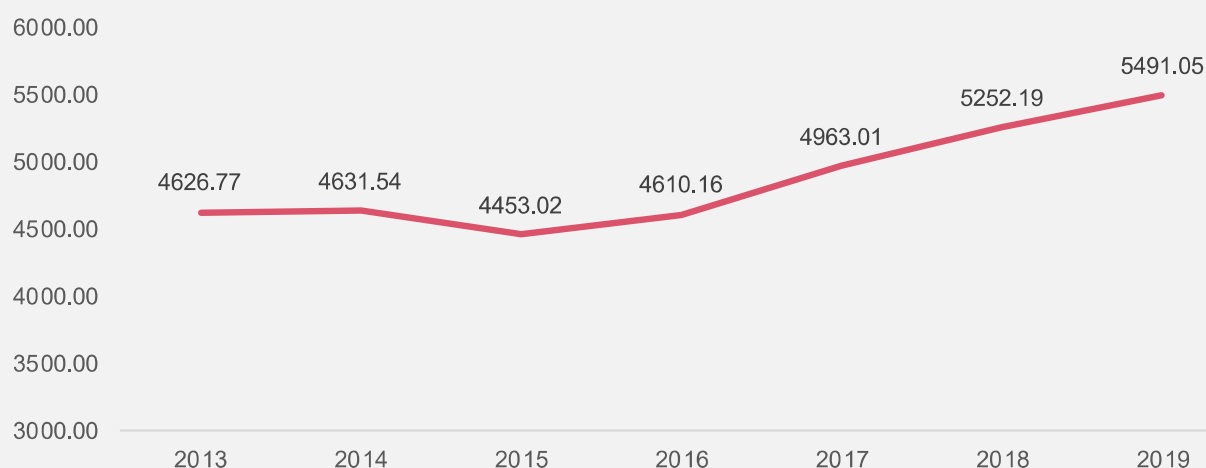
东南亚的互联网经济市场得益于区域经济发展、人口红利、地区一体化合作等多重因素，已经积聚了全球资本的目光，虽然出现了一定的竞争，但仍存在高速增长的市场及投资机会。我们在2019年的部分东南亚交易类服务业务中，就发现一些专注于美容化妆品、家居装饰品、食品的东南亚垂直电商，以及近似于美团外卖的东南亚类电商，均有着较好业绩表现，且也获得了中小型中国企业和资本的青睐。此外，东南亚多个行业的发展也将为其互联网经济提供持续的支撑，并进一步在该地区与中国的贸易及资本往来中注入“互联网+”属性：主要包括有益于提升居民收入的整体制造业基础、良好的IT产业及高速增长的电信设施及服务建设、政府支持的交通、电力

等基础设施建设、日益便利的物流产业，以及不断开放且增长的金融市场。

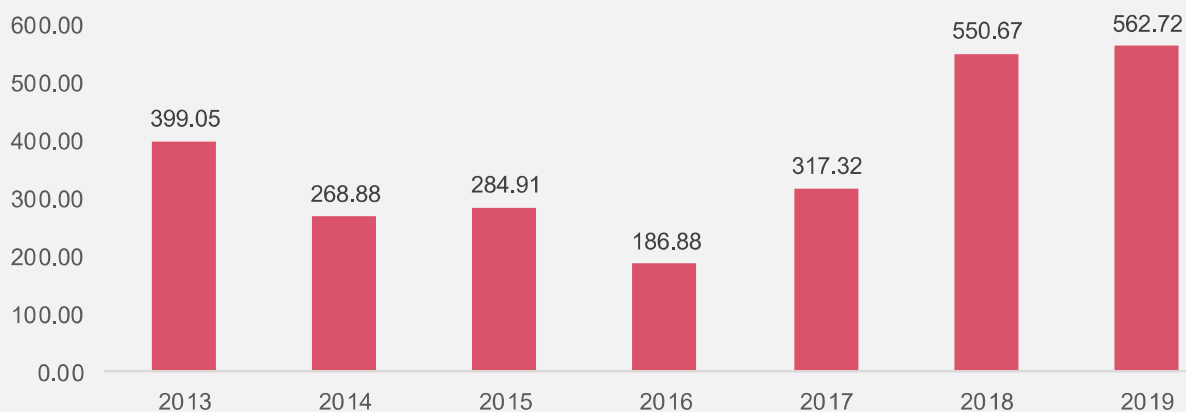
## 东南亚的制造业

东南亚各国的制造业水平发展不均衡，较大部分国家的第二产业仍以低端制造业为主，除新加坡和文莱外，东南亚国家的劳动力成本还是相对较低，且在工业基础、人口红利、开放程度、优惠政策以及与发达国家的经贸关系等方面具有细分优势，同时，东南亚各国政府也积极主动的引入高端制造业，因此吸引了大量国外企业向东南亚进行产业转移，推动了东南亚的整体制造业发展，也提升了当地居民的就业和收入。

东盟制造业产值（亿美元）



东盟制造业外商投资情况（亿美元）



数据来源：CEIC Data, 普华永道研究



基于经济增长吸引力、外商投资风险、开放程度、国家信用评级等多种因素的考量，目前在东南亚地区，新加坡、马来西亚、泰国为制造业投资的第一梯队，印尼、柬埔寨、越南位于第二梯队。如果将工业基础、投资优惠政策、劳动力成本与可获得性、地理位置、供应链能力与配套以及与欧美国家的关税优惠待遇等因素考虑在内，泰国和越南是目前东南亚制造业投资热度最高且发展最快的国家。

泰国和越南在制造业的具体细分行业上有着不同的吸引力和适合性。泰国自二战结束后直接接受日本投资，承接产业转移，并且对于外商投资制造业基本无限制，因此拥有了较好的重工业和电子工业基础，是东南亚地区最大的汽车整车与零部件生产国，也是东南亚家用电器的主要生产基地，并且是世界第二大硬盘生产与出口国。同时，泰国政府推出的4.0计划重点引入医疗保健、智能电子、自动化等产业，因此近年来在相关行业也取得了一定的发展，例如此次新冠疫情期间，泰国与新加坡就是东南亚首先研发疫苗并开始人体实验的国家。相比之下，越南的对外开放时间较晚，开始时对外商投资限制较多，在制造业方面早期以来料加工为主，具有较好的轻工业基础，尤其是纺织、成衣、制鞋行业，是越南政府重点打造的行业。随着越南改革开放的深化，其汽车、

通信设备及周边也成为越南未来重点发展的制造业，目前三星、富士康等电子制造业龙头已经开始对越南投资，这些企业的进入也引发了相关电子产业链整体向越南迁移的趋势。

从中国对泰国及越南的投资行业分布来看，根据普华永道近两年内协助中国投资人落地泰国与越南的项目来看，在制造业方面，中国向泰国的投资主要集中在汽车零部件、纸品与包装、轮胎、家用电器和食品加工，中国对越南的投资主要集中在眼镜与服装饰品、塑料制品和家居用品。中国目前对泰国和越南的制造业投资仍以出口导向性企业的供应链转移，及产能过剩行业的产能转移为主。这一方面源于中美贸易争端，另一方面是由于东南亚地区为制造业服务的配套行业发展不均及外商投资限制。但在“一带一路”倡议的大背景下，2019年中国-东盟自贸区升级版出台，其中对原产地要求进行了优化，并进一步降低了贸易和投资壁垒，东盟各国在商业、通讯、建筑、教育、环境、金融、旅游和运输8个领域约70个分部门将向中国作出更高水平的开放承诺。未来中国对东盟地区的制造业投资将不再是孤军奋战，行业类别也将在军团式的协同投资<sup>6</sup>推动下逐步扩展。



6. 军团式的投资是指协同投资，即不要全部投资人同时关注东南亚的某一个行业，而是对东南亚的广泛行业进行投资，然后使得这些投资之间能形成良性的互动。

## 东南亚的IT行业

IT行业的定义宽泛，针对东南亚的IT行业，我们重点关注计算机和移动设备软硬件以及电信行业。这些行业在东南亚或具有一定的产业或市场基础，或在经历高速的增长，且对中国与东南亚经贸往来的“互联网+”有较深远的影响。

根据2020年发布的全球竞争力指数中关于信息与通信技术的评分，2019年东南亚整体平均得分为52.68，位于世界中游，略低于中东地区，但已超过拉丁美洲。就单个国家来看，新加坡已进入世界前15位，马来西亚、泰国和菲律宾亦在全球百名以内<sup>7</sup>。因此，东南亚已经具备了一定的IT产业基础。

根据2019年的统计数据，以及预测的2020年经济增长指标，我们估算2020年东盟地区在计算机硬件、通信及移动设备方面的整体市场规模约为900亿美元，而同期东盟地区相关的产品出口规模约为1,450亿美元<sup>8</sup>。在IT硬件方面，除新加坡原本就有较为发达的基础外，印尼、菲律宾、泰国和越南也发展迅速。其中，泰国是东南亚地区主要的IT硬件设备生产基地，全球约三分之一的硬盘存储器在泰国生产，仅计算机硬件的总产值就有约140亿美元，主要来自欧洲、美国和日本的知名计算机硬件企业在泰国所投资的企业<sup>9</sup>。同时，东南亚的IT软件服务亦十分发达，以泰国为例，2019年，泰国约有800家左右的软件企业产值在15亿美元左右，主要包括微软、SAP等欧美企业在泰国的子公司，以及泰国本土Geomove、Neo Invention、Software Factory等知名软件公司。在服务软件方面，泰国本土软件公司占据了泰国市场份额的90%左右。印尼作为东南亚人口最多的国家，其IT市场位居全球前20位，云计算是印尼的主要IT发展方向之一，年化复合增长率超过30%，目前印尼的主要云计算服务提供商是印尼本土的Telkom Indonesia，约占印尼云计算市场份额的三分之一。此外，印尼本土云计算服务企业还包括BizNet、Infinys System Indonesia等，国际知名的Google、微软、IBM在印尼的子公司亦提供云计算服务。

就电信行业而言，东南亚的整体电信基础设施建设相对较弱，虽然移动设备和互联网使用覆盖率已超过50%，但网络接入速度、区域覆盖率及使用体验仍有待提升。联合国贸易和发展会议针对东盟的电信市场统计显示，2019年东南亚的电信基础设施建设市场需求为480亿美元，主要仍以4G网络建设为主，但在新加坡、印尼、泰国、菲律宾、马来西亚和越南，5G网络的建设也已逐步开始。其中新加坡、印尼和泰国亦是区域性数据中心的建设重点，这也是东南亚大多数互联网企业都集中在这三个国家的主要原因之一，其中包括服务于东南亚地区的电子商务公司Lazada、游戏公司Garena、共享出行公司Grab和Go-Jek、短途物流公司Ninja Van等具有国际知名度的互联网企业。

东南亚的电信服务行业一直发展迅速，年化复合增长率长期保持在4.3%左右，占GDP比重不断提升。东盟在2013至2019年间，电信服务行业产值由816亿美元上升至1,054亿美元，占GDP比重从3.2%上升至3.4%。居民收入提升、移动设备及网络使用普及率增长，以及人口红利成为了东南亚电信服务行业的主要驱动力。除新加坡外，其他东南亚国家对于外商投资电信服务行业均有不同程度的限制，以泰国为例，外商投资涉及媒体传播的电信服务企业，在未经特殊审批的情况下不得持股超过25%。而对于越南，外商投资全牌照电信服务企业，通常持股不得超过30%。此类保护措施使得东南亚电信服务行业虽然受到外资青睐，但未能非常有效地参与或形成影响力及竞争，本土企业在学习外资的先进技术和管理模式后，呈现多头垄断的市场格局，使得东南亚很多国家的电信服务企业都有充足的资本和市场接口来尝试多元化经营，例如泰国的电信运营商True和越南的电信运营商Viettel均已进入移动支付领域。

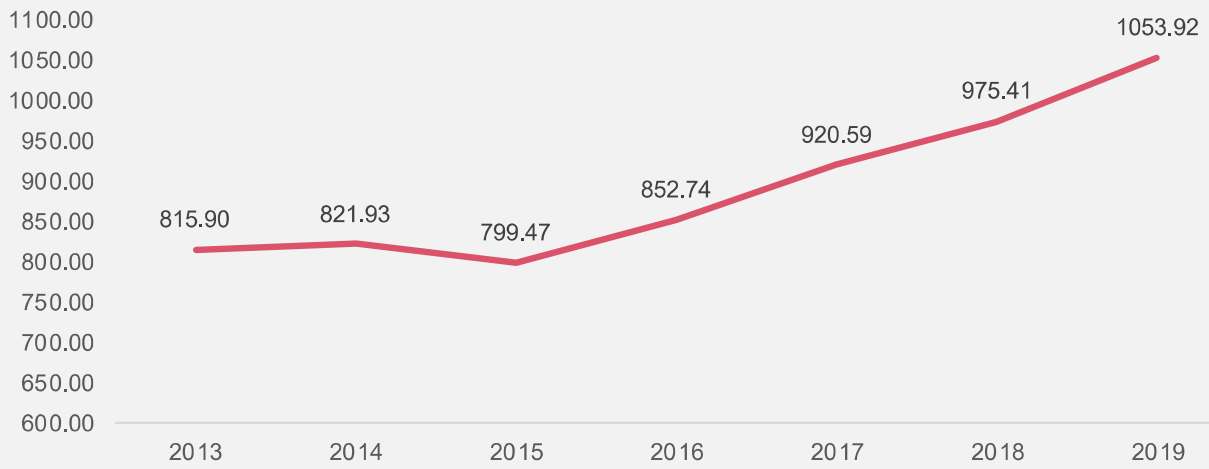
7. 数据来源：CEIC Data

8. 数据来源：ASEANStatsDataPortal, CEIC Data, 普华永道研究

9. 数据来源：CEIC Data

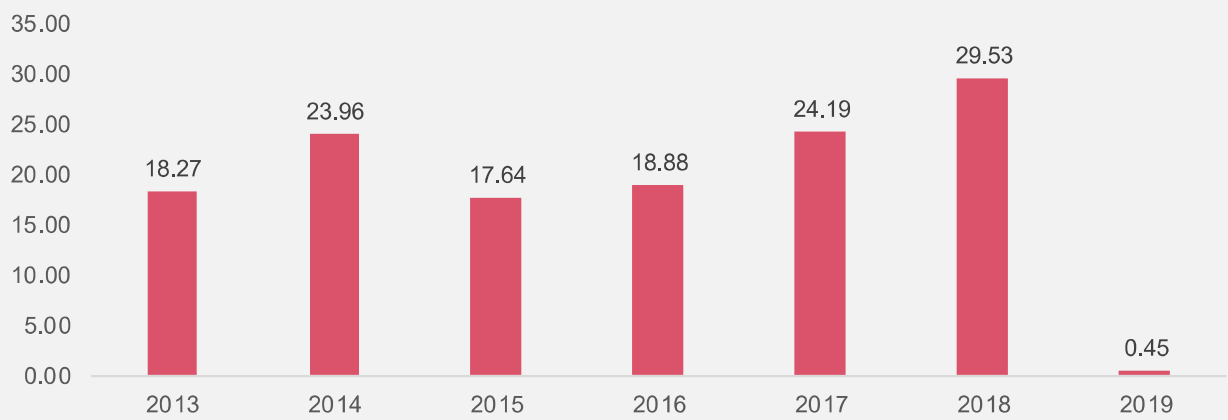


### 东盟电信服务业产值（亿美元）



数据来源：CEIC Data，普华永道研究

### 东盟电信业外商投资情况（亿美元）



数据来源：ASEANStatsDataPortal，普华永道研究

## 东南亚基础设施行业

以人均GDP计算，东南亚虽然有新加坡、文莱、马来西亚这些排名在中国之前的国家，但也同样有印尼、菲律宾、柬埔寨、老挝等排名在世界百位之外的国家。经济发展不均导致了基础设施完善程度的差异，很多国家受限于资金和技术，在基础设施上投入不足。这既影响了东南亚内部的一体化融合，也影响了东南亚与外部的互联互通，并最终制约东南亚的整体经济发展，形成一种非良性的循环。很多东南亚国家也认识到了这种情况，近年来正努力加大基础设施投入。而在中国与东盟寻求“一带一路”倡议和《东盟互联互通总体规划2025》的战略契合时，也将促进物理设施联通作为重点。

根据东南亚主要国家的发展规划，东南亚的基建项目主要集中在交通和电力领域。2016年至2020年，区域内交通基础设施建设方面合计投入约为2,900亿美元，其中以公路及铁路建设为主。公路建设主要集中在印尼和马来西亚，增量超过9,000公里，铁路建设主要集中在泰国，增

量约在5,000公里。同期，区域内对电力基础设施合计投入约为1,380亿美元，主要集中在印尼和越南，发电装机增量超过55GW<sup>10</sup>。根据东南亚各国的发展规划，我们预计未来电力和铁路基础设施仍将是东南亚的一个投资重点：电力将以泰国和越南为主，既包含了存量替换也包含了增量；铁路将围绕泛亚铁路概念在东南亚全境展开；同时随着5G的推出，未来东南亚的通信基建市场也值得期待。

从参与者的角度来看，除东南亚各国政府和本土企业外，日本和中国是东南亚基建项目的最大参与者，这里既包括了提供建设服务，也包括提供项目融资。截至2018年末，日本在东南亚基建项目的整体参与金额上大约是中国1.5倍。就中国而言，目前东南亚市场大约提供了约50%的境外基建承包项目。2018年中国在东南亚的新签基建承包合同金额约为1,200亿美元。2019年中国在海外中标的重点基建项目中，有约三分之一出自东南亚，其中电力和交通项目占比高达67%。

东南亚近期重点基建项目

项目名称	项目国家	基建类型	项目类型
瓜拉丹戎国际港口及工业园	印尼	港口	新建
汉纳丁国际机场航站楼扩建	印尼	机场	增量
东盟数码港	泰国	信息通讯	新建
曼谷至廊开铁路	泰国	铁路	新建
南部海岸走廊	越南	公路	增量
胡志明至木牌高速公路	越南	公路	新建
内比都至皎漂高速公路	缅甸	公路	新建
仰光至曼德勒高速公路	缅甸	公路	新建
老挝-缅甸电网（缅甸侧）	缅甸	电力	新建

东南亚基建市场空间巨大，增长迅速，为中国投资者提供了机遇。然而中国投资者也面临诸多障碍，例如当地法律法规、文化习俗等方面的差异可能会对中国投资者带来一定挑战。此外，因为中国投资者通常会在东南亚基建项目中提供大量

融资，东南亚部分国家也担心由于债务清偿问题形成对中国的经济依赖。因此，在未来，推动中国“一带一路”基建投资还需要进一步增进对当地情况和法规的理解。

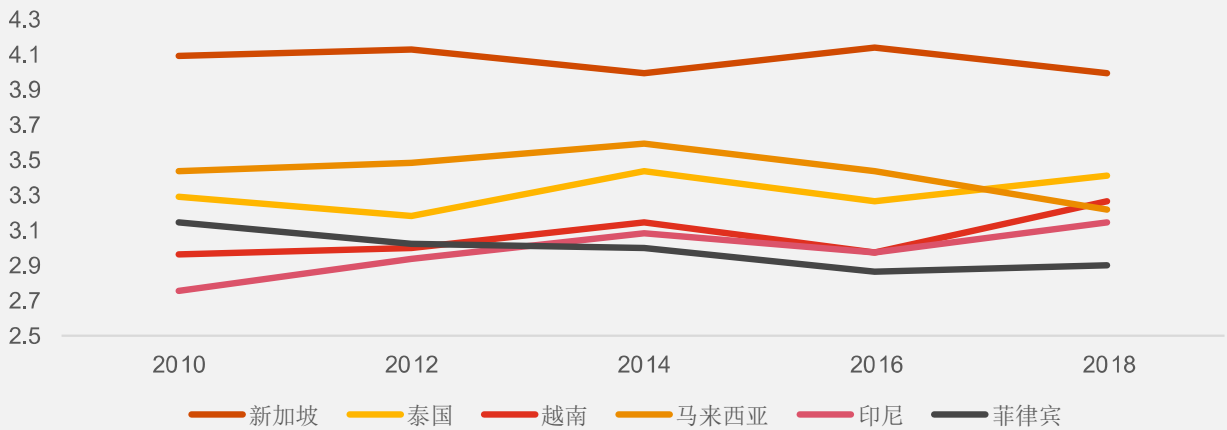
10. 数据来源：东南亚各国经济发展规划文件

## 东南亚物流行业

东南亚各国不断改善的基础设施建设为该区域物流行业提供了物理基础，《东盟2025年互联互通总体规划》提出的发展跨国运输走廊则提供了鼓励性的政策框架，国际贸易、电子商务的增长则

拉动了该区域物流行业的实质发展。根据世界银行统计，东盟主要国家中泰国、越南、印尼的物流绩效（每2年评选1次）在2010年至2018年间呈现明显上升趋势，新加坡虽略有下降，但仍为区域第一且长期保持在全球10名以内，是东南亚以及世界范围内的主要物流中心。

东盟主要国家物流发展指数



数据来源：World Bank

东南亚物流行业现阶段整体呈现出供不应求的现象，行业收入不断提升。2019年，东盟国家仅货

物运输及仓储行业产值就已达到1,280亿美元，自2013年起的年化增长率超过6.8%，远超过东盟整体GDP增速。

东盟运输及仓储行业产值（亿美元）



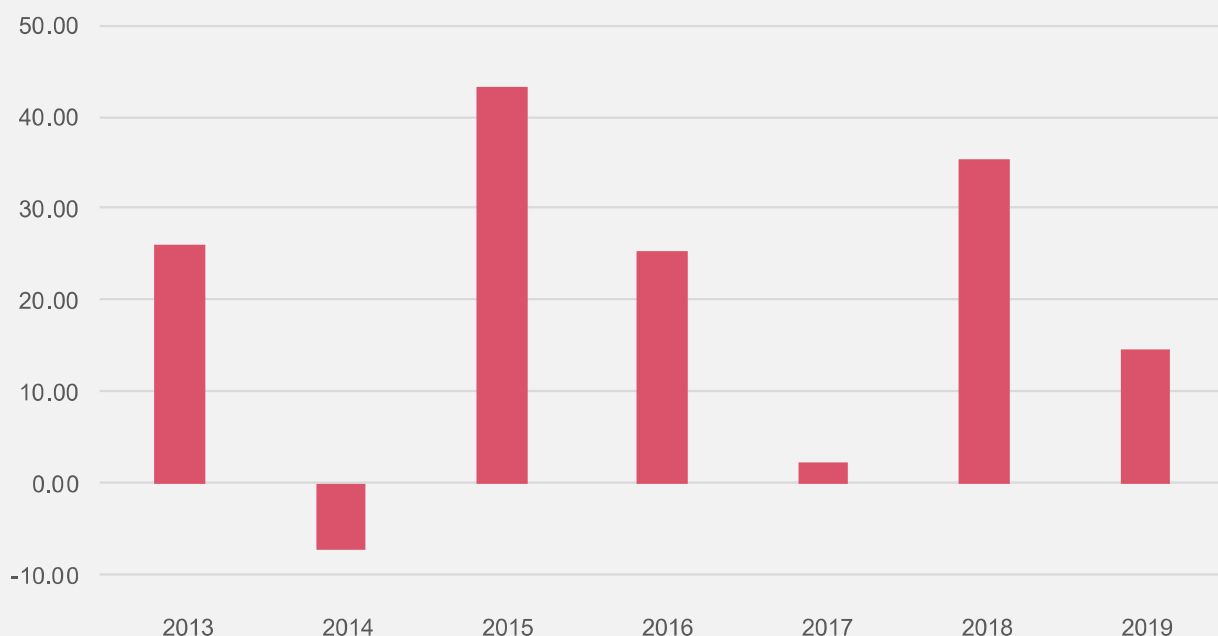
数据来源：CEIC Data，普华永道研究

为进一步增强经济竞争力，加强国家间互联互通，东盟各国近年来在基础设施上的投入不断增加，泰国、越南、菲律宾、印尼每年的基础设施投资增速都接近其本国GDP增速的两倍。东南亚在物理上的物流障碍正在不断减少。但就当前阶段来看，东南亚的物流基础设施分布尚不均匀，多数国家一线城市连通性较强，但二线以下城市覆盖率低，且由于东南亚电子商务的发展速度远超区域GDP和基础设施投资或投入使用的增速，因此东南亚物流行业对其电子商务的需求满足度暂时不足，较难实现当日下单、当日送达的快递效率。同时，由于物流行业有利可图，东南亚如泰国、越南、马来西亚、印尼等国出现大量缺乏技术和资本的小企业参与者，造成市场价格战，使得行业投资风险和用户风险上升。根据我们对东南亚几个国家排名居前的物流企业的观察，目前东南亚发展较好的物流企业主要存在几个优势，即资本、技术、管理一体化：技术和管理的优势主要指先进的仓储、交通工具管理软硬件体系，资源互联、监控及调配系统等；一体化指电子商务公司和物流公司间的相互渗透以实现高效管理和业务协同，例如东南亚很多大型电子商务公司都已经开始自建物流体系，阿里投资的Lazada

就设立有Lazada Express快递，其电商平台约80%的商品皆由自有物流发送，京东在投资京东印尼后，也在当地建立了7个仓储中心，并设有JayaEkspres Transindo物流公司。

对于东南亚物流行业的投资，除新加坡外，其他国家如泰国、越南、印尼和马来西亚等，由于在交通运输行业上有一定的外商投资限制，所以外资进入当地的物流行业通常以服务管理输出形式，具体的运输部分可能采用合资或外包完成，且区域内虽存在大型本土物流公司，但在管理和技术方面经验仍待提升。因此东南亚混合业态且技术管理要求较高的大型第三方及第四方物流公司大多涉及外资成分，例如泰国最大的快递公司Kerry Express就是香港嘉里物流旗下产业，且业务已经覆盖至越南、马来西亚，而马来西亚知名快递品牌TA-Q-bin则为日本YAMATO公司的子公司，缅甸KOSPA第三方物流公司则是日本Koukubu&Co与缅甸当地企业的合资公司。此外，欧美知名的DHL、FedEX、TNT也是东南亚物流市场的主要参与者。

东盟运输及仓储行业外商投资情况（亿美元）

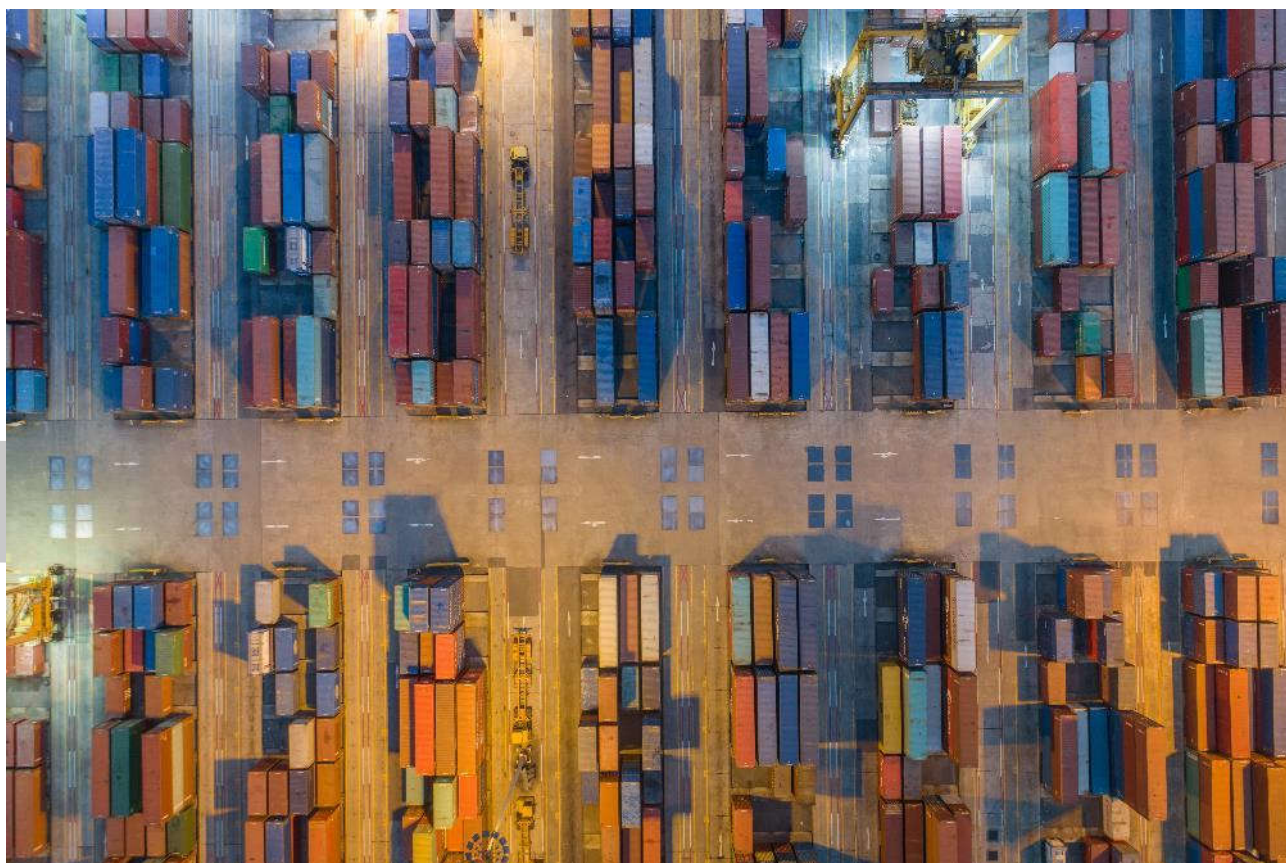


数据来源：ASEANStatsDataPortal



在“一带一路”倡议下，中国与东南亚的商贸和资本往来越发频繁，跨境物流需求凸显，为了降低政策与物理上的物流障碍，中国首先与东盟在2012年设立了互联互通合作委员会，并先后发布或签订了《落实中国—东盟面向和平与繁荣的战略伙伴关系联合宣言行动计划（2016-2020）》、升级版《中国-东盟全面经济合作框架协议》、《中国—东盟关于“一带一路”倡议同〈东盟互联互通总体规划2025〉对接合作的联合声明》等框架性文件，为中国与东南亚的跨境物流建立政策保障。其次，中国积极参与东南亚地区基础设施建设，先后参与中老铁路、中泰铁路、柬埔寨境内北线铁路、印尼雅万高铁、越南河内城际铁路、马来西亚南部铁路等东南亚主要国家铁路的建设，并先后投资马来西亚关丹港、印尼占碑和丹戎不碌港、缅甸皎漂港等东南亚主要港口项目，此外，中国还在东南亚地区协建或购入大量的公路项目，在南宁设立中国——东盟国际物流基地，将进一步打通中国与东南亚的水陆通道，增强区域间跨境物流的物理基础。

在上述大背景下，除阿里、京东等电商企业开始进入东南亚的物流市场外，国内的“三通一达”及顺丰等头部物流企业也开始逐步进入东南亚地区，其中中通快递在柬埔寨、泰国等地已形成一定规模。中国物流企业早期进入方式仍以与东南亚本地物流企业合作为主，输出技术和管理服务，尚未形成大规模的直接投资或并购，这主要是由于东南亚地区投资政策和商业环境的不确定性。因此，中国企业对东南亚的物流行业投资在2014至2019年间处于波动状态，整体规模不及日本、欧盟和美国企业。但根据我们近期服务的一些东南亚交易需求来看，中国物流企业正在积极寻找东南亚并购标的，且随着香港嘉里物流旗下的Kerry Express在泰国上市，未来有机会出现一波中企在东南亚的物流业并购潮。

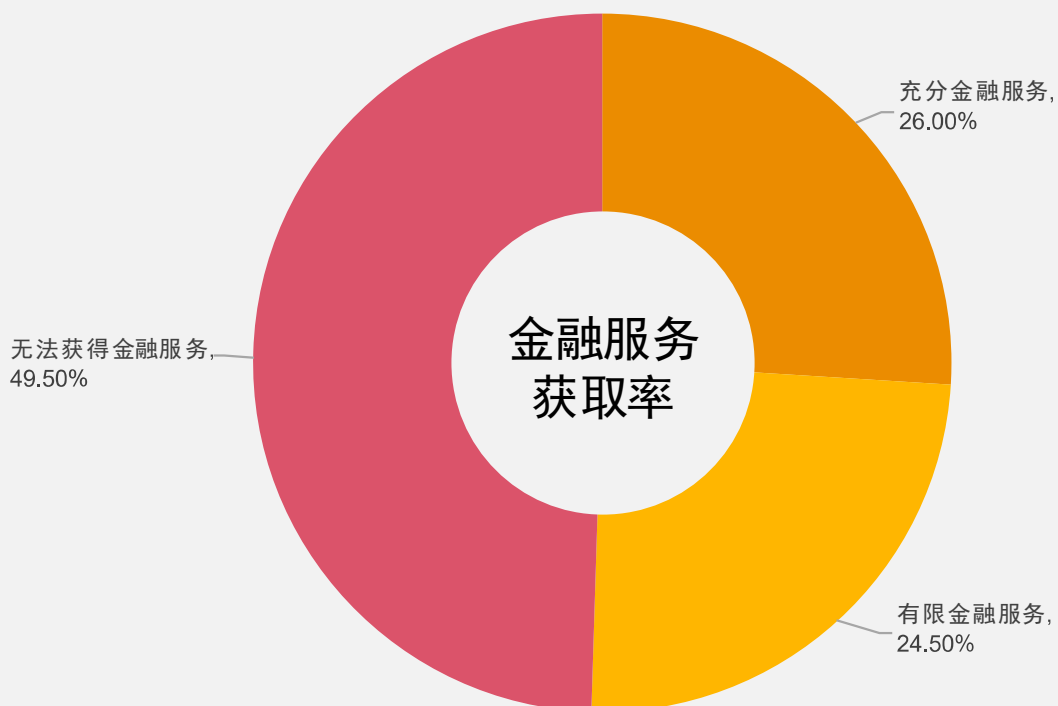


## 东南亚数字金融行业

和发达国家相比，除新加坡和文莱外，东南亚其他国家居民和企业对于金融服务的获取率仍然较低。根据贝恩咨询统计，在东南亚4亿成年人口中，仅有1.04亿人能够获取充分的金融服务，有9,800万人仅能获得有限金融服务，仍有1.98亿人无法获取金融服务，同时有数百万中小企业无法获得足够的金融服务。其中一个主要原因是东南亚大部分国家的城镇化率较低，金融机构的物理覆盖范围受成本效益限制，无法触及某些用户端，此外，由于统一信用体系的缺乏以及金融机构受到高度限制，导致金融机构过度谨慎，缺乏竞争下的创新，很多业务无法开展。这些东南亚金融体系发展的制约因素都将可能在金融数字化的过程中被克服，因此，东南亚相对落后的金融服务给数字金融带来更多的憧憬。

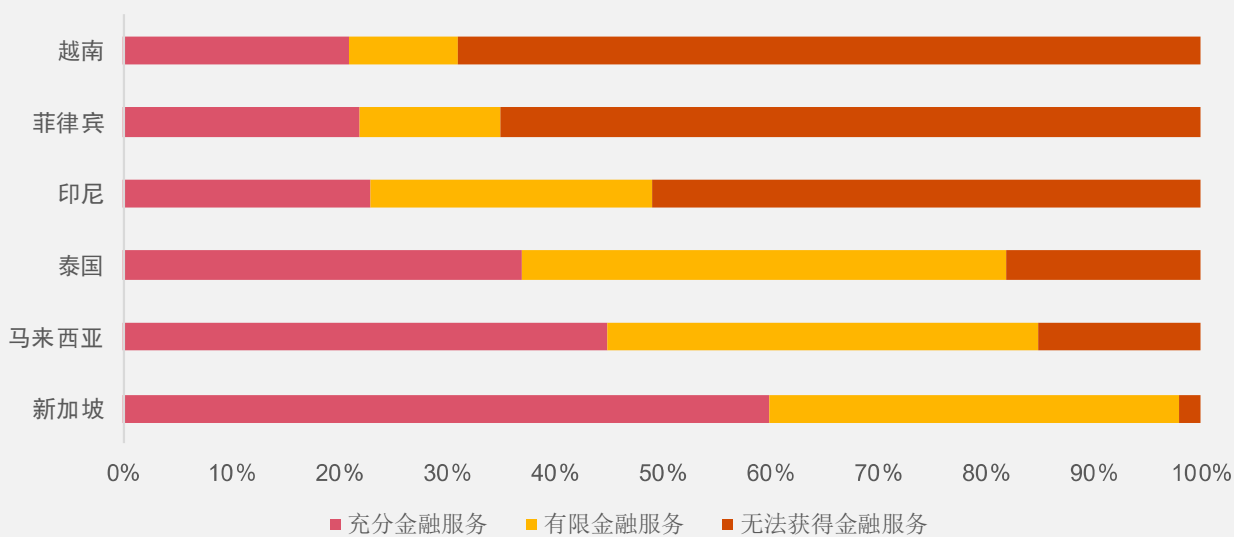
首先，在政策监管层面，东南亚各国都已逐步开放数字金融，如东南亚多数国家的银行均有在线银行业务，而新加坡、泰国、印尼、菲律宾等国已开放在线支付、在线保险、在线金融交易、在线贷款等数字金融服务，且都出台了明确的监管文件和牌照制度。其次，在物理层面，东南亚国家的电信基础设施正在高速建设中，文莱、柬埔寨、老挝、缅甸正在不断完善4G网络建设，新加坡、印尼、泰国、马来西亚、菲律宾、越南则已进入5G网络试验，其中新加坡和马来西亚已经有明确的5G商用时间表，再加上东南亚的智能移动设备拥有量及互联网使用率都处于世界领先地位，为东南亚数字金融奠定了发展基础。

东南亚成年人口金融服务获取率（2019年）



数据来源：e-Conomy SEA 2019

### 东南亚主要国家金融服务获取率（2019年）

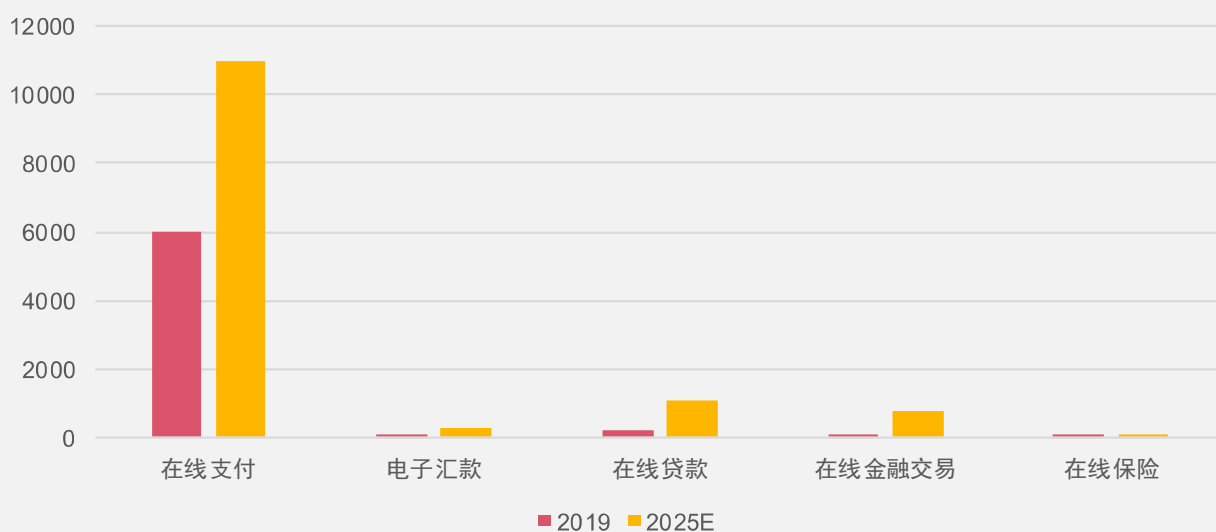


数据来源：The Future of Southeast Asia's Digital Financial Services Industry

数字金融的细分领域包括在线支付、电子汇款、在线贷款、在线金融交易、在线保险等。其中，东南亚地区的在线支付业务发展较快，2019年东南亚在线支付总金额约为6,000亿美元，占整体居民消费支付金额的43%，预计2025年，区

域内在线支付总额将达到1.1万亿美元，占居民消费支付比重将达到48%，同期东南亚电子钱包金额也将从220亿美元上升至1,140亿美元。其他数字金融服务预计也将在2019年至2025年间实现一倍以上的增长。

### 东南亚主要数字金融服务规模



数据来源：e-Conomy SEA 2019

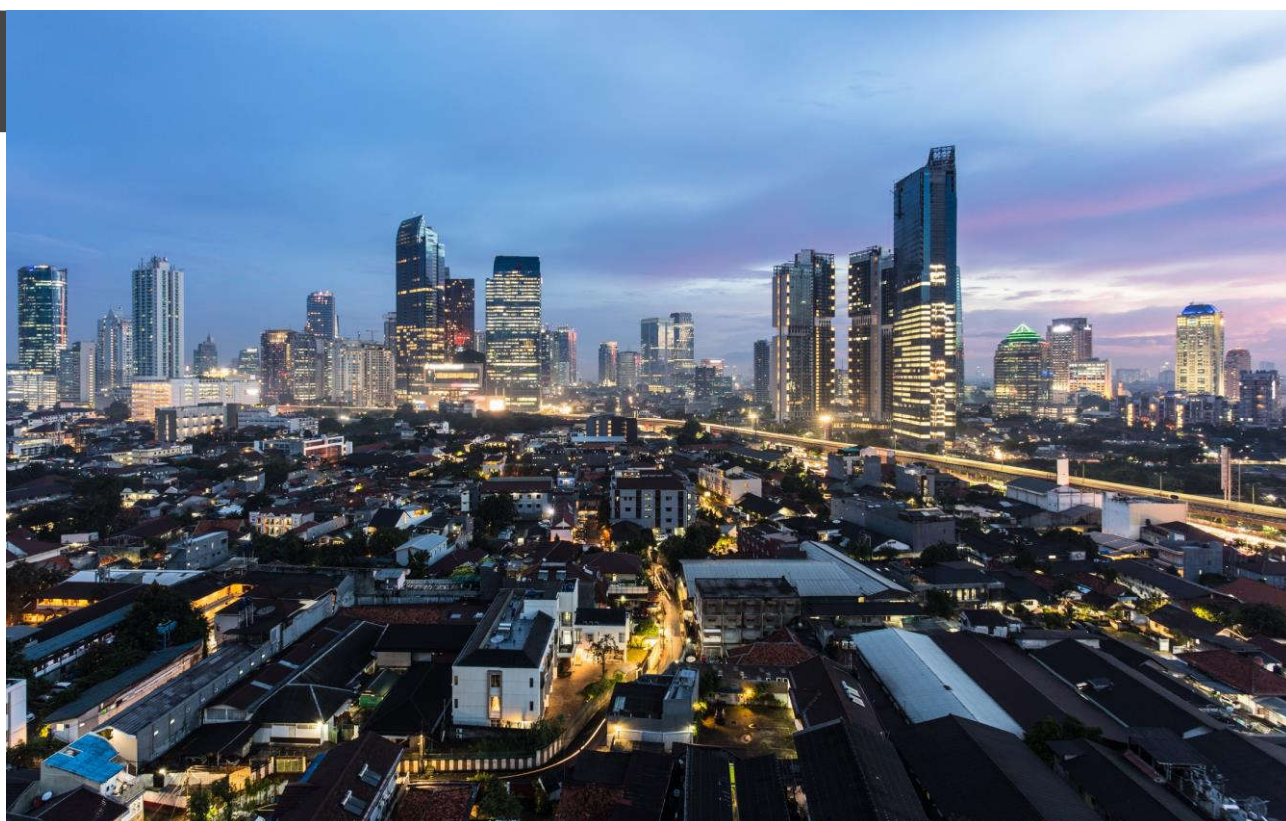


东南亚各国的本地企业是区域内数字金融服务的主要提供者。除新加坡外，东南亚主要国家对包括数字金融在内的金融服务都有一定的外资准入限制，限制方式主要是股权比例，因此外资参与东南亚地区的数字金融主要以参股或“参股+协议控制”等迂回方式来实现，不过这并未削减外资的投资热情。东南亚的数字金融企业大致可以分为四类，主要包括传统的本地金融机构、外资青睐的东南亚商品与服务消费企业、纯金融科技企业和互联网消费平台。东南亚数字金融企业数量众多，竞争激烈，目前尚处于“跑马圈地”的阶段，无法预计哪种模式或哪家企业能够最终胜出，除少数跨区域的互联网独角兽外（如Lazada、Shopee、Grab和Gojek），很多东南亚国家尚未出现类似中国阿里和腾讯的龙头型数字金融企业。据统计，仅在线支付及相关解决方案供应商在东南亚各国的平均企业数量就超过30家，这种混战的局面也为新入局者提供了空间。

阿里和腾讯是中国对东南亚的数字金融投资“领头羊”，其中阿里旗下的支付宝已进入东南亚8个国家，且如果成功投资新加坡共享经济企业Grab（正在申请新加坡互联网银行和部分东南

亚国家的在线贷款牌照），则将进一步实现东南亚区域内的跨国数字金融服务能力。而腾讯旗下的微信支付目前在马来西亚和泰国普及率较高，同时腾讯通过投资印尼共享经济企业Gojek也进入了印尼等市场。除阿里和腾讯外，中国的创投机构对东南亚数字金融的投资热情较高，2016-2019年，东南亚数字金融科技相关公司所获融资中约40%来自中国创投机构。目前活跃于东南亚的中国创投机构包括真格基金、纪源资本等。未来，基于东南亚的经济增长、人口基数、电信业发展、金融服务需求、“一带一路”倡议下的商贸往来等因素，数字金融领域仍将是中国资本在东南亚的重点投资方向。

综上所述，在“一带一路”倡议的大背景下，中国与东南亚间的经贸合作不断加强，商品、服务、资本的流动提量、提速。同时，基于东南亚的政策、经济、人口、社会环境等特征，中国与东南亚的经贸合作呈现互联网化趋势，而伴随着东南亚地区在主要收入来源的制造业、虚拟互联互通的IT业、物理互联互通的基建业，以及物流和数字金融行业的发展，互联网化的中国-东南亚合作模式将进一步加强。





# 《区域全面经济伙伴关系协定》建设为“一带一路” 高质量发展注入强劲动力

## RCEP



2020年11月15日，东盟10国<sup>11</sup>携手中国、日本、韩国、澳大利亚和新西兰5国正式签署《区域全面经济伙伴关系协定》（Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP），推动迄今为止涵盖人口最多、成员构成最多元、规模最大、最具发展活力和潜力的自由贸易区最终建成。我们认为，在国际经贸“零和思维”抬头、全球贸易投资萎靡的大背景下，RCEP的签署有利于多边主义和自由贸易体制重回世界经济发展正轨。

RCEP由东盟发起，“一带一路”倡议由中国提出，两者将相互促进，共推国际高标准投资贸易规则的重构和世界经济的复苏；RCEP成员国将更深层次对接“一带一路”，为“一带一路”高质量发展注入强劲动力。

11. 印度尼西亚、马来西亚、菲律宾、泰国、新加坡、文莱、柬埔寨、老挝、缅甸、越南

## 1. RCEP与“一带一路”倡议的战略契合

RCEP以推动15个成员国间的贸易和投资自由化、便利化，对接国际经贸规则为核心，“一带一路”倡议则以政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通“五通”推动中国同沿线国家和地区的全方位合作。相较而言，“一带一路”倡议的合作内容更宽泛、目标更宏远，而RCEP的规则制定更聚焦、规则执行更严格。我们注意到，东盟10国作为RCEP的发起者，均为“一带一路”沿线的重要节点国家。上述地域关联背后所映射的恰巧是RCEP与“一带一路”倡议的战略契合，一方面，“一带一路”建设加速了RCEP的成功签署，另一方面，RCEP建设将为“一带一路”倡议的高质量发展，特别是在东南亚、东亚、东北亚的推进提供务实机制。

## 促进区域经济合作

RCEP成员具备多样性，既包括发达国家，又包括新兴经济体和欠发达国家，成员伙伴间的经济发展水平差异较大，产业结构和经济结构互补性较强，各类生产要素、市场要素齐备。RCEP通过在货物、服务、投资等领域进一步放宽市场准入，逐步统一原产地规则、海关程序、检验检疫、技术标准等，将加速商品、技术、人才、资本、信息等要素在区域内的自由流动，强化成员伙伴间的产业分工合作，推动形成更加合理并惠及域内各方的区域产业链、供应链和价值链闭环，整体提升域内各国在全球产业竞争中的地位。

## 带动区域经济增长

贸易方面，RCEP对域内90%的货物施行立即零关税或未来10年递减至零，同时采取灵活统一的区域累积原产地规则，将大幅降低成员国企业从原材料到最终产品的生产成本，激发区域内贸易创造效应。

在投资方面，15个RCEP成员国均采用负面清单方式对制造业、农业、林业、渔业、采矿业5个非服务业领域投资作出较高水平开放承诺，大大提高了政策透明度。同时，区域内投资便利化安排适用棘轮机制，即未来自由化水平不可倒退。负面清单和棘轮机制并举，推动RCEP成为全球最具吸引力的投资区域之一。

可预期，贸易、投资规模的增加将直接惠及成员国企业和消费者，改善成员国福利，推动区域经济增长。

## 2. RCEP助推“一带一路”倡议在东南亚的实施

### 利好中国与东盟间双边贸易往来

东南亚是中国周边外交的先行区和重点区，东盟则是中国共商共建“一带一路”的重要战略合作伙伴。2019年，中国和东盟双边贸易额达6,416亿美元，中国连续11年成为东盟第一大贸易伙伴。2020年，在世界经济面临空前下行压力的形势下，中国与东盟贸易逆势增长，东盟超越欧盟成为中国第一大贸易伙伴，双方历史性地互为第一大贸易伙伴。根据中国商务部统计数据，2020年，东盟10国与中国贸易额为6,846亿美元，占中国外贸总额的14.7%。

RCEP生效后，尽管中国和东盟关税的进一步减让空间已不明显，但RCEP针对原产地规则、海关管理和贸易便利化、服务贸易、电子商务等方面的安排，将推动中国和东盟的双边贸易往来再上新台阶。

### 推动中国企业“走出去”服务于东盟市场

加速中国企业向东南亚转移中低端产业链。大多数东盟成员国为发展中国家，具备劳动力成本优势。东盟10国发起并积极推动RCEP落地，目的之一就在于充分利用自身的劳动力优势，承接来自其他5个成员国的制造业产业链转移，进一步释放人口红利。对中国而言，推动经济高质量发展的重点在于实现产业转型升级。在RCEP框架下，中国制造业企业重新布局东盟市场是题中应有之义。

中国企业投资东盟市场的领域有望进一步拓宽。基于产业和资源的优势互补，在《中国-东盟自贸协定》和“一带一路”倡议的推动下，中国对东盟的投资整体呈现规模逐步扩大的趋势。RCEP服务贸易和投资开放水平均高于东盟现有的“10+1”自贸协定，将进一步消除东盟各国现有的准入限制和投资壁垒，中国对东盟的直接投资有望从制造业、批发和零售业、建筑业拓展至服务业。

从制度保障层面提高中国企业投资东盟的预期。除投资自由化外，RCEP投资章还包括投资保护、投资促进和投资便利化三部分内容，设立了争端预防和针对外商投诉的协调解决机制。此外，RCEP针对知识产权、竞争、政府采购等也进行了相应的规则安排，有利于大多数发展中东盟国家改善营商环境，为中国企业投资东盟提供了一定的制度保障，降低了投资风险，提高了投资预期。

推动中国企业将投资东盟作为推进企业国际化战略的重要组成部分。东南亚地区是“一带一路”倡议涵盖的重要区域，也是中国企业“走向世界”的战略要地。RCEP建设将进一步推动中国企业与国际经贸规则接轨，并逐步完善自身国际化战略。在美国对中国企业限制打压措施频出的背景下，借助RCEP契机和利好，通过在东南亚设置区域总部等方式，提升多元化和国际化水平，将成为中国企业应对外部压力、争取回旋空间、深化全球市场布局的战略选择之一。

## 有利于中国和日本合作开拓以东盟为重点的第三方市场

RCEP对区域内现有的、以东盟为中心的5个“10+1”自贸协定以及除东盟外其他5个成员国间两两签署的自贸协定进行了整合升级，同时在中日、日韩间建立了新的自贸伙伴关系。

过去十年，中国和日本的双边贸易额整体呈现先减后增的趋势，日本也是中国重要的外国投资来源地之一。然而，作为世界第二大和第三大经济体，中国和日本贸易往来和投资合作仍存在较大的发展空间。

贸易方面，中日两国在RCEP框架下首次做出大规模的关税减让安排，将对双边贸易发挥较大的推动作用。

- 目前，中国对日本工业产品的零关税比例约为8%。根据RCEP约定，中国将在协定框架下分阶段对大约86%日本工业制品免除进口关税，主要涉及化工品、光学产品、橡胶制品、钢铁制品、发动机零件以及汽车零部件。
- 日本在对中国大多数工业制成品已经免除进口关税的前提下，此次重点增加针对农产品、食品、服装和化学制品的关税减免。

投资方面，RCEP的签署和生效除对中日两国间双向投资形成利好外，还将充分发挥两国优势，包括中国的成本、融资渠道、企业决策优势以及日本的技术、管理、品牌优势，在基础设施、科技和金融等领域加强合作，共同拓展针对东盟的第三方市场。

## 有望与中国自主开放平台和战略形成叠加

**与自贸试验区建设有机结合。**目前，中国自贸试验区经过五次扩容总数已达到21个，实现了沿海沿边全覆盖、京津冀全覆盖、长三角全覆盖，且各区域内自贸试验区在功能定位、产业重点、市场主体和要素等方面形成了差异互补。21个自贸试验区可结合自身的资源禀赋和比较优势，建设具有产业特色的RCEP先行区，充分对接地理位置邻近、产业链和供应链互补的RCEP成员国。云南自贸试验区、广西自贸试验区、海南自贸港和山东自贸试验区在对接东盟方面较具优势。

**与服务业扩大开放形成叠加。**服务业扩大开放是中国新一轮扩大开放的重中之重，服务贸易对中国贸易高质量发展至关重要。RCEP针对服务业开放的相关安排，一方面将加速中国服务业扩大开放的进程，另一方面也将与中国服务业扩大开放综合试点、服务贸易创新发展试点等自主开放战略呼应，进一步扩大域内服务贸易规模，包括中国与东盟间的服务贸易规模。

**助力构建双循环新发展格局。**RCEP的建成将进一步扩大中国的出口市场空间，增加中国对东盟等其他成员国的进口需求，助力中国企业在区域范围内优化产业链和供应链布局，更好地利用国际国内两个市场优化资源配置，为形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局提供有效支撑。

## 加速人民币在东南亚的国际化进程

其一，RCEP将极大带动中国与东盟各国间的货物贸易、服务贸易、双向投资以及自然人流动，与此相对应，**域内企业对人民币的结算与储备需求将大幅提升**；其二，RCEP针对金融领域的开放承诺，将促进中国和东盟各国金融机构在对方市场开设分支机构，增加实体存在，**为人民币在东南亚资本市场开放中获得更广阔的流通空间提供有力的金融基础设施保障**；其三，RCEP在促进中国与东南亚地区经贸合作的同时，将有效带动区域金融政策合作的提质升级，同时也需要更加稳定安全的区域货币金融安排为经贸关系发展提供保障，**为在《清迈倡议》基础上强化区域货币合作、特别是将人民币纳入货币互换协议网络提供契机。**



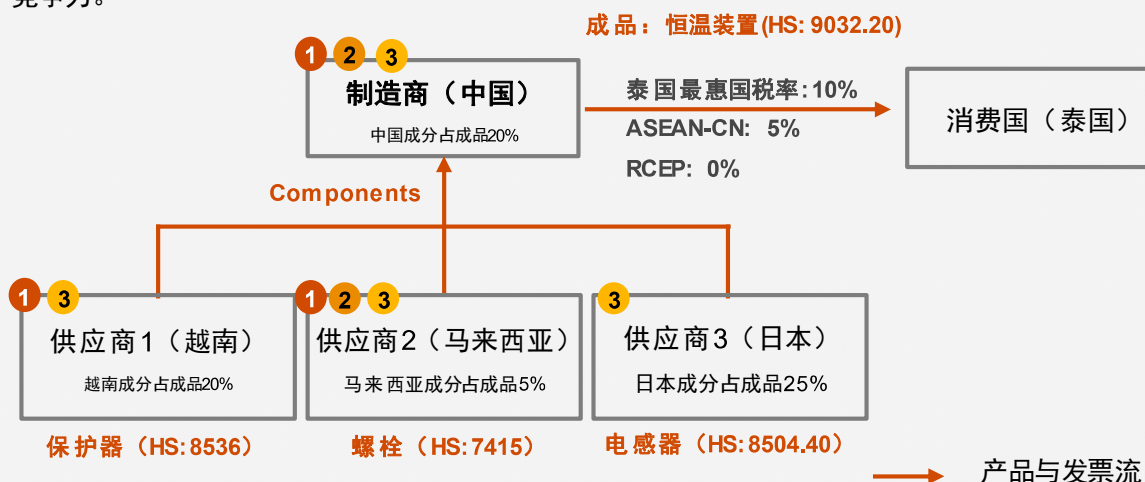
### 3. RCEP规则亮点梳理

#### 区域累积原产地规则

RCEP的核心突破之一，即制定、采用了更加灵活、统一的原产地规则。当多个原产地标准并存时，成员国出口商可自行选择适用的规则。同时，RCEP原产地货物适用于区域累积原则，意指产品在加工过程中实现的增值部分只要属于15个成员国，且累计增值超过40%即视为原产地产品，享受相应的关税优惠，将显著提高协定优惠税率的利用率。

#### RCEP之优惠原产地规则案例应用（中国工厂角度）

- 从中国进口端看：由于RCEP的签订，可选择适用现存的协定税率，进口关税税率进一步降低（例如，日本进口的电感器关税税率将由10%逐步降为零），降低了生产成本；
- 从中国出口端看，RCEP生效前，因为成品中的中国成分仅为20%，所以无法享受中国东盟协定税率5%，关税税率为10%；RCEP生效后，区域价值成为远超过40%，可以享受零关税，增强了产品的竞争力。



#### 成品原产地适用的规则：

- CN-ASEAN：税则归类改变或区域价值成分40%
- RCEP：税则归类改变或区域价值成分40%

#### 适用的贸易协定：

- 1 CN-ASEAN 中国-东盟自由贸易协定
- 2 AP 亚太贸易协定
- 3 RCEP

## 服务贸易

RCEP服务贸易章节包括市场准入、国民待遇、最惠国待遇、透明度清单、当地存在、国内法规等规则，以及金融服务、电信服务和专业服务三个附件。

就**市场准入**而言，日本、韩国、澳大利亚、新加坡、文莱、马来西亚、印尼等**7个成员采用负面清单**方式承诺，中国、新西兰、越南、菲律宾、柬埔寨、泰国、老挝、缅甸等**8个成员采用正面清单**承诺，并将于协定生效后6年内转化为负面清单。

就**开放水平**而言，15个成员国均作出高于各自“10+1”自贸协定水平的开放承诺。其中，中国服务贸易承诺服务部门数量在入世承诺约100个部门的基础上，**新增了研发、管理咨询、制造业相关服务、空运等22个部门**，并提高了金融、法律、建筑、海运等37个部门的承诺水平，**达到了中国已有自贸协定的最高水平，且开放程度超出国内现行的外商投资标准**；其他成员也就中国重点关注的建筑、医疗、房地产、金融、运输等服务部门作出了高水平的开放承诺。

整体而言，RCEP服务贸易规则消减了各成员影响跨境服务贸易的限制性、歧视性措施，为缔约方向进一步扩大服务贸易创造了条件。

## 投资

RCEP投资章节涵盖投资自由化、保护、促进和便利化四个方面。值得关注的是投资自由化部分，15个成员国均**采用负面清单**方式对制造业、农业、林业、渔业、采矿业5个非服务业领域投资作出较高水平开放承诺并**适用棘轮机制**，开放水平远高于东盟现有“10+1”自贸协定，同时也是中国首次在自贸协定项下以负面清单形式对投资领域进行承诺；每一缔约方给予另一缔约方投资者和所涵盖投资以**国民待遇**；明确**禁止业绩要求**，包括禁止限制进出口比例和当地含量、禁止要求进出口与投资相关的外汇流入相联系、禁止要求技术等专有知识转让等。RCEP已成为全球最具吸引力的投资区域

### 几点思考

- RCEP在货物贸易、服务贸易、投资等领域的一系列规则安排，将助力增强域内产业链和供应链的韧性，但最终**区域内能否形成完整的闭环型产业链和产业链**，仍有赖于各成员国自身的产业发展水平。
- RCEP协议生效仍需15个成员国中至少9个成员依照各自适用法律程序核准、接受或批准。其中，至少包括6个东盟成员国，以及中国、日本、韩国、澳大利亚和新西兰中的至少3个国家。而在**RCEP正式生效后，预计成员国仍需经历一段适应期和磨合期**。
- 未来一段时期，中国国内预计将陆续建立RCEP地方经贸合作先行区。对于地方政府而言，需要深入思考如何以自主开放平台叠加RCEP，在更大范围和更深层次形成政策联动效应。
- 对于企业而言，应**重视研究并充分利用RCEP规则**，包括：结合RCEP关税减让安排重新评估并整合现有商业模式；利用区域累积原产地规则和贸易便利化措施重构产业链和供应链，降低最终产品的生产成本和贸易成本等。

## 2 中东欧

### “一带一路”倡议对中国与中东欧地区商贸的影响

长久以来，中东欧国家是“一带一路”建设的重要伙伴。2011年，中国提出与中东欧16国互相合作，这些国家包括阿尔巴尼亚、波斯尼亚和黑塞哥维那、保加利亚、克罗地亚、捷克、爱沙尼亚、匈牙利、拉脱维亚、立陶宛、马其顿、黑山、波兰、罗马尼亚、塞尔维亚、斯洛伐克及斯洛文尼亚。2012年，相关国家领导人在华沙举行首次会晤，标志着“16+1合作”机制正式启动。在该机制下，中方将以商业化模式参与合作，为采用中国产品及装备的投资项目提供优惠的融资支持。2019年，该机制加入希腊，成为“17+1合作”模式。

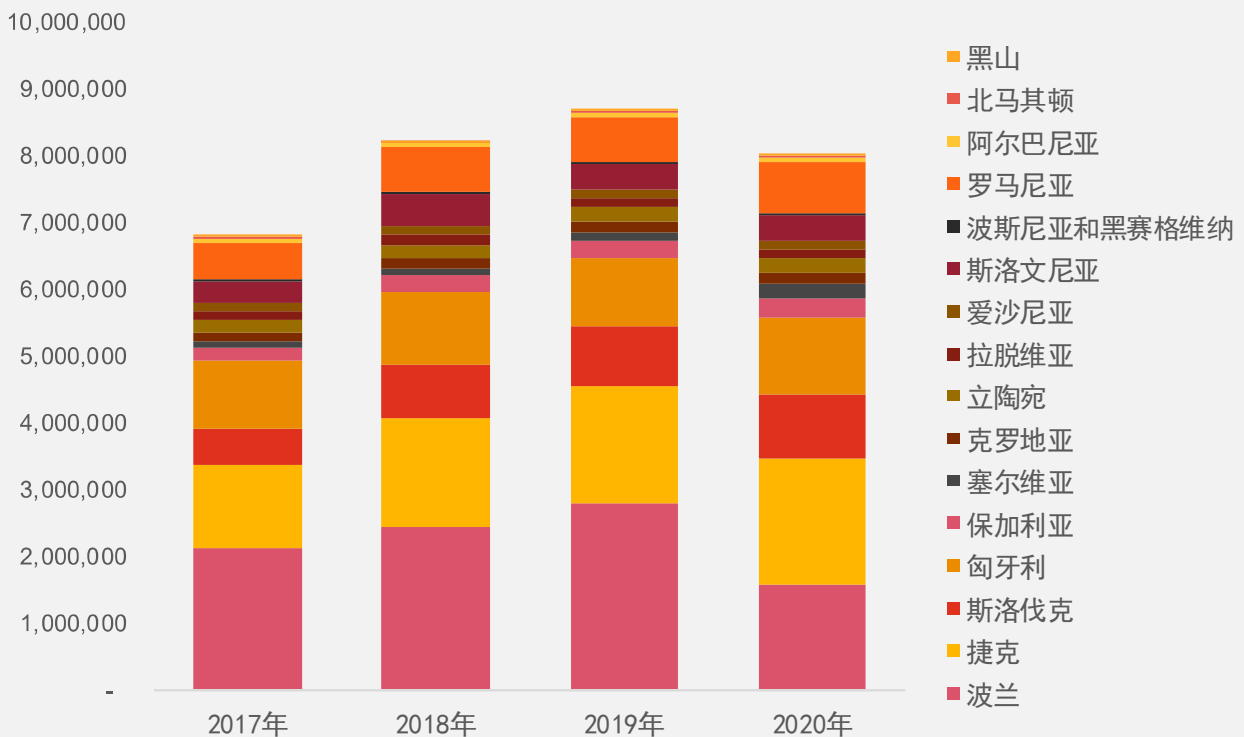
随着中国与中东欧国家政治友好关系日益加强，双方的经贸发展登上新台阶。自“一带一路”倡议启动以来，不仅中国对中东欧国家的出口得到很大增长，中东欧各国对中国的进口也有了较大提高。



## 贸易联通

除少数国家外，2017年至2019年，中国与大多数中东欧国家双边贸易额保持上升趋势。2020年，受各国疫情影响，进出口贸易总额有所放缓，但整体仍达到2019年全年贸易额的92.3%。

中东欧16国2017-2020年对中国进出口贸易总额（万美元）

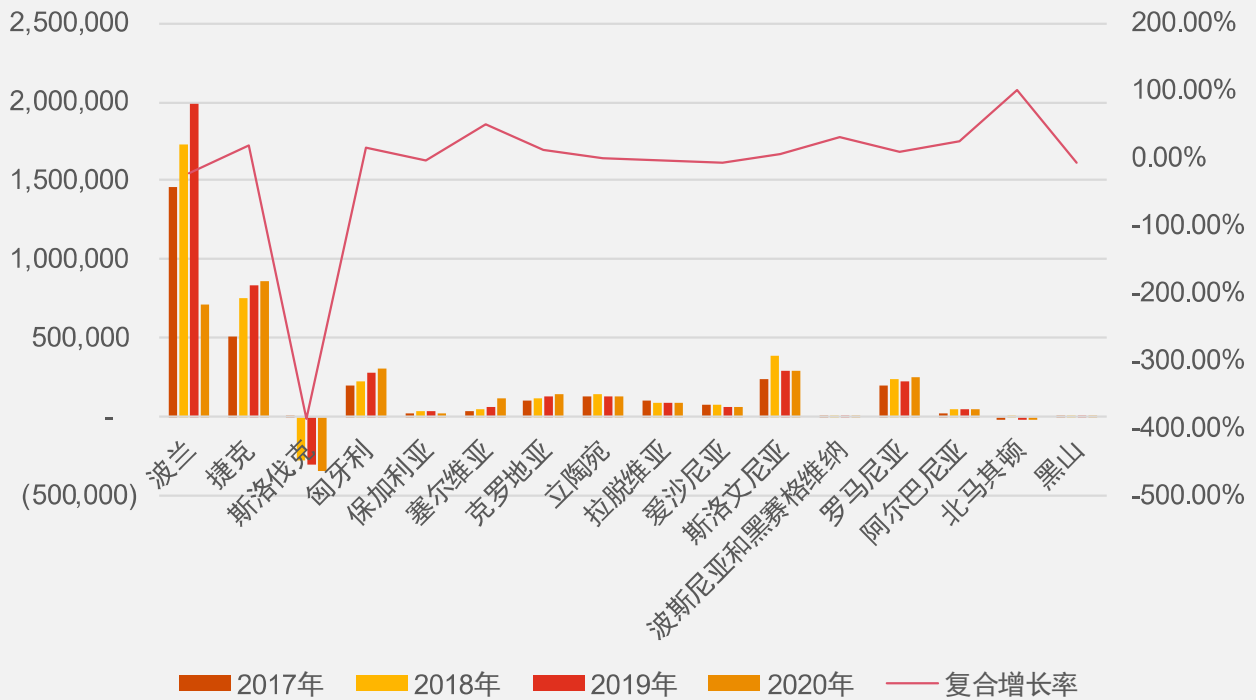


资料来源: 万得数据库, 普华永道整理

从进出口贸易净额来看，除斯洛伐克、北马其顿等国家/地区外，中国与区域内其他国家双边贸易额基本维持出口贸易顺差，但这种顺差并不是中国对当地国家的单一出口增长，而是复合型的均衡发展，具体表现在中国对来自中东欧国家的金属、矿产、化工和食品饮料等产品的需求上升，中东欧国家对中国市场的兴趣和需求的同步加强。



中东欧16国2017-2020年进出口贸易净额及复合增长率（万美元）



资料来源：万得数据库，普华永道整理

就整体中东欧地区来看，2017-2020年，中国与中东欧16国的进出口顺差年度增长10.89%，同期中国从中东欧国家的进口增长了13.06%，而出口仅增长了2.68%，同期中国从中东欧的贸易进口额显著增加。

从中东欧各国具体进出口数据来看，2017年至2020年，中东欧16国中有9个国家保持了正向的进出口净值的复合增值率，其余7国复合增长率均为负数。

在复合增长率为正数的9个国家中，中国的出口贸易顺差均保持增长，其中捷克、匈牙利、塞尔维亚、克罗地亚、斯洛文尼亚、波斯尼亚和黑塞哥尼亚、阿尔巴尼亚这7个国家的三年出口复合增长率高于同期进口增长率。

以上数据也印证了2019年“17+1”中国-中东欧会议上的倡导：“与会各方注意到有必要采取有效政策，便利中东欧国家产品进入中国，以构建双方面更加平衡的经济伙伴关系。与会各方赞赏中国和欧盟为确定需进一步解决的市场准入障碍所做的努力。”中东欧区域整体贸易增长并趋向平衡。

## 中东欧16国2017–2020年进出口贸易复合增长率

	进出口净额	出口总额	进口总额
波兰	-21.30%	-13.93%	8.81%
捷克	19.07%	16.04%	11.57%
斯洛伐克	-386.44%	3.58%	35.50%
匈牙利	16.55%	6.97%	1.65%
保加利亚	-3.89%	9.80%	12.23%
塞尔维亚	49.96%	43.86%	33.01%
克罗地亚	13.50%	10.55%	-8.80%
立陶宛	-0.62%	4.15%	24.08%
拉脱维亚	-4.27%	-2.86%	4.20%
爱沙尼亚	-7.93%	-4.97%	2.62%
斯洛文尼亚	7.16%	6.13%	0.88%
波斯尼亚和黑赛格维纳	30.07%	15.08%	8.28%
罗马尼亚	8.39%	10.71%	13.09%
阿尔巴尼亚	24.12%	7.98%	-25.99%
北马其顿	102.45%	26.22%	37.99%
黑山	-5.48%	-5.11%	-4.76%
中东欧16国	10.89%	2.68%	13.06%

资料来源: 万得数据库, 普华永道整理

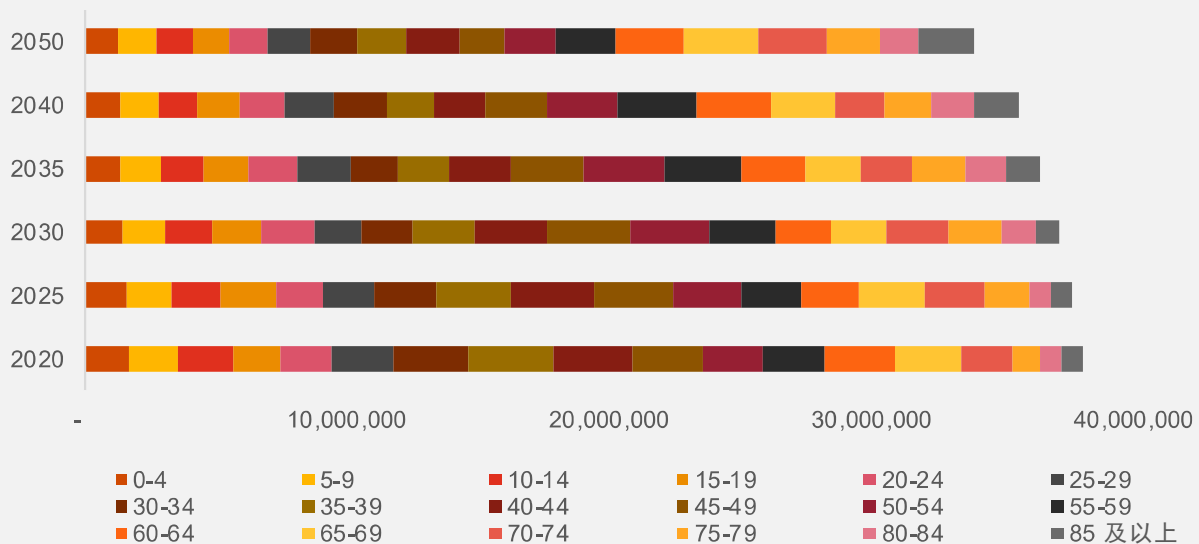
## “一带一路”倡议下中东欧地区的电商发展

近年来，基于中东欧地区稳定的互联网人口基数，中东欧区域电子商务蓬勃发展，众多当地和中国电商都视该地区为新兴市场，竞争态势良好：

**具有购买力的人口基数稳定、体量可观：**中东欧的总人口超过1.21亿，其中较大比例的国民有机会接触互联网，电子商务发展基础良好。

具有购买力的人群在总人口中占比稳定。以波兰为例，波兰人口总数约为3,800万，在欧盟中排名第六，人口分布较为年轻均衡。根据2014年波兰人口普查的数据预测，未来2020年、2025年、2035年、2040年及2050年，15岁-74岁人口占比均高于71%（2050年），最高可达到78%（2020年）。

波兰未来人口预测（基于2014年波兰人口普查）



数据来源：波兰统计局

**互联网渗透率高、人群消费能力强：**随着互联网连接性的提高以及中东欧更多消费者发现网上购物的便利性，该地区在线购物普及率正在上升。

中东欧国家教育普及率较高，互联网渗透率在近20年来有了显著提高。例如，波兰总人口中超过44%使用智能手机，约78%是互联网用户，相比21世纪初期33%的互联网用户率增长了1.3倍。其他主要国家互联网渗透率都在70-80%之间，部分数字经济较为发达的波罗的海三国甚至达到80%以上。

从B2C电商销售数据看，中东欧地区整体也呈现良好的态势，以波兰为代表的部分国家年销售额可达数十亿欧元，是目前电子商务市场发展较为迅速的区域。但从欧洲整体来看，在中东欧地区的大多数国家和地区，互联网和在线购物者的普及率仍然低于西欧水平，进一步增长空间可期。

## 中东欧区域电子商务

	波兰	匈牙利	罗马尼亚	克罗地亚	保加利亚
人口 (千人)	38,000	10,000	20,000	4,000	7,000
互联网渗透率	78%	76%	71%	75%	65%
电子商务使用比例	50% - 70%	50% - 70%	10% - 30%	30% - 50%	30% - 50%
B2C 电商销售 (百万欧元)	5,000-10,000	1,000-5,000	1,000-5,000	100-500	100-500

	立陶宛	拉脱维亚	爱沙尼亚
人口 (千人)	3,000	2,000	1,000
互联网渗透率	80%	84%	89%
电子商务使用比例	50% -70%	50% - 70%	50% - 70%
B2C 电商销售 (百万欧元)	100-500	100-500	100-500

资料来源: 全球电子商务智库

**中东欧地区电子商务本地竞争态势:** 2019年, 欧洲跨境互联网交易总营业额达到1,087.5亿欧元, 同比增长14.4%。其中, 欧洲地区跨境电商贸易表现突出, 跨境贸易占欧洲线上交易总销售额的23.55%, 与2018年的22.8%相比增长了0.75个百分点。

与欧洲北部的成熟市场和南部的增长市场相比, 中东欧区域被视为新兴市场。受资金和物流体系的限制, 当前中东欧地区的本地电子商务平台仍占有较大优势。波兰、捷克、匈牙利、乌克兰等国家和地区都拥有用户忠诚度较高的电商企业, 譬如波兰的Allegro、罗马尼亚的eMag、乌克兰的Rozetka等, 均在当地占有较大的市场份额。

**中资企业在中东欧地区电商市场的参与:** 根据商务部《中国电子商务报告2019》, 截至2019年底, 中国已经与22个国家建立双边电子商务合作机制, “丝路电商”成为贸易合作的新渠道。中东欧国家电子商务的蓬勃发展吸引了中国投资人

的目光。中东欧地区凭借着优越的地理位置、优惠的投资政策、低劳动成本和高素质人才, 已然成为另一个极具商机的市场。

以速卖通 (AliExpress) 为代表的中国电商也越来越关注对中东欧市场的投资。速卖通是阿里巴巴旗下面向国际市场打造的跨境电商平台, 针对海外买家客户, 通过支付宝国际账户进行担保交易, 并使用国际物流渠道运输发货。速卖通成立的中东欧团队已覆盖波兰、捷克等几大重点地区。2019年, 京东国际依托跨境物流也累计打通了1,000条以上国际运输线路, 新引入进口品牌超过3,000个, 成为海外品牌和优质商品进入中国市场的新助力。

## “一带一路”倡议下中东欧地区电商发展的基础和推进因素

电子商务的成功与否取决于多个领域，其中较为重要的是基础设施、交通物流、通信技术和金融保险，这四个方面的投资会极大促进跨境电商的发展。从中东欧地区现有投资趋势来看，未来电子商务将成为该区域显著的增长亮点。





## 1. 中东欧地区基础设施发展

1990年代东欧剧变后，中东欧地区基础设施发展缓慢，特别是2008年欧债危机发生后，中东欧地区除波兰外均受到较大冲击。近年来，中东欧许多国家的基础设施领域出现了再度复兴，特别是波兰、罗马尼亚、保加利亚、匈牙利等国加入欧盟之后，欧盟确立了援助东欧10国的地区发展基金计划，在基础设施建设投资方面大幅增加。不少当地道路、桥梁等基建项目都得以建设完善或升级改造。然而另一方面，由于受到全球金融危机、欧债危机以及地缘政治的影响，中东欧国家的部分基础设施建设仍然面临资金短缺的问题。为尝试解决该问题，许多国家加大了基础设施建设领域的对外开放，项目的投融资主体多元化格局开始逐步形成，特许经营模式（BOT、PPP、F+EPC）及旨在吸引外国投资者和承包商的优惠政策纷纷出台，很多中资企业也增进了与中东欧国家的合作。

自2010年以来，中东欧基建领域一直处于快速发展的阶段，中国对该地区的投资稳中有增，方式趋向多元化，中国企业陆续在该地区投资设厂，也有不少当地企业与中国企业深度合作，支持中东欧传统基建设施绿地新建或升级换代，区域内的重点建设项目包括：

### 路桥类

- 中国山东高速集团承建塞尔维亚伊维拉克—拉伊科瓦茨快速公路；
- 中国路桥城建克罗地亚南部佩列沙茨跨海大桥工程；
- 中国电气进出口有限公司建设白俄罗斯“戈梅利—日罗宾—博布鲁伊斯克—奥西波维奇”193公里铁路段的电气化改造项目；
- 中国路桥公司牵头的中国企业联合体承建克罗地亚佩列沙茨跨海大桥及其连接线一期工程项目。

### 铁路空港类

- 中国铁路国际有限公司和中国交通建设股份有限公司联营体承建匈塞铁路（匈牙利-塞尔维亚）项目现代化及改造贝尔格莱德旧段工程；
- 光大海外基础设施基金收购阿尔巴尼亚首都地拉那国际机场100%股权，获得地拉那国际机场的特许经营权至2027年。

### 能源矿产类

- 中国洲际油气股份有限公司等中企收购阿尔巴尼亚费尔市班克斯油田100%股权，布班克斯油田是俄罗斯以外欧洲陆地上最大的在产油田；
- 中国东方电气集团有限公司承建波黑斯坦纳里火电站；
- 北方国际收购克罗地亚能源项目股份公塞尼风电项目76%的股权，收购后北方国际将获得塞尼风电项目建设权和25年运营权。

### 工业园区类及其他

- 中白两国最大的经济技术合作项目：中国—白俄罗斯巨石工业园落成；
- 中国水利水电第十三工程局有限公司承建波兰弗罗茨瓦夫防洪工程全部正式交工。

基建项目的建设极大促进了未来中东欧地区的连结和交流。例如，白俄罗斯“戈梅利—日罗宾—博布鲁伊斯克—奥西波维奇”所涉及的铁路段是连接波罗的海和黑海铁路干线的重要组成部分。匈塞铁路的建设也将会加强巴尔干半岛与欧盟区的联系。阿尔巴尼亚首都地拉那国际机场自承接运营权后，三年来的机场客流量增长50%，成为欧洲客流量增长最快的机场之一。在可预见的未来，基础设施的建设投资将大大改善促进中东欧地区的整体沟通，促进商贸、物流和电子商务的发展。

## 2. 中东欧地区物流行业发展

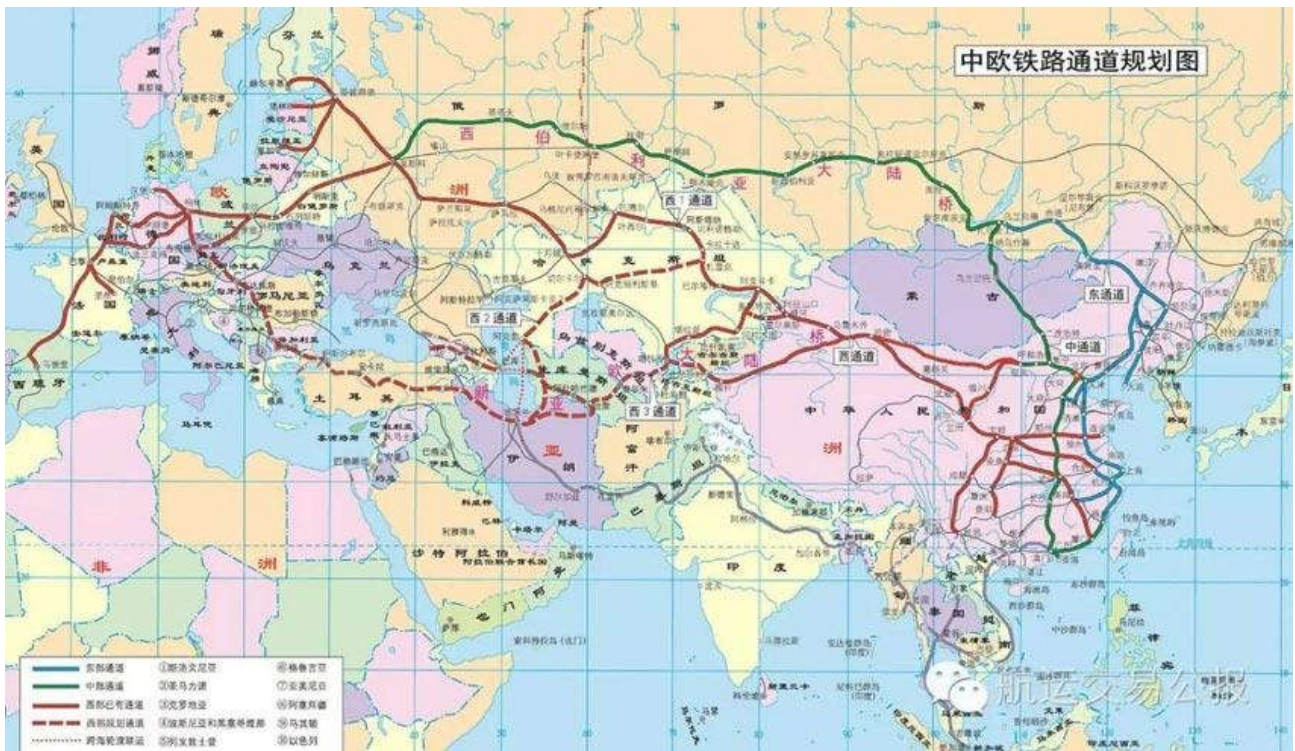
近年来，“一带一路”倡议在大部分中东欧国家都得到很大支持。中东欧地区国家众多，物流行业是“一带一路”的重要连结方式，完善的物流体系、交通运输行业的规划对接、运输便利水平的提高、物流行业的发展均得到了极大促进。

交通物流行业的合作是历年中国-中东欧会议中讨论重点。2016年，首届“中国-中东欧国家（16+1）交通部长会议”一致通过主题为“深化物流合作”的《里加交通物流合作纲要》，宣布

成立中国-中东欧物流合作联合会。2019年，与会各方达成共识，将继续支持中欧互联互通平台框架并探索在中欧间构建综合交通走廊，以使潜在使用者更加便捷地分享多式联运。

在“一带一路”倡议下，连接中国和欧洲地区运输物流的中欧班列也得到进一步发展。2014年，国家主席习近平访问欧盟，提出中欧双方应该把简单的买卖型贸易合作提升为各领域联动的复合型经贸合作，力争早日实现年贸易额1万亿美元的目标。中欧班列从此次访问后开始成型。

中欧班列道路规划图



来源：<http://cn.cetrains.com/post/jianjie-page.html>

中欧班列运行线共有东、中、西三条主要通道：

- 西部通道由我国中西部经阿拉山口（霍尔果斯）出境；
- 中部通道由我国华北地区经二连浩特出境；
- 东部通道由我国东南部沿海地区经满洲里（绥芬河）出境。



中欧班列的运行极大地节约了物流运输时间，以从中国西南地区四川省省会成都开往波兰罗兹(Łódź)的货运铁路线为例，货运列车只需10-12天就可把中国货物运到波兰，较海运快一倍。货物到达罗兹后可以通过欧洲的铁路及公路网运往位于伦敦、巴黎、柏林和罗马的仓库或客户。除波兰的罗兹外，捷克的帕尔杜比采(Pardubice)和斯洛伐克的科希策(Košice)都是中欧班列上的重要站点。斯洛伐克为配合科希策站点，还配套开展了接驳、仓储等配套基础设施投资。

截止2020年，中欧班列累计开行超过1.24万列，同比增长50%，发运113.5万标箱，同比增长56%，综合重箱率达到98.4%。目前中欧班列专用运行线增至73条，沿线设立4个分支机构，5个物流分拨中心，连通亚欧大陆37个国家和地区<sup>12</sup>。

中欧班列在疫情期间仍然正常运营，到2020年5月底，共有10列国际邮包专列从重庆发出。在全球海运、空运受阻的情况下，中欧班列成为国际邮件疏运新通道，在维护全球供应链稳定上发挥了重要作用，推动了沿途各国电子商务的发展。未来，中欧班列将继续发挥重要作用。

在国际配送线路日益完善的大背景下，以中国邮政、菜鸟、圆通国际、顺丰航空为代表的中国优质物流企业，与中东欧物流企业紧密合作，优化全球供应链服务，扩大跨境物流配送网络，实现境外“最后一公里”配送服务，极大地提升了中东欧消费者的购物体验及对中国跨境电商的信任。

### 3. 金融服务和通信科技

电子商务的两个重要支撑行业是金融服务和通信。安全便捷的支付体系、有效智能的技术平台将极大推进中东欧电子商务整体行业的进步。

目前，欧洲地区在线和移动支付额日益增加，预计到2024年将达到近1万亿美元<sup>13</sup>。支付供应商之间的竞争日趋激烈。中东欧在线购物者可选择多种付款方式，消费者主要考虑的因素是安全性和便利性。借记卡、信用卡以及电子钱包(如PayPal)等支付方式处于领先地位。

在整体政策上，中国与中东欧一直在自愿基础上加强双方政府金融部门的合作，探讨以伙伴身份参与合作的可能性。2017年在匈牙利布达佩斯召开的第六届“中国-中东欧国家领导人会晤”期间，国家开发银行牵头设立“中国-中东欧银联体”合作机制，并以此为合作平台开展“中国-中东欧银联体”合作，为中东欧地区基础设施、交通、通信、能源、矿产、农业、中小企业等领域项目提供了融资支持，极大促进了中国与中东欧地区的经济社会全面往来。中国银行、中国工商银行、中国建设银行、中国进出口银行、国家开发银行等各大中资银行纷纷设立驻外机构，积极推动海外布局。

在互联网支付方面，中国的第三方收款企业一直不断加强海外平台的拓展，采取“开户、收款、结汇、融资”四位一体的模式，促进资金及时到账。在国内，传统的银行等金融机构也结合自身优势，为国内中小跨境电商企业提供更系统、更稳定的信贷服务。

随着数字化经济的推进，中国也在多方面尝试将国内较为流行的获客方式推广到中东欧区域，随着抖音等社交工具在中东欧国家的流行，直播和网红带货等营销方式在当地被众多消费人群接受，推动了中东欧区域电子商务的发展。

12. 资料来源：中华人民共和国商务部，中国国铁集团

13. 资料来源：European online payment method 2020



## 2021年 中欧投资协定的展望

2020年12月30日，中国、德国、法国和欧盟重要领导共同宣布《中欧全面投资协定》（以下简称“中欧投资协定”或者“协定”）谈判如期完成，标志着中欧投资合作将迈入高质量的发展新阶段。下一步，中欧双方将开展文本审核、翻译等工作，并力争推动协定尽早签署。协定签署之后，将在中欧双方完成各自内部批准程序后生效。

中欧投资协定对标国际高水平经贸规则，是一项全面、平衡和高水平的协定，特别是其市场准入、劳工保护、争端解决、国有企业竞争中立、加强补贴透明度、投资监管可预期性等方面改革内容，将为中国下一步对标国际规则开展制度性改革提供样板，亦为中国构建在双循环下更高水平对外开放新格局注入动力。由于波兰、捷克、匈牙利等国家均为欧盟国家，同时乌克兰、塞尔维亚、罗马尼亚等国家均曾积极表达加入欧盟的意愿，这次协议的签订也会对促进中东欧与中国的投资与贸易产生积极影响。

综上所述，“一带一路”倡议促进了中东欧区域的贸易发展，以及中国与中东欧区域在基础设施、交通物流、通信科技、金融服务这四个方面的投资与交往。这些互动因素为中东欧区域电子商务的蓬勃发展奠定了基础，并将在未来进一步促进“一带一路”的建设。

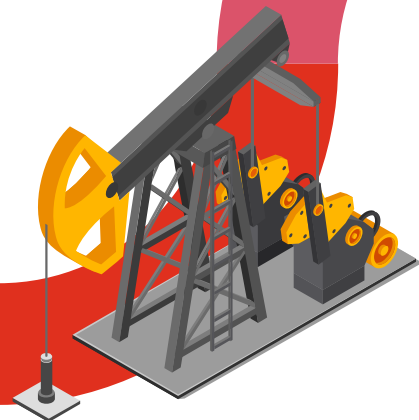
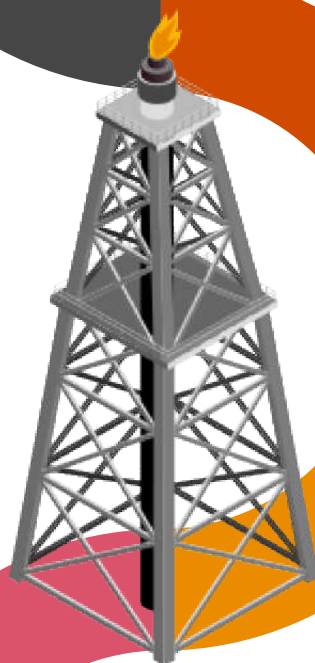
## 3

## 中东及北非地区

无论是在古丝绸之路还是在新丝绸之路的“一带一路”倡议下，中东及北非地区都是一个重要的战略节点。该地区地理位置优越，不但是连接亚非欧三大洲、东西半球和欧亚大陆东西两端的交通要道，还拥有独特的资源禀赋——世界油库。

“一带一路”倡议提出的时间恰逢阿拉伯国家纷纷转向发展非油经济，包括埃及“振兴计划”、沙特“2030愿景”、科威特丝绸新城建设、阿联酋“2030愿景”、约旦“2025年愿景”等战略规划。“一带一路”所倡导的互联互通、优势互补、加强合作、密切往来的宗旨得到了阿拉伯国家的积极响应。

在“一带一路”沿线国家中，中东及北非地区（MENA）的阿拉伯国家可以说是最早响应倡议的地区和国家之一。同时，通过《共建“一带一路”愿景与行动》（2015年3月）和《中国对阿拉伯国家政策文件》（2016年1月）的顶层设计，中国与阿拉伯国家的战略合作关系在政府层面、经济层面和文化层面均得到高度提升，自2015年以来，高层互访不断，双方签署了若干项重大项目合作，以“中阿论坛”和“中阿博览会”等为基础促进了双边民间投资和贸易活动，合作领域已经从传统的石油能源拓展到基础设施、物流、金融、工业及矿产合作、贸易和投资便利化等重要领域。同时，中国与部分阿拉伯国家在核能、航天、卫星和新能源等高新技术领域也展开合作。





# “一带一路”倡议对中国与中东北非地区贸易和投资的影响

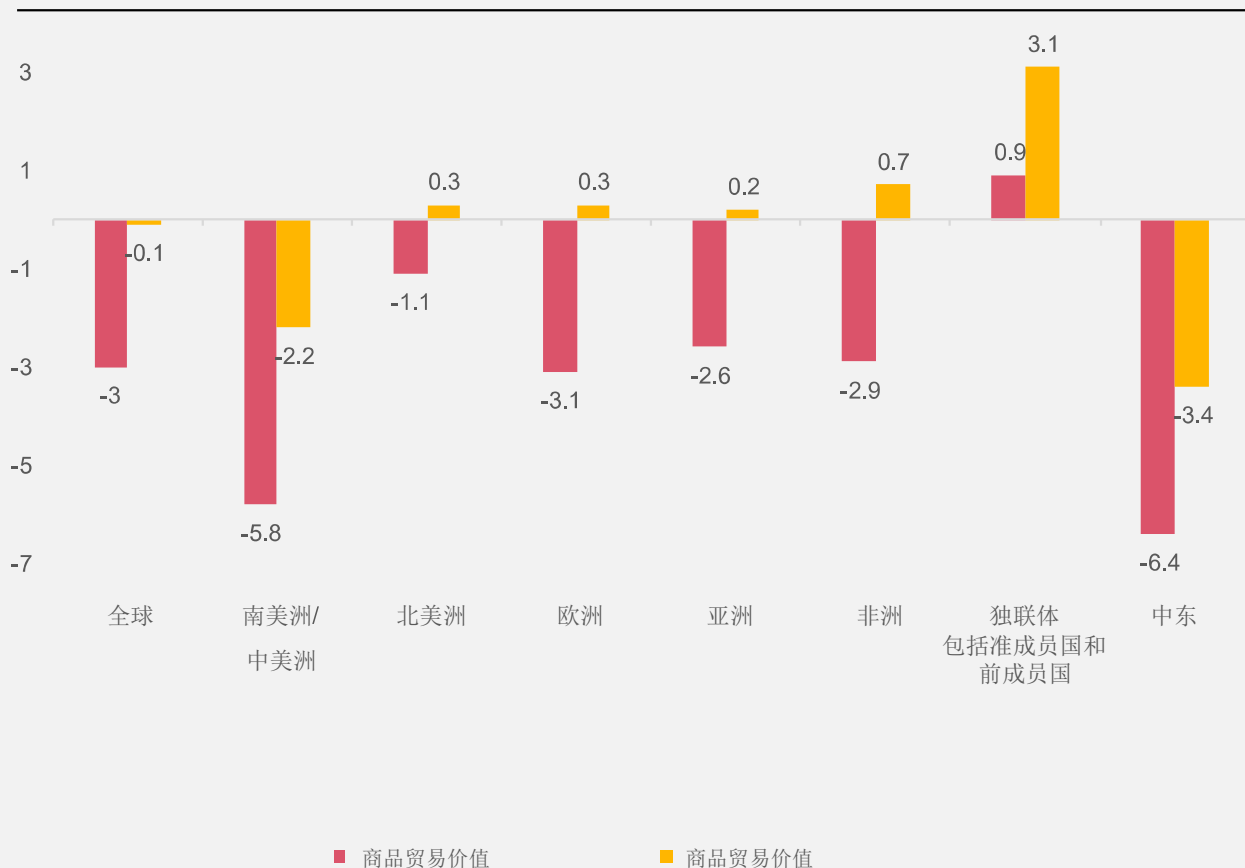
## 贸易联通

中国与中东北非地区经贸合作主要以能源为基础开展。中东北非地区是世界石油探明储量最大的地区，且已经成为石化产品的主要出口地区，其中乙烯产品约占全球比重20%。强劲的需求与丰富的供给资源可以有效补充中国在能源方面的需

求，从历史贸易数据上也可以看出中国与该地区的贸易关系相对稳定。该地区的GCC国家（巴林、科威特、阿曼、卡塔尔、沙特和阿联酋）以及阿尔及利亚、伊朗和伊拉克为主要的石油出口国。

根据世贸组织发布的《2020全球贸易数据》，亚洲是中东和北非地区最大商品贸易伙伴（占中东和北非地区进出口的55%），其次是欧洲（31%）和北美（8%）。独联体国家和南美洲/中美洲等其他国家则占剩余的6%。中东地区2019年的贸易量和贸易额较2018年有所下降，降幅分别为3.4%和6.4%。

2019年按地区划分的商品贸易（年度百分比变化）

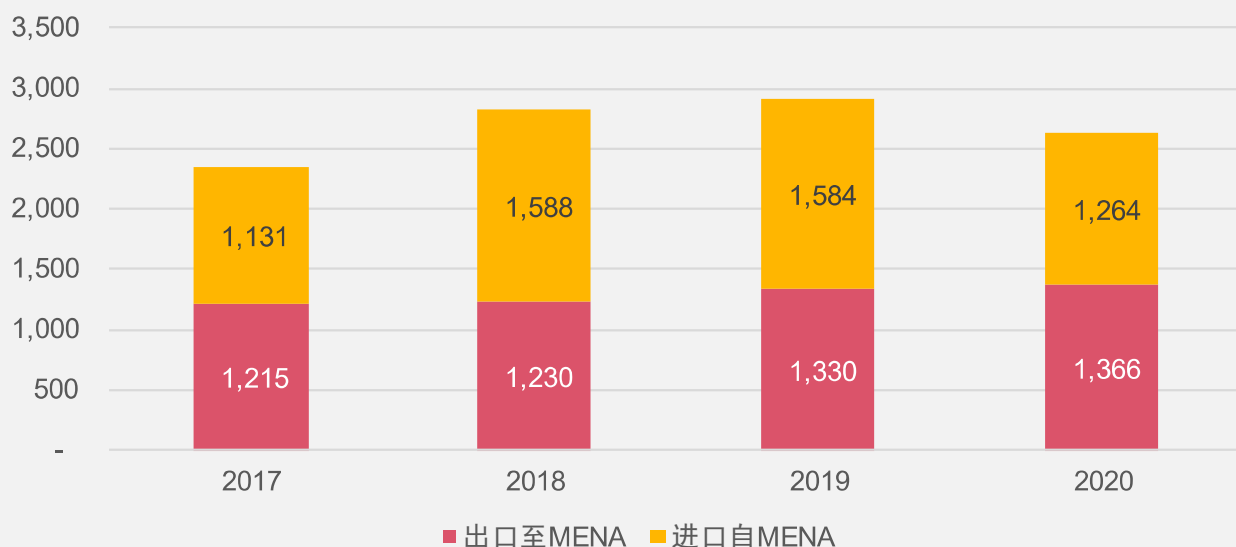


数据来源：世贸组织

值得注意的是，在贸易量和贸易额下降的同时，该地区与中国的贸易额正在稳步提升。2018年贸易数据显示，中国与该地区前四大贸易伙伴的贸易额达到1,770亿美元，占中国对中东地区贸易总额的约65%。沙特是中国在中东地区的最大贸易伙伴，其中原油贸易占主导地位，沙特在2019

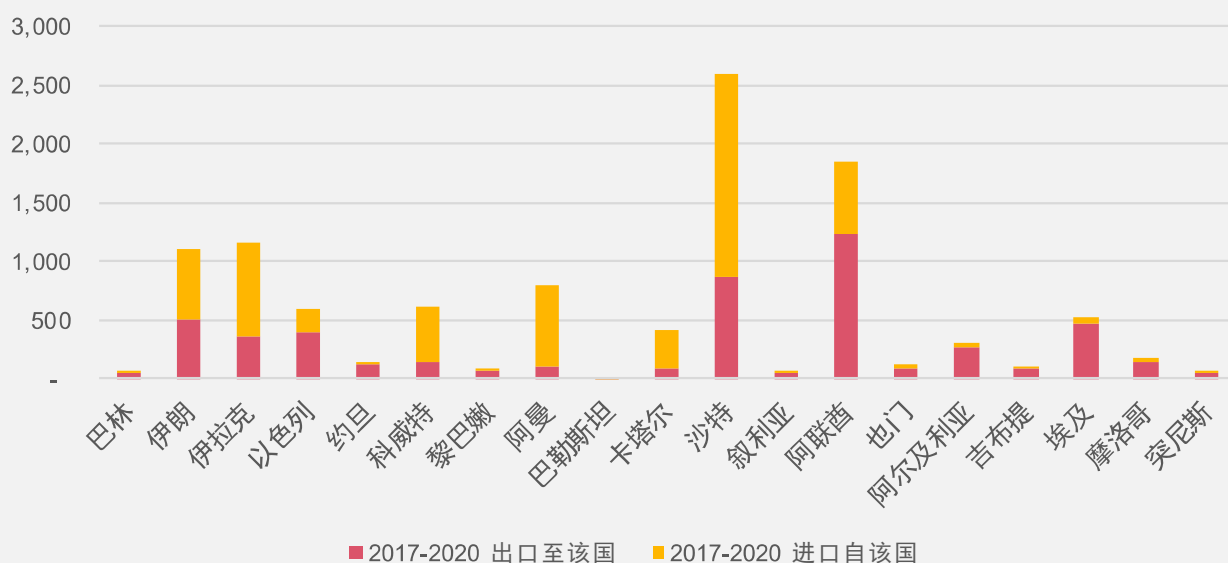
年取代俄罗斯重新成为中国进口原油最多的来源地。阿联酋是中国在该地区的第二大贸易伙伴。如单独以出口贸易为口径计算，则阿联酋是中国在该地区的最大贸易出口国。其他国家如伊朗、伊拉克、阿曼、以色列、科威特、埃及和卡塔尔也是中国重要的贸易伙伴。

中国与MENA地区双边贸易量（2017-2020，亿美元）



数据来源：中国海关

中国与MENA地区国家双边贸易量（2017-2020年，按国别，亿美元）



数据来源：中国海关

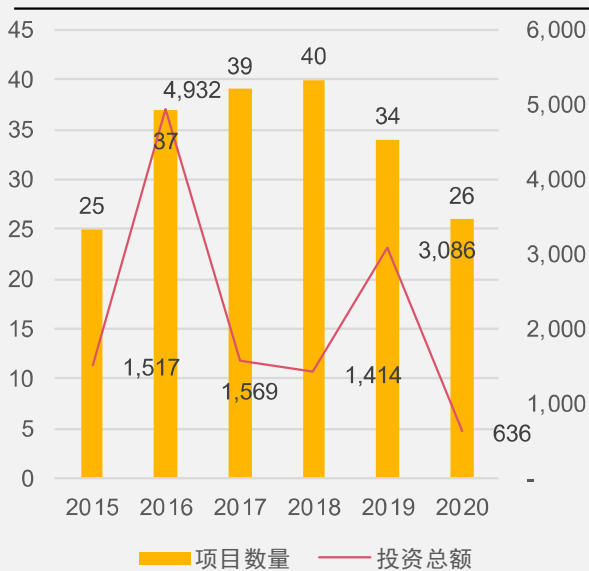
中东和北非地区国家自然资源丰富，特别是化石能源资源。从进出口商品结构上看，中国主要从该地区进口原油及其相关制品。伴随中东地区化工行业的发展，石化产品已经成为该地区的主要出口产品之一，其中乙烯产品约占全球比重的

20%。从进口商品结构上看，由于该地区国家工业基础普遍较为薄弱，产业结构畸形现象突出，因此中国对该地区的出口以工业制成品为主，包括机电产品、医疗器材、计算机、轻纺产品、五金工具、家电产品、玩具、工艺品等。

## 双边投资

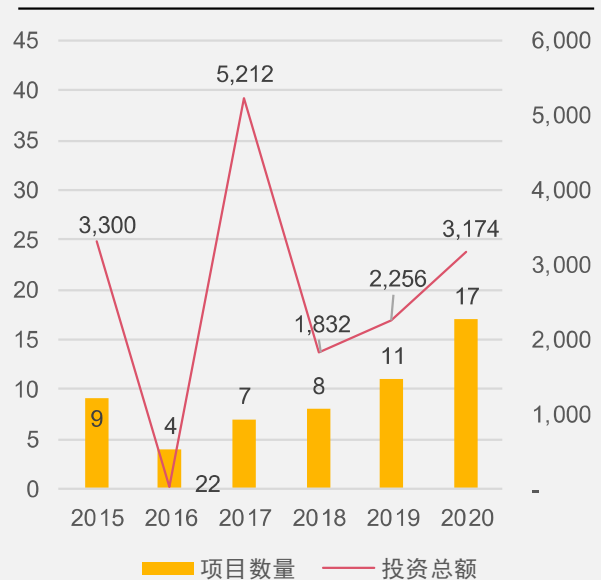
根据不完全统计，中国对中东及北非地区的私募股权投资和并购交易在过去几年每年均维持在数十起的规模，其中私募融资项目的数量占到整体交易数量的80%。大部分的投资交易均由财务投资人（股权基金或风险投资基金）主导，交易标的大多为该地区医疗和技术类创业企业，融资轮次以A轮，B轮和C轮为主。股权交易项目以中国国有企业为主，并购标的以能源类为主，工业品、物流和教育均有涉及。

中国对MENA地区的股权投资  
(2015-2020, 百万美元)



数据来源: Capital IQ, 普华永道分析  
注: 部分交易为未披露交易金额, 因此图中交易金额的统计与实际投资额有一定偏差

MENA地区对中国的股权投资  
(2015-2020, 百万美元)



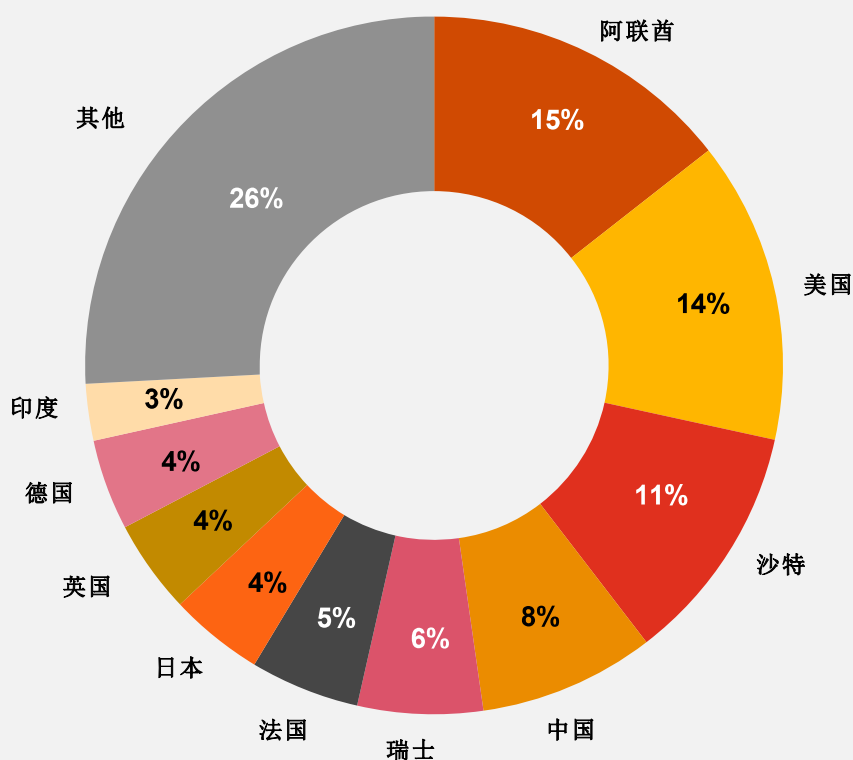
数据来源: Capital IQ, 普华永道分析  
注: 部分交易为未披露交易金额, 因此图中交易金额的统计与实际投资额有一定偏差

私募股权融资项目在中东及北非地区对中国（含港澳地区）的投资中占55%，投资人主要以该地区的主权基金、当地家族企业和上市企业为主。中国的互联网企业、人工智能技术企业、新能源汽车等均是中东及北非地区财务投资人感兴趣的领域。在实体行业上，并购交易标的涉及地产、消费品、工业品、水务，教育、物流等多个领域。

除私募融资和股权投资外，中国也是中东和北非地区较主要的外商直接投资来源国之一。部分中国企业已经看到中东地区的发展潜力和优势资源，并通过直接投资落地，其中比较突出的案例如天津泰达在埃及投资的苏伊士运河经济区。普华永道埃及事务所主管合伙人Maged EzzEldeen先生表示，天津泰达在埃及投资的工业园区截止到2018年已经引入77家企业，落地投资10亿美元，园区企业当年销售额达10亿美元，为埃及贡献10亿埃镑税收。泰达园区引入的直接投资项目切实为埃及当地带来了工作机会，目前已解决直接就业3,500人，产业带动就业约3万人，不但促进了当地经济发展，还丰富了埃及产业建设。

总部位于科威特的The Arab Investment & Export Credit Guarantee Corporation (Dhaman) 于2020年上半年发布的《2020阿拉伯国家投资情况报告》显示，中国在2019年成为阿拉伯国家第四大FDI投资来源国。

2019年阿拉伯国家FDI主要来源国

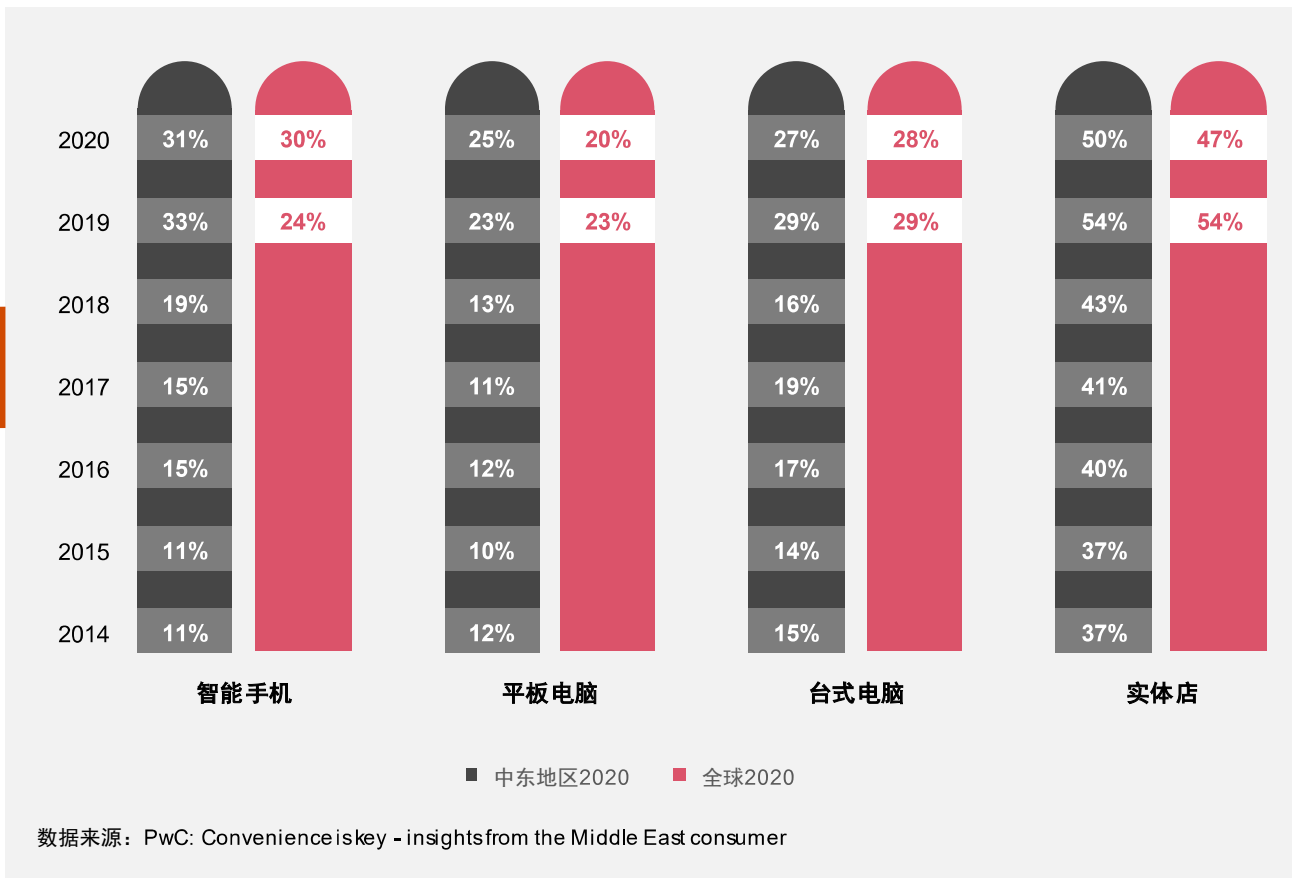


数据来源：Investment Climate Report 2020 in the Arab Countries by The Arab Investment & Export Credit Guarantee Corporation (Dhaman)

# “一带一路”倡议下的 中东及北非地区投资重点 行业

## 电商行业

近年来电子商务在中东北非地区发展势头迅猛，GCC国家尤为突出，主要原因是：该地区较高的人均可支配收入带来巨大消费潜力、运输物流网络不断高速发展、互联网的渗透率不断提高，以及青年人口数量巨大。该地区市场还处于快速增长期，已经形成规模的行业领导者为数不多，因此对于新进入者吸引力较大。根据普华永道2020全球消费者洞察报告显示，虽然半数的中东地区消费者还是会选择线下实体店消费，但是线上消费方式的比例已经大幅提升，且线上消费方式占比达到或超越全球平均水平。





在电子商务发展最迅猛和最成熟的中国，部分投资人已经认识到中东和北非地区广阔待开发市场的潜力。近年来在该区域电子商务、线上娱乐、物流等领域均能够看到中国企业的身影。例如以浙江执御为代表的中国电子商务企业在中东地区成为“线上丝绸之路”不可或缺的力量。通过线上购物平台，促进了双边贸易发展，也为当地创造了超过5,000个岗位的就业机会<sup>14</sup>。由中国创业者在中东地区创办的物流企业iMile引入先进物流仓储管理技术，有效提升了当地派送行业的服务标准和用户体验。同时，我们看到在国内方兴未艾的线上娱乐和游戏平台也在积极开拓中东市场，比如字节跳动旗下的抖音（Tik Tok）、虎牙直播等。

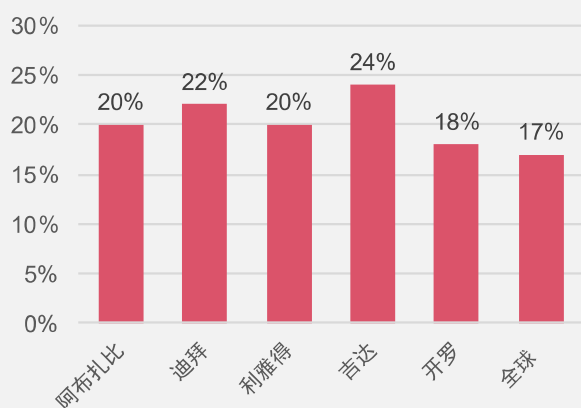
在中东和北非地区的众多国家之中，阿联酋，沙特和埃及是从事电子商务业务的企业不能忽视的主要市场，其中：

- **阿联酋**是目前阿拉伯国家中最大的电商市场之一，拥有超过800万的互联网用户，其中2/3的用户会考虑或选择网上购物。随着诸如Namshi、Noon、Ounass、Souq（已被亚马逊收购）、Shein、Jolleychic等数字零售平台的崛起，以及一些传统企业在当地开发设立线上零售平台，如阿联酋航空投资的Food Craftd等，预计到2022年阿联酋电商市场容量将逼近300亿美元。

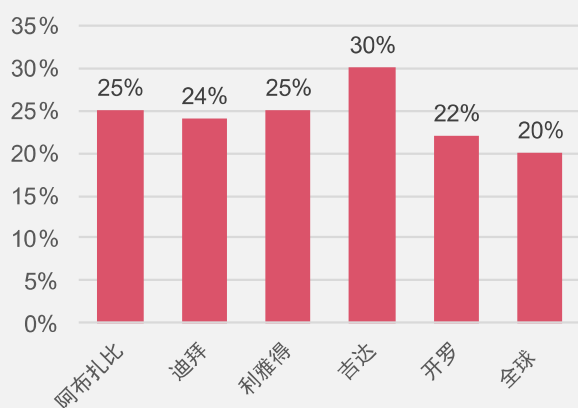
- **沙特**的年轻人口（35岁以下）占国家总人口的比例超过70%，且这些年轻人大多受过良好的教育且精通互联网技术，这些因素可促使沙特成为线上消费和线上娱乐的后起之秀。根据调查，作为全球智能手机渗透率最高的国家之一，当前沙特消费者通过线上获取产品信息并发生购买行为的比例提升很快。此外，除了本地商户的线上消费外，跨境销售也是沙特在线市场的另一个特点，其电商市场超过50%的份额来自于跨境购物。
- **埃及**电商行业的发展水平要略落后于阿联酋和沙特，但是由于人口基数大，因此该国的电商市场近年仍以指数级的速度发展。虽然埃及只有一半的人口会使用互联网，但从互联网用户的数量上来看，埃及在整个中东和北非地区排名第一。

普华永道2020全球消费者洞察研究选取了这三个国家不同城市的消费者，分析其消费习惯的变化趋势。调查结果印证了上述三个国家电商市场的主要特点：在过去12个月的线上消费行为中，沙特用户要高于阿联酋和埃及用户；在选择线上消费的比例上，阿联酋和沙特的用户要远高于埃及用户。

在过去12个月中，通过线上消费购买生活用品的比例



使用平板电脑进行线上消费的比例

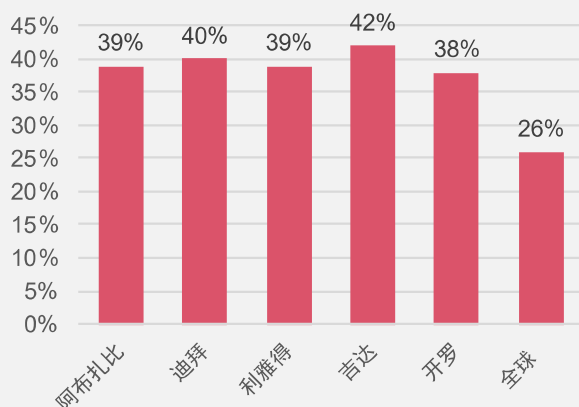


数据来源：PwC: Convenience is key - insights from the Middle East consumer

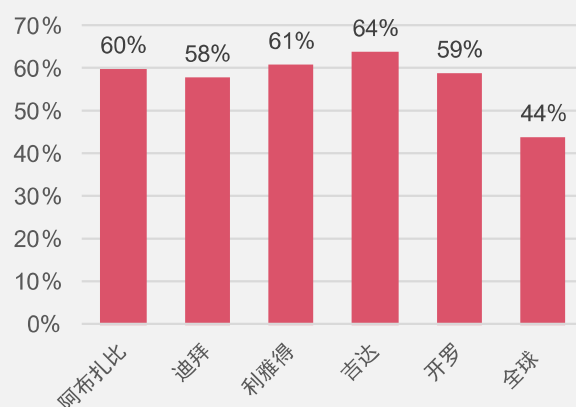
14. 来源: <https://www.chinadaily.com.cn/a/2018/10/08/WS5bbab42ca310eff303280f73.html>

同时，该调查还显示线上消费平台已经成为线下的实体店为留住现有客户并吸引新客户的方式之一，线上平台的发展进一步改变了消费习惯。在与日常生活息息相关的消费领域，如网络订餐，线上消费也越来越多地成为中东和北非地区居民选择的主要方式。

通过实体店的线上APP进行购物



线上下单-线下取餐的比例



数据来源：PwC: Convenience is key - insights from the Middle East consumer

虽然整体交易量及与电子商务有关的行业（物流、在线支付）还远远落后于中国、英国和美国等成熟市场，电子商务在中东及北非地区却正处于蓬勃发展阶段。2020年初爆发的新冠疫情使得该地区电子商务销售额得到迅猛增长，沙特和阿联酋的年度增长率均达到了两位数。疫情爆发及政府关于隔离的管控措施使该地区在线购物者数量进一步提升，可以说该地区电子商务行业在健康危机期间获得了发展和扩张的机会。这种趋势是不可逆的，并不会伴随疫情的结束而终止。

无论是本地线上消费和跨境电子商务，中东和北非地区都应成为中国重视的主要市场之一。通过参与该地区支柱产业的建设，如基础设施相关的交通运输、电力、5G网络以及线上支付等，逐步促进这些国家软件和硬件的提升，打造更加适宜的行业环境，促进电子商务发展，从而进一步加强和扩大中国与该地区的贸易合作关系以及产品范围。

## 基础设施建设行业发展情况

以交通和物流为代表的基础设施行业的发达程度是支撑电子商务和跨境贸易跨越式和持续发展的重要因素之一。在“一带一路”倡议下，中国企业积极参与中东及北非地区的基础设施建设，通过投资或承包工程承接了诸多重大项目。

纵观中东及北非地区国家的发展历史，在该地区各国独立之初，国家基础设施普遍为西方发达国家遗留，但设施相对落后。在发现油气资源且经历过高油价阶段后，这些国家加大了对基础设施的改善投入，迎来了一段发展较快的阶段。但从其现状看，该地区很多国家在人均公路密度、铁路密度、电力消费、电信、网络基础设施等指标上远低于发达国家，甚至低于某些发展中国家。

## 交通运输和物流行业

运输和物流行业推动交通运输发展和促进贸易增长方面发挥了不可或缺的作用。电子商务和跨境贸易高度依赖物流服务，而物流服务的效率和质量又高度依赖基础设施的发达程度。在中东和北非地区，运输和物流行业近年来被各国政府视为推动从能源型行业到贸易、出口、进口和旅游业的多元化发展的主要抓手。

中东地区的运输服务市场从2010年的1,094亿美元增长到2019年的2,721亿美元，复合年增长率为10.6%。虽然2020年爆发的新冠疫情在一定时间段内限制了该地区货物和人员的流动，短期内对运输服务市场造成了巨大的负面影响。但伴随疫情后经济复苏，商务和休闲旅行的恢复，预计该市场将在2021年开始增长。

在公路和铁路建设方面，近年来，中东地区加大公路网的建设，但发展不均衡，公路密度总体较低还是主要问题。铁路建设也相对滞后，虽然21世纪以来，GCC国家纷纷宣布了规模的铁路建设计划，从铁路密度、铁路质量、运营速度、乘客舒适度等角度，仍然有大幅提升的空间。中国企业承接了诸多路面交通重大项目，例如2019年中国建筑牵头的联合体中标阿联酋艾提哈德铁路（Etihad Rail）二期项目，该项目将连通阿联酋境内迪拜、沙迦、富查伊拉三个酋长国和霍法克坎港口的网络。

对比路面交通，航空和港口在中东及北非地区的发展可圈可点。作为连接欧亚的中转站，该地区已经成为全球货运的重要枢纽，共拥有114个国际和国内机场，其中阿联酋已经成为仅次于美国和中国的世界第三大航空货运国。从航空货运量和乘客运送量的增长率角度与全球其他地区做横向比较，可以看到中东均远高于同期世界平均水平，是全球航空市场增长的重要引擎。该地区主要国家港口资源丰富，目前共拥有134个港口，合计处理量达4,830万TEU。GCC国家的41个港口处理量占到68%，其中阿联酋的迪拜港（杰贝阿里港）在2019年全球十大集装箱港口排名中位列第10名。在港口领域，中国企业既参与港口建设，也对港口进行投资。由中远航运港口有限公司与阿布扎比港共同建立的CSP阿布扎比集装箱码头已于2018年12月10日投入使用，该码头是中远海运港口公司的首个国际绿地投资项目。

## 水务和电力基础设施

水和电是制约一个国家经济产业发展和生活水平提高的重要因素。中东和北非地区人口增长迅速、城市化进程加快，在各国发展非油经济、打造自身产业的推动下，整个区域对于水和电的需求迅速增长，水务项目（污水处理、海水淡化）和新能源电力项目（核电，太阳能）逐渐成为该地区基建的投资热点，也成为中国企业工程承包的热点。

中东及北非地区的国家是世界上饮用水资源最稀缺的地区。以联合国的水贫困线为标准，该地区很多国家还处于水贫困线以下。水资源的匮乏限制了经济的发展，也引发了社会问题。因此各国政府近年来在水务建设方面不断加大投入。根据行业专家的估计，整个地区水务相关建设项目（包括管网）在未来几年的投资总额可达千亿美元，其中2019年投入为191亿美元，2020年预计超过300亿美元，其中海水淡化领域占比最大。目前，中东和北非地区的海水淡化能力占全球的47%，GCC国家是区域中在海水淡化方面投资最多的国家。2020年，中国葛洲坝集团与法国SIDEM的联合体承接阿联酋一个海水淡化厂建设项目，该项目建成后将成为世界第五大海水淡化工厂，每日可为当地居民提供68.2万吨洁净饮用水。

在电力方面，中东及北非地区面临着双重挑战。该地区的电力供应存在较大缺口，产油国的短缺问题尤为突出，人均电力消费却居高不下，尤其是GCC国家。同时，外部环境压力又迫使各国寻求向低碳系统过渡。一份在全球能源平台中东能源发布会上披露的行业报告显示，该地区电力行业投资在2022年预计将达到2,600亿美元。牛津能源研究所在其《中东和北非地区的电力市场：适应转型时代》的报告中指出，当前中东和北非地区政府的在电力行业的两个首要战略：为提

高可再生能源占比及开展电力部门改革以吸引外部投资者，以及取消行业补贴并改善运营效率。例如阿曼就对其国家电力行业进行了私有化，该国电网公司的私有化改革由中国国家电网中标，投资约为10亿美元，这也是迄今为止中国企业在阿曼最大投资。在工程承包领域，中国企业也屡次中标并参与中东及北非地区的标志性工程，如上海电气担任总承包的DEWA IV期700MW光热和250MW光伏电站项目中的集热塔，是当今世界上最高的塔式光伏电站。

## 信息通信业

在进入21世纪后，中东及北非地区的国家将发展信息产业视为国民经济现代化的重要举措，由此推动区域内的信息通信行业迅猛发展。在政整体战略和布局的指导下，大多数国家都在积极扩大固定宽带基础设施的覆盖范围。伴随5G技术的成熟与推广，许多国家开始升级现有4G网络，积极为5G做准备。预计到2025年，中东和北非地区5G的用户将到达8,000万，占移动用户总数的10%<sup>15</sup>。

2020年新冠疫情爆发对电信业也造成了负面影响。但需要看到，中东及北非地区的移动基础设施拥有率远大于固定网络的人口覆盖率。在后疫情时代，人们对移动网络的巨大需求会助推对电信基础设施的需求，从而进一步加速疫情后信息通信行业在中东北非地区发展。中国企业也积极参与到该地区5G的发展建设过程中。根据新闻报道，截至2019年底，华为已与阿联酋、沙特、科威特、阿曼和巴林等中东国家的11家电信公司签署5G技术协议。2020年6月，华为又和沙特智慧城市解决方案公司签署合作协议，聚焦智慧城市合作。阿拉伯信息通信技术组织秘书长在2020年的中阿论坛上表示，“过去几年，一些阿拉伯国家在很多领域都使用了北斗导航系统。阿中可围绕北斗导航系统开展更多合作”。

15. 《爱立信移动报告》

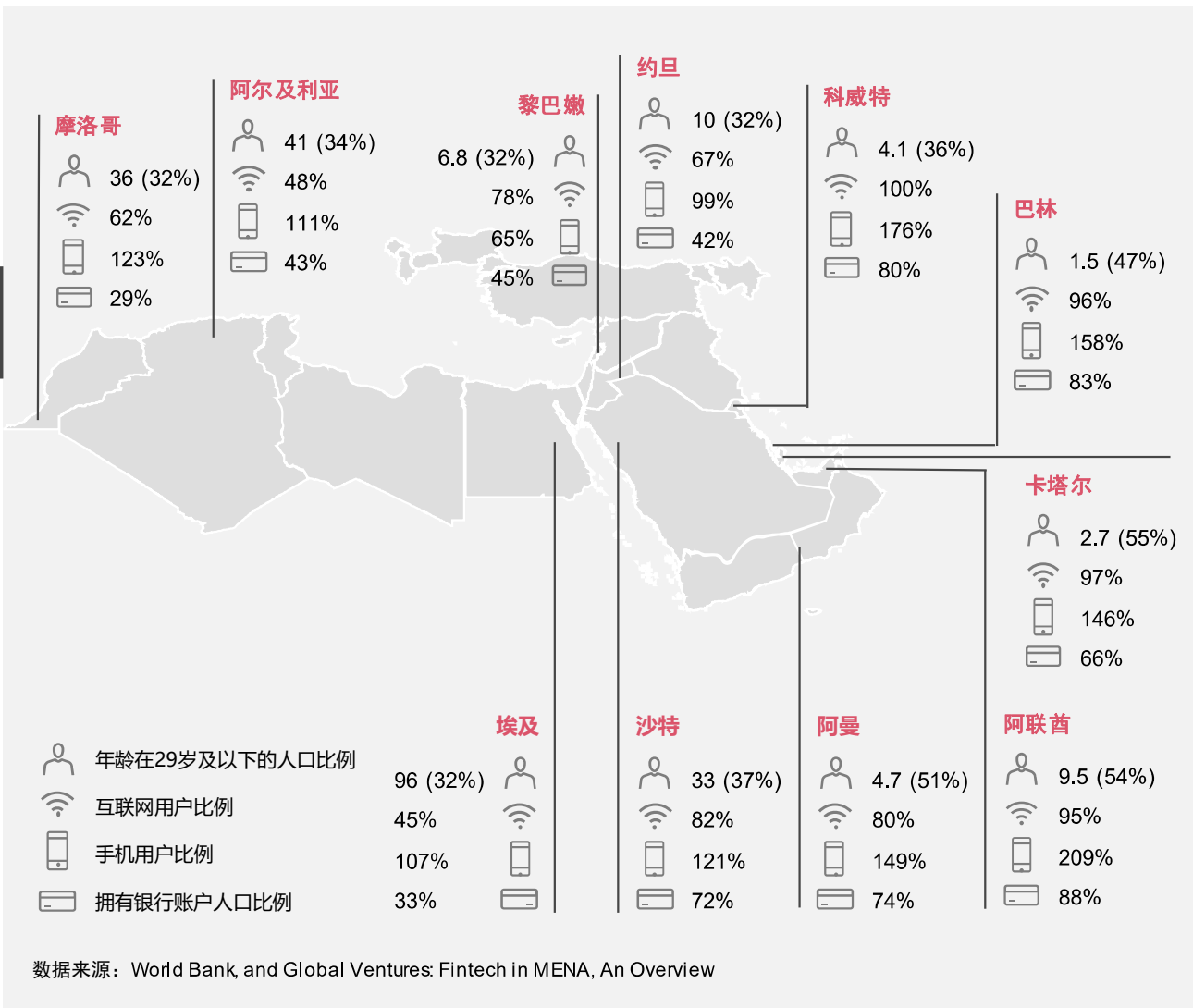


## 金融服务及金融科技

金融服务是电子商务和跨境贸易的一个重要支撑。中东地区的传统金融行业一直以该地区的GCC国家银行为主。普华永道中东事务所于2019年6月发布的一份关于中东地区交易并购趋势的报告显示，传统金融行业中以银行为主的交易并购金额占到该地区交易金额的五分之一。由于近年持续的低油价导致银行存款减少，该地区传统银行主要通过并购整合和开展数字化业务两个路径保持自身市场竞争力。传统银行通过同行业之间的整合可以快速稳住市场份额，而对该地区金融科技企业的投资或并购则可以提升银行自身金融科技技术，打造数字化金融平台。例如2018年11月，阿布扎比的AI Hilal银行与金融科技Jibrel之间达成合作伙伴关系，该合作使AI Hilal可以通过区

块链技术在二级市场上解决数亿美元Sukuk交易（类似于符合伊斯兰教义的债券的金融证书）。

而在2C端的消费上，目前中东及北非地区电商的主要支付方式依然以货到付款为主。中东地区货到付款的比例远高于发达国家3%-4%的水平，其中埃及达到85%，沙特57%，阿联酋44%，地区平均水平为62%<sup>16</sup>。但基于中东地区人口年轻化、手机用户普及化，以及良好的银行客户基础，零售企业和银行已经看到线上支付的巨大潜力。新冠疫情爆发后，中东地区越来越多的购物者开始转向数字支付，数字金融普惠性明显增加。伴随电子钱包和移动支付的兴起，各国政府也纷纷出台相应的政策并建立监管环境，确保数字金融的有序发展。



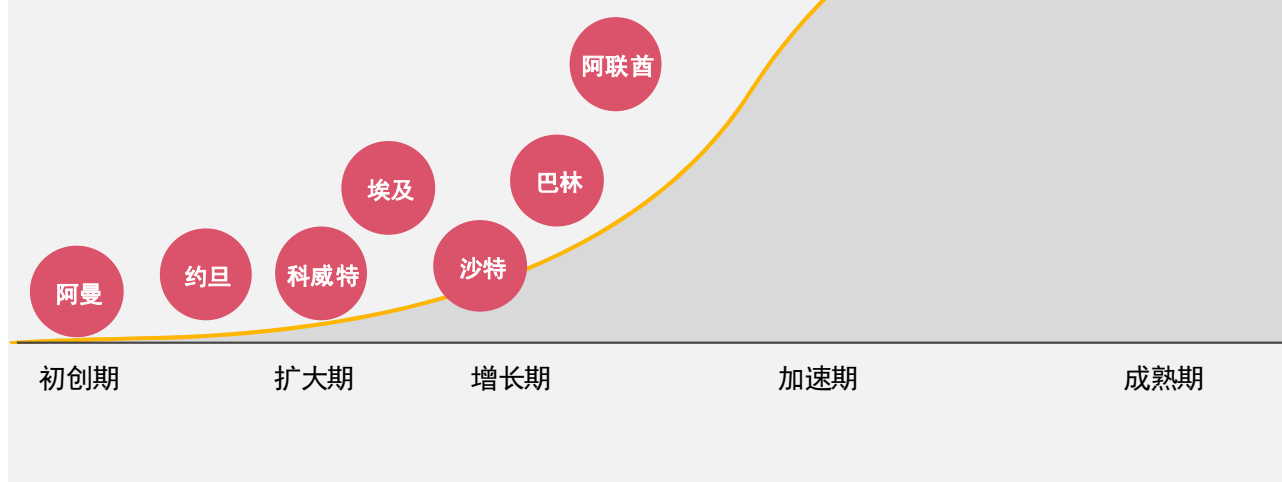
16. 谷歌和贝恩咨询公司联合发布的2019年《中东电商报告》



## 部分中东及北非国家在金融科技领域的监管情况

国家	电子支付/ 电子钱包	加密货币交易/ ICOs	众筹	监管牌照	主要兼管机构
阿联酋	已颁布	计划中	已颁布	需要	AGDM FSRA, DFSA, (CBUAE), (SCA)
巴林	计划中	未颁布, 但处于政府监管中	已颁布	需要	巴林央行
沙特	未颁布, 但处于政府监管中	暂无相关兼管	计划中	需要	SAMA
科威特	已颁布	暂无相关兼管	暂无相关兼管	需要	科威特央行
约旦	已颁布	暂无相关兼管	计划中	需要	约旦央行
埃及	已颁布	暂无相关兼管	计划中	需要	埃及央行

自2012年以来，该地区金融科技初创公司的数量以年复合增长率39%的速度增长<sup>17</sup>。目前在中东和北非地区共有310家活跃公司。



在中东及北非地区，新兴的金融科技企业涉及多个领域，包括个人金融服务及理财（购物、保险、银行服务、融资、财产规划）、电子银行（手机银行、电子钱包）、融资解决方案（众筹）、支付及汇兑、区块链及数字货币等。可以看到，虽然中东和北非地区的金融科技行业仍处于新生阶段，但基本覆盖全领域，且未来增长空间相对较

大。对比成熟市场（美国、中国等），该地区每个细分领域仍有很多问题有待解决，因此中国金融科技领域的企业可以将目光转向中东及北非地区，通过投资和技术合作积极参与当地金融科技行业的发展。在协助该地区的金融科技进步的同时，实现“技术走出去”。

17. Global Ventures2020年发布的一份关于中东及北非地区金融技术的报告

以贸易和投资为出发点，未来中国与中东及北非地区的合作还可推动到更广泛的领域去。普华永道沙特和埃及事务所的税务主管合伙人Mohammed Yaghmour先生观察到，目前中国公司在沙特大多是从事工程类的EPC服务，从事直接投资的企业数量实际上并不多。从市场和成本两个角度分析，中东及北非地区是理想投资地点之一：

- 中东及北非地区的人口数量在2018年时就已经超过5.5亿。再考虑到其可以连通到的欧洲和非洲大陆，企业面对的是一个近20亿人口规模的市场；
- 中东及北非地区人口中的青年人占比全球最高，其中中东地区年龄在25岁以下的青年人占总人口比例的27%，在北非地区占比达到29%<sup>18</sup>。高比例的青年人既代表潜在的消费力，又为劳动力市场提供保证。此外，中东及北非地区的劳动力政策鼓励引入外来劳工，基础劳动力的工资水平极具竞争力；
- 中东及北非地区能源资源丰富，制造业需要大量使用的电力价格相对较低。在水资源方面，大部分人认为中东及北非地区是沙漠地带，水资源缺乏，但当地有较发达的海水淡化产业，可以保障水资源供应；
- 优越的地理位置不但有助于扩大潜在市场，还可以为企业节省大量的运输成本及保险费用；
- 中东地区大部分国家税务负担较低，虽然近年来新增了增值税，但是从整体税务负担来看，仍然优于其他地区和国家。此外，通过设立“工业特区”、“经济特区”和“自由区”等方式，企业可进一步享受税收优惠政策。但中东地区的合规要求较高，合规成本大于中国和东南亚等地区；


- 中东及北非地区政府积极发展非油经济，希望能够建立石油石化行业以外的工业制造体系，因此对于制造业企业的落地通常可以给予特殊的优惠，并能够提供部分融资支持，鼓励的战略产业和大型制造业包括但不限于：汽车、轮胎、其他重工业、轨道交通设备、造纸业、造船业、纺织业、农业、渔业、水泥、石膏、钢铁、化肥、玻璃、新能源（含太阳能设备）、家电、电子信息技术、电信行业等。

“一带一路”为沿线国家带来技术、产业升级、劳动力就业和税收，同时也为中国企业带来广阔的国际市场。这一过程也并非一帆风顺，中国企业在中东面临文化、宗教、商业理念、语言、法律法规等诸多挑战。普华永道中东事务所多位专家认为在未来深化“一带一路”广度和深度的过程中，中国公司应从以下两个方面进一步加强：

首先，开展对市场和法律法规的前期调研。与欧美发达国家企业普遍聘用专业咨询机构进行市场和营商环境调研相比，中国公司更愿意通过派遣员工在当地市场摸底，以及与同行交流经验等方式获取所需信息。虽然从成本和时间上看这种方式有较大的优势，但实际上获取到的信息通常不系统、不全面，也可能因为理解偏差影响企业后续业务的开展。普华永道中东事务所入境服务总监Charles Clifton先生介绍说很多前往阿联酋设立分支机构的企业，并没有根据自己要开展的业务和项目选择正确的注册地。部分企业看到其他中资公司选择的自由区（free zone），也参照选择在自由区注册。但实际上如果需要在阿联酋开展业务，自由区注册的企业是不能正常从事阿联酋境内业务的。另外，部分企业的固有概念认为中东属于税务洼地，在前期对税务要求的甄别不够，导致签订的合同没有完全考虑税务合规的要求，最终影响企业的利润水平。

18. Source: <https://oxfordbusinessgroup.com/analysis/dividend-or-liability-meeting-needs-region%E2%80%99s-growing-youth-population-0#:~:text=Youthful%20MENA&text=It%20has%20the%20largest%20youth,according%20to%20the%20World%20Bank>

其次，是提升对中东及北非地区合规要求的认知。普华永道沙特和埃及事务所的税务主管合伙人 Mohammed Yaghmour 先生认为，在沙特从事投资和经营活动至关重要的一点是详细了解当地的法律法规要求，这不但有助于企业降低经营风险，也可以在沙特商业社会树立中国企业的良好形象。普华永道埃及事务所主管合伙人 Maged EzzEldeen 先生也指出，最近几年中东和北非地区的主要国家纷纷根据与 OECD 签署的框架协议，落地新税务要求（如转让定价，经济实质等新法规实施）或提高税务合规的要求。鉴于新冠疫情大流行对经济的影响，部分国家对税率也进行了调整。无论是长期影响还是短期影响，中国企业都应该保持高度的合规意识，积极全面并且主动了解业务所在国的各种法律和税务方面的最新要求，确保自己的合规经营。



综上所述，普华永道认为“一带一路”在中东及北非地区过去五年的成果是显著的，虽然在具体项目和企业出海过程中依然存在问题，但是在政策层面得到了中东和北非地区各国政府支持，在不同的领域打开了合作的局面。希望在未来“一带一路”的推进中，能够通过更多的双边直接投资进一步加深中国与中东和北非地区的贸易关系，加强双边经济关系，实现合作共赢的目标。

## 4

## 非洲

2010年至今，中国和非洲一直在进行投资合作。非洲是中国最大的经济伙伴之一。自2013年“一带一路”倡议发起到2020年，55个非洲国家中有43个加入倡议。通过“一带一路”，非洲国家和中国建立了政治意愿，为进一步扩充商业合作和经济增长创造了条件。

## “一带一路”倡议对促进非洲与世界之间的连接与贸易的作用

中国对非洲大陆的投资一直在稳步增长。中国在非洲的总投资从2013年的190亿美元增加到2019年的480亿美元，年复合增长率为17%。《2020年世界投资报告》指出，在新冠疫情和大宗商品特别是石油价格走低的双重冲击下，非洲外国直接投资下降趋势将在2020年显著加剧。基于对非洲国家国内生产总值增长预测以及一系列投资特定因素分析，预计2020年非洲外国直接投资将减少25%至40%。

中国对非洲国家的投资集中于尚未开发的公用事业、电信、港口建设、运输以及金属和石油开采等领域。“一带一路”倡议为非洲联盟2063议程和非洲基础设施发展计划(PIDA)作出了巨大贡献，推动了非洲大陆区域一体化。

改善物流和连通性对促进非洲商品出口至关重要，有助于非洲国家更充分地融入全球价值链。根据世界银行的数据，贸易成本降低1%可能会使参与“一带一路”倡议的经济体之间的双边贸易增加1.3%。因此，铁路网络和容量及其他跨境运输基础设施的改善可以促进非洲内部贸易、增加投资以及相关技术和技能转让，进而拉动非洲经济更高增长。“一带一路”交通网络可以推动非洲FDI增长7.4%，对撒哈拉以南非洲地区的GDP增长影响最大。改善基础设施对区域合作很重要，尤其是对内陆国家。



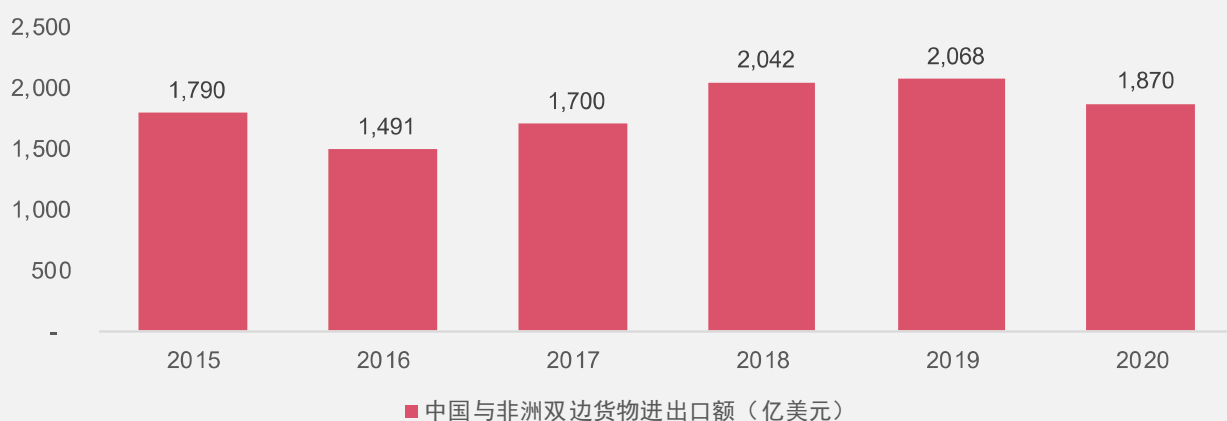
## “一带一路”倡议对中国与非洲地区商贸的影响

中非双边贸易额在2013年和2014年期间达到高峰，分别为2,100亿美元和2,220亿美元。2015年-2018年，受全球油价下跌及其他因素的影响，

中非贸易额有所下跌，之后逐渐恢复到2020年1,869亿美元的水平。

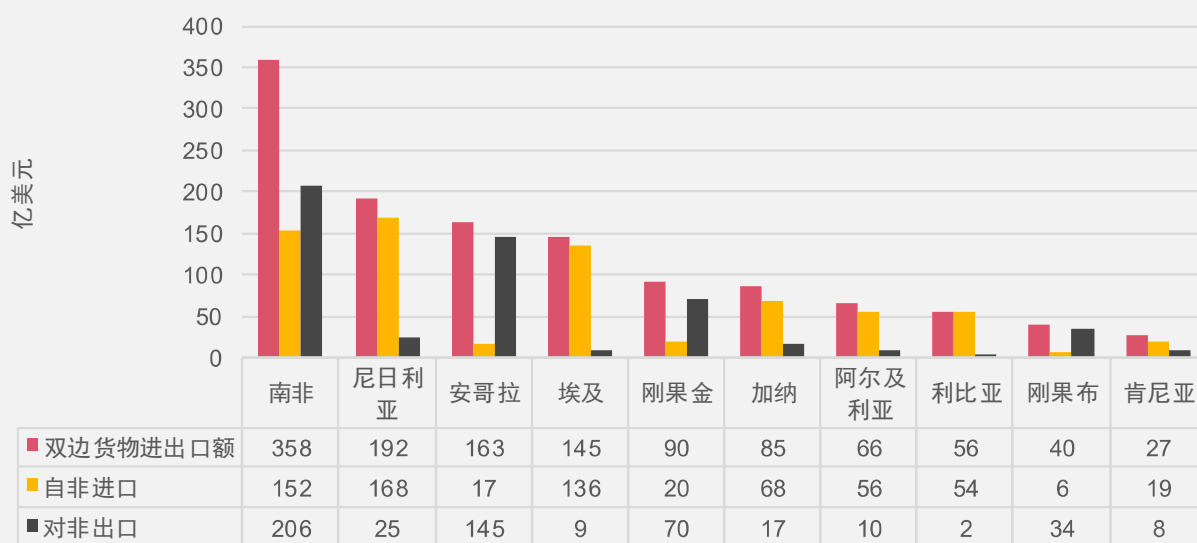
2020年中国与非洲国家进出口总额约为1,869亿美元，同比下降10.5%。其中，中国对非出口约1,142亿美元，同比增长0.9%；自非进口约724亿美元，同比下降24.1%。

2015-2020年中国与非洲双边货物进出口额



数据来源：中国海关，华经产业研究院

中国与非洲各国进出口数据2020年



数据来源：中国海关



从中国与非洲各国进出口贸易额来看，进出口额排名前十位的非洲国家分别是南非、尼日利亚、安哥拉、埃及、刚果（金）、加纳、阿尔及利亚、利比亚、刚果（布）和肯尼亚。上述10国与中国的进出口贸易额合计约达1,222亿美元，占2020年中国与非洲国家进出口贸易总额的65%。值得关注的是，2020年南非、尼日利亚和安哥拉是中国在非洲的前三大贸易伙伴。

## “一带一路”倡议下非洲的电商发展

2020-2021年，非洲大陆自由贸易区协定下的电子商务和数字贸易谈判将加快步伐，以减轻新冠疫情的影响。关于数字贸易的谈判将包括协调和加快国家间通关程序。该贸易协定旨在加强非洲内部的贸易，通过降低或取消对90%商品的跨境关税，促进资本和人员的流动，为建立一个全大陆的关税同盟铺平道路。到2030年全面投入运营后，其将覆盖12亿人口的潜在市场，国内生产总值将达到2.5万亿美元。

2019年撒哈拉以南非洲地区的电子商务收入平均增长率为24%，其中四分之一的人口被列为活

跃的在线支付客户<sup>19</sup>。已签署协议的非盟55个国家中的54个国家也在加快电子商务平台的税收谈判。

非洲庞大的年轻人口能够支持数字经济的发展。截止2019年，非洲有13亿人口，同比增长2.49%。2019年底，非洲25岁以下人口占比约为60%（约7.8亿人），使非洲成为世界上最年轻的大陆。世界上20个最年轻的国家中有19个在非洲。根据联合国人口统计预测，到2020年，非洲的年龄中位数将为19.8岁。在非洲大陆，毛里求斯的年龄中位数预计最高，为37.4岁，而尼日尔最低，为15.1岁。在2019年，非洲超过三分之一的人口年龄在15-34岁之间。到2100年，非洲的青年人口可能为欧洲总人口的两倍。

### 世界上最年轻的国家



数据来源：联合国世界人口前景2019年

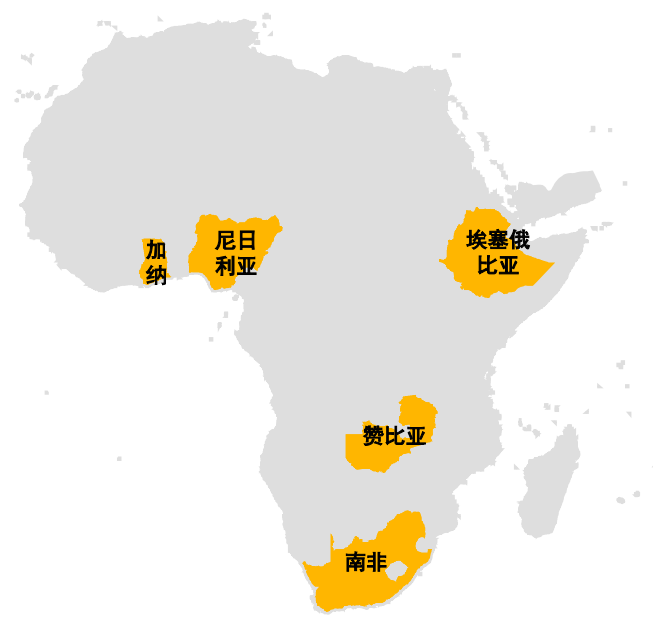
19. 国际货币基金组织 (IMF)

随着新冠疫情对传统贸易模式的严重冲击，跨境电子商务已成为稳定对外贸易的主要推动力。2020年4月，中国国务院常务会议决定新建46个跨境电子商务综合试验区，试点总数达到105个。海关总署数据显示，2020年上半年，海关监管的跨境电子商务平台贸易额同比增长26.2%，其中进出口分别增长28.7%和24.4%。跨境电子商务推动非洲国家的产业多元化发展，原来以农业和采矿业为主的国家逐渐开始发展本地制造业和服务业，创造了大量的就业机会。

非洲前五大电子商务平台包括尼日利亚的Jumia、南非的Takealot、肯尼亚的Kilimall、尼日利亚的Konga和南非的Bidorbuy。与此同时，新的电子商务初创企业积极发展，以开发非洲的市场潜力。

赞比亚初创企业“Zambezi”提供B2B电子商务平台，为制造商、批发商和分销商在整个非洲市场提供机会。数字平台使当地企业能够接触整个非洲大陆，通过提供本地化的数字解决方案促进

区域贸易，加强采购，并帮助企业进行在线贸易，从而缩小企业的供应商和买家之间的距离。“Zambezi”的访问量从2019年平均200个/天激增到2020年的2,000个/天。“Zambezi”最近还与MTN Zambia合作，帮助MTN商业客户实现数字化和在线交易。



**尼日利亚**是非洲电子商务企业的聚集地，互联网渗透率高，本地优秀互联网创业团队众多，融资规模增幅大。非洲40%的电子商务企业将总部设在尼日利亚。本土电商创业公司Jumia覆盖10多个非洲国家。其在2020年第三季度拥有670万活跃客户，高于过去12个月的550万LTM活跃客户。肯尼亚电商平台Kilimall主要通过B2B和B2C的模式在非洲各个地区开展电商业务，目前平台上拥有B端商户数千家，注册用户数百万，日活用户数十万。

**南非**是非洲第二大电子商务市场，仅次于尼日利亚，目前增长迅速，在线销售渗透率提高潜力较大。预计2021年电子商务市场的收入将达到46亿美元。南非的电子商务渗透率为34.8%，拥有超过2,000万的电子商务用户和30多个在线商务平台。亚马逊云计算平台在南非建立数据运营中心，以增强与微软和华为的竞争优势。预计到2020年，电子商务市场的收入将达到40.57亿美元。预计到2024年，市场交易额将达到59.73亿美元，2020-2024年复合增长率为10.1%。时尚是最大的细分市场，预计到2020年市场规模为12.58亿美元。

**加纳**电子商务处于早期开发阶段，在线金融服务普及率高，中产群体增长带动电子商务发展。加纳是非洲最大的移动市场之一，拥有约3,457万用户，普及率为119%。地方银行推出了特殊的Visa和MasterCard服务，克服了境内及境外现金流动中遇到的风险及效率低下等问题，提高了国际金融交易的可行性，增加了国际商业活动。加纳目前中产阶层占比超过46%，提供了强大的消费者群体。在线市场在2015年至2020年间增长了56%，传统市场在同一时期仅增长了2%。

**埃塞俄比亚**庞大的电子商务正处于发展初期，正通过两个本地平台Kaymu和Ethiosouq发展，互联网和电子商务发展潜力巨大。阿里巴巴成为第一家进入埃塞俄比亚的外国公司，将向埃塞俄比亚电子商务市场注入强大的技术支持，并为进一步的投资机会奠定基础。

## 数字支付系统、电信、物流和基础设施四大产业为非洲国家电子商务发展提供了先决条件

### 数字支付系统

“一带一路”倡议中的投资和贸易流动已经带动非洲经济中基础设施、物流、电信和金融服务这四大支柱产业快速增长。这四大产业的发展最终促进了跨境电子商务的增长，使双边贸易达到新的水平。移动支付还可以吸引许多目前没有银行账户的客户，而基于移动电话的解决方案和支付平台为他们打开改善生活方式的大门。

尼日利亚的支付系统行业内，中国互联网企业踊跃布局，移动支付牌照放开。2019年，包括OPay、PalmPay、Interswitch、Jumia Pay在内的多家金融科技创新企业先后获得中国投资者的大额投资。腾讯、阿里、360、小米等互联网企业均在尼日利亚金融科技领域踊跃布局。

南非具有完善且高度渗透的移动和在线支付系统。54%的互联网用户使用手机银行或其他数字金融服务，超过全球35%的平均水平。最受欢迎的在线支付方式包括主要的信用卡品牌，例如万事达卡、VISA和美国运通卡，以及电子转账（EFT，银行转账）。但是，诸如PayPal, Apple Pay或Samsung Pay之类的平台并没有使人们充满信心。

加纳的移动支付增长迅速，电子支付牌照申请政策宽松，移动钱包互通系统整合了线上线下市场资源。2015年加纳政府新的电子支付服务商指导守则放松了对服务商的要求，电信公司可以不和银行合作，直接向央行申请执照。Mobil、MTN、TIGO和Vodaphone在移动接入市场占据主导地位，并努力扩大其市场份额。2018年加纳与Paypal合作推出移动货币支付互通系统。2012年至2017年移动钱包用户数量翻了六倍，成为非洲增长最快的移动钱包市场，2018年，移动钱包互通系统上线，已注册的移动钱包账户超过3,200万，其中活跃账户有1,300万个。同时，线下代理也从原本的6,000个增长至15万个以上。

埃塞俄比亚的支付系统行业内，新的立法放开了两个允许提供非银行金融服务的运营许可证，电信公司通过竞标可以获得。政府允许通过线上和移动支付系统处理家用水电费和交通费。电信非银行金融服务的帐户余额不得超过30,000比尔，转账每天不得超过8,000比尔，每月不得超过60,000比尔。

## TMT电信行业发展

电信行业的自由化、跨国集团服务的扩展以及该行业目前的积极竞争状态都为电信革命作出了贡献。自从乌干达、坦桑尼亚、尼日利亚、苏丹、南非和肯尼亚等非洲国家考虑自由化和私有化进程以来，其电信基础设施得到了极大的改善。许多非洲国家政府通过私有化以前的国有企业来发展其电信基础设施。

**尼日利亚**是非洲智能手机普及率最高的国家之一。据 GSMA 统计，尼日利亚近9,750万人拥有手机，其中5,300万人拥有智能手机。预计到2025年智能手机用户数量将达到1.4亿人。目前，互联网普及率为52%，预计到2025年，尼日利亚移动互联网普及率将增至55%。3G将取代 2G 成为主流，4G 用户数量扩展4倍（17%）。

**南非**的电信行业是非洲大陆上最先进的行业之一，存在着从4G到5G的升级以及从语音向数据转移的空间。目前南非拥有3,654万个互联网用户，其中3,493万是移动互联网用户。智能手机普及率超过80%。

**加纳**的ICT基础设施良好，移动互联网普及率高，资费便宜。加纳目前有25%的人口使用互联网，随着经济水平的不断发展，受教育水平的不断提高，人们对互联网的需求不断增加，移动宽带市场增长27%。中兴加纳有限公司承建了加纳政府电子政务和通信传输网络，推动了加纳通信技术进步，提高了政府办公效率，降低了通信资费。电信行业的自由化促进ICT领域高速发展。手机普及率极高，平均每个人拥有不止一台手机，移动手机账户约4,000万。移动互联网普及率目前已经超过45%，高于尼日利亚。其中，2G和3G移动网络的使用率接近90%，4G用户已超过100万。

**埃塞俄比亚**迅速发展的电信行业已经开放，可以由外资进行私有化。吉布提连接到东南非洲海底光缆系统改善了互联网服务。互联网用户数量为2,114万，2020年同比增长2.6%。移动连接数为4,675万，同比增长18%。到目前为止，埃塞俄比亚的大多数电信基础设施均由中兴通讯和华为提供，并由中国国有银行提供资金。

## 物流行业发展

凭借互联网普及率上升、低竞争带来的巨大利润率以及非洲70%左右的消费品来自进口等利好因素，物流业是一个很有前景的行业。到2020年，多达16家物流公司获得了约4,000万美元的总投资。

DHL充分利用在**尼日利亚**的物流配送优势推出了名为 DHL AfricaeShop 的电商 APP，为尼日利亚消费者提供来自英国和美国的零售商品。尼日利亚物流科技创业公司主要集中在物流信息化、车货匹配以及无人机等细分领域，其他细分领域则包括跨境物流、快递速运、仓储等。

**南非**的Dube Trade Port经济特区为国际投资者提供了使全球物流枢纽发展到云技术层面的机会。改国物流业务发展良好，80%的国际贸易通过海上运输，而90%的国内贸易通过路网运输。

**加纳**物流市场变革空间大，本地初创企业正在不断进入这个行业。目前物流行业蕴含着巨大机会及变革的空间，预计加纳物流市场规模在10亿美元。以企业客户为主的本地物流平台 Trukr 对接货车主和托运人，在货车上加装追踪工具，提供可视化工具，实时更新订单状况及货车位置。

**埃塞俄比亚**政府通过外资开放物流部门进行私有化，旨在通过技术转让来提高物流运作速度。非洲最大货运商之一的埃塞俄比亚航空公司和德国物流巨头DHL成立了合资企业。埃塞俄比亚航空在Addis Ababa建立区域存储和分销中心，以供通用电气（GE）、三星和Techno Mobile等全球电子巨头进一步在非洲运输和分销其产品。



## 基础设施发展

中国在非洲基础设施领域的影响力越来越大。在过去的20年里，中国已经成为非洲基础设施的最大出资国。非洲的跨境和跨区域基础设施建设有所增加，这导致非洲国家的贸易一体化程度更高。目前正在建设的重要基础设施项目包括：连接南苏丹、埃塞俄比亚和肯尼亚的APSET项目，连接卢旺达、乌干达和肯尼亚的“北部走廊融合项目”，中非运输走廊，东非22个互连基础设施项目，电力互联网网络，以及中非能源组织的南北

输电走廊项目。中国铁路、中国土木工程集团、中国交通建设集团等建筑和工程集团以及华为和中兴通讯等企业已经拥有大型项目，可以满足非洲市场对新基础设施的巨大需求。

中国贷款机构为尼日利亚58亿美元的Mambila水电站提供了超过50%的融资。此外，参与亚吉铁路建设的中国土木工程集团公司（CCECC）也参与了尼日利亚新的主要铁路线的建设。吉布提港的主要投资商招商局控股公司也投资了尼日利亚洛美、多哥和拉各斯的港口。

**尼日利亚**货运以公路为主，港口建设逐渐完善，首都拉各斯得以强化西非贸易中心地位。全国公路总长现为19.44万公里。尼日利亚有8个主要海港、11个码头、102个码头泊位。中国在尼日利亚基建建设上具有代表性的项目有阿布贾-卡杜纳铁路，中国铁建与尼日利亚当局签署的尼日利亚沿海铁路项目，同时中国土木会对已完成项目持续进行运营管理。

**南非**的基础设施是非洲最复杂的基础设施，目前仍保持发展态势，并吸引了该国最大省份北开普省的新基础设施集群的投资。铁路网络包括21,000公里的铁路，其中8,200公里已电气化。南非计划在Saldanha湾港口建设南非首个油气离岸供应基地。

中国的投资为运输和能源基础设施以及采矿和工业制造行业的发展作出了贡献，例如中钢集团铬矿项目、金川集团铂金项目、河北钢铁集团铜矿项目、第一金集团金矿项目等。中国投资者已同意建设一座耗资100亿美元的冶金综合体，包括不锈钢厂、铬铁厂和硅锰厂。中国汽车制造商北京汽车集团（BAIC）扩建了位于科埃加伊丽莎白港的工厂。


**加纳**重点发展东、西部走廊，完善基础设施建设，引入外国投资。加纳全国城镇间均有公路相通，总长约4万多公里，承担着主要客货运输，其货运总量占全国总货运量的98%。加纳铁路网全长约1,267公里，包括3条主干线，分别为西部铁路、中部铁路和东部铁路。其中西部铁路已经纳入到中国国家开发银行30亿美元贷款框架中，目前参与运作的单位包括中铁五局和中土尼日利亚公司。Takoradi港年吞吐量160万吨，由中国港湾集团参与承建。中国国有企业深圳能源和中非基金共同投资的天然气电站解决电力供应难题，海南航空、中非基金与加纳本地资金共同投资的非洲世界航空公司

是中国在非洲投资运营的首个航空公司。

**埃塞俄比亚**对东非的海上“一带一路”有着战略意义。政府吸引外国直接投资以扩大铁路和公路网络，促进该国七个主要陆港、12个工业园区，以及城镇之间的物流。政府促进Mojo港口的现代化，该陆港位于亚的斯亚贝巴附近，设备差、拥挤不堪，可处理70%以上的进口集装箱。埃塞俄比亚计划将铁路网络扩展到1,545公里，将国家公路网扩大到22万公里。中国的银行和建筑公司实施了一些基础设施项目，包括全长200公里的Modjo-Hawassa高速公路和全长750公里的埃塞俄比亚-吉布提铁路。埃吉铁路能将三天行程缩短至12小时。中国在埃塞俄比亚投资高达20亿美元，用于建设12个工业园区，包括Hawassa、Mekelle、Kombolcha、Dire Dawa、Adama、Bole Lemi II、Bahir Dar、Jimma和Kilinto。多家中国的纺织和皮革服装公司以及其他轻工制造和设备制造公司在埃塞俄比亚工业园区设立了办事处，这为政府计划2025年成为非洲轻工制造中心的战略作出了贡献。

中国公司还积极规划和修复东非海岸线的港口基础设施。中国国有企业正在对肯尼亚拉穆港的扩建项目提供融资和建设服务。这三个新增泊位将耗资5亿美元，预计在未来十年内年吞吐量将增至2,390万吨。内罗毕-蒙巴萨铁路于2017年6月开通运营，耗资38亿美元，可以替代每天4,000辆卡车的公路运输。

**在坦桑尼亚**，目前正在建设的价值110亿美元的巴加莫约港将成为东非最大的港口。坦桑尼亚、阿曼和中国的合作使港口预计将于2022年投入运营。港口距离达累斯萨拉姆仅75公里，与一个出口导向型制造业特区相连。



中国资金吸引人的部分原因在于，这些贷款是以补贴和相对较低的利率提供的，期限为15年或更长。中国对基础设施项目的融资主要来自两家政策性银行：中国进出口银行和中国国家开发银行。这些银行的优势在于，其允许没有足够金融担保的国家将其自然资源用作基础设施发展的抵押品。

内陆和海上连接可以提高非洲国家的物流效率和出口能力，使非洲国家的产品以较低的运输成本和较高的周转率供应。中国企业在20多个国家设立了超过56个经济合作区，2014-2016年创造了11亿美元的税收和18万个就业机会，这些资本和制造业的投资可能会引发更广泛的市场改革，并刺激当地就业、出口收入和经济增长。

综上所述，在“一带一路”倡议的大背景下，中国与非洲间的经贸合作不断加强，商品、服务、资本的流动提量加速。在全球层面，跨境电子商务催生了跨境物流、跨境金融支付、供应链金融等新兴产业链，为国际贸易增添了动力。在国家层面，跨境电子商务试验区正在促进创业精神，将国内中小企业与外国市场的合作伙伴联系起来。

## 5

## 欧亚

自2013年“一带一路”倡议提出以来，截止2020年，欧亚地区各国均加入“一带一路”，包括俄罗斯、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦等多个国家。中国已成为俄罗斯、哈萨克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦油气行业的主要出口市场，以及电子设备和制造品的主要进口来源地。“一带一路”倡议在习近平主席2013年9月访问哈萨克斯坦首都阿斯塔纳期间启动，突出了该国作为中国向欧洲运输的关键角色。欧亚对“一带一路”倡议项目前景看好，这些项目将增加区域国家间的连通性，扩大区域的贸易，并推动过时的交通基础设施现代化。从中国的角度来看，欧亚地区的“一带一路”倡议是保障矿产资源、提供公共产品、促进全球连通的途径。

## “一带一路”倡议对促进欧亚与世界之间的连接与贸易的作用

中国在欧亚地区的交通、基础设施和能源领域进行了重大投资，一直在资助或修建横跨中亚的公路、铁路、桥梁和隧道。中国采购了哈萨克斯坦近四分之一的石油产量，并占据土库曼斯坦近一半的天然气出口。俄罗斯和中国之间的“冰上丝绸之路”可能会改变游戏规则，解决“马六甲困境”的能源安全和与欧洲的贸易问题。作为“冰上丝绸之路”的一部分，中国石油天然气集团公司（CNPC）投资了俄罗斯亚马尔液化天然气（Yamal LNG）20%的股权，中国丝绸之路基金投资9.9%。

2018年以来，中俄亚马尔液化天然气项目每年生产1,740万吨液化天然气，并将其运至中国和其他亚洲市场。2019年，Novatek、Sovcomflot、中国远洋海运集团和中国丝绸之路基金成立了一家合资公司，负责管理现有和计划中的Novatek项目中有关北极冰级船舶液化天然气的运输。



2017年5月，中远海运集团和连云港港口集团联合收购哈国铁持有的霍尔果斯东门无水港49%的股权。霍尔果斯—东门经济特区无水港项目是推进国家“一带一路”倡议落地的又一项重要举措，该无水港位于哈萨克斯坦“霍尔果斯-东门经济特区”内，距中国霍尔果斯口岸仅15公里，距离连云港铁路运输5天车程，距欧洲铁路运输9-10天车程，地理位置优越、交通便利，经铁路线和双西公路连接中国和西欧。

“一带一路”旨在连接亚洲和欧洲，稳步扩大经济走廊和相关项目，将亚洲内陆国家与中国和欧洲连接起来。横贯中国黄海沿岸和西欧的高速公路即西欧-中国西部（WE-WC）国际公路建设始于2008年，已于2018年9月完工。这条2,000公里的收费公路连接着中国、哈萨克斯坦和俄罗斯的几十个城市，是西欧-中国西部运输走廊的重

## “一带一路”倡议对中国与欧亚地区商贸的影响

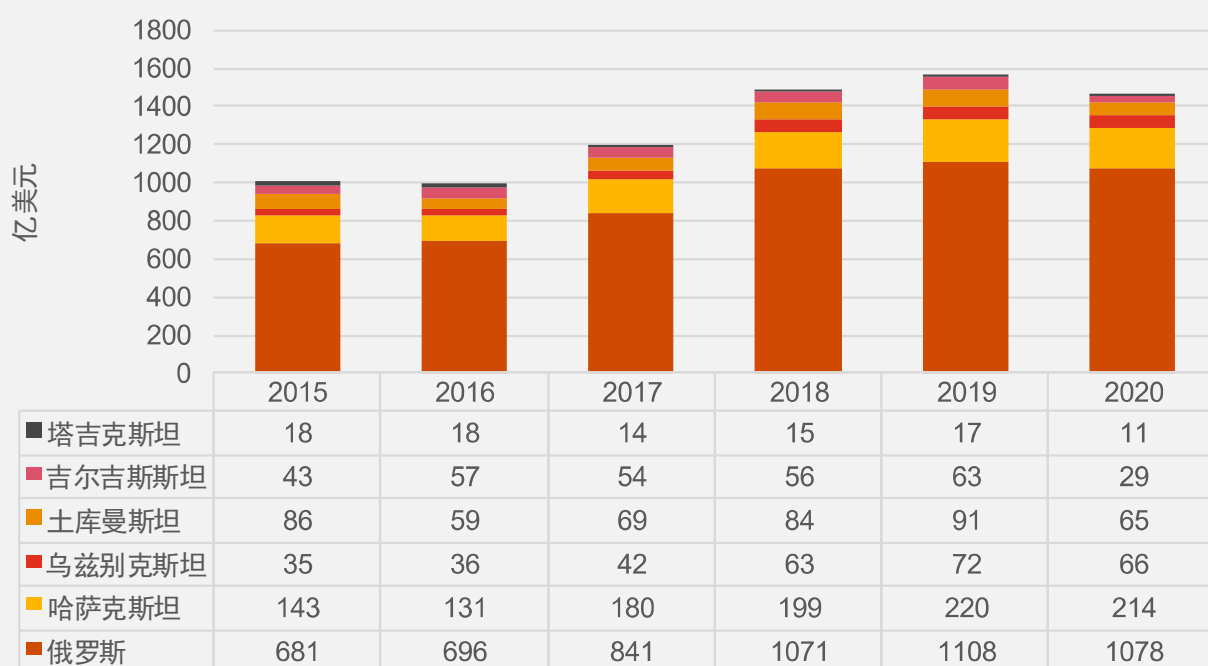
“一带一路”倡议的运输项目预计会减少旅行时间和贸易成本，推动贸易增长、增加外国投资，这将为所涉及的国家带来更高的经济增长速度，且有助于减轻贫困。2013-2020年，俄中双边贸易额从890亿美元增长到1,078亿美元，复合年

要组成部分，从萨加尔金过境点与哈萨克斯坦接壤。该公路能极大节约物流运输的时间，运输仅需10天，而货物海运时间长达1.5个月，铁路运输为14天。

“一带一路”倡议项目还包括能源、矿业、农业、通信和科技投资，以提高贸易连通性。哈萨克斯坦扎纳塔斯100兆瓦风力发电厂是中亚地区最大的风力发电项目。是中哈产能合作的重点项目之一，由中国电建作为EPC总承包商与哈萨克斯坦 Visor Capital 40家2.5兆瓦风电机组生产商共同投资建设。2019年，亚投行向该项目提供了4,670万美元的资金。该项目每年将产生3.5亿千瓦时的电力。预计能满足约100万户家庭的用电需求，有效缓解哈萨克斯坦南部电力供应压力。2020年，该项目预计将提供3%的可再生能源装机容量。

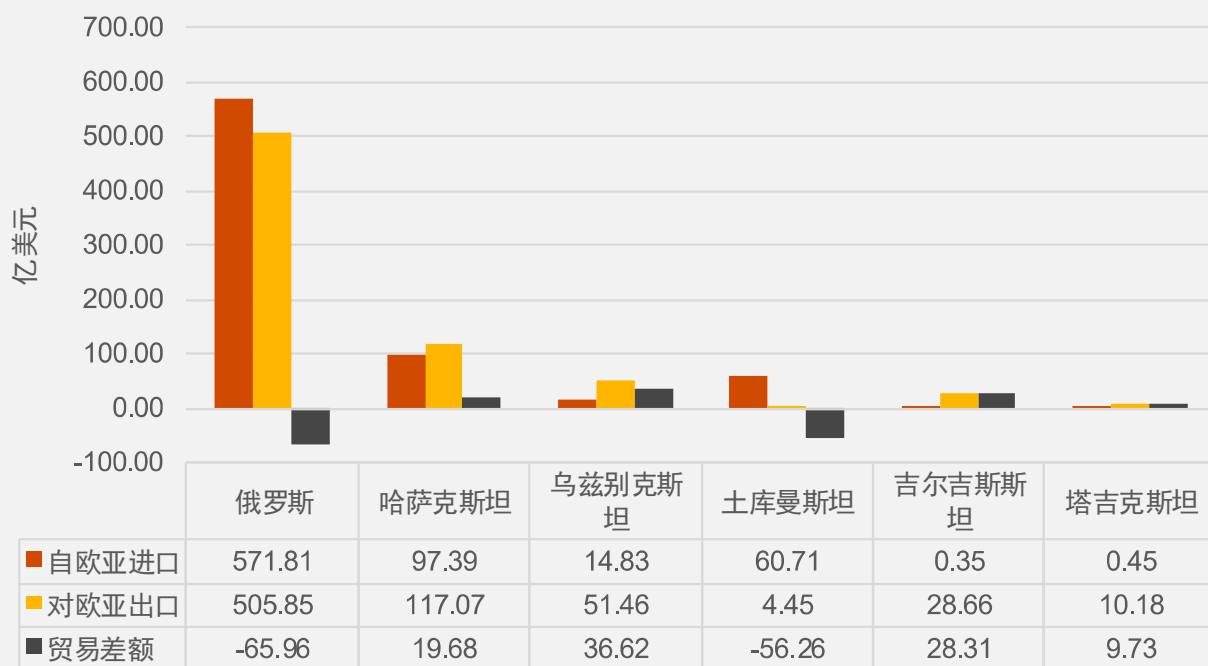
增长率为2.8%。据中国商务部统计，2020年，中国从俄罗斯进口的石油、天然气、铁矿石等大宗商品大幅增加，同时成为俄罗斯农产品和肉类的最大市场。2020年中俄农产品贸易额升至56亿美元，创历史新高，其中中国进口41亿美元，同比增长13.7%。中亚五国与中国的双边贸易受全球石油和大宗商品价格波动的影响较大，2013-2020年双边贸易额从400亿美元下滑至386亿美元。

中国与欧亚国家双边货物进出口额



数据来源：中国海关，华经产业研究院

## 中国与欧亚各国进出口数据2020年



数据来源：中国海关，华经产业研究院



## “一带一路”倡议下欧亚的电商发展

“一带一路”合作体系下，跨境资本流动和贸易已经引发了欧亚经济领域的巨大增长。这些经济领域的发展也推动了跨境电子商务增长和双边贸易高质量发展。依托基础设施、物流、电信、金融四大支柱产业，“一带一路”倡议加速欧亚“数字化”发展，提高经济效率、促进就业增长、缩小发展差距并实现社会经济包容性发展。

俄罗斯电子商务正进入一个迅速发展的周期，年增长20%左右，预计2020年的市场容量为66.49亿美元。俄罗斯的在线销售约占零售总额的4.5%，预计到2021年该比例将升至8%。俄罗斯排名前四的电子商务公司目前只占据不到30%的市场份额，而该比例在美国和中国分别为63%和84%。预计到2020年，电子商务市场的收入将达到216.26亿美元。阿里巴巴或是加强两国商业合作的主要驱动者之一。

2019年10月，电子商务公司阿里巴巴集团、泛俄罗斯数字服务运营商MegaFon、俄罗斯领先的互联网和IT公司Mail.ru集团（MAIL）和俄罗斯主权财富基金俄罗斯直接投资基金（RDIF）宣布完成合资交易。合资公司旨在整合俄罗斯主要的消费互联网和电子商务平台，并在俄罗斯和独联体成立一家领先的社交商务合资企业。为了达到这一目标，合资公司将利用Mail.ru集团在俄罗斯社交媒体（通过集团旗下的VKontakte和OK，其在俄罗斯的受众远远超过Facebook）、以及线上游戏（全球1亿注册用户）、电子邮件服务（1亿用户账户）和线上通信领域的领先地位，MegaFon则带来了7,700万人的客户群。



哈萨克斯坦电子商务市场规模2019年约为4.22亿美元，占零售总额的2.9%。2020年上半年，市场增长1.5倍，达10.5亿美元，占零售总额的9.4%。到2022年计划实现电子商务销售额45.9亿美元，约占零售总额的13%。

2020年，第三方商户主导了乌兹别克斯坦的电子商务市场，通过AliExpress提供商品的卖家在销售额中所占份额最高。该国电子商务销售额中占比最高的是消费电子产品，其次是服装和鞋类。乌兹别克斯坦的互联网服务提供商数量有所增长，但普及率仍然相对较低。互联网用户超过1,300万，手机用户达到2,500万。

# 数字支付系统、电信、物流和基础设施四大产业为欧亚地区国家电子商务发展提供先决条件

## 数字支付系统

俄罗斯的国家支付系统MIR试图以英国为起点向整个欧洲扩张。PayXpert将成为欧洲唯一的MIR卡收单机构，而英国将成为该系统推广运营的首选。MIR银行卡计划支持当地多种货币支付，除卢布外，还包括欧元和美元，降低了俄罗斯发卡机构的风险。Ingenico移动支付应用程序在2019到2020年上半年以10亿美元的交易额席卷俄罗斯电子商务市场。预计2020年移动POS支付领域的交易额将达91.59亿美元。

哈萨克斯坦的支付系统目前在进行从现金到数字支付方式的转变，目前数字支付占交易总量的30%。电子商务银行应用程序VEON和Kaspi.kz正在填补该领域空白，帮助新兴市场赶上独联体国家（CIS）、南亚和中亚在移动钱包领域的发展。

- Kaspi.kz是一个电子商务银行应用程序，在哈萨克斯坦拥有65%的数字支付市场份额和

45%的电子商务市场份额。Kaspi计划向独联体国家（CIS）的邻国扩张，首先是阿塞拜疆和乌兹别克斯坦。

- 三星宣布其移动钱包服务业务在哈萨克斯坦正式启动，可兼容该国最大银行发行的Visa和Mastercard卡。
- VEON正在巴基斯坦、乌兹别克斯坦、哈萨克斯坦和俄罗斯等新兴市场规划内部解决方案，并试图与当地大型银行建立合作伙伴关系。

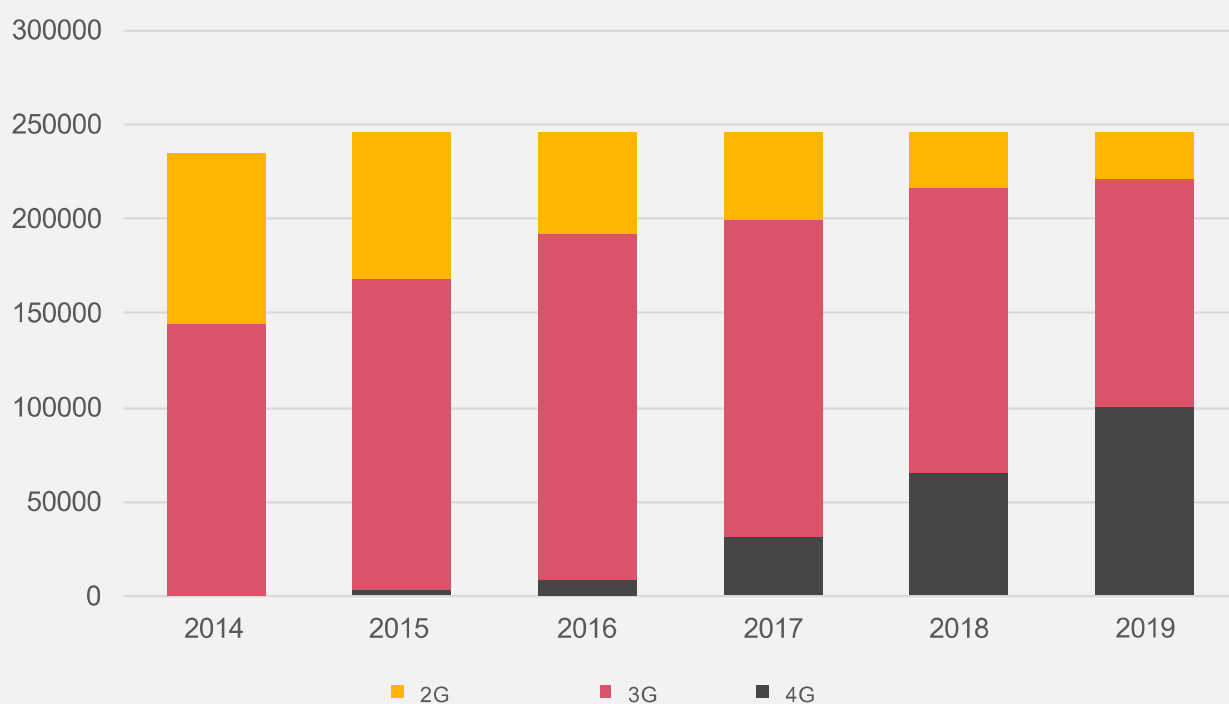
2020年，乌兹别克斯坦大幅更新了其关于支付、支付系统和支付服务的法规，特别是为了满足数字时代支付的多样性，并为电子货币和数字钱包铺平道路。

## TMT 电信行业发展

俄罗斯的互联网和智能手机普及率较高，分别为80%和66%，这为电子商务的快速增长奠定了坚实基础。然而，中亚各国亟需提升互联网普及率并加强物流基础设施的建设。目前，塔吉克斯坦、吉尔吉斯共和国和土库曼斯坦的互联网普及率均低于50%，而哈萨克斯坦作为中亚地区最发达的市场，其过半人口可获得金融服务。

到2021年，俄罗斯3G/4G用户将占有所有移动用户的95.8%。所有运营商都在专注发展5G。Vimpelcom和华为签署了一项协议，共同开发4.5G、5G和物联网（IoT）技术，以期在2020年推出5G技术。

2015年 - 2019年俄罗斯移动用户技术情况(千人)

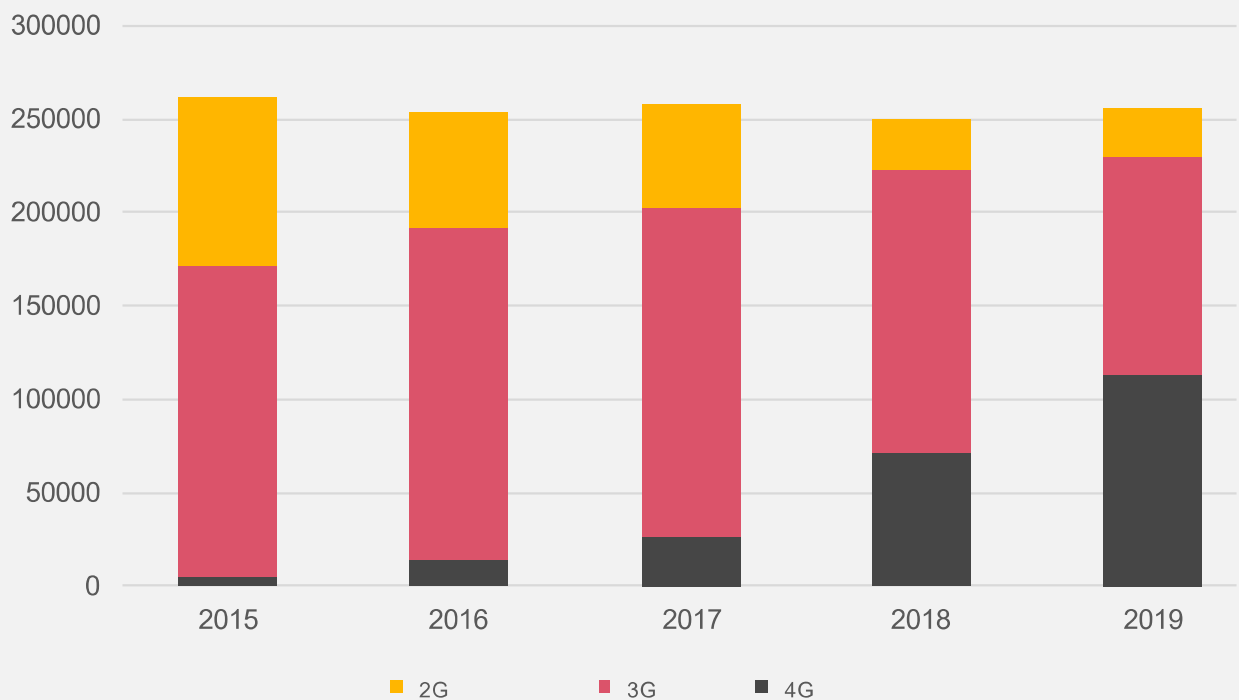


数据来源: Fitch Solution

哈萨克斯坦的固定宽带普及率远高于吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦等同区域其他国家。政府引资与阿塞拜疆政府共同建设跨里海海底光缆项目。“数字哈萨克斯坦”国家方案旨在促进经济领域数字化、转型数字化国家、建立数字丝绸之路之路，打造一个包含17项倡议和120项措施的创新生态系统。

- 哈萨克斯坦的T3G/4G普及率很高，预计每百人中有约57.3个用户，在该地区仅次于格鲁吉亚，但农村地区的互联网普及率仍较为有限。
- 拥有成熟的移动市场，渗透率超140%，市场主要参与者为哈萨克斯坦电信和Beeline Kazakhstan两大公司。
- 由Beeline Kazakhstan与爱立信合作推动的5G项目，有望于2021年后开始商用。

2015年-2019年哈萨克斯坦移动用户技术情况(千人)



数据来源: Fitch Solution

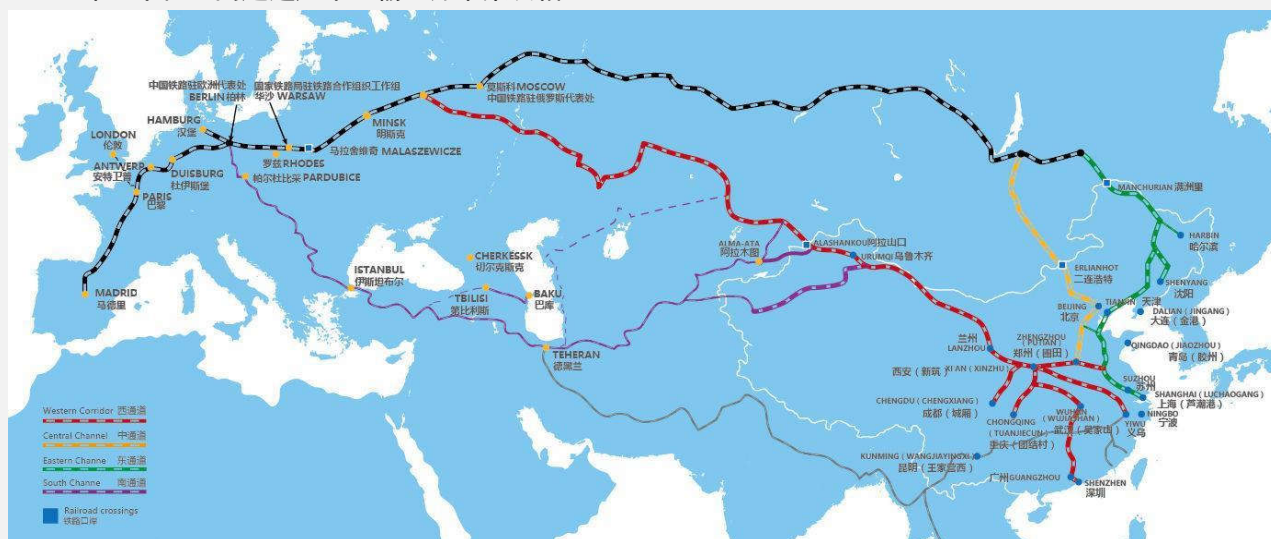
乌兹别克斯坦，运营商继续积极投资其4G LTE服务。2020年，移动市场超过2,500万用户，宽带用户630万。乌兹别克电信在2019年前9个月铺设了1万多条光纤通信线路，以发展宽带接入业务。据预测，乌兹别克斯坦的移动技术组合将发生重大变化。2G技术是2018年第二常见的连接类型，到2025年几乎将完全从市场上消失。此外，将于2024年在乌兹别克斯坦推出的5G技术

预计在采用一年后将占据2%的份额。在整个独联体地区，5G将占连接总数的12%。

## 欧亚大陆桥和中部走廊为贸易增长提供了基础设施

### 横贯欧亚大陆桥

2020年：中德之间通过火车运输10万个集装箱



- 自2011年起每周提供集装箱列车服务
- 2020年，中欧班列达1.24万列，运送集装箱113.5万标箱
- 通达欧洲21个国家、92个城市

图片来源：中铁集装箱公司

欧亚大陆桥的发展将加强俄罗斯远东地区的实力，促进亚洲货物向俄罗斯运输，在物流方面需要大量投资。该国拥有一系列国际港口和航运公司以便于进入和连接波罗的海、白海、里海、亚速海和黑海。2020年，在新冠疫情造成的经济低迷的情况下，俄罗斯和意大利交通部加大力度，增加铁路系统在货运运输中的作用，以发展意大利、俄罗斯和中国之间沿“丝绸之路”的货运和物流交通。2020年4月，意大利FS Italiane和俄罗斯铁路（RZD）同意为两国之间和来往中国的货运提供新的、及时的和强有力的推动力。中亚国家无法直接进入海洋和主要的海运路线，极大阻碍了它们的贸易往来。作为“一带一路”倡议的一部分，中国计划铺设铁路和公路，以改善这些国家的连通性。目前，该地区许多国家缺乏交通基础设施，而“一带一路”倡议可以促进货物和人的洲际和洲内流动，减轻地方政府资金的负担。

哈萨克斯坦是最大的内陆国家之一，其进出口贸易受益于该国在俄罗斯、欧洲和中国之间的独特地理位置。哈萨克斯坦政府和开发银行共同建设了营运中心网络和国家分销系统，以促

进电子商务的发展。哈萨克斯坦在向中国和欧洲发送集装箱列车方面取得了重大进展。向欧洲的列车经俄罗斯或穿过高加索地区的中间走廊。穿越土耳其伊斯坦布尔市马尔马拉隧道的中欧班列已经开通，途径哈萨克斯坦。

乌兹别克斯坦的双重内陆国地位和低效的公路连接意味着其国内和国际货物运输是漫长、昂贵和危险的。相比之下，铁路连接更广泛且可高兴更高，但国际供应链在进出乌兹别克斯坦时仍需经历繁琐且昂贵的海关手续。最新进展之一是从乌兹别克斯坦开往土耳其的新集装箱列车服务。

吉尔吉斯斯坦是建立中亚至高加索地区铁路货运连接方面取得进展的另一个良好例子。2020年，该国已经组建起了稳定的铁路服务，以向格鲁吉亚港口城市巴统出口当地石油和天然气开采公司吉尔吉斯涅夫特加斯生产的燃油。



## 基础设施发展

俄罗斯西部的圣彼得堡和东部的符拉迪沃斯托克之间有广泛覆盖的铁路网，连接所有主要的跨境贸易伙伴。公路网总长128万公里，铁路网总长8.7万公里（以宽轨为主），内河航道可通航总长10.2万公里。俄罗斯政府正在实施一项6.3万亿卢布（960亿美元）的六年现代化计划，以在2024年之前改造该国的公路、机场、铁路、港口和其他交通基础设施。该综合计划旨在改善俄罗斯地区的连通性，以及发展包括欧洲-中国西部运输走廊和北海航线在内的战略航线。根据总统令，2019年夏天成立了一个3.5万亿卢布的投资基金，从2019年到2024年为大约170个建筑和其他项目提供资金。

连接上海与德国汉堡的8,445公里长的洲际收费高速公路于2017年开工建设，从俄罗斯与哈萨克斯坦边境通往欧洲的子午线公路是该高速公路的一部分，该公路将与苏伊士运河、北海航线和西伯利亚铁路交汇。包括中国进出口银行和国家开发银行在内的大量中国投资者预计将通过专项发展基金投资40亿美元参与建设。

俄罗斯也在寻求中国公司的投资，部分用于建设长约2,192公里的子午线公路。该项目总成本约117亿美元，俄罗斯政府将为该项目提供约50%的资金。

哈萨克斯坦拥有中亚最大、开发利用最多的铁路，占该地区铁路总长度的66%，占全部货运量的84%。约18%的地区铁路经过乌兹别克斯坦，约占所有交通量的11%。土库曼斯坦拥有约12%的地区铁路和4%的交通量。

作为中亚区域经济合作走廊和中国“一带一路”倡议的一部分，哈萨克斯坦位于里海的阿克套港目前正在进行重大扩建和改造。哈萨克斯坦拥有1.6万公里的铁路网和9.7万公里的公路网，目前约1.6万公里的国家高速公路建设及维修项目向资本开放。

乌兹别克斯坦的建筑业预计在2020年实际增长2.1%。这一增长将由前苏联时代的基础设施现代化以及与中国“一带一路”倡议有关的项目驱动，这些项目主要借助国家的核心地理位置来连接欧洲和东亚市场。中国-吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦作为主要铁路扩建项目，预计耗资20亿美元，全部由中国出资。

通过“一带一路”推动四大支柱产业投资，促进了欧亚地区的电子商务和经济增长。在俄罗斯和哈萨克斯坦国家，中小企业有机会利用电子商务和数字支付的扩张。与此同时，乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦和吉尔吉斯斯坦吸引了对电信和运输基础设施的投资，这是电子商务增长的先决条件。

综上所述，在“一带一路”倡议的大背景下，中国与欧亚间的经贸合作将加强，商品、服务、资本的流动将加速。

结语



# 结语

2020年，突如其来的新冠疫情对全球经济和社会造成严重冲击，感染及死亡人数不断攀升，破产企业的数量和失业人数陡然增加，全球经济出现了历史罕见的负增长。随着多款新冠疫苗的投入使用以及全球主要国家经济刺激政策的实施，世界经济有望在2021年迎来复苏。但在复杂多变的国际环境下，全球未来的发展仍面临着极大的不确定性。

尽管疫情带来的影响空前，我们仍然看到中国作为一个负责任的大国在抗疫的同时，持续推动经济的复苏和“一带一路”国际合作。疫情期间，一批“一带一路”新项目顺利启动，为世界各国防控疫情、稳定经济、保障民生作出了积极贡献。中国国家统计局数据显示，2020年中国GDP突破100万亿元，同比增长2.3%，是全球唯一实现正增长的主要经济体。2020年，中国对“一带一路”沿线国家进出口总额达9.37万亿元，同比增长1%；非金融类直接投资达177.9亿美元，同比增长18.3%。

2020年末，我们迎来了两个重大好消息。一是由东盟十国发起、覆盖23亿人口、占全球贸易总额25%的区域全面经济伙伴关系(RCEP)协定正式签署。二是历时7年、经历35轮马拉松式谈判的中欧投资协定取得重大突破。未来，中国与东

亚、东盟、欧洲的伙伴关系将进一步深化，战略合作将进一步加强。中国构建“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”将使中国经济更加稳健、更有韧性，这将进一步促进中国的对外开放以及中国企业的全球化，并为“一带一路”倡议的发展带来新的历史性机遇。2020年中，习近平主席提出将“一带一路”打造成合作之路、健康之路、复苏之路、增长之路，为共建“一带一路”指明了方向。

本报告是普华永道“全球化与一带一路”系列洞察的第二篇，重点分享了普华永道对“一带一路”不同区域发展的观察。我们观察到中国加强了与各重点区域的经贸合作、扩大了直接投资、加大了政策支持。基础设施、交通物流、通信科技、金融服务这四大支柱产业是其中的重点。我们观察到，跨行业、多维度的发展为重点区域电子商务的蓬勃发展奠定了基础，加速了当地数字化的发展，提高了经济效率，促进了当地经济和社会的发展，并加强了与全球经济体系的连接。

普华永道后续将发布“全球化与一带一路”系列报告的第三篇，将分享中国企业在“全球化与一带一路”项目实施过程中常见问题和应对策略。



## 编委会成员

<b>梁伟坚</b>	普华永道中国内地及香港市场主管合伙人 普华永道中国内地及香港管理委员会成员	<b>宋爽</b>	普华永道中国通信行业主管合伙人
<b>陈东晓</b>	上海国际问题研究院院长	<b>陈志坚</b>	普华永道中国企业融资北方区主管合伙人
<b>黄耀和</b>	普华永道全球跨境服务中国主管合伙人 普华永道购并交易服务中国市场主管合伙人 普华永道企业融资与并购部中国主管合伙人	<b>陈宣统</b>	普华永道中国、香港及海外金融业收购合并服务主管合伙人
<b>吴伟伦</b>	普华永道中国内地及香港地区运输与物流业主管合伙人	<b>吴蔚</b>	普华永道企业融资与并购部合伙人
<b>周伟然</b>	普华永道中国 全球科技、媒体及通信 (TMT) 行业主管合伙人	<b>姜宏斌</b>	普华永道中国基础设施与大型项目投融资服务合伙人
<b>黄富成</b>	普华永道中国海外投资咨询服务主管合伙人	<b>冯昊</b>	普华永道中国能源与基建行业管理咨询合伙人
<b>黄翰勋</b>	普华永道中国科创与私营企业服务联合主管合伙人	<b>谢斯</b>	普华永道中国企业融资与并购部合伙人
<b>庄树清</b>	普华永道亚太区国际税务主管合伙人	<b>吴庭莹</b>	普华永道中国内地及香港市场推广及传讯主管
<b>倪清</b>	普华永道中国私募股权基金业务组基金审计合伙人	<b>周霁雯</b>	普华永道中国综合商务咨询合伙人

### 感谢以下普华永道中国员工及合作伙伴在本书编写、出版过程中付出的努力 (按姓氏拼音排序)

<b>柴晓萌</b>	普华永道中国企业融资与并购部业务总监	<b>钱立强</b>	普华永道中国企业购并服务合伙人
<b>杜恒</b>	普华永道中国基础设施与大型项目投融资服务高级顾问	<b>秦冉</b>	普华永道中国企业融资与并购部业务总监
<b>甘美</b>	普华永道中东地区中国业务部总监	<b>上官周冬</b>	普华永道中国研究部高级经理
<b>高桥忠利</b>	普华永道中国内地及香港特区日本业务市场主管合伙人	<b>沈学斌</b>	普华永道中国企业融资与并购部高级经理
<b>郭庭廷</b>	普华永道中国特殊机会咨询部合伙人	<b>沈漪</b>	普华永道中国企业购并服务部高级经理
<b>韩冰</b>	普华永道中国全球跨境服务总监	<b>孙宁</b>	普华永道中国审计部经理
<b>何一帆</b>	普华永道中国审计部高级经理	<b>王磊</b>	普华永道中国企业融资与并购部业务总监
<b>黄诗慧</b>	普华永道中国企业融资与并购部业务总监	<b>谢菁</b>	普华永道中国税务及商务咨询合伙人
<b>蓝澜</b>	普华永道中国市场传讯部高级经理	<b>叶青</b>	上海国际问题研究院院长助理
<b>李佳宁</b>	普华永道中国税务及商务咨询经理	<b>于勃</b>	普华永道中国综合商务咨询主管合伙人
<b>李子聪</b>	普华永道中国税务及商务咨询合伙人	<b>渊泽高明</b>	普华永道日系企业事业开发部副总监
<b>李昕睿</b>	普华永道中国审计部高级经理	<b>翟黎明</b>	普华永道中国交易战略与运营合伙人
<b>李莹</b>	普华永道中国交易咨询总监	<b>张平平</b>	普华永道中国企业融资与并购部业务总监
<b>李菁</b>	普华永道中国全球跨境服务高级顾问	<b>赵鹏</b>	普华永道中国企业融资与并购部高级经理
<b>黎大汉</b>	普华永道中国评估与并购交易服务合伙人	<b>郑巧娇</b>	普华永道亚太区基础设施建设主管合伙人
<b>罗伊兰</b>	普华永道中国企业融资与并购部高级顾问	<b>朱焕发</b>	普华永道中国并购交易物流行业分析师
<b>梁杉</b>	普华永道中国市场传讯部高级顾问		

### 如需要进一步了解普华永道全球跨境服务，请联系以下专业团队

<b>黄耀和</b>	普华永道全球跨境服务 中国主管合伙人 电邮: gabriel.wong@cn.pwc.com	<b>韩冰</b>	普华永道全球跨境服务 总监 电邮: a.han@cn.pwc.com	<b>沈学斌</b>	普华永道全球跨境服务 高级经理 电邮: steven.shum@cn.pwc.com
------------	--	-----------	--	------------	--

