

件限制将来中国在欧亚地区的存在。最有前景的方式是：有效利用中国的地理优势和已经形成的统一的欧亚经济空间。在合理考虑所有利弊的情况下，中国的“丝绸之路经济带”倡议能够起到积极的作用。当然，我们应当明确地以国家利益为优先方向，因为：一方面，该构想框架内各国的经济和金融实力具有不可比性；另一方面，这是中国第五代领导层的地缘政治构想，提出中国要向西发展并进一步加强在欧亚空间的地位。

最后必须指出，对于“丝绸之路经济带”计划在中国的进程、中国与中亚国家和俄罗斯的双边关系、“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟框架内的具体项目，各国几乎没有进行系统性的研究（主要是缺乏国家组织的详细研究）。

作为中国的近邻和战略合作伙伴，欧亚国家必须“握住自己的命脉”。为此，应对中国近代史进行整体的、长期的研究。

应该理解，我们不仅要与中国这个亚洲大国建立关系，也要与将“坐山观虎斗”奉为外交谋略的国家建立关系。我们的任务是，当猛虎力气耗尽，不要落入它后面的猴子手中。

想与中国平等对话，必须在它承认对方的重要性和实力时才有可能。但是在近期，中亚国家和俄罗斯凭借各自的实力未必能够与中国竞争，因此有必要建立能够将各方力量联合在一起的机制。在这个意义上，“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接是非常有用的和现实的。

● 论“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接的路径

冯玉军（复旦大学国际问题研究院教授）

2015年5月习近平主席访问俄罗斯之际，中俄签署了《中华人民共和国与俄罗斯联邦关于“丝绸之路经济带”建设和欧亚经济联盟建设对接合作的联合声明》（以下简称《联合声明》），确定了未来双方合作的8个优先方向。这一声明表达了双方在“一带一盟”之间进行合作的意愿，但未就如何在两者之间进行对接作出明确规划。因此，需要就此问题进行深入的思考和研讨。

首先需要明确的是，“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟是两种不同性质的经济合作模式，存在明显的差异。“丝绸之路经济带”试图通过设施联通、贸易畅通和金融融通打造广泛的区域经济合作，其中既有制度安排，包括贸易投资的便利化和自由化，也有具体领域和项目的合作。“丝绸之路经济带”没有固定标准与合作机制，采用多样化的松散合作形式，不设门

槛和时间表。而欧亚经济联盟是典型的区域经济一体化项目，以联盟形式将各成员国的对外经济政策统一起来，建立全面经济合作机制，是高水平的区域经济一体化组织。

与欧亚经济联盟的对接不能解决“丝绸之路经济带”与欧亚国家深化合作面临的所有问题。首先，从地理范围上看，欧亚经济联盟的成员是有限的，并没有囊括欧亚地区的所有国家。在可预见的未来，乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、乌克兰、格鲁吉亚等国家不可能加入。其次，从功能上看，欧亚经济联盟的重要目标是对内推动商品、资本、服务和人员的自由流动，而对盟外经济体则提出较高的合作要求，某种程度上甚至是树立起贸易和投资壁垒。最后，从实际效果上看，由于成员之间经济结构的高度趋同以及运行规则的某些欠缺，欧亚经济联盟运行以来，产生的更多是贸易转移效应，而非贸易创造效应，特别是随着新一轮经济危机的到来，联盟内部贸易及其与盟外经济体的贸易均大幅度下降。

实现“一带一盟”对接，既要关注世界经济一体化的新变化和新趋势，更多参考国际经济合作的通行规范，也要根据各自发展阶段的特点，确定具体合作方向，避免急躁情绪，努力渐进落实。

实现“一带一盟”对接的主要原则应是习主席提出的“五通”，即政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通，其中政策、规则等方面的“软对接”要比基础设施方面的“硬对接”更为重要。因此，要注重制度（规则）及项目（领域）的对接，要做到由局部向整体推进对接，要力争以多边合作为立足点开展对接。考虑到当前及未来一段时间的经济形势，“一带一盟”对接应尽量具体、可操作，由小到大，由简到难，逐步推进，避免制定包罗万象、难以实施的庞大合作框架，同时对已达成的协议应积极落实，务求实效。

笔者认为，未来“一带一盟”对接的路径应包括以下几点。

第一，要按照WTO的规则规范双方的贸易，进一步打破显性和隐性的贸易壁垒。特别是在俄、哈、吉都已加入WTO的情况下，要逐渐降低欧亚经济联盟的总体关税水平。要推进贸易投资便利化和自由化的制度安排，可以考虑以世界贸易组织2014年《贸易便利化协定》作为基本依据，按照国际规则推进对接，促进区域内贸易便利化发展。按照该协定的相关条款，各国应对现行口岸行政管理体制进行改革，改革海关、边防、商检、检疫、海事等多部门管理，建立“单一窗口”制，以简化海关及口岸通关程序、提高跨境贸易效率、加速口岸通关现代化、营造便捷高效的通关环境，使

企业进出口货物更为便利。

第二，着眼于未来发展，应研究推动建立中国与欧亚经济联盟自贸区这一长期目标，《联合声明》中也强调了这一点。目前，欧亚经济联盟正在积极构建以其为核心的自由贸易区网络，推动与越南、以色列、伊朗等国商谈自由贸易协定。中方推进“丝绸之路经济带”的发展目标之一是构建高水平的自由贸易区网络，双方在此有较大契合点，欧亚经济联盟与中国的自由贸易协定谈判也应列入日程。双方可根据各自的承受能力，在可以接受的范围内消除贸易壁垒。根据中国开展自由贸易协定谈判的经验，目前双方可以适时启动开展自由贸易协定谈判的前期可行性研究工作。

第三，要推进具体合作领域和项目的对接。首先是扩大货物贸易规模。未来应进一步挖掘贸易潜力，拓展双方在能源领域的合作，落实已签署的能源产品（石油、天然气）供应协议、电力供应协议；扩大相互间在农产品、海产品等领域的贸易，实现优势互补；拓展高新技术产品的贸易，促进各国经济转型升级；发展以跨境电商为代表的新型贸易方式，降低贸易成本，探讨跨境电商的有效管理方式，推动其健康发展。其次要大力发展服务贸易，包括跨境运输、仓储物流、旅游、金融、教育、医疗、咨询服务等。目前，服务贸易领域是双方合作的短板，在一定程度上制约了货物贸易及投资规模的扩大，因此，加强这些领域的合作具有长远意义。

第四，推进工业产能对接。2015年9月，在欧亚经济联盟政府间委员会会议上通过了《欧亚经济联盟成员国工业合作的基本方向》文件，这是迄今欧亚经济联盟第一个有关工业合作的政策文件。该文件指出，未来五年欧亚经济联盟成员国之间将重点发展运输工具、电力设备、仪表和电子产品、化工产品、金属及冶金制品等产业的联合生产。根据这些方向，中方可以将“一带一路”框架内的产能合作与其对接，确定未来的合作项目清单。但为此双方必须加强相关行业技术标准的协调，为开展生产合作奠定必要的技术基础。

具体举措可以包括：

1. 加强跨境运输合作

《联合声明》指出：“在物流、交通基础设施、多式联运等领域加强互联互通，实施基础设施共同开发项目，以扩大并优化区域生产网络”。加强跨境运输许可、标准等问题的磋商，创造公平的服务贸易环境。按照世界贸易组织及国际海关组织的标准，完善过境运输查验程序，降低运输成本。

2. 金融领域合作

《联合声明》指出：“促进扩大贸易、直接投资和贷款领域的本币结算，实现货币互换，深化在出口信贷、保险、项目和贸易融资、银行卡领域的合作。通过丝绸之路基金、亚洲基础设施投资银行、上海合作组织银联体等金融机构，加强金融合作”。加强银行卡网络建设，构建金融风险防范体系，推进人民币债券发行等方面的合作。进一步改善银行服务，为企业的投资、生产、贸易等提供便捷的金融支持。

3. 投资领域合作

随着中国对相关国家投资的迅猛增长，要加快签署或重新签署中国与欧亚经济联盟成员国以及与欧亚经济联盟的投资保护协定，以明确、透明、互惠、对等的原则对相互投资实现充分保护。

4. 通信领域合作

打造“网上丝绸之路”，建设信息高速公路，加速跨境光缆建设，为降低通信服务成本、提高服务质量创造条件。

5. 按照国际通用的工程、技术、商品和服务标准促进两者之间的对接

例如，以国际标准化组织的 ISO9000 体系为统一的规范，减少贸易和投资成本、提升经济合作效益。而类似高铁之类的高科技合作项目，则要以技术领先和投资主体方的技术标准作为优先考虑。

6. 加强中小企业合作，发挥其创新潜力

世界经济发展的经验表明，中小企业是深化经济合作和促进创新发展的最积极因素，而目前中国与欧亚经济联盟成员国的合作主体更多的是国有大中型企业，因此要借鉴 APEC 经验，以中小企业工作组、工商咨询理事会、工商论坛、服务联盟、技术交流展览会等方式发挥中小企业合作的积极性，发挥它们的创新潜力。

7. 便利人员往来

响应 2015 年《“丝绸之路”旅游部长会议西安倡议》的精神，扩大人员交流规模，推动实施更加便利的签证政策，简化通关手续，提升旅游便利化水平；开展联合推广，推进“畅游丝绸之路”活动，深化区域内合作，提升旅游交流品质，为各国旅游发展与合作创造良好的环境。众所周知，没有商务人士便捷的跨国旅行，是不可能开展有效的经济合作的。因此，要参照 APEC 商务旅行卡的方式，促进中国与欧亚经济联盟成员国中高端商务人士的便捷往来。要考虑到，中美之间的签证有效期最长已经达到 10 年，中英也已互发两年多次签证。

8. 教育领域合作

拓展教育合作规模，开发多种合作形式。加强高等教育、短期进修、游学、各种人员培训，促进能力建设，互认学历，培养复合型人才，为推进全面合作提供人才储备。

● 交通一体化助推“一带一盟”对接

李建民（中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所研究员、博士生导师）

基础设施互联互通是“一带一路”建设的八大重点领域之一。在世界地缘政治多极化和全球经济区域化重构的背景下，交通基础设施互联互通成为“一带一盟”对接中接受度最高的领域。以亚洲铁路网、独联体铁路网和欧洲铁路网为主体结构，通过西伯利亚大铁路、新亚欧大陆桥等欧亚铁路通道连接为抓手和落脚点，推动“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接，将为欧亚内陆地区的发展和繁荣带来前所未有的机遇。

（一）欧亚经济联盟国家交通基础设施发展现状

欧亚经济联盟地处欧亚大陆的“心脏地带”，面积2 000多万平方公里，人口1.82亿，具有位于中心枢纽地带便于广泛联通周边国家的地理优势和过境运输发展潜力。在欧亚大陆经济板块中，亚洲东部与欧盟成为与北美并起的经济突起地带，欧亚大陆中部地区经济发展则明显滞后。该板块中的中亚和高加索地区资源丰富、地理纵深广，但独立20多年来，由于原有的产业分工体系被打破，加之复杂的民族和边界矛盾，该地区整体上没有摆脱以能源资源以及初级农畜产品为主的经济结构相对单一状况。与快速发展的亚洲东部经济体、欧盟经济体相比，欧亚中部地区成为欧亚经济板块的塌陷区。尽管该地区的发展滞后受到历史、地缘政治、民族、区位条件以及资源禀赋等诸多因素的影响，但交通运输条件的制约无疑是重要原因之一。

近年来，欧亚经济联盟各国把发展交通基础设施提升为重要的国家战略，同时得到多边和双边框架内的融资支持，但其交通基础设施现状仍不能满足经济发展的需求。截至2015年年底，欧亚经济联盟共拥有公路160万公里、铁路10.8万公里（其中46%已经实现电气化）、水路10.75万公里、空中航线79.35万公里^①。根据世界银行的评估，俄罗斯和中亚国家铁

^① 《欧亚经济联盟2015年交通发展报告》，<http://www.eurasiancommission.org/ru/Pages/library.aspx>