

铁路与陆权：“丝绸之路经济带”战略的历史借鉴

高 柏

内容提要：历史可以为中国的“丝绸之路经济带”战略提供什么样的借鉴？俄国和德国在19世纪末至20世纪初的经验显示，后起大国发展到与既存海权大国的利益开始碰撞的阶段，都面临来自海权大国的战略压力。受马汉的海权理论和与海权大国争霸野心的影响，俄国和德国都盲目地追求海陆并举的战略。其结果是虽然它们大力发展海军，仍然无法与海权大国在海上抗衡；尽管它们也试图通过建设铁路来改变地理条件对地缘政治的限制，加强自身与海权国家博弈的实力，却由于海陆并举战略造成的资源分散无法达到目的。中国的“丝绸之路经济带”战略与当年俄国和德国的陆权战略最大的不同是，后者把铁路作为地缘政治中军事对抗的手段，而前者则把铁路作为地缘经济中合作的手段。同时，与俄国和德国相比，中国面临的国际环境以及地理环境均更为有利，中国有更大的机会发展陆权。

关键词：铁路 陆权 对冲 丝绸之路经济带

2008年全球金融危机进一步改变了国际政治中的力量对比。为应对中国的崛起，美国“重返亚太”，并辅以“跨太平洋伙伴关系协定”（TPP）的经济手段。这一战略调整给中国周边环境带来急剧变化，一些邻国加剧与中国在东海、南海主权问题上的冲突。

面对新的外部环境，中国在战略思维、政策设计和制度建设方面出现重大转变。

战略思维转变的标志是陆权战略的提出。它主张中国向西开放，通过发展以

1 高柏 美国杜克大学社会学系教授，西南交通大学高铁发展战略研究中心主任。

铁路为代表的陆上交通基础设施促进欧亚大陆经济整合，建立以地缘经济为基础的陆权，在全球层面实现陆权与海权之间的战略对冲，并通过建设新的国际合作机制加强与未来大国的合作关系，逐步确立中国在国际事务中与中国国力相称的地位。¹ 这个地缘经济战略与传统的地缘政治战略最大的不同在于，它不是用军事力量占领欧亚大陆的交通要道，而是通过经济合作将中国与周边国家的利益进行绑定，建立利益和命运的共同体，从而保证中国西边的贸易、能源和资源战略通道，间接地实现地缘政治的目标。

政策设计转变的标志是中国政府提出的“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”战略（简称“一带一路”）。丝绸之路经济带涵盖欧亚大陆和北非，海上丝绸之路涵盖大部分亚太地区。铁路建设是这个战略的重要组成部分。它不仅包括已经运营的穿越欧亚大陆的中欧铁路，酝酿中的莫斯科—北京高铁和中吉乌铁路，也包括酝酿中的连接中国内陆与印度洋沿岸的中巴铁路和涵盖中印孟缅以及东南亚各国的泛亚铁路。这个战略的实质是通过交通基础设施的互联互通开辟新的发展中心和交通要道，改变地缘政治中各国对自身利益和相关战略目标的界定，从而改善中国发展的外部环境。

制度建设转变的标志是中国推动建立的一系列为基础设施建设融资的多边金融机构，包括初始资本金均为1000亿美元的金砖国家开发银行和亚洲基础设施投资银行（简称“亚投行”），以及400亿美元的“丝路基金”。中国一改近年来在“第二个布雷顿森林体系”下通过购买美国债务的形式向世界经济提供流动性的做法，开始直接通过自己主导设立的金融机构为世界经济提供流动性。不仅如此，中国还在2014年的亚太经合组织（APEC）北京峰会上正式启动亚太地区自由贸易协定的议程，在上海召开的亚信峰会上推动地区安全磋商机制的建立。这些举措显示中国对自身的大国角色开始有明确的自觉，并以一个积极参与国际事务的姿态塑造世界政治经济的新格局。

西方有人担心，目前中国与美国面对的结构条件与第一次世界大战爆发前的德国和英国有很多相似之处。如果中美两国不能回避“修昔底德陷阱”，人类可能会重复100年前的悲剧。² 相互的经济依赖非但不会减少战争的危险，它一旦破裂带来的绝望反而更容易引起战争。由于真正决定战争与否的因素是一国的“贸易预期”，一旦失去必须依赖的能源、资源和市场，各国很容易走向战争。

1 高柏：《高铁与中国21世纪大战略》，《经济观察报》，2011年3月11日，第41—42版；高柏：《高铁对国内发展的战略意义》，《经济观察报》，2011年4月8日，第41版。高柏：《新陆权时代的中国高铁大战略》，《证券时报》，2014年6月16日；高柏、玛雅：《高铁与“一带一路”战略的大智慧》，观察者网，2015年3月29日，http://www.guancha.cn/gaobai/2015_03_29_314045.html，2015年4月10日登录。

2 Steven E. Miller, “Introduction: The Sarajevo Centenary-1914 and the Rise of China,” in Richard N. Rosecrance and Steven E. Miller, eds., *The Next Great War? The Roots of World War I and the Rise of U.S.-China Conflict*, Cambridge MA: The MIT Press, 2015, pp.ix-xxiii.

当年德国参加一战的重要理由之一就是1896年以来其他大国对它实行的经济围堵。¹ 美国保守派战略家有人主张,必要时对中国实行远距离海上封锁和全面海上禁运,² 而美国一旦对中国贸易通道进行封锁将必然引起冲突甚至战争。

中国也有人担心,保持欧亚大陆力量均衡是美国的战略利益,中国向西开放会引起美国进一步围堵;同时中亚是俄国战略利益所在,中国进入中亚会引起俄国与美国联合制华,使中国腹背受敌;近现代史上还没有陆权成功挑战海权的先例,因此中国发展陆权成功的可能性很低。³

那么,中国为什么要发展陆权?历史上其他国家发展陆权的尝试可以为中国提供什么样的借鉴?

为回答这些问题,本文先分析19世纪末至20世纪初俄国修西伯利亚大铁路和德国修巴格达铁路发展陆权的历史,然后讨论中国目前的新丝绸之路战略与它们的异同。本文认为,控制通往经济和能源资源中心的交通要道是地缘政治的重要目标,历史上的陆上强国俄国和德国面对来自海权大国强大的战略压力时采取在地缘政治中进行军事对抗的立场。受马汉的海权理论和海外扩张野心的影响,

1 Dale C. Copeland, *Economic Independence and War*, Princeton: Princeton University Press, 2015.

2 Aaron L. Friedberg, *Beyond Air-Sea Battle: The Debate Over US Military Strategy in Asia*, London: The International Institute for Strategic Studies, 2014.

3 吴征宇:《向“陆”还是向“洋”?对〈高铁与中国21世纪大战略〉的再思考》,《二十一世纪》,2013年2月号,第105—113页;Wu Zhengyu, “Toward ‘Land’ or Toward ‘Sea’? The High Speed Rail and China’s Grand Strategy,” *Naval War College Review*, Vol.66, No.3, 2013, pp.53-66; 张文本:《丝绸之路与中国西域安全》,观察者网,2014年3月29日, http://www.guancha.cn/ZhangWenMu/2014_03_29_217863.shtml, 2015年4月10日登录。王缉思主张西进战略的着眼点与笔者主张战略对冲的观点有不同之处,王缉思:见《“西进”,中国地缘战略的再平衡》,环球网,2012年10月17日, http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2012-10/3193760.html, 2015年4月10日登录。吴征宇在其英文版文章的注2中指出,他批评笔者观点的逻辑同样适用于批评王缉思的观点。然而,我们三人在看待中国向西开放对中美关系的影响时所持立场的关系要更复杂一些。首先,笔者认为美国最重要的战略利益是维持其海权,尤其是在亚太地区的军事存在。这是美国重返亚太的根本原因。王缉思也认为,中美在亚太地区的竞争已经形成“零和格局”。如果中国继续强化在亚太方面的发展,必然增加与美国冲突的几率。而吴征宇则坚称,维持欧亚大陆力量均衡才是美国的首要战略利益。他认为美国并不担心中国“面向海洋的外向型发展”,因为它将加强中国对美国领导的国际秩序的依赖。他主张中国今后“集中精力向海洋谋求发展”。吴征宇虽然批评笔者用陆权对冲海权的观点,但是他自己却回避使用海权一词,而是用“向海洋谋求发展”这种内涵不清的表述。如果“向海洋谋求发展”指的是发展军事实力意义上的海权,这马上就会暴露其逻辑的自相矛盾,因为美国不可能欢迎中国发展抵消美国海权的海上军事实力。如果“向海洋谋求发展”指的是不是军事实力意义上的海权,这又与吴文通篇从地缘政治的角度讨论战略自相矛盾。其次,笔者认为,维持欧亚大陆力量均衡是美国的重要战略利益,中国向西发展会形成对美国战略利益的负面影响。正因为如此,中国向西开放才能以陆权对冲海权。换句话说,向西开放的目的在于对冲。而王缉思则认为,美国在中亚的战略利益相对较弱。因此中国西进的目的是有助于回避中美之间的冲突,并为双方提供很多机会进行合作。笔者与吴征宇之间的重要区别不在于我们对中国向西开放对美国战略利益影响的认识,而在于推理的下一步:笔者认为,正是因为中国向西开放对美国战略利益有负面影响,才能形成陆权对海权的对冲,才能向美国显示不合作的代价,从而有可能把美国拉回合作。当然,中国要想实现这一目标的前提条件是在制定和执行政策时不把对冲搞成对抗。而吴征宇则认为,如果中国向欧亚大陆发展,影响美国的战略利益,美国必然要加强对中国的围堵。

它们都实行海陆并举的战略。然而，与流行的说法相反，无论是俄国还是德国，压断它们走向与日本和英国战争的最后一根稻草都不是对陆权的追求，而是对海权的追求。尽管它们都想发展陆权，通过建设铁路改变地理条件对国家行为的束缚，扩大战略后方，对冲海权的战略优势，以改善本国的地缘政治环境，却都由于海陆并举战略造成的资源分散和顾此失彼而没有完满实现其战略目标。目前中国的陆权战略与当年俄国和德国的陆权战略最大的不同是回应来自海权大国的战略压力时的目的和手段：后者的目的是一家独霸重要的陆上战略通道，把铁路作为地缘政治中军事对抗的手段；而前者的目的是通过建设利益和命运的共同体化解矛盾与冲突，维系陆上战略通道的畅通，把铁路作为地缘经济中合作的手段。同时，中国面临的国际环境以及地理环境均与俄国和德国有较大的不同，中国更有可能以陆权对冲海权并发展自身。

西伯利亚大铁路

俄国早在19世纪70年代就开始讨论建设西伯利亚大铁路。虽然这条铁路的经济意义被经常提起，但是由于贝加尔湖以东人烟稀少，经济的理由一直没有能够说服沙皇和俄国政府内部的反对者。最终影响修建这条铁路的决定性因素是地缘政治，俄国修西伯利亚大铁路从一开始就受军事目标的驱动。

来自海权国家的威胁是俄国在19世纪末发展陆权的直接驱动力。当时英国与俄国就包括海参崴（俄称符拉迪沃斯托克）在内的普利茅叶地区的归属问题激烈地争执，俄国十分担心英国会进攻其太平洋沿岸。而英国也担心俄国在中亚的扩张最后要染指印度，两国有几次几乎在阿富汗这一俄国与英国殖民地印度之间的缓冲地带开战。在俄国看来，航海技术的发展使海权国家英国、美国和日本更容易进攻俄国的远东和西伯利亚地区。特别是当加拿大的太平洋铁路把英国原来经苏伊士运河去日本的时间由52天缩短到37天后，使英国对沙俄远东利益的威胁变得更为明显。¹

俄国对海权国家在中国东北的扩张也深感不安。从1885年开始，当年与清朝签署北京条约的尼克拉·伊格纳铁夫的兄弟、伊尔库茨克省的督军阿列克斯·伊格纳铁夫数次警告俄国政府，清政府正在东北重新组织兵力，铺设电报线，装备蒸汽动力的河运船，英国的工程师正在帮助设计一条从中国东北的南部到离海参崴只有90公里的铁路，很多中国人开始移民贝加尔湖地区。与此同时，中国与英国和加拿大的贸易发展迅速。如果巴拿马运河打通，中国与美国的

1 Christian Wolmar, *To the Edge of the World: The Story of the Trans-Siberian Express, the World's Greatest Railroad*, New York: Public Affairs, 2013, pp. 36-37.

贸易也会进一步发展。他担心，在这些海权国家的帮助下，中国很有可能会夺回1858年和1860年失去的领土。¹

俄国从他国和本国的历史经验中认识到铁路在控制疆域和战争中的重要作用。有人指出，英国在印度修建的铁路网是它能够有效控制这块殖民地的前提条件；如果加拿大没有横跨北美大陆的太平洋铁路，人烟稀少的不列颠哥伦比亚地区很有可能要独立出去；西伯利亚与远东地区地广人稀，要想有效地维持这块版图，俄国必须依靠西伯利亚大铁路从欧洲部分快速运兵。在俄国—土耳其的战争中和与英国在阿富汗博弈时用铁路运兵的效率对俄国的帮助，以及克里米亚战争中由于没有铁路运兵保卫塞瓦斯托波尔时的失败与耻辱也成为俄国最后下决心修西伯利亚大铁路的重要原因。²

然而，俄国以西伯利亚大铁路为基础的陆权战略却受到其海权战略的严重制约。与以防守为主要着眼点的西伯利亚大铁路不同，俄国的海权战略是进攻性的。受特殊的地理条件限制，俄国虽然想大力发展海军，却不得不在波罗的海、黑海和日本海三个方面面对不同的强敌德国、英国和日本。到底是以欧洲为主，还是以亚太为主，一直在俄国内部争论不休，占上风的主导意见经常变化。由于工业落后，经济欠发达，俄国的财政能力其实根本无法支撑其争霸的野心。然而，即使面临着预算的严重束缚，俄国仍然追求在欧洲和亚洲同时发展海权，并实行海陆并举的战略。³

俄国在战略资源分配方面的顾此失彼使得海权和陆权都没有获得充分的发展。尽管在日俄战争爆发前的七年里，俄国海军军费增长了66%，而陆军只增长了12%，前者仍然不及后者的三分之一。⁴ 俄国海军在日俄战争中失败后一蹶不振。也正因为如此，俄国不再是对英国的威胁，这成为英国与俄国在第一次世界大战中联手打击德国的基础。

军费与西伯利亚大铁路建设资金之间的竞争使得后者的进度和规模受到影响。日俄战争时，俄国需要从西伯利亚和欧洲部分向远东调派援兵。尽管西伯利亚大铁路对日俄战争的作用至关重要，在1904年2月日俄战争爆发时，外贝加尔段铁路以及中东铁路的运输能力每天不超过四对列车，南满铁路的运输能力每天不超过三对列车。⁵ 可是，将一个军的兵力调赴前线聚集并展开就需要90—92列火车。当时的俄国根本无法立即将足够的兵力和给养运至远东。在日俄战争前夕，俄国在远东的陆军兵力总共不过12万左右；而日本陆军仅在中国和朝鲜的

1 Harmon Tupper, *To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway*, Boston: Little, Brown & Company, 1965, pp.76-77.

2 Christian Wolmar, *To the Edge of the World: The Story of the Trans-Siberian Express*, pp.37-38.

3 曹群：《论日俄战争前的俄国海权战略》，《俄罗斯研究》，2013年第2期。

4 同上。

5 同上。

驻军便有20万人左右。运兵的能力与速度与战争的胜负直接相连。¹

通过中长铁路²从中国东北打通入海口通常被认为是引发日俄战争的重要原因。然而，修建这条铁路虽然引起日本对俄国战略意图的警惕，却并不是导致日俄走向战争的直接原因。其直接的原因是俄国的海权战略：俄国于1897年强行租借了在中日甲午战争后逼迫日本退还给中国的旅顺港。即使在八国联军与清政府签订《辛丑条约》、各国军队陆续撤离北京的1901年底，日本政府内倾向于对俄妥协的伊藤博文仍然访问了俄国，提出日俄之间的妥协条件，即俄国彻底向日本让出朝鲜；日本则容忍俄国占领关东州并修筑通往旅顺口的中东铁路支线，但要俄国从满洲撤军并实行门户开放政策。但是俄国并未接受伊藤博文的提议，而是用反建议把日本人最核心的要求顶了回去。这加速了英、日两国关于英日同盟的谈判。³

西伯利亚大铁路的地缘政治意义在英国引起巨大反响。麦金德认为它将对国家实力对比产生深刻影响，随着这条铁路把俄国变成欧亚大陆上的陆权大国，英国的海权将受到巨大的威胁。在麦金德看来，俄国哥萨克在16世纪中叶跨过乌拉尔山脉进入西伯利亚是与麦哲伦航海同等重要的历史事件。虽然英国的海权实力能在1900年的布尔战争（Boer War）中用军舰把25万士兵送到6000英里之外的南非作战，但是俄国的陆权实力也可以在日俄战争中用铁路把超过25万的士兵运到中国东北。⁴英国当时关注的焦点是它在波斯湾和印度洋的殖民地利益。俄国进入中亚并南下不仅对伊朗和土耳其形成巨大的威胁，也同时挑战英国在印度的利益。当西伯利亚大铁路建成后，东欧、俄国南部、中亚和中国新疆地区作为世界岛中枢的意义进一步凸显，掌握世界岛中枢者得天下。⁵

虽然麦金德的理论引起人们对陆权的关注，但是它也误导了后世对俄国陆权战略的评价，因为人们总是用麦氏的标准来评价俄国的陆权战略。在他们看来，虽然西伯利亚大铁路帮助俄国控制了世界岛，却没有帮助俄国控制全世界，因此它是失败的。然而，俄国建西伯利亚大铁路的初衷并不是要控制全世界，而是要加强运兵的能力，防止英国从远东和中亚入侵，并帮助它继续扩大陆上版图。

从长期来看，西伯利亚大铁路修建的结果是，迄今为止没有他国入侵远东和西伯利亚或肢解俄国。十月革命以后，西伯利亚大铁路在内战中成为苏俄红军打

1 曹群：《论日俄战争前的俄国海权战略》，《俄罗斯研究》，2013年第2期。

2 中长铁路，是中国长春铁路的简称，是沙俄建成由满洲里至绥芬河全长1481公里的中东铁路干线（又称东省铁路、东清铁路）和自哈尔滨经长春至大连、旅顺的987公里中东铁路支线。第二次世界大战之后受苏联控制，1952年9月中苏两国发布公告，中长铁路正式移交给中华人民共和国。

3 曹群：《论日俄战争前的俄国海权战略》，《俄罗斯研究》，2013年第2期。

4 Halford John MacKinder, *Democratic Ideals and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction*, New York: Henry Holt and Company, 1919, p.141.

5 Halford John MacKinder, "The Geographical Pivot of History," *The Geographical Journal*, Vol.23, No.4, 1904, pp.421-437.

败白匪的重要工具。这条铁路支持的工业化是第二次世界大战中苏联能打败德国的基础，更保障了在德国全面进攻苏联时从西部运兵支援以及把迁往西伯利亚的兵工厂生产的武器运往欧洲前线。¹ 在冷战时代和后冷战时期，这条铁路一直被用来布置移动的车载陆基核导弹以保持对美国的核威慑。按俄国人自己的初衷评判，这个陆权战略在很大程度上毋宁说是成功的。

巴格达铁路

德国最初设想修建巴格达铁路时也曾注重经济因素。19世纪80年代德国工业化的迅速发展导致对金属、矿藏以及食品需求的快速增长。而奥斯曼帝国拥有现代工业亟需的铅、锌、铜、铬、褐煤以及石油。² 但是，真正使威廉二世决定上马这条铁路的却是地缘政治。他即位后一改俾斯麦重视欧洲势力均衡的地区安全政策，提出具有进攻性的“世界政策”，追求与德国日益上升的国力相称的国际地位。巴格达铁路是德国作为后起的帝国参与解决由于奥斯曼帝国日渐衰落带来的“东方问题”，争夺新的势力范围的重要步骤。

然而要正确地评估巴格达铁路的战略意义，我们必须把它置于德国的整体战略视野内，其中一个重要的理由是德国以巴格达铁路为基础的陆权战略与其海权战略相比处于次要地位。

德国的世界政策追求的也是海陆并举战略。如果说巴格达铁路代表的是其陆权战略，战列舰队的建设则代表德国的海权战略。

当时的海军元帅蒂尔皮茨（Alfred von Tirpitz）提出著名的“风险理论”，即只要德国舰队大到使英国海军即使能战胜它，造成的损失也使得英国无法再与另外两大对手法国和俄国作战，英国就不会冒险与德国开战并会对德国在国际政治和殖民地问题上让步。³ 在这个理论的指导下，德国采取了一个激进的海军扩张计划。

当军事冲突的可能性日增，特别是欧洲列强从1896年开始在经济上围堵德国之后，⁴ 德国开始通过建设巴格达铁路发展陆权。它看重的是这条经过奥匈帝国和奥斯曼帝国的铁路对德国与英国和俄国争夺欧亚大陆时的军事意义。一旦欧洲大国之间的战争爆发，奥匈帝国可以在东边帮助德国减轻俄国的压力，而奥斯曼帝国的地理位置既能威胁俄国薄弱的腹地高加索地区，又能威胁大英帝国的咽喉要道——埃及和苏伊士运河。要想使奥斯曼帝国发挥这一作用，前提条件是有

1 Christian Wolmar, *To the Edge of the World: The Story of the Trans-Siberian Express*, p. 258.

2 Sean McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power*, Cambridge MA: Harvard University Press, 2010, p. 37.

3 Patrick J. Kelly, *Tirpitz and the Imperial German Navy*, Bloomington: Indiana University Press, 2011, p.5.

4 Dale C. Copeland, *Economic Independence and War*, pp. 124-129.

一条通往近东的铁路干线来强化它对其边缘地带的控制。¹ 德国企图通过经过现土耳其、叙利亚和伊拉克区域的铁路来打通去波斯湾的通道从而威胁英国在印度的利益，同时绕道进入红海地区，帮助德国运兵到苏伊士运河附近，以己之强攻敌之弱。

德国修建巴格达铁路的陆权战略对地区国际秩序有直接影响。与俄国在本国境内修西伯利亚大铁路不同，巴格达铁路必须经过当时的奥匈帝国和奥斯曼帝国，它需要建立国际联盟。在德国陆权扩张的过程中，伊斯兰世界是其施策重点。为打通去波斯湾和印度洋的战略通道，德国积极发展与奥斯曼帝国的战略联盟。1914年8月双方发表泛伊斯兰圣战的联合公告。这份用土耳其语、阿拉伯语、波斯语、乌尔都语，以及鞑靼语在伊斯兰世界广泛宣传的公告号召穆斯林们发动反对协约国的圣战。德国与奥斯曼帝国在公告中运用大量的泛伊斯兰口号动员北非、中东俄国和印度的穆斯林社会。²

然而，德国海陆并举战略的后果之一是导致其陆权战略无法获得足够的经费。巴格达铁路的建设比预想的慢很多。与俄国修建西伯利亚大铁路不同，德国无力为其建设全部融资，又不愿意让他国参与进来。由于德国与奥斯曼帝国在铁路路线方面的分歧以及最初通车的路段无法盈利，这条铁路曾经被整整停建了三年。德国的工程师们在打通土耳其境内的金牛座山隧道时又遇到技术难题，同时德国在外交方面也遇到困扰。这些因素导致巴格达铁路到1914年第一次世界大战爆发时还有900多公里未能完工。即使是到1915年底，它还有480公里未完工。³

最终，德国的陆海双重战略均以失败告终。

巴格达铁路是促成德国的强敌英国和俄国摒弃前嫌，联手打击德国的原因之一。这条铁路代表德国在东南欧和中东地区的影响，它既使英国感到威胁，也引起俄国的恐惧，并使得俄国更容易接受英国联手遏制德国的建议。换言之，德国的陆权战略改变了原来欧洲列强之间的关系，并导致了对德国不利的后果。⁴

有人认为建巴格达铁路是引爆第一次世界大战的导火索。这种观点至多只是部分正确。虽然德国修巴格达铁路有军事意义，但是德国与英国之间非常激烈的海军军备竞赛才是当时英国人眼中最大的威胁。⁵ 巴格达铁路即使是引起战争的导火索，也只是其中之一，而决不是唯一，更不是首要的原因。如果德国没有建设强大的战列舰队，直接挑战英国的海上霸权，英国不至于恐慌到全面摊牌。

1 Sean McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express*, p. 48.

2 David Motadel, *Islam and Nazi Germany's War*, New York: Belknap Press, 2014, p. 8.

3 "Baghdad Railway," Wikipedia, http://en.wikipedia.org/wiki/Baghdad_Railway, 2015-04-10.

4 David Blackbourn, *History of Germany 1780-1918: The Long Nineteenth Century*, Oxford: Blackwell Publishing, 2003, p.337.

5 Ibid.

事实上，在德国大力发展海军之前，英国一直视陆权大国德国为抗衡法国和俄国的天然盟友。甚至在1898至1901年期间，英国仍然三次试图与德国结盟。然而，威廉二世深受马汉的海权理论影响和对英国海权的羡慕，固执地认为德国的世界政策离不开一只强大的海军，对英国结盟的建议无动于衷。德国发展强大海军的国策把它推向与英国正面冲突的不归之路，逼着英国转而与宿敌法国和俄国联手。¹

同样的道理，修建巴格达铁路本身也不构成俄国与德国摊派的全部理由。如果威廉二世即位后，德国与俄国在1890年续签俾斯麦时代两国之间缔结的相互保障条约，俄国不会对德国有如此大的战略猜疑，以至于在1894年迅速地与宿敌法国和解，为日后联合打击德国留下伏笔。德国的全面出击、四面树敌对其走向战争的贡献要远远大于修巴格达铁路。

德国虽然花费巨资追求海权，发展海军，在第一次世界大战时其海上实力与英国相比仍然严重落后。尽管德国在与英国的日德兰海战中取得战术上的胜利，但它的军舰在剩下的战争期间却基本上被英国封锁在海港里无所作为。在当时的历史条件下，德国的海权战略根本没有成功的可能。德国发展海权根据的是风险理论，它的基本假设是英国不会选择走自掘坟墓的路。然而英国却并没有按常理出牌。它选择了与德国开战，并打败了德国，成为一战的战胜国，尽管其霸权地位也一落千丈，无可挽回地被美国取代。

同时，从财政的角度看，德国的海陆并举严重地分散了资源。如果德国把资源集中在发展陆权，而不是海权，巴格达铁路的建设就不会因为资金短缺被冻结三年。如果德国赢得这三年的时间，它可能完全改写第一次世界大战的历史。有史家认为，哪怕巴格达铁路能在1916年底，而不是实际上的1918年8月完工，德国仍然可以发动一场对苏伊士运河的致命攻击。这将会严重地威胁大英帝国的生命线，迫使它在战争中进行政治妥协。如果历史沿着这条轨迹发展，德国将成为一个在近东地区有重要影响力的强权国家。²

1919年的《凡尔赛条约》使英国、法国和土耳其瓜分了德国对巴格达铁路的所有权利。伊拉克1932年独立后从英国手里买回其境内的路段。从君士坦丁堡到巴格达的路段在1940年才全线完工并通车。

虽然德国建立陆权的努力失败了，但是德国对陆权重要性的认识在第一次世界大战后有了进一步发展。这在德国两次大战期间以及第二次世界大战期间的地缘政治战略得到充分的体现。纳粹德国的重要人物鲁道夫·赫斯(Rodulf Hess)的老师、生存空间概念的提出者、德国地缘政治的代表人物卡尔·豪斯霍费尔

1 Walter A. McDougall, "20th Century International Relations," *Encyclopaedia Britannica*, 2014, file://localhost/Users/baigao/Dropbox/20thcentury%20international%20relations%20_%20politics%20_%20The%20threats%20to%20Britain's%20empire%20_%20Encyclopedia%20Britannica.html, 2015-04-10.

2 Sean McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express*, pp. 341-342.

(Karl Haushofer) 认为麦金德是地缘政治理论的翘楚。¹ 同时德国对中东地区战略地位的认识和与伊斯兰世界结盟反对海权国家的战略在二战中继续发挥重大的作用。希特勒一直把现代土耳其的开国之父凯末尔奉为楷模。² 即使在二战中, 导致德国失败的也不是其陆权战略, 而是其四面出击、到处树敌的打法。

新丝绸之路

中国目前追求的陆权战略与当年俄国和德国相比有相似之处, 但是更有本质上的不同。

相似处包括中国目前面临与当年俄国和德国相似的来自海权国家的战略压力; 中国也在大力发展海军, 但在可以预见的未来无法与美国的海权全面抗衡; 虽然中国国力的绝对上升伴随着美国国力的相对衰落, 但是二者之间不仅在人均国内生产总值 (GDP) 上, 而且在军事实力上仍然相距甚远; 与当时俄国和德国一样, 中国也在试图通过修铁路来发展陆权, 增加应对海权挑战的实力。

当时的俄国完全在本国境内建西伯利亚大铁路, 而德国只通过当时的奥匈帝国和奥斯曼帝国建巴格达铁路。与它们相比, 中国在打通欧亚大陆桥时要遇到更多的困难, 因为所有的路线均要经过更多的国家。同时, 中国对向西开放不可回避的伊斯兰世界还没有发展出像德国那样清晰有力的政策, 其部分原因是中国在其国内的宗教族群关系方面仍然面临诸多挑战。

然而, 中国的陆权战略与俄国德国当年的陆权战略之间本质上的不同使得中国的陆权战略有更大的成功可能性。

其最大的不同在于, 俄国与德国的陆权战略的基础是地缘政治, 俄国修西伯利亚大铁路和德国修巴格达铁路的主要目的都是军事对抗, 而中国陆权战略的基础却是地缘经济, 中国推动与邻国互联互通的主要目的是加强经济合作。地缘政治重视国与国之间的利益冲突, 倾向用零和的角度看问题。而地缘经济则重视国与国之间的利益交集, 倾向用合作和利益捆绑来减少和控制冲突。中国之所以采用地缘经济战略是因为中国在处理对外关系时不仅已经完成从内陆国家思维向海洋国家思维的转变, 摆脱了当年使俄国和德国步入陷阱的零和思维, 甚至还超越了第二次世界大战结束之后一直让地缘政治因素影响其贸易政策的西方传统的海洋国家美国。这一地缘经济战略更符合后冷战时代的

中国的陆权战略与俄国德国当年的陆权战略之间本质上的不同使得中国的陆权战略有更大的成功可能性。

其最大的不同在于, 俄国与德国的陆权战略的基础是地缘政治。

1 Brian W. Blouet, *Halford MacKinder: A Biography*, College Station TX: Texas A & M University Press, 1987, pp.177-178.

2 Stefan Ihrig, *Atatürk in the Nazi Imagination*, Cambridge MA: Harvard University Press, 2014.

国际环境。

一国在处理对外经济关系时是开放还是保守可以分为海洋型思维和内陆型思维。海洋型思维是海洋国家常见的思维方式，以开放与合作为特征。海洋国家既包括岛国，也包括位于海岸线，有直接海洋通道的国家。受惠于温和的气候和适量的降雨，海洋国家很容易与世界上其他被地理条件屏蔽的国家接触。这些国家积极发展对外贸易，并通过移民带来族群、文化和语言方面的多样性。他们更易于参加国际分工，与他国之间的商品交换也经常带来政治方面更多的自由。而内陆型思维则是在内陆国家常见的思维方式，以封闭和保守为特征。内陆国家通常有严酷的气候条件并远离海洋。由于山脉、沙漠和高原的阻碍，内陆国家通常与世界上其他国家接触较少。在历史上，这些国家的经济更呈现自给自足的形态。它们的政治体制，由于相对缺少新思想的影响，也倾向于更加封闭和专制。¹

建立这种地理条件与思维方式之间的因果关系固然会启发我们的思路，但是这二者之间的关系并不是单向固定的，经常有更为复杂的结合。虽然俄国、德国和中国都有海岸线，但当年的俄国、德国和改革开放前的中国却都属于内陆型思维。虽然日本是岛国，但是在德川时代也曾闭关锁国。

在封闭的计划经济条件下，中国不愿意参与国际分工，把对外经济联系视为威胁。在改革开放的三十多年里，中国发生的最深刻变化就是在经济方面从内陆型思维转向海洋型思维。中国开始积极吸引外资和开放国内市场，深度参与全球生产体系，迅速地从单纯的产业间贸易向产业内部贸易和企业内部贸易发展。

与此同时，一国在处理对外经济关系时是否受地缘政治因素的影响又可以分为地缘政治型思维和地缘经济型思维。尽管西方的国际政治经济学文献通常强调战后美国主导的以关税贸易总协定和世界贸易组织为代表的多边国际贸易体制的开放性，却忽视了美国虽然支持自由贸易，但是在冷战期间为了与前苏联争霸，在国际贸易中实行非对称合作的策略，即允许盟国向美国市场大举出口他们的产品，同时对美国的产品关闭他们的本国市场。²与此同时，美国主导的西方阵营对社会主义阵营实行经济禁运。即使在冷战结束之后，美国仍然经常用经济制裁作为地缘政治的手段。

而中国在开展对外合作，推动地域经济一体化的过程中则很少受地缘政治的束缚。无论是“丝绸之路经济带”还是“21世纪海上丝绸之路”，都显示中国通过鼓励自由贸易来与他国利益捆绑，建立利益和命运的共同体，不让地缘政治因素来影响对外经济合作。中国推动的10+1、中日韩、10+6等地域经济合作项目均不问政治体制，只要是地域内国家都可以参加。正像国家发改委、外交部和商

1 Saul Bernard Cohen, *Geopolitics: The Geography of International Relations*, Lanham MD: Rowman & Littlefield Publishers, Inc., 2009, p. 34.

2 Bai Gao, *Japan's Economic Dilemma: The Institutional Origins of Prosperity and Stagnation*, New York: Cambridge University Press, 2001.

务部联合发布的《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》主张的那样，这个以地缘经济为基础的陆权战略虽然由中国推动，但是将遵循“共商，共建，共享”的原则，并“积极推进沿线国家发展战略的相互对接”。¹ 2015年5月，中国政府与俄罗斯联邦政府发表联合公报，推动丝绸之路经济带与欧亚经济联盟之间的对接就是一个用地缘经济思维取代地缘政治思维的最新范例。

反观美国，在推动其“跨太平洋伙伴关系”计划时把中国这一世界第一贸易大国排除在外，奥巴马在向国会成员游说时一直强调地缘政治的理由。最近，美国还强力反对其盟国加入中国推动的亚洲基础设施投资银行。而英、法、德、意、澳、韩等盟友不顾美国的反对加入这个组织清楚地表明，美国坚持用地缘政治观点来对待地域经济合作的做法已经远远跟不上时代的潮流，而中国的地缘经济战略则显示出号召力。

中国比较彻底的地缘经济思维是在后冷战时代深度参与全球生产方式的过程中形成的。在全球生产时代，跨国公司成为全球化的主要推手，它们主导的企业内部贸易不断蚕食传统的产业间贸易。² 在这种新的经济形态中，民族国家的利益边界与以前相比变得模糊，出现了更多的利益交叉。随着参与国际分工的程度大大加深，中国看待对外经济合作的观点变得日益开放，相信各国之间的利益冲突可以通过经济合作来化解。³ 在后冷战时代，用地缘政治手段干涉地域经济合作变得很不合理。不论一个国家的政治体制如何，只要参与地域经济合作，市场都会进一步扩大。这种经济合作带来的互补超越政治体制和意识形态的限制。

即使在技术的层面，中国目前推行铁路等交通基础设施的建设与当年的俄国和德国相比，也有更有利的地方。与当年的铁路技术相比，如今的高铁技术大大地改变人们对空间和时间的概念。计划中的北京—莫斯科高铁只是第一步。如果欧亚大陆从东到西的高铁路线全面贯通，三至四天之内可以乘高铁从北京到达伦敦，欧亚大陆的经济地域一体化将不再是遥远的梦想，它将有变为现实的强烈可能。

目前的国际环境与100年前相比也更有利于中国追求以地缘经济为基础的陆

1 国家发展和改革委员会、外交部、商务部：《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，国家发展和改革委员会网站，2015年3月28日，http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html，2015年4月10日登录。

2 Robert Gilpin and Jean Gilpin, *Global Political Economy: Understanding the International Economic Order*, Princeton: Princeton University Press, 2001.

3 Bai Gao, "Neoliberal and Classical Developmentalism: A Comparative Analysis of the Chinese and Japanese Models of Economic Development," in Xiaoming Huang, ed., *Modern Economic Development in Japan and China: Developmentalism, Capitalism, and the World Economic System*, Basingstoke: Palgrave MacMillan, 2013.

目前的国际环境与100年前相比也更有利于中国追求以地缘经济为基础的陆权战略。

权战略。

第一次世界大战的起因涉及在西方国家普遍奉行帝国主义的时代守成大国英国封杀后起的德国，而德国决定铤而走险。二战后，美国对此深刻反思，并主导建立了以多边自由贸易为基础的国际经济秩序。虽然美国正在试图对冲中国的崛起，但是它至少到目前为止并未要与中国发生正面的对抗。与所有国家一样，美国不只有一种声音。美国的确有人主张与中国对抗，但关键是这些主张能否变成国家持续的政策范式。美国对华政策的选择在很大程度上也取决于中国自己如何应对美国的挑战。中国提出“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”以及过去两年强化与俄罗斯合作的举措已经对美国的重返亚太和地缘政治版的“跨太平洋伙伴关系协定”产生有效的对冲效果。¹ 美国已经在中国谈判中美投资保护协定，美国的智库甚至已经有人主张中美就自由贸易协定进行谈判。² 同时，与当年俄国与日本、德国和英国之间相比，中美两国之间目前发展出来的多层面的沟通协调机制均有助于减少战略误判。

美国主导的国际经济秩序与中国并没有根本性的冲突。在改革开放的三十多年里，中国一直依靠的是美国海权主导下的多边自由贸易体制。现在中国发展陆权是准备万一这个体制出于地缘政治的想法不再容纳中国时的对冲措施。中国推动欧亚大陆经济整合不是为了与美国主导下的环太平洋经济整合对抗，而是向美国显示把中国排除在这个多边自由贸易体制之外的代价，从而促使美国在环太平洋经济整合里早日接纳中国。当美国欢迎中国参与环太平洋经济整合时，中国也会大力推动欧亚大陆对美国开放，向美国开放中国与俄国实现丝绸之路经济带与欧亚经济联盟对接后的地域经济合作。这与历史上俄国与德国拒绝日本和英国提出妥协和结盟的建议，一味地对抗有重大区别。

中国的地理位置与俄国和德国的不同也增加了中国地缘经济战略成功的可能性。

中国的地理位置与俄国和德国的不同也增加了中国地缘经济战略成功的可能性。中国既有漫长的海岸线和较多的不冻港，又有广泛的陆上战略纵深。³ 中国可以在海权和陆权的战略方向上进行转移，而俄国和德国则不具备进行这种转移的地理条件。与“丝绸之路经济带”相似，中国推动的“21世纪海上丝绸之路”也是一个以地缘经济为基础的海权战略。中国正在利用自身地理条件的优势，在追求地缘经济战略中的海陆并举。如今能够参加欧亚大陆经济整合与环太平洋经济整合的国家很不相同。前者的参

1 高柏、玛雅：《高铁与“一带一路”战略的大智慧》。

2 C. Fred Bergsten, Gary Clyde Hufbauer, and Sean Miner, *Bridging the Pacific: Toward Free Trade and Investment between China and the United States*, Washington DC: Peterson Institute for International Economics, 2014.

3 Halford MacKinder, “The Geographical Pivot of History”.

与者是中国、俄国、欧盟、印度、伊朗，土耳其，再加上中亚国家、部分中东国家和中东欧国家。而能参与后者的国家主要是像美国、澳大利亚、日本，以及东南亚这些海洋国家。上述两组国家在环太平洋经济整合和欧亚大陆经济整合的过程中很少有交集。中国如果能打通多条欧亚大陆桥，建设新丝绸之路，就会形成与环太平洋经济整合之间的战略对冲。

讨 论

接下来的问题是，中国和美国之间在多大程度上面临着与德国和英国在第一次世界大战前相似的局面？中国从俄国和德国的历史经验教训里可以获得哪些启示？

与当年俄国和德国相似，中国作为后起大国已经进入与既存海权大国美国的利益发生碰撞的阶段，也已经面临着来自海权大国的战略压力，中国也在试图发挥自己的陆上优势，通过铁路这一新的重大交通技术来改变地理条件对地缘政治的限制，加强自身与海权大国博弈的实力。

即使后起大国不发展陆权，也难得与海权大国相安无事。如果当年俄国和德国不追求陆权，不修西伯利亚大铁路和巴格达铁路，英国也仍然有可能通过染指中亚威胁俄国的西伯利亚和通过中国东北威胁俄国的远东地区，它也会尽量把德国海军势力封锁在北海的范围之内。第一次世界大战爆发的重要原因之一是各方均认为战争是解决问题的唯一途径，无法避免。¹ 同样的道理，在美国重返亚太，使中国周边环境恶化的条件下，如果中国对外部挑战缺乏有效的应对措施，必然要激起民族主义的强烈反弹，从而使局面彻底失控。自由主义的外交政策并不能永远导致和平，绥靖政策反而容易导致战争。俄罗斯在20世纪90年代初为此付出极为沉重的代价。中国如果不建设丝绸之路经济带，在亚太地区与美国发生激烈利益冲撞的可能性只能更高。

但是，中国以地缘经济中的合作为目标的陆权战略与当年俄国和德国以地缘政治中的军事对抗为目标的陆权战略有本质上的区别。中国的陆权战略体现的是现实自由主义。

中国目前采用的现实自由主义部分接受现实主义关于国际关系性质的基本假设，即国家之间存在利益的冲突。但是与现实主义单纯强调冲突和对抗不同，现实自由主义认为国与国之间也存在利益的交集，冲突和交集何者占上风取决于国与国之间的战略互动。现实自由主义与自由主义都重视合作，但是它们之间最大的区别在于寻求合作的手段。自由主义单纯强调合作的好处，遭遇他国制衡时唯一的办法就是多向对方输送好处。而现实自由主义则转而强调不合作的坏处，对

1 Steven E. Miller, "Introduction: The Sarajevo Centenary-1914 and the Rise of China".

冲的目的是通过向对方显示不合作的代价与利益损失来诱使对方合作，同时也为自己准备在对方不合作时的反制手段。¹

中国的现实自由主义基于对国际政治中存在利益冲突的国家之间合作需要实力做后盾有清楚的认识。正是因为保持欧亚大陆力量均衡是美国的重要战略利益，中国只有积极发展陆权才能有效地对冲美国海权的压力。中国发展陆权并不以挑战美国海权为战略目标，而是显示美国在战略上挤压中国要付出的代价。如果美国不想把中国逼上与俄国结盟共同对抗美国的道路，建立与中国的新型大国关系就成为一个现实的选项。美国提出的“重返亚太”和“跨太平洋伙伴关系协定”已经逼着中国推动欧亚大陆经济整合，这一政策的后果已经导致对美国自己主导的国际秩序的直接挑战。

当传统的自由主义和现实主义手段在目前条件下都无法应对外部严峻的挑战时，中国通过交通基础设施的建设来改变地理条件对地缘政治环境的约束，利用自身独特的战略地理优势，以地缘经济为手段来稀释、转移来自美国海权的战略压力。这既维护世界和平和自由贸易，又可以实现自身发展并获得在新的国际秩序中与中国实力相应的地位。

中国要引以为戒的是，不能像当年俄国和德国那样用单纯的地缘政治的零和思维去看待国际关系，盲目地进行军事对抗。当年俄国和德国追求陆权时从一开始就以地缘政治中的对抗为目标，以军事实力为手段。像文中揭示的那样，如果俄国和德国不是一味地追求海权，或者在追求海权的过程中懂得妥协，它们可能不会那么快就与日本和英国彻底决裂，走向战争。中国以地缘经济，而不是地缘政治为基础的陆权战略在本质上是一个对冲战略，其目的从来就不是要冲突，或者是对抗，而是向对方显示不合作的代价，把对方从冲突引回合作。

俄国和德国追求海陆并举的战略对其陆权战略有很大的负面影响。两国的传统优势都在陆地，但却为了与既存海权大国争霸而积极地发展海军。由于双方之间巨大的差距，它们虽然竭尽全力，却仍然没有能够与海权大国的绝对优势抗衡。

尤其对中国有启示意义的是，德国以“风险理论”为依据发展海权。这一理论的基本假设是守成的海上霸权会基于理性的判断行动。但它的根本缺陷是没有认识到即使与新兴大国的对抗会加速其衰落，世界上也没有哪个霸权国家愿意自动退出历史舞台。就像当年英国一样，美国在进行军事决策时也有可能理性让位于感情冲动、意识形态，或者国内政治压力。国内反对陆权战略的人主张发展海权才是中国唯一的发展方向，而俄国和德国的历史却表明，走激进发展海权的道路很有可能导致与守成海权大国的正面对抗甚至战争。中国近年来积极发展海权已经引起美国、日本、印度和澳大利亚等大国，以及东南亚的一些小国的恐惧，

1 高柏、玛雅：《高铁与“一带一路”战略的大智慧》。

并开始结成对抗中国的联盟。西方关于海权的定义是拥有必要时排他性地控制全世界最重要海洋通道的军事实力，支撑海权的不仅仅是航空母舰，更重要的是海外军事基地网络和与多国的军事联盟。

中国应该发展海上军事力量，捍卫自己的领海主权和海上权益。无论是发展西方讨论甚多的“区域进入阻止能力”，还是填海造岛，都属于防御，而不是进攻的范畴。然而，我们也应该认识到，国际政治永远是各国之间的战略互动，最终影响他国对中国发展海权做出反应的是他国怎样看中国的海权建设，而不是中国自己如何看。如果中国想避免与既存海权大国美国的正面对抗，就应该避免追求西方理解的排他性地控制重要海洋通道意义上的海权，掌握发展海上军事力量的节奏和时机，同时大力加强与相关各国之间的沟通，并懂得何时进行妥协。目前对中国而言的一大风险是像当年德国一样一厢情愿地假设美国不会与中国在海上对抗，并天真地认为造出两艘航母就等于有了海权，在既没有海外军事基地网络，也没有海上联盟支持的条件下把自己引向与美国领导的多国联盟之间的一场根本打不赢的海上战争。美国重返亚太到目前为止虽然在经济上没有什么成果，但是已经激活冷战时亚太地区的海外军事基地网并建立了针对中国的海上联盟。可以说，对美国而言，海战的组织准备已经基本就绪。在这种时候还一厢情愿地认为美国不会与中国开战，很有可能重复文章中描述的当年德国犯下的错误。

目前中美双方战略判断之间的落差可能会产生严重的后果。一方面，在美国很多人认为，“华府已经做出判断，就对美国主导的战后国际秩序的挑战而言，中国在南中国海填海造陆之举比俄罗斯介入乌克兰内战更为严重”。¹ 另一方面，在中国却仍然有很多人认为，从重要性角度看，美国在南海的三项利益，即和平与稳定、商船自由航行权和专属经济区内的军事活动权，都不属于其核心国家利益。² 在美国看来，这一轮南海冲突已经是美国对华政策范式可能发生重大变化的征兆。但是，从中国国内看，这只不过是中美周期性矛盾起伏的一个浪花而已。历史将证明两国是否将为这一认知的鸿沟付出巨大的代价。

大国之间走向对抗和战争的决策过程通常都很曲折，因为在巨大的代价面前各国体制都有较强的反战惰性。然而，同样的道理，当大国真正地开始认真思考对抗，整个体制开始向战争动员的方向使劲，大众传媒开始认为只有战争是解决问题的唯一方法时，再想逆转也同样不容易。要避免陷入“修昔底德陷阱”，在未来十年中对中国智慧的最大考验是能否既捍卫国家主权和领土完整，同时又避免刺激既存海上霸权美国的国家机器全面转向与中国的对抗和战争。对中国而言，最大的得不偿失将是为了战术上的一时占上风而刺激美国的整个体制转向正

1 薛理泰：《南中国海对峙——新一轮中美博弈》，共识网，<http://www.21ccom.net/articles/world/zlwj/20150529125241.html>，2015年4月20日登录。

2 薛力：《中美并未进入南海军事冲突倒计时》，FT中文网，<http://www.ftchinese.com/story/001062226>，2015年4月20日登录。

式的对抗甚至是战争。

与有些人担心的完全相反，中国向西开放并没有引起美俄联手制华。其重要的原因是，中国以地缘经济为基础的陆权战略的基本原则是追求与其他国家的利益捆绑，建立利益和命运的共同体。俄国正在认识到中国推动的“丝绸之路经济带”对其自身利益的契合处。两国政府刚刚签订的把丝绸之路经济带与欧亚经济联盟对接的协议如果能真正落实，将会极大地推动欧亚大陆的经济整合，产生出一个前所未有的欧亚大陆国际政治经济新秩序。

美国也没有因为中国向西开放就加强围堵。强化美日安保条约，强化与澳大利亚、印度和东盟国家的关系本来就是“重返亚太”战略的应有之意，中国向西开放并没有对此有任何影响。如果我们把2015年5月份美国在南海问题上的强硬立场视为是加强围堵的话，其直接原因恰恰是中国的填海造岛这一建设海权的举动。这并不是说中国应该放弃填海造岛和发展海上军事实力，而是要掌握节奏、时机和进退，决不应该因小失大。当然，美国也在试图阻碍中国以地缘经济为基础的陆权建设，劝阻众盟友加入亚洲基础设施投资银行就是一个例子。然而，其结果却显示，即使美国想强化对中国地缘经济战略的围堵，成功的可能性也已经越来越小，因为其他国家很容易从中国的“一带一路”倡议中看到自己的利益所在。

本文认为，保障通往经济和能源资源中心的战略通道是地缘政治的基本目标。重大交通技术，尤其是像铁路这种跨国应用的技术，直接影响国际体系中各国之间的互动能力——各国交通技术能力与对国际体系规范的共同理解的结合。交通技术可以直接影响人类的实践和规范实践的制度安排，而国际体系的互动能力界定各个民族国家之间互动的程度和类型。¹ 虽然许多技术能改变人类的生活，但是只有极少数的技术可以改变这个世界运行的方式。原因很简单，地理是静止的，只有非常少的技术可以从根本上改变人类与地理的互动，能改变民族国家互动方式的技术体系更是凤毛麟角。这种技术不仅改变国家之间互动的新规则，更是规定时代的基本特征。² 中国推动的以铁路为代表的重大交通基础设施的建设，以地缘经济为基础的陆权战略将会在维护世界和平和推动自由贸易的前提下带来一个欧亚大陆经济整合的新时代。

1 Geoffrey L. Herrera, *Technology and International Transformation: The Railroad, the Atom Bomb, and the Politics of Technological Change*, Albany NY: State University of New York Press, 2006, pp. 7-8.

2 Peter Zeihan, *The Accidental Super Power: The Next Generation of American Preeminence and the Coming Global Disorder*, New York: Twelve, 2014, p. 23.