

盛唐絲路在眼前

作者：張志剛 一國兩制研究中心總裁、全國政協委員
文章刊載於《明報》2023年5月25日

筆者周前到新疆考察調研，6天行程，由北到南走了一遍。這一次在所見所聞，跟10多年前第一次認識的新疆，又是另一個世界。

大規模基建投入 助新疆經濟飛躍

今次到新疆考察，最令人印象深刻的是基礎設施的發展。新疆面積160多萬平方公里，佔全國面積的六分之一，單單在「十三五」規劃的5年內，國家投入1400多億元（人民幣，下同）修建基礎設施。在「十四五」期間，資金投入更達4000多億元。近年新疆的經濟突飛猛進，是不再單純依靠基礎性的農產品，工業生產和高端農業成為重要支柱，這都是得力於大規模基建投入。在參觀果子溝高架橋時，讚嘆之餘，不禁想起港珠澳大橋總工程師拋下那一句：這不止是一道橋，這更是一件工藝品。遠望果子溝大橋時，感覺直是欣賞一件工藝品。置身天山山脈的峻嶺和峽谷之中，一道道「工藝品」式的高架橋道連成完善的公路網絡。

一個身處國家最西端的省份、過去可以用「偏居一隅」來形容的新疆，現時生產的貨物，通過兩班輪駕的貨運汽車，經過這些公路網絡，3天可以跑到江蘇省連雲港，貨物馬上落船出口。由最西跑到最東，跨越無數河川山谷，就是那3天的72小時，也真是「天涯若比鄰」了。

有了完善的交通運輸網絡，新疆居民的生活得到大幅提升，新疆也可以承擔國家發展的更重要任務。於2018年，個人曾在有關新加坡參與規劃的、建設從重慶到北部灣的「南向通道」時，特別到了這通道的起發點重慶作調研。而重慶也同時是「中歐班列」的「渝新歐」線出發點。所謂「渝新歐」線，就是由重慶作起點的一條貨運鐵路，經新疆阿拉山口進入鄰國哈薩克，經過中亞再進入歐洲，以德國杜伊斯堡為目的地。早在10多年前，重慶領導班子利用當時西部地區原有的工業基礎，銳意發展電子製造；而其中筆記簿電腦和手機，已成為全球最大的生產基地。這類高附加值的出口產品，足以支撐發展一條新的物流通道，那就是在由長江向東以河運通往東部沿岸港口出海的傳統路線之外，經陸路鐵路運輸西出國門前往歐洲。

西出國門最便捷途徑

這條「渝新歐」鐵路班列，最初不為人看好，因鐵路運輸成本平均是海運的6倍。「渝新歐」的生存，有賴政府巨額補貼。但在當年「大進大出」的外貿形態推動下，

中歐班列的貨運需求大增，除重慶這個原來的出發點外，各地地方政府也全力修建鐵路加入這個通往歐洲的網絡，中歐班列也由「單線三點」迅速發展成蛛網形的高效鐵道網絡。新疆在這個廣大的鐵路網絡中，處於最中心關鍵的戰略位置，也自然成為西出國門的最便捷途徑。

今次到新疆調研考察，特別到了新疆兩個中歐班列的邊境關口——阿拉山口和霍爾果斯。阿拉山口在天山山脈以北，修築鐵路的技術條件較易掌握；霍爾果斯在天山山脈以南，鐵路需跨越天山山脈，技術需求甚高。但這伊犁河谷地帶的氣候條件特別優良，所以大城市較多，這令霍爾果斯的發展條件遠較阿拉山口優越，除了簡單作為中歐班列另一個出關之地之外，在發揮連繫中亞五國的任務中，扮演着更重要角色。

早在 2011 年國務院已發布文件，支持霍爾果斯和南疆的喀什建設經濟開發區。在地緣政治上，中亞五國是我國最重要的其中一組戰略伙伴。要鞏固與中亞五國的關係，在互相尊重主權和不干預別國內政的大原則下，加速經貿往來是最有效手段。

中亞五國的經濟偏重資源礦產，生活必需品嚴重不足，這與我國有非常良好的互補關係。在今年頭 4 個月，中歐班列已開行 5600 多列、運送貨物 60 萬標箱。按此推算，今年貨運將會出現破紀錄的 180 萬標箱，而大約八成是經新疆這兩個地點出關。

國家對外和平往來的依據地

新疆的定位是國家向西開放的重要窗口，所以除了物流運輸，中央政府特別給了霍爾果斯和喀什這兩個中亞邊境城市非常特別的政策。這兩個經濟開發區開辦企業，可享受「五免五減」優惠政策。在產業目錄範圍內的企業，自取得第一筆生產經營收入所屬納稅年度起，企業所得稅 5 年免徵；免稅期滿後，再免徵企業 5 年所得稅中地方分享部分。

國家近年政策已不鼓勵以減稅手段去吸引投資，但新疆仍可享受最慷慨級別的政策優惠，那就是在發展「要塞交通樞紐」作用之外，再支持新疆發展工業製造，把生產基地盡量貼近中亞鄰國。而南疆的喀什更準備開通新的中歐班列路線，新路線將不需再繞道俄羅斯國境，經吉爾吉斯直接進入歐洲。有了這些完善的交通網絡，新疆除了成為西向的開戶之外，也是發展與中亞國家，以至中東地區和平往來的依據地。盛唐絲路，再在新疆眼前。

（文章僅代表個人立場）