

全球基础设施投资与合作研究

——以 G20 国家为例

沈铭辉

内容提要 基础设施可以提高区域间互联互通,降低运输成本,有效地拉动经济增长,尤其在当前全球经济缓慢复苏背景下,基础设施投资更成为各国摆脱经济低迷状态、恢复长期经济增长的重要手段。本文从 G20 国家视角,以基础设施投资为研究对象,分析当前 G20 国家特别是其中新兴经济体的基础设施投资现状和特征,指出以 G20 为代表的全球基础设施发展不平衡,广大的发展中国家和新兴经济体面临着巨大的基础设施供需缺口以及融资机制的制约。当下不少国家财政投入有限的背景下,进一步充实完善 G20 基础设施合作框架、整合全球基础设施基金、推动多边投资协定倡议成为 2016 年 G20 基础设施合作的重要方向。

关键词 基础设施 G20 新兴经济体 PPP 投资协定

一、引言

当前世界经济增长缓慢,发达经济体和新兴经济体的经济发展走势正在出现分化。主要发达经济体的经济正在缓慢趋于好转,而不少新兴经济体的经济前景却并不太乐观。发达国家采取的量化宽松货币政策已经对本国经济的恢复产生重要作用,然而新兴经济体和广大发展中国家却面临来自全球资本市场的冲击,尤其对于石油和大宗商品出口国而言,其潜在经济风险更加严重。在此形势下,基础设施建设已经成为各国摆脱经济低迷的重要手

段。

基础设施投资可以缓解当前多数新兴经济体的经济发展瓶颈,加强与周边国家之间的互联互通,改善对外贸易、国内生产和跨境物流环境,有效地拉动经济增长。基础设施投资不仅通过提高家庭收入来直接地影响经济发展,而且通过改变消费、储蓄、投资方向以及推动社会资源的积累等方式来间接地推动增长。良好的基础设施环境的作用还体现在纠正市场和政府机制失灵,推动和完善市场、政府和地方社会之间的良性互动。

具体而言,首先,基础设施投

资作为推动经济增长的重要投入要素,其作用体现在资本积累的乘数效应上,能够产生数倍于原投资额的总需求。而且基础设施有助于资本的产出效率,对私人资本产生溢出效应,可以减缓人均资本边际报酬递减的速度,内生地提高经济增长率。其次,基础设施投资有助于降低该国政府的公共债务规模。当基础设施投资与货币宽松政策配合使用时,还可以起到阻止利率上升的作用,从而抵消因扩大基础设施投资而增加的借贷成本。再次,良好的基础设施可以大幅降低交易成本,推动生产活动的空间扩展,促进

表 1: 全球各地区发展中国家基础设施评价指数

指标	全球平均	拉丁美洲和加勒比地区	亚洲新兴国家	中东、北非和巴基斯坦	撒哈拉以南非洲	欧洲新兴国家
公路	4.04	3.53	3.75	4.23	3.52	3.83
铁路	4.04	3.84	3.39	4.36	3.41	3.77
港口	4.36	4.17	3.99	4.43	3.57	4.11
电力与通信	4.28	3.97	3.57	4.35	2.73	4.68
整体	4.02	3.64	3.58	4.12	2.84	4.03

数据来源: 世界经济论坛, 全球竞争力报告 2015-2016 数据库。

分工合作, 提高市场的效率与功能。联合国提出的“千年发展目标”实际上肯定了基础设施的福利效应, 认为基础设施的质量可以直接影响国家和地区福利和生活水平。最后, 由于基础设施建设对区域经济发展具有资源分配功能, 不少国家把倾斜性基础设施建设作为缩小地区经济发展差异的政策手段。

很多微观研究表明基础设施建设对于发展中国家降低贫困是必不可少的因素。按照国际货币基金组织的报告, 基础设施投资支出占 GDP 的比重上升 1%, 当年的产出将增加 0.4%, 而之后对产出的影响将会持续增加, 四年之后将增加至 1.5%。对于发达国家而言, 基础设施投资有助于提高潜在产出和生产率, 不仅能够扩大内需, 而且可以配合其他结构性改革来开拓经济增长空间。在目前全球低增长环境下, 各国基础设施投资融资成本更低, 有助于大力推动基础设施建设。

2008 年国际金融危机后, 国际上已经对区域经济一体化以及互联互通形成了一定程度的共识。各国认可通过建设基础设施来提高区域内与区域间的联通, 降低运输成本, 增强经济与贸易联系。鉴于基础设施对经济增长

的重要作用, 2010 年在韩国首尔召开的 G20 峰会提出基础设施领域的国际开发与合作, 当时基础设施领域合作方案就曾提出 G20 的基础设施合作要结合双边与多边援助。基础设施建设合作应与具体国家发展计划保持密切联系, 对于需求较大的地区基础设施建设可以考虑渐进式阶段性推动的方式。根据 G20 的“多年开发行动计划”, 多边开发银行要积极探索扩大发展中国家的基础设施投资方案, 通过掌握基础设施建设现状和存在的问题来提出

改善基础设施环境的途径。多边开发银行的具体方案受到专门评估, 并将在实际资金援助方面得到实行。

2014 年在澳大利亚布里斯班峰会上, G20 设立了 2014-2018 年间全球经济增长 2% 的发展目标, 并提出了相应的改革与行动计划。为了配合该目标实施, G20 提出了“全球基础设施倡议”, 并决定成立全球基础设施投资中心 (GIH) 来为政府、私人部门和其他国际组织提供基础设施投资平台。各国政府将积极向民间投资者提供基础设施建设相关信息, 使得民间投资者更加容易寻找投资对象, 促进机构投资者和民间力量的资金筹措。随后, 2015 年在土耳其安塔利亚召开的 G20 峰会上, 各国再次承诺发展本国经济, 并达成 2018 年前 G20 整体 GDP 额外增加 2% 的目标。面

表 2: 2015 年 G20 基础设施在全球各国中的排名

	总体	公路	铁路	港口	机场	电力	固定电话线路	移动电话指标
阿根廷	87	108	93	81	92	124	47	13
澳大利亚	16	41	34	32	27	22	23	43
巴西	74	121	98	120	95	96	50	37
加拿大	14	26	19	21	16	13	13	111
中国	39	42	16	50	51	53	63	107
法国	8	7	6	26	15	14	3	96
德国	7	13	9	14	11	20	5	57
印度	81	61	29	60	71	98	116	121
印尼	62	80	43	82	66	86	80	49
意大利	26	49	32	56	63	34	31	20
日本	5	8	1	22	25	21	10	58
韩国	13	17	10	27	28	38	4	65
墨西哥	59	54	61	57	55	73	66	112
俄罗斯	35	123	24	75	77	67	38	18
沙特	30	32	56	39	43	23	76	4
南非	68	34	42	36	14	116	90	22
土耳其	53	36	53	53	33	80	68	103
英国	9	29	18	11	19	9	8	53
美国	11	14	15	10	5	16	20	99

数据来源: 世界经济论坛, 全球竞争力报告 2015-2016 数据库。

表 3:部分 G20 国家内陆交通基础设施投资额

(单位:亿欧元)

国家	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
澳大利亚	48.38	63.01	82.44	82.29	99.90	110.19	114.82	148.13	193.03	231.09	186.63
加拿大	44.28	45.30	60.78	73.79	84.56	93.68	113.85	160.93	159.30	158.08	140.97
法国	142.59	150.98	156.18	165.31	172.20	179.31	179.40	171.10	191.44	203.42	228.63
德国	188.43	179.04	144.01	155.01	155.01	161.31	172.12	161.47	164.66	163.30	170.10
印度	—	42.05	60.66	72.63	83.13	93.67	95.32	115.09	104.55	111.78	114.94
意大利	143.12	164.32	193.97	233.06	213.95	201.94	113.55	82.04	86.31	73.97	—
日本	574.43	495.18	460.81	433.65	384.52	391.65	468.12	470.72	—	—	—
韩国	101.60	86.55	98.60	99.57	93.80	73.78	79.82	77.92	75.49	87.47	103.67
墨西哥	18.86	21.91	30.72	29.15	27.28	30.43	34.58	43.72	45.67	46.06	50.79
俄罗斯	53.93	69.72	79.03	90.74	127.49	193.54	127.75	153.87	184.99	205.01	196.04
土耳其	8.65	8.56	11.47	24.18	24.46	29.05	36.74	69.13	66.51	62.84	71.27
英国	126.88	103.99	113.89	142.82	139.35	136.82	129.76	129.73	117.64	117.96	123.80
美国	614.66	489.59	528.90	585.38	542.87	534.40	576.43	617.79	589.08	632.78	617.42

注:2004-2013 年美国数据为公路基础设施投资数据。

数据来源:OECD 基础设施数据库。

对有限的财政政策和货币政策空间,G20 成员国达成有必要实施影响深远的结构性改革的意向,为此 G20 成员国做出了超过 800 项的改革承诺,其中重要内容就是要大力推动基础设施投资和合作。

二、全球基础设施投资发展不平衡

目前,全球基础设施投资发展迅速,然而由于地理、历史、经济发展水平等原因,全球不同地区的基础设施建设投入和发展不尽相同。根据世界经济论坛公布的数据,不少地区的发展中国家基础设施发展落后于全球平均水平。世界经济论坛将全球各地区基础设施情况进行了分类评价,其中全球各地区基础设施平均得分情况为 4.02 分,而拉丁美洲和加勒比地区、亚洲新兴国家、撒哈

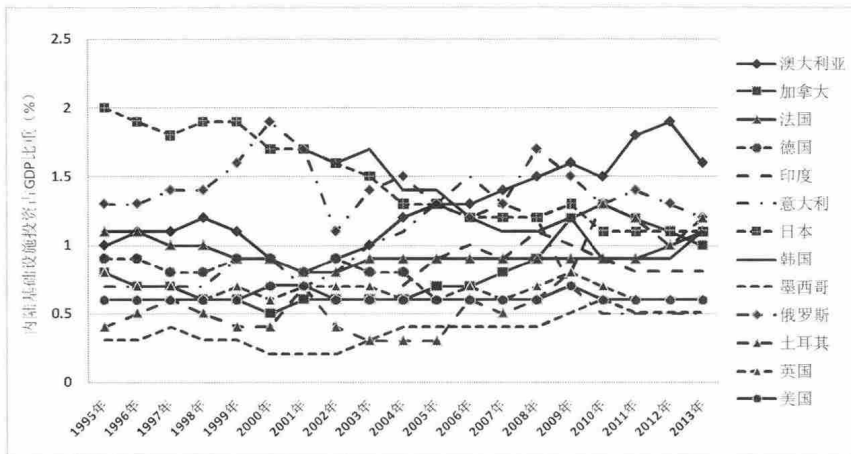
拉以南非洲等多数发展中国家分布地区均低于这一世界平均分,尤其是撒哈拉以南非洲地区的基础设施建设落后情况尤为明显。具体而言,在公路、铁路、港口方面,拉丁美洲和加勒比地区、亚洲新兴国家、撒哈拉以南非洲和欧洲新兴国家的基础设施发展水平平均低于全球平均水平;电力供应与通信领域,拉丁美洲和加勒比地区、亚洲新兴国家、撒哈拉以南非洲等地区的基础设施发展水平亦低于全球平均水平。

以 G20 为例,在基础设施总体水平方面,G20 成员国内部的基础设施发展情况差异显著。比如日本的排名在 G20 成员国中最为靠前,其基础设施总体水平位于全球第 5 位,而阿根廷的基础设施总体水平排名最为靠后,位于全球第 87 位。总体来看,G20 中发达国家的基础设施总体

发展水平均位于全球前列,在 G20 的发展中国家成员中,沙特获得的排名最为靠前,位于第 30 名,其后是俄罗斯与中国。在公路方面,排名最低的国家为俄罗斯;铁路、港口和机场建设方面,排名最低的国家为巴西;电力供应方面,排名最低的国家为阿根廷,固定电话线路和移动电话指标方面,排名最低的国家为印度。对不少新兴经济体而言,基础设施落后已经成为拖累经济增长的瓶颈,成为发展中国家发展中亟待解决的重大问题。

为了改善本国基础设施环境,推动经济增长,各国不断加强对基础设施领域的投入。在多种基础设施领域中,贸易相关的基础设施投资被很多国家和地区视为优先考虑的对象。事实上,对各国而言进出口贸易都是拉动经济的重要引擎,而贸易相关基础设

图 1:部分 G20 国家内陆交通基础设施投资占 GDP 比重



数据来源:根据 OECD 基础设施数据库进行整理。

施的便利化将有助于降低贸易运输成本,有效地提高经济效率,而且大量的相关研究表明,以公路、铁路以及内河航运为代表的内陆交通基础设施与 GDP 增长存在着正向强相关,尤其是内陆国家或者幅员辽阔的国家,内陆交通基础设施建设至关重要。一般而言,中等内陆国家的运输成本要比中等沿海国家高 55%。相似距离下,陆地运输货物成本约为海路运输成本的 7 倍,有研究表明,如果内陆国家通过发展基础设施每降低 10% 的贸易成本,其出口将增加 20% 以上,因此内陆交通基础设施得到了多数国家的重视。

2003-2013 年,不少 G20 国家对内陆交通基础设施进行大规模投资。公路基础设施投资仍然是全部内陆交通基础设施投资的主要组成部分,从绝对投资额看,除日本和意大利外,其他国家对于内陆交通基础设施的投资均保持了增长态势。其中美国对于内陆交通基础设施的投资额最大,2003 年就已经达到 614.66 亿欧元,而

在 2013 年美国仅公路基础设施投资就增至 617.42 亿欧元,这一数字是加拿大、法国和德国等其他发达国家公路基础设施投资额的 4-5 倍。另外,尽管印度、墨西哥、俄罗斯、土耳其等新兴经济体在内陆基础设施领域的投资仍然比较有限,但是增长速度却已十分迅速。

从基础设施投资额占 GDP 比重看,尽管不同国家基础设施投资的优先领域不尽相同,但是 G20 中的多数发达国家如西欧和北美国家,对包括公路、铁路和内河航运的全部内陆交通基础设施投资在 1995-2013 年的十多年间基本比较稳定(参见图 1)。例如法国和美国的内陆交通基础设施投资占 GDP 比重多年来几乎没有改变,1995 年至 2013 年期间始终分别维持在 1.1% 和 0.6% 的水平上。也有部分国家的内陆交通基础设施投资比重出现了下降,例如德国、意大利和英国的内陆交通基础设施投资占 GDP 比重已经从 1995 年的 0.9%、0.7% 和 0.8% 分别下降至 2013 年的

0.6%、0.5% 和 0.6%,而日本的内陆交通基础设施投资比重下降尤为显著,已经从 1995 年的 2% 降至 2013 年的 1.1%。

以新兴经济体为代表的广大发展中国家的内陆交通基础设施投资发展相对更为迅速。俄罗斯、中东欧等新兴经济体的内陆交通基础设施投资比重已远远超过 G20 或者 OECD 国家的平均水平,1995 年中东欧地区新兴经济体和发展中国家的内陆交通基础设施投资比重为 0.96%,而 2013 年已经达到 1.84%;俄罗斯的内陆基础设施投资比重则从 1995 年的 1.32% 上升至 2013 年的 1.39%;而土耳其的内陆基础设施投资比重增长幅度最为明显,从 1995 年的 0.4% 上升至 2013 年的 1.2%。

按照当前基础设施投资趋势来看,到 2020 年全球基础设施建设规模将达 12.7 万亿美元。其中,英国计划投资 1900 亿英镑用于基础设施建设,意大利计划投入 140 亿欧元来建设机场和其他基础设施,欧盟到 2020 年为止在公路设施上的计划投资额达到 1.5 万亿美元,并将 150 亿欧元投资于信息能源和基础设施。新兴经济体和其他发展中国家的基础设施投资需求量更大。到 2017 年,亚洲、中东、拉美以及其他新兴经济体的基础设施投资额将达到 2.3 万亿美元。根据亚洲开发银行的预测,东盟每年投入在基础设施领域的工程额将达到 600 亿美元。海湾六国将在环海湾铁路网建设投入 1600 亿美元,南美洲也将实施 1200 亿美元的南美

表 4: G20 国家铁路基础设施投资需求
(单位:10 亿美元,2005 年 PPP 不变价格)

国家	年均投资需求		总投资需求		
	2009-2015	2015-2030	2009-2015	2015-2030	2009-2030
美国	10	15	70	230	300
日本	10	17	69	251	320
加拿大	2	2	11	28	38
德国	5	7	38	104	141
意大利	5	8	37	118	154
英国	2	3	17	48	66
法国	3	3	20	51	71
其他欧盟国家	25	58	174	872	1045
阿根廷	2	3	16	51	67
澳大利亚	2	2	12	30	43
墨西哥	1	1	6	15	21
南非	0	0	2	4	6
韩国	0	0	1	2	3
土耳其	1	1	7	22	29
沙特阿拉伯	-	-	-	-	-
中国	27	64	191	967	1157
印度	20	64	138	962	1100
印度尼西亚	0	0	1	1	2
俄罗斯	8	10	57	152	209
巴西	0	1	3	8	11
G20	124	261	867	3917	4784
世界	131	271	919	4064	4983

资料来源:经合组织,Strategic transport infrastructure needs to 2030, 2012。

一体化基础设施建设计划。

总体上,G20 中多数发达国家的铁路基础设施投资虽然有所增长,但其增长速度相对平缓。北美国家的内陆交通基础设施投资整体增长趋势较缓和,甚至在 2000 年后一度趋于下降,直到近些年才出现缓慢回升态势。与发达国家不同的是,发展中国家尤其是来自中东欧的新兴经济体和发展中国家的铁路基础设施投资有非常明显的增长,过去 15 年间的投资增幅达到 300%。尽管 2008 年国际金融危机导致这些国家的铁路基础设施投资有所下降,但是 2010 年之后上述国家的铁路基础设施投资又恢复了快速增长。这充分说明新兴

国际经济合作 2016 年第 6 期

经济体和发展中国家的铁路基础设施投资需求比发达国家更加旺盛,未来新兴经济体和广大发展中国家将成为全球铁路基础设施投资的主力,这些国家对铁路基础设施的持续投资和改善将对全球经济增长起到积极的推动作用。

三、基础设施投融资缺口较大

2008 年国际金融危机后,各国均面临更加严峻的经济发展环境,各国急于发展国际贸易以推动经济复苏,对各类型铁路基础设施的需求急剧上升,铁路基础设施投资成为加快各国经济发展的重要途径。OECD 对 G20 国家铁路基础

设施投资需求进行估算的结果表明,2009-2030 年间 G20 国家的铁路基础设施投资需求高达 4.8 万亿美元,这不仅表明了发达国家和新兴经济体对高速铁路的旺盛需求,而且也显示了全球对现有铁路交通网的拓展和维护的巨大需求。特别需要注意的是,以中国、印度等新兴经济体为代表的发展中国家的铁路基础设施投资需求格外显著,2009-2030 年间的投资需求约为 3.6 万亿美元,占 G20 国家全部铁路基础设施投资需求的 75%以上。

事实上,包括公路、铁路以及内河航运在内的内陆交通基础设施仅仅是全部基础设施的一个领域,其他重要基础设施投资领域还包括通信、机场、港口、电力、石油和天然气(运输与供应)以及水处理部门等基础设施。根据 OECD 的数据,以通信、电力、公路和铁路运输以及水处理部门投入计算的全球基础设施投资需求在 2005-2030 年间将达到 53 万亿美元,年均投资需求达到 2 万亿美元,这一数字相当于全球 GDP 水平的 2.5%;如果把能源生产和相关基础设施也纳入计算,全球基础设施总投资需求将高达 71 万亿美元,相当于全球 GDP 的 3%。麦肯锡的报告则认为 2013 年至 2030 年间需要 62 万亿美元的资金投入公路、铁路、港口、机场、电力、水利和通讯等基础设施部门,年均投资需求将达到 3.4 万亿美元。

然而与全球基础设施投资领域的巨大需求相比,实际基础设施投资额却显得非常有限,基础

· 17 ·

设施投资的供需之间存在较大缺口。包括世界银行在内的多家国际多边发展机构估计发展中国家年均基础设施投资需求达到了1-1.5万亿美元,但是实际基础设施投资却仅能达到50%的水平,基础设施供需缺口巨大。全球基础设施中心预测,2030年全球基础设施投资将存在10至20万亿美元的投资缺口。以印度尼西亚为例,根据高盛估计,2013-2020年该国基础设施投资中政府资金所占比例约为50%。而中亚地区的基础设施投资供需缺口更为明显,根据欧洲投资银行研究,大中亚地区基础设施融资来源中,政府资金支持仅占5%。除此之外,根据非洲进出口银行的数据,目前非洲电力供应和交通设施情况非常严峻,由于电力不足,只有5%的农业用地得到灌溉,非洲每年的基础设施需求缺口将达到1000亿美元。即使考虑到世界银行每年约100亿美元的基础设施贷款,亚洲开发银行每年约64亿美元的基础设施贷款等,全球范围多边开发机构能够提供的基础设施融资仍十分有限,完全不能弥补全球基础设施供需缺口。

当前,多数国家面临财政约束,劳动密集型的基础设施建设

项目多数限制在短期项目,很难有效保证未来巨大的基础设施需求。而私人部门受限于基础设施初期投入大、风险高、回收期长以及银行贷款条件苛刻等制约,无法获得长期贷款。在这种环境下,不少国家面临着中长期基础设施投资不足的问题。由于国家公共财政与私人资本各自遇到障碍,公私合营模式(PPP)成为基础设施投资领域的重要融资方式。世界银行数据显示,2014年发展中国家在能源、运输、水处理以及卫生部门中的私人参与的投资项目比2013年增长了6%,达到1075亿美元。2014年虽然资金到位的项目只有239项,并且创下自2004年以来的最少项目数,但其涉及金额仍达到历年来第四高位水平。

从区域分布来看,拉丁美洲地区是近些年私人参与基础设施投资最多的地区。2010年以来拉丁美洲地区的基础设施投资急剧上升,2014年其投资规模达到691亿美元。1995-2014年,拉丁美洲地区私人参与最多的基础设施项目是电信领域和电力领域,其中电信投资占这一期间该地区所有项目的41%,涉及投资额高达3640亿美元。在项目类型方

面,绿地投资项目占整个投资额的比重为46%,占整个项目数的57%。

1990-2014年,G20中的发展中国家仍是全球发展中国家私人参与基础设施投资的主体。从国别角度来看,巴西是私人参与基础设施投资最多的国家,2014年该国占全球私人基础设施投资的比重高达41%,涉及投资额达到442亿美元。事实上,近年来巴西的基础设施投资额一直在全球总额占较大比重,并且有增长趋势。2014年私人参与基础设施投资额最高的前五位新兴经济体分别是巴西、土耳其、秘鲁、哥伦比亚和印度。这五个国家的投资额达到780亿美元,占整个发展中国家当年私人参与基础设施投资额的73%。

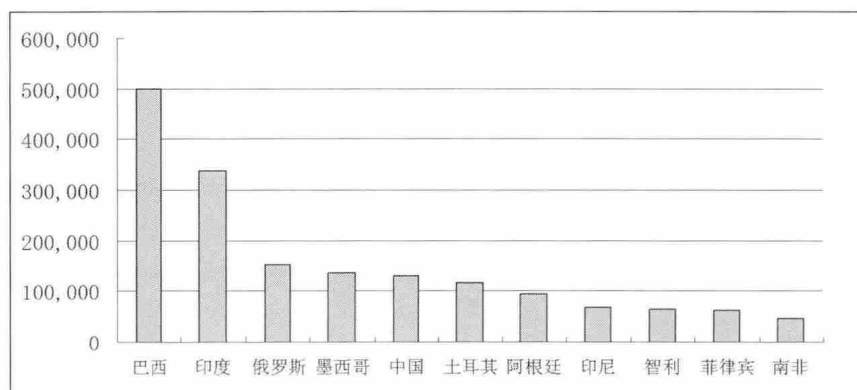
而同为G20的中国与印度,私人参与的基础设施投资额却呈逐年下降趋势。2014年中国的投资额只有25亿美元,而印度的投资额也降到62亿美元。其实这反映了一些新兴经济体在基础设施建设融资机制中存在的问题。如中国在近些年基础设施建设领域成果显著,尤其以高速铁路建设为代表的交通基础设施建设有了快速发展。从20世纪90年代中期开始,中国向城市基础设施建设投入的资金已经达到GDP的13.5%。但绝大多数的基础设施融资均依靠政府部门,而民间资本介入有限。尽管目前正在推广公私合营(PPP)模式,然而基础设施PPP项目盈利能力较低、对产权保护不当、信息不透明等因素抑制了

表5:全球基础设施年均投资需求 (单位:10亿美元)

基础设施	2000-2010	占全球 GDP 比重	2010-2020	占全球 GDP 比重	20200-2030	占全球 GDP 比重
公路	220	0.38	245	0.32	292	0.29
铁路	49	0.09	54	0.07	58	0.06
电信	654	1.14	646	0.85	171	0.17
电力	127	0.22	180	0.24	241	0.24
水处理	576	1.01	772	1.01	1037	1.03

资料来源:经合组织,Infrastructure to 2030: Telecom, Land Transport, Water and Electricity, 2006。

图 2:1990-2014 年私人参与基础设施投资的十大新兴经济体 (单位:百万美元)



数据来源:世界银行数据库。

私人资本进入基础设施领域,阻碍了 PPP 模式的大面积推广。当然,这些问题也是全球基础设施投资共同面临的挑战,G20 层面已经成立全球基础设施投资中心,有望成为全球基础设施 PPP 项目的合作平台之一。

四、一些思考和建议

通过加强基础设施建设和推动互联互通,将有助于维持和助力全球化、摆脱贫困、实现繁荣和平。但全球范围内的基础设施建设和互联互通的成功与否很大程度上取决于利益相关者在各地区、各层次合作框架内的协调是否有效。中国作为新兴经济体的代表,一方面需要通过自己的努力,为全球更好地提供包括基础设施投资和融资等方面的国际公共产品;另一方面,中国也能够从全球基础设施投资合作中获得相当的收益,中国有必要在全球各层次合作框架内突出基础设施建设的重要性,为中资企业“走出去”参与全球基础设施投资合作 PPP 项目尽可能地扫清障碍。

第一,推动完善全球基础设

施投资合作框架。长期以来,不少国家和地区的基础设施投资都采取了以市场为导向的自下而上式的发展模式,缺乏自上而下制度构造作为补充。尽管 G20 布里斯班峰会提出了“全球基础设施倡议”,并决定成立了全球基础设施投资中心,但是 G20 作为全球治理的重要机制,仍然在基础设施建设和合作领域有待进一步充实完善。目前看来,“全球基础设施倡议”尚未产生实质效果,而全球基础设施投资中心项目推进也比较缓慢,包括 G20 在内的国际合作机制需要进一步规划和制定全球基础设施路线图、全球基础设施行动计划等具体方案。从这个角度,2016 年 G20 中国杭州峰会意义重大,如果峰会能够推动全球基础设施合作进一步向路线图和行动计划方向发展,那么世界经济将极大地受益。在推动全球基础设施投资合作过程中,为了世界经济更好地从全球互联互通中受益,有必要将各国的基础设施对外接口和全球基础设施合作更好地实现连通,这需要将基础设施规划及时有效地实现对

接。为此,一方面需要积极推动多边开发机构例如亚洲开发银行、亚洲基础设施投资银行、世界银行等,充分收集、了解并参与沟通各国和各地区互联互通项目。另一方面,推动构建全球基础设施互联互通合作倡议,在此平台上积极地参与和推动全球基础设施对话或论坛,推动世界各国直接就地区基础设施项目进行沟通和协调,进一步推动实现全球基础设施互联互通。

第二,进一步参与双边或多边投资协定。事实上,目前全球基础设施投资不足的重要原因之一就是外来基础设施投资者在东道国缺少严格的法律保护,投资的政治法律风险较大。而全球或区域投资协定的达成将有助于降低这方面的风险,明确东道国对外来投资的基础设施建设项目的保护方式和具体的危机处理手段。同时,通过投资协定中简化相关法律、规章制度和程序,解决目前基础设施项目建设中工程设备边境管制、外汇管制以及工程人员签证等问题,同时以规范的争端解决机制有效解决基础设施投资产生的争议,这将极大地增强私人资本对基础设施投资的信心,有助于推动全球层面基础设施投资。

推动包括基础设施 PPP 项目在内的全球基础设施投资合作,毫无疑问会涉及各国的投资法问题,与每一个国家谈判、签署相关的法律协定耗时太多,即使一国已经与不少国家和地区签署了投资保护协定,但是由于投资保护协定的力度远不及投资协

定,因此真正在出现问题的时候,投资保护协定的影响力有限。因此,推动投资协定显然有着极为重要的意义。然而,类似于贸易自由化,由于各国的经济、政治等多样性等原因,使多边贸易谈判越来越难以达成。如果目前全球范围内的多边投资协定尚不可行,那么各国仍可以积极建设双边投资协定,甚至可以尝试构建区域投资协定,以此作为推动全球基础设施建设的重要推动力和制度保障。

第三,强化区域金融市场建设,为全球基础设施投资提供资金保障。包括主权财富基金在内的巨额储蓄是全球大规模基础设施建设投资资金需求的主要融资来源。推动成立多边发展机构协调机制,定期沟通、交换包括亚行、亚投行、世行和其他开发类金融机构的基础设施项目贷款资金,及时发布多边开发机构的基础设施优先资助项,为企业充分利用PPP模式提供便利。特别是,包括亚太地区在内的不少国家和地区并不缺乏资金,亚太地区甚至是全球储蓄最多的地区,然而亚太地区也是世界主要资本输出地。由于亚洲金融一体化程度远低于贸易和投资一体化水平,区域金融市场发展不畅,导致该地区的绝大多数富裕储蓄流向了美国国债市场等,并未流向潜在收益更高,但是缺乏融资机制的区域内基础设施投资市场。如果包括亚洲地区在内的区域金融市场和机构发展的更为完善,那么地区内部分储蓄就可以注入基础设施投资,从而

有助于缓解该地区基础设施投资融资难问题。因此,为了更好地推动全球基础设施合作,需要各国政府努力,继续推动区域甚至全球债券市场的发展,让区域内充裕的私人资本找到合适的投资机会,同时也为全球基础设施投资合作项目提供资金来源和风险投资。

(作者单位:中国社会科学院亚太与全球战略研究院)

主要参考文献:

亚洲开发银行研究院:《亚洲基础设施建设》,社会科学文献出版社,2012年。

赵志国:55万亿美元全球基础设施建设市场“富矿”待掘,《中华建筑报》,2013年5月10日。

黄梅波、陈娜:AIB的运营空间及竞争力分析,《东北亚论坛》,2015年第4期。

沈铭辉:亚太地区基础设施投资PPP合作模式:中国的角色,《国际经济合作》,2015年第5期。

Canning, D., and P. Pedroni, “Infrastructure, Long Run Economic Growth, and Causality Tests for Cointegrated Panels”, The Manchester School, 2008(5):504 - 527.

Dillion, A., “The Effect of Irrigation on Poverty Reduction, Asset Accumulation, and Informal Insurance: Evidence from Northern Mali”, World Development, 2011(12): 2165 - 2175.

Mansuri, G., and V. Rao. “Localizing Development: Does Participation Work?”, Washington, DC: The World Bank, 2013.

Hayami, Y., “Social Capital, Hu-

man Capital and the Community Mechanism: Toward a Conceptual Framework for Economists”, Journal of Development Studies, 2009(1): 96 - 123.

Calderon, C., E. Moral-Benito, and L. Servén, “Is infrastructure capital productive? A dynamic heterogeneous approach”, Journal of Applied Econometrics, 2011(2), pp.177 - 198.

Lokshin, M., and R. Yemtsov, “Has Rural Infrastructure Rehabilitation in Georgia Helped the Poor?” World Bank Economic Review, 2005(2): 311 - 333.

Gibson, J., and S. Rozelle, “Poverty and Access to Roads in Papua New Guinea”, Economic Development and Cultural Change, 2003(1): 159 - 185.

C. Garcia et al., “Correlation between Transport Intensity and GDP in European Region: a new Approach”, paper presented at the 8th Swiss Transport Research Conference, Monte Vertita/Ascona, October 15-17, 2008. 以及 OECD/ITF, ITF Transport Outlook 2015, OECD Publishing/ITF, p18.

A. J. Venables, “Shifts in Economic Geography and Their Causes”, Federal Reserve Bank of Kansas City. Economic Review, 2006(4).

OECD, Strategic transport infrastructure needs to 2030, 2012, p60.

McKinsey Global Institute, Infrastructure productivity: how to save \$1 trillion a year, January 2013. p10.

The MDB Working Group on Infrastructure, Infrastructure Action Plan, October 2011, p19.

K. Olga, Infrastructure Investments in Eastern Neighbours and Central Asia, EIB Working Papers 2013/01, 2013.