

# 建设新贸易通道 推进中蒙俄地方经贸合作

## ——中蒙俄经贸西部通道的战略构想

■ 黄承锋<sup>1</sup> 刘云龙<sup>2</sup> 武晓玲<sup>3</sup> 李丹<sup>4</sup>

**摘要：**中蒙俄经济走廊是新丝绸之路经济带的重要部分，从中蒙俄三国地方经济合作形势发现，现有的两条通道不能满足西部地区与蒙俄之间的贸易需求，而西部地区具备和蒙俄深度合作的现实基础和广阔的前景。本文提出建设一条新的贸易通道，重点服务我国中西部、蒙俄沿线地方经济发展，最终形成亚洲南北大陆桥，并根据现有的区位条件提出“一轴两廊”的空间布局。

**关键词：**亚洲南北大陆桥 中蒙俄经济走廊 地方合作 新通道

### 一、中蒙俄三国地方经济合作形势分析

#### (一) 中蒙俄经济走廊带动地方经济合作的进展

自“中蒙俄经济走廊”倡议提出以来，三国合作共建取得了一系列重要进展。三国经济合作加速进行。中国各相关省区积极参与中蒙俄经济走廊的建设，如黑龙江“三桥一岛一道一港”项目建设（同江铁路大桥、黑河公路铁路大桥、东宁公路大桥，与滨海1号国际通道对接，区域节点城市内陆港建设）稳步推进。辽宁省打造以“海赤乔”三角区为核心的东北亚经济圈。内蒙古谋划建立涉及中国呼伦贝尔市和满洲里市、俄罗斯外贝加尔边疆区、蒙古国东方省的中俄蒙三国毗邻地区跨境经济合作区。但其参与省市主要集中“东北-远东”“长江-伏尔加河”东北亚毗邻区域，旨在建立区域经济一

体化，共同推动区域经济发展。

2018年9月11日举行的东方经济论坛，将合作区域扩大到“京津冀”“长三角”“粤港澳大湾区”，地方合作由毗邻地区向腹地延伸。如俄罗斯伊尔库茨克州提出，将在环境保护、贝加尔湖旅游开发、工业品贸易等领域进一步与中国加强双向投资合作；中国江苏省提出，未来要主动发挥作为“一带一路”交汇点的作用，扩大向东开放、引领向西开放，为中俄经贸往来创造更

多机会。届时，中蒙俄经济走廊地方合作潜力将进一步激发，逐步往更深的腹地延伸。

#### (二) 中蒙俄经济走廊给中西部地区带来合作新机遇

1. 中西部口岸贸易快速增长，但较满洲里和二连浩特仍有差距且产品结构单一

经西部地区的策克和中部的甘其毛都口岸的货运量迅速上升，影响力紧随满洲里和二连浩特口岸，分别以年货运量65.49%、9.12%的速度迅速增

表 口岸进出口货物种类统计（2017年）

	进口货物	出口货物
满洲里口岸	煤炭(51%) 化肥(15%) 铁矿砂及精矿(12%) 纸浆(6%) 原油(10%) 木材及其他。	蔬菜(32%) 钢材(21%) 鲜干水果及坚果(19%) 纺织纱线及制品(9%) 及其他。
二连浩特口岸	煤炭(33%) 纸浆(24%) 铁矿砂、铜矿砂、锌矿砂(10%) 及其他。	机电产品(57%) 钢材(9%) 农产品(8%) 及其他。
甘其毛都口岸	煤炭(95%) 铜矿砂及其他。	大型机械、建筑材料及其他。
策克口岸	煤炭(99%) 及其他	工程机械及其他。

**基金项目：**本文系国家发改委西部项目“中蒙俄内蒙古国际经贸新通道规划”的研究成果之一。

长,在2017年,甘其毛都以1700万吨的过货量超过二连浩特,成为内蒙古自治区过货量第二大口岸;策克口岸以1334万吨的过货量位列第四。但甘其毛都和策克进口货物95%以上都是煤炭,产品结构十分单一。

2. 国际班列相继开通,但总体占比不高,实现常态化运行的较少

西部地区重庆、四川、内蒙、西宁、新疆、兰州、西安、银川、昆明等均已经开通中欧国际班列。中部地区的河南、湖南等也是中欧班列途经的大省。但其选择的路线大多为阿拉山口出境至直接至欧洲,未能积极带动中西部地区与蒙俄的贸易。从满洲里和二连浩特口岸公布的2018年班列数据来看,中西部地区的中欧班列虽然有“蓉欧”“渝欧”“宁夏中欧班列”“昆满欧”经由满洲里口岸和二连浩特口岸出境,但占比不高,只有“渝连欧”“渝满欧”

“郑连欧”“湘连欧”已实现常态化运行。

近年来,由于国家西部大开发和中部崛起战略的实施,我国中西部地区自身经济发展以及对外开放都取得了显著成效,蕴含巨大的经济潜力大。但是需要引起注意的是,我国中西部地区与东部发达地区相比,其开放程度依然具有局限性,对外贸易对经济发展的促进作用还未完全发掘,必须坚定不移地加快对外开放步伐。目前,中西部地区至欧洲货物几乎都选择阿拉山口出境或绕道华北通道和东部通道,中西部地区的地缘优势在中蒙俄大区域合作中并未体现出来,因此,中西部地区也需要一条直接连向蒙古、俄罗斯的国际运输大通道。

中蒙俄三国之间的合作虽整体向好,但西部地区与蒙俄的合作规模、合作领域等相对较小,未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。这主要是由

于中蒙俄经济走廊现有的两条通道无法全方位辐射西部地区,未能直接带动中西部地区与蒙俄的经济合作。

## 二、中蒙俄西部通道的构想

本文提出的中蒙俄西部通道,是在中蒙俄经济走廊背景下对现有通道的补充,连接中国西部地区与蒙古、俄罗斯。其中,中国南桥头为云南延边、广西沿海地区,经云南、贵州、重庆、四川、陕西、宁夏,由内蒙古出境;该大陆桥国外北段,经蒙古国南戈壁省达兰德嘎德到达蒙古首都乌兰巴托,再到俄罗斯伊尔库茨克州乌兰乌德连接俄罗斯西伯利亚铁路。

### (一) 空间构成

中蒙俄西部通道在空间构成上包括中国国内段和国外段两大部分。

国内段是由6个城市群构成的串珠式城市群。这几个城市群相互衔接,融合形成贯穿南北的经济带,最北端的呼包鄂榆城市群,与蒙古国毗邻,是整个通道的北桥头堡;通道在黄河上游城市群和关中城市群与新欧亚大陆桥的交汇处,在川渝城市群与长江经济带交汇,在北部湾城市群衔接国际陆海贸易新通道延伸至东盟。除此之外,还可从云南经过孟中印缅走廊,直通南亚。

国外段由内蒙古西部口岸出境后途经蒙古国的南戈壁省,该



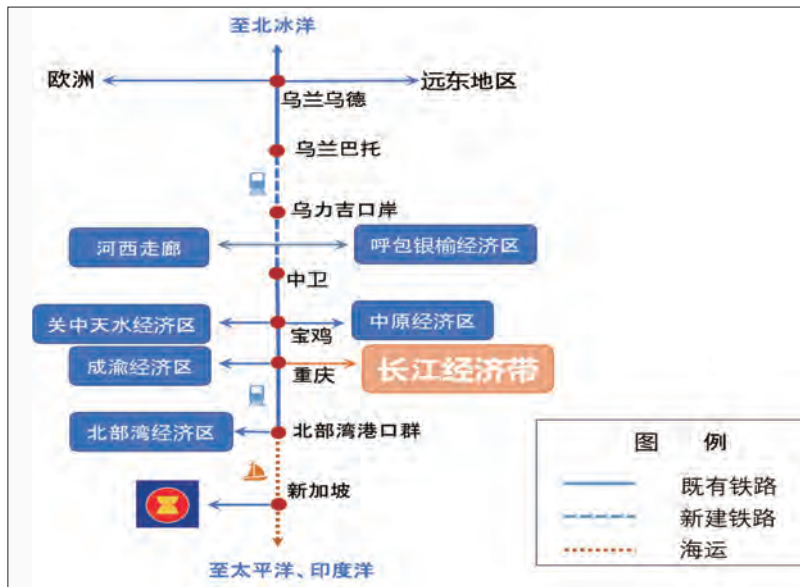


图 亚洲南北大陆桥及其经济带示意图

省面积超过 60% 的地下蕴含丰富的矿产资源，堪称中国脊背上的“聚宝盆”。而中国西部地区垂直向北延伸至俄罗斯与西伯利亚铁路交汇在伊尔库兹克地区，自然资源丰富，也是俄罗斯西伯利亚最大的工业、交通和商贸枢纽。

## (二) 线路布局

新通道的建设与开发，要充分考虑到我国经济社会发展、“一带一路”国际合作需要相适应，按照充分利用现有交通线路、缩小运输距离、技术的可行性以及与社会、经济、环境效益相统一的原则。在这里参考国家的“十纵十横”综合运输通道规划，提出全新的北接中蒙俄经济走廊，南接南向陆海新通道，纵贯东亚，穿越中国西部内陆地区的亚洲南北大陆桥（见上图）。

新通道在内蒙古与草原丝绸之路交汇，连接俄罗斯跨欧亚大

铁路；经过宁夏与沙漠丝绸之路交汇；从重庆连接渝黔桂新通道与海上丝绸之路交汇，对接南向通道在云南与“茶马古道”丝绸之路交汇连接南亚，对接“渝黔桂新”陆海新通道连接东南亚。加强了蒙古、俄罗斯、中国西部地区间的联系，进一步沟通整个东亚地区。

新通道将中国西部多个城市群串联，在重庆节点向东联通了长江经济带；中国段以北，联通了资源丰富的蒙古、俄罗斯；中国段以南，联通了东盟诸国。成为了亚洲东部连通太平洋和北冰洋的南北陆桥，且纵向串联了 3 条亚欧大陆桥与海上丝绸之路。

## (三) 建设时序

充分考虑我国区域空间结构演化、国土资源开发、产业发展及对外开放的需要，结合运输需求、先联通国内段运输通道；

再结合国际经济发展新形势，根据所涉及国家地区发展规划，打通全线铁路；结合通道构建存在的阻碍，抓住主要矛盾、分批解决。远期要依据实际需求扩能改造、加以完善，形成新的综合交通运输网络，并且使各种运输方式协调发展。

第一阶段：1. 连通国内北段，主要是西北地区与长江经济带的联系。铁路，重庆至中卫段利用既有铁路，完成新建中卫 - 乌力吉口岸段铁路 460KM。2. 扩展国内能力短缺部位：加快完成乌力吉口岸建设，提高广西北部湾港口集疏运能力，营造便利高效通关环境。

第二阶段：建设中国—蒙古—俄罗斯通道，即中蒙俄西部通道。铁路，中国—蒙古南戈壁省有关矿区的铁路优先建设，可以纳入第一阶段同期建设，近期完成规划、关键技术研究。建设乌力吉口岸至蒙古至乌兰巴托铁路（800KM），改建俄蒙铁路乌兰巴托—乌兰乌德段。

第三阶段：建设俄罗斯乌兰乌德—北极航道港口通道。近期可以开展与俄罗斯的合作，进行交通线路的规划设计、港口的选择、关键技术攻关，择机开工建设。远期根据运输需求对国内段既有铁路进行扩能改造。

三、新通道沿线地区具备深度地方合作现实基础和广阔的前景

### (一) 经贸基础

社会经济发展是通道形成和发展的基础,在与俄罗斯、蒙古贸易往来中,西部地区与俄罗斯、蒙古双边贸易额在2017年占全国总额的6.5%和73.4%,其中内蒙古排第一,分别占3.3%和70.4%。西部地区(除内蒙古之外)在对蒙俄的贸易中所占的份额很低。但近5年我国西部地区对蒙俄的贸易平均增长率达到14.72%,远高于全国6.03%的平均水平。贵州、青海、宁夏等西部地区的增长率>中部地区>东部地区。其中,贵州的增长最快,达到38.62%,其次为青海、海南、宁夏、云南,增长率均在20%以上。西部地区正在形成新一轮的蒙俄贸易增长极。

### (二) 产业基础和前景

虽然中国也是世界能源大国,但是远远不能满足自身生产的需要,特别是新通道沿线区域的重庆、四川、云南、广西等省份资源供应能力有限。以新通道沿线重要节点城市重庆为例,煤炭资源年消耗量4500万吨,产能1000万吨,需外调入3500万吨来填补这一缺口。其外调的主要来源地为陕煤800万吨和周边地区的一些小煤矿。蒙古和俄罗斯均是全球矿产资源最为丰富的国家之一,乌力吉口岸对面的蒙古国南戈壁省份,煤炭、矿产资源丰富。这一供需关系,可为新通道沿线区域的地方合作提供广阔的空间。

另一方面,蒙古国矿业产业结构单一,主要出口矿石原料,未来急需大力发展冶炼加工等相关产业,延长产业链、增加国内就业,而中国西部地区的陕西、四川、重庆、贵州等资源需求省份有着成熟的冶炼产品生产技术,与蒙古国形成互补,有力地推动这种资源与市场的互补优势转化为共同发展优势。除了有以资源型为主的区域,通道区域内既有蒙古、内蒙古等大型钢铁原材料来源基地,也有全球汽车重要生产基地的重庆、四川,制造业发展也比较成熟。

基于各自要素禀赋不同,产业结构互补性较强,中国西部地区与蒙俄产业合作有着广阔空间,特别是能源、化工、汽车制造、装备制造等产业有着巨大的合作机遇。从产业链的角度看,具备产业上游、中游、下游一体化发展的可能和机遇。

## 四、结语

随着“中蒙俄经济走廊”的不断深入,三国合作共建取得了一系列重要进展。中国各相关省市也积极参与中蒙俄经济走廊的建设,多集中于东部地区。然而西部地区也具备和蒙俄深度合作的现实基础和广阔的前景,中蒙俄经济走廊现有的两条通道尚不能满足西部地区与蒙俄之间的贸易需求。基于此,本文提出建设一条新的连接中国中西部和蒙

古俄罗斯的贸易通道,即中蒙俄西部通道。从贸易和产业两方面来看,新通道沿线地区已具备与蒙俄深度地方合作的现实基础和广阔前景,新通道将成为西部地区全面对外开放和高质量、上规模发展的重要支撑;“一带一路”建设纵深发展的战略通道;成为东西双向互济、区域协调发展和西部地区加快发展的重要载体;深化中国与蒙俄战略伙伴关系的重要平台。■

### 参考文献:

- [1] 宋琳琳. 中蒙俄经济走廊推进现状浅析[J]. 西伯利亚研究, 2016, 43(3).
  - [2] 朴光姬, 李芳. 一带一路建设与中蒙俄能源合作 - 基于地区安全视角[J]. 亚太经济, 2016, (5).
  - [3] 郝宇彪, 田春生. 中俄能源合作: 进展、动因及影响[J]. 东北亚论坛, 2014, 23(5).
  - [4] 张秀杰. 东北亚区域合作下的中蒙俄经济走廊建设研究[J]. 学习与探索, 2015, (6).
  - [5] 黄承锋. 运输通道合理运行及经济聚集作用研究[D]. 重庆大学, 2001.
  - [6] 黄凤志. 对中蒙俄经济走廊建设的战略分析[J]. 人民论坛 - 学术前沿, 2016, (13).
- (作者单位: 1. 2. 重庆交通大学; 3. 南国置业股份有限公司; 4. 民航机场成都电子工程设计有限责任公司)

责任编辑: 张莉莉