

学术论文

UDC 339(470:510)

DOI 10.18101/2949-1657-2023-1-73-78

## 建立黑河自由贸易试验区对于俄罗斯和中国边境地区的交通系统的意义

[中] 蔡颖\*

俄罗斯布拉格维申斯克国立师范大学历史学俄罗斯阿穆尔布拉格维申斯克 675000)

**摘要。**文章中介绍了中国（黑龙江）自由贸易试验区黑河片区的情况，中俄口岸交通体系的建设成为自贸区黑河片区着重发展方向和创新任务，这对于俄中两国在远东地区发展经济具有重大意义。文中列举了目前口岸交通体系存在的问题，分析了其中原因并提出了解决问题的建议。

**关键词。**口岸、自由贸易试验区、交通体系、俄中贸易、俄中关系

### 供引用

蔡颖。建立黑河自由贸易试验区对于俄罗斯和中国边境地区的交通系统的意义// 东方向量：历史、社会、国家，2023；1：73 - 78（俄文版）

俄罗斯处于阿穆尔州的俄中边境上的口岸有5个：《布拉戈维申斯克》、《波亚尔科沃》、《加林达》、《乌沙科沃》《康斯坦丁诺夫卡》，俄中两国政府于1994年1月27日正式换文核准其为合法口岸。与之相对应的中国口岸分别为：《黑河》、《逊克》、《漠河》、《呼玛》和《孙吴》，其中的《乌沙科沃》和《康斯坦丁诺夫卡》口岸自设立尚未使用[1]。

俄罗斯阿穆尔州首府布拉戈维申斯克与中国的黑河市隔黑龙江相望，是俄中边境线上唯一一对规模最大、距离最近、功能最全的对应城市。黑河，是中方口岸在中俄界河上与俄罗斯城市通关效率最高的，水运口岸的过货量主要集中在黑河口岸（约占黑龙江省水运过货量的90%）。

中国（黑龙江）自由贸易试验区（2019年8月26日获得中国国务院同意批复），位于黑龙江省，涵盖哈尔滨片区、黑河片区（以下简称，黑河自贸试验区）、绥芬河片区，总面积119.85平方公里（其中，黑河自贸试验区面积共20平方公里）。2019年9月17日，黑河自贸试验区挂牌成立。

黑河自贸试验区重点是发展跨境能源资源综合加工利用、绿色食品、商贸物流、旅游、健康、沿边金融等产业。黑河自贸试验区同时承担国家改革创新的任务。所说的交通系统，在具体实施方面有以下举措：

1. 建设面向俄罗斯及东北亚的交通物流枢纽。比如，进一步扩大内贸跨境运输货物范围和进境口岸范围；根据运输需求及境外铁路建设情况，适时启动绥化至黑河铁路扩能改造等。

---

\*作者简介：蔡颖，女，中国大连人，历史系博士。

2. 提升沿边地区开放水平。比如，建立与口岸贸易额、过货量、鼓励类与限制类产品等综合因素挂钩的边境地区转移支付增长机制；加快发展黑河黑龙江大桥桥头区经济合作新模式等。

对符合区域重点发展导向的企业、金融机构、大宗商品交易中心、以及对黑河片区发展起促进作用的跨境经贸服务平台等新业态、外籍高层次人才，企业高管人员和高级技术人员、电商企业等推出详细的优惠政策、諸如以下：

——新增固定资产投资 5000万元以上和单位投资强度达到 3500万元/公顷的产业项目，自投产之日起，根据企业对地方财力贡献，第一至第三年按 100%、第四年至第五年按80%，以后年度按50%额度支持企业发展；

——在黑河片区孵化的小微企业，连续三年给予养老保险企业缴纳部分 100%补贴，减免企业科研用房和厂房租金，按照对地方财力贡献，前三年按照 100%，以后年度按50%额度支持企业发展；

——新引进企业的高管人员和高级技术人员，个人收入所得前三年对地方财力贡献全额用于奖励个人，以后年度按照地方财力贡献 50%进行奖励等[2]。

黑龙江省政府和黑河市政府在中方（黑河）和俄罗斯（布拉格维申斯克）等地举行“自贸试验区”推广介绍会，必将吸引更多的企业和人才到黑河自贸试验区投资和发展。

自贸区的建立和促进其发展的政策的制定，意味着黑河正在努力达到更高的开放水平，以提高其活动质量。与此同时，对黑河港的运输系统和联络平台有更多要求，比如：

1. 扩大口岸基础配套设施建设，改造现有配套设备设施，包括码头规模、装卸装备、货场、车场以及仓库，对特殊商品（比如，药品或者化学原料等）的运输工具进行新购或者改造，从而提升现有交通运输能力。

2. 在通关检验、手续办理方面，实行规范管理，特别研究和制定对于自贸试验区鼓励引进的新类目货物的通关作业规范。探讨中俄两国建立“联运”协同机制，从而发挥中俄两方的交通运输效力。

3. 建立海关交通物流和仓库监管机制，适应自贸试验区引进的新业态（比如跨境电商、药品研发）综合发展以及保税区管理模式的需求[3]。

自由贸易区试验区政策给黑河自贸区经济发展带来机遇，不仅促进了经济开放，而且拓宽了物流渠道，而且还从提高区域贸易效率、降低贸易成本等多角度提升国际贸易的水平。年过货能力 640万吨的中俄首座跨江公路大桥已建成通车，客运能力 300万人次的中俄跨境跨江索道即将建成，年运输能力 1100万吨的北黑电气化铁路即将试运行。大通道为自贸区黑河片区带来产业集聚的吸引力，向外辐射的穿透力。

自2020年4月27日黑河市获批中国（黑河）跨境电子商务综合试验区以来，跨境电商产业快速发展。2020年电商园区跨境电子商务交易额完成 15.01 亿元，同比增长 5.25%，网络零售额 4.18 亿元，同比增长 12.1%；2021年前三季度实现交易总额 12.49 亿元，同比增长 19%，其中生产加工型企业 0.06 亿元，跨境电商企业 12.43 亿元；跨境电商网络零售额实现 3.07 亿元，较去年同期增长

22%。海量的电子商务需要非常强大的物流来支撑，依托跨境物流枢纽优势，黑河市建立跨境电商海外仓、边境仓、中继仓、前置仓，各仓之间数字化连通，数据集成“多仓联动”集运模式，打通了进出口双向通道，实现货物的互联、互通、互动，塑造了中俄跨界电商产业合作新格局。近年来，在口岸便利与自贸区带动等优势叠加下，以跨境电商为代表的新兴业态在黑河市顺势启航、蓬勃发展。跨境电商货运物流“多仓联动”数字化集运模式，打通了跨境数据与跨境产业间的链接。黑龙江自贸区黑河片区建设边境仓5个、俄罗斯海外仓13个，哈尔滨、苏州、义乌、烟台等中继仓投入使用，多仓联动规模不断扩大。

跨境运输体系的形成，也吸引生产要素向省内各通道沿线集聚形成产业集群。据了解，“新丝路——中俄跨境木材集散加工项目”，在中国境内部分项目投资4.2亿元，建设集精深加工中心、物流集散中心和交易中心为一体的综合性木材产业园，通过打造“采伐—加工—精深加工”跨境产业链，进一步推进从贸易到加工再到产业的深度发展，最终形成近期加工销售100万立方米、远期300万立方米的大型跨境木材加工产业集群。

跨境能源资源综合加工利用、绿色食品、商贸物流、沿边金融等跨境产业集群通过大通道串联起来。2020年9月12日，首批通过互市贸易进口的21.7吨大豆加工完成，我省边民互市贸易进口商品粮食落地加工压力测试工作圆满结束，边民互市贸易进口商品落地加工国家试点工作取得了突破性进展。2020年12月，自贸区黑河片区开工建设互市贸易产业园。建筑总面积3.4万平方米，项目建设包括标准化厂房、冷链物流库、综合管理用房等。目前，项目已完成总工程量70%。

**2022年黑河市政府工作报告提出，构建互联互通大通道。建设陆上边境口岸型国家物流枢纽，实施黑河水运码头搬迁，推进黑河—逊克—乌伊岭沿边铁路和北五嫩铁路项目前期，完成北黑铁路升级改造主体工程，黑河机场改扩建工程项目审批立项，协调推进龙镇至绥化段铁路电气化改造前期工作，全力推进中俄跨境索道、疏港铁路专用线项目。积极申报综合保税区，加快中俄跨境综合物流枢纽、菜鸟网络中心仓等项目建设，北亚物流枢纽项目完成保税仓储和公铁联运配套设施建设，升级完善丰泰物流园、口岸储运中心功能，打造多式联运企业联盟。**

黑河与布拉戈维申斯克被称为“中俄双子城”。随着中国不断扩大对外开放，两地之间的人文、贸易往来愈加活跃。2022年6月10日，中俄黑河-布拉戈维申斯克公路桥正式通车，这是中俄首座跨黑龙江公路大桥。有专家表示，它的开通将使我国东北地区和俄罗斯远东地区之间开辟出一条新的国际运输通道。同年7月12日，“哈尔滨-黑河—叶卡捷琳堡”国际陆运邮路实现常态化运行。据介绍，该陆运国际邮路是在原中国邮政“哈尔滨—满洲里—叶卡捷琳堡”公铁联运通道基础上，借助黑龙江自贸区黑河片区和黑龙江大桥的发展机遇，在黑龙江新启动的陆运进出口通道。这对提升黑龙

江对俄陆运通道运力和运输效率，对俄跨境贸易企业提供服务保障都作用显著。

然而，自贸区的运输系统应该不仅仅是一个技术基础设施和货物运输的一套车辆。它应该是一个有相互联系的运输系统，海关和物流枢纽系统，能够迅速和充分地应对俄中两国州际和区域间不断变化的需求。在这里，我们将指出俄罗斯和中国远东边境口岸在运输领域仍存在的以下问题：

1. 通道和口岸运输能力不足。黑龙江对俄航道运输航道 1924公里，其中二级航道 895公里，四级航道 920公里。虽然黑龙江黑河以下航道级别较高，通航船舶大，但由于界河航道基本处于自然状态，缺乏疏浚和维护，航道中有多处浅滩，导致枯水期航行困难甚至停航。黑龙江省航务局由上世纪 90年代末期的24万吨运力，下降到今天的18万吨运力。中方口岸的通过能力比俄方口岸落后，从而制约了国际运输的进一步增长。

2. 配套基础设施能力不足。黑河于 1947年建港，港区面积小，场地和泊位不足，货运码头线长约 730米，港口平均纵深仅 132米；缺少装卸设备、集疏运条件较差、无铁路专用线，导致口岸运输倒装成本高，年吞吐能力 143万吨，而布市港年吞吐能力为 200万吨，两者之间存在较大差距，制约了中俄贸易和界河航运发展。

3. 船舶老化严重，运能持续下降，船舶结构不合理。中方航行于界河的运输船舶大都是上世纪 70-80年代建造的，这些船舶普遍存在技术状况差、磨损严重等问题，多数已经进入更新期。从船舶结构来看，中方缺少槽驳、集装箱船、滚装船。设施落后、不能确保安全航行，不能满足中俄联合运输的要求，不适应中俄界河外贸运输发展需要。

4. 通关的手续繁琐、运力不平衡。比如，俄罗斯口岸对入境车辆货物采用人工检查，通关时间认为延长，并使货损加大；目前黑龙江界河水运口岸与俄方口岸主要实施船舶班次对开，规定本国船舶只能搭载本国人员及货物，双方船舶运力使用不平衡。

5. 俄中两国在运输政策上存在差异。一是中俄汽车运输协定适用范围条款中俄版本不一样。比如，俄文本中规定既适用双边运输，又适用过境运输，而中文本只适用双边运输；二是俄方要求开放各自境内所有公路，而不是规定具体线路；三是中方要求俄方延伸其境内线路，使中方车辆到达俄远东地区相对较大的中心城市或货物集散地[4]。

笔者认为，在中俄口岸建设中，需要发挥各方口岸优势，合理分工、密切协作，每个口岸的经济效益应体现在外向型经济服务以及对新的经济增长点的培育中。由此，提出以下解决建议：

1. 加快口岸配套基础设施建设，包括码头基本配套设施建设、更新换代老旧船舶、包括跨黑龙江的公路桥的运营（2019年5月30日，完成大桥主体合拢，2020年计划通车，到 2025年，预计客运量可达 200万人次，货运量可达 400万吨），通过改善这些基础设施来提高口岸运输能力和城市的对外开放程度。  
。

2. 利用俄中两国高层既有的沟通机制，建立与交通、口岸、外事、公安等部门之间的协调机制，完善法律法规，争取口岸交通与管理进入法定程序，同时加强运输管理机构、运输经营者、以及口岸运输管理人员的规范管理，解决口岸现场检查、简化通关手续等问题，从而提高运输效率。

3. 引入先进管理模式，积极推动“一站式”电子口岸，实现信息共享，进一步简化通关手续、提高通关效率、提升口岸服务品质。

4. 改善和调整现有交通运输体系，比如，延伸中俄两国境内线路，使双方车辆能够直接到达相对较大的货物集散地，提高货物在两国境内的集散、减少装卸损耗[5]。

俄中两国是最大的邻国，同时中国是俄罗斯的第一大边境贸易伙伴。远东联邦区与中国的四个边境地区的海关贸易统计数据揭示了近年来的以下趋势：贸易额显著减少（2015年仅为2013年的42.1%），进口额超过出口额，且进口额明显缩减（2015年达到2013年的55.9%）[6]。根据俄罗斯海关统计数据显示，2019年俄罗斯与中国的双边贸易额同比增长2.5%，达到1109.19亿美元。2020年中俄贸易总额1077.7亿美元；2021年中俄贸易额达到1468.87亿美元[7]。据中国海关经济统计，2022年1-9月俄中贸易总额达到1360.89亿美元，同比增长32.5%。尽管自2019年开始受到疫情影响，但俄中贸易总额一直呈持续上升态势[8]。

中俄边境口岸运输在中国边境口岸运输业中占有非常重要的地位。尤其是建立黑河自贸试验区，对中俄边境口岸运输体系提出了新的要求，研究口岸运输体系的状况、问题和发展，对促进中俄两国边境贸易发展具有非常重要的意义。

## 参考文献

1. 国务院关于同意新设立六个自由贸易试验区的批复 URL:  
[http://www.gov.cn/zhengce/content/2019-08/26/content\\_5424518.htm?\\_zbs\\_baidu\\_bk](http://www.gov.cn/zhengce/content/2019-08/26/content_5424518.htm?_zbs_baidu_bk).
2. 中国政府与俄罗斯政府签署国际道路运输协定 —  
URL: [http://www.gov.cn/xinwen/2018-06/10/content\\_5297590.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2018-06/10/content_5297590.htm).
3. 黄皮书：2021年中俄贸易额达1468.87亿美元金融合作成重要合作领域 —  
URL: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1741944104329316054&wfr=spider&for=pc>
4. 2022年中俄双边贸易额大幅增长，合作水平持续升高 —  
URL: <https://liuxuerussia.com/archives/15066.html>

文章于2023年01月08日提交；2023年01月24日审核通过；2023年01月26日接受出版

THE ROLE OF THE HEIHE PILOT FREE TRADE AREA  
FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEM OF THE BORDER REGIONS  
OF RUSSIA AND CHINA

*Cai Ying*

Research Assistant,

Blagoveshchensk State Pedagogical University  
104 Lenina St., Blagoveshchensk 675000, Russia  
mnina66@yandex.ru

*Abstract.* The article introduces the situation of the Heihe Area of the China (Heilongjiang) Pilot Free Trade Zone. The construction of the China-Russia port transportation system has become an innovative task for the development of the Heihe Free Trade Area, which is of great significance for the economic development of Russia and China in the Far East. The article discusses the current problems in the port traffic system, analyzes their causes and puts forward suggestions to solve them.

*Keywords:* ports, pilot free trade zones, China, Russia, the Far East, logistics.

*For citation*

Cai Ying. The Role of the Heihe Pilot Free Trade Area for the Development of Transport System of the Border Regions of Russia and China. *Oriental Vector: History, Society, State*. 2023; 1: 73–78 (In Russ.).

*The article was submitted 08.01.2023; approved after reviewing 24.01.2023; accepted for publication 26.01.2023.*