

“一带一路”倡议保险服务体系构建研究*

肖宇 张颖熙

摘要: 随着“一带一路”倡议走向“工笔画”高质量发展的新阶段,“一带一路”沿线地区逐渐成为中国企业对外投资的重要地区。作为管理风险的特殊行业,保险服务业能够为“一带一路”跨境合作提供全面的风险保障与服务。虽然当前中国已经建立了以政策性保险为主,商业性保险为辅的“一带一路”倡议保险服务体系,但由于多元化、市场化和国际化的境外保险服务保障体系尚未完全建立,导致该体系对“一带一路”高质量发展支撑效果还较为有限。发达国家经验显示,建立官方加民间的海外保险服务体系,通过多双边合作机制掌控国际话语权,不断丰富海外保险服务和产品职能,是维护本国企业海外权益的重要手段。据此,本文提出从推动海外投资专项立法、丰富海外保险产品和服务矩阵、加强保险服务业国际合作等角度完善中国“一带一路”倡议保险服务体系的政策建议。

关键词: 一带一路 保险服务体系 国际合作 风险管理

作者简介: 肖宇,中国社会科学院亚太与全球战略研究院助理研究员;

张颖熙,中国社会科学院财经战略研究院研究员、中国社会科学院大学应用经济学院教授、博士生导师。

“一带一路”倡议是在新的历史条件下,实现中国全方位对外开放的重大举措。习近平总书记在党的二十大报告中明确指出,要推动共建“一带一路”高质量发展。“一带一路”倡议作为新发展格局下高水平对外开放的重要抓手,自提出以来,中国与沿线国家的贸易和投资活动日趋活跃。截至2022年6月底,中国与“一带一路”沿线国家货物贸易额累计约12万亿美元,对沿线国家非金融类直接投资超过1400亿美元。^①但众所周知的是,作为新兴经济体和发展中国家较为集中的区域,“一带一路”辐射区域涉及国别数量多,人口数量大,地缘政治、经济关系复杂多变。推动共建“一带一路”从“大写意”向“工笔画”转换,需要解决好沿线国家基础设施相对匮乏、营商环境有待提升、融资来源多元化程度不高和地缘政治博弈激烈对中国企业海外投资的潜在影响。完善的海外投资保险制度能够最大限度地保护企业海外利益,但中国目前与境外投资保险相关的机制安排和法律规制尚不健全,使得企业在风险防范方面十分被动(田昕清、黄永富,2018)。作为经营和管理风险的特殊行

* 本文为中国社会科学院习近平新时代中国特色社会主义思想研究中心2024年度重点项目“社会学科理论建构视角下人类命运共同体思想的国际关系理论化研究”(项目编号:2024XYZD13)、国家社科基金后期资助暨优秀博士论文项目(编号:22FGJB013)部分研究成果。

^①唐云《共建“一带一路”九周年成绩单》,中国一带一路网,2022年2月1日, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/281310.htm>。

业，构建一个与“一带一路”海外投资相适应的保险服务保障体系，已成为新时期保险业支持实体经济发展和服务国家战略的必答题。

在顶层设计层面，保险业参与共建“一带一路”条件已经齐备。2015年初，国家发展改革委、外交部以及商务部共同发布的《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》允许保险行业涉足“一带一路”经济建设，保险资金可以在基础建设、能源贸易等方面进行资金融通与投资。^①2017年发布的《“一带一路”融资指导原则》也鼓励支持保险业和其他各类商业性金融机构一起，为“一带一路”建设提供资金及其他金融服务。^②《保监会关于保险业服务“一带一路”建设的指导意见》（保监发〔2017〕38号）指出，保险服务业要提升服务“一带一路”建设渗透度和覆盖面，增强对“一带一路”建设的服务和保障能力。^③在银保监会推动下，中国“一带一路”再保险共同体于2020年11月正式启动运营。

一、完善“一带一路”倡议保险服务体系的必要性

2023年是“一带一路”倡议提出十周年，中国与沿线国家和地区的经济联系程度不断提升。以对外投资为例，在宏观层面，截至2021年底，中国在沿线国家投资达到了241.5亿美元，占同期中国对外直接投资流量的13.5%，年末存量数为2138.4亿美元，占总额的7.7%，创下历史新高。微观层面，截至2021年底，中国在“一带一路”沿线国家设立企业超过1.1万家，约占中国境外企业总量的1/4。中国与“一带一路”沿线国家和地区日益密切的联系，催生了对保险服务的旺盛需求。

（一）高效的保险服务有助于缓释沿线传统投资风险

截至2023年6月，中国已经同152个国家和32个国际组织签署200余份共建“一带一路”合作文件，在这些国家中，有52个位于非洲、40个位于亚洲。^④由于沿线多为发展中国家，在国际大循环动能明显减弱，外部需求疲软使得保护主义盛行的大背景下（肖宇、田侃，2022），中国对“一带一路”沿线投资可能存在的风险引起了学术界和业界的普遍关注。因为就全球各国投资便利化水平差异而言，欧洲发达国家普遍高于亚洲和非洲国家，而中亚、南亚、东欧和非洲是投资便利化亟待改善的重点地区（张亚斌，2016）。中诚信国际携手RAEX-Europe、VIS评级公司发布的《“一带一路”国家风险报告（2020）》显示，“一带一路”国家风险有整体上行的趋势，风险等级在“中等”及以上的国家为38个，占比67%，其中南亚、高加索和中亚仍是风险最为突出的区域。在新冠疫情冲击叠加全球贸易低迷的大背景下，“一带一路”国家普遍面临经济下滑、货币贬值以及债务攀升的压力。^⑤

表1列示了中国企业在“一带一路”沿线投资所面临的风险。就政治风险来看，“一带一路”沿

^①国家发展改革委、外交部、商务部《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》，中国网，2023年2月5日，http://www.china.org.cn/chinese/2015-09/15/content_36591064.htm。

^②财政部《“一带一路”融资指导原则》（中英文版），财政部官网，2023年2月10日，http://www.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/caizhengxinwen/202007/t20200724_3555773.htm。

^③国务院《保监会关于保险业服务“一带一路”建设的指导意见》，国务院网站，2023年2月15日，http://www.gov.cn/gongbao/content/2017/content_5237718.htm。

^④曹家宁：《已同中国签订共建“一带一路”合作文件的国家一览》，中国一带一路网，2023年3月20日，<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/roll/77298.htm>。

^⑤中诚信国际《中诚信国际发布<“一带一路”国家风险报告（2020）>》，搜狐网，2020年12月28日，https://www.sohu.com/a/441089837_263888。

线国家和地区是世界上地缘关系最复杂、历史文化差异最大、宗教民族冲突最严重、国家和区域局势最动荡、大国关系最纠结的地理区域。中企的海外投资利益受到中亚地区“三股势力”、西亚地区新兴起的“伊斯兰国”、投资所在国政局不稳、部分国家反华排华倾向、美日等西方国家竞争性渗透的干扰、破坏和冲击（李晓、李俊久，2015）。当前“一带一路”建设重点领域是基础设施投资，由于回报率低、风险高，导致私人资本参与率低，进而使得中国政府不得不承担较高的出资比重，这增加了经济贸易问题泛政治化的风险（葛天任、张明，2021）。“走出去”企业在“一带一路”高质量发展中面临着中方整体利益的统筹协调水平较低、风险评估能力较弱、海外业务的保险缺乏统一管理、缺乏海外保险认知和控制权、保险需求较大与保险供给不足并存、难以实现自保项目建设、风险意识和保险意识不强等问题（高立飞，2022）。世界经济论坛发布《2019 年全球竞争力报告》对“一带一路”沿线国家金融投资环境评分显示：沿线国家中小企业融资指数大多处于 40~50，风险投资可获得性低于 40，整个金融市场的效率较为低下（肖宇、夏杰长，2022）。在全球治理体系变革和经济复苏背景不甚明朗的大背景下，“一带一路”融资体系面临投资风险快速攀升、主权债务风险加大、地缘政治风险高涨以及补贴收紧等新风险（季志业等，2022）。

表 1 中国企业“一带一路”投资可能面临的风险及缓释措施

风险种类	含义	缓释措施
政治风险	东道国内部社会动荡和政权更迭，导致外国投资企业产生损失的风险，包括但不限于被征收、违约、发生战争和暴乱、不合理的汇兑限制等	海外投资保险（专指政策性保险）
项目风险	海外投资企业经营过程中所面临的市场风险、融资风险、施工风险、管理风险、反向分手费、并购保证、环境污染责任等	商业保险（包括财险、员工绑架险、反向分手费保险、环境污染责任险和并购保障保险等）
汇率风险	汇率波动所引起的交易风险和折算风险	
人身风险	员工可能遭遇绑架及生命安全和健康风险	

资料来源：作者自制。

（二）沿线中企新兴领域投资风险保障面临较大挑战

在数字技术快速推进和衍生产业蓬勃发展的大背景下，推动沿线国家数字经济合作正在成为“一带一路”倡议的一个重要内容。2021 年 7 月，商务部、中央网信办和工信部联合印发《数字经济对外投资合作工作指引》，明确了中国企业海外数字投资重点工作。2021 年 12 月，国务院印发《“十四五”数字经济发展规划》也指出，要推动“数字丝绸之路”深入发展。

目前无论是新兴经济体的印度，还是资本主义老牌强国英国，乃至匈牙利、韩国、日本等多个国家，都制定了本国数字税的基本规则，以试图避免本国的税基侵蚀。尤其是英国，在国际性和区域性数字税征收协议尚未达成的情况下，率先开始征收数字服务税，在这种示范效应下，全球数字投资面临的门槛进一步提升。数字公平、数字隐私、数字知识产权等多个领域的激烈博弈日渐升级（肖宇、夏杰长，2021）。以跨境数据传输为例，为了摆脱欧美高标准规制掣肘，“一带一路”沿线已有 40 多个国家对此进行限制立法尝试，但这些规则要么部分与欧盟的规则相一致，体现出较高的准入门槛，要么缺乏区域合作机制，导致与域外国家的合作交流仍是一种奢望（齐鹏，2022）。典型代表就是印度先后 4 次对其《个人数据保护法草案》进行修订，以防止大型数字企业进入印度市场。这在很大程度上增加了中国数字企业开展对外投资合作的难度。综合来看，由于全球数字经济的发展鸿沟，发达国家和发展中国家在关键信息基础设施、跨境数据流动、数字税收国际规则等多个领域仍然存在政策协调的短板。目前数字经济领域的国际规则模板主要以“美式模板”“欧洲模板”和“日本模板”为

主。这导致中国企业在“一带一路”沿线国家开展数字投资面临的“软约束”较为明显。

二、中国保险业服务“一带一路”倡议的现状分析

作为管理风险的特殊行业，保险服务保障体系对于“一带一路”高质量发展具有重要作用。从现代保险服务业的商业模式来看，在负债端，通过提供保险产品，可以缓释沿线投资风险，为沿线经济合作提供全方位的风险保障；在资产端，保险公司通过资产配置，还能够为沿线项目债权和股权融资提供支撑。习近平主席在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛讲话中明确指出，要继续拓宽融资渠道，降低融资成本，欢迎多边和各国金融机构参与投融资合作。^① 这为保险公司长期稳定资产回报提供了配置渠道，主要原因在于，“一带一路”把建设基础设施列为主要发展方向，在境外进行基础设施建设需要大量的、稳定的资金，而保险资金具备数额巨大、稳定性强、可以长时间运行的特点，与基础设施建设的资金需求相符合（郭琦，2021）。考虑到保险业在支持实体经济中的不可或缺的重要角色，学术界的一个基本共识是，现代保险体系构建和产品与服务设计逻辑能够对企业海外投资产生重要影响（Qiuping Chen et al., 2021）。为更好服务“一带一路”高质量发展需要，2019年11月，银保监会发布了《中国银保监会对政协十三届全国委员会第二次会议第3001号（财税金融类268号）提案的答复》，鼓励保险经纪公司依托在外国的分支机构，为拓展海外市场的中国企业提供属地服务，量身订做符合中国企业文化的风险管理和保险经纪服务，积极跟进海外工程保险及救援服务项目，以期为中国企业在沿线投资提供及时全面的查勘定损、理赔救援等保险服务。

（一）当前中国企业参与“一带一路”倡议的保险保障产品体系

1. 政策性保险服务

政策性保险服务体系主要由海外投资保险和其他政策性保险产品构成，这里的海外投资保险实际上指最狭义的海外投资保险，主要针对的是海外投资中可能遇到的政治风险。如表2所示，指驻在国政局变化、战争、武装冲突、恐怖袭击或绑架、社会动乱、民族宗教冲突、治安犯罪等突发事件可能给投资带来损失的风险，以及政府征用或没收、汇兑限制等。中国海外投资保险作为出口信用保险的一种，主要由中国出口信用保险公司（简称中国信保）承保。作为政策性保险机构，其弥补了商业保险公司对海外投资保险承保能力的不足，实际上是为中国海外投资提供了一种“准国家保证”（孔庆江、王荣华，2022）。中国信保目前有两款产品：一是海外投资股权保险，承保范围是中国企业对外投资中的股东权益损失；二是海外投资债券保险，是为中国企业海外投资项目提供股东贷款、金融机构为中国企业海外投资项目提供贷款，以及中国信保认可的其他投融资形式，向企业或金融机构提供承担其债权损失的保险产品。

作为由国家出资设立、支持中国对外经济贸易发展与合作、具有独立法人地位的国有政策性保险公司，中国信保目前的主要产品及服务包括：中长期出口信用保险、海外投资保险、短期出口信用保险、国内信用保险、与出口信用保险相关的信用担保和再保险、应收账款管理、商账追收、信息咨询等。这些产品在共建“一带一路”高质量发展的过程中发挥了不可替代的作用。2021年，中国信保全年实现承保金额8301.7亿美元，同比增长17.9%，其中支持“一带一路”沿线国家出口和投资

^①习近平 《在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛记者会上的讲话》，中央人民政府网，2019年4月27日，http://www.gov.cn/xinwen/2019-04/27/content_5386904.htm。

表 2 海外投资保险简介

承保风险种类	征收	东道国采取国有化、没收、征用等方式，剥夺投资项目的所有权和经营权，或投资项目资金、资产的使用权和控制权
	汇兑限制	东道国阻碍、限制投资者换汇自由，或抬高换汇成本，以及阻止货币汇出该国
	战争及政治暴乱	东道国发生革命、骚乱、政变、内战、叛乱、恐怖活动以及其他类似战争的行为，导致投资企业财产损失或永久无法经营
	违约	东道国政府或经保险人认可的其他主体违反或不履行与投资项目有关的协议，且拒绝赔偿
赔偿比例	最高不超过 95%	

资料来源：中国信保。

1700 亿美元。^①

2. 商业性保险服务

中资企业通过“一带一路”建设参与沿线国家的投资和贸易，除了直接投资之外，沿线的工程施工和劳务也催生了对以财险和寿险为代表的商业险保险的旺盛市场需求。如表 3 所示，目前保险服务业参与“一带一路”倡议的商业保险产品矩阵主要有财险、寿险和项目融资三个部分。

表 3 “一带一路”商业险的类型和需求方一览表

类型	险种细分	需求方
工程保险	建筑工程险、安装工程保险、机器损坏保险、船舶工程保险、科技工程保险	基建类、制造类、科技类、船舶类工程企业
火灾保险	企业财产保险、家庭财产保险、营业中断险	所有企业陆地类型财产
货物运输保险和运输工具保险	国际和国内货物运输保险；水上、陆上、航空和其他货物运输保险；机动车保险、船舶保险、飞机保险	航运类、铁路运输类、物流类、贸易类企业
责任保险	公共责任、产品责任、雇主责任、职业责任和第三者责任保险	基建类、贸易类和制造类企业
特种保险	航天工程保险、核能工程保险、海洋石油开发保险	航天类、核能工程类、海洋石油开发特大型企业

资料来源：周延礼，《“一带一路”倡议下的保险业服务研究》，人民出版社，2018 年。

此外，商业性保险服务体系另外一个重要构成是保险机构的海外投资。2015 年 3 月，保监会发布了《调整保险资金境外投资有关政策的通知》，明确在“一带一路”倡议下，中国保险业保险金投资到境外市场，不仅可由中国香港拓宽至全球 45 个国家与地区，而且还放宽了境外债权的投资范围。这主要是因为中国保险资金规模庞大、融资成本低、资金使用周期长，完全满足基础设施建设的需求，可以直接为基础设施建设提供资金支持。国务院在 2015 年 6 月发布的《中国保险基金设立方案批复》中，明确允许保险机构设立 3000 亿元的投资基金，对“一带一路”企业的项目进行长期投资。

(二) 中国“一带一路”保险服务体系主要短板

1. 服务保障能力尚不能满足“一带一路”沿线旺盛的需求

这种市场需求和供给的不匹配主要体现在，中国保险服务业的境外服务能力还较为有限。由于出

^①国务院发展研究中心宏观经济研究部 《中国出口信用保险公司政策性职能履行评估报告（2021 年度）》，2022 年 6 月。

口信用保险的商业模式和运作逻辑符合世界贸易组织（WTO）规则，并且和其他金融工具相比，出口信用保险具有投入产出比明显的杠杆作用，在全球贸易和投资中，出口信用保险凭借在风险保障和融资增信方面的独特优势，已然成为各国促进本国对外贸易和投资，保护本国企业海外权益的主要手段。因此，以中国信保为代表的政策性保险服务体系也是目前中国“一带一路”保险服务体系的最主要组成部分。自2001年12月正式挂牌以来，中国信保的业务规模、经营效率和盈利能力实现了跨越式发展，取得了巨大的成绩。但从全球来看，位于欧洲的裕利安怡、安卓和科法斯3家商业出口信用保险集团依然牢牢占据着行业主导地位，中国政策性保险机构的国际竞争力还不强。这种国际竞争力不强的突出表现之一，就是保险业在中国对外直接投资中的占比极低。以2020年末的数据为例，当年中国对外金融类直接投资存量2700.6亿美元，其中对外货币金融服务类直接投资1390.3亿美元，占比51.5%。保险业81.3亿美元，占比仅仅为3%。^①另外，就机构数量而言，截至2020年末，中国共在境外设立保险机构18家。由于缺乏境外机构，中国信保难以直接对境外中资企业的销售和 investment 提供信用保险服务（饶丽圆等，2017）。较小的体量规模和较低的全局资源配置水平，制约了中国保险服务业对中国企业在“一带一路”沿线国家开展业务的服务保障能力。而市场化的商业性保险，由于全球性的海外服务网络尚未完全成熟，导致中资保险企业的海外保险服务供给水平不高。

2. 市场化的境外保险服务业服务保障体系尚未完全成型

海外保险服务的供给是一个涉及商业情报收集、复合型人才队伍、稳定的技术平台等要素的综合体。当前，中国对“一带一路”沿线国家的保险服务体系主要由中国信保承担，但作为一个定位为非盈利和保本经营的政策性保险服务机构，中国信保主要资本金来自于财政预算。这直接决定了其规模难以和依靠市场化运作的保险服务机构相提并论，在保障规模和范围上，只能有所偏重和突出重点，并且在业务模式和产品设计导向上，具有较强的政策性和稳健性。这也直接影响了其业务模式，一方面，较强的政策性决定了中国信保的业务规模难以覆盖所有的境外投资和贸易活动，而只能是有所侧重，比如大型的成套出口设备等国家要求必须要承保的产品和国家重点支持的大型项目。但“一带一路”沿线国家经济合作日益密切，除了大型项目之外，还有大量的民营企业和小微企业投资，单纯的依靠政府财政资金作为资本金，势必会造成政策性保险的服务能力跟不上市场需求增长的问题。另一方面，资本金来源决定了中国信保产品体系内在的稳健性，但由于“一带一路”沿线多为发展中国家，而且这些国家的信用保障体系本身就还处于发展阶段，境外企业在这些地区投资普遍面临着比在发达国家更高的损失风险。虽然用市场化的方式调高承保费率以缓释可能遇到的高赔付率，但这显然又与中国信保的定位不符。因此造成了一个服务和供给的悖论，即“既要”与“又要”的问题。整体来看，由于市场化保险服务体系的缺位，导致沿线保险服务体系中产品的创新能力不足、多元化程度不高、市场渗透率较低、赔付率较高，以及承保效果有待加强等问题较为突出。中企保险机构在沿线的服务还较为薄弱，中国保险业对“一带一路”经济合作的支撑效果有待加强。

3. 中国保险机构跨国合作机制的覆盖广度和深度有待提升

保险企业虽然是一个经济主体，但保险服务保障体系却是一个包括了政府机构、市场主体和国际协议的复杂系统。自“一带一路”倡议提出以来，中国海外投资保险制度法律体系、保险人经营模式、海外投资保险资本结构、合格投资者定义和海外投资保险追偿机制在与国际立法的衔接上均有着体系上的不足（刘亚军，2021）。这种不足的一个体现就是相关配套政策的匮乏。以人员流动为代表

^①商务部 《2020年度中国对外直接投资统计公报》，商务部网站，2021年9月29日，<http://www.mofcom.gov.cn/article/news/202109/20210903203247.shtml>。

的保险服务需求为例，虽然“一带一路”倡议已经推进了多年，但在社会保障领域，中国仅仅与沿线国家的塞尔维亚签订有社会保障双边协议，而在沿线的东南亚、西亚等与中国劳务合作密切的主要地区，并没有一套行之有效的社会保障多边合作机制。这使得海外劳动权益保护面临政策掣肘，人力资源和社会保障部的数据显示，在目前与中国签订的 12 个社会保障双边协定的国家中，只有塞尔维亚属于“一带一路”沿线国家，其他沿线国家都未与中国签署社会保障双边协定。这种掣肘表现在，众多海外劳工在“一带一路”沿线国家就业期间的劳动关系主要发生在就业国，割裂了与国内社会保障制度的联系，不仅无法被所在国的社会保障制度覆盖，也无法享受对应的国内社会保险服务。尤其是在巴林、科威特和阿曼等海湾合作委员会国家，社会保障制度只与公民资格挂钩，中国“一带一路”海外劳工处于没有任何社会保障的“真空”状态（谢勇才，2022）。此外，双边投资协定（BIT）对“一带一路”建设具有重要的作用，但目前中国与“一带一路”沿线国家签订的 BITs 较为陈旧，具有实际操作性不强和倾向于保护东道国规制权的特点（张晓君、曹云松，2021），在改善东道国营商环境和争端解决方面存在功能性缺失，这显然不利于中国企业对外投资保险保障服务体系的构建。

三、发达国家海外投资保险服务体系构建的经验

由于海外投资大多具有期限长、金额大、不确定因素多等特征，为了保护本国企业在海外的投资权益，以美国为首的发达国家逐渐构建了一套以官方担保、私营机构和开发性金融机构为一体的多层次海外投资权益保障体系。

第一，官方和民间互相补充是发达国家海外投资保险服务体系的最大特征。在发达国家中，美国是最早建立海外投资保险制度的国家。1948 年，为配合实施“马歇尔计划”，保障美国投资者在欧洲的海外经济权益，美国建立了以官方信用保险和私营保险机构为一体的海外投资保险制度。在“马歇尔计划”伊始，美国政府支持成立了其第一家海外投资保险公司，即直属于美国国务院的海外私人投资公司（OPIC），其经营范围主要集中在该计划的覆盖地区，官办特征明显。但是在随后几年，以美国为基地的跨国性保险及金融服务机构美国国际集团（AIG）通过建立在英国伦敦、法国巴黎和中国香港的总部，也开始涉足 OPIC 的海外投资保险业务。投资保险机构从官办到民间转换的一个重要背景是当时世界局势动荡，海外投资风险较高，纯官办的信用保险机构无法覆盖所有的跨境投资。在 AIG 带动下，自 20 世纪 90 年代开始，多家商业险保险公司开始涉足海外投资保险市场，这催生了美国企业海外投资保险服务供给的繁荣，大量新产品和服务供给开始出现，推动了美国海外投资的蓬勃发展。受此启发，英国、法国、德国和澳大利亚也先后推出并形成了支持官方海外投资保险机构发展壮大，同时吸引商业险保险机构开发海外投资保险产品的海外保险服务体系，用以支持本国的海外投资和跨境贸易。在本国企业海外投资保险服务领域，官方和民间合作的典型代表还有日本，其通过中央层面的经协会议和地方层面的日本贸易振兴机构（JETRO）国内事务所、国际协力机构（JICA）等机构，利用并强化了官民协助的推进机制（马学礼，2022）。

第二，通过吸引发展中国家加入其主导的多双边合作机制掌控国际规则和话语权。借助于本国的跨国企业，在全球配置生产要素资源和商品市场，是西方发达国家维护本国全球经济竞争优势地位的重要手段。在此过程中，西方国家为了确保本国企业的海外利益，形成了一套行之有效的制度设计，即掌握国际规则。实际上，国际竞争的一个重要领域是话语权和规则体系的竞争，一个有利于自己发展利益需要的“游戏规则”，是确保本国海外利益的重要支撑。作为上一轮经济全球化的主要推动者，西方发达国家在 20 世纪中后期逐渐建立了自己的海外投资保险制度，以维护资本输出国的海外权益。

在国际法层面，1988年，世界银行附属的全球《多边投资担保机构公约》（MIGA）正式生效。对比来看，自1985年世界银行年会通过到1988年正式生效，MIGA是世界银行集团成立时间最短的机构。在具体规则的设定上，MIGA通过创设代位求偿权机制，大大提升了MIGA调节纠纷的能力。目前，MIGA承保的项目对有关国家有一定的政治压力和约束力，因此对外资在东道国可能遇到的政治风险能够起到多重预防和制约的效果，故MIGA承保项目的出险率较低（周玉坤，2020）。公开资料显示，自1990年提供首份担保到现在，MIGA最后因为争端不能解决而导致赔偿的项目只有2宗。从会员数来看，全球已经有180个国家加入了MIGA。在名义上，这些会员国虽然由发达国家和发展中国家组成，且中国已于1988年4月签署并批准了MIGA，成为创始成员之一同时也拥有发展中国家最高的股本（Qiuting Wang，2022），但由于西方发达国家占据了总股本的60%，所以MIGA的话语权仍然牢牢掌握在西方国家的手中。整体来看，通过MIGA的权益保障机制设计，西方国家海外投资的权益保护得到了极大保障。而后发国家只能被动地去适应西方发达国家已经制定的规则体系，在面临投资争端时，往往处于相对劣势地位。

第三，根据市场需要不断丰富海外投资保险服务体系的多元化产品和服务矩阵。虽然供给能够创造需求，但需求同样决定了供给。海外投资往往涉及不同国家、不同法律诉讼体系和不同的市场环境，这需要差异化、多元化和个性化的保险产品和服务。在过去几十年实践探索中，西方国家为了更好地保障自己的海外投资利益，不断对其海外投资保险服务体系进行赋能。以美国为例，为了支持美国企业在全世界的贸易和投资行为，美国除了坚持做大做强OPIC，鼓励商业性保险机构进入政治性保险市场外，还建立了支持境外投资，保护美国企业在新兴市场国家和发展中国家投资利益的开发性金融机构。这方面的典型就是2018年美国国会通过《有效利用投资引领开发法案》（即“BUILD法案”），成立了由美国政府出资的美国国际开发金融公司（IDFC），明确IDFC可以通过股权投资或基金投资方式，支持美国企业海外投资项目。通过创新投资方式，被投项目的安全保障得到了极大提升。公开资料显示，随着BUILD法案签署，OPIC职能将逐渐过渡到IDFC。由此可见，依托股权和基金投资支持本国企业海外投资权益，正在成为美国海外投资保险保障体系发展趋势。具有代表性的如美国的安达保险集团、英国的劳合社保险公司、瑞士的苏黎世金融服务集团等。这些跨国保险巨头通过不断进行金融产品和服务创新，在为保护其本国企业海外投资权益提供了更多市场化产品选择的同时，也大大提升了对本国企业海外投资的服务保障能力。需要指出的另外一点是，西方发达国家高度重视保险业经营的稳健性，在丰富保险服务和产品的同时，发达国家也非常重视再保险市场的繁荣，通过搭建再保险市场交易体系，风险定价机制进一步畅通，而借助于高效的再保险市场体系，发达国家的海外保险服务也能够通过信息情报共享等资源整合，提高整个保险市场的资源配置效率。

四、推动完善“一带一路”倡议保险服务体系的建议

共建“一带一路”是以习近平同志为核心的党中央审时度势做出的重大战略决策，保险服务业作为现代金融业的三大支柱之一，在服务“一带一路”倡议中理应扮演重要角色。

（一）推动中国海外投资专项立法，夯实保险业服务“一带一路”倡议的根基

发达国家的经验和中国企业参与“一带一路”倡议的实践告诉我们，尽快制定中国《海外投资保护法》是确保中国企业海外投资权益的重要保障。主要原因在于，随着中国经济实力的跃升，中国企业“走出去”参与海外项目和投资已经日益普遍。发达国家的经验显示，重视海外投资保险法律保障

体系，是维护本国企业海外投资权益的重要指引。但截至目前，中国还没有一部专门的海外投资保险法律。在实际经济工作中，国家发展改革委、商务部和国家外汇管理局及其相关机构是中国企业海外投资的管理部门，统一协调高效的境外投资保险管理体系尚未健全，中国企业海外投资权益保障目前还缺乏一个统一协调机制。推动中国海外投资保险法律体系构建，一方面，要在经营范式上明确支持投资和融资并重的商业模式，为保险企业参与“一带一路”建设提供更多商业模式选择；另一方面，要重视多元资本的作用，发挥好民间资本在保障海外投资企业权益中的作用，构建官方和民间有效融合的境外投资保险服务体系，弥补当前以政策性保险为主体的海外投资保险服务体系所存在的供给不足的短板。需要特别强调的是，立法的滞后对央企海外投资权益保障的一个重要短板是代位权的确认，这需要通过 BITs 确保代位求偿权等追偿机制的有效运转。

（二）丰富中国保险企业海外保险产品类型和服务形式，提升对“一带一路”服务保障水平

随着中国与沿线国家的经济合作联系日益密切，中国企业参与“一带一路”沿线经济合作方式也日趋多元化。构建新发展格局下与沿线国家经济合作相适应的保险服务体系，需要以创新方式对标和对表国际保险同行先进做法，不断推出企业海外经济合作需要的新产品和服务，以适应中国对“一带一路”沿线不断增长的投资合作和贸易往来。这种创新首先体现在提升境外保险服务的覆盖面，政策性保险金融机构可以通过与商业银行等金融机构共享客户资源，解决当前政策性保险对小微客户覆盖不足问题，吸引民营企业和小微企业参与“一带一路”倡议。在大数据时代，借助让“数据多跑路，企业少跑路”的大数据和区块链技术，既可以提升出口保险覆盖率，也能帮助银行做大资产规模，还能够推动小微企业参与沿线投资和贸易。由于商业银行的风险偏好，当前“一带一路”沿线项目想获得国内商业银行的贷款相对较为困难，这既有商业银行风险防控的机制制约，但更多是保险覆盖不足问题。当然，保险资金也存在经营风险的问题，但若允许保险资金以股权投资等方式介入，不仅可以补充项目资本金，还帮助企业增信，会大大提升商业银行的贷款意愿，而且也提升了保险产品市场化运作和参与投资的意愿。创新海外保险产品和服务矩阵尝试的最终目标，是要逐步建立覆盖中企“一带一路”项目和人员的全生命周期保险服务体系。在这个体系中，既要让保险企业有投资和参与的意愿及方式，比如通过高质量的“一带一路”再保险共同体（CBRRP）建设为中资保险企业提供展业、合作和缓释风险的平台，同时也要让沿线企业和个人有可以选择的个性化减灾降损产品及服务。

（三）持续加强保险服务业国际合作，不断推动中国保险服务业对内对外双向开放

从国际范围看，解决这个问题的关键抓手在于多双边合作机制的建立。当前中国已经通过《“一带一路”融资指导原则》《“一带一路”绿色投资原则》和《“一带一路”债务可持续性分析框架》等，阐述了中国企业参与沿线投融资的基本原则。提升中国保险服务业对“一带一路”服务保障能力，需要坚持“引进来”与“走出去”。一方面，支持国内金融市场的有序开放，根据国情，在符合国内法律法规的前提下，逐步扩大保险业的市场准入，为境外保险服务机构在中国设立跨境子公司和分支机构提供便利，以便于充分利用这些境外保险服务机构的产品和服务保障能力；另一方面，也要积极推动中资保险机构“走出去”，通过税收减免等形式引导国内险企参与“一带一路”建设，在国际知名的金融中心和沿线设立海外分支机构，增强国际影响力的同时也提升对中国企业在沿线投资的风险查勘和理赔服务保障水平。需要特别强调的是，提升服务保障能力的一个重要方面是掌握本行业国际规则话语权。对此，在多双边贸易和投资协定的文本谈判中，一定要纳入保险服务保障条款。尤其是在数字经济等中国具有相对比较优势的新兴领域，要特别重视市场准入条款和中企权益保护。在

人员“走出去”的过程中,要整合国家卫健委、疾控中心和出入境管理部门等,提供跨境医疗服务的顶层设计。对于支持“一带一路”沿线项目的险企,给予法律政策支持。最终通过多双边合作协议,逐步构建一套与中国企业日益频繁的海外权益保障相适应的国际话语权体系。上层建筑反作用于经济基础,大量实践经验显示,一个内容丰富、覆盖广泛和畅通有效的多双边合作机制,恰恰就是为保险企业产品设计和流程所必需的基础公共品。

参考文献:

1. 田昕清、黄永富 《“一带一路”背景下中资企业境外投资保险制度研究》,《全球化》,2018年第5期。
2. 肖宇、田侃 《中国全球经济战略:演进历程、阶段划分及路径选择》,《江淮论坛》,2022年第2期。
3. 张亚斌 《“一带一路”投资便利化与中国对外直接投资选择——基于跨国面板数据及投资引力模型的实证研究》,《国际贸易问题》,2016年第9期。
4. 李晓、李俊久 《“一带一路”与中国地缘政治经济战略的重构》,《世界经济与政治》,2015年第10期。
5. 葛天任、张明 《“一带一路”精细化发展阶段隐形风险的连锁机制与精准对策》,《探索与争鸣》,2021年第3期。
6. 高立飞 《保险服务“一带一路”高质量发展的实现路径》,《中国保险》,2022年第3期。
7. 肖宇、夏杰长 《香港打造服务“一带一路”投融资平台及其释放效应研究》,《价格理论与实践》,2022年第2期。
8. 李志业、桑百川、翟崑、李一君、王泐 《“一带一路”九周年:形势、进展与展望》,《国际经济合作》,2022年第5期。
9. 肖宇、夏杰长 《数字贸易的全球规则博弈及中国应对》,《北京工业大学学报(社会科学版)》,2021年第3期。
10. 齐鹏 《数字经济背景下“一带一路”跨境数据传输的法律规制》,《法学评论》,2022年第6期。
11. 郭琦 《“一带一路”对我国沿线城市保险发展及差异化的研究》,山东财经大学硕士学位论文,2021年。
12. 孔庆江、王荣华 《“一带一路”投资安全保障机制体系研究》,《上海政法学院学报(法治论丛)》,2022年第5期。
13. 饶丽圆、黄孟婴、陈功 《出口信用保险服务“一带一路”建设研究》,《福建金融》,2017年第8期。
14. 刘亚军 《“一带一路”海外投资保险法律制度重构》,《社会科学辑刊》,2021年第1期。
15. 谢勇才 《我国“一带一路”海外劳工的社会保障风险及其化解路径》,《中国软科学》,2022年第9期。
16. 张晓君、曹云松 《“一带一路”建设中双边投资协定的功能发掘与范式构建》,《国际经济评论》,2021年第4期。
17. 马学礼 《结构性权力视角下日本海外基础设施投资战略研究》,《现代日本经济》,2022年第4期。
18. 周玉坤 《出口信用保险理论与实务》,中国金融出版社,2020年。
19. 孙楚仁、张楠、刘雅莹 《“一带一路”倡议与中国对沿线国家的贸易增长》,《国际贸易问题》,2017年第2期。
20. 吕越、陆毅、吴高博、王勇 《“一带一路”倡议的对外投资促进效应——基于2005—2016年中国企业绿地投资的双重差分检验》,《经济研究》,2019年第9期。
21. Qiuping Chen ,Bo Ning ,Yue Pan , Jinli Xiao. Green finance and outward foreign direct investment: evidence from a quasi-natural experiment of green insurance in China. Asia Pacific Journal of Management. 2021 (01).
22. Qiuting Wang. The Perfection of Subrogation System in Overseas Investment Insurance System. Journal of Humanities , Arts and Social Science ,2022 (03).

责任编辑:李蕊

climate change , sustainable livelihoods and just transformation in the post – poverty alleviation era are derived and it is necessary to implement precise and targeted ecological revitalization paths for different types of poverty relief areas , including “prioritizing ecological restoration and strengthening climate resilience construction” , “innovating resource utilization , standardizing ecological management and protection positions” , “increasing ecological compensation , and vigorously developing ecological industries” .

(10) Deep integration of new generation information technology and manufacturing industry: challenges and responses

Liu Xiaoge

Promoting the integrated development of a new generation of information technology and manufacturing industry is an effective way to promote the high – quality development of China’s manufacturing industry , an important engine for building a modern industrial system , and an important starting point for building new advantages in international competition. China attaches great importance to the digital transformation of the manufacturing industry and has made positive progress. However , due to the relatively high trial and error costs of digital transformation in the manufacturing industry , the required software and hardware infrastructure still has shortcomings , core key technical capabilities are still insufficient , and digital talents are lacking , the overall level of digital transformation of China’s manufacturing industry is still low and shows great differences. This paper proposes that the next step is to accurately grasp the industry characteristics and development stage of the manufacturing industry , pay more attention to the enabling and driving role of the industrial Internet , improve the common basic support services for the digital transformation of the manufacturing industry , and better play the leading and guarantee role of the government , so as to promote the deep integration of the new generation of information technology and the manufacturing industry.

(11) Seize the opportunity of the 10th anniversary of “the Belt and Road” to accelerate the construction of Yunnan as a radiation center for South Asia and Southeast Asia

Xia Shu ,Jia Zhengguo

2023 marks the 10th anniversary of “the Belt and Road” Initiative. Over the past 10 years , China has accurately grasped the dividends of the rapid development of globalization , adhered to the east – west mutual aid , land and sea linkage , paid equal attention to developed and developing countries , and achieved great success in the construction of “the Belt and Road” . At the same time , Yunnan has taken the initiative to serve and integrate into the national “the Belt and Road” construction in the past 10 years , and has made remarkable achievements , but it is also facing some difficulties and problems. The construction of Yunnan into China’s radiation center for South Asia and Southeast Asia is the historical mission and political responsibility given to Yunnan by the Party Central Committee with Comrade Xi Jinping as the core , and in the new 10 years , Yunnan’s strategic position in the country’s “the Belt and Road” co – construction and the construction of a new development pattern will be more prominent. In this regard , we should build “the Belt and Road” pilot zone , further promote interconnection , comprehensively expand economic and trade cooperation , actively build a cross – regional industrial chain , strengthen fiscal , tax and financial support , improve policy communication channels and improve institutional mechanisms and guarantees , and promote Yunnan to better and deeper service and integration into “the Belt and Road” construction in the new 10 years , and accelerate the pace of construction of radiation centers for South Asia and Southeast Asia.

(12) Research on the construction of insurance service system for “the Belt and Road” Initiative

Xiao Yu ,Zhang Yingxi

As “the Belt and Road” initiative moves towards a new stage of high – quality development of “claborate – style painting” , areas along “the Belt and Road” have gradually become important areas for Chinese enterprises to invest abroad. As a special industry for risk management , the insurance service industry can provide comprehensive risk protection and services for cross – border cooperation along “the Belt and Road” . At present , China has currently established a “the Belt and Road” initiative insurance service system with policy insurance as the main component and commercial insurance as the supplement. However , because a diversified , market – oriented and international overseas insurance service guarantee system has not yet been fully established , the system’s support for the high – quality development of the “the Belt and Road” is still relatively limited. The experience of developed countries shows that the establishment of an official and non – governmental overseas insurance service system , the control of international discourse through multilateral and bilateral cooperation mechanisms , and the continuous enrichment of overseas insurance services and product functions are important means to safeguard the overseas rights and interests of domestic enterprises. Accordingly , this paper puts forward policy suggestions to improve the insurance service system of China’s “the Belt and Road” from the perspectives of promoting special legislation on overseas investment , enriching the matrix of overseas insurance products and services , and strengthening international cooperation in the insurance service industry.

(13) The development process , logic , historical experience and countermeasures of the China – Europe Railway Express

Yuan Sha ,Gao Yuee

Globalization has promoted the open development of Asian and European countries , accelerated the interconnection and integrated development of regional countries , and promoted the emergence of the China – Europe Railway Express. With the joint cooperation of many parties , the China – Europe Railway Express has rapidly developed into a veritable international public logistics product , bringing major opportunities for the economic and social development of countries along the route , and enabling the economies of inland and peripheral areas in Asia and Europe to achieve complementary and coordinated development. It is particularly necessary to reveal and summarize the development process , practical logic and historical experience of the China – Europe Railway Express from the perspective of the whole process. Up to now , the development of the China – Europe Railway Express has gone through three stages: exploration , standardization and high – resilience operation. The continuous deepening of economic and trade cooperation to promote the interconnection between Asia and Europe , the unique advantages of international railway transportation , and the needs of the opening up and development of Asian and European countries constitute the practical logic of the development of the China – Europe Railway Express; adhering to the people – centered approach , adhering to extensive consultation , joint contribution and shared benefits , and adhering to innovation are valuable historical experiences accumulated in the development of the China – Europe Railway Express. However , in the new stage of development , in order to promote the high – quality development of the China – Europe Railway Express , it is still necessary to continue to improve infrastructure , stabilize the freight market of the China – Europe Railway Express , and promote the diversified operation of express channels.

Editor: Yang Yuge