

中俄關係的橋頭堡

作者：張志剛 一國兩制研究中心總裁、全國政協委員

文章刊載於《明報》2024年6月13日

在當前的大形勢發展下，黑龍江省最大的戰略優勢就是毗鄰俄羅斯。自沙俄時代開始，俄羅斯就對土地有「餵不飽」的胃口。從晚清時期，俄羅斯佔據了大片中國東北的土地，並將黑龍江省沿日本海的濱海地區據為己有。俄羅斯自此就擁有了不凍港海參崴，但就使黑龍江失去了任何出海港口，到最後只能依靠通江出海，在發展上受到了多方面的掣肘。但黑龍江與俄羅斯有大約 3000 公里的陸路邊界線，這裏就成為全國發展對俄全方位關係的橋頭堡。

加強黑龍江戰略位置 須扭轉失衡狀態

中俄關係被形容為「世界上最重要的其中一組雙邊關係」和「最好的一組大國關係」，黑龍江在中俄合作上，有無可比擬的突顯優勢。但站在黑龍江本省發展而言，就出現「過境者多，落地者少」的問題。

目前中俄的經貿關係，仍然是能源為最大宗。於 2021 年，我國石油總消耗 7.1 億噸；進口的 5.1 億噸中，有 16% 來自俄羅斯。在天然氣方面，俄對華出口總量超過 100 億立方米，是第三大天然氣供應國。

這些能源進口，黑龍江都是最重要的通道；這與其他進口產品如食品、木材、金屬礦沙等，都是經黑龍江進口，然後通達全國。黑龍江這無可比擬，也無可取代的全國性價值，卻不能完全反映在其本省經濟發展，尤其是本省的 GDP（本地生產總值）之中。缺乏落地的經貿和工業製造項目，是令到黑龍江人口不斷流失的主要原因。

要維持甚至加強黑龍江這個邊疆要塞的戰略位置，就必須扭轉這種失衡的狀態。

增加投資項目 吸引人才

黑龍江對俄的交通基建方面，一直是進展良好。中歐班列由黑龍江境內經滿洲里（內蒙古自治區內）直通俄羅斯，再抵歐洲。因為中間只經俄羅斯一國國境，與西線經新疆出境、中間途經中亞多國的走線，在分散風險方面，有其重要的角色。而隨着同江大橋和黑河大橋的建成，以及綏芬河口岸的進一步完善，黑龍江對俄的物流網絡已經發展得非常完備。這成為貨物經俄羅斯從海陸兩路進入中國國境的高效便捷途徑。而這種「多式聯運」的模式，在中俄不斷加強合作關係之下，將不斷優化提升。

所以黑龍江未來的考驗，是在過境設施不斷擴展優化之餘，更要加強落地項目的投資。那才可以吸引人才，充實這個邊境戰略要衝。

要增加在黑龍江的落地投資項目，在過去的漫長時間，俄羅斯都不是具有強大助力的因素。因為俄羅斯的優勢，仍然是能源和農林方面；農林包括承包農場和林場，在工業和商貿的合作基礎則非常有限。主要原因是，俄羅斯的重點在西側。打開俄羅斯的地圖一看，8個聯邦管區，中央管區在最西端，另一端就是遠東。顧名思義，就是在那遙遠的東方。俄羅斯本身定位就是歐洲國家，遠東管區既遠且東，那就是邊沿地帶了。

遠東聯邦區面積 620 多萬平方公里，也就是約 6200 個香港的大小，但人口只有 600 多萬，不夠香港的九成。而遠東不少土地，都是從中國霸佔回來，這令到對土地有特殊情意結的俄羅斯有強烈的不安全感，生怕完全放開，大量中國公民會移入，尤其是黑龍江東側海參崴一帶。

種種因素交織起來，遠東區就長期被「冷處理」。那中國東北與俄羅斯的地區經貿合作，也就自然熱不起來。黑龍江對俄這張處於壟斷優勢的區位牌，也就亮不起來了。

但俄羅斯奪回克里米亞於前，揮軍入侵烏克蘭於後。這些軍事行動，徹底改變了俄羅斯與西方國家的關係。為勢所迫，俄羅斯必須把遠東區的發展端上枱面來，以取得東西平衡。當遠東區不再被視為邊陲地帶時，發展資源也會大幅增加。這也扭轉黑龍江發展的偏側，除了跨境基建物流之外，也可以爭取新的投資項目落地。

打造中國向北開放窗口

在目前最新的形勢下，黑龍江應抓住俄羅斯東向和國家的「國內國際雙循環相互促進」的機遇，向中央爭取，把黑龍江省定位為「歐亞大陸經貿走廊橋頭堡」的國家級別平台。這個戰略定位，將使黑龍江打造成為中國向北開放的重要窗口，並成為對俄合作的先行示範區。這一作用，就相當於廣東對於港澳、福建對於台灣、廣西對於東盟的重要程度。

先由黑龍江對俄邊境做起，參照新疆與哈薩克邊界的霍爾果斯自由貿易區的模式和操作，將兩國的海關往後移，劃出一個片區由中俄兩國共同管理，使兩地市場在此充分融合，並方便兩國和第三國的人員進出。有了這個自由貿易的基礎之後，再從這個合作區向中俄兩國其他地區擴散。由經貿這一塊先做起來，往後再探討其他合作範圍。

（文章僅代表個人立場）