

“一带一路”战略的科学内涵与科学问题

刘卫东^{1,2}

(1. 中国科学院区域可持续发展分析与模拟重点实验室, 北京 100101;
2. 中国科学院地理科学与资源研究所, 北京 100101)

摘要:“一带一路”指“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”,是中国为推动经济全球化深入发展而提出的国际区域经济合作新模式。其核心目标是促进经济要素有序自由流动、资源高效配置和市场深度融合,推动开展更大范围、更高水平、更深层次区域合作,共同打造开放、包容、均衡、普惠的区域经济合作架构。“一带一路”框架包含了与以往经济全球化完全不同的理念,即“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”,这正是丝绸之路文化内涵的体现。本文分析了“一带一路”战略与经济全球化及世界格局变化的关系;剖析了其空间内涵,认为“一带一路”具有多重空间内涵和跨尺度特征,是统筹中国全面对外开放的国家战略。最后,提出了推进“一带一路”建设为地理学提出的几个重要议题,包括地缘政治、国别地理、对外直接外资理论、交通运输优化组织等。

关键词:一带一路;丝绸之路;经济全球化;地缘政治

1 引言

2015年3月27日在海南博鳌亚洲论坛上,中国国家发展改革委、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》(以下简称《愿景与行动》)(国家发展改革委等, 2015)。这标志着对中国发展将产生历史性影响的“一带一路”战略进入全面推进建设阶段。如果说改革开放前30多年中国以积极“引进来”的方式深入参与了经济全球化的进程,那么共建“一带一路”则标志着以中国“走出去”为鲜明特征的全球化新阶段的到来。自习近平主席2013年9月7日在哈萨克斯坦提出共建“丝绸之路经济带”以及同年10月3日在印度尼西亚提出共同打造“21世纪海上丝绸之路”以来,国内外各界,包括学术界一直十分关注“一带一路”这个战略。但是,由于中国政府一直没有出台官方文件来具体阐述这个战略,社会各界对于“一带一路”的理解或多或少带有猜想的色彩。《愿景与行动》的公布使“一带一路”战

略变得公开、透明。同时,这也让科学解读这个战略以及认识其带来的科学问题成为可能。

根据《愿景与行动》,“一带一路”旨在促进经济要素有序自由流动、资源高效配置和市场深度融合,推动开展更大范围、更高水平、更深层次区域合作,共同打造开放、包容、均衡、普惠的区域经济合作架构(国家发展改革委等, 2015)。这表明,中国期望在符合当前世界发展机制和趋势的前提下更深地融入全球经济体系,并在引领世界经济发展中发挥更积极的作用。但是,“一带一路”框架包含了与以往经济全球化完全不同的理念,即“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”,而且强调了“共商、共建、共享”的原则。总体上,“一带一路”战略可以简单地用“一个核心理念”(和平、合作、发展、共赢)、“五个合作重点”(政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通)和“三个共同体”(利益共同体、命运共同体、责任共同体)来表达。“一带一路”战略并非偶然之举,而是世界经济格局变化和经济全球化深入发展的必然结果。其中所包含的科学

收稿日期:2015-04;修订日期:2015-05。

基金项目:国家自然科学基金项目(71441034)。

作者简介:刘卫东(1967-),男,河北隆化人,研究员,主要从事经济地理与区域发展研究, E-mail: liuwd@igsnrr.ac.cn。

引用格式:刘卫东. 2015. “一带一路”战略的科学内涵与科学问题[J]. 地理科学进展, 34(5): 538-544. [Liu W D. 2015. Scientific understanding of the Belt and Road Initiative of China and related research themes[J]. Progress in Geography, 34(5): 538-544.]. DOI: 10.11820/dlkxjz.2015.05.001

内涵和所涉及的科学问题,亟需学术界来回答。

2 丝绸之路的文化内涵

“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”都使用了“丝绸之路”这个词汇。但是,“一带一路”并不是要重建历史时期的国际贸易路线。显然,“一带一路”使用的是“丝绸之路”的文化内涵,即和平、友谊、交往、繁荣;这就是《愿景与行动》倡导的核心理念。

当今世界经济的突出特征是各国间经济的深度融合和发达的贸易体系;可以说,世界各国的经济活动以及人民的生活都已离不开贸易交流。人们如此熟悉当今的贸易,以至于经常忘记古代时期曾经存在着相当发达的贸易。事实上,远在春秋战国时期(甚至是商周时期),古代中国就与欧亚大陆其他国家存在贸易活动(南宇,2012)。自汉之后,这种贸易活动逐步变成由官方主导、甚至垄断,贸易规模和范围不断扩大,鼎盛时期遍及欧亚大陆,甚至包括北非和东非。历史上,这些跨国长途贸易交流并无一个专有名词来描述,直到德国地理学家李希霍芬1877年在《中国:我的旅行成果》一书中将其称为“丝绸之路”(Waugh,2007)。李氏所用“丝绸之路”仅指自中原经河西走廊和塔里木盆地到中亚和地中海的贸易路线。因自汉至唐这条贸易路线上交易的大宗商品是丝绸,故命名为“丝绸之路”。此后,这个具有强烈的历史文化内涵的名词得到了广泛的认可和拓展应用。历史悠久的“南方茶路”(朱昌利,1991)和北方草原贸易路线(刘迎胜,1995),以及自宋、元开始的海上贸易路线(韩湖初等,2004),很多时候也被称为“丝绸之路”。当然,贸易产品并非丝绸一种,不同历史时期主导贸易产品不同。例如,宋、元、明时期,海上丝绸之路贸易产品以丝绸、瓷器、茶叶和香料为主。另外,“丝绸之路”不仅仅是古代贸易的代名词,而且也是历史上中国与欧亚大陆各国文化交流的“符号”(陈炎,1997)。伴随商品贸易和人员交流,丝绸之路沿线各国的文化相互借鉴,产生了灿烂的文明。

过去,对于“丝绸之路”的讨论和关注主要局限于史学界、文物学界等,不具有功利色彩。但是,自“一带一路”战略提出以来,各地兴起了挖掘“丝绸之路”历史和文化遗迹的热潮,以期确立自己在“一带一路”中的地位。尽管不能完全否认这种“借古

谋今”做法的意义,但这显然误解了“一带一路”战略使用“丝绸之路”的内在涵义。历史上,丝绸之路的具体线路和空间走向随着地理环境变化、经济发展状态以及政治和宗教演变而不断发生变化。今天人们试图勾勒的“丝绸之路”是将数千年历史置于当前一刻观察而产生的图景,因而从语意上讲“丝绸之路”不能被理解为具有固定线路的空间现象。也就是说,“丝绸之路”对于当今社会而言更多的是一种抽象意义的文化符号,而非一种带有强烈具象的空间现象。另外,历史上“丝绸之路”主要存在于平时时期(战乱时往往中断),而且商品和文化的交流带来了共同繁荣,因而这个文化符号的内涵可以归结为和平、友谊、交往和繁荣。从这个角度看,中国政府借用“丝绸之路”这个文化符号向世界传递了一种理念,这就是“和平、合作、发展、共赢”。

3 “一带一路”与经济全球化

从《愿景与行动》可以看出,共建“一带一路”并非“另起炉灶”,而是“致力于维护全球自由贸易体系和开放型世界经济”(国家发展改革委等,2015)。也就是说,“一带一路”战略是在世界格局大调整和经济全球化大背景下产生的,是推动经济全球化深入发展的一个重要框架。但是,它也不是简单地延续以往的经济全球化,而是全球化的一种新的表现形式,其最突出的特征是融入了“丝绸之路”的文化内涵。简单地讲,“一带一路”是包容性全球化的表现,没有脱离经济全球化的基本机制,即投资和贸易自由化。

众所周知,经济全球化的出现和发展与新自由主义的流行密不可分。以20世纪70年代的两次世界石油危机为标志,西方发达国家结束了“二战”后长达20多年的繁荣期,陷入了严重的“滞胀”。为了摆脱困境,一方面英、美等国纷纷放弃“凯恩斯国家福利主义”政策,转向减少政府干预及全面私有化的新自由主义“药方”;另一方面开始大规模输出资本和向海外转移产业,进入资本主义全球扩张阶段。为了满足资本输出的需要,新自由主义被奉为推行投资和贸易自由化的理论依据。其典型事件是美国主导的、为拉美国家和东欧转型国家开出的“药方”,即“华盛顿共识”。其中核心是贸易经济自由化、完全的市场机制和全盘私有化。从结果看,被“华盛顿共识”治疗的国家中几乎没有成功摆脱

增长困境的,而将政府干预同市场有机结合的中国实现了经济的腾飞。可以说,以新自由主义思潮为基础的经济全球化塑造了过去30年的世界格局,而金融市场的新自由主义管制方式则导致了2008年的全球金融危机。因此,在新自由主义经济全球化下,资本是最大的赢家,而社会付出了巨大代价。在此背景下,无论是美、英等发达国家还是以中国为代表的发展中国家,都在思考推动经济全球化进一步发展的治理模式改革。在这方面,“一带一路”是一个有益的尝试。

20世纪80年代以来,中国通过渐进式的改革开放不断深入地参与了经济全球化的进程。一方面,通过引进资本、技术和管理经验等推动了自身经济的腾飞;另一方面,也逐步建立起了适应经济全球化的治理机制。应该承认,中国的经济高速发展得益于经济全球化,但同时中国也对世界经济增长也作出了巨大贡献,改变了世界经济格局。改革开放之初,中国国内生产总值(GDP)占世界的份额只有5%左右;出口额占世界的比重不到1.5%。到2013年,中国GDP占世界的份额已上升到12.3%,出口额所占比重上升到12%。相应地,2010年中国成为世界第二大经济体,2013年成为世界第一大货物贸易国。而且,自2008年全球金融危机以来,中国对世界经济增长的贡献率一直保持在30%左右(2014年为27.8%)。尽管目前中国的经济仍然大而

不强,但如此巨大的经济体(2014年已达到10万亿美元)足以成为世界格局的主要塑造力量之一。而且,在世界各国经济联系愈来愈紧密的趋势下,这么大经济体的发展和变化必然会对其他相关国家产生重大影响。在这个背景下,“一带一路”就是中国为推动经济全球化深入发展提供的承诺,也是维护经济全球化成果和机制的努力。

从更长的历史时期来看,过去30多年中国经济的崛起是近100年以来世界经济格局的最大变化,也是300年来世界格局变化中屈指可数的重大事件。根据经济史学家安格斯·麦迪逊的估算,18世纪中叶,中国GDP占全球的比重接近1/3,而彼时美国在全球的份额还微不足道(Maddison, 2007; Dicken, 2010)。但是,200年后在新中国成立之时,这个比重已下降为1/20,而美国则上升到27%(图1)。一直到改革开放之初,中国GDP占全球的比重仍然只有1/20左右(图2)。经过改革开放30多年的高速增长,目前中国GDP占世界的份额恢复到接近1/8。相应地,美国GDP占世界的比重下降到22%左右。随着中国的崛起,目前东亚地区经济总量占世界的比重已经超过美国。这意味着“亚洲世纪”已经来临。如何更好地带动亚洲乃至世界的经济增长,是中国作为一个大国不得不担负的责任。但是,目前中国在多个国际金融机构中所占份额都很低,例如在世界银行、国际货币基金组织和亚洲开发银行中

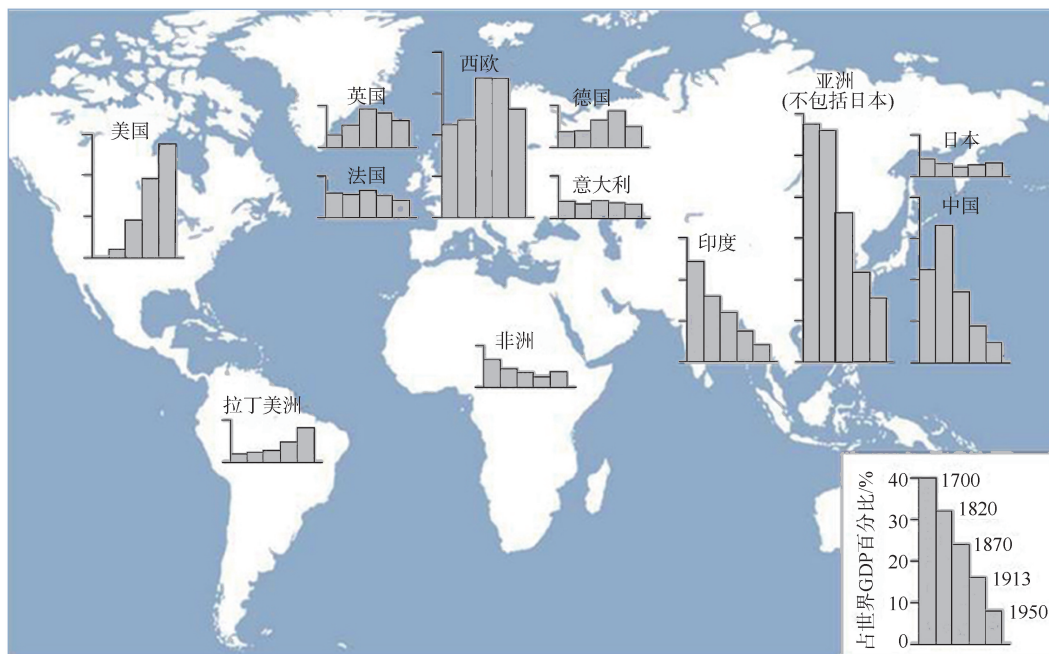


图1 1700-1950年世界经济格局的变化(Dicken, 2010)

Fig.1 Economic patterns of the world, 1700-1950(Dicken, 2010)

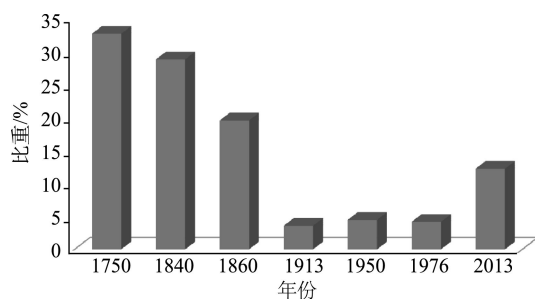


图2 1750-2013年中国经济总量(GDP)占世界比重的变化
(Maddison, 2007)

Fig.2 GDP of China as percentage of GDP of the world,
1750-2013(Maddison, 2007)

仅分别占 5.17%、3.81%和 6.47%的投票权,无法在推动世界经济增长方面发挥与自身经济体量相适应的作用。因此,共建“一带一路”是改变这种不合理局面的重要途径。

从自身的发展阶段看,中国经济增长正在步入“新常态”。一方面,持续了30多年的“人口红利”逐渐消失,劳动力成本迅速上升,导致部分劳动密集型产业正在失去竞争优势。这符合经济全球化的基本周期律,即每三、四十年发生一轮大规模的产业转移。另一方面,由于过去十多年过于乐观的能力扩张,中国部分原材料产业随经济增长放缓出现了严重的产能过剩。这部分产能技术上并不落后,只是供大于求,需要向外转移。此外,中国巨大的消费市场也孕育了一批大企业,正在成为具有跨国投资和全球运营能力的跨国公司。这些因素叠加促使中国正在进入大规模“走出去”的时期。从图3b可以看出,自2004年开始,特别是2008年之后,中国对外直接投资出现了井喷式增长。2004年中国对外直接投资额只有55亿美元,2008年就达到

了559亿美元,2014年上升到1400亿美元,10年间增长了25倍。这个增长趋势与欧美发达国家在20世纪80和90年代的对外直接投资态势存在相像之处(图3a)。因此,中国采用什么机制“走出去”,是新自由主义的全球化机制还是包容性全球化机制,将影响一大批国家。通过共建“一带一路”来完善经济全球化的机制,尽可能避免其带来的负面影响,既符合中国“走出去”的需要,也是让全球化惠及更多国家和地区的需要。

因此,总的来看,共建“一带一路”是中国版的经济全球化模式,是探索推进全球化健康发展的尝试。它并不是中国的“特立独行”,也不是中国版的“马歇尔”援助计划,而是在经济全球化机制下促进区域共赢发展的一个国际合作平台。

4 “一带一路”的空间内涵

从表面看,“一带一路”是一个具有高度空间选择性的战略概念。“带”与“路”都是指条带状的经济体,在空间上是排他的。这种单纯字面意义上的理解已经引起了不少对“一带一路”战略的误解。例如,某些省份认为自己在“一带一路”上具有某种特殊的、排他性的地位,而另一些省份认为自己与“一带一路”建设没有什么关系。事实上,“一带一路”具有多重空间内涵,是一个跨尺度的概念。

首先,“一带一路”不是一个封闭的体系,没有一个绝对的边界。也就是说,没有办法在地图上准确表达其空间范围。“一带一路”从根本上是一个开放、包容的国际区域经济合作网络,愿意参与的国家均可参加,即它不是一个排他性的平台。因而,尽管此前外交部曾经提到“一带一路”沿线有60多

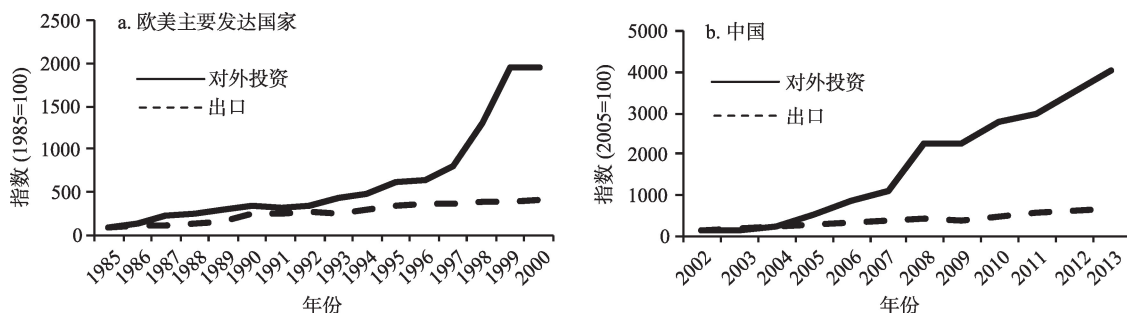


图3 欧美主要发达国家(a)和中国(b)的出口与对外投资增长过程

(数据来源: UNCTAD 数据库, www.unctad.org)

Fig.3 Growth of export and foreign investment of major developed countries (a) and China (b)

(Data source: UNCTAD, www.unctad.org)

个国家和40多亿人口,但是《愿景与行动》并没有给出具体范围和国家清单,而是指出“一带一路”贯穿欧亚非大陆。

其次,由于“一带一路”是一个国际区域经济合作网络,因而它必然以国家间的合作为主,而不是相邻国家的次区域合作。对于中国国内而言,尽管《愿景与行动》提到了一些省份和城市(国家发展改革委等,2015),例如将新疆和福建分别建设为“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的核心区,打造西安内陆型改革开放新高地以及重庆、成都、郑州、武汉、长沙、南昌、合肥等内陆开放型经济高地,加强上海、天津、宁波、广州、深圳等城市建设,但是这并不意味着这些省份和城市具有排他性的地位。实际上,所有地区都可以参与“一带一路”的建设。尤其是经贸合作、人文合作、金融合作等共建工作,绝不是《愿景与行动》中提到的省份和地区的“独家”任务。一些没有提到的省份与沿线国家的贸易往来和人文交流反而更密切,如江苏和山东。《愿景与行动》提到某些省份和地区的定位,其主要出发点是将“一带一路”建设与国内已有的区域发展战略结合起来,形成东中西互动合作的局面,促进相对均衡的发展和尽快提升对外开放的水平,而不是限定某些地区属于“一带一路”,其他地区不在其列。

第三,共建“一带一路”涉及到设施互联互通,特别是国际海陆运输大通道建设,这部分工作确实有具体的空间指向和空间范围。例如,《愿景与行动》提出“丝绸之路经济带重点畅通中国经中亚、俄罗斯至欧洲,中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海,中国至东南亚、南亚、印度洋”的通道;“21世纪海上丝绸之路重点方向是从中国沿海港口过南海到印度洋,延伸至欧洲,从中国沿海港口过南海到南太平洋”(国家发展改革委等,2015)。也提到了“共同打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛等国际经济合作走廊”,以及推进中巴、孟中印缅两个经济走廊建设。在这些具有明确空间指向的通道和走廊上,将会有比较多的基础设施共建工作。也就是说,“五通”中的设施互联互通具有更多的小尺度、次区域特征,而其他“四通”则更多地是国与国之间的合作。

由于其多重空间性和跨尺度特点了解不够,国内一些官员、学者和媒体习惯于将“一带一路”视为中国的区域发展战略。这在一定程度上造成了

混淆。“一带一路”是统筹中国全方位对外开放的长远、顶层战略,也是中国与沿线国家共同打造开放、包容的国际区域经济合作网络的倡议,因而它必然是一个国家战略,而不是区域战略。当然,由于多重空间性,这个国家战略具有显著的区域影响。但是,如果因为其具有区域影响就将其称作中国的区域战略,将有损这个战略的地位和作用,也会引起沿线参与国家的疑虑。因此,“一带一路”不能与“京津冀协同发展”和“长江产业带”共称为新时期中国的三大区域战略。

5 “一带一路”的地理学研究议题

“一带一路”是中国为推动经济全球化深入发展而提出的一种新的发展理念和国际区域合作模式。共建“一带一路”为学术界提出了很多科学问题。其中,需要地理学界加强研究的议题包括:全球化时代地缘政治关系的核心要素和驱动机制,沿线国家的国别地理研究,“一带一路”框架下的对外直接投资理论、海陆运输的空间组织等。

地缘政治研究是地理学的传统领域。从根本上讲,地缘政治探究地理因素(如区位、民族、经济实力等)与国家主体政治行为之间的关系,特别是地理因素对于国家利益的保障。近代历史上,崛起的大国都十分重视地缘政治研究,出现过影响深远的地缘政治学家,如德国的拉采尔、美国的马汉、英国的麦金德。由于种种原因,中国的地缘政治研究十分薄弱,研究队伍和出版的文献都屈指可数,很难满足中国日益上升的国际地位的需要。推进“一带一路”建设毫无疑问将涉及到沿线参与各国之间利益的协调,也会影响到国际格局的调整,因而必然也是一个地缘政治格局变化过程。因此,分析“一带一路”的地缘政治基础及其对地缘政治格局的影响,提出符合“一带一路”建设理念的地缘政治理论,是地理学界不可回避的研究议题。

《愿景与行动》提出了“共商、共建、共享”的基本原则。有效推动“一带一路”建设关键在于沿线国家要共同寻找利益共同点和共赢建设项目,而这离不开各国在相关政策和建设规划上的衔接。要做到共商和衔接,就必须加深相互之间的了解,包括政治、法律、行政、文化、宗教、人口、经济、社会结构和资源环境,以及国家治理结构上的不同。这就是地理学的国别地理研究。过去30多年,由于价值

取向和国内建设需求强烈等原因,中国地理学界对于世界地理或外国地理的研究一直处于萎缩状态,导致当前对“一带一路”沿线很多国家的系统了解仍停留在数十年前的水平上。这将在一定程度上影响中国与沿线国家的对接和协商,也不利于避免不必要的风险。因此,尽快开展“一带一路”国别地理研究是当务之急。

共建“一带一路”将是以中国“走出去”为鲜明特征的全球化深入发展的过程,需要适合的对外直接投资理论来支撑。自20世纪70年代西方发达国家开始大规模资本“走出去”开始,对外直接投资理论就一直是国际地理学界和商学界的重要研究议题。从早期的“新国际劳动地域分工”理论,到后来Dunning的“折中理论”,再到90年代的网络理论等,都对发达国家的对外直接投资起到了指导作用。但是,已有的对外直接投资理论主要是基于这些国家的经验总结,特别是受到了新自由主义的强烈影响。这些理论是否能够有效指导“一带一路”建设还需要时间的检验。因此,用“一带一路”建设案例检视现有对外直接投资理论,发现新的关键变量,修正或重建相关理论,是地理学界的一个前沿学术议题。

此外,“一带一路”建设的一个突出特征是货物贸易的运输组织优化。过去一个多世纪以来,由于海运技术的不断发展,国际贸易主要是通过海上运输通道来完成的。海运的方便程度和成本优势是其他运输方式无法比拟的,但其缺陷是运输的时间成本高。例如,从中国沿海港口到欧洲的海运时间一般在30多天以上。陆路(铁路)运输的价格和时间成本介于海运和航空运输之间,但是由于要通过多个主权国家的海关,国际铁路运输往往手续繁琐。“一带一路”建设中设施互联互通以及贸易便利化等共建工作将有利于提高陆路(铁路)运输的比较优势。事实上,近几年中国各地开通的各种“五定班列”,如渝新欧、蓉欧快铁、西新欧等,已经在这方面进行了前期探索。因此,伴随“一带一路”建设如何进一步优化货物贸易的运输组织,是值得地理学界深入研究的。

6 小结

“一带一路”是中国为推动经济全球化深入发展而提出的国际区域经济合作新模式,不仅将对中

国社会经济发展与全面对外开放产生深远的历史影响,而且也会对沿线国家的经济发展产生积极的带动作用,并对国际经济格局变化产生推动作用。它是统筹中国全面对外开放的国家战略;尽管有显著的区域影响,但它不能被视为区域战略。正确理解这个战略,不但需要深刻认识丝绸之路的文化内涵以及经济全球化发展的大趋势,还要科学认识“一带一路”的空间内涵,特别是其空间多重性。

为“一带一路”建设提供科学支撑是当前和今后相当长一个时期的国家重大战略需求。由于这个战略蕴含着丰富的地理内涵,因而为中国地理学的发展提供了的重大机遇,将推动地缘政治、世界地理、外资理论、交通运输组织等领域的研究和创新。

参考文献(References)

- 陈炎. 1996. 海上丝绸之路与中外文化交流[M]. 北京: 北京大学出版社. [Chen Y. 1996. Haishang sichouzhi lu yu zhongwai wenhua jiaoliu[M]. Beijing, China: Peking University Press.]
- 国家发展改革委, 外交部, 商务部. 2015. 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[R]. 北京: 外交出版社. [National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Commerce of China. 2015. Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-century maritime Silk Road[R]. Beijing, China: Foreign Languages Press.]
- 韩潮初, 杨士弘. 2004. 关于中国古代“海上丝绸之路”最早始发港研究述评[J]. 地理科学, 24(6): 738-745. [Han H C, Yang S H. 2004. A review on researches in earliest departure harbor of Silk Road on sea in ancient China[J]. Scientia Geographica Sinica, 24(6): 738-745.]
- 刘迎胜. 1995. 丝路文化: 草原卷[M]. 杭州: 浙江人民出版社. [Liu Y S. 1995. Silu wenhua: caoyuanjuan[M]. Hangzhou, China: Zhejiang People's Press.]
- 南宇. 2012. 西北丝绸之路五省区跨区域旅游合作开发战略研究[M]. 北京: 科学出版社: 27. [Nan Y. 2012. Study of strategy of cross-region tourism cooperation and development in Northwest China along the Silk Road[M]. Beijing, China: Science Press: 27.]
- 朱昌利. 1991. 南方丝绸之路与中、印、缅经济文化交流[J]. 东南亚南亚研究, (3): 7-17. [Zhu L C. 1991. Southern Silk Road and the economic and cultural exchanges between China, India and Burma [J]. Research on Southeast

- Asia and South Asia, 3: 7-17.]
- Dicken P. 2010. Global shift (6th Edition)[M]. London, UK: Sage.
- Maddison A. 2007. Chinese economic performance in the Long Run[M/OL]. OECD Publishing, 2007-09-28(2)[2015-04-13]. DOI: 10.1787/9789264037632-en.
- Waugh D C. 2007. Richthofen's "Silk Roads": towards the archaeology of the concept[J]. Silk Road, 5(1): 2-10.

Scientific understanding of the Belt and Road Initiative of China and related research themes

LIU Weidong^{1,2}

- (1. Key Laboratory of Regional Sustainable Development Modeling, CAS, Beijing 100101, China;
2. Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, CAS, Beijing 100101, China)

Abstract: The Belt and Road Initiative—where the "Belt" stands for the Silk Road Economic Belt and the "Road" stands for the 21st Century Maritime Silk Road—is a call of China for new modes of regional economic cooperation under the trend of development of economic globalization. It targets at promoting orderly and free flow of economic factors, efficient allocation of resources, and deep integration of markets; enabling the countries along the Belt and Road to achieve economic policy coordination and carry out broader, deeper, and more efficient economic cooperation; and jointly building an open, inclusive, and balanced regional economic cooperation architecture. Thus the Belt and Road Initiative is an alternative road to further economic globalization, but contains ideas that are different from the past, that is, the spirit of the Silk Road—"peace and cooperation, openness and inclusiveness, mutual learning and win-win." Based on such an understanding, this article first analyzes the general background of the Belt and Road Initiative against economic globalization and the changing configurations of the world, and then discusses the Initiative's spatial connotation by revealing its multi-scalar and trans-scalar characteristics. The article points out that the Belt and Road Initiative is a national strategy, rather than a regional strategy, to coordinate all-around opening of China to the world and promote further integration of the country into the global economy. Last, the article suggests several research themes in geography that are brought about by the Belt and Road Initiative, including geopolitical studies, geography of countries of the region to explore cooperation opportunities, foreign direct investment theories advanced by the Belt and Road Initiative, and optimization of transcontinental transportation.

Key words: the Belt and Road Initiative; Silk Road; economic globalization; geopolitics