

东北亚区域合作

# 推动构建区域命运共同体重要实践： 中国与东盟交通基础设施合作分析

范佳睿

**[摘要]** 中国正在依托“一带一路”国际合作倡议同周边国家共建基础设施空间实体互联互通网络，与东南亚国家合作建设的交通运输项目尤能体现以连通破解对抗的理念。这种中国式地缘空间改良路径明显区别于西方地缘政治学的固有逻辑，是推动构建区域命运共同体的重要实践。具体而言，中国通过硬件物理媒介与周边地理空间建立深度连接，连通性的增强有利于改良中国与邻国的自然地理结构，优化周边陆海地缘空间的相对关系，提升区域整体的协同程度，孕育互利共赢、命运与共的价值理念。在“一带一路”建设的东南亚案例中，中老铁路有助于提升交通网络的连通密度，雅万高铁有利于增强运载效率，国际陆海贸易新通道有益于拓宽辐射范围，从而推动中国与共建国家协同联动，促进命运共同体的空间地理目标，体现中国式地缘空间意涵。

**[关键词]** 交通基础设施；中国式地缘空间改良路径；一带一路；命运共同体；互联互通网络

**[中图分类号]** D815

**[文献标识码]** A

**DOI:** 10.13654/j.cnki.naf.2024.06.005

**[文章编号]** 1003-7411(2024)06-0062-(16)

**[收稿日期]** 2024-05-16

**[基金项目]** 中国社会科学院“青启计划”资助项目(2024QQJH186)

**[作者简介]** 范佳睿，中国社会科学院亚太与全球战略研究院助理研究员。(北京 100007)

2023年是“一带一路”国际合作倡议提出十周年。十年间，以美国为代表的西方国家常以零和对抗的视角将其视为中国的地缘政治扩张行为。习近平主席多次强调“一带一路”不是地缘政治工具，而是对地缘博弈思维的超越。<sup>[1]</sup>中国与东南亚国家开展的交通基础设施合作即是通过硬件物理媒介建立深度连接，激发我国与周边区域的优势互补及陆海联动，在较大程度上提升中国与周边国家的联系性与共同体意识。这充分证明中国在“一带一路”框架下与周边国家建立的空间实体互联互通网络，是明显区别于西方地缘政治学固有逻辑的中国式地缘空间改良路径。

**NORTHEAST ASIA FORUM**

现阶段正值百年变局演进,世界经济复苏,中美关系转圜的关键期,次区域紧张局势的复杂交织冲击国家之间既已形成的良性互动态势。尤其是东南亚区域作为“一带一路”与“印太战略”的交叠地带,同时受到来自日本、澳大利亚及印度等周边国家的影响,是大国的地缘战略聚焦区。近年中国与东南亚国家以构建命运共同体为目标推动双多边关系发展,交通运输网络的营建能够对其形成有力支撑,从而因应美国的“印太”地缘架构,助推区域治理提质增效。

本文聚焦于分析“一带一路”框架下中国与东南亚国家间开展的交通运输合作,以此为切口辨析中国式地缘空间意涵与美西方地缘政治理念的本质区别。构建命运共同体可以被视为中国空间地理布局的总体目标,建立基础设施空间实体互联互通网络是主要方式,能够为构建周边及人类命运共同体提供有力支撑。

### 一、以连通破解对抗：“一带一路”的地缘空间意涵

地缘政治(geopolitics)作为观察与评估国家间互动的传统空间思维方式,主要从政治地理学的视角系统化地研究及阐释一国战略与外交行为同地理环境的互动关系及制约条件,尤其关注国家的目标与资源在特定地理空间的匹配、矛盾及转化。<sup>[2]</sup>然而当代中国对于地理空间的理解与塑造却与这种西方传统视角具有本质区别。中国的地缘观念强调因“地”结“缘”、命运与共,即以交通基础设施作为硬件物理媒介,依托“一带一路”国际合作平台增强不同地理区域之间的内在联系,建立空间实体网络促进中国周边地缘空间的整体性,以此应对西方地缘政治对抗。中国当前与东南亚国家开展的交通基础设施合作即能够体现这一特点,有助于改善我国周边的客观地理环境及陆海相对关系,推动命运共同体目标在空间层次进阶。

#### (一) 中西地缘思维对于“一带一路”的认知对比

“一带一路”国际合作倡议自提出以来即被以美国为代表的西方国家视为中国地缘政治扩张的工具,认为其隐含中国在周边地区及全球扩大政治、经济及军事影响力的战略企图。对此中国政学两界均予以回应,多次重申“一带一路”作为全球公共产品及国际合作平台的本质属性。<sup>[3]</sup>本文认为要论证“一带一路”与西方地缘政治扩张的差异,需先辨明其秉承的空间地理意涵与西方传统地缘政治观念的区别。从本质上讲,二者的区别在于空间思维方式以及内在价值理念的不同。因此以西方传统地缘政治的思维定式评判中国的“一带一路”有失偏颇(如表1)。

表1 中西地缘思维对于“一带一路”的认知

中西对比	西方地缘政治视域下的“一带一路”	中国“一带一路”的空间地理意涵
底层逻辑	零和对抗的现实主义权力政治传统	互利兼容的中国式和平共处原则
陆海关系	静态割裂,孤立二分	动态统筹,协同一体
人地关系	竞争性地占据空间资源	能动性地协调地理环境
主要目标	实现全球权力的扩张并争霸世界	谋求和平稳定的周边及国际环境
政策导向	排他性地控制关键地理区域	包容性地连通周边地理空间
实践方式	在各领域占据主导地位	在各层次建立联动网络

资料来源:作者自制。

一是底层逻辑的零和对抗与互利兼容。西方国家处理双多边关系多以现实主义作为底层逻辑,秉持零和对抗的权力政治传统。地缘政治学肇始于拉采尔(Friedrich Ratzel)的国家有机体论,包含海权论、陆权论、边缘地带论等流派。这些理论均以对抗与控制的零和思维为特征,旨在为英美等国的霸权扩张背书。如今这些理论已经成为支撑西方大国立足于空间维度开展战略博弈的底层逻辑,将地理因素作为影响或决定国家对外战略行为的关键。<sup>[4]</sup>然而“一带一路”国际合作倡议则是以和平共处原则为指针,旨在促进国家之间的互利与共赢。习近平主席明确指出“‘一带一路’倡议不是地缘政治工具,而是务实合作平台”。<sup>[1]</sup>《共建“一带一路”:构建人类命运共同体的重大实践》白皮书强调“‘一带一路’不搞封闭狭隘的小圈子,超越地缘博弈的旧思维,开创国际合作的新范式”。<sup>[5]</sup>这些政策性表述均为中国式地缘空间意涵的塑造与延展提供了依据及指导,“一带一路”即为其具体实践方式。

二是陆海关系的静态割裂与动态统筹。西方多持静态割裂的视角看待陆地与海洋,将其视为彼此孤立的两种地理属性。马汉(Alfred Thayer Mahan)将海权视为决定战争胜负的关键性因素,国内生产、海上运输及海外殖民地是国家获取海权的三个环节。<sup>[6]</sup>麦金德(Halford John Mackinder)将欧亚大陆视为“世界岛”,将东欧作为其“心脏地带”,认为掌控陆权是控制世界的关键。<sup>[7]</sup>斯皮克曼(Nicholas John Spykman)将欧亚大陆东西两端的边缘地带视为最有潜质的地区,认为只有整合此处才能控制世界。<sup>[8]</sup>然而“一带一路”国际合作倡议的空间视域则更具动态性与统筹性,将陆地与海洋视为宜整合、可协同、能互动的统一体。近年国内战略学术界一直在探索建立具有中国特色的地缘政治理论,力图以中国式空间思维逻辑理解我国与他国开展的地缘互动。刘江永将海陆和合论作为在地缘层面阐释“一带一路”的新概念,旨在打破过去海陆对抗的思维桎梏,强调海洋国家与陆地国家应以互联互通为渠道打造可持续的安全命运共同体。<sup>[9]</sup>科林·弗林特(Colin Flint)与张晓通指出“一带一路”是尝试超越传统地缘政治思维的探索。其不以追求权力及控制为目的,也不采取海陆对立的“两分法”视角。鉴于此,中国应妥善应对“一带一路”实践中的地缘政治风险,探索具有中国特色的地缘政治学。<sup>[10]</sup>当前中国的综合国力已跃居世界前列,因此更需整合陆海资源,促进各方良性互动,维系自身长远发展。

三是人地关系的竞争性占据与能动性协调。西方国家倾向于以竞争方式占据本国周边及世界其他重要区域的空间资源。然而随着世界运行模式的变迁,各国尤其是邻国之间的安全、经贸、信息及人文等要素已处于高度相互依赖之中。过去大国通过竞争的方式排他性地占领某一关键地理区域,用以谋求世界霸主地位的做法已然难以为继,更无法适应当代国家间立体、多维、多层次的互动特质。“一带一路”国际合作倡议力图能动地协调共建国家,联系范围更为广阔的世界地理区域,在各国之间建立平等互利关系。具体而言,中国的地缘空间理念重在将本国作为促进各次区域系统性联动的协调者,而非排他性地成为其他区域的主导方,从而创造性地整合周边空间及地理资源,推动各国协同共赢。以这一理念为指导,中国及周边区域正在“一带一路”国际合作倡议的推动下形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局,<sup>[11]</sup>营建陆、海、空、天、网多维一体的互联互通空间环境。

四是战略目标的争霸性与和平性。西方的政治地理目标是在全球范围内扩张权力并称霸

世界。立足这一战略考量,白宫前首席战略师史蒂夫·班农(Steve Bannon)将“一带一路”视为一种混合世界岛、陆权与海权三种地缘政治理论的新实践。<sup>[12]</sup>布鲁金斯学会等美国主流智库认为“一带一路”会带动全球地缘政治的大变革,兼具地缘经济意义及政治影响,将重绘欧亚大陆地图。<sup>[13]</sup>《纽约时报》等美国主流媒体将“一带一路”视为对美国“亚太再平衡”的战略回应以及当今全球最重要的地缘政治权力斗争。<sup>[14]</sup>然而实际上,“一带一路”国际合作倡议的实践路径是对于地理空间开展能动性建构,旨在谋求长期和平稳定的周边及国际环境。国内学界多基于这一政策出发点对其加以解读。王缉思将中国视为居于世界东西南北之间的“中央之国”,认为中国宜基于这一地理位置的特点,以东稳西进的方式布局周边环境。<sup>[15]</sup>曾向红将“一带一路”视为中国的地缘政治想象,认为其具有超越传统“中心—边缘”模式、克服海权与陆权两分的潜力,是边疆的非边疆化、中心的非中心化与起源的非起源化实践。<sup>[16]</sup>

五是政策导向的排他性与包容性。西方国家在制定本国的空间地理政策以及理解他国政策时,往往以排他性控制及独占全球关键区域为目标。鉴于此,大卫·阿拉斯(David Arase)与阿尔乔姆·卢金(Artyom Lukin)认为“一带一路”会使中国成为欧亚轴辐式权力关系结构的枢纽,中国的经济力量会借由铁路网络扩展至欧亚大陆的心脏以及边缘地带,从而改变现有的欧亚秩序,甚至可能建立新的欧亚帝国霸权。<sup>[17]</sup>但实际上,“一带一路”国际合作倡议旨在通过推广更具包容性的战略政策,连通本国周边的地理空间。包容性的地缘指导思想是中国政学两界长期秉持的空间地理布局方式。李义虎认为中国的地缘战略选择须兼顾海陆,合二为一,贯通“心脏—边缘”两大地带,平衡东西两向。<sup>[18]</sup>倪世雄等强调内外结合、由内而外的中国式地缘布局,从全球、亚太及周边三个层次提出和平、发展与合作的中国地缘新战略。<sup>[19]</sup>张文木强调中国应当协调好战略目标与资源配置之间的关系,未来的利益拓展应当在保持国力支出不失衡的原则下进行。<sup>[20]</sup>于会录等提出中国地缘战略的外部性,将正外部性最大化作为守成大国的核心地缘战略利益,将负外部性最小化作为以中国为代表的新兴大国优化地缘战略的目标。<sup>[21]</sup>当前全球战略形势复杂多变,中国的上述空间地理观念更具有适应性及进步性。

六是实践方式的主导性与联动性。西方践行地缘战略目标的方式是在各领域及各方面占据绝对主导地位。其本质是国家依托陆海关系巩固及拓展霸权,自上而下地把控地区乃至全球地缘议题的发展方向,并以这一逻辑观察及评估他国的空间地理实践。近年奥图泰尔(Geoid Tuathail)等学者创设批判地缘政治学等新流派,将地理视为一种与空间有关的知识结构、话语实践及战略力量,明确指出传统理论暗含权力关系内核。<sup>[22]</sup>然而“一带一路”国际合作倡议实则是通过同各区域、次区域及国家建立紧密联系,以互联互通的空间实体网络支撑国家的地缘规划。鄢一龙指出,“一带一路”并非中国的地缘政治扩张,而是通过点上集聚、线上畅通、面上连通、型上成势构建地缘政治经济平台。<sup>[12]</sup>本文即是基于“一带一路”的具体实践提出中国式地缘空间意涵,立足于其连通性及协同联动的动态属性,分析其具有的包容、协调、和平、共赢等特点,归纳出因“地”结“缘”、命运与共的中国式空间地理解释框架。

## (二) 中国式空间地理解释框架

国际社会长期处于无政府状态,各国利益的自助考量及领土边界的物理区隔会在一定程度上限制物质、资金、资源及技术等要素的全球自然流动。因此打通物理交换渠道将有助于

打破壁垒,促进各国的内在联系。过去中国的空间地理观念较为内敛,通常将自身寓于国土范围之内,在边界内部的空间场域中开展物质交换,将空间作为屏障,依托其自保及自卫功能应对复杂多变的外部环境甚至战争威胁,这是在特定的历史阶段及有限的国力条件下被迫形成的空间认知。然而随着综合国力的增强及国际地位的提升,中国当前的空间地理观念已有所改变,倾向于立足本国国土,对国内及周边地理要素进行建设性统筹及创造性再建构,将地缘空间作为对外建立并不断深化双多边关系的国家资源,挖掘其外向延展功能及连通其他区域的潜力,以此为媒介与更为广阔的外部世界建立协同互利、命运与共的良性互动关系。

近年中国立足于“一带一路”国际合作倡议与周边国家开展的交通基础设施合作,即为这样一种以连通破解对抗的中国式地缘空间改良方式。其通过在地理层面同各国互联互通,为培植具有中国特色的地缘空间理念提供实践场域。基于此,本文提炼“连通性”作为原因变量,将“协同程度”作为结果变量,用以解释中国与周边国家在“一带一路”框架下共同营建的基础设施互联互通网络,何以推动构建命运共同体的总体目标。

连通性(connectivity)是在物体之间建立联系并使之彼此通达的属性。社会网络理论将连通性定义为在给定的单个节点之间建立联系的属性,认为这是构成社会网络的条件,结构是连通性产生的后果及影响连通性变化的因素,<sup>[23]</sup>同质性、平衡性及支配性是促成连通性的主要机制。<sup>[24]</sup>在《说文解字》中,“连”指相连,“通”指通达协调。在《周易》中,有“往来不穷谓之通”“推而行之谓之通”“天地交而万物通”等表述。本文将连通性拆解为“连”与“通”。“连”代表将原先彼此分隔的实体接在一起,以中间介质为桥梁使它们成为共同的实体。“通”代表为原先无法相互流动的物质及信息等资源提供交换条件,中间介质是整合这些要素的媒介。

协同程度(synergism degree)是不同行为体通过协调与合作,共同促成有序互动状态的强弱。协同学(Synergetics)是描述原本远离平衡状态的系统由无序转化为有序的理论,在质变过程中遵循共同规律的各子系统会在宏观上产生新的时空结构,达成新的有序状态。协同是协同学的基本概念,指系统内的各子系统通过互相配合产生合作效应,使系统处于自组织状态,促使新结构代替旧有结构产生质变。<sup>[25]</sup>在本文语境下,协同程度的提升具体表现为各方通过政策及行为意图的协调形成共同利益并塑造区域整体的身份认同,依托交通基础设施网络建立新的国家间互联互通结构,形成各要素跨国高效流动的有序状态。

鉴于此,“一带一路”框架下的交通基础设施建设与命运共同体宏愿是路径与目标的关系。以因“地”结“缘”、命运与共的中国式地缘空间改良路径为导向,中国通过同邻国建立互联互通的空间实体网络提升与周边区域的连通性,推动构建命运共同体的区域性目标,助力人类命运共同体总体目标的践行。具体而言,中国在“一带一路”国际合作倡议的推动下与东南亚国家共建交通基础设施项目,通过硬件物理媒介与周边区域建立深度连接,提升各国地理空间之间的联系性与通达性。连通性的增强有利于改良中国与邻国的自然地理结构,优化我国周边陆地与海洋等不同地缘空间属性的相对关系,增强物质、资金、资源、技术、人员及政策等多层次要素的双多边互动,激发中国与周边国家的优势互补与陆海联动,提升区域整体的协同程度,培植互利共赢、命运与共的价值理念。具体包括两个层面。

一是改良中国与邻国的自然地理结构,激发双多边优势互补,提升空间的实体性。中国

的外交布局一贯将周边区域作为首要考量。我国实力及国际地位的提升需要依托周边国家的支持,周边国家亦需借助中国的全面对外开放获得更大发展动能。与周边国家共建交通基础设施,有助于改良中国国内与邻国之间的自然地理结构,依托硬件物理媒介与外部空间深度互动,为各类生产要素及产能和产品的国家间交换提供渠道。其本质是将原本彼此区隔的几个空间连接成为一个同频共振的整体,提升中国与周边区域的实体性,增强我国与邻国的协同联动。

二是优化我国周边的陆海相对关系,统筹不同的地缘属性及功能,提升空间的整合性。中国靠陆临海而居,海岸线绵长,邻国众多,天然地理环境相对不利。边界划定问题及外部力量袭扰是我国国家安全的长期隐忧,内陆城市的资源出海及沿岸城市的产能输出亦是国家发展的潜在制约。建设贯通陆海的交通基础设施网络,有助于优化中国周边不同地缘属性的相对关系,激发各方协同联动。“一带一路”是中国跨区域开展陆海联动的实践,旨在聚集不同空间资源,提升中国所处陆海空间的整合性,增强我国本土同周边各类地理要素的协调。

可见,中国式地缘改良路径是对割裂二分、零和对抗的西方传统地缘政治理念的超越。“一带一路”国际合作倡议与生俱来的地缘属性是由发展中国家发起、驱动和主导,以中国作为网络枢纽引发的全球地缘板块“共振”。<sup>[26]</sup>该倡议有助于我国与邻国培育地理空间相通、发展节奏相合、安全环境相融、国家命运与共的认同感,切实践行双边、周边及人类命运共同体的理念内核及宏远愿景(如图1)。

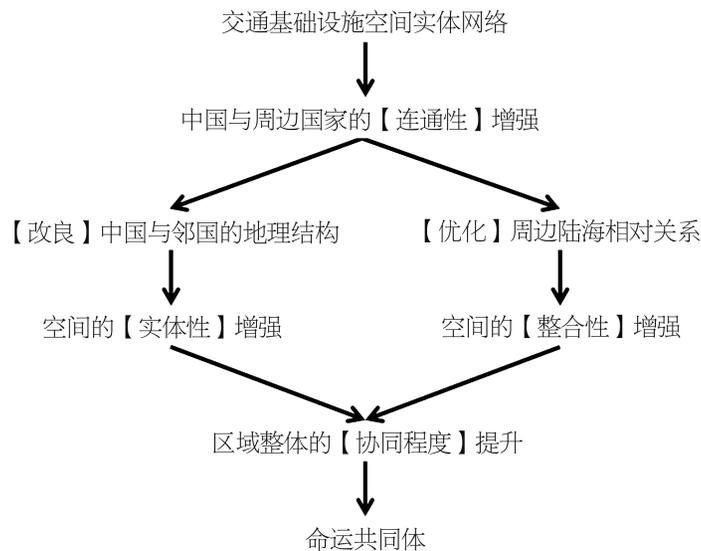


图1 中国式空间地理解释框架

资料来源:作者自制。

## 二、“一带一路”框架下的中国—东盟交通网络建设

高质量共建“一带一路”是中国为世界提供的治理方案,正以“六廊六路多国多港”的互联互通架构多维推进。其通过建设交通基础设施项目在中国周边区域建立互联互通空间实体

网络,汇聚各国资源禀赋及产能优势,是统筹国内外要素联动、促进陆海连通的中国式地缘空间改良方案。尤其是近年中国与东南亚国家开展深度合作,大力推进中老铁路、雅万高铁、国际陆海贸易新通道等项目落成,有助于加强中国与东南亚区域的互动性、联系性、整体性及整合性。从长远看,交通运输网络的建设能够改善中国周边的地缘环境,优化陆海相对关系,激发更为高频及更深层次的国家间互动,融通中国的对外关系,为命运共同体的建设赋能助力,充实其实质意涵。

### (一)中老铁路:提升交通运输网络的连通密度

中老昆万铁路(China/Kunming-Laos/Vientiane Railway,简称“中老铁路”)是通过在原本彼此分隔的中国国内省会与周边国家首都之间建立联系,提升中南半岛交通网络的连通密度,并对其他国家起到带动作用。该铁路北起中国昆明,南抵老挝万象,由中国按照国铁 I 级标准建设,<sup>[27]</sup>是首条采用中国技术标准及设备、以中方为主投资建设、由中老双方共同运营,并与中国铁路网直接连通的跨国电气化铁路。<sup>[28]</sup>该铁路将老挝这一原本深居东南亚中南半岛内部的“陆锁国”转变为“陆联国”,依托交通网络拓宽其对外开放渠道,加强中老两国的直接地理联系,加深中国与东南亚国家之间的深度互动与彼此融通。

首先,铁路的联系性有助于改善中国西南边境与中南半岛国家深居内陆的天然地理不利条件,加强双边合作及优势互补。以铁路的“硬连通”为物理媒介支撑中老在经贸、资源、产能、人文等领域建立“软连通”,并可在此基础上提升两国民众认同感,加深“心连通”。中老铁路始建于2015年12月,已于2021年12月3日正式通车运营。截至2022年11月7日,已累计运输货物1000万吨。<sup>[29]</sup>2023年以来,累计完成货运量1110万吨,同比增长94.7%;其中跨境货物运输250多万吨,同比增长172.2%;1~7月累计运输热带水果5.4万吨,货值超14亿元。<sup>[30]</sup>可见中老铁路的建成正在大幅改善两国商品的交换频次、深度及规模,促进双方优势互补、协同发展,为两国关系的落实、落地、加深及加固提供抓手。近年来,“中老铁路+中欧班列”“中老铁路+西部陆海新通道班列”等国际联运新模式陆续出现,中老铁路在贯通周边经济区域、改良次区域空间地理格局、促进中国与邻国优势互补等方面的辐射带动效应逐步显现,中国依托国际铁路运输网络同周边国家加深合作的实效性增强。

其次,铁路的通达性能够推动中国西部省份对外开放,促进中南半岛国家的资源及产能出海,提升中国与陆上东南亚国家对于陆海空间资源的整合及利用。老挝是东南亚地区唯一没有出海口的内陆国(或称陆锁国, Land-locked Country),<sup>①</sup>其国家发展深受这一地缘属性的桎梏。<sup>②</sup>这类国家过去的陆海关系是对立、割裂、不可融通的。建设铁路网线能够优化陆海相对关系,为国家及区域发展赋能。老挝国家主席通伦(Thongloun Sisoulith)将中老铁路视为老挝由“陆锁国”转变为“陆联国”战略深入对接“一带一路”国际合作倡议的纽带,认为这是其国家现代化基础设施建设的重要里程碑,将极大促进老挝的经济社会发展。<sup>[31]</sup>2023年10月发布的《关于构建中老命运共同体行动计划(2024—2028年)》(下文简称《行动计划》)将中老铁路

① 内陆国家,亦称陆锁国,是指国家四周均被其他国家包裹,不与大海直接相接,在本国的国土范围内没有属于自己的陆海通道(出海口)的国家。

② 陆锁国过去的发展和安全的均受制于他国,甚至有学者将其喻为国家的“幽闭恐惧症”(national claustrophobia)。

视为中老经济走廊主轴的骨干线路,并力图实现中老铁路与泰国铁路以标准轨连通,推进中老泰协同发展。<sup>[32]</sup>可见,中老铁路通过改善老挝的陆海环境,依托其所处的大陆腹地统筹多样地缘功能,通过提高两国之间的运输条件及运载效率,助力两国建立协同联动的共同发展模式,促进产能、投资、交通、农业、文旅、民生等领域的务实合作与区域性整合。

## (二)雅万高铁:增强交通运输网络的运载效率

雅万高速铁路(Jakarta-Bandung High-Speed Railway,简称“雅万高铁”)是通过提高东南亚大国主要城市之间的运输速度,增强交通运输网络在海上东南亚国家的运载效率,将对整个区域产生示范效果。这条高速铁路连接印度尼西亚的首都雅加达与其主要城市万隆,是中国高铁项目首次全系统、全要素、全产业链落地海外,建成后两地的通车时间由三个多小时缩短至四十分钟。<sup>[33]</sup>印度尼西亚是世界最大的群岛国家,亦是东南亚人口最多、面积最大的穆斯林国家,对于地区事务具有一定的影响力。因此雅万高铁的建成有助于增强印尼国内的运输速率,提升其国家的整体性,促进东南亚区域整体的陆海联动,助力该国推进“全球海洋支点”的国家战略,进而增强中国与东南亚地区的连通性。

首先,高速铁路有助于改善印尼作为群岛国家的自然地理构造,增强其国内主要城市间联系,助力该国及东南亚区域的整体联动。印尼的国土分布较为散碎,在交通基础设施建设方面存在短板。雅万高铁始建于2016年1月,于2023年10月17日由习近平主席同来华出席第三届“一带一路”国际合作高峰论坛的佐科总统共同揭幕开通。该项目旨在提升印尼国内运输的硬件条件,特别是提高印尼两大中心城市之间的联系性,并辐射带动沿线城市的经济、社会、民生、文旅等方面全方位发展。中国与东南亚国家在“一带一路”框架下开展的交通运输合作现已成为双多边互动的重点领域,是中国安邦睦邻的纽带和抓手。雅万高铁及中老铁路的陆续开通,中老泰铁路及柬埔寨高铁的设计建设,均有助于提升东南亚区域的整体性及产能与商品的流动性,促进中国与东南亚国家的优势互补。邻国空间地理环境的向好有益于改善我国所处的周边地缘环境,关键交通运输网络的建成尤能增强国家内部及各国间互动,推动中国与周边区域的协同发展。

其次,印尼国内陆路交通运输条件的改善有助于提升其发展动能,增强国家的凝聚力,支撑其发挥海上枢纽的地缘功能,间接优化中国周边的陆海环境。印尼的陆海相对关系较为特殊。作为“千岛之国”的国土形态使其陆地与海洋的地缘功能天然交错,位于印度洋与太平洋交界地带的地理位置亦使其既具备连通陆海的地理优势,但也面临国土被诸多海峡分隔的地缘劣势。当前印尼的海洋观念正在从内向型及强调领土化的“群岛观”,向重视海洋的经济利益及国防作用的外向型“全球海洋支点”构想转变。<sup>[34]</sup>这一战略构想强调在延续印尼原有经济发展规划的基础上凸显海洋的功能,优先规划海上高速公路、深海港、航运业及海洋旅游业等方面的海上基础设施建设。因此该国亟需增强陆海通达性,统筹优化不同地缘功能,将自身整合成为东南亚地区甚至亚太区域的陆海互动节点。雅万高铁是“一带一路”的标志性工程及印尼的国家战略项目,现已成为两国元首的重要共识及中国“海上丝绸之路”倡议与印尼“全球海洋支点”战略对接的重大早期收获。<sup>[35]</sup>高铁能够增强印尼的国家整体性与陆海连通性,助力其统合国内外资源,改善东南亚区域整体的陆海相对关系,并在一定程度上促进中国

周边陆海属性的协调联动及功能互补。

### (三) 国际陆海贸易新通道: 拓宽交通运输网络的辐射范围

国际陆海贸易新通道(New International Land-Sea Trade Corridor, 简称“陆海新通道”)是通过将东南亚唯一的发达国家与中国西南内陆城市相连, 拓宽国际交通运输网络的贯通性及跨国辐射范围, 将对亚太区域的整体地理空间产生带动效应。通道以中国重庆与新加坡为两端, 以广西、贵州、甘肃、新疆等省区的沿线城市为节点, 横穿中国中西部及西南地区并通达整个中南半岛, 依托铁路、航运、航空、物流、信息等多渠道基础设施联系东南亚国家并辐射至澳新、中东、欧洲、东北亚等区域, 以综合性的交通运输网络作为物理媒介, 建设复合型的对外开放通道。<sup>[36]</sup>这种空间连通布局有助于促进中国同东南亚地区的资源整合及产能互动, 激发不同陆海属性的国家及区域实现优势互补, 助力区域整体发展与安全的良性互动。

首先, 多维立体的交通基础设施互联互通网络有助于支撑我国西部内陆城市与周边地理空间深度互动, 促进我国与东南亚地区相互依赖、协同融通、互补共振。通道旨在“通过中国西部地区与东南亚及欧亚大陆的多维度有机连接, 使之成为集区域生产链及供应链联动、陆海集聚、通关效能于一体的综合性国际贸易大通道”。<sup>[37]</sup>在开行的几年间, 通道多次实现区域物流量的大幅增长, 即使是在新冠疫情席卷全球的不利条件下, 仍实现三种物流组织形式的显著增长。2021年第一季度, 铁海联运班列开行393列, 同比增长133%; 运输19588标箱, 同比增长130%; 运输货值24.3亿元, 同比增长117%。目前通道已拓展至96个国家和地区的264个港口, 跨境公路班车常态化运行8条线路, 实现对中南半岛的全覆盖。<sup>[38]</sup>2022年6月8日, 通道《合作规划》发布, 进一步深化相关项目建设。<sup>[39]</sup>2022年通道的发展指数为135.2, 较2021年的122.6及2020年的102.0分别增长10.3%与32.5%, 这表明2022年通道规划战略的整体执行情况良好, 运行成效呈递增态势。<sup>[40]</sup>可见通道能够在一定程度上改善中国与东南亚国家的天然地理结构, 促进资源及产能的国家间交换及优势互补, 推动中国同邻国在发展与安全等方面协同共进。

其次, 通道能够将原本割裂的中国周边陆海区域凝聚成为整体, 依托系统性的立体运输网络提升空间的整合性。通道北接“丝绸之路经济带”, 南连“21世纪海上丝绸之路”, 能将“一带”与“一路”串联成为一个完整环线。<sup>[41]</sup>2019年8月15日, 国家发展改革委印发《西部陆海新通道总体规划》, 明确将其定位为推进西部大开发形成新格局的战略通道、连接“一带”与“一路”的陆海联动通道、支撑西部地区参与国际经济合作的陆海贸易通道和促进交通物流经济深度融合的综合运输通道。<sup>[42]</sup>截至2019年9月, 通道的铁海联运、跨境公路及跨境铁路三种物流组织形式均已实现常态化运行。<sup>[43]</sup>2022年1~9月, 铁海联运班列开行6694列, 同比增长37%; 运输箱量334851标箱, 同比增长37%; 运输货值351.54亿元, 同比增长29%。<sup>[44]</sup>2023年1~5月, 铁海联运班列运输货物35万标箱, 同比增幅12%。<sup>[45]</sup>可见通道在地缘、经贸及物流等层面均具有连通内外、衔接陆海的地缘统筹功能, 既是对于中国及周边国家陆海认知既有方式及利用途径的革新, 亦是立足于中国与周边区域协同发展的长时段战略规划布局。同时通道还能在一定程度上缓解中国过去过度依赖单一海路运输带来的风险, 为加强中国同世界不同陆海属性的国家深化联通与互动提供新的渠道, 提升中国国际物流运输的安全性及有效性。

### 三、以交通运输网络支撑周边命运共同体的空间地理目标

人类命运共同体理念于党的十八大正式提出,是指导中国外交的核心概念。近年来中国频繁将这一理念融入各区域及领域的双多边关系之中,陆续发展出海洋命运共同体、人类卫生健康共同体、网络空间命运共同体等多样形态。东南亚是中国提出与之共建命运共同体的首个地区,中国—东盟命运共同体及周边命运共同体与同期提出的人类命运共同体及其他议题领域的共同体彼此呼应,是这一外交理念在亚太地区的具象化。在地缘视域下,可以将命运共同体视为一种有别于西方地缘政治理念的空间地理改良目标。在“一带一路”国际合作倡议的推动下,中国同东南亚国家开展的交通基础设施合作,即是通过建立互联互通的空间实体网络改善国内外及陆海间地缘关系,培植互利共赢、命运与共的区域性身份认同,并以此支撑以命运共同体为表现形式的中国式空间地理目标。

#### (一)将命运共同体作为中国空间地理布局的总体目标

命运共同体理念能够在一定程度上塑造或改变国家的身份认同,扭转以零和对抗为主要特征的无政府状态下国家之间形成的既有互动模式。共同体的建立基于社会组织成员之间的认同或忠诚,意味着它们具有共同的价值观、规则与信念,包括共有知识、互动及互惠三个基本特征。<sup>[46]</sup>区域共同体是参与地区化进程的相关国家在交往的过程中培养起来的对于身份、命运及福祉的归属感,并由此建立情感纽带,体现明显的认同感及制度化特征。<sup>[47]</sup>

作为中国外交近年着力诠释并不断丰富的一种理解国家间关系的新理念,人类命运共同体强调地球空间的唯一性与共享性、各国的联系性及依存度,以及各国发展与安全的同时空性及不可分割性,旨在通盘考量各方利益,从世界及区域的未来愿景出发促进各国之间的良性互动。<sup>[48]</sup>这与本文力图阐释的中国式地缘空间改良路径尤其是因“地”结“缘”、命运与共的空间地理目标高度契合。将命运共同体理念置于空间维度,能够体现中国式地缘理解方式内涵的联系性与包容性,凸显以加强联系、互动融通的方法疏解国家间地缘矛盾、调和各国空间地理关系的中国式解决方案的优越性。这种以连通弥合区隔的价值理念明显区别于西方零和、对抗、排他的地缘认知固有方式及行为逻辑,有助于推动中国与周边及世界各国共筑和平共处、协同互利的良性地缘关系。近年中国在东南亚逐步建立以中国—东盟命运共同体为核心,以中柬、中老、中缅等双边命运共同体为支撑的多层次命运共同体体系,并由此延展各领域务实合作,为理解中国与东南亚国家间关系,重构双方的空间地理互动方式提供了新视角。

在区域层次,构建中国—东盟命运共同体是对于中国与东南亚区位互动既有良性关系的升级版阐释。中国与东南亚山水相依,地缘亲近,在历史、人文、经贸等领域均已建立长期且紧密的良性互动。2013年10月3日,习近平主席在到访印尼时首次提出《携手建设中国—东盟命运共同体》。10月25日,习近平主席在中国周边外交工作座谈会上强调“让命运共同体意识在周边国家落地生根”,详述这一理念的总体布局及具体实施策略。十余年间,这一理念在中国与东南亚国家的共同努力下不断深化,同双方地理毗邻的天然属性高度契合,为践行亲、诚、惠、容的周边外交理念,拓宽经贸、人文、安全、科技、卫生等具体领域的合作,加固以东盟

为中心的东亚区域治理机制奠定了基础。

在双边层次,构筑中国与东南亚多国的双边命运共同体,为塑造更具包容性的睦邻关系勾画了宏远愿景。自2018年4月起,中国基本以一年一国的速度分别与中南半岛的柬埔寨、老挝和缅甸陆续达成命运共同体行动计划。2023年11月,习近平主席在到访印尼与泰国期间又分别与两国领导人共同提出中印尼命运共同体及中泰命运共同体的建设愿景。中国与东南亚邻近国家基于良好的双边关系构筑命运共同体的路径,近几年被其他地区的多国复制,使东南亚成为中国践行命运共同体理念的关键区域及成功样板。从区域、次区域,到双边及议题领域的多层次命运共同体营建体系逐步形成,有助于塑造深度联动、协同一体、互利包容的周边地缘关系,践行因“地”结“缘”、命运与共的中国式空间地理目标。

## (二) 交通基础设施空间实体网络对周边命运共同体形成有力支撑

硬件交通基础设施的物理连接能够改善国家间的既有空间地理构造,促进物质、资金、资源、技术、人员及政策等多层次要素的双多边流动,提升中国与周边区域的整体协同,为周边命运共同体体系的形成提供支撑。中国与东南亚国家之间日益绵密的交通基础设施互联互通空间实体网络,即是中国通过与这一毗邻区域开展深度融合,推动双多边关系健康发展的外在表现形式,有利于培植互利共赢、命运与共的价值理念。

一是交通基础设施空间实体网络有助于中国妥善处理周边环境,与邻国共御国际压力,协同发展。当今国际关系的斗争性增强,合作性减弱,俄乌冲突及巴以局势等地缘政治危机频发。尤其是近年以美国为代表的西方国家在各领域对中国开展系统性施压,推动“印太战略”的地缘布局,并就南海及台海等安全敏感议题在中国周边屡生事端。美西方还在生物、能源、科技等领域对华设置“小院高墙”,借信息、经贸、供应链等议题排挤和打压中国。同时,上述外部对华压力还具有一定的迭代效应,正在恶化中国所处的国际及地区环境。在此背景下,同周边不同陆海地缘属性的国家建立更加绵密的交通运输网络,能够以我国的发展带动周边地区的发展,并以周边区域的安全维护我国的国家安全。从而与邻国共同抵御国际压力,助力我国营建相对稳定的周边陆海环境,在妥善自处的同时将自身的发展红利惠及周边国家,并辐射至全球更大范围。可见建设中国与东南亚国家之间的交通基础设施空间实体网络,既能保障我国利益,亦可兼顾周边区域发展,从而促进双多边关系的紧密连接与深度互动,带动区域及全球治理的持续共进。过去割裂二分的西方地缘政治思维是导致全球及区域治理疲软的症结所在,因此当下更应以命运共同体理念为支撑,通过协调统筹与相互联系的方式开展国家间互动。以中国周边的东南亚地区为样板大力营建交通基础设施项目,深化周边命运共同体愿景,是我国能动地改善国家发展局部环境,因应当今国际压力的有效举措。同时,维护国家利益亦需系统施策,综合考量各方面、各领域、各维度的矛盾性要素,因此以基础设施为发展提供硬件支撑是中国当前国际战略布局的现实需要。

二是交通基础设施空间实体网络有助于平衡发展与安全的内在张力,促进各层次共同体建设走深走实。中国的陆上邻国众多,海岸线曲折,边界遗留问题复杂交织,地缘发展与安全环境天然不利,周边国家亦面临各自的国内稳定及经济发展压力。其中,发展滞后是威胁中国及周边国家安全环境的主要内在动因之一,其与安全议题的相互掣肘是我国与邻国协同发

展的阻碍。在当前国际形势趋紧,各区域治理分裂性增强的背景下,发展与安全两大议题在国际互动中的内生性矛盾更为突出,将二者通盘考量、统筹治理具有必要性。从地缘安全的角度看,交通运输网络的畅通是一国维系国家安全的保障,在战争时期其亦是各国博弈及争夺的焦点。从地缘发展维度讲,交通基础设施的现代化是保障国家经贸及物流运输通达性的基础,亦成为国家维护发展权益的重要表征。作为“一带一路”的主要覆盖区域,东南亚既是中国对外经贸合作的辐射重点,亦是维护我国周边安全的关键地理空间。与这一地区的国家共同开展交通基础设施互联互通网络建设,能够在一定程度上改善中国的天然陆海环境,扬长避短,促进地缘经济与地缘安全的协同共进,从而构建新型周边及大国关系,重构地区秩序,促进以发展增进安全及以安全推动发展两条线索的良性互动。<sup>[49]</sup>在当前的国际及地区形势下,中国更应当将发展与安全的一体化作为统筹国际与国内两个大局的主要抓手。近年以中老铁路、雅万高铁、国际陆海贸易新通道等项目为代表建立的中国周边空间实体互联互通网络,有助于增强地缘发展与安全的整体性与联动性,促进双多边、区域性及特定议题领域的命运共同体建设走深走实。

中老铁路的通车是以硬件物理媒介加强两国地理空间的内在联系,践行中老命运共同体目标的典型案例,有助于提升中国同东南亚国家之间的互利性与认同感。习近平主席在2021年的通车仪式上将中老铁路定义为两国互利合作的旗舰项目与“一带一路”的标志性工程,双方高质量完成铁路建设任务是以实际行动诠释中老命运共同体精神的深刻内涵。<sup>[31]</sup>2023年中老《行动计划》的序言及政治、经济、安全、人文等各议题领域的表述中几乎均提及此铁路,将其描绘为两国人民的幸福路、发展路和友谊路。<sup>[32]</sup>2022年11月30日,老挝国家主席通伦在铁路建成一周年之际访华,称赞其为中老命运共同体的示范项目。目前中老正在积极推动铁路国际班列开行的相关商签工作。作为纵贯中南半岛的南北干线,中老铁路有助于盘活中国周边区域,整合陆海区位优势,促进中南半岛的对外开放及协同发展。该项目现已成为中老命运共同体的重要支柱,亦为中国—东盟命运共同体的实践范例。

雅万高铁的建成能够提升印尼的国内连通度,增强印尼民众对于“一带一路”的认可及对中国国家形象的认同,推动双边及中国—东盟命运共同体愿景的落实。印尼是东南亚大国,其国家的政策导向在区域内部具有一定的带动性。习近平主席正是在2013年访问印尼期间,首次提出“中国—东盟命运共同体”愿景及21世纪“海上丝绸之路”倡议。2022年11月,习近平主席在印尼出席G20峰会期间同佐科总统就共建中印尼命运共同体达成共识,并共同观摩雅万高铁试运行。<sup>[50]</sup>习近平主席在两大愿景提出十周年之际再访印尼,并以此为契机重点推动这一项目,反映出其对深化双边及中国—东盟命运共同体愿景的重要意义。作为“一带一路”的又一成功案例,雅万高铁能够切实改善印尼国内的交通运输条件,提升两国的地区形象及国际竞争力,促进两国民众建立共生共荣、命运与共的认同感,并能为中国与东盟各层次命运共同体的营建夯实连通基础,赋予灵性与生命力。

国际陆海贸易新通道的建立有益于中国同东南亚地区加强联动,优化周边陆海空间,同周边各国培育彼此契合的发展节奏及共存共生的安全环境,为周边命运共同体建设赋予实质意涵。东南亚是中国构建区域性命运共同体的重点区域,陆海新通道的建设能够深化各方面

及各领域互动,并辐射至更为广阔的区域范围。尤其是,这一通道本身具有聚合性及整合功能,可以连通陆海,使各国的经贸体系及物流安全建立联动关系,将中国的资源及产能优势辐射至周边国家,带动东南亚国家的经济发展,推进周边命运共同体建设走深走实。同时,通道涵括的议题领域较为细致多元,有助于包纳国内外更加多样的行为体参与其中,促进中国在国家战略、区域布局及国际发展规划等方面同各方加强连通、保持联动、建立协同关系。

#### 四、结语

本文以“一带一路”国际合作倡议下中国与东南亚国家开展的交通基础设施合作为研究对象,将其视为构建命运共同体这一总体目标的具体实践路径,并据此提出因“地”结“缘”、命运与共的中国式地缘空间解释框架。中国倡导的命运共同体理念具有弥合国家分歧、融通区域发展的空间地理意涵,依托于“一带一路”框架同以东南亚为代表的周边区域国家建立交通基础设施空间实体网络,体现出以互联互通破解零和对抗的价值理念。一方面,在中国周边建设交通基础设施,有利于改良中国同邻国的自然地理结构,塑造我国与外部空间开展深度互动的硬件条件及物理媒介,将原本彼此区隔的几个空间连接成为一个同频共振的整体。另一方面,建设贯通陆海的交通运输网络,有助于优化中国周边的陆海相对关系,激发不同地理属性的协调联动,促进陆海功能之间的优势互补,提升中国所处空间的地缘整合性。上述地理条件的改善能够增强地理空间的联系性及通达性,增进我国与周边各国协同联动,共同践行双边及周边命运共同体的理念内核及宏远愿景。

同时,中国周边交通运输网络的建设亦面临诸多不利因素。一是不同的陆海交通运输形式在建立连接时需要付出额外成本,且需统一各国的建设标准。二是周边国家国内政局的波动性以及地区环境的不稳定性,随时可能对交通运输网络的构建与维系构成威胁。三是美国为首的西方国家近年陆续推出“蓝点网络”及全球基础设施伙伴关系(PGII)等项目,实质是与“一带一路”倡议进行竞争,可能对中国同周边国家间合作构成冲击。未来中国与周边国家可以从三方面继续深化交通基础设施互联互通网络建设的合作。一是提升各国之间主干运输线路的运载水平,适当增加东南亚国家在这些项目当中的实际参与,因地制宜,因国施策地开展合作。二是增强各国国内支线的运输能力,以更为绵密的交通运输“毛细血管”支撑主干线路的畅通。三是统筹发展与安全,以具体的交通运输项目建设为契机,将东南亚塑造为三大全球倡议的区域性实践样板,以周边环境的稳定性助力中国妥善处理全球安全与发展挑战。

#### 参考文献

- [1] 习近平:共建“一带一路”倡议不是地缘政治工具[EB/OL].[http://www.xinhuanet.com/world/2017-09/03/c\\_129695180.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2017-09/03/c_129695180.htm), 2017-09-03.
- [2] 詹姆斯·多尔蒂,小罗伯特·普法尔茨格拉夫.争论中的国际关系理论[M].阎学通,陈寒溪,等,译.北京:世界知识出版社,2003:63,12-19.

- [ 3 ] 张微微. 地缘政治学空间话语的演进逻辑及前景展望[J]. 东北亚论坛, 2023(3): 39-51.
- [ 4 ] 高程. 地缘政治: 大国战略背后看不见的手[J]. 文化纵横, 2019(6): 124-130.
- [ 5 ] 推进高质量共建“一带一路”行稳致远——国新办发布会聚焦《共建“一带一路”: 构建人类命运共同体的重大实践》白皮书[EB/OL]. [http://www.xinhuanet.com/2023-10/10/c\\_1129909347.htm](http://www.xinhuanet.com/2023-10/10/c_1129909347.htm), 2023-10-10.
- [ 6 ] 艾尔弗雷德·塞耶·马汉. 海权对历史的影响[M]. 李少彦, 董绍锋, 徐朵, 等, 译. 北京: 海洋出版社, 2013.
- [ 7 ] 哈尔福德·麦金德. 历史的地理枢纽[M]. 林尔蔚, 陈江, 译. 北京: 商务印书馆, 2017.
- [ 8 ] 尼古拉斯·斯皮克曼. 和平地理学: 边缘地带的战略[M]. 俞海杰, 译. 上海: 上海人民出版社, 2016.
- [ 9 ] 刘江永. 海陆和合论: “一带一路”可持续安全的地缘政治学[J]. 国际安全研究, 2015(5): 3-21.
- [ 10 ] 科林·弗林特, 张晓明. “一带一路”与地缘政治理论创新[J]. 外交评论, 2016(3): 1-24.
- [ 11 ] 习近平: 决胜全面建成小康社会 夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利——在中国共产党第十九次全国代表大会上的报告[EB/OL]. [http://www.gov.cn/zhuanti/2017-10/27/content\\_5234876.htm](http://www.gov.cn/zhuanti/2017-10/27/content_5234876.htm), 2017-10-27.
- [ 12 ] 鄢一龙. “一带一路”不是地缘政治扩张[J]. 前线, 2019(2): 43-46.
- [ 13 ] Tanvi Madan. What India Thinks about China's One Belt, One Road initiative [EB/OL]. <http://www.brookings.edu/blogs/order-from-chaos/posts/2016/03/14-india-china-asia-connectivity-madan>, 2016-03-14; 刘军, 马晴. 美国主流智库对“一带一路”倡议的认知探析——基于布鲁金斯学会、卡内基基金会及美国进步中心的研究[J]. 国外社会科学, 2017(3): 83-91.
- [ 14 ] David E. Sanger and Edward Wong. As Obama Plays China Card on Trade, Chinese Pursue Their Own Deals [N]. The New York Times, May 13, 2015; 韦宗友. 美国媒体对“一带一路”倡议的认知——基于美国三大主流媒体的文本分析[J]. 国际观察, 2018(1): 112-126.
- [ 15 ] 王缉思. 东西南北, 中国居“中”——一种战略大棋局思考[J]. 中国国际战略评论, 2013: 23-38.
- [ 16 ] 曾向红. “一带一路”的地缘政治想象与地区合作[J]. 世界经济与政治, 2016(1): 46-71.
- [ 17 ] David Arase. China's Two Silk Roads Initiative: What It Means for Southeast Asia [J]. Southeast Asian Affairs, Vol.1, 2015, pp.25-45; Artyom Lukin. Mackinder Revisited: Will China Establish Eurasian Empire 3.0? China Has Emerged as a New Contender for Control over Mackinder's Heartland [EB/OL]. <https://steven25.com/wp-content/uploads/2015/03/lukin-mackinder-revisited150207.pdf>, 2015-02-07.
- [ 18 ] 李义虎. 地缘政治学: 二分论及其超越——兼论地缘整合中的中国选择[M]. 北京: 北京大学出版社, 2007.
- [ 19 ] 倪世雄, 等. 我国的地缘政治及其战略研究[M]. 北京: 经济科学出版社, 2015; 倪世雄, 潜旭明. 新地缘政治与和谐世界[J]. 清华大学学报(哲学社会科学版), 2008(5): 123-130; 潘忠岐. 地缘学的发展与中国的地缘战略——一种分析框架[J]. 国际政治研究, 2008(2): 28-39.
- [ 20 ] 张文木. 地缘政治的本质及其中国运用[J]. 太平洋学报, 2017(8): 1-14.
- [ 21 ] 于会录, 董锁成, 李宇, 等. 基于外部性理论的中国“一带一路”地缘战略[J]. 中国科学院院刊, 2016(6): 697-706.
- [ 22 ] Gearoid Tuathail and Simon Dalby eds. Rethinking Geopolitics [M]. London: Routledge, 1998, pp.2-6; Gearoid Tuathail. Critical Geopolitics: The Politics of Writing Global Space [M]. London: Routledge, 1996, pp.42-45;

- 曾向红,张少文.从“亚太”到“印太”:批判地缘政治学视角下美国亚太战略的调整[J].当代亚太,2021(3):4-38.
- [23] 邱泽奇,范志英,张樹沁.回到连通性——社会网络研究的历史转向[J].社会发展研究,2015(3):1-31;朱天.社会网络中节点角色以及群体演化研究[D].北京:北京邮电大学,2011.
- [24] Daniel McFaiiand et al.Network Ecology and Adolescent Social Structure [J].American Sociological Review, Vol.79,2014,p.6.
- [25] 哈肯.高等协同学[M].郭治安,译.北京:科学出版社,1989.
- [26] 周强,杨宇,刘毅,翟崑.中国“一带一路”地缘政治研究进展与展望[J].世界地理研究,2018(3):1-10.
- [27] 关于对政协昆明市十三届四次会议第134403号提案答复的函(昆发改辐射办函〔2020〕39号)[EB/OL].  
<https://fgw.km.gov.cn/c/2020-08-24/3787107.shtml>,2020-08-24.
- [28] 中老铁路上的绚烂长虹——老挝楠科内河特大桥主体工程完工侧记[EB/OL].[https://www.gov.cn/xinwen/2018-06/16/content\\_5299129.htm?\\_zbs\\_baidu\\_bk](https://www.gov.cn/xinwen/2018-06/16/content_5299129.htm?_zbs_baidu_bk),2018-06-16.
- [29] 跨越山河,中老铁路谱写互利共赢新华章[EB/OL].<http://cn.chinadaily.com.cn/a/202211/16/WS6374573aa3109bd995a503ad.html>,2022-11-16.
- [30] 李发兴:中老铁路开通20个月 国际黄金大通道动能澎湃[EB/OL].<https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0V3P8RLE.html>,2023-08-08.
- [31] 习近平同老挝人民革命党中央总书记、国家主席通伦共同出席中老铁路通车仪式[EB/OL].<http://cpc.people.com.cn/n1/2021/1203/c64094-32299221.html>,2021-12-03.
- [32] 中国共产党和老挝人民革命党关于构建中老命运共同体行动计划(2024—2028年)[N].人民日报,2023-10-21.
- [33] 走近印度尼西亚雅万高铁[EB/OL].[https://www.gov.cn/xinwen/2020-11/20/content\\_5562884.htm#1](https://www.gov.cn/xinwen/2020-11/20/content_5562884.htm#1),2020-11-20.
- [34] 陈榕琥.印尼欲从“群岛”转为“全球海洋支点”[N].中国社会科学报,2020-07-09.
- [35] 张洁.“一带一路”与“全球海洋支点”:中国与印尼的战略对接及其挑战[J].当代世界,2015(8):37-41.
- [36] 国际陆海贸易新通道[EB/OL].<https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/80076.html>,2019-02-20.
- [37] 澜沧江—湄公河合作第三次领导人会议关于澜湄合作与“国际陆海贸易新通道”对接合作的共同主席声明[EB/OL].[http://www.xinhuanet.com/world/2020-08/24/c\\_1126407546.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2020-08/24/c_1126407546.htm),2020-08-24.
- [38] 西部陆海新通道目的地拓展至96个国家和地区的264个港口[EB/OL].[http://www.gov.cn/xinwen/2021-04/25/content\\_5601965.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2021-04/25/content_5601965.htm),2021-04-25.
- [39] 中新互联互通示范项目发布“国际陆海贸易新通道”合作规划[EB/OL].[http://www.cq.xinhuanet.com/2022-06/09/c\\_1128725101.htm](http://www.cq.xinhuanet.com/2022-06/09/c_1128725101.htm),2022-06-09.
- [40] 2022年度西部陆海新通道发展指数发布[EB/OL].<https://www.xibulhxd.cn/html/2023/05/353.html>,2023-05-18.
- [41] “南向通道”建设情况[EB/OL].<http://sg.mofcom.gov.cn/article/ztjx/zttl/201810/20181002799145.shtml>,2018-10-24.
- [42] 我国印发《西部陆海新通道总体规划》[EB/OL].[http://www.xinhuanet.com/politics/2019-08/15/c\\_1124880536.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2019-08/15/c_1124880536.htm),2019-08-15.
- [43] 我国15个直属海关合作支持西部陆海新通道建设[EB/OL].<http://www.xinhuanet.com/politics/2019-10/>

- 13/c\_1125099397.htm, 2019-10-13.
- [44] 西部陆海新通道 2022 年 1-9 月运行情况 [EB/OL]. <https://www.xibulhxt.com/html/2023/02/337.html>, 2023-02-23.
- [45] 2023 年前 5 月西部陆海新通道班列运输货物 35 万标箱 [EB/OL]. <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1767591099572545946&wfr=baike>, 2023-06-02.
- [46] Karl Deutsch. Political Community and the North Atlantic Area [M]. Princeton: Princeton University Press, 1957, p.36.
- [47] 魏玲. 规范·制度·共同体——东亚合作的架构与方向 [J]. 外交评论, 2010(2): 67-81; Bjoern Hettne and Fredrik Soederbaum. Theorizing the Rise of Regionness [C] // Shaun Breslin eds. New Regionalisms in the Global Political Economy, New York: Routledge, 2002, pp.33-47.
- [48] 国家主席习近平在莫斯科国际关系学院的演讲 [EB/OL]. [https://www.gov.cn/ldhd/2013-03/24/content\\_2360829.htm?eqid=d190dfd80007472f0000000264708782](https://www.gov.cn/ldhd/2013-03/24/content_2360829.htm?eqid=d190dfd80007472f0000000264708782), 2013-03-24; 命运共同体 [EB/OL]. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/2177.html>, 2016-10-25; 携手构建合作共赢新伙伴 同心打造人类命运共同体——在第七十届联合国大会一般性辩论时的讲话 [N]. 人民日报, 2015-09-28; 习近平主席在博鳌亚洲论坛 2015 年年会上的主旨演讲 [EB/OL]. [http://www.xinhuanet.com/politics/2015-03/29/c\\_127632707.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2015-03/29/c_127632707.htm), 2015-03-29; 习近平: 共同构建人类命运共同体 [EB/OL]. [https://www.gov.cn/xinwen/2021-01/01/content\\_5576082.htm](https://www.gov.cn/xinwen/2021-01/01/content_5576082.htm), 2021-01-01; 共建“一带一路”: 构建人类命运共同体的重大实践 [EB/OL]. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0JIHKD6C.html>, 2023-10-10.
- [49] 张蕴岭: 统筹发展和安全 [EB/OL]. <http://theory.people.com.cn/n1/2018/0319/c40531-29874644.html>, 2018-03-19.
- [50] 习近平同印尼总统佐科举行会谈 [EB/OL]. [https://www.fmprc.gov.cn/zyxw/202211/t20221117\\_10976620.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/zyxw/202211/t20221117_10976620.shtml), 2022-11-17.

[责任编辑 孟祥臣]

## ABSTRACTS

### On Building China's Image as a Responsible Major Country in the New Era

WANG Ya-qi WU Zhi-cheng · 3 ·

Abstract: Building an image as a responsible major country that is confident, self-reliant, open and inclusive and has a global vision is a historic achievement and change in China's foreign affairs in the new era. Taking confidence and self-reliance as its foundation, adhering to an independent and peaceful foreign policy, and carrying forward the fine tradition of having the courage to fight and being good at fighting, China not only maintains a correct understanding of the relationship between national interests and international responsibilities, but also solidify the foundation for undertaking international responsibilities through its own development. China maintains a global vision, adds more substance to building a human community with a shared future, participates in and leads the global governance process based on the principles of extensive consultation, joint contribution and shared benefits, and takes the responsibility of a major country to promote the reform of the global governance system. China adheres to openness and inclusiveness, pursues a mutually beneficial strategy of opening up, promotes high-quality "Belt and Road" cooperation, deepens and expands the global partnership network, promotes exchanges and mutual learning among civilizations, guides economic globalization towards inclusive development, and promotes win-win cooperation and common development of all countries in the world. China has always placed its own development in the coordinate system of human development, firmly fulfilling its international responsibilities and obligations, and has become a stabilizing force for the turbulent and changing world, and a bulwark for promoting historical progress. China will surely make new and greater contributions to the cause of human progress.

Key Words: Responsible Major Country; National Image; Confident and Self-reliant; Global Vision; Open and Inclusive

### Political Polarization and the Implementation Path of the U.S.-Led Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity

XU Xiu-jun CHANG Fang-yu · 16 ·

Abstract: The Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity (IPEF) is an initiative proposed by the Biden administration to compensate for the lack of economic pillars in the U.S. Indo-Pacific Strategy. Its main purpose is to establish a Chinese exclusion economic circle in the Indo-Pacific region to contain China and leverage the power of allies to drive its own economic development. From the perspective of the implementation path, influenced by political polarization in the U.S., the Biden administration has chosen to adopt an executive and modular path to promote the IPEF in order to avoid the impact of partisan struggles in Congress. However, while the executive path has brought convenience, it has also made the IPEF lack legal safeguards, vulnerable to changes in the ruling party and constrained by executive authority to include free trade-related elements. At the same time, the modular path has also caused an imbalance in the implementation process of the Supply Chain Pillar, the Clean Economy Pillar, the Fair Economy Pillar, and the Trade Pillar. Even if the Biden administration is able to make a breakthrough in trade negotiations, the expansion and deepening of the Trade Pillar still needs to be supported by congressional legislation, and ultimately it is still difficult to bypass the constraints of political polarization.

Key Words: Political Polarization; Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity (IPEF); U.S. Regional Cooperation Arrangement; Executive Path; Modular Path

### United States Supply Chain Alliances Formation: Progress, Types, and Prospects

LI Chong CHEN Zhao-yuan · 32 ·

Abstract: Against the backdrop of increasing strategic competition between major countries and global challenges, the scope of alliances has gradually expanded from the conventional military sphere to global governance issues such as supply chains. After the 9/11 attacks, the United States witnessed an accelerated trend towards "alliance-based" international supply chain cooperation: elevating supply chain issues to the security level, identifying certain countries as sources of potential threats to supply chains, and collaborating with its allies to implement collective measures such as export controls, economic sanctions, and investment reviews targeting the supply chains of competitors. During the Biden administration, the United States developed a supply chain alliance framework aimed at achieving "collective resilience," encompassing multiple regions, sectors, and links. There are significant variations in the types of commitments and institutional levels of U.S. supply chain alliances. Supply chain alliances that cover the Asia-Pacific region, target key emerging technologies such as semiconductors, and comprise members with strong economic and security ties to the United States usually exhibit operational commitments and higher levels of institutionalization. Supply chain alliances are part of the U.S. foreign policy for the middle class and an important tool to maintain its hegemonic position and strengthen strategic competition with China, exerting significant impacts on global supply chain stability, great power games, and the U.S.-China strategic competition. The U.S. supply chain alliances possess significant potential for further enhancement, and their prospects will be directly affected by the election results.

Key Words: Supply Chain Alliances; Global Governance; China-U.S. Relations; U.S. Diplomacy; Securitization

### Analysis of the Evolution of the U.S. Asia-Pacific Strategic System Based on Field Theory

YANG Mei-jiao · 47 ·

Abstract: With the transformation in the "time" and "trend" of the international community, the international political landscape has undergone key changes, and the evolution of the U.S. Asia-Pacific strategy has attracted widespread attention from academia. Based on the model of the field theory, combined with the strategic development of the United States in the Asia-Pacific region since the end of the Second World War, it can be found that the dual effects of strong positional advantages and high threat perception have influenced the emergence of the hub-and-spokes system. Weak positional advantages and high threat perception have stimulated the establishment of the multilateral alliance system. Since the end of the Second World War, the U.S. Asia-Pacific strategic architecture has evolved from the hub-and-spokes system to the American-style multilateral "latticework" of alliances and partnerships. Against the backdrop of changes in the power comparison between China and the U.S. and the escalation of geopolitical games, the U.S. Asia-Pacific strategy also shows a dual form of change and constancy. The change lies in the United States' weakened positional advantage in the Asia-Pacific, while the constancy is reflected in its continued high degree of threat perception in the Asia-Pacific field, all serving to maintain U.S. hegemony. In view of this, China can effectively respond by optimizing the regional opening layout to strengthen its influence, exploring new models of interaction both within and outside the region, and enhancing the effectiveness of international communication, thereby gaining strategic initiative in international competition.

Key Words: Positional Power; Threat Perception; Field Theory; Hub-and-Spokes System; Latticework of Alliances and Partnerships

### The Important Practice of Building a Regional Community with a Shared Future: Analysis of China-ASEAN Transportation Infrastructure Cooperation

FAN Jia-ru · 62 ·

Abstract: China is leveraging the Belt and Road Initiative to establish a spatial connectivity network by infrastructure development with neighboring

countries. And transportation projects co-built by China and Southeast Asian countries can particularly exemplify the principle of connection as a means to mitigate confrontation. This Chinese-style geographical spatial enhancement markedly diverges from the intrinsic logic of Western geopolitics and represents a significant practice in advancing the building of a regional community with a shared future. Specifically, China forges deep connections with its surrounding geographical space through physical hardware mediums. This connectivity facilitates the natural geographical structure of China and its neighbors, optimizes the relative dynamics between adjacent land and maritime spaces, elevates the overall level of regional coordination, and fosters a value system centered on mutual benefits, win-win cooperation, and a shared future. In the Southeast Asian cases of the Belt and Road Initiative, China/Kunming-Laos/Vientiane Railway enhances the connectivity density of the transportation network, the Jakarta-Bandung High-Speed Railway improves transport efficiency, and the New International Land-Sea Trade Corridor broadens its operational scope, thereby facilitating coordinated collaboration between China and partner countries, advancing spatial geographical objectives of the community with a shared future, and reflecting China's geopolitical spatial implications.

Key Words: Transportation Infrastructure; Chinese-style Geographical Spatial Enhancement; the Belt and Road Initiative; Community with a Shared Future; Connectivity Network

### **The Impact of the United States' "De-Sinification" Industrial Chain Reshaping Strategy on China-Japan-ROK Cooperation**

*LI Dong-xin · 78 ·*

Abstract: The ongoing advancement of the United States' "De-Sinification" industrial chain strategy is poised to significantly influence the strategic competition landscape between China and the United States, as well as economic cooperation among China, Japan, and the Republic of Korea (ROK). This strategy has undergone continuous upgrades across multiple American administrations, exhibiting notable consistency in its characteristics and methodologies. By concentrating on critical sectors such as communication technology, semiconductors, automotive industries, electric vehicles, biomedicine, and other goods trade, this paper employs relevant import and export data to analyze the status of trade cooperation involving China with Japan and the ROK alongside that of the United States with the two nations. The findings indicate that by fostering technology sharing and standardization collaboration in key areas with allies and partners, the United States fosters closer cooperative relationships with them and aims to establish a more "diversified" supply chain system while striving to reduce reliance on Chinese supply chains and enhance its own leadership role. Concurrently, within the framework of technological political strategy, there has been a shift from "small-yard, high-fence" to "multi-polar technological alliances," to systematically compete for new technological hegemony. Analyzing economic cooperation among China, Japan, and the ROK amidst the United States' reconstruction of global industrial chains provides insights into how these three countries are adjusting their economic relations in response to emerging global supply chain dynamics under the U.S. "De-Sinification" strategy. Ultimately, a proposed Chinese Solution for enhancing China-Japan-ROK economic cooperation includes deepening trade within the Regional Comprehensive Economic Partnership framework, promoting the construction of a free trade area among China, Japan and the ROK, expanding collaboration in third-party markets, and strengthening bilateral partnerships in key sectors, which aims to mitigate any adverse effects stemming from adjustments in cooperative models.

Key Words: United States; De-Sinification; Industrial Chain; China-Japan-ROK; Economic Cooperation

### **International Energy Justice and China's Role in the Global Clean Energy Transition**

*LI Xin-lei GUAN Yu-yao · 93 ·*

Abstract: The global transition to clean energy occurs within an inherently unjust energy system which has not fully escaped the dominance of fossil fuel structures. Different countries exhibit varying capacities for transition, and the "Matthew effect" in green transformation further exacerbates the North-South divide. In light of this, international energy justice emphasizes providing affordable and sustainable modern green energy for every nation during the global transition to clean energy. Currently, the United Nations (UN) is attempting to embed the concept of international energy justice into the framework of the 2030 Sustainable Development Goals, focusing on the agenda interaction between climate change and energy justice, and promoting diverse participation in green and just transitions through the "Energy Compact" in the UN Energy mechanism. However, the justice practical process is confronted with multiple challenges. These challenges manifest as tensions between Western elite-driven energy transition policies and the development paths chosen by Southern countries, financial and technical support constraints faced by Southern countries, and the normative constraints of human rights, labor, and environmental values imposed by Western countries on the green development space of Southern countries. As a major global producer of clean energy, China could leverage its structural advantages to promote good governance of global clean energy, play a renovating role in three dimensions of ideology, institution and practice to enhance the practical implementation of the international energy justice principle, and ensure a robust and equitable transition to clean energy in the Global South by embracing the concept of development justice. Furthermore, China can drive institutional reforms based on the principles of fairness and justice, and rely on the green Belt and Road to construct an international practice platform of energy justice.

Key Words: Global Clean Energy Transition; Energy Justice; International Energy Justice; Sustainable Development; Global South

### **China's Role, Challenges, and Responses in Building the Digital Silk Road**

*HE Zhi-peng ZHOU Meng · 110 ·*

Abstract: Building the Digital Silk Road encompasses the triple meanings of realizing connectivity of digital infrastructures of countries along the Road, creating a new form of the digital economy driven by data elements, and forming digital governance rules with clear rights and responsibilities. In building the Digital Silk Road, China mainly assumes the roles of a provider of instrument, institution, and value. China is committed to narrowing the digital divide caused by the uneven development level of digital infrastructure along the Road, and leading the construction of a digital economy partnership network along the Road. Three types of subjects, including countries along the Road, China itself, and competing providers, will affect the actual effect of China's participation in building the Digital Silk Road. Nowadays, there is a big difference in the development levels of digital infrastructure among countries along the Road and these countries exhibit deficiencies in their digital infrastructure construction, which have also constrained the ability and willingness of certain digitally lagging countries to participate in the construction of the digital economy partnership network along the Road. Ideally, China should be able to provide public goods that meet the diverse consumption needs of countries along the Road; however, the institutional public goods provided by China to these countries are markedly homogenized. Moreover, developed digital economies, as competing providers, often collaborate with their extra-territorial allies to suppress and contain the digital economy partnership network along the Road led by China. In order to address the challenges posed by the three types of subjects, China will accurately align digital infrastructure development along the Road and coordinate its upgrades, revise its institutional supply strategy to provide more differentiated institutional public goods, and rationally assess the competing providers and their alliance system with the "Impossible Triangle."

Key Words: the Digital Silk Road; Digital Economy Partnership Network; Digital Infrastructure; Supply Competition; Digital Divide