

当代中国的全球观念与全球战略

陆大道^{1,2}

(1.中国科学院地理科学与资源研究所/中国科学院区域可持续发展分析与模拟重点实验室,北京 100101;
2. 中国西南地缘环境与边疆发展协同创新中心,云南 昆明 650500)

摘要:简要叙述了“一带一路”战略对于中国崛起的重大意义,分析了当今全球地缘政治的基本格局、重要区域(国家)的地缘政治倾向及与中国发展经贸和产能合作可能的前景,指出了“一带一路”战略实施中可能将遇到的问题,并就加强“一带一路”研究及资料收集、整理、管理工作提了建议。

关键词:“一带一路”;地缘政治格局;经贸合作;中国

中图分类号:K901.4 **文献标识码:**A **文章编号:**1000-0690(2016)04-0483-08

中国已是世界上第二大经济体,也是世界上最大的资源和能源进口国。经济持续发展、资源保障、进出口贸易等对民族生存、国家发展具有极端重要性。今天的中国,需要依赖全球来发展自己。中国的迅速发展,正在改变全球的地缘政治(即地理政治 geopolitics)格局。中国也面临着愈来愈大的地缘政治压力。以美国为首的强权势力正在亚太地区乃至全球范围内围堵中国。

中国正处在开创百年国运的时刻。中华民族要在未来几十年间实现“中国梦”,在复杂的地缘政治环境下必须具有清晰、科学的全球观点和全球战略。“一带一路”倡议就是习近平总书记提出的当代中国的全球观念及全球战略^[1]。

1 “一带一路”(战略)关乎中国的百年国运

1.1 中国发展正在改变全球的经济与政治格局

中国经济发展创造了世界的奇迹,充分体现了中国人民和中国政府强大的财富创造力。中国经济总量赶上并超过美国已经不容置疑。这是“一带一路”战略提出所把握的机遇和目标实现最

重要的基础。

中国与世界上 200 多个国家和地区有经贸往来,已经是世界第一大贸易国,是拥有约 3.6 万亿美元(2015 年 9 月)的第一大外汇储备国和拥有 1 万多亿美元的最大债权国^[2]。“一带一路”战略、亚投行、金砖银行、金砖基金、中韩自贸区、中澳自贸区、中国东盟自贸区、亚太自贸区、人民币跨境支付系统、海外人民币国债开启等等,表明中国正在全方位、多层次地建构未来世界的经济新格局。中国经济影响力已经延伸到整个世界。中国的政治影响力和软实力也正在被愈来愈多的世人所承认。

美国现在已经积累了约 80 万亿美元的天文数字债务,且越来越快、无限制地增加。华尔街的银行家和美国精英们百年来通过掌控以美元为主导的不合理国际贸易结算和金融交易体系这个金融制空权,操纵货币的发行及价格,制造经济危机,已经、且还在继续大量透支、大量窃取全世界人民和美国人民的巨额财富。亚洲、非洲、拉丁美洲的发展中国家正在逐渐认清这一事实。世界上潜在的最大的债务危机在美国。今天的美元,再也不是昔日的“美金”。半个世纪以来的沉

收稿日期:2016-03-23; **修订日期:**2016-04-01

基金项目:国家自然科学基金项目(41530634);云南省中国西南地缘环境与边疆发展协同创新中心开放课题;中国科学院科技战略咨询研究院重大咨询项目(Y02015001)资助。[Foundation: National Nature Sciences Foundation of China(41530634); The Open Issue of Yunnan Province Collaborative Innovation Center for Geopolitical Setting of Southwest China and Borderland Development; Key Consulting Project of the Chinese Academy of Science and Technology Strategic Consulting (Y02015001).]

作者简介:陆大道(1940-),男,安徽桐城人,中国科学院院士,长期从事国土开发、可持续发展及城镇化研究。E-mail:ludd@igsnrr.ac.cn

重债务负担,导致了经济长期的通缩下行,以往强大的实体经济生产力已经萎缩。美国长期以来所具有的庞大金融资产的利润来源越来越成了大问题。美元的危机将以越来越大的规模周期性地爆发,“美元崩溃”被许多经济学家认为是必然的“逻辑”。美元,这个西方世界文明及其价值观的最主要载体,在非洲、拉丁美洲、东南亚、俄罗斯甚至在印度、欧盟的公信度已经明显下降乃至动摇。美国在全球范围内左右局势发展的政治影响力也已经下降。

中国经济对世界各国的意义,最大的莫过于动摇了美国对世界金融体系的操控能力,给已经运行了50多年的国际金融王国的“纳贡”体系带来了颠覆性的变化。中国的强大正在给世界上许多国家的发展创造了新的机遇和希望,为他们在争取国际援助、发展互利合作和平等贸易等方面提供新的选择。

1.2 中国经济发展需要且能够全面大规模地“走出去”

中国国民经济结构有2个主要的特点,其一是具有大规模的能源重化工生产;其二,建立起实力强大、结构完整的制造工业体系,特别是在一系列工业领域,形成了巨大的产能。为了实现中国国民经济的战略转型,改变低端产品生产的“世界工厂”、“出口导向”模式,解决大进(资源)大出(商品)所带来的一系列突出问题,必须进行产业输出。这可以减缓国内生产对国外资源的依赖程度,有利于经济安全;有利于解决环境污染的加剧,有利于实现技术创新和产业布局优化等。这既是长期的压力、潜在的危机,也是中国进行结构调整和发展对外投资的重要机遇。

中国现阶段的经济实力和产业技术能力已经具备大规模进行产业输出的条件。中国已经开始并继续大规模输出的是改革开放以来创造出来的优质产能,而不是像西方媒体所说的“过剩产能”。

为了合理用好大规模的外汇储备,发展大规模的资金输出是重要选择之一。近年来,中国资本输出的规模增加迅速。2014年中国境外投资达到约1 080亿美元^[9],与引进资金规模相当。中国将较快进入资本净流出阶段。这意味着中国企业走出去的步伐将越来越快、越来越大。

近20 a来,中国在解决国际经济危机方面发挥了巨大作用,经济影响力越来越大。现在,中国

已经具备条件在全球框架内,以互利互惠的理念发展资金输出和产业输出。

1.3 应对地缘政治压力的国家安全构架

中国已在越来越大的程度上参与世界事务,希望有一个稳定、安全和合作的世界。但在中国崛起过程中,面临的地缘政治严峻态势是长时期的^[4]。必须使全球地缘政治格局朝着有利于我们的方向发展:使北部、西部、西南部处在稳定、友好的地缘政治环境中。

美国是中国崛起的头号对手。美国不仅仅在东亚和太平洋地区,实际上已经在全球范围内围堵中国。美国在亚太地区持续增强军事部署,精心构筑围堵中国的“太平洋锁链”(第一岛链、第二岛链)。这2条岛链以美军在太平洋上的基地为支点,中间日本、韩国、冲绳、关岛等基地和设施是“锁链”的核心。全球范围内联结五大洲、沟通四大洋的16条海上重要通道,是世界海上交通和全球贸易的纽带,也是主要国家海军行动的重要航道,美国控制了大部分。巴拿马运河、直布罗陀海峡、苏伊士运河、霍尔木兹海峡、曼德海峡和马六甲海峡等六大战略要冲基本上控制在美国手中^[5]。美国利用强大的海军实力,控制了全球的海路,借此掌握了海上霸权。美国高调宣布“重返亚太”、“亚太再平衡”战略,计划将其60%的海军力量部署到亚太地区。并加紧纠集其盟友,不断向中国挑衅,其目标就是遏制中国的崛起。中国要应对以美国为首的强权势力遏制中国崛起的围堵战略,准备在南海或者其他海域可能面临的冲突。这是中国长时期内国家安全的主要目标。

综上所述,“一带一路”战略体现了中国新时期全面对外开放的方针。实施这一重大战略,将营造一个各国间经济、贸易、技术、文化交流合作的大平台,也将能遏制战争势力,构建一个全球地缘政治安全的大格局。为中华民族实现伟大复兴的中国梦铺平广阔的道路。

2 中国崛起的全球地缘政治和地缘经济环境的总体态势

从中国周边特别是从海疆看,中国面临的地缘政治压力很大。但对中国崛起的全球地缘政治、地缘经济环境作分析,结论是乐观的。实施“一带一路”战略、建立国家安全的国际平台的有利条件是充分的。而且,随着中国经济和政治影

响力的持续增强,这种有利的形势会继续发展。这就是我们对于“一带一路”这一全球观念、全球战略的重要性和可行性的基本认识。

为了认识中国现阶段所处的全球地缘政治环境,我们对现阶段全球政治地理进行了分区,见图1。从这个分区中,可以较好地理解建设中美“新型大国关系”和发展“一带一路”这一世界政治、经济体系构架及其内涵。以下是一些基本的分析和判断。

2.1 中国与俄罗斯、中亚国家

中国北疆,与俄罗斯之间没有高山或海洋阻隔。俄罗斯是中国几百年来地缘政治对手^[6]。现阶段中俄关系正处在历史上最好时期,但仍然是潜在地缘政治对手。需要防止俄罗斯利用石油天然气作地缘政治武器,如同对付欧盟那样,在未来某个时候也来对付中国。

中亚地区在地缘政治历史发展过程中被认为是“破碎地带”、“缓冲地带”^[7]。今天,中俄两国共同维系了中亚地区的稳定。俄罗斯在中亚地区具有巨大的政治利益及深刻的思想和文化影响(尽管近年来这些国家也普遍有“去俄罗斯化”倾向)。中国从中亚地区进口大量的石油、天然气,对他们依赖程度愈来愈大。但俄罗斯、中亚五国,对中国经济上的依赖程度并不大。经济上的相互依赖是地缘政治上的“稳定装置”。所以,如何加强中国与俄罗斯、中亚之间的经济合作是“一带一路”战略的重大课题。

前苏联解体后,俄罗斯深受西方“震荡疗法”(美国不兑现早先给予大规模经济援助的承诺)

“建议”之苦。近年来以美国为首的西方势力不断挤压俄罗斯的政治空间,美国正式宣布俄罗斯是其最主要敌人。在这种情况下,俄罗斯始向中国寻求政治上经济上的支持。在20世纪50年代前的百年时期内,俄罗斯曾多次企图通过中国寻求通向温带海洋的出口,唆使外蒙古独立并企图使新疆独立。在中国经济实力增强的今天,他们对崛起的中国增加了深深的疑虑,时刻防范中国以各种方式收回被他们掠夺去的西伯利亚及远东的大片土地。可以预计,今天和未来中俄之间的合作,在深度和广度上将受到一定的限制。

俄罗斯与中国之间的经济互补性很强。2013年俄罗斯的GDP为中国的22.7%^[8]。但俄罗斯对于中国的合作意愿除能源输出及经过严格审查的军备出口外,主要在部分基础设施方面,主要是亚洲部分的公路、铁路、信息化和城市基础设施,以及农业开发、矿产资源开发等。

在中国发展与中亚各国的经济政治文化交流合作关系时,要考虑到俄罗斯在这些国家的利益和影响,特别是俄罗斯在这些国家中的政治利益。还要考虑到经济利益上的协调(与俄主导的欧亚经济联盟之间)。

2.2 中国与印度

印度逐渐强大,其地缘战略的主要目标是控制印度洋^[9]。中国的西南边疆,有平均海拔4000多m青藏高原的阻隔,可以预料在长期内将是基本安全的。但未来中国在印度洋(国际航线上)将同时面临美国和印度2个强权。

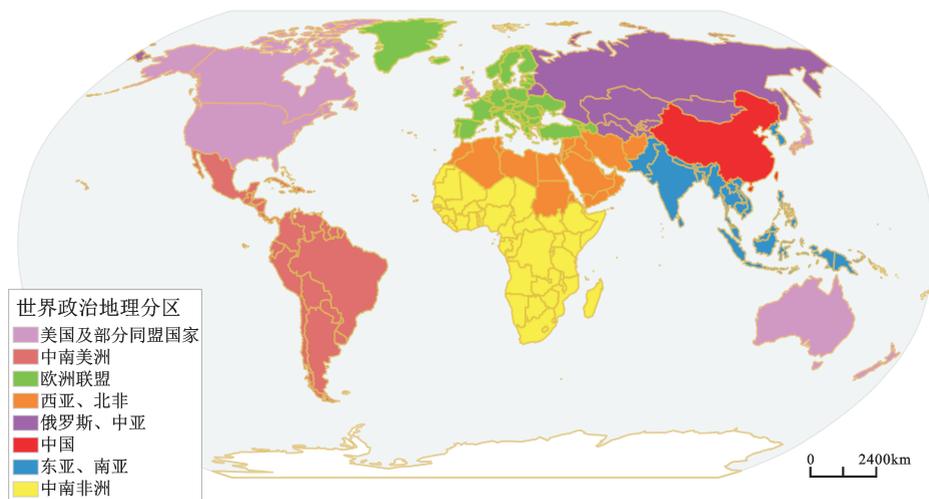


图1 世界政治地理分区示意图

Fig.1 Zones of global political geography

2013年印度GDP为中国的20.3%^[8]。由于历史原因和西方媒体的宣传,长期以来,印度总是自认为是发展中国家的领头国家,对中国发展存在严重的偏见。印度近年来经济增长较快,但全国基础设施落后,工业生产设备陈旧,农村严重缺乏基本的公共服务,等等。而这些方面恰恰是中国的经济和技术优势。然而,中印之间的经贸往来和经济合作至今仍然在较低的水平上。印度对中国的贸易存在大量顺差(中国从印度进口大量的铁矿石等),中国的商品、资本、产业很难大规模进入印度。中印之间未来的经济合作前景主要取决于中国经济和政治影响力的进一步增强及在国际多边事务中的密切合作。

2.3 中国与中东、西亚的伊斯兰国家

公元11~13世纪发生的欧洲十字军东征(The Crusades, 1096~1291年),即西欧的封建领主和骑士对地中海东岸的国家发动的针对伊斯兰教国家的持续了近200 a的宗教性战争,由此阿拉伯民族结下了对西方国家的民族仇恨。在近现代发展中,西方国家从自己的私利出发,不断对伊斯兰国家进行经济上掠夺、政治上挑拨分化乃至赤裸裸地发动战争,导致现阶段大部分中东国家经济发展滞后,国家之间及国家内的民族之间存在严重政治纷争和军事冲突。

中华民族在以往上千年时期内与中东、西亚等国家建立了友好关系,并一直延续到今天。祖先留给我们的这份“优质遗产”,将可以变为中华民族走向世界的巨大财富。古代起源于中国经过中亚、西亚达到埃及的商贸走廊,最早由德国地理学家李希霍芬(Ferdinand von Richthofen, 1833~1905)称之为“die Seidenstrassen”,成为今天“丝绸之路”的由来。从20世纪后期中国就同时保持并发展了与阿拉伯各国及以色列的关系。近10多a来,中国与阿拉伯世界各国经贸往来迅速增加,进口原油的60%来源于中东阿拉伯国家^[10]。中国对阿拉伯世界的商品出口和投资,涉及到铁路、公路、电讯等基础设施、基础工业及能源工业、资源勘探开发、水利工程、城市建设、教育医疗等方面,深得当地人民和政府的赞扬。今后通过经济走廊的建设,经济合作可能大幅度增加。

2.4 中国与非洲

非洲大陆资源丰富,发展程度低,基础设施条件差。历史上曾是欧洲大国的殖民地,是英、法、

德、意等争夺的大陆^[11]。二次世界大战后获得了民族独立,经济有了相当的发展。一些国家接受美国、部分欧洲国家附带苛刻条件的援助,美国主导的国际货币基金组织(IMF)在非洲实行的“结构调整方案”,至使这些国家深陷政治和经济的危机。这些国家对美元的接受程度已经大幅度下降。

中国对非洲的合作和援助,不附加条件。2013年,中国对非洲的投资和贸易额已经达到2 000多亿美元,分别是美国和欧盟对非投资和贸易总额的3倍及1.5倍^[3]。因此,中国会在越来越大的程度上赢得非洲。需要总结以往几十年对于非洲的援助和合作经验,将重点置于扩大对非投资并提高他们自身发展能力方面,以促进这些国家的工业化发展。

2.5 中国与拉丁美洲

拉丁美洲是美国以南的美洲地区,面积和人口分别占世界(陆地总面积)的14%和8.2%(1985年)。拉丁美洲,由于其特殊的开发历史和特殊的地理位置,长时期作为美国的“后院”。1823年的“门罗宣言”是美国对拉丁美洲实行控制的宣言。

二次大战后世界经济有了较大发展。全球地缘政治格局也发生了明显变化,拉丁美洲在全球事务中的影响力在明显增长,经济发展的潜力正在发挥出来^[12]。1982年的马岛战争,阿根廷与英国等结下了怨恨。也在一定程度上加强了拉丁美洲与中国合作的愿望。拉丁美洲是“一带一路”战略涵盖区域的重要组成部分。

拉丁美洲经济发展潜力巨大:矿产资源、水土资源等自然资源丰富、气候条件好,社会发展文明程度较高,已经形成具有一定实力的经济基础,社会财富已有长期的积累。拉丁美洲的资源、经济结构等与中国有很强的互补性,政治关系普遍较好。发展经济合作、文化及人员交流,潜力巨大。重点应该是公路、铁路、港口、通讯、城市系统等基础设施建设,制造业产能的输出,农业现代化及农畜产品加工等。

2.6 中国与欧盟

欧盟和欧元的建立,源于以法国、德国为首的欧洲国家用以摆脱对美国 and 美元的依附,并以此对付前苏联(现俄罗斯)。欧盟今天已经成为世界上有重要影响力的政治体和经济体。

从全球考量,中国与欧盟没有直接的地缘政治利益冲突。近10多a来中国与欧盟的经济技术

合作大幅度增加。实践已经证明,这种合作对于中国工业发展及技术水平的提高具有重要意义,同时,中国也成为欧盟仅次于美国的第二大出口对象国。在近年来欧盟面临着经济增长乏力的情况下,德、法、英、意等主要国家加强与中国合作的愿望相当强烈。中国从欧盟的大规模进口成为欧盟经济增长的重要驱动力。他们积极成为亚投行的创始成员国,在一定程度上反映了美元在欧盟公信度的下降。近年来,中国在中东欧的投资和进出口大幅度上升。在中国经济实力、政治影响力不断增长的情况下,欧盟将很可能是中国崛起过程中可以信任并获得支持的朋友。加强与欧盟特别是其中的德、法及一部分中东欧国家的大规模深度合作,在未来创造历史的某个时刻,有可能给中国带来重要的地缘政治利益。

中国的“一带一路”倡议完全符合“一带一路”周围区域国家的客观要求。广大发展中国家在谋求发展过程中,面临着国家政治安全、国防安全、经济安全、社会安全等等问题。中国国家领导人提出的(中美)“新型大国关系”、“一带一路”和“亚投行”等就是创新未来世界政治体系、经济体系的重要理念和构架。

3 “一带一路”战略实施及6条经济走廊建设可能遇到的问题

3.1 各国各地区的投资环境差别很大,了解很不够

“一带一路”及其周围,涉及到众多的国家和地区。这些国家中,除西欧外,经济发展总体不高,基础设施较差,管理水平不高^[1]。相当一部分地区生态环境相当恶劣,社会结构复杂,宗教和民族问题多,运输距离长等。对于这些方面我们可能还了解得很不具体,还不能适应大规模实施这一战略的需要,投资和工程风险可能普遍较大等。就目前各部门掌握的涉及到投资和贸易环境的资料而言,大体上:① 资料基本上处于不系统及浅显的状态;② 分散在外交、外贸、工程建设部门以及少数研究单位;③ 对各国各地区的了解程度差别很大,对一些地区和国家基本上不了解;④ 对近年来的情况了解较多,对各国发展及其国际关系的历史了解较少;⑤ 对各个国家、地区的政治、经贸了解较多,对这些国家的社会结构及其历史变化,对地理结构及社会经济条件的自然条件等,了解甚少,甚至空白。

3.2 国际经济走廊建设可能面临的政治经济问题

国家计划逐步建立连接亚欧的6条经济走廊,这些走廊将由道路、铁路、隧道、桥梁、油气管道和港口组成,组合成为纵横亚欧的庞大网络。围绕这一目标,国家已开始着手编制修建或援建的计划。对此,我们有下列基本的认识和判断:

一种情况,在中国的周边,地理位置近,现阶段政治倾向友好,可以发展经济和技术合作,但合作潜力并不很大。基础设施特别是铁路等已经没有大问题,可能只需要局部区段、站场、枢纽进行改造即可,如中蒙俄及中国-中亚-俄罗斯经济走廊。

另一种情况,现在就铁路来说,没有互联互通或者形式上互连,但只有很小的客货流。这里面的问题可能有:政治原因,经济欠发达或人口密度很低而导致客货运量很小,因此经济意义不大,也可能因涉及到各有关国家的利益,难以协调等。今后要建设经济走廊,以什么运输方式、以什么样的运输等级实现互联互通,甚至在未来什么阶段实现互联互通,有没有经济效益,有没有建设高速运输通道(高速公路、高速铁路)的必要等,都是需要进行考察和研究,经过双边或多边反复协商才可以确定。对于具体的工程建设,工程技术的可行性及经济上的合理性,有无重大障碍及其对工程的影响如何,都需要进行技术经济论证。这种情况如中国-中亚-西亚经济走廊,即经过中亚有关国家,到伊朗、土耳其还可以延长到欧洲的经济走廊。这条经济走廊对于中国、沿线国家的意义非常重要。中印孟缅、中国-中南半岛2个经济走廊也有类似的问题。

关于“新欧亚大陆桥”。这里有2个不同的含义,其承担的运输任务不同,其运量规模及对线路改造或新建的要求也不一样:

其一,指中国经中亚至俄罗斯之间运输的“新欧亚大陆桥”。这无疑对于中国、中亚五国、俄罗斯及东欧部分国家之间的经济交往、人员交流具有重要的现实意义。实现互通已没有问题。但除了油气输送的管道外,在较长时期内铁路仅限于杂货和集装箱,运量不大。因此,并不要求提高线路的通过能力,更谈不上新线建设问题。

2014年,中国与俄罗斯与东欧之间的火车已经开行(货运)班列。2014年1~9月,中欧班列(武汉)累计发运国际集装箱班列115班次,其中去程68班次、回程47班次,共运送集装箱货物10336标

箱,总价值超过5亿美元。2015年内,累计发运班列将超过200班次,总价值约8亿美元,只占全国进出口贸易总值的0.2%^[4]。这些班列的终点是主要是莫斯科和东欧几个国家。其中至莫斯科的单程在10 d以上。输出主要是机械配件、电子产品及服装等生产、生活资料,是属中低档的商品。由于这条经济带国家经济增长和国民收入增长较慢,消费增长也受限制,再加上俄罗斯对与中国扩大工业技术领域合作的疑虑,未来运输量增长并不乐观。

其二,是指中国和欧盟之间运输的“新欧亚大陆桥”,中国与西欧国家之间的大量集装箱运输能不能取道这条通道?我们认为,这条路线经10多个国家,是“互连”的,但难以大规模“互通”。主要是因为:一,沿途经过国家多,轨距不同,管理体制不同,运价不同。彼此间的利益恐难以协调。另外,俄罗斯现有2条西伯利亚大铁路,这个方向的运输是与其争运量的。二,取道陆路比取道海路是否更经济、更快?由于我们暂不了解今年运往莫斯科等城市的货运班列的运输成本,也就不能进一步得出列车运往西欧的经济性的结论。但现在到莫斯科就要10 d以上,到东欧乃至西欧,可以肯定时效性并不好。三,更重要的是,如果海路被堵,这条经过约10个国家的陆路是否可以畅通也将成问题。

计划中的中巴经济走廊将连接中国新疆喀什与巴基斯坦的瓜达尔港,包括高速公路、铁路、油气、光缆通道、发电厂等能源与基础设施项目建设。这一经济走廊,无论政治经济方面还是具体的工程技术问题都不多。这一经济走廊对中国具有重要的地缘政治和地缘经济意义,应该是近期内建设的重点。

“21世纪海上丝绸之路”将中国和东南亚、印度洋主要港口串联在一起,可以加强与巴基斯坦、斯里兰卡、孟加拉国、缅甸等印度洋沿岸国家间的经贸关系。通过投资沿线主要港口和基地,可以强化维护中国通往欧洲和非洲的自由航行,确保海上“丝路”的畅通。

“一带一路”的海上“丝路”必须经过南海。通往南美、欧洲、非洲、中东和南亚、澳大利亚的几大国际航线是中国的国家生命线,而南海正好处于这生命线的咽喉区段^[5]。按照目前的海上运输情况,中国经过南海海域(进出口)的贸易量

每年在1.5万亿美元以上^[4]。因此,南海的岛礁主权及南海的安全对于中国国家具有特别重大的意义。

然而,以南海为中心的海域(西太平洋及马六甲附近的印度洋)所涉及的国家,发展历史和现在地缘政治却很复杂。二次大战后,美国奉行“遏制”战略,拼凑了“东南亚条约组织”(军事条约组织),在苏比克湾、金兰湾、马六甲海峡建立了美军军事基地。20世纪90年代插手制造了一些国家的政治动荡和经济危机。尽管如此,部分国家还是认同美国在东南亚地区的主导地位。在一些东南亚国家中,排华、反华的浪潮时隐时现。近年来,美国出于维持全球霸主地位的需要,着力遏制中国崛起,高调实行“重返亚太”、“亚太再平衡”战略。印度、日本出于自身的原因,也力阻中国崛起。中国在以南海为中心的广阔海域,已经面临这几个强权的压力。150多 a前德国地缘政治学者拉采尔就认为“只有海洋才能造就真正的世界强国。跨过海洋这一步在任何民族的历史上都是一个重大事件^[6]”。中国崛起在最大障碍在以南海为中心的海域。不“跨过”这个海域,中国就没有可能在世界上崛起。

今年已经基本建成的永暑礁等岛礁的建设,将成为中国主导这一咽喉区段和辐射西南太平洋和部分印度洋广大区域的战略支点,具有重大的地缘政治和军事战略意义。我们认为,以较小的代价获得了巨大的成功。

3.3 “一带一路”战略与国内各地区发展的关系

中国经济发展面临着广泛而深刻的转型、以实现可持续发展、向中高端发展的重大任务。在这种大背景下,各地区都有“走出去”的客观需要和强烈愿望。

“一带一路”是中国实行全面地对外开放的战略。通过实施一系列相应的政策和措施,在国内通过各种类型对外投资和贸易的平台和机构的建设,促进和引领全国各地更好地进入相关国家和地区。“一带一路”战略的实施,为各地区及其企业创造的进入国际市场的机遇是均等的。

近1 a来,全国各省市自治区都几乎行动起来,纷纷在搞自己的“一带一路”规划。大家都给自己赋予了经济带的特殊位置和功能,如“新起点”、“桥头堡”、“黄金段”、“重要支点”、“排头兵”等等。有的地级市就公布了要建设几百个项目。

这样快速决定的项目能否及如何与经济带的建设相结合?在这个阶段,“一带一路”建设,特别是在西部地区 and 东南沿海地区,如何与自身发展定位结合起来,各地区应该和能够做什么等,已经成为很值得重视的问题。目前,各地区正在紧锣密鼓地制定“十三五”规划,我们建议各地不要盲目地搞实施“一带一路”战略的大规划,特别是不能轻易上大项目(平台、基地、交通工程等)。

“一带一路”战略的实施,不会引起全国经济发展格局的重大变化,各地区仍然要按照各自的特点制定和实施“十三五”规划。“一带一路”战略的核心是引领各地区“走出去”,并为全国及各地区搭建对外交流合作的平台,各地区都可以借此进入国际市场。因此,一些省区不必担心自己被“边缘化”。

3.4 “一带一路”战略的实施需要付出经济代价

在一些投资环境较差的发展中国家和地区,许多工程建设特别是基础设施建设,很难保障经济上都能获利。即项目建设经济效益差,投资风险大。某些位于重要区位的工程或基地建设,需要付出特殊的“优惠”等。所以,为了获取中国崛起所需要的地缘政治利益,有时需要付出经济上的代价。许多国际性的工程,要有大规模的投入。其中一些发展条件差的地区,在通常情况下,需要以企业的名义去做,国家则以各种灵活方式给予支持。所以,实施“一带一路”战略,需要有强大财力、物力、人力的长期保障。

4 关于加强“一带一路”研究和资料信息工作的建议

“一带一路”战略构想得到顺利实施,中华民族的“中国梦”就能逐步实现。“一带一路”战略目标的实现,是需要中国几代人完成的伟大事业。我们认为,科学地、历史地认识“一带一路”非常重要。为此,要加强对“一带一路”所涉及的主要国家和地区的政治、经济、社会、外交、历史及文化等进行全方位的深入研究,而且要长期坚持。

在“一带一路”战略实施过程中,在制定具体政策措施时,需要对国际政治、国际经济的历史发展及第二次世界大战以来各主要国家的全球地缘政治目标和政策做持续的跟踪和分析研究。其中,历史上西方大国对外大规模战争、对新大陆的争夺以及形成的殖民地格局,对今天全球地缘政

治、地缘经济的变化仍然在发挥着重要影响。要根据各时期国内外的形势变化,以中国国家安全为主轴对全球范围作出地缘政治分区,对关乎到中国生存发展的重要局域、交通线、枢纽、海峡等作出地缘政治重要性的评估,以作为国家制定外交、经贸、军事等方针政策的支撑。

为了支撑更大规模的经济贸易合作和相关的工程建设,减少大规模投资和贸易的风险,对“丝绸之路经济带”沿线国家,特别是中亚和西亚、中东地区的自然结构、经济特点、自然灾害、社会安全等基础性情况进行综合研究;对“21世纪海上丝绸之路”所涉及到的海域的大气环流和洋流特征、全球主要航线海况以及沿线国家的社会经济特征、政治倾向等进行综合研究,对未来中国的国外海上支点、海军基地的选取和建设、中国航线的安全等进行评估。

在进行综合性的系统收集、调查、研究和资料分析整理的基础上,需要组织编辑、出版服务于各种需要的手册、地图、丛书、参考资料、产品及工程标准、国家的有关法律及其与国际社会的多边及双边关系文件等。

为了做好这项重大的“基本建设”工程,我们建议建立资料信息汇总的工作机构,挂靠国务院有关部门。一些国际化程度高的发达国家,对这类信息资料的收集整理极为深入极为系统,值得学习。

参考文献(References):

- [1] 陆大道.“一带一路”符合大多数国家和人民的利益[N].科技日报,2015-04-19.[Lu Dadao. "One Belt & One Road" benefit most countries along the line. Science and Technology Daily, 2015-04-19.]
- [2] 中国人民银行.2014年金融统计数据报告[M].北京:中国人民银行,2015.[The People's Bank of China. Financial statistics reports 2014.Beijing: The People's Bank of China,2015.]
- [3] 商务部,国家统计局,国家外汇管理局.2014年度中国对外直接投资统计公报[M].北京:中国统计出版社,2015.[Ministry of Commerce, National Bureau of Statistics, State Administration of Foreign Exchange. China's foreign direct investment statistical bulletin 2014.Beijing: China Statistics Press,2015.]
- [4] 陆大道,杜德斌.关于加强地缘政治地缘经济研究的思考[J].地理学报,2013,68(6): 723-727. [Lu Dadao, Du Debin. Some thoughts on the strengthening of geopolitical and geo-economic studies. Acta Geographica Sinica, 2013, 68(6): 723-727.]
- [5] Agnew J, Mitchell K, Toal G, et al. A Companion to Political Geography[M]. Oxford: Blackwell, 2003.

- [6] Mackinder H J. The geographical pivot of history[J]. *Geographical Journal*, 1904, 23(4): 422.
- [7] Huntington S P. *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order* [M]. Beijing: Xinhua Press, 2010: 1.
- [8] 国家统计局. 国际统计年鉴 2014[M]. 北京: 中国统计出版社, 2015.[National Bureau of Statistics. *International statistical yearbook 2014*. Beijing: China Statistics Press, 2015.]
- [9] Taylor P J, Flint C. *Political Geography: World-Economy, Nation- State and Locality*[M]. 4th ed. London: Prentice Hall, 2000: 91-92, 371.
- [10] 孟德友, 马颖忆, 王晗, 等. 中国商品贸易结构不均衡性对地缘经济格局的影响[J]. *地理科学*, 2015, 35(10): 1238-1246.[Meng Deyou, Ma Yingyi, Wang Han, et al. The impact of imbalance of Chinese goods trade structure on the geo-economic spatial pattern. *Scientia Geographica Sinica*, 2015, 35(10): 1238-1246.]
- [11] 索尔·伯纳德·科恩. 地缘政治学: 国际关系的地理学(第二版) [M]. 严春松译. 上海: 上海社会科学院出版社, 2011: 15.
- [12] Kaplan R D. The revenge of geography[J]. *Foreign Policy*, 2009, (5): 1-9.
- [13] 王恩涌. 政治地理学[M]. 北京: 高等教育出版社, 2003: 10-15. [Wang Enyong. *Political Geography*. Beijing: Higher Education Press. 2003:10-15.]
- [14] 中华人民共和国交通运输部. 2014 中国交通运输统计年鉴 [M]. 北京: 人民交通出版社, 2014.[Ministry of Transport of the People's Republic of China. *China Transport Statistical Year-Book 2014*. Beijing: People's Traffic Press, 2014.]
- [15] 陆大道. 中速增长-中国经济的可持续发展[J]. *地理科学*. 2015, 35(10):1207-1220.[LU Dadao. Moderate-speed growth: Sustainable development of China's economy. *Scientia geographica sinica*, 2015, 35(10): 1207-1219.]
- [16] Smith W D. Friedrich Ratzel and the origins of Lebensraum[J]. *German Studies Review*, 1980, 3(1):51-68.

The Global Concept and Strategy of Contemporary China: Analysis on the Geopolitical and Geoeconomic Environment of the 'Belt and Road Initiative'

Lu Dadao^{1,2}

(1. Key Laboratory of Regional Sustainable Development Modeling, Institute of Geography Sciences and Natural Resources Research, Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101, China; 2. Collaborative Innovation Center for Geopolitical Setting of Southwest China and Borderland Development, Kunming 650500, Yunnan, China)

Abstract: This article describes the significance of the 'Belt and Road Initiative' on the rise of China. It is analyzed that the global basic geopolitical pattern, geopolitical tendency of important areas (nations), as well as the prospects of economic and trade cooperation with China. The possible problems that China is facing the 'Belt and Road Initiative' strategy implementation are also analyzed. Finally, it's pointed out that the government and scholars should strengthen the research, data collection and management of the 'Belt and Road Initiative'.

Key words: the 'Belt and Road Initiative'; geopolitical pattern; economic and trade cooperation; China