

对蒙古国交通运输建设与中蒙俄经贸合作的地缘思考

张江河

摘要：蒙古国的交通运输建设是中蒙俄经贸合作发展的瓶颈。其问题表现在交通运行里程、布局结构、技术构成、运输水平、枢纽功能和对外经贸中；其成因在地缘上与自然地理、民族习性、人口分布、经济运行、经贸关系等有关。其交通运输建设发展需要从地缘心理、地缘政策、地缘布局、地缘经贸合作和地缘金融等方面科学有序地解决。

关键词：蒙古国 中蒙俄经贸合作 交通运输建设 地缘思考

不论从推动“一带一路”倡议同“发展之路”倡议的对接，还是从推动中蒙全面战略伙伴关系以实现两国人民根本利益的发展来说，蒙古国的交通运输建设问题，已成为其中的瓶颈问题。对此，可以从不同角度去认识，本文主要从地缘视野进行思考。

蒙古国交通运输建设现状的地缘映像

从经济运行结构来说，蒙古国的交通运输由铁路、公路、航运和水运构成，但因铁路和公路为主体，故在此主要以其为据谈起。

从交通运输道路的地理长度看，蒙古国铁路总长由2007年的1815公里增长到2017年的1908公里，其中增长的90多公里属钢铁余热河公司承建。蒙古国公路总长由2007年的42000多公里增长到2017年的49250公里，国家级公路由9000增长到12700多公里，但其绝大多数为硬面土路。在航空运输上，

蒙古国国内空运只有5个硬面跑道的民航站，国际航运仅有通往中、俄、德、韩、日等国的9条航线。在水运方面，由于蒙古国属纯内陆国家，没有国际水运，而其国内水运，据资料显示，2002年水运货量为1800吨，但到2005年却大幅度下降为500吨。上述情况表明，蒙古国交通运输状况的突出特征是设备的陈旧性、效能的低速性和发展的滞缓性。

从交通运输道路的地缘区域布局看，在铁路布局上，蒙古国内仅有两条铁路线，一条是从靠中蒙边界扎门乌德经乌兰巴托到蒙俄边界的苏赫巴托城以及由此到达额尔登特铜铝厂、巴嘎淖尔、沙林河、纳莱赫煤矿的分支线。另一条是位于蒙古东部的乔巴山与连接蒙俄边界的额仁查布并与中国满洲里相汇的铁路专线。对这种布局状况，有专家认为其特征为：一是铁路密度低且不相交，更未形成运输网络；二是过境铁路通道不畅通，导致轨道宽窄等引发连锁问题；三是

铁路运输技术水平与中俄差异较大。在公路布局上，蒙古国的三类公路即国家级公路、地方公路、单位自用路，其辐射和互联互通体现出的特征：一是与邻国之间公路数量非平衡；二是乌兰巴托与各地公路质量差异较大；三是国内公路布局逐步落实不到位，如对2001年规划的“千禧之路”落实建设不到位即是例证。

从交通运输技术水平的地缘意义看，蒙古国铁路的电气化程度为低，与现代运输技术要求差距较大，无法高速运行。在公路技术构成上，蒙古国柏油路仅1400多公里，硬面路仅3100多公里，经整修的碎石路3000多公里，其他均为汽车自行压出来的沙土路，自然运输速度低缓。因此，蒙古国的货物和客运长期处于低速徘徊之中，成为制约经济增长的瓶颈。

从交通运输枢纽的地缘功能看，首都乌兰巴托市是蒙古国交通运输的枢纽。在从铁路功能上，由于以纵贯乌兰巴托南北的铁路与其他线路的铁路均未连

接，致使其交通枢纽功能受限。在公路交通上，由于乌兰巴托与全国各省、市的公路级次不同，交通运输的速度、承载量以及安全系数的差异，导致其在公路运输中的枢纽功能严重受限。同时，从地理条件和地缘关系看，在蒙古国 156 万多平方公里广袤美丽的草原上，连接 300 万蒙古族人民的交通枢纽应该是次第有序，彼此照应，内外通衢，但在目前，这种需求仍处于理想之中。

从交通运输与地缘经贸合作看，作为处于中俄之间的内陆大国，在铁路运输上，蒙古国的收益无法与中俄比拟。以中国为例，与蒙古国乔巴山近在咫尺的中国满洲里铁路口岸，截至 2018 年 7 月 12 日，进出境中欧班列共开行 748 列，同比增长 15.4%，货值 34.21 亿美元，同比增长 25.5%。这是蒙古国望尘莫及

的。在公路运输上，中蒙的互联互通亦较艰难，如从中国阿尔哈萨特口岸到蒙古国乔巴山 200 公里，再到乌兰矿 120 多公里的自然公路，道路崎岖，承载量低；没有路标，常致迷路。由此可见，蒙古国的交通运输若欲在中蒙俄经贸合作中有较大的飞跃和收益，存在机遇，但挑战艰巨。

蒙古国交通运输建设现状的地缘成因

从地缘视野探析蒙古国交通运输建设现状的成因，如下几点值得关注：

从自然地理结构看，世界上第二大内陆国蒙古国地处亚洲中部，境内多山，平原相对少，地势相当高。土壤有高山冻土、山地森林草甸土、黑土、戈壁棕盖土、荒漠灰棕土、草甸沼泽土和

盐土等。远离海洋，属典型的内陆型气候，季气温、日气温和地区气温相差都很大，有夏季气温最高可达 35 和 40 的地区，有冬季气温最低可达 -45 和 -53 的地区。如此的地理气候环境，对修建理想广延的交通运输设施，技术上的困难和资金上的艰难是可想而知的，因此，蒙古国的地理气候条件是其交通运输的地缘建设受阻的客观原因。

从民族的地缘历史及习性看，蒙古国的民族构成相对单一，其人口主体为蒙古人，约占全国人口的 92%，另有 6% 的哈萨克族和其他操突厥语的少数民族。由于生存条件所致，蒙古人祖祖辈辈从事草原畜牧业生产，以牛羊肉和奶及奶制品为食，以毛皮为衣。游牧式的生产方式，使蒙古人习惯于“哪儿有草那儿即是家”的生活方式，也形成



了“蒙古人敢问路在何方，路在马蹄之下”的民族习性。对其而言，草原广阔任驰骋，公路铁路未必强于马蹄之路。这种气度，无意中成为其现代交通运输建设缓慢的主观原因。

从人口地理地缘分布看，交通运输建设是为人服务的载体，而人口的分布在地理上受地形、气候、植被、资源和水流的影响，在地缘上受经济水平、移居动态等因素的影响。就蒙古国而言，全国总人口的60%以上生活在中央地区，50%以上的人口沿铁路干线生活；在聚居上，人口主要集中在几个大城市，如2016年，首都乌兰巴托人口140.8万人，几乎达到全国人口的1/2；另加达尔罕市、额尔登特市和乔巴山市，这四大城市占全国人口的2/3左右。并且，目前人口仍急速向这几大城市迁移，致使有人惊叹说：“蒙古国”是全球最尴尬国家，全国50%人口拥挤首都，70%地方荒无人烟！”这种人口分布密度的巨大差别，成为蒙古国交通运输建设畸形发展的原因之一。

从地缘经济的运行看，交通运输建设与经济发展相辅相成。在蒙古国经济发展中，由于在计划经济向市场经济转型、公有制向私有制过渡中，对宏观调控与市场调节关系把握水准有限，加之自然灾害影响，致使其经济状况长期不景气，因此，投资交通运输这种花费大见效慢的行业，

肯定力不从心。

从地缘经贸关系看，蒙古国对外贸易的特点是输出资源和进口制成品，如其出口的绝对多数是矿产品和动植物产品，进口的则是粮食蔬菜、日用品、电子、机械和仪器等制成品，这使贸易收益极其低下；同时，国家总体债务连年累升，如2016年9月为237.4亿美元，2017年9月为260.2亿美元即是例证。这种经贸收益和负债状况，使蒙古国难以承载起交通运输建设的负担。

对蒙古国交通运输建设发展的地缘思考

客观地说，蒙古国对其交通运输发展状况有着清醒的认知和积极改进的愿望，如2001年“千禧之路”规划，2015年蒙古驻华大使表示的中蒙俄经济走廊首先要解决的就是铁路和高速公路问题，2018年8月与亚洲开发银行签署价值6000万美元的协议建设本国道路，均是如此愿望的体现。在此基础上，为了使蒙古国发展交通运输建设沿着科学高效稳妥的道路前行，本文从地缘认知出发，略述几点思考。

第一，在地缘心理上，从地缘历史经验和现实运作来看，蒙古国需要以开放、开阔的心态，以信任、安稳的情态，营造基础设施建设软环境，笑迎各方积极投入到交通运输建设中来。

第二，在地缘政策上，蒙古国在对外奉行中立政策的基础上，首先，须做好交通运输建设的定位，如铁路、公路线路建设，是以开发矿藏还是拓展旅游为重，是以联通国内为先还是联通国际加速出海口建设为先等，定位必须明确；其次以多方沟通、聚同化异、统盘规划、分层推进、边建边享、量力而行的政策，促进交通运输快速发展；再次，在地缘运行中，奉行市场运作、多元竞争、规范公正、机会平等、多管齐下、优势居先、推己及人、互谅互让、有序推进、效益为本的政策，将会收到“近水楼台先得月”的效用。

第三，在地缘空间布局上，交通运输等基础设施建设历来是一项复杂的系统工程，因此，蒙古国的交通运输建设，需要将自身地理条件的适用度、资金力量的承载度、交通收益的贡献度以及综合效应的满意度统筹兼顾，科学布局。具体而言，蒙古国若能在原有规划基础上进行新的论证和调整，将交通运输建设与自然条件、资源优势、人口密度、人力成本、技术力量和经济需要的轻重缓急统筹起来，平衡发展，那将有事半功倍之益。

第四，在地缘经贸合作上，蒙古国发展交通运输建设，可以把鸡蛋放在多个篮子里，走与美、加、澳、日、欧、韩等“第三邻国”合作之路。历史证明，镜子里的金子不如手边的烧饼，

远亲不如近邻，因此，蒙古国若能积极与中俄两个邻国加紧加深友好关系，以铁路、公路、口岸建设为基点，首先夯实中蒙俄三国互利共赢的交通基础，然后拓展经贸合作交通运输建设的广阔空间。

第五，在地缘金融上，蒙古国需要通过双边或多边协议，将交通运输建设的点、线、网及工程项目开发，与世界各国的国资、民资、国际资本等金融机制协调好关系，以灵活多样的方式，通过独立参与、合资参与、并列参与、交叉参与、短期参与、分期参与、全程参与等运行机制，实现交通运输建设的先行、快行和通行。

中蒙两国地理相邻，经济互补。在发展全面伙伴关系中，中国对蒙古国的交通运输建设贡献积极，如2013年二连浩特到乌兰巴托660公里公路的全线贯通，2014年中国妥善解决蒙古国过境运输、出海口问题、2016年中国援建乌兰巴托到货西革新国际机场的高速公路开工建设，2018年在两国元首青岛会晤前后，中国驻蒙古国大使先后两次与蒙古国交通部领导对蒙古国铁路、公路、桥梁和跨境运输进行建设性交流，均为例证。现在，中国仍保持以“雪中送炭、急对方之所急”的积极态度，愿为蒙古国交通运输特别是大项目民生工程建设和给力，以实现中蒙俄三国人民的经贸合作，互利共赢。■

参考文献：

- [1] 习近平会见蒙古国总统巴特图勒嘎 [N]. 人民日报, 2018年6月11日第2版.
- [2] 郝时远, 杜世伟. 蒙古国 [M]. 北京: 北京社会科学文献出版社, 2007.
- [3] 蒙古国交通运输业概况 [EB1OL]. http://blog.sina.com.cn/s/blog_130512aed0102wgcn.html, 2018年8月23日.
- [4] 张秀杰. 东北亚三国经济研究·下·蒙古经济 [M]. 哈尔滨: 黑龙江教育出版社, 2006.
- [5] 范丽君. 中俄在蒙古国新铁路建设中的博弈 [J]. 俄罗斯中亚东欧市场, 2012, (6).
- [6] 2013年、2014年、2015年、2016年、2017年

蒙古国国民经济运行整体情况介绍. 中华人民共和国驻蒙古大使馆网站. <http://www.fmprc.gov.cn/ce/cemn/chn/sghd/>.

[7] 助力中欧班列跑出中国速度，内蒙古满洲里老骄傲了！ [EB1OL]. <https://xw.qq.com/amphml/20180712B1S3F100>, 2018-07-12.

[8] 齐杰等. 呼伦贝尔市对蒙古小口岸发展面临的机遇与挑战 [J]. 北方金融, 2015, (9).

[9] 全球最尴尬国家 全国50%人口拥挤首都70%地方荒无人烟 [EB1OL]. http://k.sina.com.cn/article_6424670546_17ef0b1520010043k5.html?cre=tianyi&mod=pcpager_china&loc=16&r=9&doct=0&rfunc=100&tj=none, 2018年3月4日.

[10] 专访蒙古驻华大使：基础建设是中蒙俄经济走廊的基础 [EB1OL]. <http://money.163.com/15/1027/16/B6UQJ8M800254T15.html>, 2015年10月27日.

[11] 蒙古国加码区块链 加快基础设施建设. 顿坤财经 [EB1OL]. <http://www.dunkun.com/fast/1492.html>, 2018年8月3日.

[12] 习近平. 守望相助 共创中蒙关系发展新时代——在蒙古国国家大呼拉尔的演讲 [N]. 人民日报, 2014年8月23日.

[13] 中华人民共和国驻蒙古国大使馆网站 [EB1OL]. <http://www.fmprc.gov.cn/ce/cemn/chn/sghd/>, 2018年8月26日.

[14] 习近平. 坚持对话协商 共建共享 合作共赢 交流互鉴 推动共建“一带一路” 走深走实造福人民 [N]. 人民日报, 2018年8月28日, 第1版.

(作者系暨南大学珠海校区地缘战略研究所所长)

责任编辑：康伟