


[打印](#) [收藏](#)


试论俄罗斯开发远东及中俄深化合作的新机遇

发表于《学习与探索》2013年第3期

简介

俄罗斯APEC峰会的成功举办揭示了俄罗斯远东开发计划进入实质阶段。尽管普京自2000年首任总统后一再强调发展远东的重要性和必要性，并出台一系列发展规划，但因种种原意始终难以得到贯彻执行。本世纪第二个十年开始，由于欧债危机等因素的影响，欧洲对俄罗斯能源需求量下降；俄罗斯西部能源基地开采已持续20-30年，产量呈下降趋势，开发新的能源基地和扩大东向能源输出刻不容缓。俄罗斯要想改变本国能源出口经济模式，尚需依靠出口资源换取财政收入。在俄罗斯东部地区开发新的能源基地既可弥补西部资源传统产地产量的不足和欧洲市场需求量的下降，又能直接从东部能源基地向亚洲市场提供原材料和能源产品确保国家财政预算。俄罗斯开发远东地区，对中俄而言既是一次深化两国战略协作伙伴关系的机遇，又是振兴两国沿边地区，实现双边经贸结构转型的机遇，更是双方在业已成为国际政治、经济战略中心的亚太地区携手共进，实现互利共赢的机遇。

正文

俄罗斯是世界上陆地面积最大、海岸线最长的陆地和海洋大国。长期以来俄罗斯关注西部而忽视东部、发展陆地建设而忽略海洋开发的国家发展战略导致东西部社会经济发展水平严重失衡，海洋开发和利用滞后于其他沿海国家，导致俄罗斯东西伯利亚和远东地区长期处于发展缓慢、落后的局面；东部北冰洋和太平洋辽阔的海域基本无暇顾及。随着世界气候变暖、能源需求增加和海洋地位的上升，俄罗斯北部和东北部海域的价值日益提升，成为世界关注的热点地区之一。俄罗斯领导人认识到东部地区的落后状态不仅阻碍国家现代化发展战略的实现，而且将制约俄罗斯陆地和海洋大国国际地位和影响力的提升。本世纪初，俄罗斯开始重视其北部和东部陆地和海域在国家发展战略中的作用和地位。2008年俄罗斯出台了《2030年前俄联邦交通运输发展战略》和《2020年前及更长期的俄罗斯联邦北极地区国家政策基本原则》；2009年的《2025年前远东和贝加尔地区经济社会发展战略》和《2030年前俄联邦能源战略》；2010年的《俄罗斯联邦2030年前海洋活动发展战略》等文件均涉及俄罗斯东部地区陆地和海域的社会经济发展内容。俄罗斯开发远东将为中俄两国深化和拓展双边合作关系、实现互利共赢创造新机遇。

一、俄罗斯远东发展战略

俄罗斯国家发展道路方向是一个争议不休的永恒主题，归根结底是俄罗斯国家发展政策向西还是向东及其优先顺序问题。2000年普京首次当选俄罗斯总统后，选择平衡务实的“双头鹰”外交政策，发展与西方合作的同时关注东部地区的开发问题。普京在随后12年的总统和总理任期内，始终坚持东部开发的重要性，并在他的推动和努力下，俄罗斯开发远东的国家战略不断完善。普京在2000版的《俄罗斯外交政策构想》中，首次明确提出“必须振兴西伯利亚和远东经济，使其成为俄罗斯积极参与亚太一体化进程的支柱。[①]在2008年版《俄罗斯外交政策构想》中，进一步提出了“利用亚太地区蓬勃的发展机遇，加强地区合作，实现西伯利亚和远东经济的振兴计划”[②]。2010年，俄罗斯政府批准《2025年前远东和贝加尔地区经济社会发展战略》，力求发展俄罗斯东西伯利亚和远东地区。2012年4月，普京在最后一次政府工作报告中，为其总统第三任期的工作确定了五大优先发展方向，其中开发东西伯利亚和远东地区位居第二，“东西伯利亚和远东的发展应该受到格外的重视，这是极其重要的地缘政治任务”。[③]同年6月，普京总统签署命令成立了远东发展部，同时筹办成立“东西伯利亚和远东开发国家公司”[④]，这些举措表明俄罗斯开发东部地区的决心和信心。9月APEC峰会在太平洋沿岸港口城市符拉迪沃斯托克的成功举行作为俄罗斯推行有效利用地区潜力，提振东部社会经济发展以及加强俄罗斯在亚太地区的地位和作用的远东发展

作者信息



钱宗旗
助理研究员
外交政策研究所 成员
俄罗斯中亚研究中心 成员

作者更多研究

[论文](#) | [时评](#) | [专著](#) | [研究报告](#)

俄罗斯北极开发国家政策剖析

相同话题研究

[论文](#) | [时评](#) | [专著](#) | [研究报告](#)

“亚信上海峰会”国际学术研讨会综述

“第六届中非合作论坛部长级会议与2015年后全球发展议程”国际学术研讨会综述

联合国在全球气候变化治理中面临的困境及其应对

相同地区研究

[论文](#) | [时评](#) | [专著](#) | [研究报告](#)

后卡扎菲时代的利比亚国家安全治理

亚信：促进亚洲安全与合作的重要平台

构建亚洲相互信任体系和新型安全观

战略开了个好头。俄罗斯重视远东地区发展的国家政策主要基于以下几个方面的考虑。

（一）俄罗斯国家发展战略的需要

进入21世纪后，在普京强势领导和“强国富民”政策的推动下，俄罗斯整体实力在能源经济的带动下迅速增强，逐渐恢复到苏联解体前的状态。“梅普政权”建立的2008年，源自美国的金融危机席卷全球，导致俄罗斯经济下滑，能源型经济发展模式的弊端凸显，地区发展不平衡、发展结构畸形更趋明显。在这次金融危机中俄罗斯是新兴国家中受冲击最大的国家。2009年俄罗斯的GDP与2008年相比锐减7.9%。在世界经济论坛发布的全球竞争力排行榜上俄罗斯的排名从2008年的第51位跌至2009年的第63位^[5]。之后虽有恢复，但重振乏力，尤其是经济结构转型，加强竞争力和减少对能源出口的依赖程度方面进展不大。俄罗斯领导人深感有必要制定国家的长期发展战略，增强抗御外部风险的能力。从2008年至2009年，普京和梅德韦杰夫先后提出了“国家创新发展战略”和“现代化战略”。前者主张要把俄罗斯经济从单纯依赖能源和资源出口转向以先进技术为基础的快速和稳定增长的创新发展战略；后者则强调俄罗斯的国家发展战略应以经济发展为中心，以科技创新为重点。但是，能源和资源产业毕竟是俄罗斯主要财政收入来源，也是实现“国家创新发展战略”和“现代化战略”的重要保障。俄罗斯只有在不断开发新的能源基地的基础上，才能逐渐推进俄罗斯经济结构的转型升级，使俄罗斯真正走上创新发展的现代化轨道。

俄罗斯叶尼塞河以东辽阔的疆域，即东西伯利亚和远东国家领土总面积50%以上。该地区人口密度低，且蕴藏着极其丰富的自然资源。远东南部地区有贯穿东西部的陆地交通干线西伯利亚大铁路，东部和北部沿岸有连接俄罗斯东西部的海运航线，即横贯亚欧的太平洋-北冰洋海运航路。选择远东作为俄罗斯新的能源基地不仅能改变该地区长期落后的面貌，而且将为实现国家发展战略提供坚实的后盾。还需要指出的是，俄罗斯能源出口的大客户是欧洲，但是由于欧债危机、北欧等地北冰洋大陆架海域新的大型能源产地的开发以及美国页岩气开采技术日趋成熟等因素的影响，俄罗斯能源西向输出网络面临严峻挑战，欧洲对俄罗斯的能源需求量在下降，而且西部传统能源产地在经历了几十年的开采之后产量开始下滑，西部新的能源基地已向北推进，进入北冰洋海域，如巴伦支海海域的什托克曼气田、喀拉海海域的油气田等。然而位于俄罗斯东部亚洲太平洋地区的国家经济发展迅速，经济实力远超欧洲，世界经济地位日益上升，这些国家对能源的需求量不断增大，扩大能源东向出口是俄罗斯的必然选择。俄罗斯开发东部地区的能源产地，建设陆地和海上运输通道将带动俄罗斯东部地区以及沿海地区的整体发展，完善相关地区的产业链，并产生极大的辐射效应。俄罗斯开发和东部地区无论是对改变俄罗斯单一能源经济模式，扩大发达地区的经济腹地，还是对保障俄罗斯濒太平洋和北冰洋地区的国家安全和战略地位都具有举足轻重的意义。

（二）应对西方的战略挤压

冷战结束后，俄罗斯历任领导人都表示愿意与美国为首的西方各国和睦相处，但这只是俄罗斯的一厢情愿。事实上，美国和北约利用俄罗斯国力相对衰弱之际，不断挤压其战略空间。20年来，美国及其西方盟国通过北约“东扩”、欧盟“东扩”以及在捷克、波兰部署反导弹基地不断地威胁俄罗斯西部地区的安全。在俄罗斯北部和东部的北冰洋和太平洋地区，同样受到来自美国的战略威慑，如美国在紧邻北冰洋和太平洋的阿拉斯加州的空军基地建立反导基地，与加拿大等北极圈国家加强战略协调等。无独有偶，美国高调重返亚太地区，加大干预东北亚和亚太地区事务，导致该地区的政治、安全 and 经济形势变得错综复杂，各种对立和争端频发，俄罗斯在亚太地区面临的挑战日趋严峻。早在2009年俄罗斯公布的新版《国家安全战略》中对俄罗斯面临的安全威胁就进行了详细的分析，“俄罗斯国家边境附近的目前和潜在的武装冲突升级、俄罗斯和数个邻国悬而未决的边境问题是对俄罗斯利益和边境安全的主要威胁?为了争夺资源，不能排除使用武力来解决潜在问题的可能性，潜在问题有可能打破俄罗斯边境附近地区的军力平衡?”^[6]

（三）全球气候变暖的挑战

全球气候变暖加速北半球高纬度地区和整个北冰洋地区的冰盖融化。根据科学家们多年研究结果，20年来，每年冬天北极冰盖覆盖面积缩小约1500平方米，一些区域的温度在过去50年已经上升了2.5摄氏度。^[7]随着世界范围内能源资源争夺的激化、气候变暖以及人类开发海洋能力的提升，俄罗斯东部太平洋地区和北部北冰洋沿岸地区和海域的资源、航道和战略地位引起世界的极大关注，尤其是经过俄罗斯北冰洋海域连接亚洲和欧洲航道的商业航行随着冰雪融化速度的加快变得日趋现实。俄罗斯西北部大型资源产地亚马尔等地已经开始计划利用该航道将货物出口到亚洲地区，并决定于2013年开始具体实施。^[8]然而东部沿岸港口年久失修，吞吐量低。据统计，俄罗斯东部沿岸地区所有港口的年货物吞吐量加起来远远低于上海港。未来远东地区新的能源产地的原材料和能源产品向亚洲市场出口将面临运输上的巨大挑战。

（四）地区发展不平衡的威胁

上世纪90年代俄罗斯国内社会政治变革引发计划经济崩溃，远东地区受冲击最大，大批生产基地和基础设施因缺乏资金基本处于闲置状态。由于经济发达的西部地区难以辐射到东部地区，联邦政府对东部经济社会发展的实际资金投入又经常不到位，当地政府苦于资金不足等因素勉强维持，使得东部地区长期处于落后发展状态，始终难以打开局面，与经济发展强劲的东北亚国家形成鲜明的对照。东部地区缺乏吸引力导致人员大量流失，地区发展前景堪忧。早在2000年7月，普京在《远东和外贝加尔地区发展前景》会议的讲话中说：“如果现阶段我们不做出现实努力，那么，过不了几十年，生活在这里的俄罗斯居民将基本说日语、汉语和朝鲜语”。“远东和外贝加尔地区的发展前景非常尖锐，我们不能允许边疆地区处于落后局面。”^[9]普京的担忧不无道理，由于远东发展滞后，俄罗斯在东北亚和亚太地区的地位日益下降。尽管俄罗斯参加了APEC等亚洲的地区组织，但是徒有虚名。12年来，俄罗斯就远东开发问题制定了大量的规划和行动计划，联邦政府也拨款投资一些工业项目和道路、港口等基础设施的建设，然而成效不大，究其原因，主要是行政机构扯皮严重，效率低下，而且许多用于交通基础设施建设的资金流向其他领域，大量的发展规划和方案停留在纸面上，道路等基础设施建设建建停停，浪费人力和财力。2012年普京再度当选俄总统后，远东发展问题再度引起俄罗斯各界的关注，俄罗斯为此专门设立远东发展部和“东西伯利亚和远东开

发国家公司”，甚至花巨资筹办APEC峰会表明其开发远东的决心今非昔比。

二、俄罗斯远东发展战略实施的障碍

俄罗斯开发远东国家政策能否得到切实有效的贯彻执行是俄联邦政府面临的重大任务。目前影响远东地区发展的制约因素主要可以归纳为如下几个方面：

（一）政府行政机构效率低

2000年，普京首任俄罗斯总统后，为了巩固国家的统一，加强联邦政府对地方的监控，实施了一系列的改革措施，其中最重要的行政改革就是将89个主体划归七大联邦区，后增加了高加索联邦区，委任8名总统代表派往地方强化对各级地方行政机构的监督和控制^[10]。梅德韦杰夫4年总统任期内，将地方领导人由选民直接选举改为总统提名，由各联邦主体议会选举产生，并鼓励联邦主体进行合并，进一步削弱了地方行政长官的权力，虽然2012年恢复了州长直选制度，但是根据2012年7月举行州长选举看，政权党统一俄罗斯党的候选人占据绝大多数位置，由此可见，权力高度集中，中央控制地方的行政管理结构在未来6年内仍是俄罗斯国内的政治形态。2012年俄联邦政府在远东联邦区首府哈巴罗夫斯克设立远东发展部，同时又计划成立受制于总统的“东西伯利亚和远东开发国家公司”，专门负责管理俄罗斯东部地区60%领土上的大型项目的招投标和建设，其权力可谓是“一人之下，万人之上”，凌驾于地方政府之上。高度集中的行政管理体系必然会带来纵向分割的弊端，制约区域间的横向协调。各级地方政府因缺乏实权，将难以自主灵活地实施符合本地区需要的社会经济发展规划。另外，成立远东发展部，其职能将与地区发展部发生重叠，不仅不能解决行政工作效率低，扯皮现象等问题，而且很可能加剧这种现象的存在。12年来远东发展计划多于行动的主要原因之一就是行政机构不作为。

（二）发展远东的资金投入巨大

俄罗斯开发远东面临的最大难题是资金问题。以资源型企业为例，整个90年代俄罗斯因为缺乏资金，资源勘探规模缩小，许多已探明的油气田和矿产地无法投入生产，导致油气和矿产等资源型企业的生产产量持续滑坡，出口下降，收入减少，形成恶性循环。21世纪前十几年，俄罗斯依靠能源出口，联邦财政收入大幅度增长，摆脱了上世纪90年代入不敷出的局面。但是俄罗斯经济运行直接受国际能源市场价格变动的影响。根据现在俄联邦政府预算制定的基准是每桶石油100美元，如果国际油价低于这一金额，俄罗斯的国际收支将出现赤字，预算规模将大大缩水，毕竟俄联邦财政收入中50%来自能源出口领域。而且，由于多年来基础设施建设欠账甚多，根据梅德韦杰夫提出的“现代化战略”，俄罗斯全境仅仅为落实已制定的基础设施和社会计划，需要的金额就远远超过国家预算总收入。远东经济发展的首要任务是交通运输等基础设施问题，没有正常的交通网络，就没有远东的发展。根据2008年《俄联邦至2030年交通运输发展战略》，交通设施建设领域需要的投资总金额为170.58万亿卢布（约合6.38万亿美元），其中，联邦财政投资39.13万亿卢布（约合1.40万亿美元），各联邦主体投资23.91万亿卢布（约合0.85万亿美元），预算外投资107.55万亿卢布（约合3.84万亿美元）。^[11]以港口建设为例，仅仅在远东太平洋沿岸地区，到2015年前将完成瓦尼诺、彼得罗夫巴甫洛夫斯克、纳霍德卡、马加丹、霍尔姆斯克等港口的开发和改建工程。2012年5月，普京授权专业部门研究并提交关于远东地区运输基础设施发展的建议。同年10月，俄罗斯交通运输部完成总统的授权，提交了一封关于远东交通运输基础设施的提案，提案包括50个项目，2020年前的预算拨款总额超过1万亿卢布，其中最为关注的是改建贝阿铁路项目，因为受贝阿铁路运输能力的限制，雅库特新煤矿和新铁矿石矿的开发，以及哈巴罗夫斯克边疆区港口基础设施和北部航线其他港口的发展都因此受到影响。俄罗斯铁路总局已表示没有资金完成该项目，需要寻找投资方。^[12]

现在世界各国都在为吸引外资相互竞争，俄罗斯要想吸引外资就必须改善投资环境，采取措施完善法制体系，保护私有财产。目前俄罗斯远东地区最需要吸引外资的领域除了修建公路、铁路、港口和机场等基础设施建设领域，还有资源开采和资源加工业等领域。“东西伯利亚和远东开发国家公司”成立的主要目的就是为远东发展筹措资金。

（三）地区经济发展不平衡，基础设施落后

俄罗斯远东地区社会经济发展不平衡问题涉及交通和管道网络、动力、居民的社会保障等众多领域。苏联时期远东地区一直从中央政府领取预算补助金，苏联解体后，政府预算补助金中止执行，远东地区社会经济发展不平衡问题由此产生。造成这些地区经济发展失衡的主要问题，一是国家开采业私有化后，转为市场关系，矿产开采的利润集中在矿产业主及其工作人员手中，从事其他行业的居民所得收入严重缩水，因此远东地区经济发展和居民社会生活领域的平均评估不仅体现不了真实的现状，而且掩盖了所存在的严重失衡问题。二是苏联时期许多企业的运作缺乏经济效率。上世纪90年代，许多企业仅仅是因为利润低和失去国家支持而无法继续生存。

俄罗斯远东地区偏僻遥远，苏联时期建造的交通等基础设施本来就不够完善，需要更新换代，在经历了上世纪90年代的政治和经济动荡后，许多交通运输领域的基础设施常年没有经费维修，有的因长期搁置不用，基本已无法再度使用。道路破损现象四处可见，严重影响地区内和地区之间的正常运输。远东地区始终没有建立起一个完整地连接各居民点的公路网络，铁路也只有南部的西伯利亚铁路和贝阿铁路，其运输能力早已饱和，已影响远东内陆矿产基地向东出口。本世纪开始，俄联邦政府虽对一些大型基础设施项目进行了投资，但是对地域辽阔的东西伯利亚和远东而言这些投资只是杯水车薪，根本无法改变整个地区缺少东西南北交通网络、基础设施老化等问题，至今远东地区尚无一条连接西部的公路，南北交通主要依靠航空，河道和海上航运受季节限制，交通运输落后是制约远东发展的最大障碍。

（五）生活条件艰苦人员流失

自然环境严酷和生活条件艰苦是俄罗斯远东开发的现实障碍，其直接后果就是导致这一地区人力资源短缺的常态化。苏联时期，政府通过提供补贴等措施确保了当地人口的稳定。但是从上世纪90年代初开始，俄罗斯进入市场经济取消补贴后，由于气候严酷、物资供应困难等因素，俄罗斯远东地区的人口开始流向国内外其他地区。仅远东

联邦区，1991年，这里有806万居民，而2011年已经减少至640万人，而且人口流失现象仍在持续。在能源资源产业等领域的劳动力缺口已高达50%[13]。从远东地区流失的主要是来自工业区具有劳动能力的人，而留下的绝大多数是没有迁徙费离开的退休人员、残疾人、多子女家庭和失业者等，他们的滞留更加重了当地政府的经济负担。2012年7月举行的民意调查显示2/3的远东居民希望离开，收入低和职业前景渺茫是他们离开的主要原因。

三、中俄拓展和深化合作的新机遇

中俄关系是在世界格局多极化进程中形成和发展的新型大国关系。中俄双方既坚持自己国家的利益和传统，也充分尊重对方的利益和选择。中俄两国经济结构上的互补性相当强，双方都有意愿进一步推进两国之间的互利经贸合作关系。俄罗斯开发东西伯利亚和远东地区对深化中俄经贸合作具有现实意义。中俄双方不仅可以进一步深化两国国家和地区层面的合作范围和领域，而且可以在业已成为国际社会政治经济竞争与合作战略大平台的亚太地区携手共进，实现互利共赢。

中俄两国建立战略协作伙伴关系以来，在两国元首的直接关怀和推动下，两国之间的政治互信不断加深，在国际事务中的磋商与协作日益密切。两国贸易额增加了10倍，平均每年增长30%左右。其中，2008年为568亿美元，较上年增长18%；增速低于2007年的44.30%；2009年受金融危机影响双边贸易额较上年同比减少31.8%，为388亿美元；2010年两国贸易额回升，上升为554.5亿美元，已接近国际金融危机前水平；2011年两国贸易额达到792.49亿美元，较上年增加42.7%。

中俄两国已在一些重要的经济合作领域取得了突破。例如，2009年两国签署了《中俄石油领域合作政府间协议》以及在核能、电力、矿产开发等方面的一系列合作协议，这些协议的签署使两国的能源合作进入了一个实质性的发展阶段。2010年9月，俄罗斯从东西伯利亚至中国大庆的原油管道全部建成，并于2011年1月1日投入商业运营。中俄双方正式履行每年1500万吨原油进口协议，共持续20年。2009年两国签署了《中国东北地区同俄罗斯远东及东西伯利亚地区合作规划纲要（2009—2018）》，这是迄今为止俄罗斯唯一的一个与东亚邻国共同实施的政府间经贸合作纲要性文件，具有重要的指导意义。这份文件内容充实，与俄罗斯政府2010年批准的《2025年前远东和贝加尔地区社会经济发展战略》力求发展俄罗斯远东和东西伯利亚地区的经济目标相一致。可以说中俄两国双边经贸合作关系进入成熟稳健的发展阶段。目前，中国是俄罗斯最大的贸易伙伴，俄罗斯在中国的贸易伙伴中排名第十[14]。

俄罗斯发展远东地区无疑将进一步深化两国的经贸合作关系，促进两国经贸合作的转型升级，改变中俄地区合作低水平的发展现状。中国的新机遇主要表现在如下几个领域：

（一）能源资源领域

中俄两国在能源资源领域的互利合作将为各自国家和地区的发展创造有利条件。由于欧债危机等因素的影响，俄罗斯西部能源的传统出口地欧洲对能源的需求量下降，西部能源基地的产量呈下降趋势，开发新的能源基地和寻找新的能源出口方向和购买者已刻不容缓。就目前俄罗斯国内经济的发展现状来看，俄罗斯要想改变本国能源出口经济模式，尚需依靠出口能源资源换取财政收入以推行国家现代化发展战略。俄罗斯东部地区紧邻亚洲发达经济体，从远东新的能源基地向亚洲能源市场供应能源原材料和能源加工产品即可保障国家的财政收入，又可借此带动整个东部地区的社会经济发展，拉近东西部差距，吸引西部居民定居东部。但是远东发展规划是一个庞大的社会工程，需要大量资金投入。以新的能源基地的开发为例，这涉及生产、运输、劳动力、基础设施等，需要投入的资金非常庞大，单凭政府财政根本无法实现，因此俄罗斯鼓励本国私人企业投资远东开发，并提供优惠政策，同时，普京在发表的文章和会议讲话中多次提到欢迎亚太国家参与俄罗斯远东开发建设，他一再表示希望中、日、韩等国能积极投资远东的建设。

中国自实行改革开放以来，国家经济持续保持高速发展，如今中国的经济总体实力已跻身世界经济强国之列。从2001年以来中国对外直接投资净额（流量）连续保持增长势头，年均增速为49.5%，2010年达到688.1亿美元，同比增长21.7%，首次超过日本跃居世界第五位。截止2011年底，中国外汇储备总额达到创纪录的3.2万亿美元，位居世界第一。中国完全有能力成为俄罗斯实现远东发展战略强有力的合作伙伴。中国拥有俄罗斯远东地区开发至关重要的资金和劳动力资源，而中国的经济发展离不开能源，互补优势明显。俄罗斯发展远东地区，对两国而言是一次深化战略协作伙伴关系的难得机遇，也是中国借助与俄罗斯进行双边合作机会振兴东北地区的重要途径之一。2011年6月，两国领导人表示，双方将共同努力在2015年之前实现双边贸易额达到1000亿美元的目标，并在此基础上制定到2020年双边贸易额达到2000亿美元的规划。如果中国有实力的大企业能够参加远东地区国家级大型招标项目，参与远东的开发进程，不仅2015年双边贸易额达到2000亿美元的目标能够提前实现，而且未来中俄在亚太地区的合作关系将为本地区的发展和稳定发挥重要作用。

（二）港口、航道等基础设施建设领域

港口和新航道等基础设施建设是俄罗斯远东开发规划中交通运输领域的重要组成部分。中俄均为太平洋沿岸国家，两国在该领域尚未建立具体的合作关系，在该领域建立合作关系对双方而言将是一个机遇与挑战并存的机会。

从俄罗斯太平洋沿岸最南端的符拉迪沃斯托克经北冰洋到西北端巴伦支海海域的摩尔曼斯克的航道是俄罗斯东部至西部的海运航线的起点和终点，是贯穿俄罗斯东西部的三大运输线路之一的海上航运线路，该航道如果能够实现全面开航，将改变世界的海运贸易格局。俄联邦政府自2009年底制定《2025年前远东和贝加尔地区社会经济发展战略》后，对港口等基础设施建设开始投入大量资金，例如苏维埃港经济特区就是国家重点建设的大项目之一，该港口将成为远东地区在太平洋沿岸的最大的现代化港区。中国的进出口贸易90%是通过海运实现的。中国沿海港口的吞吐量已连续9年位居世界第一，海运船队规模位居世界第四，海运航道对中国的意义巨大。经由北冰洋的航道与传统航线相比将欧洲与亚洲之间的距离缩短了1/3以上。该航道对俄罗斯来说，不仅可以加强其欧洲部分对远东地区开发的支援，也可以使远东地区进一步融入东北亚经济一体化进程，从东北亚国家持续而强劲的经济发展中汲取活力。

中国应该从战略高度认识参与远东港口和航道的建设问题。随着气候变暖，穿越北冰洋航行的可能性在增加。

根据俄罗斯交通部的统计数据，2010年只有4航次的国际商业船只穿越俄罗斯一侧的东北航道抵达太平洋沿岸港口；2011年上升至34航次，这些船只运输的货物中80%是俄罗斯开采的能源资源，主要出口中国。2012年7-9月中国“雪龙号”从青岛出发首次完成穿越东北航道的航行返回上海港。应该说，这条国际新海运航线的未来前景不可估量，如果中国东部沿岸发达地区的大企业能够参与远东港口和航道等领域的项目投标，势必将改变中国在远东的地位和作用，走出中俄沿边地区20多年来始终停留在低层次的边贸交往，为两国沿边地区的经济的转型发展注入新的动力。

（三）劳务人员

俄罗斯远东开发需要劳动力，中俄在劳动力合作问题上已有20多年的经验，向俄罗斯输送劳动力是中俄两国进行合作的重要领域。尽管中国在俄罗斯的劳务人员一直被俄罗斯媒体诟病，但是20多年来在双方的共同努力下，中国劳务人员的形象得到了较大的改变，已从被排斥转为被认同，与独联体国家的劳务人员相比，当地人更欢迎中国劳务人员。

最近几年，俄罗斯各界，尤其是远东地区已开始正面认识中国劳务人员在远东地区发展中所发挥的积极作用，认为俄罗斯最大的幸运是与中国这样一个拥有丰富劳动力的国家毗邻。当然随着远东俄罗斯居民人数的下降，俄罗斯国内对大量来自中国的劳务人员进入远东仍持有异议，这种担忧是可以理解的。但是随着远东发展成为一个具有活力和商机的地区，能吸引俄罗斯人举家迁徙定居远东后，类似异议将随之减弱，这也是俄罗斯远东地区各界的共识。所以中俄在劳动力领域开展合作面临的难题和阻力将减少。

总之，俄罗斯开发远东是一项巨大的经济与社会工程。从中期来看，俄罗斯远东开发国家政策的全面落实和执行将为俄罗斯经济发展寻找新的增长点，有利于其改变单一依赖能源、资源的经济结构；从长远来看，整体提升俄罗斯在东北亚和亚太的竞争优势，将有利于加强俄罗斯在该地区的大国地位，进一步推动俄罗斯国际影响力的提升，从而最终有利于整个地区的和平与稳定。中国参与俄罗斯远东地区的开发，既能发挥自身的优势帮助俄罗斯克服资金、技术和劳动力等“瓶颈”问题，促进两国经济社会持续发展，将中俄战略协作伙伴关系推向新的阶段，同时，也能为中国经济的转型发展以及实施“走出去”战略，为中国进一步融入全球经济一体化潮流注入新的动力。

注释

无。

打印 收藏



首页

关于我们

新闻动态

会议活动

区域研究

研究专题

专家团队

研究成果

国际展望

研究生教育

视频

新闻动态

最新动态

团队出访

外宾来访

专家团队

研究所

研究中心

专家名录

区域研究

中国

北美

拉美及加勒比

东北亚

东南亚

太平洋岛屿

南亚

中东

俄罗斯及中亚

非洲

欧洲

研究专题

政治与安全

经济

能源与环境

文化与教育

全球治理

战略理论

研究成果

论文

时评

专著

研究报告

研究生教育

招生工作

教育管理

学生活动

未经许可，禁止进行转载、摘编、复制及建立镜像等任何使用。
本网站版权属于上海国际问题研究院，引用本网站内容请注明上海国际问题研究院网址。
Copyright 2009 上海国际问题研究院 沪ICP备09044191号-1

加入我们 联系我们 友情链接 报考研究生