

# 博士研究生学位论文

题目：“一带一路”倡议下中国与土耳其  
及其周边地区的铁路交通合作

姓名：希望 (Umut Ergünsü)

学号：1301110769

院系：国际关系学院

专业：国际政治

研究方向：中东地区研究

导师姓名：王锁劳 副教授

二〇一八年六月

# 版权声明

任何收存和保管本论文各种版本的单位和个人，未经本论文作者同意，不得将本论文转借他人，亦不得随意复制、抄录、拍照或以任何方式传播。否则，引起有碍作者著作权之问题，将可能承担法律责任。



## 摘要

中国在 2013 年推出“一带一路”倡议后，引起了全球的关注，截至 2017 年 8 月，69 个国家和国际组织与中国签署了“一带一路”合作协议。它们加入到“一带一路”建设当中的主要原因是他们认为有望于通过完善本国的交通基础设施以获得更大的经济效益。

中国自身的经济发展与增强互联互通有很大的关系。中国 2008 年开通第一条高速铁路以后，2016 年底中国高速铁路网络达到 2.2 万公里。随着中国基础设施投资的增加，其国内落后地区开始发展，主要原因是高速铁路的普及化。

“一带一路”倡议的主要内容是修建基础设施以增强互联互通。同时，“一带一路”多数沿线国家的经济发展面临的重大问题之一是缺乏连通性。本人相信在“一带一路”倡议的框架下，欧亚大陆国家能共同增强铁路方面的互联互通，特别是高速铁路。

土耳其及其周边地区（中东、南高加索和中东欧）是连接中国和西欧的重要部分。丝绸之路经济带的两条走廊，即“中间走廊”和中国—中亚—西亚经济走廊将通过这一地区。

土耳其 2014 年提出“中间走廊”倡议，希望成为“一带一路”倡议的关键国家之一。习近平在“一带一路”国际合作论坛开幕式上强调，中国将加强与有关国家政策举措的协调，包括土耳其的“中间走廊”倡议。

土耳其希望与中国和欧盟共同修建伊斯坦布尔—艾迪尔内走廊。在这样的情况下，土耳其、保加利亚、罗马尼亚和匈牙利共同成为跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊（Orient/East-Med Corridor）的一部分，也同时变成了“一带一路”倡议的重要一部分。

“中间走廊”在土耳其与保加利亚边界结束后连接到跨欧交通网东欧—东地中海走廊。中国与 16 个中东欧国家建立了“16+1 合作”机制。在该机制的框架下，“中间走廊”和跨欧交通网东欧—东地中海走廊可以相连接。这样就可以形成一条中国和西欧之间最短的路线。

但是，“中间走廊”和中国—中亚—西亚经济走廊也面临许多挑战，比如沿线国家的跨境投资缺乏协调性、不同的施工和技术标准、不同的行政程序和交通

基础设施巨大的投资需求等。另外，统一轨道标准是一个很大的挑战。前苏联国家（阿塞拜疆、格鲁吉亚）的轨距是 1520 毫米，土耳其与欧盟国家的轨距是 1435 毫米。装载货物的列车到达格鲁吉亚边境时，必须换轨道，这可能会在此形成瓶颈。这个问题不只是“中间走廊”和中国—中亚—西亚经济走廊面临的挑战，“一带一路”倡议下的所有走廊都有一样的问题，因为前苏联（俄罗斯、中亚国家和南高加索国家等）的铁路轨距与“一带一路”倡议其他沿线国家的铁路轨距不一样。

总之，土耳其、中国、伊朗、南高加索和中东欧洲国家在“一带一路”倡议框架下共建“中间走廊”和中国—中亚—西亚经济走廊，把它们链接到跨欧交通网东欧—东地中海走廊会给许多欧亚大陆国家的经济带来发展。

**关键词：**“一带一路”倡议、铁路交通合作、“中间走廊”倡议、中国—中亚—西亚经济走廊、跨欧交通网东欧—东地中海走廊

# **The Railway Transport Cooperation under the Belt and Road Initiative between China, Turkey and its Surrounding Regions**

Umut Ergunsü

Directed By: Wang Suolao

## **Abstract**

After China launched the Belt and Road Initiative in 2013, this initiative has attracted worldwide attention. As of August 2017, 69 countries and international organizations signed Belt and Road cooperation agreements with China. The main reason why they have joined the Belt and Road Initiative is they believe that they are expected to improve their transport infrastructure to receive economic benefits.

There is a close relationship between the increase in the connectivity in China and its economic development. After China launched the first high-speed railway line in 2008, its high-speed railway network reached 22,000 km by the end of 2006. With the increase of China's infrastructure investment, the less-developed areas in China started to develop mainly due to the increase in the high-speed railway network.

One of the main components of the Belt and Road Initiative is building infrastructure to enhance connectivity. At the same time, one of the biggest problems facing the economic development of most countries along the Belt and Road is the lack of connectivity. I believe that under the Belt and Road Initiative's framework, the countries of Eurasia can jointly enhance the interconnection of railways, especially high-speed railways.

The region around Turkey, including Middle East, South Caucasus and Central-Eastern Europe constitute the key link between China and Western Europe. Two corridors in the Silk Road Economic Belt namely; the Middle Corridor and China-Central Asia-West Asia Economic Corridor pass through this region.

Turkey proposed the Middle Corridor Initiative in 2014 and Turkey hopes to become one of the key countries in the Belt and Road Initiative. Xi Jinping

emphasized at the opening ceremony of the Belt and Road Forum for International Cooperation that China will strengthen coordination with relevant national policy initiatives, including Turkey's Middle Corridor Initiative.

Turkey wants to jointly build the Istanbul - Edirne corridor with China and the European Union. Under such a circumstance Turkey, Bulgaria, Romania, and Hungary will become part of the Trans - European Transportation Network (TEN-T) Orient/East-Med Corridor, which also can become an important part of the Belt and Road Initiative.

The Middle Corridor is linked to the Trans - European Transportation Network Orient/East-Med Corridor after ending at the Turkish - Bulgarian border. China and 16 Central and Eastern European countries have established the "16+1 cooperation" mechanism. Under the framework of this mechanism, the Middle Corridor and the Trans - European Transportation Network Orient/East-Med Corridor can be connected. In this way, shortest route between China and Western Europe can be established.

On the other hand, the Middle Corridor and the China - Central Asia - West Asia Economic Corridor also face many challenges, such as the lack of coordination of cross-border investment, different construction and technical standards, different administrative procedures, and huge investment demand for transport infrastructure. In addition to those, unifying the track standard is a big challenge. The gauge of the former Soviet Union countries (Azerbaijan, Georgia) is 1,520 mm, and that of Turkey and the European Union is 1,435 mm. When trains arrive at the border town of Georgia, they must change gauge, which may create bottlenecks. This problem is not only the challenge of the Middle Corridor and the China - Central Asia - West Asia Economic Corridor. All the corridors under the Belt and Road Initiative have the same problem because the railway gauges of the former Soviet Union countries such as Russia, Central Asian countries and South Caucasus countries, etc...do not have the same length as the railway gauges of other countries along the Belt and Road Initiative.

It's fair to state that since the interests of Turkey, China, Iran, South Caucasus countries, Central and Eastern European countries are aligned, all countries can cooperate to jointly to build the Middle Corridor and the China - Central Asia - West Asia Economic Corridor of the Belt and Road Initiative and link them with the Trans - European Transportation Network Orient/East-Med Corridor. This cooperation most probably will bring economic development to many Eurasian countries.

**Keywords:** Belt and Road Initiative, Railway transport cooperation, Middle Corridor Initiative, China - Central Asia - West Asia Economic Corridor, Trans-European Transportation Network Orient/East-Med Corridor

# 目录

摘要.....	ii
Abstract.....	iv
目录.....	vii
图目录.....	x
<b>第一章 导论.....</b>	<b>1</b>
第一节 研究缘起.....	1
第二节 选题意义.....	2
第三节 文献综述.....	2
一、经济增长理论中铁路发展与经济增长的关系.....	3
二、铁路影响经济增长的理论和实证分析.....	4
三、有关“一带一路”倡议的研究现状.....	8
四、有关“中间走廊”倡议的研究.....	13
第四节 本文的研究方法与结构.....	15
第五节 本文的创新与不足.....	17
<b>第二章 “一带一路”倡议与铁路交通.....</b>	<b>18</b>
第一节 “一带一路”倡议的背景与思路.....	21
一、中国提出“一带一路”的国内和国外因素.....	24
二、“一带一路”主要合作领域和机制.....	32
三、与“一带一路”相关的金融机构.....	33
第二节 丝绸之路经济带跨境运输通道的建设.....	34
一、无处不在的互联互通.....	35
二、“一带一路”的路线.....	36
三、丝绸之路经济带的路线.....	37
第三节 “一带一路”建设面临的风险与挑战.....	40
一、中国邻国的担忧.....	40
二、“一带一路”沿线国家内部与彼此之间的问题.....	42
三、一些国家的消极态度.....	43
四、中国东西部区域差距.....	44
五、中国企业参与“一带一路”时面临的挑战.....	45
六、潜在的高运营成本.....	46
七、列车缺乏回程货.....	48

八、文化宗教的不同.....	48
第四节 “一带一路”框架下的高速铁路的重要性（以中国为例）.....	49
一、中国高铁的发展.....	50
二、高速铁路和经济发展的关系.....	55
本章小结.....	61
<b>第三章 土耳其“中间走廊”倡议、中国—中亚—西亚经济走廊与铁路交通</b> .....	<b>64</b>
第一节 土耳其的“中间走廊”倡议与铁路交通.....	65
一、土耳其的丝绸之路倡议：“中间走廊”.....	66
二、“中间走廊”倡议的背景与思路.....	72
三、“中间走廊”沿线国家.....	75
四、“中间走廊”建设面临的风险与挑战.....	86
五、“一带一路”倡议与“中间走廊”倡议的对接.....	88
第二节 中国—中亚—西亚经济走廊与铁路交通.....	92
一、“一带一路”倡议的重要一条路线：中国—中亚—西亚经济走廊.....	93
二、中国—中亚—西亚经济走廊的背景与思路.....	94
三、中国—中亚—西亚经济走廊的相关沿线国家.....	95
四、中国—中亚—西亚经济走廊建设面临的风险与挑战.....	100
五、中国—中亚—西亚经济走廊与伊朗交通基础设施的对接.....	102
本章小结.....	104
<b>第四章 东欧—东地中海走廊、伊斯坦布尔—艾迪尔内高铁路线与铁路交通</b> .....	<b>108</b>
第一节 跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊与铁路交通.....	111
一、跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊沿线国家.....	113
二、跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊面临的风险与挑战.....	127
三、“一带一路”倡议与跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊的对接.....	132
第二节 伊斯坦布尔—艾迪尔内高铁路线与铁路交通.....	138
一、伊斯坦布尔—艾迪尔内路线.....	139
二、伊斯坦布尔—艾迪尔内走廊沿线城市.....	140
三、伊斯坦布尔—艾迪尔内走廊面临的风险与挑战.....	142
四、“一带一路”倡议与伊斯坦布尔—艾迪尔内走廊的对接.....	143
本章小结.....	144
<b>第五章 结论</b> .....	<b>147</b>
<b>参考文献</b> .....	<b>152</b>
土耳其语文献.....	152

中文文献.....	156
英文文献.....	163
其他语言.....	178
附录 一 《土耳其共和国政府与中华人民共和国政府关于对接“中间走廊”倡议与“丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路”的谅解备忘录》 ...	179
附录 二 《中华人民共和国政府与土耳其共和国政府铁路合作协定》 .....	185
附录 三 《中阿关于共同推进丝绸之路经济带建设的谅解备忘录》 .....	188
附录 四 “Ministers Moscovski and Pavlova and the Minister of Transport of the PRC Yang Chuantang establish a common program for infrastructure projects” .....	198
致 谢.....	200



# 图目录

图 2.1 古代丝绸调料之路 .....	18
图 2.2 “一带一路”沿线国家占全球经济的相关比重 .....	23
图 2.3 “一带一路”路线图 .....	37
图 3.1 “中间走廊”和中国—中亚—西亚经济走廊的路线 .....	64
图 3.2 “中间走廊”的路线 .....	68
图 3.3 “中间走廊”倡议上中国公司参与修建的两条高速铁路（绿色线） ..	77
图 3.4 链接土耳其、格鲁吉亚和阿塞拜疆的铁路 .....	78
图 3.5 土耳其高铁线路网 .....	80
图 3.6 中国—中亚—西亚经济走廊的路线 .....	93
图 4.1 跨欧交通网（TEN-T）的东欧—东地中海走廊与土耳其高铁网 .....	114
图 4.2 伊斯坦布尔马尔马雷海峡隧道项目 .....	139
图 4.3 伊斯坦布尔的哈勒卡雷（Halkalı）—保加利亚边界的卡皮库勒（Kapıkule） 铁路线 .....	140
图 4.4 高速铁路线路在伊斯坦布尔的亚洲部分到伊斯坦布尔的欧洲部分 .....	142
图 4.5 “中间走廊”、中国—中亚—西亚经济走廊和跨欧交通网（TEN-T）东欧 —东地中海走廊的路线 .....	144

# 第一章 导论

## 第一节 研究缘起

中国在 2013 年推出“一带一路”倡议后，引起了全球的关注。随着时间的推移，中国领导人开始详细介绍“一带一路”倡议，并开始在中国境内外建立各种双边和多边机制。

当专家提到“一带一路”倡议时，他们大多首先考虑连通性，因为中国本身就是连接与发展并行的模板，连通性越强，发展就越大。世界银行等国际机构的专家研究表明，近年来，随着中国基础设施投资的增加，落后地区开始发展，主要是由于连通性增强。

中国加强连通性的最大成就之一就是过去 10 年建成的高速铁路网的发展，2008 年开通了第一条高速列车线路。难以置信的是截至 2016 年底中国的高铁网络已经超过 2.2 万公里，预计 2025 年达到 3.8 万公里。联合国等国际组织的研究人员表示，欧亚大多数发展中国家经济发展面临的重大问题之一是缺乏连通性。

另一方面，土耳其及其周边地区在欧亚大陆上的地理位置非常重要，丝绸之路经济带的两条经济走廊即将通过这一地区，但是这个地区缺乏基础设施。土耳其是中东、南高加索和中东欧唯一拥有高速铁路网络的国家。土耳其和这些地区的国家有历史、文化、宗教和语言方面的联系。

2013 年当中国提出并启动“一带一路”倡议时，没有人能预见经济全球化的形势会如此严峻。“一带一路”可能会成为沿线国家推动经济全球化、深化和机制改革的途径。但是，在中国对“一带一路”框架下的土耳其及其周边地区的学术研究尚不足，同时土耳其和周边地区关于“一带一路”的研究也不足。另外还有一个重要的问题，即许多与“一带一路”无关的项目被误认为是“一带一路”的项目。

## 第二节 选题意义

随着中国高速铁路网的发展，落后地区开始发展，民工开始回家乡工作，因为他们家乡的经济开始活跃，有了更多工作机会，就像前世界银行驻华代表处首席代表黄育川（Yukon Huang）所解释的那样，主要原因是高速铁路的快速发展。高铁可以振兴经济。<sup>1</sup>

土耳其的两条高速铁路是与中国公司合作修建的。第一条是 2014 年 7 月开通的安卡拉（Ankara）—伊斯坦布尔（Istanbul）高速铁线，第二条是修建中的约兹加特（Yozgat）—锡瓦斯（Sivas）高速铁路线。这两条高速铁路路线是土耳其提出的新丝绸之路倡议——“中间走廊”的骨干。通过土耳其的这两条高速铁路是连接“中间走廊”的南高加索部分和中东欧国家的铁路线路。

“一带一路”的另外一个重要部分——中国—中亚—西亚经济走廊也是通过土耳其的，因此建设“一带一路”倡议时，研究土耳其及其周边地区是重要的。本论文讨论在“一带一路”倡议框架下，土耳其和其周边国家通过高速铁路加强互联互通，哪条路线最适合该地区的丝绸之路经济带。

土耳其的一部分在欧洲，与对“一带一路”建设具有重要意义的中东欧国家有铁路交通联系。因此，研究“一带一路”和中国—中亚—西亚经济走廊与中东欧国家的联系具有深刻的现实意义。本文将对欧亚交汇地区的铁路交通进行全面的分析。

## 第三节 文献综述

“一带一路”的陆路部分——丝绸之路经济带在土耳其周边地区（中东、南高加索、中东欧）有哪些路线？要想回答这个问题，首先需要了解罗斯托的经济快速发展理论里对铁路和经济增长的研究。在交通基础设施建设对经济发展影响方面，关于经济快速发展理论有许多英文学术文章。

目前关于中国的高速铁路的发展水平和过程，中国国内外有一些著作。中国高铁建设对中国经济发展和社会变化方面的著作不多，世界银行、亚洲投资银行和经济合作与发展组织（OECD）等国际组织的报告、学者论文有一些。这些文

---

<sup>1</sup> Ed Zhang, “How high-speed rail can boost economy,” *China Daily*. (2017-02-18) [2017-12-2]. [http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-02/18/content\\_28250688.htm](http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-02/18/content_28250688.htm)

献有助于了解本论文核心问题的研究进程。另外，高速铁路建设对其通过的国家 and 地区经济发展的贡献是“一带一路”倡议的重要研究对象。研究通过土耳其及其周边地区的丝绸之路经济带的两条经济走廊路线显然很重要。因此，有关政治经济学的理论对于高速铁路对土耳其周边地区的经济发展的影响及相关问题的分析，有着重要的参考价值。本论文分析了丝绸之路经济带上的土耳其“中间走廊”倡议、中国—中亚—西亚经济走廊中西亚、中东欧国家高速铁路的互联互通，本文还回顾了目前为止有关“一带一路”倡议、“中间走廊”倡议的研究。

## 一、 经济增长理论中铁路发展与经济增长的关系

经济增长是经济理论研究的主要命题之一。经济增长理论以经济增长为研究对象，分析了各种因素在长期经济增长中的作用。在古典政治经济学中，史密斯在研究一个国家财富增长的来源时指出，一国经济增长的主要动力在于分工、资本积累和技术进步。20 世纪 40 年代后期出现的现代经济增长理论，即著名的哈罗德—托马斯经济增长模型，假设任何经济单位的产出都取决于投资的资本量和资本效率。按照哈罗德—多马模型，决定一个国家经济增长水平的主要因素有两个：第一、决定社会投资水平的储蓄率；第二、反映生产力的资本与产出比。哈罗德—多马模型解释了资本积累在经济增长中的作用。根据这一理论，许多国家在比较长的时间中采用了突出资本积累的经济增长模式，试图通过增加资本投入来推动经济增长。哈罗德—多马模型开始运用数理经济学来研究增长理论。但是，哈罗德—多马模型在解释实际经济增长方面有很大的局限性。一个主要局限性在于，这个模型无法解释为什么在不同的国家，虽然资本积累水平相同，但经济增长可能存在很大差异。针对这一局限性，索洛和丹尼森提出的增长模型认为除了资本要素以外的其他要素对经济增长的作用。

20 世纪 80 年代后期和 90 年代初西方经济增长的新现象是，科学技术迅速在生产和社会生活的各个方面得到广泛应用。基于知识创新的知识经济的特征越来越明显。为创造和发展新增长理论做出贡献的学者先后包括保罗·罗默（Paul Romer）、罗伯特·卢卡斯（Robert Lucas）、戴尔·乔根森（Dyer Jorgenson）等人。

卢卡斯也是“新增长理论”的代表。他继承了利用人力资本研究经济增长的研究思路，并强调了人力资本外部性对解释经济增长的重要性。卢卡斯还认为，扩大经济开放可以使发展中国家吸收新技术和人力资本，实现更快的经济增长，缩小与发达国家的收入差距。

从中国发展现状来看，中国推动增长方式转变的内涵不仅包括以罗伯特·索洛(Robert Solow)等学者为代表的新古典增长理论所强调的全要素生产率理念，还包括新增长理论所突出的知识创新和加大人力资本投资的思想。<sup>2</sup> 这些增长理论模型认为，知识积累是促进现代经济增长的最重要因素，知识分为普通知识和专业知识。一般知识可以产生规模效应，专业知识可以产生要素的递增收益。这两种效应的结合不仅可以增加知识、技术和人力资本本身的收益，还可以增加资本和劳动力投入的回报。

新经济增长理论突破了新古典增长理论的局限，强调知识和技能在经济和经济增长中的作用。基于罗默和卢卡斯模型，自 20 世纪 90 年代以来出现了许多经济增长模式，补充和完善了罗默和卢卡斯的理论。这些增长模式重点探讨经济增长过程中的新问题，如经济体制，收入分配，公共政策和市场一体化在促进经济增长中的作用。理论上发现许多问题可以解释，例如国际贸易对经济增长的影响，外国直接投资对发展中国家经济增长的影响等等。

上面的理论忽略了一个重要事实，即基础设施对经济增长的贡献，特别是在一定的经济发展水平下，可以促进基础设施的发展，中国改革开放 40 年来，特别是 2003 年以来，经济快速发展，国内生产总值的快速增长平均每年超过 10%。现代经济增长理论存在一个共同缺陷：把基础设施特别是交通方式抽象成一个常量，忽视了交通运输，特别是忽视了铁路运输是经济增长和经济起飞的前提。下面本人将讨论铁路对经济增长的影响以及相关的理论和实证研究。

## 二、 铁路影响经济增长的理论和实证分析

实际上，无论是劳动分工和资本积累等的有效性，还是现代市场经济制度和体系建立并完善的过程，都只有把现代交通运输作为一个重要变量考虑后，才能在理论上得到更准确的解释和说明。历史事实表明，正是由于 19 世纪铁路的技

---

<sup>2</sup> 兰英：《高速铁路—对中国经济发展的影响》，北京：经济日报出版社，2013 年 1 月，第 34 页。

术和组织创新以及大规模铁路资本积累引起的运输成本大幅下降，现代市场经济体制开始逐步扩大和逐步完善。追踪现代经济增长和社会发展。那些曾抓住了机遇，经历了铁路发展大潮的国家，如英国、美国、德国等，其现代经济才得到了飞快的发展。<sup>3</sup>也是从那时起，世界范围内的经济社会才出现了两级分化：一方演变成了发达国家，一方则是发展中国家。

可以说，在现代经济增长的过程中，铁路是现代经济增长和起飞的开端。铁路不仅曾扮演了经济增长因素中的主角，铁路的发展还对诸如经理阶层的形成，大批量生产和大量分配的产生等起了决定性的作用。<sup>4</sup>铁路在股份制、公司制、金融期货交易所运营和运行方面进一步创新，为西方国家建立现代市场经济体制和制度打下了坚实的基础。

绝大部分学者认为，铁路是一个国家经济的基础行业，尤其是高速铁路，其带来的客运量的上升带动了国家经济的增长、交通网络的畅通，节约了出行时间，促进了区域间商品和信息的流通等，因此不仅应该考虑修建铁路本身的收益，而且应考虑其对国家经济的带动作用。

## 1、新古典经济增长理论

罗伯特·索洛（Robert Solow）所提出的发展经济学中著名的模型，又称作索洛经济增长模型（Solow Growth Model）、外生经济增长模型，是在新古典经济学框架内的经济增长模型。<sup>5</sup>

索洛的新古典增长理论强调的是物质资本和技术进步的重要性。经济产出是在生产率高的条件下应用资本和劳动力而获得的产量。因此，经济增长取决于这些投入和全要素生产率的增加。可以看到交通运输在这里起着明显的作用，直接通过投资交通基础设施、车辆和物流系统增加物质资本；并通过连通性高的运输方式对经济发展产生影响，通过提高运输效率使其他领域受益。<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> 兰英：《高速铁路—对中国经济发展的影响》，北京：经济日报出版社，2013年1月，第35页。

<sup>4</sup> 同上，第36页。

<sup>5</sup> Robert Solow, "A contribution to the theory of economic growth," *Quarterly Journal of Economics, Oxford Journals*, 1956-2, 70 (1), pp. 65-94.

<sup>6</sup> Daron Acemoglu, "The Solow Growth Model," *Introduction to Modern Economic Growth*, Princeton: Princeton University Press, 2009, pp. 26-76.

从历史上看，交通运输一直被认为是经济发展的主要因素。发展中国家的情况尤其如此，在这种情况下，从零散的运输系统向发达的运输网络过渡非常重要。从这个意义上讲，缺乏完善的交通体系是对经济增长的严重制约。

大量关于世界各地基础设施的研究表明，不同类型的交通基础设施和基础设施对整个地区和国家的增长和发展的改善具有积极影响。世界银行 2011 年提到交通基础设施的另一个影响，它声称交通基础设施的发展也会使经济增长。由于发达的和高质量的公路和铁路网络有助于在地区之间降低货物运输成本，并通过获得多种资源提高生产力。

对交通行业而言，关键在于交通运输带来的改善是否可以通过改进运输方式来刺激全要素生产率增长。长期经济增长的主要动力是投资和生产力增长。交通基础设施改善的主要历史影响之一是降低运输成本，从而使市场更加一体化。这也许是交通基础设施特别的一个方面。可以通过更好的运输网络来实现市场一体化。

运输和经济往往被认为是双向的关系；运输供应的变化可能会影响经济活动的水平，相反，经济活动的水平会影响运输需求。交通运输活动和经济增长似乎总体上是相互关联的，关于流动性的改善致使经济增长的说法很常见。

## 2、罗斯托（Rostow）对铁路和经济增长的研究

在人类社会和经济发展史上，工业化是人类从传统社会向现代社会转变的最具决定性的时期。罗斯托在其经典的“经济增长阶段”中指出：从经济角度来看，所有社会都可以分为五种类型：传统社会、创造起飞先决条件的社会、经济起飞社会，经济走向成熟的社会，大众消费社会。经济起飞是社会历史上起决定性的转型阶段。在罗斯托看来，经济起飞是稳定增长的障碍和阻力最终被克服的时期。促进经济进步的力量扩大了并开始支配整个社会。增长成为正常状态。福利似乎成为习惯和制度结构。<sup>7</sup>

他强调经济必须满足三个基本条件才能成功起飞并进入自我维持的稳定增长阶段。第一、生产性投资比例从国民收入（或国民生产总值）的 5% 或不到 5% 增加到超过 10%。第二、一个或多个主要制造业部门的增长速度非常快。这里

---

<sup>7</sup> Walt Whitman Rostow, *The Stages of Growth*, Cambridge: Cambridge University Press, 1990, p. 8.

的制造业需要有两个基本条件：其发展过程驱动现代部门的一系列需求，其扩张提供可能的（工业）外部经济影响。第三、有一种政治、社会和制度结构存在，或迅速出现，这种结构利用了推动现代部门扩张冲力和起飞的潜在的外部经济效应，并且使增长具有不断前进的性质。

在罗斯托的分析框架下，占主导地位的工业部门是经济起飞阶段的引擎，直接关系经济体可以成功地过度到下一阶段。从经济史的角度来看，罗斯托考察了主要工业化国家的发展。他认为，“在英国和其他资源丰富的地区，英国是人口众多的国家，经济快速发展的主要原因是技术。在一般的情况下，经济快速发展不仅需要基本社会资本的积累和工业、农业技术的快速发展，而且也需要重视经济现代化的政府。”<sup>8</sup>

罗斯托认为，铁路的建立是许多国家经济快速发展时期最重要的发展动力之一。铁路曾经在日本、法国、德国、美国、瑞典和俄罗斯经济发展方面发挥了非常大的作用。<sup>9</sup>

他强调，在经济快速发展时期，铁路对经济增长有三个重要影响。首先，铁路降低了国内运输成本，为商业开辟了新市场，为地区带来了新产品。其次，在许多国家，铁路也是扩大出口部门的先决条件，这些部门又为国内发展提供资金，例如德国在二战后的铁路为德国经济快速发展奠定了基础。最后，铁路的发展促进了现代煤矿业、现代钢铁业和现代机械工业的发展。在许多国家，现代基础工业的增长最直接的原因可能是建设大型铁路系统，特别是维护庞大的铁路系统。上述三种因素常常使国家进入可持续发展阶段。但是，如果没有这些因素，大规模的铁路建设不一定会使经济快速发展，如 19 世纪低的印度和 20 世纪初的阿根廷。

在罗斯托所描述的经济快速发展时期中，新兴工业迅速扩张，新兴工业创造的资本再投入于新工厂。新兴工业和新工厂的增多使得该社会里的一部分人的收入增加，这些人把积累的资本的一部分给其他人作为开工厂（企业）的资金支持。新的企业家阶层快速扩大使私营公司的投资不断扩大。

在这种一个经济快速发展的时期，重要角色者之一是铁路，另外还应该有三个基本要素：第一、必须扩大快速增加产量的一个或多个产品的有效需求。第二、

---

<sup>8</sup> Walt Whitman Rostow, *The Stages of Growth*, Cambridge: Cambridge University Press, 1990, p. 8.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 223.

必须引入新的生产功能，扩大生产能力。第三、社会必须具备初始资本才能使经济快速发展。

罗斯托认为，铁路部门拥有上述基本要素，并为促进国家的经济快速发展发挥引擎作用。罗斯托的基本观点认为，一个或几个新制造业的快速增长是经济转型的强大和不可或缺的引擎。这些部门具有高生产力的新生产性功能，其增长率反过来可以提高人均产出。最后，经济增长也带来了一系列外部经济效应，最终在经济起飞的主导因素的最初动力开始减退时，它可以帮助创造一些新的支配地位。这种观点引起了很多批评。例如，著名经济学家罗伯特·福格尔(Robert Fogel)认为，铁路的直接和间接影响都不足以推动经济的快速发展，不足以作为工业革命的先决条件。福格尔批评罗斯托的经济快速发展理论，他认为铁路只是产业革命的一部分，而不是其必要条件。<sup>10</sup>

总之，罗斯托的分析确实为经济发展理论（特别是过程和机制）提供了一个基本的框架。从经济历史角度和实际发展角度来看，铁路在经济发展中的作用都很重要。它的作用达到决定性的或者主导性的程度仍然有很多争议。但是，世界银行等国际组织和许多国内外学者研究表明，2008年在中国开通的第一条高速铁路线至今的成果来看，高速铁路对国家经济发展有决定性的作用。高速铁路对经济增长的影响至今尚未得到理论证实。但是，事实表明高速铁路对经济增长有积极的影响。

### 三、有关“一带一路”倡议的研究现状

习近平在《人民日报》上发表的《共创中伊关系美好明天》<sup>11</sup>一文中强调：伊朗位于亚洲东西交通要道，地理优势明显。中国愿同伊朗在公路、铁路、海路、网路领域深化合作，推进亚洲东西通道建设，并以此推动沿线国家贸易和投资便利化，降低人员、商品、资金跨境流动成本，巩固扩大能源和产业合作。中国跟伊朗关系的发展方向是相互信任、共同繁荣、互联互通和文明交流。另外，根据

---

<sup>10</sup> Robert William Fogel, *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1964.

<sup>11</sup> 习近平：《共创中伊关系美好明天》，《伊朗报》，2016年1月21日，最后一次登录：2017年4月11日 [http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao\\_674904/zt\\_674979/dnzt\\_674981/xzxzt/xjpdstaiyljxgsfw\\_685471/zxxx\\_685473/t1333711.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/zt_674979/dnzt_674981/xzxzt/xjpdstaiyljxgsfw_685471/zxxx_685473/t1333711.shtml)

中国驻伊朗大使所说，2014 年贸易额从数千万美元到超过 500 亿美元，而中国连续 6 年成为了伊朗最大的贸易伙伴。<sup>12</sup>

中国—中亚—西亚经济走廊是“一带一路”倡议下的六大经济走廊之一。何文彬在他写的《论“中国—中亚—西亚经济走廊”建设推进中的基础与障碍》<sup>13</sup>一文中表示，丝绸之路经济带能否成功，关键在于该经济走廊的建设因为在“一带一路”倡议的六大经济走廊中，最难建设的是中国—中亚—西亚经济走廊。

黄晓燕、秦放鸣在《中国—中亚—西亚经济走廊建设：基础、挑战与路径》<sup>14</sup>一文中强调，实现经济走廊基础设施的互联互通，提高物流效率和社会经济发展是一个长期的过程。政治互信度是中国—中亚—西亚经济走廊建设的前提。

希望（Umut Ergunsü）在《为什么中国在中东的角色越来越重要》<sup>15</sup>一文中强调，中伊贸易中很大一部分是基于中国从伊朗进口的能源。中国为了满足其石油和天然气的需求愿意与伊朗在内的很多中东国家合作，而为了得到更稳定、更可持续的经济增长的过渡，还需要寻找新的市场来出口其产品。

李向阳在他题为《“一带一路”：定位、内涵及需要优先处理的关系》<sup>16</sup>一书中提出，中国社会科学院发表的独家报告认为目前的区域经济合作机制可以概括为五大类：一、经济自由区，二、关税联盟，三、共同经济市场，四、经济一体化，五、政治经济一体化。值得注意的是，实现前 4 类经济合作机制，建设交通基础设施是至关重要的。

习近平在哈萨克斯坦提出“一带一路”重大倡议后，土耳其各界对于“一带一路”做出了积极回应。很多土耳其精英开始关注“一带一路”倡议会给土耳其带来的好处。虽然如此，土耳其精英包括土耳其一些领导人和学术界人士对于“一带一路”的具体内容好像一无所知。

2015 年 3 月中国国家发展改革委员会、外交部、商务部联合发布的《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》<sup>17</sup>中指出，“一带

---

<sup>12</sup> “China, Iran’s largest trading partner: Ambassador,” Iran Today Website. (2016-1-22) [2017-8-6]. <http://www.iran-daily.com/News/135470.html>

<sup>13</sup> 何文彬：《论“中国—中亚—西亚经济走廊”建设推进中的基础与障碍》，《经济体制改革》，2017 年第 3 期，第 59 页。

<sup>14</sup> 黄晓燕、秦放鸣：《中国—中亚—西亚经济走廊建设：基础、挑战与路径》，《改革与战略》，2018 年第 2 期，第 68 页。

<sup>15</sup> Umut Ergunsü, “Why is China’s role in the Middle East growing?” *Hürriyet Daily News*. (2016-2-19) [2017-8-6]. <http://www.hurriyetdailynews.com/why-is-chinas-role-in-the-middle-east-growing-95402>

<sup>16</sup> 李向阳：《“一带一路”：定位、内涵及需要优先处理的关系》，北京：社会科学文献出版社，2015 年。

<sup>17</sup> 国家发展改革委、外交部、商务部：《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》，

一路”贯穿亚欧非大陆，一头是活跃的东亚经济圈，一头是发达的欧洲经济圈，中间广大腹地国家经济发展潜力巨大。

马莉莉、任保平在《丝绸之路经济带发展报告 2014》<sup>18</sup> 一书中，系统全面地梳理了“一带一路”会涉及的方面，以及将给中国及沿线国家带来的好处。虽然在关于“一带一路”的一本书里提到了土耳其，但是中国方面关于土耳其参与“一带一路”倡议的研究、文献并不多。

中国驻土耳其大使郁红阳在接受《人民日报》采访时强调土中两国在“一带一路”框架下的合作领域。<sup>19</sup> 李振环在《“一带一路”土耳其板块已见雏形》<sup>20</sup> 一文中分析土耳其会参与“一带一路”的主要原因。

自“一带一路”在 2013 年底公布以来，有关的学术报告，尤其是英文学术报告越来越多。克里斯·德文郡-埃利斯（Chris Devonshire-ellis）2015 年出版了一本名为《中国新经济丝绸之路：大欧亚博弈—珍珠串》的书。此外，还有其它期刊文章的标题是“新丝绸之路”。<sup>21</sup>

安纳兹·艾弗（Ananth V. Iyer）、恰热·哈克苏资（Çağrı Haksöz）、斯里达尔·色哈德日（Sridhar Seshadri）的研究成果涉及到丝绸之路供应链的管理，特别是战略、绩效和风险。他们主编的《丝绸之路供应链连接管理》<sup>22</sup> 分析了中国大陆、香港、印度、巴基斯坦、伊朗、中亚、黎巴嫩、土耳其、以色列和匈牙利的供应实践。

斯科特·肯尼迪（Scott Kennedy）和大卫·帕克（David Parker）合写的《中国的“一带一路”建设》<sup>23</sup> 一文章重点提出，研究更多集中在基础设施项目上，增加对亚洲和欧洲的投资。胡鞍钢、马伟和鄢一龙写的《“丝绸之路经济带”：战略内涵、定位和实现路径》<sup>24</sup> 这一篇文章重点提出，在“一带一路”的讨论

---

中华人民共和国国家发展和改革委员会网站，2015 年 3 月 28 日，最后一次登录：2016 年 1 月 25 日，[http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328\\_669091.html](http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html)

<sup>18</sup> 马莉莉、任保平：《丝绸之路经济带发展报告 2014》，北京：中国经济出版社，2014 年 09 月 01 日。

<sup>19</sup> 高泽华：《中国驻土耳其大使：两国可探索打造“四大走廊”》，人民网，2014 年 09 月 18 日，最后一次登录：2016 年 7 月 11 日，<http://finance.people.com.cn/n/2014/0918/c387602-25687428.html>

<sup>20</sup> 李振环：《“一带一路”土耳其板块已见雏形》，《光明日报》，2015 年 4 月 19 日。

<sup>21</sup> Chris Devonshire-Ellis, *China's New Economic Silk Road. The Great Eurasian Game and the String of Pearls*, Hong Kong: Asia Briefing Ltd. 2015.

<sup>22</sup> 安纳兹·艾弗（Ananth V. Iyer）、恰热·哈克苏资（Çağrı Haksöz）、斯里达尔·色哈德日（Sridhar Seshadri）：《丝绸之路供应链连接管理》（İpek Yolunda Tedarik Zinciri Yönetimi），斯卡拉出版社（Scala Yayıncılık），2014 年 3 月。

<sup>23</sup> Scott Kennedy, David Parker, “Building China's One Belt, One Road”, Center for Strategic and International Studies, Washington D.C. (2015-4-3) [2016-8-12]. <http://csis.org/publication/building-chinas-one-belt-one-road>

<sup>24</sup> 胡鞍钢、马伟、鄢一龙：《“丝绸之路经济带”：战略内涵、定位和实现路径》，《新疆师范大学学报》，2014

中，关于中欧关系的文件相对较少。然而，欧洲是中国“一带一路”倡议的最终目的地，非洲有望成为“一带一路”的战略重点。与欧洲建立经济网络有其优势。大多数欧洲国家的人均国内生产总值高，经济发展水平、科学技术和人们的生活水平都比较高。因此，中国可能更多地关注欧洲的贸易、教育和文化交流，同时关注能源出口国家的能源资源。

克莉丝汀·临(Christina Lin)在《与土耳其重返东方的同时中国西进》<sup>25</sup>一文分析了土耳其的“向东看”政策，也分析中国的“西进”政策。这样的大背景下，土中合作程度会增加，作者特别强调，土耳其与中国的安全合作越来越多了。

安娜·贝斯·凯姆(Anna Beth Keim)和苏乐曼·可汗(Sulmaan Khan)在《中国和土耳其能否建设新丝绸之路?》<sup>26</sup>中分析认为，两国在发展土中关系的过程中，虽然有一些障碍，但可以在新地缘政治联系下得到复兴。

香农·蒂耶兹(Shannon Tiezzi)在她题为《中国的丝绸之路到底去向何方》<sup>27</sup>一文中强调，“一带一路”被认为是中国外交政策的一个重要部分。如果中国成功落实了“一带一路”，中国将更有可能成为21世纪的主导力量。

土耳其商界部分人士认为，“一带一路”倡议会给沿线国家带来很多商机，希望沿线国家给予广泛的政策支持。土耳其菲巴(FIBA)集团在中国辽宁省沈阳市的投资是土耳其在中国最大的投资。其土耳其籍首席执行官白浪(Bülent Ulusoy)先生表示，他和很多在中国生活的土耳其人曾就“一带一路”有过交流，大家对此很期待。希望包括土耳其在内的“一带一路”沿线国家都能重视这一倡议，积极地参与其中。<sup>28</sup>

土耳其社会舆论也不乏持有质疑的目光。例如，土耳其著名报纸《自由报》(Hürriyet)评论员赛尔康(Serkan Demirtaş)在《中国通过丝路踏入中亚是战略性举动》<sup>29</sup>一文中表示，土耳其虽从正面评估这一项目，但同时也较为谨慎。

---

年第35(2)期。

<sup>25</sup> Christina Lin, “A New Eurasian Embrace: Turkey Pivots East While China Marches West”, Transatlantic Academy, 2013-2014 Paper Series, No.3. (2014-5-22) [2017-2-6]. <http://www.transatlanticacademy.org/publications/new-eurasian-embrace-turkey-pivots-east-while-china-marches-west>

<sup>26</sup> Anna Beth Keim, Sulmaan Khan, “Can China and Turkey Forge a New Silk Road?” Yale Global. (2013-1-18) [2015-6-4]. <http://yaleglobal.yale.edu/content/can-china-and-turkey-forge-new-silk-road>

<sup>27</sup> Shannon Tiezzi, “Where is China’s Silk Road Actually Going?” The Diplomat. (2015-3-30) [2016-7-26]. <http://thediplomat.com/2015/03/where-is-chinas-silk-road-actually-going/>

<sup>28</sup> 《“希望在中国再待10年”土耳其企业家看“一带一路”倡议》，人民网，2014年9月20日，最后一次登录：2015年2月21日，<http://finance.people.com.cn/n/2014/0920/c387602-25700228.html>

<sup>29</sup> 赛尔康·米尔塔什(Serkan Demirtaş)：《中国通过丝路踏入中亚是战略性举动》(Çin'den Stratejik İpek Yolu Hamlesi)，《自由报》(Hürriyet)，2014年7月5日，最后一次登录：2016年5月14日，<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/26744988.asp>

他提出，土耳其需要进一步了解中国在具体举动背后的意图，因为机会与挑战并存，需要考虑来自邻国的地缘政治挑战。

普华永道发布的《土耳其基础设施行业施报告》<sup>30</sup> 里指出，土耳其现有高铁、传统铁路线路基本完备，但不是特别发达，还需要大量投资。土耳其经济部副部长塔里克·苏曼斯 (Tarık Sönmez) 在《土耳其官员谈新丝路：应先建铁路网络》<sup>31</sup> 强调，近年来，土耳其已经对铁路作出重要规划并重绘了国内交通系统路线图。这些交通运输规划大约需要 3500 亿美元的投资，到 2023 年仅铁路建设就需要 450 亿美元投资。在这个规划中，土耳其的目标是构建一万公里新高速线路以及 4000 公里常规铁路。中国企业参与承建的安卡拉—伊斯坦布尔高速铁路顺利通车，显示出中国企业在推动土耳其建设中扮演了重要角色。可以预见，中国企业凭借自身优势，可在土耳其的基础设施竞标中胜出。

习近平在《伊朗报》上发表的题为《共创中伊关系美好明天》<sup>32</sup> 一文中强调，伊朗地理位置很重要，中国愿与伊朗在公路、铁路、海路领域深化合作，推进丝绸之路经济带的建设，以此使沿线国家的贸易和投资更加便利化，降低人员、商品、资金跨境流动成本，希望在能源方面加强合作。

莫森·沙利亚蒂 (Mohsen Shariatinia) 和艾则孜·哈米德雷扎 (Azizi Hamidreza) 写的《伊朗与中国在丝绸之路经济带合作：从战略认识到行动理解》<sup>33</sup> 重点强调伊朗是古代丝绸之路的桥梁，连接着东方和西方。它在新的丝绸之路上也有很大的潜力。本研究在战略和运营层面上分析了“一带一路”倡议背景下影响伊朗与中国合作的因素。

托马斯·艾德布林克 (Thomas Erdbrink) 在纽约时报上发表的《对于中国的全球野心，伊朗是所有事物的中心》<sup>34</sup> 一文中说，对中国来说，伊朗有非常重要的地位，2016 年在上海至德黑兰的现有铁路网上运载货物的货运列车耗时 12 天，比海运的 30 天快得多。

<sup>30</sup> “Turkey Infrastructure Industry report”, Pricewaterhouse Coopers. (2012-3) [2016-9-26]. <http://www.ebrd.com/downloads/loans/14b.pdf>

<sup>31</sup> 徐颖：《土耳其官员谈新丝路：应先建铁路网络》，《瞭望东方周刊》，2014 年 12 月 1 日，最后一次登录：2018 年 5 月 19 日，<http://finance.sina.com.cn/world/yzjj/20141201/114120965000.shtml>

<sup>32</sup> 习近平：《共创中伊关系美好明天》，《伊朗报》，2016 年 1 月 21 日，最后一次登录：2017 年 4 月 11 日 [http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao\\_674904/zt\\_674979/dnzt\\_674981/xzxt/xjpdstaiyljxgsfw\\_685471/zxxx\\_685473/t1333711.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/zt_674979/dnzt_674981/xzxt/xjpdstaiyljxgsfw_685471/zxxx_685473/t1333711.shtml)

<sup>33</sup> Mohsen Shariatinia, and Azizi Hamidreza, “Iran-China Cooperation in the Silk Road Economic Belt: From Strategic Understanding to Operational Understanding.” *China & World Economy*, 2017, Vol. 25, No. 5.

<sup>34</sup> Thomas Erdbrink, “For China’s Global Ambitions, ‘Iran is at the Center of Everything.’” *The New York Times*. (2017-7-25) [2017-9-9]. [www.nytimes.com/2017/07/25/world/middleeast/iran-china-business-ties.html](http://www.nytimes.com/2017/07/25/world/middleeast/iran-china-business-ties.html)

泽纳布·宋拉妮（Zeinab Sohrabi）在伊朗工业、矿业和农业商会官方网站上发表题为《中国货运列车本周将抵达德黑兰》<sup>35</sup>一文中说，伊朗在“一带一路”倡议中的地位是极其重要的。因此，伊朗打算在“一带一路”倡议的实施中发挥有效的作用。

王颂吉、白永秀在他们题为《中国—中亚—西亚经济走廊建设：进展、问题与对策》一文中指出，中国—中亚—西亚经济走廊建设中的风险主要是指相关国家发生经济危机的可能性、国家政治权力的稳定性、贪污腐败、社会冲突、法律不健全以及种族和宗教冲突。为保证中国—中亚—西亚经济走廊的顺利实施，必须建立风险评估、预警和应对机制。<sup>36</sup>

#### 四、有关“中间走廊”倡议的研究

有关于古丝绸之路历史文献、中国“一带一路”但是，关于土耳其的“中间走廊”倡议的研究少之又少。据笔者了解，土耳其语对有关丝绸之路问题的研究文献大致有三种类型，第一类，关于古丝绸之路的历史文献；第二，关于苏联解体后（中亚国家独立后），关于土耳其部分高层领导人探讨与中亚国家关系以及丝绸之路概念的文献；第三是2008年后，围绕“新丝绸之路倡议与商队驿站计划”这一问题的官方文献及土耳其学界和媒体上发表的各类文献。

在第一类文献中，很多学者们共同指出，古代丝绸之路路线图中，伊斯坦布尔在古代丝绸之路的西端，西安在古代丝绸之路的东端。亚哈姆·阿克锁业（Yahya Aksoy）在《从西安到地拉那的古代丝绸之路》<sup>37</sup>中，比较系统地描述了古代丝绸之路上的不同民族文化。亚哈姆·阿克锁业认为古代最重要的陆路是丝绸之路而丝绸之路沿线国家的民族文化很丰富。他认为，复兴丝绸之路时，了解沿丝绸之路国家和地区的文化很重要。

第二类文献并不多。自土耳其共和国成立到21世纪90年代初，关于古代丝绸之路的研究并不多。但是，苏联解体后，土耳其开始与新独立的中亚国家寻求更紧密的关系，中亚成为土耳其发展外交关系的主要目标之一。因此，土耳其高

<sup>35</sup> Zeinab Sohrabi, “China freight trains to arrive in Tehran this week,” *Iran Chamber of Commerce, Industries, Mines and Agriculture*. (2018-1-9) [2018-2-2]. <http://en.otaghiranonline.ir/news/1526>

<sup>36</sup> 王颂吉、白永秀：《中国—中亚—西亚经济走廊建设：进展、问题与对策》，《贵州社会科学》，2016年8月，第132页。

<sup>37</sup> 亚哈姆·阿克锁业（Yahya Aksoy）：《从西安到地拉那的古代丝绸之路》（*Si-An'dan Tiran'a Tarihi İpek Yolu*），安卡拉（Ankara）：加密出版社（Kripto Yayınevi），2009年3月。

层领导人，特别是前总统苏莱曼·德米雷尔（Süleyman Demirel）认为，丝绸之路概念是发展土耳其与中亚国家关系的一个不错的框架。所以，正如土耳其著名报纸《自由报》（Hürriyet）评论员伊斯梅特·索拉克（İsmet Solak）在《从长城至亚得里亚海的突厥人踪迹》<sup>38</sup> 一文中表示，土耳其领导人在不同的场合讲话时强调，突厥语世界将从中国的长城至亚得里亚海延伸。这一领域涵盖了大部分的古丝绸之路的路线。因此，土耳其自 20 世纪 90 年代早期就有“复兴古丝绸之路”这样的一种说法。

但是，在中亚，国家间缺乏区域合作、整个地区的交通基础设施的不足和土耳其的经济能力有限等问题让安卡拉很难进一步加强与该地区国家合作。因此，针对该地区土耳其提出的一些重大项目尚未实现。从这个角度看，加强区域经济一体化和创建一个覆盖整个地区的区域繁荣项目是当务之急。

第三类文献的大多数是土耳其官方发布的。2008 年在土耳其海关部的努力下，土耳其与相关国家开启了“丝绸之路倡议与商队驿站计划”（İpek Yolu Girişimi ve Kervansaray Projesi）。正如土耳其前海关与贸易部长哈亚提·亚子奇（Hayati Yazıcı）2013 年 12 月时指出，<sup>39</sup> 土耳其正在逐渐落实“新丝绸之路倡议”（İpek Yolu Girişimi），“商队驿站”计划（Kervansaray Projesi）是落实“丝绸之路倡议”的具体计划。2015 年 4 月，土耳其经济部长努尔阿迪·佳拟克里（Nurettin Canikli）所指出，<sup>40</sup> “商队驿站”计划的目的是通过合作，简化中亚到欧洲沿路国家的通关手续，促进沿途货物贸易；与相关国家（阿塞拜疆、伊朗、格鲁吉亚和哈萨克斯坦等）展开“商队驿站”计划的合作，取得丰硕成果。同时，土耳其还与上述国家联合举办了第七届国际丝绸之路论坛。

有一部分土耳其精英很重视丝绸之路。如 2013 年 9 月，穆斯塔法·耶乐德然（Mustafa Yıldırım）在《丝绸之路经济：土耳其供替代的选择》一书里系统性分析并说明了土耳其与亚洲和丝绸之路经济接轨对土耳其自身经济重要性。<sup>41</sup>

---

<sup>38</sup> 伊斯梅特·索拉克（İsmet Solak）：《从长城至亚得里亚海的突厥人踪迹》，（Çin Seddi'nden Adriyatik'e Türk izi），《自由报》（Hürriyet），1997 年 9 月 25 日。

<sup>39</sup> 哈亚提·亚子奇（Hayati Yazıcı）：《通过丝绸之路倡议我们会连接伦敦与北京》（İpek Yolu Projesi İle Londra'yı Pekin'e Bağlayacağız），新闻网（Haberler），2013 年 12 月 4 日，最后一次登录：2017 年 9 月 2 日，<https://www.haberler.com/yazici-ipek-yolu-projesi-ile-londra-yi-pekin-e-5388154-haberi/>

<sup>40</sup> 努尔阿迪·佳拟克里（Nurettin Canikli）：《土耳其大国民议会的官方文献（文献号码：69602026/610-7510789）》，2015 年 4 月 24 日。

<sup>41</sup> 穆斯塔法·耶乐德然（Mustafa Yıldırım）：《丝绸之路经济：土耳其供替代的选择》（İpekyolu Ekonomileri: Türkiye İçin Alternatif Vizyon），超链接出版社（Hiperlink Yayınları），2013 年 9 月。

邓浩和李自国写的题为《南高加索地区形势演变与丝绸之路经济带建设》<sup>42</sup>一文中说，位于欧亚大陆交界处的、也是丝绸之路经济带建设的重要通道的南高加索国家需要外资来推动经济多元化。“一带一路”与其他国家存在很多共同利益，符合各国的战略需要。同时，中国和南高加索国家既没有历史冲突，也没有任何真正的纠葛。阿塞拜疆对丝绸之路经济带持积极态度。中国和阿塞拜疆提出“双方支持并愿共同落实中方关于建设丝绸之路经济带的倡议，认为两国开展全方位合作面临新的机遇”。格鲁吉亚地理位置非常重要，它位于欧洲和亚洲之间，东西南北相交。一些运输走廊、能源管道穿越格鲁吉亚，比如巴库—第比利斯—杰伊汉输油管道、巴库—第比利斯—埃尔祖鲁姆输气管道、俄罗斯—格鲁吉亚—亚美尼亚输气管道和正在建造的南方天然气走廊。经过多年的运作，土耳其在南高加索地区的作用和影响力一直在稳步上升。土耳其与阿塞拜疆和格鲁吉亚建立了定期三方会议机制，为土耳其参与和影响地区事务提供了平台。

乔斯·布恩斯塔（Jos Boonstra）的《南高加索及其更广泛的邻里》<sup>43</sup>是根据最近的事态发展而写的，文中论述了欧盟、俄罗斯、土耳其、美国、伊朗、中国和中亚在南高加索地区的利益和南高加索地区在快速演变的区域环境中的相互依存关系。

于2010年10月8日签署的《土耳其共和国和中华人民共和国政府之间的铁路合作协定》表明，对于土耳其境内的高速铁路项目（如安卡拉—锡瓦斯、锡瓦斯—埃尔津詹、耶尔柯伊—开塞利、埃尔津詹—卡尔斯、安卡拉—伊兹密尔、伊斯坦布尔—埃迪尔内、特拉布宗—埃尔津詹、锡瓦斯—马拉提亚—埃拉泽—迪亚巴克尔、埃斯基谢希尔—安塔利亚、科尼亚—安塔利亚），中方将积极支持，推动中资企业参与上述项目建设，并鼓励中资金融机构为这些项目融资。<sup>44</sup>

## 第四节 本文的研究方法与结构

本文使用的研究方法：

---

<sup>42</sup> 邓浩、李自国：《南高加索地区形势演变与丝绸之路经济带建设》，《中国国际问题研究院研究报告》，第19期，2017年11月。

<sup>43</sup> Jos Boonstra, “The South Caucasus and its Wider Neighbourhood,” FRIDE (Foundation for International Relations and Foreign Dialogue, European Union). (2015-12) [2016-12-5]. <http://www.cascade-caucasus.eu/wp-content/uploads/2015/09/Cascade-D8-Caucasus-Wider-Neighbourhood.pdf>

<sup>44</sup> 《中华人民共和国政府与土耳其共和国政府铁路合作协定》，北京大学法制信息中心，法宝引证码：CLI.T.7923，最后一次登录：2018年4月1日，[http://www.pkulaw.cn/fulltext\\_form.aspx?Gid=100671219&keyword=%E9%93%81%E8%B7%AF&Search\\_Mode=accurate](http://www.pkulaw.cn/fulltext_form.aspx?Gid=100671219&keyword=%E9%93%81%E8%B7%AF&Search_Mode=accurate)

一、文献分析法。本文充分利用土耳其语、中文、英文、阿塞拜疆语等多种语言的资料和研究成果。通过阅读大量文献、对现有实际材料的收集与分析，结合一定的理论基础对“一带一路”倡议框架下土耳其及周边国家铁路交通合作进行分析。

二、实地调研法。为更好地了解“一带一路”倡议与“中间走廊”倡议路线的实际情况和可行路线，本人在中国、土耳其、阿塞拜疆、格鲁吉亚和土库曼斯坦进行了实地调研。

三、专家访谈法。为了更好地了解“一带一路”在土耳其和土耳其周边国家的具体情况，本人采访了土耳其的丝绸之路特使科莱·塔雅革尔(Koray Taygar)、土耳其交通、海运及通讯部副部长哈伊里·阿卡(Hayri Aka)、土耳其执政党——正发党议员塔里卜·库库克坎(Talip Küçükcan)、修建土库曼斯坦的土库曼巴什港口土耳其盖普(GAP İnşaat)建筑公司的物流经理叶海亚·阿布杜拉奥卢(Yahya Abdullahoğlu)、土耳其铁路运输专家和土耳其铁路咨询公司(Rail Turkey)创始人奥努尔·乌萨尔(Onur Uysal)、在中国与欧洲间通过铁路运输货物的德国敦豪全球货运有限公司(DHL)增值服务部总监殷泽华(Zafer Engin)、伊朗驻华大使馆商务参赞赛义德·阿格扎戴(Seyed Aghazadeh)、阿塞拜疆尼扎米·甘伽维国际中心(Nizami Ganjavi International Center)副秘书长李锐泽(Rza Aliyev)，并在社科院举办的中国—中东欧国家学术研讨会时，采访了罗马尼亚经济专家亚历山德鲁·杰奥尔杰斯库(Alexandru Georgescu)博士、匈牙利应用科学大学布达佩斯商学院乔鲍·莫尔迪奇(Csaba Moldicz)教授等。

四、演绎与归纳法。对“一带一路”和“中间走廊”框架下的土耳其及其周边地区，即南高加索、中东、中东欧沿线国家的路线进行分析，比较各国的优劣势、总结出最优铁路路线，并结合理论证明铁路，特别是高速铁路对沿线国家的经济发展产生的重要影响。

本论文一共五章构成。

本文第一章由研究缘起、选题意义、文献综述、结构与研究方法和创新与不足五节构成。第二章由“一带一路”建设的背景与思路、中国的高速铁路经验、丝绸之路经济带跨境运输通道建设、高速铁路的重要性和“一带一路”面临的风险与挑战五节构成。第三章由土耳其的“中间走廊”倡议与铁路交通、中国—中亚

—西亚经济走廊与铁路交通两节构成。第四章由跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊与铁路交通、伊斯坦布尔—艾迪尔内走廊与铁路交通两节构成。第五章，对整个论文进行了总结和归纳。

## 第五节 本文的创新与不足

本文的创新有以下几方面，第一、内容上的创新，将从双边（土耳其与中国）到多边（土耳其及其周边国家与中国）研究“一带一路”框架下的连通性。第二、资料方面，支持本文的文献包括土耳其语、中文、英文、阿塞拜疆语和德语，这种丰富的多语种的材料使得本论文站在不同国家的角度看待“一带一路”。所有这些在中国学术界是不太多的。

本论文从铁路交通的角度研究“一带一路”倡议框架下土耳其与中国的合作，虽然该领域很重要，但是在这个方面没有很多研究。为了深刻地了解土耳其及土耳其周边地区的铁路状况及在铁路方面未来进行的计划，本人除了借鉴土耳其的许多官方文件、学术文章和新闻之外，还与官员做了访谈。同时，研究了欧盟、阿塞拜疆、格鲁吉亚和伊朗的计划。本文是从综合的角度看土耳其周边地区在铁路方面的一体化、与“一带一路”的对接。

本文的不足则主要有以下几方面，第一、中国专家和国际组织对中国 2008 年开始开通的高速铁路网对高铁通过的地区的影响方面的研究是少之又少，而且都只是初步的研究；第二、由于本人是土耳其留学生，因此受中文水平的限制，所以中文的表达不够到位。

## 第二章 “一带一路”倡议与铁路交通

西汉（公元前 206 年—公元 9 年）开始建立商队路线网络，安纳托利亚（现在的土耳其）曾经是欧亚大陆文化交流的中心。那些从东到西延伸数千公里的大篷车路线后来被称为丝绸之路。

古代的丝绸之路不仅为货物交换提供了便利，同时也把欧亚大陆的国家 and 人民联系在一起。自从代替陆运的海上之路得到了发展以后，路上丝绸之路失去了其吸引力和重要性。

张骞是开创中国走向世界的外交先锋，并通过汉朝时期的两次访华为中国西部地区铺平了道路，为东西方文化和经济交流的发展铺平了道路（公元前 206 年—公元 220）。

他通过西域建立的路线，包括现在的新疆和中亚部分地区，后来被称为著名的丝绸之路。张骞穿越西域的两次史诗般的旅程涵盖了中亚和西亚（中东）的许多国家，包括乌兹别克斯坦、阿富汗和印度等。

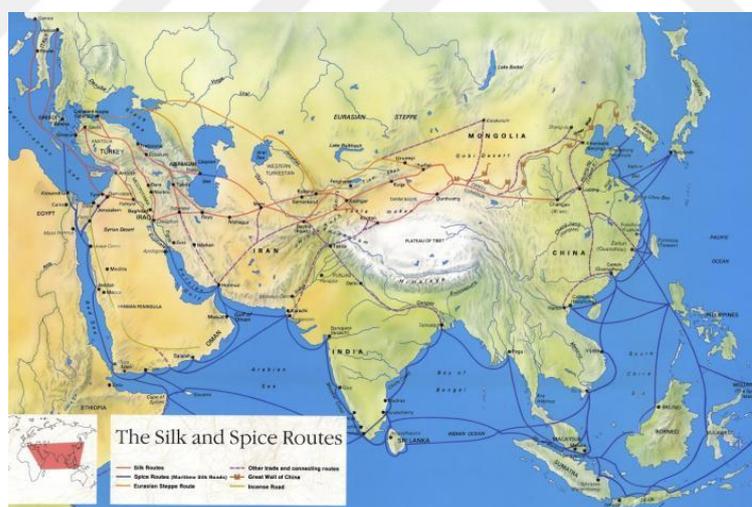


图 2.1 古代丝绸调料之路<sup>45</sup>

苜蓿、核桃和石榴等仅仅是引入中国的少数几种产品。与此同时，中亚和西亚也开始更多地了解中国的文化和产品，特别是丝绸。张骞对于古丝绸之路的发展以及为促进中国与中亚和西亚国家之间的外交关系、贸易联系和文化交流发挥了重要作用。古代丝绸之路穿越中亚、波斯湾和阿拉伯地区到达欧洲和非洲。古

<sup>45</sup> The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), “About the Silk Road,” [2017-7-5]. <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road>

代丝绸之路的历史背景值得注意。公元前 600 年左右，西亚地区吸引了汉代人来此地探索。<sup>46</sup> 中国提出“一带一路”倡议可能是受到了古代丝绸之路的启发。

“一带一路”的概念基于历史。一位 19 世纪的德国旅行者创造了“丝绸之路”一词，用来形容骆驼从中国向欧洲的行走路线。当代的丝绸之路正在现代化到目前为止，包括土耳其、中国、美国、欧盟、印度在内的几个国家希望用自己的倡议或者项目复兴古丝绸之路。

2013 年 9 月 7 日，中国国家主席习近平首先在哈萨克斯坦阿斯塔纳纳扎尔巴耶夫大学提出与中亚国家建设丝绸之路经济带的构想。一个月后，中国国家主席习近平访问印度尼西亚期间公布了 21 世纪海上丝绸之路的构想。中国在十八届三中全会上确定了“丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路”倡议的规划。<sup>47</sup> 习近平在哈萨克斯坦阿斯塔纳的纳扎尔巴耶夫大学也大概地阐述了这些资金的管理、配置方式和运作原理。他提到，中国和其他中亚国家可以先互相了解彼此的经济发展规划，再加强基础设施纽带，以“尊重沿线地区各国的发展道路和政策、决不干涉中亚国家内政”为指导思想。<sup>48</sup> 2013 年 12 月，在接受《人民日报》的采访时，中国外交部部长王毅提到，已经制订了“丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路”在未来 5-10 年内的长期战略目标，此目标指导中国与其周边邻国的深化合作。<sup>49</sup>

通过建立“一带一路”沿线国家之间不间断的运输和基础设施网络，加强中国与“一带一路”沿线国家的贸易和金融联系。“一带一路”沿线国家的人口占全球人口的三分之二，占全球国内生产总值的三分之一以上。有专家认为，“‘一带一路’倡议是当代经济史上最重要的经济发展举措之一。”<sup>50</sup>

中国在“一带一路”建设方面取得了巨大进步。截至 2017 年 8 月，69 个国家和国际组织与中国签署了“一带一路”合作协议。<sup>51</sup> 新成立的跨国发展银行

---

<sup>46</sup> 郑赤琰：《从三个角度看“一带一路”》，《印尼焦点》2015 年第 4 期。

<sup>47</sup> 孙久文、高志刚主编：《丝绸之路经济带与区域经济发展研究》，北京：经济管理出版社 2015 年。

<sup>48</sup> 新华网：《习近平在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学发表重要演讲 弘扬人民友谊 共同建设“丝绸之路经济带”》，2013 年 9 月 7 日，最后一次登录：2017 年 1 月 8 日，[http://www.xinhuanet.com/politics/2013-09/07/c\\_117272280.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2013-09/07/c_117272280.htm)

<sup>49</sup> 章念生、杨讴：《2013 年度特别报道：中国特色大国外交的成功实践——外交部长王毅谈二〇一三年中国外交》，人民网，2013 年 12 月 19 日，最后一次登录：2015 年 11 月 7 日，<http://theory.people.com.cn/n/2013/1219/c40531-23882650.html>

<sup>50</sup> 殷淼：《“一带一路”为世界经济发展带来美好愿景——“一带一路”倡议促进可持续发展目标高级别研讨会侧记》，人民网，2017 年 4 月 15 日，最后一次登录：2017 年 6 月 25 日，<http://finance.people.com.cn/n1/2017/0415/c1004-29212556.html>

<sup>51</sup> 人民网：《69 个国家和国际组织与中国签署“一带一路”合作协议》，2017 年 8 月 18 日，最后一次登录：

——亚洲基础设施投资银行和丝绸之路基金，为丝绸之路沿线国家的基础设施投资和其他投资提供财政支持。

“一带一路”仍然是一个正在进行的倡议。由于国际政治和经济环境的变化，这一倡议有可能会扩展。同时，一些专家对该倡议有很多不同的看法。例如，一些学者认为“一带一路”是中国新的经济战略，侧重于世界各国之间的互联互通。

“一带一路”合作倡议既有外交目标，也有经济目标。<sup>52</sup> 一些外国政府官员把“一带一路”看作是中国与发展中国家建立贸易和投资体系的战略。本人发现中国媒体的报道内容居然不同。例如中国评论新闻（China Review News）报道，中国首先应该在东盟地区扩大影响力，而新华社则报道，中国应该把重点放在丝绸之路经济带上，而不是 21 世纪海上丝绸之路上。<sup>53</sup> 有中国学者认为，“一带一路”会促进欧亚大陆重返人类经济、文化等往来的中心。“一带一路”正在促进欧亚大陆边缘地区的经济发展，使得边缘国家在欧亚大陆占主导地位。<sup>54</sup>

帕拉格·卡纳在《超级版图》一书中指出，传统全球化即关税减让，最多推动世界经济增长 5%，而新的全球化即互联互通将世界经济增长推动 10% 到 15%。<sup>55</sup>

中国与世界的关系已经出现再造中国与再造世界的双重逻辑：通过再造中国而再造世界，“一带一路”建设正在超越“西方中心论”。通过再造世界而再造中国——从传统中国、现代中国到全球中国。<sup>56</sup>

“一带一路”倡议是一个宏大的经济发展战略。通过资源共享让中国与邻国建立更牢固的关系。“一带一路”倡议的规模如此之大，是历史上空前的倡议。这可能是使沿线国家慎重的原因之一。几乎全部专家都同意这么大规模的倡议需要所有沿线国家的集体智慧和努力来承担风险、克服即将到来的挑战。

《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》中提出，基础设施互联是“一带一路”倡议的一个优先领域。为了成功建设丝绸之路经济带，需要使用铁路因为铁路比公路快，特别是需要使用高速铁路。高速铁路能够

---

2018 年 6 月 4 日，<http://world.people.com.cn/n1/2017/0818/c1002-29478756.html>

<sup>52</sup> 宋国友：《“一带一路”战略构想与中国外交新发展》，《国际观察》，2015 年第 4 期，第 23 页。

<sup>53</sup> “Chinese Media on the ‘One Belt, One Road’ Strategy”, Chinascope Website. (2017-5-9) [2017-9-10]. <http://chinascope.org/archives/1623/104>

<sup>54</sup> 王义桅：《再造中国——领导型国家的文明档案》，上海：上海人民出版社，2017 年，第 20 页。

<sup>55</sup> 帕拉格·康纳：《超级版图：全球供应链、超级城市与新商业文明的崛起》，崔传刚、周大昕译，北京：中信出版社，2016 年。

<sup>56</sup> 王义桅：《再造中国——领导型国家的文明档案》，上海：上海人民出版社，2017 年，第 36 页。

与空运和海运竞争，必须能够在两个方面获胜：成本和速度。中国、日本和德国在世界上是建设高铁的三个领先国家。在这三个国家中，中国建设高速铁路的成本目前是最廉价的，而且建设时间也最短。中国高速铁路行业已经在国内市场大刀阔斧，建设了世界上最大的高速铁路系统。中国 2.2 万公里的高速铁路网比世界其他地区的加起来还要多，中国可以把自身的高速铁路经验使用到“一带一路”倡议中来，特别是丝绸之路经济带。高速铁路技术是“一带一路”成功的关键之一。<sup>57</sup>

## 第一节 “一带一路”倡议的背景与思路

2013 年 9 月，中国国家主席习近平访问哈萨克斯坦，并在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学发表了题为“弘扬人类友谊，共创美好未来”的重要讲话。习近平在讲话中指出：“为了使我们欧亚各国经济联系更加紧密、相互合作更加深入、发展空间更加广阔，我们可以用创新的合作模式，共同建设丝绸之路经济带。这是一项造福沿途各国人民的大事业。我们可从以下几个方面先做起来，以点带面，从线到片，逐步形成区域大合作。”<sup>58</sup>

有专家估计，在很长一段时间内，“一带一路”的绝大部分资金可能会用在基础设施项目上。还有许多专家认为，通过贸易和投资建立更密切的经济关系是与具有重要战略意义的国家结盟的最佳途径之一。这些举措符合中国制定的增加多元化外汇储备、减少提供给美国和欧洲的低利率证券的计划，同时利用中国的基础设施建设的专业知识和过剩的生产能力来为“一带一路”沿线国家修建基础设施。中国新的外交政策举措通过其庞大的外汇储备来为“一带一路”沿线地区的基础建设提供支持。<sup>59</sup>

中国已经把基础设施投资作为一种推动经济发展的措施。因此，中国已经在电力、港口、高速公路、铁路、电信等基础设施建设的许多领域具有专业技术。国际货币基金组织——世界银行和亚洲开发银行等多边发展银行已经注意到基

---

<sup>57</sup> Gal Luft, “It Takes a Road: China’s One Belt One Road Initiative: An American Response to The New Silk Road” Institute for the Analysis of Global Security, p. 30. (2016-11) [2017-8-5]. [http://www.iags.org/Luft\\_BRI.pdf](http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf).

<sup>58</sup> 刘华芹：《二、“一带一路”战略的提出和形成》，商务历史：中华人民共和国商务部官网，最后一次登录：2017 年 2 月 6 日，<http://history.mofcom.gov.cn/?special=2ydylzldtc>

<sup>59</sup> Simeon Djankov, “The Belt and Road Initiative in The Former Socialist Bloc, China’s Belt and Road Initiative Motives, Scope, and Challenges,” Peterson Institute for International Economics Briefing 16, 2016-3-2. [https://piie.com/system/files/documents/piieb16-2\\_1.pdf](https://piie.com/system/files/documents/piieb16-2_1.pdf)

基础设施投资对支撑经济增长的贡献，并建议其成员国大幅度增加基础设施投资。亚行估计，在 2010 年至 2020 年之间，亚洲需要 8 万亿美元的基础设施投资，如果采用可靠的融资方式，其中很大一部分可以实现。<sup>60</sup> 许多进行中国家无力开展必要的基础设施投资，是由于其国内储蓄和专业知识不足，账户状况不佳也影响了其进口所需技术的能力。值得注意的是，“一带一路”倡议下的大多数国家要么未评级，要么低于投资等级。<sup>61</sup>

共建“一带一路”致力于亚欧非大陆及附近海洋的互联互通，以构建沿线各国间全方位、多层次、复合型的互联互通网络，实现沿线各国多元、自主、平衡、可持续发展。<sup>62</sup>

“一带一路”倡议不仅仅是建设铁路、港口、公路、海运网络和管道。“一带一路”是一个多维度的倡议，旨在整合亚洲、欧洲和非洲的经济、市场和原料，协调发展战略和基础设施项目、促进贸易自由化、建立自由贸易区、消除非关税壁垒、简化海关手续、减少过境时间、并加强丝绸之路国家之间的相互了解。

依据 2015 年 3 月 28 日中国国家发展改革委、外交部、商务部经国务院授权发布的《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》（简称《愿景与行动》）可知，“一带一路”是东亚经济圈与欧洲经济圈“中间广大腹地国家”共同合作的宏大规划。丝绸之路上的国家是“一带一路”的主体，但不仅限于这些国家。所有国家、国际或地区组织都欢迎加入。它的目的是共享广泛领域内的合作所带来的好处。<sup>63</sup>

丝绸之路经济带主要包括陆路和铁路线网络、石油和天然气管道和其他基础设施项目，从西安出发，即中国的古都和古代丝绸之路的起点，经过中亚，最后到达莫斯科、鹿特丹和威尼斯。<sup>64</sup> 陆地路线有两个目的：第一、建立一个欧亚大陆桥，形成从中国的东海岸直达西欧的物流链。第二、开发连接中国与蒙古、

---

<sup>60</sup> Rathbone, Mark and Oliver Redrup, “Developing Infrastructure in Asia Pacific: Outlook, Challenges and Solutions,” Pricewaterhouse Coopers Service LLD, 2014, p. 4.

<sup>61</sup> Anna Van Praagh, “Multilateral Development Banks Asian Investment: Room for More Lecture,” The Peterson Institute for International Economics, 2015-9-30.

<sup>62</sup> 国家发展改革委网站：《国家发展改革委、外交部商务，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 1 日，最后一次登录：2016 年 4 月 9 日，<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/jlyd/201601/20160101243342.shtml>

<sup>63</sup> 同上。

<sup>64</sup> Bert Hoffman, “China’s One Belt One Road Initiative: What We Know Thus Far”, World Bank Blogs. (2015-4-12) [2016-5-25]. <http://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/china-one-belt-one-road-initiative-what-we-know-thus-far>

俄罗斯，中亚和东南亚的经济走廊。<sup>65</sup> 丝绸之路经济带旨在将中国与蒙古、俄罗斯、中亚、欧洲、地中海地区和南亚连接起来。

21世纪海上丝绸之路指沿海基础设施和海上航线的网络，将中国与南亚、中亚、非洲、中东和欧洲连接起来。该航线的目的是在多个国家的主要港口间建立高效的运输路线，包括发展印度洋的经济走廊，更好地使中国与南亚、中东、非洲和地中海地区连接起来。<sup>66</sup>

截至 2017 年 8 月，69 个国家和国际组织与中国签署了“一带一路”合作协议。<sup>67</sup> 据初步统计，“一带一路”倡议将涉及约 900 个项目，投资额约 8000 亿美元，<sup>68</sup> 占据 55% 的世界国民生产总值，70% 的世界人口（44 亿人）和 75% 的已知能源资源。<sup>69</sup> 美国咨询公司麦肯锡的研究显示，“一带一路”将给为全球经济增长贡献 80% 的地区的经济带来提升，并且有望于 2050 年前将 30 亿人口带入中产阶级行列。<sup>70</sup>

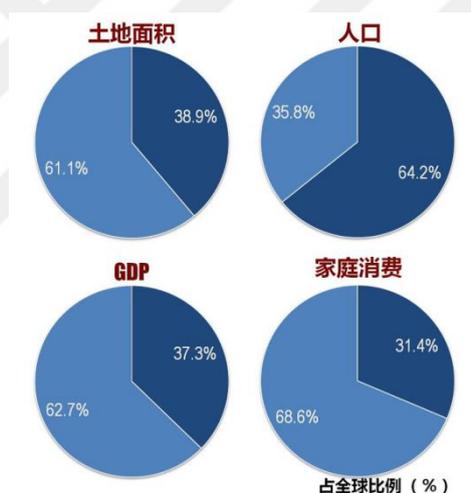


图 2.2 “一带一路”沿线国家占全球经济的相关比重<sup>71</sup>

<sup>65</sup> Stephen Phillips, “One Belt One Road: A Role for UK Companies in Developing China’s New Initiative,” China-Britain Business Council, 2015, p.7. [http://www.cbcc.org/cbbc/media/cbbc\\_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf](http://www.cbcc.org/cbbc/media/cbbc_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf)

<sup>66</sup> Ibid.

<sup>67</sup> 人民网：《69 个国家和国际组织与中国签署“一带一路”合作协议》，2017 年 8 月 18 日，最后一次登录：2018 年 6 月 4 日，<http://world.people.com.cn/n1/2017/0818/c1002-29478756.html>

<sup>68</sup> 王义桅：《再造中国——领导型国家的文明档案》，上海：上海人民出版社，第 17 页。

<sup>69</sup> 金融时报中文网：《中国复兴“丝绸之路”的挑战》，2015 年 10 月 10 日，最后一次登录：2016 年 9 月 30 日，<http://www.ftchinese.com/story/001064281>

<sup>70</sup> 王义桅：《再造中国——领导型国家的文明档案》，上海：上海人民出版社，2017 年，第 198 页。

<sup>71</sup> 冯氏集团利丰研究中心：《丝绸之路经济带与 21 世纪海上丝绸之路》，香港，2015 年 4 月，第 4 页，<http://www.fbcgroup.com>

## 一、中国提出“一带一路”的国内和国外因素

习近平上任后提到了中华民族的伟大复兴，提出了一个新的宏伟愿景：“把中国建设成为一个富强、民主、文明的现代化社会主义国家，到 2049 年中华人民共和国即将迎来百年的寿诞，中华民族复兴的梦想将实现。”<sup>72</sup> 为了达到该目标，“一带一路”是一个非常重要的举措。中国提出“一带一路”倡议具有许多原因，可以分为两种：第一，国内因素、第二，国际因素。

### 1、国内因素

国内因素可以分为经济因素、区域差距、结构调整和人民币的国际化四个方面。

第一、经济因素。经济因素是中国提出“一带一路”倡议的主要驱动力之一。

邓小平领导下的中国自 1978 年开始实行改革开放政策已经快 40 年了。目前为止，人均收入方面，中国已经成为了中高等收入国家，而且是世界上最大的贸易国、第二大经济体（以购买力计算是世界上最大的经济体）和世界第三大投资国。在 2015 年，中国企业在海外的投资额（ODI）超过了外国企业在中国的投资额（FDI）。要达到两个 100 年目标，即全面实现小康社会，中国应该更有效地利用国内和国外的资源和市场，中国企业应该奉行“走出去”的政策进一步扩大在国外的投资。同时，在国际舞台上，肩负更多责任的中国应该以维护和平的角色增加其在世界各地的影响力。

改革开放 40 年以来中国经济快速发展，国内生产总值增长率达到 10%。但是，目前中国经济增长率面临下降的压力，2017 年经济增长率仅为 6.9%，同比减少 3%。可见，中国经济需要提高增长率。“一带一路”倡议可以帮助中国加快经济自由化、经济开放，发展同“一带一路”沿线国家的关系。它也可能为中国的发展创造必要的条件。

由于缺乏基础设施，一大部分“一带一路”沿线国家不能充分发挥其潜力。

“一带一路”倡议也将有助于沿线国家实现经济可持续发展的目标。

---

<sup>72</sup> “Xi pledges ‘great renewal of Chinese nation’,” Xinhuanet. (2012-11-29) [2015-3-20]. <http://news.xinhuanet.com/english/china/2012-11/20/c12200823html>

在改革开放初期，中国处于产业链的低端，从事劳动密集型产业，加工产品出口到发达国家。过去40年，中国迅速发展成为中等收入国家。与早期改革开放相比，中国未来在西方国家市场的占有率进一步增长的潜力比较小。有专家认为，为了走出这一困境，中国必须增加向发展中国家的出口量。

中国的劳动力成本增加是中国建设“一带一路”的一个因素。一部分丝绸之路沿线国家的人均收入要低于中国，所以劳动密集型的制造业对这些国家来说越来越重要。这些国家会吸引劳动密集型制造业对其投资。无论是企业的数量还是投资的数额，其规模将是巨大的。在20世纪60年代的日本和20世纪80年代的韩国，其生产方式都经历了从劳动密集型到技术密集型的转变，中国也将经历这种转变，考虑到劳动力成本增加的因素，有专家认为，中国会支持国内一部分劳动密集型制造业搬到“一带一路”沿线国家。因此，考虑到投资收益，中国低附加值的制造业将走出国门，这将有力地解决环境问题。

中国经济出现了持续很长一段时间的产能过剩问题。中国生产了一些国内不消费并出口不了的产品，所以这些产品仍然存储在仓库中。钢铁、汽车、船只、平板玻璃等行业生产过剩问题最为突出，建设“一带一路”可以利用存储在仓库中过剩的产品再生产，从而缓解生产过剩问题。

此外，中国大陆传统的贸易伙伴是美国、欧洲、日本、香港、台湾和东南亚国家或地区。在2008年发生全球金融危机之后，这些国家和地区的经济出现问题，他们中的一部分经济衰退、一部分经济增长率降低。在另一方面，发展中国家的经济增长率高于许多发达国家，相比发达国家的经济增长潜力，发展中国家要高得多。从东亚到欧洲沿线国家的地下资源十分丰富，但和上面提到的中国传统贸易伙伴的经济相比较还差很多。这些国家不能发挥其在欧亚大陆经济潜力的一个最重要原因就是缺乏基础设施。

中国市场将通过各种铁路、陆上公路和海上航线更加融入非洲、亚洲、中东和欧洲市场。除在中国产生影响之外，“一带一路”会为中国的商品和资本开发新的出口市场。

随着中国制造业向内陆的转移，他们的产品要进入中亚、南亚、西亚和欧洲市场变得越来越复杂。哈萨克斯坦提供更有效率的路线，从重庆到德国的杜伊斯

堡，经过哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和波兰的 1.08 万公里只需要 14 天。<sup>73</sup> 另一方面，把制造业从劳动力成本高的东部沿海城市向劳动力成本低的内陆和西部地区移动。中东欧有可能从中国和西欧之间的陆上路线中受益。<sup>74</sup>

中国改革开放初期一直重视发达国家，现在正在关注发展中国家。虽然这些国家不够富裕，但他们的发展潜力非常大。2008 年爆发的全球金融危机后，西方消费者的购买力下降，使得中国的产品销售不出去。事实证明，仅仅瞄准发达国家的市场是不够的。如今发展中国家对中国的需求就像中国在改革开放初期对发达国家的需求一样。他们需要资本和技术，中国需要市场。<sup>75</sup> 中国通过“一带一路”倡议使得经济在全国范围内全面开放，并在此过程中会在全球范围内帮中国建立起新地位。中国的长远发展很大程度上取决于第二轮经济改革的成败。<sup>76</sup>

第二、区域差距。邓小平实行经济改革和对外开放政策之后，中国经济在过去 40 年内实现了快速发展，人均国内生产总值增长率为 10% 左右。然而，中国独特的经济成功造成了区域差异，表现为沿海和内地省份之间逐渐增大的收入差距。东部一些城市的生活水平如北京、上海、广州等城市非常高，但是西部一些城市的生活水平不是特别高。通过“一带一路”对西部继续进行投资，可以达到有效地减少东西区域差距的目的。

当前中国区域再平衡背后的主要力量是把大量工厂从富裕的沿海地区搬迁到内陆省份，以利用廉价土地、劳动力和更宽松的政策。中国把许多劳动密集型产业移到中国内陆已经取得了成功，也有助于提升许多内陆省份的经济。然而，内陆省份通过海运路线运输出口产品陷入困境。

中国三分之二的经济活动和人力资源集中在东部沿海地区，仅占中国土地面积的三分之一左右。这表明沿海地区和内陆地区发展不平衡。而且，中国的航运和通信线路集中在东部的长江三角洲和华南的珠江三角洲，形成了两个瓶颈。经过这两大瓶颈后，中国的进出口货物基本上通过水路运往东南亚、欧洲和美国，过度依赖东部沿海地区是中国的战略弱点。为了超越这些经济和地理上的不足，

<sup>73</sup> “The New Silk Road Hardly an Oasis,” *The Economist*. (2014-11-15) [2016-1-20]. <https://www.economist.com/news/asia/21632595-kazakhstan-turns-geography-advantage-china-builds-new-silk-road-hardly-oasis>

<sup>74</sup> Dragan Spavlicevic, “Chinas New Silk Road Takes Shape in Central and Eastern Europe,” *China Brief*, Jamestown Foundation, 2015-1-9, 15 (1).

<sup>75</sup> 王义桅：《再造中国——领导型国家的文明档案》，上海：上海人民出版社，2017 年，第 25 页。

<sup>76</sup> Umut Ergunsü, “Two Sessions” in eyes of Umut Ergunsu,” *China Economic Net*. (2016-03-18) [2017-2-7]. [http://en.ce.cn/subject/16/16ts/16tsc/201603/18/t20160318\\_9605167.shtml](http://en.ce.cn/subject/16/16ts/16tsc/201603/18/t20160318_9605167.shtml)

实现国内平衡、协调发展、巩固中国国内战略基础已成为“一带一路”倡议的重要使命。<sup>77</sup>

中国利用“一带一路”倡议来促进内地省份的经济发展。可以说，“一带一路”将使内陆省份经济活跃起来。这些内地省份将更好地和欧亚大陆连接起来。因此，加大贸易、商业和基础设施方面的投资将缩小沿海城市和内陆地区之间的收入和基础设施差距问题。“一带一路”也会便利省区之间的相互联系和相互依存以及工业的承接和转移。这将有利于加快中国经济转型和实现国内经济一体化。

为了进一步发展中国经济，发展接近中亚地区的欠发达的西部省份的经济具有重大意义。《外交家》杂志上的一篇文章说，中国将在中西部地区拨款 163 亿美元用于基础设施建设，以便为“一带一路”倡议的一部分做好准备，同时还计划向其他国家进行对外投资。<sup>78</sup>

另外，“一带一路”与中国的西部大开发政策之间的重要联系也有助于将制造商从劳动力成本高的东部沿海城市迁移到劳动力成本低的西部城市。

第三、结构调整。中国人均收入从20世纪80年代初的200美元上升到2014年的7000美元的国际中等水平。<sup>79</sup> 要达到可持续发展目标，中国就要深化改革并建立更完善的、更开放的经济结构。“一带一路”将为中国的经济结构调整提供一个很好的平台。

“一带一路”倡议将使中国区域均衡发展战略迈上新台阶。“一带一路”倡议将为中国的经济发展带来新的机遇，为中国国内区域经济结构带来新的动力。

“一带一路”有望在很大程度上改变这些地区的发展不平衡的问题，各个地区共同促进，共同发展，促进边远地区经济的发展，使中国各地区经济结构更加平衡。近年来，在一些西北地区的经济增长明显高于全国平均水平，这正是“一带一路”带来的成果。

第四、人民币的国际化。中国也希望通过使用人民币作为贷款货币，使人民币更加国际化，而不是美元或其他货币。“一带一路”沿线国家将会使用人民币，这样一来，有助于人民币国际化。中国的经济开放深化使得越来越多国际贸易使

---

<sup>77</sup> 王义桅：《再造中国——领导型国家的文明档案》，上海：上海人民出版社，2017年，第15、16页。

<sup>78</sup> Shannon Tiezi, “China’s \$1 Trillion Investment Plan: Stimulus or Not,” *The Diplomat*. (2015-1-8) [2016-2-10]. [www.thediplomat.com/2015/01/chinas-1-trillion-investment-plan-stimulus-or-not](http://www.thediplomat.com/2015/01/chinas-1-trillion-investment-plan-stimulus-or-not).

<sup>79</sup> 金融时报中文网：《经济/贸易“一带一路”的三重定位》，2015年5月26日，最后一次登录：2016年7月17日，<http://www.ftchinese.com/story/001062184>

用人民币进行交易。共建“一带一路”需要制定在融资和货币贸易结算方面的国家间的合作方式。“一带一路”倡议对人民币国际化来说是一个前所未有的框架。

“一带一路”可能会让目的地国家敞开大门，让中国在重要的服务领域，包括银行、电力和电信等方面立足。人民币更广泛的使用将成为扩大中国金融海外影响力的重要推动力量。考虑到在“一带一路”下更广泛和更自由地使用人民币的潜力，国际货币基金组织在2015年11月批准了人民币特别提款权。

从长远来看，中国可以通过更好的连通性将一些劳动密集型产业转移到“一带一路”沿线国家，从而把重点放在资本和技术密集型产业上。

## 2、国际因素

国际因素可以分为美国重返亚洲、新贸易路线、跨太平洋伙伴关系协定、全球经济新战略、改进和完善国际经济金融管理结构和能源安全六个方面。

第一、美国重返亚洲。自21世纪以来，东亚地区尤其是中国不断增加它们对全球经济的影响。在这种情况下，美国主动调整与东亚地区的关系。而且，2008年全球金融危机以后美国开始实施重返亚洲战略。

亚太地区现在在美国的外交政策中占有非常重要的地位。当我们在最近几年看东亚的发展时，我们看到在该地区增加了美国的外交和军事演习。据一些中国和西方专家认为，美国的目的是控制中国的崛起。部分专家认为，“一带一路”也是美国重返亚洲政策的应对措施。此外，中国的精英们更多地看到美国在经济、政治和军事方面的举措，旨在遏制中国崛起成为亚太地区和全球范围内真正有影响力的国家。面对这一趋势，中国正寻求扩大与西方国家的外交和政治参与力度来抗衡美国。<sup>80</sup> 中国想借助“一带一路”，通过影响中亚、中东和欧洲来缓解来自美国的压力。

在国际格局变更的大背景下，中国建设“一带一路”可以增加其国际领域的外交选择权。除了中国原有的友好国家以外，通过“一带一路”建设，中国会与更多国家建立友好关系，这会带来更多外交选择。

---

<sup>80</sup> Stephen Phillips, “One Belt One Road: A Role for UK Companies in Developing China’s New Initiative,” China-Britain Business Council, p.7. (2015) [2017-12-5]. [http://www.cbbc.org/cbbc/media/cbbc\\_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf](http://www.cbbc.org/cbbc/media/cbbc_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf)

第二、新贸易路线。中欧贸易路线主要是海运，从中国东海岸出发穿过马六甲海峡和苏伊士运河通道到达欧洲。但是，海运路线花费的时间较长，一般是30到40天。从新疆穿越中亚到欧洲的新的内陆路线有望将时间缩短为约10天。因此，这条新的铁路线可以让中国运输到欧洲的货物快于海运并且比空运友谊。这条路线也可以缓解中国港口的拥堵情况。

而且，建造这条新的铁路线一方面可以减少中欧贸易运输对马六甲海峡的依赖，另一方面也可以减少对于西伯利亚铁路以及俄罗斯的依赖。丝绸之路经济带会创造一个备选的内陆铁路路线，建造连通新疆、中亚、伊朗和土耳其的高速列车，用以将交易货物运输到欧洲市场。这条新的内陆路线将会成为横贯西伯利亚的铁路和海洋路线的补充路线。“一带一路”也会帮助中国更有效地利用国内外的资源和市场。

经济学家对“一带一路”倡议的分析：随着中国制造商从中国沿海向内陆转移，产品进入欧洲市场变得更加复杂，因为它们先从内陆运到中国沿海地区然后海运。这样的运输路线（路上 + 海上）需要50多天。但是，重庆到德国杜伊斯堡的火车只需要14天。<sup>81</sup> 中国目前年度贸易顺差约为3000亿美元，因此中国拥有足够的财力来支持“一带一路”倡议。中国已经通过中国交通建设集团、中国中铁股份有限公司等国有企业在海外国家修建基础设施方面获得了一定的专业知识和经验。

第三、跨太平洋伙伴关系协定。习近平提出“一带一路”倡议的2013年，美国跟亚太地区国家、欧盟国家努力建立多个自由贸易区，即《跨太平洋伙伴关系协定》（TPP）和《跨大西洋贸易和投资伙伴关系协定》（TTIP）。许多国家参与自由贸易区的建立，预计将对中国经济产生不利影响。

中国对世界贸易组织（WTO）来说是一股强大的力量，其进入世界贸易组织以后，对自己的经济商业决定有发言权。但美国领导下建立的《跨太平洋伙伴关系协定》会削弱世界贸易组织的作用，自由贸易区将会成为一个新的地区范围内的世界贸易组织。这一局面有可能影响中国经济，中国作为世界上最大的出口国，出售商品到自由贸易区的成员国将会遵守对方的贸易规则，而这一局面对中国来说处于被动的地位。

---

<sup>81</sup> “The New Silk Road Hardly an Oasis,” *The Economist*. (2014-11-15) [2016-1-20]. <https://www.economist.com/news/asia/21632595-kazakhstan-turns-geography-advantage-china-builds-new-silk-road-hardly-oasis>

《跨太平洋伙伴关系协定》和《跨大西洋贸易和投资伙伴关系协定》将促进区域和全球贸易的整体增长,并伴有一定的贸易法规。作为包围中国的一种手段,美国将中国排除在贸易协定之外,以维护其在亚洲的统治地位,有专家觉得美国会使中国远离跨太平洋伙伴关系和跨大西洋贸易与投资伙伴关系来遏制中国的崛起。对此,中国需要寻找新方式来缓解美国带来的压力,维护中国经济和战略利益。因此,中国成立了自己的自由贸易协定,“一带一路”沿线国家可以制定更多的自贸区协议。

奥巴马总统于 2009 年启动《跨太平洋伙伴关系协定》谈判,将中国排除在外。《跨太平洋伙伴关系协定》被认为是损害中国经济安全的企图。一些专家认为作为对《跨太平洋伙伴关系协定》的应对策略——“一带一路”可以使从美国主导的单极体系向多极国际秩序转变。<sup>82</sup>

欧盟是中国最大的贸易集团,通过“一带一路”发展多条通往欧洲的中转通道将提高中国的经济安全。“一带一路”提供的新路线也为中国的能源进口提供了一些多样化选择,增强了中国的能源安全。

第四、全球经济增长。21世纪初以来,随着包括中国在内的发展中国家对全球经济增长的贡献越来越大,全球经济增长的主要推动力量已经不是发达国家而是发展中国家。此外,中国加强了与发展中国家的经济关系。许多发展中国家的重要的挑战是基础设施不完善。建设“一带一路”的举措将有利于加快沿线国家和其他国家的经济发展,为实现世界经济可持续发展提供新的解决方案。<sup>83</sup>

从出口和对外承包工程的区域结构来看,中国对外经贸环境发生了深刻变化。中国的出口增长结构和数据显示,发展中国家已成为未来增长潜力最大的、增长最快的合作伙伴。<sup>84</sup>

中国海外工程承包的分配中,大部分发展中国家是最重要的目标地区。2013年,中国对外承包工程总值1370亿美元。根据已完成的项目,亚洲、非洲、拉丁美洲、欧洲、大洋洲和北美洲分别占47%、35%、10%、6%、1.5%和1%,可以看出亚洲和非洲占全额的80%。前十位的国家是安哥拉、委内瑞拉、尼日利亚、

---

<sup>82</sup> Flynt Leverett, Hillary Mann Leverett, and Wu Bingbing, “China’s Drive for a New Silk Road,” *Consortium News*. (2015-1-29) [2016-7-18]. <https://consortiumnews.com/2015/01/29/chinas-drive-for-a-new-silk-road/>

<sup>83</sup> 卢锋、李昕、李双双、姜志霄、张杰平、杨业伟:《为什么中国——“一带一路”的经济逻辑》,《北京大学中国经济研究中心》,2015 第 5 期,第 13 页。

<sup>84</sup> 同上。

巴基斯坦、阿尔及利亚、沙特阿拉伯、印度尼西亚、印度、越南和埃塞俄比亚。

<sup>85</sup> 值得注意的是，这些国家都是发展中国家。

第五、改进和完善国际经济金融管理结构。当前，全球经济治理结构与全球新格局不相匹配，需要深化经济全球化、改善全球经济治理结构。

美国国会不赞同 2010 年批准的第十四次国际货币基金组织总配额增加计划，将国际货币基金组织的份额从 4% 提高到 6.4%。在国际货币基金组织成员国迟迟不进行份额“存量改革”的情况下，包括中国在内的新兴经济体需要采取建设性的方法，其中最重要的是中国倡导的“一带一路”倡议。建立亚洲基础设施投资银行和其他融资机构，是调整全球经济治理结构的重大举措。

中国提出“一带一路”倡议的 2013 年，中国国内生产总值全球占比 12.5%，<sup>86</sup> 但中国在世界银行、国际货币基金组织和亚洲开发银行的投票权仅为 4.45%<sup>87</sup>、3.65%<sup>88</sup> 和 5.47%<sup>89</sup>。世界银行和亚洲开发银行发达成员国家的预算约束迫使他们把重点从资产重型的发展贷款模式转移到软技术咨询援助和联合融资安排的轻资产模式，给发展中国家的基础设施需求改革留下巨大的资金缺口，反映出中国作为最大贸易国的经济地位的提高。

中国启动亚洲基础设施投资银行（亚投行）金立群行长承诺，将保持最高的社会和环境标准，最大限度地减少不适当的贷款条件，加快贷款处理速度，突出现有的多边开发银行在满足其成员需求方面的不足。<sup>90</sup> 亚投行作为新的多边金融机构引起了广泛关注。美国前财长拉里·萨默斯（Larry Summers）甚至表示，亚投行的设立反映了美国在全球经济体系中地位的下降。<sup>91</sup>

第六、能源安全。随着中国经济快速发展，中国 2017 年全年的日均原油进口量为 840 万桶，首次超过美国的 790 万桶，成为全球第一大原油进口国。<sup>92</sup> 可

---

<sup>85</sup> 卢锋：《“一带一路”的三重定位》，《金融时报》，2015 年 5 月 26 日，最后一次登录：2018 年 1 月 2 日，<http://www.ftchinese.com/story/001062184?page=rest>

<sup>86</sup> World Bank, “GDP (current US\$) - All Countries and Economies.” [2018-1-7]. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>

<sup>87</sup> World Bank, “World Bank Group Finances.” [2018-2-5]. <https://finances.worldbank.org/Shareholder-Equity/Top-8-countries-voting-power/udm3-vzz9/data>

<sup>88</sup> Guardian, “IMF voting - who has the power?,” (2011-5-19) [2016-8-4]. <https://www.theguardian.com/business/2011/may/19/imf-voting-who-has-the-power-dominique-strauss-kahn>

<sup>89</sup> Chen Qin, and Takehiro Masutomo, “Why Japan Dominates Leadership of Asian Development Bank,” CNBC. (2013-4-3) [2015-8-7]. <https://www.cnbc.com/id/100614728>

<sup>90</sup> Shawn Donnan, and Sevastopulo Demetri, “AIIB Head Vows to Be Clean, Lean green and Fast,” Financial Times. (2015-10-25) [2016-01-20]. <https://www.ft.com/content/b6f95846-7b0d-11e5-a1fe-567b37f80b64>

<sup>91</sup> Larry Summers, “Time US Leadership Woke up to New Economic Era,” Larry Summers Blog, 2014-4-5.

<sup>92</sup> 《中国原油进口量超越美国》，中国石油新闻中心，2018 年 02 月 5 日，最后一次登录：2018 年 4 月 10 日，<http://news.cnpc.com.cn/system/2018/02/05/001677440.shtml>

以说，中国严重依赖进口能源以维持其日益增长的能源需求，那么就需要一定的政策以确保能源安全。石油和天然气供应的中断将对中国经济发展和人民的日常生活产生严重的影响。中国需要安全和多样化的能源供应商和来自中东和非洲的进口路线。

中国—中东运输石油主要使用海运，由于有可能南海冲突期间美国实施海上封锁，那么中国的能源供应就会受到威胁。因此，中国政府一直希望规避“马六甲困境”，寻找方法来减少对马六甲海峡的依赖。此外，海运的时间比较长。从新疆维吾尔自治区到中东的新的内陆路线将缩短时间。

丝绸之路将为中国确保来自中亚和中东国家石油和天然气的安全。包括管道、公路和铁路线在内的规划好的基础设施项目将提高中国在中亚和中东地区主要能源资源的运输能力，提供通往霍尔木兹海峡和马六甲海峡的替代路线。

“一带一路”涉及加强中国与邻国的关系，通过欧亚大陆发展和西亚与欧洲的关系。目标是在共同利益的基础上，把中国的利益与其他“一带一路”沿线国家的利益结合起来，使这些国家能够从中国的发展中获益。希腊的比雷埃夫斯港口，伊斯坦布尔的康普特（Kumport）港口和希腊到匈牙利的铁路建设及在巴基斯坦的460亿美元的基础设施投资已经开始为欧亚大陆的畅通无阻做准备。这些新的路线比旧的路线对中国来说会更重要，而且也会改变世界贸易格局和发展趋势。

## 二、“一带一路”主要合作领域和机制

2015年3月，中国的最高经济机构——国家发展和改革委员会、外交部及商务部联合发布了《联合建设丝绸之路经济带与21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》。《愿景与行动》旨在强调背景和原则，确定主要目标和合作机制。《愿景与行动》也指出，“一带一路”旨在促进经济要素有序自由流动、资源的有效分配和市场的深度整合；鼓励“一带一路”沿线国家促进经济政策协调、开展更加深入高标准的区域合作；共同创造一个开放、包容、平衡的区域经济合作结构。

《愿景与行动》里也可以看到：“一带一路”以政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通为主要内容。<sup>93</sup>

---

<sup>93</sup> 国家发展改革委、外交部、商务部：《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》，

政策沟通指加强政府间合作，积极构建国家间宏观多阶层政策沟通交流机制，深化国家间的合作，促进政治互信，达成合作新共识。设施联通指沿线国家宜加强基础设施建设规划、技术标准体系的对接，共同推进国际骨干通道建设，逐步形成连接亚洲各个区域以及亚欧非之间的基础设施网络。<sup>94</sup>

### 三、与“一带一路”相关的金融机构

亚行计算，到 2020 年亚洲的基础设施建设每年需要 7500 亿美元。基础设施建设资金的提供在全球范围内减少。此外，基础设施建设资金可以帮助刺激发展中国家的经济发展，如中亚、西亚和南亚国家等。发达地区的中低收入国家，如中东欧的部分地区也可以从亚投行的资助中受益。世界银行认为，基础设施建设是实现摆脱贫困、健康、教育和其他目标相关的千年发展目标中不可缺失的环节。

95

正如习近平对伊朗人民所说的：“互联互通是贯穿‘一带一路’的血脉。实现互联互通，要以亚洲国家为重点方向，以交通基础设施为突破口。中方在铁路、电力、通信、工程机械、冶金、建材等领域优势明显、竞争力强。”<sup>96</sup>

“一带一路”倡议包括修建大量的基础设施。因此，“一带一路”需要大量的财政支持。世界银行中负责中国、蒙古和韩国等东亚和太平洋地区的主任伯特·霍夫曼认为此倡议将消耗政府资金 1 万亿美元。<sup>97</sup>

当前全球发展形势是国家需要更多的资金才能发展。尽管多边发展银行是基础设施融资最大提供者，但全球金融危机后，这类基金有所下降。<sup>98</sup> 国际货币基金组织和经济合作与发展组织（OECD）的数据表明，多边开发银行提供的资

---

中华人民共和国国家发展和改革委员会网站，2015 年 3 月 28 日，最后一次登录：2016 年 1 月 25 日，[http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328\\_669091.html](http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html)

<sup>94</sup> 国家发展改革委、外交部、商务部：《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》，中华人民共和国国家发展和改革委员会网站，2015 年 3 月 28 日，最后一次登录：2016 年 1 月 25 日，[http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328\\_669091.html](http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html)

<sup>95</sup> 2015 年基础设施成为世界银行可持续发展目标的一部分。

<sup>96</sup> 习近平：《共创中伊关系美好明天》，《伊朗报》，2016 年 1 月 21 日，最后一次登录：2016 年 3 月 22 日，[http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao\\_674904/zt\\_674979/dnzt\\_674981/xzxt/xjpdstaiyljxgsfw\\_685471/zxxx\\_685473/t1333711.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/zt_674979/dnzt_674981/xzxt/xjpdstaiyljxgsfw_685471/zxxx_685473/t1333711.shtml)

<sup>97</sup> Bert Hofman, “China’s One Belt One Road Initiative: What we know thus far,” World Bank Blogs. (2015-4-12) [2016-5-25]. <http://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/china-one-belt-one-road-initiative-what-we-know-thus-far>

<sup>98</sup> Martin A. Weiss, “Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB),” Rep. no. R44754. Washington D.C.: Congressional Research Service, n.d. Web. p. 3. (2017-2-3) [2017-5-9]. <https://fas.org/spp/crs/row/R44754.pdf>

金数量远远低于全球基础设施融资需求。2015年，世界银行估计到2020年满足发展中国家基础设施投资需求的金额将会达到数万亿美元。<sup>99</sup>

习近平主席2013年在哈萨克斯坦和印度尼西亚的讲话表示，中国政府资助中国在海外发展跨国关系，扩大中国与邻国的经济交往。达到中国与发展中国家之间的互联互通的目的。

资本输出、引进外资和解决产能过剩问题只是同一问题的不同方面，中国的过度储蓄是需要输出的。中国政府曾经是低收益的美国国债的最大的投资者，现在政府显然希望把部分储蓄转向高回报的投资。2014年中国企业的对外直接投资超过了外商直接投资，将来中国的角色从投资目的地转变为资金来源地。

中国计划利用新机制及现存机制为“一带一路”融资。中国成立了亚洲基础设施投资银行和丝绸之路基金为该倡议融资。现有金融机构——中国进出口银行也会发挥作用。

2015年10月，中国和其他20个国家成立了亚投行。为实现这些基础设施项目，丝绸之路基金、亚洲基础设施投资银行和新的开发银行（金砖五国银行）将协调运作。包括土耳其、德国、法国、英国在内的57个成员国参加了2016年在北京举行的亚洲基础设施投资银行的开业典礼。除了亚投行以外，还有丝绸之路基金、中国政策性银行——中国开发银行和进出口银行、中国主要的国有商业银行——工商银行、建设银行、中国农业银行、中国银行和新开发银行（金砖国家开发银行）。

## 第二节 丝绸之路经济带跨境运输通道的建设

在欧亚大陆时代（17世纪之前），马、骆驼和帆船是人类的主要交通工具；在海权时代（18世纪），蒸汽机车成为主要的交通工具；进入铁路时代（19世纪）、飞机时代，火车、汽车、飞机成为主要交通工具；在所有的交通工具都相互关联的时代，高铁成为了21世纪交通工具的代表。中国已经在引领人类进入新型工业化和城市化时代，实现世界互联。<sup>100</sup>

---

<sup>99</sup> Ibid, p. 5.

<sup>100</sup> 王义桅：《再造中国——领导型国家的文明档案》，上海：上海人民出版社，2017年，第26、27页。

“一带一路”的关键词似乎是基础设施。“一带一路”首先是由铁路、公路、航空、航运、油气管道、输电线路和通信网络组成的综合性三维互联交通网络。

“一带一路”的核心是互联互通，清晰地反映了 21 世纪的特点。“一带一路”很大程度上帮助内陆国家找到一个海港并实现陆海连接。今日的“一带一路”欧亚大陆已开通 35 条欧亚高速公路。<sup>101</sup>

高速铁路作为设施和通信领域连通性的重要组成部分是“一带一路”建设的重要支撑。在北京举行的亚太经济合作组织（APEC）峰会上，习近平说：“如果将‘一带一路’比作亚洲起飞的两翼，互连将是两翼的血脉和经脉。”<sup>102</sup> 在铁路、公路、航空、管道和航道的五合一交通基础设施的互联互通方面，铁路具有基础性、经济性、社会性、支持性、主导性、安全性、便捷性等特性，天气优势将不可避免地成为交通基础设施互连的首选和优先考虑条件，成为推动“一带一路”建设的“第一关”。

根据世界银行的数据，世界目前制造业产量的 80% 来自沿海 100 公里范围内的地区，因为地球表面的 71% 被海洋覆盖，其中 90% 的贸易通过海洋进行。我们还需要更多的相互连接，以帮助内陆地区与海洋连接，帮助发展中国家实现工业化、促进人类文明振兴并创造更具包容性的全球化。<sup>103</sup>

国际媒体、高层领导人、专家都非常重视“一带一路”会在连通性方面发挥的作用。很多国家开始在陆路和海上丝绸之路上关注这一举措的更多细节。

## 一、无处不在的互联互通

目前每个国家、每个地区和每个市场的联系越来越紧密。况且，还有全球大趋势，如快速城市化和无处不在的科技。互联互通是一个伟大的概念，随着时间的推移，得到了孕育、传播和转化，并带来了时代的变迁。中国人有一种说法：要致富先修路。土耳其人也有一种说法：公路是文明。<sup>104</sup> 尽管“基础设施”这个词是不到一个世纪的新词汇，但它代表着我们全球互动的实际能力。

---

<sup>101</sup> 王义桅：《再造中国——领导型国家的文明档案》，上海：上海人民出版社，2017 年，第 29 页。

<sup>102</sup> 《“一带一路”战略构建我国对外开放新格局》，新华网，2015 年 1 月 4 日，最后一次登录：2016 年 11 月 14 日，[http://www.xinhuanet.com/2015-01/04/c\\_1113870302.htm](http://www.xinhuanet.com/2015-01/04/c_1113870302.htm)

<sup>103</sup> 王义桅：《世界是通的——“一带一路”的逻辑》，第 20-42 页。

<sup>104</sup> 原土耳其语是：“Yol medeniyettir.”

自 19 世纪以来，奥斯曼帝国的苏丹立志在伊斯坦布尔建造一条连接欧洲和亚洲的隧道。现在，土耳其拥有 2013 年开通的马尔马雷隧道，是欧洲和中国之间重要的货运铁路。土耳其被称为欧、亚、非三洲相交的国家，现在它是连接三大洲的国家。

今天促进人员、商品、货物、资料和资本的流动是非常重要的。因为全球的大部分国家的领土不相互接触，所以需要大量的基础设施连接各国，达到互联互通。

正如诺贝尔奖得主迈克尔·斯宾塞（Michael Spence）所说的那样，如果没有资源、资本和技术的跨国流动，就依靠国内的经济增长将永远不会达到今天的速度。<sup>105</sup> 由于只有四分之一的世界贸易是在邻国之间进行的，因此互联互通是国内经济增长和国家之间的贸易额增长的必要条件。

在 19 世纪的大部分时间里，基础设施的大规模资金支出相对较少，在第一次世界大战前夕占英国国内生产总值的比例约为 5 - 7%。美国从 19 世纪末到第一次世界大战期间的国内生产总值成倍增长，同时美国的基础设施投资增加近 20 倍，美国成为世界上最大的经济体。

## 二、“一带一路”的路线

有一些学者认为，2011 年重庆到德国杜伊斯堡的第一班直达列车开通以后，国际媒体开始密切关注路上丝绸之路。<sup>106</sup> 其他学者则认为，这条新路上丝绸之路的起源是在 2014 年底从义乌到西班牙马德里第一班直达列车的开通。<sup>107</sup> 这条铁路系统的终点可能是鹿特丹、杜伊斯堡和柏林。<sup>108</sup> “一带一路”包括多条路线，这些路线在许多情况下是相互补充的。

---

<sup>105</sup> Parag Khanna, “Connectography: Mapping the Future of Global Civilization,” *Random House*, 2016. p. 8-9.

<sup>106</sup> Brenda Goh, “China Pays Big to Expand its Clout along the New Silk Road,” Reuters. (2014-12-10) [2015-1-20]. [www.reuters.com/article/2014/11/10/us-china-silkroad-idUSKCN0IU27R20141110](http://www.reuters.com/article/2014/11/10/us-china-silkroad-idUSKCN0IU27R20141110)

<sup>107</sup> Pepe Escobar, “China is Building a New Silk Road to Europe, and it's Leaving America Behind,” Mother Jones Website. (2014-12-16) [2016-1-9]. <http://www.motherjones.com/politics/2014/12/chinas-new-silk-road-europe-will-leave-america-behind>

<sup>108</sup> Ibid.



图 2.3 “一带一路”路线图<sup>109</sup>

如图 2.3 显示，“一带一路”有 6 个经济走廊，分别是中国—蒙国—俄罗斯经济走廊、新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚经济走廊、中国—中南半岛、中国—巴基斯坦经济走廊、孟加拉—中国—印度—缅甸。

自 2011 年以来，试运营列车已经启动，该列车将货物和产品从中国运往欧洲，终点为德国和西班牙，起点可能是中国各大交易中心和西部地区的城市。使用陆上路线有其优势，尽管船舶能够运载更多货物，但行程时间比陆上长。

### 三、丝绸之路经济带的路线

大多数集装箱仍然在海上运输，一个集装箱的运费大概是 4000 多美元，比路上运输的 9000 美元便宜得多。但是，由于欧洲制造商开始把高价位的产品（如豪华轿车）装上空车运回到中国，海上运输和陆上运输运费的差距正在缩小。<sup>110</sup>

西伯利亚高速铁路将北京与莫斯科之间的通勤时间从原来的 6.5 天减少到 33 小时。<sup>111</sup> 这进一步证明，陆上的路线最终会削减海上运输的运输量。根据《经

<sup>109</sup> 资料来源：冯氏集团利丰研究中心根据《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》框架章节编制。

<sup>110</sup> “The New Silk Road Hardly an Oasis,” *The Economist*. (2014-11-15) [2016-1-20]. <https://www.economist.com/news/asia/21632595-kazakhstan-turns-geography-advantage-china-builds-new-silk-road-hardly-oasis>

<sup>111</sup> Pepe Escobar, “China is Building a New Silk Road to Europe, and it's Leaving America Behind,” *Mother Jones Website*. (2014-12-16) [2016-1-9]. <http://www.motherjones.com/politics/2014/12/chinas-new-silk-road-europe->

济学家》杂志，中国打算通过高速铁路增加陆上货物运输，将会削减占世界贸易运输量 90% 的海上运输。

如图 2.1 所示：“一带一路”会有六个国际经济合作走廊：一、中国—蒙古—俄罗斯；二、新欧亚大陆桥；三、中国—中亚—西亚；四、中国—巴基斯坦；五、孟加拉国—中国—印度—缅甸；六、中国—印度支那半岛。

### 1、中国—蒙古—俄罗斯经济走廊

目前中国、蒙古、俄罗斯之间有着广泛的边贸往来。2014 年 9 月，三国首脑同意在中俄、中蒙和俄蒙双边关系的基础上建立三方合作关系。三国同意对接中国丝绸之路经济带建设、俄罗斯跨欧亚大铁路改造和“草原丝绸之路”倡议。这一承诺将加强铁路和公路的互联互通，帮助建立中俄蒙经济走廊。与此同时，三国还将协调各自的经贸部门、促进贸易、协调海关手续以及投资基础设施建设项目。

### 2、新欧亚大陆桥经济走廊

新欧亚大桥，又称第二条欧亚大陆桥，是一条连接中国各地的铁路，贯穿新疆，流经欧洲各地。到目前为止，中国已经开启八条国际货运铁路线提供货运服务。

### 3、中国—中亚—西亚经济走廊

从中国新疆开始，经阿拉山口出境，加入中亚、西亚等铁路网，到达土耳其。许多中国—中亚合作峰会致力于共同打造丝绸之路经济带。近年来，“一带一路”分别与哈萨克斯坦 2050 战略、乌兹别克斯坦“福利与繁荣年”规划、吉尔吉斯斯坦“国家稳定发展战略”、塔吉克斯坦“能源交通粮食”三大战略及土库曼斯坦建设“强盛幸福时代”发展战略实现对接，寻找契合点，为各国发展提供了新的机遇。<sup>112</sup>

---

will-leave-america-behind

<sup>112</sup> 李建民：《专家：“一带一路”为中国与中亚合作提供新动力》，新华网，2017 年 05 月 13 日，最后一次登录：2017 年 12 月 5 日，[http://www.xinhuanet.com/world/2017-05/13/c\\_129603843.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2017-05/13/c_129603843.htm)

#### 4、中国—巴基斯坦经济走廊

从新疆喀什到巴基斯坦瓜达尔港建设一条 3000 公里的经济走廊。2015 年 4 月，中国承诺投资给巴基斯坦的贷款总额达 460 亿美元以建设中国—巴基斯坦经济走廊。迄今为止，这是中国宣布的最大的海外投资项目。两国政府制定了从喀什向瓜达尔港建设公路、铁路、石油天然气管道和光纤网络的长远规划。

#### 5、中国—印度—孟加拉国—缅甸经济走廊

2013 年 12 月，四国官方代表组——中国—印度—孟加拉国—缅甸经济走廊联合工作组讨论了发展前景、合作、优先领域和经济走廊的合作机制。最终达成了在交通基础设施、投资和商业流通、人员往来等方面的合作。

#### 6、中国—印度支那半岛经济走廊

2014 年 12 月，李克强总理在第五次大湄公河次区域领导人会议上提出：加强六国（中国，柬埔寨，老挝，缅甸，泰国和越南）经济合作的三个建议是：第一、共同规划和建立广泛的交通网络和工业合作项目。第二、创造一种新的筹资合作模式。第三、促进社会经济可持续协调，发展经济。在这样的框架下该六国会共同建设中国—印度—孟加拉国—缅甸经济走廊。

2015 年 3 月，中国政府在发布的《愿景和行动》中指出，“一带一路”沿线国家要共同推进加强基础设施建设规划和技术标准体系的衔接。基础设施连通性是实施“一带一路”倡议的优先事项。本人侧重于“一带一路”倡议中的铁路连接。中国客运高速铁路系统在十多年的时间里从零到 1.9 万公里。中国修建高铁的成本低，绝大多数发展中国家能够负担的。中国修建高铁的成本和技术使得许多发展中国家考虑使用铁路作为陆路运输骨干，以替代高速公路运输网络。

在中国启动的六次铁路大提速中，在一些线路上火车的速度达到 250 公里每小时（这不是高速铁路），比新建的高速铁路便宜得多，所以吸引了许多对此有兴趣的发展中国家的关注。<sup>113</sup>

---

<sup>113</sup> 中华人民共和国中央政府网站：《铁路第 6 次提速 4 大亮点：更快、更多、更好、更省》，2007 年 04 月 12 日，最后一次登录：2010 年 6 月 26 日，[http://www.gov.cn/jrzg/2007-04/12/content\\_580527.htm](http://www.gov.cn/jrzg/2007-04/12/content_580527.htm)

### 第三节 “一带一路”建设面临的风险与挑战

推进“一带一路”建设将会为中国和其他国家带来实实在在的利益。当然，这一倡议势必会遇到各种困难和障碍。正在崛起的中国正面临着巨大的经济挑战，中国作为丝绸之路主要投资者，如果中国的经济发展速度缓慢会影响基础设施项目的落实。由于该倡议涵盖的范围之广，给中国带来了不小的挑战与潜在的危机，如政策一体化、金融风险、安全问题、地缘政治考量等。而且，中国和一些“一带一路”沿线国家缺乏政治互信，以及其他国家的不稳定和安全威胁是相当大的障碍。<sup>114</sup>

在短期内实现“一带一路”的目标不容易，需要克服巨大的困难和挑战。这些挑战来自7个方面：中国邻国的担忧、“一带一路”沿线国家内部与彼此之间的问题、大国的消极态度、中国东西部区域差距，中国企业参与“一带一路”时面临的挑战和、潜在的高运营成本和列车缺乏回程货。

#### 一、中国邻国的担忧

2000年中国与中亚国家的贸易额约10亿美元的，到2013年超过了俄罗斯与中亚国家的贸易额，增长到了50亿美元。<sup>115</sup>中国现正在通过“一带一路”将与中亚国家的关系拉近。

中国从中亚的进口商品主要包括原油和铁矿石等。中国在中亚地区新的基础设施投资包括重要的能源管道、高速公路和铁路网络。

当前的经济动荡和俄罗斯的国际压力进一步凸显了中国作为区域经济稳定者的角色。中国不仅仅是一个商业伙伴，也成为发展金融和经济调解的主要大国。中亚仍然是一个投资匮乏的地区，需要升级其摇摇欲坠的苏联时代的基础设施。

习近平2013年9月7日在哈萨克斯坦阿斯塔纳的纳扎尔巴耶夫大学提到，中国和中亚等国家可以先互相了解各自的经济计划，然后加强基础设施建设。“中国尊重各国人民选择的发展道路和政策的指导思想，永不干涉中亚国家的内

<sup>114</sup> Peter Cai, “Understanding China’s BRI,” Lowly Institute. (2017-3-22) [2017-9-20]. <https://www.lowlyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>

<sup>115</sup> Alexander Cooley, “China’s Changing Role in Central Asia and Implications for US Policy: From Trading Partner to Collective Goods Provider,” US - China Economic and Security Review Commission, US Congress. (2015-3-18) [2017-8-6]. [https://www.uscc.gov/sites/default/files/Cooley%20Testimony\\_3.18.15.pdf](https://www.uscc.gov/sites/default/files/Cooley%20Testimony_3.18.15.pdf)

政”，习近平说。这种说法使得非洲领导人赞扬中国在经济上对非洲起的作用。西方国家则批评了中国在人权方面的做法、“一带一路”没有精准的预算和管理程序。换句话说，各国对中国基础设施投资战略模式的反应不一。

有专家认为，中国永不干涉其他国家的内政，也不会试图建立一个势力范围。<sup>116</sup> 有人支持，有人反对这样的世界观。支持者认为，经济发展比政治自由化更重要。反对者认为，中国的做法会从挑战世界贸易政治秩序转变到新殖民主义。

虽然中国一直强调“一带一路”是一个双赢的倡议，但中国的许多邻国持怀疑态度。<sup>117</sup> 中国邻国认为，如果“一带一路”倡议成功落实，中国廉价的制造业产品会入侵本国市场，会对当地的制造业产生负面影响。如何打消这些地区国家的担忧，是中国政府实现“一带一路”最大挑战之一。<sup>118</sup>

此外，吉尔吉斯斯坦的反对派不支持中国政府通过“一带一路”来自己的国家建造铁路，认为这样的行为会消耗本国的银、铝、铜、煤等资源。一些国家，特别是较小的国家还担心“一带一路”在利益分配方面的规定不明确，会导致自身的利益受损。

中亚国家还担心，中国通过“一带一路”会扩大其在该地区的影响范围。这些国家的领导人、学者及民众由于缺乏对“一带一路”的了解，所以持怀疑态度。例如，一部分哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦学者认为，如果他们国家积极响应“一带一路”倡议，会对与俄罗斯和美国的外交关系产生不利影响。<sup>119</sup>

欧盟在中东欧地区具有政治影响力，欧盟担心中国用合作体系会分裂欧盟。对此，中国方面表示将确保基础设施项目遵守欧盟的法律法规。

此外，随着中国经济的不断发展，中国公司不断进入外国市场，这一情况导致中国工人人数的增加，这会让当地的居民和企业担忧自身的资源和工作机会受到损害。

---

<sup>116</sup> 郭金超：《习近平哈萨克斯坦演讲：共建“丝绸之路经济带”》，中国新闻网，2013年9月7日，最后一次登录：2017年4月21日，<http://www.chinanews.com/gn/2013/09-07/5257926.shtml>

<sup>117</sup> Thomas Zimmerman, “The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia,” Center on International Cooperation, New York University, p. 17. (2015-10) [2017-11-19]. [https://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman\\_new\\_silk\\_road\\_final\\_2.pdf](https://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman_new_silk_road_final_2.pdf)

<sup>118</sup> Tom Miller, *China's Dream: Quiet Empire Building along the New Silk Road*, London: Zed Books, 2017.

<sup>119</sup> 林跃勤：《“一带一路”构想：挑战与应对》，《湖南金融经济期刊》，2015年4月，第11页。

另外，扩大合作的议题和内容、简化贸易和投资的手续，对“一带一路”的成功来说是非常重要的因素。但是，要克服中国邻国以上种种的顾虑，比加强双方政治交流，扩大经贸合作更加困难。

泰国接受了中国铁路项目，同时要求日本实现整个铁路系统的现代化。一些沿线国家以前听到了中国对非洲的影响，担心中国的产品会侵占他们的市场，也许不单单是指中国产品和技术娴熟的中国劳动力。<sup>120</sup>

大多数研究者关注中国试图与“一带一路”沿线国家加强政治关系。在中国社会科学院出版的《亚太蓝皮书》中提出，中国越来越重视与中亚和南亚国家建立良好的关系，<sup>121</sup> 因为与其他国家共同建设“一带一路”倡议时，政治关系对经济合作是非常重要的。中国尚未与所有国家建立政治互信，例如，中国与印度的双边关系还存在问题。

## 二、“一带一路”沿线国家内部与彼此之间的问题

一部分“一带一路”沿线的国家内部面临诸多问题，丝绸之路经济带路线上的部分国家处于世界很危险的、没有安全保障的以及混乱不堪的地区。例如阿富汗、伊拉克和叙利亚等国家就面临内部的动荡和恐怖主义的威胁。此外，斯里兰卡内部国家元首的更替暂停了与中国达成的港口基建项目的协议。

同一地区的国家有着历史问题、边界争端问题和宗教问题，如何确保这些国家之间展开合作，对缺乏相关经验的中国外交官来说是一个非常艰巨的任务。中国政府通过“一带一路”对一个国家投资时，应该充分考虑到其内部与周边国家的问题。

另外，政治不稳定、缺乏有效率的行政机构、政治家腐败以及不同国家不发达的法律体系都会给中国和“一带一路”倡议带来挑战。亚洲的许多国家都缺乏支持这项倡议所应具备的有效率的行政机构以及强大的政府。“一带一路”中的一些国家也存在严重的腐败问题，中国的借款可能会被腐败的政治家和行政人员滥用。

---

<sup>120</sup> Akshan de Alwis, “The New Silk Road: A True ‘win-win’ or a Perilous Future,” *Huffington Post*. (2014-12-31) [2015-5-27]. [www.huffingtonpost.com/akshan-dealwis/the-new-silk-road-a-true-\\_b\\_640092.html](http://www.huffingtonpost.com/akshan-dealwis/the-new-silk-road-a-true-_b_640092.html)

<sup>121</sup> 李向阳：《亚太蓝皮书：亚太地区发展报告（2015）“一带一路”》，北京：社会科学文献出版社，2015年。

### 三、一些国家的消极态度

发展中国家支持多极世界，从而支持经济日益增长的中国在国际舞台上发挥更大的作用。根据最近皮尤公司在全球进行人们对中国的态度调查显示，绝大部分非洲和拉美国家的人都说，中国经济的增长对他们国家的影响更为积极而不是消极的。<sup>122</sup> 中国为非洲国家提供的财政支持和提供的基础设施建设的技术得到了这些国家对中国的认可，比如中国为坦桑尼亚的地方基础设施项目提供的财政支持获得了许多非洲国家对中国的好评。<sup>123</sup> 然而，人们仍然担心中国廉价产品的流入可能会冲击国内市场。中东国家往往对中国的看法是正面的，但土耳其对中国的看法不算是正面的。

对“一带一路”倡议持怀疑态度的国家，把这一倡议称为“中国的马歇尔计划”，并预计“一带一路”倡议将使中国成为一个强国。习近平强调，与“一带一路”倡议沿线国家的友好合作是建立在“和平共处五项原则”基础上的（尊重领土完整和主权、不干涉内政、平等互利合作、互利互惠、和平共处）。“我们愿意与其他国家分享我们的发展实践，但我们不打算干涉别国内政，出口我们的社会制度和发展模式。”<sup>124</sup>

美国媒体写道：“中国的‘一带一路’倡议要形成以中国为中心的区域秩序。中国的目的不仅仅是把欧亚大陆通过基础设施项目连接起来。”<sup>125</sup>

尽管俄罗斯和印度深受中国巨额投资的诱惑，但是它们也对中国的这项计划所带来的战略后果表示深深的担忧。长期以来，除了巴基斯坦以外的南亚国家特别是印度一直担心中国的崛起会给他们带来不利。孟加拉国对中国积极正面的态度有一部分是因为它对印度的印象不是特别好。印度媒体写道，虽然许多国家愿意积极参与“一带一路”倡议，但是印度政府并没有积极响应。<sup>126</sup>

---

<sup>122</sup> “Global Opposition to U.S. Surveillance and Drones, but Limited Harm to America's Image: Many in Asia Worry about Conflict with China,” *Pew Global Attitudes Research Center*, Chapter 2. (2014-7-14) [2016-1-1]. <http://www.pewglobal.org/2014/07/14/global-opposition-to-u-s-surveillance-and-drones-but-limited-harm-to-america-image/>

<sup>123</sup> Barry Sautman and Hairong Yan Hairong, “African Perspectives on China-Africa Links,” *The China Quarterly*, September 2009, pp. 728-759.

<sup>124</sup> 塞利亚·塞泽 (Seriye Sezen): 《“一带一路”项目：是 21 世纪的基石吗？》(Bir Kuşak ve Bir Yol Projesi: 21. Yüzyılın Yapı Taşı mı?), 《世界报》(Dünya Gazetesi), 2017 年 6 月 21 日, 最后一次登录: 2017 年 6 月 28 日, <https://www.dunya.com/dunya/bir-kusak-ve-bir-yol-projesi-21-yuzyilin-yapi-tasi-mi-haberi-368883>

<sup>125</sup> 莫雨: 《专家：“一带一路”是为了打造以中国为中心的区域秩序》，美国之声，2017 年 8 月 4 日, 最后一次登录: 2018 年 2 月 25 日, <https://www.voachinese.com/a/china-obor-20170803/3972048.html>

<sup>126</sup> 希望 (Umut Ergunsü): 《“丝绸之路经济带与 21 世纪海上丝绸之路”倡议面临的挑战—1》(“İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” Girişimi’ni Gerçekleştirmenin Zorlukları - 1), 《关于中国的一

2011 年，俄罗斯与哈萨克斯坦和白俄罗斯一起成立了一个关税联盟，欧亚经济联盟条约（Eurasian Economic Union）于 2015 年 1 月 1 日生效。<sup>127</sup> 俄罗斯自然而然地担心中国在中亚的影响力日渐增长，中俄双方对中亚的影响力有一个高低强弱的比较。印度方面担忧其在印度洋的影响力会受到“一带一路”的威胁，也对中国提出的 21 世纪海上丝绸之路所映射的动机表示怀疑。就丝绸之路经济带而言，中国的努力有可能造成俄罗斯的猜疑甚至发生冲突。俄罗斯对许多中亚国家有很大的影响。至于海上丝绸之路，中国的直接外交挑战显然是如何解决与日本、越南、菲律宾等邻国根深蒂固的领土争端。<sup>128</sup>

到目前为止，中国已经了解了俄罗斯的敏感之处，并没有在政治和安全问题方面挑战俄罗斯的政策。中国 200 年来第一次成为比俄罗斯更强大、更有活力的国家。“如果两国突然开始挑衅，损害对方的利益，那么就会导致两国关系的破裂”，卡内基国际和平基金会莫斯科中心主任德米特里·特雷宁说。<sup>129</sup>

美国担忧其贸易实力会降低。日本则对“一带一路”战略持负面态度。由于这些原因，虽然这些大国没有明确表示不会加入“一带一路”，但却表现出了消极的态度。

中国在建设“一带一路”的过程中如何处理与其他大国的关系始终是最大的难题，但这里要注意一点的是，欧洲国家对“一带一路”的态度并不消极，一部分欧洲国家加入了亚投行。目前为止，从他们公开发表的声明中，我们可以知道，他们是支持“一带一路”倡议的，最起码不会阻碍。

#### 四、中国东西部区域差距

“一带一路”吸引了中国国内地方政府的极大兴趣，关于“一带一路”，学术刊物上和报纸上发表了很多文章，电视上播出了很多节目，很多研究还在继续

---

切》（Çin Hakkında Her Şey），2016 年 2 月 14 日，最后一次登录：2016 年 2 月 14 日，<http://www.cinhh.com/ipek-yolu-ekonomik-kusagi-ve-21-yuzyil-deniz-ipek-yolu-girisimini-gerceklestirmenin-zorluklari-1/>

<sup>127</sup> Felix Hett, Susanne Szkola (ed.), “The Eurasian Economic Union Analyses and Perspectives from Belarus, Kazakhstan, and Russia”, Friedrich Eber Stiftung (Germany), pp. 3-4. (2015-2) [2017-8-3] <http://library.fes.de/pdf-files/id-moe/11181.pdf>

<sup>128</sup> John Wong, “Reviving the Ancient Silk Road: China’s New Economic Diplomacy,” *The Strait Times*. (2014-7-9) [2015-5-1]. <http://www.straitstimes.com/opinion/reviving-the-ancient-silk-road-chinas-new-economic-diplomacy>

<sup>129</sup> Ting Shi, “Li’s Silk Road Trip Marks China’s Advance on Russia’s Patch”, Bloomberg. (2014-12-45) [2015-1-8]. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-12-14/li-s-silk-road-trip-marks-china-s-growing-sway-on-russia-s-patch>

进行。几乎每一个省份都开始互相竞争，争取抓住“一带一路”带来的机遇。中国目前大概有 30 个城市自称它们现在或者未来是“一带一路”的“开始城市”、“中间城市”、“桥梁城市”、“黄金城市”、“自由贸易区”等。然而，目前为止，落实“一带一路”倡议的地区和部门之间的协调机制仍尚未确定。中国的区域差距和协调问题，主要表现在三个方面。

首先，政府部门之间的协调水平是不够的。为了顺利地落实“一带一路”倡议，相关政府机构之间的协调是极为重要的。各地地方官员需要认真学习领会中央下达的“一带一路”倡议的具体内容和精神，以便更好地落实相关政策。

其次，在经贸合作方面，中国企业“走出去”和“引进来”审批手续繁琐。为了获得项目审批的批准，中国企业需要在不同的机构和部门办理业务。在这种情况下，企业参与“一带一路”的积极性可能会大大降低。

再次，区域统筹的问题不仅是政府机构之间的问题，与此同时，也存在于公共和私营机构之间。

## 五、中国企业参与“一带一路”时面临的挑战

当今“走出去”被视为中国企业的主要增长动力。支持中国企业走出去，现在是实现经济结构调整和再平衡的政府战略中的一个关键要素。<sup>130</sup> 如果没有中国企业的介入，“一带一路”就会变成一个中国对外援助的项目。<sup>131</sup> “一带一路”倡议首先是一个对外经济开放的政策。虽然其中包括政治和安全，但是经济方面是非常重要的，这一点将成为公司的重要动力。中国和“一带一路”沿线国家通过友好协商达成共识，中国的基础设施建设可以通过中亚和土耳其连接到欧洲。中国政府这样做的主要原因之一是为中国企业开辟道路，提高它们“走出去”的可能性。然而，大多数中国企业的国际化程度还不够，不知道国际自由贸易规则的具体细节，对国际管理标准也不能完全理解。

企业是共建“一带一路”倡议的骨干力量。虽然许多中国企业在国外经营，但是对这些国家的文化、习俗和宗教缺乏足够的了解。在这样的情况下，一些中

---

<sup>130</sup> Umut Ergunsü, “Innovation with Chinese characteristics,” *Hürriyet Daily News*. (2016-9-27) [2017-11-6]. <http://www.hurriyetdailynews.com/innovation-with-chinese-characteristics-104292>

<sup>131</sup> 李向阳：《“一带一路”：定位、内涵及需要优先处理的关系》，北京：社会科学文献出版社，2015 年，第 27 页。

国公司正在引起当地民众和政府官员的担忧。特别是，当这些公司雇佣中国的工人而不聘用当地工人的时候。

更深层次的原因在于中国海外项目模式普遍存在缺陷。长期以来，中国企业一直过于依赖东道国政府在海外拓展业务，因为他们认为与地方当局和精英阶层的密切关系对成功至关重要。这一战略在过去中国跟非洲和一些南美国家的经济外交上取得了巨大的成功，其优势在于东道国提供有效的高层管理和物质资源的官方支持和保护，但缺点是缺乏与当地民众和大众传媒的沟通和联系。正是由于经济外交模式的这个缺陷，中国公司领导下的集团中标的高铁项目遭遇了来自墨西哥的前所未有的阻力。竞标对手的缺位和透明度引起媒体的批评，从而引发广大民众的怀疑。随着墨西哥高度发达的大众传媒业和强大的政治反对派的出现，墨西哥政府遭遇了巨大的压力，导致墨西哥政府取消了该高铁项目。

此外，部分中国企业在某些领域缺乏竞争力，其企业文化、经营原则、软实力方面没有达到世界水平。这会引起当地国家的担忧。部分中国公司项目批准不够透明，加上经营方式不灵活，它们需要一定的时间来克服解决这些问题。

中国企业对于国际投资环境的认识的不足。中国企业不熟悉国际投资的潜在风险，如国际政治和金融风险、运营和技术创新挑战等等。这些因素相互交织在一起，常常会导致预期与实际投资收益之间的巨大差距。早在 2013 年，泰国动荡不安、经济衰退导致中泰初步达成的大米换高铁计划中断。国际投资环境判断的轻微误差也可能导致投资效益的大幅下降。这是造成墨西哥中国高速铁路项目取消的原因之一。

此外，中国企业对于“一带一路”倡议的侧重点与期待不同，中国政府和对中国企业对“一带一路”倡议的期待也不同，大部分企业的经营方式是对外出口、引进资源，但是政府希望它们可以走出去在国外设厂、创立自己的品牌、完善相关售后服务。

## 六、潜在的高运营成本

基础设施建设是“一带一路”实现的先决条件。朱志群博士表示，“一带一路”项目将建设涵盖 65 个国家的高速铁路，这些铁路总长度将达到 8.1 万公里，

比现有世界上高速铁路的总长度还要长。这一项目目前的预算总成本为 1.4 万亿美元。<sup>132</sup> 如何有效分配、利用这些资金，中国政府要进行仔细的研究。

上面提到的种种挑战有可能增加“一带一路”倡议的成本。要克服这些挑战，实现“一带一路”倡议需要经历几十年的时间，而且是一个任重道远的过程。

“一带一路”还面临的主要挑战有：东南亚不断提高的劳动力成本、非洲缺乏相应基础设施、部分中东国家缺乏投资安全性以及部分发展中国家缺乏投资透明度。为了应对这些挑战，中国需要展现出与其它国家共同完成项目的能力和耐心、政治决心和外交技巧，向其它国家展现自己（中国）的善意。<sup>133</sup>

影响科技发展的因素还有很多，如民族文化、社会心理、政党和民众的诉求等主观因素。因此，中国高速铁路的建设不仅要满足市场需求，还要兼顾以上主观因素。中国政府或国有企业应该面对要进口中国高速铁路的国家的社会习俗的多样性的问题。

为了建设从中国出发的高速铁路网络，中国企业和国家要避免出口高速铁路系统所面临的跨文化障碍。通过保持包容开放的态度，在平等的条件下开展高速铁路建设的合作，了解目的地市场的文化特征。但是，向世界推销中国高铁也可能引发新一轮“中国威胁论”。在其他国家建设交通干线，直接关系到该国政治、经济、战略等方和国家利益。对于怀疑中国建高速铁路目的的国家，尤其是中国周边国家，中国应该更主动、耐心地解释中国的和平发展意图。中国应明确表达双方的合作共赢意图，同时吸引本土技术精英、行政精英和劳动力进行高速铁路设计、运营和维护。中国应该强调高速铁路的存在有利于当地社区和人民。

并非所有的西方记者都对“一带一路”倡议感到恐慌。有专家认为，“中国通过像金砖国家新兴发展银行这样的新一代金融机构最有利于修建该地区的基础设施。”<sup>134</sup>

为了使“一带一路”取得成功，中国要采取措施减少参与国的担忧、尽量减少参与国的国内问题和国家间的问题所带来的阻碍、解决大国消极做法带来的问

---

<sup>132</sup> Zhu Zhiqun, “China’s AIIB and ‘One Belt One Road’: ambitions and challenges”, China Dialogue Website. (2015-9-9) [2017-2-18]. <https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/8231-China-s-aiib-and-One-Belt-One-Road-ambitions-and-challenges>

<sup>133</sup> Liang Fook Lye, Yi Chin Loh, “Xi Jinping’s Silk Road Strategy,” *EAI Bulletin*, 16 (2). Singapore: East Asian Institute, 2014, p. 5.

<sup>134</sup> Akshan deAlwis, “The New Silk Road: A True ‘win-win’ or a Perilous Future,” *Huffington Post*. (2014-12-31) [2015-5-27]. [https://www.huffingtonpost.com/akshan-dealwis/the-new-silk-road-a-true-\\_b\\_6400992.html](https://www.huffingtonpost.com/akshan-dealwis/the-new-silk-road-a-true-_b_6400992.html)

题、克服由于中国国内经济发展不平衡而形成的区域差异问题、帮中国企业实现国际化。<sup>135</sup>

## 七、列车缺乏回程货

截至到 2017 年 11 月份，中国和欧洲之间已经完成了 3271 班货运列车的运行。中欧货运列车服务现在已经将 10 多个国家的 30 多个中国城市与 30 个欧洲城市连接起来。服务运营商的目标是在 2018 年增加到 4000 班次。<sup>136</sup> 就像所有的集装箱运输一样，超过一半的列车都是空的。<sup>137</sup> 绝大部分火车没有回程货，不得不装着空集装箱返回，导致运输资源和资金的浪费。要解决这个问题，中国需要进口更多货物。

新铁路线上的集装箱来到欧洲，到处都是低技术含量的中国产品，但是它们回程大约一半是空的。由于只有一半的路线被有效地使用，整个旅程会损失资金。所以，对于出口玩具、家用产品或装饰品等价格不太高的产品的中国公司来说，虽然海上运输的速度比铁路运输慢，但是比铁路运输的利润高得多。<sup>138</sup> 因此，回程时是否有足够的货物装满列车是一个巨大的挑战。

## 八、文化宗教的不同

人文和地理将影响贸易方式。在潘天波、胡玉康写的《丝路漆艺与中国美学思想的传播》一文中重点强调，在古老的丝绸之路历史中，宗教、文化和当地独特的产品，如丝绸、茶叶和瓷器等。<sup>139</sup> 中国西部地区的经济战略可能不同于中

---

<sup>135</sup> 希望 (Umut Ergünsü): 《“丝绸之路经济带与 21 世纪海上丝绸之路” 倡议面临的挑战 - 2》 (“İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” Girişimi’ni Gerçekleştirmenin Zorlukları - 2), 《关于中国的一切》 (Çin Hakkında Her Şey), 2016 年 2 月 20 日, 最后一次登录: 2016 年 2 月 20 日。 <http://www.cinhh.com/ipek-yolu-ekonomik-kusagi-21-yuzyil-deniz-ipek-yolu-girisimini-gerceklestirmenin-zorluklari-2/>

<sup>136</sup> Sun Wenyu, “3,271 cargo train trips between China, Europe made in first 11 months of 2017,” *People’s Daily*. (2017-12-27) [2018-3-5]. <http://en.people.cn/n3/2017/1227/c90000-9309156.html>

<sup>137</sup> Salvatore Babones, “The New Eurasian Land Bridge Linking China And Europe Makes No Economic Sense, So Why Build It?,” *Forbes*. (2017-12-28)[2018-3-9]. <https://www.forbes.com/sites/salvatorebabones/2017/12/28/the-new-urasian-land-bridge-linking-china-and-europe-makes-no-economic-sense-so-why-build-it/#10363d895c9c>

<sup>138</sup> Andreea Brinza, “China’s Continent-Spanning Trains Are Running Half-Empty,” *Foreign Policy*. (2016-6-5) [2018-3-8]. <http://foreignpolicy.com/2017/06/05/chinas-continent-spanning-trains-are-running-half-empty-one-belt-one-road-bri/>

<sup>139</sup> 孙久文、高志刚主编:《丝绸之路经济带与区域经济发展研究》,北京:经济管理出版社,2015,第五章。

国从 20 世纪 80 年代开始并逐步实施的城市化计划。一些学者认为中国独特的艺术品和中国古代艺术哲学可以通过“一带一路”的路线推广到其他地区。<sup>140</sup>

文化和地理因素在“一带一路”中至关重要。古代丝绸之路促成了佛教和中国瓷器的传播。中国西部在宗教信仰、资源等领域与中国东部地区不同。例如，中国西部地区与哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦和塔吉克斯坦等 5 个中亚国家在“一带一路”规划中重视类似之处，<sup>141</sup> 以促进经济合作。<sup>142</sup>

## 第四节 “一带一路”框架下的高速铁路的重要性(以中国为例)

经济学家们正在形成一种共识，即主要的交通投资可能会对经济产生重要的影响。<sup>143</sup> 第二次联合国内陆发展中国家问题会议和联合国“人居三”大会确认了交通运输和基础设施的发展对城乡连通性和提高生产率的重要性。<sup>144</sup> 世界银行的一项研究表明，贫困人口数量的下降与农村连通性的改善之间有密切的关系。<sup>145</sup>

研究表明，如果能实质性地改善地区主要商业和信息中心的联系，交通的改善可以刺激经济发展。在其他条件相同的情况下，位于这些中心附近的公司将更容易与大量的劳动力和其他公司连接，从而提高生产力。<sup>146</sup> 这种联系是经济集聚的重要组成部分。经济集聚对企业和个人大有好处。在城市把产业和服务紧密结合在一起可以带来很大的经济效益，如果提高连通性的话，也可以刺激城镇以外的地区的经济发展。<sup>147</sup>

<sup>140</sup> 潘天波、胡玉康：《丝路漆艺与中国美学思想的传播》，《新疆师范大学学报》2014 年第 35（2）期，第 89 - 95 页。

<sup>141</sup> 张丽君主编：《绸之路经济带：构建与发展研究》，北京：中国经济出版社，2015，第 251 - 262 页。

<sup>142</sup> 赵可金：《“一带一路”的中国方略研究》，《新疆师范大学学报》2016 年第 1 期，第 22 - 23 页。

<sup>143</sup> Masahisa Fujita, Paul Venables, Paul Krugman, *The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade*, Cambridge, MA: MIT Press, 1999.

<sup>144</sup> UN-Habitat, *Habitat III New Urban Agenda*. (2017-7-2) [2017-10-18]. <https://www2.habitat3.org/bitcache/97ced11dcecef85d41f74043195e5472836f6291?vid=588897&disposition=inline&op=view>

<sup>145</sup> Lauren Joy Avery, Madan B. Regmi, Ganesh Raj Joshi, Choudhury Rudra Charan Mohanty, “Rural-Urban Connectivity in Achieving Sustainable Regional Development,” UNCRD Intergovernmental Tenth Regional Environmentally Sustainable Transport (Est) Forum In Asia, 14-16 March 2017, Vientiane, Lao People's Democratic Republic. p. 4.

<sup>146</sup> UK Department for Transport, “Transport, Wider Economic Benefits, and Impacts on GDP,” London, 2006.

<sup>147</sup> Ivan Turok, Gordon McGranahan, “Urbanization and economic growth: the arguments and evidence for Africa and Asia,” *Environment & Urbanization*, 2013 Vol. 25, No. 2. pp. 465-482.

可以说，铁路的连接使进出口贸易量大幅增加、交易成本下降。增加车次的数量、提高火车的速度、增加定期的车次会使货运量加大，对于促进当地工业更快地发展有利。高速铁路提供的更短的车程时间将使拥有高速铁路网络的城市之间的联系更加紧密。在伊朗修建的大部分线路并不是高速列车，而是快车。

中国可以给研究者提供高速铁路对国家经济发展的影响方面的例子。2008年中国开通了第一条高速铁路，截至2016年底，中国高速铁路里程已超过2.2万公里。这是世界上最长的高速铁路网，列车数量最多的和全球最繁忙的铁路运营国家。2015年黄金周，全国动车组列车数达到3672辆，同比增加852辆，共运送旅客4340万人次，同比增长30%。平均每天的乘客数量为434万人次。其中，9月30日载客490万人次，创单日最高载客纪录。<sup>148</sup>

高铁是改革开放以来能够改变世界政治经济格局的主要产业。这也是中国正在走向世界级强国的标志。中国高铁发展从“技术引进”到“中国制造”再到“中国创造”的跨越。<sup>149</sup> 高铁对21世纪中国崛起的重要性不容低估。产业经济战略价值：打造中国升级版高铁乃大国之重器。由于高铁属于庞大产业集群的系统性工业，其产业链长，且属于资本密集和技术密集产业。<sup>150</sup>

## 一、中国高铁的发展

本节将介绍中国铁路，特别是高铁发展的近期历史，分析其实力和弱点，这些项目可能面临的经济和地缘政治挑战。

上世纪90年代初中国基础设施薄弱。基础设施的状况是通信设施短缺、能源供应不足和交通不便。北京红狮帝斯曼公司无法在北京附近获得合适的粉末涂料供应商。它必须与位于中国东南部的无锡的一家供应商合作，从北京乘火车约18个小时。由于交通和运输不方便的问题，从供应商那里获得产品是困难和昂贵的。<sup>151</sup> 这是那时候发展中国经济面临的最大的障碍之一。

上世纪90年代初，中国列车在拥堵的铁路网络下的平均速度仅为48公里每小时，铁路运输的市场份额稳步下滑，航空运输和高速公路运输的份额上升。1990

---

<sup>148</sup> 徐飞：《纵横“一带一路”——中国高铁全球战略》，格致出版社、上海人民出版社，2017年7月，第18页。

<sup>149</sup> 徐飞：《中国高铁“走出去”战略：主旨·方略·举措》，《中国工程科学》，2015年第4期第4-8页。

<sup>150</sup> 徐涌：《高铁时代金融服务问题初探》，《金融时报》，2011年1月17日。

<sup>151</sup> Erik de Bruijn, Xianfeng Jia, “Managing Sino-Western joint ventures: Product selection strategy”, *Management International Review*, 1993, 33 (4), p. 335.

年初，铁道部提出在北京和上海之间修建高速铁路，然而中国进行了采用传统的高速车轮技术还是磁悬浮技术的辩论。辩论持续很长时间，这导致了高速铁路项目的重大延误，直到 21 世纪才开始建设。2004 年，国务院在中长期铁路发展规划中，对北京—上海高铁和其他三条南北高铁采用了磁悬浮常规高速铁路技术。这一决定结束了这场辩论，为快速建设中国客运专线高速铁路（标准轨距 1435 毫米）。在讨论高铁时期，铁道部开始了一系列全国性的铁路大提速。提高现有线路的速度和容量，铁道部采取了包括双轨制、电气化、改进（隧道和桥梁）、减少弯曲、安装无缝钢轨和开发新的机车和国家信号系统的现代化。

中国修建高速铁路前先把其传统铁路提速，落实铁路大提速项目。铁路大提速项目中的新技术几乎全部是中国自身开发的，这种经验不仅使中国成为世界技术领先的传统轨道升级高速客运专线（速度低于 200 公里每小时）或组合客货运输线路，也为 2004 年以后中国快速学习中外合资下的修建高铁技术奠定了基础。升级现有的轨道，制造高速列车是主要发达国家的铁路运输业忽略的一个技术领域，但专有技术为发展中国家提供了重大的经济利益。在这些发展中国家，旧的铁路网可以得到恢复，从而提供更便宜的替代方案。

## 1、高铁技术通过合资企业进口

中国是高铁行业的后来者。日本在 1964 年经营世界第一的高铁新干线，1981 年的法国高速铁路和 1991 年的德国城际特快列车（ICE），而中国在 2004 年才开始修建北京—上海高铁。早期的高速列车是通过签署与外国的技术转让协议进口的。2004 年，铁道部委托其两家铁路机车制造公司，中国南车集团公司和中国北车股份有限公司与外国技术合作伙伴合作，根据技术转让协议为高铁项目生产铁路车辆。<sup>152</sup>

## 2、中国铁路工业现状

自从 2007 年 4 月 18 日引入高铁服务以来，中国已经建成了世界上最广泛的高铁网络，运行时间超过了全球的 55%。平均每日乘客人数已经从 2007 年的 23.7

---

<sup>152</sup> Tai Wei Lim, Henry Chan, Katherine Tseng, Wen Xin Lim, *China's One Belt One Road Initiative*, Imperial College Press, 2016, p. 204.

万人增加到 2014 年的 249 万人，使得中国高铁网络在全球使用最为频繁。到 2014 年底，累计乘客达到 32.5 亿人次。中国全国高铁网络覆盖全国 33 个地区中的 28 个。<sup>153</sup> 中国的高铁可以分为四个小组：第一是新建的客运专线，即刚刚开通的高铁客运服务；二是新建的常规铁路线，主要集中在西部地区；三是某些区域性的“城间”高铁线路也是专门为客运服务的；四是改造运行的客货共线铁路。目前在建的铁路线大部分属于前三类。中国几乎所有的高铁线和铁路车辆都由中国铁路拥有和经营。

### 3、外溢效应在中国高铁发展中的作用

中国高速铁路的壮大显著提高了中国的陆路运输效率。该系统 2014 年 12 月运行客运列车路线的 58% 以上，载客量接近 40%。<sup>154</sup> 除了便捷的出行时间之外，普通列车的乘客成功转移到高铁的关键在于经济承受能力。<sup>155</sup> 从绝对票价到相对票价的角度来看，中国高铁对于大众来说是可以负担得起的。

高铁对经济效率的溢出效应是积极的。铁路与其他交通工具相比，具有整体的成本优势。就能源效率而言，它与其他模式相比也是很好的。

主要交通基础设施投资的传统经济评估侧重于出行产生的直接成本和收益，包括节省用户时间，节省运营成本以及减少包括空气污染、噪音和事故在内的外部因素。更广泛的经济影响微不足道，难以量化，因此往往被忽视。然而，中国在高铁采用后的短短几年内出人意料地显示出强劲的经济集聚效益。这种有利于城市群的显著的经济增长效应，促进了中国三个大型增长区的形成，即北京—天津—河北，长三角和珠江三角洲。截至 2015 年底，中国 23 个城市正在建设城市地铁网络，未来几年中国将大幅扩张城市轨道交通网络。

世界银行的一项研究指出，高铁对中国区域经济发展、城市化和产业升级的贡献异乎寻常。<sup>156</sup> 尽管这些领域的效益尚不足以量化，但中国的经验确实表明，修建交通基础设施和经济增长之间的有很大的关系。中国在高铁方面的成功引起了许多发展中国家的关注。

---

<sup>153</sup> Ibid, p. 206.

<sup>154</sup> 火车网：《2014 年 12 月新列车运行图》，2014 年 11 月 27 日，最后一次登录：2017 年 12 月 2 日，[http://www.huoche.net/show\\_312560](http://www.huoche.net/show_312560)

<sup>155</sup> 北京至上海高铁票价格是 550 块人民币左右。

<sup>156</sup> Andrew Salzberg, Richard Bullock, Jin Ying, Wanli Fang, “High Speed Rail, Regional Economics and Urban Development in China,” World Bank Office (Beijing), China Transport Topics, No. 2013-1-8.

中国从 20 世纪 90 年代开始，基础设施的投资占国内生产总值(GDP)的 5% 以上，过去三十年的持续增长率接近 10%。过去几十年来，毫无疑问地证明了区域之间的互联互通是经济增长的最重要组成部分之一。

此外，基础设施是社会流动和经济复苏的基础：拥有充足运输网络（如中国南方）的城市从 2008 年的全球金融危机中反弹得更快，人们能够高效率地找到工作。<sup>157</sup>

中国与其他国家的主要区别在于国家如何与市场力量相互作用来促进竞争与增长，这是通过建立“地区间的竞争”体系来实现的。地方当局受到经济增长目标的驱动，但同时也受到竞争压力的影响，使得国家每年制定的经济增长目标都能取得令人欣慰的成绩。<sup>158</sup>

基础设施投资可以转移产业和劳动力。中国的资金越来越多，这些资金运用到了运输和通讯网络的大规模扩张，最初在沿海地区，然后逐渐向内陆地区扩张。这大大缩短了主要生产中心之间的距离，而各省之间的竞争增加了省际间的工业联系。在过去的几十年中，运输成本占商品最终价格的百分比越来越低，有助于生产中心与国内外消费市场连接。

上世纪 80 年代初，中国特别重视沿海城市物流服务的升级和改善与外界的关系。对西部和中部地区的基础设施投资更为重视，反映在 1990 和 2004 年之间公路里程延长了 45%，而沿海地区则延长了 30%。随着市场一体化，省级工业结构变得更加专业化。在沿海城市，服务型或高科技产业越集中，资源型和国内型产业在越分散。

吸引大量农民进入工业就业推动城市化的发展。由于城市工资是农业收入的几倍，目前估计有 2.5 亿左右的流动劳动力集中在珠江三角洲，长江三角洲和渤海三角洲。

世界银行的成本分析表明，中国高铁项目的建成成本至多是世界其他地区的三分之二。<sup>159</sup> 世界银行研究强调，影响高铁项目建设成本有若干因素，其中主

---

<sup>157</sup> Parag Khanna, "Connectography: Mapping the Future of Global Civilization," *Random House*, 2016. p.10.

<sup>158</sup> Chenggang Xu, "The Fundamental Institutions of China's Reforms and Development," *Journal of Economic Literature*, 2011, 49 (4): 1076-151.

<sup>159</sup> 中华人民共和国商务部官网：《世行：中国高铁建设成本只有他国三分之二》，2014 年 7 月 11 日，最后一次登录：2016 年 11 月 6 日，<http://caiec.mofcom.gov.cn/article/g/201407/20140700658988.shtml>

要因素包括线路设计速度、沿线地形、天气条件、征地成本、多采用高架桥代替路基的方式、大跨度桥梁建设以及大型车站建设等。<sup>160</sup>

中国从 1997 年到 2007 年，对铁路系统进行了六次提速升级，在 2008 年高铁开通之前，在升级的常规铁路轨道上达到了 250 公里每小时的最高时速，是唯一拥有通过对现有的传统铁路线升级而提速的铁路技术的国家。对于土耳其、肯尼亚、墨西哥和泰国等许多发展中国家来说，这是一个有吸引力的技术。

人们选择乘坐高铁客运专线使得传统轨道上乘客乘坐的列车用来运输大量的货物。中国高铁的成功将提升中国铁路商业模式的吸引力。通过对现有的传统铁路线升级而提速的客运和货运组合的铁路技术的低成本模式可以帮助中国在海外中标。

中国的丝绸之路倡议与“铁路外交”相关联。铁路连通性在“一带一路”倡议中占核心的地位，因此中国进行的“铁路外交”非常重要。中国领导人对推行“铁路外交”的主要动力在于中国现有的高铁网络，修建高铁技术、成本效益，可靠性处于世界领先水平，系统安全性也是世界一流。许多国家都注意到高铁对中国区域经济发展、城市化和产业升级的贡献。令人惊讶的是，成本相对较低、效率高的中国高铁带来的强劲的集聚经济效益使许多国家认为铁路是首选的陆路运输系统骨干，而不是公路系统。中国是高铁和传统铁路当作其交通系统骨干的国家。中国虽然在修建高铁方面是后来的国家，但是研究机车车辆和信号技术之后，成功地建立了本土高速铁路产业。更值得注意的是，中国是世界上唯一的能提供完整的工程，即采购施工解决方案的国家。

中国采用最高水平的“铁路外交”，对高铁或铁路系统有兴趣的发展中国家提供了有吸引力的资金支持。中国的报价也很有吸引力，有很多发展中国家与中国进行谈判。“铁路外交”对中国有重要的经济效益和政治利益。一个高效的高科技运输骨干可以提高中国的国家形象，以及使中国和与中国合作修建高铁的国家间未来几十年以维护高铁业务来保持两国间的良好关系。中国在铁路出口合同方面享有比其它竞争对手更大的优势。然而，取消中国领导下的集团中标的墨西哥高铁项目证明，“铁路外交”的前景也取决于地缘政治因素和有关国家的国内政治。

---

<sup>160</sup> 《世界银行解读中国高铁：建设成本为别国 2/3，票价为 1/4 到 1/5》，观察者，2014 年 7 月 11 日，最后一下登录：2016 年 7 月 21 日，[http://www.guancha.cn/Project/2014\\_07\\_11\\_245715.shtml](http://www.guancha.cn/Project/2014_07_11_245715.shtml)

## 二、高速铁路和经济发展的关系

世界银行《2009年世界发展报告：重塑世界经济地理》首次提出了21世纪重大的发展思路，这是根据新经济地理理论、新贸易理论、新经济增长理论来重塑世界经济地理，它提出了经济地理的三个特征：密度、距离和分割。密度指每单位土地的经济总量；距离指商品、服务、劳务、资本、信息和观念穿越空间的难易程度；分割指国家之间、地区之间商品、资本、人员和知识流动的限制因素。报告的结论是：这些经济地理变迁仍然是发展中国家和地区成功发展经济的基本条件，应当对其予以促进和鼓励。<sup>161</sup>

基础设施建设可以大大减少物理距离和空间距离，大大降低运输成本、物流成本，提高专业化程度，促进城乡一体化，区域一体化（指邻近国家和地区）和全球一体化，将大幅度减少绝对贫困人口，不断提高收入水平，实现基本公共服务均等化。

19世纪和20世纪初的大部分时间，铁路系统促进了城市的发展，把繁荣带到了铁路所到的城镇。然而，随着20世纪汽车的剧增，铁路对城市形态的影响大为减弱。<sup>162</sup>

铁路是比其他交通方式更具持续性的交通方式，应在基础设施项目的规划过程中，被优先考虑。<sup>163</sup> 铁路提供更便宜的、拥堵更少的、安全性更高的、能源消耗更低的、二氧化碳排放量更少的和空气污染更少的交通方式。<sup>164</sup>

在21世纪之初，第二次铁路革命在世界一些地区逐渐出现，其中中国在高铁方面所取得的成绩最为显著。<sup>165</sup> 乘客调查显示，与传统铁路相比，高铁的商人乘客比例更高（如长春至吉林为40%，北京至上海为63%）。<sup>166</sup>

---

<sup>161</sup> 世界银行：《2009年世界发展报告：重塑世界经济地理》，胡光宇译，北京：清华大学出版社，2009年，第97页。

<sup>162</sup> Anastasia Loukaitou-Sideris, Dana Cuff, Timothy Higgins, Orly Linovski, "Impact of High Speed Rail Stations on Local Development: A Delphi Survey," *Built Environment Railway Station Mega-Projects and the Re-Making of Inner Cities in Europe*, 38 (1), 2012, p. 51.

<sup>163</sup> Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, "Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific," Bangkok: United Nations, 2015.

<sup>164</sup> Lauren Joy Avery, Madan B. Regmi, Ganesh Raj Joshi, Choudhury Rudra Charan Mohanty, "Rural-Urban Connectivity in Achieving Sustainable Regional Development," *UNCRD Intergovernmental Tenth Regional Environmentally Sustainable Transport (Est) Forum In Asia*, 14-16 March 2017, Vientiane, Lao People's Democratic Republic, p.9.

<sup>165</sup> Peter Hall, David Banister, "The Second Railway Age," *Built Environment*, 1994, Vol.19, No. (3/4), p. 157.

<sup>166</sup> World Bank China and Mongolia Sustainable Development Sector Unit East Asia and Pacific Region, "Regional Economic Impact Analysis of High Speed Rail in China - Technical Assistance Regional Economic Impact Analysis of China's High Speed Rail," Main Report, p. 3. (2014-6-25) [2016-12-28]. [http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/EAP/China/high\\_speed-rail-%20in-china-en.pdf](http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/EAP/China/high_speed-rail-%20in-china-en.pdf)

高铁在不同的国家有不同的定义。根据国际铁路联盟的说法，欧盟将高速铁路定义为时速大于或等于 250 公里每小时。<sup>167</sup>

高铁支持者认为，高铁的普及将有利于环境、控制汽车和航空旅行的增长、减少道路拥堵、燃料消耗和温室气体排放。他们希望高铁系统能够振兴当地或区域经济、增加城市的知名度、创造就业机会和发展旅游业。

高铁反对者断言，如果许多人不选择乘坐高铁，那么一氧化碳排放量和其他温室气体排放的减少是微乎其微的，因此，对环境保护是微不足道的。<sup>168</sup>反对者也认为，高铁不会创造新的经济增长点，资源只不过是重新分配了。<sup>169</sup>

迄今为止，有关高速铁路的大部分研究都集中在三个方面：一、成本和效益分析，二、对高速铁路需求的估计，三、高铁对沿线城市经济发展的影响。<sup>170</sup>

学者们研究高铁的发展对经济的影响，高铁对经济发展的影响难以量化。<sup>171</sup>几个因素影响高铁的建设和运营。这些因素包括城市的大小、与铁路网络上的其他主要城市的距离、与其他城市之间现有的连接模式和交通网络。<sup>172</sup>现存的经济和土地条件影响高铁的建设。<sup>173</sup>

在一项研究中，专家们发现，高铁既对本地的经济发展有影响，也使得高铁站所在的城市周边土地的价值增加。<sup>174</sup>

许多学者认为，高铁的发展使铁路网上的大城市的经济效益增加，同时也便于企业从大城市搬到中小城市，从而有利于中小城市的发展。<sup>175</sup>有专家认为，高铁会导致大中城市和小城市之间的差异日益加大。尽管如此，高速铁路还是促

---

<sup>167</sup> International Union of Railways (UIC), "General Definitions of High speed," (2008-6-5) [2016-11-12]. [https://uic.org/forms/IMG/article\\_PDF/article\\_971.pdf](https://uic.org/forms/IMG/article_PDF/article_971.pdf)

<sup>168</sup> Andrew Kosinski, and Lee Schipper, and Elizabeth Deakin, "Analysis of High Speed Rail's Potential to Reduce CO2 Emissions from Transportation in the United States," Environmental and other Co-Benefits of Developing a High Speed Rail System in California Symposium, Berkeley, CA, 3 December 2010.

<sup>169</sup> David Levinson, and Adib Kanafani, and David Gillen, "Air, high speed rail, or highway: a cost comparison in the California corridor," *Transportation Quarterly*, 1999, 53 (1), pp. 123-131.

<sup>170</sup> Ali Payidar Akgungor, Abdulmuttalip Demirel, "Evaluation of Ankara-Istanbul high speed train project," *Transport*, 2007, 22 (1), p. 1.

<sup>171</sup> Moshe Givoni, "Development and impact of the modern high speed train: A review," *Transport Reviews*, 2006, 26 (5), pp. 593-611.

<sup>172</sup> Maddi Garmendia, José M. de Ureña, Cecilia Ribalaygua, Jesús Leal, José M. Coronado, "Urban residential development in isolated small cities that are partially integrated in metropolitan areas by High Speed Train," *European Urban and Regional Studies*, 2008, 15 (3), pp. 249-264.

<sup>173</sup> Roger Vickerman, "High speed rail in Europe: experience and issues for future development," *Annals of Regional Science*, 1997, 31 (1), pp. 21-38.

<sup>174</sup> David Banister, and Joseph Berechman, *Transport Investment and Economic Development*, London: Routledge, 2000.

<sup>175</sup> Peter Hall, "Magic carpets and seamless webs: opportunities and constraints for high-speed trains in Europe," *Built Environment*, 2009, 35 (1), pp. 59-69.

进了中小城市的经济发展。<sup>176</sup> 在德国，法兰克福科隆高铁沿线的小城市与其他当地城镇相比，国内生产总值大幅增长。<sup>177</sup> 在西班牙，高铁网络上距离主要大都市中心不到一小时的小城市，由于融入了更大的城市网络，帮助他们吸引投资，从而获得了经济效益。<sup>178</sup> 对于小型城市而言，高铁的一些好处也可能涉及到更新和更“现代”的形象，以及这种新的交通方式帮助他们获得更大的知名度。<sup>179</sup> 有些人还认为，高铁可能会扩大沿线城市的经济影响力。<sup>180</sup>

经济具有显著的拉动效应和溢出效应。世界银行以 2010 年为基数对高铁拉动和溢出效应的计算表明，京沪线对济南、德州的国内生产总值贡献分别为 0.55% 和 1.03%，长吉线对吉林的国内生产总值贡献为 0.64%。高铁给济南、德州和吉林带来的国内生产总值增加分别为 36.5 亿元、35.9 亿元和 23.9 亿元。<sup>181</sup>

高铁往往会发展城市的经济和改变城市形象，因此许多城市积极加入高铁网络。<sup>182</sup> 与其它城市的连接对于一个城市的经济发展至关重要。<sup>183</sup> 高铁服务的质量和出车频率也很重要。

尽管如此，高铁网络中的城市并不都受到了积极的影响。<sup>184</sup> 文献指出，长期以来高铁对经济产生了效益，但这些效益可能在城市间分配不均。因此，学者们继续争论高铁是否真正产生了经济效益，还是仅仅是重新分配资源，把资源从不在高铁网络上的地区转移到高铁网络上的地区。<sup>185</sup>

为量化这些好处，我们得明白“经济总量”这个概念。经济总量是把一个城市的经济规模加上该城市和其他地区的连接性。因此，一个城市的经济总量可以

---

<sup>176</sup> Javier Gutiérrez, Rafael González, Gabriel Gómez, “The European high speed train network,” *Journal of Transport Geography*, 1996, Vol. 4, p. 227.

<sup>177</sup> Gabriel Ahlfeldt, Arne Feddersen, “From Periphery to Core: Economic Adjustments to High Speed Rail,” *MRPA Paper 25106, University Library, Munich*, 2009.

<sup>178</sup> Maddi Garmendia, José M. de Ureña, Cecilia Ribalaygua, Jesús Leal, José M. Coronado, “Urban residential development in isolated small cities that are partially integrated in metropolitan areas by High Speed Train,” *European Urban and Regional Studies*, 2008, 15 (3), pp. 249-264.

<sup>179</sup> Luca Bertolini, and Tejo Spit, *Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Station Areas*, London: E & FN Spon, 1998.

<sup>180</sup> Peter Hall, “Magic carpets and seamless webs: opportunities and constraints for high-speed trains in Europe,” *Built Environment*, 2009, 35 (1), pp. 59-69.

<sup>181</sup> World Bank China and Mongolia Sustainable Development Sector Unit East Asia and Pacific Region, “Regional Economic Impact Analysis of High Speed Rail in China - Technical Assistance Regional Economic Impact Analysis of China’s High Speed Rail,” Main Report, p. 64. (2014-6-25) [2016-12-28]. [http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/EAP/China/high\\_speed-rail-%20in-china-en.pdf](http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/EAP/China/high_speed-rail-%20in-china-en.pdf)

<sup>182</sup> José M. Ureña, Philippe Menerault, Maddi Garmendia, “The high speed rail challenge for big and intermediate cities: a national, regional, and local perspective,” *Cities*, 2010, Vol. 26, p. 266-279.

<sup>183</sup> Luca Bertolini, Tejo Spit, *Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Station Areas*, London: E & FN Spon, 1998.

<sup>184</sup> Alain Bonnafous, “The regional impact of the TGV,” *Transportation*, 1987, Vol. 14, No.2, p. 127.

<sup>185</sup> Jin Murakami, Robert Cervero, “California High Speed Rail and Economic Development: Postindustrial Market Profiles and Public Policy Implications,” Environmental and Other Co-Benefits of Developing a High Speed Rail System in California Symposium, Berkeley CA, 3 December 2010.

通过以下两种方式之一来增大：增加经济活动或者与周边地区更容易连接。<sup>186</sup> 因此，如果高铁可以减少地区之间的车程时间，就可以增加该城市的经济总量。一个地区的经济总量与该地区整体生产率之间有关系。这个联系主要基于三个方面：一、随着交通改善，经济总量上升，二、员工的平均产出量及其工资也随经济总量而变化，三、不使用高铁的公司也受到改善基础设施的影响。<sup>187</sup>

英国的一项主要研究量化这种关系，在其他条件相同的情况下，如果经济总量增加一倍，生产率提高 3.5%。<sup>188</sup> 集聚经济在中国比发达国家更具重要性。中国的高铁项目有可能实现巨大的集聚效益。<sup>189</sup>

连通性指通过交通或通讯来连接地区和人员。连通性被认为是可持续发展的一个重要因素。专家对不同的连接方式如交通、通信和贸易等连通性对地区发展的影响开展研究。<sup>190</sup> 建设更好的交通基础设施，对于提高农村地区经济发展的效率非常重要。<sup>191</sup> 由于相类似公司的集聚，或者改善两地之间的交通，减少了它们之间的车程时间和距离。

研究表明，最高效的发展来自于通过建立新的联接来扩大现有的交通网络。因此，连通性战略应该有两个方面：一、发展现有的运输网络，二、使农村也链接到公共运输网络中。<sup>192</sup>

亚太地区主要的问题之一是发展不平衡，由于城市和农村之间缺乏交通连接而加剧，农业日益落后于该地区其他行业。<sup>193</sup> 例如，尼泊尔山区的交通障碍是导致因病延误而死亡的主要原因。<sup>194</sup>

---

<sup>186</sup> Andrew Salzberg, Richard Bullock, Jin Ying, Wanli Fang, “High-Speed Rail, Regional Economics, and Urban Development in China,” *China Transport Topics No.08*, World Bank Office, Beijing, 2013.

<sup>187</sup> UK Department for Transport, “Transport, Wider Economic Benefits, and Impacts on GDP”, London, 2006.

<sup>188</sup> Patricia Rice, Anthony J. Venables, Eleonora Patacchini, “Spatial determinants of productivity: Analysis for the regions of Great Britain,” *Regional Science and Urban Economics*, 2006, Vol 36, pp. 727-752.

<sup>189</sup> Andrew Salzberg, Richard Bullock, Jin Ying, and Wanli Fang, “High-Speed Rail, Regional Economics, and Urban Development in China,” *China Transport Topics No.08*, World Bank Office, Beijing, 2013-1-8, p.5.

<sup>190</sup> Economic and Social Commission for Asia Pacific, *Regional Connectivity for Shared Prosperity*. Bangkok: United Nations, 2014, p. xvii.

<sup>191</sup> International Fund for Agricultural Development, “Rural Development Report 2016,” Rome: IFAD, p. 8. (2016-9) [2017-12-17]. <https://www.ifad.org/documents/10180/4bcb3209-0773-489a-b93a-57fae6581b69>

<sup>192</sup> Lauren Joy Avery, Madan B. Regmi, Ganesh Raj Joshi, Choudhury Rudra Charan Mohanty, “Rural-Urban Connectivity in Achieving Sustainable Regional Development,” UNCRD Intergovernmental Tenth Regional Environmentally Sustainable Transport (Est) Forum in Asia, 2017-3-16, Vientiane, Lao People's Democratic Republic, p. 18.

<sup>193</sup> Ibid, p. 8.

<sup>194</sup> Ibid, p. 4.

连接农村和城市地区应被视为刺激农村贫困地区可持续发展的多元化战略方针的一部分，这将有助于该地区的可持续发展。总而言之，消除城乡流动障碍可能会促进经济增长，但需采取好的政策。<sup>195</sup>

高速服务的开通使得高铁线上乘坐的乘客的总量增加至少 20%，而对于较短距离的车程可能增加得更多。世界银行对乘坐高铁的商人调查显示，他们确实认为高铁已经产生了重大的影响。<sup>196</sup>

旅游调查显示，旅游业经历了一个快速的转型：一方面，高铁线上主要景点的旅游人次迅速增加。例如，在曲阜这样的地方，游客人数增加，一个重要的原因是高铁的开通。<sup>197</sup> 曲阜高铁是 2012 年 1 月投入使用的。曲阜现在迎来了大量的游客，特别是在夏季。2012 年曲阜新东站的乘客数量为 260 万人次，2013 年有望增加至 400 多万人次。<sup>198</sup> 鉴于该高铁线路最近才投入使用，显示高铁对旅游业影响的具体数据尚未出现。但是，世界银行的旅游业调查显示，旅游业经历了快速转型：高铁线上主要景点的旅游人次迅速增加。<sup>199</sup>

即使高速铁路促进地区发展，也不能单独促进经济发展，还需要其他因素的配合，比如政策的支持、站点选址要慎重、车站区域设计良好、车站与其他方式相连接的交通规划，合理的土地利用政策和良好的规章制度以及有助于引起人们的广泛兴趣和获得社区支持的行动。

修建城乡铁路可以刺激经济发展、吸引投资，从而缓解贫富差距。其他发展中国家可以向中国学习，在“一带一路”框架下与中国共同修建铁路，发展铁路沿线地区的经济。

太原—中卫铁路项目是一个亚洲发展银行的项目，旨在提高东部省份和西部省份之间的连通性。太原—中卫—银川铁路的四年建设过程中，在铁路线所在省份生产总值增长了 52% 到 199%。虽然这一增长很可能是由于铁路建设本身产生

---

<sup>195</sup> Mahua Mukherjee, “Do better roads increase school enrolment? Evidence from a unique road policy in India,” Social Science Research Network, p. 39. (2012-8-28) [2016-8-9]. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2207761>

<sup>196</sup> World Bank China and Mongolia Sustainable Development Sector Unit East Asia and Pacific Region, “Regional Economic Impact Analysis of High Speed Rail in China - Technical Assistance Regional Economic Impact Analysis of China’s High Speed Rail,” Main Report, p. 68. (2014-6-25) [2016-12-28]. [http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/EAP/China/high\\_speed-rail-%20in-china-en.pdf](http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/EAP/China/high_speed-rail-%20in-china-en.pdf)

<sup>197</sup> Ibid, p. 4.

<sup>198</sup> Ibid, p. 70.

<sup>199</sup> Ibid.

的，但在铁路修建完成两年后进行的项目研究显示，该项目成功地缩小了贫富县之间的收入差距，并在旅游业和工业方面获得投资。<sup>200</sup>

但是，高铁在中国是一个新事物，高铁对经济发展的影响、对高铁带来的经济效益数据的积累刚刚开始。对交通网络带来的经济效益的评估是复杂的。经过更多的数据和研究以后可以更好地了解中国的高铁对经济的影响。2006年，原铁道部副部长——中国工程院院士孙永福研究了北京——九龙铁路对经济、社会发展的重大影响。铁路运行的十年，对铁路沿线的经济、社会发展的影响进行了详细的分析。<sup>201</sup>

高铁建设将提供许多工作机会。<sup>202</sup> 高铁是可靠的，并在各种天气条件下运行。高铁可以将城市连接成一个经济强劲的综合区域。中国正在实施一项前所未有的高铁投资计划，其效果开始显现。世界银行的研究表明，对这些投资带来的经济效益的多少很难量化，但是这些效益占经济总收益的很大一部分。<sup>203</sup>

中国处于欧亚大陆铁路发展的前沿，以增加国家间互联互通，特别是内陆国家实施了几个重要的铁路建设项目，这些项目中的许多项目都取得了成功，创造了就业机会和地方工业发展，在铁路建设方面，当地人被雇为铁路劳工。<sup>204</sup> 就高速铁路网络而言，近15年中国发展得比其他国家快得多。修建高铁前，需要系统的规划和政策支持，向在高铁建设方面取得成功的国家学习，特别是中国。

中国在对铁路的升级及铁路技术出口方面具有显著的优势。首先，中国具有明显的成本优势，是“一带一路”沿线国家考虑的重要因素。其次，建设周期短，响应速度快，意味着大型项目成本的节约。再次，可以借助“一带一路”政策，获得中国政府提供的资金支持，为项目节省大量资金。最后，中国高铁技术是安全的，从2011年到2018年的经验显示，中国高速铁路系统的可靠性和安全性已

---

<sup>200</sup> Asian Development Bank Completion Report, “People’s Republic of China: Taiyuan–Zhongwei Railway Project,” Manila, 2014, p. 8. [2017-12-11]. <https://www.adb.org/sites/default/files/project-document/81235/36433-013-pcr.pdf>

<sup>201</sup> World Bank China and Mongolia Sustainable Development Sector Unit East Asia and Pacific Region, “Regional Economic Impact Analysis of High Speed Rail in China - Technical Assistance Regional Economic Impact Analysis of China’s High Speed Rail,” Main Report, p. 21. (2014-6-25) [2016-12-28]. [http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/EAP/China/high\\_speed-rail-%20in-china-en.pdf](http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/EAP/China/high_speed-rail-%20in-china-en.pdf)

<sup>202</sup> United States High Speed Rail Association, Numerous Benefits with Train Systems, Washington D.C.: Government Printing Office, 2012. <http://www.usshr.com/benefits.html>.

<sup>203</sup> Andrew Salzberg, Richard Bullock, Jin Ying, and Wanli Fang, “High-Speed Rail, Regional Economics, and Urban Development in China,” China Transport Topics No. 8, World Bank Office, Beijing, 2013-1-8, p. 8.

<sup>204</sup> Lauren Joy Avery, Madan B. Regmi, Ganesh Raj Joshi, Choudhury Rudra Charan Mohanty, “Rural-Urban Connectivity in Achieving Sustainable Regional Development,” UNCRD Intergovernmental Tenth Regional Environmentally Sustainable Transport (Est) Forum In Asia, 14-16 March 2017, Vientiane, Lao People’s Democratic Republic, p. 17.

经消散了乘客的担忧。此外，洛杉矶—拉斯维加斯高铁采用中国标准技术的公告显示，中国拥有它在海外提供的知识产权。总之，中国与“一带一路”对世界的连通性将随着铁路技术的出口和快速出行的便利让越来越多的人受益的。

2010年以后中国高层领导人开始推动海外高铁的建设。虽然中国在国外承接了许多项目，但是目前只完成了一个，即2014年7月开通的伊斯坦布尔—安卡拉线。中国签署了雅加达—万隆线的合同。2016年有30个国家与中国就修建高速铁路事宜召开了会议。<sup>205</sup>

“一带一路”为进一步推进中国在国外承接铁路项目提供了强有力的支持。为基础设施建设提供资金的中国政策性银行提供的贷款总体利率更低、借贷期更长。自2013年以来，中国铁路行业一直是中国工业“走出去”战略的中流砥柱。作为中国的经济外交的名片，由于技术水平、价格和时间上的竞争优势，以及随时可获得的优惠融资，中国能把铁路技术，尤其是高速铁路技术引入到国外。

“一带一路”旨在通过高速铁路、管道、高速公路和港口使欧亚大陆相连。中国企业寻求建设欧亚大陆基础设施的机会。“乒乓外交”、“熊猫外交”以后，中国现在还有了“高铁外交”。高铁一直以来，无论是世界银行，还是国际货币基金组织或者亚洲开发银行，都是由西方发达国家所主导的。<sup>206</sup>“走出去”战略的发展，成为决定中国能否重塑欧亚大陆新的地缘政治格局的重要决定因素，重塑世界金融新秩序。

## 本章小结

张骞出使西域使中国走向了世界，古丝绸之路使古代的东西方贸易往来、文化交流更加频繁。中国提出的“一带一路”倡议能够复兴古代丝绸之路，使沿线国家的经济得到进一步的发展。

中国提出的“一带一路”倡议主要有国内和国外两个因素。国内因素包括经济因素、区域差距、结构调整和人民币的国际化四个方面。国际因素包括美国重返亚洲、新贸易路线、跨太平洋伙伴关系协定、全球经济新战略、改进和完善国际经济金融管理结构和能源安全六个方面。

---

<sup>205</sup> Zhong Nan, Xie Chu Anjiao, “Taking High-Speed Trains Across Border,” *China Daily USA*. (2016-3-10) [2017-4-25]. [http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2016-03/10/content\\_23813667.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2016-03/10/content_23813667.htm).

<sup>206</sup> 徐飞：《纵横“一带一路”——中国高铁全球战略》，格致出版社、上海人民出版社，2017年7月，第58页。

中华人民共和国国家发展和改革委员会、外交部和商务部2015年3月联合发布的《联合建设丝绸之路经济带与21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》旨在强调提出“一带一路”倡议的背景和原则，确定主要目标和合作机制。该文件里也可以看到：“一带一路”以政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通为主要内容。

“一带一路”倡议不仅是中国改革开放以来经济发展的重大举措，也是中国外交政策不可分割的一部分，但“一带一路”是否有能力建立欧亚大陆沿线国家的铁路网络，以及是否能够帮助欧亚大陆的经济更快发展，还不确定。

“一带一路”倡议的六个经济走廊包括：中国—蒙古—俄罗斯、新欧亚大陆桥、中国—中亚—西亚、中国—巴基斯坦、孟加拉国—中国—印度—缅甸、中国—印度支那半岛。

截至2017年8月，中国与69个国家和国际组织签署了“一带一路”合作协议。这些国家重视有中国特色的发展道路。他们认为，有中国特色的发展道路和西方国家的发展道路并不相互排斥，这两条发展道路之间存在相似之处。

“一带一路”倡议会遇到各种困难和障碍。这些挑战来自七个方面：中国邻国的担忧、“一带一路”沿线国家内部与彼此之间的问题、一些国家的消极态度、中国东西部区域差距，中国企业参与“一带一路”时面临的挑战、潜在的高运营成本、列车缺乏回程货和文化宗教的不同。

罗伯特·索洛（Robert Solow）等许多经济学专家觉得主要的交通投资可能会对国家经济的发展产生重要的影响。中国高速铁路的快速发展显著提高了中国的陆路运输效率，对中国的经济和社会带来了积极的影响。因此，很多“一带一路”沿线国家开始关注“一带一路”倡议会在交通基础设施方面给他们带来的利益。虽然许多国家愿意积极参与到该倡议中，但是也有一些国家比较慎重。“一带一路”倡议最终是否会成功，还取决于沿线国家是否相信“一带一路”框架下与中国合作会给它们的经济带来发展。

研究表明，交通投资可能会对经济的发展产生重要的影响，贫困人口数量的下降与农村连通性的改善之间有密切的关系。如果能实质性地改善地区间主要商业和信息中心的连通性，那么经济必定会得到发展。

高速铁路是速度比传统铁路快得多的交通方式。高铁不仅仅有利于环境、减少道路拥堵和燃料消耗，它还有望振兴当地或区域经济、提供就业机会、发展旅游业和增加城市的知名度。

许多专家认为，高铁的普及化使沿线大城市的经济效益增加。事实证明，高铁促进了中国中小城市的经济发展。因此，在“一带一路”倡议框架下研究铁路，特别是高速铁路的互联互通是重中之重。

虽然高铁在中国是一个新事物，高铁对经济发展的影响、对高铁带来的经济效益数据的积累刚刚开始，但是太原—中卫铁路项目加强了东部省份和西部省份之间的连通性。在铁路修建完成两年后进行的项目研究显示，该项目成功地缩小了贫富差距。

据世界银行的报告，基础设施是发展中国家和地区成功发展经济的基本条件。基础设施建设会提高人民的生活水平、减少贫困人口数量、降低运输成本。据联合国亚洲及太平洋经济社会委员会的报告，铁路应在基础设施项目的规划过程中被优先考虑。另外，铁路交通使更便宜的、安全性更高的、能源消耗更低的和空气污染更少的交通方式。

综上所述，中国在铁路基础设施方面的经验表明在“一带一路”倡议框架下修建高速铁路基础设施会帮助沿线国家的经济得到发展。

### 第三章 土耳其“中间走廊”倡议、中国—中亚—西亚经济走廊

丝绸之路经济带的两个走廊，即“中间走廊”和中国—中亚—西亚经济走廊在土耳其相交。本章要讨论该两个走廊在中东和南高加索的部分。第四章要讨论这两个走廊在土耳其相交以后形成一个走廊后在欧洲的部分。这两个走廊是“中间走廊”和中国—中亚—西亚经济走廊。



图 3.1 “中间走廊”和中国—中亚—西亚经济走廊的路线<sup>207</sup>

图 3.1 所示的是“中间走廊”和中国—中亚—西亚经济走廊的路线，红线代表“中间走廊”倡议的路线，蓝线代表中国—中亚—西亚经济走廊的路线。如图 3.1 所示，“中间走廊”和中国—中亚—西亚经济走廊常常交汇在一起。

对于距离海港较远的地方，铁路运输比海运更具吸引力。其中一个例子就是从中国中西部到中欧和东欧的铁路连接。这里的价格往往与海运价格相似。运输货物到港口并经常通过公路从港口运输货物是一个代价高昂的运输方式。就铁路运输而言，通常不需要使用长途公路运输，因为在中国和欧洲都有许多货运站。出于同样的原因，考虑到货物装卸的时间长短，铁路运输比海运更具吸引力。许

<sup>207</sup> 本人设计的路线图。

多船能够在船上装载超过五万个集装箱，并且装载和卸载它们是一项复杂且耗时的任务。

中国和西欧港口的货物海运时间从 28 天增加到 35 天。<sup>208</sup> 最近，海运费受到海运市场波动的挑战。韩国的集装箱运营商——韩进的倒闭导致了暂时的货物运输问题，这对铁路运输有利。除此之外，近年来海上运输的特点是价格大幅波动，这阻碍了公司就运费制定长期计划。由于价格波动造成的海运价格的差异一年之内可能每个集装箱价格的增幅高达 1000 美元，这意味着运输一个集装箱的运费在一年内甚至可能翻倍。在油价低的情况下，即使在有利的市场形势下，海运仍然存在是否能保持盈利的问题，这一点尤为重要。<sup>209</sup> 然而，至少从中期来看，这几个因素说明了铁路运输与海运相比，能带来更高的成本效益。

## 第一节 土耳其的“中间走廊”倡议与铁路交通

土耳其横跨欧亚两洲，作为欧亚之间的桥梁，一直是丝绸之路的一个重要部分。丝绸之路的路线曾被土耳其引领，从三世纪到十七世纪成为了这一地区增大权力和财富的主要原因。<sup>210</sup> 就土耳其的地理位置重要性的分析，值得我们关注的是它在欧洲与亚洲之间的战略地位，它位于伊斯坦布尔市的博斯普鲁斯海峡，它的历史作用归功于其独特的地理位置。

值得注意的是，古丝绸之路发源于中国，在安纳托利亚半岛（土耳其）中转，独特的地理位置使得土耳其自古以来都很重视丝绸之路。1997 年土耳其国际贸易公司协会联合会大会（Uluslararası Ticaret Şirketleri Dernekleri Konfederasyonu Genel Kurulu）和土耳其外贸协会（Türkiye Dış Ticaret Derneği Türktrade）<sup>211</sup> 在伊斯坦布尔召开了“丝绸之路 2000”的会议。虽然土耳其有强烈的复兴古丝绸之路的意愿，但是在其以东地区（西亚、中亚）的交通基础设施不足和土耳其经济

---

<sup>208</sup> United Nations Economic Commission for Europe, “Report Identification of cargo flows on the Euro-Asian transport links,” pp. 62-63. (2016-10-15) [2017-5-3]. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc2/ECE-TRANS-SC2-2016-id02e.pdf>

<sup>209</sup> Greg Knowler, “China’s dominance in intra-Asia trade troubles carriers,” The Journal of Commerce Website. (2017-1-1) [2017-9-12]. [https://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/intra-asia/chinas-dominance-intra-asia-trade-troubles-carriers\\_20170101.html](https://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/intra-asia/chinas-dominance-intra-asia-trade-troubles-carriers_20170101.html)

<sup>210</sup> Frances Wood, *The Silk Road: Two Thousand years in the Heart of Asia*, Berkeley: University of California Press, 2002.

<sup>211</sup> 《历史悠久的丝绸之路成为当代商业的象征……》（Tarihi İpek Yolu, çağdaş ticaretin simgesi oldu...），《国民日报》（Milliyet gazetesi），1997 年 9 月 16 日，最后一次登录：2016 年 8 月 1 日，第 7 页，<http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/Arsiv/1997/09/16>

能力有限等情况下，复兴丝绸之路并非易事。21 世纪初土耳其经济快速发展，有了经济实力作支撑，土耳其在 2008 年提出了“商队驿站”计划，正式点燃了重建现代丝绸之路的梦想。该项目主要目的是通过简化和协调海关程序，促进丝绸之路沿线边境口岸贸易便利化，形成一条可以吸引外国商人的商业路线。

## 一、土耳其的丝绸之路倡议：“中间走廊”

2000 多年前，古老的丝绸之路把欧亚大陆联系在一起，在广袤的欧亚大陆上见证了许多国家与文明的兴衰。从国际物流的角度来看，虽然高风险、高成本对于双方开展贸易来说，是一个不可避免的问题。在今天土耳其和中国两国因“丝绸之路经济带与 21 世纪海上丝绸之路”的建设而再度亲密携手合作。

今天，这样的地理位置可以被指定为在欧洲和亚洲之间潜在的物流枢纽。在欧亚之间保持一条高效、安全的通道是欧亚贸易增长和未来发展的关键条件。土耳其是欧亚发展中的枢纽。

### 1、“丝绸之路倡议与商队驿站计划”

与土耳其在语言、文化和历史方面有联系的中亚国家独立之后不久，土耳其领导人，比如前总统苏莱曼·德米雷尔（Süleyman Demirel）在不同场合强调，说突厥语的地区从亚得里亚海（欧洲）延伸到中国的长城。德米雷尔总统说的地区就是古丝绸之路的沿线地区。由于突厥人的土地覆盖了大部分的古代丝绸之路，土耳其早已有兴趣重振古代丝绸之路。

从伦敦出发的列车可以通过博斯普鲁斯海峡下的马尔马雷隧道，沿着巴库（阿塞拜疆）—第比利斯（格鲁吉亚）—卡尔斯（土耳其）铁路通过里海到达北京。<sup>212</sup>

土耳其在 2008 年为复兴丝绸之路开始采取具体措施。与阿塞拜疆、伊朗、格鲁吉亚、哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦一起，土耳其发起了自己的“丝绸之路倡议和商队驿站计划”。该倡议和项目的主要目的是通过简化和协调海关手续，便利丝绸之路沿线国家间的贸易往来。

---

<sup>212</sup> Christina Lin, “A New Eurasian Embrace: Turkey Pivots East While China Marches West”, Transatlantic Academy, 2013-2014 Paper Series, No.3. (2014-5-22) [2017-2-6]. <http://www.transatlanticacademy.org/publications/new-eurasian-embrace-turkey-pivots-east-while-china-marches-west>

土耳其时任海关和贸易部长哈亚特·雅哲（Hayati Yazıcı）于 2008 年在土耳其安塔利亚首次丝绸之路论坛上表示：“丝绸之路沿线国家在过去十年的贸易额翻了三番，与欧洲国家和其他地区相比这些国家的增长速度有了显著的提高。土耳其正努力简化海关手续、加快货物运输速度，并在这些方面上取得了一些进展。土耳其与丝绸之路沿线国家之间的贸易额由于该项目而有了显著增加。”<sup>213</sup>

“丝绸之路倡议与商队驿站计划”（İpek Yolu Girişimi ve Kervansaray Projesi）是“中间走廊”倡议提出之前的旧版本。2008 年土耳其政府提出了“丝绸之路倡议与商队驿站计划”，同年，土耳其政府海关和贸易部发起了“丝绸之路”计划，主要目的是通过简化和协调海关程序，促进丝绸之路沿线边境口岸贸易便利化，形成一条可以吸引外国商人的商业路线。首届国际丝绸之路论坛于 2008 年举行，此后由参与国家轮流主办。其中，“商队驿站”计划是落实土耳其“新丝绸之路”计划的具体举措，旨在通过加强沿线海关部门和企业之间的合作，以提高通关效率、打击犯罪活动，实现地区间高效安全的互联互通。目前，该项目第一阶段——路线确定试点已经完成，包括进行土耳其、格鲁吉亚和阿塞拜疆 6 个口岸的可行性调研。第二阶段——北干线工程研究也已展开，相关人员正在进行哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦的边境口岸调研。2013 年，第六届国际丝绸之路论坛通过的《加巴拉宣言》则明确肯定了“商队驿站”计划的可行性，并主动邀请中国和南线沿线国家参与该项目。<sup>214</sup>

## 2、“中间走廊”倡议

“中间走廊”始于土耳其，通过格鲁吉亚到阿塞拜疆，然后穿越里海到土库曼斯坦、哈萨克斯坦及其他中亚国家，止于中国，是复兴古代丝绸之路计划最重要的组成部分之一。巴库（阿塞拜疆）、阿克套（哈萨克斯坦）和土库曼斯坦港口用于海上运输，阿拉塔（阿塞拜疆）和库雷克（哈萨克斯坦）这两个港口也将进入海上运输的行列。

---

<sup>213</sup> 部长雅哲（Bakan Yazıcı）：《通过马尔马雷海峡隧道，丝绸之路将从中国延伸到伦敦》（Marmaray ile İpek Yolu Güzergahı Çin'den Londra'ya Kadar Uzanmış Olacaktır），《土耳其海关和贸易部网站》（Türk Gümrük ve Ticaret İnternet sitesi），2013 年 11 月 28 日，最后一次登录：2015 年 2 月 25 日，<http://ab.gtb.gov.tr/duyurular/bakan-yazici-marmaray-ile-ipek-yolu-guzergahi-cinden-londraya-kadar-uzanmis-olacaktır>

<sup>214</sup> 王勇、希望（Umut Ergünsü）、罗洋：《“一带一路”倡议下中国与土耳其的战略合作》，《西亚非洲》2015 年第 6 期，第 70-86 页。

与土耳其有相通的文化哈萨克斯坦、土库曼斯坦、阿塞拜疆等国家，位于土耳其和中国之间，连接中国 and 土耳其，土耳其和这些国家的文化相似性会使“一带一路”建设更加便利化。



图 3.2 “中间走廊”的路线<sup>215</sup>

如图 3.2 所示，“中间走廊”倡议的路线从土耳其西端与保加利亚的边界开始，穿越土耳其到格鲁吉亚以后到阿塞拜疆的巴库港，然后穿越里海分成两条路线，一条到土库曼斯坦的土库曼巴什港口以后到乌兹别克斯坦和吉尔吉斯斯坦后通过吐尔尕特陆运口岸到达中国；<sup>216</sup> 另外一条到哈萨克斯坦阿克套港口，穿越哈萨克斯坦以后通过霍尔果斯边境口岸到达中国。

与通过俄罗斯的“北走廊”路线相比，“中间走廊”路线的气候条件更为有利，运输方面更加快速、更加经济划算，路程相对缩短了 2000 公里。海上运输具有成本较低的优点，相应的它也有运输速度缓慢的缺点，并且其对地理和气候条件有极强的依赖性。<sup>217</sup>

<sup>215</sup> 本人设计的路线图。

<sup>216</sup> 目前乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦、中国之间没有铁路，但是一些文件中我们可以看到三个国家有意愿在 3 个国家之间修建铁路，详细内容请看：中华人民共和国商务部官方网站：《乌兹别克斯坦积极支持中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦铁路》，2015 年 4 月 10 日，最后一次登录：2017 年 9 月 10 日，<http://www.mofcom.gov.cn/article/j/yj/e/201504/20150400938130.shtml>

<sup>217</sup> Avni Zafer Acar, “The Shortest Route from Asia to Europe: Middle Corridor,” *Hazar World*, Caspian Strategy Institute, May 2015, Vol. 30, p. 43.

沿着“中间走廊”的火车将通过中亚以后坐船跨过里海，然后通过巴库—第比利斯—卡尔斯铁路前往土耳其，计划以后与通过中国—中亚—西亚经济走廊的铁路相交。

在格鲁吉亚和土耳其之间的铁路线于 2017 年 11 月开通之前，游牧号(Nomad Express)实验列车 2015 年到了土耳其。据哈萨克斯坦铁路公司的代表介绍，2016 年有三辆中国列车在这条路线上运行。<sup>218</sup> 2017 年在跨里海国际运输路线(TITR)上运行的贸易流量估计约为 5000 TEU。<sup>219</sup> 在参与该走廊建设的各州所采取的计划中，中国与土耳其之间的铁路集装箱贸易量（包括过境的）预计到 2020 年将增至每年 30 万 TEU。

与海路运输相比较，“中间走廊”也缩短了将近 1/3（15 天）的运输时间。现在每年从中国去往欧洲的千万集装箱中 96%通过海路运输，只有 4%通过“北走廊”（西伯利亚大铁路线）运输。

对跨里海的交通路线另一个重要的方案是哈萨克斯坦、阿塞拜疆和格鲁吉亚在 2013 年 11 月 7 日共同签署的题为《国际运输线引进任何发展跨里海协调委员会》<sup>220</sup> 的协议。上述国家之间的协议的主要目的是想通过铁路运输并穿越里海进行交易。

后来，中国也发展成为本协议的缔约国，“中间走廊”路线的第一次试运行是在 2015 年 7 月 28 日，来自中国西部的火车（游牧号）6 天后顺利通过阿克套港口到达了巴库。格鲁吉亚和土耳其之间的铁路线于 2017 年 11 月开通以后“中间走廊”的第二条路线——实验列车通过土耳其到达了欧洲。

如果这条路线积极投入使用，目前欧洲与中国每年 6000 亿美元的贸易额可能会为中亚国家提供经济机会。特别是，如果土库曼斯坦、哈萨克斯坦和阿塞拜疆港口建立起物流中心和自由贸易区的话，运输会更加高效，将使多方国家的价值链更加接近，比如中国和欧洲国家。要建立起物流中心和自由贸易区，就要完成建设里海港口必要的基础设施投资、国家之间过境收费协议的签署以及消除铁路网络的技术缺陷。

---

<sup>218</sup> “Over 50 trains will pass Azerbaijan via TITR project in 2016,” Azernews. (2017-7-3) [2018-3-5]. <https://www.azernews.az/business/97543.html>

<sup>219</sup> TRACECA, “Logistics Processes and Motorways of the Sea II - LOGMOS Master Plan.” (2013) [2016-5-12]. [http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master\\_Plan/MPA9.1KZ.pdf](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA9.1KZ.pdf)

<sup>220</sup> Trans-Caspian International Transport Route, “History.” [2018-2-1]. <http://titr.kz/en/about-the-association/history-en>

土耳其提交给欧洲安全与合作组织的关于“中间走廊”交通项目的文件里包含以下内容：大型基础设施项目填补交通大动脉的缺失部分、促进路上多式联运设施建设、消除主要边境口岸和路线上的障碍、提高物流走廊管理的能力、加强区域归属感。

投资 10 亿美元的巴库—第比利斯—卡尔斯铁路项目于 2005 年启动，并于 2007 年开始建设。于 2017 年 11 月 30 日开通了巴库—第比利斯—卡尔斯铁路。土耳其总统、阿塞拜疆总统、乌兹别克斯坦总理，哈萨克斯坦总理、土库曼斯坦和塔吉克斯坦的部长们见证了这一具有历史纪念意义的日子。该条铁路线每年将载客 100 万人次、运输 650 万吨货物，预计以后其每年运输量将达到 1700 万吨。

221

巴库—第比利斯—卡尔斯铁路除了构成土耳其、格鲁吉亚和阿塞拜疆之间的经济走廊的主要框架之外，还将增强欧亚大陆的连通性。根据埃尔多安的说法，巴库—第比利斯—卡尔斯线预计也将增加集装箱和其他类型货物从亚洲到欧洲的流量，因为中国的货物将能在 15 天内抵达欧洲。<sup>222</sup>

“中间走廊”的第一次试车是在新疆维吾尔自治区的石河子市进行的。火车行驶了 3500 公里，经过 5 天的行程于 2015 年 8 月 3 日抵达巴库。“中间走廊”第二部分运行的第一批货运列车于 2017 年底从哈萨克斯坦的科斯塔奈(Kostanay)地区出发，该列车沿着巴库—第比利斯—卡尔斯路线到达土耳其的梅尔辛港。

来自中国的列车将通过霍尔果斯口岸进入哈萨克斯坦，然后通过渡轮穿越里海抵达阿塞拜疆首都巴库。从巴库出发，火车将通过格鲁吉亚首都第比利斯，途经格鲁吉亚的阿哈尔卡拉奇(Akhalkalaki)小镇，换成符合土耳其轨道标准的火车到达土耳其城市卡尔斯。土耳其计划在卡尔斯和锡瓦斯之间与中国合作建造另一条高速铁路线。卡尔斯—锡瓦斯线建设完成后将使列车通过“中间走廊”和中国—中亚—西亚经济走廊从中国到达伊斯坦布尔，使欧洲铁路系统更完善。从中国到欧洲的这条路线就是“中间走廊”，该倡议是“一带一路”倡议的重要组成部分，而巴库—第比利斯—卡尔斯铁路是“中间走廊”的重要组成部分。2015 年土中两国签署《土耳其共和国政府与中华人民共和国政府关于对接“中间走廊”

---

<sup>221</sup> 土耳其驻伊斯坦布尔总领馆经商室：《巴库—第比利斯—卡尔斯跨国铁路正式开通》，2017 年 10 月 31 日，最后登录：2018 年 4 月 5 日，<http://istanbul.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201710/20171002662891.shtml>

<sup>222</sup> 同上。

倡议与“丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路”的谅解备忘录》（见目录一）以后，“中间走廊”正式被纳入“一带一路”倡议中。

巴库—第比利斯—卡尔斯铁路的运行鼓励其他国家投资铁路基础设施项目与该铁路线连接，为在该地区建设更高效的交通网络铺平道路。土耳其运输专家和土耳其铁路咨询公司（Rail Turkey）创始人奥努尔·乌萨尔（Onur Uysal）接受本人采访时说：“哈萨克斯坦刚刚完成了西部铁路连接，可能通过里海增强土耳其与中国之间的连通性。伊朗愿意建立新的到达阿塞拜疆的铁路线，格鲁吉亚政府已经表示可能会重新开放苏呼米—第比利斯铁路，阿富汗也已经宣布对这个项目感兴趣。”<sup>223</sup>

阿塞拜疆总统伊利哈姆·阿利耶夫在巴库—第比利斯—卡尔斯路线建成仪式上说，“826 公里铁路是亚欧之间最短、最可靠的连接方式”。欧盟支持巴库—第比利斯—卡尔斯铁路线的开通，表示这是欧盟、土耳其、格鲁吉亚、阿塞拜疆和中亚的交通互连的一大步。<sup>224</sup>

据专家介绍，巴库—第比利斯—卡尔斯铁路的重要性不可低估。首先，巴库—第比利斯—卡尔斯铁路为具有战略意义的南高加索地区提供了经济上的推动力，也将成为“一带一路”的重要组成部分之一。其次，铁路项目将使南高加索国家能够与欧洲、中亚和中国连接。再次，该地区加强连接性可能会加快工业现代化的步伐。

可能越来越多的中国公司会通过巴库—第比利斯—卡尔斯铁路线把它们的产品运往欧洲。而且巴库—第比利斯—卡尔斯铁路也可能成为土耳其和中国合作建设锡瓦斯—卡尔斯铁路线的新动力。该铁路建成以后可以从卡尔斯直接连接到伊斯坦布尔，并进入更广泛的欧洲铁路网络。<sup>225</sup>

土耳其已经开发了振兴古代丝绸之路的几个项目有：土耳其正计划通过中亚连接中国的“中间走廊”倡议、简化和协调海关程序、促进丝绸之路沿线边境口岸贸易便利化的“商队驿站”计划、连接欧洲和亚洲的马尔马雷海底隧道（Marmaray）项目、欧亚隧道工程（Avrasya Tüp Geçit Projesi）、三层隧道工程（3 Katlı Tüp Geçit Projesi）、三桥、第三机场、菲利约斯（Filyos）、钱达尔勒

---

<sup>223</sup> 本人于 2017 年 11 月通过网络采访了奥努尔·乌萨尔（Onur Uysal）。

<sup>224</sup> Umut Ergünsü, “Baku-Tbilisi-Kars railway will enhance connectivity in Eurasia,” *China Daily*. (2017-2-11) [2018-1-22]. <http://www.chinadaily.com.cn/a/201711/02/WS5a0d1118a31061a7384083de.html>

<sup>225</sup> Ibid.

(Çandarlı) 和梅尔辛 (Mersin) 港的建设项目。在此背景下，土中两国就再次连接亚洲和欧洲的埃迪尔内—卡尔斯高速铁路项目进行合作。

“中间走廊”通过哈萨克斯坦到达土耳其，是从亚洲到欧洲最短的和最经济的路线。<sup>226</sup> 这一战略路线，旨在通过国际贸易的手段，推动区域发展、合作和繁荣。里海已经被纳入交通网络并且成为区域发展的里程碑之一。

中国政府正在寻求中国铁路与欧洲铁路相连接的方案，他们计划建造一条高速铁路直通英国，途经哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、伊朗、土耳其、保加利亚、罗马尼亚、匈牙利、奥地利、德国、比利时和法国等国。该项目估计要花费 1500 亿美元，预计将于 2020 年至 2025 年间完成。<sup>227</sup>

## 二、“中间走廊”倡议的背景与思路

从远古至 15 世纪，丝绸之路是中国和欧洲之间贸易、文化等往来的重要通道，而土耳其作为古代丝绸之路的重要节点之一，从古代就与中国有着密切的贸易往来、文化交流。中国输出的是：丝绸、瓷器、茶叶、铁器等，中国古代的四大发明：造纸、指南针、火药、印刷术也是由此路传过去的。中国引进的是：葡萄、核桃、胡萝卜、胡椒、石榴、琉璃、香料等，还有世界三大宗教：佛教、基督教、伊斯兰教。直到今天在土耳其境内还保存有古代丝绸之路的驿站。土耳其当时在驿道上设置驿站，大致依据骆驼每日的行走里程，大约相隔三四十公里的距离。商队皆可在驿站歇息，可享三天的免费食宿待遇，每个驿站有卫兵守护，大大增强了商队的安全性，促使丝绸之路的贸易量大增。当然，精于计算的政府也不会做赔本买卖，它从过往商旅头上征收的通商税，就远高于驿站的维护成本，政府通常是在可以保证贸易运转的情况下而大获其利的。<sup>228</sup> 在新中国成立后，中国与土耳其关系经历了冷战时期与冷战后两个主要阶段。<sup>229</sup> 冷战时期两国关系发展得比较缓慢，然而上世纪 70 年代初两国建交，开始增强贸易往来。

<sup>226</sup> Avni Zafer Acar, “The Shortest Route from Asia to Europe: Middle Corridor,” *Hazar World*, Caspian Strategy Institute, May 2015, Vol. 30, p. 43.

<sup>227</sup> 恩代尔·耶尔马兹 (Önder Yılmaz): 《土耳其和中国的“中间走廊”策略》(Türkiye ve Çin’den Orta Koridor Hamlesi), 《国民日报》(Milliyet gazetesi), 2016 年 5 月 24 日, 最后一次登录: 2017 年 3 月 19 日, <http://www.milliyet.com.tr/turkiye-ve-cin-den-orta-koridor/ekonomi/detay/2250498/default.htm>

<sup>228</sup> 《丝绸之路上的土耳其驿站》, 《文汇报》, 2015 年 7 月 28 日, 最后一次登录: 2017 年 1 月 22 日, <http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slxxy/31210/Document/1442590/1442590.htm>

<sup>229</sup> 董漫远: 《中国与土耳其关系的历史与未来》, 《阿拉伯世界研究》2010 年第 4 期, 第 53-58 页。

之所以“丝绸之路倡议与商队驿站计划”和“中间走廊”倡议提出有经济和战略以下两个方面的原因。

## 1、经济原因

今天，随着科学技术的发展，一样商品的不同生产阶段在不同的地方进行成为可能。全球化的分工与合作已经成为常态。而这一切也同样依赖于现代交通的飞速发展。在“一带一路”倡议中，铁路作为一个快速、可靠和环保型运输的替代方案，在路线上不仅可以连接中国和欧洲，同时还可以连接中亚和高加索地区。而现代丝绸之路铁路走廊的建成，将会有助于促进经济的平稳增长、维护中亚和高加索地区的和平、促进铁路沿线地区的稳定与繁荣。

欧洲和亚洲之间贸易往来的关于未来发展的远景会积极促成交通基础设施的现代化。一些国家，如哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其，在连接欧亚大陆中有着至关重要的作用。此外，贸易的预期增长、生产的专业化和欧亚供应链的分配增加了对高效的陆地和海洋运输的需求。<sup>230</sup>

交付的速度是当今电子经济的一个关键因素。而使用高速列车标准轨道的运输方式会比海运快三倍，但是比航空运输便宜得多。东亚制造的产品通过“中间走廊”可以在 8-9 天到达欧洲目的地，而海上运输需要 30-40 天，是一个显著的改变。<sup>231</sup>

扩展内陆铁路运输网是土耳其的一个优先事项。现有的基础设施又过时又不完善。据资料显示，土耳其交通、海运及通讯部计划至 2023 年为发展高速铁路预计花费 450 亿美元。有了这些国家的财政支持，土耳其将会加大在建设高速铁路基础设施网络方面的投入，列车将会达到 250 公里每小时这样一个相对较高的行驶速度。安卡拉和伊斯坦布尔市（在伊斯坦布尔市亚洲一侧的彭蒂克（Pendik）站）之间的运输时间缩短的事实证明了使用这种技术的可能性。这一段行程的时间从 6 小时 30 分缩短至 3 小时，是现有连接伊斯坦布尔和安卡拉 533 公里距离的一部分，它是新丝绸之路规划路线的一部分。中国“一带一路”倡议的实现将

---

<sup>230</sup> Avni Zafer Acar, Zbigniew Bentyn, Batuhan Kocaoglu, “Turkey as a Regional Logistic Hub in Promotion of Reviving Ancient Silk Route Between Europe and Asia,” *Journal of Management, Marketing and Logistics*, ISSN: 2148-6670, pp. 94-109.

<sup>231</sup> Figen Aypek Ayvaci, “The Shortest Route from Asia to Europe: Middle Corridor,” *Hazar World*, Caspian Strategy Institute, May 2015, Vol. 30, p. 43.

会对土耳其的铁路建设带来空前动力，与此同时还会给铁路沿线的城市和地区带来实际利益，给运输与物流、旅游、外贸、通讯、人文教育等领域提供新的发展机遇。并且土耳其拥有较好的先天条件——现代化的港口设施和成熟的港口管理人才。它完全有能力对接海上丝绸之路，进而实现与地中海、爱琴海以“线”带“面”的运转，从此来驱动全方位、多层次的经济发展与繁荣。

2012年，土耳其与中国签署协议，修建一条连接埃迪尔内（Edirne）和卡尔斯（Kars）的高速线路。这条铁路线横跨土耳其全境，连接重要的铁路枢纽埃迪尔内，是到由欧盟资助的全欧交通网络（TEN-T）的核心网络——东地中海（Orient-EastMed）走廊。铁路基础设施的结合使得货物从欧盟通过博斯普鲁斯海峡过境高效地运输到土耳其东部边境城市卡尔斯。项目的实现将通过土耳其的29个城市把埃迪尔内和卡尔斯连接起来，行程从36个小时缩短到12小时。这个计划需要350亿美元的投资，其中300亿美元将由中国土木工程集团有限公司提供。<sup>232</sup> 这证明了中国高度重视在实现新丝绸之路过程中合作伙伴的利益。这项投资的理念与巴库—第比利斯—卡尔斯项目密切相关。巴库—第比利斯—卡尔斯计划是建立土耳其、格鲁吉亚和阿塞拜疆之间铁路连接的项目。

扩大土耳其与亚洲的贸易陆路路线的一个最重要的障碍是缺乏连通性。2014年28万辆卡车运载的货物从土耳其到高加索和中亚。在这个数字中，21.5万辆前往阿塞拜疆、格鲁吉亚和伊朗，而其余货物被运到土库曼斯坦、乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦、阿富汗、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦和俄罗斯。<sup>233</sup> 而数据显示“零”辆卡车运载到中国，主要是因为土中两国没有签订陆路运输协议。<sup>234</sup> 此外，土耳其与中亚的贸易关系严重依赖于公路交通这一运输方式。2014年，土耳其4000亿欧元的出口贸易总额，只有20亿欧元的货物通过铁路运输。卡车可能是与欧洲、巴尔干和中东地区进行贸易的可行办法，但并不适合于亚洲大陆。“这就像从安卡拉坐出租车到北京一样”，一位专家说。<sup>235</sup>

---

<sup>232</sup> Avni Zafer Acar, Zbigniew Bentyn, Batuhan Kocaoglu, “Turkey as A Regional Logistic Hub in Promotion of Reviving Ancient Silk Route between Europe and Asia,” *Journal of Management, Marketing and Logistics*, ISSN: 2148-6670, pp. 94-109.

<sup>233</sup> 国际转运协会（UND）2015年发布的数字。

<sup>234</sup> “土耳其和中国的陆路运输协议”的框架在2015年开始谈判。这项协议将是中国与其他国家签署的陆路运输方面的第一个协议。完整的协议预计于2018年生效。

<sup>235</sup> Selim Kuru, and Timur Kaymaz, “Turkey: Perspectives on Eurasian integration,” *European Council on Foreign Relations*, 8 June 2016, pp. 1-10.

## 2、战略原因

说土耳其是“东方与西方之间的桥梁”是老生常谈，但这一点却是无论在什么时候都必须谈的一点。这个国家是古代丝绸之路上最重要的一部分。但是在六世纪以前，这条丝绸之路衰落了。今天 1000 万集装箱从中国到欧洲都是通过海上运输的方式来进行的。从陆路向海运路线的转变，实现了东西方贸易的巨大变化，在“中间走廊”和“一带一路”倡议提出的今天，这个路线可能会再次发生变化。

从实际意义上考虑，“中间走廊”和“一带一路”倡议都可能会在中亚建立一个贸易网络。“中间走廊”通过土耳其连接东、西两端，使土耳其再次发挥古丝绸之路桥梁的作用。土耳其为这次任务做好了准备：它已经拥有了在欧洲算是最大的卡车车队、现代高速公路和活跃的对外开放港口，也是欧洲最重要的航空旅行枢纽之一，有快速发展的铁路网络和最大的船队。

土耳其官员都表示，他们希望加强与亚洲范围内其他国家的合作。土耳其政府方面普遍表示，虽然与欧洲的政治和经济关系，对土耳其来说同样也是至关重要的，但经过多方面的权衡发现双方的合作似乎不再可能有更大的发展空间。土耳其官员对此的看法是，土耳其在近期都不太可能加入欧盟，也没有表现出要改善与美国的关系具体的倾向。

在另一方面，土耳其与中国 270 亿美元的贸易往来绝大多数都经过鹿特丹港进行的。土耳其官员认为，这条路线除经济效率明显低下之外，还存在有西方对南南关系极为不利影响的顾虑。他们认为，“一带一路”可以作为直接连接其他发展中国家的一个桥梁。

## 三、“中间走廊”沿线国家

### 1、土耳其

土耳其总统埃尔多安在 2017 年 5 月在北京出席“一带一路”论坛时说，土耳其作为不可或缺的一个沿线国家，将为“一带一路”倡议提供有力支持。土耳其外交部副部长阿里·纳希·科鲁（Ali Naci Koru）大使说，“中间走廊”是复兴古代丝绸之路项目中最重要的重要组成部分之一。科鲁表示，“中间走廊”路线包

含俄罗斯的“北走廊”和伊朗的“南走廊”两部分，这将成为对土耳其来说一个极为重要的成就。

作为土耳其和中国之间一个非常重要的协议——《中华人民共和国政府与土耳其共和国政府铁路合作协定》（见目录二），<sup>236</sup> 也在议会外交事务委员会上通过了。该协定指出在复兴古代丝绸之路的项目中，建设的铁路线就将达到 2 万公里左右。<sup>237</sup> 巴库—第比利斯—卡尔斯项目和埃迪尔内—卡尔斯高铁项目将成为“中间走廊”的一个组成部分。

基础设施投资是土耳其发展战略的重要组成部分。该国的第十个发展计划（2014 - 2018）、区域发展国家战略（2014 - 2023）和 2023 年远景文件都重视加强该国人员和货物往来的交通网络建设。目前，有很多“巨型项目”基础设施项目已经完工或者处于施工或设计阶段，比如博斯普鲁斯海峡的第三大桥、伊斯坦布尔的第三个机场、在达达尼尔海峡的大桥，和横跨马尔马拉海的海底通道。专家们认为，计划中的项目需要大量的国外投资。其中一个最突出的例子就是跨越 2000 多公里的跨博斯普鲁斯海峡的埃迪尔内—卡尔斯快速铁路线。

土耳其希望成为“一带一路”倡议的关键国家之一。土耳其和中国签署了《土耳其共和国政府与中华人民共和国政府关于对接“中间走廊”倡议与“丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路”的谅解备忘录》，将“中间走廊”倡议纳入“一带一路”倡议中。

土耳其希望深化土耳其最西端的埃迪尔内（Edirne）与土耳其最东端的卡尔斯（Kars）间建高速铁路等重点项目的合作。除了 2014 开通的伊斯坦布尔—安卡拉高速铁路之外，“中间走廊”的重要部分巴库—第比利斯—卡尔斯铁路也于 2017 年底开通了。中国公司也参与修建的安卡拉—约兹加特（Yozgat）—锡瓦斯（Sivas）高速铁路线将于 2019 年开通。这条铁路开通后，“中间走廊”在土耳其境内只剩下两个部分还未修建，即伊斯坦布尔—埃迪尔内和锡瓦斯—卡尔斯铁路。

---

<sup>236</sup> 《中华人民共和国政府与土耳其共和国政府铁路合作协定》，北京大学法制信息中心，法宝引证码：CLI.T.7923，最后一次登录：2018 年 4 月 1 日，[http://www.pkulaw.cn/fulltext\\_form.aspx?Gid=100671219&keyword=%E9%93%81%E8%B7%AF&Search\\_Mode=accurate](http://www.pkulaw.cn/fulltext_form.aspx?Gid=100671219&keyword=%E9%93%81%E8%B7%AF&Search_Mode=accurate)

<sup>237</sup> 恩代尔·耶尔马兹（Önder Yılmaz）：《土耳其和中国的“中间走廊”策略》（Türkiye ve Çin'den Orta Koridor Hamlesi），《国民日报》（Milliyet gazetesi），2016 年 5 月 24 日，最后一次登录：2017 年 3 月 19 日，<http://www.milliyet.com.tr/turkiye-ve-cin-den-orta-koridor/ekonomi/detay/2250498/default.htm>

图 3.3 显示“中间走廊”倡议在土耳其及其周边国家里的路线。红线表示“中间走廊”倡议还没开始修建的部分，灰色线和伊斯坦布尔到埃斯基谢希尔之间的绿线代表已经开通的高速铁路线，绿线表示中国公司参与修建的高速铁路线。中国土木工程集团有限公司参与的伊斯坦布尔到埃斯基谢希尔之间的全长 158 公里的高速铁路线<sup>238</sup> 虽然不长，但是由于地势险要的原因，所以是非常难修建的一条铁路。为修建耗资 12.7 亿美金的这条铁路，中国提供了 7.2 亿美金的贷款。<sup>239</sup> 中国中铁股份有限公司所属子公司——中铁大桥局股份有限公司与土耳其当地公司组成的联营体中标土耳其安卡拉至锡瓦斯新建铁路项目一期工程（291 公里的耶尔柯伊—锡瓦斯）<sup>240</sup>，中标价约 6.45 亿美元，其中，该公司份额为 20.4%。<sup>241</sup>



图 3.3 “中间走廊”倡议上中国公司参与修建的两条高速铁路（绿色线）<sup>242</sup>

如果这条铁路线顺利建成和卡尔斯—第比利斯—巴库线连接起来，将会成为欧洲—里海的交通网络的主干线。据报道称，这条铁路线每公里的耗资就将达到

<sup>238</sup> 中华人民共和国商务部：《全长 158 公里土耳其安卡拉至伊斯坦布尔高速铁路二期工程顺利实现通车》，2014 年 8 月 1 日，最后一次登录：2015 年 2 月 21 日，<http://cafiac.mofcom.gov.cn/article/hyyc/tongjixuehui/201408/20140800682726.shtml>

<sup>239</sup> 土耳其共和国的国家铁路总局（TCDD Genel Müdürlüğü）：《中国商务部副部长成为高速列车成员》（Çin Ticaret Bakan Yardimcisi Yüksek Hızlı Trenin Konuğu Oldu），<http://www.tcdd.gov.tr/haberler/&Ccedil;%C4%B0N%20T%C4%B0CARET%20BAKAN%20YARDIMCISI%20Y&Uuml;KSEK%20HIZLI%20TREN%C4%B0N%20KONU%C4%9EU%20OLDU%20/32>

<sup>240</sup> 约兹加特人同盟网站（Yozgatlılar Federasyonu web sitesi）：《安卡拉—锡瓦斯高速铁路项目中的耶尔柯伊—约兹加特—锡瓦斯部分》（Ankara-Sivas Hızlı Tren Projesi Yerk öy-Yozgat-Sivas Kesimi），<http://www.yozgatlılarfederasyonu.net/?Syf=26&Syz=321994>

<sup>241</sup> 和讯银行网站：《中国中铁股份有限公司重大工程中标公告》，2008 年 10 月 7 日，最后一次登录：2015 年 1 月 17 日，<http://bank.hexun.com/2008-10-07/109517308.html>

<sup>242</sup> 本人设计的路线图。

3500 万美元。对此政府官员表示，他们会为了这个项目积极寻求潜在的资金来源，以保证这个项目能够顺利进行。

土耳其、格鲁吉亚和阿塞拜疆之间的经济和基础设施合作主要包括三个项目：巴库—第比利斯—卡尔斯铁路、巴库—第比利斯—埃尔祖鲁姆天然气管道和巴库—第比利斯—杰伊汉石油管道，这表明在土、格、阿三方共同努力下形成了坚实可靠的伙伴关系。<sup>243</sup> 通过这种合作方式，土耳其东部的基础设施将会成为新丝路重要的一部分。图 3.4 显示连接土耳其、格鲁吉亚和阿塞拜疆的铁路线和能源管道，灰色的脊骨表示铁路线，土黄色的单线表示能源管道。



图 3.4 链接土耳其、格鲁吉亚和阿塞拜疆的铁路<sup>244</sup>

考虑到土耳其的交通建设已经取得的成果，即土耳其在东西方向的交通项目已经可以为新丝绸之路建设提供支持。这些项目将直接服务于古丝绸之路复兴计划。在丝绸之路路线图上的基础设施升级项目包括：安卡拉和伊斯坦布尔之间的高速铁路线、从海达帕萨（Haydarpaşa）到盖布泽（Gebze）和哈勒卡雷（Halkalı）到西鲁克兹（Sirkeci）的铁路现代化、伊斯坦布尔的马尔马雷（Marmaray）海峡隧道、北马尔马拉海 260 公里长的高速公路线、巴库—第比利斯—卡尔斯铁路、巴基斯坦—伊朗—土耳其铁路、伊斯坦布尔—伊兹密尔高速铁路。

于 2010 年 10 月 8 日签署的《土耳其共和国和中华人民共和国政府之间的铁路合作协定》表明，对于土耳其境内的高速铁路项目，中方将积极支持，推动中资企业参与上述项目建设，并鼓励中资金融机构为这些项目融资。<sup>245</sup>

<sup>243</sup> Ahmet Yukleyen and Jack Walsh, “Georgia Cross Roads of the Caucasus,” *Caspian Strategy Institute*. (2014) [2017-8-2]. [http://www.academia.edu/11104355/Georgia\\_Crossroads\\_of\\_the\\_Caucasus](http://www.academia.edu/11104355/Georgia_Crossroads_of_the_Caucasus)

<sup>244</sup> 自由广播电台（Azadlıq Radiosu）：《巴库—第比利斯—卡尔斯的列车正在运行中……》（“Bakı-Tbilisi-Qars qatarı işə düşür...”），2015 年 2 月 11 日，最后一次登录：2018 年 1 月 5 日，<https://www.azadliq.org/a/26840663.html>

目前土耳其的高速公路是该国主要的交通方式。土耳其铁路网在竞争力、与其他交通方式相结合方面遇到困难，主要表现在铁路网络不足、低基础设施标准、铁路车辆的数量和质量不足、信号不足和通电线路不够、不合格的员工等方面。

从 2003 年开始，铁路再次成为国家关注的焦点，总共投资 569 亿美元（以 2016 年价格计算），用于建设拓展到 1805 公里的铁路网。土耳其当前的铁路长度为 1.25 万公里，其中高速列车线路为 1213 公里。

为了改善土耳其的铁路部门，政府优先考虑下列目标：拓展高速铁路网络、对现有生产线进行改造、使整个铁路网络发出信号并通电、改善当地和全国铁路行业、增加物流中心的数量并通过铁路将其连接到工业区、完成铁路部门的自由化进程。

政府特别重视建设快速列车和高速铁路网络。快速列车以 200 公里每小时的速度行驶，而高速列车以至少 250 公里每小时的速度行驶。高速铁路线路长度为 1213 公里，快速列车和高速列车线路总长度为 5277 公里，正在建设和规划过程中。随着政府所有项目的完成，到 2023 年土耳其铁路线路总长度将达到 2.5 万公里。目前有一条从科尼亚到伊斯坦布尔的不间断高速列车线路，土耳其政府旨在延伸高速列车网络。目前，土耳其共有 19 套高速列车，其中 17 套正在运行。然而，随着高速列车网络的扩大，土耳其将需要新的高速列车。因此，已于 2017 年 11 月 23 日公布招标采购 10 套高速火车，并于 2017 年 11 月 23 日另行招标采购及生产 96 套高速火车套件，包括技术转让及制造国家自己的列车。

根据 2015 - 2019 年土耳其共和国国家铁路（TCDD，简称土耳其国铁）战略文件所知，安卡拉—锡瓦斯和安卡拉—伊兹密尔高速铁路生产线将截至 2019 年底完工并投入使用，开始开塞利（Kayseri）高速铁路生产线的建设工程。政府 2023 年的目标是达到全长 2.5 万公里的铁路线，在这一目标范围内，2015 - 2019 年期间土耳其将建造 1250 公里的新高速铁路，快速列车和常规线路。

图 3.5 显示了土耳其高速铁路网，红色线表示已经开通的、紫色线表示在修建中的、灰色线表示在规划当中的、蓝色线表示巴库—第比利斯—卡尔斯铁路在土耳其境内的部分。

---

<sup>245</sup> 《中华人民共和国政府与土耳其共和国政府铁路合作协定》，北京大学法制信息中心，法宝引证码：CLI.T.7923，最后一次登录：2018 年 4 月 1 日，[http://www.pkulaw.cn/fulltext\\_form.aspx?Gid=100671219&keyword=%E9%93%81%E8%B7%AF&Search\\_Mode=accurate](http://www.pkulaw.cn/fulltext_form.aspx?Gid=100671219&keyword=%E9%93%81%E8%B7%AF&Search_Mode=accurate)



图 3.5 土耳其高铁线路网<sup>246</sup>

安卡拉—锡瓦斯高速铁路和安卡拉—伊兹密尔高速铁路都在建设中，根据 2015 - 2017 战略文件的土耳其国铁，两条线路将于 2019 年底前投入使用。根据同一战略文件，开塞利—伊尔科伊高速铁路也计划于 2019 年底前启动。

长达 656 公里的锡瓦斯—埃尔津詹—埃尔祖鲁姆—卡尔斯高速铁路（200 公里每小时）和 230 公里长的伊斯坦布尔—埃迪尔内高速铁路（200 公里每小时）正在规划中，土耳其国铁的目标是到 2023 年完成两条线路。随着新的快速列车和高速铁路线路的投入使用，未来几年预计铁路乘客数量将增加。

2017 年 10 月 30 日，巴库—第比利斯—卡尔斯铁路建成，土耳其共和国总统雷埃尔多安、阿塞拜疆伊尔哈姆 阿利耶夫总统和格鲁吉亚总理乔维吉 克维利卡什维利出席了会议。

巴库—第比利斯—卡尔斯铁路项目于 2005 年启动，2007 年开始建设。巴库—第比利斯—卡尔斯铁路通过土耳其 79 公里，通过格鲁吉亚 246 公里，通过阿塞拜疆 504 公里。短期内，预计将有 650 万载重量。

该项目预计将加强土耳其与欧亚大陆国家的经济和政治关系，因为它将为运输提供一种便捷、便宜的方式，同时也加强了土耳其作为中部走廊枢纽的角色。

土耳其支持“一带一路”倡议，两国会努力把“中间走廊”变成该倡议重要部分之一。<sup>247</sup> 2014 年 8 月 14 日，土耳其外交部官员和中国国际经济交流中心官员在安卡拉举行了一次会议。通过会议谈判确定了两条丝绸之路经济带的路线：

<sup>246</sup> 高速铁路网（Hızlı Tren Seferleri）：《土耳其高速铁路路线》（“Türkiye Yüksek Hızlı Tren Hatları”），2017 年 2 月 15 日，最后一次登录：2018 年 1 月 5 日，<https://hizlitrenseferleri.com/turkiye-yuksek-hizli-tren-hatlari/> <sup>247</sup> 同上。

中国—哈萨克斯坦阿克套港口、阿塞拜疆巴库—格鲁吉亚第比利斯—土耳其卡尔斯铁路路线。

除了土耳其与中国国际经济交流中心委员会的会议以外，在 2002 年还建立了亚洲合作对话。其主要是由中国和泰国主办的政府间的对话与合作机制。

中国铁道建筑总公司是中方财团的主要代表，财团其余部分由中国技术进出口总公司、铁道第三勘察设计院集团有限公司和中铁建旗下负责国际项目的中国土木工程集团公司共同组成。就土耳其方面而言，土耳其国家铁路和土耳其交通、海运及通讯部负责对海洋事务和通讯部项目的洽谈工作。有关技术问题、该项目的可行性研究、谈判和融资模式的建设，双方的有关部门正在进行讨论。

土耳其特别重视在铁路方面与中国的合作。现代化的贸易路线和振兴历史悠久的丝绸之路的经济合作，不但会给沿线国家带来经济上的利益，而且对拉近国家和人民之间的关系也是有好处的。因此，中土双方都把埃迪尔内—卡尔斯铁路项目视为丝绸之路经济带一个重要的补充部分。<sup>248</sup>

目前有三条路线，土耳其卡车通过这三条路线进入中亚市场：第一条通过俄罗斯，第二条跨里海中央走廊北线，第三条通过伊朗南部的路线。据土耳其外交部的数字显示，2014 年土耳其 80% 左右的卡车使用了南线运输，10% 左右的卡车试用了俄罗斯线路运输，其余的使用了跨里海路线。这三条路线一直存在着严重的问题。

2015 年 4 月 15 日，土耳其正式成为亚投行意向创始成员国成员之一。随着土耳其加入亚投行，双方在基础设施建设等领域将有更广泛的合作。土耳其凭借着出资 26 亿美元的贡献，获得了 2.48% 的投票权。因此，土耳其是共同建立新型国际经济体系、建设“一带一路”的重要国家之一。

## 2、南高加索两个国家

南高加索地处欧亚大陆非常重要的位置。它位于黑海与里海之间，与土耳其、伊朗和俄罗斯相邻。中国和欧洲之间的经济走廊之一是通过中亚、里海、南高加索和土耳其的走廊。这一地区包括阿塞拜疆、格鲁吉亚和亚美尼亚，其中阿塞拜疆面积 8.66 万平方公里，人口 965 万（2016 年）；格鲁吉亚面积 6.97 万平方

---

<sup>248</sup> 土耳其交通、海运及通讯部内部文件。

公里，人口 372 万（2016 年）；亚美尼亚面积 2.98 万平方公里，人口 300 万（2016 年）。<sup>249</sup> 本文把目光放在阿塞拜疆和格鲁吉亚上是因为“中间走廊”通过这两个国家。

南高加索地区有利于促进中国推动该地区的丝绸之路经济带建设。为摆脱困境，各国都采取了积极措施，如根据各自国情确定重点发展产业，进而替代进口等，力争经济尽快实现多元化。同时，阿塞拜疆和格鲁吉亚正在积极发展交通基础设施，以利用其地理优势成为区域性的运输和物流中心。以“五通”为核心的“一带一路”与其他国家存在很多共同利益，符合各国的战略需要。南高加索国家对建设丝绸之路经济带给予了积极的响应和支持。

南高加索是古代丝绸之路的重要组成部分。中国提出丝绸之路经济带倡议后，得到了各国的积极响应，各国都希望在“一带一路”倡议框架下与中国加强合作。

2017 年底，连接阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其的巴库—第比利斯—卡尔斯铁路建成，年货运量为 1700 万吨。

南高加索地区位于欧亚大陆交界处，是古丝绸之路的重要节点，也是丝绸之路经济带建设的重要通道。目前，南高加索国家需要外资来推动经济多元化。各国也希望发挥自己的区域优势，成为区域性的运输和物流中心。以“五通”为核心的“一带一路”与其他国家存在很多共同利益，符合各国的战略需要。值得注意的是，中国和南高加索国家既没有历史冲突。中国在中亚具有重要地位，对中国来说南高加索是过境国，是邻国的邻国。<sup>250</sup> 从这个角度来看，中国自然会重视南高加索地区的稳定，以确保“一带一路”倡议下与欧洲保持开放的铁路路线。在丝绸之路经济带的框架下，中国与南高加索各国的合作潜力巨大。

阿塞拜疆对丝绸之路经济带持积极态度。2014 年 6 月，阿塞拜疆驻华大使加尼库洛夫表示，阿塞拜疆完全支持习近平主席的倡议，并为欧亚和平发展提供新的机遇。2015 年 12 月，阿塞拜疆总统阿利耶夫访华。中国和阿塞拜疆签署了《关于进一步发展和深化友好合作关系的联合声明》，并提出“双方支持并愿共同落实中方关于建设丝绸之路经济带的倡议，认为两国开展全方位合作面临新的

---

<sup>249</sup> 邓浩、李自国：《南高加索地区形势演变与丝绸之路经济带建设》，《中国国际问题研究院研究报告》，第 19 期，2017 年 11 月，第 vii 页。

<sup>250</sup> Jos Boonstra, “The South Caucasus and its Wider Neighbourhood,” FRIDE (Foundation for International Relations and Foreign Dialogue, European Union) (2015-12) [2016-12-5]. <http://www.cascade-caucasus.eu/wp-content/uploads/2015/09/Cascade-D8-Caucasus-Wider-Neighbourhood.pdf>

机遇”。<sup>251</sup> 2015 年 12 月，中阿两国也签署了《中华人民共和国交通运输部与阿塞拜疆共和国交通部交通运输领域谅解备忘录》。<sup>252</sup>

同时，中国和阿塞拜疆签署了《中阿关于共同推进丝绸之路经济带建设的谅解备忘录》。2015 年 4 月，阿塞拜疆成为“亚投行”的创始成员之一。在国际舞台上，阿塞拜疆也支持“一带一路”倡议。2017 年 1 月，阿塞拜疆总统阿利耶夫在达沃斯经济论坛上表示，阿塞拜疆将在振兴丝绸之路方面发挥重要作用。

阿塞拜疆是南高加索地区经济实力最强的国家。它参与丝绸之路经济带的建设有很多优点。首先，阿塞拜疆的政局保持长期稳定，政策连续性强。其次，基础设施条件比较好。拥有南高加索最大的港口和机场。铁路里程近 3000 公里，与周边国家相连。巴库—第比利斯—卡尔斯铁路通车，巩固了阿塞拜疆作为区域物流中心的地位。本港有三条石油及天然气管道。再次，外汇储备相对丰富，支付能力强。受国际经济形势影响，尽管石油收入下降，但阿塞拜疆外汇储备并未受到很大影响。最后，阿塞拜疆赤字处于低位。

格鲁吉亚是古代丝绸之路的重要组成部分。独立后，格鲁吉亚一直有兴趣重振丝绸之路。2014 年 8 月格鲁吉亚总理加里巴什维利在参加大连达沃斯经济论坛时表示，非常赞同建设丝绸之路经济带，该倡议与格鲁吉亚发展战略非常契合，对格鲁吉亚来说是重要的发展机遇。2015 年 4 月格鲁吉亚成为亚投行创始成员之一，也是第一个批准亚投行协议并提交批准书的国家。2016 年 9 月格鲁吉亚通过自由贸易协定与中国进行了实质性谈判。2017 年 5 月在“一带一路”国际合作峰会期间，双方签署了中国—格鲁吉亚自贸协定，成为前苏联第一个与中国签署自由贸易区的国家。这些都表明格鲁吉亚致力于共同建设丝绸之路经济带。

格鲁吉亚参与丝绸之路经济带建设有四个有利条件：

首先，其地理位置非常重要。铁路包括巴库—第比利斯—卡尔斯铁路，以及正在进行的波斯湾—黑海走廊、中国—中亚—西亚走廊。与此同时，格鲁吉亚还拥有黑海港口：波季港(Poti)和在 2016 年开始规划建设的阿纳科利亚(Anakliya)深水港。其次，商业环境很好。在世界银行旗舰报告《2018 年营商环境报告：改革以创造就业》排名中，格鲁吉亚在全球 190 个经济体中排名第 9 位，在前苏

<sup>251</sup> Jos Boonstra, “The South Caucasus and its Wider Neighbourhood,” FRIDE (Foundation for International Relations and Foreign Dialogue, European Union). (2015-12) [2016-12-5]. <http://www.cascade-caucasus.eu/wp-content/uploads/2015/09/Cascade-D8-Caucasus-Wider-Neighbourhood.pdf>

<sup>252</sup> 许文鸿：《“一带一路”视域下阿塞拜疆的交通枢纽战略》，环球视野，2017 年 8 月 7 日，最后一次登录：2017 年 12 月 27 日，[http://www.globalview.cn/html/global/info\\_19542.html](http://www.globalview.cn/html/global/info_19542.html)

联合国排名第一。<sup>253</sup> 再次，自由贸易水平高。格鲁吉亚是加入世贸组织的第一批苏联国家之一。2014年，格鲁吉亚与欧盟签署了磋商协议，绝大多数商品以零关税进入欧盟市场。2016年，格鲁吉亚与欧盟签署了自由贸易协定（FTA），允许自由进入瑞士和挪威等市场。<sup>254</sup>

土耳其依靠与阿塞拜疆的友好关系积极推动与阿塞拜疆和格鲁吉亚的合作，土耳其对南高加索地区的影响日益加强。土耳其继续增加对阿塞拜疆的投资，目前总投资已达101亿美元，其中非石油投资26亿美元。土耳其已成为阿塞拜疆非能源部门最大的直接投资来源地。土耳其和格鲁吉亚签署了新的合作协议，协议内容包括相互鼓励、保护投资、国际货运、铁路和客运、劳动和就业保护、战略伙伴关系等。<sup>255</sup>

2016年土耳其是阿塞拜疆的第一大贸易伙伴，是格鲁吉亚和第二大贸易伙伴。土耳其的战略位置不仅对丝绸之路经济带从过去到现在都很重要，而且也是欧洲和亚洲之间重要的海上通道。该区域两条石油和天然气管道：巴库—第比利斯—杰伊汉管道和巴库—第比利斯—埃尔祖鲁姆管道穿越土耳其，突显了土耳其在区域能源走廊中的重要性。凭借其地理优势和制度化平台，土耳其的未来必将在地区事务中发挥更大的作用。土耳其自身实力有限，因此土耳其愿意在南高加索地区的丝绸之路经济带内与中国进行合作。在丝绸之路经济带的框架内，双方的合作潜力巨大，前景广阔。

中国首先是南高加索的贸易伙伴。中国与亚美尼亚、阿塞拜疆和格鲁吉亚缔结了贸易伙伴关系，<sup>256</sup> 过去十年中国与南高加索国家的贸易额稳步上升。此外，该地区是中国和欧洲的过境路线，同时阿塞拜疆是潜在能源出口国。中国在该地区国家之间产生的问题上不偏向任何一方，并且与该地区的三个国家建立了良好经济关系。<sup>257</sup> 中国与南高加索国家在丝绸之路经济带框架下的合作主要体现在交通、市政设施、生产能力、农业和旅游等领域。

---

<sup>253</sup> World Bank, "Doing Business 2018 - Reforming to Create Jobs," Washington D.C., 15th edition, p. 4. (2018) [2018-5-2]. <http://www.doingbusiness.org/~media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf>

<sup>254</sup> 邓浩，李自国：《南高加索地区形势演变与丝绸之路经济带建设》，《中国国际问题研究院研究报告》，第19期，2017年11月，第43页。

<sup>255</sup> 同上，第32-33页。

<sup>256</sup> Tony Rinna, "The South Caucasus and China's rising presence," New East Europe Website. (2015-12-3) [2016-12-18]. <http://www.neweasterneurope.eu/interviews/1811-the-south-caucasus-and-china-s-rising-presence>

<sup>257</sup> Jos Boonstra, "The South Caucasus and its Wider Neighbourhood," FRIDE (Foundation for International Relations and Foreign Dialogue, European Union). (2015-12) [2016-12-5]. <http://www.cascade-caucasus.eu/wp-content/uploads/2015/09/Cascade-D8-Caucasus-Wider-Neighbourhood.pdf>

中国与阿塞拜疆在交通与物流领域的合作既体现在硬件建设上，也体现在软件服务上。阿塞拜疆的目标是通过发展交通基础设施成为区域物流中心。在铁路方面，2017 年底阿塞拜疆与土耳其和格鲁吉亚修建完了巴库—第比利斯卡尔斯铁路。

此外，阿塞拜疆还将巴库—贝伊科—科希克和巴库—阿拉姆的国内铁路现代化，以建造新的巴库—萨吉特铁路。至于港口，阿塞拜疆正在建设阿利亚特（Alyat）国际港口城市，打算建立阿利亚特自由贸易区，并建立一个新的里海舰队。在航空领域，盖达尔·阿利耶夫机场的扩建工程已经完成，新的码头和跑道投入运营，提高了其运输能力。

连接亚洲和欧洲的铁路路线——卡尔斯—第比利斯—巴库铁路可能会增加中国在南高加索地区的贸易机会。这条铁路从中国西部通过中亚、阿塞拜疆和格鲁吉亚通往土耳其。这条铁路路线的潜在吸引力在于它为中国进入国际市场做出了贡献，并弥补了海上运输的不足。铁路建成后，预计从欧洲到中国的货物运输费用将便宜得多，运输时间将显著减少。<sup>258</sup>

2016 年 6 月伊尔哈姆·阿利耶夫总统在会见正在访问的中国时任副总理张高丽时表示，阿塞拜疆愿意在铁路、港口和自由经济区等领域进行合作，并欢迎中国企业的积极参与。中国和阿塞拜疆在铁路、公路、港口和市政设施的现代化方面会有更多的合作。

对于阿塞拜疆而言，仅靠当地物流将阿塞拜疆变成区域物流中心是不够的。重要的是满足中国沿海国家和黑海沿岸国家的物流需求。为此，一方面，阿塞拜疆提出简化自己国家的海关手续，另一方面积极推动区域合作，努力形成物流圈。在该情况下，早在 2013 年 11 月阿塞拜疆就与哈萨克斯坦、格鲁吉亚和其他国家（土耳其）建立了里海间国际运输线发展协调委员会。2015 年 8 月中国首批集装箱列车抵达巴库。2016 年 4 月，三家物流公司在巴库签署协议，成立里海国际运输公司，打算统一关税，以提高竞争力。

---

<sup>258</sup> Mehmet Ögütçü, “China in the South Caucasus: not a critical partnership but still needed,” *The South Caucasus Between integration and fragmentation*, p. 106. (2015-5) [2017-11-5]. [http://www.epc.eu/documents/uploads/pub\\_5598\\_article\\_-\\_mehmet\\_ogutcu.pdf](http://www.epc.eu/documents/uploads/pub_5598_article_-_mehmet_ogutcu.pdf)

## 四、“中间走廊”建设面临的风险与挑战

土中两国共同复兴丝绸之路也有挑战。主要挑战可以列为两国社会不同层面间彼此不够了解、对丝绸之路复兴的不同理解、地缘政治因素和对维吾尔问题的不同看法。

两国政治家、决策者、学者、记者和人民并没有充分了解对方，不了解哪些是两国敏感的话题、两国可以合作的问题以及进行这些合作时应该考虑的问题。两国间的政治关系是两国关系中最重要方面，可以说缺乏政治上的信任。确保政治信任的主要途径是相互提供更多正确的信息。获得全面信息的一些方式包括两国政策制定者频繁访问、增加精通两国语言的研究人员、学者、记者、学生的数量、组织共同的文化活动、共同完成项目。

根据美国的皮尤研究中心（Pew Research Center）在 43 个国家进行的调查结果显示，对中国的看法总体上是乐观的。但土耳其人对中国的负面评价是 68%。<sup>259</sup> 在 43 个国家进行的调查中，土耳其是对中国有负面看法最多的四个国家之一。另一方面，据环球网在 2015 年进行的调查结果显示，2015 年在土耳其发生反华事件后，64% 的中国网民对土耳其持有消极看法。71% 的中国网民表示土耳其不是中国的朋友，87% 的中国网民表示土耳其应该从中国旅游名单中删除。<sup>260</sup>

建设“中间走廊”的主要困难是土耳其境内铁路基础设施的现代化，需要大量的投资。其中有许多只有一条轨道的路段，而货运列车所覆盖的平均每日路程约为 400 公里（通过俄罗斯运行的路线约为 1000 公里）。<sup>261</sup> 另一个问题是里海渡轮的可用性不高。如果将过境路线延伸到欧盟，波斯普鲁斯海峡有可能会成为一个瓶颈。当伊斯坦布尔的马尔马雷海底隧道的最后一个建设阶段完成时，情况可能会发生变化。

建设“中间走廊”的另外一个挑战是，阿塞拜疆经济多样化不能在短期内完成，主要有三个原因：一是经济依赖能源，受国际市场影响较大。虽然阿塞拜疆一直在努力促进经济多样化，但其经济，特别是其出口依然严重依赖能源。这大

<sup>259</sup> Pew Research Center, “Spring 2014 Global Attitudes Survey Q15b,” Chapter 2: China’s Image. (2014-7-14). [2018-1-6]. <http://www.pewglobal.org/2014/07/14/chapter-2-chinas-image/>

<sup>260</sup> 《土为东突提供实质支持 超六成网民对土印象负面》，环球网，2015 年 7 月 9 日，最后一次登录：2017 年 8 月 11 日，<http://news.qq.com/a/20150709/011178.htm>

<sup>261</sup> Onur Uysal, “The Iron Silk Road: How will Turkey be Involved?,” *Caucasus International*, Summer 2016, 6 (1). [2017-5-8]. [http://www.elibrary.az/docs/JURNAL/jrn2016\\_540.pdf](http://www.elibrary.az/docs/JURNAL/jrn2016_540.pdf)

大降低了抵御外部风险的能力，经济容易起伏不定。其次，经济开放程度相对滞后。阿塞拜疆在世界银行旗舰报告《2018 年营商环境报告：改革以创造就业》排名中名列第 57 位，<sup>262</sup> 与格鲁吉亚的 9 位排名形成鲜明对比。此外，阿塞拜疆迄今尚未成为世贸组织成员，表明其国际标准水平并不高。再次，在纳戈尔诺—卡拉巴赫问题上与亚美尼亚发生严重冲突。

“中间走廊”倡议的另外一个参与国——格鲁吉亚面临的挑战是：首先，外贸逆差现象凸显。格鲁吉亚长期以来的对外贸易逆差占对外贸易总额的 50% 以上，表明其外贸结构严重失衡。其次，人口继续下降，严重的人才流失。截至 2016 年底的人口比 2007 年减少 18%。再次，阿布哈兹（Abkhazia）和南奥塞梯问题仍然悬而未决。2008 年赛格战后，阿布哈兹和南奥塞梯宣布独立，得到俄罗斯的全力支持。阿布哈兹和南奥塞梯与俄罗斯一体化进程的不断深化，加剧了格鲁吉亚的分裂。俄罗斯与格鲁吉亚的关系难以真正缓解，对格鲁吉亚的稳定和经济发展构成了长期严峻的挑战。

由于俄罗斯和乌克兰之间的冲突，乌克兰目前的铁路货运被禁止，所以未来会更更多地利用南部运输路线包括“中间走廊”。但是，由于前苏联国家的轨距（1520 毫米）和土耳其与欧盟国家的轨距（1435 毫米）不同的原因，装载货物的列车到达格鲁吉亚边境小镇阿哈尔卡拉奇（Akhalkalaki）时，必须换轨道，这可能会在边境地区形成瓶颈。因此，统一轨道标准是一个很大的挑战。该问题不只是“中间走廊”面临的挑战，“一带一路”倡议下的其他走廊都有这种问题，因为俄罗斯、中亚国家和南高加索国家等前苏联国家的铁路轨距与“一带一路”其他沿线国家的铁路轨距不一样。

对复兴古丝绸之路的理解可能存在差异是因为两国没有足够的有关彼此倡议的信息。在这种情况下可能会导致两国表现出不同的做法。这就是为什么土、中、阿、格需要建立合作磋商机制，就有关概念和政策达成协议，共同复兴古丝绸之路至关重要。

---

<sup>262</sup> World Bank, “Doing Business 2018 - Reforming to Create Jobs,” Washington D.C., 15th edition, p. 4. (2018) [2018-5-2]. <http://www.doingbusiness.org/~media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf>

## 五、“一带一路”倡议与“中间走廊”倡议的对接

历史上，丝绸之路是贸易、经济发展、文化互动和科学跨越的强大动力，从某种程度上已经可以大致映射出世界的发展历史。这是土耳其非常支持中国重振丝绸之路的重要原因之一。在“一带一路”框架下，土耳其和中国可以在基础设施建设，特别是高速铁路等许多领域进行合作。<sup>263</sup>

尽管公众对双方的“中间走廊”和“一带一路”倡议的认识和理解存在局限性，但“一带一路”倡议仍然是土耳其政府部门最为感兴趣的课题。土耳其民众应该更好地了解从西方到东方权力转移的现状。要做到这一点，土耳其就需要更好的信息渠道来获取来自亚太国家的信息，尤其是中国的最新信息和新闻。例如，英语材料翻译成土耳其语不够好，应该直接把汉语资料翻译成土耳其语。<sup>264</sup>这就需要更多的土耳其记者、学者、商人和学生等在中国生活，更深地了解中国真实的情况。

土耳其厄扎尔大学教授拉马赞·巴斯（Ramazan Baş）说：“‘一带一路’将通过打破基础设施瓶颈、提高资源的有效配置和进一步整合市场给土耳其带来巨大利益。”土耳其经济分析家梅苏特·切维卡尔普（Mesut Çevikalp）说：“亚洲经济正在蓬勃发展，中国的作用至关重要，与中国的合作将挖掘出土耳其的发展潜力。”<sup>265</sup>也有土耳其官员认为，亚洲市场是满足土耳其出口目标的重要国外市场。从该国的出口数据粗略来看就证明了以上观点。

土耳其在“一带一路”中主要关注三个方面的发展潜力。首先，如果土中两国在“一带一路”框架下合作，土耳其的交通基础设施就会得到升级，进而使国内东西部连接得以加强。其次，为了加快经济转型和避免落入中等收入陷阱，土耳其必须使其出口产品多样化，从已经饱和的欧盟市场和技术含量低的中东北非市场转移到亚洲新兴经济体上来，特别是广阔的中国市场。最后，两个倡议都可重塑该地区地缘政治的平衡，土耳其希望保持与中国稳定的政治经济关系，缩小贸易逆差。

<sup>263</sup> 《“一带一路”是什么？希望》（Bir Kuşak Bir Yol Nedir? Umut Ergunsü），北京时间视频（Beijing Saati 13），中国国际广播电台（CRI）2017年4月7日，最后一次登录：2017年6月10日，[https://www.youtube.com/watch?v=B4JS3GX4Gyo&list=PLyqYrMRr\\_KhBSjeBB5\\_fpDM0HTxnyTc9k&index=20](https://www.youtube.com/watch?v=B4JS3GX4Gyo&list=PLyqYrMRr_KhBSjeBB5_fpDM0HTxnyTc9k&index=20)

<sup>264</sup> Umut Ergunsü, “Success in China is attainable for Turks too,” *Hürriyet Daily News*. (2012-12-25) [2017-2-10]. <http://www.hurriyetdailynews.com/success-in-china-is-attainable-for-turks-too-37561>

<sup>265</sup> 《土耳其专家：“一带一路”战略将使土受益》，新华网，2015年4月8日，最后一次登录：2017年11月8日，[http://www.xinhuanet.com/fortune/2015-04/08/c\\_1114899854.htm](http://www.xinhuanet.com/fortune/2015-04/08/c_1114899854.htm)

土耳其位于欧亚运输走廊的关键位置，努力建设“中间走廊”这条路线是必要的。土耳其官方建立了较为完备的运输政策，以确保土耳其成为建立从中国到伦敦的无缝交通连接。在此背景下，土耳其希望能对接“中间走廊”和“一带一路”倡议，因为中间走廊除了是从中国走向欧洲的最短线路，还有气候条件更加优越，基础设施更先进。

到 2023 年，土耳其预计在铁路业的投资额将达到 450 亿美元，并打算建设长达 1.17 万公里的新铁路线。因此，土耳其预计总路线长度将会达到 2.5 万公里。在“一带一路”框架下，土中两国希望在铁路行业的许多领域继续合作，在很大程度上满足土耳其的需要。

土耳其政府返聘科莱·泰伊格尔 (Koray Taygar) 大使为中土丝路问题特使，由此可见土耳其方面对中土丝路合作的强烈兴趣。<sup>266</sup> 泰伊格尔特使接受本人采访时强调说，“土耳其对‘一带一路’倡议非常感兴趣，希望发挥重要作用。”<sup>267</sup> 土耳其相信“一带一路”倡议将会使亚洲、欧洲、中东和非洲地区在一定的程度上形成区域一体化并创建主要的综合基础设施、交通、投资、能源和贸易网络。<sup>268</sup> 对于与中国的经济合作，土耳其的预期是创造附加价值、创造就业机会，为土耳其带来同等或更高的技术水平。<sup>269</sup>

安卡拉危机与政策研究中心亚太研究顾问厄兹莱姆·凯万 (Özlem Keyvan) 博士表示，自 2010 年以来，两国一直是战略合作伙伴。中国正在试图复兴丝绸之路，同时发展与土耳其的关系，土耳其需要为其迅速增长的经济带来新的投资和贸易机会，从而使土耳其成为运输能源的走廊。她表示：“中国参与高铁和铁路网络项目将加强两国间的商务关系。”

土耳其与中国于 2015 年 11 月签署了《土耳其共和国政府与中华人民共和国政府关于对接“中间走廊”倡议与“丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路”

---

<sup>266</sup> 王勇、希望 (Umut Ergunsü)、罗洋：《“一带一路”倡议下中国与土耳其的战略合作》，《西亚非洲》2015 年第 6 期，第 75、76 页。

<sup>267</sup> 本人于 2015 年 7 月通过网络采访了科莱·泰伊格尔 (Koray Taygar) 大使。

<sup>268</sup> 数据来源：土耳其统计局 (TUIK)，[www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr)

<sup>269</sup> 希望 (Umut Ergunsü)：《中国，上升到土耳其的第三贸易伙伴的水平》(Ender Öncü: Çin, Türkiye'nin üçüncü ticaret ortağı seviyesine yükseldi)，《关于中国的一切》(Çin Hakkında Her Şey)，2015 年 9 月 15 日，最后一次登录：2017 年 1 月 8 日，<http://www.cinh.com/ender-oncu-cin-turkiyenin-ucuncu-ticaret-ortagi-seviyesine-yukseldi/>

的谅解备忘录》（见附录一），<sup>270</sup> 双方一直在讨论在重要项目上的合作，其中包括连接土耳其东部卡尔斯和土耳其西部埃迪尔内的高速铁路。

正发党议员塔里卜·库库克坎（Talip Küçükcan）访问上海和北京时，本人与他进行了深入的交流，感受到了正发党想与中国发展战略合作关系的强烈意愿。<sup>271</sup> 土耳其敦陆牌那尔大学（Dumlupınar）助理教授伯瑞斯·阿迪拜力（Barış Adıbelli）博士说：“尽管两国在地理位置上距离遥远，但双方将支持这些享有盛名的项目，而不会产生偏见。因此，经济关系将促进政治合作。”<sup>272</sup>

基于已经部分完成的埃迪尔内—卡尔斯铁路线的建设项目，土耳其和中国就项目的未完成部分进行了一些会谈。土耳其交通、海运及通讯部副部长哈伊里·阿卡（Hayri Aka）为与中方商谈共同修建高速铁路而来到北京时接受了本人的采访，他说：“土耳其和中国都要对接中间走廊倡议和‘一带一路’倡议，土中两国要共同修建‘中间走廊’剩下的部分，土方希望与中方合作的一个重要原因是两国已经合作修建了‘中间走廊’的一部分高速铁路。”<sup>273</sup> 该高铁主要沿线城市是埃斯基谢希尔（Eskişehir）。专家预计高速铁路将使埃斯基谢希尔产生直接的经济效益，这些效益包括提高地区连接、增加游客数量以及增加迁移到该区域的人数。<sup>274</sup>

土耳其运输部副部长库斯库尤耶里克表示，“一带一路”倡议由于可以在经济上振兴欧亚大陆、为人民做出巨大贡献而开始引起关注。嘉西昆越雷克（Coşkun Yürek）补充说，“土耳其支持‘一带一路’倡议框架内的运输和物流投资。嘉西昆越雷克说，土耳其的国家运输网络被规划到欧洲网络。”<sup>275</sup>

修建土库曼斯坦的土库曼巴什港口土耳其盖普（GAP İnşaat）建筑公司的物流经理叶海亚·阿布杜拉奥卢（Yahya Abdullahoğlu）接受本人采访时说，“不

<sup>270</sup> 《土耳其共和国政府与中华人民共和国政府关于对接“中间走廊”倡议与“丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路”的谅解备忘录》，土耳其共和国大国民议会网站，最后一次登录：2017 年 9 月 5 日，<http://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0673.pdf>

<sup>271</sup> 本人于 2017 年 12 月在北京采访了塔里卜·库库克坎（Talip Küçükcan）教授。

<sup>272</sup> 《土耳其修建巨大的高速铁路纪念百周年》，新华网，2017 年 5 月 14 日，最后一次登录：2017 年 12 月 4 日，[http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c\\_136282781.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282781.htm)

<sup>273</sup> 本人于 2017 年 5 月在北京采访了哈伊里·阿卡（Hayri Aka）。

<sup>274</sup> 穆哈然·艾佛刹（Muharrem Afşar）、扎福尔·爱多安（Zafer Erdoğan）、爱若·科托鲁（Erol Kutlu）等：《高速铁路对埃斯基谢希尔影响的研究》（Yüksek Hızlı Tren'in Eskişehir'e Etkileri Araştırması），埃斯基谢希尔商会出版物（Eskişehir Ticaret Odası Yayınları），《城市与文化》（Şehir ve Kültür）-7，2015 年，第 31 期，第 43 页。

<sup>275</sup> 《土耳其在运输和物流领域主动支持“一带一路”》（Türkiye, Kuşak ve Yol girişimini ulaşım ve lojistikle destekliyor），中国国际广播电台（CRI），2018 年 2 月 6 日，最后一次登录：2018 年 2 月 15 日，<http://turkish.cri.cn/1781/2018/02/06/1s188399.htm>

仅土耳其政府，土耳其大公司也重视建设‘中间走廊’倡议和‘一带一路’倡议，盖普建筑公司修建土库曼巴什港，该港会在‘中间走廊’倡议和‘一带一路’倡议的共同目标上发挥重要的作用，因为该港会变成一个枢纽，离开阿塞拜疆巴库港的船只将会到达土库曼巴士港，然后通过中亚其他国家到达中国。”<sup>276</sup>

中国已经成为土耳其最重要的贸易伙伴之一，但土耳其与中国存在较大的贸易逆差。<sup>277</sup> 投资方面也存在类似情况。尽管两国资本实力和商业能力之间存在较大的差距，实现均衡的贸易量目标相当困难，但“一带一路”倡议应该为更公平、更平衡的商业关系奠定基础。<sup>278</sup>

舆论是中土两国关系中的重大问题之一。主要是由于彼此的了解欠缺、好感度低。虽然有很多土耳其商人与中国同行做生意，但大部分土耳其民众对中国和中国人的了解有限。这就是两国领导人同意加强民心相通的原因。在北京召开的“一带一路”国际高层合作论坛期间，土耳其和中国签署的三项协议之一是与文化有关的。<sup>279</sup>

在运输领域，到 2023 年，土耳其希望建设 1 万公里高速铁路和 4000 公里常规线路，总铁路网络将达到 2.6 万公里左右。<sup>280</sup> 土耳其要与中国合作修建的艾迪尔内—卡尔斯高速铁路项目是计划中 1 万公里高铁线的重要组成部分。中国提供融资的一部分，土耳其和中国合作下完成的安卡拉—伊斯坦布尔高速列车项目第二阶段是两国在这一领域合作的具体成果，可作为土耳其和中国未来进行的类似项目的示范。比如埃迪尔内—卡尔斯高速铁路项目，<sup>281</sup> 该项目预计需要 350 亿美元的资金，土耳其希望中国提供贷款。根据 2011 年签署的《卡尔斯—埃迪尔内铁路基础工程框架协议》，中国铁道部指定中国铁建股份有限公司负责该项

<sup>276</sup> 本人于 2018 年 5 月 1 日在土库曼斯坦的土库曼巴什采访了叶海亚·阿布杜拉奥卢 (Yahya Abdullahoğlu)。

<sup>277</sup> 希望 (Umut Ergünsü):《娥阿拉姿:“土耳其转向中国的时期已经到了”》(İraz Turhan: “Türkiye’nin yüzünü Çin’e çevirme zamanı geldi”),《关于中国的一切》(Çin Hakkında Her Şey) 2015 年 7 月 15 日, 最后一次登录: 2016 年 5 月 3 日, <http://www.cinhh.com/iraz-turhan-turkiyenin-yuzunu-cine-cevirme-zamani-geldi/>

<sup>278</sup> 塞利亚·塞泽 (Seriye Sezen):《“一带一路”项目: 是 21 世纪的基石吗?》(Bir Kuşak ve Bir Yol Projesi: 21. Yüzyılın Yapı Taşı mı?),《世界报》(Dünya Gazetesi), 2017 年 6 月 21 日, 最后一次登录: 2017 年 6 月 28 日, <https://www.dunya.com/dunya/bir-kusak-ve-bir-yol-projesi-21-yuzyilin-yapi-tasi-mi-haberi-368883>

<sup>279</sup> Umut Ergünsü, “Turkish soccer club paves way for stronger bonds between Turkish and Chinese people,” *China Daily*. (2017-7-13) [2017-3-5]. [http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-07/13/content\\_30096993.htm](http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-07/13/content_30096993.htm)

<sup>280</sup> 土耳其共和国的国家铁路总局 (TCDD Genel Müdürlüğü):《2017 年度项目计划》(2017 Yılı Performans Programı), 第 20 页, <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/performans2017.pdf>。土耳其共和国交通、海事及通信部 (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı):《土耳其的交通和通讯战略: 2023 目标》(Türkiye Ulaştırma ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023), 第 105 页, [http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/93C5Y+Turkiye\\_Ulasim\\_veIletisim\\_Stratejisi.pdf](http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/93C5Y+Turkiye_Ulasim_veIletisim_Stratejisi.pdf)

<sup>281</sup> 徐颖:《土耳其官员谈新丝路: 应先建铁路网络》,《瞭望东方周刊》, 2014 年 12 月 1 日, 最后一次登录: 2018 年 5 月 19 日, <http://finance.sina.com.cn/world/yzjj/20141201/114120965000.shtml>

目的建设。<sup>282</sup> 另外,《土耳其与中国铁路合作协议》于 2015 年 11 月 14 日签署。

283

阿塞拜疆尼扎米·甘伽维国际中心(Nizami Ganjavi International Center)副秘书长李锐泽(Rza Aliyev)接受本人采访时说,“阿塞拜疆非常重视与土耳其和格鲁吉亚等邻国与中国共同建设‘一带一路’倡议”。<sup>284</sup>

中国驻土耳其大使郁红阳表示,“一带一路”倡议的三条路线与土耳其密切相关。<sup>285</sup> 中国与土耳其在恢复古代丝绸之路方面有着共同的利益,就像前土耳其驻华大使阿里·穆拉特·埃尔索伊(Ali Murat Ersoy)所说的那样,“由于‘中间走廊’倡议和‘一带一路’倡议间没有竞争,而且项目互补,我认为‘一带一路’倡议中的土耳其和中国的合作没有理由不成功。”<sup>286</sup>

## 第二节 中国—中亚—西亚经济走廊与铁路交通

在《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》<sup>287</sup> 中指出,中国通过中亚、伊朗和土耳其的路线被中国官方定为另一条将中国与欧洲连接起来的走廊。迄今为止,中国在与欧盟进行贸易时一直对通过伊朗陆路上的路线(中国—中亚—西亚经济走廊)感兴趣。但是到目前为止,由于土耳其与伊朗之间的一些边境口岸问题的原因,土耳其并没有表现出对建设这条线路的兴趣,<sup>288</sup> 尽管这可能成为与伊朗合作的潜在领域。

<sup>282</sup> 土耳其共和国的国家铁路总局(TCDD Genel Müdürlüğü):《卡尔斯—艾迪尔内铁路修建项目框架协议》(Kars-Edirne Demiryolu yağım Projesiyle İlgili Çerçeve Anlaşma), 2011 年 1 月 25 日,最后一次登录:2017 年 5 月 17 日, <http://www.tcdd.gov.tr/upload/files/ContentFiles/2010/mevzuat/anlasma/resmiolmayan/1147.doc>

<sup>283</sup> 《土耳其共和国官方公报》(T.C. Resmi Gazete):《土耳其共和国政府和中华人民共和国政府之间在铁路领域合作协定的批准的适当位置法律》,(Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolları Alanında İşbirliğine İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun), 2017 年 3 月 8 日,最后一次登录:2018 年 1 月 1 日, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/03/20170308-27.htm>

<sup>284</sup> 本人于 2017 年 6 月在北京采访了李锐泽(Rza Aliyev)。

<sup>285</sup> 希望(Umut Ergünsü):《“丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路”倡议》(İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Girişimi),《关于中国的一切》(Çin Hakkında Her Şey), 2016 年 1 月 10 日,最后一次登录:2017 年 10 月 9 日, <http://www.cinh.com/ipek-yolu-ekonomik-kusagi-ve-21-yuzyil-deniz-ipek-yolu-girisimi/>

<sup>286</sup> Umut Ergünsü, “Belt and Road will make Turkey-China cooperation a success,” *China Daily*. (2017-6-1) [2017-9-10]. <http://www.chinadaily.com.cn/a/201706/01/WS59bbe112a310ded8ac188ff7.html>

<sup>287</sup> 国家发展改革委、外交部、商务部:《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》,中华人民共和国国家发展和改革委员会网站, 2015 年 3 月 28 日,最后一次登录:2016 年 1 月 25 日, [http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328\\_669091.html](http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html)

<sup>288</sup> Onur Uysal, “The Iron Silk Road: How will Turkey be Involved?,” *Caucasus International*, Summer 2016, 6 (1). [2017-5-8]. [http://www.elibrary.az/docs/JURNAL/jrn2016\\_540.pdf](http://www.elibrary.az/docs/JURNAL/jrn2016_540.pdf)

伊朗的运输政策包括计划建设到欧洲的运输铁路走廊，这条走廊将贯穿黑海，这与中国“一带一路”倡议下的路线部分相符。虽然不像跨越里海的走廊需要使用渡轮，但它有几个缺点，包括基础设施薄弱以及火车经过的地区的政治不稳定。如果要更广泛地使用，乌兹别克斯坦和吉尔吉斯斯坦的铁路基础设施的不足将不得不改善。

## 一、“一带一路”倡议的重要一条路线：中国—中亚—西亚经济走廊

中国—中亚—西亚经济走廊是“一带一路”倡议下的六大经济走廊之一。在“一带一路”倡议的六大经济走廊中，最难建设的是中国—中亚—西亚经济走廊。因此，丝绸之路经济带能否成功，关键在于该经济走廊的建设。<sup>289</sup> 该走廊涉及许多地理上相距遥远、国家管理体制上差异较大的国家，以及各国不同的经济发展水平，还有不同的文化和宗教背景，因此建设该走廊是艰难的。

如图 3.6 所示，该经济走廊从中国新疆维吾尔自治区的吐尔尕特陆运口岸进入吉尔吉斯斯坦以后，通过乌兹别克斯坦到达土库曼斯坦以后到伊朗，穿越伊朗以后到土耳其，在土耳其境内与“中间走廊”交汇以后穿越土耳其到达保加利亚。

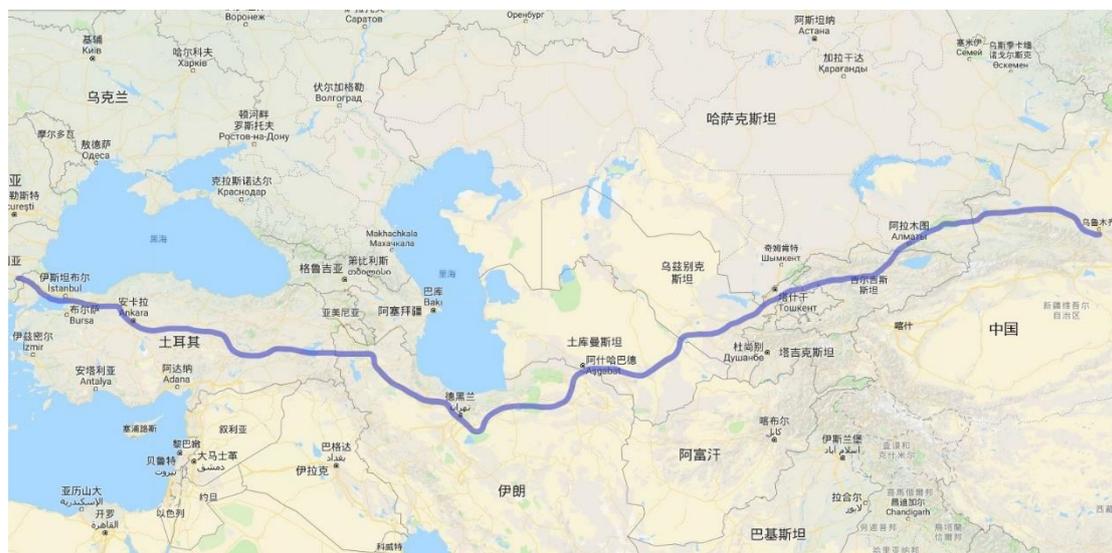


图 3.6 中国—中亚—西亚经济走廊的路线<sup>290</sup>

<sup>289</sup> 何文彬：《论“中国—中亚—西亚经济走廊”建设推进中的基础与障碍》，《经济体制改革》，2017年第3期，第59页。

<sup>290</sup> 本人设计的路线图。

虽然中国—中亚—西亚经济走廊与古代丝绸之路重叠最多，但是中国—中亚—西亚经济走廊路线可能是最不确定的一条。描绘这条路线的官方地图只是泛泛而谈而已。目前所知的是，该路线从新疆出发通过阿拉山口进入哈萨克斯坦，穿越中亚后通过伊朗和土耳其到达欧洲。该走廊覆盖哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦和土库曼斯坦等中亚国家以及伊朗和土耳其。一开通，那么从中国东部到伊朗的火车旅程时间就将缩短一半。<sup>291</sup>

中国—中亚—西亚经济走廊对中国和中亚国家的一个重要作用是它是中亚向中国供应天然气的主要干道。中国—中亚天然气管道是世界上最长的，它从土库曼斯坦和乌兹别克斯坦边界开始，经过乌兹别克斯坦和哈萨克斯坦南部，最后在哈萨克斯坦和中国边境的霍尔果斯进入中国。从那里将连接中国的第二根西气东输管道。<sup>292</sup>

总之，中国—中亚—西亚经济走廊是重要的，因为首先，它沿着古丝绸之路，所以有着象征意义；其次，除了“中间走廊”以外，它是连接中国和欧洲的最短路线；最后，中国—中亚—西亚经济走廊是中国和中亚国家间的一条主要能源干道。

## 二、中国—中亚—西亚经济走廊的背景与思路

中国—中亚—西亚经济走廊连接中国和西亚。它所覆盖的地区通常是古丝绸之路的沿线地区。目前，在“一带一路”六大经济走廊中，中国—巴基斯坦经济走廊、中国—蒙古—俄罗斯经济走廊已经确定了基本的路线。而中国—中亚—西亚经济走廊的建设还没有确定具体路线，是由于相关国家对走廊建设的设想还未达成共识。

出现这种情况的原因之一是，有许多国家参与了这一走廊的建设，他们中有一些国家之间的关系由于历史原因而错综复杂，难以在同一层面上促进和协调。

<sup>293</sup> 虽然如此，中国—中亚—西亚经济走廊沿线国家还是愿意参与到建设该经济走廊当中，主要是因为他们相信他们的交通基础设施会得到升级。

---

<sup>291</sup> Gal Luft, “It Takes a Road China’s One Belt One Road Initiative: An American Response To The New Silk Road,” Institute for the Analysis of Global Security, p. 27. (2016-11) [2017-8-5]. [http://www.iags.org/Luft\\_BRI.pdf](http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf)

<sup>292</sup> Ibid.

<sup>293</sup> 黄晓燕、秦放鸣：《中国—中亚—西亚经济走廊建设：基础、挑战与路径》，《改革与战略》，2018年第2期，第72页。

建设中国—中亚—西亚经济走廊的重要原因之一是除了通过俄罗斯到达欧洲这条路线外，还可以有别的选择。一些专家认为，“一带一路”倡议 6 大条经济走廊中，通过陆路横跨欧亚大陆的走廊当中主要有 3 条：北走廊、“中间走廊”和南走廊。北走廊是通过中国、蒙古、哈萨克斯坦和俄罗斯中的两三个国家到达欧洲的。“中间走廊”是连接中国、中亚国家、南高加索国家、土耳其和欧洲的。南走廊也被称为中国—中亚—西亚经济走廊，始于中国，经过中亚、伊朗、土耳其到达欧洲。中国—中亚—西亚经济走廊和“中间走廊”给了中国更多选择。

目前，中国—中亚—西亚经济走廊沿线各国已达成共识：无论是土耳其的“中间走廊”建设，哈萨克斯坦的“光明之路”计划，还是阿塞拜疆、土库曼斯坦等国的“复兴古丝绸之路”政策，交通基础设施都是重要的组成部分。从实际情况看，在中亚，哈萨克斯坦的货运以铁路运输为主。其他四个国家的运输基础设施普遍落后，铁路也很少。公路也是塔吉克斯坦和吉尔吉斯斯坦的主要运输方式，伊朗的大部分铁路比较落后，面临着电气化和双轨制升级。虽然土耳其国内铁路发展状况较好，但它也在尽一切努力加快跨境铁路建设的步伐，以实现“中间走廊”的建设。

### 三、中国—中亚—西亚经济走廊的相关沿线国家

中国—中亚—西亚经济走廊在西亚有两个沿线国家：土耳其和伊朗。本章第一节已经阐述了土耳其，所以在这个部分本人就阐述伊朗。

鲁哈尼赢得了 2013 年的选举，部分原因是向伊朗选民保证他将让经济增长、结束伊朗在国际上孤立的困境。鲁哈尼坚信扩大伊朗在该地区的作用的关键是发展其经济。鲁哈尼明白经济实力是国家权力的一个重要组成部分。因此，为了得到伊朗人民的支持，伊朗必须实现经济现代化。伊朗政府的内阁中有许多技术专家，2015 年伊朗经济持续稳定发展，后来帮助他在 2016 年再次选举成功。

“一带一路”已经开始在整个欧亚大陆形成新的基础设施格局。丝绸之路经济带上的重要国家之一是伊朗。同时，联合国取消了对伊朗的制裁，伊朗人民选举重视经济发展的哈桑·鲁哈尼当总统已见证了该国人民将伊朗加入到国际市场的意愿。伊朗和中国正在进入一个新的时期。中国雄心勃勃复兴古丝绸之路的计划中，伊朗是主要国家之一。

对于“一带一路”倡议来说，伊朗的地缘战略位置至关重要：它位于波斯湾，因此它可能影响 21 世纪海上丝绸之路的交通，其位置对于丝绸之路经济带非常重要。<sup>294</sup> 伊朗的地理位置很重要，与里海和波斯湾接壤，这个位置是“一带一路”的主要路线之一。因此，伊朗是“一带一路”倡议的一个关键节点，该倡议下的中国—中亚—经济走廊贯穿伊朗北部，通向土耳其。<sup>295</sup>

近年来，中国与中东国家的关系发展迅速。中国从中东国家进口其一半以上的化石燃料，并通过美国成为该地区最大的化石燃料进口国。中国政府在历史上首次发布了 2016 年的《中国对阿拉伯国家政策文件》。<sup>296</sup> 中国重大基础设施项目签署后，迅速发展与该地区国家的经济、政治和文化关系。另一方面，土耳其是与中东国家具有历史、经济和文化关系的重要地区大国。这有利于中东的和平与稳定。但另一方面，例如在叙利亚，两种国家的做法可能会在该地区出现问题。

习近平表示，两国合作必须遵循四个重点。首先，中国和伊朗必须“政治互信，巩固合作基础”，其次才是“双赢”。习近平指出，过去几十年中国的经济崛起为制裁后的伊朗会提供了机会。第三，如上所述，两国之间的连通性是关键。习近平主席从交通运输项目开始，表示中国在这个领域具有帮助发展伊朗的技术的能力。最后，两国应进一步加强和推动“民心相通”。

张骞通过西域建立的路线，包括现代新疆和中亚部分地区，后来被称为丝绸之路。乔治亚理工学院的约翰·加沃（John W. Garver）说，西汉和伊朗（帕提亚帝国）之间的关系是公元前 139 年通过古丝绸之路的创立者——张骞建立起来的。<sup>297</sup> 中国和伊朗于 1971 年建交。自 1979 年伊朗伊斯兰共和国成立以来，中国已经对伊朗采取了有利的外交政策。在伊朗和伊拉克战争之后，中国向伊朗军队提供了其它国家不愿提供的军事技术。<sup>298</sup>

值得注意的是，2016 年伊朗被解除了制裁后，习近平主席是第一位访问伊朗的国家领导。习近平此行也是伊朗总统哈桑·鲁哈尼（Hassan Rouhani）2014

---

<sup>294</sup> Isaac Kfir, “Understanding the BRI in Africa and the Middle East”, The Strategist - The Australian Strategic Policy Institute Blog. (2018-2-13) [2018-2-18]. <https://www.aspistrategist.org.au/understanding-bri-africa-middle-east/>

<sup>295</sup> Andes Ortega, “The New Silk Road Passes through Iran,” Elcano Royal Institute: Global Policy. (2015-7-21) [2018-1-6].

<sup>296</sup> 《中国对阿拉伯国家政策文件（全文）》，新华网，2016 年 1 月 13 日，最后一次登录：2017 年 5 月 9 日，[http://news.xinhuanet.com/world/2016-01/13/c\\_1117766388.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2016-01/13/c_1117766388.htm)

<sup>297</sup> John W. Garver, *China and Iran: Ancient Partners in a Post-Imperial World*, Washington D.C.: University of Washington Press, 2006.

<sup>298</sup> Scott W. Harold, Alireza Nader, “The Nature of the Chinese-Iranian Partnership and the Challenges It Poses for the U.S.,” RAND Corporation, p. 3. (2012-5-2) [2015-5-10]. [www.rand.org/pubs/occasional\\_papers/OP351.html](http://www.rand.org/pubs/occasional_papers/OP351.html).

年5月访华的一次回访。后制裁时期，随着丝绸之路经济带的落实，伊朗要与中国发展更密切的关系。同时伊朗也要进入全球经济，所以伊朗作为重要的地区强国会回到国际舞台上。

2016年1月，习近平访问期间，两国加强了“全面战略伙伴关系”及伊朗总统鲁哈尼提出十年内将双边贸易额提高到600亿美元的计划，两国签署了17项协议，包括恢复古丝绸之路贸易路线和和平核能方面的合作。

习近平说，伊朗位于亚洲东西交通要冲，区位优势明显。中方愿同伊方在公路、铁路、海路领域深化合作，推进亚洲东西通道建设，并以此带动沿线国家贸易和投资便利化，降低人员、商品、资金跨境流动成本，巩固扩大能源方面的合作。<sup>299</sup>

习近平在《人民日报》上发表的文章指明了中国对中伊关系的发展方向：相互信任、共同繁荣、互联互通和文明交流。<sup>300</sup>自2007年以来，中国一直是伊朗最大的贸易伙伴。中国1993年变成石油进口国，使中伊贸易关系快速发展。因此，有专家说，中伊关系是石油贸易（从伊朗到中国）和商品贸易（从中国到伊朗）。<sup>301</sup>根据伊朗统计局2014年的数据，从70年代建交后到2014年，贸易额从数千万美元到超过500亿美元，而中国连续6年成为伊朗最大的贸易伙伴。<sup>302</sup>2015年，由于石油和原材料价格大幅下跌，贸易额下降。

目前，中国是伊朗最大的贸易伙伴、最大的出口国和最大的进口国。这表明了中国对伊朗和伊朗对中国的重要性。中国在伊朗市场上占有很大的份额，其中很大一部分是基于能源进口。作为世界第二大经济体，中国必须满足其日益增长的石油和天然气需求。此外，为了得到更稳定、更可持续的经济增长的过渡，需要寻找新的市场来出口其产品。中东是中国实现上述目标的良好合作伙伴。<sup>303</sup>

---

<sup>299</sup> 习近平：《共创中伊关系美好明天》，《伊朗报》，2016年1月21日，最后一次登录：2017年4月11日 [http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao\\_674904/zt\\_674979/dnzt\\_674981/xzxzt/xjpdstaiyljxgsfw\\_685471/zxxx\\_685473/t1333711.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/zt_674979/dnzt_674981/xzxzt/xjpdstaiyljxgsfw_685471/zxxx_685473/t1333711.shtml)

<sup>300</sup> 习近平：《共创中伊关系美好明天》，《伊朗报》，2016年1月21日，最后一次登录：2017年4月11日 [http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao\\_674904/zt\\_674979/dnzt\\_674981/xzxzt/xjpdstaiyljxgsfw\\_685471/zxxx\\_685473/t1333711.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/zt_674979/dnzt_674981/xzxzt/xjpdstaiyljxgsfw_685471/zxxx_685473/t1333711.shtml)

<sup>301</sup> Scott W. Harold, Alireza Nader, “The Nature of the Chinese-Iranian Partnership and the Challenges It Poses for the U.S.” RAND Corporation, p. 3. (2012-5-2) [2015-5-10]. [www.rand.org/pubs/occasional\\_papers/OP351.html](http://www.rand.org/pubs/occasional_papers/OP351.html)

<sup>302</sup> “China, Iran’s largest trading partner: Ambassador”, Iran Today Website. (2016-1-22) [2017-8-6]. <http://www.iran-daily.com/News/135470.html>

<sup>303</sup> Umut Ergunsü, “Why is China’s role in the Middle East growing?”, *Hürriyet Daily News*. (2016-2-19) [2017-8-6]. <http://www.hurriyetdailynews.com/why-is-chinas-role-in-the-middle-east-growing-95402>

在对伊朗实施制裁几周后，中国政府明确表示希望在伊朗基础设施、经济等各个领域的发展中和外交关系的促进中发挥重要作用。从上海出发的列车将能够在 12 天内抵达 3200 公里外的德黑兰。<sup>304</sup>

伊朗和中国之间的政治合作是已经存在的，两国领导人间的访问以及公开表明支持两国间的合作，高层领导人正在积极推进基础设施建设，特别是与“一带一路”相关的基础设施项目。中国政府准备主动投资伊朗，在伊朗现代化道路建设上发挥作用。但是，仍然有不足之处，必须加以解决。

中国公司作为投资者或承包商参与伊朗的工业、采矿和基础设施项目。除此之外，伊朗与中国合作进行基础设施建设及其维护，从中国进口铁路和地铁技术以及电视机、电脑和电话等家用电器。

自 2016 年对伊朗解除制裁以来，来自许多国家的投资重新涌入伊朗。据估计，伊朗总共需要在经济的各个领域吸引 3000 亿美元的投资。据政府介绍，伊朗需要在未来十年每年投资 145 亿美元，以改善目前的交通基础设施并建设新的设施。<sup>305</sup> 据媒体报道，除了中国以外，还有德国、意大利和日本等国家对投资伊朗的铁路建设也感兴趣。

在“一带一路”倡议下，伊朗给中国公司提供很有利的投资机会。伊朗最高领袖阿里·哈梅内伊（Ali Khamenei）表示，“伊朗高度赞赏中国取得的发展成就，感谢中方长期以来给予的支持，愿同中方将全面战略伙伴关系落到实处，推动两国务实合作迈上新台阶。中方提出的‘一带一路’倡议恰逢其时。伊朗是‘一带一路’沿线重要国家，愿在共建‘一带一路’过程中发挥更大作用。”<sup>306</sup> 伊朗总统哈桑·鲁哈尼（Hassan Rouhani）和中国国家主席习近平已经就重塑两国关系进行了磋商。鲁哈尼表示，“这些会议是 1971 年两国关系建立以来最高水平的。”他高度赞赏“一带一路”倡议。<sup>307</sup>

伊朗人口迅速增长，但基础设施还不完善。中国对伊朗铁路网络进行投资，例如德黑兰—马什哈德铁路的电气化项目和检修德黑兰—伊斯法罕高速铁路，以

---

<sup>304</sup> Isaac Kfir, “Understanding the BRI in Africa and the Middle East,” *The Strategist - The Australian Strategic Policy Institute Blog*. (2018-2-13) [2018-2-18]. <https://www.aspistrategist.org.au/understanding-bri-africa-middle-east/>

<sup>305</sup> Mohsen Shariatnia, and Azizi Hamidreza, “Iran–China Cooperation in the Silk Road Economic Belt: From Strategic Understanding to Operational Understanding,” *China & World Economy*, 2017, 25 (5), p. 54.

<sup>306</sup> 《习近平会见伊朗最高领袖哈梅内伊》，新华网，2016 年 1 月 24 日，最后一次登录：2017 年 7 月 14 日，[http://news.xinhuanet.com/world/2016-01/24/c\\_1117872883.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2016-01/24/c_1117872883.htm)

<sup>307</sup> 李秉新：《伊朗总统鲁哈尼高度赞赏“一带一路”倡议》，环球网，2017 年 9 月 21 日，最后一次登录：2017 年 12 月 30 日，<http://world.huanqiu.com/exclusive/2017-09/11268494.html>

此促进丝绸之路经济带的建设,并对伊朗在国际贸易中的影响力方面发挥重要作用。

虽然两国已经确立了建立伙伴关系所需要的基础,但为了改善两国的政策协调,还需要更多的合作。习近平和鲁哈尼有着良好的关系,并且互相维护对方的基本国家利益。

连接首都德黑兰和马什哈德的长达 926 公里的铁路是“一带一路”倡议的一部分,该铁路将为伊朗乘客和货物减少车程时间。中国机械进出口总公司负责铁路的电气化项目。德黑兰—马什哈德线的电气化是伊朗铁路发展计划的一部分。

这条铁路的发展和提速可以说是实施丝绸之路构想的重要组成部分之一,轨道将从东北部进入伊朗,然后通过德黑兰继续前往西北方,最后到达土耳其。从 2016 年开始,伊朗已经有了连接土库曼斯坦、阿塞拜疆、巴基斯坦和土耳其的铁路。2016 年 2 月,在上海至德黑兰的现有铁路网上运载货物的货运列车耗时 12 天。同样的路程通过海运需要 30 天。<sup>308</sup>

目前中国公司在伊朗承接的两个重大项目是德黑兰—伊斯法罕高速铁路和德黑兰—马什哈德线路的电气化改造。这两个项目对伊朗铁路网的未来发展发挥着重要的作用。中国将会承担该项目的一部分资金及建设。

2017 年,中国进出口银行为在 2014 年签署的德黑兰—马什哈德电气化改造项目提供了 15 亿美元的融资贷款。<sup>309</sup> 中国国家机械进出口公司和伊朗基础设施工程集团合作承建该电气化改造项目。这 22 亿美元的项目将目前的速度提高到 200-250 公里每小时的速度。<sup>310</sup> 所以,提高了伊朗和中亚国家之间的运输速度,也提高了丝绸之路经济带中的中国—中亚—西亚经济走廊的运输速度。

修建中的德黑兰—马什哈德火车轨道将使马什哈德与土库曼斯坦相连,使伊朗成为欧亚大陆铁路连通的节点。这项 22 亿美元的项目,中国提供了 85% 的资金,其余的则是伊朗提供的。一旦完成,德黑兰和马什哈德之间的车程时间将从目前的 12 小时减少到 6 个小时,年货运量将增至 1000 万吨。

---

<sup>308</sup> Thomas Erdbrink, “For China’s Global Ambitions, ‘Iran is at the Center of Everything.’” *The New York Times*. (2017-7-25) [2017-9-9]. [www.nytimes.com/2017/07/25/world/middleeast/iran-china-business-ties.html](http://www.nytimes.com/2017/07/25/world/middleeast/iran-china-business-ties.html)

<sup>309</sup> “Update: \$1.5b China Loan for Iranian Rail Project,” *Financial Tribune*. (2017-7-25) [2017-9-9]. [www.financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/68986/update-15b-china-loan-for-iranian-rail-project](http://www.financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/68986/update-15b-china-loan-for-iranian-rail-project).

<sup>310</sup> Mohsen Shariatnia, and Azizi Hamidreza, “Iran–China Cooperation in the Silk Road Economic Belt: From Strategic Understanding to Operational Understanding.” *China & World Economy*, 2017, 25 (5), p. 51.

在能源领域，随着中国经济的增长，石油消费量预计会增加。<sup>311</sup> 伊朗是中国第三大石油进口国。中国和伊朗也在共同开发伊朗丰富的能源，伊朗缺乏重要的专业技术。中国石化、中国石油天然气集团公司和中国海洋石油总公司与伊朗国家天然气出口公司（National Iran Gas Export Company, NIGEC）一起开采马斯吉德苏莱曼（Masjid-e Suleiman）、南阿扎德甘（South Azadegan）等地的石油。中国与伊朗公司签署了数十亿美元的项目，获得从伊朗的亚达瓦兰、北阿扎德甘和南帕尔斯能源领域开采和进口石油和天然气的专有权。

#### 四、中国—中亚—西亚经济走廊建设面临的风险与挑战

中国—中亚—西亚经济走廊建设中的风险主要是指相关国家发生经济危机的可能性、国家政治权力的稳定性、贪污腐败、社会冲突、法律不健全以及种族和宗教冲突。为保证中国—中亚—西亚经济走廊的顺利实施，必须建立风险评估、预警和应对机制。在风险没有发生时，评估经济走廊中可能发生的各类风险；在风险发生之前，提供即将发生的风险的预警；在风险发生之后，通过应对机制控制风险，以有效减少损失。<sup>312</sup>

提高政治互信度是中国—中亚—西亚经济走廊建设的前提，经济走廊建设是区域经济合作的重要组成部分。实现经济走廊基础设施的互联互通，提高物流效率和社会经济发展，是一个长期的过程。<sup>313</sup>

基础设施是在真实的地理环境中建设的，克服在高山、沙漠、极端气候和不同文化的地区建设的困难是至关重要的。<sup>314</sup> 在中国—中亚—西亚经济走廊的建设中，理论是否符合实践还有待研究。即地图上的路线并不一定符合贸易的需要。

315

做好详细的有权威的研究是重中之重，缺乏这种研究会导致项目失败。而且修建完项目以后中国也得遵守当地国家的法律并融入到社会环境中，否则很可能

---

<sup>311</sup> “GDP Growth in China 1952-2014,” Chinability. (2015-3-1) [2017-2-5]. <http://www.chinability.com/GDP.htm>.

<sup>312</sup> 王颂吉、白永秀：《中国—中亚—西亚经济走廊建设：进展、问题与对策》，《贵州社会科学》，2016年8月，第132页。

<sup>313</sup> 黄晓燕、秦放鸣：《中国—中亚—西亚经济走廊建设：基础、挑战与路径》，《改革与战略》，2018年第2期，第68页。

<sup>314</sup> Andrew Barry, *Infrastructure and the Earth. In Infrastructure and Social Complexity*, London: Routledge, 2016.

<sup>315</sup> Sbastien Peyrouse, Gaël Raballand, “Central Asia: The new Silk Road initiative’s questionable economic rationality,” *Eurasian Geography and Economics*, 2015, Vol. 56, p. 413.

影响项目的正常运作，例如中国在吉尔吉斯斯坦的名为中大的石油炼油厂投资是后来失败的。<sup>316</sup> 吉尔吉斯斯坦政府暂停了在中国建造的全新炼油厂的工作，因为当地示威者要求工厂清理其污染。<sup>317</sup> 缺乏与社区的协调以及对中意图的怀疑，是造成这次失败的主要原因，中国应以此为戒。

中国以西的“一带一路”第一站是中亚。诸如国内政治和社会的不稳定、种族冲突、气候恶劣、地震、干旱、饥荒和恐怖主义等国内因素可能会对“一带一路”造成负面影响。

俄罗斯可能将“一带一路”视为企图降低其在欧亚市场中的地位。中亚被俄罗斯视为俄罗斯势力范围的一部分。对中国而言，哈萨克斯坦具有重要战略意义。它是石油的来源大国，世界上最大的天然气储量之一的土库曼斯坦的天然气管道通过哈萨克斯坦。中国在哈萨克斯坦日益增加的足迹可能使俄罗斯感到不安，“一带一路”可能被视为欧亚经济联盟的威胁。中国方面曾试图消除俄罗斯对“一带一路”的担忧。

俄罗斯不会支持中国—中亚—西亚经济走廊的另一个原因是中国—中亚—西亚经济走廊与俄罗斯近 20 年来倡导的南北国际交通走廊项目相抵触。7200 公里的南北国际交通走廊项目旨在将南亚国家与北欧和西欧连接起来。南北国际交通走廊项目将使列车从俄罗斯的芬兰边境去往阿塞拜疆和伊朗，并通过支流将其连接到亚美尼亚、白俄罗斯、乌克兰、希腊、保加利亚、格鲁吉亚、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、哈萨克斯坦、巴基斯坦、伊拉克、阿曼、叙利亚和土耳其。除了促进俄罗斯的南北货物流通外，该举措的主要好处是简化了通过苏伊士运河的过境手续。<sup>318</sup>

伊朗领导人会担心过于依赖中国。然而，双方都多次公开表示他们在政治上会相互信任，要建立更密切的关系。此外，“一带一路”提升了伊朗作为中国、中亚和欧洲之间贸易渠道的作用，同时美国及其盟国仍在设法遏制伊朗的发展。

中国对投资伊朗仍然持谨慎态度，主要有两个原因。第一，该地区的不稳定性使许多中国在中东地区的投资面临风险。第二，无力上下统一打击政府腐败。

---

<sup>316</sup> Troy Sternberg, Ariell Ahearn and Fiona McConnell, “Central Asian ‘Characteristics’ on China’s New Silk Road: The Role of Landscape and the Politics of Infrastructure,” *Land*, 2017, 6 (55), p. 11.

<sup>317</sup> David Trilling, “Kyrgyzstan Suspends Work at New Chinese Refinery,” Eurasianet Website. (2014-2-19) [2016-8-9]. <https://eurasianet.org/s/kyrgyzstan-suspends-work-at-new-chinese-refinery>

<sup>318</sup> Gal Luft, “It Takes a Road China’s One Belt One Road Initiative: An American Response to The New Silk Road,” Institute for the Analysis of Global Security, p. 28. (2016-11) [2017-8-5]. [http://www.iags.org/Luft\\_BRI.pdf](http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf)

伊朗需要打击腐败分子。联合国对伊朗实行制裁时，不仅仅对伊朗经济施加压力，也阻碍了私营企业的发展，这种情况令中国企业对伊朗经济能否长期良性发展感到担忧。

另外一个重要的挑战是在该路线中，只有土耳其、中国和伊朗的标准轨距为1435毫米。前苏联（包括哈萨克斯坦和土库曼斯坦）的铁路网设置为1520毫米的轨距，阻碍了伊朗和中国的铁路运输。这个问题不只是中国—中亚—西亚经济走廊面临的挑战，“一带一路”倡议下的所有走廊都有一样的问题，因为前苏联国家（俄罗斯、中亚国家和南高加索国家等）的铁路轨距与“一带一路”其他沿线国家的铁路轨距不同。

## 五、中国—中亚—西亚经济走廊与伊朗交通基础设施的对接

丝绸之路经济带与中国—中亚—西亚经济走廊的建设将是一个长期的过程。如上所述，本文的重点是中国—中亚—西亚经济走廊的两个沿线国家——土耳其和伊朗。在第三章第一节“中间走廊”倡议框架下已经分析了土耳其交通基础设施的对接。所以在本部分将分析中国—中亚—西亚经济走廊与伊朗的交通基础设施的对接。

伊朗是中东和北非第二大石油和天然气储备国，然而，由于联合国和美国的制裁，造成能源出口困难。<sup>319</sup> 因此，制裁期间中国和伊朗之间存在着石油换货交易。<sup>320</sup> 伊朗正在寻求减少其对能源出口依赖的办法，同时希望发展其工业。

从伊朗的角度来看，“一带一路”为世界银行和国际货币基金组织等西方主导的经济体系提供了另一种选择。这是通过与其他沿线国家的更多互动来发展软实力的途径。

此外，基础设施投资项目可能会促进土耳其与欧洲和高加索以及中亚国家的贸易关系。土中两国之间的主要问题之一是不能直接沟通，不能充分正确地相互理解。对土耳其东部的国家，土耳其经常收到其信息，并通过西方的视角来观察。消除表面的看法和偏见将有助于在相互理解、宽容和尊重的基础上建立一个新的关系网，这将是该倡议最重要的成果。

---

<sup>319</sup> Edward Burman, *China and Iran: Parallel History, Future Threat*, Gloucestershire: The History Press, 2009, p. 120.

<sup>320</sup> Scott Harold, Alireza Nader, “Iran and China, Economic, Political and Military Relations,” California: The RAND Corporation, 2012, p. 22.

伊朗通常与其它能源出口国互联互通,有可能将其工业从依靠能源出口转移到多元化出口。中国对“一带一路”倡议的投资将使伊朗成为欧亚大陆货物的过境国。此外,还有扩大本地产品推广范围。

“一带一路”不仅为伊朗提供了进入其他国家的市场的机会,并有助于伊朗变成一个地区大国。“一带一路”还为伊朗的能源向更多国家出口提供机会和路线。能源出口所得的收益可以解决老百姓一部分经济问题,提高他们的生活水平。

321

伊朗支持“一带一路”倡议。2016年5月11日伊朗驻联合国代表古拉马利·胡索罗(Gholamali Khoshroo)在接受新华社专访时强调贫困、发展不足、外国干涉等问题是导致中东局势紧张和动荡的主要原因。胡索罗强调,“一带一路”倡议将有助于经济发展、经济合作和创造就业机会并以此来缓解中东的紧张局势。

据伊朗学者分析,伊朗支持《愿景和行动》中所说的“一带一路”的基本原则。<sup>322</sup>

伊朗远景规划中,计划2025年把所有铁路电气化。塔勒巴尼亚在2017年5月与中国国务院的会晤中说,伊朗在“一带一路”倡议中的地位是极其重要的。因此,伊朗打算在“一带一路”倡议的实施中发挥有效的作用。<sup>323</sup> 伊朗驻华大使馆商务参赞赛义德·阿格扎戴(Seyed Aghazadeh)接受本人采访时说,“伊朗愿意参与到‘一带一路’倡议的建设中来。”<sup>324</sup>

“一带一路”会有助于中国与伊朗的进一步合作,而且也会促进伊朗与其他沿线国家的合作。这为伊朗与亚洲邻国创造更多、更多元化的贸易和投资机会。根据伊朗的官方铁路网站报道到2025年伊朗政府计划修建超过2.5万公里的铁路,目前只有1万公里。<sup>325</sup> 根据伊朗的第六个发展计划,伊朗会将所有石油和天然气销售的收入的1%投入到铁路网的发展中去。

伊朗目前急需基础设施建设投资。然而,由于油价低迷,伊朗在这个领域的收入出现了大幅下滑。

---

<sup>321</sup> Gal Luft, “Hard Truths, Difficult Choices: Recommendations on the G-7 Bolstering Energy Security,” Institute for the Analysis of Global Security, 2014, p. 14.

<sup>322</sup> Mohsen Shariatnia, Azizi Hamidreza, “Iran-China Cooperation in the Silk Road Economic Belt: From Strategic Understanding to Operational Understanding.” *China & World Economy*, 2017, 25 (5), pp. 46-61.

<sup>323</sup> Zeinab Sohrabi, “China freight trains to arrive in Tehran this week,” Iran Chamber of Commerce, Industries, Mines and Agriculture. (2018-1-9) [2018-2-2]. <http://en.otaghiranonline.ir/news/1526>

<sup>324</sup> 本人于2017年7月在北京采访了赛义德·阿格扎戴(Seyed Aghazadeh)参赞。

<sup>325</sup> The Railways of the Islamic Republic of Iran, Ministry of Roads and Transportation of Iran, “The Railways of the Islamic Republic of Iran (RAI).” [2018-3-4]. [www.rai.ir/DorsaPax/Data/Sub\\_0/File/Introduction.pdf](http://www.rai.ir/DorsaPax/Data/Sub_0/File/Introduction.pdf)

伊朗作为丝绸之路经济带的重要节点,更多的贸易伙伴和运输路线会使伊朗在政治上处于有利地位。伊朗政府参与“一带一路”倡议的主要目标包括:提高国际形象、促进经济发展和加强其国内政治合法性。

习近平说:“经过 30 多年的改革开放,中国经济得到了历史性发展,国内生产总值世界第二。中国在资金、技术、装备等方面已经形成较大优势。伊朗资源丰富,劳动力充足,市场潜力大,处于推进工业化、现代化进程的关键阶段。随着伊朗核问题全面协议的达成和执行,中伊关系将迎来新的发展契机。”<sup>326</sup>

对于中国而言,伊朗对中国的能源需求非常重要,2014 年,中国原油进口量的 9.2%来自伊朗,价值 189 亿美元。中国企业在伊朗开采石油。伊朗的石油储量位居世界第三位,天然气储量位居第二。伊朗对中国 250 亿美元的出口总量主要是石油和原材料。中国对石油进口的需求预计将从每天 600 万桶增加到 2035 年的 1300 万桶。对中国来说,伊朗是一个可靠的石油供应国。

中国义乌交通枢纽首班列车已于 2016 年 2 月 15 日抵达德黑兰,标志着伊朗已经变成了“一带一路”的一部分。搭载 32 个集装箱的列车经过哈萨克斯坦和土库曼斯坦完成了 14 天的行程,航程超过 1 万多公里。伊朗国家铁路总公司总经理莫森·阿加伊(Mohsen Aqaei)指出,2016 年 2 月 15 日到达伊朗的、每天行驶 700 公里的列车已经证明有可能大幅度缩短从中国抵达伊朗的货物运输时间。<sup>327</sup>

预计中国将在“一带一路”倡议的框架内发展与中东的关系。但要强调的是,中国积极投资中东地区,要有一个稳定和信任的氛围。当稳定局面达到时,中国将主动向该地区投资,并实施长期项目。<sup>328</sup>

## 本章小结

自古以来,由于地理位置的原因,土耳其及其周边地区是东、西方之间的桥梁,是古代丝绸之路的自然交汇点,影响了该地区的经济。因此,丝绸之路对土耳其及其周边地区来说一直是重要的。土耳其制定了恢复古代丝绸之路的策略。

---

<sup>326</sup> 习近平:《共创中伊关系美好明天》,《伊朗报》,2016 年 1 月 21 日,最后一次登录:2017 年 8 月 2 日,[http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao\\_674904/zt\\_674979/dnzt\\_674981/xzxzt/xjpdstaiyljxgsfw\\_685471/zxxx\\_685473/t1333711.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/zt_674979/dnzt_674981/xzxzt/xjpdstaiyljxgsfw_685471/zxxx_685473/t1333711.shtml)

<sup>327</sup> “First ‘Silk Road’ train arrives in Iran from China,” Russia Today. (2016-2-16) [2017-6-14]. <https://www.rt.com/business/332631-china-iran-train-arrives/>

<sup>328</sup> 同上。

例如，“商队驿站”计划是由土耳其贸易部于 2008 年推出的，旨在加强丝绸之路沿线国家的海关合作。这个项目旨在通过加快土耳其、中国、阿塞拜疆、伊朗、格鲁吉亚、哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦之间的边境通关程序，促进贸易和运输的便利化。

丝绸之路是土中两国关系发展的坚实基础。从土耳其的战略外交政策的目标和要求来看，复兴丝绸之路适合与中国进行合作。土耳其的“中间走廊”倡议和中国的“一带一路”倡议框架下的铁路交通基础设施项目等在贸易便利化和投资等领域不谋而合。安卡拉—伊斯坦布尔高速列车项目第二阶段的成功完成是两国在基础设施投资领域合作的具体成果。中国工商银行和中国银行进入土耳其市场意味着通过加强两国之间的金融基础设施建设为投资贷款提供便利。

土耳其为恢复丝绸之路所做的另一项努力是“中间走廊”倡议，其目的是在土耳其、中国、格鲁吉亚、阿塞拜疆、土库曼斯坦、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦和吉尔吉斯斯坦之间建立经济走廊。土耳其和中国签署了《土耳其共和国政府与中华人民共和国政府关于对接“中间走廊”倡议与“丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路”的谅解备忘录》（见附录一），将“中间走廊”倡议纳入“一带一路”倡议中。

土耳其希望成为“一带一路”倡议的关键国家之一。土耳其总统埃尔多安在北京出席“一带一路”国际合作论坛之前表示，作为连接东西方的地理和文化的桥梁，作为中国不可或缺的合作伙伴，土耳其将在“一带一路”倡议中发挥关键作用。为此，习近平在“一带一路”国际合作论坛开幕式上强调，中国将加强与有关国家政策举措的协调，包括土耳其的“中间走廊”倡议。

土耳其领导人认为，土耳其在互联互通方面对“一带一路”倡议会做出很多贡献，比如 2013 年启用的博斯普鲁斯海峡隧道连接了北京和伦敦之间的铁路。丝绸之路经济带的另一个重要部分是土耳其首都安卡拉与土耳其最大的城市伊斯坦布尔之间的高速铁路线，该铁路线于 2014 年落成启用。这条铁路线的意义在于它是中国海外修建的首个高速铁路项目。中国和土耳其公司合作修建了这条高速铁路线的第二阶段。这一成功是土耳其和中国公司在“一带一路”倡议下未来合作的基础。土耳其和中国政府希望深化土耳其最西端的埃迪尔内（Edirne）与土耳其最东端的卡尔斯（Kars）间修建高速铁路等重点项目的合作。横跨土耳

其的该铁路将成为“中间走廊”倡议的中坚力量,将有助于土中共建“一带一路”。

“中间走廊”通过土耳其连接中国和欧洲。“中间走廊”的重要部分巴库—第比利斯—卡尔斯铁路项目已于 2017 年低开通。

“中间走廊”路线上的大型基础设施项目将有助于建设从中国到欧洲的最短路线、消除主要过境点的障碍、改善物流走廊的管理。“中间走廊”路线的大型基础设施项目也将进一步完善土耳其、阿塞拜疆、格鲁吉亚的铁路网络,将大大提高出行速度、缩短运输时间。

就土耳其而言,“中间走廊”的建设有利于增加出口量。“中间走廊”和“一带一路”将有助于土耳其尽快实现其到 2023 年出口 500 亿美元的宏伟目标,将有利于土耳其在欧亚大陆的地位和影响力的提高。

在建设丝绸之路经济带的过程中,除了土耳其以外,南高加索地区也很重要。在丝绸之路经济带的框架下,中国与南高加索各国的合作潜力巨大。南高加索国家的经济发展水平和资源储备差异很大,各国的发展战略重点不同。

南高加索地区很有可能成为连接中国和欧洲的主要渠道之一。随着丝绸之路经济带的开通,中国与南高加索国家的合作有望进入快速发展的新阶段。南高加索走廊是“中间走廊”倡议的一个组成部分,是连接土耳其、黑海沿岸和中国的便利通道。该地区的国家在吸引中转物流方面比较积极,并且都对降低成本、提高效率感兴趣。所有国家在商业环境、社会秩序和税收方面都有自己的优势。应该高度重视南高加索成为跨欧亚运输走廊枢纽的潜力。

“一带一路”倡议中的中国—中亚—西亚经济走廊上的伊朗在欧亚大陆的地理位置优越。“一带一路”倡议是加强中伊两国关系的基石。鉴于两国之间的友谊,“一带一路”不被伊朗视为威胁。西方国家对伊朗实施的制裁取消几天之后习近平访问伊朗。这表明,对中国而言,伊朗很重要。

中国许多专家认为,伊朗作为能源枢纽和连接中东和欧亚大陆的国家会在“一带一路”建设中发挥重要作用。“一带一路”范围内的 6 大经济走廊其中一条是经过伊朗的。伊朗需要基础设施,中国有能力建设基础设施(德黑兰—马什哈德铁路的电气化由中国资助,由中伊联盟建设)。

与土耳其坚吉兹控股公司(Cengiz Holding)一起参加安卡拉—伊斯坦布尔高速铁路建设的中国通用技术集团公司正在把德黑兰—马什哈德铁路现代化。复

兴古丝绸之路对土中两国来说在很多方面有共同利益。土中两国的密切合作将对中亚、中东、东欧和高加索产生影响。土中两国在复兴丝绸之路方面的合作也面临诸多挑战。克服困难的途径是加强政府之间的沟通，加强人民之间的联系。

俄罗斯可能将“一带一路”视为企图降低其在欧亚市场中的地位的手段。中亚被俄罗斯视为俄罗斯势力范围的一部分。中国在中亚国家日益增加的足迹可能使俄罗斯感到不安，“一带一路”可能被视为欧亚经济联盟的威胁。俄罗斯不会支持中国—中亚—西亚经济走廊的另一个原因是中国—中亚—西亚经济走廊与俄罗斯倡导的南北国际交通走廊项目相抵触。该交通走廊项目旨在将南亚国家与北欧和西欧连接起来。

中国和伊朗之间的关系和贸易往来存在问题，包括缺乏定期的对话和政策制定机制。伊朗领导人会担心过于依赖中国。然而，双方都多次公开表示他们在政治上会相互信任，要建立更密切的关系。美国及其盟国仍在设法遏制伊朗的发展。

另外一个重要的挑战是在该路线中只有土耳其、中国和伊朗的标准轨距为1435毫米。前苏联的铁路网设置为1520毫米的轨距，阻碍了伊朗和中国的铁路运输。

南高加索、土耳其和伊朗需要共同向前发展。总的来说，南高加索国家与土耳其和伊朗在地理、历史和文化上是有联系的，中国可以跟土耳其、伊朗和高加索国家一起推动丝绸之路经济带的建设。总之，在土耳其、伊朗、南高加索国家和中国的利益是一致的情况下，各国可以共同合作，共建丝绸之路经济带的中国—中亚—西亚经济走廊。

## 第四章 东欧—东地中海走廊、伊斯坦布尔—艾迪尔内高铁路线与铁路交通

“一带一路”倡议促进欧亚国家之间的互联互通。作为中国最大的贸易伙伴和最大的外国投资来源，欧洲将在“一带一路”倡议中发挥重要作用。“一带一路”倡议将成为中国和欧洲间沟通、中欧两大市场联系、促进双方合作的重要组成部分。中国和欧洲之间铁路连接的发展已成为 2013 年中国国家主席习近平宣布的“一带一路”倡议建设的关键要素之一。运输走廊的发展是中国促进与欧洲贸易的长期战略的组成部分，并刺激中国内陆省份的经济发展。它还旨在提高中国公司在整个中欧贸易价值链（转运、运输、物流基础设施）中的作用，并促进中国与这些国家的经贸关系。专家认为，在“一带一路”框架内有计划沿铁路线建设工业园区来吸引中国投资者，预计这将使贸易额增加、中国和该地区国家人民之间的交往更频繁以及推动旅游业的发展。由于制定了铁路外交政策，中国开始把与欧洲的铁路连接作为外交手段。

中国各省市的地方政府已经成为中国与欧盟铁路发展关系的主角。这些省份参与铁路建设的背后有政治和经济这两个原因。地方政府官员积极配合中央政府关于“一带一路”的计划，试图赢得中央政府的支持。与欧洲的铁路连接也被视为地方经济发展战略的重要组成部分。

从 2015 年开始，中国中央政府一直积极支持中欧班列（CR Express）项目。中国的主要目标是保证运输市场更均衡地发展。例如，在 2016 - 2020 年中国与欧洲开发铁路连接的战略，在组织运输过程中的协调性更强，加快发展中国物流基础设施的进程，以及“一带一路”框架下中国更多地与外国建立合作伙伴关系。这样在未来的几年中，与欧洲直接连接的中国城市数量将会得到增加。

在运营方面，负责实施中国战略的主要机构是中国国家铁路运营商。中欧班列于 2011 年 3 月 19 日首次开行，由中国铁路牵头，由七家最大的本地铁路运营商组成，旨在限制地方政府控制的运输公司之间的竞争。

特定路线的推出需要与沿着这条路线的所有国家达成共识。在设定路线的时候需要利益相关国的参与，决定路线需要一个过程。中国的相关单位协调货物在特定国家的运输。

中欧轨道交通的地理结构和特定运输走廊的使用取决于沿线国家合作的状况以及达成的共识。这也取决于众多国家政府机构和公司的积极参与，对运输的成本、速度和及时性至关重要。这些包括适当的商业标准，简化的海关程序和根据多方协议制定的正式解决方案。运输的价格和运输时间以及特定的运输通道的使用频率在很大程度上取决于这些协议以及基础设施的状况。

中国正在努力扮演在欧亚运输走廊网络的扩张中协调者的角色。2017年“一带一路”论坛期间召开的铁路运营商多方会议是实现此目的的一系列举措之一。有关发展运输走廊的关键决定仍取决于有关国家制定的区域性协议以及处理运输问题的多边国际组织达成的协议。

2016年中欧轨道交通对欧盟国家产生的附加值约为2.8亿美元。这一价值的大约72%是通过关税结算产生的，17%是通过与欧盟市场上货物分销有关的后勤服务获得的，另外5%是通过向承包商提供铁路基础设施和机车车辆所获得的收入。在接下来的几年里，贸易额将有望增长。因此，到2020年，欧盟通过铁路连接产生的总增加值可能会超过10亿美元。

收入的最大部分将由主办物流中心的国家赚取，该中心的火车从中国出发。这将促进物流公司的发展，并增加关税收入。尽管这个市场的很大一部分已经由全球国际货运代理（中国）有限公司（DB Schenker）和德国敦豪快递服务公司（DHL）等全球公司占有，但是来自中欧的其他公司也有机会参与到该市场中来。运输集装箱数量的增加将主要体现为运输和物流业增加的利润，而收取的关税会使国家财政收入增加。

铁路连接的增加可能导致中东欧国家担心和中国之间的贸易赤字增加。中国和中东欧之间的外贸额仍然超出中东欧个别国家的控制范围。这是由于个别国家在由跨国公司运营的供应链中扮演各种角色。中国生产的部件在中东欧组装，成品后来在欧洲市场上销售。从这个角度来看，提供有竞争力的从中国运输货物的方式可能会引发中欧国家之间贸易赤字的增加，但同时也可能会使中东欧国家出口该成品使它们与第三国之间的顺差增加。

从项目的建设角度来看，“丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路”都与欧洲，尤其是中东欧紧密相连。中国提出“一带一路”倡议后，“一带一路”引起了所有欧洲国家，特别是中东欧国家的关注。

目前中国在欧洲“一带一路”建设的布局主要有三条路线，即北、中、南三条线。

北线以欧亚大陆桥为主要通道。它从中国出发，经过新疆、中亚和俄罗斯到欧洲。这条线路开通了许多列车，如重庆至德国的杜伊斯堡的重庆新欧洲国际货运列车、武汉至捷克布拉格的汉新欧洲货运列车、成都至波兰的郑信沟货运列车、从郑州到德国汉堡的义乌新欧货运专线、义乌至西班牙的苏州—满洲里货运列车、湖南至德国杜伊斯堡的国际货运班列等。<sup>329</sup>

第二条路线是中间路线。该条路线通过保加利亚进入欧洲，并与第三条路线合并。在过去，如果中国的货物想要进入欧洲，它们将不得不越过印度洋，绕过非洲南端的好望角，然后穿过整个南大西洋，再垂直穿过西非海岸，最终到达欧洲。“一带一路”建设完成后，货物在中国装载到货轮上穿越红海、苏伊士运河，然后穿越东地中海和爱琴海，最后在伊斯坦布尔库姆波特港（属于中国的）转载到火车上通过土耳其、保加利亚、塞尔维亚和匈牙利铁路直接到达欧洲腹地。21世纪海上丝绸之路的一条路线与丝绸之路经济带的两条路线在伊斯坦布尔相交。丝绸之路的那两条路线叫“中间走廊”和中国—中亚—西亚经济走廊，货物在中国装载到火车上穿越中亚、南高加索以后到达土耳其，然后通过土耳其、保加利亚、塞尔维亚和匈牙利铁路直接到达欧洲腹地。

第三条路线是南线，从中国南部的沿海城市出发，通过海路到达地中海的比雷埃夫斯港口。货物在中国装载到货轮上穿越红海、苏伊士运河，然后穿越东地中海和爱琴海，然后货物转载到火车上通过希腊、马其顿、塞尔维亚和匈牙利铁路直接到达欧洲腹地。“中间走廊”和“中国—中亚—西亚经济走廊”在伊斯坦布尔相交后，通过保加利亚到塞尔维亚，与希腊—匈牙利铁路相交。

在丝绸之路经济带中，中东欧的角色和作用非常重要。首先，丝绸之路经济带打算通过促进中国与欧洲的经济合作和交流，连接亚洲和欧洲两大市场，重振古代丝绸之路。中国领导人强调在“一带一路”倡议建设当中，中东欧将发挥重要作用。

欧盟连续 10 年是中国最大的贸易伙伴，双方年贸易额超过 5000 亿美元。欧盟市场具有促进中国经济持续增长的巨大潜力。

---

<sup>329</sup> 刘作奎：《欧洲和“一带一路”倡议：回应与风险》，北京：中国社会科学出版社，2015年12月，第2页。

2014 年习近平访问欧盟总部，双方发表的《关于深化互利共赢中欧全面战略伙伴关系的联合声明》在第 14 条中强调，中欧加强交通运输关系潜力巨大，双方决定共同挖掘中国丝绸之路经济带倡议与欧盟政策的契合点，探讨在丝绸之路经济带沿线开展合作的共同倡议。<sup>330</sup>

本节讨论的是在丝绸之路经济带的框架下的中国—中亚—南高加索—西亚—中东欧经济走廊的中东欧部分。

## 第一节 跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊 与铁路交通

中国许多规定与欧盟不一致，许多中国的法规落后于欧盟的标准，这给双方的合作带来了困难。除了规则的差异之外，一些欧盟的邻国，如土耳其已经高度欧化，并实施了欧盟的体系和规范。

欧盟将继续推进“柏林进程”，并确保 2015 年 8 月 27 日在维也纳举行的西巴尔干峰会上讨论互联互通项目和具体投资项目的实施。欧盟要在“柏林进程”框架里，使西巴尔干国家积极融入欧盟的交通网络。欧盟将积极推进“柏林进程”，巩固和保持西巴尔干半岛一体化的势头和动力。

欧盟想要将交通网络的建设延伸到巴尔干西部地区，这将为西巴尔干地区的发展带来好处。在互联互通方面，欧盟发布了一系列计划，最具体的是跨欧交通网（TEN-T: Trans European Transport Network）与欧洲基础设施建设计划的联系。欧盟委员会 2014 年 1 月发布的政策是连接东西和南北交通基础设施。该政策旨在缩小欧盟成员国运输网络之间的差距。为了落实该政策，欧盟计划到 2020 年投资 260 亿欧元。核心运输网络将连接所有欧盟成员国的首都、主要经济中心和主要欧盟港口。

欧盟和德国主导加强互联互通。具体来说，规划核心走廊，计划列出 11 个核心走廊建设，其中 9 个已确定并开始实施建设，它们是：斯堪的纳维亚地中海走廊、北海至波罗的海走廊、北海地中海走廊、波罗的海亚得里亚海走廊、欧洲东部地中海走廊、莱茵河高山走廊大西洋走廊、莱茵河多瑙河走廊、地中海走廊。

---

<sup>330</sup> 中华人民共和国政府网：《关于深化互利共赢中欧全面战略伙伴关系的联合声明》，2014 年 3 月 31 日，最后一次登录：2017 年 5 月 8 日，[http://www.gov.cn/xinwen/2014-03/31/content\\_2650712.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2014-03/31/content_2650712.htm)

2015年4月，在西巴尔干地区部长级会议上，提出了跨欧交通网延伸到西巴尔干地区的计划。此外，阿尔巴尼亚的杜拉斯港和黑山的帕尔港等重要港口的建设也将纳入该计划。

中欧陆海快线南起希腊比雷埃夫斯港，北至匈牙利首都布达佩斯，中途经过马其顿斯科普里和塞尔维亚贝尔格莱德，改造建设完成后将成为中欧与巴尔干地区合作的一个重要环节，将有力提升沿线各国物流水平，加速实现人员、商品、企业、资金、技术之间的往来，实现多方共赢。<sup>331</sup>

在许多行业中，市场变化的速度非常快，以至于企业可能为了节约一些时间愿意支付更多的运输费用，而不愿意使用廉价的海运。铁路运输也可以成为空运有吸引力的替代方式。使用铁路运输的主要货物是价格贵且量大的货物。每个集装箱的运输货物价值越高，产品的运输成本就越不重要。根据联合国报告，可以使用铁路运输达到经济高效目的的货物种类包括：药品、电子设备、信息技术(IT)产品、时尚产品、鞋子、汽车部件、轮胎、选定的建筑构件、木材、化学产品、肥料、家居用品、管道、精选机器和某些类别的农产品。<sup>332</sup>在可预见的未来，通过铁路运输货物的成本效益不高，而且价格相当便宜且规模较大，例如：建筑材料、石油衍生物和液化气。铁路也可以引入创新技术来为运输货物提供便捷服务。

中国与欧洲间通过铁路运输货物的德国敦豪全球货运有限公司(DHL)增值服务部总监殷泽华(Zafer Engin)接受本人采访时说，“目前铁路货运最受汽车产品和机器等资本密集型产品制造商的欢迎。高科技、电子、计算机和快速消费品行业的公司使用铁路运输的频率略少。化学产品、零配件、家居用品和药品制造商不太愿意选择铁路运输，而纺织和食品加工行业的公司只是偶尔对这种运输方式感兴趣。”<sup>333</sup>

使用铁路运输的另一种原因是运输需要快速交货的货物。这些包括促销时尚物品，以及客户退换的残次产品。在这些情况下，时间至关重要，因为公司的生产或销售计划不得受到干扰。有时公司会收到来自中国分包商的错误零件，并要求尽快通过铁路运输补换货物，以便使生产不中断。在这种情况下，海运时间过

---

<sup>331</sup> 《中欧陆海快线升级中欧合作之路》，《人民日报》，中国政府网，2014年12月18日，最后一次登录：2016年5月8日，[http://www.gov.cn/zhengce/2014-12/18/content\\_2793525.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2014-12/18/content_2793525.htm)

<sup>332</sup> United Nations Economic Commission for Europe, “Report Identification of cargo flows on the Euro-Asian transport links,” pp. 62-63. (2016-10-15) [2017-5-3]. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc2/ECE-TRANS-SC2-2016-id02e.pdf>

<sup>333</sup> 本人于2017年10月通过网络采访了殷泽华(Zafer Engin)。

长，航空运输相对昂贵。在某些情况下，一家公司需要在欧洲租赁一台机器在中国进行生产。由于铁路运输的时间可以缩短一个月，这台机器使用铁路运输比海上运输更合适，这可以节省租赁机器的成本。同样，铁路运输对于容易受损的大型产品和货物有潜在的好处。由于这些货物需要安全地放置在船上，所以用船运输大型的和非标准尺寸的货物是非常昂贵的。通常情况下，这些货物使用空运是不可能的。对于铁路运营商来说，运输这样的货物很容易，这就是为什么这种运输方式不仅比空运便宜，而且比海运便宜。

从这个角度来看，铁路运输可能会引起欧洲生产商与中国同行之间的更激烈的竞争。例如，在涡轮机部门运营的中国公司在进入欧洲市场时遇到了问题，因为他们的产品很重且难以运输。铁路运输产生的风险较小，海运可能会导致货物损坏、丢失或被海水污染。因海运受天气原因导致集装箱掉落海中等相关因素的影响。这将利于铁路运输市场的发展。近年来，由于港口装货和卸货过程中的拥挤，以及由于所谓的“慢速蒸汽”以节省燃料而造成的船舶速度受限，海上运输正变得越来越慢。<sup>334</sup>

## 一、跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊沿线国家

“欧盟和中国认同基于多边主义和联合国系统的全球秩序：当多边全球治理受到各方质疑时，我们的合作从未如此重要。”<sup>335</sup> 丝绸之路是历史上中国—欧洲之间最著名的贸易路线，也是文化交流的重要途径。<sup>336</sup> “一带一路”被认为是古代丝绸之路经贸合作的升级版，<sup>337</sup> 为中欧贸易往来提供了便捷的通道，“一带一路”将促进人员和货物的有序流动、改善资源配置、推进市场一体化。<sup>338</sup> 中欧国际铁路列车将日益成为“一带一路”<sup>339</sup> 重要的交通运输合作平台<sup>340</sup>，

<sup>334</sup> Marie Bolle, Anni Kortsari, “Europe – Asia Railway Transport: Issues & Prospects,” Project NEAR<sup>2</sup>, p. 11. (2014-11) [2017-8-7]. <http://www.near2-project.eu/Portals/0/NEAR%202.16selido2.pdf>

<sup>335</sup> European Union External Action Service, “Mogherini stresses key role of EU-China cooperation in a multilateral world.” (2017-4-18) [2018-2-3], [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/24764/mogherini-stresses-key-role-eu-china-cooperation-multilateral-world\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/24764/mogherini-stresses-key-role-eu-china-cooperation-multilateral-world_en)

<sup>336</sup> Jean Paul Rodrigue, Claude Comtois, Brain Slack, “The geography of transport systems [M],” 3rd ed. London New York: Routledge, 2013.

<sup>337</sup> 胡鞍钢、马伟、鄢一龙：《“丝绸之路经济带”：战略内涵 定位和实现路径》，《新疆师范大学学报：哲学社会科学》2014年第35（2）期，第1-11页。

<sup>338</sup> 刘卫东：《“一带一路”战略的科学内涵与科学问题》，《地理科学进展》2015年第34（5）期，第538-544页。

<sup>339</sup> 胡鞍钢、马伟、鄢一龙：《“丝绸之路经济带”：战略内涵 定位和实现路径》，《新疆师范大学学报：哲学社会科学》2014年第35（2）期，第1-11页。

<sup>340</sup> Jiaoe Wang, Yang Cheng, Huihui Mo, “The spatio-temporal distribution and development modes of border

许多学者讨论了“一带一路”的战略意义、<sup>341</sup> 基础设施互联互通、<sup>342</sup> 边境口岸建设、<sup>343</sup> 贸易投资等。<sup>344</sup> 比如，荷兰鹿特丹港是欧洲最大的海港，荷兰史基浦机场是中国与欧洲最大的航空货运枢纽。<sup>345</sup>

欧盟的跨欧交通网（TEN-T）的东欧—东地中海走廊是欧盟发起的欧洲铁路网络的一部分，其路线为从捷克通过匈牙利后穿越罗马尼亚到达保加利亚后到达土耳其边界口岸与“中间走廊”交汇。

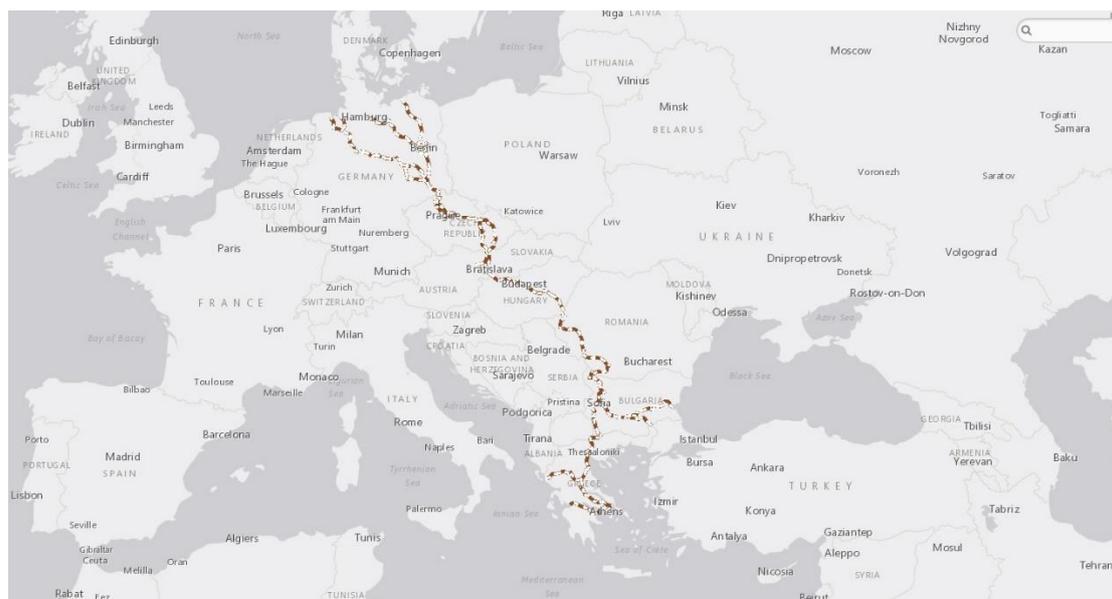


图 4.1 跨欧交通网（TEN-T）的东欧—东地中海走廊与土耳其高铁网<sup>346</sup>

图 4.1 显示，欧盟的跨欧交通网（TEN-T）的东欧—东地中海走廊延伸到土耳其的高铁网络。土耳其与保加利亚的边境口岸卡皮库勒（Kapıkule）到伊斯坦布尔的高速铁路正在规划中。修建完成该高速铁路线以后可以与欧盟的铁路网相接。与跨欧交通网（TEN-T）相接后的铁路路线地图会如图 4.1 所示。

ports in China,” *Sustainability*, 2014, Vol. 6, No. 10, pp. 7089 - 7106.

<sup>341</sup> 吕承超、徐倩：《新丝绸之路经济带交通基础设施空间，非均衡及互联互通政策研究》，《上海财经大学学报》2015 年第 17（2）期，第 44 - 53 页。

<sup>342</sup> 宋周莺、车姝韵、王姣娥、等：《中国沿边口岸的时空格局及功能模式》，《地理科学进展》2015 年第 34（5）期，第 589 - 597 页。

<sup>343</sup> 王姣娥、王涵、焦敬娟：《“一带一路”与中国对外航空运输联系》，《地理科学进展》，2015 年第 34（5）期，第 554 - 562 页。

<sup>344</sup> 公丕萍、宋周莺、刘卫东：《中国与“一带一路”沿线国家贸易的商品格局》，《地理科学进展》，2015 年第 34（5）期，第 571 - 580 页。郑蕾、刘志高：《中国对“一带一路”沿线直接投资空间格局》，《地理科学进展》，2015 年第 34（5）期，第 563-570 页。

<sup>345</sup> Frans-Paul van der Putten, “Opinion: The Netherlands should take active approach towards Belt and Road Initiative”, *China Daily*. (2018-2-08) [2018-2-10]. [https://news.cgtn.com/news/784d6a4d32677a6333566d54/share\\_p.html](https://news.cgtn.com/news/784d6a4d32677a6333566d54/share_p.html)

<sup>346</sup> European Commission, Mobility and Transport, TENtec Interactive Map Viewer. (2017-12-29) <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/mobile.html>

## 1、“16+1 合作”机制

中东欧国家经历了 2008 年的金融危机，转向中国寻求投资、金融合作和贸易。因为中东欧国家在东西方之间的地理位置，很容易在亚洲和欧洲市场之间建立联系，这可能会给该地区带来巨大的潜力，成为两大洲直接交流的关键点。<sup>347</sup>

中国在“16+1 合作”中的行为应该被视为既务实又积极的。16 意为 16 个中东欧国家，包括几个较小的国家群体：波罗的海国家、维谢格拉德国家、前南斯拉夫和东巴尔干半岛国家，这些国家的共同点是都是前社会主义国家，其中十一个是欧盟成员国：保加利亚、克罗地亚、捷克共和国、爱沙尼亚、匈牙利、拉脱维亚、立陶宛、波兰、罗马尼亚、斯洛文尼亚、斯洛伐克。其中有五个国家在未来将加入欧盟：阿尔巴尼亚、波斯尼亚和黑塞哥维那、马其顿、黑山和塞尔维亚。这两个特点就可以解释为什么像乌克兰、白俄罗斯和摩尔多瓦这些前社会主义国家不能成为“16+1 合作”的成员国，因为短期内他们没有加入欧盟的可能性。这两个特点也解释了为什么不是前社会主义国家的欧盟成员国——位于东南欧的希腊不是“16+1 合作”的成员国。

“16+1 合作”的优势在于它具有多样性、多元性和分散性。即使中欧经济合作组织的 16 个成员国之间存在分歧，但是这些前社会主义国家在 1989 年以后与社会主义经济共同经历了经济和政治上的市场经济转型。中国也与它们类似，自 1978 年以来经历了大规模的转型。

中国和中东欧国家在 2012 年启动了“16+1 合作”机制，目的是加强中国与中欧和东欧国家的合作，“16+1 合作”机制成员国中欧盟国家 11 个，非欧盟巴尔干国家 5 个。<sup>348</sup> 建立“16+1 合作”机制有助于加强中国与中东欧国家的对话与合作。从 2012 年的华沙举行第一次“16+1 合作”会议开始，中国与中东欧国家共同实施重振双边交流计划的重大计划。2016 年在里加举行的第五次首脑会议上，中国总理李克强为基础设施等项目提供融资而设立了一个 100 亿欧元的投资基金。

---

<sup>347</sup> Marsela Musabelliu, “China’s Belt and Road Initiative Extension to Central and Eastern European Countries - Sixteen Nations, Five Summits, Many Challenges”, *CIRR XXIII* (78) 2017, pp. 57-76.

<sup>348</sup> 11 个欧盟国家：保加利亚、克罗地亚、捷克共和国、爱沙尼亚、匈牙利、拉脱维亚、立陶宛、波兰、罗马尼亚、斯洛伐克和斯洛文尼亚；5 个来自巴尔干的非欧盟国家：阿尔巴尼亚、波斯尼亚和黑塞哥维那、马其顿、黑山和塞尔维亚。

“16+1 合作”已经举行了 6 次年度峰会，逐步明确了合作领域。“一带一路”是一个在经济、政治方面比“16+1 合作”更为广泛的倡议。中国总体上遵循过去和现在的战略规划制定“一带一路”全球合作议程。全球经济危机发生以后，经济发展放缓，“一带一路”会对中国及沿线国家产生积极的影响。通过加强联系和合作，可以克服金融危机后的大问题。

2009 年中东欧国家受到欧洲债务危机的影响，使得他们开始向东看。同时，在欧债危机出现后，中国决定在中欧和东欧市场进行更多投资。<sup>349</sup> 第一阶段以区域合作为导向，主要以波兰华沙 2010 年首脑会议为标志，经济利益和长期以来的友谊使双方齐头并进。第二阶段是基于中国与欧洲的“互联互通”，2013 年李克强访问罗马尼亚，积极推动中国和中东欧的互联互通。中国认为，中国与中东欧国家的合作是中欧合作的新的引擎。第三阶段是从 2014 年塞尔维亚时贝尔格莱德首脑会议开始的，主要目的是促进“一带一路”建设。中欧“陆海快线”建设成为本次峰会的亮点之一。第四阶段强调对接、互惠互利，以“一带一路”为合作载体。到第四阶段，“一带一路”倡议已成为“16+1 合作”的根本动力。要全面实现“16+1 合作”，有效对接各自的发展战略是必要的。<sup>350</sup>

中东欧地区对欧亚连接的战略意义。中东欧地区的优势是把欧洲西部与东部和亚洲所有地区联系起来，为欧亚大陆的发展做出贡献。它有能力在许多领域连接发达国家和发展中国家。“一带一路”倡议需要这样一个合作伙伴，可以通过搭建一个桥梁，把对生产、贸易、商品和能源感兴趣的地区联系起来。“16+1 合作”可以为建设“一带一路”做出贡献，也为全球发展做出贡献。

中国把中东欧地区视为走向西欧市场的重要纽带。中东欧地区面积达 13 万平方千米，总人口 1.23 亿人。中国在中东欧地区投资总额超过了 50 亿美元，而中东欧国家在中国投资了 12 亿美元。2015 年中国—中东欧贸易额达 650 亿美元。中国对其参与的项目的可持续性和透明度做出了承诺。欧盟希望真正促进自由贸易，允许欧洲公司及产品进入中国市场。

在华沙会议上，温总理提出，中国政府自 2010 年以来一直与学者合作，通过拟议的“新丝绸之路”的新举措，使旧丝绸之路沿线国家，特别是经济领域的关

---

<sup>349</sup> 崔洪建：《中国与中东欧之间的“重新发现”》，新华网，2012 年 9 月 7 日，[http://www.ciis.org.cn/chinese/2012-09/07/content\\_5319084.htm](http://www.ciis.org.cn/chinese/2012-09/07/content_5319084.htm)

<sup>350</sup> 刘作奎：《欧洲和“一带一路”倡议：回应与风险》，北京：中国社会科学出版社，2015 年 12 月，第 2、3、4 页。

系更加密切。扬科夫的报告把 2010 年的该提议作为“丝绸经济带”这一概念的起源，中国倡议的基本经济原理是明确的。会议的主要目的是征求参会国家对该举措的看法。在随后的私下会晤中，温总理进一步解释，中国希望更多地了解丝绸之路沿线国家，探讨与这些国家的投资和基础设施业务交流。他承认，尽管中国公司报价最低，但在保加利亚、罗马尼亚、波兰等新兴欧盟国家的欧盟出资的基础设施建设项目中，中国公司并未获得成功。中国企业的投标在某种程度上都是因为质量原因而被拒绝的。他承认，中国在中东欧国家没有承包商和投资者的经验，因此必须更多地了解这些国家以便打入他们的市场。中国希望“新丝绸之路”倡议能够帮助中国企业克服劣势，进入中东欧市场。<sup>351</sup>

2011 年 10 月首脑会议为 2012 年发起的 16+1 合作机制做好了准备，随后又在布加勒斯特、贝尔格莱德和苏州举行了首脑会议。中国政府成立了中国和东盟合作秘书处，以处理中国与中欧国家合作的沟通、协调和落实情况。中方已在中国外交部设立中国—中东欧国家合作秘书处，其主要职能是负责中方机构的协调，并通过与 16 国主管部门的协作，落实中国—中东欧国家领导人会晤成果，规划中国—中东欧国家未来合作重点方向和领域，并组织推进各项合作。<sup>352</sup>

中东欧地区正在成为中国欧盟关系中更重要、更具战略性的因素。但是，中国和欧盟在“16+1 合作”机制的实际动机和内容上似乎有不同的看法。据中国有关部门介绍，“16+1 合作”机制是对中欧合作关系的补充和加强，同时为中国在该地区的经济项目提供咨询服务。“16+1 合作”应该是一个开放的、多样化的平台，就像“一带一路”倡议一样，中欧和东欧地区是一个关键部分。把欧盟顾虑的几个问题和其利益纳入“16+1 合作”机制是非常重要的。“一带一路”倡议是一个将欧盟顾虑的几个问题和其利益结合起来的非常有效的合作框架。在“一带一路”倡议框架内，中欧与欧盟在中东欧地区将来会有许多合作领域，如政策协调、设施连通、贸易畅通等。

欧盟国家，特别是那些贸易一体化和欧洲企业在中国大量投资后与中国紧密联系的国家，应调整有关中国的经济政策结构，以获得下一阶段全球一体化所带来的好处，并尽量减少潜在的新风险。

---

<sup>351</sup> Simeon Djankov, “Multilateral Development Banks Asian Investment: Room for More Lecture,” Presentation, Washington D.C., 2015-9-30.

<sup>352</sup> 中华人民共和国中央政府门户网站：《中国—中东欧国家合作秘书处成立大会暨首次国家协调员会议纪要》，2012 年 09 月 07 日，最后一次登录：2018 年 2 月 3 日，[http://www.gov.cn/jrzg/2012-09/07/content\\_2218651.htm](http://www.gov.cn/jrzg/2012-09/07/content_2218651.htm)

在“16+1 合作”建立之前，中欧和东欧国家之间的关系总体上是不紧密的，地理距离远加之缺乏彼此的了解，所以外交互动少之又少。“16+1 合作”的建立标志着中国和中东欧 16 国关系发展的第一个里程碑。最近，外交活动的数量、深度和知名度都很高，中、东欧国家和欧盟就“16+1 合作”和“一带一路”进行的辩论和具体措施证明，整个欧洲大陆对这些举措日益重视，媒体报道也相应增加。这种人们对这些举措日益加大的兴趣表明，已经达到了第二个里程碑，这些举措现在被认为是发展欧洲与中国关系的关键要素之一，因此表明目前的整体状况有利于中东欧 16 国进一步参与“16+1 合作”。

有学者认为，“一带一路”是一种新的经济战略。2008 年的金融危机进一步暴露了现有的全球经济问题，仍然需要一个新的国际秩序来维持和平。“一带一路”是在这样的国际背景下建立的。在“一带一路”框架下，中国与发展中国家的关系是重要的，但只有中国与欧洲的成功互动才能改变现有的国际秩序。2008 年全球金融危机之后，一些学者、国家领导人一直在对现有的全球秩序持批评态度。同时，欧洲也有世界领先的公司。

在 20 世纪 90 年代政治和经济变革之后，中东欧国家并没有把与中国的关系放在外部经济政策的优先地位。2008 年的全球金融危机对欧盟经济产生了严重影响。危机也给中国带来了负面影响，但其经济继续以高于欧盟平均水平的速度增长。因此，从中东欧国家的角度来看，与中国的经济关系应更加得到重视，刺激中东欧国家与中国发展更密切的经济关系，使中国和中东欧国家的关系逐步发生变化。2011 年 7 月在匈牙利首都布达佩斯举行了第一届中国、中欧和东欧工商商业论坛。匈牙利从一开始就一直是“一带一路”倡议的积极支持者。在中东欧国家中，匈牙利于 2015 年 6 月率先签署谅解备忘录，宣布全力支持该倡议。总的来说，很好的政治关系使中国和中东欧国家在“一带一路”框架里顺利合作。尽管如此，中国的投资在中东欧地区的外国直接投资总额中所占的份额还是比较小。

中国与中东欧十六个国家的新关系“16+1 合作”与“一带一路”倡议有着密切的关系是不言而喻的。中国学者多次强调中东欧国家在“一带一路”倡议框架下的重要性，认为“16+1 合作”是合作的重要一部分，越来越多的 16+1 成员国签署谅解备忘录，特别是在 2017 年北京举办的“一带一路”国际合作论坛上。

中国在该地区已经有三个战略合作伙伴，从这个意义上说，“16+1 合作”是“一带一路”地理上重要的一部分。

有学者说，中国可以采取创新的外交政策，把“16+1 合作”当作“一带一路”的实验地。“一带一路”与“16+1 合作”有几个共同原则。虽然如此，但是“16+1 合作”不是“一带一路”的唯一测试实验地。

中东欧国家在中国与欧洲的贸易关系中所占比例仍然较小。然而，中东欧国家正日益成为中国的焦点。部分原因是 2008 年全球金融危机后西欧的商品需求放缓。中欧和东欧对中国的出口在 2009 年至 2014 年期间增长了 173%，几乎是欧盟对中国出口增长的 91%。<sup>353</sup> 中东欧贸易实际增长速度快于同期中欧贸易。

商务部欧洲司副司长余元堂介绍，2017 年中国与中东欧 16 国进出口贸易总额达 679.8 亿美元，较上年增长 15.9%。据不完全统计，目前中国企业在中东欧国家投资超过 90 亿美元，涉及机械、化工、通讯、物流商贸、新能源、金融、农业等诸多领域。<sup>354</sup> 在“一带一路”倡议框架下，中东欧地区的铁路、公路、港口等基础设施项目有所增加。值得注意的是，中国的投资不仅仅与基础设施有关，还与制造业、能源和旅游业等产业和服务业有关。

中国的经济参与已经超越了传统的贸易和投资模式。例如，中国与匈牙利密切合作，推动人民币国际化。2013 年 9 月，中国与匈牙利签署 100 亿元货币互换协议。2014 年，中国银行在匈牙利开设了第一家分行。2015 年匈牙利收购了中国的主权债务。这样的协议使中国与中欧和东欧国家的合作更加体制化。<sup>355</sup> 这也可能引起其他欧盟国家，特别是德国的焦虑。根据刘作魁教授的说法，“16+1 合作”要成功，我们应该向“一带一路”倡议学习，跟“一带一路”相似，“16+1 合作”机制应该是个开放平台，该机制应该包括面向国家和地方的计划，鼓励政界、商界等各界的参与。<sup>356</sup>

另一方面，有专家认为，中国与中欧和东欧国家的合作并不是所有国家都获得同等的利益。有些国家大大受益，而有些国家则不会得到多大的利益。这导致

---

<sup>353</sup> 姚铃：《中国与中东欧国家经贸合作现状及发展前景研究》，《国际贸易》，2016 年第 3 期。

<sup>354</sup> 《商务部：目前中国企业在中东欧国家投资超过 90 亿美元》，人民网，2018 年 6 月 1 日，最后一次登录：2016 年 6 月 3 日，<http://finance.people.com.cn/n1/2018/0601/c1004-30029517.html>

<sup>355</sup> Jurica Simurina, “China’s Approach to the CEE-16, Short Term Policy Brief 85,” Europe China Research and Advice Network. (2014-1) [2016-11-9]. [http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/division\\_ecran/ecran\\_is107\\_paper\\_85\\_chinas\\_approach\\_to\\_the\\_cee-16\\_jurica\\_simurina\\_en.pdf](http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/division_ecran/ecran_is107_paper_85_chinas_approach_to_the_cee-16_jurica_simurina_en.pdf)

<sup>356</sup> Angela Stanzel, Agatha Kratz, Justyna Szczudlik, and Dragan Pavličević, “China’s investment in influence: the future of 16+1 cooperation,” *European Council on Foreign Relations*, December 2016.

一些国家失去继续进一步合作的动力。“一带一路”倡议可以搭建一个良好的框架，让那些感到被遗忘的国家也参与进来。

虽然中国与中东欧国家之间的关系这几年迅速发展，但中东欧国家并不认为发展与中国的关系是其外交议程中的优先事项。<sup>357</sup> 就波兰而言，专家似乎有一个共识，就是由于国内和国际的原因，波兰的外交政策开始把与波兰东部国家的关系放在首位。长期以来，欧盟是波兰等中东欧国家的主要市场，但现在这些国家逐渐发现了欧盟之外的市场包括中国。这为加强与中国的关系铺平了道路，使得这些国家成为“16+1 合作”机制的积极成员。

相当大一部分中国学者和专家认为，欧盟应该在中国与中东欧关系中发挥重要的作用。他们认为，欧盟推动经济增长和就业的目标是合作的重要催化剂。欧盟在基础设施建设和融资方面的运营经验，以及在中东欧地区投资设备制造或分销渠道方面的竞争优势，对中国来说将成为最有价值的合作因素。

在 2013 年 11 月的第十六次中欧峰会上发布的“中欧 2020 战略合作议程”可以有助于中国与中东欧地区的合作。该文件包括加强合作以升级和完善互联的基础设施系统，形成欧亚大陆内不间断的供应链、海运市场和线路、铁路服务、物流、安全和能源效率的互操作性。

中国企业在欧盟成员国的年度投资从 2004 年到 2006 年期间几乎为零的投资额增加到 2014 年的 140 亿欧元。在 2000 年至 2014 年期间，欧盟 1000 多个中国项目和收购合计 46 亿欧元。吸引大部分中国资金的产业是：能源、汽车、食品和房地产。

中国在采矿业方面的投资主要是在法律法规不完善和政局不稳定的国家，这些国家拥有大量的自然资源，而且这些投资通常来自国有企业。<sup>358</sup> 中国制造业投资通常在发达经济体的大市场进行，是为了得到企业技术、品牌和分销渠道。

西巴尔干贸易关系方面投资最初集中在该地区与欧盟更为紧密地结合在一起的最大的市场。一段时间后，中国投资迅速蔓延，成为西巴尔干各国前五大贸易伙伴之一。在欧债危机期间，中国开始挖掘西巴尔干地区未开发的投资潜力。中国已经开始完成了几个基础设施项目，并投资了该地区的一些重点行业，取得了显著的成果。塞尔维亚是中国在该地区最大的贸易和投资伙伴。从 2012 年开

---

<sup>357</sup> 刘作奎：《波兰的外交政策走向与中波关系》，《中国与世界》，2016 年第 7 期，第 26 页。

<sup>358</sup> Peter J. Buckley, Jeremy Clegg, Adam R. Cross, Xin Liu, Hinrich Voss, Ping Zheng, “The determinants of Chinese outward foreign direct investment,” *Journal of international business studies*, 2007, 38 (4), pp.499-518.

始，中国企业参与莫拉瓦（Morava）高速公路、11 走廊上的奥布雷诺瓦茨（Obrenovac）、南亚得里亚海公路、泽蒙伯卡桥<sup>359</sup>、贝尔格莱德—布达佩斯铁路线的建设。在外商直接投资方面，中国主要投资的项目是河钢集团在 2016 年收购了塞尔维亚钢厂斯梅代雷沃（Smederevo）公司，波黑在能源领域获得了中国大量的投资。2016 年东方电气通过中国投资银行给斯坦纳瑞（Stanari）和坝内维基（Banovici）提供资金。葛洲坝集团签署图兹拉（Tuzla）新单位资助协议，普洛切（Ploce）码头。在马其顿，中国公司建造了奥赫里德·基切沃高速公路，中国海外的第一座水电站——科扎克（Kozak），是目前正在进行谈判的高压水电站。<sup>360</sup>

“16+1 合作”是“一带一路”倡议的一部分。在 2015 年 11 月在苏州举行的峰会上，为加强商贸关系，中国和 15 个中东欧国家同意发展两地铁路的连接。海关方面的合作机制开始在希腊、马其顿、塞尔维亚和匈牙利开展工作，以便尽可能顺利地将货物从比雷埃夫斯港运往匈牙利。

据中国商务部统计，2016 年，在“一带一路”倡议的推动下，中国与中东欧国家的贸易总额同比增长 9.5%，增幅明显，中国同欧洲和全球的贸易额同期出现下滑。中国在中东欧地区的投资现在超过了 90 亿美元，而中东欧在中国投资了 14 亿美元。今年前三个季度，中国和 15 个中东欧国家的贸易额超过 490 亿美元，同比增长 14.5%，中国从中东欧国家的进口增长 21.9%。<sup>361</sup>

## 2、“16+1 合作”会逐渐变成“一带一路”的一部分

近年来，“16+1 合作”相当发达，成为跨地区的平台。这一制度体现了“一带一路”框架下中国与其他地区关系发展的指导思想。<sup>362</sup> 中东欧的大多数国家对“一带一路”表现出浓厚的兴趣。中国和 15 个中东欧国家在考虑是否可以在“一带一路”的框架内合作。加强与欧盟的合作非常重要，因为随着中国在“一带一路”框架内与中欧和东欧国家关系的发展，欧盟国家的担忧可能会加剧。

<sup>359</sup> 刘作奎：《“一带一路”倡议背景下的“16+1 合作”》，《当代世界与社会主义》，2016 年第 3 期。

<sup>360</sup> Jasna Plevnik, “China’s presence in SEE,” *Geoeconomic Forum*. (2017) [2018-1-3]. <http://www.geoeconomic-forum.com/en/research-and-opinion/104-the-growing-presence-of-china-in-south-east-europe.html>

<sup>361</sup> “CEEC cooperation a model to advance Belt and Road Initiative,” *Xinhua, China*. (2017-11-28) [2017-12-25]. <http://www.chinadaily.com.cn/a/201711/28/WS5a276f84a3107865316d4355.html>

<sup>362</sup> Fanni Marácz, “The presentation of the ‘16+1 Cooperation,’” *Belt and Road Center*. (2017-11-7) [2017-12-28]. <http://beltandroadcenter.org/2017/11/07/the-presentation-of-the-16-1-cooperation/>

正如上海国际问题研究所龙晶所指出的那样，中欧和东欧国家通过三种方式回应了“一带一路”：一是通过高层双边和多边会议；二是发展“一带一路”的研究和战略规划；第三，签署有关文件，如谅解备忘录。<sup>363</sup> 不过，也有一些中东欧国家还没有对“一带一路”做出任何具体的承诺。

中国和德国可以通过与中欧和东欧国家以及其他欧盟国家和机构合作，改善交通运输连通性和现代化，特别是在中东欧国家。最重要的是，“16+1 合作”框架有效地把德国和欧盟纳入决策，并在一定程度上实施具体的项目。

而且，中国在文化、教育和科学等非经济领域与中欧和东欧国家进行交流也是非常重要的，而这些非经济领域很可能成为加强合作的基础。中国可以考虑给此方面的交流拨款。加强智库间的沟通、携手举办会议和增加研究项目，进一步完善中东欧国家的“一带一路”建设。

“16+1 合作”以中东欧地区及其与中国的关系为重点，“一带一路”主要集中在亚非欧更大的地区。虽然两个倡议之间也有许多其他相似之处，但也有相关的差异需要分析，以确定“16+1 合作”给予“一带一路”潜在的协同作用。第一个区别显然是已经提到的项目的地区的大小，16 个中东欧国家的面积大大地小于亚、欧、非三大洲的。“一带一路”倡议需要中国与历史、经济、政治、文化等都截然不同的国家进行交流。

中国与中东欧国家在经济、政治和文化各方面的交流呈上升趋势。中东欧国家也接受了“一带一路”的正面评价，其中有几个国家签署了相关的谅解备忘录。欧盟对于“16+1 合作”和“一带一路”都没有明确的定位。

“16+1 合作”模式是否是一个塑造中国与中东欧关系的合适的平台。这一担忧主要来自“16+1 合作”以内的中东欧国家各个方面的差异性，这 16 个国家之间的差异对他们来说意义重大，确定共同的利益和密切合作的领域的时候，它们才愿意跟中国共同合作。斯洛文尼亚前总统丹尼洛·图尔克（Danilo Türk）认为，互联互通是多区域合作的特点之一，也是“16+1 合作”的主要特征之一。<sup>364</sup>

中国对中东欧国家的政策可以概括为：从区域合作到“一带一路”倡议内的互联互通。中东欧国家与中国在“一带一路”和“16+1 合作”中的共同目标应

<sup>363</sup> 龙静：《“一带一路”倡议在中东欧地区的机遇和挑战》，《国际观察》，2016 年第 3 期，第 118—130 页。

<sup>364</sup> 刘作奎：《欧洲和“一带一路”倡议：回应与风险》，北京：中国社会科学出版社，2015 年 12 月，第 11 页。

该是通过合作互联平台，如在基础设施发展、工业投资贸易、金融银行、国家人民间的交流等重点领域共享，共同应对全球化时代的挑战。因此，“一带一路”和“16+1 合作”机制之间的共同点是具有连通性。

中欧列车将逐渐成为重要运输方式。由于中欧列车比海运快，2011 年至 2016 年，中欧列车保持着较好的增长态势，列车数量迅速增加。虽然如此，陆路运输的成本还是高于海运的成本。中欧列车数量保持良好增长态势。向欧洲开通火车从中国西部省份逐渐向东南沿海省份扩展，同时从中西欧逐渐扩展到东欧和亚洲。

各国将根据它们的利益、国内政治形势、外部因素、国家资源和“一带一路”提供的融资条件来评估“一带一路”是否满足他们的需求。

土耳其和巴尔干地区国家的关系是由双方的历史关系决定的。直到 20 世纪初，巴尔干地区曾经是奥斯曼帝国的一部分。虽然土耳其与该地区的土耳其人少数民族、穆斯林联系密切，但是土耳其看来，该地区至关重要。由于土耳其领土的一部分在巴尔干地区，土耳其外交官甚至会把土耳其列为巴尔干国家。<sup>365</sup>

土耳其一直强调土耳其可以发挥东西方桥梁的作用。因此，土耳其认为其西边的巴尔干地区是很重要的一个地区。土耳其外交政策的一个主要特征是地区性的、自信的，而且是积极的现实主义行为。就巴尔干政策而言，土耳其认为该地区是关乎土耳其国家利益的关键之一，也是受土耳其影响的地区。作为 G20 集团的成员，土耳其是西巴尔干国家的主要经济伙伴之一。它在交通基础设施（高速公路和航空运输）、银行业以及工业能力方面进行了对该地区进行了巨大的投资。据估计，土耳其对该地区的投资额从 2000 年的 29 亿美元上升到 2012 年的 175 亿美元。此外，在金融危机之后，欧盟国家和美国的经济活动减少，而土耳其仍然是积极的。土耳其强调其地理位置，即其一部份在欧洲大陆上，自 2004 年以来土耳其本身就是一个欧盟的候选国。尽管如此，土耳其与巴尔干地区是互补的，这意味着它的官方政策是坚定地支持西欧巴尔干国家加入欧盟。<sup>366</sup>

虽然在该地区与俄罗斯的利益不一定相同，但是土耳其和俄罗斯可以在该地区建设能源基础设施。土耳其现在是俄罗斯管道网络向欧洲扩展的关键领域，包括土耳其河流。土耳其还密切关注中国在该地区的参与情况，特别是在“一带一

<sup>365</sup> Ömer Taşpınar, “The Three Strategic Visions of Turkey,” Brookings Institute. (2011-3-8) [2015-3-20]. [http://www.brookings.edu/-/media/research/files/papers/2011/3/08-turkey-taspinar/0308\\_turkey\\_taspinar.pdf](http://www.brookings.edu/-/media/research/files/papers/2011/3/08-turkey-taspinar/0308_turkey_taspinar.pdf).

<sup>366</sup> Franz-Lothar Altmann, Hansjörg Brey, Johanna Deimel, Wim van Meurs, Dušan Reljić, Michel Tannas, “The Western Balkans: Interests and Policies of the EU, Russia and Turkey,” Suedosteuropa-Gesellschaft. (2014-10-16) [2014-10-17] [https://www.sogde.org/wpcontent/uploads/2015/04/conference\\_report\\_sog\\_western\\_balkans.pdf](https://www.sogde.org/wpcontent/uploads/2015/04/conference_report_sog_western_balkans.pdf)

路”倡议框架内推出的项目，因为它是该地区交通基础设施发展的主要利益相关者之一。

自从 21 世纪后期以来，土耳其也加强了与世界各国的经济合作，在埃尔多安第二个任期内成为科索沃（3.9 亿美元）和阿尔巴尼亚（16 亿美元）的最大贸易伙伴和投资者之一。<sup>367</sup> 土耳其主要银行，如土耳其人民银行（Halk Bankası）、土耳其农业银行（Ziraat Bankası）、土耳其经济银行（TEB）已经进入金融市场，并在四个国家开设分行，并进入该地区基础设施领域（普里什蒂纳梅代尔（Merdare）高速公路、普里什蒂纳机场、斯科普里机场）和纺织业。土耳其在该地区的投资与土耳其少数民族有关，即在土耳其少数民族人口较多的地区，土耳其投资的数额比较高。<sup>368</sup>

基础设施发展构成了经济发展的基础，中东欧国家充分认识到基础设施投资对经济发展的重要性。在苏州举行的“16+1 合作”峰会是中国与中东欧国家在基础设施领域合作中重要的一步，中国与 5 个中东欧国家即波兰、塞尔维亚、保加利亚、捷克共和国、斯洛伐克签署了谅解备忘录，共同推进新丝绸之路建设，特别强调进一步协调发展区域交通基础设施建设。土耳其与欧盟有关税合作，外国货物进入土耳其时只需付一次税，进入欧盟市场后不必再付。

来自中国的列车到土耳其以后从伊斯坦布尔的马尔马拉海峡隧道到土耳其的欧洲部分，通过保加利亚、罗马尼亚到达匈牙利。所以，下面研究的是匈牙利、罗马尼亚和保加利亚的国情和铁路交通设施。

匈牙利—中国的金融合作有几个历史背景，但真正的突破是匈牙利政府 2011 年启动的所谓“向东开放”的新外交政治理念。两国金融合作的主要参与者已经成为匈牙利的马基亚内姆泽银行和匈牙利中央银行。匈牙利中央银行为了支持该政策，提出了一个长期的“人民币计划”。

匈牙利位于中欧。在土地面积和人口方面，匈牙利被视为中等国家，但在中国对外关系中占有独特的地位。中匈关系创造了许多“第一”。匈牙利是第一个签署与中国合作的官方文件的欧洲国家，该文件旨在推动“一带一路”倡议，这

---

<sup>367</sup> “Regional Economic Growth Project Western Balkans& Eastern Europe: Regional Instability and Resilience to External Shocks,” USAID Report. (2017-4) [2017-9-12]. <https://static1.squarespace.com/static/50b8c9f0e4b03f5204ffd303/t/592348518419c28ed9cd836a/1495484513979/Report+-+Western+Balkans+-+Regional+Instability+and+Resilience+to+External+Shocks.pdf>

<sup>368</sup> Alida Vracic, “Turkey’s role in the Western Balkans,” SWP Research Paper, German Institute for International and Security Affairs. (2016-12) [2017-8-14]. [https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/50173/ssoar-2016-vracic-Turkeys\\_role\\_in\\_the\\_Western.pdf?sequence=1](https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/50173/ssoar-2016-vracic-Turkeys_role_in_the_Western.pdf?sequence=1)

是第一个与中国建立“一带一路”合作机制的国家，也是第一个建立人民币清算银行的中东欧国家，第一个发行人民币债券的中东欧国家，以及第一个设立中国国家旅游局的办事处的中东欧国家。这些都充分显示了中匈两国高层的关系。习近平、李克强、胡锦涛、温家宝等中国领导人也访问了匈牙利。

匈牙利的目标是促进布达佩斯成为中东欧区域中心，并在欧盟和中国之间架起一座桥梁。<sup>369</sup> 匈牙利总理奥尔班（Orban）在匈牙利首都布达佩斯举行的第七届中国中东欧经贸论坛上发表演讲时，要求加快推进匈塞铁路等互联互通项目建设，促进中欧货运发展铁路建设。匈牙利总理奥尔班表示，过去五年中，经贸、互联互通和人员往来等“16+1 合作”中的合作，不仅惠及中东欧国家的发展，而且成为欧中经贸合作的有效机制和组成部分，是中国互利共赢的合作。奥尔班还说，在世界政治秩序和经济格局不断变化的背景下，16 个中欧和东欧国家愿意加深与中国的互利合作。奥尔班还表示，中东欧国家将积极参与“一带一路”倡议。<sup>370</sup>

中国国务院总理李克强呼吁将中国的“一带一路”倡议与欧盟的中东欧和西巴尔干战略结合起来。他还传达了这样的信息，即需要加紧努力，加快匈牙利—塞尔维亚高速铁路的建设。

匈牙利外交部长彼得·西扎托（Peter Szijjarto）曾表示，该国计划修缮 152 公里长的匈牙利贝尔格莱德—布达佩斯铁路线。据了解，匈牙利经济部与中国进出口银行签署 20 年的贷款协议。

跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊（Orient/East Mediterranean Corridor）是欧盟牵头的铁路、公路、机场、港口、铁路公路终点”项目，连接北海和地中海，力图打造欧洲骨干运输区。从德国不来梅、汉堡和罗斯托克港口开始，经过奥地利和斯洛伐克，然后经过匈牙利和罗马尼亚和保加利亚西部，从德国的不来梅港、布尔加斯（保加利亚）港口和土耳其，再往南到希腊，那里的最后一站是塞萨洛尼基和比雷埃夫斯的港口。<sup>371</sup> 在丝绸之路经济带和东欧—东地中海走廊框架下土耳其、中国和欧盟可以在中东欧地区合作。

<sup>369</sup> Chen Xin, and Aang Chengyu, “A Quantitative Analysis on China - CEEC Economic and Trade Cooperation,” Working Paper European Study 5, Institute of European Studies Chinese Academy of Social Sciences, 2016, p. 8.

<sup>370</sup> “Chinese premier calls for advancing China-CEEC 16+1 cooperation,” Xinhuanet. (2017-11-27) [2017-12-7]. [http://www.xinhuanet.com/english/2017-11/27/c\\_136783295.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-11/27/c_136783295.htm)

<sup>371</sup> Andreea Brînză, “How a Greek Port Became a Chinese ‘Dragon Head’”, The Diplomat. (2016-4-25) [2017-12-9]. <https://thediplomat.com/2016/04/how-a-greek-port-became-a-chinese-dragon-head/>

罗马尼亚北邻国是乌克兰、东邻国是摩尔多瓦、西北邻国是匈牙利、西南邻国是塞尔维亚、南邻国是保加利亚。中国与罗马尼亚在 1949 年建交了，建交后一直保持着友好的关系。中国与罗马尼亚的贸易额 1979 年为 11 亿美元。2014 年，贸易额达到 47.5 亿美元。其中中方向罗方出口 32.3 亿美元，进口 15.2 亿美元。截至 2014 年底，中国在罗投资总额达 8 亿美元。<sup>372</sup>

2015 年 6 月，罗马尼亚经济贸易和旅游部与中国商务部签署了在中国和罗马尼亚经济合作框架下共同建设丝绸之路经济带的谅解备忘录。值得注意的是，2013 年 11 月，中广核和罗马尼亚国家核电公司签订了《关于合作开发罗核项目的意向书》。<sup>373</sup> 2015 年 11 月，中广核与罗马尼亚国家核电公司在罗马尼亚签署了《切尔纳沃德核电 3、4 号机组项目开发、建设、运营及退役谅解备忘录》。该项目价值约 72 亿欧元。<sup>374</sup>

保加利亚具有战略性地理位置，因此保加利亚对“一带一路”来说是重要的。丝绸之路经济带到达保加利亚有两条路线。第一条是从中国西北经中亚、伊朗和土耳其（经波斯普鲁斯）到保加利亚，再经塞尔维亚和匈牙利进一步扩大到中欧的高铁计划。第二条是从中国经中亚，穿越里海到达阿塞拜疆、格鲁吉亚，然后经过黑海前往保加利亚。这一路线需要大量投资建设和修复海港和河港基础设施包括建立多式联运码头和铁路网络。保加利亚欢迎中国对它们物流基础设施的投资。保加利亚支持中国基础设施投资（基于高速公路、铁路、海港和港口的多模式）。

保加利亚领导人认为该国家在“一带一路”倡议上没发挥重大的作用。虽然如此，但是保加利亚总理鲍里索夫在“16+1 合作”峰会宣布保加利亚的对“一带一路”倡议的支持，且他希望保加利亚在“一带一路”框架下发挥更大的作用。另外，保加利亚进入中国食品和农产品市场依然困难，哪个国家在某些食品和饲料的出口审批程序方面存在问题。

2015 年 11 月，中国和保加利亚签署的《共同促进“一带一路”建设谅解备忘录》。<sup>375</sup> 2016 年 11 月签署的《港口工业园区合作谅解备忘录》。于 2016 年

---

<sup>372</sup> 《中国同罗马尼亚的关系》，中华人民共和国外交部官方网站，2013 年 8 月 26 日，最后一次登录：2015 年 9 月 22 日，<http://www.mfa.gov.cn/ce/cero/chn/zlgx/zlgx/>

<sup>373</sup> 《中国签下价值约 72 亿欧元罗马尼亚核电项目协议》，环球网，2015 年 11 月 12 日，<http://china.huanqiu.com/hot/2015-11/7967652.html>

<sup>374</sup> 同上。

<sup>375</sup> “China, CEE countries sign memo to promote Belt and Road Initiative,” Xinhuanet. (2015-11-27) [2017-11-1].

4月，深圳波特商业管理有限公司与一家大型保加利亚建筑公司成立合资公司，在特拉基亚经济区建立综合物流及商业中心。该枢纽可以作为中国进入欧洲市场的起点。

奥斯曼帝国16世纪开始统治巴尔干地区以来，该地区一直有穆斯林。在该地区近800万穆斯林中，包括斯拉夫人、阿尔巴尼亚人、土耳其人、罗马人和少数民族。

土耳其加大了对巴尔干穆斯林社区的渗透力度。土耳其一直在加强对巴尔干地区的影响力。这就是为什么土耳其能够成为中国在中欧和东欧实施丝绸之路经济带方面的良好合作伙伴。

## 二、跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊面临的风险与挑战

事实上，在欧洲“一带一路”倡议下签署的，正在进行的一些“一带一路”项目中，几乎所有的项目都是由一个不同的实体（开发机构或商业银行）来开展和评估的。其中许多项目基本上因为某种原因被搁置，并没有完成。在大多数情况下，这些项目受阻的原因不是经济问题，而是其它方面的问题。中国投资者和合作伙伴往往会解决受阻问题，并为“一带一路”项目提供资金。

会影响中国与中东欧国家“16+1合作”机制下合作的因素主要有三个，第一、对中国的负面看法，第二、缺乏了解，第三、中东欧国家怎么看待“一带一路”倡议。

### 1、对中国的负面看法

对中国的负面看法为加强中东欧国家的经济合作设置了障碍。与欧盟11个成员国的合作被欧盟视为中国对欧洲“分而治之”的标志。<sup>376</sup>

德国前外交部长加布里尔（Sigmar Gabriel）说“16+1合作”可能是中国利用其经济实力来“分而治之”的政策。<sup>377</sup> 德国政策研究员兼欧洲外交委员会，

---

[http://www.xinhuanet.com/english/2015-11/27/c\\_134859206.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2015-11/27/c_134859206.htm)

<sup>376</sup> Angela Stanzel, Agatha Kratz, Justyna Szczudlik, Dragan Pavličević, “China’s investment in influence: the future of 16+1 cooperation,” European Council on Foreign Relations, 2016-12.

<sup>377</sup> 《加百列警告欧洲应该反对中国试图分裂欧洲的言论》(Gabriel warnt Europäer vor Spaltung durch China),

中国分析主编安吉拉·斯坦泽尔（Angela Stanzel）认为，“16+1 合作”使中国给欧洲带来一个负面的印象，因为“16+1 合作”机制被视为分裂欧洲。

中国与中东欧国家的合作，从一开始就引发了中东欧国家和欧盟之间的争论，主要体现在以下三个层面：中东欧国家存在一定差异，一些中欧和东欧国家认为，中东欧国家之间的差异主要表现在语言、文化、宗教、社会习俗和传统、经济规模和自我认同等方面。这 16 个国家中的一些国家是欧盟成员国。他们必须遵守欧盟的法律。<sup>378</sup>

协调“16+1 合作”和“一带一路”的问题，在很大程度上取决于中欧和东欧国家本身和欧盟如何界定其利益和优先事项，并确定其与“16+1 合作”和“一带一路”有关的立场和政策。本人正面地评价中东欧 16 国和中国建立更密切的联系的前景。在过去的几年里，其他国家逐渐认识到“16+1 合作”机制是有益的。中欧和东欧地区对“16+1 合作”的官方言论是积极的，双边和多边的高层交往日益频繁。

“16+1 合作”平台也引发了欧盟内外的担忧甚至不满。<sup>379</sup> 欧洲专家和媒体对“16+1 合作”和“一带一路”现有的观点和分析中，主要的方面有：首先，对中国的战略意图存在疑问，主要看法是中国是否采取“分而治之”的策略。其次，有关“16+1 合作”和“一带一路”不影响欧盟利益的报道。这两项举措通常被理解为最终成为中国制造业和资本的出路，其最终目标是增加中国对欧洲的出口。对于中欧和东欧国家来说，中国消费者对它们产品的不熟悉使中东欧国家的产品的出口受到限制，这种情况严重影响了它们的产品在中国市场获利的机会。此外，这个问题被认为需要很长时间才能解决，即使中国有意愿去解决这个问题，但是这个问题仍旧存在。因此中东欧和中国之间的贸易逆差可能在未来会增长，给现有的伤口撒盐。因为在许多中国与中东欧关系的分析中，贸易不平衡被认为是一个重大问题。

---

路透社(Reuters), 2017 年 8 月 30 日, 最后一次登录: 2017 年 12 月 24 日, <https://de.reuters.com/article/deutschland-eu-china-idDEKCN1BA1XU>

<sup>378</sup> 伊戈尔·森察尔 (Igor Sencar), 在第二次中国和中东欧国家高级别智库研讨会开幕式的演讲, 2014 年 9 月 2 日, 斯洛文尼亚。刘作奎:《欧洲和“一带一路”倡议: 回应与风险》, 北京: 中国社会科学出版社, 2015 年 12 月, 第 5 页。

<sup>379</sup> Marsela Musabelliu, “China’s Belt and Road Initiative Extension to Central and Eastern European Countries - Sixteen Nations, Five Summits, Many Challenges,” *Croatian International Relations Review*, 23 (78), 2017 pp. 57-76.

欧盟官员通表示，欧盟和中东欧 16 个国家的未来使中东欧国家能够通过各种渠道和方式融入欧盟，外部力量（他们的意思是中国）将干涉中东欧国家与欧盟的统一，建立一个新的区域框架。斯洛伐克智库认为，欧盟首先对中国寻求区域合作的动机表示怀疑，认为“16+1 合作”是一个新的中东欧集团。

另一方面，从区域合作的角度来看，中国与中东欧国家关系的发展得到了一些中东欧国家的积极响应。他们认为，发展对华关系是快速发展国内经济、摆脱欧债危机影响的重要途径。正如一些中东欧外交官所说的那样，发展中东欧与中国的关系并吸引中国投资符合中东欧国家的根本利益。

斯洛文尼亚前总统丹尼洛·图尔克（Danilo Türk）认为，随着欧盟的扩大，中东欧国家的经济发展得到了加强。这种发展有更多的路要走，老成员国与中东欧国家的发展水平差距仍然很大。<sup>380</sup> 中欧和东欧国家也积极支持中国的互联互通举措。中东欧的大多数国家在欧洲大陆占据重要的地理位置。并将在互联互通方面发挥更大的作用。为了赶上老成员国的经济发展水平，中东欧国家需要充分利用地理优势与中国合作。

则欧盟的老成员国认为，因为欧盟中的个别国家太小，很难与中国那么大的国家一道在平等的基础上共建“一带一路”，所以欧盟应该作为一个整体在复兴古丝绸之路方面成为中国的重要合作伙伴。

“16+1 合作”包括欧盟和北约的一些成员国，但“16+1 合作”与这两个国际组织的交流并未得到进展，这是欧盟担心的一个重要原因。欧盟的问题主要是因为中国制定制度时没有征求欧盟的意见。中国试图让欧盟放心，希望欧盟把“16+1 合作”看作中国和欧盟关系的补充。但是成功系数不大。

## 2、缺乏了解

据专家介绍，中东欧国家对中国缺乏了解。其中一个重要的原因是他们通过西方媒体得到有关中国的信息，因此他们只能得到片面的中国观。为了正确地反应对中国的看法，当局应该把重点放在增加公众对中国经济和文化的普遍兴趣。逐步消除消极的看法和偏见是至关重要的。

---

<sup>380</sup> 刘作奎：《欧洲和“一带一路”倡议：回应与风险》，北京：中国社会科学出版社，2015 年 12 月，第 10 页。

智库在中国和欧盟的非正式交流中扮演着重要的角色。中国和中东欧国家近年来更加关注智库间的交流。中国在 2012 年建立“16+1 合作”机制后，通过“中国中东欧关系研究基金”，每年预算支出 200 万元，支持中国与中欧国家的学术交流与合作。由于中国与中东欧国家的学术交流起步较晚，因此可以进一步加强这些交流，最终改善中国与中东欧国家的关系。

大部分中东欧国家专家对于中国关系和“16+1 合作”机制缺乏统一的意见。正如一个中东欧智库研究员认为：中东欧国家在“16+1 合作”框架下没有明确的目标。<sup>381</sup>

### 3、中东欧国家怎么看待“一带一路”倡议

“16+1 合作”也成为“一带一路”倡议的重要组成部分。一些中欧和东欧国家如波兰正在试图了解“一带一路”的“真正动机”。其中一些国家认为，中国的主要目标是政治性的，就是要使中国成为全球大国，丝绸之路仅仅是一个美丽的“一篮子”目标。他们中的一些人也认为中国正在试图通过中国领导层建立一个“一带一路”框架下的新国际秩序。此外，一些国家担心由于地区之间的竞争，“一带一路”带给各国的利益有限。

德国驻华大使迈克尔·克劳斯说：“德国完全支持‘一带一路’倡议，特别是在连通性和自由贸易领域的潜力。这个想法是由中国发起的。我们现在应该开始把它发展成一个共同的项目，所有参与者共同拥有的。”<sup>382</sup> 另一方面，据许多德国精英表示，“一带一路”是世界上唯一的地缘战略倡议，他们认为很难了解中国的意图。他们表示，他们需要更多的信息来决定是否参与“一带一路”。

中国在中东欧的投资应该考虑到欧盟的社会和环境标准、欧盟的公共采购法规（欧盟的招标法）。欧盟对中国基础设施项目对欧盟法规的遵守情况的评估至关重要。中国—中欧火车正面临来自俄罗斯西伯利亚“钢铁丝绸之路”的竞争。

383

---

<sup>381</sup> 刘作奎：《欧洲和“一带一路”倡议：回应与风险》，北京：中国社会科学出版社，2015 年 12 月，第 6 页。

<sup>382</sup> Wendy Wu, “Where the rubber meets the ‘Belt and Road’ – German ambassador answers the big questions,” *South China Morning Post*. (2017-5-13) [2017-10-4]. <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2093707/german-ambassador-answers-belt-and-road-questions>

<sup>383</sup> Jae Young Lee, “Iron Silk road: Prospects for a land bridge through Russia from Korea to Europe,” *Post-Soviet Affairs*, 2004, 20 (1), pp. 83-105.

中国与中东欧国家必须加强人与人之间的交流，中东欧国家应该增加从事研究中国的人员的人数，中国也应该增加从事研究中东欧国家的人员的人数。现在政治和法律环境势必会变得更加复杂。与欧盟和“16+1 合作”有关的政治障碍大都可以通过建立对中国的信任来解决。

总体而言，中东欧国家和欧盟积极的言辞，更频繁和多样的参与方式以及一些积极的政策和措施表明：欧洲对“16+1 合作”和“一带一路”都有兴趣，愿意就这两项倡议的具体方式进行对话。然而，专家们普遍认为，虽然中国有积极的公共外交并参与“16+1 合作”框架下的多边和双边机制，但是实际成果却很少，因此阻止了欧洲国家积极地参与“16+1 合作”和“一带一路”。

黑海经济合作组织秘书长迈克尔·克里斯蒂德大使说：“中国跟西巴尔干地区的国家建立更密切的关系引起了西北欧国家的担忧。”他还说：“中东欧地区的国家非常渴望吸引中国的投资和资金，以改善基础设施，而已经有非常发达的基础设施的西北欧国家有了一种危机感。”<sup>384</sup>

德国前外交部长西格玛·加布里尔（Sigmar Gabriel）也曾对此产生争议，他说欧盟应该对中国采取“一个政策”的做法，而中国应该采取“一个欧洲”的模式。中国宣布参与“16+1 合作”并不损害与欧盟的合作，也不影响各个中东欧国家的参与。然而，中国方面经常声称，中国在“16+1 合作”框架内的一些投资不符合欧盟的规定（如连接贝尔格莱德和布达佩斯的铁路）并不是中国的问题，应该由欧盟和其成员国来解决。

2015 年 5 月 12 日，欧盟委员会流动和运输事务官员马查多和欧洲中国社会科学院研究所也强调，在基础设施建设领域，欧盟已经制定了相对透明的基础设施项目计划。但是，欧盟还没有看到中国在欧洲的“一带一路”倡议的综合计划，到目前为止欧盟不知道哪种具体什么项目有潜力、如何与中国合作。<sup>385</sup> 中国公司参与的匈牙利—塞尔维亚铁路线建设因不符合欧盟规则的原因而停滞，难以顺利推进。

自希腊主权债务危机爆发以来，尽管私有化带来巨大的利润，但希腊工会一直批评中国公司缺乏公平性和社会责任感。希腊码头工人举行了多次抗议活动。

---

<sup>384</sup> Georgi Gotev, “‘Chinese Balkan corridor’ pits EU north against south,” Euractiv Website. (2017-5-31) [2017-7-2]. <https://www.euractiv.com/section/transport/news/chinese-balkan-corridor-pits-eu-north-against-south/>

<sup>385</sup> 刘作奎：《欧洲和“一带一路”倡议：回应与风险》，北京：中国社会科学出版社，2015 年 12 月，第 31 页。

2013 年希腊工人还举行总罢工，反对政府打算将比雷埃夫斯港和塞萨洛尼基港的控股权出售给中国。一些希腊政治家认为希腊港口过于受外国的控制，并有损国家利益，基于此，希腊应该保持港口运营和发展的自主权。比雷埃夫斯现任市长强烈反对出售比雷埃夫斯港务局 67% 的股份。在向议会报告政府项目时，希腊海运与岛屿政策部副部长德瑞萨斯（Theodoros Dritsas）坚持要求停止比雷埃夫斯和塞萨洛尼基港口的私有化进程，以保护港口的国家公共财产。<sup>386</sup>

中国在希腊大选后不得不考虑中国投资的政治和经济风险。如果政府结束私有化项目，中远将蒙受直接经济损失，这将阻碍港口升级和扩张的进程，进而影响“一带一路”建设。

一家中国国有企业参与了马其顿的腐败。行为马其顿政府代表和中国国有企业的代表就马其顿两项高速公路的建设进行谈判。双方通过谈判达成了法律规定的标准程序以外的协议。马其顿官方报价被发现与中国国有企业宣布的建设项目成本存在着明显差异。泄露的录音显示马其顿总理扎埃夫（Gelluvski）也从该项目中获利。中国共产党纪律检查委员会开始对一个集团和国有企业进行调查。马其顿危机对中国在欧洲的“一带一路”布局有一定影响，体现在以下几点。

马其顿执政党的做法必然会受到欧盟的调查，中国企业也可能受到影响。中国企业贿赂马其顿政府机构的做法引起了西方巴尔干地区媒体的关注，一些中国国有企业面临着更加消极的舆论环境。

### 三、“一带一路”倡议与跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊的对接

中国和欧洲在历史、文化、贸易、投资、研发等方面紧密交织在一起。中国和欧盟在世界经济政治上，比如多边主义和经济保护主义方面有相似的立场。目前，中国是仅次于美国的欧盟第二大贸易伙伴，欧盟是中国的第一大贸易伙伴。

387

---

<sup>386</sup> Vangelis Mandravelis, “Dritsas tactics are threatening the privatization of Piraeus Port,” *Ekathimerini*. (2015-12-6) [2018-6-1]. <http://www.ekathimerini.com/204094/article/ekathimerini/business/dritsas-tactics-are-threatening-the-privatization-of-piraeus-port>

<sup>387</sup> European Commission, Directorate-General for Trade, “European Union, Trade in goods with China.” (2017-11-17) [2018-1-20]. [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc\\_113366.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf)

中东欧国家是欧盟的一个组成部分（其中 11 个国家是欧盟成员）。其余的（特别是西巴尔干国家）通过联合协议与欧盟挂钩，处于欧盟一体化进程的不同阶段。

“16+1 合作”自 2012 年成立以来积累的经验，不仅在中东欧和中国，而且在世界其他地方也受到了很多人的关注。当然，“16+1 合作”跟“一带一路”比规模不算大。因此，对它的研究比“一带一路”的要少，但作为一个宏大的项目仍然受到了重视。“16+1 合作”机制成立以来，贸易额和投资有显著的增长。

负责中国事务的欧盟官员大卫·坤宁汉姆（David Cunningham）强调，“16+1 合作”应保持开放和透明的方式。<sup>388</sup> 这实际上表明，欧盟仍然担心“16+1 合作”。

欧盟认识到“16+1 合作”和“一带一路”提供的基础设施发展的重点原则上与欧盟的容克计划（Juncker Plan）<sup>389</sup> 有很多共同之处，也符合几个中东欧国家的优先发展目标。与此同时，在中东欧地区最活跃的公司是中国的国有公司，使一些欧洲国家不安，它们所参与的项目是否会受到中国的影响，是它们所担心的。

“一带一路”倡议发起初期，欧盟机构并未就如何与中国就“一带一路”倡议进行合作发表过任何声明。一开始，欧盟一直对中国在西巴尔干地区的投资保持警惕。随着中欧双方沟通的加深和合作的进展，欧盟开始与中国进行磋商。欧盟希望双方发挥彼此的优势。“一带一路”与欧盟的容克投资计划对接的具体项目也开始被确定。例如，中国和欧盟加强了在西巴尔干地区的基础设施建设合作。

390

欧盟委员会主席容克（Juncker）表示，容克投资计划与“一带一路”倡议可以在很多方面实现互动与对接。他说：“我担任欧委会主席后推出了 3150 亿欧元投资计划。根据这一计划，我们将持续投资互联互通设施建设……‘一带一

---

<sup>388</sup> 刘作奎：《欧洲和“一带一路”倡议：回应与风险》，北京：中国社会科学出版社，2015 年 12 月，第 14 页。

<sup>389</sup> 由容克 2014 年 11 月提出的投资计划 2015 年 6 月正式得到欧盟各机构和成员国批准，欧洲战略投资基金随后启动。该计划原定实施年限为 3 年。鉴于欧洲战略投资基金过去一年成功的运营经验，欧委会提议延长投资计划的实施年限，更充分发挥其振兴欧盟境内投资、促进经济增长和增加就业的作用。新华网：《欧委会计划延长“容克投资计划”》，2016 年 06 月 02 日，2016 年 6 月 2 日，最后一次登录：2017 年 5 月 3 日，[http://www.xinhuanet.com/world/2016-06/02/c\\_1118978765.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2016-06/02/c_1118978765.htm)

<sup>390</sup> 刘作奎：《欧洲和“一带一路”倡议：回应与风险》，北京：中国社会科学出版社，2015 年 12 月，第 25 页。

路’倡议不仅对中国自身有益，欧盟也将凭借与亚洲动力强劲的经济体更加紧密的联系而受益。”<sup>391</sup>

在 2015 年举行的第 17 届中欧峰会上李克强强调，中方愿与欧洲投资计划对接，在基础设施共建上突破……为支持欧洲交通和能源网络等建设，欧盟近期推出了投资总额为 3150 亿欧元的欧洲投资计划……中方有能力也有意愿积极参与这一投资计划。我们支持实力强、有信誉的中方企业参与泛欧交通网络、中欧陆海快线、新亚欧大陆桥等基础设施项目，也欢迎欧方企业积极参与“一带一路”建设。中国与中东欧国家开展的互联互通合作项目，完全可以纳入中欧基础设施合作的大框架，不仅有利于中东欧加快发展，实现欧洲东中西部地区平衡发展，也必将有力促进欧洲一体化进程。<sup>392</sup>

中东欧国家和欧盟机构对中国的“一带一路”倡议有一些负面反应。欧盟外交事务专员艾利斯·马修（Ellis Mathew）强调，“一带一路”现有工程，尤其是中欧陆海快线建设相关标准应符合欧盟要求，需要得到欧盟的审查和监督。<sup>393</sup> 欧盟担心中国可能会不遵守欧盟的规则。

欧盟希望通过泛欧交通网络规划的推进在中东欧基础设施建设方面发挥主导作用，并密切关注“一带一路”可能会产生的负面影响。

欧盟对中国企业是否遵守欧盟立法和技术标准，以及是否知道如何建设大型项目都有担忧。波兰的高速公路项目被认为是一个警告信号，而人们越来越担心中国支持的项目的运作方式不符合欧盟的规则和标准，因为这些项目往往围绕着捆绑贷款的非竞争性利率和中国的劳动力，因此不仅没有遵守欧盟的政府采购法，而且也没有为当地经济体带来真正的价值。

在地理上，西巴尔干 5 国和希腊处于柏林进程和“一带一路”下欧洲网络的交汇点。柏林进程是一个战略发展，与“一带一路”和 16+1 有着许多相似点，高度重视连通性。柏林进程在 2014 年才开始实施。“一带一路”和柏林进程都基于连通性原则，都处于初始阶段而且是开放式的。柏林进程的主要重点是西巴

---

<sup>391</sup> 帅蓉、闫磊：《寻求“容克投资计划”与“一带一路”的互动对接——专访欧盟委员会主席容克》，新华网，2015 年 6 月 28 日，最后一次登录：2016 年 6 月 18 日，<http://politics.people.com.cn/n/2015/0628/c1001-27218836.html>

<sup>392</sup> 《携手开创中欧关系新局面——在中欧工商峰会上的主旨演讲》，《中国日报》，2015 年 6 月 30 日，最后一席登录：2016 年 5 月 9 日，[https://world.chinadaily.com.cn/2015-06/30/content\\_21138078.htm](https://world.chinadaily.com.cn/2015-06/30/content_21138078.htm)

<sup>393</sup> 刘作奎：《欧洲和“一带一路”倡议：回应与风险》，北京：中国社会科学出版社，2015 年 12 月，第 28 页。

尔干 6 国区域合作，以及欧盟和西巴尔干 6 国之间在运输、能源方面基础设施的连接。柏林进程也加强了西巴尔干 6 国与欧盟的经济联系。欧盟、国际金融机构和西巴尔干国家共同倡议的柏林进程由不同的合作平台（政治、技术和金融）构成。中欧关于“一带一路”倡议合作的关键在于西巴尔干地区。<sup>394</sup>

自 2011 年 3 月 19 日中欧列车启用以来，中国的许多城市已经开通了新的中亚和欧洲列车线路。截至 2016 年底，成都、重庆、西安、武汉、哈尔滨等 31 个城市在德国、西班牙、波兰等 15 个国家和地区的 28 个城市建成了 39 条主线，随着中国—欧洲列车的开通，中外学者从经营管理的角度研究了其运营策略。<sup>395</sup>

自“一带一路”倡议宣布以来，中国的许多地方政府都启用了以本地为起点的中欧列车。他们试图改变传统的对外贸易体制。然而设施的连通性、运输价格、供应来源和复杂的地缘政治环境等问题仍然是欧中铁路运输体系发展的重要制约因素。因此，在分析运行现状和存在的问题的基础上，需要一种高频率的正常运行模式。

为确保中欧列车的运行，其规模应扩大，速度应提高。<sup>396</sup> 但是，运营、连接、运费和通关都存在问题。<sup>397</sup> 所以，使中国和欧洲之间的铁路贸易具有吸引力仍然是困难的。

2014 年 12 月 17 日，李克强总理在访问贝尔格莱德时参加中欧和中东欧领导人峰会期间会见了塞尔维亚总理武克西奇（Vukčić），匈牙利总理奥尔班（Orban）和马其顿总理格鲁耶夫斯基（Gruevsky）。三方一致同意共同打造“中欧陆海快线”。<sup>398</sup>

为推进欧洲和中国的互联互通，李克强 2014 年 12 月访问塞尔维亚时，提出了一个巨大的项目，即“中欧陆海快线”。“中欧陆海快线”有望加强沿线各国之间的互联互通，加速人员、物资、企业、资金和技术的交流。该项目将中国与中东欧更快地连接起来，也是整个欧洲交通走廊的重要项目之一。这不仅对欧盟，

---

<sup>394</sup> 刘作奎：《欧洲与“一带一路”倡议一应对与风险》，北京：中国社会科学出版社，2017 年 5 月。

<sup>395</sup> 李佳峰：《“一带一路”战略下中欧班列优化对策研究》，《铁道运输与经济》，2016 年第 38(5)期，第 41 - 45 页。

<sup>396</sup> 陈蓉、石国进：《打造“一带一路”中欧班列品牌的思考》，《铁道运输与经济》2015 年第 37(11)期，第 71 - 74 页。

<sup>397</sup> 王杨堃：《中欧班列发展现状、问题及建议》，《综合运输》2015 年第 37 期，第 70 - 75 页。

<sup>398</sup> 《李克强会见塞尔维亚总理武契奇、匈牙利总理奥尔班、马其顿总理格鲁耶夫斯基 一致同意共同打造中欧陆海快线》，新华网，2014 年 12 月 17 日，最后一次登录：2017 年 11 月 7 日，[http://www.xinhuanet.com/world/2014-12/17/c\\_1113682483.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2014-12/17/c_1113682483.htm)

而且对匈牙利和塞尔维亚的运输和商业网络的互联互通都有利。因此，中国认为，该项目对中国和欧盟是互利共赢的。德国对中国在中东欧的大规模投资表示高度关注。特别是对“中欧陆海快线”的投资表现出极大的担忧，并担心这将影响德国汉堡港的货运流通。从而影响其重要的经济利益。<sup>399</sup>

这条路线将加强中国与沿线各国之间的互联互通，加快人员、物资、企业、资金和技术的交流，促进沿线各国的经济发展，有利于深化互利合作。另一方面，中国和相关中东欧国家合作建设的匈牙利—塞尔维亚铁路，正是欧盟提出的跨欧运输走廊的重点项目之一。这是欧盟推动整个欧洲东西和南北互连互通的十大项目之一。<sup>400</sup>

根据最新的《运输白皮书》<sup>401</sup> 知道，欧盟希望到 2030 年将现有的高速铁路网规模扩大三倍，并希望到 2050 年，大部分中长途客运将通过铁路实现。<sup>402</sup> 一些中东欧国家的基础设施正在与欧盟的能源、交通和数字网络相连接。

关于“一带一路”，考虑到欧盟已经确定的法律和政治背景，提高连通性基础设施效率的主要方法是加强交换中国和欧盟之间在各个层面的信息：决策、技术和财政。“一带一路”沿线国家的参与者主要是政府机构、监管机构和大企业。

中国路桥公司要建设贝尔格莱德—布达佩斯的高铁。铁路总长 350 公里，其中塞尔维亚 184 公里，匈牙利 166 公里。除了现有的轨道之外，该计划还设想为客、货运输建造另一种混合型轨道。该项目的框架协议于 2015 年 11 月 24 日签署。当时，亚历山大总理出席在苏州举行的第四次中国和中东欧国家首脑会议。该项目应由中国进出口银行提供资金。然而，由于对建设该项目（从贝尔格莱德到布达佩斯）的费用估算，以及由于履行欧盟标准的某些条件，项目执行速度放缓。初步评估是项目的价值可能达到 15 至 20 亿欧元。值得注意的是，贝尔格莱德—布达佩斯的建设是“一带一路”倡议的一部分。其实施的第一段将是从小贝尔格莱德到布达佩斯的高速铁路的现代化和建设（时速可达 200 公里每小时）。然

---

<sup>399</sup> 刘作奎：《警惕“一带一路”投资风险—希腊政治局势“一带一路”在布局欧洲的变化》，《当代世界》，2015 年第 4 期。

<sup>400</sup> Economist Intelligence Unit, Piraeus' Promising Future Under Threat? Country Report, Greece, 2015-1-30.

<sup>401</sup> European Commission - Mobility and Transport, "White paper 2011." (2011-3-28) [2016-12-25]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>

<sup>402</sup> D. Peters, "Planning for a Sustainable Europe? EU Transport Infrastructure Decision Making in the Context of Eastern Enlargement," PhD Dissertation, Graduate School New Brunswick, Bloustein School of Planning and Policy, Rutgers University, 2003.

后，第二段将把从贝尔格莱德—斯科普里—萨洛尼卡—雅典到比雷埃夫斯铁路现代化。

在“一带一路”规划中，私营企业、国有企业、民间组织文化教育机构等中国企业家将探索海外市场。<sup>403</sup> 很少中小企业家和个体企业主知道如何发展海外业务。<sup>404</sup> 虽然自二十世纪七十年代以来，中国经济取得了惊人的增长，但在 2010 年，欧洲很少有人能够说出一家中国公司。<sup>405</sup> 2013 年，中国的“一带一路”被确认为国家的大战略，中国在全球 500 强中仅有 23 家公司，而美国有 184 家公司。<sup>406</sup> 此外，排名前十位的公司大多数都是美国公司，如苹果、埃克森美孚、伯克希尔哈撒韦、沃尔玛、微软等。中国石油天然气股份有限公司（全球排名第四）是 2013 年唯一一家进入前十名的中国公司。<sup>407</sup>

事实上，中国领导人高度重视海外华人企业。例如，2012 年 11 月，中国国家前主席胡锦涛鼓励更多中国企业拓展海外业务，以加强在国际环境中的合作，发展一批世界级的国际公司。<sup>408</sup>

中国企业大量参与“一带一路”将改变他们在国际秩序体系中的角色。习近平主席 2015 年 9 月正式访问美国期间，由一些中国公司领导陪同。<sup>409</sup> 2015 年 10 月，习近平对英国进行正式访问期间，比亚迪汽车公司 CEO 王传福陪同出访并与英国公司签署了 65 亿元人民币的协议。<sup>410</sup>

跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊沿线国家之一——罗马尼亚经济专家亚历山德鲁·杰奥尔杰斯库（Alexandru Georgescu）博士接受本人采访时表示，“包括罗马尼亚在内的东欧国家愿意与土耳其共同建设‘一带一路’倡议。一个很好的途径是通过对接‘一带一路’倡议与跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊来完成。”<sup>411</sup>

---

<sup>403</sup> 李向阳：《“一带一路”：定位、内涵及需要优先处理的关系》，北京：社会科学文献出版社，2015 年，第 28 页。

<sup>404</sup> Winglok Hung, “The Travails of Chinese Businesses in present-day Uganda,” *LAP Lambert Academic Publishing, Germany*, 2014.

<sup>405</sup> Peter Nolan, “Chinese Firms, Global Firms Industrial Policy in the Age of Globalization,” *New York Routledge*, 2014.

<sup>406</sup> *Fortune Magazine*, “Global 500 List 2013.” (2013) [2016-5-24]. <http://fortune.com/global500/2013/>

<sup>407</sup> Ibid.

<sup>408</sup> Peter Nolan, *Chinese Firm, Global Firms: Industrial Policy in the Age of Globalization*, New York: Routledge, 2014.

<sup>409</sup> 《中兴手机随团到访西雅图》，《南方都市报》2015 年 9 月 25，第 07 页。

<sup>410</sup> 《比亚迪 65 亿进军英新能源市场：核心竞争力是“铁电池”》，《21 世纪经济报道》2015 年 10 月 27，第 21 页。

<sup>411</sup> 本人 2017 年 12 月 18 日在北京采访了亚历山德鲁·杰奥尔杰斯库（Alexandru Georgescu）博士。

跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊的另外一个沿线国家——匈牙利的应用科学大学布达佩斯商学院乔鲍·莫尔迪奇（Csaba Moldicz）教授接受本人采访时说，“匈牙利与土耳其有很长的历史关系，匈牙利与中国的关系也非常好，匈牙利希望与土耳其和中国共建‘一带一路’，要在对接‘一带一路’和跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊上发挥积极作用。”<sup>412</sup>

## 第二节 伊斯坦布尔—艾迪尔内高铁路线与铁路交通

跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊到保加利亚与土耳其边界，然后从艾迪尔内进入土耳其境内，穿越伊斯坦布尔、安卡拉分别到格鲁吉亚的中间走廊和伊朗的中国—中亚—西亚经济走廊。东南欧区域不仅包括西巴尔干六国和罗马尼亚及保加利亚，还包括希腊和土耳其等国家。<sup>413</sup>

伊斯坦布尔—艾迪尔内铁路线将土耳其东部城市卡尔斯与在里海的阿塞拜疆首都巴库连接起来。这条新路线将是重建伊斯坦布尔和巴库之间的丝绸之路铁路线的途径。火车从巴库坐船穿过里海，这艘船上有火车轨道，到达哈萨克斯坦的阿克套港或土库曼斯坦的土库曼巴什港，最后到达中国新疆。随着该项目的完成，将设立一条连接欧洲与高加索和中亚国家的新线路。

高速列车将以 200 公里每小时的速度行驶 1 小时 15 分钟。土耳其总理比纳利·耶尔德勒姆（Binali Yıldırım）谈到了伊斯坦布尔和艾迪尔内之间的高速铁路项目说道：“我们乘坐艾迪尔内和伊斯坦布尔之间的高速铁路，车程为 1 小时 15 分钟。艾迪尔内州长说，快速列车将在 2020 年投入使用。”<sup>414</sup>

---

<sup>412</sup> 本人 2017 年 12 月 18 日在北京采访了乔鲍·莫尔迪奇（Csaba Moldicz）教授。

<sup>413</sup> 刘作奎：《欧洲和“一带一路”倡议：回应与风险》，北京：中国社会科学出版社，2015 年 12 月，第 7 页。

<sup>414</sup> 《在 75 分钟内从艾迪尔内到伊斯坦布尔！这个消息在 2018 年的前一天被公布了出来》（Edirne İstanbul arası 75 dakikaya iniyor! 2018'e 1 kala açıklandı），《自由报》（Hürriyet），2017 年 12 月 30 日，最后一次登录：2018 年 1 月 13 日，<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/edirne-istanbul-hizli-tren-hattinda-onemli-gelisme-ilk-kazma-bu-tarihte-vurulacak-40695153>

## 一、伊斯坦布尔—艾迪尔内路线

安卡拉—埃斯基谢希尔线是土耳其的第一条高速铁路，于 2009 年 3 月 13 日投入运营，该线于 2014 年 7 月 25 日成功扩展至伊斯坦布尔，全长 533 公里。这条快线在很大程度上缩短了车程时间，安卡拉到伊斯坦布尔的车程时间从 7 到 9 小时缩短到 4 小时。

马尔马雷 (Marmaray) 铁路隧道项目是土耳其最具挑战性的基础设施项目。该项目将伊斯坦布尔的通勤铁路系统升级为现代化的高容量通勤铁路系统。该线通过伊斯坦布尔的博斯普鲁斯海峡连接亚洲和欧洲。图 4.2 上的红线表示铁路的地上部分，白线表示将在伊斯坦布尔博斯普鲁斯海峡下的隧道中修建的新铁路路线。这个项目最重要的目标之一是提供亚洲和欧洲之间的铁路系统的直接连接。

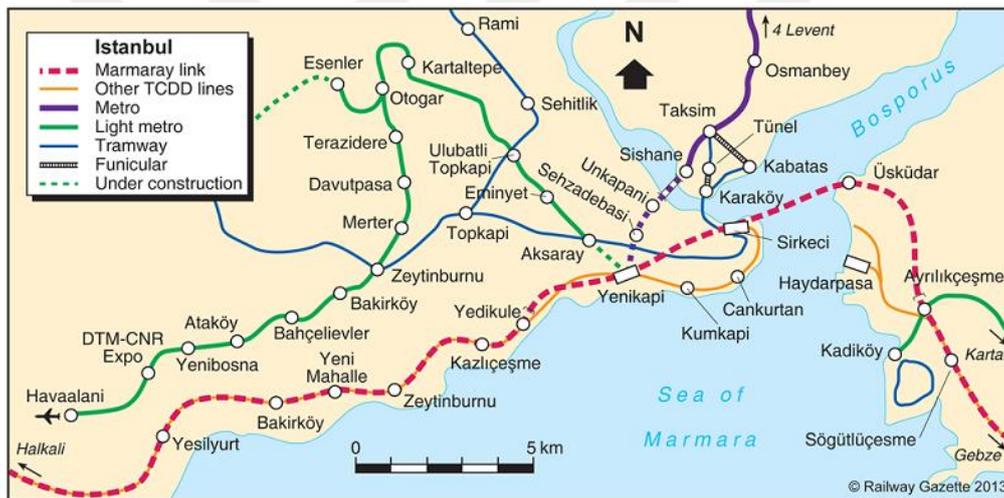


图 4.2 伊斯坦布尔马尔马雷海峡隧道项目<sup>415</sup>

通过马尔马雷，新的通勤铁路系统在伊斯坦布尔海峡上的运载人次比现有的一座桥梁高出 10-12 倍。土耳其第 12 个发展计划（2014-2018 年）在土耳其大国民议会第 127 次全体会议上获得批准。<sup>416</sup>

土耳其国铁数据显示，从 2009 年 3 月 13 日到 2017 年 4 月 27 日，在安卡拉—伊斯坦布尔的线路上，有 3200 万乘客，约占土耳其总人口 7 千万人的一半，现在每天有 1.9 万人乘坐安卡拉—伊斯坦布尔高铁，比同年增加了 18%。

<sup>415</sup> International Union of Railways (UIC), "A selection of major railway projects currently being developed worldwide." (2016-5-13) [2017-8-16]. <https://uic.org/com/uic-e-news/498/>

<sup>416</sup> 《土耳其共和国官方公报》(T.C. Resmi Gazete): 《第十个发展计划 (2014-2018) 发展部网站关于批准第十个发展计划 (2014-2018)》(Onuncu Kalkınma Planının (2014-2018) Onaylandığına İlişkin Karar), 批准号: 1041, 批准日期: 2013 年 7 月 2 日, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/07/20130706M1.pdf>

据土耳其国铁表示，高速铁路服务为沿线城市的经济、社会和文化生活带来了活力，通过缩短出行时间使这些城市吸引国内外投资者。土耳其国铁称，土耳其计划在 2023 年前建成 3500 公里长的高速铁路和 8500 公里长的快速铁路。

铁路部门表示，将花费 1500 亿土耳其里拉或 420 亿美元用于建设高铁网络，从目前的 1.25 万公里扩展到 2023 年的 2.5 万公里，到 2035 年再扩展到 3.1 万公里。

中国目前拥有世界上最长的高速铁路系统，并在“一带一路”倡议下推动亚洲、欧洲和非洲的连接。考虑到这一点，土耳其交通、海运及通讯部副部长说：“有可能与中国合作建设计划中的铁路线。”<sup>417</sup>

## 二、伊斯坦布尔—艾迪尔内走廊沿线城市

伊斯坦布尔和艾迪尔内之间的部分线路将得到更新，部分路线将会重新修建。从伊斯坦布尔好卡利（Halkalı）火车站出发的 229 公里高速铁路线将在土耳其和保加利亚边境口岸的艾迪尔内火车站结束，该火车站是通往欧洲的入口点之一。计划将好卡利车站与马尔马雷线路结合起来。该项目建成后，泰基尔达（Tekirdağ）港口可以通过铁路链接到柯克拉雷利（Kırklareli）火车站。图表 4.3 是规划中的伊斯坦布尔—爱迪尔内高速铁路的路线。

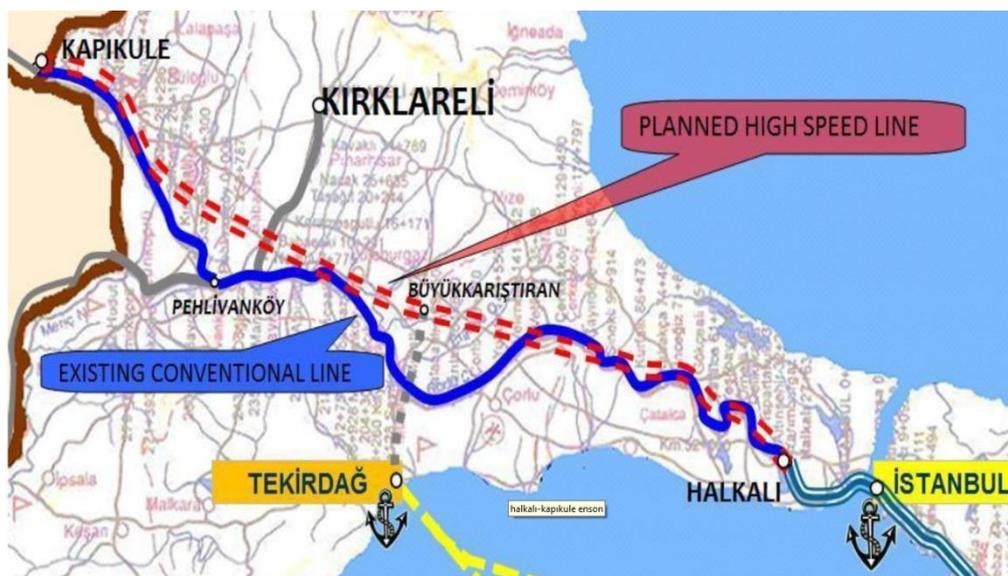


图 4.3 伊斯坦布尔的哈勒卡雷（Halkalı）—保加利亚边界的卡皮库勒（Kapıkule）铁路线<sup>418</sup>

<sup>417</sup> 本人于 2017 年 5 月采访土耳其交通、海运及通讯部副部长时采集到的信息。

<sup>418</sup> İzzet IŞIK, “Integration of Turkey into the Trans-European Transport Network - A Gateway Between the Continents,” Ministry of Transport, Maritime and Communications of Turkey. (2012-2-28) [2016-8-12].

将会使用电力驱动并有双轨道使火车时速达到 200 公里。铁路线将穿过伊斯坦布尔内 73 公里、泰基尔达内 40 公里、克尔克拉雷利内 62 公里和埃迪尔内内 54 公里。

好卡利—爱迪尔内高速铁路项目、锡瓦斯—卡尔斯高速铁路项目、安卡拉—锡瓦斯高速铁路项目和伊斯坦布尔—安卡拉高速铁路项目都是丝绸之路经济带的组成部分。预计高速铁路将会在 3 年内完成。根据该项目的环境影响评估报告得知，将为高铁线建造 6 座高架桥、23 座桥梁、2 条隧道和 7 座新车站。

土耳其官员强调他们支持铁路运输并称：“无论您制造多少道路和桥梁，都无法完全缓解所有交通负荷。因此，铁路是正确的交通方案，即铁路将具有巨大的承载能力、将有助于土耳其的经济，对道路上的交通负荷作出贡献，并且比公路运输便宜。”

最新的高速铁路线将连接雅乌兹苏丹塞利姆大桥（Yavuz Sultan Selim Köprüsü）和伊斯坦布尔新机场。它将缓解交通堵塞并推动亚洲和欧洲之间的连通性，这是丝绸之路项目的优先事项。

由于土耳其继续大力投资运输项目以增加连通性并缓解交通堵塞，伊斯坦布尔的新高速铁路项目将包括萨比哈格克坎（Sabiha Gökçen）机场、雅乌兹苏丹塞利姆大桥和伊斯坦布尔新机场之间的一条路线。这条线预计长达 124 公里，将支持亚洲和欧洲之间的铁路运输。

预计好卡利—爱迪尔内高速铁路将伊斯坦布尔到埃迪尔内之间的时间缩短为一小时，目前通过公路需要三个小时。该项目设计为两部分：150 公里长的一条线和 80 公里的一条线。

图 4.4 上的红线表示高速铁路线路从伊斯坦布尔的亚洲部分到伊斯坦布尔的欧洲部分的路线。这条连接雅乌兹苏丹塞利姆大桥和新机场的线路将继续前往好卡利火车站，然后前往保加利亚，根据 1996 年生效的欧盟—土耳其关税同盟协定，货物可以在没有任何海关限制的情况下运输。



图 4.4 高速铁路线路在伊斯坦布尔的亚洲部分到伊斯坦布尔的欧洲部分<sup>419</sup>

### 三、伊斯坦布尔—艾迪尔内走廊面临的风险与挑战

原则上，在中国与欧盟之间建设多条铁路是一个重大机遇。但是，中国和欧盟之间的铁路是否真的具有商业价值还是未知数。欧洲复兴开发银行（EBRD）表示，“欧洲和中国之间修建铁路具有巨大的潜力”，但还不确定什么样的货物将通过铁路运输，运输时间的长短、运输路线也不确定。

“一带一路”在欧洲还面临很多困难，例如欧盟—中国陆海快线项目，最初面临着希腊的政治动荡、马其顿的政治危机、欧洲难民等障碍。同时，中国与欧盟在建设丝绸之路经济带方面也面临一系列困难和挑战。2014年12月李克强总理访问塞尔维亚时，在有关方面进行了磋商，并根据上述路线确定了建立中欧陆海快线的方案。

公路运输的主导地位、公路运输的受益方对政府的游说也是土耳其、保加利亚等国家支持铁路运输的主要障碍。<sup>420</sup> 在土耳其大约 2500 万劳动力中，约有 500 万人从事公路运输行业。<sup>421</sup>

中东欧国家包括土耳其一般不知道“一带一路”项目具体是什么，如何实施。中东欧国家对“一带一路”倡议的具体内容和精神缺乏深入了解。正如一位斯洛

<sup>419</sup> 开发与建设新闻（İmar Haber）：《高速铁路项目持续快速发展》（“Yüksek Hızlı Tren Projeleri Hızla Devam Ediyor”），2017年6月9日，最后一次登录：2017年12月15日，<https://www.imarhaber.com/yukse-hizli-tren-projeleri-hizla-devam-ediyor/>

<sup>420</sup> Ela Babalık Sutcliffe, “Pro-rail policies in Turkey: a policy shift,” *Transport Reviews*, 2007-7, 27 (4), pp. 485-498.

<sup>421</sup> Kazım Kartal, “Extension of TEN-T into Accession Countries and Turkey,” Transport Ministry, Turkey and Transport Studies Unit, University of Oxford, Working paper No. 1021, 2007-1.

伐克外交官所说，我们支持中国的“一带一路”建设。我们欢迎中国在“一带一路”框架下加入斯洛伐克的基础设施建设。但到目前为止，我们不知道如何实现这种合作。<sup>422</sup> 他们得到信息的渠道大部分是媒体的文章。但是，这些文章一般不反映实际情况。

综上所述，不同模式之间的不协调、公路和铁路间的竞争、大多是单轨道和旧轨道网络、土耳其铁路网络与地区之间的联系不充分、公共财政资源不足、缺乏统计数据和信息系统等都是将要面临的挑战。

#### 四、“一带一路”倡议与伊斯坦布尔—艾迪尔内走廊的对接

基础设施需求评估计划（Transport Infrastructure Needs Assessment, TINA）框架下研究土耳其交通基础设施的目的是为土耳其跨欧运输网络未来的扩展提供基础。该计划的 32 个优先项目中，13 个与铁路有关。这表明，在土耳其铁路建设是交通基础设施的重要部分，并且土耳其与欧盟愿意在这个方面合作。

土耳其希望通过交通基础设施需求评估计划使伊斯坦布尔—艾迪尔内走廊成为跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊的一部分。但是，该项目面临许多挑战，比如土耳其—保加利亚跨境投资缺乏协调性、不同的施工和技术标准、不同的行政程序，包括许可证、采购和财政方面、基础设施融资缺口、基础设施投资不足、交通基础设施巨大的投资需求和跨境部门的不协调等。

跨欧洲网络章节（第 21 章节）的谈判于 2007 年 12 月 19 日开始。2010 年 12 月 13 日举行了关于本章节技术基准的闭幕会议。土耳其和欧洲委员会就跨欧洲网络框架内的未来跨欧交通网和欧洲利益优先项目达成了一致。

交通基础设施需求评估计划过程（1997 年—1999 年）用于确定候选国家未来的跨欧交通网，因为通过这个过程走廊和地区将被纳入跨欧交通网。交通基础设施需求评估计划的委员会认为，泛欧运输走廊将继续在中东欧和地中海盆地之间扩大。未来跨欧交通网应符合欧盟制定的标准，网络的成本应符合财务预算。

同时，土耳其周边的“一带一路”沿线地区（中东、南高加索、中东欧）希望中国将在土耳其、伊朗、阿塞拜疆、格鲁吉亚、保加利亚和匈牙利等国家边境

---

<sup>422</sup> 刘作奎：《欧洲和“一带一路”倡议：回应与风险》，北京：中国社会科学出版社，2015 年 12 月，第 29 页。

开货运中心和物流中心，以增加对中国的出口额。并开发经济特区，希望中国能够到现有的经济特区开展业务。但是，到目前为止，符合这些要求方面没有实际进展。

中国和欧盟之间有望通过铁路来改善和简化海关手续。支持“一带一路”的许多谅解备忘录涉及简化海关手续，以加强连通性。在中国和欧盟优惠信贷的支持下，土耳其和中国以欧盟的标准共同修建了伊斯坦布尔—安卡拉高速铁路的一部分，这表明土耳其、中国、欧盟三方可以顺利合作。这会给未来的高铁项目奠定扎实的基础，如将要修建的伊斯坦布尔—爱迪尔内高速铁路项目。



图 4.5 “中间走廊”、中国—中亚—西亚经济走廊和跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊的路线<sup>423</sup>

图 4.5 上可以看到红线代表的“中间走廊”、蓝线代表的中国—中亚—西亚经济走廊和咖啡色线代表的跨欧交通网（TEN-T）东欧—东地中海走廊在土耳其和保加利亚的边界对接。黑色矩形里面的地区是本论文研究的范围。如果能够成功对接这些路线的话，最终通过这些路线连接欧亚大陆，为各国提供交通便利、经济发展机会。

## 本章小结

二战后建立的国际体系的经济效率越来越低，特别是 2008 年全球金融危机之后，许多专家说需要完善现有的国际体系或者建立新的体系。在这个过程中，中国能发挥重要的作用。

<sup>423</sup> 本人设计的路线图。

一些中东欧国家赞赏中国取得的成就及成功的发展模式。他们想学习中国改革开放的经验，从而奠定了改善双方关系的基础。在这个情况下，中国和中东欧国家正在制定一个合作计划，相信这将使中国与中东欧的合作提高到一个新的水平。“一带一路”倡议和“16+1 合作”机制是未来中国与中东欧国家关系中最重要的一部分。

“16+1 合作”也可以被认为是“一带一路”的一部分。“16+1 合作”和“一带一路”涉及投资、能源、运输、贸易、科研、教育、文化和环境等方面。到目前为止在“一带一路”建设中，中国特别强调基础设施、高新技术和格局问题。

“16+1 合作”这个新格局可能将使欧盟更加担忧，并可能要求中国作出更多的努力来消除这些担忧。中国应该重视欧盟对中国与中东欧国家合作的担忧。特别是中国应该把重点放在实施“中欧 2020 战略议程”上来解决欧盟的顾虑。中国政府和企业做法应该是发展“16+1 合作”和“一带一路”等现有的平台，以拉近与欧洲的关系。土耳其在“一带一路”框架下，在“16+1 合作”机制内成功建设土耳其—匈牙利经济走廊的话，会使得丝绸之路经济带更加完善。

中国打算改造匈牙利、塞尔维亚和黑山铁路，将新路线直接用于运输中东欧大部分地区的产品，并改变过去对西欧港口过度依赖的状况，节省物流成本和时间。

铁路不适合运输原材料和未加工的金属以及大多数工业产品。使用铁路运输高价值商品和资本密集型商品更为有利。因此，就在“一带一路”框架下的中国与欧盟之间货物运输中货物所占的市场份额而言，以价值表示的市场份额超过了以数量表示的市场份额。铁路运输是欧洲扩大在中国市场份额的机会，特别是在奢侈品和高端食品市场。

铁路运输的最大优势在于它是一种运输货物的方式，处于廉价和慢速的海运以及快速和昂贵的空运之间。与海运相比，铁路运输对远离海港的地方特别具有吸引力。当今社会市场变化的速度非常快，以至于公司愿意支付更高的运输费用，而不是通常为了节约一些资金而支付海运费。对于迄今为止由空运运输的货物来说，铁路运输也具有吸引力，主要是稍长的交货时间是可以接受的。

“一带一路”在欧洲还面临很多困难，例如欧盟—中国陆海快线项目，最初面临着希腊的政治动荡、马其顿的政治危机、欧洲难民等障碍。同时，中国与欧盟在建设丝绸之路经济带方面也面临一系列困难和挑战。

事实上，会影响中国与中东欧国家在“一带一路”框架下合作主要有对中国的负面看法、互相缺乏了解和中东欧国家对“一带一路”倡议的消极看法。一些欧盟精英把欧盟的 11 个成员国和 5 个非欧盟国家的“16+1 合作”机制视为中国对欧洲“分而治之”的手段。

中东欧国家支持中国的“一带一路”建设，欢迎中国在“一带一路”框架下加入中东欧国家的基础设施建设。但到目前为止，他们不知道如何实现这种合作，也不知道中国在“一带一路”倡议下的具体计划。中东欧国家对中国和“一带一路”缺乏了解的另外一个重要原因是这些国家大部分通过西方媒体得到有关中国的信息，因此他们只能得到片面的中国信息。

在“一带一路”框架下修建铁路交通面临的另外一个重要挑战是在一些沿线国家公路运输占主导地位，公路运输的受益方对政府的游说也是部分沿线国家支持铁路运输的主要障碍。

## 第五章 结论

2013年9月，习近平在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学提出了建设丝绸之路经济带的构想。2013年10月，习近平访问印度尼西亚期间公布了21世纪海上丝绸之路的构想。这两个构想总称为“丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路”倡议，简称“一带一路”倡议。

“一带一路”倡议由陆路和海路两部分组成。陆路上的丝绸之路经济带计划经过中亚、俄罗斯、西亚到欧洲。海路上的21世纪海上丝绸之路计划经过东南亚、印度洋、东非、红海和地中海到达欧洲。“一带一路”计划通过6条经济走廊穿越欧亚大陆的北部、中部和南部。

“一带一路”倡议可以帮助中国更有效地利用其庞大的外汇储备、扩大改革开放的范围、加大经济发展的规模和势头、使中国经济融入世界经济、实现产业升级和可持续发展、增强中国的能源安全。“一带一路”倡议是中国最有魄力的外交政策之一。为了改善丝绸之路沿线的基础设施，中国投入400亿美元建立丝绸之路基金、提供了1000亿美元作为亚洲基础设施投资银行的50%的初始资金。

世界银行提出，基础设施仍然是发展中国家和地区成功发展经济的基本条件。基础设施建设将不断提高人民的生活水平，大幅度减少贫困人口，可以大大降低运输成本、物流成本，促进城乡一体化和区域一体化。

据联合国亚洲及太平洋经济社会委员会的报告，铁路应在基础设施项目的规划过程中被优先考虑，因为它是比其他交通方式更具持续性的交通方式。另外，铁路交通是更便宜的、安全性更高的、能源消耗更低的和空气污染更少的交通方式。

据亚洲开发银行称，亚洲国家每年需要7300亿美元投资铁路、公路、港口、电网和电信等基础设施。基础设施行业是中国最大的行业之一，中国有能力投资其他国家的基础设施项目。

中国自身的经验表明，基础设施特别是高速铁路的完善会对老百姓的生活提供便利，而且会提高他们的生活水平。所以，可以说在“一带一路”框架下修建高速铁路会提高沿线国家的生活水平。据新华社报道，中国目前正与28个国家进行高铁谈判。

“一带一路”倡议将会实现中华民族的伟大复兴，也是欧亚可持续发展的重大举措。“一带一路”倡议的非常重要的一个部分是互联互通。似乎所有“一带一路”沿线国家都重视这一点，因为对他们来说，交通基础设施方面的进步会给他们带来经济发展的机会。互联互通的重要部分是铁路交通，特别是高速铁路。

“一带一路”沿线国家甚至全球都认为中国的高铁建设速度让人吃惊，2008年到2016年底中国成功开通了2.2万公里的高铁路线。因此，中国的技术是非常高的，再加上中国在资金方面有能力帮其他“一带一路”沿线国家修建高铁。这使得很多沿线国家愿意在“一带一路”倡议框架下与中国合作，这些国家包括土耳其及其周边地区的“一带一路”沿线国家，即伊朗、南高加索两国、中东欧国家。

“一带一路”倡议也面临诸多挑战，如政治制度、法律制度、发展水平和文化传统不一的国家的因素。由于历史和政治原因，这些国家之间的一些双边关系是复杂的。为了克服这些挑战，中国作为发起者，必须确保国内各政府部门之间的协调配合。一些专家认为，中国政府部门与中国企业缺乏国际合作经验也将带来重大的挑战。

另外，还有沿线国家缺乏对“一带一路”的正确认识，一些中国公司缺乏“走出去”的经验。因此，迫切需要加强有关“一带一路”的学术研究、理论支持和话语体系。本文是从学术角度对“一带一路”的理解。

习近平2013年提出“一带一路”倡议后，土耳其2014年提出了“中间走廊”倡议，以期能与“一带一路”有一个更好的对接。“中间走廊”西起于土耳其、东止于中国，途经格鲁吉亚、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、土库曼斯坦等。

南高加索地区有助于连接中国和欧洲。南高加索走廊是“中间走廊”倡议的一个重要部分。该地区的国家都对“一带一路”建设感兴趣。该地区的国家在很多方面都有自己的优势。

“中间走廊”成为“一带一路”的重要组成部分，符合土中两国的共同利益。虽然两国在合作细节上还不太了解彼此的具体立场，但由于双方都奉行务实主义策略，仍能通过协调、谈判达成共识。土中两国关系会在“一带一路”的合作下越来越紧密，“一带一路”建设把两国未来的发展道路紧密地联系在一起。

“一带一路”倡议中的中国—中亚—西亚经济走廊上的伊朗在欧亚大陆的地理位置优越。伊朗制裁取消几天之后习近平访问伊朗，这表明着伊朗的重要性。中方认为伊朗在“一带一路”建设中发挥着重要作用。“一带一路”倡议的 6 条经济走廊其中一条是经过伊朗的。

与土耳其坚吉兹控股公司一起参加安卡拉—伊斯坦布尔高速铁路建设的中国通用技术集团公司把德黑兰—马什哈德铁路现代化。在地理、历史和文化上是有联系的土耳其、伊朗和南高加索国家都要共同向前发展。中国可以跟这些国家一起推动丝绸之路经济带的建设。

中国许多专家认为，伊朗会在“一带一路”作为能源枢纽和获得连接中东和欧亚大陆的运输路线方面发挥关键作用。丝绸之路经济带的一条经济走廊是经过伊朗的。伊朗需要基础设施，中国有能力建设基础设施。

此外，一些中东欧国家赞赏中国取得的成就及成功的发展模式。“一带一路”倡议和“16+1 合作”机制是未来中国与中东欧国家关系中最重要两个合作框架，而且这两个框架应该在不同层次上和项目紧密地联系起来。将使中国与中东欧合作提高到新的水平。

“16+1 合作”也可以被认为是“一带一路”的一部分。“16+1 合作”和“一带一路”涉及投资、能源、运输、贸易、科研、教育、文化和环境等方面，到目前为止在“一带一路”方面，中国特别强调基础设施、高新技术和格局问题。

这个新格局可能将使欧盟的担忧更加厉害。中国政府和企业的做法应该是发展“16+1 合作”和“一带一路”等现有平台以拉近与欧洲的关系。欧盟需要从互利的角度来看待中国与中东欧的关系。“一带一路”将加强中东欧地区国家的连通性，将有助于欧盟逐渐认可“16+1 合作”机制。

“中间走廊”倡议的路线从土耳其与保加利亚的边界开始，从西到东穿越土耳其后到格鲁吉亚，再到阿塞拜疆的巴库港口，然后穿越里海分成两条路线，第一条路线到土库曼斯坦的土库曼巴什港口后到乌兹别克斯坦，再到吉尔吉斯斯坦后通过吐尔尕特陆运口岸到达中国；第二条路线到哈萨克斯坦的阿克套港口，穿越哈萨克斯坦以后通过霍尔果斯边境口岸到达中国。

从中国新疆维吾尔自治区的吐尔尕特陆运口岸到吉尔吉斯斯坦后，再到乌兹别克斯坦，然后到土库曼斯坦后到达伊朗，穿越伊朗以后到土耳其，在土耳其境内与“中间走廊”交汇以后穿越土耳其到保加利亚。

欧盟的跨欧交通网（TEN-T）的东欧—东地中海走廊（Orient/East-Med Corridor）是欧盟发起的欧洲铁路网络的一部分，该路线为从匈牙利到罗马尼亚后到达保加利亚，最后到达土耳其边界口岸与“中间走廊”交汇。土耳其与保加利亚的边境口岸卡皮库勒（Kapikule）到伊斯坦布尔的高速铁路正在规划中。修建完该高速铁路线以后可以与欧盟的铁路网相接。

最适合该地区的丝绸之路经济带线路是“中间走廊”连接欧盟的跨欧交通网的东欧—东地中海走廊，这条路线的一部分是高速铁路、另一部分是常规铁路。虽然本论文的重点在高速铁路上，但是丝绸之路经济带路线上也有一部分是适合修建常规铁路的，比如巴库—第比利斯—卡尔斯铁路，因为由于地形原因该地区很难修建高速铁路。

总而言之，在土耳其、中国、伊朗和中东欧洲国家的利益是一致的情况下，土耳其、中国、伊朗、中东欧洲国家可以共同合作，共建“中间走廊”和丝绸之路经济带的中国—中亚—西亚—中东欧洲这两条经济走廊，这会使得丝绸之路经济带更加完善。

纵观中国与一些“一带一路”沿线国家领导人的讲话和两国为做好“一带一路”出台的相关政策，本人认为中国与“一带一路”沿线国家在未来的关系会更加紧密，这既依托于历史上的友好交流，也是现实发展的需要。

“一带一路”倡议现在还在初步阶段的，还需要几十年的建设。在建设当中会面临许多挑战。虽然如此，考虑到世界经济和政治目前的状况、中国经济的发展，尤其是高速铁路基础设施的发展的吸引力、欧亚大陆发展中国家经济发展，特别是在缺乏铁路交通基础设施导致的发展缓慢等方面，可以说“一带一路”倡议能满足世界和发展中国家的需求并对接他们提出的发展经济特别是交通基础设施的举措。这些举措包括土耳其提出的“中间走廊”倡议，该倡议与“一带一路”倡议不谋而合，因此“中间走廊”可以变成“一带一路”倡议的一部分。

除了“中间走廊”倡议之外，中国—中亚—西亚经济走廊也通过土耳其及其周边国家。“中间走廊”和中国—中亚—西亚经济走廊都有利益加强欧亚大陆的连通性。



# 参考文献

## 土耳其语文献

1. 《国民日报》(Milliyet gazetesi): 《历史悠久的丝绸之路成为当代商业的象征……》(Tarihi İpek Yolu, çağdaş ticaretin simgesi oldu...), 1997年9月16日, 最后一次登录: 2016年8月1日, 第7页, <http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/Arsiv/1997/09/16>
2. 《土耳其共和国官方公报》(T.C. Resmi Gazete): 《第十个发展计划(2014-2018) 发展部网站关于批准第十个发展计划 (2014-2018)》(Onuncu Kalkınma Planının (2014-2018) Onaylandığına İlişkin Karar), 批准号: 1041, 批准日期: 2013年7月2日, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/07/20130706M1.pdf>
3. 《土耳其共和国官方公报》(T.C. Resmi Gazete): 《土耳其共和国政府和中华人民共和国政府之间在铁路领域合作协定的批准的适当位置法律》, (Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolları Alanında İşbirliğine İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun), 2017年3月8日, 最后一次登录: 2018年1月1日, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/03/20170308-27.htm>
4. 《自由报》(Hürriyet): 《在 75 分钟内从艾迪尔内到伊斯坦布尔! 这个消息在 2018 年的前一天被公布了出来》(Edirne İstanbul arası 75 dakikaya iniyor! 2018'e 1 kala açıklandı), 2017年12月30日, 最后一次登录: 2018年1月13日, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/edirne-istanbul-hizli-tren-hattinda-onemli-gelisme-ilk-kazma-bu-tarihte-vurulacak-40695153>
5. 安纳兹·艾弗 (Ananth V. Iyer)、恰热·恰克苏资 (Çağrı Haksöz)、斯里达尔·色恰德日 (Sridhar Seshadri): 《丝绸之路供应链连接管理》(İpek Yolunda Tedarik Zinciri Yönetimi), 斯卡拉出版社 (Scala Yayıncılık), 2014年3月。
6. 部长雅哲 (Bakan Yazıcı): 《通过马尔马雷海峡隧道, 丝绸之路将从中国延伸到伦敦》(Marmaray ile İpek Yolu Güzergahı Çin'den Londra'ya Kadar Uzanmış Olacaktır), 《土耳其海关和贸易部网站》(Türk Gümrük ve Ticaret İnternet

- sitesi), 2013 年 11 月 28 日, 最后一次登录: 2015 年 2 月 25 日, <http://ab.gtb.gov.tr/duyurular/bakan-yazici-marmaray-ile-ipek-yolu-guzergahi-cin-den-londraya-kadar-uzanmis-olacaktır>
7. 恩代尔·耶尔马兹(Önder Yılmaz):《土耳其和中国的“中间走廊”策略》(Türkiye ve Çin'den Orta Koridor Hamlesi), 《国民日报》(Milliyet Gazetesi), 2016 年 5 月 24 日, 最后一次登录: 2017 年 3 月 19 日, <http://www.milliyet.com.tr/turkiye-ve-cin-den-orta-koridor/ekonomi/detay/2250498/default.htm>
  8. 高速铁路网(Hızlı Tren Seferleri):《土耳其高速铁路路线》(“Türkiye Yüksek Hızlı Tren Hatları”), 2017 年 2 月 15 日, 最后一次登录: 2018 年 1 月 5 日, <https://hizlitrenseferleri.com/turkiye-yukse-hizli-tren-hatlari/>
  9. 哈亚提·亚子奇(Hayati Yazıcı):《通过丝绸之路倡议我们会连接伦敦与北京》(İpek Yolu Projesi İle Londra'yı Pekin'e Bağlayacağız), 新闻网(Haberler), 2013 年 12 月 4 日, 最后一次登录: 2017 年 9 月 2 日, <https://www.haberler.com/yazici-ipek-yolu-projesi-ile-londra-yi-pekine-5388154-haberi/>
  10. 开发与建设新闻(İmar Haber):《高速铁路项目持续快速发展》(“Yüksek Hızlı Tren Projeleri Hızla Devam Ediyor”), 2017 年 6 月 9 日, 最后一次登录: 2017 年 12 月 15 日, <https://www.imarhaber.com/yukse-hizli-tren-projeleri-hizla-devam-ediyor/>
  11. 穆哈然·艾佛刹(Muharrem Afşar)、扎福尔·爱多安(Zafer Erdoğan)、爱若·科托鲁(Erol Kutlu)等:《高速铁路对埃斯基谢希尔影响的研究》(Yüksek Hızlı Tren'in Eskişehir'e Etkileri Araştırması), 埃斯基谢希尔商会出版物(Eskişehir Ticaret Odası Yayınları), 城市与文化-7(Şehir Ve Kültür-7), 2015 年, 第 31 期。
  12. 穆斯塔法·耶尔德然(Mustafa Yıldırım):《丝绸之路经济: 土耳其供替代的选择》(İpekyolu Ekonomileri: Türkiye İçin Alternatif Vizyon), 超链接出版社(Hiperlink Yayınları), 2013 年 9 月。
  13. 努尔阿迪·佳拟克里(Nurettin Canikli):《土耳其大国民议会的官方文献, 文献号码: 69602026/610-7510789》, 2015 年 4 月 24 日。
  14. 塞利亚·塞泽(Seriye Sezen):《“一带一路”项目: 是 21 世纪的基石吗?》(Bir Kuşak ve Bir Yol Projesi: 21. Yüzyılın Yapı Taşı mı?), 《世界报》(Dünya

- Gazetesi), 2017 年 6 月 21 日, <https://www.dunya.com/dunya/bir-kusak-ve-bir-yol-projesi-21-yuzyilin-yapi-tasi-mi-haberi-368883>
15. 赛尔康·米尔塔什 (Serkan Demirtaş): 《中国通过丝路踏入中亚是战略性举动》 (Çin'den Stratejik İpek Yolu Hamlesi), 《自由报》 (Hürriyet), 2014 年 7 月 5 日, 最后一次登录: 2016 年 5 月 14 日, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/26744988.asp>
  16. 土耳其共和国的国家铁路总局 (TCDD Genel Müdürlüğü): 《2017 年度项目计划》 (2017 Yılı Performans Programı), <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/performans2017.pdf>
  17. 土耳其共和国的国家铁路总局 (TCDD Genel Müdürlüğü): 《卡尔斯—艾迪尔内铁路修建项目框架协议》 (Kars-Edirne Demiryolu yağım Projesiyle İlgili Çerçeve Anlaşma), 2011 年 1 月 25 日, 最后一次登录: 2017 年 5 月 17 日, <http://www.tcdd.gov.tr/upload/files/ContentFiles/2010/mevzuat/anlasma/resmiolmayan/1147.doc>
  18. 土耳其共和国的国家铁路总局 (TCDD Genel Müdürlüğü): 《中国商务部副部长成为高速列车成员》 (Çin Ticaret Bakan Yardimcisi Yüksek Hızlı Trenin Konuğu Oldu), <http://www.tcdd.gov.tr/haberler/&Ccedil;%C4%B0N%20T%C4%B0CARET%20BAKAN%20YARDIMCISI%20Y&Uuml;KSEK%20HIZLI%20TREN%20KONU%20KONU%C4%9EU%20OLDU'%20/32>
  19. 土耳其共和国交通、海事及通信部 (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı): 《土耳其的交通和通讯战略: 2023 目标》 (Türkiye Ulaştırma ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023), [http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/93C5Y+Turkiye\\_Ulasim\\_veIletisim\\_Stratejisi.pdf](http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/93C5Y+Turkiye_Ulasim_veIletisim_Stratejisi.pdf)
  20. 希望 (Umut Ergünsü): 《“丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路”倡议》 (İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu Girişimi), 《关于中国的一切》 (Çin Hakkında Her Şey), 2016 年 1 月 10 日, 最后一次登录: 2017 年 10 月 9 日, <http://www.cinhh.com/ipek-yolu-ekonomik-kusagi-ve-21-yuzyil-deniz-ipek-yolu-girisimi/>
  21. 希望 (Umut Ergünsü): 《“丝绸之路经济带与 21 世纪海上丝绸之路”倡议面临的挑战 - 1》 (“İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” Girişimi’ni Gerçekleştirmenin Zorlukları - 1), 《关于中国的一切》 (Çin Hakkında

- Her Şey), 2016年2月14日, 最后一次登录: 2016年2月14日, <http://www.cinhh.com/ipek-yolu-ekonomik-kusagi-ve-21-yuzyil-deniz-ipek-yolu-girisimini-gerceklestirmenin-zorluklari-1/>
22. 希望 (Umut Ergunsü): 《“丝绸之路经济带与 21 世纪海上丝绸之路” 倡议面临的挑战 - 2》(“İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” Girişimi’ni Gerçekleştirmenin Zorlukları-2), 《关于中国的一切》(Çin Hakkında Her Şey), 2016年2月20日, 最后一次登录: 2016年2月20日, <http://www.cinhh.com/ipek-yolu-ekonomik-kusagi-21-yuzyil-deniz-ipek-yolu-girisimini-gerceklestirmenin-zorluklari-2/>
23. 希望 (Umut Ergunsü): 《娥阿拉姿: “土耳其转向中国的时期已经到了”》(İraz Turhan: “Türkiye’nin yüzünü Çin’e çevirme zamanı geldi”), 《关于中国的一切》(Çin Hakkında Her Şey), 最后一次登录: 2016年5月3日, <http://www.cinhh.com/iraz-turhan-turkiyenin-yuzunu-cine-cevirme-zamani-geldi/>
24. 希望 (Umut Ergunsü): 《中国, 上升到土耳其的第三贸易伙伴的水平》(Ender Öncü: Çin, Türkiye’nin üçüncü ticaret ortağı seviyesine yükseldi), 《关于中国的一切》(Çin Hakkında Her Şey), 2015年9月15日, <http://www.cinhh.com/ender-ocnu-cin-turkiyenin-ucuncu-ticaret-ortagi-seviyesine-yukseldi/>
25. 亚哈姆·阿克锁业 (Yahya Aksoy): 《从西安到地拉那的古代丝绸之路》(Si-An'dan Tiran'a Tarihi İpek Yolu), 安卡拉 (Ankara): 加密出版社 (Kripto Yayınevi), 2009年3月。
26. 伊斯梅特·索拉克 (İsmet Solak): 《从长城至亚得里亚海的突厥人踪迹》, (Çin Seddi'nden Adriyatik'e Türk izi), 《自由报》(Hürriyet), 1997年9月25日。
27. 约兹加特人同盟网站 (Yozgatlılar Federasyonu web sitesi): 《安卡拉—锡瓦斯高速铁路项目中的耶尔柯伊—约兹加特—锡瓦斯部分》(Ankara-Sivas Hızlı Tren Projesi Yerköy-Yozgat-Sivas Kesimi), <http://www.yozgatlilarfederasyonu.net/?Syf=26&Syz=321994>
28. 中国国际广播电台 (CRI): 《“一带一路”是什么? 希望》(Bir Kuşak Bir Yol Nedir? Umut Ergunsü), 北京时间视频 (Beijing Saati 13), 2017年4月7日, 最后一次登录: 2017年6月10日, [https://www.youtube.com/watch?v=B4JS3GX4Gyo&list=PLyqYrMRr\\_KhBSjeBB5\\_fpDM0HTxnyTc9k&index=20](https://www.youtube.com/watch?v=B4JS3GX4Gyo&list=PLyqYrMRr_KhBSjeBB5_fpDM0HTxnyTc9k&index=20)

29. 中国国际广播电台（CRI）：《土耳其在运输和物流领域主动支持“一带一路”》（Türkiye, Kuşak ve Yol girişimini ulaşım ve lojistikle destekliyor），2018年2月6日，最后一次登录：2018年2月15日，<http://turkish.cri.cn/1781/2018/02/06/1s188399.htm>

## 中文文献

1. 《比亚迪 65 亿进军英新能源市场：核心竞争力是“铁电池”》，《21 世纪经济报道》，2015 年 10 月 27。
2. 《中兴手机随团到访西雅图》，《南方都市报》，2015 年 9 月 25，第 7 页。
3. 鞍钢、马伟、鄢一龙：《“丝绸之路经济带”：战略内涵、定位和实现路径》，《新疆师范大学学报》，2014 年第 35（2）期。
4. 北京大学法制信息中心：《中华人民共和国政府与土耳其共和国政府铁路合作协定》，法宝引证码：CLI.T.7923，最后一次登录：2018 年 4 月 1 日，[http://www.pkulaw.cn/fulltext\\_form.aspx?Gid=100671219&keyword=%E9%93%81%E8%B7%AF&Search\\_Mode=accurate](http://www.pkulaw.cn/fulltext_form.aspx?Gid=100671219&keyword=%E9%93%81%E8%B7%AF&Search_Mode=accurate)
5. 陈蓉、石国进：《打造“一带一路”中欧班列品牌的思考》，《铁道运输与经济》2015 年，第 37(11)期。
6. 崔洪建：《中国与中东欧之间的“重新发现”》，新华网，2012 年 9 月 7 日，[http://www.ciis.org.cn/chinese/2012-09/07/content\\_5319084.htm](http://www.ciis.org.cn/chinese/2012-09/07/content_5319084.htm)
7. 邓浩、李自国：《南高加索地区形势演变与丝绸之路经济带建设》，《中国国际问题研究院研究报告》，第 19 期，2017 年 11 月。
8. 董漫远：《中国与土耳其关系的历史与未来》，《阿拉伯世界研究》，2010 年 7 月。
9. 冯氏集团利丰研究中心：《丝绸之路经济带与 21 世纪海上丝绸之路》，香港，2015 年 4 月，<http://www.fbicgroup.com>
10. 高泽华：《中国驻土耳其大使：两国可探索打造“四大走廊”》，人民网，2014 年 09 月 18 日，<http://finance.people.com.cn/n/2014/0918/c387602-25687428.html>
11. 公丕萍、宋周莺、刘卫东：《中国与“一带一路”沿线国家贸易的商品格局》，《地理科学进展》，2015 年第 34（5）期。

12. 观察者:《世界银行解读中国高铁:建设成本为别国 2/3,票价为 1/4 到 1/5》,2014 年 7 月 11 日,最后一次登录:2016 年 7 月 21 日,[http://www.guancha.cn/Project/2014\\_07\\_11\\_245715.shtml](http://www.guancha.cn/Project/2014_07_11_245715.shtml)
13. 郭金超:《习近平哈萨克斯坦演讲:共建“丝绸之路经济带”》,中国新闻网,2013 年 9 月 7 日,最后一次登录:2017 年 4 月 21 日,<http://www.chinanews.com/gn/2013/09-07/5257926.shtml>
14. 国家发展改革委、外交部、商务部:《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》,中华人民共和国国家发展和改革委员会网站,2015 年 3 月 28 日,最后一次登录:2016 年 1 月 25 日,[http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328\\_669091.html](http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html)
15. 何文彬:《论“中国—中亚—西亚经济走廊”建设推进中的基础与障碍》,《经济体制改革》,2017 年第 3 期,第 59 - 67 页。
16. 和讯银行网站:《中国中铁股份有限公司重大工程中标公告》,2008 年 10 月 7 日,最后一次登录:2015 年 1 月 17 日,<http://bank.hexun.com/2008-10-07/109517308.html>
17. 环球网:《土为东突提供实质支持 超六成网民对土印象负面》,2015 年 7 月 9 日,最后一次登录:2017 年 8 月 11 日,<http://news.qq.com/a/20150709/011178.htm>
18. 环球网:《中国签下价值约 72 亿欧元罗马尼亚核电项目协议》,2015 年 11 月 12 日,<http://china.huanqiu.com/hot/2015-11/7967652.html>
19. 黄晓燕、秦放鸣:《中国—中亚—西亚经济走廊建设:基础、挑战与路径》,《改革与战略》,2018 年第 2 期,第 68 - 73 页。
20. 火车网:《2014 年 12 月新列车运行图》,2014 年 11 月 27 日,最后一次登录:2017 年 12 月 2 日,[http://www.huoche.net/show\\_312560](http://www.huoche.net/show_312560)
21. 金融时报中文网:《经济/贸易“一带一路”的三重定位》,2015 年 5 月 26 日,最后一次登录:2016 年 7 月 17 日,<http://www.ftchinese.com/story/001062184>
22. 金融时报中文网:《中国复兴“丝绸之路”的挑战》,2015 年 10 月 10 日,最后一次登:2016 年 9 月 30 日,<http://www.ftchinese.com/story/001064281>
23. 兰英:《高速铁路一对中国经济发展的影响》,北京:经济日报出版社,2013 年 1 月。

24. 李秉新:《伊朗总统鲁哈尼高度赞赏“一带一路”倡议》,环球网,2017年9月21日,最后一次登录:2017年12月30日,<http://world.huanqiu.com/exclusive/2017-09/11268494.html>
25. 李佳峰:《“一带一路”战略下中欧班列优化对策研究》,《铁道运输与经济》,2016年第38(5)期。
26. 李建民:《专家:“一带一路”为中国与中亚合作提供新动力》,新华网,2017年05月13日,[http://www.xinhuanet.com/world/2017-05/13/c\\_129603843.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2017-05/13/c_129603843.htm)
27. 李向阳:《“一带一路”:定位、内涵及需要优先处理的关系》,北京:社会科学文献出版社,2015年。
28. 李向阳主编:《亚太蓝皮书:亚太地区发展报告“一带一路”》,北京:社会科学文献出版社,2015年。
29. 李振环:《“一带一路”土耳其板块已见雏形》,《光明日报》,2015年4月19日。
30. 林跃勤:《“一带一路”构想:挑战与应对》,《湖南金融经济期刊》,2015年4月。
31. 刘华芹:《二、“一带一路”战略的提出和形成》,中华人民共和国商务部官网(商务历史),<http://history.mofcom.gov.cn/?special=2ydylzldtc>
32. 刘卫东:《“一带一路”战略的科学内涵与科学问题》,《地理科学进展》,2015年第34(5)期。
33. 刘作奎:《“一带一路”倡议背景下的“16+1合作”》,《当代世界与社会主义》,2016年第3期。
34. 刘作奎:《波兰的外交政策走向与中波关系》,《中国与世界》,2016年第7期,第24-27页。
35. 刘作奎:《警惕“一带一路”投资风险—希腊政治局势“一带一路”在布局欧洲的变化》,《当代世界》,2015年第4期。
36. 刘作奎:《欧洲和“一带一路”倡议:回应与风险》,北京:中国社会科学出版社,2015年12月。
37. 刘作奎:《欧洲与“一带一路”倡议—应对与风险》,北京:中国社会科学出版社,2017年5月。
38. 龙静:《“一带一路”倡议在中东欧地区的机遇和挑战》,《国际观察》,2016

年第 3 期，第 118 - 130 页。

39. 卢锋、李昕、李双双、姜志霄、张杰平、杨业伟：《为什么中国—“一带一路”的经济逻辑》，《北京大学中国经济研究中心》，2015 第 5 期，第 13 页。
40. 吕承超、徐倩：《新丝绸之路经济带交通基础设施空间，非均衡及互联互通政策研究》，《上海财经大学学报》，2015 年第 17（2）期。
41. 马莉莉、任保平：《丝绸之路经济带发展报告 2014》，北京：中国经济出版社，2014 年 09 月 01 日。
42. 莫雨：《专家：“一带一路”是为了打造以中国为中心的区域秩序》，美国之声，2017 年 8 月 4 日，最后一次登录：2018 年 2 月 25 日，<https://www.voachinese.com/a/china-obor-20170803/3972048.html>
43. 帕拉格·康纳：《超级版图：全球供应链、超级城市与新商业文明的崛起》，北京：中信出版社，2016 年。
44. 潘天波、胡玉康：《丝路漆艺与中国美学思想的传播》，《新疆师范大学学报》，2014 年第 35（2）期，第 89 - 95 页。
45. 人民网：《“希望在中国再待 10 年”土耳其企业家看“一带一路”倡议》，2014 年 9 月 20 日，最后一次登录：2015 年 2 月 21 日，<http://finance.people.com.cn/n/2014/0920/c387602-25700228.html>
46. 人民网：《69 个国家和国际组织与中国签署“一带一路”合作协议》，2017 年 8 月 18 日，最后一次登录：2018 年 6 月 4 日，<http://world.people.com.cn/n1/2017/0818/c1002-29478756.html>
47. 人民网：《商务部：目前中国企业在中东欧国家投资超过 90 亿美元》，2018 年 6 月 1 日，最后一次登录：2016 年 6 月 3 日，<http://finance.people.com.cn/n1/2018/0601/c1004-30029517.html>
48. 人民网：《伊媒称中国进出口银行签署 15 亿美元交易资助伊朗兴建高速铁路》，2017 年 7 月 26 日，<http://world.people.com.cn/n1/2017/0726/c1002-29428530.html>
49. 世界银行：《2009 年世界发展报告：重塑世界经济地理》，北京：清华大学出版社，2009 年。
50. 帅蓉、闫磊：《寻求“容克投资计划”与“一带一路”的互动对接——专访欧盟委员会主席容克》，新华网，2015 年 6 月 28 日，最后一次登录：2016

- 年 6 月 18 日, <http://politics.people.com.cn/n/2015/0628/c1001-27218836.html>
51. 宋国友:《“一带一路”战略构想与中国外交新发展》,《国际观察》,2015 年第 4 期。
  52. 宋周莺、车姝韵、王姣娥等:《中国沿边口岸的时空格局及功能模式》,《地理科学进展》,2015 年第 34 (5) 期,第 589 - 597 页。
  53. 孙久文、高志刚主编:《丝绸之路经济带与区域经济发展研究》,北京:经济管理出版社,2015 年。
  54. 土耳其驻伊斯坦布尔总领馆经商室:《巴库—第比利斯—卡尔斯跨国铁路正式开通》,2017 年 10 月 31 日,最后登录:2018 年 4 月 5 日, <http://istanbul.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201710/20171002662891.shtml>
  55. 王姣娥、王涵、焦敬娟:《“一带一路”与中国对外航空运输联系》,《地理科学进展》,2015 年第 34 (5) 期,第 554 - 562 页。
  56. 王颂吉、白永秀:《中国—中亚—西亚经济走廊建设:进展、问题与对策》,《贵州社会科学》,2016 年 8 月,第 127 - 133 页。
  57. 王杨堃:《中欧班列发展现状、问题及建议》,《综合运输》,2015 年第 37 期,第 70 - 75 页。
  58. 王义桅:《世界是通的——“一带一路”的逻辑》,北京:商务印书馆,2016 年。
  59. 王义桅:《再造中国——领导型国家的文明档案》,上海:上海人民出版社,2017 年。
  60. 王勇、[土耳其] 希望、罗洋:《“一带一路”倡议下中国与土耳其的战略合作》,《西亚非洲》,2015 年第 6 期,第 70 - 86 页。
  61. 习近平:《共创中伊关系美好明天》,《伊朗报》,2016 年 1 月 21 日, [http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao\\_674904/zt\\_674979/dnzt\\_674981/xzxzt/xjpdstaiyljxgsfw\\_685471/zxxx\\_685473/t1333711.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/zt_674979/dnzt_674981/xzxzt/xjpdstaiyljxgsfw_685471/zxxx_685473/t1333711.shtml)
  62. 新华网:《“一带一路”战略构建我国对外开放新格局》,2015 年 1 月 4 日,最后一次登录:2016 年 11 月 14 日, [http://www.xinhuanet.com/2015-01/04/c\\_1113870302.htm](http://www.xinhuanet.com/2015-01/04/c_1113870302.htm)
  63. 新华网:《李克强会见塞尔维亚总理武契奇、匈牙利总理欧尔班、马其顿总理格鲁埃夫斯基一致同意共同打造中欧陆海快线》,2014 年 12 月 17 日,最

- 后一次登录: 2017 年 11 月 7 日, [http://www.xinhuanet.com/world/2014-2/17/c\\_1113682483.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2014-2/17/c_1113682483.htm)
64. 新华网:《欧委会计划延长“容克投资计划”》, 2016 年 6 月 2 日, 最后一次登录: 2017 年 5 月 3 日, [http://www.xinhuanet.com/world/2016-06/02/c\\_1118978765.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2016-06/02/c_1118978765.htm)
65. 新华网:《土耳其修建巨大的高速铁路纪念百周年》, 2017 年 5 月 14 日, 最后一次登录: 2017 年 12 月 4 日, [http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c\\_136282781.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282781.htm)
66. 新华网:《土耳其专家:“一带一路”战略将使土受益》, 2015 年 4 月 8 日, 最后一次登录: 2017 年 11 月 8 日, [http://www.xinhuanet.com/fortune/2015-04/08/c\\_1114899854.htm](http://www.xinhuanet.com/fortune/2015-04/08/c_1114899854.htm)
67. 新华网:《习近平会见伊朗最高领袖哈梅内伊》, 2016 年 1 月 24 日, 最后一次登录: 2017 年 7 月 14 日, [http://news.xinhuanet.com/world/2016-01/24/c\\_1117872883.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2016-01/24/c_1117872883.htm)
68. 新华网:《中国对阿拉伯国家政策文件(全文)》, 2016 年 1 月 13 日, 最后一次登录: 2017 年 5 月 9 日, [http://news.xinhuanet.com/world/2016-01/13/c\\_1117766388.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2016-01/13/c_1117766388.htm)
69. 徐飞:《中国高铁“走出去”战略:主旨·方略·举措》,《中国工程科学》, 2015 年第 4 期, 第 4-8 页。
70. 徐飞:《纵横“一带一路”——中国高铁全球战略》, 上海:格致出版社、上海人民出版社, 2017 年 7 月。
71. 徐颖:《土耳其官员谈新丝路:应先建铁路网络》,《瞭望东方周刊》, 2014 年 12 月 1 日, 最后一次登录: 2018 年 5 月 19 日, <http://finance.sina.com.cn/world/yzjj/20141201/114120965000.shtml>
72. 徐涌:《高铁时代金融服务问题初探》,《金融时报》, 2011 年 1 月 17 日。
73. 许文鸿:《“一带一路”视域下阿塞拜疆的交通枢纽战略》, 环球视野, 2017 年 8 月 7 日, 最后一次登录: 2017 年 12 月 27 日, [http://www.globalview.cn/html/global/info\\_19542.html](http://www.globalview.cn/html/global/info_19542.html)
74. 亚洲基础设施银行官方网站:《亚洲基础设施投资银行》, [https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/\\_download/articles-of-agreement/basic\\_document\\_chinese\\_bank\\_articles\\_of\\_agreement.pdf](https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/_download/articles-of-agreement/basic_document_chinese_bank_articles_of_agreement.pdf)

75. 姚铃:《中国与中东欧国家经贸合作现状及发展前景研究》,《国际贸易》,2016年第3期。
76. 殷淼:《“一带一路”为世界经济发展带来美好愿景——“一带一路”倡议促进可持续发展目标高级别研讨会侧记》,人民网,2017年4月15日,最后一次登录:2017年6月25日,<http://finance.people.com.cn/n1/2017/0415/c1004-29212556.html>
77. 张丽君主编:《绸之路经济带:构建与发展研究》,北京:中国经济出版社,2015年,第251-262页。
78. 张诗雨、张勇编着:《海上新丝路:21世纪海上丝绸之路发展思路与构想》,北京:中国发展出版社,2014年。
79. 章念生、杨讴:《2013年度特别报道:中国特色大国外交的成功实践——外交部长王毅谈二〇一三年中国外交》,人民网,2013年12月19日,最后一次登录:2015年11月7日,<http://theory.people.com.cn/n/2013/1219/c40531-23882650.html>
80. 赵可金:《“一带一路”的中国方略研究》,《新疆师范大学学报》,2016年第1期,第22-23页。
81. 郑赤琰:《从三个角度看“一带一路”》,《印尼焦点》,2015年第4期。
82. 郑蕾、刘志高:《中国对“一带一路”沿线直接投资空间格局》,《地理科学进展》,2015年第34(5)期,第563-570页。
83. 中国日报:《携手开创中欧关系新局面——在中欧工商峰会上的主旨演讲》,2015年6月30日,最后一席登录:2016年5月9日,[https://world.chinadaily.com.cn/2015-06/30/content\\_21138078.htm](https://world.chinadaily.com.cn/2015-06/30/content_21138078.htm)
84. 中国石油新闻中心:《中国原油进口量超越美国》,2018年2月5日,最后一次登录:2018年4月10日,<http://news.cnpc.com.cn/system/2018/02/05/001677440.shtml>
85. 中华人民共和国国务院新闻办公室网站:《丝绸之路上的土耳其驿站》,2015年07月28日,最后一次登录:2017年1月22日,<http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slxxy/31210/Document/1442590/1442590.htm>
86. 中华人民共和国商务部:《全长158公里土耳其安卡拉至伊斯坦布尔高速铁路二期工程顺利实现通车》,2014年8月1日,最后一次登录:2015年2月

- 21 日, <http://cafi.ec.mofcom.gov.cn/article/hyzc/tongjixuehui/201408/20140800682726.shtml>
87. 中华人民共和国商务部官方网站:《乌兹别克斯坦积极支持中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦铁路》, 2015 年 4 月 10 日, 最后一次登录: 2017 年 9 月 10 日, <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/e/201504/20150400938130.shtml>
88. 中华人民共和国商务部官网:《世行:中国高铁建设成本只有他国三分之二》, 2014 年 7 月 11 日, 最后一次登录: 2016 年 11 月 6 日, <http://caiee.mofcom.gov.cn/article/g/201407/20140700658988.shtml>
89. 中华人民共和国外交部官方网站:《中国同罗马尼亚的关系》, 2013 年 8 月 26 日, 最后一次登录: 2015 年 9 月 22 日, <http://www.mfa.gov.cn/ce/cero/chn/zlgx/zlgx/>
90. 中华人民共和国政府网:《关于深化互利共赢中欧全面战略伙伴关系的联合声明》, 2014 年 3 月 31 日, 最后一次登录: 2017 年 5 月 8 日, [http://www.gov.cn/xinwen/2014-03/31/content\\_2650712.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2014-03/31/content_2650712.htm)
91. 中华人民共和国政府网:《中欧陆海快线升级中欧合作之路》, 2014 年 12 月 18 日, 最后一次登录: 2016 年 5 月 8 日, [http://www.gov.cn/zhengce/2014-12/18/content\\_2793525.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2014-12/18/content_2793525.htm)
92. 中华人民共和国中央政府门户网站:《中国—中东欧国家合作秘书处成立大会暨首次国家协调员会议纪要》, 2012 年 09 月 07 日, 最后一次登录: 2018 年 2 月 3 日, [http://www.gov.cn/jrzg/2012-09/07/content\\_2218651.htm](http://www.gov.cn/jrzg/2012-09/07/content_2218651.htm)
93. 中华人民共和国中央政府网站:《铁路第 6 次提速 4 大亮点: 更快、更多、更好、更省》, 2007 年 04 月 12 日, 最后一次登录: 2010 年 6 月 26 日, [http://www.gov.cn/jrzg/2007-04/12/content\\_580527.htm](http://www.gov.cn/jrzg/2007-04/12/content_580527.htm)
94. 朱晓中:《中国—中东欧合作: 特点与改进方向》,《国际问题研究》, 2017 年第 3 期, 第 41 - 50 页。

## 英文文献

1. Acar, A. Z. 2015. "The Shortest Route from Asia to Europe: Middle Corridor," *Hazar World*, Caspian Strategy Institute, Vol. 30.

2. Acar, A. Z., and Bentyn, Z., and Kocaoglu, B. 2015. "Turkey as a Regional Logistic Hub in Promotion of Reviving Ancient Silk Route between Europe and Asia," *Journal of Management, Marketing and Logistics*, 2 (2), pp. 94-109.
3. Acemođlu, D. 2009. "The Solow Growth Model," *Introduction to Modern Economic Growth*, Princeton: Princeton University Press, pp. 26-76.
4. Ahlfeldt, G. and Feddersen, A. 2009. "From Periphery to Core: Economic Adjustments to High Speed Rail," MRPA Paper 25106, Munich: University Library.
5. Akgungor, A. P., and Demirel, A. 2007. "Evaluation of Ankara-Istanbul high speed train project," *Transport*, 22 (1).
6. Altmann, F. L., and Brey, H., and Deimel, J., and van Meurs, W., and Reljić, D., and Tannas, M. 2014. "The Western Balkans: Interests and Policies of the EU, Russia and Turkey," Suedosteuropa-Gesellschaft. [2014-10-17]. [https://www.sogde.org/wpcontent/uploads/2015/04/conference\\_report\\_sog\\_western\\_balkans.pdf](https://www.sogde.org/wpcontent/uploads/2015/04/conference_report_sog_western_balkans.pdf)
7. Asian Development Bank. 2014. "People's Republic of China: Taiyuan - Zhongwei Railway Project." [2017-12-11]. <https://www.adb.org/sites/default/files/project-document/81235/36433-013-pcr.pdf>
8. Avery, L. J., and Regmi, M. B. and Joshi, G. R. and Mohanty, C. R. C. 2017. "Rural-Urban Connectivity in Achieving Sustainable Regional Development," UNCRD Intergovernmental Tenth Regional Environmentally Sustainable Transport Forum In Asia, Vientiane, Lao People's Democratic Republic.
9. Azernews. 2017. "Over 50 trains will pass Azerbaijan via TITR project in 2016." [2018-3-5]. <https://www.azernews.az/business/97543.html>.
10. Babalik-Sutcliffe, E. (2007) "Pro-rail policies in Turkey: a policy shift," *Transport Reviews*, 27 (4), pp. 485-498.
11. Babones, S. 2017. "The New Eurasian Land Bridge Linking China And Europe Makes No Economic Sense, So Why Build It?" *Forbes*. [2018-3-9]. <https://www.forbes.com/sites/salvatorebabones/2017/12/28/the-new-urasian-land-bridge-linking-china-and-europe-makes-no-economic-sense-so-why-build-it/#10363d895c9c>
12. Banister, D., and Berechman, J. 2000. *Transport Investment and Economic Development*, London: Routledge.
13. Barry, A. 2016. *Infrastructure and the Earth. In Infrastructure and Social*

*Complexity*, London: Routledge.

14. Bertolini, L., and Spit, T. 1998. *Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Station Areas*. London: E & FN Spon.
15. Bolle, M., and Kortsari, A. 2014. "Europe – Asia Railway Transport: Issues & Prospects," Project NEAR<sup>2</sup>. [2017-8-7]. <http://www.near2-project.eu/Portals/0/NEAR%202.16selido2.pdf>.
16. Bonnafous, A. 1987. "The regional impact of the TGV," *Transportation*, 14 (2).
17. Boonstra, J. 2015. "The South Caucasus and its Wider Neighbourhood," FRIDE (Foundation for International Relations and Foreign Dialogue, European Union). [2016-12-5]. <http://www.cascade-caucasus.eu/wp-content/uploads/2015/09/Cascade-D8-Caucasus-Wider - Neighbourhood.pdf>
18. Brinza, A. 2016. "China's Continent-Spanning Trains Are Running Half-Empty," *Foreign Policy*, [2018-3-8]. <http://foreignpolicy.com/2017/06/05/chinas-continent-spanning-trains-are-running-half-empty-one-belt-one-road-bri/>
19. Brînză, A. 2016. "How a Greek Port Became a Chinese 'Dragon Head'," *The Diplomat*, [2017-7-16]. <https://thediplomat.com/2016/04/how-a-greek-port-became-a-chinese-dragon-head/>
20. Buckley, P. J., and Clegg, J., and Cross, A. R., and Liu, X., and Voss, H., and Zheng, P. 2007. "The determinants of Chinese outward foreign direct investment," *Journal of International Business Studies*, 38 (4), pp. 499-518.
21. Burman, E. 2009. *China and Iran: Parallel History, Future Threat*, Gloucestershire: The History Press.
22. Cai, P. 2017. "Understanding China's BRI," Lowly Institute. [2017-9-20]. <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>
23. Chen Qin, and Masutomo, T. 2013 "Why Japan Dominates Leadership of Asian Development Bank," CNBC, [2015-8-7]. <https://www.cnbc.com/id/100614728>
24. Chen Xin, and Chengyu, A. 2016. "A Quantitative Analysis on China - CEEC Economic and Trade Cooperation," Working Paper European Study 5, Institute of European Studies Chinese Academy of Social Sciences.
25. Chinability. 2015. "GDP Growth in China 1952-2014." [2017-2-5]. <http://www.chinability.com/GDP.htm>.
26. Chinascope Website. 2017. "Chinese Media on the 'One Belt, One Road' Strategy," [2017-9-10]. <http://chinascope.org/archives/1623/104>

27. Cooley, A. 2015. "China's Changing Role in Central Asia and Implications for US Policy: From Trading Partner to Collective Goods Provider," US - China Economic and Security Review Commission, US Congress. [2017-8-6]. [https://www.uscc.gov/sites/default/files/Cooley%20Testimony\\_3.18.15.pdf](https://www.uscc.gov/sites/default/files/Cooley%20Testimony_3.18.15.pdf)
28. DeAlwis, A. 2014. "The New Silk Road: A True 'win-win' or a Perilous Future", Huffington Post. [2015-5-27]. [https://www.huffingtonpost.com/akshan-dealwis/the-new-silk-road-a-true-\\_b\\_6400992.html](https://www.huffingtonpost.com/akshan-dealwis/the-new-silk-road-a-true-_b_6400992.html)
29. DeBruijn, E., and Jia Xianfeng. 1993. "Managing Sino-Western joint ventures: Product selection strategy", *Management International Review*, 33 (4).
30. Devonshire-ellis, C. 2015. *China's New Economic Silk Road. The Great Eurasian Game and the String of Pearls*, Hong Kong: Asia Briefing Ltd.
31. Djankov S., and Miner, S. (ed.). 2016. "China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope, and Challenges," Peterson Institute for International Economics.
32. Djankov, S. 2016. "The Belt And Road Initiative In The Former Socialist Bloc, China's Belt And Road Initiative Motives, Scope, And Challenges," Peterson Institute for International Economics Briefing 16. [https://piie.com/system/files/documents/piieb16-2\\_1.pdf](https://piie.com/system/files/documents/piieb16-2_1.pdf)
33. Donnan S., and Demetri, S. 2015. "AIIB Head Vows to Be Clean, Lean green and Fast," *Financial Times*. [2016-01-20]. <https://www.ft.com/content/b6f95846-7b0d-11e5-a1fe-567b37f80b64>
34. Economist Intelligence Unit. 2015. Piraeus' Promising Future Under Threat? Country Report, Greece.
35. Erdbrink, T. 2017. "For China's Global Ambitions, 'Iran is at the Center of Everything.'" *The New York Times*. [2017-9-9]. [www.nytimes.com/2017/07/25/world/middleeast/iran-china-business-ties.html](http://www.nytimes.com/2017/07/25/world/middleeast/iran-china-business-ties.html)
36. Ergunsü, U. 2016. "'Two Sessions' in eyes of Umut Ergunsu," China Economic Net. [2017-2-7]. [http://en.ce.cn/subject/16/16ts/16tsc/201603/18/t20160318\\_9605167.shtml](http://en.ce.cn/subject/16/16ts/16tsc/201603/18/t20160318_9605167.shtml)
37. Ergunsü, U. 2012. "Success in China is attainable for Turks too," *Hürriyet Daily News*. [2017-2-10]. <http://www.hurriyetdailynews.com/success-in-china-is-attainable-for-turks-too-37561>.
38. Ergunsü, U. 2016. "Innovation with Chinese characteristics," *Hürriyet Daily News*. [2017-11-6]. <http://www.hurriyetdailynews.com/innovation-with-chinese-characteristics-104292>

39. Ergunsü, U. 2016. "Why is China's role in the Middle East growing?" *Hürriyet Daily News*. [2017-8-6]. <http://www.hurriyetdailynews.com/why-is-chinas-role-in-the-middle-east-growing-95402>
40. Ergunsü, U. 2017. "Baku-Tbilisi-Kars railway will enhance connectivity in Eurasia," *China Daily*. [2018-1-22]. <http://www.chinadaily.com.cn/a/201711/02/WS5a0d1118a31061a7384083de.html>
41. Ergunsü, U. 2017. "Belt and Road will make Turkey-China cooperation a success," *China Daily*. [2017-9-10]. <http://www.chinadaily.com.cn/a/201706/01/WS59bbe112a310ded8ac188ff7.html>
42. Ergunsü, U. 2017. "Turkish soccer club paves way for stronger bonds between Turkish and Chinese people." *China Daily*. [2017-3-5]. [http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-07/13/content\\_30096993.htm](http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-07/13/content_30096993.htm)
43. Escobar, P. 2014. "China is Building a New Silk Road to Europe, and it's Leaving America Behind," Mother Jones Website. [2016-1-9]. <http://www.motherjones.com/politics/2014/12/chinas-new-silk-road-europe-will-leave-america-behind>
44. European Bank for Reconstruction and Development. 2016. *Balkan Barometer: Public Opinion Survey, Analytical Report*, Sarajevo.
45. European Commission - Mobility and Transport. 2011. "White paper 2011." [2016-12-25]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>
46. European Commission, Directorate-General for Trade. 2017. "European Union, Trade in goods with China." [2018-1-20]. [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc\\_113366.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf)
47. European Commission, Mobility and Transport, TENtec Interactive Map Viewer. [2017-12-29]. <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/mobile.html>
48. European Union External Action Service. 2017. "Mogherini stresses key role of EU-China cooperation in a multilateral world." [2018-2-3]. [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/24764/mogherini-stresses-key-role-eu-china-cooperation-multilateral-world\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/24764/mogherini-stresses-key-role-eu-china-cooperation-multilateral-world_en)
49. *Financial Tribune*. 2017. "Update: \$1.5b China Loan for Iranian Rail Project." [2017-9-9]. [www.financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/68986/update-15b-china-loan-for-iranian-rail-project](http://www.financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/68986/update-15b-china-loan-for-iranian-rail-project)
50. Fogel, R. W. 1964. *Railroads and American Economic Growth: Essays in*

- Econometric History*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
51. *Fortune Magazine*. 2013. "Global 500 List." [2016-5-24]. <http://fortune.com/global500/2013>
  52. Fujita, M., and Venables, A., and Krugman P. 1999. *The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade*. Cambridge, MA: MIT Press.
  53. Garmendia, M., and de Urena, J. M., and Ribalaygua, C., and Leal, J., and Coronado, J. M. 2008. "Urban residential development in isolated small cities that are partially integrated in metropolitan areas by High Speed Train," *European Urban and Regional Studies*, 15 (3), pp. 249-264.
  54. Garver, J. W. 2006. *China and Iran: Ancient Partners in a Post-Imperial World*. Washington D.C.: University of Washington Press.
  55. Givoni, M. 2006. "Development and impact of the modern high speed train: A review," *Transport Reviews*, 26 (5), pp. 593-611.
  56. Goh, B. 2014. "China Pays Big to Expand its Clout Along the New Silk Road," Reuters. [2015-1-20]. [www.reuters.com/article/2014/11/10/us-china-silkroad-idUSKCN0IU27R20141110](http://www.reuters.com/article/2014/11/10/us-china-silkroad-idUSKCN0IU27R20141110)
  57. Gotev, G. 2017 "Chinese Balkan corridor pits EU north against south," Euractiv Website. [2017-7-2]. <https://www.euractiv.com/section/transport/news/chinese-balkan-corridor-pits-eu-north-against-south/>
  58. Greengauge 21. 2006. "High Speed trains and the Development and Regeneration of Cities," Kingston upon Thames: Greengauge 21.
  59. Guardian. 2011. "IMF voting - who has the power?" [2016-8-4]. <https://www.theguardian.com/business/2011/may/19/imf-voting-who-has-the-power-dominique-strauss-kahn>
  60. Gutierrez, J., and Gonzalez, R., and Gomez, G. 1996. "The European high speed train network," *Journal of Transport Geography*, Vol. 4.
  61. Hall, P. 2009. "Magic carpets and seamless webs: opportunities and constraints for high-speed trains in Europe," *Built Environment*, 35 (1), pp. 59-69.
  62. Hall, P., and Banister, D. 1994. "The Second Railway Age," *Built Environment*, 19 (3/4).
  63. Harold, S. W., and Nader, A. 2012. "The Nature of the Chinese-Iranian Partnership and the Challenges It Poses for the U.S.," The RAND Corporation. [2015-5-10]. [www.rand.org/pubs/occasional\\_papers/OP351.html](http://www.rand.org/pubs/occasional_papers/OP351.html)
  64. Harold, S., and Nader, A. 2012. "Iran and China, Economic, Political and Military

- Relations,” California: The RAND Corporation.
65. Hett, F., and Szkola, S. (ed.). 2015. “The Eurasian Economic Union Analyses and Perspectives from Belarus, Kazakhstan, and Russia”, Friedrich Eber Stiftung (Germany). [2017-8-3] <http://library.fes.de/pdf-files/id-moe/11181.pdf>
  66. Hoffman, B. 2015. “China’s One Belt One Road Initiative: What We Know Thus Far.” World Bank Blog. [2016-5-25]. <http://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/china-one-belt-one-road-initiative-what-we-know-thus-far>
  67. Hung, W. 2014. “The Travails of Chinese Businesses in present-day Uganda,” Germany: LAP Lambert Academic Publishing.
  68. International Fund for Agricultural Development. 2016. “Rural Development Report 2016,” Rome: IFAD. [2017-12-17]. <https://www.ifad.org/documents/10180/4bcb3209-0773-489a-b93a-57fae6581b69>
  69. International Union of Railways (UIC). 2008. “General Definitions of High speed” [2016-11-12]. [https://uic.org/forms/IMG/article\\_PDF/article\\_971.pdf](https://uic.org/forms/IMG/article_PDF/article_971.pdf)
  70. International Union of Railways (UIC). 2016. “A selection of major railway projects currently being developed worldwide.” [2017-8-16]. <https://uic.org/com/uic-e-news/498/>
  71. Iran Today Website. 2016. “China, Iran’s largest trading partner: Ambassador.” [2017-8-6]. <http://www.iran-daily.com/News/135470.html>
  72. Işık, İ. 2012. “Integration of Turkey into the Transeuropean Transport Network - A Gateway Between the Continents,” Ministry of Transport, Maritime and Communications of Turkey. [2016-8-12]. [http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/Investment\\_Forum/2\\_TransportNetwork.I.Isik\\_TR\\_.pdf](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/Investment_Forum/2_TransportNetwork.I.Isik_TR_.pdf)
  73. Kartal, K. 2007. “Extension of TEN-T into Accession Countries and Turkey,” Transport Ministry, Turkey and Transport Studies Unit, University of Oxford, Working paper No. 1021.
  74. Keim, A. B., and Khan, S. 2013. “Can China and Turkey Forge a New Silk Road?,” Yale Global. [2015-6-4]. <http://yaleglobal.yale.edu/content/can-china-and-turkey-forge-new-silk-road>
  75. Kennedy, S., and Parker, D. A. 2015. “Building China’s One Belt One Road,” Center for Strategic and International Studies, Washington D.C. [2016-8-12]. <http://csis.org/publication/building-chinas-one-belt-one-road>
  76. Kfir, I. 2018. “Understanding the BRI in Africa and the Middle East”, The Strategist - The Australian Strategic Policy Institute Blog. [2018-2-18].

- <https://www.aspistrategist.org.au/understanding-bri-africa-middle-east/>
77. Khanna, P. 2016. *Connectography: Mapping the Future of Global Civilization*, Random House.
  78. Knowler, G. 2017. "China's dominance in intra-Asia trade troubles carriers," The Journal of Commerce Website. [2017-9-12]. [https://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/intra-asia/chinas-dominance-intra-asia-trade-troubles-carriers\\_20170101.html](https://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/intra-asia/chinas-dominance-intra-asia-trade-troubles-carriers_20170101.html)
  79. Koru, S., and Kaymaz, T. 2016. "Turkey: Perspectives on Eurasian integration, European Council on Foreign Relations," pp.1-10.
  80. Kosinski, A., and Schipper, L., and Deakin, E. 2010. "Analysis of High Speed Rail's Potential to Reduce CO2 Emissions from Transportation in the United States," The Environmental and other Co-Benefits of Developing a High Speed Rail System in California Symposium, Berkeley, CA.
  81. Lee J. Y. 2004. "Iron Silkroad: Prospects for a landbridge through Russia from Korea to Europe," *Post-Soviet Affairs*, 20 (1), pp.83-105.
  82. Leverett, F., and Leverett, H. M., and Wu Bingbing. 2015. "China's Drive for a New Silk Road." [2016-7-18]. <https://consortiumnews.com/2015/01/29/chinas-drive-for-a-new-silk-road/>
  83. Levinson, D., and Kanafani, A., and Gillen, D. 1999. "Air, high speed rail, or highway: a cost comparison in the California corridor," *Transportation Quarterly*, 53 (1), pp. 123-131.
  84. Lim, T. W., and Chan, H., and Tseng, K., and Lim, W. X. 2016. *China's One Belt One Road Initiative*, Imperial College Press.
  85. Lin, C. 2014. "A New Eurasian Embrace: Turkey Pivots East While China Marches West." Transatlantic Academy, 2013-2014 Paper Series, No.3. <http://www.transatlanticacademy.org/publications/new-eurasian-embrace-turkey-pivots-east-while-china-marches-west>
  86. Loukaitou-Sideris, A., and Cuff, D., and Higgins, T., and Linovski, O. 2012. "Impact of High Speed Rail Stations on Local Development: A Delphi Survey." *Built Environment Railway Station Mega-Projects and the Re-Making of Inner Cities in Europe*, 38 (1).
  87. Luft, G. 2014. "Hard Truths, Difficult Choices: Recommendations on the G-7 Bolstering Energy Security," Institute for the Analysis of Global Security.
  88. Luft, G. 2016. "It Takes a Road China's One Belt One Road Initiative: An

- American Response To The New Silk Road,” Institute for the Analysis of Global Security. [2017-8-5]. [http://www.iags.org/Luft\\_BRI.pdf](http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf)
89. Lye, L. F., and Loh Y. C. 2014. “Xi Jinping’s Silk Road Strategy.” *EAI Bulletin*, Singapore: East Asian Institute, 16(2).
  90. Mandravelis, V. 2015. “Dritsas tactics are threatening the privatization of Piraeus Port,” *Ekathimerini*. [2018-6-1]. <http://www.ekathimerini.com/204094/article/ekathimerini/business/dritsas-tactics-are-threatening-the-privatization-of-piraeus-port>
  91. Maráci, F. 2017. “The presentation of the ‘16+1 Cooperation’,” Belt and Road Center. [2017-12-28]. <http://beltandroadcenter.org/2017/11/07/the-presentation-of-the-16-1-cooperation/>
  92. Miller, T. 2017. *China's Dream: Quiet Empire Building along the New Silk Road*, London: Zed Books.
  93. Ministry of Transport, Information Technology and Communications of Republic of Bulgaria. 2015. “Ministers Moscovski and Pavlova and the Minister of Transport of the PRC Yang Chuantang establish a common program for infrastructure projects,” [2017-1-26]. <https://www.mtitc.government.bg/archive/en/text/page.php@category=92&id=8717.html>
  94. Mukherjee, M. 2012. “Do better roads increase school enrolment? Evidence from a unique road policy in India,” Social Science Research Network. [2016-8-9]. [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2207761](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2207761)
  95. Murakami, J., and Cervero, R. 2010. “California High Speed Rail and Economic Development: Postindustrial Market Profiles and Public Policy Implications,” The Environmental and Other Co-Benefits of Developing a High Speed Rail System in California Symposium, Berkeley CA.
  96. Musabelliu, M. 2017. “China’s Belt and Road Initiative Extension to Central and Eastern European Countries - Sixteen Nations, Five Summits, Many Challenges,” *CIRR XXIII (78)*, pp. 57-76.
  97. Nan, Z., and Anjiao, X. C. 2016. “Taking High-Speed Trains Across Border,” *China Daily USA*. [2017-4-25]. [http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2016-03/10/content\\_23813667.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2016-03/10/content_23813667.htm).
  98. Nolan, P. 2014. *Chinese Firms, Global Firms Industrial Policy in the Age of Globalization*, New York Routledge.
  99. Ögütçü, M. 2015. “China in the South Caucasus: not a critical partnership but still

- needed,” *The South Caucasus Between integration and fragmentation*. [2017-11-5]. [http://www.epc.eu/documents/uploads/pub\\_5598\\_article\\_-\\_mehmet\\_ogutcu.pdf](http://www.epc.eu/documents/uploads/pub_5598_article_-_mehmet_ogutcu.pdf)
- 100.Ortega, A. 2015. “The New Silk Road Passes Through Iran,” *Elcano Royal Institute: Global Policy*. [2018-1-6]. <https://blog.realinstitutoelcano.org/en/global-spectator-the-new-silk-road-passes-through-iran/>
- 101.Peters, D. 2003. “Planning for a Sustainable Europe? EU Transport Infrastructure Decision Making in the Context of Eastern Enlargement,” PhD Dissertation, Graduate School New Brunswick, Bloustein School of Planning and Policy, Rutgers University.
- 102.Pew Research Center. 2014. "Global Opposition to U.S. Surveillance and Drones, but Limited Harm to America's Image: Many in Asia Worry about Conflict with China, Pew Global Attitudes Research. [2016-1-1]. <http://www.pewglobal.org/2014/07/14/global-opposition-to-u-s-surveillance-and-drones-but-limited-harm-to-americas-image/>
- 103.Pew Research Center. 2014. “Spring 2014 Global Attitudes Survey Q15b,” Chapter 2: China’s Image. [2018-1-6]. <http://www.pewglobal.org/2014/07/14/chapter-2-chinas-image/>
- 104.Peyrouse, S., and Raballand, G. 2015. “Central Asia: The new Silk Road initiative’s questionable economic rationality,” *Eurasian Geography and Economics*, Vol. 56, pp. 405 - 420.
- 105.Phillips, S. 2015. “One Belt One Road: A Role for UK Companies in Developing China’s New Initiative,” *China-Britain Business Council*. [http://www.cbcc.org/cbbc/media/cbbc\\_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf](http://www.cbcc.org/cbbc/media/cbbc_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf)
- 106.Plevnik, J. O. 2017. “China's Presence in South Eastern Europe,” *Geoeconomic Forum*. [2018-1-3]. <http://www.geoeconomic-forum.com/en/research-and-opinion/104-the-growing-presence-of-china-in-south-east-europe.html>
- 107.Praagh, A. V. 2015. “Multilateral Development Banks Asian Investment: Room for More Lecture,” Washington D.C.
- 108.Pricewaterhouse Coopers. 2012. “Turkey Infrastructure Industry Report.” [2016-9-26]. <http://www.ebrd.com/downloads/loans/14b.pdf>
- 109.Rathbone, M., and Oliver R. 2014. “Developing Infrastructure in Asia Pacific: Outlook. Challenges and Solutions.” Pricewaterhouse Coopers Service LLD.
- 110.Rice, P. G., and Venables, A. J., and Patacchini, E. 2006. “Spatial determinants of

- productivity: Analysis for the regions of Great Britain,” *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 36, pp. 727-752.
- 111.Rinna, T. 2015. “The South Caucasus and China’s rising presence,” New East Europe Website. [2016-12-18]. <http://www.neweasterneurope.eu/interviews/1811-the-south-caucasus-and-china-s-rising-presence>
- 112.Rodrigue, J. P., and Comtois, C., and Slack B. 2013. *The geography of transport systems*. London New York: Routledge.
- 113.Rostow, W. W. 1990. *The Stages of Growth*, Cambridge: Cambridge University Press.
- 114.Russia Today. 2016. “First ‘Silk Road’ train arrives in Iran from China.” [2017-6-14]. <https://www.rt.com/business/332631-china-iran-train-arrives>
- 115.Salzberg, A., and Bullock, R., and Jin, Y., and Fang, W. 2013. “High-Speed Rail, Regional Economics, and Urban Development in China,” *China Transport Topics No.08*, World Bank Office, Beijing.
- 116.Sautman B., and Yan H. 2009. “African Perspectives on China - Africa Links,” *The China Quarterly*, Volume: 199, pp 728 - 759.
- 117.Shariatinia, M., and Hamidreza, A. 2017. “Iran–China Cooperation in the Silk Road Economic Belt: From Strategic Understanding to Operational Understanding,” *China & World Economy*, 25 (5).
- 118.Shen, S. 2015. “New Silk Road Project (Part 2),” *East Asia: An International Quarterly* 32 (2), pp. 25 - 42.
- 119.Shen, S. 2015. “New Silk Road Project,” *East Asia: An International Quarterly* 32 (1), pp. 101 - 205.
- 120.Simurina, J. 2014. “China’s Approach to the CEE-16, Short Term Policy Brief 85,” Europe China Research and Advice Network, [2016-11-9]. [http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/division\\_ecran/ecran\\_is107\\_paper\\_85\\_chinas\\_approach\\_to\\_the\\_cee-16\\_jurica\\_simurina\\_en.pdf](http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/division_ecran/ecran_is107_paper_85_chinas_approach_to_the_cee-16_jurica_simurina_en.pdf)
- 121.Sohrabi, Z. 2018. “China freight trains to arrive in Tehran this week,” Iran Chamber of Commerce, Industries, Mines and Agriculture. [2018-2-2]. <http://en.otaghiranonline.ir/news/1526>
- 122.Solow, R. 1956. “A contribution to the theory of economic growth,” *Quarterly Journal of Economics, Oxford Journals*, 70 (1), pp. 65-94.
- 123.Spavlicevic, D. 2015. “Chinas New Silk Road Takes Shape in Central and Eastern Europe,” Jamestown Foundation China Brief, 15 (1).

124. Stanzel, A., and Kratz, A., and Szczudlik, J., and Pavličević, D. 2016. "China's Investment in Influence: the Future of 16+1 Cooperation," European Council on Foreign Relations.
125. Summers, L. 2014. "Time US Leadership Woke up to New Economic Era," Larry Summers Blog.
126. Sun, W. 2017. "3,271 cargo train trips between China, Europe made in first 11 months of 2017," People's Daily, [2018-3-5]. <http://en.people.cn/n3/2017/1227/c90000-9309156.html>
127. Taşpınar, Ö. 2011. "The Three Strategic Visions of Turkey," The Center on the United States and Europe, Brookings Institute. [2015-3-20]. [https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/0308\\_turkey\\_taspinar.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/0308_turkey_taspinar.pdf)
128. *The Economist*. 2014. "The New Silk Road Hardly an Oasis." [2016-1-20]. [www.economist.com/news/asia/21632595-kazakhstan-turns-geography-advantage-china-builds-new-silk-road-hardly-oasis](http://www.economist.com/news/asia/21632595-kazakhstan-turns-geography-advantage-china-builds-new-silk-road-hardly-oasis).
129. The Railways of the Islamic Republic of Iran, Ministry of Roads and Transportation of Iran, "The Railways of the Islamic Republic of Iran (RAI)." [2018-3-4]. [www.rai.ir/DorsaPax/Data/Sub\\_0/File/Introduction.pdf](http://www.rai.ir/DorsaPax/Data/Sub_0/File/Introduction.pdf)
130. The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. 2015. "Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific." Bangkok: United Nations.
131. The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. 2014. "Regional Connectivity for Shared Prosperity." Bangkok: United Nations.
132. The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), "About the Silk Road," [2017-7-5]. <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road>
133. Tiezi, S. 2015. "China's \$1 Trillion Investment Plan: Stimulus or Not." *The Diplomat*. [2016-2-10]. [www.thediplomat.com/2015/01/chinas-1-trillion-investment-plan-stimulus-or-not](http://www.thediplomat.com/2015/01/chinas-1-trillion-investment-plan-stimulus-or-not).
134. Tiezzi, S. 2015. "Where is China's Silk Road Actually Going?" *The Diplomat*. [2016-7-26]. <http://thediplomat.com/2015/03/where-is-chinas-silk-road-actually-going/>
135. Ting, S. 2014. "Li's Silk Road Trip Marks China's Advance on Russia's Patch", *Bloomberg*. [2015-1-8]. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-12-14/li-s-silk-road-trip-marks-china-s-growing-sway-on-russia-s-patch>
136. TRACECA. 2013. "Logistics Processes and Motorways of the Sea II - LOGMOS

- Master Plan.” [2016-5-12]. [http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master\\_Plan/MPA9.1KZ.pdf](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA9.1KZ.pdf)
137. Trans-Caspian International Transport Route, “History.” [2018-2-1]. <http://titr.kz/en/about-the-association/history-en>
138. Troy Sternberg, T., and Ahearn A., and McConnell, F. 2017. “Central Asian ‘Characteristics’ on China’s New Silk Road: The Role of Landscape and the Politics of Infrastructure,” *Land*, 6 (55), pp. 1-16.
139. Turok, I., and McGranahan, G. 2013. “Urbanization and economic growth: the arguments and evidence for Africa and Asia,” *Environment & Urbanization*, 25 (2), pp. 465-482.
140. UK Department for Transport. 2006. “Transport, Wider Economic Benefits, and Impacts on GDP,” London.
141. United Nations - Habitat. 2016. “Habitat III New Urban Agenda: Draft outcome document for adoption in Quito, October 2016.” [2017-10-18]. <https://www2.habitat3.org/bitcache/97ced11dcecef85d41f74043195e5472836f6291?vid=588897&disposition=inline&op=view>
142. United Nations Economic Commission for Europe. 2016. “Report Identification of cargo flows on the Euro-Asian transport links.” [2017-5-3]. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc2/ECE-TRANS-SC2-2016-id02e.pdf>
143. United States High Speed Rail Association. 2012. *Numerous Benefits with Train Systems*. Washington D.C.: Government Printing Office. <http://www.ushsr.com/benefits.html>.
144. Urena, J. M., and Merault, P., and Garmendia, M. 2010. “The high speed rail challenge for big and intermediate cities: a national, regional, and local perspective,” *Cities*, Vol. 26, pp. 266-279.
145. USAID. 2017. “Regional Economic Growth Project Western Balkans & Eastern Europe: Regional Instability and Resilience to External Shocks.” [2017-9-12]. <https://static1.squarespace.com/static/50b8c9f0e4b03f5204ffd303/t/592348518419c28ed9cd836a/1495484513979/Report+-+Western+Balkans+-+Regional+Instability+and+Resilience+to+External+Shocks.pdf>
146. Uysal, O. 2016. “The Iron Silk Road: How will Turkey be Involved?,” *Caucasus International*, 6 (1). [2017-5-8]. [http://www.elibrary.az/docs/JURNAL/jrn2016\\_540.pdf](http://www.elibrary.az/docs/JURNAL/jrn2016_540.pdf)

147. Van der Putten, F. P. 2018. "Opinion: The Netherlands should take active approach towards Belt and Road Initiative," *China Daily*. [2018-2-10]. [https://news.cgtn.com/news/784d6a4d32677a6333566d54/share\\_p.html](https://news.cgtn.com/news/784d6a4d32677a6333566d54/share_p.html)
148. Vickerman, R. 1997. "High speed rail in Europe: experience and issues for future development," *Annals of Regional Science*, 31 (1), pp. 21 - 38.
149. Vracic, A. 2016. "Turkey's role in the Western Balkans," SWP Research Paper, German Institute for International and Security Affairs. (2016-12) [2017-8-14]. [https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/50173/ssoar-2016-vracic-Turkeys\\_role\\_in\\_the\\_Western.pdf?sequence=1](https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/50173/ssoar-2016-vracic-Turkeys_role_in_the_Western.pdf?sequence=1)
150. Wang, J. E., and Cheng, Y., and Mo, H. H. 2014. "The spatio-temporal distribution and development modes of border ports in China," *Sustainability*, 6 (10), pp. 7089 - 7106.
151. Weiss, M. A. 2017. "Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)," Rep. no. R44754. Washington D.C.: Congressional Research Service. [2017-5-9]. <https://fas.org/sgp/crs/row/R44754.pdf>
152. Wong, J. 2014. "Reviving the Ancient Silk Road: China's New Economic Diplomacy." *The Strait Times*. [2015-5-1]. <http://www.straitstimes.com/opinion/reviving-the-ancient-silk-road-chinas-new-economic-diplomacy>.
153. Wood, F. 2002. *The Silk Road: Two Thousand years in the Heart of Asia*, Berkeley: University of California Press.
154. World Bank China and Mongolia Sustainable Development Sector Unit East Asia and Pacific Region. 2014. "Regional Economic Impact Analysis of High Speed Rail in China - Technical Assistance Regional Economic Impact Analysis of China's High Speed Rail," Main Report. [2016-12-28]. [http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/EAP/China/high\\_speed-rail-%20in-china-en.pdf](http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/EAP/China/high_speed-rail-%20in-china-en.pdf)
155. World Bank, "GDP (current US\$) - All Countries and Economies." [2018-1-7]. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>
156. World Bank, "World Bank Group Finances." [2018-2-5]. <https://finances.worldbank.org/Shareholder-Equity/Top-8-countries-voting-power/udm3-vzz9/data>
157. World Bank. 2018. "Doing Business 2018 - Reforming to Create Jobs," Washington D.C., 15th edition. [2018-5-2]. <http://www.doingbusiness.org/~media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf>

158. Wu, W. 2017. "Where the rubber meets the 'Belt and Road'- German ambassador answers the big questions." [2017-10-4]. <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2093707/german-ambassador-answers-belt-and-road-questions>
159. Xinhua. 2017. "CEEC cooperation a model to advance Belt and Road Initiative," [2017-12-25]. <http://www.chinadaily.com.cn/a/201711/28/WS5a276f84a3107865316d4355.html>
160. Xinhuanet. 2012. "Xi pledges 'great renewal of Chinese nation'." [2015-3-20]. <http://news.xinhuanet.com/english/china/2012-11/20/c12200823html>
161. Xinhuanet. 2015. "China, CEE countries sign memo to promote Belt and Road Initiative," [2017-11-1]. [http://www.xinhuanet.com/english/2015-11/27/c\\_134859206.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2015-11/27/c_134859206.htm)
162. Xinhuanet. 2017. "Chinese premier calls for advancing China-CEEC 16+1 cooperation." [2017-12-7]. [http://www.xinhuanet.com/english/2017-11/27/c\\_136783295.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-11/27/c_136783295.htm)
163. Xu, C. 2011. "The Fundamental Institutions of China's Reforms and Development." *Journal of Economic Literature*, 49 (4).
164. Yukleyen A., and Walsh J. 2014. "Georgia Cross Roads of the Caucasus," *Caspian Strategy Institute*. [2017-8-2]. [http://www.academia.edu/11104355/Georgia\\_Crossroads\\_of\\_the\\_Caucasus](http://www.academia.edu/11104355/Georgia_Crossroads_of_the_Caucasus)
165. Zhang, E. 2017. "How high-speed rail can boost economy," *China Daily*, [2017-12-2]. [http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-02/18/content\\_28250688.htm](http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-02/18/content_28250688.htm)
166. Zhu, Z. 2015. "China's AIIB and 'One Belt One Road': ambitions and challenges," *China Dialogue*. [2017-2-18]. <https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/8231-China-s-AIIB-and-One-Belt-One-Road-ambitions-and-challenges>
167. Zimmerman, T. 2015. "The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia," Center On International Cooperation, New York University. [2017-11-19]. [https://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman\\_new\\_silk\\_road\\_final\\_2.pdf](https://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman_new_silk_road_final_2.pdf)

## 其他语言

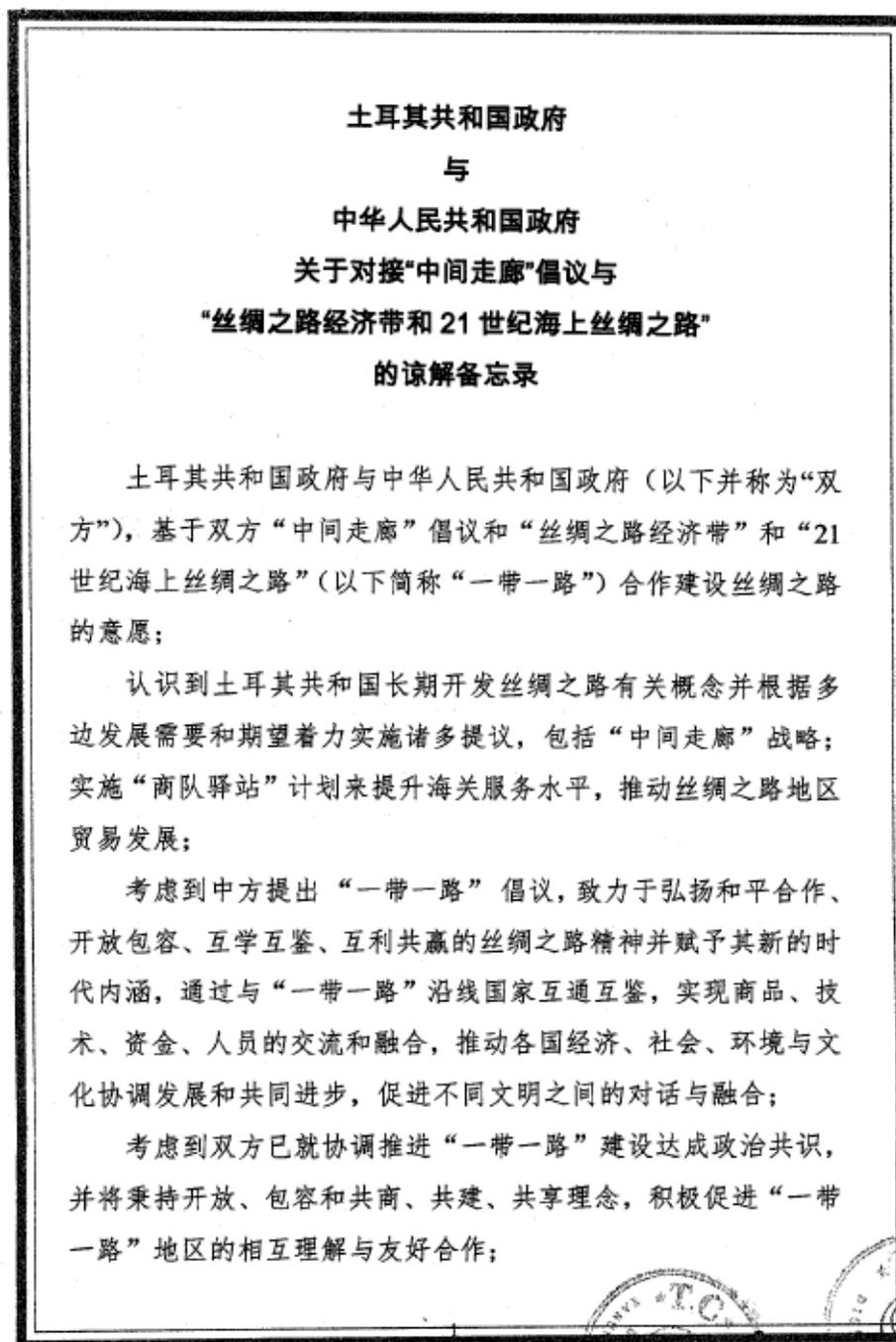
### 阿塞拜疆语文献

1. 阿塞拜疆共和国司法部唯一的法令网站（Azərbaycanın Respublikasının Ədliyyə Nazirliyi - Normativ hüquqi aktların vahid internet elektron bazası）：《中阿关于共同推进丝绸之路经济带建设的谅解备忘录》（Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Çin Xalq Respublikası Hökuməti arasında “İpək Yolu İqtisadi Kəməri”nin yaradılmasının birgə təşviqi haqqında Anlaşma Momorandumu），最后一次登录：2018年3月12日，<http://www.e-qanun.az/framework/31817>
2. 自由广播电台（Azadlıq Radiosu）：《巴库—第比利斯—卡尔斯的列车正在运行中.....》（“Bakı-Tbilisi-Qars qatarı işə düşür...”），2015年2月11日，最后一次登录：2018年1月5日，<https://www.azadliq.org/a/26840663.html>

### 德文文献

1. 路透社（Reuters）：《加百列警告欧洲应该反对中国试图分裂欧洲的言论》（Gabriel warnt Europäer vor Spaltung durch China），2017年8月30日，最后一次登录：2017年12月24日，<https://de.reuters.com/article/deutschland-eu-china-id DEKCN1BA1XU>

# 附录一 《土耳其共和国政府与中华人民共和国政府关于对接“中间走廊”倡议与“丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路”的谅解备忘录》<sup>424</sup>



<sup>424</sup> 《土耳其共和国政府与中华人民共和国政府关于对接“中间走廊”倡议与“丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路”的谅解备忘录》，土耳其共和国大国民议会网站，最后一次登录：2017 年 9 月 5 日，<http://www.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0673.pdf>

决定双方共同探寻各自丝绸之路倡议的契合点，加强和凝聚努力，以理顺政策协调和务实合作，推动互利合作和文明互鉴，实现有关各国和各民族的和平发展和共同繁荣；

兹达成如下共识：

### 第一条 合作目标与指导原则

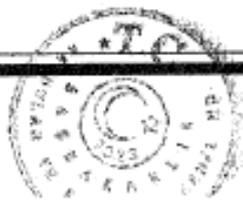
一、双方共同推进“一带一路”有关合作，将土耳其有关倡议，例如“中间走廊”战略与“商队驿站”计划，融入“一带一路”倡议，以实现共同的可持续发展与繁荣目标，将坚实的政治关系、经济互补性、人文交流的优势转化为务实合作，从而推动经济增长和社会进步，使双方政治关系更为友好、经济纽带更加牢固、能源合作更加进步、人文联系更加紧密。同时，双方希望“一带一路”沿线国家提升合作，发展和加强互联互通，促进彼此的全方位合作，以共同建设开放、包容、均衡、普惠的经济合作架构，促进地区和平与发展。

二、双方合作将遵循以下原则：

（一）在“一带一路”倡议的“共商、共建、共享”原则指导下，尊重彼此核心利益和重大关切，深化互信和互利合作，实现共同可持续发展、共同繁荣；

（二）按照两国各自适用的法律法规，并遵守各自承担的国际义务和承诺，为两国的经济社会发展注入新的动力；

（三）按照“一带一路”合作、发展、共赢的理念，充分依靠既有的双边合作机制及双方共同参与的多边机制，借助既有



的、行之有效的区域合作平台，加强对接、相互支持、取长补短、各显其能、相得益彰。

## 第二条 合作内容

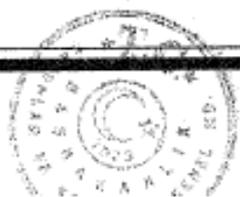
双方将在以下领域开展合作：

一、政策沟通。就双方重大发展战略、规划和政策定期开展对话与交流，就各自重大宏观政策调整加强沟通协调，推动双方重大发展战略、规划及政策的对接和融合。

二、设施联通。就土耳其、中国和第三国的公路、铁路、民航、港口以及油气管道、电网和通信网络等双边基础设施项目合作编制规划，开发并实施规划以加强海港间的货物运输合作，开展饮水安全、防洪减灾、节水、灌溉等水利基础设施领域合作，就达成共识的重要项目启动前期工作，推动重大项目建设；加强标准互认和信息共享，提升道路通达水平，构建安全通畅的交通运输网络，商签运输便利化协议，保障跨境运输安全。

三、贸易畅通。双方应支持提高相互开放水平的努力，彼此开放市场，扩大贸易双向流动，探讨和商谈建立双边自贸区；改善双方投资环境，加快各自国内法律程序，确保投资保护协定尽早生效；提高投资便利化和安全化水平；促进在海关、出入境管理、检验检疫、以及标准、认证、鉴定的互认等领域的合作。关于丝绸之路沿线的海关合作，欢迎将“商队驿站”计划纳入“一带一路”。

四、资金融通。利用中土货币互换协议，完善人民币跨境清算安排，扩大本币在贸易和投资中的使用，满足双边需要；积极



推动符合条件的两国相关机构投资土耳其与中国银行间债券市场；鼓励金融机构为投资和贸易合作提供融资支持和金融服务；建立金融风险 and 危机处置合作机制，加强征信管理部门交流与合作，加强同业机构投资者之间的交流与合作。

五、民心相通。促进双方人文交流，形成中长期文化交流合作模式，推动建立友好城市网络，商签新闻、环保、教育、卫生、文化、文化中心、艺术、旅游、扶贫、社会公益等领域合作协议，加强地方、媒体、智库、留学生和青少年之间的交流与合作，共同发扬丝路文化，给予双方侨民必要保护，保障其正当合法权益。

### 第三条 合作方式

一、双方合作方式包括：

(一) 双方将设立工作组，以推动双方必要的日常合作。

(二) 双方将通过领导人高层互访、官方与民间现有的交流机制，建立多层次、多领域的信息沟通平台，实现信息资源共享，提高透明度，广泛动员社会各界共同参与；

(三) 针对双方合作的共同需求，通过协同分析、合作规划、经济技术交流合作、知识分享和能力建设，采用国际化、市场化、专业化的方式，开展重点领域试点示范、联合研究、人员交流和职业培训等活动，推动各国和国际组织参与共建“一带一路”；

(四) 广泛采用适合于双方的互利共赢的合作模式支持“一带一路”倡议与其他地区倡议下的基础设施、产业园区和产能对接、电子商务、环境保护等重大项目开发和落实；

(五) 通过有关政府专项资金，特别是亚投行与丝路基金、

市场化运作、援助资金、国际资金、社会资本以及政府和社会资本合作等方式，为重大项目提供投融资支持等，加强交流合作，保障项目安全。

二、对某一特定领域的合作，若有必要双方可通过缔结条约或其他合作文件予以实施。

#### 第四条 分歧解决

双方在本谅解备忘录解释和执行过程中产生的分歧应通过协商友好解决。

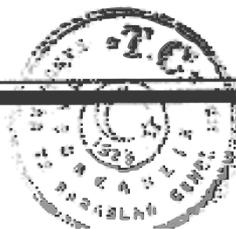
#### 第五条 生效、修订与终止

一、双方应当通过外交途径相互书面通知已完成谅解备忘录生效所必需的国内法律程序，谅解备忘录自后一份通知收到之日起生效。

二、双方可以书面形式随时对本谅解备忘录进行修订。在完成本条第一项中的国内法律程序后，有关修订即可生效。

三、如任何一方要求终止本谅解备忘录，应在本谅解备忘录有效期满前3个月通过外交渠道书面通知另一方。终止本谅解备忘录不对正在执行的项目造成影响，正在执行的项目将根据双方已达成一致的时间表继续执行，直到项目完成。

四、本谅解备忘录有效期为3年。如任何一方未在有效期满前3个月以书面形式通知对方终止，本谅解备忘录将自动延期3年，并依此法顺延。



本谅解备忘录于一九一五年十一月十四日在土耳其安塔利亚签订，一式两份，每份均用土耳其文、中文和英文三种语言写成，三种文本同等作准。

土耳其共和国政府  
代表

中华人民共和国政府  
代表



## 附录二 《中华人民共和国政府与土耳其共和国政府铁路合作协定》<sup>425</sup>

中华人民共和国政府与土耳其共和国政府（以下简称“双方”），为共同促进中、土两国友好合作关系，加强中、土两国在铁路领域的友好交流与合作，缔结本协定。

### 第一条 合作原则

双方同意将本着相互尊重、平等互利的原则，在铁路领域开展全方位交流与合作。

### 第二条 合作领域

双方同意在各自国家法律框架内，在以下领域（但不限于以下领域），开展信息交流与合作：

- （一）在铁路项目规划、设计、建设、运营管理等方面开展交流；
- （二）推动企业在土耳其境内安卡拉至伊斯坦布尔高速铁路项目二期工程建设方面的合作；
- （三）推动企业在土耳其和中国境内铁路既有线改造及新线建设方面的合作；
- （四）推动企业合作开发中国经土耳其至欧洲铁路运输通道；
- （五）开展铁路科研合作和技术标准开发；
- （六）合作开展铁路管理和技术人员培训；
- （七）合作开展第三国境内铁路活动。

尽管有上述规定，本协定不应影响双方各自加入、开展或将加入的其他合作。

对于土耳其境内的高速铁路项目（如安卡拉—锡瓦斯、锡瓦斯—埃尔津詹、耶尔柯伊—开塞利、埃尔津詹—卡尔斯、安卡拉—伊兹密尔、伊斯坦布尔—埃迪

<sup>425</sup> 《中华人民共和国政府与土耳其共和国政府铁路合作协定》，北京大学法制信息中心，法宝引证码：CLI.T.7923，最后一次登录：2018年4月1日，[http://www.pkulaw.cn/fulltext\\_form.aspx?Gid=100671219&keyword=%E9%93%81%E8%B7%AF&Search\\_Mode=accurate](http://www.pkulaw.cn/fulltext_form.aspx?Gid=100671219&keyword=%E9%93%81%E8%B7%AF&Search_Mode=accurate)

尔内、特拉布宗—埃尔津詹、锡瓦斯—马拉提亚—埃拉泽—迪亚巴克尔、埃斯基谢希尔—安塔利亚、科尼亚—安塔利亚），中方将积极支持，推动中资企业参与上述项目建设，并鼓励中资金融机构为这些项目融资。

### **第三条 合作机制**

双方指定中华人民共和国铁道部和土耳其交通、海运及通讯部为负责协调与执行本协定有关活动的主管部门；为保证本协定的执行，中华人民共和国铁道部和土耳其交通、海运及通讯部每一年举行一次会晤，轮流在中国和土耳其举行。经双方同意，可邀请工作小组以外的组织或个人参加。具体会议时间由双方协商确定。

### **第四条 其他规定**

本协定不影响缔约双方在履行与其他国家签订的、将签订的、已生效的双边或多边协定中所产生的权利和义务。除非另行约定，为执行本协定而产生的费用由双方各自承担。

### **第五条 保密条款**

除非双方另有协议，否则本协定下的合作行为产生的科学技术及商务信息不得泄露给第三方。

除非资料来源方书面同意，任何一方不得将本协定下共享的保密资料及合作过程中产生的其他资料泄露给第三方。

### **第六条 最后条款**

双方应通过外交渠道相互通知已完成使本协定生效所必需的国内法律程序。协定自后一份照会发出之日起生效。

本协定有效期 5 年。有效期届满，经双方同意可以延长。

协定有效期内，任何一方可向另一方发出书面通知终止本协定。本协定自书面通知收到之日起第 60 天终止。

本协定于二〇一〇年十月八日在安卡拉签订，一式两份，每份均用中文、英文和土耳其文写成，三种文本同等作准。如对文本的解释产生分歧，以英文本为准。

中华人民共和国政府代表

刘志军

(签字)

土耳其共和国政府代表

耶尔德勒姆

(签字)



## 附录三 《中阿关于共同推进丝绸之路经济带建设的谅解备忘录》<sup>426</sup>

中华人民共和国政府和阿塞拜疆共和国政府（以下简称“双方”）打算共同推动“丝绸之路经济带”的建设；

考虑到中方提出“丝绸之路经济带”的倡议，致力于弘扬和平合作、透明、开放包容、互利的精神，双方通过相互接触、相互交流共建丝绸之路，努力发展自己，给予伟大古代丝绸之路新的内容；

支持贸易流通、技术交流、货币流通、接触与了解，推动各国经济、社会、环境与文化协调发展和共同进步，促进不同文明之间的对话和融合；

决定双方共同探寻各自“丝绸之路经济带”倡议的切合点、寻求与当前国家发展战略框架下的合作、加强政治协调和实际合作、促进互利合作、确保和平发展；

兹达成如下共识：

### 第 1 条

#### 合作目标和指导原则

一、双方共同发展，为政治关系，经济合作，务实合作和人道主义关系的合作，为各国的可持续发展进行合作，加强友好政治关系以及为两国人民的利益而加强经济互补性、人文交流。双方还同意加强“丝绸之路经济带”沿线国家之间的合作与接触，推动与有关国家的多层次合作，共同建立开放、宽容、平衡、和平与地区发展共同繁荣的经济体系。

二、双方合作将遵守以下原则：

（一）在核心利益、共同贡献和共同利益原则的基础上，尊重彼此核心利益和重大关切，加深互信和团结，共同发展与繁荣；

<sup>426</sup> 《中阿关于共同推进丝绸之路经济带建设的谅解备忘录》（Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Çin Xalq Respublikası Hökuməti arasında “İpək Yolu İqtisadi Kəməri”nin yaradılmasının birgə təşviqi haqqında Anlaşma Memorandumu），阿塞拜疆共和国司法部唯一的法令网站（Azərbaycanın Respublikasının Ədliyyə Nazirliyi - Normativ hüquqi aktların vahid internet elektron bazası），最后一次登录：2018年3月12日，<http://www.e-qanun.az/framework/31817>

(二) 遵守两国各自的法律法规，并遵守各自承担的国际义务和承诺，为双方的经济发展注入新的动力；

(三) 按照“一带一路”合作、发展、共赢的理念，充分依靠既有的双边合作机制及双方共同参与的多边机制，借助既有的，行之有效的区域合作平台，加强对接、相互支持、取长补短、各显其能、相得益彰。

## 第 2 条 合作内容

双方将在以下领域开展合作：

(一) **政治沟通**。就双方重大的发展战略、规划和政策定期开展对话与交流，就各自重大宏观政策调整加强沟通协调；

(二) **设施联接**。加强现有道路和铁路基础设施的发展和扩大，加强民航、海港、物流、信息通信技术的推广和重要互利项目的推广等；努力协调标准并共享信息资源；努力提高和加强运输领域互利合作的有效性。在国际运输发展领域采取联合措施，增加从中国运往阿塞拜疆共和国领土的货物量，反之亦然。在这方面，为了支持和实施双方达成的措施来制定关税政策，而简化海关和边界过境手续，提供不间断、安全和高效的运输；

(三) **贸易畅通**。增加双方的开放度，扩大双边贸易，促进投资环境，促进双方在投资程序简化和安全领域的合作，加强双方在海关、出入境检验检疫标准方面的国际合作，加强认证工作；

(四) **资金融通**。按照双边投资和经贸合作的要求，寻找各国货币交换和结算合作的机会；鼓励金融机构为贸易投资合作提供财政支持和服务；建立金融风险 and 危机处置合作机制，加强征信管理部门交流与合作，加强同业机构投资者之间的交流与合作；

(五) **民心相通**。促进人文交流、中期和长期文化关系；协调并签署教育、卫生、文化、艺术和旅游领域合作协议，加强智库、学生和青年之间的交流与合作；

—根据条件共同编制双边合作计划；

一实施双方同意的其他形式的合作。

### 第 3 条 合作方式

一、双方合作方式包括：

（一）创建一个多边平台，交流有关合作机制的信息，如领导人高层互访；

（二）通过联合分析、合作规划、技术和经济互动、分识共享和能力建设，满足双方共同需求，采用国际化、市场化和专业化的方式，开展重点领域试点示范、联合研究，人员交流和职业培训等活动，推动各国和国际组织参与共建“丝绸之路经济带”；

（三）双方应在“丝绸之路经济带”框架内广泛运用合适的互利合作模式，支持基础设施建设、运输过程、刺激运输物流技术的推广、工业园区发展、实施和运营，鼓励国际和社会资本以及政府和社会资本的混合，鼓励大项目，加强交流与合作，确保项目安全。

二、双方可通过签署有关文件在某些特定领域进行合作。

### 第 4 条 合作机制

双方将利用现有的双边政府间和机构间机制推动“丝绸之路经济带”建设，共同寻找和挖掘新的合作机会，协调双边合作关键问题的的工作。

### 第 5 条 更改和添加

在双方相互同意的基础上，本备忘录的修改和补充可以作为单独议定书的形式作为其组成部分，并按照第 7 条规定的程序生效。

### 第 6 条

## 分歧解决

由于谅解备忘录的解释或应用而产生的任何分歧应通过双方之间的谈判和协商解决。

### 第 7 条

#### 生效和解散

一、本谅解备忘录自收到缔约方关于履行其生效所需的国内程序的最后书面通知之日起生效。

二、本谅解备忘录的终止时限为五（5）年，并且在一个外交途径期限届满之后，有关终止本谅解备忘录的期限不得自动失效，除非各方有没有通知对方至少有三（3）个延期。

三、取消本谅解备忘录不会影响正在进行的项目。

2015 年 12 月 10 日在北京签署，每份两份，每份都以阿塞拜疆文、中文和俄文写成，所有文本都是真实的。如果在解释本谅解备忘录条款时出现分歧，双方应使用俄文文本。

阿塞拜疆共和国政府代表

（签名）

中华人民共和国政府代表

（签名）

**Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Çin Xalq Respublikası Hökuməti  
arasında “İpək Yolu İqtisadi Kəməri”nin yaradılmasının birgə təşviqi haqqında**

**ANLAŞMA MEMORANDUMU**

Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Çin Xalq Respublikası Hökuməti (bundan sonra - Tərəflər) “İpək Yolu İqtisadi Kəməri”nin yaradılmasının birgə təşviqi niyyəti ilə çıxış edərək;

“İpək Yolu İqtisadi Kəməri”nin yaradılmasına dair Çin tərəfinin irəli sürdüyü təşəbbüsə nəzərə alaraq, “İpək Yolu İqtisadi Kəməri” boyunca yerləşən dövlətlər arasında qarşılıqlı əlaqə və qarşılıqlı mübadilə vasitəsilə sülh, əməkdaşlıq, şəffaflıq, dözümlülük, qarşılıqlı fayda və ümumi marağa əsaslanan Böyük İpək Yolu ruhunun inkişaf etdirilməsinə və müasir şəraitdə ona yeni məzmun verilməsinə səy göstərərək;

ticarət döriyyəsinə, texniki mübadiləyə, valyuta döriyyəsinə, insanlar arasında əlaqə və yaxınlaşmaya, sosial-iqtisadi inkişafın təşviqinə, ətraf mühitin və dövlətlərin mədəniyyətlərinin inkişafına və onların birgə tərəqqisinə, o cümlədən müxtəlif sivilizasiyaların dialoqunun təşviq edilməsinə dəstək vermək məqsədi ilə;

“İpək Yolu İqtisadi Kəməri”nin yaradılması prosesinin birgə təşviq edilməsinə dair razılığa əsaslanaraq, hazırkı kəmərlə milli inkişaf strategiyaları arasında təmas edən məsələlərin birlikdə axtarılıb tapılması, siyasi əlaqələndirmə və praktiki əməkdaşlığın gücləndirilməsi, qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığın təşviq edilməsi, dinc və birgə inkişafı təmin etməyə dair qərar qəbul edərək,

aşağıdakılar barədə razılığa gəldilər:

**Maddə 1**

<sup>427</sup> 《中阿关于共同推进丝绸之路经济带建设的谅解备忘录》（Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Çin Xalq Respublikası Hökuməti arasında “İpək Yolu İqtisadi Kəməri”nin yaradılmasının birgə təşviqi haqqında Anlaşma Memorandumu），阿塞拜疆共和国司法部唯一的法令网站（Azərbaycanın Respublikasının Ədliyyə Nazirliyi - Normativ hüquqi aktların vahid internet elektron bazası），最后一次登录：2018年3月12日，<http://www.e-qanun.az/framework/31817>

## **Əməkdaşlığın məqsədi və rəhbər əsasları**

1. Tərəflər hər iki ölkənin birgə inkişafına, üstünlüklərdən siyasi münasibətlərdə istifadə edilməsinə, iqtisadi qarşılıqlı tamamlamaya, praktiki əməkdaşlıq və ölkələrin davamlı inkişafı məqsədi ilə humanitar əlaqələrə, həmçinin dost siyasi əlaqələrin gücləndirilməsinə, hər iki ölkənin xalqlarının mənafeyi naminə iqtisadi və humanitar əlaqələrə yönəldilmiş “İpək Yolu İqtisadi Kəməri”nin formalaşdırılması üzrə əməkdaşlığı birgə inkişaf etdirəcəklər.

Tərəflər, bununla yanaşı, regionlararası qarşılıqlı əlaqələri və təmasları gücləndirmək, maraqlı ölkələrlə ictimaiyyəti əməkdaşlığa dəstək və onun dərinləşdirilməsi və açıqlıq, dözümlülük, balanslaşdırma, sülh və regionun inkişafı naminə ümumi rifahla xarakterizə olunan iqtisadi qarşılıqlı əlaqə strukturunu birlikdə yaratmaq məqsədi ilə “İpək Yolu İqtisadi Kəməri” boyunca böyük məkanda yerləşən dövlətlər arasında əməkdaşlığa səy göstərməyə hazır olduqlarını bəyan edirlər.

2. Tərəflər aşağıdakı əsaslarda əməkdaşlıq edəcəklər:

- geniş məsləhətləşmələr, birgə təhfə və ortaq fayda prinsiplərinə əsasən, bir-birinin mühüm maraqlarına hörmət etmək və əsas narahatlıqlarını nəzərə almaq, qarşılıqlı etimadı və faydalı əməkdaşlığı dərinləşdirmək, birgə inkişafı və çiçəklənməni həyata keçirmək;

- Tərəflərin öz üzərlərinə götürdükləri beynəlxalq öhdəliklərə uyğun olaraq, hər iki ölkənin milli qanunvericiliklərinə riayət etmək, sosial-iqtisadi inkişafına yeni güc vermək;

- mahiyyəti inkişaf və qarşılıqlı fayda olan “İpək Yolu İqtisadi Kəməri” konsepsiyasına və təşəbbüsünə riayət etməklə, Tərəflərin iştirakçısı olduqları qüvvədə olan ikitərəfli və çoxtərəfli əməkdaşlıq mexanizmlərinin potensiallarından və effektiv regional əməkdaşlıq platformalarından tam istifadə etmək, əməkdaşlığı gücləndirmək, bir-birlərini dəstəkləmək.

Maddə 2

**Əməkdaşlığın məzmunu**

Tərəflər aşağıdakı istiqamətlərdə əməkdaşlıq edəcəklər:

- siyasi əlaqələr. Milli inkişafın əsas strategiyaları, proqramı və siyasəti üzrə müntəzəm dialoq və mübadilə aparmaq. Makrosiyasətə əhəmiyyətli düzəliş, eləcə də Tərəflərin strategiyalarının uzlaşdırılması üzrə əlaqə və koordinasiyanı gücləndirmək;

- infrastruktur əlaqələri. Mövcud avtomobil və dəmir yolu infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi və genişləndirilməsi, mülki aviasiyanın, dəniz limanlarının, logistikanın, informasiya və kommunikasiya texnologiyalarının inkişaf etdirilməsi və mühüm qarşılıqlı faydalı layihələrin həyata keçirilməsinin təşviqi üzrə qarşılıqlı əlaqələri gücləndirmək; standartların uyğunlaşdırılması və informasiya resurslarından birgə istifadə edilməsi istiqamətində səylər göstərmək; nəqliyyat sahəsində qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığın səmərəliliyinin artırılması və gücləndirilməsi üçün səylər göstərmək. Çin Xalq Respublikasından Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçməklə Avropaya və əks istiqamətdə daşınan yüklərin həcmının artırılması yolu ilə beynəlxalq daşımaların inkişaf etdirilməsi sahəsində birgə tədbirlər görmək. Bununla əlaqədar olaraq, razılaşdırılmış tarif siyasətinin formalaşdırılması, gömrük və sərhəddən keçmə prosedurlarının sadələşdirilməsi, fasiləsiz, təhlükəsiz və effektiv nəqliyyat daşımalarının təşkili və həyata keçirilməsi istiqamətində birgə tədbirləri dəstəkləmək və həyata keçirmək;

- ticarətin inkişafı. Bir-birinə qarşı açıqlıq səviyyəsini artırmaq; ikitərəfli ticarəti genişləndirmək; investisiya mühitinin yaxşılaşdırılması və investisiya prosedurlarının sadələşdirilməsi və onun təhlükəsizliyinin təmin edilməsi sahəsində Tərəflərin əməkdaşlığını təşviq etmək və gömrük, giriş-çıxış nəzarət, təftiş və karantin standartları sahələrində Tərəflərin beynəlxalq əməkdaşlığını inkişaf etdirmək; sertifikatlaşdırma işləri üzrə əlaqələri gücləndirmək;

- maliyyələşdirmə sahəsində qarşılıqlı əlaqələr. İkitərəfli investisiya və ticarət-iqtisadi əməkdaşlığın tələblərinə uyğun olaraq, milli valyutalarda mübadilə və hesablama üzrə əməkdaşlığı həyata keçirmək imkanlarını araşdırmaq; maliyyə müəssisələrini ticarət və investisiya əməkdaşlığına maliyyə dəstəyi və xidmət göstərməyə təşviq etmək; maliyyə riskləri və böhranlarının profilaktikası, eləcə də

onların nəticələrinin aradan qaldırılması üzrə qarşılıqlı fəaliyyəti həyata keçirmək, kredit-məlumat şöbələri arasında əməkdaşlığı və əlaqələri, həmçinin maliyyə müəssisələrinin investorları arasında əlaqələri gücləndirmək;

- xalqların yaxınlaşması. Humanitar əməkdaşlığa, ortamüddətli və uzunmüddətli mədəni əlaqələr modelinin formalaşdırılmasına kömək göstərmək; qardaşlaşmış şəhərlər şəbəkəsini yaratmaq, təhsil, səhiyyə, mədəniyyət, incəsənət və turizm sahələrində əməkdaşlıq haqqında sazişləri razılaşdırmaq və imzalamaq, beynəlxalq mərkəzləri, tələbələr və gənclər arasında əlaqələri və əməkdaşlığı gücləndirmək;

- şəraitə uyğun olaraq ikitərəfli əməkdaşlıq proqramını birgə hazırlamaq;

- Tərəflərin razılaşdırdıqları əməkdaşlığın digər formalarını həyata keçirmək.

### Maddə 3

#### **Əməkdaşlıq formaları**

1. Tərəflər əməkdaşlığı aşağıdakı formalarda həyata keçirəcəklər:

- rəhbərlərin qarşılıqlı səfərləri, rəsmi və xalq əlaqələri kimi qüvvədə olan əməkdaşlıq mexanizmləri əsasında məlumat mübadiləsi üçün çoxtərəfli platforma yaratmaq;

- hər iki Tərəfin ümumi tələblərinə cavab verərək, ümumi analiz, kooperativ planlaşdırma, texniki-iqtisadi qarşılıqlı fəaliyyət, bilik mübadiləsi və potensialın artırılması vasitəsilə beynəlxalq, bazar və peşəkar standartlar üzrə əhəmiyyətli nümunəvi layihələr hazırlayacaq, birgə tədqiqatları, kadrların mübadiləsini və hazırlanmasını təşkil edəcək, “İpək Yolu İqtisadi Kəməri”nin birgə yaradılmasına müvafiq ölkələri və beynəlxalq təşkilatları cəlb edəcəklər;

- Tərəflər “İpək Yolu İqtisadi Kəməri” təşəbbüsünü çərçivəsində qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığın uyğun modellərini geniş şəkildə tətbiq edəcək və infrastruktur tikintisi, daşıma proseslərində və nəqliyyat əməliyyatlarında logistika texnologiyalarının tətbiqinin stimullaşdırılmasına, sənaye parklarına, istehsal gücünün birləşdirilməsinə yönəldilmiş böyük layihələrin işlənilib hazırlanmasını və həyata keçirilməsini dəstəkləyəcək və bazar əməliyyatları, kömək qismində vasitələr, beynəlxalq və sosial

kapital, eləcə də qarışıq hökumət və sosial kapital hesabına böyük layihələrin maliyyələşdirilməsini təşviq edəcək, mübadilə və əməkdaşlığı gücləndirəcək, layihələrin təhlükəsizliyini təmin edəcəklər.

2. Tərəflər bəzi spesifik sahələrdə müvafiq sənədlərin imzalanması yolu ilə əməkdaşlıq edə bilirlər.

#### Maddə 4

### **Əməkdaşlıq mexanizmi ;**

Tərəflər “İpək Yolu İqtisadi Kəməri”nin tikintisinin təşviqi üçün qüvvədə olan ikitərəfli hökumətlərarası və idarələrarası mexanizmlərdən istifadə edəcək, əməkdaşlıq üçün yeni imkanları birgə nəzərdən keçirəcək, onları ortaya çıxaracaq, ikitərəfli əməkdaşlıq zamanı əsas məsələlərin həlli üzrə işi tənzimləyəcək və əlaqələndirəcəklər.

#### Maddə 5

### **Dəyişiklik və əlavələr**

Tərəflərin qarşılıqlı razılığı əsasında bu Anlaşma Memorandumuna onun ayrılmaz tərkib hissəsi olaraq ayrıca protokollar formasında rəsmiləşdirilən və 7-ci maddəsi ilə müəyyən olunmuş qaydada qüvvəyə minən dəyişiklik və əlavələr edilə bilər.

#### Maddə 6

### **Fikir ayrılıqlarının həlli**

Bu Anlaşma Memorandumunun təfsiri və tətbiqi ilə bağlı yaranan fikir ayrılıqları Tərəflər arasında danışıqlar və məsləhətləşmələr yolu ilə həll edilir.

#### Maddə 7

## **Qüvvəyəminmə və ləğvedilmə**

1. Bu Anlaşma Memorandumu onun qüvvəyə minməsi üçün zəruri olan dövlətdaxili prosedurların yerinə yetirilməsi barədə Tərəflərin sonuncu yazılı bildirişinin diplomatik kanallar vasitəsilə alındığı tarixdən qüvvəyə minir.

2. Bu Anlaşma Memorandumu 5 (beş) il müddətinə bağlanılır və Tərəflərdən biri bu Anlaşma Memorandumunun qüvvəsini ləğv etmək niyyəti barədə diplomatik kanallar vasitəsilə yuxanda göstərilmiş müddətin bitməsinə ən azı 3 (üç) ay qalmış digər Tərəfi məlumatlandırmadığı təqdirdə, Anlaşma Memorandumu avtomatik olaraq n övbəti beşillik müddətlərə uzadılır.

3. Bu Anlaşma Memorandumunun ləğv olunması həyata keçirilməkdə olan layihələrə təsir etmir.

Pekin şəhərində 10 dekabr 2015-ci il tarixində, hər biri Azərbaycan, Çin və rus dillərində olmaqla, iki nüsxədə imzalanmışdır, bütün mətnlər autentikdir. Bu Anlaşma Memorandumunun müddəalarının təfsiri zamanı fikir ayrılıqları yarandığı təqdirdə, Tərəflər rus dilindəki mətndən istifadə edəcəklər.

**Azərbaycan Respublikası**

**Hökuməti adından**

*(imza)*

**Çin Xalq Respublikası**

**Hökuməti adından**

*(imza)*

**附录 四** “Ministers Moscovski and Pavlova and the Minister of Transport of the PRC Yang Chuantang establish a common program for infrastructure projects”<sup>428</sup>

The Minister of Transport, Information Technology and Communications Ivaylo Moskovski, the Minister of Regional Development and Public Works Lilyana Pavlova and the Minister of Transport of the PRC Yang Chuantang establish a common program for infrastructure projects. This emerged from the meeting between the three ministers and managerial representatives in China - Director "International Activities" Zhang Dawei, Director "Planning" Chen Shengying and Director Ren Weimin responsible for highways.

Minister Yang Chuantang opened the meeting stating that the talks between the two countries in the recent years have been fruitful. He added that the Fourth meeting in the format "16 + 1" and the initiative "One belt one road" are an exceptional opportunity for development of relations between Eastern Europe and China. This is the second meeting of Ministers Ivaylo Moskovski and Lilyana Pavlova and Minister Yang Chuantang after the meeting last year in Belgrade.

The talks continued with a presentation by Minister Ivaylo Moskovski on the structure of MTITC and the good level of cooperation and coordination with the MRDPW. Minister Moskovski pointed out that the presence of Prime Minister Boyko Borissov in a delegation that includes a Deputy Prime Minister and six ministers of his team is a clear expression of respect and request for active participation in major investment projects between the two countries.

During the meeting, the Minister of Regional Development and Public Works Lilyana Pavlova announced that she is responsible for the overall investment process for projects in all areas - road, water, rail and others. Minister Pavlova declared her readiness to assist in the implementation of joint projects.

---

<sup>428</sup> Ministry of Transport, Information Technology and Communications of Republic of Bulgaria, “Ministers Moscovski and Pavlova and the Minister of Transport of the PRC Yang Chuantang establish a common program for infrastructure projects,”. 2015-11-26. <https://www.mtita.government.bg/archive/en/text/page.php@category=92&id=8717.html>

The talks continued with Minister Moskovski presenting the project for construction of the railway line Rousse - Varna and the opportunities for the realization of intermodal transport connecting river-sea-rail-airport.

Minister Ivaylo Moskovski and Minister Lilyana Pavlova, together with Minister Yang Chuantang agreed to develop a common program for infrastructure projects in all sectors in Bulgaria. A thorough plan will be prepared by the administrations of the two countries will be discussed in future meetings.

The talks touched upon the issue of the development of the Bulgarian railways. Ivaylo Moskovski said that “BDZ-Cargo” has a good market share and has the potential for development. The Minister reminded that during his tenure as Deputy Minister in the period 2009 - 2010 he held talks with Chinese investors on the joint production of trains and hopes the idea would be resumed.

On the territory of Bulgaria several trans-European corridors intersect and some major routes linking the Middle East to Europe pass through the country, continued his presentation Minister Moskovski. He commented on the structural changes carried out in some sectors, stressing that he hopes for a friendly support by China for their implementation in the right direction.

Minister Yang Chuantang stated that today's meeting is symbolic for the joint activities and implementation of common projects. Ivaylo Moskovski brought up the issue of an air line between Sofia and Beijing, or any other city in the People's Republic of China. The Bulgarian government and administration have carried out actions for its implementation and it is now necessary for Bulgarian and Chinese carriers to sign an agreement for operation. Minister Moskovski said that this will improve communication at a business level.

# 致 谢

我写该论文的过程中得到了很多老师和朋友的帮助，家人的支持。如果没有他们的帮助和支持本人无法完成该论文。

我 8 年以来在北京大学国际关系学院读书，2010 年作为普通进修身份第一次上了王锁劳老师的课，学期末问王老师我能不能在北京大学国际关系学院继续读硕士，他同意并给我写推荐信。2011 年春天王缉思、李安等 5 位老师参加的面试过程中老师们发现那时候本人的汉语水平不是特别高的时候王缉思老师说：“这位同学是王锁劳老师推荐的，不用再继续面试”，所以本人的面试时间不太长。我被录取了，王锁劳老师当了我的导师，我很高兴硕博阶段即 2011 年到 2018 年一共 7 年王老师一直是我的导师。

2011 年 8 月到 2013 年 6 月的硕士阶段，因为汉语水平的问题，本人压力太大，上课的时候不明白很多内容，尤其是不会发表自己的看法。写硕士论文阶段压力更大，我的性情常常不好。两位中国朋友帮我修改我写的内容，但是还是硕士毕业论文有很多问题。答辩前几天，我去了王锁劳老师的办公室，跟他解释。他一字一字看了我的毕业论文，给我修改的建议。这事情我永远忘不了。

2014 年底，王锁劳老师请我找他讨论博士毕业论文选题问题，在国际关系学院的咖啡厅请我咖啡，听完本人关于毕业论文的看法后说：“你更仔细地关注“一带一路”这非常重要的倡议，如果感兴趣的话，毕业论文可以写“一带一路””。他给本人的建议以后本人开始更多关注“一带一路”，最后决定写关于“一带一路”在本人国家的地区的情况。本人向他致以感谢。

我在土耳其安卡拉毕尔肯大学(Bilkent Üniversitesi)本科读的是工业工厂学，一直对数字感兴趣。所以，王勇老师讲的国际政治经济课我一直很喜欢而收获很大。王老师、本人和罗洋同学一起写了一篇学术文章过程当中的 3 个月，本人收获很大。写博士毕业论文过程中王勇老师给本人的建议和意见帮我更好地设计本文的结构，再次表示感谢。

我也得到了国关学院的钱雪梅老师、刘海方老师等诸位老师的指点。在此，我一并向他们致以崇高的敬意。

谢谢中国朋友们给了我支持和帮助，没有几个朋友们本人没有办法写本文。何改霞、赵晶、郑商毅、罗洋和孙沙沙都很耐心地帮我修改论文，向她们表示高度感谢。

谢谢母亲养我长大、原谅我的个性，给予了我充分的包容与关爱、尽一切可能的包容了我、能够追求心中的梦想，以一种自己喜欢的节奏和方式在生活。2018年2月，我母亲到了北京支持我写毕业论文的关键时刻。他们的慷慨支持不仅让我免于匮乏。所以感谢母亲。

我太太在硕士和博士阶段都慷慨支持我写论文。她帮我变成更有智慧的更耐心的一个人，没有她的耐心和关爱本人很难在北京大学学习。2010年3月我参加汉语水平考试（HSK）时、2010年12月申请北京大学硕士时、2012年12月申请博士时候我太太一直都支持我安慰我。写博士论文的关键时期她也帮我修论文的格式、注脚等。因此，我向她表示郑重的感谢。

最后，我要感谢两个国家，第一、我的母国土耳其，它给我提供一个家园，平平安安地长大。我非常荣幸我是土耳其人。作为东西方间的一个桥梁，土耳其帮我可以了解东西方的文化、老百姓性格、宗教等。这不仅使我有了一些多样化的性格，而且也帮了我的学术研究。对土耳其的感谢，我还有很多要说，但是可能本论文的致谢小节不太合适。

第二、我要感谢中国。在硕士和博士阶段我得到了中国政府奖学金，该奖学金包括学费、住宿和生活费。没有中国政府奖学金我很难自由的学习。向中国政府表示热烈感谢。此外，我在中国生活的2007年到2018年的11年里，我有很多方面的提高。首先，我的性格，我觉得我比以前更有智慧，中国的几千年历史给了中国人独一无二的智慧，即中国人口很多，但是那么多人很冷静，一般不打架。其次，中国社会很有包容性，外国人会说中文的话很容易变成了中国社会的一员，再次，我以前很容易生气，在中国呆11年，我现在更平和。还有，中国提供的淘宝网、京东、支付宝、微信、微信小程序、微信支付、北京大学校友开启的小黄车、弟弟出行、美嘉欢乐影城、锦江之星酒店和其手机应用、中国铁路手机应用的发明者和投资者，我都表示感谢。它们让我在中国的生活方便很多。

我郑重的希望未来变成一个好的中国专家！希望一直与母校和母校的老师与同学保持联系！

Umut Ergunsü (希望)

2018年5月22日



