

# 中国制造简报



## 用一带一路训练基础设施思维

Tim Oakes, 2021 年 1 月



图 1. 贵安新区, 贵州, 2018 (图源: Tim Oakes)

我很难理解一个以“一带一路” (One Belt, One Road) 命名的项目怎么会引起如此大的轰动。虽然其升级后的名字 (Belt & Road Initiative) 暗示该项目不再那么随意，而是有目标、框架和计划的，但是这个名字仍然无法解释中国“世纪工程”实际上所获得的无限遐想和痴迷。项目倡议实施七年以來，关于“一带一路”的文章多到可能会填满几个图书馆。“一带一路”对外界的吸引力一直让我感到困惑。尤其是当许多学者、记者、评论员和分析家将“一带一路”看做一个其夸张愿景 – 广泛连通性 – 已经成功落地的项目来写作的愿意度让我觉得我忽略了一些东西。我开始确信希尔曼 (2020) 所谓的“皇帝的新路”实质上是一个“皇帝的新装”的惊奇案例。

事实证明，我确实忽略了一些东西。而被忽略的东西恰好是重点。其实并不是我遗漏了现实中的事实真相，或是那份最终起草的高层政策文件。“一带一路”中间的洞 – 一个应该有计划和政策的洞 – 是故意为之的。在实际内容可能需要被提出来澄清的地方，取而代之的是一种“填补空白”的空间。“一带一路”注定是一个模糊的想法、一个概念、一个姿态，一个等待别人完成的句子的开始。这是一个邀请。也许这就是为什么它会产生如此热烈的反应。我们中的许多人都无法抗拒填补空白的邀请。

BRI 不是一项政策。它甚至不是一个“软政策” (Holbig 2004)，一个可以通过容纳高度多样且经常相互竞争的议程和工具来推动其实施的足够模糊的政策。它甚至谈不上是一个框架。相反，它是一个依据进化原理邀请幻想中线条和走廊的雄心壮志的声明。与其将“一带一路”视为习近平所制定的宏大计划 —— 一个持续主导大多数流行媒体和专家评论的观点 —— 我们更安全地将其视为一种进化话语，甚至是一种表演，一种‘发展戏剧’。我并不是说将“一带一路”视为一种伪装，而是要强调在“一带一路”中寻找具体方案或政策是在寻找错误的东西。然而，我们确实应该寻找具象的东西。

正如 Tang Xiaoyang (2020) 所言，中国政府并不追求线性的政策实施方式。倡议是在渐进和实验的基础上提供的，并且（重要的是）会以一种产生竞争的方式提供，邀请地方政府和集体将自己想象成其他人将效仿的模式。各地政府都希望以壮观的方式实施该倡议，受到关注甚至是上升到模范地位。寻找“一带一路”倡议背后的宏伟计划将会让你错失此类倡议的重点，即其在中国出现发展的过程。在我看来，关键的问题是：“一带一路”倡议将如何根据其后续发展和成果而演变和改变？BRI 的生态系统如何适应它遇到和创造的特定条件？当发展时，它是如何被实地体验塑造的？

反过来，回答这些问题需要关注“全球中国”具体化的实际项目和空间。这意味着关注“一带一路”倡议中出现的最普遍的项目形式，基础设施。至少有几种方法可以将对基础设施的关注概念化。首先是规模。研究“一带一路”需要在地、实地和定性。以北京为中心的观点主导着“一带一路”的研究，然而这样的观点忽略了一个事实，即“一带一路”是那些“填补空白”的当地参与者的集体努力。当地的即兴创作和讨价还价一直是“一带一路”的中心故事。在更广泛的地缘政治和地缘经济影响方面也不缺乏讨论。但中国实际项目的焦点应该是具体性，或更重要的，这些项目的竞争性 (Lee 2018)。Tina Harris (2013) 发现，通过民族志方法来理解跨国界基础设施发展所产生的细微差别几乎总是与最初推动这些项目的霸权叙事相矛盾。这些霸权叙事讲述了一个将连通性视为扩张、开放和延展的故事。然而，正如 Alessandro Rippa (2020) 所发现的那样，在地面上，空间模式和实践通常随着连接性的增强和平滑而被强制改变、拆除和掩埋。同时，Liu 和 Lim (2019) 指出当下的研究缺乏对小国如何参与

和应对“一带一路”且大多数研究都强调中国参与者的观点。不可否认，大多数研究默认北京是主要参与者。



图 2. 琅勃拉邦省湄公河上正在修建的桥梁。该桥梁会作为万象-磨丁铁路的一部分。 (图源: Wikimedia)

新疆发挥的作用却不如预期的那么重要。虽然一些新疆公司（例如野马集团）在建设“一带一路”相关基础设施方面发挥了重要作用，但政府仍然全神贯注于维吾尔人和其他突厥穆斯林的监视和营地。与此同时，较富裕的沿海省份发挥了重要作用，尽管“一带一路”倡议最初的推动力是巩固中国内陆边境省份的经济发展，并重启衰落的“西部大开发”计划。例如，He Baogang (2019, 187) 曾观察到，“广东现有的基础设施，以及它作为中国增长引擎的过往经验，使其能够熟练地利用一带一路倡议提供的机会。”

此外，从中国境内的角度研究一带一路能将我们的注意力转移到一带一路本为中国“基础设施机器”的体现（或者就像许多我在中国的对话者认为的“基础狂魔”，一种对政府的讥讽）。基础设施建设是中国治理政治经济学的副产品 (Oakes 2019)。“一带一路”倡议让我们注意到，这种副产品现在已经超越了中国的边界。但它同时也让我们注意到中国国家社会主义的特殊遗产 (Bach 2019)。习近平没有创造这个基础设施机器。但是，可以说它也不是毛泽东创造的。在某些方面，它的起源可追溯到中国 19 世纪后期具有改革主义愿景的技术官僚性质。

在各国本土学习“一带一路”也意味着需要将“一带一路”放在中国境内学习。虽然考虑政策性银行和国有企业的独特作用是这一方法的重要组成部分，但我们还需要考虑省级政府和直辖市——尤其是这些政府和直辖市之间的竞争——在将“一带一路”导向出乎意料的方向过程中所发挥的作用。这在很大程度上是一直推动中国政策实施的地方和区域竞争的结果。同时这也是不同优先事项在地方级竞争的结果。例如，虽然拥有面向中亚的关键位置，但是

在研究一带一路时，将基础设施关注概念化的第二种方法是不把基础设施视为一个对象，而是将其视为一个分析单元和分析策略。 Brian Larkin (2013, 329) 注意到基础设施的这种“特殊本体论”：

基础设施是能够使其他物质移动的物质。它们独特的本体论在于它们是事物本身也是事物之间的关系……但是基础设施的二元性表明，当它们系统性地运作时，它们不能仅作为物体而被理论化。

这种对基础设施进行理论化的关系方法表明，当我们把基础设施视为一个分析单位时，我们会建立一套超越规模的系统性联系。这个系统性联系不仅强调这些项目的效果，还同时强调这些效果如何反过来影响更大范围内有关发展和变革的后续决策、实践和讨论。也就是说，基于基础设施的方法论关注“一带一路”倡议的演进性质。影响可能以技术-政治形式构成（即新的政治形式，体现在其挑战任何事物，从新的大坝或高速铁路线到新的监视和数据挖掘），或者它们可能仅以物质形式构成（即新的高速公路代替取消旧的交通网络，使曾经交通便利的地方变得偏远，或曾经遥远的地方变得方便畅通）。



图 3. 链接俄罗斯商人与中国加工厂的全球速卖通站点，摄于莫斯科。（图源: Wikimedia）

将基础设施作为一个分析单位也让我们关注项目的时间性，以替代那些专注于短期债务而不是长期回报的方式。基础设施有两个传统的时间表。两者都是线性的和理想主义的。一个考虑从项目设计到施工再到完工。另一个将早期债务与后来的回报联系起来。这两者都未考虑到基础设施材料本身的时间性（即它们的衰变、过时、暂停），也未考虑到基础设施的预料之外的结果处置、或它们被从未打算使用它们的人所挪用、它们的再利用，甚至它们的好坏与否的象征性采用。当然，这些时间性对于深入理解“一带一路”作为一个进化发展过程是必不可少的。

最后，值得强调的是基础设施方法论并不一定意味只专注于大型项目。事实上，在某些方面，大型项目大多是短暂的，是以异想天开的鸟瞰图或者线条和符号填充在一带一路的制图中，作为回复“填补空白”的邀请。但将基础设施做为分析单元和分析视角也可以让研究者

关注日常生活和平凡的细节。这里的基础设施可能是运行面部识别软件的监控摄像头，或将数据输入算法驱动的社会秩序流程的智能手机。这些“软性”基础设施可以说比高速公路、火车和管道等“硬性”基础设施更受利润驱动。它们也已成为农村发展的重要平台。因此，日常基础设施可能促成了为阿里巴巴轮班 12 小时处理电子商务订单的村民工作日常。事实上，中国大部分农村地区已成为支撑中国全球技术影响力的人力基础设施。在某些情况下，尤其是在新疆，人力基础设施既是劳动力又是数据资源。但在大多数情况下，提供数字基础设施支持服务已经成为数亿农民工响应政府号召返乡参与“乡村振兴”的一种生活方式。超过 3000 多个“淘宝村”遍布中国农村。同时，阿里巴巴的农村电子商务模式（官方称为电子世界贸易平台或 eWTP）已加入 BRI，并在马来西亚、卢旺达和南非建立了新的枢纽（Wang 2020）。

作为“填补空白”的邀请，“一带一路”倡议与习近平的“中国梦”相得益彰。两者都像等待被人口填满的鬼城。正如 Henri Lefebvre (1995) 所说，两者都“怀有欲望、受挫的狂热和未实现的可能性”，写的是新城生活的无聊。但作为一种基础设施思维的练习，“一带一路”全是混凝土、钢筋和电线，是梦幻新城空荡荡的建筑。它变成什么不取决于计划，而是取决于搬进来的人。

## References

- Bach, Jonathan. 2019. What kind of model? Thinking about the Special Economic Zone and the socialist city. *Made in China* 2: 72–77.
- Harris, Tina. 2013. Trading places: New Economic Geographies of Trade Across Himalayan Borderlands. *Political Geography* 35: 60-68.
- He, Baogang. 2019. The domestic politics of the Belt and Road Initiative and its implications. *Journal of Contemporary China* 28: 180-195.
- Hillman, Jonathan. 2020. *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century* (New Haven: Yale University Press).
- Holbig, Heike. 2004. The emergence of the campaign to Open Up the West: ideological formation, central decision-making and the role of the provinces. *The China Quarterly* 178: 335-357.
- Larkin, Brian. 2013. The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology* 42: 327-343.
- Lee, Ching Kwan. 2018. *The Specter of Global China: Politics, Labor, and Foreign Investment in Africa* (Chicago & London: University of Chicago Press).
- Lefebvre, Henri. 1995. *Introduction to Modernity. Twelve Preludes September 1959-May 1961* (London and New York: Verso (Les Editions de Minuit, 1962)).
- Liu, Hong & Lim, Guanie. 2019. The political economy of a rising China in Southeast Asia: Malaysia's response to the Belt & Road Initiative. *Journal of Contemporary China*, 28(116), 216-231.
- Oakes, Tim. 2019. China Made: infrastructure thinking in a Chinese register. *Made in China* 4(2): 66-71.

- Rippa, Alessandro. 2020. *Borderland Infrastructures: Trade, Development and Control in Western China*. Amsterdam: University of Amsterdam Press.
- Tang, Xiaoyang. 2020. Co-evolutionary pragmatism: re-examine ‘China Model’ and its impact on developing countries. *Journal of Contemporary China* 29: 853-870.
- Wang, Xiaowei. 2020. *Blockchain Chicken Farm and Other Stories of Tech in China’s Countryside* (New York: Farrar, Straus & Giroux).