

“一带一路”地域范围的动态演化与空间界定

——“区域经济学”教学中的思政教育

陆梦秋^{1,2}

(1.南京财经大学国际经贸学院,江苏 南京 210023)

(2.南京财经大学江苏产业发展研究院,江苏 南京 210023)

[摘要] “一带一路”与中国区域经济协调发展是区域经济学的重要议题,也是“区域经济学”课程思政的重要组成部分。作为一个动态发展与有机统一的概念,“一带一路”目前尚未有明确的地域范围。基于经济贸易、历史文化和交通运输的综合视角,对“一带一路”的地域范围进行了不同类型不同时段的分析,再进行空间界定,试图将“一带一路”倡议系统性地纳入“区域经济学”课程的思政教学之中,以响应思政育人的时代任务,培养学生的历史文化自信以及“人类命运共同体”的世界观和社会责任感。

[关键词] “一带一路”,地域范围,课程思政,区域经济学

[中图分类号] F08 [文献标志码] A [文章编号] 1672-1292(2025)01-0088-07

The Dynamic Evolution and Spatial Definition of the Regional Scope of "the Belt and Road Initiative":

Ideological and Political Exploration in "Regional Economics"

Lu Mengqiu^{1,2}

(1.School of International Economics and Business,Nanjing University of Finance and Economics,Nanjing 210023,China)

(2.Industry Development Research Institute,Nanjing University of Finance and Economics,Nanjing 210023,China)

Abstract: The coordinated development of "the Belt and Road Initiative" and China's regional economy is an important topic of "Regional Economics", as well as an important ideological and political component of the "Regional Economics" course. As a concept of dynamic development and organic unity, "the Belt and Road" is not currently defined in the geographical scope. Based on the comprehensive perspectives of economy and trade, history and culture, and transportation network, the paper analyzes the geographical scope of "the Belt and Road Initiative" in different types and periods. Therefore, we attempt to systematically incorporate "the Belt and Road" initiative into ideological and political exploration of the "Regional Economics" course, to respond to the task of ideological and political education, and to cultivate students' historical and cultural self-confidence, as well as their worldview and sense of social responsibility of "a community with a shared future for mankind".

Key words: "the Belt and Road Initiative", regional scope, curriculum-based ideological and political, Regional Economics

中国经济与世界经济高度联系,“一带一路”是 21 世纪区域经济发展的创新模式。2023 年是“一带一路”提出的第十年,同年 10 月,习近平总书记在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上发表题为《建设开放包容、互联互通、共同发展的世界》的演讲,表示主张合作共赢,借鉴古丝绸之路,秉持互联互通思维,加强沿线国家在政策、设施、贸易、资金和民心等多维度、多要素、多情景的互联互通,是“一带一路”倡议的初心。其旨在畅通全球产业链和供应链,拓展世界合作发展空间,构建国际经济合作新框架和新格

收稿日期:2024-05-12.

基金项目:国家自然科学基金项目(42001125)、教育部人文社会科学青年基金项目(20YJC790093)、南京财经大学教学改革课题“基于建构主义的案例启发式教学在《区域经济学》课程的研究与应用”项目(JGY2001080)。

通讯作者:陆梦秋,博士,讲师,研究方向:区域经济与区域发展。E-mail:lumengqiu3201@163.com

局。“一带一路”涉及全球区域经济和区域政治格局的重构与重组,是全球尺度、宏观尺度的“区域经济学”内容^[1]。“一带一路”倡议涉及不同学科多个领域的研究内容,本文聚焦“一带一路”地域范围的空间界定,从不同维度探讨其地域范围的动态演化并进行空间界定,在此基础上,探讨思政元素如何纳入《区域经济学》的课程教学之中。

1 经贸联系视角下“一带一路”地域范围的空间界定

2015年,国家发展改革委、外交部和商务部联合发布了《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》,这份文件并没有就“一带一路”的合作范围给出明确的地理空间或是具体国家。空间是事物存在的基本方式,空间范围探寻是“一带一路”研究的重要议题。以往研究主要依据对外直接投资数据和空间交叠属性进行地域范围识别,如将2003~2015年OFDI占有投资额97.9%的43个国家作为分析对象^[2]。另有研究则以2015年底吸引中国OFDI的存量数据为依据,将超过1000万美元的国家作为研究样本,数据缺失严重的塞尔维亚和叙利亚排除在外,共计48个国家^[3]。多数研究是将涵盖东南亚、南亚、西亚、中东欧以及西欧等的65或66个国家作为数据基础。根据第三届“一带一路”国际合作高峰论坛的报道,来自世界五大洲80多个国家和国际组织的300多名嘉宾出席民心相通专题论坛,这一盛况昭示着“一带一路”影响力正在持续扩展。

经贸联系视角下,“一带一路”地域范围的空间界定着重考量的是各国与中国商贸联系的紧密程度以及对“一带一路”的响应程度。世界政治经济一体化背景下,经济活动的利益追逐属性驱动着合作空间范围的扩张与收缩,“一带一路”的空间范围在经济合作路径依赖和路径创造的作用下呈现稳中有变的特征。目前,中亚五国和东盟十国分别是陆上丝绸之路和海上丝绸之路的主要合作伙伴,经济发展状态和合作共赢目标推动“一带一路”具体线路和空间走向的变化,其沿线范围共覆盖65个国家,如表1所示。

表1 “一带一路”沿线国家

Table 1 Countries along “the Belt and Road Initiative”

区域	国家	国家数量/个
东亚及北亚	中国、蒙古、俄罗斯	3
东南亚	东帝汶、菲律宾、柬埔寨、老挝、马来西亚、缅甸、泰国、文莱、新加坡、印度尼西亚、越南	11
南亚	阿富汗、巴基斯坦、不丹、马尔代夫、孟加拉国、尼泊尔、斯里兰卡、印度	8
西亚及北非	阿联酋、阿曼、埃及、巴勒斯坦、巴林、卡塔尔、科威特、黎巴嫩、沙特阿拉伯、土耳其、叙利亚、也门共和国、伊拉克、伊朗、以色列、约旦	16
中亚	哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦	5
中东欧	阿尔巴尼亚、爱沙尼亚、保加利亚、波兰、波斯尼亚和黑塞哥维那、黑山、捷克共和国、克罗地亚、拉脱维亚、立陶宛、罗马尼亚、马其顿、塞尔维亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、匈牙利	16
独联体	阿塞拜疆、白俄罗斯、格鲁吉亚、摩尔多瓦、乌克兰、亚美尼亚	6

2 历史文化视角下“一带一路”地域范围的空间界定

2.1 夏商周时期“丝绸之路”缘起

依据当前的考古研究成果,丝绸最早出现于现中国浙江省吴兴县,大约在公元前2750年左右。这一结论基于1958年在吴兴县钱山漾新石器遗址出土的丝带和绢片证据。进一步地,上古时期中国先民可以制作丝织品并将其远播至埃及的可考证据源于1993年奥地利考古学者的考古挖掘,其发现古埃及第二十一王朝古墓中的女木乃伊的发丝存在丝质成分。此外,河南安阳的妇好墓中出土的昆仑山和田玉为贸易线路的存在提供证据支持,表明商代已经存在一条连接中原地区与新疆的交通线路^[4],尽管具体的起始地点和传播路径仍然有待考究。

在上古时期,“丝绸之路”并未形成明确的空间走向,主要根据当时的地形地貌特征及探险者口耳相传的大致方向和少数标志性地点进行评判与识别^[5]。穿越西域的长途旅程,意味着需要在沙漠、山脉、戈壁等自然环境中探寻水源与通道,这对当时物资匮乏、补给能力有限的民众而言,构成了极大的挑战。在战乱频仍、朝代更迭的背景下,如果仅将彼时的通道视为商贸往来的途径则难以全然呈现当时区域联通情况,但不可否认的是,“丝绸之路”这一重要商贸线路的形成与发展离不开上古先民持续不断的对外探索活动^[6]。

2.2 汉朝时期“丝绸之路”发展

随着朝代的更替和商贸的发展,丝绸的内涵功能处于不断丰富更新之中。在汉代,丝绸不仅扮演着奢侈品或交易品的重要角色,它还承载着多重功能,在一定程度上,丝绸可被视为一种可靠且可供交换的媒介,类似货币的功能。对于身处烽火连天、饱受战乱之苦的边疆民众而言,丝绸的价值甚至超越了粮食与铜币,一度成为具有国际流通性的货币。此外,汉王朝为域外商人构建了一套全面的贸易管理制度。在靠近敦煌的悬泉置遗址,考古学家发掘出一套由 3.5×10^4 枚木简组成的文书,其详实地记载了外国商客的访问要求,即需提供相关的通关文牒、行程规划与时间安排,佐证了汉朝对国家间商贸的控制与管理。

古代丝绸之路可分为东西两段。西段在很大程度上已依托波斯和罗马政府的推动而建设完成,这是由于罗马帝国对于奢侈制品的热衷,内生需求对外部交通基础设施建设产生积极的正向驱动作用。东段线路横贯东西,其起始于长安,依次经过武威、敦煌、塔克拉玛干沙漠、葱岭,中亚、西亚和地中海地区。这一线路串联起了贵霜、安息、亚美尼亚以及安条克和罗马4个帝国,分别对应现今的塔吉克斯坦、伊朗、土耳其和叙利亚、地中海沿岸等地区^[7]。东西两条空间线路共同构成汉朝“丝绸之路”的基本走向。

中国与沿线国家的经贸往来在东汉时期颇为紧密,但是地理距离与交通设施等客观因素限制了中国与罗马帝国的直接贸易往来^[8]。“丝绸之路”作为欧亚大陆一条重要的贸易纽带,联结了东亚的东汉王朝、中亚的贵霜帝国、西亚的安息帝国、欧洲的罗马帝国之间贸易沟通往来。国家国力鼎盛和商贸联系紧密的双重作用,进一步推动了“丝绸之路”核心城市的崛起及要素的集聚扩散。其开通后,贵霜帝国成为了承启东西方货物的枢纽中心,陆路贸易线路和经由印度北部港口的陆海运输为罗马货物的向东输送提供了双重的通道选择。当时,贵霜帝国成为东西方两大货源的重要集散地,集聚了胡椒、香料、象牙、美玉、天青石及黄金等丰富物资,当然,也包括了至关重要的丝绸。

2.3 唐朝时期“丝绸之路”巅峰、“海上丝绸之路”兴盛

历经“贞观之治”和“开元盛世”,唐朝迎来了其鼎盛时期,其人口总量超越了罗马城,跃居全球之首。唐朝的昌盛得益于“丝绸之路”经济模式的转变,即从间接交易逐渐过渡为直接交易,这一转变为唐朝的发展奠定了坚实的经济基础。生产力发展与经济的增长推动了中国与西方国家和非洲地区的商贸往来与文明交流^[9]。

凭借政治稳定与经济昌盛,唐朝推动了市场的蓬勃发展。长安城内设立了东市和西市,其中,西市主要交易源自“丝绸之路”沿线的异域货物。安西都护府四座重镇从侧面反映了唐朝商业的繁荣,其主要包括了焉耆、龟兹、碎叶和疏勒。唐朝“丝绸之路”的繁荣发展与纵横交错的交通网络、厚重的文化艺术积淀,以及政府强而有力的控制管理举措息息相关。葱岭地区的石头城(现塔什库尔干塔吉克自治县)佐证了唐朝对外商贸的兴盛,其主要管辖“丝绸之路”南线口岸的关键要道。虽然唐朝以开放包容为特点,但是对于“丝绸之路”的管理追求绝对的控制权力;安西都护府的设立和沿线驿站的设置,体现了唐朝对“丝绸之路”的多方向管控与基础设施支持。然而,自“安史之乱”后,政权分崩离析导致了唐朝对西域控制力的弱化,“丝绸之路”由盛转衰^[10]。

“海上丝绸之路”这一概念始于1913年,由法国汉学家沙畹首次提出^[11]。从历史脉络来看,汉朝时期“海上丝绸之路”便初现端倪,为了寻求对外交流出口,苍梧、合浦、交趾、九真、南海、日南(秦象郡)、郁林诸郡等因时而设。相关历史文献记载,汉朝使者曾远行至现今的越南、柬埔寨、泰国等地区^[12],表明港口口岸对于汉朝南下商贸往来的重要推动作用。“海上丝绸之路”正式开启于唐朝,随着经济重心逐渐南移,广州和泉州两个城市顺势崛起为核心港口口岸。基于商贾资料的收集,唐朝地理学家贾耽的《古今郡国县道四夷述》这一论著具体阐述了7条海外航线,说明唐朝“海上丝绸之路”的深入发展^[13]。历经多个朝代的更迭与变迁,“海上丝绸之路”逐渐形成了固定的空间走向,即从中国东南沿海出发,辐射范围延伸至中南半岛和南海周边国家、印度洋和红海以及欧洲和东非大陆,进而奠定了21世纪海上丝绸之路的基本格局。

2.4 明清时期“海上丝绸之路”扩展至全球

经济发展的内在逻辑推动欧洲国家的工业革命,由此带来了资本过度积累的问题;全球价值回路寻求与利益空间扩张需求推动了欧洲大航海时代的启幕。然而,与欧洲并行发展的明代,在农业和手工业的循环累积下,初步满足了资本主义萌芽的基本条件,但最终被扼杀于统治阶层的抑商政策之中。在明清时期,江南三大织造府的兴衰历程表明丝绸是古代丝绸之路恒久不衰的贸易商品^[14]。明清时期“丝绸之路”

从繁荣走向没落的可能原因在于：一是明清政府的农本思维根深蒂固，为了维持高压统治，采取了抑制民间对外贸易活动的政策，从而导致洲际贸易的显著衰退；二是欧洲大航海时代带来运输效率的提升、运输成本的降低以及区域间粘合度的增强，对“丝绸之路”的陆上运输造成了巨大的外部冲击。

明朝郑和七下西洋标志着“海上丝绸之路”迎来了鼎盛时期。借此契机，明朝政府加强了与东南亚各国和西域诸藩的经贸联系。然而，“海上丝绸之路”的兴衰浮沉受到政府制度政策和外部市场环境的主要影响。在明清政府实施海禁政策期间，广州成为唯一获准开展对外贸易的港口口岸。明朝航海线路覆盖了亚欧非 39 个国家和地区；1575 年，广东—澳门港—菲律宾—圣贝纳迪诺海峡—太平洋—墨西哥西海岸的远洋航线，反映了辐射范围已经延伸至拉丁美洲^[15]。“海上丝绸之路”的贸易范围一度从印度洋扩展至全球性的贸易循环，体现了江南丝绸的繁荣；而制度政策极大地抑制了对外贸易的发展，在清朝“闭关锁国”政策和西方工业化进程的双重压力下，“海上丝绸之路”与中国丝绸逐渐丧失市场竞争优势，步入了衰落的轨道^[16]。

2.5 历史传承视角下“一带一路”的地域范围

梳理历史发展脉络可以发现，历代丝绸之路的地域范围存在着空间重叠性与差异性。从历史延续性的角度来看，其大致涵盖以下地域空间：东端为东亚的中国，北端为俄罗斯，西端为地中海沿岸国家，中间则是欧亚大陆心脏地带和边缘地带，包含了东南亚、中亚、西亚、中东地区，甚至延伸至东非的部分地区。需要注意的是，欧洲仅有南欧属于古代丝绸之路的地域范畴之内，北欧、中欧、西欧等地区并未囊括其中。

古代丝绸之路地域范围的总体轮廓的形成，究其成因，可以归结为东西方商贸与文明的交流，中华帝国和古罗马帝国作为两大古代文明中心，农业、手工业发展成熟，经济增长的大国效应产生了丝绸、茶叶等货物的外溢需求，催生了陆上与海上丝绸之路，进而奠定了古代丝绸之路的基本架构。进一步看，北欧、西欧是近代欧洲文明崛起的主要发生地，而近代南欧（地中海地区）的发展相较于古代则相对式微，体现不同历史时期国家崛起的异质逻辑。地理大发现推动了西欧和北欧地区的崛起与兴盛，引导全球经济与贸易向海运为主导的深刻转型；同时，相伴而生的是欧亚大陆大河文明与内陆文明的复兴，文明发展逻辑深刻作用于“丝绸之路”空间范围的更新与扩散。

基于历史文明视角辨析当代“一带一路”的空间范围是应有之义，古代丝绸之路的演化历程为此提供了历史根基和法理基础。鉴于当前欧洲经济中心与文明中心已显著北移至西欧及中欧地区，基本脱离南欧地中海地区，因此，如果过分拘泥于历史脉络则显得固化与不合时宜。区域经济发展的结构变迁在一定程度上影响着“一带一路”空间格局的重塑与更新。当下，欧亚大陆的空间结构发生了显著变化，“中华—罗马”双核已然更新转变为“中华—欧盟”双核。因此，对“一带一路”地域范围进行重新评估与界定，是顺应时代潮流、与时俱进的重要举措。

3 交通运输视角下“一带一路”地域范围的空间界定

联通中国与世界、陆地与海洋是“一带一路”的核心要义，综合交通运输网络则是人口、货物、资金、信息等多种要素流动的基础支撑和关键载体。无论是国家间的经贸联系，还是历史长河中“丝绸之路”与“海上丝绸之路”的兴衰，均依赖于交通基础设施的运载与传递作用。故而，基于交通运输视角，深入探究“一带一路”地域范围的空间识别，成为理解其发展历程与驱动逻辑的重要窗口。

2015 年 3 月，《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》提及“一带一路”的总体空间布局，指出其横贯亚欧非三大洲，架构起了东亚经济圈与欧盟经济圈的经济互动，并且涵盖欧亚大陆的中间腹地和边缘地带的诸多国家，与麦金德的“心脏地带”学说和斯皮克曼的“边缘地带”理论相衔接。目前，纵横路径兼具表明交通视角下“一带一路”的空间指向是对近代海洋主宰陆地的纠偏。具体来看，丝绸之路经济带由中国—中亚—西亚—波斯湾—地中海和中国—中亚—俄罗斯—欧洲（波罗的海）2 条东西向主通道，以及中国—东南亚—南亚—印度洋 1 条南北向主通道所构成；而 21 世纪海上丝绸之路则分别由中国沿海港口—南海—印度洋—欧洲 1 条横向主路线，以及中国沿海港口—南海—南太平洋 1 条纵向主路线所组成^[17]。

“一带一路”具有陆海联动这一显著的优势特征。一方面，陆路交通聚焦于中蒙俄经济走廊、新亚欧大

陆桥、中国—中亚—西亚经济走廊等的联合打造,从而串联起亚欧非大陆上的沿线重点城市和国际产业经济平台,以深度参与全球产业链和供应链合作。另一方面,鉴于海上运输在国际贸易和全球供应链中的重要地位,依托上海港、皎漂港、瓜达尔港、吉布提港、苏伊士港等核心港口,融入跨国界生产和消费等全过程。

(1)中蒙俄经济走廊. 该经济走廊大致呈现横向延伸,由东北通道(大连—沈阳—长春—哈尔滨—满洲里—俄罗斯赤塔)和华北通道(京津冀—呼和浩特—蒙古—俄罗斯)两条主线路构成,北京、乌兰巴托、伊尔库茨克、莫斯科和圣彼得堡等是核心城市。中蒙俄经济走廊旨在加强中国与俄罗斯、蒙古之间的互联互通,主要关注口岸建设与能源合作;加强东北亚地区的安全和区域合作是其主要内涵,陆路、铁路和海港的跨国通道和能源和电力运输管道建设是扩大贸易、深化合作的关键路径。

(2)新亚欧大陆桥. 此概念缘起于 1990 年,由北京大学的陈传康教授提出。该经济走廊是横贯欧亚大陆的国际铁路主通道,东端是中国江苏省连云港市,西端是荷兰鹿特丹港,中间则是广阔的欧亚大陆,西安、乌鲁木齐、莫斯科、布列斯特、华沙、柏林、卢森堡等是核心节点。在中国境内,新亚欧大陆桥包含陇海铁路和兰新铁路,其线路走向与江苏、安徽、河南、陕西、甘肃、青海、新疆等 7 个省区存在空间上的交叠,终点为阿拉山口岸;在境外,从新疆至荷兰鹿特丹港存在 3 条走向不同的线路。随着“一带一路”深入推进,中欧班列作为中欧经贸合作深化提供了广阔出路和基础支撑,以铁路为代表的陆路运输改变着全球交通运输“海强陆弱”格局,体现对世界经济版图变迁和国际贸易分工变化的积极响应,进而产生辐射带动效应,推进沿线区域贸易发展。

(3)中国—中亚—西亚经济走廊. 该经济走廊串联欧亚大陆,东端为中国新疆地区,西端为波斯湾、地中海沿岸和阿拉伯半岛,中部是广阔的欧亚大陆腹地,即中亚与西亚各个国家和地区;喀什、塔什干、德黑兰、安卡拉、伊斯坦布尔等是核心城市。其途经国家与线路具有明显的能源指向律^[18],表明经济理性与能源需求是驱动中国—中亚—西亚经济走廊建设发展的主要原因。能源是国家经济发展的命脉,良好的能源供给与需求互动关系对维护地区稳定和经贸联系具有重要作用,侧面反映了“一带一路”是和平、合作、发展和共赢的最佳处方。

(4)中国—中南半岛经济走廊. 该经济走廊呈现南北走向,北端为云南、广东、广西等省域,南端为新加坡,中间覆盖越南、老挝、柬埔寨、泰国、缅甸、马来西亚等中南半岛国家;昆明、南宁、河内、万象、曼德勒、曼谷、关丹等为核心城市。作为陆海有机衔接的东南门户,该经济走廊借助公路、铁路、海运等综合交通网络,综合考量国际分工以及贸易利得,促进人口、货物、资金、信息要素流动,加强与东盟国家的合作关系。随着交通强国与海洋强国战略的实施,坚持陆海交通统筹发展是中国深化与东南亚经贸合作的不二选择。

(5)中巴经济走廊. 该经济走廊呈现南北走向,北端为中国新疆喀什,南端为巴基斯坦的瓜达尔港,全长达 $0.3 \times 10^4 \text{ km}$ 。作为综合性的贸易通道,其是公路、铁路、油气和光缆通道的综合集成,促成了丝绸之路经济带与 21 世纪海上丝绸之路的联结互动。当前,地缘政治经济博弈加剧,扰动区域经济发展,通过开拓合作空间走向可以有效应对全球地缘政治风险的冲击;中巴经济走廊的深入发展实现了欧亚大陆与南部海洋的互联互通,有利于实现国家之间发展战略的对接与耦合。未来需坚持合作对话,推进经济走廊建设,围绕基建互联、经贸发展、人文交流等进行分类施策。

(6)孟中印缅经济走廊. 2013 年 5 月,李克强总理在访问印度期间提出了“孟中印缅经济走廊”的初步构想,并迅速获得了印度、孟加拉国和缅甸三国的积极反响与支持。该经济走廊具有显著的区位优势,其串联起了东亚、南亚和东南亚三大区域,架构起印度洋和太平洋的联系,曼德勒、达卡、加尔各答、班加罗尔等是核心城市。该经济走廊是中国海上西向贸易通道的关键承启之地,与 21 世纪海上丝绸之路部分线路呈现出大致平行分布的特征,陆上与海上交通的协同发展有益于开展多层次和高水平的经济合作。此外,选择陆路和沿海关键节点进行园区布局,可为陆上与海上运输通道提供固定市场和稳定货源。

综上,涉及陆路的国家包括了阿尔巴尼亚、阿塞拜疆、爱沙尼亚、巴基斯坦、白俄罗斯、保加利亚、波黑、波兰、不丹、哈萨克斯坦、黑山、吉尔吉斯斯坦、捷克共和国、格鲁吉亚、克罗地亚、拉脱维亚、立陶宛、罗马尼亚、马其顿、摩尔多瓦、尼泊尔、塞尔维亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、塔吉克斯坦、土耳其、土库曼斯坦、乌克兰、乌兹别克斯坦、匈牙利、亚美尼亚和伊朗。涉及海路的国家包括了阿联酋、阿曼、埃及、巴基斯坦、巴勒

斯坦、巴林、东帝汶、菲律宾、柬埔寨、卡塔尔、科威特、老挝、黎巴嫩、马尔代夫、马来西亚、孟加拉国、缅甸、沙特阿拉伯、斯里兰卡、泰国、土耳其、文莱、新加坡、叙利亚、也门共和国、伊拉克、伊朗、以色列、印度、印度尼西亚、约旦和越南。海陆兼具的国家包括了巴基斯坦、马来西亚、泰国、土耳其、印度和越南。

4 综合集成视角下“一带一路”地域范围的空间界定

在全球经济加速变革、百年变局加速演进的时代,“一带一路”地域范围的空间界定已成为区域经济和地缘经济研究的重要内容。综合上述分析可知,“一带一路”地域范围识别是经济贸易联系、历史文化遗产、交通运输通道等多维要素集成的结果。我们将“一带一路”的空间走向归纳为“六港六路”和“多国多港”两个特征。其中,“六廊”是指现有规划中横贯东西、纵贯南北的六大经济走廊,这些走廊架构了“一带一路”的基本空间骨架;“六路”则涵盖空路、水路、铁路、公路、管道和信息传输网络,这是“一带一路”要素流通的重要载体和关键通道。“多国”强调与沿线重点国家之间的合作与交流,“多港”则聚焦于重要港口的建设经营,以促进区域商贸、产业、技术与文明的发展^[19]。“一带一路”的线路走向是其广泛影响力和多维复杂性在地理空间的投射,为其未来深化提供清晰的路径参考。

“一带一路”的空间走向存在5条线路,体现了陆海联动特征。从丝绸之路经济带来看,第一条线路自东向西依次经过中亚、俄罗斯和波罗的海;第二条线路横贯东西,经过西亚、波斯湾和地中海,第三条线路纵贯南北,途经中巴经济走廊和印度洋。从21世纪海上丝绸之路来看,第一条线路呈现东西走向,从中国沿海港口出发,途经南海和印度洋,进而抵达欧洲,第二条线路呈现南北走向,始于中国沿海港口,途经南海,进而抵达南太平洋。

“一带一路”地域范围的空间探寻为实现国家陆海联通提供了重要路径,在很大程度上助力内陆国家寻求对外出海口和参与全球产业链,促进国家经济发展的内外循环^[20]。举例来说,欧洲长久以来怀揣着“三河”联通“三海”的千年愿景,即搭建起易北河、奥得河、多瑙河与黑海、波罗的海、亚德里亚海的物理链接与陆海联动;三海港口和中欧陆海快线等重大项目应运而生,与“一带一路”的互联互通思维休戚相关。此外,其促进了规模效应的实现,鉴于当前欧洲国家发展的碎片化趋势,“一带一路”能够将小国连接起来,联结内陆与海洋地区,从而形成一个更加广阔的市场。

5 结论

“一带一路”是贸易链路、文明通道与交通网络的综合集成,推动区域、全球等宏中观尺度经济发展的关联耦合与供需对接,是不可多得的全方位多角度的课程思政元素。以“一带一路”及其相关研究为案例贯穿“区域经济学”课堂,以潜移默化的方式融入教学课程之中,不仅可以提高学生对世界格局、区域经济、历史人文的理解,也可以塑造学生的思想觉悟、道德素养和爱国精神,培养具有社会责任感 and 创新精神的人才。其中,“一带一路”地域范围的空间界定,涉及到以下几个方面的思政元素:

一是历史上“一带一路”的线路走向与地域范围,与当时欧亚大陆的经济、文化等的关系如何?与中国目前构建的文化自信是什么关系?

二是当代中国建构的“一带一路”的线路走向与地域范围,与中国与世界的经济联系、地缘政治格局是何关系?与中央提出的构建“人类命运共同体”是何关系?

三是“一带一路”的线路走向与地域范围一直处在动态变化之中。主要的影响因素有哪些?当前的俄乌冲突、马以冲突等对“一带一路”的线路走向与地域范围有何影响?基于中国利益的分析视角,我们应该采取何种立场并进行多情景的方案应对?

上述三个方面,既可以进行课堂讲解,也可以进行启发式、开放式教学以及进行课程讨论,从而有助于学生正确的“三观”培养。

[参考文献](References)

- [1] 杨建云. “区域经济学”课程思政大纲的制定与实现[J]. 黑龙江教育(理论与实践), 2021(7): 29-31.
- [2] 桑百川, 杨立卓. 拓展我国与“一带一路”国家的贸易关系: 基于竞争性与互补性研究[J]. 经济问题, 2015(8): 1-5.

- [3] 孙涛,吴琳,王飞,等. 大规模航运数据下“一带一路”国家和地区贸易网络分析[J]. 地球信息科学学报,2018,20(5):593-601.
- [4] 葛剑雄. “一带一路”的历史被误读[J]. 环境教育,2015(5):53-54.
- [5] 王志远. “一带一路”的历史地理及其当代价值[J]. 欧亚经济,2016(3):52-64.
- [6] 周洁. “一带一路”历史文化观再思考:兼谈丝路文化遗产的价值发现与开发传承[J]. 中华文化论坛,2017(11):44-50.
- [7] 王治来. 丝绸之路的历史文化交流与“一带一路”建设[J]. 西域研究,2017(2):98-106,142.
- [8] 葛剑雄. 存在与影响:历史上中外文化交流对“一带一路”建设的启示[J]. 思想战线,2016,42(5):1-3.
- [9] 张象. 论古丝绸之路历史对现实的启示[J]. 安徽史学,2018(3):5-11.
- [10] 张晓红,詹小美. “一带一路”生成发展的历史逻辑[J]. 广西社会科学,2017(10):149-154.
- [11] 袁黎明. 唐代丝绸之路演变与西北市场格局的变动[D]. 西安:陕西师范大学,2010.
- [12] 马建春. 海上丝绸之路的历史贡献[J]. 社会科学战线,2016(4):81-87.
- [13] 赵凌飞. “一带一路”史研究综述[J]. 中国社会经济史研究,2018(1):89-102.
- [14] 王健. “近代丝绸之路”:从“丝绸之路”到“一带一路”历史跨越的重要节点[J]. 南京社会科学,2017(3):144-150.
- [15] 刘卫东,田锦尘,欧晓理. “一带一路”战略研究[M]. 北京:商务印书馆,2017.
- [16] 袁剑. 丝绸之路、地方知识与区域秩序:“丝绸之路”的概念、话语及其超越[J]. 陕西师范大学学报(哲学社会科学版),2017,46(4):73-79.
- [17] 徐波. 中国外交:从历史资源中汲取正能量;对丝绸之路与郑和远航的比较[J]. 中国周边外交学刊,2015(1):108-129.
- [18] 杨宇,夏四友,钱肖颖. 能源转型的地缘政治研究[J]. 地理学报,2022,77(8):2050-2066.
- [19] 王义桅. 世界是通的:“一带一路”的逻辑[M]. 北京:商务印书馆,2016.
- [20] 杜德斌,马亚华. “一带一路”:中华民族复兴的地缘大战略[J]. 地理研究,2015,34(6):1005-1014.

[责任编辑:陈 庆]