

CCG 研究报告

No. 6. 04. 2017

中美基础设施 领域合作前景 广阔， 为中美关系提 供新机遇

Infrastructure Cooperation – New Opportunities for US-China Relations



摘要

4月6日国家主席习近平应邀在美国佛罗里达州海湖庄园首次会见美国新任总统特朗普，本次习特会意义非凡。如何在摩擦中的中美关系中找到合作共赢的新支点，是中国经济和外交的艰巨任务。CCG今年1月发布的《特朗普时代 – 挑战、机遇与中国应对》报告预测了基础设施建设将成为中美未来合作新亮点。本报告认为，中美在基建领域存在优势互补，有广阔的合作共赢空间。

本报告指出，有七大机遇支持中美在基建领域达成合作：

- 一、中美基建合作有助特朗普政府实现经济目标；
- 二、中美基建工程企业有望受益基建热潮；
- 三、轨道交通企业深化全方位产能合作；
- 四、工程机械设备企业积极争取深化合作；
- 五、高新科技企业参与美国最前沿基建项目；
- 六、中美基建合作符合金融资本进入基础设施投资领域的趋势；
- 七、美国公私合营 (Public-Private Partnership, PPP) 模式发展前景看好。

报告同时指出，中资参与美国基础设施建设可能受到美国本土竞争、PPP项目落地操作和地方政治博弈等因素所制约，并由此提出七大建议：

- 一、中国企业深入地方，提升本地化；
- 二、金融资本组团，联合参与美国基建；
- 三、持续推动经济外交，邀请美国参与“一带一路”基建合作；
- 四、加强投资外宣，建立中国基建合作促进机制；
- 五、加强两国省州政府互动，共同推动省州级基建项目合作；
- 六、发挥中美智库在公共外交作用，为稳定中美关系建言献策；
- 七、进一步拓宽二轨通道，加强有利中国投资的国际公共关系。

报告期待中美基建领域的合作在特朗普治下的中美关系中发挥积极意义。

Executive Summary

On April 6, Chinese President Xi Jinping will visit the United States and meet US President Donald Trump for the first time at Mar-a-Largo resort located in Florida. The very first Xi-Trump summit will be a significant event in the Sino-American relations under the Trump administration. It is an urgent task for China's policymaking communities across economy and diplomacy to find a common ground that can serve as the linchpin in Sino-American economic relations in the Trump era. A previous report released by the CCG in January identifies infrastructure investment as one of the eight areas in which the two countries can cooperate to offset the negative effects of the election of Donald Trump. This report further argues that infrastructure cooperation between the two nations constitutes a win-win situation by rendering benefits for both sides.

This report points out that there are seven reasons for optimism in US-China cooperation over infrastructure investment.

1. Chinese investment in US infrastructure will come to Trump's aid in helping his administration boost the economy.
2. Increased infrastructure investments in the US will provide business opportunities for Chinese construction and engineering contractors.
3. Infrastructure cooperation will prompt Chinese rail transportation companies to pursue a more effective "going global" strategy.
4. Trump's infrastructure plan will further motivate Chinese heavy equipment manufacturing conglomerates to expand into US markets.
5. Cutting-edge US mass transport experiments, such as Hyperloop, will have more Chinese high-tech companies as partners.
6. Infrastructure cooperation aligns with an ongoing trend for large institutional investors to take an interest in US infrastructure from an asset management perspective.
7. There is large room for growth in the development of Public-Private Partnerships (PPP) in the US.

However, this report also identifies the constraints that can potentially hinder Chinese partners from participating in US infrastructure projects. These constraints all stem from the complexities of American local politics that require an in-depth understanding and a willingness to take roots in the local community on the part of Chinese companies. The authors thus offer seven recommendations or ways in which China can increase the odds of success in infrastructure cooperation under the Trump administration.

1. Chinese companies can win local support if they orient their US

operations towards helping local governments create jobs and develop local economies.

2. The CIC can work with private PE funds both at home and abroad to form an infrastructure consortium in which they can tap into their overseas networks to facilitate the kind of M&A deals that help circumvent protectionism in Trump's infrastructure plan.

3. Beijing's efforts at stepping up economic diplomacy can include an invitation to the US to participate in Third-Party infrastructure cooperation promoted by the One Belt One Road initiative.

4. International propaganda initiatives focused on the benefits of Chinese outbound investment on foreign economies is needed, so is an institutionalized communication mechanism at the government-to-government level to promote Sino-US infrastructure cooperation.

5. Closer ties between provincial-state governments in China and the US will drive sub-level governments to collaborate with one another over infrastructure projects in their jurisdictions.

6. More exchanges between American and Chinese think tanks will facilitate infrastructure cooperation, since the latter have been tasked with providing foreign policy consulting services and taking an active role in China's public diplomacy.

7. Chinese think tanks can also take lead in partnering with US NGOs in the track-two settings to help cultivate international public relations favorable to Chinese investment.

In sum, CCG is optimistic about the prospects of infrastructure cooperation between China and the US. It is also the authors' hope that infrastructure cooperation will become a positive development in future US-China relations under a precarious Trump presidency.

中美基础设施领域合作前景广阔， 为中美关系提供新机遇

引言

4月6日国家主席习近平应邀在美国佛罗里达州海湖庄园首次会见美国新任总统特朗普，本次习特会意义非凡。以反对全球化和自由贸易立场胜选的特朗普走马上任后立即推出了一系列饱受争议的强硬政策，向支持者表明其实现竞选承诺的决心。如何在摩擦中的中美关系中找到合作共赢的新支点，是中国经济和外交的艰巨任务。在两国元首会晤前夕，美国国务卿蒂乐森在亚洲之行的中国站表示，中美关系的基调只能是合作与友谊，并多次强调了“不冲突、不对抗、互相尊重、合作双赢”原则，蒂乐森的态度传达出特朗普政府对中美合作的积极动能。《金融时报》副主编马丁·沃尔夫在“中美：注定合作的超级大国”文中提出习特峰会的关键是找到合作的基础，“特朗普希望在美国掀起基建热潮，而中国是目前世界上基建快速建设的最强典范。将中国的基建能力与特朗普的目标结合起来一定可行。”这与CCG今年1月发布的《特朗普时代—挑战、机遇与中国应对》报告预测基础设施建设将成为中美未来合作新亮点的观点不谋而合。

在新总统的复兴美国蓝图中，其中一个关键就是通过基础设施投资提振美国经济。其百日新政宣言里，特朗普提出了未来十年内基础设施投资规模达到一万亿美国的数字。在就职后的首次国会演讲中，特朗普表示，“为了开启新的国家重振计划，我将要求国会批准能带来一万亿美国基础设施投资的立法措施。”而我国在基础设施建设上拥有资本、技术和经验的相对优势—根据中国统计局，我国在2016年前10个月的基础设施投资已达到94928亿元（约1.4万亿美元），也就是说，中国在不到一年的时间里，已经完成了特朗普十年的基建投资计划。与此同时，中国对美国投资热情不减，2016年中国对美国投资总量达到456亿美元，创下历史新高。本报告认为，中美在基建领域存在较大的优势互补，有广

阔的合作共赢空间。

本报告指出，有七大机遇支持中美在基建领域达成合作：一、中美基建合作有助特朗普政府实现经济目标；二、中美基建工程企业有望受益基建热潮；三、轨道交通企业深化全方位产能合作；四、工程机械设备企业积极争取深化合作；五、高新科技企业参与美国最前沿基建项目；六、中美基建合作符合金融资本进入基础设施投资领域的趋势；七、美国公私合营(Public-Private Partnership, PPP)模式发展前景看好。

报告同时指出，中资参与美国基础设施建设可能受到美国本土竞争、PPP项目落地操作和地方政治博弈等因素所制约，并由此提出七大建议：一、中国企业深入地方，提升本地化；二、金融资本组团，联合参与美国基建；三、持续推动经济外交，邀请美国参与“一带一路”基建合作；四、加强投资外宣，建立中国基建合作促进机制；五、加强两国省州政府互动，共同推动省州级基建项目合作；六、发挥中美智库在公共外交作用，为稳定中美关系建言献策；七、进一步拓宽二轨通道，加强有利中国投资的国际公共关系。

报告期待中美基建领域的合作在特朗普治下的中美关系中发挥积极意义。

特朗普基建计划背景

美国的基础设施老化程度非常严重，急需修护更新。世界经济论坛的《全球竞争力报告》指出，基础设施质量方面，美国位居全球第19位，排在西班牙、葡萄牙和阿曼之后。美国土木工程师协会(ASCE)在2013年发布美国基础设施综合评测报告，整体评测结果为D+，并估算至2020年，为升级交通基础设施，美国需投资3.6万亿美元，相当于每年用于维修、更换或扩建的

花费将高达数千亿美元。而根据荣鼎公司为美国商会所做的研究,保守预测美国 2013 至 2030 年在基础设施领域总计需要投资 8.2 万亿美元,每年平均为 4550 亿美元。美国州际公路大多建设于上个世纪 50-80 年代,而混凝土和沥青路面的使用寿命为 30 至 50 年。有关调查发现美国的公路系统已严重透支,2008 年由于交通拥堵导致美国人均遭受延迟的时间为 38 小时,而 1980 年该数字仅为 12 小时,美国为此每年多耗费的燃料等于近 1000 亿美元直接经济损失。

加速经济增长和拉动就业,投资基础设施对社会和经济的益处已得到政界和学界的广泛共识,世界货币基金组织在 2014 年发布报告,称“增加基础设施建设投资是政府为数不多的能够支持增长的政策工具之一”。此外,交通基础设施的改善还有利于减少拥堵和排放,促进人和货物的流动,提高效率和生产力,增强美国的全球竞争力。有研究显示,投资在公共交通基础设施上的每 1 个美元所产生的经济回报为 4 美元。从二战后罗斯福新政时代开始,投资基础设施建设在美国历史上被认为是政府刺激经济的手段,在华盛顿的两党政治里引起的争议相对较小,比较容易得到各级政府的支持。特朗普的基建计划并非不同寻常,民主党前总统奥巴马自 2008 年发生次贷危机以来,面对严重衰退的美国经济和居高不下的失业率,一直试图扩大国内基础设施投资。

投资基建,钱从哪里来,这是个让任何一届政府头疼的问题。经济不振,巨大的联邦政府预算赤字,各地忙着借新钱还旧债,捉襟见肘的奥巴马政府因此努力吸引包括中国在内的外国投资者参与美国的基础设施投资。在 2011 年达沃斯世界经济论坛上,奥巴马和中投(CIC)高管进行了接触。2012 年和 2013 年中美工商领袖和前高官对话,中美双方对如何促进基建领域投资展开认真讨论。2014 年 7 月,白宫宣布了“建设美国投资计划(Build America Investment Initiative)”,号召各级政府谋求私人资本进入基建投资领域,通过“选择美国(SelectUSA)”办公室在国内外探寻“创新型融资”。两位前任财长亨利·保尔森、罗伯特·鲁本亲自撰文《为

什么美国应该听中国的》向地方政府喊话,呼吁地方官员为中国资本投资基建行方便。

美国卸任国务卿克里就曾表示投资基建是一个“三赢”的局面:投资者获得了经济利益;接受投资的国家通过基建发展了经济;接受投资的地方更是受益匪浅。此外,在当前充满不确定性的中美外交形势下,正如中投研究报告指出,“中美合作推进美国基础设施建设符合特朗普执政方向和我国利益,是改善中美关系的重要抓手。”外交部已表示对中美基础设施合作持积极开放态度,包括澳大利亚前总理陆克文在内的数位中美经贸官员和学者一致认为特朗普治下的美国应欢迎中国参与美国基础设施建设。

七大机遇支持中美在基建领域达成合作

一、中美基建合作有助特朗普政府实现经济目标

根据美国交通部数据,仅地表交通基建投资缺口就高达 9000 亿美元。而最近交通部长赵小兰宣布,特朗普基建计划范围将不止于交通运输基础设施,还将包括能源、水资源以及宽带和退伍军人医院等项目。在庞大的资金缺口面前,占据两院多数席位的共和党国会能在多大程度上支持特朗普的基建计划还是个问题。特朗普的一万亿基建计划是所谓的“特朗普经济学”——通过宽财政、紧货币的组合拳,以短期财政强刺激实现高增长、高就业后再降低负债的大框架下的关键一环。如果因为国会的争论不休而延迟基建方案的出台,可能会导致刺激政策的滞后而无法达到预期的正面效果。特朗普向选民承诺了加速实现双倍经济增长,如果基建计划落空,不仅是特朗普个人的重大挫败,更是美国经济振兴的挫折,美国民众希望的落空。

中国可以帮助特朗普实现目标。三十多年来的高速经济增长为我国积累了资本优势,在过去十年间在基础设施领域的投资达到 11 万亿,是特朗普万亿计划的十倍多。中美经贸总量有

5196 亿美元，2015 年中美双边贸易投资为美国创造了约 260 万个就业岗位，帮助每个美国家庭平均每年减少 850 美元开支。中国对美国投资在 2015 年就超过了美国对中国投资，累计对美投资超过一千亿美元。荣鼎所作的累计中国对美总投资的分领域统计数据显示，已有 94.5 亿美元的资金流向基础设施投资项目。在特朗普最为看重的在饱受去工业化冲击的地区吸引绿地投资方面，中国企业比如福耀玻璃，也已经成为美国地方经济发展作出了巨大的贡献，从 90 年代起，福耀美国公司就在阿拉巴马和南卡罗莱纳设立了办事处和仓储中心，近年来在密歇根和俄亥俄投资的生产基地创造了接近 4000 个美国工作岗位，已完成对美国的投资达到 10 亿美元之巨。

二、中美基建工程企业有望受益美国基建热潮

对外承包工程是中国企业参与海外基础设施投资的传统方式。根据 2015 年美国《工程新闻纪录》(ENR)，共有 65 家中国企业入围全球最大 250 家国际承包商，中国铁路工程总公司、中国建筑工程总公司、中国铁路建筑总公司、中国交通建设集团包揽了世界前四大工程承包商。《中国对外承包工程发展报告 2015》显示，美国已成为中国企业对外承包工程的十大市场之一。中国工程企业国际竞争力强劲，如中建美国所承建的亚历山大—汉密尔顿大桥、曼哈顿富尔顿交通中心等项目因安全、按时、高质量完工、运用多项前沿技术获得多个重大奖项，被美国业界广泛认可。中建美国排名 2016 年美国承包商 400 强第 42 位，新签合同达到百强中的第 38 位。中国工程承包企业积极实行“走出去”战略，有望受益美国基建投资。

三、轨道交通企业深化全方位产能合作

在美国轨道交通车辆和基建市场，中国中车已经成为“走出去”最快的中国企业。2014 年底中国中车赢得麻省州政府的波士顿地铁 284 辆车辆价值 5.66 亿美元的采购合同。2016 年 3 月获芝加哥 846 辆地铁车辆合同，价值高达 13 亿美元，创下中车招标史新高。今年 1 月又获波士

顿地铁项目增购 134 辆列车。为符合当地采购要求，中车分别在麻省斯普林菲尔德和芝加哥两地建厂，实现本地生产。中国中车副总裁余卫平表示，中车实现了向发达国家资本和技术输出，这种全方位的产能合作有利于实现中国对美投资贸易方式的转型升级。

四、工程机械设备企业积极争取深化合作

工程机械行业与基建密切相关，“走出去”龙头企业三一重工、徐工集团已进入美国市场。三一重工在美国设有研发中心，2011 年在南部佐治亚州设厂生产。徐工集团早在 20 多年前就在美国设立了合资公司，2014 在纽约和奥兰多建立了备件中心，目前考虑在拉斯维加斯设立组装厂。中联重科、山河智能等企业均表示为抓住特朗普基建计划机遇，将在产品、服务网络建设和制造层面在美国全方位积极布局，加快步伐，扎根美国市场，谋求夺得先机。

五、高新科技企业参与美国最前沿基建项目

美国超级高铁交通技术公司 (Hyperloop) 创始人、同时是特斯拉电动汽车和 Space X 创始人的“硅谷钢铁侠”伊隆·马斯克曾应特朗普邀请参加基础设施建设会议。而在这个最前沿的基建项目里已有中国投资者的身影—提供天使投资的真格基金创始人徐小平。Hyperloop 联合创始人曾到中国考察并与多个城市讨论合作建造超级高铁的计划。由宽资本投资、总部位于上海的盈创建筑科技有限公司与去年 9 月与 Hyperloop 签署了合作协议，将以技术众包模式参与美国超级高铁建设，提供其独立研发的 3D 打印技术。目前该公司正在与美国展开 3D 打印建筑的合作项目。

六、中美基建合作符合金融资本进入基础设施投资领域趋势

根据中投研究，基础设施投资作为特定资产类别，可以在改善组合风险收益上发挥重要功能。由于具有垄断性和政府支持，现金流稳定，是平

滑收益的重要工具，可创造稳健的超额投资回报并抵御通胀风险。在 2008 到 2016 年间，投资全球公开市场的基础设施股票带来的复合年化回报率达到 9%，远超同期全球股票 5.7% 的回报率。同期基础设施的波动率仅为 14.5%，也低于全球股票的 17.5%；即使在通胀预期，目前全球基础设施指数股息收益率达到 3.4%，高于全球股票 2.47% 的收益率。同时在私募股权市场，根据 Preqin 数据，现有已承诺未投出资金达到 1150 亿美元，未来这一数字还将扩大。现有 155 个基金仍在募资，目标规模达到 960 亿美元。全球公开市场可投资基础设施股票总市值已超过 2 万亿美元。

近年来，越来越多的国际金融机构将基础设施投资视为资产多元化配置与保值增值的有效手段。根据普华永道所做的民调，绝大多数投资人认为长期性收益和稳定的现金流使得基础设施投资具有很强的吸引力。标准普尔 2014 年报告估测，在全球范围内，基础设施投资需求和可提供的公共资金存在每年 5000 亿美元的缺口，而其中 2000 亿美元可由意愿高涨的机构投资者填补。经济学人商情部门同年曾做过全球投资者民调，结果显示有三分之二的被访者已在基础设施领域有所投资，其中约半数表示将在未来增加该板块的配置额度。由于美国基础设施投资所需的资金量极大，单个工程项目的金额较高，中国的巨额外汇储备为中国企业提供了强大的优势，对于中国的外汇储备资产来说，也是资产配置和保值增值的策略。

七、美国基础设施领域 PPP 应用发展向好

尽管 PPP 模式用于基础设施融资在美国仍处于起步阶段，但包括贝莱德在内的多家知名投资机构看好未来 PPP 在州政府基础设施项目应用的加速发展趋势。特别是在一些经济较发达地区如加利福尼亚、佛吉尼亚、德克萨斯、佛罗里达、纽约等州已经累积了相当数量的 PPP 成功案例，项目领域涵盖了公路和轨道交通、桥梁、水处理等基础设施类型。财政资金的短缺显然是美国各级政府促进 PPP 发展的动力，在尚未通过 PPP

立法的地区，州立法机关所审议的法案数量在过去几年里急剧增加。根据一份针对公共和私营两个部门受访者的 2015 年调查报告，超过一半来自州、郡、市政府机关受访者表示正在参与 PPP 项目，并认为参与程度将在未来三年内进一步提高。

近年来推动美国 PPP 发展的一个最重要因素是奥巴马政府在 2014 年提出的《建设美国投资提案》，这是在政府层面采取的旨在促进联邦和地方政府与私营部门合作以增加基础设施投资并扩大 PPP 市场的重要举措。基于美国基础设施的现状和未来美国经济增长对基建投资的依赖，未来美国会更加强调以 PPP 模式来解决公共资金短缺问题。著名的信用评级公司穆迪在其全球 PPP 发展报告中提出，鉴于美国基础设施规模和不断增加的城市人口，美国有潜力成为世界上最大的 PPP 市场。

中国参与特朗普基建计划存在的挑战

值得注意的是，在推出一万亿基建计划的同时，特朗普一再强调美国基础设施建设将遵循“买美国货，雇美国人 (Buy America, Hire Americans)”原则，并承诺在未来十年为美国国内创造 2500 万个工作岗位。被特朗普任命为交通部长的赵小兰在电视采访中提醒中国企业，本届政府视扩大就业为执政目标，美国基础设施欢迎外国投资，但是过去很多引进的外资并未给美国带来就业机会，这种情况必须改变。我国传统的资本、技术和劳工整体输出的海外基建模式，在美国政治气候变化的大背景下不太可能得以实施，若无法带动当地就业，项目将面临巨大的政治障碍。中国投资美国基础设施项目要落地，最大的挑战并不在联邦政策层面，而在于美国地方。

地方企业优先 特朗普的“美国优先”国策注定在基建计划的实施中美国的本土企业将得到优先待遇。本地债券发行商和 PPP 撬动资本杠杆中得利的金融机构、工程咨询和承包商、供应商

等都将把中资视为来分蛋糕的竞争对手，而这些本土企业深谙地方政治操作，很轻易的就能利用民众对“外国人控制美国公共资产”普遍持反对态度制造不利于中国企业的舆论环境。最近阿里巴巴旗下的蚂蚁金服在美国扩张版图时遇挫，就是因为竞标对手祭出“国家安全”大旗。近年来，美国外国投资委员会 (CFIUS) 对中国投资的审查收紧已不是新闻，美中经济和安全审查委员会在去年 11 月发布的报告中甚至建议国会立法禁止中国国有企业并购美国企业。中国投资美国基础设施，尤其是投资电力、能源、机场和港口等领域，特别是大工程大项目，很容易遭到地方既得利益打压而成为 CFIUS 从严审查的对象。

地方 PPP 项目操作 有三个原因导致 PPP 在美国的滞后状态，首先，除了征收税费，美国基础设施投资长期以来依赖发行市政债券，而低息、免税的融资渠道使得地方政府对 PPP 应用动力不足；其次，和公共投资相比，PPP 融资结构有较强的技术性，而很多地方政府并不具备相关的专业人才储备；最后也是最重要的是，PPP 项目落地是在地方而非联邦层面，涉及到地方官员的选举立场以及尾大不掉的利益团体（比如市政债券发行商、工会、环保组织、建筑工程公司等）。民选上台的立法官员和行政官员对政绩有不同的定义而对立，民选的行政长官驾驭不了老资格的官僚是常见的矛盾。当意识形态遇到利益团体间的博弈，基建项目在选举季往往会成为地方党派候选人的争论焦点，出于自身的政治前途及平衡各方利益考虑，政客往往不愿冒风险在公众影响较大的基础设施 PPP 项目上体现领导力。

中国企业对地方政治认识不足 在中国对美投资领域里，对中美关系，包括两国的战略互动是非常敏感的，而对美国地方投资环境的研究和评论少之又少。殊不知，美国政治的核心是地方政治，在联邦体制下，各州、郡 (county)、市等地方政府拥有独立的立法及行政机构，有极大的自主权。美国吸引外资主要还是各州地方经贸部门的责任，绝大多数的基础设施项目也是地方主导的。中国企业带着国内政商关系的固定思维，经常倾向于和联邦官员或是地方上的“一把手”

打交道，对当地的政治生态认知和重视不够，疏于和当地工会、社区、媒体、行业协会以及各种非营利组织建立关系，或在谈判中过于利己，坚持采用从中国进口的原材料和中国雇员，忽视了地方利益。这些行为非常容易在当地舆论引起对中国企业的反感。尤其是在选举年，笼罩在政治两极化阴影中的中国议题往往被政治化，令有心吸引中国投资的政客出于免于受政敌攻击的考虑而撤回对中国企业的支持。

中美基础设施合作七大建议

一、中国企业深入地方，提升本地化

到美国地方投资建厂是最符合特朗普执政方针，也是中国企业最容易受到地方政府拥护的方式。根据 2009 年颁布的《美国复苏与再投资法案》第 1605 条 – 涉及航空、铁路和公路等运输项目所使用的建筑材料和运营设备必须由美国国内生产制造。中国中车在斯普林菲尔德和芝加哥的生产基地分别为当地创造了 150 和 169 个就业机会。区区几百个工作岗位，但对经济不振的地方政府来说是很大的政绩了。麻省州长查理·贝克就表示，中车建厂将促进当地实现制造业的回归并可能因此成为麻省发展史上的“里程碑”。中建美国从早期的 12 名员工中仅有 1 名当地员工发展为近 2000 名员工中美国本土员工比例超过 98%。报告建议中国企业在美国开拓基建市场过程中，力求适应当地市场和法规要求，更多的采用当地采购，逐步实现采购和劳动力的本土化，在选择美国合作商时考虑雇佣一定比例的妇女和少数族裔工人，争取地方政府支持。

二、金融资本组团，联合参与美国基建

如直接投资面临政治障碍较大，中投公司建议中国企业可考虑股权投资的形式发挥有意义少数股东作用。美中关系委员会主任史蒂文·奥林 (Stephen Orlins) 也曾建议中国设立一支专项的基础设施基金来缓解美国对国家安全和就业的担

忧。中国有一批拥有海外经验的私募基金管理人，在美国触角广，与美方的私募基金合伙人及投资银行有直接联系。报告赞同中投建议，由主权基金发挥作用，牵头建立由国家队与产业界、民间私募基金、银行证券金融机构等抱团组成“航母战斗群”投资基础设施基金，参与基础设施 PPP 项目，布局对美基础设施投资。并购美国当地企业，把并购企业转化为当地伙伴，也能避免“买美国货，雇美国人”的局限，曲线救国，并实现产品、技术、服务、管理的全方位深度合作，快速积累先进的国际运营经验，提升中国国际产能合作水平和中国企业全球化程度。

三、持续推动经济外交，邀请美国参与“一带一路”基建合作

特朗普曾经的国家安全高级顾问詹姆斯·伍尔西曾撰文指出，奥巴马政府未能加入亚投行在华盛顿被广泛认为是美国的“战略失误”，并期待新总统将对中国的“一带一路”计划更为热心。亚投行行长金立群在特朗普当选后即表态，欢迎美国加入。2015 年 9 月，中国机械工业集团有限公司与美国通用电气公司签署了战略合作谅解备忘录，双方将联手推动非洲地区的清洁能源项目，帮助非洲撒哈拉以南地区实现用电人口翻一番的目标，支持中国政府“一带一路”战略和美国政府“电力非洲”计划。象这样的中美与第三国联合发展基础设施项目在中美基建合作中存在巨大的空间。此外，中美基建合作对未来重启双边投资协定 (BIT) 谈判也有促进作用。这些都可通过中美经济战略对话平台和各种政府间峰会发挥政府层面的交流渠道来推进。

四、加强投资外宣，建立中美基建合作促进机制

特朗普的执政基础在于铁锈带选民，特朗普针对中国贸易逆差和贸易战威胁是其走群众路线巩固权力的必然结果，中美经济外交重心应从贸易转向投资，针对中国对美投资拉动美国就业和地方经济发展进行外宣。此外，有关专家学者提出中美两国应加强基础设施方面的相互交流和

话，建立基础设施领域投资的促进机制。由国家机关（如商务部、发改委）或驻美领馆使节牵头的专项研究和定期磋商将有效推动美国基础设施项目的信息推广和有关政策管制议题的深入探讨。在去年举行的 G20 领导人杭州峰会上，习近平主席和美国前总统奥巴马也已达成共识，双方承诺向各自的地方政府宣传推广 PPP 模式并加强在公共服务设施投资和运营领域的交流与信息共享。

五、加强两国省州政府互动，共同推动省州级基建项目合作

美国是联邦制国家，各个州政府具有极大的自主权，也是吸引外资和多数基础设施建设项目责任主体。地区经济发展，尤其是就业，直接关系到州长、州政府官员的政治前途，对来自中国的外资需求是美国各州，尤其是经济欠发达地区和中国加强链接的动力。有投资意愿的中国企业家造访州政府，一般都会被无论党派及执政理念的州政客和官员奉为座上宾。特朗普要发动中美贸易战，中西部农业出口大州的国会议员第一个反对。那些在美国的美国跨国公司也会因特朗普政策扰乱其全球产业链利润而向母国的州政客施压。美国州政府可以是中美关系的“稳定器”。发挥州政府在中美关系中的独特作用有多种渠道，国家和地方层次都需要交流互动机制，建议每年在中美两地轮流举办美国 50 州和中国 31 省、市、自治区中美省州长论坛，通过省政府和州政府的紧密联系来推动省州级基建项目的合作。

六、发挥中美智库在公共外交作用，为稳定中美关系建言献策

报告认为，在特朗普执政初期，两国政府适应、磨合的阶段，由智库、商会、行业协会等非政府组织组成的二轨外交通道是更理想的促进机制主体。智库因其“旋转门”制度积聚了一批精通学术和政府事务的前官员，是增进两国在经济和社会政策相互了解磨合的天然桥梁，同时发挥较强的政策影响力。本届中国政府十分重视中国新型智库建设，强调发挥智库在大国外交中的

独特作用。中国智库，尤其是机制灵活的社会智库，可加强与美国智库的往来交流，定期举办中美智库峰会。此外，智库还可做为二轨外交的重要载体，牵头与美国的非政府组织如商会、行业协会、州长协会和城市联盟、环保组织等建立联系。比如美国就没有统一推动 PPP 的政府机构，这项任务主要由一些非盈利组织比如全国公私伙伴关系委员会 (National Council for PPPs)、市长商业委员会 (The Mayors Business Council) 来完成。通过民间团体间的伙伴关系，不仅能有力促进双方经验和信息的交流互享，更能形成一个有效的管道，深入到美国的州政府和市政府，使中国企业及早参与地方基础设施项目前期的融资设计。

七、进一步拓宽二轨通道，加强有利中国投资的国际公共关系

基础设施有 16 个种类，绝大多数并不触及国家安全红线，中企投资成败的关键在于读懂地方政治，尤其是基建项目中的地方既得利益者和他们的权力代言人。争取地方政治支持和社区背书，特别需要一个有利与中国投资的舆论环境。而中国在美投资企业因不谙熟“潜规则”出海翻船的不在少数，少有和地方媒体建立良好关系。地方政府授权的经济发展非营利组织通常是各方面利益攸关者的沟通和协调中心，有很强的地方公共关系，是中国企业理想的本地合作伙伴。在透明的信息交流机制下及早坐上谈判桌，知己知彼，因地制宜的设计投资结构，同时注重经营和维护地方媒体关系，才是中国企业投资美国基础设施建设的保单。在美国一些经济欠发达地区，部分地方官员甚至从没有出过国门，草根民众对中国的印象还停留在毛时代和抢了他们饭碗的廉价制造业工人，通过二轨外交的平台使更广泛的美国地方政府和民众了解中国对外投资，尤其是中国投资对地方就业和经济发展的拉动。这样的国际公共关系，正是中国应对特朗普时代的经贸关系所需要的。

结语

当前全球化遇阻、中美关系充满不确定性的国际形势下，特朗普的万亿基础设施建设计划为中国企业走出去提供了市场机遇，为中美经贸合作提供了契机。此前持怀疑态度的观察者表示，在白宫和国会当前的政策优先序中，基建并不紧迫，而且据内幕人士称，两院共和党领袖保罗·瑞恩和米奇·麦康奈对于总统的巨型支出方案并不感冒。然而，交通部前部长赵小兰就在近日出面平息了关于特朗普政府以及共和党议员将等到 2018 年才公布基建计划的传言，她宣布，一万亿美元的基建计划可能会在年底前对外公布。中国应积极应对，争取合作。

执政百日以来，特朗普签署行政命令推行“禁穆令”并启动国会废除奥巴马健保程序，向支持者表明兑现竞选承诺的决心。而前者屡屡受到司法机关挑战，后者则遭议会否定。不难想象，对急于向选民证明而受到挫败的特朗普来说，目前最紧迫的是找到让选民看得见、摸得着的政绩。他承诺要快速实现双倍经济增长率和拉动就业，而宏伟的万亿基建方案在短期内要获得国会支持绝非易事。基建领域投资本身在规模、地域、行业结构、联邦和地方存在很大的博弈空间，再加上虽然目前共和党在两院占据多数席位，但特朗普在竞选中造成了严重的党内分裂，白宫和两院的分歧增加了博弈风险。

中国应把特朗普针对中国对美国贸易逆差，发出贸易战威胁言论等行为从其执政基础出发的角度来解读。美国民众对这位史无前例的总统充满期待，而特朗普的政治抱负能否被华盛顿的体制接纳看来还是问题。一个被建制派杯葛的民粹主义领导人最终可能会选择绕开体制把煽动基层民意的能力当作政治博弈的资本，这可能是中美关系的恶梦。习特会中的特朗普将是一个务实的、善于交易的“软”总统还是一个喜怒无常的、与中国敌对到底的“硬”总统，很大程度上取决于中国是否能带来帮助他巩固执政基础的利好。一个务实的特朗普更有可能抓住中美在基建领域合作共赢的机遇。如果中美基建合作能扩大美国人就业，振兴地方经济，在贸易方面的硝烟可能就消散了。

参考文献

“特朗普时代 – 挑战、机遇与中国应对，” CCG 研究报告，No.2, 01. 2017

盛思鑫，曹文栋，“关于投资美国基础设施的调研，”《全球化》，2014 年第 10 期

王天义、韩志峰、李艳丽，“美国 PPP 之发展及对中国之启示，”《重庆社会科学》，2016 年第 10 期

翁燕珍，“PPP 模式在美国交通基础设施领域的应用，”政府采购信息网，2016 年 8 月 12 日

张一清，“基础设施投资匹配一带一路战略，”《财经杂志》，2017 年第 13 期

“基建投资 – 中美共赢新支点，”《中投研究专题报告》第 2 期，2017 年 3 月 6 日

“美前副国务卿：中企应多参与美各州政府的基础设施建设项目，”人民网，2016 年 12 月 07 日

“从 G20 ‘习奥会’ 推广 PPP 看美国 PPP 投资需求，”财政部政府和社会资本合作中心，2016 年 09 月 13 日

“中国帮助重塑美国基础设施业，”新浪新闻中心，2012 年 03 月 06 日

“Will Setting up China Fund to Create Jobs for Americans Boost Sino-US Ties under Trump?” *South China Morning Post*, November 22, 2016

“Fact Sheet: Increasing Investment in US Roads, Ports and Drinking Water Systems Through Innovative Financing,” *The White House Press Release*, January 16, 2015

“Public-Private Partnerships to Revamp U.S. Infrastructure,” *Brookings The Hamilton Project Discussion Paper 2011-02*, February 2011

“Infrastructure Rising: An Asset Class Takes Shape,” *BlackRock*, April 2015

“Infrastructure Finance in America – How We Get Smarter,” *Council on Foreign Relations Policy Memorandum No.44*, March 2014

Henry M. Paulson Jr. and Robert E. Rubin, “Why the United States Needs to Listen to China,” *The Atlantic*, June 2015

“The Role of Private Investment in Meeting U.S. Transportation Infrastructure Needs,” *Transportation Development Foundation*, May 2011

“Infrastructure Investment: A State, Local, and Private Responsibility,” *CATO Institute Tax & Budget Bulletin*, No. 67, January 2013

“U.S. Infrastructure Investment: A Chance to Reap More Than We Sow,” *Standard & Poor Ratings*

Direct Economic Research, May 2014

Alex Coblin, "Is China the Answer to America's Infrastructure Woes?" *American Enterprise Institute*, January 21, 2015

"Missing: Donald Trump's Trillion-Dollar Infrastructure Plan," *The New York Times*, February 27, 2017

"Who Pays Donald Trump's US\$1 Trillion Infrastructure Tab?" *Asian Times*, February 10, 2017

"Trump's Trillion-dollar Infrastructure Plan Faces Congressional Scrutiny," *CNN*, November 17, 2016

Daniel H. Rosen, Thilo Hanemann and Anna Snyder, "Chinese Participation in US Infrastructure," *Rodium Group Report*, October 23, 2013

附录

1 万亿美元基建项目名单出炉

美国总统特朗普在大获全胜的讲话中曾经承诺过“我们将重修高速公路、桥梁、隧道和机场……到时，我们的基建设施将是世界一流的。”

特朗普计划在未来十年动用 1 万亿美元来大兴基建。下面来看看 2017 美国基建领域有哪些重大项目：

1、纽约与纽瓦克铁路系统重建项目，总投资 120 亿美元

项目简介：重建纽约到纽瓦克的铁路线，正在申请许可

2、布伦特斯本茨大桥项目，总投资 25 亿美元

项目简介：布伦特斯本茨大桥是建于 1963 年的跨省大桥，目前承载量已经达到了原设计的两倍，桥上路段过于狭窄并且没有路肩，是造成高速 I-75 堵塞严重的主要原因之一并且发生了多起严重的交通事故，被美国高速部门列为全美第 15 危险的桥梁，目前正在审批中。

3、美国国家基础设施研究实验室项目，总投资 20 亿美元

项目简介：该研究实验室将致力于开发未来基础建设的商业模式以及技术，这座实验室将会建于俄亥俄州哥伦布市，并与俄亥俄州立大学国家交通研究室紧密合作，目前正在申请审批。

4、俄亥俄河 52、53 号闸口水坝项目，总投资 30 亿美元

项目简介：项目位于俄亥俄 / 密西西比河流域，是美国陆军工程兵团的项目之一，由于建设时间久远，已经无法满足河道交通正常运作，对过往船舶造成最高 3 天的延误，显著增加运输开支，造成美国生厂商在国际竞争力上的削弱，目前已完成审批。

5、I-95 高速公路修复工程，北卡罗莱纳，总投资 15 亿美元

项目简介：北卡罗莱纳段是 I-95 高速公路最早建设的路段，被美国高速部门列为最优先需要翻修重建的项目之一，I-95 高速是美国最繁忙的高速，该路段也是承载货运的主要路段，目前正在审批阶段。

6、费城 I-95 高速公路 15 座大桥项目，总投资 80 亿美元

项目简介：全部 15 座大桥均位于美国最繁忙的 I-95 高速公路宾夕法尼亚段，所有高速均有结构缺陷并需要重建或修复，目前项目正在审批中。

7、密西西比河航运航道疏浚项目，总投资 10 亿美元

项目简介：项目位于最繁忙船舶数量港口数量最多的密西西比河南路易斯安那州境内，该航道由于水深过浅，无法满足经由巴拿马运河（扩建后）行驶的大型船舶，降低了航道港口以及内陆企业的国际竞争力，因此需要航道扩建加深，目前项目正在审批中。

8、NextGen 航空交通控制系统项目，总投资 100 亿美元

项目简介：该项目致力于将现有的过时雷达系统更换为卫星系统，以此增加 50% 的航空容量，减短航行时间，达到减少航油支出，增强安全性以及效率的目的，目前项目正在审批中。

9、东部与平原电力传输电缆项目，总投资 25 亿美元

项目简介：全长 720 英里（1560 公里）的电缆项目，将便宜、清洁的风电由俄克拉荷马州输送至孟菲斯与田纳西州，目前项目正在审批中。

10、克利夫兰七条新人工河道项目，总投资 30 亿美元

项目简介：七条新人工河道将改善克利夫兰落后的艾瑞湖流域系统，缓和降雨和污染物所造成的影响，该项目正在审批中。

11、南加勒福尼亚大坝修复工程，总投资 8.5 亿美元

项目简介：由于 2015 年洪水而影响了 50 个堤坝并造成了巨大影响，美国陆军工程兵团检查了 600 多个堤坝，其中多数需要修复或重建，目前项目正在审批。

12、美国陆军工程兵团水电电厂项目，总投资 40 亿美元

项目简介：目前美国陆军工程兵团拥有的水电站发电效率只有 80%，而业内平均水平为 99%，发电设备使用超过 50 年过于老化，需要撤换重建，目前项目正在审批。

13、德克萨斯中心铁路项目，总投资 120 亿美元

项目简介：该铁路线路由达拉斯行驶至休斯顿，每周有超过 50000 人次，项目计划修建一条全长 240 英里（390 公里）高铁，该项目预计将减少 90 分钟的乘车时间，该项目目前正在审核。

14、卡屯贝特铁路工程，总投资 11 亿美元（28 亿美元双轨）

项目简介：卡屯贝特铁路线预计全长 67.7 英里（110 公里），由达拉斯东北至福特沃斯西南，总站位于福特沃斯国际机场，该项目目前已完成审批。

15、加的斯水源保护项目，总投资 2.5 亿美元

项目简介：该项目目的在加利福尼亚莫哈维沙漠地下汲取并保存当地可再生地下水资源，该项目目前已完成 95% 审批。

享廷顿海滩海水淡化场项目，总投资 3.5 亿美元

16、跨西部快速传输电力项目，总投资 30 亿美元

项目简介：该项目是高压地区电力传输系统建设，将从怀俄明州传输清洁电力至加利福尼亚、内华达以及亚利桑那州，该项目目前已完成 95% 审批。

17. Chokecherry 和马德雷风力发电工程，总投资 50 亿美元

项目简介：怀俄明州电力公司计划建设近 1000 个风力发电机的发电厂，计划建设于怀俄明州卡朋郡境内，项目目前完成 95% 审批。

18、纽约第二大道地铁二期三期项目，总投资 142 亿美元

项目简介：该项目将是纽约第一个大型地铁系统扩建工程，项目将沿曼哈顿东边延长 8.5

公里，从 125 街至 Hanover 广场，该项目目前完成 95% 审批。

19、萨瓦娜港口加速扩建项目，总投资 7.06 亿美元

项目简介：经过 15 年的研究考察，项目计划将 18.5 英里（30 公里）航道扩建加深至 15 米，该项目目前已完成审批。

20、亚特兰大海岸油气管道工程，总投资 50 亿美元

项目简介：该项目将建设一条跨州油气管道，用以提供弗吉尼亚与北卡罗莱纳州的公共设施与应急使用，该项目目前已完成审批。

21、尚普兰哈德森电力传输项目，总投资 22 亿美元

项目简介：尚普兰哈德森电力传输项目将向纽约市提供 1000MW 的清洁可再生电力能源，该项目已完成 85% 审批。

22、特区联合车站扩建与修复项目，总投资 87 亿美元

项目简介：该项目将对特区联合车站及附近轨道设施进行现代化改造，该项目目前完成 85% 审批。

23、马里兰紫线轻轨项目，总投资 56 亿美元

项目简介：该项目全长约 16 英里（26 公里），从巴塞似达至新卡罗屯，途径三个地铁换乘站，该项目已完成 95% 审批。

24、底特律 M-1 轻轨项目，总投资 5.28 亿美元

项目简介：地铁率 M-1 轻轨项目将使用 PPP 运作，目前已完成 95% 审批。

25、戈迪豪国际大桥项目，总投资约 45 亿美元

项目简介：该桥梁将连接 I-75 与 I-94 高速公路，该项目由于土地问题处于停工状态，项目采用 PPP 模式，项目已完成 95% 审批。

26、堪萨斯城国际机场项目，总投资 9.72 亿美元

项目简介：堪萨斯城市将出资建设堪萨斯城国际机场新航站楼，项目正在审批中。

27、和平大桥项目，总投资 7 亿美元

项目简介：和平大桥横跨加拿大安大略与美国水牛城，建于 1927 年，全长 1219 米，项目计划对和平大桥进行重建修复，项目目前正在审批。

28、波士顿绿线地铁扩展项目，总投资 30 亿美元

项目简介：该项目计划扩建波士顿绿线地铁，延长线全长 6.9 公里，项目正在审批中。

29、艾古斯汀水源存储项目，总投资 6 亿美元

项目简介：该项目将缓解新墨西哥州的水源需求紧张问题，并配备水电与太阳能发电场，该项目目前正在审批中。

30、I-93 高速公路重建工程，总投资 8 亿美元

项目简介：该项目为 I-93 高速公路扩建项目，项目将扩建总长度 20 英里（32 公里）的

路段，该项目目前正在审批中。

31、庞恰特雷恩湖大桥项目，总投资 1.25 亿美元

项目简介：该大桥全长 24 英里（38 公里），是世界最长的跨湖桥梁，该项目要求对桥梁进行维护改造，目前项目正在审批中。

32、纽约纽瓦克集装箱码头改造工程，总投资 5 亿美元

项目简介：纽瓦克码头扩建项目将提升两倍的进出港集装箱数量，并增加港口设施，加深港口深度以及港口机械的改造升级，该项目目前正在审核中。

33、霍华德街隧道项目，总投资 4.25 亿美元

项目简介：霍华德街隧道目前由于过矮造成由巴德摩尔港的双层集装箱货物无法通行，降低了巴德摩尔港的竞争力下降，因而需要抬高重建，该项目目前正在审批中。

34、芝加哥红线紫线地铁现代化改造项目，总投资 21 亿美元

项目简介：芝加哥地铁红线与紫线由于建造年代久远，需要现代化改造项目，红线改造由贝尔蒙特站至霍华德站，紫线改造由贝尔蒙特站至林登站，该项目目前正在审批中。

35、I-95/I-395 高速公路重建项目，总投资 8 亿美元

项目简介：该项目为 I-395 高速重建项目，与 I-95 路面重建项目，项目正在审批中。

36、芝加哥联合车站重建项目，总投资 10 亿美元

项目简介：芝加哥车站是全美第三繁忙的火车站，每月有超过 300 列次火车与 120000 人次乘客，该项目为车站的重建与维护，项目目前正在审批中。

37、上密西西比河道新建闸口 20-25 号项目，总投资 18 亿美元

项目简介：由于该河道闸口使用年份过长，维护费用已超过预算，该项目则是新建新的闸口以替代老久闸口，该项目正在审批中。

38、伊利诺伊河道闸口项目，总投资 6.4 亿美元

项目简介：该项目环境测评已于 2005 年通过，该项目建设预计三年，将建设三个新的河道闸口，其中两个具有排水功能，该项目正在审批中。

39、科罗拉多山区 I-70 高速公路项目，总投资 10 亿美元

项目简介：科罗拉多交通运输部计划升级改造科罗拉多山区高速 I-70，该高速全长 13 英里（20 公里），项目将拓宽道路增加两条路肩车道，该项目正在审批中。

40、科罗拉多 I-25 高速公路改建项目，总投资 10 亿美元

项目简介：科罗拉多交通运输部计划维修改建 I-25 高速公路纪念碑至城堡岩路段，该项目目前正在审批中。

41、IHNC（Inner Harbor Navigation Canal）运河闸口更换项目，总投资 9.83 亿美元

项目简介：该项目将在新奥尔良建设新的运河闸口替代 1923 年的老久闸口，该项目正在审批中。

42、奇卡莫加橡树河闸口项目，总投资 3.83 亿美元

项目简介：该项目计划新建河道闸口用以替代出现结构损伤的老久闸口，该项目正在审批中。

43、苏运河闸口重建项目，总投资约 5.8 亿美元

项目简介：由于旧闸口的使用问题将重建该闸口，该项目正在审批中。

44、上俄亥俄河航道改进项目，总投资 17 亿美元

项目简介：河道建于 1936 年，现计划进行改造，项目正在审批中。

45、莫农加希拉河大坝与闸口项目，总投资 9 亿美元

项目简介：新建大坝与闸口用于控制河面高度提供更好的航道功能，该项目正在审批中。

46、西雅图国际机场扩展项目，总投资 20 亿美元

项目简介：西雅图国际机场将计划升级航站楼、公路、以及机场跑道，改造升级将把西雅图国际机场提升为全面可出续发展的绿色机场，该项目正在审批中。

47、阿灵顿纪念大桥重建修复工程，总投资 2.5 亿美元

项目简介：阿灵顿纪念大桥因老旧问题，衰老加快，几乎达到使用年限，项目计划对大桥进行全面修复重建，该项目正在审核中。

48、加利福尼亚能源存储与电网现代化建设项目

项目简介：为提供更多可再生能源以及满足人民日常电力需求建设新的现代化电网与能源存储设施，项目正在审核中。

49、圣路易斯国际机场开发项目，总投资 18 亿美元

项目简介：圣路易斯安纳机场委员会通过了机场开发项目，将增加航空基础设施与设备，该项目正在审批中。

50、亨廷顿海滩海水淡化厂项目，总投资 3.5 亿美元

项目简介：海水淡化厂将为当地带来极大的经济收益，项目正在审批中。

CCG 往期部分研究报告



CCG 报告：中国外交进入新方位，可考虑加入 TPP



CCG 报告：特朗普时代挑战、机遇与中国应对



CCG 报告：中国留学发展报告（2016）



CCG 报告：中国企业全球化报告（2016）



CCG 报告：客观认识逆全球化积极推进包容性全球化



CCG 报告：FTAAP 后 TPP 时代的最佳选择？



CCG 报告：2016 世界华商发展报告



CCG Report: 2016 Report-on Development of World Overseas Chinese Entrepreneurs

CCG 课题组

王辉耀 苗 绿

唐蓓洁 杨 妃



以全球视野，为中国建言；以中国智慧，为全球献策

CCG 是国内领先的国际化智库，成立于2008年，总部位于北京，在广州、青岛、深圳 / 东莞设有三个研究院，在上海设有办事机构，在香港、华盛顿、纽约、伦敦、法兰克福、巴黎和悉尼设有海外代表。CCG 拥有全职研究人员近百人，致力于中国的全球化战略、人才国际化和企业国际化等领域研究。CCG 拥有国家博士后科研工作站资质，与国内外学术领域建立了广泛合作。CCG 每年在中国社科院社科文献出版社每年出版《中国留学发展报告》、《中国海归发展报告》、《中国国际移民报告》、《海外华人华侨专业人士报告》、《中国企业国际化报告》等多部有影响力的蓝皮书，奠定了其在人才国际化、企业全球化研究领域的权威地位。据美国宾夕法尼亚大学《全球智库报告2015》，CCG 位列全球智库综合排名第110位，入选全球最值得关注智库百强，中国顶级智库排行榜中名列第七，中国社会智库第一。



中国北京市朝阳区光华路7号汉威大厦西区15层（100004）

电话：86-10-65611038

传真：86-10-65611040

网址：www.ccg.org.cn