

irs 展望未来



塔雷赫·基亚多夫 博士
巴库国际海上贸易港总经理

一带一路2.0：欧亚大陆 中部未来的枢纽





引言

长期以来，大里海地区（又称欧亚大陆中部）的国家一直是连接欧洲和亚洲商业运输的陆上（和海上）桥梁，但也不止于此。丝绸之路沿线贸易的确给该地区的居民带来了财富和繁荣，而这种财富也激发了能推动人类未来发展的创造力。与伟大的丝绸之路同时出现的是在数学、天文学、几何学、医学和其他技能和知识方面的重大突破性发现，这些发现对人类文明的进步产生了深远的影响。例如，1437年，乌鲁伯格在撒马尔罕撰写了星表，里面列出1018颗恒星；这份星表指引着几个世纪后的欧洲水手开启探索世界之旅。同样，阿维西纳（伊本·西纳）在伊斯法罕和哈马丹

著名的丝绸之路图书馆学习研究后，于11世纪初撰写《医学规范》，成为此后500年间欧洲医学和学术界的主要指导手册。

伴随着商品交换，新思想和新技术也相互碰撞，丰富并推动丝绸之路沿线社会的发展。大城市纷纷崛起并成为连接和滋养着各大洲和各大文明的中枢，包括西安、布哈拉、撒马尔罕、木鹿、巴尔克、大不里士、伊斯法罕、巴格达、阿勒颇和伊斯坦布尔。这些中心枢纽之间的发达贸易为欧亚大陆中部地区带来了长达数世纪的经济繁荣。然而，这条古贸易之路的破坏也给沿线带来了痛苦和困难，影响深远。有些商业城市因为丧失了曾在丝绸之路贸易中占据的突出



地位而逐渐消亡；有些城市挣扎着实现复兴，又延续了数百年的繁荣景象。

19世纪和20世纪出现了许多发明，例如汽船、远洋轮船和集装箱。这些发明改写了曾经富裕的、横跨欧亚大陆的陆上丝绸之路的命运。现如今，欧亚贸易大多不经过古丝绸之路沿线，贸易带来的红利也同样远离这片土地。载有数千个集装箱的大型船只取代了古代骆驼商队。欧洲和亚洲之间的贸易大多经由苏伊士运河运输，占欧亚之间所有货物交易的90%以上。

“一带一路”倡议与21世纪丝绸之路

2013年9月，中华人民共和国国家主席习近平在访问哈萨克斯坦共和国期间，与哈总统努尔苏丹·纳扎尔巴耶夫为如何复兴古丝绸之路注入了新的活

力；公布了“一带一路”倡议。中国政府随后宣布将此倡议视为其全球发展战略。按计划，“一带一路”倡议将于2049年完成，适逢中华人民共和国成立一百周年。

“一带一路”倡议的提出引发各国政治家和专家对中国动机的质疑。“一带一路”倡议体现了中国对全球发展和基础设施的支持；或者说中国寻求长期统治全球。中国已经向许多地区伸出援手，提供软贷款、修建公路和铁路、资助和/或购买包括港口在内的重点基础设施项目。迄今为止，中国已经为“一带一路”倡议相关项目投资了2000亿美元，总投资额到2027年可能高达1.3万亿美元。在向邻国和“一带一路”倡议参与国提供金融和发展援助方面，中国



的目标是连接国内的硬基础设施，并实现能源等其它类别的进口来源多样化。

“一带一路”倡议将如何影响欧亚大陆中部的经济？是否有助于复兴古丝绸之路？最重要的是，阿塞拜疆的枢纽战略将如何助力于21世纪的丝绸之路的建设？

古丝绸之路的经济逻辑：枢纽而非道路

古丝绸之路的经济基础是什么？明白这个问题将有助于理解新兴的21世纪丝绸之路的本质。与现今大型海港不同，欧亚大陆中部的的主要商业城市一直是陆上枢纽，长年累月在欧亚大陆穿梭的商旅的重要物流和配送中心。这些城市都建有驿站，商品和思想在这里交换，人们和文化在这里相遇并融合。

各个贸易中心功能不同，对经济增长

的贡献大小不一：有些是中途停留中小型城市；有些则是集合商业与创新的大城市。众多一星级、三星级和五星级停留点分布在欧亚大陆各处，由各条路线网连接。一星级停留点仅提供食物和住宿，五星级的贸易大都市堪称古代“硅谷”，活跃的商业活动也推动科学、技术、思想、创新和启蒙运动的发展。

也就是说，古丝绸之路的核心经济逻辑不是道路连接和基础设施建设，而是枢纽及其对东道国社会和经济繁荣的贡献。因此，“一带一路”倡议能否成功取决于中国和参与国如何建设和连接促进社会和经济繁荣的21世纪枢纽。

“一带一路”倡议2.0：欧亚大陆中部酝酿着什么？

尽管不少人仍然对“一带一路”倡议的真实性质和潜在影响心存怀疑，但倡



议只会对欧亚大陆新枢纽的出现和发展做出积极贡献。因此，枢纽战略的发展需要经历三个阶段。首先：参与国必须拥有符合国际标准的基础设施。没有良好的道路、铁路、港口和机场，任何国家都无法实现经济发展，也必将在21世纪丝绸之路上争夺关键枢纽的竞争中失利。因此，参与“一带一路”倡议的政府需要明确自己应该做什么。

第二：国内基础设施达标后，下一个关键问题就是如何将其连接起来。欧亚大陆中部的大多数国家都是内陆国，在进出口和过境活动方面相互依赖。因此，该地区的公路和铁路必须与欧盟和中国等主要市场和经济体之间相互连通。显然，邻国之间相互合作对“一带一路”倡议参与国能否成功至关重要。

第三：在今后10-20年里，“一带一



路”倡议将为欧亚大陆中部带来重大变革。创新的21世纪互联枢纽组成的强大网络将出现并成为欧亚大陆的经济支柱，以新的方式连接区域内经济体和全球经济体。新兴枢纽将公开竞争，只有少数能发展为“五星级”枢纽。

那么“一带一路”倡议下一阶段的工作重点可能是建立枢纽网络，并选择横

跨欧亚大陆中部和世界的战略枢纽。中国政府计划在中国开发200多个枢纽，并很可能将其与全球中枢网络相连。问题的关键在于这些发展能给“一带一路”倡议参与国家的本国经济和人民带来多少好处？这取决于东道国政府采取的政策和战略。

阿塞拜疆的枢纽战略：可复制的模式

我们即将目睹21世纪新兴贸易枢纽的出现，是如何重新激活欧亚陆上贸易尚未充分开发的潜力。通过“一带一路”倡议为丝绸之路注入新鲜活力，再通过陆路连接中国和欧洲，阿塞拜疆及其新建的巴库港可有效提升自身形象。阿塞拜疆位于欧亚大陆主要陆路和航空运输走廊的十字路口，是欧亚大陆中部重要的贸易和物流枢纽。

2019年4月，第二届“一带一路”高峰论坛在北京召开。阿塞拜疆总统伊利哈姆·阿利耶夫发表讲话：“大力发展现代化基础设施是阿政府的主要工作目标之一。基于地理位置，我们投资建设亚欧之间的桥梁。“一带一路”倡议不仅为交通运输创造了机遇，还促进了贸易、旅游和民间交往，为欧亚大陆的稳定、安全与和平事业做出贡献。”¹

过去三十年来，阿塞拜疆利用其丰富的石油和天然气资源，实现了运输和物流基础设施的现代化，包括公路、铁路、港口和机场现代化。旨在促进经济多样化的战略“枢纽愿景”激发该地区树立起一个共同愿景——恢复欧亚大陆中部作为古丝绸之路上商业枢纽的地位。

巴库港是里海最古老也是最大的港口之一，靠近土耳其、伊朗、俄罗斯和中国这几个大型市场。几个世纪以来，这里是沟通东西方的重要海上门户，巴库港现今更是连接欧洲和亚洲之间运输的桥梁。但巴库港的目标是成为位于欧亚大陆中心的重要流通和增值枢纽。

由于巴库市中心的旧港口扩充能力有限，2007年，阿塞拜疆政府决定将港口迁至位于巴库市中心以南70公里处的阿拉特镇附近，该镇位于东西走廊和南北走廊的交界处。港口占地400公顷，正在快速、分阶段开发。建成后，港口将成为本地区最大的转运和多用途港口，年吞吐量为2500万吨货物和50万标准箱。

巴库港也是连接阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其与欧洲的新巴库-第比利斯-卡尔斯铁路的端点。这条铁路已自2017年10月起投入运营，将中国和中亚与土耳其、欧盟和地中海（经由梅尔辛港）连接起来，贯穿阿塞拜疆全国。事实上，巴库港和新巴库-第比利斯-卡尔斯铁路是“一带一路”倡议中部走廊不可或缺的组成部分。

与古代的特大城市类似，巴库港将为欧洲和亚洲之间的货物运输增加价值，并成为希望在欧亚大陆设立区域总部的国际企业主要考虑的地点。约有1.3亿人居住在巴库港1000公里以内，他们都是将在阿塞拜疆建立公司和发展业务的企业的潜在客户。为此，阿利耶夫总统于2016年3月17日颁布法令，在巴库港及其周围建立了第一个自由经济

1 En.president.az, (2020)。阿塞拜疆共和国总统官方网站-新闻事件，网址：<https://en.president.az/articles/32878>。



区。2018年5月，阿塞拜疆议会通过了一项法律，为未来的自由经济区企业提供特别税收和关税激励。这些举措都是为了刺激该国非石油经济的增长，并为新的外国直接投资创造可盈利、稳定和受保护的环境。

简而言之，阿塞拜疆的发展模式与古丝绸之路的“五星”枢纽相呼应——发展的目标不仅仅是交易，更是为当地经济和社会带来更多价值、创新和发展。阿塞拜疆的枢纽战略擘画了供应链和物流枢纽在国内外综合、统一和高效的多模式联运项目。当“一带一路”倡议带来转型和变革时，这一愿景可能会在欧亚大陆的其他地方得到复制和应用。

结论

欧亚大陆中部各国正在建立新的协

同关系，通过更新和改善曾连接欧洲和亚洲的丝绸之路，捍卫自身在未来全球化的经济和政治舞台上的地位。阿塞拜疆将继续在塑造共同愿景和欧亚大陆中部转型方面发挥关键的区域性作用。其中枢战略的前两个阶段现已完成。2007年至2015年间，阿塞拜疆建造并翻新了主要基础设施，包括高速公路、铁路、港口和机场。2015年起，战略重点则是整合其与格鲁吉亚、哈萨克斯坦、土库曼斯坦、土耳其、俄罗斯和伊朗等邻国的基础设施。2030年前，阿塞拜疆将成为“一带一路”倡议的一个关键、创新和繁荣的“五星”枢纽，恢复其曾经古丝绸之路商业枢纽的历史地位。◆