

2024年4月22日，伊拉克、土耳其、卡塔尔和阿联酋合作开发“发展之路”四方谅解备忘录签署仪式在伊拉克首都巴格达举行。

中东经济走廊“上新”： 土伊“发展之路”有何特殊

文 / 李睿恒

当前，中东地区局势演变愈发割裂。一面是自新一轮巴以冲突爆发至今愈演愈烈的地缘战略竞争；另一面则是各方为大兴发展而频频提出的互联互通愿景。今年4月22日，土耳其与伊拉克联手推出“发展之路”计划，意图打造一条经伊拉克连接波斯湾与土耳其、联通欧亚大陆的中东经济走廊，卡塔尔和阿联酋也积极响应。9月18日，土交通和基础设施部长表示，“发展之路”的准备工作已进入最后阶段。中东地区从不乏雄心勃勃的愿景，此番“发展之路”又能走多远？

众多互联互通愿景中的一个

近十余年来，以海湾阿拉伯国家为主的中东国家，竞相提出发展转型愿景，其中沙特的“2030愿景”和阿联酋的“我们阿联酋2031愿景”更是势头强劲。近几年，这些愿景进一步呈现扩容

态势，即以建设大型互联互通国际经济走廊为思路，将区域内相关国家发展愿景串联，把中东地区打造为联通欧亚非三洲的枢纽。特别是在地缘政治加剧回归的时代背景下，中东各战略阵营及其联动的大国政治，同样谋求将作为公共产品的国际经济走廊项目，打造为制度化的确定利益与权力格局的战略工具。在这个意义上，中东地区的冲突加剧与“愿景”扩容，本质上是安全与发展逻辑互动下的矛盾统一体，“发展之路”的问世并非一个新鲜事。

据规划，“发展之路”将用170亿美元的投资建造一条始于伊拉克最南端港口法奥的陆上走廊，其包括一条长1200公里的铁路和一条与之平行的公路，连接波斯湾与土耳其，进而通往欧洲。该计划将以2028年、2033年和2050年为节点分三期完成。据估计，至2028年第一期完工时，沿线铁路年货运量可达350万个

集装箱和2200万吨散货，每年将为伊拉克创造40亿美元收入，同时带动中东地区国际贸易量年均增长10%~15%。伊拉克政府将“发展之路”描述为一条“干运河”，称法奥港将会变成中东最大港口，上海港和荷兰鹿特丹港之间的货运时间，也会从33天缩短至15天。

事实上，中东地区已存在多版互联互通方案。2017年，土耳其启动跨里海国际运输走廊，通过打造跨里海大桥、东西衔接中亚与南高加索间的铁路网，最终对接土耳其，联通欧洲。俄罗斯也于2022年重启历史沿革20余年之久的国际南北运输走廊（INSTC），将俄经南高加索和伊朗与中亚及南亚相联。2023年9月，美国在G20峰会上提出“印度—中东—欧洲经济走廊”（IMEC），计划以海路、陆路和管道网，全面联动印度与阿联酋、沙特、约旦及以色列，由海

法港进入地中海对接欧洲。很明显，相较跨里海走廊、南北走廊的北线思路，和IMEC的南线思路，“发展之路”采取了居中路线。

地缘冲突激化下的最优替代？

若从产业基础、资金储备与时间积累等综合因素出发，“发展之路”在与中东其他走廊的竞争中并不占优。然而，在中东域内外地缘政治冲突激化的新背景下，“发展之路”的后发优势似乎正在浮现。

一方面，2022年乌克兰危机的爆发，进一步冲击发展本就不稳定的中东北线走廊计划。早在危机爆发前，南北走廊就因美国对伊朗的长期严厉制裁践行效果不佳。危机后，随着美西方对俄制裁常态化，该走廊面临更大发展阻力。由此来看，2022年该走廊的“复苏”，实际是对走廊沿线国家国际环境持续恶化的残酷反映，走廊向西最终对接欧洲的设计初衷已无法落地，俄则希望借此通道南向突破西方的封锁与制裁。此外，纳卡冲突等南高加索地区地缘政局的不确定性，也同时构成了建设南北走廊和跨里海走廊的消极因素。

另一方面，本轮巴以冲突的长期化极大扰乱美国对IMEC的布局。在美国的设计中，IMEC得以落实的政治前提是其推促阿以和解的《亚伯拉罕协议》，而沙特是沿线国家中唯一未和以色列建

交的国家，两国能否和解构成影响走廊成败的关键因素。但本轮巴以冲突的爆发让沙特承受巨大民意压力，沙以和解谈判因此搁置，其他阿拉伯国家也对同以色列合作敬而远之，更遑论实现国家间的互联互通。此外，也门胡塞武装对加沙战事的策应引发红海国际航运危机，导致苏伊士运河过境货船运输量下降30%，仅今年前八个月，埃及收入损失便超60亿美元。换言之，在中东的南线，无论是在筹走廊或是传统海上通道，无不受到本轮巴以冲突的严重冲击。

在上述危机的合力下，采道地区中线的“发展之路”开始获得重视。一方面，其海路段并未偏离地区发展重心所在的波斯湾南翼；另一方面，在陆路段，伊拉克与土耳其所处国际环境总体好于另外两线走廊计划。这在很大程度上解释了，为何土耳其和卡塔尔在伊拉克于2023年5月提出该计划后近一年才参与其中，以及为何本在主推IMEC的阿联酋也转而加入。

能否走下去

不过，“发展之路”的优势是在地区冲突持续状态下的“比较优势”，它能否走下去依旧存有两方面的不确定性。

其一，地缘政治的不确定性。与南北走廊对接伊朗领导的反美阵营，及IMEC对接以色列、

阿联酋和沙特为主的亲美阵营一致，“发展之路”未能摆脱中东阵营化与排他性的安全逻辑，基本对接了以土耳其、卡塔尔为核心，以穆斯林兄弟会模式促变革的阵营。“发展之路”若成功，将意味着另外两个阵营的战略损失。沙特将无法如愿把地区发展重心南移至其大力布局的阿拉伯半岛腹地和红海一侧，同时伊朗在伊拉克的影响力会遭到土耳其的极大分化。即使在伊拉克内部，“发展之路”也有意绕行了北部库尔德自治区，土伊关系的走近也引发库尔德人整体的战略焦虑。

其二，资金落地的不确定性。大型基建项目高投入、慢回报的特点，本就不易受资本青睐，参与方对地缘政治压力居高、腐败问题严重的伊拉克更是持谨慎观望姿态。事实上，扼守东西方要道的伊拉克，从来不缺打造欧亚走廊的政策冲动，但多因资金问题不了了之。2021年，伊拉克曾提出走西线南下的“新黎凡特计划”，陆路连接伊拉克、约旦和埃及，随之对接欧洲与非洲，但终因无人买单而作罢。

中东走廊愿景的频现，表明以互联互通促发展的新理念已成地区共识，但在中东地缘政治冲突激化的当下，能否妥善处理发展与安全间的辩证关系，将决定相关走廊愿景的远度、广度与深度，“发展之路”不外乎于此。

（作者为北京大学外国语学院助理教授）