

上海政法学院“一带一路”研究系列成果

T H E B E L T A N D R O A D

一带一路

战略与和平发展

THE BELT AND ROAD

Strategy and Peaceful
Development

汪伟民 主编

“一带一路”安全问题协同创新中心编辑出版



法律出版社
LAW PRESS · CHINA



一帶一路

战略与和平发展



THE BELT AND ROAD

Strategy and Peaceful
Development

汪伟民 主编



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

“一带一路”战略与和平发展 / 汪伟民主编. —北京:法律出版社, 2016. 9

ISBN 978 - 7 - 5118 - 8995 - 9

I. ①一… II. ①汪… III. ①区域经济合作—国际合作—研究—中国 IV. ①F125.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 214563 号

©法律出版社·中国

责任编辑/徐蕊

装帧设计/李瞻

出版/法律出版社

编辑统筹/法律教育出版分社

总发行/中国法律图书有限公司

经销/新华书店

印刷/北京玺诚印务有限公司

责任印制/沙磊

开本/720 毫米×960 毫米 1/16

印张/17.5 字数/325 千

版本/2016 年 9 月第 1 版

印次/2016 年 9 月第 1 次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782 西安分公司/029-85388843 重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636 北京分公司/010-62534456 深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5118 - 8995 - 9

定价:48.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

“一带一路”安全问题协同创新中心丛书编审委员会

黄仁伟 潘 光 黄 靖 相兰欣 夏立平
刘 鸣 周 健 张勇安 高奇琦 王 蔚
王明华 张远新 汪伟民 袁胜育

目 录

“丝绸之路经济带”:战略构想及其挑战	杨 恕 王术森 / 1
“丝绸之路经济带”与中国的中亚政策	袁胜育 汪伟民 / 13
新大陆主义与“丝绸之路经济带”的共建路径	杨 成 / 33
欧洲眼中的“丝绸之路经济带”	汪伟民 忻 华 / 46
蝴蝶效应	
——越南海权战略及其对中国的影响	陈道银 / 52
日本海权战略及其对中国的影响	丁云宝 辛方坤 / 63
中亚非传统安全问题对“丝绸之路经济带”的影响	
——基于政治风险视角的分析	马 斌 / 79
探究南海区域争端的化解途径	
——以区域国际公共产品供给为视角	余蒙军 / 88
大航海时代阿拉伯和中国海权落后的因素分析	赵雅丹 / 108
中俄“强”战略关系的路径构建与分析	
——以上海合作组织为例	曾 婷 / 115
中国的中亚外交与“丝绸之路经济带”的构建	曾向红 / 133
合作型地缘经济战略与“丝绸之路经济带”建设	
——兼论中国与中亚的区域合作	韦进深 / 146
新丝绸之路与中亚安全合作	尤 梅 / 159
国家资本主义、半边缘赶超与中国新经济议程	张 昕 / 169

2 目 录

地缘政治想象与获益动机

——哈萨克斯坦参与“丝绸之路经济带”构建的可能性评估 周 明 / 179

15 世纪前期海上丝绸之路上的文化交流

——兼论郑和下西洋的宗教动因 谈 谭 / 199

大文化背景下“丝绸之路文化学”的建构

——理论与方法探讨 汪 宁 / 209

为什么赚了钱也没有地位

——莫斯科华商的地位消解与地位获得 王春来 刘伟伟 / 223

“丝绸之路经济带”建设过程中对伊斯兰因素的认知 王晓飞 / 248

中国共产党国家安全思想研究述评 张远新 刘旭光 / 257

微时代下的城市网络安全研究 徐世甫 / 267

“丝绸之路经济带”:战略构想及其挑战^{*}

杨 恕^{**} 王术森

2013年9月7日,习近平主席在对哈萨克斯坦进行国事访问期间,发表了题为《弘扬人民友谊 共创美好未来》的重要演讲,全面阐述中国对中亚国家睦邻友好合作政策,倡议共同建设“丝绸之路经济带”,将其作为一项造福沿途各国人民的大事业。“丝绸之路经济带”并不是一个全新的概念,但作为国家层面的战略构想或理念,由国家最高领导人公开向世界宣布,使这一概念具有了新的重要内涵。因此一经提出,就引起了广泛关注,它不仅为我国西部大开发拓展了新思路,更为未来我国西部边疆的经济发展与国防安全、社会稳定以及国际合作等众多领域的发展拓展了思路。

经济带是带状经济区的简称。从经济地理学角度讲,经济带是呈带状分布的一系列城市,这些城市之间有较强的经济联系。“丝绸之路经济带”地域辽阔,是在古丝绸之路概念基础上提出的一个新的区域发展理念。它东连亚太,西接欧洲,地域广袤,人口众多,有极其丰富的人文、自然资源,有巨大的发展前景。“丝绸之路经济带”与我国的宏观经济政策,与西部大开发、新疆长治久安和跨越式发展,中亚、西亚发展,以及上海合作组织等密切相关。这一战略构想对于中国经济发展和社会进步具有重大意义。它将有助于进一步推动我国中西部地区的开发,加快缩减东西部差距,有助于全国经济可持续发展。它将密切我国同中亚、西亚以及欧洲国家的关系,有利于发展“丝绸之路经济带”内国家间的经贸合作,从而推动欧亚大陆范围内的资本、商品、人员、服务的流动。同时,在现代交通、资讯飞速发展和全球化的背景下,发扬古丝绸之路的文化潜能,促进不同民族、不同文化间的理解和交流,是经济带的另一项功能,这是对丝绸之路文化传统的继承,也是区域合作的需要,其意义将会逐渐显现出来。

一、“丝绸之路”的历史回顾

“丝绸之路”这一概念是由德国著名的地质地理学家李希霍芬提出来的。1868~1872

^{*} 基金项目:教育部哲学社会科学研究重大课题攻关项目(项目批准号:06JZD0012)。

^{**} 作者简介:杨恕(1947—)男,河北清河人,教授,博士生导师,从事中亚及地缘政治研究。

年,他先后分七条路线对包括华北、西北、华中、华南、西南在内的中国中东部地区进行了考察。考察结束后,历时35年时间(1877~1912年)撰写了《中国——亲身旅行的成果和以之为依据的研究》一书,介绍了中国的地质地理概况,在该书中第一次使用了“丝绸之路”一词,其定义是古代中国与欧洲之间的一条贸易通道。

一般来讲,丝绸之路正式成为商业贸易通道是汉代,全盛时期在唐代,唐以后渐衰;至元明,由于战事不断以及自然环境的不断恶化,丝绸之路的作用明显下降。应该指出的是,丝绸之路不仅是一条贸易通道,也是一条文化通道,在空间上是由多条路线组成的交通带,而不是一条线。它在中国和中亚、西亚以及欧洲的文化交流中发挥了重要作用。人们熟知的四大发明就是通过丝绸之路传入西亚、欧洲的。实际上,中国不仅向这些地区输出了四大发明的成果,也输出了相关的科学思想,这些成果和思想应该对西方科学技术的发展产生了重要影响,直接影响到这些地区的人民为世界文明的进步作出显著贡献。但遗憾的是,至今仍对此缺乏应有的研究^[1]。

随着地理大发现,欧洲人开通了从欧洲绕过好望角到印度的海上通道,欧洲和亚洲东部之间的贸易主体由陆地转向海上,陆上丝绸之路的功能进一步降低。但丝绸之路的衰落并不意味着消失,它作为东西方之间贸易通道的功能一直存在,只是相对作用下降了。至近代,丝绸之路及其沿线地区开始了现代化建设,但它是分国家、分地区,在不同时期实施的。1906年,帝俄修建了从奥伦堡到塔什干的铁路,使中亚地区与俄罗斯的欧洲部分之间有了便捷的现代交通,苏联时期更建成了中亚地区的铁路运输网。而中国境内沿丝绸之路的现代交通建设则要晚得多。迟至20世纪30年代,西安—兰州—迪化(乌鲁木齐)的公路运输才开通。抗日战争期间,这条路曾经发挥了非常重要的作用,大量苏联援华军用物资经由阿拉木图至兰州的公路运至抗日前线^[2]。1945年修建了西安至天水的铁路,1952年天兰铁路修通,1962年兰新铁路通车。这些沿丝绸之路建设的干线铁路和公路尽管当时建设水平不高,但它对西北发展所发挥的作用是不可替代、不应低估的。应该指出的是,如果不是中苏关系恶化,中国到欧洲(主要是东欧)的铁路运输20世纪60年代就会运营了。上述工程尽管都是沿着丝绸

[1] 笔者认为,四大发明可以分为两类:一类发明并没有预设的目标,只是对自然现象的应用,如指南针和火药(炼丹过程中意外发现的),尽管也是重要发明,但与现代技术发明有区别。还有一类发明有预设的目标,是通过一定的方法创造出来的,如造纸术和活字印刷术。这两个发明真正符合现代技术发明的过程,更具科学价值。

[2] 关于抗日战争期间苏联向中国提供的军用物资总量,中外文资料都缺乏完整的记录。据俄文资料记载,1937~1941年,苏联向中国提供的军用物资计有:1300架飞机、82辆坦克、1550门火炮、15300挺机枪、近1.8亿发子弹、31600枚炸弹、约200万枚炮弹、1850辆汽车和牵引车及其他装备等。中文文献参见沈庆林:《中国抗战时期的国际援助》,上海人民出版社2000年版,第30~35页。

之路修建的,但都没有和“丝绸之路”的概念联系起来,自然也就没有使用“丝绸之路”这一名称。

1959年,联合国亚太经济社会委员会提出了“横贯亚洲铁路计划”(Trans-Asian Railway, TAR)。计划中有四条干线铁路,其中的“北方走廊”(Northern Corridor)大部分是沿古丝绸之路通行的,但它并没有使用“丝绸之路”的名称,而且冷战时期错综复杂的国际形势影响了该计划的实施。1990年,中国—哈萨克斯坦铁路在边境接轨,1992年投入运营,从中国到欧洲之间沿丝绸之路第一次有了联通的铁路运输,这使人们再次回想起古代的丝绸之路。这条铁路开通后,被冠以“第二亚欧大陆桥”^[1]的名字,相关研究也随之展开,“第二大陆桥经济带”、“沿桥经济带”、“新欧亚大陆桥经济带”等名称开始使用。在第二亚欧大陆桥开通后的几年里,曾出现了一股研究热,学术成果和学术会议频频出现。1997年,在北京召开了一次大型国际研讨会,时任国家科委主任宋健与会并发言,但在此之后,相关研究逐渐降温,原因主要是陆桥的发展远不如预期。

二、“丝绸之路经济带”的基础

在第二亚欧大陆桥正式开通之前,虽然已经有航空运输、公路运输等运输方式,但是没有贯通的铁路运输。所以,第二亚欧大陆桥的开通引起了国内外的高度关注,人们对它的预期也很高。但是大陆桥开通初期明显存在铁路运力不足、口岸通关不畅、物流信息服务差,以及换轨不方便等问题,对沟通沿桥各国的作用未能充分发挥,对中国沿桥各省经济发展的贡献度也很有限。因此,第二亚欧大陆桥开通初期的“陆桥热”没有持续多久,人们对其关注便逐渐下降。

这种现象的出现,与当时的客观条件是紧密相连的。第二亚欧大陆桥开通初期,我国西北地区和中亚地区的经济发展水平都较低,我国与中亚之间的经贸往来也很少。第二亚欧大陆桥开通时正是俄罗斯和中亚国家经济状况最差的时候。当时苏联刚解体不久,中亚国家正经历严重的经济危机,国民生产总值下降严重。1995年与1990年相比,哈萨克斯坦国民生产总值下降54.6%,吉尔吉斯斯坦下降50%,塔吉克斯坦下降60%,土库曼斯坦下降50%以上,乌兹别克斯坦下降18%。当时中亚国家对外贸易的主要伙伴是俄罗斯和独联体其他成员国,进出口贸易额都不大。1992年,中亚五国的进出口贸易额仅有41.76亿美元。1993年,中亚国家退出卢布区,经济跌入

[1] 第二亚欧大陆桥,亦称“新亚欧大陆桥”。一般认为,第二亚欧大陆桥干线东起连云港,西至鹿特丹港,途经中国、哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国、荷兰7国,全长1.08万千米,辐射欧亚两洲40余个国家和地区。

谷底,之后经过几年发展,经济形势逐渐有所好转,大致到1996年前后,开始恢复性增长,但与独立前的经济发展水平相比还有较大差距。当时我国西北特别是新疆对外交流能力也很差。1990年,新疆进出口贸易总额只有4.1亿美元,1995年也仅有14.28亿美元。这一时期新疆的进出口贸易一直处于较低的水平,直到2000年才突破20亿美元;而1992年,中国和整个中亚地区的贸易仅4.6亿美元。

经过这些年的建设,丝绸之路沿线的条件已经有了明显变化。2000年开始实施西部大开发战略,2010年启动了新疆跨越式发展和长治久安工程,这使西北地区的基础设施建设和经济发展水平相比第二亚欧大陆桥开通时已经有了本质的变化。与此同时,中国与中亚、欧洲国家之间的联系也在不断加强。这些新的发展都为“丝绸之路经济带”提供了基础。应该指出的是,尽管“丝绸之路经济带”比“第二亚欧大陆桥沿线经济带”有更大的空间,但后者是前者的枢纽或主干地区是没有疑问的。第二亚欧大陆桥以及油气管线、公路、光缆等工程共同组成了“丝绸之路经济带”的核心。

(一) 沿线各国经济发展水平不断提高,经济联系不断加强

第二亚欧大陆桥开通20多年来,中国与中亚、欧洲国家经济合作不断加强,经济联系日益密切。

中国与中亚毗邻,之间的交流有明显的地缘优势,经贸合作潜力巨大。近几年,中国与中亚国家双边经贸关系以及在上海合作组织框架下的区域经济合作不断深入,贸易规模逐年扩大。自1992年中国与中亚五国建交以来,双边经贸合作取得了快速发展,贸易额保持快速增长态势。如前文所说,建交之初中国与中亚五国的贸易总额仅为4.6亿美元,而2012年这个数字达到了460亿美元,增长了近100倍。商务部数据显示,中国已成为哈萨克斯坦、土库曼斯坦的最大贸易伙伴,乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦的第二大贸易伙伴,塔吉克斯坦的第三大贸易伙伴。未来,中国与中亚国家在经贸、能源、交通、金融、投资等领域的合作将不断深入,经济合作的内容将更加丰富,规模将进一步扩大。

多年来,中国—欧洲贸易增长也十分迅速,中国已经成为欧盟最主要的贸易伙伴之一,2012年中国成为欧盟第二大出口贸易伙伴和第一大进口来源地^[1]。据欧盟统计局统计,2013年1~9月,欧盟27国与中国进出口总额为4147.2亿美元。其中,欧盟27国对中国出口1430.2亿美元,自中国进口2716.9亿美元。欧洲与亚太地区不断增

[1] 2012年欧盟对美国、中国、瑞士、俄罗斯和土耳其的出口额分别占欧盟出口总额的17.1%、8.5%、7.8%、7.3%和4.4%,为3710.2亿美元、1841.4亿美元、1694亿美元、1573亿美元和959.2亿美元;自中国、美国、俄罗斯、瑞士和挪威的进口额分别占欧盟进口总额的16.1%、11.4%、11%、5.8%和4.4%,为3720亿美元、2622.4亿美元、2532.1亿美元、1340.9亿美元和1002.1亿美元。

长的经济联系成为欧洲关注和参与“丝绸之路经济带”建设的主要推动力,随着陆运时间和陆运成本的不断减少,丝绸之路沿线各国之间的经贸往来将越来越密切。

尤其值得关注的是,近几年中亚和欧洲国家之间的经济联系也在不断加强。

独立以来,哈萨克斯坦一直非常重视与欧洲的合作。2008年8月29日,总统纳扎尔巴耶夫批准了外交部制定的“2009-2011年通往欧洲之路”国家计划。该计划旨在加强与欧洲国家在技术、能源、交通、技术标准、经贸、中小企业、民生、人文诸领域的合作,并取得了一系列成果。目前,欧盟已经成为哈萨克斯坦的重要合作伙伴。据哈萨克斯坦国家统计局公布的对外贸易统计数据,2010年哈萨克斯坦对欧盟成员国的进出口额为380.2亿美元,占哈萨克斯坦外贸总额的42.7%,比2009年增长31.9%;2011年哈萨克斯坦与欧盟的贸易额为500亿美元,同比增长32%;2012年哈萨克斯坦与欧盟的贸易额为538.16亿美元,占其贸易总额的52.4%,其中对欧盟出口463.39亿美元,自欧盟进口74.77亿美元。欧盟与哈萨克斯坦经贸往来日益密切,双方准备共同签署关于深化在政治、经济、人文等领域全方位合作的协议。

欧盟国家是乌兹别克斯坦在独联体以外的最主要贸易伙伴(乌兹别克斯坦40%的棉花出口欧盟国家,大部分机械设备也自欧盟国家进口),按照贸易规模主要有德国、英国、奥地利、比利时和卢森堡。乌兹别克斯坦独立后,积极发展与欧盟的经贸关系,视其为对外关系的优先发展方向。早在1996年,乌兹别克斯坦就与欧盟签订伙伴与合作条约,尽管欧盟国家对乌兹别克斯坦的经济改革和民主改革颇有微词,但总体上双边经贸关系发展平稳。目前,欧盟整体贸易额已占乌兹别克斯坦对外贸易的第二位,2011年乌兹别克斯坦与欧盟各国的贸易额增长了20%,达到23.67亿美元,增速明显。

近年来,土库曼斯坦与欧盟大力发展相互关系,各级别互访不断,并签署了一系列双边文件,经贸合作呈现快速发展势头。2007年,土库曼斯坦总统访问欧盟布鲁塞尔总部,表达了愿与欧盟国家发展全方位合作的愿望,欧盟对此予以积极回应,并于2008年在土库曼斯坦成立了“欧洲之家”。2008年5月,欧盟与土库曼斯坦签订了《土库曼斯坦—欧盟能源领域合作谅解备忘录》,旨在以能源领域合作为突破口,为欧洲企业在土库曼斯坦开拓能源市场提供法律和融资支持。2009年4月22日,欧洲议会通过了旨在放宽相互出口限制的《土库曼斯坦—欧盟贸易协定》,这为双边关系的进一步发展创造了良好条件。

欧盟和吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦的经济联系主要通过投资和对外援助的形式。欧盟中亚地区特别代表表示,欧盟将一如既往地致力于实现双方合作伙伴关系协议的共同目标,并将进一步推动和深化与中亚国家的多领域合作。与吉尔吉斯斯坦开展合作20余年来,欧盟已累计向吉尔吉斯斯坦提供约4.3亿欧元的援助。目前在吉尔吉斯斯坦执行的欧盟援助规划项目有多项,包括经济、教育、农业、民主和人权、社会保护、

区域发展等多方面内容。塔吉克斯坦也十分重视发展与欧盟国家的经济合作,积极争取其对塔吉克斯坦的投资和援助。欧盟承诺将与塔吉克斯坦在社会、金融、信息、卫生、私有经济、食品安全等领域加强合作,并准备为塔吉克斯坦高等教育提供无偿援助和奖学金。显然,中亚国家与欧盟之间的合作将有助于“丝绸之路经济带”的建设。

(二)基础设施不断完善

“丝绸之路经济带”构想最重要的基础是第二亚欧大陆桥。现在的“丝绸之路经济带”与当年提出的“第二亚欧大陆桥经济带”的概念没有本质上的区别,都以这条重要的铁路干线为支撑。第二亚欧大陆桥从1985年恢复建设,1990年9月12日中国的北疆铁路与苏联土西铁路在阿拉山口接轨,标志着第二大陆桥全线贯通;1992年12月1日,第二亚欧大陆桥开始正式运营。据测算,第二亚欧大陆桥的运输里程比第一亚欧大陆桥缩短了约2000千米,比绕道印度洋、苏伊士运河的海运运距缩短了9000千米,较绕道非洲好望角的运距缩短了16800千米。运距的缩短,使走这条陆桥比走第一陆桥运费减少12%,比走海路的运费减少20%~25%,同时商品在途时间缩短约一个月。第二亚欧大陆桥建成初期,存在运力严重不足的问题,对于沿线经济的带动作用也不明显。经过20多年的建设,第二亚欧大陆桥运力有了很大发展,国际过境运输量逐年增加,阿拉山口口岸过货量从当初的72万吨上升到2009年的1551万吨,20年来平均每年递增20%以上。第二亚欧大陆桥的开通使“丝绸之路经济带”具备了最基本的条件,它不仅为亚欧间经贸联系提供了便捷的运输通道,更预示着一现代化的经济走廊和文明传播纽带的崛起。

近年来,中国—中亚间交通设施不断改善,多元化的运输格局已经形成。沿陇海铁路、兰新铁路进入中亚地区的铁路干线已成为新亚欧大陆桥的重要组成部分;中国与中亚地区多条公路相互衔接,路网密度不断提高;从连云港到圣彼得堡的公路运输走廊,即“西欧—中国西部”项目(以下简称“双西工程”^[1])正在建设;中国与中亚国家间的直达航线不断增加;连接主要成员国的亚欧光缆和中俄光缆已经建成。与此同时,丝绸之路沿线的基础设施建设水平也发生了明显变化,而中国与中亚的能源合作更是不断取得突破性进展。2006年7月11日中哈石油管道正式开通,全长2800千米,成为中国同里海相连的能源大动脉。截至目前,哈萨克斯坦已经累计向中国输送原油5000多万吨。中国与中亚天然气管道是世界上最长的管道,2010年实现通气以来,向中国输出天然气已超过600亿立方米。可以说,以铁路为主体,包括公路、航空、管道、通信和口岸设施在内连接中国—中亚的交通走廊硬件设施已经初显规模。在中国政府优惠贷款和援助的支持下,中国企业还在中亚地区参与了公路、电信、电力等基础设

[1] 该项目自2009年启动,计划2019年后完工,全长8445千米。途经中国、哈萨克斯坦和俄罗斯。

施建设的多个项目^[1]。中吉乌公路、塔乌公路、塔吉克斯坦境内输变电线等一批经济合作项目已经成功启动或在规划之中。随着区域内基础设施的不断完善,分布于本地区的能源、交通、电信等网络已初显轮廓。

(三)政策与机制

推进跨区域经济合作,建设“丝绸之路经济带”,需要有政策法律支持。世贸组织有关自由贸易区的规定,上海合作组织有关促进投资和贸易便利化的文件,中国—中亚国家间的双边经贸协定及我国有关西部大开发的政策措施,为“丝绸之路经济带”的发展提供了政策法律支持。

我国政府提出了区域经济合作发展规划和一系列关于第二亚欧大陆桥的运输管理办法,明确了依托第二亚欧大陆桥交通干线,发挥中心城市作用,有重点地推进西部大开发等重要决策。1994年《中国21世纪议程优先项目计划》将第二亚欧大陆桥沿线列入可持续发展首批优选项目。《国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》中提出要以亚欧大陆桥为纽带,加快西北地区的基础设施建设和资源开发。2000年11月,国务院组成了16个部委参与的“新亚欧大陆桥国际协调机制”,这是新亚欧大陆桥国内最高的领导、指导、协调和研究机构。“十二五规划”把进一步加强第二亚欧大陆桥建设列入规划,加大建设力度,加强与沿桥各国的协调合作,使其成为我国另一个横向的经济增长带和便捷、经济的跨国运输大通道。自开通以来,在国家政策措施的有力推动下,第二亚欧大陆桥沿线地区的开发开放迈出了新的步伐。

在大陆桥经济带建设问题上,沿线其他国家大多数也表现出开放发展的意愿。20多年来,沿线国家和地区本着“信任、合作、发展”的原则,共同研究影响和制约区域经济发展的重大问题,积极开展多领域、多层次的交流和合作,有力地促进了沿桥地区资源开发和经济振兴。吉尔吉斯斯坦提出了“丝绸之路外交构想”,并将其定为外交政策的基本方针。阿卡耶夫表示“吉尔吉斯斯坦能够而且愿意充当丝绸之路沿线各国之间的联系环节”。1999年在《中哈关于在二十一世纪继续加强全面合作的联合声明》中宣称,“双方认识到两国具有地缘邻近的优势,高度重视在国际交通运输领域的广泛合作,愿为复兴古丝绸之路而共同努力”。立陶宛作为波罗的海国家,其政府高度重视“东西方交通走廊”(The East West Transport Corridor, EWTC)^[2]的成立,希望充分发

[1] 2012年,中国政府在上合组织峰会上承诺,向中亚国家提供100亿美元贷款,主要用于中亚地区铁路、公路、光缆、石油天然气管道等基础设施建设。

[2] “东西方交通走廊”成立于2010年6月29日,是由立陶宛、俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰等国家政府以及欧盟、欧洲多式联运协会等组织支持的国际性大陆桥物流运输的专门组织。联盟的目的是致力于促进在大陆桥国际物流过境运输中实现单一关税,统一和简化海关、运输、过境程序,从而简化货物出入境手续。

挥它的桥梁和纽带作用,让它成为亚欧运输和物流的全球供应链的推动者。近几年,沿线各国对于第二亚欧大陆桥以及“丝绸之路经济带”的关注和支持程度不断增加,与之相关的国际会议和论坛不断增加,如联合国新丝绸之路市长论坛、大陆桥论坛、2011 对话大陆桥圆桌会议(沧州渤海新区)、丝绸之路复兴计划项目、2013 新亚欧大陆桥运输合作恳谈会等。

上述这些工作对“丝绸之路经济带”的建设无疑是一种推动。众多国际组织对丝绸之路沿线的建设给予了支持,区域经济合作的法律基础和组织机制正在不断完善。上海合作组织专门成立了负责组织和协调区域经济合作的成员国经贸部长会议机制,下设高官委员会和海关、质检、电子商务、投资促进、发展过境潜力、能源、信息和电信等重点合作领域专业工作组,各工作组通过加强海关互助、海关统计等方面的合作与协调,担负着落实峰会及总理会议在经贸领域决议的重任。联合国开发计划署、亚洲开发银行、世界银行、联合国亚洲及太平洋经济社会委员会等众多国际组织在丝绸之路沿线建设过程中也发挥了重要作用。一方面,这些国际组织邀请相关专家进行实地考察和调研,从资金、技术、政策等方面给予该项目大力支持;另一方面,通过组织沿线国家和地区各城市间的对话与协商,开辟多种合作渠道,减少贸易壁垒,力图把各方的经贸合作提升到一个新的水平。

国家的高度重视,国际组织的积极参与,为“丝绸之路经济带”的发展提供了机制和政策基础。

(四)新疆的建设取得突破性进展

新疆地处亚欧大陆腹地,在历史上是古丝绸之路的重要通道,现在又成为第二亚欧大陆桥的枢纽之地,战略位置十分重要。近年来,在全国援疆工作的顺利开展下,新疆交通、能源、水利、通信、市政等基础设施取得了突破性进展。新疆的立体综合交通运输体系建设进入了一个大建设、大发展的新时期,公路、铁路、机场、管道建设不断完善,一大批重点基础设施建设项目陆续开工、竣工^[1],为新疆跨越式发展和长治久安提供了良好的基础。2011 年,新疆实现国内生产总值 6610.05 亿元,比 2009 年增长 23.9%,增速连续两年保持两位数增长。新疆 GDP 排名由 2009 年全国第 30 位跃升为 2011 年的第 21 位。2012 年,新疆经济继续保持快速发展,全年生产总值高达 7500 亿元,同比增长 12%。

[1] 兰新铁路第二双线、克拉玛依—塔城高速公路等正加紧建设;赛里木湖—果子沟、库车—库车高速公路,和田—喀什高等级公路,阿拉尔—和田公路,伊犁河大桥等一大批公路项目竣工并投入使用;西北重工产业园项目在乌鲁木齐奠基,上海大众落户新疆;哈密—郑州 ±8000 千伏特高压直流输电工程和哈密—青海柴达木 750 千伏送电工程核准开工;新汶伊宁矿区伊犁四号矿井、国网能源准东大井矿区二号矿井正进行地面土建和井巷工程施工。

新疆经济自身的发展大大提高了它的对外交流能力。截至2011年年末,新疆已有经国务院批准开放的国家一类口岸17个,自治区批准开放的二类口岸12个。近年来,国家在支持喀什、霍尔果斯经济开发区建设,新疆海关特殊监管区、保税区建设,新疆口岸建设,新疆特色农产品出口,支持中哈原油、中亚天然气管道项目建设,加大对新疆地区海关投入等方面提出了多项支持政策和措施,对推动新疆进一步扩大向西开放,加速外向型经济发展提供了有力支持。

新疆依托众多边境口岸开放的有利条件,实施市场多元化战略,巩固和发展与发达国家和地区的贸易关系,不断开发新市场,加强对外贸易,逐步形成了中亚、美国、欧盟、俄罗斯等为主的主体市场。2011年,新疆对外贸易实现继2008年之后第二次突破200亿美元,实现进出口贸易总额228.22亿元,比2009年增长65.0%。其中,出口额168.29亿美元,增长55.5%;进口额59.93亿美元,增长99.5%。外商直接投资项目69个,比2009年增加14个;合同金额5.58亿美元,增长18.7%;实际利用外资3.35亿美元,增长55.1%;对外工程承包完成营业额9.72亿美元,增长1.2倍。新疆利用外资、对外经济技术合作均创历史最好水平。截至2011年年末,新疆共与184个国家和地区建立了经贸合作关系,其中,对中亚五国出口124.93亿美元,自中亚五国进口44.91亿美元,新疆与中亚五国的进出口贸易额占新疆外贸进出口总额的74.4亿美元。2011年,新疆与哈萨克斯坦进出口总额首次突破百亿美元,达到105.97亿美元,比2009年增长了53.6%,占新疆对外贸易总额的46.4%。中亚五国已成为新疆最主要的贸易伙伴。

三、“丝绸之路经济带”建设的不利条件

“丝绸之路经济带”尽管具备了一定的基础,但影响其发展的一些问题已存在了很长时间,短期内也没有明显改变的可能。

(一)“丝绸之路经济带”的发展呈现“网球拍现象”,成为经济建设的最大障碍

从“丝绸之路经济带”的空间形态来看,它呈现非均衡对称的经济结构。西面欧洲铁路网早就形成,密度很高,东面(主要是西安以东)也形成了密度比较高的铁路网,中间这段好像是将两个网球拍的把子合到了一块儿,经济带两端铁路网状特征明显,中部线性特征明显,这就是我们说的“网球拍现象”。“丝绸之路经济带”东西两端连接着东亚和欧洲,基本上属于发达经济区,但发展空间小,资源不足;而其辽阔狭长的中间地带是欠发达地区,包括中国的中西部、中亚、西亚,地域辽阔,交通不够便利,自然环境较差,经济发展水平与两端的经济圈存在巨大落差,整个区域存在“两边高,中间低”的现象。对于“丝绸之路经济带”的发展建设,必须依托经济发达的两端,带动薄弱的中间地带,也就是“两头带中间”。在这个问题上中国持有积极态度,但欧洲和俄罗斯

目前态度尚不明确。

(二)“丝绸之路经济带”辐射的大部分地区存在的一些问题很难解决

比较难以解决的问题有中亚和中国的西北地区,城市密度低,人口少,自然环境状况差等问题。我国地理学家胡焕庸在1935年提出了著名的“胡焕庸线”(即“腾冲—黑河”一线),这条线表示了中国人口的基本分部特点。胡焕庸指出,这条线的东南方36%的国土居住着4%的人口,人口密度低。1987年,胡焕庸根据我国1982年的人口普查数据,又做了计算,保持这条线的位置不动,线的西面居住着5.6%的人口,东面居住着94.4%的人口。也就是说,在50多年的时间里,这条线的东西两侧人口比例只改变了1.6%,这充分说明中国人口的基本分布状况很难改变,这也就决定了西部城市密度不可能有明显的改变。

从西北到中亚这一狭长的地理空间,城市密度和平均人口密度都比较低。甘肃省从东南到西北长达2200千米,但沿途人口过百万的城市只有兰州市一个,从兰州到乌鲁木齐2000多千米的距离,人口过百万的城市也只有乌鲁木齐一个。乌鲁木齐再往西,大城市屈指可数。中亚五个国家总面积约400万平方千米,人口约6000万,平均人口密度很低,而且铁路途径的很多地区是荒漠,自然地理状况很差。中国西北和中亚地区经济发展基础差,人口密度和城市密度低,自然环境状况差,这样的基本现状短期内无法改变,这成为“丝绸之路经济带”发展的瓶颈之一。当然,任何经济带内的发展水平都不会是均一的,都会有所差别。我们提出这个“瓶颈”问题只是要说明“丝绸之路经济带”中间地带与两端的原有差别很大,达到基本均一的要求难度就更大。

(三)“丝绸之路经济带”内铁路轨距不统一的问题

“丝绸之路经济带”内铁轨轨距不统一是个老问题,但一直没有解决。中国和欧洲国家的铁路使用标准轨距,即1435毫米,而原苏联国家的轨距为1520毫米,造成列车过境的时间和运营成本提高,而对大运量和高速铁路的影响就更大。不同国家间技术标准的统一是很困难的,它涉及多方面的因素。改变轨距不仅要重建铁路及其相关设施,而且涉及机车、车辆制造等多个领域,花费巨大。“丝绸之路经济带”所经苏联国家铁路线很长^[1],改造不是一件易事,特别是对经济能力不足的小国来说更是如此。如果不进行全路网改造,只是改造一条线路,则会造成该线路与原有路网的隔离,显然是不合理的,这也就意味着,轨距问题将继续存在。笔者认为对这一问题不必看得太重,

[1] 几个国家的铁路里程分别为:哈萨克斯坦13700千米,吉尔吉斯斯坦322.7千米,土库曼斯坦3550.9千米,乌兹别克斯坦3986千米,乌克兰21655千米,俄罗斯87157千米(<http://lib2.podelise.ru/docs/56812/index-949.html>; <http://www.eav.ru/publl.php?Publid=10a03>; <http://railway.in.ua/index/kirgizskaja-zheleznajz-doroga/0-30>)。

但亦不可忽视。

(四)国内外学者担心“丝绸之路经济带”的建设会对上海合作组织和欧亚经济联盟这两个组织产生负面影响

一些学者担心,上海合作组织多年来在经济合作方面的进展不是很顺利,“丝绸之路经济带”概念的提出是否会冲击上海合作组织在该地区的合作?有俄罗斯学者对笔者谈到对“丝绸之路经济带”构想的疑虑,他们对“丝绸之路经济带”这一概念的内容和意图并不清楚,担心对俄罗斯有负面影响。另外,俄罗斯主导的欧亚经济联盟正处于发展的关键时期,俄罗斯担心“丝绸之路经济带”的建设会妨碍欧亚经济联盟的发展。

这些担心和忧虑是可以理解的。上海合作组织多年来在中亚的经济合作进展缓慢,它与欧亚经济联盟的关系还在研究,其互相影响的性质和程度也还在评估,这些问题同样会摆在“丝绸之路经济带”面前。但从长远来看,“丝绸之路经济带”的构建并不会妨碍该地区的区域一体化进程。实际上,“丝绸之路经济带”的建设是该区域更大范围一体化的基础。经济带的发展遵循“陆桥—商桥—经济带”的规律,这个过程有赖沿线国家的经济发展和通力合作;反过来,经济带的建设也有利于沿线国家的基础设施建设和经济发展,有利于沿线国家的经济联系。笔者认为,该区域内的合作理念(如“丝绸之路经济带”)和区域合作组织(如欧亚经济联盟、上海合作组织)是相互促进的,并不存在根本性的利益冲突,问题在于如何协调。

(五)北极通道对第二亚欧大陆桥功能带来的影响

我们通常所说的北极通道由两条航道构成:加拿大沿岸的“西北航道”和西伯利亚沿岸的“东北航道”。对“丝绸之路经济带”有直接影响的是“东北航道”,也称为“北方海航道”,它的大部分航段位于俄罗斯北部沿海的北冰洋离岸海域。“东北航道”西起西欧,穿过西伯利亚沿岸的北冰洋海域,绕过白令海峡到达中、日、韩等国港口。由于天气关系,“东北航道”只有夏季的几个月里可开放航行。与南方航道比,这条路线航程大大缩短,可以节省大笔开支和时间。^[1] 据不完全统计,2011年夏季,通过东北航道的商船有30多艘;2012年夏季增加一倍,达到60多艘。航行时间跨度已从过去的两三个月延长到五个月(7月中旬到12月上旬)。总体上来看,北极通道作为连接亚欧交通新干线的雏形已经显现。

北极通道的开通,加强了亚洲东部与欧洲的联系,同时也减轻了马六甲海峡、苏伊

[1] 在环球海上航行中,只能通过巴拿马运河或苏伊士运河来连接太平洋和大西洋甚至需绕道非洲南部好望角。与这些航线相比,北极通道一旦开通将大大缩短航程,带来巨大的经济利益。如日本的集装箱从横滨到荷兰的鹿特丹港,经非洲的好望角需要航行29天,若经新加坡的马六甲海峡、经苏伊士运河需要22天,但如果同样的船舶采用北极航线,则仅需15天就可以到达。