

# 丝绸之路经济带:2015 模式

[俄]谢·卢贾宁 谢·萨佐诺夫

**【内容提要】** 通过对中国的“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”两个项目的考察,分析其金融、交通和投资方面的内容。同时结合俄罗斯的利益评价中国的项目,探讨丝绸之路经济带、上海合作组织和欧亚经济联盟三方接近的可能性。

**【关键词】** 丝绸之路经济带 上海合作组织 欧亚经济联盟 欧亚交通大干线

**【作者简介】** 谢·卢贾宁,俄罗斯科学院远东所副所长;谢·萨佐诺夫,俄罗斯科学院远东所研究员。

2013年9月7日,中国国家主席习近平在阿斯塔纳纳扎尔巴耶夫大学发表主旨演讲时,建议中亚国家同中国共同实施建设“丝绸之路经济带”的计划<sup>①</sup>。根据中国领导人提出的计划,丝绸之路经济带发端于中国,覆盖以下地区:第一,与中国相邻或接近的中亚五国——哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦和土库曼斯坦;第二,伊朗、伊拉克、约旦、叙利亚、沙特阿拉伯、土耳其及西亚其他国家;第三,高加索地区的阿塞拜疆、格鲁吉亚、亚美尼亚,以及东欧地区的乌克兰、白俄罗斯、摩尔多瓦;第四,俄罗斯部分地区处于丝绸之路沿线,因而俄罗斯也是这个经济带的组成部分。

## 一 丝绸之路经济带实施机制及为欧亚地区带来的机遇

中国和部分国家的专家正在积极开展丝绸之路经济带实施机制的研究工作。从目前来看,问题多于答案。例如,北京会选择哪些战略工具(交通、投资、经贸或是其他工具)作为其优先使用的主要工具?哪些国家首先进入丝绸之路经济

带区域,哪些国家随后进入?是否计划对经济带框架内的21个国家实行某种“直通车式”的投资或交通政策,中国与潜在参与国的双边关系是否会得到更快的发展?中国国家领导人提出这一构想,首先出于何种考虑——是全面的政治动机(与崛起战略相适应)<sup>②</sup>,还是出于获得新的能源及其他红利进而获得巨大经济利益的考虑?

在2015年3月28~30日博鳌论坛期间,中国国家主席习近平对一些问题作出了概括性答复,指出了“一带一路”建设的原则、框架和大致的战略方向<sup>③</sup>。

尽管如此,很多专家仍然心存疑虑,他们不清楚为什么中国选择这一时机提出这一构想,为什么这个时候拿出这样一笔巨资。当前中国改革模式正从粗放型向集约型转变,国内生产总值增长

<sup>①</sup> Xi suggests China, C. Asia build Silk Road economic belt. [http://www.Chinadaily.com.cn/business/2013-09/07/content\\_16951719.htm](http://www.Chinadaily.com.cn/business/2013-09/07/content_16951719.htm)

<sup>②</sup> Лузянин С. Г. Кытай и XVIII съезд КПК. Внутренние и внешние ориентиры // Обозреватель – Observer. 2013. No. 1. С. 54 – 60.

<sup>③</sup> Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st – century Maritime Silk Road. [http://news.xinhuanet.com/English/china/2015-03/28/c\\_134105858.htm](http://news.xinhuanet.com/English/china/2015-03/28/c_134105858.htm)

率相对放缓(2014 年 GDP 增长 7.4%),今天的中国并未处在一个最好时期。考虑到美国和其他国家已经开始将自己的生产能力从中国转移到第三国,或许,未来在欧亚地区打造一个工业增长的新基地,对中国来说才是重中之重。

目前,无论是中国学者还是其他国家的学者,对上述所有问题都没有给出准确的、经过论证的答案。现在只有一些零散的事例。中国政府领导人虽然多次强调“一带一路”对所有参与国都具有重要性,能为各国带来极大好处,但这些政治声明中所提出的好处尚未被中方所证明。在关于这一问题的所有研讨会和论坛上,经常有人谈到有必要利用中国所提供的“历史机遇”和发展条件。这些建议有时是以非常强硬的命令式的形式提出的,并且不希望伙伴国家作出其他反应(赞同与谢意除外)。

除了潜在风险,丝绸之路经济带在客观上能够为经济发展带来动力,这是显而易见的。比如,丝绸之路经济带计划考虑对参与国制定积极的投资政策和经贸政策,其中包括加大铁路和公路干线的建设力度。北京认为,在不久的将来,统一的交通网络能够形成连接亚太地区和西欧国家的交通走廊。这样的交通网络将连接亚洲和欧洲的国家,总面积达 5 000 万平方公里,惠及 30 亿人口<sup>①</sup>。过去十年间,中国同丝绸之路经济带沿线国家的贸易额年增长率约为 19%,2014 年中国同这些国家的贸易量更是突破了 6 000 亿美元<sup>②</sup>。

丝绸之路经济带构想的提出,意味着中国认为中亚地区在经济和一体化方面比其他参与者有更广阔的空间,实际上,这是一个从东亚到欧洲的共同发展经济的巨大项目。中国是这一巨大项目的发起者和执行者。建设丝绸之路经济带并不是指建立某种形式的欧亚自由贸易区,而是指在中国的帮助下发展经济,在欧亚地区进行交通基础设施项目建设。

另外,在亚太经合组织首脑峰会期间(2013 年 10 月,印度尼西亚巴厘岛),习近平提出了建设“21 世纪海上丝绸之路”的倡议。海上丝绸之路的建设将使中国南方各省和东南亚各国的铁路和公路运输网络,与这一地区的主要港口实现对接。根据中国战略家们的设想,21 世纪海上丝绸之路将使东盟各国的海港互相连接起来,沿黄

海—东海—南海—太平洋和印度洋一线延伸,甚至连通南太平洋、南亚和东非国家的港口。21 世纪海上丝绸之路沿岸各国的人口数量超过 44 亿,其国内生产总值达 21 万亿美元,分别占相应世界指标的 63% 和 29%<sup>③</sup>。

2015 年中国继续就总长度达 5 000 公里的高速铁路的建设同 28 个国家进行对话,其中大部分国家都位于丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路沿线。从中国政府首先就丝绸之路经济带建设做出的政治和经济努力可以看出,欧亚国家在“一带一路”建设中处于优先地位。

## 二 “一带一路”建设的金融保障

中国领导人在出席亚太经合组织第 21 次领导人非正式会晤期间(2013 年,巴厘岛),提议筹建亚洲基础设施投资银行(亚投行)。中国领导人认为,类似的金融机构能够为地区基础设施建设带来新的动力,减少亚洲的资本外流,促进本地区国家甚至全世界的经济发展。中国国务院总理李克强在博鳌论坛(2014 年)讲话中指出,初始资本金为 1 000 亿美元的亚投行,完全是一个商业性机构,对这一地区的所有国家都是开放的。李克强指出,“亚投行与亚洲开发银行和世界银行不同,后两者是政治化的机构,是国家的代理人,亚投行所提供的贷款不会附加任何要求,而亚洲开发银行和世界银行在向有关国家提供贷款时,则是附加其他要求的。”<sup>④</sup>2014 年底,中国财政部部长楼继伟宣布,中国将出资 500 亿美元,作为亚投行的注册基金。

2014 年 10 月,21 个亚洲国家的代表在北京签署了《筹建亚投行备忘录》,这 21 个国家包括

<sup>①</sup> Zhao Shengnan, ZhaoYinan, Mo Jingxi (China Daily), Pacts to boost economic cooperation. [http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-11/29/content\\_17139294.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-11/29/content_17139294.htm)

<sup>②</sup> Li meets APEC Finance Ministers Meeting's delegations heads in Beijing. <http://English.people.com.cn/n/2014/10/21/c102839-8797994.html>

<sup>③</sup> Spotlight: Maritime Silk Road to boost regional prosperity: overseas experts. <http://en.people.cn/business/n/2015/02/14/c90778-8850812.html>

<sup>④</sup> Bai Shi, Free Trade for the Future. APEC leaders' Beijing meeting is expected to further propel regional economic integration. [http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2014-10/31/content\\_648428\\_4.htm](http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2014-10/31/content_648428_4.htm)

老挝、柬埔寨、缅甸、泰国、越南、马来西亚、新加坡、文莱、菲律宾、印度尼西亚、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、科威特、尼泊尔、阿曼、韩国、蒙古、印度、巴基斯坦、斯里兰卡、孟加拉国(其中10个国家是东盟成员国)。2015年3月,新西兰、沙特阿拉伯、塔吉克斯坦、马尔代夫共和国和英国表达了加入亚投行的意愿,亚投行意向创始成员国数量增加到27个。

可以预见,在所有成员国批准成立条约后,亚投行有望于2015年底开始运营,该银行的总部将设在北京。美国政府在认识到未来亚投行将威胁到世界银行的霸权地位,相应也将威胁到美国的利益后,阻挠一些亚太地区国家加入亚投行。结果,其中几个国家“获得了考虑时间”,其中包括韩国、日本和澳大利亚。

对亚投行成员国构成情况进行分析,不难发现,北京非常擅长将与自己在这一地区存在政治分歧的对手(同中国在南海有岛屿之争的越南和菲律宾、存在边界争端和竞争关系的印度)拉入有利的金融合作轨道。中国的类似政策证明,中国的战略路线存在着很大的灵活性,同时中国力图以亚投行和丝绸之路经济带为例,复兴西方的自由主义原则——经济利益高于政治利益。这一原则本来已不再发挥作用,但目前中国持有这样的立场,可能使这一原则获得新生。

### 三 投资、基础设施和一体化

“一带一路”建设将加快中国资本“走出去”进程。中国对外直接投资旨在扩大中国交通运输领域的创新产品和先进技术的出口,垄断欧亚地区交通网络建设市场。在中国境外建成交通网络,可以加快中国中西部省份的经济发展,欧亚大陆交通运输规模的提高,将促进中国对外贸易总量的增长。

可以想象,基础设施建设将成为中国“一带一路”建设的核心。在丝绸之路经济带框架下,交通设施项目的落实,将为中国强化其在中亚、西亚、南亚、东南亚、外高加索和东欧国家的经济和政治影响提供保障。中亚国家在地理上比邻而居,政治相对稳定,加之它们都奉行出口多样化政策,为这一地区的交通走廊建设提供了现实可能性。

中国与哈萨克斯坦(共同边界1700公里)、吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦接壤,与乌兹别克斯坦和土库曼斯坦的距离也不远。在过去的13年间,中国与中亚五国的贸易额增长了11倍,2001年贸易额为121亿美元,到2013年已达到1300亿美元<sup>①</sup>。中国已成为哈萨克斯坦和土库曼斯坦最大的贸易伙伴国,是吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦的第二大贸易伙伴国,塔吉克斯坦的第三大贸易伙伴国<sup>②</sup>。

显而易见,一体化在中国“一带一路”倡议中不是主要的评价指标。甚至在欧盟和东盟这样的经典案例中,一体化或许也不是主要评价指标,因为要真正实现21个国家的完全一体化有相当大的难度。况且中国并不依靠“一带一路”搞区域一体化,目前中国已与不同国家以不同形式,建有约20个自由经济区。

除交通基础设施外,不排除中国要落实更为广泛的投资计划和专项计划,以促进丝绸之路沿线伙伴国家的社会经济发展,具体做法包括商业信贷和其他信贷。显而易见,为此需要投入巨额资金。

### 四 丝绸之路经济带的交通环节

正如许多中国专家所强调的那样,中国进行投资的目的在于改善中西部省份的交通网络,建设和完善中亚、南亚和东南亚国家及部分欧洲国家的基础设施<sup>③</sup>。2014年11月,福建省福州市政府同国开行福建分行和“中非发展基金”携手合作,决定设立总规模为100亿元人民币(16亿美元)的“21世纪海上丝绸之路建设基金”,广东省政府也希望成为这一基金的共同投资人。

国际分析专家指出,在未来10年内,亚洲基础设施建设将迎来一个高潮——基础设施建设市场的年增长率将达到7%~8%<sup>④</sup>。

① SCO urged to cut trade barriers. [http://English.ce.cn/main/latest/201412/16/t20141216\\_4127782.shtml](http://English.ce.cn/main/latest/201412/16/t20141216_4127782.shtml)

② China - central Asia trade accelerates. <http://english.people.com.cn/90883/8426220.html>

③ ZhaoYinan, Zhao Yanrong (China Daily USA), Beijing poised to sign historic. [http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2014-11/13/content\\_18908668.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2014-11/13/content_18908668.htm)

④ Asia's infrastructure market close to \$5.3t by 2025. [http://en.ce.cn/main/latest/201411/13/t20141113\\_3896905.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201411/13/t20141113_3896905.shtml)

2025 年对亚洲基础设施建设的投资预计将达到 5.3 万亿美元,占世界基础设施建设市场投资的 60%,其中 50% 的投资(2.65 万亿美元)将来自中国<sup>①</sup>。

亚洲开发银行专家指出,在 2010 ~ 2030 年间,亚洲国家为其基础设施建设应投资 8 万多亿美元。2014 年世界银行的分析专家指出,为消除基础设施约束,南亚国家在未来 10 年应每年投资 2 500 亿美元,用于发展自己的交通运输网络,而东亚国家则需每年投资 6 000 亿美元<sup>②</sup>。然而,世界银行和亚洲开发银行都不能为这些地区的国家提供相应的资金援助,只能致力于对低收入水平国家进行规模较小的投资。

## 五 中国的欧亚干线: 三条路线——三个战略?

中国正在积极宣传欧亚交通大干线构想,强调欧亚交通大干线具有国际性质,考虑到了很多欧亚国家的利益。目前正在论证三条欧亚干线的线路。

一是北方线路。欧亚交通大干线的北方线路始于乌鲁木齐,经准噶尔,进入哈萨克斯坦(友谊站),然后穿越七河区,经过阿拉木图到达什姆肯特(过去称奇姆肯特)。在这里分成两条支线,其中一条支线经阿克纠宾斯克和乌拉尔斯克从北方绕经与俄罗斯交通线相接的里海,然后进入欧洲。

在很长一段历史时期内,阿拉山口/友谊口岸是中哈边境唯一的一条铁路通道。2013 年哈萨克斯坦修建了长度为 293 公里的铁路,即热特肯—阿腾科里—霍尔果斯铁路,这条铁路与长度为 286 公里的精河—伊宁—霍尔果斯铁路实现了对接。

霍尔果斯已经成为国际边境合作中心,其总面积为 5.28 平方公里(中国境内占 3.43 平方公里,哈萨克斯坦境内占 1.85 平方公里)。霍尔果斯口岸距阿拉木图 378 公里,同阿拉山口口岸相比,它具有较为显著的地理优势。霍尔果斯是中国西部到中亚最主要城市之间距离最短的地方,是交通运输的中心。霍尔果斯口岸成为穿越哈萨克斯坦国境通往西方的铁路运输新干线的国门,2013 年铁路货运量达到约 160 万吨。从 2014 年

起,霍尔果斯—阿腾科里铁路线的地位得到了提升,从具有双边意义的铁路提升为具有国际意义的铁路。预计至 2017 年,这条铁路将使哈萨克斯坦过境运输量增长 25%,过境货物将达到 500 万吨,至 2020 年,预计将达到 2 000 万吨。

欧亚交通大干线北方线路的第二条支线的走向是:从霍尔果斯绕过俄罗斯国境,穿过哈萨克斯坦国境抵达里海的阿克套港(霍尔果斯—友谊口岸—热孜卡兹甘—萨克萨乌里斯卡亚—别伊涅乌—阿克套)。阿克套港是通往巴库轮渡的起点渡口,这条 3 500 公里长的线路在哈萨克斯坦被称作“跨里海交通走廊”。南高加索铁路和与之并行的公路干线将巴库港与黑海的港口波季港和巴统港连接起来。随着 2015 年新铁路线巴库—第比利斯—卡尔斯的贯通<sup>③</sup>,这条可能成为西伯利亚大铁路竞争者的交通走廊(也称为 TRACE-CA,即欧洲—高加索—亚洲交通走廊)的意义将得到进一步增强。目前正在对阿克套港进行改扩建,这是欧亚交通大干线哈萨克斯坦北部线路的终点。哈萨克斯坦的商贸船队也正在快速发展<sup>④</sup>。据哈萨克斯坦港口负责人称,“如今,里海的水路货物运输量已超过 3 000 万吨,而阿克套港的货物吞吐量已占里海货运总量的 29%。”<sup>⑤</sup>

然而,欧亚交通大干线北方线路的第二条支线未必能够得到充分开发,因为这条线路的充分开发是以多种形式的过境货流为前提的,货运量的增加将不可避免地造成运货期限的延迟和运输成本的增加。

二是中部线路。根据中国领导人的设想,欧亚交通大干线中部线路是欧亚大陆交通走廊最重要的方向,也是丝绸之路经济带不可分割的一部分。这条线路能够保障从亚太国家和中国到欧洲和波斯湾国家的出口货物运输。中国国家主席习近平正式对外提出创建丝绸之路经济带倡议后,

① Asia infrastructure boom for China. [http://en.ce.cn/main/latest/201411/17/t20141117\\_3918646.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/201411/17/t20141117_3918646.shtml)

② China, ASEAN discuss new Maritime silk Road. <http://english.people.com.cn/n/2014/0917/c90883-8783570.html>

③ Экономическая полоса Шелкового пути. Мнения послов зарубежных стран// Китай. 2014. No. 5. С. 21.

④ Ионова Е. Транзитный потенциал Казахстана// Россия и новые государства Евразии. 2014. Т. 1 (XXII) С. 72.

⑤ Порт Актау – мультимодальный хаб. <http://ogni.kz/ru-brika/ekonomika/port-aktau-multimodalnyy-khab.html>

2013年11月中国国务院总理李克强对罗马尼亚进行了正式访问,这是一次具有标志性意义的访问。中国政府领导人在与罗方领导人会晤时表示,希望加强中国和欧洲国家间的交通一体化<sup>①</sup>。

2013年中国同欧盟国家的贸易额超过5800亿美元,至2020年双方有望将双边贸易额提升至1万亿美元。2013年底,中国与塞尔维亚、匈牙利、罗马尼亚和土耳其就参与这些国家的铁路建设问题达成了协议。

欧亚交通大干线中部线路,即中国—哈萨克斯坦—乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—伊朗—土耳其—欧洲国家交通运输线(连云港—阿拉山口—友谊口岸—阿克托盖—阿拉木图—捷詹—梅什赫德—谢拉赫斯—德黑兰—塔布里兹—安卡拉—伊斯坦布尔—巴黎—鹿特丹),将保障中国和中亚三国获得一条直通欧洲的道路,也可连通波斯湾的班德尔—阿巴斯港和阿曼湾的查赫巴哈尔港等重要贸易港口,抵达南亚国家。2011年哈萨克斯坦建设完成了本国境内的铁路干线,2013年5月欧亚铁路走廊的土库曼斯坦—哈萨克斯坦路段已投入运营。

哈萨克斯坦独立完成了本国国内路段的建设,土库曼斯坦境内沿里海东岸长达325公里的埃特列克—贝雷克特的铁路建设,则是转包给了中国和伊朗。土库曼斯坦境内铁路建设的费用约为7亿美元,由中国的商业银行和亚洲开发银行提供融资<sup>②</sup>。

2014年12月3日,欧亚交通大干线中部线路的中亚段,即乌津—博洛沙克(哈萨克斯坦)—谢尔赫加卡—克孜勒基亚—贝雷克特—埃特列克(土库曼斯坦)—戈尔甘(伊朗)一线正式开通。从哈萨克斯坦经土库曼斯坦到伊朗北部古利斯坦省的铁路总长度为926公里,其中哈萨克斯坦境内为146公里,土库曼斯坦境内超过700公里,伊朗境内为80公里。哈萨克斯坦希望通过中部线路运输的亚洲货物主要来自中国和哈萨克斯坦境内,然后运往伊朗、土耳其和欧洲。

中国专家预测,欧亚交通大干线中部线路在运营第五年的时候,货物运输量能够达到1000万吨,远景运量超过2000万吨。

三是南部线路。2013年中国与巴基斯坦政府就铺设经喀什连接新疆维吾尔自治区和巴基斯

坦瓜达尔港的2000公里长的铁路问题,达成了协议。与乌鲁木齐相比,喀什与中亚和南亚国家的距离更近。

瓜达尔港位于波斯湾的战略“咽喉”要地,是由中国投资建设并于2007年投入使用的。该港口距伊朗边境72公里,距世界重要的石油运输走廊——霍尔木兹海峡400公里,中国进口石油总量的80%都要经过这个海峡<sup>③</sup>。

中国还在考虑修建与铁路平行的公路干线及喀什—伊斯兰堡—卡拉奇—瓜达尔石油管道。由于从巴基斯坦到中国的公路质量较差,今天,中巴两国间绝大部分贸易都是通过海运实现的,每年通过陆路交通的货物总量仅有10万吨。铺设从喀什到瓜达尔港的铁路,能将货物运输时间缩短至10天(海陆运输需30天)。在交通运输建设项目执行完毕后,深水港瓜达尔港将成为从中东向中国运输原油的重要大动脉,可以绕过马六甲海峡,而中国则将获得经过这条交通走廊向阿拉伯国家出口货物的可能。

2014年底尼泊尔总统表示,“为活跃地区贸易联系,修建中国与南亚国家进行贸易的‘黄金走廊’”,尼泊尔希望与中国的铁路实现对接。2013年中国国务院总理李克强与印度领导人就两国共同参与修建西藏自治区(中国)和锡金州(印度)之间跨境铁路问题进行了谈判。

2014年9月中国国家主席习近平在对印度进行正式访问期间,提出在丝绸之路经济带的框架内两国扩大铁路网建设合作问题<sup>④</sup>。习近平主席宣布将向印度提供总额为200亿美元、期限为五年的贷款,用于印度基础设施和工业项目的建设。中印双方同意启动21世纪海上丝绸之路和“孟中印缅丝绸之路”(孟加拉国—中国—印度—缅甸)建设。习近平表示,中国的目标是在近期将同南亚国家的贸易额提升至1500亿美元,并

① Li's Euro-Asia trip to boost cooperation, common development. <http://english.people.com.cn/102774/8459744.html>

② Policy banks to lead Silk infrastructure fund. [http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-11/05/content\\_18867962.html](http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-11/05/content_18867962.html)

③ Китай проектирует нефтяной Шелковый путь с целью решения Малаккской дилеммы. [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-02/07/content\\_27911256.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-02/07/content_27911256.htm)

④ China, India Step up Economic Engagement. [http://www.bjreview.com/se/txt/2014-09/19/content\\_640704.htm](http://www.bjreview.com/se/txt/2014-09/19/content_640704.htm)

将中国对南亚国家的直接投资规模提高到 300 亿美元<sup>①</sup>。

通过对欧亚交通大干线建设方案的分析可以看出,欧亚交通大干线建设是欧亚大陆交通运输多样化战略。但同时应该看到,在欧亚交通大干线落实进程中仍然存在许多障碍。

欧亚交通大干线途径中亚国家,其发展受制于交通运输技术的落后,同时,中亚国家过境运输费互不协调,其法律法规无法保障方便快捷地进行货物运输,多次跨境运输将导致实际交货期限被大幅延迟。北京交通大学的专业人士认为,上述问题导致很多中国出口货物,包括中国西部省份生产的货物,通过铁路向东被运往中国东部港口,再通过海路运往欧洲。中国专家认为,仅为使中亚国家铁路基础设施达到应有水平,就需要总额超过 10 万亿元人民币的投资。

## 六 俄罗斯的利益： 三个项目能否合为一体？

中国分析人士认为,上述项目的落实将使丝绸之路经济带沿线国家的经济活跃起来,并将促进地区各国交通运输一体化的发展<sup>②</sup>。北京计划通过丝绸之路经济带建设,加强与俄罗斯的经济联系,强化其在中亚、南亚和东盟国家的存在,巩固其在欧洲国家市场的地位。

习近平主席提出的丝绸之路经济带倡议被俄罗斯及关税同盟其他成员国所接受,最初他们对此存在某种程度的警惕。俄罗斯某些专家甚至认为,中国提出丝绸之路经济带倡议是其对上海合作组织行动迟缓和拖沓的反应,丝绸之路经济带建设是中亚及比邻地区更加有效发展的方案选择。

目前看来,情况并非如此,不必对此持批评态度。习近平主席提出的倡议非常具有雄心,旨在长远发展,并反映出中国作为新的日益强壮的大国,其地缘政治崛起的节奏和特点。在丝绸之路经济带项目得到落实的条件下,中国与欧亚地区合作的长期目标已清晰可见。同时也可以明显看出,丝绸之路经济带建设并不是针对上合组织和欧亚经济联盟的,也不会损害这两个组织。中国和俄罗斯都是上合组织的关键成员国;2015 年 1

月 1 日欧亚经济联盟已经启动。在此情况下,中国的“一路一带”建设仍然是其领导人提出的某种重要战略倡议,而不是一种制度性安排。

因此,无论是在多边框架内还是在双边关系上,俄罗斯都不是消极的旁观者。在中国积极推动“一带一路”建设的情况下,俄罗斯希望在上合组织框架内寻找到上合组织与丝路项目合作或接近的形式、途径和方案。

俄罗斯的兴趣点明显集中在上合组织与欧亚经济联盟和丝绸之路经济带的合作问题上。在这种合作进程中,可能会出现多种不同方案和选择:

——沿北部线路进行的一体化或相互接近:上合组织与欧亚经济联盟进行合作,其中包括通过引入中国资金加强欧亚开发银行的发展;

——“南部方案”是上合组织与丝绸之路经济带加强合作,但这一方案的落实可能会较晚,可能性也较小。

——不排除上合组织、欧亚经济联盟和丝绸之路经济带并行发展的可能性。

(陈余译)

(责任编辑 李中海)



<sup>①</sup> Yu Lintao, Subcontinent Connections. China and its South Asian neighbors boost cooperation levels. [http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2014-09/25/content\\_641859\\_3.htm](http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2014-09/25/content_641859_3.htm)

<sup>②</sup> China sets priorities of Belt and Road initiatives. [http://www.china.org.cn/business/2015-02/02/content\\_23711302.htm](http://www.china.org.cn/business/2015-02/02/content_23711302.htm)