

多重共同体构建视角下的中老铁路研究*

张 珊

内容提要 由中国、老挝两国最高领导人亲自推动建设的中老铁路,吸引了国内外诸多学者的广泛关注。中老铁路运行至今已超一年,多项客观事实与最新数据表明其对铸牢中华民族共同体意识、整合老挝国民共同体、打造中老命运共同体,以及构建人类命运共同体均产生了积极正面的影响,初步实现了多重共同体的互利共赢。中老铁路在多重共同体构建中的潜力与价值尚未得到完全的释放与体现,随着中老铁路基础设施“硬联通”的实现,规则标准的“软联通”与国家人民的“心联通”有待进一步推进。多重共同体构建视角下的中老铁路研究,不仅可为当下共同体理论的实证研究提供新视角,而且有助于中国在国际上更好地讲述传播“中老铁路故事”。

关键词 中老铁路 中华民族共同体 老挝国民共同体 中老命运共同体 人类命运共同体

引 言

2021年12月3日,在中国国家主席习近平与老挝国家主席通伦·西苏里的共同见证下,连接中国昆明与老挝首都万象的中老铁路^①全线通车运营,不仅成功助力老挝完成了从“陆锁国”到“陆联国”的宏伟目标,而且对于促进泛亚铁路建设,实现“一带一路”沿线国家设施联通具有重要推动作用。目前,国内学界关于中老铁路的研究^②主要聚焦于以下领域:关于老挝及中国云南地缘价值的政治学研究^③,关于中老两国及东盟、东南亚区域经贸发展的经济学研究^④,关于铁路建设技术层面的工程学研究^⑤,关于中老铁路沿线物流运输的物流学研究^⑥,关于资源开发与生态保护的生态

* 本文系中国社会科学院重大科研规划项目“中国与周边国家关系研究”专项(项目号2020ZDGH016)、国家社会科学基金项目“铸牢中华民族共同体意识视角下归侨群体的‘五个认同’研究”(批准号:21BMZ097)的阶段性成果。感谢《世界民族》编辑部老师和外审专家的修改意见,作者文责自负。

① 中老铁路有广义狭义之分,广义的中老铁路指中老昆万铁路,全线1035公里,由中国境内的昆玉(昆明—玉溪)段、玉磨(玉溪—磨憨)段与老挝境内的磨万(磨丁—万象)段组成。狭义的中老铁路专指磨万段,线路全长422公里。中国国内对中老铁路多采用广义的定义,国外则对中老铁路多采用狭义的定义,并且多将其称之为“老中铁路”(Laos-China Railway)。为保持行文的一致性,本文对中老铁路的界定范围为从昆明到万象的全线铁路,除引用外统一采用“中老铁路”的称呼,特此说明。

② 截至2022年6月10日,在中国知网搜索篇名包含“中老铁路”的学术论文已经达到200余篇。

③ 比如韦健锋:《中老铁路与老挝地缘战略价值的提升》,载《东南亚南亚研究》,2017年第4期;洪东方、高大帅:《中老铁路对云南地缘价值提升的影响》,载《北方经贸》,2022年第1期;等等。

④ 比如王新哲、〔老〕阿努萨(Anousa Sensombath):《中国—老挝铁路建设对两国经济空间布局的效应研究》,载《南宁师范大学学报(哲社版)》,2019年第5期;张燕、丁钰雯等:《中老铁路修建对沿线区域经济影响研究》,载《中国储运》,2021年第12期;等等。

⑤ 比如谭忠盛、李松涛等:《中老铁路隧道软弱围岩大变形特征试验研究》,载《中国铁道科学》,2021年第4期;孙玉兰:《中老铁路磨万段隧道工程施工指标研究》,载《中国铁路》,2022年第1期;等等。

⑥ 比如陶楠:《“一带一路”倡议下中老铁路国际联运通道物流发展探讨》,载《铁道货运》,2017年第10期;董天胜:《基于中老铁路的“一带一路”境外铁路项目供应链实证研究》,载《铁路采购与物流》,2021年第4期;等等。

学、环境学研究^①,关于铁路修建过程地方性知识的人类学、民族学研究^②,以及置于“一带一路”框架下的多学科探讨^③。同时,在中国学习的老挝留学生撰写的与中老铁路相关的毕业论文数量正在不断增加。^④国外学界对中老铁路的研究除关注老挝债务、征地赔偿、物流运输等具体问题之外^⑤,更多的是将其作为中国“一带一路”建设的典型项目进行讨论分析^⑥。由此可见,正如铁路自身所具有的广阔延伸性,中老铁路研究也包罗万象,涵盖学科领域广泛。上述成果为本文提供了研究基础与思路启发,但同时需要指出的是,目前国内外关于中老铁路研究的互动交流并不充分,存在不同语境下“各说各话”的现象。另外,绝大部分研究为中老铁路开通前所作,运行后的最新数据资料尚未得到及时利用。

伴随世界各地交流往来的增多以及全球化的发展,对于人类发展共性问题以及共同体的研究成为人文社科研究的重要议题之一,特别是随着中国铸牢中华民族共同体意识、构建人类命运共同体等新时代执政理念的提出,国内学界关于共同体研究的热情与成果均呈现出蓬勃发展之势。其中,理论探讨十分热烈,实证研究步伐相对缓慢,从铁路视角切入的案例分析更不多见。自1825年世界上第一条铁路(斯托克顿—达林顿)在英国开通以来,铁路深刻改变了人们的生产生活方式。“铁路的发展催生了大量的制造业,确保了工业革命对这个地球上每个人生活的实质性影响,铁路的到来使一切都成为可能:从度假到郊区的扩展,从新鲜的牛奶到邮购订单。”^⑦铁路工程使原本隔绝的空间得以联通,不仅铁路所经之处被铁轨连接成为一个有形的共同体,而且由于铁路对经济社会发展所具有的聚集辐射带动性,更多的区域与人群被纳入外延范围不等的多个无形共同体之内。未来,随着中国“一带一路”建设的推进,以及中国铁路技术能力的提高,将有更多的铁路项目走向海外。这些铁路工程会面临哪些舆论质疑,又会如何影响与改变沿线及周边区域的社会发展,虽然各地情况不尽相同,但已在运行的中老铁路或许可为其提供一些参考。本文以中老铁路为研究对象,结合国内外研究成果及最新相关数据,探讨其在铸牢中华民族共同体意识、整合老挝国民共同体、打造中老两国命运共同体、构建人类命运共同体等多重共同体建设中的作用及影响,以期为当下共同体理论的实证研究提供一个新的视角,并对关于中老铁路的某些西方错误言论给予回应与反驳。

① 比如薛陈利、张会琼等:《中老铁路经济廊带生态质量及其与人类活动的关系》,载《应用生态学报》,2021年第2期;翁凌飞、白昊男等:《中老铁路建设对沿线景观格局影响的尺度效应》,载《资源科学》,2021年第12期;等等。

② 目前国内基于中老铁路田野调查的人类学、民族学研究成果尚不多见,孙红林的《寮国锁钥:中老铁路建设的空间民族志》(中央民族大学,博士学位论文,2021年)是一项代表性成果。

③ 比如杨卓娟:《中老铁路:推动东盟区域一体化建设》,载《国别和区域研究》,2019年第1期;金晶:《“一带一路”背景下中老铁路“走出去”模式研究》,载《铁道运输与经济》,2022年第5期;等等。

④ 比如〔老〕习逗逗(SISOMPHONE TOUKTA):《中老铁路建设对中老经贸关系的影响研究》(海南大学,硕士学位论文,2020年),〔老〕阿里沙曼(SIHAMANIVONG ALISAMANH):《中国—老挝铁路建设合作问题研究——基于中老铁路磨丁—万象段项目的实证调查》(西南大学,硕士学位论文,2020年)等。

⑤ 比如:山田纪彦:「ラオス?中国高速鉄道プロジェクト:これまでの経緯、進捗状況、問題点」,『IDE スクエア—海外研究員レポート』2018-08;山田纪彦, 諏訪一幸:「ラオス?中国鉄道は何をもたらすのか?—両国にとっての意義」,『IDE スクエア—世界を見る眼』2021-11;Freeman Nick, “Laos’s High-Speed Railway Coming Round the Bend”, *ISEAS_Perspective*, no. 101, 2019; Simon Rowedder, “Railroading Land-linked Laos: China’s Regional Profits, Laos’ Domestic Costs?”, *Eurasian Geography and Economics*, 61(2), 2020; Diana Suhardiman and Jessica DiCarlo (eds), “(Re)constructing State Power and Livelihoods through the Laos-China Railway Project”, *GeoForum*, vol. 124, 2021; Tai Wei Lim, “The Sino-Laos Railway and the Connectivity Potential for a Small State”, *China and the World*, vol. 4, no. 2, 2021.

⑥ 比如:Scott Morris, “The Kunming-Vientiane Railway: The Economic, Procurement, Labor, and Safeguards Dimensions of a Chinese Belt and Road Project”, *CGD Policy Paper* 142, 2019; Xiangming Chen, “‘CORRIDOR-ISING’ Impact Along the Belt and Road: Is the Newly Operational China-Laos Railway a Game-Changer?”, *European Financial Review*, vol. Feb-Mar, 2022; 西沢利郎「中国ラオス鉄道開業「一带一路」の成果を誇示 需要少なく厳しい採算性」,『エコノミスト』100(1), 2022。

⑦ [英]克里斯蒂安·沃尔玛尔著,刘嫩译:《铁路改变世界》,上海人民出版社,2014年,序言第2页。

一、中老铁路推动铸牢中华民族共同体意识

铸牢中华民族共同体意识是新时代中国共产党民族工作的主线,更是实现中华民族伟大复兴的必然要求,而这一切都建立在各民族共同繁荣发展的物质基础之上。“增强民族团结的核心问题,就是要积极创造条件,千方百计加快少数民族和民族地区经济社会发展。”^①中老铁路国内段所在的云南省与缅甸、老挝、越南接壤,既是我国毗邻国家较多、国境线较长的省份之一,也是我国世居民族、特有民族、人口较少民族、民族自治地方最多的省份,^②拥有汉族在内的26个世居民族,少数民族人口占全省总人口的三分之一。2015年、2020年习近平两次考察云南,对云南提出“努力成为民族团结示范区”与“努力成为面向南亚东南亚辐射中心”的希望,并作出“全面实现小康,一个民族都不能少”的指示。

中老铁路国内段除了设置昆明站、昆明南站、玉溪站、普洱站、西双版纳站等市级车站外,还深入少数民族地区的县、镇设站,比如峨山站、化念站位于峨山彝族自治县,元江站位于元江哈尼族彝族傣族自治县,墨江站位于墨江哈尼族自治县,宁洱站位于宁洱哈尼族彝族自治县,橄榄坝站位于傣族风情浓郁的勐罕镇,勐腊站、磨憨站位于傣族、哈尼族、彝族、瑶族、苗族、壮族、拉祜族等多民族共居的勐腊县。“要想富,先修路”,不便的交通曾经严重制约当地各民族群众的生产生活,中老铁路的建设与开通,不仅为沿线民众提供了大量的直接就业岗位,促进了沿线地区产业布局的优化升级,更有助于让改革发展成果更公平地惠及各族人民,推动民族地区高质量跨越式发展。以铁路沿线的景洪市基诺山基诺族为例,作为中国第56个被确认的民族,现有人口2万多人,2019年,基诺族成为云南率先实现整族脱贫的“直过民族”之一,从“最后定族”到“率先脱贫”,实现了“一步跨千年”的飞跃性发展,而中老铁路的开通为正在推进乡村振兴的基诺山地区又打开了一个联通外界的窗口,“借助中老铁路,推动基诺非物质文化遗产、攸乐贡茶等特色产业形成经济辐射纽带,形成邻国经济交流地域上的精品示范乡镇”^③是其未来发展方向。

2022年12月中老铁路开通运营满一年,国内段日均开行客车42列,最高峰开行65列,最高日发送旅客5万人次,累计发送旅客720万人次,^④充分体现并满足了沿线各族民众求学、探亲、就医、旅游、商贸等出行需求。同时,除激活带动云南沿线地区经济社会事业的发展外,作为西部地区陆海新通道物流线路的组成部分,中老铁路与中国铁路网直接相连,国内多个省区市中老铁路跨境货运班列相继开通,中老铁路将在促进中国西南与西北、东北及东部沿海地区共同发展,实现共同富裕方面大有作为。因此,无论是从云南来看,还是从全国来说,通过促进各民族交往交流交融与推动各民族共同走向社会主义现代化,中老铁路都将有力助推中华民族共同体的铸牢工作。

二、中老铁路加快整合老挝国民共同体

作为中南半岛唯一的内陆国,老挝北邻中国,南接柬埔寨,东临越南,西北、西南分别与缅甸、泰国接壤,国土面积23.68万平方公里,人口733.8万人,2021年国内生产总值189.82亿美元,人均

① 中共中央文献研究室:《习近平关于协调推进“四个全面”战略布局论述摘编》,中央文献出版社,2015年,第37页。

② 王正伟:《进一步加强民族工作 全面推进示范区建设——在云南民族工作调研座谈会上的讲话(摘录)》,载《今日民族》,2013年第5期。

③ 郑海燕、张明磊等:《搭乘中老铁路“顺风车”》,载《云南日报》,2022年1月23日,第3版。

④ 警谦:《中老铁路开通一年交出亮眼成绩单》,载《光明日报》,2022年12月3日,第4版。

国内生产总值 2595 美元,^①属世界上最不发达的国家之一。^② 老挝地形多山,交通不便是制约其发展的主要原因之一。老挝的道路密度(每平方公里的道路面积)比东盟国家的平均水平低 30%,并且很大一部分的公路条件比较差,易受气候影响,季节性关闭频繁,每吨每公里的运输价格大约是其其他东盟国家的 2 倍。^③因此,中老铁路的建成,不仅从根本上改变了老挝的交通运输格局,而且为其国民经济及各项社会事业的全面发展提供了契机。

中老铁路老挝段途经的琅南塔省、乌多姆塞省、琅勃拉邦省、万象省、万象市位于老挝的上寮和中寮地区,人口约占全国总人口的三分之一,^④其中首都万象市是全国的政治、经济、文化和科研中心,世界文化遗产古都琅勃拉邦市是老挝最具旅游吸引力的城市。虽然老挝同中国一样进行过“民族识别”,但由于其复杂的历史背景与多样的族群成分,这项工作至今仍未结束。^⑤根据 2015 年老挝人口普查数据,老挝有 49 个民族^⑥,2018 年老挝政府又增加认定沙湾拿吉省的布鲁(Blu)族为第 50 个民族。^⑦从民族分布来看,老挝各民族交错分布遍及各地,几乎所有省县乡都是多民族交错分布,只是交错比例随地形不同而不同。^⑧另外,老挝民族分布呈现出典型的立体分布特点,曾因居住高度被简单分为老龙、老听、老松三大族群。^⑨从人口数量来看,占全国总人口 53.2% 的佬族(Lao)是老挝主体民族,其次是克木族(Khmou)和赫蒙族(Hmong),分别占比 11.0%、9.2%。^⑩这三大民族主要分布在万象以北地区,因此老挝人口分布呈现出北密南疏状态。

综上,由于老挝民族的诸多特点,无法直观衡量中老铁路对某个或某些具体民族的影响,但中老铁路也因此老挝政府致力推动的老挝国民共同体构建中扮演了重要角色。如同中国积极推进的铸牢中华民族共同体意识工作,近年来老挝政府通过政治、经济、文化等多种方式手段,努力使老挝人民逐渐在日常生活中发展出“老挝民族”的统一观念,将原本松散的人群归置在“老挝民族”的统一语境下,民众的共同体意识得到切实巩固。^⑪经济基础决定上层建筑,共同体的整合必须建立在共同发展的基础上。2015 年时任中老铁路项目指导委员会主任的老挝副总理宋沙瓦·凌沙瓦接受采访时直言:老挝是一个内陆农业国家,70% 的国民都在从事与农业相关的生产,如果仅通过公路或航空运输农产品至中国和其他东盟国家,成本高昂。铁路建成后,不仅运输成本会大幅降

① 老挝国家统计局官方数据库:<https://laosis.lsb.gov.la/tblInfo/TblInfoList.do>,查询时间:2022 年 9 月 9 日。

② 最不发达国家是指经联合国认定的社会、经济发展水平以及人类发展指数最低的国家。2021 年 11 月 24 日,联合国大会通过关于老挝、尼泊尔、孟加拉国脱离最不发达国家行列的决议,同时考虑到新冠疫情的影响,给予三国五年“毕业准备期”。

③ World Bank, *From Landlocked to Land-Linked: Unlocking the Potential of Lao-China Rail Connectivity*, Vientiane: World Bank, 2020, pp. 44 - 52.

④ 根据老挝国家统计局 2022 年提供的最新人口数据,2021 年老挝全国人口 733.8 万,中老铁路沿线四省一市人口 246.1 万,占全国总人口的 33.5%。

⑤ 关于老挝的民族划分情况,参考:Laurent Chazée, *The Peoples of Laos: Rural and Ethnic Diversities*, Bangkok: White Lotus Press, 2002; Joachim Schliesinger, *Ethnic Groups of Laos*, Bangkok: White Lotus Press, 2003; 黄兴球:《老挝族群论》,民族出版社,2006 年;马树洪:《老挝的民族、宗教及其政策》,载《东南亚南亚研究》,1998 年第 3 期;周建新:《老挝的民族识别与划分及其未来发展》,载《贵州民族研究》,2001 年第 1 期;陶红:《关于老挝的民族问题》,载《东南亚纵横》2004 年第 3 期;鱼耀:《老挝“民族识别”的再认识》,载《世界民族》,2022 年第 2 期;等等。

⑥ Lao Statistics Bureau, *Results of Population and Housing Census 2015*, pp. 121 - 122.

⑦ 周建新、田丽娟:《互联互通、共享发展、合作治理——首届大湄公河次区域民族学与人类学国际会议综述》,载《广西民族研究》,2020 年第 1 期。中华人民共和国外交部官方网站 2022 年 6 月更新的《老挝国家概况》即采用了老挝政府 2018 年的民族识别结果:“(老挝)分为 50 个民族,分属老泰语族系、孟—高棉语族系、苗—瑶语族系、汉—藏语族系,统称为老挝民族”,参见:https://www.mfa.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676644/1206x0_676646/,查询时间:2022 年 7 月 15 日。

⑧ 黄兴球:《老挝族群论》,民族出版社,2006 年,第 7—8 页。

⑨ 虽然目前老挝官方已经取消了民族三分法,但是老挝人民在日常生活中仍然习惯使用老龙、老听和老松来表示民族身份,这也一定程度上促进了民族的统一与整合。(参见方芸、马树洪:《老挝》,社会科学文献出版社,2018 年,第 23 页。)

⑩ Lao Statistics Bureau, *Results of Population and Housing Census 2015*, pp. 121 - 122.

⑪ 鱼耀:《老挝“民族识别”的再认识》,载《世界民族》,2022 年第 2 期。

低,而且还将通过拉动投资与促进旅游等多种方式为老挝人民带来多重利益。^①根据世界银行的预测,随着中老铁路的开通,以及后期与泰国、马来西亚、新加坡等国家的铁路联通,老挝人民的整体收入将增长3.1%—13%,长期来看老挝GDP可增长21%。^②中老铁路修建时,西方一些媒体和人士以老挝经济发展水平低、人民生活节奏慢为由,认为老挝普通民众既没有乘坐需求,也无力承担火车票价。实际上,这种看法纯属“傲慢的偏见”,中老铁路开通首年,老挝段乘客已达130万人次,老挝铁路部门不断增加办理客运业务的车站,延长车票预售时间,且在原有列车基础上加开1列“澜沧号”动车组和1列普速旅客列车,以满足持续增长的旅客出行需求。^③即便如此,中老铁路的车票依旧时常“一票难求”,老挝甚至出现了高价倒卖车票的“黄牛”。^④2022年4月13日至17日是中老铁路开通运行后老挝的首个新年“泼水节”,其间中老铁路老挝段共开行旅客列车46列,发送旅客19441人次,创下开通以来单日开行8列动车、发送旅客4718人的两项纪录;另开行货运列车41列,其中跨境列车35列。“黄金线路”的运输潜能持续释放。^⑤

除了有目共睹的就业岗位增加、经济收入提高、出行便利外,中老铁路还通过老挝各民族可共享的仪式、符号、形象增加老挝人的共同体意识。比如,无论是2015年12月2日中老铁路工程项目的奠基仪式,还是2021年12月3日中老铁路的开通运营仪式,都选择在老挝国庆节期间于首都万象举行。尽管新冠疫情发生之后,老挝国家领导人对于出席集体活动更加慎重,但由于中老铁路开通是具有“重大的政治意义和经济意义”的历史性事件,能够让老挝民众领略到人民革命党的英明领导,^⑥老挝人民革命党总书记、国家主席通伦·西苏里出席了开通仪式,并在讲话中指出:“中老铁路给老挝人民带来了极大的自豪感,因为他们拥有铁路的梦想现在终于成为现实……中老铁路是为纪念老挝人民民主共和国成立46周年和老中建交60周年献给老挝人民的礼物。”^⑦与此同时,中老铁路老挝段动车组取名“澜沧号”,源于老挝的古称“澜沧”王国和流经中老两国的澜沧江。“澜沧”王国是老挝各族人民的共同历史记忆,前老挝总理、国家主席坎代·西潘敦就曾建议将老挝国名改名为“澜沧”,从而去除隐藏在现国名里的种族含义。^⑧“澜沧号”动车组车体外观呈流线型,采用老挝国旗色“红、蓝、白”三色涂装,被称为“国旗之美”。动车组内饰采用“占芭天香”“锦绣江山”两种主题设计,其中“占芭天香”内饰以老挝国花“占芭花”纹样为底色设计,“锦绣江山”内饰以老挝织锦图样为底色设计。除中文、英文外,车内广播与旅客信息显示屏、服务标识采用老挝国家通用语言文字老挝语与老挝文。^⑨另外,佛教是老挝的国教,佛教文化已成为老挝传统文化的核心内容。在中老铁路正式开通运营的前一天,即2021年12月2日老挝国庆日,万象火车站内举行了庆祝铁路开通的传统仪式,在老挝佛教联谊会代理主席马哈·奔玛的带领下,19位僧侣为列车进行了吉祥诵经及祈福仪式,时任老挝总理

① 马勇幼:《中老铁路带来实实在在的利益》,载《光明日报》,2015年12月3日,第12版。

② World Bank, *From Landlocked to Land-Linked: Unlocking the Potential of Lao-China Rail Connectivity*, Vientiane: World Bank, 2020, p. 18.

③ 警谦:《中老铁路开通一年交出亮眼成绩单》,载《光明日报》,2022年12月3日,第4版。

④ Souksakhone Vaenkeo, “Laos-China Railway to Operate Additional Train”, *Vientiane Times*, February 21, 2021.

⑤ 老挝老中铁路公司:《老挝国家主席通伦体验点赞升级版“澜沧号”动车组 中老铁路老挝新年客货运成绩亮眼》,载新华社万象分社官微,2022年4月18日, <https://mp.weixin.qq.com/s/6XFkgJ-kIASU3PbM14Z2FQ>。

⑥ Somsack Pongkhao, “PM to Lead First Trip on Historic Laos-China Railway”, *Vientiane Times*, November 16, 2021.

⑦ Somsack Pongkhao, “Two Heads of State Launch Historic Laos-China Railway”, *Vientiane Times*, December 3, 2021.

⑧ 郝国强:《老挝山地多民族地区和谐发展历程研究》,民族出版社,2020年,第209页。

⑨ 《“澜沧号”动车组运抵老挝万象》,载中国国家铁路集团有限公司官网,2021年10月16日, http://www.china-railway.com.cn/xwzx/zhxw/202110/t20211016_117532.html。

潘坎·维帕万及众多政府高级官员均有出席。^①因此,融合老挝国庆节、古国号、国旗、国花、国语、国教以及众多传统文化因素于一身的“澜沧号”列车,在带动老挝各族民众进入现代化运输时代的同时,强化了其作为老挝国民的国民意识;在增加其个人生活幸福感获得感的同时,增强了其国家自豪感和自信心;促进了老挝国民共同体的整合。

三、中老铁路助力打造中老命运共同体

中国老挝山水相连,两国人民友好往来历史悠久。进入21世纪之后,中老两国关系在“长期稳定、睦邻友好、彼此信赖、全面合作”方针和“好邻居、好朋友、好同志、好伙伴”精神指引下保持健康稳定的发展,2009年两国关系提升为全面战略合作伙伴关系。中老领导人保持经常性互访互动,打造中老命运共同体的倡议被提出并逐步落实。

2013年9月,习近平在北京会见时任老挝人民革命党中央总书记、国家主席朱马里·赛雅颂时首次将中老关系提升到共同体高度:“中国和老挝是社会主义友邻,中老关系不是一般意义的双边关系,而是具有广泛共同利益的命运共同体。”^②2015年8月,习近平在北京同朱马里·赛雅颂再次会谈时正式提出要“深入推进高度互信互助互惠的中老全面战略合作伙伴关系,打造牢不可破的中老命运共同体”,^③这是“中老命运共同体”在习近平重要讲话中的首次出现。2015年12月1日,即中老铁路开工仪式的前一天,习近平致函祝贺老挝建国40周年时发出了“打造牢不可破的中老命运共同体,为维护本地区乃至世界的和平、稳定、发展作出更大贡献”^④的倡议,并得到老挝方面的积极响应。2017年11月,习近平应邀对老挝进行国事访问,在老挝《人民报》《巴特寮报》《万象时报》发表题为《携手打造中老具有战略意义的命运共同体》的署名文章,提出要打造“互尊互信、互帮互助、互惠互利、互学互鉴的中老命运共同体”,其中专门提到中老铁路对老挝具有重大战略和现实意义,要争取早日建成通车,让老挝同周边国家乃至世界互联互通。^⑤2019年4月,习近平与时任老挝人民革命党中央总书记、国家主席本扬·沃拉吉在北京签署《中国共产党和老挝人民革命党关于构建中老命运共同体行动计划》,加快了“中老命运共同体”理念向实践行动的转化落实,计划中特别提及两国要以中老铁路为依托,开展以互联互通和产能与投资合作为重点的经济贸易合作。2021年1月,习近平同时任老挝人民革命党中央总书记通伦·西苏里通电话时提到:“面对世界百年未有之大变局和全球疫情叠加影响,中方愿同老方一道,进一步密切高层交往,增进战略沟通,深化治党治国经验交流。双方要稳步推进中老经济走廊和中老铁路等大项目建设,推动中老共建‘一带一路’取得更多成果。”^⑥2021年12月3日,中老铁路开通仪式上,习近平指出中老铁路是用实际行动诠释中老命运共同体精神,“开工5年来,中老双方齐心协力、紧密配合,逢山开路、遇水搭桥,高水平、高质量完成建设任务,以实际行动诠释了中老命运共同体精神的深刻内涵,展现了两国社会主义制度集中力量办大事的特殊优势。”^⑦除此之外,整理查阅近年中老双方高层领导人的其他交往互动资料不难发现:双方但凡提到“中老命运共同体”,必会提及中老铁路。

① Visith Teppalath, “Religious Ceremony Marks Railway Inauguration”, *Vientiane Times*, December 3, 2021.

② 赵成:《习近平同朱马里总书记会谈——强调丰富和发展中国老挝全面战略合作伙伴关系》,载《人民日报》,2013年9月27日,第1版。

③ 李伟红:《习近平同老挝人民革命党中央总书记、国家主席朱马里会谈》,载《人民日报》,2015年9月1日,第1版。

④ 丁子、杨讴:《习近平致函祝贺老挝建国40周年》,载《人民日报》,2015年12月3日,第1版。

⑤ 《携手打造中老具有战略意义的命运共同体》,载《人民日报》,2017年11月14日,第2版。

⑥ 《习近平同老挝人民革命党中央总书记通伦通电话》,载《人民日报》,2021年1月22日,第1版。

⑦ 杨迅:《习近平同老挝人民革命党中央总书记、国家主席通伦共同出席中老铁路通车仪式》,载《人民日报》,2021年12月4日,第1版。

因此,中老铁路与“中老命运共同体”理念的提出与落实始终密不可分,是见证阐释推动中老命运共同体建设的生动写照。

随着中老两国政治互信的不断增强,经贸往来也日益频繁。目前中国已经成为老挝第一大投资国、第二大贸易伙伴,而老挝在中国海外投资市场中的比重也日益增加。自2011—2021年,中老两国贸易进出口总额从13.0亿美元增长至43.4亿美元。^①中老铁路的开通进一步加快加大了中老经贸合作的步伐。以货运为例,从昆明到万象的公路运输时间为2—3天,海运在10天以上,而借助中老铁路“澜湄快线”国际货物列车,货运物流时间被压缩至26小时,费用却基本上与海运相当。截至2022年12月,中老铁路运输跨境货物已突破190万吨关口,货物品类由最初的10多种扩展至1200多种。^②中国向老挝主要运输百货、化肥、电子、光伏、纺织品、蔬菜鲜花等货物;老挝向中国主要运输橡胶、薏仁米、木薯粉等农产品,铁矿石、锌精矿等金属矿石,香蕉、榴莲、山竹等水果。^③这份实实在在的成绩单让此前某些西方媒体关于“中老铁路不运输老挝货物,只运输中国货物”“中老铁路只为中国服务”的谣言不攻自破。

除夯实中老命运共同体的政治经济基础外,中老铁路如同一条纽带,还加强了中老两国在人文教育、医疗卫生、社会发展等多方面的合作交流。仅以教育为例,2019年老挝在华留学生已超过7000人,且呈增长态势。中国政府每年向老挝提供350项奖学金,其中有20多项与铁路发展相关。^④中老铁路建设之初,一些西方媒体质疑老挝缺乏相关铁路人才,修建运营维护都将由中国人承担,并以“中国人抢老挝人饭碗”为由煽动老挝民众抵制中老铁路。实际上,中国积极致力于帮助老挝培养本国铁路人才。根据老挝“老中铁路公司”对外发布的数据,截至2022年2月,中老铁路项目已为老挝国民创造了111164个就业岗位,为老挝官员举办了995期培训班。“老中铁路公司”拥有员工1206人,其中老挝籍员工675人,占比超过一半,中方员工计划在未来3—4年内完成对老挝员工的培训交接工作后全部撤离回国。^⑤除此之外,中国国内大学还专门设置相关专业,比如,上海应用技术大学与老挝苏发努冯大学合作专门培养中老铁路技术人才,首届9名学生已回国服务于中老铁路。中老铁路开通仪式上,习近平特意提及这9名学生向其写信之事,并表示中方愿为中老友谊之路培育更多栋梁之材。犹如老挝前自然资源和环境部部长宋马·奔舍那的总结,“中老铁路是一条合作之路,是一条产业之路,是一条将会衍生出许许多多‘加号’的世纪发展之路”,^⑥中老铁路必将把中老命运共同体建设推向一个新的台阶。

四、中老铁路有益构建人类命运共同体

构建人类命运共同体,是习近平新时代中国特色社会主义思想特别是习近平外交思想的重要组成部分,为人类社会的持续繁荣与长治久安提供了中国智慧与中国方案。当今世界正经历百年未有之大变局,特别是2022年受新冠疫情和乌克兰危机双重影响,全球产业链供应链紊乱,在此背景下为保障国际供应链和贸易链稳定作出积极贡献的中老铁路,不仅体现了中国与

① 中国国家统计局数据库, <https://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=C01>, 查询时间为2022年7月20日。

② 警谦:《中老铁路开通一年交出亮眼成绩单》,载《光明日报》,2022年12月3日,第4版。

③ 《中老铁路跨境货物运输保持良好发展势头》,载中国国家铁路集团有限公司官网,2022年6月12日, http://www.china-railway.com.cn/xwzx/ywsl/202206/t20220612_122048.html。

④ [老]王精辟(DUANGNALLY KHOUNKEO):《老挝民众对“一带一路”建设的认知差异及应对策略研究》,浙江师范大学,硕士学位论文,2020年,第34页。

⑤ Phayboune Thanabouasy, “The Laos-China Railway Employs nearly 700 Lao Nationals”, February 23, 2022, <https://laotiantimes.com/2022/02/23/laos-china-railway-employs-seven-thousand-lao-nationals/>。

⑥ 凌朔、章建华:《中老铁路有“加号”》,载《新快报》,2017年11月14日,第A4版。

邻为善、以邻为伴的周边外交方针,助推中老双边及区域性命运共同体建设,更彰显了中国以人民为中心,促进世界共同发展的全球发展理念,为推动构建人类命运共同体建设提供了视角与示范。

中老铁路建设秉持“共商共建共享”的全球治理原则。虽然中老铁路技术层面采用了“中国标准”,但是这是一条由老挝主动要求,中老两国共同决定修建的铁路。由于中老铁路作为中国“一带一路”建设标志性工程频繁出现在国内外的相关报道研究中,许多民众乃至学者产生了中老铁路是中国主动倡议修建的错觉,这竟然成为西方某些势力宣扬“中国威胁论”“中国债务陷阱”“中国新殖民主义”的依据。出于意识形态偏见和霸权主义思维,这些西方势力时常利用上述议题诋毁抹黑中国,破坏中国同广大发展中国家的合作,误导全球民众。中老铁路曾被其多次恶意炒作为中国“对外扩张”的配套工程,老挝政府在中老铁路修建中的主动性、积极性、能动性以及老挝人民对铁路的迫切需求被有意淡化甚至忽略不提。事实上,修建中老铁路的最初提议来源于老挝而非中国。恰如长期专攻老挝研究的日本学者山田纪彦所说:“中老铁路是老挝政府强烈要求、中国积极推进的项目,任何对中老铁路的评价与讨论,都应该基于这个前提。”^①老挝前副总理宋沙瓦·凌沙瓦也在采访中强调:“中老铁路并不是中国想建,而是老挝想要,中方一直致力研究如何让老挝少贷款,提高中老铁路对老挝的性价比。”^②在老挝段铁路修建过程中,所有路线的选择与施工的开展均以征得老挝政府的同意为前提,老挝政府发挥着至关重要的主动性与决策权。除了中老铁路,老挝政府还计划修建其他5条国际铁路,分别为:老泰铁路、沙湾拿吉—老堡铁路(越南)、万象—他曲—Mu Gia 口岸铁路(越南)、他曲—沙湾拿吉—巴色—王岛口岸铁路(泰国)、巴色—Veunkham 铁路(柬埔寨),^③从万象经他曲,往东直到越南永安港的万永铁路也在启动中。目前只有中老铁路如期建成。厘清老挝政府主动邀请中国政府与企业参与中老铁路建设这一基础事实,不仅有利于中老两国民众更加客观地看待中老铁路,而且有利于中国在中老铁路问题上的国际发声。

中老铁路推进落实“发展优先、普惠包容”的全球发展倡议。中老铁路的辐射带动作用并不局限于中老两国,目前其跨境货物运输已覆盖泰国、缅甸、老挝、马来西亚、柬埔寨、新加坡等10余个国家和地区,对于澜湄合作(LMC)、大湄公河次区域(GMS)经济合作、东盟(ASEAN)一体化、中国—东盟自由贸易区(CAFTA)建设,以及区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)涵盖下的多个共同体都将产生积极影响。根据世界银行预测,2030年中国与泰国、马来西亚、新加坡经中老铁路老挝段的年过境贸易货物量将达390万吨。^④中老铁路的建成使20世纪60年代就被提出的泛亚铁路构想在东南亚地区终于有所推进。随着中老铁路“黄金物流大通道”效能的显现,泰国、柬埔寨、越南、马来西亚等国开始重新审视与重视泛亚铁路网络,除了开工在建的印尼雅万高铁、中泰铁路,越南老挝的铁路项目也已被两国提上议程。另外,中老铁路跨境货物列车向北可通达中国成都城厢、重庆团结村、西安新筑等物流集散中心与中欧班列衔接,向南可经老泰间米轨铁路通达泰国首都曼谷和林查班港,“澜湄快线+跨境电商”“中老铁路+中欧班列”“中老铁路+西部陆海新通道班

^① 日本贸易振兴机构亚洲经济研究所官网, https://www.ide.go.jp/Japanese/IDESquare/Eyes/2021/ISQ202120_030.html, 查询时间:2022年7月1日。

^② 《老挝前总理宋沙瓦:中老铁路并不是中国想建,而是老挝想要》,载“老挝资讯情报”微信公众号,2021年10月27日, <https://mp.weixin.qq.com/s/gFECjoePVXLrpv6eMY-ZdA>。

^③ 周洋:《老挝拟兴建6条铁路 全面打造地区“陆联国”》,载中国网,2017年8月29日, http://news.china.com.cn/world/2017-08/29/content_41495721.htm。

^④ World Bank, *From Landlocked to Land-Linked: Unlocking the Potential of Lao-China Rail Connectivity*, Vientiane: World Bank, 2020, p. 9.

列”等国际运输新模式^①让东南亚与中亚、中东、俄罗斯、欧洲的陆海联运国际物流通道更加便捷通畅,进而助推世界经济企稳复苏。

中老铁路践行人与自然生命共同体理念,推动人类卫生健康共同体建设。中老铁路沿途经过多处自然保护区,施工过程中秉持绿色环保优先原则,多次调整修改路线,甚至为减少对动植物及生态环境的影响而让路、绕路,比如国内段的野象谷车站位于亚洲象活动的区域,附近路线通过延长隧道、以桥代路等措施保障亚洲象的活动区域不受侵占。铁路沿线路基充分利用当地原始植被,维护原有生物多样性,进行最大限度生态修复。除了人与自然的生命共同体,人与人之间的卫生健康共同体建设也至关重要。中老两国建交以来,中国持续为老挝提供医疗援助,修建铁路过程中为沿线群众多次组织义诊。新冠疫情发生后,人类的运输和出行受到了重大影响,解决运输问题对各国遏制疫情蔓延、保障必需人员和物资的运输以及经济重启至关重要,^②中老铁路的开通助力中国更加快速便捷地向老挝提供抗疫物资、医疗服务。2022年3月,7.02吨无纺布、隔离衣等防疫物资首次搭乘中老铁路国际货运列车从武汉运往老挝万象。^③2022年7月,中老“和平列车-2022”人道主义医学救援联合演习暨医疗服务活动通过中老铁路在老挝开展,这是中国军队卫生列车首次出境参演、首次跨境投送、首次离境实保,^④不仅加深了双方睦邻友好和全面合作关系,而且为两国共建人类卫生健康共同体积累了经验。

结 语

关于交通运输对于人类发展的重要性,马克思曾一针见血地指出:“在亚洲的原始的自给自足的共同体内,一方面,对道路没有需要;另一方面,缺乏道路又使这些共同体闭关自守,因此成为它们长期停滞不前的重大因素。”^⑤这样的论断对于21世纪的老挝(中老铁路未修建之前)仍然适用。同时,20世纪50年代以来的世界发展进程表明,即便是詹姆斯·斯科特笔下包括老挝人在内的拥有逃避统治艺术的“佐米亚”人群,也正以某种形式主动或被动地卷入了现代社会的转型过程中。^⑥进入20世纪90年代,随着全球化的发展,各种规模的共同体因为民众或者政府的需要而产生。^⑦在诸多共同体中,人为私利、为小团体的利益结成排他性的联合体,只能算是马克思所说的“虚假的共同体”,真正的共同体是具有共同价值取向的人的联结,其内涵是在共同体里每个人都能实现自由全面的发展。^⑧纵观中老铁路对于中华民族共同体、老挝国民共同体、中老命运共同体、人类命运共同体的作用与影响,其初步实现了多重共同体的互利共赢,符合马克思共同体思想的价值目标要求——人的发展和社会进步。

中老铁路在多重共同体构建中的潜力与价值尚未得到完全释放与体现。由于疫情管控,中老

① 《中老铁路万象南站换装场建成投用》,载中国国家铁路集团有限公司官网,2022年7月5日,http://www.china-railway.com.cn/xwzx/zhxw/202207/t20220705_122408.html。

② World Bank, *The World Bank Annual Report 2020: Supporting Countries in Unprecedented Times*, Washington, DC: World Bank, 2020, p. 54.

③ 《武汉防疫物资首次搭乘中老铁路国际货运列车前往老挝》,载新华网,2022年3月11日,http://m.news.cn/2022-03/11/c_1128458934.htm。

④ 周娜、毕芸玮等:《“和平列车”驶向和平》,载《解放军健康》,2022年第4期。

⑤ [德]马克思:《1857—1858年经济学手稿》,《马克思恩格斯全集》第30卷,人民出版社,1995年,第522页。

⑥ 何明、陈建华:《区域研究视野下的“佐米亚”——兼论跨区域、跨族群和跨社会之间相互关系研究的可能性》,载《民族研究》2019年第2期。关于詹姆斯·斯科特对“佐米亚”的定义,参见[美]詹姆斯·斯科特著,王晓毅译:《逃避统治的艺术——东南亚高地的无政府主义历史》,生活·读书·新知三联书店,2016年。

⑦ 范可:《略论民族共同体的发展方向——兼及铸牢中华民族共同体意识》,载《广西民族大学学报(哲社版)》,2022年第1期。

⑧ 查正权:《马克思共同体概念的澄明》,载《中国社会科学报》,2020年7月22日,第B2版。

铁路曾一度只开通了跨境货运业务,直至 2023 年 4 月 13 日跨境客运业务才开始运营。中老铁路国际旅客列车每日从昆明南、万象站双向对开各 1 列,包括口岸通关时间在内的全程旅行时间大约为 10 个半小时。首开当天,中老铁路老挝段单日客货运量创新高,发送人数超过 1 万人,货运发送量超过 1 万吨,首次实现单日客货运量双破“万”的目标。^① 另外,以磨憨—磨丁跨境经济合作区、万象赛色塔综合开发区为代表,中老铁路催生带动了新的发展共同体,有利于区域间经济的平衡稳定发展。世界银行预测,跨境客运开通后每年会有 400 万老挝人和来自周边国家的 1000 万游客使用中老铁路。^② 未来,随着中老泰铁路的全线贯通以及更多泛亚铁路线路的建成汇入,中老铁路的运输红利与经济效益将会更加凸显。中老铁路的建成只是一个开端,随着中老铁路基础设施“硬联通”的实现,中老两国的铁路管理水平、通关过检效率、多式联运建设均需跟进提升,以实现规则标准的“软联通”;中老文化交流与民间来往有待进一步加强,以促进国家人民的“心联通”。但同时,由跨境运输带来的走私、毒品、贩卖人口以及疫情背景下的病毒传播等风险问题不容忽视,需要沿线国家地区开展多部门、深层次、全方位的交流合作共同解决。

正如唯物辩证法所揭示的,事物发展的总趋势是前进的、上升的,但道路却是迂回曲折的,中老铁路在取得诸多成绩的同时也必将伴随着困难与挑战、矛盾与争议,并在某些“有色眼镜”甚至“放大镜”的透视下被歪曲扩大。因此,我们既要正视解决这些具体问题,同时也要用全面、辩证、发展的眼光看待与研究中老铁路;既要做好深入扎实的田野调查个案研究,也要有促进人类发展与社会进步的大格局大视野。随着中老铁路运行时间的增长,辐射空间的扩大,相信未来有更多更好的“中老铁路故事”值得期待。

Abstract The China-Laos Railway, personally promoted by the top leaders of China and Laos, has attracted wide attention of many scholars both at home and abroad. The China-Laos Railway has been in operation for more than a year, and a number of objective facts and the latest data show that it has had a positive impact on consolidating the Chinese national community, integrating the Lao national community, forging the China-Laos community with a shared future, and building a community with a shared future for mankind, which has initially realized the mutual benefit and win-win results among the multiple communities mentioned above. The potential and value of the China-Laos Railway for the construction of multiple communities have not been full released and reflected. With the realization of the “hard connectivity” in infrastructure represented by the China-Laos Railway, the “soft connectivity” of rules and standards as well as the “heart connectivity” of the peoples need to be further promoted. The research on the China-Laos Railway in the context of constructing multiple communities can not only provide a new perspective for the current empirical research on the community theory, but also help China to better tell and spread the “China-Laos Railway story” to the world.

(张姗,副研究员,中国社会科学院民族学与人类学研究所,北京,100081)

[责任编辑:石茂明]

① 胡晓蓉、刘子语等:《打造旱码头 畅通中老泰》,载《云南日报》,2023 年 4 月 16 日,第 3 版。

② World Bank, *From Landlocked to Land-Linked: Unlocking the Potential of Lao-China Rail Connectivity*, Vientiane: World Bank, 2020, p. 10.