

一帶一路與中間走廊

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11月30日

抵達土耳其伊斯坦堡機場，看其規模和運作，已經可以感受到土耳其在地區內的戰略地位。土耳其的戰略要衝位置，就決定了它的戰略價值。土耳其過去一直對「一帶一路」倡議都表達出積極進取的態度，是因為一帶一路倡議的成功，必然是加強歐亞兩大洲的整合；各方面的「相通」，會令土耳其這個處於縱橫兩個方向的交疊要衝位置更形吃重。伊斯坦堡機場的成功，已經見證了土耳其在地理上的樞紐地位；如果歐亞大陸的陸上運輸進一步整合發展，土耳其環抱黑海、愛琴海和地中海的地理優勢，海陸聯運結合，必定會把這優勢進一步提升。

土耳其無望入歐盟 開始東轉

土耳其總統埃爾多安執政 20 年，第一次訪問中國在 2012 年。換言之，在埃爾多安總理任期的大約前 10 年期間，他都沒有到訪過中國；而 2012 年的訪問，不止是埃氏執政 10 年的首次訪華，也是土耳其總理 27 年來的首次訪問。由此可見，當時中土兩國的實際關係是處於何種狀況。

土耳其國土橫跨歐亞，但心態上定性自己為歐洲國家，並一直全力爭取加入歐盟。所以土耳其政府，包括埃爾多安本人的眼睛，一直是向北望；直至「入盟」無望，土耳其才開始東轉。埃爾多安在 2012 年之後，就接連訪問中國：於 2015 年、2016 年官式訪問中國之後，再於 2017 年 5 月來華出席首屆一帶一路國際合作高峰論壇，並高調支持一帶一路倡議的各項計劃。

「中間走廊」被視為埃爾多安其中一項重點工程。在今年中，埃爾多安會見中央外辦主任王毅時，特別強調會加強中間走廊計劃與一帶一路倡議對接，並且提出希望為這對接而成立的高級別工作組工作會議盡早召開。

中間走廊是土耳其在 15 年前提出的「跨裏海東西中間走廊倡議」的簡稱。這條由鐵路和公路組成的運輸貿易路線，由土耳其始發，經格魯吉亞、阿塞拜疆，穿過高加索地區，以火車、渡輪跨過裏海，再穿越中亞，並以中國為終點站。

這與習近平主席之前提出的「跨裏海國際運輸走廊」是互相呼應，甚至可以在某些地域上重疊共通，成為兩個項目的共同計劃。這也可以說是國家對埃爾多安大力支持一帶一路倡議的投桃報李、善意回應。

中歐班列成功 亞歐國家趨之若鶩

中歐班列的成功，讓亞歐國家——尤其是沒有海路連繫的內陸國家——趨之若鶩。中歐班列於 2011 年正式開通，首年僅開行 17 列，翌年也只有 42 列。到 2022 年，儘管仍未脫離疫情，已經開行了 1.6 萬列、發送 160 萬個標箱。到今年全面復常，直至本年首 10 個月，全線開行歷年累積 7.7 萬列、運載 730 萬個標箱，貨價 3400 億美元。

中歐班列運輸價只是航空的五分之一；跟海運相比，運費高大約 5 倍，但運輸時間只是海運的四分之一。如果把綠色環保也計算在內，中歐班列的碳排放是航空的十五分之一、公路的七分之一。

中歐班列的營運模式，既可以讓貿易商有更多選擇，也可以組成海、陸、空聯運模式，在速度和成本之間謀求最佳組合。對於中歐班列帶來的好處，土耳其當然心中有數；而土耳其心中的數，不止是在貿易和運輸物流方面的考慮。土耳其所處的戰略位置，美其名為「縱橫要衝」，但同時也是「四戰之地」。所以，土耳其一直都力求在全球各大政治力量中取得平衡，然後再談判叫價。土耳其大搞突厥語系國家外交，固然是乘蘇聯解體之後中亞地區的權力真空；而俄土之間的關係，也是微妙多變。

中歐班列現在的主線，仍在俄羅斯境內。如果中歐班列未來將會成為亞歐運輸的其中一條主幹道，土耳其謀求另一條繞過俄羅斯的線路，也是合理之選。就算不是只計算俄土兩國的雙邊關係，經過俄烏衝突之後，俄羅斯面臨各式各樣的制裁，中歐班列傳統走線的政治風險也在提高。

整個中歐班列的宏觀佈局，是向「多點多線」的模式發展，中歐班列在國內的出關主線也有 4 條，而愈來愈多國內城市以鐵路和公路連接這 4 條出關主線，逐漸形成一個縱橫交錯的多線網絡。未來的計劃，也積極考慮在喀什多建一個出關線路，經中亞南部進入歐洲，不再經過俄羅斯國境。既然「多點多線」是歐亞物流運輸的大格局，那土耳其提出的中間走廊計劃，也不過是這個網絡佈局的其中一着。

中間走廊的最大考驗

土耳其的中間走廊大計，擺明車馬是對接一帶一路倡議，也得到習主席的呼應，原則上這計劃是進入了直路坦途。但這類運輸網絡的發展，最關鍵的其實不是鐵路和公路的修築搭建；而事實上，中間走廊計劃內，許多部分的鐵路系統早已建成，目前要做的不過是實行最後的「全線接通」接駁工程。惟在全線接通之後，就要面臨更大考驗，因為這條「南線」跨越多個國家，如何安排報關通關的便利，做到「一

國報備，全線通行」，以及各國互諒互讓，把班列次序編排到最有效率，這才是中間走廊面對最大的考驗。

（文章僅代表個人立場）