

国外来稿

中国黑龙江省与俄罗斯滨海边疆区 陆海联运合作的现状及障碍因素分析

朱永浩

【内容提要】陆海联运是中国黑龙江省与俄罗斯滨海边疆区之间开展经贸合作的重要领域之一，对形成有竞争力的东北亚地区综合运输和物流网络具有重要意义。目前黑龙江省与滨海边疆区陆海联运合作已经启动，但发展缓慢，在中俄之间各种合作机制和框架、运营服务主体、出入境手续、口岸基础设施等方面存在障碍因素。为促进双方在该领域的更深层次合作应进一步改善中俄间国际运输和国际物流发展的政策法律环境，加强口岸交通运输基础设施建设，培养专业人才并开展相关领域的科研合作。

【关键词】黑龙江省 滨海边疆区 陆海联运 东北亚运输走廊

【中图分类号】F512.4 【文献标识码】A 【文章编号】2095-1094(2012)06-0071-0005

一、黑龙江省区位优势与绥芬河 运输走廊构想

黑龙江省作为中国陆路通往俄罗斯和欧洲大陆的重要桥梁，地处东北亚区域的地理核心地带。黑龙江省与俄罗斯远东地区有长达3000多千米的边境线，连接俄方5个边疆区、州（滨海边疆区、哈巴罗夫斯克边疆区、犹太自治州、阿穆尔州、外贝加尔边疆区），在发展对俄物流运输合作方面具有得天独厚的地缘优势。

黑龙江省已获准的对外开放一类口岸达25个，其中开通对俄国际陆路运输线路的口岸可分为铁路口岸（绥芬河铁路口岸）和公路口岸（绥

芬河、东宁、密山等公路口岸）两种。

自2006年6月开通哈尔滨至符拉迪沃斯托克（海参崴）国际公路客运线路以来，2009年2月黑龙江省又开通了哈尔滨—绥芬河—波格拉尼奇内—符拉迪沃斯托克国际公路货运线路。截至2010年年底，黑龙江省已开通对俄国际公路客货运输线路47条，其中24条是客运线路，23条是货运线路。主要运输线路包括：哈尔滨—绥芬河（东宁）—波格拉尼奇内（波尔塔夫卡）—符拉迪沃斯托克、牡丹江—绥芬河（东宁）—波格拉尼奇内（波尔塔夫卡）—乌苏里斯克（双城子）、佳木斯—同江—下列宁斯阔耶—比罗比詹、鹤岗—萝北—阿穆尔捷特—比罗比詹、鸡西—密

【作者简介】朱永浩，博士，环日本海经济研究所研究主任。

山—图里洛格—乌苏里斯克、七台河—密山—图里洛格—乌苏里斯克、伊春—嘉荫—巴什科沃—比罗比詹、穆棱—绥芬河—波格拉尼奇内—乌苏里斯克等线路^①。

近年来，中俄两国不断推进中国东北地区与俄远东地区开发，为中俄国际运输及东北亚陆海联运合作带来了发展机遇。2009年9月，两国元首批准了《中华人民共和国东北地区与俄罗斯联邦远东及东西伯利亚地区合作规划纲要（2009—2018年）》，明确指出了进一步发展和改造中俄陆路口岸、完善旅检货检系统、加快口岸电子化、提高通关效率、完善口岸基础设施的重要性。依据规划纲要，中俄两国正在推进改造绥芬河—波格拉尼奇内公路口岸、同江—下列宁斯阔耶、萝北—阿穆尔捷特、嘉荫—巴什科沃、饶河—波克罗夫卡口岸等具体项目。

20世纪末以来，在经济全球化的推动下，东北亚各国之间的经贸合作日益紧密。与此同时，相关各国越来越重视物流运输领域的合作，对东北亚国际运输通道（包含陆海联运）的发展构想、合作途径以及实施方案进行了深入探讨。20世纪90年代，在日本新潟市召开的东北亚经济会议上，设立了由东北亚各国科研、行政人员以及联合国开发计划署专家共同组成的“东北亚经济会议组织委员会运输物流常设分科会”。2002年，常设分科会在总结各成员方的调研成果及会议报告的基础上，共同撰写了《东北亚运输走廊未来构想》一书。如表1所示，该书具体提出了9个关于东北亚运输走廊的构想，其中绥芬河运输走廊的构想尤为重要。

绥芬河运输走廊起自俄罗斯的远东地区港口，经中国的黑龙江省（绥芬河、哈尔滨）、内蒙古自治区（满洲里）延伸至俄罗斯的外贝加尔斯克，与横贯俄罗斯东西的西伯利亚大陆桥（SLB）连接。其中，俄罗斯滨海边疆区的主要港口包括东方港、纳霍德卡港、符拉迪沃斯托克港、波谢特港、奥莉加港、扎鲁比诺港（特洛伊察港）。各港口的货物吞吐量如表2所示。

从俄罗斯符拉迪沃斯托克站经波格拉尼奇内站至中国黑龙江省绥芬河站的铁路全长为230千

表 1 东北亚运输走廊的概要

①	瓦尼诺—波谢特运输走廊 [瓦尼诺—泰舍特—西伯利亚大陆桥 (SLB)]
②	SLB 运输走廊 (俄罗斯滨海边疆区港口—欧洲)
③	绥芬河运输走廊 (俄罗斯滨海边疆区港口—绥芬河—哈尔滨—齐齐哈尔—满洲里—SLB)
④	图们江运输走廊 (图们江地区—长春—蒙古东部—SLB)
⑤	大连运输走廊 [大连—沈阳—长春—哈尔滨—黑河—布拉戈维申斯克 (海兰泡)—SLB]
⑥	天津—蒙古运输走廊 (天津—北京—乌兰巴托—SLB)
⑦	中国大陆桥 (CLB) 运输走廊 (连云港—中国西部—哈萨克斯坦—欧洲)
⑧	朝鲜半岛西部运输走廊 (釜山—首尔—平壤—新义州—沈阳—哈尔滨—SLB)
⑨	朝鲜半岛东部运输走廊 [釜山—罗 (津) 先 (锋)—哈桑—乌苏里斯克—SLB]

资料来源：[日]东北亚经济会议组织委员会运输物流常设分科会：《东北亚运输走廊未来构想》(ERINA booklet Vol.1)，2002年版，第2页

表 2 俄罗斯滨海边疆区的主要港口及吞吐量
(单位：万吨)

	2008 年	2009 年	2010 年	
				占比 (%)
全俄	45459.27	49642.46	52584.79	100.0
滨海边疆区	5051.73	5035.37	6839.07	13.0
东方港	2057.3	1894.11	3567.82	6.8
纳霍德卡港	1517.76	1576.07	1536.45	2.9
符拉迪沃斯托克港	940.09	991.69	1118.14	2.1
波谢特港	390.74	453.49	466.49	0.9
奥莉加港	120.66	110.71	137.37	0.3
扎鲁比诺港 (特洛伊察港)	25.18	9.3	12.8	0.0

资料来源：[日]中居孝文：《俄罗斯远东港口的管理与经营构造——以滨海边疆区的港湾为中心》，载《俄罗斯NIS调查月报》2012年第7期

① [日]李文阁：《中国黑龙江省与东北亚国际运输》，载《ERINA REPORT》，2011年总第99期。

米, 如果从俄罗斯东方港算起至中国绥芬河则全长达 395 千米。中国境内以绥芬河为起点至内蒙古自治区满洲里的 301 国道全程为 1680 千米, 已全线开通。现在建设中的 G10 绥满高速公路(绥芬河—牡丹江—哈尔滨—大庆—齐齐哈尔—阿荣旗—满洲里)黑龙江段已通车, 内蒙古段规划在建。绥芬河至满洲里段铁路全长 1483 千米。中俄国境(满洲里—外贝加尔斯克)以铁路和公路连结。俄罗斯境内的外贝加尔斯克至赤塔段公路全长 497 千米, 铁路全长 424 千米。

由于中俄两国铁路轨距不同, 俄罗斯是宽轨(1520 毫米), 中国是标准轨(1435 毫米), 过境铁路运输的货物需要在国境火车站(绥芬河站与波格拉尼奇内站、满洲里站与外贝加尔斯克站)换装。

二、黑龙江省与滨海边疆区陆海联运通道运营现状

当前, 黑龙江省与滨海边疆区陆海联运的运作模式可分为“中俄中”和“中俄外”, 两种运作模式均属于上述绥芬河运输走廊重要组成部分。“中俄中”是指内贸货物先通过陆路运输, 经哈尔滨、牡丹江、绥芬河口岸(东宁口岸)、波格拉尼奇内口岸(波尔塔夫卡口岸)到达符拉迪沃斯托克港(纳霍德卡、东方港), 再装船海运到中国南部沿海港口(上海、宁波、广州港)的陆海联运模式, 即内贸货物跨境运输模式。“中俄外”, 是指外贸货物先通过陆路运输, 经哈尔滨、牡丹江、绥芬河口岸(东宁口岸)、波格拉尼奇内口岸(波尔塔夫卡口岸)到达符拉迪沃斯托克港(纳霍德卡、东方港), 再装船海运到日本、韩国等第三国的陆海联运模式, 即外贸货物跨境运输模式。

为了促成“中俄中”运作模式顺利运营, 2007 年 2 月 14 日, 中国海关总署发布了《海关总署关于开展内贸货物跨境运输试点工作的公告》, 明确了“内贸货物跨境运输”的性质、适用范围、监管规定等内容。此后, 黑龙江省人民政府批准牡丹江华晟国运物流有限公司和中国外运

(集团)绥芬河公司为经营内贸货物跨境运输业务试点企业。同年 10 月, 牡丹江华晟国运物流有限公司的 12 个集装箱, 从牡丹江市启运, 经绥芬河口岸出境, 在符拉迪沃斯托克港装船转运到上海港, 由此内贸货物跨境运输正式启动。之后该公司还多次利用“中俄中”陆海联运方式向中国南方地区运送了铜版纸、淀粉等产品。内贸货物跨境运输模式为黑龙江省货物南运开辟了一条新的通道。

但是, 由于粮食、石化等涉及出口许可证管制类商品没有纳入跨境运输内贸货物管理体制, 内贸货物跨境运输业务范围在一定程度上受到了限制。为此, 2011 年 2 月 12 日, 海关总署下发了《海关总署关于黑龙江省开展粮食等内贸大宗货物集装箱跨境运输问题的意见》, 同意黑龙江省将粮食、石化等涉及出口许可证管制类商品的货物纳入集装箱跨境运输内贸货物范围之内, 并在绥芬河口岸原有铁路运输方式出境的基础上, 增加公路运输方式, 同时增加东宁公路口岸作为试点口岸。此次举措为黑龙江省“中俄中”方式早日实现运营常态化及规模化提供了重要的制度保障。

此外, “中俄外”模式陆海联运通道建设近期也取得初步成果。2011 年 11 月 30 日, 由黑龙江省穆棱启运, 经绥芬河口岸出境运往日本的 2 个标准集装箱货物(木器产品), 在俄罗斯符拉迪沃斯托克港口利用滚装船通过海运 12 月 2 日顺利抵达日本鸟取县境港。此次“中俄外”陆海联运的成功是黑龙江省与滨海边疆区陆海联运通道合作迈出的重要一步, 同时为东北亚各国在物流运输领域的进一步合作提供了新的可能性。

三、中俄陆海联运合作的障碍因素分析

虽然黑龙江省在建设对俄国际运输通道基础设施、开设陆海联运线路等方面取得了突破, 但仍然存在以下几点障碍因素亟待解决。

第一, 中俄两国之间各种合作机制和框架还有待完善。中俄两国均未加入国际货物运输海关

公约 (TIR), 尤其是两国尚未签订过境货物运输协定。目前, 虽然黑龙江省已经开通哈尔滨至符拉迪沃斯托克国际公路运输线路, 中国发往日本、韩国的货物也可在陆路运输至符拉迪沃斯托克港口后装船出海, 但由于中俄尚未签订过境货物运输协定, 导致过境货物需要在俄罗斯海关办理进口及出口手续, 不仅费用昂贵, 在时间上也无法保证, 无法开展长期稳定的“中俄外”运营。

第二, 运营服务主体发展滞后, 有能力承担陆海联运经营人责任的企业不多, 不能充分满足国际陆海联运的需求。陆海联运的运作主体是为托运人提供两种或两种以上运输方式的全程运输服务公司, 主要可分类为: 无船承运人 (国际统称 NVOCC)、国际货运代理、公路运输企业以及配载、物流公司。当前, 黑龙江省大多数的运输企业只是单纯从事国际运输, 不熟悉国际货运代理业务。而国际货运代理企业只从事货运代理业务, 并不熟悉国际运输业务。这导致国际物流运行不畅, 不能实现运作环节有效衔接, 不能达到运输系统之间以及不同运输方式之间的高效转换和协调配合。

第三, 涉及陆海联运的海关、出入境管理及检验检疫 (CIQ) 手续烦琐, 制度变更频繁, 制度运作及收费标准不透明, 办理出入境相关手续时, 经常出现因工作人员的执法尺度不同导致检查项目不同的现象。

例如, 俄罗斯国际公路运输线路执行的超限标准和俄国内运输执行标准存在差异、中俄双方汽运收费标准不同 (俄方按 50 千米 / 标准箱计算, 中方按千米 / 吨计算) 等, 直接导致中俄间公路运输不对等, 中方车辆难以在俄境内开展跨境运输业务^①。这些不透明因素直接影响着日本、韩国等国外货主企业利用“中俄外”陆海联运线路的信心。

第四, 口岸的基础设施落后是当前中俄陆海联运合作中面临的一大障碍因素。近年来, 随着国际运输合作的拓展, 黑龙江省陆路口岸通关效率逐渐得到改善。但是, 黑龙江省以及俄方的部分交通基础设施和口岸基础设施还相对落后, 难以满足过境货物运输的需要。

四、对策与建议

为了克服中俄陆海联运合作中存在的障碍, 促进中国黑龙江省与俄罗斯滨海边疆区陆海联运合作的进一步发展, 笔者提出以下对策与建议:

第一, 以《中华人民共和国东北地区与俄罗斯联邦远东及东西伯利亚地区合作规划纲要 (2009—2018 年)》的实施为契机, 全面推进中俄交通运输领域 (特别是陆海联运) 合作发展。根据中俄两国政府曾经就物流运输领域合作达成的共识, 双方应充分利用现有合作机制和平台, 进一步改善中俄间国际运输和国际物流发展的政策法律环境、通关环境及运营环境, 实现政策的衔接与协调。在此基础上, 尽早签订中俄过境货物运输协定, 探讨构建中日韩俄等东北亚各国共同参与的陆海联运合作平台及协调磋商机制。

第二, 加强口岸及交通运输基础设施建设, 提高服务国际陆海联运的能力。与此同时, 还应积极引进和培育综合性国际运输物流企业, 培养物流管理专业人才, 引导物流运输企业、货运代理企业向国际化、集约化、专业化、网络化方向发展。这些举措不仅有助于物流行业规范发展及托运人降低企业物流成本, 也有利于黑龙江省进一步提高对外开放的质量和水平。

第三, 加强中俄两国中央以及地方政府间的领导互访, 进行动态交流、互通信息, 为中俄国际运输通道合作提供有利条件。与此同时, 汇聚黑龙江省、俄罗斯滨海边疆区及东北亚各国的物流专家学者, 开展物流运输等相关领域的科研合作, 定期组织召开针对性物流研讨会, 加强物流技术合作, 实现信息及人才等资源的共享。黑龙江省虽已开通陆海联运通道, 但由于区域内货源不足, 因此可以通过开展国际联合攻关, 深入考察物流的经济腹地范围、物流量, 做出科学的预测。

(责任编辑 靳会新)

^① 王威:《黑龙江省陆海联运大通道运营现状及对策建议》, 载《对外经贸》2012 年第 2 期。

An Analysis of Present Situation and Obstacles of Land-sea Coordinated Transport Cooperation between Heilongjiang Province of China and Primorskiy Kray of Russia

ZHU Yonghao

Abstract: The land-sea transport is one of the important fields in which Heilongjiang province and Russian Primorskiy Kray carry out economic and trade cooperation. The coordinated transport is of importance to the comprehensive transport and logistics networks which have a competitive edge in Northeast Asia. At present, the land-water transport cooperation between Heilongjiang and Primorskiy Kray has started, but developed slowly, because there exist some obstacles in their cooperative mechanisms and frameworks, operation service bodies, exit and enter formalities and port infrastructure. For promoting a deep-level cooperation between them, it is necessary to further improve their policy and legal environments of the transport and logistics between them, to strengthen the construction of the port transport infrastructure, to foster personnel in a specific field and to carry out scientific and research cooperation in some relevant areas.

Key words: Heilongjiang province; Primorskiy Kray; land-water transport; transport corridor of Northeast Asia

《俄罗斯学刊》稿约

一、本刊为面向国内外公开发行的学术期刊，欢迎投稿。本刊将倾力打造各个栏目，为广大专家学者研究探索俄罗斯问题搭建一个良好的平台。

二、来稿应遵守学术规范，选题新颖，内容充实，论证严谨，层次清楚，阐述明晰，文字简练。

三、来稿一般在1万字以上，特别优秀的稿件视具体情况可以突破字数限定。来稿请附中英文篇名、作者名、内容提要（200~300字）、关键词（3~5个）、作者简介（作者姓名、工作或学习单位、职务、职称）。请在稿件后面附上作者的固定电话号码和手机号码、传真号码、通信地址和电子信箱。

四、稿件中的注释请以脚注形式在当页页脚标出。引用报刊资料，请注明作者姓名、文章标题、刊名、刊期；引用书籍资料，请注明作者姓名、书名、出版社、出版时间和页码；引用互联网资料，请注明作者姓名、文献名、网址和时间。正文中出现的外文请译成中文并加上括号附在外文后。

五、来稿请用A4纸单面隔行以5号宋体字打印，寄往本刊编辑部（通信地址：黑龙江省哈尔滨市南岗区学府路74号《俄罗斯学刊》编辑部，邮编：150080），同时把电子文档发至本刊电子信箱（hdelsxk@163.com）。稿件请寄给编辑部，不要寄给个人。

六、来稿文责自负，但本刊有修改权，如不同意修改，请在稿件上注明。

七、稿件一经录用，其专有出版权（包括图书、杂志、数字出版等出版形式）即属本刊所有，如不同意请在投稿时说明。本刊所付稿酬已经包括光盘版及网络版稿酬。

八、来稿应是未以任何形式公开发表过的论文，亦不接受一稿多投的文章。稿件寄出半年未接到本刊通知即可自行处理。

九、因本刊编辑部人力、财力所限，所有稿件恕不退稿。来稿一经刊用，即付稿酬，并赠样刊一本。

《俄罗斯学刊》编辑部