

“16 + 1 合作”和“一带一路”框架内的 中国与斯洛伐克经贸合作

姜 珺

【内容提要】 近年来,在“16 + 1 合作”和“一带一路”倡议的推动下,中国与斯洛伐克经贸合作得到加强。两国有着开展合作的良好条件:双边关系长期友好,经济发展战略契合度高,产业优势互补。斯洛伐克具有与中国加强合作的政治意愿,两国经贸合作取得了一系列成果,双边和多边磋商机制增多,斯洛伐克保持中国在中东欧地区主要贸易伙伴之一的地位,中国对斯洛伐克的投资呈增长之势,开通了直达和过境斯洛伐克的中欧班列。中斯经贸合作面临四个方面的挑战:两国缺乏相互认识 and 了解;需要对贸易逆差问题达成共识;一些经贸合作项目的可持续性值得关注;欧盟对“16 + 1 合作”和“一带一路”倡议存有疑虑。

【关键词】 “一带一路” “16 + 1 合作” 中国 斯洛伐克 经贸合作

【基金项目】 国家社会科学基金重大项目《“一带一路”沿线各国民族志研究及数据库建设》(项目编号:17ZDA156)。

【作者简介】 姜珺,中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所研究员,云南大学西南边疆少数民族研究中心特聘研究员。

斯洛伐克位于欧洲中部,是一个小而年轻的国家,在中欧维谢格拉德集团四国中融入欧洲一体化进程最为深入。该国于2004年5月1日在欧盟东扩第一波中加入欧盟,于2009年1月1日加入欧元区,而且是经济合作与发展组织和申根协议区的成员国。斯洛伐克经济开放程度高^①,政府重视经济外交,积极推动本国出口和吸引外国直接投资。加入欧盟后,斯洛伐克巩固

^① 2016年斯洛伐克进出口贸易总额占国内生产总值的比重达到183.9%。

了自己在欧洲和全球市场的地位,发展成为欧盟经济增长最快的成员国之一。斯洛伐克对华友好,经贸合作是中斯关系的优先领域。在中国相继提出“16+1合作”和“一带一路”倡议后,两国的经贸合作进一步扩大和深化,但也面临一些挑战,值得双方加以重视并共同应对。

一 斯洛伐克对“16+1合作”和“一带一路”的态度

2012年4月,时任中国国务院总理温家宝在波兰华沙与中东欧16国领导人举行了首次会晤,提出促进中国—中东欧国家友好合作的12项举措,从而开启了“16+1合作”的进程。尽管中国与中东欧国家在领土面积、人口数量、国际地位、政治制度和经济总量等方面存在明显差异且利益诉求截然不同,但“16+1合作”开创了中国与传统友好国家关系发展的新途径,探索了一条跨越不同地域、不同制度国家间务实合作的新模式。7年来,在一年一度的中国—中东欧国家领导人会晤和与会各方共同制定发布的《中国—中东欧国家合作纲要》的引领下,“16+1合作”不断发展,成为颇具影响力的跨区域合作机制。

斯洛伐克以极大的热情欢迎“16+1合作”,其原因主要有以下四个方面:第一,经历过曲折经济转型的斯洛伐克,将经济建设和发展视为主要战略,希望搭上中国经济快车,实现经济快速增长;第二,在2008年国际金融危机之后,欧盟国家出现持续的财政问题,“16+1合作”为斯洛伐克实现以欧盟为重点的经济关系多样化提供契机;第三,中国是世界第一大货物贸易国、第二大经济体和主要对外投资大国,而斯洛伐克作为一个小国不是中国对外政策的优先方向,“16+1合作”成为两国保持高水平接触和加强双边关系的平台;第四,希望在“16+1合作”框架内与中国和其他中东欧国家的合作提升斯洛伐克在欧盟的地位。

与中国从长远角度看待“16+1合作”不同,斯洛伐克期望从“16+1合作”中快速获利:通过中国的绿地投资拉动本国经济增长和促进就业,扩大对中国的出口,改善基础设施,吸引越来越多的中国游客。

时任斯洛伐克总理菲措三次参加中国—中东欧国家领导人会晤。2012年华沙会晤期间,他与温家宝总理谈到斯中双方应该在以下方面加强合作:基础设施,旅游业,农业,布拉迪斯拉发与北京之间开通直航,斯洛伐克向中国出口葡萄酒等。菲措总理欢迎中国加大对中欧地区的投资,并表示在他执政期间斯洛伐克的经济外交将致力于与中国开展合作。2013年布加勒斯特

会晤期间,菲措总理与李克强总理讨论了中国银行在斯洛伐克设立分行,支持基础设施项目,共同成立中小型企业,在能源、生活环境和创新等领域加大投资等议题。他希望,斯中两国间良好的政治关系可以推动经济合作。2014年贝尔格莱德会晤期间,菲措总理向李克强总理表达了下列愿望:在斯洛伐克建立“16+1合作”框架内的旅游中心,在伊佩尔河上建造水力发电站,为斯洛伐克基础设施建设进行融资^①。

2013年中国提出“一带一路”倡议,2015年发布“一带一路”愿景和行动文件,旨在促进东西方之间的贸易、不同文明之间的互学互鉴和沿线各国的繁荣发展。由于中东欧地区是欧洲的“东大门”,是连接亚欧大陆的桥梁和中国向西开放的重要目标区域,因此成为“一带一路”建设的重要枢纽,起着战略区域性支点的作用^②。自2015年起,“16+1合作”与“一带一路”倡议开始对接。一方面,“一带一路”倡议提升了“16+1合作”的层次和意义;另一方面,“16+1合作”为“一带一路”倡议发挥了示范和引领作用。2017年11月,第六届中国—中东欧国家领导人会晤实现了共建“一带一路”倡议对中东欧16国的全覆盖。

中东欧是世界上唯一的整个地区都被纳入“一带一路”倡议的区域。早在2015年11月,斯洛伐克就与中国签署了共建“一带一路”政府间谅解备忘录,从而成为最早加入“一带一路”的欧洲国家之一。

2015~2016年,斯洛伐克在“16+1合作”框架内实现了两个意愿。2015年9月,在斯洛伐克首都布拉迪斯拉发召开“第二届中国—中东欧国家创新技术合作和国际技术转移研讨会”。2016年11月,中国—中东欧国家虚拟技术转移中心在布拉迪斯拉发揭牌。

即便如此,菲措总理因“16+1合作”框架内的斯中合作没有朝着他期望的方向发展而感到失望。例如,他希望在斯洛伐克成立中国—中东欧国家旅游联合会协调中心,结果该中心在匈牙利成立;他希望在斯洛伐克建立中国—中东欧国家投资促进机构联系机制,结果该机制在波兰建立;另外,斯洛伐克是维谢格拉德集团四国中唯一没有设立中国银行分行的国家^③。2015

^① Richard Q. Turcsányi, Postavenie a možnosti spolupráce Slovenska s Čínou v rámci platformy 16 + 1, Inštitút úzijskych štúdií/CENAA. Bratislava:2016.

^② 倪月菊:《“16+1合作”:“一带一路”建设的新标杆》, https://mp.weixin.qq.com/s?_biz=MzAwNTMwMTIwNw%3D%3D&idx=1&mid=2650651188&sn=9fad8ab8bb5b7ec102eecd1c373ed73

^③ 同^①。

年 11 月,菲措没有参加在苏州举行的第四次中国—中东欧国家领导人会晤。斯洛伐克对“16 + 1 合作”和“一带一路”倡议的态度有所改变,逐渐成为维谢格拉德集团四国中最为消极的国家。

从 2017 年起,斯洛伐克对参与“16 + 1 合作”和“一带一路”倡议的态度重新积极起来。2017 年 4 月,政府批准了《2017 ~ 2020 年斯洛伐克与中国经济关系发展构想》,旨在加强与中国在投资、贸易、交通、旅游、科研和创新等领域的合作。维谢格拉德集团其他三个成员国尚未制定类似文件。同年 7 月,政府任命财政部国务秘书达娜·梅阿格尔为负责“一带一路”事务谈判的全权代表。

由于斯洛伐克政府各部委之间对于与中国发展关系的看法不一致,《2017 ~ 2020 年斯洛伐克与中国经济关系发展构想》的行动计划至今没有获得政府批准^①。

目前,斯洛伐克在“一带一路”框架内的利益诉求主要是:利用斯洛伐克东部口岸多布拉的集装箱换装能力增加过境斯洛伐克的中欧班列,并在此建立物流中心。

二 中斯开展经贸合作的有利条件

(一) 两国关系长期友好

斯洛伐克继承了中国与捷克斯洛伐克的传统友谊。1949 年中华人民共和国成立后,捷克斯洛伐克是最早承认中国并建交的国家之一。20 世纪 50 年代,工业较为发达的捷克斯洛伐克对中国提供了大量的经济和技术援助。向中国提供农业机械建立中捷友谊农场,援助中国制造机床技术建设中捷友谊厂,两国在汽车、皮革、酿酒、玻璃、纺织机械、锅炉、陶瓷等工业领域紧密合作^②。此外,两国在贸易和文化领域也保持长期友好合作。

1993 年 1 月 1 日斯洛伐克独立后,致力于国内的政治、经济转型和融入欧洲一体化进程,与中国的经贸联系有所减少。随着 20 世纪 90 年代末斯洛

^① Lucia Husenicová, Kristína Kironská, Filip Šebok, Matej Šimalčík, Richard Q. Turcsányi, "Potenciál Novej hodvábnej cesty pre Slovensko", Inštitút úzijskych štúdií SR, Bratislava 2019.

^② 姜珊:《“16 + 1”合作和“一带一路”框架内的中捷经贸合作:现状和前景》,《欧亚经济》2016 年第 6 期。

伐克经济愈益向国际贸易开放,2001年中国加入世界贸易组织、2003年时任斯洛伐克总统舒斯特访问中国和2004年斯洛伐克加入欧盟,中斯两国经贸关系得到加强。尽管斯洛伐克右翼政府和左翼政府对华态度存在差异,即右翼政府倾向于与中国台湾发展较为密切的关系,左翼政府则比较关注与中国大陆发展经济合作,但在对华政策的总体走向上没有根本性的区别。1998~2006年两届右翼政府的外交政策文件写明:“在讨论西藏、台湾和人权等敏感问题时,需要谨慎”^①。2010~2012年斯洛伐克右翼政府也没有对中国采取明显的批评态度。

2012年以后,在“16+1合作”和“一带一路”倡议的推动下,中斯两国在政治、经贸、文化、教育和科技等领域的交流与合作有所扩大和深化。2016年10月,时任斯洛伐克总统基斯卡等个别政要会见达赖,这导致中斯关系一度受损。

(二) 经济发展战略契合度高

在世界经济复苏乏力、变数增多、风险增大的大背景下,中国和斯洛伐克都制定了新的经济发展战略,两者有相似之处。

习近平主席在中国共产党第十九次全国代表大会上的报告指出,要贯彻新发展理念,建设现代化经济体系。具体内容是:深化供给侧结构性改革,以提高经济质量;加快建设创新型国家,以自主创新的技术带动质量和效益提高;实施乡村振兴战略,以加快推进农业和农村现代化;实施区域协调发展战略,以解决经济发展不平衡、不充分问题;加快完善社会主义市场经济体制,以建立有利于提高经济发展质量和改善生态环境的体制和机制;推动形成全面开放新格局,更好地利用全球市场和资源。

2017年6月,斯洛伐克经济部制定了《2030年前斯洛伐克经济发展战略》,其主要目标是确保经济可持续、平衡和包容性发展。为实现此目标,必须促进科学和创新发展,通过有效利用资源提高经济竞争力,提高就业率,增强经济、社会和区域凝聚力^②。

(三) 产业优势互补

斯洛伐克的优势产业为汽车、电子、冶金和机械制造。斯洛伐克年产汽

^① Lucia Husenicová, Kristína Kironská, Filip Šebok, Matej Šimalčík, Richard Q. Turcsányi, "Potenciál Novej hodvábnej cesty pre Slovensko", Inštitút úzijskych štúdií SR, Bratislava 2019.

^② Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, "Stratégia hospodárskej politiky Slovenskej republiky do roku 2030", <https://www.economy.gov.sk/uploads/files/zNWXbB54.pdf>

车 100 多万辆,平均每千人 198 辆,位居世界第一,大众、标致雪铁龙、起亚和捷豹等世界知名汽车制造商均在斯洛伐克投资建厂。汽车工业是斯洛伐克支柱产业,在经济中占有重要的地位。电子工业是斯洛伐克经济的重要产业之一,在外资的带动下拥有了先进技术和管理经验。汽车工业也促进了电子工业的发展。冶金和机械制造业历史悠久,具有较高水平^①。

中国有优势的产业是高铁、核电、互联网和金融,今后还有可能是新能源汽车。目前,世界高铁强国中只有中国高速动车的国产化率超过 90%,仅制动系统的部分产品不能实现国产化。中国拥有世界上最大的核电装备产能,中国自主核电品牌已经走向欧洲、南美洲、非洲和亚洲。中国互联网经济占 GDP 比重已超过美国。在中国,有一半人口接入互联网,网购用户约 3.6 亿人。中国互联网将会成为中国产业规模最大、发展最快的领域。互联网金融已经超越了西方发达国家。在传统汽车行业,中国落后世界领先水平几十年,但在新能源汽车领域,中国有成本、市场和技术优势^②。

(四) 斯洛伐克展示出加强合作的政治意愿

以佩列格里尼为首的斯洛伐克联合政府于 2018 年 3 月产生,这届政府注重加强与中国的经贸合作。2018 年 7 月,在保加利亚首都索非亚举行的第七次中国—中东欧国家领导人会晤期间,佩列格里尼总理与李克强总理举行会谈时表示,斯洛伐克希望加强与中国的交流和合作,愿同中方探讨在中欧四国高速铁路互联互通和宽轨铁路项目上的合作,欢迎中国银行、中国邮政总局在斯洛伐克设立代表机构^③。

2018 年 10 月,斯洛伐克议会欧洲事务委员会举行了关于斯中贸易关系的会议,佩列格里尼总理表示,斯洛伐克应该努力促使中欧班列过境斯洛伐克,俄罗斯向欧洲输送的石油和天然气过境斯洛伐克,希望中国向欧洲运输的产品也过境斯洛伐克。他同时强调,中欧班列的运营应该是双向的,除了从中国出口产品至欧盟市场,还应该增加从欧盟出口到中国市场的产品。目前,重要的环节是完成斯洛伐克食品在中国的认证,以便将斯洛伐克的乳制

^① 中国商务部:《对外投资合作国别(地区)指南——斯洛伐克(2017)》,http://sk.mofcom.gov.cn/article/ztdy/201801/20180102693895.shtml

^② 《中国有优势的产业到底是什么?》,http://www.360doc.com/content/18/0411/15/53081428_744752811.shtml

^③ Čínský premiér se setkal se svým slovenským protějškem Peterem Pellegrinim,http://czech.cri.cn/321/2018/07/07/1s180454.htm

品和肉制品出口到中国市场^①。

2019年2月,在美国竭力拉拢中欧盟友打压中国企业“华为”公司的背景下,佩列格里尼总理公开表示,斯洛伐克属于没有明确反对与中国公司合作的国家之一,因为至今没有获得可以证明“华为”存在安全风险的证据。在没有具体证据的情况下,斯洛伐克不希望陷入中美贸易战^②。

三 中斯经贸合作的成效

(一) 双边和多边经贸磋商机制增多

两国政府间经济联合委员会机制对经贸合作发挥了宏观指导作用,有助于扩大双边贸易规模、促进双边贸易平衡发展和拓展双向投资。中斯经济联合委员会定期举行会议,磋商具体的贸易和投资计划,并解决相互贸易和投资中存在的问题。2013年、2015年和2018年分别举行了中斯经济联合委员会第10次、第11次和第12次会议。

从2014年起,“16+1合作”框架内的“中国投资论坛”每年一次在捷克首都布拉格举行。该论坛不仅成为中捷两国高层对话及合作交流的加速通道,而且成为中国与中东欧国家深化经贸往来的直通平台。

从2015年起,“中国—中东欧国家投资贸易博览会”每年一次在中国浙江省宁波市举行。“中国—中东欧国家投资贸易博览会”是以投资贸易为主题的综合性博览会,通过举办投资洽谈、贸易展览、会议论坛、人文交流等系列活动,努力打造中国与中东欧国家全面合作和“一带一路”建设的重要平台。从2014年起,“中国—中东欧国家经贸促进部长级会议”每两年一次在宁波举行,中国和中东欧16个国家的经贸部长或代表率团与会,就扩大贸易规模、促进贸易平衡发展、增加相互投资、拓宽融资渠道、加强基础设施建设等议题深入交换意见并达成广泛共识。

(二) 斯洛伐克是中国在中东欧地区的主要贸易伙伴之一

如今,斯洛伐克是中国在中东欧地区的第五大贸易伙伴国,位于波兰、捷

^① TASR, Pellegrini: Snažme sa, aby čínska Hodvábna cesta išla cez Slovensko, <https://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/489142-pellegrini-snazme-sa-aby-cinska-hodvabna-cesta-isl-cez-slovensko/>

^② Martin Martiš, VIDEO: Slovensko v prípade Huawei čaká na dôkazy, <https://spravy.pravda.sk/domace/clanok/500841-video-slovensko-v-pripade-huawei-caka-na-dokazy/>

克、匈牙利和罗马尼亚之后。中国是斯洛伐克第十四大出口目的国(欧盟外第三大出口目的国)和第九大进口来源国(欧盟外第三大进口来源国)。

表 1 2012 ~ 2017 年中斯双边贸易(中方数据) (单位:亿美元)

年份	斯进口额	斯出口额	贸易平衡	双边贸易额
2012	24.2	36.6	12.4	60.8
2013	30.8	34.6	3.8	65.4
2014	28.3	33.8	5.5	62.1
2015	27.9	22.4	-5.5	50.3
2016	28.6	24.1	-4.5	52.7
2017	25.8	27.3	1.5	53.1

资料来源:中国商务部:《对外投资合作国别(地区)指南——斯洛伐克(2018)》, <http://fec.mofcom.gov.cn/article/gbdqzn/#>

表 2 2012 ~ 2018 年中斯双边贸易(斯方数据) (单位:亿欧元)

年份	斯进口额	斯出口额	贸易平衡	双边贸易额
2012	36.7	13.5	-23.2	50.2
2013	44.4	15.9	-28.5	60.3
2014	49.0	13.7	-35.3	62.7
2015	54.3	10.2	-44.1	64.5
2016	56.2	11.4	-44.8	67.6
2017	53.1	12.2	-40.9	65.3
2018	45.1	13.6	-31.5	58.7

资料来源:斯洛伐克外交和欧洲事务部网站, <https://www.mzv.sk/documents/748032/620840/%C4%8C%C3%ADna+-+ekonomick%C3%A9+inform%C3%A1cie+o+terit%C3%B3riu+2018>

通过比较中斯双方统计数据可以看出,两国的数据存在明显差异。根据中国海关总署的数据,2014~2015年中斯双边贸易额呈下降趋势,自2016年起再次上升;2012~2014年斯洛伐克保持对中国的贸易顺差,2015~2016年为贸易逆差,2017年重新出现贸易顺差。然而,根据斯洛伐克经济部和国家统计局的统计数据,自2013年以来,中斯双边贸易额稳定在60亿欧元左右;但斯洛伐克自2012年以来一直存在贸易逆差,而且2012~2016年呈扩大之势,2017~2018年有所减少。

中斯双边贸易的商品结构相对单一,几乎没有变化。斯洛伐克主要向中

国出口汽车、汽车配件、机械和电子产品。中国向斯洛伐克出口的主要是机械、机电产品、核反应堆、光学和摄影器材、鞋类。

(三) 中国对斯洛伐克的投资呈增长之势

与维谢格拉德集团其他成员国相比,斯洛伐克吸引的中国投资最少。但近年来,中斯相互投资出现了规模扩大化、领域宽泛化、方式多样化的特点。根据斯洛伐克国家统计局的数据,2015年中国对斯洛伐克的直接投资额为1 382万欧元,2016年为3 285万欧元,2017年为4 596万欧元。据中国商务部统计数据,截至2017年年底,中国对斯洛伐克投资额累计达2.6亿美元,斯洛伐克对中国实际投资额累计达6 501万美元。无论是中国对斯洛伐克投资占斯洛伐克吸引外国直接投资总额的比重,还是斯洛伐克对中国投资占斯洛伐克对外投资总额的比重都很小。

两国在电子通信、机械、汽车、农业和新能源等领域的合作均取得进展。目前,中国在斯洛伐克投资合作的项目主要有:华为斯洛伐克公司,中兴斯洛伐克公司,联想布拉迪斯拉发共享服务中心,中国中车控股汽车零部件厂,航天科工海鹰集团控股“IEE”斯洛伐克公司,延锋斯洛伐克公司^①,青岛软控欧洲研发和技术中心,宁波天胜轴承集团有限公司收购斯洛伐克“ZVL AUTO”公司,斯洛伐克联合工业公司斯中葡萄园,天津长荣印刷设备股份有限公司整体收购海德堡斯洛伐克公司并设立全资子公司——长荣斯洛伐克有限公司。

2017年中国国新国际投资有限公司成功收购斯洛伐克第二大物流园(该物流园是数家世界著名零售企业、制造企业在中东欧地区最大的物流仓储分销中心),成立国新国际斯洛伐克物流有限公司。该项目是近年来中国在斯洛伐克最大的投资项目,对深化中国与中东欧16国之间的经贸联系、扩大在该地区影响力、参与并推动当地经济和现代物流业发展具有重要意义^②。

(四) 开通直达和过境斯洛伐克的中欧班列

2015年8月,直达斯洛伐克的中欧班列首次开通,从中国辽宁省营口港至斯洛伐克东部口岸多布拉,全程1.1万公里,运行15天,共50个集装箱,

^① 中国中车集团、中国航天科工集团、上海延峰汽车内饰公司等分别通过并购方式投资并控股斯洛伐克企业,为当地产业发展和就业作出重要贡献。于绪欣:《“16+1”这五年中斯经贸合作驶入快车道》, <https://mp.weixin.qq.com/>

^② 《国新国际斯洛伐克物流项目顺利交割》, <http://www.cnic.com/index.php?a=show&c=index&catid=6&id=43&m=content>

主要运载韩国的液晶显示器等电子产品^①。在此基础上,中斯开展了海关监管便利化的有关合作。

2017年6月,从中国湖南省长沙市开出的中欧班列经乌克兰驶入斯洛伐克,在靠近乌克兰的边境小镇多布拉换轨后开往匈牙利首都布达佩斯。在中国营口至斯洛伐克多布拉的中欧班列停运一年多后,再次有中欧班列从乌克兰驶入斯洛伐克。斯洛伐克交通部部长埃尔塞克表示,中欧班列再次通过斯洛伐克开往欧盟,对斯洛伐克意味着巨大的成功,是斯洛伐克、中国、俄罗斯和乌克兰多方经过一年多共同努力达成的结果^②。

2017年11月,从中国大连港发出的中欧班列直达斯洛伐克首都布拉迪斯拉发,全程1.0537万公里,共装载41个集装箱,运行17天,货物主要是来自华东、华北、山东、辽宁大连等地的电子产品、机械配件和轻工业产品。货物在布拉迪斯拉发多瑙河港站卸下后中转至匈牙利、德国、意大利、西班牙等欧洲国家,比传统海运节省一半时间^③。

直达和过境斯洛伐克中欧班列的开通,标志着进入欧洲的中欧班列新通道打通,促进了中欧之间的贸易便利化。

四 中斯经贸合作面临的挑战

斯洛伐克地理位置优越,政治经济形势相对稳定,拥有成本较低且高素质的劳动力,是欧亚大陆铁路网宽轨和标准轨的换装地,研发和创新潜力强,是第一个造出飞行汽车的国家。“16+1合作”和“一带一路”倡议拓宽了中斯经贸合作领域,两国在交通运输、汽车、机械、电器制造、医药科研、IT技术、基础设施建设、能源、农业、环保、金融、食品加工等领域的合作潜力有待开发。迄今为止,中斯两国之间的经贸合作成效并不令人满意,面临以下四个方面的挑战:

(一) 两国之间缺乏认识和了解

在中国,许多人不了解斯洛伐克,不知道斯洛伐克已于1993年1月1日从原先的捷克斯洛伐克国家独立出来。当然,中国人只是对斯洛伐克缺乏

① 《营口港直达斯洛伐克·多布拉中欧国际班列正式运行》, http://ln.ifeng.com/city/yingkou/detail_2015_08/07/4202555_0.shtml

② 《中国“一带一路”网:丝路新闻摘要》, <https://mp.weixin.qq.com/s>

③ 王继福:《大连港直达斯洛伐克中欧班列抵达布拉迪斯拉发》, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/dfdt/34747.htm>

了解,不存在不信任和反感的问题。但不少斯洛伐克人不仅不了解中国,而且怀有一定程度的意识形态偏见,主要原因是:他们普遍奉行西方价值观,对社会主义制度怀有不良的历史记忆;中斯两国之间人文交流规模有限,当地的新闻媒体不能客观、公正地报道中国的政治、经济和社会现状。因此,要加强公共外交、民间交流和媒体的交流与合作,努力消除相互之间的不了解、不理解和不信任。

在“16+1合作”框架内,中斯已经开展了形式多样、内容丰富的人文交流活动,如教育政策对话、学生互换、文化交流、青年政治家论坛、智库合作、旅游合作、医疗卫生合作、地方合作等。“国之交在于民相亲”,人文交流是深化国家关系的“基础设施”,它可以发挥意想不到的作用,有利于巩固、促进政治对话和经贸合作。当然,它需要双方长期、耐心、细致地努力。两国企业之间也要加强交流,要熟悉当地风俗民情、政策法规和投资障碍,以便抓住合作机遇,开展互利共赢的合作。

(二) 双方需要就贸易不平衡问题达成共识

近两年,中斯双边贸易成果不太理想,斯洛伐克从中国在中东欧地区第四大贸易伙伴降为第五大贸易伙伴。在相互贸易中,斯方最关注的是对中国贸易逆差问题,强调应与中国建立平衡的贸易关系,不希望成为互利合作中落后的一方。根据斯洛伐克官方统计数据,斯洛伐克从中国的进口额占斯洛伐克进口总额的8%以上,但斯洛伐克对中国的出口额仅占斯洛伐克出口总额的1.6%^①。

由于间接贸易在中斯贸易关系中发挥着重要作用,双方统计方法不同导致统计数据出现明显差异。斯洛伐克向中国出口的很大一部分是在斯洛伐克的外国公司生产的汽车及零配件,这些产品没有标记源自斯洛伐克,从而影响了统计数据的准确性。然而,斯洛伐克依然有一些人认为,斯洛伐克对中国贸易逆差的原因是中国实行贸易保护政策,甚至有人建议通过逐步减少从中国进口来减少对华贸易逆差。事实上,中国向斯洛伐克出口的相当一部分是半成品,在斯洛伐克加工或组装后再出口到其他欧盟国家。因此,中国向斯洛伐克的出口越多,对斯洛伐克越有利。中斯双方需要在此问题上加强沟通和理解,以免斯方不满和抱怨的情绪加强。

^① Lucia Husenicová, Kristína Kironská, Filip Šebok, Matej Šimalčík, Richard Q. Turcsányi, "Potenciál Novej hodvábnej cesty pre Slovensko", Inštitút ázijských štúdií SR, Bratislava 2019.

中斯双边贸易中存在的最大问题是商品结构相对单一,这种情况可能导致双边贸易不稳定。对此,中国驻斯洛伐克大使馆商务参赞于绪欣先生认为可以从以下几个方面加以改进:一是积极促进中国企业通过现有和未来投资合作带动中方产能和产品对斯洛伐克出口;二是扩大自斯洛伐克进口优势产品,增加高附加值产品、IT 技术产品、电子产品、药品、农产品和食品的比例;三是积极推动斯洛伐克政府机构、企业来中国参加“中国—中东欧投资贸易博览会”、“中国国际进口博览会”、“广交会”等活动,宣传本国优势产品;四是促进斯洛伐克政府部门、物流企业、电子商务企业积极参与“16 + 1”电子商务合作机制建设,促进中欧跨境商品以斯为中心集聚分拨^①。

目前,斯洛伐克对中国的出口中 77.1% 为汽车及零配件,17.5% 为机械和电子设备。斯方也意识到有必要改变对中国的商品贸易结构,主要途径是:加强政府对贸易活动的支持,增强斯洛伐克产品在中国市场的宣传力度,鼓励中小企业扩大对中国出口,重点支持 IT 企业、从事特种技术产品生产和优质食品生产的企业开拓中国市场。

(三) 经贸合作项目的可持续性值得关注

斯洛伐克在华投资项目不多,一度引起关注的是在江苏南通的中斯生态产业园。2016 年 7 月,南通通机股份有限公司与斯洛伐克马塔多尔公司(Matador)的首个合作项目——高效节能新型液压硫化机成功下线,标志着中斯生态产业园项目全面启动。园区规划建设生产区、研发区、综合配套区三个功能片区。中国国家工信部、商务部与斯洛伐克经济部达成共识,拟将中斯生态产业园打造成为装备产业生产基地和中东欧“16 + 1 合作”示范园^②。中斯生态产业园是一个智能产业和减排项目,看似有着美好的合作前景,却在启动一年后悄然终止。

从辽宁营口直达多布拉和从辽宁大连直达布拉迪斯拉发的中欧班列在开通不久后停止了运营。斯洛伐克具有从宽轨到标准轨的变换能力,期望中欧班列经过本国境内,带动相关基础设施建设,如转运设施和仓库的建设以及物流服务的发展。与传统穿越白俄罗斯、波兰的中欧班列线路相比,经过俄罗斯、乌克兰进入斯洛伐克的线路具有运输时间短、换装效率高等优势,同

^① 《中国—斯洛伐克投资贸易洽谈会成功举行》, <http://dy.163.com/v2/article/detail/DFQI38PG0514BIH4.html>

^② 《中国(南通)—斯洛伐克生态产业园全面启动》, http://www.sohu.com/a/108923359_362297

时也能够缓解传统线路上列车在波兰布列斯特、马拉舍维奇频繁拥堵的现象^①。两个中欧班列停运的原因之一是乌克兰危机和俄乌关系紧张导致这一运输线路不安全。

经贸合作项目持续时间短,这不仅否定了前期浩繁的准备工作,而且打击了双方企业加强合作的热情。对此,双方都要吸取教训,今后尽可能避免类似情况发生,在启动项目前要做好充分的市场调研。

(四) 欧盟对“16+1合作”和“一带一路”倡议怀有疑虑

斯洛伐克是欧盟成员国,因此,中斯经贸合作受到欧盟立场和欧盟规则的影响。欧盟认为“16+1合作”与其推崇的在国际舞台上用一个声音说话的理念相抵触,会削弱欧盟的凝聚力,故不愿意看到中国同中东欧国家走得太近。但中国始终强调,中国与中东欧国家合作是中国同欧盟合作的一个组成部分,在“16+1”机制下的合作开放透明,不会把其他欧盟国家或任何一方排除在外。

欧盟对“一带一路”倡议的疑虑主要有:中国的贷款条件和竞标程序不透明,可能会破坏欧盟标准;中国投资成为政治和地缘政治影响力的来源,会造成欧洲国家内部分裂;中国投资可能引发安全担忧,并对欧盟国家的工业领导力造成战略威胁。

在“一带一路”倡议与容克投资计划对接、“16+1合作”与中欧关系对接达成重要共识后,欧盟的官方立场有所缓和,但内部依然观点不一。2017年,欧盟又提出要进一步加强对欧盟外第三国向战略部门投资的监管,这里的第三国实际上就是指中国。2018年11月,欧盟委员会、欧盟理事会和欧洲议会就新的外国直接投资机制框架达成一项政治协议,尽管该协议没有为欧盟提供统一的外资审查制度,但是加强了欧盟委员会与成员国之间在这一问题上的合作^②。

(责任编辑:徐向梅)

^① 中国新闻网:《中国首条直达斯洛伐克中欧班列顺利抵达》, <http://www.china-news.com/cj/2017/11-14/8376400.shtml>

^② Justyna Szczudlik, Damian Wnukowski, Investment Screening Reforms in the U. S. and EU: A Response to Chinese Activity, Available online, <http://www.pism.pl/publications/bulletin/no-1-1247>