

“一带一路”倡议十周年系列报道

【编者按】自“一带一路”倡议提出后,我国对外直接投资额明显增加,对沿线国家的对外直接投资也蓬勃发展。“一带一路”倡议给我国企业的对外直接投资既带来了机遇也带来了挑战。本文首先对国内外学者对我国对外直接投资的研究进行了总结,然后对我国企业对沿线国家对外直接投资现状及面对的投资风险进行了分析,最后提出了我国对“一带一路”沿线国家投资的政策建议,对中国企业海外并购过程有着借鉴意义。

“一带一路”倡议下我国对外直接投资现状

文/李浩然

“一带一路”倡议是共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”倡议的简述,“一带一路”倡议一经提出便得到了70多个国家的积极响应,给我国对外直接投资

已有研究

目前学者们对于我国对外直接投资的研究,主要集中在我国对外直接投资发展现状、对策建议、并购动机以及并购后的绩效分析等方面。

（一）我国对外直接投资的机遇与风险相关研究

谭畅(2015)对我国企业在海外投资的主要特点进行了总结,归纳出我国企业面临着东道国政治风险高、国家安全因素、生态环境问题等风险,并提出了充分熟悉海外投资环境等对策。王凡一(2016)分析了“一带一路”倡议下我国对外投资的发展前景,并提出了为了应对投资环境风险、货币金融风险等应该建立风险识别与评估

既带来了机遇也带来了挑战。

随着“一带一路”倡议的贯彻落实,我国对“一带一路”沿线国家的对外直接投资的数量和金额都出现了明显的增长,但我国企业在对外直接投资的过程中也面临着政治、文化、法律、融资等投资风

体系、推动货币金融合作,完善货币金融环境等建议。聂娜(2018)通过对“一带一路”对外投资的相关文献进行归纳整理,将当前我国对外投资的主要风险分为外部投资环境风险如政治、经济、文化风险和企业内部投资风险如决策投资风险、财务风险等。在对相关风险理论总结后并提出了应对相关风险的政策建议。陶晶晶和沈罗薇(2022)从对外直接投资规模、对外直接投资区域分布、对外直接投资产业分布、对外直接投资企业类型分布四个方面,详细分析了我国对外直接投资现状并提出了相关的对策建议。

（二）“一带一路”倡议下我国

险。《2022年度中国对外直接投资统计公报》指出,2022年我国在共建“一带一路”沿线国家设立境外企业1.6万家,占总境外企业的34%。商务部最新数据显示,2023年1—8月,我国企业对“一带一路”共建国家非金融类对外直接投

企业跨国并购动因相关研究

李晓红(2010)将跨国并购的动机概括为以下几点:占领海外市场、冲破他国的贸易壁垒、获取短期内不可再生的战略资源以及获取技术特别是核心技术。张文佳(2015)发现企业进行跨国并购的目的是为了获取他国的资源、某项专利技术,或是通过并购获得更大的平台从而使企业快速发展。唐晓华和高鹏(2019)提出了跨国并购动机的新趋势在向转移产业产能、技术储备、海外资本投资等方面转变。

（三）“一带一路”倡议下我国企业跨国并购的绩效分析相关研究

牟晓伟和吴雨桐(2018)分析

资额为1403.7亿元人民币,同比增长22.5%。

在这样的背景下,研究我国对“一带一路”沿线国家对外直接投资的现状及面临的挑战和风险,对我国企业海外并购有着重要的现实意义。

了近几年中国企业跨国并购的相关数据,以文化因素为要点,分析了“一带一路”倡议下我国企业跨国并购所面临的文化差异和挑战,并提出了做好文化整合的相关建议。

通过梳理相关文献和研究可以发现,关于中国企业在“一带一路”倡议背景下的直接投资的现状、动因及对策建议的研究较少,且缺少对近几年中国对外直接投资现状及面临的风险分析,本文选取我国对外直接投资的最新数据,对我国对外直接投资现状进行全面分析并提出合理的对策建议,深化中国企业在“一带一路”倡议下跨国并购的研究,对于已有的研究起到补充作用。

中国企业对“一带一路”沿线国家对外直接投资现状

（一）对“一带一路”沿线国家投资规模持续快速增长

自2013年“一带一路”倡议提出后,中国企业获得了更多对外直接投资的机会。2013—2015年,中国对“一带一路”沿线国家的投资量稳步增长;2016年,受国际安全形势、沿线国家政治风险等因素的影响,我国企业对“一带一路”沿线国家的投资放缓;2017年,国务院发布《关于进一步引导和规范境外投资方向的指导意见》,重点推进有利于“一带一路”建设和周边基础设施互联互通的基础设施境外投资,得益于相关政策支持,我国企业对“一带一路”沿线国家的投资额不断增加;2018年,受中美贸易摩擦的影响,投资额出现微弱下降趋势;2019—2021年,国家鼓励与“一带一路”沿线国家开展经贸合作,我国企业纷纷响应国家政策,对沿线国家的投资额不断增加。综上所述,尽管在2016年和2018年我国对沿线国家的投资流量出现了下降趋势,但二者均高于2013年我国对沿线国家的投资流量,我国对沿线国家的对外直接投资流量依然呈现上升趋势。2021年年末,中国境内投资者在“一带一路”沿线国家设立境外企业超过1.1万家,涉及国民经济18个行业大类,当年实现直接投资241.5亿美元,比上年增长7.1%,较

中国企业在“一带一路”倡议下国际直接投资所面临的挑战

在逆全球化国际趋势以及贸易保护主义、单边主义上升的国际背景下,我国企业的对外直接投资也面临着新的挑战。再加上“一带一路”沿线国家所处的特殊地理位置,我国对“一带一路”沿线国家的对外直接投资面临多种风险。

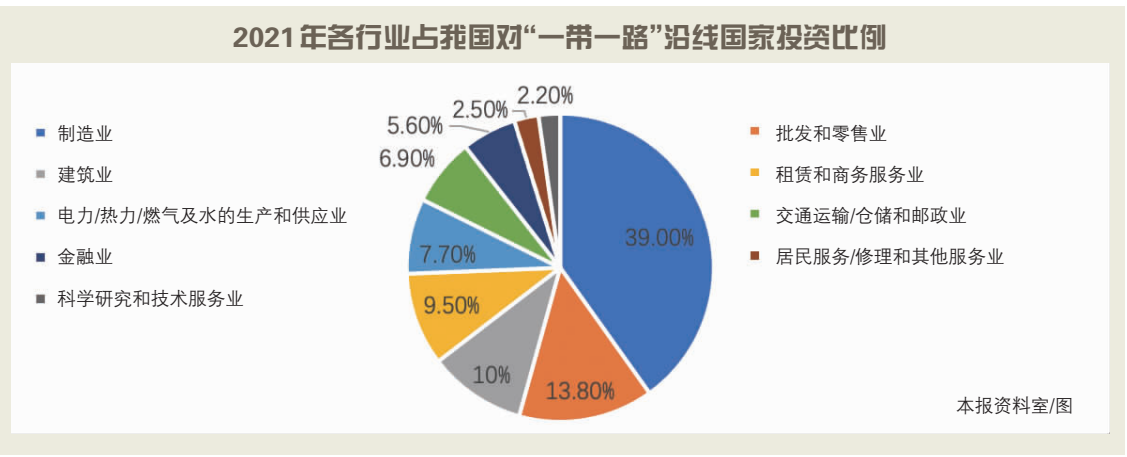
（一）政治风险

“一带一路”沿线国家多为发展中国家,常常会出现政局动乱的现象,不同的政权代表了不同的利益阶层,政权的更替会扰乱市场秩序,破坏我国对外投资政策的连续性。且沿线国家包括中亚、中东、东南亚等区域,地

中国企业在“一带一路”倡议下国际直接投资的政策建议

在对“一带一路”倡议下我国对外直接投资现状及风险进行分析后,本文提出以下建议:

第一,加强与沿线国家的沟通交流。我国与沿线国家之间在文化、宗教等方面存在着较大的差异,因此我国应该加强与沿线国家之间的沟通交流,准确阐明“一带一路”倡议的内涵,争取得



2012年翻一番,占同期中国对外直接投资流量的13.5%。2013—2021年,中国对沿线国家累计直接投资1640亿美元。

（二）对“一带一路”沿线国家投资行业呈现出产业多元化和升级化趋势

从行业构成看,我国对沿线国家的直接投资涉及到的领域十分广泛,既包括能源、基础设施建设等传统行业,也包括金融、科技等现代化行业。随着“一带一路”倡议的深入推进,国家鼓励对沿线国家的文化、科技、教育等行业进行投资。以2021年的数据为例,流向制造业的投资94.3亿美元,比上年增长22.8%,占39%;批发和零售业33.3亿美元,占13.8%;建筑业24.1亿美元,占10%;租赁和商务服务业22.9亿美元,占9.5%;电力/

热力/燃气及水的生产和供应业18.5亿美元,占7.7%;交通运输/仓储和邮政业16.6亿美元,占6.9%;金融业13.9亿美元,占5.6%;居民服务/修理和其他服务业6亿美元,占2.5%;科学研究和技术服务业5.4亿美元,占2.2%。我国企业对沿线国家的投资仍然以制造业为主,其次是批发和零售业,科学研究和技术服务业占比最少,仅有2.2%,这可能是因为沿线国家大多为发展中国家,数字基础设施尚不健全,科学技术发展水平有待进一步提升。但总体来看,我国对沿线国家的直接投资呈现出产业多元化和升级化的趋势。

（三）对“一带一路”沿线国家投资流向较为集中

从国别构成看,我国企业对“一带一路”沿线国家投资流向较

为集中,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、沙特阿拉伯等国家。从空间来看,近些年,我国对“一带一路”沿线国家投资呈现出先近后远的特征。

总体来讲,“一带一路”沿线国家目前还不是我国对外直接投资的主要对象,中国对其投资尚比较有限。目前中国对“一带一路”投资主要流向有较稳定合作机制的周边国家,例如中国东盟自贸区中的新加坡、印尼、缅甸和老挝等国,上海合作组织中的俄罗斯和哈萨克斯坦等成员国及印度、巴基斯坦、蒙古等观察员国。对沿线国家的投资行业也逐渐呈现出多元化趋势,开始向金融、信息服务业等现代行业发展。

有强烈的抵触情绪,这给企业未来的生产经营活动埋下隐患。

（四）融资风险

大部分“一带一路”沿线国家经济并不发达,且对我国的投资并不看好。我国企业在对沿线国家的投资中需要投入大量的资本,当前我国企业获得资金的融资渠道有限,主要有亚洲基础设施投资银行、丝路基金、金砖国家开发银行以及中国的各类银行。且沿线国家受经济发展水平的制约,基础设施并不发达,我国对沿线国家的投资也大都集中在基础设施领域,这些领域的前期投入较高且投资回报率较低。

如何,最终目标是实现协同效应,提高盈利能力和增加企业价值。因此,对并购后的两个企业进行整合很重要。只有有意义和可执行的整合才能最大限度地发挥协同效应,使并购获得成功。  
**作者系辽宁大学金融与贸易学院硕士研究生,研究方向为国际贸易、数字经济、全球价值链。**

共建“一带一路”十年:中国对外直接投资超2400亿美元

本报记者 索寒雪 北京报道

10月10日,国务院新闻办公室发布了《共建“一带一路”:构建人类命运共同体的重大实践》白皮书。

2013年,习近平主席创造性提出了共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”。共建“一带一路”已经不是中国一家的独奏,而是共建国家的合唱。

《中国经营报》记者从《共建“一带一路”:构建人类命运共同体》白皮书中了解到,2013—2022年,我们与共建

在哈萨克斯坦过中秋

中国知名农机企业销售经理吴先生今年的中秋是在哈萨克斯坦度过的,他手中拿着中国产的“五仁月饼”拍了照片,发在朋友圈里。

这一年,他的大部分时间是在中亚地区度过的,他向客户推销中国产的农机,当地很多农民还在使用较笨拙的工具,对中国制造的农机车辆非常感兴趣。“一带一路”沿线国家市场正在迅速崛起。

与此同时,中国也帮助当地建成了基础设施,支持当地经济发展政策和金融交易。

“10年前在‘一带一路’倡议提出来之后,我们紧跟着政策导向,坚持推广中国品牌,10年前中国肥料是低品质代名词,现在去‘一带一路’沿线国家包括金砖国家,可以看到中国肥料成为高品质代名词。”云图控股有限公司监事、海外事业部首席执行官张鉴向记者表示,“‘一带一路’市场增长非常快。”

来自国家发展改革委数据显示,2013—2022年,中国与共建国家进出口总额累计达到19.1万亿美元,年均增长6.4%;与共建国家双向投资累计超过3800亿美元,

摸得着的获得感

在国新办发布会上,国家发展改革委副主任亮讲了一件事情,“前一段时间,雅万高铁面向公众预约免费试乘,列车几乎趟趟满员。我在网络上看见过一个视频,有记者在列车桌上竖起一枚硬币,这枚硬币在350公里的时速下稳稳立住了。这段视频传播很广,相关评论也代表了印度尼西亚各界对雅万高铁的广泛赞誉。事实上,雅万高铁不仅极大便利了沿线民众的出行,还累计为当地带来5.1万人次就业,培训印度尼西亚员工达到4.5万人次,培养了一批高铁建设运营的技术人才和职工队伍,正在并将继续给当地民众带来看得见、摸得着的获得感。”

他介绍,“硬联通”方面,中老铁路、雅万高铁、匈塞铁路、比雷埃夫斯港等一批标志性项目陆续建成并投运,中欧班列开辟了亚

中欧班列带来发展机遇

就中国在“一带一路”铁路运营方面的情况,亮分享了一个案例——中欧班列。“这是共建‘一带一路’标志性品牌,自开行以来保持安全稳定畅通运行,为沿线国家经济社会发展作出了积极贡献,也得到了国际社会的广泛参与和赞誉。”

截至9月底,中欧班列已经通达欧洲25个国家217个城市,累计开行超过7.8万列,运送货物超过740万标箱;运送货物占中欧贸易总额比重从2016年的1.5%提高到2022年的8%。

中欧班列具有安全、稳定、富有韧性的优势,运输货物品类不断丰富,在开行初期以数码产品为主,目前已扩大到53个大类、5万多个品种产品。“特别是新冠疫情期间,在国际物流运输受阻情况下,中欧班列运行实现了逆势增长,年均增长26.3%;累计运送防疫物资近1500万件,被誉为国际抗疫合作的‘生命通道’。”

国家的货物贸易累计规模达到19.1万亿美元,实现年均6.4%的增速,这个增速既高于同期我国外贸整体增速,也高于同期全球贸易增速。我们是110多个共建国家的主要贸易伙伴,已经与20个共建国家签署了14个自贸协定,贸易自由化便利化水平在不断提升。

此外,外交部国际经济司司长李克新透露,中国将于今年10月在北京举办第三届“一带一路”国际合作高峰论坛,目前已有来自130多个国家、30多个国际组织的代表确认与会。

其中中国对外直接投资超过2400亿美元。

2012年,中国联通参与中老勐腊国际传输系统新建工程,该系统成为了中国连接东南亚国家的信息主干道之一;2014年,中国联通建设完成中国—缅甸国际陆地光缆工程。面向东盟10国的国际陆缆与传输网络,中越陆缆国际通道带宽达到7400G,中老、中缅陆缆国际通道带宽达到3420G,具备低时延、大带宽、多环路的能力优势。

“你能想象吗?很多年前我去河内的时候,电话线上网速率只有64K,发一个大点儿的邮件回国就要几十分钟。”中国联通项目经理李兰东回忆道,如今,越南传输带宽扩容到7400G,访问速度大为提高,原先“龟速”的邮件直接“秒发”。“这些转变就像村道开拖拉机与高速路开超跑的天地之别。”

2013年,习近平主席提出“一带一路”倡议以来,老挝从“陆锁国”变成“陆联国”,马尔代夫拥有了第一座跨海大桥,印度尼西亚迈入高铁时代,东非拥有了一条跨国电气化铁路——亚吉铁路,当地人民生活得到了巨大改善。

欧陆路运输新通道,“丝路海运”国际航线网络遍及全球,“六廊六路多国多港”的互联互通架构基本形成。

“软联通”方面,与共建国家持续深化规则标准等领域合作,《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)已对15个签署国全面生效,中国与28个国家和地区签署了21份自贸协定,与65个国家标准化机构和国际组织签署了107份标准化合作协议,与112个国家和地区签署了避免双重征税协定。

“心联通”方面,教育、文化、体育、旅游、考古等领域合作不断深化,已与45个共建国家和地区签署高等教育学历学位互认协议,与144个共建国家签署文化和旅游领域合作文件,设立了“丝绸之路”政府奖学金,打造了“鲁班工坊”、“光明行”、菌草等一批“小而美”合作品牌。

从亮介绍。

中欧班列在成本上也具备优势,中国人民大学重阳金融研究院执行院长王文表示,在正常运价下,中欧班列运输费用可控制在空运的1/5,相比传统海铁联运节约8%—20%的综合物流成本。在运输时效上,中欧班列比传统国际铁路联运快1/3,运输时间约是海运的1/4。中欧班列在中国境内最快运行速度1300公里/天,境外1000公里/天以上,最高时速可达120公里/小时。在同等运输距离和重量下,中欧班列平均碳排放量为航空运输的1/15、公路运输的1/7。

从亮说,中欧班列搭建了沿线经贸合作新平台,累计运送货物货值超过3000亿美元,中欧班列“跨境电商专列”“邮政专列”以及“班列+园区”“班列+口岸”等新业态不断涌现,在产业、贸易、投资、就业等方面为共建国家带来了大量发展机遇。