

# 絲路的再興

## — 中國西出政策的現況與未來展望

作者：羅慶生

本文登載於《展望與探索》第 9 卷第 5 期，2011 年 5 月

### 摘要

絲路自古以來即為聯繫歐亞大陸的重要貿易通道，16 世紀後因海上航線的發現逐漸被「海上絲路」取代而沉寂達四百餘年。進入 21 世紀後中國崛起，在掌握東南海運的貿易利益後，也期望打通西出的陸上貿易通道，絲路的概念於焉復活。此一構想雖然在 2000 年啟動「西部大開發」政策時即展開佈局，然而直到 2010 年 5 月宣佈建立喀什經濟特區，7 月再提出打造「西部新十年計畫」，政策輪廓才逐漸明朗。

中國西出政策的成功關鍵在交通，以降低運輸成本，並產生輻射性的經貿效果。目前透過不斷努力已獲得相當效果，2010 年 7 月與巴基斯坦達成合建鐵路直達阿拉伯海的協議；11 月再與伊朗等六國達成籌建從新疆經塔吉克、吉爾吉斯、阿富汗到伊朗，再分別直達波斯灣與土耳其以迄歐洲的「中伊鐵路」協議。新疆作為中國西出中亞的交通樞紐已見雛型，絲路的再興不再是夢想。然而，複雜的民族情結與大國角力，限制中國經營中亞的企圖，要打通西出的貿易通道，中國仍有相當大繼續努力的空間。可預期的是中國在中亞的外交運籌將更頻繁，同時也將繼續刻意排除硬權力的運作，在安全議題上高度自制，而以經貿合作所帶來的經濟利益爭取中亞國家的支持。未來隨著經貿利益與文化互動的持續增加，中國在中亞的影響力有機會擴增，為中國的西出政策奠定基礎。

關鍵字：西出政策、西部大開發、中亞、喀什經濟特區、四出境

## 一、前言

絲路自古以來即為聯繫歐亞大陸的重要通道，這條重要的貿易通道雖然在 16 世紀因海上航線的發現逐漸被「海上絲路」取代，然而在 20 世紀因鐵路運輸的發展而再度被重視，並引發地緣戰略的探討。<sup>1</sup>進入 21 世紀後中國崛起，作為亞洲的新興的經濟體必須關切這個能通往歐洲的重要通道。同時，在掌握海運的貿易利益，東部沿海的經濟發展已具成效後，中國也企圖進一步打通陸上的貿易通道，絲路的概念於焉復活。

2009 年，中共中央領導人 6 月訪視黑龍江、7 月訪視雲南，9 月訪視新疆時即分別提出：黑龍江要「建成面向俄羅斯與東北亞開放的橋頭堡與樞紐站」、「把雲南建成面向西南開放的橋頭堡」、「新疆要成為向西開放的橋頭堡與樞紐站」等論述。<sup>2</sup>2010 年 5 月，在北京召開的「中央新疆工作會議」，則決議要面向中亞、南亞、西亞的廣闊市場，在中國最西邊的城市喀什成立經濟特區，以「東引西出、向西開放」，「聯結內地、面向中亞」。具體目標是以「東有深圳、西有喀什」為號召，建設喀什為世界級的國際化大都市。<sup>3</sup>而喀什雖然是絲路的歷史名城，目前還僅是一個 32 萬人口的縣級城市。<sup>4</sup>隨後於 2010 年 7 月，在「西部大開發工作會議」上提出打造「西部新十年計畫」，準備首年即投資高達 6,800 億人民幣，投入主要為鐵路、機場擴建、新能源、水利和網絡建設等的項目，<sup>5</sup>以進一步完善其境內交通網絡「五橫、四縱、四出境」的構想。

與此同時，中國也與巴基斯坦達成協議，將共建新疆（喀什）直達阿拉伯海的鐵路。<sup>6</sup>2010 年 11 月初，中國、吉爾吉斯、塔吉克、阿富汗及伊朗等六國的交通部長或高級官員，在塔吉克首都杜尚別簽署「中伊鐵路建設初步協議」，將共建一條從新疆經塔吉克、吉爾吉斯、阿富汗到伊朗，而後在伊朗分南、西兩線，南線直達波斯灣，西線則往土耳其抵達歐洲，預訂 2011 年動工，總經費預估 43

---

<sup>1</sup> 英國地理學者麥欽德 (Halford J. Mackinder) 的論述是最經典也最引起爭議的觀點。麥氏在 1904 年提交英國皇家地理學會的「歷史的地理樞紐」論文中指出：「不要到這世紀終了，整個亞洲就都會遍佈鐵路網，...這必然會變成一個巨大的經濟世界，而是海洋商業所不能達到的」。他的論述後來成為地緣戰略研究者的經典，並引發陸權、海權對立的爭論。林爾蔚、陳江譯 Halford J. Mackinder 著，*歷史的地理樞紐*，北京：商務印書館，2008 年第三次印刷，頁 70。

<sup>2</sup> 請參閱：王建君、王仁貴報導，「南亞大通道啟程」，*瞭望新聞周刊*，2010 年 8 月 2 日，<http://www.ascoremedia.com/ascor.php?id=1527&action=newsdetail>。檢索日期：2010 年 8 月 5 日。

<sup>3</sup> 中新社報導，「中央決定舉全國之力建設新疆設喀什經濟特區」，*中國新聞網*，2010 年 05 月 21 日，<http://finance.jrj.com.cn/2010/05/2111237507266.shtml>。檢索日期：2010 年 5 月 23 日。

<sup>4</sup> 喀什市屬喀什地區。喀什地區除轄喀什市外還轄 11 個縣，面積 14.16 萬平方公里，是台灣的 3.9 倍，地廣人稀，人口僅有 328 萬人（少數民族 91.97%）。資料來源：新疆維吾爾自治區人民政府官網，<http://www.xinjiang.gov.cn>。檢索日期 2010 年 6 月 18 日。

<sup>5</sup> 中國時報，「西部大開發 胡溫：居優先地位」，2010 年 7 月 7 日，引自：中時電子報，<http://news.chinatimes.com/mainland/0,5245,50504151x112010070700198,00.html>。檢索日期：2010 年 7 月 7 日。

<sup>6</sup> 賴錦宏報導，「中巴共建鐵路 直通阿拉伯海」，*聯合報*，2010 年 7 月 9 日，A13 版。

億美金，完工後中國通往歐洲的貨運成本將減少 5% 到 7%。<sup>7</sup>綜觀中國目前宣佈的政策與資源投入，其透過進一步建設大西部以發展陸上貿易的企圖已明朗化，而黑龍江與雲南雖同樣都扮演貿易橋頭堡角色，卻沒有經濟特區的設計，未獲得類似的資源投入，顯見中國更為重視「東引西出」的西向貿易通道。

中國「東引西出」的市場目標雖然包含中亞、西亞與南亞，但必須先連結中亞，發展與中亞的貿易，才能有進一步的發展。然相較在南亞有巴基斯坦、東南亞有緬甸等穩固盟邦的支持，中國連結中亞仍有相當大努力的空間。而一般探討中國對中亞的經營，多從國際政治或安全觀點，<sup>8</sup>探討地緣戰略意義、反恐合作與能源安全的爭取等。例如王桂芳從傳統地緣戰略觀點探討中亞地區對中國安全利益的影響，<sup>9</sup>傅仁坤、張益銘則從軍事安全與打擊三股勢力：宗教極端主義、民族分裂主義及恐怖主義探討上海合作組織中的中國角色，<sup>10</sup>王崑義則注意到中亞能源對中國發展的安全利益，申論中國的能源外交。<sup>11</sup>然而中國經營中亞的模式與西方列強不同，中國是透過經貿合作與文化交流的軟權力運作，而非以安全為主軸的硬權力。除了上海合作組織提供的國際互動平台外，中國甚少插手中亞的安全事務。例如 2010 年 4 月吉爾吉斯政變，導致 5 月以後動亂加劇，俄羅斯總統即派特別代表，美國也派助理國務卿赴吉爾吉斯掌握狀況。而中國雖曾有學者建議應考慮進行干預，以幫助吉爾吉斯實現和平，但中國卻高度自制，僅由外交部發表「深切擔憂」的聲明，暴動發生後則派機撤僑與提供救援物資外再無其他表態。<sup>12</sup>這種自我克制的態度或許是要避免美、俄列強的疑慮，以降低經營中亞的阻力。事實上，中國透過經貿合作增進其作為大國的影響力，在東亞已取得必須重視的成果，林中斌稱為「不戰而主東亞」的中國大戰略。<sup>13</sup>中國已認知，透過經貿合作強化雙邊關係，將較安全合作更有吸引力與影響力。經貿合作與國家影響力之間，其實有相互增強的效果。

本文從經貿合作的觀點，探討中國從 2000 年起開始佈局，在 2010 年明朗化的「西出」策略。由於本文為現況分析，為使分析資料具可信度，所採數據以官方公佈為準。然受限於官方正式統計的落後性，大多數只能取得 2008 年的數據，如此雖能呈現趨勢，但 2009 以後的現況則較為缺乏。同時，統計數據容易

<sup>7</sup> 彭淮棟綜合報導，「中伊鐵路直通波斯灣 明年動工」，*聯合晚報*，2010 年 11 月 22 日，A6 版。

<sup>8</sup> 本文所運用的安全概念係指軍事與國際政治的傳統安全而言，並非綜合性安全概念。

<sup>9</sup> 請參閱：王桂芳，*中亞戰略格局與中國安全*，北京：軍事科學出版社，2004 年。

<sup>10</sup> 請參閱：傅仁坤、張益銘，「中亞區域安全與上海合作組織的發展」，*第四屆「恐怖主義與國家安全」術研討會論文集*，中壢：清雲科技大學，2008 年 10 月，頁 298-315。

<sup>11</sup> 請參閱：王崑義，「中亞能源外交」，*大國與中亞能源政策學術研討會論文集*，中壢：清雲科技大學，2007 年 9 月，頁 3-32。

<sup>12</sup> 請參閱以下報導：中評社報導，「俄羅斯總統特別代表與吉爾吉斯總理會談」，*中國評論新聞網*，2010 年 5 月 15 日。「美國助理國務卿將前往吉爾吉斯斯坦晤商局勢」，*中國評論新聞網*，2010 年 6 月 16 日。德國之聲，「中國對吉爾吉斯斯坦局勢充滿憂慮」，轉引自：*中國評論新聞網*，2010 年 6 月 16 日，<http://www.chinareviewnews.com>。檢索日期，2010 年 6 月 18 日。

<sup>13</sup> 「不戰而主東亞」的論述是林中斌 2004 年 11 月接受新加坡聯合早報訪問時所提出，主要論點登載 2004 年 11 月 7 日聯合早報。林中斌認為中國新的大戰略是用經濟力量配合文化力量，逐漸將美國的勢力擠出東亞。請參考林中斌部落格：<http://blog.yam.com/CPLin/article/28551769>。檢索日期：2010 年 7 月 2 日。

受到操作而美化，因此除量化分析外，作者本人在 2010 年 8 月中、下旬曾親赴新疆的鐵路口岸阿拉山口與最大的公路口岸霍爾果斯，訪問當地包括貨運駕駛在內的基層實務人員，以了解當前中國與中亞貿易的實況與所遭遇的問題，使現況能進一步釐清。

## 二、東引西出對中國經濟發展的影響與條件

中國「東引西出」的主要構想，是要在西部打通另一個貿易方向。事實上中國在規劃境內交通網絡建設時，即有「五橫、四縱，四出境」的構想，除東部沿海外，還要打通東北、西南與向西的貿易通道。作為中國地理位置中央的西部各省份，因而將扮演貿易腹地的角色，2000 年推動「西部大開發」政策後即為四出境的構想佈局，然而直到 2010 年，才因再提出打造「西部新十年計畫」，並決心建設喀什經濟特區，使具體策略的輪廓明朗化。

中國近 30 年的經濟發展基本上是透過對外開放，亦即國際貿易，才取得重大成就。貿易的主要方向是透過東部的海運，因此東部沿海地區的發展遠高於西部地區。雖然中國也企圖開通向東北與西南的貿易，但只有打通向西的貿易通道，才能真正帶動大西部的發展。中國向西經中亞可以抵達歐洲，如果能成功西出，就能同時擁有兩個主要的貿易方向，有機會取得經濟成就加倍發展的效果。因此，中國的「東引西出」與「西部大開發」息息相關，互為主從，甚至可視為同個策略的兩個面向。

### （一）東引西出對大西部經濟發展的帶動

中國「東引西出」的經濟意義，一方面是利用西部省份的人力資源與工業設施，作為西出的發展腹地，彌補包括新疆在內的中亞地區雖然天然資源豐富，但地廣人稀，工業發展落後的不足；二方面，帶動西部省分因缺乏貿易誘因而長期落後的經濟發展，以解決大量就業人口往東南沿海移動，造成包括交通困境與所得不公在內的許多社會問題。2000 年啟動的「西部大開發」政策，希望透過對西部地區基礎設施的建設，以及對企業所得稅的減免等政策優惠招商引資，「到 21 世紀中葉，要將西部地區建成一個經濟繁榮、社會進步、生活安定、民族團結、山川秀美的新西部」，<sup>14</sup>但如果沒有出口貿易的誘因將成效有限。以新疆為例，雖然隨著中國與中亞貿易的增加，新疆的生產總值在 2008 年達到 4,203 億人民幣，較 2000 年增加 2.2 倍，<sup>15</sup>但僅占中國整體生產總值 302,853 億元的 1.4%，

<sup>14</sup> 中華人民共和國國務院，「關於實施西部大開發若干政策措施的通知」，2000 年 12 月 27 日，轉引自：華夏經緯網，<http://big5.huaxia.com/zt/2000-07/509132.html>。檢索日期：2010 年 6 月 20 日。

<sup>15</sup> 新疆維吾爾自治區人民政府，「新疆的發展與進步」白皮書，新疆維吾爾自治區人民政府官網，



相較中國整體生產總值從 2000 年到 2008 年增加的 3.1 倍，<sup>16</sup>新疆發展顯得落後。中國近年來日漸完善的鐵路網與高速公路網，雖然提供境內的便利運輸，但在距離東南沿海港口遙遠的西部設廠，對企業來說還需要更大的願景。而中國成立「喀什經濟特區」即要提供一個向西開放的發展願景。計畫的主要構想是預定提供人民幣 1,000 億元的財政支出建設新疆，以「聯結內地、面向中亞」，「東引西出、向西開放」，以 17 個國家一類口岸連結鄰近的中亞、南亞、西亞國家的 13 億人口，加快承接產業轉移，建設出口商品加工基地和商品中轉集散地。<sup>17</sup>以更具競爭性打入中亞以至南亞、西亞，甚至歐洲終端產品消費市場的條件，吸引企業投入。

## (二) 東引西出對宏觀經濟的影響

「東引西出」對中國經濟的發展，還有另一面宏觀經濟的影響。無論打造「西部新十年計畫」與建設喀什經濟特區都需要大量的資金，而在擁有全世界最高的外匯存底後，2010 年後的中國並不缺資金，卻需要以投資推動經濟發展的機會。就這方面而言，雖然中國受惠於進出口貿易的高速發展，但近年來經濟成長的主要動能卻在資本形成。以 2008 年為例，資本形成率佔其國內生產總值的 43.5%，消費率佔 48.6%，淨出口只佔 7.9%，<sup>18</sup>參考 2009 年台灣的資本形成僅佔國內生產總值的 20.3%，<sup>19</sup>可見其比重太高。進一步分析中國 2004 到 2008 這五年的資本形成率、消費率、淨出口，平均佔國內生產總值的 42.9%、50.7%與 6.4%，相較 1991 到 1995 五年的平均分別為 39.0%、60.1%、0.9%，<sup>20</sup>資本形成率明顯成長。這表示近年來中國相當依賴政府大量的財政支出，以及招商引資的資本投入，而推動其經濟，至 2009 年甚至高達 46.8%，終於引起中國的高度重視。<sup>21</sup>中

---

<http://www.xinjiang.gov.cn/>。檢索日期：2010 年 6 月 20 日。

<sup>16</sup> 中國 2000 年生產總值為 98,000.5 億元，2008 年為 302,853.4 億元。資料來源，中國國家統計局，「中國統計年鑑-2009」。引自：中國國家統計局官網，

<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2009/indexch.htm>。檢索日期：2010 年 6 月 22 日。

<sup>17</sup> 同註 4。

<sup>18</sup> 資本形成率是資本形成佔國內總生產之比率，消費率則為最終消費佔國內總生產之比率，淨出口則為出口扣除進口後的淨額。這三項形成對國內生產的總需求，因此概念上被視為對國內總生產之貢獻。不過中國並未將資本形成區分為政府投資與民間投資。資料來源：中國國家統計局，「中國統計年鑑-2009」。引自：中國國家統計局官網，

<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2009/indexch.htm>。檢索日期：2010 年 7 月 4 日。

<sup>19</sup> 2009 年台灣的國內生產總值為 13,176,078 百萬元（新台幣，以下同），資本形成為 2,672,308 百萬元，淨出口為 963,526 百萬元，存貨增加 54,566 百萬元，民間消費為 7,840,215 百萬元，政府消費為 1,645,463 百萬元。資料來源：中華民國主計處官網，

<http://www.dgbas.gov.tw/ct.asp?xItem=14616&CtNode=3566&mp=1>。檢索日期：2010 年 7 月 4 日。

<sup>20</sup> 中國 2004-2008 年資本形成率分別是 43.2%、42.7%、42.6%、42.2%、43.5%，消費率分別是 54.3%、51.8%、49.9%、49.0%、48.6%。1991-1995 年資本形成率分別是 34.8%、36.6%、42.6%、40.5%、40.3%，消費率分別是 62.4%、62.4%、59.3%、58.2%、58.1%。資料來源：中國國家統計局官網，<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2009/indexch.htm>。檢索日期：2010 年 7 月 4 日。

<sup>21</sup> 國務院副總理李克強 2010 年 6 月初發表的「關於調整經濟結構促進持續發展的幾個問題」，

國的資本形成如果陷入停滯，將影響其宏觀經濟的發展。雖然目前中國已尋求調整經濟結構，以各種補助方式提高民間消費率，期望能帶動經濟轉型，<sup>22</sup>但短期內成效將有限，相當時間內仍須依賴資本形成維持經濟發展動能。而打造「西部新十年計畫」與建設喀什經濟特區龐大資金的投入與招商引資的帶動效果，有機會複製深圳經濟特區成功的經驗，提供未來 10 年經濟發展的新動能，維持經濟高速成長的奇蹟。

### （三）中國西出的條件

中國要成功的打通向西的貿易通道，並非僅依靠政府資金的大量投入就能成功，關鍵是要能創造足夠的條件，以吸引民間企業與資金的投入。歸納中國西出的條件，將包括市場、交通與外交運籌等三個概念，而彼此又相互影響。

市場是中國西出的首要條件，如果沒有市場誘因，不能吸引民間企業與資金投入。同時，必須有便利的交通設施以降低運輸成本，提高商品的競爭力與商務往來的方便性。然而，如果沒有成功的外交運籌，則市場誘因與便利的交通都只是畫餅。這是因為中國西出依賴陸運，相對於沿海國際貿易主要運用的海運，還要面對遠較複雜的國際政治因素干擾。包括政治風險、驗關手續的繁瑣、再裝卸與貨物中轉的限制，都將增加運輸成本而喪失貿易競爭力。中國必須透過外交運籌打通順暢的貿易通道，才能成功西出。

## 三、中國西出的市場

市場是貿易誘因，就中國建設喀什經濟特區所勾勒的願景，是要連結中亞西亞及南亞市場；但長期而言，則有連結整個歐亞大陸的想像空間。中亞地理位置位於歐亞大陸中央，如果以烏茲別克首都塔什干為中心，直線距離東距太平洋約 5,000 公里，西距地中海 3,000 多公里，南距印度洋則約 2,000 公里。遠較透過海運，從中國東南沿海經印度洋到地中海，超過 2.5 萬公里的運輸距離為近。如果中亞地區能有完善的陸上運輸系統以連結亞歐，將能有效降低運輸成本，而較低的運輸成本意味著貿易競爭力與經濟發展潛力。

---

其中指出：投資率偏高，消費率偏低...資本形成率由上世紀 80 年代初的 32% 左右上升到 2009 年的 46.8%，最終消費率則由同期的 67% 左右下降到 48.6%...等問題。資料來源：FT 中文網，<http://www.ftchinese.com/story/001033024>。檢索日期：2010 年 7 月 4 日。

<sup>22</sup> 中共第 17 屆五中全會通過的「12-5 計畫」，主攻方向即為經濟結構戰略性調整，強調擴大內需戰略與建立擴大消費需求長效機制。請參閱 2010 年 10 月 18 日發布之會議公報。[http://news.xinhuanet.com/video/2010-10/18/c\\_12673249.htm](http://news.xinhuanet.com/video/2010-10/18/c_12673249.htm)。檢索日期：2010 年 10 月 19 日。

## (一) 中國西向的經濟圈

就概念而言，中國大西部所連結西出的經濟圈，如果逐漸擴充可區分為以下四個層次：

### ● 新疆 - 中亞經濟圈

若將新疆連結中亞五國，所形成的新疆 - 中亞經濟圈就有 7,926 萬人口，566.8 萬平方公里面積。<sup>23</sup>與東南亞比較，土地大於東協十國的 448 萬平方公里，人口則不到東協 5 億 9,200 萬的七分之一，然而資源豐富，經濟發展相對落後，有長期發展的潛力。

### ● 大中亞經濟圈

中國建立喀什經濟特區所勾勒的市場概念，是以新疆面向中亞、西亞與南亞的 13 億人口市場。此一大中亞經濟圈將形成規模經濟的誘因，吸引世界級企業投資設廠。

### ● 亞洲大陸經濟圈

中國如果能透過新疆連結中亞、西亞與南亞，再透過雲南連結東南亞與南亞，中國就有兩條路線進入印度，有機會整合亞洲大陸經濟圈，這是一個包括中國與印度在內，結合中亞、西亞與東南亞，人口超過 31 億的超級市場。

### ● 歐亞經濟圈

如果能透過中亞打通往歐洲的貿易通道，進一步連結歐亞兩大經濟體，則歐亞大陸將有總面積 5,071 萬平方公里，人口 47 億，能源、資源豐富，同時擁有完整各級產業分工的巨大經濟潛力。中國也將因本身的經濟實力、廣大腹地與同時擁有海運及陸運的便利而蒙受利益，不僅經濟規模有機會超越美國，也有機會成為亞洲經濟整合的領導者，成為真正的經濟強權。

雖然就長期而言，整合亞洲大陸經濟圈並進一步連結歐亞，可以作為中國經濟發展的願景，但短期而言仍太遙遠。中國必須先能成功的連結中亞，發展與中亞國家的貿易，並以此作為突破口，才能談到進一步的發展。中國有意在距離新疆首府烏魯木齊 1,473 公里的喀什建立經濟特區，<sup>24</sup>即顯示其接近中亞，連結大中亞經濟圈的企圖。

<sup>23</sup> 2000 年的統計，新疆有人口 1,925.0 萬人，土地 1664,900 萬平方公里。資料來源：新疆維吾爾自治區人民政府官網，<http://www.xinjiang.gov.cn/>。檢索日期：2010 年 6 月 17 日。

<sup>24</sup> 喀什市經 314 國道至烏魯木齊的距離。新疆維吾爾自治區人民政府官方網頁，<http://www.xinjiang.gov.cn/10013/10003/10011/10009/2004/10137.htm>

。檢索日期 2010 年 6 月 18 日。

## (二) 中亞的經濟發展潛力

中亞雖然是個經常使用的詞彙，但包含哪些地區並無一致觀點。中國官方定義是指中亞五國：哈薩克、烏茲別克、塔吉克、吉爾吉斯和土庫曼。但某些學者從民族學的觀點，認為中亞是由伊朗的阿族人（亞塞拜然族）居住區和俄羅斯的突厥人（穆斯林）聚居區、東西伯利亞、蒙古東部、阿富汗北部，中國新疆和西藏合圍的廣大縱深地區組成，或至少應包括俄羅斯南部地區。<sup>25</sup>聯合國教科文組織則從文明發展的角度，認為中亞地區應包括阿富汗、伊朗東北部、巴基斯坦、印度北部、中國西部、蒙古與中亞五國。<sup>26</sup>本文探討中國連結中亞的經營，所以採取中國官方的定義。

中亞自古以來即因貿易需要而有完整的陸運系統，因此發展出相當燦爛的文明。但在海運發達後再無法獲得貿易利益，並因戰亂頻仍以及 20 世紀共產主義的限制而發展停滯。1991 年在蘇聯瓦解後中亞五國獨立，逐漸脫離共產主義的羈絆向市場經濟靠攏。進入 21 世紀後經濟開始迅速發展，但因各國條件不同，發展程度也不同。2000 至 2008 年中亞五國經濟發展狀況比較（如附表 1）。

附表 1 中亞五國經濟發展狀況表（2000 至 2008）

國家	基本資料（2008 年）		2000 年經濟狀況		2008 年經濟狀況		增長倍數 （總產值）
	面積 （平方公里）	人口 （萬人）	總產值 （百萬美元）	人均所得 （美元）	總產值 （百萬美元）	人均所得 （美元）	
哈薩克	2724,900	1,552.2	18,292	1146.8	132,474	7,769.4	7.2
烏茲別克	447,400	2,719.1	13,759	548.2	25,712	948.3	1.9
吉爾吉斯	199,951	541.4	1,370	260.7	5,059	909.2	3.7
塔吉克	143,100	683.6	861	171.5	2,480	468.4	2.9
土庫曼	488,100	504.4	4,157	866.9	8,845	1,706.3	2.1

資料來源：聯合國，<http://www.un.org/zh/members/>。羅慶生 2010/6/18 製表

除烏茲別克略低外，中亞各國 2000 年到 2008 年的經濟規模均有 2 倍以上的成長，哈薩克更成長達 7.2 倍之多。相對台灣在這段期間僅成長 1.25 倍，<sup>27</sup>顯

<sup>25</sup> 中文維基百科：中亞，<http://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E4%B8%AD%E4%BA%9E>。檢索日期：2010 年 6 月 16 日。

<sup>26</sup> 徐文堪譯，聯合國教科文組織出版計畫，*中亞文明史*，北京：中國對外翻譯出版公司，2002 年 2 月，序言。

<sup>27</sup> 台灣 2000 年總產值為 326,205 百萬美元，2008 年為 406,616 百萬美元。資料來源：*中國民國主計處官網*，<http://www.dgbas.gov.tw/ct.asp?xItem=14616&CtNode=3566&mp=1>。檢索日期：2010



示中亞地區經濟發展的活絡。中亞五國的經濟發展潛力分述如下：

- **哈薩克**

哈薩克與新疆有 1,700 多公里共同邊界，是中亞經濟最發達的國家，生產總值即佔中亞五國總體的七成。經濟發展主要依靠資源出口，是典型的資源型國家。礦產資源豐富，其中鋅、鎢的儲量居世界第一位，鈾礦的儲量居世界第二位。石油和天然氣儲量也相當豐富，石油可採儲量 40 億噸，天然氣可採儲量 3 萬億立方公尺。<sup>28</sup>

- **烏茲別克**

烏茲別克是另一個中亞大國，首府塔什干建設進步，是中亞地區唯一擁有地鐵的城市。自然資源十分豐富，黃金儲量世界第 4 位，石油已探明儲量為 5.84 億噸，天然氣已探明儲量約 2.06 萬億立方公尺。銅、鎢、白銀、白金、鋅、鋁、礬土等金屬礦藏也非常豐富。農、牧業發達，是世界第 5 大棉花生產國和第 2 大棉花出口國。

- **吉爾吉斯**

吉爾吉斯與新疆有約 1,100 公里共同邊界，是另一個發展快速的國家。雖然遭受全球金融風暴的衝擊，2009 年總產值增長率仍達 2.3%。<sup>29</sup>自然資源豐富，煤的產量在中亞國家中首屈一指，銻產量居世界第三位，錫和汞的產量在獨立國協中居第二位。水力資源豐富，水力發電量在中亞國家中僅次於塔吉克，並有三分之一輸往其他國家。

- **塔吉克**

塔吉克也與新疆界邊，但有些劃界問題還沒有完全解決，邊界長度缺乏正確數據。位於帕米爾高原上，交通不便，經濟發展較為遲緩，但天然資源也相當豐富，尤其水力資源儲藏量居世界第 8 位，對缺水的中亞地區有戰略意義。鉛、鋅、鎢、金、銀、錫、銅等貴金屬以及石油、天然氣、石鹽、硼、煤等礦產也儲量豐富。工業主要包括有色冶金、能源工業、建材工業、機械加工和製造業等，農作物主要有玉米、棉花、土豆、蔬菜等。

- **土庫曼**

土庫曼也是資源豐富的國家。主要有石油、天然氣、芒硝、碘、有色及稀

---

年 6 月 19 日。

<sup>28</sup> 數據資料來自新華社資料庫：「各國概況」，以下中亞四國均同。新華網，

[http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/ziliao/2003-01/29/content\\_712506.htm](http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/ziliao/2003-01/29/content_712506.htm)。檢索日期：2010 年 6 月 19 日。

<sup>29</sup> 新華社報導，「吉爾吉斯斯坦 2009 年國內生產總值增長率 2.3%」，新華網，2010 年 1 月 27 日，[http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/world/2010-01/27/content\\_12880579.htm](http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/world/2010-01/27/content_12880579.htm)。檢索日期：2010 年 6 月 19 日。

有金屬等。其官方資料表示石油儲量為 208 億噸，天然氣儲量為 24.6 萬億立方公尺，如果調查確實，實居世界前茅。由於多未開發，開採後將成為土庫曼的經濟支柱。

中亞五國近年來經濟能迅速發展，主要拜資源開發所賜。然而受限於交通不便與資金不足，仍有相當多資源尚待開發。如果運輸條件能進一步改善，又能解決大國角力的影響而引進資金進行開發，中亞將有良好的經濟前景。

### (三) 中國與中亞經貿發展現況

中國自 1992 年陸續與中亞五國建交後，即注意到中亞的經濟前景。不過最初是覬覦中亞的豐富資源，1990 年代中期起中國就多方設法取得哈薩克的油、氣資源，1997 年 9 月成功獲得了哈薩克部分油田的開採權。但在進入 21 世紀後逐漸轉變為經濟合作的概念，例如 2007 年 7 月，中國即與聯合國開發計劃署在蘭州共同主辦了「新亞歐大陸橋區域經濟合作國際研討會」，以討論對中亞地區的經濟合作與開發。在中亞各國逐漸擺脫計畫經濟向市場經濟轉型的混亂，政治發展並趨向穩定後，雙邊貿易增加迅速。2002 年到 2008 年中國與中亞五國貿易增長狀況（如附表 2）。

附表 2 2002-2008 中國與中亞五國貿易增長統計表

單位：億美元

國別	2002 年			2008 年			增長倍數		
	貿易總額	進口	出口	貿易總額	進口	出口	貿易總額	進口	出口
哈薩克	19.55	6.00	13.55	175.50	98.19	77.31	9.0	16.4	5.7
吉爾吉斯	2.02	1.46	0.56	93.33	92.12	1.21	42.4	63.1	2.2
烏茲別克	1.31	1.04	0.27	16.07	12.78	3.29	12.3	12.3	12.2
塔吉克	0.12	0.06	0.06	15.00	14.80	0.20	125.0	246.7	3.3
土庫曼	0.88	0.87	0.01	8.30	8.02	0.28	9.4	9.2	28

資料來源：中華人民共和國商務部，<http://ozs.mofcom.gov.cn/date/date.html>。羅慶生 2010/6/20 製表。

中國從中亞進口大宗為金屬礦石與原油。新疆口岸統計 2007 年進口物資 1,194.6 萬噸，其中中國-哈薩克間管道輸油進口 477.7 萬噸。<sup>30</sup>而隨著 2009 年 12

<sup>30</sup> 天山網，「新疆口岸概述 - 2007 年新疆口岸運行情況綜合分析」，2008 年 9 月 4 日，天山網，[http://www.tianshannet.com.cn/special/kouan/2008-09/04/content\\_2988583.htm](http://www.tianshannet.com.cn/special/kouan/2008-09/04/content_2988583.htm)。檢索日期：2010 年 6 月 20 日。

月中國-中亞天然氣管道的開通，天然氣進口也將大幅提高。

出口大宗則為工業機械、機電設備、建材、鋼材、焦炭等貨物。新疆口岸統計 2007 年出口 754.89 萬噸。值得注意的是較 2006 年增加 61.3%，而且是連續四年保持平均增幅 50%的水準。<sup>31</sup>雖然直至 2009 年中國還不是中亞各國的最大貿易夥伴，但中亞的消費市場已充斥著愈來愈多的中國商品。例如中國對吉爾吉斯的出口，在 2007 年已佔吉爾吉斯進口比重的 14.7%，<sup>32</sup>僅次於俄羅斯。這顯示中國與中亞五國經濟上的互補作用：中國需要中亞的能源與原料，而中亞則需要中國所製造的機器設備與終端產品。

對中國來說，經濟快速發展需要能源，目前主要來源為波斯灣國家，並透過海運運輸。然而這段航程長達 2 萬公里，並經過麻六甲海峽。麻六甲海峽因為淤積已愈來愈狹窄，經常因等待通過的船隻太多或沉船事故而造成阻塞延誤，因而有所謂「麻六甲困境」的說法。如果能從中亞就近取得，將遠比海運有利，也能有效分散能源需求的風險。對中亞各國而言，豐富的化石燃料與礦產也需要市場，距離最近且經濟發展快速的中國成為最具吸引力的買主。在化石燃料與金屬礦產的貿易上，中國與中亞有雙贏的條件。然而 2007 年透過中-哈石油管道進口的 477.7 萬噸，僅占中國當年石油進口量 21,139.4 萬噸的 2.3%，<sup>33</sup>相較哈薩克 40 億噸、土庫曼 200 餘億噸的高儲藏量，中國與中亞的化石燃料貿易還有很大的成長空間。

就終端產品的消費而言，如果中亞能透過化石燃料與礦產的貿易而獲得財富，將刺激對通訊、電子與小商品等消費市場的需求，這方面中國擁有價廉與運輸便利的競爭優勢。互補作用使雙方經貿能更緊密的結合，中亞在中國對外貿易的比重快速增加，2008 年已較 2002 年增加 12.8 倍之多（如附表 3），相對於其他經濟區域，增長速度之快令人矚目。

---

<sup>31</sup> 同前註。

<sup>32</sup> 聯合國統計司，「吉爾吉斯斯坦」，<http://data.un.org/CountryProfile.aspx?crName=Kyrgyzstan>。檢索日期：2010 年 6 月 19 日。

<sup>33</sup> 2007 年中國石油生產量 18,631.8 萬噸，進口量 21,139.4 萬噸，出口量 2,664.3 萬噸。進口量包括中國飛機、輪船在國外加油量，出口量包括外國飛機、輪船在中國之加油量。資料來源：中國國家統計局，「中國統計年鑑-2009」，引自：中國國家統計局官網，<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2009/indexch.htm>。檢索日期：2010 年 6 月 21 日。

附表 3 2002-2008 中國與主要地區貿易增長狀況表

單位：億美元

區域	2002 年貿易 總額	占中國 貿易比 重	2008 年貿易 總額	占中國 貿易比 重	貿易 額增 長倍 數	貿易比重 增減	備註
全中國	6,207.68		25,616.32		4.1		
美國	971.81	15.7%	3,337.38	13.0%	3.4	-2.7%	
歐盟（15 國）	867.55	14.0%	3,873.18	15.2%	4.5	1.2%	
東北亞	1,470.78	23.7%	4,581.28	17.9%	3.1	-5.8%	含蒙古
東協	547.67	8.8%	2,311.17	9.0%	4.2	0.2%	
南亞、西亞	136.76	2.2%	1,070.46	4.2%	7.8	5.6%	
中亞 5 國	23.38	0.4%	299.90	1.2%	12.8	0.8%	

資料來源：中華人民共和國商務部，<http://ozs.mofcom.gov.cn/date/>。羅慶生 2010/6/21 製表。

## 四、中國西出的交通建設

中國與中亞貿易增加倍數雖然令人矚目，但主要是基期較低的緣故。2002 年僅 23.38 億美金，佔中國全球經貿比重的 0.4%，2008 年雖增加 12.8 倍到 299.90 億美金，仍僅佔中國全球經貿比重的 1.2%。對中國而言，與中亞的貿易不僅有大幅成長的空間，還有進一步增強的必要，以結合成更緊密的利益共同體，支持東引西出的策略。

### （一）新疆聯結內地的交通建設

中國「聯結內地、面向中亞」是透過新疆，以新疆作為「向西開放的橋頭堡與樞紐站」。新疆廣大的邊界與蒙古、俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克、阿富汗、巴基斯坦等七國相連，具有地緣優勢。人口 1,925 萬人，漢族以外的其他民族為 1096.96 萬人。<sup>34</sup>複雜的多民族形勢雖然有種族衝突的可能性，但也有利於與中亞各國的交往與溝通。如果有完善的交通建設，包括空運、鐵公路運輸網的建設與石油、天然氣的輸送管道等以有效降低運輸成本，就能形成經貿發展

<sup>34</sup> 2000 年之統計資料。資料來源：新疆維吾爾自治區人民政府官網，<http://www.xinjiang.gov.cn/>。檢索日期：2010 年 6 月 20 日。



的誘因。

雖然鐵路能提供低成本與較低風險的運輸，是長距離陸運的首選，但國際貿易採行的運輸模式其實是在時間與成本因素的雙重考量下，以包括航海、航空、鐵路、公路在內的多種工具搭配的聯合運輸，因此除了交通建設的硬體外，運輸管理的軟體其實更重要。1990年土西鐵路和蘭新鐵路在阿拉山口接軌，東起江蘇連雲港，西抵荷蘭阿姆斯特丹，經過中國、哈薩克、俄羅斯、白俄羅斯、波蘭、德國和荷蘭等七個國家，全長10,800公里的新亞歐鐵路雖早已通車，但因中國鐵路為標準軌距，前蘇聯國家為寬軌，軌道寬窄不同，必須換軌而增加貨物重新裝卸的成本，並使鐵路運輸的管理效率降低，貨主難以掌握流程。加上鐵、公路網建設欠完善，集貨能力有限而缺乏固定運輸班次。<sup>35</sup>軟、硬體建設的不足，使中國通往歐洲的國際貿易，都寧願選擇海運或海空聯運。

### ● 硬體建設

在交通建設的硬體上，2008年底，中國已在新疆建設了14.7萬公里的公路，形成以烏魯木齊為中心，環繞準噶爾盆地與塔里木盆地，穿越古爾班通古特沙漠與塔克拉瑪干沙漠，連接南北疆的公路運輸網路。也相繼建成南疆鐵路、北疆鐵路以及蘭新鐵路複綫等工程，新疆鐵路營運里程達3000多公里。<sup>36</sup>2009年底，公路建設增加到15萬公里。<sup>37</sup>四條鐵路新綫：精伊霍、烏精二綫、奎北、烏准也竣工，蘭新鐵路第二雙綫則已開工建設。同時完成天然氣「西氣東輸二綫」新疆段工程，烏石化、獨石化、準噶爾盆地三條支綫也在趕工中。<sup>38</sup>2010年8月，阿拉山口附近的博樂機場也已完工試飛。<sup>39</sup>而全長4,244公里，從連雲港至霍爾果斯口岸的連霍高速公路（編號G30），也在加緊趕工中，可望在2011年下半年全綫通車。<sup>40</sup>這使中國內地經烏魯木齊聯結北疆的阿拉山口與霍爾果斯兩個重要口岸，都有公路、鐵路與機場等交通建設。至於喀什則已有鐵路與機場，未來隨著成為經濟特區的地位，不排除再規畫高速公路支綫抵達喀什，以及擴建喀

<sup>35</sup> 筆者2010年8月下旬訪視阿拉山口，火車站雖有國際客運的候車室，但鐵門深鎖，不見使用，也不見國際客貨運列車的班表。詢問當地人士，並沒有發車到歐洲的固定貨運列車。

<sup>36</sup> 新疆維吾爾自治區人民政府，「新疆的發展與進步」白皮書，*新疆維吾爾自治區人民政府官網*，<http://www.xinjiang.gov.cn/>。檢索日期：2010年6月20日。

<sup>37</sup> 中國評論社，「交通部長李盛霖：新疆將成亞歐交通樞紐」，*中國評論新聞網*，2010年6月2日，[http://www.chinareviewnews.com/doc/1013/4/1/2/101341283\\_2.html?coluid=45&kindid=0&docid=101341283&mdate=0602101616](http://www.chinareviewnews.com/doc/1013/4/1/2/101341283_2.html?coluid=45&kindid=0&docid=101341283&mdate=0602101616)。檢索日期：2010年6月22日。

<sup>38</sup> 新疆維吾爾自治區人民政府，「2009至2010年新疆經濟社會形勢分析與預測」經濟社會藍皮書，*新疆維吾爾自治區人民政府官網*，<http://www.xinjiang.gov.cn/>。檢索日期：2010年6月20日。

<sup>39</sup> 筆者訪視阿拉山口時詢問當地人士，博樂機場正開始試營運。機場在阿拉山口往博樂的路上，距博樂市約15公里，距阿拉山口約65公里。試營運階段僅開通博樂-烏魯木齊航綫，並以人民幣280元低價促銷。

<sup>40</sup> 連霍高速從連雲港至烏魯木齊除部分路段在繼續整修外，已基本完工；烏魯木齊至霍爾果斯段則在伊犁境內賽里木湖至果子溝一帶約百餘公里仍在施工中。筆者2010年8月中旬曾搭車從西安-蘭州-嘉峪關-烏魯木齊-阿拉山口-博樂，再至霍爾果斯，實地所見。當地人士盛傳，連霍高速將於2011年10月1日，配合「中華人民共和國」國慶日，正式全綫通車。

什機場的可能性。配合中國內地大多已竣工的鐵路與高速公路網，新疆聯結內地的交通硬體將逐漸完善。

### ● 軟體建設

在運輸管理的軟體上，近年來透過電腦與網路的高度發展與先進管理技術的引進，中國運輸流程管理效率也在逐漸改善中。2007年成立的中鐵聯合國際集裝箱有限公司，即是由七個包括中國、香港、德國、法國、以色列等國在內的鐵路、航運、空運公司所合資成立，在中國擁有18個現代化鐵路集裝箱（即貨櫃）物流中心，提供多式聯運門及門（door to door）運輸。<sup>41</sup>這使愈來愈多的企業考慮對歐貿易採用鐵路運輸。例如2008年10月具有全球領導地位的電腦大廠惠普公司選擇在重慶設廠，即著眼於2012年蘭渝鐵路通車後，從重慶發貨經蘭州、新疆、中亞到鹿特丹可望僅需16天，較從上海通過海運的36天節省超過一倍以上時間，也較一般慣常使用的海空聯運18天省時，成本也更低。<sup>42</sup>

## （二）新疆面向中亞的交通發展

雖然新疆聯結內地的交通正快速發展，但這只是「東引」部分，要「西出」面對中亞的聯外交通，則不能操之在己，必須依賴外交運籌才能達到合作共建的目的。2010年7月初，中國與巴基斯坦達成協議，將共建新疆直達阿拉伯海的鐵路。在新疆的部分是建一條由喀什通往巴基斯坦西北邊境赫韋利揚（Havelian）長700公里的鐵路，再經由巴基斯坦的伊斯蘭馬巴德通往喀拉蚩港。<sup>43</sup>雖然這將擴大新疆向南亞的輻射力，增加大西部經貿發展的部分誘因，但要使新疆成為西向經貿的樞紐站，還須要進一步的聯結中亞。以下略述新疆聯接中亞的鐵路、公路、天然氣管線與石油管線等建設的發展。

### ● 鐵路

鐵路運量與安全性高於公路，是長途陸運具競爭力的運輸方式，中國對此著力頗深，從烏魯木齊往阿拉山口、伊寧與喀什等重要的口岸城市都建有鐵路。與境外的聯繫除了新亞歐鐵路之外，2006年11月，在聯合國亞太經社委員會平台下，包括中國在內的18個國家簽署了《泛亞鐵路網政府間協定》，以建設和聯通橫貫亞洲的鐵路網，進一步促進歐亞間的商業交流。該協定雖然在2009年6

---

<sup>41</sup> 請參閱中鐵聯合國際集裝箱有限公司官方網站：<http://www.crintermodal.com/cn/index.asp>。檢索日期：2010年5月8日。

<sup>42</sup> 曠文琪報導，「郭台銘、林百里為何闖內陸？」，*商業周刊*，1166期，2010.3.29-2010.4.4，頁94-97。

<sup>43</sup> 赫韋利揚同時也是全長1,200公里中巴喀喇崑崙公路的起點。賴錦宏報導，「中巴共建鐵路 直通阿拉伯海」，*聯合報*，2010年7月9日，A13版。

月生效，<sup>44</sup>但因亞洲各國鐵路規格有窄軌、標準軌與寬軌的區別，整合並不容易。雖然如此，中亞鐵路的現代化建設已經開始。例如吉爾吉斯即正在建一條連接中國、吉爾吉斯和烏茲別克的鐵路，這條鐵路建成後將能釋出能源及礦物資源，並縮短通往歐洲市場的時間。<sup>45</sup>哈薩克也在 2009 年 8 月宣布，將在 2020 年前投資 365 億美元改造鐵路設施，包括改造 1.45 萬公里鐵路，改建 258 個地面設施，購買 1,512 個機車、53,512 節貨車車廂和 1,982 節客車車廂，以「保證後經濟危機時期經濟增長對交通運輸的需要」。<sup>46</sup>而在 2010 年 11 月中國與伊朗等六國所簽署的「中伊鐵路建設初步協議」，雖然細節還須在 2011 年年初六國在北京集會討論時才能釐清，目前不明確；然而中國若承諾負擔主要資金，則採用標準軌寬以連接中國與歐洲的可能性並不排除。

## ● 公路

新疆與相鄰中亞各國都有一個以上的公路口岸可通，但相對中國連霍高速公路的即將完工，中亞各國的公路建設較為落後。以霍爾果斯通往哈薩克首都阿拉木圖的公路為例，一位中國的貨車司機就曾用「相當我國 6、70 年代的水準」來形容，以至 380 公里路需要開 8 個小時才能抵達。<sup>47</sup>為改善中亞的公路運輸條件，2004 年 4 月，聯合國亞洲與太平洋經濟社會委員會 26 個成員國共同簽署了《亞洲高速公路網政府間協定》，其中即有一條路線從上海經中亞國家和俄羅斯，抵達土耳其，之後再和通往歐洲的高速公路連接。該協定雖已在 2005 年 7 月生效，但受限於多國合作的複雜性，完工的時程還難以預期。

## ● 天然氣管道

經過長期的努力，2009 年 12 月 14 日中國-中亞天然氣管道正式開通。這條天然氣管道西起土庫曼和烏茲別克邊境，穿越烏茲別克中部和哈薩克南部地區，在新疆霍爾果斯入境，全長 1,833 公里，而後與中國 5,000 公里的西氣東輸二線相連。<sup>48</sup>2010 年 6 月 10 日，中國石油天然氣集團公司宣佈，與烏茲別克國家油氣公司簽署天然氣購銷框架協議，烏茲別克斯坦將向中國每年供應 100 億立方公

<sup>44</sup> 環球財訊網，「中國簽訂的泛亞鐵路網政府間協定即將生效」，2009 年 6 月 9 日，<http://www.hqcx.net/news/content.jsp?id=89684>。檢索日期：2010 年 6 月 20 日。

<sup>45</sup> 2010 年 6 月吉爾吉斯的動亂，即有中國記者關注動亂對這鐵路建設的影響。認為局勢如果長期不穩，則工程有可能無限期拖延下去。中評社，「聯合國為吉國籌五億援助 吉國再請俄出兵」，2010 年 6 月 20 日。中國評論網，<http://www.chinareviewnews.com>。檢索日期：2010 年 6 月 21 日。

<sup>46</sup> 資料來源：中國商務部，轉引自：上海合作組織區域經濟合作網，[http://www.sco-ec.gov.cn/crweb/scoc/info/Article.jsp?a\\_no=190681&col\\_no=83](http://www.sco-ec.gov.cn/crweb/scoc/info/Article.jsp?a_no=190681&col_no=83)。檢索日期：2010 年 6 月 8 日。

<sup>47</sup> 筆者 2010 年 8 月下旬在霍爾果斯口岸，訪談一位貨車司機的說法。該趙姓司機經常運貨往來於烏魯木齊與阿拉木圖之間。

<sup>48</sup> 法新社，「中國直通中亞能源 土庫曼天然氣輸送管開通」，2009 年 12 月 14 日，轉引自：雅虎新聞網，<http://tw.news.yahoo.com/article/url/d/a/091214/19/1ww6t.html>。檢索日期：2010 年 6 月 5 日。

尺天然氣；除此之外，還有土庫曼的每年 300 億立方公尺。<sup>49</sup>

### ● 石油管道

中國進口哈薩克原油原是透過鐵路運輸，2006 年輸送 191 萬噸。中-哈石油管道西起裏海邊，終點為中哈邊界阿拉山口，全長 2,798 公里，第一期工程完工後，2007 年即輸送達 477.7 萬噸，然僅佔當年中國石油進口量的 2.3%，還難以達到分散中國能源進口風險的目標。因而 2009 年 10 月第二期完工後輸油量雖達每年 2,000 萬噸，<sup>50</sup>中國並不滿足，2010 年 6 月胡錦濤出席在烏茲別克首都塔什干舉行的上海合作組織年會後特意轉到哈薩克，希望能簽訂一項石油管道擴建協議，以提高中亞原油管道向中國輸油的能力。<sup>51</sup>

除了以上的交通建設外，另一個更具野心的構想是高速鐵路網。2010 年 3 月即有中國學者提出建設高鐵穿越中亞以直達歐洲的建議。<sup>52</sup>如果高鐵可維持 350 公里時速，則從北京到倫敦只須 36 小時，不僅將使海運競爭優勢喪失，更對空運形成強力挑戰，有機會成功的連結亞歐經濟圈。但因鐵路通常被賦予戰略意涵，此一構想牽動列強在中亞地區國際政治的敏感神經，而引起西方媒體的高度重視。中國後來雖然否認，<sup>53</sup>但在經營中亞有所成就後，不排除為未來發展方向。

### (三) 中國西出的貿易障礙

中國要西出打通與中亞、南亞、西亞甚至歐洲的貿易，除了聯外交通部分須進一步改善外，還受限於其他非交通因素的貿易障礙。這些障礙雖與交通建設無直接關係，但將增加包括時間在內的運輸成本而降低貿易競爭力。

國際貿易須透過物流系統提供門及門服務，每經過一次再裝卸，就增加運輸成本，就這方面而言，公路運輸的效率較高。然而公路運輸要提供國際貿易的

<sup>49</sup> 新華社，「中烏簽天然氣購銷框架協議 烏將年供 100 億立方米」，2010 年 06 月 10 日，轉引自：中新網，<http://big5.chinanews.com.cn:89/ny/news/2010/06-10/2334811.shtml>。檢索日期：2010 年 6 月 19 日。

<sup>50</sup> 新浪網，「中哈原油管道二期一階段開始商業輸油」，2009 年 10 月 16 日，<http://financenews.sina.com/chinanews/000-000-107-103/402/2009-10-16/0244481027.shtml>。檢索日期：2010 年 6 月 20 日。

<sup>51</sup> 路透社，「胡錦濤中亞之行可能將簽訂中哈原油管道擴建協議」，2010 年 6 月 4 日，<http://cn.reuters.com/article/CNTopGenNews/idCNCHINA-2428320100604>。檢索日期：2010 年 6 月 6 日。

<sup>52</sup> 大公報，「中國高鐵通歐連亞已現藍圖」，2010 年 3 月 13 日，<http://www.takungpao.com/news/10/03/13/ZM-1227662.htm>。檢索日期：2010 年 4 月 5 日。

<sup>53</sup> 請參閱：羅培菁報導，「高鐵直通歐洲大陸暫未規畫」，*中國時報*，2010 年 5 月 17 日，轉引自：雅虎新聞網，<http://tw.news.yahoo.com/article/url/d/a/100517/4/25s2l.html>。檢索日期：2010 年 5 月 25 日。



門及門服務，運貨車輛就必須穿越國界，受限於國家主權與內政的管理。鄰近國家雖然可以透過兩國政府間協議來處理，例如中國與哈薩克已建立烏魯木齊與阿拉木圖間的經貿合作區，經過特許的運貨車輛可以往來烏魯木齊與阿拉木圖間，使烏魯木齊與阿拉木圖成為兩國貿易的貨物集散中心。然而要直接跨越多個國界，在中亞、西亞、南亞各國，甚至歐亞間直接進行公路運輸，目前仍缺乏機制。長程貨運仍必須依靠鐵路。鐵路運輸從中國到歐洲由於軌寬不同，必須經過多次再裝卸而增加運輸費用。而要整合鐵路軌寬，因牽涉各國內政，難度很高，就成本觀點反不如重新建築一條鐵路有利，因而中國與吉爾吉斯、塔吉克、阿富汗及伊朗等國籌建的「中伊鐵路」是個重要突破，對中國西出政策有高度的正面意義。不過各國在 2010 年 11 月簽署的初步協議僅表達共同意願，攸關各國利益的細節部分，可能還要中國付出更多努力與「讓利」才能達成。同時在複雜的國際政治與民族情結的陰影下，能否順利開工與完工，還要進一步觀察。

相對於海運港口驗關的高效率與海洋的自由通行，中亞地區的陸運雖然距離較短，但受限於通過多個國家中轉的複雜性與鐵路軌寬，無論公路與鐵路都無法直達，多次的再裝卸將增加運輸成本，中轉程序的複雜也增加時間成本。因此，中國要透過中亞連結西亞、南亞甚至歐洲的貿易，必須中亞地區的跨國運輸管理效率能進一步提高以抵銷再裝卸成本，同時簡化中轉程序以發揮運輸效能，才有條件與海運競爭。

在中國與鄰近中亞國家的貿易上，同樣也存在著非交通的障礙。貨運進出各國都必須經過報關與驗關程序，驗關手續的繁瑣將使貨運耗時而增加運輸的時間成本。中國雖然可以提高本身的驗關效率，但仍受限於貿易相對國的驗關效率。目前中亞各國的驗關效率甚低，以霍爾果斯口岸的哈薩克海關為例，貨物驗關通常要 5-6 天，使得烏魯木齊到阿拉木圖的運輸時間從 24 小時，變成需一個星期。<sup>54</sup> 吉爾吉斯海關也有類似問題，新疆一家貨運公司的網站即表示，運貨從烏魯木齊到吉爾吉斯首都比什凱克約須 5-7 天。<sup>55</sup>

除此之外，中國與鄰近中亞國家的貿易結構不平衡也增加運輸成本。以哈薩克為例，從哈薩克輸入的油、氣都從石油及天然氣管道，其他貨品除礦產外在中國不具競爭力，因此中國往哈薩克的貨車經常空車而返<sup>56</sup>。雖然 2006 年簽署的《中哈 21 世紀合作戰略》中在經濟領域的合作上，已強調商品結構的多樣化，

---

<sup>54</sup> 作者本人 2010 年 8 月下旬在霍爾果斯口岸訪談兩位貨車駕駛，據趙姓與鄭姓兩位貨車司機表示，從烏魯木齊到霍爾果斯約 800 多公里，經連霍高速要開 15 個小時，一般都是傍晚起運，大約天亮後就到了霍爾果斯，然後等驗關。由霍爾果斯到阿拉木圖則有 380 公里，雖然路況較差，8 個小時即可抵達。然而驗關因為哈薩克海關的效率極低，往往要等 5、6 天，就算走後門，也要 3、4 天。驗關的延誤並非因貨物眾多的緣故，目前經過霍爾果斯口岸驗關的貨車並不多，依據車場王姓管理員表示，每天約僅 7、80 輛而已。

<sup>55</sup> 資料來源：新疆亞龍國際貨運代理有限公司。

<http://yalongwuliu.cn.alibaba.com/athena/offerdetail/sale/yalongwuliu-1033596-288968817.html>。檢索日期：2010 年 6 月 22 日。

<sup>56</sup> 作者本人 2010 年 8 月下旬在霍爾果斯口岸訪談兩位貨車駕駛時得知。並就個人於阿拉山口與霍爾果斯口岸的實際觀察，兩地的邊境貿易中心都僅見中國產品，包括農產品、紡織品與小商品，哈薩克人採購後包裝運回哈薩克。而除了少許軍用品或錢幣等紀念品外，不見任何哈薩克商品。

希望提高高附加值產品的比重，以達到進出口的貿易平衡，<sup>57</sup>但短期內並不易改善。

由於在傳統安全的觀點，交通建設通常被賦予戰略意義，因此高度受國際政治的影響。中亞複雜的民族情結與大國角力，都可能限制中國在中亞或透過中亞進行貿易。雖然經過多年的努力，中國與中亞各國之間的敵意已逐漸淡化，但不信任感並未消除，以哈薩克為例，官員對中國人民即非完全友善。<sup>58</sup>中國要打通西向的貿易通道，完善聯外交通設施與消除貿易障礙，就必須透過外交運籌，妥善經營中亞。

## 五、中國在中亞的外交運籌

中國要東引西出，在中亞或經過中亞進行貿易，必須透過外交運籌以爭取良好的經貿環境，再以深厚的經貿互惠關係形成利益共同體，進一步發揮影響力而打通順暢的貿易通道。這當然並非意味在此一階段，中亞的安全議題已退出中國的思維主軸，而是上海合作組織已提供中亞安全互動平台，使中國能在經濟議題上投入更多資源。

### （一）上海合作組織的經濟功能

上海合作組織原本就是個安全組織，為因應冷戰結束後中亞各國脫離蘇聯獨立而與中國形成複雜的多邊關係，於是有上海五國（中、俄、哈薩克、塔吉克、吉爾吉斯）的元首會晤機制。而後在有關裁減邊界地區軍事力量及保持邊界安寧的談判所形成的區域論壇基礎上，1996年4月26日簽訂了「關於在邊境地區加強軍事領域信任協定」，2001年6月15日再加上烏茲別克而成立上海合作組織，進一步加強各國的經濟合作，而具有穩定中亞地區的意義。

上海合作組織雖然強調安全與經濟的合作，但安全合作的功能卻高於經濟合作。於北京的秘書處外，另在塔什干成立反恐中心，並曾經進行過多次以反恐

---

<sup>57</sup> 新華社，「中華人民共和國和哈薩克斯坦共和國 21 世紀合作戰略」，2006 年 12 月 20 日，*新華網*，

[http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/world/2006-12/20/content\\_5513564.htm](http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/world/2006-12/20/content_5513564.htm)。檢索日期：2010 年 6 月 30 日。

<sup>58</sup> 作者本人 2010 年 8 月下旬在阿拉山口與霍爾果斯與基層實務人員的接觸經驗，即感受到這種不信任感的存在。進入阿拉山口時查驗證件相當嚴格，氣氛並不輕鬆。作者因持台胞證即被留置而由高階武警查詢來意，最後雖同意進入但要求不得靠近邊界。該高階武警表示該地仍為邊防要地，外國人不能接近邊界。霍爾果斯的查驗雖不如阿拉山口嚴格，但當地人士也表示，哈薩克對中國人並不友善。一位哈薩克族裔的新疆人透露，他因工作所需必須辦理進入哈薩克的簽證，而烏魯木齊的哈薩克領事館所簽發的半年期多次簽證，居然要付出一萬元人民幣的手續費。

為名目的軍事演習。中亞各國基於歷史因素，與俄羅斯的關係遠比中國密切。上海合作組織成員國除中國外，都是獨立國協集體安全組織（Collective Security Treaty Organization, CSTO）成員，在安全議題上俄羅斯因而較具主導性。例如 2010 年 6 月上海合作組織年會討論伊朗申請成為新會員案，事前就是由俄羅斯外交部門透過媒體釋放出不會接受伊朗加入成為會員的消息。<sup>59</sup>對中國而言，上海合作組織只要能確保西方邊界的軍事安全與反恐合作，不至於受到新疆分離主義恐怖組織的牽制，即有助於對中亞的經營。因此，中國並不希望將上海合作組織發展成類似北約的安全組織，同時也設法避免西方國家對此有任何聯想或疑慮，<sup>60</sup>這至少在短期而言，對中國的發展並非有利。

在經濟合作的功能上，上海合作組織並沒有正式機構，只有非政府組織的銀行聯合體與實業家委員會。2006 年元首會議所簽署的「多邊經貿合作綱要」以及 2007 年的「聯合聲明」雖將油氣探勘、油氣管道建設、水力發電廠的建設納入合作項目，但僅止於宣示性而缺乏實踐機制，經濟合作基本上還處於雙邊合作階段。至於進一步的透過上海合作組織建立「中亞自由貿易區」，雖然在當代經貿整合的趨勢下，長期而言並不排除其可能性，但因受中亞複雜的政治情勢牽制，目前還相當遙遠。因此中國必須透過在中亞地區的外交運籌，謀求與中亞各國的緊密互動，才能有效推動雙方的經貿合作。

## （二）中國在中亞地區的經營

由於基於歷史因素，俄羅斯對中亞五國深具影響力，因此中國在中亞地區的外交運籌必須從兩個層面探討，一個是中國對俄羅斯的經營，另一個則對中亞五國的經營。

### 1. 中國與俄羅斯的互動

中國期望與俄羅斯維持良好關係雖有其安全上的考量，但更積極的意義還是經濟事務。例如 2009 年 6 月胡錦濤訪俄慶祝中俄建交 60 週年，雙方簽署了「相互通報彈道導彈發射條約」，但同時也批准了「中國東北地區和俄羅斯遠東及東西伯利亞地區合作規劃綱要」；2010 年 5 月胡錦濤訪俄參加衛國戰爭（即第二次世界大戰）勝利 65 週年活動與俄國領導人會晤時，雖點出雙邊緊密協調對國

---

<sup>59</sup> 路透社，「俄媒：上海合作組織拒絕伊朗入會」，2010 年 5 月 23 日，轉引自：雅虎新聞網，<http://tw.news.yahoo.com/article/url/d/a/100523/16/265fq.html>。檢索日期：2010 年 6 月 5 日。

<sup>60</sup> 例如中國現代國際關係研究院中亞研究室副研究員徐曉天在 2010 年 6 月 12 日上合組織峰會結束後即為文表示：上合組織成立以來就始終受到西方的猜疑，擔心上合組織發展成為類似於北約的軍事政治集團，但實際上上合組織並無意對抗西方，因此 2010 年的上合峰會以開放透明的姿態邀請美國代表出席。並表示西方媒體對上合組織的擔憂也開始減弱。徐曉天，「上海合作組織塔什干峰會：乘勢而上穩步前行」，2010 年 6 月 12 日。引自：中國網，[http://www.china.com.cn/international/txt/2010-06/12/content\\_20250920.htm](http://www.china.com.cn/international/txt/2010-06/12/content_20250920.htm)。檢索日期：2010 年 6 月 13 日。

際問題的共同立場，但更強調加強雙邊文化及經貿，特別是能源方面的合作。<sup>61</sup>

中國強化與俄羅斯的關係，雖有與俄羅斯本身在國際政治、安全與經濟等多方面的合作，但另一個不可忽視的目的是要穩住俄羅斯；中國經營中亞，必須獲得俄羅斯的諒解，否則在俄羅斯的抵制下將難以獲得成效。

中亞五國都是前蘇聯國家，政治與經濟上的長期互動，使俄羅斯對中亞五國深具影響力。目前除了土庫曼外，其他四國都是獨立國協成員國。土庫曼是因為採取中立政策，1995年12月獲聯合國大會通過為永久中立國，因此於2005年退出獨立國協，一般也認為這是土庫曼迄今未參加上海合作組織的原因。雖然中國與中亞五國的經貿成長快速，但至2009年止，俄羅斯還是中亞各國最大的貿易夥伴。中國強化中亞五國的經貿關係，將難免削弱俄羅斯影響力，尤其能源方面的掌握，因此容易引起俄羅斯的疑慮與抵制。中國與俄羅斯洽談「安大線」石油管道即曾受挫，顯見俄羅斯雖然想維持雙方的戰略夥伴關係，但並不樂見石油管道受制於中國。<sup>62</sup>

為了發展與俄羅斯的關係，中國與俄羅斯互動頻繁，從中國與周邊主要國家2000年至2010年元首互訪的比較中（如附表4），可理解中國對俄羅斯的重視。美、日做為中國最重要的貿易夥伴，以及世界最大與次大的經濟體，中國元首10年來僅出訪1次及2次，但出訪俄羅斯卻高達5次之多。

附表4 2000-2010（統計至7月止）中國與周邊主要國家元首互訪比較表

國家	元首訪問次數		註記
	中國出訪	外國回訪	
俄羅斯	5	5	2000年7月普京總統訪中 2001年7月江澤民訪俄 2002年12月普京總統訪中 2003年5月胡錦濤訪俄 2004年10月普京總統訪中 2005年6月胡錦濤訪俄 2006年3月普京總統訪中 2007年3月胡錦濤訪俄 2008年5月梅德韋傑夫總統訪中 2009年6月胡錦濤訪俄 2010年5月胡錦濤訪俄
美國	2	3	2002年2月布希總統訪中

<sup>61</sup> 中央網路報特稿，「胡錦濤訪俄深化中俄關係」，2010年5月27日，轉引自：雅虎新聞網，<http://tw.news.yahoo.com/article/url/d/a/100527/53/26dz4.html>。檢索日期：2010年6月5日。

<sup>62</sup> 姜書益，「中哈油管的興建及其面臨的挑戰」，大國及中亞能源政策學術研討會論文集，中壢：清雲科技大學，2007年9月。頁5-6。



			2002年10月江澤民訪美 2005年11月布希總統訪中 2006年4月胡錦濤訪美 2009年11月歐巴馬總統訪中
日本	1	3	2006年10月安倍晉三首相訪中 2007年12月福田康夫首相訪中 2008年5月胡錦濤訪日 2009年4月麻生太郎首相訪中

資料來源：新華社，<http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com>。羅慶生 2010/6/23

製表

中國對俄羅斯著力甚深，不僅在國際政治、安全上尋求合作，並在此基礎上加強雙方經貿來往與文化上的互動，以達到相互依賴與彼此理解。中、俄雙方貿易總額在 2002 年為 119.27 億美金，到了 2008 年達到 568.30 億美金，6 年間成長 4.8 倍之多。<sup>63</sup>在文化互動上，2006 年中國辦「俄羅斯年」，2007 年則俄羅斯辦「中國年」。2009 年為中國進一步辦「俄語年」，2010 年則為俄羅斯辦「漢語年」，以便在此框架上增進雙方的文化互動。

## 2. 中國與中亞五國的互動與未來發展

中國對中亞五國的外交運籌，是強調睦鄰、安鄰、富鄰的周邊外交政策。例如 2004 年 6 月胡錦濤訪問烏茲別克在最高會議發表演講時，即以「強化睦鄰互信，開創美好未來」為題，以睦鄰、安鄰、富鄰的論述爭取烏茲別克支持。<sup>64</sup>這雖然屬於外交辭令，但也的確表達出中國的期望，因為中國如果能做為中亞能源與資源的消費國，就能帶給中亞國家財富，而後創造出中亞的商品消費市場。

在取得俄羅斯的諒解或穩住俄羅斯後，中國與中亞五國的互動頻繁。中國在中亞的外交運籌相當努力，2000 年至 2010 年中國與中亞五國元首互訪統計表（如附表 5）。

附表 5 2000-2010（統計至 7 月止）中國與中亞五國元首互訪統計表

國家	元首訪問次數		註記
	中國出訪	外國回訪	
哈薩克	5	2	2003 年 6 月胡錦濤訪哈

<sup>63</sup> 中國商務部，<http://ozs.mofcom.gov.cn/date/date.html>。檢索日期：2010 年 6 月 16 日。

<sup>64</sup> 新華社，「胡錦濤：睦鄰安鄰富鄰建言」，2004 年 6 月 17 日，轉引自：華夏經緯網，<http://www.huaxia.com/xw/dwjw/00212387.html>。檢索日期：2010 年 6 月 5 日。

			2005 年 7 月胡錦濤訪哈 2006 年 12 月哈薩克總統訪中 2007 年 8 月胡錦濤訪哈 2009 年 4 月哈薩克總統訪中 2009 年 12 月胡錦濤訪哈 2010 年 6 月胡錦濤訪哈
吉爾吉斯	1	2	2002 年 6 月吉爾吉斯總統訪中 2006 年 6 月吉爾吉斯總統訪中 2007 年 8 月胡錦濤訪吉
烏茲別克	2	1	2004 年 6 月胡錦濤訪烏 2005 年 5 月烏茲別克總統訪中 2010 年 6 月胡錦濤訪烏
塔吉克	2	3	2000 年 7 月江澤民訪塔 2002 年 5 月塔吉克總統訪中 2007 年 1 月塔吉克總統訪中 2008 年 8 月胡錦濤訪塔 2010 年 6 月塔吉克總統訪新疆
土庫曼	2	3	2006 年 4 月土庫曼總統訪中 2007 年 7 月土庫曼總統訪中 2008 年 8 月胡錦濤訪土 2009 年 12 月胡錦濤訪土 2010 年 4 月土庫曼總統訪中

資料來源：新華社，<http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com> 羅慶生 2010/6/23 製表

相較於其他四國，中國與哈薩克的互動最為頻繁，10 年間元首訪哈的次數達到 5 次之多，也遠超過哈薩克元首僅 2 次的回訪。中國重視哈薩克是因為哈薩克不僅是中亞大國、中國在中亞最大的貿易夥伴，而且中國-中亞天然氣管道與中-哈石油管道，都經過哈薩克進入新疆。新亞歐鐵路，也是經過新疆的阿拉山口進入哈薩克，再進入俄羅斯以達歐洲。2008 年，經過中哈之間阿拉山口口岸通關的貿易額超過中國與中亞貿易總額的 90%。<sup>65</sup>哈薩克牽制了中國進入中亞的經貿命脈，使中國不得不重視。

哈薩克於 1991 年獨立後，如同所有前蘇聯國家，都因共產制度的突然崩潰而經歷過一段混亂時期，進入 21 世紀後才因政治趨向穩定與逐漸融入市場經濟

<sup>65</sup> 2008 年透過阿拉山口口岸通關的貿易總額比例如此之高的原因之一是中-哈石油管道也經過阿拉山在阿拉山口口岸通關，2008 年中-哈石油管道已開始輸油。至於中國-中亞天然氣管道雖也是經過哈薩克入境，但並未經過阿拉山，如加計天然氣的輸入，阿拉山口口岸通關的貿易比例將降低。唯中國-中亞天然氣管道在 2008 年尚未開始通氣。天山網，「新疆口岸概述」，2009 年 9 月 4 日，[http://www.tianshannet.com.cn/special/kouan/2008-09/04/content\\_2988583.htm](http://www.tianshannet.com.cn/special/kouan/2008-09/04/content_2988583.htm)。檢索日期：2010 年 6 月 20 日。

體系而好轉，中國與哈薩克的關係也因而進展迅速。2002年12月雙方簽署《中哈睦鄰友好合作條約》，2003年6月簽署《中哈2003年至2008年合作綱要》，2005年7月簽署《中哈關於建立和發展戰略夥伴關係的聯合聲明》，2006年12月簽署《中哈21世紀合作戰略》。在《中哈21世紀合作戰略》中，雙方曾表示，將力爭使雙邊貿易額在2010年達到100億美元，在2015年達到150億美元。然而不到兩年的時間，2008年即突破原設定於2015年達成的目標，達到175.5億美元。<sup>66</sup>

雖然中、哈雙方在良好的互動下，簽署了一系列油、氣合作的協議，包括2004年5月簽署的《中哈阿拉山口原油管道建設基本原則協議》，使1997年開始構想的中哈石油管道專案得以正式進入實施階段；2008年11月，再由中石油與哈薩克國家石油天然氣公司（以下簡稱哈國油）簽署《關於在天然氣及天然氣管道領域擴大合作的框架協議》；2009年10月，由中國國家能源局局長與哈薩克能礦部部長簽署《中哈關於在油氣領域開展全面合作的框架協議》，中石油則與哈國油簽署《關於中哈原油管道二期二階段建設的框架協議》和《關於聯合開發烏裏赫套氣田的框架協議》。然而基於傳統敵意與仍普遍存在的不信任感，雙方的貿易環境仍有進一步改善的空間。

中國選擇喀什，而非阿拉山口附近的博樂或霍爾果斯附近的伊寧建立經濟特區，<sup>67</sup>除了位置上較接近西亞與南亞外，或許還有擺脫過度依賴哈薩克作為貿易進出口孔道的用意。目前阿拉山口是新疆最大的鐵路口岸，霍爾果斯是新疆最大的公路口岸，但兩者都是通往哈薩克。

2010年起，哈薩克與俄羅斯、白俄羅斯所建立的關稅同盟已正式生效，但中國並未與哈薩克建立自由貿易區，中國依賴哈薩克作為中亞地區的主要貿易夥伴並不有利，也不易進一步擴增貿易總量。而從喀什不僅可以從中巴公路進出巴基斯坦，以連結西亞與南亞，還可以進出吉爾吉斯與塔吉克以連結中亞，不必非經過哈薩克不可。

相對哈薩克、烏茲別克較重視與俄羅斯的關係，吉爾吉斯還有美國勢力介入，美國與俄羅斯都在吉爾吉斯設立軍事基地。由於有複雜的種族衝突背景，給俄羅斯與美國政治角力的空間，2010年4月吉爾吉斯發生政變後持續動亂達數月之久，這將影響經濟發展，恐難達到2010年經濟增長率5.5%的預期目標。<sup>68</sup>雖然吉爾吉斯面對美、俄的政治角力，但也意味著採取權力平衡策略的可能性，這也就不排除吉爾吉斯樂見與中國關係的強化。而中國既選擇在喀什建立經濟特區，強化與吉爾吉斯的關係將是必須的選項。因此雖然在過去十年，中國元首僅

---

<sup>66</sup> 新華資料，各國概況-哈薩克斯坦，[http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/ziliao/2002-06/01/content\\_418793\\_3.htm](http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/ziliao/2002-06/01/content_418793_3.htm)。檢索日期：2010年6月20日。

<sup>67</sup> 作者在2010年8月下旬赴伊寧考察，據當地人士表示，伊犁自治州正爭取在喀什之外成立另一個經濟特區，可能性並不排除。

<sup>68</sup> 2010年的經濟增長率為吉爾吉斯的官方估計，資料來源：德國之聲，「中國對吉爾吉斯斯坦局勢充滿憂慮」，轉引自：中國評論新聞網，2010年6月16日，<http://www.chinareviewnews.com>。檢索日期，2010年6月18日。

一次出訪吉爾吉斯，但在可預見的將來，出訪吉爾吉斯的次數將增加。至於土庫曼雖有龐大的化石燃料蘊藏，同樣遭列強覬覦，但因採中立政策，中國有著力空間。只是因貿易路線無論從哈薩克、吉爾吉斯或塔吉克進出，都必須經過烏茲別克，或是經國際政治情勢更複雜的阿富汗。中國發展經貿較優先的順序還是與新疆界邊的國家，然後才是烏茲別克與土庫曼。

塔吉克是哈薩克、吉爾吉斯之外另一個與新疆界邊的國家，且相對而言較重視與中國的關係。這是因為塔吉克是個貧困小國，地緣距俄羅斯遙遠，且隔著烏茲別克、吉爾吉斯與哈薩克等國。中國是塔吉克周邊的最大國家，必須尋求中國的協助與支持，中國如不在塔吉克投資，塔吉克將缺乏資金開發。<sup>69</sup>這使中國較不在意與塔吉克的關係。2010年6月下旬，塔吉克總統親自訪問新疆，而中國除新疆自治區黨委書記接待外，中央僅外交部部長助理陪同。<sup>70</sup>這說明中國在中亞的經營的重點與選擇性。

## 六、結論

中國自1979年開始改革開放後，在「以經濟發展為核心」的策略下，經過30餘年的經濟高速成長已成為經濟強權之一，2008年全球金融危機的檢驗更使中國的國際地位大幅提升，隱然間已有與美國分庭抗禮之勢，這將使中國更加體會經貿發展的重要性。而在東部沿海地區的經濟發展已有成就後，中國要尋求下一階段的經濟發展，將眼光轉向西部是個合理的選擇。

從2000年啟動西部大開發政策開始，中國逐漸展開西出的佈局，與中亞的貿易大幅增加，2002至2008年增長達12.8倍之多，遠高於中國整體貿易增長的4.1倍。2009年9月再明確宣示「新疆要成為向西開放的橋頭堡與樞紐站」，以加強新疆連結中亞五國，並向西亞、南亞地區輻射的貿易效果，甚至進一步串聯歐洲以連結亞歐。2010年起，透過建立喀什經濟特區的「東引西出」，與打造「西部新十年計畫」的再出發，中國將期望在大西部複製深圳經濟特區成功帶動東南沿海經貿發展的經驗，以作為未來經濟持續成長的動能。

在市場誘因的願景下，中國「東引西出」的成功關鍵在交通建設，同時須設法消除貿易障礙，以降低運輸成本而增強商品的競爭力，才有可能產生輻射性的經貿效果。中國已與巴基斯坦達成合建鐵路直達阿拉伯海的協議，並籌建從新疆經塔吉克、吉爾吉斯、阿富汗到伊朗，再直達波斯灣與土耳其的「中伊鐵路」，透過新疆西出中亞的交通樞紐已見雛型。同時，中國也可能建設烏魯木齊通往喀什的高速公路，並擴建機場與網路通訊設施，以完善新疆東引內地的交通功能。

<sup>69</sup> 塔吉克戰略研究中心副主任沙法洛夫就曾表示，如果沒有中國資金，塔吉克根本無法開採礦藏。美聯社，「中亞大逐鹿 驅美趕俄 北京得利」，2007年12月17日，*聯合報*，A13版。

<sup>70</sup> 新疆日報，「塔吉克斯坦共和國總統拉赫蒙對中國新疆進行工作訪問」，2010年6月20日，轉引自：新疆維吾爾自治區人民政府官網，<http://www.huaxia.com/xw/dwjw/00212387.html>。檢索日期：2010年6月22日。



在大量的資源投入下，中國將有機會逐漸打通中亞的貿易通道，絲路的再興並不是遙不可及的夢想。

然而，受限於歷史因素的敵意與不信任感的尚未完全消除、中亞各國本身落後的行政效率，以及各國間複雜的民族情結與大國角力，都將限制中國經營中亞的企圖，要在 5-10 年內看到明顯效果，還有繼續努力的空間。可預期的是中國在中亞的外交運籌將更頻繁，同時也將繼續刻意排除硬權力的運作，在安全議題上高度自制，而以經貿合作所帶來的經濟利益爭取中亞國家的支持。在結合成更緊密的貿易夥伴後，中國才有機會運用逐漸擴增的影響力，消除各種貿易障礙，打通經中亞連結西亞、南亞，甚至是歐洲的貿易通道，為中國的西出政策打下基礎。

作者：羅慶生，淡江大學國際事務與戰略研究所博士生，LO, CHING SHENG

聯絡電話：0916-968525

住址：台北縣新店市五峰里 11 鄰中興路一段 289 號 2 樓

身分證字號：T120287377

e-mail：lcs4711@yahoo.com.tw