

CIIS研究报告

丝绸之路经济带框架下 中国与中亚地区的利益融合

李自国

第 14 期

2016年3月

中国国际问题研究院
CHINA INSTITUTE OF INTERNATIONAL STUDIES



作者简介

李自国，1993年毕业于山东大学。1995年-1998年在北京外国语大学就读研究生，获硕士学位。1998年进入中国国际问题研究院工作，2000年至2003年在中国驻俄罗斯大使馆工作。现任中国国际问题研究院欧亚研究所副所长、副研究员，中国国际问题研究院“一带一路”研究中心副主任。

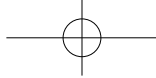
研究领域为俄罗斯及中亚、独联体、“一带一路”、上海合作组织等。





目 录

摘要	vi
第一章 “一带一路”倡议与中亚各国反应	1
一、“一带一路”倡议与中亚国家	1
(一) “一带一路”倡议的提出	1
(二) 中亚国家与“一带一路”的关系	2
二、中亚国家对丝绸之路经济带的反应	3
(一) 初期反应：欢迎与疑虑并存	3
(二) 后期反应：积极参与，疑虑渐少	4
(三) 变化的原因	5
第二章 丝绸之路经济带与中亚国家的利益融合	7
一、经济带与哈萨克斯坦的利益融合	8
(一) 哈萨克斯坦经济战略概述	8
(二) 哈萨克斯坦具体领域的战略目标	8
(三) 经济带与哈萨克斯坦的利益融合点	10
(四) 经济带建设在哈萨克斯坦的难点	13
二、经济带与吉尔吉斯斯坦的利益融合	14
(一) 吉尔吉斯斯坦经济战略概述	14
(二) 吉尔吉斯斯坦具体领域的战略目标	14
(三) 经济带与吉尔吉斯斯坦的利益融合点	17
(四) 经济带建设在吉尔吉斯斯坦的难点	18
三、经济带与塔吉克斯坦的利益融合	19
(一) 塔吉克斯坦经济战略概述	19
(二) 塔吉克斯坦具体领域的战略目标	20
(三) 经济带与塔吉克斯坦的利益融合点	21



(四) 经济带建设在塔吉克斯坦的难点	23
四、经济带与乌兹别克斯坦的利益融合	23
(一) 乌兹别克斯坦经济战略概述	24
(二) 乌兹别克斯坦具体领域的战略目标	24
(三) 经济带与乌兹别克斯坦的利益融合点	26
(四) 经济带在乌兹别克斯坦的难点	27
五、经济带与土库曼斯坦的利益融合	28
(一) 土库曼斯坦经济战略概述	28
(二) 土库曼斯坦具体领域的战略目标	29
(三) 经济带与土库曼斯坦的利益融合点	31
(四) 经济带在土库曼斯坦的难点	33
第三章 经济带与中亚利益融合的域外因素	35
一、俄罗斯	35
(一) 俄罗斯与中亚国家关系	35
(二) 俄罗斯与丝绸之路经济带	36
二、美国	37
(一) 美国与中亚国家关系	37
(二) 美国与丝绸之路经济带	38
三、其他因素	40
(一) 欧盟	40
(二) 印度	41
(三) 韩国	43
(四) 土耳其	44
(五) 日本	45
四、需要关注的地区机制	46



第四章 经济带面临的风险与建议	49
一、经济带面临的风险与困难	49
(一) 地区安全风险	49
(二) 投资获利风险	50
(三) 生态环境风险	52
(四) 法律及维权风险	52
二、对下一步落实经济带倡议的建议	53
(一) 继续做好丝绸之路经济带宣介工作	53
(二) 中央应明确合作主体，地方应“扬长避短”	54
(三) 政府要在安全、签证等方面提供更多、更准确的保障	54
(四) 加强软环境建设	55
(五) 对农业合作应适时取消一些限制	55
(六) 加强财政支持，鼓励民营企业	55
(七) 对在中亚成功和失败投资案例进行汇总	55
(八) 辅助服务机构建设有待加强	56





摘要

丝绸之路是一条延续千年的物质交流之路、文化传播之路、友谊交融之路、和平发展之路。一直以来，各国都有复兴丝绸之路、推动地区经济合作的愿望。在中国提出丝绸之路经济带之前，不少国家已做出各种尝试。如，2011年美国提出了“新丝绸之路计划”，2012年哈萨克斯坦提出了“哈萨克斯坦—新丝绸之路计划”，土库曼斯坦提出了“复兴古丝绸之路倡议”等。2013年9月，习近平主席访问哈萨克斯坦，提出了中国方案，即通过“政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通”，共建丝绸之路经济带。作为古丝路起点的中国正式扛起复兴丝路的大旗，并赋予了新的内涵。

中亚各国都是古丝绸之路上的重要国家，境内有大量的历史遗迹见证了古丝路给各国带来的繁荣，因此，都有难以割舍的、发自内心的“丝路情结”。当中国提出丝绸之路经济带倡议后，中亚国家最先表示支持。除土库曼斯坦外，其他中亚四国都是亚洲基础设施投资银行的最早发起国。各国还相继与中国签署了丝绸之路经济带合作备忘录或双边长期合作规划。

中亚国家之所以积极支持和参与经济带建设，最根本的原因是经济带契合了其国家战略利益，主要表现为以下四个方面：一，中亚地区位于欧亚大陆的腹地，对外联通不便，难以充分参与国际经济分工，经济发展空间受限。如，尽管中亚盛产棉花且劳动力价格低廉，但世界纺织业的转移却并未流向中亚，而是流向交通便利的东亚、东南亚。经济带建设为中亚各国“走向海洋”、深度参与国际分工提供了前所未有的历史机遇；二，经济带是一个开放的、非排他性的经济合作平台。它不设门槛，不设一体化目标，使中亚各国有更大的自由度，便



于其处理与俄罗斯及欧亚经济联盟的关系；三，中亚地区工业化水平低，各国均期望通过工业化和再工业化，带动就业，推动经济现代化进程。经济带框架下的产业转移为各国发展带来新动力；四，人文交流可助中亚提高教育水平，培育优秀人才，开拓人们视野，形成一个思想开放、文明互鉴、社会稳定的中亚。古代中亚地区是各种文明的传播中转站。但在独立前的百年里，中亚是相对封闭和保守的，它客观上需要新一轮的对外文化交融和“思想解放”。

虽然外界常以地理概念的中亚表示该地区，但中亚国家间经济规模、发展水平、开放程度等差别很大。经济带建设中，需要根据各国国情和各自的发展战略，找准其与经济带的利益融合点。

哈萨克斯坦近年提出了《哈萨克斯坦—2050》、《光明大道—通往未来之路》等战略，核心内容有四点：一是加快交通等基础设施建设，把哈打造成东西方过境枢纽；二是以能源为依托，推进原材料的深加工，加速工业现代化，实现经济多元化；三，大力推动农业现代化，利用地广人稀优势，使哈在世界粮食市场拥有一席之地；四，发展新型经济，拓展新产业。

吉尔吉斯斯坦在多次社会动荡后，于2013年通过了《2013—2017年吉尔吉斯斯坦持续发展战略》，重点方向有三：一是国内外道路联通，主要是向国外筹措资金，建设跨越天山的“北—南”公路和铁路，实现国家“地理上的统一”；二是吸引外国直接投资，增加生产，解决就业；三是发展能源，优先是水电和火电，并形成国内统一电网。

塔吉克斯坦目前正在制订《2030年前国家发展战略》，据塔吉克斯坦总统拉赫蒙在2015年1月所作的国情咨文，塔主要经济诉求集中在三方面：一是道路联通，走出地理和经济上的困境；二是发展水电、



火电，实现国家电网统一和冬季稳定供电；三是发展农业，实现国家粮食安全。

乌兹别克斯坦于2015年初推出了“2015—2019年近期及长期发展纲要”等多个中长期发展规划，主要诉求有三点：一是大力发展交通设施，重点是与国际道路的互联互通，消除“双内陆国”的劣势，发挥乌的过境潜力；二是大力吸引外资，加速本地化生产，实行“进口替代”和“出口导向”型经济发展；三是实现能源、资源深加工，重点是油气和棉花。

土库曼斯坦的国家战略是《土库曼斯坦总统关于2012—2016年的社会经济发展规划》等文件，国家发展战略方向是：一，能源是立国之本，加速能源开发和出口多元化；二，大力发展交通运输，建设融入全球的交通网络；三，以油气资源为基础，发展能源化工；四，大力发展纺织业和其他加工业，推进“进口替代”。

从中亚各国的发展战略看，其内容与经济带的建设方向是一致的，双方的对接意愿强烈。但自独立以来，中亚地区就是各种力量的角力之地，并建立了诸多的合作机制。经济带建设需要考虑域内外的各种因素。俄罗斯视中亚为传统的“势力范围”，并力推欧亚经济联盟。上海合作组织围绕中亚开展经济、安全合作与对话。美国针对中亚先后提出了“大中亚计划”和“新丝绸之路计划”，旨在推动美国主导的泛中亚地区合作。韩国提出的“欧亚倡议”也以中亚为重点。土耳其与中亚语言接近，双方成立了突厥语国家委员会。欧盟在中亚经营多年，并与各国签订了伙伴关系合作条约，并推出了《2014—2020年发展与中亚关系新战略》。印度总理莫迪、日本首相安倍晋三分别于2015年7月和10月遍访中亚五国，意在加强与中亚的政治、经济联系。上述力量和机制多数是与经济带建设相合或互补的。如，



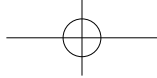
中俄就欧亚经济联盟与经济带对接达成一致，并签署相关文件。但经济带建设中不可避免地要和上述国家和机制的利益发生碰撞。

在处理与各国和各种机制间关系时，经济带要用好上合组织的“探路者”作用，要与俄主导的欧亚经济联盟对接好，同时要发挥好中亚区域经济合作等多边机制的作用，力争各机制形成合力，促进地区经济发展，而不是相互掣肘。

总体看，在中亚地区推进经济带建设机遇大于挑战。但对所面临的风险不可不察。风险和问题主要体现在四大方面：一是地区安全与稳定风险，主要包括政局的长期稳定性待察、“三股势力”较为活跃、国家间矛盾和冲突时有发生；二是，经济发展相对落后，汇率稳定性不足，政府和企业的支付能力有限，腐败较严重，法律保障欠缺；三是，该地区属于生态较为脆弱的地区，水资源短缺，对产业转移的生态容量不高；四是，开放意识有待转变，对华签证控制较严，影响人员往来。

经济带建设过程中，既需要加强基础设施等硬件建设，更需要政策沟通，扫除签证、劳务许可、清关等羁绊，营造好软环境。既需要政府为企业投资提供安全保障，也需要企业精心筹划，最大程度降低投资风险。更重要的是，经济带框架下的产业转移要带动国内的产业升级和沿线国家的经济成长，通过产业链形成相互依存的利益共同体。





x

CIIS 研究报告





第一章 “一带一路”倡议与 中亚各国反应

中亚是古丝绸之路的重要通道，各国都有很强烈的“丝路情结”，也有复兴丝绸之路、推动地区经济合作的愿望。因此，在中方提出丝绸之路经济带倡议后，中亚国家都率先表示了支持。

一、“一带一路”倡议与中亚国家

（一）“一带一路”倡议的提出

2013年9月7日，中国国家主席习近平访问哈萨克斯坦，在纳扎尔巴耶夫大学发表了题为《弘扬人民友谊，共创美好未来》的讲演，正式提出了“丝绸之路经济带”（以下简称“经济带”）倡议，同时提出了“政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通”的合作方向。2013年10月3日，在印度尼西亚习近平主席又提出了建设“21世纪海上丝绸之路”的倡议。二者合称“一带一路”。“一带一路”倡议成为中国主动外交的标志，也是未来很长时期对外经济合作的重要抓手。

“一带一路”倡议提出后，引发各方热议，其中有支持，也有质疑。2015年3月28日，中国国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《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》（以下简称“愿景与行动”），对其时代背景、基本原则、目标方向、地理



范围、合作重点、合作机制等进行了阐释，国际社会对该倡议的理解加深，误读减少。

（二）中亚国家与“一带一路”的关系

1、古丝绸之路是中国与中亚的历史纽带。古丝路从中国出发，向西率先经过中亚，而后进入波斯湾、欧洲等地。对中亚地区而言，丝绸之路与中亚的文化、历史息息相关，目前中亚地区的重要城市，如乌兹别克斯坦的撒马尔罕、布哈拉，吉尔吉斯斯坦的奥什、乌兹肯，哈萨克斯坦的阿拉木图、江布尔，土库曼斯坦的马雷，塔吉克斯坦的杜尚别等都曾是当年丝绸之路上的重镇。各国境内都有大量的历史古迹，见证了古丝路带来的社会繁荣。如，哈萨克斯坦的布兰古城，乌兹别克斯坦的希瓦古城、塔吉克斯坦的吉萨尔古城、吉尔吉斯斯坦的托克马克（碎叶）等。对中亚来说，古丝路是中国的，也是中亚国家的，它是双方友好交往的历史见证。与中国一样，它们对丝绸之路都有很深的情结，对“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”的“丝路精神”有共鸣。

2、中亚国家是丝绸之路经济带的首站。习主席之所以在中亚提出经济带倡议，除历史渊源外，更因为中亚是经济带建设的第一站。自中亚各国独立以来，中国与中亚国家关系迅速发展，政治上高度信任，经济上相互依存，安全上相互支持。中亚成为中国最重要的能源来源地之一，是中国能源进口多元化的重要伙伴。反过来，中国也是各国经济发展的重要依托，各国均希望搭上中国经济发展的快车。经济带倡议为双方关系的发展提供了新平台。

3、中巴经济走廊将连接中亚与海上丝路。中国-巴基斯坦经济走廊北起喀什、南至巴基斯坦瓜达尔港，向北连接丝绸之路经济带，向南接通21世纪海上丝绸之路。该走廊的北起点喀什同时是南疆与中亚联系的



枢纽，中亚国家可借该走廊直通印度洋。对此中亚国家期待颇高。如，塔吉克斯坦表示，从中塔边境向东60公里，即可搭上中巴走廊，南下即可“拥抱大海”。

二、中亚国家对丝绸之路经济带的反应

（一）初期反应：欢迎与疑虑并存

丝绸之路经济带提出后，中亚各国官方立即表示了欢迎。但鉴于当时经济带只是一个概念，内容并不清晰，因此，各国的疑虑也不少。

1、官方态度积极。哈萨克斯坦总统纳扎尔巴耶夫在习主席讲话后立即表示，哈方完全赞同习近平主席提出的建设丝绸之路经济带的战略构想，愿同中方共筑新丝路。2014年1月，哈副外长萨雷拜专门就共建经济带问题会见了中国驻哈大使乐玉成。哈方认为，经济带与哈打造的“欧亚大陆桥”战略高度契合，哈愿积极支持和参与经济带建设。2013年9月，吉尔吉斯斯坦总统阿塔姆巴耶夫表示，吉方支持习主席共建经济带倡议，愿同中方扩大经贸、能源、互联互通、人文等领域合作。¹乌兹别克斯坦总统卡里莫夫表示，乌方愿积极参与建设丝绸之路经济带，促进经贸往来和互联互通，把乌的发展同中国的繁荣更紧密联系在一起。²塔吉克斯坦、土库曼斯坦也表达了类似的官方立场。如，2013年11月，土库曼斯坦驻华大使鲁斯捷莫娃表示，土方将与中方一道共同加强丝绸之路经济带建设。

2、学界有所保留。中亚国家的部分媒体和专家学者也表达了疑虑。

1 “习近平同吉尔吉斯斯坦总统阿塔姆巴耶夫举行会谈”，2013年9月12日，人民网：<http://cpc.people.com.cn/n/2013/0912/c64094-22893651.html>。

2 “习近平会见乌兹别克斯坦总统卡里莫夫”，2014年5月20日，新华网：http://news.xinhuanet.com/world/2014-05/20/c_11110772608.htm。



主要体现在以下几点：

1) 经济带是不是中国的地缘政治战略。一些学者提出，美国的“新丝路计划”和“大中亚计划”都是从地缘政治出发，试图把中亚及独联体国家“拉离俄罗斯的轨道”，削弱俄、中两国在该地区的影响力。中亚深知利害，未予响应。如果经济带也是这样，则会与俄罗斯主导的欧亚经济联盟迎头相撞，中亚将被迫“二选一”，这对中亚国家不利。正与俄建设欧亚经济联盟的哈、吉两国对此格外敏感。

2) 是不是变相的自由贸易区。中亚学者认为，中亚地区经济相对落后，目前无法与强大的中国企业竞争，现阶段取消或大幅降低关税，与中国搞自贸区无异于经济自杀。在上合组织框架内，中方提出过自贸区的设想，但被俄和中亚成员国拒绝，现在中国是不是以经济带为幌子，实质是搞自贸区。哈知名汉学家瑟拉耶什金认为，如果完全向中国开放市场，仅新疆的工业生产能力就足以打垮整个中亚。

3) 会不会加剧中亚的资源附庸。中亚不少人笃定认为，中国与中亚搞合作，意在获取中亚地区的资源，如建成了中亚—中国的天然气管线、中哈石油管线等。虽然中亚也需要资源输出多元化，但长此以往会形成对中国的资源依附。在经济带框架下，中亚国家的收益在哪里不清晰。

由于丝绸之路经济带提出不久，中方也无相应规划，加之中亚媒体受俄及西方影响较大，存在上述疑虑是正常的。但总体来看，这一时期，各国对丝绸之路经济带基本是欢迎的，“机遇论”大于“怀疑论”。

（二）后期反应：积极参与，疑虑渐少

随着各国对经济带了解增加，经济带符合本国利益的认同度不断上



升。2014年，各国与中方通过一系列双边文件，明确把经济带列为合作的重要内容。2015年3月，中国发布《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》，解释了建设的原则、思路和重点方向等，质疑之声越来越少。

1、双边文件为经济带合作定调。2014年5—9月间，中国与土库曼斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦都签署了新的联合声明，将共建丝绸之路经济带作为重要内容写入双边文件。中乌还签署了《中乌战略伙伴关系发展规划（2014—2018年）》，中土签署了未来5年战略发展规划等。2014年12月，中哈签署了《中国国家发展和改革委员会与哈萨克斯坦国民经济部关于共同推进丝绸之路经济带建设的谅解备忘录》，提出发展和加强区域互联互通，促进和深化经贸、旅游、投资等各领域合作。2015年6月，中方与乌兹别克斯坦签署了《关于在落实建设“丝绸之路经济带”倡议框架下扩大互利经贸合作的议定书》。这期间，中亚对经济带由口头支持转向实际行动。而对中国经济影响力会越来越大的问题，哈总统纳扎尔巴耶夫直言，这是“幻想出来的恐惧”。³

2、媒体和学者趋于积极。经过解读和先期实践，中亚媒体和学界对经济带立场也出现明显转变，肯定、支持渐成主流。如，哈总统战略所高级研究员瑟拉耶什金最初表示疑虑，但在近期的采访中认为，经济带的确也为哈萨克斯坦带来了新机遇，“对中国热情很正常，这与中国经济增长和强大的投资能力有关，而这恰恰是中亚国家非常关注的”。⁴在经济带与欧亚经济联盟关系上，二者竞争不再是主调，更多的人认为二者可以共存和互补。在2015年9月召开的“一带一盟”智库论坛上，各方学者一致认为二者利益一致，合作潜力巨大。

3 “哈萨克斯坦总统纳扎尔巴耶夫接受‘俄罗斯24’电视频道的采访，Назарбаев дал интервью телеканалу ‘Россия 24’”，2015年5月26日，哈萨克斯坦《今日》网：<http://today.kz/news/kazakhstan/2015-05-26/615510-nazarbaev-dal-intervu-telekanalu-rossia-24/>。

4 “Константин Сыроежкин: Китай платит за свое присутствие, создавая иллюзию об «альтруизме»”，2015年2月18日，<http://inozpress.kg/news/view/id/44170>。



（三）变化的原因

中亚国家对经济带的看法出现变化，主要原因有：

1、经济带契合了各国的利益。经过一段时期的分析和实践，各国从官方到学者都普遍认识到，经济带框架下的很多项目，如互联互通、投资合作等都是各国急需的，丝绸之路经济带符合中亚各国的战略利益。这是态度变化的主要原因。

2、俄罗斯等对经济带态度积极，减轻了各国压力。2014年2月，中俄元首会晤后，普京表示，支持中国丝绸之路经济带倡议。俄官方立场由犹豫转向支持。2015年5月，中俄签署了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，确定了合作的路线图。德、英、意、韩等经济强国积极加入了“亚投行”，美国表态认为中国的经济带倡议与美国“新丝路计划”有共同之处。外部力量态度的转变，也使中亚参与经济带合作少了后顾之忧，特别是俄罗斯态度积极，减轻了中亚“选边站队”的顾虑。

3、对倡导者中国有信心。复兴丝绸之路已有多个倡议，但中亚各国认为，只有中国有能力落实。原因有三：一是中国是全球经济的发动机，一直是地区合作的主要推动力量；二是在多年的经济合作实践中，中国在中亚地区建立了有诺必践的良好信誉，能够使倡议变成现实；三是中国是一个正在崛起的大国，有宏伟的国家战略，会不遗余力地推动倡议的落实。





第二章 丝绸之路经济带与 中亚国家的利益融合

中亚各国之所以支持并积极参与经济带建设，最根本的原因是经济带契合了各国的发展战略，符合各国长远利益。从中亚整体看，契合点主要有两大方面：一是互联互通。中亚位于欧亚大陆腹地，这既是地理上的区位优势，也是天然的劣势。由于对外交通极为不便，各国参与国际分工的难度大，经济发展空间受限。各国均希望大力发展互联互通，化劣势为优势，实现经济腾飞。二是资金和技术。中亚各国经济底子薄，工业相对落后，产品单一，如多年来塔吉克斯坦支柱产业就是棉花和铝，土库曼斯坦是棉花和天然气。各国均亟需资金、技术，以实现经济现代化和多元化。经济带恰恰可助中亚“走出去”，并为中亚把技术和资金“引进来”。

但中亚国家的经济发展水平、经济规模、资源禀赋、地理位置、对外开放程度等差别很大，各国对经济带的诉求不尽相同。因此，需要从各国国情出发，根据其各自发展战略和资源禀赋，找准利益契合点。同时，鉴于中国是经济带倡议的发起国，也是该地区经济实力最强的国家，因此，先期经济带与中亚利益融合将更主要体现为中国与各国利益的融合。

一、经济带与哈萨克斯坦的利益融合

哈萨克斯坦面积272.49万平方公里，人口1721万。能源、矿产资源丰富，经济以石油、采矿和农牧业为主。人均GDP超过一万美元，经济实力居独联体第二，仅次于俄罗斯。⁵

（一）哈萨克斯坦经济战略概述

近年来哈制订了一系列经济战略规划，包括《哈萨克斯坦—2050》、《光明大道—通往未来之路》、《加快工业创新发展国家纲要》、《2020年前哈萨克斯坦战略发展规划》、《对2014年—2018年哈萨克斯坦经济社会发展的预测》、《2020年前交通基础设施发展纲要》等，既有长期的、宏观的，也有中期的和具体领域的。哈战略诉求有四：一是加快交通基础设施建设，把哈打造成欧亚过境枢纽；二是以稳定能源生产为基础，加速原材料深加工，加速工业现代化，实现经济多元化；三是发展农业现代化，利用地广人稀优势，使哈在世界粮食市场拥有一席之地；四是发展创新经济，拓展新产业。

（二）哈萨克斯坦具体领域的战略目标

1、成为欧亚大通道的交通枢纽。哈萨克斯坦是中亚地区对交通基础设施建设最重视、启动最早的国家。2008年即开始建设“中国西部—欧洲西部”（双西）公路。2012年，哈提出“哈萨克斯坦—新丝绸之路”计划，总统纳扎尔巴耶夫表示：“哈萨克斯坦应该复兴自己的历史地位并成为中亚地区最大商业过境运输枢纽，成为连接欧亚的特殊桥梁”。⁶

5 “哈萨克斯坦国家概况”，2015年4月，外交部网站：http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676500/1206x0_676502/。

6 “哈萨克斯坦总统纳扎尔巴耶夫在第25届外国投资者委员会会议上的讲话，Заключительное слово Президента Республики Казахстан Назарбаева Н.А. на 25-м заседании Совета иностранных инвесторов”，2012年5月22日，哈萨克斯坦总统官网：http://www.akorda.kz/ru/speeches/external_political_affairs/ext_speeches_and_addresses/zaklyuchitelnoe-slovo-prezidenta-respubliki-kazakhstan-nazarbaeva-n-a-na-25-m-zasedanii-soveta-inostrannykh-in。

这一思路贯穿在《哈萨克斯坦—2050》、《光明大道》等战略中。哈2050战略提出，“要大力开发本国的过境潜力”，“使过境运输能力到2020年增加1倍，到2050年增长9倍”。⁷

2014年1月，哈总统批准了《2020年前交通基础设施发展纲要》，进一步将国家战略具体化。根据该纲要，哈将对3万公里公路、8200公里铁路进行改造和升级；主要机场将全部符合国际民航组织要求；到2020年，海港吞吐能力将达2050万吨，增长40%；货运量增长60%；客运量增长50%；货物转运增长1倍。哈在全球物流绩效指数排名要从目前第86位上升至第40位。⁸ 2015年阿斯塔纳经济论坛的主题定为“基础设施建设—经济稳定增长的驱动器”，也反映了哈对基础设施建设的重视。

2、哈萨克斯坦能源战略有三部分：一是稳定生产；二是出口多元化；三是发展可再生能源。哈能源资源丰富，因此提出要稳定生产，保证哈萨克斯坦“继续是全球能源安全链上的重要一环”。但《哈萨克斯坦—2050》同时提出，“化石能源时代正在慢慢走向终结”，“未来不仅仅靠石油和天然气，更主要的是可再生能源”，哈应“积极引进太阳能和风能技术”，“到2050年，可替代能源和再生能源所占的比重应占全部能耗的一半以上”。⁹ 另外，纳扎尔巴耶夫总统认为，技术革命导致对原料的消费减少，如，合成材料技术和新型混凝土技术的应用致使铁矿和煤碳价值下降，哈“有必要加快自然资源的开发，并尽快推向国际市场，趁目前世界需求尚旺的时候为国家利益服务”。¹⁰ 正是出于上述认识，在哈一度甚嚣尘上的“资源掠夺论”已难见踪影。

7 “2012年12月14日哈萨克斯坦总统纳扎尔巴耶夫国情咨文‘哈萨克斯坦—2050：健全国家的新方针’， Послание Президента Республики Казахстан Н.Назарбаева народу Казахстана от 14 декабря 2012 г.--《Казахстан - 2050: Новый политический курс состоявшегося государства》”，哈萨克斯坦2050国家战略官网：<http://strategy2050.kz/ru/multilanguage/>。

8 “哈总统批准《至2020年哈交通基础设施发展纲要》”，2014年2月10日，商务部网站：<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyj/m/201402/20140200482188.shtml>。

9 同注7。

10 同注7。



3、实现经济多元化和现代化。哈认为，能源收入是不可持续的，需要把石油收入尽快用于经济现代化和多元化，保证经济发展的可持续性。为此，哈先后制订了《2010—2014年加快工业创新发展国家纲要》和《2015—2019年工业创新国家纲要》。哈重点发展领域是能源和资源深加工，提高附加值，同时开发新的行业，如新能源、新材料、纳米技术等。2015年3月，哈投资发展部部长伊谢克舍夫在接受美国《福布斯》杂志采访时表示，尽管落实“加快工业创新发展国家纲要”面临诸多困难，但哈不会中断实现经济多元化、建立强大工业的进程，这是国家战略，也是元首制定的总路线。为推动改革，2015年5月，哈成立了国家现代化改革委员会，总理马西莫夫任主席。2015年9月，哈总统纳扎尔巴耶夫再次强调，在低油价背景下，应更加注重向原料深加工生产模式转型。

4、成为高品质农产品出口大国。2005年至2012年，哈年均粮食产量为1720万吨，年出口量600万—800万吨。但农业现代化水平不高，粮食产量波动较大。由于地广人稀，哈农业生产的潜力巨大。《哈萨克斯坦—2050》战略提出，“哈是最大粮食出口国之一，拥有广阔的生态纯净土地，哈完全有能力在农业生产方面实现质的飞跃”。¹¹哈提出，到2020年农业出口要提高到出口额的8%。哈认为，中国是近邻，更是潜在的巨大市场。为推动出口，哈政府对亚速海—黑海、波罗的海和中国方向粮食出口给予交通运输财政补贴。2015年10月，哈提出加入农产品出口国联合会（凯恩斯集团），以巩固农业大国地位。

（三）经济带与哈萨克斯坦的利益融合点

1、交通领域相得益彰。《愿景与行动》提出，“基础设施互联互通是‘一带一路’建设的优先领域”。要“共同推进国际骨干通道建设，

¹¹ 同注7。



逐步形成连接亚洲各次区域以及亚欧非之间的基础设施网络”¹²，经济带所确立的目标恰恰是哈萨克斯坦的努力方向。哈近年连续启动或完成了多个重大国际项目，如投巨资修建中国西部—欧洲西部的“双西公路”，预计2016年哈境内段贯通。2014年12月，哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗铁路竣工。同时，哈还大力发展里海港口建设，形成跨里海船队。2014年12月，哈萨克斯坦“霍尔果斯—东大门经济特区陆港”正式启用，为中国与中亚、波斯湾国家间的贸易往来开辟了新路径。哈境内的交通基础设施也是经济带互联互通中的重要组成部分。

对哈萨克斯坦来说，互联互通的意义有两点：一是“走出去”，二是挣过境外费。经济带可以满足哈的诉求。2014年5月，中哈在连云港的物流港正式启用，这是经济带建设中的首个大型互联互通项目，哈借此“拥有”了通向太平洋的出海口。中欧快铁自开通以来，已形成29条线路，其中绝大部分经过哈萨克斯坦、俄罗斯入欧。2015年8月，在哈的努力下，跨里海国际运输路线(TITR)实现首次铁路运输，顺利从中国经哈萨克斯坦的阿克套港，抵达阿塞拜疆的巴库。借助经济带，哈正一步步实现“交通枢纽”的目标，成为经济带上交通服务业最早的受益者。2014年哈过境外货物1800万吨，运输收入10亿美元。¹³

在软件建设方面，哈也是积极推动者。为改善过境外运输的软环境，2013年11月，哈召开了第二届国际运输物流商业论坛，重点讨论了“新丝绸之路——全球过境外运输的催化剂”、“欧亚大陆国家在交通系统发展领域的国家政策”、“运输物流多种解决方案”等议题。在哈的推动下，各国签署了9项国际物流协议。哈还与阿塞拜疆、格鲁吉亚签署了4个关于建立跨里海国际运输协议，并发起成立了跨里海国际运输路线(TITR)开发协调委员会(中、哈、阿塞拜疆、格鲁吉亚—土耳其)。

12 《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》，2015年3月28日，中华人民共和国中央人民政府官网：http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm。

13 “2020年前哈萨克斯坦拟将过境外运输量翻一番”，2015年5月2日，中国驻哈萨克斯坦商务参赞处网站：<http://kz.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201505/20150500984451.shtml>。



哈在软环境建设方面的行动，完全契合经济带“促进国际通关、换装、多式联运有机衔接，逐步形成兼容规范的运输规则，实现国际运输便利化”的设想。

经济带助哈成为地区物流中心并走向海洋，而哈也为经济带互联互通和交通便利化起到了很好的示范作用。

2、**产能合作助哈经济多元化和现代化。**经济多元化和现代化是哈的战略目标，而经济带的任务之一是产能合作，推动跨境产业园区建设。中国在诸多领域不仅有强大的产能，技术上也达到国际先进水平，是哈经济多元化和现代化的重要伙伴。中国在哈承建的多个重大项目取得成功，如建设阿特劳石油深加工综合体，对奇姆肯特、巴甫拉达尔炼油厂进行现代化改造，马伊纳克水电站、巴甫洛达尔电解铝厂建设，4G网络覆盖等，使中国企业和技术标准获得初步认可。2015年3月，中哈签署33份产能合作文件，项目总金额达236亿美元，涉及钢铁、有色金属、平板玻璃、炼油、水电、汽车等领域。2015年5月，发展改革委外资司司长顾大伟表示，中哈正研究建立中哈产能合作专门基金，规模在60亿美元左右，双边产能合作投资总额超过500亿美元。¹⁴ 在新兴产业合作上，《愿景与行动》提出，要加强在新一代信息技术、生物、新能源、新材料等新兴产业的深入合作，推动建立创业投资合作机制。这与哈方拓展产业领域、发展创新经济目标是相合的，也是未来中哈在经济带框架下的合作方向。

3、**助哈开拓中国农产品市场。**哈要成为世界粮食出口大国，离不开中国市场。习近平主席表示，中方将推动自中亚地区进口农产品，首先是畜牧业和种植业产品。2013年底，中哈在巴克图—巴克特口岸设立了农产品“绿色通道”，方便了农产品贸易。2014年上半年哈向中国出口

¹⁴ “中国将加大股权投资 支持国际产能合作”，2015年5月20日，新华网：http://news.xinhuanet.com/fortune/2015-05/20/c_11115353466.htm。



小麦15.94万吨、总值4270万美元，同比分别增长14倍和11倍。¹⁵ 哈还希望推动牛肉等畜产品对华出口。农业合作是经济带重要合作领域，中国巨大的市场是哈实现农业抱负的机遇。

4、**促哈能源合作多元化。**对哈来说，中国是巨大的能源消费市场，是哈出口多元化的重要方向；对中国来说，哈是能源进口多元化的重要来源地，是能源入华的重要过境国。在经济带框架下拓展能源合作，保障能源通道安全，这对两国和整个地区都非常重要。

在能源开采方面，中国在哈目前有6个上游勘探开发项目。2013年9月，又入股哈最大海上油田——卡沙甘油田，持股8.33%。

在管道运输方面，中哈原油管道是我国第一条陆路原油进口管道，也是哈唯一不经过第三国的出口管道，对两国都意义重大。中国—中亚天然气A/B/C管线均过境哈萨克斯坦，不仅给哈带来税收、就业，还可向哈缺少天然气的南部地区紧急供气。中哈不仅是能源基础设施互联互通合作的先行者，也是“共同维护输油、输气管道等运输通道安全”的责任人。¹⁶

在新能源方面，哈大力发展以风能、太阳能、核能为代表的清洁能源，中方对哈的核燃料有需求，在风能、太阳能等方面中国有优势，双方的合作空间广阔。

（四）经济带建设在哈萨克斯坦的难点

1、尽管“中国威胁”论调降低，但仍有各种担忧，特别是涉及到农业土地租赁等问题上。

15 “哈将加大向中国出口粮食”，2014年8月4日，中国驻哈萨克斯坦经商参处：<http://kz.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201408/20140800685221.shtml>。

16 《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》，2015年3月28日，中华人民共和国中央人民政府官网：http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm。



2、中哈在水资源利用上存在分歧。尽管双方都努力缩小分歧，特别是中方愿意照顾哈方的关切，但问题远未解决。

3、哈民间担心中国投资会给哈带来严重污染。

4、两国铁路技术标准差别明显，轨距不一，需要换装，使物流耗时长、费用高。

二、经济带与吉尔吉斯斯坦的利益融合

吉尔吉斯斯坦面积19.99万平方公里，人口589.5万。经济基础薄弱，人均GDP1280美元，粮食不能自给。¹⁷ 境内多山，水力资源丰富，黄金、汞、铁矿等有较大储量。

（一）吉尔吉斯斯坦经济战略概述

2013年1月，吉通过了《2013—2017年吉尔吉斯斯坦国家持续发展战略》，即经济发展五年规划，列出的未来优先发展领域是电力、交通、采矿、农业、旅游、服务业等。吉战略诉求有四：一，向国外筹措资金发展交通，特别是建设跨越天山的“北—南”通道；二，改善营商环境，吸引外国直接投资，增加生产，解决就业；三，修建水电站，增加电力生产和出口，同时发展火电，解决枯水季节缺电的问题，并形成国内统一电网；四，发展旅游业，形成地区性旅游、休闲中心。

（二）吉尔吉斯斯坦具体领域的战略目标

1、交通领域实现“北—南”联通的大战略。吉国土被天山余脉一分

¹⁷ “吉尔吉斯斯坦国家概况”，2015年4月，外交部网站：http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676548/1206x0_676550/。

为二，南北交通不便，一直就有南方人和北方人的区别，且南北矛盾明显。吉两次发生“革命”，都有南北矛盾夹杂其中。通过交通基础设施把南北联系起来，实现国家“地理上的统一”是吉的国家战略，也是多年夙愿。吉国家持续发展战略提出，“基础设施建设是走出‘交通死胡同’并成为物流过境国的唯一途径”。¹⁸ 为推动战略落实，吉提出了一系列的项目：1)中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦公路，东联中国的喀什，西联乌兹别克斯坦的安集延；2)北—南公路，连接南北，是实现“地理统一”的重大工程，向南可联通中国；3)塔拉兹—塔拉斯—苏萨梅尔公路，联通哈萨克斯坦；4)奥什—巴特肯—伊斯法纳公路、伊斯法纳—苏留克塔—苦盏公路，联通塔吉克斯坦；5)中—吉—乌铁路，联通中、乌；6)玛纳斯和奥什机场改造，成为地区航空物流中心等。

2、实现能源独立。吉提出，“2017年前要在相当程度上实现能源独立，并在可见未来，成为重要的电力出口国”。¹⁹ 其在能源方面有四大诉求：1) 开发水电，增加出口；2) 发展热电，解决季节性缺电问题；3) 建设南北向输电线网，形成独立的电力圈，不必再过境他国；4) 加入中国—中亚天然气管线建设，一举两得。

为实现上述目标，吉提出了一系列重大电力项目：1)南部电网改造并修建北—南走向的达特卡—克明输变电线。先把南部电网统一，然后联通北部电网，形成全国统一电网；2)修建卡姆巴拉金1号水电站、纳伦河上游梯级水电站等，改造旧电站，增加发电量；3)建设中亚—南亚输电线（CASA1000）项目、吉—哈—中国输电线路，增加电力出口；4)修、改建热电厂，保障枯水季节用电问题；5) 参与中国—中亚天然气管线D线建设，收取过境费；6)发展石油加工业，促进能源安全，增加就业。

18 《2013-2017年吉尔吉斯斯坦国家持续发展战略》，“Стратегия устойчивого развития Кыргызской Республики на период 2013-2017 годы”，2013年4月30日，吉尔吉斯斯坦政府网站：http://www.gov.kg/?page_id=31364&lang=ru。

19 同注18。



3、加速农业自给并增加出口。吉是个农业国，城市化率不到50%，而粮食多数年份无法自给，农业相对落后。吉国家战略指出，“吉半数人在农村，发展农业是国家的重要经济和社会任务，吉既要保证本国的食品和粮食安全，也要成为生态农产品出口国”。²⁰ 吉政府拟在未来5年内在农业领域实施总金额为1.4亿美元的24个项目，最大项目是融资租赁农业机械和改良灌溉地的土壤，此外还包括建立化肥厂、育种基地、质检实验室；修建水渠，增加灌溉农地等。

4、吸引直接投资，促进就业。吉尔吉斯斯坦经济落后，工业化程度低，失业率高。吉国家战略提出，“工作的重中之重是为境内外投资创造最好的条件”。为吸引投资，2013年先后通过了新版《矿产法》、《投资法》修订案，2014年1月又批准了新版《自由经济区法》。除吸引外资到加工业领域外，该战略还指出，矿产资源是国家财富，但百姓对投资者开采吉的资源有不理解的情况，应对各种投资者都持友好和建设性的态度。显然，吉认识到，吉本国市场小，对投资者吸引力不大，没有“挑肥拣瘦”的条件。

5、发展旅游业，增加就业。吉一直是中亚著名旅游地，2013年吉被国际著名旅游网站“Globe Spots”评为全球十佳旅游目的地国。据世界旅游组织的统计，2013年吉外来游客达308.9万人次，旅游服务出口占到吉GDP的约5%。吉持续发展战略明确把旅游业列为重要方向之一，提出要大力发展旅游业，“使吉成为现代化的旅游强国，成为地区旅游和休闲中心”。²¹

20 《2013-2017年吉尔吉斯斯坦国家持续发展战略》，“Стратегия устойчивого развития Кыргызской Республики на период 2013-2017 годы”，2013年4月30日，吉尔吉斯斯坦政府网站：http://www.gov.kg/?page_id=31364&lang=ru。

21 同上。



(三) 经济带与吉尔吉斯斯坦的利益融合点

1、助吉走出“交通困境”，并实现“地理上的统一”。目前，吉的重大联通项目，如，实现“地理统一”的战略性工程——“北-南”公路，一期工程由中国融资并承建，2015年6月中吉又签署了二期工程协议。另外，比什凯克-巴雷克奇公路，也是由中方融资的，已于2015年7月完工。中国还援建了环伊塞克湖公路、比什凯克市的城市道路工程。

吉尔吉斯斯坦有数个铁路建设方案，多与中国有关。最具效益和前景的是中-吉-乌铁路。该铁路已探讨了10余年，但吉仍犹豫不决，并不断提出新方案。但吉知道，不论哪种方案都离不开中国和经济带。

2、加速吉电网联通，促进电力开发。吉电网建设主要依靠中方融资、由中国企业完成。包括南部电网改造、达特卡-克明输变电线项目，上述项目结束了吉没有全国统一电网的历史。未来，吉还计划开拓中国电力市场，修建吉-哈-中输电线路。

经济带框架下潜在的合作项目有：1) 中国直接投资，在吉建设水电站。吉对此期待颇高，中吉正进行磋商；2) 俄是吉水电开发的主要投资者，重大水电项目有卡姆巴拉金1号水电站、纳伦河上游梯级水电站等，上述项目于2013年开工，但由于俄经济陷入困境，能否如期完工成疑。一旦项目出现融资困难，亚投行将是最现实的融资渠道；3) 吉多数水电站已严重老化，平均磨损率达60%，亟待更新设备，这方面中吉合作潜力很大。

3、中国-中亚天然气管线D线使吉获益匪浅。该管线过境吉约224公里，预计中方投资14亿美元，管道建设和运营期为35年，可提供就业机会一千多个，缴纳各种税费21.5亿美元。管道符合双方的利益，也需要两国及所有过境国在管道安全方面加强合作。



4、促进对吉投资。2013年、2014年，中国成为吉最大的直接投资国。据吉国家统计局数据，2013年吉吸引外国直接投资9.93亿美元，其中中国对吉直接投资4.55亿美元，占45.8%。²² 2014年，吉吸引外国直接投资6.085亿美元，中国为2.02亿美元，占33%。²³ 目前，中国在吉启动了多个投资项目，都被吉政府视为重大工程，如卡拉巴尔塔炼油厂、托克马克两个炼油厂、塔尔德布拉克左岸金矿等。吉投资环境相对较好，已加入欧亚经济联盟，可成为各国企业进入联盟统一市场的平台。

5、推动吉旅游业发展。吉有丰富的旅游资源，很多资源与丝路有关，如托克马克、奥什、乌兹肯等城市均是古丝路上的重镇。旅游合作是经济带上“民心相通”的重要组成部分。《愿景与行动》提出，要“加强旅游合作，扩大旅游规模”，“联合打造具有丝绸之路特色的国际精品旅游线路和旅游产品”。这对致力于打造地区旅游强国的吉来说是巨大利好。2014年6月，中、哈、吉三国提交的“长安—天山廊道”路网申遗获得通过，将进一步促进地区丝路旅游合作。

（四）经济带建设在吉尔吉斯斯坦的难点

1、中—吉—乌铁路建设上，吉政策多变。多年来，吉政府虽认可铁路总体对吉有利，但仍在融资条件、轨距、走向上不断提出要求。吉官方提出，希望铁路能够绕行，贯穿吉南北，这无疑会加大建设和物流成本。另外，吉也有人认为铁路建设成本高，过境收益难以判定，而吉自己没有什么货物可供出口。吉的犹豫不决使得该交通走廊建设一拖再拖。

22 “2013年吉尔吉斯吸引外国直接投资9.93亿美元”，2014年3月28日，商务部网站：<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/m/201403/20140300533139.shtml>。

23 “中国已连续两年为吉尔吉斯第一大直接外资来源国”，2015年3月30日，商务部网站：<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/e/201503/20150300926377.shtml>。



2、吉民间对外国资本开发本国资源心存芥蒂。最典型的体现在民众要求政府收回库姆托尔金矿的开采权。这种心态容易导致投资者与当地民众产生矛盾，甚至冲突。

3、吉曾两次爆发“革命”，国家政体也在总统制—议会总统制间多次摇摆。2015年11月，吉将进入新一轮议会选举，政局能否保持稳定尚待观察。

三、经济带与塔吉克斯坦的利益融合

塔吉克斯坦面积为14.31万平方公里，人口816.05万。境内山地和高原占90%，交通不便，经济落后，人均GDP1130美元，在前苏地区排名末位，粮食不能自给。水力资源丰富，居世界第八位。²⁴

（一）塔吉克斯坦经济战略概述

塔吉克斯坦根据本国国情，提出了“三大战略”：一，道路联通，走出地理和经济的困境；二，开发水电和火电，实现国家电网统一；三，发展农业，实现粮食安全。上述战略在《2015年前国家发展战略》和塔吉克斯坦总统的多次讲话中都一再提及。2013年11月，拉赫蒙在总统就职演说中明确提出“确保能源独立、走出交通困境和保障粮食安全”是国家三大战略目标。²⁵ 由于《塔吉克斯坦2015年前国家发展战略》已完成，而《2030年前国家发展战略》正在制定中，因此，塔总统近期的国情咨文和讲话是判断塔战略方向的依据。目前看，塔新战略仍

24 “塔吉克斯坦国家概况”，2015年4月，外交部网站：http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676908/1206x0_676910/。

25 “在议会两院联席会议上塔吉克斯坦总统拉赫蒙就职演说”，“Речь на совместном заседании Маджлиси милаи и Маджлиси намоёндагои Маджлиси Оли Республики Таджикистан по случаю принятия присяги Президента Республики Таджикистан”，2013年11月16日，塔吉克斯坦总统网站：<http://www.president.tj/ru/node/5590>。



会继承上述内容。

（二）塔吉克斯坦具体领域的战略目标

1、发展交通，“走出大山”。塔吉克斯坦有“高山之国”之称，交通极为不便。为解决阻碍经济发展的交通问题，塔通过了《2025年前塔吉克斯坦交通发展纲要》，提出通过中塔、塔吉、塔乌和塔阿（富汗）公路的建设，实现对外联通。塔期待中巴（基斯坦）交通走廊建成后，塔可以与之对接，实现直通印度洋。多年来，塔一直致力于道路建设，已经完成和在建的重点工程有：中塔公路²⁶一期工程、沙赫里斯坦隧道、塔乌公路、沙尔—沙尔隧道、塔吉公路、中塔公路二期工程等。2015年5月，塔启动了近年最重大的铁路项目“瓦赫达特—亚湾铁路”的建设。塔总统拉赫蒙在就职演说中提出，塔要动员各种资源，发展航空、铁路、公路等交通基础设施，使塔真正融入国际物流网络。

2、水电立国。塔水力资源丰富，居世界第八位，但化石能源匮乏，成品油依赖进口。发展水电始终是塔的国家战略。2015年1月，拉赫蒙总统在其国情咨文中指出，“缺少能源是我们经济社会发展中的主要障碍”，“国家经济的最优先问题就是能源”。²⁷塔能源规划有五部分：一是发展水电。2015年6月，塔总统在国际水资源会议上表示，目前塔电力主要靠水电，占98%，但电力供应不足，停电时常发生。塔水电的利用率只有4%，潜力巨大，开发水电是塔保障能源安全的最重要方向。水电开发分两部分：1)新修水电站。最重大的项目是“罗贡”水电站，目前，塔正举全国之力修建该电站，但遭到下游乌兹别克斯坦的激烈反对。2)对老旧水电站进行改造。二是发展火电。水电夏季充足，但冬季

26 中塔公路西起杜尚别，经哈特隆州首府库尔干秋别、南部重镇库利亚布（塔总统拉赫莫诺夫的家鄉）、巴达赫尚州首府霍罗格到达中塔边境阔勒买口岸（中方为卡拉苏口岸），全长近1100公里。

27 “塔吉克斯坦总统拉赫蒙国情咨文”，“Послание Президента Таджикистана Эмомали Рахмона Маджлиси Оли Республики Таджикистан”，2015年1月23日，塔吉克斯坦总统网站：<http://www.president.tj/ru/node/8137>



水位下降，电力供应大幅下降，半数居民缺电。塔需要发展火电，解决冬季缺电的问题。三是电网联通。塔没有全国统一的电网，需要将发电区和用电区的网络连接起来。四是电力出口。主要是建设中亚—南亚输电线路（CASA1000），向南亚出口夏季多余电力。

3、吸引外资，促进经济发展。当前，塔经济的支柱产业是铝加工和棉花，也是塔主要出口产品。拉赫蒙在国情咨文中指出，“发展工业，包括加工工业是塔经济的催化剂”，塔需要新建一批有色和黑色金属企业，以增加出口能力，同时要新建和改造一批棉花加工厂，将棉花的加工率提高到70%。塔总统还提出，独立后塔人口增加了65%，基建项目多，需要建多家水泥厂，以满足需求。为此，塔将“制订工业发展长期规划”。²⁸但由于自有资金严重不足，塔提出要大力吸引外资，并计划地将外资引向“资源深加工、地质勘探”等领域。

4、发展农业，提高国家粮食安全水平。塔农业相对落后，粮食自给率不足70%。2014年进口小麦77.5万吨，同比增加21.4%，同时还进口了面粉18.9万吨。针对粮食安全问题，拉赫蒙总统提出，要“提高土地利用效率，进行种子改良，发展土豆种植”，²⁹粮食自给率要达到90%以上，甚至出口。

（三）经济带与塔吉克斯坦的利益融合点

1、经济带助塔加速摆脱交通困境，塔有望成为经济带上的过境走廊。塔已启动的重大交通项目，如，连接东西的中塔公路、塔乌公路，联接南北的沙赫里斯坦隧道等，多是中方融资，并由中方企业施工完成的。2015年5月启动的塔最大铁路项目瓦赫达特—亚湾铁路也是由中方承

28 “在议会两院联席会议上塔吉克斯坦总统拉赫蒙就职演说，Речь на совместном заседании Маджлиси милии и Маджлиси намоёндагои Маджлиси Оли Республики Таджикистан по случаю принятия присяги Президента Республики Таджикистан”，2013年11月16日，塔吉克斯坦总统网站：<http://www.president.tj/ru/node/5590>。

29 同上。



建的，部分资金来自中国贷款。经济带会帮助塔完成更多本身无力完成的交通项目，如，中—吉—塔—土—伊铁路，使塔尽快摆脱交通困境，促进经济发展。同时，塔也是经济带交通走廊的一环，其修建的公路和铁路会成为中国—中亚—西亚经济走廊的一部分。

2、塔能源独立会因经济带建设获益良多。目前，在塔进行水电开发的主要是俄罗斯和伊朗，塔与两国合作完成了桑格图德1、2号电站。塔最大的罗贡水电站在经过生态评估后，有望获得包括亚投行在内的国际融资。同时，中方已与塔就中小型水电建设和改造进行洽谈，塔水电开发有望加快。为解决冬季用电问题，塔在中方资金的帮助下，启动了“杜尚别2号”火电站项目。拉赫蒙总统表示，这是塔人民生活中的大事，将解决首都40%的居民冬季用电和供热水问题。

3、塔将从中国—中亚天然气D线获得巨额收入。该管线是经济带的重要项目，在塔境内约410公里，于2014年9月在塔开工建设。塔总统拉赫蒙在奠基仪式上表示，D线是互利共赢合作项目，将为塔方创造3000多个就业岗位。³⁰ 另据塔方估计，运营期内塔方可获约37亿美元的税收和红利。

4、经济带使塔获得更多投资。自2013年起，中国成为塔最大的直接投资国。据塔统计署数据，2013年塔吸引直接投资3.41亿美元，其中中国1.66亿美元，占比48.7%。³¹ 中国在塔的很多投资项目，对塔都有战略性意义。如，华新水泥产量占塔水泥产量的约70%，极大改变了塔水泥供应紧张的局面。2014年被塔税务委员会评选为当年最佳纳税企业。近两年，两国合作启动了“中泰新丝路农业纺织产业园”、“塔中工业园区”等项目，助塔实现资源深加工，塔将之视为“国家项目”。在融资方面，截止2015年上半年，塔外债合计21亿美元，其中中国低息贷款为

30 “习近平和塔总统出席两大合作项目开工仪式”，2014年09月14日，新华每日电讯1版。

31 “2013年中国对塔吉克直接投资1.66亿美元”，2015年3月21日，中国驻塔吉克斯坦商务参赞处网站：<http://tj.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201403/20140300525311.shtml>。



9.42亿美元，占比近半。³² 随着丝路基金和亚投行的成立，经济带对塔融资的作用会更大。

5、助塔实现粮食安全。塔农业的核心是粮食和棉花生产。而二者均与种子和种植技术密切相关。中塔通过种子和种植技术合作，帮助塔实现了粮食和棉花增产。中国驻塔大使范先荣表示，“在解决粮食安全问题上，中国企业的良种技术和‘一年两熟’已试验成功，目前正在推广，这些技术将成倍提高塔粮食产量”。³³ 在棉种合作上，中国向塔提供了新棉种，产量从每公顷3吨，增加到5吨。经济带框架下的农业合作将使塔农业获得巨大进步。

（四）经济带建设在塔吉克斯坦的难点

1、建设资金需求巨大而偿还能力有限，投融资风险较高。塔深处大山，基础设施建设项目较平原建设难度大、周期长、费用高，而塔经济欠发达，偿还能力有限。以桑格图德水电站为例，截止2015年6月，塔电力公司累计拖欠俄方伙伴电费8000万美元，双方曾达成还债协议，但塔方一直无法履约。

2、塔最大的资源是水力，但下游国家，特别是乌兹别克斯坦反应激烈，使中国等投资瞻前顾后。

四、经济带与乌兹别克斯坦的利益融合

乌兹别克斯坦面积44.74万平方公里，人口3007.5万。位于欧亚大陆

32 “中国已成为塔吉克斯坦最大债权国”，2015年9月16日，中国驻塔吉克斯坦商务参赞处网站：<http://cccla.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/e/201509/20150901113946.shtml>。

33 “驻塔吉克斯坦大使范先荣接受塔阿维斯托通讯社采访，*Политика Китая: дружелюбность, искренность, выгодность и толерантность*”，2015年4月2日，塔吉克斯坦阿维斯托通讯社：<http://www.avesta.tj/sociaty/31711-politika-kitaya-druzhestvennost-iskrennost-vygodnost-i-tolerantnost.html>。

腹地，是双内陆国。经济结构相对完整，但工业较为落后，人均GDP约2000美元。矿产资源较丰富，黄金和铀矿储量居世界前列。³⁴

（一）乌兹别克斯坦经济战略概述

2015年是乌战略规划的出台年。根据2015年1月卡里莫夫总统的年度报告的要求，2015年初乌政府推出了《2015—2019年近期及长期发展纲要》。2015年3月底，又推出了《2015—2019年道路运输基础设施发展纲要》、《2015—2019年乌兹别克生产本地化纲要》等。从上述宏观和具体领域的规划看，乌的发展战略方向有三：一是积极推进经济结构调整，推动工业现代化和多元化。主要路径包括进一步增加私营经济比重，大力吸引外资，推动“进口替代”和“出口导向”型经济发展，引入先进的企业管理经验。二是积极发展国际互联互通，提高乌的过境潜力，消除“双内陆国”的困局。三是实现能源、资源深加工，重点是能源和棉花。

（二）乌兹别克斯坦具体领域的战略目标

1、经济多元化、现代化和本地化。2015年1月，卡里莫夫总统在《2014年工作总结与2015年优先发展方向》的报告中提出，“国际原材料价格波动使乌损失巨大，这使乌认识到必须加快经济的多元化和现代化”，³⁵ 提高产品的深加工能力。根据总统指示，政府在2015年3月制订了《2015—2019年结构调整和生产现代化和多元化措施纲要》、《2015—2019年乌兹别克斯坦生产本地化纲要》等。

34 “乌兹别克斯坦国家概况”，2015年4月，外交部网站：http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_677052/1206x0_677054/。

35 “乌兹别克斯坦总统卡里莫夫在2014年社会经济发展总结及2015年经济规划主要方向政府会议上的报告，Доклад Президента Республики Узбекистан Ислама Каримова на заседании Кабинета Министров, посвященном итогам социально-экономического развития страны в 2014 году и важнейшим приоритетным направлениям экономической программы на 2015 год”，2015年1月21日，乌兹别克斯坦对外经济、投资与贸易部网站：http://www.mfer.uz/ru/news/news-uzb/-2014-2015-/?sphrase_id=7023。



主要举措有：5年内投资380亿美元，新建415家工业企业，引进先进的技术和装备，对455家企业进行现代化改造；通过财税等政策，促进资源产品深加工。主要行业是：以油气资源为基础的油气化工；以棉花资源为基础的轻工、纺织、面料、针织等；机械制造、制药和建材等。本地化生产纲要包括600个项目，同样以提升深加工能力为主，拟每年实现进口替代35亿美元。为此国家将给予企业一系列优惠政策，包括免征海关税费、免征利润税、财产税等。为提高效率、增加就业，乌还提出，要为私营企业发展松绑，除战略领域外，要限制国有经济的比重。

2、交通重在内外联通。《2015—2019年近期及长期发展纲要》提出，“乌兹别克斯坦面临的最严峻的问题之一就是交通闭塞，没有直接的出海口。通常要经过2—3个国家才能出口，物流成本高，影响企业的竞争力”。³⁶ 乌迫切需要融入国际交通网，实现国际交通运输一体化。2015年3月，乌总统批准了《2015—2019年生产基础设施发展纲要》，对公路、桥梁等建设提出了具体的指标。

国内联通上，乌提出的项目超过150个，其中重大项目13个，包括：安格连—帕普铁路、马拉坎特—卡尔什、卡尔什—杰尔梅兹、马拉坎特—布哈拉铁路等。其中安—帕铁路为新修，被称为“总统一号工程”，可使东部人口稠密的费尔干纳盆地与乌中部连接起来，进而形成全国统一铁路网。

在对外联通方面，乌签署了《关于建设乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—伊朗—阿曼交通走廊的协议》，意在提高乌的对外联通能力。乌特别期待中—吉—乌铁路能够早日启动，使乌能直通中国。

3、农业重在节水、增效和粮食安全。农业对于中亚人口大国乌兹

36 “近期及长期发展纲要”，“Программа действий Кабинета Министров на ближайшую и долгосрочную перспективу”，2015年1月27日，乌兹别克斯坦政府网站：http://www.gov.uz/ru/pages/perspective_program。



别克斯坦非常重要。主要规划是《2015—2019年农业发展规划》。主要方向是：一，减少耗水巨大的棉花种植，低产区改种水果、蔬菜；二，培育优质种子，提高产量；培育耐盐碱、耐旱作物；三，与国际知名农机企业合作，联合生产现代高效拖拉机、棉花收获机、粮食收割机等；四，继续实施《2013—2017年提高灌溉农业的措施规划》，建设和修复水利设施，推广滴灌技术，形成节水农业。

乌本身有丰富的旅游资源，特别是与丝绸之路相关的资源众多，全国有4000多处历史、宗教、建筑古迹，但在总统年度报告和国家中长期规划中都没有提及。

（三）经济带与乌兹别克斯坦的利益融合点

1、经济带框架下的互联互通为乌“走出去”带来前所未有机遇。安格连—帕普铁路是乌兹别克斯坦的战略工程，其难点和重点是安—帕隧道，目前主要由中方融资、中方施工，也是中乌在经济带建设中的示范性项目。未来将成为中国—中亚—西亚国际运输走廊的重要组成部分。通过中—吉—乌铁路向东连通中国，向西通过乌—土库曼斯坦—伊朗—阿曼交通走廊进入中东。联通能力的提升，乌有望成为该经济走廊的中心点。

2、乌兹别克斯坦是经济带能源通道上的关键国家。中国—中亚天然气四条管线全部经过乌兹别克斯坦，充分显示乌地理位置重要。管线不仅可给乌带来过境费，增加就业，乌也可以借道向外出口天然气。2013年乌通过该管线输气60亿立方米，未来拟提高到100亿立方米。乌的位置决定了其在保障能源通道安全上的任务更重，是“共同维护输油、输气管道等运输通道安全”的关键伙伴。³⁷

37 《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》，2015年3月28日，中华人民共和国中央人民政府官网：http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm。

3、经济带的投融资为乌经济发展注入新的活力。乌兹别克斯坦发展亟需资金。“2014年，乌吸引外国直接投资和贷款合计超过30亿美元，占乌总投资的21.2%，其中直接投资约20亿美元”。³⁸ 2015年拟引进外资35.34亿美元，占22.1%。据乌外经贸部数据，到2014年中期，中国累积对乌投资达76亿美元，包括直接投资61亿美元，政府优惠贷款15亿美元。³⁹ 目前双方正在实施的项目合同金额达82亿美元。经济带为急需资金的乌兹别克斯坦提供新的融资平台。

4、助乌经济多元化、本地化。乌引资的主要方向是非资源型生产企业。目前，俄及西方国家对乌投资仍以能源为主。经济带框架下优势产业转移和工业园区计划符合乌经济多元化、本地化的诉求。在产业园区上，中乌是先行者。2009年中企建立了鹏盛工业园，后成为吉扎克工业园—鹏盛分园。该园区已成为中乌合作示范园。2014年12月，卡里莫夫总统在“宪法日”致辞中表示，华为、中兴和鹏盛公司是乌与外国投资合作的典范，为乌经济发展和经济结构改革做出巨大贡献。

5、农业合作方面空间很大。乌兹别克斯坦在农机、农作物种子、滴灌、土壤改良等方面有很强的合作诉求，而中国在上述领域有一定的技术优势。目前，中国是乌棉花的最大买家，也是土壤改良设备的最大供应方。中乌可考虑在乌共建联合农业实验室。

（四）经济带在乌兹别克斯坦的难点

1、乌与中亚国家多有矛盾和分歧，其中最尖锐的是乌塔矛盾。乌反对塔、吉两国在上游修建大型水电站，这将成为经济带上水电开发的障

38 “乌兹别克斯坦总统卡里莫夫在2014年社会经济发展总结及2015年经济规划主要方向政府会议上的报告，Доклад Президента Республики Узбекистан Ислама Каримова на заседании Кабинета Министров, посвященном итогам социально-экономического развития страны в 2014 году и важнейшим приоритетным направлениям экономической программы на 2015 год”，2015年1月21日，乌兹别克斯坦对外经济、投资与贸易部网站：http://www.mfer.uz/ru/news/news-uzb/-2014-2015-/?sphrase_id=7023。

39 “中国对乌兹别克斯坦投资总额76亿美元”，2015年7月27日，中国驻乌兹别克斯坦商务参赞处网站：<http://uz.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201407/20140700675726.shtml>。



碍。

2、因水电站问题，乌曾多次提高对塔的过境运费，甚至一度切断了通向塔的铁路，尽管后来恢复，但这种先例对互联互通影响深远。乌不愿意吉、塔两国经本国输送来自土库曼斯坦的电力，中亚地区统一电网近乎中断。其他四国有意建设不包括乌的统一电网。这对地区一体化不利。

3、乌水资源相对短缺，人口稠密，生态相对脆弱，受“咸海生态危机”影响大，工业开发存在明显环境容量限制。

五、经济带与土库曼斯坦的利益融合

土库曼斯坦面积49.12万平方公里，80%为沙漠，人口684万。化石能源丰富，石油和天然气远景储量极为丰富。油气是支柱产业，人均GDP约4000美元。⁴⁰

（一）土库曼斯坦经济战略概述

土曾在2004年制订过《2020年以前土库曼政治、经济和文化发展战略》。2012年2月，再次当选总统的别尔德穆哈梅多夫表示，土将由“伟大复兴时代”转向“强盛幸福时代”。土政府陆续制订了《土库曼斯坦总统关于2012—2016年的社会经济发展规划》⁴¹、《土库曼斯坦2030年前石油天然气工业发展规划》等。综合看，土“强盛幸福时代”的战略取向有三：一是继续开发油气资源，实现出口多元化；二是提高资源深加

40 “土库曼斯坦国家概况”，2015年4月，外交部网站：http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676980/1206x0_676982/。

41 “土库曼斯坦总统关于2012-2016年社会经济发展的规划”，«Программы Президента Туркменистана по социально-экономическому развитию на 2012-2016 годы»，2012年2月25日，“金色世纪”土库曼斯坦政府网站，<http://turkmenistan.gov.tm/?id=836>。

工能力，特别是油气资源化工，推进经济发展多元化；三是发展交通互联互通，形成连接东西、纵贯南北的地区交通中心。

（二）土库曼斯坦具体领域的战略目标

1、**能源出口渠道和种类多元化。**根据《土库曼斯坦2030年前石油天然气工业发展规划》，到2030年土石油年产量将达3000万吨，天然气2300亿立方米，大部分用于出口。为保证出口顺畅，提高附加值，土努力方向有两个。一是出口渠道多元化：建设向东输送的中国—中亚天然气管线(ABCD线，合计最大输气能力850亿立方米/年)；向南输送的土库曼斯坦—阿富汗—巴基斯坦—印度（TAPI）管线（300亿立方米/年）；向西南方向的土库曼斯坦—伊朗管线（最大200亿立方米/年）；向欧洲输送的跨里海天然气管线（预计300亿立方米/年）；向俄罗斯方向的中亚—中央管线（历史最大输气能力800亿立方米/年）。其中，中国—中亚天然气管线D线在建设中，土—阿—巴—印线在积极筹备中，跨里海向欧洲输气是远景规划。通过中亚—中央管线向俄输气逐年降低，预计2015年为40亿立方米。二是出口能源种类多样化：1)增加天然气发电站的数量和规模，转化成电力出口。据《土库曼斯坦电力行业2013—2020年发展方案》，2020年前土计划建设14个燃气电厂，增加对土耳其、阿富汗、塔吉克斯坦等电力供应；2)建设新的液化气厂，增加液化气出口比重。土总统在2015年1月的政府扩大会议上重申要重视液化天然气的出口。

2、**成为地区性的交通中心。**土库曼斯坦位于内陆，建立现代化的交通系统是土长期战略，也是“强盛幸福时代”的重要内容之一。多年来，土一直致力于交通基础设施建设，其努力方向是在既有铁路的基础上，国内建成两横三纵铁路网，同时大力修复和修建新的公路。对外联



通上，形成东、南、北三个方向的铁路和向西的里海船队。具体有：1) 北南走向的哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗跨国铁路。2014年12月3日开通，向北联哈、俄，南通波斯湾。这是土近年最重大的交通项目。为纪念其通车，土特将12月3日定为铁路日。2) 乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—伊朗—阿曼交通走廊，2014年8月签署生效备忘录，呈东北—西南走向。3) 土库曼斯坦—阿富汗—塔吉克斯坦铁路。2013年5月举行了奠基仪式，远景是经塔进入中国，呈东西走向。4) 土库曼巴什里海航运枢纽。根据《土库曼巴什国际海港和土库曼斯坦海上商船2020年前整体发展规划》，该港口将成为集渡轮、客运、集装箱、造船和修理于一身的多功能海运中心。为此，土正努力推动建立“里海和黑海区域交通过境运输走廊”计划。

3、大力发展资源深加工，推行进口替代。土总统表示，强盛幸福时代的任务是提高人民生活水平，但不能仅仅依赖原料。近5年政府的任务是在加工业、农业、工业领域取得进步。依托丰富的油气资源，通过深加工提高附加值是土的战略方向。《土库曼斯坦总统关于2012—2016年国家社会经济发展的规划》也重点规划了上述内容。其重大项目包括：与白俄罗斯合作建设钾肥厂；通过国际融资16亿美元，对土库曼巴什炼油厂进行现代化改造；⁴² 与美国公司合作完成了对谢迪炼油厂生产道路沥青的项目；2015年4月土总统访问韩国，期间与韩国公司签署总额超过38亿美元天然气液化加工协议；与日本、土耳其公司在巴尔干州建造尿素生产厂；与日韩公司合作在巴尔坎州建设聚乙烯和聚丙烯加工厂等。土表示，这些重大投资项目可扩大民族龙头化工企业的产能，增加出口的品种。

在进口替代方面，2015年1月，在政府扩大会议上，土总统提出要加大对国内生产的支持力度，推动“进口替代”，降低对资源出口的依

42 由日本、土耳其、法国、德国、以色列、伊朗等承建。



赖。2015年4月，土总统要求严查进口商品质量，防止低质纺织品入境。2015年6月，土总统先后批准了“国家扩大本国生产产品出口计划”、“国家组织生产进口替代产品计划”以及“2015—2016年国家进口替代产品计划”和“2016—2017年扩大民族产品出口计划”。根据上述计划，替代方面涉及81个项目，扩大出口方面涉及33个项目，拟兴建一批出口导向型企业。⁴³

（三）经济带与土库曼斯坦的利益融合点

1、能源出口方向多元化。土需要能源出口渠道的多元化，而中国、南亚是土天然气最大的市场，其中最现实、进展最快的是中国—中亚管线。其他规划中的线路都面临不同程度的困难，短期内都难有成果。如俄罗斯方向，2015年俄计划进一步减少进口，从100亿减至40亿立方米。伊朗方向，2014年8月，伊朗石油部部长臧甘内称，伊朗计划提高天然气开采量，未来可完全放弃自土进口天然气。伊土可能从买卖关系转向过境关系。土—阿—巴—印管线则面临阿富汗局势不稳的问题。因此，中国—中亚天然气管线将在土能源出口多元化上发挥重要作用。

2、能源管道安全保护。能源管线是土库曼斯坦经济的生命线，土自然精心维护。而“一带一路”也格外关注能源运输安全问题，二者在这方面的利益完全吻合。中土联合声明中提出“双方将加快建立中国—土库曼斯坦天然气管道等两国大型天然气合作项目安全运营的合作机制”。土提出，能源供应问题应上升到“全球能源安全”时代，联合国应制定国际天然气运输管道安全特别公约。

3、交通基础设施建设。土在交通基础设施上投入很大，已经与伊朗、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、阿塞拜疆等建立了铁路、公路和海运

43 “通过扩大出口和进口替代国家规划，Приняты госпрограммы по наращиванию экспорта и импортозамещения”，2015年5月15日，“金色世纪”土库曼斯坦政府网站：<http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=8858>。



网络。土的项目与经济带互联互通项目完全一致，土是经济带欧亚交通走廊中通往南高加索和中东的重要通道，是构成中国－中亚－西亚经济走廊的重要组成部分。另外，土－阿－塔铁路已经动工，未来目标是延伸至中国，该方案也得到伊朗的支持。

4、土是经济带交通软环境建设的有力伙伴。土不仅在硬件方面投入很多，在交通运输便利化方面也是积极的推动者。国际层面，2014年12月，土发起的“交通运输走廊在保障国际合作可持续发展当中的作用”倡议在第69届联大上获得通过。土呼吁建立可持续的全球运输伙伴关系，将公路、铁路、海上和空中运输通过物流中心和陆港结合起来，形成全覆盖的交通网络。2015年3月，土与国际公路运输联盟共同举办了主题为“交通运输和过境走廊：该行动了”的国际论坛，以期推动国际交通合作。在地区层面，2014年土签署了《中华人民共和国交通运输部与土库曼斯坦经济发展部关于交通运输领域合作基本原则谅解备忘录》、《关于建设乌兹别克斯坦－土库曼斯坦－伊朗－阿曼交通走廊的协议》等文件，积极推动“阿富汗－土库曼斯坦－阿塞拜疆－格鲁吉亚－土耳其交通运输走廊协议”落实。另外，2014年12月，土还尝试建立电子道路互动地图，为物流、事故处理和道路建设服务，未来可以此为基础，形成区域性的服务平台。经济带应与土联手推动国际道路运输便利化，降低物流费用，增强陆路运输的吸引力。

5、农业合作。中国是农业大国，在一些领域有优势，与土互补明显。2014年9月，土总统在与习近平主席会谈时表示，希望引进中方先进农业技术，提高农作物产量。在双方的联合声明中提出，“中土农业合作潜力巨大。双方愿在农业科技、农机、棉花和小麦等农作物育种、试验示范和种植方面加强合作，鼓励和支持两国科技及相关机构在马业，以及牛羊育种、养殖、加工和贸易等方面开展交流与合作”。⁴⁴

44 《中华人民共和国和土库曼斯坦关于发展和深化战略伙伴关系的联合宣言》，2014年5月12日，外交部网站：http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676980/1207_676992/。



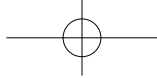
(四) 经济带在土库曼斯坦的难点

1、土对外国企业准入门槛和要求较高。在能源开采方面，只对国际知名的、有行业优势的大企业开放。在非资源领域更为谨慎，对实力一般、知名度低的外企不太欢迎，在审批、签证、劳动许可等方面限制较多。

2、中土能源合作以贸易为主，在能源化工、进口替代等重大项目上鲜有中国企业身影。一方面，土对中国企业技术水平存在偏见；另一方面，土有意在能源方面避免过度依赖中国。这些对经济带框架下产业合作造成障碍。

3、土库曼斯坦的进口替代计划有针对中国商品的成分，特别是纺织业等。







第三章 经济带与中亚利益融合的域外因素

欧亚地区是各种文明的交汇之地，地缘关系复杂。经济带建设过程中，必然与该地区已有的一体化机制如欧亚经济联盟产生利益交叉。而域外力量，特别是俄罗斯、美国、欧盟、韩国、土耳其等在中亚地区有着特别的影响力。影响经济带建设的主要外部力量有：1、俄罗斯及经济带与欧亚经济联盟的对接；2、美国及经济带与“新丝绸之路计划”的关系；3、欧盟、韩国、印度、土耳其、伊朗、日本等对经济带的态度。

一、俄罗斯

俄罗斯是经济带上面积最大的国家，也是经济带建设的关键国家。俄对经济带建设较为积极，但亦有顾虑。

（一）俄罗斯与中亚国家关系

俄罗斯与中亚地区有很深的历史渊源，双方有密切的政治、经济、语言、文化联系。俄对中亚有着独特的影响力，部分精英视中亚为俄的“势力范围”。在政治安全领域，哈、吉、塔都是集体安全条约组织的成员国，军事安全上依赖俄罗斯。在经济领域，俄罗斯是哈、吉、塔、



乌最大贸易伙伴。人员往来上，吉、塔、乌三国均有大量劳动力在俄就业，据俄方统计，乌在俄约有200万劳动移民，吉有50—70万，塔有近百万。中亚各国也有大量的俄族人，俄语仍是各国民众间的通用语。在一体化方面，各国都是独联体自贸区的成员国。俄、哈、吉是欧亚经济联盟成员国，经济一体化程度很高。包括中立的土库曼斯坦在内，所有中亚国家都表示，俄始终都是其外交和经济合作的优先方向。

（二）俄罗斯与丝绸之路经济带

俄是经济带上的重点国家，俄对经济带的态度在很大程度上会影响到中亚各国。俄对经济带的态度总体经历了“犹疑观望—有条件支持—积极对接”三个阶段。在丝绸之路经济带提出之初，俄并未立即表态，而是审视其是否会影响俄正努力推进的欧亚一体化进程。2014年2月，中俄元首会晤后，俄高层正式表态支持丝绸之路经济带建设，愿将俄方跨欧亚铁路与“一带一路”对接。其后，俄对经济带越来越积极。2015年5月，中俄签署《中俄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》，以文件的形式明确“相互支持，积极对接”。俄方认为，经济带与欧亚经济联盟都是为了促进地区的稳定和发展，二者大方向是一致的。经济带是开放的、泛一体化倡议，对欧亚经济联盟不构成威胁，还可为欧亚地区发展提供一个“非西方的”选择。

尽管俄高层对经济带非常积极，并认为“一带一盟”进行对接意义重大。但俄精英阶层中仍有顾虑：1、俄国内一直有欧洲主义和欧亚主义两种思想，前者认为俄应融入西方。俄学者塔夫洛夫斯基表示，俄相当一部分精英是接受西方教育的，他们与传统的西方伙伴利益联系更紧密，对与华合作心存芥蒂。2、俄精英中“势力范围”思想根深蒂固，常从地缘政治视角看经济问题，将经济带地缘政治化。3、俄对中国移民的担忧仍在。尽管俄不同层级的官员都表示，俄不能拿中国移民问题自己



吓唬自己，贻误发展机遇，但在农业合作等问题上俄迟迟放不开，其根本原因还是对中国移民的担忧。4、俄更需要北—南交通通道，认为经济带建设新的东西向交通走廊会使俄西伯利亚大铁路面临更大竞争压力。

但总体看，俄已基本接受经济带，并准备与之主动对接，以促进本国经济，特别是远东地区的发展。

二、美国

战略上，美国认为“一带一路”可能威胁美国霸权的地位。但从微观看，美也认为“一带一路”与美国的“新丝路计划”有合作的空间。对中国与中亚的合作，美国有两面性：一方面，不希望中国借经济带与中亚形成紧密的经贸关系，进而形成利益和发展共同体；另一方面又希望中国助中亚“脱离”俄罗斯，中俄关系会因此生隙。

（一）美国与中亚国家关系

美国与中亚国家经贸联系较少，主要关注点在民主、人权、军事安全等。美希望中亚资源绕开俄罗斯向外输出，使中亚脱离俄的“控制”，重点方向是南亚和欧洲。同时，希望通过向中亚输出“民主”，形成亲美政权。2014年4月，美国负责南亚和中亚事务的助理国务卿比斯瓦尔访问吉尔吉斯斯坦，阐述美对吉政策，某种程度上也反映了美对中亚的政策，主要有：1) 借“克里米亚问题”敲打俄罗斯，表示支持吉国家领土完整，反对以任何武力形式改变边界；2) 支持“区域性互联互通项目”，包括丝绸之路交通走廊和CASA1000项目；3) 反对排他性的地区一体化。中亚各国希望美国加大在该地区的投资，愿与美国发展经贸关系，引进美国的技术。2015年11月2日，美与中亚五国外长在撒马尔



罕举行会晤，形成了“C5+1”（中亚五国+美国）新机制，美还宣布了一系列援助计划。但鉴于美国在中东、北非、乌克兰等问题上的所作所为，各国对美在中亚搞“颜色革命”的警惕性上升，对美的说教反感。2014年6月，吉如期关闭了美在吉的军事基地。2015年7月，因美国向曾组织骚乱并杀害警察的吉尔吉斯斯坦犯罪分子阿斯卡洛夫颁发“人权卫士”奖章，吉宣布废止1993年与美签订的合作条约。

（二）美国与丝绸之路经济带

美国是影响经济带建设中最重要域外国家。美对经济带的立场经历了“沉默—不反对—示好但不示弱”几个阶段。“一带一路”倡议提出后，美学界分析很多，但官方却鲜有提及。这种沉默的背后是强烈反对，但无从下手。在中方提出筹建亚投行后，美暗中游说其盟友不要加入，认为会削弱现有国际金融机制的作用。在英国等盟国纷纷加入后，美国见大势已去，随即改变政策，改为不反对。2015年4月28日，奥巴马称，美国“从来没有”反对中国主导的亚投行，也没有反对英国等加入，但同时表示，亚投行需要高标准和透明度。2015年8月4日，美国国务卿克里再次表态称，美支持成立亚投行，但希望是透明和可靠的。美国国内也有声音强调，美国应参与其中，输出美国标准。如，美国全球安全分析所主任、全球能源安全论坛主席盖尔·拉夫特认为，美国应积极参与并输出美国的质量、安全、环境、商业、劳动标准。加入“一带一路”不一定会削弱美国，“但站在一边生闷气而任由中国打地基，则会削弱美国”。⁴⁵

美国的战略疑虑不会变，主要有：

⁴⁵ “美国应积极参与‘一带一路’”，2015年6月25日，环球网：http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2015-06/6762476.html。



1、中国借“一带一路”谋求规则制定权。美学者提出，“一带一路”是中国建立中国经济秩序的尝试，即试图建立一个囊括东亚、中亚、中东和欧洲的新经济圈，其中践行中国的规则。2015年在1月21日，奥巴马在国情咨文中表示，中国试图在世界经济增速最快的地区书写规则。这对美国的工人和商业非常不利。制订规则的应该是我们。

2、挑战美国确立的经济秩序。美认为，亚投行与亚行、世界银行和IMF竞争，是对布雷顿森林体系的挑战。更为重要的是，亚投行不会向受援国提出非经济类的要求，而这正是上述三大国际金融机构的一贯做法。美认为，老金融机构面临全新的、非西方式的竞争。

3、经济带会推动欧亚地区的“去美国化”。美自阿富汗部分撤军后，会出现暂时的“真空”，经济带的推进将使中国迅速填补“真空”。中国在中亚地区已取得先机，经济带将进一步挤压美国的存在，若中国与俄联手，整个欧亚地区将出现“去美国化”现象。

4、分化美国努力构建的“遏华同盟”。首先，它对冲美国所推进的TPP，分化各国参与TPP的热情；其次，在美国和欧洲之间打楔子。如，英国、德国等会受益于经济带建设，在经济带上立场明显与美不同；最后，通过与南亚、东南亚、中东的合作，中国会密切与上述地区的关系，如印度，美在亚太的战略遏制效果会大打折扣。

5、中国的地区军事行动能力增强。中国在斯里兰卡、巴基斯坦、希腊等修建港口，联通西太平洋和印度洋，客观上为中国海上力量进入上述地区提供了条件，中国将逐步向海洋大国迈进。

在中亚地区，中美有博弈也可合作。合作表现为，经济带与美国的“新丝路计划”很多方面是相通的，如都把互联互通视为优先方向，因此，在具体项目上，中美有合作的空间。2015年6月，美国国务院南亚及中亚事务第一副助理国务卿理查德·霍格兰访问中国国家发改委，



提出美国的新丝绸之路计划与中国的丝绸之路经济带可以互为补充，双方在能源资源开发、互联互通等方面有广阔的合作前景。美希望与中方加强沟通交流，实现双赢甚至多赢。可以合作的方向有四：一是推动地区经贸合作的便利化，如交通、通讯便利化，消除非关税壁垒，提高行政效率，减少腐败等；二是融资渠道多元化，世行、亚开行、IMF、亚投行、丝路基金等都是融资平台，中美应合作，而非相互掣肘；三是中国可参与“新丝路计划”的部分项目，如中亚—南亚输电项目（CASA1000），包括在中亚地区投资建设和改造水电站；四是在管线安全、反恐等问题上开展合作，确保能源供应稳定、运输安全和价格合理。

但在中美新型大国关系尚未磨合到位的情况下，中美在中亚地区的合作是有限的。经济带与“新丝路计划”的合作应纳入到中美合作的整体框架中，成为中美经济合作的一个常态性项目，助推中美新型大国关系的构建。

三、其他因素

对经济带建设产生影响的外部因素还包括欧盟、土耳其、伊朗、韩国、印度、巴基斯坦、日本等。

（一）欧盟

1、欧盟与中亚国家关系。中亚国家都与欧盟签订了“伙伴关系合作条约”。欧盟与中亚国家合作重点在经贸、能源、交通、社会治理、民主法制、环境保护、水资源管理、非传统威胁、边界管理等。2007年



6月，欧盟推出《欧盟与中亚：新伙伴战略(2007-2013)》，在政治、教育、经贸、投资、能源、交通、水资源、环境等领域开展合作。近期，欧盟又推出了《2014-2020年发展与中亚关系新战略》，以期全面深化与中亚国家的关系。2015年5-7月，欧盟中亚事务特别代表布里安访问了中亚四国，阐释欧盟的中亚政策。应该说，欧盟在援助、水资源、环境保护等领域取得良好效果，得到中亚国家民众的广泛认同。

2、**欧盟与丝绸之路经济带。**欧盟与中亚地区合作多数与经济带的方向是相合的，如社会治理和法制建设，可形成更为稳定的投资环境；环境保护和水资源管理可减少中亚国家间的矛盾冲突，有助于地区经济合作；欧盟在中亚的重点项目——中亚边境管理项目（Border Management in Central Asia，简称BOMCA）旨在强化中亚国家间、中亚与阿富汗的边境的开放性和安全性，减少中亚国家间关闭边境的随意性，这对丝绸之路经济带建设是有利的。在交通领域，欧洲有“欧洲-高加索-亚洲运输走廊技术援助计划”，目的是形成一条经高加索的东西运输走廊。当然，中亚物流通道也使欧洲获益良多。如，经过中亚的中欧快铁成为中欧物流的新通道，波兰、德国等率先获益。欧盟是经济带在中亚建设的合作伙伴，特别是在海关、边检规则、法制建设、融资和环境治理等软环境建设方面。

但中国亦应警惕欧盟在中亚地区搞所谓的“民主输出”。鉴于欧俄关系因“乌克兰危机”降入冰点，若欧盟推动中亚地区的“去俄罗斯化”，中国应与其保持距离。

（二）印度

1、**印度与中亚国家关系。**2015年7月，借参加乌法峰会之机，印度总理莫迪访问了中亚五国，这是印度总理首次一次性遍访中亚。此访



的目的是加强印与各国在能源、冶金、采矿、农业、医药、纺织、化工等领域的合作。印度与中亚有三大项目：一是中亚—南亚输电项目（CASA1000），为印提供电力；二是土库曼斯坦—阿富汗—巴基斯坦—印度天然气管线项目（TAPI）；三是“北—南交通走廊”项目，即印度经伊朗、中亚至俄罗斯的交通线路。经贸合作是印度的弱项。目前，印度与中亚国家的年贸易额只有约14亿美元，⁴⁶ 与中、俄相去甚远。2013年中国与哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦中亚四国贸易额就达402亿美元。⁴⁷ 印度有意在塔吉克斯坦设立（艾尼）军事基地，但屡遭拒绝。

2、印度与经济带。印度对“一带一路”态度是模糊的，既担心中国隐藏有“战略目的”，也不想放弃其所带来的发展机遇。几乎与“一带一路”倡议同时，印度提出了“季风计划”，即以古代印度水手通过季风在印度洋上航行这段历史为抓手，加强与印度洋沿岸国家的政治和经济联系。该计划与海上丝路很大一部分是重合的，有竞争，亦可合作。就中亚地区而言，印度的能源、交通走向以南北向为主，而当前经济带的建设以东西向为主。但从原则上看，都是旨在强化互联互通和贸易便利化，二者并不矛盾。2015年5月，莫迪在同习近平主席会见时表示，中方提出了“一带一路”倡议，印方也重视地区互联互通建设，印方愿加强与中方在这一领域合作。而在维护管道安全及打击“三股势力”方面，双方的利益更是一致的。印度外交秘书贾伊尚卡尔表示：“中印两国间就‘一带一路’倡议的合作正进入实质性讨论阶段”。⁴⁸ 双方领导人互访后，中印经贸、投资合作趋于密切，印度还积极加入了亚投行，印对“一带一路”态度开始趋向积极。

46 “寻求合作，印度总理遍访中亚五国”，2015年7月7日，《人民日报》第21版。

47 “2013年中国与中亚四国贸易额突破400亿美元”，2014年2月13日，新华网：http://news.xinhuanet.com/fortune/2014-02/13/c_119322234.htm。

48 “寻求合作，印度总理遍访中亚五国”，2015年7月7日，《人民日报》第21版。



（三）韩国

1、韩国与中亚国家关系。韩国与中亚国家政治交往频繁，经济联系紧密。韩国一直把哈、乌、土视为战略合作伙伴，其中乌是韩国在中亚的支点。韩国企业最早在乌兹别克斯坦建立汽车厂，是乌汽车工业的奠基者。2014年两国贸易额超过20亿美元，韩是乌第四大贸易伙伴。自李明博时代两国就互访频繁，2008—2012年双方元首六次会晤。2014年6月，朴槿惠访问了乌、哈、土三国，希望三国支持韩国的“欧亚倡议”。2015年5月，乌总统卡里莫夫访韩，双方签署了数十亿美元的合作协议。哈萨克斯坦是韩国在中亚的最大投资目的地国，在哈有近300家企业。韩国在土库曼斯坦能源化工方面成果突出，截止2014年6月共有11个大项目，金额近百亿美元，⁴⁹是土能源深加工的重要合作伙伴。韩国对中亚的诉求有三：一是自中亚进口资源；二是开拓中亚市场；三是利用当地30多万朝鲜族裔，通过人文交流增强韩国的影响力。

2、韩国与经济带。2013年中方提出了丝绸之路经济带倡议，韩国也提出了“欧亚倡议”。“欧亚倡议”是通过欧亚地区国家间的经济合作，扩大韩国的对外贸易，同时带动朝鲜开放，消除半岛紧张局势。2015年4月，韩国《中央日报》和韩国贸易协会组团走访中国及中亚四国，一致认为“一带一路”为韩国带来巨大机遇。2015年6月，朴槿惠在会见张德江时表示，“欧亚倡议”与“一带一路”有很多共同点，希望两国携手合作，创造协同效应。经济带与“欧亚倡议”都是向西走，都是开放的合作平台。韩国拟强化与中亚的经贸合作，最佳路线是过境中国。中韩在经济带上利益吻合，韩国将是东西向交通、能源走廊的支持者。在具体的合作项目上，如化工、新能源等领域，中韩存在良性竞争。

49 “土库曼斯坦与韩国签下40亿美元的建筑合同”，2015年6月22日，商务部网站：<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyj/e/201406/20140600634625.shtml>。



（四）土耳其

1、土耳其与中亚国家关系。土耳其与中亚五国中的四国都是突厥语国家。土认为双方在历史、语言、宗教、文化和种族等方面是亲缘关系，土可利用这些优势，强化与中亚地区的政治、经济和人文联系，扩大土耳其的地缘影响力。经济上，土耳其是土库曼斯坦的第二大贸易伙伴，是哈萨克斯坦第九大贸易伙伴。政治上，在土耳其的推动下1992年举行了首次突厥语国家峰会。2009年10月，土耳其、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦签署成立了突厥语国家合作委员会。土在中亚的诉求主要有两点：一是借助历史、语言渊源，实现“大国”抱负；二是获取中亚的能源。目前，里海至欧洲的两大能源管线BTC(巴库－第比利斯－杰伊汉石油管线)和BTE(巴库－第比利斯－埃尔祖鲁姆天然气管线)均通过土耳其。土耳其正极力游说土库曼斯坦加入里海－欧洲的天然气管线。

2、土耳其与丝绸之路经济带。土耳其是古丝路的重要通道，土领导人多次提出要重振“丝绸之路”，这与中方的想法不谋而合。2015年7月，土耳其总统埃尔多安访华，表示支持“一带一路”倡议，愿积极参与相关合作。土耳其是中亚－西亚通道的重要一环，是欧亚非三洲的陆、海、空交通枢纽，区位优势明显。目前，土耳其与阿塞拜疆合作完成了“巴库－第比利斯－卡尔斯”铁路，是东西向铁路的重要组成部分。2013年10月，连接亚欧大陆的马尔马拉海底隧道开通，使土可“连接北京和伦敦”。2014年7月，中土合作建设的伊－安（安卡拉－伊斯坦布尔）高铁通车，进一步提升了土在国际交通网络的地位。两国合作的另一领域是打击“三股势力”。土方表示，反对“东伊运”等针对中国的恐怖主义行径，反对一切形式的恐怖主义。双方还多次举行了安纳托利亚之鹰联合反恐演习。



但由于土耳其一直有“泛突厥主义”和“泛伊斯兰主义”两种思潮，有恢复“突厥帝国”的情怀，视中国的维吾尔族为“突厥语同胞”，在对待分离主义、宗教极端主义方面，土国内有很强杂音，“东突”等势力在土活跃。

（五）日本

1、与中亚国家关系。日本一直谋求加强在中亚的存在。对中亚政策大体经历了四个阶段的变化，从最初的“经济援助”到“丝绸之路外交”再到“中亚+日本”对话机制以及“建立自由繁荣之弧”。⁵⁰目前，日本仍是中亚的重要援助国之一，特别是通过亚行对中亚地区的很多项目进行援助。2004年8月，日本外相川口顺子访问中亚四国，在哈萨克斯坦举行了首次“中亚-日本”外长会议，双方关系进入到制度化阶段。2014年7月，双方举行了第六次会议并发表了《联合声明》。2015年10月，安倍晋三遍访中亚，签署了约200亿美元的合作协议，为日本企业开拓市场寻求机会，同时增强在中亚的政治影响力。

2、日本与丝绸之路经济带。日本对中国的“一带一路”倡议一直抱有敌意，是为数不多对亚投行指手画脚的国家之一。而其中亚的活动除经济利益外，更多是为了牵制中国。在2014年“中亚-日本”第六次外长会晤中，日本继续兜售安倍政府所谓的“积极和平主义”，日本共同社更是将会议的声明解读为一份“牵制中国的声明”。2006年日本推出了所谓“自由与繁荣之弧”，希望从东亚、东南亚经由中亚到中欧及东欧，形成一条与日本“相同价值观”的链条，而中亚是“自由与繁荣之弧”的一部分。尽管中亚国家不可能与日本联手“牵制”中国，但日本的心态表露无遗。鉴于中日关系难有转圜，中日在中亚的竞争远远大于合作。但日本企业和亚行对“一带一路”建设有兴趣，将成为推动日本政府改变态度的力量。

50 王疆婷：“日本的中亚政策演变及其原因”，《国际论坛》2014年第1期。



除上述国家和地区外，伊朗、巴基斯坦等也与中亚保持着密切的联系，两国对经济带建设积极，是互联互通的重要合作伙伴。

四、需要关注的地区机制

《愿景与行动》提出，要强化多边合作机制作用，发挥上海合作组织（SCO）、中国—东盟“10+1”、亚太经合组织（APEC）、亚欧会议（ASEM）、亚洲合作对话（ACD）、亚信会议（CICA）、中阿合作论坛、中国—海合会战略对话、大湄公河次区域（GMS）经济合作、中亚区域经济合作（CAREC）等现有多边合作机制作用。就中亚地区而言，经济带建设可以利用的机制首先是双边合作机制，如中哈政府间合作委员会，中吉、中塔、中土政府间经贸合作委员会，中国—中亚经济合作论坛等。这些机制是推动经济带项目落实的最有效工具。这些双边机制较少涉及第三方，比较容易把握。

在经济带建设中，需要处理好的是与多边机制的关系。该地区有影响力的多边机制有四大类：一是经济合作组织，如独联体自贸区、欧亚经济联盟、上合组织、中西亚经济合作组织、丝绸之路区域合作项目、中亚区域经济合作等，前两者以俄为主导，以一体化为目标，后者以促进经济合作为目标；二是地区安全合作机制，如亚信会议、集体安全条约组织、上合组织，这些机制对于地区安全，特别是在打击“三股势力”、防范地区安全风险方面发挥着重要作用，可为经济带建设保驾护航；三是融资机制，包括亚洲开发银行、欧洲复兴开发银行、伊斯兰开发银行、世界银行和国际货币基金组织等，这些组织在中亚一直比较活跃，是中亚地区发展不可或缺的融资来源；四是环境保护类机制，如里海、咸海保护委员会。这些机制虽不直接与经济带建设挂钩，但前者涉

及里海法律地位问题，最终影响跨里海管道铺设，后者涉及水资源分配等关键问题。

对经济带建设最有帮助的是上海合作组织，最需要对接好的是欧亚经济联盟。

上合组织是经济带地区合作的探路者和助推器。上合组织是一个政治、经济、安全和人文合作的多边平台，以中亚为合作重点，共有中、俄、哈、吉、乌、塔六个成员国，印度和巴基斯坦已经启动了加入的进程。上合组织在经济合作上已经取得了一些成果，可以为经济带建设所用。最显著的有两方面：一是交通物流领域。2014年上合组织通过了《上海合作组织成员国政府间国际道路运输便利化协定》，核心内容是推动跨界运输便利化，逐步形成国际道路运输网络，其中关键性线路是中国连云港—哈萨克斯坦—俄罗斯圣彼得堡的线路。在2015年5月举行的上合组织交通部长会议上，提出进一步强化交通物流中心建设，降低运输、港口装卸等费用，这些都可以为经济带框架下合作所借鉴，并在经济带内推广。二是经济合作领域。2003年上合组织通过了《成员国多边经贸合作纲要》，之后又通过多边经贸合作纲要落实措施计划；2005年成立了上合组织银行联合体，以市场化的运作方式进行金融合作；2006年成立了上合组织实业家委员会，帮助成员国企业间建立直接联系与合作关系。目前，上合组织开发银行也在积极探讨中。尽管多边经济项目成果不多，上合组织存在缺陷，但成员国间贸易增速远大于与外部的增速，显示其在促进经贸合作方面仍功不可没。上合组织前期的经验和教训，以及在一体化方面的探索和成果可为经济带所用。

对接欧亚经济联盟是经济带建设的关键。欧亚经济联盟被俄视为国家复兴的战略支撑，目前有五个成员国，即俄、白、哈、亚（美尼亚）、吉。经济带与欧亚经济联盟的对接将在很大程度上体现的是中俄



之间、中俄在中亚地区的利益对接。2015年5月，中俄签署了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，确立了三大对接领域：一，进一步推进贸易便利化，促进相互投资和产能合作，建设产业园；二，加强互联互通，实施基础设施共同开发；三，推进本币结算、货币互换、投融资等金融合作。为此，双方成立了由两国外交部牵头、相关部门代表组成的工作组。显然，对接只能成功，不能失败是两国高层的共识。未来，双方有望在农业、旅游、科技、教育、金融、交通、人文等领域开展合作。重点应是选择好示范性项目，树立对接的信心。





第四章 经济带面临的风险与建议

一、经济带面临的风险与困难

丝绸之路经济带在中亚地区面临的风险主要有三大类：地区安全风险、投资获益风险和环境风险。

（一）地区安全风险

主要包括政局稳定性、“三股势力”威胁、国家间矛盾和冲突等。

1、存在社会动荡的潜在风险。目前看，中亚地区社会、政局总体稳定，出现动荡的可能性很小。但也存在一些不确定因素：一，吉尔吉斯斯坦曾两次发生“革命”并引发骚乱，迄今诱因并未完全消除，仍有动荡的隐患。其他国家也有共性的问题，如，社会发展模式尚未定型、贫富悬殊、失业率高、腐败现象突出等。二，强人政治面临生理挑战。哈总统纳扎尔巴耶夫、乌总统卡里莫夫自独立以来就执掌政权，二人有能力、有威望，但年事渐高，均有政权交接的问题，继承人能否维持稳定局面难定。两国总统都开始向议会分权，准备由总统制向议会—总统制过渡，也意味着将进入政治斗争风险较高的时期。

2、“三股势力”威胁地区稳定。中亚地区一直是“三股势力”活跃的地方，“伊扎布特”、“东突”、“伊斯兰解放运动”、“瓦哈比（极端）组织”、“圣战组织”、“萨拉菲（极端）组织”等在该地均较为



活跃。另外，每个国家均有数百人前往“伊斯兰国”参战，一旦回归将给地区稳定带来巨大压力。同时，中亚还毗邻不稳定的阿富汗，随着联军主力从阿撤出，塔利班开始向北部推进并一度占领昆都士，塔利班的活跃给中亚的稳定带来阴影。极端势力对经济带建设有以下几个方面的威胁：一是对重大能源管线、交通枢纽，如涵洞、管道进行破坏，它不仅影响经济活动，还将大幅增加企业运营成本；二是通过暴恐活动，影响投资人的信心；三是阿富汗动荡阻碍地区经济项目的落地，如TAPI天然气管线、中-吉-塔-阿-土-伊铁路项目等。

3、中亚国家间的各种纠纷影响地区合作。经济带致力于在整个地区形成更紧密的经贸、交通网络，但中亚国家间因水资源等问题存在矛盾，影响了经济项目的推进。最典型的有两个：一是因水资源分歧使水电站建设难以落实。下游国家反对上游国家修建大型水电站，而上游国家坚持“水电立国”，其矛盾不易化解。下游的反对某种程度上影响中国企业对塔、吉的水电投资。二是中亚国家间的边界迄今并未划定，边境冲突时有发生，时有枪击，甚至炮击事件。尽管各方都无意升级矛盾，但矛盾一直得不到解决不利于一体化合作。由于互信不足，各方在电网、交通等方面均宁可绕道新修，也不愿过境他国，内部有逆一体化的现象。

（二）投资获利风险

1、基础设施建设风险较高。经济带的目的是通过经济合作，实现共同发展，但经济带建设不是做慈善，投资企业和国家都要从中受益。当前，经济带框架下投资重点是基础设施，但基础设施往往投入大，回收期长，过境国家多，面临的地缘政治风险大。建成后能不能发挥应有的作用，如何、何时收回成本的问题明显。其中，中塔公路、吉的北-南公路等，多是中方提供贷款，对方政府担保。虽然打水漂的可能性不



大，但如两国经济陷入困难，也不排除请求中方减免债务。风险更大的是中—吉—乌铁路、中—吉—塔—阿—土铁路等项目。前者的风险在于吉政策多变、条件多变，且没有政府担保；后者是地质条件过于复杂，建设成本高。这些项目都需要充分的可行性研究，否则耗费巨资的工程可能变成国际烂尾工程。

2、**投资主体和方向出现变化，风险上升。**经济带建设中，对中亚投资将出现两大变化：一，之前对中亚投资主要集中在能源和资源领域，风险较低。未来，非资源领域合作将成为重点，投资者将面临更加激烈的市场竞争、更不熟悉的法律和文化环境。这需要投资者充分了解市场，才能站得住。二，以前投资主体以大型企业为主，实力强，人脉广，抗风险能力强。未来，中小型企业会更多地参与投资，这类企业经营灵活，成长性好，但资金不足，抗风险能力弱，更需要国家的支持。

3、**汇率波动较大。**各国均属转型国家，汇率一直不稳。特别是近两年，各国的货币均出现较大幅度贬值。如，哈萨克斯坦坚戈兑美元于2014年2月11日大幅贬值20%，2015年8月20日再次贬值近30%，一日之间从198:1变成1:259。⁵¹ 2014年吉尔吉斯斯坦索姆贬值19.71%，吉央行共61次介入外汇市场，甚至一度要求关闭自由兑换点。⁵² 2015年上半年，塔吉克斯坦索莫尼对美元贬值19.1%。乌兹别克斯坦和土库曼斯坦情况类似，土还出台限购外币政策。本币大幅贬值增加了投资者的风险。

4、**营商环境有待改善。**从世界银行发布的营商环境报告看，各国的营商环境差别较大，但均在改善中（见表1）。而根据“透明国际”发布的2014年腐败感知指数，中亚五国都属于腐败较为严重的国家（哈萨克斯坦126位，吉尔吉斯斯坦136位，塔吉克斯坦152位，乌兹别克斯坦166位，土库曼斯坦169位）。

51 “哈萨克斯坦货币坚戈大幅贬值”，2015年8月21日，《人民日报》2015年08月21日22版。

52 “2014年吉尔吉斯索姆对美元贬值19.71%”，2015年1月15日，中国驻吉尔吉斯斯坦商务参赞处网站：<http://kg.mofcom.gov.cn/article/jgjqq/hgij/201501/20150100867697.shtml>。

表1 中亚国家营商环境排名（共189个国家和地区）

国别 排名	哈萨克斯坦	吉尔吉斯斯坦	乌兹别克斯坦	塔吉克斯坦	土库曼斯坦
2015年	77 位	102 位	141 位	166 位	无
2016年	41 位	67 位	87 位	132 位	无

数据来源：根据世界银行数据整理。⁵³

（三）生态环境风险

大型合作项目必需考虑到对生态环境的影响。尽管发展工业必然会有污染，但大项目要慎重，要有更严格的环境评估。中亚地区降水偏少，蒸发量大，水资源相对短缺，属生态脆弱区，环境容量不大。一旦出现投资对生态环境构成重大影响，如化工厂事故威胁本就短缺的水源，则不仅会给投资人造成巨大财产损失，更会使当地民众对投资国产生负面印象，甚至不排除一些政客借环境问题攻击中国。因此，国家层面应在生态环境领域进行充分沟通，了解生态容量，确定走出去的行业和地区布局。

（四）法律及维权风险

中亚各国对外来投资是非常渴望的，也是我进入中亚的良好时机，但同时也政策多变，腐败较为严重。而一旦出现纠纷，维权的难度大、成本高、时间长。

⁵³ 《2015年营商环境报告》世界银行官网：<http://www.doingbusiness.org/reports/global-reports/doing-business-2015>；《2016年营商环境报告》世界银行官网：<http://www.doingbusiness.org/reports/global-reports/doing-business-2016>。



总体看，中亚地区当前政局稳定，未来几年虽有社会动荡风险，但几率不高。且在中俄及地区性组织，如上合组织、集体安全条约组织等协助下，一国动荡不会危及整个地区稳定。中亚各国均从乌克兰危机吸取了教训，对“颜色革命”的防范力度都在强化。对联军撤离阿富汗也有所准备，阿不稳定的外溢风险有所降低。“三股势力”在各国的共同打击下已有所收敛，尽管暴恐事件仍时有发生，但2013年后有所下降。

中亚各国对发展的诉求强烈，对外资比较欢迎，在未来数年内对外资的政策会进一步优惠。同时，我投资的领域，如水泥、钢铁、玻璃、汽车等在我国均属充分竞争行业，而在当地竞争尚不激烈，有相当大的成长空间。

对上述风险，有的是国家层面的，如“三股势力”威胁与预防、突发性地区动荡、政治格局突变等，这需要政府出面去解决，并建立相应的保险和再保险体系；有些是企业层面的，如对投资环境的了解、对生态影响的控制等。中亚仍是我企业“走出去”的重要一站，机遇大于风险。

二、对下一步落实经济带倡议的建议

（一）继续做好丝绸之路经济带宣介工作

尽管中亚各国高层高度重视参与经济带建设，但民间对中国投资和具体项目上仍有不少质疑之声。中方的公共外交工作应转向具体领域，包括对具体项目的利弊得失进行分析和解读，事先说清项目利弊与风险，防范中途生变。



（二）中央应明确合作主体，地方应“扬长避短”

对外合作中，中方主管部门多，如“一带一路”愿景与行动就是三部委联合发布的。与哈方签署丝绸之路经济带建设谅解备忘录的是国家发改委，而与乌方签署的则是商务部。“一带一路”对内的主管部门是国家发改委，而对外合作则是外交部和商务部。中方多头对外，会出现对方不知道找谁主谈的情况。因此，我应明确什么问题去找哪个主管部门，或形成统一对外的工作组。

对地方来说，“一带一路”提出后各地热情很高，纷纷出台发展规划，内部竞争加剧。如，2015年仅山东就出现四条“中欧班列”，争揽货源的情况突出，盈利前景堪忧。就与中亚的合作而言，新疆是最前端，具有“近水楼台”的区位优势，且已有良好的基础。但新疆亦应该理清自己的优势，将精力放在物流服务、民心沟通、健康医疗、毗邻区合作等方面。对中亚国家来说，它们都希望与中国东部工业发达省份搞产能合作，而不是新疆。各地方定位不准，争抢项目，反而会拖经济带建设的后腿。国内多家企业争抢同一项目，也会使对方待价而沽，低价竞标不利于出“精品项目”。

（三）政府要在安全、签证等方面提供更多、更准确的保障

在地区安全等方面，不是某个企业可以规避的，它需要各国政府加强合作。中亚各国国情不同，投资企业面临的风险也不同。政府应制订投资风险评估体系标准，既包括行业风险，也应有国别风险评估，以量化的数据，给予投资企业指导性意见。同时，针对各国对中国人员签证控制严的问题，有针对性做工作，方便人员往来。



（四）加强软环境建设

经济带硬件建设周期长，贸易、投资便利化等软件建设应提前启动。尽快扫除签证、劳务许可、清关等羁绊，促进国际通关、换装、多式联运有机衔接，加强物流信息化合作等。土库曼斯坦、哈萨克斯坦等是软环境建设的积极推动者，是这方面理想的合作伙伴。

（五）对农业合作应适时取消一些限制

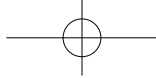
为推动农业合作，使中亚各国普通民众切实感受到经济带的好处，应扩大自中亚的粮食、畜产品进口。特别是在中亚联合种植的作物，如苜蓿、小麦、棉花等，应适当扩大进口配额。同时，应发挥我所长，加快与中亚国家建立联合的育种试验中心，推广耐旱、耐盐碱作物。

（六）加强财政支持，鼓励民营企业

过去，走出去以大型国企为主，未来，经营更灵活、财务更敏感的民营企业将是走向中亚的主体。但对这类企业的金融服务比较欠缺，融资难、融资贵、融资渠道少等问题突出。国家和金融机构需要关注民企的诉求。

（七）对在中亚成功和失败投资案例进行汇总

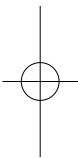
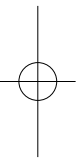
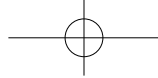
中国对中亚已积累了不少的投资经验，需要总结并使投资企业共享。不能只讲成绩，讳谈问题。要通过失败案例的分析，避免再犯错误。同时，对企业应有引导和规范，防止“一个老鼠害一锅汤”。



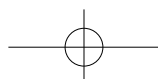
(八) 辅助服务机构建设有待加强

企业走出去需要辅助服务机构，包括评估公司、公关公司、会计师事务所、律师服务等，这些服务型中介机构走出去，可助企业更好地了解中亚国家市场，降低投资风险。我国的风险评估机构国际化程度低，经济带是建立知名中国国际风险评估机构的良机。香港在服务领域有优势，可发挥香港在法律、仲裁等方面的优势，实现联合走出去。





മുദ്രിപ്പ





已发布《CIIS研究报告》目录

第一期 2013年9月

中美新型大国关系：挑战与契机

作者：阮宗泽、刘飞涛、沈雅梅、崔磊、杜兰

第二期 2013年9月

追寻“世界梦”

——中国推动建设和谐世界的进展评估与未来展望

作者：陈须隆

第三期 2014年6月

网络战备、军控与美国

作者：滕建群、徐龙第

第四期 2014年6月

欧盟国际地位及其影响力变化

作者：崔洪建、金玲、王毅

第五期 2014年7月

全球治理：新兴国家与传统国家的合作与竞争

作者：王毅、金玲、韩璐、杜兰、李晓玉

第六期 2014年7月

中美合作共赢潜力探讨

——两国在东南亚、南亚、中东、非洲和拉美地区的合作

作者：贾秀东、王友明、王洪一、苏晓晖

第七期 2014年9月

推进“一带一路”能源资源合作的外交运筹

作者：石泽、杨晨曦

第八期 2015年3月

新时期的中印关系：现状、趋势及对策

作者：蓝建学

第九期 2015年4月

中国周边新外交：从经略中求稳定

作者：阮宗泽、陈玉荣、蓝建学、宋均营、郭金月

第十期 2015年4月

“跨太平洋伙伴关系协议”的新进展与有关各方的战略考量

作者：姜跃春、张梅、李晓玉

第十一期 2015年4月

中美分歧管控的理论与实践——以政治、经济、安全为视角

作者：刘飞涛、滕建群、沈雅梅、崔磊、杜兰

第十二期 2015年4月

中国的自由贸易区战略

作者：姜跃春、王震宇、唐奇芳、李晓玉

第十三期 2015年8月

欧亚经济联盟与中俄经贸合作研究

作者：陈玉荣、李新、刘华芹、韩璐

第十四期 2016年3月

丝绸之路经济带框架下中国与中亚地区的利益融合

作者：李自国