

“一带一路”对接助推跨境交通 基础设施互联互通

——以发展铁路基础设施为例

张婉婷 [俄] T. B. 科列斯尼科娃

【内容提要】 中国与欧亚经济联盟及其成员国互为重要合作伙伴,经济互补性强,贸易合作潜力巨大,“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接协议的达成对双方都具有重大意义。本文以铁路基础设施建设为例,根据欧亚经济联盟成员国铁路基础设施发展现状和存在的问题,结合中国“丝绸之路经济带”建设的核心目标,阐述双方在互联互通建设中开展合作的历史机遇,详细分析双方在铁路基础设施建设领域合作的投融资可行性。交通基础设施的联通将为制度互联互通提供坚实的基础,不仅可进一步提升贸易合作水平,而且也会促进“一带一路”对接合作的深入发展,进而助推“大欧亚伙伴关系”的构建和全球再平衡的发展。

【关键词】 “丝绸之路经济带” 欧亚经济联盟 铁路 互联互通 融资政策

【基金项目】 2020年陕西省教育厅专项科研项目《“一带一路”对接助推跨境交通基础设施互联互通》(项目编号:20JK0373)。

【作者简介】 张婉婷,西北大学丝绸之路研究院讲师、经济学博士,“一带一路”与欧亚经济联盟研究中心主任;T. B. 科列斯尼科娃,俄罗斯圣彼得堡国立航空航天仪表制造大学副教授、经济学博士。

随着世界经济的持续低迷,欧亚经济联盟的发展也面临重重困难。主导国俄罗斯遭受西方国家的长期制裁,而联盟内部其他成员国的经济发展也不乐观。2015年5月8日,欧亚经济联盟与中国“丝绸之路经济带”倡议对接合作正式开启,双方明确了大力发展互联互通项目的目标,以优化地区生

产网络,加强国际交通基础设施建设^①,实行多式联运,并逐渐向创建欧亚经济联盟与中国的自由贸易区过渡。2018年5月17日,欧亚经济联盟与中国正式签署经贸合作协定,其中交通基础设施建设被列为优先发展方向之一。

一 欧亚经济联盟成员国铁路建设发展分析

(一)“一带一路”对接为交通基础设施互联互通创造新机遇

随着全球经济一体化不断深入,各国间的竞争日趋激烈,区域经济一体化则成为各国应对经济全球化、提高自身地位的重要手段。欧亚经济联盟是为推进欧亚地区一体化而成立的国际组织,由俄罗斯、白俄罗斯、哈萨克斯坦、亚美尼亚和吉尔吉斯斯坦五国组成。2015年1月1日联盟正式启动,覆盖2000万平方公里领土(约占世界陆地面积14%),形成拥有1.83亿人口(约占全球人口2.5%)、900亿桶石油储量(约占全球石油储量9%)、4万亿美元GDP的统一市场和关税区。联盟机制构建日益完善,形成了明确的中期发展路线图:2025年前实现商品、服务、资本和劳动力的自由流动,在农业、工业、交通、能源等领域实施协调一致的经济政策。联盟的最终目标是在WTO原则和标准的基础上,按照欧盟模式建立高度一体化的超国家联合体,并将其打造成为当代多极世界中的一极,与欧盟、美国和中国共同主导全球可持续发展。

联盟的基础设施建设是经济发展的前提保障,而交通基础设施是基础设施的重要组成部分^②。在联盟一体化框架内,从微观层面考虑,发展交通基础设施建设可以降低商品交易成本和生产成本;优化企业的物流规划和生产布局;提高企业的组织效率。从宏观层面考虑,发展交通基础设施建设可以促进区域均衡发展,逐步缩小成员国经济发展差异;提升成员国过境运输潜力,实现联盟区域内生产要素的合理配置,整合联盟内各类资源,实现资源共享;促进生产要素自由流动,促使联盟内产业结构调整、转型和升级,优化投资环境,构建竞争优势,从而提升联盟的整体竞争力。

然而,随着世界经济危机不断加深,国际政治和经济环境日趋复杂。自

^① Под ред. К. А. Кокарева. Один пояс – один путь. Изд. Мир. 2016. С. 75.

^② О. Н. Ларин. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза//Проблемы национальной стратегии. 2017. №4 (43). С. 152.

2013年年底乌克兰危机爆发以来,西方国家对俄罗斯实施了一系列经济制裁,并在此后多次扩大和延期制裁措施。2014年9月欧盟发表声明称欧洲理事会决定对俄罗斯采取进一步制裁。2015年1月美国和欧盟宣布将加大对俄罗斯的制裁力度^①。其制裁内容涉及金融、军工和能源等几大关键领域,导致俄罗斯经济,尤其是金融行业遭受重创。随着世界原油价格不断下滑,俄罗斯卢布大幅贬值,外部投资环境不佳导致外国投资持续走低,资金大量外流、周转乏力。乌克兰危机导致的制裁与反制裁也阻碍了联盟整体的发展进程。自危机爆发以来,西方国家的外交孤立和经济制裁也对联盟其他成员国的经济发展产生较大影响。俄罗斯对联盟的支持与建设逐渐力不从心,对外经济合作的中心区被迫自西向东转移,而联盟的基础设施建设,特别是互联互通项目建设资金也捉襟见肘。尽管中国“丝绸之路经济带”倡议的提出曾让俄罗斯心存芥蒂,但俄罗斯权衡再三也意识到这是联盟在经济危机下发展的一线生机。

在此背景下,2015年5月8日,中俄两国元首签署关于“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,开启了“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接进程^②。该文件明确了推动基础设施互联互通的重要性与迫切性。公路、铁路、桥梁和物流中心等基础设施建设将成为“一带一路”对接的合作重点和优先方向。

(二) 资金瓶颈长期制约联盟成员国交通基础设施建设发展

欧亚经济联盟一体化机制建设水平虽高,可以看作仅次于欧盟的区域一体化组织。然而,其成员国均属发展中国家和新型经济体,与世界经济的接轨程度并不高,各国都处于工业化和城镇化过程中,尤其处于中亚地区的成员国交通基础设施建设长期滞后,对管线、公路、铁路和港口等交通基础设施需求量巨大。

近年来,随着欧亚经济一体化不断推进,联盟各国对本国交通基础设施建设增加了投资力度,但与世界主要国家相比,该项投资在本国GDP中的占比仍然较低。不过,相比已过基础设施建设高峰期的发达国家,急需开展基础设施项目建设的发展中国家对资本则更具吸引力。

^① 《欧盟加大对俄制裁力度 俄称将予以反制裁措施》<https://www.chinanews.com/gj/2014/09-12/6584801.shtml>

^② 《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(全文)》,http://www.xinhuanet.com/world/2015-05/09/c_127780866.htm

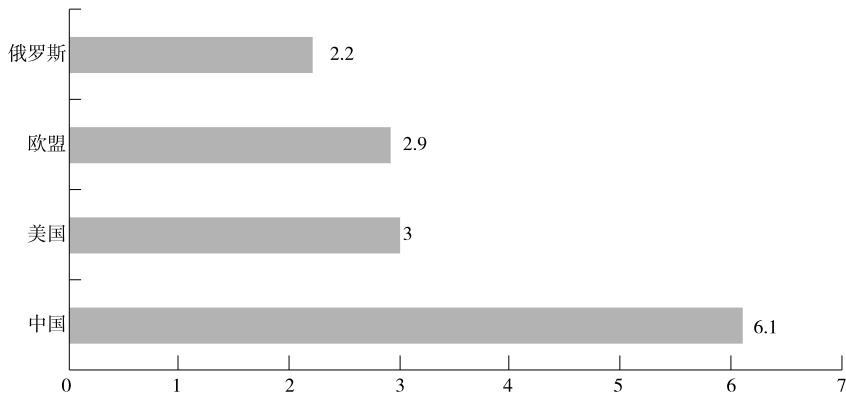


图1 2011年世界主要国家交通基础设施投资占本国GDP比重(%)

资料来源: Михаил Блинкин. Развитие транспортной инфраструктуры. <http://strategy2020.rian.ru/load/366204282>

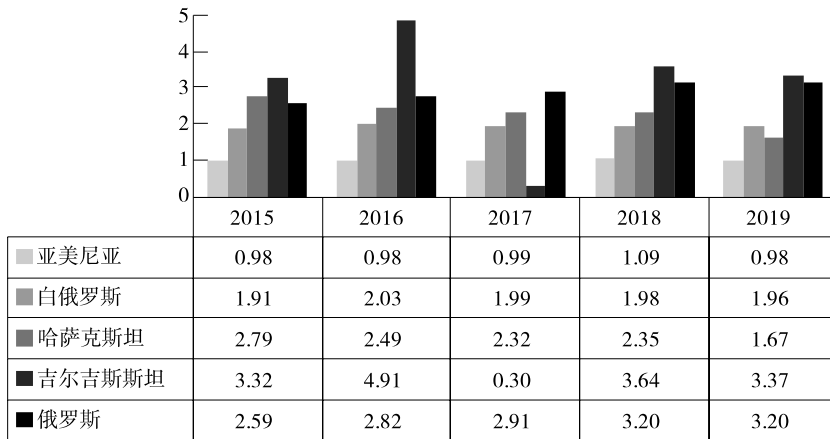


图2 2015~2019年联盟成员国交通运输与仓储投资占本国GDP比重(%)

资料来源: Евразийский экономический союз в цифрах. http://eec.eaeunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Brief_Statistics_Yearbook_2020.pdf

俄罗斯作为欧亚经济联盟和“丝绸之路经济带”沿线的重要国家,其交通基础设施长期存在发展瓶颈^①。据多家国际组织评估,俄联邦政府财政预算长期捉襟见肘,俄交通基础设施建设领域投资在GDP中的占比较低,融资缺口高达50%^②。俄联邦国家铁路局和联邦经济发展部数据显示,2013年俄运

① И. В. Морозова. Модернизация транспортной инфраструктуры России. Изд. LAP. 2011. С. 69 – 83.

② Инфраструктура России. <http://pkk.ru/infrastruktura-rossii/>

输需求高于实际过货能力的路段长度已高达 8 100 公里,占铁路总长度的 9.4%,并以每年 500 公里的速度递增。截至 2020 年,俄运输需求高于实际过货能力的路段长度占铁路总长度的 22%^①。企业无法运出的货物数量也在逐年递增,已达两亿吨,铁路运输瓶颈成为制约俄经济发展和阻碍联盟一体化进程的主要因素之一。据俄罗斯战略规划中心基金会统计,俄境内所有地区的各类商品总运输成本每减少 10%,国家 GDP 将增长 0.12%;铁路运输成本每减少 10%,国家 GDP 将增长 0.04%^②。

除俄罗斯以外,联盟其他成员国的交通基础设施发展也存在不少问题。

哈萨克斯坦的铁路干线总里程为 1.53 万公里,密度为每 1 000 平方公里 5.53 公里铁路(大部分独联体国家为每 1 000 平方公里 23~38 公里铁路),铁路网络密度相对较低。截至 2015 年,电气化线路为 4 100 多公里,占铁路总长度的 27%;列车车厢磨损严重,使用年限在 28 年以上的占总量的 21%,20 年以上的占 35%,19 年以上的占 42%。哈萨克斯坦多斯特克口岸至阿克托盖市(阿克托盖铜矿是世界大型铜矿之一)、阿腾科里(中哈边境检查站)至奇姆肯特市仍然是单轨通行^③;内燃机车速度慢,有效载荷低,车体陈旧,存在严重安全隐患。目前,哈迫切需要大量资金对铁路基础设施进行升级改造。

根据白俄罗斯物流监测系统数据,其物流基础设施存在以下问题:物流中心的物流线路布局缺乏合理性;由于投资不足,大多数物流中心仅具有存储和转运功能;铁路货运仓储设施的利用率很低^④。白俄罗斯的外债水平非常高,2018 年外债总额占 GDP 的 37%,2021 年需要偿还 260 亿美元的外债^⑤。这大大限制了可投资于基础设施建设的资金数额。

(三) 铁路基础设施建设是联盟一体化的重要环节

从联盟经济和社会两方面进行评估,铁路运输的作用无疑是巨大的:一

① Протяженность "узких мест" на железнодорожной сети РФ к 2020 году может превысить 19 тыс. км. http://www.railsovet.ru/news/industry_news/?ELEMENT_ID=7096

② Дмитриев М. Оценка крупных инфраструктурных проектов. Задачи и решения. <https://www.rzd.ru/api/media/resources/c/1/121/71716?action=download>

③ Gennady Bessonov, Transsib Transport Corridor: Integration in the Global Transport Network, 2015, 14.

④ Програма развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года. Постановление Совета Министров Республики Беларусь №1249 от 29.08.2008. <http://brest-region.gov.by/images/content/region/docs/1242377691-8052.doc>

⑤ Состояние государственного долга Республики Беларусь. Министерство финансов Республики Беларуси. http://www.minfin.gov.by/ru/public_debt/condition/

方面,加强了欧洲与亚洲之间的联系,对相互贸易的增加具有积极促进作用;另一方面,对人口流动性和地区可达性产生重要影响。

1. 联盟发展铁路基础设施的重要性

苏联时期各加盟共和国的铁路轨道按照 1 520 厘米的苏式宽轨标准铺设,统一的轨距标准不仅使列车运行更加便捷稳定,而且增强了国防安全。欧亚经济联盟境内铁路总长度为 10.7 万公里,占世界铁路总长度的 7.8%。通过梳理 2015 ~ 2019 年联盟铁路运输服务和成员国相互贸易额的相关数据可知,成员国间相互贸易额与客货铁路运输量之间呈极为紧密的正相关关系(见图 3)。在成员国的相互贸易结构中,矿产品和机械设备占主导地位。铁路适用于远距离的大宗客货运输。在联盟这样一个幅员辽阔、资源丰富但大部分成员国缺少便捷出海口的地区,铁路运输的比较优势突出^①。因此,提高成员国间相互贸易额必须大力发展铁路运输网建设。这一切将在实现投资、打造和发展铁路交通走廊以及基础设施项目建设的框架内进行。

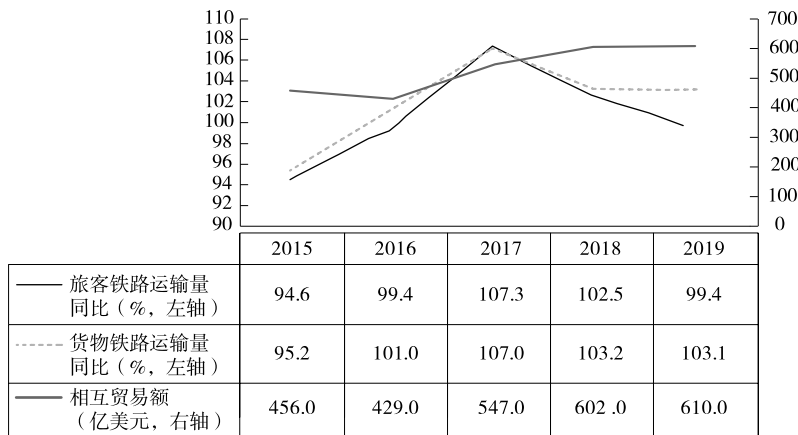


图 3 2015 ~ 2019 年联盟成员国相互贸易额与客货铁路运输量

资料来源:同图 2。

2. 联盟铁路基础设施发展趋势

2017 年,俄罗斯铁路公司对铁路项目的投资总额为 4 780 亿卢布(约合 82 亿美元)。从基础设施投资总量分析,俄罗斯只分配了一小部分资金用于铁路基础设施建设。2018 ~ 2020 年,铁路建设资金约占投资总额的 6% ~

^① IMF, Luisas Menjivar and Jorge Salazar, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/02/weodata/>

7%。在俄罗斯,苏联时期建成的铁路大部分依然在运营中。对于俄罗斯而言,最具前景的铁路基础设施建设是在“丝绸之路经济带”框架内由中国作为主要投资方并与俄利益相吻合的项目。俄罗斯希望不仅在其境内,而且在联盟和整个欧亚地区建设现代化交通走廊。2017年6月,中俄签署《中国铁路总公司和俄罗斯铁路公司关于国际铁路联运货物运输电子数据交换的协议》,该协议将进一步推动中国—俄罗斯—欧洲铁路货物运输大通道建设^①。

白俄罗斯铁路的优先发展方向是与国际运输企业和铁路公司进行合作。其中包括与俄哈共同成立并运营的联合运输物流股份公司,即欧亚铁路联盟。其运行方针是在“丝绸之路经济带”框架内组织和发展中欧铁路集装箱双向运输业务。2017年,白俄罗斯铁路基础设施建设投资为3.894亿白俄罗斯卢布(约合2.05亿美元)。在将发展中欧铁路集装箱运输作为优先计划的框架内,在科利亚季奇物流中心(位于白俄罗斯首都明斯克)为中国运往欧洲的货物建设物流枢纽。此外,2017年4月白俄罗斯与中国、德国、哈萨克斯坦、蒙古国、波兰和俄罗斯铁路部门在明斯克正式签署《关于深化中欧班列合作协议》^②。该协议为中欧班列开行提供了机制保障,也对进一步助推“丝绸之路经济带”建设具有重要意义。

据白俄罗斯铁路公司数据,2016年过境白俄罗斯的中欧双向铁路集装箱运量达到14.58万TEU^③,是2015年的约2.5倍。2017年是2016年的约1.8倍(见图4)。2018年集装箱运量比2017年增长28%,共计33.15万TEU。

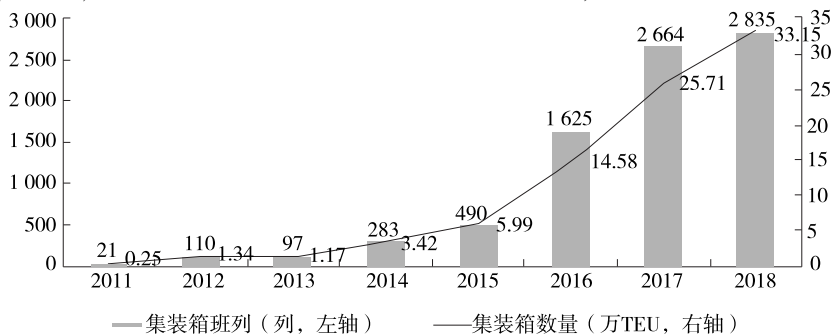


图4 2011~2018年过境白俄罗斯的中欧双向铁路集装箱班列和集装箱运量
资料来源:Годовой отчёт. <https://www.rw.by/uploads/userfiles/>

哈萨克斯坦国家铁路公司2017年投资2560亿坚戈(约合7.853亿美元)

① 安林、苏文姜:《陆东福会见俄铁股份公司总裁别洛泽罗夫》, https://www.sohu.com/a/151012977_119876

② 陈恒:《中欧班列“接力跑”道路畅通贸易兴》,《光明日报》2017年4月28日。

③ TEU是Twenty-foot Equivalent Unit的缩写,是以长度20英尺的集装箱为国际计量单位。

元)用于铁路基础设施建设和机车更新,2018年这一投资增至3 610亿坚戈。2018年中哈之间的过境运输能力大幅提升:从中国到英国的第一列集装箱火车通过哈多斯特克站;哈国家铁路公司的全资子公司(铁路快运股份公司)与白俄罗斯运输公司德国分公司、德国铁路运输服务代理有限公司共同运营了第一列德国赫恩至中国兰州新区冷藏集装箱中欧专列;从英国到中国的第一列集装箱火车过境哈萨克斯坦;哈国家铁路公司与中国远洋海运集团、连云港港口集团签署了共同发展霍尔果斯东门无水港的协议。

吉尔吉斯斯坦发展铁路运输的目标是:建设和发展新的铁路线路以逐步提高国家交通综合体竞争力。吉正在建设境内最大的运输业项目中吉乌铁路,该项目将提高吉过境运输能力并将吉尔吉斯斯坦与东南亚和西亚国家联系起来。该项目的建设不仅将创建第二亚欧大陆桥的南部走廊,而且还为国内生产商开辟新的销售市场。吉铁路建设预估需要10亿美元,但其国内没有建设该条铁路的融资来源,可能将由中国投资建设。

亚美尼亚铁路基础设施现代化改造的主要投资者是俄罗斯铁路公司。2008年2月该公司与亚美尼亚签署将亚美尼亚国有铁路公司移交南高加索铁路公司(俄罗斯铁路公司全资子公司)管理的租让合同,租让期为30年并可延长,在该协议框架内,俄罗斯铁路公司或将投资150亿卢布(约合4.1亿美元)^①用于铁路基础设施现代化改造和列车机车更新。2008~2017年俄罗斯铁路公司已投资2.6亿美元,占总投资额的63%。南高加索铁路公司积极运作亚美尼亚的货运市场,逐步加强其在运输服务市场的地位,扩大国际运输的地理版图。目前,该公司已同75个国家开展相关业务,公司的基础设施现代化政策对铁路运营效率产生了积极影响,货物运达时间缩短了一半,一件货物的操作时间缩短了2/3,列车的平均重量增加了1/3。2016年通过亚美尼亚铁路首次实现从欧洲到伊朗的集装箱多式联运。

二 “一带一路”对接中的跨境交通基础设施建设项目合作

(一) 中国积极落实优势资源,助推联盟跨境铁路发展

在“丝绸之路经济带”规划的六大交通经济走廊中,有三条(中蒙俄经济走廊、新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚经济走廊)经过俄罗斯和中亚国家,由此

^① 谭利娅:《普京透露俄或投资百亿卢布发展亚美尼亚铁路网》,http://www.chinanews.com/gj/2013/09-04/5245907.shtml

可见,欧亚经济联盟成员国在“丝绸之路经济带”建设中举足轻重的地位。与此同时,在加快推进“丝绸之路经济带”的实施和区域间互联互通项目建设中衍生出一系列融资平台,包括亚洲基础设施投资银行(以下简称“亚投行”)①、丝路基金②、金砖国家新开发银行和上海合作组织开发银行等。四大金融支柱与“丝绸之路经济带”目标一致、互为支撑、高度契合,旨在为“丝绸之路经济带”沿线国家,尤其是经济基础薄弱、基础设施落后的新兴市场和发展中国家解决基础设施建设融资问题。欧亚经济联盟成员国已全部加入“亚投行”并支持“丝绸之路经济带”倡议。此外,由于世界经济危机不断深化,发达国家暂时无法拉动全球经济持续增长,而世界银行、国际货币基金组织和亚洲开发银行等由发达国家主导的国际金融机构无法长期满足各国对基础设施建设资金的大量需求。中国利用大量外汇储备通过资本输出投资“丝绸之路经济带”沿线地区基础设施建设,在较短时间内大幅改善沿线国家的基础设施状况和投资环境,并利用基础设施的乘数效应使国际资本向人口众多的“丝绸之路经济带”沿线国家流动,各国经济发展可获得新动能。与此同时,中国的基础设施建设产业链企业将会受益于“走出去”战略带来的需求大增长,铁路、港口、钢铁、建筑和电力等优势产业将迎来重大发展机遇,有利于缓解国内产能过剩的局面。而且,中国的投资、技术和劳动力在诸多发展中国家拥有竞争优势。

“一带一盟”对接包括开展跨境铁路基础设施建设和现代化改造项目。欧亚经济委员会交通基础设施建设部主任叶尔然·萨吉姆巴耶维奇称,项目的选择基于三个标准:一是能否吸引两个或两个以上联盟成员国加入;二是能否提高联盟成员国过境转运能力;三是能否与中国铁路系统进行对接。

欧亚发展银行统计数据显示,中国在欧亚经济联盟吸引外国投资规模中早已列居首位,而且连续多年成为联盟的第一大贸易伙伴国,2019年联盟与中国的贸易额增长4.3%,从2018年的1270亿美元增至2019年的1325亿美元,中国在联盟贸易额中所占份额从2018年的16.76%增至2019年的18.1%③。2018年中国在俄罗斯对外贸易中列居首位,贸易额达到1070.6

① И. Усов. В Пекине начал работу Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2016/01/16/624237-v-pekine>

② А. Э. Мордвинова. Российский институт стратегических исследований – Фонд Шёлкового пути: результаты первого года работы. <http://riss.ru/analytics/26095/>

③ Об итогах внешней торговли товарами Евразийского Экономического союза. http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/2019/

多亿美元。然而,全球供应链公司弗玛物流经理阿列克谢·伊萨诺夫指出,近三年俄罗斯同中国的贸易额增幅呈放缓趋势,发展跨境交通和物流已成为双方迫切需要解决的问题^①。

(二) 跨境铁路互联互通优势与阻力并存

“一带一盟”横跨欧亚大陆,幅员辽阔,地形地貌复杂,自然资源丰富。欧亚经济联盟成员国与中国在资源、地域和经济结构上互补性强,这些国家也是中国能源和矿产的重要来源地。强劲的经济发展需求意味着客货运量增长潜力巨大。在各种交通运输方式中,铁路以其安全、高效、经济、运量大和适应性强等综合优势发挥着交通运输核心功能。因此,跨境铁路互联互通将推动“一带一盟”地区经济的快速发展,同时也能够在一定程度上缓解欧亚地区经济发展不均衡的现象。

在“丝绸之路经济带”框架内发展的两条线路中欧走廊(中—哈—俄—欧洲)和东欧走廊(上海—符拉迪沃斯托克—西伯利亚—欧洲)具有一系列优势:使用铁路运输;跨境转运次数最少;集装箱运输量呈不断上升趋势;具有价格竞争优势。

近年来,中国与欧洲之间的铁路集装箱货运量持续增长(见表1)。2011~2018年,通过欧亚运输走廊完成过境转运的集装箱班列增长159%。然而,当前通过欧亚运输走廊过境的铁路运输量只占中国与欧洲之间货物周转量的0.5%~1%。由此可见,其拥有巨大的增长潜力。铁路运输适合大宗货物运输,安全系数较高,较少受气候等自然条件的影响,能保证运行的经常性和持续性,一般较为准时,并具有较强的计划性。中欧铁路时刻表的准确性高(99.7%的集装箱班列遵循准确的时刻表),与海运相比交货时间大约缩短2/3^②。据俄罗斯国有铁路公司消息,疫情期间由于航空运输的限制,2020年1~5月,运经俄铁路段往返中国和欧洲的铁路集装箱运输量同比增长35%,达到33.4万FEU^③。5月集装箱运输量达到9.54万FEU,是2019年同期的

^① Страны ЕАЭС предложили Китаю для совместного финансирования 38 транспортных проектов. <https://news.transinfo.by/ekonomika/4872-strany-evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza-eaes-predlozhili-kitayu-dlya-sovmestnogo-finansirovaniya-38-transportnyh-proektov.html>

^② Ларин О. Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза//Проблемы национальной стратегии. 2017. №4 (43). С. 164

^③ FEU 是英文 Forty-foot Equivalent Unit 的缩写,是以长度40英尺的集装箱为国际计量单位。

1.8倍以上^①。据俄罗斯国有铁路公司估计,到2025年前,集装箱过境运输量将达到190万FEU^②。

表1 2011~2019年中欧铁路双向定期集装箱班列数量和集装箱运量

年份	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
班列(列)	21	110	97	283	490	1 625	3 217	3 342	—
运输量 (万 TEU)	0.25	1.34	1.17	3.42	5.99	14.58	25.71	28.05	61.80

资料来源:Годовой отчёт ОАО РЖД, <https://ar2018.rzd.ru/ru/results-review/investment>

与中国跨境铁路紧密相连的欧亚经济联盟成员国铁路基础设施水平参差不齐,各国内部虽有较为完整的铁路网,但存在基础设施陈旧、换装综合能力不足、管理信息化水平落后等问题,造成机车周转时间长,严重影响商品出口效率^③。铁路基础设施发展不均衡已成为制约欧亚国际铁路联运和相互贸易发展的重要因素。投入大量资金用于设备更新和技术改造,不仅将使联盟区域内货运量大幅增加,而且将增进地区间联系,提高无出海口地区(俄罗斯乌拉尔和西伯利亚地区以及整个中亚地区)的物流地位。

另外,铁路技术标准的差异化也限制了跨境铁路基础设施互联互通。例如,中国使用国际标准,联盟成员国使用俄罗斯标准,欧洲铁路使用国际铁路联盟标准、德国标准以及英法标准等^④。各国轨距的差异化最影响运输效率:目前,全球存在30多种不同轨距,“连而不通,对接无轨”导致边境口岸机车长时间等待换装作业。建立统一铁路技术标准后,欧亚铁路通道将更具有经济效益和竞争力,才能实现彻底的互联互通。

(三)借力多边机制,设立投资基金,发挥比较优势

在跨境铁路基础设施建设领域,联盟成员国发展相对滞后,急需对铁路基础设施进行改造和升级。这为中国“丝绸之路经济带”倡议与欧亚经济联盟对接提供了

^① 《今年1~5月俄铁段中欧铁路集装箱运输量同比增长35%》, <http://www.chinaru.info/zhongejmyw/zhongemaoyi/60886.shtml>

^② 胡丽雯:《中欧过境运输在俄如雨后春笋般增长 对华出口货运也在兴起》, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1612346856113587857&wfr=spider&for=pc>

^③ E. C. Мухтар, М. С. Маденова. Вестник КазНУ – Основные проблемы международных перевозок по международным транспортным коридорам в рамках ЕАЭС. <https://articlekz.com/article/15328>

^④ 覃娜、张坚:《“一带一路”倡议下我国国际铁路货物联运探索》,《对外经贸》2017年第9期。

良好的历史机遇,双方对接将为中国资本“走出去”,也为联盟利用中国资本提供了可能。但是,联盟如何抓住机遇利用中国的资金与产能优势发展自己的薄弱环节,中国的“丝绸之路经济带”倡议如何与联盟共同推进对接合作并助力沿线国家实现互联互通和共赢发展,都是现阶段值得双方认真研究的问题。

在“一带一盟”合作框架内,针对双方在落实大力发展跨境铁路基础设施建设目标中长期存在的问题,我们要加大在以下几个方面的工作力度。

一是双方要在“一带一盟”对接框架内借助上海合作组织建设多方合作机制与模式,坚持分工合作、深化互利互惠原则,将跨境铁路基础设施建设作为惠及中国与联盟成员国人民的一项重要举措;

二是设计筹建中国与联盟基础设施投资基金,充分利用“亚投行”、丝路基金、上海合作组织开发银行、金砖国家新开发银行、欧亚发展银行等融资平台^①,与联盟发展铁路基础设施需求积极对接,寻找双方的契合点;

三是双方发挥各自比较优势,在优化投资环境的基础上加大力度吸引多方投资,助力中国与联盟的跨境铁路基础设施项目。

推动实施跨境铁路基础设施项目可以解决资源外运的瓶颈,带动毗邻地区经济发展,最终惠及中国与联盟成员国人民,实现“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接合作的高度契合与互利共赢。

多方共建跨境铁路基础设施项目所产生的各种红利叠加将加快区域外向型经济的发展,从而改善区域投资环境,加大周边国家和世界各国对该区域的投资力度,使中国和联盟成员国成为欧亚大陆的重要投资载体。

三 中国与联盟发展跨境交通 基础设施建设合作的建议及对策

(一) 搭建交通基础设施建设集群,创新融资模式

1. 悲观预测

国际原油价格低于每桶 40 美元时,美元对俄罗斯卢布汇率将会达到 1:80 或更高水平。在此状况下,俄罗斯黄金外汇储备量将会不断下降,资金也将会持续外流。所以,只有在世界政治、经济局势稳定后,“亚投行”才能再

^① Ванг М., Су Д. Вестник McKinsey – Структура финансирования объектов инфраструктуры в Китае. <http://vestnikmckinsey.ru/electric-utilities/razvivaya-ehlektroenergetiku-opyht-kitaya>

次开启与欧亚经济联盟在各领域的经济合作。

2. 乐观预测

国际原油价格在每桶 60 美元或高于此指数时,俄罗斯卢布汇率将回升并逐渐走强。在此状况下,欧亚经济联盟应在“一带一盟”战略对接框架内加强与中国的经济合作,双方寻求更多领域的合作。

3. 基础预测

国际原油价格在每桶 50 美元左右浮动时,欧亚经济联盟会在一体化框架内首先选择基础设施建设合作项目,这些项目将为联盟带来实际收益。在此状况下,须将中国与联盟成员国交通基础设施建设潜能有效结合起来。为此,我们设计了双方共同搭建交通基础设施建设集群的流程图。

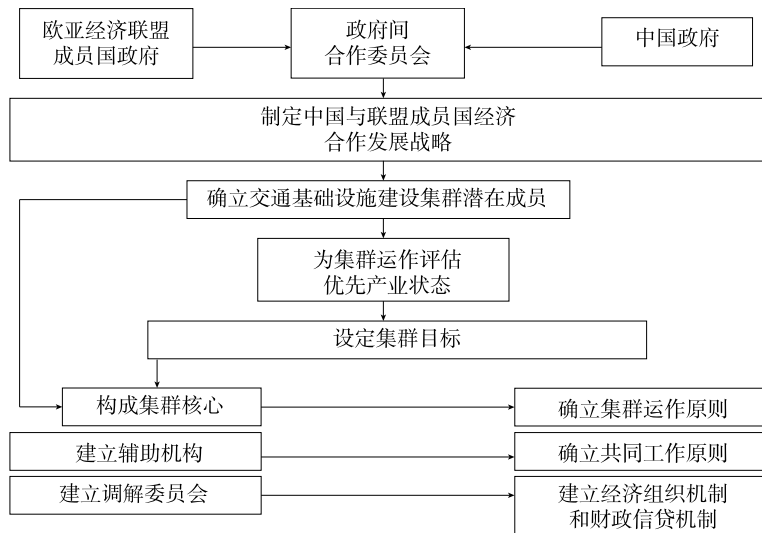


图 5 中国与欧亚经济联盟搭建交通基础设施建设集群的流程

集群连接以提高项目参与国竞争力为共同目标的各组织机构,建立在大型铁路枢纽、咨询分析公司等处,类似多种联运交通基础设施建设中心。

与此同时,要落实大型跨境交通基础设施建设项目,还需建立行之有效的投融资模式。基于对联盟框架内 PPP 政策及其发展模式的研究和分析,我们提出复合型 PPP 模式,即公共私营合作制 + 投融资建设组合模式。

- (1) 成立专业项目公司负责引资、核算项目信贷与投资资金的合理分配;
- (2) 从现金流来看,在项目初期缺少偿还债务的保证金时,可依靠项目本金现金流还本付息(取决于每类工程的赢利特性和风险特征);
- (3) 项目公司可借助多种融资工具(债券、信托、保险、股票及其衍生物

等)使银团贷款落地,实现部分融资,从而完成项目建设;

(4)对交通基础设施的投资会在该区域内产生巨大的外溢效应。

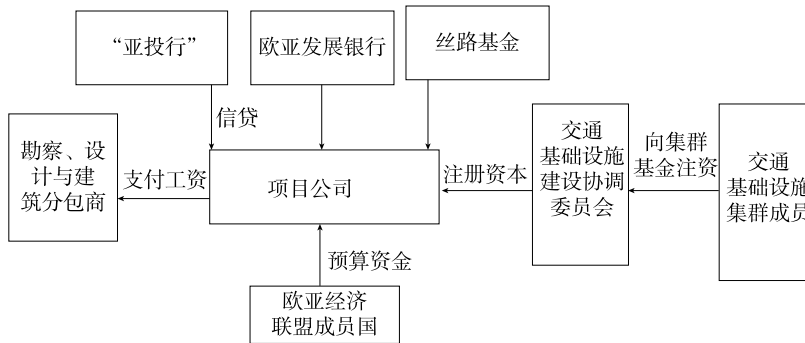


图6 发展铁路基础设施建设合作的复合型PPP模式

2019年1月29日,“亚投行”在北京发布《2019亚洲基础设施融资报告》称,私营部门在参与基础设施建设融资方面的潜力远未充分释放^①。同时,“亚投行”行长金立群表示,“亚投行”将通过各种创新方案动员私人资本参与基础设施投资,为“一带一路”沿线国家的经济增长创造条件。除此之外,欧亚经济联盟也需要关注债务可持续性问题,希望基础设施投资能够给这些国家创造经济增长的条件,而非增加其债务负担。这就需要其中一些国家适时作出调整或放缓政府投资,更多地运用私人资本。

(二) 落实创新合作模式,积极开展融资合作

针对现阶段联盟成员国在跨境交通基础设施建设投融资过程中存在资金瓶颈的问题,提出以下几点融资合作建议。

第一,以“亚投行”和丝路基金为支柱,借力多边开发银行。由于“亚投行”可投入的项目资金有限,而联盟成员国交通基础设施建设领域又存在巨大投资潜力,从构建多元化投融资体系框架的发展趋势看,除“亚投行”、丝路基金等金融平台可为交通基础设施建设融资助力之外,还可借助多边开发银行(金砖国家新开发银行、上海合作组织开发银行和欧亚发展银行等金融机构)。多边开发银行更具备与当地政府商谈项目的能力,其参与投资的项目能更好地获得当地政府的大力支持,从而也增加了私人资本对项目投资的信心。

第二,发行长期债券或设立各种创新融资工具,为投资联盟成员国的企业提

^① 王慧:《亚投行发布〈2019亚洲基础设施融资报告〉》,http://world.people.com.cn/n1/2019/0129/c1002-30597176.html

供资金融通服务,解决其融资困难的问题,增加高回报、高质量、长期性项目的投资。

第三,推进交通基础设施建设公共私营合作制(PPP)融资模式,有效化解债务风险,促进中国企业与联盟成员国政府积极展开合作。增强交通基础设施建设项目对私人资本的吸引力,动员更多私人资本参与融资。对于受惠国来讲,这不仅能在一定程度上减少债务,还能与私人资本共担风险。对于私人资本来讲,投资此类项目在未来可获得更丰厚的利润和更广阔的市场空间。

第四,创造有利条件,促进私人资本参与跨境交通基础设施建设。双方要坚持包容性原则,既吸收大型国有企业参与跨境基础设施建设,也鼓励和支持中小型私有企业。交通基础设施建设项目的特点是投资金额大、周转期较长,投资风险也就随之增加。所以,要增强各方遵守法律法规的意识,规范投资程序,实施有效的投资风险管控,权衡各方利益,拓展合作领域,提升合作水平。尽可能地提高建设效率,缩短建设周期,将投资带来的额外税收返还投资者,以提高项目的投资回报率。

四 结 论

中国与欧亚经济联盟及其成员国互为重要合作伙伴,经济互补性强,贸易合作潜力巨大。在“丝绸之路经济带”倡议和欧亚经济联盟一体化框架内达成协议、实现对接,对中国和联盟各成员国具有重大意义;交通基础设施的互联互通将为制度联通提供坚实的基础,不仅能进一步提升贸易合作水平,也能促进对接合作的进一步发展,对“大欧亚伙伴关系”的构建和推动全球力量再平衡都将起到至关重要的作用。

“丝绸之路经济带”框架内的交通基础设施建设可使中国的优势产能“走出去”,进而推动整个产业优化和产业链升级,在带动国内经济增长的同时也综合拉动周边国家的经济增长;交通基础设施建设在欧亚经济联盟一体化发展中先行,可使联盟内生产要素达到合理配置,实现资源共享,促进生产要素在统一经济空间实现自由流动,促使联盟内产业结构调整、转型和升级,改善投资环境,形成竞争优势,从而提升联盟的整体竞争力。

中国与联盟成员国应对交通基础设施建设项目,尤其是跨境铁路合作项目投入更多资金,升级后的跨境铁路基础设施及其国际化的应用将为“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟进一步对接创造更有利的投资环境和贸易发展空间,并最终惠及沿线国家的人民。

(责任编辑:徐向梅)