

学校的理想装备

电子图书·学校专集

校园网上的最佳资源

中国边境贸易地理

 **eBOOK**
网络资源 非精英

序

边境贸易作为国际贸易、对外贸易和域际贸易的特殊表现形式，有其特定的范围和界限，一是边境贸易的发生必须是在毗邻国家之间的边境地区进行，有严格的区域范围；二是边境贸易从商务谈判到履约交易程序复杂，较之一般的国际贸易在规模和形式上又有一定的限制。因此，边境贸易鲜明地体现出地理学的区域性与综合性的基本属性。

《中国边境贸易地理》是从地理学的角度探讨中国边境贸易的理论与实践问题，即从地理学的区域差异性、地理环境、地域系统以及空间关联等不同层次和角度，探讨中国边境贸易的诸种现象、过程、要素、客体及有关管理问题。它是适应我国社会主义现代化建设和市场经济的发展，在社会实践的基础上产生的一门地理学新分支学科。对中国区域边境贸易理论和规律的认识，既来源于边境贸易自身发展，又是基于对中国边境贸易的历史与现实的认识、探索，而揭示出中国边境贸易发展的一般规律和特殊规律。尤其是该书中的管理部分是作者大胆探索的尝试，有一定的新意。边境贸易管理既是边境贸易业务实际操作的有机组成部分，又是对边境贸易交易程序的理论概括与总结。边境贸易地理的诞生与发展，不但为地理学开辟了一个新的研究领域，并在某种程度上推动了地理学这门古老而年轻的学科的发展，而且更为重要的是这门学科的生命力，恰恰在于它具有很强的应用性、实践性和可操作性。考虑到地理专业同经贸院校和综合大学所用的国际贸易教材有着不同的特点，本书将理论层次、政策把握和实际操作方面的阐述，紧密结合，使理论可以指导实践，以提高本学科的实际操作性。因此，本书的编写既考虑学科理论教学讲授方面的需要，又顾及实际操作中的适用性，使本书的使用者能对边境贸易从理论到实务有较为系统、完整的了解。同时，本书为从理论上探讨我国加强全方位对外开放，特别是为加强我国内陆边境地区对外开放的力度，大力发展边境贸易的可能性、现实性和必然性，提供了充分的科学依据。诚然，《中国边境贸易地理》目前还是一门不成熟的，正在形成中的学科，中国内陆边境地区经济贸易的拓展，必将促进这门学科的发展与完善。同时，随着这一领域研究的不断深入，也必将推动中国内陆边境地区的经济繁荣、社会进步与边境贸易的发展。如同边境贸易可以“利国、富民、睦邻、安邦”一样，《中国边境贸易地理》可为中国市场经济的发展，为中国内陆边境地区社会的发展和经济的振兴，以及为发展中国与毗邻国家的睦邻友好关系服务，并作出特有的贡献。

吴传钧

1996年4月25日

前言

边境贸易作为我国内陆边境地区对外经济联系的一种主要方式，对于促进我国边居地区社会的发展，经济的繁荣，民族的团结，增进和巩固我国同周边邻国的睦邻友好关系，正在发挥着日益重要的作用。随着我国边境贸易的不断发展，有许多理论与实践问题亟待研究和解决。本书正是从地理学的区域差异、地域系统、地理环境以及空间关联等不同角度，探讨边境贸易的有关理论与实践问题。

基于近年作者所从事的国际贸易地理、地缘经济和边境贸易领域的研究，以及对本科生、硕士研究生的教学工作、毕业论文和野外实习的指导，特别是亲身参与中俄边境贸易有关实务方面的短期实践，作者深感边境贸易蕴含许多地理问题。边境贸易进出口商品结构和价格的地域差异性，中国与毗邻国家边境地区形成的不同等级规模的边境贸易区域系统，以及受区位条件和地理环境严重制约的边境口岸与境外市场等都具有鲜明的地理学特性。据此，作者较全面、系统地编写成《中国边境贸易地理》，这在我国地理学界对该领域研究尚属少见。尽管《中国边境贸易地理》尚处在初始研究阶段，还有待进一步发展、完善，其目的是为地理学开辟一个新的研究领域或研究方向。

本书的完成，参考并利用了一些相关学科和领域的最新研究成果、文献和资料，从准备、撰写到最后定稿，五年有余，其间几易书稿。作者力图理论与实践紧密结合，使本书具有较强的实践性和应用性。但因作者经验与水平所限，本书各章节的设置、内容的确定、素材的选取以及理论观点的论述与评价，未必得当适度，也难免有错误、粗糙和欠缺，恳请专家、学者及广大读者惠予指正。

《中国边境贸易地理》对对外经贸工作者和从事边境贸易的工作人员有重要的参考价值。同时，也可作为高等院校或中等专业学校有关专业的教材或参考书。

本书在撰写过程中，承蒙中国科学院院士、中科院北京地理研究所吴传钧博士的鼓励并为本书作序；东北师范大学陈才教授、袁树人教授、徐效坡教授对本书的编写和出版给予了热情支持，惠予指教；丁四保副教授、叶宝明副教授对本书体系结构的设计、博士研究生李秀敏和硕士研究生刘力对本书内容的修改和最后定稿提出宝贵意见；孙丽华同志负责本书全部插图的清绘；金铁（珲春市口岸管理委员会）、王莲琴（东北师大）、王凤兰（云南师大）、黎鹏（广西大学）、陈颖（云南楚雄师专）和硕士研究生马启海同志提供了部分资料；中国对外经济贸易出版社何连生副总编等几位同志对本书出版的大力支持；许多关心与支持本书编写、出版的同仁，以及本书引用参考文献中所列一些专家、学者的论著，在此一并致以衷心的感谢。

于国政
1996年6月于长春

第一章 导论

第一节 边境贸易的概念、理论依据与特征

中国地域辽阔，内陆边界线漫长，与毗邻 15 个国家接壤（见图 1-1），具有开展边境贸易得天独厚的地缘经济条件。

{ewc MVIMAGE,MVIMAGE, !06300420ZW.D_0001_1.bmp}

一、边境贸易的概念及其相关概念

边境贸易是毗邻国家之间特有的一种经济贸易形式，它既是一种初始形式的国际贸易，又是国家对外经济贸易活动的重要组成部分。那么究竟什么是边境贸易呢？在不同的历史时期，由于人们对边境贸易的理解和认识不同，而对边境贸易的概念有不同的表述，概括起来，主要有如下几种。

对边境贸易的第一种表述是：“通过协议，两国在边境毗邻地区（一般离边境两边各 15 公里）所进行的小额贸易。”

边境贸易的另一种表述是：“两国在边境地带进行的一种贸易，有两种形式：（1）边境小额贸易，俗称‘边民互市’。是指毗邻国家在其接壤地区的一定范围内（一般离国境线各 15 公里），为照顾双方边境居民经济生活上的方便和传统贸易习惯所采取的一种贸易方式。两国边境居民须在国家规定的开放地点和指定的集市上，以不超过规定的金额买卖准许交流的商品。进行边境小额贸易的双方，一般都互相给予减免关税和简化海关手续等优惠待遇。在我国边境地区开展小额贸易，须报经国务院批准，应贯彻互通有无，调剂余缺的原则，在规定区域以外的居民和单位，不准参加这种贸易。（2）边境地方贸易，是指接壤国家之间，经两国政府授权批准，由边境地区的贸易机构或指定的地方企业，利用本地区生产的部分货物与邻国接壤地区进行商品交换，以我之长，易我之短。开展边境地方贸易，是国家给边境省区的特殊权力，边境省区买卖的商品必须是本省区生产或本省区急需的商品，不允许到外省区组织出口货源，或将进口商品销往本省区以外地区。”

类似的概念还有“边境贸易是照顾两国边境居民在经济生活上的方便和当地贸易的传统习惯而特设的一种贸易形式。有边境小额贸易和边境地方贸易两种形式。边境小额贸易俗称边民互市，指相邻国家在其接壤的一定范围内，为照顾双方边境居民交换生产资料和生活必需品的传统习惯，所采取的一种贸易方式。双方边境居民在规定的开放点和指定的集市上，以不超过规定的金额买卖准许交换的商品；边境地方贸易指毗邻国家为照顾双方边境地方的建设事业和人民生活需要所采取的一种贸易方式。通过两国地方国营贸易机构或指定的企业，在规定的交换货物的范围内和指定的经由口岸，进行商品交流。”

上述三种对边境贸易的表述，虽然繁简不同，但基本内容是近似的，即

认为边境贸易只限于边境小额贸易（俗称边民互市）和边境地方贸易两种形式，并且都限制在一定的区域、限额和商品之内；边境贸易的主要目的是“照顾两国边境居民经济生活上的方便和传统贸易习惯”，而“互通有无、调剂余缺”。总之，这些概念基本上是在我国计划经济框架内提出的，均有一定的局限性。同时，它们又可反映出我国 80 年代中后期开展边境贸易的初始状况。

随着我国内陆边境地区对外开放的力度不断加大，近年边境贸易的不断发展，以及对市场经济的强化，人们对边境贸易又有新的理解，其概念又有新的表述。“边境贸易是当今世界对外经济贸易活动的一种形式，通常是毗邻国家在相互接壤的边境地区和边境城镇利用有利的地理条件，发挥各自的产业优势和资源优势，本着互通有无、平等互利、相互合作的精神，在需要与可能的条件下进行有货币媒介或无货币媒介的商品交换。……当今边境贸易活动范围，已大大超过过去所规定的‘15 公里’。中苏、日苏、朝苏、芬苏之间的边境贸易（沿海）活动范围都在数千公里以上。”

从我国东北中（苏）俄两国贸易的实际情况看，形成了中央政府间的协定贸易（简称国贸或大贸）、省级的地方贸易（简称地贸）、边境城镇和口岸之间的边境贸易（简称边贸）三个层次的格局，后两者有时也称小贸。边境贸易和地方贸易均为国家对外贸易不可分割的组成部分，是国家对外贸易的重要补充。所以，认为边境贸易概念本身包含有地方贸易的内容。在我国西南边境贸易区，认为“边境贸易是相邻两国之间为满足两国边民的需要，在规定的地点、商品和金额范围内进行的交易。”它主要有三种形式：（1）边民互市，两国边民从生产和生活需要出发，在一定限额内进行市场交换的一种贸易形式。其特点是纯民间往来，而且受积市地点、品种、数额、对象的限制。（2）小额贸易：是具有一定法人资格的对外商号或公司，以民间的形式同外国客商之间的一种边境贸易。进出口商品要纳入海关监督，进口动植物及其产品必须报我检疫。小额贸易不受金额限制。（3）地方贸易，是边境两侧地方政府通过合同或协议而进行的一种贸易形式。在我国西南边境地区开展边境贸易的同时，也包括了转口贸易等贸易方式。它表明我国边境贸易的发展已经进入了一个新的较为成熟的阶段。正因为如此，一些学者重新界定边境贸易的内涵和外延，认为边境贸易不仅包括边民互市、边境民间贸易和边境地方政府贸易三种商品交易形式；还包括边境地方经济技术合作、科学技术和劳务合作等高级的经贸形式。因而把边境贸易的概念表述为：“边境贸易是毗邻国家边境地区和边民之间进行商品交换，包括边民互市、边境民间贸易（或称边境小额易货贸易）和边境地方政府之间贸易以及其他边境地方经济技术合作和科学技术文流活动的总称。它是国家整个对外经济贸易活动的不可分割的重要组成部分，是毗邻国家之间特有的一种经济贸易联系形式。它对于促进边疆民族地区经济发展，搞活商品流通，发展中外睦邻友好关系，促进国内与国外、边疆与内地的经济技术交流，开辟新的

外贸市场和外贸通道，推动内陆沿边口岸开放等方面起着十分重要的作用。随着边贸发展，它必须向经济、技术、服务等全面合作方向发展，因此，边境贸易应该称为“边境经济贸易”。显然，这样表述边境贸易的概念，较之前几个概念更为准确、全面，更加符合我国边境贸易发展的客观规律和实际情况。

随着近些年来我国与周边国家的经贸往来日趋活跃，边境贸易进出口商品的种类、数量规模、地域范围以及经贸形式在不断扩展，边境贸易的目的已不再局限于互通有无，满足贸易主体自身的生产、生活需要，而在于实现价值增值，带动边境地区经济的振兴和社会的发展，促进国内产业结构的高级化和合理化，有力地促进内陆边境地区工业化水平的提高，因此，国家积极鼓励边境地区更为广泛地参与国际经济合作与竞争。这样，边境贸易已成为我国对外贸易无法替代的一种特殊的贸易形式。它已开始由纯商品交易向国际边境经济技术合作和服务贸易等更深层次的领域发展。

根据上述概念，可以认为边境贸易具有这样几方面的含义：第一，边境贸易是不同主权国家之间在毗邻边境地区的商品交换和非商品的经济合作活动；第二，边境贸易是国际边境地区的自然人与法人之间的商品与非商品的交易与经济交往，它不同于一国国内各地区间的经济交往和国内贸易；第三，边境贸易是不同国家生产要素在国际边境地区的相互转移和优化组合。

综上所述，由于边境贸易商品流向的地域范围在扩大，贸易规模大幅度增加，交易主体不断增多，现代边境贸易与传统边境贸易相比已经出现重大变化，原有概念已经不能准确表述现代边境贸易。我们认为现代边境贸易的概念可有狭义和广义之分。狭义的边境贸易仅指邻国边境地区的地方性经济联系与交往。广义的边境贸易是指毗邻国家之间在其边境地区进行的全部经济联系与交往。

应当指出的是，不能把边境地区内陆口岸的对外贸易都视为边境贸易，二者是有严格区别的。内陆边境口岸既有边境贸易的功能，又担负着国家对外贸易组织货物进出口的任务。二者的不同之处在于：第一，边境贸易有一定的区域性，在进出口商品品种、关税、政策和人员进出境管理方面都给予了特殊照顾；国家通过内陆边境口岸对外进出口贸易则需按照国家间的协定办理。第二，边境地方贸易区别于国家对外贸易的主要之点还在于，前者是企业行为，由经营边境地方贸易的外贸企业自主经营、自负盈亏、进出自行平衡，可在本省、区范围内统盘考虑经济效益，经营方式也较为灵活，业务周转环节少并可节省费用，尤其是可充分发挥本区的诸种优势；后者主要是国家政府间的协定贸易，是以国家行为组织对外贸易的进出口业务。第三，前者是对后者的补充，因此，两者是政策不同、贸易行为主体不同的两种贸易形式，不能混为一谈。

还应指出的是，我们说边境贸易是在两个毗邻国家边境地区之间直接进行的边境经济贸易活动，这是指边境贸易是在两国边境口岸办理进出口手续

的业务本身而言，并不是说边境贸易的进出口商品只限于两个邻国之间的边境市场流通，作为商品流通是没有省区界、国界限制的。按照价值规律和市场供求关系，边境贸易进口商品可以通过邻国的出口商购自邻国以外的国家和地区；同样，某国边境贸易出口商品也可通过邻国转口流向其他国家和地区。因此，边境贸易在一定程度上包括转口贸易和过境贸易。

如前所述，边境贸易既是国际贸易的特殊表现形式，又是国家对外贸易的有机组成部分。因此，在探讨了边境贸易的概念之后，还应了解与边境贸易概念相关的一些概念。

（一）国际贸易、世界贸易与对外贸易

国际贸易也称世界贸易，凡在不同的国家或地区之间进行的商品与劳务的交换活动，都是国际贸易。它是世界各国对外贸易的总和。

世界贸易指世界各国、各地区之间的商品与劳务的交换活动的整体，即世界市场上的所有的商品、劳务等交换活动总称世界贸易。

对外贸易也称进出口贸易，指一国或一地区以本国、本地区为主体，同其他国家或地区进行的商品与劳务的交换活动，即以本国本地区为一方，以其他国家和地区为另一方的贸易活动，称对外贸易。

从一个国家的角度来看的对外贸易，从国际范围来看就是国际贸易。

（二）有形贸易和无形贸易

有形贸易是指通常意义上的商品购销活动，商品具有看得见、摸得着的物质属性，故称有形贸易。早期的边境贸易自然是由有形贸易开始发展的，当时并无无形贸易之说，因为所有的贸易往来几乎都是商品的购销及货款的收支活动。随着国际边境地区经济关系的扩大，导致围绕商品购销的各种服务活动急剧增加，例如，运输、通讯、保险、旅游、服务、专利及技术、资本、劳动力、信息等的转让与流动，这些非有形商品的交换活动便是无形贸易。

（三）贸易额与贸易量

1. 贸易额。又叫贸易值，是一个用货币表示的反映贸易规模的指标。各国一般都用本国货币表示。为了便于国际比较，许多国家又通行用美元计算。贸易额通常分为对外贸易额与国际贸易额两种。对外贸易额指一个国家在一定时期（如一年）出口贸易额和进口贸易额之和。由于从世界范围来看，一国的出口就是另一国的进口，为避免重复计算，因此，一般是把各国的出口额相加，来表示国际贸易规模的大小。因此，国际贸易额这个概念，专指世界各国出口贸易额的总和。

边境贸易额一般指一国或地区边境贸易进口额和出口额之和。

2. 贸易量。是用进出口商品的计量单位（如数量、重量等）表示的反映贸易规模的指标。由于世界各国的货币价值不断波动，因而单纯用货币表示的贸易值不能准确地反映出国际贸易的实际规模，故有用贸易量表示的必要。按照实物计量单位进行计算，可剔除价格变动等因素带来的虚假成份，

更准确地反映实际贸易情况。

（四）边境贸易商品结构

是指各种进出口商品分别在一国或一地区边境贸易中所占的比例。因商品种类繁多，在国际贸易上一般将其分为两大类，即农、矿产品及工业原材料等初级产品和工业设备、化工产品等工业制成品。边境贸易商品结构是根据各类商品的总贸易额与边境贸易总额来建立的，它反映了各类商品的贸易额、比例关系及边境贸易的发展水平。简言之，一国或地区边境贸易进出口商品按种类与进出口总额建立比例结构，形成边境贸易商品结构。

二、边境贸易的理论依据

边境贸易作为毗邻国家边境地区的一种特殊的国际贸易形式，对于促进边境地区的经济和社会的发展，加快国际经济资源的开发与移动，有着特殊的意义。这些年来，世界上许多国家之间的边境贸易发展迅速，并已成为一些发展中国家不可替代的贸易形式。在这些国家，边境贸易的地域范围不断扩大，贸易形式多样化，边境贸易的规模也与日俱增。在我国，由于内陆边境地区与周边国家相应的边境地区之间客观上存在着经济结构、商品结构等互补的条件，与毗邻国家开展边境贸易，发展边境地区间的国际经济技术合作与交流，这能使边疆省、区发挥其地缘优势，充分利用国内外两种资源和两个市场，积极参与国际分工与竞争，是完全符合国际经济联系日益密切和世界经济发展集团化与区域化的趋势的。中国边境贸易之所以得到迅速的发展，是因为开展边境贸易既是我国经济发展的一种客观需要，同时，从不同理论角度探讨边境贸易的原理，它又有着极为充分的理论依据。

（一）国际分工理论是发展边境贸易的基石

国际分工是国际间的劳动分工，是一国内部社会分工超越国家界限向国际领域扩展的结果。同时，国际分工又是国际经济关系的具体体现，是生产过程的国际专业化，也是生产力发展和科技进步的必然产物。

国际分工是国际贸易、边境贸易和国际市场的基础。没有国际分工就没有国际贸易、边境贸易和国际市场。反之，国际市场的形成和扩大，国际贸易的发展和增长，也有力地推动着国际分工的发展。邻国边境地区的国际分工是国际分工在边境地区的表现，边境贸易和边境经济技术合作是国际贸易和国际经济技术合作在邻国边境地区的表现。垂直型国际分工、水平型国际分工纵横交错，成为当代国际分工其中也包括边境地区的国际分工的突出特征。与此相适应，毗邻国家边境地区各类生产要素、商品与劳务不断在邻国间交流转移与重新组合配置，必然产生边境贸易这种特殊形式的国际经济合作的方式。

（二）国际生产力论客观上要求发展边境贸易

国际生产力是指在劳动过程中，通过国际协作结合在一起共同起作用的跨国生产的物质因素与人的因素的总体能力。它是决定国际分工发生和发展的最重要的要素。国际生产力与国家生产力的主要区别在于：它是按照生产

力空间扩散规律，在世界范围内形成的跨国生产力，它是通过国际经济技术合作的方式实现的。国际生产力通过国家或地区的跨国协作，使原有生产力的布局、结构和水平发生变化，形成新的国际生产力，促进国家、地区乃至世界经济的发展。邻国间边境地区，通过国际经济贸易合作方式，使国际边境地区生产的物质因素和人的因素实现优化组合，进而形成新的生产力，这显然会促进邻国边境地区经济的发展，也为边境贸易增加新的活力。

（三）地缘经济学说是边境贸易发展的新动力

随着苏联和东欧国家的解体，战后两极格局的结束，21世纪即将到来，国际关系和各国的内外政策都在经历规模空前广泛的大调整。政治和军事经济化，“经济第一”已成为处理国与国之间关系的首要因素，适应这一潮流，传统的地缘政治学说正在逐渐让位于新的地缘经济学说。

地缘经济学的产生是大国新需要的产物，它首先产生于美国。华盛顿战略和国际问题研究中心的勒特韦克及兰德公司的前政治研究部主任所罗门是这一理论的重要创始人。他们认为，在两极格局结束之后，美国应当放弃以军事实力作为称霸世界的重要手段，而应以海外投资、出口贸易等经济手段作为维护美国“世界领导地位”的主要工具。当今时代已是地缘经济时代，贸易、金融和技术的流动变化将是决定新时代的主要力量。在地缘经济学中，资本是火力，对别国市场的渗透取代了国外的基地和驻军，过去靠武器获取的东西，现在必须靠发展经济实力来保持。这种以经济利益和经济关系取代军事对抗和政治关系作为国际关系主轴的理论被称之为地缘经济学。

同地缘政治学初创一样，地缘经济学也是适应大国对外扩张需要的产物。但从广义角度而言，地缘经济有其合理的内容，即是从经济地理位置和经济关系的角度来认识和处理国际关系，这顺应了当今时代的潮流。从地理空间和历史角度来看，地缘经济是区域经济发展过程中一种特殊的表现形式，是指两个或两个以上位置毗邻，空间相连的地域经济单元，以传统的经济联系为基础，按比较利益来开展较为密切的产业和劳动地域分工，以获取最大的经济利益，这是商品经济发展到一定阶段的产物。其实，地缘经济是区域经济进一步走向成熟的重要形式。在经济领域这一带有规律性的法则，因长期隐藏于政治动荡和军事冲突的背后而为人们所忽视，当世界历史的进程演变到80年代末，长期制约国际关系的雅尔塔体系崩溃，世界经济重新分化重组并出现“板块格局”，这时人们才意识到这一法则的存在，发现邻国之间发展经济往来有极大潜力。

地缘经济学虽然问世才不过几年，但已发展到与地缘政治学同等甚至更为重要的地位。为顺应这一潮流，世界各国加速政策调整，把谋求经济实惠放到首位，这促使国际经济关系发生重大变化。加快新经济格局的建立，最明显的特点是地区经济合作的加强，区域集团化进程加快，各国各地区都利用地缘优势加强彼此合作，相互依存、相互促进经济向全球化和国际化方向发展。

边境贸易是相邻国家、地区间的经济往来，也可以说是区域经济在国际范围内的延伸，是一种跨国的区域合作。这种合作以各国的地缘优势为基础，进行商品往来，对资本、技术、资源进行合理的流动配置，以共同的经济利益为目标，按比较优势进行合作。中国漫长的内陆边境线，邻国众多，而且经济互补性很强，在政治、军事对抗缓和之后，经济利益成为各国共同追求的目标，不断发展的地缘经济关系，将为各国带来巨大的经济利益。

（四）地域依赖理论

世界各国的边境地区大都远离本国的政治、经济中心，且为多个行政区分辖，成为经济中心城市的经济势能的极限，这种不利的经济地理区位成为边境地区经济运行和发展的障碍。那么在边境地区经济发展过程中是否存在有利的条件和机遇，回答是肯定的，只要采取对外开放的政策，发展边境贸易，内陆边境地区经济发展的机遇就会存在。一般说来，一国的内陆中心地区具有发展国内贸易的最佳区位，而边境地区则具有发展边境贸易的最佳区位。“远亲不如近邻”，边境地区的经贸活动，能以较小的投入获得较大的经济产出。因此，地域相互依赖理论在边疆地区有特殊的内涵和表现形式，其主要意义在于：其一，邻国边境地区有着相似的自然地理和文化地理环境，两国边民有着相似或相同的语言、文化、生活习惯、传统、宗教信仰以及根深蒂固的血缘关系，尽管其居住国家的经济和社会发展政策不同，但是实际上由于他们长期的历史交往，在两国边民看来边境地区仍是一个完整的社会经济地域系统，这个特殊的地域系统一直按照特有的规律运转，你中有我，我中有你，相互依存，相互服务；其二，邻国边境地区之间经济和社会发展的差异性，又决定了各自发展模式的多样性，从而形成各自独特的社会经济地域系统。而任何一国的边境地区，在经济资源、经济发展上总是存在优势、劣势并存、长短并存，彼此都有所求的现象，这是一种内在的经济动力，它推动着边境地区的相互依赖和相互补充；其三，商品经济的发展，必然要冲破内陆边境地区分散、封闭的自然经济格局，取而代之的是在广阔地域空间范围内的相互往来和相互依赖。而邻国边境地区空间距离的缩短，则更加方便了生产要素的流动，加深了相互依赖程度。占地域空间优势的内地边境口岸当然要捷足先登，近水楼台，先一步发展商品物资、人员和生产要素的跨国界的移动、扩散，即产生和发展边境经济贸易合作。

（五）沿边开放热差论

内陆边境地区对外开放发展边境贸易的能量源，借用物理学势能的概念归结为一种势差，因而形成势差论。其主要观点如下：其一，经济结构差。国内相邻地域的经济结构均具有相关性和渐变性，如用数学语言表述则具连续性，邻国边境地区的经济结构则构成断带即非连续性，故其经济结构差所具有的潜在势能较之国内不同地区间的经济结构差所具有的势能要大得多。其二，商品价格差。主要是由经济结构和相对地域系统的封闭状态所决定，相邻国家边境地区，因受自然、政治和经济因素的影响，长期地域相对封闭

造成很大的商品价格差。商品的地区差价与区域对外开放度的线性关系明显存在，尽管按照马克思的理论，产品的价值及价格主要取决于劳动生产率，取决于产品所耗费的平均社会劳动量。其三，科技工艺差。我国沿海对外开放面对的是经济发达的国家和地区，目的是吸引其资金技术。我国内陆沿边对外开放的对象多数是经济不很发达的国家和地区，故资金与科技工艺的互补性很强，这种互补性使我国一些沿边地区对外形成明显的科技工艺正势差，而向国外输出一部分科技工艺。其四，地理景观差。在我国拥有 22,000 公里边界线的九省区及其毗邻国家，因其自然、历史、社会、经济、文化因素的地域差异而形成独具特色的自然景观和人文景观，这些丰富的自然和人文旅游资源，为发展边境地区的服务贸易—边境跨国旅游业，形成得天独厚的条件，因而形成发展边境服务贸易的地理景观差。其五，习惯观念差。由于思想、习惯观念的变化，中国沿边对外开放有先鞭早着的优势，周边国家因改革开放起步较迟，在和中国的经济交往中相对显得被动，忙于应付。这样开放早的中国相对于开放晚的周边国家必然要形成思想观念及经验的正势差，这种正势差可在很长一段时间内发挥效用，会给中国沿边地区的经济发展特别是边境贸易带来益处。

（六）“边境效应”论

该种理论观点源于异质发生学，认为异质化是组织结构完善和发展进化的基础，系统间作用要素具有质的差异性。这一概念扩展到人类生存的地域空间格局中，在边境线这种自然—非自然屏障作用下，邻国边境地区相对独立发展，国家间的异质性得以强化，因而产生“边境效应”。凡是对人类生存发展有益的边境效应称之为“边境正效应”，反之则称为负效应。若边境互不开放，商品生产要素在两国之间很少（或没有）发生转移，双方互为障区呈封闭状态，就会产生“边境负效应”。若边境地区开放产生“边境正效应”，且开放程度越大，这种“边境正效应”表现越为强烈，则边境经济贸易规模越大。

总之，在当代国际政治关系经济化和国际经济关系政治化，越来越成为一种潮流，任何国家都不可能在封闭状态下求得发展，任何国家的经济活动必然会以某种渠道，以某种方式“传递”到其他国家，同时也接受其他国家对自己的“传递”影响。现代边境贸易正是毗邻国家间经济“传递”的一种有发展潜力的极好方式，它正是适应毗邻国家间经济依赖日趋加强和经济生活国际化的趋向得以产生并向前发展的。

三、边境贸易的基本特征

1. 边境贸易是毗邻主权国家的经济交往与合作。相互尊重国家主权，坚持平等互利是开展边境贸易的必要前提和基本原则，也是判断是否是主权国家进行经济交往与合作的重要标志。

2. 在边境贸易过程中除发生商品的交换外，还会发生劳动力、资本和技术等生产要素在国际边境地区的转移。例如，邻国在边境地区建立合资企业，

会发生人员、生产的产品、资金、技术设备的转移。

3. 在边境贸易中尽管互惠互利是应遵循的原则，但这种互惠互利是充斥着双边或多边合作和竞争的，合作之中有竞争，竞争中求合作，机遇与挑战、合作与竞争并存是国际贸易的主要特征之一，同时也是边境贸易的主要特征之一。

4. 边境贸易既然是国际贸易的一种特殊形式，那么它一方面具有一般国际贸易的共性，另一方面又具有与一般国际贸易不同的特征。因此，边境贸易与一般的国际贸易相比，具有如下特征：

(1) 区域性。边境贸易的产生与发展必须是在毗邻国家边境地区，因此它具有鲜明的区域性。另外，边境贸易的不同表现形式均与特定的贸易区域相关联。例如，边民互市贸易，其市场需设在边界线附近（15公里）的某个区段，而不能远离边界线。又如，中国目前已形成不同等级规模的边境贸易区，均有其特定的区域范围。

(2) 双向选择性。内陆边境贸易口岸具有既能对内贸易又能对外贸易的功能，可同时利用国内和国外两个市场。一方面向内地开放，面向内地市场把从邻国引进的资金、技术等诸生产要素向内地辐射、扩散；另一方面将内地市场的商品吸引到边境市场并推进到国际边境市场上去。这样边境市场同时面向国内外两个市场，既受国内市场的影响，又受周边国家的国际市场的制约。

(3) 强烈依赖性、分散性与滞后性。边境市场因其商品和资源数量与种类的有限性，对货源需求的多样性以及对产品加工能力的有限性，使其对内地市场和国际市场又具有强烈的依赖性。此外，受特定条件影响和限制，边境市场布局极为分散，地处偏僻，远离经济发达地区的中心城市，边境经济的发展要以内地为依托，靠内地的带动，所以与内地市场相比，边境市场的发育程度特别是在发展规模上明显地表现出其发展的滞后性。

(4) 贸易规模小并具有灵活性。边境贸易曾被称为“小额贸易”，与国际贸易相比，在商品品种和贸易额等方面具有规模小的特征，这也决定了前者比后者具有更大的灵活性。

(5) 与对外贸易可以互补互促。边境贸易与一般的对外贸易有着不同的范畴和概念，因此其政策、管理、措施和分工也不相同，互相不可替代。但二者可互补互促。例如，通过边境贸易进口原料，经加工后的商品又通过对外贸易从沿海出口创汇。另外，通过边境贸易出口的商品大部分是国内市场疲软的积压商品或通过国家外贸无法出口的商品。

(6) 与国内贸易相比具有难度大、交易程序复杂和经营风险多的特征。

(7) 三种不同层次的边境贸易形式。在我国地域辽阔的边境贸易区，由于发展边境贸易的外部条件和内部条件的地域差异性，边境贸易发展的一个明显特征是形成多种不同层次的边境贸易形式。并且三种不同形式的边境贸易均有其各自适应的地域范围、优势和特征。具体地说，这三种不同形式的边境

贸易表现为：

边民互市贸易。这是一种原始形态的边境贸易，也是边境贸易的基本形式之一。边民互市贸易是指两国边民从生产和生活需要出发，在相邻国家政府准许的接壤地区的指定地域所进行的规定商品限额内的商品交换形式。其特征是：A．纯属民间交往、交易受互市地点、品种、数额和对象的限制，近年随着边民互市贸易规模的扩大，在一些边境贸易区已取消对交易数额的限制；B．距离近、手续简便、易于成交是边民互市贸易的另一特征。边民互市贸易商品一般都是当地生产，当地交换，随行就市，随产随销，手续简便，不需要长途运输。近年在哈尔滨出现俄罗斯商品一条街，在符拉迪沃斯托克（海参崴）专门设置中国商品市场，表明边民互市贸易市场的地域范围已远离边界线，推进到邻国边境省区的经济中心。

边境民间贸易。是指经地方政府批准，由具有一定法人资格的国营或集体对外商号或公司，以民间形式同外国商人开展贸易活动的一种贸易方式。边境民间贸易也称小额贸易。进出口商品要纳入海关监督，并且小额贸易不受金额限制。它按照“自找货源、自找销路、自行谈判、自行平衡、自负盈亏”的原则进行，实行易货贸易，各自计价，坚持进出口基本平衡。其主要特征是：A．便于监督管理。由于此种边境民间贸易与边民互市贸易不同，与外商交往的主体主要是具有法人资格的进出口商或代理商，其商品的进出口需经稍检和海关等环节，对此种贸易行为可实施有效的监督管理；B．一般以易货贸易为主，不动用外汇，结算方式较为原始；C．批量小，灵活方便。边境贸易进出口商品数量小、灵活方便。这是我国西南边境贸易区与诸邻国进行边境贸易的一种主要形式，也是该边境贸易区一种特殊形式的单边口岸性质的对外贸易。

（3）边境地方贸易。这是在我国东北和西北两大边境贸易区的一种主要边境贸易形式。边境地方贸易是指两国边境地方政府根据贸易协定签订合同，由两国地方外贸或边境贸易管理机构指定企业在规定的交货品种范围和指定经由口岸进行商品交换的一种贸易方式。其主要特征是：以两国年度协议、易货贸易、记帐结算为主要方式；由经营地方贸易的外贸企业自主经营、自负盈亏、进出自行平衡；可在本省区范围内统盘考虑经济效益，便于发挥地方优势；经营方式比较灵活；与国际贸易相比业务周转环节少，可节省费用等。

第二节 中国边境贸易地理的研究对象、任务和方法

一、中国边境贸易地理的研究对象

作为一门新的学科，从总体上看，中国边境贸易地理是从地理学的角度探讨中国边境贸易的理论与实践问题的。区域性与综合性是地理学的基本属性，区域综合思想是地理学的灵魂和根本指导思想。边境贸易具有严格的区域性，其进出口商品结构与价格结构等有明显的地域差异性。边境贸易所依托的区位优势、口岸、通道、腹地深受境内外自然地理环境和社会地理环境的影响，特别是中国及其毗邻国家边境地区形成的独特而复杂的社会经济地域系统，使边境贸易展现出不同的时空结构，因此边境贸易本身就是典型的地理问题。我们从地理学的区域差异性、地理环境、地域系统以及空间关联等不同层次和角度，来探讨中国边境贸易的诸种现象、过程、要素、客体及实务等有关问题。同时，边境贸易又是国际贸易和域际贸易特殊表现形式。说它特殊，是因为边境贸易有其特定的范围和界限，一是边境贸易的发生必须是在毗邻国家之间的边境地区进行，从这点上说边境贸易有严格的区(地)域范围；二是边境贸易较之国际贸易在规模和形式上又有一定的限制。边境贸易是发生在毗邻国家之间的边境地区的有形商品、无形商品和劳务的交换活动，它是毗邻国家之间分工的表现形式。边境贸易所反映的是在毗邻国家之间的边境贸易市场上，有形商品和无形商品及诸种生产要素的移动和重新组合配置的实质内容。

基于上面的认识，我们认为，中国边境贸易地理应当以中国与毗邻国家边境地区有形商品与无形商品的交换、移动和重新组合配置的特征和规律、边境贸易地域系统的结构、功能与分布以及边境贸易操作过程等有关理论和管理为研究对象。所以，中国边境贸易地理是研究中国及其毗邻国家边境贸易地域系统的形成和发展，以及有形商品与无形商品的交换、移动和重新组合配置的特征和规律等有关理论和管理的一门学科。

二、中国边境贸易地理的任务

中国边境贸易地理的根本任务，是研究和揭示中国内陆边境及其接壤的毗邻国家边境贸易地域系统的形成、分布、结构特征和运动规律；阐明边境贸易的原理以及边境贸易对促进中国内陆边境地区经济和社会发展中的地位与作用，提出中国边境贸易的发展战略与对策，同时，中国边境贸易地理这一学科的任务，还在于为进一步从理论上探讨我国应加强全方位对外开放，特别是加大我国内陆边境地区对外开放的力度，大力发展边境贸易的可能性、现实性和必然性，提供充分的科学依据。从这个意义上说，进一步提高本学科的实践性和操作性也是本学科有待不断发展和完善的一个重要宗旨。

总之，中国边境贸易地理这一新学科，要为中国现代化的建设、中国内陆边疆地区社会的发展和经济的振兴以及发展中国与周边国家的睦邻友好关系作出自己的贡献。

三、中国边境贸易地理的研究方法

（一）指导思想和基本原则

辩证唯物主义和历史唯物主义作为研究一切社会科学方法论的基础，是指导我们进行中国边境贸易地理研究的有力理论武器。采用传统的历史与逻辑辩证统一的方法，是研究中国边境贸易的历史、现状和未来的方法论的基础。根据这一原理，进行中国边境贸易问题研究时，既要注重理论的研究，也要强调历史和现实材料的分析研究，把二者有机地、辩证地结合起来。

坚持实践是检验真理唯一标准的原则，在占有大量资料的基础上，实事求是地对中国边境贸易的历史与现状，进行深入、细致、客观的研究，力求从理论和实践方面认识和阐明中国边境贸易的时空差异和变化规律。

（二）研究方法

在进行边境贸易地理的研究中要运用传统的和现代的研究分析方法。

1. 归纳法。该方法是一种从大量事实依据中进行概括分析而得出结论的方法。

2. 演绎法。该方法是一种根据一两件事实而推测（论）出将来的可能后果。从某种程度上说是根据有限的事实依据提出假说，然后论证的过程。

3. 抽象法。该方法是运用人们思维的想象力，从大量复杂的社会经济现象中，舍弃表面的、偶然的、非本质的联系，找出内在的、必然的本质联系，形成概念和理论系统的方法。

4. 比较法。是确定事物异同关系的思维过程的方法。它按照一定的标准，把彼此有某种联系的事物加以对照，从而确定其相同相异之点，对事物作出分类和比较，以揭示事物本质的方法。

5. 地图法。该方法较为直观、效果好，即用地图表示研究对象并作出分析，是地理学普遍运用的一种研究方法。

6. 系统方法。就是按照客观事物本身的系统性，把我们要研究的对象放在系统的形式中加以考察的科学方法。系统是由相互联系、相互作用的诸要素组成的具有特定功能的有机整体。构成一个系统必须有三个条件：要有两个以上的要素；要素之间要相互联系，相互作用；要素之间的联系与作目必须产生整体功能。例如：边境贸易地域系统在商品、价格及关税等要素作用下，产生的整体功能是商品的进出口贸易。系统方法的关于系统的层次、结构、功能等概念，系统的整体性、相关性、有序性、动态性、最优化等原理可用于实用边境贸易地理的研究。例如：我们把分布在我国内陆边境的九省区视为一整体边境贸易地域系统，考察其共性和特性。

7. 实证分析与规范分析相结合的方法。这是当代经济研究中广为运用的研究方法。实证分析就是用理论对各种经济活动或经济现象进行解释、分析、证实或预测，实证分析要解决“是什么”的问题，实证分析本身不涉及价值判断问题。规范分析则是以一定价值判断作为出发点，提出行为的标准，并研究怎样才能符合这些标准，规范分析要解决“应该是什么”的问题。进行

边境贸易地理研究既要注意边境贸易“应当是什么”的规范，同时也应注意边境贸易“是什么”的实证问题。因此，进行边境贸易地理问题研究时，应当将实证分析和规范分析有机地结合起来。

此外，进行边境贸易地理研究要定性分析与定量分析相结合。通过定性分析，可保证研究方向，同时，根据研究问题的具体需要，运用定量分析，可使研究的问题更为深入。

第三节 中国边境贸易地理与相邻学科的关系

为了弄清中国边境贸易地理与相邻学科的关系，必须首先明确中国边境贸易地理的科学属性。

中国边境贸易地理是从地理学的角度来探讨作为国际贸易特殊表现形式的中国边境贸易问题的。因此，它是一个综合性的理论和实践问题，单靠某一门学科是不可能阐述清楚的。它广泛地涉及到同区位和区域有关的地理、自然、经济、社会、法律、国际贸易、国际营销等理论与实务问题。对边境贸易地理的探讨，应当兼收并蓄，广泛吸收一些有利于中国边境贸易地理学科建设与发展有价值的素材，综合运用若干相关学科的理论，才有可能从不同侧面和层次上论述清楚，说明现象的本质，找到规律，驾驭现实操作，预测其未来发展趋势。因此，中国边境贸易地理是一门综合性的边缘学科。

作为地理学与国际贸易交叉、结合的新学科，中国边境贸易地理与许多学科有关联，特别是与区域地理学、国际贸易和区域经济学等学科关系尤为密切。

区域地理学是研究经济地域及其系统的学科。区域地理学研究系统的要素结构与功能，状态与过程，以及区位与区域的基本范畴，关于经济地域形成与发展的条件的分析，对于中国边境贸易地理研究中国边境贸易地域系统及其区位条件的分析有一定的借鉴意义。

作为研究国际贸易产生、发展和贸易利益，提示其中的特点与运动规律的国际贸易这门学科，集中反映了经济学中关于国际贸易的各种主要理论和主要政策。国际贸易理论中，从供给和需求的不同角度阐述贸易产生的原因；从古典到现代的经济学派关于贸易基础的论述，其中生产要素禀赋理论以及国际生产要素对国际贸易的影响；贸易对生产、消费、市场价格的影响和生产要素价格对社会利益的影响；贸易政策；国际贸易实务中交易操作程序以及营销策略等，对中国边境贸易地理的学科体系建设有重要的借鉴作用。

区域经济学尽管由于各国的国情不同，在理论指导和研究的侧重点上也有较大差异，但从总体上看，区域经济学关注的是从不同地域的实际情况出发，研究各类区域经济现象运动的具体特点与发展变化的规律，据此，进行生产要素的空间设计与组合，为按地域组织经济活动提供科学依据。区域经济学侧重研究区际之间经济利益的调整与协调；区域内部经济增长与社会发展的统一；区域产业结构的转换；特别是西方区域经济学中区域增长因素与区域发展不平衡性、资本和劳动力供给条件的区域差异等知识，在中国边境贸易地理的研究中也部分地吸取了这方面的研究成果。

总之，还有其他一些学科都与中国边境贸易地理存在着一定程度的重台、互相渗透的关系，这些相关学科对于中国边境贸易地理的建设、发展与完善有着重要的理论指导与借鉴意义。

第四节 中国边境贸易地理的实践意义

一、学科具有很强的操作性、实践性与应用性

中国边境贸易地理是适应中国社会主义现代化建设实践的需要，在实践中产生的一门新学科，具有很强的应用性和操作性。对边境贸易理论和规律的认识，来源于边境贸易自身的发展实践，反过来，它又为中国边境贸易的发展提供理论指导的依据。中国边境贸易地理学科所探讨的边境贸易的概念、理论依据、特征，生产要素在邻国边境地区的移动，中国边境贸易地域系统，中国及周边国家边境贸易区的构成与对外经贸政策和法令，中国边境贸易进出口商品结构的时空差异以及中国边境贸易发展战略与对策等，都是基于对中国边境贸易的历史与现实的认识、探索，提示中国边境贸易发展的一般规律和特殊规律。尤其是中国边境贸易地理中的管理部分是作者大胆探索的尝试，边境贸易管理既是边境贸易实际业务操作的有机组成部分，又是对边境贸易交易程序的理论概括与总结。因此，本书增加这部分内容是一种探索性的尝试，为地理学本身的发展增添了新的活力。中国边境贸易地理的诞生与发展，不但为地理学开辟了一个新的研究领域，它在某种程度上推动了地理学这门古老而年轻的学科的发展，而且，更为重要的是，中国边境贸易地理这门新学科的生命力，恰恰在于它具有很强的操作性、实践性和应用性。科学的理论，一经同现实的经济贸易实践活动结合起来，就会产生巨大的力量和生命力。虽然边境贸易地理目前还是一门不成熟的、正在形成中的新学科，但是，随着中国内陆边境地区经济贸易的拓展，必将有益于这门学科进一步发展完善。同时，随着中国边境贸易地理研究的深入，也必将推动中国内陆边境地区经济繁荣、社会进步与边境贸易的发展。

二、中国实施沿边对外开放战略，需要并且应加强对中国边境贸易地理的研究

中国是一个经济发展很不平衡、区域差异很大的大国，由于各地区客观条件和已有基础的巨大差异，不可能在一定时期内各地区的经济都发展起来。在我国有 2.2 万公里陆地边界线的内陆边境地区，相对来说，是我国经济贫穷落后的地区。为促进这一地区的经济发展，我国实施了沿边对外开放的战略。对中国来说，沿边开放的重要意义在于：与沿海开放带相呼应，有利于东西双向开放、南北相互补充的全方位、多层次开放新格局的形成；大力开展边境贸易并以边境贸易为先导，增加边境地区财政收入，吸引内地、沿海的人员、商品、资金的流入，带动边境地区的资源开发、第三产业的发展、城镇的繁荣，可以提高边境地区的商品经济意识、竞争意识和开发精神；有利于边境地区、内地与沿海的相互促进，改善全国的产业布局 and 区域格局；促进睦邻友好，改善中国经济发展的国际环境。所以，中国沿边对外开放发展边境贸易，需要也应加强对中国边境贸易地理的研究，需要从理论上认识并阐明开展边境贸易的客观必然性，论述边境贸易是中国与周边国家边境地

区积极参与和利用国际分工的重要途径，分析毗邻国家边境地区之间的国际分工是客观存在的经济现象、是邻国经济联系的基础等一系列的理论与实践问题。

三、中国边境贸易地理的研究，对于改主人们思想观念有着特殊的意义和作用

边境贸易作为毗邻国家之间边境地区的一种特殊的对外贸易形式，对于促进边境地区和内地经济的繁荣，促进生产力的提高，并非是临时的经济行为和举措。由于种种历史原因，中国边境贸易曾有过中断，虽然近些年来边境贸易得以迅速恢复与发展，但人们对边境贸易的战略意义尚缺乏正确的认识，在观念上仍存在着制约边境贸易发展的模糊看法，诸如，认为边境贸易无关紧要，可有可无，成不了什么大气候，而看不到边境贸易的战略地位，更看不到边境贸易是扩大中国内陆边境地区对外开放、发展外向型经济的重要途径。对于前几年边境贸易的发展，国家在宏观上有所失控，没有系统地形成管理边境贸易的有效制度和管理体系，这是国家在决策上对边境贸易一直没有给予应有的重视的结果。此外，在一些边境省区，为了独占贸易利益，限制内地省区参与边境贸易活动，实行地区封锁、市场分割，显然这是封闭式、垄断性的经营思想在作梗。凡此种种，对边境贸易在思想观念上的模糊认识，阻碍了边境贸易的正常发展。中国边境贸易地理可充分发挥其学科优势，从中国边境省区地域空间的整体性和特殊性出发，根据点状模式（口岸）、区块模式（中国三大边境贸易区及各边境省区）以及带状模式（整个沿边带状边境贸易地带），研究其地域运动规律，阐明边境贸易过程中边境市场与内地市场的联合与协作、打破地区封锁并建立、健全统一边境贸易市场的必要性与重要性等理论依据，对于转变人们对边境贸易所持的不正确的观念和认识，起到积极作用，并开阔人们的视野。

第二章 邻国边境地区生产要素的移动

国际贸易理论主要研究商品、服务和生产要素国际移动的原因、方向、结果和规律，对生产要素的分析在一定程度上是国际贸易的核心和基础。边境贸易既是国际贸易的一种特殊形式，又是国际贸易的重要组成部分。因而，对生产要素的分析与探讨，也是中国边境贸易地理所要探讨的重要理论问题之一。

第一节 生产要素理论研究的发展

一、生产要素的概念及其构成

(一) 生产要素的概念

古典经济学家认为，国际贸易的基础是各国之间生产技术的绝对差别，在贸易理论上称之为绝对利益学说或“绝对优势”学说。在劳动是保证唯一投入的情况下，生产技术上的绝对优势是用劳动生产率高即单位劳动产量多来衡量的。一国如果在某种产品上具有比别国高的劳动生产率，该国在这一产品上就具有绝对优势。相反，则具有绝对“劣势”。因此，早期理解的生产要素包括技术和劳动力。在后来的研究中，生产要素的含义不断扩展，形成单要素论、三要素论、五要素论等有代表性的观点。一般认为，生产要素除包括劳动力、技术外，还应包括土地、资本、管理和信息等内容。我国学者将生产要素概念表述为：“生产要素是指生产过程得以正常进行所必需的各种物质条件和非物质条件；生产要素属于生产力的范畴，是构成生产力的基本因素，但又不完全等同于生产力。”诸种生产要素结合，在商品生产中发挥重要作用并影响到劳动生产率和生产成本。有些产品的生产主要是手工操作，需要大量的劳动力，这种产品被称为劳动密集型产品；一些农产品的生产需要大量的土地，而被称为土地密集型产品；有些产品的生产技术性较高，需要大量的机器设备和资本投入，则称其为资本密集型产品。这样，不同产品的生产需要不同的生产要素配置。

(二) 生产要素的构成

现将劳动力、资本、技术、土地与信息构成生产要素的诸多要素分述如下。

1. 劳动力。是指可用于生产过程的一切人力资源，不仅包括体力劳动者，也包括脑力劳动者。劳动力与劳动是两个不同的概念，劳动是对劳动力的使用和消费。劳动力的数量、性别结构、年龄结构、民族结构、劳动技能和素养等对劳动力要素有重要影响。特别是劳动力的质量即接受文化教育程度和具有的劳动技能，是造成劳动力在国际边境地区移动的根本原因。

2. 资本。作为生产要素投入生产具有两个特征：其一，资本的量决定某一个产业的性质和产品的性质。例如，资本密集型产业和资本密集型产品。其二，资本必须以一定的形式表现出来。货币资本能够流动，但只有当资本的流动转化为生产资本而成为生产要素时，我们才考察它的意义。从一定角度看，生产资本是不能流动的，因为它已成为某种产品生产所需的生产原料和生产设备，它具有产业和产品的特殊规定性，因而生产资本流动受到严格的限制。

3. 技术。是一种特殊的商品，是一个靠自己的属性来满足人的某种需要的物。从这个意义讲，它具有明显的可见形状，可以计量，也可以检测其质量。另一方面，技术又不是物，而是知识形态，例如，一项发明创造、工艺、

技术资料和经验等，技术必须“凝结”在劳动力和生产资料中，才能变为物质力量，才能充分体现其使用价值。技术作为生产要素，是指制造某项产品，应用某项工艺或提供某项服务的系统知识。技术的特征主要有：其一，保密性。任何一种新的技术其关键环节是不能泄露的。其二，专用性。技术总是指一定的技术，即与某种产品或某项工艺有关的技术，不同的产业部门有其不同的技术，不存在通用性。其三，技术有高低之别，一是指同种产品的比较；二是指一定区域范围内总的技术水平的比较。其四，交易性。技术可进入流通领域，因此有相应的技术市场。其五，再创造性。技术本身很难定量，技术是在不断创造，不断进步的过程中得以发展的。技术要素移动所转的是技术的使用权以及有关产品的制造权和销售权。

4. 土地要素。是一个有三方面内涵的立体概念。它既包括土地本身，又包括地下和地上的自然资源。另外，土地有地理位置如数理地理位置、自然地理位置和经济地理位置的差异。作为生产要素投入生产过程，土地的量即土地的丰度上的差异具有特殊的意义。不同的产业部门总是需要相应数量的土地。特别是农业是土地密集型产业，而农产品如粮食作物被视为土地密集型产品。邻国边境地区土地要素的移动，其位置和量的含义尤为重要。

5. 信息。作为生产要素，是指与产品生产、销售和消费直接相关联的情报、消息、资料 and 知识等。边境贸易信息与边境贸易的各有关环节的运作密切相关，特别是直接影响到边境贸易的经济效益。边境贸易信息具有可传递性、可再生性，可处理性和可贮存性等特征。

上面我们对生产要素构成的认识和概括，其目的在于把握诸生产要素对边境经济贸易的影响。边境贸易发展的实践表明，某些生产要素相互关联并在邻国边境地区移动，在不同程度上影响到边境贸易的层次和发展方向。

二、生产要素理论研究的进展

世界经济的发展和经济理论研究的深入，使关于生产要素理论的研究不断取得新的进展。概括起来，世界各国对生产要素理论的研究大致经历如下重要阶段：从绝对利益理论到比较利益理论的要素分析阶段，赫克歇尔—俄林—萨缪尔要素禀赋理论研究阶段，列昂惕夫反论等对要素理论研究阶段和国际贸易的新要素学说研究阶段等四个研究阶段。现将不同研究阶段的主要理论观点概述如下：

（一）从绝对利益理论到比较利益理论的要素研究阶段

绝对利益理论被看成是比较利益理论的特例。该理论是由英国古典经济学家亚当·斯密（Adam Smith 1723~1790）在其代表作《国民财富的性质和原因的研究》（1776年）中提出的，它是国际贸易理论的第一块基石。根据亚当·斯密的观点，在所谓“二一二模型”中，即世界由两个国家构成并同时生产两种产品，两国都具有适宜生产某种特定产品的绝对有利的条件。如果两国都按照其绝对有利的生产条件去进行专业化生产，然后彼此进行交换，则两国均可获得“绝对利益”。他认为提高劳动生产率是增加国民财富

的重要条件，而提高劳动生产率关键在于要生产出成本绝对低的产品。只有生产出成本绝对低的产品才有可能获得绝对利益。显然，绝对利益有很大的局限性，无法解释这种现象，如果一国在生产任何一种产品时成本均高于其他国家，或劳动生产率均低于其他国家，而该国仍有可能参加国际贸易并从中获得相应利益。大卫·李嘉图（David Ricardo 1772~1823）作为英国产业革命深入发展时期的经济学家和英国古典经济学派集大成者，1817年在其主要著作《政治经济学及赋税原理》中，提出了比较利益理论。该理论的主要观点是，即使一国任何一种产品的生产率都处于绝对不利地位，仍有与他国进行贸易的可能，并从国际贸易中获得“比较利益”。决定国际贸易的基础是比较利益，而不是绝对利益。这里的根本原因在于生产和出口优势较大（成本较低）的商品，进口优势较小（本国生产成本高）的商品，就可实现贸易互利。以劳动成本方面存在的差异来说明贸易的流向和利益是绝对利益理论和比较利益理论的共同特点，后者是在前者的基础之上发展起来的。在生产要素分析上，绝对利益理论与比较利益理论都运用了劳动要素分析法，在假定生产要素在两国不能自由流动的前提下，以活劳动消耗的多少来区别劳动成本的差异。绝对利益理论和比较利益理论奠定了自由贸易理论的基础，对于国际贸易理论研究的发展具有非常重要的意义。特别是比较利益理论为从理论上认识边境贸易的产生原理，奠定了重要理论基础。

（二）赫克歇尔—俄林—萨缪尔逊的要素禀赋理论研究

20世纪初期，瑞典经济学家赫克歇尔和俄林进一步从生产要素比例的差别来阐述贸易的基础。俄林（Bertil Ohlin 1899~1979）在1933年出版其主要代表作《域际和国际贸易》，并获1977年诺贝尔经济学奖金。因俄林理论中运用了其师赫克歇尔学说的主要观点，而将其理论冠以赫克歇尔—俄林要素禀赋理论。又因萨缪尔逊1949年在其《再论国际要素价格均等》一文中，论证了“两国实际要素价格必须完全相等”的结论，而使赫—俄理论得以发展，因此要素禀赋理论有时也被称为赫克歇尔—俄林—萨缪尔逊要素禀赋理论。该理论是建立在三要素理论的基础之上的，认为劳动、土地、资本是一切社会生产不可缺少的要素，商品价值是由这三个要素共同创造的，劳动的报酬是工资，使用资本的报酬是利息，使用土地的报酬是地租，这些报酬确定了商品的价值。该理论以各国的生产要素禀赋的相对差异和生产各种商品利用这些要素强度的差异，分析国际贸易产生的原因。要素禀赋理论认为，一定区域或国家因生产要素禀赋不同而产生生产要素供给的差异，供给充裕与稀缺的要素价格差异（前者便宜后者昂贵）又导致产品生产成本的差异；又因不同产品在生产过程中需要不同的要素比例，即产品所包含的要素密集程度不同，可以把国际贸易商品相对分为劳动密集型、资本密集型、土地密集型、资源密集型或技术密集型等不同类别的商品。由于上述两点产生国际贸易的比较利益。该理论的一个重要观点认为生产要素禀赋差异是产生贸易的主要原因，而“贸易最直接的后果是商品价格趋于一致，因

此可以认为，该理论是由要素禀赋理论和要素价格理论两部分组成。它对于认识边境贸易的一般规律有重要指导意义。

（三）与列昂惕夫反论有关的要素理论研究

根据要素禀赋理论，一个国家应生产和出口使用其相对丰富、密集生产要素所生产的产品，应进口那些使用其相对稀缺生产要素生产的商品。按照这一理论，一般认为，美国与世界各国相比是一资本充足，但劳动力相对不足的国家，因此，美国出口的应是资本密集型商品，进口的则应是劳动密集型商品。美国经济学家列昂惕夫（W. W. Leontief）基于上述认识，运用他所创立的投入——产出分析法，以美国为例，对上述理论进行检验，其结果与要素禀赋理论判断正好相反：美国是在向世界其他国家出口劳动密集型商品以换取资本密集型商品，换言之，美国参加国际分工是建立在劳动密集型生产专业化基础上的，而不是建立在资本密集型生产专业化基础上的。美国是在利用对外贸易节约资本和安排剩余劳动力，而不是相反。由于这一检验结果与要素禀赋理论推断相矛盾，而被称为列昂惕夫反论。在此之后，一些国家的学者按照列昂惕夫的模式对世界贸易状况进行检验。尽管检验结果不尽相同，没有统一定论，但在对反论进行理论说明的基础上，形成一些有影响力的指导研究国际贸易的理论。

（四）国际贸易的新要素理论

国际贸易的新要素（学说）理论是第二次世界大战后，随着世界经济的发展和世界贸易格局的巨大变化，人们从供给方面考察贸易过程而对传统生产要素理论赋予新的含义，从而推动了生产要素理论的研究。具体地说，新要素理论大致包括人力资本要素，研究与开发要素，以及规模经济与管理等内容。

1. 人力资本要素。所谓“人力资本”是指体现在劳动者身上的以劳动者的数量和质量表示的资本，这是资本与劳动力结合而形成的一种新的生产要素。通过对劳动者进行投资（进行教育、职业培训、卫生保健等）使其素质得以改善以提高劳动生产率。美国一些经济学家以人力资本要素来解释列昂惕夫反论，认为如果把投入到劳动力身上的投资加到美国资本存量中去，美国出口产品的资本——劳动比就会提高，从而可以部分说明反论。衡量人力资本要素的差异有如下指标：（1）以工资收入差别反映各种劳动者的人力资本差异；（2）以各种要素报酬为指标，运用要素收入数据计算人力资本、实物资本和初级劳动的报酬；（3）成本指标，即通过直接的教育和训练费用加上所放弃的收益来加以衡量；（4）技能指标，即根据生产出口或进口产品的不同劳动集团的技能指数来衡量人力资本。对在劳动力要素身上的资本投资即人力资本要素的研究，不但引进一种新的生产要素，而且否定了过去理论中劳动力具有同质特性的假设。近年的研究表明，在一些发展中国家人力投资的结构比投资总量更为重要，只有在教育、职业培训、卫生保健等方面进行投资，并不断积累才能在人力资本方面形成优势，逐步形成本国在国际分

工中新的比较优势。

2. 研究与开发要素。所谓研究与开发要素是指开发某项产品所投入的费用。它区别于生产某项产品的其他形式的资本投入。这一思想是由美国经济学家格鲁伯 (W. H. Gruber)、麦赫塔 (D. Mehta) 和佛浓 (R. Vernon) 于 1967 年提出的。这一思想的核心是研究与开发也是一种生产要素, 占有研究与开发的多寡可以改变一国在国际分工中的比较优势, 即不是通过扩大已有的经济规模, 而是通过时研究与开发的投入产生新的贸易比较利益。雄厚的资金、较为丰富的自然资源与高质量的劳动力是进行研究与开发的先决条件, 也是发展研究与开发型产业的条件。与此相对应, 研究与开发要素密集度较高的产品就是“知识与技术”密集度较高的产品。一些发达国家科技力量雄厚, 用于研究与开发的资金充足, 因此大力发展知识技术密集型的新产品, 以增强其在世界经济中的地位和在世界市场上的竞争能力。显然, 只有重视研究与开发要素的作用, 才能在国际贸易其中也包括在边境贸易中获得比较利益。

3. 规模经济。规模经济是转随着产品产出量的增加而发生的单位成本的下降, 或者指企业确定一定的规模所能得到的经济上的利益。换言之, 在最佳的生产规模中, 产品与平均成本达到最低点, 并在一段时间内平均成本不会再因产量的增加而降低。规模经济理论是由当代经济学家默瑞·坎姆 (Murray C. Kemp) 和保罗·克鲁格曼 (Paul P. Krugman) 提出的。其目的在于解释 60 年代国际贸易中出现新的倾向, 其主要表现有二, 其一, 发达国家之间的贸易量急剧增加而成为国际贸易的主要部分; 其二, 同类产品之间的贸易量剧增, 出现同一行业既出口又进口的“双向贸易”或行业内贸易。

总之, 随着世界生产力的发展和对贸易理论研究的深入, 新的生产要素范围也在不断扩大, 它已从有形的物质商品扩大到无形的资金、技术、工艺管理及商情信息, 构成无形的“软件”要素。一方面这些无形软件要素与有形资源要素结合, 对世界不同国家和地区也包括邻国边境地区的经济发展产生巨大影响, 另一方面这些无形(资源)要素又构成国际贸易和边境贸易的重要内容, 成为数量巨大的贸易商品。无形要素与有形要素的结合对边境贸易的发展无疑将会产生越来越重要的影响。

第二节 生产要素在邻国边境地区移动的原因与机制

传统的贸易理论都假设生产要素在国与国之间没有流动。俄林要素理论假设商品移动代替了生产要素移动。但后来他也放弃了这种假设，着手探讨生产要素移动对国际贸易的影响。生产要素在国际间移动已成为当代经济发展的主要趋势之一。生产要素在邻国边境地区的移动及其对边境贸易的影响是实用中国边境贸易地理探讨的重要理论问题之一。本节将对生产要素在邻国边境地区移动的原因、机制与行为主体等问题加以探讨。

一、生产要素在邻国边境地区移动与边境贸易的关系

传统的国际贸易理论认为，国际商品流动可以代替生产要素国际移动，其理由是：国家间的商品交换会使商品的价格和生产要素的价格趋于均等化，因此只要有商品流动就无需生产要素在国与国之间的流动。尽管这一观点不完全正确，但它却在一定程度上反映出国际商品流动与生产要素之间存在着密切的关系，即国际贸易与生产要素国际移动密切相关。生产要素在邻国边境地区的移动是生产要素国际移动的特殊情况，而边境贸易又是国际贸易的特殊表现形式。因此，可以认为，生产要素在邻国边境地区的移动对边境贸易的影响既具有替代性特性，又具有互补性特征。所谓替代性是指邻国边境地区生产要素的移动与邻国边境地区的商品流动在某种程度上可以相互替代，在这个意义上说，邻国边境地区的商品流动可以部分或全部取代生产要素在邻国边境地区的移动。相反，生产要素在邻国边境地区的移动在某种程度上也可替代商品在邻国边境地区的流动。所谓互补性是指生产要素在邻国边境地区的移动可以补充邻国边境地区商品流动的不足，这样可促进边境贸易的发展。同样道理，邻国边境地区商品流动规模的扩大也可促进邻国边境地区某些生产要素的移动，并且可对边境贸易的发展有促进作用。

二、生产要素在邻国边境地区移动的原因

邻国边境地区进行着的生产要素的移动，其原因较为复杂。这里有生产要素输出方和输入方不同国家的不同原因，另外，邻国边境地区在不同时期输出输入生产要素的原因也不尽相同。所以要分析生产要素在邻国边境地区移动的具体原因较为困难。一般说来，造成生产要素在邻国边境地区移动的主要原因，在于邻国间生产要素禀赋的差异性和生产要素在邻国移动的效益性。

（一）邻国生产要素禀赋的差异性

毗邻国家之间因受其各自特定的自然地理环境、政治、经济、社会、文化等诸多因素的影响，其生产要素禀赋存在着极大的差异性，其表现如下：

毗邻国家自然资源的差异性。毗邻国家受各自特定的自然地理环境影响，使其在自然资源的禀赋与分布、气候以及国土类型等方面存在着一定的地域差异性，这种差异性明显地影响到邻国间生产要素的移动。一些发展中国家拥有丰富的金属矿产资源和非金属矿产资源，可充分利用这方面的优势

进行矿产资源的初加工发展采矿业以输出矿产品。在一些具有水分、热量、生物和土地资源优势的国家，可大力发展外向型农业以出口农产品。

毗邻国家社会经济资源的差异性。各国在劳动力数量和质量方面的差异性，对其发展对外经济和贸易有重要影响。劳动力丰裕且素质较好的国家，具有发展劳动密集型产业部门的优势，并向邻国出口劳动密集型产品。

技术要素差异。科学技术对世界经济和贸易的发展正在发挥日益重要的作用。毗邻国家在生产技术上的差异性，对于生产要素的流动有十分重要的影响。一国在科学技术方面的优势，可充分发展知识技术密集型产业部门，进行新技术、新产品的开发，使产业结构由劳动、资源密集型产业向知识技术密集型产业转化。技术要素禀赋差异在某种程度上决定知识技术型产品在进出口商品结构中所占比重的多少与商品进出口的流向。

资本要素的差异性。主要受各国经济发展水平、历史基础和科学技术发展速度等因素影响。当今世界发达资本主义国家大都经历了对外殖民掠夺进行资本原始积累的时期。战后西方发达国家又从科技革命中获取了大量的资本。如同自然资源、劳动力和技术要素一样，毗邻国家之间在资本要素方面的差异性，也会引起资本的流动。

总之，毗邻国家生产要素禀赋的差异性是造成生产要素流动的重要原因之一，它使一国能充分利用生产要素禀赋方面的比较优势流向毗邻国家，并使生产要素重新组合配置成为可能。

（二）邻国生产要素移动的效益性

力图获取更大的经济效益是生产要素在邻国边境地区移动和重新配置最主要的目的和最基本的原因。邻国之间生产要素禀赋的差异性可直接影响到生产要素的价格和收益两个方面。这是因为一种禀赋丰富的要素，其价格较低，密集使用该种要素的收益也相对较低；相对短缺的要素，其价格较高，收益也较高。生产要素价格的形成同商品价格形成的道理基本上是一样的，即生产要素一般总是从价格较低的国家或地区流向价格较高的国家或地区，从收益较低的国家或地区流向收益较高的国家或地区。当然，具体考察生产要素的价格和收益时要从供给和需求两方面来探讨。

三、生产要素在邻国边境地区移动的机制

毗邻国家边境地区生产要素移动的机制主要有两种，市场机制和非市场机制。在这两种机制作用下，诸种生产要素在邻国边境地区进行移动和重新组合配置。

（一）市场机制

市场机制表现为一种自发的过程，它主要通过价格杠杆来进行调节。在毗邻国家之间的生产要素市场上，需求方力图以较低的价格求购所需要素，而供给方则力图以较高的价格出售其禀赋的要素。因此，同毗邻国家边境地区的商品市场一样，毗邻国家边境地区生产要素市场，也是由需求方与供给方两方面构成的。供需交易双方形成两个方向相反的作用力，对交易成交价

格、成交数量均产生一定的影响，供给方从需求方得到要素价格的支付之后，出售的仅是要素的使用权，而要素的所有权仍归供给方，因此，劳动力要素的使用价格为工资，资本要素的使用价格为利息，而土地要素的使用价格为地租。购买要素的价格实质上为使用价格，需求方对要素的需求称为“间接需求”。很明显，这种情况与作为占有价格的商品价格不同，消费者购买商品是为了满足生理和心理等欲望，所以对商品的需求称之为“直接需求”。

（二）非市场机制

非市场机制主要指政府和有关国际经济组织的调解，它是一种自觉的过程。非市场机制主要通过法律、行政、管理、计划和政策等手段来调节生产要素在邻国边境地区的移动。

总而言之，在市场机制与非市场机制综合影响和作用下，导致生产要素在邻国边境地区的移动与重新组合配置。

第三节 诸种生产要素在邻国边居地区的移动

一、生产要素在邻国边境地区移动的行为主体

从边境贸易的角度看，生产要素在邻国边境地区移动的行为主体是指直接参与组织或从事生产要素在邻国边境地区移动的个人、企业、组织或机构。具体地说，邻国边境地区生产要素流动的行为主体划分为三个层次：一是各主权国家的个人，即不同国家的自然人；二是不同国家的企业或公司，即不同国家的法人；三是不同国家的各级地方政府机构。毗邻国家的企业或公司是生产要素在邻国边境地区移动的主要行为主体，同时也是边境经济贸易的基础。作为个人的边境地区的居民，既可以是邻国之间生产要素的提供者，也可以是生产要素的需求者，而边民本身在邻国边境地区的移动，又表现为劳动力要素在邻国边境地区的移动。

二、邻国边境地区诸种生产要素的移动

（一）劳动力要素的移动

劳动力要素在邻国边境地区的移动一般是指劳务输出和输入的劳动力迁移过程。就其移动类型而言，主要有两种：一种是间接意义上的流动，另一种是直接意义上的流动。

间接意义上的邻国边境地区劳动力的移动主要表现形式有三种：其一，根据要素禀赋理论，要素产品的流动就是要素的流动。因此劳动密集型产品的移动实质是劳动力要素的移动。其二，纯粹的劳务输出。即包括邻国之间的工程承包、跨国边境旅游、边境贸易中的运输、保险、金融、通讯、广告等邻国边境地区服务贸易的各种业务形式，其三，一国劳动力与他国资本等要素结合，对外开展来料加工装配再出口业务。这种形式的要素结合已成为当代国际经贸合作的一种典型形式，尽管劳动力本身没有流动，但其生产的产品进入了邻国边境市场，另外，该种形式的邻国边境地区劳动力要素的间接移动，不同于边境贸易中劳动密集型商品进出口的流动，其最大区别在于它是多个毗邻国家生产要素在一国范围的重新组合配置。

直接意义上的邻国边境地区劳动力的移动最明显的表现形式是临时性移民，邻国间一切通过直接和间接形式所实现的劳动力移动均属该种范畴。

无论是直接意义上还是间接意义上的劳动力要素在邻国边境地区的移动，均已成为生产要素在邻国边境地区移动的基本移动要素。

（二）资本要素的移动

资本要素是指那些通过直接或间接的形式最终投入产品和劳动生产过程的中间产品和金融资产。这里着重从生产力角度分析作为生产要素的资本在生产中的特定地位和作用，分析资本与其他生产要素的组合与配置。上述概念中的中间产品是指厂商用于生产产品所使用的厂房、机器、设备、原材料等物质形态的物资货物。这些物资货物成为从最初生产到最终消费的中介物，成为生产另一种产品的物质前提和条件。上述概念中的金融资产包括货

币、股票、债券或借款等非物质形态的资产形式。该种形式的投资品并不是直接投入生产过程，而是通过转化为特殊产品生产所需要的生产设备和生产原料等。资本要素在邻国边境地区移动的基本形式有两种：对邻国的直接投资和对邻国的间接投资。从边境经贸合作的角度看，在邻国边境地区进行直接投资，其具体形式主要包括：

1. 合资经营。又称股权式合资经营，是指对合营各方的所有投资以货币形式进行估价，然后以此折合成股份，并计算出各自在整个注册资本中所占的比例，合营各方共同参与经营，共担风险，并按各自的股权比例分担企业的盈亏。合资经营企业具有法人资格。

2. 合作经营。又称契约式合营，即合作各方不具体计算股权比例，合作各方的权利、责任、义务由合作各方事先协商并通过协议、合同加以规定。合作经营企业法人资格具有可选择性，即合作企业并非都具有法人资格。

3. 独资经营。指一国投资者包括公司、企业、经济组织和个人，按照邻国法律，经过邻国政府批准，在邻国边境地区组建的全部为外国资本的企业、公司和其他经济组织，并由其独立经营，自负盈亏。

4. 收购外国企业。指投资者在邻国边境地区购买现有公司的全部或部分资产，或收购全部或部分股份（票）从而获得对现有公司的全部或部分控制权。

间接投资是指通过购买债券或股票以及提供各种贷款来获取利息或股息的跨国投资行为。此种投资行为，投资者既没有经营目的也不拥有企业的经营控制权。

资本要素在邻国边境地区移动受多种因素制约。从输入国的角度来看，政局稳定、社会安定是吸引资本流入的首要因素；好的投资软硬环境，例如，吸引外资的优惠政策，以及完善的交通、通讯等基础设施，较大的投资市场等因素，均有利于对资本的吸引。从输出国的角度来看，国内政局稳定、全方位对外开放程度与对外开放政策以及经济发展水平等因素对资本向邻国移动均有重要影响。另外，从总体上看，利润、利息率、汇率和风险等因素也不同程度地影响到资本要素在邻国边境地区的移动。

（三）技术要素在邻国边居地区的移动

目前技术要素移动对促进发展中国家边境经济贸易的发展有着十分重要的作用。这是因为发展中国家间经济和技术发展水平差距很大，存在着大量的“势差型”技术要素转移的机会和空间。

邻国边境地区技术要素移动的原因大致有如下几方面：从技术输出国方面看，追求较高的技术转让费用，以求尽快收回技术投资；延长技术生命周期并扩大技术效用；促进和带动本国的商品出口，扩大对邻国市场的占领以及扩大与加强技术要素流动国家间的经济交往等。从技术输入国方面看，引进国外先进技术能够使输入国尽快填补科技空白，增强国家的生产实力；减少不必要的重复科研，节省费用，有利于国民经济的发展；有利于改善国民

经济的技术结构，加快产业结构的调整，并有利于本国重新参加国际的技术分工；有利于企业的技术改造和技术进步，改变企业的产品结构，实现产品多样化，以及造就大批本国的科技人才和现代化管理人才等。

邻国边境地区技术要素移动的形式有两种：一种是有偿的技术买卖，即边境技术贸易；另一种是无偿的技术交流与技术援助。边境技术贸易我们将在本章第四节阐述。

技术要素在邻国移动中技术交流所起的作用不断增强，它是通过非市场渠道进行的，其具体方式有：交换科技情报资料、举办国际性学术讨论会、博览会、联合科学考察研究、聘请外国专家讲学等。技术援助主要是由邻国各级政府、经贸组织及民间机构实施的。它是指援助国无偿地或按优惠条件向受援国传授技术知识，帮助建立科技、文化机构并提供相应设施，以促进受援国经济和科学技术的发展。其形式有派遣专家和技术人员、帮助建立科研机构、技术推广站等。

（四）土地要素在邻国边居地区的移动

邻国边境地区土地要素的移动与其他生产要素在邻国边境地区的移动相比有很大的特殊性。这是因为属于特定国家所有的土地都拥有使用权、所有权和主权。当土地要素在邻国边境地区移动时，仅仅是其使用权和所有权进行移动，而其位置和主权并不发生移动。土地要素在邻国边境地区移动的主要形式包括：

1. 土地出售。是指把土地本身作为商品或者把土地使用权作为商品出售给毗邻国家的企业或个人。前者是把土地使用权和所有权都转让给购买者，后者是指出售的只是土地使用权，而被出售的土地所有权仍在出售者手中。

2. 土地出租。是指在所有权和使用权分离的前提下，保留所有权，出让使用权以获取租金的一种方式。土地出租后，租方一般无权再次转让土地使用权并按期缴付租金，在我国称土地使用费。

3. 土地合作开发。是指土地所有者利用土地及其地下、地上资源，吸引邻国合作者投以资金和技术共同开发特定地段的土地的一种合作形式。

4. 建立不同类型的边境经济特区。这是一种特殊的土地要素在邻国边境地区移动的形式。它是指一国在其边境地区通过政府法令划出一定范围，在对外经济贸易活动中采取较其他地区更力开放、更灵活和更为优惠的政策的地带，可减免关税、降低土地使用费。边境经济特区的类型较多。例如，综合型经济特区、贸易型、旅游型、工贸结合型、金融型等经济特区。有时也称边境经济合作区或跨国自由经济区。在我国东北、西北和西南边境地区，已经建立很多边境经济合作区。

第三章 中国边境贸易地域系统

第一节 中国开展边境贸易的区位条件

中国边境贸易的发展，受诸种区位条件影响，概括起来可分为两大类：外部条件和内部条件。

一、中国发展边境贸易的外部条件

（一）战后世界政治经济格局的变化为中国边境贸易的发展创造了良好的条件

第二次世界大战以后，世界政治经济格局发生了重大变化。就总体而言，从 50 年代中期一直到 70 年代初期，美苏争霸成为战后几十年来世界政治格局的基本特征。到了 80 年代中期出现苏美实力相对下降和东西方关系趋于缓和的所谓“格局性的转变”，相互之间由对抗转而采取“对话”。全球政治、军事对抗趋于淡化，并转向经济技术领域的竞争。在经济上，出现以经合组织 24 国为代表的西方资本主义发达国家，以经互会为代表的苏联东欧国家和广大的发展中国家三种不同经济类型国家。90 年代初，国际固有的政治经济格局被打破，冷战结束，世界新的政治格局尚未形成，世界政治多元化与经济一体化、集团化和区域化的步伐不断加快。当今世界三种经济实力不同、类型不同的国家并非相互隔绝，而是相互联系、相互渗透、相互依赖、相互斗争。在世界政治经济不断变幻的风云中，各个国家、地区都在寻找自己在世界开放经济系统中的战略位置。不同社会性质和不同经济发展水平的国家间相互和平共处，在平等互利的原则基础上进行经济贸易合作，有力地推动了世界经济和区域经济的发展。中国作为拥有辽阔内陆边境地区的国家，充分利用良好的国际条件，在实施全方位对外开放尤其是沿边对外开放的战略方针指引下，抓住有利于发展边境地区外向型经济的机遇，选准突破方向，积极开展与周边国家的边境贸易。

（二）中国同周边国家保持睦邻友好关系，是开展边境贸易极其重要的外部条件

历史表明，中国如果同某个周边国家关系紧张、政治对立甚至两国边境地区发生军事冲突，那么中国与该国的边境就不能开放，更谈不上与该地开展边境贸易，进行正常的经济交往。由于各种原因，中国与周边某些国家之间的关系一度紧张，边境贸易在一段时期内因此而被迫中断。这表明中国与毗邻的周边国家保持睦邻友好关系，是发展边境贸易的首要前提条件。80 年代以来，随着中国与周边邻国的关系日益得到改善，特别是中国实施沿边对外开放战略以来，不断发展与周边国家的睦邻友好关系，致使中国与周边国家的经济联系不断扩大，边境贸易有新的开拓和进展。

（三）周边国家实施对外开放政策

继中国实施对外开放政策以后，俄罗斯、蒙古、哈萨克斯坦、缅甸等周

边国家，也相应实施对外开放政策。周边国家对外开放程度，制定的对外经贸政策以及经济发展水平等外部经济条件，对中国与周边国家开展边境贸易的水平、规模、形式、进出口商品结构等方面均产生一定的影响。例如，我国东北和西南两大边境贸易区，因毗邻国家的经济发展水平等外部经济条件的差异性，而使上述两区在边境贸易的规模、形式以及进出口商品结构等方面产生较大的差异性。

（四）周边国家资源禀赋条件

毗邻国家自然地理环境和自然资源禀赋状况的地域差异性，在某种程度上影响到中国与毗邻国家边境贸易发展的水平和经贸合作的方向。例如，与我国西南边境贸易区的云南省相毗邻的缅甸、老挝和越南均是资源富集而开发程度尚低的国家，其土地资源、矿产资源、光热资源、生物资源，无论从整体上还是从人均占有量上，都具有显著优势。云南充分利用境外丰富的资源条件，通过边境贸易进口所需原料，为发展相应的加工工业提供重要的物质基础。而同属西南边境贸易区的西藏同邻国开展边境贸易的主要对象是尼泊尔，因后者国土面积和资源相对有限，所以西藏与云南相比境外资源条件欠佳，致使西藏的边境贸易发展水平较之云南为低。由此可见，处于同一边境贸易区的西藏和云南，因其毗邻国家的外部自然条件优劣的差异性，而对各自边境贸易的发展水平产生巨大的影响，当然，西藏和云南边境贸易发展的水平和程度，也不能完全取决于外部资源条件，不能排除两区各自内部条件的影响。

（五）周边国家的社会文化条件

周边国家的社会政治制度、生活习惯、语言、民族、宗教等文化因素的外部社会条件对中国与这些周边国家的边境贸易关系有重要影响。例如，与缅甸接壤的云南德宏州，两国边民之间许多民族跨境而居，境外的民族与我境内的同一民族或原来的同一民族，具有相同或相似的风俗习惯、宗教、语言，胞波情谊源远流长，边民互市贸易往来历史悠久。

总之，上述外部条件中，毗邻国家的自然地理环境、自然资源禀赋状况以及生活习惯、语言、民族和宗教等文化因素，为相对稳定的条件，此类条件形成和发生作用的时间长久；邻国的社会政治制度、经济结构、科技发展水平以及国际边境地区诸种生产要素相互联系等为平稳变化的外部条件。上述诸条件间相互联系、相互作用和消长，变化相对平稳，对边境贸易影响作用的时间较长。国际形势特别是邻国政治形势稳定与否以及两国国家关系的变化，在外部条件中为频繁变动的条件。邻国政局不稳、社会动乱以及两国关系恶化，会阻碍甚至中止中国与该国的边境贸易，反之，则会有助于或推动中国与该国边境贸易关系的发展。

二、中国边境贸易发展的内部条件

中国边境贸易发展的内部条件，可分为自然条件与社会经济条件两类。

（一）中国内陆边境地区的自然条件对边境贸易的影响

首先，从毗邻多国的自然地理位置看，中国内陆边境地区的边界线自东北鸭绿江江口起，向北折向西，再折向南、向东，直抵北部湾的北仑河口，全长 22800 公里。沿边界线分布着辽宁、吉林、黑龙江、内蒙古、甘肃、新疆、西藏、云南和广西共九个省、自治区。边界线外侧分别与朝鲜、越南等 15 国接壤。中国是世界上陆地边界线最长、周边邻国最多的国家之一。与众多邻国接壤是开展边境贸易的主要地理标志，如果不存在国家间地理上毗邻接壤的这一条件，那么就不会发生边境贸易了，两国之间开展的贸易则属于一般的对外贸易或国际贸易，这种毗邻既包括两国陆地毗邻，又包括江河、湖泊毗邻和海洋毗邻。海洋毗邻不仅两国要隔海相望，而且两国沿海之间只能有一条边界线，不能有公海或其他有争议的海域，否则很难确定边境贸易的范围。另外，虽属毗邻国家，但如果不是邻国边境地区之间进行的贸易，那么同样是一般的对外贸易或国际贸易，而不属于边境贸易的范畴中国与 15 个国家毗邻接壤的有利的位置条件，对中国发展边境贸易是非常有益的。总之，边境地区与内地相比，发展边境贸易具有离国外市场距离近，运费低，经贸交往方便的地缘优势。

其次，中国内陆边境地区丰富的自然资源为边境贸易的发展提供了有利的物质基础条件。我国边境地区拥有丰富的金属矿产资源和非金属矿产资源、煤炭和石油天然气等能源以及水力资源、辽阔的草场资源、土地资源和森林资源，开发潜力大，为建立边境贸易出口商品加工基地，提供了有利的物质基础条件，例如，我国有 75% 的草原分布在边境省、区。东北三省的西部草原、内蒙东部的呼伦贝尔草原，科尔沁草原、锡林郭勒草原、新疆的山地草原和西藏的高寒草原，以及东北的土地资源等是边境地区发展出口创汇农牧业的重要基础。东北三省较为丰富的煤炭资源，近年在与俄罗斯开展边境贸易的出口商品结构中占有一定的地位。

再次，我国边境地区的河川谷地和平原、山地及高原的隘口等形态多样的地貌条件，成为与邻国开展边境贸易的重要通道。一些边境省区的水分、热量和土地等其他条件地域组合良好，为我国开展边境贸易提供了较为有利的自然条件。

（二）有利于边境贸易发展的社会经济条件

1. 已建成的较为完备的口岸、交通运输与邮电通讯等基础设施，为开展边境贸易提供了必要的先决条件

口岸作为供人员、货物和交通工具出入国境的通道，其基础设施建设的好坏，将直接影响边境贸易的规模、便利程度和交易成本的高低。在我国漫长的内陆边界线上，已建成中国沿边对外开放的口岸体系，现设置国家一类口岸数十个，其中有铁路口岸、公路口岸、内河航运口岸。内陆边境口岸设置不但要考虑自然地理环境条件，更重要的是还要考虑社会经济等条件。边境贸易的发展必然要带动口岸规模的扩大，而口岸规模的扩大又将推动边境贸易的进一步发展。目前我国三大边境贸易区已分别建成相应的边境口岸体

系。

交通运输条件对边境贸易有至关重要的影响。目前,我国边境地区的综合交通运输网络已基本形成,以适应边境贸易发展的需要。内陆边境地区铁路通车里程约 2.4 万公里,约占全国铁路通车里程的 45%。除西藏没有铁路外,各边境省区铁路里程都超过 1000 公里,其中东北铁路网最为完善,黑龙江、内蒙、辽宁和吉林四省区的铁路通车里程分别在全国占第一至第四位。已建成的铁路口岸有丹东、宽甸、集安、开山屯、图们、绥芬河、满洲里、二连浩特、阿拉山口、河口和凭祥等口岸。正在建设的铁路有图(们)珲(春)线、集(宁)通(辽)线、南(宁)昆(明)线、广(通)大(理)线等。密山——当壁、二龙山——同江、佳木斯——名山等几条铁路线正在筹建。80 年代末期我国边境省区有公路 32.65 万公里,占全国公路总里程的 32%。云南、黑龙江和内蒙的公路里程分别居全国第四位、第六位和第七位。新疆已建成的公路有 2.5 万公里,并有 3 条通往邻国的国际公路。西藏多条公路通往隘口,并有 2 条国际公路通往尼泊尔和印度。云南和广西的滇缅公路、中老公路以及广西到越南的公路早已运营。边境省区可通航河道 1.3 万公里,约占全国通航河道的 12%。黑龙江省可通航河道有 4776 公里,其中黑龙江、乌苏里江、松花江通航条件优越,可实施国际航运和江海联运。吉林省图们江下游的防川,距日本海仅 15 公里,随着我国图们江通海航行权的恢复,这里将建成濒临日本海的国际性港口。新疆的额尔齐斯河、伊犁河都具有通航条件。伊犁河从伊宁至哈萨克斯但的伊犁镇之间可发展国际航运。中缅边境上的瑞丽江部分江段以及广西的北仑河等均设有开展中缅、中越边境贸易的渡口或通道。近些年来,随着我国对外开放规模的扩大,黑龙江、吉林、辽宁、内蒙、新疆和云南等边疆省区均与毗邻国家开辟了航空运输国际航线。

邮电、通讯基础设施的建设是发展边境贸易的必不可少的一个条件。我国许多边境口岸城市为发展边境贸易,加强了长途通讯网络建设,建立卫星地面站,增开载波线路,增加国内国际直拨程控电话数量,加快收发报自动化,推广传真机,极大地改进了长途通讯手段,同时边境口岸城市邮政建设也有所加强,扩大邮政处理分检能力和邮运能力,调整邮政网络,并增加大型邮运车辆。

2. 劳动力、资金等生产要素条件对边境贸易的影响

我国边境地区人口总数约为 2.47 亿人,从总体上看从事边境贸易的劳动力数量是足够的,并且在某些边境省区还存在着剩余的劳动力。但是在从事边境经济贸易活动的人员中,专业技术人员和经济管理人员数量相对不足,特别是在少数民族地区,边境贸易从业人员的文化素质相对较低。之所以这样说是因为从事边境贸易的业务人员应具备一定的国际贸易、市场学、经济学、统计学、会计学、商品学和外语等方面的知识,要熟悉我国和边境贸易对象国的有关对外贸易的方针、政策、法令、贸易惯例和关税制度等。此外,

还应熟悉边境贸易过程中的货运、保险、商检、报关和结关等各种业务。因此，只有具备较高的从事边境贸易的业务素质，才能在国际竞争中取得良好的经济效益。

无论从事何种形式的边境贸易，其贸易主体都应具备一定数量的资金，这同样是开展边境贸易的重要条件。从事边境贸易的进出口商、中间商和代理商，应具备一定的经济实力，即有一定数量的资金才能使边境贸易正常运转、操作。当然，直接经营边境贸易出口业务的制造商，更应具备大量的资金，以进行出口商品的生产和组织出口。

3. 适度规模的贸易主体

从事边境贸易的行为主体即各种边境贸易企业、商号、公司等边境贸易进出口商的数量规模，直接影响边境贸易经济效益的提高。一般认为，单位产品的边际交易成本是边境贸易企业或商号规模的函数，根据规模经济原理，边境贸易企业或商号也有一个最适度规模。边境贸易企业规模过少，导致单位产品的交易成本增加，必然减少贸易利润；边境贸易企业数量规模过多则又导致内耗增加，肥水外流，相应也会减少贸易利润。例如，云南德宏1984年从事小额贸易的商号仅有4家，1988年增到318家，商号数量规模增加79.5倍。而同期小额贸易总值仅增加19.7倍，税利税额只增加13.3倍。可见，边境贸易行为主体的数量规模条件会影响边境贸易总体经济效益。

4. 边境贸易企业的管理水平直接影响边境贸易经济效益

边境贸易企业不但要有高效、健全的具有权威性的组织机构，而且需要进行科学的管理，高水平的管理必然带来好的经济效益。缺乏科学的、高水平的管理，难以取得好的边境贸易效益。

5. 边境贸易应有相应的职能部门的监督服务系统为保证

边境贸易的实施操作需要有相应的职能部门监督服务系统同时运转才能进行。边境贸易从交易前的准备到交易合同的履行，需经许多环节。例如，签订边境贸易出口合同后，需要经过订货、组织货源、装车（船）、保险、将货物运至口岸、仓储、商检和动植物检、海关、边检以及银行、税务等职能部门协调服务、监督管理。上述各环节缺一不可，只有在各职能部门监管和服务系统正常运转的条件下，才能保证和维护边境贸易处于有序、高效运转状态，使其得以顺利地进行。

6. 我国内陆边境地区较低的生产力发展水平与初级化的产业结构决定了边境贸易的形式和规模较为有限

受政治、经济、社会、历史、地理诸多因素的影响，长期以来内陆边境地区同沿海与内地相比，是我国经济较为落后的地区，原有经济基础十分落后，商品经济不发达，生产力发展水平也较低。与此相应的是其产业结构也处于低水平发育状态。从总体上看，我国边境地区的产业结构具有明显的初级化特点。这表现在制造加工业特别是深加工业和高技术产业落后，而初级产业及其产品在整个产业结构上之较大的比重，生产的产品主要是“原字型”

产品。尤其是在一些边境少数民族地区，尽管水分、光热、土地及生物资源地域组合良好，但还是停留在刀耕火种的原始耕种方式上。生产经营方式单一，加工能力差，粗放加工生产，产品出品率很低。这种产业结构的初级化，更明显地表现在同属内陆边境地区的不同省区以及同一边境省区的不同地、市、县、镇之间的差异性。内陆边境省区的产业类型的地域差异性，大致可分为三类：第一类是原有基础工业相对比较发达，近年来农业、轻工业发展较快的辽吉黑广西四省区，特别是后者的经济发展在我国边境地区是最快的；第二类是原来属于农牧业发达，近年来工业也有较快发展的内蒙、甘肃和新疆三省区；第三类是少数民族聚集、工农业均不很发达的云南和西藏两省区。尽管受诸种条件因素的影响，近些年来中国边境贸易迅速发展，边境贸易额不断增加，边境贸易地域范围也在逐渐扩大，并已成为不可替代的贸易层次。但是，我国内陆边境地区较低的生产力发展水平和初级化的产业结构的经济条件，决定了我国边境贸易无论在形式上和规模上都是较为有限的。应调动方方面面的积极性，完善管理机制，特别是应加快我国边境地区产业结构高级化的步伐，以促进和推动边境贸易有新的更大的发展。

7. 中国实施对外开放战略以及实行特殊政策力开展边境贸易创造了根本性条件

90年代我国在深化改革、扩大开放方针指引下，实行沿海、沿江和沿边开放战略。沿边开放与沿海开放相呼应，有助于形成“海陆同开、东西互济、南北共兴”的格局。毋庸置疑，沿边对外开放战略的实施，从根本上创造了开展边境贸易的良好环境，在此基础上，国家制定了有利于边境贸易发展的各种政策。

我国自80年代中期至90年代中期先后出台了一系列有关促进边境经济贸易发展的政策，这些政策大致可分为国家政策、地区政策、外经外贸政策、中外经济合作政策、税收政策、汇率政策、商检政策、边境管理政策、国际经贸仲裁政策等。

国家政策诸如《国务院关于鼓励外商投资的规定》、《中华人民共和国进出口关税条例》、《中华人民共和国进出口商品检验法实施条例》、《中华人民共和国海关关于进出境旅客‘红绿通道’通关的规定》、《国务院关于进一步开放黑河、绥芬河、珲春、满洲里四个边境城市的通知》和《国务院关于进一步开放南宁、昆明市、凭祥市、瑞丽、河口县等五个边境城镇的通知》等。在1996年1月3日国发[1996]2号《国务院关于边境贸易有关问题的通知》中，对边境贸易的管理作出新的规定。

外经外贸政策如《中华人民共和国海关对中缅边境民间贸易的监管和税收优惠办法》等。

地区政策诸如《黑龙江省关于赋予黑河、绥芬河边境开放城市的若干管理和优惠政策》、《黑河市人民政府关于开展边境贸易和经济技术合作的暂行规定》、《吉林省人民政府关于鼓励外商投资的优惠政策》、《珲春鼓励

开发开放的优惠政策》、《内蒙古自治区人民政府关于扩大满洲里市经济管理权限的通知（摘要）》、《新疆维吾尔自治区人民政府关于进一步做好对周边及东欧国家贸易的经济技术合作的通知》、《西藏自治区关于深化改革扩大开放的决定（摘要）》、《云南省人民政府关于发展边境贸易的若干补充规定》、《云南姐告边境贸易经济区若干政策的规定》、《广西壮族自治区关于鼓励外商投资的税收优惠政策》、《广西凭祥边境贸易开放区实施方案》，等等。

上述各项政策法规的规定，对我国内陆边境地区社会经济的发展和开展边境贸易创造了根本性条件。这些政策为边境地区的经济繁荣提供了宽松而适宜的环境条件，并使边境地区的经济发展同边境贸易的宏观和微观的社会经济效益有机地结合起来。这些政策的贯彻与实施不但有效地维护了边境贸易的正常秩序，而且保证了边境贸易健康、稳定地发展。

综上所述，在诸种外部条件和内部条件（或国际与国内条件）、自然条件与社会经济条件（或人文条件）、宏观条件与微观条件以及历史与现实等条件与因素的综合影响与作用下，边境贸易成为中国对外经济贸易以及中国与邻国间的国际贸易的重要组成部分。同时，随着边境贸易的开展，在中国内陆边境地区形成相应的边境贸易空间组织及其地域系统。

第二节 中国边境贸易地域空间组织构造及其地源系统

一、中国边境贸易地域空间组织构造

中国 22800 公里内陆边界线，自东北鸭绿江口起至北部湾北仑河河口，分别与朝鲜、俄罗斯、蒙古、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、阿富汗、巴基斯坦、印度、尼泊尔、锡金、不丹、缅甸、老挝和越南等 15 个国家接壤。从空间组织构造角度可以探讨中国及其毗邻国家边境地区，我们发现它们有不同的表现形式，也就是说在中国与不同毗邻国家接壤的边境地区，可形成不同的空间组织构造。自中朝两国边界开始，向北至图们江三角洲地区的中、俄、朝三国边境地区，再向北向西折为中、俄两国边境地区，之后为中、蒙、俄三国接壤边境地区，中、蒙两国边境地区，然后再向西北为中、蒙、俄、哈四国边境地区，接着是与中国西北接壤的哈、吉、塔、阿、巴边境地区，最后是与中国两南边境接壤的印、锡、不、缅、老、越边境地区。这样，我们对以中国边界线为轴，将由 N 个国家毗邻接壤的边境地区称为 N 维边境地区，可概括为二维边境地区，例如，中朝、中俄、中蒙边境地区；二维边境地区，例如，中俄朝、中蒙俄边境地区；四（多）维边境地区，例如，中蒙俄哈边境地区（见图 3-1）。可见，中国东北、西北和西南三大边境贸易区，其空间组织构造各异。东北边境贸易区为二维和三维的空间组织构造；西北边境贸易区和西南边境贸易区则为多维边境贸易区。就上述每个边境贸易区而言，其各亚区即各省、自治区单独构成的边境贸易区，也各具其特定的空间组织构造。例如，黑龙江省边境贸易区仅为二维空间组织构造，由于新疆边境贸易区同时单独构成中国西北边境贸易区，所以其空间组织构造是多维的。

{ewc MVIMAGE,MVIMAGE, !06300420ZW.D_0059_1.bmp}

一般来说，在 N 维边境地区，边境贸易与国际边境经济合作特别是后者要受特定的政治、地理、自然、经济、社会和文化等因素的影响与制约。相反，在其他条件与因素不变的情况下，中国边境经济贸易合作的规模和境外市场，也受邻国边境地域空间组织构造的影响和作用。例如，在具有多维地域空间组织构造的中国西北和西南边境贸易区，均形成多元化境外市场结构；而在具有二维空间组织构造的黑龙江省边境贸易区却形成单一的境外市场结构。

二、中国边境贸易地域系统的形成

中国边境贸易地域系统是指由开展边境贸易的中国各边境口岸、各边境省、自治区、地（州）、市（县）分别构成的边境贸易区系统，以及沿边九省区整个带状地带所构成的区域系统。它包括点状系统即边境口岸体系、块状系统即三大边境贸易区及其亚区，以及带状系统即整个沿边九省区。这样，由特点、结构、功能、规模各异的点状，块状和条带系统构成的中国边境贸易地域系统，在一定的条件与因素作用和影响下，发挥其边境贸易的功能作

用。

（一）点状系统——中国边境口岸体系

1. 概念与分布

口岸，顾名思义，“口”即口子，出入的通道，“岸”即江湖河海等水边的陆地。《辞海》对口岸的定义是对外通商的港埠。该定义有两层涵义：其一，口岸具有对外通商的作用和功能；其二，口岸是具有一定规模的集镇或城市。所以口岸也可理解为具有对外开放特殊职能的城镇。口岸是指人员、货物、交通工具出入国境的港口、机场、车站、通道等。广义理解的口岸，则是指具有特殊机构和职能的外向型的城镇。它是国家对外开放的门户和窗口。

中国内陆边界线漫长，有辽宁、广西 2 个海陆疆省区，7 个陆疆省区，即吉林、黑龙江、内蒙古、甘肃、新疆、西藏和云南。在中国内陆边界线上现设置有国家一类口岸 38 个，其中公路口岸 23 个——丹东、临江、南坪、三合、开山屯、琿春、东宁、绥芬河、满洲里、二连、吐尔尕特、霍尔果斯、塔克什肯、红其拉甫、普兰、吉隆、日屋、樟木、瑞丽、畹町、水口、友谊关、东兴；内河航运口岸 6 个——同江、逊克、黑河、漠河、室韦；铁路口岸 9 个——丹东、集安、图们、绥芬河、满洲里、二连、阿拉山口、河口、凭祥。此外，还设置若干个二类口岸，构成目前中国沿边对外开放口岸体系。

2. 内陆边境口岸的分类

在我国，口岸主要有一类和二类两种。

（1）一类边境口岸。是指由国务院批准开放的口岸，有中央管理的口岸，也有由省、市、自治区管理的部分口岸。它包括对外国籍船舶、车辆等交通工具开放的水陆客货运口岸；只允许中国籍船舶、车辆出入境的客货运口岸。

（2）二类边境口岸。一般经省（自治区）政府批准，它包括同毗邻国家地方政府之间进行小额贸易的人员往来的口岸；只限边境居民通行的出入境口岸。

此外，还可分为潜在口岸，指计划申报或申报未批具有口岸的某些功能，各种条件比较好，正在发育或规划中的后备口岸。在我国一些边境地区还设置了通道互市点，它是为口岸服务的边境集镇，是口岸的组成部分。它比潜在口岸又低一级，为乡级以下集镇。

从口岸自身设置的条件看，分为内部条件与外部条件。外部条件包括境外相关国家或地区的政治、社会、经济、地理环境及交通便利程度等。内部条件包括口岸距边界线的远近、边境贸易的历史基础、现有贸易规模、人口规模、生产能力、资源条件以及社会基础设施等。

边境贸易是边境口岸功能的主要表现形式，而边境口岸则是实现边境贸易商品、车、船及人员进出功能区域的总称。边境贸易的发展必然促进口岸规模的扩大，而口岸规模的扩大又将推动边境贸易的深入发展，并带动边境城镇社会经济的发展。

3. 边境口岸特征

边境口岸的特征与其设置的条件有一定关联。边境口岸的开放基本决定于天时、地利、人和三个主要条件。当三者统一，即所谓逢天时、占地利，得人和的有利条件时，口岸正常发挥其功能作用；当三者不统一，变成相互制约的不利条件，则口岸不能正常运转。三者中地利是较为稳定的，人和则是相对而关键的，多变的则是天时。边境口岸的主要特征是：

(1) 对邻国的强烈依赖性。内陆边境口岸的设置不但要考虑自身的区位条件，而且更应考虑邻国的政治、地理、经济和社会等区位条件。毗邻国家边界的稳定与否对边境口岸的开放起重要作用，同邻国保持与发展友好关系，才能使双方口岸长期、正常地开展边境贸易与经济合作。因此，边境口岸对邻国有强烈的依赖性。

(2) 与海运口岸、航空口岸相比边境口岸有不同的取向。中国一些内陆边境口岸，例如，西南边境贸易区中缅边境的中国口岸，面对的是缅甸这样一个经济落后的发展中国家，出口商品大多是工业制成品，进口的则主要是我国紧缺的原料等初级产品，相比之下我国是处在经济的高位。与云南中缅边境口岸进出口商品的取向相反，我国东部沿海水运和航空口岸则主要面对发达国家和地区，进口商品主要是高价值的资本和技术密集型商品，出口的则主要是低价值的初级产品和劳动密集型商品，相比之下我国处在经济的低位。可见，内陆边境口岸与沿海水运口岸、航空口岸相比，各自具有特殊的内容而有不同的取向。

(3) 内陆边境口岸投资少、易开发、见效快。沿海水运口岸必须具备有轮船停泊的码头、港口，其占地面积、自身规模与基建投资巨大。而内陆边境口岸主要是靠公路、铁路，或内河运输，相比之下，口岸占地面积、规模以及投资有限。因此，内陆边境口岸投资少、易开发、见效快。

(4) 与邻国边境口岸的对应性。内陆边境口岸的设置，必须是与毗邻国家边境口岸同时设置，所以中外边境口岸彼此相对应，缺一不可，有严格的对应性。也就是说边境口岸不同于海运口岸和航空口岸，后两者没有对应性。

(5) 具有多种贸易功能。内陆边境口岸的这一特征是由边境贸易本身的特殊形式所决定的。毗邻国家通过边境口岸可进行转口贸易和过境贸易，以及通过边境口岸进行边境商品贸易、边境服务贸易等国际边境经济合作活动，其内容之丰富，交换之广泛，联系之密切，参与人数之多是其他口岸不能相比的。

(6) 进出口商品传递快，交通运费低廉。毗邻国家边境口岸，因彼此距离近（例如，黑河口岸码头距布拉戈维申斯克口岸码仅 2.5 公里），经过该口岸的进出口商品运输方便，交货迅速，传递快且运费较低。

4. 边境口岸机构组成

通常，口岸是由多个职能部门组成的综合体。中国口岸一般是由检查检验、交通运输、供应服务、外贸及口岸综合管理等五个职能部门构成。

检查检验部门：包括边防检查、海关、卫生检疫、动植物检疫、商品检验、车船检验等。港务监督与船舶检验仅在水运口岸设置；

交通运输部门：包括港口、车站，以及航运、铁路和公路运输公司等部门；

供应服务部门：包括船舶代理、货运代理、银行、保险公司、邮电通讯、口岸服务公司、装卸公司，宾馆、饭店等系统；

外贸部门：包括各类边境贸易公司和地方贸易公司、商号、各类专业公司、驻边境口岸办事处等机构；

综合管理部门：设置当地政府领导下的口岸管理委员会或口岸办公室，负责对口岸各有关职能部门的协调工作。

（二）块状系统——中国边境贸易区系统

1. 中国边境贸易区划分的依据

边境贸易是一种特殊形式的对外贸易，它具有明显的地域差异性。然而，在对外贸易领域内，长期以来人们只注重研究部门对外贸易发展问题，而忽视对区域外贸发展问题的探讨。实际上，作为整个国家经济活动组成部分的对外贸易，总是在特定的地域范围内进行的，并受到各种区位条件的影响和制约。边境贸易更是受制于境内外诸种区位条件，特别是边境口岸城镇的地理位置、等级规模、其市场经济发展水平、交通通讯基础设施状况以及与毗邻国家的政治经济关系等具有相当大的差异性，而使不同区域的边境贸易在其发展水平和规模等方面有显著的区别。因此，有必要对中国边境贸易区域系统进行探讨。

（1）从总体战略上判识，中国内陆边界线大体可分为三段，即东北部边界线段，西北部边界线段和西南部边界线段。东北部边界线段毗邻朝鲜、俄罗斯、蒙古国东部，与其相对应的为中国辽宁、吉林、黑龙江、内蒙东部省（区）。西北部边境段毗邻蒙古国西部、俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、阿富汗、巴基斯坦等国。与其相对应的为中国内蒙西部、甘肃、新疆。西南边界线段毗邻印度、尼泊尔、锡金、不丹、缅甸、老挝、越南等国。中国与其相对应的为西藏、云南、广西三省区。这样，根据中国及其毗邻国家的自然环境状况和对边界线的总体判识，三段边界线相应形成三大边境贸易区域，即东北边境贸易区、西北边境贸易区和西南边境贸易区。

（2）从近些年来中国东北边境贸易区、西北边境贸易区和西南边境贸易区开展边境贸易的实际情况看，三大边境贸易区在边境贸易发展水平和规模、边境贸易经营方式、边境贸易结算方式、边境贸易进出口商品结构，以及影响边境贸易发展的毗邻国家国情等方面均有所不同。例如，东北边境贸易区与西南边境贸易区相比，前者边境贸易发展水平较高，多为边境地方贸易，双方经营主体主要以地方政府批准的边境贸易公司、专业外贸公司为主；贸易方式多以签定协议、合同的易货贸易为主；毗邻的俄罗斯尽管其目前经济状况恶化，但仍有相当雄厚的经济实力。后者近年边境贸易虽然发展很快，

但还需进一步理顺与毗邻国家的经贸关系，后者多以边境民间贸易、边民互市贸易为主，双方经营主体为私营经济成份相对占很大比重的商行、商号或公司、毗邻各国经济均较落后。

(3) 从行政区角度看，我国边境省区分别形成省（自治区）、地（州、盟）、市（县、旗）等不同等级规模的边境贸易区。我们在后面几章将重点对省（区）级边境贸易区进行探讨。

(4) 内陆边境地区是毗邻国家之间依边界线而形成的带状区域，它处在国家间连接地带。国家间对商品与劳务的需求差异最集中地反映在边境带状区域上。因此，毗邻国家在对外开放的前提条件下，彼此之间根据其商品与劳务的需求差异，在国际边境地区，吸引腹地资金、技术和人员等经济资源，发展外向型经济和出口产业，开展边境对外贸易、转口贸易、边境贸易和服务贸易。在沟通内外的经济贸易合作与联系中，边境地区可获取最佳的边境地域效益。边境开放可使边境地域效益发挥得更为充分，而边境封闭把优势变成劣势，则不能获取边境地域效益，这是内陆边境地区特殊的经济地理规律。中国边境带状区域在东北、西北、西南的区位条件和境外毗邻国家的差异，必然造成边境贸易的地域差异，因而形成不同等级规模的边境贸易区。

(5) 中国内陆边境东北、西北和西南地区，其自然资源禀赋的差异，是形成边境贸易地域分工与协作的自然基础。同时不同边境地区自然资源禀赋的差异，相对形成各自区域比较优势，并分别与相邻国家发生相应自然资源要素的移动和重新配置，进而实现不同边境地区对外经济贸易联系与交往。

(6) 中国内陆边境地区在经济实力、生产力发展水平、边境贸易的管理水平以及口岸基础设施等社会经济条件的地域差异，使边境贸易的发展水平和规模有显著差异，最终表现在不同地区边境贸易经济效益和贸易量的区际差异。同时，也在宏观上确定了不同地区边境贸易地域分工的格局和发展方向。

(7) 中国内陆边境地区由于受特定社会历史条件的影响，不同边境地区发展边境贸易的历史基础和历史传统不同，而形成边境贸易的不同方式，例如，中缅边境贸易以边境互市贸易、民间贸易为主。这样，因贸易方式不同而形成不同的边境贸易区。

(8) 边境地区因受宗教、语言、风俗习惯、民族等文化要素的影响，而形成少数民族聚居区，或少数民族自治区域。例如，中朝边境延边朝鲜族自治州的朝鲜族；中蒙边境的蒙古族；中哈和中俄边境上的新疆哈萨克族、维吾尔族；中缅边境居住的傣、景颇（克钦）、德昂、布朗、阿昌、傈僳等民族；中越边境居住的彝、壮、哈尼、布依、傣，苗、瑶等民族。在全国 138 个边境县中，有 112 个属少数民族自治县。并且，大部分国家级边境口岸和边民互市点都分布在少数民族居住地区。由于不同的少数民族消费心理、生活习惯等方面的差异，产生对进出口商品的消费结构差异，而相应形成不同

等级规模的边境贸易区。

(9) 中国内陆边境毗邻 15 个国家，这些国家因其自然资源禀赋丰缺程度、社会制度、经济发展水平、对外开放程度与政策等的差异性，而对中国各边境贸易区的边境贸易产生不同程度的影响。中国不同边境贸易区因国而异，相应制定针对不同国家和地区边境贸易政策和措施，以适应本区边境贸易的发展。

(10) 在当今世界经济发展相互依存与相互渗透的趋势影响下，各个国家、各个地区都在寻找自己在世界开放经济系统中的战略位置，力图获得有利的发展机遇。作为中国内陆边境贸易区域组成部分的东北、西北、西南地区，应充分认识各自的特殊地位，选准突破方向，实行区域分工。东北边境贸易区应以东北亚经济圈为目标，积极有效地参与东北亚区域经济贸易合作，特别是图们江地区多国经济合作与开发；西北边境贸易区应以中亚经济圈为目标，充分发挥边境各口岸城镇的作用，成为我国面向西北亚、中亚开放的重要窗口和基地，广泛参与这一区域的国际经济贸易合作；西南边境贸易区地处南亚、东南亚通道，其中滇缅公路是中国西南大部分地区经陆路南下印度洋的捷径，本区应以“南亚经济圈”、“中南半岛经济圈”为目标，通过边境贸易、转口贸易、过境贸易、边境服务贸易等形式，努力开拓、提高中国商品在周边国家市场的占有份额，使本区成为中国经济直达印度洋的重要窗口和基地。特别是本区具有中国参与澜沧江—湄公河国际经济合作开发区的有利条件，它将以水电、航运，旅游和热带生物资源和矿产资源开发为基本对象进行多国经济合作。

(11) 边境贸易作为内陆边境地区对外经济活动的重要组成部分，它已从狭隘的范畴，向广义的领域拓展，即从利用边境隘口、渡口、集镇等低层次的边民互市，向有计划的口岸体系建设，发展小额贸易、地方政府贸易，向转口贸易，边境贸易和国际贸易发展，乃至向与邻国合作共建跨国自由经济区的高层次发展。结算方式也从现金限额互市、易货贸易向人民币大笔现金交易、硬通货交易、期货交易延伸。这样，以多层次、多渠道、多方式进行的边境贸易，有其鲜明的地域特色，因而形成等级规模各异的边境贸易区系统。

总之，加强对我国区域边境贸易即不同边境贸易区的研究，揭示不同边境贸易区及其地域系统的特征和规律，对中国边境贸易的发展具有十分重要的理论意义和实践价值。

2. 中国边境贸易区系统结构

(1) 三大边境贸易区系统

包括东北边境贸易区、西北边境贸易区和西南边境贸易区。

(2) 省级边境贸易区系统

主要包括辽宁省边境贸易区、吉林省边境贸易区、黑龙江省边境贸易区、内蒙古自治区边境贸易区、新疆维吾尔自治区边境贸易区、西藏自治区边境

贸易区、云南省边境贸易区、广西壮族自治区边境贸易区。

(3) 地区(州、盟)级边境贸易区

由地区(州、盟)本身构成的边境贸易区。例如,延边朝鲜族自治州、黑河地区、大兴安岭地区、呼伦贝尔盟、锡林郭勒盟、巴彦淖尔盟、阿拉善盟、阿勒泰地区、喀什地区、塔城地区、伊犁地区、克孜勒苏柯尔克孜自治州、日喀则地区、江孜地区、德宏傣族景颇族自治州、西双版纳傣族自治州、红河哈尼族彝族自治州、南宁地区等边境贸易区。

(4) 县(市、旗)级边境贸易区

我国内陆边境地区目前共有 138 个县(市、旗),其中,吉林省 8 个市县、内蒙古自治区 18 个县级旗市、黑龙江省 19 个市县,广西壮族自治区 7 个市县、云南省 32 个市县、西藏自治区 22 个市县、新疆维吾尔自治区 32 个市县。有些边境县(市、旗)可构成最基本的边境贸易区。

(三) 带状系统——中国沿边带状边境贸易区域系统

中国内陆边境九省区构成一有机带状边境贸易区整体,即地处边境、有接壤邻国、沿边界线内侧几乎环抱我国整个东北、西北和西南的带状边境地区,其总面积约为 591.8 万平方公里,约占全国领土总面积的 61.6%,这一沿边带状地域空间,具有向接壤邻国开放的地理区位优势,由于处在山高谷深、沙漠浩瀚、气候异常等特殊的地理环境,经济相对落后,交通不便,商品经济不发达,信息闭塞,资金、技术、人才短缺。然而这一周边带状地区资源却很丰富,且开发利用程度相对很低。1992 年有人口约 2.47 亿,约占全国总人口的 21%。

中国沿边带状地区的发展只能发挥其地缘优势,与周边国家开展边境贸易,发展经济技术合作。特别是与周边国家在资源结构、产业结构、技术结构等方面具有很强的互补性,构成了中国边境贸易的基础。为更快发展带状边境地区的经济,走向世界经济舞台,只能以边境贸易为先导,吸引内地、沿海的人员、商品、资金的流入,促进边境口岸城镇的繁荣,参与同毗邻国家的国际分工、合作与竞争(见图 3-2)。

{ewc MVIMAGE,MVIMAGE,!06300420ZW.D_0070_1.bmp}

同中国毗邻的 15 个国家总共有 14 亿多人口,有着十分巨大的市场潜力。从近些年来中国发展边境贸易的实际情况看,与毗邻国家相比,中国沿边带状地区依托对沿海和内地的吸引,在纺织服装工业、日用品工业、食品工业、机械工业、电子工业等加工工业的生产能力和技术水平方面,均具有明显的比较优势。毗邻国家的消费水平、需求层次也显著低于我国或与我国较为接近,它们与我国在边境贸易进出口商品结构和经济技术合作等方面吻合度较高或互补性很大。中国通过边境贸易和参与周边国家区际经济分工与合作,形成进口资源类商品、出口加工制成品的有利的分工格局,可享受更多的比较利益。同时,边境贸易的发展可以使中国沿边开放与沿海开放形成互补互促的关系,有效地开拓毗邻周边国际市场,可以向沿海加工工业提供更多的

原材料，并支持沿海的开放；通过沿边开放，在边境地区形成若干个边境贸易区，充分发挥一类边境口岸城镇的骨干作用，努力发挥二类口岸和其他通道和渡口的辅助作用，形成分层次的边境口岸开放体系，不断改善沿边带状地域空间的内部贸易环境、促进经济振兴和民族繁荣，使其商贸业、工业、农牧业、运输业、旅游业、通讯等服务业综合发展，尽快实现产业结构的升级，形成边境地区经济增长的新局面。从不断完善国家对外开放格局的角度看，中国沿边带状地区的发展可以使我国从 80 年代的主要是东南沿海（单边）的面向经济发达和欠发达国家地区（单向）开放，推进到 90 年代的沿海、沿江、沿边（多边）、面向世界各国（多向）的全方位开放，实现我国多层次、多功能的总体开放战略。这样，沿边、内地、沿海相互补充，相互促进，逐步改善全国产业分布的区域格局。

尽管我们把中国沿边带状地区作为完整的地域空间系统来考察，但在这一狭长带状地区，境内外诸种条件的地域差异性，特别是边境口岸的腹地经济发展水平、产业结构及其市场发育程度等方面的差异，使不同边境贸易区在边境贸易的进出口商品结构、规模、形式，及其扩展的地域空间、边境口岸城镇建设、交通通讯基础设施等方面，还存在着显著的差异性。在不同边境地区边境贸易发展除有其共同的规律性和特征外，还有其各自鲜明的个性特征。这明显地表现在东北边境贸易区不同于西北边境贸易区，而西北边境贸易区又与西南边境贸易区存在着种种差异。因此，我们在对中国沿边整个带状地区及其边境贸易地域系统即不同等级规模的边境贸易区进行考察研究的同时，更有必要对作为其有机组成部分的腹地系统进行探讨。实际上中国边境贸易发展进程中，少不了各自腹地系统的支持，我们只有通过对中国不同边境口岸腹地的研究，才能更为准确地认识与揭示中国边境贸易这一社会经济现象的一般规律及其区域特征。

第三节 边居口岸的腹地

一、腹地的概念及其划分

边境口岸的腹地是指与边境口岸保持密切联系的经济辐射地。腹地既是进口原料与商品加工的场所和消费市场，同时又是出口商品加工和生产的基地，实现商品交换增值的目的。腹地与边境口岸的关系实质上是区域与枢纽的直接关系。前者是后者依托的基础，后者是前者沿边对外开放的窗口。由于口岸是有层次的，所以腹地也是有层次的，从直观上可分为核心腹地、近域腹地和远域腹地，因而形成不同等级规模的腹地系统。

腹地系统的划分，可考虑行政区因素，不打乱行政区划界限，地理范围上不交叉、不重叠，以及已经形成或正在形成的一定规模、一定辐射能力的经济中心。为此，我们将腹地系统相对划分为三级，核心腹地由边境口岸城镇所在市（县、旗）以及地区（州、盟）等区域系统构成；近域腹地由边境口岸所在的省（自治区）区域系统构成；远域腹地则由相当于大经济区（如东北经济区），以及内地、沿海省区腹地系统构成。

口岸规模越大，层次越高，运输方式越多，它所吸引和扩散的腹地范围越广。

应该指出的是，此处论及边境口岸腹地系统，不但包括边境省（自治区）、市县等区域单元，而且覆盖全国所有内地、沿海省区。腹地系统经济实力越强，口岸城镇的发展潜力越大；腹地系统的中心城市越发达，其作用范围越大，对口岸城镇的带动能力也越强；口岸城镇距腹地系统中心城市的距离越近，越容易接收到中心城市的辐射作用。我们可以东北区腹地为例，说明其与主要边境口岸城镇之间的关系特征（见表 3-1）。

二、边境口岸与腹地的关联

判断边境口岸城镇与其腹地系统的关联程度主要应考虑如下要点：

1. 口岸城镇与腹地中心城镇的空间距离及其交通通讯等基础设施条件；
2. 腹地的等级规模如幅员面积的大小；
3. 腹地的经济基础、市场经济、外向型经济发展水平，及其产业结构与边境贸易的关联程度；
4. 腹地中心城镇的主要职能与人口规模；
5. 腹地对发展边境贸易的区域政策与产业政策；
6. 腹地与边境口岸进出口商品的相关程度；
7. 腹地市场与边境市场的关联程度；
8. 国际边境地区经济合作的方式与水平。

目前中国沿边地区边境上岸在其腹地系统已形成一批具有相当经济实力且距离较近的中心城市。例如，哈尔滨、长春、沈阳、呼和浩特，乌鲁木齐、昆明、南宁等。这些腹地中心城市以及其他一些工业城市，有力地支持和带动了边境口岸的建设与发展。

从宏观上看，对边境口岸产生影响的腹地系统应由国内外两大腹地区域系统构成。与中国边境口岸相对应的境外口岸与境外腹地系统的构成，在理论上应与我国腹地系统相对应，也可分类三级，即邻国边境口岸城镇所在地区级区域构成的核心腹地；由口岸城镇所在省（州、边区）构成的近域腹地；由大经济区或大区（如俄罗斯远东经济区）以及全国范围构成的远域腹地系统等。

表 3—1 东北边境贸易区主要边境口岸城镇与其腹地经济核心城市之间空间关系特征

口岸与核心城镇	相间距离 (km)	相间交通条件		城镇人口 (万人)	GDP (亿元)	工业结构特征	轻工、食品业产值 (亿元)	机电业产值 (亿元)	商业规模销售额 (亿元)
		铁路	公路						
满洲里	0			1	3.09	采煤业为主,工业规模较小	0.7	0.03	2.0
海拉尔 齐齐哈尔	196	单线	301国道	3.34	4.55	轻工业食品业占主导	3.8	0.46	5.24
	697	在建	301国道	20.94					
大庆	758	复线	有断头	138.31	32.33	重工业比重较大,机电业较突出	14.8	17.1	54.2
		复线	无平行公路						
哈尔滨	944	复线	一级公路	9.12	143.89	石油开采及加工业占绝对主导	5.0	0.8	14.4
				282.71	97.98	重工业主导,机电工业突出,轻工食品亦较发达	44.9	52.5	83.3
黑河	0	单线	无平行公路	14.76	3.71	采掘、轻工业为主	0.7	0.2	2.2

口岸与核心城镇	相间距离 (km)	相间交通条件		城镇人口 (万人)	GDP (亿元)	工业结构特征	轻工、食品业产值 (亿元)	机电业产值 (亿元)	商业规模 (亿元)
		铁路	公路						
绥化	450			77.36	11.37	轻工食品业主导	4.2	0.7	5.7
哈尔滨	567	复线	无平行公路	282.71	97.78		44.9	52.5	83.3
绥芬河	0					轻工、食品为主、工业规模小	0.1	0.04	
牡丹江	194	单线	301国道	2.74 71.74	0.99 23.52	轻重工业比例较为协调 轻工、橡胶工业突出	16.3	8.2	36
哈尔滨	545	复线	301国道	282.71	97.98	同前	44.9	52.5	83.3
琿春	0		302国道 琿图公路	18.45	2.44	工业规模较小,采掘轻工业为主	0.7	0.06	2.6
延吉	115	单线	302国道	28.32	8.93	轻工食品业主导。化学工业为主,工业较发达	8.3	1.4	9.2

口岸与核心 城镇	相间 距离 (km)	相间交通条件		城镇人 口(万 人)	GDP (亿元)	工业结构特征	轻工、 食品业 产值 (亿 元)	机电业产 值(亿 元)	商业规模 销售额 (亿元)
		铁路	公路						
吉林 长春	468	单线	302 国道	127.49	53.26	工业较发达,机 电工业突出。	20.4	11.3	58.7
	596	单线	S101 省 道	211.0	53.38		26.8	66.0	71.8
丹东	0			64.69	22.67	轻重比例协 调,工业较发 达。	18.0	14.2	30.1
本溪 沈阳	199	单线	304 国道	91.90	30.06	冶金工业为主 导。 重工业主导,机 电工业突出。	6.4	4.6	23.5
	283	单线	304 国道	453.87	158.01		53.4	118.3	141.1

第四章 东北边境贸易区

东北边境贸易区包括辽宁省、吉林省、黑龙江省、内蒙古自治区东部，共四省区。该区位于我国东北部，毗邻朝鲜、俄罗斯远东、蒙古等东北亚各国和地区的战略位置，使其在我国沿边对外开放总格局中，居于十分重要的地位。东北边境贸易区与邻国在资源结构、经济结构、技术结构、进出口商品结构方面存在着明显的互补性，并具有发展边境贸易较优越的基础条件，本区特点是地上、地下资源丰富，经济基础较雄厚，城市密集，边境口岸体系较完善，腹地系统广阔，交通运输比较发达，是全国重要的商品粮基地、牧业基地，林业基地、科技教育基地、外贸出口基地（见图 4-1）。

{ewc MVIMAGE,MVIMAGE, !06300420ZW.D_0078_1.bmp}

1993 年中国与俄罗斯等独联体国家边地经贸进出口总额为 90.19 亿美元，其中东北边境贸易区（四省区）边地经贸额为 42.611 亿美元，之全国总额的 46.70%。可见，东北边境贸易区在我国边境贸易中居于非常重要的地位。本章重点对省区级边境贸易区作详细的论述。

第一节 辽宁省边境贸易区

辽宁省总面积 29.61 万平方公里，其中陆地面积 14.59 万平方公里，海域面积 15.02 万平方公里。主要民族有汉、满、蒙古、回、朝鲜、锡伯族等。行政区划上，该省有 13 个地级市、4 个县级市、35 个县和 5 个自治县。

一、开展边境贸易的基础条件

（一）自然条件与自然资源

辽宁省边境贸易区地理环境很优越。它位于东北边境贸易区南部，东北与吉林省交界，西北与内蒙古自治区为邻，西南与河北南部相连，东南以鸭绿江为界同朝鲜隔江相望。边界线长 200 公里，辽东半岛伸入黄海、渤海，与山东半岛遥相对峙。这种地理位置使辽宁成为陆路、空路和海路交通均很发达的边境贸易区，是东北边境贸易区通向世界的重要门户。

本省山地、丘陵分列东西，中部平原约占全省面积的 1/3。地形可分为辽东山地丘陵、辽西山地丘陵和辽河平原三个区域。

辽东山地丘陵由长白山余脉及其支脉千山组成，从东北向西南延伸，海拔多在 500 米左右，个别山峰可达 1000 米以上，为本省主要林区。千山山脉风光秀丽，为重要的旅游资源，南部丘陵地带是我国重要水果产区。中部平原是辽宁省主要水稻产区和商品粮生产基地。辽西山地丘陵是内蒙古高原和辽河平原间的过渡地带，由东北至西南向的医巫闾山、努鲁儿虎山等组成。丘陵东缘沿渤海海滨，是海拔仅 50 米的狭长平原，习惯上叫“辽西走廊”，是沟通关内外的重要通道。东、西山地丘陵之间，是辽河及其支流冲积而成的平原，故名辽河平原，是东北平原的一部分。

全境河流主要属辽河流域。辽河有东西两源，在本省北部汇合，流贯辽河平原，经盘山人海。浑河、太子河原是辽河支流，现两河在三岔河附近汇流后，经营口入海。鸭绿江是本省第二大河，发源于长白山峰附近，水力资源丰富。

辽宁省气候为温带大陆性季风气候，四季冷暖于湿分明，日照充足，积温较多。全年平均气温在 7 ~ 11 之间，最冷月（1 月）平均气温—17 ~ -5，最热月（7 月）平均气温 21 ~ 25，大致东北低、西南高。全年无霜期约 150 ~ 120 天。年平均降水量 600—1200 毫米，是东北降水最多的一省。辽东山地丘陵区降水丰富，为湿润地区，夏季雨量占全年 60% 以上。

本省矿产丰富，种类繁多。铁分布在鞍山、本溪、辽阳等地，煤以抚顺、阜新、本溪，北票、铁岭、法库一带最多。此外，抚顺的油页岩，朝阳、锦西的锰和钼，营口的镁，海城的滑石都是我国的重要矿产，沿海还有丰富的海盐资源。矿产资源种类多，储量大，为工业发展提供了十分有利的条件。森林、水产、动物等资源亦相当丰富，适宜大农业的全面发展。

（二）社会经济条件

辽宁省经济实力雄厚，目前已形成以冶金、煤炭、机械、石油、化工、

建材、食品、纺织工业为主体，工业门类比较齐全，基础比较雄厚的工业体系。近年来农业持续、稳定发展，农业商品率逐年提高，1990 年达到 63.8 %。已有百余种农副产品出口到 60 多个国家和地区，外向型农业发展很快。近十多年来，辽宁省交通通讯事业的基本建设投资额达 67.32 亿元，使交通运输和邮电通讯事业迅速发展，特别是铁路网密度是我国铁路网最稠密的省区之一。主要干线有京哈、沈大、沈吉、沈丹、锦承等线，并有多条支线铁路。公路以沈阳、锦州等地为中心，联系广大城乡。内河航运中仅鸭绿江部分河段可季节通航。海运发达，海港有大连、丹东、营口等。大连港水深港宽，冬不结冰，万吨轮船终年畅通。同世界上 100 多个国家和地区有贸易往来。民用航空以沈阳为中心，可通往北京、上海、广州、长春、哈尔滨、郑州、武汉、长沙、南京、西安、成都、青岛、大连等地。1988 年 3 月国务院正式批准辽东半岛 8 市、16 县对外开放，为辽宁进一步加大对外开放的力度，走向国际市场创造了有利条件。辽宁省市场发育比较健全，形成以国有商业为主导，多种经商形式，多种经营方式，多种流通渠道，开放式流通体系。1991 年辽宁城乡市场建设投资达 2.3 亿元。上述社会经济条件有利地促进了辽宁边境贸易的发展。

二、主要边境口岸城市——丹东

（一）概述

丹东市是中国最大的边境城市，地理位置得天独厚，地处辽东半岛东南部的鸭绿江畔，北与本溪相接，西与鞍山、营口相邻，西南邻大连，南滨黄海，东南濒鸭绿江。与朝鲜慈江道、平安北道及新义州市隔江相望。丹东市同朝鲜沿江界线长 210 公里，有铁路、公路、水路连接朝鲜腹地，是连接朝鲜半岛与欧亚大陆的重要枢纽。丹东市辖元宝区、振兴区、振安区 3 个区和东沟县、凤城满族自治县、宽甸满族自治县 3 个县。全市总面积 1.9 万平方公里，其中市区面积 526 平方公里。全市总人口 281.6 万人（1991 年），其中市区人口 64.7 万人。民族有汉、满、蒙、回、朝等 29 个民族。1988 年 3 月丹东被国务院批准为沿海开放城市。1992 年 7 月 2 日经国务院批准建立边境经济合作区。丹东拥有对外开放、发展边境贸易较突出的优势。

丹东口岸已有 100 余年的历史。早在 1882 年清政府就开通了丹东港，开始与朝鲜等国通商贸易。1906 年丹东设“开埠局”，成为贸易商埠。1907 年丹东港正式辟为贸易港，成为东北东部地区物资集散地和对外贸易口岸。

丹东资源相对丰富，已发现矿藏 57 种，铅、锌、铜、硼、玉石、大理石等已开发利用矿产 31 种。土地、森林、水资源也较丰富。草莓、猕猴桃、板栗、山楂等是丹东地方名优土特产品。此外还盛产柞蚕、烟草。

丹东四季气候宜人，冬无严寒，夏无酷暑，自然景色秀丽，自然旅游资源和人文旅游资源也很独特。

丹东已形成以轻纺、电子为主体的综合性工业体系，生产数千种工业产品，其中优质产品 300 余种。

铁路、公路、水运、航空、管道综合交通运输网延伸到沿江 100 多公里的边境（海）线上。市内万门程控电话交换设备和长途微波通讯已开始使用，程控电话装机达 4.2 万门。

丹东目前拥有各类口岸 6 个，设立完整的海关、商检、卫检、动植检和边检等联检部门。

（二）边境贸易与边境服务贸易的发展

1958 年，经国务院批准，丹东地区同朝鲜开始发展政府间的边境贸易，并于同年由辽宁、吉林两省代表中国政府向朝鲜政府签订了《关于中朝两国边境地方贸易议定书》。边境贸易自 1959 年开始持续到 1967 年中断。1982 年以后又恢复同朝鲜的边境贸易往来。这期间，1961 年初丹东市政府在市商业局设置了边境贸易科。截止到 1970 年 7 月，10 年间累计实现边境贸易进出口额 3700 万元。80 年代初期，组建丹东市边境贸易公司，以后发展为辽宁省边境贸易公司。目前，虽然全市拥有进出口权的边境贸易公司和大中型企业只有 6 家，但是挂靠国家、省市各类进出口公司从事边境贸易活动的商社、生产企业、委托代理公司等已发展到 160 余家，形成多层次、多形式、多渠道开展边境贸易的格局。自 1988 年以来，丹东市边境贸易进出口总额，平均以年递增 13.20% 的速度增长。1992 年全市边境贸易进出口总额达 500 万美元，其中对朝鲜进出口贸易额达 4505 万美元，相当于 1988 年以前 16 年的对朝贸易进出口总额。1992 年国务院同意在丹东建立边境经济合作区，又进一步推动了丹东的对外开放。

丹东最初的边境贸易出口商品仅限于纺织、轻工商品，由于边境贸易经营范围的扩大，出口商品品种扩大到粮油食品、家用电器、车辆、机械设备、医药、化工等十几个大类近 500 个品种。进口商品也由最初少数的几个品种扩大到木材、钢材、液化气、水泥、运输机械等上百个品种。

边境商品贸易的发展也带动了国际边境服务贸易，尤其是国际边境经济技术合作的发展。丹东市积极开展同黑龙江、吉林、内蒙古边境省区的横向经济协作，分别在黑河、绥芬河、同江、珲春和满洲里等各主要口岸建立边境贸易分支机构，开拓俄罗斯等独联体国家的边境贸易市场，并在境外组建合资企业。在正式签订境外建合资企业合同、对外工程承包和劳务合作合同的基础上，先后在朝鲜、俄罗斯等国开办中国餐馆、中医诊所、台营商店以及其他生产实体。

丹东的中朝边境旅游业也已发展成为一种重要的国际服务贸易。1988 年以来，相继开通了“丹东——新义州一日游”、“丹东——妙香山三日游”和“丹东——平壤四日游”等国际边境旅游线，旅游人数逐年增长。例如 1992 年通过丹东边境口岸赴朝旅游的中外旅游者近万人次。此外，近年来丹东中朝边民互市贸易发展也很快，两国边境居民探亲旅游出入境人数达 36000 人次，双方边民入境携带行李物品约 320 吨，出境携带行李物品约 1000 吨，总金额达 980 万元。

总之，由于丹东市直接与朝鲜接壤，所以该口岸城市边境贸易的发展，基本上反映出辽宁省边境贸易发展状况。

第二节 吉林省边境贸易区

吉林省面积为 187400 平方公里，主要民族有汉、朝、满、回、蒙古、锡伯族等。

一、对外开放发展边境贸易的基础条件

吉林省地处中国东北的中部，北界黑龙江省，南邻辽宁省，西接内蒙古，东部与俄罗斯接壤，东南部以图们江、鸭绿江为界河与朝鲜相望，是中国东北一个边疆近海省，边界线总长度为 1438.6 公里，其中，中俄边界线长 232.7 公里。

吉林省边境地区自南向北包括通化市（辖梅河口市、集安市、通化县、柳河县、辉南县），浑江市（辖长白县、抚松县、靖宇县），延边朝鲜族自治州（辖延吉市、敦化市、龙井市、图们市、珲春市、和龙县、汪清县、安图县）。边界对面自南向北分别是朝鲜的兹江道、两江道和咸镜北道、俄罗斯的滨海边区。

本省地势东南高，西北低，依次为山地、丘陵、平原。平原占全省面积 30% 多，山地和丘陵共占 60% 多。地形可分为长白山地、吉东低山丘陵，吉西平原三个区域。长白山地以长白山脉力主干，呈东北—西南走向，绵亘于本省东南部边境，一般海拔 1000 米以上。长白山森林茂密，长白山地以西是丘陵地带。中西部松辽平原是东北平原的中部。平原西部草原是本省牧业基地。平原东部耕地密度最大，为全省重要农业区。

主要河流有松花江、鸭绿江、图们江、绥芬河等，均发源于长白山，向外幅射分流。湖泊以松花江上的松花湖（丰满水库）为最大。平原西北部湖泊较多，较大的有月亮泡、查干泡、波罗泡等。长白山主峰附近的白头山天池是中朝界湖。

本省属温带大陆性季风气候，冬季长而寒冷，夏季短促，春秋风大，天气多变。全年平均气温 5.5℃，最热月（7 月）平均气温 22℃，最高可达 38℃；最冷月（1 月）平均气温 -18℃，最低可达 -37.4℃。全年无霜期 120~150 天。年平均降水 535 毫米，6~8 月降水量较多，约占全年降水量的 60%。

矿产资源以煤、石油、铁、铜、金为主，还有铅、锌、石灰石、油页岩、碱等。煤主要分布在辽源、通化、蛟河、营城、舒兰等地。铜、铅、锌、金等分布在天宝山等地。油页岩分布在桦甸一带。

全省森林资源丰富、土地肥沃、草原广阔，农业生产条件较好，是我国重要的农业省份之一。也是国家主要的玉米生产基地之一。粮食作物有水稻、玉米、高粱、谷子、小麦等，还盛产大豆。经济作物主要有甜菜、烟草、亚麻、向日葵等。长白山林区是我国重要林区之一。山林中多产药材和土物产，例如，人参、鹿茸、蘑菇、木耳等。野生动物有东北虎、紫貂、鹿、熊等。

本省工业基础比较雄厚，形成机械、化工、石油、冶金、森工、造纸、煤炭、电力、电子、建材、纺织、食品、医疗等门类较齐全的工业体系。其

中机械、化工、森工、食品有较强的基础和优势，成为吉林省工业的四大支柱产业，本省是我国铁路交通发达的省区之一，以京哈铁路为中轴，有沈吉、四梅、梅集、长图、长白、平齐等纵横干线和许多支线。全省绝大多数县市均在铁路沿线上。公路以长春、吉林、延吉、通化等地为中心，主要担负省内短途运输任务。正在建设长（春）——（四）平高速公路。水运以松花江为主干，松花湖及丰满以下可通轮船。航空以长春为中心，可达北京、哈尔滨、沈阳等地。吉林东部和东北部有公路和铁路直接与俄罗斯、朝鲜相连。

90年代以来，吉林省确立了“北拓东进、兴贸引资、区域突破、跳跃发展”的对外经济贸易发展战略以后，形成以珲春为龙头，以边境地带为前沿，以长春、吉林等城市为依托的对外开放总体格局，将珲春、图们、集安连成一线，沿边境1430多公里实行优惠政策，大力发展边境贸易，扩大与东北亚各国的经济技术交流与合作。

目前，吉林省有9个对朝口岸，1个对俄口岸，6个通道，形成边境贸易口岸体系。

吉林省边境口岸为珲春、图们（界河桥）、开山屯（界河桥）、三合（界河桥）、南坪（渡口）、古城里（公路桥）、临江（界河桥）、沙坨子（界河桥）、长白（界河桥）、老虎哨（渡口）。

二、主要边境口岸

1. 珲春口岸

珲春市位于吉林省延边朝鲜族自治州东南部的图们江下游地区，在东经 $129^{\circ}52' \sim 131^{\circ}18'$ ，北纬 $42^{\circ}25' \sim 43^{\circ}30'$ 。地处中、俄、朝三国接壤地带，恰当东北亚地区的几何中心。珲春北以老爷岭支脉为界，同吉林省汪清县和黑龙江省东宁县为邻；东以珲春岭为界与俄罗斯哈桑区接壤，中俄边界线长约232.7公里；西南隔图们江与朝鲜咸镜北道稳城的赛别尔、先锋、恩德三郡为邻，中朝边界线长约164.7公里。

珲春市总面积5119.7平方公里。市区面积125.85平方公里，辖2镇10乡。现有人口175万，其中朝鲜族占人口的47.30%。

从珲春的自然地理环境看，属半山区，东、南、北部多山，最高山海拔1147米，最低处的防川村海拔仅5米。西南部地势平坦，有珲春、春化、敬信三个盆地平原，珲春平原面积约500平方公里。珲春地区气候温和湿润，属近海洋性季风气候，年平均气温为 5.6°C ，年降水量为619毫米，无霜期为140~160天，适于发展农、林、牧、副、渔业。珲春“金木水火土”五种资源俱全。黄金储量为17.7吨，远景储量57吨；森林面积360577公顷，覆盖率达75%，近熟林木蓄积量达3931万立方米；水利资源较丰富，水力蕴藏量为14.4万千瓦，水域面积14730公顷；煤储量6.26亿吨，远景储量可达12亿吨以上，是吉林省的较大煤田；耕地面积为37266公顷，占总面积的6.94%。

1992年3月，国务院批准珲春市为对外开放的边境城市，实施沿海开放

地区，行之有效的政策措施，为珲春市的对外开放和边境贸易的发展创造了更为有利的条件。珲春市边境贸易的发展，首先受东北亚地区政治经济形势变化的影响，其次是国家对外开放的政策和珲春地缘优势。

珲春口岸于 1991 年 10 月 11 日正式开通，这座公路口岸距俄罗斯库拉斯基诺口岸 32 公里，距哈桑区首府斯拉夫杨卡 121 公里，距波谢特港 46 公里，距扎鲁比诺港 63 公里，距滨海边区首府符拉迪沃斯托克 160 公里。俄罗斯西伯利亚铁路干线的支线经过马哈林诺站（库拉斯基诺镇）区段，其最近点距珲春口岸只有 20 多公里。珲春市区距珲春口岸 14 公里的二级公路已建成通车，珲春市至珲春口岸 17 公里与俄罗斯接轨铁路已建成。珲春口岸至俄罗斯马哈林诺铁路正在建设之中，将于 1996 年建成，这样珲春已同时开通对俄罗斯的公路和铁路口岸。1996 年 6 月 1 日图（们）——珲（春）铁路正式开通。

珲春市沙坨子口岸是中国与朝鲜客货往来的重要通道。该口岸对面 2 公里是朝鲜咸镜北道的赛别尔郡，这里有公路和铁路与朝鲜北部的清津、罗津和雄基三个港口相连，但目前路况不佳，运输通过能力较差。珲春距罗津港 93 公里，距清津港 171 公里。珲春市至沙坨子口岸的三级公路也已建成。该口岸年过货能力已形成 20 万吨规模。

目前珲春口岸海关已经设立并开始使用，其他联检机构及辅助设施已建成投入运行。该公路口岸年过积量可达 60 万吨。经过 10 多年的建设，珲春口岸交通通讯等基础设施已初具规模。

位于珲春南部距市区 75 公里的防川，是“一眼望三国”中、朝、俄三国交界地带，面积为 20 平方公里，濒江临海，依山傍水，是建立图们江跨国自由经济区最理想的地方。防川东邻俄罗斯边境铁路小站包得哥尔那亚，西南隔图们江与朝鲜豆满江市相望。防川下游有俄朝铁路桥连接两市。由防川沿图们江而下，约 15 公里即可进入日本海。图们江口是中国从水路到俄罗斯、朝鲜东海岸、日本西海岸，以及北美、北欧的最近点，这里到波谢特港仅 40 海里，到符拉迪沃斯托克为 86 海里。

值得指出的是，由于特殊的地理位置，珲春对外贸易历史悠久，尤其是与日本的贸易往来十分频繁。由珲春到日本的陆海通道中国史籍称为“日本道”，日本史籍称为“沧波织路”。1906 年经图们江出入珲春港的船舶达 1500 多艘，总吨位达 25000 多吨。1909 年设立的珲春海关是中国东北地区最早的海关之一。但自 1938 年起，由于日苏战争，中国船舶经图们江出日本海的航行被迫中断。所以，在历史上珲春有图们江出海权，现在依然拥有图们江的通海权。我们相信，这条历史上“黄金水道”一经开通，中国特别是吉林省与东北亚各国的经济贸易合作前景将更为广阔。

1994 年前，珲春边境贸易的主要特点是以易货贸易为主，进口商品局限于以汽车为主的行走机械类和以钢材为主的建材类，约占年进口额的 70% 左右。出口商品以粮食、轻工纺织商品为主。1994 年边境贸易进出口额达 86900 万元，比 1993 年增加 15.9%。其中出口额 43458 万元，进口额 43442 万元。

上缴各种税费 9890 万元，其他税费 7181 万元，产品税和增值税 2195 万元，其他税费 514 万元，为国家和地方经济发展做出了一定的贡献。

1995 年琿春口岸边境贸易共完成进出口总额 4059 万美元，其中，出口 2148 万美元，进口 1911 万美元，上缴各种税费 6812 万元人民币。根据国务院（1996）2 号文件精神，琿春有六家外贸公司和两家企业享有边境小额贸易经营权。1996 年 5 月，吉林省人民政府批准琿春市可开展对俄罗斯的边民互市贸易业务。

2. 图们口岸

图们口岸位于吉林省图们市内，与朝鲜咸镜北道南阳市隔图们江相望，对方口岸为南阳口岸，两口岸所在城市间距离仅为 0.6 公里，中间由一座 475 米长的钢筋混凝土公路桥相连接。该口岸为国家一类口岸，客货通行，开放时间为常年，开放程度为双边及第三国通行。图们口岸为中朝重要边境口岸。

3. 开山屯口岸

开山屯口岸位于吉林省龙井市开山屯镇内，距龙井市 41 公里，有三级砂石路相通。该口岸隔图们江与朝鲜咸镜北道会宁特别市三峰里工人区相望，对方口岸为三峰里口岸，两口岸所在地距离仅为 1.5 公里，中间由一座公路桥相连接。该口岸为国家一类口岸，开放范围力客货通行，开放时间为常年，开放程度为双边。

4. 三合口岸

三合口岸位于吉林省龙井市三合镇，距龙井市 47.7 公里，公路为三级砂石路。该口岸隔图们江与朝鲜咸镜北道会宁特别市相望，对方口岸为会宁口岸，口岸距清津港 87 公里，公路为三级柏油路。两口岸所在地距离为 3 公里，中间由一座公路桥连接。该口岸为国家一类口岸，开放范围为客货通行，开放时间为常年，开放程度为双边。三合口岸是吉林省开边通海最近的通道之一。1993 年该口岸进出口货运量为 13721 吨。

5. 南坪口岸

南坪口岸位于吉林省和龙市德化乡，距和龙市 55 公里，公路为三级砂石路。该口岸隔图们江与朝鲜咸镜北道茂山郡七星里乡相望，对方口岸为七星口岸，两口岸所在地仅隔图们江，中间为渡口，冬季冰上过客货，夏季靠摆渡。该口岸为国家一类口岸，开放范围为客货通行，开放时间为常年，开放程度为双边。

6. 临江口岸

临江口岸位于吉林省白山市临江市区，距白山市 80 公里，公路为三级砂石路。该口岸与朝鲜慈江道中江口岸隔鸭绿江相望，由中朝国境公路大桥相连接。该口岸为国家一类口岸，开放范围为客货通行，开放时间为常年，开放程度为双边。

7. 沙坨子口岸

沙坨子口岸位于吉林省琿春市西南三家子乡，距琿春市区 15 公里，有三

级砂石路相通。隔图们江与朝鲜咸镜北道赛别尔郡相望，对方口岸为赛别尔口岸，距赛别尔郡约 15 公里，公路为四级砂石路，两口岸间有公路桥连接。该口岸为地方二类口岸，开放范围为客货通行，开放时间为常年，开放程度为双边。

8. 古城里口岸

古城里口岸位于吉林省和龙市崇善乡，距和龙市 83 公里，公路为三级砂石路。隔图们江与朝鲜两江道大红丹郡的三长工人区为邻，对方口岸为三长里口岸，两口岸为渡口，目前中朝双方正在建筑公路桥。该口岸为地方二类口岸，开放范围为客货通行，开放时间为常年，开放程度为双边。

9. 长白口岸

长白口岸位于吉林省长白县，隔鸭绿江与朝鲜两江道惠山市相望，对方口岸为惠山口岸，位于两江道首府惠山市，两口岸间有中朝边境公路大桥相通。长白口岸是吉林省二类口岸中规模较大的口岸，开放范围为客货通行，开放时间为常年，开放程度为双边。

10. 老虎哨口岸

老虎哨口岸位于吉林省集安市榆林镇，距集安 67 公里，有三级砂石路相通。与朝鲜慈江道渭源郡隔鸭绿江相望，对方口岸为渭源口岸，两口岸间由拖船摆渡。该口岸为地方二类口岸，开放范围为客货通行，开放时间为常年，开放程度为双边。

11. 圈河公务通道

圈河公务通道（1982 年以前为口岸）位于吉林省珲春市敬信镇图们江沿岸的圈河。距离图们江入海口 36 公里，距离珲春市区 54 公里，距离朝鲜罗津港 48 公里，是我国与朝鲜罗津、先锋自由贸易区直接相连的唯一通道，并有公路大桥与之相通。

圈河口岸始建于 1936 年，于 1982 年关闭。1995 年 9 月 4 日，吉林省人民政府为顺应图们江地区国际合作开发的需要，加快开边通海进程，开辟了圈河公务通道。为了使圈河公务通道实现客货双通，1995 年，珲春投资 30 万元建设了简易口岸设施。圈河公务通道主要进出对韩和对日的货物，1995 年 9 月 27 日开辟了珲春圈河公务通道经罗津港到韩国釜山港的定期货运航线。到 1996 年一季度末为止，经该通道运送货物 6040 吨，出入境人员 5150 人次。这条航线的开辟在很大程度上改变了珲春的投资环境。该通道如能升格为国家一类口岸，允许第三国人员通行，对发展吉林省经济和促进国际经贸合作都将有着重要的现实意义。目前朝鲜已批准与圈河对应的元汀里口岸为国际口岸，允许第三国人员出入境。

圈河口岸与大连港撞转集装箱运输货物效益对比见第 93 页表 4-1。

表 4—1 圈河口岸与大连港中转集装箱运输货物对比较益表

圈河口岸效益半径	缩短运距	节省时间	每箱节省费用	已有货运量	节约费用额	货运潜力
延边地区—	韩国(釜山)	海运缩短 56 海里,陆运 15 天 缩短 1117 公里	2000 元	约 1.2 万箱	2400 万元	4.5 万箱
	日本(新泻)	海运缩短 502 海里,陆 18 天 运缩短 1117 公里	3000 元	5000 箱	1500 万元	2 万箱
长春及中、东部地区—	韩国(釜山)	海运缩短 56 海里,陆运 12 天 缩短 700 公里	1000 元	2.1 万箱	2100 万元	约 5 万箱
	日本(新泻)	海运缩短 502 海里,陆 15 天 运缩短 700 公里	1500 元	4700 箱	7050 万元	2.2 万箱
牡丹江地区—	韩国(釜山)	海运缩短 56 海里,陆运 13 天 缩短 802 公里	1200 元	1.8 万箱	2160 万元	6 万箱
	日本(新泻)	海运缩短 502 海里,陆 18 天 运缩短 802 公里	1600 元	1.6 万箱	2560 万元	4.5 万箱
佳木斯地区—	韩国(釜山)	海运缩短 56 海里,陆运 14 天 缩短 550 公里	800 元	1.6 万箱	1280 万元	6 万箱
	日本(新泻)	海运缩短 502 海里,陆 19 天 运缩短 550 公里	1100 元	1.5 万箱	1650 万元	3.5 万箱

省外货运比例

合计

注：表中的费用包括了各项手续费、运费、港租费等全部费用

三、吉林省边境贸易的发展

吉林省边境贸易的特点是以中朝、中俄边境贸易为主。

(一) 中朝边境贸易

吉林省境内居住着 148 万朝鲜族居民,主要集中在延边朝鲜族自治州和浑江市的长白朝鲜族自治县,并且其中许多人在朝鲜和韩国有亲属,往来密切,这是中朝边境贸易不断发展的重要因素之一。

中朝边境贸易始于 1954 年,70 年代一度中断。80 年代初中朝又恢复了边境易货贸易。50 年代中国对外贸易部批准延边自治州与朝鲜开展边境地方贸易,在龙井、和龙和琿春等边境县和朝鲜边境郡之间,开展了以易货贸易为主的小额边境贸易。1954 年 10 月 19 日中朝正式签订了《物资交流合同书》,中国出口商品主要是粮食、木材、纸张、绒衣裤等,进口商品主要是海产品、苹果和梨等。当年吉林省完成边境进出口易货贸易额 13 万元人民币。

吉林省同朝鲜的边境贸易随着中国改革开放步伐的加快而迅速发展,开展边境贸易的机构由 50 年代的一家,发展到 60 年代的 3 家,80 年代的 12 家,到 1992 年的 25 家。吉林省对朝边境易货贸易额由 1982 年的 35 万美元增加到 1989 年的 3045 万美元,增加了 86 倍。1982~1990 年吉林省与朝鲜

边境易货贸易进出口额累计 91616 万瑞士法郎，其中吉林省出口额 46979 万瑞士法郎，进口额 44637 万瑞士法郎（见表 4-2）。自 1991 年起对朝边境贸易改为按美元计价，当年对朝边境贸易进出口总额为 9271 万美元。1992 年吉林省对朝鲜边境贸易额达 10418 万美元，比 1991 年的 4388 万美元增长 1.37 倍。1991 年～1992 年 3 月末，吉林省与朝鲜的边境易货贸易进出口总额 11355 万美元。吉林省对朝鲜出口商品由 50 年代的粮食、木材、纸张、绒衣裤、肉类罐头、自行车、缝纫机等 20 余种商品，到 1992 年增至 217 种商品。新增的出口商品主要有客车、电视机、计算器、轮船、化工产品、各种轻纺产品、玻璃制品、机电产品，以及玉米、饲料、豆粕、植物油、大豆、方便面、猪肉等粮油食品。吉林省从朝鲜进口的商品由五六十年代的水果、海产品、丝绸、药材等，增加到目前的木材、石油液化气、钢材、水泥、汽车、钾长石、腈纶棉、化纤地毯、马口铁等 10 余个新品种。

表 4-2 1982 年—1990 年吉林省对朝鲜边境贸易额

单位：万瑞士法郎

年度	进出口总额	出口额	进口额
1982	103	52	51
1983	1199	664	535
1984	4445	2110	2335
1985	10987	5758	5229
1986	8656	4472	4184
1987	12772	6726	6046
1988	15796	7870	7926
1989	22856	11175	11681
1990	14802	8152	6650

（二）中俄边境贸易

吉林省自 1984 年开始，通过黑龙江省对外贸易公司开展与俄罗斯远东等地区的边境贸易。吉林省向俄罗斯出口葵花油，进口汽车、摩托车等商品。1987 年经中国政府有关部门批准，吉林省同俄滨海边区直接建立易货贸易关系，并于 1988 年双方首签边境易货贸易合同，1988～1990 年吉林省同俄罗斯的直接易货贸易进出口额累计为 2055 万瑞士法郎，其中吉林省出口为 12043 万瑞士法郎，进口为 8512 万瑞士法郎（见表 4-3）。1991 年中俄边境地方贸易改为以美元计价，资料来源：根据吉林省对外经贸委统计数字编制年吉林省对俄边境贸易进出口总额为 11478 万美元，其中吉林省出口额为 6676 万美元。1992 年达到 15612 万美元。1991 年～1992 年吉林省与俄罗斯边境地方易货贸易进出口总额为 22883.5 万美元，其中吉林省出口 13232.7 万美元，进口 9650.79 万美元。

表 4-3 1988 年—1990 年吉林省对（苏）俄易货贸易额

单位：万瑞士法郎

年度	进出口总额	出口额	进口额
1988	1210	687	523
1989	8221	5988	2233
1990	11124	5368	5756

资料来源：根据吉林省对外经贸委统计数字编制

1988 年吉林省对俄罗斯开展边境贸易对外贸易公司仅有一家，到目前已发展到省、市、县外贸公司、工贸公司、地贸公司、边贸公司等多层次、多种形式的进出口公司 30 余家。

吉林省对俄罗斯开展边境贸易出口商品主要有粮油、食品、土畜产品、轻纺、机械、建材等；进口商品主要有钢材、木材、化肥、水泥、化工原料、钢琴、冰箱、重型机械、交通运输机械及海产品等。

吉林省在大力发展中朝、中俄边境贸易的同时，与两国在经济技术领域的合作也取得了可喜成就。例如，到 1992 年 4 月，吉林省分别在俄罗斯建立 4 家、在朝鲜建立 2 家合资企业。吉林省 1991 年以来，先后批准在琿春、图们、延吉、安图、集安、长白、临江等 7 个中俄、中朝边境市县建立经济开放、开发区，使边境贸易和边境经济技术合作向纵深发展。此外，中朝、中俄边境旅游业也有所发展。例如，中朝边境口岸城市集安，自开通了“中朝三日游”、“五日游”跨国边境旅游业务以来，每年中国、朝鲜、韩国、日本、俄罗斯、港澳台等国家和地区的国际旅游观光者络绎不绝。吉林省边境口岸城市国际边境服务贸易的发展，对当地经济实力的增加起着重要作用。

第三节 黑龙江省边境贸易区

一、黑龙江省区位条件

黑龙江省位于我国东北部，南与吉林省为邻，西与内蒙古自治区相连，北隔黑龙江、东隔乌苏里江与俄罗斯远东地区相望，中俄边界线长 3045 公里。主要民族有汉、满、朝鲜、蒙古、回、达斡尔、鄂伦春、赫哲、柯尔克孜、鄂温克等。该省土地总面积 45.4 万平方公里。本省山地平原交叉分布，地势大体西北高，东南略低，西南、东北低平。地形大致可分为松嫩平原、三江平原、大兴安岭山地、小兴安岭山地、东南山地 5 个区域。

境内西北部是大兴安岭的最北段，海拔 1000 米左右。由此向东南到松花江岸，为伊勒呼里山、小兴安岭，海拔 600~1000 米。山地森林茂密，东南山地是东北东部山地一部分，包括张广才岭、老爷岭，完达山等，一般海拔 500 米左右。省境东北和西南是三江平原和松嫩平原，是东北平原的北部，平原地带土壤肥沃，是重要农业区域。

本省河流绝大部分属黑龙江水系，嫩江、黑龙江、乌苏里江分别流经西、北、东部省境、中部为松花江流域，东南为绥芬河流域。黑龙江经本省北部边境，纳入乌苏里江后流入俄罗斯境内。松花江是黑龙江在我国境内的最大支流，是省经济价值最高的河流。松花江最大支流嫩江发源于内蒙古，流经本省西部。牡丹江发源于吉林境内，流经本省东南部，也是松花江支流。本省最大湖泊是位于东南部中俄边境上的兴凯湖（中俄界湖），牡丹江上的镜泊湖是本省著名风景区。小兴安岭山区都具有连续的 5 个湖泊，即著名的五大连池。

全省属寒温带—温带，湿润—半湿润季风气候，冬季漫长寒冷，夏季短促，西北端没有夏天。全年平均气温—6~4℃，最冷月（1月）平均气温—32~—17℃，极端低温可达—52.3℃；最热月（7月）16~—23℃，极端最高气温 39.9℃。全年无霜期 90~120 天。年平均降水量 250~700 毫米之间，雨量 60%集中在 6~8 月。春旱、夏涝、秋霜冻为主要自然灾害。

本省矿产以煤、石油、金为最重要。松嫩平原有丰富的石油。煤分布很广，以鸡西、鹤岗、双鸭山煤矿著名。黑龙江沿岸有金矿，黑河、呼玛等地产金历史悠久。本省铜、铝、铅、锌等有价金属和稀有金属有较大储量。大、小兴安岭是我国重要林业基地，木材蓄积量、采伐量均居全国首位。野生动植物、珍贵毛皮及药材资源丰富。嫩江下游平原为主要牧区。各河湖鱼产丰富，黑龙江、乌苏里江的大马哈鱼、鲟鱼、鳊鱼均为特产。总之，黑龙江土地、矿产、水利、森林、野生动植物、土特产品及旅游资源丰富，为开展边境商品贸易、边境服务贸易、国际边境经济合作提供了有利的条件。

黑龙江省在 50 年代是国家重点投资建设的地区，经过长时期的开发建设，目前已成为我国粮食、石油、煤炭、木材、机械等产品的重要生产基地，也是开展边境贸易某些出口商品的生产基地。

省内铁路、公路、水运、航空和管道综合运输网四通八达，现有铁路干线支线 26 条，全省大部分县、中都通铁路。主要铁路线有京哈、滨洲、滨绥、哈佳、牡佳、牡图、平齐、齐北、绥北、富嫩、嫩西等线，哈尔滨为本省铁路总枢纽。滨绥、滨洲线与俄罗斯西伯利亚铁路干线相接；牡图、拉滨线与朝鲜铁路相接。公路网稠密、可通达漠河、黑河、饶河等边境口岸城市。黑龙江省也是我国北方水运最发达省份，内河通航里程达 5000 多公里，松花江是重要内河航道，黑龙江、呼兰河、嫩江、乌苏里江等也可大部分行船。天气寒冷结冰期，河面可行车运输。航空以哈尔滨为中心，可通北京、上海、广州、沈阳、长春、佳木斯等地。在漫长的中俄边界线上，两国有近 20 对对应口岸城镇，水路相通，铁路相接，公路相连。现代化的邮电通讯设备完善。

二、水、陆、空多功能边境口岸体系的形成

黑龙江省边境口岸经过近十年的建设取得明显进展。

（一）边境口岸特点

1. 口岸数量可观呈扇面支撑点，形成对外开放带。到 1994 年 6 月，中俄边境经两国政府换文确定开放的 21 对口岸中，黑龙江省有 15 对，即已有 15 个边境口岸。

2. 口岸城市基础设施较为完善，口岸运量增长显著。全省口岸年进出口货运量由 10 年前的 27 万吨发展到 270 多万吨。

3. 口岸建设初具规模，查验设施由最初的临时措施发展到目前的多功能口岸体系，即由单一通道的陆路混合货运口岸向多口岸、多通道、陆路、空港、河港、铁路等水陆空立体化口岸发展，向货运、客运、旅游、互市贸易的多功能口岸发展。

4. 包括检验、联检等部门的口岸管理，向正规化、规范化迈进。

5. 向加速国际经贸大通道建设发挥大通道作用靠拢。

（二）口岸构成

目前该省有绥芬河铁路口岸；4 个公路口岸：绥芬河、东宁、虎林、密山；10 个界河口岸：漠河、呼玛、黑河、逊克、孙吴、嘉阴、萝北、同仁、抚远、饶河等。

（三）边境口岸城市

1. 黑河口岸

（1）区位条件

黑河市地处中俄界河黑龙江（阿穆尔河）中上游西岸，位于北纬 49° 39' 至 50° 51'，东经 125° 52' 至 127° 39' 之间，北接呼玛县，南邻孙吴县，西连嫩江县，东隔黑龙江与俄罗斯阿穆尔州（以下简称阿州）布拉戈维申斯克（以下简称布市）相望，边界线长 184 公里。总面积 6.68 万平方公里，市域面积 1.44 万平方公里。

黑河气候复杂，温差变化较大，是典型的中温带北端大陆性季风气候。年结冰期平均为 220 天左右。

黑河市土地、草原、森林、矿产、生物、水能和旅游资源等有利于发展外向型经济的自然条件，口岸机构健全，设施齐备，铁路、公路、水路、航空立体交通运网，自动化的国内国际通讯网等社会经济条件，历史上曾为我国重要通商口岸的历史基础，特别是与布市最近相距 750 米近在咫尺的地缘优势，使其在黑龙江省乃至东北边境贸易区的边境贸易中占有重要地位，成为我国对俄罗斯等独联体国家开展边境经贸合作的前沿。1992 年 3 月黑河被国家批准为首批首位沿边进一步开放城市，并享有特殊的优惠政策。现在黑河市与布市已成为中国和独联体国家 7000 多公里边界线上唯一一对规格最高、规模最大、功能最全、距离最近的对应边境经济贸易口岸城市，是集中展现中国和俄罗斯边境经济贸易合作的窗口。

（2）边境经济贸易发展

1987 年 7 月黑河同布市就边境贸易问题签署了以“互通有无，互为补充，互惠互利，以货易货，不动外汇，年终平衡，互不拖欠”为原则的会谈纪要，同年 9 月以易货贸易方式用 208 吨西瓜换回布市 306 吨化肥，揭开了中（苏）俄边境贸易史新的一页。从 1987 年 9 月至 1992 年 3 月，易货贸易规模不断扩大，共实现进出口总额 51790 万瑞士法郎，进出口商品品种近 800 个。黑河口岸 1993 年自年初至 11 月 6 日黑龙江进入流冰期终航止，边境贸易边过货量达 53.34 万吨，比 1992 年增加 30.40%，超过历史最高水平。夏运期间，进出口货物总数量为 37.57 万吨，比 1992 年同期增长 30.6%。

1994 年辉河口岸边境贸易出现严重滑坡，主要表现是：其一，易货贸易利润率下降，直接影响国家税收的增加；其二，1~8 月份进出口货运量和货物值与 1993 年相比均有下降，进出口货物为 17 万吨，比 1993 年同期下降 48.5%，进出口总值为 7825 万美元，比 1993 年同期下降 84.7%；这期间，虽然 5~7 月份货运量增长幅度较大，但货物值增幅较小；其三，进出口商品结构发生变化，多种进出口商品升降幅度较大。1994 年 1~8 月份，黑河口岸进口商品中价值高的机器设备、交通运输机械等大宗商品，比 1993 年同期减少 63.39%，聚乙烯等塑料制品减少 91.76%。黑河口岸 1994 年出口商品中价值较高的纺织制品、白糖等比 1993 年同期明显减少，而值小量大的蔬菜、水果、红砖等出口量却增加。例如，白糖曾是黑河口岸主要出口商品，1993 年 5 月中旬至 8 月末出口 33158 吨，占出口总量的 60%，1994 年同期白糖出口仅 155 吨，占出口总量的 10%；服装一直是黑河口岸大宗出口商品，1993 年夏季出口 777 万件，1994 年同期出口仅 38 万件，下降 95%；蔬菜、啤酒、饮料出口量却有所增加，1993 年夏季黑河口岸出口蔬菜占出口总量的 17%，而 1994 年同期上升到 33%；1994 年夏啤酒、饮料的出口量为 1993 年同期的两倍；红砖出口量 1994 年剧增至 267 万块，占出口总量的 68%。1995 年初辉河口岸边境贸易稳步回升，进出口商品结构也有较大变化。到 1995 年 2 月末进出口货物 3 万吨，比 1994 年同期增加 1.5 倍。1995 年 1 月 13 日至 2 月 13 日该口岸进出口货物 14959.51 吨，比 1994 年同期增加 7244.38

吨,增长率为 93.9%,1995 年 1 至 2 月份进口废钢铁占 47.5%、大豆占 38.8%、马口铁占 5.6%、牛皮占 2.8%、聚乙烯占 1.9%。1995 年 1 月 31 日到 2 月底仅一个月,进口大豆总量达 4099 吨,而 1994 年同期大豆进口量为零。

另外,黑河口岸 1995 年 1~2 月份出口商品结构变化也很大,出口水果、蔬菜 1157 吨,约占出口总量 40%,其中出口水果 943 吨,比 1994 年同期多 674 吨;出口蔬菜 214 吨。

1995 年该口岸轻纺产品出口总额 456000 元,比 1994 年同期下降 7%。引起进出口商品结构变化原因有三:(1)俄方调整关税政策。1994 年以来俄罗斯上调了服装等一系列轻工产品进口关税税率,下调了食品、饮料进口关税税率;(2)我国对白糖实行出口许可证管理;(3)黑河建筑市场降温,砖厂寻找出口途径。其四,黑河口岸目前积压价值约 8 亿元的进口货物。其原因是国内市场销售体系尚未健全,盲目进口、被动接货以及进口商品质量问题严重。

1995 年黑河易货贸易额实现 7500 万美元;现汇贸易大幅度增长,实现 134 万美元,创汇 99 万美元;民贸额达 2617 万美元。

1996 年 1~2 月份,进出口实现 688 万美元,与 1995 年同期相比增长 206%,其中出口额达 402 万美元。

黑河 1990 年 8 月在布市建起第一家中餐厅,迈出了与俄罗斯经济技术合作的实际步伐。此后,经济技术合作范围不断拓宽。到 1992 年 3 月,黑河外贸企业已同俄罗斯等独联体国家签订经济技术合作项目 42 项。黑河作为商品、劳务、设备、技术输出基地,通过局部性突破,促进国际性区域合作的发展。其表现形式是兴办风险小、见效快的合资企业和“三来一补”企业,在俄城镇辟建“中国商品一条街”,与黑龙江对岸对应的农庄、农场建立友好关系,兴办农产品生产、加工业,承租俄罗斯土地,建立“中国村”,发展外向型贸工农一体化的企业集团等。目前双方在经济技术合作领域已签署和制定在黑龙江上建桥、建立自由经济区、合作进行农业生产、进出口商品货物运输以及进行劳务合作等多种协议方案。

对俄罗斯输出劳务也是一种重要的边境经贸合作方式。中国劳务人员在俄境内主要从事蔬菜种植、林木采伐、工程承包、饮食服务、中医治疗和建筑装璜等。黑河自 1988 年 10 月到 1992 年 3 月,劳务输出人数已达 3733 人次,共获劳务费 1151 万瑞士法郎。1993 年中国劳务人员仅在阿州就完成金额力 55 亿卢布的建筑安装工程,生产约 400 万块砖,收割了 200 吨大豆,收获蔬菜 700 吨,收获瓜类 400 吨,对该州经济产生一定的影响。

独具特色的辉河一布市“一日游”的国际旅游,参游人员逐年递增。自 1988 年 9 月 24 日首次开通以来,到 1993 年第一季度,累计双方交换团组 6027 个,参游人员累计达 24 万人。据统计,1994 年 1~10 月份,黑河各旅行社共接待国内外跨国旅游者总计达 13.13 万人之多,比 1993 年同期增长 18%,总收入达 2000 万余元人民币,比 1993 年同期增加 73%。黑河口岸自 1994

年年初起对俄罗斯开展“多日游”以后，开通“现汇多日游”、“对等多日游”等项目。1994年6月黑河设立办护照点，缩短了办护照时间，费用降低，跨国旅游人数稳中有升，使跨国边境旅游业日趋繁荣。1994年12月2日上午，黑河—布市国际航线正式营运，两架满载游客的俄式米—8型直升飞机，由布市飞抵黑河机场，双方共有64名“对等一日游”游客成为该航线的首航乘客。由辉河中国国际旅行社承租俄方两架班机，每周通航6天，每天在返2次。这一航程仅15公里、飞行时间为17分钟的最短国际航线的开通，揭开了两市间旅游和交通史上新的一页。1995年黑河口岸旅游出入境人员达9.8万人次，比1994年增长81%。

大黑河岛中俄边民互市贸易，自开办以来至1992年10月，累计开市300天，接待贸易人员267500多人次，与俄方共交换民贸团组2200个，总人数达87600人次，总交易额达18432万元人民币。大黑河岛民间贸易市场距黑河口岸仅70米，距布市口岸750米，与布市市区中心相对，是经黑河市与布市两个地方政府协商辟建的，总面积3113平方米。该市场设有管理处、海关、边防等联检部门。在该民贸市场内，交易的俄方商品主要有呢料大衣、礼帽、皮鞋、皮箱、披肩、儿童玩具等；中方商品主要有运动服、羽绒服、皮夹克、旅游鞋、衬衫，共计20多类2000多个品种。

综上所述，黑河边境贸易经过近些年的发展，规模不断扩大，并不同程度地带动了地贸、民贸、旅贸的发展，不但振兴了黑河的经济，而且使黑河经济社会发展出现历史性突破。

2. 绥芬河口岸

绥芬河口岸位于黑龙江省东南部边城绥芬河市。绥芬河市西、南、北三面与东宁县毗邻，东与俄罗斯滨海边区波格拉尼奇内区接壤，边界线长26.7公里，全市面积460平方公里，现有人口3万余人。

绥芬河作为国际贸易口岸已有近百年的历史。1903年中东铁路通车后，绥芬河的国际贸易迅速发展，口岸规模不断扩大。目前有一条铁路和两条公路与俄罗斯相接，是以铁路、公路运输为主的国家一类口岸。绥芬河口岸直接担负着国家和黑龙江省内外对俄罗斯等独联体国家的经济贸易货物中转、分散、联邮及人员过境任务，口岸机构健全，设施齐备。

绥芬河铁路口岸与俄罗斯格罗迭阔沃铁路口岸相对应，已有80多年的历史。1933年绥芬河口岸关闭。新中国成立后该口岸重新开放。1992年通过绥芬河铁路口岸运输的进出口货物近105万吨，进出境人员58.7万人次。

绥芬河公路口岸与俄罗斯波格拉尼奇内公路口岸相对应，距离仅20公里。绥芬河距乌苏里斯克市120公里，距符拉迪沃斯托克市230公里，对外交通十分便利。

80年代末期，绥芬河经国家批准开始开展对（苏）俄边境贸易，1988~1991年累计过货额5.3亿瑞士法郎，平均每年递增91.9%。1995年春季以来，该口岸进口俄机床数量大幅度增长，包括多种型号的数控立式和卧式铣

床等。机床等机械设备的进口反映了中俄间贸易结构及其条件的新变化，即我国对俄罗斯相对先进的技术设备的需求和俄方对提高出口商品附加值的要求。1996年1~2月份，该口岸进出口货运量首次突破20万吨大关，创历史同期最高水平，为218610吨，其中进口200165吨，出口18445吨。进口商品中化肥居第一位，共进口116529吨，占进口商品总量的58%。边境贸易的发展推动了商业、旅游、运输、通讯、仓储、金融、信息、第三产业等边境服务贸易的发展，并以此带动和促进了绥芬河社会经济的全面发展，使其由边境小镇原始的农业、落后的工业向出口加工外向型经济发展。1995年该口岸进出境旅游者12.6万人次，旅游贸易创汇820.4万美元，创利税1157万元人民币。同时，随着口岸基础设施的日趋完善，今日绥芬河边境口岸城市的功能也更为突出。

三、黑龙江省边境贸易发展的特点

（一）在中国边境贸易中居于重要地位

1993年东北边境贸易区边地经贸额达到42.611亿美元，而黑龙江省边境贸易区边地经贸额为20.7亿美元，约占东北边境贸易总额的50%。1993年中国外贸进口总额的70%，为易货贸易，其总额约为63亿美元，而黑龙江省边地经贸额约占全国易货贸易额的30%，居举足轻重的地位。1994年因国家实行汇率、税制改革，对进口化肥、钢材、石油等大宗商品实行配额许可证管理，这在客观上抵销了边境贸易享受的一些优惠政策。俄罗斯也采取了限制易货贸易、鼓励现汇贸易的政策。中俄双方经贸政策的调整，使双边易货贸易额锐减。1994年黑龙江省易货贸易进出口总额实现16.4亿美元，下降21.7%，占该省进出口贸易总额的比重由67.8%下降到53%。现汇贸易进出口总额达到14.5亿美元，增长50.4%，占该省进出口贸易总额的比重由31.6%上升至47%。边境贸易下滑影响了该省对外贸易的增长。

（二）经历三个不同发展时期

1. 起步时期。黑龙江省对（苏）俄的边境贸易开始于50年代末。1957年黑河、牡丹江、合江三个地区商业局分别与与其对应的远东地区的阿穆尔州、滨海边区、哈巴罗夫斯克边区的消费合作社，结为贸易伙伴而开展边境贸易，一直持续到60年代中期，因两国关系紧张而中断。此时期以卢布计价，采取记帐形式以易货贸易方式进行。中方出口货源由国家商业部门统一调拨，通过易货贸易，换回生产资料等商品，并在商业系统内调拨销售。

2. 80年代恢复时期。1982年1月，国务院批准黑龙江恢复地方边境贸易。同年，黑龙江省组建了省贸易公司，并恢复了中俄地方边境贸易的谈判，双方决定以瑞士法郎计价。1988年4月，国务院下达《关于黑龙江省对俄边境易货贸易和经济技术合作问题的批复》。以后边境贸易规模逐渐扩大。到1992年底，该省从事对俄罗斯等国边境易货贸易的各专业公司达148家。然而在黑龙江省各口岸从事边境贸易的委托代理公司达5400家。

3. 90年代迅速发展时期。自1990年开始黑龙江省经国务院批准在哈尔

滨举办了四届中国对（苏）俄东欧国家的边境地方经济贸易洽谈会，以促进边境贸易的发展。中方参加者以东北四省区及其各主要城市、全国各省市有对外经贸经营权的公司为主；外商多力独联体、东欧各国、蒙古、朝鲜等国对中国从事易货贸易和经济技术合作的各类公司的代表。历届洽谈会是中国边境贸易的缩影。不仅交易形式多样化，而且交易对象也向多元化发展，从而使边境贸易突破了单一的易货贸易模式，逐步向现汇贸易方式过渡，即实行易货贸易与现汇贸易结合，边境商品贸易与边境服务贸易并举，引进与输出结合，境内与境外合作并举。黑龙江省坚持“南联北开”的方针，对促进我国省际的联合与共同开拓独联体和东欧国家市场起到促进作用。黑龙江省充分发挥本省与沿海、内地各省市的经济互补性，与俄罗斯等独联体国家存在的互补性，以其地缘优势、边境贸易优势、政策优势吸引沿海、内地各省市的资金、技术、人才。国内优势结合，共同开拓俄罗斯等独联体国家和东欧国家市场，在边境贸易中获得比较利益，并不断推动边境贸易领域的发展。

第四节 内蒙古边境贸易区

我们之所以把内蒙古东部和内蒙古西部分别划分到东北边境贸易区和西北边境贸易区，是因为内蒙古的幅员面积和位置条件本身及其边境贸易发展规模不能单独构成一个大的边境贸易区域单元。具体说来，东北边境贸易区包括内蒙古东部的呼伦贝尔盟、兴安盟、锡林郭勒盟、阿拉善盟、乌兰察布盟、巴彦淖尔盟。为阐述方便和便于对省区级边境贸易区的考察研究，我们将划归东北边境贸易区的内蒙东部与划归西北边境贸易区的内蒙西部作为整体，单独探讨内蒙古边境贸易区，以便进行省区级边境贸易的区域对比研究。实际上我国对区域边境贸易的统计、研究，也是以省、自治区为基本单元的。

内蒙古自治区地处中国北部边疆，东、南、西三面分别与黑龙江、吉林、辽宁、河北、山西、陕西、宁夏、甘肃八省区接壤，北与俄罗斯、蒙古国毗邻，边界线长 4200 公里。内蒙古东西长 2500 公里，南北宽 1700 多公里，总面积 118.3 万平方公里。全区总人口为 2183.85 万人，主要民族有蒙古、汉、达斡尔、鄂温克、鄂伦春、回、满、朝等。其中蒙古族 345.76 万人。

一、发展边境贸易的基础条件

（一）自然条件与自然资源

全境以高原为主，通称内蒙古高原，海拔在 1000 米左右。全区地形可分为内蒙古高原（本区主体，包括呼伦贝尔、锡林郭勒、昭乌达盟、乌兰察布、巴颜淖尔、阿拉善等 6 大高原）、阴山山地（本区中部）、河套平原（鄂尔多斯高原与阴山山脉之间，包括后套平原和土默川平原两部分，著名的农业区）、鄂尔多斯高原（本区黄河以南，伊克昭盟地区）、大兴安岭山地（本区东北部，高原东部边缘）、辽嫩平原（靠近东北平原的部分地带）6 个区域。

山脉主要有大兴安岭、阴山山脉（由狼山、大青山等组成）、贺兰山、雅布赖山、包尔乌拉山、合黎山、龙首山等。一般海拔在 1000 米以上，最高峰是本区与宁夏回族自治区交界的贺兰山，主峰 3556 米。

本区内部分为内流区，河流较少，且多为时令河，常在下游洼地积水，形成大大小小的咸湖，这些河、湖对当地人畜用水有重要意义。黄河为本区最重要的外流河，流经本区南部，流量大，流势缓，泥沙含量比下游较小，干、支流均富灌溉之利，河套地区引黄灌溉，渠道纵横，农田遍布，是著名的“塞上谷仓”。呼伦湖为本区最大淡水湖，面积 2200 平方公里，盛产鱼类。

内蒙古绝大部分位于温带地区，属温带大陆性季风气候，冬秋漫长严寒，夏季短促温热，除大兴安岭较湿润外，其余大部地区从东向西由半湿润向半干旱到干旱地带逐渐过渡。全年平均气温在 $-1 \sim 10$ 之间，最冷月（1 月）平均气温 $-23 \sim 10$ ，极端最低气温曾达到 -39.6 ；最热月（7 月）平均气温 $17 \sim 26$ ，极端最高气温曾达到 39.6 。全年无霜期 60~160 天。年平均降水量 50~450 毫米之间，全年降水的 70%集中在夏季。春旱及冬季

暴风雪是影响农牧业生产的主要自然灾害。

本区自然资源丰富。牧业资源中呼伦贝尔草原、锡林郭勒草原、乌兰察布草原、鄂尔多斯草原和科尔沁草原是著名的天然牧场，总面积达 88 万多平方公里，是我国重要的畜牧业生产基地，畜产以绵羊、山羊、牛、马为主。内蒙古细毛羊、三河马、三河牛、乌审马都是优良品种。本区西部是我国重要的骆驼产区。其畜牧业产品在东北边境贸易出口商品中占有重要地位。内蒙古地域辽阔，土地面积达 489.5 万公顷，人均占有耕地 0.24 公顷，超过全国人均面积的 3 倍多。大兴安岭是我国重要林区之一，森林面积达 16.6 万平方公里，林木蓄积量占全国的 1/6。矿产资源极为丰富，已探明的矿床，矿点达 6000 处之多。有煤、铁、石棉、石墨、云母、天然盐碱等。白云鄂博为全国重要铁矿之一，还有多种稀有金属矿。煤炭探明储量为 2000 亿吨，遍布全区。此外，具有独特的自然和人文旅游资源。大兴安岭自然保护区中的扎兰屯风景优美，是避暑胜地。此外，还有多种山林特产及药物资源，所产麝香、青羊血、牛黄、甘草、川地龙等药材驰名中外。

（二）社会经济条件

目前，内蒙古已初步建立钢铁、有色金属、煤炭、电力、森工、化工、建材、机械、纺织、电子、乳品、制草、造纸、制糖、酿酒等门类比较齐全，具有民族和地方特色且结构比较合理的工业经济体系，其中轻纺工业在内蒙古工业体系中占有重要地位。农业中的粮油生产基地对发展边境贸易有重要意义。

交通、邮电、通讯条件对内蒙古边境贸易有重要保证作用。公路通车里程 4.3 万公里。铁路营业里程 4998 公里。滨洲铁路经满州里车站与俄罗斯西伯利亚铁路相接，是中国通往欧洲，发展对外经济联系的主要陆路通道之一。集二线在二连车站与蒙古国铁路相连，为中国通往欧洲的另一条通道。这两条铁路同时也是内蒙古同俄罗斯等独联体国家和蒙古国开展边境贸易的重要通道。

二、边境贸易主要口岸

在内蒙古 4200 多公里的边界线上，中俄边界线长 1010 公里（水界 900 多公里、陆界 110 多公里），设置有满洲里、黑山头、室韦三个一类口岸，以及胡列也吐、二卡两个二类口岸；中蒙边界线长 3103 公里，内蒙古有 6 个盟 15 个旗（市）与蒙古国 6 省 26 个县接壤。除二连口岸外，新开辟 3 个边境口岸：新巴尔虎右旗的阿日哈沙特、东乌珠穆沁旗的珠恩嘎达布其、乌拉特中旗的甘其毛道口岸，以及阿拉善盟额济纳旗的策克、呼伦贝尔盟新巴尔虎左旗的额布都格、兴安盟的阿尔山、乌兰察布盟的满都拉 4 个二类口岸，从而形成内蒙古对外开放开展边境贸易的口岸体系（见表 4-4）。

表 4—4 内蒙古自治区对外开放口岸一览

口岸名称	运输方式	口岸分类	年过货能力	批准开放机关	对应国家口岸	查验
满洲里	铁路	类口岸	400 万吨	国务院	俄罗斯	设有海关
	公路	类口岸	20 万吨	国务院 口岸办	后贝加尔斯克	动植检、
二连	铁路	类口岸	350 万吨	国务院	蒙古	设有海关
	公路	类口岸	10 万吨	国务院 口岸办	扎门乌德	动植检、
黑山头	水路	类口岸	10 万吨	国务院	俄罗斯 旧粗鲁海图	设有海关
室韦	水路	类口岸	10 万吨	国务院	俄罗斯 奥洛契	动植检、
阿日哈沙特	公路	类口岸	5 万吨	中蒙两国政府代表团于 1990 年 11 月和 1991 年 4 月分别在乌兰巴托和北京 举行两次会谈，同意开通 上述口岸，得到两国批准	蒙古 哈比日嘎	由满
珠恩嘎达布其	公路	类口岸	5 万吨		蒙古 毕其格图	由二连
甘其毛道	公路	类口岸	5 万吨		蒙古 嘎顺苏海图	由呼禾
口岸名称	运输方式	口岸分类	年过货能力	批准开放机关	对应国家口岸	查验
胡列也吐	水路	类口岸	2 万吨	内蒙古自治区 人民政府	俄罗斯 凯后斯堆	由满
策克	公路	类口岸	2 万吨	内蒙古自治区 人民政府	蒙古 西伯库伦	由呼禾
额布都格	水路	类口岸	5 万吨	内蒙古自治区 人民政府	蒙古 白音胡硕	由满
二卡	公路	类口岸	10 万吨	内蒙古自治区 人民政府	俄罗斯 阿巴盖图	由满
阿尔山	公路	类口岸	2 万吨	内蒙古自治区 人民政府	蒙古 松贝尔	由满
满都拉	公路	类口岸	2 万吨	内蒙古自治区 人民政府	蒙古 哈登宝力格	由呼禾

资源来源：《中国沿边省区边境经济贸易全书》

（一）满洲里口岸

满洲里口岸始建于 1903 年，1907 年正式开设商埠，至今已有 90 年的历史。它位于内蒙古呼伦贝尔草原西部，分为铁路口岸和公路口岸，满洲里铁路口岸有宽、准轨道与俄罗斯相接。进口货物在满洲里车站换装，出口货物在与其对应的俄罗斯后贝加尔斯克铁路口岸换装。满洲里口岸是中国最大的铁路口岸，每昼夜可换装重车 150~200 辆，其货物重一万多吨，年换装能力可达 500 万吨。铁路车站内有“准轨”17 条、“宽轨”3 条、货装场及货场 9 处、零担库 2 座。年进出口货运量达 300 多万吨，最高年达 400 多万吨。

该口岸货运业务包括两方面：一是直接承担进出口货物的国际联运，目前满洲里外运公司是我国唯一承担国际集装箱运输的陆运公司；二是国内货运。1989年国务院批准设置满洲里公路口岸，它与俄罗斯后贝加尔斯克公路口岸相连接，年货物吞吐能力在20万吨以上。

满洲里市面积696平方公里，总人口13万人。该市充分利用全国最大陆路口岸的优势，自1988年开始与俄罗斯开展边境贸易。到1990年底，易货贸易过货额1.3亿瑞士法郎。而1991年易货过货额达1.4980亿瑞士法郎，相当于前3年总和1.3亿瑞士法郎的115%。1992年1~6月份过货额9345.9万瑞士法郎，是1991年同期6378.83万瑞士法郎的146.5%。1995年4月以来，该口岸废铝、废铜进口量增多，1995年4月份进口废铝1260余吨、进口废铜2250余吨。其原因是俄罗斯取消限制性措施，俄海关1995年4月下旬取消铜的许可证制度，促使俄商大量出口铜，而中国对铜的需求量大，江浙一带客商近期在满洲里大量收购废铝和废铜，且收购价高、利润大，刺激对其大量进口。

1991年满洲里市经济技术合作签约额1250万瑞士法郎，实际履约480万瑞士法郎，相当于前二年总和447万瑞士法郎的107%。1992年1~6月份经济合作履约额2434.12万瑞士法郎。

满洲里市1996年1~3月份，履约总额为5093.03万美元，比上一年同期增长96%，其中，进口履约额为3641.17万美元，出口履约额为1451.86万美元。

边境贸易的发展，带动了国际边境旅游业的发展。1990年2月，满洲里市相继开通了俄罗斯“一日游”和赤塔“三日游”，到1991年底中外旅游者达1.7万余人次。1992年1~6月份中俄双方过境人数累计达29327人次，相当于1991年全年过境旅游者人数的17%。

满洲里市自1988年起至1994年已连续7年举办了进出口商品交易会。例如，1992年参加交易会的国外客商，主要是来自俄罗斯等独联体各国、蒙古、美国、法国、日本、澳大利亚以及港澳台等国家和地区的1533位客商，另外还有930名外国旅游者参加了本届交易会的有关活动。来自中国27个省、自治区、市的4000多位生产商、进出口商、代理商等参加了本届交易会。此次第五届洽谈会进口商品除钢材、水泥、化肥、木材传统商品外，新增加的品种有废旧坦克、飞机、内燃机、直升机、电解铜、变压器、发动机、油槽车、红汞、汽油三轮车以及重型运输机械。同时，还首次签订了进口3亿度电的易货合同。此次交易会进口商品结构发生很大变化。服务贸易中合资合作项目除蔬菜种植、食品加工、合资商店传统项目外，又增添了建电子计算机组装生产厂、汽车组装厂、联建运输转运站等新项目。总之，此次交易会成果显著，共签订贸易合同330份，签约额达154505万瑞士法郎。签订经济技术合作项目37项，总金额2200万瑞士法郎。此外，还签订了50001万美元的现汇贸易合同。

满洲里在边境贸易的带动下，如今已发展成为一个以外向型经济为主要特色的国际边境旅游、国际边境经济技术合作、出口商品加工制造等多元互补的中国较大的内陆口岸城市。

（二）二连浩特口岸

二连浩特铁路口岸地处中国北部边疆，距中蒙边界线 4.5 公里，是目前中国通往蒙古唯一的铁路口岸。该口岸的地理位置非常重要，距北京 830 多公里，距蒙古国首都乌兰巴托 860 公里。与该口岸相对应的是蒙古国扎门乌德铁路口岸，设有海关、边防检查站等检查检验机构。二连浩特铁路口岸始建于 1956 年，年换装能力达 350 万吨。二连浩特铁路换装站，宽准轨纵列式排列，占地 2.7 平方公里；共有 6 个车场，即客车场、准轨到发场、准轨调车场、宽轨到发场，宽轨调车场和换装场。1990 年运送货物达 842 吨，其中进口 653 吨，出口 189 吨。1990 年国务院口岸办批准二连浩特公路口岸开通，与蒙方扎门乌德公路口岸相对应，年货运设计能力达 10 万吨以上。

三、内蒙古边境贸易的发展

内蒙古的边境贸易以中俄、中蒙边境贸易为主。在边境贸易上确立“边境有边、贸易无边”的指导思想。采取“地贸、民贸、互市贸易一齐上，双边、多边、转口贸易齐发展”的方针。在进一步扩展边境地方贸易的同时，放开民贸和易货贸易，把沿中俄、中蒙边境的 18 个旗、市和呼盟全境，都辟为边境贸易区，使其成为互市贸易和边境民间贸易区。同时，在满洲里、二连浩特以及其他具备条件的边境口岸，组建经济合作区和贸易加工区，把它们建设成中国北部边境国际边境经济贸易城市。

（一）中俄边境贸易

1983 年内蒙古恢复了中（苏）俄边境易货贸易关系。俄方边境贸易客商主要来自俄罗斯西伯利亚地区的赤塔州、伊尔库茨克州、布里雅特自治共和国、巴什基尔自治共和国、克拉斯诺亚尔斯克边区、新西伯利亚州和鄂木斯克州等地区。1983 年中（苏）俄易货贸易进出口额只有 273 万瑞士法郎。1992 年 1~9 月份易货贸易进出口总额增至 3943 万瑞士法郎。内蒙古自 1983 年至 1992 年各年度完成的边境贸易进出口总额见表 4-5。1992 年完成进出口总额 4519 万美元。

表 4-5 内蒙古 1983 年—1992 年中（苏）俄边境贸易额

		单位：万瑞士法郎									
年度	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992 年 1—9 月	
进出口	273	1678	3948	4532	7054	12654	17990	23009	33968	35943	
总额											

（二）中蒙边境贸易

内蒙古的中蒙边境贸易始于 1985 年，当年易货贸易进出口额只有 63 万瑞士法郎。到 1991 年各年度进出口总额见表 4-6。1992 年内蒙古中蒙边境贸

易进出口总额为 4519 万美元。

表 4-6 内蒙古 1985 年—1992 年中蒙边境贸易额

单位：万瑞士法郎

年度	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992 年 1—9 月
进出口	63	138	375	1370	1664	2656	2928	2201
总额								

（三）内蒙古边境贸易进出口商品结构

内蒙古边境贸易出口商品主要有肉类食品、农副产品、纺织品、服装、家用电器、小型农牧业机具、建材、日用消费品等；进口商品主要有化肥、木材、钢材、水泥、化工原料、联合收割机、轿车和载重汽车等。

通过边境贸易，内蒙古解决了本区经济发展急需的生产资料和生活资料，同时也带动了大批轻纺、粮油食品的出口，既缓解了企业的生产、销售问题、也使企业直接参与了国际市场的竞争。

四、内蒙古边境经济技术合作

（一）方式

在边境贸易和易货贸易的基础上，内蒙古还与周边国家广泛地开展了边境经济技术合作，开展劳务输出，承包国外工程，组建合资与独资企业。派出各种技术管理人员，从事劳务合作，发展建设工厂、学校、种植蔬菜、食品加工等合作项目，换回本区生产和建设所需原材料、机械设备，节约了大量外汇，扩大了国际影响，取得显著的经济效益和社会效益。

（二）规模

1992 年国际经济技术合作项目和金额大幅度提高，全区共签订和批准国外经济技术合作项目 242 个，比 1991 年增加 175 个，合同金额 8410 万美元，比 1991 年增长了 198%。累计派出劳务人员 6286 人，比 1991 年增派了 3370 人次。在境外开办 60 家合资企业，合同金额 1461 万美元，分别是前四年总和的 8.6 倍和 2.1 倍。

（三）特点

1. 充分利用俄罗斯在能源、原材料和技术等方面优势，改革本区老企业。
2. 积极利用内蒙古农业、畜牧业资源优势，发展外向创汇农业、牧业，在扩大边境贸易的同时发展经济技术合作。
3. 以承包经营方式发展种植业、建筑业、林木采伐、饮食业等劳务合作和经济技术合作。

内蒙古在发展边境服务贸易方面，还大力开展边境多日游的跨国旅游贸易，采取各种措施加强旅游设施建设、旅游商品生产并增加旅游线路和项目，带动了内蒙古相关产业的发展。

第五章 西北边境贸易区

西北边境贸易区包括新疆、甘肃、内蒙古西部。以新疆边境贸易区为主。西北边境贸易区面积 278.27 万平方公里，占全国土地面积的 29.0%。人口 4600 万人，少数民族占 29.7%。与俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、阿富汗、巴基斯坦、印度接壤。西北区边境贸易地域分工主要是面向中亚五国和西亚各国。另外与俄罗斯西伯利亚地区、蒙古国西部也有一定的边境贸易联系。

内蒙古自治区我们将其作为一个完整的边境贸易区，已在前一章探讨，故不赘述。

第一节 甘肃省边境贸易区

甘肃省的边境贸易主要是中蒙边境贸易。

一、基础环境

(一) 中方环境

甘肃省地处西北区的中西部枢纽位置，因而成为西北边境贸易区的重要通道和腹地。甘肃省直接同蒙古国接壤的是河西走廊西北部的肃北蒙古族自治县的马鬃山区。甘肃省中蒙边界线长 65 公里。马鬃山区区政府所在地公婆泉距边界线约 100 公里，距兰新铁路和桥湾站 150 多公里，距酒泉市 360 多公里。境外蒙方为戈壁阿尔泰省，其省会阿尔泰距边界线约 700 公里，有简易公路同中国甘肃边境相通。

马鬃山区自西向东以高度为 2600 多米的马鬃山为主，面积为 4.2 万平方公里。境内多盆地，大部属于砾石戈壁、倾斜高平原、无地表径流，可利用草面积 1.39 万平方公里。野生动植物资源、矿产资源、地下水资源较为丰富。全区大风及沙暴日数较多。

本区交通以公路为主，向西可通明水、哈密，南至桥湾，东至内蒙古额济纳旗、呼和浩特，北至中蒙边界；境内无铁路。本区现有工业规模较小，但甘肃省较雄厚的冶金、机械、轻纺工业、化工、电力、食品等工业为边境贸易的发展提供了较好的基础环境。

(二) 蒙方环境

与甘肃省接壤的蒙古国西部，是畜牧业资源、矿产资源和水资源丰富的地区，但戈壁阿尔泰省经济较落后，工业仅有小规模的食品、轻工、印刷、电力和采矿业，因此工业品紧张。戈省的畜牧业发达，主要产品有肉类、羊毛和乳类。该省食品和生活日用品长期供应不足。特别是戈省地广人稀，交通落后，影响中蒙边境贸易的发展。

甘肃中蒙边境两侧民族的同一性，即同为蒙古族，边民语言相同，并有血缘关系，为边境贸易的发展创造了良好的环境条件。

(三) 中蒙互补性

甘肃省与戈壁阿尔泰省的互补性主要表现在：中方具有轻工、食品工业品及农业（粮食）的生产优势；蒙方则有畜牧业产品，草场资源的优势。中蒙经济互补性见表 5-1。

表 5-1 甘肃与戈省经济互补性

资源要素与商品互补		甘肃酒泉地区	蒙戈壁阿尔泰省
资源互补	人均草原面积	81.9 亩	344 亩
	人均耕地面积	2.21 亩	0.78 亩
	人均地表水	0.27 亿立方米	约 1.5 亿立方米
商品互补	人均牲畜头数	2.12 头	30 头
	人均粮食产量	576 公斤	50.6 公斤
	人均食糖产量	32.6 公斤	
	人均棉花产量	4.8 公斤	
	人均工业产值	1276 元	9700 (图格里克)

二、边境贸易的发展

从历史上看,甘肃的边境贸易是同“丝绸之路”的兴衰、民族之间商品交换密切相关的。内地产的丝、茶、铁器等工业品以甘肃为通道,同周边国家(民族)交换马、牛、皮毛、珠、玉器等。甘肃因地处内陆,远离沿海,缺乏对外的“窗口”,马鬃山地区边境贸易的开展,使甘肃有了陆路直接对外联系的“窗口”。但因受本区中蒙双方经济基础、交通等环境因素的影响,甘肃中蒙边境贸易在相当的时期内形成如下特点:低层次、批量小、战略效益大于直接效益、长远效益大于近期效益,使甘肃的中蒙边境贸易规模相当有限。其出口商品结构主要是工业日用品、食品、部分生产资料;进口商品结构主要为牛、羊、畜产品及毛织品等。

总之,甘肃因受其境内外诸种条件影响,该省边境贸易发展水平很低,并且无一类边境口岸。但甘肃地处西北中、西部,其居于中国大西北的枢纽位置,丰富的能源、有色金属和畜产品资源,实力雄厚的有色冶金、石油化工、电力、轻工、纺织和机械等工业部门,汇聚的陇海、兰新、包兰、兰青等铁路干线,使其成为西北边境贸易区的重要腹地,连接西北各边境口岸与内地、东部沿海的主要通道,从而在整个西北边境贸易区的边境贸易中发挥着重要的作用。

第二节 新疆边境贸易区

新疆维吾尔自治区地处亚欧大陆腹地，我国西北边陲。从东北向西南分别与蒙古、俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、阿富汗、巴基斯坦、印度毗邻，东南和南部邻甘肃、青海、西藏。面积 166 万平方公里，是我国最大省级边境贸易区。全区人口 1515 万人。有 47 个民族，主体民族 13 个，有维吾尔、汉、哈萨克、回、柯尔克孜、蒙古、俄罗斯、锡伯、塔吉克、乌孜别克、塔塔尔、达斡尔、满族等，其中，维吾尔族人口最多，71.94 万人，占全区总人口的 47.47%；汉族人口 56.95 万人，之总人口的 37.58%；其他超过 10 万人以上的民族有哈萨克、回、柯尔克孜、蒙古等 4 个民族。行政区划上全区划分为 8 个地区（塔城、阿勒泰、伊犁、吐鲁番、哈密、阿克苏、喀什、和田），5 个自治州（伊犁哈萨克自治州、博尔塔拉蒙古自治州、昌吉回族自治州、巴音郭楞蒙古自治州、克孜勒苏柯尔克孜自治州），2 个地级市，15 个县级市，64 个县，6 个自治县（和布克赛尔蒙古自治县、察布查尔锡伯自治县、木垒哈萨克自治县、巴里坤哈萨克自治县、焉耆回族自治县、塔什库尔干塔吉克自治县）。

一、开展边境贸易的基础条件

（一）自然条件与自然资源

新疆自然地理条件具有多样性和独特性的特点。全境以天山山地为轴，分为北疆和南疆两大不同自然地理区。边境多山，盆地广大，沙漠约占全区面积的 22%。地形分为阿尔泰山地（本区北部，与俄、蒙交界地带）、准格尔盆地（本区北部，介于阿尔泰山与天山山地之间）、天山山地（横贯本区中部，约占全区面积 1/5），塔里木盆地（位于天山以南，约之全区面积一半以上，是世界最大的内陆盆地）、南部山地和高原（环列于塔里木盆地南缘的喀喇昆仑、昆仑、阿尔金山地和帕米尔高原）5 个区域。

山脉有阿尔泰山，天山、昆仑山，喀喇昆仑山、阿尔金山等，海拔 3000—6000 米。喀喇昆仑山的乔戈里峰，位于中巴边界，海拔 8611 米，是本区最高山峰，也是世界第二高峰。

本区河流绝大部分为内流河，流失于盆地沙漠或积成咸湖。塔里木河是我国第一大内流河，环流于塔里木盆地北半部，全长 2179 公里。伊犁河穿行于伊犁谷地，是本区水量最大的内流河，向西流入哈萨克斯坦巴尔喀什湖。额尔齐斯河流入俄罗斯境内，是我国属北冰洋水系的唯一河流。本区湖泊多为咸水湖，以罗布泊为最大。天山山间盆地中的博斯腾湖是本区最大淡水湖。

全境矿物资源丰富，有煤、铁、石油、有色金属、盐等。阿尔泰山盛产黄金和各种有色金属。昆仑山麓生产的和田玉著名于世，克拉玛依和独山子是有名的石油产区。煤分布在乌鲁木齐和鄯善、托里附近。铁产于三个泉子和沙雅一带，新疆有辽阔、水草丰盛的草原 12 亿亩，占全国草原总面积的 25%。其中以天山中部的巴音布鲁克草原、伊犁谷地草场和阿勒泰地区的长

拉麦里山草原、哈纳斯草原最为著名，为全国重要的畜牧业生产基地。细毛羊、大尾羊、羔皮羊驰名全国。森林资源、土地资源和土特产品资源及旅游资源等均为开展边境贸易、边境服务贸易提供了有利条件。

新疆属典型的温带大陆性气候，具有温差大、变化多、水量少、干燥、多风、寒潮频繁等特点。年平均降水量为 150 毫米。日照充足，年日照时数为 2750—3000 多小时，是我国日照时间最长的地区之一。年平均气温，北疆为 4—8℃，南疆为 9—12℃；最冷的 1 月平均气温，北疆为 -20—-15℃，南疆为 -10—-5℃；最热的 7 月平均气温，北疆为 20—25℃，南疆为 25—27℃，吐鲁番盆地 33℃，极端最高气温也出现在吐鲁番，曾达 47.6℃。全年无霜期一般随纬度和地形的升高而缩短，北疆平均为 140—180 天，南疆平均为 180—220 天。昼夜温差大，有利于粮食、棉花、甜菜、瓜果及其他经济作物的生长。

（二）社会经济条件

农业粮食生产以小麦、玉米为主，还有稻米、高粱。经济作物有棉花、油菜。胡麻、芝麻、甜菜等。棉田主要在南疆各地，是我国长绒棉生产基地。和田、莎车一带桑蚕业自古闻名。新疆盛产瓜果，吐鲁番、鄯善的葡萄和哈密瓜，库尔勒香梨，伊宁苹果，叶城石榴，阿克苏核桃，阿图什无花果，库车白杏等，行销国内外。还产甘草、党参、红花、雪莲等药材。

新疆目前基本上形成完整的工业体系。能源、石油、化工、钢铁、有色金属、电力、机器制造、纺织、食品、轻工、电子、建材等工业已初具规模。

交通运网不断适应对外经济联系的需要。交通以公路为主，与铁路，航空配合，形成全区交通运输网。公路以南疆、北疆分别沟通各绿洲的环形线及甘新、青新、新藏等省际公路为干线，以乌鲁木齐为中心联系全区。航空通达北京、兰州、西安、上海等城市，区内可达阿克苏、和田、喀什，库尔勒、库车、且末、伊宁、克拉玛依、阿勒泰、富蕴等地，是全国航空线最长、航站最多的省区。水运仅伊犁河、额尔齐斯河可季节性通航。兰新铁路向南延伸至库尔勒，向西延伸至阿拉山口的北疆铁路已于 1991 年 9 月正式通车运营，成为东起连云港，西抵荷兰鹿特丹港，连接亚欧的第二座大陆桥。公路运输已开通中国—巴基斯坦的喀喇昆仑公路，中国—哈萨克斯坦、中国—吉尔吉斯斯坦、中国—俄罗斯和中国—蒙古的公路。

新疆邮电通讯设备不断更新完善，国际特快传递、国际国内直拨电话、电报，传真等现代化通讯系统已投入使用。

新疆对外交往历史悠久，同中亚、西亚、南亚各国以及欧洲国家的交往历史最早可追溯到公元前 2—3 世纪。西汉张骞两次出使西域，使新疆成为“丝绸之路”的要冲，成为我国西北对外经贸交往的重要门户。

新疆境外市场条件具有多样化的特点。除主要面向中亚市场外，还面向俄罗斯西西伯利亚地区、蒙古国西部市场，以及包括巴基斯坦，土耳其在内的西亚大部分穆斯林国家，这样新疆面对着可出口中档商品，需求不是很高

的伊斯兰民族占很大比重的广阔市场。

上述诸种条件与因素从不同角度促进了新疆边境贸易的发展，从而使新疆乃至西北边境贸易区在中国边境贸易中占有较重要的地位。

二、边境口岸的建设与发展

在新疆 5400 公里长的边界线上，有哈密、昌吉、阿勒泰、塔城、博乐、伊犁、阿克苏、喀什、克孜勒苏、和田等 10 个边境地（州）的 33 个边境县（市）。自东北向西南分布有 10 余个边境口岸，它们是中蒙边境口岸老爷庙、乌拉斯台、塔克什肯、红山咀、中哈边境口岸吉木乃、巴克图、阿拉山口、霍尔果斯、都拉特、木扎尔特、阿黑土别克；吐尔尕特、西姆喀拉、红其拉甫等口岸（见图 5-1）。

{ewc MVIMAGE,MVIMAGE, !06300420ZW.D_0127_1.bmp}

（一）中蒙边境口岸

1. 老爷庙公路口岸

老爷庙公路口岸位于哈密地区巴里坤哈萨克自治县北部偏东的边境地区，东经 $93^{\circ}23'$ ，北纬 $44^{\circ}15'$ ，距巴里坤县城 85 公里，距哈密市 216 公里，距中蒙边境线 83 公里。历史上曾是中蒙通商要道。1991 年 11 月根据中蒙政府协议，老爷庙公路口岸是中国开放的临时过货口岸，是目前哈密地区境内唯一的边境口岸。该口岸与蒙古戈壁阿尔泰省阿尔泰县接壤，距蒙阿尔泰县城 100 公里，距省府阿尔泰市 200 公里。老爷庙口岸与距中蒙边界线 140 公里的蒙方布尔嘎斯台口岸对应。老爷庙口岸现为新疆与蒙古之间的季节性口岸，开放时间为每年 3 月、6 月、8 月和 11 月。届时中蒙双方人员、边贸物资和交通运输工具通过该口岸出入中蒙边境。

老爷庙口岸地处丘陵，北高南缓，海拔 995.9 米，气候干燥，年均温 7°C 。1991 年哈密地区经中蒙两国政府批准，经老爷庙口岸与蒙戈壁阿尔泰省开展边境贸易。当年该口岸进出口货物 1000 吨，贸易总额 68.95 万美元，出入境人员 561 人次，出入境车辆 243 辆次。中方出口商品为小百货、纺织品和五金等；进口商品有木材、钢材、皮革、羊毛、鹿角等。1992 年初双方签订了价值 200 万元的第二批易货贸易合同以及来料加工 10 万张羊皮的技术合作协议书。近些年来该口岸发展势头看好。

1994 年经老爷庙口岸入出境旅客 10141 人次，其中入境 5113 人次，出境 5028 人次。该口岸 1994 年进出口货物 8620 吨，其中进口 4517 吨，出口 4103 吨。

2. 塔克什肯公路口岸

塔克什肯公路口岸位于阿勒泰地区青河县东陲，布尔根河畔的盆地中，海拔约 1130 米。该口岸距中蒙边界线 18 公里，距青河县城 90 公里，距阿勒泰市 150 公里。出境东行至蒙古科布多省布尔干县，与相距 25 公里的布尔干口岸相对应，它距布尔干县城 65 公里，距科布多省首府科布多市 265 公里。

塔克什肯口岸历史上就是中蒙边境贸易通道。新中国成立后，新疆中蒙

贸易部分进出口商品经该口岸通过。50年代出口的商品主要是农副产品和生活用品,进口的主要是马匹等牲畜、棉布和茶叶。60年代初该口岸关闭。1989年7月中蒙政府同时宣布开放塔克什肯口岸和布尔干口岸,为季节性口岸,每月20—30日开放。1989年7月20日中蒙边境贸易正式开始过货,中方以阿勒泰地区对外贸易公司为主开展边境贸易,当年易货贸易800多吨,易货额约合人民币100万元。1991年中蒙经该口岸过货量约合人民币1500万元。1992年以后因边贸政策放宽,1—4月份的过货量相当于上年全年的过货量,过货额为1500万元。经该口岸出口的中国商品有面粉、机械设备、吉普车、服装、计算机,暖水瓶、钢卷尺、哈达、肥皂、蜡烛等;进口的蒙方商品主要有地毯、鹿角、废铁、化肥、皮革等。目前中蒙双方边境地方交通运输部门已达成协议,开通国际边境旅游旅客班车。每月20日、30日双方同时各发一班车,至对方口岸城市,过境旅游者可免费携带20公斤行李出入境。这种购物旅游、边民互市贸易、小额边境贸易,给青河县经济注入了新的活力。

1994年经塔克什肯口岸入出境旅客9085人次,其中入境4322人次,出境4763人次。该口岸1994年进出口货物8995吨,其中进口4005吨,出口4990吨。

(二) 中哈边境口岸

3. 巴克图公路口岸

巴克图公路口岸地处东经 $82^{\circ}43'$,北纬 $46^{\circ}39'$,位于伊犁哈萨克自治州塔城地区,与哈萨克斯坦塞米巴拉金斯克州马坎奇区的巴克特口岸相对应。巴克图口岸距塔城直线距离8公里,公路路程为17公里,距边界线2公里左右,是目前新疆距城市最近、距边界线最近的一个口岸。巴克图口岸距巴克特口岸4公里,距马克奇区60多公里,距马尔扎尔市100多公里。该口岸地处平原,地势平坦,气候条件适宜全年通行。该口岸允许第三国通行。

巴克图口岸已有200多年通商历史。自1851年中俄签订不平等的《伊犁塔尔巴哈台通商章程》后,巴克图被辟为中俄贸易通道。20世纪初,成为新疆对俄最大的进出口口岸。新中国成立至1962年,巴克图一直是新疆与苏联贸易的主要口岸之一。1950年—1962年先后对苏出口总额为12531.2万卢布,出口主要商品有牲畜(牛、羊)、粮油、矿产品等;进口商品有化工、五金机械、食品等,总计7190吨。1962年起停止过货,但仍通邮。

1990年经两国政府批准,塔城地区同哈萨克斯坦塞米巴拉金斯克州恢复易货贸易,并通过巴克图口岸和巴克特口岸办理边境贸易临时进出口业务。当年巴克图口岸进出口总额为11.85万瑞士法郎,出入境人员44人次。1992年1—6月进出口货物2.5万吨,出入境人员5229人次。90年代初该口岸出口商品主要有收录机、化妆品、服装、活畜、食糖、粮食等;进口商品主要有呢料大衣、吸尘器、奶油桶、糖瓷锅等。目前,巴克图口岸联检大楼、货场、保税区、民贸市场、道路、供排水、供热,供电及通讯等基础设施逐渐完备。1994年经巴克图口岸入出境旅客52722人次,其中入境26413人次,

出境 26309 人次。该口岸 1994 年进出口货物 104093.7 吨，其中进口 72467.1 吨，出口 31626.6 吨。

4. 阿拉山口口岸

阿拉山口口岸是我国西部也是西北边境贸易区唯一的铁路，公路并举的陆路国家一类口岸，是举世瞩目的亚欧第二座大陆桥中国段的西部终端，同时还是新疆目前吞吐能力最大的重要口岸。口岸约在东经 82°—83° 之间，北纬 45°—46° 之间，海拔在 190—340 米之间。阿拉山口实际并不是一个山口，而是介于西部的阿拉套山和东北部的巴尔鲁克山之间的一平坦开阔的冲积平原。这里的气候属于典型的大陆性气候，冬季严寒，最低气温—29.8℃，夏天酷热，最高气温 38.3℃，极端最高室温可达 43℃。阿拉山口风力资源十分丰富，风季达 270 天，集中于春、夏、秋三季，最高风速为 49 米/秒。阿拉山口口岸一年四季均可利用。具体说来，阿拉山口口岸位于新疆博尔塔拉蒙古自治州（以下简称博州）首府博乐市境内，距市区 73 公里，距乌鲁木齐市 460 公里。历史上从元代开始，阿拉山口曾是中外经商、征戎、旅游、探险人员的重要通道，清代在此设卡伦。

北疆铁路于 1990 年 9 月 25 日正式通车，标志着亚欧第二大陆桥的贯通。作为大陆桥西部桥头堡的阿拉山口口岸，将成为新疆“东联西出”战略的一个重要枢纽。阿拉山口铁路口岸设计年通过能力近期为 350 万吨，远期可达 590 万吨。1991 年 7 月 20 日试运行过货，到年底通过货物 20 万吨，相当于新疆最大的公路口岸霍尔果斯全年的过货量。阿拉山口铁路口岸已建成准轨和宽轨 26 股，换装区 5 个，换装线 10 条，大型封闭换装箱 3 座。1993 年过货 80 多万吨。该口岸具备了 20 万吨的年过货能力和检测能力。随着兰新复线建成，口岸吐吞能力进一步增强，货运能力将提高到 900—1200 万吨。阿拉山口公路口岸将作为铁路口岸的补充，为新疆地方边境贸易服务。1994 年阿拉山口铁路口岸入出境旅客 26847 人次，其中入境 13436 人次，出境 13411 人次；阿拉山口公路口岸入出境旅客 3877 人次，其中入境 1660 人次，出境 2217 人次。

由于阿拉山口口岸的建设，这里形成一座具有地方特色的新型口岸城市。已建成市区面积 15 平方公里，口岸管理区为 155 平方公里。已建成和在建项目主要是生产企业、商贸、金融、交通运输、通讯、仓储、贸易市场、房地产开发、物资转运、宾馆饮食、文化娱乐等设施。口岸总体设施已配套正常运行，极大地促进了博州边境贸易的发展。博州自 1991 年获得边境贸易权到 1993 年底边贸企业已发展到 650 多家，其中 7 家边贸公司拥有直接边贸经营权。易货贸易已成为博州边境贸易的主要方式。1992 年边境贸易签约额 1.5 亿瑞士法郎，劳务输出 636 人次，创办境外企业 16 家。1993 年边境贸易签约额达 2 亿瑞士法郎，履约额达 1.04 亿瑞士法郎。边境贸易出口商品有药品、食品、机电产品、白糖、小型机械设备、日用百货等；进口商品有钢材、水泥、木材、机电产品和重型机械等。

阿拉山口口岸 1994 年进出口货物 510223 吨、其中进口 458114 吨，出口 52109 吨。

5. 霍尔果斯口岸

霍尔果斯口岸位于东经 $80^{\circ}22'$ ，北纬 $44^{\circ}12'$ ，地处伊犁河谷平原，地势开阔，在伊犁哈萨克自治州伊犁地区霍城县境内，与哈萨克斯坦霍尔果斯口岸相对应。口岸距伊宁市 90 公里，距霍城县城 40 公里，距中哈界河霍尔果斯河 1 公里，距哈萨克斯坦潘菲洛夫城 35 公里。历史上霍尔果斯是著名丝绸之路北道要冲。目前，该口岸是新疆西部一个重要公路口岸。

霍尔果斯口岸所在地区属中温带大陆性干旱型气候，日照充足，年均温 $8.2 - 19.4$ 之间，7 月平均气温 23.4 。该口岸四季皆可通行。

霍尔果斯口岸在阿拉山口口岸开通以前，在新疆边境贸易中过货量居各口岸之首。现在虽然阿拉山口口岸已经开通，但霍尔果斯口岸在发展新疆的边境贸易和地方经济方面，仍有着不可替代的重要作用。

1958 年 5 月 12 日，中苏双方外贸部门就两国毗邻地区开展边境贸易问题达成协议，新疆开始了边境贸易。60 年代以后霍尔果斯口岸停止过货，但通邮却没有中断。1993 年霍尔果斯口岸恢复了新疆与苏联进出口商品的过货。当年进出口商品仅 6 个品种，过货量 0.38 万吨，价值 947 万瑞士法郎。1986 年 1 月 23 日，中苏外贸部门换文，正式恢复新疆与苏联中亚五个加盟共和国和俄罗斯联邦三个边区、州的边境贸易。1991 年霍尔果斯口岸进出口商品品种分别达到 8 大类和 12 大类；过货量近 20 万吨，进出口商品总额超过 1 亿瑞士法郎。1991 年国务院批准霍尔果斯口岸可对第三国人员开放以后，出入境过往人员剧增，8 月份开通了伊宁——潘菲洛夫四日游，使年内出入境人员达 7.5 万人次。比 1990 年开始的霍城——潘菲洛夫一日游该口岸过客 5.3 万人次，增加 0.2 万人次。目前，霍尔果斯口岸一系列相关管理检查机构及基础设施正在不断完善。

1994 年经霍尔果斯口岸入出境 72774 人次，出境 79115 人次。该口岸 1994 年进出口货物 419090 吨；其中进口 338697 吨，出口 80393 吨。

(三) 中吉边境口岸

6. 吐尔尕特口岸

吐尔尕特口岸是中国对吉尔吉斯斯坦开放的唯一口岸，位于东经 $75^{\circ}23'$ ，北纬 $40^{\circ}31'$ ，地处天山西部托云草原上的克孜勒苏柯尔克孜自治州乌恰县境内的吐尔尕特山口，距喀什市 165 公里，距阿图什市 170 公里，距中吉边界线 6 公里与吉尔吉斯吐尔尕特口岸相对应。

吐尔尕特口岸办公地海拔为 3510 米，国门所在地海拔为 3795 米。这里气候恶劣多变，四季风雪不断，每年风季达 280 天左右，其中 7 级以上大风约占 70 天。

吐尔尕特历史上是丝绸之路中道或老北道上的一个重要驿站。清朝时这里曾设卡伦，也用于通商贸易。新中国成立后作为中苏贸易口岸，1958 年中

苏边境贸易经该口岸过货。1960年该口岸进口商品达5万吨，出口商品额约折合8110万卢布。60年代中期该口岸边境贸易中止过货。1983年吐尔尕特口岸又重新恢复边境贸易过货。1983年到1987年6月年平均过货量4万多吨，进出口过货量共达20万吨，总额为4800万瑞士法郎。1988年和1989年过货量分别为7.5万吨和9.2万吨，1990年超过10万吨。1991年以来，随着新疆进一步扩大对外开放和中吉两国经贸关系的发展，经吐尔尕特口岸出入境的客货量大幅度增加。中方出口商品主要是针织品、棉布、服装和毛毡等；进口商品主要有钢材、化肥和玻璃等。

1994年吐尔尕特口岸进出口货物99634吨，其中进口88602吨，出口11032吨。同年，该口岸入出境旅客22289人次，其中入境9839人次，出境12450人次。

目前，该口岸设施尚不十分完备，还不能完全适应边境贸易发展的需要。

（四）中巴边境口岸

7. 红其拉甫口岸

红其拉甫口岸是中国同巴基斯坦边境贸易的唯一口岸，也是中国直通西亚地区的唯一公路口岸。远在2000多年前，这里就是古“丝绸之路”上的重要通道。红其拉甫口岸地势高峻，海拔4733米，位于喀喇昆仑山上的红其拉甫山口，处在中巴国际公路中段。它距南疆经济中心喀什市420公里，距巴基斯坦北部重镇吉尔吉特市256公里。

红其拉甫口岸所在地区气候条件恶劣，常年积雪，年平均气温-5℃。该口岸是一季节性开放口岸，每年5月1日到11月30日为开放时间，其余时间只允许中巴双方邮政人员和特许公务人员通行。

红其拉甫口岸自1969年开始进行中巴边境贸易，当年中巴贸易额为24万巴卢比。从1982年8月27日起该口岸正式对中巴两国公民开放。自1986年5月1日起又对第三国公民开放。1986年中巴贸易额已达550万巴卢比。1990年通过红其拉甫口岸新疆对巴基斯坦边境贸易进出口额达156.5万美元（约合1210.7万巴卢比），其中出口114.2万美元，进口42.3万美元。1991年边境贸易总额已达2亿巴卢比。自1992年起红其拉甫口岸业务迁到塔什库尔干塔吉克自治县县城办理。口岸的职能机构如海关、商检站、动植物检疫站等也同时迁至新址。中巴边境贸易出口商品共有168个品种，主要有彩电、锅炉、水泥、煤炭、自行车、香烟、瓷器、土豆等；进口商品有73种，包括纺织品、干果、香烟、布匹、绒毯等。中巴贸易方式也由单一易货贸易向以信用证、外币现钞、现汇贸易等方式发展。1994年红其拉甫口岸进出口货物57115.1吨，其中进口711.8吨，出口56403.3吨。

与此同时，红其拉甫口岸优势得到充分发挥，边境旅游业也有所发展。自1985年到1990年有84个国家和地区约20万人次的旅客通过红其拉甫口岸进出新疆。1991年就有65个国家和地区的32700人次，经该口岸进入新疆观光旅游。并且，旅游、探亲与民间贸易相结合。来中国旅游、探亲的巴

商用美元购物，再经红其拉甫口岸携带出境，旺季时每天携带出境货物约 3—5 吨，全年达数百吨之多。1994 年该口岸入出境旅客 32655 人次，其中入境 17915 人次，出境 14740 人次。

三、新疆边境贸易的发展

随着新疆 1988 年对“全方位开放，向西倾斜、内引外联、东联西出”开放战略的确立，以及 1992 年又提出“以边境开放为前沿，以铁路沿线开放为后盾、以两线城市开放为重点”的对外开放方针，新疆的边境贸易不断发展，具有新疆边境贸易区自己的区域特征。

（一）新疆边境贸易的区域特征

1. 多元化的境外边境贸易市场

新疆因与周边多国毗邻，因而近些年来边境贸易形成多元化的境外市场。新疆对中亚五国的边境贸易始于 1959 年，首先同与其接壤的哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦开展边境贸易，60 年代中断。1986 年以后，又重新恢复与中亚五国的边境贸易，1988 年进出口总额为 4753 万瑞士法郎。1992 年新疆向中亚出口的商品有大米 795 吨、砂糖 203528 吨、活羊 90939 只、种马 2838 匹、面粉 713 吨、酒类 1614 吨、烧碱 4438 吨、冻肉 2000 吨；1992 年新疆从中亚进口数量最多的商品有化肥 700187 吨、钢材 65476 吨、木材 5694 立方米、汽车 755 辆、拖拉机 251 台、推土机 210 台、有色金属 3094 吨、金属矿砂 11663 吨等商品。新疆除以中亚五国为主要市场外，还有蒙古国、俄罗斯、巴基斯坦等国市场，而相应开展中蒙、中巴边境贸易。以中蒙边境贸易为例，新疆段中蒙边界线长 1416 公里，新疆阿勒泰地区、昌吉回族自治州、哈密地区均与蒙古接壤，1988 年经中蒙两国政府决定，新疆与蒙接壤的上述地区，可直接同蒙古国西部地区的巴彦乌列盖、科布多、戈壁阿尔泰三省开展边境贸易。中国相继开放了塔克什肯口岸（位于阿勒泰地区青河县），红山咀口岸（位于阿勒泰地区福海县）、乌拉斯台口岸（位于昌吉回族自治州奇台县）、老爷庙口岸（哈密地区巴里坤哈萨克自治县）。1991 年新疆对蒙古边境贸易进出口总额超过 200 万美元。中方出口主要有轻工、纺织、机械类商品；中方进口主要有化肥、钢材、木材、畜产品等商品。1991 年新疆成功地举办了首届“乌鲁木齐边境地方经济贸易洽谈会”，当年新疆边境贸易进出口总额达 1.6 亿瑞士法郎。多元化的境外市场，使新疆边境贸易的规模迅速发展。1992 年新疆地方边境贸易进出口总额增加到 31954 万美元，该份额占新疆当年对外贸易进出口总额的 42.6%。1993 年新疆同周边国家易货贸易进出口总额达 5.77 亿美元，之外贸进出口总额的 63.3%，其中出口总额 2.89 亿美元，比 1992 年增长 75.5%，占该年新疆外贸出口总额的 80.2%。这样，新疆边境贸易增长速度很快，跃居全国第三位。1994 年受周边国家及我国政策调整的影响，易货贸易额仅为 5.13 亿美元，比上年下降 11.2%。

2. 两线开放格局

目前，新疆已形成沿大陆桥和沿边界线的“两线开放”格局，随着新疆边境贸易的不断发展，沿边界线初步形成边境口岸体系，且边境口岸城镇职能逐渐完善。边境贸易表现为陆空贸易、边民互市、旅游购物、地方贸易、现汇贸易、边境易货贸易等多层次的对外贸易。同时，新疆境内沿大陆桥形成的不同等级的经济中心城市，作为边境口岸依托的腹地，对促进边境地区的经济发展与繁荣稳定，以及推进新疆与周边国家的经济贸易往来与合作起到重要的作用。

3. 形成不同空间层次的边境贸易区

作为西北边境贸易区的重要组成部分，新疆形成三个主要空间层次的边境区域，首先新疆全境构成一个独立的省区级边境贸易区，成为中国大西北沿边对外开放的重要窗口；其次，从新疆本身来看，还形成一个更前沿的由沿边10个地州33个县（市）构成的新疆沿边边境贸易区；再次，10个地州又分别独立构成更小的边境贸易区，并在新疆边境贸易中发挥各自作用。

（二）新疆边境贸易发展思路

随着中国对外开放的力度不断扩大，新疆对外贸易包括边境贸易有了前所未有的巨大发展，总的状况是“纵比持续增长，横比差距加大，边境贸易迅速发展，大贸连连滑坡”，当务之急是要进一步转变观念，开阔视野，拓宽思路，从新疆的实际出发，总结过去对外贸易和边境贸易的工作，借鉴东北各省区开展边境贸易的经验，其基本思路是使新疆边境贸易“全方位、多元化、多形式、全面发展”。

1. 继续坚持全方位对外开放的战略。所谓全方位，即实行东联西出，北进南开。东联是与中国东部发达内地省区联手尤其是与沿海地区横向联合，吸引东部资金、技术、人才、物资等发展新疆的边境贸易，使新疆的地缘优势、资源优势转变为经济优势、功能优势、出口优势。西出是指开拓中亚等国家市场。东联是西出的基础，没有东联，西出只能在低层次上徘徊。西出的步子能否加快关键在于东联的广度和深度即发展程度。北进南开，前者是进入俄罗斯等独联体国家、蒙古市场；后者是以巴基斯坦为通道，发展中巴贸易，沟通南亚及海湾国家市场。

2. 继续实施市场多元化战略，这是全方位开放思想的必然结果。新疆经济的发展离不开国内、国际两个市场，从发展对外贸易和边境贸易的角度看，重点是开拓国际市场。这不仅是同周边国家的易货贸易市场要多元化，而且一般现汇贸易市场同样需要多元化。作为对外贸易整体，思路上不能只强调一方面，必须是边境易货贸易和大贸的现汇贸易全面发展。但几年来，新疆现汇贸易出口滑坡，是边境易货贸易在支撑着新疆的对外贸易。因此新疆应借鉴东北地区的经验。大力发展现汇贸易，并使其形成一定规模，尽快扭转现汇贸易连续四年滑坡的局面。只有多元化地开拓易货贸易市场和大贸的现汇市场，才能使新疆对外贸易和边境贸易持续、健康、稳定地发展。

3. 新疆是以绿洲经济为特色，长期的单一经济结构和封闭造成现在的低

效与相对落后。新疆应以资源优势为基础，以国内外市场为导向，以科技为动力，以边境贸易为突破，使产业结构尽快实现由内向型经济向外向型经济的转变，并大力发展外向型经济，增加出口商品货源，提供品种多样、适销对路、数量充足的出口货源，这是发展新疆边境贸易的“重中之重”。

4. 边境贸易的形式应多样化发展，除易货贸易与现汇贸易结合外，还应使边民互市贸易、民间贸易、转口贸易等形式有机结合，这样才能使边境贸易全面、持久地发展。把边境贸易的发展与经济合作和口岸建设通盘考虑，使之互为依托，互相促进。

（三）新疆边境贸易现存问题

近些年来，新疆边境贸易区虽然边境贸易发展迅速，其规模不断扩大，甚至进出口总额连续四年超过大贸的现汇贸易，支撑着对外贸易的发展，但是，在其发展进程中还存在着某些问题，严重地制约着新疆边境贸易的发展，主要表现为：

1. 对周边国家市场研究不够，商贸信息不灵，对复杂多变的国际边境贸易市场供求关系和价格波动难以驾驭，特别是由于周边国家经贸政策和政治形势频繁变化，造成边境贸易合同难以履约，增加了边境贸易的难度。

2. 一些边贸公司短期行为严重，把国内伪劣低质商品投放到周边国家市场，搞“一锤子”买卖，严重地损害了中国商品在邻国市场的信誉。

3. 各边境贸易公司大多各自为战，单独经营，不能形成整体合力，尤其是一些边境贸易公司不懂国际商贸惯例，在边境贸易中不但不配合，而且还相互拆台，争抢客户，出口商品竞相压价，进口商品相互抬价，造成中方遭受损失，外商得利的不良后果。

4. 口岸机构设施相对不够完备，妨碍边境贸易的正常进行。

5. 新疆边境贸易尚未形成出口商品生产基地，许多出口商品都不是新疆生产，而是到沿海、内地组织出口货源，造成运距长，边境贸易业务周期长，出口商品品种少，出口商品成本费用增加等弊端。

6. 进口商品国内销售网络不健全，而造成销售渠道不畅，库存积压，资金周转慢，以致降低边境贸易企业的经济效益。

7. 与周边毗邻国家的经贸合作还处在低层次，购销渠道单一，尤其是经济技术合作规模有限，境外合资企业数量不多，规模小。

（四）新疆边境贸易发展对策

1. 继续加强边境口岸基础设施建设。以阿拉山口为例，无论是从近期还是从远期看，阿拉山口口岸具有重要战略地位，加快一些配套设施建设，可进一步发挥其功能。建好保税仓库，用以存放已经进入关境但经海关特许缓办进口纳税手续的货物，使之安全保险不易丢失。可对储存货物进行装配、加工、整理、展览，还可让国外客商提前把货物运到保税仓库，以保证看样成交，及时交货。货主还可以用货物的有关凭证进行交易，促进边境贸易规模的扩大。

2. 提高边境贸易企业人员素质,完善运行机制,增强边境贸易企业对国际市场的应变能力。应密切跟踪邻国市场需求的变化,做到市场的需求变,出口商品变,以保持市场的稳定。特别是由单项的、短期的、低效益、低层次经营向建立全面的、长期的、高效、高层次、稳定的贸易合作关系转变。

3. 努力提高出口商品的质量和档次,采取宁缺勿滥的政策,限期改变经营方式,达不到质量标准的商品,坚决不准出口。凡经营假冒伪劣商品的,应严肃处理,绳之以法,维护中国出口商品信誉,以增强新疆出口商品的竞争能力和创汇能力。

4. 组建企业集团,走国际化、集团化、实业化发展道路。以出口为导向,组建相应的企业集团,以集约化经营方式合理配置资源,促进外向型经济的发展,形成产业联动,逐渐使其发育成出口基地性质的骨干企业集团,形成结构合理的产品生产和贸易出口体系,从根本上改变新疆发展外向型经济的格局。

5. 重点在沿北疆铁路一线和沿边开放一线分别建设优势产品出口生产加工基地,包括棉花(长绒棉)、羊毛、瓜果和马鹿茸等中药材、纺织、轻工、食品、机电等多种类型产品的内贸或出口产品生产加工基地。

6. 利用自治区资源优势努力开发名优产品出口。新疆是我国主要牧业地区之一,年产牛马皮60—70万张,羊皮近千万张,皮革制品品种极多,但新疆却很少有名牌皮革制品出口,应在引进技术设备、人才基础上,大力开发名优产品出口。

7. 逐步减少原材料性的初级产品出口比重,提高加工制品出口的比重,实现出口商品由初级产品向加工制成品的转变,由粗加工向精加工、深加工制成品转变,提高产品的附加值以增强产品的竞争能力和创汇能力。

8. 由以边境贸易为主向边境贸易和经济技术合作并重转变,在境外办农牧产品加工、服装、制革、木材加工、食品加工、家用电器、饮食、服务等合资或独资企业。

9. 利用新疆独具特色的自然与人文旅游资源,大力发展跨国边境旅游业,带动新疆第三产业,促进产业结构向高层次演变。

四、新疆与中亚五国的经济技术合作

我国改革开放以来,新疆对外经济技术合作取得了十分显著的成就,已同世界上60多个国家和地区建立了经济技术合作关系。但是,从历史、现实和未来发展看,新疆与中亚五国的经济技术合作在新疆经济技术合作中占有重要地位,既有必然性,也有可能。

(一) 新疆与中亚五国开展经济技术合作的条件

1. 以中国大西北和东部沿海为腹地的新疆与中亚五国相比有较强的经济实力,新疆既有地缘、资源优势,又有劳动力、资金、技术、商品优势,运距短、成本少、价格低,尤其是新疆近年边境商品贸易所取得的丰硕成果,为新疆与中亚五国开展经济技术合作创造了十分有利的条件;

2. 中亚五国自身具备与新疆开展经济技术合作的条件：

(1) 中亚五国为缓解当前面临的经济困难局势，必然要大量开采其矿产资源以出口更多的原料商品换取外汇，而开采矿产资源首先需要引进外资和技术，因此有可能利用与其毗邻的新疆的资金和某些技术（见图 5-2）；

{ewc MVIMAGE, MVIMAGE, !06300420ZW.D_0143_1.bmp}

(2) 目前中亚五国已制定的一系列的对外经济技术合作较宽松的政策和法规，有利于新疆与其开展经济技术领域的合作；

(3) 苏联时期中亚五国一些基础设施落后、为发展其经济，必须改变基础设施落后的状况而新建一批基础设施，例如，边境口岸设施、邮电通信设施等，然而这些工期集中、工程量大的基础设施建设，仅靠中亚五国各自自身力量是十分困难的。显然，必须利用外国其中包括中国新疆的资金和技术；

(4) 一个更为重要的事实是，中亚五国为改变其农、轻、重比例严重失调、经济结构不合理的状况，目前正积极调整经济结构和产业结构。而要尽快实现经济上的调整和完全独立，中亚五国也必须借助外资和技术，开展不同领域的对外经济技术合作，即对现有工业生产部门进行技术改造，新建生产日用消费品的中小型企业；建立一批农副产品生产和食品加工基地，势必要聘用外国专家，输入劳务帮助种植谷物、蔬菜等。这样，更有可能与新疆开展多方面的经济技术合作。

(二) 新疆与中亚五国经济技术合作现状

新疆与周边国家的经济技术合作，几年来开展了来料加工、出料加工、兴办合资企业、承包工程、劳务合作等形式的边境经济技术合作。

1989 年新疆保温瓶工业公司率先与哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦进行合资建保温瓶厂的经济技术合作，仅一年就收回全部投资。该公司 1990 年—1992 年完成进出口贸易总额 2.4 亿元人民币，取得良好的经济效益。伊犁图片社在哈萨克斯坦江布尔州建一彩扩中心，投资 120 万卢布，10 名职工经营一年，效益非常可观，用所得利润换回 12 辆卡玛斯车，10 台大型推土机，200 吨电解铜，500 吨磷肥，5000 立方米木材，85 吨铝制品，购买 10 辆奔驰牌轿车和 2 辆拉达轿车，总计价值近 1000 万瑞士法郎，获纯利润 200 多万元人民币。

新疆在哈萨克斯坦的 6 个州开办 11 个中国商品专卖商店，1992 年这些商店已售出的商品金额为 2 亿卢布，1993 年上半年销售额为 2.25 亿卢布。

1992 年底，新疆与中亚五国经济技术合作项目共有 246 项，项目总金额达 2.25 亿美元，其中境外投资企业 195 家，投资总额 1.72 亿美元，中方投资 9.331 千万美元，占 54.24%；对外承包工程 30 项，合同总金额 4931.3 万美元；劳务合作 21 项，合同总金额 365.7 万美元；累计输出劳务人员 1 万多人次。

显然，新疆与中亚五国的经济技术合作，既促进了本区经济发展，带动了本区边境服务贸易、边境技术贸易的发展，又开拓了境外技术贸易市场。

(三) 现存问题

新疆与中亚五国经济技术合作现存的主要问题是：

1. 新疆自身问题

(1) 与全国相比，新疆对外经济技术合作还有很大差距，其表现是规模小、起点低、效益差、起步晚、发展慢、实力弱；

(2) 境外组建的合资或独资企业主要是商店、餐馆、彩扩等，因此，结构不很合理；

(3) 假冒伪劣商品流入中亚市场，造成极坏影响；

(4) 涉外经济合同不规范，文字不严谨，风险意识差，因此造成一定经济损失；

(5) 因对中亚五国的对外经济合作法规、政策缺乏全面了解，而造成不应有的损失。

2. 中亚五国内部自身问题

(1) 法制不健全、政策随意性大，违约、毁约现象时有发生，而使经济技术合作环境不理想；

(2) 货币贬值、物价不稳，使中方投资者利益遭受损失，见表 5-2；

(3) 一些企业外汇紧张，金融管理混乱，支付问题很多，使经贸合作难以为继；

(4) 交通不便，货物运输困难，加之出入境手续繁杂，等等。

表 5-2 近年不同时期哈萨克斯坦货币与美元比价的变化

年月	货币	美元	坦格	堤恩
	1993 年 11 月		1 美元	4 坦格
1993 年 12 月		1 美元	5 坦格	70 堤恩
1994 年 2 月		1 美元	13 坦格	70 堤恩
1994 年 4 月		1 美元	25 坦格	27 堤恩
1994 年 6 月		1 美元	44 坦格	46 堤恩

资源来源：沈本久：《新疆对中亚五国经济技术合作展望》

(四) 主要制约因素、发展思路与对策

新疆与中亚五国的经济技术合作尽管已具有一定规模，但是还存在着一一些制约因素，而影响着双方经济技术合作的深入发展。为此，有必要探讨经济技术合作发展的思路与对策。

1. 主要制约因素

首先从总体上看，新疆与中亚经济技术合作面对着很强的对手，诸如，欧美各国、东盟五国、日本、韩国以及港澳台地区的竞争对手，他们经济实力强、科技先进，这就要求新疆在经济技术合作竞争中扬长避短，趋利避害。其次，还应估计到中亚五国经济复苏和转轨不会很顺利，不可能很快消除制约经济技术合作的经济危机阴影。再次，支付问题是经济技术合作的一大障

碍，应广开支付方式门路，扩展支付手段，回货不仅要钢材、化肥，还可进口矿产品和各类半成品，以便提高对方支付能力。

2. 发展思路

新疆为扩大合作领域，基本思路是应该充分利用双方经济技术合作已有的良好基础，积极寻求灵活多样的经济技术合作途径和方式，以适应对外经济技术合作发展的需要。

3. 对策

(1) 新疆与中亚边境经济技术合作应以投资少，见效快的小型合作项目为宜，从实际出发，以效益为上，由小及大，不能求大。为解决合作中新疆资金不足问题，可采取与内地、沿海横向联合筹集资金，在本边境贸易区联合投资建立出口加工生产基地，进行来料、来样加工，并将其产品销往中亚市场。

(2) 鼓励大企业和一些实力强的乡镇企业参与国际竞争，向外向型企业发展，这不但有利于开展生产合作，来料加工、技术转让、技术改造，而且也有益于提高这些企业的产品质量和调整产业结构。

(3) 由于历史原因，中亚五国企业很少，工业在广大农村地区还是空白，所以发展乡镇企业很有潜力，新疆可以充分利用其实力强的乡镇企业的技术、设备、资金和管理方面的优势，开发中亚五国的资源与市场。

(4) 新疆地矿部门应充分利用中亚五国矿产资源丰富，且找矿技术队伍实力雄厚的特点，与其开展科技合作，共同进行邻国边境地区的地质勘探、考察。

(5) 发挥新疆纺织工业优势，将其技术、设备及优质纺织品推向中亚；另一方面因中亚盛产棉花但加工能力弱，有 80% 以上的原棉出口，新疆应寻求引进中亚原棉或半成品的经济技术合作途径。

(6) 哈、土两国石油储量丰富，但开采和冶炼技术、设备落后，驻新疆的石油企业可考虑进行为其提供钻井、炼油、管道等石油技术和设备方面的经济技术合作。

(7) 新疆与中亚五国相比相对具有电子工业方面的优势，可进行无线电、电视机、通讯器材以及电子玩具等领域的生产开发合作。

(8) 新疆“八一”钢铁厂具有相当雄厚的实力，而中亚乌、吉、土三国几乎没有钢铁生产能力，新疆可进行向其提供先进的冶炼技术和管理方法等方面的经济技术合作。

(9) 新疆为发展与其毗邻的哈、吉、塔三国的经济技术合作，根据双方的要求和愿望，应尽快组建双边边境自由经济区。

第六章 西南边境贸易区

西南边境贸易区包括西藏、云南和广西三省区（见图 6-1）。具体指西藏的阿里地区、日喀则地区、山南地区、林芝地区；云南省的怒江傈僳族自治州、保山地区、德宏傣族景颇族自治州、临沧地区、思茅地区、西双版纳傣族自治州、红河哈尼族彝族自治州、高山壮族苗族自治州；广西壮族自治区的百色地区、南宁地区和防城城市等边境贸易区。

{ewc MVIMAGE,MVIMAGE, !06300420ZW.D_0149_1.bmp}

西南边境贸易区毗邻印度、尼泊尔、锡金、不丹、缅甸、老挝、越南。本区边境贸易地域分工应以南亚、东南亚各国为主要目标，发展转口贸易，边境贸易。西南边境贸易区因境外市场多元化，使本区边境贸易有明显的差异性。

第一节 西藏边境贸易区

西藏地处我国西南边陲，青藏高原的西南部，北界昆仑山、唐古拉山与新疆毗邻，东隔金沙江与四川相接，东南邻云南，西面是克什米尔地区，南与印度、尼泊尔、锡金、不丹、缅甸 5 国接壤，边境线长达 4000 公里。面积 120 多万平方公里，之全国总土地面积的 12.5%，仅次于新疆，居全国第二位。全区人口 221.7 万人，其中藏族 213.4 万人，占 95% 以上。除藏族外，还有汉族、回族、门巴族、珞巴族、怒族、纳西族等少数民族。

西藏自治区辖拉萨市及林芝、昌都、山南、日喀则、那曲、阿里 6 个地区，共有 1 个地级市，1 个县级市，76 个县。

一、开展边境贸易的基础条件

全境为高大山原，是青藏高原的主体。四周分别由喜马拉雅山脉、昆仑山脉、唐古拉山脉、横断山脉所环抱，平均海拔 4000 米以上，向有“世界屋脊”之称。全区地形可分为藏北高原（位于昆仑山、唐古拉山和冈底斯山、念青唐古拉山之间，之全区面积 2/3）、藏南谷地（冈底斯山与喜马拉雅山之间，雅鲁藏布江及其支流河谷）、藏东高山峡谷（那曲以东，横断山脉北段，由一系列东西走向逐渐转为南北走向的高山深谷组成）、喜马拉雅山地 4 个区域。后者平均海拔 6000 米以上，珠穆朗玛峰位于我国同尼泊尔的边界处，海拔 8848 米，是世界最高峰。

主要河流有雅鲁藏布江、澜沧江、金沙江、怒江等。雅鲁藏布江在境内长约 2057 公里，是西藏最长的河流。藏北高原主要是内流区，多以高山雪水为源，下游积水成湖或消失于荒漠中。藏北高原是我国湖泊最多的地区之一，总数达 1000 多个，面积近 3 万平方公里。著名的湖泊有纳木错，面积 1920 平方公里，是我国第二大咸水湖；奇林错湖，面积 1865 平方公里，以及羊卓雍湖等。

西藏属于高原性气候，仅横断山区、雅鲁藏布江下游谷地和喜马拉雅山南坡的部分地区受印度洋季风影响，近似热带气候，比较温暖湿润，与我国大部分省区相比，本区气候具有气温偏低，降水较少，空气稀薄，日照充足的特点。全区年平均气温 $-3 \sim -12$ ，最冷月 1 月平均气温 $-18 \sim -3.6$ ，极端低温 -46.6 ；最热月 7 月平均气温 $7 \sim 19$ ，极端最高气温 32.8 。藏北高原气温低，一年中约有半年时间冰雪封冻，南部较为温和。藏北高原 7 月夜间也可能出现霜冻，但因日照充足，一年中仍有几个月适宜植物生长；藏南无霜期可达 120—150 天，印度洋气流直接影响的谷地，几乎没有冬天，年平均降水量一般在 60—1000 毫米之间，藏北一般在 200 毫米以下。藏南谷地降雨量自西向东递增，6—9 月降水集中波密地区可达 2000 毫米以上。

西藏矿产资源有 70 多种，已探明储量的 26 种，其中有 11 种矿产储量名列全国前位。铬铁矿储量 440 万吨，居全国各省区之首。锂矿和铜矿储量在全国占有重要地位。非金属矿中硼的储量最大。此外，还有菱美矿，重晶石、

砷等 10 余种储量丰富的矿产资源。水能资源、地热能、太阳能等能源具有十分巨大的开发潜力，尤其是丰富的地热资源，现已发现 100 多处地辱田和地热显示区。有的地热高温沸泉已开发利用，建成地热发电站。草场资源类型多，热带草场、亚热带草场、高寒草场均有分布，但高寒草场占 8%。草场总面积 12.4 亿亩，可利用草场面积 7.63 亿亩，为发展畜牧业提供了良好的条件。主要放牧牦牛、山羊、绵羊等牲畜。牦牛能在高原雪山地带长途驮运，被称为“高原之舟”。本区南部和东部分布着茂密的原始森林，是我国重要天然林区之一。西藏出产贝母、虫草、麝香、雪莲、全蝎、硼砂等多种药材。许多湖泊中有丰富的鱼产。

几十年来西藏经过大规模经济建设，工业已拥有电力、采矿、建材、森工、毛纺、印刷、食品等 20 多个行业。农牧业发展迅速。1991 年西藏农业总产值达 20.46 亿元。粮食等农作物产量以及畜产品商品率不断增加。交通运输与邮电通讯迅速发展。使其改善了极端闭塞落后的状况，并为西藏的建设与对外经济联系奠定了基础条件。已建成川藏、青藏、新藏、滇藏 4 条省际公路干线，同时区内也形成了以拉萨、日喀则、昌都、那曲等城镇为中心的公路网，全区县城都有汽车相通。青藏铁路正在施工中。雅鲁藏布江、拉萨河、年楚河、尼羊曲可通行皮筏和木船。民用航空从拉萨可直飞北京、成都、西安、格尔木等地。

二、主要边境贸易口岸

在西藏 4000 公里的边境线上，边境地区有 21 个边境县，4 个边境口岸和 20 余个边境贸易点。

（一）樟木口岸

樟木口岸地处喜马拉雅山南坡日喀则地区聂拉木县境内，距拉萨约 800 公里，隔中尼友谊桥与友好邻邦尼泊尔相望，距尼泊尔首都 120 多公里。

樟木历史上就是西藏和尼泊尔之间通商的一条通道。中尼友谊公路建成后，西藏经樟木与尼泊尔的经贸交往更为密切，樟木被辟为国家一类口岸。目前，樟木口岸的海关、商检等机构都已建立。

经樟木口岸进行的中尼边境贸易十分活跃。西藏出口的商品主要有优质羊毛、布匹、胶鞋等轻工产品和手工艺品；进口的商品主要有植物油、香料、水果等。1991 年樟木口岸过货量为 2.2 万吨，过货品种 232 个，进已总额 1.8 亿元人民币。樟木口岸过货量之中尼边境贸易过货量的 95% 以上。

樟木口岸还是加德满都—珠穆朗玛峰—拉萨国际旅游热线的必经之地。经樟木口岸出入境的中尼两国的经贸人员、边境居民以及登山探险者、旅游观光者、科学考察者络绎不绝。1991 年经樟木出入境的人员多达 31 万人次，来自 64 个国家和地区。

（二）亚东口岸

亚东口岸位于西藏南部，是西藏与不丹、锡金和印度开展边境贸易的重要口岸，边境贸易形式主要是边民互市贸易和易货贸易。

（三）普兰口岸

普兰口岸位于拉萨西北方向，距拉萨 1400 多公里，地处中国、印度和尼泊尔交界地段，历史上曾是国际贸易通道，属季节性开放口岸。

中印两国政府 1992 年签署协议，每年 6 月至 9 月中印两国相互开放普兰口岸和贡吉口岸。普兰口岸已建成边境贸易市场，两国边民进行广泛的边民互市贸易。印度客商用食品、轻工品换取西藏的羊毛等畜产品，年交易额十分可观。

经普兰口岸开展的中尼边境贸易也很活跃，出口商品多为活畜、羊毛和山羊绒等；进口商品有粮油食品、轻纺产品。该口岸中尼边境贸易额每年达 500 万元人民币左右。

另外，位于拉萨西南方向，分别距拉萨 800 公里和 600 公里的吉隆口岸和日屋口岸，也是西藏同尼泊尔之间传统的边境贸易口岸，并分别形成边境贸易市场。但目前这两个口岸边境贸易规模较小。

三、西藏边境贸易的发展特点与措施

（一）发展特点

1. 边境贸易开展时间较早且面对南亚两国市场

历史上西藏地区与毗邻国家很早就开展了边境贸易。中印两国 1954 年签订了《关于中国西藏地方和印度之间的通商和交通协定》以后，西藏与印度之间开展了边民互市等形式的边境贸易。中印边境贸易进出口商品过货主要经亚东口岸。西藏出口商品有绵羊毛、麝香等；从印度进口的商品主要有轻工业品、纺织品、粮油食品等。1962 年中印关系恶化，致使中印边境贸易中断。80 年代以来中印边境贸易恢复，1992 年 6 月西藏自治区政府经贸代表团访问印度，洽谈边境贸易问题，中印边境贸易规模开始不断扩大。

2. 中尼边境贸易在西藏对外贸易中占有重要地位

中尼两国于 1956 年签订了《中华人民共和国和尼泊尔王国保持友好关系以及关于中国西藏地方和尼泊尔之间的通商和交通的协定》以后，西藏地方同尼泊尔的边境贸易不断发展扩大。贸易方式以易货贸易为主。60 年代西藏与尼泊尔边境贸易进出口总额近 3000 万元人民币，70 年代增加幅度较大。1991 年中尼边境贸易进出口总额达 3625 万元。70 年代以前，中尼边民互市贸易以盐粮交换为主，西藏每年出口食盐 3000 吨左右，进口粮食 1500 吨左右。70 年代以后盐粮交换数量减少。西藏出口商品主要有绵羊毛、羊皮、活畜、轻纺产品、日用五金等；进口商品主要有粮油食品、耕牛、中药材、染料、汽车及零件等。

总之，西藏确定了以边境贸易作为突破口，通贸兴边，以边带面，促进整个西藏经济起飞的战略思想，以内地作为腹地，大力发展边境贸易，使西藏成为中国商品进入南亚市场的前沿窗口。1992 年西藏地方边境贸易进出口贸易总额为 1075 万美元，边民互市贸易额超过 1 亿元人民币。1994 年边境贸易进出口总额实现 320 万美元。

（二）发展边境贸易的措施

西藏自治区为促进边境贸易的发展，采取了各种措施，主要包括：

- 1．对邻国的边境贸易按照“自找货源、自找销路、自行洽谈，自行平衡、自负盈亏”的原则进行；
- 2．对边境贸易的管理实行直接管理和间接管理相结合，对边境贸易区进行直接管理；
- 3．把边境县各种形式的经济技术合作，劳务合作等纳入边境贸易范围，并享受边境贸易的有关政策；
- 5．自治区及区外的国营、集体、个体的生活资料以及生产资料均可进入边境贸易市场；
- 6．授权边境县边境贸易管理部门签发进出口商品许可证；
- 7．海关、边检、商检、卫检等口岸机构加强服务功能，加强口岸基础设施建设；
- 8．改进边境贸易税收的征收办法，简化征收手续；
- 9．边境贸易区的货币流通实行以人民币为主、多种货币并存；
- 10．简化边境贸易人员的出国审批手续；
- 11．西藏自治区人民政府先后作出《西藏自治区关于发展对邻国贸易的暂行规定》、《关于深化改革扩大开放的决定》等配套政策、措施。

第二节 云南省边境贸易区

云南省地处中国西南边陲，东邻贵州、广西，北连四川、西藏，西与缅甸毗邻，南与老挝、越南接壤。边境线长 4060 公里，其中，中缅边界 1997 公里，中老边界 710 公里，中越边界 1353 公里，云南省总面积 39.4 万平方公里，山区，面积占 94%。全省人口 3782 万人。主要民族有汉、彝、白、哈尼、壮、傣、苗、傈僳、回、拉祜、佤、纳西、瑶、藏、景颇、布朗、普米、怒、阿昌、崩龙、蒙古、独龙、基诺等族。少数民族总人口 1370 万人。

一、开展边境贸易的基础条件

(一) 省内条件

全境地势由西北向南倾斜而下，其中山地之 84%，丘陵占 10%，平坝仅占 6%，地表大致可分为滇东高原（位于丽江、剑川、下关至礼社江、元江一线以东广大地区，是云贵高原的主体）、滇西南高原（元江、礼社江的西南、下关至保山一线的东南）、滇西高原（怒江以西、营盘街以南）、滇西北横断山高山峡谷（丽江、剑川、下关一线以西，巍山、保山营盘街一线以北）4 个区域。山脉多与大河平行排列，主要山脉有高黎贡山、怒山、云岭、玉龙雪山、无量山、哀牢山、乌山等。各山脉大致在海拔 2000 至 4000 米左右，山间各河下切成幽深峡谷，高差可达 3000 米以上，形成著名的滇西纵谷区。梅里雪山卡格博峰海拔 6740 米，是本省最高峰。

河流主要有金沙江、澜沧江、怒江、南盘江、元江、伊洛瓦底江 6 大水系。金沙江为长江上源，石鼓以下的虎跳峡最狭处仅 30 米宽，峡区长 16 公里，落差近 200 米，与两岸相对高差 3000 多米，是世界最深峡谷之一。澜沧江出国境后称湄公河，注入太平洋。怒江出国境后称萨尔温江，注入印度洋。怒江以西各河属伊洛瓦底江流域，以龙川江较大。元江又称红河，向东南流经越南注入太平洋。南盘江为珠江上源，支流较多，常潜入岩溶洞穴成地下河。

本区湖泊共有 20 多个，是我国湖泊较多的省区。滇池是云南最大的湖泊，又名昆明湖，面积 297 平方公里，湖区风景优美。洱海面积 246 平方公里，也是著名游览风景区。

全省基本属于亚热带高原季风型气候。特点是垂直变化显著，干湿季节分明，年温差 10—12℃，日温差大，12—20℃。全省年平均气温 4—24℃、大部地区 15℃左右，西北部气温低，南部河谷地区气温高。最冷月 1 月 8—17℃，极端低温曾达—25.4℃；最热月 7 月 11—29℃，极端高温曾达 42.3℃。全年无霜期 170—320 天之间。年平均降水量 600—2300 毫米，5—10 月为雨季，6—8 月可集中降水量的 60%，西北部年降水量少，约 500 毫米左右，西南部年降水量可达 2500 毫米，是全国多雨区之一。

本省矿产资源以有色金属和磷为多。锡的保有储量居全国第二位，个旧锡矿驰名世界，东川、永胜、易门的铜，昆阳、澄江的磷等储量丰富。兰坪

铅锌矿为全省第一大铅锌矿。大理石因产于大理而得名，是优良、美观的建筑材料。森林约占全省土地面积的 25%，滇西北是我国重要林业基地之一。有云南松、滇油松等特有树种，南部出产热带林木。林区盛产多种珍贵药材，主要有三七，天麻、虫草、麝香、鹿茸等。云南省在南部地区引种了橡胶、咖啡、油棕、金鸡纳、胡椒、剑麻、香茅、紫胶等热带植物。省内盛产多种水果，以昆明宝珠梨、大理雪梨、蒙自石榴为著名。

省内水力资源蕴藏相当丰富，约之全国的 1 / 5。地热资源也很可观，已知温泉 400 多处。野生动植物资源在全国有重要影响，国家在南部西双版纳地区设立了勐腊、勐仑、勐养等多处自然保护区。自然旅游资源和人文旅游资源独具特色。

云南目前经济实力较强，已建立有色冶金、钢铁、电力、煤炭、化学、机械、建材、卷烟、食品、森工、纺织、轻工等 12 个大类 69 个工业部门。初步形成门类基本齐全，结构比较合理，有一定基础的工业体系。有色冶金工业在全国占重要地位。个旧锡矿产量居全国之首。东川所产“云铜”，色泽如银，质地优良。全省建起了滇东北和开远、个旧两大电力网。手工业传统产品有大理石制品、昆明斑铜、个旧锡器、桃花刺绣等。农业已建成一批农产品生产基地，例如，商品粮生产基地，出口茶叶生产基地，优质农产品生产基地。本省粮食作物以水稻为主，其次为玉米、小麦、豆类、马铃薯等。经济作物以油菜、烟草、甘蔗、茶叶、花生、棉、麻种植较多。西北部以畜牧业为主，丽江马为全国优良马种。

铁路是全省交通主干，成昆、贵昆、昆河、蒙宝等线联系国内外，南昆（南宁—昆明）、广大（广通—大理）线正在建设中。公路干线主要有昆明至打洛、那发、畹町、贵阳等联系省内外和边境。水运可通行机动船的航程有 700 多公里。特别是澜沧江—湄公河国际航运的开发，对中国大西南与东南亚、南亚各国经贸关系的意义和作用重大。航线开通后，西南地区的商品如以昆明为起点，实施水路联运到东南亚各国，运距比绕道华南海港缩短了 3000 公里，节省时间 5 / 6，运费降低 60% 以上。并将带动西双版纳州的边境贸易和经济的发展。航空以昆明为中心，可直通北京、上海、西安、成都、重庆、广州、桂林、南宁、长沙、保山、昭通、思茅等地。国际航线有昆明至仰光等航线。不断完善的铁路、公路运输网络以及通讯、邮电枢纽与网络等基础设施的建设，使云南省形成较强的经济实力，为开展边境贸易和经济技术合作提供了坚实的经济基础条件。

根据国家对外开放的有关决定，云南省多次制定下发了有关恢复和发展边境贸易的政策性文件，以及发展边境贸易的一系列优惠政策，从而造成边境贸易迅速发展的有利条件。

从社会条件看，云南省与周边国家具有文化同源，生活习惯相近的特点。除汉族外，云南有 16 个少数民族跨边境而居，他们宗教信仰相同，风俗习惯一样，长期交往中没有语言障碍，历史上形成渊远流长的亲缘关系，为发展

边境贸易创造了良好条件。

（二）境外三国环境条件

从云南省开展边境贸易的境外条件看，首先，缅、老、越三国具有资源优势，是世界上仅存的几个资源富集而未开发地区之一，特别是其林木资源、生物资源与矿产资源与云南具有很强的互补性。其次，周边三国与中国尽管都是发展中国家，但三国与云南毗邻的边境地区经济实力与云南相比很弱，并且其经济发展水平存在着明显的差距。因此，云南与周边三国存在着经济互补性。再次，周边三国有 140 多万华侨，他们大多经商或经营企业实体，是云南开展对外经贸合作的主要合作伙伴。

二、边境口岸体系的建设和进出口商品结构

（一）边境口岸体系

目前，云南边境口岸体系已经形成，它包括 8 个国家一类口岸：畹町、瑞丽、河口、勐腊、景洪、思茅、金水河、麻栗坡，8 个二类口岸：片马、腾冲、盈江、章凤、南伞、孟定、孟连、打洛，以及 90 余个通道互市点等。从总体上看，云南已形成西、中、东三路较为集中的对外通道和口岸群体，构成了云南在地域上全方位向周边三国开放的基本格局。其中，西路以瑞丽、畹町为主，中路以勐腊为主，东路以河口为主。现将主要边境口岸分述如下：

1. 瑞丽口岸

瑞丽口岸位于云南西部，德宏州西南。东南（邻缅甸掸邦）、西南（邻克钦邦）、西北毗邻缅甸，东连畹町、潞西，北接陇川，地处瑞丽江河谷盆地中。1987 年被国家确定为一类口岸。瑞丽市姐告口岸距德宏州芒市 106 公里，距昆明 896 公里，距缅甸对华贸易的主要口岸木姐仅 500 米，距缅甸木姐市 4.5 公里，距缅甸南坎镇 32 公里。姐告口岸公路与境外史迪威公路相接。瑞丽弄岛口岸与缅甸南坎镇隔江相望。瑞丽除姐告、弄岛口岸外，中缅沿瑞丽江水道相通，有习惯性渡口 20 处，通道近 30 个，均设有海关监管站、边防检查站等机构。

瑞丽市总面积 917 平方公里，其中山区面积占 73%，坝区面积占 27%。

1991 年瑞丽总人口 8.3 万人，傣族占 45.8%，汉族占 38.5%，景颇族占 12.6%，德昂、傈僳等民族之 3.1%，这些民族几乎都是跨境而居，语言相通，习俗相同。

为适应边境贸易的发展，瑞丽交通、邮电、通讯等基础设施建设迅速发展。建成边境贸易市场、农贸市场和货物仓库区。

瑞丽有云南省内外开设的边境贸易商号 130 多家，长年经商者多达 5000 余人。

近年缅方边境贸易对象从层次、范围上看变化很大。起初边境贸易对象主要是缅甸华侨私商。目前，缅方边境贸易伙伴对象包括缅甸国家贸易进出口公司、集体销售合作社、个体集团公司、缅甸私商以及边民等。

瑞丽边境贸易出口商品主要为针棉纺织品、机电产品、日用百货、医药

器械、五金文化产品以及烟酒糖等商品；进口商品主要是农副产品及原材料，例如，木材、粮食、土特产品、矿产品、海产品以及南药等。

1988年瑞丽小额贸易总额为3456万美元（按当时1:3.722折算），占全国边境贸易额6.53亿美元的14.2%；占云南省对缅边境贸易额23145万美元的40%；占云南全省边境贸易总额的39.30%；占德宏州边境贸易总额的44.3%。

1991年瑞丽边境贸易进出口总额达9亿多元。1992年上半年边境贸易额近6亿元，边境贸易提供的税利之财政收入的80%左右。

随着贸易规模的扩大，瑞丽边境贸易形式从小额易货贸易向现汇贸易发展，从互通有无向转口贸易发展，从边境商品贸易向边境跨国旅游、经济技术合作等服务贸易领域发展。例如，1991年5月开通了“瑞丽—木姐或南坎”一日游，1992年上半年跨国旅游者超过3万多人次，平均每天有200多人参加中缅边境一日游。

总之，正是边境贸易带动了瑞丽这座新兴的贸工旅型口岸城市社会经济的全面发展，到1989年，迅速发展的第三产业已在瑞丽经济结构中占主导地位（见表6—1）。1991年瑞丽国民生产总值达20756万元人民币，人均国民收入2009元。瑞丽口岸在云南省边境贸易口岸中占有重要地位。

表 6-1 1989 年瑞丽口岸经济结构状况

国民生产总值 (万元)	人均国民生产总值 (元)	其中：构成关系%				
		第一产业	第二产业		第三产业	
15973	2024	38.6	18.6		42.8	
国民收入 (万元)	人均国民收入 (元)	其中：构成关系%				
		农业	工业	建筑业	邮电运输	商业
13770	1746	44.07	11.77	7.73	1.61	34.82

资料来源：《德宏州对外开放及口岸体系研究》，郭来喜等主编，中国科学技术出版社。

2. 磨憨口岸

磨憨口岸位于西双版纳傣族自治州东部勐腊县境内，地处云南省最南端，西部与缅甸隔江相望，东南、西南与老挝毗邻。边境线长740.8公里，其中中缅段63公里，中老段677.8公里。西双版纳有五条公路通往磨憨口岸，勐腊到老挝南塔市120公里。磨憨口岸是云南中路勐腊口岸的重要组成部分，也是中老边境贸易的主要通道。磨憨边境经济贸易区的建立，使磨憨边境贸易又有新的发展。该口岸以易货贸易居多。

该口岸出口商品主要有针纺织品、五金、交电、化工产品、食品、药品、建材、小型农机等；进口商品有胶合板、咖啡豆、芝麻、琥珀、安息香、镀锌铁皮等。

勐腊1992年边境贸易总额超过1亿元人民币。

3. 河口口岸

河口口岸位于云南省红河哈尼族彝族自治州东南部河口瑶族自治县，南与越南老街省的老街市、猛康县、巴沙县接壤，边境线长 193 公里。该口岸历史悠久，1890 年以后，清政府在河口设海关，将其辟为商埠。河口口岸于本世纪 50 年代曾是中越边境贸易的重要口岸，1958 年 8 月关闭。中越边境贸易 1980 年开始恢复。

河口口岸是云南省边境口岸距省会昆明最近的口岸，铁路距昆明 465 公里，公路 490 公里。该口岸与越南老街省省会老街隔河相望。滇越铁路使河口口岸成为云南对外交往的主要通道。

河口口岸所在河口县面积 1313 平方公里，人口 7.2 万人。河口县确立了“以边境贸易为龙头，以改革促开放，以开放促发展的方针”，通过实施优惠政策，加强口岸设施建设、健全口岸机构，不断完善交通邮电通讯条件，使边境贸易迅速发展。90 年代初期，每天有上百辆汽车，两列火车通过河口公路口岸和铁路口岸。同时每天还有 2000 多名中外客商通过河口口岸。1991 年河口口岸边境贸易进出口总额达 1.3 亿元人民币，地方财政税收达 400 万元。

表 6-2 云南省三条主要边境贸易通道进出口商品结构

	东线	中线	西线
进口	金属和非金属矿产品、大米、木材、药材、海产品、大牲畜等	金属和非金属矿产品、大米、木材、橡胶、合成纤维、药材、海产品	玉米、大豆、木材、矿产品、黑眉豆、芝麻、海产品、玉石、宝石等
出口	钢材、黄铁矿、耐火砖、有色金属、电缆、采矿设备、化肥、机车、汽车、拖拉机及零部件、食品加工与农业机构、太阳能发电系统及太阳灶、太阳能烘干设备等	建材、磷矿石、磷制品、林产品、机电设备、拖拉机、日用工业品、生活消费品、药品及医疗器械、太阳能发电系统及太阳灶、太阳能烘干设备及技术等	日用工业品、奶粉、苏打粉、发电机、拖拉机、农机部件、汽车配件、钢材、布匹、电缆、药品、筑路机械、汽车等

资料来源：《中老泰通道开辟与勐腊口岸建设》，郭来喜等主编，中国科学技术出版社

（二）云南三条主要边居通过进出口商品结构

如前所述，云南省已形成的东、中、西三条边境贸易主要通道和口岸群体，其边境贸易进出口商品结构不完全相同，见表 6-2。东路通道分别由滇越铁路和公路、桂越铁路以及红河航道所组成。中路通道由澜沧江—湄公河航道和 213 国道（兰州—景洪）以及景洪—打洛、景洪—大勐龙，景洪—磨憨和墨江—江城—勐腊等线所组成。西路通道由滇缅公路、中印公路（又称史迪威公路）、滇缅铁路、大盈江（或瑞丽江）—伊洛瓦底江航道构成。

三、云南边境贸易的发展

云南省为了改变边境地区贫穷落后的面貌，发展地方经济，搞活商品流通，促进沿边对外开放，提出“打开南门，走向亚太”的战略决策，把云南

省 27 个边境县划为边境贸易区，力争在短期内使边境贸易有较大发展，开拓一条富民兴滇的新路。一些沿边行署和自治州政府，制定了积极发展边境贸易的地区经济发展战略，提出“以贸易为先导”、“以贸补农”、“以贸补工”的发展外向型经济的思路，使云南与周边三国的边境贸易近些年来迅速发展。边境贸易使云南由对外开放的末端变为对外开放的前沿，成为发展边境地区经济的重要经济支柱之一。1992 年 8 月云南省正式成立边境经济贸易管理局，对全省的边境贸易及其与周边国家的经济技术合作进行管理、协调和指导。全省 8 个边境地州和 27 个边境县市均设有边境贸易管理机构，统一协调管理本地边境贸易业务。

（一）云南边居贸易的特点

1. 多元化的边境贸易市场。云南毗邻缅甸、老挝和越南，并且与三国有 4060 公里的边境线，因而形成中缅、中老、中越边境贸易的多元化边境贸易市场，并相应形成西线、中线、东线三条主要边境贸易通道。

2. 边境贸易按照自找货源，自找销路，自行谈判，自求平衡，自负盈亏的“五自”原则进行。凡经地方政府批准的商号、公司都可以享有从事边境贸易进出口的经营权。

3. 以易货贸易为主要方式，交易双方允许用两国货币或双方商定的第三国货币进行差额找补或结算，并在边境口岸设立中国银行，办理边境贸易货币存取和兑换业务。

4. 边境贸易实行多渠道、多层次、多种形式经营，双方边境地方民间小型经济合作项目（50 万美元或 300 万人民币以下项目），纳入边境贸易管理范畴。

5. 拓宽边境贸易经营范围，采取工贸结合，内外贸结合，贸易与跨国边境经济技术合作、跨国边境旅游相结合的经营方式。

6. 边民集市贸易、边境小额贸易和边境地方贸易三种边境贸易形式并存，但以边境小额贸易为主。云南的边境小额贸易是在两国边民互市贸易基础上发展起来的，由云南地方政府批准的国营、集体企业以民间商号的形式，通过边境口岸同邻国的私商或其他企业进行的易货贸易。

7. 在进出口商品结构上，出口以工业品、日用消费品为主，进口以农、副、林、水产品为主。云南边境贸易出口货源约有一半依靠省外供应，进口货物大部分调出供省外市场和加工出口需要。

（二）云南边境小额贸易

云南省边境小额贸易不但在本省三种边境贸易形式中发展最快，而且在中国边境贸易的小额贸易中占有重要地位，并具有鲜明的特色。

1. 以小额贸易为主的原因

云南全省现有从事边境小额贸易的商号或公司 800 多家，与境外 3000 多家私商客户或企业建立了边境贸易商务关系。

1984 年由我国经贸部制订并经国务院批准的《边境小额贸易暂行管理办

法》，给予云南边境小额贸易特殊的优惠政策，明确规定边境小额贸易由省人民政府管理，极大地调动了云南省地方发展边境贸易的积极性，使其小额边境贸易迅速发展起来。另外，云南边境地区是少数民族集聚区，人口数量较多也是小额贸易突出发展的原因。

2. 发展规模

1980年云南中缅、中老边境小额贸易进出口总额为2813万元，1991年增加到12.78亿元，11年增长44倍，年递增52.8%。尤其是1985年~1988年基本上是逐年成倍增长。90年代初，边境小额贸易增长势头有所减慢，年均增长率14%。中越边境小额贸易尽管起步晚，但发展快，1991年实现进出口总额1.6亿元。1992年云南边境小额贸易进出口总额达到22.7亿元，与1980年相比，增长75倍。

由于边境贸易规模的扩大以及地方进出口公司的积极参与，云南1991年出口创汇4107万美元，比1990年增长74%，创汇商品共148种，其中，卷烟创汇634万美元，石蜡635.5万美元，内燃机450.6万美元，电池429万美元；创汇超过上百万美元的商品还有：洗衣粉、涤棉印花布、盘条、自行车等。由此可见，云南边境小额贸易经过十几年的发展，目前“小额”规模已经不小，边境贸易已远远超出“边境”所容纳的地域范围，成为替代国家进行的一种特殊形式的国际贸易。边境贸易进出口商品扩散到其他国家，向转口贸易发展。同时，借道邻国开展过境贸易也成为边境贸易发展的一种重要形式。

1993年云南省边境贸易进出口总额为3.7亿美元，比1992年增长26.47%。其中，出口2.5亿美元，增长37.72%；进口1.2亿美元，增长8.28%。边境贸易进出口总额比重已占该省对外贸易的1/3，对全省的经济发展起重要作用，在首届昆明出口商品交易会上，接待周边国家客商近2000人，其中缅甸933人、老挝162人、越南256人，泰国645人，占东南亚来宾总数的77.50%；签订进出口合同8.36亿元人民币，其中对缅甸占80.7%，对越南之15.3%，对老挝占4%。

3. 进出口商品结构

1991年云南省边境小额贸易进出口商品结构（所占比重）及贸易额构成如下：

（1）进口商品结构及贸易额

农产品35%，其中，芝麻17058吨、5038万元；豆类18063吨、3374万元；林产品31%，其中：木材19万立方米、11700万元；藤条12404吨、1597万元；矿产品13%；海产品11%，其中：虾米1664吨、2079万元；动植物药材6%；畜产品4%；其他商品（玉石、干鱼、皮革等）。

（2）出口商品结构及贸易额

纺织品40%，其中，棉（涤）布8647万米、24891万元；棉纱4621吨、5501万元；百货文具17%；石化产品11%，其中：石蜡20561吨、4613万

元；电池 4617 万只、3857 万元；建材 10%，其中：钢材 27155 吨、5160 万元；机电产品 9%，其中：内燃机 23196 台、2630 万元；医药 7%，其中：中成药、西药 5741 万元；烟、酒、食品 6%，其中：卷烟 1.8 万箱、3432 万元；其他商品（水泥、石油、自行车、圆钉、洗衣粉等）。

1994 年云南出口商品结构中，初级产品比重有所下降，工业制成品比重增至 52% 以上。

总之，边境贸易的开展不但可以从邻国获得丰富的原材料和出口创汇，而且可以使中国商品进入周边三国市场。

4. 云南边境贸易现存问题

目前影响云南边境贸易发展的一个重要问题是中国商品竞争力低，例如，在缅甸北部的腊戍，中国商品占有率达 70%，在缅甸中部的曼德勒 35%，到了仰光仅有 10%。中国商品在邻国市场占有率低的主要原因是，其质量和包装均较差。同时，这些出口商品的质量和包装问题也影响其售价。同样是在腊戍市场，因花色和包装欠佳，上海产的布伞每把售价为 300 缅元，而新加坡生产的布伞每把售价高达 500 缅元。因此，边境贸易既存在发展的机遇，又面临着严峻的挑战。关键是应加强管理，制定相应政策，采取各种有效的措施，才能使边境贸易稳步深入发展，使其发挥“利国、富民、睦邻、安邦”的重要作用。

（三）云南边居贸易对该省经济发展产生的重要影响

主要表现在以下方面：

1. 促进了商品经济的发展，缩小了边境地区与内地经济发展差距，给边境地区的经济带来了活力，使边境地区迅速脱贫致富；

2. 充分利用云南陆路边境口岸的区位优势，边境贸易促进了边境口岸城镇商业的繁荣，商贸业的发展又带动了相关产业部门如服务业等的快速发展；

3. 由于云南周边三国工业不很发达，难以保证本国市场对工业品的需求，相比之下，云南加工工业却具有明显的技术和生产上的优势，不但能保证三国边境贸易市场对某些工业品的需求，而且能使云南省的加工工业获得新的市场；

4. 虽然边境贸易还只是一种低层次的对外贸易，但是边境贸易的开展，可以使一大批人从事对外贸易的业务活动，这是培养发展市场经济所需人才以及进行国际贸易业务方面的初步培训的极好途径；

5. 加强了民族团结，稳定了边疆，促进了边境地区社会和经济的全面发展，增进了与邻国的睦邻友好关系。

四、云南同周边国家的服务贸易

（一）经济技术合作

虽然云南周边三国经济发展水平在某种程度上低于云南，能够开展经济技术合作的领域也比较有限，但是云南与周边国家存在着明显的资源互补、

产品互补、科技互补，使双边的经济技术合作与交流逐步发展扩大。经济技术合作形式也越来越多样化。例如，在境外建合资和独资企业、组建公司、开商号、承包工程以及进行劳务合作等。这不但使边境商品贸易保持强有力的后劲和较快的增长速度，促进云南经济发展，而且使边境贸易向边境服务贸易、边境技术贸易等更高级层次的经济技术合作领域发展。到 1992 年底，云南省与周边国家开展经济技术合作项目共 37 个，总金额 1.2 亿多美元。例如，在老挝合作项目有承包修建南塔机场跑道，承建万荣水泥厂、万荣至琅勃拉邦变电站，建设乌多姆塞汽车拖拉机修配厂；在缅甸承建水泥厂、绕碱厂等。1993 年在“昆交会”上与周边国家签订经济技术合同 21 个，总金额为 1677 万美元。

云南同周边三国共同合作开发其资源，可以使云南以资金、技术装备和劳务为代价，换取桩边三国的资源为补偿，这样既可提高勺国的支付能力，又可促进云南的出口。

境外投资建厂是边境经济技术合作的一种重要方式。从市场角度看，边境贸易出口商品一般只能进入邻国局部地区市场，而境外建厂生产既可获得接近市场和资源的区位优势，又有可能将其产品推向邻国大部地区；境外建厂可及时准确地了解邻国市场的需求信息，加快产品的更新换代，是扩大技术贸易和劳务输出的必要手段；是吸引、开发国外资源解决国内资源相对短缺的有效途径。

通过边境经济技术合作，可使云南充分扬长避短，使其市场条件和资源条件都发生很大变化，使云南出现许多原来并不具备的新的比较优势。例如，云南与周边三国相比，周边三国具有林业、矿产资源、土地资源优势，云南可利用其技术装备和工艺方面的优势，合作开发邻国的林业、矿产资源；云南还可以较高的耕作技术、优良的种籽及化肥和劳动力投入，与邻国合作开发其土地资源，而换取所需粮食及一些经济作物原料。

1993 年度云南与缅、老、越等周边国家经济技术合作共 20 项，加上原有项目，合同总额 1.105 亿美元，占全省对外经济技术合作总额的 50%，已完成 3218.38 万美元。境外企业有 10 家。

（二）云南国际边居旅游业的发展

云南边境商品贸易的发展，也带动了边境服务贸易特别是国际边境旅游业的发展。目前云南边境地区已开通的国际边境旅游线路有十余年，主要有德宏州瑞丽和畹町市的中缅边境旅游线：南坎一日游、木姐一日游、腊戍三日游、九谷一日游、腊戍四日游；思茅地区孟连县的缅甸佤邦一日游；西双版纳州勐腊县中老边境旅游线：南塔一日游、丰沙里一日游、乌尤赛三日游、万象六日游；红河州河口县的中越边境旅游线：老街一日游、富楼二日游等。上述国际边境旅游线路吸引着大批中外旅游者，为云南地方财政增加了大量收入。

第三节 广西边境贸易区

广西地处中国南疆，东与广东、海南省为邻，东北与湖南接壤，北与贵州相连，西北与云南交界，西南与越南毗邻，中越边界线长 1020 公里，东南濒临北部湾，海岸线长 1595 公里。广西是我国东部地带与西部地带的结合部，是西南边境贸易区通向东南亚的重要门户。广西总面积 23.66 万平方公里。1991 年全区总人口 4324 万人。主要民族有壮、汉、瑶、苗、侗、仫佬、毛难、回、彝、水、京、仡佬等。其中壮族占总人口的 33.5%。边境市县包括防城市、宁明县、凭祥市、龙州县、大新县、靖西县、那坡县。

一、开展边境贸易的基础条件

(一) 自然条件与自然资源

本区西北连接云贵高原，南濒南海，四周山岭绵延，中部溶岩丘岭和平原广布。山地、丘陵约占全区总面积 3/4，平原约占 1/4。南部沿海海岸曲折，港湾和岛屿众多。全区地形可分力桂东北山地（南岭山地一部分、长江和珠江流域分水岭）、桂中岩溶丘陵与平原（中原盆地和岩溶谷地及平原）、桂西山地丘陵（位于大明山、都阳山的东麓以西，右江河谷以北）、郁江流域平原和丘陵（百色至梧州附近一狭长地带的冲积平原）、桂西南岩溶低山与丘陵（右江谷地以南，左江谷地以西）、桂东南低山丘陵（玉林附近与广东接近地区）6 个区域。境内山地连绵，主要有九万大山、大苗山、天平山、越城岭、海洋山、都庞岭、萌诸岭、云开大山、六万大山、十万大山、大青山等。山脉多在 1000—1500 米左右，资源县西南的主峰苗儿山，海拔 2142 米，是广西的最高峰，设有苗儿山自然保护区。广西是我国石灰岩分布最广地区，岩溶地貌分布广泛，多石林、岩洞、伏流。

本区河流较多，水量丰富。绝大部分河流属珠江水系，仅东北角属长江水系。珠江干支流为本省重要河流，正源上游称南盘江，入境后称红水河，黔江、污江至梧州始称西江。桂江源出苗儿山，上游称漓江，在接近湘江上源处，秦代凿有灵渠，历史上是长江流域和珠江流域的重要通道。漓江从桂林至阳朔，长 82 公里，蜿蜒于岩溶峰林之间，山青水秀，风景如画。郁江为西江最大支流，有左右江二源，汇合后称邕江，横县以下称郁江。

本区属亚热带湿润季风气候。夏季长而炎热，冬季偶有奇寒，干湿季节明显。全区年平均气温 17—23 之间，大体南高北低，1 月最冷平均气温 6—15，极端最低气温—8.4；7 月最热，平均气温 24—28，极端高温 42.5。各地无霜期长 300 天以上，沿海地区全年无霜。全年平均降水量 1250~2700 毫米。全年降水 80%集中于 4~9 月，易形成旱涝灾害，冰雹、台风也是主要灾害。

全区矿产种类繁多，蕴藏量大。锰和水晶矿储量居全国第一，锡储量在全国也居重要地位。近年在平果和田阳一带发现铝土矿，储量大，品位高，已进行开采。北部湾海底石油储量约为 3.5~5 亿吨。石灰石分布极广，质量

优异，是建村、电石的良好原料。沿海盛产海盐。广西木材，以柳杉、银杉为著名。北部湾为优良热带渔场之一，盛产石斑鱼、红鱼、大虾、鱿鱼等水产。北海、合浦一带所产“南珠”是世界名珠。

（二）人文条件

中越边境贸易历史悠久，从公元 968 年越南独立后，中越边境贸易发展至今已有 1000 多年。今凭祥友谊关早在宋代就成为中越“国贡道”，成为边境贸易的集散地。两国边民同属壮（岱、依）、汉（华）、京、瑶族，风俗习惯、语言相似，通婚历史久远，跨境而居，为中越边境贸易的产生与发展奠定了深厚的历史文化基础。

在中国率先实行对外开放政策后，越南为适应新的国际形势的变化，调整国内外政策并实行对外开放，80 年代末中越关系的不断改善，为中越边境贸易的恢复与发展创造了良好的外部环境。

广西已建立轻工、卷烟、纺织、化工、机械、电子、冶金、有色金属、建材、医药、煤炭、制茶、邮电、电力等较完整的工业体系。广西是我国发展热带、亚热带经济作物的重要地区，已种植橡胶、咖啡、胡椒、剑麻、香茅及多种水果。沙田柚、桂圆以及八角、茴油、桂皮也是广西特产。形成具有一定生产规模的农、林、牧、副、渔业。本区交通发展迅速，已形成以铁路为骨干的交通运输网。铁路有湘桂、黔桂、枝柳、黎湛、南防、南昆等干线，沟通了与中南、西南等地区的联系，湘桂铁路可直通越南。公路运输也较发达。这些均为中越边境贸易的发展提供了重要的社会经济条件。

越南经济落后，产业结构不合理、日用消费品等商品奇缺，但有较多的农副产品和各种原材料，广西经济发展水平相对较高，工业品和日用消费品丰富而原材料短缺，双方这种经济差异，使中越两国在产业结构、商品结构及消费水平方面形成互补性，为中越发展边境互补贸易，实现经济互补，提供了直接条件。

中越两国为发展边境贸易制定了比较宽松的政策，有利于两国边境贸易迅速发展，并使广西形成沿海、沿边、沿江全方位对外开放的格局。

二、广西边境贸易的发展

广西边境有南宁、百色、防城 3 个地市的 7 个县（市）与越南的广宁、谅山、高平、河江 4 省 17 个县交界。广西边境对越南共开放 12 个口岸，其中凭祥、友谊关、东兴、水口为国家一类口岸；峒中、爱店、科甲、平而、龙邦、平孟、硕龙、岳圩等为地方二类口岸。虽然广西与越南边境贸易有悠久的历史，但是这种传统的商贸关系于 20 世纪 70 年代因中越两国关系紧张而一度中断。

（一）近些年广西边居贸易的发展大体就历两个阶段

从 1983 年 9 月开始，到 1988 年 9 月，为广西边境贸易的恢复阶段。随着中越边境形势的缓和，边民互市贸易逐渐恢复。这期间先后在大新县、当时的防城县东兴镇等开设了 9 个边境贸易点。民间易货贸易商品品种不断增

多，双方成交的商品由一般的生活资料扩大到生产资料。1989年广西对越边境贸易进出口总额达4.3亿元人民币。

从1989年9月到目前为止，为边境贸易的第二阶段，即迅速发展阶段。这一阶段边境民间贸易点发展到数十个，从边民互市贸易发展到集体、国有单位的民间“小额”贸易和地方边境贸易，交易规模不断扩大，并出现现汇贸易和期货贸易。1990年和1991年广西边境贸易进出口总额分别为7.6亿元和22亿元人民币。1992年12月广西边境贸易进出口总额达到22.5亿元人民币，比1991年同期增长37%。1994年，广西边贸易货贸易成交总额为26.44亿元人民币，比上年增长1.6%。其中易进商品总值13.67亿元，易出商品总值12.77亿元。边境县（市、区）边贸成交额分别是：防城港市港口区2809万元，防城区7.52亿元，东兴边境经济合作区3.11亿元，宁明县1.8亿元；凭祥市11.38亿元；龙州县9534万元，大新县1600万元；靖西县2077万元；那坡县1958万元。

（二）边居贸易优惠政策

凭祥市和当时的防城县东兴镇1992年9月被国务院批准为边境开放城镇以后，国家和广西制定了一系列优惠政策，以促进广西边境贸易的发展。这些政策主要包括：

1. 易货进口商品减半征收进口关税和产品税（增值税）；
2. 在边境经济区建的以出口为主的生产性内联企业，经国家外经贸部批准，有边境贸易进出口经营权；
3. 内联企业与毗邻国家易货所得，允许自行销售，易地销售；
4. 内联企业在当地按24%税率征收所得税；
5. 内地客商可在广西申办《中越边境地区出入境通行证》；
6. 建中越合资企业的有关优惠政策等。

（三）边居贸易进出口商品结构

广西边境贸易出口商品主要以轻工业品、纺织品、食品为主：热水瓶、自行车、手电筒、棉布、电风扇、普通收录机、小型农用机械、钢材、啤酒、饼干、果品等。

进口商品主要是初级产品：铜锭、棉纱、橡胶、矿产品、砧板、天然橡胶、棕油、木材、海产品等。

同时，边境贸易也带动了中越边境旅游、边境经济技术合作的发展。

（四）边境口岸城市——凭祥

凭祥是广西也是中国西南边境贸易区重要边境贸易口岸，是通向东南亚的“西南门户”，素有“南疆重镇”之称。凭祥铁路口岸位于广西南部边界线上，距边界公路8公里，距南宁市250公里。该口岸于1954年12月15日建成，1955年8月1日开始办理中越铁路联运业务，1979年7月中断运行。90年代初口岸基础设施修复后，执行正常的验关任务。凭祥还设友谊关公路口岸，与其对应的为越南同登口岸，该口岸距河内200公里。1990年凭祥市

总人口 86471 人，居住着壮、汉、瑶、侗、苗等 11 个民族，其中壮族人口 73219 人，占全市总人口的 84.67%，总面积 648 平方公里，东西南三面与越南接壤，边界线长 97 公里。凭祥以边境贸易兴市，使其出现经济社会超常发展的历史性飞跃。

1. 边境贸易主体构成

凭祥边境贸易经营主体主要由个体、集体和国有单位三个不同层次构成。个体商在人数上之绝大多数，包括个体商业者、城镇待业人员、农民及少量工人等；集体经营主体包括供销合作社和集体企业；国营单位包括一些国家企业、国营工矿企业、地方政府有关机构和地方贸易公司等。越方大体也由三个层次构成，也以个体商业者、农民居多。

从地域看，参与凭祥边境贸易的经营主体来自除西藏以外的 29 个省、市、自治区，其中以广西、广东两省区居多。越方参与凭祥边境贸易的主体多数来自越南凉山、海防、河内、胡志明市等省的 7 市 6 县。

中方边贸人员以壮族居多，汉族、瑶族次之；越方人员主要为依族、岱族，京、华族次之。中越双方共有十余个民族参加边境贸易。使用壮语、汉语普通话、粤、越语交际。

2. 贸易形式与支付手段

边境贸易一般有边民互市贸易、小额贸易和地方贸易三种形式。凭祥边境贸易则以前者为主，小额贸易次之，后者甚少。凭祥有三个边境贸易市场：弄尧市场、渠历和傅寨市场，均分布在山坡、村头、路边，距中越边界仅 1 公里左右，有公路通往凭祥市区，并有 5 条便道通往越南。中越边民可自由出入境，凭入场卷进入边境贸易市场，不需办理签证。中缅边境贸易是易货贸易多，现汇贸易少，而凭祥边境贸易交易方式既有现货易货贸易，又有期货贸易。凭祥边境贸易双方常用人民币和越盾充当媒介，进行现汇（钞）交易。特别是由于人民币币值稳定，在凭祥边境贸易市场广为流通，双方多用人民币结算，并且人民币充当贸易支付手段的信誉很高。人民币与越币兑换一般为 1：1000。越方交易者每天兑换人民币多达数十万元。

3. 边境贸易规模不断扩大

边境贸易规模一般从贸易额与贸易量上可反映出来。1953 年凭祥边境贸易进口额和出口额分别为 90 万元和 36 万元人民币，1955 年进口额和出口额增加到 457.7 万元。而 1990 年，凭祥市边境贸易进出口总额达 2.533 亿元人民币，其中出口额 1.68 亿元，进口额为 0.85 亿元。见表 6-3。50 年代凭祥边境贸易日成交额一般在 3 万元左右，60—70 年代降至 600 元左右，1990 年则达到 69.4 万元。另外，凭祥边境贸易进出口总额中，个体商和国有进出口商的交易额分别占进出口总额的 56% 和 44%，分别为 1.4 亿元和 1.1 亿元人民币。

表 6-3 凭祥市不同时期边境贸易额

年度	1953	1955	1969	1976	1988	1990
贸易额	126	1295.20	6.87	20.97	2000	25331

单位：万元

从凭祥边境贸易进出口商品的贸易量上也可反映出其规模不断扩大的趋势。1955 年凭祥边境贸易进出口商品比例为 1 : 1.86 ; 1990 年进出口比例为 1 : 1.98。1990 年凭祥贸易量明显增加，例如，日出口啤酒 140 多吨，自行车 400 辆；日平均进口杂铜 18.6 吨，海产品 1.97 吨，白布 0.85 万米。1990 年凭祥市边境贸易大宗出口商品贸易量见表 6-4。

表 6-4 1990 年凭祥边境贸易大宗出口商品贸易量

出口商品名称	单位	出口量	出口商品名称	单位	出口量
自行车	辆	72900	挂钟	箱	9400
缝纫机	架	17000	洗衣粉	箱	20000
电风扇	台	21000	香皂	箱	14000
电表	个	88000	瓷器	箱	400000
热水瓶	个	92400	糖精	箱	4970
啤酒	瓶	1300 万	布匹	匹	20005
扬声器	箱	24000	灯泡	箱	34800
喷雾器	箱	5400	汽灯	个	11000

4. 进出口商品结构与流程

凭祥进口商品结构主要有矿石、橡胶、棉纱、铜锭、水果、棕油等初级产品和农副产品，并有高压锅、空调机等少量加工工业品。出口商品大部分为国内需求已达到饱和的日用工业品、轻纺产品、食品，且多为中低档产品，例如，热水瓶、手电筒、啤酒、味精、自行车、电风扇、小型发电机、柴油机、服装、普通鞋类、收录机等上百个品种。这些商品可以满足越南中低等消费水平的需要。

5. 凭祥边境贸易的效益与作用

近些年随着凭祥边境贸易的发展与规模的不断扩大，已取得明显的经济和社会效益，主要表现在如下方面：

(1) 边境地区居民通过参与边境贸易，收入显著增加并已脱贫致富。隘口、卡风、弄尧、平而等边境村民由于参与经商、运输等边境贸易活动，每年人均增加收入 2000 元左右，农户中有 60%—80% 成为万元户、几十万元户。经商的城镇居民收入增加数十倍，生活水平大幅度提高。

表 6-5 1990 年凭祥主要经济增长指标及边境贸易的贡献

单位：万元

项目		社会总 产值	国民收入	财政收入	工商管理 收入	社会商品零售 总额
一九 九 年	总额	13832	8949	1895.2	380	16841
	其中边贸贡献 占(%)	25.14	29.54	75.80	81.05	75.89
1988 年— 1990 年平均 增长(%)		43.34	46.34	94.92	268.39	92.62
其中边贸贡献占(%)		20.69	24.5	69.59	45.34	23.89

(2) 增加了资金积累和对其他行业的投入。凭祥市通过开展边境贸易积累了大量资金，90 年代初该市地方财政共拨出 600 多万元，用于工农业生产和市政基础设施建设。

(3) 边境贸易推动了凭祥经济的迅速增长，并在其整个国民经济中之举足轻重的地位（见表 6-5）。

(4) 促进了边境少数民族地区经济发展和社会进步，特别是带动了第三产业的发展，例如，交通运输业、餐饮业等服务行业，由于边境贸易的带动，其从业人员迅速增加。1990 年凭祥市商业、服务业机构增加到 1792 个，使 1988 年以前 2000 多名城镇待业者约有 80% 涌入第三产业。

第七章 东北边境贸易区周边国家市场

东北边境贸易区毗邻朝鲜、俄罗斯和蒙古。三国中与中国东北经济贸易联系最为密切的是俄罗斯及其远东地区，其次是朝鲜、蒙古。

第一节 俄罗斯联邦

一、概述

俄罗斯联邦（简称俄罗斯）位于欧洲的东部和亚洲的北部。它北临北冰洋，东濒太平洋，西接波罗的海芬兰湾，西南靠里海，陆邻挪威、芬兰、爱沙尼亚、拉脱维亚、立陶宛、白俄罗斯、乌克兰、格鲁吉亚、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、蒙古国、中国和朝鲜，面积为 1707.54 万平方公里。

行政区划上，俄罗斯联邦下辖 16 个自治共和国、6 个边区、49 个州。俄罗斯人口为 1.48 亿。境内有 100 多个民族，其中俄罗斯人占 81.5%，鞑靼人占 3.8%，马克兰人占 3%，楚瓦什人之 1.2%，巴什基尔人占 0.9%，白俄罗斯人占 0.8%，摩尔多瓦人占 0.7%，德意志人和车臣人占 0.6%，阿瓦尔人、亚美尼亚和犹太人占 0.4%。

俄罗斯以自然条件的复杂性和多样性著称。西部为辽阔的平原，以乌拉尔山脉为界分为两大平原，即东欧平原（俄罗斯平原）和西西伯利亚平原。东半部为高原和山地，主要有中西伯利亚高原、南西伯利亚山地、东北西伯利亚山地和远东山地。大高加索山脉位于南部，其主峰厄尔布鲁士山海拔 5600 多米，是一座死火山。俄罗斯境内河流纵横，流入北冰洋的河流有北德维纳河、鄂毕河、叶尼塞河、伯朝拉河、勒拿河等；流入太平洋的河流有阿穆尔河、阿纳德尔河、堪察加河等；流入大西洋的河流有涅瓦河、顿河、库班河；流入里海的河流有伏尔加河、乌拉尔河和达格斯坦河。境内的大小湖泊和人工水库有 20 多万个。主要湖泊有里海、世界上最深的贝加尔湖、拉多加湖、泰梅尔湖等。人工水库有古比雪夫、伏尔加格勒、齐姆良斯克、新西伯利亚、克拉斯诺雅尔斯克水库等。

俄罗斯的气候基本上属于温带和亚寒带的大陆性气候。但北高加索辉海沿岸属亚热带。气候差异较大，从西到东大陆性气候逐渐加强，夏季南北气温相差悬殊。气候的主要特点是冬季漫长而寒冷，夏季短促且温暖，春秋季节甚短。俄罗斯的西部和西北部无高山阻挡，来自大西洋的水气可长驱直入，成为其陆地上水份的主要来源。

俄罗斯地域辽阔，横跨欧亚两大洲，因此气温及降水量差异很大。如 1 月份平均气温圣彼得堡为 -8°C ，乌拉尔为 -16°C ，西西伯利亚为 -25°C ，勒拿河流域为 -40°C 。从东欧平原到东西伯利亚的年降水量由 500—700 毫米降到 200—300 毫米。太平洋沿岸地区属季风气候区，冬季天气晴朗，干燥寒冷，降雪较少，多风暴和暴风雪；夏季凉爽潮湿，云雾多，降水量大。

俄罗斯是一个自然资源极为丰富的国家，它的西伯利亚和远东地区被誉为“世界资源的宝库”。主要的矿产资源有煤炭、石油、天然气、油页岩、铁、锰、铬、铜、铅、锌、镍、钛、金、钾盐、石棉等；俄罗斯森林面积占世界 1/4，居世界首位；此外，还有着丰富的野生动物资源、水力资源、水产品资源及海洋生物资源等。

俄罗斯联邦曾是苏联经济实力最强的一个共和国。独立后也是世界经济大国。但是，近年来，俄罗斯处在严重的经济危机之中，具体表现为：社会生产继续下降；国内投资大幅度减少；产业结构依然不合理；商业批发价格大幅度上涨；企业债务危机日益加深，企业间的“三角债”盘根错节；军转民工作十分缓慢，收效甚微；人民生活水平下降；失业率增加，有相当一部分人生活在贫困线下。

对外经济关系，特别是与独联体各国之间的经济联系调整十分缓慢，严重影响生产的恢复和发展。俄罗斯目前与 150 多个国家有经济贸易往来。1993 年，俄罗斯的对外贸易总额（不包括与独联体各国的经贸往来）为 700 亿美元，同 1992 年相比减少了 12%，其中，出口额为 430 亿美元，比 1992 年增加了 1.4%，进口额为 270 亿美元，比 1992 年减少了 27%。对外贸易顺差 160 亿美元，比 1992 年盈余 52 亿美元，还多 108 亿美元，增加了 2.07 倍。

在出口方面，燃料动力工业产品仍然是主要出口商品，1993 年在出口商品总量中，燃料动力产品占 48%，其中原油占 19.1%，天然气占 17%，石油制品占 8% 等。机器设备的出口仅占出口商品总量的 6.7%。

在进口方面，机器设备占进口总量的 26.5%，谷物之 5.8%，针织品之 9.5%，糖及半成品占 3%。

二、西伯利亚和远东对外经济联系的基础条件

西伯利亚和远东位于俄罗斯的亚洲部分，西起乌拉尔山。东至白令海和鄂霍次克海沿岸，东南与日本、东北与美国的阿拉斯加隔海相望，北临北冰洋，南部与哈萨克斯坦、蒙古、中国的新疆维吾尔自治区、内蒙古自治区、黑龙江省、吉林省以及朝鲜毗连。

西伯利亚和远东是俄罗斯的资源主库，俄罗斯的绝大部分资源都集中在这里。西伯利亚和远东的能源储量占世界蕴藏量的 1/3 以上，其中煤的蕴藏量占 2/3，天然气占 1/3，石油占 1/4 至 1/3。俄罗斯 90% 以上的能源都集中在区。此外，西伯利亚和远东还有非常丰富的铁矿、有色金属、水力资源、森林资源和海产品资源，分别之原苏联的 60%、90%、77% 和 40%。

本区的矿物资源多种多样，有铁、铜、铝、锡、铅、黄金、金刚石以及镍、镁、钛、银、钨、钼、钾等多种有色金属，还有石棉、云母、石墨、萤石、滑石、硼砂等非金属矿，以及盐、磷灰石、磷钙石等化学原料。上述资源的储量都十分丰富。

西伯利亚和远东的水力资源也极其丰富。河流总流量超过 3000 立方公里，占俄罗斯河流总径流量的 4/5。

西伯利亚和远东的森林覆盖率达 42.5%。森林面积 8.7 亿公顷。木材蓄积量高达 610 亿立方米，之世界总蓄积量的 1/6 以上。

西伯利亚和远东的河水域鱼类资源和太平洋沿岸海产品资源相当丰富。

西伯利亚和远东北部为冻土地带，不适于耕种，但南部和中部有大面积

耕地。西西伯利亚南部是俄罗斯最大粮仓之西伯利亚和远东面积力 1276.59 万平方公里，占俄罗斯总面积的 3 / 4。人口约 3246 万，占总人口的 1 / 5 以上。人口密度为每平方公里 2.5 人。居住着俄罗斯、乌克兰、鞑靼、摩尔多瓦、白俄罗斯、犹太等 30 多个民族。

西伯利亚和远东共有 4 个边区、11 个州和 3 个自治共和国。分西西伯利亚、东西伯利亚和远东三个经济区，其中以西西伯利亚经济区经济实力最强，东西伯利亚次之。

（一）西伯利亚对外就济联系的区位条件

1. 西西伯利亚经济区

西西伯利亚经济区包括五个州和一个边区：诺沃西比尔斯克州（亦称新西伯利亚州）、克麦罗沃州、鄂木斯克州、托木斯克州、秋明州以及阿尔泰边区。该经济区面积为 242.72 万平方公里，占俄罗斯总面积的 14.2%。人口 1460 万，占俄罗斯总人口的 9.8%。

西西伯利亚经济区矿产资源丰富，最重要的资源有天然气和石油。其中，有开采价值的油、气田的总面积超过 170 万平方公里。现已投入生产的有 300 多个石油和天然气开采点。石油开采主要集中在鄂毕河中游地区；天然气开采则集中于极地地区和北极圈内。

西西伯利亚区的煤储量也相当丰富，约占原苏联总地质储量的 1/10，主要集中在分布在库兹巴斯煤田。煤质优良，30%是炼集煤，含硫少，灰分一般只有 8% ~ 14%，煤层埋藏浅，适于露天开采。因此，煤炭开采成本低。

西西伯利亚的铁矿床面积 6, 6 万平方公里，总地质储量达 4000 亿吨，矿石含铁量占 30%。

西西伯利亚森林资源十分丰富，森林覆盖面积达到 8500 万公顷，可采伐的木材量达 100 亿立方米。85%以上的森林资源位于秋明州和托木斯克州，其余 10%位于克麦罗沃州和阿尔泰边疆区的山地和丘陵地带，主要为针叶林和阔叶林。

西西伯利亚经济区是俄罗斯重要的工业基地之一。本区的工业总产值和工业从业人数占整个西伯利亚的 2/3，农业总产值占 3 / 4，本区主要的经济特征是拥有大型工业综合体，其开采石油和天然气的水平也高于其他石油和天然气开采区。西西伯利亚是俄罗斯继乌拉尔之后的第二大冶金基地。本区的化学工业、木材加工工业、食品工业和轻工业也较发达。本区还是俄罗斯粮食和畜产品的主要生产基地。

2. 东西伯利亚经济区

东西伯利亚经济区包括克拉斯诺达尔边区、伊尔库茨克州、布里亚特自治共和国、图瓦自治共和国和赤塔州。该经济区面积为 412.3 万平方公里，之俄罗斯总面积的 24%，在 俄罗斯 11 个经济区中仅次于远东经济区，居第二位，人口 924.3 万，之俄罗斯总人口的 6.2%。

东西伯利亚经济区堪称是俄罗斯巨大的资源宝库，这里蕴藏着极为丰富

的燃料、水力、矿物和森林资源。在已探明的矿藏中，煤炭的地质储量约占原苏联的 2/5，绝大部分都集中在坎斯克-阿钦斯克煤田，煤层埋藏浅，适于露天开采。伊尔库茨克煤田生产的褐煤煤质优良，对于本区的电力工业和化学工业都具有重要意义。

东西伯利亚区的水力资源丰富，占原全苏的 1/4，建立在叶尼塞河和安加拉河上的大型水电站为工业提供了成本低廉的电力能源。

本区的铁矿石储量超过 40 亿吨，有色金属矿藏也相当可观，已探明的有铜、铝、镍、钴、铂及其他稀有金属。后贝加尔的钨、铜、锡矿石的含量都很高。另外，本区还有冶金工业所需的石灰石、白云石、石英石、沙石和菱镁矿等。

本区的木材总储量超过 280 亿立方米，占俄罗斯木材总储量的 35%，在俄罗斯合经济区中占第一位，并且其中 92% 为什叶松。50% 以上的木材（145 亿立方米）集中在克拉斯诺达尔边疆区，有 80 万立方分分布在伊尔库茨克，其他地区分布有 60 万立方米。

区内的贝加尔湖是世界上最大的淡水湖，蓄水量为 2.3 万立方公里，约占世界地表淡水总量的 1/5。湖中生活着 1200 多种水生动物。

东西伯利亚经济区虽然地理位置较优越，燃料、电力成本低廉，但由于历史上的一些原因和地质条件造成的运输困难，本区的经济潜力并没有完全发挥出来。

东西伯利亚区是一个正在兴起的大工业区，每年生产煤炭约 7000 万吨，4/5 在区内消费。本区的水电事业发达，水力资源在俄罗斯占第一位，水电单位容量投资低于其他地区。著名的大型水力发电站有：建在安加拉河上的伊尔库茨克水电站、布拉茨克水电站（450 万千瓦）、乌斯季-伊利姆斯克水电站（360 万千瓦）和建在叶尼塞河中游的克拉斯诺达尔斯克水电站（600 万千瓦）。

东西伯利亚正在兴建大型的有色及黑色金属冶炼厂，机器制造业也正在发展起来。该地区出产的主要工业产品有：桥式压力机、生产水泥设备、炼铝设备、康拜因、大马力推土机、机床、冷冻装置等。

（二）远东对外就济联系的区位条件

1. 俄罗斯近年颁布的一系列政策、法规为远东参与对外经济贸易合作提供了先决条件

2. 在东北亚居于重要地位的地理位置

具体说来，远东位于其国土的最东部，西起勒拿河右岸，东至太平洋沿岸，北接北冰洋，南与中国东北接壤。总面积约为 621.59 万平方公里。它包括七个行政区，即滨海边区、哈巴罗夫斯克边区、阿穆尔州、堪察加州、马加丹州、萨哈自治共和国和萨哈林州。这种毗邻亚大地区和东北亚各国，便于与其交往的优越地理位置，实为远东得天独厚的战略优势，为俄罗斯其他地区所不及。

3. 多种多样的自然景观和极其丰富的自然资源

远东境内多山，山地和高原约占全区总面积的 4/5。平原和低地零散地分布在北冰洋沿岸和各大河流的下游。远东气候属季风气候，北起楚科奇冰雪覆盖的苔原地带，向南一直延伸到滨海边区种植水稻的农田，其气候条件的差异性十分明显，气候的大陆性从南至北、自东向西逐渐加剧，冬季严寒，夏季短促。

远东拥有丰富的金、锡、钨、汞等有色和稀有矿物资源。森林资源是远东的重要资源，森林总面积之全国 1/3 以上，约为 3.16 亿公顷。在雅库特的中南部蕴藏着大量铁矿、煤炭资源。油气资源集中分布在萨哈林岛的北部及近海大陆架。经济水能资源主要分布在勒拿河、科雷马河及因迪吉尔卡河上游。此外，这里还有各种经济动植物资源和海洋生物资源。总之，多种多样的自然资源条件，构成远东经济发展和对外经贸联系的雄厚物质基础。

4. 其他社会经济条件

(1) 劳动力短缺、民族复杂的人口状况。远东的人口目前约为 780 万人，其人口的增加，主要是靠吸引来此定居的移民和离退休人员。远东人口分布很不平衡，城市人口占绝大多数，约为远东总人口的 77%。本区人口密度很低，平均每平方公里仅为 1.3 人。滨海边区的人口密度较高，每平方公里为 12.9 人，而雅库特自治共和国仅为 0.3 人。整个远东人口最密集的地区集中在西伯利亚大铁路区段及其支线的狭长地带。远东虽人口稀少，但民族却相当复杂，主要有俄罗斯人、乌克兰人、白俄罗斯人、雅库特人。在北方还有鄂温克人、涅涅茨人、楚克奇人等一些少数民族。哈巴罗夫斯克边疆区南部力德意志人集中分布地区之一。如何满足对劳动力资源的需求，目前仍然是远东经济发展所面临的亟待解决的现实问题。

(2) 运力紧张的交通运输网。远东交通运输网较为发达，对促进本区经济发展与对外经贸联系起着重要的作用。其中，铁路运输和海运之重要地位。以苏维埃港为端点的贝阿铁路和以符拉迪沃斯托克为端点的西伯利亚大铁路及其他主要支线，为本区主要交通干线，其主要货流为石油及其制品、煤、铁、矿石、铜矿、木材、粮食和机械设备等。在海运方面，东方港、纳霍德卡港、符拉迪沃斯托克港和瓦尼诺港是远东区内及其与东北亚各国发展经贸联系的重要港口。这 4 个港口的吞吐量分别为 1200 万吨、700 万吨、近 700 万吨和 500 万吨。东方港有各种专业化码头，其中煤码头长 608 米，水深 16 米，年运输能力为 624 万吨。纳霍德卡港是远东与亚太地区各国进行经贸联系的主要港口。每年入港商船达 2000 余艘，外轮占一半以上。远东出口到日本的木材，主要经瓦尼诺港转运。上述 4 港进港货物多为粮食、机械设备、化工产品、钢材和集装箱等，出港货物有煤、石油、木材等。

(3) 较好的工业基础、较落后的农业。在俄罗斯经济中，远东正在发挥日趋重要的作用。在合作的地域分工中，远东经济形成开采黄金、金刚石、锡、钨、萤石、铅、锌等金属矿物的专业化方向，向全国提供木材、煤、毛

皮、大豆及渔业产品。工业在远东经济中占重要地位，工业产值在远东工农业总产值中高达 91%，其中采掘工业部门产值又占工业产值的 30%。远东生产的鱼类及其他海产品产量之全俄的 40% 以上。远东农业较为落后，谷物的年产量约为 280 万吨，仅能满足本区需要量的 40%。这里生产的农产品仅蔬菜和马铃薯的自给率较高，约占 70%，水果仅为 30%，因此需从区外输入和进口相应农副产品。

(4) 轻工产品和食品短缺，大部分靠区外输入。

(5) 目前远东已成为俄罗斯重要的出口基地。林业、渔业和燃料工业部门产品构成本区出口的基础。其中，本区主要出口商品占全俄比重分别为：原木占 40%，锯材之 4%，纸浆占 8%，鱼产品占 33%，鱼罐头占 50% 以上。

(6) 远东的科教文事业较为发达，是远东经济得以发展的一个重要条件。俄罗斯科学院远东科学中心、太平洋渔业与海洋研究所、远东水文气象研究所、远东工业建筑设计研究院、远东农业、林业研究所等数十个科研机构实力雄厚。拥有著名的远东大学、工学院、贸易学院等数十所高等院校。在上千个图书馆中藏书量极为可观，此外，还建有现代化的各种文化设施。

5. 远东区内经济地域差异

根据经济地域差异和发展水平，远东形成三个经济地带，即远北、近北和南部地带。

1. 远北地带

位于近北地带的北部，这里气候严寒，苔原和冻土广为分布。恶劣的自然条件对其经济发展极为不利。该区地广人稀，交通不便，开发较晚，经济十分落后，但资源较丰富，金、金刚石、森林和水力资源在远东占有重要地位。远北经济的主要特征是大力发展采矿业。此外，北部的养鹿业、狩猎业、渔业以及新兴的毛皮养兽业对其经济发展有一定意义。远北地带今后的发展应在引进先进技术和加强与南部地带的经济联系的基础上，改变采矿业的生结构，重点发展开采金和金刚石的专门化生产。

2. 近北地带

包括远东贝阿铁路干线狭长地带的阿穆尔河下游沿岸地区、萨哈林北部、堪察加南部及雅库特中南部。其自然与经济条件较之南部地带明显不利，但却好于远北地带。尽管近北地带的经济发展水平落后于南部地带，但是从其发展来看，集约化的经济开发与大规模建设，无论对该地带本身和整个远东地区均有重要影响。南雅库特地域生产综合体是 70 年代中期以来，远东重点建设地区之一。这里丰富的炼焦煤及铁矿资源、多种有色金属矿，以及储量可观的磷灰石、云母及森林资源为该综合体的组建奠定了良好的物质基础。近北地带经济的主要特征是开采煤炭、天然气、铁矿石，森林采伐与加工等。在此基础匀建成一定规模的能源、原材料基地。本区农业较落后，以种植麦类作物、粗放的乳用养牛业、养马业及毛皮养兽业为主。

3. 南部地带

是远东经济最为发达的地区，包括滨海边区、阿穆尔州、哈巴罗夫斯克边区的大部分及萨哈林州的南部。南部地带毗邻我国东北，其中滨海边区和阿穆尔州直接与我内蒙、黑龙江和吉林省接壤，本区在远东的经济发展中居于举足轻重的地位。它以发展渔业、黑色冶金、机械、造纸、石油加工及轻工业等部门为主。

(1) 滨海边区。本区以渔业、燃料动力、机械、有色冶金、森林采伐与加工及化学工业为主要工业部门。特别是农业在远东地位重要。南部沿海区是滨海边疆区最重要的工业区，该区主要利用太平洋丰富的海洋资源形成了专门化生产部门并拥有装备精良的捕捞船队。海洋运输业发达。机械工业以生产船舶及捕捞设备力主。普里汉卡斯克区是农业区，以种植水稻、大豆、马铃薯为主。乳肉畜牧业较发达。

(2) 哈巴罗夫斯克边区。是远东重要工业区之一。本区经济以机械、金属加工业、黑色冶金、林工、木材加工、造纸、有色金属矿物开采、鱼类加工以及石油加工为专门化生产部门。本区南部农业较发达，主要种植小麦、燕麦、大麦、大豆和饲料作物。

(3) 阿穆尔州。在远东经济中占有重要地位。工业主要有食品、采煤、黄金开采、机械、森工、建村以及木材加工等部门。本区是远东最大农业区（以粮食种植业和畜牧业为主），有远东粮仓之称。耕地面积约 17 万公顷，占远东全部耕地面积的 60%。主要种植小麦和大豆，小麦产量占整个远东的 80%，特别是本州的大豆产量居全国第一位，占全国大豆产量的 60% 以上。结雅——布列亚平原是阿穆尔州主要农业区。以牛、羊、猪为主的畜牧饲养业较发达。

(4) 萨哈林州。工业产值约占远东工业总产值的 14%。渔业是萨哈林州主要专门化生产部门，其产值占本州国民经济总产值的 1/3 以上。本州拥有现代化的捕鱼船队，可直接进行海产品加工，生产冷冻鲜鱼、罐头及海带制品等，森林采伐、木材加工和造纸工业占工业总产值的 1/4。石油工业主要分布在萨哈林北部，原油通过输油管道输送到阿穆尔河畔共青城进行加工。本州天然气生产年产量达 800 万吨以上。机械工业以造船、修船为主。畜牧业产值约占农业产值的 3/5。南萨哈林和特米河河谷为主要农业区。海上运输业对促进萨哈林州的经济起重要作用，萨哈林州与远东大陆之间，通过霍尔姆斯克——瓦尼诺两港之间轮渡、海洋铁路联运，可终年保持密切的货流联系。霍尔姆斯克港年货物吞吐量为 120 万吨以上。

综上所述，远东经济发展的优势与劣势并存，其优势是地大物博，资源丰富，重工业基础较好；其劣势是农业和轻工业落后，特别是制约远东经济发展的重要因素——资金、技术设备和劳动力短缺，以及社会基础设施尚不够完善。

三、俄罗斯与中国的经贸合作

(一) 俄中边居口岸

1. 后贝加尔斯克（铁路）——满洲里（铁路）

该对口岸分别位于俄罗斯赤塔州后贝加尔斯克区后贝加尔斯克市和中国内蒙古自治区满洲里市。该对口岸为国际铁路客、货运输口岸。

2. 后贝加尔斯克（公路）——满洲里（公路）

该对口岸分别位于俄罗斯赤塔州后贝加尔斯克区后贝加尔斯克市和中国内蒙古自治区满洲里市。

3. 阿已盖图——二卡

该对口岸分别位于俄罗斯赤塔州后贝加尔斯克区阿巴盖图和中国内蒙古自治区满洲里市二卡。

4. 旧粗鲁海图——黑山头

该对口岸分别位于俄罗斯赤塔州谱里阿尔贡斯克区旧粗鲁海图和中国内蒙古自治区额尔古纳右旗黑山头。该对口岸为双边公路客、货运输口岸。

5. 奥洛契——室韦

该对口岸分别位于俄罗斯赤塔州涅尔琴斯科扎沃德区奥洛契和中国内蒙古自治区额尔古纳右旗室韦。该对口岸为双边公路货物运输口岸。

6. 加林达——漠河

该对口岸分别位于俄罗斯阿穆尔州斯科沃罗季诺区加林达和中国黑龙江省漠河县。该对口岸为国际客、货运输口岸。明水期进行船舶运输，冰封期进行汽车运输。

7. 乌沙科沃——呼玛

该对口岸分别位于俄罗斯阿穆尔州施马诺夫斯克区乌沙科沃和中国黑龙江省呼玛县呼玛。该对口岸为国际客、货运输口岸。明水期进行船舶运输，冰封期进行汽车运输。

8. 布拉戈维申斯克——黑河

该对口岸分别位于俄罗斯阿穆尔州布拉戈维申斯克区布拉戈维申斯克市和中国黑龙江省黑河市。该对口岸为国际客、货河运和公路运输口岸。明水期进行船舶运输，冰封期进行汽车运输。

9. 康斯坦丁诺夫卡——孙吴

该对口岸分别位于俄罗斯阿穆尔州康斯坦丁诺夫卡和中国黑龙江省孙吴县四季屯。该对口岸为国际客、货运输口岸。明水期进行船舶运输，冰封期进行汽车运输。

10. 波亚尔科沃——逊克

该对口岸分别位于俄罗斯阿穆尔州波亚尔科沃镇和中国黑河地区逊克县奇克镇。

11. 帕什科沃——嘉荫

该对口岸分别位于俄罗斯犹太自治州奥布卢奇子区帕什科沃和中国黑龙江省嘉荫县朝阳。该对口岸为国际客、货运输口岸，冰封期进行汽车运输。

12. 阿穆尔泽特——萝北

该对口岸分别位于俄罗斯犹太自治州十月区阿穆尔泽特和中国黑龙江省萝北县茗山。该对口岸为国际客、货运输口岸。明水期进行船舶运输，冰封期进行汽车运输。

13. 下列宁斯阔耶——同江

该对口岸分别位于俄罗斯犹太自治州列宁斯阔耶区下列宁斯阔耶和中国黑龙江省同江市。该对口岸为国际客、货运输口岸。明水期进行船舶运输，冰封期进行汽车运输。

14. 哈巴罗夫斯克——抚远

该对口岸分别位于俄罗斯哈巴罗夫斯克边区哈巴罗夫斯克区哈已罗夫斯克市和中国黑龙江省抚远县抚远。该对口岸为双边公路客、货运输口岸。

15. 波克罗夫卡——饶河

该对口岸分别位于俄罗斯哈巴罗夫斯克边区比金区波克罗夫卡和中国黑龙江省饶河。该对口岸为双边公路客、货运输口岸。

16. 马尔科沃——虎林

该对口岸分别位于俄罗斯滨海边区列索扎沃茨克区马尔科沃和中国黑龙江省虎林县吉祥。该对口岸为双边公路客、货运输口岸。

17. 图里罗格——密山

该对口岸分别位于俄罗斯滨海边区兴凯区图里罗格和中国黑龙江省密山市当壁镇。该对口岸为国际铁路客、货运输口岸。

18. 波格拉尼奇内（公路）——绥芬河（公路）

该对口岸分别位于俄罗斯滨海边区波格拉尼奇内区波格拉尼奇内和中国黑龙江省绥芬河市。该对口岸为国际客、货运输口岸。

19. 彼尔塔夫卡——东宁

该对口岸分别位于俄罗斯滨海边区彼尔塔夫卡和中国黑龙江省东宁县三岔口。该对口岸为双边公路客、货运输口岸。

20. 克拉斯基诺（公路）——珲春（公路）

该对口岸分别位于俄罗斯滨海边区克拉斯基诺区克拉斯基诺和中国吉林省珲春市长岭子。该对口岸为国际客、货公路运输口岸。

克拉斯基诺（马哈林诺）——珲春铁路口岸也即将开通。

（二）俄中就盟关系发展现状

近年来，俄中经贸合作的不断发展，是建立在俄中两国关系稳步发展的良好基础上的。首先，俄中双方都接受了历史教训，珍惜今天俄中关系的发展成果，理智地考虑问题和谨慎处理分歧与矛盾的意识处于主导地位。双方充分地认识到，对抗会给两国的利益造成巨大的损害。只有平等合作才符合两国的切身利益。其次，俄中两国最高领导层对发展睦邻友好关系十分重视，两国领导人频频互访。1995年5月，江泽民主席应邀到莫斯科参加反法西斯战争胜利50周年的庆典活动。俄罗斯总统叶利钦1996年4月24日~26日对中国的友好访问，确立了中俄面向21世纪战略协作伙伴关系的基本框架。

这次访问期间，俄中两国领导人除签署 10 余个合作协议外，还在上海同哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦领导人签定了边界地区信任措施协定。正如江泽民主席所说，中俄友好关系已经进入“全面发展的新时期”。再次，俄中在各个领域合作有巨大潜力。特别是经贸合作作为俄中两国关系不断发展的重要方面，其规模不断扩大，水平逐步提高。中国经济自 80 年代以来飞速发展，这是近 400 年来中国首次超过俄罗斯。中国经济繁荣，市场供应充沛，这对面临经济困难的俄罗斯具有巨大的吸引力，通过俄中经贸合作，解决俄罗斯食品、消费品的不足，缓解俄罗斯的经济困难。1992 年两国贸易额达到 52 亿美元，超过中苏贸易额的最高记录 1991 年的 43 亿美元，1993 年达到 76.8 亿美元。此后，由于两国政策上的调整及其他原因，1994 年两国贸易额有所下降。1995 年双边贸易额达到 55 亿美元。叶利钦总统认为，俄中两国经贸关系已经有了较大的发展，但是与两国的总体关系的水平和拥有的潜力还不相适应。他提出要把目前（1995 年）55 亿美元的双边贸易额提高到每年 200 亿美元。作为中俄贸易重要组成部分的边境贸易，对双方睦邻友好和平等互利合作关系的发展仍具有重要意义，双方将继续采取优惠、扶持的政策，使其获得持续、稳定、健康的发展。

值得指出的是，俄中边境贸易与俄罗斯的经济波动和经济危机的变化密切相关。当俄罗斯市场供给不足，外汇资金严重短缺，经济危机加深时，能在心理上和经济上接受中国的劳动密集型产品和技术含量并不很高的资本密集型产品，尽管这些产品质量不很好，但价格低廉。此时，俄罗斯对中国的贸易进出口政策条件比较宽松。为解决外汇不足和市场商品供给不足，愿意同中国进行易货贸易和扩大边境贸易，使俄中贸易高速增长。然而，当俄罗斯的经济危机有所缓解，并且有充足的贸易盈余时，则开始对俄中贸易进行某些限制。首先，限制对中国出口的某些原材料和技术含量高的商品易货贸易，要求用现汇结算，对部分中国商品的进口提高关税；其次，对人员往来中止了互免签证的条例，限制中方人员入境。随着俄罗斯经济的恢复，1994 年俄中贸易额大幅度减少，为 50.8 亿美元，其中中国出口 15.8 亿美元，分别比上年下降 33.8% 和 41.2%。因此俄罗斯经济波动与对华贸易额呈负相关。

随着俄罗斯市场机制的逐步完善，其经济波动幅度将会减少，俄罗斯经济状况的好转也可能使其对华贸易保持目前适度顺差的态势，并且，俄中边境贸易规模也会有所扩大，但中方要防范因俄罗斯经济波动对我贸易造成的损失。

（三）俄罗斯远东原中国东北的边境经贸合作

作为原料工业基地的远东地区，商品短缺更为严重，从毗邻的中国东北进口所需商品，极大地缓和了该地区市场商品供应紧张的局面。俄罗斯学者称，远东地区有 30% ~ 35% 的商品来自中国，哈巴罗夫斯边区 1993 年全部消费的 55% 是从中国进口的。1995 年 5 月符拉迪沃斯托克市几家公司向中方

求购如下商品：西红柿，箱装，每箱 20~25 公斤，俄方报价 800 美元/吨；白条冻猪肉，每月需 200 吨，火车保温车发送，俄方报价 1500 美元/吨；玻璃瓶装蔬菜罐头，包括：蘑菇、黄瓜、大辣椒罐头等；各种水果罐头，糖水梨、桃、草莓、桔子、苹果罐头等；铁听饮料；塑纸盒装方便面；各种小型 8~12 位的计算器；各种陶瓷餐具；各种彩色塑料器皿等炊具。可见，俄罗斯远东市场对中国轻纺商品、蔬菜、水果及肉食等生活必需品的需求量目前仍极大。这是因为：（1）中国商品形象在俄远东市场逐步树立起来；（2）中国轻工、纺织及食品等生活用品具有品种全、价格低廉的优势，非常适合俄中下阶层消费水平低居民购买；（3）俄远东地区的轻工业基础薄弱，日用消费品难以从俄欧地区补充，就近从中国进口既便捷又廉价。另一方面，除原料外，远东地区生产的机械制成品因运费高难以在国内和独联体找到市场，更难打入日、韩、美等国市场，所以近年中国东北地区有选择地进口俄罗斯的某些工业品，远东地区在 1992 年~1993 年对华出口中，机械设备占 42%~43%，化肥占 24%。

总之，俄罗斯远东地区与中国东北地区边境贸易的发展，代表了两国边境贸易发展的水平和方向。近年，中俄两国政界、企业界、学者和一些有识之士，通过举行各种形式的国际研讨会和经贸合作的实际交往，对中俄经贸合作的发展达成了许多共识，其中包括如下要点：

1. 俄罗斯远东地区和中国东北地区有着很大的发展和合作的潜力，这种发展对两国均有重要意义。

2. 俄中边境地区频繁的人员交往和经贸合作，不仅使两个地区的经济互补性得到了有效发挥，而且也增加了民间的相互了解，推动两国中央和地方政府间的合作不断迈上新台阶。

3. 俄罗斯远东地区和中国东北地区靠近沿海，两区与国内外的交通联系较为便利，如果进一步加强口岸、交通和通讯等基础设施的建设，两区则可能成为牵动附近广大地区经济发展的火车头。

4. 在加强两国关系的经济基础方面，重点将放在 21 世纪的大型项目上，主要优先考虑动力工业、交通运输、通讯事业。在边贸合作方面将减少易货贸易，进一步发展以现汇贸易为主，多种形式并举的贸易和经济技术合作。

5. 不仅要加强俄中双边合作，而且还要加强多边跨国、跨地区合作，吸引日、韩、美等国企业家积极参与两区的经贸合作。

6. 两区是东北亚地区的重要组成部分，两区的经贸合作将有力地推动东北亚区域合作和东北亚区域经济一体化的发展。

7. 俄中经贸关系的大发展，关键在于改变观念，有一个好的政策和发展战略。两国应当致力于制订共同协调边境地区经济合作的战略规划。

综上所述，为使俄中经贸合作持续稳定地进行下去，就必须对俄中经贸合作的重大因素进行全面的分析和认识。我们认为，积极推进俄中经贸合作应该立足现在，认清在俄中经贸合作中所面临的风险，遇到的挑战和双方现

实行为的不足，这是积极推进俄中经贸合作的关键所在。双方应该放眼未来，看到俄中经贸合作包括边境经贸合作，尚存在着巨大的潜力，制定稳定发展、积极推进俄中经贸合作的长远发展战略规划，这是积极推进俄中经贸合作的总导向。双方在立足现在、着眼未来的基础上，应该制定有利于俄中经贸合作发展的有利政策并采取有效的措施，使双方经贸合作按国际规范运作，这是积极推进俄中经贸合作的基础。俄中经贸合作的重点区域在俄罗斯远东地区和中国东北地区，通过两区经贸合作的不断发展，不断促进两国边境地区经济一体化的发展。

第二节 朝鲜

朝鲜民主主义人民共和国位于亚洲大陆东部黄海和日本海之间的朝鲜半岛的北部。东、西、南三面环海，东北与俄罗斯接壤，北隔鸭绿江和图们江与中国东北地区为邻。中朝边界长 1500 余公里。朝鲜面积 122762.33 平方公里，人口 2233.6 万。

朝鲜行政区划由中央、道（直辖市）、市（区）、郡和里组成，共有九个道：平安道、平安北道、慈江道、两江道、咸镜北道、咸镜南道、江原道、黄海北道、黄海南道；三个中央直辖市：平壤市、开城市、南浦市。

一、朝鲜的基础条件

朝鲜地形以山地为主，大部分位于北部和东部，主要有白头山、金刚山和妙香山。平原多分布在西部，有平壤平原、龙川平原等。

朝鲜的气候四季分明，是典型的温带气候，年平均气温为 8 —12 ，年平均降雨量为 1120 毫米。

矿产资源较为丰富，磁铁矿、褐铁矿蕴藏量达数十亿吨。有色金属资源主要有金、银、铜、铅、锌等。菱镁矿和石墨的蕴藏量世界闻名。

较丰富的矿产资源、森林资源。水力资源以及海产品资源为朝鲜发展边境贸易提供了良好的条件。

在朝鲜经济部门中，工业主要有电力、采掘、轻工、冶金、机械、化工和建村等部门。农业以种植业为主，水产业、畜牧业有一定程度的发展，初步形成铁路和公路网。中朝边境地区的运输网对中朝边境贸易的发展起到较重要的作用。但一些基础设施还相当落后。

在国际形势影响下，特别是受中国对外开放的影响，朝鲜已力图摆脱其封闭型经济，制定一些政策，采取措施，推进对外开放，开展与东北亚各国的经济贸易合作。

1992 年朝鲜颁布了《外国人投资法》、《合作法》和《外国独资企业法》等三个涉外法规，1993 年初又颁布了《外汇管理法》、《外国投资企业及外国人税收法》和《自由经济贸易区法》等法规，鼓励外商来朝投资、兴办合资企业。

二、对外贸易与中朝边境贸易

在对外贸易方面，50 — 60 年代朝鲜主要同苏联、中国和东欧国家开展经贸往来。苏联曾是朝鲜最大贸易伙伴，两国贸易额占朝鲜对外贸易进出口总额的 45% 左右。自 1991 年 1 月开始苏朝贸易结算方式，由原来卢布结算的记帐贸易方式改为现汇贸易。俄罗斯联邦独立以来，俄朝经贸关系处于发展困难时期。

朝鲜与中国的边境贸易以吉林、辽宁两省为主，自 50 年代以来，其规模不断扩大，例如，朝鲜同吉林省延边朝鲜族自治州的图们、三合、琿春和安图口岸，1982 年 ~ 1988 年的边境贸易总额达 1.1 亿瑞士法郎，1991 年对朝

易货贸易额达 9200 万美元。1991 年中朝边境贸易额达到 11122 万美元。朝鲜出口的商品主要有海产品、大米、木材、胶合板、芦苇、化肥，汽车、天然橡胶等。朝鲜从中国进口的商品主要有粮食和工业制成品，例如，食用油、粮豆、豆饼、轮胎、打字机、缝纫机、电视机、服装、焦油、沥青等。

三、罗津先锋自由经济贸易区

自中国学者于 80 年代中期开始加强对图们江下游开发研究之后，图们江下游地区开发问题引起有关各国和联合国开发计划署（UNDP）的高度重视。UNDP 决定将图们江地区开发确定为东北亚地区首先支持项目，提出“20 年内把该地区预想的潜力开发出来”，使这里“出现一个规模可与鹿特丹相比的港口城市”。尤其是当中国决定将珲春市列为对外开放城市，并决定由图们江东出日本海后，朝鲜逐渐重视图们江地区与东北亚地区的研究，认识到图们江地区开发将给朝鲜带来巨大现实利益和长远利益。1991 年 11 月 28 日朝鲜宣布建立面积为 621 平方公里的罗津先锋自由经济贸易区，将罗津、先锋改为直辖市，并确定罗津港、先锋港、清津港为自由贸易港。1995 年罗津先锋自由经济贸易区的面积又扩大到 673 平方公里。罗津先锋自由经济贸易区地处朝鲜东北部的朝中俄交界地带，同中国珲春、俄罗斯哈桑区接壤。为加强罗津先锋自由贸易区的开发与建设，并使其成为朝鲜经济发展与对外交流的中心，朝鲜制定一项综合建设开发计划，拟分三个阶段完成对其开发和建设。即 1993 年～1996 年为第一阶段，其主要任务是修建和扩建铁路、港口、公路、通讯等基础设施，改善投资环境；1996 年～2000 年为第二阶段，其主要任务是把该地区建设成为国际货物的周转基地、出口加工贸易基地、国际旅游观光基地等；2001 年～2010 年为第三阶段，其主要任务是继续扩大和完善上述各项任务。由于引进外资较困难，目前第一阶段的整个基础设施建设进展不顺利，但改建、扩建罗津港的单项工程已基本完成，朝鲜方面多次表示愿与中国合作进行图们江地区的开发特别是罗津、先锋地区的开发，希望中国更多地利用其清津港、罗津港。朝鲜认为在图们江下游地区的中俄朝多国合作中，中朝合作更为重要，双方的利益要求更为接近。目前，中朝之间关于清津东港的扩建工程。清津一会宁一延吉间的公路建设、罗津一启明显一珲春间的铁路建设正在进行。

罗津先锋自由经济贸易区内现有罗津港和先锋港，附近还有清津港。这三港在朝鲜政务院 1991 年 12 月 28 日的第 74 号决议中均已列为自由贸易港。

（一）罗津港

罗津港距导航站 2 英里多，距锚地 1 英里。港内三个突出的货场设有 10 个码头（长 2515 米）和一个长 640 米的护岸。

各个码头均已建造了强化混凝土的船坞结构，其能量可停靠万吨级轮船。

该港已与铁路线和公路相联结。

由于俄罗斯的宽轨铁路已延伸到港区货场前，所以来自俄罗斯的货物能

很容易地运到货场。

到货场的专线铁路总长 16 公里，此外，宽轨铁路线有 11.7 公里长。

该港的货物运输能量为 300 万吨 / 年。货场情况见表 7-1。

表 7-1 罗津港货场情况

货场号	码头长 (米)	停船吨级		年运量 (万吨)
		5000 吨	1 万吨	
1 号	970	2	3	50
2 号	965	2	3	150
3 号	580	1	2	100
合计	2515	5	8	300

目前该港进出日货物主要有煤炭、装袋化肥、水泥、铁砂、木材等。

港口总面积为 38 万平方米，存货面积力 20.3 万平方米。其中：仓库面积 2.6 万平方米，露天货场面积 17.7 万平方米。

(二) 清津港

清津港由东港和西港组成。清津港区面积：东港 192500 平方米，西港 821250 平方米，总面积 1013750 平方米。

从导航站到东港 4.9 英里，到西港 4.3 英里，距露天锚地的距离：东港 1.8 英里，西港 1.2 英里。

该港由 7 个货场组成，所有的码头总长 2138 米，均为混凝土结构，为 5000 吨级和 1 万吨级的货轮留有足够的安全距离。清津港的公路和铁路通过北部的交通带与中国和俄罗斯相连，特别是来自俄罗斯的普通宽轨货车可以直达港口。进港铁路总长度为 2.16 公里。

清津港的吞吐能量为每年 800 万吨，东港为 87 万吨，西港力 713 万吨。

仓储面积 12.6 万平方米，其中：仓库 2.7 万平方米，露天货场 9.9 万平方米。现有主要设备情况见表 7-2。清津港货场情况见表 7-3。

表 7-2 清津港现有设备情况

设备名称	能量	数量
港口吊	5 吨	16
	10-22 吨	5
翻斗车	20 次/时	1
运矿车	385 吨/时	2
运粮车	150 吨/时	1

表 7-3 清津港货场情况

货场号	码头长 (米)	停靠货轮吨级		年运载量 (万吨)	货物种类
		5000 吨	1 万吨		
总计	2138	5	8	80	
东港	754	3	2	8.7	
No.1	210	2	-	2	杂物
No.2	392	1	1	3.7	
No.3	152	-	1	3	谷物
西港	1384	2	6	71.3	
No.1	176	1	-	10	谷物及矿砂
No.2	308	-	2	15	
No.3	413	1	2	30	磁铁
No.4	487	-	2	16	焦炭

第三节 蒙古国

蒙古国位于亚洲中部，是一个内陆国家，北面与俄联邦为邻，蒙俄边界长达 3000 多公里；东、南、西三面与中国接壤，蒙中边界长 4600 多公里。蒙古国东部与西部分别同中国东北边境贸易区和西北边境贸易区开展密切的经贸联系。

蒙古领土面积为 156.65 万平方公里，人口为 231 万人。

蒙古国共有 18 个省，其中自东向西东方省、苏赫巴托省、东戈壁省、南戈壁省、巴彦洪戈尔省、戈壁阿尔泰省、科布多省以及巴彦乌列盖省与中国接壤。

一、蒙古国发展对外贸易的基础条件

蒙古国地形起伏，地势较高，多为山地与丘陵，全境平均海拔 1580 米。蒙古国北部、西部及西南部多山；南部是占全国总面积 1/6 的戈壁区；东部为丘陵平原。境内的河流分属于北冰洋、太平洋和中亚内陆三个水系；湖泊主要分布于西北部。这些河流与湖泊除具有运输、灌溉等利用价值外，还盛产鱼类。

蒙古国的气候为典型的大陆性气候，干旱多风，雨雪稀少，气温偏低、无霜期短。年平均降水量 200~220 毫米，年平均气温 -2.7℃，全年无霜期 90~110 天（6 月初至 9 月中旬）。春季多风，夏季雨水多，冬季漫长而寒冷，南北温差较大，7 月份最热时南部沙漠地区温度可达 41℃，1 月份最冷时北部地区温度可达 -45℃ 至 -53℃。

拥有丰富的自然资源为蒙古国开展对外经济贸易提供了重要的物质条件。矿产资源有 80 余种，主要有煤炭、石油、金、钨砂、铜、铝、铁、铅、锡、磷等。其草原面积为 1.32 亿公顷，占国土面积的 84%，其中优良天然草场资源面积 23.5 万平方公里，为该国支柱产业畜牧业的发展和畜牧产品生产基地的建设奠定了基础。

采掘业、轻工业、食品工业、建筑材料工业和燃料动力工业为蒙古现代主要工业部门。

与俄罗斯西伯利亚铁路和中国华北铁路连接的蒙古国中央铁路，是蒙古国对外经济交往的主要通道。蒙古国因交通条件相对落后，对外交往不便，正考虑将其东部乔巴山铁路枢纽与中国东北铁路接轨，这样蒙古国可以中国为走廊，使其畜牧产品和矿产品进入东北亚市场，即由乌兰巴托经中国吉林珲春至日本海沿岸各国。

80 年代末期以来，蒙古国不断加快改革开放的步伐，制定了一些有利于发展外向型经济的政策和措施。例如，1990 年 3 月颁布并于 1993 年 7 月又重新修订的蒙古国《外国投资法》。1991 年 3 月开始实行蒙古国海关法和新的进出口商品税率。

为进一步扩大对外开放，吸引外资，蒙古国已着手建立经济特区和自由

贸易区，并在其范围内实施有利于发展对外经济联系的优惠政策。

蒙古国对外经济交往的劣势主要表现在社会基础设施相对落后，投资环境欠佳，经济技术水平落后，外债多，劳动力严重不足等方面。

二、蒙中经济贸易的发展

蒙中两国有着传统的贸易往来，1951年两国政府签署政府贸易协定，建立了贸易关系。

80年代中期蒙中达成关于开展边境贸易的协议。中国内蒙古、新疆先后同蒙古国开展了边境贸易。由于蒙古国现汇短缺，目前两国边境贸易仍以易货贸易为主要方式。蒙中两国于1991年8月签署了《关于蒙古国通过中国领土出入海洋和过境运输的协定》。蒙古国对中国出口的商品主要有马匹、木材、废钢铁、旧轮胎、羚羊角、地毯、水泥等。蒙古国从中国进口的商品主要有：食用植物油、苹果、棉布、绸缎、服装、纸浆、工具、农机具、体育用品、家用电器、机电、化工产品等。

蒙古国市场狭小，单纯边境商品贸易受到限制，因而边境经济技术合作等服务贸易有所发展。蒙中边境经济技术合作的特点是：以餐馆、装璜和维修服务为主的合资、合作项目有明显的优势；当地销售食品、日用品、建材加工产品，其方式是组建合资或独资企业；以来料加工服装和以当地原料加工畜产品向第三国出口。中蒙经贸合作前景广阔，例如，可大力发展以资源开发为主的合作生产项目，开采蒙古国的焦煤、铜矿、矿石等。同中俄经贸合作一样，蒙中两国在产业结构、进出口商品结构等方面有较强的互补性，因而双方经济合作具有较牢固的基础条件，蒙古国既需要中国优质生活消费品，又需要中国的技术设备。

蒙中边境经济贸易合作的主要问题是，蒙古国支付能力差，外汇短缺，出口商品结构单一。

第八章 新疆边境贸易区周边国家市场

第一节 中亚市场概述

一、中亚市场区位条件

中亚市场包括哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦、土库曼斯坦和塔吉克斯坦五国市场。中亚五国总面积为 399.44 万平方公里，东西长约 3000 公里，南北宽约 2000 公里。中亚五国位于亚洲大陆中部，北邻俄罗斯，西濒黑海，南与伊朗、阿富汗毗连，东南与我国新疆接壤，中亚总人口达 5180 多万人。

中亚五国资源丰富，燃料资源中有石油、天然气和煤炭资源，铜、锌等有色金属资源，钾盐、硫酸盐等非金属矿产资源，以及草场资源等在中亚五国中之重要地位。但水资源严重不足是影响其经济发展的一个制约条件。

中亚五国具有较雄厚的重工业基础和较强的经济实力。钢铁工业、有色冶金工业、电力工业、燃料动力工业、化学工业，以及发达的畜牧业和植棉业及其产品，构成中亚五国对外经济联系雄厚的物质基础。

铁路、公路、航空和管道运输形成较发达的交通运输网络，有利于对外贸易的发展。

通讯设施落后，资金缺乏、技术相对落后以及管理人才不足是中亚市场的劣势条件。

二、中亚五国目前经济特征

苏联时期，由于实行专业化分工，中亚各共和国在经济上形成相互依赖的密切关系。随着苏联的解体和各加盟共和国的相继独立，中亚五国经济陷入严重困境，其经济基本特征是：

1. 经济形势严峻。中亚五国目前普遍存在着经济衰退、生产下降、投资减少、通货膨胀加剧、消费品短缺、居民生活水平降低、外债增多等不良状况。

2. 产品结构不合理。苏联时期的专业化分工，造成经济结构畸形发展，重工业发展优于轻工业，工业发展优于农业，使农业长期落后。这种以采矿业为主的工业生产能力超过加工能力，以植棉业为主的农业粮食生产落后的状况，势必造成第二产业发达，第三产业落后，第一产业发展不平衡的产业结构不合理状况。例如，乌兹别克第一、第二、第三产业分别占 21%，58% 和 21%。

3. 轻纺工业品、食品短缺。中亚五国因长期农、轻、重比例失调，产业结构失衡，致使目前轻纺工业品、日用消费品严重短缺，只能依靠进口解决。哈萨克斯坦、土库曼斯坦、塔吉克斯坦 1992 年上半年有一半以上的日用消费品靠进口。

4. 原料产品低价输出，装成品高价输入。尽管中亚原材料资源丰富，但

因其加工能力低，造成矿产品、棉花、生丝、毛皮等原料产品低价输出，而输入的机械设备、生产资料、轻工业品的价格相对较高，造成输出产品与输入产品的巨大差额。

5. 粮食短缺、自给率低。棉花专业化生产造成中亚粮食缺额大、自给率低，除哈萨克斯坦粮食自给有余外，其他四国每年需输入数百万吨粮食。

6. 各国经济实力相差悬殊。中亚五国生产力水平发展不平衡，经济实力相差悬殊。哈萨克斯但经济实力最强，乌兹别克次之。例如，1991年哈萨克斯但煤炭、石油、钢材、发电量、粮食、肉类、奶类产量分别之中亚五国总产量的93%、76%、89%、46.2%、75.1%、63.1%和50.3%。除哈萨克斯坦外，其他四国中乌兹别克斯坦经济实力居上，人口也最多。乌兹别克斯坦1991年发电量、煤炭、钢、化肥、棉花、粮食、植物油、肉类和奶类产量分别之四国总产量的54%、61%、98%、87%、68%、48%、70%、53%和61%。

三、近年实施新经济政策，采取新举措

为减缓通货膨胀、发展生产、引进外资、改善投资环境、稳定物价和保障居民正常生活，中亚五国近年正在实施一系列新政策，采取新举措。

（一）实施的新经济政策

1. 对外经济政策

（1）取消一些商品的关税，取消海关限制。但烟、酒类例外，对其征收占商品价值20%~50%的关税；对出口粮食、植物油、食糖征收50%的税；对出口肉类和肉产品只征收5%的税；

（2）对进出口实行统一管理，取消对经营实体参与对外经济技术活动的限制；

（3）实行出口许可证制度仅仅是维护外汇兑换制度，防止出口倾销，保证及时纳税；另外，缩减出口配额和许可证数额；

（4）乌兹别克斯坦规定，在其境内建的生产民用产品的合资企业，其法定基金中外国投资应占50%以上，并且注册后5年内可免缴外汇收入所得税；外商所赚取的外汇净利及索姆库帮（乌货币）净利可在乌境内自由运用，或再投资；外汇净利可申请结汇，无任何限制，但索姆库帮不能汇出境外；

（5）外资企业不需取得出口许可证而外销自行生产的产品；不需进口许可证而进口企业所需产品。

2. 货币信贷政策

（1）除塔吉克斯坦外，四国已相继发行了本国货币，迈出了经济独立的重要步伐。为稳定市场，政府对产品、消费品和劳务价格实行最高限价；对食品实行限量供应，采取措施打击扰乱经济秩序的不法活动，确保新货币的正常流通；

（2）国家银行利率与市场利率并轨，不再以低利率贷款，停止贷款返期偿还，停止优惠贷款；

(3) 取消对公民及外国人带进带出自由兑换外汇的限制。

3. 价格政策

(1) 政府对面包、面包产品、面粉、小麦、混合饲料的调节价保持原价；

(2) 取消对所有企业赢利定额的临时限制；

(3) 哈萨克斯坦将境内和通往境外的铁路货运价提高 20%，客运价提高 1 倍；

(4) 哈萨克斯坦提高部分进口关税：白兰地酒从 1993 年的 13% 提高到 1994 年的 50%；电视机、录像设备则从 7% 提高到 10%；与此同时降低部分商品出口关税：羊皮出口关税税率从 30% 降至 25%，兽毛从 1993 年的 30% 降低到 1994 年的 5%。

(二) 采取的新举措

1. 建立经济联盟，增强地区经济实力

哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦和吉尔吉斯斯坦 1994 年 7 月签署了经济一体化协议，成立了三国中亚合作和开发银行，成立国家间委员会及有关机构，并在移民、司法、军事技术等领域开展合作。该协议规定三国彼此取消关税壁垒，避免双重征税，劳动力、商品和资本可以自由流动。该联盟的面积比西欧大，总人口为 4800 万，拥有的石油和矿产资源不亚于海湾国家。

2. 建立自由经济区

中亚各国先后建起了自由经济区，为外国投资者创造较好环境。土库曼斯坦组建了七个自由经济区，区内简化海关进出口手续，外资受法律保护；外国人和本国公民可开办各种企业，进行各类商业活动；区内实行优惠税收制度；区内企业获利三年免缴利润税；外资之 30% 以上的合资企业，可享受外国投资者的一切优惠待遇。

3. 引进外资开发本国资源，增强国家经济实力

哈萨克斯坦同美国谢夫隆公司合作开采最大的田吉兹油田和科罗廖夫油田，该公司在 40 年内将投入 200 亿美元，估计开采石油 90 亿桶。意大利通用石油公司和英国天然气公司同哈合作开发里海北部的卡拉查加克油田，将投资数亿美元进行开采。

土库曼石油天然气部与中国石油天然气总公司签订了建天然气管道的协议。土库曼天然气储量为 15 万亿立方米左右，目前年开采量为 800 亿立方米。土库曼政府拟将天然气经中国新疆、兰州、西安、连云港输往日本。管道全长 6250 公里，中间设 42 个加压站，总投资为 70 亿美元，建从连三港到日本的海底管道还需 20 亿美元。输气管道建成后，初期阶段每年可输出天然气 100 亿立方米，以后可增加到 200 亿立方米。

4. 帮助大企业抑制生产滑坡，发展生产

为抑制生产滑坡，中亚各国政府相继采取了一系列措施给大型企业以经济补助，使其渡过难关。哈萨克斯坦政府分别给济良诺夫斯克铅生产联合体、炼铜生产联合体和额尔齐斯多金属生产联合体分别拨补助款 2500 万坦格、

1500 万坦格和 1000 万坦格，以帮助这些企业进行设备维修和更新。

四、中亚五国对外经济贸易联系的特点

（一）主要在独联体各国间开展对外贸易

中亚各国由于长期形成需求依赖关系，对外贸易主要在独联体各国间进行。例如，哈萨克斯坦对外贸易以俄罗斯为主要伙伴。乌兹别克斯坦 1991 年对外贸易进出口总额达 378 亿卢布，其中与独联体国家贸易额为 340 亿卢布，之 89.4%；在出口结构中对独联体国家出口占 88.78%，在进口结构中对独联体国家进口占 82.18%。

（二）出口商品绝大部分是原料产品，进口商品大部分是日用消费品和食品

中亚是一资型经济地域，对外出口商品主要是矿产品、原料产品和半成品。例如，1991 年哈萨克斯坦出口的原材料和半成品占出口商品的 96%，其中有色金属与黑色金属商品之 60%；1992 年上半年原材料出口比重增加到 99.4%，食品及其原料占进口总额的 66.7%。进口商品主要为日用消费品和食品等。

（三）对外贸易由进口大于出口转向出口大于进口

为弥补资金不足，中亚各国近年改变了以往出口少进口多的贸易结构。例如，1988 年塔吉克斯坦进出口总额达 58.22 亿卢布，其中进口之 60%，出口占 40%；1991 年进出口总额达 81.43 亿卢布，其中进口占 46.9%，出口占 53.10%。

（四）边境贸易充满活力，发展势头看好

1. 地方边境贸易发展迅速

近年来中亚各国与新疆的边境贸易十分活跃，地方边境贸易达到历史最高水平。例如，1992 年乌兹别克斯坦与新疆地方边境贸易达 2908 万美元，其中新疆出口 1739.6 万美元，占 59.8%；进口 1170.2 万美元，占 40.2%。1992 年土库曼斯坦与新疆地方边境贸易总额达 178.4 万美元，其中新疆进出口总额分别为 130.7 万美元和 47.7 万美元，分别占 77.3%和 26.7%。

2. 中亚与新疆市场容量及潜力均很大

（1）中亚市场的进口商品地域结构

目前中亚市场的进口商品地域构成有三：一是中亚各国自产，此类商品特点是价格较低，但质量差且数量、品种和规格少；二是美、日、法、英、德、意、伊朗、土耳其和韩国等国商品，其特点是质优、价格昂贵，中亚各国多数居民买不起；三是中国新疆商品，其特点是价格便宜，品种多，数量大，很受中亚居民欢迎，但质量问题严重。

（2）容量可观的中亚市场

中亚各国总人口有 5180 多万人。中亚五国独立以来，由于日用消费品短缺，市场供应紧张，对中国新疆商品的需求量日益增长，因此中亚市场容量很大。从中国新疆进口的商品很适合于中亚五国的消费水平。新疆向中亚出

口的商品主要有轻工业品、服装等纺织品、农副土特产品等。

中亚五国中哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦与中国接壤，三国边境地区与新疆有着密切的经济贸易交往。因此，本章在第二、三、四节将专门对与中国接壤的中亚三国进行探讨，以便对中亚市场进行细致和深入的研究。

第二节 哈萨克斯坦

哈萨克斯坦在中亚占有重要地位，北连俄罗斯，西临里海及土库曼斯坦，南接吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦，东南邻中国。中哈边界线长约 1700 公里。面积 271.73 平方公里。人口 1700 万人（1992 年中期）。哈萨克斯坦境内居住着 130 多个民族，其中哈萨克族占 39.7%，俄罗斯族占 37.8%。

哈萨克斯坦行政区划分为 17 个州，其中东哈萨克斯坦州、塞米巴拉金斯克州、塔尔迪库尔干州、阿拉木图州与新疆接壤。

一、对外开放的基础条件

（一）自然条件与自然资源

哈萨克斯坦东部和东南部为阿尔泰山和天山山脉，地势较高，中部是哈萨克丘陵；西部和北部地势较低，西部最低点的卡腊古那盆地，低于海平面 132 米，平原主要分布在西部、北部和西南部。荒漠和半荒漠占领土面积的 60%，耕地主要分布在北部土壤肥沃的草原地带。森林覆盖率为 3.3%。境内的主要河流有额尔齐斯河、锡尔河、乌拉尔河、恩巴河和伊犁河；湖泊星罗棋布，约有 48 万个，较大的湖泊有里海、咸海、巴尔喀什湖等。

哈萨克斯坦的气候属严重干旱大陆性气候。夏季炎热干燥，多大风；冬季寒冷少雪，北部经常发生旱灾。1 月份平均气温北部、中部为 -19℃，南部为 -3℃；7 月份平均气温北部、中部为 19℃，南部为 28℃~30℃。最高气温和最低气温分别达 45℃ 和 -45℃，温差大是其特点，沙漠中最高气温可达 70℃。年降水量也因地势不同而差别很大，荒漠地带不足 100 毫米，北部 300~400 毫米，山区 1000~2000 毫米。

矿产资源极为丰富，矿种多、储量大、品位高，主要有煤、石油、化工原料、铜、铅、锌、铬等有色金属矿，铁矿及磷灰石矿等。石油、天然气的蕴藏量分别为 79.75 亿吨和 7.7 万亿立方米。

水资源不足是制约哈萨克斯坦经济发展的一个不利条件。

（二）社会经济条件

1. 有利于扩大对外开放的政策和法令

自 90 年代初期开始，哈萨克斯坦不断加快对外开放的步伐，先后颁布了《哈萨克斯坦共和国对外经济活动基本原则法》、《哈萨克共和国外国投资法》、《哈萨克共和国自由经济区法》等涉外法规条例，以保障其向市场经济过渡，吸引外资和开放型经济的形成。1991 年 12 月 14 日哈萨克斯坦成立海关委员会。1992 年 1 月 27 日共和国总统发布外贸自由化命令，规定所有法人无须登记，有权进行对外经济活动，公民可自由在银行开立外汇帐户。

2. 具有相当经济实力，但目前经济状况恶化的经济条件

哈萨克斯坦曾是苏联最大的有色金属生产基地，重要的铁矿石生产基地，商品粮和畜牧业基地，因此具有相当强的经济实力。

工业是其国民经济的主导部门，主要工业部门是有色冶金工业、钢铁工

业、煤炭工业、石油工业、化学工业、电力工业、机械工业、建材工业、轻纺工业、食品工业等。哈萨克斯坦已拥有年产 600 万吨钢、480 万吨轧材、500 万吨生铁的钢铁联合企业，年产 44 万吨铜的炼铜联合体，年产 3500 台机床的机床厂，年产 6000 台康拜因的农机厂，年产 1000 台内燃机的动力机械厂。年加工能力为 2200 万吨原油的炼油厂等成套技术设备。但哈萨克斯坦加工工业基础相对薄弱。

农业主要种植小麦、玉米、棉花、甜菜、油料和亚麻等。畜牧业主要养殖羊、牛、马、骆驼、马鹿等。

在较发达的交通运网中，铁路运输起重要作用，公路运输主要起集散作用。铁路运营里程已达 1.42 万公里，其中复线 5316 公里（包括电气化铁路），每百平方公里平均密度为 0.52 公里。1991 年 9 月中国兰新铁路西段经阿拉山口口岸进入哈萨克斯坦境内与其土西铁路接轨，使其成为通过哈萨克斯坦境内的亚欧第二座大陆桥。公路网较密集，公路运营里程达 10.3 万公里。公路密度平均每百平方公里力 3.6 公里。尤其是东哈萨克斯坦公路干线，具有重要的军事、经济意义，现有 6 条支线直通哈中边境：（1）然兹托别——迈哈布奇盖公路长 444 公里，通往中国吉木乃口岸；（2）阿雅古支——巴克特公路长 278 公里，通往中国塔城；（3）列普塞——德鲁日巴公路长 339 公里，与中国阿拉山口相通；（4）阿拉木图——霍尔果斯公路长 386 公里；（5）长 343 公里的阿拉木图——纳林果勒公路；（6）阿拉木图——科尔查特公路。空运在哈萨克斯坦运输中尤其重要。目前 17 个州的州中心和较大城市之间形成较发达的航空运输网。

尽管哈萨克斯坦在中亚五国中工业最发达，具有相当强的经济实力，但目前也面临着经济状况恶化、消费品短缺、供需矛盾突出、物价上涨、对外进出口贸易减少等严峻的现实问题。从阿拉木图食品价格的提高，可略见一斑（见表 8-1）。

表 8-1 阿拉木图市某些食品价格变化比较表

品名	1993 年底价格 (坦格/公斤)	1994 年 7 月份价格 (坦格/公斤)
羊肉	10—11	45—70
牛肉	8—10	50—80
鸡蛋	5	23—25
土豆	3	20—60
黄瓜	30	15—35
西红柿	35—40	20—50
苹果	8—10	25—70

二、哈萨克斯坦与中国经济贸易合作的发展

（一）哈中两国经济贸易关系现状

1991 年 12 月 16 日哈萨克斯坦共和国宣布独立。1991 年 12 月 22 日哈萨

克斯坦共和国和中华人民共和国两国政府签署了经济贸易协定，确定了两国经贸方面的基本原则。随后两国政府又签署了一系列拓宽和发展两国经贸关系的文件。例如，关于建立哈克斯坦和中国经济贸易及科学技术合作委员会的协定，中国向哈萨克斯坦提供设备和商品贷款的协定，关于在哈萨克斯坦境内开办中国商店的协定，关于进行民航、汽车、铁路运输合作以及开放边境口岸等八项协定。1992年2~3月份，中国提出一份《关于哈萨克斯坦和中国经济关系》提纲，尽管双方对其理解不尽相同，但该提纲在哈萨克斯坦立刻得到全民性的接受。近两年来，哈中两国领导人高层次互访，使两国经济贸易合作关系进一步巩固，有着共同边界的中哈两国，通过努力发展政府间和两国边境地区间的互惠经济贸易合作，使双方受益。对中国来说，哈萨克斯坦地域辽阔，自然资源极为丰富，但劳动力资源不足，而中国拥有剩余劳动力，中国还可以轻纺和食品等优势商品的输出，换回所需的哈萨克斯坦的原料资源，加速以新疆为主的西北地区经济的发展。对哈萨克斯坦来说，除能从中国进口本国市场所需大量商品外，还能获取中国在建设经济特区、与发达国家开办合资企业以及对市场经济管理等方面的先进而丰富的经验。以此为基础，哈萨克斯坦同中国的经济贸易合作，近些年来以多渠道、多层次、多种形式迅速发展、推进。

（二）哈中边境贸易

哈萨克斯坦 1959 年开始与新疆开展边境贸易，60~70 年代因中苏关系恶化而中断。80 年代中期，经哈中两国政府批准，哈中边境贸易与经济技术合作重新恢复。随着 1990 年 11 月哈萨克斯坦与中国新疆签署“哈萨克斯坦和中国新疆发展经济、科技和文化合作协定”，以及 1992 年哈萨克斯坦友谊关和中国新疆阿拉山口之间铁路正式运营通车，双方边境贸易额逐年增加。1992 年哈萨克斯坦与中国贸易额达 4.3 亿美元，占哈萨克斯坦对外贸易总额的 22.1%，其中哈萨克斯坦向中国出口 2.3 亿美元，占其出口额的 15.4%，哈萨克斯坦从中国进口 2.05 亿美元，占其进口额的 43.8%。哈萨克斯坦与新疆地方边境贸易进出口总额 1992 年达 24317.4 万美元，其中新疆出口 12527.8 万美元，占 51.6%；进口 11789.6 万美元，占 48.4%。从双方进出口商品结构看，哈萨克斯坦向新疆出口的商品主要有：原材料、黑色和有色金属产品、石油产品、矿物肥料、建筑材料等；从新疆进口的商品主要为轻工业品、食品及加工机械、家用电器、服装等。

在贸易总额中，哈中易货贸易之 73.2%，现汇贸易数额不大。哈萨克斯坦的采矿设备、冶炼设备等产品都比较先进，某些产品在技术水平，精密度和外观上虽然略逊于西方，但安全系数大、耐用，尤其适用于新疆和我国北方地区。开展边境贸易，既要看到新疆商品在哈萨克斯坦市场的容量及潜力，也要看到哈萨克斯坦商品在新疆市场的容量及地位。只有增加进口才能扩大出口。所以，要想多出口，就必须多进口，这样才能缩小顺差，保持进出口基本平衡，这是地方边境贸易的一个显著特点。

截止 1994 年 4 月 1 日，在哈萨克斯坦注册登记的合资企业有 1416 家，其中中国有 336 家，但实际投入生产的企业要低于该项指标。目前哈萨克斯坦正在加强边境口岸基础设施建设，通过引进外资，用 1600 万美元重建中国和哈萨克斯坦的德鲁日巴铁路中转站，即中国阿拉山口口岸对应口岸。另外用 2400 万美元改进靠近德鲁日巴的一段铁路。当新铁路于 1996 年竣工时，德鲁日巴的货物中转量可达 700 万吨。届时，不但中哈边境经济贸易规模会随之扩大，而且这条铁路将吸引日本运往西欧的大批货物。

第三节 吉尔吉斯斯坦

吉尔吉斯斯坦位于中亚东北部，北邻哈萨克斯坦，西接乌兹别克斯坦，南界塔吉克斯坦，东南和东北与新疆接壤。面积为 19.85 万平方公里。人口为 436.7 万人，主体民族是吉尔吉斯人，占 52.4%，俄罗斯人占 21.5%，乌兹别克人占 12.9%。东干人约有 4 万人，多居住在该国的楚河流域，其祖先是 1862 年~1877 年迁移此地的中国陕甘回民。东干人在语言和生活习惯方面接近中国的回族。吉尔吉斯斯坦共有 4 个州，40 个区（相当于中国的县），21 个城市，388 个村。

一、基础条件

（一）自然条件

吉尔吉斯斯坦境内多山，全境海拔 500 米以上，1/3 的地区海拔在 3000~4000 米之间。天山山脉和帕米尔——阿赖山脉绵亘于中吉边境。低地仅占全国土地面积的 15%，主要分布在西南部的费尔于纳盆地和北部塔拉斯河谷地一带。主要河流有纳伦河和楚河。伊塞吉湖是吉尔吉斯斯坦的最大湖泊。

吉尔吉斯斯坦属大陆性气候，气候干燥，日照充足，昼夜温差大，与中国新疆类似。平均气温 1 月份大部分地区为 -6°C ，高原地区为 -20°C ；7 月份为 15°C ~ 27°C 。

境内主要矿藏有煤、铋、汞、铅、锌、石油和天然气。煤炭地质储量 288 亿吨。探明储量 22.5 亿吨，但已探明的 100 多个煤田仅开发了 8 个，年产量只有 50 万吨。水利资源丰富，水能资源在吉尔吉斯斯坦多达 1355 亿吨，仅次于俄罗斯和塔吉克斯坦，在原苏联各国居第三位，现已有 3.5% 被开发利用。吉尔吉斯斯坦还蕴藏着有色金属和稀有金属，如：金、锡、汞、铋、钨等。有天然宝石——黄玉、紫晶、玛瑙、石榴石、碧玉、重晶石等。吉尔吉斯斯坦还有丰富的战略资源铀和铋氧化汞等。

吉尔吉斯斯坦的旅游资源丰富，世界第二大高山湖——伊塞克湖（热海）常年不冻，风景秀丽，是一处美丽宜人的疗养地。世界上最大的核桃林，穿此而过的丝绸之路，独特的高山景观，分布在各地的温泉，为吉尔吉斯斯坦发展旅游业提供了方便。

（二）社会经济条件

吉尔吉斯斯坦 1991 年 8 月通过国家独立宣言。1991 年颁布的《外国投资法》，规定了外国在吉尔吉斯斯坦投资的优惠额度、方式、方法、对外资的保护措施等。近年吉尔吉斯斯坦不断扩大对外开放，颁布了发展对外经济贸易的法规和命令，其中主要有调整对外经济活动的命令，关于商品进出口限额和发放许可证的规定。

吉尔吉斯斯坦的经济是在苏联时期分工的基础上发展起来的，其经济实力在中亚各国居中。工业部门结构中，电力、机械制造、石油和石油化工生产约占 30%，煤炭、建材、冶金、木材加工和农产品初级加工等燃料原料的

生产约之 45%，轻工、煤炭、食品工业约之 25%。吉尔吉斯斯坦工业严重不足的是缺乏钢铁工业。农牧业中畜牧业较发达，畜牧业以毛、肉两用为主，主要饲养细毛羊和半细毛绵羊、牛和马。

交通运输以公路运输为主。公路总长度 3.03 万公里，其中硬面公路 2.26 万公里。铁路运营只有 370 公里。在水运方面，伊塞克湖是吉尔吉斯斯坦唯一通航水域，航线总长 576 公里。航空运输有通往独联体各国首都和中亚各大城市的航线。

二、吉中边境贸易

80 年代中期，新疆恢复与原苏联毗邻地区的地方边境易货贸易后，吉中经济贸易关系不断发展。1988 年吉尔吉斯斯坦与新疆边境贸易进出口总额为 97.2 万外汇卢布，1989 年增加到 385 万外汇卢布。1992 年吉尔吉斯斯坦与新疆地方边境贸易总额达 3930.6 万美元，其中吉尔吉斯斯坦进口额 2317.4 万美元，出口额 1613.2 万美元。吉尔吉斯斯坦与新疆在制砖、种菜及食品加工等方面建立了合资企业，边境经济技术合作的领域也在不断扩展。

第四节 塔吉克斯坦

塔吉克斯坦位于中亚东南部，属内陆国。南邻阿富汗，东邻中国，西、北分别与乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦接壤。面积 14.3 万平方公里。人口为 551 万人，其中塔吉克族占 62.3%，乌兹别克族占 23.5%，俄罗斯族约占 7.6%，鞑靼族占 1.4%，还有朝鲜等族。

塔吉克斯坦划分为 1 个自治州，3 个州，45 个区，19 个城市，330 个村。自治州是指戈尔诺——达赫尚自治州。

一、基础条件

塔吉克斯坦境内山地和高原占 90%，其中有一半在海拔 3000 米以上，平地只占全国面积的 10%。北部山脉属天山山系，有库拉马山和莫戈尔托山；中部属吉萨尔——阿尔泰山系，有泽拉夫尚山、吉萨尔山和阿尔泰山；南部为冰雪覆盖的帕米尔高原，最高的共产主义峰，海拔 7495 米。平地均为山前平原和山间谷地，北部有费尔干纳盆地西缘，西南部有瓦赫什谷地、吉萨尔谷地和喷赤谷地等。大部分河流属咸海水系，主要有锡尔河、阿姆河、泽拉夫尚河、瓦赫什河、卡菲尔尼亚河、喷赤河。湖泊多分布在帕米尔高原，最大湖泊是喀拉湖，为盐湖，海拔 3965 米。居民主要居住在费尔干纳盆地西部、吉萨尔谷地和瓦赫什谷地。

全境气候属大陆性气候，气温、降水因地形而异。盆地和山间谷地的气候比较干燥，东南部高山地带夏季凉爽潮湿，西南部谷地气温与亚热带相近，夏季干热，7 月份平均气温 30℃，北部 23℃，南部 30℃；1 月平均温度 -2.2℃，北部 -1℃，南部 3℃。年降水量 150~250 毫米。高山区随海拔高度增加大陆性气候加剧。北部山区 1 月份平均气温 -20℃，帕米尔高原气温更低，穆尔加布地区最低纪录达 -63℃。

塔吉克斯坦矿产资源十分丰富，为发展经济提供了有利的条件。煤炭储量为 43 亿吨，石油、天然气储量也很可观。境内铜、铅、锌、钨、锡、汞等有色金属和稀有金属储量也较大，塔吉克斯坦蕴藏着发展航天工业所需的铀矿，有多种建筑材料。水力资源相当丰富，居中亚五国第一位，在独联体各国中仅次于俄罗斯。

在中亚五国中塔吉克斯坦经济实力较弱，经济上对外依赖性较强。农业是其经济的主导部门，棉花生产和皮棉生产占重要地位；种植业以种植小麦、大麦、水稻、玉米为主；畜牧业以放牧为主，饲养羊、骆驼和牦牛。工业部门主要有采矿业、轻工业和食品工业。食品工业多半是榨油、葡萄酒酿造业和果品加工业等。

塔吉克斯坦交通运输方式主要为铁路、公路和航空运输。铁路总长 480 公里，公路总长 1.33 万公里。

1991 年 9 月 9 日塔吉克斯坦独立以来，通过了《外国投资法》，允许外国公民、法人和国际组织在该国投资。实行了企业非国有化和私有化政策，

其主要对象包括：国家工业、农业、建筑业、商业、日常生活服务业、公共饮食业、某些生产基础设施等。但土地、矿藏、水源、铁路、航空、电力系统、通讯系统及国防企业的财产不属于非国有化和私有化对象。实行非国有化和私有化的形式主要有：出租、股份制、出售及拍卖等。

塔吉克斯坦独立以来一直政局不稳，社会骚乱不断，影响其经济发展和对外经济贸易合作的扩大。

二、塔中经济贸易关系

塔吉克斯坦独立以来，塔中两国经济贸易关系有一定发展。双方在自行车生产、电视机组装以及劳务输出等方面进行了互惠、互利的合作。1994年初，塔吉克斯坦公布的需要外商投资进行双边合作的项目有：通讯联络系统；轻工业的造纸厂、糖厂、榨油厂、罐头果品加工厂、皮革加工厂、服装针织厂；小型拖拉机厂和小型水电站等。显然，这些项目中，新疆均具有双边合作的优势。关键是应把握机遇，选准合作项目，尤其是应以投资少，见效快的小型合作项目为宜。

1992年塔吉克斯但与新疆地方边境贸易进出口总额为309.6万美元，其中塔吉克斯但进口额为135.6万美元，出口额为174万美元。

从长远观点看，塔中两国有共同的边界，睦邻友好、长期合作是两国根本利益所在，基于两国经济上的互补性及地缘优势，两国应进一步扩大边境经济贸易合作领域。

第五节 巴基斯坦

巴基斯坦位于南亚次大陆的西北部。地处北纬 $23^{\circ}30' \sim 36^{\circ}45'$ ，东经 $61^{\circ} \sim 75^{\circ}31'$ 之间，面积为 796095 平方公里（不包括克什米尔巴基斯坦实际控制区），人口为 1.225 亿。

位于中巴边界的乔戈里峰（巴称 K—2 峰）海拔 8611 米，是喀喇昆仑最高峰，也是世界第二高峰。

一、对外贸易和外贸政策

对外贸易在巴基斯坦国民经济中起着重要作用。目前，该国外贸的主要特点是进口负担重，出口品种少，贸易逆差大，贸易国别较集中。

巴基斯坦实行自由对外贸易政策，已同 34 个国家签署避免双重征税协定，同 8 个国家签有相互鼓励和保护投资协定，这两个协定均包括中国。

巴政府制定了向出口倾斜的外贸政策，采取了包括免除出口商品关税，提供出口信贷，返回出口收入的所得税及鼓励高附加值产品出口的一系列措施。巴政府现行的进口政策目标是：为工业发展提供原材料，扩大必需品供应渠道，缓和因过渡调控和限制而扭曲的商品供求关系，非正式地引入竞争机制，补充国内消费需求，以扶植本国工业的发展。

巴基斯坦对进口商品征收的主要费用和税种有：进口许可证费 7%、海关关税、销售税 15%、进口费 1%、教育税 5%、道路税 3%、收入调节税 2%（互免双重征税缔约国免征）。

二、巴中经贸关系

巴中两国是友好邻邦，自古以来两国人民就有着友好往来和友谊。自 20 世纪 60 年代以来，两国签订了贸易、经济技术和科学技术合作等协定。1982 年两国成立的贸易、经济科学技术合作联合委员会，至今已召开了七次会议。巴中贸易主要有现汇贸易、记帐贸易（1990 年底已终止记帐贸易 6.43 亿美元，比上年下降 6.4%，其中中国出口额为 5.51 亿美元，比上年下降 7.8%；进口为 0.92 亿美元，比上年增长 2.6%。1993 年 1-4 月份中巴贸易进出口总额为 1.74 亿美元，比上年同期增长 0.9%。

三、巴中边境贸易

巴中边境贸易是指巴北部吉尔吉特地区同我新疆喀什地区之间进行的易货贸易。1967 年 10 月两国政府决定在上述毗邻边境地区开展边境贸易。巴吉尔吉特地区的外贸机构与我新疆经贸厅自 1968 年起，每年由双方边境贸易额度、交换商品品种、价格及交货时间。

吉尔吉特地区与新疆边境贸易的进出口商品结构表现为，巴方出口商品主要有草药、尼龙布、尼龙沙巾、香烟、刀片、干果、大米、热轧钢板、聚乙烯薄膜、胶合板等；巴方进口商品有棉布、毛料、成衣、床单、瓷器、电器、煤、小发电机等。巴中边境贸易规模近年有不断扩大的趋势，见表 8-2。

表 8-2 巴中边境贸易近年不断扩大情况

年度	巴中边境贸易额	
	(万巴卢比)	折合人民币(万元)
1984	450	71.5
1985	500	79.45
1986	550	121.16
1987	4000	881.25
1990	6200	1350.76
1991	4000	
1992	216 (万美元)	

第九章 西南边境贸易区周边国家市场

中国西南边境贸易区面向的周边国家市场从宏观角度看有两个，一个是南亚市场，另一个是东南亚市场，尤其是以后者为主。本章在后面几节将对东南亚市场进行详细的探讨。

南亚市场的印度和尼泊尔主要与西藏边境贸易区发生直接边境贸易联系。

第一节 印度与尼泊尔

一、印度

印度是南亚次大陆最大的国家。面积 297.47 万平方公里(不包括中印边界印占区、锡金和克什米尔印度实际控制区)。印度东北部同中国、尼泊尔、不丹接壤。目前印度自称有 25 个邦和 7 个中央直辖区。印把有争议的查漠和克什米尔以及中国的阿克赛钦地区列为“查漠和克什米尔邦”，面积约 22.29 万平方公里，印度实际控制区为 10.53 万平方公里，人口为 771.8 万，首府夏季为斯利那加，冬季为查漠。

印度与西藏的边境贸易因开展的时间很短，所以规模很小。印度与中国的经贸往来，主要表现为国家间的对外经贸关系。20 世纪 40 年代和 50 年代中印两国保持着良好的经贸关系。60 年代初至 70 年代中期，因两国关系恶化，双边经贸往来中断。从 1977 年起中印两国经贸关系开始恢复并不断有所发展。1980 年印中贸易额仅为 2560 万卢比。1981 年中印贸易额达到 2.6482 亿美元，其中印度对中国出口商品达 1.2034 亿美元，印度从中国进口商品达 1.4448 亿美元。显然，印中两国贸易还停留在较低的水平上，两国贸易额占各自对外贸易总额的比重很小。其主要原因，一是两国国家关系不稳定；二是印中两国在产业结构、进出口商品结构等方面较为相似。例如，印度向中国出口的商品主要有棉花、钢材、生铁、大麦、生胶、烟草、蔗糖等，印度从中国进口的商品主要有生丝、化工制品、锌、机械产品和有色金属制品，双方进出口商品有较大竞争性；三是印中各自的对外贸易政策和对外贸易战略对双边贸易产生一定程度的影响。1991 年印度政府实行经济改革以来，其外贸政策变化较大，开始由内向型向外向型转化，主要表现在：1. 为扩大出口汇率下调 20%；2. 降低进口关税，最高限度由 150% 下调至 100%，机器进口从 80% 下调至 60%；3. 放松外汇管制，实行卢比兑换外汇；4. 减少非关税壁垒，包括减少发放许可证的种类和范围等。印中两国今后应进一步加强经贸往来，各自从双边贸易中获得比较利益。

1991 年 12 月 13 日两国政府在新德里签订《关于恢复边境贸易的备忘录》，印中两国同意在印度北方邦的贡吉和西藏的普兰设立边境贸易市场，开展边境贸易活动。

二、尼泊尔

尼泊尔位于喜马拉雅山中段最高部分的南麓，西、南邻印度，东连锡金，北邻中国西藏。中尼边境长约 1100 多公里，面积 14718 平方公里，人口近 1900 万。

尼泊尔的资源较为丰富，矿产资源主要有金、银、铝、锌、铜、滑石、云母和硫磺等。此外，水力、森林、野生动植物和旅游资源等受其地理环境影响，独具特色。

该国经济以农业为主，南部有水稻种植业，蓖麻、甘蔗、茶叶、烟草、

棉花、油料等经济作物是该国重要的出口商品。北部的畜牧业在尼泊尔经济中占重要地位，牲畜、羊毛、皮革等畜牧业产品也是该国重要出口商品。尼泊尔民族工业近十年来有较大发展，以本国资源为基础，形成电力、粮食加工、制药、木材加工、金属加工等工业部门。

尼泊尔的交通运输以公路为主，同时也开辟了对外联系的航空线。尼中两国之间自古以来经济、文化交往密切，两国间有两条翻越喜马拉雅山的主要通道：一条是从加德满都向北，沿干达克河的上游河谷，到达西藏边境地区的吉隆；另一条是从加德满都向东北经尼泊尔北部边境城镇科达里（科达里公路的终点站），到达西藏的聂拉木口岸。后者是尼中边境贸易的重要通道。

1992年5月26日，尼泊尔颁布了新外贸政策，提出提高出口商品产量和质量，努力扩大出口创汇的发展战略，并对对外贸易的政策体制和机构设置作出许多新规定。例如，出口商可享受政府规定的各种税收优惠；在外汇上国家对卢比与西方主要货币的汇率实行官方价格与市场价格并存的体制；允许尼商人在本国开设外汇帐户；对进出口许可证作出更为宽松的规定；放宽国家对外贸控制的政策等，对促进贸易发展起到重要作用。

尼泊尔对外贸易的主要对象是印度，尼印两国贸易额占尼泊尔进出口总额的40%以上。

尼中两国自1955年8月1日建交后，两国经贸关系不断发展，先后签署了经济援助协定、经贸协定、民航协定。两国贸易分为海上贸易，即两国政府间贸易和陆路贸易，即尼泊尔同西藏的地方边境贸易两种。1986年尼中海上贸易额为890万美元，陆路贸易额为760万美元。近年两国间地方边境贸易规模的不断扩大，促进了两国边境地区经济的发展。

尼藏贸易占中尼贸易额的近1/3。尼泊尔从西藏进口的羊毛，占西藏对尼出口总额的75%。由于藏毯工艺的要求和尼泊尔地毯出口量的增加，尼泊尔对西藏羊毛的需求也将进一步增加，新近，尼方有关部门已表示希望西藏将目前羊毛出口量的1780吨增至3000吨左右，以保证尼方市场的需要。

尼中边境贸易中，尼泊尔从中国进口的商品主要有：绵羊毛、中成药、纺织品、鞋类、日用五金、百货商品以及轻工产品等；尼泊尔对中国出口的商品主要有：染料、工艺品、毛毯、土产品、畜产品、动植物油等。并且，尼中贸易额有所增加，见表9—1。

表 9 — 1 尼中贸易额（含尼藏贸易）及其在尼外贸易中的地位

单位：亿卢比

年度	总额	占比重（%）	其中			
			进口额	占比重（%）	出口额	占比重（%）
1984/1985	3.16	3.0	2.87	3.6	0.29	1.1
1985/1986	5.62	4.5	4.65	4.9	0.97	3.1
1986/1987	5.78	4.2	5.36	5.0	0.42	1.4
1987/1988	9.51	5.6	9.12	7.1	0.39	0.9
1988/1989	10.46	5.7	9.53	6.7	0.93	2.3
1989/1990	14.16	6.4	12.6	7.4	1.56	3.0
1990/1991	17.39	5.7	16.2	7.1	1.20	1.6
其中尼藏贸易						
1984/1985	0.59	0.6	0.30	0.4	0.29	1.1
1985/1986	2.61	2.1	1.64	1.7	0.97	3.1
1986/1987	3.03	2.2	2.61	2.4	0.42	1.4
1987/1988	5.38	3.2	4.99	3.9	0.39	0.9
1988/1989	5.88	3.2	5.14	3.6	0.74	1.8
1989/1990	5.10	2.3	3.70	2.2	1.40	2.7
1990/1991	6.39	3.5	5.19	2.3	1.20	1.6

第二节 缅甸

缅甸位于中南半岛西部，地处东经 $92^{\circ}20' \sim 101^{\circ}11'$ 和北纬 $9^{\circ}58' \sim 28^{\circ}31'$ 之间、形状呈长菱形，南北最长 2051 公里（1275 英里），东西宽 850 公里（528 英里）。全国面积 678580 平方公里，是中南半岛上面积最大的国家。

缅甸北部和东北部与中国西藏自治区和云南省接壤，东部和东南部与老挝和泰国为邻，西部和西北部与孟加拉国和印度毗邻，西南濒临印度洋的孟加拉湾和安达曼海，与邻国的边界线长约 6000 公里，其中与中国的边界线长 2100 公里。

缅甸是一个多民族国家，全国约近 50 个民族，120 多个支系。缅族是全国最大的民族，人口最多，约之全国人口的 68%。其他还有克伦族、掸族、若开族、钦孟族、克钦族、克耶族等。全国人口 4267 万人。

缅甸的外侨主要有印度、巴基斯坦和中国侨民，华人约有 70 万（原籍多系福建、广东和云南省），其中保留中国国籍的有 12 万人左右。

缅甸全国划分为 14 个行政区，以缅族力主居住的地区称为“省”，以少数民族为主居住的地区称为“邦”。省、邦同级，有 7 个省和 7 个邦，分别为仰光省、伊洛瓦底省、曼德勒省、马圭省、实皆省、勃固省、德林达依省；克钦邦、克那邦、克伦邦、钦邦、孟邦、若开邦、掸邦。省、邦下设镇区、村组。克钦邦与掸邦同中国西藏、云南接壤。

一、对外开放的基础条件

（一）自然条件与自然资源

缅甸地形比较复杂，以山地、高原为主，地势北高南低，如同一个自北向南的大斜坡。喜马拉雅山的余脉，从中国西藏东南延伸入境，在缅甸北部形成一高山地区，地形起伏很大，一般海拔在 3000 米以上。最北端的一些与中国西藏相连的高山，海拔 5000 ~ 6000 米，山顶终年积雪。从高山往南，山脉分为东西两支，东支穿过掸邦高原，直抵南部的德林达依，西支在缅甸西部自北向南直抵孟加拉湾沿岸。东、北、西三面被高山、高原环抱，这样就把高山区以南的缅甸分为：西部为一片连绵崇峻的若开山地，东部为广阔的掸邦高原，中部则是伊洛瓦底江冲积平原。为此，缅甸地形大致可分为东部高原、西部山地、若开沿海区和中央平原四个部分。

境内江河众多，较大的江河多发源于中国的西藏高原或缅甸北部山区。由于缅甸地势北高南低，山脉多系南北走向，江河也大多自北向南注入印度洋。主要河流有伊洛瓦底江、萨尔温江和锡唐河，其中伊洛瓦底江为缅甸第一大河，源于中国青藏高原的察隅地区，自北向南流贯全缅甸，注入安达曼海，全长 2170 公里，是缅甸中部重要灌溉航行动脉。萨尔温江是缅甸第二大河，源于中国西藏高原唐古拉山南麓，在缅甸境内的一段长 1660 公里。锡唐河源于掸邦高原，注入莫达玛湾，全长 560 公里。

全境属热带季风性气候。全年分三季，2月中旬至5月中旬为热季，5月中旬至10月中旬为雨季，10月中旬至次年2月中旬为凉季。沿海及三角洲一带，包括仰光在内，平均温度热季为32℃，凉季21℃，在伊洛瓦底江与清敦河交汇处的中心干燥地带，热季温度高达43℃，4月中旬至12月温度较高。境内雨量充沛，若开沿海和林达依地区年降雨量达5000~6250毫米，伊洛瓦底江三角洲地区年降雨量多在2500毫米以上，中部为干燥地区，年降雨量仅力750毫米。6~8三个月降雨最大最集中。

缅甸有着十分丰富的自然资源。森林面积占全面土地面积的57%，有热带雨林、季风林、龙脑香林及红树林等。树木种类约2300多种，以柚木最重要。柚木林占森林面积的30%，是世界上著名的柚木生产国之一。此外，还生产铁力木、檀木等优质硬木以及竹、藤和各种树脂。

矿产资源有石油、锡、钨、铅、金、银、宝石和玉石等。土地资源辽阔，且土质肥沃。江、河、湖、沼中盛产淡水鱼。沿海一带盛产水产资源。缅甸海岸线长2832公里。

（二）社会经济条件

缅甸是一个农业国家，主要农作物有水稻、花生、小麦、芝麻、玉米等。主要农产品大米同时也是重要的出口商品。有矿业、制造业、建筑业和能源等工业部门。工业基础十分薄弱，除食品加工外，其他主要工业产品均不能满足自给的需要。交通运输较为落后，缅中边境贸易主要靠公路运输。缅甸通货膨胀较严重，1988年以来物价上涨率连年都在20%以上。物资的缺乏与政府以增发货币来弥补财政是造成通货膨胀的重要原因。

为加强国际经济贸易合作，近年缅甸采取了一系列政策、措施，其中包括如下内容：

自1988年12月以来，实行对外全方位开放的新政策，先后开放了缅泰、缅印、缅中、缅孟边境。

1988年末发布了《缅甸联邦外国投资法》和《缅甸联邦外国投资实施条例》，规定了法人申报手续、申请审核、许可证发放、税收减免、外资评估和注册以及外资汇出权等事项。确立外资既可独资又可合资经营，外资资金在合资项目中不得少于总投资的35%。放宽外汇管理，制定减免税收办法。

二、缅中经贸关系

缅中两国经贸往来历史悠久。古代“南方丝绸之路”就是通过云南出境进入缅甸的。新中国成立以后，缅中经贸往来以边境贸易为主。缅甸政府颁布了《缅中边境地区进出口贸易经营法》。两国签署了《中缅两国经济技术合作协定》、《交通与电力合作规定》，以及《缅甸与中国云南省经济贸易合作协定》等协议。

为促进缅中边境贸易的发展，缅方设置了缅中边境贸易区，对缅中边境贸易实行特殊政策和法令。为规定缅中边境地区进出口贸易经营权颁布以下命令。

1. 为使缅中边境地区的边贸和正规贸易工作按规定合法正确开展，特颁布此令。

第一部分 正规贸易途径

2. 为使缅中边境进出口工作以正规贸易形式按照国际贸易方法开展，从1991年10月1日起贸易部授权缅甸进出口公司对有意从事贸易的合营组织、合作社、公司及个体经营者进行进出口商注册、发放进出口许可证。

3. 在腊戍市设立边贸办事处协助缅甸进出口公司开展上述工作。

4. 缅甸进出口公司对经缅中边境木姐、南坎和九谷从国外进口，向国外出口商品的情况按以下形式发放进出口许可证：（1）以正规贸易形式向国外出口。（2）以正规贸易形式从国外进口。（3）以先进口后出口的形式进行的进出口。（4）以委托形式从国外进口与向国外出口。（5）以进出口同时进行的形式进行的进出口。

5. 缅甸进出口贸易公司，将根据贸易部规定，对进出口商注册和进出口许可证的发放工作的细则进行编制并颁布。

第二部分 边境贸易的途径

6. 贸易部授权缅甸联邦木姐南坎边贸商人协会管理私营者边贸工作。

7. 木姐南坎边贸商人协会对私营者经边境进出口商品进行审查后发放许可证。

8. 木姐南坎边贸商人协会给私营者发放边境进出口许可证时允许合法收取木姐南坎边贸管理委员会规定的费用。

9. 木姐南坎边贸商人协会必须按以下规定发放边境进出口许可证。

（1）只能发放允许以边贸形式出口国外的商品许可证。

（2）必须允许优先进口人民急需的商品。

10. 木姐南坎边贸商人协会如要对上述工作发布必要的规定、指示，与木姐、南坎边贸管理委员会协商，征得贸易指导局的同意即可发布。

第三部分 私营者守则

11. 要在缅中边境地区从事贸易的私营者按以下规定从缅甸进出口公司腊戍边贸办事处和木姐与南坎边贸商人协会领取进出口许可证后才能从事进出口贸易。（1）要以正规贸易形式进行进出口贸易，必须向缅甸进出口公司腊戍边贸办事处申请进出口许可证。（2）经缅中边境地区以正规贸易形式开展贸易时只能使用缅甸中央银行规定的稳定的外币，按国际贸易方式进行。

（3）以边贸形式从事贸易必须向木姐南坎边贸商人协会申请许可证，领取许

可证后才有进出口权。(4)以边贸形式开展的贸易可用人民币和缅币进行。

12. 在缅中边境地区从事贸易的商人必须遵守贸易部和有关部门以及木姐南坎边贸商人协会适时颁布的规定。

13. 在缅中边境地区无论是以正规贸易形式,还是以边贸形式从事贸易的私营者必须是木姐南坎边贸商人协会会员。

14. 本令许可的正规贸易与边贸形式准许从1991年10月1日开始采用。

缅中1991年贸易总额为3.92亿美元,缅甸向中国出口商品达1.06亿美元,从中国进口商品达2.86亿美元。中国已成为缅甸最重要的贸易伙伴,近年在缅甸进出口贸易总额所占的份额持续上升。

目前缅中贸易总额的80%为边境贸易,这表明边境贸易在两国经贸往来中占重要地位。缅甸对外出口商品仅限于大米、柚木、宝石等初级产品,进口商品大部分为工业制品。1993年云南中缅边境贸易额为25.69亿元,比上年增长13%,占该省边境贸易总额的89%。

缅中边境经济技术合作潜力很大,中方可在几方面与缅方进行合作:

选择缅甸有原料、有市场但关税较高的消费品工业作为对缅投资合作项目,主要有:第一,酒类生产。缅甸酒类市场容量大,对各种酒类均课以高税,白酒税率500%,啤酒税率300%,香槟酒税率350%。第二,食品生产,生产各类罐头。第三,可选择矿业、林业、热作产业以及运输业作为先导产业。例如,玉石加工,缅方主动要求与中国合资经营,即对中高档玉石初加工,再转销中国的港澳台。有些产品还可在原地初加工,再运至中国国内口岸深加工,产品返销国内替代进口。例如,森林采伐、木材加工、矿产开采、建筑材料生产、南药、油棕等热带作物的种植,以及汽车运输与修理等。第四,组建跨国企业集团,有选择、有重点地对境外资源与市场进行开发。

第三节 老挝

老挝地处中南半岛北部，总面积 236800 平方公里，南北长 1700 多公里，东西宽 100—400 公里，北宽南窄，东面与越南边界线长 1957 公里，西面与泰国边界线长 1730 公里，南面与柬埔寨边界线长 492 公里，北面与中国边界线长 710 公里，同缅甸边界线长 230 公里，人们通常把北部称为上寮，中部称为中寮，南部称为下寮。

老挝有许多民族，通常把他们分为三大支，即老龙人（老挝族），他们居住在低地、平原，占总人口的 55%；老听人（佤族），他们居住在山坡上，占总人口的 27%；老松人（苗族），他们居住在高山上，占总人口的 18%。全国总人口约 430 万人。

一、对外开放的基础条件

（一）自然条件与自然资源

老挝境内多山，山地面积约占总面积的 80%。有“印度支那屋脊”之称，东部长山山脉绵亘千里。比亚山、宋山、来山和鞘山是老挝的四大山脉，构成四个高原，川圹省的镇宁高原海拔 2000~2800 米，号称老挝“屋顶”；桑怒省的会芬高原海拔 2000 米以上；甘蒙省的甘蒙高原海拔 1000 米左右；巴塞省和阿速坡省的小波罗芬高原海拔 500—1000 米。

老挝河流很多，湄公河全长 1865 公里，自北至南贯穿老挝全境。北部的南乌江长 448 公里；中部的南俄河，长 354 公里；南部的南色宾汉河和南色贡河，长度均为 300 多公里。

老挝属热带和亚热带气候，全年分雨季和旱季，每年的 5—10 月为雨季，11 月到次年 4 月为旱季。老挝年均气温约 26（北部略低），最低气温约 20，最高约 31。大部分地区年光照量约 2400 多小时，南部占巴塞约 1860 个小时。

老挝森林资源、矿产资源和水力资源都很丰富，但开发程度还很低。森林覆盖率达 47%，木材储量约 10 亿立方米，分布在全国广大地区，多为硬质木材。如：柚木、桧木、铁木、红木、花梨木、酸枝木等。年木材开采量约 45 万立方米。

境内矿藏丰富，主要有钾、碱、盐、铁矿、石膏、锡、铅、锌、铜、金、银、蓝宝石和煤矿。现在南部地区已发现石油。只有锡和石膏的开采已形成产业并成为出口创汇初级产品。

水力资源极为丰富，已建成的南俄湖水电站、色塞水电站发电量分别为 7 亿度和 1.4 亿多度，每年向泰国出口电力约 5 亿多度。目前老挝的水力资源尚未很好地开发利用。水力资源已开发的总装机容量尚不足理论水能蕴藏量的千分之

（二）社会经济条件

老挝是世界上最穷的经济十分落后的国家之一。工业基础薄弱，工业产

品极少。主要工业部门有电力、锯木、碾米、卷烟、纺织、食品、采矿、水泥、炼钢等，可以支持现代化的工业体系尚未形成。

农业是老挝国民经济的基础，农业产值占国民生产总值的 60%。粮食作物主要是稻谷，其他还有玉米、薯类。主要经济作物有咖啡、烟叶、花生、棉花等。以林业资源为基础正在形成森林采伐、加工、出口等相关产业部门。

老挝属内陆国家，无出海口，交通不便。主要依靠公路和水路运输，其次是航空和畜力运输，而无铁路。公路总长 13971 公里，其中柏油路 3346 公里，砾石路 4775 公里，土路 5850 公里。最著名的一条国际公路是 13 号公路，全长 1600 多公里，纵贯南北，连结柬埔寨和越南南方。老挝公路多向东辐射，自北至南有 8 条公路与越南相通，但路面较差。北部有公路与中国相连，但向老内地延伸不长，路况也较差。老挝同泰国因受湄公河之阻无公路相通。由澳大利亚援建的湄公河大桥于 1995 年完工后，将架通老泰之间的陆路运输。

除了公路运输之外，湄公河的主要水道可以通航，但该河北段有不少礁石、险滩。

由于交通条件落后，老挝全境明显地形成三个相互独立的经济圈，即北部的琅勃拉邦圈，中部的万象圈，南部的沙湾拿吉圈。经济圈之间的物资流通相当困难。为改变交通通讯落后状况，1991 年政府共投资 100 亿基普用于交通、邮电等基础设施建设。

总之，缺少资金、技术、设备是老挝发展经济的劣势。80 年代中后期老挝实行了对外开放政策，颁布了一系列涉外法规，其中主要有《外国在老挝投资法》、《保险法》、《关于所有权法》、《遗产法》、《关于签定合同法》等。

二、对外经贸政策

老挝主要通过征收关税和行政审批对进出口实施管理。

老挝市场比较开放，对进出口商品管制不严，没有许可证、配额等限制措施，除武器、文物、毒品外，其他商品均可自由进出。大部分进口商品关税税率很低。

三、老中经贸关系

长期以来，老中两国间的贸易主要是以边境地方贸易为主，这主要是由于老挝交通运输困难所致。边境贸易额由 1964 年的 27 万元人民币增至 1978 年的 288 万元人民币。1979 年后老中边境地方贸易曾中断。80 年代以来随着老中关系的改善，老中边境贸易开始恢复并有所发展。老挝政府决定，对其北部与中国云南接壤的丰沙里、南塔、乌多姆塞三省在资金和权限上实行倾斜政策，给予优惠。这些政策包括：中小型的对外贸易和投资项目可由各省自行审定，属开发性的土地、厂矿和设备，可对外转让或自行引进；从资金上给予三省各 500 万美元的贸易经费。1991 年老中边境贸易额达 1338 万美元。1992 年老中贸易总额为 1088 万美元，其中老挝进口 910 万美元，出口

178 万美元。1993 年老挝与云南边境小额贸易进出口总额为 5124 万元人民币。老挝出口商品结构单一。电力和木材是两大出口支柱，1991 年这两项出口金额之了总出口金额的近 3/4，进口商品多为食品、机械、日用消费品等。

目前老中两国边境经贸合作领域也在扩大，老挝在其境内与云南合资兴建水泥厂，进行汽车组装合作。特别是老中两国就开发利用澜沧江—湄公河方面进行多种合作，已进行了有益的尝试。展望未来，老中经贸合作前景广阔。

第四节 越南

越南位于中南半岛东部，东、南临南海，西邻老挝、柬埔寨，北与中国云南、广西接壤。中越边界线长 1430 公里。面积为 29556 平方公里。越南总人口为 7106 万人，共有 60 多个民族，京族（也称越族）占 84%。此外，还有岱、傣、芒、浓、苗、瑶、土等 60 多个民族。

一、对外开放的基础条件

（一）自然条件

境内 3/4 为山地和高原，地势西高东低，主要河流有北部的红河、南部的湄公河，在越南境内长分别为 500 公里和 220 公里。

越南属典型的热带季风气候，气温高，雨量多，旱季雨季明显，年平均气温在 24℃ 以上。

矿产资源丰富，多分布在北方，主要有煤、铁、铬、锡、磷灰石等矿藏。森林资源总面积 1340 万公顷，出产柚木、铁木、玉桂木、花梨木，樟木、红木等名贵木材。在 3620 公里的漫长海岸线有丰富的石油资源。

（二）社会经济条件

越南的经济实力强于缅甸、老挝。曾接受中国、苏联的大量援助，已形成煤炭、电力、石油、水泥、冶金、机械等工业部门，但轻工业落后。

农业是越南国民经济的基础，水稻及经济作物种植业较发达。湄公河三角洲是该国重要的水稻生产和大米出口基地。

交通运输以海运、铁路、公路运输为主，近年交通运输业发展较快。

80 年代中期越南开始实施对外开放政策，以加速其经济发展。其中《外国投资法实施细则》（1993 年），集中地反映出该国实施对外开放的政策。

二、越南市场特点

目前，越南市场的基本特点，首先是因其工业基础差，设备落后，需引进和更新，但又因外汇短缺，无力购买高技术 and 大型设备，因而对实用性强的中、低档设备更为欢迎。其次是需进口商品品种种类较多，越南不仅需要大量进口汽油、钢铁、化肥、水泥、机电设备等商品，而且需要日用消费品如电池、电筒等商品。再次，越南由于人口已越过 7000 万，其市场潜力较大，人们为改善长期以来的很低的生活水平，以及随着经济的发展，对一些消费品的需求会加速增长。

三、越中经贸关系

自本世纪 50 年代以来，越中经贸关系经历了较为曲折的发展过程。1951 年—1978 年，中国政府为支援越南民族解放战争和经济建设，对越南提供了大量经济援助，总额约为 200 亿元，以此为基础，越中贸易发展很快。1979 年至 80 年代初期，越中经贸往来中断。80 年代中期随着越中两国关系的逐渐改善，两国边境经济贸易往来又得以恢复。越南采取了一系列有关措施，以发展边境贸易。例如，在中国凭祥对面的保林、红峰、新美三个边境乡，

成立同登经济特区，改善越中边境地区的贸易环境，重建一些边境城镇，修复一些公路交通干线；开放边境贸易通道，允许双方边民自由往来，设置那来、苍空、苍卡、板刷等五个边境贸易通道，共建边境贸易交易市场等。1993年越中边境小额贸易达 25267 万元人民币，其中越南出口商品额达 7516.2 万元，进口商品额达 17750.8 万元。越中之间存在着明显的技术势差、商品结构势差，例如，越南市场需要中国产的钢铁、耐火材料、有色金属、电缆、采矿设备、日用轻工业品等，中越边境地区广西出口的啤酒是大宗商品之一，其他如电筒、牙膏等出口量也很大。一些出口商品，不仅数量多，而且价格便宜。通过边境贸易，物美价廉的中国商品大量涌入越南市场，对越南中小企业打击甚大，造成一些中小型企业被迫停产。强烈的危机感使越南商业部于 1992 年 9 月做出决定，临时全面禁止进口自行车及其零配件、电扇等 17 种商品。1993 年云南省中越边境贸易额为 2.53 亿元人民币，比上年增长 18%，之该省边境贸易额的 8.8%。

越南同中国广西陆地边界线长 1020 公里，在越南有广西籍华侨 70 多万；广西境内有从越南归来的华侨约 27 万，还有不少长期居住在广西的越侨。这些侨民和归侨是密切双方联系的主要纽带，也是越中边境贸易发展的主要条件与因素之一。

1994 年，越南对广西出口的商品主要是农副土特产品、林产品、矿产品三大类，其中前者占出口总额的 26.3%，中者占 46.6%。后者占 3.1%。越南限制一些资源性商品（木材、藤条、锰矿石等）的出口，使其出口量大幅度下降，降幅均在 80% 以上。见表 9—2。

表 9-2 越南同广西边境贸易出口的主要商品（1994 年）

品名	单位	数量	品名	单位	数量
钢材	万吨	5.52	锌矿	吨	172
橡胶	万吨	9.35	废铁	万吨	1.74
椰子油	吨	6649	黄藤	吨	2387
棕榈油	吨	9904	砧板	万块	72
三合板	立方米	4180	生牛皮	万张	13.68
木材	万立方米	1.29	大米	万吨	3.96
锰矿石	吨	2275	腰果	吨	2188
铁矿石	万吨	1.81	海产品	吨	3713
煤	万吨	27.92	水果	万吨	4.1

通过边境贸易，1994 年越南从广西进口的商品中，进口额在 500 万元人民币以上的商品有 20 种。比 1993 年下降 25%。其中建筑陶瓷、机电产品如汽车、推土机等商品，成为该年大宗进口商品，也是该年从广西进口的新的主导商品。见表 9—3。

表 9-3 越南同广西边境贸易进口的主要商品（1994 年）

品名	单位	数量	品名	单位	数量
柴油机	万吨	1.51	衣车	台	6950
碾米机	万吨	787	洗衣机	台	523
手拖底盘	台	512	电饭煲	只	4060
汽车配件	套	47	灯泡	万只	351
小五金	吨	3625	电池	万箱	1.02
推土机	辆	79	热水瓶	万只	82
翻斗汽车	辆	138	电风扇	万台	5.82
淘金船	艘	141	冰柜	台	147
衣车板脚	万副	5.58	收录机	万台	2.19
建筑陶瓷	万吨	6.12	扬声器	万台	9.36
玻璃	万平方米	35.75	电筒	万支	75
铝材	吨	354	白糖	吨	3126
油毡纸	万卷	6.74	水果	万吨	1.5
水泥	吨	5871	蒜头	吨	2534
喷雾器	万只	5.94	味精	吨	150
化肥	吨	6970	啤酒	万瓶	5049
农药	吨	740	布匹	万米	1089
兽药	吨	449	毛毯	万条	8.92
电表	万只	25	日用瓷器	万箱	3.48
自行车	万辆	5.59	玩具	万箱	2.19

尽管越中两国经贸关系发展很快，边境贸易额大幅度增加，但目前在西沙和南沙群岛的归属问题上仍存在着对立，这势必对两国经济贸易合作其中也包括边境经贸合作产生一种潜在的不良影响。

第十章 中国边境贸易的区域差异

从中国边境贸易的发生与发展过程来看，由于中国内陆边境地区地域辽阔，毗邻多国，境内、外自然和社会经济地理环境复杂，致使中国边境贸易区域差异十分明显，形成鲜明的区域特征。与此同时，中国边境贸易受特定的境内外条件与因素的影响，又使其形成共同的区域整体性特征。因此，在探讨中国边境贸易的区域差异性之前，首先要了解和认识其区域整体性特征，它是我们全面地探讨中国边境贸易区域差异性的基础。

第一节 中国边境贸易的区域整体性特征

到 1995 年为止，中国边境贸易的区域整体性特征主要有三个，即充分发挥和利用其地缘优势、中外互补和以易货贸易方式为主。

一、充分发挥和利用边境地区的地缘优势

通过对前几章的探讨，可以认为边境贸易的主要优势就在于与邻国接壤的地缘优势。边境地区处在国内外沿边对外开放的前沿地带，只有通过国内外开放才能促进边境贸易的发展。边境地区是毗邻国家间的连结地带，面向国际市场，邻国间、区域间的需求差异最直接地反映在边境地区。根据邻国市场需要，引导内地产业，组织腹地货源发展边境贸易，这样使边境地区在沟通中外联系中，享有最优的地域效益。然而，这种地缘优势是以开放为前提条件的，如果没有开放的大环境，也就没有边境地区的优势可言。边境地区在国内外开放前，就存在与邻国水陆相通、城镇相望的地缘条件，但没有转化为有利于双方经济发展的地缘优势。开放后，这种地缘条件转化为地缘优势，并进而使其转化为经济优势，使远离国际市场变成了邻近国际市场，由与内地单向联系，变成联结内地和国际市场的中间桥梁。所以，以其地缘优势面向国内外两个市场开展边境贸易，是中国边境贸易主要的区域特征。

二、边境贸易实质是一种互补贸易

毗邻国家间以各自在资源、资金、技术、劳动力等生产要素方面具有的比较优势，通过边境贸易实现各自的比较利益。优、劣势互补性，是使边境贸易获得比较利益的根本。毗邻国家间如果不存在这种优劣势互补性，很难说会开展边境贸易。中国及毗邻国家除俄罗斯外均属发展中国家，即便是作为原超级大国苏联的重要组成部分、具有相当雄厚经济实力的俄罗斯，目前因面临向市场经济过渡而出现经济恶化和市场饥渴加剧的状况，所以，中国与周边 15 国无一例外地在不同程度上存在着经济结构、产业结构、生产要素结构、进出口商品结构与价格结构、消费结构等方面的互补性。中国边境贸易的初始阶段，正是以邻国边民互通有无进行商品交换为目的的。上述中国与周边国家之间存在结构性的互补，又使其在生产资料市场、日用轻工业品市场以及科技市场等方面形成比较稳定的双边供求关系，有长期合作的需要和可能，通过发挥互补互惠的边境贸易功能作用实现互补，而获得比较利益。因此，在这个意义上说，边境贸易是一种互补贸易。据此，可以认为，中国与毗邻国家这种互补性边境贸易在一定的历史时期内将长期存在下去。然而，边境贸易又不可避免地会存在下述情况，即在中国不同的边境贸易区，边境贸易的规模、方式各异，或边境贸易发生、发展机制有所变比。或发展进程快慢不一，或时断时续，或处在高潮，或出现滑坡，等等。正因为边境贸易在带动与促进中国及其毗邻国家边境地区的经济和社会发展中起着重要的作用，因而它充满旺盛的生命力，方兴未艾。

三、以易货贸易方式为主

到 90 年代中期为止，中国边境贸易尽管有三种不同表现形式，然而均是以易货贸易为其主要方式。在不同的边境贸易区，这种易货方式表现程度不一，或以易货贸易方式为主，或以易货贸易方式为辅。中国边境贸易以易货方式出口的商品，其 80% 左右，是在一定程度上已趋于饱和的国内长线日用消费品，易货贸易换回的商品多是国内紧缺的原材料和短线商品。中国边境贸易的实践表明，易货贸易的发展规模可反映出边境贸易的发展规模。它在很大程度上受交易双方易货商品结构较为单一、双边市场导向和政策等因素的制约。

尽管边境易货贸易目前难以为继。向现汇贸易发展，但我们仍然认为，易货贸易在今后边境贸易中仍可能保持一定的发展规模，并占有一定的地位。理由是。其一，如前所述，中国与周边国家边境易货贸易有很强的互补性，包括俄罗斯在内的毗邻各国，因其经济状况不佳，消费品短缺，居民生活水平和生产能力不高，没有能力购买由发达国家进口的昂贵商品。中国通过易货贸易出口的物美价廉的商品，很适合于周边国家的消费需求水平和购买能力，这些国家对中国的消费品需求量很大，并且商品市场容量及潜力很大。这种情况使中国与周边国家的边境易货贸易又难以中断。所以，易货贸易不但有其可能性，而且仍然有其现实性和必然性。其二，边境易货贸易尤其是边民互市贸易、边境小额贸易中的易货贸易，对振兴中国边境少数民族地区经济，提高当地居民生活水平，缩小沿边地区与内地差距有重要作用。国家为了保持边境少数民族地区的安定和发展，必然要对边境易货贸易采取较为特殊的区域政策。其三，易货贸易是国际贸易中多种贸易方式中的一种，尽管存在着其固有的“先天不足”，但目前世界上很多国家仍然保留和采用此种贸易方式。例如，90 年代中期在俄罗斯远东市场，中俄易货贸易仅之 15%；而日俄易货贸易却占 80%，远远超过前者。显然，对于中国及其毗邻国家来说，有条件也有能力发展易货贸易。因此，无论与国际贸易“接轨”也好，还是“复关”也好，易货贸易这种贸易方式在中国各边境贸易区还将存在和发展下去。换言之，易货贸易仍有其存在的市场，并在边境贸易中占有其应有的地位。例如，满洲里市 1996 年 1—3 月份，各边贸公司易货贸易履约总额为 1810.33 万美元，占全市易货贸易履约总额的 1/3，比去年同期增长 52%。民间易货贸易总额为 3282.7 万美元，是上一年同期的 2 倍。

第二节 中国边境贸易的区域差异性

一、各边境贸易区的等级差异

前已述及，中国边境贸易区域可相对划分为不同等级，其中主要有：东北、西北、西南三大边境贸易区，九个省区级边境贸易区，地州级边境贸易区以及由边境口岸构成的具市级边境贸易区。此外，在一些边境地区，边民还自发设立若干个边境贸易点，形成不同等级、规模的边境贸易区系统。

二、各边境贸易区的区位条件差异

目前，中国内陆沿边地区已初步形成三大边境贸易区，各边境贸易区的区位条件诸如在位置、资源禀赋状况、地形、气候、经济基础、交通运输、少数民族的构成与分布、腹地构成等方面有明显的差异性。这种区位条件的差异性无论是从宏观、微观的角度去考察，还是从边境贸易区的等级、规模角度去研究，都有其极为具体、实在的表现。诸种自然地理和人文地理区位条件的差异性，既存在于三大边境贸易区之间和各省区级边境贸易区之间及其内部，又表现在各地（州）、县（市）级边境贸易区之间以及各边境口岸之间。同时，各边境贸易区区位条件的差异性不仅有国内区位条件的差异，而且还有因国而异的境外条件的差异。总之，宏观与微观、自然与人文、境内与境外诸种区位条件各异，共同影响、作用于不同等级规模的边境贸易区，使中国边境贸易的发生与发展进程、形式与方式、结构与规模呈现出五彩缤纷的景象，同为边境贸易，在不同边境贸易区表现出不同的特点。

（一）三大边境贸易区之间的差异

首先，中国东北、西北、西南三大边境贸易区分别面向东北亚市场、中亚市场、南亚和东南亚市场。

其次，从三大边境贸易区的经济基础和运输条件看，相对而言，东北边境贸易区本身和境外的经济实力均很强，且交通运输网络发达；西北边境贸易区居中，即境内外经济实力较强，运输网络较发达；西南边境贸易区境内外经济实力则相对较弱，且运输条件相对落后，然而后者境内经济实力要比境外经济实力强。

再次，东北边境贸易区的辽宁、西南边境贸易区的广西临海，因而其具有沿海开放的部分条件，这方面为仅具有沿边开放条件的西北边境贸易区所不及。

最后，从宏观区位角度看，西北新疆边境贸易区地处欧亚大陆中部，是联结欧洲和亚洲东部、大西洋与太平洋最理想的通道；东北边境贸易区与西南边境贸易区则位于亚洲东部，毗邻亚大地区各国。

（二）省区级边境贸易区的差异

就省区级边境贸易区而言，黑龙江省、新疆维吾尔自治区、云南省分别在中国东北、西北、西南三大边境贸易区的边境贸易中占有重要地位，可以认为三省区是三大贸易区的代表。三省区的境内外条件具有明显的差异性。

首先，三者的自然地理环境诸如位置、面积、气候等方面的差异很大，另外再从境外市场条件看，黑龙江面对的是一国——俄罗斯远东市场，境外市场结构单一；新疆面对境外八国而主要以中亚五国为市场，境外市场多元化；云南则面对缅、老、越三国市场。

其次，三省区因境外市场国别与结构的差异，其在边境贸易规模、境外市场容量、进出口商品结构等方面也存在着明显差异。

再次，边境口岸的分布与边界走向一致，三省区边界走向不同，因而其口岸体系分布形态格局各异，黑龙江省边境口岸的分布成倒放的“V”形“雁阵”式格局，即以抚远口岸为“雁头”顶点，漠河、东宁口岸为“两翼端点”的格局；新疆、云南的口岸分布则近似于“C”形格局。

（三）地州级边境贸易区的差异

主要表现为面积、经济基础、距腹地远近以及邻国市场发育程度方面的差异，以及进而形成的地州级边境贸易区的边境贸易规模等方面的差异。

（四）县（市）级边境贸易区的差异

中国县（市）级边境贸易区共有一百余个，它们之间的差异明显，同为边境县级口岸城市，有的被列入国家沿边进一步对外开放的城市，在对外经贸活动方面，国家给予沿边对外开放城市许多相当于省级的权利以及一系列的优惠政策，例如，东北边境贸易区的黑河、绥芬河、琿春、满洲里，西北边境贸易区的博乐、塔城，西南边境贸易区的瑞丽、畹町、凭祥、河口等县级口岸城市；有的边境县级市则未被列入国家级对外开放的城市，因而在对外经贸交往中也就谈不上享受更多的优惠政策。在沿边开放城市的经济合作区，到1995年底，在企业所得税、关税和产品税（或增值税）方面，可享有一定的优惠政策。在管理权限方面，沿边开放城市有权审批小型基本建设项目和3000万以下（能源、交通、原材料项目投资在5000元以下）的技改项目；可以审批1000万美元以下直接利用外资项目，同时还可以审批中方投资额在100万美元以下的境外投资项目，以及有劳务输出单项合同在100万美元以下和100人以内的劳务输出审批权。而中国大多数边境县市则没有这方面的权限。

（五）边境口岸的区位差异

边境口岸的区位差异主要表现在口岸的地貌条件、运输方式、类别的划分以及中外对应口岸距离及数量等方面。

1. 从口岸的地貌条件看，有的口岸地处高山隘口之中，有的地处盆地，有的则位于河谷平原，而使运输方便程度不同。

2. 从运输方面看，有单一公路口岸，如新疆霍尔果斯、红其拉甫等口岸；有单一水运口岸，如黑河、抚远、瑞丽口岸等；有公路、铁路并举口岸，如阿拉山口、满洲里、绥芬河、凭祥口岸等；还有水运、铁路并举口岸，如丹东口岸等。

3. 从口岸的类别方面看，目前中国口岸大致分为四类，即国家一类口岸、

国家二类口岸、地方口岸（或称三类口岸）、四类口岸（即互市点）。

4. 中外对应口岸距离远近差异。由于边境口岸具有对应性的特点，所以中外口岸的距离因素直接影响边境贸易的经济效益。新疆、内蒙、西藏边境贸易区有的口岸与邻国对应口岸相距数十至数百公里。凭祥、黑河口岸与其对应口岸则距离最近，仅数百米到 2000 米。

5. 因国别而异形成不同数量的中外对应口岸。中国毗邻 15 个国家，因而形成许多不同国别的口岸，这些不同国别的口岸既有区位的差异，又有数量差别。例如，中俄、中蒙、中哈，中缅口岸数量较多；中巴、中吉、中塔口岸各有一对，中尼口岸有两对也较少；中朝、中老、中越口岸数量居中。另外，中外所有边境口岸均呈对称性：河口——老街、天保清水河、金水河——马鹿塘、磨憨——磨丁辟口岸等。

三、中外开放开展边境贸易的时间差异

中国沿边各省区对外开放开展边境贸易还表现在时间上的差异性。例如，黑龙江省边境贸易区和新疆边境贸易区的边境贸易，曾因中苏国家关系紧张于 60 年代至 80 年代中期而中断，而广西边境贸易区从 1964 年至 1978 年仍进行边境贸易，中越边境贸易 1979 年后因战争一度中断，但 1983 年中越双方重开边境贸易点，边境贸易很快恢复。1985 年云南省也对外开放了第一批县市级口岸。而黑龙江省及新疆的中苏边境贸易直至 1988 年才得以恢复。可见，西南边境贸易区对外开放开展边境贸易的时间要早于东北、西北边境贸易区。另外，1992 年 8 月—10 月中越边境贸易开始出现低潮，原因是越南以整顿边境贸易，增加税收及保护民族工业为由，限制 17 种中国商品进口，使中越双方交易额明显减少，这种状况一直持续到 1993 年 11 月，越方有关限制开始出现松动，目前中越边境贸易已恢复正常。自 1993 年下半年起，中俄边境贸易开始出现滑坡，其原因显然不同于前者，例如，1994 年 1—4 月份黑龙江省边境地方贸易总额为 3.1 亿美元，比 1993 年同期下降 52.5 %。上述广西中越边境贸易出现低潮的时间，较之黑龙江省中俄边境贸易出现滑坡的时间要早 1 年多的时间，并且其原因各异。另外，各边境口岸设置时间早晚差异很大。如有老的口岸绥芬河、满洲里，也有新辟口岸如虎林、东宁、琿春等。

四、边境贸易形式的区域差异

东北边境贸易区是以地方边境贸易为主；西南边境贸易区则是边民互市贸易和小额贸易，特别是以小额贸易为主，小额贸易占有重要地位。另外还有过境贸易与转口贸易的差异。

五、境外市场容量的差异

东北、西北、西南三大边境贸易区境外市场容量有所不同。从总体上看，西南边境贸易区毗邻的境外市场容量是比较小的。云南境外三国市场容量虽然有限，其间也有差别。如越南大多数居民目前还处在求温饱、求生存的消費阶段，购买最基本的生活资料是其最迫切的需要，从中国进口的电筒、电

池、服装、布匹、餐具、食品等是越南市场的畅销商品，但更高档的价格贵的商品在越南市场有时就很难找到销路。缅甸的市场容量比越南稍大些，但同越南一样，其回货能力及潜力也都有限，故近年云南省的一些边境贸易点都出现顺差。由于老挝经济发展水平较之缅甸和越南更为落后，其市场容量相当小，所以中老边境贸易一直停留在较低的水平上。

西北边境贸易区虽然面向境外八国市场，但主要是中亚五国市场，更确切些说，新疆面对着一个需求量不是很高、可销售中档商品的伊斯兰民族占很大比重的广阔市场，加上巴基斯坦和蒙古西部市场，所以西北边境贸易区境外市场容量要比西南边境贸易区境外市场大得多，其境外市场容量居中。

东北边境贸易区面对朝鲜市场、蒙古东部市场和俄罗斯远东及西伯利亚市场，其境外市场容量相当可观，要超过前两者。东北边境贸易区的境外市场是以俄罗斯为主要市场的。近几年俄罗斯通过边境贸易从中国东北进口所需商品，极大地缓解了俄罗斯远东地区商品匮乏、供应紧张的状况。远东地区 30%—35%的商品来自中国。1993 年哈巴罗夫斯克边疆区全部消费品的 55%是从中国东北进口的。很明显，俄罗斯远东地区市场不但容量可观，且潜力很大。

六、进出口商品结构的差异性

进出口商品结构的差异性在不同等级的边境贸易区中均有所反映。以省级边境贸易区为例，云南省向缅甸出口商品主要以机械运输设备、电机、钢材、建材、涂料、日用消费品及家用电器为主，这些商品占对缅出口总额的 95%；云南省从缅甸进口商品以大米、木材、矿产品、海产品为主。黑龙江省对俄罗斯出口商品向以轻纺产品、日用消费品及食品等为主；黑龙江省从俄罗斯进口的商品向以钢材、木材、机械设备、化肥等为主。云南省与黑龙江省在进出口商品结构方面的差异性，主要是由缅甸与俄罗斯两国的经济实力、产业结构以及消费水平的差异等因素所决定的。

另外，在同一边境贸易区，不同时期的进出口商品结构也有较大差异。例如，云南省 1993 年边贸出口量较大的有自砂糖、全脂奶粉、鲜苹果、烤烟、维生素制剂、麻袋、缝纫机及机头、交直流发电机。导线以及 5 吨以下载重柴油车等，过去边贸很少出口或没有出口。

七、结算方式的差异性

东北边境贸易区进行边境贸易交易，主要以第三国货币瑞士法郎或美元计价结算。以瑞士法郎作为计价结算货币，手续繁琐，需要用人民币核算成瑞士法郎，才能作价，且由于两国货币对自由外汇汇率高低程度不同，难以真实反映双方各自的比较优势，确定效益。而西南边境贸易区则多以人民币或其他货币计价。特别是人民币市值稳定，在中缅、中老、中越可一次性结算完毕，手续简单。

八、边境贸易规模的时空差异性

边境贸易规模可通过进出口贸易额和进出口贸易量反映出来。同一边境

贸易区或边境口岸在不同时期其贸易额或贸易量会发生变化。不同边境贸易区，其贸易额和贸易量在同一时间里会有所区别。云南省德宏州边境贸易进出口贸易额 1984 年仅为 400 万元人民币，而 1991 年高达 13 亿多元。自 50 年代以来，凭祥市边境贸易规模不断扩大。其边境贸易额 1955 年为 1295.2 万元人民币，1990 年达到 25331 万元。1993 年黑龙江省黑河口岸过货量超过 50 万吨，比 1987 年增长近千倍，贸易额达 9.2 亿瑞士法郎；同年，同江口岸贸易额达 2.67 亿瑞士法郎，过货量为 21.4 万吨；1993 年逊克口岸贸易额为 5960 万瑞士法郎，过货量仅为 10 万吨，尽管上述三个口岸均为该省国家一类口岸。

九、边境贸易商品流程差异

中国出口到越南的商品品种多达三、四百种，其中约有 80% 的商品在越南北部、中及南部的 6000 万人口市场内消化，约有 20% 的商品由越南转手进入柬、泰、老等国家。从越南进入凭祥的商品，除少部分商品在凭祥销售外，绝大部分商品进入南宁，然后分流到全国各地消化。中国出口到缅甸的商品，有 80% 进入缅甸北部市场，仅有少部分进入缅甸南部市场。

十、双边边境贸易的差异

中国与周边国家的边境贸易；存在多种算边经贸关系，诸如中俄、中朝、中蒙、中哈、中吉、中塔、中巴、中尼、中缅、中老、中越等双边经贸关系。尽管上述双边边境贸易形式相同，内容一样，但受时空因素、区位条件的影响，这些双边边境贸易规模（贸易额、贸易量）、进出口商品结构与价格、货物流向、进出口货物运输方式、市场容量与潜力以及结算方式等方面却存在着差异性。表 10—1 反映出云南双边小额边境贸易的差别。

表 10-1 1993 年云南双边小额边境贸易

单位：万元人民币

	进出口总额		进口总额		出口总额	
	金额	比 1992 年增长 (%)	金额	比 1992 年增长 (%)	金额	比 1992 年增长 (%)
全省总计	287329	26.56	94753.92	-1.25	192575.38	46.9
其中 中缅边贸	256937	13.08	86375.92	7.4	170561.83	41.1
中 中老边贸	5124	4.01	861.8	-30.61	4262.74	15.6
中越边贸	252627	18.14	7516.2	-47.52	17750.81	151.2

资料来源：《云南省国民经济年鉴》，1994 年

十一，与邻国政府历史交往的差异相对而言，新疆与邻国政府历史交往较早。1851 年俄国开始在伊犁和塔城设领事馆，1882 年在喀什开设，1875 年增设吐鲁番领事馆，1896 年又在迪化（乌鲁木齐）增设领事馆。苏联在本世纪 20 年代至 40 年代也曾在新疆设五个领事馆。这些领事馆的设立不仅有复杂的政治背景，而且有极大的经济因素在内，在一定程度上也促进了边境贸易的发展。

十二、上缴税利的差别

边境贸易已成为边境地区财政收入的一大支柱，对边疆经济建设发挥积极作用。在边贸进出日额大的边境贸易区，效果更为明显。例如，云南德宏州 1993 年度边贸上缴利税，比上年均有增长，利润 814 万元，比上年增长 67%；地方税 9175 万元，比上年增长 17%。而云南保山地区同年边贸上缴地方税 2225 万元，比上年增长 63.9%，占全区财政收入的 9.7%。

十三、执行中央边贸政策的差异

首先，1996 年初下发的《国务院关于边境贸易有关问题的通知》（国发[1996]2 号）是鼓励我国边境地区大力发展与毗邻国家间边境贸易与经济合作的重要文件。贯彻执行这一文件必将有力地促进我国边境地区经济发展，对增强民族团结，繁荣稳定边疆，巩固和发展我国同周边国家的睦邻友好关系起到积极作用。特别是该文件对促进我国西南边境贸易区等地区的边境贸易的发展具有重要作用。然而，在东北边境贸易区中朝边境地区的延边朝鲜族自治州边境贸易区，受朝鲜目前经济状况十分困难，粮食、能源极度紧张，交通运输能力严重减弱以及其他方面因素的影响，朝方易货贸易无货可回，现汇贸易无支付能力，致使朝中边民互市贸易和边境小额贸易无法进行，朝中边境贸易几乎处在停止状态。因此，目前本区谈不上贯彻执行国务院 2 号文件问题，这样，也就失去利用该文件中的某些政策发展边境贸易和边境地区经济的良好机遇。

其次，国务院 2 号文件与 33 号文件政策的差异。《国务院关于进一步积极发展与原苏联各国经贸关系的通知》（国发[1992]33 号），因执行期已到现已停止执行。对比分析 2 号文件和 33 号文件，二者存在着明显的差别，主要表现在如下方面。

1. 边境贸易方式的差异。受境外各国市场环境的影响，33 号文件规定边境贸易方式主要以易货贸易为主，不得冲击我现汇贸易，因此不提倡现汇贸易。而 2 号文件则规定以边民互市贸易和边境小额贸易为主，对后者原则上受贸易方式的限制，即可以开展现汇贸易。

2. 边境贸易主体即从事边境贸易的各类公司的地区和数量差异。根据 33 号文件，无论内地专业外贸公司还是边境地区的边贸公司，只要有对外贸易或边境贸易经营权、代理权均可从事边境贸易。因此，在 90 年代中期前从事边境贸易的公司数量相当可观。而 2 号文件规定，仅在边境省、自治区指定数家边境小额贸易企业有权经营和代理各边境地区边境小额贸易，因此，执行 1996 年 2 号文件，从事边境贸易的主体地区界限受到限制，其数量明显减少。

3. 境外贸易伙伴的区域差异。33 号文件适用于对原苏联各国、原东欧各国及朝鲜、蒙古、越南、老挝等国开展贸易活动。而 2 号文件则仅限于与毗邻国家地区的企业或其他贸易机构之间进行贸易活动，其后果是造成贸易伙伴急剧减少。

4. 进出口口岸的差异。33号文件适用于全国各类口岸都可过货。而2号文件则规定，只能通过国家指定的陆地边境口岸或省内地地边境口岸过货。

5. 进出口商品品种的差异。33号文件规定对易货出口商品，除大米、大豆、玉米、钨砂、原油及成品油出口需按规定报批外，其他商品出口全部放开，可不办理出口审批及出口许可证手续；对易货贸易和经济技术合作项下进口上述国家的原产地商品，凡有易货经营权的企业均可自主经营，不下达进口计划指标和办理进口审批及许可证手续。而2号文件则规定，边境小额贸易企业凡出口国家实行配额、许可证管理的出口商品，要接受外经贸部和国家计委的宏观管理；边境小额贸易企业凡进口国家实行配额管理的进口商品，海关凭边境省、自治区发放的配额和进口许可证放行。

综上所述，从不同角度、不同层次对中国边境贸易进行考察，存在着明显的区域差异性，这也是中国边境贸易发展的一般规律。

第十一章 中国边境贸易发展战略与对策

第一节 中国边境贸易发展的制约因素

自 20 世纪 80 年代中后期中国实施沿边对外开放以来，中国边境贸易犹如异军突起，迅速发展。与此同时，边境贸易的发展也促进带动了我国沿边地区经济和社会的超前发展。边境贸易这种超常规发展的局面，是在特定的历史条件、特殊的政策环境、采取特定的贸易形式与方式等有利的国际地缘经济环境下实现的。以中俄边境贸易为例，黑龙江省边境地方贸易从 1988 年到 1993 年进出口总额增长了 90 倍，1993 年达到 21 亿美元，该指标使占该省外贸进出口总额的比例由 1987 年的 2.4% 增加到 69%，也使之中国对（苏）俄外贸进出口总额的比重由 1987 年的 0.8% 增加到 27%，居中国各省边境贸易之首。中俄边境贸易的特殊历史环境条件，即指 80 年代中苏刚刚恢复边境贸易，苏联的解体与俄罗斯独立、因其产业结构不合理造成消费品严重短缺，钢材、木材、水泥、化肥、机械设备等生产资料相对过剩；中俄双方都存在外汇短缺，两国都采取了特殊的政策措施，鼓励和支持边境地方贸易发展，以特定的易货贸易方式进行商品交换，中国以其商品优势即以日用工业品、农副产品换取俄方生产资料，形成了高额差价，而获得令人满意的比较利益。然而时过境迁，中俄边境贸易获得高额价差的特定历史条件已不复存在，俄方可供易货的长线商品货源急剧减少，加之其他条件与因素的变化，使中俄边境贸易 1994 年出现急剧滑坡。其他边境贸易区也有类似现象。这种状况迫使我们思考制约中国边境贸易发展的种种复杂因素，既有境外方面的因素，又有国内因素，同时还存在着中外双方共同的制约因素。

一、制约边境贸易发展的境外因素

1. 风险性的存在。独联体国家国内政局动荡、经济状况恶化，使中国与独联体国家的边境贸易存在着风险。这种风险，既有政治上的又有经济上的。比较而言，政治上不安定带来的风险还是较小的，因为政治上不安定其主流不在于政治方向上的斗争，而主要集中在对改革措施、方法上的分歧。尤其是这些国家在经济体制改革过程中存在的风险，采取某些限制边境贸易的政策，或通货膨胀，有可能将边境贸易的利润减少到所剩无几。

2. 境外复杂的社会环境。以缅甸为例，缅甸北部地区，多种政治势力并存，社会环境复杂，这种局面在一定时期内不可能得到根本改善。上缅甸北部的克钦邦，克钦独立军是一直从事反政府武装斗争的主要武装力量。掸邦是缅甸最大的民主自治邦，境内有近 30 个民族，长期活跃着反政府武装，又是缅甸武装的主要活动地区，祖国大陆解放后国民党军队残部亦盘踞于此，长期处在武装割据状态。缅甸这种复杂的社会环境，对中缅边境贸易产生一种潜在的消极影响。

3. 走私贩毒活动有机可乘。缅、泰、老三国接壤地带是当今世界最大“金

三角”毒品原料基地。中国西南地区边境贸易的开展，使境外边民入境频率高、随意性强，增加了边境贸易管理的难度，使该边境地区走私贩毒和其他犯罪活动有机可乘。云南德宏州与缅甸边境有 64 条陆地通道、28 个渡口，民间往来山间小道不计其数；东线老挝和越南与中国接壤地区也不乏毒品走私通道，也在某种程度上干扰边境贸易的正常进行。

4. 国际市场竞争强烈。周边国家市场存在着强有力的国际竞争与挑战，无论是在独联体边境贸易市场还是在蒙、缅、老、越等边境贸易市场，中国边境贸易出口商品面临着强有力的国际竞争对手，日本、韩国及东南亚国家的优质商品已进入这些市场。在缅甸市场，泰国的味精已挤走中国味精；日产低价镀锌铁皮正在挤走中国同类商品；日本、韩国的电冰箱、彩色电视机，已使中国的兰花牌电冰箱、山茶牌彩色电视机处于滞销状况。

5. 强化关税手段，提高出口商品价格。俄罗斯政府 1993 年以来陆续出台一些法规和法令，对外国企业和商人征税过高，规定过严，迫使中国驻俄一些公司与合资企业不得不破产或撤回国内，影响了其在俄投资和经商的积极性，俄罗斯不断提高进出口关税，特别是出口关税近两年平均提高 15%—30%；新近又全面提高进口关税，食品、蔬菜、服装、鞋帽、轻工产品的进口税率比国税率平均提高 5%。俄罗斯强化关税手段，使俄方合作伙伴的支付能力日趋减弱，造成合同履约率很低，合作信誉下降。另外，近年俄罗斯几次大幅度提高原材料商品价格，对出口原材料实行配额和许可证限制，必然导致以易货贸易为主的边境贸易障碍增大，贸易企业的利润减少。

6. 边境贸易中存在着不稳定和不可预测的因素。独联体等国家经常出现一些不稳定和不可预测因素的影响，这些因素既有来自中央的，也有来自地方的。例如，俄罗斯宏观经济不稳定，经贸政策多变，市场商品价格上涨，1993 年 7 月俄罗斯宣布货币改革的新措施，使中方蒙受重大损失。从微观看，企业自身困难加重，难履约，对中方伙伴回货、偿还不及时。

二、中国国内制约因素

1. 对外经贸政策的调整。近年来中国实行汇率并轨、税制改革和配额许可证管理，抵销了前些年边境贸易享受的特殊优惠政策。对于工程承包和劳务输出用于补偿工资的进口商品、过去国家视同西方支付的货币工资而免收关税和增值税，现在也按 17% 征收增值税，使工程承包与劳务输出普遍发生亏损。同时，对化肥、钢材、石油等大宗商品恢复了配额许可证管理，实际上取消了边境贸易开放经营的政策。

2. 通货膨胀影响。从 1993 年下半年开始中国通货膨胀渐趋加重，国家加大宏观调控力度，控制了投资规模，致使钢材等生产资料市场需求减少，从俄罗斯进口的大量钢材和建筑机械价格下跌，严重积压，造成边贸企业资金周转困难、短紧，而影响边境贸易的继续开展。

3. 缺乏对边境贸易市场的研究。对周边国家边境贸易市场研究不够，信息不灵，对复杂多变的国际市场供求关系和价格波动难以驾驭。特别是周边

国家经贸政策和政治形势变化频繁，使边境贸易合同难以履约，增加了边境贸易的难度。

4. 边境贸易的发展出现严重混乱和失控。前一阶段各级政府对边境贸易的管理和监督跟不上边境贸易的发展。例如，黑龙江省的委托代理公司最多时达到 8000 多家，仅黑河市就有 2000 余家，不少业务人员素质低下、进口货物竞相抬价，出口货物竞相压价，造成肥水外流。由跨国边境旅游带动的民贸，大多数出口商品没有通过应有的商品检验，致使大批假冒伪劣商品流出国门，严重损害了中国商品的信誉。

5. 边境市县在边境贸易繁荣的形势下，没有及时采取措施，调整产业结构，增强经济发展的后劲。边境市县在经济上过于依赖边境贸易，致使边境贸易成为影响当地经济发展的重要因素，一旦边境贸易受阻出现滑坡，其经济很快就出现萧条。这样，边境县市不具有自己的优势产业，没有形成出口商品生产基地，不但影响其经济发展，也间接影响边境贸易的发展。

6. 各边境贸易公司各自为战，分散经营，不能形成整体合力。甚至在边境贸易中互不配合互相拆台。许多边贸公司不懂国际商贸惯例，签约多、履约少。

7. 中国加快全方位开放，建立社会主义市场经济，既为沿边地区创造了发展机会，同时也增加了发展的难度。地区竞争加剧，会减弱边境地区的优势。因为现代意义的开放，已不局限于沿边的特定地域，也不单纯表现为由沿海、沿边向内陆的梯度开放。中国实行的全方位开放，意味着与世界经济溶合度的加强。海关、口岸等本属于沿海或沿边地区的东西，也相继设置于内地。从这个意义上说，国门已移向国内。这使沿边地区以口岸为中心形成的区位优势受到影响。另外，随着现代贸易的发展和层次的提高，以及现代国际金融制度和通讯技术的发展，国际贸易也不局限于特定地域和有形市场，消除了时空的障碍。这些都会使沿边地区形成的地缘优势逐渐减弱。因此，沿边地区发展不能满足十一般的初始优势，应尽快将其区位优势发展为功能优势，重点发展口岸城市，以其作为增长点，提高边境地区发展的整体水平和实力；把静态优势发展为动态优势；把地缘优势发展到境外参与竞争的优势。

三、总体上的双边制约因素

1. 运输问题一直是阻碍中国与周边国家开展边境贸易的瓶颈。西南边境贸易区及其毗邻的缅甸、老挝交通运输条件较为落后，势必影响本区双边边境贸易的发展。俄罗斯的独立，使其西伯利亚的地缘政治经济格局发生很大变化，同时也造成该地区对外经济联系的通道受阻。苏联的解体与俄罗斯独立使西伯利亚铁路被切断，该铁路干线通过哈萨克斯坦境内有 190 公里；中西伯利亚铁路（库斯塔奈—巴尔脑尔）在哈境内有 1000 公里；南西伯利亚铁路（马格尼托哥尔斯克—巴尔脑尔）全长 1860 公里，在哈境内为 1380 公里，这样，因西伯利亚铁路通道受阻，造成西伯利亚与远东地区同中国边境贸易

不能正常交货，运费大幅度提高。中俄两国政府于 1995 年 6 月已签署建设黑龙江大桥的协定，随着该桥的建成，黑河口岸与布拉戈维申斯克口岸的经贸联系将更为便利。

2. 支付与结算方式问题是影响中俄边境贸易而长期未得到妥善解决的一大障碍。

3. 在中国与周边国家的双边的边境贸易中，双边的边境贸易公司有些经营者急功近利，注重短期行为，经营秩序混乱。更有甚者，倒卖伪劣商品，不仅损害了国外消费者利益，也损害了本国商品信誉。通过边境贸易进出口的商品存在着严重的质量问题。

4. 中俄两国自 1994 年实行因公普通护照签证以来，办理签证手续繁杂，尤其是俄方没有严格按中俄两国政府的协定办理中方人员赴俄的签证，俄方办理签证时间长、费用高，造成中方经贸人员入境困难，赴俄验货不能，催货无路，索赔不成。例如，1994 年 1—4 月份，绥芬河口岸中方出境人数仅为俄方入境人数的 10.9%；黑龙江省赴俄及独联体各国的经贸人员只相当于 1993 年同期的 15%。

5. 边境口岸基础设施建设严重落后。中国与周边国家边境口岸虽然已初具规模，但随着边境贸易规模的不断扩大，一些口岸基础设施明显落后于边境贸易发展的需要，交通不便，通讯困难，仓库货栈不足，交易场所简陋，卫生检疫手段落后。总之，上述因素均从不同角度制约着中国边境贸易的发展。

第二节 迈向 21 世纪的中国边境贸易发展战略

边境贸易在其发展过程中出现障碍、滑坡等现象，主要是由于中国及其毗邻国家相关政策的调整，市场需求的变化，边贸企业自身经营策略不当，并非失去双边边境经济贸易合作的基础，中国与邻国的地缘优势、互补优势依然存在，通过发展边境经贸关系增进睦邻友好并获得比较利益的愿望依旧存在。双边共同利用国际资源、共同利用国际市场的边境贸易，之所以不能正常发展，有多种原因，但中国边境贸易缺少总体发展战略是一个主要原因。为使迈向 21 世纪的中国边境贸易健康地发展，必须探讨其发展战略问题。我们认为探讨中国边境贸易的发展战略，首先应考虑中国经济发展现状，边境地区经济特征以及中国外贸战略等问题。

一、中国经济发展现状与外贸战略选择

能否正确认识中国经济发展的现状，直接关系到中国对外贸易战略的选择，因此，有必要从中国经济发展的类型、规模、结构和水平等方面，对中国经济发展的现状作一概括性的考察。

目前中国正处在向社会主义市场经济过渡阶段，从经济发展类型看，国内总需求大于总供给，短缺现象普遍存在。国内市场需求是中国经济发展的基本推动力量，所以从总体上看，中国经济基本上属于一般内需型经济。从经济发展规模看，中国地域辽阔、资源丰富、人口众多属大国经济。从经济结构上看，中国虽是农业大国，但工业在国民经济中的比重正在逐步提高，在工业发展中，重工业比重开始上升，已形成具有一定规模和比较完整的工业体系，第三产业发展十分迅速。从经济发展水平看，中国经济发展所处的工业化阶段和在世界经济中所处的地位相对比较低。总之，中国经济是属于一般内需型的、接近于中级结构的、低水平发展的大国经济。同这种经济发展现状相适应，中国自改革开放以来外贸发展迅速，中国只能选择平衡发展战略。平衡发展战略融合于进口替代战略和出口导向战略的基本要素。该种战略既要求实行一定程度的进口替代，以便进一步扩大和完善现有的工业体系，推动中国工业化进程；又要求实行一定程度的扩大出口，以便充分利用已经具有一定国际竞争力的出口产业积极参与国际分工和国际市场竞争，促进中国产业结构的调整和贸易结构的优化。另外，平衡发展战略能创造国内和国际两种竞争机制。出口本国商品，参加国际市场竞争，存在着一种由竞争引入的、潜在的“挑战一应战”机制，迫使出口商品以质优价廉适应国际市场需要；进口外国商品，在一定程度上限制了国内商品市场，增加了其间的竞争，迫使国内商品争先采用新技术、新工艺，不断增加品种、规格，加快产品更新换代以提高竞争力。这两种竞争机制的相互作用，共同推动中国整个经济的高效率运行。

二、中国边境贸易发展战略选择

从总体上看，中国边境地区经济基本特征可概括为经济发展水平低、产

业结构处于低级发展阶段、商品市场规模和容量有限、以经济实力较强的内地为腹地并与境外形成经济互补等。为此，探讨中国边境贸易发展战略，应考虑如下要点：

（一）实现边境地方贸易向国际规范化转变

世界各国或地区发展对外经济贸易的一条成功经验，是由国家统一制定法律和政策，由政府统一管理对外经济贸易，这也是世界贸易组织对各缔约国的基本要求。中国边境地方贸易及其各种经贸合作方式，应当符合国际贸易规范要求。因此应抓紧制定边境贸易与边境经济技术合作的有关法规，完善有关管理制度。应建立健全边境地区经济贸易管理机构，把边境贸易进出口的主要商品品种、数量、货款、运输等纳入国家管理轨道，以利提高国家财政收入。在现汇贸易作价上，应当维持不低于国际市场的价格水平，并顾及到客户的信誉和结算等因素。在易货贸易作价上应参照国际市场现汇贸易的价格，实现对边境贸易签约和履约的协调监督。

（二）实现“大经贸”战略

“大经贸战略”构想，是总结中国改革开放 15 年来对外经贸发展的实践经验和科学分析今后中国对外经贸发展所面临的新的国内外环境，特别是加快建立社会主义市场经济体制，结合目前中国对外经贸发展现状而提出的。这一具有重大理论指导意义的战略构想的提出和实施，将为加强和改进对外经贸宏观调节和管理提供依据。“大经贸”概念最早的内涵是外贸、外资、外经结合即经贸结合。以后这一概念不断丰富，发展为“大经贸战略”，其基本内容是：拓展对外经贸的深度和广度，全方位开放，加快国内经济与世界经济接轨，奠定中国开放型经济体系的基本格局；实现商品贸易和服务贸易的一体化协调发展；实现多边经贸合作、区域经贸合作和双边经贸合作的有机结合；推进贸易、生产、科技、金融等部门的密切结合，提高企业的国际竞争力；使对外经贸的宏观调节与国民经济宏观调控更好地结合，在扩大对外经贸的规模，提高同国民经济增长的贡献度的同时，要着力发挥其促进我国产业结构调整、加快技术进步和提高宏观经济效益方面的作用；同时，对外经贸作为沟通国内外市场的重要渠道，还要对国民经济发挥全面导向功能，提供多方面的综合服务，特别是信息沟通，开拓国际市场等方面的服务。

（三）实行多元化国际市场开发战略

只要存在中国与其邻国的国际地缘经济关系，边境贸易将会长期存在与发展下去。当今国际贸易保护主义倾向有增无减，贸易摩擦加剧。世界市场正在经历着战后重大的改组，区域市场的地位上升，且表现出不同的特征。因此，中国边境贸易应继续实行多元化国际市场开发战略，立足周边国家边境地区市场的同时大力向其腹地推进，并拓展洲际特别是独联体和东欧各国、东北亚、西亚、南亚和东南亚各国市场。边境贸易应在提高具有一定潜力的现有周边国家市场商品占有份额的基础上，积极开发新的市场，其关键是针对不同区域市场和国家市场需求变化的特点，合理地安排组织进出口商

品流量和流向。

（四）实现边境地方经济贸易形式与方式的战略转变

实现边境地方经济贸易的形式与方式的战略转变，核心是从单一的、简单的易货贸易方式向易货贸易、现汇贸易、补偿贸易以及转口贸易方式转变，实现有形贸易向无形贸易形式转变，实现作为主要动力的短期贸易向能够稳定和巩固现有市场，开拓新领域的长期贸易方面转变。这就要求边境地方经济贸易企业尽快掌握按国际通行规则运作的贸易方法从事现汇贸易和兴办实业。同时拓展新领域，向无形贸易即服务贸易、技术等领域发展。当代世界经济贸易发展的历史证明，经济服务化是社会经济发展的必然趋势，经济的发展和资金、技术、劳动力的转移是沿着先农业、工业、后服务业的轨迹向前发展的。因此，商品经济发展客观上要求服务业相应迅速发展。中国边境商品贸易的发展在一定程度上带动了服务贸易、技术贸易、信息贸易等无形贸易的发展。中国沿边地区由于原来经济基础条件差，第三产业发展滞后，为适应中国沿边对外开放的需要以及加快沿边社会经济发展进程，应大力发展边境服务贸易，即大力发展国际边境交通运输、通讯、旅游、保险、信息、劳务合作和金融等领域。鉴于边境商品贸易不容乐观、潜力有限的情况，应该把边境服务贸易提到应有的位置上来。例如，俄罗斯等独联体国家在激光、航天、生物工程、晶体材料、核技术等领域居世界领先水平，中俄在技术贸易方面合作前景广阔。总之，当前紧迫的是要转变观念，重视服务贸易和技术贸易。

（五）出口产业升级战略

目前，轻纺工业、机电工业和农矿业是中国三大出口战略产业，到 21 世纪初，要完成轻纺工业品对农矿品的出口替代，重点扶植机电产品对轻纺工业品的出口替代。中国由于长期实施那种向沿海倾斜政策，经济发展由东向西梯度推进模式，致使沿边地区经济发展水平低，产业结构尚处在低级阶段，这必然造成沿边与沿海差距拉大，沿边地区出口产业和出口商品结构不尽合理的状况。为加强今后边境贸易的发展，中国沿边地区在出口产业的选择上，应当实施出口产业升级战略，即与内地或沿海地区在出口产业上要适当调整，改变沿边地区目前单纯出口初级产品的现状，发挥其劳动力成本更为低廉和资源丰富的优势，向劳动密集型产业、资源密集型产业发展。适应独联体等国市场的需求，大力发展以食品、饲料、医药、纺织、服装为重点的农副产品精深加工业。在出口产业升级中应鼓励创汇农业、服务业及旅游业的发展，为其创造进入国际市场更好的条件。与此同时，进口战略重点应以产业结构高级化和出口结构优化为目标。一些边境贸易区应有步骤地扩大国内稀缺资源和原材料等初级产品的进口，充分利用国际资源为优化国内资源配置服务。

（六）出口商品“以质取胜”战略

中国在 80 年代到 90 年代初期贸易结构发生显著变化，初级产品的地位

下降，制成品的地位上升。1980年初级产品占中国出口总额和进口总额的比重分别为50.3%和34.8%，1992年则下降为20.1%和16.4%，同期制成品的比重由49.7%和65.2%上升为79.9%和83.5%。制成品已取代初级产品而成为中国对外贸易的主要产品。在中国的制成品贸易中，主要包括服装和鞋类在内的劳动密集型产品约占出口的40%，按原材料划分的轻纺和橡胶，金属制品等约之出口的20%；从进口情况看，机器设备、元器件、冶金、化工等资本技术密集型产品约之进口的70%。未来中国边境地方经济贸易出口商品，应坚决实施“以质取胜”战略。严格把好出口商品质量检验关，杜绝假冒伪劣商品、不合格商品出境。在境外广泛举办中国优质商品展销会，发挥边境贸易商品质优价廉、运距短、到货及时的优势，恢复和树立中国商品的良好形象和信誉。同时，要逐步改变单一出口日用消费品、进口原材料的格局，增加高技术含量、高附加值商品的进出口比重。要积极采用国际标准，大力推行全面质量管理，即从出口产品开发、设计到生产制造、装配、包装、储存、运输、商检、直到售后服务等各个环节，都要有一整套质量管理体系，建立质量保证体系，提高边境贸易出口商品的国际竞争力。

（七）实行集约化、集团化经营战略

中国边境贸易开展以来，大多边境贸易企业各自为战，实行分散性、盲目性、粗放性经营，造成内耗严重、效益下降。为改变此不良状况，边境贸易主体应实行集约化、集团化、专业化经营战略。要在整顿边贸企业、深化外贸体制改革、提高边贸企业素质的基础上，以有对外经营权和经济实力的边贸企业为龙头，组建进出口企业集团，建立紧密型的经济实体，变分散、粗放性经营为联合化、集约化经营，形成合力和集团优势。企业集团既可以是省内、又可以是跨地区、跨行业和跨国的企业组合；既可包括大中型国有企业，又可包括有一定经济实力的乡镇企业和私营企业，实行贸工农商金融一体化和各种经济成份的股份制边贸企业集团。

综上所述，边境贸易作为一个系统工程，必须发生系统的边界与外部环境的联系。这个环境就是国内环境和国际环境，诸种环境条件的变化是制约边境贸易发展战略实施的重要因素。同时，各种战略的相互关联、相互作用及其实施的程度，直接影响边境贸易能否健康发展和经济效益的提高。

第三节 中国边境贸易发展对策

1. 加快边境口岸基础设施建设，特别是大力提高边境铁路、公路、水运、空运等综合交通运输网络的能力，尽快解决边境贸易运输瓶颈问题。

2. 建立跨国投资的合作银行，解决边境贸易中的结算和支付问题；或手持硬通货现金结算，通过第三国银行结算，以贸易对象国货币或人民币直接结算等，这些方式已被贸易公司创造出来。这些结算方式在一定程度上克服了易货贸易的弊端，但又产生新的麻烦。如用硬通货现金结算风险大；通过第三国银行办理结算业务是一种相对规范的结算方式，但只适用于少数大贸易公司。所以，解决中国边境贸易结算方式问题的对策方面，首先，应该向完善边境贸易结算体制方向努力，向金融化、现汇化、硬通货化方向发展；其次，在上述基础上向本国货币化方向过渡；再次，就目前结算方式而言，应采取复合结算方式，即以某种结算方式为主，辅之以其他结算方式。具体采用何种结算方式，应视中外双方公司资信状况、新老客户关系、地理位置、成交额大小、过货时间及其周期的长短以及风险性大小的不同而异。总之，中国边境贸易结算方式原则上应以可靠、灵活、经济方便为宜，而不应采取某种固定模式。

3. 建立双边仲裁机构，解决边境贸易纠纷问题。

4. 加强政府间的协调和规划，各自或共同制订有利于边境经济贸易合作的优惠政策，并加强对双边经贸合作的管理。

5. 加快出口商品基地建设，保证稳定的出口货源和供货。

6. 优化出口商品结构，逐步实现三个转变：一是由以出口原料性产品、初级产品和半成品为主向出口制成品转变；二是由以出口初加工、粗加工产品为主向出口精加工、深加工、高附加值的产品转变；三是由以出口低档次、少品种为主向出口中高档次、多品种转变。

7. 在具备条件的地区组建跨国经济合作区，例如，可考虑在中俄边境组建黑河—布拉戈维申斯克、绥芬河—波格拉尼奇内、珲春—哈桑跨国经济合作区或跨国自由经济区，以促进双边边境经济贸易的发展和繁荣两国边境地区的经济。

8. 制定相应政策措施。

(1) 支持边境贸易发展的产业政策。即制定促进与出口相关的、与进口相竞争的产业发展，例如，支持具有一定竞争优势的创汇产业，鼓励具有现实绝对优势和相对优势的劳动密集型产业的发展，限制处于劣势的低档次劳动密集型产业及其产品的生产和出口。

(2) 关税政策。与国际水平相比，中国的关税水平总体偏高，范围也过宽。为适应对边境贸易的阶段性的调整，在关税与国际水平逐步趋近的过程中，应合理安排关税结构，对于应放开的有竞争性产业和产品，要及时降低关税；而对确应保护的产业和产品，要实行关税的倾斜配置，在关税总水平的范围

内确保对重点产业和产品的扶植；边境贸易中的现汇进口贸易亦应享受关税减半的优惠政策；尽快解决由于实行新税制后使原先规定的国家扶持边贸发展关税减半优惠政策被抵消的问题，以使边贸企业有足够时间调整经营策略，为按国际规范运作奠定基础。

(3) 对沿边地区实行更多的优惠政策。例如，原则上应大力支持边境市县所在地的边贸公司直接经营边境贸易，而其他公司只能通过边贸公司代理或联营，在某种程度上限制挂靠或皮包公司直接经营边境贸易。这样，对外可形成联合经营，避免内耗。另外，如沿边地区征收边贸的各种税费，可考虑 10 年内一律留归当地政府财政收入，其他部门不得提成。总之，应制定重点扶持边贸发展的区域倾斜政策。

9. 正确处理好几个关系。

(1) 边贸与国贸之间的关系。近年来，中俄边境地方贸易在双边贸易中的比重上升，现已占据主导地位。有人担心，边贸的发展会在货源、运输等方面冲击国贸，会导致出口贸易额的下降，实际上这种担心是不必要的，因为边贸与国贸在贸易对象、商品经销渠道等方面均有所不同。边贸实行自我找货源、自行平衡、自负盈亏等原则，运营机制灵活，国贸对象只有一个，即对方国家的对外经贸部。这与边贸公司之间交易主体众多有重要差别。边贸近年的迅速发展，已成为边境省区利国富民的战略举措，所以应支持边贸的发展，使其机制不断完善。

(2) 现汇贸易与易货贸易的关系。现汇贸易既符合商品经济发展规律和商品交换原则，也符合国际贸易惯例，易货贸易的贸易谈判较之现汇贸易要困难得多，其成交的可能性小得多。这是因为，在易货贸易的一笔交易中有进有出，要经过“国内采购—出口—进口—国内销售”这样一个业务周期，因而从理论上说，易货贸易的资金占用时间相当于现汇贸易的两倍，致使从银行融通资金比较困难，使得单笔交易的规模小于直接（金融）现汇结算贸易。另外，贸易公司在易货贸易中要办理两次车皮、仓储、保险等，使其成本高于现汇贸易。因此，易货贸易在今后的边境贸易中占的比重要减少。但是易货贸易在相当长的时期内将会存在下去，这是因为，其一，中国及其周边国家外汇短缺现象不可能在短时期内消除；其二，双边进出口结构互补性很强，双方互相大量需求对方商品，互为市场。这两种主要因素决定了人为地取消或限制中国与周边国家之间的双边易货贸易是难奏实效的。因此，应当从实际出发，实行现汇贸易、易货贸易及其他灵活贸易方式并举的措施，否则将会导致双边边境贸易额的大幅度下降。

(3) “外开”与“内联”的关系。中国一些边境省区在对外开放发展边境贸易中提出“南联北开”、“西出东进”等“外开内联”方针，实践证明，这些战略方针是行之有效的。“外开”的关键在于千方百计地开拓周边国家市场，寻求贸易伙伴，建立长期稳定的经贸合作关系。但是“外开”离不开“内联”，即应当把中国沿边的地缘优势，资源优势与沿海、内地的技术、

资金、设备、管理优势结合起来，这样方可增强沿边地区出口商品的国际竞争力，跻身于周边国家市场，促进边境贸易稳步发展。

10．进入周边国家市场的商品营销策略，具体包括建立边境贸易营销渠道策略、出口商品标准化策略、出口商品差别化策略以及周边国家商品市场开发等策略。

第十二章 中国边境贸易的管理

第一节 边境贸易的方式和效益

一、边境贸易的基本方式

边境贸易市场上的商品交易方式是指邻国边境地区之间进行商品贸易所采用的各种具体做法，根据毗邻不同国家交易地点和时机以及支付与结算差别而采用不同的边境贸易方式。在实际工作中常常参照国际贸易惯例灵活运用。一般说来边境贸易基本方式有如下几种：

(一) 易货贸易

在边境贸易中，交易双方以各自商品相互交换避免货币结算的一种进出口相结合的交易方式。易货贸易有狭义与广义之分。

1. 狭义的易货贸易。即直接易货贸易。交易双方直接以货换货，实行等额交易，货款互相抵消，不需动用货币支付，亦不发生外汇转移。交易双方在合同中确定以一种货币（通常用瑞士法郎或美元）作为易货贸易清算单位，但它只是计价和结算手段，不能流通。直接易货要求交易双方各自提供符合对方需要的商品品种、规格和数量。

2. 广义的易货贸易，泛指交易双方同时承担购买对方等额商品义务的交易方式。它可以是双方各以一种商品相互交换，逐笔平衡货款，也可以由双方以几种商品相交换进行综合平衡；进口、出口可以同时进行，也可以有先有后，在一定时期内进行总的平衡，且双方交货期不同。广义的易货贸易比直接易货贸易方式灵活，成为国际贸易其中也包括边境贸易常用的一种方式。按照货款的结算方式，它又可分为以下两种类型：

(1) 记帐贸易。也称协定贸易，是根据两国政府间的贸易协定进行的综合性易货或一揽子易货贸易。我国在 50 年代—80 年代末期同苏联、东欧各国、朝鲜、蒙古、越南等国的协定贸易基本上采取的是记帐贸易方式；同西方国家的协定贸易则有的采取记帐贸易方式，有的用现汇支付或部分记帐部分用现汇支付。具体说来，记帐贸易是转交易双方并不限于两种商品在同一时期内的等额交易，而是采取在一定时期内通过记帐（双方指定银行互设对方帐户），实现货款逐笔平衡的方法，或者是用几种出口货物交换几种进口货物，货款分别结算，最后综合平衡，如有余额，则在结算期由逆差一方用现汇或商品支付，或者在一定限度内转入下一年度。记帐易货贸易比直接易货贸易更为方便，是易货贸易中的常用方式。

(2) 一般易货贸易。是一次性易货贸易，进口与出口同时成交，作为一笔交易分别签进口合同和出口合同，双方互相承诺购买对方一种或数种等额商品的义务。一般进口，出口商品的交货时间可以不同。先进口方为保证对方履行购买义务，往往采用对开信用证的办法来约束对方，即在先进口方开出第一张信用证中规定，该信用证只有在受益人开立支付其进口商品的金额

相同的信用证时才能生效；或者采用保留押金信用证办法，即先进口一方所开信用证先生效，但对方议付货款必须由银行代管，作为对开回头信用证的押金。这种易货方式称为对开信用证易货，交易双方还可以采用在支付上比较灵活的另一种易货方式，即在双方履行易货义务互有保证的条件下，虽然也使用信用证支付方式，但双方所开信用证可以互不联系，互不约束，一方开出信用证后对方可凭以收取货款。这种易货方式称为双边结汇易货。

易货贸易的优点，在于一般不用现汇支付，可以克服外汇支付困难给对外贸易造成的障碍；在对方急需我方出口商品时能以出带进，获得我方所急需商品；反之，在对方急于推销其过剩商品时，通过易货贸易能以进带出，扩大出口。实行易货贸易有利于实施对外贸易平衡发展战略。易货贸易方式的缺点，在于谈判、交易过程复杂，不易成交；在进出口商品结构类似的国家之间难以开展综合易货；易货贸易主体受双方需求和金额对等的限制难以选择；在记帐贸易中处于贸易顺差的一方等于资金被占用，不利于双方积极执行贸易协定，先过货方风险大，如收不到对方回货则会造成很大经济损失。

（二）现汇贸易

现汇贸易，也称自由结汇方式贸易。在国际贸易中，以货币作为清偿工具的，叫做自由结汇方式贸易。在当今国际贸易中能作为支付工具的货币主要是美元、英镑、马克、法郎等。

（三）补偿贸易

补偿贸易是在信贷的基础上，甲方从乙方进口机器设备、技术、劳务、在一定期限内用其生产的产品或其他商品返销，分期清偿价款的贸易方式。

1. 补偿贸易基本有三种方式

（1）直接补偿贸易。如果用于补偿进口设备和技术价款的商品，就是利用这些进口设备和技术所生产的产品，这种返销称为直接补偿贸易。

（2）间接补偿贸易。如果返销的商品不是利用这些进口设备生产的产品，则称为间接补偿贸易。

（3）劳务补偿贸易：进口方不是用产品而是接受对方委托加工业务，用所得的劳务费分期摊还进口设备的价款。多为与来料加工和来件装配结合进行的中小型补偿贸易。

2. 补偿贸易特点

（1）是贸易和信贷相结合的贸易方式。甲方进设备并不立即付款，而是由乙方（出口设备方）提供信贷或由银行介入提供信贷。甲方在一定时期内用商品支付设备价款以清偿贷款本息。

（2）是贸易与生产相联系的一种贸易方式。补偿贸易的效果即用产品补偿设备价款的能力决定于运用所进口设备和技术的效果。补偿贸易的进口方或出口方都关心设备安装工程的进展和质量，关心投产后的经济效益，为此设备出口方常常提供必要的零配件和技术服务，协助培训技术人员。

（3）双方是商品买卖关系。进口方不仅对进口设备和原材料拥有完全的

所有权，而且对建成的工程和生产的产品也拥有完全的所有权；设备出口方则有接受补偿产品的责任。

3. 补偿贸易同易货贸易的区别

(1) 易货贸易中双方互换商品等额或基本等额，补偿贸易中出口方承担的回购义务则不以贷款金额为限，进口方还清贷款后，补偿产品仍然可在一定时期返销。

(2) 易货贸易中双方商品之间没有联系，补偿贸易不仅进出口结合，补偿产品同进口设备也有一定联系。

(3) 补偿贸易中进口方分期偿付贷款，执行期比较长，有的长达一二十年，在买卖双方之间形成长期合作关系，易货贸易进出口执行合同时期很短。

(四) 转口贸易

商品生产国与商品消费国通过第三国进行的贸易，对第三国来说，则是转口贸易。即使商品直接从生产国运到消费国去，只要两者之间并未直接发生交易联系，而是由第三国转口商分别同生产国与消费国发生交易关系，仍属于转口贸易。

(五) 边境服务贸易

1. 服务贸易的概念

服务业是在采矿业、农业、工业和加工业等工业部门的基础上建立与发展起来的为生产服务的新的产业部门。同时服务业是人类社会发展到高度文明阶段的标志和结果，它包括电信、运输业、旅游业、金融业、劳动力流动、专业服务和视听部门。对于一国或一地区来说，有形商品的进出口贸易是有限的，而汇集了人类智慧的科学、文化和技术的服务贸易，其发展的潜力是无限的。

关贸总协定中把商品以外的无形交易统称为服务贸易。

边境服务贸易是国际服务贸易的特例，它仅发生在毗邻国家边境地区。边境服务贸易是指边境商品贸易以外的边境无形贸易，即邻国边境地区进行的无形商品贸易统称为边境服务贸易。

2. 边境服务贸易的构成

边境服务贸易主要包括边境技术贸易、边境旅游贸易、边境经济合作以及边境信息贸易等。

(1) 边境技术贸易

边境技术贸易是指毗邻国家边境地区的企业或经济组织，按一般商业条件，相互出售或购买某项技术及其使用权的交易行为。它是国际技术转让中商业性有偿技术转让的重要组成部分。边境技术贸易并不包括非商品性的国际技术转让，即毗邻国家地方政府机构之间以技术援助方式进行无偿的技术转让。

边境技术贸易是以一种无形的技术知识作为贸易的标的进入邻国边境市场，并进行商业性有偿技术转让的交易活动。边境技术贸易的标的的内容主要

包括专利使用权、商标使用权和专有技术使用权。该种贸易形式是在一定条件下，技术提供方将技术贸易的标的使用权转让给使用方，而不是转让其所有权。

边境技术贸易的方式有许可证贸易、技术咨询和服务以及合作生产等。

（2）国际边境旅游业

国际边境旅游业是毗邻国家边境地区建立旅游设施和提供各种旅游服务，满足边境旅游者精神和购物等各种需要，以获取盈利的经济活动。

由于毗邻国家边境地区的民族文化、宗教、风俗习惯、聚落等的地域差异性，而形成独具特色的人文旅游资源和人文景观，加之各种奇特的自然旅游资源和自然景观，对跨国边境旅游者产生极大的吸引力，而产生跨国边境旅游的兴趣。

在中俄边境地区，中国具有的典型的东方文化和东方人文景观，在典型的西方文化影响下形成的俄罗斯别具一格的西方文化景观和人文旅游资源；雄踞中朝边境上的长白山及其天池、瀑布、温泉和动植物资源等雄浑、原始的自然风光构成的自然旅游资源；中缅边境地区充满诗情画意的南亚热带风光的自然旅游资源，以及独具特色的民族、宗教和风俗习惯形成的人文旅游资源，吸引着大批中外跨国旅游者。

通过跨国边境旅游公司、各类边境旅游公司（旅行社）组织的跨国边境旅游活动，作为一种新兴产业和一种综合性产业的国际边境旅游业的迅速发展对边境贸易和边境地区的经济发展有明显的促进作用。

（3）国际边境经济合作

国际边境经济合作是指毗邻国家在其边境地区进行的经济合作，它是通过生产领域一种或多种生产要素在毗邻国家边境地区流动与重新配置组合而开展的各种经济活动。

国际边境经济合作的主要方式包括：

国际边境劳务合作：包括各种建筑工程承包、交钥匙工程以及劳务输出等。

国际边境直接投资，包括合资经营、合作经营、独资经营、补偿贸易等。

国际边境运输：包括邻国边境贸易过程中各装运输方式的进出口商品的运输。

国际边境科技合作：包括科技交流，例如：交换科技资料、仪器、样品、专家互访与讲学、组建联合科研机构、进行联合科学研究与考察、国际科技研讨会、共同研究设计与试验等。

国际边境土地合作：包括对外出租与出售土地、土地有偿定期转让。土地合作开发以及组建跨国边境自由经济区（经济特区）等。

国际边境信贷合作：包括邻国信贷、商业银行贷款、在邻国银行开立帐户，双边建代理银行对边境贸易的支付与结算进行合作。

国际边境租赁：包括大型设备、运输工具及各种建筑设施的租赁。

边境贸易经济政策协调与合作：包括组建跨国边境贸易工商联合会，跨国边境贸易企业家恳谈会等。

（4）边境信息贸易

国际信息贸易作为当代国际贸易和世界经济学研究的一个新兴领域，在国际边境地区特别是在邻国边境贸易中显得越来越重要。换言之，在边境贸易中实实在在地存在着国际边境信息贸易问题。

边境信息贸易是指在邻国边境地区进行的所有与信息服务有关的贸易。它既可以是在邻国边境地区进行的跨国信息流，工程咨询、技术许可证等形式的无形商品贸易，也可以是与信息商品如计算机及其软件、信息产品与信息服务等有关的贸易。

除此之外，还有其他种边境贸易方式。

二、边境贸易的效益

（一）边境贸易的经济效益

人们从事任何一项经济活动都以谋求经济效益为基本目的，边境贸易作为一种特殊形式的国际贸易，交易双方通过商品与劳务的交换均可从中获取各自比较利益，即取得一定的经济效益。在现实经济生活中人们并不都能正确理解经济效益，有时会出现误解，例如，有人认为有了“钱”就是有了效益，也有人误将发展速度快视为效益，等等。那么，如何科学地理解经济效益呢？

1. 经济效益概念

所谓经济效益就是人们在经济实践活动中的劳动成果与劳动消耗之比，或产出的经济成果与消耗的资源总量（包括人力，物力、财力资源）之比。经济效益好意味着取得同样多的劳动成果，消耗的劳动较少，或者之用与消耗同样多的劳动，取得的劳动成果较多。简言之，就是产出和投入之比。理解经济效益应遵循三十基本原则：其一，成果与消耗相联系的原则，即将成果与消耗、产出与投入进行比较之后，判断其优劣、好坏；其二，有用成果原则，即将有用成果与劳动消耗相比，而不能将全部成果与劳动消耗相比；其三，全部消耗原则，即消耗是指全部人力、财力、物力的消耗，包括实际消耗掉的，或占用的人、财、物资源。

经济效益从不同角度考察，有多种表现形式，从层次上可分为宏观经济效益和微观经济效益，前者指全社会的或整个国民经济的经济效益，后者一般指一个企业、一个单位、一单项目或一个措施的经济效益；还可分为社会效益、环境效益、生态效益；按受益面分为直接经济效益和间接经济效益；按时间分为近期、远期、中期经济效益；按部门分为工业经济效益、农业经济效益、商业经济效益以及对外贸易经济效益等，我国对外贸易中的边境贸易，成果明显，取得令人瞩目的效益。

2. 分类

边境贸易效益是一个复杂的问题，就其宏观效益而言，包括边境贸易的社会效益和经济效益。社会效益是难以用数字指标表示的。中国边境贸易的发展，不但促进了边境地区经济的发展和社会的进步，同时也增强了与邻国的睦邻友好，互惠合作，这些都属于边境贸易社会效益的范畴，但无法用数字指标计算，边境贸易的宏观经济效益也就是边境贸易的间接经济效益。

边境贸易的微观经济效益一般指边境地方外贸部门、法人和互市边民通过经济活动取得的经济效益，是对边境地方外贸部门、企业和边民个人经营效果的评价，也就是边境贸易直接经济效益。对边境贸易经济效益进行考察，同对对外贸易的经济考察一样，应包括进口经济效益和出口经济效益。

(1) 进口经济效益：指以较少的外汇或商品，换回尽可能多的生产建设和人民生活需要的商品。进口应遵循的基本原则是：进口商品比国内生产花费较少的社会必要劳动，进口必要的生产资料，促进国民经济在较高的水平上取得综合平衡；进口国民经济发展急需的先进技术和设备，促进某些部门及劳动生产率的提高，进口必要的日常生活消费品，改善边境地区人民生活。

(2) 出口经济效益：指尽可能以较少的人民币成本或商品，换取尽可能多的外汇和商品，通过发展边境贸易，努力降低产品成本，提高产品质量，促进边境地区社会生产和生产技术水平的提高，繁荣边境地区经济。

总之，边境贸易的经济效益具体体现在进出口两个方面，通过边境进口贸易使国家节约社会劳动，增加社会财富；通过边境出口贸易实现使用价值的转换，使社会再生产的比例关系不仅在使用价值形态上，而且在实物形态上得到保证和改善。边境贸易正是通过使用价值的职能转换，节约劳动创造的价值，而获得边境贸易的经济效益。边境地区社会生产力的提高，基础设施、城市建设的不断改善、出现超常的社会经济发展，这是边境贸易产生的间接经济效益。

(二) 边境贸易的指标体系

因边境贸易主体层次不同，故考核边境贸易经济效益的指标体系也有所不同。可相对建立边境贸易部门经济效益指标体系和边境贸易法人企业经济效益指标体系。

1. 考核边境贸易部门经济效益的指标体系

该指标体系以不同等级边境贸易区，即三大边境贸易区以及省（区）、州、县（市）级边境贸易区的对外贸易、边境贸易部门作为整体，考察其从事边境贸易活动的经济效益，较之分析每个边境贸易企业的经济效益更为复杂。其主要指标如下。

(1) 边境贸易进出口总额

是指在一定时期内，一国（或边境贸易区）边境贸易进出口的价值总额。该项指标用货币反映一国（或边境贸易区）边境贸易活动的规模，参加国际分工的程度和边境贸易发展水平，直接反映边境贸易的社会经济效益。边境贸易进出口总额是边境贸易进口额和边境贸易出口额之和。前者是指一定时

期一国（或边境贸易区）从邻国进口的商品的全部价值；后者是指一定时期一国（或边境贸易区）向邻国出口的商品的全部价值。边境贸易进出口总额一般都用本国货币、有时用瑞士法郎或美元表示。

（2）边境贸易的贸易量

是用边境贸易进出口商品计量单位如数量、重量等表示的反映贸易规模的指标，按照实物计量单位进行计算，可剔除价格变动等因素，更准确地反映实际贸易情况，边境贸易的贸易量是指一国（或边境贸易区）在一定时期内进出口贸易量和进口贸易量之和。

（3）资金利润率指标

是指在一定时期内一国（或边境贸易区）边境贸易部门的进出口盈利额及所占用的全部资金之间的比率。公式是：

$$R_p = \frac{V_{pmx}}{AC_{ff}} \times 100\%$$

R_p ——部门资金利润率

V_{pmx} ——部门进出口盈利额

AC_{ff} ——部门流动资金和固定资金平均占用额

该指标主要反映全国（或边境贸易区）边境贸易部门运用资金的水平，它可用于与国内商业、工业等其他部门资金利润率相比，也可用于对各边境贸易区资金利润率作比较，以促进各边贸部门资金利润率及经济效益的提高。

（4）进出口贸易利税转标

是指一定时期内通过边境进出口贸易活动给国家和边境地方政府带来的税收和利润，反映边境贸易对国民经济、地区经济带来的财政收入。它是反映边境贸易宏观经济效益的一项重要指标。

（5）边境贸易进出口商品比价指标

是指一定时期内边境贸易进出口商品价格指数之比。它反映国家边境贸易条件状况的变化，公式是：

$$T_n = \frac{P_x}{P_m}$$

T_n ——进出口商品比价

P_x ——出口商品平均价格指数

P_m ——进口商品平均价格指数

2. 考核边境贸易法人企业经济效益的指标体系

（1）出口商品的经济效益指标

出口商品成本的核算

出口商品成本系商品进价加上商品流通费用之和。公式为：

$$C_x = E_{xw} + F_{in} + S_f + C_{wt} + M_e + I_e + P_r$$

C_x ——出口成本 S_f ——保管费 I_e ——贷款利息

E_{xw} —进货价 C_{wt} —损耗费 P_r —利润
 F_{in} —国内运费 M_e —经营管理费

出口商品盈亏率

该指标是核算出口商品成本的重要依据之一。出口净收入大于出口成本为盈，小于出口成本为亏，盈或亏与出口成本的比率，也就是盈余额或亏损额占出口成本的比率称为出口盈利率或亏损率。

出口商品盈亏率是指出口商品的盈亏额与出口商品总成本的比率。其公式是：

$$P_{xpt} = \frac{V_{xpt}}{C_{xt}}$$

P_{xpt} ——出口商品盈亏率

V_{xpt} ——出口盈亏额

C_{xt} ——出口总成本

其中： $V_{xpt} = NY_x - C_{xt}$ ， NY_x ——出口净收入

出口商品换汇成本

是指通过商品出口，用多少人民币可以换回一个单位外币（1美元）的比例数，它反映出口商品换取外汇的能力。一般说来，出口农副土特产品等初级产品的美元换汇成本较低；出口工业品或资金密集型产品的美元换汇成本较高。公式是：

$$C_{fe} = \frac{C_{xt}}{NY_{efe}}$$

C_{fe} ——换汇成本

C_{xt} ——出口总成本

NY_{efe} ——出口销售的外汇（美元）净收入

出口创汇率

也称“外汇增值率”，是进料加工、以进养出，补偿贸易等方式常用作计算外汇实际收益的方法。是指以进口原料的外汇成本与制成品出口的外汇净收入的比率。其公式是：

$$P_{xfe} = \frac{NY_{xfe} - C_{mfe}}{C_{mfe}} \times 100\%$$

P_{xfe} ——出口创率

NY_{xfe} ——成品出口外汇净收入

C_{mfe} ——进口原料外汇成本

如果以国产原料加工制成品出口，则

$$P_{xfe} = \frac{NY_{xfe} - C_{fe}}{C_{fe}} \times 100\%$$

C_{fe} ——国产原料外汇价

出口履约率

是指履行出口合同之全部出口合同的比率，可反映出口进展状况。公式为：

$$R_{px} = \frac{N_{px}}{TN_x} \times 100\%$$

R_{px} ——出口履约率

N_{px} ——履行出口合同数

TN_x ——全部出口合同数

(2) 进口商品的经济效益指标

进口成本指标：是指按人民币折算的进口外汇支出加上各种费用开支；

进口销售收入：是指进口商品在国内销售后的净收入；

进口盈亏额：是指销售收入减去进口成本。计算所得正数为盈利，负数为亏损；

进口盈亏率：是指某种商品的进口盈亏额与进口成本之比率。它是比较各种进口商品盈亏状况的主要指标。

(3) 费用水平指标

是指边境贸易企业在一定时间内经营进出口业务所支付的全部流通过费用之进出口额的比率。该指标反映边境贸易经营中耗费活劳动和物化劳动的状况，以每百元进出口额所开支的费用额来表示。公式为：

$$LC = \frac{V_{co}}{V_{ci}} \times 100\%$$

LC——费用水平

V_{co} ——费用额

V_{ci} ——商品流通额

其中 $V_{co} = S_a + C_w + C_s + C_{wt} + C_m + I$

S_a ——工资 C_w ——福利费

C_s ——服务费 C_{wt} ——损耗费

C_m ——管理费 I ——利息

费用水平低表明商品流通额扩大，出口扩大，经营效益提高。

(4) 资金周转指标

是指边境贸易企业占用的流动资金在一年内周转的次数，反映运用流动资金的效能。公式为：

$$N_{fct} = \frac{V_{gt}}{V_{fc}}$$

N_{fct} ——流动资金周转次数

V_{gt} ——商品周转额

V_{fc} ——流动资金平均占用额

其中 $V_{fc} = FC_0 + L_b + AF$

FC₀——自有流动资金

L_b——银行贷款

AF——拨款

(5) 收购合格率

是指收购的合格商品额占全部收购商品额的比率。该指标反映边境贸易出口商品库存状况。公式为：

$$R_{pg} = \frac{V_g}{V_{tp}} \times 100\%$$

R_{pg}——收购合格率

V_g——合格商品额

V_{tp}——全部收购商品额

(6) 储存、运输损耗率

是指进出口商品在储运过程中损耗与边境贸易企业进出口商品额的比率。公式为：

$$R_{sft} = \frac{V_{wt}}{V_{mx}} \times 100\%$$

R_{sft}——储运中损耗率

V_{wt}——储运中损耗额

V_{mx}——进口、出口商品额

(7) 运输总成本指标

边境贸易中的运输成本，主要受运输距离、运输方式及路面等级不同导致单位商品的运费率的不同，从商品货源地到边境口岸及从边境口岸到出售市场经由的中转次数的影响。计算运输总成本的公式如下：

$$C = \sum_{i=1}^n R_i \times L_i + \sum_{i=1}^m C_i$$

式中：C——运输总成本

R_i——运费率

L_i——运费率为 R_i 的路面长度

n——从商品货源地到边境口岸及从边境口岸到市场的总长度 L 的不同运费率的次数

m——中转次数

C_i——第 i 次中转成本

边境贸易中的运输成本还可用图表示（见图 12-1）。

{ewc MVIMAGE, MVIMAGE, !06300420ZW.D_0297_1.bmp}

运输条件改善前，过口岸 P 的运输成本线为 C₁，口岸 P 的边际盈利空间为 S₁，或市场区在 L₁ 与 L₂ 之间；运输条件改善后（运输工具改变、距离缩短、减少中转次数或路面等级提高），经口岸 P 的运输成本线降为 C₂，则产生边际盈利空间 S₂ 或市场区 L₁L₂ 扩大到 L₃L₄，贸易量随之扩大，贸易利润增加，相应的盈利空间为 S₁+S₂。

(8) 劳动生产率指标

是指边境贸易企业职工在一定时间内完成的进出口额。它可反映从事边贸的职工工作的质量和数量。

边民互市贸易个体经济效益很难考察，一般通过税收、海关统计等来反映边民互市的效益和规模。

第二节 边境贸易的货物运输与保险

一、边境贸易商品运输

边境贸易的发展是与邻国边境地区运输业的发展密切相关的。随着边境贸易的发展和贸易额的扩大，边境贸易运输量也会相应增大，要求邻国边境地区运输业的发展与之相适应。而邻国边境地区运输业的发展，又将有力地促进毗邻国家之间边境贸易的扩大，因为只有邻国边境地区运输业的发展，交通工具的改进与交通设施的不断完善，才能为开拓越来越多的边境贸易市场、加快边境贸易进出口商品运输速度、缩短商品流通时间提供可能性。同时，值得指出的是边境贸易运输问题，还直接关系到边境贸易经营的经济效益，所以，在边境贸易业务中，应当充分重视边境贸易商品运输这一环节。一般说来，边境贸易运输费用是构成边境贸易商品价格的一项重要因素，更有甚者，占到边境贸易商品价格的一半以上，因而在很大程度上影响着边境贸易进出口商品。价格的竞争。进出口商品装运时间的迟早还往往关系到结算的早晚，直接影响到从事边境贸易的进出口商或生产商的经济效益。它影响着能否按质、按量、按时履行合同，直接关系到国家和贸易商的信誉。所以，应充分重视边境贸易商品运输问题。

（一）边境贸易商品运输的特点和原则

1. 边境贸易商品运输的特点

（1）与一般的国际贸易运输比较，毗邻国家之间的边境贸易运输距离较近；

（2）边境贸易运输既是一项经济活动，又是一项外事活动，同时也是一项涉及到国家关系和对外政策的政策性很强的工作，它与国内运输比较，又具有外贸运输的特点；

（3）毗邻国家和地区的政治、法律、金融货币制度的不同，以及对外经贸政策和边境口岸自然环境的的地域差异性，使边境贸易商品运输十分复杂，且可变性很大；

（4）在边境贸易进出口商品运输过程中，需同国内外各种贸易商、交通运输部门、保险公司、银行、口岸的商检、卫检、动植检和海关等机构打交道，因此，边境贸易商品运输涉及面很广，且中间环节很多。

2. 边境贸易商品运输的原则

根据边境贸易运输的上述特点，为了有效地通过运输这种无形商品贸易即服务贸易促进有形的商品贸易，在边境贸易商品运输实际业务中应考虑下述原则：

（1）合理组织边境贸易商品运输，提高经济效益

合理组织边境贸易进出口商品运输，提高其经济效益，是边境贸易运输的一个重要原则，应避免相向运输、迂回运输等不合理运输，尽量减少不必要的中转和储运环节。

（2）边境贸易商品运输迅速、准确并且运费最小

在边境贸易商品运输过程中，应迅速装运，防止发生错发、错交、错运以及单货不符等事故，做到及时交货；降低边境贸易商品流通费用，节省各种运杂费用，力求运费最小，以增强边境贸易商品的竞争力。

（3）正确选择进出口商品的运输路线及其装卸口岸

边境贸易进出口商品的运输，应选择好运输路线。出口商品的装运，原则上应选择靠近出口商品产地或供应地口岸；进口商品的卸货，原则上应选择靠近进口商品用户或接近销售市场的口岸。并且，应尽量安排直达运输，以减少装卸、中转环节，缩短运输时间。

（4）选择适宜的运输方式和运输工具

根据边境贸易进出口商品的数量、重量、运输距离、市场需求程度、风险以及季节等因素，选择最适宜的运输方式和运输工具，合理调配运力，避免延长在途时间或因配载不当而造成车船吨位和容积的浪费。

（二）边境贸易商品运输方式

根据使用的运输工具不同，以及毗邻国家边界自然条件的差异，边境贸易的运输方式分为公路运输、铁路运输、水上运输（河运与海运）、航空运输和管道运输等方式，其中以前三种为主要运输方式。

1．公路运输

公路运输是目前中国与毗邻国家开展边境贸易的一种最主要的运输方式。在东北边境贸易区、西北边境贸易区和西南边境贸易区，有一大批边境公路口岸，使边境贸易进出口商品实行公路运输。公路运输具有送这时间快、效率高及安全可靠等优点，可以避免铁路运输、水上运输那些繁杂的换装、编组、库存、配船等中间环节，免去包装消耗，提高货物的完好率。尤其是在运输活鲜、易损、易腐及某些精密仪器等进出口商品时，可有效地减轻货损、货差的程度。

我国目前实行公路运输的一类边境公路口岸主要分布在：

吉林省的临江、开山屯、三合、南坪、琿春；黑龙江省的绥芬河、东宁、密山；内蒙古自治区的阿日哈沙特、珠恩嘎达布其、甘其毛通、满洲里；甘肃省的马鬃山；新疆维吾尔自治区的阿拉山口、红其拉甫、霍尔果斯、吐尔孕特、老爷庙、红山嘴、塔克什肯、巴克图、乌拉斯台、吉木乃，木扎尔特、都拉塔、阿黑吐别克；西藏自治区的樟木、普兰、吉隆、日屋；云南省的畹町、瑞丽、磨憨、天保、金水河；广西壮族自治区的友谊关、水口、东兴。

我国近年已分别同俄罗斯、朝鲜、蒙古、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、巴基斯坦、尼泊尔、老挝、越南等国签署了国际汽车运输双边协定，促进了边境贸易公路运输的发展。

2．铁路运输

铁路运输在边境贸易进出口商品运输中占有重要地位。铁路运输的优点是不受气候条件影响，风险较小，速度快，运量较大，有高度的连续性，且

可全年进行。

我国与独联体各国以及有铁路相通的周边国家开展边境贸易，其铁路运输业务通常采取国际铁路联运方式，即由两个以上国家签订协议进行铁路联营的运输。具体是指由中国、原苏联、朝鲜，越南、马来西亚等 12 个国家签订的《国际铁路货物联运协定》。根据该协定，参加国的进出口货物从始发站到终点站，不论经几个国家只要办理一次托运手续，有关国家的铁路根据一张运送单据负责将货物一直运到终点站交给收货人。国际铁路联运对于简化货运手续，加速货物周转和降低运费都有益处。与独联体等国开展边境贸易选择铁路运输时，中方进出口商应尽量采用国际联运的方式，同时也应要求外商采用国际联运的方式，这样在交接时双方均可减少许多办手续的环节。

根据接发货的数量、性状、体积和运输速度等，国际铁路运输办理的联运货物可分为如下几种形式：

(1) 整车和零担。我国根据《国际货协》第七条规定，办理整车和零担货物联运。凡一张运单办理的一批货物，需要单独车辆运输的按整车货物处理；重量不超过 5000 公斤，并按其体积又不需要单独车辆运输的即为零担货物。

(2) 集装箱。集装箱联运适用于容量超过 3.0 立方米、总重量在 2.5—5.0 吨的大型集装箱；容量力 1.0—3.0 立方米、总重量小于 2.5 吨的小型集装箱。在《铁路集装箱运输规则》中，明确规定具体办理集装箱业务的车站和换装边境车站。

(3) 慢运、快运和随旅客列车挂运。根据国际货协规定，国际铁路联运货物可分为慢运、快运和随旅客列车挂运；慢运整车为每昼夜 200 运价公里，零担为每昼夜 150 运价公里；快运整车为每昼夜 320 运价公里，零担为每昼夜 200 运价公里；挂旅客列车运送的整车每昼夜为 420 运价公里。

我国边境一类铁路口岸主要有：

辽宁省的丹东；吉林省的图们、集安；黑龙江省的绥芬河；内蒙古自治区的二连、满洲里；新疆维吾尔自治区的阿拉山口；云南省的河口；广西壮族自治区的凭祥。

3. 河运

由于我国与一些周边国家以河流为界，因此河运也是边境贸易运输的一种形式，河运具有运量大、运费低、不受道路和轨道限制、通过能力大等优点。但受边界河流地理条件的限制，河运也有运期较短、航道行走船舶的吨位较小等缺点，目前边境贸易中因河运运力较小尚不能满足其发展的需要。例如，云南省的思茅、景洪口岸。

在我国北方，因冬季漫长，边界河流受冰封影响不能通航，此时期可从冰上开行汽车，实行汽车运输，而形成夏航冬车的特种运输形式。

我国东北边境夏航冬车的特种形式口岸有：虎林、饶河、抚远、同江、

嘉荫、孙吴、逊克、黑河、呼玛、漠河、黑山头、室韦。

4. 海洋运输

世界贸易总量中约有 2 / 3 采用海洋运输方式，我国进出口货运量中的 80% 采用海运方式。我国与周边国家开展的边境贸易，受其自身形式和自然地理环境所限，在进出口货物运输过程中，仅有少部分货物采用海洋运输方式。特别是仅在中国东北同俄罗斯远东的边境贸易中，对部分进出口商品实行海运。

5. 航空运输和管道运输

航空运输和管道运输方式在边境贸易中很少采用。中国东北同俄罗斯西伯利亚地区的边境贸易，有少量货物实行空运。

二、边境贸易货运保险

边境贸易进出口商品在运输、装卸、存储过程中，货物有可能遭受各种损失或风险。为了保障货物在遭到损失时能得到经济补偿，就需要办理货运保险。简单地说，保险是一种对损害的补偿办法，即“分散危险，补偿损失”的一种办法。货运保险即是保险人（保险公司）同被保险人（进出口商）订立保险契约，在被保险人交纳了保险费后（一定的对价），保险人根据契约的规定，对货物在运输过程中发生的损失，给予被保险人经济上的补偿，承担赔偿责任。所以，从法律的观点看，保险是一种补偿性契约行为。一方面，被保险人须向保险人提供一定的对价，即保险费；另一方面，保险人应对被保险人将来可能遭受的某些损失承担经济赔偿责任。有人认为，“保险是将不定的风险变为固定的费用”，这种说法很形象。这是因为边境贸易货运过程中灾害与事故的发生往往是人们始料不及的，灾害事故发生所造成的损失更是难以估计，而通过保险，被保险人只须向保险人交纳固定的小额保险费，一旦风险发生就能从保险人那里获得某些损失的补偿。因此，货运保险可保证边境贸易的顺利开展。

（一）边境贸易货运保险的作用

1. 有利于促进对外经贸关系的发展

由于保险具有分散危险、补偿损失的职能，因而在边境贸易经营中，边境贸易企业只要对货物及各项对外经济合作项目按规定办理了保险。凡属承保范围内的损失，都可以及时得到补偿。这不仅有助于受损货物或财产的迅速恢复，而且可以保障交易双方的利益安全，有利于促进对外经贸关系的发展。

2. 保障边贸企业经营的稳定进行

因货运保险可把不固定的损失转化为固定的费用，被保险人（边贸企业）既可将此项费用列入生产或经营成本之中，便于商品价格的计算，又可在风险发生后从保险人处获得补偿，使生产和贸易不致中断，使边贸企业的正常经营得以稳定进行。

3. 有助于边贸企业扩展业务

由于货运保险可为边贸企业因灾害事故造成的损失提供经济补偿，这样边贸企业无须在手中经常保持和准备巨额的应付意外风险的资金（非常准备金），可以把这笔巨额资金投入增加到生产和扩展边境贸易业务上去。

4. 支援国家经济建设

保险公司承办边贸企业的货运保险并收取一定的对价，这样可以积累一笔相当可观的资金用于本国的经济建设。

5. 推进防灾防损工作

边贸企业在其经营业务中办理保险业务之后，边贸企业与保险公司为了自身的经济利益，都将共同关心如何减少灾害事故和财产损失的发生问题，可以更有效地促进和加强对被保险货物如财产的防灾防损工作。

（二）边境贸易货运保险的分类

1. 按照保险实施的形式分类

可分为强制保险和自愿保险。

（1）强制保险。也称法定保险，指根据国家法律或法令规定采取强制形式来实施的一种保险。其特点是：其一，保险的实施是全面性的，凡是在法令规定范围内的，不管被保险人是否愿意，都必须参加保险；其二，保险责任是自动产生的，不论投保人是否履行投保手续，凡是属于承保范围内的保险标的，其保险责任均自动形成；其三，保险金额由国家法律标准确定，而不是由投保人自行决定；其四，保险责任不会因被保险人未履行缴纳保险费的义务而终止，若被保险人未缴纳保险费，保险人对保险标的仍承担责任，但对迟交的保险费需缴付滞纳金。

（2）自愿保险，指保险人和被保险人双方协议自愿签订保险合同来实施的一种保险。其特点是：其一，保险的进行不是全面性的，各边贸企业与个体是否投保，完全根据其意愿决定；其二，有关保险的条件，在不违反有关法律规定的前提下，完全由保险人与被保险人自行约定。

2. 按边境贸易进出口商品运输方式分类

可分为陆上运输货物保险、海上运输货物保险、航空运输货物保险以及邮政运输货物保险等。

（1）陆上运输货物保险。指在进行陆上运输（火车、汽车运输）时，为预防货物遭受各种风险确保货物安全，被保险人向保险公司办理的货运保险。可能遭受到的风险有：隧道坍塌、倾覆或出轨、车辆碰撞、遭遇风暴、雷电、洪水、地震、泥石流、火灾、爆炸等；货物短少、短量、偷窃、渗漏、碰撞、破碎、雨淋、生锈、受潮、受热、发霉、污染、串味等。陆上货物保险险别别有陆运险、陆运一切险和附加险。

（2）海上运输货物保险。是各种保险中最复杂的一种保险，指承保海运中因自然灾害、意外事故或外来原因造成货物损失。一般分为海上风险与外来风险两类：

海上风险包括：恶劣气候、雷电、海啸、地震、台风等造成的自然灾

害和船舶搁浅、触礁、沉没、碰撞以及失火、爆炸等意外风险事故；

外来风险包括：短量、偷窃、污染、渗漏、破碎、受潮、锈损、钩损、串味以及罢工、战争等原因引起风险所造成的损失。

海洋运输保险险别可分为基本险、水渍险和一切险。

保险期限与保险费：

保险期限：保险期限根据国际惯例的“仓至仓条款”，它只负责水上运输一段，即从货物装上轮船后，到货物在最后卸货港口卸离轮船时为止。一种情况是货物不卸离轮船，则以轮船到达目的港口当日午夜起 15 天止为保险期限，另一种情况是如果有转船货物，以原轮船到达中途港口当日午夜时起 15 天为保险期限，到再装上续运轮船时责任恢复有效。

保险费：可按下列式计算保险费

a. 以到岸价 CIF 计算出口货物的保险费

出口货物保险费 = CIF × 110% 投保加成 × 保险费率

在 CIF 价格条件下，保险由卖方办理。

b. 以离岸价 FOB 计算进口货物的保险费

进口货物保险费 = 货价 (FOB) × (1 + 运费率) × 保险费率 / (1 - 保险费率)

在 FOB 价格条件下，保险由买方办理。

(3) 航空运输保险。指承保空运途中因自然灾害、意外事故或外来原因造成的货物损失。主要分为航空运输险和航空运输一切险两种。

航空运输险：其责任范围是保险货物在运输途中遭受雷电、火灾、爆炸或由于飞机遭受碰撞、倾覆、坠落或失踪等意外事故所造成的全部或部分损失。

航空运输一切险：其责任范围除上述航空运输承保的责任外，还对被保险货物由于被偷窃、短量等原因造成的全部或部分损失负责赔偿。

此外，还可加保航空运输货物战争险等附加险。

航空运输保险期限：是自被保险远离保险单所载明起运地仓库或储存处开始运输时生效，直至被该项货物运达保险单所载明目的地交给收货人仓库或储藏处为止。但如未到达上述仓库或储存处所，则以被保险货物在最后卸离飞机后满 30 天为止。

总之，在边境贸易中，货物运输保险同货物运输一样，已经成为交易中不可缺少的组成部分。通过保险业务活动，不但能补偿边贸企业因意外风险事故遭受的损失，还可以维护边贸企业和国家在对外贸易中的信誉。

第三节 边境贸易商品检验和通关

一、商品检验

商品检验是边境贸易进出口商品交接过程中不可缺少的重要环节之一，因此不能忽视商品检验的作用及其重要性。

（一）商品检验的作用

商品检验是指商检机构对进出口商品的品质、数量、包装、卫生状况等进行法定检验和公正鉴定，以确定商品是否符合进出口的法律要求和边境贸易合同所规定的有关标准。一般说来，毗邻国家之间开展边境贸易，对进出口商品的运输和多次装卸，有时会出现交接货物的残损或短缺而发生质量或数量方面的争议，为避免发生一些争议以及发生争议后便于明确责任进行处理，需要有商品检验机构或公证机构，出面对卖方交付的货物的品质、数量，包装以及装运技术条件或货损，货差等进行检验和鉴定，并出具相应的商品检验证书。这样，商品检验既能起到保护买方利益的作用，也能起到保证和促进卖方维护商品信誉，把好质量关的作用。它是买卖双方交接货物，支付货款或进行索赔与理赔的依据之一。因此，商品检验对交易双方都是十分必要的。

商品检验的重要作用具体表现在出口和进口两个方面。

1. 出口商品检验的重要作用

进行出口商品检验，把好出口商品质量关，以维护出口商品信誉，促进出口商品质量的提高。商品的良好质量是进入周边国家市场的重要条件，如果出口商品不经检验，一些假冒伪劣和不合格的商品出口之后，不仅会影响该类出口商品的竞争能力，造成经济上的损失，还会影响国家对外贸易的信誉。本世纪90年代初期，中俄边境贸易中一些低档假冒伪劣服装、鞋类等商品，通过各种渠道未经商品检验流入俄罗斯市场，一方面损害了俄罗斯消费者的利益，另一方面极大地影响了中国商品的良好信誉。这一历史教训足以证明出口商品检验的重要作用。

2. 进口商品检验的重要作用

把好进口商品质量关，维护国家和人民的利益同样重要。我国边境贸易进口的商品，既有工农业生产所需的生产资料性商品，又有边境地区居民所需的日用消费品。尽管商品结构、性能各异，均需切实做好进口商品检验工作，才能确保国家生产和人民生活的安全，维护国家和人民的利益。1994年我国边境贸易口岸从俄罗斯进口的55111卡玛斯载重汽车整车，经商检发现有少量旧发动机，使这种情况得以及时处理。

总而言之，我们必须从国家和人民的利益着眼，防患于未然，做好边境贸易进出口商品检验工作。克服对商检工作认识的不足，不能怕麻烦图省事，故意逃避检验，杜绝不按规定检验的失职行为。

（二）中国的商检机构及其职责任务

1. 中国商检机构

我国执行商品检验的法定机构是中华人民共和国国家进出口商品检验局。它是统一监督管理全国进出口商品检验的主管机关。根据国务院授权和《中华人民共和国进出口商品检验条例》的规定，该机构负责贯彻执行国家有关方针、政策和法令，组织管理全国进出口商品检验工作和国内外委托检验业务，制定和管理全国进出口商品检验工作规划、计划、规章制度、科研检验标准、检验技术情报和检验技术引进工作；对出口商品的生产、经营单位和进口商品收货、用货单位的商检工作进行监督检查和管理指导，以保证进出口商品的品质、数量、包装符合买卖合同的规定，协同和处理有关进出口商品检验事宜。

2. 商品检验的职责任务

(1) 对进出口商品实施法定检验。即对指定的主要进出口商品实施强制性检验，以保证进出口商品的质量，增加出口商品在国际市场上的竞争能力，防止伪劣商品的进口，维护国家和人民的利益，法定检验的出口商品未经商检机构检验并签发证书放行单，不准出口；进口商品未经向商检机构申报，不准进口，由海关监督。

目前商检部门实施法定检验的范围主要包括：

列入《现行实施检验进出口商品种类表》内的商品； 国家食品卫生法规定应实施卫生检验的出口食品和食品原料； 国家进出口动物检疫条例规定应实施检疫的动物产品； 根据有关贸易国家政府的要求，国家规定由商检局统一执行检验的出口商品。

(2) 对外贸易公证鉴定，即商检部门凭对外贸易关系人的申请，或外国检验机构的委托，以公正的态度，办理对外贸易公证鉴定业务和国外商品检验业务，并签发各种鉴定证书，作为对外贸易关系人办理进出口商品交换、结算、计费、报关、纳税和处理索赔争议的有效凭证。

商检部门实施公证鉴定任务主要包括：

进出口商品的质量、数量、包装鉴定和货载吨位衡量； 承运出口商品的运输工具的有关清洁、密封、冷藏等运载条件检验以及监装、积载鉴定； 承运进口商品货物残损鉴定与集装箱检验； 抽取签封进出口货物的成交样品、装卸船样品和检验样品； 运输工具的封识与启封； 审核签发产地证书、价值证书和认证发票单据。

(3) 监督管理。即商检机构通过组织管理和监督检查等方式，对所有进出口商品的质量和检验工作实施监督管理，包括对出口商品的生产 and 经营单位、进出口商品收、用货单位的检验工作以及进出口商品质量、重量、数量、包装进行监督检查和管理指导。

(三) 商检程序与商检证书

1. 商品检验程序

商品检验的一般程序包括：报验、抽样、检验和签发证书。

(1) 报验：指边境贸易交易人向商检局申请检验必办的手续。报验有三种形式：第一种是出口检验申请，出口商在发运货物之前要填写出口检验申请单，并提供合同、信用证等有关证件；第二种是进口检验申请，进口商如发现进口货物与合同不符必须在索赔有效期内向商检局填报进口商品检验申请单，并提供收单、合同、发票、装箱单、重量单、提单或运单等有关证件；第三种是委托检验申请，委托人在向商检局办理此项申请时必须填写委托检验申请单上填写需要检验的项目和目的，并提供相应样品。

(2) 检验：根据国家的有关法律和买卖合同规定的检验标准和方法对商品进行检验，这是整个商检工作的核心，必须做到准确、迅速、货证相符。

(3) 签证：商检机构就检验结果签发证书，商检证书是一种具有法律效力涉外证件，它既是买卖双方交接货物依据，又是向银行办理汇付的依据。因此，商检证上的证题要说理严谨，论证周密，不能疏漏。

2. 商检证书种类

目前我国商检局根据不同的检验或鉴定项目签发的各种证书主要有：

(1) 品质检验证书：用于证明进出口商品的品质、规格；

(2) 重量检验证书，用于证明进出口商品的重量；

(3) 数量检验证书：用于证明进出口商品的数量；

(4) 兽医检验证书：用于证明进出口动物符合我国卫生检疫条例或边贸关系人所在国关于动物产品卫生检疫要求；

(5) 卫生检验证书：用于证明进出口的供食用的动物产品、食品经卫生检验未受任何传染病感染，可供食用；

(6) 消毒检验证书：用于证明进出口的动植物产品经过高温或药剂消毒。

(7) 原产地检验证书和普惠制产地证书：前者享受普惠关税待遇；

(8) 价值检验证书：用于证明出口商品价值或发货人发票上所列商品价值真实证明；

(9) 残损检验证书：用于证明进出口商品的残、短、渍、毁等情况，估定残损贬值程度和判断致残原因；

(10) 验舱检验证书：用于证明车箱、船舶和集装箱的清洁、密固、冷藏的运载条件；

(11) 衡量证书：用于证明商品的尺码或重量。

除上述证书外，有时根据外商的要求，还会出具其他内容的检验证书。

二、边境贸易的通关

(一) 海关及其特性

1. 概念

海关是国际经贸和国际交往产生和发展的产物，随着社会的分工和商品经济的发展，国家与国家之间便逐步产生了人员往来和物资交换。这种超越国界的商品交流，既是发展本国经济不可缺少的，同时也会产生国与国之间

的利益冲突。国家为了维护本国的利益，需要在边境口岸设立专门的机构，管理货物、人员和运输工具等进出境，这种专门机构就是海关，换言之，海关是国家的进出境监督管理机关。

2. 特性

海关由于特殊的工作性质和职权范围，具有其他国家机关不同的特性，这些特性表现在如下几个方面：

(1) 海关的隶属关系不受行政区划的限制。海关原来只设在陆地边境和沿海口岸，后来，由于近代航空运输和铁路运输的发展，在开展国际航空运输、国际铁路联运、国际邮包邮件交换业务以及其他有外贸业务活动的地方，也设置海关机构。

(2) 依照《中华人民共和国海关法》和其他法律、法规，海关是专门代表国家在口岸行使监督管理职权的机关。海关行使国家的权利，它不仅对外代表国家行使监督管理职权，而且对内也代表国家即中央行使监督管理职权。因此，海关必须在对外经济活动中维护国家的利益。

(3) 海关是国家贯彻执行有关进出口政策、法律和法令的重要工具，海关监督管理的对象是一切进出口的货物、人员和运输工具。

(4) 海关具有多种职能，主要有：对进出国境的货物、人员和运输工具进行监督管理；征收关税和法定由海关征收的其他税费；查缉走私；编制海关统计和办理其它机关业务。

(5) 海关是进行对外经济斗争的武器。进行对外经济斗争，促进在平等互利基础上的经济合作，维护国家的经济利益，促进国家的经济建设发展，这是海关职能作用的重要方面。国家在这方面为海关规定了防止外来任何经济侵袭和打击走私违法的任务。机关在反敌特政治斗争中亦发挥着重要作用。

(二) 海关对进出口货物的申报、查验与放行

1. 进出口货物的申报

货物的申报也称报关，是指货物所有人或其代理人在货物进出境时向海关申请报验，并附交海关所规定的各项单证，以接受海关的监督和检查。

(1) 向海关申报时必须交验的单证，凡进口货物自入境起到海关放行止，出口货物自向海关申报起到出境止，进出口货物所有人或其代理人在海关申报时，必须按海关的规定交验以下单证：

进出口货物许可证和进出口货物报关单；受其他管制的进出口货物检验证书，例如商品检验证明、动植物检疫证书等；货运单据，例如货物提单、运单、装箱单等；其他按规定向海关交验的单证，例如产地证书等。

(2) 正确填写进出口货物报关单。报关单是有关货物所有人或代理人向海关办理申报手续时交验的主要单证。也是海关对进出口货物进行监管的主要依据。因此，报关单各项目必须完备正确，符合海关监管、查验、征税和统计要求。

进出口货物报关单填写的项目包括如下：

进口（出口）口岸； 经营单位； 收货单位； 合同号（填写本批货物合同签约地址、年份、编号及附件号码等）； 运输工具名称及号码； 贸易（性质）方式； 贸易国别； 产地国别； 外汇来源（易货贸易填无）； 进口日期（填写向海关申报进口的日期）；(11)运单或提单号；(12)运杂费及保险费；(12)标记唛码、件数及包装种类；(14)重量（毛重或净重）；(15)海关统计商品编号；(16)货名规格及货号；(17)数量；(18)成交价格（瑞士法郎价格、美元价格或人民币价格）；(19)到岸价格（或离岸价格）；(20)关税、工商税的完税价格的税别号；(21)申报单证。

（3）海关对进出口商品许可证的管理

海关是国家实行进出口商品许可证制度的具体执行机构。进出口商在向海关申报时，应将商品许可证及海关要求的其它单证一并申报。

海关对进口商品许可证管理的一般程序是：

货到口岸监管——受理报关——凭进口商品许可证放行。

海关对出口商品许可证管理的一般程序是：

受理报关——监督检查货物——凭出口许可证放行。

2．出口货物的查验与放行

海关接到积主报关单后，先对其单证内容进行审核，看其单证是否齐全有效，填报内容是否正确无误，有关单证是否相符及是否符合国家有关法规、条例。审核无误后再对其进出口货物整批进行查验。

海关查验一般在海关规定的时间和受海关监管口岸的区域内进行。受海关监管区域包括：车站、码头、机场的仓库或在装卸运输工具上。查验时货主在场陪同，并按海关的需要负责搬运货物，开拆、重封货物的包装。

海关审核单证、查验货物，并确认已经按规定办妥申报手续和纳税手续后，则在货运单据上加盖放行印章以示货物放行。此时，货主可凭海关盖印的货运单据向车站、港口、民航办理提取或装运手续。

（三）关税的稽征

1．关税及职能作用

关税，是一个国家根据本国经济和政治的需要，按照国家规定的方针和政策，用法律形式确定的，由海关对进出境的货物、物品所稽征的一种税，它和国家凭借政治权力规定的其他赋税一样，具有强制性、无偿性、固定性，概括起来，关税具有两大基本职能作用：

（1）保护作用

通过对进口货物征收关税，提高进口货物的成本，以削弱其与本国同类商品的竞争能力，从而保护本国生产的发展。这种为保护本国的工业或农业，对外国商品的进口所征收的关税叫做保护关税。这种税率通常都很高，有的甚至高达百分之几百，等于禁止进口，例如，我国从俄罗斯进口的轿车，其关税有时高达 200% 以上。

（2）调节作用

利用税率的高低和关税的减免，可以影响进出口商品的数量，进而调节生产，市场需求、物价以及财政和外汇收支等。例如，国家可以利用税率的高低影响企业利润，有意识地引导各类商品的生产。通过减免关税和税率，可以调节进出口商品结构、数量和价格。

上述关税保护作用 and 调节作用，其前提和条件是具有商品经济的经济体制，价值规律发挥一定作用。

（3）增加国家的财政收入

关税可以增加国家的财政收入，以此为目的所征收的关税被称为财政关税。此种关税税率不宜过高，以免影响国家的进口和出口。中国关税收入占财政收入 7%。

（4）采取环境贸易措施征收进口商品环境关税

环境贸易措施是指为环保目的而采取的贸易限制措施。其中，包括征收环境关税，即进口国对输出国商品所征收的一种附加关税，主要对入境的污染品或预期污染品以及消费大量能源和资源的设备征收环境关税。环境关税由国家统一征收、管理并集中使用，把用于防治环境污染和破坏的费用计算在进口商品的价格中。

（5）关税的消极作用主要表现在：

提高关税会扩大消费者的开支，加重消费者的负担；

若关税保护不当，会引起与贸易伙伴间的矛盾，使对方采取相应报复行为；

关税保护过度，其后果有二，一方面，影响贸易自身的发展，因各国力图贸易平衡，追求只出不进，反而会阻碍贸易本身发展；另一方面，抑制先进产品、技术进口，会出现保护本国落后的现象。

2. 关税的分类

关税的分类法有多种，根据不同依据可相对划分为：

（1）按征税的目的，如前所述，关税可分为保护关税和财政关税。

（2）按征税的对象，即不同流向的商品分类可分为：

进口关税：外国商品输入关境时，由海关按海关关税税则对本国进口商征收的一种关税。这是一种主要税，被称为正税或正常关税，其税率很高，起保护作用。人们通常所说的关税壁垒，主要就是指高额进口税。

出口关税：本国商品输出关境时，由海关征收的税称为出口关税。

过境税：过境一般指外国货物通过本国关境的运输。过境税是指一国对通过其关境的外国货物所征收的一种关税。

（3）按征收标准分类，关税可分为从价税、从量税、复合税、选择税。

从价税是指以货物价格为征税标准的关税。

从量税是指以货物的计量单位（重量、长度、面积、容量、数量等）作为征税的标准。

复合税是同时以从价税和从量税两种为征税标准的关税。

选择税是指由海关选择从价税和从量税两种税率中的一种计征的关税。

(4) 按差别待遇和特定实施情况可把关税分为：

进口附加税：对进口商品征收正常进口税之外，再加征的关税被称为进口附加税。这是一种特定的临时性措施，有时是为维护进出口平衡或为抵制外国商品倾销而征收的关税。

a. 反补贴税：又称抵销税。是指进口国对直接或间接接受任何补贴的外国进口商所征收的一种进口附加税。其目的在于增加进口商品的成本，抵消其享受的补贴，削弱其竞争力，以保护进口国的生产和市场。

b. 反倾销税：为垄断和占领他国市场，以低于本国国内市场的销售价格或人为地把商品的价格降到成本以下向别国抛售，对这种进口倾销商品所征收的一种进口附加税即为反倾销税。

差价税：某进口国由于劳动生产率低，其某种商品价格高于同类商品的进口价格时，为保护国内生产和市场，按国内价格与进口价格之间的差额征收的关税即为差价税。 特惠税：又称优惠税，是对某国或地区进口的全部商品或部分商品给予的特别优惠的低关税或免税待遇，其他国家或地区不得引用最惠国待遇原则享受这种优惠待遇。

普遍优惠装（简称普惠制）：是发达国家承诺对从发展中国家或地区输入的商品，特别是制成品和半制成品所给予的普遍的非歧视性的、非互惠的优惠关税待遇。

(5) 在我国对外贸易中目前海关代征的国内税费主要有：

进口产品税：是指对经营进口产品的公司或企业就其产品销售收入征收的一种税。根据《产品税条例》，共设置税目 270 个，分为工业品部分和农林牧水产品部分，最低税率为 3%，最高税率为 60%，其税率共有 25 个税级。

进口增值税：指国家为控制盲目进口那些国内外差价大的商品和成套散件，对若干商品在征收进口关税时一并征收进口调节税。征税商品品种有轿车、旅行车、工具车、摩托车、录像机、复印机、彩色电视投影机等商品。

3. 出口商品退税

为提高我国商品在国际市场上的竞争能力和鼓励出口，我国除对进口的应税商品征税外，还对出口商品实行退（免）税办法。

边贸公司和企业出口的完税商品在报关出口后，边境口岸税务部门将根据国家有关规定，彻底退还各道生产、流通环节的累计间接税给边贸公司或企业，生产企业直接出口的商品，退税给生产企业；边贸企业自营出口的商品退税给边贸企业；边贸企业代理其他企业出口的商品，退税给委托企业。进口原材料和元器件用于加工复出口的，退还进口关税、进口产品税及进口调节税。

出口商品退税的基本原则是“证多少，退多少、未征不退和彻底退税”。

对报关离境的出口商品，根据退税原则，属于产品税征税范围的，按国家规定的退税税率（或按产品税适用税率）计算退税，属于增值税征税范围的，按增值税适用税率计算退税。

对外贸易补偿项目生产的出口产品，在生产环节应照章征收产品税、增值税，报关出口后按规定予以退税。

购买国内生产的专门用于对外承包项目的机械设备和原材料，在运出境外后，凭承包单位出具的购货发票和报关单办理退税。

国家规定下列商品不予退税：原油、成品油；未含税的产品；援外出口商品等。

实行出口商品退税后，工业企业销售给边贸企业的出口商品，一般不得减免产品税，但工业企业销售给外（边）贸企业出口的新产品，凡符合新产品减免条件的，照章减免税，外贸企业将产品出口后，按规定的税章计算退税。

4. 国家对边境易货贸易的规定

国家海关总署转发的《国务院办公厅转发经贸部等部门关于积极发展边境贸易和经济合作，促进边疆繁荣稳定意见的通知》中规定：

（1）边贸进出口货物属许可证管理的商品，海关凭许可证放行。

（2）在 1995 年底以前，对由外经贸部批准的边贸公司通过指定口岸进口的商品，除国家限制进口的机电产品和烟、酒、化妆品等商品外，减半征收进口关税和产品税（增值税）。

（3）通过边贸公司代理进口的货物和非列名的外贸公司从边境口岸进口的货物不得享受减半征收进口关税和产品税（增值税）的优惠。

（4）边贸进口货物如销往边境省、自治区以外，应补交原减征的进口税和产品税（增值税）。

（5）由边境地区实施的合作项目，通过这类合作进口的商品，凡属对方支付我劳务人员工资的部分，除国家限制进口的机电产品和烟、酒、化妆品应予照章征税外，一律免征进口关税和产品税。

根据国家的对外开放政策，体现鼓励出口，扩大必要的进口，保护与促进国民经济的发展以及保证国家关税收入的原则，在《海关进出口税则》中，具体规定了我国关税政策的六条原则。同时，考虑到边境贸易的区域差异及其特征，国家对边境贸易又给予了一系列政策和管理方面的优待和照顾，例如，对某些商品免领许可证与减免关税。对边境贸易实施灵活的监督管理，以利于边境贸易的发展。

第四节 边境贸易管理的实施

开展边境贸易与加强边境贸易的管理是相辅相成，相得益彰的。强化边境贸易管理是为了更好地发展边境贸易。所谓边境贸易管理，就是人们为了使边境贸易系统的功效不断提高而从事的一系列有效活动，包括制定各种边境贸易的政策和采取各方面的措施。从近些年来中国边境贸易发展的状况来看，加强边境贸易的宏观规划、协调和管理意义十分重大。世界所有国家都无一例外地实行对外贸易的管理。对对外贸易中的边境贸易的管理，这是我国政治和经济上的力量和利益所在，既有其现实性又有其必要性。

一、边境贸易管理的必要性、原则及手段

（一）加强边境贸易管理的必要性

1. 加强边境贸易管理，是维护国家主权、保护国内市场所必不可少的重要措施。边境贸易管理在政治上关系到国家主权、安全和荣誉，是巩固边防、维护国家主权和安全的一个极为重要的措施。同时对边境贸易的管理在经济上关系到国家经济的发展。边境贸易管理问题实际上就是对外经济开放度的问题，各国都采取一些管理和保护措施，保护本国市场和经济发展。在边境贸易中应根据国内外市场情况选择合理的开放度，制定和采用必要的管理政策和措施。实践证明，如果管理不当，开放失度，让大量国外商品涌入国内市场，势必影响和冲击我国同类型工业的发展。相反，如果保护程度过高，也会失去国外竞争的机会，失去技术进步和提高效率的动力，同样也不利于我国经济的发展。因此，一方面要强调对边境贸易的管理，另一方面同时要做到管理适度。

2. 加强边境贸易管理，有利于提高边境贸易效益，增强我出口商品的竞争力。当今世界经济发展有两个基本趋势，一是生产、资金、技术和市场国际化趋势，各国经济的互相依赖程度日益加强；二是贸易保护主义日益加深，市场竞争日趋激烈。切实加强边境贸易的规划、协调和管理，在科学规划并适当下放边境贸易经营权，调动各地区、各部门的积极性的同时，加强必要的宏观调控，做到统一对外，才能增强我国出口商品的竞争能力，提高边境贸易的效益。特别是在经营主体多元化，由于缺乏宏观管理，加上条块分割、信息不灵，出现盲目经营，争抢客户、削价竟销、不能统一对外等不正常贸易活动的情况下。其结果是地方获利不多，边贸企业吃亏，边境贸易效益下降而对国家造成不应有的损失。这些问题只有通过加强对边境贸易的管理才能加以解决。

3. 为保证边境贸易的健康发展，维护其正常秩序，必须强化边境贸易管理。边境贸易与外事、外贸、边防、治安、海关、保密、商检、工商行政、税务、银行、保险、运输以及民族工作等都有密切的关系，只有搞好边境贸易管理工作，协调好有关各方面的关系，才能保证边境贸易的健康发展。例如，西南边境贸易区，由于对境外复杂的情况对边境地区可能造成和已经造成的问题认识不足，在边境贸易管理上确定存在着有关部门协调不够，以及人才、财力、装备、经费不足等问题，致使有些边

境地区出现了贩毒、走私、赌博、卖淫等丑恶现象，涉外案件不断增多，危害极大。如不加强管理难以保证边境贸易健康发展，维护其正常秩序。因此，必须改正对边境贸易管理的重要性认识不足，重发展、轻管理的倾向。

4. 边境贸易的发展要求必须建立符合其本身特点的边境贸易管理体制。与国家对外贸易“大贸”相比，边境贸易的主要特点，一是贸易量小但极其频繁，二是以边境地区边民、企业和地方政府为主。商品、非商品交易繁杂，一方面要求健全管理机构，对边境贸易实行统一的领导和管理，同时又要求尽量明确管理权限，并以地方管理为主，因地制宜，提高效率。但目前我国边境贸易管理体制，在有些地区实际上沿用了“大贸”的高度集权、专业分工非常细的管理体制，以致出现一方面管得过多、过死；另一方面管而不理，甚至放而不管的矛盾现象。对边境贸易的管理既不能简单地沿用“大贸”的管理体制和办法，搞“一刀切”的管理模式，也不能任其自由发展，应从边境贸易和各边境贸易区的客观实际出发，进一步改革边境贸易管理体制，使管理办法和措施符合边境贸易发展的要求和自身特点。

（二）边境贸易管理的原则

1. 内活外统，做到活而不乱，统而不死，对内充分放开搞活，允许并鼓励生产或经营同类商品的企业或经营者之间展开充分的竞争，以调动各方面积极性，但要进一步加强宏观调控，对边贸企业的管理，坚持统一对外，减少内耗，不能各行其事。

2. 坚持统一领导，分级管理的原则。边境贸易应严格遵守国家法律和行政法规，坚持统一的领导和管理。同时边境贸易应以地方管理为主，各边境贸易区要结合本区边境贸易实际情况，制定切实可行的具体管理措施，以利于边境贸易发展。

3. 特殊政策特殊地区有效的原则，考虑到边境贸易的区域差异性，对边境贸易区实行某些特殊的政策是完全必要的，但必须实行特殊政策特殊地区有效的原则。否则，特殊政策就会失去其意义，不可避免地扰乱边境贸易经营的正常秩序，导致边境贸易不能正常顺利地进行。

4. 经济效益和社会效益并举原则。边境贸易的开展使我国边境地区的经济出现前所未有的发展，使其生产力有很大的提高，取得明显的经济效益。与此同时，边境贸易增强了与毗邻国家的睦邻友好，促进了少数民族地区的发展，增加了我国各民族的团结，边境城镇交通运输、通讯等服务设施不断完善，使边境地区经济和社会发展出现历史性飞跃。

（三）边境贸易管理的手段

1. 政策和法律手段。政策手段是指以经济利益为内容而以行政强制为形式的经济政策，如物价政策、税收政策、关税政策等。法律手段是指以经济规范为内容而以法律强制为形式的经济法规，如国际贸易法、商检法等。运用政策手段和法律手段对边境贸易进行管理，目前面临两个问题亟待解决，一是某些经济政策和法规尚不完善，有些已过时，不能适应边境贸易发展的

需要；二是对政策贯彻不利，执行不严的现象较为普遍。因此，必须切实加强法制观念，严肃政纪。

2. 行政手段。主要包括边境贸易的具体业务管理、边贸企业开业登记管理、边贸商品商检管理和边贸进出口合同管理等。通过对边境贸易具体业务管理，可以保护合法经营，制止不当经营，保证边境贸易正常秩序。

3. 财政和银行手段。是国家利用价值形式对市场购销活动，包括对边境贸易进行管理和监督的主要手段。财政在参与国民收入的分配和再分配过程中，同市场营销活动密切关联。因此，可通过国家与边贸企业之间的信贷、融资等业务活动，实现对边贸市场购销活动的管理和监督。银行是全国资金活动的总枢纽，任何单位的市场购销活动都需要以货币形式表现在银行帐簿上，银行利用其特殊地位和作用，可以通过信贷、结算和现金管理等业务，实现对边境贸易市场购销活动的监督和管理。

上面是对边境贸易管理的几种主要手段，还有其他种管理手段，也可发挥其对边境贸易进行管理的作用。

二、边境贸易管理的具体政策和措施

（一）对外贸易经营权的管理

由于我国和一些周边国家是实行外贸管制的国家，所以我国边境地方贸易公司或企业开展边境贸易，只有经国家批准有进出口经营权的公司或企业，才有权在国家许可经营商品的范围内直接开展对外贸易、边境贸易。概括起来这些公司可分为三类：有进出口权的公司或企业，可直接从事边境进出口贸易；有从事边境进出口贸易委托权的公司，这些公司经有关主管部门批准，同前者办理长期委托代理手续，获得进出口贸易经营权并支付一定数额的代理费；无进出口经营权、委托权的公司，需委托前两者代理签订边境贸易合同并交付一定代理费。后两者的区别是前者有权直接经营边境贸易，而后者只能是间接即被代理经营边境贸易。

（二）进出口商品的专营管理

我国对进出口商品分为三大类，分别指定有关外贸公司、边境地方贸易公司进行专门经营。第一类商品包括煤炭、粮食、原油、烟草等关系到国计民生大宗的、资源性的、国际市场垄断的和某些特殊的出口商品；第二类是指关系到国际市场容量有限、有配额限制和竞争激烈、价格比较敏感的出口商品；第三类商品主要包括机械、电器、仪器仪表、工具、轻工、纺织、家电等第一类、第二类商品以外国家允许进出口的商品。边境地方贸易公司原则上主要经营第三类商品的易货贸易的现汇贸易。

（三）进出口商品许可证的管理

一些边境地方贸易公司如从事上述第一类、第二类商品的边境贸易，需向有关主管部门办理商品进出口许可证。进出口许可证制度是世界各国目前通行的一种贸易保护措施。所谓进出口许可证制度，就是商品的进出口必须从国家指定的机关领取进出口许可证，没有许可证一律不准进出口。许可证

的内容主要包括：品名、规格、国别、单位、数量、件数、单价、总值、运输方式、贸易方式、支付方式等。申请许可证必须在订货、发货之前，按有关要求申报。

（四）进出口商品的收购制与代理制

1. 收购制：也称买断制，生产商将自己的商品按国内采购价格卖给出口商（外贸公司或边贸公司），后者自己与外商签约出口，换回的货物也由出口商按国家规定自己经营，盈亏由出口商自己负担，因此生产商与出口商的关系为“买断”关系。

2. 代理制：与收购制不同，生产商不是把自己的商品卖给出口商，而是委托其代理对外签约。出口商只负责对外签约，办理有关进出口商品的手续及许可证，并向生产商收取为合同总金额 1% ~ 3% 的代理费。生产商负责对外洽谈、履行合同并对换回的货物进行销售，自负盈亏。

（五）进出口商品质量管理原进出口商检、卫检、动植物检疫

进口商品质量的管理，是关系到维护国家和人民利益的重大问题，直接关系到能否满足国内生产和消费的需要；出口商品质量的管理，关系到扩大销路，提高经济效益，增强我国出口商品的竞争能力以及商品信誉等问题。为把好进出口商品质量关，必须切实抓好商品检验和检疫工作。根据国家商品检验法的规定，对重要的进出口商品按检验项目实施强制性法定检验；贯彻卫生检验法、国家进出境动植物检疫法，对出入境的动植物及其产品进行卫生检疫、动植物检疫、防止传染病、动物传染病、寄生虫病和植物病虫害传入、传出国境。

（六）外汇管理

也称外汇管制，是指一个国家或地区的政府通过法律、法令或其他规定，对其管辖内的居民和非居民购买、出卖和持有的外汇资金所进行的管理。

我国外汇管理实行由国家“集中管理、统一经营”的方针。“集中管理”是指由国家外汇管理局负责制订外汇管理的方针、政策、制度、办法并监督执行，全国的外汇资金都由国家统一管理和分配；“统一经营”是指由经国家外汇管理局批准的指定银行经营国际结算、国际汇兑、外汇贷款、外汇买卖等一切外汇业务。外汇管理包括对境内机构、驻外机构以及持有外汇的公民的管理。

（七）税收管理

税收是调控边境贸易的一个主要杠杆，它是国家边境贸易政策得以实现的主要手段。边境贸易除征收进出口关税外，还包括征收产品税、营业税、城市维护建设税、奖金税、房产税、车船使用税、国营企业所得税、调节税、国家能源交通重点建设基金以及教育附加费等。

（八）违禁物品一律禁止进出口

边境贸易禁止进出口的物品较多，其中，禁止出口的有：各种武器、弹药和爆炸物品、未经核准的外币、超过一定数额的人民币、涉及国家机密或

国家不准出口的手稿、印刷品、录像带；胶卷、照片、唱片、录音带；珍贵文物；珍贵的动植物及其种子；贵重金属及其制品、珠宝饰物以及国家禁止出口的其他物品等。禁止进口的有，各种武器、弹药和爆炸药品；无线电收发报机；对中国有害的黄色印刷品、照片、录像带、唱片、影片、烈性毒药、鸦片、吗啡、海洛因；带有危险性病菌、虫害的动植物及其产品、食品以及国家规定的其他违禁品等。

（九）边境治安管理

与边境贸易管理密不可分，其中中外人员出入境管理，是边境治安管理的重要内容。关于中外人员出入境管理我国已颁布《中华人民共和国公民出境入境管理法》、《中华人民共和国外国人入境出境管理办法》以及《中华人民共和国边防检查条例》等重要法规。中国公民出入境管理法的指导思想是：维护我国的安全和社会秩序，有利于对外开放，扩大对外交流，保障中国公民出入境的正当权益，便利往来，促进社会主义现代化建设。外国人出入境管理法的指导思想是：维护国家的主权、安全和社会秩序，适应我国的对外开放政策，有利于扩大内外交流，促进社会主义现代化建设。同时注意保护外国人的合法权益，加强对进出中国边境海关的外国人的管理，符合国际惯例。

第十三章 中国与邻国边境地区的经济一体化

第一节 区域经济一体化的概念与原因

第二次世界大战以后，区域经济一体化作为一种国际经济发展趋势，对世界贸易产生着深远的影响。50年代初期，毗邻国家相互协调，相互合作，通过采取某些共同的经贸政策，促进商品、资本、技术和劳务在相邻国家之间的移动，发展区域经济，导致经济一体化的兴起。最初，经济一体化是用来表示企业间通过康采恩等形式结合成的经济联合体。以后，人们把各国间在经济上结合起来形成一个经济联合体的事态或过程称为国际经济一体化或区域经济一体化。

一、区域经济一体化的概念

尽管区域经济一体化已历经近半个世纪之久，其形式多种多样，其内容更为丰富，涉及的地区已遍及全球，但目前世界各国对经济一体化和区域经济一体化的概念尚无统一看法。学者们把经济一体化这种现象或作为目标，或作为手段，或作为过程，或作为一种发展战略，而从不同角度对其进行阐述和探讨。

美国经济学家贝拉·巴拉萨认为，经济一体化既是一个过程又是一种状态，就过程而言，包括旨在消除各国经济单位之间的差别的种种措施；就状态而言，则表现为各国间各种形式的差别的消失。类似的概念认为，经济一体化就是将有关阻碍经济最有效运行的人为因素加以消除，通过相互协作与统一，创造最适宜的国际经济结构。

有些经济学家认为经济一体化的本质特征是分工，其本质属性是在市场上供应的商品、服务、资本、劳动力等的充分流动与无差别待遇；认为按国际劳动分工的要求，来调整各国的经济结构，是一般的经济一体化包括区域经济一体化的本质，而不能只把不同国家加入一个区域集团看作是经济一体化。有些学者认为经济一体化就是各国采取协调的政策和取消差别的措施，去实现经济和福利目标。还有的西方学者把通过组织机构形成的经济一体化称为制度性一体化；把通过非组织机构形式即由正常市场交换建立的各国间的经济联系称为非制度性经济一体化。中国一些学者则把经济一体化视为促进经济贸易发展的手段，认为经济一体化是指参与国相互取消贸易障碍，进行某种程度的合作与协作以促进参与国际间的经济发展。

上述对经济一体化概念的阐述，表明对经济一体化可有广义的理解和狭义的理解。广义理解的经济一体化就是人们通常所说的世界经济一体化，泛指各国经济相互联系，相互依赖，相互开放形成的世界经济体系。而区域经济一体化则是指狭义理解的经济一体化。它是指地理位置相邻的两个或两个以上的国家政府组成的具有超国家性的共同机构，或通过某些政府协定，制定统一的对外经贸政策，消除其间的贸易障碍，实现区域内各国的协调发

展、资源优化配置和互利互惠。区域经济一体化既是一种目标，又是一个过程，同时它又是区域经济发展的一种态势，作为一种目标在于加强区域内各成员国的协调发展与相互依存，最终形成政治经济高度协调统一的有机体，为完成区域经济一体化的过程，而形成区域内各国相互联系的开放经济的态势。

二、区域经济一体化形成与发展的原因

第二次世界大战以后，随着世界经济的发展，区域经济集团化地域范围的扩大，世界范围内曾出现 20 余个区域一体化经济组织，其分布的基本格局是欧洲 3 个，北美 1 个，拉美 5 个，亚洲 4 个，非洲 8 个。例如，欧洲经济共同体、欧洲自由贸易联盟和经互会、美加自由贸易协定等。此外，还有一些正在形成中的区域一体化经济组织。这些区域经济组织的建立是有其复杂而深刻的背景和原因的，从总体上看，主要有如下几种原因。

1 战后以苏联为首的社会主义国家和以美国为首的资本主义国家形成的政治军事对峙的两大阵营，世界经济出现的“两个平行市场”，促进了区域经济一体化的发展。在双方严重对峙、争夺激烈的欧洲，西欧各国为维护国家主权，增强同美苏两霸的抗衡，提高其在国际舞台上的地位，成立了欧洲经济共同体等区域性组织，走加强联合经济一体化的道路。

2 世界资本主义政治经济发展不平衡，世界政治经济多极化的格局出现，也在一定程度上促进了区域经济一体化的进程。战后初期，美国凭借其强大的政治、经济、军事实力，确立了其在世界的霸主地位。但是 20 世纪 50 年代西欧的复兴与联合以及 70 年代日本经济的崛起，极大地动摇了美国的霸主地位。战后西方经济中美、日、欧三方经济实力对比发生的巨大变化，以及亚非拉广大发展中国家经济的发展和第三世界的兴起，使世界政治经济格局多极化开始逐步取代由美国占支配地位的世界旧的经济体系，相继出现更多的区域性经济组织，也促进了区域经济一体化的发展进程。

3 随着 20 世纪 70 年代以来亚太地区特别是东亚经济的迅速发展，以及 80 年代末期和 90 年代初期东欧的剧变和苏联的解体，一些地域邻近、经济发展水平相当的国家为在激烈的国际政治经济竞争中立足，走联合发展区域经济一体化的道路。

4 科学技术的进步、社会生产力的发展、国际分工的深化及世界经济结构的变化，均从不同角度促进了区域经济一体化的发展。战后，以电子计算机、生物工程、新材料为标志的第三次科技革命的兴起，促进了世界范围内的社会生产力的大发展和生产的社会化，同时，科技进步和新技术的扩散改变了国际分工的格局，极大地影响着世界经济结构的变化，其主要表现是由以丰富的自然资源与劳动力要素为基础的分工，向以劳动力与资本要素、资本与知识技术要素为基础的分工转变；发达资本主义国家之间的专业化大生产和国际分工日益深化，国际分工由垂直型向水平型转变，以及越来越多的商品、资本、技术、劳动力和信息进入国际交流。所有这些都导致了全球经

济生活国际化和商品经济与市场机制全球化，而推动着区域经济一体化的发展。

5. 广大发展中国家为了维护民族经济权益与发展的需要，为了谋求自身的生存与发展，克服工业化过程中资金、技术短缺和国内市场狭窄的困难，为了增强其国际竞争的能力，努力加强彼此之间的经济合作，走经济一体化的道路，相继成立了一些区域经济一体化组织，密切了区域内部国家间的经济合作。

6. 区域经济一体化组织给各成员国带来的直接经济利益和产生的经济效应，是促进区域经济一体化发展的重要原因。关税同盟理论从静态角度论证了缔结关税同盟带来的经济效应，大市场理论从动态角度分析了经济一体化带来的经济效应，协议性国际分工理论则从规模经济降低生产成本的角度阐述了区域经济一体化经济效应产生的根源。

总之，由于诸种原因，战后区域经济一体化在世界不同地区迅猛发展并由此而产生两种趋势：一是区域经济一体化组织和集团的产生和迅速发展；二是跨国公司、多国公司的出现和急剧增加。这表明区域经济一体化是世界政治经济发展和演变的必然产物，多种形式的区域经济一体化的产生和发展不仅对区域内各国经济发展有巨大的推动作用，而且对世界政治经济也产生了深远的影响。

第二节 区域经济一体化的形式、特点及其影响

一、区域经济一体化的形式

从战后区域经济一体化的发展进程来看，大致有如下几种形式：

1. 优惠贸易安排。这是市场经济一体化最低级和最松散的一种表现形式。在优惠贸易安排成员国间通过协定等方式，对全部商品或一部分商品规定其特别的优惠关税。

2. 单一商品的经济一体化。是指把某一特定工业部门置于一个超国家的高级管理机构控制之下。其权力包括为所有成员国规定生产配额，为多余工人的重新培训提供必要的资金，并且制定一些规则来防止不公平的竞争。例如，欧洲煤钢共同体、美加汽车产品协定、非洲木材组织等。

3. 自由贸易区。是指成员国之间废除全部贸易障碍，实现贸易自由化，但各成员国享有自决权。例如，欧洲自由贸易联盟、拉丁美洲自由贸易区。

4. 关税同盟。是指两个或两个以上国家完全取消关税等贸易壁垒，在各成员国实行自由贸易政策。关税同盟类似于自由贸易区，前者与后者不同的是对来自非成员国的进口商品，采取共同关税，实行统一对外贸易政策。例如，东非共同市场。

5. 共同市场。是指以关税同盟作为基础，不仅在成员国间消除贸易障碍，实行贸易自由化，而且还允许技术、劳动力、资金等生产要素在成员国间流动，并制定共同的经济政策。欧洲经济共同体是最典型的例子。

6. 经济同盟。各成员国间不但商品与生产要素可以完全自由移动，建立对外共同关税，还要求各成员国制定和实行统一的货币金融政策、财政政策与社会政策，通过实行统一的经贸政策，逐步废除政策方面的差异，协调各成员国的经济发展，并使之形成一个庞大的经济实体。例如，欧洲经济共同体。

7. 政治同盟或完全经济一体。是经济一体化的最高形式也是其最后阶段。在此阶段，区域内各国真正成为一个国家，一体化中央当局不仅统制货币与财政政策，而且还有一个中央议会，它拥有一个国家政府的全部权力。欧洲经济共同体 1988 年提出在 1992 年实现“大市场”的目标，就是向这种一体化方向发展。另外，还有些区域性集团组织形式，例如，东南亚联盟就是一个经济、政治、社会和文化合作的组织。

总之，区域经济一体化形式决不仅限于上述几种，随着国家间经济合作的加强与协作内容的增加，还会出现新的区域经济一体化形式。本章第三节探讨的中国及其毗邻国家边境地区的经济一体化，就是一种新形式的区域经济一体化。

二、区域经济一体化的特点

尽管区域经济一体化形式各异，但还是具有一些基本特点。

1 地理位置毗邻或基本相邻是区域经济一体化组织成员国的一个主要特

点。这是因为国土毗邻的区位优势可降低交易成本，因而在区域经济一体化产生与发展进程中发挥着重要作用。

2. 成员国的经济发展水平、市场运行机制经济管理体制基本接近。

3. 社会经济制度基本相同，也就是说区域经济组织集团成员国的社会制度和对外经贸政策以及长远的战略利益基本一致。

4. 区域经济一体化组织各成员国的文化环境其中包括宗教信仰、文化习惯、生活价值观念等相互认同，如果在文化环境方面相差甚远，也很难形成区域经济一体化集团。

5. 从国土面积和人口规模来看，区域经济一体化组织成员国都是一些中小国家。只有建立区域经济一体化组织，才能扩大其生产规模和生产社会化程度，解决其国内市场狭小的问题。

上述从理论上概括出的区域经济一体化的基本特点，在现实当中已经开始有所突破。例如，欧洲经济共同体各成员国经济发展水平和经济实力方面的差距正在拉大；再比如，北美自由贸易区首先是一些政治经济大国建立的区域经济集团，甚至社会制度和经济管理体制迥异的国家也有可能朝着区域经济一体化方向发展。因此，区域经济一体化的主要特点在于地理位置邻近和实行开放经济。

三、区域经济一体化产生的影响

战后，区域经济一体化对国际政治经济格局的变化和经济的发展都产生了重要影响。

1. 区域经济一体化使世界经济格局发生重大变动，世界经济经过长期的区域集团化、区域经济一体化的发展，目前已形成西欧、北美、东亚三大板块格局。这三大板块具有经济发达、生产高度社会化、对世界经济和国际经济关系影响极大、辐射能力强且合作与竞争激烈的明显特点。目前三大板块正在向世界“三大经济圈”演变，显示出区域经济一体化的强烈影响。以欧洲共同体为核心同欧洲自由贸易联盟联合组建包括 18 个成员国的“西欧经济区”，在逐步吸纳东欧国家后，最终建成“全欧洲经济区”，尽管其步履艰难，但其总体轮廓已依稀可见。北美板块经过美加墨三方的自由贸易协定谈判，正在建立一个以美国占主导地位的泛美经济联盟。1990 年 6 月布什总统提出《美洲提议》，试图建立西半球美洲自由贸易区，它将形成拥有 8 亿人口的大市场，这在某种程度上能抵消欧洲统一大市场建立后对美国的不利影响。以日本为主导的“东亚经济圈”，虽然总体上经济实力较之欧共体和北美自由贸易区为弱，并且是一种较为松散的区域经济一体化形式，但本区域内经济增长很快，一个包容太平洋西岸的经济圈正在酝酿和形成之中。总之，三大板块的延伸、辐射与吸引，使之呈现出鲜明的区域经济一体化的态势，已经或正在、直接或间接地影响到世界经济的发展。

2. 改善了世界贸易地区的分布并产生不同的世界贸易效应。区域经济一体化过程中产生的众多的区域性贸易集团组织对世界贸易产生重要影响。首

先，从宏观上改善了世界贸易战后初期主要集中在少数几国的地区的分布格局，主要经济贸易集团在世界贸易中所占比重不断提高。例如，欧共体 12 个成员国在世界贸易中的比重由 1975 年的 18.5% 提高到 1990 年的 24.2%。其次，区域集团内部市场的扩大，一方面使每一成员国的对外贸易扩大，而影响到市场结构、贸易对象和商品结构的变化，同时也相应引起其生产规模的扩大，带来了规模经济效益，促进了区域内部经济发展而产生贸易创造效应；另一方面区域集团内部消除关税壁垒，商品、资金、技术和劳务的自由移动，也影响到成员国之间的国际分工的变化。再次，从微观环境上看，区域经济一体化形成的经济集团组织，主要产生两种贸易效应，即贸易偏转效应和比较贸易扩大效应。当集团成员国间的贸易扩大正好等于成员国与非成员国间的贸易缩减，贸易创造效应等于贸易偏转效应，世界贸易量不会发生变化；当集团成员国间的贸易扩大超过了其与非成员国贸易的缩减，贸易创造效应大于贸易偏转效应，则世界贸易量增加并产生积极影响；当集团成员国间的贸易扩大低于其共同非集团成员国间的贸易量，则贸易创造效应小于贸易偏转效应，世界贸易趋于缩减并产生不利的影响。

总而言之，区域经济一体化和集团化的发展对世界经济和贸易产生重要而深远的影响，其中也包括一些消极的影响。但是，其积极影响是占主导地位的。区域经济一体化的积极意义就在于，取消区域集团内的市场障碍，深化了区域内的国际分工，增强了成员国生产国际化和国际合作的程度，促进了区域经济的发展，因而使各区域集团在国际经济竞争中处于较主动的地位，并对世界经济一体化起到一定的推动作用。因此，我们应从更广泛的领域探讨区域经济一体化的新形式，使区域经济一体化的模式不断改善、不断创新，使其积极影响扩展到世界每个角落。基于这些思考，我们应该探索中国与毗邻国家边境地区的区域经济一体化问题。无论从现实还是从长远来看，此种区域经济一体化，既是促进中国与邻国边境地区经济发展的有效途径，又是中国与邻国跨越边界共同合作、走向世界的一种必然趋势和发展战略。

第三节 中国与毗邻国家边境地区的经济一体化

一、中国与邻国边境地区区域经济一体化的理论基础

通过本章前两节的探讨，我们对西方发达国家区域经济一体化的发展进程有了一定的认识，特别是对其区域经济一体化的理论基石自由贸易理论和贸易保护主义理论有了初步了解，其核心思想有两点：其一是通过贸易自由化，逐渐把区域集团内各成员国市场统一起来，最终建立一个共同市场；其二是通过采取诸种贸易保护措施，统一协调区域集团内各成员国的对内对外经贸政策和社会政策，而组建经济共同体。显然发达国家区域经济一体化的这些理论模式，并不能完全适用于发展中国家，当今世界大多数发展中国家具有民族经济相对落后，经济结构不尽合理，缺乏资金和技术，对外贸易商品竞争能力很弱，在世界贸易中占很小份额，且以出口农矿初级产品为主的特点。然而，世界经济一体化的进程势不可挡，地理位置相邻的发展中国家同样面临着选择区域经济一体化模式的现实问题。换言之，推进发展中国家的区域经济一体化已成为必然。中国及其毗邻的 15 个国家大多数为发展中国家。历史与实践证明，中国与毗邻国家边境地区通过发展边境贸易与经贸合作，可以推进其区域经济一体化的发展，是中国与毗邻国家推进区域经济一体化进程的形式之一，显然这是一种新型的区域经济一体化形式。目前这一问题在我国国际贸易领域的理论界尚未引起重视。尽管中国与毗邻国家边境地区的经济一体化，其表现形式特殊，且区域范围较小，却具备了区域经济一体化的基本特点和条件，即地理位置毗邻并都实行对外开放的经济政策。那么，何以作为此种特殊形式的区域经济一体化的理论依据呢？我们认为，鲍里斯·塞泽尔基在其《南南合作的挑战》一书中提出的发展中国家区域经济一体化理论模式，比较符合发展中国家区域经济一体化的实际，并可作为其重要理论依据。同样，在我们对中国与邻国边境地区的经济一体化的探讨中，也将以该种理论模式为依据。

鲍氏理论模式的思想包括以下要点，（1）把发展中国家的区域经济一体化视为一种发展战略；（2）它不限于市场的统一；（3）认为生产和基础设施是其经济一体化的基本领域；（4）通过区域工业化来加强相互依存性；（5）强调有效的政府干预；（6）把经济一体化看作是集体自力更生的手段和按照新秩序逐渐变革世界经济的要素。这些思想为我们探讨中国与邻国边境地区的经济一体化问题提供了参考的框架。

二、中国与邻国边境地区经济一体化的必然性与客观条件

（一）中国与邻国边境地区经济一体化的必然性

世界范围内的科技革命和社会生产力的迅速发展，使商品经济也得到极大的发展。“商品就其本性来说是超越一切宗教、政治、民族和语言的限制的”。开放是商品经济运动的本性。商品经济的发展不仅把各国纳入统一的世界经济中，而且把所有生产要素如资本、土地、劳动力、技术、信息等都

赋予商品的性质。世界商品在流转中，不仅把各国的生产、交换、分配和消费的各个环节以不同条件和在不同程度上联系起来，而且把不同国家不同地区的生产者和生产部门联结起来，冲破国家和民族的界限，使世界各国的经济活动处于相互联系、互为市场的开放状态，这是商品经济发展的不以人们意志为转移的自然过程。这样，出现商品经济社会化，它是沿着商品国际化、资本国际化、生产国际化和经济生活国际化的轨迹而相继展开和运动的。现代经济生活的全面国际化是开放经济运动发生和发展的客观基础。中国与邻国边境地区依托地缘优势，具有经济生活国际化、先鞭早着区位优势。同时经济生活国际化的趋势，又要求各国经济加速向开放经济方向发展，无论中国及其邻国社会制度如何，即无论是社会主义国家，还是资本主义国家，都卷入了世界经济一体化的经济联系与交往之中，这就必然要求中国与邻国的边境地区突破民族界限和区域界限，进行生产要素的合理配置与组合，进而实现国际边境地区的经济一体化。总之，世界经济一体化进程的加快，商品经济的发展和现代经济生活国际化，要求中国及其邻国包括其边境地区的民族经济，同时成为世界经济和世界市场的有机组成部分，并将比以往任何时候更不能忍受狭隘地域和闭关锁国的限制，孤立封闭的经济更无法生存和发展。不断加强和密切其间的经济交往与经济联系，本区域的经济一体化已成必然。

（二）中国与邻国边境地区经济一体化的客观条件

1. 经济条件

（1）中国及其毗邻周边国家，各国间经济实力相差悬殊，既有中国、俄罗斯、印度等经济大国，又有尼泊尔、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、越南等经济小国；

（2）各国在经济结构、资源结构等方面差异较大，因而存在着相互依存的互常性；

（3）在中国与毗邻周边国家边境地区，不断进行着商品、资金、技术、信息、劳动力等生产要素的移动、组合、配置；

（4）中国与毗邻周边国家边境地区水路相通，铁路相接，公路相连，发展经济一体化的口岸、港站、桥梁、通道等基础设施相对较为完善；

这些经济条件均有利于中国与邻国边境地区经济一体化的发展。

2. 社会条件

（1）中国与邻国一些国家社会政治制度相同或相近，与有些国家相差较大，但中国在对外关系中奉行的和平共处五项原则，已为包括邻国在内的世界大多数国家所承认；

（2）中国与邻国实行的对外开放的经济政策有利于中国与周边国家边境地区经济一体化的发展；

（3）中国内陆边境地区居住着许多少数民族，他们与邻国边民交往历史悠久，有些属同一民族，在语言、宗教信仰、风俗习惯与传统等方面很相近，

这种睦邻友好的社会文化条件有利于经济一体化的发展。

上述条件均为中国与邻国边境地区的经济一体化奠定了良好的基础条件。

图们江下游地区是中、俄、朝三国接壤的典型国际边境地区。中、俄、朝三国已签署协议，决定以组建跨国股份公司的形式共同管理和开发图们江下游跨国经济特区，尽管会面临着一些困难，但它表明本区域经济一体化已迈出坚实的步伐。尽管中、俄、朝三国社会制度和对外开放程度不尽相同，但各方都在淡化意识形态，突出经济上的互补性。具体表现在中国具有劳动力、轻工产品、食品优势，俄罗斯远东具有资源和重工业制成品优势但劳动力缺乏，朝鲜则具有资源、劳动力优势但日用消费品等商品短缺。所以，三国互为市场而具有较强的经济互补性，在经济贸易领域已经进行双边或多边合作。特别是在这三国毗邻的国际边境地区，已分别被三国辟建为本国的自由经济区或经济特区，且三国都制定了开发图们江流域的计划。这些为本区域经济一体化提供了有利的客观条件。图们江下游国际边境地区的局部经济一体化的发展，无疑会对东北亚区域经济合作及其经济一体化产生促进作用。

（三）中国与邻国边境地区经济一体化的途径与形式

无论从历史还是从现实来看，中国与周边邻国边境地区经济联系和经济活动的途径和方式是多种多样的，既有民间交往也有政府之间的交往，既有中央政府间的协定贸易也有地方政府的商务交易。近些年来，中国与邻国边境地区经济一体化的进程不断加快，主要通过组建跨国公司、签定边境贸易和边境经济技术合同或协定的方式，开展边境商品贸易和边境服务贸易。目前，在中国与邻国边境地区，已经建立或正在筹建若干个自由贸易区（边民互市贸易区）、跨国自由经济区，出现局部区域经济一体化的态势。

从现实情况看，中国与邻国边境地区经济一体化具有如下的特点。

1. 是以非集团化的形式出现，在很长时期内不可能建立和形成像北美自由贸易区等那样的经济一体化组织，它是以双边非制度化的经济合作关系为起点。

2. 中国与邻国多种双边的和非制度化的边境经贸关系，尽管不足以构成严格意义和整体规模的区域性国际经济合作，但都是区域经济一体化与经贸合作的较低层次合作和初期合作，它对促进中国与邻国边境地区经济发展起到积极的作用。

3. 中国与邻国边境地区经济一体化，随着边境经贸合作向纵深发展，正在从非制度化向制度化方向发展。例如，成立区域性组织机构和采取制度化措施，成立一些专门组织以及对一些非制度化的经济机制进行一定范围内的制度性规范。1996年4月，中国、俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦领导人签定的边界地区军事信任措施协定，为中国与独联体接壤国家7000余公里边界线两侧边境地区的经济一体化打下了坚实的基础。

4. 中国与邻国边境地区经济一体化的发展将出现以次区域经济合作带动中国与邻国整个边境地区经济合作的发展。例如，中、俄、朝三国交界的图们江下游地区；中、俄、蒙毗邻的国际边境地区；新疆与中亚三国接壤的边境地区；西南中、缅、老、越边境地区等。

5. 中国与邻国签定的国际汽车运输协定、经贸合作协定以及边境地方政府间的协定，对促进中国与邻国边境地区经济一体化进程的加快，并使其向制度化经济一体化发展起重要的推动作用。

6. 中国与邻国边境地区的经贸合作已由双边合作向周边国家积极参与的多国合作、并得到联合国有关组织积极支持的方向发展。

7. 不断加快的中国与邻国边境地区经济一体化的发展进程，已成为亚太地区区域经济一体化、区域集团化发展的重要组成部分。

三、区域经济一体化与边境贸易的关系

中国与邻国边境地区的经济一体化即国际边境区域经济一体化，与中国同邻国的边境贸易虽然是两种不同的经济现象，但是二者关系密切。首先，二者相互关联，相互影响。二者之间既存在相互促进、相互带动的一面，也存在着互补的一面。在中国与邻国边境地区这一特定区域范围和特定环境条件下，就二者产生与发展的时间而言，边境贸易的发生与发展在先，而本区域的经济一体化相对在后。正是由于边境贸易的产生并且随着其规模的不断扩大，才促进、带动了本区域经济一体化的发展。二者的相互关联还表现在它们都是生产国际化和国际分工向纵深发展的表现形式。同时，二者又均是在世界经济全球化、一体化趋势日益增强的大背景下产生与发展起来的。因而总的来说，随着本区域的经济一体化态势的发展，也势必推进边境贸易的深入发展。其次，从二者产生与发展的条件来看，也基本相同或相近。例如，中国与毗邻国家及其边境地区实行的国际分工与对外开放政策，在经济结构等方面的互补性，已具备的口岸、交通等基础设施条件，商品与诸种生产要素在本区域的流动、配置与组合以及中国与邻国边境市场的形成等条件与因素的存在，均为中国与邻国边境地区的经济一体化和边境贸易的发展提供了必要的客观条件。再次，中国与邻国的边境贸易，可视为中国与邻国边境地区经济一体化的具体表现形式之一，而经济一体化又是边境贸易发展的必然趋势。最后，从不同角度看，本区域经济一体化既可视为一种目标，一种趋势或一种过程，同时又可将其视为中国边境贸易的一种发展战略。

综上所述，中国与邻国边境地区的经济一体化和边境贸易的关系极为密切，二者相辅相成，相互促进，相互带动。中国与邻国边境贸易的发展，为本区域经济一体化打下了坚实的基础。同时，中国同邻国的边境贸易也必将随着中国与邻国边境地区经济一体化进程的加快而向更深层次、更广阔的领域拓展。

附件 中国与邻国国际汽车运输协定

附件一：中华人民共和国政府与俄罗斯联邦政府汽车运输协定

中华人民共和国政府与俄罗斯联邦政府（以下简称缔约双方）注意到双边经济贸易关系的顺利发展，希望在平等互利的基础上发展两国间汽车旅客运输和货物运输，达成协议如下：

第一条 按照本协定，两国间定期和不定期的汽车旅客运输（包括游客）、货物运输通过两国相互开放的边境口岸和公路进行，由中国或俄罗斯登记注册的车辆承担。

客运

第二条 1. 定期汽车旅客运输由缔约双方主管机关协商组织。

2. 有关组织定期汽车旅客运输的建议，缔约双方主管机关预先相互送给对方，这些建议应包括承运者（公司）的名称、行车线路、运行时刻表、运价、乘客上下车的停车站点，以及预定的班期和班次。

第三条 1. 两国间不定期汽车旅客运输，除本协定第四条规定外，须经缔约双方主管机关许可。

2. 缔约双方主管机关将对行车路线中经过其领土的路段发放许可证。

3. 每次不定期汽车旅客运输应办理一次往返的行车许可证，如该许可证本身另有规定则除外。

4. 缔约双方的主管机关每年将相互交换已商妥数量的不定期旅客运输行车许可证，许可证应有颁发行车许可证的主管机关的印章和负责人签字。

5. 行车许可证的交换程序由缔约双方的主管机关商定。

第四条 用来更换发生故障的客车，不需办理本协定第三条所规定的行车许可证。

货运

第五条 1. 两国间的货物运输，除本协定第六条规定的运输外，应由持有缔约双方主管机关颁发的行车许可证的载货汽车或拖挂汽车来完成。

2. 每次货物运输应办理一次往返的行车许可证，如该许可证本身另有规定则除外。

3. 缔约双方的主管机关每年相互交换已商妥数量的货物运输行车许可证，许可证应有颁发行车许可证的主管机关的印章和负责人签字。

4. 行车许可证的交换程序由缔约双方的主管机关商定。

第六条 本条下列运输项目不需办理本协定第五条规定的行车许可证：

1. 为举办交易会 and 展览会而用的展品、设备和材料；
2. 为举办体育活动而用交通工具、动物以及其他各种器材和财产；
3. 舞台布景和道具、乐器、设备以及拍摄电影、制作广播、电视节目所需用品；

4. 死者的尸体和骨灰；
5. 邮件；
6. 损坏的汽车运输工具；
7. 搬迁时的动产；
8. 按照本协定第七条的规定获得特别许可的货物。

从事技术急救的运输时，必须持有本国的行车路单。

第七条 1. 如果空车或载货车辆的尺寸或重量超出缔约另一方国内所规定的限制，以及运送危险品，承运者应取得缔约另一方主管机关的特别许可证。

2. 如果本条第一款所指的特别许可证规定了汽车的行车路线，则运输应按这一路线运行。

其它

第八条 1. 本协定中所指的运输，只能由根据本国国内法律获准从事国际运输的承运者来担任。

2. 从事国际运输的车辆应具有各自国家登记的标志和识别标志。

第九条 从事边境地区货物运输和旅客运输的安排，应由缔约双方主管机关共同确定。

第十条 1. 承运者不得承运位于缔约另一方领土上两点之间的旅客和货物运输。

2. 承运者如果得到缔约另一方主管机关的特别许可，可以承运从缔约另一方领土出发到第三国以及从第三国到缔约另一方领土的运输。

第十一条 本协定中所指的货物运输，应采用各自参照国际通用货单格式的本国货单。

第十二条 1. 从事旅客运输或货物运输的汽车驾驶员，应具有与其驾驶的车辆类别相符的本国或国际的驾驶证以及本国的车辆登记证件。

2. 本协定所规定的许可证及其他证件，应随车携带，并应主管检查机关的要求出示。

第十三条 与本协定所述客货运输有关的具体问题，可直接由缔约双方的组织和企业协调。

第十四条 根据本协定所进行的结算和支付，将按两国政府间的支付协定，或按缔约双方授权所签订的其他协议执行。

第十五条 由缔约一方承运者根据本协定在缔约另一方领土上从事的客货运输，及承运这些运输的汽车车辆，免征办理本协定的运输审批手续费、公路使用与保养费、汽车车辆占有或使用税，以及运输收入和利润所得税。

第十六条 1. 在根据本协定所进行的运输中，对运入缔约另一方领土的下列物资相互免征关税，毋需批准：

(1) 各类运输车辆按额定油箱所装的在工艺和设计上与发动机供给系统有关的燃料；

- (2) 运输途中所必备数量的润滑油；
- (3) 用于维修国际运输车辆的备用零件和工具。

2. 没有使用过的零备件，应运回国，而替换下来的备用件，应运回国，或者销毁，或者按缔约相应一方规定交出。

第十七条 根据本协定规定所进行的客货运输车辆，承运者应提前办理该车第三者责任保险。

第十八条 边防、海关和卫生检疫、按缔约双方参加的多边条约或缔结的双边协定规定执行。但遇有上述条约和协定不能调解问题时，则按缔约每一方国内的法律执行。

第十九条 运送重病人员、客运班车以及运送动物和易腐货物，边防、海关和卫生检疫将予以优先查验。

第二十条 缔约双方的承运者的车辆在缔约另一方领土上时，必须遵守该国的交通规则及其他法律。

第二十一条 为确保本协定的执行，缔约双方的主管机关应缔约一方建议，进行直接接触，协商解决客货运输许可证制度有关的问题，以及就使用已发放的许可证交流经验和交换信息。

第二十二条 在解决和执行本协定过程中可能出现的一切争议，缔约双方将通过谈判和协商加以解决。

第二十三条 本协定不涉及缔约双方签订的其他国际条约中所规定的权利和义务。

第二十四条 1. 本协定在缔约双方完成为使本协定生效所必须的法律程序，并通过外交途径相互通知 30 天后生效。

2. 本协定有效期 3 年。如果在期满前 6 个月，缔约任何一方都未以书面通知缔约另一方终止本协定，本协定将自动延长 3 年，并依此法顺延。

本协定于 1992 年 12 月 18 日在北京签订，一式两份，每份用中文和俄文写成，两种文本同等作准。

中华人民共和国政府 俄罗斯联邦政府
代表 代表

附件二：中华人民共和国吉林省和朝鲜民主主义人民共和国咸镜北道关于两国边境地方贸易货物汽车直达运输补充协议

(摘要)

中华人民共和国吉林省交通运输代表团和朝鲜民主主义人民共和国咸镜北道交通运输代表团，从 1990 年 10 月 18 日至 10 月 24 日在中国长春市，1992 年 10 月 12 日至 10 月 19 日在朝鲜清津市，就双方边境地方贸易货物汽车直达运输问题进行了两次会晤。

会谈中，双方代表团从进一步增进中朝两国人民之间的友谊和促进两国边境地方贸易货物汽车直达运输的发展、加强管理的愿望出发，本着平等互利的原则，进行了友好协商，达成如下补充协议：

一、明确双方主管机构

在交通运输行政管理方面：

中方主管机关是吉林省运输管理局、执行机关是延边朝鲜族自治州交通运输管理处，实施机关是县（市）交通运输管理所。

朝方主管机关是咸镜北道贸易管理局。

在交通安全管理方面：

中方主管机关是吉林省公安厅交通管理局，执行机关是延边朝鲜族自治州交通警察支队，实施机关是县（市）交通警察大队。

朝方主管机关是咸镜北道安全局交通处，实施机关是郡（市）安全部护卫科。

二、关于开辟新的运输线路

新开辟由中国延吉经图们口岸出境，经朝鲜南阳口岸直达先锋地区，全程 256km。

三、出入境车辆

双方参加边境地方贸易运输的车辆，增至 30~40 辆，当一方运力不足时，应从满足边境贸易的需要为出发点，允许另一方的车辆予以承运，以保证和促进双边贸易的发展。

四、有关单证

双方参加运输的车辆严格履行 1983 年《运输协议书》，应随车携带两国文字的行车单、货物明细单等有关证件。中方的车辆应标有中国国际汽车运输的标志 CMT。

五、对违章车辆、人员的处理

运输车辆和人员在对方境内，应遵守对方国家法规，服从对方交通运输行政管理和交通安全管理部门的管理、检查和指挥。对在交通运输行政管理和交通安全管理方面违章人员进行批评教育乃至警告，并同时填发违章本人认签的《出入境汽车运输、交通安全违章通知书》，注明违章事项，通过临时会晤的形式交由违章人所在方有关部门处理。双方对一般违章互不扣车、扣货和罚款。

六、其它

本补充协议是对 1988 年两国《运输协议书》的补充，于 1992 年 10 月 19 日在朝鲜清津市签字之日起执行。共两份，分别用中文和朝文写成，两种文本具有同等效力，双方同意 1988 年 2 月 1 日签字的《运输协议书》到 1993 年 2 月 1 日期满后继续延长五年，如期满后仍执行 1988 年《运输协议书》第七款有关期限的规定。

中华人民共和国

朝鲜民主主义人民共和国

吉林省交通运输代表团

咸镜北道交通运输代表团

附件三：中华人民共和国政府和哈萨克斯坦共和国政府汽车运输协定

中华人民共和国政府和哈萨克斯坦共和国政府（以下简称缔约双方），

注意到双边经济贸易关系的顺利发展。希望在平等互利的基础上发展两国间汽车旅客运输和货物运输，达成协议如下：

第一条 按照本协定，两国间定期和不定期的汽车运输（包括游客）、货物运输通过两国相互开放的边境口岸和公路进行，由在中国或哈萨克斯坦登记注册的车辆承担。

客运

第二条 一、定期汽车旅客运输由缔约双方主管机关协商组织。

二、有关组织定期汽车旅客运输的建议，缔约双方主管机关预先相互送给对方，这些建议应包括承运者（公司）的名称、行车路线、运行时刻表、运价、乘客上下车的停车站点，以及预定的班期和班次。

第三条 一、两国间不定期汽车旅客运输，除本协定第四条规定外，须经缔约双方主管机关许可。

二、缔约双方主管机关将对行车路线中经过其领土的路段发放许可证。

三、每次不定期汽车旅客运输应办理一次往返的行车许可证，如该许可证本身另有规定则除外。

四、缔约双方的主管机关每年将相互交换已商妥数量的不定期旅客运输行车许可证，许可证应有颁发行车许可证的主管机关的印章和负责人签字。

五、行车许可证的交换程序，由缔约双方的主管机关商定。

第四条 用来更换发生故障的客车，不需办理本协定第三条所规定的行车许可证。

货运

第五条 一、两国间的货物运输，除本协定第六条规定的运输外，应由持有缔约双方主管机关颁发的行车许可证的载货汽车或拖挂汽车来完成。

二、每次货物运输应办理一次往返的行车许可证，如该许可证本身另有规定则除外。

三、缔约双方的主管机关每年相互交换已商妥数量的货物运输行车许可证，许可证应有颁发行车许可证的主管机关的印章和负责人签字。

四、行车许可证的交换程序由缔约双方的主管机关商定。

第六条 本条下列运输项目不需办理本协定第五条规定的行车许可证：

- （一）为举办交易会 and 展览会而用的展品、设备和材料；
- （二）为举办体育活动而用的交通工具、动物以及其他各种器材和财产；
- （三）舞台布景和道具、乐器、设备以及拍摄电影、制作广播、电视节目所需用品；
- （四）死者的尸体和骨灰；
- （五）邮件；
- （六）损坏的汽车运输工具；
- （七）搬迁时的动产；

(八) 按照本协定第七条的规定获得特别许可的货物。

从事技术急救的工程车辆无需办理许可证。

进行本条规定的运输时，必须持有本国的行车路单。

第七条 一、如果空车或载货车辆的尺寸或重量超出缔约一方国内所规定的限制，以及运送危险品，承运者应取得缔约另一方主管机关的特别许可证。

二、如果本条第一款所指的特别许可证规定了汽车的行车路线，则运输应按这一路线运行。

总则

第八条 一、本协定中所指的运输，只能由根据本国国内法律获准从事国际运输承运者来担任。

二、从事国际运输的车辆应具有各自国家登记的标志和识别标志。

第九条 从事边境地区运输的货物运输和旅客运输的安排，应由缔约双方主管机关共同确定。

第十条 一、承运者不得承运位于缔约另一方领土上两点之间的旅客和货物运输。

二、承运者如果得到缔约另一方主管机关的特别许可，可以承运从缔约另一方领土出发到第三国以及从第三国到缔约另一方领土的运输。

第十一条 本协定中所指的货物运输，应采用各自参照国际通用货单格式的本国货单。

第十二条 一、从事旅客运输或货物运输汽车驾驶员，应具有与其驾驶的的车辆类别相符的本国或国际的驾驶证以及本国的车辆登记证件。

二、本协定所规定的许可证及其他证件，应随车携带，并应主管检查机关的要求出示。

第十三条 与本协定所述客货运输有关的具体问题，可直接由缔约双方的组织和企业协调。

第十四条 根据本协定所进行的结算和支付，将按两国政府间的支付协定，或按缔约双方授权所签订的其他协议执行。

第十五条 由缔约一方承运者根据本协定在缔约另一方领土上从事的客货运输，及承运这些运输的汽车车辆，免征办理本协定所规定的运输审批手续费、公路使用与保养费、汽车车辆占有或使用税，以及运输收入的利润所得税。

第十六条 一、在根据本协定所进行的运输中，对运入缔约另一方领土的下列物资相互免征关税，毋需批准：

(一) 各类运输车辆按额定油箱所装的在工艺和设计上与发动供给系统有关的燃料；

(二) 运输途中所必备数量的润滑油；

(三) 用于维修国际运输车辆的备用零件和工具。

二、没有使用过的零备件，应运回国，而替换下来的备用件，应运回国或者销毁，或者按缔约相应一方规定交出。

第十七条 根据本协定规定所进行的客货运输车辆，承运者应提前办理该车第三者责任保险。

第十八条 边防、海关和卫生检疫，按缔约双方参加的多边条约或缔结的双边协定规定执行。但遇有上述条约和协定不能调解问题时，则按缔约每一方国内的法律执行。

第十九条 运送重病人员、客运班车以及运送动物和易腐货物，边防、海关和卫生检疫将予以优先查验。

第二十条 缔约双方的承运者的车辆在缔约另一方领土上时，必须遵守该国的交通规则及其他法律。

第二十一条 为确保本协定的执行，缔约双方的主管机关应缔约一方建议，进行直接接触，协商解决客货运输许可证制度有关的问题，以及就使用已发放的许可证交流经验和交换信息。

第二十二条 本协定及缔约双方参加的多边和缔结的双边协定不能调解的问题，将根据缔约每一方的国内法律解决。

第二十三条 在解决和执行本协定过程中可能出现的一切争议，缔约双方将通过谈判和协商加以解决。

第二十四条 本协定不涉及缔约双方签订的其他国际条约中所规定的权利和义务。

第二十五条 一、本协定在缔约双方完成为使本协定生效所必须的法律程序，并通过外交途径相互通知 30 天后生效。

二、本协定有效期 3 年。如果在期满前 6 个月，缔约任何一方都未以书面通知缔约另一方终止本协定，本协定将自动延长 3 年，并依此法顺延。

本协定于 1992 年 9 月 26 日在北京签订，一式两份，每份用中文、哈文和俄文写成，叁种文本同等作准。

中华人民共和国政府代表 哈萨克斯坦共和国政府代表

附件四：中华人民共和国政府和巴基斯坦

伊斯兰共和国政府汽车运输协定

中华人民共和国政府和巴基斯坦伊斯兰共和国政府（以下简称“缔约双方”）注意到为促进两国经济关系的发展，因而开展陆上运输的必要性，以友好协商，达成协议如下：

第一条 根据本协定，两国间定期和不定期的汽车运输通过两国相互开放的边境口岸和公路进行，由在缔约国注册的车辆承担。

第二条 一、定期汽车旅客运输由缔约双方主管机关或授权的机构共同确定。

二、缔约双方同意授权机构将汽车旅客运输的营运方案预先相互通知对方。

第三条 一、两国间不定期汽车旅客（游客）运输，应持有缔约双方主管机关颁发的行车许可证。

二、行车许可证的数量及交换程序，由缔约双方主管机关商定。

第四条 用来更换发生故障的客车，不需办理本协定第三条规定的行车许可证。

第五条 一、两国间的货物运输，应由持有缔约双方主管机关颁发的行车许可证的运输车辆来完成。

二、行车许可证的数量及交换程序由缔约双方和主管机关商定。

第六条 一、运输下列物品不需办理本协定第五条规定的行车许可证：

（一）为举办交易会 and 展览会而用的展品、设备和材料；
（二）为举办体育活动而用的交通工具、运输及其它各种器材和财产；
（三）舞台布景和道具、乐器、设备，以及拍摄电影、制作广播、电视节目所需用品；

（四）死者的尸体和骨灰；

（五）邮件；

（六）损坏的汽车、运输工具；

（七）搬迁时的动产；

（八）按照本协定第七条的规定获得特别许可的货物。

二、从事技术急救的工程车辆无需经批准。

三、进行本条规定的运输时，必须持有本国的行车路单。

第七条 一、如果空车或载货车辆的尺寸或重量超出缔约另一方国内所规定的限制，以及运送危险物品，承运者应取得缔约另一方主管机关的特别许可证。

二、如果本条第一款所转的特别许可证规定了汽车的行车路线，则运输应按这一路线运行。

第八条 一、本协定中所指的运输，只能由根据本国国内法律获准从事国际运输的承运者来担任。

二、从事国际运输的车辆应具有各自国家登记的标志和识别标志。

第九条 承运者不得承运缔约另一方领土上两点之间的旅客和货物运输。

第十条 在进行本协定中所指的货物运输时，应采用各自参照国际通用货单格式的本国货单。

第十一条 一、从事旅客运输或货物运输的汽车驾驶员，应具有与其驾驶的 vehicle 类别相一致的本国或国际驾驶证及本国的车辆登记证。

二、本协定所规定的许可证及其它证件，应随车携带，并应主管检查机关的要求出示。

第十二条 与本协定所述客、货运输有关的具体问题，可直接由缔约双方的授权机构协调。

第十三条 根据本协定所进行的结算和支付，按两国政府支付协定执行。

第十四条 缔约一方对缔约另一方的承运人在两国间以汽车从事本协定规定范围的客、货运输业务，收取运输管理费、服务费、公路使用费及保养费。免征汽车车辆、运输收入和利润的一切税收。

第十五条 一、在根据本协定所进行的运输中，对运入缔约另一方领土的下列物资相互免征关税，毋需批准：

（一）各类运输车辆按额定油箱所装的在工艺和设计上与发动机供给系统有关的燃料；

（二）运输途中所必备数量的润滑油；

（三）用于维修国际运输车辆的备用零件和工具。

二、缔约一方的运输车辆进入缔约另一方海关时，应对用于维修车辆的必要数量备用零件填写清单；出关时接受检查，新旧零件数量要符合清单登记。

第十六条 根据本协定所进行的客、货运输车辆，承运者应提前办理该车第三者责任保险。

第十七条 有关边防、海关和卫生检疫事宜，按缔约双方参加的多边条约或缔结的双边协定规定执行。但遇有根据上述条约和协定不能解决问题时，则按缔约每一方的国内法律执行。

第十八条 运送重病人员、客运班车以及运送动物和易腐货物，边防、海关和卫生检疫应予以优先查验。

第十九条 缔约一方的承运者的车辆在缔约另一方领土上时，应遵守该国的交通规则及其他法律。

第二十条 为确保本协定的执行，缔约双方的主管机关应缔约一方的建议，可进行直接接触，协商解决客、货运输行车许可证制度有关问题，以及就使用已发放的行车许可证交流经验和信息。

第二十一条 在解释和执行本协定过程中可能出现的一切争议，缔约双方将通过谈判和协商加以解决。

第二十二条 本协定不涉及缔约双方签订的其它国际条约中所规定的权利和义务。

第二十三条 本协定自签订之日起生效。有效期为5年。如在期满6个月前，缔约任何一方未以书面形式通知缔约另一方要求终止本协定，本协定将自动延长5年，并依法顺延。

本协定于1993年12月28日在北京签订，一式两份，每份均用中文、英文写成，两种文本具有同等效力。

中华人民共和国政府代表 巴基斯坦伊斯兰共和国政府代表

附件五：中华人民共和国政府和越南社会主义共和国政府汽车运输协定
中华人民共和国政府和越南社会主义共和国政府（以下简称缔约双方），为

巩固和发展两国人民的友谊，注意到双方经济贸易关系的顺利发展，希望在平等互利的基础上发展两国间汽车旅客运输和货物运输。达成协议如下：

第一条 缔约双方同意，两国间汽车旅客（含游客）运输和货物运输通过两国商定的相互开放的边境口岸和公路进行。

由在中国或越南登记注册的车辆和根据本国法律获准从事两国运输的企业承担。

第二条 本协议所提到的下列术语应理解为：

一、“主管机关”

中国方面：指的是中华人民共和国交通部及其授权的单位。

越南方面：指的是越南社会主义共和国交通运输部及其授权的单位。

二、“运输车辆”：在货物运输中指载货汽车、拖挂载货汽车和牵引汽车；

在旅客（含游客）运输中指公路客车，即规定用来运送旅客并配备下少于四个座位（驾驶员座位除外）的汽车，以及同行运送行李的车辆。

第三条 本协议第一条中所述运输，由双方企业按合同转运。汽车旅客运输，在双方各自边境省的城镇转运；汽车货物运输，在双方各自边境地区居民点上换装。具体的运输组织、形式、路线、运费等有关事项，由缔约双方主管机关商定。

第四条 一、缔约一方主管机关对行车路线中经过本国国土路段上的缔约另一方车辆均需发放行车许可证。

二、行车许可证的交换程序和有关规定，由缔约双方主管机关商定。

第五条 一、从事两国间客（含游客）、货物运输车辆在缔约另一方领土上时必须遵守该国国内有关汽车运输的法律和规定。

二、如果空车或载货车辆的尺寸或重量超出缔约另一方国内所规定的限制，以及运送危险品，承运者应取得缔约另一方主管机关的特别许可证。

三、如果本条第二款所指的特别许可证规定了汽车行车路线，则运输应按这一路线运行。

第六条 从事国际汽车运输的车辆应具有各自国家登记的标志和识别标志。

第七条 缔约一方运输企业不得承运缔约另一方领土上两点之间的旅客（含游客）和货物运输。

第八条 本协议中所指的货物运输，应采用参照国际通用货单格式印制的本国的统一货单。

第九条 一、从事旅客（含游客）运输或货物运输的汽车驾驶员，应具有与其驾驶的 vehicle 类别相符的本国或国际驾驶证以及本国车辆登记证件。

二、本协议所规定的许可证及其他证件，应随车携带，并应主管检查机关要求出示。

第十条 与本协议所述客货运输有关经营方面的具体问题，可直接由缔

约双方的组织和企业协调。

第十一条 根据本协定所进行的结算和支付，可按两国政府间的支付协定，或缔约双方授权所签订的其他协议执行。

第十二条 一、在根据本协定所进行的运输中，对运入缔约另一方领土的下列物资相互免征关税：

（一）各类运输车辆按额定油箱所装的在工艺和设计上与发动机供给系统有关的燃料；

（二）运输途中所必备数量的润滑油；

（三）用于维修国际运输车辆的备用零件和工具。

二、没有使用过和替换下来的零件，应运回国。

第十三条 根据本协定所进行的客货运输车辆，运输企业应提前办理该车第三者责任保险。

第十四条 边防、海关、动植物和卫生检疫，按缔约双方参加的多边条约或双方协定执行。

第十五条 对运输老弱病残人员、装运动物和易腐货物的车辆及客运班车，边防、海关以及动植物和卫生检疫部门应予以优先查验。

第十六条 为确保本协定的执行，缔约一方的主管机关应缔约另一方建议，可进行直接接触，协商解决交换客货运输许可证等有关问题以及就使用已发放的许可证交流经验和交换信息。

第十七条 一、本协定及缔约双方参加的多边和其他双边协定所不能调解的问题，将根据缔约每一方国内法律解决。

二、在执行本条第一款规定中，出现分歧，可通过缔约双方协商解决。

第十八条 在解释和执行本协定过程中可能出现的一切争议，缔约双方将通过谈判和协商加以解决。

第十九条 本协定不涉及缔约双方签订的其他国际条约中所规定的权利和义务。

第二十条 一、本协定自签订之日起生效，有效期3年。如果在期满前6个月，缔约任何一方未以书面形式通知缔约另一方终止本协定，本协定将自动延长3年，并依此法顺延。

二、如在本协定有效期内，缔约一方通过外交途径以书面形式提出对协定条款进行修改，必须经过缔约双方协商同意，并换文后生效。

本协定1994年11月22日在河内签订，一式两份，每份用中文、越文书写，两种文本同等作准。

中华人民共和国政府代表

越南社会主义共和国政府代表

主要参考文献

- [1]陈才等《区域经济地理学原理》，中国科学技术出版社，1991年版。
- [2]蔡凯夫主编《中国沿边省区边境经济贸易全书》，黑龙江人民出版社，1993年版。
- [3]刘宝荣 廖家生主编《中国沿边开放与周边国家市场》，法律出版社，1993年版。
- [4]李茂兴 施本植等主编《边境贸易理论与实务》，德宏民族出版社，1992年版。
- [5]薛荣久主编《国际贸易》，四川人民出版社，1993年版。
- [6]陈同仇 薛荣久主编《国际贸易》，对外贸易教育出版社，1991年版。
- [7]郭来喜 刀安钜主编《德宏州对外开放及口岸体系研究》，中国科学技术出版社，1993年版。
- [8]郭来喜 何大明主编《中老泰通道开辟与勐腊口岸建设》，中国科学技术出版社，1993年版。
- [9]袁庆寿 牛德林主编《中国边疆经济发展概略》，黑龙江人民出版社，1993年版。
- [10]储祥银 葛亮等编著《国际经济合作原理》，对外贸易教育出版社，1993年版。
- [11]胡毅《俄罗斯和中亚地区的经济波动及政治等诸因素对该地区与新疆双边贸易的影响》，《新疆财经》，1996年第1期。
- [12]丁四保 王力等编著《内陆边境地区对外开放的区域模式研究》，东北师范大学出版社，1994年版。
- [13]焦刚英 黄玫编著《对独联体经贸实务》，黑龙江科学技术出版社，1993年版。
- [14]韩经纶编著《国际贸易基础理论与实务》，南开大学出版社，1993年版。
- [15]龚维新主编《技术贸易实务》，中国财政经济出版社，1987年版。
- [16]郑友敬著《经济效益问题研究》，中国社会科学出版社，1990年版。
- [17]黄松遥编著《实用国际贸易地理》，中国对外经济贸易出版社，1991年版。
- [18]竺仙如主编《国际贸易地理》，对外贸易教育出版社，1991年版。
- [19]杨吾杨 张国伍等著《交通运输地理》，商务印书馆，1986年版。
- [20]马天迪 郑忠信编《邮电通信地理》，人民邮电出版社，1987年版。
- [21]王新奎《90年代中国对外贸易发展的方向》，《国际贸易》1994年第6期。

- [22]慕海平《我国对外贸易发展的基本战略》，《国际贸易》1994年第5期。
- [23]蔡景泰《云南对外贸易经济发展述评》，《云南省经济年鉴》，1994。
- [24]张瑞昆《云南边境经济技术合作发展述评》，《云南省经济年鉴》，1994。
- [25]晏连昆《云南国际经济技术合作发展述评》。
- [26]吴中宁《云南口岸建设述评》，《云南省经济年鉴》，1994。[27]孙恒忠《我国西南地区和东南亚国家发展区域经济合作的基础与前景》，《国际贸易问题》，1994.3。
- [28]李向荣《论中国陆地边境文化》，《云南社会科学》，1994.6。
- [29]侯景新 高密来《论九十年代大西南的对外开放》，《云南社会科学》，1994.5。
- [30]张桂林《中国对独联体农产品出口现状与战略》，《国际贸易》，1994年第4期。
- [31]陈家勤《90年代后期中国沿边地区对外经济发展战略设想》。
- [32]刘宝荣《中俄经贸合作进入调整时期》，法律出版社，1993年版。
- [33]王子先《关于我国实行“大经贸战略”的若干问题》，《国际贸易问题》，1994。
- [34]唐海燕《论中国外贸发展战略的选择》，《国际贸易问题》，1994。
- [35]何崇夫《发展新疆对外贸易和经济合作的新思路和新举措》，《新疆社会经济》，1994.4。
- [36]陈诗教《新疆开拓中亚市场前景预测及对策研究》，《新疆社会经济》，1994.1。
- [37]沈本久《新疆对中亚五国经济技术合作展望》，《中亚信息》，1994.6。
- [38]尹继志《加快博尔塔拉蒙古自治州对外经贸发展的基本思路》，《新疆社会经济》，1994.4。
- [39]赵明龙《发展边疆地区经济的杠杆——广西凭祥市边贸兴市调查》，《中国边疆史地研究》，1992.1。
- [40]林家彬《周边四国发展动向与云南省对外开放》，《经济地理》，1993.4。
- [41]韩德林《沿边开放战略与新疆沿边经济振兴》，《经济地理》，1993.4。
- [42]郭来喜《中国对外开放口岸布局研究》，《地理学报》，1994.5。
- [43]黑龙江大学哈尔滨市对外经济贸易委员会主办《远东经贸导报》1993年、1994年、1995年各期。
- [44]阎绍文 李永林等《俄罗斯经贸政策的走势及我们的对策》，《边疆经济研究》，1994.2。
- [45]李鸣时 周亿光《开拓边贸市场繁荣内地经济》。

[46]谢康《论国际信息贸易》，《国际贸易问题》，1994。

[47]谢康《国际信息经济学导论》，《国际贸易问题》，1995。

[48]时凯 姜振环《东北亚经济合作中的图们江下游地区经济一体化趋势》。

[49]房建昌《近代俄苏英美三国驻新疆总领事馆考》，《新疆大学学报》（哲学社会科学版），1995年第23卷第2期。

[50]《广西统计年鉴》，1995年。

