

# 后疫情时代应如何推进“一带一路”？

余虹

**在**冠状病毒疫情肆虐全球之际，中国推进“一带一路”的国际大环境已经发生显著改变，这一变化在疫情结束后将更加明显。在后疫情时代，中国在国际推进“一带一路”将会变得崎岖坎坷。

在国际地缘政治层面，中美两国之间的竞争愈演愈烈，两国日益陷入全方位对抗态势。美国对“一带一路”的防范与抵制会进一步强化。美国认定中国是战略竞争对手，中国正在利用经济实力推进其区域合作倡议，并开始在全球层面挑战美国的优势地位。

美国不希望中国借着“一带一路”，谋取更大的地缘政治经济优势。冠状病毒疫情已经对美国造成重创，导致美国经济暴跌，国内失业率飙升至二战结束以来的最高纪录。因冠病而死亡的美国人已经超过12万，高于越南战争、海湾战争和阿富汗反恐战争的死亡人数总和。疫情过后，美国的对外战略将谋求进一步“去中国化”，最大限度降低全球产业链/供应链对中国的依赖。

美国正在动员其强大的国家力量，试图说服国际社会尤其是其盟国抵制“一带一路”。即使相关国家有意愿与中国开展“一带一路”框架下的合作，也会因顾忌美国的态度，对与中国的合作有所保留。这势必影响在建的“一带一路”项目，也将危及新项目合约的签订。

全球冠病暴发和中国早期应对疫情不力，使得中国的国际形象变得更为负

**国际地缘政治环境改变、中国经济增长放缓与冠病对全球经济的冲击，都对**  
**中国推进“一带一路”造成新阻力与挑战。面对国际环境的变化和全球冠病**  
**疫情肆虐，收缩“一带一路”战线和调整其策略已是必然。**

面。疫情正在影响中国与部分沿线国家的关系，一些国家开始出现反华态势，例如菲律宾、印度、澳大利亚和捷克。这将对“一带一路”实施造成负面影响。

由于冠病疫情所带来的冲击，2020年世界经济进入衰退已成定局，发达经济体与新兴经济体将同步进入衰退。国际货币基金组织在2020年4月发布的《世界经济展望》中，预测2020年世界经济将因疫情急剧收缩3%，这是自上世纪30年代大萧条以来的第一次。该组织6月25日再次下调经济增长预测，估计全球经济今年将萎缩4.9%。

疫情导致不少沿线国家陷入经济和财政危机。尤其是吉尔吉斯斯坦、老挝、蒙古、马尔代夫、吉布提和巴基斯坦等低收入国家，国家债务压力大，政府总体债务与其国内生产总值比例都超过60%警戒线。

从中国自身情况看，过去10年中国经济增长已经显著放缓，2019年全年经济增长率仅为6.2%。疫情的冲击导致2020年第一季度经济更急剧收缩6.8%，是自1992年公布统计数据以来的最低纪录。因此中国金融机构必须将信贷资金投放优先转向内部，维系国内经济，并收缩对外贷款。

疫情暴发前返回国内庆祝农历新年

的大批中国工程技术和劳务人员，由于沿线国家实行的旅行与入境限制，而无法返回工程施工地。另外，疫情导致相关建设设备和建筑材料的产业链和供应链中断，不少“一带一路”在建项目，因无法获得相关建筑材料和工程机械设备补充，导致工程陷入停顿。

国际地缘政治环境改变、中国经济增长放缓与冠病对全球经济的冲击，都对

中国推进“一带一路”造成新阻力与挑战。面对国际环境的变化和全球冠病疫情肆虐，收缩“一带一路”战线和调整其策略已是必然。

“一带一路”处于中国国家主席习近平领导下中国的“大外交”核心位置，也是实现“中国梦”重要组成部分。习近平在2019年举办的第二届“一带一路”峰会上承诺，会加强与沿线国家沟通协商，推进该倡议朝着“开放、绿色、干净”方向发展，努力实现“一带一路”高质量发展。国际社会期待2.0版的一带一路。

中国须要适应后疫情时代，新的国际地缘政治经济大环境，适时调整该倡议实施的规模和对外合作方式，以下四点尤为重要。

首先，中国须要找回推动“一带一路”的初心，致力于帮助沿线国家发展基础设施，和改善区域之间互联互通条

件，从而扩大双边经贸规模和便利人员往来，实现互利共赢。世界银行在2019年发布的《“一带一路”经济学：交通走廊的机遇与风险》报告中指出：“一带一路”交通工程项目，能够使沿线国家贸易规模增加2.8%至9.7%。

第二，中国应该在更大程度上以透明、公平的方式，和在国际规则基础上推进“一带一路”。将“一带一路”多边化非常关键。这将有助于降低该倡议由中国单一主导的形象，增强沿线国家平等参与该倡议的信心。“多边化”也有助于分担基建项目的融资风险，以可持续的方式推进“一带一路”。

“一带一路”项目不仅须要吸引国内外私营企业参与投资，也须要吸引包括世界银行、欧洲复兴开发银行、亚洲开发银行和亚洲基础设施投资银行在内的国际多边金融机构共同参与。这样不仅有助于项目本身透明化，也有助于共同做大全球基建建设蛋糕，加快改善区域互联互通条件。

第三，中国须要改变“摊大饼”式的策略，收缩“一带一路”战线，确保重点项目的建设进度和质量，并以这些项目建成投入运营和取得成就，来赢得沿线国家的信任。巴基斯坦瓜达尔港、斯里兰卡科伦坡港、印度尼西亚雅万高铁和中老铁路项目是重要的在建项目，对于中国企业“走出去”和沿线国家经济发展都有重要意义，中国企业应该将相关工程建设和运营好，来赢得声誉。

希腊比雷埃夫斯港是中国与希腊两

国最大的合作项目，也是中国在欧洲推进“一带一路”最为成功的项目。自2016年中国企业获得港口的全面经营权以来，短短几年该港集装箱吞吐量翻了几番，一举成为地中海最为繁忙的港口之一。

比雷埃夫斯港项目增加了希腊的国家税收和当地就业机会，并成功带动临近地区发展。这赢得希腊政府、工商界、工人和媒体的好感与支持。希腊国内与国际社会从最初对该项目的质疑，到现在批评声音几乎销声匿迹。中国企业用经营实力和港口发展业绩，赢得希腊对于“一带一路”的支持；希腊成为中国在欧洲最值得信赖的伙伴。

第四，国际社会期待中国作为新兴的主要债权国，能够给予低收入国家在到期债务与利息偿还上，更多的宽限期和灵活性。由于出现国内经济与政府财政危机，一些国家面临到期偿债困难，出现债务违约的风险很高。

不少沿线国家所欠对外债务中，有很大比重是欠中国的，这其中有许多与“一带一路”项目有关。依据德国基尔世界经济研究所与美国全球发展中心分别发布的数据，其中吉布提、蒙古和吉尔吉斯斯坦所欠中国的债务，占它们国内生产总值的比例分别为69.7%、27.7%和22.5%。

作为积极落实20国集团暂缓最贫困国家债务偿还的倡议，6月初中国宣布，同意77个发展中国家和地区暂停偿还2020年底到期债务。尽管缺乏具体国家名称和暂缓的到期债务金额信息，这一姿态显然为中国赢得了国际社会的不少掌声。

作者是新加坡国立大学  
东亚研究所高级研究员