

# “一带一路” 建设中的义利观<sup>\*</sup>

李向阳

**【内容提要】** 义利观是一种具有中国特色的经济外交理念,不同于西方大国经济外交中的“胡萝卜加大棒”理念。它源于中国传统文化的合作共赢,与亲诚惠容、人类命运共同体具有内在的一致性。奉行正确的义利观是中国实现和平发展的必然要求,也是“一带一路”的一个基本要义。正确的义利观不仅决定了“一带一路”存在的合法性,而且决定了它发展的可持续性。没有义,“一带一路”将失去应有之意;没有利,“一带一路”最终将不可持续。在这种意义上,“一带一路”的成功与否取决于正确的义利观能否真正得到贯彻。政府是“一带一路”的倡导者,企业是其主要参与者,贯彻正确的义利观的核心是协调政府与企业、政府与市场的关系。简言之,政府要以市场为基础,引导企业在实现利润最大化的前提下完成国家的战略目标。为此,我们既需要全面把握义利观在“一带一路”框架下的具体表现形式,又需要探索符合正确义利观理念的治理结构与运行机制。

**【关键词】** 义利观;经济外交;“一带一路”;公共产品;治理结构;命运共同体

**【作者简介】** 李向阳,中国社会科学院亚太与全球战略研究院院长,研究员。  
(北京 邮编:100007)

**【中图分类号】** D815 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1006-9550(2017)  
09-0004-11

\* 感谢《世界经济与政治》杂志匿名审稿专家的意见和建议。文中错漏由笔者负责。

## 一 问题的提出

从2013年3月中国国家主席习近平访问非洲期间首次提出义利观起,它已成为新时期中国外交的重要理念。在2014年11月的中央外事工作会议及随后其他一系列重要场合,习近平主席明确强调“一带一路”建设要秉承正确的义利观。然而,迄今为止中国学术界围绕这一议题所开展的系统研究凤毛麟角。<sup>①</sup>无论在理论上还是实践上,这对“一带一路”按照正确的方向顺利实施都是有害的。

理论上我们必须面对的一个问题是,在“一带一路”提出之前,中国与“一带一路”沿途国家就存在贸易投资合作;在“一带一路”提出之后,中国与沿途国家仍然要推进贸易投资合作。那么在“一带一路”提出之后与提出之前的贸易投资合作究竟有什么区别?这是在国际学术交流中外方学者经常提出的一个问题,但在许多中国学者看来,这似乎不成为问题。现实中,国内学术界和舆论宣传部门对此做出的回应无外乎以下两种:一是把“一带一路”中的互联互通、合作机制多元化等特征与贸易投资合作挂起钩来,但这很难让国际同行所接受。二是一种非常普遍的回音:自“一带一路”提出以来,中国与沿途国家的贸易投资合作增速加快,远远超过与非沿途国家之间的贸易投资增速。换言之,贸易投资增速快成为衡量“一带一路”成功的标志。<sup>②</sup>这种说法更缺乏说服力,因为按照这种逻辑,中国只要把与非“一带一路”国家的贸易投资合作转向“一带一路”沿途国家,“一带一路”就算成功了。这显然是荒谬的。“一带一路”建设的基本原则是共商、共建、共享,倘若不能让沿途国家或国际社会接受“一带一路”的内在逻辑,就很难消除它们的误解和猜疑。

在实践层面,存在片面强调利或义的倾向。一种倾向是把“一带一路”建设的投资是否获益当成其成功与否的标志,无论是讨论投资的经济风险还是政治、安全风险都围绕企业利润前景展开。这种考量无疑是必要的,但如果只专注利,那么“一带一路”背景下的贸易投资合作与此前没有“一带一路”的贸易投资合作就无差异了。“一带一路”本身就失去了应有之意。另一种倾向是把“一带一路”看成是只追求义的政

<sup>①</sup> 截止到本文完成时,在中国知网上的查询发现,把“一带一路”与义利观结合起来的文献几乎为零。即便是把义利观与中国外交政策结合起来的研究成果也屈指可数。参见秦亚青:《正确义利观:新时期中国外交的理念创新和实践原则》,载《求是》,2014年第12期,第55—57页;李海龙:《论中国外交之正确义利观的内涵与实践》,载《理论学刊》,2016年第5期,第132—137页。

<sup>②</sup> 在“一带一路”的研究中,一个普遍的现象是把原有的贸易投资合作研究(如中国与沿途国家之间贸易投资合作的互补性研究、风险研究等)戴上“一带一路”的帽子,形成了“一带一路”研究的“泛化”。参见李向阳:《“一带一路”面临的突出问题与出路》,载《国际贸易》,2017年第4期,第4—9页。

府行为,甚至等同于对外援助。许多企业在参与“一带一路”项目投资中,希望政府能够提供投资收益保障或财政补贴。从企业的角度出发,这种要求具有合理性,因为“一带一路”沿途的多数国家投资环境不佳,与中国的贸易互补性不强。因而,如果不考虑企业的投资利益,“一带一路”将失去可持续发展的基础。

在这种意义上,义利观可以说是“一带一路”的基本特征。能否真正贯彻、体现义利观的要求是决定“一带一路”成功的标志;反过来,“一带一路”建设的风险既可能来自忽略利,也可能来自忽略义。只有兼顾义和利,“一带一路”才能实现真正意义上的成功。

## 二 秉承正确义利观是中国和平发展的必然要求

义利观源于中国儒家文化。它既是一个伦理学问题,也是一种治国安民之道,因此自孔孟开始一直是历代先贤关注的持久不衰的议题。孔子是中国历史上义利观的开创者,其基本理念是重义罕言利,主张“君子喻于义,小人喻于利”。在两者之间的关系上强调以义制利,以义节利。孔子的义利观统一在义上,义为核心。与孔子的义利观相悖的是同时代的墨子。墨子尚利贵义,主张“兴天下之利,除天下之害”为最高的价值追求,并把利人与否看作义与不义之标准,提倡尚利就是贵义,贵义就是尚利的义利统一观。在两者之间的关系上,墨子的义利观是义利合一:以利为本,义利并举。<sup>①</sup>由此可见,在义和利的关系上,中国古代的先贤们自一开始就存在不同的立场。

从汉代“罢黜百家,独尊儒术”始,儒家义利观开始占据主流意识形态地位。宋明理学的理欲之辨实质上是先秦义利之辨的继承和发展。明清时期对儒家传统、对宋明理学的批判,最核心部分仍是义利之辨。<sup>②</sup>尽管近代先贤对儒家的义利观进行了批判和发展,但这种轻功利的道德决定论还是被继承下来了。不过与先秦时代的义利观相比,现代意义上的义利观更强调两者的一致性和辩证关系。

儒家的义利观本质上是一种治国之道,把它运用到中国外交政策中就必须考虑国际关系领域的一系列特殊性。首先,秉承正确的义利观需要置于主权国家的博弈框架内。在国际关系中,行为主体是主权国家,国与国的关系不同于一国之内政府与个人的博弈关系,也不同于个人之间的博弈关系。一方面,国家利益不同于个人利益,它是

<sup>①</sup> 不过张岱年先生在《中国哲学大纲》中明确指出,“墨家所谓利,乃指公利而非私利,不是一个人的利,而是最大多数人的利;儒家说利,则常指私利,而常以为私与利不可分。故儒家和墨家,虽一反利一重利而其所谓利,实非全然一事”。参见张宗磊:《孔子、墨子义利观之比较》,载《广西社会科学》,2001年第2期,第17—20页。

<sup>②</sup> 赵懿梅:《朱熹义利观探微》,载《黄山学院学报》,2006年第6期,第16—18页。

满足或能够满足国家以生存发展为基础的各方面需要并且对国家在整体上具有好处的事物,包括国家主权和文化完整等。同时,国家利益还涉及与统治者利益及被统治者利益的关系;涉及与国民个体及整体利益的关系;涉及与公共利益的关系;涉及原本的、理想的国家利益与现实的、实际存在的国家利益的关系;涉及实际存在的与口头声称的国家利益的关系。另一方面,与主权国家内部的博弈环境相比,主权国家之间的博弈环境的最大特征是缺少世界政府,因此国与国之间行为关系的协调取决于全球治理体系,主权国家之间的博弈比一国之内的个体博弈(或政府与个人之间的博弈)具有更大的不确定性。在上述背景下,义和利的衡量标准、互动关系、实现途径都要发生变化。其次,秉承正确的义利观需要考虑主权国家规模、发展水平、社会制度、社会文化的差异。其中任何一种差异因素都有可能成为国家利益之争的源泉,为此不同类型国家之间存在着天然的竞争、合作关系(敌人、竞争者、合作者、朋友等)。与此相适应,对不同类型国家实施义利观的动机与效果必然存在着差别。最后,也是最重要的,秉承正确的义利观需要置于中国的国情与和平发展的背景之下。中国的国情可以用一句话概括:拥有悠久文明的、发展中的社会主义大国。现行的资本主义制度只有三百年的历史,而中国则有五千年的文明史。从逻辑上不能推出资本主义制度是人类文明的终极制度,中国完全有可能走自己的发展道路。发展中国家这一特征决定了发展仍然是中国的第一要务,同时也决定了中国在国际社会的地位。社会主义国家这一特征体现了中国的意识形态和发展道路选择,不会因改革开放而放弃。大国特征不仅体现在中国的人口、国土规模上,而且更重要地体现在迅速崛起的经济与综合国力上。在国际关系中,大国与小国的最大区别是大国有能力也有动力影响国际秩序(尽管按照人均收入水平大国有可能并不是位居前列的)。

基于上述背景,中国所倡导的义利观既是对中国传统文化的继承,又是对当今国际关系现状与中国国情的应对。习近平对义利观是这样界定的:“义,反映的是我们的一个理念,共产党人、社会主义国家的理念。这个世界上最一部分人过得很好,一部分人过得不好,不是个好现象。真正的快乐幸福是大家共同快乐、共同幸福。我们希望全世界共同发展,特别是希望广大发展中国家加快发展。利,就是要恪守互利共赢原则,不搞我赢你输,要实现双赢。我们有义务对贫穷的国家给予力所能及的帮助,有时甚至要重义轻利、舍利取义,绝不能惟利是图、斤斤计较。”<sup>①</sup>从中可以看出,把义利观应用于指导中国的对外政策不仅是一种理论上的创新,而且体现了中国的国情与全

<sup>①</sup> 转引自王毅:《坚持正确义利观 积极发挥负责任大国作用》,载《人民日报》,2013年9月10日。

球治理改革的需要。其国际意义和历史意义已经得到学术界的广泛认可。<sup>①</sup> 基于本文的研究思路,在这里我们着重讨论义利观的另一层价值:解决中国和平发展中所面临的近而不亲问题。

和平发展无论是对中国自身还是对外部世界都是全新的议题,其中中国与外部世界的关系是这一议题的焦点。原有的霸主担心崛起的中国会挑战现有的国际秩序和规则;原先与中国实力相似(甚至实力要强于中国)的国家对中国崛起怀有复杂心态。这些都是大国崛起必然要面临的挑战。除此之外,周边国家对中国的和平发展怀有猜疑和担忧。过去20年,中国与周边国家的贸易投资联系日趋紧密,已成为多数国家最大的贸易伙伴、最大的出口市场,甚至是最大的贸易顺差来源地。然而多数国家对中国的和平发展的认知并没有出现同步的提升,甚至在某些国家出现了相反的情形:担心经济上的依赖会导致政治上的依附,渲染所谓的“去中国化”。<sup>②</sup> 这种近而不亲现象正在成为中国和平发展的突出障碍。近而不亲现象表明,中国的崛起改变了外部世界对中国的认知。换言之,外部世界对中国的担忧是大国崛起过程中必然要面对的一种反应,为此中国的对外政策需要做出相应的调整。同时,这也表明中国原有的对外关系模式已经不适应和平发展的要求,尤其是在与周边国家的往来中不能再单纯地依靠“以经促政”的合作模式。正是基于这种变化,在2013年10月召开的中央周边外交座谈会上,习近平提出了周边外交的新理念:亲诚惠容。与此同时,“一带一路”也应运而生。亲诚惠容与“一带一路”同时产生并非一种巧合。逻辑上“一带一路”是落实新时期周边战略理念(亲诚惠容)的依托。<sup>③</sup> 在这种意义上,亲诚惠容、周边命运共同体、“一带一路”与义利观具有内在的一致性。

义利观本质上是一种具有中国特色的经济外交理念。它不同于西方国家经济外交的“胡萝卜加大棒”。义利观突出了以义为先、合作共赢、共同发展的导向,而“胡萝卜加大棒”体现的则是以利为先、零和博弈及顺我者昌、逆我者亡的霸权导向。

<sup>①</sup> 比如,提出正确义利观是中国国家身份定位的时代要求;体现了中国是坚定维护世界和平和国际正义的负责任大国;表明了中国永远和发展中国家站在一起的身份和立场;反驳了西方渲染中国推行新殖民主义的论调等。参见秦亚青:《正确义利观:新时期中国外交的理念创新和实践原则》,载《求是》,2014年第12期,第55—57页;李海龙:《论中国外交之正确义利观的内涵与实践》,载《理论学刊》,2016年第5期,第132—137页。

<sup>②</sup> 不久前,美国皮尤研究中心对36个国家所做的一项调查显示,2014—2016年间在认同中国、美国、俄罗斯友好的国家中,中国的总体水平在上升,但在亚太地区的七个国家中有五个(按照不认同的水平高低排列分别为:越南、日本、韩国、菲律宾、印度)对中国的认同水平为负(相对美国的认同水平)。参见Margret Vice, “In Global Popularity Contest, U.S. and China-Not Russia-Vie for First,” Pew Research Center, August 23, 2017, <http://www.pewresearch.org/fact-tank/2017/08/23/in-global-popularity-contest-u-s-and-china-not-russia-vie-for-first/>, 访问时间:2017年8月5日。

<sup>③</sup> 参见李向阳:《“一带一路”:定位、内涵及需要优先处理的关系》,北京:社会科学文献出版社2015年版,第16—17页。

### 三 “一带一路”框架下义利观的内涵和意义

作为一个伦理学理念,义利观被应用到中国的对外政策中适应了和平发展的需求,从而成为一个有中国特色的经济外交理念。然而,要把这一理念落实到外交实践中,使之具有可操作性,这就需要我们进一步探讨义利观在“一带一路”框架下的表现形式。考虑到“一带一路”的基础是经济合作,义利观本身又是经济外交理念,为此下面试图从经济学意义上探讨它的内涵和意义。

#### (一) 搭便车论

习近平在2014年8月出访蒙古国时最早明确提出:“中国愿意为包括蒙古国在内的周边国家提供共同发展的机遇和空间,欢迎大家搭乘中国发展的列车,搭快车也好,搭便车也好,我们都欢迎。中国开展对发展中国家的合作,将坚持正确义利观,不搞我赢你输、我多你少,在一些具体项目上将照顾对方利益。中国说到的话、承诺的事,一定会做到、一定会兑现。”<sup>①</sup>随后习近平在国内外许多场合重申欢迎各方搭上中国的“顺风车”。<sup>②</sup>

所谓搭便车,在经济学意义上是指不付成本而坐享他人之利的投机行为,同时也是在集体行动中力求避免的一种结果。但从义利观的角度出发,中国允许周边国家或发展中国家搭中国经济发展的便车、快车。这种看似不公平的做法一方面反映了中国作为大国的担当,在一定范围内承担提供公共产品的责任;另一方面反映了中国与其他国家实现共同发展的价值观。事实上,近年来中国已经承担起了让周边国家和一些发展中国家搭便车的责任,比如许多周边国家与中国之间存在不对等的市场开放、对华长期存在贸易顺差等。

#### (二) 跨期收益论

把义利观落实到“一带一路”建设中需要关注的另一个领域是长期收益与短期收益的关系。2016年4月29日,习近平在中共中央政治局第31次集体学习时强调:要坚持正确义利观,以义为先、义利并举,不急功近利,不搞短期行为。<sup>③</sup>

从博弈论的角度看,当面对囚徒困境时,博弈者(或参与者)究竟选择合作还是合作很大程度上取决于他们所参与的是一次性博弈还是多次博弈。在多次博弈中选择合作的可能性要远大于一次性博弈。这与中国文化中“路遥知马力、日久见人心”,

① 《习近平在蒙古国发表演讲:欢迎搭乘中国发展的列车》, <http://www.chinanews.com/gn/2014/08-22/6522193.shtml>, 访问时间:2017年8月6日。

② 《习近平论“一带一路”》,载《学习活页文选》,2017年第19期。

③ 《习近平论“一带一路”》,载《学习活页文选》,2017年第19期。

“做生意先做朋友”理念是一致的。因此,要避免投机行为,实现以义为先,追求长期稳定合作,多次博弈是必要条件之一。

“一带一路”本身就不是一个短期项目。它是一个发展导向型的区域合作机制,其前提是以基础设施为核心的互联互通,这就决定了即使在企业投资意义上它也具有跨期特征。同时,“一带一路”还是和平之路、繁荣之路、开放之路、创新之路、文明之路,其目标是实现政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通及民心相通,最终实现命运共同体。因而,无论是在国家层面还是在企业层面都必须树立长期导向。

### (三) 予取论

义利观的核心是利益的分配。对于倡导者来说,这就是“予”(给予)和“取”(获取)的关系。习近平在2013—2014年先后出访坦桑尼亚三国和印度等国家时就两者间的关系做出了阐述:先予后取,多予少取,只予不取。

确定国与国的利益分配、予与取的关系是实现正确义利观的必要条件。在与发展中国家经济合作过程中,这一点至关重要。“一带一路”沿途有众多发展中国家,甚至是最不发达国家。作为一种国际经济合作,“一带一路”首先要建立在优势互补的基础之上,但有些国家缺乏比较优势,它们与中国(乃至外部世界)之间缺乏优势互补。在这种缺乏比较优势的背后反映的是经济的不发展。这就需要为其创造新的比较优势。可以说,充分利用现有比较优势与开发新优势是“一带一路”建设需要优先处理的关系之一。<sup>①</sup>以巴基斯坦为例,在实施“一带一路”之前,中巴就已经签署了双边自由贸易区协定,但由于巴基斯坦不具有比较优势,即便对华出口面临零关税待遇,可供出口的产品也很少,进口能力自然受到了限制,所以中巴之间的贸易额一直很低。

在经济学意义上,创造新的比较优势不是一件简单的工作,因为创造新的比较优势本身就意味着实现经济发展。一国长期处于经济不发展状态表明仅仅依靠内生力量无法打破原有的恶性循环,只有引入外生力量才有可能打破这种循环。理论上,打破这种恶性循环的出路有两种:一是外部援助,二是由政府间推动的经济合作。如果说前者更多意味着“输血”,那么后者更注重的是“造血”。“一带一路”框架下的义利观所要实现的更多的是后者(先予后取,多予少取),当然这并不否认“输血”的必要性(只予不取)。这是“一带一路”为解决发展中国家,尤其是最不发达国家经济发展提供的药方。

### (四) 正外部性论

如果说搭便车论、跨期收益论、予取论都属于政府层面主动选择的话,那么正外部性

<sup>①</sup> 参见李向阳:《构建“一带一路”需要优先处理的关系》,载《国际经济评论》,2015年第1期,第54—63页。

论注重的则是机制性安排。习近平在中共中央政治局第31次集体学习时强调:中国企业走出去既要重视投资利益,更要赢得好名声、好口碑,遵守驻在国法律,承担更多社会责任。<sup>①</sup>这一表述既是对“走出去”企业权利和义务的界定,又把义利观所要求的企业层面的目标(重视投资收益)与国家层面的目标(赢得好名声、好口碑)有机结合起来。

在经济学中,所谓外部性是指经济主体的行动与决策会使其他人受损或受益的情形。它进一步可分为正外部性(使其他人受益)和负外部性(使其他人受损)。很显然,义利观所要求的是正外部性,即企业在追求自身利益最大化的同时,要能够赢得好名声、好口碑。在“一带一路”建设中,如果没有政府主导推动,它将无从谈起;反过来,如果没有企业参与(以市场为基础),“一带一路”将失去可持续发展的基础(演变为对外援助项目)。不论是外资企业还是中资企业,不论是民营企业还是国有企业,它们都没有动力(当然在法律上也没有义务)以牺牲企业利益实现国家的战略目标,除非政府给予它们财政补贴。因而,这就需要一套制度安排,引导企业在参与“一带一路”过程中把企业的目标与国家的目标有机结合起来。如果做不到这种结合,企业参与“一带一路”就会产生负外部性,从而违背了义利观的要求。在这种意义上,正外部性是“一带一路”成功的保证,也是其可持续发展的最终要求。

### (五)义利观的界定

搭便车论、跨期收益论、予取论、正外部性论从不同角度阐释了义利观的要求或内涵。正确把握义利观的内涵不能抽出某一角度进行解读,否则就会出现偏颇,甚至歪曲义利观的要求。以搭便车论为例,这是微观经济学中力图避免的一种结果。搭便车意味着行为主体不承担义务只分享利益,这种投机主义行为会导致集体合作行为的解体。具体到“一带一路”建设中,作为倡导者,中国欢迎一些周边国家或最不发达国家搭上中国经济高速增长的便车,这是承担大国责任的一种体现,也反映了“一带一路”的公共产品特性。但如果允许所有(沿途)国家都来搭中国经济的便车,尤其是一些发达国家或大国搭便车,那么不仅中国经济无力拉得动这辆“便车”,而且会鼓励有些国家的投机主义行为。这显然与正确义利观的要求相悖。“利者,义之和也。”要得到利益,就要讲求与道义的统一。再比如,在予取论中,“多予少取,只予不取”是核心内容,但如果把它机械地理解为中国与“一带一路”沿途国家经济合作的唯一标准,最终将会导致中国让渡利益过多,“一带一路”失败。

在“一带一路”建设中,义利观不是一个简单的利益让渡概念,而是规范中国与沿途国家利益分配的理论体系。义利观的内涵应该包括其目标、适用范围、实现途径等

<sup>①</sup> 《习近平论“一带一路”》,载《学习活页文选》,2017年第19期。

一系列的内容,不能抓住一点,不及其余。针对义利观的目标,习近平多次强调“国不以利为利,以义为利也”。他在2014年11月4日主持召开中央财经领导小组第八次会议时谈道:“丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路倡议顺应了时代要求和各国加快发展的愿望,提供了一个包容性巨大的发展平台,具有深厚历史渊源和人文基础,能够把快速发展的中国经济同沿线国家的利益结合起来。要集中力量办好这件大事,秉持亲、诚、惠、容的周边外交理念,近睦远交,使沿线国家对我们更认同、更亲近、更支持。”<sup>①</sup>这实际上是中国所要追求的义。简单地说,就是要通过“一带一路”让更多的国家认同中国的和平发展道路,提高中国的“软实力”。针对义利观的适用范围,我们也不能把搭便车、多予少取、只予不取机械地应用于所有国家和所有领域。在实施利益让渡的同时,基于市场原则(平等交换)的经济合作仍是“一带一路”合作的主体。相比之下,正外部性论更能体现义利观的基本要求。至于实现义利观的途径,下文将给予重点分析。我们可以把义利观理解为中国经济外交理念,准确把握义利观的要求和内涵、实施正确的义利观事关“一带一路”的成败。

#### 四 贯彻义利观的途径

政府是“一带一路”的倡导者,企业是其主要参与者,贯彻正确义利观的核心是协调政府与企业、政府与市场的关系。具体地说,政府要以市场为基础,引导企业在实现利润最大化的前提下完成义的目标。在“一带一路”建设中,政府的职能大致可分为四类:第一,宣传“一带一路”的外交理念。“一带一路”是一项前无古人的倡议,既不同于历史上的国际经济合作机制,也不同于现有的多边和区域合作机制。如何让外部世界正确理解“一带一路”是其顺利实施的前提条件。第二,构建“一带一路”的合作机制。“一带一路”的一个突出特征是多元化合作机制:与同一地区(国家)的合作会有多元合作机制,与不同地区(国家)的合作机制也各不相同。选择什么样的合作机制取决于国家间的战略关系,企业是无法决定的。第三,搭建与“一带一路”相适应的政府间融资机制。“一带一路”既不是单纯的经济合作机制,也不是对外援助项目。它是一种以发展为导向、受义利观主导的新型区域经济合作机制。现有的融资机制显然不能完全适应它的要求。第四,也是最难做的,政府需要引导企业服务于国家战略目标。一方面,政府拥有影响企业行为的资源和手段,比如通过金融手段(开发性金融)引导企业的投资方向,通过财政手段(税收优惠、转移支付)引导企业承担一部分

<sup>①</sup> 《习近平论“一带一路”》,载《学习活页文选》,2017年第19期。

政府职能(多予少取、只予不取),通过外交手段(政府间的合作协定)规范企业的跨国行为,通过行政手段(对企业经营者的聘用)干预国有企业的行为等。另一方面,政府需要构建一套相对稳定的制度安排,影响企业的预期和行为,使之服务于国家战略目标。这项职能就是要贯彻正确的义利观。

### (一) 促使企业在海外履行社会责任

履行企业社会责任是实现义利观的重要途径。从实践中可以看到,中国企业在海外能否履行企业社会责任对于国家声誉的影响至关重要。“近而不亲”“政治与经济脱节”现象在很大程度上都源于中资企业在当地没有较好地履行企业社会责任。然而,企业社会责任的履行首先是和当地的法规秩序、营商环境联系在一起的,大多数研究集中于如何促使企业在本国(或跨国公司东道国)履行企业社会责任。中国企业“走出去”还处于起步阶段,作为母国如何促使跨国企业在海外履行企业社会责任还是一个新问题。<sup>①</sup> 在这方面,(中国)政府所能发挥作用的领域体现在两方面:一是在国内构建商业法规、公司治理、市场(资本市场、消费市场)理念、企业文化体系,形成履行企业社会责任的制度环境。进而通过母公司对子公司的延伸影响,提高中国企业在海外履行社会责任的意识。二是通过政府间的合作,对企业履行社会责任的效果进行监督和评估。<sup>②</sup> 鉴于履行企业社会责任的制度环境在中国国内还没有健全,促使中国企业在海外履行社会责任任重道远。

### (二) 以经济走廊为载体,构建具有正外部性的合作机制

长期以来,中国在与发展中国家的经济合作中,一个突出的特征是注重大型项目、基础设施项目、标志性项目的建设,缺少后续性投资与配套措施。其结果是项目本身只体现了政府层面的合作,难以真正惠及普通民众。一旦出现政府或领导人更迭,这些项目的示范效应就会大打折扣。更重要的是,这种合作难以成为东道国民众对华认同或友好的载体,也无法达到亲诚惠容的目标。

“一带一路”所依托的经济走廊可以说是对原有合作载体弊端的一种纠正,体现了义利观与正外部性的要求。经济走廊以交通运输线(铁路、公路、航运、港口)为前提,但并不限于此。围绕交通运输线建设的产业园区、科技园区将对沿途经济产生溢出或辐射

<sup>①</sup> 参见汤胜:《在华跨国企业社会责任变动趋势及影响因素研究》,载《国际贸易问题》,2013年第3期,第115—124页;盛斌、李秉勤、胡博:《公司社会责任、跨国企业与东道国政府的作用——来自中国地方案例的证据》,载《南开学报》,2009年第5期,第115—125页;朱文娟:《完善我国跨国企业社会责任的思考》,载《重庆理工大学学报》,2012年第8期,第36—39页。

<sup>②</sup> 在国际层面还存在一种合作机制,如经济合作与发展组织(OECD)制定了关于跨国公司社会责任的指南,但由于包括中国在内的绝大多数发展中国家不属于OECD成员,这项指南的作用并不大。

效应,带动当地就业、税收、收入的提升。客观上,这对东道国经济提供了“造血”功能;对中国企业来说,以经济走廊为载体有助于快速形成规模效应,降低投资风险。

### (三) 构建均衡的投资合作机制,消除道德风险

“一带一路”的基本原则是共商、共建与共享。理论上,它的参与者既有中资企业,也有沿途国家企业及区域外国家企业。不同类型企业的合作有可能产生正外部性,也有可能产生负外部性。如何依据不同的投资环境、投资项目,搭建不同类型的投资组合对于实现正外部性、避免负外部性至关重要。第一种组合是中资企业独立投资、独立运营。在经济学意义上,这有助于消除负激励现象,实现国家战略目标,但同时有可能为东道国“索取高价”创造条件。比如,一条石油管线完全由中资企业投资,一旦外部环境(如政局)发生变化,东道国(路经国)就有可能不断要求提高过境费的标准。第二种组合是中资企业+东道国企业。这种组合会降低东道国的道德风险(降低的幅度取决于东道国企业持股的比例),但又会提高企业内部的负激励现象与协调组织成本。第三种组合是中资企业+东道国企业+第三方企业。这会进一步降低东道国的道德风险,但难以实现国家战略目标。当然,除此之外,作为一种开放的合作机制,“一带一路”建设中还可以有其他投资组合。如果考虑到中资企业前期所提供的基础设施投入(如交通运输线、产业园区运行所需要的“三通一平”“九通一平”),如何保证中资企业投资的正常收益,避免第三方企业的“搭便车效应”,这些问题会使不同合作机制的效果进一步复杂化。

### (四) 引导企业投资在产业层面进行合理布局,为实现正外部性创造外部环境

为实现义利观所要求的正外部性目标,履行企业社会责任、构建合理的载体与合作机制固然重要,但如果投资的产业布局不符合东道国的发展战略方向,或者不符合全球产业的发展方向,那么再优秀的企业也无能为力。有些产业短期看可能有良好的投资收益前景,并且是东道国经济发展所必需的,但从长期看可能会损害东道国的可持续发展。这就要求我们在长期利益与短期利益之间做出取舍。“一带一路”沿线国家经济发展水平、资源禀赋、发展战略存在巨大的差异,因此合理的产业选择与布局是义利观的基本要求。在这方面,中国政府所倡导的绿色丝绸之路可以说是在不同国家产业选择中的一个“最大公约数”。

总之,秉承正确的义利观不仅是中国外交理念的创新,而且是“一带一路”建设能否取得成功的关键。要把它真正落实到“一带一路”建设中还有很长的路要走。

(截稿:2017年8月 责任编辑:王鸣鸣)