

黑龙江边境口岸：成果与问题

郭晓琼

【内容提要】 黑龙江边境口岸作为黑龙江省沿边开发开放的窗口,对于充分发挥中俄边境地区的地理优势和产业优势,促进中俄毗邻地区经济合作、拉动边境地区经济发展和提高人民生活水平以及促进中俄民间交往具有重要意义。经过中俄双方多年的努力,黑龙江省依托边境口岸在对俄经济合作方面取得了很大进展,但同时也存在一些亟待解决的问题。

【关键词】 中国 俄罗斯 毗邻地区合作 黑龙江边境口岸

【作者简介】 郭晓琼,中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所副研究员、法学博士。

口岸作为国家指定的对外往来的门户,是国际货物运输的枢纽和人员往来的通道。边境口岸的设立、开通、运营为地方经济社会发展提供了机遇,对当地经济发展是一种拉动力量,但并不是经济社会发展的本身,更不是其全部。充分利用现有口岸,发挥其潜力无疑会进一步促进中俄贸易的发展,带动地方经济,形成新的产业结构,进而实现东北地区的振兴。在中俄毗邻地区合作中,黑龙江边境口岸具有重要的战略意义。经过双方多年努力,两国毗邻地区合作取得了很大进展,但同时也存在一些亟待解决的问题。

一 黑龙江边境口岸的战略意义

(一) 边境口岸对加强中俄毗邻地区发展意义重大

在经济全球化的背景下,推动中俄毗邻地区合作深化发展成为中俄战略协作伙伴关系的重要内容。借助两国毗邻地区近在咫尺的地理优势,密切两国毗邻地区人民的交往,发展友谊、增进互信、加强合作,共同推动两国边境地区经济发展,这符合中俄两国的共同利益。

黑龙江省沿边开发开放是加强中俄毗邻地区合作的战略选择,这不仅关系到黑龙江省等广大东北地区、内蒙古东部地区的经济社会发展问题,更关系到中国整个经济发展战略的部署和实施,关系到改革开放 30 年来相对落后、贫困地区的经济社会发展问题、中东部及边远地区人民生活质量进一步改善的问题。而黑龙江边境口岸作为黑龙江省沿边开发开放的窗口,有利于充分发挥中俄边境地区的地理优势和产业优势,对促进中俄毗邻地区经济合作、拉动边境地区经济发展和人民生活水平的提高具有重要意义。

从 2003 年起,中国出台了一系列振兴东北、加快东北开发开放的国家级战略规划。十八大后,中国新领导集体在进一步推动国内体制改革、实现经济结构调整的背景下,继续加大对中俄毗邻地区合作的关注。2013 年国务院批复了《黑龙江和内蒙古东北部地区沿边开发开放规划》,2014 年国务院发布了《关于近期支持东北振兴若干重大政策举措的意见》。这些政策都明确提出,要进一步发挥与俄罗斯毗邻的区位优势,加强与俄罗斯的合作,做好“以中俄地区合作为重点的对外开放、可持续发展、产业结构优化升级、体制机制创新”等工作。强调要把东北振兴与俄远东开发相衔接,启动中俄远东开发合作机制,推动实施一批重大合作项目,加快筹备中俄地区合作发展(投资)基金,加大国际运输通道建设力度,重点推进中俄同江铁路大桥建设,同时开展中俄抚远、黑河等跨境铁路项目前期研究。这些规划都充分体现中国政府对进一步加快黑龙江省等地发展和开放的战略部署、加快内部改革与扩大对外开放共同推进的战略思路以及用开放促发展、以发展提升开放的战略规划。在此基础上,黑龙江省政府充分发挥本省优势,积极改革创新,提出本省改革与发展的战略规划。黑龙江省政府关于积极建设和发展沿边开放带的宗旨突出了五个“有利于”^①,这五个“有利于”无疑具有战略意义,涉及经济、社会、国家安全以及国际合作等各个方面。黑龙江边境口岸的发展是贯彻和落实国家和省级战略规划的重要途径,对加强中俄毗邻地区合作具有重要意义。

^① 五个“有利于”:有利于探索提升沿边开放新途径,完善中国对外开放战略体系;有利于推动边境地区经济社会全面进步,加快兴边富民步伐,保障边疆安全;有利于提升东北地区国际化水平,加快老工业基地全面振兴,促进区域经济协调发展;有利于充分利用国内外两种资源、两个市场,增强国家粮食、能源、原材料保障能力;有利于深化中国与俄罗斯及东北亚各国合作关系,构建优势互补、合作共赢的东北亚国际合作体系。《黑龙江省人民政府关于印发黑龙江省沿边开放带发展规划的通知》2008 年 12 月 30 日;《黑龙江省人民政府公报》2009 年第 4 期。

(二) 边境口岸使黑龙江省成为中俄经贸合作的桥头堡

与俄罗斯毗邻的地理位置和便捷的交通条件、密切的人文交流以及与俄罗斯深厚的历史渊源,使黑龙江省在中俄经贸合作中始终占据着极其重要的地位。从贸易额看,黑龙江省对俄贸易在中俄双边贸易额中一直占有较高比重。1991年以来,除少数年份外,黑龙江省对俄贸易在中俄双边贸易额中的占比始终居全国首位。2014年黑龙江省对俄进出口额达232.8亿美元,占中国对俄贸易总额的24.4%^①。黑龙江省对俄贸易增长速度不仅高于中俄贸易整体增速,同时也高于黑龙江省对外贸易增速。从对俄投资看,黑龙江省对俄投资也居全国前列。在两国领导人批准的《中国东北地区与俄罗斯远东及东西伯利亚地区合作规划纲要》中,黑龙江省的项目投资在总投资中的占比高于70%。截至2013年年底,黑龙江省累计核准对俄投资企业1036家,累计投资总额为50.2亿美元,占全国对俄投资的22.4%^②,对俄投资企业数量占中国对俄直接投资境内投资者数量的40%以上。2014年,黑龙江省对俄投资总额约10亿美元,占中国对俄投资总额的30%^③。

(三) 边境口岸是促进中俄民间交往的重要通道

面对巨大的邻国,黑龙江省人民对俄罗斯普遍有着复杂的情感。与此同时,作为中国的近邻,俄罗斯民众特别是西伯利亚、远东地区的老百姓对中国、对中国人的看法也是复杂的,有时甚至是很矛盾的。如何增进中俄两国人民之间的相互了解、信任和友谊的确是相当艰巨、复杂的任务。而黑龙江边境口岸作为中俄两国民众交往的重要通道自然发挥着无可替代的重要作用。边境口岸不仅发挥着推动中俄两国经济贸易交往、互通有无,促进两国沿边地区经济社会发展,造福两国边民的重要经济作用,更重要的是对于增进两国边境居民的相互了解和友谊也起着积极的作用。

二 黑龙江边境口岸对俄合作发展成就

经过中俄双方共同努力,中俄毗邻地区合作取得了很大的进展。

^① 《黑龙江省对俄进出口总额232.8亿美元 占全国24.4%》, http://news.xinhuanet.com/2015-01/29/c_11114174643.htm

^② 《黑龙江省与俄罗斯经贸合作情况》, <http://www.hlj.gov.cn/zerx/system/2014/07/04/010667700.shtml>

^③ 同^①。

(一) 贸易额持续攀升, 贸易结构不断优化

近年来,随着中俄双边贸易额的持续攀升,中俄毗邻地区贸易规模也在不断扩大,并成为中俄经贸合作的重要组成部分。2013 年,黑龙江省对俄进出口额为 223.6 亿美元,同比增长 5.8%,占全国对俄进出口总额的 25.1%^①。2014 年黑龙江省对俄进出口额达 232.8 亿美元,同比增长 4.1%,占全国对俄进出口总额的 24.4%。随着贸易规模的扩大,商品贸易种类日趋多样化,早已不再局限于服装、鞋帽和简单的日用消费品,而是几乎涵盖了工农业生产和居民生活所需的全部内容。此外,贸易结构也不断改善,在扩大优势和传统产品出口规模的同时,高科技和高附加值商品贸易所占比重逐渐增长。

(二) 合作正向深层次、多领域发展

依托边境口岸的发展,中俄毗邻地区合作不再局限于单纯扩大贸易额,而是向着深层次、多领域发展。第一,依托建立进出口加工基地,扩大产品出口规模。正在建设中的进出口加工基地包括:对俄机电产品出口加工基地、建筑材料出口加工基地、果蔬出口加工基地、猪肉出口加工基地、进口俄罗斯木材精深加工基地以及木制品加工基地^②。第二,以口岸建设为核心,逐步延伸对俄销售网络。境内的销售网络为哈尔滨对俄大宗商品交易中心、绥芬河和黑河边境口岸市场;境外销售网络为格林伍德名优商品展示中心、哈巴罗夫斯克国际家居展览中心等。第三,创新贸易方式,跨境电子商务快速发展。近一两年来,中俄双方企业在线订购、在线支付、在线交易不断增加,跨境贸易电子商务试点城市建设、绥芬河中国云仓、哈尔滨中国云谷等项目建设正在逐步实施。目前,依托北极网建设和哈尔滨云计算中心建设,中国的阿里巴巴、百度、腾讯与俄罗斯“Yandex”和“Beeline”等企业正在磋商合作,推动两国共同发展连接亚欧的新型跨境电子商务平台。阿里巴巴和淘宝正在绥芬河考察建设网络交易平台和仓储设施的项目。同时,黑龙江口岸建设也在推行电子商务化。第四,积极发展境内外园区合作。目前,以建设 18 个特色园区为基础,以打造“五个中心”为重点的园区建设已经初具规模。构建以哈尔滨都市圈为核心,“哈大齐(满)”、“哈牡绥东”、“哈佳双同”、“哈绥北

^① 《黑龙江省与俄罗斯经贸合作情况》, <http://www.hlj.gov.cn/zerx/system/2014/07/04/010667700.shtml>

^② 《黑龙江省:对俄经贸提档升级》, <http://world.huanqiu.com/hot/2015-01/5533810.html>

黑”四条产业聚集带。规划在境内建设 50 个进出口产业园区,在俄罗斯建设 20 个产业园区。这些园区建设初步形成了境内、跨境、境外园区和产业基地相结合的对俄沿边发展支撑体系,推动了相邻地区相互投资的规模,提升了经贸往来的层次^①。

(三)大项目和大通道建设为两国毗邻地区长期合作创造新的机会和空间

近年来,黑龙江省以对俄投资合作为支撑,深化对俄能源和资源合作,全力推进大项目合作和大通道建设。重点大项目合作包括:牡丹江木材交易中心、宾西中俄木材交易中心、欧亚洲际光缆计划等。大通道建设中,同江中俄跨境铁路大桥中方一侧已经开工建设,该项目的完成有助两国陆路通道建设。上可以连接西伯利亚大铁路和贝阿铁路,下可以连接中国国家铁路网,并与俄罗斯瓦尼诺港、苏维埃港、纳霍德卡港,中国上海、深圳等港口合作,将真正使欧亚大陆的铁路连通运输与港口连通运输实现一个有机的结合。此外,黑龙江省正在全力推动龙江陆海“丝绸之路经济带”建设。主要包括三条路径:一是哈尔滨—满洲里—俄罗斯—欧洲路径;二是哈尔滨—绥芬河—俄罗斯远东地区路径;三是绥芬河—哈尔滨—满洲里—俄罗斯—欧洲路径^②。

三 边境口岸对俄合作中存在的问题

从黑龙江省各沿边口岸的发展状况看,其发展状况显然是不平衡的,它们的开通及运营情况见表 1:

表 1 黑龙江边境口岸运营状况一览表

口岸名称	口岸开通状况	客运状况	货运状况	其他
孙吴	未开通	—	—	—
逊克	临时关闭	—	—	受 2013 年黑龙江水毁影响,临时关闭,修复、扩建。
黑河	正常	正常	正常	—
呼玛	临时关闭	—	—	—

^① 《黑龙江省:对俄经贸提档升级》,http://world.huanqiu.com/hot/2015-01/5533810.html

^② 同^①。

漠河	临时关闭	—	—	开通石油运营通道。
嘉荫	临时关闭	—	—	2012 年 6 月 1 日,根据俄政府命令,嘉荫口岸对应的俄方帕什科沃口岸闭关维修,至今仍未开通。
萝北	正常	正常	正常	—
同江	正常	正常	正常	中俄跨江铁路大桥正在建设中。
抚远	正常	正常	正常	—
饶河	正常	正常	正常	—
虎林	正常	正常	正常	—
东宁	正常	正常	正常	—
密山	正常	正常	正常	—
绥芬河	正常	正常	正常	—

从表 1 中可以发现,在 15 个黑龙江边境口岸中,有些口岸能够正常开通运营,有些口岸处于未开通或临时关闭状态,但即使是正常运营的口岸也仍然面临着许多困难。这些困难大部分具有普遍性,也有一些是个别口岸的特殊问题。

从普遍性的问题看,主要表现在口岸建设和对俄合作两个方面。

(一) 口岸建设中存在的问题

第一,边境口岸管理系统职权归属关系有待进一步明确。根据现行体制,边境口岸应归属县(市)级政府统一领导管理,政府设口岸办公室或口岸委员会负责口岸相关事宜的具体协调工作,边防、检验检疫和海关等检验部门在口岸履行各自的专业职责。然而,口岸办与各个检验部门又有各自归属的上级管理部门,管理系统之间存在交叉,个别口岸存在重复检验、重复收费等现象。由于管理系统归属关系的交叉,边境口岸的运行效率主要取决于地方政府的协调能力,有时甚至取决于口岸办协调人员与其他部门相关人员之间的私交。因此,可以说,理顺管理系统的职权归属直接影响着口岸运行效率。

第二,口岸之间存在恶性竞争现象。黑龙江边境 15 个对俄口岸,面对的是俄罗斯远东地区这个共同的市场,其市场容量非常有限,口岸之间存在恶性竞争现象。为抢占市场和资源,地方政府为有些口岸提供各种优惠政策来吸引客源和货源,结果是口岸之间相互压价导致国家整体利益受到损害。

第三,一些发展潜力巨大的口岸面临交通基础设施瓶颈。交通运输基础设施建设是中俄毗邻地区发展至关重要的因素,然而,中俄毗邻地区基础设

施还很落后,这在一定程度上制约了中俄边境合作的深化和发展。从俄方看,俄罗斯西伯利亚和远东地区在历史上一直是全国的原材料基地,基础设施发展落后。以远东地区为例,该地区交通基础设施建设大大落后于全国水平,公路和铁路分布密度仅为全国平均水平的 1/5 和 1/3。硬路面公路长度仅为全国的 9.5%,铁路运营总长度也只占全俄铁路总长度的 13.8%^①。此外,远东地区临海建有很多港口,但港口设施陈旧老化,严重影响吞吐能力。近年来,俄罗斯政府更加重视远东地区发展,先后出台了很多开发远东的政策措施,但收效甚微,远东地区基础设施落后的现象没有得到根本改善。从中方看,黑龙江省是对俄合作的重点地区,与俄罗斯远东地区相比基础设施建设相对完备,但仍不能满足中俄经贸合作深化发展的要求。黑龙江省内最大的铁路口岸绥芬河口岸的铁路运力几乎达到饱和,黑河大桥、同江大桥等跨江公路桥一直未能建成,一些沿江的口岸一般只能采用夏季水路、冬季冰上、溜冰期则靠气垫船的方式过货过人。交通运输能力不足已经成为中俄毗邻地区经贸合作的瓶颈。

第四,部分边境口岸在建设中存在贪大求全的问题。目前,边境口岸在很大程度上只发挥着中转站和物流转运枢纽的作用,除个别口岸之外,绝大多数边境口岸对当地经济发展的拉动作用并不明显。由于国家和上级财政拨款有限,不仅是基础设施更新、维护、保养经费不足,连维持开关运营的费用也需要地方财政负担。这对于沿边许多并不富裕的地方来说确实负担较重。尽管如此,一些口岸仍未改变粗放型增长思路,在本地区财政资金紧张的情况下,仍然进行规模大大超出贸易需求的口岸建设,结果往往是投入多、收益少,口岸建设占用地方财政过多资金,挤压了地区发展所必需的资金投入^②。

(二) 对俄经贸合作中存在的问题

第一,中俄两国对深化区域合作存在目标及认识上的差异。具体表现为中方对口岸开通运营、跨境基础设施修建表现出积极的态度,而俄方则态度冷淡,即使有些项目在双方商谈时已经签署协议,但在执行过程中俄方也故意拖延。中方更注重经贸合作的长远发展,希望通过健全机制、改善基础设

^① Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 марта 2013 г. N 384 - р. г. Москва. 25 марта 2013 г. <http://www.rg.ru>

^② 潘德礼:《黑龙江边境口岸——现状、比较、困难与问题》, http://www.360doc.com/content/15/0918/21/19204025_499980928.shtml

施、刺激消费等措施使中俄边境合作进一步深化发展,从而带动中俄毗邻地区经济发展。而俄方则担心其在东北亚地区乃至整个欧亚地区的战略地位受到威胁,在合作中始终对中国存有戒备心理。在具体项目中,俄方经常通过配额、许可证、质检标准等手段和方式限制中国在远东地区的投资。在修建跨江基础设施过程中,黑河大桥、同江大桥的修建均遭遇重重阻碍,尤其是同江大桥,中方一侧早已开工建设,而俄方却迟迟不肯动工,导致工程进度拖延。因此,在双赢的基础上寻找中俄边境合作的增长点,加强沟通与交流,增信释疑,是未来中俄毗邻地区合作中的重要任务。

第二,俄罗斯远东地区气候寒冷是影响投资的重要因素。远东大部分地区地处寒带、亚寒带,冬季寒冷而漫长,气温常常低于零下 40 摄氏度,生活环境恶劣,因此,该地区人口较少,基础设施也非常落后。同时,由于恶劣的气候条件,基础设施建设成本相对较高^①,投资回报率低,资本回收期长,缺乏投资吸引力。

第三,边贸企业融资困难。民营企业,尤其是中小企业融资难是中国各地普遍存在的难题,对于黑龙江边境地区从事边境贸易及对俄经贸活动的企业而言,也存在同样的问题,在俄中国企业的投融资问题尤为突出。现实情况是,在俄罗斯远东地区经营的主要是中国规模较小的民营企业。这些民企需要改变单纯贸易的经营模式,开展对俄投资,但由于不能以海外资产进行抵押,无法取得国内贷款。

以绥芬河的情况为例,当地企业的融资渠道以银行信贷为主,股票融资和债券融资一直是空白。自 2008 年以来,绥芬河边贸企业的贷款额伴随边贸额的增长有所提高,但边贸企业贷款所占比重较小,且能够获得贷款的只是具有一定规模的边贸企业,当地小微边贸企业极少能够获得贷款。当地边贸企业的贷款覆盖率低,其贷款需求难以得到满足。

从牡丹江市的情况看,当地边贸企业发展除依赖自有资金外,融资方式包括银行贷款和民间融资。2011 年,银行贷款占边贸企业融资总额的 88%,占其资金来源总额的 40% 以上。由此可见,边贸企业对银行贷款的依赖性较强。民间融资占边贸企业融资总额的 12%,虽然总量不多,但近年来增长较快,2009~2011 年增幅分别为 90.1%、141.5% 和 76.3%。由于民间借贷利率高于银行信贷利率,因此,民间融资的增长表明企业贷款难度在不断加大。

^① 潘德礼:《黑龙江边境口岸——现状、比较、困难与问题》, http://www.360doc.com/content/15/0918/21/19204025_499980928.shtml

从各地银行的情况看,缺少专门为边贸企业量身定做的信贷产品,面向边贸企业的专业化金融服务尚处在初级阶段。因此,银行对外贸企业的融资问题以及境外投资企业的风险抵押等问题亟待解决。地方政府和对俄贸易公司、企业迫切希望国家针对口岸所在地的边贸企业在资金方面协调各金融部门,出台一些相应的扶持政策,使口岸的本土边贸企业能迅速发展壮大。

第四,农产品回运配额有限。近几年,边境地区市县积极实施“走出去”战略,利用国内外“两种资源、两个市场”,充分发挥区位优势和资源互补优势,把境外林业采伐和农业开发作为地方扩大林业、农业对外开放的突破口,积极组织企业“走出去”,带动林业采伐技术、农业种植技术、劳动力向境外转移。中方在俄罗斯租种了数以百万公顷的土地,取得了明显经济效益。但是,由于国家政策限制,农产品回运配额有限,严重制约了农产品回运的数量,打击了中国企业、中俄合资企业在境外——俄罗斯远东地区生产的积极性。一些有相当经济价值的进口项目,如在俄林业生产企业加工下脚料——锯末进口等也由于国内相关政策的限制而无法实施。

黑龙江各边境口岸在面临着共同问题的同时,由于各口岸地理位置、基础条件及俄方对应口岸情况的不同,也会存在一些个性的问题。

第一,绥芬河口岸工业用地不足。绥芬河口岸是黑龙江省第一大对俄口岸,但由于绥芬河市域面积有限,工业用地不足,限制了口岸的发展。该市综合保税区占地面积仅为1.8平方公里,是全国面积最小的保税区。很多项目都因为工业用地不足而搁置或拖延。这种问题单靠当地政府无法自行解决,需要黑龙江省级政府进行统筹规划、全面协调。

第二,抚远口岸开关时间短的问题。目前,抚远口岸只在明水期开关,全年开关时间仅为170~180天。由于开关时间短,抚远口岸吸引投资能力较差,来抚远投资的客商往往存在短期化行为,不愿在此落地生根,使当地对俄贸易商品的品种和质量都受到相应影响,严重制约了当地对俄贸易和旅游业的发展^①。

第三,临江口岸的河道疏浚问题。如果在国内,河道疏浚是一项十分简单的工作,但对于边境地区而言,作为界江的黑龙江及乌苏里江的河道疏浚则要经过繁复的程序,需要中方和俄方各级归属单位层层审批,往往因此延误了最佳疏浚时间。

第四,冬季浮箱固冰通道的收费过高。临江口岸冬季浮箱固冰通道由同

^① 潘德礼:《黑龙江边境口岸——现状、比较、困难与问题》, http://www.360doc.com/content/15/0918/21/19204025_499980928.shtml

一家私营公司承包经营,由于浮箱固冰通道是冬季口岸运输的必备方式,该公司因此抬高收费,运费过高严重挤压了企业的利润空间。因此,鉴于临江口岸浮箱固冰通道具有公共设施的意义,政府应对其加强管理,合理收费。

四 对策建议

(一) 针对边境口岸管理系统归属问题

国家和省级政府应加强管理部门的制度建设,理顺各级各类部门的归属关系,明晰各自职权,使口岸各个分管部门能够在制度框架内各司其职,有条不紊地相互协调与配合,降低因地方政府协调能力不同对口岸运营造成的影响,提高口岸运行的工作效率。

(二) 针对口岸间的恶性竞争问题

国家和省级政府应对现有边境口岸进行系统整合,加强管理、统一布局、统筹协调。根据各个口岸及对应俄方口岸所在地区的地理位置、资源、人口、城市规模、基础设施建设等条件,在充分考虑县市级地方利益的同时,对口岸长远发展进行统一布局、合理规划,突出地方特色,避免恶性竞争。对于地理条件优越、基础设施完备、交通便利的口岸进行重点扶持,促进其做大做强,实现规模经济效益;而对于所在地区资源环境独特的口岸,国家和省级政府可以给予相关政策倾斜,促进这类口岸向专业化经营转型。

(三) 针对基础设施建设问题

对于绥芬河、黑河等发展潜力巨大但面临运输瓶颈的口岸,为满足其对外贸易的进一步发展,应加大对基础设施尤其是交通运输基础设施建设的投资力度。在口岸开通、口岸运营、大项目执行及跨境基础设施修建等领域,需要中央政府及有关部委高层出面同俄方协商,自上而下推动项目的落实。在涉及跨境基础设施(如黑河大桥、同江大桥)的建设中,应多进行换位思考,考虑到俄方对中国的戒备心理,摸清俄方底线,避免因俄方不回应、不动工导致项目搁置对中国造成损失。而对于现实需求不足,且地方财力薄弱的地区,地方政府应在口岸建设前以本地区现实条件为基础,以市场为导向,进行市场调研和成本核算,对口岸的建设、运营及发展进行合理规划和准确定位,避免地方政府过度追求口岸建设规模,导致部分基础设施闲置的现象,使口岸在服务于国家经济发展的同时也对地方经济发展作出相应的贡献。

(四) 针对俄方对中国的戒备心理问题

短期内,一方面在跨境合作项目上马前要对俄方对中方的戒备心理进行

提前预估,避免中方因此而蒙受损失;另一方面,在项目落实过程中,必要时,需要中央政府高层甚至国家领导人出面交涉、协商,由政府高层向俄方表示中方的合作意愿,推动项目的落实。从长期看,中俄两国的政治互信是在多年的交往中逐渐建立起来的,尽管目前两国关系处于历史最好时期,但“中国威胁论”在俄罗斯政界仍有一定的市场,因此,在今后的交往中,两国应共同努力,进一步加强了解与交流,增信释疑,不断扩大社会共识。

(五) 针对边贸企业融资困难的问题

这一问题的解决还有赖于政府、银行和企业的共同努力。在政府层面,应积极改善边贸企业融资环境,建立覆盖不同融资规模、满足不同融资需求的多元化的资本市场,提供多样化的融资方式;完善支持边境小微企业融资的政策法规体系,鼓励和引导担保机构为边贸企业提供资金支持;政府还应协调好与财政部、发改委等相关部门的关系,加大财政资金对有发展潜力的边贸企业的扶持力度。在银行层面,应大力发展地方商业银行等中小金融机构,专门针对边贸企业制定业务重点和开展金融创新。在企业层面,要加强企业自身建设,鼓励边贸企业转变发展思路,推行股份合作制,培育企业自谋发展的能力;还可鼓励在俄企业积极利用俄方资本市场,开辟新的融资渠道。

(六) 针对农林产品进口受限的问题

中国对粮食进口实施配额制,获得配额的商品进口关税只有1%,而未获得配额的商品则要缴纳高额进口关税,这样做的目的是保护国内农民利益。然而,农林产品是关系国计民生的重要资源,建立海外粮食基地是中国农业“走出去”的重要内容,应加大对粮食等农产品回运的政策支持,增加对其配额的发放。资源型商品进口也应根据俄方进口关税的变化进行灵活的调整。2014年下半年以来,俄罗斯经济下滑,卢布大幅贬值,这对中国进口有利,应加大对从事资源类商品进口企业的政策支持,如给予一定的税收优惠、贷款优惠等,鼓励他们抓准时机以更低廉的价格进口俄罗斯优质的资源类产品。

黑龙江边境口岸作为黑龙江省沿边开发开放的窗口,对于充分发挥中俄边境地区的地理优势和产业优势,拉动边境地区经济发展和人民生活水平的提高具有重要意义。在中俄战略协作伙伴关系日趋深化的背景下,如何以互利共赢为基础,寻找两国发展目标中的共同点和增长点,协调两国中央及地方的共同利益,如何解决边境口岸发展中面临的一系列问题,将成为未来两国深化区域合作、发展全面战略协作伙伴关系的重要任务。

(责任编辑:农雪梅)