

力和西方中心主义进一步意识形态化。因此,西方理论家们的理论构想应该被理解作为一种知识方法,而不是现实本身。研究者应该熟悉现有理论,优先通过实证研究筛选、修改理论框架和构想,重塑理论概念以阐明、解释经验世界。

西方国家作为曾经的帝国主义侵略者,既是非西方世界所仇视憎恨的敌人,又是它们崇拜学习的典范,这两者相互交错、不可避免的共存状态,构成了非西方的现实世界。然而,西方社会科学理论一般都忽视了非西

方的这种双重特征,并且通过演绎逻辑或更简单粗暴的西方中心主义的视角,坚持认为世界其他国家必定要遵循西方社会模式。这种非此即彼的二元对立研究方法解释不了经验现实。西方理论家们应该将注意力转向二元对立如何在更大的现实世界中共存、互动和重塑彼此的问题上,以便寻求更好地理解现实世界的途径,更好地探索改善世界的方法。

罗雯 聂锐/编译

## 当代中国“生态文明”的阐述与建设路径

山姆·吉尔 阿德里安·伊利/文

《中国季刊》(*The China Quarterly*)2018年12月刊发了《中外对话》执行主编萨塞克斯大学科学政策研究中心研究员山姆·吉尔(Sam Geall)、萨塞克斯大学高级讲师阿德里安·伊利(Adrian Ely)合著的文章《当代中国“生态文明”的阐释与路径》(*Narratives and Pathways towards an Ecological Civilization in Contemporary China*)。文章探讨了中国主流政策阐述如何推动特定形式的创新和可持续发展,以及可能对其他形式造成的阻碍和限制。作者特别关注“生态文明”这一阐述,认为其作为一个逐渐演变为官方阐述的口号很可能影响中国未来几年的可持续发展之路。文章主要内容摘译如下。

### 阐述的重要性

中国历来强调自上而下的阐述和口号,中国研究通常考虑这一背景下的阐述框架。除了中国研究之外,还有一些关于“绿色转变”途径的新文献更明确地考虑了系统框架与行动路径之间的联系,这些文献可以阐明当前中国背景下被忽视的重要动态。

“可持续发展”最初在《我们共同的未

来》的报告中被定义为“在不损害后代满足其需求能力的情况下满足当前需求的发展”,此后围绕更广泛的“可持续性”概念引发了学术争论。通过对“路径方式”的联结,梅丽莎·利奇(Melissa Leach)、伊恩·斯科恩斯(Ian Scoones)和安迪·斯特灵(Andy Stirling)对阐述的作用有独特的理解,利奇(Leach)等人借鉴建构主义的观点来解释角色的知识、兴趣和理解如何导致不同的现有系统的阐述以及它们如何改变。文章借鉴这一理解,即政策阐述对于促成与加强特定路径和削弱其他路径有重要作用。

阐述的使用方式不仅具有描述性,而且具有规范性意义,塑造了科学和政治方法,正如文中所探讨的创新对可持续性的作用。在本文中,作者希望增加中国背景下应用“路径方法”的一小部分文献,首次将这种方法应用于中国政治阐释和口号的研究。作者试图将中国研究对修辞和意识形态的关注与建构主义观点结合起来,来理解阐述在塑造行动和环境变化中的作用,并解释在气候外交不确定的时刻,为何中国的口号和流行语比

通常理解的更重要。

### 环境方面的中国阐述

正如理查德·埃德蒙兹(Richard Edmonds)所指出的那样,中国的“环境”术语不仅指地理领域,还指社会领域,如政治环境,而自然环境通常被称为生态环境。

新中国成立后前几十年的环境阐述和政策特点与“人定胜天”这一口号相似。1972年国务院建立了第一个环境问题调查处理委员会;中国恢复在联合国中的合法席位,并参加了1972年斯德哥尔摩人类环境会议。1973年,第一届全国环境保护大会在北京召开,要求全面合理地规划,保护环境和丰富人民的生活,并颁布一系列监管法令,制定源头污染控制目标。1973年创办了第一个环境出版物。1992年,中国参加里约会议,重新开始并正式关注可持续发展。

整个20世纪90年代,可持续发展是政府文献中重要的关键词。1996—2000年的第九个五年计划首次提出这一术语,1994年中国成为第一个发布“21世纪议程”的国家,提出了国家的战略可持续性发展计划;1997年,中国发布了第一份国家可持续发展报告;1997年9月的第十五届党代会将“人口增长和经济发展造成的巨大环境和资源压力”列为国家面临的主要困难;2002年,把可持续发展作为小康社会的一部分之后,又推动了“科学发展观”,以及节约资源、环保的“两型社会”。然而,尽管对中国环境恶化的担忧已被纳入国家最高层的阐述中,环境法律法规的执行仍然存在长期问题。

### “生态文明”的演变

“生态文明”实际上是1980年开始的一系列口号中的第四个口号,前三个是“精神文明”、“物质文明”和“政治文明”,相比之下,生态文明是第一个全球性的口号。

2007年,“生态文明”这一术语在中共十七大首次亮相。此后,“生态文明”被多次提

及,愈发重要。习近平主席强调,生态文明是中国整体发展战略的关键。李克强总理在2017年的政府工作报告中强调通过实施测量目标新方法,建立生态文明建设试验区,加强生态文明建设和绿色发展工作。2015年4月,中央“第12号文件”提出党和国家关于进一步推动生态文明发展的意见。作为最高级别的国家政策文件,首次详述了政府提出的关于生态文明的政策和方法,该文件强调持续的农业现代化,强调技术创新和采用先进的节能、低碳和环保技术来改造和升级传统产业。因此,要了解“生态文明”,需要理解这种阐述以及围绕这一概念开创的创新路径。

### 关于创新的阐述:技术与社会变革

科学技术在过去一个世纪一直是中国发展阐述的核心,自“四个现代化”以来,创新最近成为一个重要的概念,被用于各个方面,包括描述中国的政策实验和改革方法。

改革开放以来中国的科技政策明确地从主要基于从海外引进新技术的追赶模式转向侧重于中国企业自主创新的“新世界”技术模式。“自主创新”的阐述在胡锦涛的领导下得到了普遍使用,特别是在国家中长期科学技术计划(MLP)方面。2006年1月,胡锦涛在国家中长期科学技术计划的讲话中提出中国要成为“创新型社会”。“十二五”规划(2011—2015)的科技组成部分也特别强调自主创新,中央“第12号文件”同样涉及技术创新,提出政府在“十三五”规划(2016—2020)中继续支持战略性产业,同时建议政府充分发挥市场在绿色产业和技术选择方面的决定性作用。

除了创新的可持续性和个人技术的竞争力之外,中国的阐述也开始包含国际文献中所谓的“制度创新”,这有助于整个经济的转型。

### 结论:从阐述到路径

话语转变是有意义的,它构成了创造真实变革途径的阐述。本文采用了利奇及其同

事的途径方法,研究了 中国政治精英关于创新和可持续性的阐述,并探讨了这些阐述可能在促进和约束特定途径中所起的作用。

作者将中央“第 12 号文件”中的“生态文明”阐述作为第一次官方阐述。该文章表明,中国是基于上级政府文件中对“生态文明”的阐述来推进技术创新并融合社会变革和治理改革的制度创新。随后,“生态文明”出现在中央政府文件和联合国环境规划署的文件中,表明中国建设生态文明的努力不仅有助于解决中国自身的资源和环境挑战,而且还可以作为其他发展中国家的示

范,进而有利于建立新的全球环境治理体系。

关于生态文明阐述的兴起到成为规则的过程,本文指出了一种话语转变,将环境问题与围绕创新的阐述联系在一起。生态文明阐述暗示了具体的路径,并且已经开展了试点和一系列可实现的治理变革,以帮助实现这些目标。这些途径的成败将影响该国的“话语权”,因此中国有可能在全球环境辩论中扮演更强大的领导角色。

刘利欢/编译

## “一带一路”连通性改善对多边贸易至关重要

卢 慧 罗 尔 等/文

2018 年 8 月,兰德公司欧洲事务部发布了题为《中国“一带一路”倡议:衡量改善交通连通性对该地区国际贸易的影响》(China Belt and Road Initiative: Measuring the Impact of Improving Transport Connectivity on International Trade in the Region — a Proof-of-concept Study) 的研究报告。卢慧(音译)、罗尔(Hui Lu, Charlene Rohr, Marco Hafner, Anna Knack) 等人收集和研究了“一带一路”沿线国家和地区(包括 28 个欧盟成员国,以及其他 40 多个受“一带一路”倡议直接或间接影响的国家)的有关数据和案例,以了解和量化交通基础设施及其连通性改善与“一带一路”沿线国家和地区贸易、经济发展之间的关联。

### 一、交通基础设施改善能够极大促进多边贸易

1. 交通基础设施改善大幅降低运输成本。以每英里或公里成本衡量,从 20 世纪 50 年代到 21 世纪初,空运费用减少了约 42%,而船运成本大致保持不变。铁路成本在 110 年内减少了约 87.5%。以基础设施

质量和效率衡量,港口的质效每降低一半就会使运输成本增加 12%,相当于与市场的距离增加了 60%。以运输时间衡量,货物运输时间每节省一天就相当于出口平均关税减少约 0.4%~1%,进口平均关税减少 0.8%~1.5%。在边境等待的平均时间用在陆地上就可以行驶 1600 公里。总之,良好的运输基础设施可以降低运输成本,减少运输时间和提高交付可靠性。

2. 交通基础设施改善持续增进贸易往来。交通基础设施改善 5% 将使经合组织国家的贸易增加 2%~5%。尽管交通基础设施(如公路/铁路)更有可能建在经济需求和生产率增长较快的地方使得这一数据可能会被夸大,但交通基础设施和贸易增长之间存在正相关关系是众所周知的。

3. 交通基础设施改善有力促进工业生产。例如,Golden Quadrilateral(GQ 项目,印度一个主要的高速公路项目)升级后,新进入 GQ 辐射圈的企业总产量、就业、工资和全要素生产率都有所提高。其中库存时间缩短 6~12 天,