# “作为地缘政治大师的习近平”

## ——《习近平：正圆中国梦》选载

□ 〔俄罗斯〕尤里·塔夫罗夫斯基

在担任中华人民共和国主席的头两年，习近平就显示出对参与国际事务的浓厚兴趣，亲自参与制定长远战略规划，并力图在此基础上为中国争取更有利的国际地位。

作为中国新一届领导人，习近平在其任期一开始便以短跑运动员的速度行事了。2012年11月，赋予他治理国家大权的中国共产党第十八次全国代表大会结束仅两周，习近平就提出“中华民族伟大复兴中国梦”。习近平在简短而内涵丰富的演讲中说道：“经过鸦片战争以来170多年的持续奋斗，中华民族伟大复兴展现出光明的前景。现在，我们比历史上任何时期都更接近中华民族伟大复兴的目标，比历史上任何时期都更有信心、有能力实现这个目标。”

鸦片战争是中国百年屈辱史的开端，中国先是败给英法，然后败给西方其他强国和日本。中国这个强国衰落的原因之一，就是长达几个世纪的闭关自守。清王朝初建时期的强势逐渐“耗尽了资源”，不再对世界变化做出回应。盲目自大的清政府拒绝了英国开展贸易和建立外交关系的请求，招致了英国坚船利炮的攻击。

国家整体实力削弱，加上缺乏外交、情报及其他现代国际交往的机构，让中国付出了昂贵代价。第一次鸦片战争后，从1842年签订《南京条约》开始，西方列强和日本便将一个又一个不平等条约强加在中国人头上，侵略并控制了大片领土，剥夺了中国海关和税收主权，国家向外国商人和传教士打开大门。直到1945年，中国才最终恢复自主权。

1949年，中华人民共和国成立，在国际上却处于西方国家的围堵中。在抗日战争中以牺牲3500万人为代价换来的联合国合法席位被台湾所占据，在经贸和人文交流中中国都遭到歧视。对于当时的新中国来说，莫斯科及其盟友在很长一段时间都是中国重要的“世界之窗”。毛泽东利用有限的对外政策潜力推广他的革命理想。被“大跃进”“文化大革命”等一系列大规模革命运动所削弱的中国，在毛泽东去世后没有积极参与国际事务。20世纪90年代初，已经不再担任党和国家职务、但因其崇高威望事实上领导中国的邓小平，在对外政策和安全领域确定“28字方针”不是偶然的。这“28字方针”是“冷静观察、稳住阵脚、沉着应付、善于守拙、决不当头、韬光养晦、有所作为”。改革开放总设计师邓小平的遗训，为继任者江泽民和胡锦涛所遵循。

### 习主席提出新的游戏规则和迈出的第一步

中国的新领导人习近平在提出“中华民族伟大复兴中国梦”仅仅两个月后，发表一项重要声明，阐明在实现这一战略中对外政策的重要地位。2013年1月28日，习近平主持中共中央政治局以“坚定不移地走和平发展道路”为主题的集体学习，根据新华社的报道，习近平强调：“我们要坚持走和平发展道路，但决不能放弃我们的正当权益，决不能牺牲国家核心利益。任何外国不要指望我们会拿自己的核心利益做交易，不要指望我们会吞下损害我国主权、安全、发展利益的苦果。”

中国人民大学国际关系学院副院长金灿荣在接受采访时强调，党的新一代领导集体此次“课”不仅仅是对中国精英的，也是针对世界舞台伙伴的。根据他的说法，近些年来，某些国家错误地、片面地理解中国的和平发展道路，误以为中国为了能够拥有和平发展的外部环境，为了达成和解和签署各种协议，甚至不惜在涉及自己核心利益的问题上让步。在这一错误认识的影响下，他们不止一次试图讹诈中国，向中国的主权、安全和发展利益提出挑战。

习近平向中国和世界表明要坚定地捍卫中国对外政策立场，是建立在深入分析现实战略安全形势及未来发展趋势基础上的。在新世纪开始之际，西方此前对中国友好的态度开始发生变化。在20世纪70年代，美国利用毛泽东对苏联入侵的担忧，成功地把中国拉入反苏的政治军事体系中。改革开放政策的成就是在西方国家的积极支持之下取得的，西方把中国这个新盟友纳入全球生产和贸易的“链条”中，并使中国变成了“世界大师”。

中国在经济发展方面取得的惊人成就加速了美国、日本及其他西方国家的去工业化进程，中国的外汇储备迅速增长。据《人民日报》报道，截至2013年1月底，中国持有美国国债1.2645万亿美元，已成为美国最大的债权国。中国资本实力的增长不能不引起美国的担忧，美国感到维持美元作为世界主要流通货币越来越困难。

西方专家在20世纪90年代媒体发表的论文和资料中，建议提高人民币汇率，美国官方很快正式提出这一要求。中国明白自身对西方市场的依赖和公开反对降低人民币汇率的后果，不仅开始逐渐提高人民币汇率，并把美元作为国家的主要储备货币。华盛顿方面则希望人民币快速和大规模升值。

20世纪80年代中期正是以这种方式给日元以致命打击，东京不得不签署《广场协议》，并在两年内使日元升值一倍。其后果是美国消除了危险的竞争对手，“日本奇迹”停滞了。中国不想这样，不能简单地使人民币急剧升值，这将不可避免地带来向后“大跃进”：降低中国商品的竞争力、大批生产厂家倒闭、失业率增加、社会局势不稳及其他难以预料的政治动荡。

2009年11月，美国人最后一次尝试按“好”的方式达成协议。刚刚就任美国总统不久的奥巴马到访北京，按照亨利·基辛格博士的建议向时任国家主席胡锦涛提议美中共治世界（“G2”），当然在此体系中美国是“老大哥”。中国领导人拒绝了这一建议。作为回应，在2011年11月，美国国务卿希拉里·克林顿提出“重返亚洲”，旨在对中国进行遏制。新战略是把美国在全世界的军事外交资源集中到太平洋地区，特别是靠近中国边境的地区。

### 美国露出利齿

2012年底在中国领导人换届前，美国“重返亚洲”公开亮相。美国更新和加强了在日本、韩国及太平洋美属岛屿上的军事力量，在澳大利亚建立新的海军陆战队基地，强化亚洲导弹防御系统，以削弱中国的导弹核力量的威胁。在西太平洋有美国的第七舰队，美国在靠近马六甲海峡的新加坡重新部署了战斗舰，可以随时封锁马六甲海峡这个“瓶颈”，中国90%进出口商品都经过马六甲海峡。

在海洋方向上，中国与日本在钓鱼岛（日方称尖阁群岛）以及与越南、菲律宾、印度尼西亚、文莱等在南中国海岛屿上存在争端。积累了几十年的问题在美国开启“重返亚洲”后显露出来，这并非偶然。海军军事学术研究所的李杰研究员在《环球时报》上发表文章说，“美国‘重返亚洲’政策的实质就是围堵中国”。

习近平在当政的最初几个月便宣布转向积极的对外政策。习近平决定了对外政策的优先方向，第一次出访便去了俄罗斯，然后才去的美国。在2013年3月对俄罗斯进行的国事访问中，习近平与不久前重返克里姆林宫的普京总统进行会晤，双方谈了大约7个小时，并确定坚决推进两国全面战略协作伙伴关系。尽管此后的事态发展证明两国领导人达成了广泛的共识并签署了许多关键性协议，但没有提出什么新概念。

但在同年6月习近平主席在加利福尼亚与奥巴马总统举行了8个小时的会晤，提出了“新型大国关系”这一概念。中国的评论家并不隐讳，说构建中美新型大国关系的意图在于“避免历史上成长的大国与守成大国间冲突与对抗的怪圈”“不冲突、不对抗、相互尊重、互利共赢”。他们强调，“作为联合国、世界银行、国际货币基金组织和其他重要国际组织的重要成员及其坚定的支持者和捍卫者，中国没有向现行的国际秩序提出挑战”。

美国评论家的态度则带有更多怀疑色彩。颇具影响的美国政治学家罗伯特·卡普兰在《世界事务》杂志刊文称：“北京明白，中国是一个正在成长中的强国，在破坏现存的国际秩序，但中国想赢得时间，暂时不想与在太平洋地区维护现状的美国发生直接的不妥协的冲突。中国还没有做好这种准备。因此，提出‘新型大国关系’，双方以某种方式解决军事关系中出现的问题而不发生冲突，但这种冲突在历史教科书中是不可避免的。”

在西方享有广泛盛誉的美国政治学家约翰·米尔斯海默的新书《大国政治的悲剧》，也认为中美之间不可避免会发生冲突。该书以整章来论述“中美必有一战”，书中写道：“如果中国经济继续腾飞，那么中国将会在亚洲称霸，就像美国在西半球称霸一样。美会加大力量防止中国在地区称霸，而大多数中国的邻国如印度、日本、新加坡、韩国、俄罗斯、越南等则会加入美国阵营来共同遏制中国。其结果是战争爆发的可能性增大。总之，中国不太可能平静地崛起，未来美中两国在亚洲的竞争极可能引发军事冲突。比起1945—1990年的苏美冷战局势，美中两国之间其实更容易爆发战争。当然，核武器的存在可以防止爆发大规模战争的可能。”

在学者们高谈阔论针对中国的战争是否可能发生时，军事专家们正在制订更具体的计划，在专业刊物上登载关于具体战役的文章，还有未来战役的地图。2014年2月美国海军学院的《进程杂志》发表题为《遏制龙》的文章，建议沿中国海岸特别是在重要港口和航道上布水雷。一些美国专家还建议派遣特种部队帮助中国新疆的分裂分子。

习主席伸出的和平橄榄枝被拒，美国继续奉行对华遏制政策，除军事政治压力之外，还对中国经济施压。2012年11月，在重返白宫后不久，奥巴马便前往柬埔寨参加东亚峰会，并支持扩展“跨太平洋伙伴关系协定”（没有中国参加）。继续积极在东半球建立庞大的水平更高的自由贸易区，但把世界第二大经济体中国排除在外，意在展开一场贸易战。

美国的经济贸易和军事政治行为，是针对中国的，也是对中国和平崛起的自然反应。美元不想与人民币或任何一种其他想成为世界支付手段的货币处于平等地位。中美之间的矛盾浮出水面，是不以白宫和中南海领导人的意志为转移的。中美在全球和地区的对抗是不可避免的，而且还会日益增强，并以多种形式表现出来，从贸易、网络战到“软实力”，以及在热点地区有限的军事冲突。

在日益加剧的对抗中，美国在军事、情报、同盟组织方面都占有优势地位，美国的政治精英在与苏联进行的冷战中积累了大量军事和政治经验，近20年美国并没有中断在全世界进行局部战争。中国领导层缺乏这种经验，力避或延迟与美国针锋相对的冲突。也许大家都知道前不久美国《外交政策》杂志上刊登的统计数据，从公元1500年起，历史上大约有过15次新兴大国的崛起，其中有11次与既有大国之间发生了对抗和战争。

### “丝绸之路”经过莫斯科

习近平提醒说：“任何国家都不要指望我们会吞下损害中国主权、安全、发展利益的苦果”，这不是毫无根据的空穴来风。针对经济领域孤立中国的“跨太平洋伙伴关系协定”和军事政治领域遏制中国的“重返亚太”战略，中国的应对之策是提出“新丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”构想。

2013年9月7日，在哈萨克斯坦首都阿斯塔纳，习近平在与纳扎尔巴耶夫大学学生们对话时，提出“为了使我们欧亚各国经济联系更加紧密、相互合作更加深入、发展空间更加广阔，我们可以用创新的合作模式，共同建设‘新丝绸之路经济带’”。

丝绸之路存在已经有差不多两千年。其间，其主要通道和补充线路多次发生变化，沿途见证了很多城市和王国的兴衰。在中国，这条漫长商路的起点是汉朝的首都长安（今西安），后来变成新都洛阳，然后重又变成首都长安。这条丝绸之路的终点，开始在罗马，但在公元476年罗马帝国衰落后转至“第二罗马”君士坦丁堡（今伊斯坦布尔）。基辅罗斯曾控制着从“从瓦良格到希腊”的商路，从北方的俄罗斯王国经过基辅到希腊，同样到君士坦丁堡。

蒙古大军继匈奴人之后曾从中国的长城一直打到罗马，走在丝绸之路上的人们深知多年来为了控制丝绸和其他中国商品的贸易进行的战争。其中一条北方支线把蒙古人带到了俄罗斯，1242年蒙古人占领了俄罗斯，很快他们在1271年又把中国变成蒙古帝国的组成部分，而丝绸之路也变成了帝国内部贸易、通信和军事交通体系的一部分，承担着在大都（今北京）的大汗与其最偏远的辖地之间的信息传递任务。在将近100年的时间里，俄罗斯与中国都是统一的“欧亚联邦”的组成部分，但这些民族很快脱离了蒙古：在中国，蒙古人统治的元朝只维持了97年（公元1271—1368年）；在俄罗斯，蒙古人统治的时间要长很多，达到了238年（公元1242—1480年）。在汗国衰落和瓦解的末期，莫斯科公国作为“第三罗马”建立起来。此时金帐汗国已经灭亡，君士坦丁堡陷落。丝绸之路断了，分成彼此孤立的商路，为诸多王国、哈里发、汗国所用。在丝绸之路存在的两千多年时间里商路，并不总是能从中国通到黑海和地中海沿岸。游牧民族、征服者和起义叛军经常会截断商路。而且“丝绸之路”这个名词本身，直到1877年才首次出现在德国地理学家兼旅行家费迪南·冯·李希霍芬男爵所著的《中国》一书中。

按照新华社对习近平“新丝绸之路经济带”构想的解读，“新丝绸之路构想与传统的区域合作模式不同，它不设超国家机构”。此外，新丝绸之路经济带没有明确地理范畴和起点、终点。对此，在北京还只限于官方媒体上刊登的专家和评论员的文章予以解读。

2013年底，新华社发表消息称：“中国建议沿丝绸之路建立新的经济走廊——从太平洋到波罗的海，形成有巨大市场和发展潜力的经济区，涵盖30多个欧亚国家，人口超过30亿。据统计，分布在丝绸之路沿线的国家，进出口总额达世界总贸易额的23%。”

2014年9月，中国副总理汪洋出席在新疆乌鲁木齐举行的“中国—亚欧博览会”开幕式，参加的丝绸之路沿线国家总数已达50个，涵盖人口总数已经达38亿。在国务院发展研究中心的王才强看来，“新丝绸之路经济带的边界从中国出发，经过中亚和外高加索到俄罗斯。其区域也可能扩展到西亚及南亚，甚至到中东欧”。

中国更高层次的代表人物在谈到丝绸之路经济带沿线国家合作的时候，不仅关注其自然的伙伴——中亚和外高加索地区国家，还涉及土耳其和其他地中海国家，甚至乌克兰及其他中东欧国家。

在北京的新战略构想中，俄罗斯占有重要地位。中国社会科学院专家孙壮志写道：“讲话首先谈到的是中国与中亚国家、俄罗斯之间的合作，这一合作近年来快速发展。现在中国与俄罗斯的战略协作和全面伙伴关系处于历史上最好时期。中国与中亚国家之间的关系也进入了新阶段——国家领导人宣布把关系提升到战略伙伴水平。欧亚国家的资源和经济互补性强、合作空间大。因此，这些国家有加强合作的强烈愿望。”

北京推出的新构想引起了各大国，包括莫斯科的不同反响。一些俄罗斯专家开始将其称为“中国霸权的复活”“对抗欧亚经济联盟的设想”，甚至称其是“试图消除俄罗斯对中亚的影响”。

中国专家对此给出了自己的解答，其中有些人公开承认，中国与包括俄罗斯在内的世界很多国家“既协作，又竞争”。还有一些人的说法是外交辞令。中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所的姜毅研究员在新华社发表的评论文章中写道：“对中国来说，最大的挑战是处理与俄罗斯的关系，不应该让中国与中亚国家的紧密关系影响中国与俄罗斯的关系。同时，必须考虑协调地区国家间的关系并促进关系的健康化。”

中共中央党校国际战略研究院研究员左凤荣进一步阐述了这一看法：“大项目在政治、经济和安全上面临风险。中亚地区自然资源丰富，但交通不够便利，自然环境较差，经济发展水平与两端的经济圈存在巨大落差。中国在这一地区迅速扩大的影响力引起了俄罗斯和其他大国的不安，这有很大风险。丝绸之路经济带建设面临的环境比较复杂，不可操之过急。不可否认，俄罗斯在中亚有更多的利益和更大的影响力，要发挥上海合作组织政策协调的作用，要努力寻找丝绸之路经济带与俄白哈关税同盟和欧亚联盟之间的合作点。”

对习近平的构想第一次完全正面、尽管很短暂的反应，是在2014年2月普京和习近平在会晤后签署的文件中，当时在索契举行了冬季奥林匹克运动会。同年5月，在上海，俄罗斯领导人声明支持建立新丝绸之路经济带、交通运输一体化、中国企业参与开发俄罗斯远东地区。中俄两国元首在会晤之后的联合公报中宣布，把贝加尔—阿穆尔铁路干线和西伯利亚大铁路的现代化改造与新丝绸之路协调起来。

### 中国：过去和未来的海洋强国

普京对中国构想的官方赞成态度，减弱了一些人在两国交往中对中国的疑虑。同时，习近平提出的另一项战略构想充分说明丝绸之路经济带完全没有反俄倾向。在阿斯塔纳发表讲话一个月后，习近平在印度尼西亚国会发表演讲时提出了“21世纪海上丝绸之路”战略构想。

这一构想同样具有创新性，没有明确的组织约束。根据新华社的报道，习近平主席针对这个战略构想提出以下几点：即“坚持讲信修睦、坚持合作共赢、坚持守望相助、坚持心心相印、坚持开放包容”。

海上丝绸之路是把中国与欧洲市场联系起来的海路，经过安南（今越南）、马来西亚、印度尼西亚、波斯和阿拉伯半岛沿岸的港口，其产生也已经两千多年了。中国历史学家最新的著述甚至表明，海上丝绸之路比陆地上同名道路的出现早800年。中国的丝绸、陶瓷、玉器通过几条航道沿着今天越南、马来西亚、印度尼西亚、泰国、印度、斯里兰卡、巴基斯坦、伊朗、波斯湾国家等地的海岸运到沿途港口。15世纪中国著名航海家郑和曾7次带领由商船和兵船组成的庞大船队到达印度南部和阿拉伯地区。与哥伦布和其他欧洲“新大陆开拓者”不同，中国的船队没有抢劫和把信仰强加于人，没有烧毁当地的城市和杀害成千上万的土著人，郑和甚至没有要求当地的首领回赠同样价值的礼物。在郑和航海之后，在中国和沿途的港口出现了国际商贸城市和人数众多的商人团体。相比中国在中亚地区最近二三十年才产生的影响力，中国在“21世纪海上丝绸之路”区域内的影响力更强。中国与中亚的贸易额有400亿美元，但与处在海上丝绸之路区域内的东盟国家的贸易额则高达4000多亿美元。

---

（上接1版）

**扩大交通运输基础设施有效供给。**服务经济稳增长，满足“四大板块”“三大战略”区域发展战略和新型城镇化的新需求，扩大交通运输有效供给。构建高品质快速交通网，加快形成城镇化地区综合交通体系；完善高效率干线交通网，提升货运线路通行能力和专业化服务水平；建设广覆盖集散交通网，完善城市公共交通体系。服务“一带一路”战略，加快交通运输基础设施互联互通，推进京津冀交通一体化，高起点建设长江经济带综合立体交通走廊。“十三五”期，抓好重点基础设施建设，补齐综合交通运输短板，计划新增高速铁路营业里程1.1万公里，高速公路通车里程2.5万公里，建设、改造普通国道7.5万公里，加快内河高等级航道建设，新增内河高等级航道达标里程2000公里以上，新增民航机场50个。通过增加有效供给，加快优化交通运输基础设施网络布局。

**全面提升运输服务供给质量和效率。**扩大基本运输服务通达度和覆盖面，有条件的建制村全部通班车，保障陆岛运输，推动航空出行大众化，所有建制村直接通邮。落实公交优先发展战略，大力提升公共交通出行分担率，深化出租汽车改革，完善多层次城市客运服务系统。推进各种运输方式“零距离”换乘，充分发挥各种运输方式的比较优势。积极发展汽车租赁、通用航空、邮轮和游艇业，加大与制造业、旅游业等联动发展，为社会公众提供高品质、多样化的运输服务。大力发展多式联运，加快物流大通道建设，加强货运枢纽（物流园区）和集疏运体系建设，推进甩挂运输全面发展，促进铁水联运、江海联运升级发展，统筹城乡配送协调发展，健全城乡物流网络，发展第三方物流，促进快递“上车上船上机”，不断提升货运效率、降低运输成本。促进海运业健康发展，增强远洋运输国际竞争力，提高原油、粮食等重要战略物资承运保障能力。

**加快推动交通运输提质增效升级。**把握世界科技发展趋势和交通运输发展需求，加快建设智慧交通、绿色交通、平安交通。全面推进“互联网+交通运输”，加快云计算、大数据等现代信息技术的集成创新与应用，推动各种运输方式信息互联互通，扩大公交一卡通使用范围，拓展ETC应用领域，加强国家交通运输物流公共信息平台建设，推动新技术、新产业、新业态蓬勃发展。推进交通运输结构性、技术性和管理性节能减排，加大生态保护力度，建设生态型基础设施，大力推进资源全面节约和高效利用，提升土地和岸线等资源利用效率。建立和完善平安交通法规制度体系、安全责任体系、预防控制体系、宣传教育体系、支撑保障体系和国际化战略体系，真正做到“党政同责、一岗双责、齐抓共管”，形成企业安全生产主体责任网络，强化公路抢通保通、海上溢油、水上搜救打捞等重点领域应急能力建设。

**不断拓展国际合作新空间。**服务国家对外开放新格局，开辟多式联运跨境交通走廊，逐步形成连接亚洲各次区域以及亚欧非之间的交通基础设施网络和安全高效的陆海空通道网络，深入融入全球产业链、价值链、物流链，以交通运输的网络连通推动政策沟通、贸易畅通、资金融通和民心相通，提升对“一带一路”战略的支撑力。推动交通运输“走出去”，培育具有国际竞争力的交通运输大企业，推动我国交通运输的产能、技术装备、标准规范、服务和专业人才走出去。积极参与国际交通运输治理，更多更深参与交通运输领域国际组织的活动，积极参与深海、极地等新领域国际规则制定，大力培养国际化的专家型人才，逐步扩大中国交通在世界舞台的影响力和话语权。完善交通运输双边、多边合作机制，开展海上交通执法和搜救等合作，加强航行安全保障等合作，共同维护国际运输通道安全。继续深化内地与台港澳地区的交通运输合作发展。

习近平总书记强调，推进供给侧结构性改革，必须依靠全面深化改革。我们将按照党的十八届三中、四中、五中全会作出的部署，加大交通运输重要领域和关键环节改革力度，助推供给侧结构性改革。着力完善综合交通运输管理体制与运行机制，促进综合交通运输融合发展与协同发展。继续深化投融资体制改革，推进政府与社会资本合作模式。深化行政审批制度改革，提高放权“含金量”，增强监管有效性，加强诚信体系建设，营造公平竞争的市场环境。