

美國築牆圍堵 無法分隔歐亞

作者：張志剛 一國兩制研究中心總裁、全國政協委員

文章刊載於《明報》2023年10月19日

第三屆「一帶一路」國際合作高峰論壇在北京召開。在外交上而言，這是對美國為首的圍堵作出一次積極的回應。筆者過去在本欄已經一再強調，美國圍堵中國，基本上就是建立「陣營」，用通俗的語言就是「拉幫結派」。而我們反圍堵的策略，就是不要掉入這個「拉幫結派」的迷思，成立「金磚國家組織」不是，倡議「一帶一路」也不是。

首先，「陣營」這個概念是美國提出，「敵我」的思維也是由美國提出。這種思維是有針對性和排斥性，就等於「北約」這個陣營就是針對蘇聯和俄羅斯。以前的俄羅斯領導人，也曾建議讓俄羅斯加入「北約」，這當然是以退為進的策略，把「北約」針對俄羅斯的動機挑明。

藉金磚組織一帶一路廣交朋友

現在美國圍堵中國，也是拉攏其他國家成立一條陣線。這個「陣營」只講立場、不講原則，目的就是把中國排斥在外。但中國搞金磚國家組織、搞一帶一路，就完全是開放性的。如果同意這些大原則，任何國家都歡迎加入。海闊天空，來者不拒，那就不是「陣營」。就算你加入一帶一路、金磚組織的國家，也不會要求他們反對美國。所以我們的政策大原則是只做朋友，不針對任何敵人。故此月前在一個有關「全球南方」的論壇上，參加者近於一致的共識就是，美國以高牆來圍堵對手，最終只是把自己圈起來，高牆以外是完全開放的一片天地。就算美國在高牆以內的盟友，也不能自絕於這片天地，一樣會進進出出，關也關不住。

金磚組織和一帶一路倡議，其實都是在美國新築的高牆以外，也是我們國家在全世界廣交朋友的重要活動。而今次一帶一路高峰論壇，也不止是一個外交活動，在全球經濟活動也有重要的突破。在習近平主席公布的 8 項行動之中，中歐班列高質量發展就排在首位。

海陸空運輸連成一體 打通物流瓶頸

過去本欄已經詳細介紹過中歐班列；而作為中歐班列伸延出海的「南向通道」，一國兩制研究中心也曾在 2018 年做專項研究。該項由新加坡政府參與的計劃，其後已經正名為「國際陸海新通道」。中歐班列路經的內陸國家，尤其是中亞和東歐國家，都

可以利用這條通道，直接通往廣西的 3 個港口。無論集裝箱還是散貨，都可以直接利用船運進出口。

而經過幾年的發展，由重慶到廣西的通道，已經不再是局限於鐵路，而是以完善高效的公路網絡輔助，空運亦可以在公路鐵路沿線加入支援。有了廣西 3 個港口的配套，令海陸空運輸完全連成一體，物流運輸的瓶頸打通了，朋友們也自然主動靠攏，因為對誰都有好處。

中歐班列在 8 個行動中排列第一，不止是肯定它在過去 10 多年貢獻良多，而是在原有的網絡之上，再有新的擴展，那就是「跨裏海國際運輸走廊」的建設。

今年 5 月筆者曾到訪新疆調研，特別考察了中歐班列的兩個出關口：阿拉山口和霍爾果斯，因為新疆是中歐班列的重要出關之地。相比於內蒙古的兩個出關口岸——滿洲里和二連浩特，新疆是距離歐洲最近的出關點，所以「渝新歐」是整個中歐班列的主幹線，甚至成了中歐班列的代名詞。筆者在 5 月底的本欄已經概要講述了中歐班列的最新發展，這條線路的營運情況已經進入成熟期。首先，運輸費用已經可以在市場上找到均衡點，不必再由政府補貼；另外，出口和入口的貨運量已漸趨平衡，不再是「出時滿箱，入時空箱」的「出多人少」。

建跨裏海運輸走廊 發展多線多點網絡

在這兩方面都達到均衡之後，在現有兩條出關路線之外，再發展新路線，是下一步的計劃。當時本欄已經提到計劃中的新路線經喀什出關，經吉爾吉斯直進歐洲，不再途經俄羅斯國境，這就是 8 項行動中的「跨裏海國際運輸走廊」。

新路線繞道俄羅斯國境，不是因為中俄關係出現什麼變化；而事實上，中俄關係定位清晰明確，沒有不符現實的期望，所以兩國的關係穩定而牢固。發展「跨裏海國際運輸走廊」，是中歐班列由「雙點單線」的原來模式，逐步發展到「多點多線」的混合模式的必然結果。

在「渝新歐」班列成形之後，中國內地各省市都盯着這條運輸幹線，希望可以搭上「渝新歐」的便車，紛紛修築鐵路連上「渝新歐」幹線。所以，中歐班列早就在國內形成一個「多點連線」的網絡。而這個網絡的覆蓋面愈廣愈闊，其經濟效用也愈大。故此由「一線多點」發展成為「多線多點」，只不過是時間上的問題。當這個鐵路網絡繼續豐富發展，歐亞的關係也愈密切。

當然，地緣政治的風險也必然是考慮因素之一，尤其是俄烏軍事衝突之後，俄羅斯與西方關係緊張，中歐班列是亞歐發展重要戰略，地緣政治風險自然要兼顧。

無論美國如何築牆圍堵，都不能改變一個地理的現實，就是歐亞兩個大陸是相連在一起，如何阻隔也改變不了這個事實。

（文章僅代表個人立場）