

“一带一路”视域下中蒙俄经济走廊建设的机制保障与实施路径^①

王海燕

(华东师范大学国际关系与地区发展研究院俄罗斯研究中心,上海,200062)

摘要:中蒙俄经济走廊是我国“十三五”规划中提出的丝绸之路经济带要重点建设的六大国际经济走廊之一。中蒙俄三国相互的政治经济合作关系、三方已建立的区域和次区域合作机制以及三国对接的发展战略,使构建中蒙俄经济走廊已具备了良好的基础,但建设中蒙俄经济走廊仍然面临着机遇与挑战并存的局面。厘清中蒙俄经济走廊建设的概念及内涵,分析构建中蒙俄经济走廊的主要实施路径,提出有针对性的政策建议,对推进“一带一路”战略愿景的实现具有重要意义。

关键词:经济走廊;区域和次区域合作机制;国家发展战略;互联互通

DOI: 10.16382/j.cnki.1000-5579.2016.05.013

我国2013年9月提出与亚欧国家共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路(以下简称“一带一路”)倡议以来,拟与周边国家共建六大经济走廊^②,中蒙俄经济走廊是其中之一。由于基础较好,中蒙俄经济走廊是处于丝绸之路经济带沿线的一条主动脉,覆盖亚欧广阔的区域,有可能率先推进中国与周边国家基础设施互联互通,将在丝绸之路经济带建设中形成新亮点,在亚欧大陆形成新的区域经济发展格局。但具体如何实施,还需要实践和理论两方面的进一步探索。本文拟通过对建设中蒙俄经济走廊所需的基础和机制保障的讨论,研究建设中蒙俄经济走廊的实施路径,分析建设中蒙俄经济走廊面临的风险与挑战,探讨应对措施,以期为跨境经济走廊建设提供有益思考。

一 概念界定与内涵分析

(一) 经济走廊与跨境经济走廊

经济走廊概念的提出无疑基于地理学的一般知识:走廊是连接两个或多个地带的交通通道;经济走廊是在此交通通道上通过经济活动,连接起该地带的核心节点城市,实现由点到面、从面到片的多层次区域经济合作模式。跨境经济走廊是当今世界经济全球化、区域化、一体化趋势下促进区域经济合作的一种模式。由于所经过的区域不同、基础不同,实施的保障措施和具体路径也各有不同。跨境经济走廊是通过国家间双边或多边合作建设的经济走廊,由于涉及国家间关系,跨境经济走廊不仅需要解决通达性和流动性问题,还必须在高度的政治互信保障、经济相互依存保障和区域合作机制保障等基础上才可能实施,其实施路径为构建立体交叉互补的多元化交通网络。

^① 本文系国家社科基金一般项目“我国与中亚区域经济整合研究”(12BGJ015)和上海市高校智库一周边合作与发展协同创新中心重点项目“中国与中亚共建丝绸之路经济带研究”(15029/007)阶段性成果。

^② 2016年3月发布的中国第十三个五年规划纲要指出,稳步推进“一带一路”建设合作是中国“十三五”规划的重要内容。其中,畅通“一带一路”经济走廊是重要内容之一,主要由海路和陆路运输通道两部分组成,一是21世纪海上丝绸之路,从福州过南海,延伸至南太平洋或经印度洋至欧洲;二是丝绸之路经济带,包括6条经济走廊,即中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、新亚欧大陆桥、中巴、孟中印缅等6大国际经济走廊建设。

（二）经济走廊的流动性与通达性

交通地理学是在经济地理学基础上发展而来。经济地理学研究人类经济活动的地域组织,核心问题是生产力的地域组合,而生产力地域组合主要包括区内经济结构和区际经济联系两个方面,两者的实现依赖于交通运输这一因素。

通达性(Accessibility)是交通地理学中一个重要的概念,它指的是通过某种特定的交通运输工具从一个给定的地区到达另一个目的地的便利程度。^①最早由美国地理学家汉森·沃特(Hansen, Walter)在1959年提出,他认为,通达性是指在一定的空间当中不同区域之间相互作用机会的可能性。^②交通运输基础设施作为社会生产、生活的基本需要以及跨人文经济交流的前提,其目的就在于通过基础设施建设,发展各种交通运输,以此来提高空间与空间之间生产力相互组合的通达性,最终提高空间内生产效率及社会生活水平。从经济学角度看,运输成本是人们经济活动中不得不考量的因素,区域间的通达性直接影响着生产力的地域组合。

流动性(Liquidity)指的是两个给定空间之间人员、货物以及信息的相互往来,它以空间通达性为基础。城市经济学和区域经济学认为,运输成本或资源流动成本与经济要素的流动性直接相关,基于逐利性考虑,会导致资源向成本低的区域流动,进而形成特有的资源分布格局。^③一般而言,通达程度越高则流动程度也越高,二者呈正相关。流动性与通达性不仅仅是指运输设施的简单制造,更强调通过发展交通运输来促进各类资源的有效利用和优化配置。

“交通运输在全球化进程中扮演者双重角色,它不仅是世界经济全球化的内在动力,同时也是经济全球化进程中的最大受益者。”^④目前,中蒙俄之间交通运输合作还不能满足三方经济发展需求,通过经济走廊建设提高交通流动性与通达性是促进三方经济发展的必然要求。

（三）中蒙俄经济走廊的地理范围与建设内涵

中蒙俄经济走廊将以我国太平洋沿岸的环渤海、长三角和珠三角经济圈为起点,充分对接海上丝绸之路和陆上丝绸之路经济带,分别途经中国东北地区、内蒙古、西北地区以及蒙古国和俄罗斯等,抵达波罗的海、大西洋和地中海沿岸。它将贯穿亚欧大陆,两头分别是活跃的东亚经济圈和发达的欧洲经济圈;重点畅通中国经蒙古、俄罗斯至欧洲的线路。由于俄罗斯和中国幅员辽阔,该走廊应有核心区,在我国境内的核心区应为与俄、蒙交界的内蒙古自治区、新疆维吾尔自治区和黑龙江等沿边交界省区;在我国境外的核心区应为与我国毗邻的蒙古国和俄罗斯的西伯利亚、远东地区,其余地区将为其辐射拓展圈。

中蒙俄共建经济走廊的主要内涵为:一是共同发展,本着周边是首要的原则,促进周边和谐稳定,睦邻、安邻、富邻,共建亚欧命运、责任和利益共同体;二是推进亚欧基础设施互联互通和跨境合作,物畅其流,人畅其通;三是促进亚欧地区贸易便利化,为三国在世界市场上获得更多的市场份额;四是重构区域产业分工体系,提升中蒙俄产业水平互助建立更加健全合理的产业结构,在国际市场上获得竞争优势;五是重塑国际金融体系,促进区域投融资便利化。

二 中蒙俄共建经济走廊的基础与机制保障

中蒙俄经济走廊建设具备多年形成的良好政治、经贸合作基础,以及三国发展战略相结合的顶层合作基础,可充分发挥国家级、地方级和沿边地区多层次的作用,自上而下与自下而上互相促进,多边与双边合作并行,共同构建区域和次区域合作机制相结合的多机制、多模式、多路径、多领域的合作架构。

① 李平华、陆玉麟《可达性研究的回顾与展望》,《地理科学进展》2005年第3期。

② Hansen, Walter G: "How Accessibility Shapes Land Use", *Journal of the American Institute of Planners*, 1959, 25: 73-76.

③ 宋英杰《交通基础设施的经济集聚效应:基于新经济地理理论的分析》,山东大学博士学位论文,2013年,第33—37页。

④ Janelle, D.G. and Beuthe, M: "Globalization and research issues in transportation", *Journal of Transport Geography*, Volume 5, Number 3, September 1997, pp.199-206.

(一) 政经合作基础良好

中蒙俄三国政治互信达到新高。蒙古和俄罗斯是与中国边境线最长的两个邻国,中国从其各自独立建国以来就与其保持了传统的睦邻友好合作关系。近年来,不但2009年俄蒙双方从“睦邻传统伙伴关系”提升到“战略伙伴关系”;中俄于2013年将“战略协作伙伴关系”提升到“全面战略协作伙伴关系”;中蒙也于2014年将“战略伙伴关系”提升至“全面战略伙伴关系”。2014年9月和2015年7月先后举行的中蒙俄三国首脑会晤,明确了三国合作的发展方向,将三国间关系提升至历史最高水平,为三方进一步密切合作打下良好的政治互信基础。

中蒙俄三国经贸合作水平不断提升。20世纪90年代以来,中蒙俄三国互为彼此依赖的重要经贸合作伙伴,中国对蒙俄的贸易与投资合作水平持续提高,三国间经贸相互依存度不断提升。中俄双边贸易额从1992年的58.6亿美元上升到2014年最高时的952.8亿美元,^①正在争取早日达到1000亿美元,中国已成为俄第一大贸易国和第三大投资国。中国一直是蒙第一大贸易伙伴和第一大投资国,中蒙贸易规模20多年间增长超过50倍,从1992年的1.27亿美元^②上升到2014年的73亿美元,^③争取2020年达到100亿美元,占蒙对外贸易额的一半以上;由于产业结构互补性强,在蒙外企近一半为中国企业。俄一直是蒙最重要的战略性经贸合作伙伴之一,俄是蒙仅次于中国的第二大贸易伙伴,蒙俄贸易额1991年为4.72亿美元^④,2020年拟达到100亿美元;蒙俄早期建立的蒙俄额尔登特铜矿、蒙俄有色金属、蒙俄乌兰巴托铁路股份公司等合资企业一直是蒙骨干企业;蒙俄新成立的铁路、东方铀矿合资企业等为俄未来参与蒙矿产资源开发和基础设施建设创造了条件;蒙石油产品几乎都从俄进口。^⑤

(二) 三国发展战略相对接

蒙古“草原之路”倡议与中国“一带一路”倡议相结合。^⑥“草原之路”是蒙政府结合自身国情提出的希望通过运输贸易振兴本国经济的倡议,由5个项目组成,总投资约500亿美元。项目包括:连接中俄的997公里高速公路、1100公里电气化铁路、扩展跨蒙古国铁路及天然气和石油管道等。^⑦蒙希望利用地处中俄之间的地理位置优势,利用跨境运输贸易振兴其经济。

俄罗斯的“跨欧亚发展带”项目与中国“一带一路”倡议相结合。俄地理位置的跨欧亚性^⑧使其“跨欧亚发展带”项目^⑨扩及欧亚,即以西伯利亚大铁路为主干,建成从大西洋经欧洲、西伯利亚到太平洋,进而穿越白令海峡进入阿拉斯加,连接北美的交通、能源、电信一体化发展带,旨在使俄成为西欧、北美、东南亚三大利益区核心,在俄亚洲部分形成现代科学工业区和欧亚、欧美货物运输通道。该项目尤其对俄西伯利亚和远东地区、蒙古与中国毗邻的内蒙古、新疆和东北地区,对中蒙俄经济走廊建设关系重大。

① 据中国商务部网站统计数据, <http://www.mofcom.gov.cn/>。

② 据联合国统计数据库, World Development Indicators。

③ 商务部统计网站, <http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/>。

④ 张秀杰《蒙古的对外贸易关系及其发展》,《东北亚论坛》2001年第3期,第85—89页。

⑤ 霍文、张光政《从“睦邻传统伙伴”到“战略伙伴”蒙俄关系升级》,人民网—《人民日报》,2009年8月27日, <http://world.people.com.cn/GB/14549/9935487.html>。

⑥ 2014年9月11日,中蒙俄三国元首首次会晤时中国国家主席习近平首倡,把丝绸之路经济带同俄罗斯跨欧亚大铁路、蒙古国“草原之路”倡议进行对接,打造“中蒙俄经济走廊”;2015年4月,三国就启动“中蒙俄经济走廊”建设达成共识;同年7月,中蒙俄元首第二次会晤,分别签署《关于编制建设“中蒙俄经济走廊”规划纲要的谅解备忘录》;2016年6月,中蒙俄三国元首在塔什干签署《建设中蒙俄经济走廊规划纲要》。

⑦ 驻乌兰巴托记者郑闻《记者连线“一带一路”的“朋友圈”》,新华网,2015年6月2日, http://news.xinhuanet.com/2015-06/02/c_1115490490.htm。

⑧ 林精华《从欧洲化到苏维埃化的跨欧亚帝国治理:关于欧亚主义的论述》,《俄罗斯研究》2014年第3期,第138—188页。

⑨ 2013年俄科学院社会政治研究所所长Г.奥希波夫、莫斯科国立大学校长B.萨多夫尼奇和俄罗斯铁路总公司总裁B.雅库宁共同撰写了《作为国家优先发展方向的互联互通的欧亚基础设施体系》的报告,该报告的具体实施项目叫做“跨欧亚发展带”,2014年3月由俄罗斯科学院主席团会议经过激烈讨论批准。

欧亚经济联盟与丝绸之路经济带多边对接。2015年5月,中俄两国发表《中华人民共和国与俄罗斯联邦关于丝绸之路经济带建设和欧亚经济联盟建设对接合作的联合声明》,俄方支持丝绸之路经济带建设,愿与中方密切合作,推动落实该倡议。中方支持俄方积极推进欧亚经济联盟框架内一体化进程,并将启动与欧亚经济联盟经贸合作方面的协议谈判。双方将通过双边和多边机制,特别是上海合作组织平台开展合作。^①

中俄蒙三国发展战略对接。2015年4月14日,中俄蒙铁路运输合作三方磋商会议在蒙古乌兰巴托举行,三方确认,愿在“丝绸之路经济带”、“跨欧亚发展带”、“草原之路”倡议的框架内开展铁路过境运输合作。中蒙俄经济走廊建设正好将三方未来发展战略对接,将对东北亚、大中亚^②乃至亚欧地区丝绸之路经济带区域的地缘经济格局产生积极而深远的影响。

(三) 区域和次区域合作相结合的机制保障正在形成

中蒙俄经济走廊建设不是凭空而来,经过多年的合作,三国间已搭建起多元化区域和次区域合作机制相结合的架构,正在形成和完善三方合作的机制保障。

首先,上海合作组织发挥重要的协调和促进作用。该组织是中蒙俄所在的东北亚地区最重要的区域合作机制,经过15年发展,已成为在亚欧地区具有广泛影响力和吸引力的国际组织。^③2015年12月签署的《上合组织成员国总理关于区域经济合作声明》中,各方支持利用上合组织现有成果和相关经济合作机制建设丝绸之路经济带,为加强区域经济合作应加强交通领域多边合作,建立国际运输走廊,实施各方均感兴趣、可提高互联互通能力和发挥过境运输潜力的共同基础设施项目。^④而“中蒙俄经济走廊”正是上合组织区域经济合作的重要组成部分。

其次,中蒙俄三国首脑会晤机制和中蒙、中俄、蒙俄三组双边首脑会晤机制将发挥重要的顶层设计和实质性推动作用。中蒙俄三方首脑会晤已举办两次,都是借助上合平台实现的。2014年9月上海合作组织杜尚别峰会,中蒙俄三国首脑首次正式会晤确立了三国首脑定期会晤机制。^⑤中蒙、中俄、蒙俄三组双边各级会晤机制以及中蒙矿产资源合作分委会、中俄运输合作分委会等各种专业分委会不但会促进顶层设计,还将推动专业领域的实质性合作。

第三,多年来建立和形成的多种次区域合作机制将促进“中蒙俄经济走廊”的建设落到实处。苏联解体后的近20多年来,中俄哈蒙四国六方机制、满洲里论坛、中蒙俄工商论坛、中蒙俄三国五地旅游联席会议、中蒙进出口食品安全磋商机制等多种合作机制不断涌现,极大地促进了中蒙俄三国的经贸、投资与科技合作,既涉及区域间、国家间、地方间多层次的部门合作,又涉及各种专业领域的务实合作,将促进“中蒙俄经济走廊”建设落到实处。

三 多向度立体交叉互补的实施路径

中蒙俄共建经济走廊的实施路径可按照传统交通运输方式和现代方式相结合,包括通过铁路、公路、管道、航空、水运、电网和光缆在内的跨境交通运输合作;包括电子商务、电子口岸等在内的信息领域合作;以及物流基础设施建设合作等在内,构建软件与硬件设施相结合的多向度立体交叉互补网络,可

^① 《中俄两国发表〈中华人民共和国与俄罗斯联邦关于丝绸之路经济带建设和欧亚经济联盟建设对接合作的联合声明〉》,《人民日报》,2015年5月9日。

^② 大中亚概念:1978年教科文组织出版的《中亚文明史》中,对中亚的界定包括阿富汗、伊朗东北部地区、巴基斯坦、印度北部地区、中国西部地区、蒙古和前苏联的几个中亚共和国。请参见潘志平、石岚《新疆和中亚及其有关的地理概念》,《中国边疆史地研究》2008年第3期,第114—122页。

^③ 《四大亮点看乌法峰会》,《云南日报》,2015年7月12日,http://yndaily.yunnan.cn/html/2015-07/12/content_981515.htm?div=-1。

^④ 王慧慧、伍岳《李克强主持上合组织总理会议 签署区域经济合作声明》,观察网,2015年12月15日,http://www.guancha.cn/politics/2015_12_15_344801_1.shtml。

^⑤ 黄文帝、柳玉鹏、刘皓然《上合杜尚别峰会亮点耀人 习普今年四度面谈》,环球时报,2014年9月12日,http://world.huanqiu.com/exclusive/2014-09/5135626.html。

从目前的双边合作为主向三边乃至多边合作转变。

(一) 跨境交通运输合作是核心

铁路为最重要的主动脉。铁路运输由于运量大,成本较低,在广袤的中蒙俄大陆上对沿线经济的带动作用最明显。主要由中国到欧洲四条亚欧大陆桥中的两条,外加一条高铁干线构成。首先,第一亚欧大陆桥作为俄“跨欧亚发展带”构想的核心干道是最重要的合作线路。其中很有前景的是扩展俄、蒙向东北亚和东南亚的运输通道和中国商品对欧转运通道。中蒙俄正积极商谈建设从中国京津冀进入蒙中心地带再到俄的国际铁路大通道;具有突破性的是蒙2014年通过决议,将在中蒙两国边界的塔温陶勒盖-嘎顺苏海图、霍特-毕其格图新铁路使用与中国相同的轨道标准。^①国家发改委规划的“中蒙俄经济走廊”有东线和西线两条路线^②;内蒙古、东北三省^③和新疆^④正在实施或设计提出多条从各省连接中蒙俄的铁路线。其次,第四亚欧大陆桥是未来连接中蒙俄的重要线路,从满洲里分出支线,连接两伊铁路与白阿铁路和平齐铁路接轨,连接兴安盟、通辽市,赤峰和北京为一个支路,另外通过复线建设长白铁路可接轨长图铁路与朝鲜铁路线连接。^⑤第三,高铁将提升“中蒙俄经济走廊”的层次。2009年中国提出并启动参与筹建的三条路线中,欧亚高铁可成为“中蒙俄经济走廊”的一部分,其中,莫斯科-喀山高铁是欧亚高速运输走廊的试点项目,还将联通乌兰巴托抵达北京。^⑥

油气管道是最有前景的合作领域。由于中、蒙与俄分别是油气重要的需求方与供应方,双方在能源领域的互补性合作对彼此经济影响重大。其中,蒙“草原之路”的主要内容就是希望中俄油气管道铺设项目经蒙输入中国,再进一步出海至东南亚等地。^⑦俄提出将中哈原油管道、中亚天然气管道向北延伸联通俄油气管道输入中国新疆,再进一步延伸至西亚和南亚的设想。贯通俄—蒙—中、俄—中亚—中的油气管道不但会给蒙中两国提供更加稳定多元的能源保障,还可对接中亚—西亚—南亚经济走廊,形成最富前景的亚欧能源大动脉。

公路是重要的组成部分。中蒙俄之间除已有多条普通公路外,高速公路将带来新的发展机会。2015年5月,“扎门乌德—乌兰巴托—阿勒坦布拉格”高速公路项目启动仪式举行,这是丝绸之路经济带与“草原之路”倡议对接的首个项目,也是蒙第一条高速公路,将打通中、俄公路通道,推进中蒙俄三国过境运输合作。中俄将建全长8000多公里的跨国公路干线,2025年在俄境内将连接圣彼得堡、莫斯科、喀山、奥伦堡,经哈萨克斯坦抵达中国西部边界。^⑧

航运主要便利人员往来。中蒙俄已有多条航空线路,如北京、上海到莫斯科、乌兰巴托等多条线路。还可研究依托蒙乌兰巴托“赫希格特”国际机场建设区域航空枢纽的前景;开辟多条新线路,方便日益扩大的人员往来需求。开启全新的航路优化运行模式,如2016年2月11日,北京—满洲里航线,飞越蒙古领空,中国民航首条跨国国内航线诞生^⑨。

水运是亟待开拓的领域。蒙古是内陆国家,亟须打通到海洋的线路,拓展对外合作的空间;中、俄也需要互相借助延伸和拓宽海路运输,实现陆海联运。如中国协助俄、蒙从天津、上海、连云港、广州延伸

① 《“一带一路”构想助蒙古国打通“草原之路”》,新华网乌兰巴托,2015年4月23日,http://www.xinhuanet.com/。

② 东线从中国东北地区到满洲里再到俄、蒙,西线从中国京津冀地区到内蒙古呼和浩特再到蒙、俄。

③ 具体请参见定军、史梦怡《黄敏:中蒙俄经济走廊或扩围 吉林提出图们江线路》,21世纪经济报道,2015年12月11日,http://epaper.21jingji.com/html/2015-12/11/content_27519.htm。

④ 刘文哲《新疆参与中蒙俄经济走廊建设的思考》,《北方经济》2015年第9期,第47—49页。

⑤ 《亚欧大陆桥》,http://www.baik.com/wiki/%E4%BA%9A%E6%AC%A7%E5%A4%A7%E9%99%86%E6%A1%A5&pr=button_citiao2_search。

⑥ 《泛亚高铁下月动工建设》,《京华时报》2014年5月8日。

⑦ 《蒙古国驻华大使:期待蒙俄中经济走廊建设带动三方务实合作》,人民网,2015年7月7日,http://world.people.com.cn/n/2015/0707/c1002-27268458.html。

⑧ 《中俄将建跨国公路干线 加强互联互通》,交通界网,2015年10月18日,http://www.jiaotongjie.com/gl/tonglanshijie/26005.html。

⑨ 林晓鹏《北京—满洲里成中国首条飞越他国领空的国内航线》,民航资源网,2016年2月9日,http://news.carnoc.com/list/336/336279.html。

到东南亚的海上丝绸之路通道,俄协助中、蒙经波罗的海延伸到欧洲,将一带一路对接,扩大三国对外合作的新空间。

电力运输是很有潜力的领域。由于中国与蒙、俄在常规能源和新能源等供求关系、地域分布不平衡以及技术设备等互补性强,合作潜力巨大。自从1992年中俄电力合作以来,俄已向中国东北输电超过上百亿千瓦时;①蒙也分别从俄、中进口电力供应其北部和南部地区。②中蒙俄在火电方面的合作将继续,并将扩大水电、风电等清洁能源的电网合作,形成由跨洲、跨国骨干网架和各国各电压等级电网,广泛互联、高度智能、开放互动的亚欧电网。③

光纤光缆合作将提升电信水平。中国的光纤光缆建设能力在亚欧地区较为成熟,④正好符合俄、蒙电信业需求。自从2004年中俄签署《中俄光缆建设维护协议》、⑤中蒙开通直达光缆以来,⑥中蒙俄已建多条跨境国际陆地光缆、⑦跨江光缆;⑧中国—俄罗斯—欧洲其他国家陆缆的开通,提供了亚洲至欧洲时延最短、质量最好的传输通道。2013年中国移动签约中哈俄跨境陆地光缆系统项目,在现有中哈、中俄陆地光缆系统基础上,推进中哈俄和中蒙陆地光缆系统建设,⑨将提升亚欧通信能力,实现电子传输内联中国东部、外联亚欧大陆一带一路对接的格局。

(二) 信息通道建设

当前国际贸易和投资正向高科技、现代化和信息化发展,建立便利畅通的信息流成为“中蒙俄经济走廊”建设的重要组成部分。其中中蒙俄海关、出入境检验检疫、金融等功能领域的信息互通和电子商务发展是三方合作的重中之重,如电子口岸建设、电商合作等等。

电子口岸领域,中蒙俄正在形成“大通关、大物流、大经贸”格局。中蒙俄电子口岸建设合作不断深入,2015年,中蒙俄三国通过经贸互联互通圆桌会议和海关、口岸、铁路部门联席会议,⑩在启动“绿色通道”合作项目,扩大交换数据项的显示方式、对俄交换数据的提取方式、企业的申报方式、操作流程等,实行“信息互换、监管互认、执法互助”的基础上,实现通关作业“无纸化”操作,⑪提高通关能力,加快推进亚欧通关一体化的进程。

跨境电子商务成中蒙俄经贸合作新亮点。由于商品互补和高性价比,中蒙俄商品互需旺盛,2014年中国电子商务市场交易规模12.3万亿元;⑫其中中俄约为40亿美元。⑬一些跨境企业纷纷布局中蒙

① 《中俄联网 黑龙江电力构建合作新途》,2015年8月14日,能源网。http://www.cnenergy.org/dl/201508/t20150814_63026.html。

② 《水电顾问引领中蒙启动电力全产业链合作——蒙古国电网总裁接受能源报专访实录》,中国水电顾问网,2015年5月19日, <http://www.hydrochina.com.cn/s/1078-3761-12360.html>。

③ 《进击的国家电网:中俄两国将展开最大电网合作》,《东方早报》2014年9月12日。

④ 《烽火通信:中国光纤光缆产业已超全球平均水平》,光纤在线网,2015年9月7日, <http://www.c-fol.net/news/content/211/201509/20150907080559.html>。

⑤ 《中俄之间将建跨国光缆》,《北京青年报》2004年7月16日。

⑥ 《联通开通中朝、中俄直达陆地光缆》,光纤在线网,2005年4月25日, <http://www.c-fol.net/news/content/1/200504/20050425233910.html>。

⑦ 《中俄跨境光缆开建 哈尔滨有望成为欧亚通讯枢纽》,东北网,2013年2月19日, <http://tour.dbw.cn/system/2013/02/19/054590633.shtml>。

⑧ 《中国联通黑龙江分公司成功架设中俄过江光缆》,国资委网,2013年3月8日, <http://www.sasac.gov.cn/n1180/n1226/n2410/n314274/15178102.html>。

⑨ 《中国移动跨境光缆项目落地新疆 助力亚欧通信网络一体化》,光电新闻网,2013年9月5日, <http://fiber.ofweek.com/2013-09/ART-210021-8120-28718502.html>。

⑩ 于嘉、董璐《中蒙加速合作推进中蒙俄经济走廊建设》,新华网,2015年10月23日, http://news.xinhuanet.com/world/2015-10/23/c_1116924221.htm。

⑪ 《中俄海关数据交换“绿色通道”合作项目在满洲里成功启动》,内蒙古自治区电子口岸网,2016年1月11日, <http://www.hhhtport.gov.cn/kaxw/20160111/1208.html>。

⑫ 《2014我国电商交易规模12.3万亿增21%》,亿邦动力网,2015年2月2日, <http://www.ebrun.com/20150202/123141.shtml>。

⑬ 《2015年上半年中国电子商务市场交易规模达7.63万亿》,新华网,2015年9月22日, http://sh.xinhuanet.com/2015-09/22/c_134647748.htm。

俄:阿里巴巴进入俄、蒙,俄最大搜索引擎“Yandex”在上海建立中国代表处,内蒙古、新疆的企业在蒙、俄开通跨境电子商务平台等。2015年共有60余家中国电商网站进入俄;俄销量前五名外国网站中,来自中国的全球速卖通和淘宝网分列第一和第三位。^①新型电子商务业态不断涌现,俄方正研究杭州跨境电子商务综合试验区。中蒙俄希望携手打造电子商务完整产业链,建立该领域法律基础和工作准则,提升服务水平,共同打造亚欧信息一体化平台。

(三) 物流基础设施建设

自从1996年俄罗斯中国友谊商城建立以及2002年俄罗斯上海贸易中心有限公司在圣彼得堡市成立以来,^②中俄物流合作不断扩大,中蒙物流业近年来也得到了长足发展。近年来,中蒙俄多点对接的边境口岸物流系统、多层次的物流网络节点体系正在逐步形成,成立三方运输物流联合公司的可能性也在增大。^③中蒙俄三国正在努力改变原有单一的仓储或运输服务方向,积极扩展经营范围,延伸物流服务项目,加快包括保税物流区、特色商品口岸、多式联运集疏中心、国际陆港联检中心、物流信息中心、国际商品展示交易中心、国际陆港商务中心等建设,畅通沿线疏运通道,缩短货物跨境运输周期,推动亚欧跨境物流一体化。

四 问题、挑战与应对

中蒙俄经济走廊建设虽然基础良好、前景广阔,但从具体层面看,还面临诸多问题和挑战:

一是沿线区域安全的挑战,中蒙俄都面临三股势力更加严峻的挑战,尤其是恐怖主义、宗教极端势力等对地区安全的挑战越来越迫近。二是中蒙俄经贸合作虽然发展迅速,但与各国经济规模相比,仍不同程度地存在规模偏小、水平不高、层次较低,结构不平衡等问题,还有很多互补优势没有充分发挥。三是中蒙俄建设经济走廊实施各自倡议,国家间、部门间沟通不畅,在前期研究、协调规划、资金支持、人才保障和国家间法律等多方面都存在协调问题。四是三国间交通运输、通关、进出境检验检疫等标准不一致、手续繁琐等带来的过境、通关成本较高,通关、过境运输壁垒并未完全消除;物流基础设施建设相对滞后,缺少具有丰富跨国经验的大型物流企业。五是沿线国家的交通运输便利化机制和协议有待健全和完善。六是缺乏既懂交通又懂物流的复合型人才,人员签证耗时较长,人流难以畅通。

针对上述问题,以下方面工作的推进必须加大力度:

一是加强上海合作组织框架内的安全合作。二是做好亚欧陆路、水路和陆水联运通道的布局研究、规划和重点项目建设,在资金、技术等多领域相互支持。三是继续推进国际运输便利化,在联合国亚太经济社会框架内,继续推动制定并签署《中蒙俄国际道路运输发展政府间协定(草案)》。四是推动运输标准一致化和电子海关建设,探讨建立经贸主管部门合作机制。五是鼓励物流企业开展国际合作,在重要城市推进国际物流节点建设,研究提高铁路过境运输量的一揽子措施。六是促进人员往来便利化,有针对性地合作培养交通物流人才,简化签证手续。七是建立健全与沿线国家的交通运输合作机制,促进三方企业密切合作,引导建立更具规模、更具国际竞争力的物流企业,探讨组建中蒙俄铁路运输物流联合公司的可能性。八是通过水路和陆路,地上、地下与空中物流大通道促进经济走廊的双向和多向流动。

展望未来,在世界经济“再全球化”、区域主义盛行的趋势下,^④中蒙俄经济走廊建设将可能推进亚欧区域经济一体化进程。各国通过开展多渠道、多形式的互联互通合作,共同促进亚欧区域经济发展,将提升各国经济水平、改善民生,并扩大三国在世界经济中的比重和发展空间。

(责任编辑 刘晓虹)

^① 《跨境电子商务渐成中俄经贸合作新亮点》,新华网,2015年12月16日, http://news.xinhuanet.com/fortune/2015-12/16/c_1117484544.htm。

^② 《物流合作:跨越中俄的朝阳产业》,《黑龙江日报》2006年9月12日。

^③ 《中蒙俄三国欲组建运输物流联合公司》,《北京商报》2015年4月15日。

^④ 李向阳《国际经济秩序的发展方向》,《现代国际关系》2014年第7期,第20—22页。