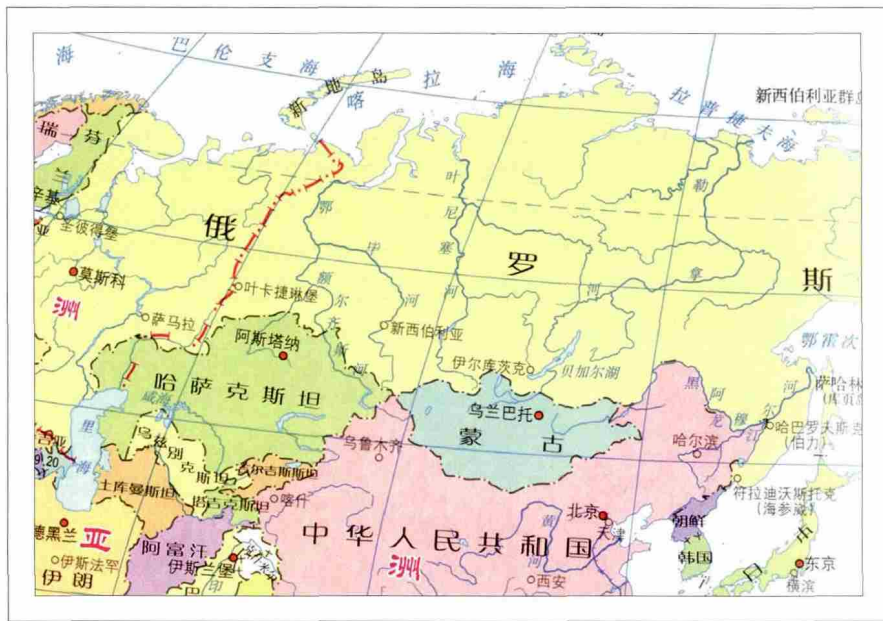


额尔齐斯河—鄂毕河： 亚欧整合的一种可能路径

文 / 梅春才 郭培清

2013年中国提出“一带一路”倡议后，亚欧大陆正式进入整合模式。而随着北极海冰快速融化，穿越俄罗斯近海的北极东北航道（俄罗斯称为“北方航道”）的商业化运营已经开启，中远集团于2015年开始了“常态化”航行。有学者将东北航道称为“北方丝绸之路”或“冰上丝绸之路”。从地理上看，21世纪海上丝绸之路、丝绸之路经济带和东北航道，这三条东西走向的走廊将亚欧大陆串联起来。然而，亚欧大陆欲实现有效整合，不能忽视纵向的互联互通。遍观亚欧大陆，虽然在东线有“中蒙俄经济走廊”规划，但是无论从地理位置和资源存量、还是人口数量和开发程度来看，“中蒙俄经济走廊”都不是纵向贯通亚欧大陆的最佳节点。而随着俄罗斯北极开发战略的逐步展开，特别是2016年11月13日巴基斯坦瓜达尔港正式启用、11月14日中国与伊朗签署军事政治合作协议，亚欧大陆的几何中心地带逐渐成为最佳选择，一条南北走向的国际河流——额尔齐斯河—鄂毕河则为亚欧整合提供了一条可能路径。鉴于额尔齐斯河—鄂毕河的特殊地理位置，其除了可以沟通中亚和北极地区，还可以通过公路、铁路甚至管道等多种方式与南亚地区相连，进而将北极、中亚和南亚地区连接起来，实现亚欧大陆的纵向贯通。为了表述方便，我们将这条从北冰洋直通印度洋的“走廊”简称为“额尔齐斯河—鄂毕河计划”。



额尔齐斯河发源于我国新疆，在下游并入鄂毕河，是中国、哈萨克斯坦和俄罗斯共有的一条跨国河流。

航运开发情况

额尔齐斯河发源于我国新疆的阿尔泰山，是世界上最长的支流河，也是中国唯一一条源自中国境内而注入北冰洋的外流河。该河全长4235公里，其中中国境内525公里、哈萨克斯坦境内1700公里、俄罗斯境内2010公里，流域面积164.3万平方公里，在下游并入鄂毕河，在俄罗斯的亚马尔半岛附近注入北冰洋，是中国、哈萨克斯坦和俄罗斯共有的一条直通北冰洋的跨国河流。

俄罗斯对额尔齐斯河—鄂毕河水路运输的开发时间较早，早在1913年，该流域的河运总量就达到了150万

吨。但是由于复杂的河运条件、缺少运船以及港口吞吐量有限，无法满足大宗货物的运输需求，因此这条河流在很长一段时间主要运输木材和粮食等货物。在苏联时代，这条水路是西西伯利亚西部地区运输网的最重要组成部分，并与该地区的开发和发展紧密相关。上世纪60年代，西西伯利亚石油天然气公司获得发展，此时该水域主要运输建筑材料和石油制品。从上世纪50至60年代，额尔齐斯河—鄂毕河流域的货运量从630万吨增长至1850万吨。与此同时，该地区的港口吞吐量也得到了相应的提升，在此期间修建了秋明等港口，并扩建了新西伯利亚等港口。该流域的航运公司众多，

注册船只约有8464艘。而在中国境内航段，新疆的布尔津早在1901年就设立了固定码头，并与俄方之间定期通航。在中苏关系蜜月期间，布尔津码头的水运量达到了巅峰。

苏联解体后，额尔齐斯河—鄂毕河航运量急剧下降。但进入21世纪后，俄罗斯北极开发战略的实施赋予了这条河流新的价值。鄂毕河河口所处的亚马尔半岛，目前是俄罗斯北极能源开发的示范基地。随着俄罗斯和哈萨克斯坦对河道进行疏浚，该流域的航运开始复苏。根据俄罗斯媒体的报道，在2016年的夏季通航期，从东方经白令海峡到达鄂毕河河口萨别塔港的船只约为60艘，而2015年仅有五艘。

各方利益评估

中亚处在北通俄罗斯西伯利亚和北极地区、南接南亚和印度洋的枢纽位置，近年来中俄美三个大国都试图打造一条连接中亚与南亚的“走廊”。

2011年时任美国国务卿希拉里提出“新丝绸之路”计划，试图把印度、巴基斯坦、阿富汗和中亚五国连接起来。随着中国“一带一路”倡议的提出和实施，希拉里的“新丝绸之路”计划几乎被人们遗忘。不过，2015年11月，美国国务卿克里首次遍访中亚五国，开启了美国与中亚五国的常态化联络机制，以巩固美国在中亚地区的政治影响力。而俄罗斯毫无疑问一直努力在中亚保持并进一步拓展影响。2016年8月，俄罗斯、伊朗和哈萨克斯坦领导人召开三国峰会，并发布联合声明称，将采取必要措施实施“南北交通走廊”项目，为欧洲与东南亚提供更快更便捷的商贸通道。根据设想，这一项目将连接印度孟买、伊朗阿巴斯港、阿塞拜疆的巴库至俄罗斯圣彼得堡，并能继续延伸至北欧

和斯堪的纳维亚，是结合公路、铁路、海运的多模式运输通道。随后，俄罗斯副总理罗戈津在访问印度时，明确表示希望两国在“南北交通走廊”项目上合作，并欢迎印度参与俄罗斯的北极开发。巧合的是，同样是在2016年8月，中国与阿富汗、巴基斯坦、塔吉克斯坦宣布成立一个加强四国军队反恐合作的机制，这是中国首次与周边国家成立军队间的多边安全合作机制。在反恐合作的基础上，四国机制未来有望不断充实，建立起融合经济、安全等多领域的合作关系。

对于相关国家而言，额尔齐斯河—鄂毕河计划颇有意义。

符合俄罗斯重夺中亚事务主导权的战略

2015年1月，俄罗斯主导的独联体内经济一体化项目“欧亚经济联盟”正式启动。截至2016年1月，欧亚经济联盟共有五个成员国（俄罗斯、白俄罗斯、哈萨克斯坦、亚美尼亚和吉尔吉斯斯坦），其目标是实现盟内国家间商品、服务、资本和劳动力的自由流动，建立一个类似于欧盟的经济联盟。但是，欧亚经济联盟计划显然并不具有强大的纵向整合功能，而依靠业已存在的额尔齐斯河—鄂毕河通道，则可以更好地贯彻俄罗斯的大欧亚设想，强化其在中亚的存在，并加强其对南亚的渗透和影响。

同时，额尔齐斯河—鄂毕河计划还可以为俄罗斯丰富的油气资源提供另一条外输通道，并将中亚地区与俄罗斯西伯利亚、北极地区连接起来，推动该地区的发展。目前，俄罗斯正在亚马尔半岛稳步推进作为北极航线重要支点之一的萨别塔港口建设项目，俄罗斯和中国、法国合资的亚马尔液化天然气项目也在紧张进行中。如果能有效开发和利用这条国际河流，可以

丰富中俄合作开发北极资源的手段和模式。

此外，里海国际通道的快速发展也将逼迫俄罗斯做出反应。2016年10月，哈萨克斯坦、阿塞拜疆和格鲁吉亚成立跨里海国际运输航线国际协会。这条航线东起哈萨克斯坦多斯特克，西至阿塞拜疆巴库。从中国新疆起运的货物，经这条航线到达格鲁吉亚巴统港仅需十天左右，走海路则要一个月以上。而且通过跨里海国际运输通道，来自中国的货物可继续西行，经格鲁吉亚北上乌克兰或南下土耳其，最终进入欧洲。俄罗斯《消息报》称，跨里海国际运输通道显然将与俄罗斯西伯利亚大铁路竞争中国客户。为抵消这条通道的影响，额尔齐斯河—鄂毕河计划或许是俄罗斯的最佳选择。

哈萨克斯坦早已跃跃欲试

哈萨克斯坦是内陆国家，缺乏直通大洋的港口码头，近年来哈萨克斯坦有意开发这条国际河流，希望开辟一条新的中国—哈萨克斯坦—俄罗斯运输走廊。2012年，哈俄宣布拟联合采取措施开发额尔齐斯河—鄂毕河航运，主要包括：清除淤泥，使航道进一步适合航运条件；共同投资对现有货运码头进行改造，扩大换装能力；在双方认为合适的地方建设新的码头；探讨成立联合航运公司的可能性等。根据协议，俄罗斯对从哈萨克斯坦边界到俄罗斯鄂木斯克市的河道进行了疏浚，使得大型船舶可以直通哈萨克斯坦巴甫洛达尔港口。随着北极航道的开通，哈萨克斯坦有望通过这条国际河流将本国商品输往世界市场。

攸关中国多重利益

与哈萨克斯坦一样，中国作为这条国际河流的发源地，同样能获得



位于额尔齐斯河流域的新疆五彩滩。

北极“出海口”。我国新疆深处亚欧大陆内陆，进出口完全依赖陆运和空运，但这两种方式成本高、效率低。如果额尔齐斯河—鄂毕河计划得以实现，新疆将获得比较方便的进出口通道，并与新出现的北极航道相连，更加靠近欧洲。虽然额尔齐斯河—鄂毕河大部分穿越哈萨克斯坦和俄罗斯，但根据国际河流航行制度，沿岸国家享有自由通航权利，因此这将大大改变我国新疆的国际贸易格局。而且，亚马尔液化天然气项目是全球最大的极地液化天然气项目，该项目的最终产品将主要面向亚太市场。如果利用额尔齐斯河—鄂毕河通道，便可将北极油气以低成本运输到中国，从而实现中国能源进口通道的多元化。

除此以外，极端组织“伊斯兰国”正在正面战场遭遇重创，未来极端分子极有可能向周边扩散，祸乱中亚，直接威胁中国西部安全。而额尔齐斯河—鄂毕河计划的执行需要相关国家的全方位深度合作，有助于稳定中亚局势。

印度亦可从中获益

近年来，印度与中亚的政治和贸易联系不断加强。安全和能源利益是

印度强化在中亚存在的重要驱动力，当然其中也包括平衡中国“一带一路”倡议的考虑。2016年5月，印度、阿富汗、巴基斯坦和伊朗签署联合开发伊朗恰巴哈尔港的协议，意图建立一个新的国际运输转运通道，并借此联通中亚地区。但是与瓜达尔港相比，这一项目进展缓慢，迄今尚无启动迹象。而且在中国与伊朗签署军事合作协议的背景下，恰巴哈尔港的建设更加充满不确定性。但与此同时，印度对能源的需求正与日俱增。印度已经表达了对参与俄罗斯北极油气开发的浓厚兴趣，并得到俄方的积极回应。而额尔齐斯河—鄂毕河计划恰恰有助于印度低成本获得俄罗斯北极油气，还可以借此向中亚地区拓展影响力。

挑战与出路

额尔齐斯河—鄂毕河计划把金砖五国中的三强连接起来，实现俄罗斯的丰富能源资源和中国、印度的庞大市场对接，应该说是一种多赢格局。但该计划若得以实现，多个世界或地区大国将群聚中亚，必然削弱仍在阿富汗保留大量驻军的美国的影响力。因此，美国的态度或许是该计划面临

的最大挑战之一。近年来，美国不断加强与阿富汗政府、印度政府的联络工作，努力推进阿富汗和印度的联合。若印度通过中亚获得来自俄罗斯的能源，从而减少对中东能源的依赖并增强印俄联系，显然不符合美国的战略利益。2016年8月，美国与印度签署《后勤交流备忘录协定》，这意味着两国军方今后可使用对方的军事基地进行后勤作业，美印防务合作因此上了一个新台阶。但这实际上意味着美国将单向使用印度军事基地，因为印度根本不可能去北美执行什么军事任务。美国对南亚介入的增强，势必增加额尔齐斯河—鄂毕河计划的不确定性。

出于现实考虑，额尔齐斯河—鄂毕河计划可以分两个阶段实施，即先北段、后南段。北段主要由中哈俄三国合作展开，待第一阶段初步实现后，再考虑向南延伸。而南段的关键国家是印度，目前看来似乎只有俄罗斯能够对印美军事合作施加压力，并把印度纳入额尔齐斯河—鄂毕河计划，进而实现多方共赢局面。^[7]

(作者梅春才为吉林师范大学外国语学院副教授，郭培清为中国海洋大学法政学院教授)