

论新欧亚大通道对蒙古国产业结构 优化升级的影响*

滕剑仑 孙雅静

2006年,中国国家主席胡锦涛与蒙古国总统恩赫巴雅尔在上海合作组织峰会上就中蒙两国实现友好合作的睦邻伙伴关系达成四点共识,其中“深化双方经贸合作,促进两国共同发展,把资源开发和基础设施建设作为两国经贸合作的重点”成为新欧亚大通道建设计划的依据。

蒙古国地处亚洲腹地,为内陆国家,矿产资源丰富。一方面,由于气候条件恶劣,矿产资源开采难度较大;另一方面,由于交通不畅,资源产业链条难以形成良性循环,阻碍了蒙古国产业结构的升级。中国毗邻蒙古国,目前经济发展速度位于世界前列,要实现经济长期健康的发展,保障能源供应的稳定性则成为关键。因此,建立新欧亚大通道成为中蒙双方密切经贸联系、实现产业互动和加快蒙古国产业结构升级的主要途径。

为了进一步加快中蒙两国之间的矿产资源合作进程,2008年6月,中国国家副主席习近平访问蒙古国,双方签署了《中蒙经贸合作中期发展纲要》,提出矿产资源开发是中蒙贸易的重中之重。要实现矿产资源的合理流转,交通运输无疑是首要关注的问题,而新欧亚大通道对蒙古国经济发展及产业结构优化升级将产生重要影响。作为与中国毗邻的内陆国家,蒙古国在建立新欧亚大通道方面需要得到中国政府的有力支持。而树立全球观念,以本国经济发展带动区域经济发展则是中国履行大国义务的真实体现。

一 基于交通因素的区域 产业升级理论分析

福利分享的概念源自社会福利平等分配理论,即在社会财富的投资、生产和分配过程中,社会的物质产品和精神产品能够均匀地被不同的社会群体所接纳。根据以上思想,福利分享可定义为因为社会财富的增加导致公民效用的满意程度同步增长。本文所述的社会财富不单指物质财富的增加,还包括精神层面的满足和生活环境的改善等。

(一) 交通因素带动技术进步,进而引发产业结构升级

纵观人类发展的历史,技术创新和进步总能促使社会福利的效用呈几何倍数增加。从生产和消费的过程看,技术进步能够增加社会福利的总额,进而增加不同国别、不同机制下社会群体的总体效用。从当代经济发展过程看,技术的传播和互相促进与交通状况的改善和发展密切相关。根据澳大利亚经济学家杨小凯的专业分工理论,拥有先进技术的分工者会形成对某种产品的市场优势,不同国别之间通过贸易形成的商品流转为本国公民实现了

作者分别为渤海大学管理学院讲师、管理学博士和渤海大学经法学院教授、硕士生导师、经济学博士。

* 本文为教育部人文社会科学基金项目《新欧亚大通道区域效应研究与测度》(批准号:08JA790010)的阶段性研究成果。

效用的增长,在世界范围内则形成不同产业的转移。同时,这些先进技术在交通的现代化过程中也迅速传播。当技术垄断被打破时,先进技术可能和那些具备更好资源优势的国家结合起来,将技术所产生的效益最大化,同时也能够为技术落后国家实现产业升级做积极准备。如果将现有技术发展阶段视为流转链条,那么,上游技术先进的国家将技术逐步传递,中下游国家进一步推进技术进步,最终促进技术与资源的最佳组合。因此,交通因素不仅将物资的运输进行了成本—效益的优化组合,也为技术流转最终形成产业结构的升级提供了有利条件。

(二) 交通因素引发的技术进步促进国家的政治体制变革,进一步推动产业结构优化升级

制度经济学的研究表明,一国的技术进步与其政治体制之间存在互相促进的关系。一方面,随着技术进步的不断推进,私人产业更加迫切地要求政府减少干预,减少强制性权力及阻碍引进先进技术的壁垒,并建立相应的安全退出机制,为技术的发展和进一步创新提供良好的环境。另一方面,在市场化进程中,政府职能的改变必然造成原有体制的不断革新,在权力重新划分的情况下,政府的工作效率不断提高,使技术进步的步伐不断加快,为国家的产业结构变迁提供充分的物质和制度准备,最终形成促进技术进步、政府体制和产业结构优化升级的社会物质资源和精神资源的良性循环机制。

根据分工理论,由于资源、资本和历史沿革的差异,不同国家和地区拥有的禀赋不尽相同,而交通状况的改善是改变一国劣势的主要途径之一。在技术转移及思想意识形态的改变方面,虽然互联网起到非常重要的作用,但是,仍然需要实体经济的支撑来改变一国真实的经济和政治状态。通过交通状况的改善,可加快技术和制度相对落后国家向先进国家学习的步伐,有利于落后国家在短期内实现经济、政治和文化各方面的提升,加快其产业结

构的优化升级。

二 现状分析:蒙古国产业结构基本情况及形成原因

蒙古国是内陆国家,地理环境以沙漠和山地为主,属于寒温带大陆性气候,温差较大,气候较为恶劣。但是,蒙古国自然资源较为丰富,全年日照时间长,适宜种植棉花和小麦等作物,也适合一些抗旱经济作物的生长,更适宜发展畜牧业。目前,蒙古国已探明 80 多种矿产资源 and 6 000 多个矿床,储量高达 500 亿吨,绝大多数资源处于待开发状态。

(一) 产业结构基本情况

有关资料显示,目前蒙古国产业结构主要有四大特点。

1. 三次产业比例不尽合理,且不够稳定

随着苏联解体,蒙古国也开始了重大的经济变革。改革初期,经济增长缓慢,产业结构变化较大。例如,20 世纪 90 年代至 21 世纪初,第一产业比重在 18% ~ 38% 之间徘徊,最终稳定在 20% 左右;第二产业比重虽然缓慢提升,但起伏不定,在 20.7% ~ 38.5% 之间波动;第三产业比重呈现先升后降的趋势,即从 20 世纪 90 年代中期的 34.5% 升至 2003 年的 58.5%,后降至 2008 年的 42.7%。

与发达国家相比,蒙古国没有按照产业推进和产业渐进发展与产业配合的规律逐级降低其第一产业的比重。以世界三次产业的更替为例,从农业产业确立至当前以第三产业为主导的格局,全球产业逐步转向以新技术为主、以新型服务业为核心的发展道路。在美国,第一产业比重由 19 世纪初的 30% 左右降至当前的不足 1%,第二产业比重也下降至 14% 左右,而以高科技为主导的第三产业比重则接近 85%。虽然各国工业化发展阶段不同,但总体趋势为:第一、第二产业就财富比重和就业人员结构来说应呈现逐渐下降的态势,且不会出现反复。而与之相对比,蒙古国三次产业的比重更替出现反复。该现象一方面说明

蒙古国在经济发展过程中存在政策的反复性,另一方面也暴露了蒙古国经济发展的脆弱性,即在国际经济交往中缺少拥有核心竞争力的优势产业,易受替代品的影响。

2. 三次产业内部结构失衡,存在产业依赖风险

在蒙古国,第一产业中的主导产业是畜牧业和种植业。其中,畜牧业产值在第一产业总产值中的比重超过80%,种植业产值比重接近18%,而渔业产值比重不足3%。但是,畜牧业为高消耗产业,对环境的可持续发展具有巨大的破坏作用。蒙古国第二产业以矿产资源开发为基础,采矿业是蒙古国除畜牧业以外最重要的产业,其产值在第二产业中独占鳌头,接近85%,远高于具备一定技术含量的制造业。然而,第二产业存在技术水平低和产业结构依赖性强等问题。第二产业的低技术含量运行成为蒙古国工业现代化的主要障碍,同时,也使矿产资源价格波动造成经济负增长的风险加大。蒙古国第三产业以批发零售业和通讯业为主。与第一、第二产业相比,第三产业发展缓慢且结构较为单一,产品附加值较低,发展潜力不大。

3. 整体产业现代化程度低,产业结构亟待调整

从以上对蒙古国第一、第二和第三产业的分析中可以发现,蒙古国尚处于农业化末期和工业化初期的阶段。其畜牧业仍然以自由放养为主,缺乏现代化农业的集中放养和科学管理。这也成为当前蒙古国草场退化的根源所在。畜牧业的低水平发展制约了其发展的可持续性,造成蒙古国环境的急剧恶化。现代化程度低的另一种表现是,蒙古国三次产业的深加工程度都较低。第一产业的畜产品加工基本还是以初级商品为主,附加值较低。第二产业中的制造业比重偏低,且没有高科技含量的产业作为其支柱产业,原生矿物的直接出口使蒙古国失去了对矿产资源合理利用的契机。第三产业在蒙古国仅仅作为第一和第二产业的补充,所占比重虽然逐年上升,但其产值更

多地来源于对第一、第二产业产品的买卖和维护,仅有的非关联产业也只是体现在通讯行业,没有拓展到其他行业,如金融、中介等服务行业。

4. 没有形成应有的产业发展链,产业之间衔接不足

目前,蒙古国三次产业之间尚未形成有机的链条,不利于产业的规模化和分工化发展。从产业内部分析,蒙古国第一产业的内部连接度不足,畜牧业和种植业之间没有形成有机的双向循环,没有形成良性循环、互相促进的链条;畜牧业的养殖没有与种植业结合起来,种植业也没有制定针对如何通过精选草种和充分发掘种植业的潜力促进畜牧业精细化、专业化发展的计划。第二产业的矿产深加工与制造业之间没有形式连续的加工过程,即第二产业主要以生产初级产品为主,缺乏对这些产品深度加工和程序化与组合化生产的发展战略。第三产业在服务于第一、第二产业的过程中没有形成有效的反向促进作用,即第三产业未能发挥其资本运作功能,未能对第一、第二产业升级产生积极的促进作用。同时,第三产业也未能将资金链和资源链与本国的生产规划有效地结合起来。

(二) 成因分析

1. 经济制度仍处于探索阶段,经济发展不稳定

由于历史的原因,蒙古国经济制度相对薄弱,对苏联计划经济的效仿并没有给其经济制度的完善提供可借鉴的依据。当世界上大多数国家积极探索市场经济体制、减少经济束缚时,蒙古国的市场经济体制却迟迟未能有效建立。政府对经济的过度干预以及私有经济在发展过程中得不到有效的保障,导致蒙古国经济增长缓慢。与此同时,由于技术水平较为落后,产品多为初级产品,易受国际市场的冲击,导致蒙古国经济发展不够稳定。

为了适应经济全球化,蒙古国须制定长期经济发展规划。但是,从目前情况来看,蒙古国未来的经济发展方向尚未确定,致使其主导

产业结构出现波动。近年来,蒙古国经济体制正逐步向市场经济发展,但效果仍不明显,不仅与中国差距显著,而且也落后于中亚五国。由于经济制度不稳定,其产业结构问题也显而易见。

2. 缺乏合理的劳动力流转机制,劳动力素质低

蒙古国地广人稀,矿产资源亟待开发。作为小国,蒙古国应提升其核心竞争力,以获得在世界经济中的话语权。因此,蒙古国当务之急应提高其劳动力素质和劳动力的专门技能。但是,由于历史原因,蒙古国自身的技术水平较低,蒙古国公民的技术能力和技术水平与周边国家相比存在较大差距,需要适时引进高技术人才和专门技能人才。然而,蒙古国对引进人才实行限制政策:本国企业雇用外来员工须缴纳管理费,最初为每人350美元,后上调至每人1400美元。这种政策虽然减少了本国公民的失业率,但也减慢了本国技术变革和发展的步伐。

3. 政府在制定相应的经济政策方面缺乏经验,过于追求形式化

蒙古国政府在建立市场经济过程中存在经验不足问题。在制定国家发展战略时,政府主要考虑借鉴国际标准,没有更好地思考本国的经济发展定位问题,在经济增长率、居民福利和教育等方面追求贴近国际标准,反而使其在执行时缺乏可操作性。

蒙古国长期发展纲要没有考虑本国作为单一经济体如何通过特色资源的储备实现产业多元化的问题,也未积极制定相关政策,鼓励公民开发新产业,以降低本国经济风险。与此同时,由于对经济发展没有进行正确定位,使得三次产业呈现不稳定性,更没有出现与国际三次产业发展轨迹一致的产业渐进发展过程,反而经常出现第二产业与第三产业在发展上的反复交替。三次产业的无序更替进一步反映了蒙古国在制定经济政策方面缺乏长远的规划。因此,减少形式化、因地制宜是蒙古国提高经济效益、摆脱小国地位的基本立足点。

三 新欧亚大通道:蒙古国产业升级的必由之路

新欧亚大通道起点为中国阜新市的新邱,终点为蒙古国乔巴山。它将中国东北地区和蒙古国连接起来,将为实现东北亚地区物流的集成化打下坚实的基础。从这条通道的建设过程和预期目标看,新欧亚大通道对蒙古国加快对中国贸易的发展、提高蒙古国产品附加值具有积极的作用。

(一)新欧亚大通道建成将加快蒙古国技术升级和人才培养的步伐

新欧亚大通道投入运行无疑将加速蒙古国资源流转,同时,也将对蒙古国出口商品质量提出更高的要求。但是,从目前专业分工的角度分析,蒙古国因不具备对初级产品进行深加工的能力,其出口仍将以初级产品和粗加工产品为主。

对各等级出口产品需求的扩大,将加快蒙古国初级产品向深加工产品方向升级,从而加快蒙古国三次产业升级的步伐。而在产业升级过程中,需要大量的高素质人才。新欧亚大通道建成后,可为外来高素质劳动力进入蒙古国提供良好的条件,同时,也使蒙古国公民赴周边国家学习先进的技术成为可能。

(二)新欧亚大通道指明了蒙古国未来产业升级的方向

自20世纪90年代建立总统议会制民主政权以来,蒙古国经济发展呈现不稳定态势,产业结构和不同产业内部的调整也出现了逆市场化倾向。这些问题产生的根源主要在于蒙古国对外开放的步伐过于缓慢及其交通环境欠佳等因素。随着新欧亚大通道的建设,未来的经济发展模式如何确立核心竞争力以及如何经济全球化过程中实现蒙古国公民的福利分享,已成为蒙古国制定经济目标时需要着重考虑的问题。根据专业分工理论和比较经济优势理论,在全球专业分工中,蒙古国应当充分发挥其传统的畜牧业优势,在改善自然环境

的基础上实现对畜牧业的精细化养殖改造,发展与种植业相关的畜牧业,实现农产品加工产业链条一体化,实现第一产业向现代化和高效化转变。

在第二产业中,蒙古国应尽量减少初级产品和粗加工产品的出口比重;除了进一步与周边国家共同建立陆路交通之外,还应积极与中国、俄罗斯及中亚国家开展技术交流;在对本国公民以外派劳务形式进行培训的同时,还应鼓励本国学生以留学或者交流方式赴工业较为发达的国家学习现代化工业技术,为蒙古国深加工产业规模化发展奠定良好的基础。

蒙古国第三产业发展最为薄弱,尚未形成支持第一、第二产业的、符合市场化运行规律的合理金融体系和资金与产业之间的完整链条。新欧亚大通道的建设将使蒙古国增强对外开放意识,在对外交流中,特别是通过与周边国家之间的贸易往来,适时调整产业政策,最终形成适合国际化潮流的现代化产业结构。

(三)新欧亚大通道将为蒙古国政府制定合理的经济政策提供契机

随着新欧亚大通道的建设,中蒙之间的贸易往来、政府和民间往来必将变得更加频繁。蒙古国政府可抓住这一契机,对本国经济情况和周边国家的发展进行详尽的分析和研究,为确定未来的经济发展方向以及与之相配套的合理经济政策提供有力的依据。

长期以来,蒙古国一直效仿苏联实行计划经济,新欧亚大通道无疑将对蒙古国尽快实现向市场经济转轨、加快经济发展起到促进作用。换句话说,新欧亚大通道建成后,蒙古国政府在加强其矿产品输出和引进新技术的同时,可进一步学习中国市场化过程中积累的经验,并结合蒙古国的特点,确定本国的经济发展目标,制定经济发展战略并逐步推进,减少政府对经济的过度干预,提高经济政策的实用性。在充分利用本国优势的前提下,提升经济水平,加快产业结构升级步伐。

(四)新欧亚大通道将为蒙古国发展完善的物流产业体系提供保障

蒙古国地处内陆,自然环境恶劣导致陆路交通落后。其境内公路大多在20年前修建;而铁路运输更为落后,仅有贯穿南北的一条线路,且修建的年代已经久远,铁轨规格与当前国际标准不同,影响了其物资的外运。新欧亚大通道正式运营后,蒙古国现代化物流体系的雏形即可形成。

首先,为了保证物资运输效率,蒙古国政府将按照国际标准改造本国铁路,然后依据与中国对接的铁路线建设本国铁路网。

其次,按照政府规划,建设与加工企业、矿产开采企业和制造企业距离适当的公路和铁路网,形成铁路和公路相互配合的优化交通网,以运输周期和运输成本的最佳组合为建设原则,同时也要以对蒙古国相对脆弱的自然环境破坏降至最小为建设前提。

毫无疑问,新欧亚大通道成为蒙古国设计整个物流体系的核心所在,因为实现与中国铁路的对接对提高蒙古国物流效率,进而带动产业结构调整 and 升级具有显著的效应。与此同时,新欧亚大通道建成后,能够大大改变蒙古国边境口岸运输能力不足的局面,加快蒙古国整个物流体系的建设步伐。

主要参考书目:

1. 全新顺、吴宜:《物流业与制造业联动发展研究》,《物流工程与管理》2009年第7期。
2. 胡格吉勒图:《试论蒙古国主导产业的选择与发展》,《东北亚论坛》2001年第3期。
3. 娜琳:《中蒙经贸关系现状及前景》,《东北亚论坛》2007年第2期。
4. 张秀杰:《规范企业投资蒙古矿业思路与对策》,《黑龙江社会科学》2007年第3期。
5. 郝利锋:《中国连续9年成为蒙古国最大贸易伙伴》,《中国日报》2008年1月21日。
6. 郝时远、杜世伟编著:《蒙古》,社会科学文献出版社2007年版。
7. 蒙古国国家统计局:《经济社会统计年鉴(2004~2009年)》。

(责任编辑:徐向梅)