

中俄蒙共同建设国际跨境运输走廊问题研究

姜振军

摘要：2016年俄罗斯政府批准的《“滨海—1号”和“滨海—2号”国际跨境运输走廊规划纲要》中，对中俄共同建设“滨海—1号”和“滨海—2号”提出了详尽的规划设计方案：线路、货源、运量等。在此基础上，我们设计了中俄蒙共同建设“滨海—1号”和“滨海—2号”国际跨境运输走廊的线路、环境、模式、货源及建设思路等。中俄蒙共同建设国际跨境运输走廊不仅对三方基础设施互联互通具有重要意义，而且对东北亚地区，乃至亚太地区的经济社会发展产生着相当大的影响。

关键词：中俄蒙国际跨境运输走廊 滨海—1号 滨海—2号

建设“滨海—1号”和“滨海—2号”国际跨境运输走廊是发挥俄罗斯远东地区跨境运输潜力的一个最为重要的手段。俄罗斯远东地区的发展不仅与俄罗斯联邦外交发展有关，而且与这两个运输走廊独特的地缘优势、国际联系和国际一体化的特点以及边境地区合作相关。“滨海—1号”国际跨境运输走廊（以下简称“滨海—1号”）的规划路线为：哈尔滨—牡丹江—绥芬河/波格拉尼奇内、绥芬河/格罗捷阔沃、东宁/波尔塔夫卡—乌苏里斯克—符拉迪沃斯托克/东方港/纳霍德卡—海上航线（中国东南沿海港口）；“滨海—2号”国际跨境运输走廊（以下简称“滨海—2号”）的规划路线为：长春—吉林—珲春/克拉斯基诺、琿春/马哈林诺（卡梅绍娃雅）—扎鲁比诺港—海上航线（中国东南沿海港口）。



图1 “滨海—1号”和“滨海—2号”国际跨境运输走廊规划路线
注：转引自俄联邦《“滨海—1号”和“滨海—2号”国际跨境运输走廊发展构想》（下同）。



图2 “滨海—1号”和“滨海—2号”和正在规划中的“滨海—3号”国际跨境运输走廊规划路线

基金项目：本文为教育部人文社会科学重点研究基地重大项目：《“一带一路”框架下中俄合作机制、模式与路径研究》（项目编号：17JJDGJW004）；黑龙江大学对俄问题研究专项项目：《新形势下中俄经贸合作态势及其重大法律问题研究的阶段性成果》（项目批准号：DE1903）。

一、中俄共建“滨海—1号”和“滨海—2号”国际跨境运输走廊

(一)“滨海—1号”和“滨海—2号”建设的目的与任务

“滨海—1号”和“滨海—2号”建设的目的与任务包括：加强参与国之间的国际经济合作、俄罗斯与亚太地区实现经济一体化、促进沿线区域(首先是远东地区和贝加尔地区)经济社会发展、减少风险和费用、提高保存货物和遵守运抵期限的货物运输

效率。货物运输效率的提高主要依靠基础设施的发展、更新和现代化、提高其通行能力、优化供货方式、发展现代物流中心、消除行政壁垒。

(二)“滨海—1号”和“滨海—2号”的货物来源

作为综合性项目,“滨海—1号”和“滨海—2号”的稳步发展需要保障其物流来源,主要包括5个主要货物来源：

第一,俄罗斯滨海边疆区各港口方向的国内往返货运。该货物来源包括俄罗斯进出口货流和

亚洲与欧洲跨境货流。2015年货流总量为1亿吨,到2020年将达到1.2亿—1.6亿吨。远东地区原材料基地的发展是货运量增长的主要来源。2020年前,远东地区煤炭、铁、铜和多金属矿的开采量有望达到0.55亿吨。矿物原料的运输首先集中在纳霍德卡港、东方港、瓦尼诺港、中国和蒙古国方向。

与此同时,远东地区出口货物的主流形成于各海港,包括现有的应过境俄罗斯的欧亚跨境货流,但不经过“滨海—1号”和“滨海—2号”沿线各陆上口岸。

第二,中国和俄罗斯的陆上货物运输。中国和俄罗斯之间在远东地区陆上贸易往来的基础在于俄罗斯原材料、建筑材料和肥料的出口。“滨海—1号”和“滨海—2号”的发展能够改善中俄货物运输路线的运输条件,不过无法为大幅度提高对外贸易额创造额外的前提条件。到2020年,依靠“滨海—1号”和“滨海—2号”的发展,预计商品流转额每年仅增长到0.35亿吨。

第三,中国东北各省与亚太地区国家的对外贸易货物。中国东北各省(区)与亚太地区国家的主要进出口货物经过辽宁省各港口运输,2015年货物运输总量从0.07亿吨增长到0.1亿吨,之后各年增长潜力巨大。为在俄联邦境内运输货物,还需要扩大公路过货能力,增加远东地区港口吞吐能力,构建中国货物经滨海



图3“滨海—1号”国际跨境运输走廊规划路线



图4“滨海—2号”国际跨境运输走廊规划路线

边疆区跨境运输便利化机制。

第四，经中国和中亚的跨境物流，亚太地区国家和俄罗斯远邻国家货物经中国再出口到中亚地区国家。2015 年货物运输总量为 0.1 亿吨。

第五，中国东北地区各省与中部和南部省份的国内货物运输。该物流的主要运输路线为经辽宁省各海港和连接东北地区与南部省份的铁路线。2015 年货物运输总量为 0.25 亿—0.30 亿吨。从中国东北地区的吉林省和黑龙江省向中部省份的货运量每年为 0.25 亿—0.30 亿吨。目前，这一方向的铁路运输能力已经饱和，因此向辽宁省大连港和营口港的物流富有前景。

数据显示，25 年时间里，在铁路运货能力未明显增长的情况下，中国铁路货物运输总量增加了近 5%—6%。中国全国铁路货运平均水平达到 30450 吨（毛重）/公里，占世界第一位。

中国东北地区省份的大城市距离港口平均距离都在 1000 公里以上，这意味着物流费用较高。如果经过俄罗斯滨海边疆区内，能够使陆上运输距离缩短 200 公里—500 公里，运输成本降低 10%—40%。

2015 年 7 月 13 日生效的《符拉迪沃斯托克自由港法》（第 212 号联邦法）对“滨海—1 号”和“滨海—2 号”的发展产生了十分积极的影响。据估计，2030 年前，“滨海—1 号”和“滨海—2

Карта международных транспортных коридоров «Приморье-1 и 2»



图5 “滨海—1号”和“滨海—2号”国际跨境运输走廊货运路线

号”货物基地的潜在货运量将达到 0.45 亿吨。“滨海—1 号”为 0.07 亿吨集装箱货物，“滨海—2 号”为 0.23 亿吨谷物（小麦、大豆、稻米）和 0.15 亿吨集装箱货物。如果获得这一额度的货运量，能够最大限度地有效发展俄罗斯远东地区水域港口换装能力设施，以及铁路和其他物流设施。

（三）“滨海—1 号”和“滨海—2 号”沿线站点现状与规划建设

1.“滨海—1 号”沿线站点现状与规划建设

（1）多向公路口岸——波格拉尼奇内

位于“滨海—1 号”主要方向上俄罗斯滨海边疆区波格拉尼奇内村与中国黑龙江省绥芬河市之间。地址：滨海边疆区 A-184 号公路 7 公里处。

在该公路口岸内设有 6 条汽车运输工具通道：4 条货物汽车运输通道，2 条客车通道。每昼夜设计（实际）过货能力为：

130（86）辆货车，44（60）辆客车，2500（3000）人次旅客。装卸平均毛重为 12 吨的 20 英尺集装箱。受理 12 吨货车的过货能力为：130 辆货车/天 × 12 吨 × 265 天 = 0.006 亿吨货物/年。

目前，该公路口岸的过货能力为每年约 0.005 亿吨，机动过货能力为 0.001 亿吨。货车经过中俄国界免费。

未来波格拉尼奇内公路口岸将进行扩建，通行能力每昼夜为 1300 辆汽车，包括：500 辆货车，200 辆客车，600 辆轿车。将分别开设 5 个进出通道，18 个旅客查验窗口。工作时间：每昼夜 24 小时，其中 1 小时为技术维护时段。工作人员总数为 283 人，换班人数为 240 人。受理 12 吨货车的过货能力为：500 辆货车/天 × 12 吨 × 265 天 = 0.022 亿吨货物/年。

（2）双向公路口岸——波尔塔夫卡

波尔塔夫卡双向公路口岸位

于“滨海—1号”沿线上，承担着辅助功能，弥补波格拉尼奇内公路口岸客运通行能力不足的问题。地址：滨海边疆区十月区，“波尔塔夫卡—扎斯塔瓦”公路6公里处。

该公路口岸设有7条汽车运输工具通道：4条俄罗斯联邦入境通道（1条客运通道，3条货运通道），3条自俄罗斯联邦出境通道（1条客运通道，2条货运通道）。

每昼夜设计（实际）过货能力为：200（200）辆货车，72（72）辆客车，2500（2500）人次旅客。装卸平均毛重为12吨的20英尺集装箱。受理12吨货车的过货能力为：200辆货车/天×12吨×365天=0.009亿吨货物/年。

目前，该公路口岸的过货能力为每年约0.006亿吨，机动过货能力为0.003亿吨。经过中俄国界每辆货车需缴纳3000卢布。

未来波尔塔夫卡公路口岸附

属设施将进行扩建，依靠私人投资修建一座跨格拉尼特纳亚河的桥梁，以缓解现有桥梁无法满足需要的状况。

（3）格罗捷阔沃火车站和波格拉尼奇内铁路口岸

俄罗斯远东铁路的格罗捷阔沃火车站位于滨海边疆区波格拉尼奇内区“滨海—1号”沿线上。货车经过中俄国界免费。

未来在俄罗斯联邦铁路股份有限公司的投资规划框架内依靠自有资金，格罗捷阔沃火车站货运综合体（包括装卸机器停放区、7100平方米临时仓储库、362平方米的查扣货物存放库、2、1160平方米的日常行政办公楼、集装箱站场等）将进行扩建，以提高过货能力。

（4）格斯格拉尼察—格罗捷阔沃—纳霍德卡铁路线

这条铁路线包括格罗捷阔沃火车站与乌苏里斯克火车站之间的区段和乌苏里斯克火车站与纳

霍德卡火车站之间的区段。乌苏里斯克—波格拉尼奇内—格斯格拉尼察之间的区级公路总长度为112.34公里。符拉迪沃斯托克—纳霍德卡—东方港之间的区级公路总长度为143.15公里。

据专家估计，从中俄边界线到符拉迪沃斯托克、纳霍德卡、东方港等海港公路的货物运输能力每年约0.126亿吨。最大额外货运量每年为0.002亿吨—0.003亿吨。

按照俄罗斯联邦法律，在上述铁路线运输货物需依照俄罗斯铁路股份有限公司的国际跨境运费和相关税费标准缴纳费用。从中俄边界线到符拉迪沃斯托克、纳霍德卡、东方港等海港公路的货运免费，符拉迪沃斯托克—纳霍德卡—东方港之间的新建公路可能收取运输工具通行费。

未来这条铁路线将进行扩建，主要项目有：斯莫利亚尼诺沃—纳霍德卡区段的铁路基础设施改造，完善纳霍德卡—东方港和乌苏里斯克火车站设施。改造有关区段的公路。

（5）符拉迪沃斯托克港

符拉迪沃斯托克港位于日本海西北岸，金角湾岸边。年货物吞吐量为0.2127亿吨，其中：干货品为0.18037亿吨（包括集装箱货物0.07272亿吨或72.72万个标准集装箱）。散装货占32.5%，集装箱占64.9%。每年的机动散货装卸量为0.0197亿吨，集装箱为0.0255亿吨。



货主按照港口规定的税费标准缴纳费用。每个 20 英尺过境运输集装箱转运费为 250 美元 +3000 卢布(过境手续费)。

(6) 东方港

东方港位于滨海边疆区,弗兰格尔湾,日本海岸。

年货物吞吐量为 0.6339 亿吨,其中:液体货物为 0.313 亿吨,干货为 0.32091 亿吨(包括集装箱 0.0579 亿吨或 57.9 万个标准集装箱)。散装货占 113%,集装箱占 67.82%。机动集装箱转运能力为每年 0.0186 亿吨。

货主按照港口规定的税费标准缴纳费用。每个 20 英尺过境运输集装箱转运费为 250 美元 +3000 卢布(过境手续费)。

(7) 纳霍德卡港

纳霍德卡港位于滨海边疆区,日本海西北海岸。

年货物吞吐量为 0.29025 亿吨,其中液体货物为 0.0786 亿吨,干货为 0.21165 亿吨(包括集装箱 0.00255 亿吨或 2.55 万个标准集装箱)。散装货占 66.2%,集装箱为 0.0001 亿吨。机动集装箱转运能力为每年 0.05096 亿吨。

货主按照港口规定的税费标准缴纳费用。每个 20 英尺过境运输集装箱转运费为 250 美元 +3000 卢布(过境手续费)。

2.“滨海—2 号”沿线站点现状与规划建设

(1) 克拉斯基诺多向公路口岸

克拉斯基诺多向公路口岸位于“滨海—2 号”沿线,俄罗斯

联邦滨海边疆区克拉斯基诺村与中国吉林省珲春市之间,是俄罗斯唯一对应吉林省的口岸。

该口岸设有 4 条汽车运输工具通道:货运方向为入出境俄罗斯联邦方向,客运方向为入出境俄罗斯联邦方向。

每昼夜设计(实际)过货能力为:受理 48(52)辆货车,40(48)辆客车,1440(1700)人次旅客。

受理 12 吨货车的过货能力为:52 辆货车/天 × 12 吨 × 265 天 = 0.002 亿吨货物/年。货车经过中俄国界免费。

未来进行扩建改造后,新的克拉斯基诺公路口岸通行能力为:每昼夜 250 辆汽车,其中:150 货车,50 辆客车,50 辆轿车。

该口岸将设有进出各 5 条通道,10 个证件查验窗口。工作时间为:每昼夜 24 小时,其中 1 小时为技术维护时段。工作人员总人数为 280 人,替班人数为 160 人。

受理 12 吨货车的过货能力将为:150 辆货车/天 × 12 吨 × 365 天 = 0.0066 亿吨货物/年。

(2) 马哈林诺火车站(铁路口岸)

远东铁路马哈林诺火车站位于“滨海—2 号”沿线。离中国最近的火车站为珲春火车站。

经马哈林诺火车站过中俄国界免费。按照俄罗斯联邦法律,运输货物需依照俄罗斯铁路股份有限公司的国际跨境运费和相关税费标准缴纳费用。

据中俄双方估计,经过马哈林诺火车站的货运量将达到 0.08 亿吨,而中方预测,到 2020 年将达到 0.10 亿吨。

为了提高“滨海—2 号”发展项目管理效率,必须对珲春—马哈林诺—扎鲁比诺铁路线建设进行综合经济技术可行性论证。

(3) 从中俄边界到扎鲁比诺港的公路

从中俄边界到扎鲁比诺港的公路主要包括滨海边疆区级公路:拉兹多里诺耶—哈桑—扎鲁比诺(总长度为 10.91 公里)、拉兹多里诺耶—哈桑(在 140 公里至 170 公里区段)、克拉斯基诺—格斯格拉尼察(总长度为 25.66 公里)。

目前,从克拉斯基诺—扎鲁比诺沿中俄国界线的现有公路的通行能力为每昼夜 2000 辆至 6000 辆车次。

二、中蒙俄共建国际跨境运输走廊的思路

(一) 中蒙俄共建国际跨境运输走廊的规划路线

中蒙俄共建“滨海—1 号”和“滨海—2 号”国际跨境运输走廊,以实现三国交通基础设施互联互通,进一步完善中蒙俄经济走廊,连通三国沿线地区,促进经济社会发展。

以“滨海—1 号”规划线路中国境内的重要节点哈尔滨为枢



图6 2020年中国高速铁路网示意图
注：此图为百度下载图片，仅供参考，请以实际情况为准。

纽站，经过长春—沈阳—北京—张家口—乌兰察布—二连浩特，抵达蒙古国首都乌兰巴托，再过蒙古国边境城市苏赫巴托尔进入俄罗斯，在乌兰乌德与西伯利亚大铁路交汇，直达俄罗斯欧洲部分和欧洲。乌兰察布站向南经大同辐射中原地区，向东经张家口连通京津冀，向西连接呼和浩特、包头、巴彦淖尔，辐射西部地区。在长春实现“滨海—1号”和“滨海—2号”在中国境内的连通。

中蒙俄加强“滨海—1号”和“滨海—2号”共同建设，畅通三国跨国陆港通道。不断完善

牡丹江、绥芬河与俄罗斯远东地区港口的中俄跨境陆港通道，加大宣传推广“中俄中”（双向）、“中俄外”（双向）运输模式的力度。“中俄中”（双向）运输模式是指从牡丹江或绥芬河将国内货物运到俄罗斯符拉迪沃斯托克，再运至我国东南沿海地区的运输方式，反向亦然；“中俄外”（双向）运输模式是指将东北亚地区国家或美洲的货物运到俄罗斯符拉迪沃斯托克，再运至牡丹江或绥芬河的运输方式，反向亦然。牡丹江的物流企业正在开展“中俄中”（双向）货物运输业务，即将我国东北地区发往东南沿海

地区的商品运至俄罗斯远东地区港口符拉迪沃斯托克，然后运到目的地。反之亦然。待条件成熟时，将来可以开展“中俄外”（双向）运输模式，既节约时间，又节约成本。

中蒙俄“滨海—1号”和“滨海—2号”线路畅通后，以上两种运输模式可以延展至蒙古国和俄罗斯中西部，沿线地区相互协作，实现互利共赢。中蒙俄经济走廊将形成物流带、产业带和开放带“三带合一”的大开放、大贸易的新格局，拉动我国东北地区、俄罗斯远东地区与蒙古国和俄罗斯经济的大发展。

(二) 充分利用中蒙俄毗邻地区的地缘优势和政策保障

中蒙俄毗邻地区优越的客观地缘优势为三国开展跨区域经济合作创造了便捷条件。中蒙俄地方合作交流具有较强的政策保障。我国实施区域协调发展战略, 加快东北等老工业基地振兴步伐, 俄罗斯将远东地区发展纳入国家发展战略, 蒙古国实施“发展之路”计划。三国地方区域合作机制较为完备高效, 尤其是中俄政府一直对两国东部毗邻地区通过互动合作来实现共同振兴与开发给予大力扶持, 支持中国企业参与俄罗斯远东和东西伯利亚地区经济开发, 积极参与远东地区超前经济社会发展区的投资和符拉迪沃斯托克自由港的建设, 鼓励俄罗斯企业参与中国西部大开发和东北老工业基地振兴。中国东北地区和俄罗斯远东及贝加尔地区政府间合作委员会、中国东北地区和俄罗斯远东及贝加尔地区实业理事会、中俄地方领导人对话会等区域合作机制在推动两国东部毗邻地区合作方面发挥着协调和引导作用。2018 年和 2019 年是中俄地方合作交流年, 为双方在远东地区的合作拓展了更加广阔的空间, 指明了合作方向。

中蒙俄毗邻地区经济振兴与开发战略的实施, 一方面依靠国内的投资和企业参与, 另一方面需要开展区域经济合作, 努力实现区域经济一体化, 逐步形成中

央和地方政府协调推进、企业落实执行多层次区域协调机制, 从而确保中俄地区合作计划得以有效实施。

(三) 发挥中蒙俄毗邻地区合作成果的示范效应

中俄、中蒙、俄蒙毗邻地区合作成果较为显著, 三方应发挥其示范效应, 推动三边合作取得更大进展。2018 年, 中国与蒙古国贸易额为 79.9 亿美元, 同比增长 24.7%, 其中中国对蒙古国出口 16.5 亿美元, 自蒙古国进口 63.4 亿美元, 同比分别增长 33.1% 和 22.7%。截至 2018 年 12 月底, 中国累计对蒙古国投资 47.6 亿美元。截至 2018 年 12 月底, 蒙古国对中国投资项目 208 个, 实际投资累计 3458 万美元。中国在蒙古国新签工程承包合同额 25.9 亿美元, 同比增长 335.3%; 完成营业额 7.6 亿美元, 同比下降 29.1%。截至 2018 年 12 月底, 我国累计在蒙签署合同额 184.4 亿美元, 完成对蒙工程承包营业额 96.4 亿美元。

2018 年, 俄罗斯与蒙古国贸易额为 16.49 亿美元, 同比增长 20.6%, 其中俄罗斯对蒙古国出口 16.07 亿美元, 自蒙古国进口 0.43 亿美元, 同比分别增长 21.09% 和 4.92%。

以中俄区域合作为例。中国已经成为俄罗斯远东地区第一大贸易伙伴国和第一大外资来源国。2018 年, 中国与俄罗斯远东联邦区贸易额超过 97 亿美元,

同比增长约 30%。中方参与远东地区经济社会超前发展区和自由港项目 30 余个, 规划投资超过 40 亿美元。中方已设立首期 100 亿元、总规模 1000 亿元人民币的中俄地区合作发展投资基金, 推进重大项目落地, 将其打造成为中俄地区合作的重要平台。随着中俄原油管道、东线天然气管道、同江铁路桥、黑河公路桥等一批大项目顺利实施, 中俄区域合作将实现跨越式发展。

2018 年 9 月 11 日到 13 日, 中共黑龙江省委书记、省人大常委会主任张庆伟率团对俄罗斯进行工作访问。在中俄地方领导人对话会上, 张庆伟指出, 今后要探索创新中俄地方合作载体方式, 持续改善中俄地方合作营商环境, 切实筑牢中俄地方合作人文基础, 推动两国各省州交流合作向更高水平发展。从未来发展前景看, 中俄东部毗邻地区在能源、农业、林业、旅游、矿藏勘探与开采、基础设施连通、跨境经济合作区与自由贸易区建设等领域的合作将得到进一步提升, 推动两国签署东宁界河公路大桥政府间协定、完善口岸基础设施建设、优化口岸通关环境等工作也将取得更大的进展。在中俄区域经济合作区, 应着力进行点轴开发, 以中俄东部沿边对应的口岸城市形成的线状基础设施为轴线, 重点发展轴线地带的若干个“点”, 即口岸城市。在中俄东部沿边地带形成“双点轴开发”格

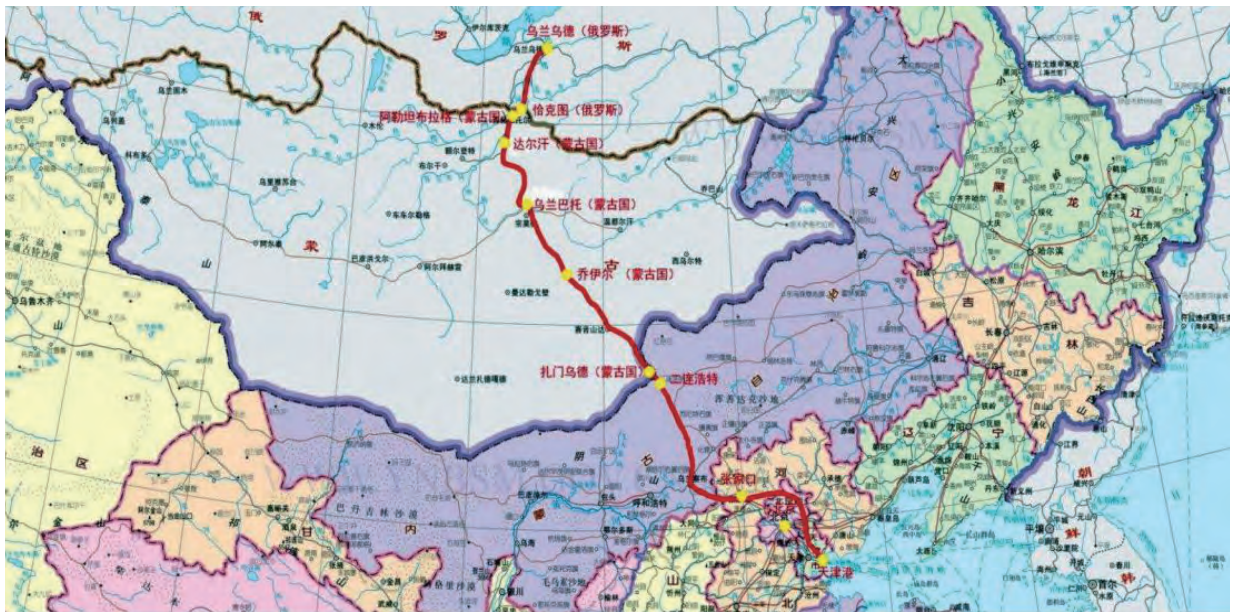


图7 中国通往蒙古国铁路示意图

注：此图为百度下载图片，仅供参考，请以实际情况为准。

局。随着开发活动的逐步推进和经济发展水平的提高，经济开发会由高等级点轴向低等级点轴延伸，通过政策引导促使产业实现梯度转移，产生辐射和拉动效应，使区域经济进入新的发展阶段，继续保持较快增长，实现区域的共同协调发展。

中俄东部毗邻地区振兴战略与开发政策的实施，为区域网状经济合作模式的构建提供了难得的机遇和政策保障。在网状经济合作模式下，双方的资金往来、国际结算、交通运输将更加便捷，有利于双方货物贸易的顺利进行。该模式能够促进双方的经济合作向更深层次发展，推进双方的经济向规模化、集团化方向发展，从而提高企业的竞争力和抗风险能力。

中俄区域合作已经成为并将

继续成为双边合作的重要组成部分和坚实支撑基础。中俄东部毗邻地区加强区域经济合作，对于提升两国在东北亚乃至亚太地区的影响将发挥重要作用。

（四）将中蒙俄毗邻地区互补的要素禀赋和产业结构转化为国际跨境运输走廊的货物来源

中国东北地区、蒙古国、俄罗斯远东和东西伯利亚地区在自然资源、人力资源、资金和技术等要素禀赋以及产业结构方面存在差异，但各有优势，互补性强。这是三国毗邻地区开展经济贸易合作的重要基础。中蒙俄毗邻地区的经济合作，尤其是中俄两国间的经济合作形式日益多样化，由最初单一的易货贸易，逐步发展到目前的边民互市贸易、边境小额贸易、一般贸易和投资合作等多种方式，形成了以边

境小额贸易为主、一般贸易快速发展、其他贸易为补充和加工贸易、跨境电商合作新格局，将三国互补的要素禀赋和产业结构转化为“滨海—1号”和“滨海—2号”国际跨境物流通道的货物来源，为双方或三方开展经济合作创造较为良好的客观条件。

参考文献：

[1]

2018

[EB/OL]. <http://russian-trade.com/reports-and-reviews/2019-02/torgovlya-mezhdu-rossiy-i-mongoliev-v-2018-g/>.

[2] 姜振军. 加强中俄地方合作交流 构建东北亚经济圈[J]. 奋斗, 2018, (23).

（作者单位：黑龙江大学俄罗斯语言文学与文化研究中心）

责任编辑：代建明