

1. 查询 2013-2021 中国 GDP、人均收入、在世界上的排位（GDP 及人均收入），思考中国有无能力实现“一带一路”？（可以不回答，问题敏感）

时间/年	GDP/亿美元	世界排名	人均收入/元	世界排名
2003	16602.88	6	5007	131
2004	19553.47	6	5661	109
2005	22859.66	5	6385	112
2006	27521.32	4	7229	110
2007	35503.43	3	8584	104
2008	45943.07	3	9957	127
2009	51017.03	3	10977	99
2010	60871.64	2	12520	100
2011	75515	2	14551	89
2012	85322.3	2	16510	84
2013	95704.07	2	18311	86
2014	104756.83	2	20167	90
2015	110615.53	2	21966	91
2016	112332.76	2	23821	69
2017	123104.09	2	25974	70
2018	138948.18	2	28228	72
2019	142799.38	2	30733	70
2020	147227.31	2	32189	63
2021	177271.82	2	35128	60

中国实现一带一路任重而道远。我们需要思考一些问题：一带一路创造的就业岗位多少是服务于本国人民？一带一路的高额免息信贷甚至是豁免信贷是否能带动其他发展中国家的基础设施建设？我们是否可以直接介入贫穷落后国家的不稳定政治环境？怎么强势解决印度新加坡等帝国主义狗腿子？

2. 查询中国 2013-2021 在“一带一路”上的投入。

- ① 2013 年至 2019 年，一带一路项目总价值为 1.7 万亿美元，项目总数达到了 1350 个左右，其中清洁能源项目总价值为 1049.5 亿美元，项目数量达 100 个左右，涵盖天然气管道、风能、水能、核能、污水处理、绿色基建等领域。
- ② 2019 年底，中国进出口银行的一带一路绿色信贷余额已超过 2500 亿美元。亚投行把可持续基础设施投资作为优先选项，丝路基金将注重绿色发展作为四大投资原则之一。绿色金融产品进一步丰富发展，绿色债券、绿色理财、清洁能源投资基金、绿色 PPP 等创新性绿色金融产品大量涌现。
- ③ 2000-2020 年间，中国企业在海外投资的发电机组数量达 580 个，总电站容量达 126 吉瓦，其中煤电项目占比 25%，二氧化碳年排放量达 3.76 亿吨。
- ④ 建立菜鸟比利时列日数字物流中枢，作为在欧洲最大的智慧物流枢纽，该项目的启用将进一步服务中欧进出口跨境贸易。
- ⑤ 重点铁路项目包括中老铁路、中泰铁路、匈塞铁路、莫喀高铁、木姐—曼德勒铁路、雅万高铁、麦麦高铁、马来西亚东海岸铁路、马来西亚南部铁路、尼日利亚阿卡铁路、亚吉铁路、肯尼亚蒙内铁路、尼日利亚沿海铁路、中巴铁路、中吉乌铁路等，以及包括伊朗德黑兰—马什哈德铁路电气化改造、阿根廷贝尔格拉诺货运铁路改造、格鲁吉亚铁路现代化项目 T9 隧道、帕德玛大桥铁路连接线和中欧班列等。
- ⑥ 吉尔吉斯斯坦新北南公路项目二期竣工。新北南公路项目全长 433 公里，全部完工后成为连接吉南北地区的交通大动脉和中亚地区国际运输重要通道。
- ⑦ 中国与 149 个国家、32 个国际组织签署了 200 多份共建一带一路合作文件。2013 年至 2021 年，中国对共建国家直接投资累计 1613 亿美元，为当地创造 34.6 万个就业岗位。

3. 中欧班列有没有可能被迫停止？停止中欧班列，会给中国和欧洲分别带来什么影响？

可能因为传染病、地缘政治、战争等不可抗力因素被迫停止。传染病和战争的影响时间一般较短，地缘政治的影响时间普遍较长。值得推敲的是，在俄乌冲突的背景下，中欧班列依旧保持着不间断运行，这足以表明中欧班列极大的需求韧性，即被迫停止的概率偏小。

中欧班列已经成为了一种国际公共产品，既可以促进中国外贸加速发展，又可以为世界各国带去发展机遇，共享中国的发展红利。一旦停止中欧班列，经济损失必定是第一位的。从中国的视角来看，重庆的汽车整车进口口岸、重庆铁路保税物流中心、进口药品和生物制品口岸、跨境出口电商以及国际运邮等几乎处于瘫痪状态，需要重新布局进出口路线，只能选择可能且唯一的海运方式。总体来说，对中国整体无关痛痒，但是留给重庆的就是一地鸡毛，一大批企业如何生存，突然减少的就业岗位如何快速补充等都是十分棘手的问题。

从欧洲的视角来看，在班列通道稳定运行情况下，中欧班列已累计推动引进外商投资超千亿美元，吸引落户世界 500 强企业近 300 家，拉动外贸进出口总货值超 4000 亿元。除经济因素之外，中欧班列更是疫情期间的生命线。截至今年 7 月，中欧班列累计发送了防疫物资 1417 万件、共计 10.9 万吨。在海运遭受到重创的背景下，一旦停运，欧洲各国的防疫又陷入了唱独角戏的尴尬之中。

4. 选定“一带一路”上某个国家，查询中国投入的港口或仓储等基础设施建设成本，分析存在的利益及风险（政治和经济上）

2002 年的津巴布韦看似比 1959 年的古巴更加幸运：古巴被美国制裁了 60 年，而津巴布韦只被制裁了 20 年。自从 2002 年的选举危机以后，美国一步步的施压和制裁使得津巴布韦币成为了全球最不值钱的货币，以至于 2009 年津巴布韦直接放弃了使用本国货币。直到 2019 年才再度启用本国货币，可是好景不长，新冠肺炎疫情的泛滥使得美元瞬间充斥了全世界，当然津巴布韦也不例外，货币再度贬值了 80%。

从经济效益来看，津巴布韦整个国家都快濒临破产了，中国继续加大投资显然是不明智的。但是津巴布韦从 1980 年独立那天开始就与中国建交了，与中国的关系甚至超过了其他 60 多个国家。为了促进津巴布韦的外贸发展，我们国家大量进口津巴布韦商品，其中最火热的当属津巴布韦烟叶，中国帮忙承担了津巴布韦 70% 的烟叶出口。为了解决津巴布韦的货币危机，促进两国贸易的良性发展，在 2020 年，我们和津巴布韦签订了货币互换协议，可以有效缓解美元无端加息带来的全球通货膨胀。除此之外，我们还在津巴布韦本土开采锂矿，2022 年 6 月买入了 34 亿元人民币的锂矿，2022 年 7 月建立了 2.5 亿人民币锂矿厂，2022 年 9 月更是直接投资了 200 亿元人民币建立了一个电池金属园区，用于生产锂、镍、铂等金属。

美国当然不肯让步，三番五次在锂矿附近闹事，挑动当地人民反抗中津合作。美国的挑衅总是以扰乱津巴布韦国家的安定作为代价，津巴布韦国内的动荡使得中国的投资收回具有极大的不确定性，一旦投资打水漂，其成本势必转嫁到我们国家身上。但是，津巴布韦也是一个被联合国承认的第三世界国家，为了应对各种霸权主义，我们需要结交更多的朋友，寻找更多的支持者，共同对抗单边主义和强权政治。