

# 东北亚跨境物流通道发展现状与展望

孙相军,戴晓晴,刘晨,杨伯

交通运输部规划研究院,北京 100028

**摘要** 东北亚地区经济发展较快,发展潜力巨大,“一带一路”倡议提出以来,东北亚各国跨境贸易发展迅速。跨境物流通道是促进区域经济合作、实现互利共赢的重要支撑。审视了跨越中国东北、华北地区的东北亚跨境物流通道发展现状与存在问题,展望了“一带一路”背景下东北亚跨境物流通道的发展方向,并从综合运输视角提出了完善通道基础设施、强化枢纽体系建设、完善运输组织、提高口岸通关便利化水平等对策建议。

**关键词** 东北亚;物流通道;一带一路;跨境贸易;综合运输

亚洲东北部地区(简称东北亚),广义上指中国的东北、华北地区和山东省,日本,朝鲜,韩国,蒙古以及俄罗斯远东地区。东北亚地域辽阔、资源丰富,是当今世界经济活动最为活跃的地区之一。2010年以来,中、日、朝、韩、蒙、俄各国GDP年均增速约14.2%,高于全球平均水平的11.9%。2019年,东北亚6国国内生产总值(GDP)总额超22万亿美元,占全球GDP的1/4以上,人均GDP达1.3万美元,超过全球平均1.1万美元水平,各国2019年GDP和人均GDP如图1所示。从东北亚地区内部来看,各国经济发展水平差异较大,在技术、资金、能源、劳动力、产业等方面各有所长,日、韩工业化进程较早,占据了诸多供应链中高附加值上游地位,中、俄展现了显著后发优势,尤其中国已发展了各行制造业较完整产业集群,蒙、朝是具有丰富资源的新兴市场,6国在社会经济发展中具有较好的互补潜力。

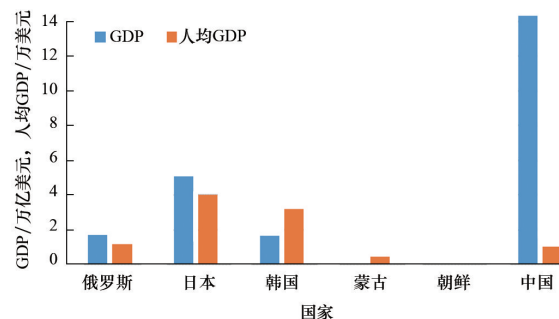


图1 2019年东北亚6国GDP与人均GDP

“一带一路”倡议致力于建设中蒙俄、新亚欧大陆桥等六大经济走廊和21世纪海上丝绸之路<sup>[1]</sup>,积极发展与沿线国家的经济合作伙伴关系,共同打造利益共同体、命运共同体和责任共同体。倡议提出以来,东北亚各国以及中蒙俄经济走廊沿线国家间贸易发展迅速,对国际供应链体系提出新的要求,东北亚跨境物流通道作为中蒙俄经济走廊的重要组成部分,是支撑经济走廊建设和促进东北亚区域

收稿日期:2020-06-16;修回日期:2020-07-06

基金项目:交通运输部战略规划政策项目((2014)BZY-08)

作者简介:孙相军,高级工程师,研究方向为综合运输,电子信箱:798285665@qq.com

引用格式:孙相军,戴晓晴,刘晨,等.东北亚跨境物流通道发展现状与展望[J].科技导报,2021,39(4):84-89;doi:10.3981/j.issn.1000-7857.2021.04.015



家具和玩具、轻工产品等。

三是日本、韩国经中国东北、华北地区至蒙古、俄罗斯及欧洲方向,该方向跨境贸易主要通过陆海联运方式运输。与传统海运相比,日、韩经中国东北至蒙、俄、欧洲的跨境运输通道总里程、时间大大缩短,对高附加值或时效性要求较高的跨境运输货物有很大的吸引力,如2016年大连港为三星集团量身打造的“三星班列”,由大连港至俄罗斯卡卢加州用时9天,比传统海运节省2/3的时间<sup>[3]</sup>,发展和需求潜力巨大,未来将分流部分传统海上运输量。

## 2 跨境物流通道现状与问题

### 2.1 通道现状

2007年,赵儒煜等<sup>[4]</sup>梳理了东北亚地区交通物流合作框架,归纳了公路、铁路、海运、航空、管道各方式的主要运输路径。2010年,日本的东北亚经济研究所<sup>[5]</sup>提出了构建东北亚地区包含绥芬河通道、图们江通道等在内的9个主要通道的设想。2019年,韩国政府正式提出东北亚铁路工程经济合作构想<sup>[6]</sup>,包括恢复韩朝两国的铁路交通,将朝鲜半岛铁路系统与中国东北铁路和俄罗斯西伯利亚大铁路相连通,进一步提升了东北亚6国的合作潜力。东北亚地区的国际运输通道较多,从构建中蒙俄经济走廊的角度分析,重点对应上述3个贸易运输方向,分析经过中国东北、华北地区的3条跨境物流通道,分别是:绥芬河—满洲里—俄罗斯—欧洲、大连港/营口港—哈尔滨—满洲里—俄罗斯—欧洲、天津港—二连浩特—蒙古—俄罗斯—欧洲(图4),这3条通道都是中蒙俄经济走廊中的重要运输通道。目前通道境内段干线铁路、高速公路和普通干线公路均已建成,交通条件好于境外段。

#### 2.1.1 绥芬河—满洲里—俄罗斯—欧洲通道

境内绥芬河口岸至满洲里口岸段现有交通线路包括国家干线铁路绥满铁路、国家高速公路绥满高速以及国道301等普通干线公路,已实现高速公路、普通干线公路直接连通边境口岸。绥芬河口岸往东通过铁路、公路可连通俄罗斯的符拉迪沃斯托克港,形成国际陆海联运通道——中俄“滨海1号”通道。满洲里口岸往西可通过铁路连通第一亚欧



图4 东北亚跨境物流通道示意(据互联网图修改)

大陆桥(西伯利亚铁路)直达欧洲。

#### 2.1.2 大连港/营口港—哈尔滨—满洲里—俄罗斯—欧洲通道

大连港、营口港是东北地区沿海主要港口,其中大连港是东北亚航运中心,也是发展陆海联运的重要枢纽节点。大连港/营口港至哈尔滨段现有交通线路包括国家干线铁路哈大铁路、国家高速公路京哈高速和沈海高速,以及国道202、国道102等普通干线公路,并在哈尔滨接绥芬河—满洲里—俄罗斯—欧洲通道。

#### 2.1.3 天津港—二连浩特—蒙古—俄罗斯—欧洲通道

天津港是中国北方国际航运中心,也是发展陆海联运的重要枢纽节点。境内天津港至二连浩特口岸段现有交通线路包括国家干线铁路京山铁路、集二铁路等,国家高速公路京津高速、京新高速、二广高速,以及国道110、国道208等普通干线公路。货物从二连浩特口岸出境后可通过铁路连通第一亚欧大陆桥(西伯利亚铁路)直达欧洲。

铁路运输的货物主要有煤炭、矿石、木材、钢材等大宗物资以及集装箱,在跨境运输中发挥了重要作用。近年来,以中欧班列为代表的跨境铁路运输发展迅速,自2011年重庆开行首列到欧洲的集装箱班列,到2019年已累计开行的中欧班列数超过2万列,通达欧洲国家50余座城市,已成为沿线国家共建“一带一路”的典型项目。中欧班列东、中、西3条通道<sup>[7]</sup>中,二连浩特口岸和满洲里口岸是重要节点(图5),经这两个口岸进出境的中欧班列数占全国的50%以上。



图5 跨境铁路通道示意  
(据《中欧班列建设发展规划》图修改)

国际道路运输方面,在已签署的系列双边、多边运输协定的框架下,中蒙俄国际道路运输线路逐步增多。蒙古和俄罗斯分别于1991、1992年与中国签署双边国际道路运输协定,是最早与中国在国际道路运输领域建立合作关系的2个邻国。经过20多年的发展,中蒙、中俄之间已分别开通了21、74条国际道路运输线路。2016年8月,中蒙俄国际道路货运试运行活动在天津港启动,该线路自中国天津港经蒙古国乌兰巴托市至俄罗斯乌兰乌德市,全程约2150 km,历时7天,推动实现了中蒙俄三国间的过境道路运输,为“中蒙俄国际经济合作走廊”建设提供了道路运输服务保障。中国已于2016年7月加入联合国《国际公路运输公约》(TIR),成为该公约第70个缔约国,大大提高了国际道路运输效率,进一步释放中国国际道路运输的潜力。2018年5月,中国首批6个TIR运输试点口岸同时开放接受TIR运输,中俄两国共同开启了从大连到新西伯利亚的中俄国际道路运输新线路试运行活动。2019年6月,中国所有边境口岸均接受TIR运输。

## 2.2 存在问题

从目前已建成的铁路、道路技术状况及运行状况来看,东北亚跨境物流通道基本形成,但仍存在诸多发展障碍。

一是基础设施仍存在瓶颈。如中国境内铁路以国家干线铁路和复线铁路为主,但蒙、俄境内铁路以单线铁路为主,设施老化,运力较低。公路在中国境内段实现了高等级化,主要口岸均已连通了干线铁路、高速公路和普通干线公路,但蒙、俄境内的口岸公路条件普遍较差,通行能力低。另外,铁路轨距不同,中国和欧洲境内为标准轨,蒙、俄境内为宽轨,跨境运输需要在口岸进行货物换装,但口岸换装站能力及技术条件不能适应口岸货运量快速增长的需要。

二是国际运输软环境仍需完善。中、蒙、俄之间的双边、多边运输协定,以及中蒙俄经济走廊内其他国家间的运输协定仍需加快推进实施,交通运输管理部门与口岸、海关等相关部门间的合作机制仍需进一步完善,通关便利化水平还需要进一步提升,目前铁路货物在口岸的停留时间占全程运输时间的20%~30%,物流信息平台尤其是国际物流信息平台建设滞后。

三是运输枢纽体系不完善。目前国内货运枢纽建设不系统,沿海港口集疏运网络不完善,内陆货运枢纽多式联运效率不高,通关、保税等综合服务功能不足。货运市场较为分散,提供国际运输功能的大规模货运枢纽相对较少,货运枢纽的资源整

合能力不足,物流聚集不够,难以形成高效的国际物流体系。

### 3 东北亚跨境物流通道发展对策与建议

近年来,东北亚区域及中蒙俄经济走廊沿线国家间的跨境贸易合作不断深化,依托跨境物流通道推动跨境贸易便利化发展,拓展国际贸易合作空间,将是未来区域一体化发展的重要模式。未来需从多个方面进一步完善东北亚地区的跨境物流通道,支撑中蒙俄经济走廊建设,促进东北亚区域经济一体化发展。

一是加强规划对接,推进沿线交通运输基础设施建设。积极推进“一带一路”倡议同欧亚经济联盟、蒙古国草原之路等倡议对接,寻求利益共同点,共同打造中蒙俄经济走廊。同时,充分发挥“大图们倡议”(GTI)等国际交流平台作用,发挥亚投行、丝路基金、东北亚进出口/开发银行联盟、亚洲开发银行等融资平台作用,积极推动蒙、俄境内相关公路、铁路的扩能改造,逐步解决运输瓶颈,提升跨境物流通道的保障能力。

二是强化枢纽体系建设,提升枢纽节点服务功能。推进国家物流枢纽规划建设,依托港口、铁路站建设多式联运物流基地<sup>④</sup>,支持物流基地配套建设海关、检验检疫等综合服务功能。改善口岸设施设备条件,进一步提升口岸换装站能力、装卸水平。同时,要鼓励支持国内企业“走出去”,在蒙、俄等国家建立海外集散分拨中心(海外仓、物流仓储基地等),完善境外枢纽体系,依托运输枢纽打造国际产业合作集聚区。

三是完善跨境运输组织模式。除现有的公路运输、铁路运输模式外,还需大力推进铁水联运模式。公路运输方面,需要在现有的双边、多边机制下,积极增开国际道路运输班线,积极推动沿线国家加入TIR,提高通关效率,降低货物在口岸的等候时间和成本。铁路跨境运输方面,一方面,要进一步整合中欧班列资源,推动建设中欧班列集结中心,提高运输组织效率;另一方面,应继续提升货物

在边境口岸的换轨、换装效率。铁水联运是未来跨境运输的重要组织模式,需要进一步完善跨境运输合作机制,加强各运输方式在技术标准、服务规范等方面的制度对接和规范统一,并研究制定促进多式联运发展的相关政策。另外,应积极培育多式联运经营主体,并支持企业“走出去”开展国际物流合作,完善跨境物流通道沿线的分拨网络和揽货网络,培育大型物流经营人,整合相关资源,减少企业间恶性竞争。

四是提高口岸通关便利化水平。推进“一站式”作业,进一步完善关检“一次报关、一次查验、一次放行”的通关模式,完善电子口岸信息平台,推动“单一窗口”建设,推动跨境运输信息共享,实现沿线国家公路、铁路、海关等相关部门电子数据交换与共享,减少重复检查、重复申报。可借鉴中欧安全智能贸易航线试点计划优化过境货物监管流程,通过各国海关间以及海关与企业间合作,实现对跨境运输货物的全程监控,建立安全、便利、智能化的国际贸易运输链。

### 4 结论

国际运输通道的形成及可持续运行不仅受自然地理条件、产业经济因素的影响,也受各国政治经济体制、国际及区域合作环境的制约。近年来,单边主义、保护主义和逆全球化思潮持续蔓延,多边主义和自由贸易体制遭受冲击,东北亚区域全面合作也受到了一定影响。当今世界处在百年未有之大变局,全球治理体系和国际秩序变革加速推进,但各国经济社会发展联系日益密切的宏观趋势仍未改变,通畅、便捷的国际运输通道仍是推动跨境贸易往来、实现区域经济互惠协作发展的重要基石。在实施“一带一路”倡议、加快建设交通强国等战略背景下,东北亚地区交通运输领域的国际合作将进一步增强,跨境运输需求也将持续增长,完善东北亚跨境物流通道,推进跨境海陆联运、跨境公路运输、国际铁路联运等协同联动,完善国际物流服务体系,促进交通运输与全球产业链、供应链深度融合,将是未来持续关注的重点。

## 参考文献 (References)

- [1] 推进“一带一路”建设工作领导小组办公室. 共建“一带一路”倡议: 进展、贡献与展望[R]. 北京: 推进“一带一路”建设工作领导小组办公室, 2019.
- [2] 交通运输部规划研究院课题组. 我国与周边国家交通基础设施互联互通发展思路与对策研究[R]. 北京: 交通运输部规划研究院, 2015.
- [3] 杨雪峰, 陈文龙, 王凯, 等. “辽满欧”综合运输大通道发展对策[J]. 交通企业管理, 2016, 31(8): 6-9.
- [4] 赵儒煜, 冯建超. 东北亚交通物流合作框架研究[J]. 东北亚论坛, 2007, 16(6): 31-35.
- [5] 推进“一带一路”建设工作领导小组办公室. 中欧班列建设发展规划(2016—2020年)[R]. 北京: 推进“一带一路”建设工作领导小组办公室, 2016.
- [6] 国家发改委, 交通运输部. 国家物流枢纽布局和建设规划[R]. 北京: 国家发改委, 交通运输部, 2019.
- [7] Gulidov R. International transportation corridors in Northeast Asia: Multilateral efforts and the greater Tumen initiative's role[R]. Niigata: The Economic Research Institute for Northeast Asia, 2010.
- [8] Ko C N. East Asia Railway Community (EARC) Initiative and its related projects[R]. Ulaanbaatar, Mongolia: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific-Greater Tumen Initiative, 2019.

## Development status and prospect of cross-border logistics corridor in Northeast Asia

SUN Xiangjun, DAI Xiaoqing, LIU Chen, YANG Bo

Transport Planning and Research Institute, Ministry of Transport, Beijing 100028, China

**Abstract** Northeast Asia experiences a rapid economic development with a huge development potential. Since the Belt and Road Initiative was put forward, the cross-border trade of Asian countries increases rapidly. The cross-border logistics corridor is an important support to promote the regional economic cooperation, and to achieve the mutual benefit and the win-win results. This paper reviews the development status and the existing problems of the land cross-border logistics corridor in Northeast Asia, forecasts the development direction of the land cross-border logistics corridor in Northeast Asia under the Belt and Road Initiative, and puts forward measures and suggestions from the perspective of the integrated transportation, such as improving the channel infrastructure, improving the transport organization, and improving the level of the customs clearance facilitation.

**Keywords** Northeast Asia; logistics corridor; the Belt and Road Initiative; cross-border trade; integrated transportation ●



(责任编辑 刘志远)