

“21 世纪海上丝绸之路”建设区域风险研究

刘家国 周锦霞 郭君雨

(大连海事大学航运经济与管理学院, 辽宁 大连 116026)

摘要: 21 世纪海上丝绸之路建设是推动国际合作、促进国际贸易、加快中国企业“走出去”步伐的重要举措。依据成熟的地理区域划分方式将 21 世纪海上丝绸之路沿线 23 个国家划分为 4 个不同区域, 从自然资源水平、地理距离、人文环境及投资环境 4 个方面识别不同区域国家具备的地理特征——区域性和差异性; 通过文献梳理和德尔菲法判断的结果构建风险指标体系, 形成政治风险、政治意愿、民众风险、市场环境风险和企业经营风险等 5 个二级风险指标及 18 个三级风险指标, 通过层次分析法对每个指标赋权, 利用定性和定量相结合的方式评估沿线国家的风险值。由于各区域的不同特点, 风险来源存在明显差异, 进一步深入剖析成因, 为各区域发展提出切实可行的建议。

关键词: 21 世纪海上丝绸之路; 风险评估; 区域性; 差异性

中图分类号: F125

文献标识码: A

文章编号: 1006-1894 (2020) 06-0032-10

一、引言

21 世纪海上丝绸之路为中国外贸行业带来了新机遇, 不仅提供了更多参与国际贸易的机会和途径, 也为中国企业“走出去”提供了更好的政策支持。截至 2019 年 8 月, 中国已经陆续和 166 个国家和组织建立了合作关系, “一带一路”的发展取得了较为显著的成效。但是, 由于 21 世纪海上丝绸之路沿线国家分布在全球的各个地区, 各地区和国家的政治、经济、文化、科技、社会发展水平和历史都各不相同, 所以造就了不同的投资经营和对外合作的规则与习惯, 加上与中国建交、合作政策等的不同, 常常会引发一系列国家层面上的投资风险。此外, 企业在“走出去”投资过程中也面临诸多的风险, 且当前企业对风险的认识不足, 缺乏提前预防和评估, 应对风险的经验不足, 也将造成企业层面的投资风险。总而言之, 21 世纪海上丝绸之路对于中国企业而言是机遇和风险并存的, 如何正确识别各个沿线区位的不同地

作者简介: 刘家国, 大连海事大学航运经济与管理学院教授, 管理学博士、博士后, 研究方向: 供应链管理、港航经济管理; 周锦霞, 大连海事大学航运经济与管理学院硕士, 研究方向: 港航经济管理; 郭君雨, 大连海事大学航运经济与管理学院硕士, 研究方向: 港航经济管理。

基金项目: 国家发展与改革委员会项目 (项目编号: 20170910); 国家自然科学基金项目 (项目编号: 71402038); 辽宁省社科规划基金项目 (项目编号: L18BGL038); 辽宁省兴辽英才项目 (项目编号: XLYC1807097); 辽宁省高等学校创新人才支持计划 (项目编号: WR2017004)。

理特征及风险,掌握风险特征,提前防范和做好应对方案,对企业对外投资而言是十分重要的。

随着 21 世纪海上丝绸之路建设步伐的稳步推进,其建设过程中产生的风险评估和风险管理问题已成为当前学术界研究的热点。学者们主要关注的重点集中在 4 个方面:(1) 21 世纪海上丝绸之路建设的地缘风险。杨理智等(2016)对 21 世纪海上丝绸之路沿线 20 个国家的地缘风险进行了定量评估和风险区划。张韧和白成祖等(2016)从国家政局、经济及其综合人文环境风险对马来西亚等 4 个东盟国家进行了量化评估。李骁和楼春豪等(2014; 2015)从美国“亚太再平衡”等安全问题的事件具体分析 21 世纪海上丝绸之路建设的安全风险。陈世伦(2016)以中国与柬埔寨为对象,从两国之间的投资、贸易、援助等方面研究在海上丝绸之路倡议实施前后的范式转换,进一步分析柬埔寨政策、道德问题带来的风险以及中国规避、降低风险的对策。朱翠萍(2015)认为海上丝绸之路主要面临政治、经济和安全风险。(2) 企业在海外投资遇到的风险。杨泽伟(2018)提出中国企业在海外投资将会面临高风险频发的地区,因此建立有效的保障措施和提高法律防范意识是非常有必要的。刘超和王静(2017)研究能源投资企业在海上丝绸之路背景下投资面临的风险,主要从国内外市场准入制度和法律障碍两个方面进行研究。(3) 21 世纪海上丝绸之路建设过程中将会产生的港口风险以及突发事件的风险。黄庆波等(2017)提到 21 世纪海上丝绸之路沿线港口投资潜力巨大,但投资环境较为复杂,并对东南亚等地区分区域进行港口投资风险分析,总结了沿线港口投资面临的瓶颈问题。刘大海等(2017)对海上战略支点港的合资模式、并购模式、租赁模式以及特许经营模式进行了特点和风险总结,提出了相应风险规避的建议。(4) 21 世纪海上丝绸之路建设过程中的突发风险。齐庆华等(2017)主要对 21 世纪海上丝绸之路途经之地所面临的海洋气候变化带来的风险以及风暴以上等级的自然灾害的影响。辛方坤(2018)以海上丝绸之路沿线南亚、东南亚和中东的 9 个国家为研究对象,从资源限制、人为活动和自然灾害等 3 个层面进行了生态风险评估。卢文刚等(2015)研究了 21 世纪海上丝绸之路倡议背景下印度尼西亚华商所面临的人身及财产安全。谢朝武等(2018)分析了中国国民和旅游企业“走出去”将面临的风险,主要对国民和旅游企业面临的风险结构和风险治理进行了研究。

综上所述,关于 21 世纪海上丝绸之路的风险研究较少,而且大多数集中在地缘政治风险和投资风险方面,鲜有依据区域相似性和差异性进行海上丝绸之路风险的研究。基于以上问题,本文首先选取海上丝绸之路沿线 23 个国家为研究对象,依据成熟的自然地理区位划分方式,对沿线国家进行区位划分,对各区域进行两大地理特征——区域性和差异性的识别,构建区域风险评价指标体系,用层次分析法计算各指标权重,采用定量和定性结合的方法进行评价,并分区域进行重要风险点的归类和分

二、研究设计

（一）理论基础

在地理学中,区域性和差异性两大基本特性(Philo, 2009)。区域性主要体现在:每个地理上的现象和事物都处在地球表面的特定空间范围之内,且处于特定的地理位置和环境中。由于地球表面自然现象和人文现象空间分布不均一的特点,决定了地理学研究的区域性特点(Schaefer, 1953)。处于同一地理空间范围内的事物和现象因为其不同的地理位置可以划分成不同的地区,这些地区有着一定的范围和界限。每个不同区域的事物和现象之间存在着内在联系,该地区的所有要素之间相互作用、相互影响而彼此相互联系综合起来,将会形成一个相对独立的整体,形成独特的区域地理特征(Macleod and Jones, 2001)。而不同地区因为地球表象和人文现象的不同,某种要素在不同区域呈现出了完全不同的表现。差异性主要体现在:由于地理环境、发展历史和人文活动在各地区的不同表现,不同地区的地理特征具有相对明显的差异性(朱海森和潘燕, 1996)。不同地区因为地球表象和人文现象的不同,某种要素在不同区域呈现出了完全不同的表现(韩杰, 2002),其中地球表象的影响指客观环境,如经纬度、海陆位置、气候、地形、地质结构等各个地区存在的明显差异,没有两个区域的自然环境完全相同;人文现象指的是人类文明进步过程中产生的活动和表现,如衣食住行、语言、文化、信仰、发展历史等人类在该地区居住以来因为客观环境和自身习惯不同导致的差异。

区域性风险指的是影响某地区而不影响其他地区、与其他地区有明显不同的风险。特定区域独特的地理环境和人文环境以及与周边区域的交往等都将决定每个区域对同一主体事物不同的反应,从而在该事件中存在特有的风险。21 世纪海上丝绸之路沿线各个国家之间存在明显的区域性和差异性。根据地理位置的不同,处于同一地区的国家之间存在着空间关联性,且根据其位置的远近,关联性的强弱也会有所变化。同一地区的国家之间存在着内部联系,具有相关相似性。而各个地区之间又存在着明显的区域性和差异性。本文基于地理区域性和差异性的基本概念,研究 21 世纪海上丝绸之路建设在沿线国家之间存在的区域风险。对海上丝绸之路沿线国家进行区域风险识别和评估,有助于 21 世纪海上丝绸之路倡议更好地实施。对于外贸企业而言,了解各区域投资的主要风险,有利于企业做好风险预防和应急措施,以降低可能的损失。

（二）风险评价指标构建及评价过程

为构建 21 世纪海上丝绸之路建设风险框架,本文搜集和查阅了国内外大量文献,就已有文献对风险识别指标进行汇总,并设计风险识别调查表。邀请研究“一带一路”投资与风险的高校科研人员(4 名)、多次参与“一带一路”投资的外贸企业人员(3 名)以及政府机构工作人员(2 名)组成风险识别专家团队,采用德尔菲法对专家进

行咨询,在各专家之间不沟通的前提下,将汇总的风险识别表分别以通信的方式征询各个专家的意见。首轮通过专家的经验 and 认识,对 21 世纪海上丝绸之路存在的风险进行预判,再汇总形成新的风险识别表,重新让专家团队进行风险预判。循环重复此过程,直至专家意见趋于一致,最终专家对风险识别指标的判断意见相对集中,得出 21 世纪海上丝绸之路区域风险识别结果,如表 1 所示。

在风险评价指标体系构建完成后,用层次分析法确定各指标的权重。从世界银行数据库、BTI、国际货币基金组织数据库等获取原始数据,通过对定量指标采用 0~100 标准化、对定性指标用德尔菲法,由专家打分再标准化,对各项指标所赋予的权重进行加权平均处理,得到最后的指标评价结果。对各风险指标进行定量和定性分析,正向指标通过计算直接得出风险评估得分,负向指标如各国之间的外交关系、经贸联系及各国内部的稳定性、企业投资的欢迎度其风险得分则为 $100-X$ 。评价结果均在 $[0,100]$ 区间内,风险程度与得分正相关,即得分越高,风险越大。

表 1 21 世纪海上丝绸之路区域风险评价指标体系

目标层	准则层	指标层
21 世纪海上丝绸之路区域风险评价 (A)	政治风险 (B1)	沿线地缘政治博弈 (C1)
		美国亚太战略冲突 (C2)
		竞争对手战略冲突 (C3)
	政治意愿 (B2)	各国之间外交关系 (C4)
		各国之间经贸联系 (C5)
		各国内部稳定程度 (C6)
	民众意愿 (B3)	宗教势力影响 (C7)
		民间势力意愿 (C8)
		文化习俗差异 (C9)
		对企业投资欢迎度 (C10)
	市场环境风险 (B4)	法律风险 (C11)
		政策风险 (C12)
		行业风险 (C13)
		突发事件风险 (C14)
	企业经营风险 (B5)	人力资源风险 (C15)
		财务风险 (C16)
		生产销售风险 (C17)
		社会责任风险 (C18)

三、实证分析

(一) 区域风险评价

将选取的 21 世纪海上丝绸之路沿线 23 个国家作为研究对象,按照地理区位划分为 4 个区域,分别为东盟 8 国:新加坡、印度尼西亚、马来西亚、越南、柬埔寨、文莱、泰国、菲律宾;西亚 7 国:伊朗、科威特、阿曼、巴林、沙特阿拉伯、卡塔尔、也门;南亚 4 国:印度、巴基斯坦、孟加拉、斯里兰卡;非洲 4 国:埃及、肯尼亚、莫桑比克、坦桑尼亚。沿线国家区域风险评价的原始数据采用的是 2009~2016 年间的数 据,对可量化的指标层进行客观评分,对不确定的风险指标进行专家打分,量化定性指标。

从三级指标的评分结果入手,出于“评分越高,风险越高”的原则,选取指标评分大于等于 60 (等级为较高级和高级) 的 23 个国家的所有三级风险指标,将其按 4 个不同区域分别汇总,统计其在各自区域出现的频次,得到所有三级风险指标在 4 个区域内表现为较高级或高级的频率结果。但 18 个三级风险指标在 4 个不同区域内影响程度的结果不是非常显著,所以再次结合三级指标在各个区域的得分平均数来

进行第二次比较,得出每个区域中 2 个表现明显、影响显著的风险指标(表 2)。

根据不同区域高风险指标出现的频率结果发现,4 个区域既有共同的高风险类型,也有各自不同的高风险类型。主要影响各地区风险指标具体如下,东盟区域:沿线地缘政治博弈、美国亚太战略冲突;西亚区域:民间势力意愿风险、对企业投资欢迎度以及法律风险;南亚区域:沿线地缘政治博弈、突发事故风险;非洲区域:突发事故风险、社会责任风险。

表 2 三级风险指标分别在 4 个区域的平均分

风险类型	东盟 8 国	西亚 7 国	南亚 4 国	非洲 4 国
沿线地缘政治博弈	59.34	64.63	68.89	48.58
美国亚太战略冲突	57.77	28.31	40.65	22.58
竞争对手战略冲突	37.03	46.51	54.36	46.23
各国之间外交关系	27.92	40.95	37.5	33.33
各国之间经贸联系	30.52	39.59	37.61	37.2
各国内部稳定程度	40.61	47.23	54.36	58.05
宗教势力影响	28.75	60	37.5	22.5
民间势力意愿	55.75	70	49.5	53
文化习俗差异	41.56	43.57	51.25	48.75
对企业投资欢迎度	47.5	68.57	47.5	45
法律风险	51.56	68.57	55	53.13
政策风险	43.48	52.25	59.23	61.82
行业风险	41.63	51.7	48.88	49.74
突发事故风险	48.44	58.8	72.98	71.02
人力资源风险	48.75	52.14	45	46.25
财务风险	25.81	34.36	39.25	31.63
生产销售风险	48	61.14	48.5	54.5
社会责任风险	41.81	54.71	55.88	59.88

(二) 区域风险分析

表 3 反映了主要影响各区域平均得分前 5 名的风险情况,下文针对表 3 所呈现的各地区的主要风险,究其成因和来源,分析各地区主要风险对企业投资的影响。

表 3 各区域平均分排名前 5 的三级风险指标

东盟	沿线地缘政治博弈	美国亚太战略	民间势力意愿	法律风险	人力资源风险
	59.34	57.77	55.75	51.56	48.75
西亚	沿线地缘政治博弈	民间势力意愿	对企业投资欢迎度	法律风险	生产销售风险
	64.63	70	68.57	68.57	61.14
南亚	沿线地缘政治博弈	法律风险	政策风险	突发事故风险	社会责任风险
	85.27	48.75	52.69	64.05	48.25
非洲	各国内部稳定程度	政策风险	突发事故风险	生产销售风险	社会责任风险
	58.05	61.82	71.02	54.5	59.88

东盟区域的主要风险是沿线地缘政治博弈风险、美国亚太战略冲突风险。东盟位于亚洲的东南部,多以海洋群岛和大陆半岛为主。1511 年,葡萄牙人登陆东南亚,让东南亚成为各个国家政治博弈的重要舞台。东南亚的地理位置十分优越,是亚洲、非洲、欧洲和大洋洲之间的海上咽喉。其次,东南亚自然资源丰富而且市场廉价,这无疑又吸引了很多大国。东盟是一个彼此之间存在巨大差异并形成鲜明对比的地区。东盟内部由于民族众多,宗教复杂,又是世界主要文明的集聚地,内部的复杂性和外部地缘的重要性加上民族和宗教矛盾、文化差异使得东盟地区长期政治和社会不稳定。由于东南亚的特殊性和重要性,存在众多的地缘政治博弈。虽然东盟成立以来在东南亚实施大国平衡战略,但依旧无法减少大国在东南亚的竞争。美国重返亚太战

略的实施无疑让东南亚地区再次成为大国博弈的焦点地区。东盟地区的实力日益增强,美国对其支配作用日渐消减,安全利益逐渐转化为经济利益。由于双方不同的战略利益,摩擦冲突日益显现。在美国的亚太战略中,能否占有东盟市场将决定着美国在亚太地区经济的主导地位。与此同时,虽然安全利益逐步被经济利益所替代,但依然是美国亚太战略的一个目标,即防止亚洲出现主导地区政治经济安全局势的国家,保持其在亚太地区能继续发挥支配性大国的作用(阮增毅和吴改,2018)。

西亚区域的主要风险是对企业投资欢迎度风险、民间势力意愿风险和法律风险。西亚特殊的地理位置导致西方国家都想控制该地区。西亚的主要民间势力基本都是为水源、石油和宗教而战。水资源的争夺在西亚引发了一系列的民间冲突。波斯湾和里海沿岸有丰富的石油储量,丰富的石油生产和出口是西亚各国的重要经济来源,而石油资源又是各个国家争夺的主要目标。西亚也是局势最为动荡的地区之一。西亚是个多民族聚集的地方,是基督教、犹太教和伊斯兰教的重要发源地,其中有超过一半的居民信仰伊斯兰教。错综复杂的民族和宗教常常是民族斗争的导火线。独特的民族文化、恶劣的自然环境、匮乏的水资源以及丰富的石油资源,导致宗教意识和民族意识十分强烈,而其民族和宗教又具有鲜明的特色,所以外部投资者在进行投资时的受欢迎度也会随之下降,文化、习俗、语言等不同也使得投资者不能很好融入当地的社会生活,企业投资的风险较大。西亚的法律风险更多是因为部分国家的法律制度不够完善,尤其在投资领域没有相对较好的法律体系。另外,西亚的部分国家也会结合本国的宗教教规去处理法律争端,中国企业法律风险防范方面的准备和经验不足也导致了在西亚国家投资时会面临较大的法律风险。

南亚区域的主要风险是沿线地缘政治博弈风险、突发事件风险。南亚有特殊的地理环境。印度位于次大陆的中心位置,其他南亚国家均互不接壤,但却与印度均有接壤部分。印度所处的特殊地理位置使得印度具有控制次大陆的倾向,并且不容其他南亚国家挑战,所以南亚内部的双边关系长期难以摆脱地缘斗争。冷战结束之后,该地区的历史遗留问题和大国战略的相继退出都使得南亚的地区安全问题进一步恶化。随着美国在巴基斯坦等地的干预力度加大,南亚的外部地缘政治博弈也越来越复杂。复杂的国家内部矛盾是南亚的焦点问题,南亚是世界上最多元文化、民族和宗教的聚集地,各类突发事件和民族宗教冲突不断,文化互不融合。

非洲区域的主要风险是突发事件风险、政策风险和社会责任风险。埃及存在一系列的宗教、民族冲突问题。此外,埃及税制复杂,程序繁琐,容易产生税收纠纷(埃及投资与经贸风险分析报告,2007)。埃及、肯尼亚、莫桑比克和坦桑尼亚的国内安全环境不断恶化,恐怖袭击事件也会时常发生。同时,这4个国家均有不同程度的宗教和民族冲突,所以导致突发事件风险较大。上述4个国家均非常注重外国企业在东道国内投资时履行社会责任的意识,非常注重环境保护。中国企业在东道国保证投资完成的同时也要加强主动承担社会责任的意识,建立良好的企业形象。

四、风险防范对策建议

（一）应对东盟各国风险的措施

在对东盟 8 个国家的风险指标得分汇总后发现，对于东盟而言，最大的风险因素主要来自国家层面的沿线地缘政治博弈风险和美国亚太再平衡因素。2020 年上半年，在新冠疫情前景不明和贸易保护主义盛行的国际背景下，东盟成为中国第一大贸易伙伴，在农业和数字经济方面形成贸易互补。中国应当从双方历史共通之处出发，以华人华侨为沟通纽带，在建立双方互信互利、强化沟通交流的基础上加强基础建设的投资，促进与合作国家之间的贸易、产业合作。

1. 增进与沿线国家的共识和互信

对于中国与 21 世纪海上丝绸之路相关国家的投资问题，中国应增强与各国互信互惠和人文交流，为强化合作、增进共识奠定良好的基础。一是加强双边对话与交流，有利于深化中国与东道国的务实合作，坚持相互尊重，平等互利，妥善处理矛盾与分歧，保持健康稳定的发展关系。二是加强人文交流。人文交流是对外工作的重要组成部分，文化交流能够直接并且直观地进行文化传播，使人们感受其他国家的文化魅力，从而增强彼此的文化接受度，建立相互信任。三是建立政治互信、安全对话和合作机制，使双方在地缘政治方面的利害关系趋于一致，建立双方的合作共赢，以合作达到共同发展、共同繁荣。

2. 以基础建设为重点合理选择投资项目

一些经济水平较差的东盟国家基础设施相对落后，供应链不够完善，在疫情期间出现链条受阻甚至断链的情况，严重制约经济发展。应以基础建设为重点，从内陆向沿海乃至海上拓展，例如向海上码头、航道、港口等各项目延伸，推动新基础设施建设，从而找到新的利益增长点。这将有利于加强东盟各国与中国长久务实合作，增进彼此可信度，实现双多边关系健康发展。

3. 完善保障机制，有效规避基础设施投资风险

推动“一带一路”倡议下基础设施投资，就要与政府进行多层次的沟通与交流，制定好发展战略、规划和措施，务实合作。在发挥与东盟国家的合作交流机制、携手共建 21 世纪海上丝绸之路的同时，必须强化中国与东盟国家的社会责任意识，尽快提升双方基础设施责任方的社会责任，设立相关部门机构，对投资风险进行预测评估，分析当地基础设施的需求量与市场环境。相关部门要起到带头作用，企业也要扮演好执行者的角色，完善管理机制，合理利用资源，确保投资收益的同时也要有效规避风险。

（二）应对西亚各国风险的措施

在对西亚 7 个国家的风险指标得分汇总后发现，对于西亚来说，影响最大的风险因素主要来自于民间势力意愿、企业投资欢迎程度以及法律风险。西亚拥有丰富

的石油和天然气资源。2020年3月的石油价格战导致全球金融与能源市场剧烈动荡,同时制约着西亚国家的发展。中国在该区域的活动尽量以投资贸易为重,加强经贸往来和基建合作,同时深化彼此政治互信,适当保持第三方中立,避免陷入当地的矛盾冲突之中,维护中国的基本利益。

1. 加强能源贸易合作, 均衡选择投资领域

中国应积极采取石油储备相关的战略措施,增强应急能力,以防因突发事件发生导致能源安全问题。从长期来看,中国应主动加强与西亚各国的能源贸易合作,积极开展能源外交,减少因进口大量石油、天然气等资源而带来的外贸逆差,注重在石油能源中下游领域等行业的发展合作,加强双方能源产业链的协调互动。在相互尊重、平等互惠的基础上与西亚各产油国在投资方面开展广阔的合作。在保持能源良好合作的同时进行多元投资以弱化投资单一化所带来的风险。中国可以选择与西亚贸易互补产业进行投资,例如轻工、机械装备等工业制成品。中国应着重提高工业制成品的技术含量和附加值,优化出口贸易结构、升级转型产业和提升“中国制造”以及“中国智造”在西亚地区的竞争力(韩永辉等,2015)。

2. 加快与西亚地区基础设施的互联互通建设

西亚地域广阔、地理位置独特,拥有丰富的矿产资源。要想改善西亚地区的投资环境,首先要着重完善其基础设施建设,在此基础上,通过创建产业园区,引进中小企业入驻,降低企业风险。可以学习关于新加坡的对外投资模式,生产本地的生活必需品,改善文化教育与生活水平,促进当地市场经济与文化的交流与发展,缩小各区域发展的差距,加强区域协调、均衡发展,从整体上优化西亚地区的投资环境。

(三) 应对南亚各国风险的措施

南亚区域影响最大的风险因素主要来自于沿线地缘政治博弈和突发事件风险。中国应当理清南亚各国之间的国家关系,适当地选择国际合作方式,照顾到双方合作利益的同时保持自身中立,不参与区域恶性竞争。

1. 加强与印度战略协调与战略对接

中国应考虑和关切印度作为亚洲大国的地缘政治利益和经济利益,与印度在相关合作领域明确双方合作重点,积极进行战略合作上的对接与协调(张述存,2017)。中国应当在21世纪海上丝绸之路与印度的特有条件中寻找双方利益交汇点,建立有效、合理、协调的对接机制,在此重心上加强彼此经济贸易合作,促进双方共同发展。

2. 把巴基斯坦确定为与南亚合作的支点国家

由于中国与巴基斯坦长期友好的外交关系和地缘因素,双方建立了中巴经济走廊和中巴命运共同体,并将中巴经济走廊打造为21世纪海上丝绸之路重点项目,随后中巴两国建立了全天候战略合作伙伴关系(王建华,2018)。自2013年起,中国已连续6年成为巴基斯坦最大的投资来源国,巴基斯坦在21世纪海上丝绸之路发展框架中的地位不断提升,体现了中国期冀通过巴基斯坦突破21世纪海上丝绸之路发

展的思路。另外,中国与巴基斯坦合作仍然面临着民族、安全等问题的挑战,需要中巴进一步加强合作进行应对。

3. 加强与半依附型国家的关系治理

斯里兰卡和孟加拉国靠近印度,深受印度影响。对于斯里兰卡和孟加拉国,中国应从多个维度推进双方关系治理,在互动中构建利益共同体,积极发挥国家行为体及非政府行为体的作用,建立较为立体的外交架构,有效减少中国与这类国家合作过程中的传统与非传统风险。

(四) 应对非洲各国风险的措施

非洲区域影响最大的风险因素来自于突发事件、政治风险和社会责任风险。

1. 以“三网一化”为契合点,对接中非发展战略

中非积极推进“三网一化”和产能合作,促进中非共同发展,提升中非合作优势,以基础设施的互联互通为先导,以政策沟通、资金融通、贸易畅通为辅进行发展和延伸(赵晨光,2017),还应与非洲国家共同创立产能合作示范园,建立产能合作协调机制。

2. 人才和技术先行,促进中非良好合作

21 世纪海上丝绸之路倡议在非洲地区建设过程中,中国应该从高科技人才和技术方面入手。企业在非洲开展贸易投资时应根据非洲当地的消费需求,可以选择非洲紧缺行业,注意技术研发,改进技术或生产的某些环节,走科技创新之路,开发新市场。企业投资紧缺行业时,可以将本公司技术人员引进非洲项目,招聘当地人员并进行技术培训,将先进技术传播到非洲国家,定期举办研修班,实现真正的人才本地化和公司运营本地化,以人才培养推动中国与非洲国家的合作与交流。

3. 主动承担社会责任,维持良好国际形象

在对非洲投资活动方面,中国企业要具有主动承担当地社会责任意识,在扶贫救弱、保护环境等方面要积极主动。同时也要树立良好的企业形象,对于非洲当地的文化、习俗、习惯要保持充分的尊重和理解,维持好与当地友好合作关系,继续保持中国的良好国际形象。

参考文献:

- [1] 陈世伦. “21 世纪海上丝绸之路”倡议下的中柬关系:对外援助关系下的风险分析[J]. 南洋问题研究, 2016,(4).
- [2] 程多杰,金炳镐. “一带一路”建设面临的国外民族主义威胁及对策分析——以俾路支为代表的巴基斯坦地方民族主义为例[J]. 黑龙江民族丛刊, 2018, 166(5).
- [3] 韩杰. 对世界地理整(体性)、差(异性)理论的研究[J]. 世界地理研究, 2002, 11(3).
- [4] 韩永辉等. 中国与西亚地区贸易合作的竞争性和互补性研究——以“一带一路”战略为背景[J]. 世界经济研究, 2015,(3).
- [5] 黄庆波等. 21 世纪海上丝绸之路港口建设投资风险研究[J]. 大连海事大学学报(社会科学版), 2017, 16(6).
- [6] 李骁,薛力. 21 世纪海上丝绸之路:安全风险及其应对[J]. 太平洋学报, 2015,(7).

- [7] 刘超,王静. 21 世纪海上丝绸之路能源投资准入之法律风险与应对 [J]. 中国矿业大学学报 (社会科学版), 2017, 19(5).
- [8] 刘大海等. 21 世纪海上丝绸之路海上战略支点港的主要建设模式及其政策风险 [J]. 改革与战略, 2017,(3).
- [9] 楼春豪. 21 世纪海上丝绸之路的风险与挑战 [J]. 印度洋经济体研究, 2014,(5).
- [10] 卢文刚,黎舒茜. “21 世纪海上丝绸之路”背景下的海外华商风险管理研究——基于印度尼西亚华商的分析 [J]. 探求, 2015,(5).
- [11] 孟舒. 民族主义新浪潮对冷战后国际政治的影响 [J]. 哈尔滨学院学报, 2011, 32(3).
- [12] 齐庆华,蔡榕硕. 21 世纪海上丝绸之路海洋环境的气候变化与风暴灾害风险探析 [J]. 海洋开发与管理, 2017, 34(5).
- [13] 阮增毅,吴改. 亚太地区架构中的中美博弈和东盟角色 [J]. 东南亚纵横, 2018, 295(5).
- [14] 汪艳. 基于 AHP 法的深圳港竞合能力的评价研究 [J]. 特区经济, 2019, 11(3).
- [15] 王建国等. AHP 和德尔菲法在军队工程项目评标中的应用 [J]. 招标与投标, 2019, 7(4).
- [16] 王建华. “一带一路”区域建设境外产业园区的战略思考 [J]. 技术经济与管理研究, 2018,(1).
- [17] 谢朝武,黄锐. “21 世纪海上丝绸之路”旅游安全风险与合作治理 [J]. 旅游导刊, 2018,(5).
- [18] 辛方坤. 21 世纪海上丝绸之路:生态风险及应对 [J]. 太平洋学报, 2018,(7).
- [19] 杨理智,张韧. “21 世纪海上丝绸之路”地缘环境分析与风险区划 [J]. 军事运筹与系统工程, 2016, 30(1).
- [20] 杨理智等. “21 世纪海上丝绸之路”之 4 个主要东盟国家人文环境风险评估 [J]. 海洋通报, 2016, 35(6).
- [21] 杨泽伟. “21 世纪海上丝绸之路”建设的风险及其法律防范 [J]. 环球法律评论, 2018,(1).
- [22] 张述存. “一带一路”战略下优化中国对外直接投资布局的思路与对策 [J]. 管理世界, 2017,(4).
- [23] 赵晨光. 从先行先试到战略对接:论“一带一路”在非洲的推进 [J]. 国际论坛, 2017,(4).
- [24] 中国信保. 埃及投资与经贸风险分析报告 [J]. 国际融资, 2007,(1).
- [25] 朱翠萍. “21 世纪海上丝绸之路”的内涵与风险 [J]. 印度洋经济体研究, 2015,(4).
- [26] 朱海森,潘燕. 试论地理环境结构的整体性和差异性 [J]. 上海师范大学学报 (自然科学版), 1996,(2).
- [27] Macleod, G., Jones, M. R. Renewing the Geography of Regions[J]. Environment and Planning D—society and Space, 2001, 19(6).
- [28] Philo, C. International Encyclopedia of Human Geography[J]. International Encyclopedia of Human Geography, 2009, 23(4).
- [29] Schaefer, Fred K. Exceptionalism in Geography: A Methodological Examination[J]. Annals of the Association of American Geographers, 1953, 43(3).

Regional Risk Analysis of the Construction of 21st Century Marine Silk Road

LIU Jiaguo ZHOU Jinxia GUO Junyu

Abstract: The construction of the 21st Century Maritime Silk Road is an important measure to facilitate international cooperation, promote international trade and accelerate the pace of “going global” for Chinese enterprises. This paper firstly classifies the 23 countries along the route into four regions according to a mature way of geographical division, and identifies the geographical characteristics of countries in different regions, namely regional and differential features, four aspects of natural resource level, geographical distance, humanistic environment and investment environment. Then a risk indicator system is constructed through literature review and experts’ judgements using the Delphi method. Each indicator is given a particular weight based on the Analytic Hierarchy Process (AHP) to further evaluate the risks of the countries along the route qualitatively and quantitatively. After analyzing the main risks, their sources and causes of different regions on the basis of regional characteristics, practical suggestions are finally proposed considering the actual situation of each region.

Keywords: the 21st Century Maritime Silk Road; risk assessment; regional; difference

(责任编辑: 张建华)