

# 浅析蒙古国“千年公路”工程及对东北亚地区的影响

白金花

(呼伦贝尔学院 政史系, 内蒙古 海拉尔市)

**摘要:** 随着冷战的结束、东北亚区域经济合作的兴起、亚欧对话机制的启动, 蒙古位于亚欧大陆咽喉地带的位置愈显突出, 这一点引起了国际社会的广泛关注。对此, 人们纷纷提出了建设蒙古的铁路、公路、航空、能源管道的种种构想。对蒙古来说, 联接外部的交通即运输载体的建设, 不仅可以支撑国民经济建设和获取过境服务费, 而且通过沿线聚集和辐射效应带动区域经济发展, 还可获得更多更畅通的出海口, 加快其经济与国际接轨。因此, 在交通领域进行多边合作, 不仅有利于本国, 而且对整个东北亚区域合作也是贡献。

**关键词:** 蒙古; 千年公路; 东北亚; 影响

**中图分类号:** U4      **文献标识码:** A

## 一、蒙古修建“千年公路”工程计划概况

蒙古位于亚洲中部, 是一个内陆国家, 南、东、西部与中国接壤, 北部与俄罗斯相邻。国土面积 156.5 万平方公里。古代, 蒙古最基本的运输工具是马和骆驼。公元 1325 年, 出现了驿马分程传送服务, 这在当时是最快而有效的交通运输方式。蒙古的现代交通方式的发展始于 20 世纪。1925 年蒙古建立了第一个国家交通部门——国家运输局, 起初在东部和南部地区运输货物、旅客和邮件。第二次世界大战以后, 公路运输完全取代了驿马分程传送服务。90 年代初开始蒙古交通运输业发展速度减慢。在向市场经济转化的过程中, 交通运输业作为重要的国民经济部门, 对其调整是必然的。

### (一) “千年公路”工程的动因

蒙古交通闭塞, 通信和各种基础设施十分落后, 成为阻碍蒙古经济发展的重要因素。当今, 蒙古铁路总长 1800 公里, 担负着全国货运量的 3/4 和客运量的 1/3。全国公路总长 11063 公里, 其中沥青硬面公路 1317.6 公里, 占公路总长的 11.9%; 砾石路 1378.9 公里, 占 12.5%; 土路 8366.5 公里, 占总长的 75.6%。现有的沥青路也仅仅在首都乌兰巴托和其他各省会城市之间, 交通运输问题一直是蒙古振兴经济发展的一大障碍。因此, 在蒙古经济建设发展战略中, 铺设合理的公路、铁路, 对于调整市场运转、合理分布人口、有效分配资源等具有深远的意义。为此, 蒙古大呼拉尔委员会(议会)于 2001 年 1 月 25 日颁布了关于修建“千年公路”的政府第九号决议。并提出了“让国家摆脱经济危机, 让民众脱离贫困”的目标。政府决定铺设一条贯通南北、连接东西的公路大动脉——“千年公路”, 以带动国内经济发展, 消除地区贫困, 扩大就业, 密切和扩大对外联系。俗话说“要致富, 先修路”, 通过便利的交通网络, 与国际经济发展趋势接轨, 促进本土经济的发展, 改变落后贫穷状态。

### (二) “千年公路”工程基本情况

“千年公路”工程是蒙古提出的经济发展的新战略措施, 连接欧亚贸易通道的宏伟工程。“千年公路”包括贯通蒙古东西走向的一条公路和南北走向的五条公路及东西走向的铁路干线组成, 即“千年公路”工程。总长度 1 万多公里。

1. 东西走向的公路干线将经过东方、苏赫巴托、肯特、中央、布尔根、后杭爱、扎布汗、科布多、巴彦乌拉盖等 9 个省。由东方省的孙布尔边境开始经阿达格多兰——呼日嘎拉吉乌汗敖包——那仁萨仁——克鲁伦桥——温都尔汗——额尔德尼——巴彦达瓦——那莱哈——乌兰巴托——

勒乌那——达新奇楞——额根道都——巴图青格勒——哈那乌那桥——塔日亚特——察哈尔——扎嘎斯台东坡——伊德尔——亚鲁——额尔顿海日汗——扎布汗特平原——土尔根——曼格特——乌列盖——查干淖尔到西部边境乌兰百新特口岸。总长为 2400 公里。

## 2. 南北走向的五条公路干线由东向西分别是：

(1) 由东方省的额仁察布口岸经乔巴山—巴仁乌尔特—毕其格图口岸，进入中国内蒙古的珠恩嘎达布其口岸。

(2) 由色楞格省的阿拉坦布拉格口岸经苏和巴托市的——达尔汗——乌兰巴托——乔依尔——满都拉戈壁——塔本套勒盖——达兰扎达嘎德支路——赛音山达——扎门乌德口岸与中国内蒙古二连口岸相连。

(3) 由布尔根省的巴嘎伊勒黑口岸经布尔根市——哈拉和林——阿拉拜平原——巴彦洪格市——西伯库伦口岸与中国内蒙古的策克口岸相连。

(4) 由库苏古尔省的汗赫口岸经木仁——乌里雅斯台——阿尔泰经布日嘎斯台口岸与中国新疆相连。

(5) 由乌布苏省的宝尔西敖口岸经乌兰高木——科布多——由雅楞泰口岸出境与中国新疆高速公路相连。

### (三) “千年公路”工程的实施现状

上述五条南北走向的公路干线只有北部的阿拉坦布拉格口岸至南部的扎门乌德口岸全线贯通，其余 4 条南北走向的公路干线只有部分路线贯通。纳莱哈——乔依尔公路是蒙古“千年公路”工程的一部分，亦是蒙古通往中国的公路的部分路段。

目前，中国正在参与蒙古“千年公路”建设，现有 4 家筑路公司的 2000 多名工程技术人员在蒙古施工。2003 年底交工的该工程主干线关键路段中央省额尔敦桑特县至前杭盖省省会阿尔拜赫尔市 215 公里的黑色路由中国吉林省公路工程局所属公司承建。2005 年 9 月，由中铁四局承建的纳莱哈至乔依尔的全长 200 公里公路通车。该公路是乌兰巴托通往中国的部分路段和蒙古“千年公路”计划的一部分，将乌兰巴托到乔依尔原本 5 个小时的路程缩短为不到两个小时；目前乔依尔到蒙中边境尚有 400 公里路段计划在 2008 年之前建成。2005 年 11 月，投资 2560 万元人民币的中国援建蒙古扎门乌德至二连浩特公路改造项目建成，并交接。2006 年 3 月总投资 3319 万元人民币，堪称“中蒙界河第一桥”的呼伦贝尔市新巴尔虎左旗额布都格——巴彦呼舒口岸桥和与之配套的公路竣工。

蒙古近年来还致力于提升铁路运力，倾力打造连接蒙、中、俄的欧亚大陆桥。蒙古计划修建 3 条通往中国的铁路。一是为扎门乌德至苏赫巴托尔的中蒙铁路复线，并决定实现全线电气化；二是从矿产资源丰富的东方省省会乔巴山到中国内蒙古阿尔山的铁路；三是乔巴山至内蒙古珠恩嘎达布其的铁路，以解决东部省份的矿产资源运输问题。

## 二、蒙古“千年公路”工程计划及其战略意义

### (一) 蒙古精心绘制经济发展蓝图

蒙古政府对未来 20 年蒙古社会经济发展的总体构想是：从新千年开始，4 年内实现经济稳步发展目标；10 年内建成纵横贯通全境的两条公路干线；20 年内按照 5 大区域发展规划，实现蒙古的城市化发展目标。这一宏伟计划引起了国内外专家和新闻媒体的广泛关注。

第一步，蒙古政府计划使国民经济达到中速增长目标，即通过大力进行经济结构调整，建立起出口型经济模式，经济增长率达到 6%，进而保持蒙古经济持续稳定增长。同时，蒙古政府提出要建立良好的投资和经商环境，大力引进外国直接投资。蒙古政府制定了恢复和发展民族工业的政策，目的在于提高畜产品原料的加工水平，改进畜产品质量。认为，畜牧业是蒙古的主要产业，但今后要大力改良牲畜品种，提高其产量，逐步发展集约化畜牧业生产。为此，蒙古将在今后几年内实施

开发羊绒、羊毛、皮革和肉类深加工的 4 项重大计划，以提高蒙古畜产品在国际市场上的竞争力。与此同时，在沿铁路线的蒙中、蒙俄边境地区建立两大自由经济区，带动蒙古经济发展。

第二步，通过修筑纵横贯通全境的“千年公路”，促进蒙古经济与国际市场接轨。蒙古政府决定，从新千年开始，用 10 年左右的时间修筑从蒙古东部边界至西部边界的“千年公路”。据报道，正在修建的从蒙古东部地区的东方省至西部地区的巴彦乌列盖省的这条公路长达 2200 公里，将耗资数千亿图格里克。尽管融资有困难，但蒙古领导认为，“要致富，必须先修路”。“千年公路”工程将成为蒙古发展进程中的一个里程碑。它不仅将把亚欧两大洲的公路网相连接，而且将开辟蒙古走向世界的新通道。作为蒙古“千年公路”工程另一部分的乌兰巴托至扎门乌德的公路正在招标筹建之中，从北部边境口岸城市阿拉坦布拉格至乌兰巴托的公路已经修建完毕。

第三步，20 年内实现蒙古划分为 5 个区域和 90% 的人口城市化构想。蒙古国家大呼拉尔会议 2000 年 6 月 14 日通过了关于蒙古划区域发展构想，这一构想计划在今后 20 年内把蒙古划分为 5 大经济区来实现蒙古的区域化发展规划。构想的主要目标是：根据蒙古的不同气候条件和生态环境，把蒙古领土划分为 5 大区域，即乌兰巴托区、西部区、杭爱区、中部区、东部区；在 2001—2010 年期间建成“千年公路”，通过两条公路主干线把各区域中心连接起来，进而建设连接各县的公路网，为各区域的发展奠定基础；2010—2020 年期间，重新规划各区域范围内的城市布局，再兴建 10 个中小城市，实现蒙古牧民由传统的“游牧”生活方式向现代的城市“定居”生活方式转变。

## （二）“千年公路”的重大战略意义

“千年公路”的战略意义在于发展区域经济，拉近城乡距离，为农村提供发展改革的条件，连接蒙古与邻国的公路交通网并开辟新的出海通道。蒙古政府计划在今后 20 年内改变蒙古传统的游牧生活方式，修建连接蒙古 5 大区域，进而连接世界公路网的两条公路干线，再沿公路干线建设 10 个拥有 5 万至 15 万人口的中小城市，使蒙古近 250 万人口的 90% 过上城市化定居生活。同时，蒙古将分布在“千年公路”附近的额尔敦特铜矿、巴嘎淖尔煤矿、宝日温都尔矿山、塔姆查格布拉格油田、马尔岱铀矿等工业区以及许多大型农牧基地的经济发展列入了“千年公路”工程计划之内。有分析人士指出，只要“千年公路”开通，这些富饶的资源就能变成真正的财富，使 250 万蒙古人过上富裕的生活。“千年公路”西起巴彦乌列盖省，东至东方省，北起阿拉坦布拉格，南至扎门乌德，总长度 1 万多公里，与中国和俄罗斯相连，将成为继连接欧亚大陆的铁路干线后，又一主要公路线路。蒙古计划在其西部地区建立公路网，通过查干淖尔——科布多——亚楞泰口岸，与中国的新疆高速公路连接。“千年公路”西线若开通，可从乌列盖省城，经乌兰呼斯——呼和额勒格畜牧基地，越过塔旺博格多山，开辟至中亚——阿拉伯——地中海以及通往欧洲——波罗的海两条路线。“千年公路”东西走向的公路，将包括五大经济规划区，其方圆 200 公里内，有全国 1/3 的土地，77% 的人口和 72% 的居民点。南北走向的阿拉坦布拉格——达尔汗——乌兰巴托——乔依尔——沙音山达——扎门乌德的公路，将占国土面积 11.6%，占全国人口 14.7%。在“千年公路”大动脉交通网附近，分布着农牧区、额尔敦特铜矿、巴嘎淖尔煤矿、宝日温都尔矿山等重要农业区和工业区。另外，该地区还蕴藏着石油、铀、金、莹石、锡、锌、褐煤等丰富的资源。“千年公路”若按时开通，将对蒙古未来的经济和社会发展提供更广阔的机遇，并发挥积极作用。

## 三、“千年公路”对东北亚地区的影响

“千年公路”建成后，将会使中国、东北亚地区同欧亚各国、蒙古、俄罗斯西伯利亚、远东地区的经济往来更加密切，更加便利，运输成本会更加廉价，并获得更多的经济利益。将会对亚洲经济一体化进程产生积极的影响。

“千年公路”的五条南北走向的公路干线，由东向西，后两条公路直接进入中国新疆的东北地区，与新疆的公路、铁路网相连，将会促进中国同蒙古西部地区的贸易经济。蒙古西部地区的扎布汗、科布多、巴彦乌拉盖、乌布苏、戈壁阿尔泰等省的产矿资源丰富，与中国经济的长期发展有巨大的潜在互补作用。同时这两条公路将是中国与俄罗斯西伯利亚、克拉斯诺亚尔斯克地区及其以北的广大地区相连的最近通道。

“千年公路”的前三条南北走向的公路干线与中国内蒙古地区相连。第三条公路干线经策克口岸与内蒙古相连。该公路建成后，将提升蒙古中部 6 省同中国中西部地区的经济贸易来往水平。蒙古中部 6 省环绕杭爱山脉，是资源相对集中地区，特别是畜牧业经济发达，与中国经济结构具有长期的互补性。从俄罗斯伊尔库斯克地区经蒙古的第三条公路干线进入中国内蒙古西部兰州——成都——昆明交通网，然后再进入越南——老挝——泰国——马来西亚——新加坡交通网，将是连接北部亚洲与南部亚洲地区的最便捷的通道，将会对亚洲经济一体化产生深远的影响。第二条纵向公路干线进入中国内蒙古二连口岸。二连口岸是中国与蒙古最大的陆路口岸。该口岸建于 1956 年，不仅对中蒙贸易发挥了巨大作用，同时也是重要的欧亚大陆桥。建设中的北京——二连——乌兰巴托高速公路，将对中国内地省份与蒙古以及俄罗斯贝加尔湖周边地区的经济贸易往来提供便捷的通道。第一条纵向公路经内蒙古珠恩嘎达布其口岸，再经东乌珠穆沁旗——林西——赤峰——朝阳——海城——大连港出海。该公路作为陆路通道的出海口，将对蒙古东部与中国东北地区间的经济合作产生积极的影响。

“千年公路”的东西走向铁路干线的最东段为蒙古东方省的孙布尔，其处境口岸与内蒙古阿尔山口岸对接。目前，阿尔山铁路与蒙古塔木查格布拉格铁路的直线距离约为 200 公里。就这一段铁路的修筑问题，蒙古政府正与亚洲开发银行和中国政府协商，希望在《图门江计划》中获得技术和资金援助。该铁路的建成将蒙古的东方省与阿尔山——白城——吉林——延吉——珲春——图门江铁路贯通，为图门江开发的有效实施提供最直接的通道。图门江开发项目是 1991 年由联合国计划开发署安排的多国合作开发项目，其目的是地区资源的综合开发，能源交通的协调建设。这一项目包括中国的东北三省和内蒙古的东部盟市，蒙古的东部地区、俄罗斯的远东地区和日本、朝鲜、韩国。蒙古希望借助大图门江区域合作提升自身地位，并制定了以开发东部带动全国的发展战略。2005 年在图门江开发转变为大图门江区域开发后，蒙古在其东方省已参与图门江区域开发的基础上，进一步将临近东方省的两个省划入大图门江区域合作开发范围内。而且为参与该计划，蒙古提出了改善其东部铁路网的措施，同时蒙古政府还寻求中国帮助其铺设“千年公路”。设想中的“中蒙大通道”如果建设成功，将会在中蒙之间形成一条新的产业带，带动两国相关地区的经济发展。未来蒙古“千年公路”的开通，将为东北亚地区的多国合作奠定良好的交通基础，也必将为北半球新兴经济区域的形成做出积极的贡献。

总之，蒙古“千年公路”工程计划，对带动国内经济发展、扩大就业、消除贫困、密切和扩大对外关系等都将起重要作用，甚至对整个东北亚地区的经济发展产生积极的影响。

#### 参考文献

- [1] 杨青山, 高莎丽, 李秀敏等编. 蒙古国地理 [M]. 长春: 东北师范大学出版社, 1992.
- [2] 《蒙古消息报》、《蒙通社》等, 2001 年—2006 年.
- [3] 娜琳, 图门其其格: 《海外投资与出口信贷》杂志, 2006 年第 6 期.

## Analyzing on the Mongolia's project of "the century road" and the influence for the northeast Asia

BAI Jin-hua

(Hulunbeier college, Hailar 021000)

**Abstract** :Along with the end of cold war, spring up of the economic cooperation of the northeast Asia and starting up dialogue mechanism of Asia and Europe ,the Mongolian geography position is more and more be appeared

important. This feature arise abroad attention of international. So people have brought up a variety of blueprint to constructing the Mongolian railway, road, navigate and energy pipeline. It is necessary for developing the Mongolian economy that constructing the passage of abroad. And then it is not only take advantage for Mongolian but also favor for whole region of northeast Asia which multilateral cooperation in traffic field.

**Key words:** Mongolia;the century road;northeast Asia;effect

**收稿日期:** 2007-05-31;

**作者简介:** 白金花(1964-), 女, 蒙古族, 内蒙古海拉尔市人。内蒙古呼伦贝尔学院政史系副教授, 主要从事中蒙经济关系研究。