

“一带一路”的战略理念与空间生产

程中兴

(西南交通大学 公共管理与政法学院, 四川 成都 611756)

摘要:针对“一带一路”中的战略理念与空间生产问题,对“交通”与“和”进行全面分析。研究认为,“一带一路”是一个交通经济带(圈),“交通”是整个战略的支点,“一带一路”追求的是和平发展,“成和”是整个战略的目标,“交通成和”既是中国传统政治哲学的核心理念,也是现代区域科学的核心范畴,它是对西方二元对立政治哲学理念的扬弃,从而为避免大国政治的悲剧提供了一个战略制高点;“一带一路”的本质是一种空间的生产,亚投行与丝路基金的实质是“距离投入”,通过钢铁铸就的新丝绸之路,无疑拉近了沿线国家的地理距离;心理距离的拉近需要充分激活古丝绸之路的历史记忆,使之成为沿线国家民心相通的内在动力,地理与心理距离的拉近是判断“一带一路”战略能否成功的关键所在。

关键词:“一带一路”;“交通成和”;战略理念;心理距离;空间生产

中图分类号:F512.0

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2016)04-0044-04

自“一带一路”战略提出以来,它的理念一直没有得到很好的凝炼,由此引发了一些大国之间不必要的战略猜忌和沿线国家的战略疑虑。与世界上其他大国提出的丝绸之路战略相比,中国的“一带一路”战略有何特色与优势?“一带一路”会不会引发大国政治,特别是中美对抗的悲剧?毋庸置疑,这些问题都与“一带一路”的战略理念紧密相关。究竟是在一个什么样的战略理念下,习近平总书记提出这个一样战略呢?

一、“交通成和”:“一带一路”的战略理念

一个流行的观点认为,习近平总书记提出“一带一路”战略是为了应对美国“亚太再平衡”战略而

作的“战略对冲”^[1]或“地缘再平衡”^[2],其实质是过去30多年奉行的蓝海战略遇到了前所未有的挑战。这种观点将“一带一路”战略视为大国角力的产物,进而将“一带一路”战略的理念表述为海陆对冲。这种观点有没有道理呢?

确实,在2014年世界经济论坛(达沃斯论坛)期间,国家主席习近平在接受世界邮报(World Post)创刊专访时对此有所忧虑^①。然而,习近平总书记认为,那种认为国强必霸的逻辑并不合适于中国,从中国悠久的历史与文化背景来看,中国并没有这样的基因。新兴大国与守成大国以及守成大国间存在着破坏性张力,我们应该努力避免陷入由这种张力所引发的修昔底德陷阱(Thucydides trap)^[3]。

^① 世界邮报(World Post)是美国赫芬顿邮报(Huffington Post)的子报,创刊号于2014年1月22日在达沃斯世界经济论坛会议上发布。

收稿日期:2016-10-01

基金项目:国家社会科学基金项目(15FSH005);四川省哲学社会科学规划项目(SC13B010);中国博士后科学基金(2014M562314)

作者简介:程中兴(1975-),男,安徽怀宁人,法学博士。

可见,避免大国政治的悲剧,建立新型大国关系是“一带一路”战略的着眼点。那种认为崛起与恐惧最终将中美引向战略对抗,就像 2 000 多年前的斯巴达与雅典之争,2 000 多年后的德国与英国之争那样——这种基于西方的二元对立、零和博弈困境正是世界所忧心的,也是实现中华民族伟大复兴所要破解的战略课题。

因此,基于“海陆对冲”的逻辑来破解大国政治的悲剧,只不过是用的一个新的二元对立来解决一个老的二元对立,在此语境下,“一带一路”也不过是“见招拆招”权宜之计而已,又何谈战略制高点呢?

我们认为,要凝炼“一带一路”的战略理念,就要看这种战略的支撑点与目标是什么。“一带一路”的战略目标有很多,但根本目标是实现中华民族的伟大复兴,即和平崛起(peaceful rising)。在 2015 年元旦贺词中,习近平总书记指出:“中国人民关注自己国家的前途,也关注世界的前途。”^[3]事实上,同样在希腊与雅典之争的 2 000 多年前,西汉张骞“凿空”西域,开辟出一条横贯东西、连接欧亚的丝绸之路。2 000 多年后,我们当然可以用创新的合作模式,再次谱写“丝绸之路经济带”的新篇章。因为 2 000 多年的交往历史证明,只要坚持团结互信、平等互利、包容互鉴、合作共赢,不同种族、不同信仰、不同文化背景的国家完全可以共享和平,共同发展^[4]。总之,“一带一路”的战略目标是一个“善”的目标,可用一个字来概括:“和”,对内是家和万事兴的“和”,对外是协和万邦的“和”。

“一带一路”的战略支点又在哪里呢?大多数观点认为,“一带一路”铸造的是亚欧大陆的一条经贸之轴,因此战略支点应该是经贸。我们认为,经贸应该是战略合作的内容,而非战略支点。“一带一路”首先是一个交通经济带(圈),真正的支撑点应该是“交通”。“一带一路”沿线国家多为发展中国家,交通状况普遍差强人意,而交通等基础设施建设又是中国最为重要的国际竞争力之一。中国相继启动了亚洲基础设施投资银行、丝路基金,我们不难发现,这些政策、举措全都聚焦于“交通”。习近平总书记在首次阐述“一带一路”战略时即提出,以点带面,从线到片,重在互联互通:政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通与民心相通^[4]。上述内涵,其实都可以用中文“交通”一词囊括。据韦氏词典,英文的 traffic 亦有 transportation, communication, exchange, trade 之意,可谓与中文“交通”内涵相对应。换言之,“一带一路”战略的真正支点可用两个字来概括:交通

(traffic)。

综上所述,我们可以将“一带一路”的战略理念概括为:“交通成和”。

事实上,“交通成和”是中国传统政治哲学最重要的理念之一,所谓“文轨车书邇大同”。《易》云:“天地交而万物通”,庄子曾云:“至阴肃肃,至阳赫赫;肃肃出乎天,赫赫发乎地。两者‘交通成和’而物生焉。”(《庄子·田子方》)中国历朝历代大多秉持“交通成和”的外交理念,从甘英使大秦到郑和下西洋,无不如此。

从现代区域科学理论来说,交通的连通性、可达性、网络性等对区域发展的基础性影响是毋庸置疑的。区域科学的创始人、美国学者沃尔特·艾萨德曾言:“在经济生活的一切创造革新中,运输工具在促进经济活动和改变工业布局方面,具有最普遍的影响力。”^[5]美国学者 John 与英国学者 Barry 分别提出了“交往密度”^[6]和“互动强度”^[7]的概念。显然,在这一分析范畴中,交通居于核心位置,互动工具或交往工具的改善,以及由此导致的“互动强度”或“交往密度”的增强,将极大地改变地缘政治、区域经济与社会空间的大格局。

综上所述,“交通成和”既是中国传统政治哲学的核心理念,也是现代区域科学的核心范畴,它不是对冲的,而是向善的,虽然迈向这一“善治”目标的道路并非坦途,但作为一个宏伟战略的目标,通过对西方二元对立政治哲学理念的扬弃,无疑为避免大国政治悲剧提供了一个战略制高点。

二、距离投入:“一带一路”的空间生产

从“交通成和”的理念出发,我们自然会发现,无论亚投行还是丝路基金,其实质都是一种“距离投入”(distance input),即通过拉近人们的地理、心理距离,实现“一带一路”沿线国家地理空间与心理空间的重构,从而使社会交往、文化交流、民心交融逐层推进。可见,“一带一路”战略的本质是一种空间的生产。那么“一带一路”究竟有着怎样的空间特征呢?

根据国际货币基金组织(IMF)2014 年 4 月 8 日发布的《世界经济展望》可以看出,无论是中美交汇的南海,还是中欧交汇的中亚,两头都是发达国家,中间是发展中国家,呈现出“两头高、中间低”的 U 形空间特征。如果以区域 GDP 总量进行比较,这一

U 形空间特征就更加清晰。

我们认为,只有基于 U 形空间特质,从地理和心理两个维度拉近相关战略主体的距离,“一带一路”战略才能落到实处。

那么如何拉近沿线国家的地理距离呢?我们认为,在构建泛亚铁路网的基础上输出中国高铁,是一个重要战略举措。目前高铁已经成为中国形象的代表,是中国创造的名片。国务院总理李克强几乎每次出访都会推销中国高铁,其意亦在于此。有学者认为,中国高铁是中国在 21 世纪发展出来的唯一能够改变亚欧大陆政治、经济格局的战略性产业^[1]。简言之,丝绸之路的重建首先是“路”的重建,那么,古丝绸之路与今丝绸之路有何根本区别?中国高铁在这里扮演了关键角色,以钢铁铸就的丝绸之路必将带来一个亚欧大陆整合的新时代。

然而,地理距离的拉近,并不意味着沿线国家心理距离的拉近。多年来,族群纷争一直困扰着丝绸之路的沿线国家,但是“增加接触并不是普通有效的解决(族群矛盾)办法,有时甚至可能把事情弄得更糟”^[8]。因此,仅仅依靠国际政治中的传统权力与利益理论来进行探讨是不够的,因为它们对于后冷战时代国际关系的解释力已经日渐式微,而文化、认同等传统上长期被忽视和掩盖的社会变量日益突出。这就是所谓的国际政治理论的社会学转向(sociological turn),换言之,权力的运作离不开坚实的社会基础^[9]。就“一带一路”战略来说,仅仅探讨硬的一面——以中国高铁为代表的“中国制造”走出去是不够的,我们还要关注软的一面——如何拉近沿线国家和人民的心理距离。否则,“一带一路”战略极有可能被描绘成“新殖民主义”而备受责难。

如何拉近沿线国家的心理距离呢?我们认为,重新唤起沿线国家的丝绸之路的历史记忆,以观念的再造达成沿线国家合作的动力是重要的战略举措。中国是丝绸之路的起点,在长达 2 000 年的东西方交往中,与生俱来的历史合法性是古丝绸之路留给我们最重要的精神遗产。

相应地,在“一带一路”的 U 形空间中,美国在地缘上与“一带一路”沿线国家也不相连,因而它的“新丝绸之路”战略实际上无法扎根。欧盟地处古丝绸之路的西端,却与俄罗斯存在着板块碰撞,以致乌克兰“东倒西歪”,无所适从。日本虽有海上丝绸之路的历史记忆,却远离亚欧大陆,1997 年即运作的“新丝绸之路外交”也成效甚微。

当然,对于中国来说,如何充分激活古丝绸之路

的历史记忆也是今后的重要课题。换言之,“一带一路”战略只有在成功唤起沿线国家之于丝绸之路的集体记忆后,历史合法性才能真正化成民心相通的深层动力。相关国家的战略疑虑、区域内外大国政治的纷扰才会迎刃而解。

三、结语

总之,“一带一路”战略的本质是一种空间生产,成功与否有赖于沿线国家地理距离与心理距离的切实拉近。如何拉近地理距离?以中国高铁为代表的中国制造是重要的抓手。如何拉近心理距离?通过唤醒丝绸之路的“历史记忆”,使之成为民心相通的集体行动力是关键所在。此外,在国内空间形成合力(如避免当前中欧班列几条线路间的恶性竞争),在国际空间形成引力亦非常重要。当然,空间生产背后的理念,不是泊自西方的战略对冲学说,而是源自中国传统政治哲学与现代区域科学中的“交通成和”思想。这正是“一带一路”战略区别于其他大国丝绸之路战略的空间特色与比较优势。

参考文献:

- [1] 高柏. 高铁与中国 21 世纪大战略[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2012.
- [2] 王辑思. “西进”, 中国地缘战略的再平衡[N]. 环球时报, 2012-10-17(14).
- [3] 习近平. 国家主席习近平发表二〇一五年新年贺词[EB/OL]. (2014-12-31) [2016-08-20]. http://news.xinhuanet.com/ttgg/2014-12/31/c_1113846581.htm.
- [4] 习近平. 习近平倡议共建“丝绸之路经济带”[EB/OL]. (2013-09-08) [2016-08-20]. http://news.xinhuanet.com/mrdx/2013-09/08/c_132701675.htm.
- [5] 沃尔特·艾萨德. 区位与空间经济: 关于产业区位、市场区、土地利用、贸易和城市结构的一般理论[M]. 杨开忠, 沈体雁, 方森, 等, 译. 北京: 北京大学出版社, 2011.
- [6] John G R. Constructing the world polity[M]. London: Routledge, 1998.
- [7] Barry B, Richard L. International system in world history: remaking the study of international relations[M]. New York: Oxford University Press, 2000.
- [8] 大卫·坎贝尔. 暴力职能: 认同、主权、责任[C]//拉彼德, 克拉托赫尔. 文化和认同: 国际关系回归理论. 金辉, 译. 杭州: 浙江人民出版社, 2003: 225-248.
- [9] Katzenstein P J, Keohane R O, Krasner S D. International organization and the study of world politics[J]. International Organization, 1998, 52(4): 645-685.

Strategic concept and spatial production of “One Belt and One Road”

CHENG Zhong-xing

(School of Public Affairs & law, Southwest Jiaotong University, Chengdu 611756, Sichuan, China)

Abstract: This paper analyzed the traffic and coordination in strategic concept and spatial production of “One Belt and One Road”. The results show that “One Belt and One Road” is a traffic economic belt in pursuit of peaceful development, in which traffic is the supporting point of the whole strategy, coordination is the object of the whole strategy, and “traffic coordination” is the core concept of Chinese traditional philosophy and the core category of modern regional science. “Traffic coordination” sublates binary opposition concept in western political philosophy, providing a strategic high point of avoiding political tragedy of great power. The essence of “One Belt and One Road” is some kind of spatial production, and the essence of the Asian Infrastructure Investment Bank and Silk Road Fund is some kind of distance investment. The steel casting New Silk Road can shorten the geographic distance between the countries along the road, while the shortening of psychological distance depends on activating the memory of ancient Silk Road history and making it the internal impetus of communication with the countries along the road. Whether the geographic and psychological distance can be shortened is the key point of the success of “One Belt and One Road” strategy.

Key words: “One Belt and One Road”; “traffic coordination”; strategic concept; psychological distance; spatial production

(上接第 30 页)

Comparison and reflection on the highway network of China and Europe-America

ZHOU Guo-guang

(School of Economics and Management, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

Abstract: According to the statistical data provided by the China, foreign governments, and authoritative organizations, this paper compared and analyzed the mileage, standards, traffic volume and economic growth of highways in China and in Europe-America countries. Based on that, this paper put forward some views and policy suggestions for the moderate development of Chinese highway. The research results show that the infrastructure of Chinese highway network is in deficiency, the investment and financing system of highway infrastructure should be further deepened, and Europe-America countries' experiences can be learned to play the role of franchise in highway financing.

Key words: highway network; expressway; expressway traffic; infrastructure; financing