

第6章 「一帶一路」倡議

延伸閱讀 01：

「絲綢之路」最初作用是運輸中國古代出產的絲綢，後來發展成為綜合貿易之路。「絲綢之路」的構想如何高度響應「一帶一路」的國家戰略，進一步擴大海陸「絲綢之路」沿線國家、地區和城市的利益契合點，謀求共同發展、共同繁榮？

「絲綢之路」是指起始於古代中國，連接亞洲、歐洲和非洲的古代商貿、文化交流路線。從狹義上講，絲綢之路僅指陸上絲綢之路；從廣義上講，絲綢之路又分為陸上絲綢之路和海上絲綢之路。

「陸上絲綢之路」正式形成於公元前 2 世紀，是連接中國與歐洲直到非洲諸地區的陸上商業貿易通道，從開通一直到 16 世紀仍保留使用。陸上絲綢之路是一條政治、經濟、文化交往之路，但因中國盛產的絲綢在絲路歷史上長期佔據非常重要的位置，所以，19 世紀 70 年代當德國地理學家李希霍芬將之命名為「絲綢之路」後即被廣為接受。今天，我們用「絲綢之路」指稱以中國為根本的古代東西交往的各條道路。

「海上絲綢之路」正式形成於秦漢時期，是連接古代中國與外國交通貿易和文化交往的海上通道，直到明末清初實行海禁後，才開始走向衰落。海上絲綢之路主要以南海為中心，所以又稱南海絲綢之路。絲綢之路，並不僅僅是一條商業通道，而是一條連接中國與世界的紐帶，古老的中華文明、印度文明、埃及文明、希臘—羅馬文明、美索不達米亞文明和中亞文明在這裏交匯碰撞。絲綢之路，並不僅僅是一條單一的道路，而是一個貫穿古今的陸上和海上的商貿文化交流區域，在這個區域內，中國的絲綢、瓷器、陶器、茶葉等大量珍貴物品和科學文化通過陸路源源不斷地輸往中亞、南亞、西亞和歐洲、非洲，也通過海路源源不斷地傳入東亞、大洋洲、美洲等世界各地。與此同時，其他國家的天文、算術、醫藥等科技知識，音樂、舞蹈、雕塑、繪畫、建築等藝術手法，早期的佛教、伊斯蘭教、基督教等宗教文化也通過絲綢之路傳入中國。

絲綢之路對人類文明的最大貢獻，是溝通了不同國家、不同民族之間的交往，也促進了東西方雙向的文化交流。歷史證明，由絲綢之路帶動的不同文化的交流碰撞，推動了世界的進步和發展。

——摘自王力、高亞芳，《一張圖表看懂絲綢之路》，頁 4，中華書局，2016 年。

延伸閱讀 02：

國家主席習近平在哈薩克斯坦納扎爾巴耶夫大學的演講，講述了「一帶一路」的前身，豐富的歷史價值為「一帶一路」帶來了甚麼優勢和經驗？

尊敬的納扎爾巴耶夫總統，
尊敬的校長先生，
各位老師，各位同學，
女士們，先生們，朋友們：

大家好！這次，我應納扎爾巴耶夫總統邀請，來到偉大鄰邦哈薩克斯坦進行國事訪問。有機會來到納扎爾巴耶夫大學，並同大家見面，感到十分高興。首先，我向友好的哈薩克斯坦人民，向納扎爾巴耶夫大學的老師們、同學們，向今天在座的各位朋友，轉達中國人民的誠摯問候和良好祝願。

哈薩克民族有一句諺語：「一片土地的歷史，就是在她之上的人民的歷史。」哈薩克斯坦獨立以來，在納扎爾巴耶夫總統領導下，政治長期穩定，經濟快速發展，民生大幅改善，國際影響力顯著提升。

我們所在的阿斯塔納市，在短短十幾年間發展成為一座美麗現代化城市，就是哈薩克斯坦人民在這片神奇土地上書寫的一個優美詩篇。在這裏，我看到了哈薩克斯坦人民勤勞智慧的奮鬥，也看到了哈薩克斯坦人民充滿光明的未來。

女士們、先生們、朋友們！

2100 多年前，中國漢代的張騫肩負和平友好使命，兩次出使中亞，開啟了中國同中亞各國友好交往的大門，開闢出一條橫貫東西、連接歐亞的絲綢之路。我的家鄉陝西，就位於古絲綢之路的起點。站在這裏，回首歷史，我仿佛聽到了山間迴盪的聲聲駝鈴，看到了大漠飄飛的裊裊孤煙。這一切，讓我感到十分親切。哈薩克斯坦這片土地，是古絲綢之路經過的地方，曾經為溝通東西方文明，促進不同民族、不同文化相互交流和合作作出過重要貢獻。東西方使節、商隊、遊客、學者、工匠川流不息，沿途各國互通有無、互學互鑒，共同推動了人類文明進步。

古絲綢之路上的古城阿拉木圖有一條冼星海大道，人們傳誦着這樣一個故事。1941年偉大衛國戰爭爆發，中國著名音樂家冼星海輾轉來到阿拉木圖。在舉目無親、貧病交加之際，哈薩克音樂家拜卡達莫夫接納了他，為他提供了一個溫暖的家。

在阿拉木圖，冼星海創作了《民族解放》、《神聖之戰》、《滿江紅》等著名音樂作品，並根據哈薩克民族英雄阿曼蓋爾德的事蹟創作出交響詩《阿曼蓋爾德》，激勵人們為抗擊法西斯而戰，受到當地人民廣泛歡迎。

千百年來，在這條古老的絲綢之路上，各國人民共同譜寫出千古傳誦的友好篇章。兩千多年的交往歷史證明，只要堅持團結互信、平等互利、包容互鑒、合作共贏，不同種族、不同信仰、不同文化背景的國家完全可以共享和平，共同發展。這是古絲綢之路留給我們的寶貴啟示。

女士們、先生們、朋友們！

20多年來，隨着中國同歐亞國家關係快速發展，古老的絲綢之路日益煥發出新的生機活力，以新的形式把中國同歐亞國家的互利合作不斷推向新的歷史高度。遠親不如近鄰。中國同中亞國家是山水相連的友好鄰邦。中國高度重視發展同中亞各國的友好合作關係，將其視為外交優先方向。

當前，中國同中亞國家關係發展面臨難得機遇。我們希望同中亞國家一道，不斷增進互信、鞏固友好、加強合作，促進共同發展繁榮，為各國人民謀福祉。——我們要堅持世代友好，做和諧和睦的好鄰居。中國堅持走和平發展道路，堅定奉行獨立自主的和平外交政策。我們尊重各國人民自主選擇的發展道路和奉行的內外政策，決不干涉中亞國家內政。中國不謀求地區事務主導權，不經營勢力範圍。

我們願同俄羅斯和中亞各國加強溝通和協調，共同為建設和諧地區作出不懈努力。——我們要堅定相互支持，做真誠互信的好朋友。在涉及國家主權、領土完整、安全穩定等重大核心利益問題上堅定相互支持，是中國同中亞各國戰略夥伴關係的實質和重要內容。

——習近平，弘揚人民友誼 共創美好未來——在哈薩克斯坦納扎爾巴耶夫大學的演講，2013年9月8日，詳見天大研究院編：《習近平「一帶一路」倡議全球評論與報導選輯》，頁1-7。

延伸閱讀 03：

「一帶一路」倡議從何而來？與中國的發展趨勢有甚麼密切的關係？

古代絲綢之路沒有國界。1500 多年裏，商販沿着一個龐大的水陸路線網絡自由地穿梭於亞洲、歐洲和中東之間，進行商品貿易和知識傳播。在此過程中，絲路上的貿易和人員往來從根本上改變了當時大多數發達國家的生產和服務，改善了城邦的治理水平，並使商業理念得以傳播。

今天，中國計劃藉「一帶一路」倡議重建絲綢之路。在中國政府 2015 年 10 月發佈的「十三五」規劃裏，「一帶一路」倡議佔據突出地位，是中國目前為止最雄心勃勃的貿易和投資計劃。「一帶一路」覆蓋 65 個國家和全球 60% 的人口，旨在重繪貿易路線，輸出中國商品。「一帶」指的是絲綢之路經濟帶，始於中國，貫穿中亞，直抵歐洲。而「一路」指的是 21 世紀海上絲綢之路，通過海上航道連接中國、東南亞、中東和非洲。

除了分佈於亞洲、非洲、中東和歐洲的 65 個「一帶一路」參與國之外，歐盟委員會也與中國簽署了一份關於歐盟-中國連接平台的諒解備忘錄，這個平台於 2015 年 6 月創建，旨在協調歐盟委員會的全歐交通網戰略與「一帶一路」項目的對接工作。

有人把「一帶一路」比喻為中國版的馬歇爾計劃，後者是二戰後美國重建西歐經濟體的倡議，總值約 1300 億美元(以 2015 年的價值計算)。然而，這樣的比喻完全不着邊際。彼時美國提出馬歇爾計劃有雙重目的：一是重建飽受戰爭蹂躪的地區，為美國出口商品掃除貿易壁壘；二是阻止共產主義擴散至東歐以外。相比之下，「一帶一路」似乎是一個純粹商業之舉，意在鞏固中國在世界各地的經濟利益，為國內正飽受經濟增長放緩之苦的企業開啟新商機。

中國推動新絲綢之路計劃背後有幾個原因。作為全球首屈一指的貿易大國，中國的主要目的是降低進出口貨物的運輸成本。目前在「一帶一路」框架下獲得融資的項目所匯報的數據，都是關於竣工之後可以節省多少運輸時間和成本。由於這些升級改造工程將影響所有使用這些運輸線路的貨運，全球貿易亦將因此而受益。因此，「一帶一路」倡議的成功也符合絲綢之路沿線以外的國家的利益，因為它們的出口商也會使用這些升級換代的基礎設施。

除了降低貿易成本之外，「一帶一路」倡議還有四個目的。第一，中國嘗試減少本國經濟對國內基建投資的依賴，不再依靠基建投資拉動增長。這意味着曾經藉着中國建設熱潮蓬勃發展起來的建築公司、設備製造商等企業必須另覓商機。「一帶一路」倡議的關鍵動機之一就是為這些公司尋找海外出路。中國的計劃是，它參與融資的項目都由中國企業來規劃、施工及供應材料。只需對現正展開的項目加以分析，便可證實中國這一打算。一個針對國家開發銀行和中國進出口銀行 2013 至 2015 年貸款行為的研究指出，它們 70% 的海外貸款都附帶一個條件：至少有一部分貸款要用於購買中國設備及聘請中國工人。第二，聚焦基建有助中國提高人民幣的國際聲望，實現其全球儲備貨幣的地位。在這方面，中國得到了俄羅斯及其他新興市場的支持，因為這些國家的領導層都因本國貨幣波動而深受困擾。為了使人民幣成為其融資項目的貸款貨幣，2015

年中國加入歐洲復興開發銀行並創建亞洲基礎設施投資銀行(「亞投行」)。這些舉措都取得了成功，國際貨幣基金組織正式將人民幣納入了國際貨幣籃子。

「一帶一路」的第三個動機是在中亞、俄羅斯和南亞的深水港鋪設新管道，保障中國的能源供應。能源供應是否充足一直是中國企業擔憂的問題，這並非杞人憂天。1990年中國的私家車保有量為800萬輛，到2015年這個數字飆升到1.15億。隨着經濟的發展，中國的能源需求自1980年以來增長超過500%。現在中國是世界最大的能源消費國，截至2014年，中國的石油淨進口量居世界之最。中國40%的供暖和發電依賴於煤炭，給城市帶來嚴重污染。中國政府立下宏偉的治污目標，其中包括從煤炭轉為更清潔的能源，不過到目前為止這些能源大部分都依靠進口。

第四，為「一帶一路」沿線國家開發基建或能促進它們的經濟發展，從而為中國出口商品和服務創造需求。2015年3月，中國國家主席習近平稱，到2025年中國與「一帶一路」沿線國家的年貿易量將突破2.5萬億美元。在格魯吉亞這樣的小國家，由「一帶一路」融資的項目或能使其未來10年的經濟年增長率提升1.5%，這是一個相當可觀的數值。目前還沒有足夠的資料表明這種增長效應在其他國家會有多大，不過對中國建築公司、設備製造以及它們的工程師來說，「一帶一路」無疑是一個找工作的好機會。

與其說「一帶一路」設立了新目標，不如說它把中國的多個海外經濟發展重點統一到一個倡議之下。它的前身是中國1999年提出的「走出去」戰略，該戰略旨在推動國內企業加大對外直接投資，走出國門，擴大海外發展。2000至2007年間，該戰略使中國與東南亞、拉丁美洲和非洲的資源豐富國家的貿易額飆升600%。對於新湧現的中國投資者，這些國家非常歡迎，暗暗希望他們能將「中國發展模式」的成功輸出到自己國家。過去十年，中國國家開發銀行在發展中國家融資的項目達數百個。

「一帶一路」倡議覆蓋的範圍要比古代絲綢之路和「走出去」戰略都廣泛。中國國有銀行已經為該倡議框架下的鐵路和發電廠等項目投資了2500多億美元。光是2015年上半年，中國企業就在「一帶一路」框架下簽署了1401個項目合同，總值376億美元，佔了國有銀行海外融資合同的43.3%。當「一帶一路」倡議發展成熟時，總投資額預計將達4萬億美元，相當於中國2015年的外匯儲備。

到目前為止，「一帶一路」把主要投資注入到通往歐洲的交通基建上，通過建設鐵路、公路、港口、工業園和物流中心，將歐亞大陸連接起來。現在已經有三條通往歐洲的鐵路投入營運。其中一條鐵路通往白俄羅斯邊境附近的波蘭城鎮馬瓦謝維切，從這裏可通往華沙、漢堡、布拉格、杜伊斯堡和巴黎，最後抵達終點米蘭。另外一條貫穿俄羅斯的鐵路則從鄭州出發，先行駛14天

到達白俄羅斯的布雷斯特和明斯克，然後直奔莫斯科和聖彼得堡，再從這裏前往赫爾辛基和斯德哥爾摩。

2015 年 12 月，第三條貫穿土耳其的鐵路開通。列車從連雲港出發，穿過哈薩克斯坦、阿塞拜疆和格魯吉亞，最後抵達伊斯坦布爾，中途還包括兩段海運，走完全程需時 14 天左右(視乎運輸條件有所波動)。抵達伊斯坦布爾後，貨物既可通過卡車運到任何一個土耳其城市，也可通過鐵路運往保加利亞。中國企業招商局集團和中遠太平洋已經買下土耳其第三大集裝箱碼頭昆波特的 65% 股份。伊斯坦布爾橫跨歐亞兩洲，而昆波特地處屬於歐洲的那一邊，距離博斯普魯斯海峽僅 35 千米，是通往黑海地區的門戶。以這個碼頭為起點，中國正在利用「一帶一路」的融資修建十幾條土耳其境內鐵路。

——Simeon Djankov(西蒙·迪亞科夫)，「一帶一路」倡議解析，詳見天大研究院編：《習近平「一帶一路」倡議全球評論與報導選輯》，頁 826-834。

延伸閱讀 04：

在「一帶一路」的計劃中，中國與亞洲和歐洲的關係迅速發展，並建立了哪幾條經濟走廊？這些經濟走廊帶動了甚麼的發展？

隨着新項目投入運營，資金開始到位，中國的「一帶一路」戰略不斷向前推進。這一重要倡議結合絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的早期計劃，希望構建中國與中亞、東南亞、印度洋地區、中東以及歐洲的經濟聯繫。

中國通過一系列積極的外交活動推動「一帶一路」計劃。「一帶一路」旨在通過修建區域基礎設施，增強貿易和金融聯繫。中國已向絲路基金劃撥 400 億美元，用於在約 64 個國家推進基建項目和投資機遇，更成立亞洲基礎設施投資銀行（簡稱「亞投行」），預計 2015 年底開始運營。有批評人士質疑，中國提出如此大膽的計劃是為了抗衡美國的亞太「再平衡」政策，或嘗試實施中國版馬歇爾計劃。美國馬歇爾計劃曾助歐洲在二戰後恢復元氣。中國否認了這些說法。

「一帶一路」的誕生

2013 年 9 月，中國國家主席習近平在哈薩克斯坦納扎爾巴耶夫大學演講時，首次提出這一地緣經濟願景，號召中國和中亞共建絲綢之路經濟帶。習近平將這一倡議與西漢王朝(公元前 202—公元 24 年)進行歷史比較，西漢朝廷曾派遣特使出使中亞，沿古代絲綢之路與西域諸國建立聯繫。習近平強調，過去 20 年，古老的絲綢之路日益煥發出「新的生機活力」，中國在此期間迅速發展與亞洲和歐洲的關係。

中國與歐亞各國的五個合作方向包括：政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通。一個月後，習近平在印度尼西亞國會發表演講，宣佈建立 21 世紀海上絲綢之路，連接中國沿海城市與印度洋和地中海沿海城市，並提出計劃成立亞投行，為基建項目提供資金，旨在推動區內互聯互通和經濟融合。

中共領導層在 2013 年 11 月召開的三中全會上宣佈了最新的經濟改革目標，將習近平新絲綢之路的陸上和海上元素結合起來，整合為「一帶一路」倡議。在 2014 年 3 月舉行的全國人民代表大會上，「一帶一路」的具體地理佈局開始落到實處。當時，李克強總理號召興建中巴經濟走廊和孟中印緬經濟走廊。與此同時，習近平和俄羅斯總統普京在加強歐亞鐵路聯通上亦達成共識。

2014 年 5 月，中國副總理張高麗宣佈再建四條「一帶一路」經濟走廊，包括中蒙俄、新亞歐大陸橋、中國—中亞—西亞和中國—中南半島經濟走廊。張高麗指出，「一帶一路」的互聯互通不只限於基建，還可促進人文、資本和商品交流，強調政策協調是成功的關鍵所在，而運輸、通訊和能源則是重要助推器。

——倫敦國際戰略研究所，中國的「一帶一路」宏圖大計，詳見天大研究院編：《習近平「一帶一路」倡議全球評論與報導選輯》，頁 977-982。

延伸閱讀 05：

「一帶一路」倡議建立的海陸貿易線路，為商品輸送帶來了甚麼優勢？

極目遠眺，往南是一望無際的大草原，往北是積雪覆蓋的天山，橫跨中國和哈薩克斯坦，綿延不絕。前蘇聯和中國這兩個大國曾以此地為分界線，長久以來相向而立。置身於此，讓人不禁感到仿佛來到天之涯。

然而，未來幾年內，這片被人遺忘的亞洲土地將成為全球化的中心。如今，沙丘變成了廣闊的工地，一座座倉庫已拔地而起，還有許多項目正在建設中。一條條鐵路蜿蜒曲折穿過沙漠，直抵中國邊境。這裏就是霍爾果斯陸港。

這裡共有六條鐵軌：三條採用中國標準，三條採用前蘇聯標準。從中國西北部的新疆省烏魯木齊市開來的火車在這裏停靠，將運載貨物換裝到停在另外三條鐵軌的火車上，然後再發往歐

洲。首批火車定於今年投入運行，經由俄羅斯，隨後分兩條線路進入歐洲：西線經過里海和阿塞拜疆，南線途經土庫曼斯坦、伊朗和土耳其。

目前，連接中國和歐洲的鐵路線只有一條。該鐵路線在霍爾果斯以北數公里處轉入岔道，進入俄羅斯，最終抵達德國杜伊斯堡。單程耗時 14 天，而如果通過海運，則需要近兩個月。儘管鐵路運輸成本是海運成本的兩倍還多，但對於有些商品而言，尤其是電子產品，運送速度是一大重要因素。此外，隨着歐洲國家開始藉助這條鐵路向中國運輸商品，這條線路勢必會創造可觀利潤。

中國外交家吳建民是這一宏偉倡議的支持者，他總結道，「亞洲的經濟增長，全世界都需要。」他認為，應連通世界的「三個中心」：歐洲，「金融危機的中心」，但也是中國製造的主要消費地區；中東和北非，「局部戰爭、衝突和仇恨的中心」，但也是能源生產地區；東亞，「全球經濟增長的中心」。此外，該倡議也有助於穩定中國的近鄰。「一帶一路」倡議包含海陸兩條貿易線路。中國已開始將貿易線路網絡擴展至太平洋、蒙古、南亞等區域。今年 4 月中旬，中國國家主席習近平公佈 460 億美元（約合 410 億歐元）的巴基斯坦投資計劃。巴基斯坦若要實現發展，必須首先建設一條通往瓜達爾港的公路，該港口也是連通中國和印度洋的關鍵節點。

吳建民表示：「2006 年，我們的外匯儲備達到 1 萬億美元，三年後翻了一番。購入美國國債確實必要，但絕不是最佳選擇。」2014 年 10 月，亞洲基礎設施投資銀行（「亞投行」）成立，法定資本 1000 億美元，其中一半來自中國，該銀行必將成為「一帶一路」倡議的主要支持機構。

——Benoît Vitkine（貝諾瓦·威特金），「一帶一路」倡議的核心，詳見天大研究院編：《習近平「一帶一路」倡議全球評論與報導選輯》，頁 1045-1050。

知識欄 01：

多邊主義原是指：不完全依賴俄羅斯或者獨聯體內部來解決問題，而是謀求多邊發展，利用外部世界一切可能利用的因素和機會，既為自己吸收更多的發展動力，又可避免單方面依賴而受制於俄羅斯。現指三個或三個以上國家之間發生聯繫的方式。

知識欄 02：

聯合國大會（General Assembly of the United Nations，簡稱「聯大」）成立於 1945 年 10 月 24 日，是由聯合國全體 193 個會員國共同組成的主要審議、監督和審查機構。