

「香料之路」能夠挑戰「絲綢之路」嗎？

作者：方舟 一國兩制研究中心研究總監

文章刊載於《信報》2023年9月27日

在兩周前結束的印度 G20 峰會上，美國、沙特、印度、阿聯酋、法國、德國和意大利等國聯合宣布，將合作建設「印度—中東—歐洲經濟走廊」(India-Middle East-Europe Economic Corridor，簡稱「IMEC」)，連接南亞、中東和南歐的鐵路港口，加強亞洲、阿拉伯灣和歐洲的聯通和經濟一體化。西方的一些觀察家和媒體把 IMEC 稱為抗衡中國「一帶一路」戰略的「現代香料之路」。

其實隨着「一帶一路」影響力的不斷擴大，美國早已有意啟動類似的戰略計劃對中國進行制衡。在去年德國舉行的 G7 峰會上，美國總統拜登就帶着其他六國領導人宣布發起「全球基礎設施和投資夥伴關係」(Partnership for Global Infrastructure and Investment，簡稱「PGII」)計劃，稱將在未來 5 年內籌集 6000 億美元，為發展中國家提供基礎設施建設資金。然而，這個宏大的計劃受制於美國資金籌措不力和以價值觀為導向的基礎設施投資標準，並沒有得到發展中國家的特別青睞，最終可能祇是鏡花水月。所以在這次的 G20 峰會上，美國又提出了這個新的 IMEC 計劃。某種程度上，「現代香料之路」可以被視為 PGII 構想的一部分，亦或是一個縮小版的 PGII。

IMEC 恍似邯鄲學步

歷史上香料之路是一條從印度到歐洲的貿易路線，也是世界貿易的重要道路之一。1498 年，葡萄牙人達伽馬 (Vasco da Gama) 率船隊首先開闢了從歐洲繞過非洲好望角再到達印度的航線。一年後，滿載香料的船隊從印度返回葡萄牙，就這樣為歐洲和香料生產國建立了新的貿易聯繫。後來，源源不斷的香料通過這條海路從南亞運到歐洲，這條路線也漸漸因此得名。但隨着 1869 年蘇彝士運河通航，地中海經運河與紅海聯通，商船穿越中東國家就可以直接抵達南亞，行程大大縮短，從而使原來香料之路的航線逐漸隕落。

雖然 IMEC 被冠以「現代版香料之路」之名，但在整體路線上卻與古代香料之路有所分別。IMEC 設想從印度西海岸孟買出發連接波斯灣沿岸中東國家沙特和阿聯酋的港口，然後用鐵路轉運經過約旦進入以色列海法港，之後再從港口走海路轉運到地中海沿岸的希臘比雷埃夫斯港或者意大利熱那亞港等抵達歐洲。這條「海陸海」三次轉運的路線看上去已經十分波折，而實際上還更加複雜。因為從沙特穿越約旦到以色列的鐵路還未建設，跨國鐵路修建利益牽扯麵廣，涉及事項多，離真正打通整條路線還十畫都未有一撇。

事實上，IMEC 這條「現代香料之路」給人一種邯鄲學步的感覺。十年前，中國倡議並主導提出了「一帶一路」計劃，範圍涵蓋中國歷史上絲綢之路和海上絲綢之路行經的中亞、北亞、西亞、印度洋沿岸、地中海沿岸和南美洲等地。截至今年 6 月，中國已經同 152 個國家和 32 個國際組織簽署 200 餘份共建「一帶一路」合作檔，與「一帶一路」沿線國家貨物貿易額也翻了一番達到 2.07 萬億美元。實際上，美國領頭拉攏印度搞的 IMEC 也多多少少能利用「一帶一路」基建的成果。但是這條具有強烈地緣政治色彩的香料之路真的能挑戰絲綢之路嗎？

從投資建設規模上看，現有分析指出 IMEC 發起國計劃為之投入約 200 億美元。相比之下，「一帶一路」計劃經過 10 年發展，已經有超過 2000 億美元用於相關投資建設，IMEC 在未來很長時間內都難以企及。更關鍵的是，在 IMEC 中有 6 個重大問題可能阻礙「現代香料之路」真正發揮作用。

六大問題窒礙發展

第一，IMEC 夾雜了太多美國的地緣政治考慮。IMEC 本身是「印度—中東—歐洲經濟走廊」，但卻是由完全不在經濟走廊裏的美國發起。這說明什麼？美國作為一個域外國家去推動這個事情不是出於經濟利益，而是出於地緣政治的考慮，特別是出於和中國競爭的考慮，借促進經濟的名義去推動其他國家搞這樣一條走廊。

自從美國把中國作為主要戰略遏制對象以來，中美雙方已經在貿易、科技等領域開展了多年的激烈爭奪。美國一邊打壓中國的國際影響力，抹黑「一帶一路」等由中國主導推動的國際合作，一邊拉幫結派搞小圈子圍堵中國。

這次 IMEC 的成立，更加突顯出美國試圖進一步拉攏印度、中東和歐洲組成「朋友圈」，從而遏制中國在該區域內提升影響力的圖謀。

第二，IMEC 這條走廊的主要經濟目的是想聯通所謂印度和歐洲之間的貿易，但實際上印度的貿易和對外投資額遠遠小於中國。去年，中國—歐盟貿易額達 8473 億美元，中歐雙向投資存量已超 2300 億美元。而印度與歐盟之間的貿易額僅有不到 1200 億美元，不到中歐貿易額的七分之一。經濟走廊是為了發展貿易和投資，但由於印度內部保護主義相對比較嚴重，它的貿易額遠小於中國在世界貿易額的規模。在全球 200 多個經濟體裏，其中 120 多個的最大貿易夥伴是中國，僅有六七十個的最大貿易夥伴是美國，印度更難以和中美相提並論。因此，從貿易體量而言，印度和中國其實完全不在一個檔次。

第三，IMEC「海陸海」的線路設計周折繁瑣。商品貨物從孟買出發後，要先經海路運到阿聯酋，再陸路轉運沙特，之後經過約旦到達以色列，最後還要上船運到地中海，十分轉折。相比之下，「一帶一路」裏中國和歐洲之間開通的中歐班列就方便得多。

中歐班列從中國內地城市出發，直達馬德里、漢堡、鹿特丹等歐洲城市，依靠一張鐵路網直通到底。

而且中歐班列還為亞歐大陸兩端的貿易提供了海運和空運外的第三種選擇。傳統亞歐貿易僅有海運和空運，海運相對便宜，但運輸時間長，大約要 45 天；空運時間短，但價格高昂。

而中歐班列運輸費用約是空運的五分之一，運輸時間約是海運的四分之一，兼顧時間和成本。今年上半年，中歐班列累計開行 8641 列，發送貨物 93.6 萬標箱，按年分別增長 16%、30%。

不僅是班列數量提升，班列實際使用率也在提高。早些年中歐班列存在「去程滿載，回程空箱」的問題。但到 2021 年，班列綜合重箱率由 2016 年的 77.2% 提升至 98.1%，去程重箱率 100%，回程重箱率 95.7%。空箱問題「一去不返」恰恰說明瞭中歐班列已經得到愈來愈多商家的青睞。

這無疑展現了中歐鐵路運輸的另一個重大意義，它復甦了古代絲綢之路途經的重鎮。過去絲綢之路沿線有很多經濟重鎮，祇是因為工業革命以後，大量貨物依託船運和海洋貿易，導致大部分工業城市都轉移到沿海 100 公里以內的區域，許多內陸經濟重鎮也衰落了。在這個層面上看，中歐班列還起到了復興亞歐大陸經濟的特殊作用。

相比之下，這個 IMEC 走廊由於路線設計複雜，海陸週轉多，無法起到這樣的作用。雖然它能使印度和歐洲之間的貿易時間縮短 40%，但成本是否能夠真正大幅下降依然存疑。

第四，IMEC 沿途涉及到許多內部地緣政治的因素，其中最核心的一個就是以以色列和沙特的關係。今年 3 月，伊朗和沙特在中國的斡旋下出乎世界意料恢復了外交關係。此番美國將 IMEC 走廊的陸地兩端分別選擇連接沙特和以色列，可能也是打着當中間調停人的算盤，想推動兩國改善關係，也從而改善自身和沙特的關係，並且還有設想同沙以兩國簽訂類似日韓的安全保障協議，將沙特變成它的穩定盟友。當然，因為沙特和中國的關係愈來愈緊密，這其中也存在和中國競爭的考慮。

但是，如果想讓以色列和沙特的兩國關係完全正常化，一個繞不開的問題是以巴衝突。祇要以色列不接受巴勒斯坦獨立建國，這種衝突的因素就很難完全解決。因此，在這種地域政治條件下，美國未必能實現自己的如意算盤。

第五，IMEC 的路線設計捨近求遠，刻意避開了土耳其。它選擇從以色列海法港用船運到地中海的港口再上岸換陸路運輸，而不是走陸路從以色列經黎巴嫩和土耳其直接連接希臘和意大利。土耳其本身有現成的鐵路網絡聯繫亞歐，IMEC 偏偏繞過土耳其

其選擇上船再轉運一次，無疑是增加了運輸的成本。這種設計從經濟上說是很不合理的，在可以祇轉運一次的情況下選擇了 3 次海陸轉運，完全是出於地緣政治的考慮。美國跟土耳其的關係比較緊張，所以不經過土耳其，而是選擇通過海運到歐洲。

第六，IMEC 依然避不開中國元素。現在中東和歐洲的許多港口都是由中國公司營運，比如希臘的比雷埃夫斯港。十多年前因歐債危機影響，希臘政府破產，經濟受到極大衝擊，港口也經營慘淡。後來希臘政府將港口交給中遠海運集團經營，中遠海運將其改造成為一個亞洲往歐洲轉運的重要港口，其輸送量從全球排名 93 大幅提升至 38。中國公司不僅使港口重新復活，也幫希臘政府解決了財政上的大問題。所以在港口的營運能力上，中國具備很強的實力。

現在以色列最大的港口海法港其實也和中國有關。海法港包括新舊兩個港，海法新港是由上海國際港務投資經營的，海法舊港才是今年年初被印度阿達尼財團正式收購。所以在美國設計的這條 IMEC 走廊裏頭還是有很多包括基建和港口營運在內的中國元素。

政治因素大於經濟

整體而言，美國倡議發起的現代香料之路政治因素大於經濟因素。這使得即便這條走廊能夠建起來，它的經濟效率和能夠帶來的效益都存疑，也不及中國「一帶一路」依靠多個國家多條走廊，並且還具有強大貿易物流支撐的設計，所以 IMEC 本質上看是先天不足的。