

# 跨界发展：从 21 世纪海上丝绸之路到 亚洲生产网络的边界扩展\*

杨怡爽

内容提要：“21 世纪海上丝绸之路”需要构建一个能够为所有参与国接纳的具有崭新内容和含义的框架。历史上的海上丝绸之路跨越了文化所划分的边界，亚洲生产网络跨越了企业与国界的边界，为经济增长提供了更加宽阔的市场和发展机遇。现代的东亚国家依靠亚洲生产网络实现了经济上的复兴，然而许多海上丝绸之路沿线地区和国家依然处于世界经济的边缘地带，面临嵌合到全球价值链和在全球经济体系中寻找自身地位的困境。与此同时，亚洲生产网络受困于自身发展创造出来的新边界，需要拓展边界的机遇和新推动力。因此，以 21 世纪海上丝绸之路为亚洲生产网络的拓展提供推动力，以亚洲生产网络的边界扩展为 21 世纪海上丝绸之路的发展提供空间和实体依托，创造跨界发展新契机，就是 21 世纪海上丝绸之路能够为沿线国家提供的相容利益，也是能够为参与者接受的承诺与愿景。

关键词：21 世纪海上丝绸之路 贸易网络 亚洲生产网络 国际机制  
作者简介：杨怡爽，云南财经大学印度洋地区研究中心副教授

作为中国深化区域合作、促进亚太繁荣的重要构想，“21 世纪海上丝绸之路”面临诸多理论与实践上的新挑战，其中，首要的挑战是对其性质与作

---

\* 本文是 2014 年度云南省哲学社会科学规划立项项目“不确定环境下中国与周边国家利益汇合点拓展机制研究”（项目批准号：YB2014026）和国家自然科学基金项目“不确定环境下我国沿边经济区的企业行为与企业集聚研究”（项目批准号：71362026）的阶段性成果。感谢《当代亚太》杂志约请的匿名评审专家提出的意见和建议。文中错漏由笔者负责。

用进行准确的定位。这不仅关乎 21 世纪海上丝绸之路应当以何种原则来建设区域合作机制，也关乎中国应如何在国际上推出这个倡议，以得到更加广泛和实质性的支持。21 世纪海上丝绸之路“必然要赋以新的形式，注入新的内容，才能使丝绸之路经济带的承诺与愿景为相关国家所相信和接受”，<sup>①</sup>换句话说，21 世纪海上丝绸之路需要构建一个能够为所有参与国接纳的框架。

目前，国内围绕 21 世纪海上丝绸之路展开的学术探讨主要集中于以下三个方面：第一，对 21 世纪海上丝绸之路进行整体战略分析，探讨其意义、合作机制、可行路径与外交策略，寻求构建“命运共同体”的路径等。<sup>②</sup>第二，探讨国内各相关省市和地区如何将 21 世纪海上丝绸之路战略与当地政策对接，特别是如何将其整合到现有的区域发展规划之中。<sup>③</sup>第三，评估目前各国对 21 世纪海上丝绸之路战略的回应，分析预测各国的外交决策选择，探讨中国的相应对策。<sup>④</sup>在上述研究中，学者们对于 21 世纪海上丝绸之路的定位也各有特色。有学者从国际政治角度出发，认为 21 世纪海上丝绸之路是解决中国周边环境困局的突破口，<sup>⑤</sup>其核心在于建立起一套对周边国家有吸引力的价值体系；<sup>⑥</sup>有学者从国际经济合作的角度出发，认为建设 21 世纪

---

① 冯维江：《丝绸之路经济带战略的国际政治经济学分析》，IPER 工作论文第 1504 号，2014 年，<http://www.iwep.org.cn/news/749315.htm>。

② 参见全毅、汪洁、刘婉婷：《21 世纪海上丝绸之路的战略构想与建设方略》，载《国际贸易》2014 年第 8 期，第 12~15 页；鞠华莹、李光辉：《建设 21 世纪海上丝绸之路的思考》，载《国际经济合作》2014 年第 7 期，第 55~58 页；刘赐贵：《发展海洋合作伙伴关系 推进 21 世纪海上丝绸之路建设的若干思考》，载《国际问题研究》2014 年第 7 期，第 122 页。

③ 参见黄安：《福建融入海上丝绸之路建设的思考》，载《亚太经济》2014 年第 9 期，第 23 页；吴崇伯：《福建构建 21 世纪海上丝绸之路战略的优势、挑战与对策》，载《亚太经济》2014 年 11 期，第 22 页；李延强：《参建海上丝绸之路 打造海陆新门户——广西北部湾经济区参与共建 21 世纪海上丝绸之路探讨》，载《东南亚纵横》2014 年第 10 期，第 9~10 页。

④ 参见胡志勇：《印度的“印度洋战略”对中国海上丝绸之路建设的影响》，载《南亚研究季刊》2014 年第 12 期，第 1~7 页；许娟、卫灵：《印度对 21 世纪“海上丝绸之路”倡议的认知》，载《南亚研究季刊》2014 年第 3 期，第 1~6 页；林优娜：《21 世纪海上丝绸之路与中国—东盟自由贸易区升级版建设：印度尼西亚视角》，载《东南亚纵横》2014 年第 10 期，第 18~19 页。

⑤ 薛力：《建设“海上丝绸之路”：解决南海争端的催化剂》，载《世界知识》2014 年第 10 期，第 23~25 页；邹立刚：《中国—东盟共建南海海上丝绸之路的战略思考》，载《海南大学学报（人文社会科学版）》2014 年第 7 期，第 39~45 页；张斌：《以对东盟国家公共外交策略的创新推动 21 世纪海上丝绸之路建设》，载《东南亚纵横》2014 年 11 期，第 14~17 页。

⑥ 郑海麟：《建构“海上丝绸之路”的历史经验与战略思考》，载《太平洋学报》2014 年第 1 期，第 1~6 页。

海上丝绸之路是中国建立国际经济合作新机制，从而化解外部压力，突破发达国家市场屏障，建立更加平等的国际经济秩序的努力；<sup>①</sup> 有学者则从中国经济发展的角度，指出“一带一路”是中国经济新的增长点，是“走出去”战略的细化，是实现中国长远可持续发展的具体对策。<sup>②</sup> 综观这些观点，大多数学者对 21 世纪海上丝绸之路的定位，主要基于其对于中国的海洋通道价值和周边战略价值，尽管学界也普遍认同 21 世纪海上丝绸之路在促进区域合作和区域经贸发展方面的作用，但应当如何理解这一作用，目前并无定论与共识。

笔者认为，既然 21 世纪海上丝绸之路倡议的宗旨和基本目标是实现共同发展、共同繁荣，打造“命运共同体”，那么，其核心价值应当是一项跨越边界的多元合作机制。然而，作为一项机制，海上丝绸之路倡议必须依托于一个坚实的经济基础。如果没有一个把要素流动、贸易与投资结合于一体的生产网络，在跨度极大的广袤地理范围内，何以构建海上丝绸之路所必需的空间依存关系？鉴于此，21 世纪海上丝绸之路需要与另一个跨越边界的经济机制——亚洲生产网络——彼此借力，彼此拓展。

## 一、海上丝绸之路与亚洲生产网络

市场规模的扩大和专业化分工的深化是贸易与生产增长的根源。然而，无论是在国内市场还是在国际市场，贸易与市场的扩展在两个不同的经济单位之间都会遇到跨边界阻力。边界是划分不同政治实体及其管辖地域的政治或地理界线，由此产生所谓的“边界效应”。<sup>③</sup> 边界效应在国际经济中表现得尤为明显，其实质上就是市场分割效应，这种分割无论是基于贸易保护、内部偏好，还是政策、货币、文化或语言上的差异，都增加了交易成本，减少了跨界经济行为发生的可能性。因此，人类社会为了谋求经济繁荣，长期以来一直都在探索跨界发展的方法。

---

<sup>①</sup> 刘佳骏、汪川：《中国建设 21 世纪海上丝绸之路经济带的战略思考》，载《改革与战略》2015 年第 6 期，第 38~41 页。

<sup>②</sup> 李向阳：《论海上丝绸之路的多元化合作机制》，载《世界经济与政治》2014 年第 11 期，第 4~17 页。

<sup>③</sup> 汤建中、张兵、陈瑛：《边界效应与跨国界经济合作的地域模式——以东亚地区为例》，载《人文地理》2005 年第 1 期，第 8~12 页。

历史上的海上丝绸之路就是沿线国家与文明对“跨界”的一次伟大尝试。海上丝绸之路并不是一条固定的有形道路，也不能简单地将其概括为一条航线，有学者甚至认为，应当扩大海上丝绸之路的概念，将其视作“从中国沿海港口出发，与世界各国建立的海上贸易通道”，“实质上是指中国对外贸易关系网络，反映中国与全世界各国的经贸关系”。<sup>①</sup> 笔者认为，可以将海上丝绸之路定义为历史上曾经存在过的、跨越三大洲、涵盖了从东亚到印度洋的跨文化贸易网络。相比陆上丝绸之路，海上丝绸之路“跨界”的性质更强，延续时间更长，体量更加巨大，其“繁荣程度及其历史影响大大超过了陆上丝绸之路”。<sup>②</sup> 陆上丝绸之路的货品限于高价、少量、轻便易携带的奢侈品，在唐中期之后便由于沿线政治格局变动、风险增加而衰落；海上丝绸之路繁荣自隋唐，到 15 世纪时，交易的产品已经包含原料、大米、小麦、糖和盐等大宗商品。伴随这种变化而来的是贸易额的巨幅增长，海上丝绸之路沿线各个贸易中心国内市场和产品供应链的扩展，以及布罗代尔（Fernand Braudel）所称的“经济世界”<sup>③</sup> 在中国到欧洲之间的印度洋地区成型。

文化的不同和运输的难度构成了历史上跨国贸易的最大阻碍，而海上丝绸之路之所以在当时的条件下最大限度地减少了这种阻碍，是因为它具有如下几个显著的、与其他贸易地带和贸易网络不同的性质：

第一，多元性与开放性。相比在地中海和北欧形成的贸易网络，海上丝绸之路的一大特征是其地理范畴并不是一个共同文化地带，而是一个由复杂的、多文化的贸易离散社群构成的贸易网络，是一个跨文化、多民族、多信仰的世界，但是“只要人们按照其中的未成文规定行事，就没有任何的准入门槛限制”。<sup>④</sup> 海上丝绸之路的发展也并未造成文化的单方面同化，而是不同文明的共存、融合与发展。

第二，分散化（decentralization）。贸易网络通常是在强有力的国家政权

---

① 陈万灵、何传添：《海上丝绸之路的各方博弈及其经贸定位》，载《改革》2014 年第 10 期，第 74~83 页。

② 陈潮：《重新审视海上丝路的开拓》，载《复旦学报（社会科学版）》2003 年第 1 期，第 76~80 页。

③ 费尔南·布罗代尔：《15 至 18 世纪的物质文明、经济和资本主义》（第三卷），顾良、施康强译，三联书店 1993 年版，第 2 页。

④ 菲利普·柯丁：《世界历史上的跨文化贸易》，鲍晨译，山东画报出版社 2009 年版，第 123 页。

的庇护下进行的，因为市场扩张和经济发展需要有效的国家管理。<sup>①</sup>然而，一旦这种保护土崩瓦解，贸易路线就会遭遇安全危机；强势的政权也经常试图控制和垄断贸易路线，或者勒索来往商人以获取高额关税。正是有限的运输能力、政治风险和高额的通行费用阻碍了陆上贸易网络的进一步扩展。但海上丝绸之路的特征就在于没有顶层组织和统一的制度安排，各国政府极少或几乎不动用权力强行参与贸易惯例的制定和航线管理。尽管中国在明朝中期之后曾经限制过海上贸易活动，但直到西方殖民者进入印度洋为止，从未有任何一个国家认真地试图控制这一贸易体系。分权性质使得海上丝绸之路不容易受到政局变动或沿线港口国家内政的影响，这是其得以持续运行的基础。

第三，陆海一体的贸易体系。海上丝绸之路是以沿岸的港口城市作为关键单位的，但这些城市并非孤立存在，而是依附于其国内的经济中心和生产网络。如前所述，海上丝绸之路贸易的兴盛是与中国、印度和欧洲这三大核心地区的国内市场的扩展和生产力的发展分不开的。因此，作为一个贸易体系，海上丝绸之路的脉络远远延伸至内陆，并不仅仅只是一张“海上的”贸易网。

第四，层级结构。海上丝绸之路构成了一个等级分层、井然有序的国际贸易体系，其中欧洲、中国和印度是核心地区，有最大的国内市场并且出口产品；第二层次地区不生产和出口产品，但经济规模巨大，东南亚地区就属于此类；第三层次地区经济上缺少多样性，主要为较大型的市场提供原料产品。沿着这条航线，各地的产品“互相补充、互相吸引、互相调剂”，<sup>②</sup>带来了经济繁荣，也极大促进了不同地区文化与物质的交流和交换。

历史上的海上丝绸之路创造的跨文化贸易，带来的不仅是物质的交流，更是技术与思想的传播，因此，海上丝绸之路促进了整个人类世界的文明发展。它之所以能够改变15世纪以后世界的面貌，是因为其以多样性、开放性和分散性，突破了文化与民族的边界，建立起了一个真正具备世界性的跨文化贸易网络。

始于近代的欧洲“海上革命”，导致了以欧洲为中心的经济世界向亚洲扩展，葡萄牙、西班牙、荷兰、英国和法国等西方国家开始大举进入印度

<sup>①</sup> 彭慕兰：《贸易打造的世界》，陕西师范大学出版社2008年版，第17页。

<sup>②</sup> 费尔南·布罗代尔：《15至18世纪的物质文明、经济和资本主义》（第三卷），第561页。

洋，它们竭尽所能地利用了海上丝绸之路这个现成的贸易网络。然而，尽管西方殖民主义者的世界性的海上贸易活动使得东西航道大开，但此时航线已经被霸权垄断，丧失了开放性、分权性和多元性特征，同时，沿线国家和地区被纳入殖民经济体系之中，海上丝绸之路已经变为殖民国家在这一地区控制海上贸易的工具，<sup>①</sup> 原来居于海上丝绸之路中心的那些地区被变成了欧洲经济中心的依附经济体和边缘地带，而海上丝绸之路也日渐式微。与此同时，整个世界的生产体系和经济地理也在发生巨大变化，主要的经济板块集中到了北美和西欧，所有的制度创新和技术研发活动几乎也都集中在这个地区，而原先曾居于海上丝绸之路体系中心的那些地区，则依然是世界经济版图的边缘地区和第二、三层次区域。这种情况已经延续了数百年，只是在最近的几十年中，随着东亚生产网络的建立与发展，原本位于边缘地带的东亚和东南亚的一些国家才得以深深地融入全球价值链之中，重新进入世界经济的重心。

亚洲生产网络是三大国际生产网络之一。国际生产网络（IPN）是一种介于国际市场和跨国公司之间、以关系契约为治理基础的组织形式，是指跨国公司将产品价值链分割为若干个独立的模块，每个模块都被配置于全球范围内能够以最低成本完成生产的国家和地区，进而形成的多个国家参与产品价值链的不同阶段的国际分工体系。传统上，距离和市场分割会成为国际经济活动的地理空间布局的约束，但国际生产网络利用了不同区位的比较优势，把空间看作提高经济效率的因素之一。目前，全球主要形成了三大区域性国际生产网络，分别为美国与墨西哥之间的北美生产网络、欧盟主要国家为中心的欧洲生产网络以及东亚各经济体之间的亚洲生产网络。亚洲生产网络的形成及发展的原动力是作为“核心企业”的跨国公司为降低要素和交易成本、追求规模经济，在亚洲相关国家(地区)的直接投资行为。<sup>②</sup> 20 世纪 80 年代中期，亚洲生产网络首先扩展到东南亚国家，并得到快速发展，其核心经济体主要为日本、印度尼西亚、马来西亚和新加坡。自 20 世纪末开始，中国

---

① 赵春晨：《关于“海上丝绸之路”概念及其历史下限的思考》，载《学术研究》2002 年第 7 期，第 88~91 页。

② Mitsuyo Ando, Fukinari Kimura, *International Trade in East Asia*, NBER-East Asia Seminar on Economics, Vol. 14: *The Formation of International Production and Distribution Networks in East Asia*, Chicago: University of Chicago Press, 2005, pp. 177-216.

大陆从沿海地区开始，凭借着与韩国和台湾地区之间的紧密生产联系，进入了东亚生产网络，经过十多年的迅猛发展，逐渐成为东亚生产区域最重要的核心国家。分散化生产（fragmented production）和垂直专业化（vertical specialization）的特点，使亚洲相关国家和地区参与同一生产链条的不同环节，将各个经济体紧密嵌入生产网络之中，<sup>①</sup>并高度融入全球国际分工体系，构成全球价值链的重要环节。

若以企业来界定，国际生产网络也同样可被称为“跨界生产网络”；而在“跨越边界”方面，亚洲生产网络同样起到了重要作用：边界更加开放、距离和通讯上的束缚实质上的消除、中国和其他亚洲之外的国家作为制造业中心的崛起，这些因素对于企业内部制造的定位和企业的边界都有着深远影响。2012年，亚洲工业制成品出口额占货物出口贸易的比重为78.3%，高于世界平均水平的64.1%；而其工业制成品进口额占货物进口贸易的比重为58.4%，低于全球平均水平。<sup>②</sup>2013年，中国占亚洲零部件贸易总额的比重为34.69%，日本为14.81%，东盟为20.83%。<sup>③</sup>这一生产网络使得国际分工与国际贸易紧密结合，造就了生产分割和中间产品贸易的蓬勃发展，国界的差别在贸易与生产中越来越模糊。

学者们认为，亚洲生产网络之所以意义重大，在于它重塑了亚洲经济体之间的分工结构，使区域内各经济体共享国际产业链分工的发展机遇，<sup>④</sup>也借此超越了1997年东亚金融危机后东亚的传统模式的发展极限；<sup>⑤</sup>它促使亚洲各国经济利益紧密相连，加强了地缘经济关系的紧密程度，大大促进了亚洲的区域一体化进程，也推动了制度上的合作。<sup>⑥</sup>这对亚洲地区的地缘政治和国际经济关系都具有极为深远的意义。正如前文所述，亚洲生产网络的发

---

① Premachandra Athukorala, “Product Fragmentation and Trade Patterns in East Asia”, *Asian Economic Papers*, Vol 4, No 3, 2005, pp 1-27.

② 《博鳌亚洲论坛：亚洲经济一体化进程2014年度报告》，对外经济贸易大学出版社2014年版，第23页。

③ 同上。

④ 刘中伟：《东亚生产网络、全球价值链整合与东亚区域合作的新走向》，载《当代亚太》2014年第4期，第126~156页。

⑤ 雷达、雷昭明：《金融危机冲击下的东亚生产网络体系》，载《当代亚太》2015年第3期，第113~129页。

⑥ 张晓静：《亚太区域合作深度一体化与生产网络的关联性》，载《亚太经济》2015年第1期，第2页。

展改变了这一区域部分国家沦为边缘地带的境遇，从而大大提高了该地区在全球政治和经济体系中的话语权。

从某种意义上来说，海上丝绸之路与亚洲生产网络两者的核心价值都在于提供了“跨越边界”的解决之道，引发了世界性的贸易与生产结构的直接变化。在海上丝绸之路昌盛的时代，边界由民族和文化差异所划分；在亚洲生产网络的时代，经济行为的边界则是企业与国界。但是，通过国际分工与外包，生产网络跨越了企业的边界；通过中间产品贸易，生产跨越了国界。由国际分割生产形成的跨国分工网络，充分利用了不同国家之间的生产要素和产业环境的异质性，以跨国垂直分工的生产环节布局和中间品贸易方式，突破了传统的产业间贸易和国际分工组织模式。

在新的国际环境下，亚洲生产网络如能持续其边界扩展的特征，将成为连接亚洲、非洲和欧洲之间的国际生产体系。然而，从目前来看，这一扩展过程面临不少挑战与阻碍。

## 二、亚洲生产网络内生扩展的制约因素

从亚洲金融危机开始，一直到 2008 年国际金融危机的爆发，亚洲生产网络不可避免地持续受到冲击，区域内和区域外的贸易和直接投资均出现下降；2013 年，东亚地区经常项目盈余开始低于欧盟。相关研究也表明，尽管亚洲生产网络体系在金融危机以后复苏能力仍然强于其他经济体系，诸如区域内最终产品消费在增长，专业化分工和产业集聚在进一步强化等，<sup>①</sup>但它一直难以突破持续出现的“锁定”现象。

首先是空间锁定，即亚洲各国参与亚洲生产网络的进展严重不平衡。亚洲生产网络的发展主要发生在东亚和东南亚两大地区，而东盟相对欠发达经济体如柬埔寨、老挝等，以及曾经是海上丝绸之路中心地区的印度、孟加拉国、巴基斯坦和斯里兰卡等南亚国家，在亚洲生产网络中的参与度十分有限，几乎处在整个生产网络的边界处，是不折不扣的“外围国家”。因为这种地理上的不均衡，使得亚洲生产网络更多地被称为“东亚生产网络”。

亚洲生产网络在地理分布上的不平衡带来两个问题。其一，扩大了地区

---

<sup>①</sup> 雷达、雷昭明：《金融危机冲击下的东亚生产网络体系》，第 115~121 页。



差异，加大了区域经济整合的难度；其二，影响了亚洲生产网络在空间上的拓展和市场规模的扩大。处在生产网络边界上的外围国家和地区，包括东盟中的欠发达国家和南亚国家，从地理上看恰好位于亚洲通往欧洲的沿线上，是海上丝绸之路的“十字路口”。地理上的不平衡使得这些国家难以形成生产网络沿印度洋向欧洲和非洲方向拓展的节点。

其次是价值链锁定，即亚洲生产网络从价值链上的低附加值环节向高附加值环节的升级发展缓慢，导致亚洲生产网络的参与国家始终处于全球价值链的低端。根据经合组织（OECD）全球价值链指数（Global Value Chains Indicators）数据库的统计，日本等国家处在价值链上游，位置较高；而亚洲地区欠发达经济体如柬埔寨和越南等国家，则处于全球价值链的低端。有学者认为，中国和亚洲生产网络中的发展中经济体很可能会陷入“俘获型网络”之中，被锁定在传统产品和新兴产品的价值链低端环节。<sup>①</sup>

最后是市场锁定。尽管亚洲生产网络发展很快，使得基于国际分工的区域内贸易，特别是中间产品贸易极为繁荣，但其内部却缺乏足够规模的内需市场作为扩大生产和技术升级的基本动力。“亚洲生产，欧美消费”的格局多年来没有太大的改变，形成了亚洲生产网络对区域外部发达经济体市场的高度依赖，导致其在应对外部市场变化冲击和贸易保护主义时显得较为脆弱。同时，促使国际分工深化的需求在区域外，也导致亚洲生产网络在自主升级方面缺乏动力。有学者认为，美国之所以力推跨太平洋伙伴关系协定（TPP），是因为其企图利用这种市场锁定，将后危机时代的美国经济结构调整“嵌入”亚太市场和东亚生产网络中，继续增强亚太国家对美国市场的依赖性。<sup>②</sup>

亚洲生产网络的发展过程中出现上述“锁定”现象，至少与下述两方面的因素有着明显的相关性。

首先，外围国家基础设施的薄弱与投入的匮乏。亚洲生产网络的分散性意味着其成长必然受到个别国家产业转移区位选择的影响。在亚洲国际分工体系发展早期，日本为了推行“雁行模式”，在亚洲多个国家和地区对相关的基础设施建设进行了大量投资和发展援助，这对于后来亚洲生产网络的建

---

① 刘志彪、张杰：《全球代工体系下发展中国家俘获型网络的形成、突破与对策——基于 GVC 与 NVC 的比较视角》，载《中国工业经济》2008 年第 5 期，第 39～47 页。

② 刘中伟、沈家文：《跨太平洋伙伴关系协议对东亚生产网络的影响与中国应对》，载《太平洋学报》2013 年第 1 期，第 59～68 页。

立起到了巨大的基础和促进作用。相较这些受惠国家和地区，外围国家的经济和文化距离都更加遥远，而产业由一个核心地区向多个外围地区转移时，会优先向具备初始优势的地区转移，因此，这一时期发展滞后的中亚与南亚地区难以成为产业转移的重点区域。而且，生产网络的地理格局会受到区位粘性和路径依赖的极大影响。由于国际产业布局需要巨大的前期投入，生产区位一经选择，其后续发展就会被锁定，除非引发产业转移的因素比原有产业布局的内生约束力更为强大，才能改变原产业区位选择。<sup>①</sup> 因此，在亚洲生产网络蓬勃发展的过程中，生产网络“以东亚为中心”的情况依然没有太大的改变，外围国家始终未能被真正纳入其中。

其次，亚洲生产网络的分散性导致制度无法整合。在生产网络由东亚向东南亚拓展的进程中，人们很早就认识到了区域一体化与生产网络的相互依赖性，然而，该地区缺乏类似欧盟这样的顶层制度来统合一体化进程。为了促进贸易与投资，以及最关键的跨境生产的便利性，自 20 世纪 90 年代起，该地区缔结了大量的区域合作组织、双边协定与自由贸易区（FTA），诸如中国—东盟自贸区、印度—东盟自贸区、大湄公河次区域经济合作、孟印缅斯泰经济合作组织、南亚区域合作联盟、南亚自贸区和湄公河—恒河区域论坛等。在贸易协定方面，大部分国家和地区均参与了多个地区性 FTA，在 TPP 之外，还有区域全面经济伙伴关系（RCEP）、亚太自由贸易协定（FTAAP）这样的超大型自由贸易协定（Mega-FTA）。正是由于这些自贸区和区域经济合作组织在覆盖区域上的交错和重叠，才形成了所谓的“意大利面条碗现象”（Spaghetti bowl phenomenon）。<sup>②</sup> 而且，从作用上来说，这些区域合作机制的并行和重叠导致的竞争性，反而造成了制度过剩，<sup>③</sup> 导致在

① 丁建军：《产业转移的新经济地理学解释》，载《财经科学》2011 年第 1 期，第 2 页。

② “意大利面条碗现象”（Spaghetti bowl phenomenon）一词源于巴格沃蒂（Bhagwati）1995 年出版的《美国贸易政策》一书，指多种区域合作或贸易协议相互覆盖重叠的现象。参见 Jagdish Bhagwati, *US Trade Policy: The Infatuation with Free Trade Agreements' in the Dangerous Drift to Preferential Trade Agreements*, Washington, D. C.: The AEI, 1995.

③ 近年来，越来越多的区域合作相关理论研究已经认识到国际机制存在广泛重叠并彼此竞争的“制度过剩”情况，这是由国际制度在主导性规则和资源上的竞争以及国际制度在组织功能上的专门化所造成的。参见王明国：《国际制度复杂性与东亚一体化进程》，载《当代亚太》2013 年第 10 期，第 4~32 页。在区域合作中，如果出现制度过剩的现象，即意味着制度的相互重叠和竞争导致了各个参与方的多重签约和交易成本上升，同时也无法发展出统一的制度安排来完成政府间的协调和组织，难以达到区域合作的结果。

努力削弱原有政治边界的同时，又筑起了各种排他性的经济边界；在减少关税同盟和 FTA 内部交易成本的同时，又提升了不同区域合作机制之间的交易成本；在减少内部市场分割的同时，却在按照 FTA 覆盖的区域划分出新的市场分割。总之，复杂的区域合作机制在无形之中提高了更多国家与地区加入一体化进程的门槛。这种“意大利面条碗”现象，可能“阻碍了在东亚地区形成更完整的国际分工体系和结构互动关系”。<sup>①</sup>

上述“锁定”现象阻碍了亚洲生产网络的边界扩展，而全球金融危机以来来自外部持续的挤压和冲击，客观上固化或加剧了这一状态。目前，亚洲生产网络亟需推动力，在广度和深度上产生变化，以跨越自身发展过程中形成的边界制约。广度变化意味着有更多国家进入生产网络和国际分工；深度变化则意味着进一步实现深度一体化，促使区域生产中心的衍生和内部市场规模的扩大。

笔者认为，21 世纪海上丝绸之路有极大的潜力成为这一推动力，而亚洲生产网络则有可能成为海上丝绸之路的空间支撑力量，两者若能结合，并成功地“跨界”，将为所涉及的地区和国家带来活力和增长。

### 三、21 世纪海上丝绸之路的大推动与亚洲生产网络的边界扩展

21 世纪海上丝绸之路的重点方向是从中国沿海港口过南海到印度洋，延伸至欧洲；从中国沿海港口过南海到南太平洋。<sup>②</sup> 在如此巨大的领域，如果没有一个把要素流动、贸易与投资结合于一体的生产网络，在跨度极大的广袤地理范围内，何以构建海上丝绸之路所必需的空间依存关系？

在国际生产中，空间的异质性渗透到要素结构、产业形态和需求层次等各方面，国家之间、区域之间明显的互补性为多层次垂直型生产网络创造了前提，也提供了沿价值链进行分散化生产的可能性。但是，生产网络所需要的跨国际的最小规模的社会基础设施，对在低度一体化的广阔区域进行网络化生产不能不说是一个严峻挑战。社会基础资本内在的不可分性（indivisibilities）以及由此产生的技术的外部经济，对实现上述的“可能性”

<sup>①</sup> 刘中伟：《东亚生产网络、全球价值链整合与东亚区域合作的新走向》，第 126~156 页。

<sup>②</sup> 《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，新华社，2015 年 3 月 28 日，[http://news.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c\\_11114793986.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c_11114793986.htm)。

提出了更为严格的条件。<sup>①</sup>“碎片化”的投入和薄弱的互联互通，无疑与一个具有不可分性质的基础设施支持系统之间存在显著差距，尤其是在跨文化、跨制度的国际环境下，要解决这一矛盾会更加困难。<sup>②</sup>

作为发展经济学的先驱，罗森斯坦—罗丹（Rosenstein-Rodan）不仅观察到社会基础资本的不可分性，而且也充分认识到发展过程存在的需求不可分性和储蓄供给中不可分性的重要性，从而强调在时空上同时启动发展机制的意义。“假如曾经有一个整体的、同步的大推动（an integrating synchronizing big push）的话，那么经济史的进程可能就大不一样了。”<sup>③</sup> 在一个更宽广的国际空间和更为复杂的地缘政治、地缘经济关系下，大推动已经演化为一个经济地理重塑的过程，<sup>④</sup> 具有不可分性的空间距离、经济密度和制度分割成为其中三个最基本的变量。经济地理重塑的过程，实质就是依托一体化的力量化解距离、密度和分割对发展的制约：提高经济密度，例如工业园区和城镇化建设；缩短距离，特别是缩短经济活动集中地区和落后地区之间的距离，这包括加大基础设施投资力度，降低交通运输成本，促进劳动力和物资的流动；减少分割，特别是减少人为的经济边界壁垒，激励进入世界市场以获取规模 and 专业化收益的行为。<sup>⑤</sup>

21 世纪海上丝绸之路能否对其沿线区域的发展产生“大推动”效应，从而助推亚洲生产网络的发展？进一步讲，能否依靠生产网络加强相关国家的空间依存关系？一种可行的路径是，21 世纪海上丝绸之路可以通过为参与的

---

<sup>①</sup> 罗森斯坦—罗丹特别指出，社会基础资本还具有时间不可分性、集聚性、长期性、关联性 etc 不可分特征。参见 Paul N. Rosenstein-Rodan, *Notes on the Theory of the “Big Push”*, Center for International Studies Massachusetts Institute of Technology, March 1957.

<sup>②</sup> 即便在一体化相对成熟的东盟，推进基础设施互联互通仍然面临挑战。参见 Biswa Nath Bhattacharyay, “Institutions for Asian Connectivity”, ADBI Working Paper Series No 220, June 2010.

<sup>③</sup> Paul N. Rosenstein-Rodan, *Notes on the Theory of the “Big Push”*.

<sup>④</sup> 从“不可分性”提出“大推动”理论不可避免地具有理论和时代的局限，但是在讨论如何克服不发达国家的经济困境和构建发展的初始条件时，人们仍然应该看到其内在价值。参见 William Easterly, “Reliving the 50s: The Big Push, Poverty Traps, and Takeoffs in Economic Development”, *Journal of Economic Growth*, Vol 11, No 4, 2006, pp 289-318.

<sup>⑤</sup> 世界银行：《2009 年世界发展报告：重塑世界经济地理》，清华大学出版社 2009 年版，第 30 页。

国家和地区提供地区性的区域公共产品<sup>①</sup>来满足这样的要求。这种公共产品包括两方面：互联互通的基础设施建设投入以及制度上的区域公共产品供给。

如前所述，21世纪海上丝绸之路所涵盖区域中的许多国家和地区尚未真正被包含到亚洲生产网络之中去，其原因归根结底依然在于，基础设施与互联互通性是生产网络发展的物理基础，这一基础问题若难以解决，生产网络在空间上的拓展就会止步不前。近年来，随着劳动力等要素成本的递增，亚洲生产网络核心地区相对优势的改变，产业再度跨国转移的内在动力在加剧，但是外围国家却依然缺乏吸引产业集聚的条件。对于国际分工而言，引发产业转移的主要因素是运输成本和生产要素相对成本的变化，这首先就需要对交通网络和通讯网络等基础设施进行投资，外围国家若想提升劳动生产率，使生产要素相对成本发生质的改变，摆脱“低水平均衡陷阱”（low-level equilibrium trap），也必须要有足够的资本同时投入到社会各个部门之中。但是，由于金融抑制和缺乏足够的资本积累，仅靠外围国家自身难以完成这种初始投资；而且，仅仅凭借市场配置资源的作用，这些国家升级基础设施的努力也很难得到国际资本的青睐。根据世界银行2014年发布的《全球物流绩效指数报告》，除新加坡和马来西亚外，亚洲一些相关国家和地区的全球物流绩效指数排名（LPI）均处在中下游位置。<sup>②</sup>而阿维斯（Jean-Francois Arvis）的研究认为，除了地理距离之外，贸易伙伴之间的物流表现（logistics performance）<sup>③</sup>以及互联互通能力相比关税协定对贸易成本的影响

---

<sup>①</sup> 区域性公共产品是从全球公共产品的概念衍生而来的，和全球公共产品一样，区域性公共产品的收益扩展到区域内所有国家、人民和世代，在区域内不具有竞争性和排他性。参见李增刚：《全球公共产品：定义、分类及其供给》，载《经济评论》2006年第1期，第131~140页。如果某区域内的国家有着共同的需求和利益，但全球性国际公共产品供应严重不足或者无法满足其个性化需求，则区域内国家或国家集团可以共同设计出一套安排、机制或制度，并为之分摊成本，并称为区域性国际公共产品。由于区域性国际公共产品相对于全球公共产品而言，具有排他性特征，因此也可称其为区域俱乐部产品。参见樊勇明：《区域性国际公共产品——解析区域合作的另一个理论观点》，载《世界经济与政治》2008年第1期，第7~13页。

<sup>②</sup> 杨怡爽：《海上丝绸之路：重塑亚洲生产网络的契机与区域公共物品供给的新框架》，载《思想战线》2015年第5期，第151~156页。

<sup>③</sup> 物流表现是一个宽泛的概念，不仅仅是指运输或者贸易便利化，还包括服务、设施的建设、基础设施以及空间规划。

更加重要。<sup>①</sup> 如果没有对基础设施的初始投入，贸易优惠和市场准入协议对于提升这些国家的生产能力并无太多助益。因此，在影响这些地区参与亚洲生产网络和全球价值链的因素中，最不可忽视的就是基础设施建设和互联互通能力，其欠缺会限制此地区与生产网络中心的联系。<sup>②</sup> 现有研究表明，一国（地区）的基础设施越好，越有利于该国（地区）参与生产分割导致的生产分工并融入国际生产网络，<sup>③</sup> 而上述国家基础设施欠缺，难以发挥要素禀赋的优势，既是它们无法深入参与生产网络的原因，又是其长期处于生产网络外围而导致的发展滞后效应。一个地区只有被真正纳入生产网络，其经济地理才会发生根本性的改变，这也是区域经济一体化一般性的指导原则。

构建互联互通是 21 世纪海上丝绸之路建设的重要内容。从斯里兰卡的汉班托塔港和科伦坡港口城建设，联通科伦坡和斯里兰卡南部经济区的南部高速公路、印尼雅万高铁、缅甸皎漂的深水港建设，中老、中泰铁路建设，以及中远集团在“一带一路”沿线的码头投资开发等 21 世纪海上丝绸之路建设项目看，海上丝绸之路的建设目标是升级港口与航线，改善国家之间的经济距离和物流状态，同时改善港口与内陆生产基地和市场的联通性，加大对沿线国家基础设施的投资。与此同时，亚洲基础设施投资银行与中国—东盟基础设施专项贷款的设立，也能为沿线国家基础设施资金投入不足的问题提供解决之道。

如果 21 世纪海上丝绸之路能够通过加大投入、完善基础设施互联互通，改进沿线国家的交通与物流状况，那么便有可能通过降低贸易成本和缩短经济距离，让一些原来没有进入亚洲生产网络或者进入程度不深的亚洲国家因要素成本优势得到体现而获得机会，改变它们原本处于“灰色地带”的地位，同时为加强沿线的东盟国家、南亚与中东国家以及印度洋西岸国家的贸易与产业联系奠定基础。据研究，铁路、航空和海上运输成本每减少 10%，

---

① Jean-François Arvis, “Integrating Gravity: The Role of Scale Invariance in Gravity Models of Spatial Interactions and Trade”, World Bank Policy Research Working Paper No 6347, Jan 2013, <http://documents.worldbank.org/curated/en/216011468332366455/pdf/wps6347.pdf>

② Raphael Kaplinsky and Jeff Readman, “Globalisation and Upgrading: What can (and cannot) be Learnt from International Trade Statistics in the Wood Furniture Sector?” *Industrial and Corporate Change*, Vol 14, No 4, 2005, pp 679-703.

③ 邓军：《生产分割、空间异质性与空间依存关系——对东亚生产网络的考察》，载《财贸经济》2011 年第 3 期，第 61~66 页。

便能分别促使国际贸易增加 2%、5.5% 和 1.1%。<sup>①</sup> 亚洲生产网络早期的发展便得益于基础设施的改善，减少了贸易成本与交易成本，<sup>②</sup> 使得各国有条件生产与贸易更多的中间产品或零部件，从而促进了地缘关系的紧密化与区域之间的经贸往来。中间产品在更大范围内的分散化生产、产业在许多国家和地区的进一步集聚，也刺激了亚洲地区国际直接投资（FDI）的流动，进而促进了区域内各国的专业化分工和网络内部有效运作的国际机制的建设。而那些处于生产网络之外或者缺乏从中获利能力的亚洲国家，则难以形成附加值扩大—收入递增—资本积累的良性循环。由此，依靠 21 世纪海上丝绸之路在基础设施互联互通方面的投入，亚洲生产网络有望再一次突破资金与地理区位粘性的限制，在外围国家再一次实现上述过程，实现对地理锁定的突破。

另一方面，21 世纪海上丝绸之路也可以提供一个宏观的制度环境，<sup>③</sup> 来解决目前亚洲生产网络的“意大利面条碗”困境。历史上的海上丝绸之路——其鲜明特征是缺少上层组织和总体制度设计——显然已经不再适用于当前的国际社会和国际体系。正如格雷夫（Avner Greif）所指出的，历史上海上丝绸之路的航线安全保障、市场准入和条约体系，是商业群体自治和政府谈判的成果，<sup>④</sup> 如能够与政府谈判关税的商人行会、有自治权的商人社区，以及在 16~17 世纪在丝绸之路沿岸港口被广泛施行的集体协议价格模式，<sup>⑤</sup> 它并不是市场竞争的产物，也不是权力机制下的垄断模式，而是当地统治者和商会为了最大化利益进行谈判而造就的产物。从公共产品供给者的角度看，这些离散的社群取代了政府的角色，为当时的海上贸易提供了“一个

---

① Alicia García-Herrero and Jianwei Xu, “China’s Belt and Road Initiative: Can Europe Expect Trade Gains?” Bruegel Working Paper Issue 5, 2016, <http://aei.pitt.edu/80016/1/WP-05-2016.pdf>

② 彭支伟、白雪飞：《服务联系成本、基础设施建设和东亚垂直分工：1992~2006》，载《世界经济研究》2010 年第 9 期，第 75~80 页。

③ 制度环境是指一系列影响国际机制的正式或非正式规则构成的制度框架，区域合作的国际机制作为具体目标制度需要“嵌入”到这一框架中以发挥具体作用，两者之间的互动影响了推进机制的建设与维持成本，以及机制本身的有效性。

④ 阿夫纳·格雷夫：《大裂变：中世纪贸易制度比较和西方的兴起》，郑江淮等译，中信出版社 2008 年版，第 65~87 页。

⑤ 即货船商人与当地商人集体定价并按比例分成，在价格议定之前，不能单独定价或在自由市场上出售货物。

运转良好的贸易体系”这一国际公共产品。在现代，维系贸易经济体系的国际公共产品通常会以区域合作组织和贸易协定的形式出现。像 21 世纪海上丝绸之路这样规模的国际合作机制，显然能够在该地区提供更加稳定的国际公共产品。

如前所述，区域合作组织交错、重叠形成的“意大利面条碗”效应，已经对亚洲生产网络的继续发展形成了阻碍。如果单纯从数量和现象来看，容易让人质疑再增加 21 世纪海上丝绸之路这一合作框架是“多余”的，会进一步造成制度拥堵和制度竞争，这正是西方质疑 21 世纪海上丝绸之路合作愿景与行动的理由之一。<sup>①</sup> 对此，我们需要从以下方面进行分析。

首先，前述的区域合作组织和自由贸易协定中，区域组织多因为该地区过于碎片化，经济发展水平和政治形态差异过大，涵盖领域有限，从而只能起到有限的作用。海上丝绸之路和亚洲生产网络所涵盖的主要地区至今尚未出现一个能够促进区域全面发展的跨地区组织。从其实质上来说，由发达国家主导的自由贸易协定，由于其过高的准入门槛，并不是真正的开放性的贸易协定，其关注点也并不是通过基础设施建设来重塑“密度、距离、分割”这经济地理三要素。因此，即便海上丝绸之路涵盖区域拥有如此多的国际机制和公共产品供给者，但许多相关地区依然是这些区域化政策和区域经济一体化的边缘地区，难以从已有国际机制中获取足够的帮助。

其次，有效的国际制度安排应当引起参与的行为主体的利益追求以及行为者之间的互动关系发生变化，而从现实情况来看，海上丝绸之路沿线的大部分区域合作机制有效性不足。为了保证跨边界生产的顺利进行，需要协调不同国家间的国家政策，这就需要一体化的深层形式，即需要包括基础设施、机构、竞争政策、生产规则的标准化和协调等内容的协议，使得生产分享活动更有保障，以减少纠纷或限制。<sup>②</sup> 要实现这些，除了主权国家的相互协调之外，还需要一个区域性的制度环境。而对于亚洲生产网络来说，其之所以受困于“意大利面条碗”效应，就是因为生产网络在组织上的过度分散化和分权性质导致了基层制度环境的缺失。这里的基层制度环境，是指类似

---

<sup>①</sup> “China Pushes ‘Maritime Silk Road’ in South, Southeast Asia”, <http://thediplomat.com/2014/09/china-pushes-maritime-silk-road-in-south-southeast-asia/>.

<sup>②</sup> Robert Z. Lawrence, *Regionalism, Multilateralism, and Deeper Integration*, Washington, D. C.: Brookings Institution Press, 2000.



最大公约数的理念和意识形态，以区域一体化为宗旨的区域制度，有效的沟通协调方式或对话机制，区域安全和危机管理机制等。这既是亚洲生产网络目前所欠缺的，也应当是 21 世纪海上丝绸之路机制建设的未来方向。

显然，21 世纪海上丝绸之路机制既没有意愿也没有能力将覆盖的国家和地区整合为一个同欧盟一样在政治与经济政策上高度统一的联盟，它只是一个“共建”的倡议。但是，通过提出“共同繁荣、共同发展”和“沿线国家的群体性复兴”这样的理念和目标，它能够为这一地区提供亟需的“最大公约数”。21 世纪海上丝绸之路首先提供的是互联互通建设、知识传播和分享这样一些亟需的区域公共服务，在此基础上，为了使得基础设施建设顺利推进，更加宽泛、开放的对话平台与多元合作机制必将逐步建立起来，从而为该地区的一体化和亚洲生产网络的重塑提供必要的公共产品。这种形式的地区合作作为一种可行的公共产品供给模式，其发展前景比霸权和全球主义模式更好，也更能照顾到所有参与者的利益，这也正是当前亚洲基础设施投资银行获得初步成功的原因之一。

#### 四、结语：中国所扮演的角色和面临的挑战

无论是历史上的海上丝绸之路还是亚洲生产网络，中国都曾它们是它们跨越边界带来的贸易与生产大发展的主要受益者之一，也在其繁荣中起到了至关重要的作用。21 世纪海上丝绸之路既是对历史上海上丝绸之路精神的继承，也是亚洲生产网络重塑的契机。毋庸置疑，中国倡议建设 21 世纪海上丝绸之路的主要目的，是“经略周边”，“与邻为善、以邻为伴”，<sup>①</sup> 与周边国家分享中国的增长成果，为此，中国也需要“跨界发展”，积极参与到区域公共产品的供给中，让周边的国家“搭便车”。这是理所当然的一个趋势，也是区域公共产品供给多元化的体现。

然而，这一点也同样容易引发西方国家和区域内其他大国的忧虑。根据“霸权稳定”理论，只有霸权国家有能力和意愿为国际社会提供公共产品。因此，大部分贸易安排和贸易网络的建立，都是在大国主导之下进行的。而一旦霸权国开始衰落，公共产品的供给也会随之出现问题。20 世纪 80 年代

---

<sup>①</sup> 谷源洋：《大国汇集亚洲与中国经略周边》，载《亚非纵横》2015 年第 4 期，第 46~56 页。

美国霸权开始走下坡路时，世界自由贸易体制之所以并未出现过大的动摇，乃是因为区域公共产品的供给者出现了多元化的趋势。<sup>①</sup>然而，在西方的惯性战略思维中，公共产品的提供者是直接公共事务的主导权乃至强权、霸权挂钩的。这也就是为什么在一些海外的评论和判断中，将 21 世纪海上丝绸之路直接视作对美国亚太战略和 TPP 的回应，或被解读为与所谓的“珍珠链”战略<sup>②</sup>直接关联。这些猜测确实在国际舆论和部分沿线国家中引起了疑虑，美国前总统奥巴马甚至公开声称“不能让中国这样的国家书写全球经济规则”。<sup>③</sup>

为此，在推动 21 世纪海上丝绸之路合作机制建设的过程中，更应当将发展所有参与者的相容利益视为基本准则。古代海上丝绸之路衰落后，沿线许多地区和国家沦为边缘地带和灰色地带，至今仍在探索复兴之路，面临嵌合到全球价值链和在全球经济体系中寻找自身地位的挑战，而 21 世纪海上丝绸之路将为这些地区与国家带来再次群体性复兴的机遇；同时，亚洲生产网络也需要寻找拓展边界、突破发展局限的机遇。因此，笔者认为，以 21 世纪海上丝绸之路为亚洲生产网络的边界扩展提供推动力，以亚洲生产网络的边界扩展为 21 世纪海上丝绸之路的发展提供空间和实体依托，创造跨界发展的新契机，就是 21 世纪海上丝绸之路能够为沿线国家提供的相容利益，也是能够为参与者接受的承诺与愿景。

---

① 张建新：《霸权、全球主义和地区主义——全球化背景下国际公共物品供给的多元化》，载《世界经济与政治》2005 年第 8 期，第 31~37 页。

② “珍珠链战略”一词是由美国的布兹—艾伦—汉密尔顿咨询公司于 2004 年在其名为《亚洲能源未来》的报告中提出的，认为中国正在积极通过海上布局，通过投资援建等方式形成由巴基斯坦的瓜达尔港、孟加拉国的吉大港等一系列港口和基地组成的“珍珠链”。该论调经由《华盛顿时报》的报道而广为人知，并被西方媒体大肆炒作。对此，中国官方和学界已经进行了多次澄清与驳斥。

③ 《奥巴马评 TPP：不允许中国等国书写全球经济规则》，新浪财经，2015 年 10 月 5 日，<http://finance.sina.com.cn/world/20151005/221023406631.shtml>。

## **A Leap Forward in Development: The 21st Century Maritime Silk Road and Expanding Boundaries of Asian Production Networks**

**Yang Yishuang**

**Abstract:** The “21st Century Maritime Silk Road” requires the development of a revolutionary and innovative framework that can accommodate all participating states. Historically, the maritime silk road transcended cultural boundaries, enabling Asian production networks to extend beyond national borders, and providing the wider market and development opportunities needed for greater economic growth. Contemporary East Asian states rely on Asia’s production networks to revitalize their economies, yet at present, many states along the maritime silk road remain at the periphery of the global economy. These states are still struggling to integrate into global value chains, and find a unique identity within the global economic system. At the same time, Asian production networks find themselves constrained by new boundaries that have been created by their very development. Opportunities and incentives must be created to overcome these barriers. The 21st Century Maritime Silk Road provides incentives in this regard, and in turn, as the boundaries of Asian production networks are expanded, this also provides space and leverage for the further development of the 21st Century Maritime Silk Road. This will create an opportunity for a leap forward in development, and this is how the 21st Century Maritime Silk Road can provide common interests for, and accept commitments and promises from participant states.

**Key Words:** 21st Century Maritime Silk Road; Trade Networks; Asian Production Networks; International Institutions

**About the Author:** Yang Yishuang is an Associate Professor in the Research Institute for Indian Ocean Economies (RIIO) of the Yunnan University of Finance and Economics

## **Collective Anti-China Incidents and “One Belt One Road” States**

**Li Jie**

**Abstract:** This article attempts to develop a framework for explaining such collective incidents targeted at Chinese nationals by considering the motivations behind them, and to test this argument empirically based on analysis of recent incidents. It is argued here that there is a negative