

中俄共同建设“一带一路” 与双边经贸合作研究

姜振军

【内容提要】 随着“丝路基金”和“亚投行”的先后建立,《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》的出台,“一带一路”的建设实施思路已经清晰。俄罗斯对参与“一带一路”建设的兴趣愈加浓厚,认为“一带一路”的建设与上合组织和欧亚经济联盟的发展以及俄罗斯东部和北部地区的开发存在着诸多契合点,双方拥有巨大的合作潜力。中俄对共同建设“一带一路”已经达成共识,将丝绸之路经济带建设和欧亚经济联盟建设对接合作,双方将合作建设“陆上丝绸之路经济带”、“中蒙俄经济走廊黑龙江陆海丝绸之路经济带”,未来将合作建设“北极丝绸之路经济带”,与“海上丝绸之路经济带”南北呼应,构成“海上环形丝绸之路经济带”。这将极大地带动“一带一路”沿线和中俄东部毗邻地区经济社会的快速开发与振兴,推动中俄双边经贸合作的超常规发展。

【关键词】 中俄经贸合作 一带一路 区域经济合作

【作者简介】 姜振军,黑龙江大学俄罗斯研究院研究员。(哈尔滨 150080)

在全球化 2.0 时代,区域经济一体化蓬勃发展。中国倡导的“一带一路”为东西方之间、沿线区域之间加强经济社会往来搭建起了重要桥梁和纽带,其重大而深远的意义、不可估量的作用将日渐凸现出来。中国政府发布的《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》明确了“一带一路”的涵盖范围、建设目标和具体领域,指明了今后应努力的方向。

中俄是“一带一路”建设中两个重要的国家,双方对“一带一路”建设的重要现实意义、建设目标及合作思路越来越清晰,两国有关部门就“一带一路”建设问题不断加强交流,在相关政策层面不断沟通并达成共识。2015 年 5 月 8 日两国在莫斯科发表了《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》,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。俄方支持丝绸之路经济带的建设,愿与中方密切合作,并着力推动落实。国家主席习近平指出,这有利于双方深化利益交融,更好地促进我们两国的发展振兴。双方将共同协商,努力将丝绸之路经济带建设和欧亚经济联盟建设相对接,确保地区经济持续稳定增长,加强区域经济一体化,维护地区的和平与发展。双方将秉持透明、相互尊重、平等、各种一体化机制相互补充、向亚洲和欧洲各有关方开放等原则,通过双边和多边机制,特别是上海合作组织平台开展合作。

中俄双方在共同建设“一带一路”和欧亚经济联盟框架内的合作潜力巨大,既能够互利共赢,又能够惠及沿线地带国家和相关国家和地区,因而双方合作的愿望愈加强烈,已经就落实具体合作项目展开了积极而富有成效的洽谈。

一 中俄共建并实现“丝带”基础设施联通

中俄正在就“一带一路”建设合作问题进行紧锣密鼓的洽谈,在条件成熟时分阶段推进,合作建设“陆上丝绸之路经济带”(以下简称“西丝带”)、已经列入国家规划的中蒙俄经济走廊黑龙江陆海丝绸之路经济带(以下简称“东丝带”)以及未来富有前景的“北极丝绸之路经济带”(以下简称“北丝带”)。“西丝带”、“东丝带”和“北丝带”形成中俄“三向一点”^①的“一带一路”格局,双方合作建设“一带一路”将随着“路”的畅通而拉动沿线地区和国家经济社会的稳步发展,从而形成互利共赢的“经济发展带”。“一带一路”基础设施建设需要沿线有关国家和地区共同协商,明确近期、中期和长期建设规划目标,进行充分的可行性论证,从而规避风险,获得共同发展。

(一) 中俄共建并实现“西丝带”基础设施联通

“西丝带”是古老丝绸之路在新时代的“凤凰涅槃”,无论过去,还是现在,乃至将来,丝绸之路在连通东西方、促进经济社会往来方面都发挥过、发挥着并将继续发挥重要作用。在全球化的历史条件下,为进一步加强东西方各领域的联系,需要“西丝带”利益各有关方共同努力加以构建,形成铁路、公路、航空、管道、通讯和网络等多维立体运输和交流通道,建立起共同发展、共同繁荣的经济发展带。

在中俄两国领导人会晤中,双方确定了在 2015 年加强经贸合作的方针,其中包括中俄高铁合作问题。2014 年 10 月 13 日,中国国家发改委与俄罗斯联邦运输部、中国铁路总公司与俄罗斯国家铁路公司四方签署了《关于中俄高铁合作备忘录》。该备忘录的签署推进了构建北京至莫斯科的高速运输走廊的进程,并优先实施莫斯科至喀山的高铁项目。中俄联合工作组负责项目的具体落实,主要包括项目的设计、施工、服务、设备的供

应、投融资等方面的合作事宜。俄联邦铁路公司总裁亚库宁表示,“假如在国家担保条件下两国进行投资达成共识,那么 2015 年年底或明年就可以开始莫斯科至喀山高铁线路项目的设计工作”。这条高铁线路投入运营后,可将莫斯科到喀山两地间 770 公里的路程列车运行时间从原来的 11 小时 30 分钟缩短到 3 小时 30 分钟,预计年载客量达 7 863 990 人次。如果达到设计最高时速 400 公里/小时,届时运行时间将缩短到 2 小时以内。

这条高铁从莫斯科至北京全程长达 7 000 多公里,途经俄罗斯、哈萨克斯坦和中国 3 个国家。为此,中俄需要与哈萨克斯坦就过境该国的跨国运输问题进行三方协商,确定具体的过境手续、相关费用等事宜。待全线通车正常运行后,将大幅度地缩短莫斯科至北京的列车运行时间,从原来的中俄国际列车需要近 7 个昼夜降至 1 个昼夜或 17 个多小时。

第二亚欧铁路大陆桥^②是“西丝带”的重要组成部分,将我国东南沿海地区与中亚地区和欧洲连接起来。这条大陆桥东起中国日照和连云港,向西经陇海铁路和兰新铁路与“陆上丝绸之路经济带”对接连通,经北疆铁路到达阿拉山口口岸,然后进入哈萨克斯坦,后经俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国,终点为荷兰鹿特丹港,是目前亚欧大陆东西最为便捷的通道,将我国东南沿海与大陆桥沿线地区连接起来。

“西丝带”的畅通将极大地促进中俄哈 3 国之间的人流、物流的双向流动,以及密切中国与中亚地区国家和欧洲各国的经贸、人文往来。

(二) 中俄共建并实现“东丝带”基础设施联通

中蒙俄经济走廊黑龙江陆海丝绸之路经济带(“东丝带”)以哈尔滨为中心,以大(连)哈(尔滨)佳(木斯)同(江)、绥满、哈黑、黑龙江沿边铁路 4 条干线与俄罗斯西伯利亚铁路和贝阿铁路连通,再畅通与俄罗斯远东地区各港口的的水运业务,建设哈尔滨临空经济区等航空网络以及管网、电

^① “三向一点”是指从西、东、北三个方向的“丝路”最终都集中到欧洲一点。

^② 第一亚欧铁路大陆桥为俄罗斯的西伯利亚大铁路,从连云港到鹿特丹的跨亚欧铁路为第二亚欧铁路大陆桥。

网和通信光缆的敷设等,最终形成“东丝带”。建设“东丝带”,有利于进一步拓展我国与东北亚地区国家的全方位务实合作,为促进区域间的经济互利共赢创造良好条件。“东丝带”是对习近平总书记“一带一路”重大战略部署在空间上的延展、内涵的丰富完善和创造性的贯彻落实,是国家丝绸之路经济带的重要组成部分,更是黑龙江深化开放和转型发展的重要历史机遇。

1. 打造中蒙俄经济走廊

2014年9月11日,国家主席习近平在出席中俄蒙三国元首会晤时指出,中方提出的共建丝绸之路经济带的倡议,获得了俄方和蒙方的积极响应,可以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”的倡议进行对接,我们共同打造“中蒙俄经济走廊”。

“中蒙俄经济走廊”包括两条通道:第一条是以我国内蒙古自治区乌兰察布站为节点,经二连浩特进入蒙古国“草原之路”,抵达乌兰巴托,过蒙古国边境城市苏赫巴托尔进入俄罗斯,在乌兰乌德与西伯利亚大铁路交汇,直达俄罗斯欧洲部分和欧洲。乌兰察布站向南经大同辐射中原地区,向东经张家口连通京津冀,向西连接呼和浩特、包头、巴彦淖尔,辐射西部地区。第二条是经过我国东北通道,从大连、沈阳、长春、哈尔滨到满洲里,经俄罗斯的赤塔与西伯利亚大铁路连接。

“中蒙俄经济走廊”黑龙江陆海丝绸之路经济带将形成物流带、产业带和开放带“三带合一”的大开放、大贸易的新格局,拉动我国东北地区与蒙古国和俄罗斯经济的大发展。

2. 建设黑龙江陆海丝绸之路经济带

2014年11月20日黑龙江省政府发布了《推进东部陆海丝绸之路经济带建设工作方案》和2015年4月13日《中共黑龙江省委黑龙江省政府“中蒙俄经济走廊”黑龙江陆海丝绸之路经济带建设规划》(以下简称“东丝带规划”)对构建黑龙江陆海丝绸之路经济带做出了详尽的安排:

(1)完善黑龙江省沿边铁路并与俄罗斯铁路对接。确保与俄罗斯远东地区的人流、物流畅通。着力畅通绥芬河—哈尔滨—满洲里—俄罗斯—欧洲线路绥满铁路(绥芬河—牡丹江—哈尔滨—大庆—齐齐哈尔—满洲里是“东丝带”的主动脉)的

跨境货物运输通道,并实现常态化。打造哈尔滨两小时经济圈,辐射带动周边地区快速发展。发挥这条跨境货物运输通道的最大运能,不仅可以运输黑龙江和东北其他地区的货物,还可以运输俄罗斯和我国长三角、珠三角、京津冀的货物。同时,加强运输节点和配套工程建设,加快建成哈尔滨铁路集装箱中心站、绥芬河铁路站场改造工程、开工建设牡丹江铁路货运枢纽、规划建设东宁危险化学品铁路口岸、建成哈齐客专、牡绥扩能、同江铁路大桥、哈佳铁路等项目、推进牡丹江—佳木斯环线铁路、绥芬河—俄罗斯格罗捷阔沃跨境铁路改造、沿边铁路等项目前期工作、建设牡丹江—俄罗斯符拉迪沃斯托克、东宁—俄罗斯乌苏里斯克跨境铁路。滨洲线电化改造、哈牡既有线电化等项目。

2015年5月末,中国海关总署正式批复《黑龙江省人民政府关于增加内贸货物跨境运输入境港口和货物种类的请示》,由此绥芬河在对俄陆海联运大通道建设方面得到国家政策的大力支持。以往内贸货物跨境运输的品种只限于化工和粮食等商品,此次作为“木业之都”的绥芬河可以开展木材内贸货物跨境运输入境港口业务(即“中外中”运输方式),将有力地推动绥芬河对产业园区与对俄跨境产业园区和我国南方产业园区的对接与合作。

哈尔滨铁路局已开通“苏满欧”、“沈哈欧”、“津哈欧”的国际货运班列,平均每天一列,实现了常态化运营。2014年10月16日,滨洲线(哈尔滨—满洲里)电气化改造工程公开招标,改造后的滨洲线哈齐之间时速可达160公里,将提升服务质量,增加运输量。同时,哈尔滨到绥芬河之间的既有线路电气化改造将陆续展开。按照规划,哈尔滨集装箱中心站、满洲里集装箱货场、牡丹江至绥芬河扩能改造等项目竣工后,将极大地提升“东丝带”——“中俄铁路东部大通道”的运输能力,确保货畅其流,人员便捷往来。

(2)不断推进公路的建设。开工建设哈牡客专、建成建三江至黑瞎子岛等高速公路和伊春至嘉荫等省干线公路、推进黑河、洛古河、饶河、萝北、东宁等口岸界河公路大桥和黑瞎子岛陆路通道建设的前期工作。沿边公路的建设和完善并与俄罗斯公路畅通,是对黑龙江省沿边铁路与俄

斯铁路运输的重要补充。

(3) 畅通中俄跨国陆港通道。密切牡丹江—绥芬河—俄罗斯远东地区港口、从抚远经俄罗斯境内的黑龙江下游进入日本海的陆海联运战略通道。不断完善牡丹江、绥芬河与俄罗斯远东地区港口的中俄跨境陆港通道,加大宣传推广“中俄中”(双向)、“中俄外”(双向)运输模式的力度。“中俄中”(双向)运输模式是指从牡丹江或绥芬河将国内货物运到俄罗斯符拉迪沃斯托克,再运至我国东南沿海地区的运输方式,反向亦然;“中俄外”(双向)运输模式是指将东北亚地区国家或美洲的货物运到俄罗斯符拉迪沃斯托克,再运至牡丹江或绥芬河的运输方式,反向亦然。牡丹江已经有物流企业在开展“中俄中”(双向)货物运输业务,即将东北地区发往我国东南沿海地区的商品运至俄罗斯远东地区港口符拉迪沃斯托克,然后运到目的地。反之亦然。待条件成熟时,将来可以开展“中俄外”(双向)运输模式,既节约时间,又节约成本。

“东丝带规划”确定了中蒙俄经济走廊黑龙江陆海丝绸之路经济带的规划目标:1. 近期目标(2015年):做好“中蒙俄经济走廊”黑龙江陆海丝绸之路经济带建设规划与国家“一带一路”规划的衔接;2. 中期目标(2016~2020年):将黑龙江陆海丝绸之路经济带打造成国内连接亚欧最便捷、最通畅的国际大通道;3. 远期目标(2021~2025年):全面建成面向俄罗斯、连接亚欧的综合跨境运输网络,形成经济规模较大、带动能力较强的外向型经济体系。

(三) 中俄共建并实现“北丝带”的基础设施联通

随着全球气候变暖,北极冰盖融化速度加快,范围扩大。据预测,10~30年后,北方海上航线就可以通航,至少在夏季将适宜通航^①。2013年5月,中国成为北极理事会正式观察员国,为中国积极参与北极地区事务创造了条件。中国在“北丝带”建设方面正在与俄罗斯等有关国家开展务实的活动。2012年,中国“雪龙”号破冰船顺利通过了北极航线,为中俄开展“北丝带”合作建设的最早尝试。2013年8月8日,中远集团“永盛”号货轮从大连出发后,经日本海,沿俄罗斯海岸线,穿越白令海峡和维尔基亚海峡,进入北极圈,在破

冰船引导下,在喀拉海、楚科奇海中轻度冰面和拉普捷夫海、东西伯利亚海轻度冰面自主航行。经过27天的航行,于当地时间2013年9月10日15时停靠在荷兰鹿特丹港,成为经过北极东北航道完成亚欧航行的第一艘中国商船。

中国极地研究中心杨惠根研究员说,北极航线比经过印度洋和苏伊士运河航路短5200公里,集装箱船或干货船就可以节省50万到350万美元,而且还有燃料、运费、劳务费等等其他费用支出,更为重要的是在这条航线上没有经常出没在马六甲海峡和亚丁湾的海盗劫持风险。据预测,到2020年,中国达几百亿至上千亿美元的集装箱货物将通过北极海上航线运输,占中国对外贸易货运量的5%至15%^②。

在加入《联合国海洋法公约》之后,俄罗斯总统普京2001年批准了《2020年前俄罗斯海洋学说》,其中对北极地区列专章加以论述。2013年俄罗斯总统普京批准了《2020年前俄罗斯北极地区发展战略》,该战略规定了建立北极地区统一运输系统、开展科学活动和国际合作。俄罗斯科学院远东分院研究员拉林认为,“俄罗斯应当在北极地区与中国开展合作。俄方必须利用当前的机会,巩固与中国的关系,获取商业利益。俄罗斯可以和中国建设北极航线通航船只补给站,而且不排除建设联合北极科考站监视冰况和气象条件的可能性,将来还应当吸引中国参与开发北极矿产资源,首先是能源资源。更重要的是,俄方应当吸引中国资本开发北极基础设施,毕竟中国拥有庞大的人力和物力资源”。为确保“北丝带”安全畅通,需要安装现代化的导航设备、更新破冰船舰队、建设综合安全系统和岸上地面站,2015年俄罗斯将为建设“北丝带”的综合安全系统(包括10个救援应急中心)拨款2200万欧元。该系统的中心将分布在“北丝带”沿线的摩尔曼斯克、阿尔汉格尔斯克、阿纳德尔等港口。与此同时,俄罗斯希望与中国开展合作,吸引中国投资。中国愿与俄罗斯进行互利投资合作。中国投资者准备投资建设新的阿尔汉格尔斯克深水贸易海港、白海—科

^① Владимир Дмитриев. Через Арктику может пройти новый Великий шелковый путь из Китая в Европу. <http://www.rg.ru/2013/05/31/led.html>

^② Там же.

米—乌拉尔铁路干线。新阿尔汉格尔斯克深水贸易海港将成为“北丝带”与俄罗斯铁路系统(包括西伯利亚干线)的节点,其货物吞吐量会达到每年3 000万吨。白海—科米—乌拉尔铁路干线将西伯利亚地区至白海的路程缩短了800公里,为从远东地区、乌拉尔和西伯利亚工业区向欧洲的货运提供了新的可能。据俄罗斯运输部预测,未来10年“北丝带”的年货运量将从2012年的180万吨猛增到2020年的6 400万吨^①。

二 中俄实现“丝带”的贸易畅通

自1992年以来,中俄贸易额已经从最初的56.8亿美元增长到2014年的952.8亿美元。虽然这一期间出现过多次波动起伏,但是中俄经贸合作的总体趋势呈现出稳步快速增长的态势,不仅规模不断扩大,领域不断拓展,而且层次和质量明显提高。在“一带一路”战略与欧亚经济联盟成功对接等诸多有利因素的推动下,中俄双方将分享更多的共同利益,双方的经贸合作将更加畅通,再上新台阶,将实现并突破2015年双边贸易额达到1 000亿美元的预期目标。中俄丝绸之路经济带建设和欧亚经济联盟建设的对接合作将逐步推动“一带一路”战略与欧亚经济联盟关联地区的产业合作,形成“链式发展模式”。在这种利好的形势下,2020年前双边贸易额实现2 000亿美元的目标应该是水到渠成的事。

(一) 不断完善双边经贸合作的配套服务

1. 着力不断完善双边经贸合作的物流体系

中俄经贸合作的稳步推进,既需要两国间的交通基础设施、物流配送、多式联运等领域的不断互联互通,同时也需要对“丝绸之路经济带”沿线的配套服务设施进行合理布局,形成有机的体系,并使之不断完善。在沿线地带科学安排,建设功能完备的大型枢纽节点、物流园区和配送中心,培育大型物流集团和专业物流企业,最终打造成现代智能物流产业集群。

2. 大力发展中俄跨境电子商务

俄罗斯政府鼓励和支持跨境网购,公民以邮寄的方式从境外购买的货物,如果货值不超过1 000欧元,免缴关税。2012年俄罗斯居民在国

外网站网购商品就达约20亿欧元,平均每单约合67欧元,俄罗斯人的网购热情和购买力可见一斑。入境数量激增,2012年俄罗斯邮政入境快递邮件、包裹和小包数量达3 000万件,占俄罗斯邮政邮件投递总量的20%,其中来自中国的入境邮件量占俄罗斯邮政国际邮件的比例达17%。

从电子商务市场规模来看,俄罗斯每年互联网实物商品销售额达4 400亿卢布,每个网购者年支出大约1.5万卢布。2008~2012年,俄罗斯电子商务市场营业额增长30%。2012年俄罗斯电商营业总额为3 250亿卢布,到2014年达到6 120亿卢布,约占俄罗斯零售贸易总额的2%。据预测,俄罗斯电子商务市场将以每年25~35%的速度持续增长,2016年营业额将达到1万亿卢布。可见,大力发展中俄跨境电子商务潜力较大,对双边经贸合作将发挥显著的拉动作用。两国需要着力创建开放的中俄跨境电子商务综合服务平台,打造两国跨境电商物流服务平台。俄罗斯人在中国最大的电子商务交易平台淘宝网的购物量正在迅速增长,该购物网站每天发往俄罗斯的网购商品多达400万美元。黑龙江赛格国际贸易有限公司是我国唯一一家实现在线卢布交易的平台。黑龙江俄速通国际物流有限公司(Ruston 俄速通)是中俄跨境电子商务专家共同投资打造的对俄跨境电商物流企业,是涉及中俄跨境物流和海外仓储服务供应链解决方案的提供商。其他相关网站还有中俄贸易网、中华企业信息网、绥芬河中俄电子商务平台、销售宝俄文频道等。

我国实力雄厚的电商计划在俄罗斯开展电子商务。2015年5月,中国京东商城与俄罗斯SPSR Express快递公司签定了合作协议,京东商城打算投入数量可观的资金在俄罗斯建设物流中心等基础设施,未来5年内年营业额做到几千万美元,成为俄罗斯市场的最大电商平台之一,在俄罗斯境内的本地业务份额达到90%。一旦京东商城在俄罗斯市场获得成功,将对于促进中俄跨境电子商务合作发挥重要的引领和示范作用。

3. 不断改善两国海关通关条件

加快电子口岸的建设和功能完善,尤其不断

^① 《俄建议中俄合作开发北极航线开采矿产资源》,http://www.chinacem.com/39/20130827/3913_1375539.shtml

完善和扩大中俄海关监管结果互认合作,按照2013年10月22日中俄海关签署的《中华人民共和国海关总署和俄罗斯联邦海关署关于开展特定商品海关监管结果互认的议定书》,中俄在试点口岸(东宁—波尔塔夫卡、绥芬河公路—波格拉尼奇内)启动特定商品(中方出口的果菜和俄方出口的锯材)适用“监管互认”程序。在条件成熟的时候,中俄扩大海关监管结果互认口岸和适用商品范围,将使更多的中俄进出口企业能够享受到双向通关便利。这意味着经中国海关(俄罗斯海关)查验的出口货物,俄罗斯海关(中国海关)一般不予再查验,直接放行予以通关便利。中俄海关既简化了通关程序,节省了人力物力,又可以使进出口企业节约时间和成本,期待将来扩大进出口商品和互认口岸范围,为双边经贸合作的超常规发展创造更加快捷便利的结关条件。

4. 努力实现两国经贸合作的资金融通

多年以来,中俄投资合作一直规模很小、领域单一、范围狭窄、层次不高。截止到2008年年末,中国对外直接投资存量中俄罗斯排在第8位,投资金额在18.38亿美元,占中国对外投资存量比重的1.0%。2009年中国对俄罗斯直接投资总流量为3.94亿美元,2010年达到5.68亿美元,2012年,中国对俄罗斯直接投资约50亿美元,而俄罗斯对我国投资3000万美元左右^①。到2013年年底中国对俄罗斯直接投资存量为321.3亿美元,中国对俄罗斯直接投资总流量为50.3亿美元。2014年中国对俄罗斯直接投资总流量为40亿美元。俄罗斯对我国投资存量规模较小,不过这意味着投资潜力巨大。

中国与欧亚经济联盟议员的金融合作已经具有良好的基础^②。2011年6月23日,中国人民银行与俄罗斯联邦中央银行签订了双边本币结算协定,将双边本币结算从边境贸易扩大到一般贸易,扩大了本币结算的空间和适用贸易形式范围。中俄共建并实现“丝带”的资金融通,加深金融领域合作,逐步实现两国贸易的投资便利化,推动双边贸易和投资的快速增长。这一措施为中俄双边和区域间经济合作创造了良好条件,同时规避了使用美元结算因汇率波动而造成的风险。2014年10月13日,中国人民银行与俄罗斯联邦中央银行签署了规模为1500亿元人民币(当时合

8150亿卢布)的双边本币互换协议,旨在为双边贸易及直接投资提供便利,促进两国经济的稳步发展。

中俄两国需要加强在出口信贷、保险、项目和贸易融资及银行卡等领域的全方位合作。通过丝路基金、亚洲基础设施投资银行、上海合作组织银联体等金融机构,加强金融领域的合作,逐步实现双边经贸合作的资金融通。同时,中俄着力丰富多样化的投资方式、拓展多元化的投资主体,从而扩大双边投资规模和领域,丰富投资内涵。

(二) 中俄经贸合作将步入“超常态”发展时期

所谓中俄经贸合作的“超常态”是指在俄罗斯实施“向东看”战略和“丝绸之路经济带”建设与欧亚经济联盟建设对接稳步推进的背景下,中俄两国在发挥要素禀赋互补等诸多优势的基础上,双边经贸合作将进入一种体量不断增大、层次不断提高、合作领域不断拓展(尤其是战略合作项目接连落实)、投资规模不断扩大的一种超常规发展状态。

2015年5月9日,在访问俄罗斯期间,国家主席习近平指出:“中俄双方要加大经贸合作,推动高铁、航空、航天等领域大项目合作尽早落到实处,加强远东地区合作、金融合作,用好亚洲基础设施投资银行和丝路基金等投融资平台。我们愿同俄方一道,加强人文领域交流,办好明后两年中俄媒体交流年活动。”^③在中俄高层领导的重视和各地区的共同努力以及其他有利因素的影响下,中俄经贸合作将进入“超常态”发展时期。

1. 双边经贸合作步入“超常态”

中俄经贸合作总体不断稳步快速发展,从1992年的几十亿美元提升到2014年的近1000亿美元,与不断提升的双边政治关系总体呈现出正相关的发展态势。中俄拥有“地缘区位优势”、“要素禀赋互补性强”、“双方商品市场互为补充”等诸多得天独厚的有利内部因素,是两国开展经贸合作的重要现实基础。

^① 张英:《中俄经贸合作与投资领域发展现状及新趋势新途径》,http://www.chinaru.info/13173.shtml

^② 李建民:《丝绸之路经济带、欧亚经济联盟与中俄合作》,载《俄罗斯学刊》2014年第5期。

^③ 《习近平会见俄罗斯总理梅德韦杰夫》,http://cpc.people.com.cn/n/2015/0510/c64094-26975386.html

在乌克兰危机背景下,俄罗斯加快实施“向东看”战略的步伐,努力加强与东北亚地区国家乃至亚太地区国家的政治经济关系,着力扩大经贸合作的范围和领域,以弥补西方制裁给本国经济社会发展带来的强大冲击。2014年5月,上海“亚信”第4次峰会期间,中俄签署了总额达4 000亿美元的东线“西伯利亚力量”天然气合作协议,俄罗斯每年向中国供应380亿立方米的天然气。这是中俄经贸合作取得的又一重大突破性成果。在2014年11月9日,中俄签署了《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》。该协议规定,在今后4~6年内,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。两国积极商谈油田大项目的勘探合作,探讨核电、水电合作新项目,加强高速铁路、高新技术、航空航天、金融等多领域的合作。《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》将在物流、交通基础设施共同开发项目、扩大投资贸易合作、加强金融合作、推动区域和全球多边合作等领域开展更加务实的合作。

2. 两国区域经贸合作跨越式发展

中俄区域经贸合作是两国双边经贸合作的一个重要组成部分。中俄边境贸易合作在促进两国民间往来沟通、加深了解和增进友谊等方面具有重要的现实意义。2000年以来,中俄区域间的经贸合作呈现出整体快速发展的态势,合作规模不断扩大、合作方式不断多样化、水平不断提高。

为进一步加快两国东部毗邻地区的快速发展,两国政府先后多次出台推动地区经济社会发展的倾斜政策。俄罗斯方面,先后有关于远东及外贝加尔地区经济社会联邦专项纲要、远东及贝加尔地区经济社会发展长期战略,以及前不久颁布的“关于超前经济社会发展区及国家支持远东地区的其他措施”联邦法律等。这些政策的部分或全面实施为远东地区的经济社会发展创造了良好条件,尤其是关于超前经济社会发展区的联邦法律规定,在发展区内实行特殊的法律制度,可以有效地建设和完善超前经济社会发展区的基础设

施,为开展企业经营和其他活动提供优惠条件;中国方面,先后有关于东北老工业基地振兴的相关优惠政策、长吉图沿边开发开放先导区和黑龙江及内蒙古东北地区沿边开发开放规划上升为国家战略、关于支持东北振兴的若干重大政策举措、黑龙江陆海丝绸之路经济带纳入国家规划等等。这些政策有力地推动了东北地区经济社会的快速发展 and 对外开发步伐。上述中俄两国政策形成叠加效应,将有力地推动两国东部毗邻地区各领域的紧密合作,并发挥其辐射带动作用,促进两国边疆经济社会的快速发展^①。

在诸多内外部因素的共同作用下,特别是在“丝绸之路经济带”建设与欧亚经济联盟建设对接合作的新机遇下,中俄经贸合作将迎来新的“超常态”发展机遇期,一些中长期战略性大型项目的合作协议将陆续签订并实施,双边经贸合作领域将得以继续拓展、层次将得以日益提升、规模将得以不断扩大。由此,中俄经贸合作将真正步入全方位“提质增量”合作的“超常态”,为巩固、深化和提升中俄全面战略合作伙伴关系奠定坚实的物质基础。

[本文为国家社科基金项目《中俄共同保障粮食安全问题研究》(批准号:14BGJ015)的阶段性研究成果]

(责任编辑 陆齐华)



^① 姜振军(笔谈作者之一):《俄罗斯“向东看”与中俄经贸合作》,《欧亚经济》2015年第1期。