

“丝绸之路经济带”构想下的 “无差异空间”与区域合作 ——论中国与中亚的交通运输合作

章庆慧 蔡 畅

【内容提要】 交通运输是一个国家经济发展的必要条件,也是其对外贸易以及跨国人文交流的基础和先决条件。通过发展交通运输,区域封闭性以及空间差异性可以得到缓解,并为共同发展创造条件。随着中亚区域一体化的不断推进以及中国西部大开发战略的进一步实施,中国与中亚国家的经贸合作不断加强。这对双方在交通运输领域的合作提出了新的要求和挑战。在建设“丝绸之路经济带”的过程中,中国更应把交通运输建设作为进一步向西开放、深化与中亚国家合作的重要途径。根据空间经济学的相关理论,交通运输在中国与中亚国家合作以及“丝绸之路经济带”建设中具有重要地位和作用。

【关键词】 中国 中亚国家 无差异空间 交通运输合作

【作者简介】 章庆慧,华东师范大学国际关系与地区发展研究院硕士研究生;蔡畅,华东师范大学政治学系硕士研究生。

2013年9月,中国国家主席习近平在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学发表演说,提出建设“丝绸之路经济带”的构想。他指出: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”,以点带面,从线到片,逐步形成区域大合作^①。习近平还强调,中国与中亚国家应当加强道路联通,以此打通从太平洋到波罗的海的运输大通道,逐步形成连接东亚、西亚、南亚的交通运输网

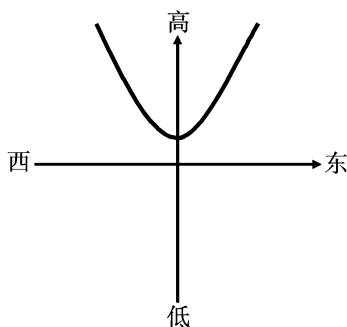
^① 《习近平倡建“丝绸之路经济带”》, <http://www.dfdaily.com/html/21/2013/9/8/1067806.shtml>

络。由此可见,在中国与中亚国家的经济合作中,交通运输的重要性已经逐渐显现出来。

自 20 世纪 90 年代以来,中国与中亚国家的交通运输合作已经取得了一系列突破。由中国陇海铁路和兰新铁路与哈萨克斯坦铁路接轨的新亚欧大陆桥(第二亚欧大陆桥)和“渝新欧”国际铁路,是目前亚欧大陆最为便捷的东西通道。它将沿线的各大城市连成一个有机整体,不仅促进了中国与中亚国家的经济合作,还为区域经济的一体化进程提供了动力。目前,中国与中亚国家连接的主要干线公路均加入了亚洲公路网,中国连云港经西安至霍尔果斯的国家高速公路与穿越中亚的欧洲 E40 号公路相连,中国已经开通至哈萨克斯坦阿拉木图、乌兹别克斯坦塔什干、塔吉克斯坦杜尚别等地的直达航线^①。此外,中国与中亚国家管道运输合作也取得了重大突破,在很大程度上缓解了中国的能源需求。

但是,中国与中亚国家现有的交通运输合作并不能适应新的发展需求。如图 1 所示,横轴代表新亚欧大陆桥自西向东延伸,纵轴表示沿线各区域经济发展水平随新亚欧大陆桥的延伸而出现的走向。很显然,新亚欧大陆桥虽然将欧洲和亚洲连接在一起,但沿线各区域的经济发展水平却呈现出一种“U”形特征^②。换句话说,新亚欧大陆桥的两端都是经济繁荣地区,但中间地段却存在一个由中国西部和中亚地区构成的经济凹陷带(见图 1)。

图 1 新亚欧大陆桥自西向东区域经济发展水平的总体趋势



^① 朱显平、邹向阳:《中国—中亚新丝绸之路经济发展带构想》,《东北亚论坛》2006 年第 5 期。

^② 1965 年,美国经济学家威廉姆逊在《区域不平衡与国家发展过程》一文中提出了“U”形理论,本文运用这一理论分析了新亚欧大陆桥沿线区域经济发展水平的“U”形特征。

这个“U”形谷地虽然拥有丰富的能源、矿产和旅游等资源,但经济发展滞后使得这里的资源优势并没有得到很好的发挥。这导致谷地与两端的经济存在着巨大的落差,不仅人均 GDP 相差悬殊,而且贫困人口比例远高于亚欧大陆的平均水平。经济落后导致了交通设施不完善以及运输效率低下,而交通设施的落后又反过来阻碍地区经济的快速发展,而且还阻断了交通闭塞地区与外部世界的经济合作。中亚地区地处亚欧大陆的中心地带,其地缘重要性自不必说,但自古以来双方之间的经济合作潜力因运输成本的问题而没有得到释放。可以说,资源的优势互补以及人文的相互交流都是以一定的交通合作为先决条件的。因此,在新时期,进一步推进中国—中亚交通运输设施建设,改善运输结构、增强运输适应性对于双方之间的合作和区域经济的发展来说至关重要。

一 中国与中亚区域经济合作中的“空间差异性”

(一) 新经济地理学中的交通运输与区域经济合作

传统区域经济理论主要建立在新古典经济学基础之上,通过无差异空间、无运输成本等严格假定提出相应的区位理论、区域增长理论。20 世纪 90 年代,美国经济学家保罗·克鲁格曼等人开创了新经济地理理论。该理论将运输成本纳入理论分析框架,认为运输成本的减少会引发聚集经济、外部效应(溢出效应)和规模经济等。新经济地理学强调空间和地理要素,而交通运输则是改变地理空间的有效途径。交通运输地理学作为经济地理学的一个分支学科,主要研究交通运输在生产地域组合中的作用以及客货流形成和变化的经济地理基础。这一理论对于在国际关系中研究国家之间的经济合作乃至区域化、全球化进程都具有重大的启示。早在 1997 年,英国学者詹尼尔和比利时学者勃什在其共同发表的论文《全球化及交通运输研究》中就提出:“交通运输在全球化进程中扮演着双重角色,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。”^①从宏观层面看,交通运输系统的完善对于区域的整体经济发展具有重大的外部溢出效应,对社会的发展也具有杠杆作用。交通运输的发展不仅能够为区域经济发展提供必要的基础设施,同时通过点—线—面的扩散效应扩大区域经济的市场范围

^① D. G. Janelle and M. Beuthe, Globalization and research issues in transportation, Journal of Transport Geography, Volume 5, Number 3, September 1997, pp. 199 - 206.

和规模,促进区域间的经济合作,促使形成规模经济、集聚经济。交通运输系统的建立和完善使得区域在空间上得到了扩展,不同地区之间的比较优势能够在更大的范围内得到体现并实现资源、技术的优势互补。

(二) 中国与中亚地区的空间差异性及其解决途径

1. 中国与中亚地区的空间差异性

任何两个不同的经济空间都会存在一定的差异性,而正是因为这种差异性才使得地区之间的经济发展存在比较优势。但是,空间上的比较优势并不必然导致空间上的经济联系。因为差异性本身既是实现经济合作的条件,同时又可能阻碍经济合作。因此,如何发挥差异性所具有的互补优势而避免差异性带来的可能性障碍,是研究区域经济合作的目的所在。中国与中亚国家自古以来都存在着或疏或密的经济联系,从古代的骆驼到现代的铁路、公路、管道、航空等,中国与中亚国家的经济联系变得越来越紧密,交通运输对于双方的合作起着至关重要的作用。

基于中国和中亚国家的地理位置、自然资源以及经济发展水平,双方存在多种空间差异性。

第一,地理位置的差异性。中国处于亚欧大陆的东段,东部面临广阔的太平洋,这使得中国有了发展海上运输的机会。通过海运,中国可以与东亚和东南亚国家等开展海上运输合作,从而大大降低运输成本。而中亚国家地处亚欧大陆腹地,盆地、高山等多种地势的存在使得中亚地区的经济发展因交通运输的局限性而受到了抑制。

第二,进出口商品结构的差异性。中国从中亚五国进口的产品主要是能源和原材料。能源产品主要是石油及其制品、天然气、化工产品。例如,2013年,中国成为哈萨克斯坦第二大石油出口国,占其总出口的17%^①。自2009年年底到2013年,中土天然气管道已累计向中国输送天然气600多亿立方米,相当于中国2010年天然气总产量的一半^②。原材料进口主要集中于棉花、废旧金属和牛羊皮等产品。而中国向中亚五国出口的产品主要是制成品,包括纺织品、服装、家用电器、通信设备和钻井设备等。

第三,中国与中亚各国交通运输合作的差异性。中国与中亚国家现有的交通运输合作就能够很好地证明这一点。例如,新亚欧大陆桥在中亚的大部

^① <http://kz.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201404/20140400546409.shtml>

^② 《构建“丝绸之路经济带”的三大原则》, http://www.gmw.cn/sixiang/2013-10/02/content_9075026_2.htm

分里程均位于哈萨克斯坦境内;中国—中亚天然气管道最初是在中哈石油管道的基础上修建起来的,全长约 1 万公里,其中哈萨克斯坦境内长 1 300 公里,乌兹别克斯坦境内长 530 公里,土库曼斯坦境内长 188 公里,中国境内长约 8 000 公里;“中国西部—欧洲西部”交通走廊(“双西公路”)全长 8 445 公里,其中哈萨克斯坦境内长 2 787 公里,共穿越五个州,沿线人口 460 万,占哈人口总数的 1/3。换句话说,中国与塔、吉、土三国的交通运输合作还存在很大的发展空间。交通运输合作是实现区域合作、缩小空间差异的重要途径,这一作用在中国与中亚国家的经济合作中尤其明显。

第四,中国与中亚各国贸易依赖度的差异性。近年来,中国与中亚国家的经济合作不断增强。2013 年,中国与哈萨克斯坦和土库曼斯坦的贸易额达到了有史以来最高水平,分别为 286 亿美元和 100 亿美元;与乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦和吉尔吉斯斯坦的贸易额也大幅度增长。中国与中亚国家最重要的合作领域之一当属能源合作。随着经济的不断发展,中国能源形势日益严峻,对石油、天然气的需求问题更加突出。而中国石油进口源和石油运输线的相对单一性则进一步加剧了国家能源安全面临的风险。相反,中亚五国化石能源储量超过 300 亿吨油当量:哈萨克斯坦化石能源储量达 269 亿吨油当量;土库曼斯坦石油储量为 120 亿吨油当量,天然气储量为 24.6 万亿立方米,居世界第五位;吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦不仅拥有丰富的化石能源,其水电潜力也十分巨大,年发电量相当于 1 400 万吨和 2 730 万吨油当量^①。中国与中亚五国在能源资源上的互补性表明双方之间存在巨大的经济合作潜力。

很显然,中国与中亚五国的贸易依赖度各不相同。2013 年,在中国与中亚五国的贸易额中,哈萨克斯坦一国的占比就达到 57%,土库曼斯坦为 20%,吉尔吉斯斯坦为 10%,乌兹别克斯坦为 9%,塔吉克斯坦为 4%。总体上看,中国与哈萨克斯坦的贸易发展比较稳定,中国与其他中亚国家的贸易则易受外部因素干扰。

从中国自中亚五国的进口额来看,中国对中亚各国贸易依赖度的差异性则更为突出。例如,2013 年,中国自中亚五国的进口总额为 270 亿美元。其中,哈萨克斯坦排名第一,占 59.5%;土库曼斯坦排名第二,占 33%;其他依次是:乌兹别克斯坦(7%)、塔吉克斯坦(0.3%)和吉尔吉斯斯坦(0.2%)。这种差异性与上述中国与中亚各国在交通运输合作上存在的差异性大体一

^① 《中亚五国:中国未来的“加油站”》,http://jjckb.xinhuanet.com/gnyw/2010-04/12/content_216406.htm

致:如果双方交通运输合作紧密,那么,双方经济关系也很密切。

2. 解决途径

地理空间的差异性本身是一把双刃剑,即两个不同的地理空间因差异性的存在而互相拥有比较优势以及合作的空间。但是,如果没有一种媒介将这种比较优势发挥出来,那么差异性本身是不利于空间的一体化发展的。传统的国际贸易理论假定生产要素可以在国内自由流动,但却否定它们在国家之间的流动,在考虑国际商品贸易时却忽略了运输成本这一要素。实际上,发展交通运输能够将各个空间连接成为一个经济上相互联系、密不可分的有机整体,使得规模经济效益得以实现。

具体而言,交通运输的作用表现在:第一,使商品和生产要素发生区域位移,区域间产业分工得以维持。如果没有运输,各个地区将被迫自给自足,不会产生区际贸易,也不会有分工的存在。以能源为例。中国当前面临的能源安全形势比较严峻,在不能自给自足的情况下,实现能源进口多元化则是缓解这种严峻形势的有效途径之一。第二,影响地区之间的比较优势。如前所述,中国与中亚之间存在诸多空间差异,而发展交通运输合作则是双方发挥比较优势的有效途径,交通运输的合作使得地区之间的空间和时间距离缩短,单位成本也将在很大程度上得以减少。第三,使交通运输沿线形成低运输成本带,从而带动沿线城市经济发展。当前,中国西部地区处于相对落后的状态。而随着向西开放力度的加大以及对外交通运输合作的加快,一批城市已经得到长足的发展,新疆霍尔果斯等城市就是最好的例证。

因此,率先发展交通运输,提高运输能力,对中国尤其是中国西部地区具有重大而长远的意义。而开展与中亚国家的交通运输合作则是双方发挥比较优势的便捷途径。

二 中国与中亚国家交通运输合作现状与发展

(一) 中国与中亚国家交通运输合作的现状

1. 公路运输

公路运输是中国与中亚国家交通运输合作中起步最早,也是成果最显著的领域。经过长期合作,中国与中亚国家“新丝绸之路”公路运输合作已经取得了较好的成果,“中国—中亚公路带”基本成型。这条公路带东起连云港,途经西安、乌鲁木齐、阿拉山口、巴克图、霍尔果斯等重要城市,向外延伸至哈、塔、吉、乌、土,大大缩短了中国与中亚五国之间的空间距离。

2013 年年底基本建成的“中国西部—欧洲西部”交通走廊(“双西公路”)是中国与中亚国家公路运输合作的典范。“双西公路”东起中国海滨城市连云港,经郑州、兰州、乌鲁木齐,由霍尔果斯口岸进入哈萨克斯坦,从哈北部边境进入俄罗斯,经奥伦堡、喀山、莫斯科抵达圣彼得堡,与欧洲公路网相连。

2. 铁路运输

中亚位于亚欧大陆的中心和结合部。中亚国家独特的地理位置和自然条件决定了在现有科技条件下铁路运输仍是其最便捷、最经济、最基本的运输方式^①。在中国与中亚的铁路运输合作中,具有代表性的项目有新亚欧大陆桥和“渝新欧”国际铁路。新亚欧大陆桥在中国境内全长 4 000 多公里,由陇海铁路和兰新铁路组成,东起连云港,西行经徐州、洛阳、西安、兰州、乌鲁木齐,并由阿拉山口进入中亚地区。新亚欧大陆桥通过区域在经济上具有较强的相互依存性与优势互补性,蕴藏了非常好的互利合作前景。“渝新欧”国际铁路是中国在新亚欧大陆桥的基础上进一步优化完善国际物流大通道的一个运输项目。该线路从重庆始发,经安康、西安、兰州、乌鲁木齐,向西沿北疆铁路到达位于边境的阿拉山口,进入哈萨克斯坦,再经俄罗斯、白俄罗斯、波兰至德国的杜伊斯堡,全程 1.117 9 万公里(见图 2)。

图 2 “渝新欧”国际铁路路线



资料来源: <http://image.baidu.com/2014/05/06>

^① 秦放鸣、毕燕茹:《中国新疆与中亚国家区域交通运输合作》,《新疆师范大学学报(哲学社会科学版)》2007 年第 4 期。

3. 管道运输

因中亚地区丰富的石油、天然气资源,“丝绸之路经济带”可成为 21 世纪中国发展的能源和资源基地,有利于保障国家的能源安全。而中亚国家也能够将其丰富的能源优势与中国不断增长的能源需求有机结合起来,以分享中国经济增长的红利。这对于中国和中亚国家来说是一个双赢的过程。

中国—中亚天然气管道西起土库曼斯坦和乌兹别克斯坦边境,穿越乌兹别克斯坦中部和哈萨克斯坦南部,自新疆霍尔果斯进入中国境内,为中国 25 个省(区)市超过 5 亿人提供清洁能源^①。中国—中亚天然气管道始建于 2008 年 6 月,A 线于 2009 年 12 月 14 日投入运行,B 线于 2010 年 10 月 20 日投入运行。截至 2013 年 11 月 3 日,中国—中亚天然气管道 A、B 线已累计向国内供气 690 亿立方米^②;C 线于 2011 年开工建设,预计年输气能力为 250 亿立方米。

2013 年 9 月,中国国家主席习近平在阿什哈巴德同土库曼斯坦总统举行会谈时,提出加快推进中国—中亚天然气管道 C 线建设并尽早启动 D 线建设。根据两国关于建立战略伙伴关系的联合宣言,中国—中亚天然气管道 D 线将于 2016 年建成通气。预计到 2020 年,土库曼斯坦每年可向中国出口天然气 650 亿立方米以上^③。

此外,作为中国—中亚天然气管道的一部分,中哈天然气管道为中国与中亚国家的能源合作提供了广阔的空间。

中哈天然气管道工程建设分为两期。一期工程自哈萨克斯坦—乌兹别克斯坦边境起铺设直径为 1 067 毫米双管至中哈边境的霍尔果斯,单管全长 650 公里;二期工程自哈萨克斯坦境内的贝内乌铺设至希姆肯特,与一期工程管道相连,管道全长 1 454 公里^④。一期工程已经于 2010 年完成通气,二期工程第一阶段也于 2013 年 9 月完成铺设。

全长 2 800 公里的中哈石油管道自 2006 年正式开通以来,已成为中国与里海相连的能源大动脉,哈萨克斯坦已经累计向中国输送原油 5 000 多万吨。

^① 《中亚天然气管道服务 5 亿中国人 能源合作成新丝路亮点》, http://news.xinhuanet.com/energy/2014-02/18/c_126149687.htm

^② 《中亚天然气管道凸显能源合作战略地位》, <http://news.cnpc.com.cn/system/2013/11/06/001455625.shtml>

^③ 《中土将建中亚天然气管道 D 线》,《京华时报》2013 年 9 月 5 日。

^④ <http://kz.mofcom.gov.cn/index.shtml>

(二)“丝绸之路经济带”建设

“丝绸之路经济带”建设的含义包括两个层次。

第一个层次指中国国内的经济带建设。交通运输等基础设施建设显然成为中国境内经济带建设的重中之重。以陇海铁路和兰新铁路为例。作为新亚欧大陆桥的一部分,陇海铁路和兰新铁路连接中国 11 个省区,这些省区耕地、可利用草原和森林覆盖面积分别占全国的 36.54%、33.90% 和 18.21%,石油储量占全国的 46.48%,天然气储量占全国的 40.57%,铁、铜、铅、锌等资源储量均占全国的 23% 以上。因此,在整合这 11 个省区的资源方面,陇海铁路和兰新铁路的作用不可忽视。据统计,2011 年,陇海铁路和兰新铁路沿线省区客运量达 5 亿人,占全国客运总量的 26.86%;货运量达 18.20 亿吨,占全国货运总量的 46.27%。西安、兰州、连云港、乌鲁木齐、徐州、郑州、太原、西宁、伊犁等沿线 16 个城市的国内生产总值从 2006 年的 1.202 1 亿元人民币增至 2012 年的 3.162 8 亿元人民币。

第二个层次就是进一步加强国际经济合作。目前,中国已经成为中亚国家最主要的贸易伙伴。中国对中亚国家的直接投资快速增长,已成为乌兹别克斯坦和吉尔吉斯斯坦第一大投资来源国、塔吉克斯坦第二大投资来源国。进一步加强中国与中亚国家经贸合作,则对双方的交通运输合作提出了要求。2012 年,中国政府在上海合作组织峰会上承诺,向中亚国家提供 100 亿美元贷款,主要用于中亚地区铁路、公路、光缆和油气管道等基础设施建设。中国资金的注入,将加快中亚各国经济建设的步伐^①。2013 年 7 月 6 日,在《上海合作组织成员国元首关于构建持久和平、共同繁荣地区的宣言》中,与会国家表示应继续促进各成员国边境地区及毗邻地区合作,加强互联互通,共享经济发展成果;各国将重视发展连接亚欧的交通设施,建立相应的国际交通走廊,提高各种交通运输方式的联运效果,并进一步加强各方之间的经贸合作^②。

能源合作是中国与中亚国家合作的亮点。中哈石油管道、中国—中亚天然气管道等大型能源合作项目相继建成并投入运营,为区域经济发展输入新鲜血液。得益于中国与中亚地区铁路运输的发展,2013 年,中国与中亚邻国各主要口岸的过货量都有较大增长。以霍尔果斯口岸为例,2013 年进出口总

^① <http://www.chinanews.com/gn/z/shfh2012/index.shtml>

^② 《上海合作组织成员国元首关于构建持久和平、共同繁荣地区的宣言》, <http://www.sectsco.org/CN11/show.asp?id=607>.

量达 2 269.18 万吨,同比增长 28.69%。其中,出口为 276.98 万吨,同比增长 53.38%;进口为 1 992.2 万吨,同比增长 25.88%^①。

可见,不论是国内层次还是国际层次上的“丝绸之路经济带”建设,都离不开交通运输领域。中国与中亚国家之间的交通运输合作其实早在 20 世纪 90 年代就已经展开了,鉴于诸多因素一直没有得到系统的发展。因此,在新的历史时期,借助“丝绸之路经济带”的构想,中国与中亚国家建立包含铁路、公路、管道以及航空在内的综合交通运输体系已成必然趋势。

三 建设中国—中亚交通走廊的障碍及对策

(一) 建设中国—中亚交通走廊的障碍

“双西公路”、新亚欧大陆桥、“渝新欧”国际铁路、中国—中亚天然气管道等交通动脉的建设和投入运营对于构建“丝绸之路经济带”起重要的推动作用。但从目前发展状况来看,现有的交通运输合作难以满足经济发展的需要。在中国—中亚交通走廊的东段(主要是中国西安市以东),交通设施比较发达,已呈网络化发展态势。中国《“十二五”综合交通运输体系规划》指出,2015 年中国将贯通“四纵四横”的高铁网,并建设相关辅助线、延伸线和联络线^②。这种密集的铁路网则主要集中在东部地区。相反,中国西部以及中亚地区的交通设施并不发达。因此,中国东部—中国西部—中亚交通运输在空间结构上呈现一个“网球拍现象”。鉴于这种布局,西段的交通运输能力显然远不能满足东段的需求。

中国与中亚国家交通运输上的这种“网球拍现象”在一定时期内将继续存在。这与双方在交通运输合作中面临的诸多障碍密切相关。第一,中国西部和中亚地区地理构造复杂。青藏高原、天山、帕米尔高原、图兰平原、哈萨克丘陵等地形,加上冬冷夏热、降水稀少的气候条件,对路线的技术勘探以及人力、物力和财力的投入提出更高的要求。第二,中国与中亚国家铁路技术标准不统一。例如,中国使用的铁路轨距标准为 1 435 毫米,而中亚国家的铁路轨距标准均为 1 520 毫米。正因为如此,双方的货物需要在口岸经过“中转”才能出境,这种“通而不畅”的现象对于区域经济合作是不利的。第三,

^① 《2013 年新亚欧大陆桥国际运输情况分析》, <http://www.landbridgenet.com/wenku/2014-03-26/12125.html>, 2014/3/26

^② <http://www.chinahighway.com/news/2012/683752.php>, 2012/07/25

中亚地区因重要的战略地位而成为大国博弈场所。美国提出“新丝绸之路”计划,以阿富汗为中心,联合巴基斯坦和印度,整合该地区经济,以便在撤军后保持其政治、经济影响;而俄罗斯则通过政治和安全领域的合作,借助传统影响,试图将中亚地区整合进“欧亚联盟”;欧盟近年来也加大了对中亚的投入,2007年6月出台新中亚战略,与中亚建立新战略合作伙伴关系。目前,中亚国家在一些交通设施及其配套系统上基本采用欧盟标准。

此外,中亚地区的一些不稳定因素也不利于交通运输合作的顺利开展。除了宗教极端势力这一威胁外,失业、贫困、贫富分化成为普遍现象。由于历史原因,有些中亚国家存在着严重的地区和部族问题。

(二) 对策

对中国和中亚国家未来的交通运输合作来说,交通运输合作机制创新是最根本也是最重要的任务。上海合作组织为中国与中亚国家建立交通运输合作机制提供了平台。

交通运输合作机制的建立分为两个方面:一是交通运输体制的建立,即运输合作组织职能和岗位责权的调整及配置;二是交通运输制度的建立,不仅包括交通法律法规,也包括各种规章制度。可以说,只有建立相应的体制,机制才能在实践中得到体现。

中国在“丝绸之路经济带”交通合作的机制化方面已经迈出了一大步。2000年,中国国务院几大部委共同组建了“新亚欧大陆桥国际协调机制”。该协调机制作为“丝绸之路”区域合作的协调枢纽,对推动新亚欧大陆桥沿线国家经济合作产生了积极的影响,同时对国内新亚欧大陆桥沿线省区的经济协作起到了带动作用。

创新交通运输合作机制对于统筹开发中国—中亚国家之间的交通运输走廊,制定统一的关税、交通法规和技术标准,最终实现空间流动的畅通,均具有重大的意义。但目前,中国与中亚国家交通运输合作却缺乏相应的体制和制度。

在上海合作组织成立初期,中国与中亚国家在交通合作领域也开展了机制化方面的合作。

2002年11月,上海合作组织首次交通部长会议在吉尔吉斯斯坦首都比什凯克举行,会议决定正式启动上海合作组织交通部长会议机制。交通部长会议机制的职责在于组织和协调各种形式的合作,包括建立便利的运输条件,推动经济技术合作。与会各国指出,开展交通运输合作对促进上海合作组织成员国间的睦邻友好关系、带动各成员国及整个地区的经济繁荣具有重

要意义。各方一致同意首先在过境运输领域加大合作力度。但该会议机制并不像新亚欧大陆桥国际协调机制那样具有执行力和统一性^①。2009年,上海合作组织第四次交通部长会议在北京举行,会议就加强交通运输合作的法律基础达成了共识。会上,各方还就草拟《上海合作组织成员国政府间国际道路运输便利化协定》等问题进行了深入探讨。这对于中国与中亚国家运输合作机制的创新具有深远的影响。

为了更好地促进中国与中亚国家的经济合作,双方应当在上海合作组织或其他双边机制框架内加强合作,为促进“丝绸之路经济带”交通走廊的建设提供制度保障。

主要参考文献:

1. Thrassy N. Marketos, China's Energy Geopolitics: the Shanghai Cooperation Organization and Central Asia, *Caucasian Review of International Affairs* Vol.3 (3) - Summer 2009.
2. John W. Garver, Development of China's Overland Transportation Links with Central, South-west and South Asia, *The China Quarterly* (185), pp. 1 - 22.
3. Saviolakis I. Panagiotis, Pazarzi Georgia, Transportation of Energy Resources in the Middle East and Central Asia, *International Journal of Energy Economics and Policy* Vol. 3, Special Issue, 2013, pp. 127 - 139.
4. David J. Keeling, Transportation geography - new regional motilities *Progress in Human Geography* 32(2) (2008) pp. 275 - 283.
5. Henryk Szadziewski, How the West Was Won: China's Expansion into Central Asia, *Caucasina Review of International Affairs* vol. 3 (2) Spring 2009.
6. Farra, Fadi, Unlocking Central Asia Fostering the Growth of a Region in Transition, *Harvard International Review*. Spring 2012, Vol. 33 Issue 4, pp. 76 - 79.
7. Edward C. Chow and Leigh E. Hendrix, Central Asia's Pipelines: Field of Dreams and Reality, *The National Bureau of Asian Research*, NBR special report #23, September 2010.
8. 王海燕:《新地缘经济:中国与中亚》,世界知识出版社2012年版。
9. 柳丰华:《俄罗斯与中亚—独联体次地区一体化研究》,经济管理出版社2010年版。
10. 郭新明:《经济互补的金融思考:中国(新疆)与中亚五国经济互补的领域、项目及金融配套支持的选项研究》,新疆人民出版社2009年版。

(责任编辑:徐向梅)

^① http://news.xinhuanet.com/newscenter/2002-11/21/content_636843.htm