

“丝绸之路经济带”如何织成

□ 关贵海

9月7日,习近平主席在参加20国集团元首圣彼得堡峰会后在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学的演讲中提议,中国与区域内国家一起致力于建设“丝绸之路经济带”。

我们注意到,习近平主席在阐述这一倡议时体现出若干独特之处:一是强调互利共赢,而不像某些媒体和评论家所理解或推断的那样,仅仅为了开拓中国东部地区趋于饱和的商品销售市场即中方一己之利;二是没有突显常见的中国谋求区域内油气等自然矿产资源开发的逻辑,而是强调贸易、投资和运输的便利化,是立体经济合作的逻辑;三是没有排他意图,而是强调推动中亚国家与西亚、东亚和南亚国家的交通网络连接,为其经济发展和人员往来提供便利,也就是说,对中亚经济社会发展有利的,我们就支持;四是没有撇开上海合作组织这个区域内最有代表性、合法性的机制框架,而是从货币流通到道路联通、从贸易畅通到民心相通,均力主该组织的核心和基础作用;五是没有急于求成的倾向,而是明确主张循序渐进,通过以点带面,从线到片,逐步形成区域内的大合作格局。简言之,习主席的阐述展现了中方的大国外交风范:大气、远见、务实、平等。

当然,中方的提议有其深刻的历史

和现实根源。中亚五国对中国具有极为重要的地缘战略意义,是维护西北边疆安全与稳定的重要战略伙伴,也是我国与周边大国或组织的战略缓冲地带;该地区丰富的自然资源,对于维护我国的能源安全和经济发展的可持续性具有重大战略意义,中亚五国与我国边界线长达3300公里,货物运输成本较低;经济结构互补性较强,是有很大发展空间的市场;已有上海合作组织这一经贸合作平台。

但不得不指出的是,与中亚各国经贸合作中存在着大量的非关税壁垒和贸易投资障碍,已有的金融合作也仅限于双边,缺少多边的、区域性的、实体性的合作,继续使用美元作为单一结算货币对区域内各国无疑具有较大的汇率风险和信用风险。因此,急需加强各国在金融、海关、质检、投资、过境运输等方面相互合作,加快实现贸易和投资便利化,有利于激发区域经济活力,形成互惠互利的贸易格局。从这个意义上讲,能够成立上海合作组织开发银行,将无疑是功泽各国后代的善举。

因为中亚各国地处内陆,所以交通网络是发展的命脉所在。尽管上合组织框架下的交通运输合作已取得一定成果,然而,相对于运输需求的快速增长来说仍有较大差距。因此,区域内的国家应形成铁路、公路、航空一体化的交通运

输网络,降低运输成本,提高运输效率。

“丝绸之路经济带”的构想也呼应了相关国家的利益诉求。俄罗斯在大力推进欧亚经济联盟,有拉中亚国家“北向”的趋势。美国则在把“大中亚计划”改造为“新丝路计划”,以帮助中亚和南亚地区间的经济一体化,属“南向”。2012年11月10日,第四次“中亚+日本”外交部长会议在日本东京举行,日本外相玄叶光一郎表示,日本将向中亚五国投入七亿美元用于完善当地的贸易投资环境,促进阿富汗局势的稳定及防灾合作,促进经济合作、贸易投资和人文合作,将中亚国家与日本的关系提高到新水平。

不得不承认,没有一个大国现在能在中亚拥有独一无二的影响力。相反,独立20多年来,中亚国家更多地是通过大国平衡政策寻求自己的国家利益,不受大国的摆布。中亚国家在不影响与俄罗斯、中国关系的基础上,开始改善并提升与美、日、印、欧的双边关系。有意思的是,一向忌讳中国接近中亚国家的俄罗斯,也逐渐在接受中国发展与中亚国家的关系。面对上述新形势,中国调整了发展与中亚国家关系的方式及内容,强调“丝绸之路”式的多边、互利合作,实乃应时、应势之举。CR

关贵海 北京大学国际关系学院副院长,
北京大学当代俄罗斯研究中心主任

责编:董彦