

吉林省融入“一带一路”的构想

在 2014 年全国经济工作会议上，“一带一路”成为国家的三大战略之一，各地都在积极争取“一带一路”建设机遇，吉林虽然是内陆省但也与“一带一路”有着千丝万缕的联系。

一、中央关于“一带一路”发展战略

“一带一路”分别指的是丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路。初步估算，“一带一路”沿线总人口约 44 亿，经济总量约 21 万亿美元，分别约占全球的 63%和 29%。“一带一路”作为中国首倡、高层推动的国家战略，对我国现代化建设和屹立于世界的领导地位具有深远的战略意义。“一带一路”战略构想的提出，契合沿线国家的共同需求，为沿线国家优势互补、开放发展开启了新的机遇之窗，是国际合作的新平台。“一带一路”战略在平等的文化认同框架下谈合作，是国家的战略性决策，体现的是和平、交流、理解、包容、合作、共赢的精神。

“一带一路”战略具体包括以下几条线路：

新亚欧陆桥经济带（西北方向）：通过新的亚欧大陆桥向西通过新疆连接哈萨克及其中亚、西亚、中东欧等国家，发挥新疆独特的区位优势 and 向西开放重要窗口作用，打造丝绸之路经济带核心区。

中蒙俄经济带（东北方向）：连接东三省，向东可以抵达绥芬河、海参崴出海口，向西到俄罗斯赤塔通过老亚欧大陆桥抵达欧洲。现已开通“津满欧”、“苏满欧”、“粤满欧”、“沈满欧”等“中俄欧”铁路国际货物班列，并基本实现常态化运营。

中国-南亚-西亚经济带（西南方向）：通过云南、广西连接巴基斯坦、印度、缅甸、泰国、老挝、柬埔寨、马来西亚、越南、新加坡等国家；通过亚欧陆桥的南线分支连接巴基斯坦、阿富汗、伊朗、土耳其等国家。

海上丝绸之路经济带（南路）：福建为核心区，通过环渤海、长三角、海峡西岸、珠三角等地区的港口、滨海地带和岛屿共同连接太平洋、印度洋等沿岸国家或地区。

2015 年 5 月 27 日，张高丽出席亚欧互联互通产业对话会中指出中国正与“一带一路”沿线国家积极规划中蒙俄、新亚欧大陆桥、中国-中亚-西亚、中国-中南半岛、中巴、孟中印缅六大经济走廊建设。

二、吉林省主动“一带一路”战略的构想

2 月 26 日，吉林省宣布，正式设立长吉产业创新发展示范区，推动实施“长吉图”开发开放战略，推进“长吉”一体化，融入国家“一带一路”战略，提升吉林省在东北亚区域合作中的战略地位。按吉林省对长吉产业创新发展示范区要求与

布局，示范区将以开放合作为根本，以深化改革为动力，以求实创新为特征，适应新常态，寻求新发展，服务大东北，面向东北亚。让示范区成为实施“长吉图”战略的重要载体，哈长城市群发展的新引擎，东北产业升级的先导区和东北亚区域开放合作的战略高地。

1. 吉林与“丝绸之路”的渊源

在古代丝绸之路中还另有一条重要的丝绸之路，即东北亚丝绸之路。是一条西连西土长安，并由它直接影响着东北地区民族、经济、文化的主要之路，史书称之“北丝绸之路”，或东北亚丝绸之路，也称朝贡道。东北亚丝绸之路的朝贡道共有 5 条，其中抚松、农安、桦甸、琿春、敦化都在这些贡道上。

2. “一带一路”战略与吉林经济发展的契合点

习近平在 2013 年 9 月 11 日出席中俄蒙三国元首会议时说，中国可以把丝绸之路经济带同俄罗斯跨欧亚大铁路、蒙古国草原之路互联对接，打造中蒙俄经济走廊。“北丝绸之路”也就是东北亚丝绸之路，琿春可以作为起点，路经满洲里或者阿尔山，一直延伸到俄罗斯和欧洲。这对吉林而言，在国家“一带一路”战略布局中找准契合点，对外，打通向东出海口，对内，向西拓展，构筑起开发开放的战略新格局。

(1) 加速发展口岸经济。

口岸经济已不仅仅局限于经贸往来，而是依托口岸，增添了科技、文化、旅游等诸多新的元素，是拉动区域经济新的增长方式，能够有效促进资源在全球范围内流动，进而实现全球资源的优化配置。吉林要想在“一带一路”中有所作为，提升在区域经济和国际贸易中的地位，必须要打通出海口和陆路口岸，让口岸经济成为吉林振兴发展的强大引擎。

加快出海口建设。在 2014 年 5 月的上海亚信峰会期间，吉林省与俄罗斯苏玛集团签订了扎鲁比诺港合作建设的框架协议。扎鲁比诺港是天然不冻港，现在年吞吐能力只有 120 万吨，基础设施较差，2018 年建成后，年吞吐量将达到 6000 万吨。扎鲁比诺港距琿春 60 公里，建设完成后可以开辟琿春-俄罗斯扎鲁比诺港-日本新潟、琿春-俄罗斯扎鲁比诺港-韩国釜山两条新的陆海联运航线，将极大地改善这一地区的物流运输状况。朝鲜罗津港距琿春 93 公里，琿春市的两家企业已经取得了部分港口 50 年的经营使用权，省政府也批准了“经朝鲜至中国东南沿海港口的陆海联运规定”，这两个出海口的打通将对吉林与海外市场互动，与国内沿海城市的互动，产生深远影响，同时应加快建设步伐，让这些港口发挥物流优势，促进区域经济快速发展。

发挥好陆路口岸作用。中俄琿春-马哈林诺铁路国际联运列车在停运了 9 年之后，2013 年 8 月 2 日重新起运，中俄琿春-马哈林诺铁路口岸的恢复开通和营运标志着吉林省对外开放又打开了一个新的通道。更为重要的是这条国际联运铁路，把琿春-长春-白城-内蒙古阿尔山-蒙古乔巴山链接起来，成为亚欧运输

通道的重要物流节点，使铁路集疏港运输方式将成为现实。蒙古国的铁矿石可以通过这条铁路出海，日韩的货物也可以通过这条铁路进入欧洲，这将极大地推动吉林的振兴发展。

吉林省的另一个边境城市图们，距朝鲜清津港 171 公里，有铁路相连，中方运营主体海华贸易集团已完成了朝鲜清津港的基础设施建设，与朝鲜港湾总会社于 2012 年 9 月正式签署了合营协议书，双方共同组建了合营企业，合营期限为 30 年。我省应加速朝鲜清津港的综合开发推进工作，逐步开展内贸货物跨境运输和国际货物陆海联运。此外和龙、集安、长白等边境县市都在积极申请设立边境经济合作区，可以实时审批加快通边联运步伐。

(2) “点”、“线”、“面”相结合。

在“点”上做文章。一是集中打包，将省内边境合作区的口岸优势、政策优惠、服务环境、招商项目等统一打包，集中对外宣传招商，重点吸引国内外对俄、日、韩的经贸企业，积极引进壮大经贸主体，努力把对俄、日、韩经贸培育成为新的经济增长点。二是加快培育我省对俄、日、韩加工流通型外经贸项目。在资源型企业产能过剩的情况下，注重加快建设本地实业型外经贸项目，提升项目主体对地方经济的贡献率。三是吉林对口援助的是新疆阿勒泰地区，阿勒泰区位优势明显，有 4 个一类口岸，同时和俄、哈、蒙三国毗邻，有 3 个机场，这些都是新疆其他地区没有的。特别是中俄哈蒙阿尔泰“四国六方”会议，为地区发展带来了活力。吉林应该在援建之外，积极寻求与阿勒泰的经贸合作，广辟合作渠道和合作方式，通过蒙古的“草原丝绸之路”、俄罗斯欧亚大陆桥，让吉林的产品和贸易，走向中亚甚至欧洲。

在“线”上找机遇。一是解决过剩产能，中国产业转型升级的主要任务之一，就是解决产业溢出问题，通过“一带一路”战略，在更广阔的区域找到合作市场。我省产能比较低，过剩矛盾虽然不十分突出，但也存在着相对过剩的问题，譬如钢铁、水泥、电解铝、平板玻璃等行业。在“一带一路”战略带动下，我省应该不失时机的主动寻找消费市场，通过消化过剩产能，调整经济结构，推进产业转型，促进产品升级换代。二是开拓卡车市场，“一带一路”是一个庞大的物流网络体系，各种大通道建设、物流园区、国际综合物流枢纽中心会像雨后春笋般迅速成长。涉及铁路、公路、港口建设的项目会大量涌现，建设规模会空前庞大。随着口岸通道的打通，资源类物资的运输将大大增加，这些都给汽车业的卡车销售带来巨大的商机，长春一汽及其配套企业，将迎来一次难得的机遇，应该早做准备。三是寻找化工产品的商机。中亚国家农业、矿业、纺织业、机械制造业比较发达，但化工业、制药业相对落后，而这些正是吉林的优势产业，吉林省有以吉化为首的近 200 家化工企业，十几家大型制药企业，可以有针对性地做好信息的收集和研判，做到信息准确，精准发力。

在“面”上发挥“平台效应”。一是继续办好中国-东北亚贸易博览会。九届东北亚博览会对促进东北亚区域合作发挥了积极效应，要振兴东北老工业基地，扩大吉林省对外开放，还要进一步发挥东北亚博览会的桥梁和纽带作用，让这个技术和贸易的平台更好地推动各国间的交流与合作。二是运用好“大图们倡

议”合作机制。最初由联合国开发计划署倡导和主持的“大图们倡议”，有中国、韩国、蒙古国、俄罗斯4个成员国，现在大图们战略正在转型升级为政府间的合作机制。这一区域有着丰富的资源、巨大的市场、强烈的共同开发愿望，每年都会围绕旅游、生态、贸易与投资、基础设施、能源建设等重点领域的合作展开讨论。吉林有得天独厚的优势，应该充分利用好这一重要的政府间合作平台，在口岸建设、商贸投资、旅游开发、资源进口转化等行业寻求突破，增强互联互通，打造东北亚交通和经济走廊。还要发挥好中俄远东边境市长合作会议机制，通过区域互动，摸清各自优势与所需，实现发展互补，合作开发，利益共享。三是制定促进口岸经济快速发展的相关政策。从全省的角度，做好设计和规划，制定有利于口岸经济快速发展的政策措施，理顺口岸经济管理体制，同时应与各利益相关方共同研究、协调和制定便利通关的措施和办法，加快通关速度。四是在全省范围内推进跨行政区域产业重组或融合，围绕汽车、化工、医药、林产品、矿泉水等支柱产业，进行重组、兼并、对接，做大做强支柱产业，真正形成支柱更粗，核心竞争力更强、互相促进，产业结构合理，转型升级的区域型大型产业集团。五是在长吉图开发开放先导区战略实施网站开辟专栏，全力宣传和推介吉林在“一带一路”战略中出海通边的通道优势，让域内外更多的企业和商家充分了解吉林的通道建设情况，通过通道形象宣传，吸引更多的项目落户相关的示范区、开发区、合作区。

三、学者对吉林省融入“一带一路”的战略设想

(一) 畅通国际大通道

吉林省参与“一带一路”建设，要以畅通中蒙国际大通道为重点，完善省内综合运输体系，加强与东北其他省区交通网络衔接，向东借助俄、朝港口开辟陆海联运国际物流通道，向西推动“两山”铁路建设，建设“长（春）-白（城）-乌（兰浩特）-阿（尔山）-乔（巴山）-赤（塔）-欧”新的欧亚大陆桥，打造中蒙俄经济走廊重要支撑。

1、加快出海口建设

在参与“一带一路”建设的过程中，吉林省要想有所作为，一是必须向东打通出海口，二是向西联通蒙古与俄罗斯。对此，吉林省应推动俄方加快实施扎鲁比诺万能海港项目，推进中国珲春—俄罗斯扎鲁比诺铁路通道建设，实施中俄珲春—马哈林诺铁路口岸基础设施建设项目，研究推动珲春—海参崴跨境铁路和公路项目，开通吉俄欧跨境运输班列和珲春—扎鲁比诺港—釜山陆海联运航线；加快推进图们至朝鲜罗津铁路维修改造工作，积极谋划珲春甩弯子至朝鲜训戎里铁路口岸建设，加快推进圈河口岸跨境桥建设，做好图们公路口岸跨境桥新建工作，实施朝鲜罗津与清津港改造项目，研究实施珲春圈河至朝鲜罗津港高速公路项目。

2、推进“两山”铁路建设

加快推进中蒙“两山”铁路建设，与蒙古国开展多层次交流，选择具有实力的企业作为投资主体，做好项目的前期准备工作。铁路建成连通后，将形成第二条联通欧亚大陆的铁路大通道，即始于俄扎鲁比诺港，由克拉斯基诺铁路口岸进入中国，经过珲春—长春—白城—阿尔山的铁路向西进入蒙古，再途径“两山”铁路抵达乔巴山，借助现有的蒙俄铁路连通俄罗斯。届时，这条新的国际陆海联运铁路将成为亚欧运输通道的重要物流节点。

3、发挥口岸作用

当前，口岸的作用不再是单一的促进经贸往来，在推动科技合作、文化交流、跨境旅游等方面也发挥着积极的作用。依托口岸，资源不再仅仅局限于一国国内，能够实现互通有无，从而推动全球资源的优化配置。吉林省与俄、朝两国间设有 13 个国家级口岸，鉴于俄朝两国对应口岸基础设施落后，口岸的联通作用尚无法得到有效发挥，应加强与俄、朝对应口岸的衔接与配合，改善口岸基础设施条件，进一步增强通关过货能力，提高口岸经济效益。在改造外方口岸的同时，我们还应提升自身的管理服务水平，进一步理顺口岸管理体制，构建完善的“大通关”协调机制，实行客货便利运输一体化通关模式。加快电子口岸建设，推动口岸信息互联，进一步优化通关环境，提高通关效率。

（二）积极打造支撑区

参与“一带一路”建设，离不开支撑区的配合。长吉图开发开放先导区就是吉林省积极打造的支撑区。这其中，通道建设是基础，各类开放平台是载体，产业发展是支撑。首先，加强平台建设。为更好地融入“一带一路”建设，吉林省将加快建设长吉产业创新发展示范区，申请设立吉林自贸试验园区，建设长春、延吉空港经济开发区，谋划设立中俄珲春—扎鲁比诺跨境经济合作区。其次，加快产业创新发展。吉林省要推动与“一带一路”沿线国家经贸合作再上新台阶，必须实施创新驱动发展战略，加快产业结构调整，推动产业向高端化、特色化发展。一是推动汽车、石化、农产品加工三大支柱产业发展，再造传统产业领先新优势；二是围绕医药健康、装备制造、建筑、旅游四个优势产业，打造竞争新优势；三是培育新能源汽车、新能源、新材料、电子信息、节能环保等新兴产业和人参、矿泉水等特色资源产业，增强接续发展能力。积极承接沿海发

达地区产业转移，重点承接技术成熟、附加值高、产业链长的加工制造产业和劳动密集型产业，建设加工贸易产业集群。

（三）助推“走出去”

加快走出去进行产业投资，是“一带一路”建设大有可为的重点领域，也是吉林省参与“一带一路”建设潜力巨大的重点领域。从吉林省对外投资现状和“一带一路”沿线各国的要素禀赋和投资需求来看，矿产资源、农业、制造业和工程承包应是吉林省企业“走出去”、参与“一带一路”建设的主要领域。矿业开发方面，应鼓励我方企业与东道国背景深、实力强的企业共同组成合资或合作企业，减少可能遇到的政治风险，注意矿业投资与基础设施建设、环境治理相结合，推动投资企业积极参与当地社会公益事业；农业合作方面，引导大型涉农企业赴俄合资合作发展粮食种植、果树栽培和特色养殖，发展与蒙古在粮食种植、畜产品改良、畜牧养殖及加工等方面的合作，支持农业科研机构参与东道国的农业合作项目，从而带动我方技术和劳务输出；制造业领域，支持有实力的制造业企业在汽车、石化、煤化工、建材、冶金等领域赴境外设立生产研发基地，支持森工集团走出去建立境外木材加工园区。鉴于吉林省企业走出去参与国外经贸合作尚处于起步阶段，这一阶段要发挥好政府的作用，完善相关政策，建立综合性对外投资服务平台，强化对外投资风险防控，构建有利于企业走出去的长效机制。