

和而不同：丝绸之路经济带 与欧亚经济联盟

李永全

【内容提要】 丝绸之路经济带与欧亚经济联盟是两个不同的合作形式。前者谋求的是互利共赢的经济合作,而后者是追求具有政治、经济、文化、安全等多领域密切合作的一体化进程。二者的利益并不矛盾,完全可以实现协同发展,并共同应对来自不同方向的各种挑战。

【关键词】 丝绸之路经济带 欧亚经济联盟 中俄合作

【作者简介】 李永全,中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所研究员,所长。
(北京 100007)

2013年9月7日中国国家主席习近平访问中亚期间提出用创新的合作模式共同建设“丝绸之路经济带”倡议,同年10月3日习近平主席在出席亚太经合组织(APEC)领导人非正式会晤期间在印尼国会演讲时提出共同建设“21世纪海上丝绸之路”,“一带一路”的提出,引起国际社会的广泛关注,得到有关国家和地区的热切响应。中国倡导的丝绸之路经济带建设与俄罗斯倡导的欧亚经济联盟建设始终是中俄两国专家学者关注的两个重要问题。

一 “丝绸之路经济带” 宣示一种共建模式

“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”最初是作为一项战略倡议提出的。这个构想从向国际社会提出合作倡议到发展成为中国社会经济发展战略,只有短短几个月时间,其间经历了中国共产党十八届三中全会(2013年11月)、中国的人大

和政协两个会议(2014年春季)。

与此同时,中国政府在采取一系列具体措施推进“一带一路”建设:2014年10月,中方倡议筹建亚洲基础设施投资银行,10月24日亚洲基础设施投资银行成立。同年11月8日,中国国家主席习近平宣布,中国将出资400亿美元成立丝绸之路基金。2015年3月,中国国家发展和改革委员会、外交部、商务部经国务院授权联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》,详细阐释了“一带一路”的时代背景、共建原则、框架思路、合作重点、合作机制等国际社会关心的问题。这个文件受到有关国家和地区的高度重视,满足了各国对丝绸之路经济带和海上丝绸之路细节的期待。正所谓千呼万唤,终于露出庐山真面目。

丝绸之路经济带倡议提出后,在丝路带必经之地的原苏联地区,各国对丝路经济带建设充满期待,纷纷召开了以丝路建设为主题的国际会议。哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦、俄罗

斯、格鲁吉亚、阿塞拜疆等国召开的国际研讨会,足以说明这个倡议在国际上的影响。这是前所未有的现象。

值得指出的是,“一带一路”战略的提出首先标志着中国改革开放事业进入新时期。新时期的要求构成“一带一路”战略出台的主要原因。

第一,中国开放事业从主要以沿边地区开放为主转向全方位开放;从“引进来”为主,发展为“走出去”的方向。

中国在35年前开启的改革开放事业主要是对外开放,打开国门,引进国外资本、先进技术和管理经验,即所谓的“招商引资”。为了实现这个目标,中国根据世界经济一般规律和贸易规则,调整和理顺国内各种关系,与世界经济规则接轨,吸引国外的资本、技术和管理经验。在这方面中国做出了巨大努力,取得了巨大成功,加入世界贸易组织是一个重要的标志。这个战略的实施取得了巨大成绩,引起全世界的瞩目。

改革开放以来的35年是中国国民经济飞速发展的35年。1979~2012年,中国国内总产值年均增长9.8%,而同时期世界经济年平均增速只有2.8%。中国经济总量不断增加。国内生产总值从1978年的3645亿元迅速跃至2012年的518942亿元。1978年中国经济总量位居世界第十位,2008年超过德国居世界第三位,2010年超过日本居世界第二位。人均国民收入从1978年的190美元上升到2012年的5680美元,目前已经达到近7500美元。按照通常的国际标准,我国已经跃升至上中等收入国家行列。

建立开放的经济,与世界经济接轨,融入世界经济进程是中国前35年改革开放事业最重要的特点之一,也是中国取得成就的主要因素之一。最初的开放主要是沿海地区的开放。现在,中国面临深化改革的历史任务,需要解决结构、区域发展差距等问题,为此中国提出了实施西部开发和东北振兴战略。沿边省区对外经济活动日益活跃,区域经济一体化要求日益迫切,在西部和沿边地区实施全方位对外开放,与区域经济体实施紧密合作成为时代趋势。中国大企业国际合作经验日渐丰富,走向国际市场愿望日益强烈。因此,从引进来,到走出去,是中国改革开放事业不断成熟的标志。

第二,中国周边国家和地区都在规划各种一体化和区域合作模式,丝绸之路经济带倡议的提出宣示了中国与该地区国家合作的愿望和理念。

中国的周边地区,尤其中亚和独联体地区,近些年出现了各种合作倡议和模式,如欧亚一体化的各种倡议和模式,美国提出的“大中亚计划”、“新丝绸之路”等等,还有欧盟、日本等各种战略与倡议。丝路经济带与这些倡议和计划的重大区别是:中国倡议并不包含所谓的地缘政治博弈成分,而是倡导平等互利、包容互鉴、合作共赢、共同发展的理念。

第三,丝绸之路经济带倡议体现的是通过消除共同的薄弱环节求得共同发展的思路。丝路经济带倡议充分考虑了周边国家与中国的经济互补性和差异性以及这种互补和差异产生出的机遇,充分考虑了共同存在的基础设施薄弱的问题。这种互补性是中国与周边国家长期务实合作的重要基础,甚至欧亚经济联盟的建立也没有改变中国与周边国家经济结构的互补性,而通过共建丝路经济带消除基础设施薄弱状况是一项互利共赢的事业。

丝绸之路经济带倡议正是基于这种现实提出的。丝绸之路经济带对于中国来说,是改革开放新时期的发展战略,而对于外部世界而言,则是一项互利共赢的合作倡议。中印缅孟经济走廊和中巴经济走廊设想的提出充分说明了丝绸之路经济带的现实意义。

二 欧亚经济联盟与丝绸之路经济带的建设并不相悖

欧亚经济联盟是俄罗斯主导的后苏联空间一体化进程的具体成果。它不仅仅是一个经济共同体,而且具有重要的地缘政治意义。

苏联解体使获得主权和独立的国家都陷入经济困难。虽然各国都独立了,但是它们之间经济联系密切,互为市场,互相依赖,互相合作。在基本完成独立国家建设过程后,寻求一定程度的经济一体化始终是普遍的愿望。欧亚经济联盟的建立是这种一体化愿望的逻辑结果。

由俄罗斯、白俄罗斯和哈萨克斯坦组成的欧亚经济联盟2015年1月1日正式启动。1月2

日,亚美尼亚也成为欧亚经济联盟成员国。2015年5月,吉尔吉斯斯坦完成加入欧亚经济联盟的全部法律手续,成为该联盟正式成员。欧亚经济联盟成员国承诺保证商品、服务、资本和劳动力的自由流动。这标志着后苏联空间一体化进程进入新阶段。

目前欧亚经济联盟领土面积2 000万平方公里,人口1.7亿,天然气储量占世界的20%,石油储量占15%。根据欧亚经济联盟机构欧亚经济委员会统计,2013年关税联盟成员国间贸易总额达641亿美元,与第三方贸易总额达9 301亿美元。除承诺保证商品、服务、资本和劳动力的自由流动,欧亚经济联盟成员国还将在一些关键的部门如能源、工业、农业和运输等领域协调彼此的政策,在2016年还将建立药品和医疗设备共同市场。

对欧亚经济联盟的发展前景,学术界和地缘政治家们有各种评价。俄罗斯当然希望一体化进程走得更远。普京在2011年10月3日提出欧亚联盟设想时,显然期望高于经济联盟的性质。俄罗斯学者也不讳言欧亚经济联盟的政治前景。甚至白俄罗斯总统卢卡申科也坦言,如果欧亚联盟发展顺利,则俄白联盟国家可能就不需要了^①。言外之意,欧亚联盟是类似俄白联盟甚至高于俄白联盟的政治结构。

而美国等西方国家则从欧亚一体化进程看到了苏联的影子。美国前国务卿希拉里·克林顿2012年12月曾经坦言:美国要阻止原苏联地区的一体化进程,地区出现再次苏联化倾向,尽管不称作苏联,而是称为关税联盟、欧亚联盟之类……要制定有效措施减缓或防止地区苏联化^②。

正是由于这个原因,俄罗斯对原苏联地区任何自己主导以外的政治和经济进程都持非常警觉和警惕的态度。

俄罗斯方面对丝绸之路经济带发展前景主要有两个方面的担忧。第一,担心丝绸之路经济带建设会不同程度地冲击欧亚经济联盟和欧亚一体化进程。第二,担心会对俄罗斯某些基础设施的使用和运行前景造成竞争,主要是西伯利亚大铁路、贝加尔—阿穆尔铁路干线(贝阿干线)和北方海上运输线。

西伯利亚大铁路和北方海上运输线分别是沙

俄时期和苏联时期开发西伯利亚的成果。

西伯利亚大铁路是横跨欧亚大陆,连接莫斯科(南线)和圣彼得堡(北线)与东西伯利亚和远东大工业城市的铁路。铁路全长9 298.2公里,是世界最长的铁路,最高点海拔1 019米。历史上,西伯利亚大铁路指东段部分,即从南乌拉尔车里亚宾斯克的米阿斯到符拉迪沃斯托克的部分。该段全长7 000公里,修建于1891~1916年。

目前,西伯利亚大铁路连接俄罗斯欧洲部分、乌拉尔、西伯利亚和远东。通常说,就是连接欧洲的俄罗斯西部、北部和南部港口以及铁路通道(圣彼得堡、摩尔曼斯克、新罗西斯克),连接亚洲的太平洋港口和铁路口岸(符拉迪沃斯托克、纳霍德卡、后贝加尔斯克)。

西伯利亚大铁路的技术能力为每年运输1亿吨货物。2010年俄罗斯运输部长列维金声明,西伯利亚大铁路的运输能力已经达到极限。目前俄罗斯政府计划改造西伯利亚大铁路,将运力提高到年1.2亿吨。

贝阿干线全长4 287公里,从1938年到1984年修了40多年,到2003年才全线运行。它是开发远东和西伯利亚的大动脉。

北方海上运输线是苏联时期开发远东和西伯利亚的主要成就之一。它是连接俄罗斯欧洲部分和远东地区的最短海上运输线。俄联邦立法规定,这是历史上形成的俄罗斯北极地区统一的国家运输系统。

北方海上运输线经北冰洋,部分经过大西洋。从圣彼得堡到海参崴,全长14 000公里。如果没有北方海上运输线,经苏伊士运河,则这个距离是23 000公里。北方运输线为北极海港和西伯利亚大港口服务,承担燃料、设备、食品、木材和自然矿产的运输任务。如果按照替代运输线路,要经苏伊士或巴拿马运河。举例说明,从摩尔曼斯克到日本的横滨,经苏伊士运河的距离是12 840海里,而经北方海上运输线则只有5 770海里。因此,理论上,这条运输线在经济上是非常合适的。

最早关于北方海运路线的设想产生在16世

^① Лукашенко: Союзное государство может "раствориться". <http://freesmi.by/politika/44849>

^② 《希拉里发誓阻挠俄罗斯“重建苏联”》, <http://finance.qq.com/a/20121208/000925.htm>

纪,俄国人一直想寻找一条更便捷的北方运输路线。但是北方线路探险考察是在 1932 年。第一次实际直线航行是在 1934 年,由破冰船开路,船长是 H. M. 尼古拉耶夫。第一次载货航行在 1935 年 7 月 8 日至 10 月 9 日,从列宁格勒到符拉迪沃斯托克,运载的货物是木材。

现在俄罗斯依然使用北方海上运输线,主要用户是诺利斯克镍业公司、天然气工业公司、卢克石油公司、俄罗斯石油公司、克拉斯诺亚尔斯克边疆区、萨哈-雅库特、楚科奇等企业和地方。年运货量只有苏联时期(1980 年)的 1/5 或 1/6,每年 600~800 万吨。

苏联解体后,从 1991 年起俄罗斯在北方海上运输线开展国际合作,但是直到 2009 年才有两艘商船经过北方运输线。2011 年只有 34 艘船使用北方运输线,而苏伊士运河每年过船的数量是 18 000 艘。俄罗斯希望北方运输线能够从苏伊士运河方向吸引部分物流,并希望到 2019 年,经北方海上运输线运输的货物能达到 5 000 万吨。但是迄今为止,俄罗斯方面没有使北方运输线的吸引力提高到理想的境界。

在丝绸之路经济带建设与欧亚经济联盟以及与俄罗斯的关系方面,俄罗斯关注的主要问题之一就是这些基础设施的改造、运行将遇到强有力的竞争对手。

实际上,丝绸之路经济带建设与俄罗斯的利益并不相悖。首先,严格地讲,丝绸之路经济带建设过程并不是一体化进程,并不要求沿途国家在参加丝绸之路经济带建设工程中作出任何主权让渡。历史上的丝绸之路并不是特意建设的,而是根据客观需要自然形成的,现在的丝绸之路经济带也是自愿、自主、独立参加的过程。这是根据中国和周边国家发展的共性问题提出的合作倡议,是用一个个互利共赢的合作项目连接起来的共同繁荣之路,因此得到各国的普遍欢迎。

中俄两国作为战略伙伴,有很好的联系和沟通渠道,包括最高层领导人之间的会见。正是这种沟通机制使双方很快消除误解。

丝绸之路经济带构想提出后,中俄两国领导人历次会晤都谈到丝路上的合作问题。2014 年 2 月 7 日,两国领导人在索契冬奥会期间会晤时,习近平主席说:“中方欢迎俄方参与丝绸之路经济

带和海上丝绸之路建设,使之成为两国全面战略合作伙伴关系发展的新平台。”普京总统则表示:“俄方积极响应中方建设丝绸之路经济带和海上丝绸之路的倡议,愿将俄方跨欧亚铁路与‘一带一路’对接,创造出更大效益。”2014 年 5 月,两国领导人签署的《关于全面战略合作伙伴关系新阶段的联合声明》更是明确指出了两国在欧亚经济联盟和丝绸之路经济带建设中进行战略合作的必要性。“双方相信,拟于 2015 年 1 月 1 日建立的欧亚经济联盟将促进地区稳定,进一步深化双边互利合作。双方强调,亚洲、欧亚空间和欧洲的一体化进程相互补充十分重要。”“俄方认为,中方提出的建设丝绸之路经济带倡议非常重要,高度评价中方愿在制定和实施过程中考虑俄方利益。双方将寻找丝绸之路经济带项目和将建立的欧亚经济联盟之间可行的契合点。为此,双方将继续深化两国主管部门的合作,包括在地区发展交通和基础设施方面实施共同项目。”^①2015 年 5 月 8 日,习近平访问俄罗斯期间,与普京总统会谈后,共同签署并发表了《关于丝绸之路经济带建设与欧亚经济联盟建设对接合作的联合声明》,双方将把丝绸之路经济带建设和欧亚经济联盟建设进行对接^②。这说明,双方在丝路经济带建设和欧亚经济联盟发展问题上完全达成了共识和理解。

至于基础设施方面的合作,从区域经济合作的角度考虑,基础设施应该实现互联互通,才能够有效发挥作用。在经济全球化和区域经济合作迅速发展的今天,基础设施的效益与区域经济发展状况有密切联系,因此以实现互联互通为主要目标的丝绸之路经济带建设有利于俄罗斯远东等地区基础设施的发展和完善。

三 从利益对接走向稳定与繁荣

丝绸之路经济带建设的启动和欧亚经济联盟的运行几乎发生在同一历史时刻。虽然这是两个性质完全不同的项目,但是它们之间相辅相成的

^① 《中俄关于全面战略合作伙伴关系新阶段的联合声明》, <http://news.xinhuanet.com/finance/2014-05/21>

^② 《中华人民共和国与俄罗斯联邦关于丝绸之路经济带建设和欧亚经济联盟建设对接合作的联合声明》, http://www.gov.cn/xinwen/2015-05/09/content_2859384.htm

关系是显而易见的。

以改善基础设施条件,促进贸易、金融和投资合作为主要内容的丝绸之路经济带倡议,得到沿途国家的一致欢迎,不仅如此,各国都希望借助丝绸之路经济带建设实现区域基础设施互联互通,改善经济发展环境。哈萨克斯坦总统纳扎尔巴耶夫提出的“光明之路”计划,其基本思路与丝绸之路经济带倡议几乎不谋而合。吉尔吉斯斯坦在5月份完成了加入欧亚经济联盟的全部手续^①,但是依然希望分享丝路经济带的发展成果。吉国家战略研究院院长苏尔丹诺夫曾经在有关国际会议上就相关国家参与丝绸之路经济带建设提出建议,其中包括建立“中国—蒙古—俄罗斯”与“中国—中亚—西亚”两条经济合作走廊,主要合作方向包括实施增进互信措施、编制国际法律框架,推动公私合营,提高集装箱运输与商品供应链的安全性,保障护照及其他跨境证件的可靠性等。他同时建议推动区域交通走廊建设,挖掘中亚的联通潜力。如吉尔吉斯斯坦作为中国与欧洲交通走廊的中转站,应充分发挥其地理位置优势,通过吉尔吉斯斯坦连接中国与乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦、哈萨克斯坦和阿富汗等,可建立“喀什—吐尔尕特—比什凯克”和“喀什—伊尔克什坦—奥什”南、北两条陆路区域交通走廊^②。

欧亚经济联盟国家的这些表态充分表明,丝绸之路经济带与欧亚一体化之间的密切联系。

丝绸之路经济带与欧亚经济联盟之间的异同是非常明显的。所谓差异,是指二者之间是不同的合作形式,不同的合作目标(终极目标),不同的合作路径,不同的合作主体……而所谓相同是指面对共同的问题,追求共同的目的,倡导共赢的理念,实现共同的繁荣。无论欧亚经济联盟发展速度如何,中国与欧亚经济联盟国家经济互补性是客观存在,短期内无法消除的。这是丝绸之路经济带与欧亚经济联盟合作最重要的基础。

2014年11月,习近平主席精彩地阐述了亚洲国家实现互联互通的意义。他在“加强互联互通伙伴关系”东道主对话会上讲话时指出,人类在发展,社会在进步。当前,国际金融危机影响犹在,世界经济和国际贸易增速放缓。与此同时,新一轮产业革命和科技革命蓄势待发,区域性自由贸易安排层出不穷,结构调整和改革创新成为世

界潮流。亚洲国家必须积极作为,在亚洲资源、亚洲制造、亚洲储蓄、亚洲工厂的基础上,致力发展亚洲价值、亚洲创造、亚洲投资、亚洲市场,联手培育新的经济增长点和竞争优势。实现这些目标,互联互通是其中一个关键环节。我们的祖先在极为艰难条件下,创造了许多互联互通的奇迹。丝绸之路就是一个典范,亚洲各国人民堪称互联互通的开拓者^③。

与此同时,习近平主席在提出该倡议时指出,建设丝绸之路经济带的目的是为了“使欧亚各国经济联系更加紧密、相互合作更加深入、发展空间更加广阔。习近平主席在提出这个伟大倡议时强调,“这是一项造福沿途各国人民的大事业。”

习近平主席在历次关于建设丝绸之路经济带和海上丝绸之路的讲话中勾画了丝绸之路经济带的基本蓝图,它对于我们与欧亚经济联盟的合作同样具有指导意义。

第一,以亚洲国家为重点方向,率先实现亚洲互联互通。“一带一路”源于亚洲、依托亚洲、造福亚洲,关注亚洲国家互联互通,努力扩大亚洲国家的共同利益。

第二,以经济走廊为依托,建立亚洲互联互通的基本框架。目前,中方制定的“一带一路”规划基本成形。这包括在同各方充分沟通的基础上正在构建的陆上经济合作走廊和海上经济合作走廊。这一框架兼顾各国需求,统筹陆海两大方向,涵盖面宽,包容性强,辐射作用大。中方愿同有关国家进一步协商,完善合作蓝图,打牢合作基础。

以交通基础设施为突破,实现亚洲互联互通的早期收获。丝绸之路首先要有路,有路才能使人畅其行、物畅其流。

第四,以建设融资平台为抓手,打破亚洲互联互通的瓶颈。2014年11月习近平主席还宣布,中国将出资400亿美元成立“丝路基金”,为“一带一路”沿线国家基础设施、资源开发、产业合作

^① 《吉尔吉斯斯坦总统签署法案正式加入欧亚经济联盟》, <http://world.people.com.cn/n/2015/0521/>

^② 《吉尔吉斯斯坦专家建议推动中亚区域交通运输走廊建设》, <http://kg.mofcom.gov.cn/article/qyhz/201505/20150500970823.shtml>

^③ 《习近平主席2014年11月8日在“加强互联互通伙伴关系”东道主对话会上的讲话》, <http://politics.people.com.cn/n/2014/1109/c1024-25997464.html>

和金融合作提供融资支持。

第五,以人文交流为纽带,夯实亚洲互联互通的社会根基。中国支持不同文明和宗教对话,鼓励加强各国文化交流和民间往来,支持丝绸之路沿线国家联合申请世界文化遗产,鼓励更多亚洲国家地方省区市建立合作关系^①。

上述各项与欧亚经济联盟建设具有许多共同点,充分说明两个项目之间的互补性。

当然,为了将共同点和互补性变为现实合作,还需要做很多工作。在这方面,我们有诸多有利条件。首先是上海合作组织。欧亚经济联盟成员国,俄罗斯、哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦是上海合作组织成员国,白俄罗斯是上合组织对话伙伴国,与中国都有非常好的国家关系和务实合作项目。因此,发挥上海合作组织的作用将为中国在丝绸之路经济带与欧亚经济联盟的对接方面创造有利条件。其次是中俄关于远东和西伯利亚开发与中国东北振兴方面的合作共识。这项共识还没有变为具体务实合作,没有形成合作规模。如果在远东开发和中国东北振兴方面能够携起手来,则不仅可以解决两国地区和国家发展中的迫切问题,还可以为俄罗斯远东基础设施发挥作用提供较大的经济支持,如西伯利亚大铁路。第三,拟议中的中俄蒙经济走廊建设将为区域经济合作提供助力。

与此同时,欧亚经济联盟和丝绸之路经济带建设共同面临一系列问题与挑战,包括:

第一,中亚问题,即中亚的稳定、中亚的发展、地区安全以及大国在中亚的地缘政治博弈等等。中亚是我们的毗邻地区,中国与中亚五国都建立了友好的国家关系,五国都是我们的战略伙伴。中亚面临的问题是我们必须认真对待的。这些问题中最主要的是中亚政治、经济和社会发展不平衡问题。中亚地区经历 20 余年的发展,已经在政治、经济和社会领域取得巨大成绩。但是不平衡和不稳定仍然是中亚地区发展的主要特点。所谓不平衡,主要指中亚各国政治、经济和社会发展不平衡,发展水平和发达程度有很大差异;所谓不稳定,主要指内部和外部两种因素。内部因素主要指各国在建立独立国家的过程中,尤其在财产分配的过程中,都不同程度地经历了剧烈的社会动荡,而且这个过程仍然没有结束;某些国家的社会

政治发展模式尚未确定,或现存的发展模式不适合国家的历史和文化传统,需要长期的磨合;权力交接体制不明朗。所谓外部因素,主要指中亚各国间存在一些历史遗留问题,如边界问题、水资源问题、相互之间的信任问题,等等。

第二,与三股势力的斗争。作为原苏联各共和国的中亚是一个极其复杂的地区。这里是各种极端势力活动的地区。恐怖主义、分裂主义和极端主义三股势力非常猖獗,由于毗邻阿富汗,这里的毒品种植和走私已经威胁到全世界。

第三,大国在中亚的竞争。苏联解体后,中亚地区突然成为地缘政治影响的真空,但是这一状况很快被大国的竞争所代替。目前中亚已经成为大国关注的焦点和世界各种政治力量竞争的舞台。中亚的稳定是关系到各方利益的问题。中国首先关心的是中亚地区的安全与稳定,并在此基础上与中亚国家发展政治、经济和贸易关系。俄罗斯关心和关注中亚是因为中亚是俄罗斯大国战略和国家复兴的重要组成部分,中亚地区是俄罗斯安全屏障的南部边界。在经济上,中亚不仅是俄罗斯的重要市场,也是统一经济空间的组成部分。美国对中亚的地缘政治考虑不仅仅在于阿富汗,而且也是处理对俄、对华和实施亚洲战略的重要手段。

第四,乌克兰危机导致的地缘政治不稳定。乌克兰危机的爆发引发了地区地缘政治大博弈。参与这种博弈的不仅仅是乌克兰国内各种利益集团,还有俄罗斯、美国、欧盟及其盟友。这场政治危机的发展已经影响到全球能源市场、金融市场乃至全球经济。乌克兰危机不解决,独联体地区的政治、经济和社会环境将受到巨大影响。

这些问题构成的挑战对于丝绸之路经济带建设和欧亚经济联盟建设无疑是阻力,但是,建立在互利共赢基础上的对接倡议有助于这些问题的解决或缓解,使双方能够求同存异,和平共处,从丝绸之路经济带走向共同繁荣。

(责任编辑 向祖文)

^① 《习近平主席 2014 年 11 月 8 日在“加强互联互通伙伴关系”东道主对话会上的讲话》。