

“一带一路”的理念与实践创新及世界意义

李向阳

内容摘要：过去十余年，“一带一路”的理念与实践创新取得了重大的进展，但国际社会对其认知还远未达成共识。“一带一路”的理念与实践创新究竟体现在哪些方面？这不仅关系到能否讲好“一带一路”故事，而且关系到共建“一带一路”的可持续性。问题的关键在于要理清“一带一路”与现行全球治理体系的关系。“一带一路”在理念与实践上既不是对现行全球治理体系的简单复制，也不是在现行全球治理体系之外另起炉灶，而是对现行全球治理体系的超越。具体表现为：一是“一带一路”所奉行的发展导向，超越了现行全球治理体系的规则导向；二是“一带一路”以互联互通为基础，致力于为发展中国家创造动态比较优势，超越了现行国际经济合作中静态比较优势；三是共建“一带一路”坚持共商共建共享原则，超越了现行全球治理体系霸权治理观；四是共建“一带一路”秉承正确义利观，超越了现行全球治理体系下功利主义经济外交观；五是共建“一带一路”推动构建人类命运共同体，超越了现行全球治理体系下自由主义国际秩序观。正是上述理念上的超越带来了“一带一路”实践上的创新，进而为推动共建“一带一路”高质量发展指明了方向。

关键词：“一带一路” 全球治理体系 发展导向 共商共建共享 正确义利观 人类命运共同体
中图分类号：F22 **文献标识码：**A **文章编号：**1000-1052 (2026) 01-0001-13
DOI:10.16407/j.cnki.1000-6052.2026.01.001

一、问题的提出

过去十余年，“一带一路”取得了举世瞩目的成效，已成为中国向世界提供的一项公共产品和广受欢迎的国际合作平台。然而，西方国家对“一带一路”最基本的问题（是什么、做什么、如何做）仍然存在质疑。早期的质疑源于西方某些政治家和媒体的刻意歪曲抹黑，如“中国版的马歇尔计划”“新时期的朝贡体系”“债务陷阱论”“新殖民主义论”“转移过剩产能论”“降低环境标准论”“地缘政治工程论”“不可持续论”等（李向阳，2020）。

近年来，西方主流学界对“一带一路”的关注度越来越高，并试图构建各种各样的

收稿日期：2025年10月21日

作者简介：李向阳，中国社会科学院学部委员，中国社会科学院亚太与全球战略研究院研究员。研究方向：国际经济学、中国对外关系。北京，100007。

基金项目：中国社会科学院重大创新项目“高质量共建‘一带一路’机制的理论和实践问题研究”（2024 YZD010）。

理论框架对“一带一路”的起源、特征、影响及发展方向进行解构（Hall, 2022）。代表性的观点有：其一，把“一带一路”视为国家主导的全球化（State Mobilized Globalization）（Ye, 2022）。这一理论从中国国内的西部大开发战略与“走出去”战略研究入手，推演“一带一路”的属性和特征，如应对国内经济压力的选择、“宏大的政治叙事与模糊的政策工具”并存、实施过程中的碎片化与渐进性等。其二，把“一带一路”视为经济治国方略（Economic Statecraft）（Reilly, 2021）。这种理论强调，经济治国方略的核心是通过对外投放经济资源以实现外交政策目标。鉴于对西方道德主张的怀疑态度、对中国发展中国家身份的认同以及坚信经济增长对各国具有至高重要性，政策制定者确信，经济资源既可获取战略杠杆又能发挥安抚作用，经济治国方略能实现中国与受援国的双赢，国家有能力也有必要动员市场主体推进外交政策目标。其三，把“一带一路”视为对外投资项目与“国家对外品牌”（“开放、和平且具前瞻性的国家形象”）的结合（Freyman, 2021）。在这种理论框架下，“一带一路”是一种类似于朝贡体系的“轻度等级制”——本质上更偏向象征性而非实质性的附属关系。尽管合作伙伴国出于“真实的自身利益”接受中国投资，但由于其国内政局的易变性，他们的履约能力是高度不确定的。

与早期对“一带一路”的刻意歪曲抹黑论调不同，新一代的理论研究并不采取对“一带一路”简单贴标签的做法，比如对某些发展中国家大型基础设施项目出现的财务问题不是简单地贴上“债务陷阱”的标签，而是要把它们置于东道国的融资战略和国内政局变化的框架下进行分析。另一方面，他们通过赋予“一带一路”特定的国内国际动机，分析所谓的“宏大叙事与实践的脱节”、中国与东道国之间的“委托—代理”关系，质疑“一带一路”对现行全球治理体系的挑战及其可持续性。为此，如何从学理上探究“一带一路”的合法性与可持续性已成为中国学术界的任务之一。

本文并不尝试回应所有的这些质疑，而是从理论和实践层面阐释“一带一路”的创新所在。其中一个切入点就是理清“一带一路”与现行全球治理体系的关系。现行全球治理体系总体上是由二战后西方大国主导构建起来的，因此也是西方主流学界质疑“一带一路”的理论参照系。换言之，不符合现行全球治理体系的理念和实践注定就缺少先天的合法性和可行性。

不可否认，现行全球治理体系在一定程度上促进了全球的发展与安全，但面对百年未有之大变局，其固有的缺陷日渐明显，对其改革的呼声也越来越高。习近平总书记在2017年首次提出了现行全球治理面临的和平赤字、发展赤字和治理赤字；2019年进一步提出了治理赤字、信任赤字、和平赤字与发展赤字，并以此为基础提出了破解“四大赤字”的中国方案。^①“一带一路”就是方案之一。与现行的全球治理体系相比，“一带一路”既不是对现行的全球治理体系的简单复制，也不是在致力于重起炉灶，推翻或替代现行的全球治理体系，而是对它的一种超越。在哲学意义上，超越不是断裂和否定，

而是在扬弃中实现质变。正是这种超越关系，“一带一路”理论上既可以与现行全球治理体系的各种合作机制进行“对接”，又可以通过创新克服或缓解现行全球治理体系存在的弊端。以下我们从五个方面探讨“一带一路”理念与实践的创新及其世界意义。

二、奉行发展导向：超越规则导向，推动新型国际合作模式构建

发展导向是“一带一路”的基本属性。逻辑上，它与现行全球治理体系的规则导向相对应。在这里，我们把发展导向界定为发展优先，把规则导向界定为规则优先。

规则优先的核心是先定规则后谈合作。在现行的全球治理体系下，无论是多边合作机制还是区域、双边合作机制都是如此。以区域合作中最常见的自由贸易区为例，首先需要确定的是哪些国家有资格参与。参与者通常是地理上相互毗邻、经济发展水平接近、政治经济体制相似的国家。近年来，一些大国主导的自由贸易区在选择成员时针对上述条件有所放松，但仍然有许多国家因差异性太大而被排除在外。比如，全面与进步跨太平洋伙伴关系协定（CPTPP）就有很高的进入门槛，中国从2021年起申请加入这一协定，至今未果。至于像欧盟那样的区域一体化组织，进入门槛更高。在确立哪些国家有资格参与谈判后，还需确定成员国的权利与义务。因自由贸易区的目标定位不同，对成员的权利与义务规定也不相同。为解决成员未来可能发生的争执，谈判还需要制定争端解决规则。有些自由贸易区协定还会制定成员的退出规则，等等。在所有这些规则确立后，成员之间的合作才会真正展开。这种规则导向模式的重大优势在于合作有章可循，降低合作过程中的交易成本。然而，它客观上带来的一个结果是，由于规则门槛的存在，许多发展中国家，尤其是最不发达国家被排除在合作之外。

与规则导向不同，发展导向的核心是先谈合作后定规则（李向阳，2018）。“一带一路”不预设规则门槛，只要认同和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢的丝路精神，任何国家都可以参与进来。因此，在“一带一路”建设的第一阶段，并没有常见的规则谈判程序，共建国的数量是可变的，参与方式是多元的，以至于很多人认为共建“一带一路”不需要规则。然而，不设置规则门槛并不意味着不需要规则。伴随合作的扩展与深化，“一带一路”对规则的需求应运而生。2023年10月，习近平总书记在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛上明确提出，“一带一路”要从硬联通扩展到软联通，并成立高峰论坛秘书处。^②秘书处负责为高峰论坛提供支持，协调推动相关国际合作。2024年7月，完善推进高质量共建“一带一路”机制被正式列入《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》。2024年12月，习近平总书记在第四次“一带一路”建设工作座谈会上系统提出了推进高质量共建“一带一路”的九大机制建设。^③至此，共建“一带一路”进入了一个新的发展阶段。

与现行全球治理体系的规则导向相比，“一带一路”的发展导向体现了真正意义上

的开放性。其一，共建国超越了地理上相互毗邻的制约。正如2015年3月中国政府发布的《推动共建丝绸之路经济带与21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》所指出的，“一带一路”以古丝绸之路为纽带，但范围又不限于此。其二，共建国并不受经济发展水平相似性的要求，既包括最不发达国家也包括像希腊这样的发达国家。^④其三，共建国不以政治、文化、宗教的认同为前提，既有资本主义国家，也有转型经济体、社会主义国家。其四，共建国没有共同的安全威胁。其五，“一带一路”既没有为倡导者（中国）设定特殊权限，也没有为接纳新成员设置专门的规则。这种开放性为广大发展中国家参与国际经济合作创造了条件。

迄今为止，在“一带一路”框架下，共建国之间的合作机制呈现出多元化特征。比如，在中国与东南亚国家的合作中，既有区域层面的中国—东盟自由贸易区协定，又有次区域的澜沧江—湄公河合作机制，还有中国—中南半岛经济走廊、双边经济走廊这样的非约束性合作。到了南亚、中亚、蒙古、俄罗斯、中东欧、非洲地区，既没有自由贸易区这样的合作机制，也没有次区域合作机制，只有经济走廊或双边合作文件。这表明，“一带一路”框架下同一地区会有多种合作机制，不同地区之间也会有不同的合作机制。未来，“一带一路”的机制化建设仍将会奉行发展导向，根据合作的需要制定规则。

“一带一路”合作模式以其开放性和多元性超越了现行全球治理体系下的国际合作模式，为不同类型国家的共同发展提供了条件，同时又吸纳了规则导向的优势，依照合作的需求制定相应的规则。正因为这种规则或机制化的存在，“一带一路”才能够与现行全球治理体系进行有效对接。这种新型的国际合作模式正在吸引越来越多国家的认同和参与。

三、创造动态比较优势：超越静态比较优势，推动发展中国家经济起飞

国际分工与国际经济合作的基础是比较优势原则。传统的国际贸易理论强调的是静态比较优势。它假定技术与要素禀赋不变，各国基于当前的要素禀赋与生产效率开发自身的比较优势，参与国际分工。理论上，所有国家都可以参与国际分工，但实践中许多发展中国家，尤其是不发达国家缺少参与国际分工最基本的条件，从而被排除在国际分工之外，经济失去了增长的动力。现代国际贸易理论则强调动态比较优势。现实中，一些新兴经济体通过自身的努力改变了要素禀赋和生产效率，培育起了新的比较优势。该理论的产生是为了解释二战后像韩国、新加坡这样的经济体比较优势的升级。对于如何培育新的比较优势，该理论关注的核心是这些国家内部的政府干预等。放眼全球，真正培育起动态比较优势的国家仍是少数，多数发展中国家并未依靠内部能力创造或培育出新的比较优势。现行全球治理体系没有提供这样的动力机制。这就是发展赤字的根源所在。

理论上，发展中国家或最不发达国家可以通过参与多边或区域贸易协定而提高参与国际分工的水平，但实践中这些国家会面临同样的障碍。以区域贸易协定为例，不同协定的规则门槛差异很大：贸易自由度越高，规则门槛亦越高。即使最不发达国家能够越过协定的规则门槛，也难以有效克服参与国际分工的瓶颈，原因是绝大多数区域贸易协定（也包括多边贸易协定）的核心目标是减少区域内贸易投资自由化的障碍、开发成员国之间的比较优势，而不是为了解决区域发展的不平衡问题。比如，1992年东盟就决定组建自由贸易区，但新东盟成员国与老东盟成员国的经济水平差异并未明显缩小。只有像欧盟这样的高水平区域一体化组织才具有解决区域发展不平衡的职能，即通过超国家机制在成员国之间进行转移支付以实现这一目标。不过，实践中我们已经看到，这种机制也引发了欧盟成员国之间的矛盾，英国退欧的一个重要原因就在于此。

对多数发展中国家，尤其是最不发达国家而言，现行的全球治理体系并没有为其提供参与国际分工、国际经济合作的天然路径。这是全球层面的一种市场失灵现象，突出表现为：在基础设施与互联互通领域存在严重的投资不足，尽管这是发展中国家经济发展和参与国际经济合作的必要条件之一。世界经济论坛发布的统计指标显示：一国的全球竞争力指数（GCI）与基础设施的质量之间存在高度的正相关（Bhattacharyay, 2010）。之所以该领域存在市场失灵现象，原因是基础设施投资呈现出投资规模大、回收周期长的特征，企业缺少投资的动力。麦肯锡研究院在2017年对全球基础设施投资需求做过一项评估，结果显示：为满足目前的经济增长速度，到2030年全球每年需要的基础设施投资为3.3万亿美元，而每年的投资缺口为3500亿美元；如果考虑到要实现联合国可持续发展目标（SDGs），全球基础设施投资规模还要在现有基础上每年再提高1.1万亿美元，投资缺口自然会进一步扩大。^⑤更为重要的是，因为不存在世界政府，现行全球治理体制无法解决这种全球市场失灵现象，从而导致难以摆脱发展赤字的困境：多数发展中国家很难顺利进入发达国家行列，最不发达国家无法实现罗斯托意义上的“经济起飞”。

相比之下，“一带一路”的发展导向决定了不仅共建国之间要充分开发其比较优势，而且还要为发展中国家和最不发达成员国创造新的比较优势。这突出表现为以基础设施为核心的设施联通上。过去十余年“一带一路”之所以有动力这样做，关键在于它所追求的是长期发展目标。这一点可以从“一带一路”的主要载体——经济走廊的目标和建设路径展现出来。丝绸之路经济带是由六大经济走廊所组成的，海上丝绸之路也可以看成是另一种形式的经济走廊。所谓经济走廊，是指通过特定的地理标识（如河流、山脉、运输通道、区域）和运输通道把沿途经济体联系起来的机制，其主要功能是解决区域间发展的不平衡问题（李向阳，2023）。具体来讲，经济走廊为不同的经济节点或枢纽提供了一个联系渠道，这些经济节点通常以城市为依托，是经济资源和人口的聚集地。同时，它也为市场的

供给与需求提供了联系渠道。

经济走廊建设大致可划分为四个阶段^⑥：第一阶段是运输走廊或狭义经济走廊。以基础设施为核心互联互通是全球市场失灵表现最突出的领域，因而也是制约不发达国家参与国际分工、实现经济起飞的首要障碍。对不发达国家而言，运输走廊有助于解决区域间的货物和人员流动问题，但它并不是拉动经济发展的充要条件。如果没有建立起从事国际分工的生产能力，运输通道的功能就会大打折扣。第二阶段是拓宽经济走廊。围绕运输通道推动城镇化、更新城乡基础设施、促进工业发展、改善中小企业投资环境、增加旅游经济基础设施投资等方式，实现地区发展规划目标，把运输走廊从线状扩展为带状，使之发挥经济辐射的功能。第三阶段是以贸易便利化为核心，促进跨境商品、服务、人员的流动，夯实经济走廊。到了这个阶段，其任务与现行全球治理体系下多边和区域经济合作的任务是一致的：开发利用不同国家的比较优势。第四阶段是协调不同国家区域发展计划与政策，形成广义的跨境经济走廊。这就相当于在设施联通和贸易畅通的基础上增添了政策沟通的内容。

从经济走廊建设发展阶段的演变可以作出下述判断：其一，经济走廊与“一带一路”的“五通”具有内在的一致性，因而体现了发展导向的要求。其初期阶段的目标是设施联通，只有升级到高级阶段，资金融通、贸易畅通、政策沟通、民心相通目标才能真正实现。其二，经济走廊是对现行全球治理体系下经济合作机制的超越。在“一带一路”框架下，经济走廊建设的第一和第二阶段为东道国创造了新的比较优势。以此为基础，经济走廊建设才可进一步开发利用成员方的比较优势。因而，经济走廊与区域经济一体化安排是可以并存的。其三，只有把基础设施与互联互通投资置于经济走廊建设之中，并成为它的有机组成部分，共建经济才能得以可持续发展，基础设施领域的市场失灵现象才能够真正得到有效缓解。

此外，“一带一路”在基础设施和互联互通领域的投资客观上还发挥了鲑鱼效应，刺激了西方发达国家及一些发展中的大国在该领域的投资。基于战略层面的考虑，西方国家为对冲“一带一路”，推出一系列基础设施投资安排，比如，2016年日本和印度推出的亚非增长走廊（AAGC），2019年由美国国际金融开发公司、日本国际协力开发银行与澳大利亚外交贸易部共同提出的“蓝点网络”（Blue Dot Network）计划，2021年由美国在七国集团峰会上提出的“重建更好世界”（B3W）计划，2021年欧盟推出的“全球门户”（Global Gateway）计划，2022年由七国集团提出的“全球基础设施和投资伙伴关系”（PGII）计划，2023年由美国、欧盟、印度等七方推出的“印度—中东—欧洲经济走廊”（IMEC），等等。迄今为止，多数计划尚未开始或全面实施，但它们对于弥补全球范围内基础设施投资缺口将会发挥积极作用。

四、坚持共商共建共享原则：超越霸权治理观， 推进公正合理全球治理体系构建

长期以来，由西方大国主导的全球治理体系所基于的是一种霸权治理观。二战后维护美国对全球规则与秩序的主导权是其核心目标。伴随美国相对地位的下降，转向由西方大国结成的同盟来共同主导全球规则与秩序，其实质仍然是霸权治理观。近年来，以特朗普执政为标志，西方大国普遍奉行的“本国优先论”反映了国家治理优先于全球治理，霸权治理观被进一步强化。至于目前特朗普政府对全球发起的关税战实质上是从丛林法则的回归，直接挑战战后国际自由主义秩序的核心——多边主义。

以霸权治理观主导的现行全球治理体系虽然客观上促进了战后国际关系的稳定 and 经济发展，但其弊端也是显而易见的。其一，在多边机制的规则制定过程中，以美国为主的西方大国一直是事实上的主导者。以布雷顿森林体系为例，每个国家在基金和特别提款权中的份额取决于他们在全世界经济中的份额，因此美国长期居于支配地位。近年来，伴随发展中国家在全世界经济中的地位提升，特别提款权份额进行了重新调整，但美国仍然持有否决权的份额。其二，多边主义正在转向区域主义和单边主义，多边机制日渐式微，甚至名存实亡。以世界贸易组织为例，目前其三大职能（即多边谈判的平台、监督成员方贸易行为及争端解决的机构）已全部停摆。美国贸易代表格里尔认为，2025年8月特朗普与冯德莱恩在苏格兰特恩贝里庄园达成的贸易协定将为新的国际贸易体系（因而也被称为“特恩贝里体系”，Turnberry System）奠定基础，并将取代战后以世界贸易组织为核心的国际贸易体系。^⑦其三，全球公共产品供给不足趋势进一步加剧。全球公共产品的属性决定了供给不足是常态。战后美国充当了全球公共产品提供者的角色，但特朗普执政后奉行“美国优先”政策，明确质疑这一角色的合理性，认为得不偿失。为此，特朗普政府宣布取消了美国国际开发署（USAID），要求其盟友提高军费支出比例，拒绝向其他国家单方面提供出口市场，等等。这非常类似于两次世界大战期间全球公共产品供给者缺位现象，也被称为“金德尔伯格陷阱”。

“一带一路”所奉行的共商共建共享原则从理念上超越了现行全球治理体系的霸权治理观。其一，不设置规则门槛使“一带一路”具有真正意义上开放性和多边主义属性，为广大发展中国家参与全球治理创造了前提条件。其二，共建国根据合作的需要来共同制定规则，而不是由倡导国或某些大国主导规则制定的过程，体现了主权国家间的平等。^⑧一些共建国可能只愿意参与一部分领域的合作，为此他们只需要参与对应领域的规则制定。伴随合作的扩展与深化，规则的约束范围和约束力也会相应提高。其三，“一带一路”框架下的合作不仅要开发利用共建国之间的比较优势，而且还要为最不发达国家创造新的比较优势。这种国际公共产品的特性为共建国的共建共享创造了条件。

作为中国的全球治理观，共商共建共享原则过去十余年在“一带一路”建设中得到了具体贯彻，为改革现行全球治理体系提供了一个新的路径选择，获得了国际社会的普遍认同。

五、秉承正确义利观：超越功利主义经济外交观， 为中国特色经济外交奠定基础

二战以来，西方国家经济外交呈现出以功利主义为核心的特征，具体表现为以自由主义和国际制度为手段，以现实主义和国家利益为指引，同时贯穿价值观诉求。也有人把它称为“附加政治条件的胡萝卜加大棒”指导原则。这种功利主义经济外交会因国际环境和国内政治思潮的变化而调整。冷战时期，为对抗苏联东欧社会主义阵营，西方国家的经济外交体现为自由主义、现实主义与规则导向的结合，在布雷顿森林体系、关税与贸易总协定（GATT）之下构建了一整套国际规则和秩序，同时广泛使用经济援助与制裁手段。步入后冷战时期，经济全球化水平达到了新阶段，自由主义与规则导向相结合，价值观外交一度成为经济外交的主流。国际金融危机之后，自由主义与规则导向退潮，现实主义回归，民族国家关注经济安全趋势成为主流。

“一带一路”是否具有经济外交属性，国内外一直存在巨大分歧。一个极端是把它视为单一的对外援助项目（即“中国版的马歇尔计划”），另一个极端是把它视为纯粹的经济合作。事实上，2015年10月在中共十八届五中全会第二次全体会议上习近平总书记就明确强调了“一带一路”的经济外交属性，^⑨并在多个场合从不同角度系统阐发了正确义利观作为中国特色经济外交的指导原则。正确义利观的核心要义是以义为先、义利并举。这与西方大国经济外交的指导原则“附加政治条件的胡萝卜加大棒”形成了鲜明的对比。正是在这种意义上，秉承正确的义利观超越了西方国家所倡导的价值观外交。

义利观是中国儒家所倡导的一个伦理学理念。习近平总书记在继承其核心要义的基础上赋予其新的时代内涵，并用于指导“一带一路”框架下国际经济合作的利益分配，从而为经济外交的顶层设计指明了方向。这些新的时代内涵可概括为以下几个方面：一是搭便车论。按照经济学的逻辑，纯粹的搭便车缺乏可持续性，但从经济外交的角度看，在特定时期、允许特定国家搭便车是完全必要的。二是跨期受益论。“一带一路”建设中许多项目具有跨期特征，短期内投资很难取得收益，但又是长期经济发展所必需的，因而企业投资既要注重短期收益，更要重视长期收益。^⑩比如倘若只关注短期投资收益，经济走廊第一阶段的基础设施项目就会呈现投资不足现象；只有把他们置于四个发展阶段之中，其企业投资才具有经济上的合理性。三是予取论。予和取的关系就是利益分配。这是任何形式国际经济合作都需面对的核心问题。在“一带一路”框架下中国与共建国之间的合作要做到适当的利益让渡，如在2018年中非合作论坛北京峰会

上，习近平总书记强调中国欢迎非洲搭乘中国发展快车，主张“先予后取”“多予少取”甚至是“只予不取”。^⑩四是正外部性论。如果说搭便车论、跨期受益论、予取论都属于政府层面主动选择的话，那么正外部性论则来自一种市场驱动的机制化安排，即企业在获取利润最大化的前提下能够“赢得好名声、好口碑”。^⑪由此可见，正确义利观是基于国际环境和国际经济合作的新变化对传统义利观核心要义的补充和完善。它并不是一个简单的利益让渡概念，而是规范中国与共建国利益分配的完整理论体系，不能抓住一点、不及其余。秉承正确的义利观既为中国与外部世界的合作提供了一种新路径，也使“一带一路”超越了现行的经济外交合作模式（李向阳，2021）。

首先，秉承正确的义利观有助于协调“一带一路”建设中政府与企业的关系。一方面，与应对国内市场失灵一样，应对世界市场失灵理论上也需要政府干预。不过，由于国际范围内缺少世界政府，这就需要负责任的大国推动国家间的合作，共同应对世界市场失灵问题。在致力于走和平发展道路的前提下，中国政府提出的“一带一路”是应对世界市场失灵的重大举措。在这种意义上，“一带一路”离不开政府的推动。另一方面，“一带一路”的建设主体是企业。如果说政府参与“一带一路”建设追求的目标是“义”，那么企业追求的目标就是“利”。前者来自“一带一路”的经济外交定位，后者则是企业的本性。无论是共建国的企业、第三方国家的企业还是中资企业，即便是中资国有企业，政府也不能强制要求他们为了经济外交的“义”而牺牲企业“利”的目标。显然，没有政府的推动，“一带一路”将无从谈起；反过来，没有企业的主动参与，“一带一路”将不可持续。政府的优先任务之一是要运用市场机制引导不同类型的企业服务于经济外交“义”的目标。比如，以税收、融资、保险、投资保护协定等引导企业多予少取、追求长期目标、实现正外部性等。这是推动共建“一带一路”可持续发展目标的基本要求。

其次，秉承正确的义利观明晰了“一带一路”的“经济外交顶层设计”这一定位。根据正确义利观中的予取论，中国与共建国的合作中既有多予少取，也有只予不取，逻辑上还有予取相等。假如说予取相等对应的是正常的商业合作，只予不取对应的就是对外援助，至于多予少取实际上是介于两者之间的第三种合作形态。现实中，在“一带一路”合作框架下，这三种合作形态是交织在一起的。比如，中国对某一共建国提供优惠贷款就属于“多予少取”，如果由中资企业承担这笔优惠贷款对应的投资项目，那么中资企业与共建国之间就是正常的商业合作。同样，在对外援助中，如果由中资企业承担对应的投资项目，“只予不取”和“予取相等”将同时存在。再比如，中国政府引导中资企业向其他共建国进行绿色产业的投资或更好地履行企业社会责任就会产生正外部性，客观上形成“多予少取”的效果。因而，“一带一路”具有经济外交的属性并不意味着它是纯粹的商业合作，否则与“一带一路”之前的商业合作就没有差别了；同时，

这也并不意味着它是一个纯粹的对外援助项目，更不是所谓的“中国版马歇尔计划”。

最后，秉承正确的义利观是促使“一带一路”“经济外交顶层设计”定位落地走实的基本要求。实施经济外交是大国崛起中的一项必然选择。不同国家的崛起目标与路径的差异决定了他们会选择不同经济外交模式。西方大国在崛起过程中追求的是建立和维护自身的霸权，从而其经济外交，乃至整个对外经济合作都体现了价值观外交导向。以此为前提，西方大国的经济外交并没有为发展中国家带来经济发展“造血”能力的提升，对发展中国家经济援助的效果不佳一直是国际社会诟病的热点。与此相对应，中国致力于走和平发展道路，在“一带一路”框架下通过秉承正确的义利观，正在探索一条实现共同发展经济外交模式：把多予少取、只予不取与正常的商业合作结合起来，产生“1+1+1>3”的协同效应。这一模式把“输血”与“造血”相结合，把开发、利用比较优势与创造新优势相结合，有助于克服西方国家以价值观为导向经济外交模式的弊端。

六、推动构建人类命运共同体：超越自由主义国际秩序观， 为国际社会提供公共产品和合作平台

现行全球治理体系的基础是西方主导的自由主义国际秩序（LIO）。在政治与法律层面，这一秩序吸收了威斯特伐利亚秩序的内容，强调多边主义、主权平等、民主、人权与规则；在经济层面，它体现为自由开放的经济秩序，以促进商品、服务与生产要素的自由流动；在安全层面，它强调以联合国为核心的集体安全；在价值观层面，其根基是所谓“普世价值”。伴随国际格局的变化与民粹主义的盛行，由美国主导的这一秩序的合法性受到了前所未有的挑战。

不可否认，二战后确立的这种自由主义国际秩序在相当长时期内发挥了积极作用。与此同时，对其进行改革的呼声也越来越高。习近平总书记有关“四大赤字”的判断反映了广大发展中国家对现行全球治理体系弊端的基本认知。更重要的是，习近平总书记以人类命运共同体为主线，提出了破解“四大赤字”的中国方案：坚持公正合理，破解治理赤字；坚持互商互谅，破解信任赤字；坚持同舟共济，破解和平赤字；坚持互利共赢，破解发展赤字。^⑩

人类命运共同体以全人类共同价值为指南，超越了国家间意识形态分歧，致力于构建一个持久和平、普遍安全、合作共赢、开放包容、清洁美丽的世界。全人类共同价值一方面继承了中华传统的“和”文化，即协和万邦的国际观、和谐共生的安全观、义利合一的发展观、和而不同的文明观与天人合一的宇宙观；另一方面，它又反映了世界各国人民共同的追求和愿望。联合国成立60周年首脑会议通过的《成果文件》确立了七项全人类的“共同基本价值”，即自由、平等、团结、包容、尊重所有人权、尊重自然和分担责任。因此，人类命运共同体并不是对现行自由主义国际秩序的简单替代，而是

扬弃和超越。同时，需要指出的是，推动构建人类命运共同体是一项长期任务，动态性和过程性是它的一个突出特征。换言之，构建人类命运共同体绝不是一蹴而就的。按类型划分，构建人类命运共同体需要从构建双边命运共同体、区域命运共同体入手；按构成划分，构建人类命运共同体需要从构建利益共同体、责任共同体、价值共同体入手，因此这是一个渐进的过程。

作为推动构建人类命运共同体的重要实践平台，“一带一路”是对现行自由主义国际秩序的超越和完善。其一，“一带一路”以实现人类命运共同体为最终目标，在此之下依次是“五路”（和平之路、繁荣之路、开放之路、创新之路、文明之路）、“五通”（政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通）、经济走廊目标，等等。它们是人类命运共同体目标在“一带一路”框架下的具体体现。这显然超越现行多边和区域经济一体化的贸易投资自由化目标。其二，“一带一路”的发展导向是对规则导向的超越，从而能够与现行全球治理体系下的多边、区域合作机制进行对接。如上所述，作为“一带一路”的主要载体，经济走廊在其升级过程中必须要经历推动贸易投资自由化的阶段；“一带一路”的开放性决定了它即使在起步阶段具有区域主义特征，但能够成为多边主义的“垫脚石”。其三，“一带一路”有助于缓解世界市场失灵，为全球治理的改革指明了方向。过去十余年的实践已经证明，以基础设施投资为主的互联互通建设已经发挥了缓解世界市场失灵的功能。未来共建“一带一路”机制化建设将为现行全球治理体系提供一种新的选择。在西方大国减少提供国际公共产品的背景下，具有国际公共产品属性的“一带一路”将为推动构建人类命运共同体作出更大的贡献。

共建“一带一路”是一项前无古人的事业，既不是对现行全球治理体系的简单复制，也不是另起炉灶，而是对现行全球治理体系的超越。过去十余年其理念和实践的创新已经得到国际社会的广泛认同。未来只有不断地创新才能继续推动共建“一带一路”的高质量发展。

注释：

①参见《携手推进“一带一路”建设》《共同努力把人类前途命运掌握在自己手中》，载《习近平谈“一带一路”建设（2023年版）》，中央文献出版社，2023年12月出版，第163-174、241-243页。

②参见《建设开放包容、互联互通、共同发展的世界》，载《习近平谈“一带一路”建设（2023年版）》，中央文献出版社，2023年12月出版，第347-353页。

③九大机制建设具体包括：完善共建“一带一路”合作规划统筹管理机制，完善“硬联通”、“软联通”、“心联通”协调推进机制，完善产业链供应链务实合作机制，完善新兴领域国际交流合作机制，完善投融资多元化保障机制，完善风险防控内外协同机制，完善海外利益保障机制，完善高水平国际传播机制，完善廉洁丝绸之路合作机制。参见《习近平在第四次“一带一路”建设工作座谈会上强调 坚定战略自信 勇于担当作为 全面推动共建“一带一路”高质量发展》，新华社，2024年12月2日。

④目前国内外对“一带一路”的共建国类型存在一个认知误区，认为它主要面向的是发展中国家。就已有的共建国

来看，这似乎是一个事实，但在理论上它是对所有国家开放的。

⑤参见“Addressing the Global Infrastructure Deficit: Channels for U.S.-China Cooperation”，<https://www.csis.org/advices-addressing-global-infrastructure-deficit-channels-us-china-cooperation>。

⑥有关对经济走廊的阶段划分，参见“Regional Corridors Development in Regional Cooperation”，ADB Economics Working Paper Series, No.258, 2011。

⑦参见“Why we remade global Order”，<https://www.nytimes.com/2025/08/07/opinion/trump-trade-tariffs.html>。与此相关的另一种表述是世贸组织总干事依拉维对多边主义的看法。2025年9月其在第二任期上任之际提出：“多边主义受到打击，但还活着。”参见“世贸组织总干事依拉维：多边主义受到打击，但还活着”。<https://yuanchuang.caijing.com.cn/2025/0920/5115126.shtml>。

⑧鉴于“一带一路”框架下的机制化建设刚刚起步，规则的制定并没有成熟的案例。有一个相关的案例有助于说明这一点，这就是亚洲基础设施投资银行（亚投行）。根据《筹建亚投行备忘录》，其法定资本为1000亿美元，中国初始认缴资本目标是500亿美元左右，占总额的50%，为最大股东。2015年3月由于英国的加入引发一大批欧洲发达国家跟随加入。为此，亚投行的股权结构（即相应的投票权）作出了重大调整：中国的出资比例下调到34.6%，投票权比例为29.8%。这充分体现了共建原则。

⑨参见“‘一带一路’建设是扩大开放的重大战略举措和经济外交的顶层设计”，载《习近平谈“一带一路”（2023年版）》，中央文献出版社，2023年12月出版，第76-77页。

⑩参见“推进‘一带一路’建设，努力拓展改革发展新空间”，载《习近平谈“一带一路”（2023年版）》，中央文献出版社，2023年12月出版，第95-97页。

⑪参见“携手共命运，同心促发展”，载《习近平谈“一带一路”（2023年版）》，中央文献出版社，2023年12月出版，第222-231页。

⑫同⑩。

⑬参见“共同努力把人类前途命运掌握在自己手中”，载《习近平谈“一带一路”（2023年版）》，中央文献出版社，2023年12月出版，第241-243页。

参考文献：

- [1]李向阳. 亚洲区域经济一体化的“缺位”与“一带一路”的发展导向[J]. 中国社会科学, 2018(8):33-43.
- [2]李向阳. 一带一路的经济学分析[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2020:54-61.
- [3]李向阳. 中国特色经济外交的理念、组织机制与实施机制: 兼论“一带一路”的经济外交属性[J]. 世界经济与政治, 2021(3):4-30+156.
- [4]李向阳. 经济走廊建设: “一带一路”高质量发展的微观基础[J]. 世界经济与政治, 2023(10):2-15+156.
- [5]FREYMAN E. One Belt One Road: Chinese power meets the world[M]. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2021.
- [6]BHATTACHARYAY B N. Estimating demand for infrastructure in energy, transport, telecommunications, water and sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020[R]. Tokyo: Asian Development Bank Institute, 2010.
- [7]REILLY J. Orchestration: China's economic statecraft across Asia and Europe[M]. Oxford University Press, 2021.
- [8]HALL T H, KROLIKOWSKI A. Making sense of China's Belt and Road Initiative: A review essay [J]. International studies review, 2022, 24(3): viac023.
- [9]YE M. 2020. The Belt Road and beyond: State-Mobilized globalization in China: 1998 - 2018[M]. Cambridge: Cambridge University Press, 2020.

Innovation in the Concept and Practice of the Belt and Road Initiative and Its Global Significance

LI Xiangyang

Abstract: Over the past twelve years, significant progress has been made in advancing the conceptual and practical innovations of the BRI. However, international consensus on its understanding remains far from achieved. Compared with the existing global governance system, in what ways are the conceptual and practical innovations of the Belt and Road Initiative (BRI) reflected? This issue is not only crucial for effectively disseminating the BRI narrative but also for ensuring the sustainability of joint BRI development. The key lies in clarifying the relationship between the BRI and the current global governance system. This paper argues that the BRI, both in concept and practice, is neither a mere replication of the existing global governance system nor an attempt to establish a parallel system outside it. Rather, it represents a transcendence of the current global governance framework. Specifically, this transcendence is manifested in five aspects: development-oriented approach over rules-oriented approach; dynamic comparative advantage over static comparative advantage; principles of extensive consultation, joint contribution, and shared benefits over hegemonic governance; a correct view of justice and interests over utilitarian view of economic diplomacy; building a community with a shared future for mankind over liberal international order. It is precisely these conceptual breakthroughs that drive the BRI's practical innovations, thereby charting the course for high-quality development under the initiative.

Keywords: Belt and Road Initiative (BRI); Global Governance System; Development Oriented Approach; Principles of Extensive Consultation, Joint Contribution, and Shared Benefits; Correct View of Justice and Interests; Community with a Shared Future for Mankind.

(责任编辑 金师波)