

## “一带一路”：机遇与挑战(专题讨论)

**编者按：**“一带一路”战略旨在搭建亚太与欧洲、非洲的海陆经济长廊，创建新的区域经济合作伙伴关系，实现沿线国家的互利共赢、协同发展。这一战略构想，对于中国促进区域协调发展，形成全方位开放新格局，实现中华民族伟大复兴的中国梦具有极其重要的意义。本期刊发这组专题讨论，希望引起经济学界关注，共同探讨这种新型经济合作伙伴关系下的新常态、新视野、新转型。

# 博弈论视角下的“海上丝绸之路”建设

关雪凌, 祝明侠

(中国人民大学 经济学院, 北京 100872)

**摘要：**“海上丝绸之路”代表了一种全新的国际合作模式，其共建原则使人类理想和现实需求达到和谐统一，以“五通”为重点的立体化合作使参与方最有可能组成命运共同体，合作机制更加灵活和注重实效。由于该模式可以克服双边、区域和 WTO 多边体制存在的缺陷，因而能够达到事实上的合作博弈的均衡解，使众多发展中国家在平等条件下获得实质性帮助和利益，并有效化解可能面临的各种挑战和风险，实现合作博弈的共赢。

**关键词：**“海上丝绸之路”；“一带一路”；亚投行；博弈论

**中图分类号：**F752.7; F069 **文献标志码：**A **文章编号：**1002-462X(2015)06-0089-07

2013年10月，习近平主席提出中国愿与东盟国家共建“21世纪海上丝绸之路”倡议，同年11月，党的十八届三中全会通过的《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》明确指出，“加快同周边国家和区域基础设施互联互通建设，推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设，形成全方位开放新格局”。自此，“海上丝绸之路”建设逐渐上升为国家战略。2015年3月，博鳌亚洲论坛期间，习近平主席再次提出“一带一路”合作倡议，指出“一带一路”是开放包容的，秉

持的共商、共建、共享原则，契合中国、沿线国家和本地区发展需要，符合有关各方共同利益，顺应了地区和全球合作潮流<sup>[1]</sup>。随后，国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，“一带一路”建设全面、正式启动。

建设“21世纪海上丝绸之路”是中国的重大战略，对中国乃至亚欧大陆未来的经济、文化、社会和外交等多方面发展具有重要意义。“海上丝绸之路”是中国与沿线国家深化经贸合作、完善基础设施、加强相互沟通、扩大文化交流的经贸合作之路<sup>[2]</sup>，是新兴经济体合作与发展的重要战略平台<sup>[3]</sup>。“海上丝绸之路”合作模式是在旧有的合作模式封闭低效、举步维艰的情况下提出的，是跨多个大陆的以发展中国家为主体、兼顾政治和经济的新型合作模式，充分体现了合作共

收稿日期：2015-04-11；修订日期：2015-05-14

**作者简介：**关雪凌(1962—)，女，教授，博士生导师，经济学博士，从事转轨国家经济、国际经济关系和欧洲经济一体化研究；祝明侠(1987—)，女，博士研究生，从事中欧经贸关系和国际贸易研究。

赢的理念,是提高发展中国家国际发言权,获取平等发展机遇,维护自身权益的重要合作模式,将促使国际经贸规则从无序向有序发展。

## 一、“海上丝绸之路”代表了一种全新的国际合作模式

目前,世界范围内国际经贸领域的合作种类繁多,合作层次和合作模式也非常丰富,通过归类化处理,合作的主流模式有两个:一是以WTO为代表的多边合作模式,二是以自由贸易区为代表的双边和区域合作模式。但是前者正陷于权威渐失、运转不灵的尴尬境地,后者则存在先天缺陷、封闭低效等现象。“海上丝绸之路”所倡导的合作模式从原则、合作机制以及以“五通”为重点的合作内容上体现出完全信息条件下合作博弈的全新的外交和国际合作理念,在秉持WTO精神的基础上增加了灵活性和现实可行性,同时规避了传统双边和区域合作的缺陷,充分体现出开放共赢特性。

### (一) 多边模式举步维艰

WTO及其前身GATT(关税及贸易总协定)“二战”后曾经长期作为制定国际经贸全球多边规则的唯一国际组织,与国际货币基金组织(IMF)和世界银行(WB)并称为世界经济三大支柱。致力于在制度层面上保证国际贸易的可靠性、公平性和市场的开放性,为国际贸易的自由化发展、成员国人民福利水平的提高做出了巨大贡献。

但是,2001年新一轮“多哈回合”谈判启动不久就遭遇重创,原计划四年的谈判周期一拖再拖,至今已变得遥遥无期,其长期形成的国际经贸领域规则制定者和维护者的权威地位面临崩塌危险。WTO多边主义受挫的主要原因有两个:一是WTO制度本身有缺陷。WTO作为合约式组织,采用“一个成员国(地区)一票”的协商一致的决策机制,每一个议题都需要全体成员一致同意才能通过,而159个成员国的利益诉求差异极大甚至相左,使得任意一个议题达成协议的可能性降到最低;二是WTO中的国际经贸规则基于传统的贸易形态,贸易协定基本上是为了促进商品贸易的自由化发展。“多哈回合”启动后谈判的主要议题有九个,其中两个是新议题,且只在农产品、贸易与发展、贸易便利化方面取得很少的早期收获。近十年来国际经贸领域出现的大量新情况、新议题,如劳工标准、投资自由化、竞争政策等都没有涉及,这表明基于经济条件的差异和利益的多样性,发达国家和发展中国家之间已

经很难在WTO内部通过多边谈判来取得一致性<sup>[4]</sup>。同时,以美国为代表的西方大国有意弱化和边缘化WTO的权威地位,根据自己的利益需要,另起炉灶,抢夺高标准国际经贸规则的主导权也是重要原因。

### (二) 旧的区域合作模式封闭低效

WTO多边规则落后于时代发展,区域主义趁势兴起。参与以FTA(自由贸易协定)为代表的区域经济一体化成为各国的首要选择,这成为近年世界经济发展的重要趋势。根据统计,截至2014年末,全球生效的FTA达到397个,其中2008年1月以后生效的就有234个。区域一体化浪潮催生出多个巨型FTA,如TPP、TTIP、RCEP等。发达国家特别是美欧日从国家战略高度谋划并主导FTA建设,不仅把推进FTA作为开拓市场、增加就业、促进经济增长的重要手段,更把它作为维护国家利益、争夺全球经济主导权的新平台,利用这个平台,打造适应自身发展需要的贸易、投资等的更加一体化的、自由化的和高标准的经贸规则体系。作为新兴国家和一般发展中国家,要么被发达国家裹挟,要么基于规避被边缘化的风险,也不约而同地积极参与到区域一体化中来,从而引发全球范围内经贸关系特别是经贸规则的新一轮博弈。

但是以FTA为代表的区域合作模式属于旧的传统合作模式,相对于WTO为代表的多边体制具有明显的封闭性和低效特征。美国经济学家范纳早在20世纪50年代就证明了并非所有的关税同盟都创造福利,在一定的条件下,也会减少福利。例如,在A、B、C三国组成的世界里,A、B组建自贸区 and 关税同盟,只对生产力水平较高的B国有利是确定的,对生产力水平较低的A国究竟有没有利,取决于贸易创造的福利效应是否能抵消贸易转移的福利效应,如果不能抵消就是负效应。对C国来说,在A、B组成关税同盟前,C国是A国的供给者,但现在因贸易转移,其出口减少,所以C国福利必然因其贸易规模缩减而下降。

双边和区域经济合作随着一体化水平的提高,其排他性和低效率也更加明显。自由贸易区所造成的区内外WTO成员国的差别待遇体现在区内成员国间贸易完全自由,而对非区内成员国仍实施WTO允许的保护,构成对区外成员国的贸易歧视,客观上造成了区内外成员国的不公平竞争。由于致力于全球贸易自由化的气氛在区域经济一体化组织内部难以生成,那么在关税同盟情况下“对外保护”就不仅表现为客观上的贸

易歧视或不平等竞争,还表现为主观上的人为阻碍全球贸易自由化进程的倾向。到了共同市场和经济联盟阶段,这种“对内自由、对外保护”原则的人为性或主观性就会进一步趋于强化,这与追求共同富裕的人类理想是背道而驰的。

理论上讲,区域经济一体化在区域贸易规模增长的同时发展与区外的贸易,从长期看,如果与区外贸易增长的速度不低于多边贸易的平均增长速度,那么,区域经济一体化的影响应该是正面的。但现实中,区域经济一体化排斥它与非成员的贸易,阻碍贸易的广泛发展,进而不利于世界经济的增长,特别是经济形势恶化时更是如此。尤其是当区域经济一体化能够给当事国带来更大收益时,他们就会在多边体制内漫天要价,阻碍多边贸易谈判成功。由于区域经济一体化对内的帕累托改进和对外的排他性同时存在,导致多边贸易体制成员方经济剩余积累速率不一样,从而进一步拉开了各经济体综合实力的差距。生产力水平高的成员方净收益多,综合实力增长就相对较快,其参加的区域经济一体化越多,占有的国际市场份额越多,越会加剧这一不平衡的发展趋势,其产生的“马太效应”最终会强化强势经济体对世界经济的主导,更加不利于广大发展中国家的的发展。

在 WTO 面临严峻困难而双边和区域一体化又天生封闭和低效的条件下,世界各国在寻求可替代的创新合作模式方面一片迷茫,“海上丝绸之路”提出的共商、共建、共享的命运共同体模式无疑像一盏指路明灯,自然引起除极少数有霸权心态国家之外的绝大多数国家的强烈共鸣。

### (三) “海上丝绸之路”的创新表现

“海上丝绸之路”作为一种创新合作模式,其创新性主要表现在以下几个方面。

1. 共建原则使人类理想和现实需求达到和谐统一。开放合作意味着没有排他性,在共建过程中完全互惠互利,兼顾各方利益和关切,寻求利益契合点和合作最大公约数,而且作为倡导国的中国还特别强调让共建成果惠及更广泛的区域,也就是在“海上丝绸之路”建设过程中中国要有更大的付出,但并不刻意主导并追求额外的收益,而是让“海上丝绸之路”建设红利以惠及的方式充分照顾广大参与方特别是发展中国家,帮助他们更好地发展。正如李克强总理 2015 年 5 月 13 日在亚洲—非洲法律协商组织第 54 届年会开幕式讲话中表示的,中国愿将“一带一路”倡议与有关国家发展规划和需要相结合,积极开展国际产能合作和产业对接,实现优势互补、共同发展。

这与传统合作模式下的大国主导、单方面追求自身利益最大化的做法有了天壤之别。

和谐包容尊重各国发展道路和模式的选择,求同存异、共生共荣,意味着倡导国不标榜道德高地,不输出价值观,这与传统大国居高临下的强迫别国遵从自己的价值理念、按照自己设定的规则去做也有着本质的区别。

2. 以“五通”为重点的立体化合作使参与方最有可能组成命运共同体。政策沟通意味着信息对称和决策透明,在政治互信的基础上才能做到深化利益融合;基础设施规划协调、标准对接、互联互通,等于给各方合作提供了强大的物资保证条件;贸易畅通的重点是解决投资贸易便利化问题,消除投资和贸易壁垒,构建区域内和各国良好的营商环境,优化产业链分工布局,优化贸易结构,这会极大地节约投资和贸易成本,增大区域内福利效应;资金融通意在深化金融合作,在推进亚洲货币稳定体系、投融资体系和信用体系建设方面,在扩大沿线国家双边本币互换、结算的范围和规模方面,在组建亚投行等新的金融机构方面,以及在金融监管合作方面的深化合作,不仅可以解决“海上丝绸之路”建设的庞大资金需求,而且可以有效规避国际金融风险;民心相通主要是通过广泛而频繁的文化交流、学术往来、人才交流合作、媒体合作等为深化双多边合作奠定坚实的民意基础<sup>[5]</sup>。

3. 合作机制更加灵活和注重实效。目前,“海上丝绸之路”尚处在布局和落实阶段,其合作机制还在探索中,但是根据中国领导人的多次讲话,以及《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》文件,可以判定该合作机制不同于已有多边组织、区域一体化组织、双边自由贸易区,而是全新的合作模式,是跨大区域的以南南合作为主体的合作,是政治和经济“双轮”驱动的合作。合作内容从“侧重经济治理”转向“政治经济治理并重”;合作形式丰富多样,在某些领域根据需要将会形成系统性、制度化、组织化合作机制。例如,组建丝路基金和亚投行等,在很多领域则会成为项目推动的专业化和实质性合作;合作平台则注重利用现有双多边合作机制及各类论坛、展会的功能和作用,例如,上海合作组织(SCO)、中国—东盟“10+1”、亚太经合组织(APEC)、博鳌亚洲论坛、中国—东盟博览会等。这一合作机制无先例可循,而各种制约因素又特别多,在实践过程中还会根据变化了的条件不断转型升级,但是创设方向和路径注定是一条全新的合作路径,既要规避重大的国际风险,

又要化解沿线国家的竞争性,促进区域经济蓬勃发展,促使合作安全、高效、共赢。

## 二、“海上丝绸之路”原则助推国际经贸规则从无序走向有序

### (一) 国际经贸规则阶段性变化特征

“海上丝绸之路”沿线国家大部分是发展中国家,站在发展中国家立场看待战后国际经贸规则阶段性变化及其特点,有助于更加清晰地认识“海上丝绸之路”的作用和意义。

“二战”结束至今 70 年,国际经贸规则的主体和主流是由号称经济联合国的 WTO 和其前身关贸总协定(GATT)来承载的,根据规则内容和权威性的变化大体可划分为三个阶段。

第一个阶段是 1947—1994 年的 GATT 时代。战后初期国际经济秩序一片混乱,在各国利益不能得到保障的情况下,通过建立关贸总协定(以及世界银行和国际货币基金组织),形成多边经贸体制,使世界经贸规则从无序逐步走向有序,维护了长达半个多世纪的稳定的国际经贸格局,促进了世界各国经济普遍较快的发展。

多边经贸体制的本质是合作型国际贸易博弈平台,是战后各经济体精英开出的治理国际经贸博弈困境的有效药方。其本质就是:给原来的国际经贸博弈加了“一个具有约束力的协议”,变无序国际经贸博弈为有序国际经贸博弈;变双边体制为有协议约束下的多边经贸体制,使各国际经贸博弈主体遵照一定的规则追逐自己的利益。这个规则体系内含的本质要求就是:博弈主体在追求自己利益的同时,也要兼顾其他国际经贸博弈主体的利益,通过制度设计把非合作博弈变成了合作博弈,做大了蛋糕,有利于所有国际经贸参与方,按照多边经贸体制规则进行国际贸易,各经济体都能保证获得各自的收益。

这一阶段国际经贸规则的运行有两个特点:第一个特点是美国主导,美国作为世界上唯一的经济超级大国,牵头建起了 GATT,以后八轮多边谈判都由美国主导谈判议题,世界经济秩序包括国际贸易秩序因此不可避免地形成以美国为中心的格局,这也是“霸权稳定论”所唱颂的美好时代。但是美国主导就要体现美国的价值观和美国的利益,任何与此不符的议题不被列入谈判议程、规则建议不被采纳,因而美国自然是多边体制的最大受益者。第二个特点是发展中国家批量加入,逐渐成为最大缔约方群体,在 GATT 中的利益诉求随之增多,多边规则条款有了相应体现。GATT 第 18 条规定“凡是只能维持低生活

水平、经济处在发展初期阶段的缔约方,有权按一定条件暂时背离本协定其他各条的规定”,1954—1955 年,GATT 对第 18 条作了修改,允许发展中国家在外汇储备低于经济发展需要时,为了国际收支目的使用“数量限制”。1968 年,美国等发达国家接受了联合国贸发会议要求的普惠制。在普惠制下,工业化国家在非互惠的基础上向发展中国家提供关税优惠。1971 年,GATT 给予普惠制“豁免”地位,即法定的关税优惠。GATT 还通过了另一项豁免,即《发展中国家贸易谈判议定书》。1973—1979 年东京回合谈判,通过了引进“特殊和差别待遇”概念的“授权条款”,使得 1971 年的豁免成为永久性的,同时也包含了一些有关“特殊和差别待遇”的内容。“授权条款”规定“缔约国可以不考虑 GATT 第一条的诸项规定,给予发展中国家差别和更加优惠的待遇,而不将这种待遇给予其他缔约国。”1986 年,发展中国家同意启动乌拉圭回合谈判,部长宣言包含了一些有关“特殊和差别待遇”的内容。

第二个阶段是 1995—2001 年 WTO 的早期辉煌时代。根据乌拉圭协议建立的 WTO 成为一个具备国际法地位的真正意义上的经济联合国,由于其把与贸易有关的几乎所有经济和非经济领域都纳入自己的管辖范围,大大强化了争端解决机制,其权威性到“多哈回合”启动时达到顶峰。这一时期,无论发达国家还是发展中国家都把 WTO 多边规则当作是维护自己国际经贸利益的依据和保护伞,是寻求公平解决贸易争端的最后希望。之所以达到这样一个效果,是因为乌拉圭回合一系列开创性协议,如 TRIPs、TRIMs、TBT、ATC 的签署都是发达国家缔约方与发展中国家缔约方经过长达八年的重复博弈相互妥协的结果。在这一背景下,2001 年 11 月,WTO 新一轮雄心勃勃的谈判在多哈会议上启动,并称为“多哈发展日程”,表明本回合谈判倾向于更多考虑和照顾发展中国家的利益需求,议题涉及农业、非农产品、知识产权和公共健康、乌拉圭回合承诺实施等多个领域。

这一阶段 WTO 的强势也吸引了越来越多国家的加入,1995 年 WTO 刚成立时,创始成员数才 75 个,而到 2001 年“多哈回合”启动时,中国是作为第 143 个成员被接纳的,需要注意的是,中国经过长达 15 年的马拉松式的艰苦谈判才成为其正式成员。但是好景不长,“多哈回合”谈判很快就陷入僵局,WTO 就像一位曾经英武的年迈皇帝逐渐失去统治力。

第三个阶段是 2002 年至今 WTO 陷于困境

的时代。“多哈回合”谈判的核心是农业问题,重点要解决的是削减发达国家的农业补贴,“多哈回合”谈判中发展中国家希望发达国家削减农业补贴,使农产品出口有同样的竞争平台,而发达国家则要求发展中国家更加开放市场,双方分歧较大,导致谈判陷入僵局,本来设定四年的谈判周期迄今遥遥无期,只是在2013年底WTO第九届部长级会议上就最不容易引起争议的“贸易便利化”(trade facilitation)问题达成了一揽子协议。相比而言,1995年APEC大阪会议通过了《大阪行动议程》,将贸易投资便利化确定为APEC进程的一大支柱;2001年APEC上海会议达成《上海共识》,通过了“APEC贸易便利化原则”;2002年APEC通过“APEC贸易便利化行动计划”,WTO迟到了十年以上。

发展中国家之所以不再唯命是从,一方面是因为发展中国家作为一个整体对谈判进程的影响力大大增加;另一方面是在他们看来,乌拉圭回合所确立的规则整体上不利于其经济发展,实践证明,全球贫困化问题不仅没有随WTO的产生而得到缓解,反而有继续恶化的趋势。

WTO谈判受阻,加之2008年世界金融危机带来的贸易保护主义在全球泛滥,以美国为首的西方大国几乎集体转向构建双边和区域自由贸易区,国际经贸规则从有序进入无序和碎片化状态。以2008年世界金融危机为重要契机,世界范围内的国际经贸规则的重塑和整合成为一股热潮,双边的、区域的高标准新规则渐渐由成形而系统化,大有取代WTO多边规则的趋势。由此,发展中国家突然压力倍增,被迫进行对外战略调整,主动但更多是被动地开展双边活动,或者加入并不由自己主导的区域自由贸易区,经过艰苦努力在WTO平台上获得的并不算大的对国际规则的发言权有了丢失的危险。

(二)“海上丝绸之路”体现了正向有序的能量

“海上丝绸之路”战略的提出正值国际经贸规则从无序走向有序的关键时期,中国提出的战略框架和原则,以及合作重点和建设路径都体现了合作共赢的理念,是打破国际经贸规则领域里某些大国为一己之私操纵垄断局面、为以中国为代表的广大发展中国家谋求公平发展机遇和正当权益的重要凭借。“海上丝绸之路”体现的正向有序的能量主要表现在以下几方面。

1.“海上丝绸之路”建设可以在较大范围冲击国际经济旧秩序,使众多发展中国家在平等条件下获得实质性帮助和利益。习近平主席在2015年博鳌亚洲论坛阐述的“一带一路”发展观,

特别指出“一带一路”建设秉持共商、共建、共享原则,不是一个国家的独奏,而是沿线国家的合唱。联合国认为该战略与联合国“千年发展目标”,以及“2015后发展议题”所订立的目标及行动纲领高度一致,并称“中国的‘一带一路’战略,为南南合作提供了崭新的视角,务实的路径,雄厚的实施实力和创新性思维,极大丰富了南南合作的内涵”。

由联合国推动的南南合作组织可持续发展指导委员会主席、前联合国大会主席阿什大使近日肯定,中国的“一带一路”战略与联合国南南可持续发展计划高度契合,中国也一直是南南合作最主要推动者。<sup>①</sup>

作为“海上丝绸之路”与丝绸之路经济带重要抓手的亚投行,出乎意料地一呼百应,从最初设想的30多个创始成员一下子增加到57个,包括美国众多的发达国家盟友都申请参加进来,原因是市场机会和利益的吸引。根据亚洲开发银行在2009年的测算,从2010—2020年,亚洲需要8万亿的基础设施建设资金(51%用于电力、29%用于道路、13%用于通讯),<sup>②</sup>亚投行为亚洲各国基础设施和经济发展提供了重要机遇,也只有中国倡导的亚投行能肩负起这样的重担。同时,亚投行也是中国推动世界多极化发展与改变国际政治经济旧秩序不断努力的回报,中国在亚投行问题上“得道多助”,中国不追求一票否决权,亚投行治理不仅仅依靠投票权重,在发放项目贷款上,亚投行既会考虑世行等国际开发机构的经验与标准,更会考虑发展中国家迫切的发展需要与工作效率。亚投行更是加速国际金融民主化进程、推动现有多边机构治理规则革新的重要载体,这让长期处于被边缘化状态、饱受发展资金困扰的广大发展中国家看到了希望。

2.“海上丝绸之路”建设可以实现合作博弈的共赢。博弈论中的“囚徒困境”反映出人类在合作上的一种困难:尽管通过相互信任和合作能够给博弈双方带来收益,但是,如果给定对方愿意合作,自己选择不合作将带来更大的利益,则自己会放弃合作;如果对方也意识到这一点,对方也会不合作,则最终的结果是双方都选择不合作,从而陷入比合作更差的境地。

在国际经贸关系中,要使博弈方从非合作走

<sup>①</sup> 参见新浪财经, <http://www.guochengxin.com/20150410/c571667322.shtml>。

<sup>②</sup> 参见2009年亚洲开发银行与亚行学院联合发布的《亚洲基础设施建设》(Infrastructure for a Seamless Asia)报告。

向合作,唯一的选择是在博弈方之间建立一种可信的、具有较强约束力的制度安排。制度安排可以是单边的、双边的,也可以是多边的,但是只有多边贸易体制的制度安排才可以摆脱“囚徒困境”。因为一个国家实行单边自由贸易政策的结果,会使其他国家通过选择保护贸易政策获利,从而造成本国利益损失。双边贸易协议同样具有先天的缺陷:其一,世界上并非仅仅有两个国家,如果任何两个国家达成自由贸易协议,必然会对其他国家产生负外部性,造成其他国家的报复;如果其他国家之间又达成贸易协议,则势必引发集团的贸易保护主义,陷入新的贸易集团“囚徒困境”。其二,双边自由贸易协议的某一方如果违约,另一方不一定具有足够的实力形成制约,从而造成摧毁双边协议的多米诺骨牌效应。多边贸易体制由于其参与者具有多边性质,具备了无限次重复博弈的条件,确保了协议的可信性和有效性,增大了违约成本,因而可以达到博弈的合作均衡,推动多边贸易自由化发展并提高各成员方的国民福利水平。

多边贸易体制里的博弈理论上可以达到合作均衡,但在现实中却不易实现,因为它本身就是多方构建协调规则的博弈,在构建 WTO 规则的博弈过程中,每一个成员方不仅要考虑自身利益,还要预测其他成员方可能的策略及反应,并据此做出最佳的策略选择。当博弈各方都不愿意单独改变策略时,就构成了一个博弈的均衡,这个均衡可能是合作的也可能是非合作的。如果在多边贸易体制下,各成员方通过协商,相互妥协,最终确定一份能使各方都比较满意的谈判议题,那么就可以达到合作性的均衡。如果各成员国的利益诉求差异过大,博弈各方都不愿接受对自己不利的谈判结果,不能就多边谈判议题达成一致意见,多边贸易体制的博弈就陷入了困境<sup>[6]</sup>。因此,多边贸易体制是一个以合作为基础的机制,只有各成员国充分合作,才能保证整个多边贸易体制的良性运作和发展。

WTO“多哈回合”的谈判看不到出路、博弈陷于僵局的原因,一是谈判各方尤其是发达国家成员方和发展中国家成员方的利益分歧过大;二是存在内部信息不对称的情况,例如其“休息室”(Green Room)决策就是少数国家参与的非正式制度安排,世贸组织的大多数决策都是通过这种小范围的会议和磋商做出的,早就引起众多成员国和民间组织的抗议。

“海上丝绸之路”合作模式之所以可以达到事实上的合作博弈的均衡解,恰恰在于它能克服

双边、区域和 WTO 多边体制存在的缺陷。首先,建设“海上丝绸之路”涉及众多国家,事实上到目前为止已经有 30 多个国家明确表示将参与“海上丝绸之路”的建设,这将是一个小多边的性质,可以规避双边合作的先天不足;其次,参与“海上丝绸之路”建设的国家可以在很大程度上消除内部信息不对称的情况,作为倡导国的中国已经充分表达了合作信息完全公开透明的意愿,并强调了决策民主平等的原则;最后,参与“海上丝绸之路”建设的国家绝大部分是发展中国家,尽管它们之间也有竞争和利益分歧,但是中国提出的“五通”工程可以归结为组成命运共同体,这在最大程度上可以照顾到各方利益。“海上丝绸之路”建设主要是指区域内多方开放式合作,共商、共建、共享,其效果必然大于一方单干、双边行动和封闭式区域合作,也大于已经很难达成一致的 WTO。

### 三、“海上丝绸之路”面临的挑战及前景

#### (一)“海上丝绸之路”面临的挑战

“海上丝绸之路”建设是一项长期的系统工程,要建成并达到设计和规划的效果并非易事,除了参与合作各方通力协作,还要有效应对和化解各种风险和挑战。

挑战一:亚欧地区是大国博弈和竞争之地,中国面临着复杂的地缘政治挑战<sup>[7]</sup>。“海上丝绸之路”建设涉及几十个国家和地区的参与和联通,沿线区域地缘政治关系错综复杂,除了域外大国的直接插手,各国在国家规模发达程度、历史传统、民族、宗教、语言文化等方面差别巨大,利益诉求不一,实施效果存在很大不确定性。能否让沿线国确信,参与“海上丝绸之路”建设对自己安全上不构成威胁,经济上利大于弊,文化上不会受到冲击,将在很大程度上决定“海上丝绸之路”建设的成效。

挑战二:域外大国的介入和激烈竞争带来的挑战可能会是空前的,诸如东海问题和南海问题、领土争端等背后都有域外大国的身影,在建设“海上丝绸之路”的过程中,外部势力不但可能激化旧有矛盾和争端,还可能制造和挑起新的争端和矛盾。能否排除外部势力的干扰并化解域内国家的矛盾争端,既考验域内国家特别是中国的政治智慧,也决定“海上丝绸之路”建设的成败。

挑战三:来自经济领域的风险。中国是“海上丝绸之路”建设的倡导国也是主要投资国,中国的主要优势在经济领域。“海上丝绸之路”建设

的主要内容也是经济合作,包括投资建厂,以及道路、桥梁、港口、机场等基础设施建设,加上电网、通讯网、油气管网等互联互通项目。但沿线国的投资环境整体上不如中国与欧美发达国家,中国无论是投资于基础设施,还是第二产业,其投资回报率都不容乐观。“海上丝绸之路”建设虽然是国家推动,但主要靠民间落实,也就是民营企业是建设主体,如何确保投资回报率将决定“海上丝绸之路”建设能走多远。

事实上,建设“海上丝绸之路”面临的挑战和风险远不止上述三点,其他如恐怖主义、交通事故、自然灾害、劳资纠纷,以及民族宗教问题等都是难以预料和控制的。

## (二) “海上丝绸之路”建设前景

建设“海上丝绸之路”,从习近平主席发出倡议至今不到两年的时间,从设计到布局再到落实正有条不紊地进行。

目前,已经有 30 多个国家和国际组织积极响应建设“海上丝绸之路”的倡议,作为海上丝绸之路与丝绸之路经济带重要抓手的亚投行,创始成员国已达 57 个,其中,域内国家 37 个、域外国家 20 个,涵盖了除美国、加拿大、日本之外的主要经济发达国家,以及亚欧区域的大部分国家,成员遍及五大洲,年底前完成章程生效程序正式成立运行。

作为“海上丝绸之路”战略推进的开局之作和示范项目的“中巴经济走廊”已经获批并将签署 450 亿美元的一系列经贸大单,作为北接“丝路经济带”、南连“21 世纪海上丝绸之路”、贯通南北丝路关键枢纽的“中巴经济走廊”,构成作为“海上丝绸之路”的一个重要连接点。“中巴经济走廊”的成败可以看作是建设“海上丝绸之路”的试金石,因为该项目可能面临的各种挑战在“海上丝绸之路”沿线很多国家都类似:巴基斯坦面

临经济体制和社会不稳定的困难,基础设施薄弱,国内也有不同看法<sup>[8]</sup>。但两国之间存在高度的政治互信,中国只要充分倾听巴基斯坦各方诉求,通过制定中巴经济走廊政策,让巴基斯坦人民充分感受到搭快车的便利,实现共同富裕,那么可以预期该项目将会获得成功。

据此,由于已经有了合理的设计和必要条件、经得起推敲的可预期收益、只要参与各方做到政治互信、坦诚合作,有效应对和化解各种挑战,“海上丝绸之路”的建设前景一定是光明的。

## 参考文献:

- [1] 习近平. 迈向命运共同体,开创亚洲新未来——在博鳌亚洲论坛 2015 年年会上的主旨演讲 [EB/OL]. (2015-05-02) [2015-05-13]. [http://paper.people.com.cn/rmrbhwb/html/2015-03/30/content\\_1548377.htm](http://paper.people.com.cn/rmrbhwb/html/2015-03/30/content_1548377.htm).
- [2] 鞠华莹,李光辉. 建设 21 世纪海上丝绸之路的思考 [J]. 国际经济合作, 2014, (9): 55-58.
- [3] 蔡春林. 新兴经济体参与新丝绸之路建设的策略研究 [J]. 国际贸易, 2014, (5): 25-29.
- [4] 申现杰,肖金成. 国际区域经济合作新形势与我国“一带一路”合作战略 [J]. 宏观经济研究, 2014, (11): 30-38.
- [5] TIEZZI. The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls [J]. The Diplomat, 2014, (13): 27.
- [6] 侯海英. 多边贸易体制能走出博弈困境吗? [J]. 管理世界, 2007, (3): 152.
- [7] 全毅,汪洁,等. 21 世纪海上丝绸之路的战略构想与建设方略 [J]. 国际贸易, 2014, (8): 4-15.
- [8] KRISHNAN. China moots 'maritime silk road' [J]. The Hindu, 2014, (15): 38.

[责任编辑:房宏琳]

# “丝绸之路经济带”对中俄贸易投资便利化的影响

刘 晓 音<sup>a,b</sup>

(上海财经大学 a. 马克思主义研究院; b. 海派经济学研究中心, 上海 200433)

**摘 要:**“丝绸之路经济带”是一条贯穿欧亚的广阔经济带,是跨国跨地区经济合作的创新模式,是跨国跨地区的战略平台。中俄两国既是重要的经济伙伴,同时也是全面战略协作伙伴。“丝绸之路经济带”和“欧亚经济联盟”的建设,将会促进中俄全方位的贸易投资合作,提升贸易质量,扩大贸易规模,深化能源合作,促进投资领域多元化发展,提升两国在经济现代化领域的合作和发展。

**关键词:**“丝绸之路经济带”;“欧亚经济联盟”;区域经济合作;贸易投资;中俄贸易

**中图分类号:**F114 **文献标志码:**A **文章编号:**1002-462X(2015)06-0096-05

2013年9月,习近平主席首次提出了共同建设横跨欧亚的“丝绸之路经济带”宏伟战略构想,“为了使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‘丝绸之路经济带’”。党的十八届三中全会通过的《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》再次明确提出,“加快同周边国家和区域基础设施互联互通建设,推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设,形成全方位开放新格局。”“丝绸之路经济带”实质上是为中国确定一个面向欧亚内陆开放的新战略,是中国经济发展及外交事业的一大重要构想。对此,俄罗斯积极响应,支持习近平主席提出的共建“丝绸之路经济带”设想,并愿将跨欧亚铁路与“一带一路”对接,创造出更大效益。2015年5月,习近平主席访问俄罗斯,出席俄罗斯纪念卫国战争胜利70周年庆典,与普京总统签署了《中俄两国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》《关于深化全面战略协作伙伴关系倡导合作共赢的联合声明》,开启了中俄合作的新时代。

## 一、中国与俄罗斯的贸易合作

苏联解体初期,中俄之间的贸易仅为60亿美元左右,多年来两国之间商贸交往发展迅速。

收稿日期:2015-03-12;修订日期:2015-05-25

作者简介:刘晓音(1974—),女,经济学博士,助理研究员,从事转型经济学、俄罗斯东欧中亚经济研究。

虽然美欧等国家在2014年开始了对俄罗斯的经济制裁,卢布疲软,但中国和俄罗斯的贸易仍然保持积极态势,贸易总值952.8亿美元,同比增长6.8%。俄罗斯出口中国的商品增长4.9%,达到416亿美元,中国出口俄罗斯的商品增长8.2%,为536.8亿美元。目前,中国为俄罗斯第一大贸易伙伴,而俄罗斯是中国第九大贸易伙伴。中俄之间经贸合作目标非常明确,即到2015年达到1000亿美元、到2020年达到2000亿美元。

从贸易结构来看,中俄之间的贸易结构比较单一,多年来保持不变的格局。2014年,俄罗斯对中国出口的主要产品仍然是矿产品、木及制品和化工产品,这三类产品出口额分别占俄罗斯对中国出口总额的77.7%、6.8%和4.0%,为288.9亿美元、25.1亿美元和14.7亿美元,增长235.7%、12.6%和下降7.4%。俄罗斯对中国的出口中能源原材料占比较大,与其商品结构与对外贸易的整体结构完全吻合,充分体现了俄罗斯能源为经济主体的特点。中国对俄罗斯出口的主要商品是劳动密集型产品,如纺织品、服装、鞋类、家电等日用消费品。伴随着中国对外贸易整体结构的调整,中国对俄罗斯出口的产品中机器设备的比重不断增加,占到近50%。但是此类产品中又以电信录音设备、办公设备和家电等一般技术密集型产品为主,缺乏高新技术产品。2014年,俄罗斯自中国进口的机电产品、纺织品及原料和贱金属及制品的进口额分别为234.7亿美元、49.2亿美元和39.8亿美元,占俄罗斯自中国进口总额的46.2%、9.7%和7.8%。但是,伴随

着美国和欧盟对俄经济制裁的加剧,俄对中国商品的需求产生了一定的变化。2014年7月美国和欧盟对俄实施深水钻井、采油和页岩油开采技术及设备出口设限,俄罗斯从实行制裁国进口的相应设备从64%下滑到54%。俄罗斯转从中国进口钻探和掘进机零部件等设备,仅半年间,从中国的进口量增长8%,进口额达到3.66亿美元。

从贸易主体来看,伴随着贸易方式从混乱无序到有序的自由贸易方式的转变,一些缺乏经济实力的小企业逐渐退出,经济实力较强、经营规范的大中型企业占据中俄贸易市场交易主体地位。但是,从长远合作和发展角度,中国更重视与俄罗斯在航空、太空和其他高技术含量领域的大型企业进行深层次合作。俄罗斯也希望能在建筑业、加工工业、研制新材料等高新技术领域与中国有实力的企业展开进一步合作。

## 二、中国与俄罗斯的投资合作

作为重要的新兴经济体国家,俄罗斯具有很大的潜在投资市场。据世界经济论坛《2013—2014年全球竞争力报告》显示,俄罗斯位居第64位。据美国高盛公司的预测,俄罗斯的投资环境有望在2020年前超过意大利,2025年前排在法国和英国之前,2030年前超越德国水平。

2011年以来,中国对俄投资呈现较快速度增长。2011年中国对俄的直接投资为5.68亿美元,比2010年增加63%,同年对欧洲直接投资额的增速为8.4%。2012年,中国对俄投资总额为6.6亿美元,增长116.3%。2013年,中国对俄的投资总额为40.8亿美元,增加518.2%。按照对俄罗斯的投资国别排名,中国成为继塞浦路斯、荷兰、卢森堡之后的第四大投资国。2013年,中国公司在俄罗斯新签承包工程合同21.7亿美元,完成营业额13.7亿美元,同比下降19.7%;中国公司累计派出各类劳务人员10740人。

中国对俄的直接投资多集中在林业开采、农业、矿产开采业、商业、服务业、加工业和建筑业等领域。中国重视与俄罗斯大型投资项目合作,并尽量签署政府间协议,原因是能保证项目顺利进行。中方在投资的项目中,强调使用中方劳动力和购买中国设备。俄罗斯在某些领域的合作虽然称为是双边合作,但项目的实施全部依靠中方的力量,在边境地区的基础设施建设项目尤其如此。2013年,在俄罗斯工作的中国劳工数量为18822人,多集中在远东和西伯利亚地区的农业、建筑业和木材加工行业。

俄罗斯对中国的投资大多集中在制造业、建筑业和运输业。目前,正在实施的俄罗斯对中国投资较为成功的项目为:(1)2010年,俄罗斯彼得罗巴甫洛夫斯克公司与黑龙江建龙有限公司在双鸭山市共同合作建厂,俄方投资总额为1.8千万美元;(2)2005年和2008年,俄铝集团投资1.5千万美元在山西省先后购买两个工厂用于生产阴极块;(3)俄罗斯石油和中石油共同在天津投资炼油厂,此项目总投资额为50亿美元,俄方投资占总投资额的49%;(4)由古比雪夫氮技术有限公司和上海和易商贸公司共同投资的“古比雪夫工程塑料公司”在上海建立,投资总额1.8千万美元,俄方投资0.81千万美元;(5)俄联邦西伯利亚分院核物理研究所与上海重钢有限公司共同创建上海隆鑫特种电缆有限公司,总投资额为483万美元,俄方投资额为1.1万美元。

2013年,俄罗斯在中国投资项目69个,同比下降5.5%;对中国投资额为2.208千万美元,相较于2012年的2.992千万美元下降-26.2%。为避免高额的税率,俄罗斯企业的投资资金大部分通过在香港注册的分公司转到中国,这是造成统计数据减少的主要原因之一。

相较于中俄贸易的快速发展,中俄两国投资合作进展缓慢,主要原因在于存在着较多壁垒,未达到便利化的状态。中俄投资便利化的实现不仅可以优化配置生产要素,同时可以带动中俄贸易快速发展,促进中俄技术进步,发展新经济,增进就业,为中俄经济增长增添新动力。为此,中俄两国政府也积极采取措施。2009年,中俄两国政府签订《中俄投资合作规划纲要》,通过建立政府间合作机制,提供更为高效便捷的保障体系,促进双边投资合作。2011年10月,“中俄投资基金”成立,主要用于对中俄重大双边合作项目、双边贸易相关项目、俄私有化和国际化项目的投资。2012年,俄罗斯总统访华期间签署了成立俄中投资项目的文件,进一步深化和推动了双方在投资领域的合作。2013年8月,在莫斯科举行的俄中投资合作常设工作组第4次会议上,俄罗斯经济发展部和中国发展改革委员会签署了《关于落实〈中俄投资合作规划纲要〉的谅解备忘录》。这一备忘录旨在改变过去20年来经济合作的传统形式,并促其转变为更高和更具创新性的合作模式。2015年5月,习近平主席访问俄罗斯,中俄签署了32项协议,总价值达250亿美元。其中,包括中国为俄罗斯提供数十亿美元的基础设施贷款、俄罗斯联邦储蓄银行与中国国家开发银行之间的一项60亿元人民币信用额度协议

等。

在“丝绸之路经济带”建设的大背景下,中俄之间投资项目是由两国共同投资的基金推动和落实的,中俄投资基金<sup>①</sup>就是最为活跃的机构之一,并已取得卓越的成绩。2014年5月,在圣彼得堡国际经济论坛上公布了4项中俄投资合作计划,涉及基础设施、房地产和矿业,这些项目将通过中俄投资基金进行实施。同年,中俄投资基金还以4亿美元的金额与OJSC远东与贝加尔湖区域发展基金合作共同投资,修建中国与俄罗斯在黑龙江上的第一座跨境大桥——同江大桥,大桥建成后将大幅度缓解中俄在远东边境贸易铁路基础设施落后的局面,促进两国边境贸易的增长。此外,该基金还与天津永泰红磡集团共同建立50亿元人民币基金,用于投资中俄两国旅游基础设施和养老社区。未来该基金还将趋向更加多元化的投资领域,除了农业、自然资源和能源等传统行业外,亦有兴趣涉足物流、医疗和电信等服务行业。

相信“海上丝绸之路”的建设将为中国与俄罗斯间的投资合作带来新的动力,其投资重点区域为基础设施领域。

### 三、“丝绸之路经济带”建设促进中俄能源合作的深层次发展

“丝绸之路经济带”建设中,中国与俄罗斯的能源合作是非常重要的部分,俄罗斯对此持积极态度,中俄能源合作对双方也更具有战略意义。

1. 签署油气协议,扩大能源合作规模。2014年5月,中俄两国在历经10余年谈判后最终达成为期30年的东段天然气管线长期供气协议,中俄两国政府《中俄东线天然气合作项目备忘录》中国石油天然气集团公司和俄罗斯天然气工业股份公司《中俄东线供气购销合同》在上海签署。大单的签署意味着两个巨型气田将被开发,以保证每年供气量达到380亿立方米,两国间能源贸易规模获得了质的飞跃。中俄双方同意尽快落实解决管线建设及其相关融资、技术问题,确保达成2018年开始供气并逐步提高供气量的目标。同年11月9日,两国在西线管道的合作也取得实质性进展,中俄两国签署了《关于通过中俄西线管道自俄罗斯联邦向中华人民共和国供应天然气领域合作的备忘录》《中国石油天然气集团公司与俄罗斯天然气工业公司关于经中俄西线自俄罗斯向中国供应天然气的框架协议》。在协议中,俄方将从西伯利亚西部通过阿尔泰管

道向中国每年供应额外300亿立方米天然气,为期30年。2014年先后签署的两个协议占中国2020年前消费量的17%,使得中国超过德国成为俄罗斯最大的天然气客户。

因乌克兰危机,俄罗斯与美国和欧洲国家之间关系交恶,俄罗斯转而依赖中国来促进其经济增长。自此,借“丝绸之路经济带”这一平台结束了中俄之间10年的供气谈判,两国顺利达成协议,这也使得俄罗斯从经济和政治上更加依赖中国。而中国作为一个财力丰厚、市场潜力巨大的稳定的消费国,也使两国依赖关系更加紧密。

2. 加强能源基础设施建设,促进互联互通。目前,中国天然气的管道进口全部来自中亚,在中亚有三条跨国天然气管道建成投运,2014年9月,第四条中亚天然气管道D线正式开工。中国现在大多数天然气进口以及自身的天然气田都来自西部,而用气市场则在东部,对中国而言,伴随着中俄之间油气合作的深入,东线建成将大大改善供气格局。2014年9月,东线天然气管道俄境内已开工,将于2018年竣工。这一举措意味着全球陆上供气重心将向亚太转移,未来还可能向其他亚太国家延伸。

2014年中国新建成油气管道总里程约6800千米,比2013年新建成的1.16万千米减少4800千米,降幅达41%,油气管道建设明显放慢。其中,新建成天然气管道4500千米,同比减少4000千米,降幅达47%;新建成原油管道800千米,同比减少1100千米,降幅达58%;新建成成品油管道1500千米,同比增加300千米,增幅为25%。伴随着中俄之间油气协议的签署,对管道油气的运输需求会增加,适时推进“一带一路”能源合作的基础设施建设十分必要,在国家能源局召开的落实“一带一路”战略推进能源国际合作会议上,部署了能源系统务实推进“一带一路”能源国际合作重大工作任务,即基建先行,由油气管网和电力走廊等能源通道建设展开;同时,开展两国间海上油气运输通道建设调研,实现能源运输方式的多元化,减轻管道运输安全压力。

<sup>①</sup> 中俄投资基金成立于2012年6月,以有限合伙制形式设立,进行商业化运作,由中国投资有限责任公司(中投)和俄罗斯直接投资基金(RDIF)各自出资10亿元设立,并计划向中国和其他国家投资者募集10亿美元至20亿美元资金,主要投资俄罗斯和独联体国家的商业项目以及与俄有关的中国项目。按照此前中投和俄罗斯相关方签订的备忘录,双方在投资项目选择上主要关注包括大型基础设施和物流领域、具有高附加值的自然资源开发和加工领域,以及具有行业领先地位的制造业和服务业企业的增长型投资机会。

3. 发挥能源经济互补性,促进合作多元化发展。中俄两国的能源经济虽有高度互补性,两国政府态度积极,但是中俄的油气合作还是有着巨大挑战的。从油气开采来说,俄罗斯东西伯利亚的资源规模明显少于西西伯利亚的储备,且开采成本高昂。从长远发展角度来看,俄罗斯石油工业重点仍将集中在开发西西伯利亚的致密油和西北部的北极深海资源。过去20年里,俄罗斯政府和公司不希望外国参与者进入俄罗斯国内市场,但是如果开采区转移到北极深海区域,因俄罗斯缺乏经验、人力和设备,就会迫使其改变之前拒绝外援的态度,主动与外国合作,亚马尔项目就是如此。2014年1月,中国石油在对俄油气合作中取得了一个重大突破,中国石油与俄罗斯诺瓦泰克公司完成对亚马尔液化气公司20%股权的交割,正式进入油气资源竞争日趋激烈的北极地区。俄罗斯遭遇西方实施的一系列制裁,给亚马尔项目的推进带来了挑战和风险。负责项目运营的中国石油俄罗斯公司履行中方股东职责,积极开展工程合同的签订、气田开发方案研究、融资谈判、销售及海运合同的签署等各项工作。截至2014年年底,亚马尔项目已完成生产井钻井26口,占第一条生产线所需生产井数的44%,项目建设已签合同的数量占拟签合同的88.5%。凭借出色的业务实力,中国企业承接了总价值接近60亿美元的一批服务和制造合同。特别是寰球工程公司和海洋工程公司与国际强劲对手较量,成功中标,联合获得承担国际液化气LNG工程的模块制造合同,填补了中国石油国际LNG模块建造项目的空白。此外,中国石油技术开发公司、中国石油物资公司、中油天津锐思公司等均积极参与到亚马尔项目中。此次合作改变了以往中俄之间贷款换石油的模式,是投融资与贸易相融合的模式,即中方既推动项目融资,又参与工厂建设、天然气开发等产业链的合作。

4. 非传统领域的油气—页岩气的勘探开发合作。中俄在非传统油气勘探与开发、新能源技术开发与利用方面都有广阔的合作空间。俄罗斯页岩油气储量巨大,产储比优势明显;中国页岩油气勘探开发技术正在不断成熟,资本力量雄厚。根据俄罗斯政府允许独立的生产者出口页岩气的规定,独立的天然气生产者“诺瓦德克”和中国油气集团公司签订了关于在雅马尔页岩气合作协议。其中规定中国得到开采西伯利亚西北部天然气项目的20%股份,每年向中国供应300多万吨页岩气。普京总统曾提出,2017年俄

罗斯将大规模开采页岩气,相信在这一领域中俄之间将有很大的合作潜力。

#### 四、“丝绸之路经济带”建设促进中俄在其他领域的合作开发

“丝绸之路经济带”深层次发展促进了中俄在非能源、高科技和创新领域的发展合作,两国还在交通、金融等方面签署了重要的合作战略。中国政府和企业积极参加如远东超前发展区建设、莫斯科市电动汽车项目,以及乌里扬诺夫斯克州放射性医疗项目、奔萨州农业机械组装生产项目、阿穆尔州高新技术开发区项目等。除此之外,中俄之间在高铁、汽车、煤炭、电子、航天技术等方面的合作都取得了长足的发展。

1. 中俄高铁合作。在中国提出了“丝绸之路经济带”规划后,改造西伯利亚大铁路成为中俄之间合作的重点。中国国务院总理李克强2014年10月中旬访俄期间,两国签署近40项重要合作文件,其中中俄高铁合作谅解备忘录的签署引人注目。根据协议,中俄将推进构建北京至莫斯科的欧亚高速运输走廊,优先实施莫斯科至喀山的高铁项目。俄罗斯计划在2030年前建设5000公里高速铁路。俄罗斯希望通过引进中国的技术和资金来提高本国铁路网的水平。目前,中国已经提议准备向俄罗斯首条高铁——莫斯科到喀山高铁建设投资3000亿卢布(约合372亿元人民币),其中500亿卢布(约合64.48亿元人民币)由中国公司投入,其余由中国的银行贷款提供。中俄高铁合作将提升俄罗斯的基础设施,对中俄之间的贸易合作也将起到促进作用。

2. 中俄在煤炭、电力方面的合作开发。为推进“丝绸之路经济带”战略计划,中俄两国的集团积极签订大项目,带动地区发展。2014年9月,中国最大的煤炭生产企业神华集团与俄罗斯国有企业俄罗斯技术国家集团签署了一份投资总额高达100亿美元的合作合同,合同规定两家公司将共同开发西伯利亚与俄罗斯远东地区的煤矿区、发展工业与交通基础设施、建设发电设备,以及可向中国出口电力的高压输电线路。此项目不仅可以解决俄罗斯阿穆尔州与中国北方地区的能源短缺问题,还能够满足该地区的电力需求。

3. 航天领域的合作。在推进“丝绸之路经济带”计划背景下,《中俄关于经济现代化领域合作备忘录》的实施,促进了两国在制药、船舶和运输机械制造等领域的有效合作,双方严格执行《2013—2017年中俄航天合作大纲》,在对地观

测、火箭发动机等基础科学研究方面联合展开攻关,进一步深化了两国在航天领域的长期互利合作,也加强了两国在高新技术领域的合作。2014年,中俄之间签署了《中国卫星导航系统委员会与俄罗斯联邦航天局在卫星导航领域合作谅解备忘录》,推动民用航空和航空制造合作,扩大卫星导航、航空发动机、工艺与材料等领域的合作;推动信息通信领域的合作,在无线通信设备、集成电路设计等方面开展交流。中俄双方通过创新合作方式,实施联合研发、联合制造、联合推广应用、联合实施创新成果转化并联合向国际市场拓展,力求实现互利共赢。

4. 汽车行业的合作和投资。在“丝绸之路经济带”的平台上,中国对俄投资的技术含量也在不断提高。众多中国大型车企布局俄罗斯市场,制造先机,抢占市场份额。同时,中国车企以技术来打造品牌效应,长城汽车在图拉州的工厂是中国车企在俄首家涵盖冲压、焊装、涂装和总装四大生产工艺的整车制造厂,项目总投资5亿美元,投产后年产量达15万辆整车。

## 五、中国的“丝绸之路经济带”与俄罗斯的“欧亚经济联盟”建设

2011年10月,时任俄总理普京在其纲领性文章《欧亚地区新一体化计划——未来诞生于今日》中提出了建立“欧亚联盟”的构想。他倡议由原苏联的各共和国组成“欧亚联盟”,建立一个类似欧盟的超国家联合体,在欧洲和亚太地区间起到桥梁作用,成为世界格局中的强大一体,与美国、欧盟和中国平起平坐。2012年普京重返克里姆林宫后,加快推进独联体一体化进程,着力于构建欧亚联盟,欧亚联盟的正式名称也被确定为“欧亚经济联盟”。2014年5月29日,俄罗斯、哈萨克斯坦、白俄罗斯三国签署了《欧亚经济联盟条约》,并宣布欧亚经济联盟将于2015年1月1日正式启动。根据条约界定,“欧亚经济联盟”是区域一体化国际组织,拥有国际法主体地位。俄白哈三国承诺将在2025年前实现商品、服务、资本和劳动力的自由流动,力争协同以能源、加工业、农业和交通运输业为代表的主要经济行业的政策,终极目标是建立类似于欧盟的经济联盟,形成一个覆盖2000万平方千米、拥有1.7亿人口、国内生产总值(GDP)总量近3万亿美元的统一市场<sup>[1]</sup>。

俄罗斯的“欧亚经济联盟”与中国的“丝绸之路经济带”建设存在诸多相似之处。“在成员上有重合,在地域上有交叉,在功能上有相似,但在地缘政治和地缘经济走向上,却又南辕北辙。”中国提出“丝绸之路经济带”建设,是着眼于本国经济发展和区域合作,不谋求地区事务主导权,不划分势力范围。但“欧亚经济联盟”是俄罗斯在后苏联空间推进一体化的举措,俄罗斯希望通过发展区域合作,提升相互的贸易和投资水平,实现经济多元化发展长期目标的一项战略安排。“欧亚经济联盟”更具有建立政治和安全战略联盟的意义。

2015年5月,中俄签署了《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》,联合声明指出“扩大投资贸易合作,优化贸易结构,为经济增长和扩大就业培育新的增长点。促进相互投资便利化和产能合作,实施大型投资合作项目,共同打造产业园区和跨境经济合作区。促进扩大贸易、直接投资和贷款领域的本币结算,实现货币互换,深化在出口信贷、保险、项目和贸易融资、银行卡领域的合作。推动区域和全球多边合作,以实现和谐发展,扩大国际贸易,在全球贸易和投资管理方面形成并推广符合时代要求的有效规则与实践。”由此可见,寻找“欧亚经济联盟”与“丝绸之路经济带”建设之间可行的契合点,促进亚欧区域一体化发展,这是中俄之间全方位合作发展的契机,也是促进发展好中俄全面战略合作伙伴关系的关键。

中国提出“丝绸之路经济带”发展战略,是谋求沿线各国共同发展、互利共赢的大战略。中国与俄罗斯是相邻的两个大国,由俄罗斯发起的“欧亚经济联盟”和“丝绸之路经济带”有很多相似之处,把“丝绸之路经济带”和“欧亚经济联盟”进行对接,能更好地促进两国之间的经贸合作,以更广视野全面扩大和深化双方务实合作,扩大相互开放,深化利益交融,拓展欧亚共同经济空间,带动整个欧亚大陆共同发展。

### 参考文献:

- [1] 李建民. 丝绸之路经济带、欧亚经济联盟与中俄合作[J]. 俄罗斯学刊, 2014, (5): 23.

[责任编辑: 房宏琳]

# 东北亚海上丝绸之路经济带建设研究

刘国斌

(吉林大学 军需科技学院, 长春 130012)

**摘要:**“一带一路”建设是中国的一个伟大战略部署,其形成了中国对外开放的战略新格局。东北亚海上丝绸之路是构建“21世纪海上丝绸之路”的重要一环,具有充分的历史和现实基础。经济带建设是一种创新的合作模式,可成为中国扩大对外开放、推动经济合作的新战略平台。建设东北亚海上丝绸之路经济带,要大力推动互联互通建设、优化贸易环境和改善贸易结构、推进东北亚自由贸易区建设、加强政府间政治互信与务实合作、推进哈长城市群建设和人员往来交流等,从而推动东北亚地区间的交流,繁荣东北亚区域经济发展。

**关键词:**东北亚地区;“海上丝绸之路”;“一带一路”;经济带;区域经济合作

**中图分类号:**F114.4 **文献标志码:**A **文章编号:**1002-462X(2015)06-0101-04

## 前言

2015年3月28日,中国国家发展和改革委员会、商务部、外交部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》,系统勾勒了“一带一路”路线图,其中提出“要完善黑龙江对俄铁路通道和区域铁路网,以及黑龙江、吉林、辽宁与俄远东地区陆海联运合作,推进构建北京—莫斯科欧亚高速运输走廊,建设向北开放的重要窗口。利用内陆纵深广阔、人力资源丰富、产业基础较好优势,依托包括哈长城市群在内的重点区域,推动区域互动合作和产业集聚发展。”由此可以预见,东北亚区域在“一带一路”战略中前景广阔。

“21世纪海上丝绸之路”建设,是一个复杂的系统工程,需要国家和地区间通力合作。东北亚地区各国是中国陆海近邻,在共同建设“21世纪海上丝绸之路”中起着重要的作用。经济带建设作为一种创新的合作模式不同于传统的以排他性关税同盟或者是超国家管理机构实现合作的区域经济模式,是在各国都认同的规则和理念下,以共赢、开放、互利、平等的方式扩大经济、政

治、文化交流,减少不利因素干扰,共同应对国际环境变化的合作模式,是充分发挥各国地缘优势,共享发展成果的有效途径<sup>[1]</sup>。因此,本文着重对发展东北亚海上丝绸之路经济带的基础条件、战略意义和存在问题进行研究,并提出对策建议,以期对推动东北亚地区的交流,繁荣东北亚区域经济发展提供借鉴。

## 一、东北亚海上丝绸之路经济带的历史与现实基础

1. 历史基础。东北亚主要是由环黄渤海国家组成,历史上各国之间早就有着密切的政治、经济、文化交流,而这些交流均通过海上贸易往来完成,因此东北亚各国之间逐渐形成了多条海上交通道路,且主要以丝绸为贸易商品,通常称之为东北亚海上丝绸之路。其交通道路大体有如下五条:一是明州道(今宁波)—韩国、日本,二是扬州、海州(今连云港)—韩国,三是登州(今烟台)—朝鲜、日本,四是大连、丹东—朝鲜半岛西海岸—日本,五是图们江—滨海地区—朝鲜、日本。这五条道路又通过中国东部和南部海岸的交通与其他地区互相联系,其道路和港口组成了古代东北亚地区海上的交通网,形成了“东北亚海上丝绸之路”。古代东北亚海上通道的形成、发展,对周边国家的往来起到了重要的作用,也促进了各国经济和文化的发展。

古代东北亚丝绸之路给东北亚海上丝绸之路经济带打下了良好的历史基础。当然,东北亚

收稿日期:2015-01-12;修订日期:2015-04-30

基金项目:国家社会科学基金项目“新型城镇化进程中县城的突出作用与发展机制研究”(14BJL122)

作者简介:刘国斌(1963—),男,教授,经济学博士,从事县域经济理论与实践、低碳经济研究。

海上丝绸之路经济带建设不是古代丝绸之路的简单翻版,而是一个开放性区域合作机制,是新时期中国稳定周边和构建经济外交的重要平台,因此,建设好东北亚海上丝绸之路经济带意义重大。

2. 现实基础。金融危机后,东北亚地区各国经济普遍复苏,各国经济合作不断深化,并在多个领域呈现出良好的发展势头,为东北亚海上丝绸之路经济带建设打下了良好的现实基础。首先,金融合作不断深化。东北亚各国间通过多种方式的交流与合作,在维护区域经济稳定上达成了多项共识,如中日韩自由贸易协定(FTA)取得了积极进展,绥芬河成为中国首个双货币区(卢布和人民币);中蒙两国的战略伙伴关系提升为全面战略伙伴关系,并将进一步巩固金融合作;日蒙双方就日蒙经济伙伴关系协定(EPA)签订基本协议;朝鲜成立国家开发银行为世界各国的经贸和金融服务。其次,亚洲基础设施投资银行筹建日益完备,蒙古国、俄罗斯和韩国都已成为意向创始成员国。东北亚海上丝绸之路经济带建设过程中需要大量的金融投资,亚投行以援助亚太地区国家基础设施建设为宗旨,将起到很好的助推作用。再次,跨境旅游往来日益频繁。2014年,韩国、日本、俄罗斯和蒙古国分别是中国的第一、第二、第三和第八大客源市场,另外,中国公民赴上述四国的人数也超过1 000万人次,增幅近两成。最后,交通物流体系不断完善。中蒙两国政府先后提出了乔巴山—锦州、达蒙扎德格德—包头、乔巴山—珲春国际铁路建设计划,中俄珲春铁路也即将恢复开通,作为东北亚海上丝绸之路的纽带,珲春亦在积极发展海陆航线。

## 二、建设东北亚海上丝绸之路经济带的重要战略意义

沿海经济的起步与发展,与沿海对外开放密不可分,东北亚海上丝绸之路经济带建设,目标指向东北亚地区的开发开放,经济带建设将东北振兴推到中国对外开放前沿,可能会重塑中国区域性开放格局。

1. 助推东北振兴。2014年以来,中国东北地区经济增速遭遇多年来的低值。2015年第一季度GDP增速辽宁仅为1.9%,为全国最低,吉林和黑龙江也只有5.8%和4.8%。东北地区面临市场规模小、货运量不平衡、运输成本高的问题。建设东北亚海上丝绸之路经济带将为东北地区提供“以开放带开发”的新发展方向。依托地缘优势,主动参与区域经济合作,不仅加大了彼此

间基础设施的建设,同时也带动了就业、物流等相关产业的发展。由于东北亚各国间相互依赖程度加深、共同利益扩大、利益需求深化,驱动着东北亚各国间的深层次合作,由此将带动东北地区边境贸易发展水平和规模,提高东北地区经济核心竞争力,振兴东北地区经济发展。

2. 维护东北亚局势稳定。东北亚区域内人口约占世界总人口的25%,经济总量占世界的20%,贸易额约占世界贸易总量的17%,由于特殊的地理位置、人文环境和民族历史,东北亚地区至今仍是全球范围内充满变数的不安全地区之一。通过东北亚海上丝绸之路经济带的建设,开展广泛的区域合作,可以深化东北亚各国间的经济联系,最大限度地挖掘东北亚地区的发展潜能,夯实合作基础,促进各国间交流,减少争端隔阂,逐渐消除贫穷,解决发展不平衡问题,为边疆稳定、民族团结和经济一体化打下良好的基础。

3. 完善对外开放的全球战略布局。当前,中国正处在全球经济分工中的关键转型期,正从全球经济分工体系中的加入者逐渐转变为国际经济关系调整治理的积极参与者。但与发达国家相比,中国的竞争力还存在比较明显的差距。东北亚海上丝绸之路经济带建设可作为开展区域合作、促进东北亚区域经济一体化的出发地和立足点。这是因为,一是可以与东北亚周边国家共同应对失衡的全球经济,把各国间在政治和军事上的博弈引领到共同发展经济上来,进而促进东北亚地区的经济增长和社会繁荣;二是可以在发挥地缘优势的基础上,建立完善的区域治理机制,不断积累合作经验,逐渐提高中国参与国际事务的能力,增强中国在修订国际规则中的话语权;三是可以通过区域合作对区域内经济落后的国家提供经济和技术援助,促进其经济发展,从而形成长期稳定的战略伙伴关系,提高国家间的认同和支持<sup>[2]</sup>。

4. 缓解中国资源供需矛盾。不管是在当前还是未来,能源问题一直是制约中国经济发展的重大障碍,马六甲海峡和霍尔木兹海峡是中国从中东和非洲输入能源的必经海道,这使得能源资源海外供应地和运输通道过于集中,如果相关海峡出现封锁限制,将对中国的能源供给甚至东北亚国家间的国际贸易产生极大影响。因此,在海上通道存在较大安全风险的情况下,推动东北亚海上丝绸之路经济带建设,不仅可以有效减轻中国在资源保障上的困局,在俄罗斯和蒙古国这样的资源大国寻找可靠的供给来源地,保障资源供给能力,减轻能源风险,还可以通过东北亚海陆联运和管道运输来减少中国对海运通道的过度

依赖。

### 三、东北亚海上丝绸之路经济带建设中存在的制约因素

1. 经济体制与经济发展水平存在差异。东北亚地区各国间经济体制差异较大,中国是最具潜力的实行社会主义市场经济体制的发展中国家,朝鲜是实行计划经济体制的社会主义国家,韩国和日本是实行自由市场经济体制的资本主义国家,俄罗斯是处于经济复苏阶段的资本主义国家,蒙古国正处于从计划经济向市场经济的过渡发展时期。东北亚各国在经济发展水平上的差距也制约了区域合作的发展,从总量上看,2014年,占经济总量世界第二、东北亚第一的中国GDP为10.4万亿美元,而最少的蒙古国只有126亿美元,朝鲜稍高一点,为378亿美元。人均GDP差距也非常大,2014年,日本(38491美元)的人均GDP约是朝鲜(约1000美元)的38倍,约是蒙古国(4213美元)的9倍。经济体制与经济发展水平的较大差距导致东北亚各国在发展目标、市场结构和消费结构等方面存在差异,不仅造成相关经济政策协调困难,也在一定程度上对东北亚国家间的经贸往来、贸易规模和地理走向等产生了较大影响。

2. 国际政治环境复杂。东北亚地区历来是大国间战略利益博弈的地区之一,出现任何一个小的摩擦都会异常敏感。目前,受领土与海洋争端、朝鲜半岛局势持续紧张、美国倡导的TPP概念和频繁地与韩日间联合军演,以及近年来多个国家均提出的丝绸之路计划(如表)影响,东北亚地区大国间的竞争日益激烈。国际政治环境的复杂性,严重阻碍着东北亚地区国家间的正常交往与合作,甚至影响到东北亚地区和平与稳定的大局,这是对共同建设21世纪东北亚海上丝绸之路经济带的一个巨大挑战和威胁。

3. 对“中国威胁论”的戒心与防范。改革开放以来,中国取得了巨大成就,经济上保持高速增长,GDP总量更是超越邻国日本上升世界第二位。中国积极参与国际组织和多边合作,并在国际问题中承担应有的责任,发挥着自身的作用,国际影响力与日俱增。然而,在东北亚其他国家看来,中国的快速崛起无疑会对现有地区格局发起挑战,并担心会威胁到自己国家的利益和安全。于是乎,有的周边国家想方设法遏制中国对周边的影响力,以延缓甚至阻碍中国的进一步发展,造成整个东北亚地区的不太平,也影响了东北亚海上丝绸之路经济带的建设<sup>[3]</sup>。

表 多国实施“丝绸之路”计划

国别	名称	提出时间
美国	亚太再平衡战略	2012年6月
	新丝绸之路计划	2011年7月
俄罗斯	亚欧联盟	2011年
	新丝绸之路	2009年
日本	新丝绸之路外交构想	1998年1月
中国	丝绸之路经济带	2013年9月
	“海上丝绸之路”	2013年10月

资料来源:据环球网统计结果整理(<http://www.huanqiu.com>)

### 四、东北亚海上丝绸之路经济带建设发展思考

建设东北亚海上丝绸之路经济带不是一蹴而就的工程,需要通过一系列的政治、经济、文化行动来实现,因而落实东北亚海上丝绸之路经济带建设的责任至关重要,具体来讲有以下五个方面。

1. 大力推动互联互通建设。现代版的丝绸之路不仅限于贸易通道,它将是立体的、多维的综合性通道。中国需要与沿线国家在现有基础上继续共同推动互联互通建设。建设东北亚海上丝绸之路可以规划细分为以下几条通道:一是东起俄罗斯远东口岸,途径绥满铁路,大致从东向西方向,经绥芬河、哈尔滨,从满洲里出境与俄罗斯横跨欧亚的西伯利亚大铁路相连,向西抵达荷兰鹿特丹港;二是经辽宁大连港或营口港,途径哈大铁路至哈尔滨后与绥满铁路交会,再经哈佳铁路至同江,在同江铁路大桥出境后至俄罗斯比罗比詹,之后与西伯利亚大铁路相连,向西抵达荷兰鹿特丹港;三是经大连到丹东、图们、珲春、绥芬河、同江、黑河、漠河等边境口岸的东北东边道沿边铁路,并可分别从上述口岸出境,与西伯利亚大铁路相连,向西抵达鹿特丹港;四是通过图们到长春、白城、阿尔山,到蒙古国,再到俄罗斯;五是盘活大连到烟台的渤海高铁项目,该线路建成后,预计从哈尔滨至三亚都有铁路直达(琼州海峡的海底也可能建铁路);六是随着北冰洋海冰的不断消退,北冰洋航线的开通成为可能,西起摩尔曼斯克,东到符拉迪沃斯托克至珲春,途经巴伦支海、喀拉海、拉普捷夫海、新西伯利亚海的“东北航线”,是连接东亚与西欧最短的海

上航线,将对东北亚地区的经济发展与海洋运输线畅通产生积极且深远的影响<sup>[4]</sup>。

2. 优化贸易环境,改善贸易结构。首先,要加强配套基础设施建设,增设海陆空联运航线,积极改善口岸通关环境,加快商品流通,促进贸易快速化发展。同时,加强贸易便利化的合作协调机制建设,调动各国参与的积极性,提升软环境建设,促进配套网络电子信息化建设,打造区域内电子网络信息系统,提升区域内信息便利性和同步性,减少因贸易环境不完善而造成的不利影响。其次,要加快贸易结构升级,树立多元化市场理念,分阶段地合理转变出口贸易方式。加快自主知识产权商品的研发,大力推动商品产业链式发展,通过税收、信贷等政策,鼓励污染少、耗能低、产值高的企业发展,鼓励高附加值和高端产品的出口,避免商品单一化、出口集中化、产业简单化,鼓励资本密集型和劳动力密集型产业转变为有针对性地扶持和保护资本技术密集型产业,努力提高和改善东北亚地区的贸易规模与结构。

3. 努力推进东北亚自由贸易区建设。在积极加快中日韩自由贸易区谈判的同时,还要不断努力推进整个东北亚地区的自由贸易区建设。东北亚地区涵盖的区域广阔,且人口众多,组建成功将会成为仅次于欧盟、北美自由贸易区的第三大自由贸易区<sup>[5]</sup>。所以,在充分利用好 APEC、ASEAN + 3 等自由贸易组织基础上,可以先在主要经济体间组建,如中俄自由贸易区、中日韩自由贸易区等,最终发展成整个东北亚地区的自由贸易区。

4. 增强互信,加强合作。加强政府间政治互信与务实合作,建立多边调控机制,是东北亚海上丝绸之路经济带建设实施的基本前提。一方面,要树立合作共赢的理念,丝绸之路经济带建设,主要依赖沿线国家自愿、积极的参与,所以要加强各国在政策制定和经济发展战略上的交流,协商制定推进区域合作的规划和措施,找准“利益契合点”,发挥各自优势,取长补短,促进地区经济融合,打造“利益共同体”和“命运共同体”;另一方面,要在东北亚地区各国现有合作的基础上,全面构建东北亚合作平台,设立协调联动合作组织,大力加强多边机制合作,深化东北亚各国多角度、深层次、全方位的合作,减少贸易争执与摩擦,促进东北亚地区合作健康发展<sup>[6]</sup>。

5. 推进哈长城市群建设和人员往来交流。东北亚海上丝绸之路经济带建设将成为中国东北地区经济增长的一个强有力的引擎,为迎接新

的发展机遇必须打好基础,做好准备。一方面,作为中国国家二级城市群之一的哈长城市群,要以城市群建设为契机,推动城市群建设,为东北亚海上丝绸之路经济带建设创造条件。另一方面,国之交在于民相亲,习近平主席在谈到丝绸之路经济带建设时,特别强调了“民心相通”这一理念。中国提出建设丝绸之路经济带的倡议,有的国家和人民对这一概念和战略意图还不够了解。为此,中国应树立包容开放的大国心态,尊重东北亚各国文明的多样性,理解东北亚各民族的不同特点,积极促进东北亚各国在人员、文化和学术等方面的交流,在增进彼此了解的同时,增进地区认同感,为东北亚国家间的相互理解和信任提供契机<sup>[7]</sup>。

## 结 语

东北亚海上丝绸之路经济带建设作为一项跨国战略构想,内涵丰富,目标宏伟,意义重大,是东北亚区域经济一体化和全球经济一体化进程中的大事件,会对东北亚地区的政治、经济、文化各个方面产生重要影响。同时,东北亚海上丝绸之路经济带建设对中国特别是东北地区发展也是一次重大历史性机遇。在此背景下,应充分发挥东北地区特殊的战略作用,为促进中国经济发展,提升国际竞争力和影响力,维护社会稳定做出更大贡献,进而推动东北亚地区的交流,繁荣东北亚区域经济发展。

## 参考文献:

- [1] 孙壮志. “丝绸之路经济带”: 打造区域合作新模式 [J]. 新疆师范大学学报: 哲学社会科学版, 2014, (3): 36 - 41.
- [2] 宏观经济研究院课题组. 关于加强国际次区域经济合作的探讨 [J]. 宏观经济管理, 2013, (5): 30 - 33.
- [3] 周意岷. 东北亚海洋争端初探 [J]. 国际资料信息, 2012, (10): 11 - 15.
- [4] 肖洋. 北冰洋航线开发: 中国的机遇与挑战 [J]. 现代国际关系, 2011, (6): 52 - 57.
- [5] 李轩. 东北亚地区贸易便利化的发展状况、面临挑战与对策研究 [J]. 亚太经济, 2013, (6): 9 - 15.
- [6] 樊华, 王肇钧, 程淑佳. 中国对东北亚国家商品出口趋势与对策 [J]. 经济纵横, 2013, (3): 57 - 61.
- [7] 刘赐贵. 发展海洋合作伙伴关系 推进 21 世纪海上丝绸之路建设的若干思考 [J]. 国际问题研究, 2014, (4): 1 - 8.

[责任编辑: 房宏琳, 曾 博]

# 东北亚区域合作下的中蒙俄经济走廊建设研究

张秀杰

(黑龙江省社会科学院 东北亚研究所, 哈尔滨 150018)

**摘要:** 中国“一带一路”战略构想的提出,符合作为拓展区的东北亚各国经济发展的需求。将中国丝绸之路经济带同俄罗斯跨欧亚大铁路、蒙古国草原之路对接,打造中蒙俄经济走廊,这不仅将在东北亚促成一个新的发展区域,实现三国经济一体化,还必将大大促进东北亚区域经济合作的加速发展。未来必须在维护相关国家共同经济利益的基础上,加强人文交流,建立安全信任机制,促进区域内的互联互通建设,扩大各国之间的相互投资,以此来促进东北亚区域经济协调发展。

**关键词:** 东北亚; 区域合作; 丝绸之路经济带; 中蒙俄经济走廊; 区域经济一体化

**中图分类号:** F114.4   **文献标志码:** A   **文章编号:** 1002-462X(2015)06-0105-04

近年,东北亚区域合作在一体化发展道路上有所突破,中国“一带一路”战略构想的提出,符合作为拓展区的东北亚各国经济发展的需求。2014年,中韩自贸区结束实质性谈判、大图们倡议升级为实体性区域经济合作组织、中蒙俄三国齐力打造经济走廊等,勾画出东北亚区域经济合作的新格局,特别是打造中蒙俄经济走廊,不仅将在东北亚促成一个新的发展区域,实现三国经济一体化,还将大大促进东北亚区域经济合作加速发展。

## 一、东北亚区域合作形势分析

### (一) 东北亚区域内经济合作水平相对滞后

在世界经济全球化和区域经济一体化的发展浪潮中,东北亚区域经济一体化成为区域内各国发展的内在要求。然而,与其他区域相比,东北亚区域经济合作起步较晚,发展相对滞后。经历20多年的合作,东北亚区域经济至今仍处于较低水平。近十年来,区域内贸易占东北亚对外贸易的比重徘徊在20%左右。虽然东北亚区域内有日本这样的对外投资大国,中国这种既是对对外投资大国又是吸引外资的大国,但是,东北亚各国之间的相互投资却很少。2013年,中国对外投资额为1078亿美元,在全球位列第三,而东北

亚国家吸引中国的投资仅占2%。中国吸引日本投资虽有50亿美元,但占日本对外投资的比例也非常小。东北亚六国之间合作也不平衡,中日韩经济合作的规模相对较大,俄朝蒙相互之间以及对中日韩的合作规模都较小,且更多的只是双边层面上的合作,能体现区域内经济现代化发展水平、一体化广度和深度的多边合作尚未开展起来。

(二) 中韩、大图们江次区域经济合作现新机,但仍面临很大阻力

2014年11月10日,中韩自贸区结束实质性谈判,这意味着涉及两国产品90%的税目、85%的贸易额经过一段过渡期后都将实现自由化。协定范围涵盖货物贸易、服务贸易、投资和规则等共17个领域。同时,中国首次承诺以准入前国民待遇和负面清单方式开展服务贸易和投资谈判,可以说,中韩自贸区是中国迄今为止涉及贸易额最大、综合水平最高的自贸区。中韩自贸区的建成,不仅将极大地推动中韩两国经贸合作“升级换代”,还将有力地促进中日韩自贸区谈判进程。但是也应看到,因参与各方遵循自己的利益需求,彼此形成一定制约,要想突破还有难度。韩国在积极参与中日韩自贸区谈判的同时,还一直巧妙利用中韩关系实现对日利益最大化。为增加出口和收入,韩国加入跨太平洋伙伴关系协定(TPP)也是其合理的选择。而同时参加中日韩FTA和TPP谈判的日本,利用两个谈判进行利益平衡,互为筹码。日本一旦同意削减农业关税,

收稿日期: 2015-01-20; 修订日期: 2015-03-15

作者简介: 张秀杰(1963—),女,研究员,从事东北亚区域经济与国际问题研究。

开放农产品市场,就会打破美国和日本在农产品问题上存在分歧致使 TPP 谈判推进困难的僵局,进而对中日韩 FTA 的推进形成不利因素。美国利用 TPP 架空中日韩自贸区,对东北亚区域合作产生负面影响已是显而易见的。目前,中日、韩日关系陷入低谷同样加大了中日韩 FTA 谈判在关键问题解决上的难度。

2009 年,中国正式批复《中国图们江区域合作开发规划纲要》,将长吉图开发开放先导区规划上升为国家战略。2014 年 9 月 17 日,第 15 届大图们倡议政府间协商委员会部长级会议,在改善区域贸易投资环境,加强互联互通,打造东北亚交通和经济走廊,特别是就大图们倡议法律过渡方案等方面达成共识,讨论多年的建立东北亚进出口银行/开发银行联盟最终得以确认,将大图们倡议升级打造成在东北亚区域内独立的区域经贸合作性实体成为共同要求,大图们江区域合作进入转型发展关键期。然而,因该地区地缘政治复杂,突发事件频出,安全形势较为动荡,深入推进合作需要面临的不确定因素仍较多。

(三) 中蒙俄经济走廊将带动东北亚区域经济合作深入发展

2014 年 9 月 11 日,中国国家主席习近平在中蒙俄三国首脑举行的首次会晤上提出共建丝绸之路经济带倡议,这意味着中国提出的丝绸之路经济带战略,从原来主要依靠欧亚大陆桥发展中国与中亚的合作,向东北拓展到中国与俄蒙的合作。打造中蒙俄经济走廊之所以能获得俄蒙两方积极响应,一是符合俄蒙两国经济战略发展方向。以 2012 年举办 APEC 为标志,俄罗斯开始把国家经济发展战略转向亚太地区,因乌克兰危机招致美国等西方国家对俄罗斯的经济制裁,更加坚定了俄罗斯实行“向东看”的远东开发战略的决心。2014 年 3 月,俄罗斯提出“跨欧亚发展带”构想,作为开发西伯利亚和远东的重要手段与目标,4 月又出台了《远东跨越式经济开发区相关法规》,包括交通、能源、社会保障、基础设施等一揽子发展计划和优惠措施。夹在中俄之间的蒙古国,经济发展始终离不开中俄两大邻国。蒙古国“新铁路计划”“草原之路计划”的实施,将俄罗斯与中国过境运输通道连接到一起。二是中蒙俄经济走廊把三方利益诉求有机结合在一起。加强铁路、公路等互联互通建设,推进通关和运输便利化,促进过境运输合作,打破三国扩大资源等经贸合作的运输瓶颈,为蒙古国解决了经济发展急需的出海通道问题,将原本处于中蒙俄三国经济边缘地带的边境地区的发展劣势转化为

跨境毗邻经济区的发展优势,为中俄蒙三国在东北亚地区找到了区域合作的利益契合点。

## 二、打造中蒙俄经济走廊的现实基础

### (一) 区位优势

地缘上,中蒙俄三国横贯欧亚,相依相邻,三方合作具有区位优势。中蒙边界线是中国全部 14 条陆上边界中最长的一条,达到 4 710 公里,占全国陆地边境线总长度的 21.4%。中蒙边界在 20 世纪 60 年代初划定并勘定后,已进行了两次联合检查,两国间不存在领土争端。同样,中俄 4 300 多公里的边界线走向也已于 2004 年全部确定。蒙俄通过 2000 年签署的《蒙俄边界划定议定书》,解决了苏联时期双方国界线的“模糊”状态,由此保证了中蒙俄三国边境地区的稳定与安全,并可继续发挥三国“地利”优势,积极推动互联互通、多边贸易,合作开发矿产和能源资源,促进三国双边关系长期健康发展。

### (二) 政治、历史基础

在国家关系上,中蒙俄三国间不存在悬而未决的政治和历史遗留问题。中蒙俄三国都曾经是社会主义计划经济转型国家,有着相同的发展经历,同处于发展阶段<sup>[1]</sup>。三国有着发展经济、维护国家主权安全的共同需求,在许多问题上有着共同利益和发展目标。经过 20 多年的探索与发展,中俄关系已有了广泛的政治、经济和社会基础,建立了多层级的密切交流机制,两国已开启战略性大项目合作的新阶段,中俄战略利益融合度显著上升。2014 年 8 月,习近平访问蒙古国,将中蒙关系提升为全面战略伙伴关系,中蒙两国在军事、文化等广泛领域开展合作达成共识。作为传统友好国家的俄蒙关系也在 2009 年建立战略伙伴关系之后取得重大进展。2014 年 9 月,普京访问蒙古国,从军事技术合作到免除两国签证制度等,双方在不同领域签署的协议达 15 项,双边关系发展有了一次突破。中蒙俄首次举行的三国首脑会晤,以及三国副外长级磋商机制的建立,加深了三方政治互信。目前,中蒙俄三国双边关系均处于历史最好时期,成为推动合作发展的积极因素,也使三边合作有长期维持的可能。

### (三) 经贸合作基础

中蒙俄三国地域相连,相互之间早已在互市贸易、边境地区合作方面展开了不同程度的经济交流与合作。三国经济互补,各有专长,俄蒙的能源资源和中国的技术、资金能够满足彼此的利益需求<sup>[2]</sup>。中蒙俄三国均为 WTO、APEC 成员

国,无论是双边,还是各国国内都出台了許多有关开展区域合作的发展规划,三边深化合作具有良好的政策环境。目前,在三国的共同努力下,中蒙俄在贸易、投资、对外承包等领域合作发展很快,中国分别是俄蒙的最大贸易伙伴以及蒙古国的第一大投资合作伙伴,而俄罗斯是蒙古国仅次于中国的第二大贸易伙伴。中蒙俄三国都处于国内经济发展的重要阶段,俄罗斯总统普京希望借中国人“吹起俄罗斯经济发展之帆”,蒙古国政府多次、在多个场合表示希望与中国扩大在矿产资源领域的合作。中蒙俄三方在矿产开发、联合挖掘过境运输潜力、基础设施建设等领域深化合作的前景比较广阔。

### 三、打造中蒙俄经济走廊的制约因素

#### (一) 中蒙俄三边关系相互制约

中蒙俄政治领域友好合作始终是主流,但也存在相互制约问题。在中俄、中蒙关系中不同程度存在官热、民冷,中央热、地方冷的现象。无论是国家还是地方政府层面,缺乏互信是影响中蒙俄关系长期稳定发展的最大障碍。中俄两国在交往中的博弈始终存在,若地区平衡力量被打破,就会出现激化的可能。此外,中蒙俄三边关系中的任何两方外交战略调整都会影响到第三方的国家安全与政策走向。其实,蒙古国依据自身夹在中俄两大强国之间的地理位置,选择实行全方位、等距离、多支点发展“第三邻国”的外交政策,以谋求国家利益最大化,这完全可以理解。但因历史及地缘因素的影响,蒙古国对中俄双方而言都是一个比较敏感的地区,不仅会引起中俄之间竞争,也会加剧中俄与美日等“第三邻国”在这一区域的角逐。对中国来说,在地缘上俄蒙是构成北方安全环境的重要外部区域,是可持续发展的地缘支撑,是构建和谐周边、化解崛起困境的重点地区之一。蒙俄关系自2000年恢复以来发展迅速,并先于中蒙在2009年实现从“睦邻传统伙伴关系”向“战略伙伴关系”的提升,俄罗斯在蒙古国铁路、矿产资源合作等关键性行业仍占据霸主地位。尽管蒙古国已不太可能再度实行“一边倒”的政策,但是,与有着根深蒂固传统友好基础的蒙俄关系相比,中蒙关系总是多了一层不利因素<sup>[3]</sup>。

#### (二) 中蒙俄经济合作面临转型升级问题

目前,中蒙俄三方,特别是中俄、中蒙之间在贸易结构、贸易秩序方面仍存在着短期内还难以解决的问题。在中国对俄蒙贸易结构中,主要以传统商品交易为主,中国进口资源等粗加工的原

材料占比较大,如蒙古国所产铜精粉的95%出口至中国。中国对蒙古国投资的70%集中于矿业投资,且大部分矿产品未进行任何加工直接出口至中国。这不尽合理、极不平衡的贸易结构加重了俄蒙对中国经济的高速发展有所忌惮的心理。俄罗斯担心沦为中国的原料殖民地,蒙古国则担心其经济发展对中国依存度过高威胁其经济安全。中蒙俄三国边境毗邻地区经贸秩序有待整治,如双边贸易的国际结算、司法仲裁机制等相对匮乏。三国政府在进出口商品的管理、技术性贸易壁垒设限、通关、查验等方面的政策不尽一致,影响了进出口贸易的快速发展<sup>[4]</sup>,凸显了经贸合作必须转型升级的重要性。

(三) 中蒙俄深化合作易受文化隔阂等问题干扰

据俄罗斯科学院远东分院历史考古与民族研究所拉琳娜研究员的调查,2013年仍有39%的被调查的太平洋沿岸俄罗斯居民认为,中国是不可信任的国家,对俄罗斯安全构成威胁的国家中国排在第二位,这很大原因源于俄罗斯人的心理因素。俄罗斯在历史上经历了由衰落到强大、由收缩到扩张的发展道路,进入21世纪再次面临走向复兴的艰辛之路。在俄罗斯文化中,自始至终占据主导地位的“爱国主义”和“强国意识”如今再次强烈表现出来<sup>[5]</sup>。从世界历史的演变来看,由于蒙古国民族文化在形成过程中受地缘、历史等因素影响,产生出一种强烈的“不安全感”,就此激发出强烈的文化独立意识。蒙古国部分民众对中国人充满偏见,对中国国家实力的提高存有戒心,中蒙领导人多次强调的扩大两国基础设施建设、矿产资源领域合作开发和金融领域三位一体的合作在大项目上一直难有突破,与蒙古国内各界存有既想搭乘中国经济发展的便车,又怕对中国经济依存度过高威胁蒙古国经济安全的矛盾心理有关。无论是过去,还是将来,因历史观及文化差异产生的冲突和碰撞,都会给双边关系的发展带来不稳定因素。

### 四、打造中蒙俄经济走廊的思考

(一) 加强沟通,增加互信,在政策和法律上为加快中蒙俄经济走廊建设保驾护航

政治领域的互信是中蒙俄战略伙伴关系的重要目标,也是三国关系健康发展的基点和开展各领域深度合作的基本前提。中蒙俄之间只有建立深度的政治关系,不断增强互信,才能推动三国国民的往来与了解,做好物与物、人与人的互联互通,实现共同富裕目标。中蒙俄三国要充

分利用已有的,诸如中蒙俄三国外交部司局级磋商定期会晤机制,并适当提升领导人会晤级别,继续在涉及彼此主权、安全和发展等核心利益和重大关切问题上相互给予坚定支持。本着求同存异原则,协商制定推进区域合作的规划和措施,针对中蒙俄跨区域跨国的经济合作,各国政府应出台相关政策给予保障。在三边合作实践中,将中国“西部大开发”战略、“振兴东北老工业基地”战略、“黑龙江和内蒙古东北部地区沿边开发开放规划”等与蒙古国“矿业兴国”战略、俄罗斯“振兴远东地区”战略计划等相衔接,将规划项目落到实处,把合作潜力转化为现实成果。

(二) 加快通道建设,拓展物流合作,为各国经济发展和人员往来提供便利

打造中蒙俄经济走廊,构建跨欧亚大陆的经济区,首要的是统筹三国交通物流网络建设,以构筑贯通国际运输大通道为重点,把加强交通基础设施建设与培育产业经济带结合起来。要统一规划,打破地方分割,树立互利共赢观念,协调行动,合作互助,利用亚洲基础设施投资银行的融资支持,对落后的设施进行改造,制定便利化交通规则。经济走廊的交通应是立体的,包括铁路、公路、机场、输油管线等,但这需要相关国家进行统筹设计。首先,需要中俄联合加快落实蒙古国铁路、公路、输油气管道等基础设施建设项目。其次,要打通中蒙俄国际大通道。目前,中蒙俄铁路通道有两条:一是从乌兰巴托经二连浩特到天津港,全长 1 963 公里;二是从乔巴山取道俄罗斯经满洲里到大连港,全长 2 263 公里,而规划中的从蒙古国东部乔巴山到锦州港的铁路线只有 1 100 公里,是最便捷的中蒙俄国际大通道。此外,被列为《东北振兴“十二五”规划》重点项目的“两山”铁路,即乔巴山(蒙古国)一阿尔山口岸(内蒙古)一乌兰浩特一长春一珲春铁路作为中蒙俄国际大通道的重要一环,连通几个国家间的边境口岸,由此货物最终可达俄罗斯的扎努比诺港口或朝鲜的罗津港,从而真正实现东北亚区域经济的互联互通。

(三) 利用区位优势,提升经贸合作水平,构建中蒙俄自贸区

从经济合作的现实和可能出发,应不断改变中国与俄蒙经贸合作的方式、方法,调整贸易结构,促进双方经贸关系的不断发展,扩大区域内投资合作。为避免国家直接投资而产生的误解

与干扰,应鼓励区域内企业直接参与投资。为促进东北亚区域经济一体化进程,可以从中蒙俄开始先行、先试。在蒙俄边境阿拉坦布拉格自贸区进行试运营的基础上,加快中蒙边境的扎门乌德自贸区建设。以中蒙俄次区域合作为将来的区域经济一体化先期积累一些经验,可先建立中蒙俄自由贸易协定(FTA)关系,再吸收新成员,逐步地滚动式发展,最后实现区域一体化。

(四) 加强交流,增进理解,推进人文领域合作

“国之交在于民相亲,民相亲在于心相通”,打造中蒙俄经济走廊,开展全方位、多领域的合作,必须得到相关国家人民支持,必须加强人民友好往来,增进相互了解和传统友谊,为开展区域合作奠定坚实的民意基础和社会基础。人文领域的交流与合作是中蒙俄战略伙伴关系建立的重要基础,对三国加强相互交流合作,增进理解,巩固发展战略伙伴关系具有重要意义。为促进中蒙俄交流合作,营造良好的文化气氛,中蒙俄各方应为三国民众密切交流友好交往提供更多支持,在中俄、中蒙互办友好交流年的基础上,建立三方交流合作机制,使友好交流活动常态化,交流合作项目更加务实。中蒙俄三国的主流媒体也应加强交流,扩大正面积积极的宣传报道,进而增强中蒙俄之间的友谊和睦邻友好关系。此外,还应努力推动中蒙俄三国在教育、旅游等领域的合作,使其成为三国人文领域合作的新亮点。

#### 参考文献:

- [1] 于洪洋,欧德卡,巴殿君. 试论“中蒙俄经济走廊”的基础与障碍[J]. 东北亚论坛,2015,(1):96-106.
- [2] 葛新蓉. 俄罗斯与东北亚国家能源合作的前景分析[J]. 商业研究,2007,(2):153-155.
- [3] 富景筠. 中、蒙、俄三角关系与中国的战略选择[J]. 学习月刊,2010,(2):43-45.
- [4] 肖艳. 区域战略性新兴产业发展的基本思路与对策[J]. 经济纵横,2012,(10):49-52.
- [5] 蒋莉. 东正教在俄罗斯政治生活中的作用及影响[J]. 现代国际关系,2002,(9):48-53.

[责任编辑:房宏琳,曾博]