

“一带一路”倡议实现路径： 欧亚大陆中北部国家视角的分析

〔俄〕叶甫根尼·维诺库罗夫

【内容提要】 欧亚大陆北部和中部的国家（包括欧亚地区最大的经济体俄罗斯和哈萨克斯坦），都认识到“一带一路”倡议的潜在价值。几年来，这些国家逐渐接受“一带一路”倡议各方面内容，期待增加欧亚地区交通基础设施投资并扩大运输量。欧亚地区交通运输量增加不仅能带来丰厚的利润，还能改善欧亚地区内部的互联互通。本文通过估算跨欧亚大陆过境运输量，分析欧亚地区北部和中部国家对“一带一路”倡议及自身利益的认知，以及相关国家对目前和未来的担忧，进而提出既对“一带一路”倡议更有价值又能促进欧亚地区北部和中部国家国际经济和制度能力提高的建议。

【关键词】 “一带一路”倡议 俄罗斯 中亚 欧亚经济联盟 交通基础设施

【作者简介】 叶甫根尼·维诺库罗夫，欧亚发展与稳定基金首席经济学家。

【译者简介】 胡冰，中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所《俄罗斯东欧中亚研究》副编审。

引 言

2010年以来，中国经济和政治影响力日益增长，促成其提出一项全新的对外经济战略。2013年9月和10月，中国国家主席习近平分别提出了丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路计划，后被简称为“一带一路”倡议。中国提出了一个在政策上对其他国家具有吸引力的全方位对外经济政策，还为此作出了关键持久的政治承诺，更为该倡议的落实提供了巨额资金支持（包括投资和补贴）。说服上百个国家参与这一倡议是一个漫长的进程，中国在其中发挥了

重要作用。“一带一路”建设虽已初见成效，但现在对这一新的对外经济政策成功与否作出判断还为时尚早。可以肯定地说，世界上许多国家对该倡议都表现出了极大兴趣，尤其是欧亚大陆北部和中部的俄罗斯、哈萨克斯坦、白俄罗斯等国。

“一带一路”倡议提出了许多可行的建议，其中之一是建立一个由铁路、公路、管道和其他基础设施组成的网络，将中国与中亚、西亚、南亚、欧洲和非洲连接起来。2015年中国国务院批准了“一带一路”倡议“愿景与行动”计划，包括丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路两个主要组成部分。根据规划，“一带一路”倡议是一个系统工程，必须通过协商共建，满足所有相关国家的利益，努力整合沿线国家的发展战略^①。“一带一路”倡议是未来中国对外经济发展和交通政策的基本思路^②。中国首先寻求进入新市场，获得最佳出口条件，保持经济增长，发展新疆、西藏、青海、甘肃和内蒙古等中西部地区。据外界分析，为改善现状，中国打算开发和利用中西部省份的资源与地理优势，挖掘与邻国和欧盟合作的潜力^③。“一带一路”倡议是中国当代愿景的基石之一，借助于丝绸之路的象征意义，多维度看待世界，不仅涉及经济、政治和战略层面^④，还涉及文化、宗教和科学等多个层面^⑤。

按照“一带一路”建设的初步设想，欧亚地区的中部和北部国家尤其是俄罗斯和哈萨克斯坦将在倡议实施中发挥突出作用。2016年5月8日，习近平主席访问俄罗斯，中俄两国领导人签署了《中俄关于丝绸之路经济带建设和欧亚经济

① State Council of the People's Republic of China (2015) Action Plan on the Belt and Road Initiative. : http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm

② Wang, Y. "Offensive for Defensive: The Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy", *The Pacific Review*, 2016, 29 (3), 455-463.

③ Karaganov, S. et al. *Toward the Great Ocean - 3 Creating Central Eurasia. The Silk Road Economic Belt and the Priorities of the Eurasian States' Joint Development*. Valdai Discussion Club Analytical Report: Moscow, 2015. http://valdaiclub.com/a/reports/toward_the_great_ocean_3_creating_central_eurasia/; Syroezhkin K. "EAEU and SREB. Russia and New States", *Russia and New States in Eurasia*, 2016, 2, 37-55. http://www.imemo.ru/files/File/magazines/rossia_i_novay/2016_02/9Syroezhkin_Sopyazheniye.pdf; Toops S. "Reflections on China's Belt and Road Initiative", *Area Development and Policy*, 2016, 1 (3), 352-360. <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23792949.2016.1233072?scroll=top&needAccess=true>

④ Yu, H. "Motivation behind China's 'One Belt, One Road' initiatives and establishment of the Asian infrastructure investment bank". *Journal of Contemporary China*, 2016, 26 (105), 353-368.

⑤ Liu, W., & Dunford, M. "Inclusive globalization: Unpacking China's belt and road initiative", *Area Development and Policy*, 2016, 1 (3), 323-340.

联盟^①对接合作的联合声明》。稍后，在俄罗斯乌法举行的上海合作组织元首峰会上，两国再次确认了这一合作设想。

欧亚大陆中北部国家中最大的经济体俄罗斯和哈萨克斯坦，很早就认识到“一带一路”倡议具有潜在价值。欧亚地区合作的关键优势之一是这一地区可提升运输能力，挖掘跨欧亚大陆联系的潜力，并由此产生若干积极的溢出效应，比如使过境国的运输能力更加高效，最重要的是，这种合作最终将使欧亚大陆内部（中亚、西伯利亚、乌拉尔和高加索）的联系更加紧密^②。对俄罗斯和中亚国家来说，参与“一带一路”倡议能为地区发展带来新机遇，提高地区投资吸引力，激活区域间合作，加快经济增长。

综上所述，本文分析框架如下：首先简要介绍穿越俄罗斯、中亚和南高加索的“一带一路”走廊；其次估算集装箱货运流量（因为集装箱运输是跨欧亚运输的主要方式），在此使用三个时间维度，分别是当前状况、2020 年前的短期状况和长期预测；再次，讨论欧亚大陆北部和中部国家（以俄罗斯、哈萨克斯坦和白俄罗斯为中心）的利益和立场，同时阐释这些国家对“一带一路”建设快速发展所产生的担忧，这些担忧亦真亦假，须加以甄别；然后，论证“一带一路”倡议是正在快速发展的跨欧亚经济合作（“大欧亚战略”）的理想组成部分；最后，提出“一带一路”倡议交通运输建设最终成功与否，关键取决于欧亚大陆的国际经济合作能否取得成功。

一 俄罗斯、中亚和南高加索“一带一路”走廊概况

对俄罗斯和中亚国家参与实施“一带一路”建设前景的分析，最重要的是要确定中国—欧亚经济联盟—欧盟路段最佳运输路线的运输成本和运输周期，确定进一步发展所需的投资金额。为此需要考察跨欧亚大陆货物流通的 4 条走廊：

——北部欧亚走廊（中国—俄罗斯—欧洲走廊，途经俄罗斯远东和东西伯利亚地区），这条走廊包括两个方向：（1）秋明—鄂木斯克—新西伯利亚—克拉斯

^① 欧亚经济联盟（EAEU）是俄罗斯、亚美尼亚、白俄罗斯、哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦五个国家的地区经济联盟，建立于 2015 年（自 2011 年起开始发挥关税联盟作用），GDP 总量约为 2 万亿美元，总人口约 1.8 亿。

^② Nag, R. M., Linn, J. F., and Kohli, H. S. (eds.) *Central Asia 2050: Unleashing the Region's Potential*. New Delhi: SAGE Publications, 2016.

诺亚尔斯克—伊尔库茨克；（2）伊尔库茨克—赤塔—哈巴罗夫斯克—符拉迪沃斯托克。

——中部欧亚走廊（中国—哈萨克斯坦—俄罗斯—欧洲，经过哈萨克斯坦与俄罗斯交通基础设施相衔接）。

——跨亚洲走廊（途经俄罗斯南部），分为三个方向：（1）中国西部—哈萨克斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其—欧盟；（2）中国西部—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗；（3）乌鲁木齐—阿克套—巴库—波季，然后接入欧盟（康斯坦察港、布尔加斯港）。

——“南北国际运输走廊”（ITC），包括一条东线、一条西线和中部的跨里海路线。

上述每条走廊及其组成路线的长度、过境国家数量、货物吞吐量、运输和物流基础设施的发展水平各不相同。通过对每条路线效率指标和目前及预期物流进行比较分析可以发现，以下两条陆路运输走廊具备了最大的发展潜力：（1）中部欧亚走廊（包括两条路线，分别是经过多斯特克和努尔苏丹（阿斯塔纳）的北部路线和通过霍尔果斯、阿拉木图和克孜勒奥尔达的南部路线）；（2）通过西伯利亚铁路的北部欧亚走廊^①。

中部欧亚走廊是通过中国、哈萨克斯坦和俄罗斯领土的通道，途经连云港、郑州、兰州、乌鲁木齐、霍尔果斯、阿拉木图、克孜勒奥尔达、阿克托别、奥伦堡、喀山、下诺夫哥罗德、莫斯科等城市，再到布列斯特、圣彼得堡和波罗的海港口；另外一条通道是通过乌鲁木齐、多斯特克、卡拉干达、彼得罗巴甫洛夫斯克、叶卡捷琳堡、喀山和莫斯科等城市。这条线路支持欧洲和中国之间的大部分陆路货物运输。由于具体路线不同，这些通道总长约为 7 000 ~ 7 500 公里。相比其他路线，这些通道优势在于：（1）能够使用单一的运输方式（比如仅使用铁路运输）；（2）经过的边境口岸最少（仅经过两个口岸：中国和哈萨克斯坦之间的口岸和俄罗斯/白俄罗斯与欧盟之间的口岸）；（3）这些走廊一直用于双向货运，重要性已凸显出来；（4）与穿越欧亚经济联盟国家的其他线路相比，货运价格更具竞争力。

^① 详细的比较和估算见：Vinokurov E. , Tsukarev T. “The Belt and Road Initiative and the Interests of Transit Countries: an Economic Assessment of Transport Corridors” . *Area Development and Policy* , 2018 , 3: 1: 93 - 113; Vinokurov E. , Lobyrev V. , Tikhomirov A. , Tsukarev T. *Silk Road Transport Corridors: Assessment of Trans - EAEU Freight Traffic Growth Potential*. EDB Center for Integration Studies' Report No. 49. St. Petersburg: Eurasian Development Bank. <https://eabr.org/en/analytcs/integration-research/cii-reports/silk-road-transport-corridors-assessment-of-trans-eaeu-freight-traffic-growth-potential/>

北部欧亚走廊的中枢是西伯利亚大铁路和贝加尔—阿穆尔铁路。目前西伯利亚大铁路的利用率已达到 100%。沿线最大的交通枢纽是符拉迪沃斯托克、伊尔库茨克、克拉斯诺亚尔斯克、新西伯利亚、鄂木斯克、秋明、叶卡捷琳堡、喀山和莫斯科。除在俄罗斯东部领土的开发中发挥特殊作用外，这条铁路还具有相当大的过境运输潜力。通过这条走廊运输欧洲和亚洲之间的过境货物，交货时间可节省 10 ~ 15 天。遗憾的是，薄弱的基础设施严重限制了过境运输能力的提高，短期内，这条线路的基础设施能否明显改善仍令人怀疑，只有在贝加尔—阿穆尔铁路和西伯利亚大铁路发展计划完成后，这条线路的过境运输能力才能得到提高。

至于哈萨克斯坦、土库曼斯坦和中亚其他国家，它们可受益于一条跨亚洲走廊路线：中国西部—哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗。如果伊朗和中国之间的陆路贸易恢复活力，这条路线将充分利用途经阿拉木图和克孜勒奥尔达走廊的南段。伊朗市场的潜在容量具有一定吸引力。

跨欧亚运输主要涉及集装箱运输问题，它是欧亚过境货物的唯一运输方式。“一带一路”沿线过境交通大多涉及集装箱使用问题，集装箱的使用可保证货物保存和标准规格，节约包装成本，加快货物装卸，统一运输单据，最终便利运输。如果中国—欧亚经济联盟—欧盟沿线的大部分货运转向陆路运输，可使用 20 英尺和 40 英尺规格的集装箱^①。

过境欧亚经济联盟的集装箱运输能否增长，取决于中国和欧盟贸易的发展。目前，中欧之间约 98% 的货物通过海上运输，航空运输和铁路运输分别仅占 1.5% ~ 2% 和 0.5% ~ 1%。欧盟与中国之间约 80% 的货物使用集装箱运输，其中约 90% 的货物从中国运往欧盟，70% ~ 75% 的货物从欧盟运往中国。

2010 年从欧盟到中国的铁路集装箱运输量为 1 300 标准箱（相当于 20 英尺的规格），从那时起，铁路集装箱运输明显增长。到 2017 年年底，经过欧亚经济联盟成员的中欧往返铁路运输达到 26.2 万标准箱，比 2016 年增长 80%。

中欧之间经过欧亚经济联盟成员国铁路集装箱运输量的增长，在很大程度上得益于中国提供的补贴。分析显示，2013 ~ 2017 年，中国—欧亚经济联盟—欧盟沿线集装箱列车数量和集装箱货运量年均翻一番，得益于中国对出口导向型铁路货运的补贴。随着中国中转集装箱运费几乎降至零，中国出口商产生的货

^① Vinokurov E., Tsukarev T. “The Belt and Road Initiative and the Interests of Transit Countries: an Economic Assessment of Transport Corridors”, *Area Development and Policy*, 2018, 3: 1: 93 - 113.

流迅速从海上运输转向铁路运输。

据估计,2016年中国政府提供的补贴总额约为8 800万美元^①。按照这一估计,假设平均每标准箱(40英尺规格)补贴2 500美元,2016年来自中国中部省份享受过补贴的集装箱总数约为35 000标准箱(40英尺规格)。每标准箱平均补贴额约为集装箱运输货物总值的0.4%~0.5%。根据同样算法,2018年补贴总额应为2亿~2.5亿美元。

中国各省保留和提高运输补贴是集装箱运输持续增长的关键驱动力。据估计,以目前每标准箱5 500~6 000美元运费补贴率的鼓励,到2020年集装箱运输量将进一步增长到25万标准箱(40英尺规格集装箱)。此后,如果运费维持在每标准箱5 500美元的水平,集装箱运输增长率将大幅下降。以此估算,集装箱运输量可能会由2020年的20万~25万标准箱增至2030年的50万标准箱,但全程运费可能每标准箱会减少1 500美元,即由5 500~6 000美元降至4 000~4 500美元。

如果集装箱运输负载均衡,即双向集装箱运输都以最优货物满载,没有空箱,估计欧亚经济联盟铁路网络可吸引的额外集装箱货运量为50万~55万标准箱,而沿该路线的总货运量(包含现有货运量)则可能高达65万标准箱。最后,按照最乐观的方案假设,如果由西向东(比如从欧盟、俄罗斯和中亚至中国)的货运继续增长,且集装箱化程度提高,到2030年的运输量可增加到100万标准箱^②。

中国为铁路集装箱运输提供补贴对铁路货运量的提高起到了关键作用,但也可能同时带来使政府和市场参与者担忧的巨大风险。这一点将在下面详细阐述。

二 欧亚大陆北部国家的国家利益和积极预期

对俄罗斯来说,“一带一路”倡议不是单纯的跨大陆运输问题。从中国经俄罗斯到欧盟的货运列车川流不息、来来往往,构成了一幅美好的画面,但不能为它大举参与其中提供充分的理由。对过境国家来说,丝绸之路主要是促进欧亚大陆区域间的长期互联互通。俄罗斯乌拉尔、西伯利亚和远东地区的未来发展关键取决于市场准入的改善。从俄罗斯的角度来看,“一带一路”建设有助于推动

^① Vinokurov E., Lobyrev V., Tikhomirov A., Tsukarev T. “Silk Road Transport Corridors: Assessment of Trans-EAEU Freight Traffic Growth Potential. EDB Center for Integration Studies’ Report No. 49. St. Petersburg: Eurasian Development Bank.”

^② Ibid.

越来越多内陆工业中心的发展与利用，并将创新型工业和农业集群纳入更大的国际经济体系。如果“一带一路”倡议能帮助俄罗斯发展具有创新和竞争力的生产中心，为中小企业创造机会，促进地区发展，这对俄罗斯是最有利的。

俄罗斯很早就意识到“一带一路”倡议的潜在积极影响。因此对于俄罗斯而言，“一带一路”倡议应被视为：

(1) 一个好的商业机会。据估计，白俄罗斯、哈萨克斯坦和俄罗斯三国间每年的过境运输收入为 20 亿美元。但是需要注意的是，这是一项利润率相对较低的业务。因此，仅凭过境运输收入这一点并不能证明“一带一路”倡议的收益水平。

(2) 发展同中国关系，吸引中国投资。这是一个更为重要的积极预期，因为影响范围远远超出了交通运输领域。事实上，中国最大的投资目标是俄罗斯的石油和天然气，预计这一趋势将持续下去，同时中国还将向俄罗斯矿业、房地产开发、农业及轻工业进行直接投资或组合投资。

(3) 提高俄罗斯国际地位的政治经济手段。中俄两国在这方面的利益相互吻合，继续增强中国的影响力和重要性，有助于创造一种抗衡西方的力量。俄罗斯也有同样考虑。“一带一路”倡议的落实将使世界多极化趋势更加明显，俄罗斯似乎也可从中获益。

(4) 作为“大欧亚”框架的内在组成部分^①，“一带一路”建设符合俄罗斯国家利益。

“一带一路”倡议被认为是通过提高集装箱化水平来提高国民经济效率的优先任务。俄罗斯的交通综合设施发展成熟，但集装箱化程度较低（中亚、高加索和白俄罗斯亦是如此）。在俄罗斯铁路交通中，集装箱运输只占交通运输量的 2%，收入占总收入的 6%。目前俄罗斯的集装箱化水平还不到美国和中国的 1/3。在俄罗斯大多数地区，进出口集装箱的流量是不平衡的：许多从事集装箱运输的车站要么只收集装箱，要么只发运集装箱。影响集装箱运输的其他长期局限因素还包括：对集装箱站（物流中心）的投资不足，轻中型货物装卸工具和设备短缺。

事实上，扩大中国—欧亚经济联盟—欧盟沿线陆路走廊的运输能力并提高相

^① Karaganov, S. et al. *Toward the Great Ocean – 3 Creating Central Eurasia. The Silk Road Economic Belt and the Priorities of the Eurasian States' Joint Development*. Valdai Discussion Club Analytical Report. Vinokurov E., Libman A. *Eurasian Integration: Challenges of Transcontinental Regionalism*. London and New York: Palgrave Macmillan, 2012.

对于海上航线的竞争力并不需要大型项目，不需要“第二条西伯利亚大铁路”，而是需要有选择地消除交通基础设施瓶颈。可以通过有限的财政支出来解决以下问题：建设新铁路，提高新路段的电气化水平，更新和改造机车，购置特种车辆装备，改善口岸基础设施，等等。

对哈萨克斯坦和中亚其他国家来说，“一带一路”倡议对其经济发展至关重要。正如俄罗斯乌拉尔、西伯利亚和远东地区的未来严重依赖市场准入的改善一样，未来中亚五国的经济发展在更大程度上也取决于这一因素，这里有“世界屋脊”之称的帕米尔高原，并与中国毗邻。对哈萨克斯坦来说，有一个前瞻性的假设，即“一带一路”过境运输有助于推动内陆区域及工业的发展。对这个假设既不能证实也不能证伪。集装箱过境运输发展虽然非常迅猛，但这是因为过去的基础非常薄弱，目前仅在中哈边界的两个地方（多斯特克和霍尔果斯）得到了快速发展。

除运输业以外，多年来哈萨克斯坦一直是中国在欧亚大陆北部和中部投资的首选之地。虽然俄罗斯的GDP是哈萨克斯坦的9倍，但中国对哈萨克斯坦的直接投资总额甚至超过了对俄罗斯的直接投资^①。因此，吸引更多的投资是哈萨克斯坦对“一带一路”倡议的最大期待。尽管如此，哈萨克斯坦还是非常希望中国的直接投资能从石油和天然气转向包括新兴产业在内的其他领域。

最后，白俄罗斯显然是跨欧亚运输走廊的受益者，不论集装箱列车经过哈萨克斯坦还是俄罗斯，都要从白俄罗斯领土进入欧盟。白俄罗斯非常重视铁路养护，同时正在吸引中国企业投资其最大的工业园区和大规模的IT项目。

三 亦真亦假的担忧

第一，作为欧亚经济联盟的成员国，欧亚大陆北部国家都希望在欧亚经济联盟框架内协调立场。欧亚经济联盟成员国要确保重点交通通道和线路按优先次序共同发展，并有效协调相关投资项目。但在现实中，欧亚经济联盟国家的基础设施建设项目往往不同步，这种情况降低了跨大陆运输的效率，使货流量难以增加。同时，最终构成国际运输走廊的是各国独立建设的基础设施，各国大型垄断

^① Centre for Integration Studies, *Monitoring of Direct Investments in Eurasia - 2017*. EDB Centre for Integration Studies, St. Petersburg, 2017.

企业（如俄罗斯和哈萨克斯坦铁路公司）在这些基础设施建设问题上缺乏协调。以“双西公路”建设为例，目前哈萨克斯坦已建成了一条从中国边境到俄罗斯边境的现代高速公路，但这条高速公路的俄罗斯段要到 2020 年才可能完工，这是一种持续性风险。

第二，担心中国补贴的可持续性。如前文提到的，每个 40 英尺标准集装箱补贴 2 500 美元，相对于目前运费来说，这是相当可观的。中国的中部省份能否继续提供补贴，是一个大问题。如果补贴最终被取消，集装箱运输可能就难以继续稳步增长。从欧亚大陆北部国家的利益来分析，它们必须弄清楚一个问题——是应继续扩大还是缩小对交通领域的长期投资规模。

第三，中国的直接投资或组合投资是否继续流向石油和天然气工业，这是欧亚大陆北部和中部一些国家产生担忧的根源，其中哈萨克斯坦表现更为明显。这些国家希望资金流向非能源行业、农工部门、房地产开发和高科技等行业，这些行业的发展有利于经济持续增长，而不仅仅将资金投向自然资源开采行业。

第四，沿线各国越来越担心中国投资将增加低收入国家的债务负担。中亚地区的两个小经济体吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦的担忧更加明显。这些国家的债务由若干部分组成。例如，吉尔吉斯斯坦欠中国债务已达其外债总额的 40%^①，债务问题意义重大。

第五，有一种担忧认为，欧亚大陆运输的中亚线路与通过西伯利亚大铁路的北线之间存在竞争，因此俄罗斯与哈萨克斯坦之间可能存在利益冲突，这可能是一种虚假的担忧。俄罗斯和哈萨克斯坦同时发展这两条走廊并没有利益冲突的原因有三方面：首先，计算显示欧亚大陆内陆运输的需求上限为 60 万 ~ 100 万标准箱，依目前的状况来看还有很大的增长空间；其次，从政治经济学的角度看，只有在所有参与国都参与促进投资和确保技术规范趋同，降低过境运输费，吸引更多货运量的情况下，才能实现这种增长；最后，俄罗斯的长远利益在于将西伯利亚大铁路主要用于其他目的，如向亚太市场出口原材料（包括煤炭、石油、石油产品、木材和纸浆、金属），并确保俄罗斯远东地区的物流顺畅。不要忘记，横贯哈萨克斯坦的这条运输路线同样也经过俄罗斯数千公里的土地，同样能为俄带来巨额收入，因此，俄罗斯有意促进这条线路基础设施的改善。更直白地说，

^① Mogilevskii, R. *The Kyrgyz Republic and the Belt and Road Initiative*. Emerging Markets Forum Background paper, 2019.

这两条线路并不存在真正的竞争，陆上线路的真正竞争对手是海运，目前海运仍占从中国到西欧运输量的98.5%。

第六，“一带一路”建设与欧亚经济联盟兼容性问题同样受到质疑。笔者认为两者在本质上是兼容的。欧亚经济联盟包括许多相互包容的区域一体化合作项目，但最重要的仍然是五国统一的关税同盟。在实践中，欧亚一体化对“一带一路”建设有积极的影响，因为欧亚一体化将为外国投资提供更多的便利条件。此外，欧亚经济联盟成员国拥有相同的1520毫米铁路轨距，享有几乎相同的技术标准和职业规范。这些因素都有利于确保合作顺利进行，降低税费，节约过境运输时间。

第七，还存在一种担忧认为，优先向横贯欧亚大陆的交通运输走廊投资，可能有损于南北走廊建设（即所谓“经线走廊”）。南北走廊是指从俄罗斯经高加索到中东，从俄罗斯经中亚到伊朗，然后再到印度，从俄罗斯远东到中国再到朝鲜半岛，等等。首先，南北走廊是连接中东国家以及俄罗斯远东、朝鲜半岛和中国东北之间的有效物流通道；其次，有利于释放过境国家的潜力（比如亚美尼亚、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、土库曼斯坦）；再次，为东西走廊提供切实的协同效应，推动它们在“一带一路”倡议框架内更加高效运行。因此，南北走廊在促进欧亚大陆内部互联互通方面非常重要。总的来看，发展东西向的联通实际上可有效提高南北线路的吸引力，这是因为交通运输在传统上是规模经济效应较强的行业。

四 “一带一路”：欧亚大陆经济一体化的理想组成部分

“一带一路”倡议中有关中国—欧亚经济联盟—欧盟轴线的交通走廊的若干结构性特征，使其成为实现新兴的欧亚大陆合作乃至经济一体化（大欧亚）的理想组成部分。

第一，“一带一路”交通走廊具有实用性。要落实这一倡议，既要发展硬基础设施（铁路、物流枢纽、边境口岸），也要发展软基础设施。

第二，“一带一路”建设对欧亚内陆地区的工业和农业发展以及这些地区进一步参与全球价值链具有积极作用。

第三，跨欧亚交通走廊的目标是国际经济合作。从有形的基础设施发展（铁路、口岸、编组能力、车辆等）和技术规范标准化国际合作中各国都可获得很多

利益，这些合作可节约运输时间和运输成本。中国向铁路运输提供补贴是非常重要的，但只有中国一个国家提供补贴是远远不够的。俄罗斯在这一路线中占总长度的 50% 以上，需对基础设施进行改造。波兰位于欧洲的主要工业区，也面临同样情况。铁路集装箱运输的最大潜力只有在运费约为“深海运费 + 1 000 美元”的情况下才能实现。只有所有参与方都在这个项目上投入并努力协调，理想的情况才可能发生。目前，连接中国和欧盟国家的所有铁路线路都要经过欧亚经济联盟国家，在这一过程中各国没有统一的全程运费标准，各公司自行确定运价，且运价调整各行其是。因此，没有一家铁路运营商能够在不超出盈利能力范围的情况下，通过改变运价来明显影响运价总额。

最后，从功能上看，“一带一路”交通走廊的最终成功并不需要整个大陆的合作。参与一体化建设的关键主体其实非常有限，包括中国、欧亚经济联盟成员国（白俄罗斯、哈萨克斯坦、俄罗斯）和欧盟国家，其中波兰首当其冲，还包括德国，它在波兰铁路现代化方面有至关重要的经济利益^①。欧亚大陆其他 79 个国家没有必要全部参与这一倡议，由于它们之间利益不一致，有的希望发展其他走向的交通走廊，或至少希望摆脱现有走廊，因此，欧亚大陆国家全部参与这一倡议不仅无用而且可能有弊无益，并且少数相关国家达成谅解也更容易实现。

这些因素都使中国—欧亚经济联盟—欧盟沿线的交通走廊成为大欧亚战略的理想组成部分。

五 国家和地区组织的政策协调

这里研究的是一个国际关系和政治经济学教科书中的完美案例。从长期看，陆路运输成功与否关键取决于欧亚大陆内部的国际经济合作能否成功。陆上运输与海上运输的竞争，不单纯依赖于大陆内部的合作，更是全球化的产物。

挖掘欧亚交通走廊的最大潜力，需要欧亚大陆西部、北部、中部和东部各国的共同努力。为此要解决三个相互关联的问题：（1）大幅增加陆上集装箱运输；（2）消除交通和物流基础设施薄弱的瓶颈，推动欧亚内陆地区（俄罗斯乌拉尔和西伯利亚、中亚和中国西部省份）的发展；（3）为这些地区创造新的出口机

^① 关于波兰在“一带一路”倡议中的地位之广泛讨论，详见 Vinokurov E. , Lobyrev V. , Tikhomirov A. , Tsukarev T. *Silk Road Transport Corridors: Barriers and Investments*. EDB Center for Integration Studies' Report No. 50. St. 2018.

会，确保它们参与全球经济。由此，欧亚大陆的历史离心力才能部分被向心力所取代。

如果在国际合作的范围内采取前一节所讨论的某些步骤，这些任务是可以解决的。这既不是地区合作问题，也不是全球合作问题，而是处于跨大陆经济合作的中观水平。跨区域合作产生的成果将远远超过全球、地区或次地区层面。因此，中国—欧亚经济联盟—欧盟沿线的陆路交通走廊是大欧亚战略的理想工程。

然而，管理这一进程并不需要一个包罗万象的机构。相反，需要在不同层次和不同行为体之间作出一套具有职能性质的安排。例如，要为统一欧亚各国使用的规范性文件和技术规范（包括各类货物运输规则、车辆运行参数、环保标准等）做更多工作。为确保监管趋同（包括 CIM/SMGS 托运说明、边境口岸的良好运作等），需要建立一个由各国交通部、铁道部和主要行业参与者组成的国际工作组。

此外，可以通过建立类似的工作组和政府间委员会来处理运输政策的协调问题。迄今为止，上海合作组织参与经济事务的水平并不高。由于许多与运输有关的问题（包括技术法规、共同市场法规、运输发展政策的协调）都属于欧亚经济联盟的职权范围，其各机构应处理这些问题，因此，它的作用更为突出。

最后，协调国家和多边开发银行之间的关系至关重要。世界银行、亚洲开发银行、亚洲基础设施投资银行、金砖国家新开发银行、欧亚稳定和发展基金和欧亚开发银行等国际金融机构，尤其是中国丝路基金都是关键参与者。它们为“一带一路”倡议实施过程中的资本密集型项目提供长期融资。国际金融机构根据已签署和批准的国际条约提供项目融资，这些条约不依赖于地方立法的变化，有助于规避一定的风险。在与国际金融机构有关的领域，还应强调提供贷款补贴和赠款的技术可行性研究的重要性，这在许多情况下非常必要，特别是在中亚地区。即使这种技术可行性研究的结果是消极的，仍然值得投入资金。

结 论

俄罗斯、中亚国家与“一带一路”的共同利益体现在大欧亚地区跨境基础设施发展上，尤其是现代铁路和公路运输走廊的发展上。如果俄罗斯、中亚国家和中国的互联互通得到大幅改善，将挖掘出内陆地区（包括中国的新疆、青海、甘肃和内蒙古，俄罗斯的乌拉尔和西伯利亚以及中亚五国）的巨大潜力。最理想

的政策目标是在欧亚大陆内部区域，主要但不限于哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、俄罗斯乌拉尔和西伯利亚之间实现更高水平的内部联通。

通过分析现有的和潜在的陆路运输走廊和多式联运走廊，可以确定北部欧亚走廊（尤其是西伯利亚大铁路）和中部欧亚走廊（通过哈萨克斯坦）大有可为。上述两条交通走廊的运输量也确实实现了快速增长，2016 年俄罗斯和哈萨克斯坦的中转货物量增长了两倍。如前所述，这两条线路的同时发展并不存在利益冲突，这是欧亚经济联盟经济合作的一个积极表现，也是俄罗斯的优先方向。最后，发展南北走廊，补充东西走廊，提高国民经济的整体效率，有效打开欧亚大陆内部地区和国家的大门，符合俄罗斯、中亚和南高加索国家的共同利益。

2013 ~ 2015 年间，中国为“一带一路”建设提供了必要的政治和金融原动力，在政治上表现为深度的政治参与，在金融上表现为提供融资和补贴。2016 年至今，欧亚大陆北部和中部国家意识到“一带一路”倡议符合自己的国家利益，开始踊跃支持这一倡议。未来几年，“一带一路”必将为所有参与国家带来实实在在的好处，进一步协调利益关系，发展经济，健全制度，对“一带一路”的长远发展至关重要。

（责任编辑 李中海）

Russia , India and Europe , analyzes the geopolitical strategies formulated by these big powers based on their geopolitical and economic interests , the geo – challenges and China ’ s corresponding measures. This paper insists that the “C5 + 1 mechanism” , which is originated from Trump ’ s geostrategy to weaken America ’ s international leadership responsibility , does not have a counter geopolitical effect on the “Belt and Road” Initiative. Although the mutual trust between China and Russia has reached unprecedented heights , the potential risks of geopolitical imbalance between the Eurasian Economic Union and the “Belt and Road” can not be ignored. India ’ s “Indo – Pacific Conception” and its “big country dreams” are bound to weaken the positive functions of the “strategic docking” in our expectations. The European version of “Belt and Road” Initiative reflects that the EU attempts to raise its voice in Eurasian through the so – called “sustainable” Asia – Europe connectivity strategy. Due to some internal cognitive differences , the EU still suspects that China schemes to “divide and rule” Europe.

Key Words “Belt and Road” Initiative , Eurasian Economic Union , “C5 + 1 Mechanism” , Indo – Pacific Conception , Euro – Asian Connectivity Strategy

The “Belt and Road” Initiative: Looking from the Northern and Central Eurasia Perspective **Evgeny Vinokurov**

Countries in Northern and Central Eurasia , including its largest economies , Russia and Kazakhstan , appreciated the potential positive implications of the “Belt and Road” Initiative. Over the last years , they increasingly embraced various aspects of the BRI , most importantly additional investment and rising volumes of trans – Eurasian transit. The latter , apart from being a lucrative business on its own , should eventually lead to better internal connectivity between inner – Eurasian regions. In this paper , we start with the providing estimates on the volumes of trans – Eurasian transit as a starting point. Then , we provide an analysis of Northern and Central Eurasian states ’ interests and perceptions on the BRI. We complement this analysis by looking into the real and perceived worries of the involved countries. We conclude by looking into the international economic and institutional capacity which is needed to make the BRI even more valuable for Northern and Central Eurasia.

Key Words “Belt and Road” initiative , Russia , Central Asia , Eurasian Economic Union , Transport Infrastructure

Free Medical Care in Russia: Development History , Effect Analysis , Dilemma and Future Direction **Tong Wei & Ning Xiaohua**

Russia ’ s existing free medical system is mainly derived from the Soviet medical security system. After the fall of the Soviet Union , the social and economic situations