

捷克、匈牙利、波蘭和斯洛伐克 (V4)： 率先開拓「一帶一路」機遇

由捷克、匈牙利、波蘭和斯洛伐克組成的維謝格拉德四國 (Visegrad Four, 簡稱 V4)，在協調和強化國家經濟上大有成效，有助四國在中東歐區域經濟中競爭，並且擔當主導角色。中東歐國家與中國合作的「16 + 1」模式和「一帶一路」倡議在許多方面協調一致，位於歐洲中心的 V4 國家在中國與中東歐加強合作及聯繫下，貿易及投資交流不斷增加，加上越來越多 V4 企業亦放眼全球，積極尋找新市場，大有條件從中獲益。

香港是個活躍的資本市場，群集專業服務提供者，又擁有龐大的全球網絡及眾多聯繫，這些獨特之處令香港成為一道關鍵的橋樑，能為踏足新市場的 V4 企業和投資者提供重要的融資渠道和專業服務，讓他們在拓展新市場時得到保障。

隨著國際聯繫加強，投資往來日增，V4 國家不僅可以在中國與中東歐合作的大環境中重新定位，在區域分銷和供應鏈管理方面，也為貿易商及製造商提供更多機會。

V4 國家： 「一帶一路」在中東歐 的核心合作夥伴

中東歐國家在中國的外交政策中扮演越來越重要的角色，也是「一帶一路」倡議的重要合作夥伴。中東歐國家與中國合作的「16 + 1」⁽¹⁾模式和「一帶一路」倡議在許多方面協調一致，這兩大發展倡議均由中國主導，旨在深化並擴大與中東歐 16 國的合作，包括基礎設施投資、產業和技術開發合作。



■ 捷克斯洛伐克、匈牙利和波蘭三國在 1991 年於維謝格拉德舉辦的首腦會議上決定成立維謝格拉德集團。後來，捷克斯洛伐克的解體令成員國變為四國。

(1) 2011 年，中國重提與中東歐 16 國互相合作，其中涉及阿爾巴尼亞、波斯尼亞和黑塞哥維那、保加利亞、克羅地亞、捷克、愛沙尼亞、匈牙利、拉脫維亞、立陶宛、馬其頓、黑山、波蘭、羅馬尼亞、塞爾維亞、斯洛伐克及斯洛文尼亞等國家。2012 年，相關國家領導人在華沙舉行首次會晤，標誌著「16+1 合作」模式正式啟動。

中國與中東歐國家加強合作及聯繫，各國的受惠程度均取決於其發展規劃及國家戰略而有所不同。V4集團在區域經濟中發揮主導作用，在協調及強化四國經濟，以便在區域及國際上有效競爭方面，成效顯著。隨著貿易及投資往來增加，預料 V4 國家將會獲益最多。

「16 + 1」模式覆蓋中東歐 16 個國家，V4 佔其中一半以上的人口及接近三分之二的經濟產出，自然是「一帶一路」中重要和積極的參與者。「一帶一路」倡議旨在加強亞洲、歐洲與非洲之間的聯繫，要取得成功，物流暢通是先決條件之一。對於運送貨物來往亞洲與西歐的付貨人及其貨運代理來說，V4 可以提供另一套物流解決方案，值得注意。

中國與 V4 國家關係良好，並持續實施「走出去」的策略，對 V4 各國的直接投資也一直上

升，雙邊貿易亦蓬勃發展。在截至 2015 年的五年內，中國對 V4 的直接投資額從 7.69 億美元（下同）增加至 12.8 億元，上升超過 65%，佔中國對中東歐 16 國的直接投資近三分之二。以中國的對外直接投資總額來看，中國在 V4 及其他中東歐國家的投資額遠遠談不上龐大，可是香港的專業服務供應商和中資企業卻經常參與中國與 V4 的投資交易，例如合併收購項目。

中國在 V4 的累計直接投資總額

（億美元）	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
匈牙利	4.7535	5.0741	5.3235	5.5635	5.7111
波蘭	2.0126	2.0811	2.5704	3.2935	3.5211
捷克	0.6683	2.0245	2.0468	2.4269	2.2431
斯洛伐克	0.2578	0.8601	0.8277	1.2779	1.2779

資料來源：《2015 年度中國對外直接投資統計公報》

中東歐國家的市場規模

（2016 年）	市場規模 （人口，萬）	購買力 （人均 GDP，美元）
阿爾巴尼亞	290	4,200
波斯尼亞和黑塞哥維那	390	4,300
保加利亞	710	7,400
克羅地亞	420	12,100
捷克	1,060	18,300
愛沙尼亞	130	17,600
匈牙利	980	12,800
拉脫維亞	200	14,100
立陶宛	290	14,900
馬其頓	210	5,300
黑山	60	6,600
波蘭	3,800	12,300
羅馬尼亞	1,980	9,500
塞爾維亞	700	5,400
斯洛伐克	540	16,500
斯洛文尼亞	210	21,300

資料來源：國際貨幣基金組織



過去10年，資金充裕的中國投資者已成功進入V4各國，收購業務前景不俗的企業，預料未來在區內將會有越來越多私營及公營部門的「棕地」和「綠地」項目成事。中國的投資陸續有來，加上歐洲結構和投資基金（ESIF）提供大量資金，支持大型基建項目、研究創新活動及包括初創企業在內的小型企業等，能為V4經濟注入強心針，有助振興工商業。

2014至2020年期間預算金額

捷克

捷克通過11個全國及地區計劃，獲歐洲結構和投資基金撥款240億歐元，相當於2014至2020年期間人均2,281歐元。

匈牙利

匈牙利通過9個全國及地區計劃，獲歐洲結構和投資基金撥款250億歐元，相當於2014至2020年期間人均2,532歐元。

波蘭

波蘭通過24個全國及地區計劃，獲歐洲結構和投資基金撥款860億歐元，相當於2014至2020年期間人均2,265歐元。

斯洛伐克

斯洛伐克通過9個全國及地區計劃，獲歐洲結構和投資基金撥款153億歐元，相當於2014至2020年期間人均2,833歐元。

資料來源：歐洲委員會

V4各國不僅是中國在中東歐直接投資的主要對象，也是中國在中東歐16國中的主要貿易夥伴，2016年佔中國與中東歐貿易總額的73%。然而，中國與中東歐國家之間的貿易依然不平衡。2016年，中國對V4各國的出口幾乎是進

口的兩倍。這種不平衡的貿易格局促使中國與V4擴大並深化合作，從合併收購擴展到更高增值的製造、技術交流、基建和房地產項目。

2016年中國與V4的貿易

國家	中國對V4的出口		中國對V4的進口		中國與V4的貿易總額	
	億美元	比重%	億美元	比重%	億美元	比重%
中東歐16國總計	440.16	100.0	148.90	100.0	589.07	100.0
波蘭	152.47	34.6	25.31	17.0	177.78	30.2
捷克	80.55	18.3	29.47	19.8	110.02	18.7
匈牙利	54.25	12.3	34.63	23.3	88.87	15.1
斯洛伐克	28.68	6.5	24.07	16.2	52.75	9.0

資料來源：中國海關

香港與V4各國的貿易格局，與中國內地和V4國家的貿易模式相似。2016年，這四個國家共佔香港與中東歐16國貿易總額的75%以上，其中匈牙利、波蘭和斯洛伐克不僅是香港在中東歐的主要貿易夥伴，去年更是快速增長的出口目的地。去年，香港與這三個國家的貿易按年增長9%至22%不等，而中東歐區內平均增長率則不到7%。

2016年香港與V4的貿易

國家	香港對V4的出口		香港對V4的進口		香港與V4的貿易總額	
	億美元	比重%	億美元	比重%	億美元	比重%
中東歐16國總計	50.77	100.0	12.05	100.0	62.82	100.0
匈牙利	17.12	33.7	2.75	22.8	19.87	31.6
波蘭	12.93	25.5	3.45	28.6	16.38	26.1
捷克	7.17	14.1	1.71	14.2	8.88	14.1
斯洛伐克	3.02	6.0	0.29	2.4	3.31	5.3

資料來源：香港政府新聞處

中國在V4國家投資頻繁，對培育V4企業的全球視野發揮日益重要和積極的作用。越來越多V4企業把目光投向更遠的地方，尋覓新市場。

這個趨勢的出現，部分原因在於目前歐盟與俄羅斯互相進行經濟制裁，V4企業急需彌補因失去俄羅斯市場而招致的損失，而香港是個安全又明確的門戶，能協助他們開拓中國內地市場，因此不少著名的V4企業、產品和品牌陸續流入香港及擴展業務。

香港是個活躍的資本市場，融資渠道多元化，專業及金融顧問服務群集，又擁有龐大的全球網絡及眾多聯繫，這些獨特之處使香港成為難以替代的合作夥伴，有助V4投資者、中間商及項目擁有者把握「一帶一路」和「16+1」模式帶來的機遇。香港的普通法制度廣獲信任，加上司法獨立，成為亞洲區的法律服務和爭議解決中心，能為踏足新市場的V4企業和投資者提供急需的支援和保障。

V4國家在中國 與中東歐合作的新定位

中國與V4之間的貿易及投資往來不斷擴大，應是「16+1」模式及「一帶一路」在中東歐成功實踐的良好跡象。這些發展使V4各國有能力在中國與中東歐合作的大環境中重新定位，並在區域分銷和供應鏈管理上為貿易商及製造商提供更多機會。

波蘭： 受惠於亞歐鐵路運輸量增長

波蘭是區內最大的經濟體，隨著歐亞鐵路運輸量增加，該國也成功取得大部分的業務，並發展為鐵路物流中心，為歐亞貨運列車服務。某程度上，由於俄羅斯與烏克蘭衝突不斷，影響了路經俄羅斯及烏克蘭到匈牙利或斯洛伐克的歐亞鐵路運輸。再者，波蘭是V4集團中唯一有途徑通往公海的國家，這項獨特的優勢使波蘭成為在中東歐進行區域分銷的首選據點。

一些新成立的項目也將進一步增強波蘭的能力，例如在鄰近波蘭與白俄羅斯邊界的比亞瓦一波德拉斯卡（Biala Podlaska）設立的波麥拉寧經濟特區（Pomeranian Special Economic Zone，簡稱PSEZ），可以更好地應付列車轉軌（俄羅斯採用寬軌，歐洲則是標準軌）和轉運方面持續增加的需求，甚至提升製造加工設施的能力。



■ PSEZ 在波蘭
五個地區中設有
35 個分區，吸引
過百家投資者。

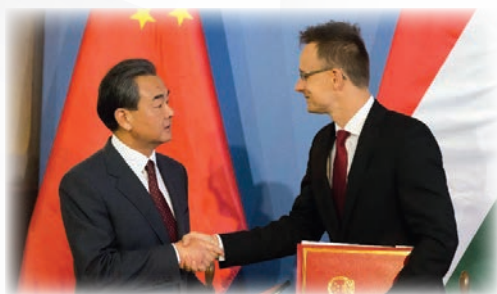
隨著亞歐鐵路連接改善，加上東向列車通常不像西向列車般滿載，運費較低，因此一些波蘭公司已開始利用鐵路運送蘋果及其他加工食品到中國市場，例如蔬菜水果種植商等。在這個趨勢下，香港貿易商及服務供應商亦加入推介波蘭食品飲料，包括葡萄酒、啤酒、烈酒、水果、果醬、果汁和化妝品等衍生產品。



■ 波蘭食品飲料公司在中國的
跨境網上購物平台提供貨品，並
通過鐵路運輸發貨。

匈牙利： 在「一帶一路」合作中領先

匈牙利是第一個與中國簽署「一帶一路」合作諒解備忘錄的歐洲國家，其「向東方開放」的政策與「一帶一路」倡議相當吻合，受到投資者的歡迎。今年4月，中國主要的電動汽車製造商比亞迪（BYD），在匈牙利北部城鎮科馬隆（Komárom）建立在歐洲的首家全資巴士廠。同時，幾家知名的匈牙利公司，包括世界領先的建築資訊模型化（Building Information Modeling）軟件開發商及全球女性醫療保健領域的重要業者，已通過在香港的地區總部或合作夥伴，繼續拓展亞洲業務。



■ 2015年，中國外交部王毅部長（左）與匈牙利外交與對外經濟部西雅爾多部長（右）簽署「一帶一路」合作諒解備忘錄。

匈牙利是中國在中東歐直接投資的第一大目的地，也是人民幣在歐洲國際化的重要合作夥伴。中國銀行自2003年起在匈牙利設立附屬公司，並自2014年起擁有一家經營全面業務的分行，目前地區總部也設在該國。



■ 2003年2月，中國銀行在中東歐地區設立第一家營業性金融機構。

2015年10月，中國銀行更選定在匈牙利設立中東歐首家人民幣清算中心，並於2017年1月推出首張人民幣和匈牙利福林（forint）雙幣借記卡。

物流方面，每周有三班貨運航班從香港直飛匈牙利首都布達佩斯，使匈牙利有條件成為中東歐的空運貨物配送中心。布達佩斯至貝爾格萊德的高速鐵路項目正在施工，預計今年有重大進展。這條高鐵將延伸到馬其頓首都斯科普里（Skopje）和希臘首都雅典，使匈牙利這個內陸國與亞得里亞海和地中海的海港有更佳的連接。此外，連接匈牙利與希臘比雷埃夫斯（Piraeus）港的中國—歐洲陸海快速多式聯運已投入服務，而該港口由中國遠洋海運集團經營。

捷克： 中國主導的併購活動大增

中東歐國家之中，捷克與中國內地之間的航空客運尤其發達。2016年，到訪捷克的中國遊客超過30萬人，比區內其他國家為多。客機機腹載貨量增加，加上新開辦的香港至布拉格貨運航線，使中國的快遞公司能更好地配合跨境電子商貿發展的需要。

捷克的鐵路網絡十分密集，在歐洲僅次於盧森堡和比利時，因此吸引了富士康（Foxconn）及亞馬遜（Amazon）等跨國公司在捷克設立區域物流中心。



■ 富士康（Foxconn）於捷克設立的區域物流中心。

捷克公司是全球領先的輪組、車輪、車軸及其他車輪組件製造商，也積極參與歐亞鐵路的擴展。一家捷克公司於2015年獲得香港鐵路公司（港鐵公司）的合約，為港鐵列車提供車輪；2016年9月，該捷克公司在香港開設其首家亞洲辦事處。

除了旅遊及物流領域的新發展外，捷克亦有多宗由中國主導的併購交易，涉及運動、房地產、航空公司、旅行社、酒店、啤酒廠，乃至最近的DIY（自行組裝）及園藝用品連鎖店等多個範疇，中國中車集團亦在收購中東歐最大的鐵路車輛生產商 Group Skoda Transportation。這些交易將有助中國製造商進軍歐洲市場，取得技術及人才。有些併購交易是通過在港中資企業的公司架構完成，其中一家著名的捷克玻璃及照明公司亦已在香港設立控股公司，以便接近在中國內地的生產基地、興旺的亞洲住宅及商業樓宇市場。

斯洛伐克： 「一帶一路」投資及其現代化道路

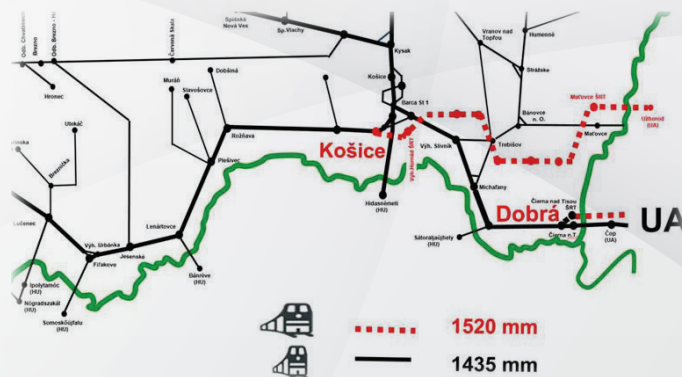
斯洛伐克的人均汽車產量屬全球最高，在中東歐國家中是汽車相關投資的熱點。大眾汽車（Volkswagen）、標緻雪鐵龍（Peugeot Citroën）及起亞（Kia）等三大汽車生產商，以及其一級和二級供應商都不斷擴展在該國的廠房。捷豹路虎（Jaguar Land Rover）的投資項目將於2018年投產，是過去七年以來歐洲最大宗的商業案例。



■ 多家知名汽車生產商均在斯洛伐克擴展其廠房。

最近，全球第二大鋼鐵製造商中國河鋼集團收購了斯洛伐克最大的 Košice 鋼鐵廠，有助前者在歐洲鋼鐵業立足，避開歐盟對進口鋼鐵徵收的高額反傾銷稅。此宗收購也突顯了斯洛伐克的戰略地位，有助製造業（例如汽車和電子產品）使用來自非歐盟歐洲供應地的原材料，而烏克蘭便是其中一個例子。

為應付歐洲與亞洲之間鐵路貨運量的預期增長，並加強對國際製造及物流公司的吸引力，斯洛伐克正積極發展並改造其基礎設施，以善用該國位於南歐港口（例如：斯洛文尼亞科佩爾（Koper）港和意大利里雅斯特（Trieste）港），以及北歐港口（例如：漢堡港）之間的集貨區優勢，其中包括在該國首都布拉迪斯拉發（Bratislava）和靠近烏克蘭、匈牙利及波蘭的東部城市科希策（Košice）建設現代化轉運設施。



■ 斯洛伐克政府正積極投資鐵路基礎設施，並加強由俄羅斯、哈薩克和白俄羅斯等前蘇聯國家所用的寬軌（1,520 毫米）列車與中國及歐盟所用的標準軌（1,435 毫米）列車之間的貨櫃轉運能力。

資料來源：斯洛伐克運輸、建設及地區發展部

除了硬件外，斯洛伐克政府亦積極採用並推廣新技術，例如電子鎖及電子清關系統等，使貨主及貨運代理商能更有效地追溯或跟蹤跨境貨物運輸。同時，該國正向亞洲擴展，其中包括計劃盡快與香港舉行避免雙重徵稅協定的談判。■