

人大重阳“生态金融”系列研究报告第22期

“一带一路”背景下 中国东盟绿色发展 以中老铁路为例

中国人民大学重阳金融研究院

2023年7月5日



并购家 免费行业报告网

IPOIPO.CN 每日更新 不用注册会员 无广告 永久免费



中国人民大学重阳金融研究院

中国人民大学重阳金融研究院（人大重阳）成立于 2013 年 1 月 19 日，是重阳投资向中国人民大学捐赠并设立教育基金运营的主要资助项目。

作为中国特色新型智库，人大重阳聘请了全球数十位前政要、银行家、知名学者为高级研究员，旨在关注现实、建言国家、服务人民。目前，人大重阳下设 7 个部门、运营管理 4 个中心（生态金融研究中心、全球治理研究中心、中美人文交流研究中心、中俄人文交流研究中心）。近年来，人大重阳在金融发展、全球治理、大国关系、宏观政策等研究领域在国内外均具有较高认可度。

“一带一路”背景下中国东盟绿色发展： 以中老铁路为例

核心摘要

● 自“一带一路”倡议提出十周年至今，中国与东盟持续携手打造“一带一路”合作的东南亚样板。2021年12月，中老铁路开通运营，是“一带一路”倡议提出后首条以中方为主投资建设且直接联通的国际铁路。未来，中老铁路将成为中国与东盟各国推进“一带一路”东南亚高质量绿色发展合作的关键桥梁，对中国－东盟自由贸易区的经济发展与国际贸易产生广泛而积极的影响会为东盟地区的绿色发展带来更多机遇。

● 中国与东盟建立了“一带一路”绿色合作的稳固基础，东盟绿色产业存在巨大的技术和资金需求，而中国亦不断积极推动对外绿色金融开放和项目投资。在可持续发展的需求下，“一带一路”绿色合作充满机遇，东盟绿色资金缺口与中国“一带一路”绿色投资相匹配。

● 作为优质案例，中老铁路的建造和通车打造了绿色可持续基建项目的标杆，传播了绿色贸易与合作理念，对于“一带一路”背景下东盟的绿色发展具有积极的促进作用。

● 中国与东盟“一带一路”绿色合作面临多重挑战，东盟部分成员国尚属发展中国家经济体，经济发展客观条件提高了绿色低碳升级转型的难度，并且成员国绿色融资市场发展存在不平衡，绿色基础设施的不完备性也提高了投资壁垒，还面临西方国家遏制“一带一路”绿色合作的多重威胁。

● 中老铁路作为连接中国和老挝的重要桥梁，将在“一带一路”绿色发展中提供牵引力，中老铁路提升了跨境贸易质量和效率，提供了高效、便捷的陆路贸易通道，具备高效性、成本性、安全性、共享性。

● 中老铁路打通了“一带一路”绿色产业链供应链，促进了可持续发展的标准和认证在供应链中的应用，相关国家和企业可以推动绿色和可持续发展的认证体系，鼓励供应链中的企业遵循环保和社会责任原则，这有助于构建绿色供应链，确保产品的可追溯性和环境友好性。

● 中老铁路吸引和带动了绿色投资，为其他“一带一路”绿色合作建立了成功投资经验，例如采用多种投资方式，包括公共投资、私人投资和跨国投资等，通过利益共享和风险分担的机制吸引投资，促进投资者分享项目的经济收益，并在项目运营中承担相应的风险和责任，提高项目的可持续性。

● 中老铁路加强了“一带一路”人文交流、旅游合作和人员流动，推动了人文交流的深化和互联互通的发展，深化了人类命运共同体的构建，在中老铁路等项目的牵引下，中国将与东盟各国建立起越来越紧密的“一带一路”国际合作伙伴关系。

目 录

核心摘要	3
引言	6
一、中国 - 东盟“一带一路”绿色合作基础稳固	8
（一）战略框架与高层对话建立了绿色交流合作基础	8
（二）气候治理进程下的政策与市场环境基础	10
二、可持续发展进程带来绿色合作机遇	12
（一）东盟绿色资金缺口与中国“一带一路”绿色投资相匹配	12
（二）中老铁路连通贸易往来和绿色交流	13
（三）推动南海地区海洋生态系统国际合作治理	14
三、中国与东盟“一带一路”绿色合作面临的挑战	16
（一）东盟经济发展条件提高了绿色低碳升级转型的难度	16
（二）东盟绿色发展存在滞后点	18
（三）西方国家可能遏制中国 - 东盟“一带一路”绿色合作	20
四、以中老铁路牵引“一带一路”绿色合作新进程	22
（一）中老铁路提升跨境贸易质量和效率	22
（二）中老铁路打通“一带一路”绿色产业链供应链	23
（三）吸引和带动绿色投资	24
（四）为“一带一路”项目标准提供中老经验	24
（五）加强“一带一路”人文交流，深化人类命运共同体构建	25

引言

2023 年是共建“一带一路”倡议提出十周年，也是“构建更为紧密的中国－东盟命运共同体”提出十周年。在过去十年里，中国与东盟持续携手打造“一带一路”合作的东南亚样板。2021 年 12 月，中老铁路开通运营，是“一带一路”倡议提出后首条以中方为主投资建设且直接联通的国际铁路，自开通后的 18 个月以来，呈现出客货两旺态势，累计发送旅客 1640 万人次、货物 2100 万吨。未来，中老铁路将成为中国与东盟各国推进“一带一路”东南亚高质量绿色发展合作的关键桥梁，而中老铁路作为泛亚铁路的重要骨干，对中国－东盟自由贸易区的经济发展与国际贸易将产生广泛而积极的影响，也会为东盟地区的绿色发展带来更多机遇。

中国与东盟正通过“一带一路”搭建起越来越紧密的合作。东南亚国家联盟成立于 1967 年 8 月，由印尼、马来西亚、菲律宾、泰国、新加坡、文莱、柬埔寨、老挝、缅甸、越南 10 个成员国组成¹，老挝是其中的重要成员国。东盟自成立以来，不仅建立了高效而牢固的区域合作机制，亦积极寻求对外合作，并与中国在生态城市合作²、能源投资转型³、基础设施建设⁴、贸易活动⁵等方面建立了良好的合作伙伴关系，国际影响力持续提升。东盟作为《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）的发起方，将与

1 周士新. 东盟扩员的制度困境——以东帝汶为例 [J]. 东南亚纵横, 2019(6):30-38.

2 李盼文, 彭宁. “一带一路”可持续城市合作重点领域分析：以中国—东盟生态城市合作为例 [A]. 2020 中国环境科学学会科学技术年会论文集（第一卷）[C], 中国环境科学学会, 2020:496-500.

3 吕文斌, 姚明涛. 协同推进中国与东盟国家能源投资转型 [J]. 中国发展观察, 2020(18):40-42, 31.

4 谢翠, 李立民, 周华敏. 中国—东盟互联互通建设的环境效应研究 [J]. 当代经济, 2020(6):14-19.

5 花瑞祥, 蓝艳. 中国与东盟贸易的环境效应及其关键社会经济因子影响分析 [J]. 环境科学研究, 2020(9):2210-2218.

RCEP 其他成员国共同推动经济开放，不断降低关税壁垒，推动区域经济一体化和贸易自由化。

在此基础上，“绿色”未来将成为中国－东盟“一带一路”合作的鲜明底色。当前在全球气候变化的背景下，世界可持续发展进程不断加快，各国亦在疫情后积极推进经济绿色复苏¹，共同推进绿色发展目标逐渐在国际合作中占据重要地位，包括国际绿色融资工具的发行、海外绿色产业项目的投融资、跨境环境信息披露共享在内的一系列金融合作也在提供相应的支持，服务于绿色低碳项目的建设发展以及区域贸易的绿色升级。

由此可见，绿色发展将成为中国与东盟开展“一带一路”国际合作的重要领域，对提升南海与西太平洋地区高质量协同发展、推动开展生态环境治理以及建立低碳国际合作体系等，都具有十分重要的意义。而中老铁路的开通和运营也会为相关领域的国际绿色发展项目带来更多开放性的机遇，并进一步拉动全球绿色发展迈入以东南亚地区为中心的“亚洲时代”。

1 王文，崔震海，刘锦涛. 后疫情时代中国经济绿色复苏的契机、困境与出路 [J]. 学术探索，2021(3):77-86.

一、中国 – 东盟 “一带一路” 绿色合作基础稳固

中国与东盟积极推进在环境保护与治理、生物多样性防治、绿色产业投融资等领域的合作，具备绿色合作的坚实基础。在全球可持续发展进程之中，东盟绿色产业存在巨大的技术和资金需求，而中国亦不断积极推动对外绿色金融开放和项目投资，各类政策措施和市场互动为中国与东盟开展绿色金融深度合作提供了良好条件。

（一）战略框架与高层对话建立了绿色交流合作基础

构建以绿色发展为导向的国际合作体系是 21 世纪各国应对全球气候危机的必然要求。经过“一带一路”倡议提出后十周年的努力，中国与东盟已基本建立牢固且长期的绿色合作机制。

1. 构建和完善绿色合作顶层设计框架

2022 年 11 月 11 日，第 25 次中国 – 东盟领导人会议上各方通过了《关于加强中国 – 东盟共同的可持续发展联合声明》，进一步建立并巩固实质互利的中国 – 东盟绿色发展战略伙伴关系。此前早在 2016 年 9 月，国家生态环境部与东盟成员国环境主管部门就在广西南宁共同发布了《中国 – 东盟环境合作战略（2016–2020 年）》与《中国 – 东盟环境展望：共同迈向绿色发展》两份文件，提出要构建绿色政策的对话交流机制、环境影响评估机制、生物多样性与生态保护机制、环境产业新技术推动绿色发展机制等，为中国与东盟开展区域环境合作提供了重要的框架指导。2017 年 11 月，第 20 次中国 – 东盟领导人会议同意发表的《中国 – 东盟战略伙伴关系 2030 年愿景》，提出加强环保、水资源管理、可持续发展、气候变化合作，包括落实《中国 – 东盟环境

保护战略（2016–2020）》¹。2021年，中国与东盟联合发布了《关于加强中国–东盟绿色与可持续发展合作的联合声明》，双方关于能源转型和能源恢复、森林管理、气候智能型农业，以及为应对气候变化等方面进行知识共享，以减缓与适应气候变化。由此可见，中国与东盟已建立起国家层面的绿色合作开放平台，通过该平台，双方不断吸引各类专项资金、财政资金、社会资本的投入与支持，推动绿色合作迈向新阶段，提升至以“碳中和”为背景的跨境绿色投融资新高度。

2. 开展环境合作论坛进行对话交流

在《中国–东盟环境合作战略（2016–2020）》与《中国–东盟环境合作行动计划（2016–2020）》等文件的指导下，中国–东盟环境合作论坛已成为双方在环境治理领域的重要对话平台。中国–东盟环境合作论坛自2011年10月在广西举办后，已连续成功举办多届，历年主题涵盖了绿色转型、可持续发展、

生物多样性保护等领域，通过开展专家探讨、经验交流和信息共享，达成了一系列绿色发展的战略共识和子领域合作模式与框架。中国–东盟环境合作论坛通过不断提升深度和广度，已经成为双方探索绿色合作实践道路的重要沟通桥梁。

3. 推动生态环保合作纳入“一带一路”倡议

中国与东盟在生态环境保护上具有基本共识，双方于2009年通过了《中国–东盟环境保护合作战略（2009–2015）》，2011年联合制定了《中国–东盟环境合作行动计划（2011–2013）》。在“一带一路”倡议的推动下，中国已与东盟所有成员国政府签订了“一带一路”相关合作文件，积极开展战略对话与经济合作，现已成为东盟的重要投资者。绿色发展理念始终贯穿“一带一路”倡议中，生态环境合作与绿色产业投融资逐步成为中国与东盟深化经济合作的新引擎。2022年6月22日，中国–东盟生态环保合作周系列活动在北京举办，促进了

1 中国—东盟战略伙伴关系 2030 年愿景（全文）[EB/OL].(2018-11-15)[2021-05-11].

http://www.xinhuanet.com/asia/2018-11/15/c_1123718487.htm.

中国与东盟在环境保护、气候治理和可持续发展等领域之间更务实与深入的合作。

（二）气候治理进程下的政策与市场环境基础

气候治理关系到全人类的命运和未来，符合世界各国的共同利益，为应对全球气候变化，绿色产业以及相关投融资活动成为独立于意识形态和国际关系的重要合作领域。中国与东盟充分意识到绿色合作的重要性，中国提出了2030年实现碳达峰、2060年实现碳中和的长远目标，东盟部分国家也相继提出了绿色低碳减排的长期政策规划。

1. 东盟成员国相继推出绿色低碳发展路径

东南亚国家是《巴黎协定》的缔约者和全球低碳减排的积极参与者，东盟各成员国不仅陆续制定了以碳净零排放为目标的减排措施，而且先后向联合国递交了自主贡献报告和近年来提高的新增目标，将应对气候变化置于与东南亚经济发展同等重要的地位（表1）。东盟成员国陆续将低碳减排与绿色转型

上升为国家战略，并不断落实到行动中，为开展国际绿色合作提供了最重要的顶层指引，带动了绿色产业发展所需的资金、技术、贸易、人才等需求。

2. 中国面向东盟的金融开放为绿色产业对外投资提供良好的政策环境

近年来，中国与东盟金融开放合作的顶层设计逐渐清晰，签订了包括《东盟十三国换汇架构拟纳入人民币与日元》《中华人民共和国与东南亚国家联盟关于修订〈中国－东盟全面经济合作框架协议〉及项下部分协议的议定书》等在内的促进金融开放门户的相关合作协议和倡议，为建立共享、开放、流通的投融资环境提供了有力支撑。2018年12月，经国务院同意，中国人民银行等十三部委联合印发《广西壮族自治区建设面向东盟的金融开放门户总体方案》，在推动面向东盟的跨境金融创新、扩大金融服务业对内对外开放、支持广西加快推进绿色发展等方面提出了一系列支持措施。国家层面提出的面向东盟的金融开放政策，为对外开展绿色金

表 1 东盟成员国相关减排目标及其具体路径对比

国家	减排目标	具体路径
新加坡	2030 年排放强度比 2005 年减少 36%，在 2030 年达峰	2021 年 2 月公布“2030 年新加坡绿色发展蓝图”，将从推动企业绿色开发、增加充电站、提升建筑绿色标准、学校减排等方面推进应对气候变化和可持续发展进程，打造高回收率的岛国循环经济
菲律宾	2021 年 4 月提出将 2030 年温室气体排放量削减目标从 70% 提高至 75%	2022 年 8 月公布国家可再生能源计划（NREP），明确可再生能源发电量到 2030 年达到 35%，到 2040 年达到 50% 的目标
柬埔寨	2020 年 12 月提出将 2030 年温室气体排放量减少 18%	将在 2030 年减少相当于 3890 万吨二氧化碳的温室气体排放量；在 2030 年或之前实现综合能源发电量中至少 25% 来自再生能源；计划将于 2021 年制定长期策略以实现“碳中和”目标
老挝	拟草《老挝人民民主共和国国家气候变化贡献计划》预计到 2050 年实现净零排放	2022 年计划投资 1.6 GW 的全球最大风电场，在其全部生命周期内实现超过 9000 万吨的减排效果；计划到 2025 年将光伏装机在其整体能源结构中的份额从目前的不到 1% 提高到近 25%
马来西亚	2014 年承诺 2020 年减少单位 GDP 碳排放 40%，待建立新目标	有意愿成为“碳中和”国家，同时优先关注低碳和适应气候变化的经济发展与天然资源的保护，以企业为先行者，积极前瞻性制定绿色策略
缅甸	目标还未具体量化	2015 年 11 月，中缅签署《应对气候变化南南合作物资赠送谅解备忘录补充协议》，中国向缅甸赠送包含清洁炉灶和太阳能光伏发电系统等清洁能源物资
泰国	2015 年提交自主贡献目标，到 2030 年温室气体排放比 BAU 情景低 20%（有条件目标 25%）	2021 年 3 月，泰国能源部与相关电力企业和机构共同讨论气候变化政策并制定《泰国减缓气候变化长期战略》，制定行动计划减少泰国温室气体排放，以实现“碳中和”并推动泰国成为东盟能源中心
文莱	2019 年 12 月提交自主贡献目标，到 2030 年将温室气体排放量降低 20%	将森林保护区占陆地面积从 41% 提升至 55%，充分发挥森林对生物多样性保护的作用，大力发展森林碳汇，并开展碳清查以核算现有和新增碳汇
印尼	2021 年 4 月提出到 2030 年实现碳达峰和 2070 年实现净零排放承诺	能源部门存在更多减排空间，但不以牺牲经济为代价实现减排目标；五年内（2021–2025 年）再生能源发电量成长超过 24GW，朝去碳化经济转型
越南	2020 年 7 月计划到 2030 年将温室气体排放量减少 9%	2021–2030 年间将温室气体减排量从 6270 万吨增至 8390 万吨，加大应对气候变化工作的资源投入（包括国家管理和服务等），提高应对气候变化效果，并加强国际合作；2021 年计划将当年燃煤发电量减少 6%，优先发展太阳能和风能等清洁能源

融业务合作和服务创新提供了前提条件。作为与东盟开展绿色金融合作的先行者与示范者，广西以推动东南亚地区整体绿色产业转型升级为目标，不断构建与升级开放、创新、包容、高效的绿色金融政策环境与市场环境。

二、可持续发展进程带来绿色合作机遇

东盟的成立在很大程度上有助于东南亚各国共同应对全球气候变化带来的危机与挑战，消除内部绿色产业升级和绿色投资的壁垒，降低资金流动和区域碳减排的成本。与此同时，作为一个整体对外开展绿色合作与气候治理谈判，满足成员国的共同需求，极大地提升区域绿色发展的效率和质量，并为与中国开展绿色低碳合作创造有力条件和发展前景。

（一）东盟绿色资金缺口与中国“一带一路”绿色投资相匹配

1. 中国“双碳”进程开启后“一带一路”绿色投资出现跨越式增长

目前，东盟国家每年需要 2000 亿美元的绿色投资，而每年资金供给仅有 400 亿美元，从 2016 年至 2030 年共需要约 3 万亿美元的绿色

投资¹，从而使得中国积极投入东盟绿色金融市场具备重要潜力与战略意义。同时，随着“双碳”目标在中国进入实质性阶段，中国开展“一带一路”对外绿色投资将会与东盟各类绿色产业投资需求进行充分匹配，带动相关国际合作。21 世纪进入绿色低碳转型时代，原有的高排放、高能耗、高污染的产业将不再成为大部分国家的重点支持对象，其产生的环境影响、社会影响等也将逐渐降低项目的盈利预期，提高投资风险，从而国际金融资本将逐渐转向投入低排放、低污染、高能效等绿色发展前景的优势产业和项目，令社会投融资流向从高碳向低碳发生倾斜。随着绿色低碳经济在国际范围内逐渐成为主流后，东盟的绿色资金缺口还会持续扩大，进一步拉动绿色资金需求，为中国“一带一路”走出去企业和金融资本提供对外投融资的重大机遇。

1 姜业庆，龙昊．东盟绿色金融商机无限 [N]．中国经济时报，2018-8-20．

2. 碳排放达峰后的绿色投资迎来新增长点

对于中国和东南亚地区的发展中国家而言，采用合理措施降低碳排放量至碳排放达峰在实现上具备客观可操作性，通过降低过剩产能、改用清洁原材料、提高资源循环利用效率、实施清洁能源替代部分能源消费等举措，可以稳步实现社会总排放量的基本达峰。但达峰只是一个过渡阶段，最终目标是要实现全球碳净零排放、达到中和，而达峰后稳步下降至碳净零排放需要更具颠覆性的技术和加倍的资源投入。由此可见，与从现在至全球碳排放达峰的前期阶段相比，从碳排放达峰至 21 中叶全球进入基本实现碳中和状态的后期阶段，东盟地区的发展中国家所需的绿色金融投资需求将产生跨越式增长，具体体现在绿色生产新技术、大规模清洁能源、稳定供电网络、碳捕集与碳封存等方面。

（二）中老铁路连通贸易往来和绿色交流

1. 中老铁路的建造和通车打造了绿色可持续基建项目的标杆

中老铁路的建设和运营过程中，广泛采用了绿色技术和环保措施。这包括使用低能耗、高效率的列车和设备，减少能源消耗；建设环保型车站和设施，减少对自然资源的消耗；以及在工程建设中注重生态保护，减少生态破坏；中老铁路作为一条连接中国和老挝的重要交通通道，可以加强中国与东盟国家之间的贸易和经济联系，也将有助于促进区域内的经济发展，提高人民生活水平。这些表明，中老铁路推动了“一带一路”可持续发展理念的落实，并为“一带一路”框架下的其他成员国提供了范例。

2. 中老铁路传播绿色贸易与合作理念

中老铁路作为一条连接中国和老挝的重要交通通道，可以加强中国与东盟国家之间的贸易和经济联系。这将有助于促进区域内的经济发展，提高人民生活水平。可见，中老铁路对于“一带一路”背景下东盟的绿色发展具有积极的促进作用，既可以推动老挝本地的经济增长，又能相应地减少相关环境负面影响，为可持续发展提供支持，并促进区域间的合作与互联互通。通过中老铁路，东盟国家可以更加便

利地与中国及其他国家进行贸易和人员往来，加强区域内的合作与发展。这将有助于促进东盟国家之间的经济一体化和绿色发展。

（三）推动南海地区海洋生态系统国际合作治理

在构建 21 世纪海上丝绸之路的大框架下，2015 年中国 - 东盟海洋合作年启动，中国与东盟长期以战略互信为基础，开展海洋科研、海洋环保、海洋治理等工作，发展蓝色经济。而现阶段在全球气候变化问题愈发严峻并得到各国高度重视的背景下，中国与东盟的海洋生态环境合作将迎来新机遇。

1. 探索以“高效、安全、共享”为导向的海洋合作模式

海洋经济发展与国际合作密切关系到沿海国家的切身利益，中国与东盟需要建立起“高效、安全、共享”的东南亚区域性海洋经济合作关系。其中，“高效”不仅意味着提高海洋产业投资回报和控制成本，也需要加强相关产业的环境可持续性，运用绿色经济的价值理念推动海洋蓝色经济的发展，借鉴绿

色金融的业务经验开展海洋蓝色产业的投融资业务；“安全”则表明中国与东盟海上合作需要高度重视南海与西太平洋地区的海洋安全问题，包括政治安全、军事安全、生态安全、运输安全等多个方面，为海洋经济国际合作提供稳定的发展环境；“共享”体现在海洋科技成果、产业优惠政策、生态治理经营等多个方面的共享和交流，通过国际共享建立起互惠互利的区域性海洋合作关系。

2. 海洋生态治理与以可持续发展为目标的绿色合作密切关联

海洋生态治理是全球气候治理的重要组成部分，与东盟推动可持续发展、加强食品安全管理、应对全球气候变化、防范极端自然灾害等密切相关。东南亚地区持续受气候变化带来的影响巨大，具体反映在气候变暖加剧了北极冰川融化及全球海平面上升，也带来了台风和飓风等极端天气，这对东南亚各国沿海地区尤其是新加坡、吉隆坡等人口稠密的城市造成了潜在威胁。

因此，推动海洋生态治理对于应对全球气候变化，以及东南亚地区的社会经济稳定发展和人民群众生命财产安全具有重要意义，而海

洋生态治理高度依赖于临海国家的技术合作与资金投入，东盟有望通过与中国的区域性海洋治理合作获得所需的重要资源，中国则可从中提高在亚太地区的领导力，并建立起以应对全球气候变化为导向的东南亚海洋生态共同体。同时，全球

气候变化下的气候灾害与极端天气频发，发挥绿色金融跨洋合作，有助于推动绿色海洋防灾基金、跨洋生态环境保险以及其他相关绿色金融工具的创新与应用，对于中国与东盟开展海洋生态风险防范，具有现实意义。

三、中国与东盟“一带一路”绿色合作面临的挑战

东盟地区存在绿色基础设施落后、绿色投资进入壁垒、绿色产业缺乏质量等问题，从“一带一路”国际合作的角度，中国与东盟的绿色合作也存在一系列需进一步改善的显著问题，广泛涉及市场环境、产业主体、金融服务等领域。

（一）东盟经济发展条件提高了绿色低碳升级转型的难度

东盟各成员国除新加坡以外均为发展中国家，而缅甸、柬埔寨、老挝目前是联合国认定的最不发达国家之一¹。在 21 世纪全球碳中和与气候治理进程之中，发展中国家面临的碳减排压力远超发达国家，面对的经济发展和减排之间的矛盾更为突出。从实际角度，东盟依然需要探索更有效的符合发展中国家

要求的绿色发展和低碳减排路径，这离不开中国与东盟之间全方位的产业金融合作。

1. 东盟地区发展中国家在低碳减排进程中存在特殊需求

除新加坡外，东盟其他成员国均属于发展中国家，经济增长与产业转移使东盟面临碳减排与绿色转型等多重压力（表 2）。从区域经济增长的角度，东盟人口总数接近 6.6 亿，人民生活质量的提升、消费需求的升级和工业现代化的进步等，均会带来碳排放量的持续升高，而部分国家对化石燃料的依赖程度较高，具有较大的“转型惯性”。近年来，菲律宾、柬埔寨、印尼等国家因经济发展的需要，化石燃料二氧化碳排放增速普遍较高，越南 2019 年同比增速甚至高达 18.6%，平衡经济增长、工业生产、消费升

1 王文，刘典．柬埔寨：“一带一路”国际合作的新样板——关于柬埔寨经济与未来发展的实地调研报告 [J]．当代世界，2018(1):29-33.

级等发展目标与应对气候变化目标之间矛盾是东盟在碳中和时代不得不面对的发展中国家特色减排问题；而从全球产业链供应链的角度，目前低附加值的制造业有向东南亚地区转移的趋势，这无疑又进一步提升了东盟部分国家碳减排工作的难度和强度，甚至缺乏生产端和消费

端的国际碳减排公平问题，并需要探索、借鉴和参考具备成本优势和成果效益的可行方案。若东盟要努力实现不以过度牺牲经济增长为代价推动绿色产业发展和低碳减排进度，则有赖于从内外角度探索新的绿色升级创新与国际合作模式。2. 经济发展阶段特征下东盟成员国需

表 2 东盟成员国与中国化石燃料二氧化碳排放情况¹

国家	2021 年排放量 (百万吨)	人均碳排放 (吨)	碳排放强度 (吨 / 万美元 GDP)
新加坡	58.18	9.094	0.96
菲律宾	147.96	1.393	1.56
柬埔寨	16.96	1.000	2.28
老挝	20.56	0.960	1.21
马来西亚	251.56	7.667	2.75
缅甸	40.05	0.889	1.74
泰国	269.57	3.969	2.14
文莱	7.21	15.980	2.61
印尼	602.59	2.321	1.96
越南	321.41	3.133	3.94
中国	12466.32	8.123	5.12
世界	37857.58	4.930	4.39

建立绿色转型新模式

目前，东盟大部分成员国的经济发展水平还无法达到具备全面开展绿色低碳转型的程度，且发达国家的转型经验亦不可直接照搬复制，从而在低碳转型领域存在路径探索

的新需求。以世界银行以及相关机构提供最新数据（目前更新至 2021 年）为基础，对除新加坡以外的九个东盟成员国进行统计，经各国人口加权平均计算，东盟多个发展中国家在 2021 年的地区整体人均 GDP

1 数据来源：United Nations Environment Programme (2022). Emissions Gap Report 2022: The Closing Now — Climate crisis calls for rapid transformation of societies. Nairobi. <https://www.unep.org/emissions-gap-report-2022>

普遍低于全球平均水平，最低的国家缅甸仅为 1300 美元左右；而经各国人口加权平均计算的 2016–2021 年的区域城镇化率则为 49.6%，其中最低的国家柬埔寨仅为 24.2% 左右（表 3）。

表 3 东盟各国人口与经济发展状况（2021 年）

国家	人口（亿人）	人均 GDP（美元）	城镇化率（%）
新加坡	0.0570	72794	100
菲律宾	1.0500	3461	47.4
柬埔寨	0.1576	1625	24.2
老挝	0.0676	2536	36.3
马来西亚	0.3162	11109	77.2
缅甸	0.5288	1210	31.1
泰国	0.6904	7066	51.4
文莱	0.0042	31449	78.3
印尼	2.6400	4333	56.6
越南	0.9270	3757	37.3

对于东盟部分人均收入和城市化水平远低于世界水平，甚至在发展中国家也较为落后的成员国，要求其开展具备较高要求的绿色国际工作存在其特殊的难度与复杂性，也因此具备特殊条件的资金和技术支持。因此，中国与东盟有望借助“一带一路”探索新的国际绿色合作模式，来支持不以牺牲东盟发展中成员国经济增长为代价的绿色转型和低碳减排的切实有效路径。其中，中国与东盟的绿色合作应重视成员国的合理诉求，提供技术、资金、政策等方面的支持，尤其是具备推动发展中国家特色转型经济的绿色

投融资活动，并满足亚太地区所存在的稳定区域绿色产业链供应链的内在需求。

（二）东盟绿色发展存在滞后点

东盟已充分认识到绿色产业的发展前景，但受限于技术、资金、人才、政策等条件，东盟目前在绿色金融支持绿色产业发展的质量和规模等方面依然较为滞后，仍存在较大的改善与提升空间。

1. 成员国绿色融资市场发展存在不平衡

根据气候债券倡议组织（CBI）和汇丰银行发布的《东盟可持续金融-2021 年市场状况》报告，东盟部分成员国近年来大力发展绿色融资，新加坡、泰国、印度尼西亚、马来西亚、菲律宾和越南等 6 大东盟经济体的可持续债务资本市场在 2021 年实现了快速增长。绿色、社会 and 可持续债券（GSS）达到 240 亿美元历史新高，比 2020 年的 136 亿美元增长 76.5%，而可持续发展挂钩债券也达到 275 亿美元，比 2020 年的 86 亿美元增长了 220%。但是，东盟其他成员国绿色融资发展有所滞后，内部绿色金融发展存在不平衡性，其中老挝在绿色融资业务存量和流量增长方面仍需要强化其内生动力和外在推进，满足日益扩大的绿色发展需求，且需要提升绿色融资占社会总融资的比例，使得绿色产业成为社会投融资的主流业务领域。

2. 绿色基础设施的不完备性提高投资壁垒

绿色基础设施不仅包括公园、绿道等人类居住环境内的绿化设施和生态网络、景观等生态保护基础设施¹，更重要的是一系列涉及新能源、环境保护、生态防治所需的硬件和软件设施，如清洁发电装置、能源传输网络、清洁交通设施、污染处理设备、资源循环系统等，只有基础设施建设得到基本完善，相关绿色产业和项目才能顺利开展。当前，东盟在绿色基础设施建设上缺乏资金和技术援助，亚洲开发银行与东盟成员国积极推动相关绿色基建领域的投资。例如 2019 年亚洲开发银行通过一项“绿色和气候友好型基础设施项目”，筹集了 10 亿美元的资金用于支持东盟各国的绿色和包容性基础设施建设，但这不足以弥补东盟绿色基础设施存在的资源缺口，且完善的绿色基础设施需要较高的前期投入，这在无形之中提高了外来绿色投资的进入壁垒，难以吸引外国资本流入东盟。在“一带一路”绿色合作的过程中，如何提供初期建设投入和后期持续融资，

1 栾博，柴民伟，王鑫. 绿色基础设施研究进展 [J]. 生态学报, 2017(15):5246-5261.

面临更高的创新要求。

3. “碳中和”阶段性目标提高了绿色发展的质量要求

尽管东盟在 21 世纪绿色低碳转型进程中具备较大的绿色产业潜在需求，但东盟国家还未探索出成熟的绿色产业发展模式和完善的绿色金融体系，也缺乏顶层设计与指导、绿色技术、金融工具和高质量第三方服务等。东盟部分国家绿色产业领域范围较窄，根据东盟地区的地方绿色债券标准（GBS）¹，东盟目前的绿色融资项目覆盖面较窄，金融体系和金融工具的发展创新正处于起步阶段，但却需要尽快符合“碳中和”阶段性标。同时，产业覆盖面的多元化也需要东盟提升绿色金融服务多样性，否则将无法实现东盟全产业经济的全面绿色转型升级，更不利于打造绿色产业链供应链及实现不同行业的横向绿色合作与同行业上下游的绿色纵向合作。东盟的政府与社会资本合作（PPP）模式

仅处在探索阶段，还无法在绿色产业中发挥政府的引领和带动作用，同时东盟也缺乏发展绿色金融所需的数字服务，例如环境信息数据披露平台、相关信息技术行业的能耗与排放控制技术，也缺乏成熟的风险预警与管理机制和后期损失弥补机制。

（三）西方国家可能遏制中国 - 东盟“一带一路”绿色合作

根据联合国公布的数据，截至 2022 年年底，全球已有 140 多个国家提出了在本世纪中叶实现“碳中和”的远期目标，有些国家甚至将其写入法律，很多国家的零碳承诺大多是在 2020-2021 年间提出²，世界进入气候治理和低碳转型的新竞争格局，将影响全球绝大部分国家和地区，并涉及到金融、贸易、政治等各个方面。因此，中国与东盟开展“一带一路”绿色合作可能面

1 栾勤刚. 扩大东盟绿色债券框架 [N]. 世界日报, 2019-01-29.

2 王文, 刘锦涛. 碳中和元年的中国政策与推进状况——全球碳中和背景下的中国发展（上）[J]. 金融市场研究, 2021(5):1-14.

临来自部分西方发达国家的阻挠与遏制。

1. 阻碍中国与东盟成员国建立“一带一路”绿色合作伙伴关系

碳中和与气候治理合作牵涉到各国的长期可持续发展的核心利益，因而是一项重要的国际政治议题¹。为此，部分西方国家可能在与中国开展竞争与对抗的过程中，强迫东盟成员国在可持续发展和绿色产业贸易等方面“选边站”，意图遏制中国在亚洲的大国影响力，缩减势力范围，甚至结合南海地区局势开展多重博弈，损害东南亚地区发展中国家的共同利益。

2. 遏制世界绿色发展进入“亚洲时代”

在 21 世纪气候变局时代，国际局势的改变将使得世界政治经济中心向绿色产业发达、减排成效显著、国际气候治理合作默契的区域集中。中国和东盟借助“一带一路”倡议大力开展绿色产业与绿色金融合作，

有助于把握世界低碳转型进程的主导权，建立绿色发展的“亚洲时代”，削弱西方发达国家的政治领导力，从而西方国家有理由和有可能采取一系列措施阻碍亚洲绿色崛起，例如利用《巴黎协定》等国际气候协议就碳减排进度向发展中国家施压²。

3. 阻止国际绿色资金向中国与东南亚地区集中

当清洁能源和绿色产业逐渐占据世界经济发展和疫情后经济复苏的主流之后，其长期可持续性意味着稳定的投资回报和可控的违约风险，国际资本会流向这些具备发展前景的绿色项目，也会流向跨境资金流动限制和门槛较低的地区。因此，在大力推动金融对外开放与绿色金融创新的过程中，中国与东盟将在全球范围内吸引更多的外来投资，可能会面对西方发达国家用多种金融手段（包括标准制定、投资限制、政策干预等）对东南亚地区所开展的一系列阻碍与牵制。

1 王文，刘锦涛．中美在气候治理与绿色金融中的博弈 [J]．中国外汇，2021(9):8-11.

2 王文，刘锦涛．中美气候治理领域的合作与博弈 [N]．中国财经报，2021-05-15.

四、以中老铁路牵引“一带一路”绿色合作新进程

中老铁路自建成和通车运营以来，作为一条连接中国和老挝的重要桥梁，已不仅仅是交通通道，更是一条贸易、经济与文化通道，为中国与东盟之间的“一带一路”绿色发展提供牵引力和推动力。

（一）中老铁路提升跨境贸易质量和效率

中老铁路提供了高效、便捷的陆路贸易通道，使中国与东盟国家之间的贸易更加便利，加快了货物运输速度，降低了运输成本，最终促进双边贸易的增长。通过中老铁路，中国和东盟国家之间的经济合作得以不断加强，推动“一带一路”共同发展¹。

中老铁路的多重优势为未来“一带一路”合作建立了项目标杆：

一是高效性：中老铁路提供了一条高速、便捷的陆路贸易通道，极大地缩短货物运输时间。相比海运或公路运输，铁路运输通常更快速，能够更快地将货物从中国运送到东盟国家或反之，这有助于减少货物的滞留时间，提升贸易效率。

二是成本性：中老铁路的建设和运营可以降低物流成本，使跨境贸易更具竞争力。铁路运输通常可以批量运输大量货物，减少单个单位的运输成本，且中老铁路的运营还可以避免公路运输中的拥堵和道路费用等问题，进一步降低物流成本。

三是安全性：中老铁路相对于公路运输更安全可靠，铁路运输具备较高的稳定性和安全性，能够减少货物损失和事故风险，这有助于提高跨境贸易的质量，并降低贸易

1 王文，杨凡欣。“一带一路”与中国对外投资的绿色化进程[J]. 中国人民大学学报，2019(4):10-22.

中的风险。与此同时，中老铁路的建设可以促进跨境贸易的便利化和简化，相关国家可以加强合作，优化关务和检验检疫流程，简化报关手续和审批程序，减少贸易的行政障碍和时间成本，这将提升跨境贸易的效率，加快货物通关速度。

四是共享性：中老铁路的运营将促进中国与东盟国家之间的“一带一路”数字合作和信息共享。相关国家可以加强对接和合作，共同推进跨境贸易的便利化和标准化，通过信息共享和协作，可以提高“一带一路”跨境贸易的质量和效率，不断降低交易成本。

(二)中老铁路打通“一带一路”绿色产业链供应链

中老铁路不仅是一条运输通道，更能够加强物流和供应链的连接。它可以将中国的制造业产品和东盟国家的资源优势有机结合起来，实现产业链、供应链的深度融合。这将为中国和东盟国家的企业提供更多合作机会，促进产业升级和价值链提升。

中老铁路作为一种低碳交通方

式，相对于传统的公路运输和航空运输，具有更低的碳排放和能源消耗。通过选择铁路运输，可以减少整个供应链中的温室气体排放和环境影响，这有助于推动绿色产业链和供应链的构建。同时，中老铁路的建设和运营可以促进清洁能源的应用和推广。例如，铁路线路可以采用可再生能源供电，如风能和太阳能。此外，相关的基础设施和设备也可以采用清洁能源技术，减少对传统能源的依赖。并且通过推广清洁能源的使用，可以降低供应链中的碳足迹，推动绿色产业链的形成。

在“一带一路”的环境友好性要求之下，中老铁路的建设可以促使沿线国家在生产和加工过程中更加注重环境保护。相关国家可以采用环境友好的技术和工艺，减少污染物排放和资源消耗。例如，在农业和制造业领域，可以推广有机农业和绿色制造，减少化学农药和有害物质的使用，这将有助于构建绿色产业链，提高产品的环境友好性。

此外，中老铁路还促进了可持续发展的标准和认证在供应链中的应用，相关国家和企业可以推动绿色和可持续发展的认证体系，鼓励

供应链中的企业遵循环保和社会责任原则，这有助于构建绿色供应链，确保产品的可追溯性和环境友好性。中老铁路作为中国“一带一路”倡议的重要组成部分，还将促进区域间的合作和技术转移，沿线国家可以分享绿色技术和最佳实践，共同推动绿色产业链和供应链的发展，通过合作与创新提高整个供应链的绿色化水平。

（三）吸引和带动绿色投资

中老铁路项目得到了中方和老挝政府的高度支持，并享受了一系列政策优惠。政府的支持可以包括资金投入、土地使用权、税收减免和相关许可等方面的支持和优惠政策。这些政策措施可以吸引投资者的兴趣，并提供投资环境的稳定性和可预见性。

中老铁路的成功运营为其他“一带一路”绿色合作建立成功投资经验，例如采用多种投资方式，包括公共投资、私人投资和跨国投资等。公共投资可以由政府或政府基金提供，私人投资可以包括企业投资、股权投资和债券发行等，跨国投资可以吸引来自其他国家和地区的投

资者参与，多元化的投资方式可以满足“一带一路”不同投资者的需求和风险偏好。此外，通过利益共享和风险分担的机制吸引投资，可以促进投资者分享项目的经济收益，并在项目运营中承担相应的风险和责任，提高项目的可持续性和成功率。

中老铁路通车之后，为“一带一路”绿色发展带来了更多的潜在市场和商业机会。中老铁路连接了中国西南地区 and 东南亚地区，市场前景较大，沿线国家和地区的经济增长和贸易活动将为投资者带来丰富的商机。中老铁路作为一个关键的交通枢纽，可以促进货物运输、物流和贸易流通，为投资者提供广阔的市场和商业机会。与此同时，中老铁路项目在法律和政策方面享有稳定性和保护。相关国家和地区在保护投资者权益、维护合同法律地位和解决争议方面都有明确的法律框架和机制，这为投资者提供了法律保障和信心，鼓励他们参与中老铁路后续的其他项目和活动。

（四）为“一带一路”项目标准提供中老经验

中老铁路的开放性、包容性、可持续性特征，不仅是未来“一带一路”项目合作的重要参考案例，更为“一带一路”国际交流提供了新理念和新经验。

中老铁路的建设经验为其他“一带一路”项目提供了重要的参照价值，它涉及到大规模的基础设施建设、工程规划和项目管理等方面的挑战。其他国家和地区可以借鉴中老铁路的成功经验，包括项目规划、合作模式、资金筹措、技术创新等方面的做法，以提高项目的效率和成功率。同时，中老铁路的建设需要中方与老挝等沿线国家的紧密合作与协调。这体现了在跨国项目中促进区域合作和协商的重要性。其他“一带一路”项目可以借鉴中老铁路在区域合作、政府协调和利益平衡等方面的经验，推动区域间的合作与发展。

中老铁路对“一带一路”绿色发展的关键贡献则在于其包括前期建设和后期运营期间在内的绿色可持续发展理念，中老铁路注重可持续发展，在工程建设中采用了环保技术和措施。这对其他“一带一路”项目提供了借鉴，鼓励在基础设施建设中采用低碳、环保的技术和材料，

减少环境影响。

（五）加强“一带一路”人文交流，深化人类命运共同体构建

中老铁路的运营也促进了中国与东盟国家之间的人文交流、旅游合作和人员流动，推动了人文交流的深化和互联互通的发展。

中老铁路为中国与东盟国家之间的文化交流提供了更加便捷和畅通的交通通道。通过铁路的联通，人们可以更加容易地进行人员往来、旅游观光和文化交流活动，这有助于增进各国人民的相互了解、友谊和互信，推动文化多样性和文化交流。老挝和部分东盟国家的国际性交通基础设施还不够完善，中老铁路的运营促进了中国与东盟国家之间的人员流动，人们可以更加便捷地在沿线城市之间旅行和工作，促进互动和交流，这为不同文化背景的人们提供了更多的机会相遇、交流和合作，加深了彼此的认知和理解。

同时，从“一带一路”绿色旅游产业发展的角度，中老铁路连接了中国西南地区 and 老挝，涵盖了丰

富多样的文化遗产和旅游资源，这将促进文化旅游的发展，吸引更多的游客和旅行者前往探索沿线国家的历史、文化和自然景观。通过文化旅游的互动，人们可以更好地欣赏、尊重和传承各自的文化遗产。此外，中老铁路的建设为教育和学术交流提供了便利，学生、教师和学者可以更方便地在沿线国家之间进行学术研究、交流访问和合作项

目，极大地促进知识的共享和创新，推动教育合作和学术进步。

种种优势表明，中老铁路的通车和运营，高度符合构建“人类命运共同体”的重要理念，在中老铁路等项目的牵引下，中国将与东盟各国建立起越来越紧密的“一带一路”国际合作伙伴关系。

人大重阳“宏观形势”系列研究报告

1. 设立战略新兴产业板的探讨和政策建议 .2014 年 10 月 28 日 . 中国北京
2. 中国金融改革与中小企业发展：以创业创新激发增长潜力（中英文）.2015 年 8 月 2 日 . 中国北京
3. 保障大众民生：行动前瞻 .2015 年 11 月 8 日 . 中国北京
4. 大相变：世界变局与中国应策 .2017 年 1 月 5 日 . 中国北京
5. 大数据时代的智慧城市治理——深圳市宝安区智慧城市治理研究报告 .2017 年 9 月 22 日 . 中国北京
6. 中国相变期：“高架路式”转型升级 2012-2017.2017 年 10 月 19 日 . 中国北京
7. 大接替：国际金融危机 10 周年来的世界经济动能转换 .2018 年 1 月 19 日 . 中国北京
8. 新时代中国的南极战略——基于实地调研的考察与思考（中英文）.2018 年 6 月 12 日 . 中国北京
9. 防疫情、促经济，两手抓两手硬的八点政策建议 .2020 年 2 月 7 日 . 中国北京
10. 疫情影响世界的评估报告 .2020 年 2 月 25 日 . 中国北京
11. 暴跌！暴跌！暴跌！暴跌！暴跌！.2020 年 2 月 29 日 . 中国北京
12. 警报！前方“黑洞”！世界经济陷入“迷航”！.2020 年 3 月 6 日 . 中国北京
13. 全球化病危！怎么办？.2020 年 3 月 13 日 . 中国北京
14. 龙卷风！一夜间，新一轮“大萧条”要来了吗？.2020 年 3 月 16 日 . 中国北京
15. 中国须适应“逆风”崛起 .2020 年 3 月 23 日 . 中国北京
16. 若这是场“文明兴衰级”的全球萧条，中国防波坝在哪？.2020 年 3 月 24 日 . 中国北京
17. 全球化“触底”，中国须“抄底”.2020 年 4 月 15 日 . 中国北京
18. 紧迫的全球团结（中英文）.2020 年 6 月 1 日 . 中国北京
19. 疫情 2.0 颠覆人们十大生活方式 .2020 年 6 月 1 日 . 中国北京
20. 世界抗疫从遭遇战步入持久战——如何应对最坏疫情？.2020 年 7 月 7 日 . 中国北京
21. 数字中国社会演进，现状评价与未来治理 .2020 年 9 月 5 日 . 中国北京
22. 未来五年，改变中国与世界的五大奇点（中英文）.2020 年 11 月 2 日 . 中国北京
23. 后疫情时代全球“蝶形”风险及防范 .2021 年 2 月 5 日 . 中国北京
24. 治愈“后遗症” 后疫情时代的风险评估与展望 .2021 年 4 月 27 日 . 中国北京
25. 培养全球视野的中国接班人——“十四五”视野下的“90 后”与中国改革 .2021 年 5 月 10 日 . 中国北京
26. 中高速可实现——后疫情时代我国经济增长前景（中英文）.2021 年 7 月 30 日 . 中国北京
27. 不应高估——从两种杠杆率看我国国家债务水平（中英文）.2021 年 10 月 13 日 . 中国北京
28. 后疫情时代的中国经济：新机遇与新未来——在第四届虹桥国际经济论坛上发布的报告（中英文）.2021 年 11 月 6 日 . 中国上海
29. 两手准备，斗合并行：中美经贸博弈 2021 年评估及中国未来应对 .2021 年 12 月 1 日 . 中国北京
30. 合作突围：美、中及全球经济解“困”之道 .2022 年 1 月 18 日 . 中国北京
31. 智慧文明：从第三次觉醒到人类文明新形态——未来百年的中国与世界 .2022 年 1 月 24 日 . 中国北京
32. “大裂化”：俄乌冲突后，全球经济新冷战评估与防范 .2022 年 5 月 20 日 . 中国北京
33. 坚持以发展为先——两个大局下我国经济发展理念定位 .2022 年 7 月 16 日 . 中国北京

人大重阳“宏观经济”系列研究报告

1. 走向核心国家——中国大金融战略与发展路径 .2013 年 5 月 25 日 . 中国北京
2. 大金融理论背景下的金融统合监管报告 .2014 年 3 月 12 日 . 中国北京
3. 人民币国际化动态与展望 .2014 年 3 月 31 日 . 中国北京
4. 人大重阳国际惯例研究系列报告之一：“走出去”：国际商务反腐败规则研究 .2014 年 5 月 13 日 . 中国北京
5. 人大重阳国际惯例研究系列报告之二：供应链金融技术的标准定义 .2015 年 9 月 28 日 . 中国北京
6. 经济金融化与均衡杠杆率：美国经验与中国启示 .2015 年 10 月 14 日 . 中国北京
7. 人大重阳国际惯例研究系列报告之三：2016 年版《ICC/ESOMAR 市场、观点、社会调查和数据分析

国际准则》.2016 年 12 月 29 日 . 中国北京

8. 中国财政可持续性研究——建立结构性财政平衡 .2017 年 2 月 28 日 . 中国北京
9. 建立现代增值税制——“营改增”改革效果评价报告 .2017 年 3 月 7 日 . 中国北京
10. 改善电商征管环境 构建良性竞争的电子商务税制 .2017 年 5 月 26 日 . 中国北京
11. 缩小政府预算偏离 打牢国家治理的财政基础 .2017 年 10 月 13 日 . 中国北京
12. 兼顾生态效益与经济效益 发挥财政作用促进退耕还林工程持续发展 .2017 年 11 月 2 日 . 中国北京
13. 中国 2017 年度财政预算执行报告 .2018 年 3 月 1 日 . 中国北京
14. 中国的金融战略：历史经验、理论指引与未来布局 .2018 年 7 月 13 日 . 中国北京
15. 区块链十周年：发展现状、趋势与监管政策研究 .2018 年 8 月 25 日 . 中国北京
16. 中国各地区财政发展指数 2018 年报告 .2018 年 12 月 27 日 . 中国北京
17. 中国购买力大崛起：改革开放 40 年来的进口侧结构性升级（中英文）.2018 年 12 月 27 日 . 中国北京
18. 中国购买力大布局：“一带一路”与全球市场转型（中英文）.2018 年 12 月 27 日 . 中国北京
19. 中国购买力大塑造：中国进口侧改革与人类命运共同体构建（中英文）.2018 年 12 月 27 日 . 中国北京
20. 我国人均 GDP 排名变动情况及人均 GDP 预测 .2019 年 1 月 28 日 . 中国北京
21. 中国企业税收负担报告——基于上市公司数据的测算 .2019 年 7 月 9 日 . 中国北京
22. 为世界创造价值：大变局时代的中国经贸升级之路（中英文）.2019 年 10 月 16 日 . 中国广州
23. 降低疫情对经济冲击的九条务实提醒 .2020 年 2 月 16 日 . 中国北京
24. 疫情拐点，高度警惕地方“乱作为”风气蔓延 .2020 年 2 月 17 日 . 中国北京
25. 化解“金融铁幕”：美国金融制裁演变与中国应策 .2020 年 8 月 28 日 . 中国北京
26. 以“双循环”逻辑，对冲全球大萧条 .2020 年 9 月 1 日 . 中国北京
27. 新全球链的开启：RCEP 时代的深度影响与中国机遇 .2020 年 12 月 18 日 . 中国北京
28. 防范“灰犀牛”——来自美国、日本、德国房地产发展的借鉴与中国防范系统性风险的政策建议 .2021 年 1 月 21 日 . 中国北京
29. 百年变局视野下的“全球新型货币战争” .2021 年 2 月 24 日 . 中国北京

人大重阳“一带一路”系列研究报告

1. 建设丝绸之路经济带——愿景与路径（中英文）.2014 年 6 月 28 日 . 中国北京
2. “一带一路”国际贸易支点城市研究报告（中英文）.2015 年 6 月 18 日 . 中国北京
3. 坚持规划引领 有序务实推进——“一带一路”建设三周年进展报告（中英文）.2015 年 9 月 26 日 . 中国北京
4. 促进互联互通 共建贸易繁荣——在“丝绸之路经济带”城市国际论坛（2016）上发布的报告（中英文）.2016 年 11 月 14 日 . 中国义乌
5. 中巴经济走廊实地调研报告 .2016 年 12 月 20 日 . 中国北京
6. “造血”金融：“一带一路”升级非洲发展方式 .2017 年 5 月 3 日 . 中国北京
7. 穿越喜马拉雅——中尼铁路可行性与中尼共建“一带一路”调研报告（中英文）.2017 年 5 月 5 日 . 中国北京
8. “一带一路”背景下的中国与中东欧合作：机遇与挑战 .2017 年 8 月 16 日 . 中国北京
9. 美国对接“一带一路”：案例研究与行动指南（中英文）.2017 年 8 月 25 日 . 中国北京
10. 柬埔寨：“一带一路”建设的新样板——关于深化中柬合作的实地调研报告 .2018 年 1 月 10 日 . 中国北京
11. “一带一路”的战略地图 .2018 年 3 月 25 日 . 中国北京
12. 去欧洲，向北走：中俄共建“冰上丝绸之路”支点港口研究（中英文）.2018 年 4 月 17 日 . 中国北京
13. 构建一带一路学：全球丝路学派的理论溯源与时代呼唤 .2018 年 6 月 1 日 . 中国北京
14. “一带一路”五周年：政策视角下的回顾与展望 .2018 年 9 月 17 日 . 中国北京
15. 树立“金融强国”意识，完善“一带一路”金融服务 .2019 年 2 月 26 日 . 中国北京
16. 数字丝绸之路进展、挑战与实践方案 .2019 年 5 月 27 日 . 中国北京
17. 为“一带一路”倡议导航 .2019 年 7 月 11 日 . 中国北京
18. “一带一路学”：现实迫切与理论必要 .2019 年 10 月 25 日 . 中国北京
19. 扬帆向南：中国与太平洋岛国共建“一带一路”的机遇与挑战 .2019 年 11 月 14 日 . 中国北京

20. 新时代的战略大对接：中俄“一带一路”倡议与“欧亚经济联盟”对接的现状、问题及思考（中俄文）.2019年11月29日.中国苏州
21. 展望“一带一路”七周年 开启高质量发展新阶段（中英文）.2020年4月24日.中国北京
22. 逆势增长——疫情一周年“一带一路”进展评估.2021年3月10日.中国北京
23. 突围前行，高质发展——疫情期“一带一路”进展评估与“十四五”展望.2021年5月22日.中国泉州
24. G7全球基础设施建设计划与“一带一路”比较与中国对策.2021年7月16日.中国北京
25. “一带一路”重塑全球思想价值链.2022年6月23日.中国新疆
26. 重燃“一带一路”研究 再塑全球思想价值链“一带一路”十周年的研究总括性梳理与未来展望.2023年2月8日.中国北京

人大重阳“智库国际影响力”系列研究报告

1. 重塑全球金融治理：G20面临的挑战及应对——在“大金融与综合增长的世界：第二届G20智库论坛”发布的研究报告（中英文）.2014年9月4日.中国北京
2. A Summit of Significant, Selective Success: Prospects for the Brisbane G20.2014年11月13-14日.中国北京
3. 2016年G20峰会筹备风险评估报告.2015年5月15日.中国北京
4. 为增长而合作：构建全球经济协调体系——在G20智库论坛(2015)发布的研究报告（中英文）.2015年7月30日.中国北京
5. 全球治理新格局——2016年G20总结及2017年展望（中英文）.2016年12月22日.中国北京
6. 重塑欧亚空间：来自中国、俄罗斯和哈萨克斯坦智库的共同观点（中英文）.2017年5月16日.中国北京
7. 培育中俄复兴增量——两国智库关于中俄经济金融合作的共同研究（中英文）.2018年7月16日.中国北京
8. “对冲”与“楔子”美国“印太”战略的逻辑与中国应对之策.2018年8月13日.中国北京
9. 走向成年，行以致远——中非合作论坛（FOCAC）十八年进展与前瞻（中英文）.2018年8月20日.中国北京
10. 巴塞尔协议III改革、风险管理挑战和中国应对策略.2018年9月16日.中国北京
11. 新型智库、科学决策与国家治理现代化.2018年10月10日.中国北京
12. 培养全球栋梁之才：来华留学事业70年进展、潜力与建议.2019年5月29日.中国北京
13. G20机制20年：演进、困境与中国应对.2019年6月23日.中国北京
14. 全球大变局下的华商历史、现状与未来（中英文）.2019年10月21日.英国伦敦
15. 偷师中国？：近年俄罗斯对华认知心态的新变化及其前景展望.2019年11月11日.中国北京
16. 智库建设的新长征路 中国特色新型智库七年评估及传播、绩效研究报告——在中国智库国际影响力论坛（2019）开幕式发布的主题研究报告.2019年12月17日.中国北京
17. 调动“百万大军”，讲好中国故事——中国智库提升国际影响力的困境剖析与务实建议（第三届中国智库国际影响力论坛（2020）开幕式发布使用，不做对外传播），2020年12月5日，中国北京；调动“百万大军”——论中国智库对外传播的进展、困境与政策建议（公开发布）.2021年3月4日.中国北京
18. 中外学者看中国共产党百年（中英文）.2021年7月21日.中国北京
19. 博鳌亚洲论坛全球新冠疫苗应用图景报告（中英文）.2021年7月29日.中国北京
20. “美国第一”？！美国抗疫真相（中英法西）.2021年8月9日.中国北京
21. 平视美国智库——美国智库研究客观性的多维度分析.2022年11月20日.中国北京

人大重阳“生态金融”系列研究报告

1. 如何在中国发行绿色债券.2015年3月24日.中国北京
2. 关于构建我国绿色金融体系的建议.2015年4月10日.中国北京
3. 中国绿色公共采购：效益量化.2015年4月20日.中国北京

4. 绿色公共采购如何推动中国可持续发展 .2015 年 10 月 28 日 . 中国北京
5. 绿色金融理论、技术研究与实践进展及前景分析 .2016 年 4 月 23 日 . 中国北京
6. 2016 中国绿色金融发展报告 .2017 年 4 月 15 日 . 中国北京
7. “一带一路”与全球绿色基础设施投资的未来 .2017 年 6 月 18 日 . 中国北京
8. 特朗普政府的能源与气候政策及其影响：中国的历史机遇 .2017 年 11 月 7 日 . 中国北京
9. 绿色金融中国标准的建设及其国际化路径 .2017 年 12 月 21 日 . 中国北京
10. 全球旗手：中国绿色金融发展评估 .2018 年 1 月 29 日 . 中国北京
11. 金融助力绿色“一带一路”：进展、评估与展望 .2019 年 8 月 21 日 . 中国北京
12. “一带一路”倡议下中国对外投资的绿色化进程：进展与建言 .2019 年 8 月 21 日 . 中国北京
13. “一带一路”绿色投资标尺和绿色成本效益核算 .2019 年 8 月 21 日 . 中国北京
14. “碳中和”中国城市进展报告 2021（春季）.2021 年 2 月 3 日 . 中国北京
15. “碳中和”元年与金融业的绿色升级 .2021 年 3 月 21 日 . 中国北京
16. 后疫情时代中国经济绿色复苏的契机、困境与出路 .2021 年 7 月 11 日 . 中国贵阳
17. 纠正运动式“减碳”：来自欧美国家的教训与启示 .2021 年 9 月 25 日 . 中国北京
18. 碳中和：中国在行动——基于国际形势下的政策布局与行业动态分析 .2021 年 9 月 22 日 . 中国北京
19. 北京冬奥背后的绿色金融力量 .2022 年 2 月 25 日 . 中国北京
20. 气候投融资与中国未来 .2022 年 7 月 5 日 . 中国北京
21. 转型金融：概念创新与实践展望 .2022 年 11 月 13 日 . 中国北京
22. “一带一路”背景下中国东盟绿色发展：以中老铁路为例 .2023 年 7 月 5 日 . 老挝

人大重阳“中美人文交流”系列研究报告

1. 特朗普财产评估报告（中英文）.2017 年 4 月 17 日 . 中国北京
2. 特朗普内阁财富与政治政策走向 .2017 年 12 月 24 日 . 中国北京
3. 特朗普政府决策小圈子的财富背景与决策特征 .2018 年 2 月 1 日 . 中国北京
4. WTO 的优等生——中国履行 WTO 承诺评估报告（中英文）.2018 年 8 月 29-31 日 . 美国纽约、华盛顿
5. 共享繁荣仍是可能：中美经贸关系全景报告（中英文）.2018 年 8 月 29-31 日 . 美国纽约、华盛顿
6. 为大国合作筑牢“地基”：中美人文交流四十年的历程、经验与前景 .2019 年 1 月 23 日 . 中国北京
7. 基于博弈视角的中美国家实力消长评估报告 .2019 年 3 月 10 日 . 中国北京
8. 为“一带一路”倡议导航 .2019 年 7 月 11 日 . 中国北京
9. 大国缠斗白热化，中国须养精蓄锐 .2020 年 5 月 20 日 . 中国北京
10. 问卷调查百名中国学者，九成中国学者相信 中国能应对好美国“新冷战”攻势（中英文）.2020 年 7 月 7 日 . 中国北京
11. 从地缘政治经济看中美贸易摩擦及对策 .2020 年 9 月 . 中国北京
12. 美国能把中国怎么着？——2017 年来特朗普政府对华打压的实际效果评估 .2020 年 9 月 20 日 . 中国北京
13. 美国“财务僵尸化” 疫情期美元潜在破产危机的评估（中英文）.2020 年 10 月 24 日 . 中国北京
14. 美国“新冷战”政策误区论析（中英文）.2020 年 11 月 7 日 . 中国北京
15. 中美两国三份清单 .2020 年 12 月 1 日 . 中国北京
16. 半脱钩，半紧钩：中美人文交流受阻的利弊评估与重塑之道 .2021 年 2 月 25 日 . 中国北京
17. 不纠错，必失败：拜登政府对华经贸政策评估与前瞻——多边主义治理中美经贸 .2021 年 3 月 24 日 . 中国北京
18. 2/3 相似：拜登百日执政对华政策评估与特朗普比较 .2021 年 4 月 30 日 . 中国北京
19. 美国税改与中国影响：评估与展望 .2021 年 7 月 5 日 . 中国北京
20. 十问美国民主（中、英、法、俄、西语）.2021 年 12 月 6 日 . 中国北京
21. 大围剿：俄乌冲突以来美国对华政策的进展评估与中国应对 .2022 年 5 月 30 日 . 中国北京

人大重阳“全球治理”系列研究报告

1. 全球治理的十字路口：2017 年 G20 研究报告 .2017 年 7 月 2 日 . 中国北京
2. 再全球化：“共商·共建·共享”理念下的全球治理——中国与全球治理年度报告（2017）（中英文）.2017 年 9 月 30 日 . 中国北京
3. 乘风破浪 行稳致远：上海合作组织十七年进展评估（中英文）.2018 年 5 月 21 日 . 中国北京
4. “一带一路”与上海合作组织：关联、实践与走向 .2018 年 6 月 6 日 . 中国北京
5. 换骨的世界：911 事件二十年来的全球变局 .2021 年 9 月 10 日 . 中国北京
6. 全球金融发展新曙光：上海合作组织的金融发展展望 .2021 年 9 月 11 日 . 中国青岛
7. 全球雄心：中国推进国际话语体系变革的机遇与挑战 .2021 年 9 月 12 日 . 中国北京
8. 警惕“鲸爆”！再督促美国改革开放的诚恳建议 .2022 年 1 月 6 日 . 中国北京
9. 传染病与大国兴衰——基于历史实例的研究 .2022 年 2 月 15 日 . 中国北京
10. 大杀器？美国对俄罗斯制裁评估与启示 .2022 年 4 月 2 日 . 中国北京
11. 金砖：全球发展的新未来（中英文）.2022 年 6 月 21 日 . 中国北京
12. 世界步入新的动荡变革期 .2023 年 1 月 3 日 . 中国北京
13. 劫后重启－后疫情时代的世界经济与中国未来 .2023 年 1 月 16 日 . 中国北京
14. 掺水的援助：西方军事援助乌克兰的内幕与剖析 .2023 年 2 月 23 日 . 中国北京
15. 构建人类命运共同体十周年：理念深化、实践演进及未来展望（中英文）.2023 年 4 月 4 日 . 中国北京
16. 过于离谱－“中国崛起顶峰论”批判 .2023 年 5 月 19 日 . 中国北京

义乌市场智库系列研究报告

1. “义新欧”：“一带一路”与中欧交往的金丝带（中英文）.2023 年 3 月 9 日 . 中国义乌



人大重阳
RDCY

中国人民大学重阳金融研究院

Chongyang Institute for Financial Studies, Renmin University of China (RDCY)

网址: <http://rdcy.ruc.edu.cn>

电话: 010-62516305

公众微信号: rdcy2013

新浪微博: @人大重阳

地址: 北京市海淀区中关村大街59号文化大厦6层

Add: 6th Floor, Wenhua Building, No.59 Zhongguancun Street,
Haidian District, Beijing 100872 P.R.China



WeChat: rdcy2013



Weibo: 人大重阳