



復旦大學 | 一帶一路
及全球治理研究院 系列研究报告

2018年第11期（总第18期）

“一带一路”中东欧南北经济走廊考察

“一带一路”国际产业与投资研究所

复旦大学一带一路及全球治理研究院

2018年10月

“ 一带一路” 中东欧南北经济走廊考察

“ 一带一路” 国际产业与投资研究所
2018 年 10 月

报告摘要

项目组通过对杜伊斯堡、布达佩斯和雅典的访问，现场观摩考察物流园区、拜访当地企业界与政府官员、与同行智库专家交流研讨、并综合相关的研究报告与文献资料，对“一带一路”中东欧南北经济走廊的现状与未来发展进行了田野调查与系统研究，认为：“一带一路”中东欧南北经济走廊合作价值巨大；一方面，它支持了中东欧地区经济的发展与交通基础设施的改善，为该区域未来进一步发展和竞争力的打造奠定了基础，另一方面，它联通了两路，让“一带一路”物流大通道形成闭环，使得更多物流服务产品的开发与推向市场成为可能；但顺利建成需克服许多困难。

基于以上研究与发现，报告进一步探索与总结了在当今世界复杂多变的经济秩序与发展环境下我国“一带一路”倡议行稳致远之对策与建议，供有关部门参考。

目 录

报告摘要..... 2

1 背景概况 1

 1.1 背景 1

 1.1.1 国际环境变化深刻.....1

 1.1.2 五年建设成就斐然.....1

 1.1.3 调查研究势在必行.....2

 1.2 概况 2

 1.2.1 调研目的与目标城市2

 1.2.2 调研方法与交流范围.....3

 1.2.3 调研与考察概况.....4

2 调研报告 5

 2.1 基本情况 5

 2.1.1 效率.....5

 2.1.2 透明性.....8

 2.1.3 贸易与投资.....9

 2.1.4 南北经济走廊.....11

 2.2 调研小结 13

3 结论与建议 14

 3.1 结论 14

 3.2 建议 15

致谢..... 16

1 背景概况

1.1 背景

1.1.1 国际环境变化深刻

当前，国际环境正在发生剧烈变化，在经济全球化影响下，世界经济发展呈现出多头并进、合纵连横的新局面，传统发达国家、“一带一路”沿线国家、欧亚联盟、太平洋联盟、金砖国家等经济体各有所长，贸易往来，相互交流又相互竞争，形势向好；另一方面，区域性债务危机扩大，新贸易保护主义抬头，新冷战思维复活，导致全球贸易体系正在逐步瓦解，世界经济发展不确定性大大增加，前景堪忧。

与此同时，在共建“一带一路”倡议下，沿线国家的项目投资行为却被过度解读，甚至被故意扭曲，而对“一带一路”倡议下沿线国家发展机遇与发展成果、经济提升与民生改善等不太关注，甚至漠视。

基于此，项目组认为有必要“沉下去”实地考察、“静下来”用心思考。

1.1.2 五年建设成就斐然

五年来，“一带一路”倡议在质疑和争议中笃定前行，越来越受到沿线各个国家的积极响应与广泛认同，累计货物贸易额超过 5 万亿美元，中国对“一带一路”沿线国家直接投资超过 600 亿美元，为当地创造 20 多万个就业岗位，成就斐然。

杜伊斯堡——这个昔日因钢铁兴亦因钢铁衰的德国城市成为今日欧洲知名的“中国城”，希腊比雷埃夫斯港——依托中企管理和全球资源配置，从全球排名第 93 位跃升到第 36 位，一个个全球耀眼的经济增长热点不断涌现。联合国《2018 年世界经济形势与展望》报告指出：2017 年仅中国经济对全球经济增长的贡献就达约三分之一，“一带一路”倡议功不可没。

但《印度时报》一篇“*For all-weather friend China, Pakistan to ramp up breeding of donkeys*”报道毁掉一个投资 1 亿美元的多方共赢项目，广受各方关注并且可以在中东欧南北经济走廊物流大通道中发挥极其重要作用的“匈塞铁路”进展异常缓慢，“债务”“不透明性”“珍珠链战略”等常作为

关键词出现在国外学者或智库对“一带一路”倡议相关研究文章或报告中。

巨大反差背后的事实、悬而未决问题的根源、中欧陆海通道的价值、贸易产业物流的前景，正是项目组此行实地考察与研究的内在驱动和重大关切，也是项目课题研究的核心基础与根本背景。

1.1.3 调查研究势在必行

近五年来，国内外有关“一带一路”倡议或相关的研究文献及专题报告层出不穷，但十之八九是在后验，通过各种渠道获得的统计数据重复检验“一带一路”倡议的价值贡献与重要性，引用各种学派观点与考古发现补充论证“一带一路”倡议的渊源由来与合法性，媒体报道或相关解读绝大多数止步于成绩的展现或问题的披露，于“一带一路”倡议进一步实施与推进价值有限，也常常使项目的研究陷入数据大爆炸但有价值信息又稀缺的窘境中。

此外，对业已成为全球颇有影响力的可以极大地促进世界范围内不发达地区区域经济联动与协调发展的公共产品，或自话自说，或自圆其说，缺乏前瞻性的研究，而前瞻性的研究需要切实掌握第一手的资料与信息，因此，实地考察势在必行。

1.2 概况

1.2.1 调研目的与目标城市

“一带一路”倡议涉及政治、经济、民生、文化、宗教、外交等诸多领域，沿线多达 64 个国家。项目的研究必须有所侧重，本研究主要聚焦中欧班列通道与“一带一路”背景下中东欧南北经济走廊的价值、现状与未来。

选择实地考察德国杜伊斯堡市、匈牙利布达佩斯市、希腊雅典市，主要基于以下考虑：

（1）杜伊斯堡

欧洲最大内陆港及中欧班列最大接卸站中转站所在地，2017 年中欧班列共开 3673 列，1757 到达杜伊斯堡，占比 48%，依托中欧班列纽带，落户杜伊斯堡中国企业超过 100 家；柏林科学与政治基金会将瓜达尔港和杜伊斯堡港列为中国最看重的旗舰港口，德国联邦外贸与投资署和德国工

商大会在调研报告中共同将“北京—雅加达—杜伊斯堡—达累斯萨拉姆轴线地区”作为短期和长期投资的推荐目的地。

（2）布达佩斯

匈牙利雅典娜地缘政治基金会（PAGEO）所在地，本次调研主要邀请单位之一。PAGEO 已经出版有关于“一带一路”倡议系列有影响力的研究报告，与项目组的研究焦点问题高度契合。另外，布达佩斯也是陆海两路欧洲汇合地。

（3）雅典

地中海第一港希腊比雷埃夫斯港所在的城市，本次调研另外一个主要邀请单位。中东欧南北经济走廊中欧陆海快线起点，海上丝绸之路欧洲登陆点。希腊是第一个与中国签署“一带一路”政府间合作文件的欧洲国家，Master Plan of the Port Piraeus（2018，PPA）受到希腊民众的热议和好评。

1.2.2 调研方法与交流范围

本次调查研究采用针对性强的小范围面对面交流与实地考察相结合的方法，并根据交流获得的信息，进一步收集相应的第一手资料与相关数据。

为了使得双方交流更加有效、聚焦、真实，项目组不预先设定立场、不预先圈定问题、不现场评价观点，仅围绕“一带一路”热点、中东欧南北经济走廊与中欧陆海快线等相关关键词进行开放与坦诚的交流，四组主要关键词及想要了解的问题如下：

“效率”：旨在了解中欧班列与“一带一路”中东欧主要物流通道的运行状况、主要瓶颈及可能提升的方向；

“透明性”：旨在了解西方媒体或研究者眼中的“透明度”是什么，在哪些方面需要及怎样增加透明度；

“贸易与投资”：旨在了解中国在“一带一路”中东欧国家的贸易与投资及相关情况；

“南北经济走廊”：旨在了解他们对“一带一路”倡议下中东欧南北经济走廊可行性的看法，包括前景与价值、潜在的机遇与可能的挑战等方面。

后文，按照关键字介绍调查与研究情况，形成本报告。

1.2.3 调研与考察概况

2018 年 8 月 19 日至 8 月 29，10 天行程，三个国家三个城市，13 场小范围研讨交流会议，具体考察了物流园区、铁路货运站、港口、德中经贸投资中心、市政厅、招商局以及 PAGEO 古堡研究基地等地方。

2 调研报告

2.1 基本情况

2.1.1 效率

具体看，调研访谈中的效率问题涉及三个方面，其一是中欧班列各线实际运行方面的效率问题；其二是中欧陆海快线物流通道登陆到达欧洲腹地斯洛文尼亚科佩尔港上岸比从希腊比雷埃夫斯港上岸哪个更有效率的问题；其三是中东欧南北经济走廊从南部比雷埃夫斯港到北部布达佩斯的铁路大动脉效率问题。

关于问题的第一方面：远东陆桥公司负责人认为，当前影响中欧运输班列效率的瓶颈问题有两个。

其一，随货物运行的纸质单证的传递在欧洲段问题比较集中。纸质单证是清关的凭证，缺失或不全都影响清关的效率，而且现在仍然使用手工书写，效率低，出错率高，没有实现信息化传递和清关。这说明中欧班列目前缺乏统一管理和整体协调。图 1 的左图是现在使用的清关单，右图是 7 年前使用的清关单，虽然程序有所简化，但是手续仍非常繁琐，并且这种改善非企业之力量可以达成，需要国家层面的推动和协调，因为涉及的是几个国家的海关。

其二，现在运行的线路有两处设施瓶颈。一处是波兰的马拉舍维奇 Malaszewicze，简称马拉，如图 2 左图所示；另一处是在进入杜伊斯堡位于莱茵豪森 DIT 场站前必须经过的杜伊斯堡-霍克菲尔德铁路桥（Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke）。由于基础设施陈旧落后，且经常性关闭维修，对中欧班列效率的影响非常大。随着未来货量的进一步增长，这两个瓶颈的影响将越发严重。

毫无疑问，这种基础设施的改善需要更多的资源和庞大的资金的投入，而且需要政府间的协调。



图 1 中欧班列货物运输清关凭证（左图：现在使用；右图：7 年前使用）



图 2 中欧班列两处基础设施瓶颈（左图：波兰 MALA；右图：杜伊斯堡 - 霍克菲尔德铁路桥）

在交流访谈中，项目组还发现一个有意思的现象，即在中美贸易争议不休的形势下，德国宝马却悄悄扩大在欧洲的生产版图，计划 2019 年下半年开工建设匈牙利布达佩斯以东 200 公里德布勒森镇新工厂，这对匈牙利已经开通的中欧班列（长沙—布达佩斯）意味着潜在的回程货源。

正如远东陆桥负责人首先申明的一样，交通基础设施的改善和服务效率的提升需要时间，但中欧班列的前景光明。

关于问题的第一方面，匈牙利 Ghibli 物流园负责人认为，进入匈牙利的集装箱货柜从斯洛文尼亚科佩尔港上岸比从希腊比雷埃夫斯港上岸经

铁路运输要更有效率，陆上运输距离更短，前者 567 公里只要 5 小时 21 分，后者 1470 公里需要 14 小时 29 分。

该负责人实际想表达的意思是目目前中国对“一带一路”中东欧港口的投资要分散，不要全部集中在比雷埃夫斯一个港，可以从多条物流通道进入欧洲。

项目组与比雷埃夫斯港中方负责人就此问题进行了交流，该负责人在欧洲多个港口工作多年，并且也调研过欧洲所有的港口，他认为两港之间已经有航线连接，但科佩尔大规模集装箱上岸到欧洲需要修建铁路的难度极大，铁路及火车需要爬坡，造价及其昂贵，另外，周边也没有产业的集聚，物流需求量不足，比雷埃夫斯港负责人强调，物流是服务，有需求才会有服务，而不是倒过来。

对此问题的论证及溯源的过程让我们再一次深深体会到实地考察的重要性，Google 或者建立优化模型并不一定能有效论证项目的可行性，因为模型中有可能忽视的要素对现实而言却非常重要，甚至可以决定项目的成败。

关于问题的第三方面，希腊学者分析的是中东欧南北经济走廊从南部比雷埃夫斯港到北部布达佩斯的铁路需要电气化改造与升级，现在火车行进速度在 30 公里/小时左右，并且有三家公司参与其中，意大利国家铁路公司负责希腊到马其顿段电气化铁路改善；中国铁路公司负责匈牙利到塞尔维亚段铁路改造；塞尔维亚境内与马其顿连接由另一家公司负责，三家公司的衔接在效率上会出现问题。他认为该铁路通道对希腊和中东欧都非常重要，也是南北经济走廊建设的重要支撑。

调研中得知，德国德累斯顿工业大学一位教授及他的团队也正在做这条铁路大通道的相关研究。

总之，关于“一带一路”中欧班列与中东欧南北经济走廊上效率问题已经不是企业层面上可以解决的，基础设施的改善与能力的提升需要集国家之力，需要巨大的资金与资源的投入。有一点可以肯定的是，在现有客观条件约束下，大力推进以信息技术为核心支撑、以多国协同参与的软联通

能力建设对于改善当下的效率问题大有裨益。但即便于此，也需要国家层面的推动与协调。至于困扰中欧班列的回程货源的问题则可以交由市场去解决。

2.1.2 透明性

关于透明性问题，经过与多位专家学者、政府官员以及业界领导交流与讨论，发现问题其实并不复杂。他们认为，不论你做什么，只要告诉对方你的目的是什么、你为什么这样做就行了，对方自有他们自己的判断和决定。例如，“一带一路”、中欧班列，带来给他们最直观的感受就是贸易往来及双方交流多了、生意好了、就业增长了、税收增加了，城市美丽重新激活了，他们就欢迎，至于目标、规划有点费解，这就是他们眼中的透明性问题。项目组认为这可能是东西方文化的差异所造成的，或者至少是交流与沟通有所欠缺。

同样，希腊学者也表达了类似的观点，在他看来，中希政府间交流正常，但学界、民间的交流还可以更加丰富些。他研究收集信息的渠道主要是通过新闻网站以及与国内外学者的交流，他作为 *China day* 的自由撰稿人在宣传与推介“一带一路”倡议下的希中投资及两个政府间友好互动方面作出了不小的贡献，他认为这是增加透明度的较好的方法之一。

比雷埃夫斯港中方负责人通过直接分享他的做法回答了关于透明性的问题，他将比雷埃夫斯港的规划，即 **Master Plan** 直接交由议会讨论，并同时向执政党、在野党以及民众汇报与公布 **Master Plan** 的全部内容，一方面是广泛征求意见修正完善方案，另一方面是通过政府批准获得持续执行的合法性。他反复强调，尊重所在地的文化、遵守所在国的法律、取得广泛的民意支持是项目成功与可持续的关键。但他同时也指出，项目的推进一定要与所在地经济发展相协调，超前规划与设计的项目在我们看来是好事，对当地经济发展有促进与引领作用，但同时也必然对所在地的同业者造成影响，而这种影响需要时间来消除。

项目组还就西方媒体关于“不透明性”的质疑与他进行交流，他的观点是质疑不一定是坏事，至少可以让我们保持清醒。同时，他也认为，被不

同价值观的人质疑，至少可以说明这件事情做得是对的，并且对他有影响，让他焦虑了，但在处理过程中要特别小心，要按照他们可以理解、可以接受的方式向他们阐明事实、陈述实情。

去年，知名智库 SIPRI 联合 FES 通过对包括学者、记者、政策顾问和政策制定者在内的 156 位专家进行了交谈，并由在欧亚大陆 7 个国家 12 个城市中的 84 个机构参与专题研讨，发表了一份关于“一带一路”与欧盟在安全领域方面合作的研究报告。报告中对中国为什么要倡导“一带一路”、是否有潜在的地缘政治进程安排、中国将如何处理与“一带一路”沿线不发达或发展中国家间的政治与经济的关系等表示疑虑和担忧。这其实也是更高层面上的一种“不透明性”，也许是西方媒体渲染“不透明性”的根源之所在。

2017 年在北京举行的高规格的“一带一路”国际合作高峰论坛是外交领域重大成果与重大胜利，其价值还应该不断扩展到经济、民生等更广泛领域。

由此可以看出，在解决“透明性”问题方面，我们科学的宣传引导、多渠道广泛的对话展示、多链路信息的互联共享是非常必要的，也有利于“一带一路”行稳致远，国家层面要有顶层设计和科学规划。

2.1.3 贸易与投资

关于贸易与投资问题，调研中发现匈牙利和希腊两国的情况不一样。

项目组此行重点关注了中国企业在中东欧的投资情况，由于行程太短暂，没有与在匈牙利的中国投资者直接交流，但在与匈牙利学者的交流中得知，中国目前在匈牙利的投资份额占比很小，甚至远不及日本在匈牙利的投资，德国、波兰投资额排名第一、第二，投资领域也主要集中在汽车、电子制造等领域，这种实体建厂、招聘本土员工，为当地增加税收和就业的绿地投资非常受到匈牙利的欢迎，贸易的价值次之。

希腊的中资投资则是另外一番景象，以比雷埃夫斯港为基地，中资在能源、航空、保险、通信以及旅游等领域的直接投资方兴未艾，COSCO 在物流中心、邮轮港、修造船、民生渡口码头建设等方面还在继续增加投

资，“共商、共建、共享”的“一带一路”原则在希腊得到了很好的验证。最新希腊民调数据显示，希腊人民对中国“一带一路”倡议及中国的投资正面评价高达 71%，这也说明产业投资的价值与重要性。

通过匈牙利与希腊的对比，我们可以清晰地看出，“一带一路”对接中东欧最有价值的方向是：优势产业的相互投资。事实上，欧盟要求基础设施的建设是在不增加公共债务的条件下，关注的是项目本身的投入产出比与投资回报周期，在有效需求的收益不足以覆盖项目投资的成本时，决策者的犹豫与基础设施项目的延缓是必然的，而基于各自领先优势的产业投资却不一样，它的收益可期、成本可控，至少就业和税收将直接增加，其实，换一个角度看，很多问题是完全可以想明白的。

另外一个有价值的方向是双边贸易与相互交流。贸易往来给双方带来经济增长和社会进步文明成果的共享，是人类命运共同体中各国人民最朴实的诉求与最基础的联系纽带。“一带一路”倡议拓展了相互贸易的市场空间，带来了更多的机会与选择，也带来了更多的对话与人文交流，联合国教科文组织对丝绸之路的研究项目中，就曾把丝绸之路称为“对话之路”，今天，这个称谓依然鲜活。

习近平同志在出席推进“一带一路”建设工作 5 周年座谈会时发表的讲话着重强调：过去几年共建“一带一路”完成了总体布局，会就了一幅“大写意”，今后要聚焦重点、精雕细琢，共同绘制好精谨细腻的“工笔画”。要在项目建设上下功夫，建立工作机制，完善配套支持，全力推进项目取得积极进展，实施雪中送炭、急对方之所急、能够让当地老百姓收益的民生工程。要在开拓市场上下功夫，搭建更多贸易促进平台，引导有实力的企业到沿线国家开展合作投资，发展跨境电子商务等贸易新业态、新模式，注重贸易平衡。其实，“一带一路”未来的发展，这就是方向，也是“一带一路”沿线国家的期盼，更是进一步夯实“一带一路”沿线凝聚力和向心力的基础与保障。

总之，我们可以看出，生意是生意，项目是项目，投资是投资，与发展模式的选择无关，尤其不要牵强相关，这正是“一带一路”倡议之精髓。

2.1.4 南北经济走廊

中东欧南北经济走廊问题是此行考察调研的重点，目前，从项目组掌握的资料来看，未见有官方文件对此经济走廊进行相关细节的定义与描述。

追溯起源，2016 年，为加强波罗的海、亚得里亚海以及黑海等三海南北中轴线的中东欧国家间区域经济合作，克罗地亚与波兰共同提出“三海倡议”，并与当年夏天在克罗地亚的杜布罗夫尼克举行了首届峰会，美国总统出席表示支持，并讨论了在能源和国防两个战略领域的合作。

项目组在“一带一路”对接中东欧研究课题过程中与 PAGEO 负责人交换过意见，并决定以“一带一路”中东欧南北经济走廊可行性论证为实地考察的主题，同时在范围划定为沿南部比雷埃夫斯港到北部布达佩斯的铁路所能覆盖的区域进行学术交流与考察。PAGEO 负责人在交流中曾经做个这样一个比较：布达佩斯到雅典的距离与中国北京到上海的距离相近，如果也像中国那样通过铁路连接起来，这片区域经济发展的潜力将非常可观。

当我们把中东欧南北经济走廊轮廓示意图与“一带一路”六大经济走廊示意图重合时（见图 3）发现，南北经济走廊不仅对中东欧地区区域经济联动发展将起到重大支撑作用，对“一带一路”的价值也不可低估。

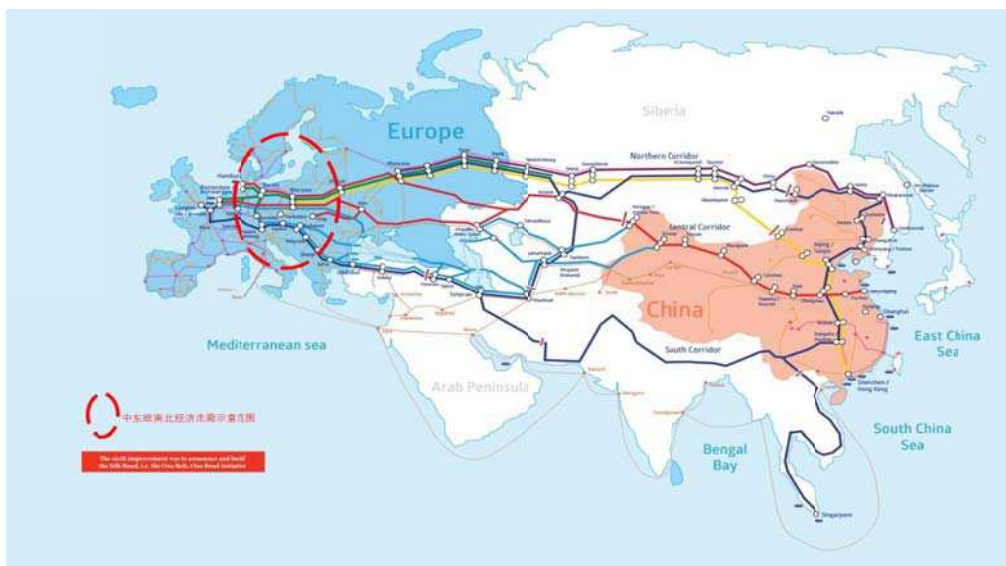


图 3 中东欧南北经济走廊与“一带一路”六大经济走廊关系示意图

事实上，该地区涉及欧洲三大且主要是以铁路为基础的经济走廊，在传统对外贸易主要采用海洋运输的基础上，多了三条陆上的运输大通道。

更为重要的是，中东欧南北经济走廊的贯通，最终陆上的铁路运输大通道与“海上丝绸之路”可以实现在匈牙利的交汇，形成物流闭环，这将极大地利好中欧班列的发展。

基于这个角度并结合图 3 看，“一带一路”连接欧洲几个非常重要的节点就凸显出来了，那就是北部的波兰、中部的匈牙利以及南部的希腊，此外，塞尔维亚和匈牙利位于巴尔干半岛自然运输线上，地位当然同等重要。

而站在匈牙利角度看，这条南北经济走廊的价值也非常重要，处于“一带一路”两路交汇处，发达的铁路及其现代化的物流基础设施本身可以提高匈牙利吸引外资的能力，结合其廉价劳动力的优势，未来可以吸引更多制造企业进入匈牙利。事实上，德国宝马已经先行一步了。此外，通过铁路链接“一带一路”，也给匈牙利国内产品的出口提供了更多的机会，除了中国市场外，“一带一路”沿线国家都是匈牙利产品的可能的市场空间，也可以到达中东、高加索等地区，进而真正融入全球经济大发展，降低其对单一经济体的依赖性。

匈牙利中央银行行长在 2016 年 9 月第 54 届匈牙利全国经济学者年会开幕式致辞中曾这样直接呼吁：匈牙利应该关注“丝绸之路”，因为它将会使我们获得更大的机会赶超奥地利、巴登-符腾堡州，甚至伦巴第、巴伐利亚；它能帮助我们实现第二个 1000 亿欧元国内生产总值的目标。

当然，我们也应该清醒地看到，南北经济走廊物流通道依托铁路，也受限于铁路，效率与能力的提升是当前迫切需要解决的问题；此外，透明性也是非常重要的问题之一。该行长发言最后这样总结与提醒：匈牙利已经踏上了“丝绸之路”，匈牙利在向前发展的“丝绸之路”网络中找到自己的福利、繁荣和发展。匈牙利人必须仔细审查中国的发展计划，正如波兰审视德国的发展计划一样。他对“不透明性”的焦虑也跃然纸上，我们认为这不仅仅是个人的顾虑。

项目的成功需要有机会，但更需要有条件，对投资所在地的区位、交通、社会、经济、文化、习俗、宗教信仰、政治生态、法律的了解和评估要先于项目经济性的评价，诚实经营、守法经营，这是比雷埃夫斯港项目成功的经验，正所谓“机缘凑泊齐，项目好落地”，当然这中间必然缺不了一位卓越的领导者。

总而言之，罗马非一日建成，“一带一路”也一样，但它终将伟大，也需要时间和耐心。

2.2 调研小结

项目组通过面对面交流访谈与实地考察，从“效率”“透明性”“贸易与投资”以及“南北经济走廊”等四个角度对“一带一路”中东欧南北经济走廊的现状与未来，并对相关问题进行了剖析和深入研究，也得到了一些有价值的信息。

需要说明的是此次调研时间太短、面对面交流的专家学者及相关部门领导的人数有限，实地考察的地方不多，疏漏在所难免；跨文化的交流，还有可能挂一漏万，但我们的收获远超预期，也解决了出发前诸多的困惑，更加清楚了未来的方向，仅此几项，就已不虚此行了。

3 结论与建议

3.1 结论

通过为期十天的交流考察，围绕“一带一路”背景下“效率”“透明性”“贸易与投资”以及“南北经济走廊”等关键词的研讨与研究，我们得出如下三个基本结论：

结论 1：“一带一路”给中东欧带来的改变是巨大的、成效是显著的。主要理由是：

- 1) 所有中外交流嘉宾对“一带一路”倡议及成就评价都正面。
- 2) 所有中外交流嘉宾对“一带一路”倡议前景都乐观。
- 3) 年均增速超过 100%的中欧班列，以及因此而形成的链接欧洲铁路的运输网络为中国扩大进出口贸易量与贸易范围、进一步拓展与赢得新的市场空间奠定了坚实基础。

结论 2：“一带一路”中东欧南北经济走廊双方合作价值巨大，但顺利建成需要克服许多困难。主要理由是：

- 1) 它支持了中东欧地区经济的发展与交通基础设施的改善，为该区域未来进一步发展和竞争力的打造奠定了坚实基础；它联通了两路，让“一带一路”物流大通道形成闭环，让更多物流服务产品的开发与推向市场成为可能。

- 2) 该走廊依托铁路，也同样将受限于铁路设施和能力的状况。

结论 3：“一带一路”背景下的“效率”与“透明性”还大有文章可做。主要理由如下：

- 1) 从“效率”方面看，依托信息化的软联通建设与硬件设施建设及改善同样重要，前者投资小，见效快，均需要国家层面的协调与推进。

- 2) 从“透明性”方面看，构建起全方位的、广泛沟通与对话渠道的宣传与展示平台，讲好中国故事，讲好投资项目，于“一带一路”的平稳发展大有裨益，同样也需要国家层面的顶层设计与切实推动。

3.2 建议

建议 1：优先并切实支持鼓励、加快推动“一带一路”沿线国家软联通能力及相关体系建设。

建议 2：重点加强、顶层设计“一带一路”框架下对外交流对话展示平台及相关体系建设。

未来的成功是属于那些有能力洞察全球发展趋势，能在危机中抓住机会，并有“利在一身不谋、利在天下必谋之”的有胆识和气魄的人。中世纪，想走丝绸之路，须至少掌握一项技能，即有能力评估或躲避危险。这一规则至今仍然适用，那就是：有能力评估或控制风险。

（课题组组长：徐以汎，“一带一路”国际产业与投资研究所所长；课题组成员：刘建林，宁钟，刘明宇）

致 谢

（按照访问顺序排名）

Qing Wang（德中经贸投资发展中心创始人）

Hans-Peter Schmitz（德铁 KV-Hub 中心负责人）

Johannes Pflug（德国议会前联邦议员，中德议员友好小组主席）

Ralf J. Meurer（杜伊斯堡经济促进局局长）

许静璐（武汉汉欧国际德国公司副总经理）

邓欣晨（武汉汉欧国际德国公司对外联络办公室主任）

Shan Jin（博士、曾任远东陆桥公司副总，现奥地利国铁总监）

Norbert Csizmadia（PAIGEO 主席）

Fanni Maraczi（PAIGEO 研究员）

Viktor Eszterhai（PAIGEO 研究员）

Anton Bendarzsevszkij（PAIGEO 研究员，副主任）

Istvan Csizmadi（Ghibli 负责人）

Viktor Lippai（Rail Cargo Terminal CEO）

George Tzogopoulos（博士，CIFE 高级研究员，China Day 撰稿人）

傅承求（中远海运比雷埃夫斯港口有限公司总裁）

翁林（中远海运比雷埃夫斯港口有限公司副总裁）

Li Yan（杜伊斯堡-埃森大学东亚经济研究院教授）

联系方法

地址：上海市邯郸路220号

复旦大学智库楼313办公室

电子邮件：brgg@fudan.edu.cn

电话：86-21-65641298

传真：86-21-55670203

网址：<http://brgg.fudan.edu.cn>



责任编辑：陈如江 刘慧芹

终审：黄仁伟

复旦大学一带一路及全球治理研究院

发印时间：2018年10月