

“印度—中东—欧洲经济走廊” 计划评估^[1]

巴殿君 冯冠 左天全

【内容提要】2023年9月，美国、印度及中东和欧洲多国出于对各自战略利益的考虑，联手推出建设“印度—中东—欧洲经济走廊”计划。该计划旨在整合走廊沿线的各种要素并建立协调实体，以解决走廊建设的技术、设计、融资、法律和相关监管标准等问题，通过加强亚洲、阿拉伯海湾、欧洲之间的互联互通和经济一体化来刺激经济发展，并显露出地缘战略意图。受地缘政治形势复杂多变、多国协调工作纷繁冗杂、项目建设资金筹措困难、美国总统大选前景不明等多重因素制约，“印度—中东—欧洲经济走廊”从规划到落地尚存在诸多不确定性。然而，若其成功实施，则可能对世界和地区局势产生重要影响，并给“一带一路”建设带来地缘竞争压力。鉴此，中国需予以妥善应对。

【关键词】“印度—中东—欧洲经济走廊”评估 美国 互联互通

【作者简介】巴殿君，吉林大学东北亚研究中心副主任，教授、博士生导师；冯冠，吉林大学东北亚研究院博士研究生；左天全，吉林大学东北亚研究院博士研究生。

【中图分类号】D815

【文献标识码】A

【文章编号】1006-6241 (2023) 06-0037-19

[1] 本文系国家社科基金重点项目“日本国家安保战略重大调整对我影响及对策研究”（项目编号：23AGJ007）的阶段性成果。作者感谢《和平与发展》匿名评审专家及编辑部对本文提出的宝贵修改意见，文中错漏概由本人负责。

2023年9月，在印度首都新德里召开的二十国集团（G20）领导人峰会上，美国、印度、沙特阿拉伯、阿联酋、法国、德国、意大利及欧盟领导人共同签署一份谅解备忘录，宣布联合建设“印度—中东—欧洲经济走廊”（IMEC，以下简称“印欧经济走廊”）。这一计划旨在整合沿线各种要素并建立协调实体，以解决走廊建设的技术、设计、融资、法律和相关监管标准等问题，通过加强亚洲、阿拉伯海湾、欧洲之间的互联互通和经济一体化刺激经济发展。^[1]建设“印欧经济走廊”的倡议是美国在当前复杂的国际形势和其严峻的国内现状下牵头发起的，企图通过构建“高标准”经济合作框架对中国等国家进行排斥和打压，对其盟友和伙伴等成员国进行拉拢与制约，以达到扭转国际格局“东升西降”发展趋势、巩固美国全球霸主地位的效果。尽管该走廊的建设面临多重制约，但其对世界、地区局势和“一带一路”倡议的潜在影响不容小觑。因此，对该走廊进行系统分析和追踪研究非常必要。

一、“印欧经济走廊”的基本框架及特征

在2023年9月签署的《关于印度—中东—欧洲经济走廊原则的谅解备忘录》（MoU）中，美国与其他参与方对走廊的构建方向进行了明确描述，包括参与主体、既定目标、结构布局、基建领域以及实施与协调设想等。尽管关于“印欧经济走廊”更为具体的合作细节和实施方案尚未明确^[2]，但综合各方已经发布的消息看，该走廊主要聚焦互联互通、清洁能源和数字

[1] “FACT SHEET: World Leaders Launch a Landmark India–Middle East–Europe Economic Corridor,” White House, September 9, 2023, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/fact-sheet-world-leaders-launch-a-landmark-india-middle-east-europe-economic-corridor/>.

[2] “Memorandum of Understanding on the Principles of an India – Middle East – Europe Economic Corridor,” White House, September 9, 2023, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/>.

经济三大领域，并初步呈现一些地缘战略特征。

“印欧经济走廊”的基本框架主要包括三方面：一是打造两个交通运输走廊。“印欧经济走廊”是一个跨区域合作项目，目标是深化亚洲、阿拉伯湾和欧洲间之的经济联系。该走廊由相互衔接的东部走廊和北部走廊两部分构成，东部走廊连接印度和阿拉伯湾，北部走廊连接阿拉伯湾与欧洲。为了实现多模式联运，这两段走廊计划融合公路、铁路、港口及其他物流基础设施，构建一个可靠、高效的跨境船运转铁路运输网络，以补充现有海上和公路运输方式的不足，确保印度、阿联酋、沙特阿拉伯、约旦、以色列和欧洲之间的货物和服务流通更为畅通。二是拓展清洁能源贸易路径。“印欧经济走廊”参与方计划在走廊沿线铺设电力连接电缆，并建设可再生能源氢气管道，以整合能源网络，为能源出口提供多元化的运输选择，促进该地区国家之间的清洁能源贸易。三是建设数字经济连接通道。该走廊计划在沿线铺设数字连接电缆，构建一个安全稳定的数字互联网体系，以促进沿线社区的连通性。欧盟委员会主席冯德莱恩(Ursula von der Leyen)将“印欧经济走廊”描述为一座“跨越大陆和文明的绿色数字桥梁”。^[1]

“印欧经济走廊”的地缘战略特征主要表现在以下几个方面：一是集团封闭性。美国自对中东采取战略收缩以来，为维持自身在该地区的影响力，除建立美日印澳“四边机制”(QUAD)及美英澳三边安全伙伴关系(AUKUS)外，2022年7月又宣布将在中东构建包括美国、印度、以色列和阿联酋在内的“新四方机制”(I2U2)。本质上，“印欧经济走廊”是I2U2机制构建以来首个拟落地的合作项目，折射出美国以此展开结盟外交并构建跨越南亚、中东和欧洲的封闭式“小集团”的野心。二是政治排他性。目前，《关于印度—中东—欧洲经济走廊原则的谅解备忘录》的签署国均与美国保持较为紧密的关系，不仅包括在美国“印太战略”中充当急先锋的印度，还涵盖了美国在中东的传统盟友及部分欧洲盟国。这表明，除了经济合作，

[1] James Politi, Henry Foy, “US and EU back new India–Middle East transport corridor,” Financial Times, September 9, 2023, <https://www.ft.com/content/d33883cf-38b4-48e7-ab04-102e4ace7940>.

地缘政治和意识形态在“印欧经济走廊”的构建中也起到了关键作用。正如阿拉伯研究与政策研究中心（Arab Center for Research and Policy Studies）在该走廊进行评估时所阐述的，美国希望通过强化印度、海湾国家和以色列之间的合作关系进一步孤立伊朗，并试图阻碍印度与伊朗之间的经济合作，尤其是印度对伊朗恰巴哈尔港（Chah Bahar）的投资，因为这是伊朗构建连接印度与欧洲的“南北走廊”项目的关键环节。^[1]三是战略针对性。拜登政府上任以来，一直将经济议题“安全化”、全球基础设施建设投资“工具化”作为对华战略竞争的重要手段。“印欧经济走廊”计划推出后，拜登将其描述为“一项改变游戏规则的区域投资”。^[2]而美国总统国家安全事务副助理乔恩·菲纳（Jonathan Finer）则特别强调该走廊的“高标准”“非强制性”及“不试图对任何国家施加压力”。鉴于美国一直将中国坚持开放的区域主义、维护真正多边主义的行为渲染为一种通过经济杠杆获得政治影响力的“债务陷阱”，美国通过“印欧经济走廊”计划强化对中国“一带一路”倡议的战略挤压意图不言而喻。

二、“印欧经济走廊”出台的动因

当前国际政治、经济形势复杂严峻，全球治理赤字消除任重道远。随着全球化、区域化和信息化的深入发展，基础设施和互联互通建设正在日益成为全球各主要大国或国家集团开展地缘政治竞争的重要领域。“印欧经

[1] “The India-Middle East-Europe Corridor, A US Project to Confront China and Normalize Arab Israeli Relation,” Arab Center for Research & Policy Studies, September 18, 2023, <https://www.dohainstitute.org/en/PoliticalStudies/Pages/the-india-middle-east-europe-corridor-confronting-china-and-normalizing-arab-israeli-relations.aspx>.

[2] “Joint Statement from the United States and the European Union on Support for Angola, Zambia and the Democratic Republic of the Congo’s commitment to Further Develop the Lobito Corridor and the U.S.-EU Launch of a Greenfield Rail Line Feasibility Study,” White House, September 9, 2023, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/joint-statement-from-the-united-states-and-the-european-union-on-support-for-angola-zambia-and-the-democratic-republic-of-the-congos-commitment-to-further-develop-the-lobito-corridor-and-the/>.

济走廊”的推出是美国维护自身世界霸权地位和地区影响力的需要，也是各参与方谋求各自地缘政治、经济利益的产物。

（一）美国维护自身世界霸权地位和地区影响力的需要

在 21 世纪的国际政治、经济格局变迁中，长期作为全球领导者的美国正遭遇空前挑战，其在经济、技术和地缘政治等领域的全球影响力有所减弱，重振全球领导地位成为其当前内外政策的主要诉求。美国主导推出“印欧经济走廊”计划便是这一诉求的重要体现。“印欧经济走廊”尽管在地理上与美国相距甚远，但美国对这一走廊的积极发起和主导显露出深刻的战略意涵，不仅揭示出美国对地缘经济利益的追求，更展现了其在地缘政治层面的谋划。

从地缘经济角度看，“印欧经济走廊”计划体现出美国重塑全球供应链的战略意图。在技术、政治和经济的多重因素推动下，全球供应链正在经历深刻的变革。作为全球经济的领军者，美国深知自身在供应链结构中的核心价值。尤其是在与中国的贸易紧张关系中，美国不断强调自身过度依赖某一国家或地区供应链的潜在风险。“印欧经济走廊”所涉及国家的国内生产总值（GDP）总和达到约 47 万亿美元，几乎占全球 GDP 的一半，并且覆盖了 22.5 亿人口的消费市场，这预示着巨大的经济增长空间。^[1]对美国而言，这不只是宝贵的经济机遇，更是在其主导下重塑和加强区域供应链的有利时机，从而可进一步稳固其在全球经济格局中的领导地位。

从地缘政治角度看，“印欧经济走廊”的结构布局凸显美国的双重战略考量。其一，“印欧经济走廊”有望成为美国加固全球盟伴体系的重要纽带。自上台以来，拜登政府一直企图以基础设施建设合作为切入口，拉拢盟友伙伴，构建共同针对中国的竞争性联盟。“印欧经济走廊”作为美国主导的基建合作计划之一，有助于美国加强其与印度及中东和欧洲盟友的关系，维护其所谓“基于规则的国际秩序”，形成遏制中国、俄罗斯、伊朗等对手

[1] Yagyavalk Bhatt, Jitendra Roychoudhury, “India Middle East Europe Economic Corridor: Bridging Economic and Digital Aspirations,” King Abdullah Petroleum Studies and Research Center, October 2, 2023, <https://www.kapsarc.org/research/publications/india-middle-east-europe-economic-corridor-bridging-economic-and-digital-aspirations/>.

国家影响力的阵营。其二，“印欧经济走廊”是美国控制“边缘地带”的重要手段。地缘战略学家、“围堵政策教父”尼古拉斯·斯皮克曼（Nicholas John Spykman）认为，从控制欧亚大陆的角度而言，环绕欧亚大陆的沿海“边缘地带”比中亚地区（所谓的“心脏地带”）更重要，谁控制了“边缘地带”，谁就统治了欧亚大陆，谁就控制了世界。“印欧经济走廊”从印度出发，途经阿联酋、沙特、约旦和以色列到达欧洲的路线与斯皮克曼的“边缘地带”理论高度吻合。^[1]在俄乌冲突长期化、美俄关系持续恶化和中美进行全面战略竞争的背景下，一方面，“印欧经济走廊”将从欧亚大陆的南部、西南部和西部将其一分为二——一部分是印度、中东、欧洲，另一部分是俄罗斯、伊朗、中亚和中国，以此切断中国与非洲之间的“产能—资源”联系，并构建威慑俄罗斯的包围圈；另一方面，“印欧经济走廊”与美国“印太战略”在印度产生交汇，促成美国的“印欧”线路与“印太”线路在华盛顿形成战略对接——一条线从华盛顿起步，途经布鲁塞尔、伊斯坦布尔/比雷埃夫斯、特拉维夫、利雅得、阿布扎比、新德里、新加坡到堪培拉，另一条从迭戈加西亚出发，经由新加坡、马尼拉、台北、冲绳、东京、阿留申群岛、阿拉斯加、渥太华，最终到华盛顿，从而强化美国对欧亚大陆的控制。^[2]

（二）是美国等西方国家改变其全球基建竞争不利局面的举措

“印欧经济走廊”是美国主导的“全球基础设施和投资伙伴关系”计划（Partnership for Global Infrastructure and Investment, PGII）的重要组成部分和具体落地项目。该走廊计划之所以在当今大国战略竞争日趋激烈的形势下被推出，与之前美国主导推出的基建计划多进展不顺利或以失败告终不无关系。

近年来，为了平衡“一带一路”倡议全球影响力的提升，美国等西方

[1] 杜哲元：《古典地缘政治理论的演变及认知误区》，载《中国社会科学报》2022年8月11日，第3版。

[2] 王鹏：《“印欧经济走廊”暴露美国全球地缘战略意图》，载《世界知识》2023年第22期，第42—43页。

国家不断增强在基础设施建设领域的国际合作，相继推出诸多“一带一路”倡议的“替代产品”，掀起了全球基建合作计划的竞争热潮。其中，美国主导和推动了多个具有代表性的基建合作计划。2019年11月，美国联合澳大利亚、日本在“印太商业论坛”上共同发起“蓝点网络”计划（Blue Dot Network, BDN），旨在使美、澳、日等国的政府、企业和民间社会结合起来，以“共同标准”审核认证建设计划。^[1]2021年6月，在美国的主导下，七国集团（G7）首脑峰会提出“重建更美好世界”计划（Build Back Better World, B3W），旨在对当前西方发达国家的既有互联互通倡议进行全面协调和整合，拟在2035年前为中低收入国家筹措40万亿美元的基础设施建设投资。^[2]但B3W在美国国内的立法进程惨遭“滑铁卢”，致使该计划的实施陷入僵局。截至2022年6月，B3W提出一年来美国的全球基建投资总额仅不到600万美元。^[3]2022年6月，为了摆脱B3W出师不利的阴影^[4]，美国等G7国家在首脑峰会上又宣布启动“全球基础设施和投资伙伴关系”计划，该计划与欧盟的“全球门户”战略（Global Gateway）、英国的“清洁绿色倡议”（Clean Green Initiative, CGI）相对接，承诺在5年内筹集6000亿美元用于发展中国家的基础设施建设，其中美国认购2000亿美元的份额。^[5]当前，

[1] “The Launch of Multi-stakeholder Blue Dot Network,” DFC, November 4, 2019, <https://www.dfc.gov/media/opic-press-releases/launch-multi-stakeholder-blue-dot-network>.

[2] “FACT SHEET: President Biden and G7 Leaders Launch Build Back Better World (B3W) Partnership,” White House, June 12, 2021, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/06/12/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-launch-build-back-better-world-b3w-partnership/>.

[3] Charles Kenny, Scott Morris, “Biden’s Foreign Aid Is Funding the Washington Bubble,” Foreign Policy, May 6, 2022, <https://foreignpolicy.com/2022/05/06/us-foreign-aid-biden-build-back-better-world-development/>.

[4] 《美国摆脱B3W阴影分析：PGII抗衡一带一路更务实可行》，VOA，2022年7月22日，<https://www.voacantonese.com/a/will-the-biden-administration-s-partnership-for-global-infrastructure-investment-work-this-time-20220702/6643323.html>。

[5] “Memorandum on the Partnership for Global Infrastructure and Investment,” White House, June 26, 2022, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/presidential-actions/2022/06/26/memorandum-on-the-partnership-for-global-infrastructure-and-investment/>.

这些基建计划基本停留在抽象的愿景层面，大多由于资金短缺或政策对接等问题并未在实践中形成具体项目，总体上呈现出计划多、落地少，及以新倡议丰富旧倡议内涵、以新倡议推动旧倡议进程的趋势。

为推动“全球基础设施和投资伙伴关系”计划取得成果，2023年9月，美国在新德里G20峰会上主导推出了“印欧经济走廊”和撒哈拉以南非洲的“洛比托走廊”（Lobito Corridor）两个基建计划。“洛比托走廊”起自安哥拉的洛比托港，通过铁路线将刚果民主共和国和赞比亚的矿山与大西洋连接起来。白宫随后在情况说明书中强调，发展“印欧经济走廊”和“洛比托走廊”是“全球基础设施合作伙伴关系”的目标。^[1]

（三）参与方出于谋求各自地缘政治和地缘经济利益的考量

除美国外，在推出“印欧经济走廊”的过程中，印度、沙特阿拉伯、阿联酋和欧洲国家等其他参与方也都有着自身的地缘利益考量。

其一，印度企图通过加入“印欧经济走廊”谋求国家经济增长和政治地位提升。一方面，印度可在拜登政府的支持和“印欧经济走廊”联盟的推动下，进一步塑造其发展中国家领导者的形象。一直以来，作为当今世界重要的发展中国家和新兴经济体，印度选择“全球南方”（主要指贫穷落后的广大亚非拉国家）作为其外交策略的主要标签，意图成为发展中国家与西方发达经济体之间对接的桥梁，寻求在国际舞台上获得更显著的地位。“印欧经济走廊”的构建为印度实现这一外交目标提供了巨大助力。印度媒体将该走廊形容为现代版的“香料之路”，既回溯了印度在历史贸易中的中心角色，也凸显出其提高自身国际地位的强烈愿望。另一方面，“印欧经济走廊”将为印度与沿线国家密切经济联系提供重要平台。譬如，该走廊计划在印度和阿联酋之间开辟新的航运路线，并构建一条贯穿阿联酋、沙特阿拉伯、约旦和以色列的货运铁路系统，从而实现货物直接运输至欧洲各国。欧盟委员会主席冯德

[1]《应对一带一路 美国将发展中国家基础设施项目资金增加至300亿美元以上》，VOA，2023年10月18日，<https://www.voachinese.com/a/us-boosts-funds-for-infrastructure-program-for-developing-nations-above-30-billion-20231017/7315125.html>。

莱恩强调，“印欧经济走廊”将把印度与欧洲之间的运输时间缩短 40%，成为连接印度、海湾地区和欧洲的最直接通道。^[1]这不仅有助于印度吸引更多外国投资，也能为印度商品和服务提供新的出口市场。

其二，沙特阿拉伯和阿联酋希望通过加入“印欧经济走廊”促进经济多元化发展。沙特是全球最大的石油出口国，阿联酋是中东金融中心，两国都抱有将自身打造成为连接东西方的物流和贸易枢纽的期望，以改变其经济来源单一的状况。沙特和阿联酋既是“印欧经济走廊”的参与国，同时也是“一带一路”倡议的合作伙伴国。尽管“印欧经济走廊”被视为美国等西方国家与“一带一路”倡议竞争的又一基础设施建设计划，但对于沙特和阿联酋来说，该走廊并不能取代“一带一路”倡议。^[2]正如迪拜公共政策研究中心（B'huth）总干事穆罕默德·巴哈伦（Mohammed Baharoon）所述，“印欧经济走廊”将与“一带一路”倡议相互补充，共同促进全球货物（包括能源）、资金、人员和数据的流通。^[3]沙特和阿联酋通过参与“印欧经济走廊”，可进一步促进两国与印度和欧洲国家建立更为紧密的合作关系。这不仅可以为两国创造更多的经济合作机会，还有助于增强它们在国际事务中的话语权。此外，它们在加入“印欧经济走廊”获得多种益处的同时，仍可坚持独立自主的外交政策，维护与各方的平衡关系，致力于实现地区互联互通和国家利益最大化。

其三，欧盟国家试图通过加入“印欧经济走廊”助力地缘经济结构的重塑。近年来，欧盟面临经济增长疲软、债务负担飙升、结构性改革受阻，以及在应对外部地缘政治冲突上的立场分歧等多重挑战的困扰，并因此产

[1] James Politi, Henry Foy, “US and EU back new India–Middle East transport corridor,” *Financial Times*, September 9, 2023, <https://www.ft.com/content/d33883cf-38b4-48e7-ab04-102e4ace7940>.

[2] John Calabrese, “War delays but likely will not fully derail IMEC plans,” *Middle East Institute*, December 5, 2023, <https://www.mei.edu/publications/war-delays-likely-will-not-fully-derail-IMEC-plans>.

[3] Nadeen Ebrahim, “New US–backed India–Middle East trade route to challenge China’s ambitions,” *CNN*, September 11, 2023, <https://www.cnn.com/2023/09/11/middleeast/us-india-gulf-europe-corridor-mime-intl/index.html>.

生了深切的战略焦虑。为了在中美全面战略竞争中保持独立性并避免被边缘化，欧洲迫切需要重新激活与发展中国家的经贸关系，以重塑其地缘政治和经济影响力。尤其是2022年2月乌克兰危机爆发后，美欧对俄制裁及“北溪”天然气管道爆炸导致欧洲能源价格疯涨，进一步加剧了欧洲经济的不稳定性。“印欧经济走廊”有望为欧洲经济注入新的活力，并重塑地缘经济结构，为其拓展地区和国际影响力创造新的机会。一方面，“印欧经济走廊”的建设可为欧洲提供一个保证能源稳定供应的运输通道。另一方面，在与地中海、海湾国家和印度的合作中，该走廊有助于欧洲更有效地维护自身在西亚和南亚的利益。尤其是对于德国而言，因为其经济增长模式高度依赖稳定的贸易路线和供应链，“印欧经济走廊”将为德国陷入困境的出口驱动型经济注入新活力。^[1]

三、对“印欧经济走廊”的评估

当前，“印欧经济走廊”虽已形成基本框架，但仍然处于建构阶段。^[2]该计划的进一步推进虽然存在一些有利因素，但制约因素更为突出。鉴于美国在“蓝点网络”“重建更美好世界”“全球基础设施和投资伙伴关系”等计划中的实践现状，“印欧经济走廊”的实施可能仍会重蹈“雷声大，雨点小”和“口惠而实不至”的前车之辙，其最终能否顺利实施充满变数。

（一）“印欧经济走廊”的实施前景

“印欧经济走廊”能够得到各参与方支持并顺利推出，除了各方的利益考量及对走廊未来所发挥作用的期待外，也表明该走廊的落地存在

[1] Mohammed Soliman, “Everyone Wants the IMEC, but Not for the Same Reasons,” World Politics Review, September 25, 2023, <https://www.worldpoliticsreview.com/india-europe-trade-IMEC/?one-time-read-code=239986169634077790885>.

[2] “Memorandum of Understanding on the Principles of an India – Middle East – Europe Economic Corridor,” White House, September 9, 2023, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/>.

一定现实基础。

其一，参与国既有发展战略和铁路港口设施或将为走廊跨境轮船铁路联运网络的连通提供条件。在铁路方面，“印欧经济走廊”的互联互通计划可能与沙特阿拉伯的《国家运输和物流战略》（NTLS）及以色列的“连接以色列”计划形成协同对接。NTLS旨在将沙特打造成为连接亚洲、欧洲和非洲的全球物流中心，以支撑本国的“2030年愿景”，该愿景将运输和物流视为推动沙特经济可持续发展的核心领域。而“连接以色列”计划则注重提升以色列境内的铁路连通性。^[1] 沙特阿拉伯与以色列的铁路投资可能会为“印欧经济走廊”的实施提供助力。在港口连接方面，“印欧经济走廊”正在考虑多条路线，涉及多个现有的重要港口，如以色列的海法、希腊的比雷埃夫斯，以及印度的蒙德拉、坎德拉和贾瓦哈拉尔·尼赫鲁等港口。在中东，预计将有5个港口与印度的港口连接，包括阿联酋的富查伊拉、杰贝阿里、阿布扎比，以及沙特的达曼和拉斯海尔等港口。最终的决策将考虑各条路线的货物流量和效益，以确保走廊的高效运作。^[2]

其二，参与国既有电力和能源基建倡议及合作或将为走廊清洁能源贸易路径的拓展提供支持。印度提出的“一个太阳、一个世界、一个电网”倡议（OSOWOG）的核心目标是，为基于太阳能的可再生电力发电提供全球框架，并构建长距离跨境输电线路，以促进可再生能源的连接与传送。这与“印欧经济走廊”旨在通过公共电网连接不同区域电网，实现跨区域电力传输的计划高度契合。近期，印度与阿联酋、沙特阿拉伯之间在电力互联领域的合作进展也将为“印欧经济走廊”参与国之间的清洁能源贸易奠定良好基础。2023年6月，印度与阿联酋举行会谈，探讨在电力市场、

[1] “Israel plans \$27 billion rail expansion, eyes future link to Saudi Arabia,” Reuters, July 30, 2023, <https://www.reuters.com/world/middle-east/israel-launches-27-bln-rail-expansion-eyes-future-link-saudi-arabia-2023-07-30/>.

[2] Rajeswari Pillai Rajagopalan, “The Geopolitics of the New India–Middle East–Europe Corridor,” *The Diplomat*, September 19, 2023, <https://thediplomat.com/2023/09/the-geopolitics-of-the-new-india-middle-east-europe-corridor/>.

清洁能源投资及知识交流等领域的合作，并寻求签署相关谅解备忘录。^[1]9月，印度与沙特召开战略伙伴关系理事会首次领导人会议，双方同意在电网、可再生能源及绿色氢能领域实现输送通道海底互连，并将传统的石油买卖关系升级为能源转型伙伴关系。^[2]

其三，参与国既有数字合作成果或将为走廊数字互联网体系的构建提供便利。譬如，目前印度的支付网络 RuPay 和统一支付接口（UPI）已经与部分国家展开合作。2023年2月，UPI 与新加坡的跨银行转账支付系统 PayNow 成功实现跨境对接。^[3]7月，印度与阿联酋达成共识，将印度的 UPI 与阿联酋的即时支付平台（IPP）进行互联。^[4]此外，意大利总理乔治亚·梅洛尼（Giorgia Meloni）在“印欧经济走廊”公布时表示，该国的“蓝色拉曼”（Blue Raman）项目将有助于连接欧洲与亚洲。此项目由谷歌公司发起，计划连接意大利、希腊和以色列（作为“蓝色”电缆系统部分）及约旦、沙特阿拉伯、阿曼和印度（作为“拉曼”电缆系统部分）。^[5]这些数字合作项目不仅将为“印欧经济走廊”的实施提供坚实的技术支撑，还将为沿线国家的数字经济发展和互联互通打下坚实基础。

[1] “India, UAE hold talks to link grids through subsea cables,” The Economics Times, June 16, 2023, <https://economictimes.indiatimes.com/news/india/india-uae-hold-talks-to-link-grids-through-subsea-cables/articleshow/101027556.cms?from=mdr>.

[2] Sanjay Dutta, “India, Saudi Arabia look to marry power grids with undersea cable,” The Times of India, September 12, 2023, <https://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/india-saudi-arabia-look-to-marry-power-grids-with-undersea-cable/articleshow/103586545.cms?from=mdr>.

[3] Ritu Maria Johny, “ExpIained: India’s UPI, Singapore’s PayNow linked. Who will benefit?” Hindustan Times, February 21, 2023, <https://www.hindustantimes.com/business/expIained-india-s-upi-singapore-s-paynow-linked-who-will-benefit-101676957866300.html>.

[4] Basudha Das, “UPI linkage: India, UAE agree to settle transactions in local currencies, UPI for cross-border transactions,” July 15, 2023, <https://www.businesstoday.in/latest/economy/story/bilateral-trade-in-rupee-india-uae-to-set-up-framework-to-settle-transactions-in-local-currencies-389875-2023-07-15>.

[5] “Announcing the Blue and Raman subsea cable systems,” Google, July 29, 2021, <https://cloud.google.com/blog/products/infrastructure/announcing-the-blue-and-raman-subsea-cable-systems>.

与此同时，当前在美国等西方国家的基建计划普遍进展有限的背景下，“印欧经济走廊”的实施面临多重可行性挑战，导致该计划的落实前景很不明朗。

其一，地缘政治形势复杂多变。“印欧经济走廊”经过地区历来各种民族、宗教矛盾层出不穷，沿线某些国家政局不稳，地区恐怖主义势力猖獗，紧张的地缘政治局势可能会为该走廊各参与国之间展开合作造成障碍，进而影响地区互联互通项目的实施。以色列和沙特阿拉伯都是“印欧经济走廊”的关键枢纽，但双方尚未建立正式的外交关系。2023年10月7日，新一轮巴以冲突爆发，沙特与以色列关系正常化的进程被迫再次中断，以色列与阿拉伯国家的整体关系也急剧恶化。印度作为美国的追随者，曾为加入“印欧经济走廊”投资数十亿美元购买以色列海法港的使用权，而随着巴以冲突的持续升级，这一投资面临巨大风险。同时，印度支持以色列的立场可能引发中东国家的反感，从而损害印度与中东国家之间的项目合作。此外，被排斥在“印欧经济走廊”外的中东国家的反应和立场亦是影响走廊建设的重要地缘政治因素，埃及和土耳其是其中两个较为关键的国家。^[1]“印欧经济走廊”作为苏伊士运河通道可能的替代路线，将对埃及的经济和战略地位构成挑战，从而可能导致埃及对走廊的推进持保留或反对态度。而对于土耳其来说，“印欧经济走廊”项目一经提出便招致其坚决反对。土耳其总统埃尔多安明确表示，没有土耳其的参与就没有“印欧经济走廊”。

其二，多国协调工作纷繁冗杂。“印欧经济走廊”的物流连接工作复杂、所涉国家较多且各国利益诉求和国家政策差异较大，这增加了各国达成共识的难度，进而会对走廊的落地产生不利影响。首先，所要打造的多式联运走廊面临从船舶到铁路和从铁路到船舶的多次装卸操作、保险复杂性及跨境物流衔接等诸多问题。加之走廊的参与国家多非基建强国，进一步增加了项目的复杂性。譬如，从产业结构看，与基建能力密切相关的美国制

[1] Dr. Mohamed ELDoh, “The India–Middle East–Europe Corridor: Challenges Ahead,” Geopolitical Monitor, September 26, 2023, <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-india-middle-east-europe-corridor-challenges-ahead/>.

制造业已逐渐空心化，印度的制造业只占其 GDP 的 15%^[1]，中东国家虽然在能源领域表现出色，但制造业相对较弱，欧洲虽然制造业相对健全，但面临着成本和人力资源的压力。其次，在“印欧经济走廊”的推进过程中，维护各参与国之间的团结与合作面临巨大挑战。各参与国因其独特的意识形态和价值观，往往在经济和政治议题上有着不同的优先考虑，这可能影响走廊的顺利实施。此外，计划中的“印欧经济走廊”横穿亚欧多国，但目前其中一些国家并未公开表示参与意愿。比如，约旦作为该走廊的中心节点，迄今仍对是否参与保持沉默，这为走廊的建设前景增添了不确定性。再次，“印欧经济走廊”各参与国之间政策和法律制度存在巨大差异，实现这一跨大陆走廊需要在多个国家之间协调不同的法律体系和行政流程，这无疑是一个巨大挑战。最后，美国在协调国际合作方面能力有限，拜登政府尽管在“小多边”合作上协调有方，但每当涉及主导大型国际框架时，却常因无法突破实质性障碍而备受诟病。^[2]

其三，项目建设资金筹措困难。“印欧经济走廊”的基础设施建设项目需要大量的前期资金投入，而其回收周期则相对漫长。美国作为走廊的主导国，其投资能力受到国内不断攀升的国债总额和复杂的政治经济环境限制。截至 2023 年 10 月，美国联邦政府的债务规模已超过 33 万亿美元，其中一年内到期的债务超过 7 万亿美元。^[3]加之在乌克兰危机和巴以冲突中因提供援助而不断增长的财政开支，美国的投资能力受到进一步限制。2022 年，美国对全球基建的实际投资仅 600 万美元。对于“印欧经济走廊”的其他参与国而言，对投入资金与利益分配比的考量是摆在它们面前的现实问题。目前，只有沙特表示将为该项目投资 200 亿美元。同时，走廊的高建设成

[1] 施丹辉、黄郑亮：《莫迪政府经济改革的内部制约因素分析》，载《印度洋经济体研究》2020 年第 6 期，第 126 页。

[2] 潘晓明：《“印太经济框架”展望及其对亚太经济融合的影响》，载《国际问题研究》2022 年第 6 期，第 119—134 页。

[3] “Understanding the National Debt | U.S. Treasury Fiscal Data,” U.S. Department of the Treasury, October 8, 2023, <https://fiscaldata.treasury.gov/americas-finance-guide/national-debt/>.

本和长回报周期特征可能会使参与国对私营部门的投资期望落空。

其四，美国大选结果难料。美国作为“印欧经济走廊”的主导国，其政策倾向对走廊的发展前景具有决定性作用。2024年美国大选将近，拜登政府能否在大选中获胜连任充满变数。当前美国两党政治分化严重，共和党对民主党政府的外交政策多持否定态度。鉴于特朗普执政时期曾宣布退出12个国际组织和条约的经历，美国政局变化将成为决定“印欧经济走廊”能否继续推进的最大变量。若共和党候选人在2024年大选中获胜，不排除美国退出“印欧经济走廊”的可能性，这让该走廊的未来命运变得更加扑朔迷离。

（二）“印欧经济走廊”的潜在影响

当前看，拜登政府希冀借“印欧经济走廊”向国内选民和盟友伙伴表达遏制对手、掌控中东的决心，将自身地缘政治企图与沿线参与国的经济收益预期进行巧妙捆绑。若走廊能够顺利落地，可能会激化全球基建市场竞争，加剧沿线地缘战略竞争，并进一步强化对中俄等国的遏压态势。

其一，激化全球基建市场竞争。全球范围内众多基础设施建设计划叠加产生“意大利面条碗”效应，大国通过海外基建计划提升国际影响力的竞争不断加剧。“印欧经济走廊”与中国“一带一路”倡议在相关地区的合作项目展现多个维度上的高度重合，预示着二者之间将不可避免地形成竞争。就地理区域而言，“印欧经济走廊”所辐射的印度、中东和欧洲的广大区域，与“一带一路”的发展区域存在广泛交集；就项目内容而言，“印欧经济走廊”所计划的基础设施投融资，与“一带一路”促进的基础设施互联互通存在明显相似性，两者在绿色能源和数字基建方面也方向一致。因此，“印欧经济走廊”为南亚、中东和欧洲地区的国家提供了更多基建投资选择，这不仅契合了那些持有“中国威胁论”观点的国家打压“一带一路”的意图，还可能会影响某些“一带一路”参与国对项目合作的态度和决策。譬如，自“一带一路”倡议启动以来，印度的态度经历了从观望、疑虑到反对的变化过程。^[1]作为“印欧经济走廊”的主要助推国，印度近年来已经

[1] 吴兆礼：《印度对“一带一路”倡议的立场演化与未来趋势》，载《南亚研究》2018年第2期，第24—39页。

愈发倾向于加入美国主导的各类合作框架，以对冲“一带一路”倡议在南亚地区影响力的提升。^[1]此外，部分“印欧经济走廊”参与国同时也是“一带一路”倡议的合作伙伴国，“印欧经济走廊”的推进或将给这些国家带来“选边站队”的压力，使其在“一带一路”合作上产生犹豫情绪。譬如，作为G7中唯一加入“一带一路”倡议的国家，意大利于2019年与中国签署了为期5年的合作协定。5年来，中意两国在“一带一路”框架下的各项合作取得丰硕成果，双边贸易额从2019年的500亿美元提升至2022年的近800亿美元，增长幅度高达42%。然而，伴随着来自美国的压力上升和意大利政府换届，2023年以来意大利在是否续签即将到期的“一带一路”合作协定上态度模糊，“印欧经济走廊”推出后有关意大利计划退出“一带一路”合作的声音更是甚嚣尘上。

其二，加剧沿线国家的地缘战略竞争。拜登政府在2022年10月发表的《国家安全战略》报告中将中国定为其最大的地缘战略挑战。^[2]“印欧经济走廊”一旦落地，必将成为美国等一些参与国争夺地缘政治空间、消除中国对世界的吸引力、扩大自身影响力的重要工具。^[3]尽管目前多数参与国对“印欧经济走廊”持谨慎态度，但美国和印度等国的积极推动可能影响沿线地区不同安全主体之间的互动，改变沿线地区的基建格局，引发大国之间的地缘政治竞争。以在全球地缘政治中占有核心地位的中东地区为例，2021年以来，特别是乌克兰危机爆发后，全球主要大国都将注意力由中东转至欧洲，为中东国家内部开启“和解潮”创造了窗口期。^[4]然而，美、俄、

[1] JAGNNATH P. PANDA, “India, the Blue Dot Network, and the ‘Quad Plus’ Calculus,” *Journal of Indo-Pacific Affairs*, Fall 2020, p.5.

[2] “National Security Strategy,” The White House, October 12, 2022, <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/Biden-Harris-Administrations-National-Security-Strategy-10.2022.pdf>.

[3] “The India-Middle East-Europe Corridor, A US Project to Confront China and Normalize Arab Israeli Relation,” Arab Center for zResearch & Policy Studies, September 18, 2023, <https://www.dohainstitute.org/en/PoliticalStudies/Pages/the-india-middle-east-europe-corridor-confronting-china-and-normalizing-arab-israeli-relations.aspx>.

[4] Burhanettin Duran, “Türkiye and the Future of Normalization in the Middle East,” *Insight Turkey*, Vol.24, No.2, 2022, p.163.

欧等各大国或大国集团减少在中东军事投入的同时，却加大了在该地区的地缘战略竞争力度，主要体现为美俄之间的盟伴竞争、俄欧之间的能源竞争和中美之间的科技竞争。^[1]美国主导“印欧经济走廊”在具体项目上对数字化和绿色经济领域给予了特别关注，以在中东地区确立排他性的数字化转型和绿色基建标准制定权；并在合作对象的选择上与印度和中东、欧洲等地区的美国盟友合作，将土耳其、埃及和伊朗等重要中东国家排除在外，以确保美国在中东发展治理领域的领导地位。基于此，随着“印欧经济走廊”的推进，美国可能会进一步扩大自身在中东的经济影响，尤其是在数字、能源和基建领域，同时鼓励印度和欧洲在中东事务中发挥更大作用，以遏制俄罗斯在该地区的传统影响力和中国在该地区的建设性角色。美国企图以零和博弈思维在国际上制造分裂、挑动对抗，可能会对中东地区的稳定带来挑战，同时也为该地区“一带一路”合作项目的前景带来一定的不确定性。

四、结语

美国联合其地区盟伴推出的“印欧经济走廊”，是拜登政府参与全球基础设施建设竞争、抢夺基建领域主导权的重要新举措。尽管该走廊项目的落地面临着地缘政治形势复杂多变、多国协调工作纷繁冗杂、项目建设资金筹措困难、美国总统大选前景不明等诸多因素制约，但也存在着一定的现实基础。若其得以实施，必将对全球和地区地缘政治、经济局势产生重要影响，也将对中国深入推进“一带一路”倡议带来竞争压力。一方面，从“印欧经济走廊”的初步框架来看，其很可能会延续西方国家一贯的手法，以数字网络、绿色经济等前沿基建领域为抓手，将经济议题“政治化”“安全化”和“武器化”，在走廊沿线地区推广一套基于西方“民主价值观”的基础设施建设标准，抢夺国际规则制定权，进而影响“一带一路”国际塑

[1] 孙德刚、章捷莹：《大国战略竞争背景下中东地区格局的演进》，载《和平与发展》2023年第2期，第35页。

造力的持续提升。另一方面，“印欧经济走廊”自提出之日起，便被西方官员或媒体普遍渲染为是“具有里程碑意义的”“现代香料之路”，是对存在“债务陷阱”的“一带一路”倡议的直接挑战和代替。可以预见，一旦“印欧经济走廊”开始实施，西方国家必将对中国“一带一路”高质量共建发起更为猛烈的国际话语围堵。有鉴于此，全面提升“一带一路”的国际影响力、感召力和塑造力，是中国有效应对美国等西方国家遏制打压、推动共建“一带一路”进入高质量发展新阶段的应有之义。

其一，提升理论自觉，构建中国话语体系。“一带一路”倡议不仅是一个经济合作项目，更是中国在国际合作中所持有理念和原则的具体体现。通过这一倡议，中国希望与其他国家建立更加紧密的合作关系，实现共同繁荣和发展。中国国际合作理论以人类命运共同体为指向^[1]，而人类命运共同体以全球发展倡议、全球安全倡议、全球文明倡议为依托，共建“一带一路”是构建人类命运共同体的重大实践。中国应将中国国际合作理论进一步融入“一带一路”的实践中，构建中国特色的“一带一路”话语体系，促进中国在国际合作中的理论创新和模式推广，为现有的国际合作理论贡献中国智慧。

其二，保持战略定力，优化扩展节奏和方向。“一带一路”建设在过去10年中已经在规模和声势上实现了较为全面的推广，美国等西方国家近年来纷纷开始在全球各区域发起针对“一带一路”倡议的基建合作计划竞争。为避免在西方国家传统势力区域陷入与其抢占市场的盲目竞争，中国应在项目资源的投放中保持合理的节奏和方向。一方面，重点聚焦绿色、科技等高质量共建领域，积极探索和引导新兴产业链的国际合作，与沿线国家共同构筑完善的产业链供应链体系。另一方面，周边地区是中国的安身立命之所、发展繁荣之基^[2]，中国应当优先深化这一地区的“一带一路”合作，

[1] 门洪华：《“一带一路”规则制定权的战略思考》，载《世界经济与政治》2018年第7期，第36页。

[2] 《新时代中国的周边外交政策展望》，外交部网站，2023年10月24日，https://www.mfa.gov.cn/web/ziliao_674904/1179_674909/202310/t20231024_11167069.shtml。

为与美国等西方国家主导的全球基建计划展开博弈奠定重要基础。

其三，完善治理体系，加强标准对接。“一带一路”倡议的实施历经由“初期的共建”阶段向“高质量共建”阶段的转变。初期共建阶段主要遵循讨论协商的基本路径展开。而在高质量共建阶段，其实践则应注重讨论协商与规则制定相结合，充分调动沿线国家完善制度建设，通过整合分散的双边或区域合作机制促进沿线国家之间的关系凝聚。在此基础上，中国应构建以国家关系为纽带的规则体系，对国内国际两类规则进行整合，促进国际规则国内化和国内规则国际化，实现海陆丝绸之路的相互对接及“带路规则”与全球治理体系的对接。

【收稿日期：2023-11-17】

【修回日期：2023-12-25】

（责任编辑：李万胜）