

April 2017

## "One Belt and One Road" 2.0: Ushering in a new globalization

Wang Yiwei

*The School of International Studies, Renmin University of China, Beijing 100872, China*

### Recommended Citation

Yiwei, Wang (2017) "One Belt and One Road" 2.0: Ushering in a new globalization," *Bulletin of Chinese Academy of Sciences (Chinese Version)*: Vol. 32 : Iss. 4 , Article 9.

DOI: <https://doi.org/10.16418/j.issn.1000-3045.2017.04.009>

Available at: <https://bulletinofcas.researchcommons.org/journal/vol32/iss4/9>

This Article is brought to you for free and open access by Bulletin of Chinese Academy of Sciences (Chinese Version). It has been accepted for inclusion in Bulletin of Chinese Academy of Sciences (Chinese Version) by an authorized editor of Bulletin of Chinese Academy of Sciences (Chinese Version). For more information, please contact [lcyang@cashq.ac.cn](mailto:lcyang@cashq.ac.cn), [yjwen@cashq.ac.cn](mailto:yjwen@cashq.ac.cn).



---

## "One Belt and One Road" 2.0: Ushering in a new globalization

### Abstract

The changing of world political atmosphere and the need to solve practical problems of "One Belt and One Road" initiative are key considerations behind the updated version of the initiative. "One Belt and One Road" version 2.0 has three advantages over its predecessor. First one is about time. The version 2.0 of the initiative exceeds the boundaries of times: instead of going back to find connections with ancient history, the version 2.0 of the initiative links present with the future of our times. Second one is about space. The version 2.0 not only provides a platform for connectivity in Eurasia, it also prepares a worldwide stage for countries all over the world to join in. The version 2.0 opens a new era for Europe and Asia and it will create "Eurasia 2.0". The version 2.0 also helps the traditional ocean concept to evolve, bringing us a "Deep Ocean Era" involving South America and Arctic countries. The third one is about development. The version 2.0 of the "One Belt and One Road" initiative will facilitate the development of the connections among countries joined the initiative beyond the infrastructure level: it will help humankind to build a brand-new civilization in which everything of our daylily life are interconnected. Besides, the version 2.0 of the "One Belt and One Road" initiative leads the next wave of globalization in three ways. First, the initiative 2.0 is inclusive: it welcomes every country in the world to join in. Second, the initiative 2.0 shifts the globalization from "foreign aid oriented" to "investments attraction oriented". Third, by encouraging cooperation between "The North" and "The South"; "The Land" and "The Ocean", the version 2.0 of the initiative would embody a community of common destiny in which all countries' fates matter.

### Keywords

version 2.0 of "One Belt and One Road" initiative; new globalization; the global commons; community of common destiny

### Corresponding Author(s)

Wang Yiwei

The School of International Studies, Renmin University of China, Beijing 100872, China

**Wang Yiwei** is Professor of School of International Studies, Director of Institute of International Affairs, Director of Center for European Studies and Senior Fellow of Chongyang Institute for Financial Studies (RDCY) at Renmin University of China. He was formerly diplomat at Chinese Mission to the European Union (2008-2011) and professor of Center for American Studies at Fudan University (2001-2008). His main research interests include Belt & Road Studies, European Integration, Public Diplomacy, Chinese foreign policy and EU-China relations. His recent books include *The World Is Mutual Connected: Logic of The Belt and Road Initiative*, ; *The Belt & Road Initiative: What China Will Offer the World in Its Rise* (both in Chinese and English), *Haishang: Revelations of European Civilization* (both in Chinese and English) and China NATO Studies Series. E-mail: yiweiwang@ruc.edu.cn

# “一带一路”2.0 引领新型全球化\*



王义桅

中国人民大学国际关系学院 北京 100872

**摘要** 世界发展情势及解决“一带一路”问题的需要，催促我们要升级“一带一路”，考虑2.0版。“一带一路”的2.0版较之于1.0版有三大超越：时间上，不是回到历史，而是走出历史；空间上，从经营欧亚大舞台到世界大格局，开创欧亚大陆时代2.0——陆海联通，海洋时代2.0——深海时代、北极、南美；自身发展上，从互联互通到万物互联——从“天地人”到“天地人海空网”，秉承人机交互、天地一体，万物互联。开创21世纪人类新文明，引领新型全球化：（1）包容性全球化——让全球化无死角；（2）南方型全球化——从要外援到要投资；（3）联动型全球化——南北联动、陆海联动，打造人类命运共同体。

**关键词** 一带一路，新型全球化，全球公域，人类命运共同体

DOI 10.16418/j.issn.1000-3045.2017.04.009

## 1 问题的提出

2015年底笔者参加国务院参事室和美国人对话“一带一路”，谈到铁路、公路之外的油气管道，由此论及中东、中亚的重要。但是，美国人说我们都实现页岩气革命了，你们修那么多油路和管路有什么用？调研中经常会遇到类似的相异思维，因此，2.0版的提出首先来源于现实的困惑和理论的困惑。

### 1.1 如何克服现实中面临的各类挑战

在国内，大家都知道“一带一路”倡议，但在海外概括起来有这么几类错误的认知。

美国最初认为“一带一路”是一个幻觉。因为“二战”结束他们面向23个西欧国家实施“马歇尔计划”时，实力是占全球外汇储备一半以上，GDP占全球近一半，而中国凭借现在的经济实力，铺这么大的摊子，能做出点什么？但是亚投行成功之后，他们开始严肃认真地对待。而美国一些战略家们会说，让“倡议”把中国引入到像阿富汗等这些“帝国的坟墓”“泥潭地区”中去吧，意思是你就衰落在陆上，别染指海上。这些言论极易导致

\*资助项目：国家社会科学基金一般项目（12BGJ038）  
修改稿收到日期：2017年4月10日

中国和各国关系趋向紧张。这是被战略利用了。

最近，欧盟要调查中国参与建造的匈塞铁路，说它并未在欧盟范围内公开竞标等，这无疑会加剧中国高铁在当地竞争的不公正氛围。而这并非个例。在印度，甚至包括整个南亚地区“一带一路”的影响都很大，但当局在极力抵消或者稀释“一带一路”的效应。这些是被稀释了。

牛津大学教授弗兰科潘写了《丝绸之路：一部新的世界史》，在各大机场都卖得很好。中国的书评称其为研究“一带一路”最权威的专家，事实上，书中所谈的“丝绸之路”和我们说的“一带一路”压根不是一回事。“丝绸之路”在我们看来就是东西方之间的贸易、和平、文化交流之路，但是1877年德国人费迪南·冯·李希霍芬提出这个概念时，是因为海上已经没有扩张空间了，需要在陆上找合法性，由此找到东西方之间的路统称“丝绸之路”，实际是为了地缘政治扩张的需要。这是被异化了。

## 1.2 克服三重风险，呼唤“一带一路”升级版

以上这些问题，可总结为三重风险：

**第一重风险，时间上的风险。**英国国防部报告《2010—2040全球战略趋势》认为，2040年之前的世界都处于转型期，未来数十年要面临的挑战包括气候变化、人口的快速增长、资源短缺、意识形态复苏等，以及权力从西方向东方的转移。而特朗普当选、英国脱欧等“黑天鹅乱飞”现象只是一个表现形式。这是我们建设“一带一路”的时代背景，与2001年加入世贸组织正是全球化的繁荣时代不同。未来是一个大的长时段的历史。

**第二重风险，空间上的风险。**“一带一路”沿线的65个国家与战略上的“不稳定之弧”所覆盖的国家非常接近。“不稳定弧”即文明交接地带和板块交接地带，是军事冲突高发区、恐怖袭击频发地。

**第三重风险，自身的风险。**“一带一路”周期很长，项目铺得很开，要建设不容易，要守住运行也不容易，这也是风险。

## 1.3 “一带一路”的合理、合法到合目的性何在？

另一个困惑来自理论上。西方人在听完作者的演讲后，常提出“你能不能用通俗的理论说清楚？”“道”他们听不懂，例如用经济发展理论、地缘政治理论、国际关系理论等。但是，中国任何一种理论都没有办法表达“一带一路”。如果要有，一定是大理论，是什么呢？

我们提到“一带一路”，首先有时间的维度，是基于2000多年的“丝绸之路”的复兴，这带来了一定的合理性。其次，从空间角度来讲，我们强调共商共建共享并非推翻原有的国际架构、国际安排和国际秩序，这是有合法性。那么，能不能有康德所说的合目的性呢？因为就自身来说，“一带一路”讲求和平、包容、普惠和均衡，但是事实上能做到吗？这是善于理性思辨的西方人一直考究中国的，即“你说得好听，你能办到吗”？如果我们不能让人家信服，说理的透彻性就不够。

## 1.4 跨学科的包容体系：人类命运的相通

东西方彻底打通之后，今天我们生活在一个地球村里面，我们要跳出近代以来西方给我们留下来的细分科学，包括：知识架构、思维方式以及理论体系。事物本身是非常综合一体的，原来的细分化的西方理论很难解释多学科、跨学科的“一带一路”。

《三国演义》第一句话是“话说天下大势，分久必合，合久必分”，所谓的民族国家，威斯特伐利亚体系将国家越分越细，“一战”前夕才40—50个国家，“二战”时60多个国家，到今天200多个国家。2016年，笔者去参加慕尼黑安全会议，会议主席说了一句话：“在欧洲只有两类国家，一类是小国，另外一类是还没有认识到自己是小国的国家。”德国舆论说，中国开了一个9000万人的大公司，带动14亿人民全面奔小康，现在还带动44亿人民搞“一带一路”。跨国公司在跨越国界，到了竞争和创新的阶段，必须要合，就遇到了弊端。因此，在欧洲，最欢迎“一带一路”的就是中东欧的小国，例如拉脱维亚，它太小了，必须要实现互联互通。反过来讲，今天中国能够搞“一带一路”，首先感

谢秦始皇——从公元前 221 年，“书同文，车同轨”，大一统一直到今天。笔者在布鲁塞尔工作期间，与欧洲议会的议员德瓦交流，他认为欧洲一体化历经 60 多年，实际上还不如秦始皇的功绩，欧盟内部至今有 28 个成员国，有 24 种国家级的语言，书不同文，车不同轨，而且现在到英国还要换方向盘等，非常麻烦。

再从历史上来看，葡萄牙和西班牙，大航海时代第一和第二个崛起的大国，它们把地球分为东半球和西半球。轮到荷兰崛起时，它想：葡西两国把地球瓜分光了，我怎么办？因此 16 世纪荷兰出了一个著名思想家格劳秀斯，他认为西葡分的是陆地，而海洋是公共的，所以提出《国际海洋法》，促成荷兰成为“海上马车夫”，17 世纪的世界就是荷兰的世纪。但是他没有直接挑战陆上理论，而是提出更新的理论。这对我们有什么启发呢？我们提出“一带一路”，是在挑战西方的秩序吗？我们的理论依据就是：这个世界本来是通的，这个“通”就是命运相通，即人类命运共同体。

### 1.5 超越“线性赶超”“工业化必经阶段”等现有思维

用“人类命运共同体”可以解释一些困惑。

麦肯锡 2015 年发布报告（图 1）说，世界经济中心从东方不断转移到西方，第一转折点是 1735 年，雍正驾崩后乾隆继位，东方转向西方；“一战”“二战”后，从欧洲又转移到美国；而 2001 年到 2025 年，西方人预测，中国把 1000 年世界经济中心转移的势头掰回来了。2001 年中国加入世贸组织，全面拥抱全球化，而 2025 年被预测经济总量将超过美国。按赶超理论，今天中国的 GDP 是美国的 70%，而人均 GDP 只有美国的 1/7，以此速度赶超，怎么不让美国人害怕？但是现在问题来了，如果全球化本身就面临“逆全球化”，世界本身在显示不确定性，简单的“线性赶超”逻辑是否要遭遇混沌的不确定考验了？

人类历史的分水岭即将来临。麦肯锡公司的世界经济长周期预测：“世界经济中心千年后回归东方”。

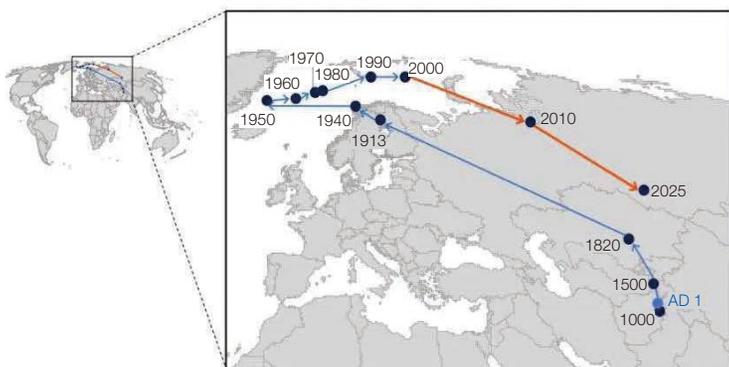


图 1 世界经济长周期<sup>①</sup>

该模型指出，宋朝以后，世界经济中心从中国移至欧洲，后来又移到美国，2025 年回归中国，可谓世界归位。世界经济中心东移最快的时期就是刚刚过去的 2000—2010 年。人类在 2000—2025 年将迈出了过去近一个世纪（1820—1913 年）的步伐。

同样，基于过去的经验，世界的发展必须经过工业化和全球化，现今的制度安排均是基于这个逻辑。在国外讲“一带一路”也是说，是人类新型工业化、城镇化，但这里又会遭遇挑战。很少有人注意，2010 年中国超过日本成为世界第二大经济体的同年，中国工业产值首次超过美国，成为世界上第一大工业制造国，今天中国工业产值是美国的 150%。曾经认为人类炼钢铁最极限是苏联时期达 2 亿吨，但今天中国能炼就 8.7 亿吨。笔者在伦敦和马丁·雅克对话，他说伦敦 150 年内所修地铁，远不及中国 10 年内在 960 万平方公里上修的 2 万公里高铁那么密集。中国的工业化要通过产业链转移到巴基斯坦、印度洋和非洲；前几年，西方发达国家纷纷开始搞再工业化。但随着联合国可持续发展的评判角度，工业化可能并非人类进步必要的阶段？

这些都是我们要思考的问题，西方学者的著作《Atlas 耸耸肩》中提出，这个世界的权力可能不是简单地从西方移到东方，也会出现权力东移、下移或旁移；原来说“丝绸之路”是文明的交流，是否还要交融，而

<sup>①</sup>《华盛顿邮报》2015 年 6 月 3 日

不是往昔的“一个苹果换一个梨”？要创人类新文明。

从实践中，2017年5月份“‘一带一路’国际合作高峰论坛”，智利和阿根廷总统会来，英国首相也会来，这些国家和“一带一路”什么关系？

有人说等“一带一路”做完之后再搞2.0行吗？中国从来不是这样的。在现代化征途中，工业化、信息化同步进行，如今又提出了“中国制造2025”，对接海外“工业4.0”等等。

这需要我们用一种前瞻式的思维方式看待“一带一路”，理论上我们必须提出一种更大的包容性的理论，在实践上必须有清晰的路线图，否则“一带一路”会遇到很大挑战。

### 1.6 世界三种能力：中国要从应用到创新

当今世界三种能力，一种是中国的应用能力，一种是美国的创新力，一种是欧洲的精神力。

中国改革开放最大的成就，主要是技术市场化的应用能力。2.0版就是解决创新和精神问题，理论创新也是一种能力。怎么创造？笔者提出三部曲。第一步复兴，第二步包容，第三步创新。各种文明都需要自我复兴；接着是对其他文明的包容；最关键是怎么创新世界经济文明——经济世界是几十亿人在搞工业化，原来可以解释上千万级人口的“普世价值”，面对上亿级人口的制度安排，远远跟不上时代发展的形势，我们必须理论创新。

## 2 “一带一路”1.0与2.0的区别

2.0与1.0有何区别？笔者从时间、空间和自身三个维度来比较。

### 2.1 时间维度：走出历史，赶超走向创新

从时间上来说，我们最早是基于历史，现在是“走出历史”。笔者在阿富汗演讲，“一带一路”要让阿富汗摆脱历史，不再成为近代以来的“帝国坟墓”“政治博弈场”。所以，2.0将从原来的复兴丝路精神到引领未来，从赶超逻辑到弯道超车，从工业化的梯度产业转移

的规模化追求转为新工业革命的创新。

### 2.2 空间维度：65个国家扩展到北极、南美

从空间上来看，原来沿线有65个国家，加上延伸国家和辐射国家；现在，目光可扩展到北极。韩国智库与时斋勾画了一个“鸳鸯蝴蝶图”：因为北极冰川在融化，左边是通过东北亚经白令海峡的欧亚大陆，右边是通过阿拉斯加到美国，韩国则在蝴蝶的当中，称这是“一带一路”2.0版。向南可延伸到大帆船时代所达的智利、墨西哥，可以“智联全球”。

### 2.3 自身维度：四大公域内追求全球治理

从“一带一路”自身维度而言，第一个阶段欧亚（非）大陆的立体交通网络，是要建立基建效应；追求有聚集效应和辐射效应的产业群；追求联动效应的经济走廊；这3项主要体现互联互通的概念，看中的是欧亚（非）大市场，但在推进中出现了市场失灵现象。很多国家市场经济不发达，中国就通过开放性金融来创造市场经济条件。比如像乌兹别克斯坦这种双重内陆国家，没有公司愿意投资修铁路，按照市场经济就贷不了款，但中国有国开行开放贷款；印尼的雅万高铁，日本竞标中败给中国，就是卡在当地政府不提供担保问题上，中国有国开行担保，就拿下了。

2.0版本中资金发展的模式上要设计更多的战略制高点。比如四大未知疆域，即信息、深海、太空、极地这些被认为是全球公域，非一个主权国家所拥有的，越早进入就可以拥有越多话语权。

习主席所说的经营“欧亚大舞台”，就是海洋时代2.0版。欧洲人发现世界和新大陆时，海洋是作为交通运输通道，而今该是探索深海的年代了，中国的“蛟龙号”已能深潜到深海将近万米处。但总体上，我们对深海知之甚少。比如，藻类植物没有根、茎、叶，却已经在地球上生活了9亿年。从极地到热带，不管淡水还是咸水，从水面到90米深处都有藻类生活。它们制造了大气中80%的氧气，所以，没有藻类就没有生命。又如，海洋动物用声、光、化学、电等发出信号，用触觉和嗅

觉接收。深海时代，超过原来意义上的修路概念，海洋开发利用，海洋生态、大数据、海洋信息要摸个遍。

在信息领域，2016年7月颁布的《国家信息化发展战略纲要》就明确写道，要拓展国际发展空间，推进“一带一路”建设信息化发展，统筹规划海底光缆和跨境陆地光缆建设，提高国际互联互通水平，打造网上丝绸之路。打通经中亚到西亚、经南亚到印度洋、经俄罗斯到中东欧国家等陆上通道，积极推进美洲、欧洲、非洲等方向海底光缆建设。所以，我们可以看到“一带一路”2.0版中，信息是数字化，深海是人海合一，太空是天地一体，极地是全球治理（表1）。

表1 “一带一路”1.0与“一带一路”2.0比较

	“一带一路”1.0	“一带一路”2.0
时间	<ul style="list-style-type: none"> <li>●复兴丝路精神</li> <li>●赶超逻辑</li> <li>●工业化的梯度转移：规模效应</li> </ul>	引领未来 弯道超车 新工业革命：创新
空间	<ul style="list-style-type: none"> <li>●沿线国家：65个（包括中国在内）</li> <li>●相关国家：英美等，视不同领域</li> <li>●双边为主，多边为辅；南方国家全球化为主</li> </ul>	北极：中欧新航线 南美：大帆船时代 网状全球化：智联
发展	<ul style="list-style-type: none"> <li>●欧亚（非）大陆的立体交通网络：基建效应</li> <li>●产业群：聚集效应、辐射效应（产能合作）</li> <li>●经济走廊：联动效应</li> <li>●欧亚（非）大市场：纠正市场失灵</li> </ul>	信息：数字化 深海：人海合一 太空：天地一体 极地：全球治理

## 2.2 从复兴到引领，从互联互通到“万物互联”

所以，以此逻辑，我们可以从复兴跨越到引领，从一般意义上的互联互通到“万物互联”。

互是与国际接轨—全方位开放；联是万物互联、人机交互、天地一体人工智能；互是成为西方的市场——打造欧亚非我的市场；通是从“五通”到以资金、技术优势制订标准，比如我们对5G技术制定产业标准，对能源管道等大宗产品拥有定价权。笔者去哈萨克斯坦调研，在里海，驻哈大使就说土库曼斯坦、伊朗等国都是产油国，问能不能搞一个里海指数？能源、天然气价格用人民币参与定价，而不再依赖美元。如在互联网领域，马云就有制定e-WTO/e-WTP的权力，中国正在给信息世界提供公共产品，这样，也是提升中国在全球治理中的制度性话语权。

## 3 个案研究：中巴经济走廊2.0

不同于中国从前拾遗补缺的历史研究方式，如今要用前瞻式的思维方式看中巴经济走廊，它是旗舰走廊，是中巴两国友谊的象征，也是升华。它有“四个支柱”——基础设施、能源、港口和开发区，主要为了补工业化的短板。现在中巴经济走廊将要进入2.0版本，意义已经不再局限于中巴关系，而是成为南亚大陆甚至整个区域合作大的示范工程。

中巴经济走廊有“五大效应”：第一是中巴合作示范效应，如果引进中国开发区的模式，引进中国资金搞经济走廊和能源，让巴基斯坦成为一个中等强国，可以激励更多国家学习中国模式；第二是产业转移效应，通过中巴经济走廊将产业链转移到整个非洲实现工业化，这将极大改变西方在非洲殖民几百年从来没有修铁路，建设基础设施等等的局面；第三是南北平衡效应，中巴经济走廊连接“世界岛”欧亚大陆和“世界洋”印度洋，能在很大程度上改变南北之间发展失衡的问题，实现地缘政治、地缘经济、地缘文明的逻辑转移；第四是大南亚区域合作效应，通过中巴阿、中巴斯、中巴印等3方面合作，实现中巴经济走廊溢出效应，服务于发展、安全、治理“三位一体”的大南亚区域合作——英国的加入更展示地区溢出效应；五是全球治理效应，尤其中阿务实合作，解决阿富汗、巴基斯坦长期贫困部落暴力、恐怖恶性循环的局面，这也反衬出为什么联合国两次在阿富汗问题决议中写进“一带一路”。

非洲至今没有实现互联互通，阿富汗、巴基斯坦这两个邻国之间甚至没有直航，所以这些国家很欢迎“一带一路”，中国有“四个自信”，也希望通过互联互通让巴基斯坦等国也能增强“四个自信”。

## 4 “一带一路”自身的生命力

“一带一路”倡议提出后，其变成一种实践，变成一种组织和理论，本身具有生命力。2.0版尤其要思

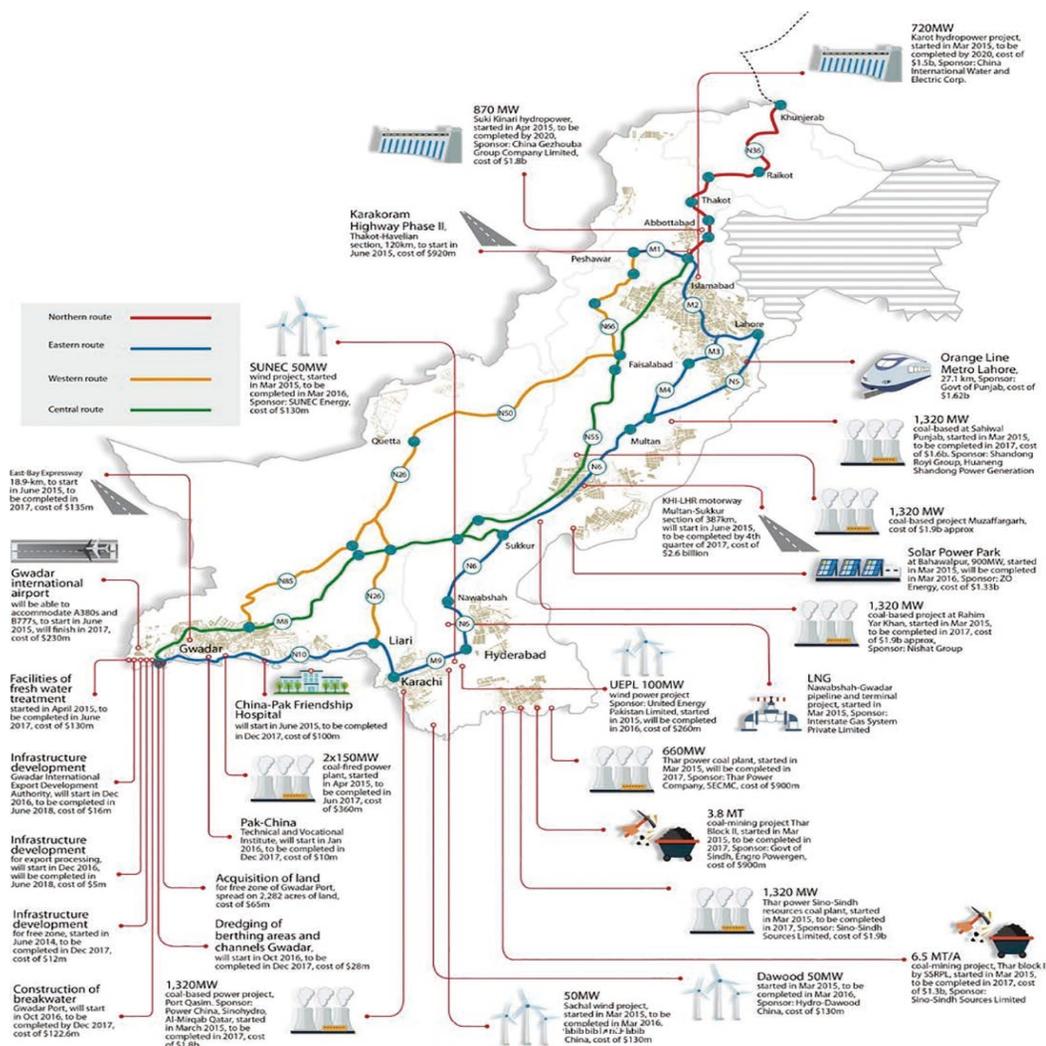


图2 中巴经济走廊<sup>②</sup>

考3个问题：一是和美国的关系；二是如何应对世界的  
不确定性；三是如何以前瞻式的方式思考更长远的规  
划。

#### 4.1 中美合作，从基础设施联盟做起

“一带一路”倡议使得美国在世界上的影响力不断  
下降。美国虽然没有加入“一带一路”，但在实际合作  
中，美国有基础建设的需求，中美两国可否成立“全球  
基础设施联盟”，以此促进全球的互联互通等以实现共  
赢？在这个联盟中，可以为全球治理的难题提供帮助，

比如解决阿富汗的恐怖、毒品等顽疾，对美国的国家安  
全和战略也有帮助。中美看起来冲突的地方，恰恰是合  
作的领域。

具体怎么合作？有海上秩序、全球气候、海上运  
输、海上物流、海上环境保护、海上科学等。美国靠海  
洋立国，而中国建设现代海洋体系才开始，需要向美国  
学习。美国虽是世界上最大海域面积的国家，但如今航  
空母舰、军事基地已经不是最先进的秩序安排了，需要  
中国东方的智慧，中国可以在G20或某些区域组织内统

② Minhas Majeed Khan, (eds), China-Pakistan Economic Corridor: A Game Changer, Institute of Strategic Studies, Islamabad, 2016.

筹协调。

#### 4.2 克服全球化的悖论：民生工程+南方型全球化

“一带一路”如何克服全球化悖论？

首先要改变单向度全球化，信息高速公路就是改变原来的部分全球化或者单向度全球化的模式；同时要改变“中心-边缘”模型分工体系、改变文明等级秩序、改变区域化和全球化矛盾。英国脱欧证明区域化并非达到全球化的途径，可能和全球化有矛盾，英国在脱欧之后才可以更好地和中国签署自由贸易协定（FTA），更好地拥抱全球化。

“一带一路”着眼于欧亚地区的互联互通，是对传统新自由主义主导的全球化的扬弃。开创新型全球化要着眼于实体经济和基础设施，如民生工程，让老百姓更加有获得感、参与感和幸福感。美战略家康纳在《超级版图》一书中提出，未来40年的基础设施投入将超过人类过去4000年！传统全球化中的关税减让，最多能推动世界经济增长5%，而新型全球化中的互联互通，将推动世界经济增长10%—15%。因此，“一带一路”给全球化提供更强劲动力，并将改革传统的全球化，朝向开放、均衡、包容、普惠方向发展。

新型全球化也是包容性的，它让全球化“无死角”。西方人开创了全球化，但世界夜晚的灯光主要集中在北美、日本和欧洲的沿海地区，还有13亿人没有电：非洲5亿人、印度3亿人；世界上90%的贸易通过海洋进行，而海上物流主要集中在大西洋中间；互联网更是如此，12个根服务器中有9个在美国，1个在挪威，1个在日本，1个在英国，中国现在正在参与互联网制定权。因此，我们要让全球化更加均衡，以解决内陆地区落后、国家社会治安和发展等一系列问题；“一带一路”会凸显出南方型的全球化，让南方国家更多参与，让非洲国家和其他发展中国家从要外援到要投资，而美国和西方也会从中受益。

#### 4.3 路径和前景：文明共同复兴+全球化的本土化

打造“新型全球化”的路径和前景具体有如下4个

方面：

（1）实现文明的共同复兴。这是一种人类整体的振兴和复兴，是以文明共同复兴的逻辑超越了现代化的竞争逻辑。“一带一路”将人类四大文明——埃及文明、巴比伦文明、印度文明、中华文明串在一起，通过由铁路、公路、航空、航海、油气管道、输电线路和通信网络组成的综合性立体互联互通，推动内陆文明、大河文明的复兴，推动发展中国家脱贫致富，推动新兴国家持续成功崛起。

（2）开创文明秩序。“一带一路”开创以文明国为基本单元的文明秩序，超越近代以民族国家为基本单元的国际秩序，实现了国际政治从地缘政治、地缘经济到地缘文明的跨越，从以文明交流超越文明隔阂、以文明互鉴超越文明冲突、以文明进步超越文明优越感3个方面创新了文明的逻辑。要改变原来西方的思维方式，让这个世界真正回到它应有的多元化时代，激发出每个人的创造性和每个国家的自豪感，笔者认为这是中国梦和世界梦对接的地方。“一带一路”应该对世界负责任，这个世界在多大程度上需要公共产品，中国崛起就需要多少空间，而中国的崛起是为世界服务的。

（3）要陆海联通。全球有54个内陆国，欧洲之外有哪个内陆国家实现工业化，进而实现民主化？很难找到！

（4）全球化要本土化。今天要开创一种各个文明“各美其美、美人之美、美美与共、天下大同”的境界，文明之间没有优劣之分，农业文明一定比工业文明落后吗？农业文明更可持续，所以一定要改变这个观念，让全球化更加本土化地落地生根。

“一带一路”要实现这样的理论，即将举办的“‘一带一路’国际合作高峰论坛”就是要让全球经济复苏，全球再平衡，全球创新和全球互联互通，彻底摆脱对西方的依附和一元化的时代。今后可能要淡化“一带一路”是中国提出的概念，因为“一带一路”是人类的公共产品，也是人类的创意和学问，它依循的是再造中国和再造世界的双重逻辑。

### 参考文献

- 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. 北京: 外交出版社, 2015.
- 2 葛剑雄, 胡鞍钢, 林毅夫, 等著. 改变世界经济地理的“一带一路”. 上海: 上海交通大学出版社, 2015.
- 3 刘伟, 郭濂, 主编. 一带一路: 全球价值双环流下的区域互惠共赢. 北京: 北京大学出版社, 2015.
- 4 王义桅. 海殇? ——欧洲文明启示录. 上海: 上海人民出版社, 2013.
- 5 王义桅. 世界是通的: 一带一路的逻辑. 北京: 商务印刷馆, 2015.
- 6 韩雪晴, 王义桅. 全球公域: 思想渊源、概念谱系与学术反思. 北京: 中国社会科学, 2014, (6): 188-205.
- 7 布热津斯基. 大棋局. 北京: 人民出版社, 2014.
- 8 哈·麦金德. 历史的地理枢纽. 北京: 商务印书馆, 2011.
- 9 马汉. 海权对历史的影响 (1660—1783). 青岛: 海洋出版社, 2013.
- 10 马克思, 恩格斯. 共产党宣言. 北京: 人民出版社, 1996.
- 11 弗兰科潘. 丝绸之路: 一部新的世界史. 杭州: 浙江大学出版社, 2016.
- 12 诺曼·戴维斯. 欧洲史. 郭芳, 刘北成, 等译. 北京: 世界知识出版社, 2007.
- 13 彭慕兰. 大分流: 欧洲、中国及现代世界经济的发展. 史建云, 译. 南京: 江苏人民出版社, 2010.
- 14 芮乐伟, 韩森著, 张湛. 丝绸之路新史. 北京: 北京联合出版公司, 2015.
- 15 斯文·赫定. 丝绸之路. 江红, 李佩娟, 译. 乌鲁木齐: 新疆人民出版社, 2013.
- 16 托马斯·弗里德曼. 世界是平的. 何帆, 肖莹莹, 郝正非, 译. 长沙: 湖南科技出版社, 2006.
- 17 伊曼纽尔·沃勒斯坦. 现代世界体系. 罗荣渠, 等译. 北京: 高等教育出版社, 1998.
- 18 Bin Y. Buddhism and Islam on the silk road. *Journal of World History*. 2011, 22(4): 825-828.
- 19 Jonathan T. The silk road: china and the karakorum highway. San Francisco CA: Scribd, 2015.
- 20 Kathryn C. The silk road: explore the world's most famous trade. Vermont: Nomad Press, 2011.
- 21 Louise L. When China ruled the seas: the treasure fleet of the dragon throne. Oxford: Oxford University Press, 1994.
- 22 Lincoln P. The sea and civilization: a maritime history of the world. New York: Alfred Knopf, 2013.
- 23 Luce B, Wong H M, Amar G. Silk road: monks, warriors & merchants on the silk. Hong Kong: Airphoto International Ltd, 2012.
- 24 Frankopan P, The silk road: a new history of the world. New York: Bloomsbury Publishing, 2015.

## “One Belt and One Road” 2.0: Ushering in a new globalization

Wang Yiwei

(The School of International Studies, Renmin University of China, Beijing 100872, China)

**Abstract** The changing of world political atmosphere and the need to solve practical problems of “One Belt and One Road” initiative are key considerations behind the updated version of the initiative. “One Belt and One Road” version 2.0 has three advantages over its predecessor. First one is about time. The version 2.0 of the initiative exceeds the boundaries of times: instead of going back to find connections with ancient history, the version 2.0 of the initiative links present with the future of our times. Second one is about space. The version 2.0 not only provides a platform for connectivity in Eurasia, it also prepares a worldwide stage for countries all over the world to join in. The version 2.0 opens a new era for Europe and Asia and it will create “Eurasia 2.0”. The version 2.0 also helps the traditional ocean concept to evolve, bringing us a “Deep Ocean Era” involving South America and Arctic countries. The third one is about development. The version 2.0 of the “One Belt and One Road” initiative will facilitate the development of the connections among countries joined the initiative beyond the infrastructure level: it will help humankind to build a brand-new civilization in which everything of our daily life are interconnected. Besides, the version 2.0 of the “One Belt and One Road” initiative leads the next wave of globalization in three ways. First, the initiative 2.0 is inclusive: it welcomes every country in the world to join in. Second, the initiative 2.0 shifts the globalization from “foreign aid oriented” to “investments attraction oriented”. Third, by encouraging cooperation between “The North” and “The South”; “The Land” and “The Ocean”, the version 2.0 of the initiative would embody a community of common destiny in which all countries’ fates matter.

**Keywords** version 2.0 of “One Belt and One Road” initiative, new globalization, the global commons, community of common destiny

**王义桅** 中国人民大学国际关系学院教授，博士生导师，国际事务研究所所长，欧洲问题研究中心/欧盟研究中心研究员、主任，国家发展与战略研究院、重阳金融研究院高级研究员。先后担任天津联合化学有限公司助理工程师、复旦大学美国研究中心教授、中国驻欧盟使团外交官、同济大学特聘教授。出版专著《一带一路：中国崛起的天下担当》《世界是通的：一带一路的逻辑》（2016年中国好书）、《一带一路：机遇与挑战》（2015年中国好书）、《海殇？——欧洲文明启示录》等13部，合著《天命：一种新的领导型国家的诞生》，译著《大国政治的悲剧》等3部；主编“中国北约研究丛书”（10卷本）、《全球视野下的中欧关系》。发表论文200余篇，时评1000余篇，接受国内外媒体采访1000余次，参加国际论坛500余次。E-mail: yiweiwang@ruc.edu.cn

**Wang Yiwei** is Professor of School of International Studies, Director of Institute of International Affairs, Director of Center for European Studies and Senior Fellow of Chongyang Institute for Financial Studies (RDCY) at Renmin University of China. He was formerly diplomat at Chinese Mission to the European Union (2008-2011) and professor of Center for American Studies at Fudan University (2001-2008). His main research interests include Belt & Road Studies, European Integration, Public Diplomacy, Chinese foreign policy and EU-China relations. His recent books include *The World Is Mutual Connected: Logic of The Belt and Road Initiative*,; *The Belt & Road Initiative: What China Will Offer the World in Its Rise* (both in Chinese and English), *Haishang: Revelations of European Civilization* (both in Chinese and English) and China NATO Studies Series. E-mail: yiweiwang@ruc.edu.cn