

## 俄罗斯如何看待欧亚经济联盟与 “丝绸之路经济带”对接

[俄] A. Г. 拉林 B. A. 马特维耶夫 高晓慧 译

**【内容提要】** 欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带”相对接,是因为欧亚经济联盟成员国既是“丝绸之路经济带”建设的参加者,又在欧亚经济联盟内承担应尽的义务。现阶段,欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带”的对接主要以双边形式进行,即每一个欧亚经济联盟成员国与“丝绸之路经济带”一体化进程领导者中国之间的投资合作。双方的合作将是长期的,建设“丝绸之路经济带”给俄罗斯既带来利益又带来风险。利益在于可以促使“中国—欧洲走廊”俄罗斯段的现代化改造和集约经营;风险在于中国影响力的提升将导致西伯利亚大铁路的运输份额减少并相对削弱俄罗斯在中亚的影响。俄罗斯应该适应新的现实,减少损失并抓住获得最大利益的机会。

**【关键词】** 欧亚经济联盟 “丝绸之路经济带” 对接 中亚国家

**【作者简介】** A. Г. 拉林,俄罗斯科学院远东研究所研究员、历史学博士;B. A. 马特维耶夫,俄罗斯科学院远东研究所研究员、经济学博士。

**【译者简介】** 高晓慧,中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所研究员、经济学博士。

2013年9月7日,中国国家主席习近平在阿斯塔纳提出“丝绸之路经济带”宏伟构想,赢得了国际社会的广泛赞同,但不同国家反应不一。如果说这个构想在中亚国家得到了热烈欢迎,那么在欧洲则是礼节性的观望。习近平主席和李克强总理每一次出访都会签署大型经济合作协议,国际上对中国倡议的赞誉度明显提高。

俄罗斯总统普京 2014 年 2 月在索契冬奥会期间会见习近平时表示,同

意“将俄罗斯的欧亚铁路与‘丝绸之路经济带’相连接”<sup>①</sup>。尽管俄罗斯与上海合作组织其他成员国一起表态支持当时部分内容尚不清晰的“丝绸之路经济带”倡议,不过俄罗斯总的立场还是有所保留的。

俄罗斯专家从公认的中俄在中亚存在引人关注的角逐这个事实出发,认为未来欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带”之间存在竞争关系。上海合作组织原秘书长梅津采夫将这种关系称作“健康的竞争”<sup>②</sup>,而中国专家则称之为“竞争与合作”<sup>③</sup>。

俄罗斯已经开始选择回应中国倡议的路径,这些路径要考虑该倡议与俄罗斯利益之间存在的多种关联。2014年5月20日,在中俄关于伙伴关系新阶段联合声明中,中俄两国承诺继续探索“‘丝绸之路经济带’与尚处建设过程中的欧亚经济联盟”对接的可能路径。

一年之后,中国国家主席习近平在2015年庆祝胜利日访问俄罗斯时,两国领导人签署了《关于欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带”建设过程对接合作的联合声明》<sup>④</sup>。

这个含糊的提法反映或隐藏了俄罗斯怎样的利益,对于俄罗斯来说,暗示着怎样的战略方案,其中哪一个是最优的方案?为了回答这些问题,我们应当首先分析欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带”对接的概念本身。

## 一 概念的澄清

“丝绸之路经济带”构想提出后,第一时间就在俄罗斯学界引发了不小的困惑和疑虑。

首先,是关于实现对接的可行性问题。俄罗斯著名的东方学家 A. 克尼亚泽夫声称,“丝绸之路”是中世纪的浪漫神话故事,他认为,俄罗斯的政治家

---

① Единство мнений Китая и России через призму олимпиады в Сочи // Китай. 2014. № 3. С. 17.

② ЕАЭС и китайский проект могут сосуществовать и даже дополнять друг друга. <http://www.notum.info/news/politika/ekspert-eaes-i-kitaisky-proekt-mogut-sosushhestvovat-i-dazhe-dopolnyat-drug-druga>

③ Евразийский союз и Китай – совместное развитие между конкуренцией и сотрудничеством. <http://russian.people.com.cn/n/2014/0929/c31519-8789711.html>

④ Россия и Китай вместе пойдут по Шёлковому пути. <http://tass.ru/ekonomika/1957941>

绝对不该支持中国的这个神话故事,否则容易让中亚国家的公众舆论产生不再需要依赖俄罗斯的幻想<sup>①</sup>。

对于“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟是否可以结合的问题,也同样存在巨大分歧。按照俄罗斯金融经理俱乐部塔玛拉·卡西娅诺娃的观点:“明确回答欧亚经济联盟与‘丝绸之路经济带’能否结合的问题不是那么简单。俄罗斯和中国拥有不同的历史和价值观,发起国追求的目标也不一致,有时还互相矛盾。”<sup>②</sup>

有关中国的“丝绸之路”构想符合纳入“经济带”的国家(包括中亚和俄罗斯)利益的观点也值得推敲。正如哈萨克斯坦著名政治学家 K. 瑟罗耶日金指出:“最近所有关于中国地缘政治倡议的讨论都是围绕着中国利益而进行,至于地区各国可从中获得哪些好处和利益等合理问题,中国专家却没有给出答案。”<sup>③</sup>

理解这些疑虑并不困难:众所周知,海关壁垒将欧亚经济联盟与中国分开,况且中国构想的初始概要包含了很多不清晰的地方(但该构想目前也只能如此。不过,这个构想使中国获得国际社会的响应并迈出了实现的第一步)。

之后,新“丝绸之路”的建设实践以及中国政治活动家的解读让反对中国倡议的观点得以消除或减轻。这在很大程度上是因为它们总是与模棱两可的一体化概念相联系。而努力实现一体化,不仅始终贯穿整个构想,还是中国当代对外经济合作思想的核心之一。

虽然这个构想的目標是建设“丝绸之路经济带”,但却没有制定“丝绸之路经济带”建成与否的标准,当然,这个标准是无法制定的,也不需要制定。“经济带”概念就是诠释新经济合作的方向和规模,并向其参加者展现加速发展和广泛融入世界经济的诱人前景。

该构想不仅提出最终目标,更提出实现目标的过程,即经济一体化进程,包括减少和消除贸易壁垒。与此同时,这个构想也不要求建立统一的、其成员通过明确的条约义务联系在一起的组织,更何况在已有机制中那些义务是互相矛盾的。换句话说,“一体化”在此可以简单地理解为越来越紧密的经济融合过程。

---

① По силам ли Китаю переустроить Центральную Азию. <http://www.notum.info/news/politika/po-silam-li-kitayu-pereustroit-czentralnuyu-aziyu>

② 同①。

③ К. Л. Сыроежкин. Концепция формирования Экономического пояса на Шёлковом пути: проблемы и перспективы. <http://www.ipp.kg/ru/news/2768/>

中国驻俄罗斯大使李辉表示:“如果打个比方,我认为“丝绸之路经济带”框架内的合作更像我们以前经常提到的‘南南合作’。”<sup>①</sup>

正如中国专家所说,在这个过程中可以很容易地协调与上海合作组织、欧亚经济联盟、东盟,甚至美国的“新丝绸之路”计划的关系:如果“丝绸之路经济带”将来得以实现,就不用再单独提及这些组织的成员国。李辉大使早在2014年就强调:“‘丝绸之路经济带’战略可融合并补充欧亚经济联盟,建设‘丝绸之路经济带’会给上海合作组织增添活力。”<sup>②</sup>

这些因素对理解中国这一构想非常重要,因为它们说明了该构想的现实性及其与欧亚经济联盟的兼容性。不过,欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带”建设对接与这二者兼容相比,前者意义更加深远。从中俄两国领导人的声明和在“对接旋律”下签署的经济协议内容看,可以说,“对接”这个术语具有非常具体的内容,即大力推进由中国资本参与的合作项目,首先是基础设施项目,包括交通和管道。

对接的主体以中国为一方,以单独的欧亚经济联盟成员为另一方,借助于上海合作组织这个平台,统筹各方力量,必要时也可以纳入欧亚经济联盟的合作框架内。哈萨克斯坦意识到中国和俄罗斯的项目对接“极其有利可图且具战略意义”,便也与中国商定将自己的“光明之路”发展规划与“丝绸之路”对接<sup>③</sup>。

与此同时,对接思想具有战略性。当前的合作项目是双方实现共同意愿的起点,目的是“协调长远利益”,建立“统一的经济空间”,直至建立共同的自由贸易区<sup>④</sup>。

诚然,在不确定的未来,该目标也与上海合作组织宪章中关于逐步实现商品、资本、服务和技术自由流动的内容一致。这种思想成为制定大型长期国际项目、深化经济一体化、推动欧亚国家共同发展的动因。

---

① Доклад Посла КНР в РФ Ли Хуэя в Московском государственном университете. <http://ru.china-embassy.org/rus/sghd/t1237889.htm>

② Ли Хуэй. Китайско-российское сотрудничество обладает большим потенциалом. <http://russian.people.com.cn/n/2014/0901/c95181-8777066.html>

③ К. Токаев. Крайне выгодным и стратегически важным является сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шёлкового пути. <http://kset.kz/news/view/498270>

④ Россия и Китай вместе пойдут по Шёлковому пути. <http://tass.ru/ekonomika/1957941>

## 二 俄罗斯的机遇和挑战

中国领导人强调,“丝绸之路经济带”构想是建立在中国与合作伙伴“共赢”的基础上。从大的方面上说的确如此,因为中国与许多国家在当前世界经济发展阶段的利益相一致,合作伙伴都需要中国的投资。对中亚国家来说,与中国合作意味着不仅能激发其经济活力,还能拓展迈向国际市场的通道。但对俄罗斯来说,情况就变得比较复杂:“丝绸之路经济带”带给俄罗斯的不仅是新机遇,也有新挑战。

习近平访问莫斯科以及普京在胜利日访问北京时签署了数额巨大的投资协议,还有两国在符拉迪沃斯托克第一届经济论坛上签署的包括共同建设莫斯科—喀山高速铁路协议在内的文件(该项目由中国投资 3 000 亿卢布<sup>①</sup>),这些项目对俄罗斯来说无疑是绝对的利好。

据比较流行的非官方观点,莫斯科—喀山高速铁路应是未来中国—欧洲远程铁路在俄罗斯境内的首要环节,而中国—欧洲铁路的铺设目前几乎已成定局。

让我们回顾一下,中国国务院总理李克强 2014 年 10 月访问俄罗斯期间,两国商定研究欧亚高速运输走廊的若干路段建设项目,中国媒体开始将俄罗斯称为“丝绸之路经济带”建设的重要参与者之一<sup>②</sup>。

事实上,无论是建设还是运营,中国—欧洲高速铁路都要付出高额成本,其赢利能力受到质疑,因此有专家建议,未来从北京到欧洲的客运铁路可以建设成非高速的<sup>③</sup>。

尽管如此,俄罗斯作为过境国家,已经以非常积极的姿态参与“丝绸之

---

① Путин. Китай профинансирует проект ВСМ Москва—Казань. <http://www. rg. ru/2015/05/08/proekt-anons.html>

② Строительство высокоскоростных железных дорог до Москвы объясняет логику китайско-российского сотрудничества. <http://russian. people. com. cn/n/2014/1014/c31519-8794333.html>

③ В. А. Цветков, К. Х. Зондов, А. А. Медков. Новая концепция увеличения грузовой базы транспортных коридоров "Восток—Запад": геополитические условия и экономические предпосылки // Трансграничные транспортные коридоры "Восток—Запад": вызовы для национальной безопасности. Российский институт стратегических исследований. М.: РИСИ. 2014. С. 132.

路”交通基础设施的建设(这是落实欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带”对接的具体步骤)。

中国经过俄罗斯至欧洲的过境货运量近年来明显增长。从2011年3月第一辆货运班列运行开始至2015年8月,共有800列货运列车经过这条线路,其中600列就来自中国新构想框架,仅2015年的前7个月,就有328列货运列车经过<sup>①</sup>,即每天都有1~2列过境俄罗斯。

对于中国来说,这条走廊是通向欧洲的重要陆路通道。前往欧洲的替代线路是经哈萨克斯坦—里海—黑海,或绕过里海经中东和近东,但这条线路的运输能力有限,运输费用昂贵,建设投资需要数十亿美元。除此之外,在两个南线方案中,因跨境国家数量众多,海关监管和过境费用等问题变得倍加复杂。

但是对于俄罗斯自身来说,其境内欧洲部分经现代化改造的中国—欧洲线路既有绝对优势,同时也具有明显劣势。因为该线路降低了承运人通过西伯利亚过境通道运输货物的兴趣,而西伯利亚铁路在与中国—欧洲铁路竞争中已处于劣势<sup>②</sup>。

根据俄罗斯铁路股份公司专家的资料,目前运输货物从中国西南部城市重庆经过哈萨克斯坦到德国杜伊斯堡的货运距离为1.1万公里,需要16天时间;而从中国北方城市沈阳到德国莱比锡距离稍近,为1.0796万公里;但如果走西伯利亚铁路则需要18天时间<sup>③</sup>。

存在瓶颈、低速运行、关税过高、手续烦琐等早已成为西伯利亚铁路的弊端。这种发展态势对俄罗斯复苏西伯利亚和远东的计划将产生负面影响。普京坚持推动建立共同交通体系的思想并非偶然,在该体系框架内利用西伯利亚铁路和贝阿铁路与“丝绸之路”计划对接,可以发挥更大的跨境运输潜力<sup>④</sup>。

① Рейсы между Китаем и Европой эффективно обеспечивают реализацию концепции Пояса и Пути. <http://russian.people.com.cn/n/2015/0901/c31518-8944172.html>

② С. Л. Сазонов. Подробнее о состоянии Транссиба и зависимости между развитием его и альтернативных евразийских маршрутов.

③ А. В. Рышков. Железнодорожные транспортные коридоры: состояние, проблемы, направления развития // Трансграничные транспортные коридоры "Восток – Запад": вызовы для национальной безопасности. Российский институт стратегических исследований. М.: РИСИ. 2014. С. 22 – 23.

④ <http://www.youtube.com/watch?v=qd5tJXjBGH4>; <http://www.kremlin.ru/events/president/news/49909>



在跨境运输丧失吸引力的情况下,西伯利亚铁路的功能就主要限于西伯利亚地区的原料出口以及从相邻的中国铁路承接一些货物。的确,中国表达了充分利用西伯利亚铁路的意愿。黑龙江省已经开始了从哈尔滨至西伯利亚铁路和贝阿铁路的建设和现代化改造(至中国的满洲里、绥芬河和同江<sup>①</sup>),预期货流不仅来自东北省份,还包括其他省区,与此同时,俄罗斯计划建设由中国绥芬河和珲春通向俄罗斯自由港符拉迪沃斯托克的“滨海边疆区-1”和“滨海边疆区-2”运输走廊。但根本状况没有因此而改变。

俄罗斯能否在中国的促进下以某种方式重振西伯利亚铁路,使其成为引人注目的欧亚运输走廊的承运人,未来将会证明。但不管怎样,俄罗斯都不得不容忍一个强大的(或者说是比较强大的)竞争对手的存在。

对俄罗斯而言,新“丝绸之路”建设还有一个不利影响,即它显著提高了中国在该地区的经济和地缘政治影响力,造成俄罗斯影响力不可避免地相对下降。另外一个可能的影响是,在中国新的资本投资的背景下,中亚国家对上海合作组织的兴趣减少;建立上海合作组织开发银行和上海合作组织开发基金的计划至今搁置,已经引起这些国家的不满,而且,对中亚国家的领导人来说,上海合作组织政治和安全领域合作虽然非常重要,但却非现实紧迫的问题。

由此可以发现这样一个难以察觉却颇有趣味的细微差别。

2013 年的《比什凯克宣言》中有如下内容:

“各国元首指出了研究创建上海合作组织开发基金(特别账户)和开发银行的重要性,并指示继续努力以期早日实现。”<sup>②</sup>

2015 年的《乌法宣言》对上述这些金融工具只是轻描淡写,仅仅提到以下内容:

“各成员国继续创建上海合作组织开发基金(特别账户)和上海合作组织开发银行,以期刺激该地区的贸易和投资联系。”<sup>③</sup>

对中国来说,上海合作组织吸引力的下降可通过提高其在中亚地区的经

---

① Китай выделил \$ 27,7 млрд на строительство железных дорог к границе с РФ. [http://www.rbc.ru/rbcfreenews/54266b97cbb20f9ecc13f084#xtor=AL-\[internal\\_traffic\]](http://www.rbc.ru/rbcfreenews/54266b97cbb20f9ecc13f084#xtor=AL-[internal_traffic])

② Бишкекская декларация глав государств – членов Шанхайской организации сотрудничества. <http://www.centrasia.ru>

③ Уфимская декларация глав государств – членов Шанхайской организации сотрудничества. <http://sco-russia.ru/load/1013640909>

济存在而加以补偿,但对俄罗斯来说则无法如此。

各国实力的新排名可能对欧亚经济联盟成员间的相互关系产生一定影响。与中国在“丝绸之路”框架内发展紧密经济合作,客观上会造成欧亚经济联盟成员国之间的利益冲突。

例如,哈萨克斯坦作为欧亚经济联盟成员国,需要工业较发达的俄罗斯援助其实现工业化,而俄罗斯本身也需要实现基础工业现代化,因而不能立即援助哈萨克斯坦,但中国却愿意满足自己邻国的愿望。在纳扎尔巴耶夫为庆祝胜利日访问北京期间,中哈达成了发展非能源产业投资协议,涉及 25 个工业项目,包括建立生产大口径管材的工厂、促进信息技术发展、为工业项目融资 20 亿~30 亿美元等<sup>①</sup>。这些协议的实施将在哈萨克斯坦对俄罗斯和中国影响力的平衡中得到体现,这也是哈萨克斯坦传统上实施全方位对外政策的结果。

在这种情况下,俄罗斯应该重新思考新的应对办法并找到最优路径,以尽量减少风险,并以最佳的方式利用“丝绸之路经济带”提供的机遇。

“丝绸之路经济带”构想激发了俄罗斯学者和具有实干精神的官员的想象力,促使他们提出各种建议。无论是现实的还是乌托邦的,有用的还是多余的,这些建议都致力于通过双边或多边方式与“丝绸之路”主角中国发展关系。不过,其中只有一小部分涉及欧亚经济联盟,其中包括“积极制定欧亚经济联盟与中国的共同议程以及建立中国与欧亚经济联盟长期对话平台”等<sup>②</sup>。

我们认为,目前还不需要建立这样的平台,因为欧亚经济联盟各成员国实际上均与中国建立了双边关系,甚至还有多边关系,而且从目前情况来看,这些国家与中国之间的大部分对话都可以通过上海合作组织这个平台进行,如果需要也可以很容易地将欧亚经济联盟的另外两个成员国(白俄罗斯和亚美尼亚)拉进对话。

另一项建议:建立一个新的强力机构——“丝绸之路安全组织”,它涵盖已有的一些安全机构,如集体安全条约组织、上海合作组织和独联体的反恐

---

① Высший уровень приёма на языке дипломатии: из 30 зарубежных лидеров только Н. Назарбаев посетил Китай с государственным визитом. <http://www.inform.kz/rus/article/2814556>

② Создание центральной Евразии. Документ дня: Экономический пояс Шёлкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств. <http://lenta.ru/articles/2015/06/02/karaganovdoklad/>



中心,而中国可作为军事演习的观察员和参与者加入其中<sup>①</sup>。

另外一项尚有争议的建议是:为了应对在中亚地区滋生的非传统威胁,首先需要深刻和系统地分析目前的形势并制定共同战略。实际上,这是每个相关国家的许多部门(无论是强力部门还是非强力部门)以及他们的政府的一项任务。目前,实施行动的沟通和协调渠道已经足够。

我们认为,配合中国—哈萨克斯坦—欧洲铁路的现代化改造(包括其中的俄罗斯段)首先应当把中俄两国交通基础设施的对接和协调这个任务提上议事日程(普京在阐述欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带”对接思想的同时,指出了问题的关键所在)。

现代化应既包括物质基础,也包括物流,还包括各国物流的对接,确保运行操作的兼容性。应该强调的是,必须铲除海关监管体制的各种弊端,这些弊端明显降低了整个俄罗斯过境运输走廊的竞争力(例如,检查过境中转的集装箱,这在世界上是绝无仅有的)<sup>②</sup>。

除了可以给俄罗斯带来过境运输的直接收入外,现代化铁路的集约利用还可以带动国内货物运输并推动毗邻地区发展。

当然,如果需要,在过境付费、清关、建立统一物流系统等问题上,欧亚经济联盟的成员国将集体决定和协调与中国的立场。

前面提到,目前在中俄基础设施网的东部,中国黑龙江省至俄罗斯滨海边疆区南部港口的铁路正在进行现代化改造。由此产生一个极具吸引力的想法,就是在下一个阶段对哈尔滨铁路(中长铁路)进行现代化改造时,使其连接西伯利亚铁路符拉迪沃斯托克至外贝加尔斯克段,以减少货物从太平洋运输至欧洲的时间。

两国交通运输基础设施的高效和互利合作,意味着欧亚经济联盟与“丝绸之路”对接的思想得到了具体贯彻。

(责任编辑:徐向梅)

---

① Ю. Тавровский. Один пояс, один путь: как защитить? // Независимая газета. 16. 10. 2015.

② А. Л. Романович. О соответствии российского законодательства международным нормам в сфере международной торговли и таможенного дела предпосылки// Трансграничные транспортные коридоры " Восток – Запад ": вызовы для национальной безопасности. Российский институт стратегических исследований. М. :РИСИ. 2014. С. 26 – 27.