

“一带一路”框架下国际陆海贸易新通道与中蒙俄经济走廊建设

——基于打造重庆内陆开放高地视角的研究

姚树洁^{1,2}, 欧璟华¹, 房景¹

(1. 重庆大学 经济与工商管理学院, 重庆 400044; 2. 渭南师范学院, 陕西 渭南 714099)

【摘要】“国际陆海贸易新通道”是我国广大西部地区通往东南亚乃至全世界一条重要的陆海贸易路径, 实现了“丝绸之路经济带”与“21 世纪海上丝绸之路”的南向海洋对接, 并通过“中欧”班列实现了“丝绸之路经济带”南北大通道之间的无缝粘合, 对激活我国广大西部地区的后发优势, 特别是重庆市建成我国西部开放高地意义重大。从研究“一带一路”六大经济走廊出发, 分析中蒙俄经济走廊、中国—中南半岛经济走廊的发展情况及前景, 分析“国际陆海贸易新通道”建设与中蒙俄经济走廊建设的关系, 在此基础上总结、分析“国际陆海贸易新通道”建设对重庆统筹利用 Y 字形交叉口的重要战略地位和打造内陆开放高地建设促进作用, 及其所面对的诸如返程货源问题、运输能力与效率问题和统筹协调问题等挑战, 并提出如下战略对策: 统筹修订重庆始发的铁路货运网络规划, 基于中新合作框架与东盟地区建立更紧密的经贸关系, 从而充分发挥重庆市物流中心的作用, 将重庆打造为国内最大的内陆自由港。

【关键词】“一带一路”; 国际陆海贸易新通道; 中蒙俄经济走廊; 中国—中南半岛经济走廊; 重庆内陆开放高地建设

【中图分类号】F125 **【文献标志码】**A **【文章编号】**1009—5128(2018)24—0005—14

0 引言

“一带一路”是习近平总书记在 2013 年 9 月和 10 月出访中亚和东南亚国家期间, 先后提出的共建“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的重大倡议。“一带一路”建设旨在建立和加强沿线各

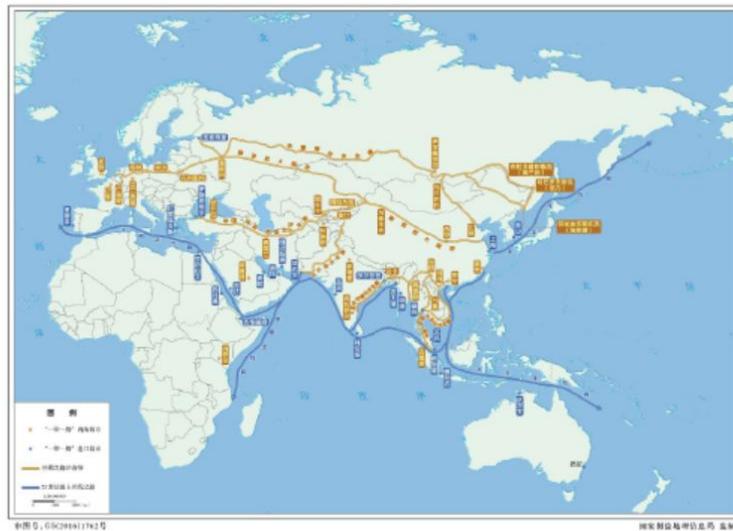
收稿日期:2018—11—10

基金项目:国家社会科学基金重大项目: 习近平总书记关于扶贫工作的重要论述的理论和实证基础及精准扶贫效果研究(18ZDA005); 国家自然科学基金面上项目: 高铁对中国区域经济增长及趋同的影响研究(71673033)

作者简介:姚树洁(1959—), 男, 广东揭阳人, 重庆大学经济与工商管理学院教授, 长江学者, 重庆市首席专家工作室领衔专家, 渭南师范学院客座教授, 主要从事经济增长、贫困缩减等研究; 欧璟华(1981—), 男, 四川崇州人, 重庆大学经济与工商管理学院副教授, 经济学博士, 主要从事发展经济学、能源经济学研究; 房景(1993—), 女, 山东济宁人, 重庆大学经济与工商管理学院博士研究生, 主要从事经济增长、城市经济发展研究。

国互联互通伙伴关系，发掘区域内部市场潜力，促进投资、贸易和人员交往，以达到合作共赢的经济发展目的。[1]

“一带一路”架构在国际区域发展规划及发展中丰富起来，比邻地区间的交通基础设施联通、物流渠道优化，逐步成为跨区域协同发展的抓手。地处“一带一路”广大腹地的中亚、东北亚、东南亚等国家和地区在经济发展中有着很强的互补性，但是碍于交通基础设施联通的缺乏，贸易机制便利性不够，一定程度制约着可持续发展。我国在“一带一路”框架下，先后与沿线各国进行战略对接，打通了中蒙俄、新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚、中巴、孟中印缅、中国—中南半岛六大经济走廊。[2] 六大经济走廊以放射状的延伸方式，促进了中国陆上延边区域与相邻国家的互联互通，如图 1 所示。



图片来源：国家测绘地理信息局网站标准地图服务系统 (<http://bzdt.nasg.gov.cn/>)，审图号：GS(2016)1762号

图 1 “丝绸之路经济带”六大经济走廊示意图

六大经济走廊都呈现出“东—西”走向，在地理布局上，尽管有些经济走廊在国内部分有一些共同交织，但是，一旦离开国界线，各个经济走廊之间无法互相联通，严重影响“丝绸之路经济带”的总体运行效率。

“国际陆海贸易新通道”（以下简称“陆海贸易新通道”）建设，刚好可以弥补这一关键性短板，不仅打破南向、西向和北向同时出境的瓶颈，还把最南端的“中国—中南半岛”和最北端的“中蒙俄”两个经济走廊联通起来，使上述六大经济走廊都找到了“从西向东”及“从西向南”的出海通道，使原来“各自为政”的经济走廊连成一个整体，扩大“一带”与“一路”的连接空间，使我国建造一个“伞”字形的对外开放格局成为可能。因此，“陆海贸易新通道”建设已经成为连接东北亚和东南亚两个地区贸易往来的重要交通手段，为“一带一路”的健康发展提供新动力，为广大西部地区搭建一个符合国家全面开放战略布局的发展平台。

“一带一路”提出 5 年来，我国对沿线国家直接投资年均增长 7.2%，在沿线国家建设境外经贸合作区 82 个，累计投资 289 亿美元，入区企业 3995 家，上缴东道国税费累计 20 亿美元，为当地创造 24.4 万个就业岗位。我国加快与沿线国家建设自贸区步伐，已与 16 个沿线国家签署了自贸协定，涉及 24 个国家和地区，升级 5 个自贸协定，进行自贸协定可行性研究 10 个，包括中国—蒙古自贸协定可行性研究。[3]

2018 年 1—7 月，我国企业在“一带一路”沿线对 55 个国家直接投资 91 亿美元，对东南亚国家直接投资占同期总额的 13%，主要投向国家包括中南半岛的新加坡、老挝、马来西亚、印度尼西亚、越南、泰国和柬埔寨等。[4] 我国同“一带一路”沿线国家贸易往来不断扩大，5 年间同沿线国家贸易总额超过 5 万亿美元，目前已成为 25 个沿线国家最大贸易伙伴，包括俄罗斯、蒙古、新加坡以及东盟其他主要成员国。

[4]

2017年,中国与其他“一带一路”国家的进出口总额达到1.44万亿美元,同比增长13.4%,高于我国整体外贸增速5.9个百分点,占中国进出口贸易总额的36%，“一带一路”国家重要性愈发凸显。其中,中国向“一带一路”国家出口7743亿美元,同比增长8.5%,占中国总出口额的34%,自“一带一路”国家进口6661亿美元,同比增长20%,占中国总进口额的39%,这也是近5年来进口额增速首次超过出口额。[5]

2017年,亚洲—大洋洲地区成为中国在“一带一路”的第一大贸易合作区域,进出口总额达8177亿美元,占中国与其他“一带一路”国家进出口总额的57%。从区域贸易额增速看,2017年,中国对中亚地区贸易额增速最快,较2016年增长20%,其次是东欧的18%。

2017年中国与其他“一带一路”国家贸易额前10位的国家分别是:韩国(2803亿美元)、新加坡(994亿美元)、越南(938亿美元)、印度(844亿美元)、俄罗斯(841亿美元)、泰国(741亿美元)、马来西亚(678亿美元)、印度尼西亚(586亿美元)、沙特阿拉伯(500亿美元)和菲律宾(237亿美元)。中国与这10个国家的贸易总额占中国与其他“一带一路”国家贸易总额的69%。进出口总额增长最快的贸易伙伴为卡塔尔、黑山、蒙古(2017年中蒙双边贸易额67亿美元,同期增长36%)和哈萨克斯坦,其增速均在35%以上。

1 “国际陆海贸易新通道”和“一带一路”的发展

1.1 中国—中南半岛经济走廊

中南半岛是世界上国家第二多的半岛,面积达207万km²,占东南亚面积的46%。海岸线长达1.17万km,有很多重要港湾。中国—中南半岛经济走廊以中国广西南宁和云南昆明为起点,以新加坡为终点,纵贯中南半岛的越南、老挝、柬埔寨、泰国、缅甸、马来西亚等国家,是中国连接中南半岛的大陆桥,是中国与东盟合作的跨国经济走廊。2017年中国—中南半岛经济走廊沿线各国经济、人口和对华贸易情况如表1所示。[6]

表1 2017年中国—中南半岛经济走廊各国经济情况

国家	GDP/ 亿美元	人口数量/ 万人	人均GDP/ 美元	对华贸易/ 亿美元	对华贸易 同比增幅/%
越南	2 298	9 266	2 459	938.0	30.2
老挝	150	711	2 058	89.2	8.5
柬埔寨	209	1 590	1 303	57.9	21.7
泰国	4 113	6 831	5 952	741.4	12.5
缅甸	791	5 513	1 502	67.5	7.3
马来西亚	3 924	3 116	12 192	677.5	16.6
新加坡	3 283	549	58 665	994.3	19.5

注:中国与缅甸贸易额及同比增幅数据(与2016年比较)使用的是2017—2018财年(2017年4月1日至2018年3月31日)的数据

“一带一路”倡议实施后,中国与中南半岛沿线国家之间的贸易和投资呈加速推进态势。投资方面,随着“一带一路”建设顺利推进,2017年中国对东盟地区并购投资达341亿美元,同比增长268%,占2017年中国企业海外并购交易总额的近25%,创历史新高。

《中国海外投资指数2017》总体评估中国近年对外投资情况,新加坡超越美国,成为2017年中国海外并购第一大目的地,马来西亚跃升至第4位,泰国排名第18位,印度尼西亚、菲律宾、越南等新兴经济体也表现出巨大的投资潜力。[7]

贸易方面,2017年中国—东盟贸易额达5148亿美元[8],同比增长14%,创历史新高。其中,中国向东盟出口2791亿美元,同比增长9%,进口2357亿美元,同比增长20%。在中国与东盟十国中,贸易额排名前4位的是:新加坡、越南、泰国和马来西亚。[9—10]

2018年是中国—东盟建立战略伙伴关系15周年。15年来,双方经贸合作发展迅速,从双边贸易来看,中国与东盟贸易额占中国对外贸易总额的比重进一步上升。中国已经连续9年成为东盟的第一大贸易伙伴,东盟连续7年成为中国的第三大贸易伙伴。2018年1—5月,中国—东盟贸易额达到2326亿美元,同比增长19%,大大高于中国整体对外贸易增长速度。

东盟成为我国仅次于欧盟和美国的第三大贸易伙伴,是我国避免与美国发生贸易冲突造成负面影响最大、最重要的贸易分化地区。2018年美国单边挑起对外贸易战,对中国实施“贸易—技术霸凌”,不仅证明了中国“一带一路”倡议重大的长远战略意义,更是体现了“中国—中南半岛”经济走廊建设新型国际化的重要内涵。

然而,内陆地区对东南亚的贸易比例仍然很小,就进出口总额而言,内陆地区7省市区(广西、贵州、云南、重庆、四川、陕西、甘肃)的总量还不及广东的三分之一,成长潜力很大。因此,陆海贸易新通道建设必将有利于促进西部地区的发展,尤其是重庆市与东盟诸国的国际贸易投资往来,在拉动西部地区开放和经济增长的同时,为我国新型国际化发展全局性战略,提供一个新的重要路径。

1.2 国际陆海贸易新通道

“一带一路”不仅促进、扩展了我国的跨国投资和贸易,还激活了广大西部地区对外开放及经济发展的后发优势。西部地区,不沿边、不靠海,以往外贸物流主要是通过长江水道从西向东经上海出洋,去往东

盟及世界其他地区,物流距离长,经济性、时效性差,这是西部地区经济长期落后于东部地区的关键因素。

如果得到交通便利的有效支撑,跨国贸易量将被激发出来。2017年8月31日,重庆、广西、贵州、甘肃四方签署《关于合作共建中新互联互通项目南向通道的框架协议》,标志着4省市区合力打造陆海贸易通道,深度融入“一带一路”建设,对接“中国—中南半岛经济走廊”工作的启动。在一年的时间里,陆海贸易通道,特别是“渝黔桂新”铁海联运,已经展示其巨大潜力,犹如久旱逢甘霖,呈现出蓬勃的发展态势,班列常态化运行累计开行超过300班,货物可通达新加坡及全球的55个国家和地区的107个港口,就近实现内陆地区的陆海联运,相较于传统由东部出海到新加坡转运的路径缩短了近三分之二的时

此外,中国广西凭祥与越南谅山接壤,是中国最靠近东盟国家的沿边城市,处于泛亚铁路网通道的重要节点,可通过泛亚铁路直达泰国、新加坡,是跨境“铁海联运”的最优选择,未来将同广西钦州的“铁海联运”形成有效互补,支撑内陆地区的转口贸易。新加坡2018年8月28日揭牌了新加坡国际货物集散中心与陆海贸易新通道配套。陆海通道便利化以及效率不断提高的口岸物流,将逐步消除内陆地区的交通地理劣势,为西部地区的全面开放拓展更加广阔的空间。

陆海贸易新通道包括以下3种运输通道方式。一是“渝黔桂新”南向通道。从重庆铁路口岸出发,利用铁路运输(包括公路运输)方式,经广西钦州港,海运至新加坡等东盟各港口。二是跨境公路运输,共有3条线路,分别为:东线(重庆南彭—广西凭祥—越南河内),约1400km;中线(重庆南彭—云南磨憨—老挝万象—泰国曼谷—马来西亚吉隆坡—新加坡),约4200km;西线(重庆南彭—云南瑞丽—缅甸仰光),运输总距离约2700km。三是国际铁路联运,利用西南地区铁路网络,通过凭祥、磨憨等沿边口岸,与中国和东盟国家正合作建设的泛亚铁路网络衔接,形成以重庆为枢纽,高效连通中南半岛的南向国际铁路联运网络。

借助陆海贸易新通道,东南亚的家具、木材、水果、食物等产品可及时运到重庆及中国西部地区,重庆机电、建材、汽摩等产品可送到东南亚该条线路。

2 国际陆海贸易新通道产生的背景及意义

陆海贸易新通道是新加坡政府在中新互联互通示范项目框架下提出的建设合作构想，得到中方的积极回应。陆海贸易新通道建设虽然推出不久，但却经历了一段富有成效的发展过程。比较重要的时间节点是2014年11月，新加坡总理李显龙访华，明确表示积极参与中国西部大开发的意愿。次年11月，习近平总书记访问新加坡，双方领导人一致同意启动中新自由贸易协定升级谈判，同时开启了继苏州工业园区、天津生态城后中新第三个政府间合作项目：“中新(重庆)战略性互联互通示范项目”。

“陆海贸易新通道”是中新(重庆)战略性互联互通示范项目的重要组成部分，体现出新加坡独到的战略眼光，它将加强中国西部地区与东盟十国在铁路、公路、水路、航空等运输方式上的联系，就近强化西部地区的出海功能，形成复合高效、内外联动的立体跨境贸易流通网络，将进一步挖掘东盟对中国西部地区的国际贸易及投资潜力，成为加强区域一体化的强有力推手。

我国要抓住这一绝佳机会，利用新加坡在东盟的领导地位这一优势，拓展西部各地区与东南半岛各个国家和地区间的投资贸易联系，争取各方支持，加快各种通道建设，做大、做优陆海贸易新通道项目。

从历史角度看，新加坡认为区域一体化，对像它这样一个高度开放的主权小国来说，在维护和促进自身利益上有着极为重要的政治、经济地缘作用。新加坡一向认为主要大国在东南亚地区的力量应该是相对平衡的。另外，东盟内部的凝聚力也十分重要。自20世纪亚洲金融危机以来，新加坡成为东盟的主要引领国家，不断贯彻对外开放、区域合作理念。新加坡倡导发起亚欧会议、东亚—拉美合作论坛、东盟—印度峰会，倡导推动东盟自由贸易区与澳大利亚、新西兰间更紧密的经济联系，以及积极推动东盟—中国自由贸易区建设等。新加坡还提出“东盟经济共同体”概念，2007年东盟首脑会议签署《东盟宪章》，促使东盟从一个较为松散的区域性多边经济组织，变成一个经济联系日益紧密、政治相互依靠的多国政治经济联盟，并得到了中国、日本和韩国(东盟10+3)的全力支持与积极参与。新加坡对东盟的凝聚力功不可没，它也因此成为东南亚区域的政治与外交中心。我国西部地区应该主动利用新加坡的影响，全面加强区域间的跨境合作。

从经济实力角度看，新加坡的人均GDP相当于其他东盟九国人均GDP的总和，其独特的地缘优势和人力资本的竞争力，将在自由贸易进程和扩大的外部资源和市场利用率方面更多获益。我国加强与新加坡的合作，在一定程度上就是加强了与东盟十国的合作，不仅有着非常重要的经济意义，更具有非常重要的国际政治及外交的长期战略意义。利用“中新(重庆)战略性互联互通示范项目”，建设好陆海贸易新通道，可以有效规避我国对东南亚十国投资及贸易风险，也可以为我国区域均衡发展，激发西部地区的后发优势及潜力，打通“一带”与“一路”的关联，产生长期有效的影响。

3 中蒙俄经济走廊发展的背景及意义

中蒙俄经济走廊是习近平总书记2014年9月在出席中蒙俄三国元首会晤时提出在共建丝绸之路经济带框架下的一个倡议，获得俄方和蒙方积极响应。俄国的“欧亚经济联盟”和蒙古的“草原之路”发展战略，与中国提出的“一带一路”倡议，在中蒙俄经济走廊框架下形成对接，2016年6月，三方签署了《建设中蒙俄经济走廊规划纲要》，成为“一带一路”首个多边经济合作政府间文件。

“欧亚经济联盟”是俄罗斯总统普京区域发展观的具体形式，是欧亚大陆上“东北亚经济圈”和“欧盟经济圈”以外的第三个中心，是俄罗斯“双头鹰政策”在亚太的具体战略体现，内容涉及“自贸区”“关税同盟”“统一经济空间”等。

目前，“欧亚经济联盟”的成员有俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、亚美尼亚和白俄罗斯，未来有望通过经济联盟形式过渡到政治联盟，形成类似于欧盟委员会一样的联盟组织。由于乌克兰危机，不能将“欧亚经济联盟”延伸至乌克兰，俄罗斯借此把经济发展重心东移至西伯利亚和远东地区。蒙古的地缘

政治对俄罗斯十分重要，为了防备“乌克兰危机”在东部上演，俄罗斯需要加强与蒙古的关系。从双方已经签署的《互免签证协议》，俄罗斯参与蒙古铁路电气化改造方案，占股蒙古

铁路 50%，在俄蒙边界建立阿勒坦地区自由贸易区等等举措，足见俄蒙关系的重要性。

目前，中俄两国的全面战略合作伙伴关系也达到了历史的最佳水平。当然，俄罗斯对中国也有所顾虑，尤其是中国与中亚五国在“丝绸之路经济带”框架下所形成的密切联系，可能会削弱俄罗斯对中亚国家的影响力。中国一度超过俄罗斯，成为哈萨克斯坦第一大贸易伙伴，直至现在，中国依然是土库曼斯坦、吉尔吉斯斯坦的第一大贸易伙伴，乌兹别克斯坦的第二大贸易伙伴，塔吉克斯坦的第三大贸易伙伴。中国对以上 5 国的贸易增速远高于俄罗斯。近期全球能源价格的激烈震荡，使俄罗斯经济下行压力增大，俄罗斯需要在新的亚欧地缘政治条件下，寻找新的平衡来维持其在远东的经济政治地位。中蒙俄经济走廊的建设，刚好迎合了俄罗斯的迫切需要。

俄罗斯有开发西伯利亚和远东地区的意愿，但是困于该地区的政治和经济基础薄弱，而蒙古作为内陆国家，被中俄两国完全包围在中间，打开国际市场的欲望更为强烈。自“中蒙俄经济走廊”倡议提出以来，短短 3 年时间，已经取得一系列发展成果。三国确认开展铁路过境运输合作，共同编制“辽满欧”（出入口岸为满洲里）综合交通运输通道建设规划，开通俄中集装箱联运班列，联合发展北方海路、滨海大道—1、滨海大道—2 国际交通运输走廊，开工建设“二连浩特—扎门乌德”跨境经济合作区，等等。

从经济方面看，2017 年俄罗斯 GDP 总量为 1.31 万亿美元，位列全球第 14 位，全年增长 1.4%，人口总量为 1.445 亿人，人均 GDP 为 1.1 万美元。[11] 俄罗斯是中国重要的贸易合作伙伴，2017 年在中国最大贸易伙伴名单上排名第 12 位。2018 年前 4 个月，俄罗斯通过管道向中国输出原油高达 1.24×10^{10} kg，同比增长 47%，俄罗斯已经连续数月成为中国最大的原油供应国。中俄、中国—中亚、中缅输油（汽）管道是中国分化原油（汽）过于集中通过马六甲海峡风险的三大重要路径。其中，中俄原油（汽）管道可以把原油（汽）直接输送到中国经济最发达的地区之一——珠江三角洲。

中缅原油管道起点位于缅甸西海岸皎漂港东南方的微型小岛马德岛，天然气管道起点在皎漂（Kyauk-pyu）港，总长度接近 1800km，其中，缅甸境内 771km。原油（汽）管道同路运行，经缅甸若开邦、马圭省、曼德勒省和掸邦，从云南瑞丽进入中国，路经昆明，到贵州安顺以后实现油气管道分离，石油管道继续北行直达重庆，天然气管道则南下到达广西。管道输油能力每年 2.2×10^{10} kg，输汽能力每年 120 亿 m^3 。

近年来中俄全面战略合作伙伴关系继续高水平运行，双边贸易额显著增长。据中国海关统计，2017 年，中俄两国贸易额为 841 亿美元，其中，中国对俄罗斯出口总额为 429 亿美元，同比增长 15%；中国自俄罗斯进口总额为 412 亿美元，同比增长 28%。2018 年前 4 个月中俄贸易额达到了 312 亿美元，同比增长近 30%，预计今年全年双边贸易将继续保持两位数增长，有望跨越 1000 亿美元大关。[12—13]

蒙古与我国经贸领域的合作潜力巨大。蒙古国家统计局资料显示，2017 年蒙古 GDP 总量为 111 亿美元，人口 320 万，人均 GDP 为 3491 美元。2017 年蒙古对外贸易总额 105 亿美元，对外贸易依存度高达 94%。中国连续多年来一直是蒙古最大的贸易投资合作伙伴，2017 年蒙古对外贸易总额中，对中国的贸易总额为 67 亿美元，同比增长 36%，对华贸易额占蒙古对外贸易总额的 64%。蒙古对华出口额为 53 亿美元，同比增长 36%，进口 14 亿美元，同比增长 35%。蒙古对中国出口主要商品包括铜矿 1.45×10^9 kg，铁矿石（铁矿砂） 6.26×10^9 kg，锌矿粉 1.2×10^8 kg，煤炭 3.299×10^{10} kg，原油 750 万桶，马肉 2.34×10^7 kg，洗净山羊绒 5.41×10^9 kg 等。[14] 到 2020 年，中蒙双边贸易有望突破 100 亿美元。蒙古人口及经济体量虽然很小，但是，蒙古对外贸易与中国的互补性极强，尤其是能源和矿产品是中国长期需要的战略性资源。另外，蒙古的地理位置对中蒙俄经济走廊建设，有着不可替代的桥梁作用。

中蒙俄三国地缘毗邻，有漫长的边境线，三国在资源、市场、资金、技术等方面各有优势，经济互补性强，合作潜力巨大。蒙古矿产资源丰富，采矿业占工业总产值 70% 以上。俄罗斯石油天然气储备丰富，GDP 的 60% 来源于能源及原材料出口。但近年来全球煤炭、石油、铁矿石、铜等大宗商品价格下跌，俄蒙两国经济主要支柱发展受到明显的下行压力，中国则为两国能源输出提供强劲及无穷大的市场，可以极大限度降低俄蒙两国的能源出口风险。另外，蒙古和俄罗斯远东地区基础设施落后，工业基础薄弱，加强三国

基础设施连接迫在眉睫。中蒙俄经济走廊建设，能充分发挥三国各自的发展优势，拉动三边贸易和投资持续增长，输出中国基建及制造业的经验、技术和产能优势，促进俄蒙两国交通、电力、通讯、港口等基础设施建设，实现三国互联互通、互补共赢。

三国领导人对建设中蒙俄经济走廊十分积极，推动建立三边多层次、多部门的对话通道，建立三国副外长级磋商机制，统筹推进三国合作。中蒙俄经济走廊在各大经济走廊中已经率先起步，三方合作共建的积极性持续高涨，在不到三年的时间里，不仅实现了以共建该走廊为中心议题的三国元首每年一次的会晤，制定“一带一路”首个多边合作纲要——《建设中蒙俄经济走廊规划纲要》，而且互联互通大项目建设、口岸建设、“超前发展区”建设等多领域合作相继展开。

中蒙俄经济走廊有两条重要通道：一是华北通道，从京津冀，以天津港为重要起点，到呼和浩特，经过边境城市二连浩特到蒙古首都乌兰巴托，然后汇入俄罗斯远东铁路网；二是东北通道，沿着老中东铁路从大连、沈阳、长春、哈尔滨到满洲里和俄罗斯的赤塔。两条通道的共同特征是将中国的环渤海经济圈通过中蒙俄经济走廊与欧洲经济圈连接起来，形成一条从亚洲到欧洲的北方通道。与丝绸之路经济带从西北地区走新亚欧大陆桥相比，“中蒙俄经济走廊”连接东三省，向东可以抵达海参崴出海口，向西到俄罗斯赤塔进入亚欧大陆桥，具有运输成本低、时间短，经过的国家少因而海关通关成本低等优势，是一条潜力巨大的经济走廊。两条路线相互协同，形成中蒙俄三国间开放开发的新经济带。

截至目前，针对中蒙俄经济走廊出境的中欧班列主要集货地包括重庆、苏州、天津、武汉、长沙、广州、营口、大连、沈阳等 60 个城市，涵盖西南、华南、华东、东北等多个地区，出境班列已到达欧洲 11 个国家的 28 座城市，为“一带一路”沿线国家贸易畅通提供有力保障。

2018 年 1—7 月，以满洲里口岸为枢纽的进出境中欧班列线路已达 50 条，其中出境班列线路 33 条，进境线路 17 条，经满洲里铁路口岸进出境中欧班列共 882 列，运送 3.26 万个标箱，货值为 15 亿美元，主要进口商品为板材、汽车零配件等。[15] 二连浩特铁路口岸进出境的中欧班列线路已达 24 条 [16]，较前一年又增加 9 条，途经口岸的中欧班列达 606 列，完成进出口运量 $7.45 \times 10^9 \text{kg}$ 。随着“一带一路”建设的不断推进，中欧班列运输的货物已由过去煤炭、原油、木材、矿产品为主的大宗货物，扩展到如今的汽车配件、家用电器、工业机械等附加值更高的商品。

2014 年 11 月，从重庆西部物流园出发，经满洲里出境接入“中蒙俄经济走廊”的“渝满俄”班列开通。2018 年 1—5 月，“渝满俄”共开行 35 班，目前已累计开行 82 班 [17]，并且已经实现了每周二固定发班的常态运转，进一步打开了重庆的北向通道，为中蒙俄经济走廊建设增添了巨大的腹地和进出口货源。随着越来越多国家对“一带一路”倡议的响应和亚欧物流大通道沿线基础设施的不断完善，越来越多的欧洲货物搭载着班列来到中国，班列运营溢出效益不断凸显。

从天津港经过蒙古直达俄罗斯，从大连港，经过哈尔滨、满洲里进入俄罗斯，中蒙俄经济走廊不仅为蒙古及俄罗斯打开两个重要的海上通道，也为我国东北、华北地区和西南地区的重庆与蒙俄两国的贸易、投资、人员交往开拓了新的路径。通过“渝满俄”铁路和“南向通道”建设，中蒙俄经济走廊将具有更加广阔的发展前景。

4 国际陆海贸易新通道建设与中蒙俄经济走廊建设的关系

就比较优势而言，东北部的俄罗斯、蒙古，有丰富的石油、天然气、矿石、木材资源，南部的中南半岛国家有热带作物、电子产品、食品加工制成品以及石化产品。加强中国南北临近国家的陆上贸易联系，帮助其打通物流转运通道，有助于降低物流成本，搞活当地产业、繁荣当地商业。这可以为我国推进或者加快所在国国际合作项目落地，增加谈判筹码，促进更多跨国大通道早日形成，为我国西部地区充分发挥比较优势创造更好条件，实现中国北部邻国、中国西部地区、中国南部半岛邻国更快捷的连接，利于资源优化配置，形成三赢局面。

从货源组织角度，不管是中欧班列，还是“渝黔桂新”班列回程货源都还存在有待解决的问题。“中欧”班列自 2011 年开行以来，从无到有，快速发展，班列数量呈现指数增长态势。其中，2011—2016 年历年分别开行 17 列、42 列、80 列、308 列、815 列、1702 列。进入 2017 年，“中欧”班列实现井喷式增长，全年开行 3673 列，同比增长 116%，超过 2011—2016 年前 6 年的总和。2018 年继续保持快速增长，上半年开行 2490 列，同比增长 69%。截至 2018 年 8 月 26 日，累计开行数量突破 10000 列。

但是，与去程列车满载相比，经过 6 年的努力，返程班列也仅能初步实现重去重回。2017 年，返程班列占去程班列 53%，2018 年上半年这个比例提高至 69%。[18] 在去程组织上，目前中欧班列运输货物品类已从单一的 IT 产品，扩展到衣服鞋帽、汽车汽配、粮食食品、葡萄酒、咖啡豆、木材、家具、化工品、小商品、机械设备等众多品类。在返程组织上，固定回程货源以汽配、机械设备、日用品、食品、木材为主，品类丰富度还不够高。



图片来源：国家测绘地理信息局网站标准地图服务系统 (<http://bzdt.nasg.gov.cn/>)，审图号：GS(2016) 2884 号

图 2 “渝黔桂新”班列与“陆海贸易新通道”

作为重庆乃至西部内陆地区最近的一条出海通道，“渝黔桂新”南向通道陆上铁路运输全程距离仅 1200 余 km(图 2)，单向运行时间 39 h 左右，自 2017 年开行以来，累计已完成 300 多班上下行、内外贸同车的铁海联运班列，列车装载货物外贸部分，特别是下行班列货物的外贸部分逐步提高。例如，2018 年 1—2 月下行班列货物外贸部分占 84% [19]。

贸易通道打通，口岸便利化以及平台综合优惠政策将形成中国西部垂直经济增长带。[20] 陆海贸易新通道建设将最北端的中蒙俄经济走廊，最南端的中国—中南半岛经济走廊连接起来，中间跨越了中国西部诸多省份，形成一条垂直带状经济繁荣区。这条垂直经济带的建立，在内贸方面，将进一步促进西部地区省与省之间的互动联系，由目前单点辐射或单点向外联通，扩展为多点连片的联动辐射，最后直到形成巨大的内陆统一市场和全面协同发展的新格局。

以开放促改革、促融合、促发展。在外贸方面，由于出海便利和运输方式多元化，国际贸易将进一步加强，进出口贸易范围、种类和目的地将进一步扩大，信息流、人才流、投资流将进一步得到促进。

打通南北贸易通道已经基本实现，但还应该迅速扩大战果，增强南北大通道运输能力及效率，通过铁路、公路、航空、水运等形成多样式、多种交通手段互补的立体物流体系，迅速形成规模效应，同时丰富和完

善口岸政策和保障机制，降低物流成本，完善产业体系。

中欧货运班列从重庆出发，目前有西向和北向两条，向北通过满洲里出境。满洲里和二连浩特两个出境口岸是华北和东北最近的北向出境口岸，但是对于西部内陆地区城市距离较远，并不经济。所以，近期能够增添一条中线铁路，以更短距离穿越蒙古，抵达俄罗斯，将是值得考虑的新通道方案。

一个可选通道方案是沿兰渝铁路北上，经我国内蒙古的巴彦淖尔从甘其毛都进入蒙古，直接穿越蒙古境内矿产区。这条线路较目前从满洲里出境可缩短至原来的二分之一距离，较二连浩特出境可以缩短 800km 距离。

连接中蒙俄经济走廊和中国—中南半岛经济走廊还有两条可供选择的路径。一是从重庆经长江水道，再从上海至天津港或大连港，对接蒙古和俄罗斯；或者通过“渝甬”铁路，经过舟山港对接天津港和大连港。二是通过“渝黔桂新”铁路，经北部湾港对接天津港或大连港，联通中蒙俄经济走廊。第一条路径可能受到长江三峡目前运输能力的制约，而后一条路径则需要进行比较全面的时间及运输成本效益分析。

陆海贸易新通道的向南铁海联运系统，有利于打造内陆各个区域的货物集散枢纽，构建物流网络，以物流促产业，以产业带发展，形成区域间产业的合理布局和良性竞争。

如重庆，目前在电子产品、电信设备、汽车制造等方面具有比较优势。如承接一些鞋帽、服装等初级加工产业，以服务区域需求，因为该类产业在沿海加工中心正处于转型，比较优势有所下降，重庆可将其提档升级后就地垂直整合，将创新和智能化与传统产业结合起来，丰富本地业态。本地产业发展应该强调多元化，因为大城市发展不能仅靠少数集中度高的产业来支撑，产业多元化可以提高本地经济的韧劲及抗风险能力，因而有利于社会经济长期可持续发展。

5“国际陆海贸易新通道”和中蒙俄经济走廊建设对重庆经济发展的影响

对于重庆，“陆海贸易新通道”与中蒙俄经济走廊互联互通，有着重要的空间地理优势和内陆地区对外开放的深远意义。2018年是改革开放40周年，面对复杂的国际国内发展形势，十九大报告提出了推动形成全面开放新格局、发展更高层次开放型经济的战略决策。在新一轮对外开放大潮中，重庆处于丝绸之路经济带、中国—中南半岛经济走廊与长江经济带（连接21世纪海上丝绸之路）“Y”字形大通道的联结点，具有承东启西、连接南北的独特区位优势，中央对重庆有建设内陆开放高地，西部开发开放重要支点的定位，作为丝绸之路经济带的重要战略支点、长江经济带的西部中心枢纽、海上丝绸之路的产业腹地，重庆被赋予带动西部地区开放发展的重要使命。近年来，重庆积极推行各类政策，融入国家“一带一路”和长江经济带发展战略，在全国经济增长放缓至6.7%左右的严峻形势下实现了10%以上的高速增长。

在没有“陆海贸易新通道”之前，要发挥重庆辐射带动西部地区经济增长的作用困难比较大，重庆努力开辟西向跨境物流通道，不断降低货物贸易成本，取得了十分可喜的成绩和广泛影响力。但是，重庆经济发展，离自身的宏伟目标和中央的定位要求，还有比较大的差距，遇到的各种挑战也比较复杂。例如，2018年上半年重庆GDP增速下滑至6.5%，十几年来首次低于全国平均水平。要使重庆继续保持领先全国的经济增长速度，不仅要下大力气提高传统产业的生产效率，积极发展战略性新兴产业，努力发掘新经济增长点，更重要的是要发挥重庆独特的地理优势，通过“陆海贸易新通道”“渝新欧”、长江上游多式联运枢纽及西部货物集散枢纽的核心地位，挖掘现代物流发展潜力，以物流促进工业聚集，以物流催化现代服务及金融业发展，创造更多就业和经济增长空间及弹性，努力打造长江上游国家级经济增长极。

陆海贸易新通道建设无疑是重庆经济发展的重要机遇。陆海贸易新通道以重庆为结点，向西和向北分别对接“渝新欧”和“渝满俄”两条线路，向南则以“渝黔桂新”班列连通“中国—中南半岛经济走廊”，打通俄罗斯和欧洲至东南亚之间的贸易通道，以铁海联运的新模式改写了西部内陆地区远离沿海、交通往来不便的旧格局，更加突出了重庆在西部地区的中心和枢纽位置，上连甘肃、陕西、新疆、内蒙古，下接云南、贵州、广西、广东、湖南。重庆已经告别了开放的末端，成为内陆开放的中心和前沿。

5.1 打造和强化重庆西部中心枢纽地位

近年来，重庆不断积极努力发挥自身作为西部大开发的重要战略支点作用。早在2014年底，重庆市就发布了《关于贯彻落实国家“一带一路”战略和建设长江经济带的实施意见》[21]，连接丝绸之路经济带和中国—中南半岛经济走廊，依托黄金水道建设长江经济带，以重庆市铁、水、空三大枢纽、三大口岸和三大保税区为载体，将重庆建设成为长江经济带西部中心枢纽，促进全区域对外开放。

自 2011 年 3 月第一趟满载 IT 产品的班列从重庆沙坪坝团结村中心站出发，经阿拉山口出境，最终抵达德国杜伊斯堡，拉开了中欧班列的序幕以来，重庆为西部内陆地区打通了一条直达欧洲的国际铁路联运大通道，也成为“中欧”班列这一品牌的开创者。中欧班列(重庆)，即“渝新欧”国际铁路联运大通道，是指利用南线亚欧大陆桥这条国际铁路通道，从重庆出发，经西安、兰州、乌鲁木齐，向西过北疆铁路，到达边境口岸阿拉山口，进入哈萨克斯坦，再经俄罗斯、白俄罗斯、波兰，最终抵达德国的杜伊斯堡。这条线路全长达 11179km，运行时间只需 12~15d，较海运节约 30d 左右，而运费仅为航空的 1/5 [22]，由沿途 6 个国家铁路、海关部门共同协调建立，占据中欧班列主导地位。目前，“渝新欧”班列可达欧洲、俄罗斯以及中亚地区，主要出境口岸包括阿拉山口、霍尔果斯、二连浩特和满洲里。作为“渝新欧”班列的南向延伸，重庆铁路班列可以直达越南的凭祥出境口岸，加上“渝黔桂新”班列，重庆成为南北联通的关键节点。货源主要来自西南、华东、华南地区，日本、韩国、新加坡、越南等国家也有出货，其中，重庆及西南周边地区货源约占比 50%，其他地区约占比 50%。货物品类涵盖笔电产品、整车及零部件、通信设备、机械汽配、服装、小家电、化工品(非危险品)、食品、冷链、医药及医药器械等，门类齐全。

2017 年 3 月，“渝新欧”班列成为首个突破 1000 列的中欧班列。截至 2018 年 4 月 8 日，“渝新欧”班列共开行 1778 班，其中 2018 年开行 205 班，去程 104 班，回程 101 班 [23]，实现了回程/去程班列比的最佳纪录。2018 年全年预计发运“渝新欧”班列 1000 次，成为“中欧”班列的领头羊和“一带一路”建设的重要载体。

为了更好地融入“一带一路”建设，“渝新欧”班列将进一步延伸线路，扩大辐射范围，打造铁轨上的“丝绸之路”。随着影响力的扩大，伊朗、土耳其、匈牙利、意大利等国家纷纷主动表达合作意愿。2018 年 4 月 15 日，“渝新欧”匈牙利班列正式开行，并于当月 28 日抵达匈牙利布达佩斯；开通“重庆—伊斯坦布尔”“重庆—米兰”的渝新欧延伸线的计划，也被提到了重要的议事日程。

除了延长辐射“长度”，“渝新欧”还在辐射“广度”上下功夫。去年，“渝新欧”运营公司整体收购 6000m² 德国杜伊斯堡的仓库，作为境外分拨集散中心，境内完成两江新区果园港项目 1.57×10⁵m² 土地等配套基础设施的购置，确保“渝新欧”班列两端资源匹配，加强多元化服务，实现国内外灵活分拨。

如今“渝新欧”班列的货源种类，已从单一的 IT 产品，变成多品类的百花齐放，本地货源占比不到 30%，更多的外地商品搭乘“渝新欧”运往欧洲市场。“渝新欧”班列正在为沿线各国提供更加广阔的合作平台，加速催化重庆全区域的开发开放进程。

5.2 深入推进重庆自贸区建设

重庆自贸试验区作为重庆建设内陆开放高地、促进区域发展的重要平台和抓手，对重庆提升开放型经济体系竞争力，引领内陆开放高地建设，有着重大而迫切的现实意义。自成立一年多以来，重庆自贸试验区释放出巨大的“磁吸效应”，吸引着新兴业态集聚，推动重庆乃至西部地区产业转型，迈向高质量发展。截至 2018 年 6 月底，重庆自贸试验区新增注册企业 1.69 万户，注册资本总额 1375 亿元，其中，新增外资企业注册资本 22 亿美元，共引进项目 1088 个，签订合同(协议)金额达 4081 亿元。百度、阿里巴巴、腾讯三大互联网巨头，先后落户重庆自贸试验区，将与重庆合作发展大数据、云计算、人工智能、智能制造等智能化产业。除飞机保税租赁和智能化产业外，现代制造业、健康产业、现代物流产业集群也正在加速形成。2018 年 8 月 23—25 日在重庆举办的首届“中国国家智能产业博览会”(简称“智博会”)，规模巨大、影响广泛，国家还决定把重庆作为每年举办一次“智博会”的永久基地，不仅体现了重庆市政府发展地方经济的决心，更加体现了中央对重庆经济发展的高度重视，这些都与重庆作为西部开放高地、促进“一带一路”和“长江经济带”建设密不可分。

重庆自贸试验区依托“渝新欧”班列，拓展国际物流大通道的功能，将对接“一带一路”，探索构建“陆上贸易规则”作为主要任务之一。重庆自贸试验区成立一年多以来，中欧班列实现从长江果园港始发，中欧班列与长江黄金水道的“最后一公里”正式打通。

“渝黔桂新”南向铁海联运通道和直达俄罗斯的“渝满俄”班列实现常态化运行，“渝新欧”班列向南延伸，成功开通了直达越南的国际班列，大大加强了重庆在“丝绸之路经济带”中的铁路交通枢纽地位。重庆东通大海、西达欧洲、南至东盟、北连俄罗斯的国际物流通道体系已经形成。重庆作为“一带一路”和“长江经济带”联结点的战略地位日益凸显。

5.3 分担长江黄金水道的压力

陆海贸易新通道的建设，一个更为重要的意义在于其将有效地平衡长江黄金水道上的运力，同时有助于优化长江中上游沿线的产业布局，减少对母亲河的生态压力。长江是货运量位居全球第一的内河黄金水道，近年来，长江经济带沿途省份经济发展势头迅猛，长江水道的运载压力不断增大，长江干线航道下游“卡脖子”、中游“瓶颈”、上游“梗阻”、支流“不畅”的问题日益突出。三峡船闸最初的设计通行能力为每年单向 5×10^{10} kg，这个通航能力原计划维持到2030年，但在2013年就已经接近极限，目前通航需求量远远超出这个极限。原设计中，三峡船闸每年正常通航天数在320d左右，而现在几乎维持在365d全年运行还无法满足物流需求，船只经常排着长队过三峡大坝，等待一两天是正常现象，过坝拥堵现象极为严重。2017年全年，三峡船闸通过船舶4.3万艘次，旅客40万人次，过闸船舶实载货运量1300亿kg，考虑客船折算三峡船闸通过量达1380亿kg，而自开通以来，三峡船闸累计货运量突破11000亿kg。货运量已经大幅度超过三峡船闸原设计通过能力。

2016年1月，习近平总书记在重庆召开推动长江经济带发展座谈会，此后又多次发表重要讲话，强调推动长江经济带发展必须走生态优先、绿色发展之路，涉及长江的一切经济活动都要以不破坏生态环境为前提，共抓大保护、不搞大开发，要将长江经济带建设成黄金经济带。生态建设的严要求，决定了今后长江运输能力不可能无限制发展，避免为了经济发展而破坏长江水系本来已经脆弱的生态环境。

2018年初，“渝甬”铁海联运班列首发开通去程班列，截至目前已运行39趟，开行频率也达到了隔天1班。过去需要半个月的时间才能到达母港，而通过铁海联运模式出海只需要不到60h。在这条班列上，外贸箱的占比达到95%以上，主要货源有玻璃纤维、摩配、发动机组、汽缸盖等，货物流向主要辐射中东、日韩、欧美等国家。

“渝甬”班列在一定程度上减轻了对长江黄金水道的压力，为长江经济带建设和重庆东向的进出口贸易发展提供了有利的物流支撑。而陆海贸易新通道建设，更进一步地为重庆通达东南亚市场开辟了一条全新的道路，由重庆出发，搭乘“渝黔桂新”铁路抵达广西钦州港，接入“中国—中南半岛经济走廊”，通过铁海联运货物10d就能到达东盟主要港口，这与现在的“重庆—上海—新加坡”的江海联运模式相比，运输时间将缩短20d。[24]陆海贸易新通道铁海联运模式不仅大大缩短了重庆与东盟的距离，还可以分担长江黄金水道的航运压力，避免搞大开发、大建设，维护长江经济带生态环境。

总的来说，中新互联互通项目陆海贸易新通道的建设，使“渝黔桂新”南向通道与“渝新欧”形成了一条“闭环”，将“丝绸之路经济带”与“21世纪海上丝绸之路”在南中国海实现无缝衔接，是重庆建设内陆开放高地和推动西部地区联动发展的重要载体。加强“陆海贸易新通道”建设，发展多式联运和现代物流业，必将进一步提高西部内陆地区的互联互通水平，提升南向通道集聚辐射能力，促进各类要素和产业向重庆汇聚，提高重庆对外开放水平，更好地发挥重庆作为内陆开放中心和前沿的作用，辐射带动广大西部

地区经济的稳定及可持续发展。

6 发挥重庆优势，打造开放高地政策建议

陆海贸易新通道是连接南北两大经济走廊的纽带，它的建设将促进加快“一带一路”的“中蒙俄经济走廊”和“中国—中南半岛经济走廊”已规划项目的实施进度，将提高西部内陆地区的开放水平，并进一

步提升内陆地区的贸易进出口量，促进区域间的贸易合作，减轻长江水道的运输压力，加速促进内陆地区融合发展，有利于培育和巩固新兴城市经济增长极，有利于缩小东部地区与中西部地区之间的发展差异。

重庆是西部重镇，处在中国版图的中心位置，根据中长期铁路网规划(2016—2030)，客运高速铁路要形成“米”字形的通道骨架。中心城市的建设，需要全面规划，人流、物流、资金流，要同步发力。重庆应借助“陆海贸易新通道”与“中蒙俄经济走廊”的互联互通契机，新增货运骨干铁路通道，争取国家支持，使重庆的货物可以在相近时间同时向四个主要方面(西向阿拉山口、北向甘其毛都、东向宁波、南向北部湾)出境、出海，凸显其在内陆城市中得天独厚的优势，形成实质的内陆地区交通枢纽和辐射周边地区货物集散中心。

鉴于重庆的定位和独特的区位优势，建议中央修订关于从重庆始发的铁路货运网络规划，并从西部区域发展战略角度出发，重点打造北向和南向出境大通道，升级通道所经口岸，完善口岸功能，并协调沿线国家便利通关手续，建立无障碍的现代物流体系。建议重庆市政府在中新合作框架下，通过新加坡政府，与东盟国家或地区加强接触，建立更加紧密的经贸关系，以贸易促产业发展、促人员交流。建议重庆市政府成立专门机构负责密切跟踪周边国家产业和经贸情况，充分发挥物流中心作用，做大做强转口贸易工作，使重庆成为我国最大的内陆自由港。

具体而言，重庆的“三基地三港区”“铁水空公”“三个三合一”(国家一类物流枢纽、口岸和保税区)、120km²自贸区、中新(重庆)战略性互联互通示范项目，涵盖了两江新区(包括江北、北碚)、西部物流园(沙坪坝)、渝中、南岸、九龙坡等多个市区。这些港区和园区分别在重庆不同时期对外开放中扮演重要角色，做出过重要贡献。但目前的主要问题集中体现在管理较为分散(分别归属两江新区、自贸办、沙坪坝区等行政机构)，统筹效率亟待提高。它们虽然有时在竞争中相互促进、互相提高，但是在更多时候却需要统筹规划、优化。比如口岸申请、铁路一级物流中心建设、国检综合试验区申请等方面，涉及行政审批，经常是区别对待。各个平台享受的税收、财政、土地政策也不尽相同。这种差别化管理模式有一定的优势，但总体来说却不利于重庆作为国家物流枢纽的打造。重庆外部物流通道打通，需要由强有力的内部运作来支撑。只有统一管理，加强协作，才能充分发挥各个基地、港区之间的潜力，实现外部互联互通和内部互联互通的双联通。

与此同时，建议整合重要枢纽、港口、保税区管理机构，统一管理、统一运作，形成综合效益，发挥规模效应。对外使之成为代表重庆的品牌和窗口，对内有利于提升管理效率。同时，利用整合机会，注意吸收各方面国际一流人才，特别是基层人才，提升整体服务水平。

除此之外，加强重庆物流枢纽建设，必须要尽快打通多式联运的瓶颈问题，特别是要加强陆上贸易规则的制度化建设。目前陆上贸易“运单变提单，提单变货权，货权能融资”的功能，应该强化并得到保证，促进物流便利化、智能化、标准化和国际化，大力调动不同行业、不同参与者的积极性，以物流促进产业集聚和升级，以物流催化新业态的产生。

最后，要统筹各基地、港口运力，综合考察各枢纽、口岸、保税区，特别对铁路物流网络进行重新规划，利用智能化手段，对市内物流情况进行实时监控，实时优化、调配铁路口岸和水路口岸的运力，统筹研究实施各种高效率的水铁路空混合联运模式。

参考文献

- [1]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[EB/OL].(2017-04-25)[2018-08-30].人民网.<http://ydy.people.com.cn/n1/2017/0425/c411837-29235511.html>.
- [2]详解“一带一路”的六条经济走廊[EB/OL].(2017-03-16)[2018-08-30].中国民营经济国际合作商会.<http://www.ciccps.org/News/Shownews.asp?id=940>.
- [3]国家发展改革委员会.五年来我国同“一带一路”沿线国家贸易额超 5 万亿美元[EB/OL].(2018-08-27)[2018-08-30].新华社.http://www.gov.cn/xinwen/2018-08/27/content_5316968.htm.

- [4]国家信息中心“一带一路”大数据中心,大连瀚闻资讯有限公司.“一带一路”贸易合作大数据报告 2018[EB/OL].(2018-05-08)[2018-08-30].<http://www.sic.gov.cn/News/553/9207.htm>.
- [5]国家发展改革委员会.一带一路五年贸易额超五万亿美元[N/OL].(2018-08-28)[2018-08-30].人民日报海外版.http://www.gov.cn/shuju/2018-08/28/content_5317000.htm.
- [6]世界经济信息网.2017 全球国家 GDP 排名 VS 人均 GDP 排名[EB/OL].(2018-01-17)[2018-08-30].搜狐网.http://www.sohu.com/a/217365583_465207.
- [7]中国海外投资指数 2017[EB/OL].(2018-02-27)[2018-08-30].中国—东盟博览.<http://www.china-asean-media.com/show-42-15837-1.html>.
- [8]许宁宁.2017 年中国—东盟贸易额突破 5 千亿美元(双语)[EB/OL].(2018-01-29)[2018-08-30].https://www.sohu.com/a/219637337_810090.
- [9]商务部.2017 年中国和东盟贸易额超 5000 亿美元累计双向投资额超 2000 亿美元[EB/OL].(2018-07-17)[2018-08-30].21 世纪经济报道.<http://news.10jqka.com.cn/20180717/c605728512.shtml>.
- [10]马来西亚统计局.2017 年中国与马来西亚双边贸易概况[EB/OL].(2018-03-21)[2018-08-30].中商情报网.<http://m.yzwb.net/a/180321115908164.html>.
- [11]普京:2017 年俄罗斯 GDP 增长 1.4%[EB/OL].(2018-02-01)[2018-08-30].凤凰网.http://finance.ifeng.com/a/20180201/15963112_0.shtml.
- [12]商务部.2018 年中俄双边贸易保持两位数增长[EB/OL].(2018-05-10)[2018-09-01].人民网.http://news.ycwb.com/2018-05/10/content_30009145.htm.
- [13]中俄贸易额或至 2018 年底达到 1000 亿美元[EB/OL].(2018-03-21)[2018-08-30].新浪网.<http://finance.sina.com.cn/stock/usstock/c/2018-03-21/doc-ifyskeue2948666.shtml>.
- [14]驻蒙古经商参处.2017 年蒙古国民经济运行整体情况[EB/OL].(2018-02-02)[2018-08-30].中华人民共和国驻蒙古国大使馆经济商务参赞处.<http://mn.mofcom.gov.cn/article/ztdy/201802/20180202714800.shtml>.
- [15]2018 年前 7 月经满洲里口岸进出境中欧班列达 882 列[EB/OL].(2018-08-15)[2018-09-01].新浪网.<http://news.sina.com.cn/o/2018-08-15/doc-ihhtfwqr6013060.shtml>.
- [16]二连浩特口岸中欧班列线路增至 24 条[EB/OL].(2018-08-28)[2018-09-01].人民网.<http://nm.people.com.cn/n2/2018/0828/c196670-31985271.html>.
- [17]“渝满俄”国际铁路班列实现固定发班[EB/OL].(2018-05-17)[2018-09-01].新华网.http://www.xinhuanet.com/2018-05/17/c_1122848230.htm.
- [18]中欧班列累计开行打破 1 万列返程班列已占去程的 69%[EB/OL].(2018-08-26)[2018-09-01].东方财富网.<http://global.eastmoney.com/news/1351.20180826934186377.html>.
- [19]重庆市经济和信息化委员会物流办.“渝黔桂新”南向通道实现天天班[EB/OL].(2018-03-21)[2018-09-01].物流办.<http://wjw.cq.gov.cn/zhzx/zhxx/88181.htm>.
- [20]林逸飞.“渝新欧”西进“渝桂新”南下“渝满俄”北上[EB/OL].(2017-08-04)[2018-09-01].重庆时报.http://www.sohu.com/a/162127690_384655.
- [21]夏一仁.重庆发布落实“一带一路”战略和建设长江经济带实施意见[EB/OL].(2014-12-18)[2018-09-03].中国经济网.<http://www.ceweekly.cn/2014/1218/99312.shtml>.
- [22]“渝新欧”中欧班列(铁路)是什么?“渝新欧”班列线路详解[EB/OL].(2018-03-20)[2018-09-03].新华丝路.<http://silkroad.news.cn/2018/0320/89161.shtml>.
- [23][壮阔东方潮奋进新时代——庆祝改革开放 40 年]重庆自贸试验区:对接“一带一路”瞄准内陆开放[EB/OL].(2018-08-13)[2018-09-03].新华广播网.http://www.xinhuanet.com/video/2018-08/13/c_129932045.htm.
- [24]57 小时到宁波渝甬班列成重庆最便捷出海通道[EB/OL].(2018-05-28)[2018-09-03].人民日报百家号.<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1601673643939831357&wfr=spider&for=pc>.

New International Land—Sea Trade Route and the Sino—Mongolia—Russia Economic Corridor under the One Belt One Road Initiative Based on the Perspectives of Making Chongqing an Inland Open City

YAO Shu-jie^{1, 2}, OU Jing-hua¹, FANG Jing¹

(1. School of Economics and Business Administration, Chongqing University, Chongqing 400044, China; 2. Weinan Normal University, Weinan 714099, China)

【Abstract】The construction of the Southerly Transport Corridor is now called the New International Land-Sea Trade Route of China, which plays an important role in providing an important land and sea trade channel for the vast western region of China to Southeast Asia and the rest of the world, connecting the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road, linking the Silk Road Economic Belt and the North-South Great Route with the accompany of the China Railway Express (CR express), as well as activating the latecomer advantage of China's vast western region especially in the construction of Chongqing to be an inland open metropolitan. This paper starts with the study of the six economic corridors of the Silk Road Economic Belt. We then analyze the development and prospects of the Sino-Mongolia-Russia Economic Corridor and the Sino-Indochina Peninsula Economic Corridor, the relationship of the construction of the New International Land-sea Trade Route and the Sino-Mongolia-Russia Economic Corridor, as well as their facilitating efforts in making Chongqing an inland open city. Finally, we summarize and analyze the challenges faced by the construction of the New International Land-sea Trade Route and put forward some policy recommendations, such as coordinated and revised the railway freight network planning initiated by Chongqing, and established closer economic and trade relations with the ASEAN region based on the Sino-Singapore cooperation framework, so as to give full play to the role of the Chongqing as the logistics center and build Chongqing into the largest inland free port in China.

【Key words】 One Belt One Road Initiative; New International Land-sea Trade Route; Sino-Mongolia-Russia Economic Corridor; Sino-Indochina Peninsula Economic Corridor; construction of Chongqing as an inland open metropolitan