



「一帶一路」重塑中亞經濟圈 奔跑吧 中巴貿易

「連接瓜達爾和新疆，真的可以讓巴基斯坦和中國都得到好處。」薩利姆·曼德維拉參議員在自己的選區中，不停地向大公報記者強調建設「中巴經濟走廊」有多重要。這名曾出任財政部長的參議員解釋說，「這條經濟走廊布局的不只有公路和鐵路，還有製造業和能源產業，應該是全方位的產業合作。」他預測，未來五年，位於俾路支省的瓜達爾港會成為中東向中國轉口的樞紐，並帶動雙邊貿易總額擴大三至四倍。

大公報特派記者李理 卡拉奇報道

去年從伊斯蘭堡蔓延至卡拉奇的街頭政治運動，不僅令中國國家主席習近平取消了訪問計劃，更延緩了「中巴經濟走廊」的全方位啟動。在雙方用更多時間審視如何補救政治和安全合作之餘的經濟領域外，習近平今年首次外訪就來到伊斯蘭堡顯得意味深長：這或許就是未來中國推進「一帶一路」藍圖的模板。

各有所求 互惠雙贏

薩利姆最擔心外界誤以為「中巴經濟走廊」只是把能源單方面輸給中國。「從中國轉移過來的製造業能夠幫助巴基斯坦，從而改變我們國家的經濟結構。」

被問及誰將在「中巴經濟走廊」中獲益最大的問題時，薩利姆的回答是，「我們受惠於基礎設施改善和從中國轉移過來的製造業，而你們下一個十年經濟增長對清潔能源的需求，可以從新建的油氣管道和油氣產業中得到滿足，也就是說，中巴兩國都能從經濟走廊中得到實惠。」

中國駐巴大使館經商處提供的數據顯示，去年中巴貿易總額為160.06億美元，其中中國對巴基斯坦出口132.48億美元，兩國貿易結構存在明顯順差。薩利姆認為，一旦瓜港成為伊朗、阿富汗等周邊國家對華出口前哨，將有利於平衡兩國貿易。

新疆可躍居中亞中心

如果嫌走廊這樣的觀念太過抽象，不妨從終年積雪的冷山至阿拉伯的暖海尋找中巴合作的奧秘。新疆是「一帶一路」核心區，沿着始建於上世紀60年代的喀喇崑崙公路一路往西南方向，便到了巴基斯坦伊斯蘭堡首都經濟圈。拉合爾、卡拉奇所在的旁遮普省和信德省把持着巴國近七成國民經濟，與佔國土面積近半的俾路支省落後的交通和經濟地位形成強烈反差。薩利姆也感到是時候解決區域發展失衡了，「俾路支省的情況與新疆不如上海發達一樣，中國人建設並運營瓜達爾港，能夠把中國西部和暖海連接，帶動俾路支的發展。」「中巴經濟走廊」成型後，新疆也將從中國的西部變成中亞的中心。具體來看，原來從瓜達爾港出發，經馬六甲海峽到中國的上海，需要一個星期時間，但經「中巴經濟走廊」，從瓜達爾港可直接通往新疆，這最多只要兩天。也就是說，作為「一帶一路」核心區的新疆獲得了一個省時省力的出海口。」

西方妒忌 無法離間

薩利姆告訴記者，在他擔任國家投資委員會主席的時候，經常對來自中國的企業家說一句話，「你們不是到外國投資，你們可以把這裡看做是中國的一部分。」他認為，只有中巴根植人心的「鐵哥們」關係，才能確保「中巴經濟走廊」建設獲得成功。

薩利姆說，在巴基斯坦，過去無論哪個黨執政，都不會影響中巴之間的關係。「美國參議員見到我的第一個問題往往就是中巴關係，我告訴他們中巴是不論晴雨天的全天候友誼。西方對中巴關係嫉妒了幾十年，但想要離間我們是不會得逞的。」薩利姆堅定地說，「與中國的互利互惠出發點不一樣，華盛頓對巴基斯坦一直有所圖，再者美國也不是巴基斯坦的鄰居。」

薩利姆對「中巴經濟走廊」傾注極大熱情，他還不忘給巴基斯坦做廣告。薩利姆說他注意到很多中國製造業企業都轉移到了印度尼西亞，「其實我們的人力資本優勢也很明顯，和別人比較只是與中國的互通不夠好，如果瓜達爾和新疆直通公路和鐵路，這將是巴基斯坦西部作為中亞和中東商業門戶的奠基石。」



中國工程師與巴方員工在隧道施工現場 資料圖片

能源合作



產業合作

基建合作



兩國受益經濟走廊	
中方	巴方
● 使西部邊陲——新疆躍居為中亞中心，促進新疆發展	● 能源合作：保障工業發展需求
● 從瓜達爾港到中國境內的距離由7天減為2天，縮短能源輸送距離，保障能源安全	● 基建合作：填補路網空白，有助成為亞歐發展核心
	● 產業園區合作：助力經濟建設，解決就業問題



近年中巴雙邊貿易額

年份	貿易額 (單位：億美元)
2010	86.67
2011	105.64
2012	124.17
2013	142.19
2014	160.06

資料來源：中國駐巴基斯坦使館經商處

特稿

阿爾塔瑪沙·可汗接受大公報記者採訪



連接幾十億人的大市場

阿爾塔瑪沙·可汗是巴基斯坦公路局副局長，才抵達巴控克什米爾的重鎮吉爾吉特不久。剛見到大公報記者，他就誇起中國在當地援建的喀喇崑崙公路，「中國人施工質量很好」。阿爾塔瑪沙·可汗把中巴之間的公路視為推動整個區域發展的引擎，他用雙手在空中比畫，「巴基斯坦有兩億人口，中國有十三億，再加上中亞國家，我們腳下的路連接的其實是幾十億人的大市場。」

在巴基斯坦，高速公路少得可憐，目前最長的只有聯通白沙瓦至伊斯蘭堡最終到拉合爾的一條。在西部俾路支省，更是沒有一條像樣的高速路。

阿爾塔瑪沙·可汗告訴記者，從巴基斯坦國內不斷增加的運輸量來看，加速公路網絡建設是非常必要的投資。他特別強調，尤其是連接中國的喀喇崑崙公路，來自南部港口的貨物還能夠通過新疆轉運到塔吉克斯坦。

「為什麼你們修路只找中國呢？」阿爾塔瑪沙·可汗先是哈哈一笑，然後不緊不慢地說，「我還是傾向於中國公司幫我們修路，如果國際招標，我估計很多國家的企業會擔憂安全不願意來，只有中國人願意幫我們。」

卡西姆港新規劃瞄準中企

從嘈雜的卡拉奇市中心向東行駛一個小時，就到了卡西姆港。巴基斯坦進口的九成食用油、絕大多數鋼材，以及通過LNG（液化天然氣）氣船將要併入輸氣網絡的天然氣起點都在這裡。卡西姆港務局主席阿格哈·簡·阿克塔坐在他寬大的辦公室告訴大公報記者，「港口是生意成功的開始，卡西姆港以後將會是巴基斯坦版的新加坡聖淘沙，我想賣一個島給中國做工業園區。」

第一次來到巴基斯坦的人可能會感到奇怪，卡拉奇和卡西姆離得這麼近，為什麼還要建兩個港口呢？其實，卡西姆港和上世紀70年代巴工業發展緊密相關，「後來政府的政策連續性不好，卡西姆港錯失了很多發展機會。」阿克塔坦承。

歡迎中企買島

「中巴經濟走廊」給這個港口帶來了新商機，尤其是和空間幾近飽和的卡拉奇港相比，卡西姆港有更多的閒置土地可供開發。阿克塔說，卡西姆港和新加坡聖淘沙地理結構相似，

「你看港口操作區以外還有這麼多相互獨立的小島，我們會疏浚新航道，每個小島都可以作為單獨的企業工業園區。」

阿克塔說他十分了解中國今後有巨大的海外工業園建設需求，並不諱言卡西姆港的全新規劃就是瞄準了有轉移生產力需求的中國企業，「想買一個也可以，若打包都買走，我更歡迎。」他還強調，「對於那些想要開拓中亞和中東以及東非市場的中國企業而言，入駐卡西姆港是不二之選。」

在卡西姆港的國際集裝箱貨櫃碼頭，記者見到了經營這個碼頭的瓦斯姆·阿瑪德·可汗。一談起最近碼頭的生意，可汗就直吐苦水，「阿富汗戰爭的時候，美軍的軍火都從這兒走，生意好得不得了，但現在運轉量只有滿負荷時的七成。」更令人感到憂慮的是，巴基斯坦國內本就虛弱的製造業紛紛出走走到孟加拉等國，「失業率也居高不下，我特別希望『中巴經濟走廊』沿線的產業能夠成為我們的拯救者。」



卡拉奇街頭的警車 大公報記者李理攝

借路通石油 巴國最受益

阿拉伯海上空散出一輪巨大日暈，也蓋不住卡西姆港中一艘汽化船的影子。這艘每年吞吐350萬噸液化天然氣（LNG）的巨輪，靠泊在中國港灣用時十個月建成的碼頭上。碼頭運營商項目經理菲薩爾·沙菲告訴大公報記者，每天從這裡泵進管網的逾千萬立方米天然氣，能補充巴基斯坦全國用氣缺口近五分之一。巴石油與自然資源部長沙希德·卡塔·阿巴斯則認為，他們和中國的能源合作將驅走巴基斯坦最後一個冷冬。

事實上，巴基斯坦嚴重的能源短缺已經成為其經濟發展短板。在伊斯蘭堡陰冷的冬天，經常性停電給生活帶來諸多不便。在國際能源行業已從業十四年的沙菲，向記者解釋了為什麼天然氣在巴能源結構中居首，「除了水資源

不豐富以外，我們也沒有優質的煤礦，不得已只能將眼光瞄向天然氣。」

謝里夫競選總理時承諾的重點能源項目，在中國公司令人驚訝的施工效率下得以實現。「現在每個人都在討論要改變國家的面貌，能源才是令這種改變發生的基礎。」曾在埃及和沙特工作的沙菲列舉了兩組數據：農業和工業的比重是六比四，年輕人則佔兩億人口近一半，「我們必須用能源支撐工業發展以增加年輕人就業。」

冀中方投資修建油氣管道

如果把從卡塔爾進口LNG看做是伊斯蘭堡「短平快」的補充能源短缺之計，那麼從伊朗東部一直延伸至瓜達爾，最終延伸至信德省的

天然氣輸送管道，則可視作巴最重要的能源戰略規劃。薩利姆·曼德維拉參議員表示，巴基斯坦需要中國幫助修建油氣管道，並發展上下游綜合能源產業，尤其考慮到伊核談判日趨明朗，美國有望解除對伊朗能源禁運。伊朗東部的天然氣田預計能填補目前全部電力缺口。

巴政策研究院的智庫高級研究員埃爾薩·沙扎德表示，「國家財政承擔不起整條油氣管道建設費用是事實。」不過，他特別強調，巴基斯坦是向中方融資，油氣管道在滿足中國所需的同時也可以保障中國能源安全。沙扎德說，他特別期待中國國家主席訪巴促成雙方一攬子基建、能源合作，「投資分兩種，一種為了獲得更多的錢，另一種是為了獲得穩定和安全，中巴加深合作的結果是兩者都能得到。」



在巴基斯坦北部洪扎地區，一名居住在附近村莊的老人站在喀喇崑崙公路邊 資料圖片