

## 一带一路

# “丝绸之路经济带”： 地缘构想的当代起源及其再认识

侯艾君

【内容提要】当代关于“丝绸之路”的地缘构想首先出现于苏联晚期；1991年苏联解体后，中亚—高加索新独立国家率先倡导“大丝绸之路”构想，同时得到西方（欧洲和美国）的支持。此后，美国也曾倡导“新丝绸之路”构想。2013年9月，中国国家领导人提出共建“丝绸之路经济带”的构想。重新审视“丝绸之路”构想的形成与演变，有助于认识“丝绸之路经济带”构想的价值和意义，中国对中亚战略以及中亚的国际关系现状。

【关键词】丝绸之路 地缘构想 中亚 战略平衡

【中图分类号】F125【文献标识码】A【文章编号】2095-1094（2016）04-0054-0008

## 一、“丝绸之路”在中亚的复兴

“丝绸之路”概念最早由德国地理学家卡尔·冯·李希特霍芬于1877年在《中国，亲身旅行的成果和以之为根据的研究》一书中提出，现在这一概念早已家喻户晓，被许多国家的政治家和学者使用。“丝绸之路”是连通欧亚大陆的交通运输方案，是亚洲—欧洲、东方—西方经济、文化交流的象征，是一种文化符号，具有丰厚的历史资源。但在沙皇俄国和苏联时期，“丝绸之路”是一块禁脔，他国不得染指，而持续数十年的“冷战”更是隔绝了欧亚大陆内部各民族的交流往来。苏联时期，所有铁路、公路等交通网络都是以俄罗斯联邦为中心对外辐射、延伸，以确保苏共中央对各地的控制以及各加盟共和国与俄罗斯联邦的经济、政治、文化联系，1988年，联合国教科文组织制定了跨学科国际合作项目：《综合研究丝绸之路——对话之路》，旨在全面研究这一地区的文明和历史，密切东西方联

系，改善欧亚大陆各民族关系，出版学术成果，此外还成立了许多研究所。1989年苏联外交部长谢瓦尔德纳泽访问日本时首次谈及复兴“丝绸之路”；1990年9月，在符拉迪沃斯托克（海参崴）召开的“亚太地区：对话、安全与合作”国际学术会议上，谢瓦尔德纳泽再次提出应复兴“丝绸之路”的思想。

实际上，苏联解体后“丝绸之路”的复兴才开始，上述国家成为独立的国际政治主体以及加强内部联系本身就意味着古老“丝绸之路”的某种复兴。在1991年之前，贯通欧亚大陆的只有一条西伯利亚大铁路。苏联解体后，中亚、高加索的新独立国家渴望融入国际社会，扩大与外部世界的交往<sup>①</sup>。这些国家作为独立的政治实体，有充分的权利拓展对外经济、政治联系。20世纪90年代俄罗斯国内经济不景气，社会政治形势动荡，车臣战争爆发，传统联系受阻，中亚各国都希望新建交通设施尽量

<sup>①</sup> А.Джекшенкулов, Новые независимые государства Центральной Азии в мировом сообществе., М., 2000 г., С.223.

【作者简介】侯艾君，中国社会科学院世界历史研究所副研究员。

避开俄罗斯，避免对俄形成依赖。另一方面，各大国开始了对中亚、高加索地区的争夺，填补地缘政治真空。这一地区的新独立国家无力独自推进交通建设项目，他们往往只重视经贸利益，在地缘政治方面考虑很少，客观上配合了西方的战略步骤。有人指出，一些中亚国家将交通运输走廊和交通枢纽当作一笔交易<sup>①</sup>。由于内外因素的干扰，中亚和高加索内部各国间互不信任或互相敌视，建造铁路时常有意绕开邻国，这在一定程度上阻碍了“丝绸之路”的复兴进程。

高加索和中亚地区“丝绸之路”复兴进程得到西方的支持和推动。1993年，欧盟在布鲁塞尔与中亚、高加索八国签署协议，由欧盟提供资金，对欧洲—高加索—中亚交通走廊（TRACECA，又称“新丝绸之路”）建设提供支持。同年5月，在欧盟总部布鲁塞尔召开了有高加索和中亚八国商贸和交通部长参加的会议，会后发表宣言称，要将跨欧亚交通走廊的建设项目付诸实施，这是合作建设欧亚交通走廊方面的重要计划。此后，许多相关国家在这一基础上展开合作。1996年，在土库曼斯坦的谢拉赫斯市召开会议，乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、格鲁吉亚和阿塞拜疆四国签署了《整合相关国家过境运输和铁路交通活动的协议》，后来又有其他国家加入协定。1998年，在赫尔辛基召开了第三次泛欧交通会议，确认TRACECA项目是欧洲交通体系的优先方向；格鲁吉亚还提出了泛欧交通区（环黑海交通区）的概念，得到欧盟支持。

日本积极支持欧洲主导下的复兴“丝绸之路”计划。1997年巴库会议上，日本代表发言称：日本欢迎复兴“丝绸之路”并将其作为连接东西方道路的第三方案<sup>②</sup>。日本自视为“新丝绸之路”的起点国家，1997年制定了“大丝路外交”战略，加强在中亚的存在。阿塞拜疆总统阿利耶夫认为，日本可以提供优惠贷款，帮助沿线国家建设工商业基础设施<sup>③</sup>。当然日本在中亚自有其利益：获取能源和原料；销售市场；拓展外交空间，争取中亚国家的政治支持；同时，也积极配合美国的战略，承担阿富汗重建等任务。

阿塞拜疆总统阿利耶夫、格鲁吉亚总统谢瓦尔德纳泽、吉尔吉斯斯坦总统阿卡耶夫等人都是复兴“丝绸之路”的主要倡导者。1997年9月，来自

32个国家和13个国际组织的代表在阿塞拜疆首都巴库举行复兴“丝绸之路”国际学术会议。在这次学术会议上，谢瓦尔德纳泽数次运用“新丝绸之路”概念，主张实现东西方关系现代化。他表示，“新丝绸之路不是一个华丽辞藻，而是多边利益和对其互相顾及和平等尊重的和谐结合”，复兴“丝绸之路”是对格鲁吉亚安全和福祉的补充。阿利耶夫总统指出，巴库峰会在每个国家和整个欧亚大陆空间内发展合作。巴库峰会将复兴“丝绸之路”的目标具体表述如下：发展地区各国的经贸关系；发展交通联系、国际货物和人员交往；为交通运输创造良好条件；加快货物运输周期和货物保护；交通政策和谐一致；对过境运输费和税收实行优惠；协调交通部门间关系；在国际和国内客货运输方面协同政策；等等。会议签署了发展欧洲—高加索—中亚交通走廊的协议。1998年夏，高加索、黑海和中亚12国签署协议，建立铁路、海路和公路交通走廊，绕过俄罗斯，经中国和蒙古到欧洲。

1998年，吉尔吉斯斯坦总统阿卡耶夫撰写《“大丝绸之路”外交学说》，对相关问题进行集中阐释。1999年2月，阿卡耶夫表示：“丝绸之路”不仅是一条交通线路，而且首先还是一种沟通东西方的思想理念；是东西方成为密不可分的一体并相互补充的理念，能够成为和平解决国际关系中任何问题的工具<sup>④</sup>。1999年5月20日，吉尔吉斯斯坦“国家毒品监控委员会”与卡内基基金会以阿卡耶夫提出的“大丝绸之路”外交学说为框架，召开“大丝绸之路：与中亚毒品做斗争”国际研讨会<sup>⑤</sup>。“大丝绸之路”学说得到了国际认可，甚至成为联合国正式文件，并在“达沃斯论坛”等平台深入讨论。该学说的侧重点是呼吁“丝绸之路”沿线各国加强合作，与毒品、洗钱、有组织犯罪等做斗争。阿卡耶夫在对大学生讲话时甚至说，最早的“丝绸之路”是在吉尔吉斯人和中国人之间建立的，因而“丝绸

① Каспий: Зачем он западу? <http://caspiy.net/knigi/kaspij-zachem-on-zapadu/40-kaspij-zachem-on-zapadu-1-zapad-protiv-opiek.html>

② Арчил Гегешидзе, Еще раз о Великом Шелковом Пути // Центральная Азия и Кавказ, 1999г.

③ Никифор Оксеншерн, Новый Великий Шелковый Путь // Вестник, №3(262), 30 января 2001г.

④ [吉尔吉斯斯坦]阿斯卡尔·阿卡耶夫：《难忘的十年》，武柳、雅思、远方译，世界知识出版社2002年版，第239页。

⑤ Александр Зеличенко, История афганской наркоэкспансии 1990-х и проблема национальной безопасности Кыргызстана, Бишкек, 2003г., С.160.

之路”曾被称为“吉尔吉斯人之路”<sup>①</sup>。

1999年,格鲁吉亚总统谢瓦尔德纳泽撰写《大丝绸之路》一书,提出:应该在欧亚大陆建立统一的、可共同接受的政治、经济、科技、人文和文化空间。“大丝绸之路”是格鲁吉亚政治、经济纲领,同时也是一种地缘政治思想。

2012年6月26日,阿塞拜疆总统阿利耶夫称:“年底完成巴库—第比利斯—卡尔斯铁路并交付使用,这样,我们将复兴古老丝绸之路。”哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、塔吉克斯坦等国也在基础设施建设方面付出努力。

20世纪90年代后,一些国家开展了以“丝绸之路”为主题的考察活动,扩大了宣传。1996年,美国、日本、韩国、土耳其和欧盟国家发起了“丝绸之路2000”行动,由一百多辆卡车和汽车组成的车队从意大利的威尼斯穿过高加索、中亚各国,到达撒马尔罕,作为欧亚大陆各国复兴商贸活动的象征。21世纪初始,俄罗斯连续组织了“沿着丝绸之路的足迹:2002—2004”的人文考察活动。“新丝绸之路”理念日渐深入人心。

## 二、中亚是“丝绸之路经济带”构想的关键环节

如前所述,高加索、中亚多数国家希望复兴“丝绸之路”,因此,中国国家领导人习近平主席提出的共建“丝绸之路经济带”倡议在中亚具有良好的社会政治基础。中亚各国对于“丝绸之路经济带”构想的看法有共同点,也有不同意见,这都是各国的利益使然。

### (一) 吉尔吉斯斯坦

吉尔吉斯斯坦是我国进入中亚的第一个邻国,该国对于我国发展与中亚国家的关系、推进共建“丝绸之路经济带”构想非常关键。吉尔吉斯斯坦是一个山地国家,自然环境并非优越,生态脆弱经济不景气,国民贫困化、贫富分化程度严重,失业率高。吉国非常依赖外援,外部因素在该国起重要作用,发展对外关系成为其立国基础。1997年4月,中国、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦三国协商建设中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦铁路(中—吉—乌),该铁路预想从安集延始,经奥什到喀什,据有关方面预计,以每年过货2500万吨估算,14年内可收

回建设成本。但由于多方原因,中—吉—乌铁路建设进展缓慢:吉尔吉斯斯坦财政资源匮乏,需要大量借贷;“中国对吉国经济和人口扩张”等“中国威胁论”论调的影响,吉国媒体常常就此大做文章,称铁路修通后,中国就会更便利地侵吞吉国;吉国一些人士宣称,只有中国最需要中—吉—乌铁路,因此中国应该出资修建吉国铁路区段;在铁路修建的技术方面是采用俄罗斯宽轨还是中国—欧洲标准也引起各方的争论;2005年以后吉国多次发生政权更迭,社会动荡、政局不稳,政策缺乏连续性;吉国希望由中国先帮其修建南—北铁路(比什凯克—奥什),解决其国内经济、政治问题(连通南北,加强对南部的控制能力),然后再考虑修建中—吉—乌铁路;吉国有意以项目为“借口”争取中国对其持续的经济支持,在十多年时间里,该国以财政匮乏为由,从中国得到大量经济和财政援助。除了以上因素外,外部势力影响日益突出,在铁路规划之初,即遭到俄罗斯、哈萨克斯坦的极力反对;西方对该铁路的建设亦加以干扰,致使该国不愿推进中—吉—乌铁路建设;吉国与乌兹别克斯坦不睦,其不积极修建中—吉—乌铁路的一个重要原因就是为了制衡乌兹别克斯坦,这是外部因素的直观体现。实际上,中—吉—乌铁路对吉国有诸多好处,但该国只考虑地缘政治因素。

### (二) 乌兹别克斯坦

乌兹别克斯坦是古老“丝绸之路”上的另一个重要国家。乌国深处中亚腹地,地理位置独特,到达任何出海口都需要经过两个以上国家。乌兹别克斯坦的地理优势在于,中亚地区任何交通网络几乎都需要过境该国。苏联时期,中亚交通网络以乌兹别克斯坦首都塔什干为核心向四方辐射。

由于种种原因,独立后的乌兹别克斯坦与所有邻国的关系都较为复杂,其中存在问题比较多的是该国与吉尔吉斯斯坦及塔吉克斯坦的关系。乌兹别克斯坦政治稳定,积极谋求发展,外交政策较为独立,欢迎一切对其有利的地缘经济方案,其根本目标是追求本国国家利益最大化和外交独立性。中国与乌兹别克斯坦并不接壤,但两国经贸合作非常紧密,近年两国外贸额一直呈增长态势。自1994年

<sup>①</sup> Дорога кыргызов (имеется в виду “Великий Шелковый путь”)—самая продвинутая в СНГ, <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1104480480>



中国、吉尔吉斯斯坦与乌兹别克斯坦协商修建中—吉—乌铁路以来，乌方与中国的立场就较为一致<sup>①</sup>。但现实情况是，由于吉尔吉斯斯坦的立场，中—吉—乌铁路修建并不顺利，中国与乌兹别克斯坦之间无法用铁路直接贯通并继续向西延伸。多年来，乌兹别克斯坦与塔吉克斯坦纷争不断，关系不能正常化，因此，乌国着意修建铁路与土库曼斯坦连通，或绕开塔吉克斯坦，试图从地理和交通方面制约塔国。乌兹别克斯坦与塔吉克斯坦矛盾得不到妥善解决，成为中亚乃至“丝绸之路”相关国家合作的困扰因素。经由中亚与西亚、欧洲连通的铁路比经由西伯利亚铁路往欧洲的距离缩短1/4。中—吉—乌铁路不能顺利开通，严重阻碍了中国与乌兹别克斯坦、土库曼斯坦以及西亚国家的合作往来，客观上有利于哈萨克斯坦和俄罗斯，中国将被迫依赖中—哈铁路或俄罗斯的西伯利亚大铁路。

### （三）哈萨克斯坦

哈萨克斯坦是丝绸之路上一个重要国家。该国幅员辽阔，在后苏联国家中仅次于俄罗斯，在全世界排第九位。哈萨克斯坦能源储量巨大，经济发展迅速。近年，经由哈萨克斯坦的过货量日渐增长，2010年达1500万吨，2011年为1650万吨，预计到2020年将达5000万吨<sup>②</sup>。哈萨克斯坦在经济上中与、俄关系紧密，与中国在能源方面合作良好，其境内有油气管道与中国贯通。中苏友好时期，兰新线（1962年建成）即与哈萨克斯坦铁路（友谊—阿拉山口）连接；1992年开始常态化运营，至今已经二十多年。中—哈通道具有重大的经济和战略意义。

哈萨克斯坦资源丰富，且积极谋求发展，提出许多务实可行的战略规划；该国向来觊觎中亚的领导地位，与乌兹别克斯坦存在竞争。哈萨克斯坦领导人积极支持“丝绸之路”构想，2012年6月，纳扎尔巴耶夫总统就曾对外国投资者提出共建“丝绸之路经济带”的倡议，他表示，哈萨克斯坦应该复兴“丝绸之路”，发挥本国的历史作用，成为中亚最大的中转站和连接欧亚的独特桥梁。纳扎尔巴耶夫为此提出新丝路建设要遵循的5C原则：速度（скорость）、服务（сервис）、价值（стоимость）、保护（сохранность）、稳定（стабильность）。哈萨克斯坦甚至于2014年底制定了哈萨克斯坦—新丝绸之路项目<sup>③</sup>。纳扎尔巴耶夫总统甚至提议，

将丝绸之路计划的总部从上海迁到阿拉木图<sup>④</sup>。

对于中—吉—乌铁路，哈萨克斯坦并不乐见其成。因为这样就会降低该国作为“第二欧亚大陆桥”的地位，并降低收益，就会提高吉尔吉斯斯坦的地位，为吉尔吉斯斯坦增加收入。

### （四）塔吉克斯坦

塔吉克斯坦独立发展条件并不优越。该国93%的国土地处高山，通行困难。独立后不久，塔吉克斯坦就爆发了持续五年的内战，导致大量人员伤亡并产生难民问题，经济凋敝，国民贫困化严重。由于施工艰难，成本高昂，塔吉克斯坦无法大规模发展铁路，而以发展公路交通网络为主。在中亚各国中，塔吉克斯坦的铁路干线最短（547千米），且多与乌兹别克斯坦铁路连通，容易受制于人，在交通方面处于不利的地位。塔、吉两国都是中亚两条大河（阿姆河和锡尔河）的发源地，都希望建设水电站以满足国内生产和生活需要，并将水力发电出口印度、巴基斯坦、中国、阿富汗等国，以换取外汇收入。近几年来，塔吉克斯坦坚持修建罗贡水电站引发了与乌兹别克斯坦的冲突。乌兹别克斯坦借口中断与塔国的铁路交通，导致塔国一些地区陷于困顿，进一步暴露了该国在铁路交通运输方面的脆弱性。如果塔吉克斯坦与乌兹别克斯坦关系不能改善，塔—乌交通网络就没有价值，因此摆脱交通困局是塔国的首要战略目标，目前，对塔国来说只有中国和阿富汗方向才有可能突破。

塔国学者论证，塔吉克斯坦曾是古“丝绸之路”的重要过境地，曾有三条线路（还有学者认为有四条）经过塔国<sup>⑤</sup>。塔国还制订计划，建设从忽毡到杜尚别的铁路，并希望该铁路经由阿富汗与巴基斯坦和伊朗连通。2010年，阿富汗、塔吉克斯坦和伊朗宣布要共建铁路，复兴“丝绸之路”，加强三国之间的政治、经济联系。2010年底，中国

① Рустам Мирзаев, Геополитика Нового Шелкового Пути, М, 2004г., С.304.

② Назарбаев хочет возродить Великий Шелковый Путь, <http://telegraf.com.ua/rossiya-i-sng/82902-nazarbaev-hochet-vozrodit-velikiy-shelkoviy-put.html>

③ Аскар Мамин, Казахстан: Шелковый Путь, <http://kp.kazpravda.kz/c/1343867996>

④ Штаб-Квартира проекта Шелковый Путь Назарбаев предложил перенести в Алматы, <http://www.nur.kz/>

⑤ Таджикистан—исторический Шелковый Путь и TRACEK, [http://www.iru-cis.ru/cms-filesystem-action/conferences/18-09-2013/mr\\_ashur\\_rus.pdf](http://www.iru-cis.ru/cms-filesystem-action/conferences/18-09-2013/mr_ashur_rus.pdf)

宣布建设喀什—赫拉特铁路（经过吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦到达阿富汗），这样，中国就与中亚国家及伊朗（班德尔阿巴斯港、布什尔港）联通。塔吉克斯坦也积极参与 TRACEKA 项目，并在国际组织的支持下开建塔吉克斯坦—阿富汗—土库曼斯坦铁路。塔吉克斯坦与中国经济联系紧密，但该国内也存在“中国威胁论”，其主要内容包括“中—塔划界”、“中国对塔国经济和人口‘扩张’”、“中企不招募当地员工”等等。但考虑到塔国财政和经济能力脆弱、地理状况不利、与邻国关系恶化<sup>①</sup>等因素，其与中国保持良好关系尤为重要，而中国共建“丝绸之路经济带”构想对于塔吉克斯坦来说是重要机遇。

### （五）土库曼斯坦

土库曼斯坦地理位置特殊，毗邻西亚，对于想要获得波斯湾港口的中亚邻国非常重要。土库曼斯坦国内适于修建庞大的铁路网络，但现有数千千米铁路中，大部分需要大修。该国凭借天然气出口赚取了大量的财富，有实力实施多项建设计划。1995年，土库曼斯坦获得了永久中立国地位，其外交政策较为独立，不与任何国家交恶，坚持不允许外国的军事存在。土库曼斯坦紧邻伊朗，与伊朗和土耳其都建立了良好关系——尤其是土耳其在该国拥有很大影响。2001年“9·11事件”后，美军进驻中亚，土库曼斯坦顾及伊朗利益，坚持不允许美军进驻，也不依照美国的条件修建跨里海天然气管道。2013年5月12日，土库曼斯坦—哈萨克斯坦铁路开通，2014年12月3日，伊朗—土库曼斯坦—哈萨克斯坦铁路建成通车（全长925千米）。2013年6月，土库曼斯坦开建土库曼斯坦—阿富汗—塔吉克斯坦铁路在本国的区段，预计2015年6月开通，但实际上到这一时间，由于尚未协调一致，没有开通。

中国是土库曼斯坦天然气的重要买家，两国拥有非常紧密的能源合作关系。天然气管线的贯通使土库曼斯坦—乌兹别克斯坦—哈萨克斯坦—中国紧密地联系在一起，现在，土库曼斯坦经塔吉克斯坦—吉尔吉斯斯坦通往中国的天然气管道D线正在建设之中。土库曼斯坦追求能源市场多元化，克服对中国市场的过分依赖。从土库曼斯坦本国利益出发，通往印度的铁路和管道方案很有吸引力，因此该国也是美国“大中亚”计划的重要环节。

## 三、美国的“丝绸之路”方案

20世纪90年代，在以色列院外集团推动下，美国酝酿“大近东”计划，欲将近东敌对以色列的国家的经济融入对以色列友好的国家经济，以色列还可作为中亚和西方的桥梁受益，抵消俄罗斯对中亚的影响<sup>②</sup>。但该计划因存在很多问题一度被弃。2003年，美国提出升级版“大近东”计划——从“印度到土耳其的现代化”改造计划。2005年，在乌兹别克斯坦的半场“颜色革命”折戟沉沙后，美国被迫调整中亚政策。2005年3月，霍普金斯大学发布报告《“大中亚伙伴关系”对阿富汗及其邻国》，明确“大中亚”计划的任务：协助阿富汗及其所在地区转型为有安全保障的主权国家区域，认同市场原则，尊重公民权利，保持与美国的正面关系，这样的区域就是“大中亚”，能够对抗激进主义，加强陆上安全<sup>③</sup>。阿富汗是“大中亚”计划的核心，而此前阿富汗被归入南亚，不利于美国推行“大中亚”计划。2006年1月，美国国务卿赖斯改组国务院南亚司，整合中亚与南亚事务，被认为是美国实施“大中亚”计划的开端。“大中亚”计划堪称“大近东”战略的延伸，实质是将较稳定的中亚与不稳定的阿富汗统合为一个军事—战略整体，然后将其与“大近东”联结，借此实现中亚地缘政治的多元化；抬高印度和土耳其的地位，令其发挥更大作用，使中亚变成美国控制下的运输货物和原料的枢纽；加强发展中亚农业，利用土地政策与毒品种植做斗争；加大对文化教育领域重视，便于施展“软实力”，淡化对抗色彩；通过教育改革，排挤、清理受过苏联（俄罗斯）教育的中亚知识精英和政治精英；将中亚与欧亚大陆的联系切断，以印度洋出海口吸引中亚五国，将其与阿富汗、印度、巴基斯坦整合成一体，摆脱对中国、俄罗斯、伊朗的依赖，与中东连成一体，由美国控制伊斯兰世界<sup>④</sup>。但该方案

① 贫穷、动荡的阿富汗战乱多年，未能建立起统一政权；与乌国关系极度恶化，短期内难以改善；与吉尔吉斯斯坦的划界并未彻底解决；等等。

② Казанцев А.А. Большая игра с неизвестными правилами: мировая политика и Центральная Азия, М., 2008г., С.249.

③ Артем Улунян, “Большая Центральная Азия” геополитический проект или внешнеполитический инструмент <http://www.fergananews.com/articles/5655>

④ Лаумклин М. Большая Центральная Азия: новый мега-проект США/Континент(Алма-ата), №22 (158), 16-29 ноября 2005г.

不完全符合中亚利益。

值得关注的是，美国试图扶植某些族群作为地缘政治武器。有学者认为，“大近东”计划可能导致利比亚、巴勒斯坦、叙利亚、伊拉克、伊朗、阿富汗、克什米尔、中国新疆和西藏形成一个动荡弧形带<sup>①</sup>。此外，美国试图将伊朗、阿富汗和巴基斯坦的部分地区整合建立一个“俾路支斯坦”，一旦该设想成为现实，巴基斯坦、伊朗和阿富汗都将蒙受巨大损失，甚至有被肢解的危险。

2011年，弗里德里克·斯塔尔教授设计“新丝绸之路”项目，堪称“大中亚”计划的具体方案，在该方案中，阿富汗仍是核心：通过交通线路将阿富汗、中亚与南亚连接，包括将土库曼斯坦的天然气经阿富汗输往印度；经由哈萨克斯坦、土库曼斯坦、阿富汗建设铁路；美军撤离阿富汗后，吸收中亚国家介入阿富汗重建。据披露，美国政府掌握大量资金，用于修建中亚交通干线、对塔吉克斯坦—阿富汗边境的保障和对军警部门的物资援助，甚至为塔国各地提供电脑教室和培训英语也是“新丝绸之路”项目的一部分<sup>②</sup>。美国努力吸收中亚国家参与能源和交通项目，将中、俄排斥在外，孤立伊朗，减少中、俄对中亚的影响。希拉里·克林顿表示，该计划不会因美军撤出阿富汗而停止，而是持续地实施之<sup>③</sup>。

美国极力向中亚国家推介其“新丝绸之路”项目，宣称通过阿富汗，用铁路将中亚各国与南亚连接，中亚国家将获得印度洋出海口并与欧洲进行贸易。新铁路将绕开俄罗斯（铁轨采用欧洲标准）和伊朗。2012年3月底，在关于阿富汗的地区经济合作问题会议上，美国表示希望不要与伊朗的铁路对接，并提议建一条土库曼斯坦—阿富汗—巴基斯坦—印度管道（“塔比”项目）<sup>④</sup>。2012年8月14日，美国负责中亚和南亚事务的国务卿助理罗伯特·布莱克访问哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦，推销其“新丝绸之路”项目。乌兹别克斯坦首先表现出兴趣。乌兹别克斯坦在阿富汗有利益，希望建设海拉屯—马扎里沙里夫的铁路，再建设230千米铁路通往阿富汗。2014年5月，美国外交官称，要在吉尔吉斯斯坦巩固民主，以共建交通设施及CASA-1000项目<sup>⑤</sup>利诱吉尔吉斯斯坦——如果实施该项目，俄—吉合建纳伦河水电站项目就将丧失意义。同时，美国表示要吸收

哈萨克斯坦稳定阿富汗局势，并帮助其建设能源管道通往印度，使哈与南亚加强经贸合作，减少对中、俄的倚赖。美国将塔国的罗贡水电站项目纳入输电网络。为此，2014年9月，世界银行对罗贡水电站项目提供了支持<sup>⑥</sup>。

美国“新丝绸之路”项目对中亚国家颇具诱惑力，几乎没有政治障碍<sup>⑦</sup>，中亚各国需要美国和国际组织长期投资。表面看，美国在中亚呈收缩之态，需提前布局<sup>⑧</sup>，在中亚终极目标是加强存在。此外，印度和巴基斯坦对该线路也非常感兴趣。

“新丝绸之路”项目是美、俄争夺中亚的步骤。考虑到俄罗斯在中亚的强力回归（哈、吉都已加入欧亚经济联盟；俄对吉尔吉斯斯坦提供大量援助；免除中亚国家债务，其中就有乌兹别克斯坦9亿美元；等等）以及美国对乌兹别克斯坦的争取暂未见效，塔国就成为关键国家之一。2014年6月25日，塔国议会批准了十年前的协议：允许北约从该国陆地和空中转运军队物资，与北约达成某种协议。美、俄在中亚的争夺将加剧，长远来看，美国“新丝绸之路”项目肯定对中国不利。

#### 四、对“新丝绸之路经济带”构想的再审视

由以上梳理可知，当代意义的“新丝绸之路经济带”构想，最早可追溯到苏联晚期，而高加索和中亚新独立国家倡议复兴“丝绸之路”，表明相关国家的地缘政治与地缘经济自觉。但在新“大牌局”条件下，能源和交通运输项目首先是地缘政治工具，而新独立国家自身无力推动此宏大项目，需要依赖

① А.Князев, Геополитика Турции и мозаика американского проекта “Большого Ближнего Востока”, <http://www.fondsk.ru>

② Владимир Лисовский, О перспективах реализации инициативы США Новый Шелковый Путь, <http://www.avesta.tj/opinions/26102-operspektivah-realizacii-iniciativy-ssha-novyy-shelkovyy-put.html>

③ Олег Чуваки, Новый Шелковый Путь плохая американская дорога, <http://topwar.ru/21736-novyy-shelkovyy-put-plohaya-amerikanskaya-doroga.html>

④ США за Новый Шелковый Путь, если он пойдет в обход Ирана, <http://russian.eurasianet.org/node/59269>

⑤ 具体内容包：在塔吉克斯坦建立地区能源中心，将吉、塔电能输到阿富汗和印度、巴基斯坦，由世界银行、伊斯兰发展银行、国际发展署提供资金援助。

⑥ 据认为与俄罗斯和西方在乌克兰对抗加剧直接相关。

⑦ Парвис Муллоджанов, Стратегия США Новый Шелковый Путь—дорога в никуда/Бизнес и политика, 21 февраля 2013г.

⑧ 2015年1月28日，美国政府人士称塔利班不是恐怖组织，而是武装叛乱者，表明其立场变化。



外部。当年谢瓦尔德纳泽指出：“格鲁吉亚的主要经济思想就是‘大丝绸之路’，但只有1%—2%取决于格鲁吉亚。”<sup>①</sup>到目前为止，已经出现多种中亚一体化方案：如1994年吉尔吉斯斯坦、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦倡导的“中亚联盟”，但很快夭折；伊朗曾欲主导中亚国家建“伊斯兰联邦”；土耳其试图建某种突厥语国家共同体，但这些方案最终都由于种种原因失败或停顿。现在，只有俄罗斯（“欧亚经济联盟”）、中国（“丝绸之路经济带”）和西方（“大中亚”计划）提出明确方略，能够推动欧亚各国的一体化。俄罗斯无意复兴“丝绸之路”，担心在未来的地缘经济布局中被边缘化，而是致力于恢复原苏联空间，由于与西方对抗及受到制裁，俄罗斯面临严峻挑战，缺乏整合欧亚的经济实力。西方有能力推行“大中亚”计划，但往往受困地缘政治视角，将“丝绸之路”变成削弱和损害他国的工具，联通欧亚、东西方的千年事业变成了损人利己的游戏，牺牲沿线民族和国家的福祉，使相关国家发生分化和疑忌，因而不能成为建设性因素。只有中国既有能力，也有善意推进此构想，因而是整合“丝绸之路”沿线各国的建设性因素，“丝绸之路经济带”构想以经济纽带自然联结沿线各国成友好国家带。与其他方案相比，中国构想的优势在于：与“丝绸之路”沿线各国具有历史的、天然的联系；中国与“丝绸之路”沿线各国及外部大国奉行合作而不是搞“零和”博弈；中俄与中亚、近东、南亚国家在上海合作组织框架下有良好的合作经验；中国经济高速增长，与许多国家都有经济依存关系。因此，该“丝绸之路经济带”构想具有很强生命力。

应该说，中国提出的共建“丝绸之路经济带”倡议与俄罗斯主导的“欧亚经济联盟”以及美国主导的“新丝绸之路”项目都有利益一致之处，但也存在竞争。曾有学者断言，中亚“大牌局”已经结束，这种估计显然未能经受验证，“大牌局”不是结束，而是出现新规则、新情况。“丝绸之路经济带”的实施可能导致交通、贸易，乃至文明发展巨变。19世纪西方列强崛起后，海上交通和地缘政治地位上升，陆上交通衰落，经由俄罗斯通往欧洲的交通枢纽几乎弃置（20世纪，中国与西方的贸易几乎都是通过海路完成的），更有人断言海洋文明高于陆地文明。随着欧亚大陆内部交通网络的完善，如果

在中国推动下实现欧亚大陆交通的“高铁化”，其比较海上交通的优越性也将极大显现。不排除在未来海陆并重，甚至陆上优先、优越的时代再次到来。

中亚是“丝绸之路经济带”最为关键的节点，我国在中亚地区与该地区的每个国家都有长远稳定的利益，对中亚政策也应与此相适应。我国也应该有“大中亚”思维，这种思维应是“丝绸之路经济带”构想的一部分。作为统一的地缘政治板块，应将阿富汗、中亚、高加索乃至中东事务纳入分析、观察的视野，做通盘考虑。与此同时必须清醒地看到，中国的地缘经济方案延伸得愈远，面临的威胁和挑战就愈多。

我国在中亚首先是一个地缘经济现象，所有中亚国家都与我国的经济关系非常紧密。其次，中国在中亚也是地缘文明存在。作为东方民族，除了古代的经济文化交流之外，我国与中亚各族在近现代也有着紧密联系，也有相近的命运。“丝绸之路经济带”启动和建成，将推动中华文明、伊斯兰文明、基督教文明交流、交融，有助于文明之间的理解和对话，会有竞争，但却未必会导致对抗。中亚是中东之外的另一个伊斯兰核心区，与中亚各国发展良好关系有助于我国与伊斯兰世界关系的提升，尤其有助于调节我国的宗教和族群问题。不可否认，我国在中亚有地缘政治利益。此前我国政府人士在不同场合多次表示我们在中国只有经济利益，表明中国不想陷入与他国的恶性竞争。淡化地缘政治色彩可以避免一些消极干扰，破解俄罗斯、中亚各国一度流行的所谓“中国威胁”论。

俄罗斯在中亚有良好的历史和社会基础，有许多资源和杠杆影响中亚政治生活（有大量俄罗斯族，有俄语作为维系文化联系的中介；许多人在俄工作或学习；学界和政界天然地有亲俄人士，其政府自然要考虑俄罗斯的利益）。美国等西方国家同样有许多优势（生活方式、文化和价值观等软实力突出；许多政界和学界精英与西方相联系；西方在中亚有大量非政府组织，能量巨大；有大量学者资助计划、学术研讨会等）。相对来说，我国在中亚的社会文化基础薄弱，那里缺少真正的知华派，中国对中亚政策经常被误读或遭恶意解读；一些中

<sup>①</sup> Ольга Колева, Щеварднадзе. Тонкая игра или отчаяние? <http://www.vesti.ru>

资企业的短视行为导致我国在当地形象受损。有鉴于此，今后要深化与中亚的文化交流与合作，消解“中国威胁”论，为中国与中亚关系健康发展扫除障碍。关键是应设计并想方设法拥有政治—经济—文化杠杆，以合法、合理的方式影响相关国家的政治、经济进程，确保中国的国家利益。

中亚的国际关系现状是“规则不明的‘大牌局’”，中、俄、美主导牌局。如果说，西方在中亚的排他性政策可能致中、俄利益受损，俄罗斯也一度对中国的宏大构想心存疑虑，那么中、俄在中亚保持战略协调非常必要。我国已充分顾及俄罗斯

的利益，中国准备建设中—俄高铁，从西伯利亚铁路输送货物到荷兰及北欧国家，就是希望俄罗斯从中受益，还有其他类似的考虑。同时，中国在阿富汗重建等问题上也一直保持与美国的合作。在任何情况下，三国鼎立胜过二强对峙，或一强独大。中—美、俄—美政治互信短缺，甚至中—俄之间的互信还有待于加强。令二方恶斗而第三方获益的想法是一条死胡同，无益于任何国家。维持中亚、高加索的战略平衡，符合地区各国和中、俄、美等国利益。

（责任编辑 李淑华）

## “Silk Road Economic Belt”: The Contemporary Origin of Geographical Conception and Its Recognition

Hou Aijun

**Abstract:** The contemporary geological idea about the “Silk Road” first appeared in the later period of the Soviet Union; after the collapse of the Soviet Union in 1991, the newly independent countries in Central Asia-Caucasus first advocated the conception of “Large Silk Road”, which was supported by the western countries (Europe and America). Afterwards, America also advocated the conception of “New Silk Road”. In September 2013, the national leaders of China proposed the idea of jointly building “Silk Road Economic Belt”. The re-examination of the formation and evolution of the “Silk Road” conception can help recognize the value and significance of the “Silk Road Economic Belt” conception as well as the strategy of China to Central Asia and the international relationship of the Central Asia.

**Keywords:** Silk Road; geological conception; Central Asia; strategic balance

## “Экономический пояс Шелкового пути”: истoki происхождения и их переосмысление

Хоу Айцзюнь

**【Аннотация】** Впервые геополитическая концепция Шелкового пути была озвучена в поздний период существования Советского Союза, когда в 1991 году, после распада Советского Союза, инициаторами концепции “Шелкового пути” выступили новые независимые государства Центральной Азии и Кавказа. Эта концепция также нашла поддержку у Запада (Европы и Америки) и впоследствии Америка также выступила с проектом создания нового Шелкового пути. В сентябре 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул инициативу о совместном формировании “Экономического пояса Шелкового пути”. Пересмотр направления и задач, решаемых в процессе формирования и эволюции концепции “Шелкового пути”, способствует лучшему пониманию ценности и значения “Экономического пояса Шелкового пути”, а также пониманию стратегии Китая в отношении Центральной Азии и международных отношений между государствами в Центральной Азии.

**【Ключевые слова】** Шелковый путь; геополитическая концепция; Центральная Азия; стратегический баланс