

辽宁大学智库 简报

第 5 期

辽宁大学中国开放经济研究院

2023 年 6 月 29 日

吉林“重获”出海口对东北经济发展的机遇、 挑战及对策建议

崔 铮

中国海关总署日前宣布将俄罗斯的符拉迪沃斯托克港(海参崴港)作为我国内贸转运港,实现“北货南运”的目的。该项决议于2023年6月1日起生效后,将大大缩短东北地区货物向南方沿海城市间的运距,有效降低物流运输成本,对促进双边区域物流基础设施的互联互通、深化两国经济合作、夯实新时代中俄全面战略合作伙伴关系意义重大。

一、当前国际环境下我国出台此项举措对东北振兴意义重大

随着俄乌冲突的久拖不决、西方对俄经济制裁加剧,俄向东看步伐加快,中俄贸易额显著增长。在物流领域,我国东南沿海港口以及俄太平洋港口海运货物快速增长。在此背景下,我国启动将符拉迪沃斯托

克作为内贸港的举措无疑与俄罗斯向东转战略高度契合,与两国领导人提出的互利共赢合作理念一致。俄远东海关局长尤里·拉德金表示,为深化与亚太国家物流联系、顺利完成货物在滨海边疆区的转运,滨海边疆区海关已做好人员扩编以迎接迅速增长的物流运输任务。

我国启动该项举措主要立足于黑龙江、吉林两省多年来“借港出海”实践经验以及解决北货南运等一系列问题,实现南北产业联动和优势互补,加快国内经济融合、打通物流瓶颈,促进对俄物流设施联通,进而为东北振兴助力。一直以来,我国吉林省、黑龙江省囿于没有出海口,货物外运主要通过辽宁南部的大连、丹东、营口等几个数量和运力有限的港口,存在陆路运距长、费用高等问题,以吉林珲春为例,如货物经俄符拉迪沃斯托克港出海运距为200公里,而传统上运至辽宁大连、丹东港则长达1000公里。据测算,黑龙江绥芬河货物经符拉迪沃斯托克港运至江苏太仓港可节省成本3000元/集装箱。无疑,俄符拉迪沃斯托克港作为我国内贸港举措会显著减少运距,降低成本,促进商品流通。

二、面临的一系列新问题与新挑战

赋予俄符拉迪沃斯托克为我国内贸港地位是中国海关总署从实践经验出发便利企业的一项重要举措,其实践效果还有待时间和市场的检验。从现实角度来看,我方有必要客观分析符拉迪沃斯托克作为中转港的货运能力及物流枢纽的过货量与接纳能力,其作为内贸港的作用不应被过于夸大。一方面,远东基础设施发展相对薄弱,在俄乌冲突加剧、俄经济重心东移背景下,远东港口设施发展不足、物流不畅的弊端已经显现,尤其在陆路口岸,过货能力和海关效率相对低下,一定程

度上,俄远东滞后的基础设施与快速增长的货流和不断加强的中俄合作诉求不相匹配;另一方面,在美西方对中、俄经济进行遏制的当下,中俄间正常的经济合作被置于西方有色眼镜审视之下,一些西方媒体对中俄地区合作进行无端揣度和挑拨离间,再次搬出“中国威胁论”“中国经济扩张论”,甚至宣扬“中俄在军事防务越走越近”等不实之词,为两国深化合作制造障碍。

(一)物流枢纽通过能力不对等会带来物流链运转不畅、工作效率低下等问题。

我国吉林省珲春市位于哈桑区,属于中、俄、朝的交界地带,该区域的北部为俄罗斯,对接的俄方口岸是克拉斯基诺,该口岸建设属于“滨海-1号”国际运输走廊项目,原定于2022年末竣工,受基础设施落后、物流及人才资源不足等问题影响,竣工时间被推迟至2024年。中俄在哈桑区的过货能力一直不匹配,一旦物流增长,这一问题会更加突出。此外,绥芬河对接的俄方口岸——波格拉尼奇内也面临着口岸通过能力不足的问题,进而影响到物流链整体工作效率的问题。

(二)符拉迪沃斯托克港口能力、卢布汇率不稳定等多方面因素直接影响企业参与度与积极性。

2022年因俄乌冲突加剧、西方国家对俄制裁层层加码,西部物流受阻,俄经济重心向东转移,9—12月符拉迪沃斯托克港出现卸装能力不足问题,排队船只等待期限长达两周。俄远东海运局董事会主席安德烈·谢维里洛夫透露,目前符拉迪沃斯托克通过能力为62万国际标准集装箱,据乐观估计,至2023年末其吞吐量可扩至84万箱,2025年达到100万箱,而这其中将包括来自中国的集装箱货物。为了满足国内外货流中转需求,据俄远东海运局称,至2023年末俄符拉迪沃斯托克商港

将建成81号仓库,该平台建成后当前的储存能力将提升20%。尽管如此,部分专家对俄符拉迪沃斯托克商港的接纳能力仍持怀疑态度,认为远东港口设施改善并非一蹴而就,面积扩大可能要涉及周边城市建筑的迁移,需要多方协调,短期内可能难以解决。

三、对该项举措的思考及相关建议

俄向东转战略首先体现在物流及金融领域的转向上,中俄领导人在2023年3月莫斯科会晤已达成深化两国经济合作、发展东部物流的共识。我国将符拉迪沃斯托克港确定为内贸港的举措符合双边地区的利益需求,并且该合作模式已历经较长时间的磨合,在跨境转运方面黑龙江省和吉林省已汲取了相关经验和教训,在俄向东转战略下我国海关总署启动该项举措把握了双方的利益需求,试图解决物流不畅、提高物流效率的问题。

但从俄远东物流设施领域角度、先前出境转运港试行的成效以及当前西方遏制下中俄两国的合作现实来看,顺利落实该项举措有必要处理好以下几方面的问题:

首先,了解俄方对接该物流路线枢纽及终端港的现接纳能力以及未来扩容能力,做好相关的可研性论证和规则、规划的制定,进行SWORT分析,在部门对接、问题协调方面做好预案。

当前俄远东港口的卸装时间大约为2—3天,其中货物的半数经由符拉迪沃斯托克港。在中国2023年6月1日启动此项举措后,来自中国的集装箱运量将额外增加5万—8万个,目前港口基本可满足这一运量。但囿于符拉迪沃斯托克周边较为密集的建筑,且仓储量有限,如果货物集中涌入,商港接纳能力不足出现货物滞留的问题难以规避。

其次,深化中俄东部物流基础设施合作,尤其在陆路交通路线贯通上,积极推动“滨海-1号”和“滨海-2号”国际运输走廊建设及中俄对接口岸设施的建设进程。

俄“滨海-1号”和“滨海-2号”国际运输走廊建设受疫情因素、资金不到位、立法不完善等原因而延迟。这两条公路运输走廊均经过滨海边疆区,通往符拉迪沃斯托克自由港。这两条国际运输走廊面向中国东北地区保障通往符拉迪沃斯托克港的物流链,近年来的物流量也不断递增,完成该项目的愿望也越来越强烈。目前“滨海-1号”的1期已完工,但由于资金问题后续项目仍没有完成。完工后这两条运输走廊的物流运力将达到4500万吨/年,无疑该项目的竣工对两国东部物流联通有重要意义。

再次,形成双边深度市场化运作的商业环境,为对俄物流企业提供风险保障,建设对俄物流服务平台,提供双边政府协调、风险规避、信息预测、金融支持平台为对俄物流畅通保驾护航。

受俄远东特殊的地缘政治地位、两国经济实力、经济增速及毗邻地区人口的巨大差异,加之关系不睦时的历史联想等因素,俄远东社会界一直有少数人抱有恐华心理,这些因素都不利于形成双边区域和谐共生、互利共赢的商业氛围。加之西方制裁下,我国多数企业鉴于俄方基础设施不发达、政策落实不到位、服务设施不足等问题对深度参与对俄合作怀有忌惮,打破这一局面有必要做好我方物流公司进入俄方准备,加强前期推动、扶助及相应的服务。

最后,金融领域有必要形成人民币结算体系,以方便物流公司费用结算,合理规避美西方的二次制裁,促进物流融通,加速中俄区域经济一体化。

改善企业合作的商业环境需要较长时间的努力,一方面,俄远东基础设施严重滞后,且资金不足,从根本上影响着双方企业的合作积极性;另一方面,先前俄物流领域的合作对象大多为西方企业,迫于西方制裁,来自不友好国家企业纷纷退出俄物流市场,这也为中国企业提供了契机,这项举措的扎实推进无疑会促进双边物流领域深度融合。

作者简介:崔铮,政治学博士,教授,辽宁大学、圣彼得堡国立大学博士生导师,辽宁大学中国开放经济研究院副院长,教育部国别和区域研究备案中心、辽宁省省级重点新型智库“辽宁大学俄罗斯东欧中亚研究中心”主任,国家民委国别和区域研究中心“辽宁大学独联体国家研究中心”执行主任,辽宁大学首批青年拔尖人才,俄联邦政府财政金融大学客座教授,中国俄罗斯东欧中亚学会、辽宁省世界经济学会理事,教育部全国研究生教育评估监测专家,国家建设高水平大学公派研究生项目评审专家,辽宁省“RCEP智库”专家委员会委员。

辽宁大学智库简报编委会

指导:潘一山	主编:余森杰				
编委:李淑云	史保东	霍春辉	姚树洁	王振宇	刘钧霆
李艳枝	陆辉	崔铮			
编辑:尹如玉	联系方式:024-62602446				
