



Risk Identification and Response of "the Belt and Road Initiative" in Southeast Asia under COVID-19 Epidemic Situation

—— Based on the perspective of transportation infrastructure construction investment

Wenyang Zhou¹, *Jing Xin¹, Yusheng Yang¹

¹ Foreign Security College of People's Police University of China, Langfang, Hebei 065000

*Corresponding author. Email: 1281908560@qq.com

Foundation Project: Experimental Innovation Platform Project of People's Police University of China, No. 2019sycxpd008

ABSTRACT

In order to ensure the smooth development of Chinese enterprises' transportation infrastructure construction projects in Southeast Asia, the belt and road initiative, and alleviate the impact of epidemic situation on Southeast Asia projects, the data of transportation infrastructure construction projects affected by epidemic situation in Southeast Asia were collected, and the risks faced by them were identified. Finally, targeted risk prevention measures were put forward, including fully doing preliminary research, maintaining the balance of stakeholders and strengthening overseas information collection and response capabilities, so that Chinese enterprises could reduce the investment risks of transportation infrastructure.

Keywords: COVID-19 epidemic, The belt and road initiative, Southeast Asia, Risk identification, Traffic infrastructure

新冠疫情下“一带一路”东南亚地区风险识别与应对

——基于交通基础设施建设视角

周文洋¹, *辛晶¹, 杨玉胜¹

¹ 中国人民警察大学 涉外安保学院, 河北 廊坊 065000

* 通讯作者. 电子邮箱: 1281908560@qq.com

摘要:

为保障中国企业在“一带一路”东南亚地区交通基础设施建设项目的顺利开展,缓解疫情对东南亚项目的冲击,采集东南亚地区的受疫情影响的交通基础设施建设项目资料,对其所面临的风险进行识别,最后提出包括充分做好前期调研、维护好利益相关方平衡和强化海外信息搜集及响应能力的针对性的风险防范措施,以便中国企业降低交通基础设施投资风险。

关键词: 新冠疫情, 一带一路, 东南亚, 风险识别, 交通基础设施

1. 引言

东南亚地区是“一带一路”的重要建设区域,东南亚国家(如老挝、越南、缅甸等)不仅是“一路”沿线的主要国家,还是我国周边外交的首要 and 优先方向,汇聚了众多国际重大项目^[1]。在2022年“一带一路”国家基础设施发展指数前10的国家中,有六位为东南亚地区的国家,其中,印度尼西亚、菲律宾、马来西亚、越南和泰国表现尤为突出,对区域保持领先优势的贡献显著,如表1所示。

表1 2022年基础设施发展指数前十国家

排名	国家	得分
1	印度尼西亚	131
2	菲律宾	129
3	马来西亚	127
4	越南	127
5	沙特阿拉伯	122
6	泰国	120
7	巴基斯坦	118
8	埃及	117
9	新加坡	117
10	阿拉伯联合酋长国	117

但是随着东南亚国家政治社会转型的不断深入和美国“亚太战略再平衡”战略的实施,东南亚国家的政治安全风险也不断加大,南海争端、中国投资的环保问题等凸显,传统安全与非传统安全风险同步提高,复合型风险程度加深。除了政治稳定性风险、地缘政治风险、传统安全和非传统安全的单一风险外,东南亚

还面临区域内外风险相互传导、区域内外各种风险联动叠加构成的复合型风险。风险利益相关方显著增多,各方应对风险的能力和机制均存在严重不足。

与此同时,新冠疫情的爆发引发的更多问题^[2]。疫情造成了人员和物资流动困难、市场需求降低、项目融资停滞等诸多问题,对项目产生了不同程度的冲击,也增加了项目潜在的安全风险。东南亚“一带一路”重大项目众多。在东南亚,不但造成了对公共卫生的严重威胁,且负面影响还迅速蔓延到了经济^[3]、政治、社会等各方面,并引发了各种连锁反应。随着我国和东南亚各国实施的封锁口岸、停运国内航线、采取大规模隔离政策等举措,客观上导致“一带一路”工程人才匮乏、资金紧缺、市场锐减、融资吃紧的问题^[4]。

2. “一带一路”东南亚地区交通基础设施建设风险识别

目前,已经有许多专家学者采用了多种方法对中国企业海外项目面临的风险进行了不同程度的识别分析。孙若翰^[5]通过对文献的研究以及结合基础设施建设项目的实际运行情况将中国企业在一带一路沿线基础设施建设项目投资过程中面临的风险分为政治、经济、工程技术与管理、法律与社会风险五大类;刘莉君^[6]利用主成分分析法和客观赋权法识别以及综合评价中国企业参与“一带一路”建设的境外安全风险因素;刘家国^[7]等运用系统论中的物理-事理-人理(WSR)方法分析企业投对东道国进行投资时可能会产生的风险,将国家风险、市场环境风险、企业经营风险纳入企业层面风险类型;颜廷希^[8]从外源性风险和内生性风险两个维度探究国际交通项目风险;杨超^[9]将企业

在“一带一路”国家基础设施建设时所可能面临的风险分为政治风险、法律风险、经济风险、社会文化差异风险以及其他风险；刘莉君等^[10]将政治风险划分为东道国内部矛盾和东道国外部冲突两个层面，在社会风险中提出社会贫富差距风险以及东道国的受教育程度等。目前研究大多聚焦的是国别风险或是整体基础设施项目所面临的风险，没有区分聚焦于具体的基础设施类别。交通基础设施项目有别于其他类型的基建项目，具有其独特性，然而目前关于交通基础设施项目风险识别方面的研究较少，因此针对性进行相关风险识别研究是有必要的。本文将采用扎根理论的方法对中国企业在“一带一路”东南亚地区交通基础设施建设过程中可能面对的风险进行识别。

扎根理论是一种在经验资料基础上从下往上建立理论的科学定性研究方法，在全面收集原始资料的基础上，通过开放式编码、主轴式编码、选择式编码将所收集到的资料从下而上逐级登录，建立核心概念之间的相互关系，建构理论模型。本文从中国一带一路网、中国对外承包工程商会、世界银行、一带一路大数据平台世界正义工程等官方网站搜集样本项目案例资料。为验证搜集资料范围的准确性，案例资料进行词汇探析，提取案例资料中前 100 个两字高频词，留存字根模糊查询得到前五个高频词语为“项目”“中国”“铁路”“风险”“企业”，加权百分比分别为 1.73%、1.40%、1.33%、0.99%、0.61%。因此，可知项目案例资料紧紧围绕着研究主题进行，确保了研究结果的可信性。“一带一路”东南亚地区交通基础设施建设项目案例资料词汇云如图 1 所示。



图 1 东南亚地区交通基础设施建设项目案例资料词汇云

根据扎根理论得到的理论模型，“一带一路”东南亚地区交通基础设施项目面临的突出风险可分为宏观层面风险、企业层面风险以及项目层面风险。宏观层面风险主要包括国际宏观环境风险以及东道国层面的法律风险、经济风险、社会风险、政治风险、自然环境风险。国际宏观环境以及东道国层面的宏观风险和企业层面的中观风险对于交通基础设施项目层面风险有显著影响。

国际宏观环境大多是对东道国产生直接影响，且影响具有一定的传导性，进而间接影响项目的推进过程，增大风险产生的机率。国际宏观环境风险具有一定外溢性，通过影响东道国层面风险产生多米诺骨牌效应，进而对微观的项目层面风险产生巨大不利影响：受到国际宏观环境影响的东道国层面风险则从政治、经济、法律、社会、自然环境五个方面引发微观项目层面的技术、合同、需求、经营风险。但对于企业来说，宏观层次风险属于客观环境风险，企业不能改变，只能通过前期的了解调研以此来规避相应的风险。

中观的企业层面风险主要从管理、协作、沟通方面影响微观项目层面风险。尤其是企业人力资源管理方面，若处理不当，则可能会打破相关利益方的利益平衡，引发社会负面舆论，给项目造成极大的损失。比如企业的经营理念刻板陈旧，不知变通，不重视社区风险，没有足够的经验方法去平衡好利益相关方之间利益，从而引发项目风险。

鉴于此，企业在面对“一带一路”交通基础设施建设风险时，要从宏观环境、企业管理、项目总结三个角度出发去规避可能发生的风险。

3. 疫情背景下东南亚地区交通基础设施项目面临的风险

3.1 人员管理风险

在全球疫病扩散趋势下，东南亚各国(地区)政府出台了严格限制中国人才入境的有关举措，容易引发人员工作缺乏风险，大量的中国管理、劳务人才外派和往来受阻人员工作无法组织，部分项目被迫在暂时停止或延期；人员休假问题

突出, 人员因疫病影响无法实现正常回国假期, 或国内假期结束后员工因疫病影响滞留在中国境内而无法返工, 极易造成人员的消极情绪, 身心压力增大, 国内管理工作也面临着严峻考验; 员工的安全环境恶化, 不仅仅要考虑到员工健康问题和疫情安全管控问题, 而且还要顾及到项目的社会安全问题, 部分地方在国外疫情舆论影响下, 我国海外员工极易成为极端分子的主要袭击对象。

3.2 器材原料供应链断裂风险

由于疫情影响, 施工项目物资的在境内采购困难加大、物流发货延迟、通关困难增多, 会对工程设施的正常工作与维护造成一定干扰, 例如造成工程延迟、或者造成建设项目停止, 项目延期投入和停工成本发生的风险和资金流困难严重。

3.3 疫情防控风险

目前, 位于海外的中国员工大约五十万人, 驻在国和第三国的人员规模巨大, 加之项目大多采用集中施工和集体住宿方式, 因此病毒预防难度很大, 扩散性传染危险也很大。由于承包工程单位多地处“一带一路”沿线和发达国家, 当地医药资金少, 疫情物质短缺, 面对疫情自顾不暇, 如果发生病毒传播, 我国员工将无法得到有效监测与抢救。同时, 如果选择回国就医, 也将面临着航班少, 传染可能性高, 抢救不及时等诸多问题。

3.4 舆论风险

疫情所造成的各种连锁影响, 正在逐步向政界、外交、经贸、文化教育等各领域传导, 危及世界政坛稳定性、经济和国际社会安全。美国等西方大国为企图转嫁中国疫情防治的不力责任, 并运用国际舆论优势坚持地对中国“甩锅”问责, 造成有关国际民众对华产生错误, 担忧情绪增加, 极端势力可能借机滋事。

3.5 政策转变风险

为更有效地预防疫情, 东盟各方出台相关防控措施, 禁止入境、禁航以及严厉的社交隔离等政策, 相关政策的转变并不利于海外项目的持续推进。比如马来西亚政府虽逐步开放部分行业, 但要求将开工企业的建设规模降低百分之五十。同时各地也实行了严厉的港口开放、恢复建设与交通管制等政策, 货物产出和运营质量显著下降。同时国内与国际需求量也明显减少, 旅游业、零售业和石油行业也受到的冲击很大。以雅万高铁建设项目为例, 为降低疫情的冲击, 印度尼西亚公共建筑与公共住宅部门回应当局要降低费用, 同时因为经济发展停顿及出台税费优惠举措, 预期印度尼西亚国家税收将会明显减少, 该项目的保障能力将相应下降。

4. 交通基础设施建设项目风险防范措施

4.1 充分了解宏观环境, 做好前期调研

新冠疫情以来, “一带一路”沿线国家国情愈加复杂多变, 在进行基础设施类的投资建设项目时, 要针对于东道国政治、经济、法律、社会、自然环境方面做好充分的前期调研。在政治社会安全方面, 企业对东道国整体的政治局势、地缘政治关系、潜在战争危机等因素进行分析后, 如果发现政治风险发生概率确实较大, 则最好实施风险回避策略, 放弃相关项目。在经济方面, 对于一些自身经济发展水平低、经济结构薄弱、易受外部经济冲击的国家, 企业在前期调研时要更加慎重, 要尽量规避前期项目成本风险, 可以预先订购设备资料或者预留出一部分的涨价预备费, 以降低因通货膨胀、技术标准、汇率波动等原因造成的资金损失。在法律方面, 企业需要充分了解东道国相关法律制度, 建立专业的项目法律团队以及法律信息收集处理机制, 最大可能规避掉对于项目推动的不利法律因素。在自然环境方面, 因在大多国家中大型项目的自然风险而造成的损失一般由企业自己承担, 企业在项目投资前期需要对项目施工所在地的自然环境有充分的了解。除东道国企业提供的前期资料外, 需要多次、全面、充分的对自然灾害、地形条件、气候疾

病方面进行评估,制定应对自然风险的应急预案,设立自然风险预算应急资金,办理针对于自然风险的保险,以此降低自然灾害对于项目的影响。

4.2 加强企业管理,维护好利益相关方平衡

企业可以将利益蛋糕分配主动权交给当地利益相关方联盟,以降低发生因利益分配不均而引发的风险。同时,企业也需要配备智能设备,开发APP,实现数字化转型;对项目人员进行安全培训,合理高效的调配可用资源,实际贯彻落实应急处置演练,以此增加成员之间的信任感、统一度;重视民心民生软实力影响,发展人道主义援助活动做好当地舆论问题;尽量解决当地民生问题,与当地居民建立良好关系;重点启动民心民生工程,比如医院、学校、清洁水、太阳能;在当地建立“中国志愿者团体”,公益为先,建立中国人良好形象。

4.3 总结项目经验,强化海外信息搜集及处理能力

项目完成后,应该总结经验,吸取教训。可将前端势力(具有海外项目的企业、国内的海外安保公司以及领事馆等)的认知、影响、塑造能力与后端势力(我国政府相关部门以及各方海外安全研究平台等)的行动、响应能力相结合,提升海外信息搜集及处理能力。可参考西方“旋转门”制度,鼓励海外安保人才在政府、企业、智库之间跨界穿梭任职,体验不一样的角色所带来的不一样的思考角度及视野,从而促进海外安全人才间的信息流通、收集、处理,构建横跨军政商的海外安全信息互通体制。以此来进一步保证“一带一路”沿线安全信息的畅联互通,促进海外安全信息的实时处理能力,从而对于可能发生的风险进行及时响应,避免不必要的损失。

4.4 线上与线下工作方法融合

为减轻人力资源流动受阻对项目管理体系建设与投入的负面影响,可利用技术资源优势,将智能、数字化产业与抗疫措施紧密结合,采用线上“云模式”助力推动企业复工复产。

在项目施工过程中,发生的风险往往来源于利益相关方。企业应充分、准确识别利益相关方(包括政界、军方等高层,当地企业、商人等中层以及部落、社区等基层)以及相应的需求,并保持周期性的利益相关方评估,建立利益相关方电子管理平台,实行利益相关方例

4.5 将企业属地化和供应结构调整相结合

在公司提高了属地化水平后,并为提高材料工作的品质和效益,将在国内的人员回流,以促进在材料企业的正常工作。比如可以分批外派员工,同时通过招聘本地人才进行补缺;启动相关紧急措施,以实行海陆联运;租用当地设施以解决备件的短缺;与签证代理机构和劳务企业合作,引进了属地的第三国工人,并通过农村社区的技术管理人员补充劳动力空缺。

致谢

本研究得到了中国人民警察大学实验创新平台课题(2019sycxpd008)的资助。

参考文献

- [1] Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative. The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects 2019[M].北京:外文出版社,2019:69-81.
- [2] Jang, S., Ekyalongo, Y., & Kim, H. (2021). Systematic Review of Displacement and Health Impact From Natural Disasters in Southeast Asia. *Disaster Medicine and Public Health Preparedness*, 15(1), 105-114.
- [3] De Soyres François Michel Marie Raphael, Mulabdic Alen, Ruta Michele. Common Transport Infrastructure: A Quantitative Model and Estimates from the Belt and Road Initiative[M]. Washington, DC: The World Bank, April. 2019:22-34.
- [4] Michele Ruta, Matias Herrera Dappe. Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of

- Transport Corridors[M]. Washington, DC: World Bank, June. 2019:39-80.
- [5]孙若翰.我国企业参与“一带一路”: 风险与应对[D].北京:外交学院,2020.
- [6]刘莉君.中国企业参与“一带一路”建设的境外安全风险评价[J].中国安全科学学报,2019,29(08):143-150.
- [7]刘家国,崔进.“21世纪海上丝绸之路”互联互通建设风险及对策[J].世界海运,2019,42(08):5-11.
- [8]颜廷希,童攀,范璐洋,张丹.“一带一路”倡议下国际交通项目发展及风险探究文献综述[J].水电站设计,2020,36(02):75-80.
- [9]杨超.建筑企业参与“一带一路”沿线基础设施建设的风险与应对[J].建筑经济,2020,41(S1):13-16.
- [10]刘莉君,张景琦,刘友金.中国民营企业参与“一带一路”建设的风险评价[J].统计与决策,2020,36(24):166-169.

Open Access This chapter is licensed under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>), which permits any noncommercial use, sharing, adaptation, distribution and reproduction in any medium or format, as long as you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons license and indicate if changes were made.

The images or other third party material in this chapter are included in the chapter's Creative Commons license, unless indicated otherwise in a credit line to the material. If material is not included in the chapter's Creative Commons license and your intended use is not permitted by statutory regulation or exceeds the permitted use, you will need to obtain permission directly from the copyright holder.

