工作论文

解密“一带一路”倡议

澄清其主要特征、目标和影响

Rafq Dossani（拉斐奇·多萨尼）Jennifer Bouey（黄志环）Keren Zhu（朱可人）

WR-1338
2020年5月

兰德公司（RAND）工作文件旨在分享最新研究成果并征寻非正式同行评审。它们已被兰德公司社会经济与福祉部批准发行，但尚未经过正式的同行评审。只要注明出处并被明确称为工作文件，可在未经作者允许的情况下加以引用，除非另有说明。兰德公司的出版物未必代表其研究客户和赞助商的观点。RAND®是一个注册商标。

有关本出版物的更多信息，请访问www.rand.org/pubs/working_papers/WR1338.html

由加利福尼亚州圣莫尼卡的兰德公司发行。
版权所有 © 2020 兰德公司
RAND®是一个注册商标

限量印刷和电子发行权

本文件和其中所含的商标受法律保护。本作品的知识产权归兰德公司所有，不得用于商业用途。未经授权，严禁在网上发布本作品。本文件仅允许个人复制使用，但不得擅自修改和删节。未经许可，不得复制或以其他形式将兰德公司的任何研究文献用于商业用途。有关翻印和链接授权的信息，请登录www.rand.org/pubs/permissions.html查询。

兰德公司是一家研究机构，致力于开发公共政策问题的解决方案，帮助全世界的社区获得更加安全、稳定、健康和繁荣的未来。兰德公司是致力于公益的非营利性无党派组织。

兰德公司的出版物未必代表其研究客户和赞助商的观点。

支持兰德可登录以下网站进行免税慈善捐赠：
www.rand.org/giving/contribute

www.rand.org

前言

本报告讨论了“一带一路”倡议（BRI），该倡议始于2013年，由中国开发赞助，是一个横贯亚欧大陆的基础设施建设项目。该报告指出了“一带一路”倡议与其他全球援助项目相比的不同之处，并讨论了这些差异可能会对“一带一路”倡议的概念和运作方式产生的影响。此外，作者提出一个框架，用于评估“一带一路”倡议，并回顾有关“一带一路”倡议影响的证据。

本报告适用于对中国越发频繁使用“一带一路”倡议作为治国工具这一课题感兴趣的读者，并有助于进一步了解国有资本在促进基础设施发展中的作用。

资金

本研究的费用由兰德社会和经济福祉咨询委员会(RAND Social and Economic Well-Being Advisory Board)和兰德亚太政策中心(CAPP)咨询委员会慷慨捐助。本研究在社会与经济福祉部和CAPP内部同时进行。

社区健康与环境政策项目

兰德社会和经济福祉部是兰德公司的一个部门，该公司致力于积极改善世界各地人口和社区的健康以及社会和经济福祉。本研究在兰德社会与经济福祉部的社区健康与环境政策项目中进行。该项目的重点是基础设施、科学技术、社区设计、增进社区健康、移民和人口动态、交通、能源、气候与环境等话题，以及受自然和建筑环境、技术以及（可能影响福祉的)社区组织和机构影响的其他政策问题。如需了解其他信息，请发送邮件至：chep@rand.org。

亚太政策中心

CAPP是兰德公司国际计划的一部分。CAPP提供有关亚太及周边地区政治、社会、经济和科技发展的分析。

通过研究和分析，CAPP帮助公共和私人决策者解决问题，应对挑战，并确定能让社会更安全、更智能和更繁荣的方式。有关更多信息，请访问www.rand.org/capp或者联系中心负责人（网页上有联系方式）。

目录

前言 III

图和表格 VII

摘要 IX

鸣谢 XI

缩写表 XIII

第一章
引言 1

第二章
“一带一路”倡议的本质特征 7

国家级规模 9

投资组合方法 10

全球连通 11

国家在项目融资和实施中的作用 13

第三章
评估“一带一路”倡议及其外部性 17

第四章
“一带一路”的影响及外部性的经验证据 21

中国有特权获得合作伙伴国的资源和进入其市场 21

使用中国劳工 22

债务陷阱贷款 22

高成本融资 24

低运营回报 24

第五章
对政策制定者的启示和建议 25

附录
“一带一路”倡议的五大支柱 27

马歇尔计划的目标 29

参考文献 31

图和表格

图

图2.1 2017年BRI投资情况（按行业） 10
图2.2 重叠的中巴经济走廊基础设施网络 12
图2.3 通过缅甸皎漂深海港与中国连通 14

表格

表2.1 截至2019年12月的项目数量（按地区） 9
表2.2 截至2019年3月的BRI道路、轨道和港口项目数量 11
表3.1 “一带一路”关注的外部性、原因和结果 19

摘要

“一带一路”倡议（BRI）是一项全球基础设施计划，由中国于2013年提出概念，并在100多个国家实施，合作对象主要是新兴经济体。截至2019年，已有166个国家和国际组织与中国签署了参与该倡议的协议。通过提供发展资金和实施项目，“一带一路”倡议有助于建立联通国内和全球合作伙伴国的基础设施。因此，该项目似乎解决了发展中国家基础设施严重短缺的问题。在过去的几年中，“一带一路”已经成为中国外交政策的重要工具，其目的是为中国及其合作伙伴国提供商业和战略利益。

尽管“一带一路”倡议采用了需求导向的合作模式，但它还是广受批评。这些批评通常并不质疑对各国基础设施的需求本身，而是提出了有关项目选择标准、项目的更广泛影响和后果（即外部性）的问题，例如对贸易依存和国家安全的不利影响。

在本报告中，我们甄别并评估了这些批评。我们认为，大多数批评归根结底源于对“一带一路”倡议与其他倡议不同之处的犹疑。为了解决这些问题，我们首先确认并证实了区别“一带一路”倡议与传统开发性金融计划的四个关键特征，即国家级规模、投资组合方法、全球连通性和国家的作用。接着，我们辨析了这些特征可能造成的外部性，并表明可能正是这四个关键特征，造成了针对“一带一路”的普遍批评。此外，我们还提供了评估外部性的框架。

在结论部分，我们讨论了有关外部性的证据。尽管仍有许多工作有待完成，但初步证据表明，对“一带一路”倡议的许多担忧被夸大了。我们的建议的重点是，需要了解“一带一路”对中国外交政策的长期关键性贡献，以及这对于获得“一带一路”支持的国家的意义。

鸣谢

我们特此感谢同事们在研讨会和会议上提出的本报告先前版本的评论，包括中国发展论坛（2018年）、雅加达地缘政治论坛（2019年）和瑞辛纳对话（2020年）。

缩写表

BRI	“一带一路”倡议
CPEC	中巴经济走廊
GDP	国内生产总值
GW	千兆瓦
SDG	可持续发展目标

第一章

引言

“一带一路”倡议（BRI）是一项全球基础设施计划，由中国提出概念，并在100多个国家实施，参与方主要是新兴经济体。截至2019年，已有166个合作伙伴国家和国际组织与中国签署了参与BRI的协议。自2013年启动该计划以来，中国已在70多个参与国中直接投资了超过800亿美元，这些投资的年均增长率为7.2%。[1]这使得“一带一路”成为全世界最大的开发性金融倡议。

“一带一路”倡议投资额超过 289 亿美元，兴建了超过 82 个海外经济贸易合作区，创造了 244,000 多个工作岗位，并增加了 20 亿美元的税收。[2]

合作伙伴国参加“一带一路”的财务逻辑很简单：尽管发达国家充斥着廉价资本，但大多数发展中国家无法以合理的条件使用该资本，因而极度缺乏硬性基础设施。[3]例如，据亚洲开发银行（Asian Development Bank）估计，亚洲每年在基础设施方面的融资缺口为 4,590 亿美元。[4]尽管“一带一路”倡议规模庞大，但也只能解决一小部分融资缺口。

为基础设施提供资金是“一带一路”倡议的一个方面，另一个方面是实施。“一带一路”资助的公司建起了物质性基础设施，将本地和全球的合作伙伴国连接起来。这种连通性是“一带一路”倡议投资战略的核心，这包括连接关键位置的项目（如道路）和利用连通性的项目（如出口加工区）。

[1] 此报告中的所有美元价值均以美元为单位。

[2] 这些数字是截至2019年8月的最新数据。See China Development Bank and United Nations Development Programme, *Harmonizing Investment and Financing Standards Towards Sustainable Development Along the Belt and Road: Economic Development Along the Belt and Road*, 2019, pp. 3–6.

[3] Christopher Smart,“The World Is‘Awash with Cash,’So Why Aren’t We Investing in Infrastructure?”World Economic Forum, September 13, 2016.

[4] Asian Development Bank, “Closing the Financing Gap in Asian Infrastructure,” webpage, undated.

合作伙伴国签署“一带一路”倡议协议后，其领导人就会与中国国家发展与改革委员会进行谈判，就要实施的项目进行决策。发改委是国务院下属的中央政府机构（中国中央政府的最高行政机关），被指定负责制定“一带一路”倡议相关政策。[5]中国政府与合作伙伴国达成了项目和融资协议后，中国发改委将资金和实施职责分配给国有机构。[6]

因此，“一带一路”倡议首先是中国的开发性金融和对外援助倡议。中国本身是一个中等偏上收入的国家，[7]这使其在对外援助界模式上显著区别于绝大多数高收入国家的直接援助，以及通过世界银行等多边机构提供的援助。

其次，“一带一路”是一个基础设施投资倡议，旨在解决发展中国家在国内和全球之间的连通性缺口。其他国家对外援助计划中，基础设施援助通常只是一小部分，而连通性基础设施则是一个更小的部分。从这一点来讲，“一带一路”倡议与众不同，也回应了各国的需求。

尽管采用了需求导向的合作模式，“一带一路”倡议还是遭到了广泛批评。批评意见并非针对基础设施建设目标本身，因为基础设施缺口问题已得到广泛认可。相反，批评集中在项目选择、融资、成本和直接项目以外（外部性）的影响上。广为关注的外部性包括对整个经济的影响（如对国家工资标准的影响）和对国家安全的影响（如中国对合作伙伴国外交政策的影响）等。

我们回顾了有关“一带一路”倡议的文献，并注意到以下几种批评：

1. **合作伙伴国对中国的经济依赖。**“一带一路”倡议使合作伙伴国更加依赖与中国的贸易，可能导致其全球贸易的潜力降低。一项研究指出，

> 如果成功实施“一带一路”倡议，有助于将世界经济的很大一部分转向中国。中国与整个欧亚大陆国家之间的贸易、投资和连通性的增加也将使这些国家更加依赖中国经济，从而增强中国对其经济杠杆作用。这可能会便于中国拥有该地区经济事务规则和规范的制定权和管辖权。[8]

经济依赖的一个相关结果是，中国公司将享有获得合作伙伴国资源和进入其市场的特权。[9]

---

[5] Wang Xinsong, “One Belt, One Road’s Governance Deficit Problem: How China Can Ensure Transparency and Accountability,” *Foreign Affairs*, November 17, 2017. See also National Development and Reform Commission, “Roles and Responsibilities of the Regional Development Department, National Development and Reform Commission,” webpage,undated; and China Academy of Belt and Road Initiative, “Development of Chinese Provinces’ Incorporation into Belt and Road Initiative,” August 2019.

[6] China Development Bank and United Nations Development Programme, 2019.

[7] 这与世界银行的分类相符。见Espen Beer Prydz和Divyanshi Wadhwa，“按收入分类国家”，世界银行，2019年9月9日。

[8] “How Will the Belt and Road Initiative Advance China’s Interests?”China Power, October 18, 2019.

[9] LSE IDEAS and CIMB ASEAN Research Institute, *China’s Belt and Road Initiative (BRI) and Southeast Asia*, Kuala Lumpur, October 2018.

2. **为中国带来的全球和区域商业利益。**
   a. “一带一路”是一种促进人民币国际化并将其转换为世界储备货币的工具。[10]
   b. “一带一路”项目绝大多数由中国公司承接。[11]
   c. 一个地区的一整套“一带一路”项目将形成一个以中国为中心的地区基础设施网络。正如Lauren A. Johnston指出的那样[12]，这直接使中国受益，并增加了该地区对中国的依赖。
3. **对可持续发展目标（SDG）的关注不足。**“一带一路”倡议没有充分关注可持续发展目标中体现出的与经济发展互补的维度，在经济领域包括局部地区发展（SDG 11）和人力资本问题（例如技能开发和就业，SDG 8），在非经济领域包括环境和卫生保健（SDG 3、5、6、7、10 和 13）。[13]
4. **缺乏经济利益的项目。**“一带一路”项目并非都是可行的，尤其是在项目运营收益低、融资成本高或实施质量低下的情况下。因此，许多“一带一路”项目可能面临破产。一项分析指出：“许多‘一带一路’项目仅凭项目本身无法获得足够的投资回报。”[14]另一篇文章描述了在“一带一路”支持下耗资 10 亿美元建造斯里兰卡汉班托塔港口的案例，称这是一次失败的投资，该港口也被称为“价值 10 亿美元的中国白象”。[15]需要指出的是，这与通常所说的“公共物品”或“公共产品”问题（public goods problem）有所不同。传统意义上来讲，公路和铁路等基础设施并不算很好的投资，因为投资者无法通过通行费和运费来收回成本。但通过促进房建和沿线制造业发展，利用运输基础设施可以支持区域发展。我们在后文会探讨这个问题。
5. **债务陷阱贷款。**“一带一路”倡议向合作伙伴国提供的各种项目融资总额如此之大，以至于将合作伙伴国的债务提高到难以承受的水平（即“债务陷阱”）。此后，合作伙伴国必须由债权人（中国）援助，并接受中国对其对内和对外政策的控制。[16]
6. **对合规性的重视不足。**“一带一路”资助并延续了腐败行为，并且忽略了有关项目治理和其他公共利益法规的标准。[17]

---

[10] LSE IDEAS and CIMB ASEAN Research Institute, 2018.

[11] Jonathan E. Hillman, “China Must Play Fair over BRI Contracts,” *Nikkei Asian Review*, February 6, 2018a.

[12] Lauren A. Johnston, “The Belt and Road Initiative: What Is in It for China?” *Asia & the Pacific Policy Studies*, Vol. 6, No. 1, January 2019.

[13] D. Banik, “Can China’s Belt and Road Initiative Help Achieve the SDGs?” Oslo SDG Initiative blog, August 9, 2018

[14] Marshall W. Meyer and Minyuan Zhao, “China’s Belt and Road Initiative: Why the Price Is Too High,” Knowledge@Wharton, April 30, 2019.See also Jonathan E. Hillman, “China’s Belt and Road Is Full of Holes,” Center for Strategic and International Studies, September 4, 2018c.

[15] Iain Marlow, “China’s $1 Billion White Elephant,” *Bloomberg*, April 17, 2018.

[16] Dylan Gerstel, “It’s a (Debt) Trap! Managing China-IMF Cooperation Across the Belt and Road,” *New Perspectives in Foreign Policy*, No. 16, October 2018.

[17] 我们在这里指的是一般公共利益法规，例如有关产品安全、功能标准和公平定价的法规。

一位分析人士认为，“在许多情况下，‘一带一路’倡议接受国的领导人也将这些项目视为维持其自身腐败并使之合法化的机会。”该分析进一步断言，鉴于有关基础设施的法规可能比较繁琐，“中国可能更愿意与腐败政权合作。”[18]

非商业性动机“一带一路”倡议的资金决策取决于合作伙伴国满足中国国际关系利益的意愿。[19] 因此，“一带一路”倡议是中国影响合作伙伴国的一种方式。[20]

8. **颠覆既定用途。**控制“一带一路”倡议下关键基础设施项目的中国公司违反东道国的意愿，将基础设施改为服务于中国政府的军事用途。例如，美国副总统迈克·彭斯（Mike Pence）声称中国已在斯里兰卡汉班托塔建立了商业港口，并将供中国海军使用，这是违背斯里兰卡政府的意愿的。但斯里兰卡政府否认了这一指控。[21]

本文提到的某些批评是大多数国家的对外援助倡议所共同面对的，并且很可能适用于中国及其“一带一路”倡议。例如，每个捐助国的对外援助都将软实力目标嵌入其中。很少援助（如果有的话）是纯粹以为需求为导向的。[22]在某些情况下，非商业目标是明确的。例如，有时将“一带一路”倡议与美国的“马歇尔计划”进行比较，其中包括明确的软实力目标，例如促进“个人自由”和“真正独立”（见附录B）。最近，美国总统特朗普说：“展望未来，我们只会向尊重我们以及可以坦率地讲是我们朋友的人提供对外援助。”[23]

同样，日本的海外发展机构日本国际协力机构（Japan International Cooperation Agency）也提倡“善治、民主和尊重基本人权”。[24]财政部对发展机构的业绩进行的审查指出，其发展活动“通过日本的持续援助，为建立和维持与发展中国家的良好关系做出了贡献。”[25]

因此，关于中国具有非商业动机的批评几乎适用于所有提供对外援助的国家。这种方法在伦理层面受到了广泛的质疑，但没有特别的理由将中国单独列出进行批判。

关于为了完成“一带一路”项目将大部分合同授予中国企业的批评也可能是正确的，但这在大多数对外援助计划中也很常见。现实情况是，捐助者越来越多地利用对外援助来发展自己的经济。为了确保这一点，大多数援助都通过捐助国的供应商与受援国挂钩来完成受援项目。例如，美国历来的做法是，约 75％的援助与美国供应商挂钩。[26]马歇尔计划亦然：大部分资金用于从美国进口食品、燃料和制成品（请参阅附录B）。尽管这种方法的道德性值得怀疑，但没有特别的理由单独列出中国进行探讨。

当前证据无法解决的批评之一是，在未来，基础设施可能违背东道国意愿，被中国政府用于军事用途。这是中国的外交政策目标可能与东道国法律、愿望或利益背道而驰的一个例子。尽管有关于斯里兰卡港口的指控，但双方政府均予以否认。到目前为止，没有证据表明“一带一路”项目中有这类非法的用途转换，但这一可能性是存在的。

其他一些批评，例如中国利用“一带一路”倡议为借款人制造债务陷阱，是有关对外援助风险的新论点。传统上，对外援助的放贷人担心其资金被不当使用，制定了防止滥用的条款，例如审计要求和分阶段贷款方式。换句话说，放贷人更担心自己陷入债务，而不是困住借款人。放贷人有充分的理由担心借款国无法偿还债务。这种情况可能会引发主权

---

[18] W. Doig, “The Belt and Road Initiative Is a Corruption Bonanza,” *Foreign Policy*, January 15, 2019. See also Andrew Chatzky and James McBride, “China’s Massive Belt and Road Initiative,” Council on Foreign Relations, January 28, 2020.

[19] Pearl Risberg, “The Give-and-Take of the BRI in Africa,” *New Perspectives in Foreign Policy*, No. 17, April 8, 2019.

[20] Reid Standish, “China’s Central Asia Plans Are Unnerving Moscow,” *Foreign Policy*, December 23, 2019.

[21] Sri Lanka Rejects U.S. Claims, Says No Chinese Military Base at Port,” *Economic Times*, October 11, 2018.

[22] C. Apodaca, “Foreign Aid as Foreign Policy Tool,” Oxford Research Encyclopedias, 2017.

[23] Michael Igoe, “In Trump’s US Aid Review, Can Development Principles Prevail?” *Devex*, September 26, 2018.

[24] Japan International Cooperation Agency, “Japan International Cooperation Agency,” presentation slides, September 2019.

[25] Japan International Cooperation Agency, “Japan International Cooperation Agency (Incorporated Administrative Agency) (Finance and Investment Account),” undated.

[26] Apodaca, 2017.

破产，在大多数情况下，这会给放贷人造成巨大的财务损失，并最终导致借款国声誉不佳。[27]“债务陷阱”论支持者用与常理相反的逻辑来探讨“一带一路”倡议，说明“一带一路”倡议具有其他贷款不同的特征。

为了解决与“一带一路”倡议有关的种种争议，本报告组织架构如下：首先我们提出，“一带一路”倡议确实包含新元素，使之区别于传统的对外援助和投资倡议，因此需要一个量身打造的评估框架（第二章）。然后，我们讨论评估框架的应有组成部分，并认为评估框架应侧重于衡量外部性（第三章）。接下来，我们提供在文献中找到的有关外部性的初步证据（第四章）。最后，我们描述了评估框架的意义，并为正在尝试如何评估和利用“一带一路”倡议的合作伙伴国的政策制定者提供建议（第五章）。

[27]见J. Roos, *Why Not Default? The Political Economy of Sovereign Debt*, Princeton, N.J.: Princeton University Press, 2019.

第二章

“一带一路”倡议的本质特征

在本章中，我们将讨论“一带一路”倡议不同于传统开发性金融倡议的四个特征：

1. 国家级规模；
2. 一种以硬性基础设施为基础、但结合其他相关非基础设施计划的投资组合模式；
3. 致力于实现全球互联互通；
4. 国有银行和企业在“一带一路”项目融资和实施中的作用。

首先，“一带一路”项目的实施规模将大大增加合作伙伴国的硬性基础设施储备。例如，如果一个新项目仅将一个国家的发电能力提高了 5%，则不可能在国家层面产生重大影响，例如对国家平均价格和电力供应的影响。通过以市场价格评估项目的投入和产出，可以轻松衡量项目的价值。那么，当“一带一路”倡议使合作伙伴国将其全国能源总量提高一倍时，这又意味着什么？这可能对电力价格和供应产生重大的国家层面的影响。此外，温室气体排放量可能增加，并且可能对国家要素价格（劳动力和资本价格）产生重大影响。[1]

如此巨大的变化可能会大大改变投入和产出的国家价值，这就是“一带一路”倡议可能产生的外部性。其中一些外部性可能是“一带一路”的明确目标，例如提高技能水平。但诸如温室气体排放日益增加等其他影响则并非倡议的初衷。如果确实发生了这种影响，那么使用当前价格进行评估项目的通常做法则可能无效。这是公共物品（public goods）文献中一个常见的问题，它表明对“一带一路”的评估必须包括对其外部性的评估。

其次，“一带一路”倡议是在许多国家中作为一个项目组或项目组合来实施的，而实施的重点是基础设施。尽管投资组合方法并不少见，但在基础设施薄弱的贫穷国家中，该方法尚未被大规模尝试。当一个国家的能源总量和运输网络都增加一倍时会产生哪些交叉影响？[2]投资组合方法是否会对东道国承担的风险产生重大的全国性影响？

[1] 例如，如果能源供应可以利用运输网络，那么工业化可能比其他情况更注重出口。

[2] 例如，如果能源供应可以利用运输网络，那么工业化可能比其他情况更注重出口。

第三，“一带一路”倡议的基础设施项目促进了合作伙伴国的国内和全球连通性，首先是本地连通，之后是连通中国，连通世界。连通性可以改变一个国家。例如，连接合作伙伴国的液化气等原材料与中国用户的管道项目，可能由于节省了资源运输成本而将生产国从贸易逆差国转变为贸易顺差国；当高铁系统将合作伙伴国与中国更紧密联系起来后，本地供应链可能会更加全球化。因此，“一带一路”倡议专注于基础设施项目，可能对贸易概况和供应链产生重大的国家和地区层面影响。

需要注意的是，并非所有这些影响都一定是有益的。“一带一路”项目的规模以及对连通性的关注也可能会产生不利影响。例如，管道项目可能就必须为该项目保留的最少量的天然气承担合同义务。如果该项目仅占国家天然气储备的5%，那么它对国家其他用途的天然气供应量的影响可能很小。但是，如果这个项目影响了50%的全国天然气储量，该怎么办？这样一来，对国家能源安全的外部影响就可能显著不利。

全球连通性的另一个负面外部性，可能是对中国作为合作伙伴国输出市场的依赖程度的上升。学习殖民历史的学生都熟悉这种情况。在殖民时期，殖民国经常强迫殖民地停止生产制成品，并将其原材料出口给殖民者，（例如，当时英国迫使殖民地印度停止生产纺织品和服装，并向英国出口原棉，就遵循这一逻辑。）然后殖民地被迫从殖民统治者那里购买成品。[1]“一带一路”是否旨在帮助中国建立这种依赖关系？

“一带一路”倡议的第四个显著特征是，它主要由国有企业资助和实施。[2]这不同于对外援助项目的更常见方法，在对外援助项目中，主权贷方直接或通过担保提供资金，而项目则由私营企业实施。在“一带一路”倡议中，融资部分同样由国家提供，但项目的实施通常由国有企业（通常是独资企业）承担。

这一特征的意义在于，与其他国家援助的项目相比，“一带一路”倡议下的外国援助可能与中国的外交政策更加紧密地联系在一起。例如，除了创造贸易依存关系外，“一带一路”项目还可能通过迫使合作伙伴国接受苛刻的还款条件来创造对中国的融资依存关系。

[1] S. I. Habib, “Colonial Exploitation and Capital Formation in England in the Early Stages of the Industrial Revolution,” *Proceedings of the Indian History Congress*, Vol. 36, 1975.

[2]这一见解来自Ching Kwan Lee，*The Spector of Global China: Politics, Labor and Foreign Investment inAfrica*, Chicago, Ill.: University of Chicago Press, 2017.

国家级规模

如前所述，“一带一路”倡议总体上已经是世界上最大的开发性金融倡议。在最初的六年中，已投资超过800亿美元，并且这一数字在未来几年中将显著增长。[3]因此，中国已经成为包括非洲和中亚在内的多个发展中国家和地区的最大投资国。[4]

表 2.1 中是不同地区正在进行的项目数量。

在几个合作伙伴国家中，个别“一带一路”项目已是这些国家历史上最大的投资，总投资也是其历史上最大的项目组合。例如，中巴经济走廊（CPEC）是巴基斯坦的“一带一路”倡议项目，它正在开发港口、运输路线、发电站和其他基础设施，承诺的投资额为 620 亿美元。[5]超过一半的投资（337.9 亿美元）被用于发电。[6]这将使巴基斯坦的总电力容量从 2017 年CPEC成立时的 28 吉瓦(GW)增长到 2020 年的 38.4 GW，所有项目完成时增长为 45 GW；总计增加了 60％。[7]截至 2018 年，第一阶段已步入正轨，全国电力容量增加至 31 GW，这主要归功于CPEC。

“一带一路”项目具有国家外部性的另一个例子是内罗毕-蒙巴萨标准轨距铁路，耗资 32 亿美元建造。这既是肯尼亚自 1963 年独立以来最昂贵的基础设施项目，也是过去 100 年来在肯尼亚修建的第一条铁路。[8]

表 2.1
截至 2019 年 12 月的项目数量（按地区）

地区	非洲	中亚	中东	亚太	欧洲	北美	拉美
项目数量	23	62	62	274	22	6	2

资料来源：Hong Kong Trade Development Council, “Search Investment Projects,” web tool, undated.

[3] Jonathan E. Hillman, “How Big Is China’s Belt and Road?” Center for Strategic and International Studies, April 3, 2018b.

[4] Payce Madden, “Figure of the Week: Foreign Direct Investment in Africa,” Brookings Institution, October 9, 2019; and Standish, 2019.

[5] H. Azhar and A. Syed, *Impact of China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) on the Energy Sector of Pakistan*, Islamabad: Pakistan-China Institute, October 2017.

[6] 鉴于巴基斯坦长期以来一直经历着不断增长的峰值电力赤字（目前估计为4.5吉瓦），因此这是一项必要的干预措施。在2017年到2020年这为期三年的第一阶段里，CPEC项目将增加10.4吉瓦。Subsequent projects will add 6.6 GW (Faisal Mehmood Mirza, Nishat Fatima, and Kafait Ullah, “Impact of China-Pakistan Economic Corridor on Pakistan’s Future Energy Consumption and Energy Saving Potential: Evidence from Sectoral Time Series Analysis,” *Energy Strategy Review*, Vol. 25, August 2019).

[7] Maha Rehman, “Pakistan’s Electricity Generation Has Increased over Time.So Why Do We Still Not Have Uninterrupted Supply?” *Dawn*, June 10, 2019.大部分电力容量的增加是在采用相对清洁的煤炭（烟煤）和清洁碳技术的燃煤电厂实现的。See Misbah Saba Malik, “Feature: CPEC Power Plant Provides Clean Electricity, Green Environment to Pakistan,” Xinhua, August 11, 2019.

[8] Nancy Kacungira, “Will Kenya Get Value for Money from Its New Railway?” BBC, June 8, 2017; and Railway Technology, “Kenya Inaugurates Nairobi-Mombasa Standard Gauge Railway,” June 1, 2017.

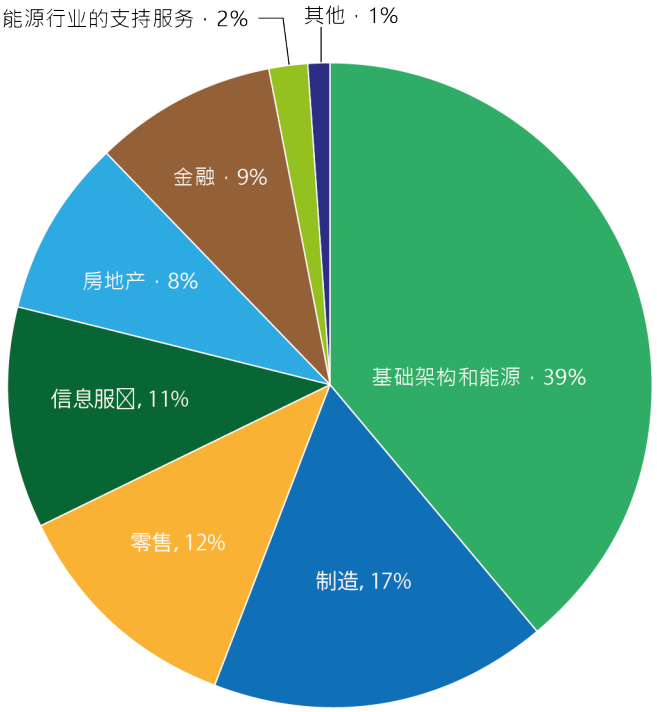
投资组合方法

“一带一路”倡议的发展似乎遵循分阶段的全面发展方式，从基础设施开始，然后通过开发贸易区、零售和其他补充服务来利用基础设施。

如图2.1所示，尽管基础设施和能源项目是2017年最大的投资领域（占39%），但总投资包括制造业、零售业、信息服务业、房地产业和其他领域。[9]这种多样性并非总是如此。在“一带一路”倡议的头四年（2013-2016年）中，基础设施和能源投资占总投资的70%。

对基础设施的关注是“一带一路”的一项新内容。随着时间的推移，大多数捐助国已减少了对基础设施贷款的关注，并转向为人力资本发展筹集资金。例如，2017年，美国对外援助预算中有7.06亿美元分配给基础设施。占预算中划拨给经济、社会服务和治理援助的187亿美元的3.8%。[10]

图 2.1
2017 年 BRI 投资情况（按行业）



资料来源：Zhou等人，2018年

[9]Yvonne Zhou, Alex Xie, Feng Lu, and Kevin Zhang, *The Belt and Road Initiative: An Inclusive and Symbiotic Approach to Shared Global Prosperity*, Boston, Mass.: Boston Consulting Group and China Development Research Foundation, March 2018.

[10]M. L. Lawson and E. M. Morgenstern, *Foreign Aid: An Introduction to U.S. Programs and Policy*, Washington, D.C.: Congressional Research Service, R40213, April 16, 2019.对于为什么发展融资已经从基础设施融资转移到其他方面，人们知之甚少。它可能反映出捐助者在人力资本开发或商业决策上的更高优先级，因为发达国家在服务方面比在制成品方面更具竞争力。

在基础设施中，运输和能源是“一带一路”项目的两个最大组成部分。表2.2列出了以运输为重点的“一带一路”项目。

全球连通

近年来，“一带一路”从几乎完全专注于基础设施，向典型的开发项目组合转变。这一转变似乎意在利用“一带一路”已形成的连通性基础设施。例如，中巴经济走廊最初开发了道路、铁路、港口和电力。随着连通性基础设施投入运营，项目的类型已扩展到包括通信、工业区、供水和医疗保健。[1113] 新项目位于连通性基础设施沿线区域内。[1214] 例如，图2.2中的地图显示了在CPEC下开发的光纤网络。它与巴基斯坦在同一计划中开发的铁路网的北段重叠。

表 2.2
截至 2019 年 3 月的 BRI 道路、轨道和港口项目数量

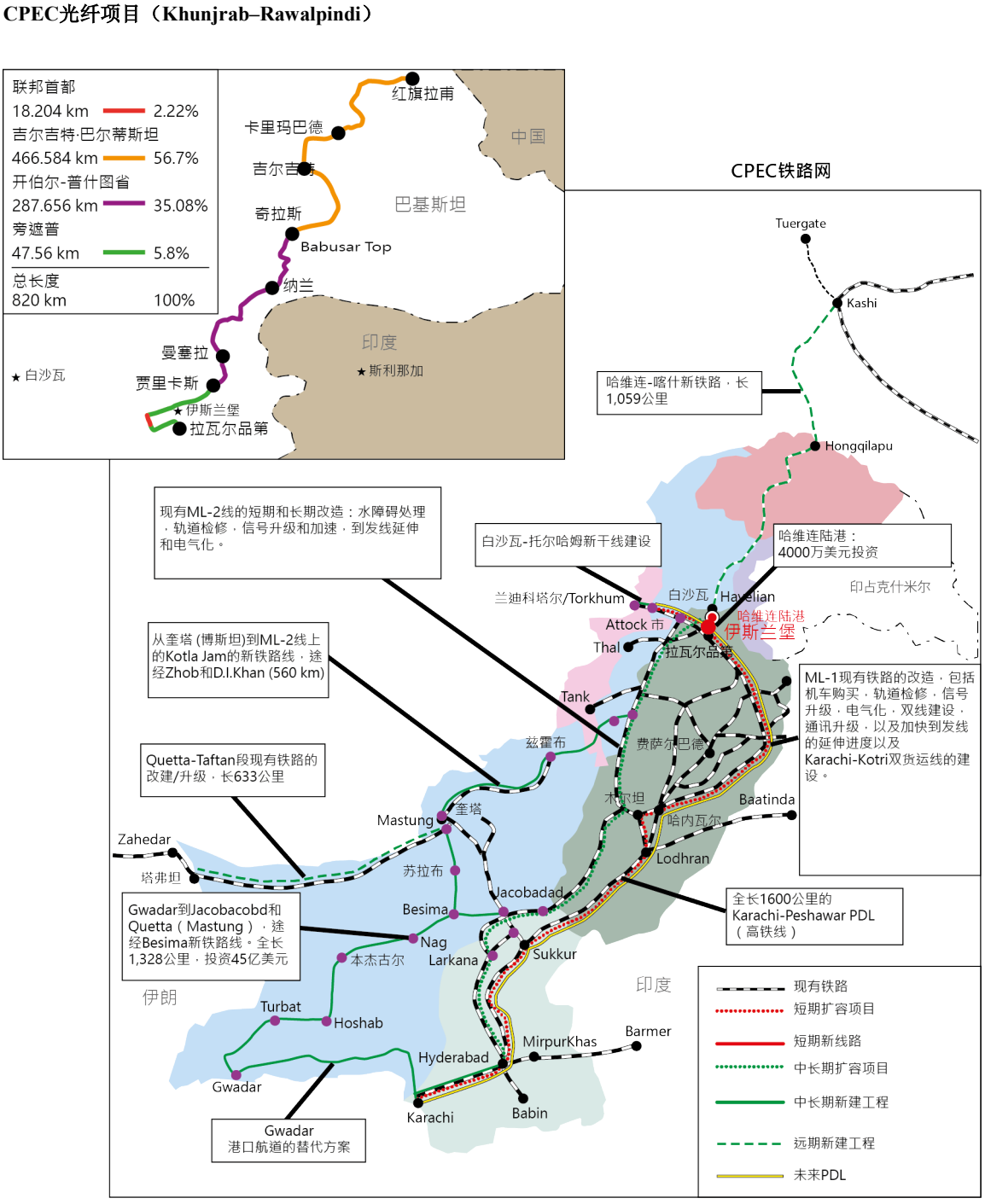
	走廊/海上通道（项目）	运营	在建	计划/提议
BRI 经济走廊	中蒙俄（27）	16	3	8
	欧亚大陆桥（14）	13	0	1
	中国-中亚-西亚(18)	11	4	3
	中国-巴基斯坦	5	3	9
	孟加拉国-中国-缅甸（7）	0	2	5
	中国-印度支那半岛（13）	0	6	7
非洲大陆发展	非洲发展（3）	1	1	1
BRI 海上通道	中国-印度洋-非洲地中海地区（22）	8	8	6
	中国–大洋洲–南太平洋（1）	1	0	0
	冰上丝绸之路（3）	0	0	3

资料来源： Tristan Reed and Alexandr Trubetskoy,“Assessing the Value of Market Access from Belt and Road Projects,” World Bank, Policy Research Working Paper 8815, April 2019.

[11] “一带一路”倡议资金也通过中国的南南基金用于人道主义援助。参见China International Development Cooperation Agency, “South-South Cooperation Assistance Fund,” webpage, undated。

[12] China-Pakistan Economic Corridor, homepage, undated-a.

图 2.2
重叠的中巴经济走廊基础设施网络



资料来源： China-Pakistan Economic Corridor, “China Pakistan Economic Corridor Maps,” webpage, undated-b.

同样，位于公路和铁路网西南端的瓜达尔港（Gwadar Port）是几个地区发展项目的所在地，包括自由贸易区、国际机场、供水系统和医院。[13]

需要指出的是，改善连通性的“一带一路”项目始终涵盖改善与中国的连通性的内容，这并不意味着连通性仅与中国有关。连通性基础设施是一个开放的系统，可供所有用户使用。但是，它本来的目的就是方便与中国连通。例如，瓜达尔港将为来自任何国家的客户提供服务，而后端的铁路和公路网络不仅将其连接到巴基斯坦的主要制造中心（如旁遮普邦），同时也将其连接到中国西部。

同样，从中国的角度来看，正在缅甸作为“一带一路”项目开发的皎漂深海港是连接中国云南省和印度洋的陆海走廊的重要组成部分（见图 2.3）。皎漂是通往中国云南省昆明市的石油和天然气管道起点，也是中缅铁路的终点站。皎漂深海港项目以及其他正在建设的运输路线，使得从中东、南亚和东南亚向中国运输货物节省多达 5,000 公里路程。

国家在项目融资和实施中的作用

“一带一路”倡议的投资主要来自中国的国有银行。其中，两家银行的作用突出：中国进出口银行和中国国家开发银行。前者是政策性银行，即借钱支持政府政策而非商业利益的银行。后者曾经也是一家政策性银行，2008年成为商业银行。这些银行之间提供了全面的一揽子贷款和其他金融工具，包括优惠和非优惠的短期和长期财务与风险管理工具。它们被认为是经验丰富的贷方。一项研究表明，这两家银行提供的开发性融资超过世界银行、亚洲开发银行和美洲开发银行的总和。[14]例如，截至2018年底，中国国家开发银行的未收回“一带一路”放款总额为1,059亿美元，为600多个“一带一路”项目累计提供了超过1,900亿美元的资金。[15]

尽管我们注意到国有中资银行所扮演的角色，但这究竟是一种政策选择，还是私有银行出于风险考量远离“一带一路”项目情况下的不得已之举，仍是一个悬而未决的问题。中国已发布官方表态，欢迎外国机构作为金融机构和项目执行机构参与“一带一路”。许多非中资银行确实参与了“一带一路”项目。这些银行包括为合作伙伴国的经济利益提供资金的合作伙伴国家机构、多边贷方和著名的国际银行（例如德意志银行和渣打银行）。但是，到目前为止，国际银行一直采用的是低风险的方法。它们“倾向于专门提供补充性金融服务，例如关于项目结构的建议，货币和利率对冲，贸易融资服务以及协助客户在国际资本市场发行债券”，而不是直接放贷。[16]

[13] China-Pakistan Economic Corridor, “CPEC Gwadar Projects,” webpage, undated-c

[14] Eleanor Wragg, “Analysis: From Belt and Road to Stars and Stripes,” *Global Trade Review*, December 17, 2018.

[15] China Development Bank, *Annual Report 2017*, Beijing, 2017.

[16] Thomas Hale, “Western Banks Gather to Catch the Chinese Investment Crumbs,” *Financial Times*, September 25, 2018.

图 2.3
通过缅甸皎漂深海港与中国连通

资料来源： “The Belt and Road Express,” *The Economist,* May 4, 2017; and Yun Sun, “China’s Latest Megaproject Courts Controversy in Myanmar,” *Nikkei Asian Review,* November 16, 2017.

“一带一路”项目除了主要由中国的国有银行提供资金外，并且主要是由诸如中国石油天然气集团公司和中国港口工程公司等国有企业实施。一项研究显示，截至2018年10月，中国国有企业承包的“一带一路”项目数量约占一半，按项目价值计超过70％。[17]

同样，这可能是一种政策选择，也可能是由于私有公司（无论是否为中国公司）不愿参与“一带一路”而迫使中国做出的选择。无论动机何在，国有企业的参与都引发了一个问题，即“一带一路”的决策制定是否会与更加市场化、私人公司化的机制大相径庭。就企业性质而言，如果国有企业在获取资源方面没有特权，并且必须在全球化市场中与其他国内和全球对手一道竞争，那么这些企业的所有权可能不会影响其运作方式。就重大外部性而言，国有企业的作用甚至可能是积极的，因为这些企业很可能会对外部性做出反应，而私营企业则不会。例如，正如我们稍后在赞比亚的铜矿开采公司案例中所示，中国国企在培训劳动力上的支出比外国私企竞争对手要多。

政策性银行贷款与商业实施相结合又引发了另一个问题：即使实施项目的国有企业希望完全按照商业原则开展工作，也可能无法如愿，因为其资金来源并非完全商业化的实体。

[17] Denghua Zhang and Jianwen Yin, “China’s Belt and Road Initiative: From the Inside Looking Out,” *The Interpreter*, July 2, 2019.

第三章

评估“一带一路”倡议及其外部性

在本章中，我们将讨论如何评估“一带一路”倡议，并说明其影响和外部性与传统的开发性融资方式有何不同。可以说，“一带一路”倡议的四个区别于传统的“援助暨投资”项目的特征（在第二章中讨论）是造成这种外部性的原因。为了对其进行探讨，我们讨论了前文列出的每种批评如何溯源于“一带一路”倡议的四个关键特征中的一个或多个，以及如何衡量和评估该倡议的外部性。

合作伙伴国对中国的经济依赖。一些对“一带一路”倡议的批评者认为，通过“一带一路”倡议与中国建立贸易联系，合作伙伴国可能会增加对中国的贸易依存度。“一带一路”基础文件和中国加入世界贸易组织时都指出，中国的官方立场是致力于自由贸易。

就其本身而言，与中国的贸易比重上升并不能证明存在依赖性。尽管如此，仍然可能导致依赖，也许是因为中国有可能选择不履行其对自由贸易的承诺。例如，中国国有企业可以强迫合作伙伴国在贸易中接受不实用合同，以换取建立连通性基础设施的回报。当然，国家有权拒绝有附加条件的项目。如果发生依赖关系，会导致贸易条件比合作伙伴国家与其他国家/地区进行的贸易有所下降，或者使用特权，通过合同要求合作伙伴国家将其大部分产品输送到中国或从中国购买其大量产品。

这些结果可以通过观察贸易伙伴关系（例如，贸易商品的相对价格）和合作伙伴国与中国的贸易额相对于“一带一路”投资组合实施后与其他国家的贸易额的变化趋势来加以衡量。[1]

为中国带来的区域和全球商业利益。如前所述，“一带一路”倡议的批评者指出中国可以从“一带一路”倡议中获得多大的利益。好处可能包括人民币国际化、项目流向中国的银行和企业以及以中国为中心的区域基础设施网络得以发展。

“一带一路”的规模庞大，其对发展区域连通性项目网络的关注可能会造成这些影响。尽管几乎所有外资投资项目都意在构建项目网络，并且没有特别的理由单独讨论中国，但衡量为中国带来的区域和全球商业利益可能是有用的。衡量这些利益的指标可能包括该地区以人民币计价的贸易份额、中国在该地区的投资份额以及中国在区域贸易网络的中心位置。[2]

[1] 就其本身而言，与中国贸易量的上升趋势不一定表明存在依赖性。为了显示对经济的依赖，价格还必须按非市场价格计算。

[2] 中心性是社交网络文献中的一个概念，可以通过多种方式进行衡量。参见, Linton C. Freeman, “A Set of Measures of Centrality Based on Betweenness,” *Sociometry*, Vol. 40, No. 1, 1977.

对可持续发展目标关注不足。“一带一路”倡议的规模及其建立基础设施的综合方法可能导致对可持续发展目标的忽视。通过将可持续发展纳入“一带一路”关于人力资本发展的基础文件和与联合国合作专项合作，中国官方正致力于可持续发展。

但是，中国有可能无法履行其承诺。普遍问题在于，某些可持续发展目标与其他可持续发展目标存在冲突，因此很难同时得到满足。即使中国及其合作伙伴国致力于实现可持续发展目标，但真正的问题在于，在可持续发展的某些领域是否优于其他领域。通过全国统计数据衡量“一带一路”项目区域可持续发展目标是否达成，以此判断倡议履行了对可持续发展的承诺。

项目缺乏经济收益。如果领导者选择运营收益低、融资成本高或实施质量低下的“一带一路”项目，那么这些项目可能并不可行。选择此类项目的原因可能是由于中国国有银行或国有企业的作用，腐败也可能会起到一定的作用。借款人轻易获得了本来可能无法获得的资金，并作为回报，接受中国政府在没有竞争性招标的情况下，以优惠的价格向其青睐的中国银行和企业发放项目。这可能会让原本无法实施的项目得以实施。

为了评估“一带一路”倡议是否实施了缺乏经济收益的项目，可以将“一带一路”倡议的项目成本和实施质量与最佳做法（good practices）进行比较，并可衡量融资条件以及对银行和企业的独资配置。

债务陷阱贷款。批评人士指出，在“一带一路”倡议的各个项目下提供给合作伙伴国的资金总额如此之大，以至于使该合作伙伴国的债务上升到无法承受的水平。中国试图通过建立一个以世界银行贷款方式为模型的债务可持续性框架来解决这一担忧。

如果确实存在“一带一路”借款人债务陷阱，则其成因将是中国国有银行愿意提供不可持续的贷款水平。为了评估债务陷阱贷款，可以衡量“一带一路”贷款相对于合作伙伴国的增长率的成本、伙伴国家满足主权担保的能力以及在发生违约时中国对关键战略资产的收购。

对合规性的重视不足。批评者认为，“一带一路”倡议资助和维持腐败，并忽略了有关项目治理的标准。为了解决这个问题，中国为“一带一路”项目制定了政策协调框架。

造成这种违规的原因是，国有企业会助长腐败，而无视合规的最佳做法。为了评估这在多大程度上有问题，可由多边贷方（例如世界银行）评估监管系统中最佳做法的实施情况，并对监管质量进行监控。

非商业性动机。如前所述，“一带一路”倡议可能是使合作伙伴国受到中国影响的一种方式。这种影响很难衡量。但是，由于这是所有对外援助的共同动机，并且没有特别理由将中国单独列出，因此我们不作进一步考虑。

颠覆既定用途。如前所述，一些批评者认为，“一带一路”项目可能违反东道国的意愿而转用于军事用途。迄今为止，还无法证明有这种滥用。因此，我们不再对此进行进一步考虑。

在表3.1中，我们这一讨论进行了总结。第一列列出了与每种批评相关的外部性，第二列列出了可能的因果关系。第三列列出了中国为解决这些担忧而作出的承诺。第四列列出了可用于评估外部性是否存在的结果指标。

表 3.1

“一带一路”关注的外部性、原因和结果

关注的外部性（按批评）	起因	中国的承诺	结果指标
合作**伙伴国对中国的经济依赖：** • 中国有特权获得合作伙伴国的资源和进入其市场 • 中国在塑造合作伙伴国经济事务中的特权角色	中国国有银行和执行公司订立有利于中国的合同	贸易畅通[a]	• 与中国的贸易条件相对于全球贸易条件
对中国的区域和全球利益： • 人民币国际化 • 项目流向中国的银行和企业 • 以中国为中心的区域基础设施网络的发展	“一带一路”的大规模和区域连通性项目	没有具体承诺	• 该地区以人民币计价的贸易份额 • 中国在该地区投资的份额 • 中国在区域贸易网络中的中心性
对可持续发展目标关注不足： 人力资本的发展： • 技能开发 • 本地就业 • 本地创业 • 工资标准 其他可持续发展目标： • 保护环境和促进社会服务（例如卫生保健）	“一带一路”的大规模和投资组合方法	• 在青年就业、创业培训、职业技能开发、社会保障管理以及公共行政和管理方面的合作[a] • 对可持续发展目标的承诺[b]	• 有关技能、工作和创业的国家统计 • 国内生产总值（GDP）的构成 - 基于技能的产品和服务的份额是否正在增加 • 使用中国劳工 • 有关环境、社会服务和其他可持续发展目标的国家统计
项目缺乏经济性： • 不可行的项目（由于经营收益低、融资成本高或实施质量低下）	中国国有银行和企业不通过竞标就获得项目	没有具体承诺	• 成本和质量基准 • 财务条款 • 实行竞标
债务陷阱贷款 • 提供给合作伙伴国的资金将其债务提高到不可持续的水平	中国国有银行贷款达到不可持续的水平	合作伙伴国的债务可持续性框架[c]	• “一带一路”贷款成本相对于GDP的比率 • 该国履行主权担保的能力 • 中国收购关键资产
对合规性的重视不足 • 项目设计和实施中的腐败和不合规治理标准	中国国有实施公司助长腐败行为，无视合规最佳做法	政策沟通，包括对项目实施的联合政策支持[a]	• 多边机构的监管评估[d]

[a] 这些承诺在“一带一路”倡议五大支柱中有所描述（请参阅附录A）。

[b] 中国与联合国开发计划署就使“一带一路”与可持续发展目标保持一致的谅解备忘录描述了这些承诺。参见China Development Bank and United Nations Development Programme, 2019, p. 8; and United Nations Development Programme, “UNDP and China to Cooperate on the Belt and Road Initiative,” September 19, 2016.

[c] 这些承诺体现在BRI参与国的《债务可持续性框架》和《为一带一路发展供资指导原则》中。参见International Monetary Fund, “Joint World Bank-IMF Debt Sustainability Framework for Low-Income Countries,” fact sheet, March 19, 2019.

[d] See World Bank, “Regulatory Policy and Management,” brief, June 18, 2015.

第四章

“一带一路”的影响及外部性的经验证据

关于“一带一路”倡议的影响和外部性的证据已开始累积，但倡议和项目的影响和外部性评估仍任重道远。在本章中，我们将讨论与该倡议的影响相关的可用证据（根据外部性；参见表3.1）、前面列出的批评是否正当以及未来评估“一带一路”倡议所需的政策准备。

中国有特权获得合作伙伴国的资源和进入其市场

在出版于2017年的著作中，李静君（Ching Kwan Lee)研究了国有资本在影响管理决策中的作用[1]。[1] 她考察了中国对赞比亚铜矿开采和建设行业的投资，这是中国投资力度最大的两个领域。她的研究表明，国有资本与私有资本相比，可以导致不同的决策，但这取决于中国在该行业的战略利益。赞比亚拥有世界上最大的铜储量，在该国进行铜矿开采对中国而言具有战略意义，因为中国要获得稳定的铜供给，用于工业生产。而建设行业并非中国在赞比亚的战略利益所在。李静君发现，在建筑行业中，中国的国有和私有企业也完全考虑商业利益，与全球大多数私营企业并无二致。

与建筑行业相对，在铜矿开采行业中，中国企业与西方和印度私营企业竞争采矿租约。中国为确保长期铜供应方面的战略利益，导致其国有企业的行为与全球私营企业不同。例如，大多数全球私营企业会迅速按价格调整产量，并且“倾向于裁员，因为这是（他们）对市场动荡的第一反应”。[2]相比之下，中国的企业将劳动关系稳定性作为实现稳定产出预期目标的条件。对产出稳定性的关注导致其与全球私营公司的一些差异：

- 中国企业的劳动力市场决策旨在产生稳定的、虽然工资相对较低的劳动力。相对于竞争对手，中国的企业在培训劳动力方面投入的资金更多。
- 与全球私营企业相比，中国企业具有纪律严明和稳定的管理干部机制，尽管工资相对较低。
- 与全球私营企业相比，确保长期使用铜矿使中国公司在国有企业和工会方面享有更大的优惠和可谈判性。正如李静君所说，这与某些媒体报道中的中国表现为新殖民大国并利用武力或特许垄断的“强制手段”截然不同。[3]

[1] Lee, 2017.
[2] Lee, 2017, p. 29.
[3] Lee, 2017, p. 28.

通过这些方式，中国公司被视为更加融入当地经济。中国有色非洲矿业（NFCA）是赞比亚最大的中国矿业公司，在当地被公认为“赞比亚铜行业最稳定、最负责任的生产商和雇主之一”。[1]

使用中国劳工

在2015年的分析中，Barry Sautman和Hairong Yan探讨了有关中国企业在非洲项目中不雇用当地劳工的指控，而作者发现这一指控是错误的。他们关于劳动力本地化的综合数据库显示，大体上来说，“在40多个非洲国家/地区的400家中国企业和项目中，五分之四以上的员工是当地人。”[2]

李静君在2017年对赞比亚采矿和建筑业中的中国劳工使用情况进行的调查显示，中国劳工在全体员工中所占的比例很小（不到15%），而在监督和执行层则较为集中。这反映了赞比亚其他大型企业（例如嘉能可）的做法。[3]斯泰伦博什大学中国研究中心的研究人员在对四个非洲国家进行了大量中国投资的研究中发现，当地工人的比例为85%至90%。[4]

债务陷阱贷款

在2019年的一项研究中，Roland Rajah、Alexandre Dayant和Jonathan Pryke考察了太平洋沿线“一带一路”项目的财务结构。作者得出的结论是：“迄今为止，证据表明中国尚未在太平洋地区进行蓄意的债务陷阱外交。”他们指出，“随着该地区名义GDP的增长通常远高于所收取的2%的利息，即使增长缓慢的太平洋经济体也有可能摆脱中国的债务。”[5]

Deborah Brautigam还研究了债务陷阱的问题。她在研究中使用了有关中国对非洲贷款的数据库（涵盖1000多条贷款信息），得出的结论是，没有任何例证表明“中国人故意使另一个国家陷入债务缠身，利用该债务在非洲获取某种不公平或战略优势，包括资产没收。”[6]

---

[1] Lee, 2017, p. 31.

[2] Barry Sautman and Hairong Yan, “Localizing Chinese Enterprises in Africa: From Myths to Policies,” HKUST Institute for Emerging Market Studies, Thought Leadership Brief No. 5, February 2015, p. 1.

[3] Lee, 2017, p. 62.

[4] L. Corkin and C. Burke, *China’s Interest and Activity in Africa’s Construction and Infrastructure Sectors*, Stellenbosch, South Africa: Centre for Chinese Studies, Stellenbosch University, November 2006.该研究中所涵盖的四个国家有安哥拉、塞拉利昂、坦桑尼亚和赞比亚。

[5] Roland Rajah, Alexandre Dayant, and Jonathan Pryke, *Ocean of Debt? Belt and Road and Dept Diplomacy in the Pacific*, Lowy Institute, October 21, 2019, pp. 4, 12, 14.

[6] Deborah Brautigam, “A Critical Look at Chinese ‘Debt-Trap Diplomacy’: The Rise of a Meme,” *Area Development and Policy*, December 2019, p. 6.

在2019年的第三项研究中，John Hurley、Scott Morris和Gailyn Portelance分析了“一带一路”下23个债务水平相对较高（即债务与GDP比率超过50％至60％）的国家的贷款惯例。作者发现，尽管“有些国家相对较小且相对较贫穷，但面临的主权债务违约风险显著增加”，但“一带一路”倡议“不太可能在该计划的重点地区引起系统性债务问题。”[7]

项目缺乏经济性

2018年对中国在拉丁美洲和加勒比海地区的基础设施项目研究表明，项目的融资、选择和实施均符合商业最佳惯例。研究的参数包括(1)采用公开竞标和基于市场的制度分配工作，以及(2)相对于合同的绩效。[8]

Brautigam的研究探讨了斯里兰卡的汉班托塔港口案例。[9]该港口由中国政府的进出口银行于2010年资助。斯里兰卡政府无力偿还该港口的债务，这显然是由于其地理位置恶劣（如前所述，该港口被描述为昂贵而无用的“白象”），尽管也有管理不善的原因。然后，斯里兰卡政府为该港口的长期租赁（租期为99年）组织了招标程序。中国国有企业招商局港口控股有限公司与斯里兰卡港口管理局（斯里兰卡国有企业）共同在2017年中标。本次租赁，双方支付了11.2亿美元。

尽管汉班托塔港被广泛引用为债务陷阱外交的一个例子，但该港口的再融资并不是一个债转股的案例。原始债务仍然是斯里兰卡政府的主权义务，并且没有将港口99年租约出售给中标人的收益用于偿还债务。该港口仅可用于民用目的，但条件是斯里兰卡可以酌情决定将其港口用于其自身的军事行动。

中国似乎已经为港口支付了两次款，一次是债务，一次是股权。首先，其贷款部门中国进出口银行（China Export-Import Bank）提供了贷款和信贷，以建设该港口，估计费用为10亿美元。该债务仍未偿还且已到期。中国随后以11.2亿美元的价格购买了99年的港口经营权。可以说，如果说汉班托塔港确实是一头昂贵而无用的“白象”，那它就远非借款人陷入债务陷阱的例证，而是放贷人陷入的债务暨权益陷阱的证明。

---

[7] John Hurley, Scott Morris, and Gailyn Portelance, “Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective,” *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, Vol. 3, No. 1, 2019, pp. 143－144.

[8] Enrique Dussel Peters, Ariel C. Armony, and Shoujun Cui, eds., *Building Development for a New Era: China’s Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean*, Pittsburgh, Pa.: Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, 2018.

[9] Brautigan, 2019.

高成本融资

李静君在2017年的研究中调查了中国对赞比亚的优惠贷款条款。[10]她发现平均优惠贷款的利率为2%，比世界银行收取的1.7%高30个基点。这种差异的部分原因可能是中国为高风险项目提供了资金，但要确定是否存在这种情况，还需要做更多的研究工作。

Rajah、Dayant和Pryke在2019年对中国向太平洋岛屿地区国家贷款的研究表明

> 中国在太平洋的绝大部分官方贷款（97%）都是来自其进出口银行的优惠贷款。...[典型条款是] 2%的利率，5~7年的宽限期和15~20年的贷款期限。...中国的双边贷款条件也比市场上的条件要有利得多。在太平洋国家中，只有斐济和巴布亚新几内亚获得的基于市场的融资才是有意义的。目前，斐济的长期政府国内借贷成本约为6%，巴布亚新几内亚为11%。[11]

低运营回报

李静君在2017年的报告中从人类学角度讨论了赞比亚建筑业项目成本的民族志证据。她的证据表明，相比于国际基准，中国的道路建设成本往往偏高。她认为，可能的原因在于将中国项目分配给企业的非竞争性招标过程，而诸如世界银行贷款的其他优惠贷款来源，则需要竞争性招标。她还探讨了是否存在运营效率低下的问题。在采矿业中，中国企业的成本往往低于竞争对手，其运营方式侧重于比竞争对手更具可持续性的开采方法。[12]

对这些外部性的分析表明，对“一带一路”倡议的担忧和批评一方面有据可循，另一方面有夸大成分。在下一章中，我们将重点讨论这些问题，为决策者提供建议。

[10] Lee, 2017, p.48.
[11] Rajah, Dayant, and Pryke, 2019, p. 14.
[12] Lee, 2017, pp. 51, 66.

第五章

对政策制定者的启示和建议

“一带一路”倡议已成为中国外交政策的基石，尤其是政府对这一倡议的巨额财政承诺就是证明。此外，“一带一路”倡议的实施已于2017年写入中国宪法。[1] “一带一路”从一开始就旨在成为一项宏伟的跨洲基础设施倡议，但是将其纳入宪法也许反映了它在合作伙伴国受欢迎的程度。尽管有些国家对此持怀疑态度，拒绝参加“一带一路”倡议，但已有70多个国家签署了协议，这表明在全世界范围内对“一带一路”倡议采取欢迎态度。

因此，其他捐助国（例如美国）需要考虑到越来越多的发展中国家（和一些发达国家）将成为“一带一路”倡议的合作伙伴国，并应针对外国发展援助的现有和潜在接受者调整其政策。捐助国将面对且必须使用中国设计和实施建设的基础设施，这可能会给某些捐助国带来安全困扰。

“一带一路”对基础设施的持续重视，似乎是为了提供中国及合作伙伴国之间稳定的政治关系。[2]从本质上讲，基础设施为投资者提供了长期的实体存在，不受合作伙伴国的政治周期和治理结构变化左右。[3]因此，“一带一路”有助于在未来提升中国声誉，帮助确保中国与伙伴国之间的稳定关系，随着时间的推移，其影响力会不断提高。这可能有助于解释为什么“一带一路”倡议以及一般性经济治国之道（economic statecraft）已成为中国外交政策的关键组成部分。

此外，我们认为，中国最有可能希望通过“一带一路”倡议实现的外交政策目标包括：增加在伙伴国内的中国软实力、人民币国际化、拓展中国劳动力和资本的新市场（主要是后者）、获取稀缺的自然资源以及建立以中国为中心的区域基础设施网络。

[1] 对中国宪法进行了修改，包括“遵循通过讨论与合作实现共同增长的原则，并奉行“一带一路”倡议”。参见“将‘一带一路’纳入中国共产党宪法”，新华社，2017年10月24日。

[2] 随着时间的推移，BRI对基础设施的关注已发生了一些变化，纳入了更全面和平衡的开发方法。这可能反映了对合作伙伴国利益的回应，但是中国已经能够将基础设施中的新元素纳入其中。

[3] 近年来，越来越多的证据表明这是有效的。斯里兰卡、巴基斯坦和马来西亚是“一带一路”倡议启动后发生政权更替的国家的最新例子。每种情况下，各国政府最初对那里的“一带一路”倡议表示保留，后来又接受该倡议应继续，但要做些修改。据我们所知，没有哪个国家的政府撤销了对“一带一路”倡议的最初接受。

这些目标不一定与合作伙伴国的利益相抵触，而利益一致性的实现不能仅靠一方促成。接受“一带一路”援助的国家需要通过适当的政策确保“一带一路”符合其要求。我们的分析表明，有必要进一步探究“一带一路”倡议的某些方面，例如可持续发展目标是否处置得当，“一带一路”倡议项目的成本是否过高，国有资本和实体参与项目实施是否导致决策缺乏经济性。

另一方面，一些担忧和批评似乎被夸大了，迄今为止的证据表明，这些不应成为合作伙伴国决策者关注的重点。目前缺乏依据的担忧包括，“一带一路”倡议是否通过短期内过多放贷来为借款人设立债务陷阱，以及“一带一路”倡议项目是否主要由中国劳工提供资源。以上两种批评都没有证据支持。此外，从理性主义角度，这两个担忧都不符合中国人的行事准则。关于建立债务陷阱，即使借款人愿意接受陷阱，我们也认为这种借贷会与贷方合理的长期行为相抵触。

在使用本地劳工时，理性的投资者会到海外去获得由劳动力成本、资本成本或两者的差异产生的比较优势。[4]作为发展中国家投资者，中国的比较优势在于资本成本，而其劣势在于劳动力成本。因此，中国以有竞争力的价格出口劳动力和资本相对来说是无利可图的。正如我们所看到的那样，有证据支持这一结论，经济分析表明，这种批评从未被证实。

如果“一带一路”倡议获得成功，中国可能通过改变合作伙伴国的经济前景来实现其转变与全世界关系的目标。但是，获得“一带一路”倡议援助的国家也需要通过适当的政策来确保自身目标得以实现。这就要求提出正确的问题，并寻找真正的症结和切实的机遇。本章中的分析应有助于决策者更好地理解参与“一带一路”倡议的风险和回报。

[4] 位置是第三个因素。例如，合作伙伴国/地区的位置可能会节省进入当地市场或获取稀缺自然资源的成本。但是，这不会影响资本与劳动力成本的比较优势。

附录A

“一带一路”倡议的五大支柱

中国为参与“一带一路”倡议的国家和组织确定了五大支柱或合作领域。这几大支柱包括：

1: **政策沟通**，包括建立多层次的政府间宏观政策交流与沟通机制；协调经济发展战略和政策；制定区域合作计划和举措；为实施实际合作和大型项目提供联合政策支持。

2: **设施联通**，包括改善“一带一路”沿线国家之间**基础设施**建设计划和技术标准体系之间的连通性；形成**区域基础设施网络**；充分考虑**气候变化**的影响，促进**绿色低碳基础设施**建设。

3: **贸易畅通**，包括改善**投资和贸易**便利化，消除投资和贸易壁垒以及确保执行《**世界贸易组织贸易便利化协定**》；在**农业、常规能源和可再生能源、信息技术、生物技术、新材料和其他新兴产业**等领域扩大相互投资。

4: **资金融通**，包括在亚洲建立货币稳定系统，投融资系统和信贷信息系统；建立亚洲基础设施投资银行和金砖国家新开发银行（已在运营）；加强金融监管合作与协调；改善应对跨境风险和危机的机制；鼓励商业股权投资基金和民间基金参与“一带一路”重点项目建设。

5: **民心相通**，包括促进文化和学术交流、人员交流、媒体合作、青年和妇女交流以及志愿者服务；扩大旅游业；共享流行病信息并交流预防和治疗技术；通过建立联合实验室、国际技术转让中心来加强**科学技术**合作；在青年就业、创业培训、职业技能开发、社会保障管理、公共行政和管理等领域开展合作。[1]

[1] Pingfan Hong, *Strengthening National Policy Capacity for Jointly Building the Belt and Road Towards the Sustainable Development Goals*, prepared for the Belt and Road Forum for International Cooperation, Beijing, May 14 – 15, 2017, p. 6.参见“一带一路”论坛International Cooperation, “Full Text: Vision and Actions on Jointly Building Belt and Road,” webpage, March 2015.

APPENDIX B 附录B

马歇尔计划的目标

马歇尔计划（Marshall Plan)于1948年由美国国会通过，称为《经济合作法案》，也被称为《对外援助法案》。该法案的政策目标可在第102（a）节中找到，如下所示：

> 调查结果和政策声明
>
> 章节102(a).大会认识到美国与欧洲国家之间的紧密经济与其他关系，并认识到战后的分裂并没有被国家边界所遏制，因此大会认为欧洲的现有局势危及持久和平的建立、美国的总体福利和国家利益以及联合国目标的实现。在欧洲国家中恢复或维持个人自由、自由制度和真正独立的原则，主要取决于建立良好的经济条件、稳定的国际经济关系以及欧洲国家实现独立于非常规外部援助的健康经济发展。要实现这些目标，就需要一项欧洲经济复苏计划，向所有在这一计划中进行合作的国家开放，这要基于强大的生产努力、扩大对外贸易、建立和维持内部金融稳定以及发展经济合作，包括建立和维持公平汇率并逐步消除贸易壁垒的所有可能步骤。考虑到美国通过建立一个没有内部贸易壁垒的大型国内市场而享有的优势，并认为欧洲国家也可以享有类似的优势，因此被宣布为美国人民的政策，鼓励这些国家通过一个联合组织，按照1947年9月22日在巴黎签署的欧洲经济合作委员会的报告中所述，进行持续的共同努力，这将在欧洲迅速实现对持久和平与繁荣至关重要的经济合作。进一步宣布，美国人民的政策是，通过向在自助和相互合作基础上参加联合复兴计划的欧洲国家提供援助，维持和加强欧洲的个人自由、自由机构和真正独立的原则：前提是，此处考虑的任何参与国提供的援助均不得严重损害美国的经济稳定性。进一步宣布，美国的政策是，美国提供的援助的连续性在任何时候都应取决于参加该方案的国家之间合作的连续性。[1]

[1] U.S. Congress, Economic Cooperation Act of 1948, Washington, D.C., April 3, 1948.

冷战时期，美国外交政策的目标在利用马歇尔计划促进“个人自由”、“自由制度”、“真正独立”方面是显而易见的。令人并不意外的是，苏联不允许东欧国家参加。

Michael J. Hogan于 1987 年对《马歇尔计划》进行的评估表明，该法案的另一个隐性外交政策目标就是促进美国的农业和制造业产品。几乎所有资金都用于从美国进口商品。最初，这笔资金用于进口粮食和燃料，后来才用于重建（该计划的最初目标）。到 1951 年，在分配给该计划的 130 亿美元中，有 34 亿美元用于原材料和半制成品的进口。32 亿美元用于食品、饲料和肥料；19 亿美元用于机器、车辆和设备；以及 16 亿美元用于燃料。[2]换句话说，在非基础设施项目（原材料、半成品、食品、饲料、肥料和燃料）上的支出占总支出的大部分（61％）。随后的几年，也有一些资金被用于重建欧洲武装部队。[3]因此，马歇尔计划经常被描述为重建欧洲基础设施的计划似乎很奇怪。[4]例如，一项论述将计划的目标描述为“重建战争期间严重受损的城市、工业和基础设施，并消除欧洲邻国之间的贸易壁垒。”[5]

Simon Shen和Wilson Chan在 2018 年对马歇尔计划和“一带一路”倡议的比较中认为，两者有几个外交政策目标是相似的。[6] 经济上的相似之处在于促进当地经济发展，为捐助者的出口提供市场以及使捐助者的货币国际化。二者共同的国际关系和安全目标是通过瞄准重要但又容易受到捐助者和竞争对手影响的国家来避免对手的影响。

---

[2] Michael J. Hogan, *The Marshall Plan: America, Britain and the Reconstruction of Western Europe, 1947－1952*, Cambridge, United Kingdom: Cambridge University Press, 1987, p. 415.

[3] Gerard Va n Bilzen, *The Development of Aid*, Newcastle upon Tyne, United Kingdom: Cambridge Scholars Publishing, 2015, p. 119.

[4] 《马歇尔计划》的作者George Marshall提出的目标更为笼统：解决战后欧洲的“饥饿、贫穷、绝望和混乱”（George C. Marshall, “The ‘Marshall Plan’ Speech at Harvard University, 5 June 1947,” Organisation for Economic Co-operation and Development, June 5, 1947）。

[5] History.com, “Marshall Plan,” August 21, 2018.

[6] Simon Shen and Wilson Chan, “A Comparative Study of the Belt and Road Initiative and the Marshall Plan,” *Palgrave Communications*, Vol. 4, Article 32, 2018.

参考文献

Apodaca, C., "Foreign Aid as Foreign Policy Tool," Oxford Research Encyclopedias, 2017.As of January 20, 2020: https://oxfordre.com/politics/view/10.1093/acrefore/9780190228637.001.0001/acrefore-9780190228637-e-332

Ascensao, F., L. Fahrig, A. P. Clevenger, R. T. Corlett, J. A. G. Jaeger, W. F. Laurance, and H. M. Pereira, "Environmental Challenges for the Belt and Road Initiative," *Nature Sustainability*, Vol. 1, No. 5, 2018, pp. 206–209.

Asian Development Bank, "Closing the Financing Gap in Asian Infrastructure," webpage, undated.As of January 20, 2020:
https://www.adb.org/publications/closing-financing-gap-asian-infrastructure

Azhar, H., and A. Syed, *Impact of China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) on the Energy Sector of Pakistan*, Islamabad: Pakistan-China Institute, October 2017.As of January 20, 2020:
http://www.pakistan-china.com/wb-pci-pci/demo/wp-content/uploads/2019/10/monlogue3.pdf

Banik, D., "Can China's Belt and Road Initiative Help Achieve the SDGs?"Oslo SDG Initiative blog, August 9, 2018.As of January 20, 2020: https://www.sum.uio.no/english/sdg/blog/dan-banik/belt-and-road-initiative.html

"The Belt and Road Express," *The Economist*, May 4, 2017.As of April 29, 2020:
https://www.economist.com/china/2017/05/04/
china-faces-resistance-to-a-cherished-theme-of-its-foreign-policy

Belt and Road Forum for International Cooperation, "Full Text: Vision and Actions on Jointly Building Belt and Road," webpage, March 2015.As of January 22, 2020:
http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45.html

"'Belt and Road' Incorporated into CPC Constitution," Xinhua, October 24, 2017.As of March 24, 2020:
http://www.xinhuanet.com/english/2017-10/24/c_136702025.htm

Brautigam, Deborah, "A Critical Look at Chinese 'Debt-Trap Diplomacy': The Rise of a Meme," *Area Development and Policy*, December 2019.

"The BRI Progress, Contributions and Prospects," *China Daily*, April 23, 2019.As of January 22, 2020:
http://www.chinadaily.com.cn/a/201904/23/WS5cbe5761a3104842260b7a41.html

Chatzky, Andrew, and James McBride, "China's Massive Belt and Road Initiative," Council on Foreign Relations, January 28, 2020.As of January 28, 2020:
https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative

Chen, J., R. Bergquist, X. N. Zhou, J. B. Xue, and M. B. Qian, "Combating Infectious Disease Epidemics Through China's Belt and Road Initiative," *PloS Neglected Tropical Diseases*, Vol. 13, No. 4., 2019.

China Academy of Belt and Road Initiative, "Development of Chinese Provinces' Incorporation into Belt and Road Initiative," August 2019.As of January 20, 2020: http://obor.bisu.edu.cn/art/2019/8/30/art_16668_228967.html

China Development Bank, *Annual Report 2017*, Beijing, 2017.

China Development Bank and United Nations Development Programme, *Harmonizing Investment and Financing Standards Towards Sustainable Development Along the Belt and Road: Economic Development Along the Belt and Road*, 2019.As of January 20, 2020: https://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/Harmonizing%20Investment%20and%20Financing%20Standards%202019.pdf

China International Development Cooperation Agency, “South-South Cooperation Assistance Fund,” webpage, undated.As of January 20, 2020: http://en.cidca.gov.cn/southsouthcooperationfund.html

China-Pakistan Economic Corridor, homepage, undated-a. As of January 20, 2020: http://cpec.gov.pk/

———, “China Pakistan Economic Corridor Maps,” webpage, undated-b. As of March 24, 2020: http://cpec.gov.pk/maps

———, “CPEC Gwadar Projects,” webpage, undated-c. As of January 20, 2020: http://cpec.gov.pk/gwader

Corkin, L., and C. Burke, *China’s Interest and Activity in Africa’s Construction and Infrastructure Sectors*, Stellenbosch, South Africa: Centre for Chinese Studies, Stellenbosch University, November 2006.

Doig, W., “The Belt and Road Initiative Is a Corruption Bonanza,” *Foreign Policy*, January 15, 2019.As of January 20, 2020: https://foreignpolicy.com/2019/01/15/the-belt-and-road-initiative-is-a-corruption-bonanza/

Dong, L., X. H. Yang, and H. T. Li, “The Belt and Road Initiative and the 2030 Agenda for Sustainable Development: Seeking Linkages for Global Environmental Governance,” *Chinese Journal of Population Resources and Environment*, Vol. 16, No. 3, 2018, pp. 203–210.

Frankopan, Peter, *The New Silk Road: The Present and Future of the World*, London: Bloomsbury Publishing, 2018.

Freeman, Linton C., “A Set of Measures of Centrality Based on Betweenness,” *Sociometry*, Vol. 40, No. 1, 1977, pp. 35–41.

Gerstel, Dylan, “It’s a (Debt) Trap! Managing China-IMF Cooperation Across the Belt and Road,” *New Perspectives in Foreign Policy*, No. 16, October 2018.As of January 20, 2020: https://www.csis.org/npfp/its-debt-trap-managing-china-imf-cooperation-across-belt-and-road

Griffiths, Richard, *Revitalizing the Silk Road: China’s Belt and Road Initiative*, Leiden: HIPE Publications, 2017.

Habib, S. I., “Colonial Exploitation and Capital Formation in England in the Early Stages of the Industrial Revolution,” *Proceedings of the Indian History Congress*, Vol. 36, 1975, pp. xxi–xxvii.

Hale, Thomas, “Western Banks Gather to Catch the Chinese Investment Crumbs,” *Financial Times*, September 25, 2018.As of January 20, 2020: https://www.ft.com/content/d076f548-805b-11e8-af48-190d103e32a4

Hillman, Jonathan E., “China Must Play Fair over BRI Contracts,” *Nikkei Asian Review*, February 6, 2018a.As of January 20, 2020: https://asia.nikkei.com/Politics/China-must-play-fair-over-BRI-contracts

———, “How Big Is China’s Belt and Road?”Center for Strategic and International Studies, April 3, 2018b.As of January 20, 2020: https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road

———, “China’s Belt and Road Is Full of Holes,” Center for Strategic and International Studies, September 4, 2018c.As of January 20, 2020: https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-full-holes

History.com, “Marshall Plan,” August 21, 2018.As of March 24, 2020: https://www.history.com/topics/world-war-ii/marshall-plan-1

Hogan, Michael J., *The Marshall Plan: America, Britain and the Reconstruction of Western Europe, 1947–1952* , Cambridge, United Kingdom: Cambridge University Press, 1987.

Hong Kong Trade Development Council, "Search Investment Projects," web tool, undated.As of March 24, 2020: https://beltandroad.hktdc.com/en/project-database

Hong, Pingfan, *Strengthening National Policy Capacity for Jointly Building the Belt and Road Towards the Sustainable Development Goals*, prepared for the Belt and Road Forum for International Cooperation, Beijing, May 14–15, 2017.As of March 24, 2020:
https://www.un.org/en/unpdf/assets/pdf/PDF-SDG-2016-02%20cdas_beltandroadb.pdf

"How Will the Belt and Road Initiative Advance China's Interests?"China Power, October 18, 2019.As of January 20, 2020:
https://chinapower.csis.org/china-belt-and-road-initiative/

Hurley, John, Scott Morris, and Gailyn Portelance, "Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective," *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, Vol. 3, No. 1, 2019, pp. 139–175.

Igoe, Michael, "In Trump's US Aid Review, Can Development Principles Prevail?"*Devex*，2018年9月26日As of March 24, 2020:
https://www.devex.com/news/in-trump-s-us-aid-review-can-development-principles-prevail-93530

International Monetary Fund, "Joint World Bank-IMF Debt Sustainability Framework for Low-Income Countries," fact sheet, March 19, 2019.As of January 20, 2020:
https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/16/39/
Debt-Sustainability-Framework-for-Low-Income-Countries

Japan International Cooperation Agency, "Japan International Cooperation Agency (Incorporated Administrative Agency) (Finance and Investment Account)," undated.As of March 24, 2020:
https://www.mof.go.jp/english/filp/filp_report/zaito2016e-exv/11.pdf

———, "Japan International Cooperation Agency," presentation slides, September 2019.As of March 24, 2020:
https://www.jica.go.jp/english/ir/financial/c8h0vm0000az4vl9-att/investorpresentation.pdf

Johnston, Lauren A., "The Belt and Road Initiative: What Is in It for China?"*Asia & the Pacific Policy Studies*, Vol. 6, No. 1, January 2019, pp. 40–58.

Kacungira, Nancy, "Will Kenya Get Value for Money from Its New Railway?"BBC, June 8, 2017.As of January 20, 2020:
https://www.bbc.com/news/world-africa-40171095

Kembayev, Z., "The Emerging Eurasian Common Energy Market: What Is Its Potential Impact on China's Belt and Road Initiative?"*Journal of World Investment & Trade*, Vol. 20, No. 2–3, 2019, pp. 401–424.

Kilman, Daniel, Doshi Rush, Kristine Lee, and Zack Cooper, *Grading China's Belt and Road*, Washington, D.C.: Center for a New American Security, April 2019.

Lawson, M. L., and E. M. Morgenstern, *Foreign Aid: An Introduction to U.S. Programs and Policy*, Washington, D.C.: Congressional Research Service, R40213, April 16, 2019.As of January 20, 2020:
https://fas.org/sgp/crs/row/R40213.pdf

Lee, Ching Kwan, *The Spector of Global China: Politics, Labor and Foreign Investment in Africa*, Chicago, Ill.: University of Chicago Press, 2017.

Li, H. X., Y. X. Huang, and S. C. Tian, "Risk Probability Predictions for Coal Enterprise Infrastructure Projects in Countries Along the Belt and Road Initiative," *International Journal of Industrial Ergonomics*, Vol. 69, January 2019, pp. 110–117.

Li, J., F. J. Xui, Z. J. Sun, and J. F. Wang, "Regional Differences and Spatial Patterns of Health Status of the Member States in the 'Belt and Road' Initiative," *PLoS One*, Vol. 14, No. 1, 2019.

Li, Y., and M. Taube, "The Implications of the 'Belt and Road Initiative' on Globalization and Inclusive Growth for the Eurasian Continent," *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, Vol. 16, No. 3, 2018, pp. 233–240.

LSE IDEAS and CIMB ASEAN Research Institute, *China's Belt and Road Initiative (BRI) and Southeast Asia*, Kuala Lumpur, October 2018.As of January 20, 2020: http://www.lse.ac.uk/ideas/Assets/Documents/reports/LSE-IDEAS-China-SEA-BRI.pdf

Lu, Hui, Charlene Rohr, Marco Hafner, and Anna Knack, *China Belt and Road Initiative: Measuring the Impact of Improving Transportation Connectivity on Trade in the Region*, Santa Monica, Calif.: RAND Corporation, RR-2625-RC, 2018.As of May 4, 2020: https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2625.html

Macaes, Bruno, *Belt and Road: A Chinese World Order*, London: Hurst & Company, 2019.

Madden, Payce, "Figure of the Week: Foreign Direct Investment in Africa," Brookings Institution, October 9, 2019. As of January 22, 2020: https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2019/10/09/figure-of-the-week-foreign-direct-investment-in-africa/

Malik, Misbah Saba, "Feature: CPEC Power Plant Provides Clean Electricity, Green Environment to Pakistan," Xinhua, August 11, 2019. As of March 24, 2020: http://www.xinhuanet.com/english/2019-08/11/c_138300906.htm

Marlow, Iain, "China's $1 Billion White Elephant," *Bloomberg*, April 17, 2018. As of January 22, 2020: https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-04-17/china-s-1-billion-white-elephant-the-port-ships-don-t-use

Marshall, George C., "The 'Marshall Plan' Speech at Harvard University, 5 June 1947," Organisation for Economic Co-operation and Development, June 5, 1947. As of March 24, 2020: https://www.oecd.org/general/themarshallplanspeechatharvarduniversity5june1947.htm

Meyer, Marshall W., and Minyuan Zhao, "China's Belt and Road Initiative: Why the Price Is Too High," Knowledge@Wharton, April 30, 2019. As of January 22, 2020: https://knowledge.wharton.upenn.edu/article/chinas-belt-and-road-initiative-why-the-price-is-too-high/

Mirza, Faisal Mehmood, Nishat Fatima, and Kafait Ullah, "Impact of China-Pakistan Economic Corridor on Pakistan's Future Energy Consumption and Energy Saving Potential: Evidence from Sectoral Time Series Analysis," *Energy Strategy Review*, Vol. 25, August 2019, pp. 34–46.

National Development and Reform Commission, "Roles and Responsibilities of the Regional Development Department, National Development and Reform Commission," webpage, undated. As of January 22, 2020: https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/kfs/

Peters, Enrique Dussel, Ariel C. Armony, and Shoujun Cui, eds., *Building Development for a New Era: China's Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean*, Pittsburgh, Pa.: Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, 2018.

Prydz, Espen Beer, and Divyanshi Wadhwa, "Classifying Countries by Income," World Bank, September 9, 2019. As of March 24, 2020: https://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators/stories/the-classification-of-countries-by-income.html

Railway Technology, "Kenya Inaugurates Nairobi-Mombasa Standard Gauge Railway," June 1, 2017. As of January 22, 2020: https://www.railway-technology.com/news/newskenya-inaugurates-mombasa-nairobi-standard-gauge-railway-5832160/

Rajah, Roland, Alexandre Dayant, and Jonathan Pryke, *Ocean of Debt? Belt and Road and Debt Diplomacy in the Pacific*, Lowy Institute, October 21, 2019. As of January 20, 2020: https://www.lowyinstitute.org/publications/ocean-debt-belt-and-road-and-debt-diplomacy-pacific

Reed, Tristan, and Alexandr Trubetskoy, "Assessing the Value of Market Access from Belt and Road Projects," World Bank, Policy Research Working Paper 8815, April 2019. As of January 22, 2020: http://documents.worldbank.org/curated/en/333001554988427234/pdf/Assessing-the-Value-of-Market-Access-from-Belt-and-Road-Projects.pdf

Rehman, Maha, “Pakistan’s Electricity Generation Has Increased over Time. So Why Do We Still Not Have Uninterrupted Supply?” *Dawn*, June 10, 2019. As of January 22, 2020: https://www.dawn.com/news/1430728

Risberg, Pearl, “The Give-and-Take of the BRI in Africa,” *New Perspectives in Foreign Policy*, No. 17, April 8, 2019. As of January 22, 2020:
https://www.csis.org/give-and-take-bri-africa

Rolland, Nadege, *China’s Eurasian Century: Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*, Washington, D.C.: National Bureau of Asian Research, 2017.

Roos, J., *Why Not Default? The Political Economy of Sovereign Debt*, Princeton, N.J.: Princeton University Press, 2019.

Rupa, Michele, *BRI Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridor*, Washington, D.C.: World Bank, 2019.

Saud, S., S. S. Chen, Danish, and A. Haseeb, “Impact of Financial Development and Economic Growth on Environmental Quality: An Empirical Analysis from Belt and Road Initiative (BRI) Countries,” *Environmental Science and Pollution Research*, Vol. 26, No. 3, 2019, pp. 2253–2269.

Sautman, Barry, and Hairong Yan, “Localizing Chinese Enterprises in Africa: From Myths to Policies,” HKUST Institute for Emerging Market Studies, Thought Leadership Brief No. 5, February 2015. As of January 22, 2020:
https://iems.ust.hk/assets/publications/thought-leadership-briefs/2015/tlb05/hkust_iems_thought_leadership_brief_tlb05.pdf

Scobell, Andrew, Bonny Lin, Howard J. Shatz, Michael Johnson, Larry Hanauer, Michael S. Chase, Astrid Stuth Cevallos, Ivan W. Rasmussen, Arthur Chan, Aaron Strong, Eric Warner, and Logan Ma, *At the Dawn of Belt and Road: China in the Developing World*, Santa Monica, Calif.: RAND Corporation, RR-2273-A, 2018.As of March 24, 2020: https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2273.html

Shen, Simon, and Wilson Chan, “A Comparative Study of the Belt and Road Initiative and the Marshall Plan,” *Palgrave Communications*, Vol. 4, Article 32, 2018.

Smart, Christopher, “The World Is ‘Awash with Cash,’ So Why Aren’t We Investing in Infrastructure?” World Economic Forum, September 13, 2016.As of January 22, 2020:
https://www.weforum.org/agenda/2016/09/the-world-is-awash-with-cash-so-why-arent-we-investing-in-infrastructure

“Sri Lanka Rejects U.S. Claims, Says No Chinese Military Base at Port,” *Economic Times*, October 11, 2018. As of March 24, 2020:
https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/sri-lanka-rejects-us-claims-says-no-chinese-military-base-at-port/articleshow/66163389.cms?from=mdr

Standish, Reid, “China’s Central Asia Plans Are Unnerving Moscow,” *Foreign Policy*, December 23, 2019. As of January 22, 2020:
https://foreignpolicy.com/2019/12/23/china-russia-central-asia-competition/ ?utm_source=PostUp&utm_medium=email&utm_campaign=18854&utm_term=Editor

United Nations Development Programme, “UNDP and China to Cooperate on the Belt and Road Initiative,” September 19, 2016. As of January 22, 2020:
https://www.undp.org/content/undp/en/home/presscenter/pressreleases/2016/09/19/undp-and-china-to-cooperate-on-belt-and-road-initiative.html

U.S. Congress, Economic Cooperation Act of 1948, Washington, D.C., April 3, 1948. As of March 24, 2020:
https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/1948-04-03b.pdf

Van Bilzen, Gerard, *The Development of Aid*, Newcastle upon Tyne, United Kingdom: Cambridge Scholars Publishing, 2015. As of March 24, 2020:
https://www.cambridgescholars.com/download/sample/62308

Wong, Audrye, “China’s Economic Statecraft Under Xi Jinping,” Brookings Institution, January 22, 2019. As of January 22, 2020:
https://www.brookings.edu/articles/chinas-economic-statecraft-under-xi-jinping/

World Bank, “Regulatory Policy and Management,” brief, June 18, 2015. As of January 22, 2020:
https://www.worldbank.org/en/topic/governance/brief/
regulatory-policy-and-management-incubator-global-solutions-groups

World Bank and United Nations Conference on Trade and Development, “Environmental and Social Impact Assessments,” Responsible Agricultural Investment Knowledge into Action Note No. 14, 2018.

Wragg, Eleanor, “Analysis: From Belt and Road to Stars and Stripes,” *Global Trade Review*, December 17, 2018.

Xinsong, Wang, “One Belt, One Road’s Governance Deficit Problem: How China Can Ensure Transparency and Accountability,” *Foreign Affairs*, November 17, 2017. As of January 22, 2020:
https://www.foreignaffairs.com/articles/east-asia/2017-11-17/one-belt-one-roads-governance-deficit-problem

Yun Sun, “China’s Latest Megaproject Courts Controversy in Myanmar,” *Nikkei Asian Review*, November 16, 2017.

Zhang, Denghua, and Jianwen Yin, “China’s Belt and Road Initiative: From the Inside Looking Out,” *The Interpreter*, July 2, 2019. As of January 20, 2020:
https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/china-s-belt-and-road-initiative-inside-looking-out

Zhou, Yvonne, Alex Xie, Feng Lu, and Kevin Zhang, *The Belt and Road Initiative: An Inclusive and Symbiotic Approach to Shared Global Prosperity*, Boston, Mass.: Boston Consulting Group and China Development Research Foundation, March 2018. As of January 22, 2020: http://image-src.bcg.com/Images/
BCG-CDRF_The-Belt-and-Road-Initiative_Mar-2018_ENG_tcm9-192950.pdf