



IPER 政经观察 第 1519 号

2015 年 11 月 11 日

徐秀军

xjxu@cass.org.cn

六大经济走廊布局 “一带一路” 顶层设计*

古人云：不谋万世者，不足谋一时；不谋全局者，不足谋一域。意即如果不从长远角度考虑问题，就不能够筹划好一时的事情；如果不从全局角度考虑问题，就不能够筹划好一个领域的事情。当前，中国正致力于构建全方位开放新格局，中国经济更加深入地融入世界经济体系。因此，与相关国家共建“一带一路”既体现了中国扩大和深化对外开放的需要，也体现了亚欧非及世界各国之间互利合作的需要，是当前中国实现与周边国家互联互通的顶层设计。为了使这一顶层设计落到实处，中国正与“一带一路”沿线国家一道，积极规划中蒙俄、新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴、孟中印缅六大经济走廊建设。

中蒙俄经济走廊

中国、蒙古国和俄罗斯资源禀赋各有优势，经济互补性强，并且相互之间的边境线很长，因此拥有共同的安全利益，加强三国之间的合作具有重要的战略意义。一直以来，中国十分注重发展与两国之间的经济合作和外交往来。蒙古国位于中国以北、俄罗斯联邦以南，是一个地处亚洲的内陆国家。蒙古国国土面积为 156.65 万平方公里，排名世界第 17 位，人口约 294 万。中蒙两国于 1949 年 10

* 本文已发表于《当代金融家》2015 年第 7 期。



月 16 日建立外交关系。2011 年 6 月，中蒙双方决定提升为战略伙伴关系。2014 年 8 月，国家主席习近平在蒙古访问期间，两国领导人决定将中蒙战略伙伴关系提升为中蒙全面战略伙伴关系。

俄罗斯位于欧亚大陆北部，地跨欧亚两大洲，国土面积为 1707.54 万平方公里，是世界上面积最大的国家。当前，中俄双方正致力于建设全面战略协作伙伴关系，对中俄全面战略协作伙伴关系发展进行战略引领和顶层设计。在经济上，自 2010 年起至 2014 年，中国连续五年位居俄第一大贸易国。在国际事务中，中俄共同推动成立了上海合作组织，建立了金砖国家和中俄印合作等机制，在一系列重大国际和地区问题上立场相同或相近，保持密切沟通和合作。

三国之间良好的政治与经贸关系为构建中蒙俄经济走廊奠定了坚实的基础。2014 年 9 月 11 日，国家主席习近平在出席中俄蒙三国元首会晤提出共建丝绸之路经济带倡议，获得俄方和蒙方积极响应。可以把丝绸之路经济带同俄罗斯跨欧亚大铁路、蒙古国草原之路倡议进行对接，打造中蒙俄经济走廊。根据国家发改委的设想，中蒙俄经济走廊分为两条线路：一是从华北京津冀到呼和浩特，再到蒙古和俄罗斯；二是东北地区从大连、沈阳、长春、哈尔滨到满洲里和俄罗斯的赤塔。两条走廊互动互补形成一个新的开放开发经济带，将丝绸之路经济带同俄罗斯跨欧亚大铁路、蒙古国草原之路倡议进行对接，从而成为“一带一路”建设的重要一环。

新亚欧大陆桥经济走廊

新亚欧大陆桥，又称为“第二亚欧大陆桥”。亚欧大陆桥以横跨亚欧大陆的铁路运输系统为中间桥梁，把大陆两端的海洋连接起来，实现海陆联合运输。它是从中国江苏省连云港市到荷兰鹿特丹港的国际化铁路交通干线。

新亚欧大陆桥全长 10900 公里。在中国境内，由陇海铁路和兰新铁路组成，



全长 4213 公里。大陆桥途经中国江苏、安徽、河南、陕西、甘肃、青海、新疆等 7 个省区，到中哈边界的阿拉山口出国境。出国境后可经 3 条线路抵达荷兰的鹿特丹港。其中，中线与俄罗斯铁路友谊站接轨，进入俄罗斯铁路网，途经斯摩棱斯克、布列斯特、华沙、柏林达荷兰的鹿特丹港；北线经阿克斗亚、切利诺格勒，到彼罗巴甫洛夫斯克纳，再经莫斯科、布列斯特、华沙、柏林到达鹿特丹港；南线经过阿雷西、伊列次克、布良斯克，再经过布列斯特、华沙、柏林到达鹿特丹港。也可从阿雷西分路，通过伊朗的马什哈德到德黑兰，还可从布良斯克分岔至乔普到达匈牙利的布达佩斯。

新亚欧大陆桥对环太平洋经济圈的协调发展起到重要作用，拉近了中国与世界大市场的距离。与亚欧两个大陆原有的陆上运输通道相比，新亚欧大陆桥的运输距离要少 2000 公里，与比绕道印度洋和苏伊士运河的水运距离相比，要少 1 万公里。新亚欧大陆桥辐射世界 30 多个国家和地区，区域经济互补优势明显。一方面，它将日本、西欧等具有资金、技术和管理优势的国家与人口众多、资源丰富的发展中国家市场结合在一起；另一方面，它将经济增长迅速、发展前景广阔的亚太地区市场与急需寻求增长动力和投资对象的欧洲市场结合在一起。新亚欧大陆桥在地理位置、运输距离、辐射范围等方面的优势显示出沿线国家巨大的开发潜力以及相互之间的合作潜力。

新亚欧大陆桥经济走廊的构建，不仅为亚欧两大洲经济贸易交流提供了一条便捷的大通道，也为扩大亚太地区与欧洲的经贸合作，促进亚欧经济的发展与繁荣，进而开创世界经济的新格局提供了新的依托和动力。

中国—中亚—西亚经济走廊

中国-中亚-西亚经济走廊从新疆出发，抵达波斯湾、地中海沿岸和阿拉伯半岛，主要涉及哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼



斯坦等五个中亚国家，以及伊朗、土耳其等国。

中亚五国拥有丰富的自然资源。在矿产资源方面，哈萨克斯坦拥有铁矿、锰矿、铜矿、钾盐等矿藏，其中铬铁矿探明储量有 2 亿吨，仅次于南非、津巴布韦居世界第三；乌兹别克斯坦现探明有近 100 种矿产品资源，据估计矿产资源储量总价值约为 3.5 万亿美元，其中，黄金探明储量为 3350 吨，居世界第四位，铀储量为 18.58 万吨，居世界第七位；吉尔吉斯斯坦的有色金属、黑色金属特别是稀有金属汞、锑的储量可观。在油气能源方面，哈萨克斯坦石油已探明储量居世界第七位，可采储量 40 亿吨，天然气可采储量 3 万亿立方米，煤探明储量为 1624 亿吨；土库曼斯坦天然气储量居世界第四位；塔吉克斯坦和吉尔吉斯斯坦的水电资源丰富，尤其是塔吉克斯坦的水电资源达 6400 万千瓦。丰富的自然资源成为中亚五国经济发展的天然优势，同时也是吸引外资及与其他国家经济合作的重要领域。

伊朗国土面积约 1648195 平方公里，世界排名第十八位，是亚洲主要经济体之一，经济实力较强。伊朗经济以石油开采业为主，为世界石油天然气大国，地处世界石油天然气最丰富的中东地区。截至 2011 年底，已探明石油储量 1545.8 亿桶，天然气储量 33.69 万亿立方米，分别占世界总储量的 11% 和 17%，分列世界第三、二位。石油出口是经济命脉，石油生产能力和石油出口量分别位于世界第四位和第二位。土耳其是一个横跨欧亚两洲的国家，是连接欧亚的十字路口，地理位置和地缘政治战略意义极为重要，在国际上具有重要地位。土耳其是北大西洋公约组织成员，经济合作与发展组织创始会员国及二十国集团的成员。在经济上，土耳其工业基础较好，是全球发展最快的国家之一。

尽管中亚、西亚地区资源丰富，但制约经济社会发展的影响很多，其中基础设施建设落后、缺乏资金技术等问题较为突出。通过中国—中亚—西亚经济走廊建设，打通对外经贸合作和资金流动通道，无疑对于促进相关国家经济社会发展具有重要的促进作用。



中国—中南半岛经济走廊

中南半岛，又称为中印半岛，位于中国和南亚次大陆之间，西临孟加拉湾、安达曼海和马六甲海峡，东临太平洋的南海，为东亚与群岛之间的桥梁，为亚洲南部三大半岛之一，面积 206.5 万平方公里，占东南亚面积的 46%。它包括越南、老挝、柬埔寨、缅甸、泰国及马来西亚西部，这些国家和地区皆与中国具有密切的历史、文化和经济联系。

中南半岛海岸线长 1.17 万千米，沿河海分布许多重要城市和港口，其中主要港口包括海防、岘港、芽庄、胡志明市、磅逊、梭桃邑、曼谷、新加坡、巴生港、檳城港、毛淡棉、丹老与仰光等。半岛南端居南海、新加坡海峡和马六甲海峡的重要位置，是国际航运的要道，交通与战略意义重大。湄公河为半岛最大的国际河流，水利资源丰富，经济及交通意义最重要。

中国—中南半岛经济走廊东起珠三角经济区，沿南广高速公路、桂广高速铁路，经南宁、凭祥、河内至新加坡，将以沿线中心城市为依托，以铁路、公路为载体和纽带，以人流、物流、资金流、信息流为基础，加快形成优势互补、区域分工、联动开发、共同发展的区域经济体，开拓新的战略通道和战略空间。

在中国—中南半岛经济走廊建设中，广西凭祥具有重要地位。凭祥处于湘桂铁路与越南河内至友谊关铁路、南宁至友谊关高速公路与越南 1 号公路的铁路、公路交接部，中国高铁、越南高速路通到凭祥后，凭祥在中国—中南半岛经济走廊中的交通枢纽地位更加重要。2014 年 10 月，中国政府批准了湘桂铁路南凭段扩能改造项目，总投资 170 亿元，设计时速 160 公里，计划 2016 年开工建设。越南河内至广西凭祥友谊关高速公路分三段建设，其中中段已开工建设。这将为推进“一带一路”战略、加速凭祥融入中国—中南半岛经济走廊起到重要作用。目前，中国正以中国—中南半岛经济走廊建设为抓手，积极推进重要节点城市与相



关国家交通基础设施的对接。

中巴经济走廊

2013年5月，为了加强中国和巴基斯坦之间交通、能源、海洋等领域的交流与合作，加强两国互联互通，促进两国共同发展，李克强总理访问巴基斯坦期间提出要打造一条北起喀什、南至巴基斯坦瓜达尔港的经济走廊。这一倡议迅速得到巴方的积极响应。两国政府初步制定了修建新疆喀什市到巴方西南港口瓜达尔港的公路、铁路、油气管道及光缆覆盖“四位一体”通道的远景规划。中巴两国将在沿线建设交通运输和电力设施，预计总工程费将达到450亿美元，计划于2030年完工。

中巴经济走廊位于丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路交汇处，是“一带一路”倡议的重大项目。中巴经济走廊全长3000公里，贯通南北丝路关键枢纽，北接“丝路经济带”、南连“21世纪海丝之路”，是一条包括公路、铁路、油气和光缆通道在内的贸易走廊。2013年底，习近平主席提出“一带一路”战略构想，中巴经济走廊作为“一带一路”的重要组成部分，战略重要性进一步提升。在这一框架下，中巴双方共同推进了喀喇昆仑公路（又称“中巴友谊公路”）、加达尼和塔尔能源项目、瓜达尔港口运营、卡拉奇—拉合尔高速公路等一系列基础设施建设、投资和能源项目。

2015年4月，国家主席习近平访问巴基斯坦，为加强中巴全天候战略伙伴关系按下了“快进键”，启动了中巴经济走廊建设的系列项目，为“一带一路”建设起到实质性推进作用。中巴两国政府初步制定了修建新疆喀什市到巴方西南港口瓜达尔港的公路、铁路、油气管道及光缆覆盖“四位一体”通道的远景规划。其间，中巴签订51项合作协议和备忘录，其中超过30项涉及中巴经济走廊。目前，双方已形成以中巴经济走廊建设为中心，瓜达尔港、能源、基础设施建设、



产业合作为四大重点的“1+4”合作布局。

中巴经济走廊不仅对中巴两国商贸发展具有强大推动作用，还有助于促进整个南亚的“互联互通”，并形成联系南亚、中亚、北非、海湾国家经济、能源领域的合作的纽带。依托“中巴经济走廊”项目，两国能够实现全方位的互联互通、多元化的互利共赢，惠及相关国家近 30 亿的人口。

孟中印缅经济走廊

早在 20 世纪 90 年代末期，中国云南学术界提出孟中印缅地区经济合作。1999 年，四方在昆明举行了第一次经济合作大会，并且共同签署《昆明倡议》。与会代表倡议成立四国区域经济合作论坛，具体措施是先成立一个工作小组或协调委员会，就中、印、缅、孟地区经济合作国际研讨会昆明会议的成果向各自国家的政府、商会和提供资助的学术研究机构提交报告。并提出，区域合作应在和平共处五项原则的基础上强调平等互利、持续发展、比较优势、采用国际标准及发展基础设施建设，以加强联系，促进最大可能的经济合作。

2013 年 5 月，李克强总理访问印度期间提出孟中印缅经济走廊倡议，并得到印度、孟加拉国、缅甸三国的积极响应。2013 年 12 月，孟中印缅经济走廊联合工作组第一次会议在昆明召开，与会各方签署了会议纪要和孟中印缅经济走廊联合研究计划。会议就经济走廊发展前景、优先合作领域和机制建设等进行了深入讨论，就交通基础设施、投资和商贸流通、人文交流等具体领域合作达成广泛共识，并由此正式建立了四国政府推进的孟中印缅合作机制。在闭幕式上，国家发展改革委副主任张晓强提出建议表明了孟中印缅经济走廊建设的未来发展方向：进一步提升政治互信，平等参与、相互协商、求同存异，使经济走廊成为开放、透明、包容的合作示范区；着力推进共同发展，探索符合各自国情的发展道路，在推动工业、能源、电信等领域合作的同时，也要大力推动农业扶贫、环境



保护、科技等领域合作；积极扩大相互开放，推动基础设施互联互通，积极消除各类贸易与投资壁垒，带动区域经济合作向纵深发展；大力促进人文交流，扩大民间交往，挖掘旅游合作潜力，加强卫生合作，拓展教育领域交流。

孟中印缅经济走廊不仅直接惠及四国，其辐射作用还将带动南亚、东南亚、东亚三大经济板块联合发展。从经济发展水平来看，中国西南、印度东部、缅甸、孟加拉国相对而言均不发达，此前相互之间合作领域和动力十分有限。将四国合作提升至国家层面的“经济走廊”，打造联系的，能够促进相关国家和地区的经济增长、减少贫穷和改善民生，并带动四国所在区域的共同繁荣。

总之，六大经济走廊作为“一带一路”的战略支柱，将沿线 60 多个发展中国家列为中国对外交往的优先对象，不仅将“一带一路”战略构想落到了实处，也将中国的利益共同体、命运共同体和责任共同体理念落到了实处。在“一带一路”框架下，中国勇于承诺与行动，通过规划六大经济走廊，为地区和国际社会提供开放合作、互利共赢的公共产品。

（作者系中国社会科学院世界经济与政治研究所副研究员）

IPER 系列简介：国际政治经济学研究系列（International Political Economy Research, IPER）包括政经观察和工作论文两个子系列，由中国社会科学院世界经济与政治研究所国际政治经济学研究室组织和发布。

责任条款：本报告仅供内部讨论。报告版权为中国社会科学院世界经济与政治研究所所有，未经许可，不得以任何形式翻版、复制、上网和刊登。本报告仅代表研究人员个人看法，并不代表作者所在单位的观点。