

「一帶一路」倡議的地緣經濟研究：從宏觀分析到個案追蹤

報告摘要

2020 年 10 月

主要觀點：

(1) 從地緣經濟學角度，做了「一帶一路」夥伴國家的類別劃分，從而看到了一些其他方式看不到的情況，特別是將其與投資企業所有制掛鉤後，看到各類企業的地緣經濟傾向性；(2) 案例分析揭示出一些需要改善的地方，同時顯現了需要通過不同的方式走向世界，才能因地制宜地做好「一帶一路」；(3) Covid-19 爆發後，「一帶一路」如何調整最有利？我們從全球供應鏈重組即韌性全球化當中看到了方向，我們的案例也揭示了這種方向的可行性，(4) 類似地，中美關係惡化後，「一帶一路」需要更清晰的地緣指向性，有選擇地盡快形成「中國+多極」的「韌性全球化」形態，對中國和世界都有利。

1. 從地緣經濟角度研究「一帶一路」倡議的意義和原因

中國政府 2013 年提出的「一帶一路」倡議 (Belt and Road Initiative，下文簡稱為 BRI) 至今已經 7 年。「一帶」為「絲綢之路經濟帶」的簡稱，最初是國務院總理李克強外訪時向各國推廣的區域經濟合作戰略，從中國大陸出發，經過中亞諸國，以歐洲為終點。「一路」是「21 世紀海上絲綢之路」的簡稱，為 2013 年 10 月國家主席習近平訪問東盟時提出的戰略構想。「一路」自中國大陸由沿海港口過南海到印度洋，延伸至歐洲，或是從中國大陸沿海港口過南海到南太平洋，以發展中國大陸和東南亞、南亞、中東、北非及歐洲各國的經濟合作。

在該倡議提出之初，國際上就對其有很多不同的看法，中國各界人士也有很多不同於官方的解讀。七年以來，一方面中國政府和企業在加深對「一帶一路」國家認知的同時，不斷調整和完善自己的構思，比如提出了「五通」和通過「一帶一路」實現「人類命運共同體」這個核心目標；另一方面，世界以及中國自身在政治經濟等諸方面都發生了很多重要的變化，與七年前的國際環境非常不同，特別是中美關係的惡化和 2020 年以來 Covid-19 疫情大爆發，導致了國際間政治經濟貿易諸多關係的重大變化。我們相信，「一帶一路」作為一個長期國策一定會繼續。但新的國際環境要求重新審視「一帶一路」未來的發展可能。

那麼，從什麼角度去做這樣一個新審視？我們認為，首先要從「一帶一路」倡議的本質出發，看看過去七年，在此宏觀策略推行過程中由哪些特別值得注意的情況？它們的整體發展趨勢是否適合今後的世界新環境？如果需要調整，向什麼方向調整？其次，微觀上，企業在「一帶一路」國家投資和經營的項目已經和即將面臨什麼共同問題？他們的行為是否可以揭示一些未來發展的可能性？

如何認識「一帶一路」倡議的本質？我們以為從地緣經濟學的角度理解最合適。地緣經濟，指利用經濟手段促進和捍衛本國國家利益，造成有益的地緣政治成果，並影響其他國家對本國地緣政治目標的經濟行動（Blackwill 和 Harris 2016）。這個定義，和我們的研究對象「一帶一路」倡議（BRI）吻合，因為它的後果直接影響世界地緣政治態勢。然而，BRI 本身不是一個地緣政治的行動或戰略，因為它完全不涉及軍事力量和手段。而是作為中國進一步發展在全球所帶來之溢出效應、以投資、建設等經濟活動為核心的全盤策劃和行動，因而是一個長期的地緣經濟國策。

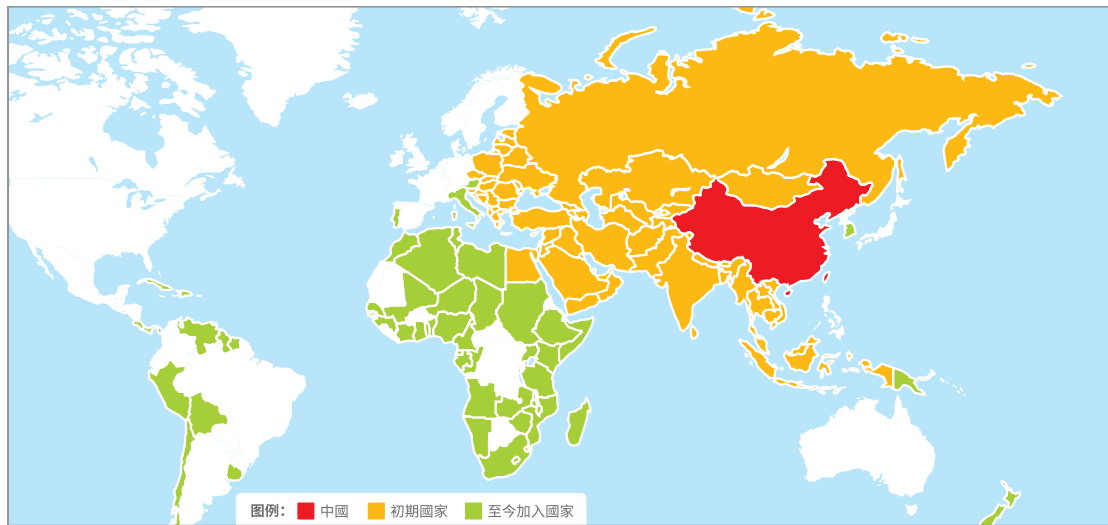
明確了涉入角度，我們的研究從兩個層面著手：宏觀數據分析和微觀個案跟蹤。宏觀分析是為了從地緣經濟角度揭示，至今為止，「一帶一路」項目的分佈特徵，從而瞭解到，今後發展的出發點；微觀個案跟蹤是為瞭解企業在項目實施中遇到的問題和成功解決的路徑，為今後發展的具體步驟提供啟示。

2. 宏觀數據研究方法與結果

迄今為止，BRI 所及的地緣經濟活動，主要是投資、經營、商貿和基礎設施建設。與地緣政治角度不同，我們對「一帶一路」的宏觀分析，不能用傳統的地理戰略位置、經濟發展程度或政治體制一類的指標，去區分「一帶一路」國家在 BRI 中的意義。需要一套全新的指標，形成一個宏觀分析方法，以便解讀過去七年「一帶一路」項目在對中國具有不同地緣經濟意義國家的分佈，因為 BRI 的國家合作是通過這些項目去實現的。

研究範圍與數據來源：本研究從與中國簽訂了「一帶一路」合作協議的 138 個國家之中，選取了 79 個可以反映所在區域的經濟、地理、政治整體特徵，並且與中國經貿關係較密切的、有可證實的實際項目數據的國家作為分析對象。我們從聯合國 Comtrade 資料庫、世界經濟論壇全球競爭力報告中收集各國最新的進出口貿易、經濟競爭力數據，並通過對國內物流服務供應商進行調研，收集與統計中國與這些國家之間貨物運輸所需物流費用的市場價格。在項目方面，我們結合美國企業協會的 China Global Investment Tracker 資料庫與官方網站「一帶一路網」所收錄的「一帶一路」項目數據，剔除其中的援助性的項目。

圖 1：「一帶一路」倡議夥伴國家



資源來源: 中國一帶一路網

理論假設：「一帶一路」倡議所覆蓋的各個國家與中國之間的地緣關係存在差異，有些方面的差異是巨大的。每個夥伴國都有自己的項目選擇的投資優先排序。這些選擇與優先並不一定與中方的考慮一致，雖然雙贏或多贏方案是最理想的。為此，我們有四點具體的假設（參見報告全文）。

從 2013 年到今天（2020 年），雖然「一帶一路」倡議已經提出 7 年，但基建類和能源類的大部分項目或者尚未完成，或者剛剛投入運營。因此，在這個階段，以項目為本的分析，尚未到能夠全面評價「一帶一路」作為地緣經濟手段效果的階段。有鑒於此，本研究把重點放在這些經濟手段的「地緣指向性」（geo-focus）上。所謂地緣指向性是指，「一帶一路」的項目在類別和投資的比重上與投資國的地緣政治目標一致。就一帶一路倡議而言，也即是當各個「一帶一路」項目組合為一個地緣經濟的宏觀整體時，符合當今中國的全球策略的佈局。我們的宏觀分析，就是對已經投資建設（包括已經簽約、在建和已建成）的項目做一個回顧和核查：夥伴國的分佈以及「一帶一路」項目的類別和比例看，中國的投資分佈的特徵，或者地緣指向性到底是怎樣的？

從全球經濟地理角度看，今天的世界已經大範圍地**全球供應鏈化**，而該全球化的深度在世界範圍差別極大（Parag Khanna 2016）。作為世界最大的兩個經濟體之一，中國自身的巨大生產能力和市場需求，以及其對外貿易所反映的對世界經濟的相互依賴，後者呈現出非常大的國別差異。

以三維指標¹為國家分類：「一帶一路」夥伴國家與中國的地緣經濟關係，可以用一個三維度的綜合指標來分類。這三個維度是（1）因經濟發展水準或競爭力不同而形成的與中國的互補或競爭關係（Economic Competitiveness，EC）；（2）它們目前與中國的相互依賴的經貿關係程度（Trade Dependency，TD）；以及（3）他們與中國實現經濟貿易交流的方便程度（Accessibility，AC）。當然，這三個直接因素背後，還有意識形態的相容性、文化的相似性、政治制度的相似性、甚至克服自然地理障礙的成本等間接因素。

上述這三個維度放在一起考慮，可以將 79 個入選的夥伴國分為幾個大類。例如，有些國家具有較高國家經濟競爭力，就標為（EC1），如果它們與中國的貿易依賴度比較低，就歸入（TD3），如果它們又都具有較高的中國可達性（AC1），這樣這個組別就是（EC1-TD3-AC1）。我們使用統計軟體 SPSS 對夥伴國家 3 個基本維度的資料進行 K-means 聚類分析，將每個維度劃分為三類，雖然理論上可能有一共 27 種組合，而實際上，除了個別國家十分另類，比如阿富汗、蒙古，絕大多數國家都可以歸併為 7 個大組。我們集中分析這七個大類別。他們分別是：

1. **EC1-TD2-AC1 高競爭力-中依賴度-高可達性組**（共 8 個國家）：智利，印尼，沙烏地阿拉伯，泰國，科威特，馬來西亞，俄羅斯，韓國。
2. **EC1-TD3-AC1 高競爭力-低依賴度-高可達性組**（共 20 個國家）：巴林，波黑，賽普勒斯，捷克，愛沙尼亞，匈牙利，以色列，義大利，拉脫維亞，立陶宛，盧森堡，馬爾他，阿曼，波蘭，葡萄牙，卡塔爾，羅馬尼亞，新加坡，斯洛文尼亞，阿聯酋。
3. **EC1-TD2-AC2 高競爭力-中依賴度-中可達性組**（共 3 個國家）：哈薩克斯坦，斯洛伐克，烏拉圭。
4. **EC2/3-TD2-AC1 中競爭力-中依賴度-高可達性組**（共 7 個國家）：汶萊，伊朗，秘魯，菲律賓，塞爾維亞，南非，越南。
5. **EC2-TD3-AC1 中競爭力-低依賴度-高可達性組**（共 19 個國家）：阿爾巴尼亞，阿爾及利亞，亞美尼亞，亞塞拜然，保加利亞，克羅地亞，埃及，格魯吉亞，希臘，印度，約旦，肯雅，黎巴嫩，莫爾達瓦，黑山，摩洛哥，斯里蘭卡，土耳其，烏克蘭。
6. **EC3-TD3-AC1 低競爭力-低依賴度-高可達性組**（共 10 個國家）：吉布提，柬埔寨，伊拉克，馬爾代夫，緬甸，尼泊爾，尼日利亞，巴基斯坦，敘利亞，葉門。
7. **EC3-TD2-AC2 低競爭力-中依賴度-中可達性組**（共 7 個國家）：塔吉克斯坦，埃塞俄比亞，烏茲別克斯坦，委內瑞拉，老撾，孟加拉，白俄羅斯。

¹ 關於這三個指標的詳細定義，請見報告全文的相關章節。

圖 2：「一帶一路」沿線各組別國家在三維空間中的分佈

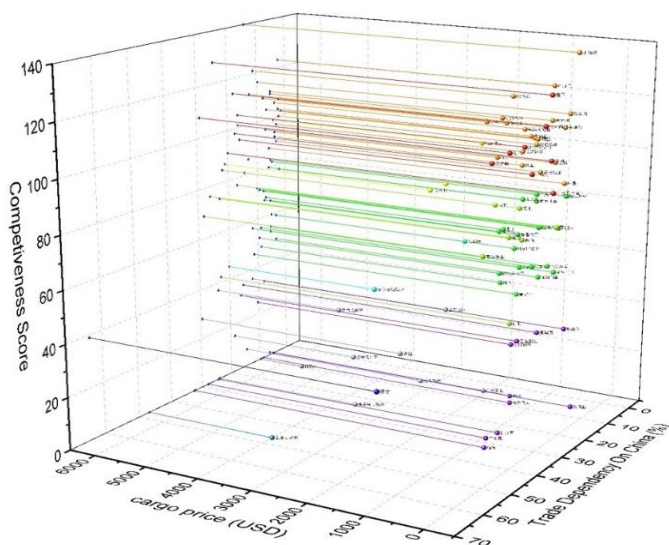
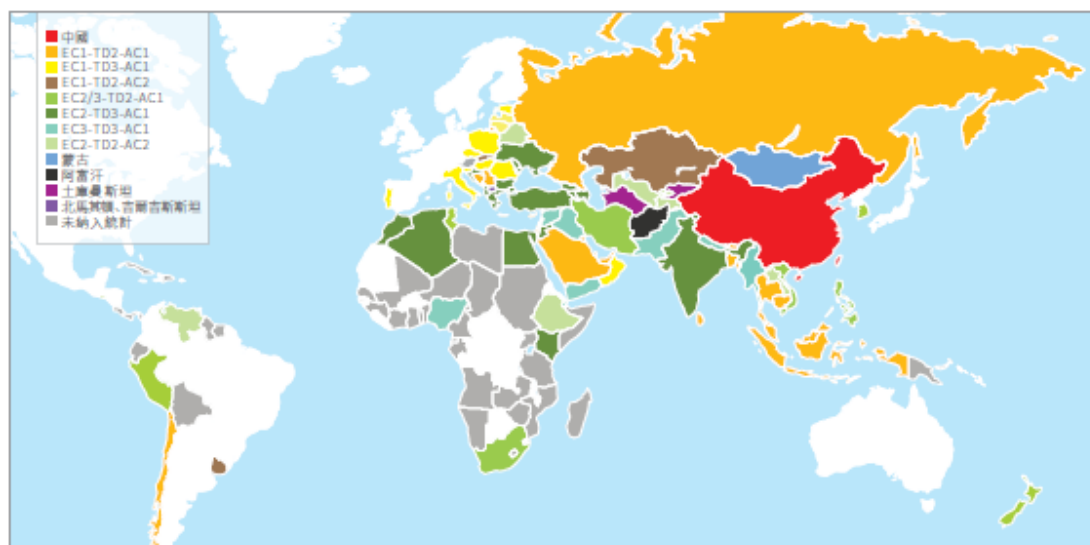


圖 3：「一帶一路」沿線各組別國家在地理上的分佈



資料來源：「一帶一路」國際合作香港中心製圖

根據上面的分組，我們按組別梳理了 2013 年到 2019 年中國在夥伴國家投資參與建設的項目，將其分成「能源」、「交通運輸」、「工業與技術」、「其他」四大類別。「其他」類包括房地產、農業、服務業、公共服務設施、教育、物流等。

首先，讓我們從單一維度（國家競爭力、交通可達性、對華貿易的依賴度）組別分類入手，瞭解「一帶一路」投資分佈結構。如表 1 顯示，79 個夥伴國按照國家競爭力分成高中低三檔後，45%的投資去了高競爭力的國家，剩下的 55%，則由中低競爭力的國家各佔一半。如果從交通運輸可達性的角度看，則高可達性國家（即運輸一個標準集裝箱到中國主要城市的費用在

1000±800 美元) 的投資比例高達 81%，中等可達性的國家佔 19%，低可達性的只有一個國家 (阿富汗) 的一個項目。從對華貿易的相互依賴程度看，低依賴度的佔了 60%，中等依賴度為 39%，而高依賴度的僅佔 1%，主要是蒙古 (依賴度=63%) 和土庫曼斯坦 (依賴度=47%)。

表 1：根據單一維度 (國家競爭力、交通可達性、對華貿易的依賴度) 組別分類的投資分佈及比重 (單位：百萬美元、百分比)

	能源	交通運輸	工業科技	其他	國家總計	能源比重	交通比重	工業比重	其他比重	組別比重
高競爭力國家	\$ 104,875	\$ 73,074	\$ 35,170	\$ 94,120	\$ 308,254	34%	24%	11%	31%	45%
中競爭力國家	\$ 67,743	\$ 46,930	\$ 36,152	\$ 26,370	\$ 176,645	38%	27%	20%	15%	26%
低競爭力國家	\$ 100,430	\$ 62,771	\$ 12,749	\$ 18,310	\$ 194,260	52%	32%	7%	9%	28%
高依賴度國家	\$ 3,170	\$ 300	\$ 1,940	\$ 380	\$ 5,790	55%	5%	34%	7%	1%
中依賴度國家	\$ 204,114	\$ 109,035	\$ 68,927	\$ 60,540	\$ 442,616	46%	25%	16%	14%	65%
低依賴度國家	\$ 67,835	\$ 75,129	\$ 13,354	\$ 77,880	\$ 234,663	29%	32%	6%	33%	34%
高可達性國家	\$ 238,959	\$ 156,194	\$ 70,566	\$ 128,390	\$ 594,573	40%	26%	12%	22%	87%
中可達性國家	\$ 36,160	\$ 28,061	\$ 13,655	\$ 10,410	\$ 88,286	41%	32%	15%	12%	13%
低可達性國家	\$ -	\$ 210	\$ -	\$ -	\$ 210	0%	100%	0%	0%	0%

表 2：匯總 -- 中國在「一帶一路」國家投資的分佈統計 (單位：百萬美元、百分比)

大組總計	分組標識	能源	交通運輸	工業科技	其他	國家總計	能源比重	交通比重	工業比重	其他比重	組別比重
EC1-TD2-AC1	高競爭力、中依賴度、高可達性	\$ 69,374	\$ 29,665	\$ 25,830	\$ 36,600	\$ 161,468	43%	18%	16%	23%	24%
EC1-TD3-AC1	高競爭力、低依賴度、高可達性	\$ 31,271	\$ 40,019	\$ 4,392	\$ 56,890	\$ 133,588	23%	30%	3%	43%	20%
EC1-TD2/3-AC2	高競爭力、中/低依賴度、中可達性	\$ 4,230	\$ 3,390	\$ 4,948	\$ 630	\$ 13,198	32%	26%	37%	5%	2%
EC2-TD2-AC1	中競爭力、中依賴度、高可達性	\$ 31,180	\$ 12,030	\$ 27,190	\$ 5,380	\$ 75,780	41%	16%	36%	7%	11%
EC2-TD3-AC1	中競爭力、低依賴度、高可達性	\$ 36,563	\$ 34,410	\$ 8,962	\$ 20,830	\$ 100,215	36%	34%	9%	21%	15%
EC3-TD2/3-AC1	低競爭力、中/低依賴度、高可達性	\$ 68,000	\$ 39,770	\$ 2,252	\$ 8,310	\$ 118,332	54%	36%	2%	8%	17%
EC3-TD2/3-AC2	低競爭力、中/低依賴度、中可達性	\$ 29,260	\$ 22,491	\$ 8,557	\$ 9,620	\$ 69,928	42%	32%	12%	14%	10%
吉爾吉斯斯坦	中競爭力、中依賴度、中可達性	\$ 2,070	\$ 1,690	\$ 150	\$ -	\$ 3,910	53%	43%	4%	0%	1%
北馬其頓	中競爭力、低依賴度、中可達性	\$ -	\$ 490	\$ -	\$ 160	\$ 650	0%	75%	0%	25%	0%
土庫曼斯坦	低競爭力、高依賴度、中可達性	\$ 600	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 600	100%	0%	0%	0%	0%
蒙古	低競爭力、高依賴度、高可達性	\$ 2,570	\$ 300	\$ 1,940	\$ 380	\$ 5,190	50%	6%	37%	7%	1%
阿富汗	低競爭力、低依賴度、低可達性	\$ -	\$ 210	\$ -	\$ -	\$ 210	0%	100%	0%	0%	0%
總計		\$ 275,119	\$ 184,465	\$ 84,221	\$ 138,800	\$ 683,069	40%	27%	12%	20%	100%

數據來源：(1) 美國企業協會 (American Enterprise Institute): <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>, 數據下載於 2020 年 2 月 29 日
(2) 中國多個中央政府官網收集

然後，讓我們從國際競爭力、交通可達性和對華貿易依賴度三個維度綜合考慮，看看七個大組的特徵（參見表 2）：

第一組 **EC1-TD2-AC1** 是具有較高本國競爭力、中等中國貿易依賴度和高可達性的國家組別，吸納投資最多，佔所有 70 個國家一帶一路項目投資總額的 25%。

第二組 **EC1-TD3-AC1** 是經濟發達、可達性高，但與中國貿易的依賴度低的組別。投資這 20 個國家「其他」類項目的資金比重高達 50%。

第三組 **EC1-TD2-AC2** 投資總量少，項目全部集中在哈薩克斯坦。能源、交通、工業比重相近，顯得工業比重比其他組別都高，涉及油氣化工和金屬礦產。而這裏的交通基礎設施的建設對改善該國以及整個歐亞陸橋（鐵路）都有一定意義。

第四組 **EC2-TD2-AC1** 是由可達性高、經濟發展程度中等、對中國貿易依賴也中等的 7 個國家組成。他們整體上在能源類別投資的比重比較高，但與其他組別比較，仍然屬於正常，考慮到在智利的水力發電項目的投資比較大。

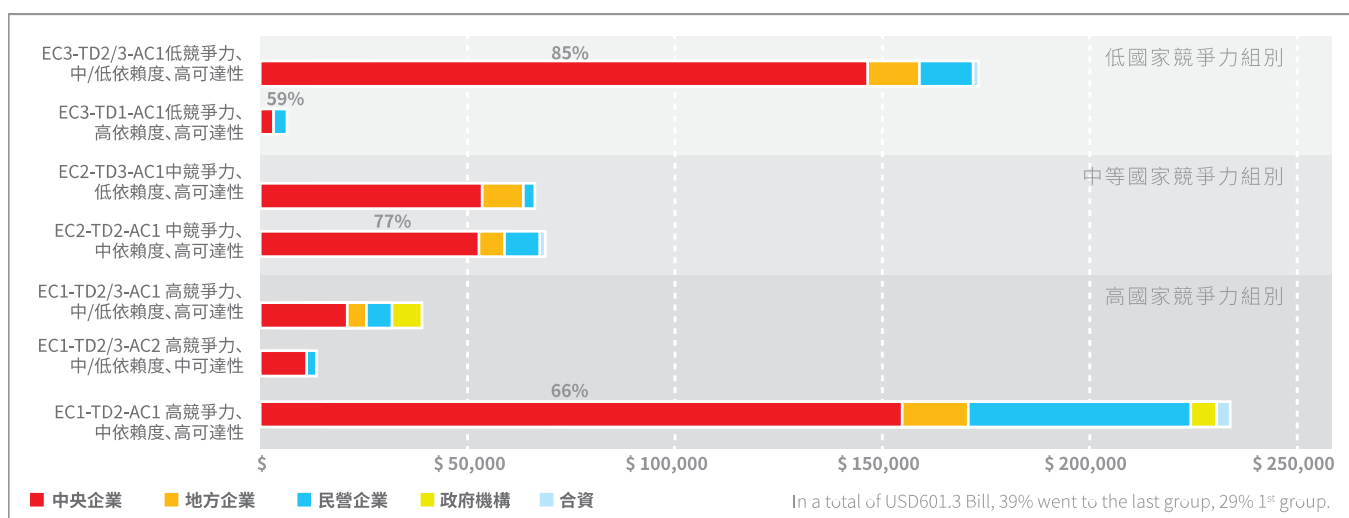
第五組 **EC2-TD3-AC1** 是競爭力中等、中國貿易依賴度低，但運輸可達性好的 19 個國家。就該組而言，整體投資比重最大的是能源項目（37%），但與其他組別比較，該組的交通運輸類投資才是相對比重最高的（35%）。

第六組 **EC3-TD2/3-AC1** 是弱競爭力、中等中國貿易依賴度、高可達性的組別，是各組當中在能源行業投資最大的一組。此組內部差別大，很大程度上反映出，經濟實力弱，與中國貿易關係一般的國家，可達性雖然好，仍然很大程度上要看其有沒有其他非經濟因素的影響。

第七組 **EC3-TD2-AC2** 的 7 個國家的可達性都不理想，國家發展水準和競爭力都低，但與中國有一定的貿易依賴度。其中，孟加拉、埃塞俄比亞、老撾是三個項目多的國家。他們是近年來在我國沿海省份低端出口加工工業轉移的熱門選擇。

除了前面單維度的特徵比較和這三維度七個組的特徵，我們還從投資企業的所有制角度做了比較。我們將投資者分為中央國有企業（央企）、地方國有企業（地方國企）、民營企業（民企）、政府機構（政府）以及多企業合資（合資）五個類別。下圖顯示了不同類別的企業在前述的七個三維度國家組別總投資中佔的比重。

圖 4：各類中資企業在不同類別國家的投資狀況



資料來源：「一帶一路」國際合作香港中心製圖

圖 4 體現了「一帶一路」國家的項目分佈與其投資者的關係。由此結合之前的分析，我們總結出下面幾個投資分佈的基本特徵：

1. 「一帶一路」項目，若以投資額計算，絕大部分是央企投資，第二大投資者所有制類型是地方國企。
2. 投向經濟發達、交通可達性高、對華貿易依賴度較低國家組別的最多。在上述這類國家，從行業角度看，分散度高，而交通運輸基建和能源方面的投資相對少。
3. 民企投資，更多地集中在這個經濟發達國家-高可達性-低依賴度的組別。
4. 在發展程度或者競爭力比較低的國家組別，有更大的比重投資趨向於能源和交通基礎設施，但國家之間的差異大。
5. 很多對華貿易依賴程度中等的國家，都是競爭力中游的發展中國家，他們對於中國各種企業的吸引力都不差，雖然總投資額不如經濟發達程度高的國家組別。特別是可達性程度不高的國家。

3. 個案追蹤

「一帶一路」長期目標的實現有賴於這一大批項目為這個目標帶來的實際效益。因此，本研究不肯停在宏觀層面，而是希望對不同企業在不同國家投資、建設、經營案例的追蹤，找出現實路徑中的問題與經驗。我們通個實地考察、電話訪談等方式，有選擇地歸納了四個案例。他們分別是：（1）中國-老撾-泰國鐵路項目；（2）濰柴動力的國際化與「一帶一路」；（3）華夏幸福印尼卡拉旺產業新城；（4）招商局港口沿「海上絲路」的擴展²。

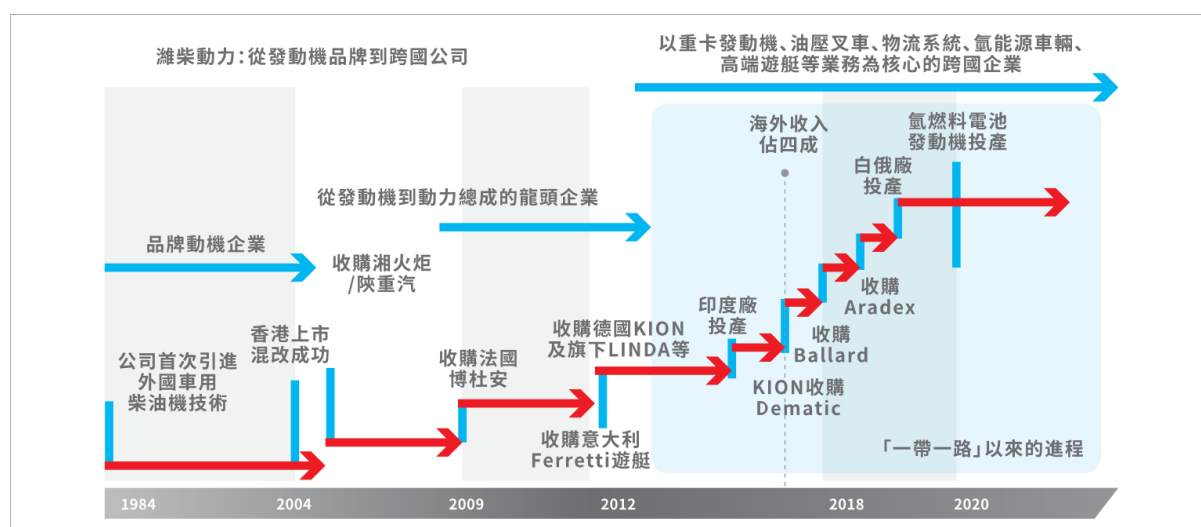
² 每個案例的專題分析詳情，請參見報告全文案例部分。

這四個案例當中，有兩個是涉及交通設施的，有三個是涉及基建的。同時，我們刻意地選擇了一個央企（招商局港口），分析其全球發展戰略與「一帶一路」的關聯；一個是非常小心地走向海外市場，開展其與內地完全相同的業務的民企（華夏幸福）；另一個是在「一帶一路」的這七年裡變身跨國公司、將其產業的特定部分帶入「一帶一路」發展的民企（濰柴動力）；還有一個是介入東南亞多國合作戰略、覆蓋完全不同的兩個國家的鐵路項目組合（中-老-泰鐵路）。這四個案例中還嵌套了其他企業的战略行為，比如華夏幸福印尼項目中的跨境電商 Wook 所體現的中國-印尼電子消費品的供應鏈發展策略。

這些案例讓我們有機會和讀者一起了解中國企業出海所遇到的各種問題的同時，還看到了他們各自走向成功的路徑。我們將這些案例中的企業行為及遇到的當地情況做一個簡要的總結，認為有以下幾點值得特別注意：

- 第一，每個企業都有自己在中國建立起的某些特定優勢，但在海外找到相應的市場並不容易。因此，風險管理應該放在首位。
- 第二，進入「一帶一路」的方式眾多，海外布局時，選擇適當方式可以事半功倍。
- 第三，企業的所有制性質及其對應的企業發展原則，很大程度上影響其在所到國家的行為，而這又往往與「合規」能力相關。
- 第四，對於參與「一帶一路」發展的中國企業而言，僅僅負責一個項目的建設，與繼續經營它的有著巨大區別。如果讓同一家公司不僅建設，還負責項目日後的經營，從一開始的規劃就可能完全不同。
- 第五，在政府如何支援企業海外發展方面，其他國家有很多經驗可以借鑒。中國在建立準政府或者非政府組織來收集經濟和社會發展信息方面，可以改進的空間很大。

圖 5：濰柴動力：從發動機品牌到跨國公司



資料來源：濰柴動力官網

4. 結語：「一帶一路」與韌性全球化

Covid-19 疫情爆發後，有人認為，今後世界各國都會反思過去幾十年全球化帶來的影響。甚至有評論認為，因為疫情帶來「封城」甚至「封國」所形成的全球供應鏈斷裂，最終將導致世界出現「逆全球化」的趨勢，即更多的國家需要重新審視本國的對外依賴度，主動提升自給自足比重，促成世界各國整體上的對外依賴度下降。「一帶一路」倡議也因此受到質疑：作為一個國家的整體策略，在出現這種前所未有的「逆全球化」力量的挑戰下，是否需要調整？如果需要，如何調整？

首先，我們認為，所謂「逆全球化」，並不是一個可以與全球化相提並論的概念。全球化，作為一個長期而且非常深刻的過程，是由三方面的推動力形成的。首先是企業的市場行為。今天的跨國公司是全球化的主要推手，他們從全球化的生產、經營和服務中通過不斷尋求降低生產成本的產地和不斷擴大的銷售市場兩個方面，一步步地在全球範圍內形成更流動的資本、更有競爭力的生產和更大的市場。這個推手的力量之所以如此強大，是因為在世界範圍內存在資源、要素、發展水平的不平衡。企業以其對市場和利潤的追逐，不斷地把新的資源和要素捲入重新配置，同時開拓新的市場。全球化第二個重要推手是科技進步。科技進步，使得信息流通、實物流通和資本流通的成本大大下降。而在世界範圍內瞬間可獲得的信息、一天內可以獲得的實物樣本以及一個月內可以極其低廉的價格收到來自另外一個大陸的產品，都使得今天在全球範圍內配置供應鏈的效率，比 50 年前在一個國家內的供應效率更高。而這種效率隨著手機購物帶來的所謂「移動市場」及電子支付的普及還會進一步提高。全球化的第三個推手，是意識形態及與其配合的政府政策。過去幾十年來大行其道的新古典主義經濟思想，從根本上強調大市場小政府。當這種意識形態與本國經濟利益「正相關」的時候，政府就會支持並形成相關的政策環境。當這種意識形態在國際範圍與跨國公司的行為配合，便成了聯手推動全球化的巨大動力。如果國家利益與全球化成了「負相關」關係，政府或者執政黨就可能出來反對全球化及否定新自由主義的經濟原則與邏輯。

目前出現的所謂「逆全球化」，僅僅是在這全球化的「第三推手」方面出現了逆轉：例如，由於口罩和呼吸機早已轉移到低成本國家生產，這類疫情急需產品本地無生產或者嚴重生產不足，造成無法應急救駕，於是提出要把某些生產線搬回本國。其實，這種搬生產線回本國的說法，只有在兩種情況下才構成逆全球化的行為。一是大規模回遷，形成本土生產的同時關閉國外生產線；二是通過政府干預，包括稅收等手段，減少或者禁止同類產品的貿易。然而，只有極少數本國自身有比較全面的產業基礎和能力的國家，比如美國、中國、法國、德國、意大利等，才能在一定程度上實現比較多元和完整的「自給自足」。對於很多國家而言，上述兩條成立的前提並不存在。例如，某些國家本來就不存在某類產品的生產，比如非洲很多國家自己並

不生產呼吸機或者手機，因此不存在「回遷」。更多的情況是：全球貿易不斷增長的基本原因就是通過互通有無，形成更有效的國際產業分工與合作，達到跨國多贏的結果。

Covid-19 大爆發的確造成了不少國家因為跨國運輸中斷，導致本國缺少某些特定的必需品，不得不自己生產的情況。防止或者減少因為這種突發性全球事件造成的全球供應鏈斷裂，一個可行的做法是通過多點或者多個相對獨立的網絡進行供應，提高供應鏈的韌性（resilience）。如果這種相對獨立的供應網絡涉及不同的供應商，包括本土和其他不同國家的，便需要更多元化的供求關係。對於很多國家，更高韌性的供應鏈可能意味著更深刻的全球化！這是所謂逆全球化後將出現的「韌性全球化」（Resilient Globalisation），而「一帶一路」的國家，很多都屬於這一類可以因為更有韌性的全球供應鏈而受益的國家。

我們在本研究中所採用的三個維度—即項目所在國的經濟競爭力、與中國的貿易相互依賴程度、與中國的運輸可達性，恰恰可以反映各個「一帶一路」參與國是否可能與中國一起參與並形成更有韌性的全球供應鏈方面的差別。一方面，未來的中國將是消費大國，需要很多其他國家的資源、農產品、和工業消費品及各種國際服務業，例如旅遊；另一方面，作為生產大國，中國需要讓其原材料和半成品或部件的來源更多元化。這兩方面需求的增長，都意味著一個可以長期穩定發展的中國，需要依賴與多個國家的互補雙贏。

從地緣經濟角度看，選擇更多地向競爭力比較強同時可達性高的國家投資，不僅對於中國企業，也對中國「一帶一路」總策略有利，這不僅是因為要形成更有韌性的多源化的全球供應鏈，還因為這一類型的國家比較其他類型的投資風險更低，有利於提高項目成功率。即是說，為了「一帶一路」倡議本身實施的可持續性，除了從地理區位上因為建立經濟發展通道必須考慮的國家，比如一些競爭力相對低、可達性也低的中亞地區國家，今後應該注意進一步加強與較高競爭力、高可達性的國家的投資和貿易往來。這就是我們在引言中提到的「地緣指向性」（Geo-focus）。

我們最關心的關鍵問題，是如何在中美貿易沖突之下和 Covid-19 大災情之後，充分利用「一帶一路」已有的投入，適當調整策略，為「帶路」國家包括中國，在「韌性全球化」到來的時候，帶來更實惠的地緣經濟上的共贏？

我們認為，這種共贏，從某個意義上就是在「一帶一路」國家如何組織好新的全球供應鏈。根據 East West Associates (EWA) 2020 年七月公布的一個對 150 企業的調查，有不少企業表示，「中國+1」是比較理想的提高供應鏈韌性和避免中美貿易關稅戰的方案。我們認為，「一帶一

路」發展策略的調整，應該順應供應鏈企業的這種「中國+1」的策略與以亞洲為主的局部轉移或者供應鏈多源化方案。所謂「中國+1」，有三種情況：一種是全球供應鏈鏈主，例如亞馬遜，為了保證供應鏈不中斷，同時在中國和其他國家特別是亞洲某地擁有兩個或者更多的生產線或供應商；另一種，是其在中國的企業繼續為中國市場提供產品，而對美國市場採用其他國家的產品，以避開中美間的高關稅；第三種情況，是以「中國車間」+「某亞洲國家車間」=「亞洲工廠」作為最佳避稅方案，向全世界包括美國提供產品。無論上述哪一種情況，尚若在中國與那個「+1」的國家之間存在覆蓋相應產品的 FTA（自由貿易協議）和與中國之間的高運輸可達性，而「+1」國家本身也是在世界上有競爭力，則是最理想的「後疫情」全球供應鏈環境。這些企業以「中國+1」的方式重組全球供應鏈的過程，將是「韌性全球化」的一個典型過程。而這恰恰是我們這個地緣經濟分析得出的結論——要更多關注和投資「高競爭力-中低貿易依賴度（與中國之間）-高運輸可達性」（E1-T2-A1）組別國家，並發展好那裏已有的項目，雖然這並不意味著其他組別國家不重要。

Covid-19 疫情後，大多數國家都需要一個相當長的時間休養生息。「韌性全球化」首先會發生在現有競爭優勢明顯和積極參與國際貿易的國家和地區，這個組別的國家，很有可能最早重振旗鼓。他們所在的地區，不論是東南亞、歐洲還是中東，都有機會幫助世界形成更多極的和多邊的地緣政治態勢。如果「一帶一路」倡議可以促進這些國家和地區向這樣一個態勢發展，對中國和對世界而言都是好事。

- 完 -