

“一帶一路”：歷史積澱與現實價值

高勝文*

一、前言

“一帶一路” (One Belt and One Road Initiative)是“絲綢之路經濟帶” (Silk Road Economic Belt)和“21世紀海上絲綢之路” (21st Century Maritime Silk Road)的簡稱。2013年9月7日，國家主席習近平在哈薩克斯坦納札爾巴耶夫大學發表題為《弘揚人民友誼 共創美好未來》的重要演講，倡議用創新的合作模式，首次提出加強政策溝通、道路聯通、貿易暢通、貨幣流通、民心相通，共同建設“絲綢之路經濟帶”的倡議。同年10月3日，習近平在印尼國會發表題為《攜手建設中國—東盟命運共同體》的重要演講，進一步提出，應着重堅持講信修睦、堅持合作共贏、堅持守望相助、堅持心心相印、堅持開放包容，願同東盟國家發展好海洋合作夥伴關係，共同建設“21世紀海上絲綢之路”的倡議。

圖1 “一帶一路”簡圖

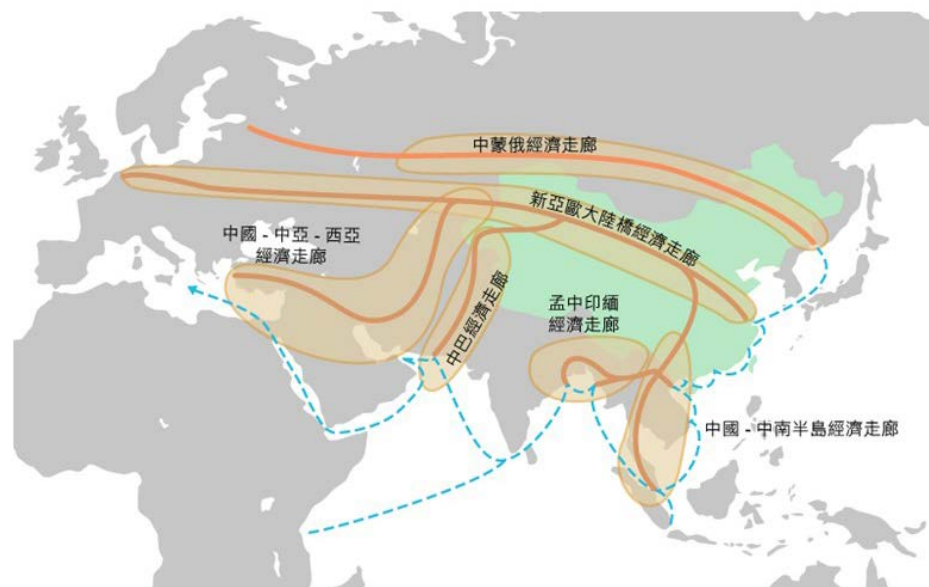


資料來源：香港《蘋果日報》

* 國際(澳門)學術研究院署理院長

如圖 1 所示，“一帶一路”將通過五個走向貫穿亞歐非大陸。絲綢之路經濟帶重點暢通：①中國經中亞、俄羅斯至歐洲；②中國經中亞、西亞至中東、地中海；③中國至東南亞、南亞、印度洋。而 21 世紀海上絲綢之路則重點暢通：①從中國沿海港口過南海到印度洋，延伸至歐洲；②從中國沿海港口過南海到南太平洋。

圖 2 “一帶一路”六大經濟走廊



資料來源：香港貿發局

根據上述五個走向，如圖 2 所示，“一帶一路”將依託國際交通通道，以沿綫中心城市及重點港口為節點，進一步推動合作，共同打造新亞歐大陸橋、中蒙俄、中國—中亞—西亞、中國—中南半島、中巴及孟中印緬六大經濟走廊。¹

2013 年 11 月，中共十八屆三中全會把“一帶一路”倡議上升為國家戰略；2014 年 11 月，中央財經領導小組第八次會議專門研究了絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路規劃，發起建立亞洲基礎設施投資銀行和設立絲路基金；2014 年 12 月，中央經濟工作會議將“一帶一路”與京津冀協同發展、長江經濟帶建設共同列為國家三大戰略；2015 年 3 月，國家發展改革委、外交部、商務部聯合發佈了《推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動》，《願景與行動》是“一帶一路”首次公佈的總體頂層設計和戰略規劃；2015 年 10 月，中共十八屆五中全會通過的《中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十三個五年規劃的建議》明確指出，推進“一帶一路”建設，以企業為主體，實行市場化運作，推進同有關國家和地區多領域互利共贏的務實合作，打造陸海空內外聯動、東西雙向開放的全面開放新格局；2016 年 3 月，“一帶一路”列入“十三五”時期主要目標任務和重大舉措。

至今，“一帶一路”倡議逐層演進，由理念到框架，由框架到戰略規劃，由戰略規劃到深入實施。因此，系統梳理“一帶一路”的歷史，深入探討和研究現實情況，分析其深層意義，是非常有必要的。

二、“一帶一路”的歷史回顧

兩千多年前，亞歐大陸上勤勞勇敢的人民，探索出多條連接亞、歐、非幾大文明的貿易和人文交流通路，後人將其統稱為“絲綢之路”。狹義上，“絲綢之路”指陸上絲綢之路，廣義上，又分為陸上絲綢之路和海上絲綢之路。兩千多年來，絲綢之路一直推動着人類文明進步，是促進沿綫各國繁榮發展的重要紐帶，是東西方交流合作的象徵，是世界各國共有的歷史文化遺產。

然而，“絲綢之路”一詞並不是中國人提出的，而是由外國人提出的。19世紀初，在以英、法為主的西方學術界，出現了東方學這門新的學科，東方學是在西方殖民主義向東方侵略過程中逐步形成、發展起來的。與其相關的“絲綢之路”一詞，也正是近代到中國探險的法、英、德、日等國的學者提出來的。

德國地理學家費迪南·馮·李希霍芬(Ferdinand von Richthofen, 1833-1905)，在1860-1862年間，參與普魯士政府組織的東亞遠征隊，前往亞洲的許多地方，例如錫蘭(斯里蘭卡)、日本、台灣、印尼、菲律賓、暹羅(泰國)和緬甸等地旅行。1868-1872年間，他曾7次遠征中國，這段時期中，他在缺乏現代探測工具的情況下，定位了羅布泊和附近的樓蘭遺址的位置。後來，李希霍芬用在華考察的資料，完成了巨著《中國——親身旅行和據此所作研究的成果》，在1877年出版的《中國》第一卷中，李希霍芬首次提出了“絲綢之路”(德文：Seidenstraße；英文：Silk Road)，他對絲綢之路的經典定義是：“從公元前114年到公元127年間，連接中國與河中(指中亞阿姆河與錫爾河之間)，以及中國與印度，以絲綢貿易為媒介的西域交通路綫。”²為紀念他詳盡的考察和傑出的貢獻，中國的祁連山脈在西方被命名為“Richthofen-Gebirge”，即李希霍芬山脈。數十年後，李希霍芬的學生，瑞典探險家斯文·赫定(瑞典語：Sven Anders Hedin, 1865-1952)於1936年出版了第一本以“絲綢之路”命名的書籍——《絲綢之路》。

(一) 陸上絲綢之路

陸上絲綢之路，通常是指歐亞北部的商路，因為由這條路西運的貨物中以絲綢製品的影響最大，故得此名。多少年來，曾有不少人給這條道路起另外一個名字，如“玉之路”、“寶石之路”、“佛教之路”、“陶瓷之路”、“皮毛之路”、“香料之路”等等。但是，這些名字只能反映這條道路的局部，不能反映整體，因而不能取代“絲綢之路”這個名字。

陸上絲綢之路，從西安/洛陽³出發經甘肅、新疆，到中亞、西亞、歐洲，並連結地中海各國的陸上通道。最初絲綢之路是西漢時張騫出使西域開闢的以西安為起點，最遠到達西亞諸國的陸上貿易通道，到東漢時班超再次出使西域打通了荒廢已久的絲綢之路，並將路綫東端延伸到東漢京師洛陽，西端延伸到歐洲。其基本走向定於兩漢時期，包括南道、中道、北道三條路綫。

自從張騫和班超通西域以後，中國和中亞及歐洲的商業往來迅速增加。通過這條貫穿亞歐的大道，中國的製品(主要為絲綢)，源源不斷地運向國外，因此，希臘、羅馬人稱中國為賽里斯國，稱中國人為賽里斯人。所謂“賽里斯”即“絲綢”之意。司馬遷在《史記》中說：“於是西北國始通於漢矣。然張騫鑿空，其後使往者皆稱博望侯，以為質與國外，外國由此信之。”以肯定其開通西域所作出的貢獻。

（二）海上絲綢之路

陸上“絲綢之路”興盛的同時，海上也有一條“絲綢之路”通往世界。在前者不斷衰落的過程中，隨着國內造船及航海技術的不斷發展，海上的貿易商路逐漸上升為對外交往的主要通道。

據《新唐書》記載，當時東南沿海有一條通往東南亞、印度洋北部諸國、紅海沿岸、東北非和波斯灣諸國的海上航道，即所謂“廣州通海夷道”，這大概是“海上絲綢之路”的最早叫法。⁴ 除廣州外，中國境內古代海上絲綢之路主要有泉州、寧波、杭州、揚州、漳州、福州、南京等重要港口，為了加強對海外貿易的管理和徵稅，政府還在這些城市設置了市舶司。尤其是廣州，作為宋元時期世界性的大港，也是最早設置市舶司的港口城市。

海上絲綢之路，作為世界上最古老的海上航綫之一，相比起陸上絲綢之路，其歷史更為悠久。據考究，海上絲綢之路主要有東海航綫和南海航綫兩條主綫路。東海起航綫始自周王朝建立之初，東海航綫從中國通向朝鮮半島及日本列島；南海絲綢之路形成於秦漢時期，南海航綫從中國通向東南亞、馬六甲海峽、印度洋、紅海等地。這兩大航綫構成了一個四通八達的海上交通網絡，不斷開通、拓展與延伸，及至歐、亞、非、美諸大陸航路。

三、“一帶一路”的現實發展

兩千多年來，陸上和海上絲綢之路經歷多次興衰，至今，仍具有非凡且不可替代的意義，其現實情況如何？下文將從時代背景、國際和國內形勢三方面，分析論述“一帶一路”的現實情況。

（一）時代背景

中國清晰地認識到國家經濟和世界經濟高度關聯，深度融入世界經濟體系不可逆，而當今世界正經歷着複雜深刻的變化，世界經濟仍未從國際金融危機的深層次影響中復甦過來，國際投資貿易格局和多邊投資貿易規則醞釀着深刻調整，各國仍然面臨嚴峻的經濟發展問題。為了順應世界多極化、經濟全球化、文化多樣化、社會信息化的潮流，“一帶一路”的共建旨在開展更大範圍、更高水平、更深層次的區域合作，打造開放、包容、均衡、普惠的區域經濟合作架構，維護全球自由貿易體系和開放型世界經濟，促進經濟要素有序自由流動、資源高效配置和市場深度融合，推動沿綫各國實現經濟政策協調。共建“一帶一路”是國際合作以及全球治理新模式的積極探索，符合國際社會的根本利益和人類社會共同理想的美好追求。共建“一帶一路”為亞歐非大陸及附近海洋的構建全方位、多層次、複合型的互聯互通網絡，推動沿綫各國發展戰略的對接與耦合，發掘區域內市場的潛力，促進投資和消費，創造需求和就業，增進沿綫各國人民的人文交流與文明互鑒。⁵

（二）國際形勢

在世界經濟復甦乏力，發達經濟體貨幣政策走向分化的形勢下，很多國家面臨經濟困境，極需有能力的國家，提出新的政策來帶動全球經濟。“一帶一路”倡議，則是促進共同發展、實現共同繁榮的合作共贏之路，是增進理解信任、加強全方位交流的和平友誼之路。

目前，國際上與“一帶一路”相似的戰略或倡議主要有美國“新絲綢之路”計劃(美國的中亞、

南亞政策的總稱)、俄羅斯“歐亞經濟聯盟”(俄羅斯、白俄羅斯、哈薩克斯坦、亞美尼亞、塔吉克斯坦和吉爾吉斯斯坦 6 個原蘇聯國家為加深經濟、政治合作而計劃建立的一個超國家聯盟)、歐盟“中亞夥伴關係”(歐盟與中亞間的夥伴關係)、日本“絲綢之路外交”(日本對中亞地區的外交政策)、土耳其“脫歐入亞”戰略(土耳其重心由歐洲轉向亞洲)、印度“西進戰略”(印度與巴基斯坦以及中亞、西亞地區國家的關係)、聯合國“絲綢之路倡議”(聯合國旨在促進絲綢之路沿綫國家和地區在貿易、投資、旅遊、文化等領域的交流與合作)。除上述戰略或倡議之外,“一帶一路”沿綫區域的合作機制還包括以下自由貿易區以及次區域合作計劃:東南亞國家聯盟(ASEAN,包括汶萊、柬埔寨、印尼、老撾、馬來西亞、緬甸、菲律賓、新加坡、泰國、越南在內的政治、經濟、安全一體化合作組織)、孟加拉灣多部門技術經濟合作計劃(BIMSTEC,包括孟加拉、印度、緬甸、斯里蘭卡、泰國、不丹、尼泊爾在內的自由貿易區)、中亞區域經濟合作(CAREC,包括阿富汗、阿塞拜疆、中國、哈薩克斯坦、吉爾吉斯斯坦、蒙古、巴基斯坦、塔吉克斯坦、土庫曼斯坦、烏茲別克斯坦在內的非正式論壇)、南亞區域合作聯盟(SAARC,包括阿富汗、孟加拉、不丹、印度、馬爾代夫、尼泊爾、巴基斯坦、斯里蘭卡在內的自由貿易區)等。“一帶一路”沿綫區域在談的合作機制還包括跨大西洋貿易與投資夥伴協議(TTIP,可能包括美國、歐盟、日本等國家或區域)、跨太平洋夥伴關係協定(TPP,可能包括新加坡、汶萊、智利、新西蘭、美國、澳大利亞、秘魯、越南、馬來西亞、加拿大、墨西哥、日本、韓國 13 個國家)和區域全面經濟夥伴關係(RCEP,包括東盟十國、中國、日本、韓國、澳大利亞、新西蘭、印度在內的自由貿易區)。⁶

然而,上述戰略或倡議,大多存在相互重疊、威脅、競爭、壁壘、抵制反制等的現象。以 TPP 為例,隨着中國經濟的發展,美國在 APEC 的話語權被削弱了,因此美國一直在推動要把中國規避在外的 TPP。希望通過 TPP 的建設,在經濟上孤立中國,用 TPP 替代 APEC。而中國的“一帶一路”倡議,是開放的、包容的,歡迎世界各國和國際、地區組織積極參與,它能和包括 APEC 在內的任何戰略或倡議對接。“一帶一路”建設是沿綫各國開放合作的宏大經濟願景,需各國攜手努力,朝着互利互惠、共同安全的目標相向而行。

(三) 國內形勢

近年,中國發展非常迅速,但是,國內一系列的發展問題仍未解決,期望藉着“一帶一路”倡議,解決以下的國內發展問題。

1. 產能過剩

無疑,產能過剩對經濟發展造成了很大的阻礙,改革開放後,中國全方位發展對外貿易,與世界上絕大多數國家和地區建立了貿易關係。貿易夥伴已經由 1978 年的幾十個國家和地區發展到目前超過 200 個國家和地區。歐盟、美國、東盟、日本、金磚國家等成為中國主要貿易夥伴。中國目前在工業製成品加工組裝環節具有較大優勢,是最大的工業品生產國和出口國,但中國傳統的出口國較為單一和狹窄,美歐日佔據出口的核心國位置,但這些傳統的出口市場已經逐漸飽和,增量空間不大,國內的過剩產能很難通過他們進行消化,而“一帶一路”能開闢新的出口市場,解決產能過剩問題。

2. 外匯儲備過剩

中國不僅存在產能過剩問題,還存在外匯儲備過剩問題。環視全球,新興國家和欠發達國家的基礎設施仍然欠缺,中國可利用積累的外匯儲備,作為推動全球經濟增長的資本,同時,還可以通過資

本輸出，產生協作作用，帶動消化過剩的產能。

3. 增加資源獲取途徑

長久以來，中國的油氣資源、礦產資源對國外的依存度較高，這些資源主要通過海路進入中國，進口渠道較為單一。顯然，中國與其他資源發達國家的合作還不夠深入，資源方面的合作有待發展。“一帶一路”可新增大量的海陸空綫路，改善進口渠道較為單一的局面，使資源進口渠道更為多元化和多樣化。

4. 改善國內發展失衡的勢態

中國東南沿海地區較為發達，工業和基礎設施集中於沿海，中部和西部地區，特別是西部地區，地廣人稀，工業不發達。“一帶一路”提出和實施後，中西部地區成為“一帶一路”的橋頭堡和核心地區，又由於中西部地區地大物博，礦產資源、歷史和民族文化旅遊資源豐富，經濟及基礎設施改善後，地處亞洲中心的區位優勢隨着陸空交通客貨運營能力的提升，將發揮其作為投資、人才、資訊、物流集散地的巨大作用。因此，中西部地區具有很大的發展潛力，通過“一帶一路”加大對中西部地區的開發，將有利於改善國內發展失衡的勢態。

5. 強化國家安全

中國發展失衡的勢態，如長期得不到有效的改善，會讓中西部，特別是邊疆少數民族的心理失衡，從而影響他們對國家的認同感。可以預見，“一帶一路”能改善國內發展失衡的勢態，加快建設繁榮富裕的中西部地區，增強邊疆少數民族對國家的認同感；另一方面，“一帶一路”也能保障邊境地區的和平穩定。目前，中國已同除印度、不丹外的 12 個陸上鄰國解決了邊界問題，未劃定的中印、中不邊界地區也總體保持穩定安寧。中國邊境地區整體狀況處於歷史最好時期，鄰國與中國加強合作的意願普遍上升。⁷ 綜合而言，“一帶一路”有助強化國家安全。

四、“一帶一路”的意義

英國著名歷史學家彼得·弗蘭科潘在《絲綢之路：一部全新的世界史》一書中指出，“世界旋轉的軸心正在轉移——移回那個讓它旋轉千年的初始之地，絲綢之路。”回顧歷史，古絲綢之路是中國對外交流的主要通道，審視現實，古絲綢之路在新的時代背景、國際和國內形勢下獲重新關注，並被賦予了新的名稱——“一帶一路”。

“桃李不言，下自成蹊”。“一帶一路”倡議自 2013 年提出以來，得到了國際社會，特別是沿綫國家和國際組織的積極回應。基於歷史與現實，“一帶一路”保護、傳承、融合、創新、發展與提升了古絲綢之路的內涵，任重而道遠，從國內到國際來看，它具有以下的深遠意義。

（一）平衡國內經濟發展，保持經濟持續均衡增長

回顧中國經濟史，1949 年中華人民共和國成立後，中國大陸經歷了“計劃經濟”、“改革開放”、“西部大開發”等重大發展階段。但顯然，上述發展階段存在時限性短、區域單一、發展失衡、難以操作、靈活性低等局限。以 1978 年中國大陸實行改革開放政策為例，改革開放政策重點放在東南沿海地區，特別是深圳、珠海、廈門、汕頭、海南五大經濟特區，這些經濟特區成為“領頭羊”和最先

的受益者，而廣大的中西部地區始終扮演着“追隨者”的角色，這在一定程度上造成了國內經濟發展區域失衡。

“一帶一路”中“一帶”，起始於中西部，這必通過佔國土面積 2/3 廣大區域的西部連通全世界，中西部地區作為必不可少的發展區域，與東部地區一起承擔着全面發展的重任。通過全國無縫式的區域合作，在平衡國內經濟發展，保持經濟持續均衡增長的同時，全面開展對外發展進程。

“一帶一路”從東西南北四個方向出擊，形成“東出”、“西進”、“北上”、“南下”四大戰略部署，深度參與分工國際化、經濟全球化。四大戰略體系彼此方向互補、內容互補、力量互補、作為互補，最終形成亞洲大陸發展新格局，釋放積極能量，實施中國“內陸地區外向化”、“西部地區國際化”，形成全面開放的格局，促進內陸地區的發展，帶動周邊地區的發展，從而影響亞太、影響世界。⁸

(二) 促進國際經濟貿易平衡

經濟貿易平衡，指一個國家的經濟貿易出口和入口保持大致平衡，不出現巨額順差或逆差。縱觀國際經濟貿易現況，這種現象並不多見。然而，如果兩國專門生產自己有比較優勢⁹的產品，兩國的總體產量便會上升，這對貿易對雙方都有利，長遠來說，可促進國際經濟貿易平衡。

一個國家對外貿易是順差還是逆差，主要由其經濟結構以及產品或服務的國際競爭力決定，中國並不刻意追求對外貿易的順差，中國對外貿易長期以來一直存在一定的逆差。回顧近代經濟史，中國貨物貿易在 1990 年以前多數年份都是逆差。1990 年以後，隨着大規模承接國際產業轉移，工業製成品競爭力增強，出口增長速度超過進口，中國的貨物貿易由總體逆差轉變為總體順差。¹⁰ 如表 1 所示，2005 年中國貨物貿易順差首次突破 1,000 億美元，並持續 4 年大幅攀升。此後逐漸收窄，2014 年貿易順差飆升到 3,830.6 億美元，2015 年更達到接近 6,000 億美元的歷史高點。

表 1 中國貨物進出口總額

(單位：億美元)

年份	進出口總額	出口總額	進口總額	差額
2005	14,219.1	7,619.5	6,599.5	1,020.0
2006	17,604.4	9,689.8	7,914.6	1,775.2
2007	21,761.8	12,200.6	9,561.2	2,639.4
2008	25,632.6	14,306.9	11,325.7	2,981.2
2009	22,075.4	12,016.1	10,059.2	1,956.9
2010	29,740.0	15,777.5	13,962.4	1,815.1
2011	36,418.6	18,983.8	17,434.8	1,549.0
2012	38,671.2	20,487.1	18,184.1	2,303.1
2013	41,589.9	22,090.0	19,499.9	2,590.1
2014	43,015.3	23,422.9	19,592.3	3,830.6
2015	39,630.3	22,734.7	16,795.6	5,939.0

資料來源：中華人民共和國商務部網站：<http://www.mofcom.gov.cn>

貿易順差雖然有着差促進經濟增長、增加外匯儲備、利於經濟總量平衡、加強抗擊經濟全球化風險的能力、有利於人民幣匯率穩定和實施較為寬鬆的宏觀調控政策等優點。但是，貿易順差越多並不一定好，巨額的貿易順差也帶來弱化了貨幣政策效應、提高了外匯儲備成本、經濟對外依存度過高、影響了國內金融業利率市場化進程等弊端。

眾所周知，戰後西方主導的國際秩序及經濟全球化規則，只有利於發達國家而不利於發展中國家，只着重於西方國家而忽略其他國家，自 2008 年全球金融危機以來，全球產業結構進入了深度調整期，世界經濟仍呈現復甦乏力態勢。

目前，中國對外貿易發展還存在不均衡、不協調、不可持續的問題，突出表現在：出口增長主要依賴資源、能源、土地、勞動力和環境等要素投入及耗費，科技、管理、創新等要素投入不足，外貿發展與資源能源供給和環境承載力的矛盾日益突出；企業研發、設計、行銷和服務等方面的競爭力還不強，自有知識產權和自有品牌出口產品所佔比重不大；外貿發展對三個產業的貢獻還不夠均衡；中西部地區對外貿易規模和水平還相對落後；外貿增長的質量和效益有待進一步提高等。中國政府清醒地認識到這些問題，採取努力培育外貿發展的綜合競爭優勢、加快推進外貿發展中的節能減排、加強與貿易有關的知識產權保護、提高出口商品的品質和安全要求、增強進出口企業的社會責任意識、促進戰略性新興產業的國際合作等積極措施加快轉變外貿發展方式，實現對外貿易的可持續發展。

現時，許多發展中國家均借鑒中國的發展經驗，面臨着當初中國同樣的難題，“一帶一路”倡議，真正通過“雙路”¹¹，帶動海陸三綫發展，堅持“三共原則”¹²，全力推進及實現“三大共同體”¹³，秉持“四大理念”¹⁴，加強“五通”¹⁵，共同打造“六大經濟走廊”¹⁶，隨着建設的深入推進，中國與世界各國的互利合作進一步深化，將為外貿發展提供新的廣闊空間，促進國際經濟貿易平衡。

(三) 有利於維護世界和平與安全

長久以來，世界籠罩在強權政治、霸權主義的陰霾之下，導致近年國際社會面臨超越國家和地區界限的一系列和平與安全問題，包括：跨國犯罪、戰爭、核安全、難民安置、毒品氾濫、國際關係緊張、生態失衡、環境污染、貧困、人口爆炸、資源短缺、民族分裂主義、宗教極端主義和國際恐怖主義等。這些不安全因素，正向全球蔓延，並且嚴重威脅人類的生存，需要各國政府和人民共同努力，才能維護世界和平與安全。

古希臘史學家修昔底德(Thucydides)曾預言，“當一個崛起的大國與既有的統治霸主競爭時，雙方面臨的危險多數以戰爭告終。”因此，曾有人擔心，中國的崛起會否掉進“修昔底德陷阱”(Thucydides's trap)?¹⁷ 當代歷史學家、哲學家湯因比在比較世界各種文明的發展後指出，中國這個東方大國從來沒有對其疆域以外表示過帝國主義野心，傳統上就是一個大而不霸的國家。¹⁸ “一帶一路”秉持和平合作、開放包容、互學互鑒、互利共贏的理念，這是走出“修昔底德陷阱”的宣言。

就中國的和平崛起歷程來看，中國的崛起不以損害別國的利益為代價，不對任何國家構成威脅。在《願景與行動》文件中，共建原則共有五點，當中有兩點提到和平，第一點就明確指出，中國倡議各國恪守聯合國憲章的宗旨和原則，遵守和平共處五項原則，即尊重各國主權和領土完整、互不侵犯、互不干涉內政、和平共處、平等互利；同時，第三點指出，“一帶一路”也堅持和諧包容，宣導文明寬容，尊重各國發展道路和模式的選擇，加強不同文明之間的對話，求同存異、兼容並蓄、和平共處、共生共榮。

實際上，“一帶一路”通過深化安保合作，踐行共同、綜合、合作、可持續的亞洲安全觀，推動構建具有亞洲特色的安全治理模式，共同打造和平與安全的絲綢之路，全力推進及實現責任共同體、利益共同體及命運共同體，維護世界和平與安全。

(四) 推動各種交流，共創美好未來

正如《願景與行動》所言，“一帶一路”是一條互尊互信之路，一條合作共贏之路，一條文明互鑒之路。共建“一帶一路”是中國的倡議，也是中國與沿綫國家的共同願望。首先，中國期望與沿綫國家以共建“一帶一路”為契機，平等協商，共同推動更大範圍、更高水平、更深層次的大開放、大交流、大融合。共建“一帶一路”的途徑是以目標協調、政策溝通為主，是多元開放的合作進程。第二，中國期望與沿綫國家共同制定時間表、路綫圖，積極對接沿綫國家發展和區域合作規劃，不斷充實完善“一帶一路”的合作內容和方式。中國期望與沿綫國家在既有雙多邊和區域次區域合作機制框架下，通過合作研究、論壇展會、人員培訓、交流訪問等多種形式，促進沿綫國家對共建“一帶一路”內涵、目標、任務等方面的進一步理解和認同。第三，中國願與沿綫國家共同確定一批能夠照顧雙多邊利益的項目，對各方認可、條件成熟的項目抓緊啟動實施。只要沿綫各國與中國精誠合作，就一定能夠使絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的建設順利，讓沿綫各國人民共享“一帶一路”共建成果。¹⁹

五、結語

自文明伊始，歐亞(尤其是中國)就是文明的發源地。早於 1900 年，中國近代思想家梁啟超在其寫作的《二十世紀太平洋歌》中認為，“中國、印度、埃及、小亞細亞是文明發源地”；美國歷史學家威廉·麥克高希在《世界文明史》中稱，“古巴比倫、古埃及、古印度、中國、古希臘是世界上的五大文明發源地”；美國學者斯塔夫里阿諾斯也在《全球通史》中提及，“中東、印度、中國和歐洲這四塊地區的肥沃的大河流域和平原，孕育了歷史上最偉大的文明，這些文明使歐亞大陸成為起重大作用的世界歷史中心地區”。誠言，歐亞是文明的發源地，也是世界的中心，長久以來，世界中心的轉移由亞洲和歐洲輪換。未來，世界中心向何處轉移？英國著名歷史學家彼得·弗蘭科潘所言不虛，答案是“一帶一路”這條古絲綢之路正在復興。

註釋：

- ¹ 這裏所指的經濟走廊，並非實體通道，而是區域經貿合作方向與平台。
- ² 陳大剛：《筆走大中國：一個人的國家地理》，成都：四川文藝出版社，2012 年，第 266 頁。
- ³ 對於陸上絲綢之路的起點，學術界一直存在多種爭議，大部分學者認為起點是西安，但也有學者認為起點是洛陽，甚至有學者認為起點在四川省內，因為在很久以前，四川的綿州已經盛產絲綢，綿州生產了絲綢之後，運到西安，再通過絲綢之路傳到世界各地，綿字由‘糸十帛’組成，就正好證明了這個觀點。
- ⁴ 張文強：《海上絲綢之路千年興衰史》，載於《讀者欣賞》，2017 年第 1 期。
- ⁵ 見《推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動》。
- ⁶ 秦玉才、周谷平、羅衛東：《“一帶一路”一百問》，浙江：浙江大學出版社，2015 年，第 48-50 頁。

- ⁷ 路陽：《邊境合作助力“一帶一路”建設》，載於《人民日報》，2014年12月29日。
- ⁸ 張玉傑：《“一帶一路”是中國建設大棋局中的棋眼》，載於《決策與資訊》，2015年第4期。
- ⁹ 比較優勢，指生產某種物品的機會成本較其他國家低。比較優勢理論源於亞當·斯密的絕對優勢理論，李嘉圖發展了亞當·斯密的絕對優勢理論，在《政治經濟學及賦稅原理》一書中，他提出了著名的比較優勢理論，即一個國家倘若專門生產自己相對優勢較大的產品，並通過國際貿易換取自己不具有相對優勢的產品就能獲得利益。
- ¹⁰ 國務院新聞辦公室：《中國的對外貿易》，載於中華人民共和國中央人民政府網站：http://www.gov.cn/zwgc/2011-12/07/content_2013475.htm，2017年3月7日訪問。
- ¹¹ 雙路，即“絲綢之路經濟帶”和“21世紀海上絲綢之路”。
- ¹² 三共原則，即共商原則、共建原則、共享原則。
- ¹³ 三大共同體，即責任共同體、利益共同體及命運共同體。
- ¹⁴ 四大理念，即和平合作、開放包容、互學互鑒、互利共贏。
- ¹⁵ 五通，即政策溝通、道路聯通、貿易暢通、貨幣流通、民心相通。
- ¹⁶ 六大經濟走廊，即新亞歐大陸橋經濟走廊、中蒙俄經濟走廊、中國—中亞—西亞經濟走廊、中國—中南半島經濟走廊、中巴及孟中印緬經濟走廊。
- ¹⁷ “修昔底德陷阱”，是指一個新崛起的大國必然要挑戰現存大國，而現存大國也必然會回應這種威脅，這樣戰爭變得不可避免。修昔底德陷阱是古希臘史學家修昔底德(Thucydides)在闡述西元前5世紀雅典和斯巴達兩國發生的戰爭時提出來的，兩國在長達30年的戰爭之後，最終雙方都被毀滅。修昔底德總結，“使得戰爭無可避免，原因是雅典日益壯大的力量，還有這種力量使斯巴達造成的恐懼”。
- ¹⁸ 葉小文：《中美如何走出“修昔底德陷阱”》，載於《人民日報》(海外版)，2014年6月22日。
- ¹⁹ 同註5。