

铁路运输货物比通过海运昂贵但比空运便宜。例如,从中国到欧洲中铁快线整条路线所需时间仅为16天,但运输成本是海上运输成本的两倍。与航空运输相比,海关和其他类型的繁文缛节只发生在旅程的开始和结束时,铁路运输却可能在每个边境上,这可能造成延误并由于各种关税而增加成本。

3. 地形等自然地理状况复杂。南亚各地的山脉、沙漠和丛林等地理障碍严重阻碍了欧亚腹地和印度洋之间的交通联结。

4. 跨境法律和监管框架不一致。绝大多数发展中国家仍在发展法律和监管体系,这意味着法律体系不完整或未经外国投资检验。例如,与采购土地和获得许可相关的法律文书工作的复杂性导致了中国在印度尼西亚11亿美元高速铁路项目的停滞。

5. 邻国之间加强连通性的举措可能会因为地理重叠产生冲突。“一带一路”倡议会与欧盟、俄罗斯欧亚经济联盟(EEU)和南亚区域合作联盟(SAARC)等其他区域发展联盟发生关联,并因此引发纠葛。例如,虽然中国不在南盟,但中国在南亚地区的影响力日益增强,如果中国和印度以竞争或敌对的方式看待彼此的连通项目,就会产生负面影响。

6. 存在一系列现实和潜在的安全威胁,包括恐怖主义、海上冲突、有组织犯罪网络和基层政治压力。“一带一路”沿线国家和地区也是暴力冲突、种族冲突、海盗、叛乱、分裂主义和激进主义、有组织犯罪等频发地。巴基斯坦、阿富汗和泰国南部地区的安全环境都不稳定。太平洋地区日益加剧的紧张局势也可能导致海上封锁。

#### 四、“一带一路”多式联运交通基础设施及其连通性改善的对策措施

1. 优先投资与贸易和运输相关的基础设施如港口、机场、道路和铁路连接,应该为此提供足够的资金,特别是要重点识别缺失的环节并努力加强。对于GDP水平较低的国家来说,这可能是一个挑战。“一带一路”经济体应共同努力。

2. 除加大基础设施投资外,应同时采取其他措施,以确保带来持续效益。一是推动沿线国家和地区进一步协同简化行政流程并使之更加一致,以避免大规模跨境项目所带来的复杂问题。二是提高数字化、信息化水平,例如利用信息通信技术可实时跟踪正在运输中的货物,不仅能够观察货物安全状况,而且进一步降低劳动力和其他成本。

3. 促进“一带一路”沿线国家和地区内外的协调与合作。一是协调区域内外运输基础设施发展计划,并寻求促进合作。例如,欧盟制定了“跨欧洲运输政策”(TEN-T),旨在确保单一市场中货物和乘客的顺畅和无缝运输,并计划将航线延伸到邻国。“一带一路”沿线国家和地区的基础设施要增强与“TEN-T”实施之间的兼容性和互补性。目前欧盟-中国连通平台(欧洲委员会2017年)已经建立,以改善双方在运输连接方面的协调。二是注意与其他并行区域发展组织如欧盟、俄罗斯欧亚经济联盟(EEU)和南亚区域合作联盟(SAARC)的协调合作。

李雪梅 赖海榕/编译

## 中国在东欧及南高加索地区的规划

罗 兰/文

出局(NBR)政治和安全事务高级项目主管罗兰(Nadeège Rolland)撰写的简报《中国在东欧及南高加索地区的规划》(China's Ambitions in Eastern Europe and the South Caucasus)。这份简报是法国国际关系研究所“俄罗斯新愿景”项目的最新研究成果,文章从外交史、经济贸易的角度分析了东欧及南高加索地区诸国在中国“一带一路”倡议中可能发挥的作用与实际所处的地位,以及中国在该地区的未来发展。现将文章主要内容编译如下。

东欧及南高加索地区一直是欧亚大陆交通往来的要道,也是竞争与冲突频发的地区。俄罗斯想要将这些“近邻”重新整合进自己的政治与安全范围,而欧盟则希望在其“东欧伙伴”中推进民主。特殊的地理位置导致这些国家一直处于其强邻俄罗斯的阴影之下,尽管如此,它们仍起着亚欧大陆“十字路口”的联通作用。正是由于这一地缘政治特殊性,在习近平主席于2013年底提出“一带一路”倡议的时候,东欧与南高加索诸国进入了北京的视线。

不同于俄罗斯与欧洲,中国在该地区并没有负面的历史包袱,其形象是“公平地同所有国家打交道的中立的贸易伙伴”,中国在该地区没有军事意图也不存在战略设计,既不会寻求俄罗斯欧亚经济联盟(EEU)所提出的沿线国家经济一体化,也不会倡导欧盟的那一套民主革新。罗兰认为,中国所谋求的是长远的目标,即在中国力量的支持下,以“一带一路”倡议来重塑整个欧亚边境线。

冷战结束后,中国的主要精力都放在了国内改革与内部发展上,其外交的重点在于改善同美国、欧盟等西方大国及其近邻(东亚及东南亚各国)之间的关系上。同时,重建与俄罗斯的信任、处理中苏边境线上的领土争端也是中国外交的首要任务。而东欧与南高加索地区诸国则相对处于中国外交的盲点。其原因主要有三,其一是这些国家的市场对于中国产品的潜在需求不高,其二是其

出产的原材料很少是中国经济发展所需的,其三则是这些国家严重缺乏交通基础设施,这也限制了这些国家进入中国市场。

“一带一路”倡议提出后,凭借其特殊的地理位置,南高加索地区作为不可缺失的重要一环重新出现在中国面前,双方的利益存在重叠。北京首先需要在该地区建立起一体化的基础设施网络,以连接欧亚大陆与西欧众国,南高加索走廊可以起到交通连接点的作用,联通土耳其、伊朗与中东各国。“一带一路”倡议及其所承诺的无政治附加条件的投资对这些国家而言十分具有吸引力。自独立起,这些国家就标榜为亚欧能源贸易与商品的“十字路口”与“过境走廊”,试图吸引外国直接投资。南高加索各国除了在交通通信基础设施的现代化上依赖中国,还指望中国能够对其产品开放市场以复兴本国经济发展,甚至提供投资与经济援助。2017年,中国已经是阿塞拜疆第四大、乌克兰第三大贸易伙伴,而早在2015年就已成为格鲁吉亚第三大贸易伙伴与投资国、亚美尼亚第三大贸易伙伴,同时也是白俄罗斯第三大贸易伙伴。摩尔多瓦的朱朱列什蒂集装箱港口建成,中国白俄罗斯工业园建立,中国成为乌克兰农产品的最大消费国,与此同时乌克兰一跃取代美国成为中国最大玉米供应国。整体来看,这些合作反映了中国在该地区的真实利益。两大领域的合作十分突出:一是基础设施,二是防御与安全领域。

基础设施领域主要包括能源、通信、交通与金融银行部门的合作。随着“一带一路”的推进,新丝绸之路沿线的商品运输进程日新月异,尤其是联通中国、哈萨克斯坦、格鲁吉亚、阿塞拜疆与土耳其的多模式跨里海交通网(TITR)。2016年亚投行发放了迄今为止最大的一笔贷款6亿美元用于建设跨安纳托利亚天然气管道,格鲁吉亚的阿纳克利亚深海集装箱港、乌克兰的尤日内港均有中国的大额投资。与此同时,包括华为、中兴在内的多家通信公司也纷纷在该地区建立了自己

的技术园区或工厂,从“数字丝绸之路”计划到数据管理中心概念的提出,均表明中国通信公司在这一地区深深扎根。

在防御与安全领域,中国同南高加索地区的合作主要集中在军事合作、打击恐怖主义、非法移民与组织犯罪,保护中国在该地区的劳工等。其中,白俄罗斯同中国在打击恐怖主义上合作密切,与俄罗斯及中亚各国在上合组织的框架下开展年度军演,每年两国的特种部队与警察部队还会进行解救人质、摧毁秘密武装组织营地的联合演习。

中国在南高加索地区的存在感是种润物细无声的累加,其影响力逐步扩大是多方面原因共同作用的结果。一方面美国、欧盟、俄罗斯等传统势力的注意力都在乌克兰危机、达伊沙(伊斯兰国)与伊朗核危机上,无暇他顾;另一方面该地区各国正寻求新的经济合作伙伴,俄罗斯的国力较之前有所衰退,而无论是伊朗还是土耳其则因各种限制无法发挥出更大的影响力。

在中国所承诺的多领域扩大合作与投资的支持下,为推进“一带一路”开展的各种外交活动正得到逐步完善。作为一个后来者,中国不急不缓地探索着所有可能的途径。这种没有特别针对性的举动折射出的正是中国有意为之的实用主义战术。中国谋求的是一个当西方影响力减弱后政治上仍然稳定的欧

亚大陆。

不过,中国仍需小心处理同俄罗斯的关系。俄罗斯历来将南高加索地区视为自己的后院,无论是“欧亚经济联盟”还是“大欧亚伙伴关系”都与“一带一路”构成了竞争,中国谨慎地将自己局限于经济与金融领域以规避同俄罗斯的利益冲突。短期内,中国并没有意图成为欧亚大陆的支配力量,并愿意在安全与防务的问题上以俄罗斯为主导。就当下而言,中、俄两国的首要目标是一致的:共同打击极端主义、分裂主义与恐怖主义。中国在东欧与南高加索地区的一系列活动是有助于俄罗斯处理上述问题的。

中国或许最终会成为该地区最大的债权国,其并不集中、连续的活动所产生的影响要在中长期才能显现,不过,中国的举动已经拨动了欧盟一心想要推行民主治理的神经,并进一步巩固了欧洲大门口中俄缓冲区。随着习近平主席将“中国模式”作为新选择向那些“希望加速自身发展并同时捍卫国家独立”的国家推广,欧亚大陆将会成为建设世界新秩序的有利平台。

杨 莉/编译

(责任编辑:祝伟伟)