

強化法律專業服務 助力「一帶一路」建設



議事論事
陳子遷

香港特區政府和貿易發展局共同主辦的第八屆「一帶一路」高峰論壇一連兩日在香港舉辦。中共中央政治局常委、國務院副總理丁薛祥以視頻方式出席論壇開幕式並發表主旨演講。丁薛祥副總理在演講中表示，中央支持香港長期保持獨特地位和優勢，鞏固國際金融、航運、貿易中心地位，維護自由開放規範的營商環境，保持普通法制度，拓展暢通便捷的國際聯繫，在共建「一帶一路」中發揮更為重要的功能。

丁薛祥副總理並向香港提出了「四點希望」：希望香港深化區域合作，進一步拓展經貿網絡；希望香港完善金融服務，進一步推動資金融通；希望香港聚集專

業服務，進一步發揮人才優勢；希望香港深化人文交流，進一步促進民心相通。

提供迅捷爭議解決方案

香港是國際化的司法管轄區、法律實踐領先者，走在國際司法合作前沿。筆者認為，丁薛祥副總理特別強調支持香港維護普通法制度，可望推動香港加快成為商務糾紛處理中心。而且香港律師擁有中英雙語優勢，具有豐富的跨境服務經驗，不僅對香港法律熟悉，對普通法系、國際法、慣例，甚至對大陸法系及其他一些國家的法律體系和融資方式，都不陌生。尤其是不少香港法律專才擁有完善的國際網絡和豐富的處理跨境法律問題經驗。香港更有專業的調解、仲裁與審裁服務，提供迅捷爭議解決方案。

在香港眾多的專業服務中，法律服務無疑是一塊金漆招牌。國家「十四五」規劃明確支持香港建設為亞太區國際法律及

解決爭議服務中心。香港法律專業人才，能夠為「一帶一路」的基建發展專案提供優質的支持服務。

律政司司長林定國在題為「國際法律合作」的專題分組論壇上表示，憑藉國際社會熟悉的普通法制度、司法獨立及專業法律人才匯聚等優勢，香港在協助建立良好國際法律環境以助力共建「一帶一路」倡議方面，扮演獨特角色。他認為，香港要加速成為商務糾紛處理地區，可以使用中國香港的名稱，達成各種國際協議。香港有很多法律專業人員，對普通法有深刻了解，亦了解大陸法，故香港對國際十分有吸引力。希望所有國家都可以於香港交流，香港是內地及國際的「超級聯繫人」，可以作為解決糾紛的地方。支持香港發展網上仲裁中心，希望所有企業均可以使用，不只中小企。並重申，根據基本法香港可以有自己獨立的司法體系，可以在「一帶一路」提供高質素法律服務。

在國際商貿、知識產權、航運，以及國際仲裁等多個與「一帶一路」相關的範疇，香港法律界的優勢在於擁有豐富的專業知識。「一帶一路」沿線的國家、民族和地區之間不但文化有異、語言等不同問題。在這方面，香港律師由於多年來身處多元文化和國際化的大環境，經常接觸到各地商人，熟悉他們的喜好、習慣、困難和誤解等等，因此在處理國際商貿、知識產權以及國際仲裁等方面更顯得心應手。而本港已經與內地達成共9項民商事司法互助的安排。截至9月6日，經香港國際仲裁中心提出的保全申請99份，涉及內地34家法院，請求保全資產總值達250億元人民幣。

不斷提升自身專業競爭力

香港沿用國際商貿界熟悉的普通法制度，而且法律制度完全獨立，因此廣被認同為辦理業務合約或處理各類糾紛的理想

地點，反映了各國對香港法律的信任和肯定。現時已有超過200項國際條約和協議適用於香港，按照國際慣例法的規定，也可納入普通法內。而且香港作為國際仲裁中心，擁有國際知名、不同國籍的仲裁員；其國際仲裁中心完全獨立，不受任何一方干預。香港《仲裁條例》在2015年作出修訂，緊貼國際認可的調解程序，並獲公認為世界上最完備的仲裁法例之一。在香港所作的仲裁裁決可在所有簽訂《紐約公約》的150個國家和地區執行。而《內地與香港相互執行仲裁裁決的安排》於2000年生效後，香港的仲裁裁決亦可在內地執行。

香港各界要深刻理解「四點希望」，法律等專業界更要把握好機遇，在助力「一帶一路」的同時，不斷提升自身競爭力，實現自身更好的發展。

律師、吉林省政協委員、香江聚賢法律專業人才委員會主任

與世界各地開展更緊密交流合作



議論風生
黃少康

第八屆「一帶一路」高峰論壇一連兩日在香港舉行，本屆論壇以「攜手十載 共建共贏」為主題，吸引了數千名嘉賓出席，充分體現了各國對香港特區重要角色的重視，這也是香港獨特價值的體現。展望未來，香港要進一步抓緊共建「一帶一路」的新機遇，用好自身優勢和中央支持，不斷與世界各地開展更緊密的交流合作，以己之所長貢獻國家之所需，不斷推動香港發展邁向新階段。

自2013年共建「一帶一路」倡議提出以來，得到世界各地人民越來越高的認同。據世界銀行報告顯示，共建「一帶一路」使參與的經濟體的貿易增加4.1%，吸引外資增加5%，使低收入國家的GDP增加3.4%。而受益於「一帶一路」建設，新興和發展中經濟體的GDP佔全球份額提高了3.6個百分點。這些數字正反映「一帶一路」在促進和深化國際合作、推動全球互聯互通、拉動世界經濟增長等各方面，發揮着重要作用。

參與者、貢獻者、受益者

十年來，「一帶一路」朋友圈不斷擴大，中國已與180多個國家和國際組織簽署了200多份共建「一帶一路」合作文件，經貿合作取得累累碩果。十年來，香港參與助力共建「一帶一路」也取得了令人矚目的成績。香港一直是「一帶一路」的參與者、貢獻者、受益者，扮演了「合作平台的搭建者」、「思想交流的促進者」以及「解決方案的提供者」等重要角色。

日前，中共中央政治局常委、國務院副總理丁薛祥以視頻方式出席論壇開幕式並發表主旨演講，強調中央支持香港長期保持獨特地位和優勢，在共建「一帶一路」中發揮更為重要的功能，並對香港更積極參與「一帶一路」提出「四點希望」。各界需要緊緊抓住「一帶一路」帶來的重大機遇，充分發揮好「內通外聯」的獨特優勢，努力把香港建成為高質量共建「一帶一路」的重要樞紐和關鍵節點。

事實上，「一帶一路」不僅為香港發展帶來新動能，亦是香港以自身所長、貢獻國家所需的重要途徑。中央高度重視香港的發展，支持香港長期保持獨特地位和優勢，對香港鞏固國際金融、航運、貿易中心地位，維護自由開放規範的營商環境，保持普通法制度，拓展更便捷的國際聯繫，在共建「一帶一路」中發揮更為重要的功能。

新市場、新方向、新機遇

隨着香港開放由治及興新階段，為更好激發香港「興」的動能，開創新局面、實現新飛躍，「一帶一路」就是大有可為的平台，現在正是深度參與「一帶一路」建設的大好時機。

受國務院港澳辦主任夏寶龍委託，國務院港澳辦副主任、中聯辦主任鄭雁雄出席高峰論壇並致辭，鄭雁雄主任在致辭中鼓勵香港發揮四大優勢：發揮背靠祖國、聯通世界的優勢，與世界各地開展更加緊密的交流合作，以更深入的國際化推動更有效的融入國家發展大局；發揮高度自由開放的優勢，在營造自由開放便利法治的國際化營商環境上下功夫，當好連接內地同世界各地的重要橋樑與窗口；發揮國際規則暢順銜接的優勢，積極提供金融、法律、會計、諮詢、管理等專業服務，為高質量建設「一帶一路」牽線搭橋；發揮多元文化交融薈萃的優勢，當好東西方文化交流的橋樑紐帶，促進各國文化交流、文明互鑒、民心相通。

事實證明，香港參與共建「一帶一路」越深入，香港的獨特優勢越凸顯，香港對國家的貢獻越大，香港也就越能在這過程中獲得自身的更大發展。回望過去，香港的每次崛起都是在世界變局中實現的。「一帶一路」是香港需要尋找的新市場、新方向、新機遇，是香港必須把握住、且能夠把握住的重要機遇。

香港正致力於擁抱「一帶一路」的廣闊前景，努力成為「一帶一路」的「超級聯繫人」，爭取成為聯通內外的功能平台，繼續發揮自身優勢，不斷加強與「一帶一路」共建國家在貿易投資、創新科技和基建發展等各個領域的合作，共建共贏。

全國政協委員、香港惠州社團聯合總會主席

「一帶一路」是香港興動能新機遇

有話要說
陸文英

今年是共建「一帶一路」倡議提出十周年。為攜手各方共商高質量共建「一帶一路」合作機遇和新進程，香港特區政府和貿發局日前共同主辦第八屆「一帶一路」高峰論壇。

本屆論壇來賓代表團多達100個，近6000名各國及地區人員出席；至少10個國家的政府高層代表出席；簽署的合作備忘錄將多達20份。這幾項數字都創下歷屆最高紀錄。同時，超過35家央企領導、超過260人參與國務院國有資產監督管理委員會及中央企業領導代表團，陣容亦超越歷屆。

積極推動「五通」工作

中共中央政治局常委、國務院副總理丁薛祥以視頻方式出席開幕式並發表主旨演講。丁薛祥副總理指出，中央支持香港長期保持獨特地位和優勢，鞏固國際金融、航運、貿易中心地位，維護自由開放規範的營商環境，保持普通法制度，拓展暢通便捷的國際聯繫，在共建「一帶一路」中發揮更為重要功能。

丁薛祥副總理對香港提出「四點希望」，希望香港深化區域合作，進一步拓展經貿網絡；希望香港完善金融服務，進一步推動資金融通；希望香港聚集專業服務，進一步發揮人才優勢；希望香港深化人文交流，進一步促進民心相通。「四點希望」為香港發揮優勢、深度參與「一帶一路」建設，提供了方向和指引。

今屆論壇首次設有「金融篇章」及「青年專章」，推動「一帶一路」倡議的金融服務、創新科技及青年的創業機遇展開探討。隨着互聯互

通持續擴大，進一步將金融服務輻射至東盟、中東等國家與地區。積極推動「政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通」的「五通」工作。

香港具有「背靠祖國、聯通世界」得天獨厚的優勢，是內地與海外國家的「超級聯繫人」。成功舉辦「一帶一路」高峰論壇，突顯了香港作為「21世紀海上絲綢之路」樞紐城市以及「一帶一路」重要節點的高端定位；昭示了國家對香港的重視和保持香港國際化發展的決心。而特區政府亦充分利用本身所長，貢獻國家所需，全力推進「一帶一路」建設工作，成為「一帶一路」的積極參與者、貢獻者、受益者。

本屆論壇尤令人矚目的是來港參與出席會議的中東及東盟地區政要人數是歷年最多，成為論壇最大亮點之一。

東盟和中東是香港發展商貿，聯通世界的重要着力點，也是「一帶一路」開展成效最高的地區。行政長官今年率團先後訪問這兩個地區，促成香港與不同企業和機構簽署40多份合作備忘錄和協議，取得一系列豐厚成果，包括有香港企業為中東提供氫能汽車、氫能加氣站，有企業提供節能環保和城市設計，亦有企業計劃做酒店的合作業務，這都反映中東蘊含豐富商機。

事實上，中東地區是陸上絲綢之路和海上絲綢之路的交匯點。中東也是世界能源中心，是中國能源供應的主要基地。中東的地緣和戰略位置使之在世界政治、經濟和軍事上居於要隘地位。這一地區集中了22個阿拉伯國家兩億多人口，市場廣大，潛力無限，是「一帶一路」

的天然合作夥伴。沙特阿拉伯和阿聯酋分別是中國在中東地區的第一和第二大貿易夥伴，而中國是沙特和阿聯酋的第一大貿易夥伴。

而東盟是海上絲綢之路的第一站，是連接印度洋與太平洋的戰略要衝。東盟多國與中國接壤，一直是中國區域經濟合作的重要地區。隨着RCEP效應，目前東盟事實已經成為中國最大的貿易夥伴。東盟各國，尤其是星、馬、泰、越半個多世紀來與香港商貿往來也十分密切，無論從陸地，或是海上，都是「一帶一路」的重要節點國家。

改變奉西方為主臬舊觀念

「一帶一路」倡議提出十周年，實踐證明，「一帶一路」是一項高瞻遠矚的創舉。這幾年來，由於美國掀起貿易戰，使我國的外貿面臨壓力，但「一帶一路」開闢了一條與世界150多個國家合作，互通互利，開放包容、共同發展的新路。十年來，中國已與152個國家和32個國際組織簽署了200多份合作文件，與沿線國家雙向投資累計超過2700億美元，形成了3000多個合作項目，建成80多個境外經貿合作區。中國與「一帶一路」沿線國家貨物貿易額亦從1.04萬億美元擴大到2.07萬億美元，年均增長8%。沿線國家、地區產業鏈供應合作更加密切，中間產品出口佔中國對沿線國家出口比重由49.8%升至56.3%。

可以想像，如果沒有「一帶一路」，而堅持把外貿押在以美國為首的西方國家，今天我國的經濟發展將受到怎樣傷筋動骨的傷害。香港也應該改變過往奉西方為主臬的觀念，抓緊「一帶一路」的重大機遇。

歐盟對華電動汽車「動手」是揮拳自傷

國際關係
宇文

歐盟揮動「貿易大棒」要對中國電動汽車「下手」。

9月13日，歐盟委員會主席馮德萊恩在向歐洲議會發表的年度「盟情咨文」中，宣布對中國電動汽車啟動反補貼調查。她認為，中國電動汽車價格便宜，是因為國家補貼扭曲了價格，影響了歐洲汽車市場的公平性，因此歐盟有必要採取反補貼調查保護歐盟電動汽車商云云。

馮德萊恩講得冠冕堂皇，實則是以保護主義破壞市場公平。有歐洲媒體認為，這標誌着歐洲在去全球化時代，從全球最大的自由貿易集團轉向建立貿易壁壘的又一步。美國媒體則直言不諱，歐洲對中國電動汽車的攻擊是在「玩火自焚」，傷害了歐洲消費者，也影響了中企在歐洲的投資意願。

中國商務部表示高度關切和強烈不滿，認為歐盟的發補貼調查將嚴重擾亂和扭曲包括歐盟在內的全球汽車產業鏈供應，並將對中歐經貿關係產生負面影響。

歐盟是清潔能源的鼓吹者，馮德萊恩也承認電動汽車對歐盟雄心勃勃的環境目標的重要性。中國的電動汽車只會對歐盟市場帶來良性競爭，讓歐盟消費者有更多選擇。

所謂「自由貿易」只是謊言

歐盟對中國電動汽車進行反補貼調查，不僅是典型的保護主義，也是歐盟濫用權力干預市場競爭的行為。這讓歐盟陷入難堪：其一貫的自我標榜成為虛偽謊言（追求自由貿易、反對權力干預市場、追求環保主義），而且也會損害中歐貿易關係。更重要的是，歐盟對華電動汽車「下手」，將推升中國電動汽車進入歐盟的關稅，使得中國電動汽車零售端價格高企，增加歐盟消費者的購車成本。

諷刺的是，歐盟對中國電動汽車「下手」，在歐盟內部也有嚴重分歧。此舉主要是由法國發起，不斷攔撥歐盟委員會對中國電動汽車發動「貿易戰」。但是，像德國這樣的傳統汽車大國，卻極力反對歐

盟對華電動汽車發動反補貼調查。一方面，德國傳統汽車在中國市場的布局是成功的，也在和中國電動汽車進行新的戰略合作。另一方面，德國電動汽車業在歐盟市場也需要中國電動汽車作為「磨刀石」強化產業競爭力。面對中國電動汽車剛剛在慕尼黑車展上的「華麗亮相」，德國總理朔爾茨為德國汽車「打氣」——該國將提供價值1100億歐元的激勵計劃，鼓勵德國汽車和中國競爭。

德國做法值得歐盟深思，更值得法國借鑒。這才是面對中國電動汽車應有的格局，當然德國總理的說法無形中也打了歐盟的「臉」。德國超過千億歐元的激勵計劃，是否通過國家補貼對中國或其他國家的電動汽車形成不正當競爭呢？這也正是德國等歐盟國家反對歐盟對華汽車「下手」的原因，將導致中國的報復。由於出口到歐盟的中國電動汽車，不僅是比亞迪、小鵬等中國品牌汽車，還包括在中國生產的美國特斯拉和德國大眾電動汽車。歐盟對華電動汽車「下手」，也連帶了德國和

美國電動汽車的「奶酪」。

「死道友不死貧道」行為

故而，馮德萊恩不負責任的一句話，除了帶來「外傷」（中美電動汽車）也造成了「內傷」（中國產德國電動汽車），更會引發全球電動企業產業的連鎖反應，給歐盟帶來內外交困的貿易難題。因此，無論是德國還是歐盟委員會內部，對於法國攔撥歐盟對華電動汽車「下手」，認為是「惹是生非」。相比德國汽車在中國和歐盟市場的成功，法國汽車的表現堪稱平庸。習慣自視為歐盟老大的法國，也許要通過這種反智的方式，彰顯自己的存在。何況，對中國汽車「下手」，傷害最大的是德國汽車，而非法國汽車。這種「死道友不死貧道」的行為，折射的是歐盟內部的分歧和矛盾，也說明歐盟政策的混亂性。

當然，歐盟對中國汽車「下手」，也是歐盟缺乏自信和焦慮的體現。歐盟向來重視清潔能源和發展新能源汽車，但是相比中國電動汽車的異軍突起，歐盟產生了

嚴重危機感。特別是本月初開幕的慕尼黑車展上，中國參展的電動汽車品牌佔比41%。對此，大眾、雷諾、寶馬等歐盟老牌車企負責人紛紛表示，中國電動汽車已經「領先我們（歐盟）一代人」，加之歐美主流媒體對中國電動汽車刻意的「集體捧殺」，讓歐盟產生了焦慮和危機感。法國作為歐盟「老大」，汽車產業缺乏生機活力，故而將中國電動汽車作為靶子，添油加醋攔撥歐盟對華電動汽車「下手」。

雖然中國電動汽車產銷兩旺，尤其是汽車出口成為全球第一。但是中國電動汽車（國產品牌）在歐洲汽車總銷量中所佔比例不到3%。所以，法國的鼓噪，歐盟的焦慮都是杞人憂天。以莫須有的理由對華電動汽車「下手」，中國也會出手「還擊」，歐盟能夠承受揮拳自傷的代價嗎？歐洲汽車製造商協會認為，歐盟應該對中國電動汽車採取一種「更平衡的方式」，多關注「強有力的產業戰略」，而不是貿易保護主義的手段。

國際關係學者