第一篇　中国东北与吉林省经济发展及其对外开放

综　　述

东北经济区地处祖国的东北部。位于东北亚地区的中央部位，与朝鲜、俄罗斯、蒙古三国接壤，边境线总长约 6 500 公里，隔日本海与日本国相望，与韩国和俄罗斯远东地区有水路相通，其南部濒临黄、渤二海，海岸线长 2 178 公里。吉林省位于东北区的中部，其东部距图们江出海口只有 15 公里。

东北亚农耕历史较短，但自鸦片战争以来，商品经济发展很快。在特殊的地缘政治条件下，它与世界经济，尤其是与东北亚地区的经济联系，始终十分密切，虽然这种联系往往是被动的，不平等的和片面的。但是，应该承认，近一个多世纪的东北地区经济，从来不是在孤立的和封闭的状态中发展的。

党的改革开放政策顺应了世界经济一体化和区域集团化的发展总趋势，也推动了世界经济的发展，并为东北

需要全本请访问 www.ertongbook.com

经济区，包括吉林省的经济发展提供了新的历史机遇。

在上述的历史、地理背景下，我们从 80 年代初开始，就着手研究东北经济区和吉林省的对外开放战略及经济与社会总体发展战略。本篇内所包括的一组文章，是我们在这十多年过程中的一些科研课题总结和研究报告。在这些文章中所提及的“东北亚各国、各地区经济具有明显的资源互补性”的论点，“中国东北与吉林省应采取全方位对外开放战略，其开放的重点是东北亚地区”的论点和“吉林省是边疆近海省”等论点，是由我们最早提出来的，现在已经变为领导决策的主要依据，有的又被国际社会广泛引用。开辟对俄贸易的珲春（长岭子）和大安（老坎儿码头）口岸的建议，已被国务院和吉林省政府采纳并付诸实施。尤其值得提出的是，我们把图们江地区在中国东北与吉林省对外开放战略格局中摆在突出的重要地位这一论断，为恢复我国的图们江通海航行权利和图们江地区开发的持续研究提供了理论基础。

东北区对外开放发展战略刍议*

（一九八六年十二月）

按：本文是东北师范大学东北亚地理研究所承担的前国务院东北经济区规划办公室下达的“东北经济区对外开放战略研究”课题的总结。曾向国务院国际问题研

*本文作者：陈才、袁树人；提供资料和协助工作的有王莲琴、佟素贤和彭晓先。

究中心总干事宦乡同志、副总干事高谔同志和国务院东北经济区规划办的领导同志进行过汇报，得到充分肯定。

文章在分析东北经济区近百年发展历史基础上，提出东北区的经济向来不是封闭式的，而是直接同国际市场紧密联系在一起的，其对外经济联系的重点始终是东北亚诸国，资源要素互补性是促成东北亚地区经济联系的内在基础。

东北区包括辽宁、吉林、黑龙江省及内蒙古的东三盟一市，面积和人口分别占全国的 1/8 与 1/10；工农业总产值占全国的 15%，工业总产值约占 16%，是我国最早建立起来的、以重工业为主体的重要的经济区之一。

它地处我国的东北部，南濒渤、黄二海，拥有 2 178 公里长的海岸线和出图们江口通达日本海的出海权；西邻蒙古国，这里的中蒙边界长约 1 800 公里；北、东同苏联接壤，边界线总长 3 277 公里，其中水界 2 000 多公里；东南毗连朝鲜，中朝边界 1 360 多公里。东北区与邻国的边界线总长共 6 437 公里。东面隔海同日本相望，大连距长崎 567 海里，防川距新泻 125 海里。东北区通过辽西走廊和我国内地相通；海上可由辽东半岛与国内外各港口相联系。东北地区是一个海陆兼备、邻国较多、边界线长，便于同周围国家和海外各地发展经济联系的地区。

东北区地处北太平洋西缘，是环太平洋地带的重要环节；位于亚欧大陆桥的东段，是亚洲太平洋各国通向欧洲的陆上捷径。

由于东北区重要的地理位置和拥有十分丰富的自然资源，因而这里一向为帝国主义列强必争之地。新中国成立以后，我们利用其地理位置的优势，曾促进东北区经济的发展。在当今对外开放的形势下，随着世界经济重心不断向太平洋地区的转移，东北

区亦应抓住时机，制定正确的战略，实行全方位开放，发展成为我国对外经济联系的重要基地之一。

一、历史的回顾

东北区开发历史较短，封建经济基础薄弱。在帝国主义入侵前，其南部农业和手工业、商业，有了一定发展，而广大的中、北部地区则仍处在待开发的阶段。

1860 年，根据中英《天津条约》，辽东半岛上的牛庄被辟作商埠，次年，又在营口筑港，1864 年竣工通航。从此，帝国主义从经济上打开了东北区的大门，把东北区的经济同资本主义国际市场联系起来。这一时期，主要是以辽河水运线为动脉，辅以南北向的大车路，以营口为唯一出海口，向国外输出大豆、高粱、柞蚕丝等农产品及其加工品，从而刺激了东北区商品性农业及手工业、商业的发展。

中东铁路及其南满支线的修筑（1897～1903），以及大连的开港，是沙俄帝国主义对东北区经济掠夺的重要步骤。1904～1905 年日、俄战争又使东北区南、北部分别沦为日、俄两帝国主义的势力范围，它们以此为基地，展开了尖锐的经济贸易战。沙俄以哈尔滨为基地，以中东铁路管理局为大本营，以中东铁路为主要运输线，辅以松花江、黑龙江的水运线，以满洲里、绥芬河和哈巴罗夫斯克（伯力）为主要口岸，以海参崴为出海口，掠夺东北中、北部地区的大豆、小麦及其农产加工品。在除满足自己需求的基础上，大量投向国际市场。1913 年哈尔滨站的铁路货运量为 49.88 万吨，到 1929 年即增长到 314.7 万吨，其中绝大部分为向俄国（苏联）和西欧输出的农产及农产加工品。日本则以“南满铁道株式会社”为经营、情报和信息的中心，以南满和中满为主

要腹地，以南满、沈吉、大郑、平齐等铁路为主要运输线，以长春为重要“取引”中心，以大连（辅以葫芦岛）为主要出海口，向日本和欧美国际市场输出东北的大豆、小麦和农产品加工品以及矿物原料、初级工业品等。在国际市场的刺激下，大大带动了中、北满地区以大豆、小麦等种植业为主的商品性农业和农产加工工业（榨油、面粉等）的发展，促进了辽南及辽西地区煤炭、铁矿石、有色金属等矿产采掘及初加工工业的形成，并且奠定了哈尔滨、长春、沈阳、大连等中心城市发展的基础。从而，初步形成了东北地区半殖民地性的外向型经济的基础。

日伪统治时期，整个东北区经济完全纳入了日本帝国主义经济体系之中，对外贸易由多元化转向了一元化，成为日本帝国主义掠夺和榨取经济资源的主要对象，它不惜血本在工矿业上进行大量的直接投资。地处东北中部的长春成为“满洲国”的政治、经济和文化中心；南满成为殖民地型的重工业基地，煤炭、钢铁、有色冶金、机械制造等部门有了畸形的发展；北满地区则变成了殖民地型的商品性农业基地和殖民开拓基地以及反苏的前哨阵地。具有半军事性质的百万人口的日本开拓团，遍布北满、东满边境地区。在农业结构上，以大豆、高粱、水稻、棉花、亚麻、甜菜等出口作物占据重要地位。因军事的需要，迅速膨胀的对日工矿农林产品的输出，极大地带动了东北区铁路和边境口岸及前沿城市的建设。新敷设了滨北、北黑、绥佳、牡佳、富北、牡虎、嫩黑、东边道、西边道、敦图、牡图、长白、白阿、沈安、锦承、凌承、叶赤等铁路线。除继续以大连、葫芦岛为主要出海口外，还新开拓安东（丹东）港，并充分利用朝鲜半岛陆桥的有利条件，在中朝边界上建起了一系列通往朝鲜、日本的口岸城镇，如安东、辑安（集安）、临江、八道沟、开山屯、图们、英安等，利用朝鲜半岛上的铁路、公路，以及罗津、清津、元山、釜山等港口，把东

需要全本请访问 www.ertongbook.com

北区的物资源源不断地运往日本。在这一阶段，形成了一大批新型的工矿和边境军事城镇：前者如鞍山、本溪、抚顺、安东、通化等；后者如延吉、牡丹江、佳木斯、北安、黑河、嫩江、海拉尔、索伦、王爷庙（乌兰浩特）、通辽、赤峰等。

通过近百年经济发展的历史回顾，我们可以得出下列几点主要结论：

（1）东北区的经济向来不是封闭式的，而是直接同国际市场紧密联系在一起的。虽然其封建经济基础薄弱、先天不足，但是从近代经济开始产生的时候起，便被迫纳入到资本主义国际分工中来，成为一种畸形发展的殖民地、半殖民地的外向型经济。

（2）由于地理位置和各自的国情特点、资源要素及政治历史因素，东北区对外经济联系的重点始终是东北亚诸国。20 年代以前，以俄、日为主；之后的一段时间，则为日本一国所垄断。尽管同日、俄的关系是不平等的，然而却是一种体现垂直分工的要素互补的传统关系。

（3）东北区所形成的铁路、港口、口岸等基础设施，主要是面向东北亚各国，是为国际市场服务的；这就为其后来的对外经济联系提供了物质技术基础。

（4）东北区的产业结构在很大程度上直接为国际市场所左右。随着世界市场和贸易对象国需求的变化，其产业结构、外贸商品的构成，均发生相应的变化。

（5）适应掠夺经济资源和对外贸易的需要，俄、日等国在东北都曾建立过强大的情报信息、研究中心。沙俄从 19 世纪末即在哈尔滨设立了机构庞大的“中东铁路（КВЖД）管理局调查科”，并出版了《满洲月报》，广泛搜集、反映东北地区的农业、商业、进出口商品以及国际市场价格等情报、信息，密切为其经济渗透和掠夺服务。日本则于 20 世纪初，以“南满铁道株式会社调查

科”为大本营，集中了大量的科技力量，侧重调查、搜集有关东北区的经济、政治、军事等情报，并出版了大量的书刊及调查报告等。

二、现状、问题与展望

新中国成立以后，东北区的经济及其对外联系状况发生了根本的变化，过去的殖民地、半殖民地半封建的经济，一跃转变成为社会主义经济体制。由于同苏联签订了一系列双边友好互助条约与协定，我国收回了大连港和中长铁路等主权。在苏联的援助下，于“一五”期间，兴建了 52 个大中型企业，约占全国重点工程项目总数 156 项的 1/3，从而奠定了东北区以至全国工业化的基础。大大加强了同祖国内地的联系，有力地支援了全国的经济建设，使东北地区成为全国的重要的能源、原材料和机械工业基地，以及重要的商品粮基地。东北区已初步形成了较为完整的相对独立的工业体系和经济体系。

随着国际形势的变化，在五六十年代，东北区重点发展了同苏联以及东欧、朝鲜、蒙古等社会主义国家的经济联系。既有国家贸易和地方贸易，又有技术合作、科技文化交流，东北区发挥了全国对外经济联系主要窗口的作用，其主要口岸为满洲里、大连、绥芬河、丹东和图们等。

党的十一届三中全会实行“对外开放”政策以来，在中央的关怀和各省区的积极努力下，由于采取一系列政策和措施，东北区经济空前活跃，对外经济联系发展迅速。大连市已成为全国 14 个沿海开放城市之一，其中马桥子经济技术开发区正处于积极建设之中。为适应对外开放的需要，国家还计划重点改造大连港、营口港，续建营口的鲅鱼圈和大连的和尚岛港，开发大连大窑湾以

及丹东的大东港和锦州的新港等。与此同时，积极着手整治松花江航道，扩建同江、黑河等边境港口，满洲里、绥芬河、图们、丹东等内陆口岸和国际铁路枢纽也不同程度地进行了改造和扩建。

东北各省区，利用我国南方口岸，一个时期内不同程度地开展了对香港、东南亚及欧美等国家和地区的贸易活动，引进了一些先进技术、设备和一定的资金，先后在广州、深圳等地设立许多贸易机构，兴办了一些企业。利用有利的位置条件和经济优势，同朝鲜适当地扩大了国家贸易，大幅度地开展了其间的地方贸易。普遍地加强了对日贸易，签订了一些引进外资、技术合作与科技文化交流等合同，向日本出口了相当数量的原油、玉米、大豆及其他农副土特产品与初级工业品。70年代末和80年代初以来,黑龙江、辽宁和内蒙古等省区，开始重视并积极开展了同苏联和东欧等国的经济联系。黑龙江省自1982年对苏联打开局面以来，双方地方贸易额逐年增长，进出口总额已从1983年的1 590万瑞士法郎，增加到1985年的3 200万瑞士法郎。内蒙古自治区后来居上，虽起步较晚，同苏联的地方贸易额在1983年仅为270万瑞士法郎,而到1985年则超过了黑龙江省，达到了4 198万瑞士法郎。总之，三年之中，黑、内两省区同苏联的地方贸易进出口总额分别增长了1倍和14.5倍。1986年，它们又有了不同程度的扩大。除贸易活动以外，各省区还从苏联、东欧国家引进了一些先进技术、设备，改造了一些老企业。在同苏联、东欧国家的贸易中，各省区大量出口了玉米、大豆、蔬菜、水果、畜产品及轻纺产品，并进口了相当数量的钢材、水泥、玻璃、木材及机电产品，调剂了余缺，得到了许多实惠，对本地区的“四化”建设起到了积极的促进作用。

近些年来，东北区经济发展及其对外联系中，虽然成绩很大，但也存在着下列一些突出的问题：

1. 缺乏现代经济生活国际化的观念，没有把本区经济自觉纳入到国际分工中来，没有从根本上完成由内向型向外向型的转变。

长期以来，人们被禁锢在“大而全”、“小而全”的封闭式的发展经济的观念之中，片面理解“独立自主”、“自力更生”的方针，没有跟上现代经济生活国际化的步伐。第二次世界大战后，各国之间，尤其是发达国家之间，资本、劳动力等生产要素和商品的国际流动规模急剧扩大，生产的国际专业化和协作迅速发展，国际分工进一步加深，对世界市场的依赖程度明显增强，其最终表现是各国在经济上的相互依赖程度日益加强。任何一个国家或地区，都不可能脱离世界市场而孤立存在了。实践表明：谁适应了这种形势，自觉把本国、本地区的经济纳入到国际分工的轨道上来，那么谁就可以从中获得巨大的比较利益，经济便能迅速发展或“腾飞”；否则，则与之相反。

与上述观念相适应，在重视建立本国或地区相对独立的国民经济体系的基础上，必须及时调整自己的产业结构，变内向型为外向型，以适应对外开放的需要。目前，我们的一些省区，缺乏对当代世界经济和国际贸易形势的深刻认识和全面分析，而仅停留在一般的商品贸易、解决余缺上，把点子只放在“小打小闹”、满足于个别商品的创汇收入上。没有认真地研究本地区在国际分工中的地位和优势，缺乏长远打算；没有制订出对外经济联系的战略规划和措施；没有把区内经济结构的调整同对外开放有机结合起来。

2. 对东北区经济对外开放的战略重点认识还不够统一，没有把主要对象国放在亚洲太平洋区域，特别是东北亚地区。

对外开放的战略重点，不是凭人们主观臆断的，而是在长时期历史发展过程中客观形成的。它主要受制于地理位置、本国或本区与其周围国家的地缘经济、政治特点，资源要素，历史因素，传统的经济联系渠道等。最终体现在互补、互利的原则上。并且，

这种战略重点，还常依当代世界经济和国际市场的重心的转移而发生变化，或者加强，或者削弱。

东北区地处东北亚的中枢部位，是环太平洋经济地带的重要一环。随着世界经济重心向太平洋地区的逐渐转移，该区同苏联、日本、朝鲜、南朝鲜（韩国）以及蒙古等东北亚诸国的国际分工和经济联系，必将会得到进一步加强。

苏联是东北区的主要邻国，其东部地区（西伯利亚与远东）资源丰富，开发较晚，潜力巨大。随着世界经济重心向太平洋地区的转移，苏联已把其东部地区作为未来开发的重点。我国同苏联东部地区有着漫长的边界线，其间，在历史上形成了紧密的传统的经济联系。60 年代中期以后，由于政治原因，中苏两国的联系有所削弱，边境几乎被封锁，经济往来近于隔绝。这种状态，是极其不自然的，是与现代世界经济生活不合拍的。如何改变这一政治、军事对峙局面，把边界变成友好的经济联系的渠道，是两国人民的共同愿望。80 年代以来，随着两国关系的改善，其间国家贸易额上升很快，地方贸易也有了新的起步，人员往来、文化技术交流也日益恢复，未来前景是很乐观的。长期以来，我东北区同苏联东部地区是一种稳定的贸易伙伴关系，其货源双方均比较充足，腹地也很广阔。苏联东部出产的大量木材、水泥、玻璃、建筑材料、各种钢材、机电产品及水产品等，都是我东北各省区在“七五”计划期间及今后经济长期发展中的短缺物资，并难以从国内其他经济区调入的；而东北区各地生产的大量玉米、大豆、蔬菜、水果、农副土特产品及轻纺产品等，又向以苏联东部地区为广大市场，而且是颇受欢迎的。只要双方本着互利原则进行贸易，是大有前途的。同时，我们又可以从苏方引进较为先进的技术、装备，用以改造老企业，也可合资办企业，或开展对苏劳务出口（如承包砍伐木材和重要工程项目建设）。至于双方联合利用黑龙江、乌苏里江、图们江（出海口段）、兴凯湖以及共同开发边

境地区，那也是大有希望的。

东北区同东欧国家和蒙古国的经济联系也会与日俱增。

日本国是与我国一衣带水的东邻之国，同东北区的经济联系由来已久。第二次世界大战后，特别是我党实行对外开放政策以来，中日关系走向正常化，其间贸易发展较快。日本同我东北区的贸易格局，同战前相比已发生了根本性的变化，即由原来的宗主国对殖民地剥削、压迫关系，转为成平等互利的关系。然而，就其实质来说，目前仍是一种“南北关系”，在很大程度上，依然受旧的国际经济秩序所制约。切实寻求一种于我东北地区较为有利的对日经济联系模式，还是值得探讨的。现在，东北区主要从日本进口增值较高的各类工业制成品，也引进了一些资金、技术和部分设备；而对日则主要是出口玉米、大豆、农副土特产品、工业原料及初级工业品等。除贸易问题外，我东北区也存在着如何充分利用日本借道亚欧大陆桥同苏欧贸易中取得一些好处的问题。与此同时，利用历史上的中日往来关系，大力发展对日的旅游业，弥补贸易上的逆差，也是较为现实的途径。

近几十年来，东北区同朝鲜的经济往来，日渐频繁。在国家间贸易上，发展很不平衡。由于对方国力及其他方面的限制，我对朝的贸易额难以大幅度增长，朝方出口的商品结构，在相当长时期内也不会有明显的改善。考虑到开发我边境少数民族地区的经济的需要，今后东北区仍宜于利用其有利的位置条件和经济优势，积极扩大同朝鲜边境道、郡的地方贸易。并且，应当充分利用日伪时期在中朝之间形成的稠密的交通运输网、口岸及港口，开展对日、对苏以及对美、加和亚太地区其他国家的转口贸易。

近些年来，韩国经济发展速度较快，其又属加工贸易型地区，进出口贸易额度很大。我们可视朝鲜半岛和国际形势的状况，积极探索，不失时机的同其开展间接或直接的经济联系。

我们认为，除以东北亚诸国为对外经济联系的战略重点外，也

需要全本请访问 www.ertongbook.com

应在原有基础上积极发展对东南亚、欧美等国的经济联系，实施全方位的对外贸易战略。

3. 交通线路、港口、口岸、通讯等基础设施远远不适应东北区对外开放的需要。

在历史上，东北区已经形成了综合性的辽东半岛口岸、对朝鲜的诸口岸以及北部的对苏各内陆口岸，基本是一种全方位的格局，为今日发展我东北区与周围各国的经济联系，提供了重要的基础设施。然而，新中国成立以来，随着政治形势的变化，在相当长的时期内由于思想局限、片面，对这些设施更迭而用，利用很不平衡；同时，由于它们又不配套，因而，没有充分发挥其应有的经济效益。一时间形成了大连港的单方位拥挤现象，铁路运力严重不足，压船、压港十分严重；与此相反，图们口岸铁路枢纽的接运能力和线路的运力，则有 1/2 以上却处于闲置状态，缺乏货源，竟出现了亏损的奇怪现象。每当玉米大量上市、区内难“消化”之时，因运力不足，也出现了站站堆放玉米，难以向国外市场输出的局面。

4. 缺乏强有力的对外开放的协调中心，对自身、邻国和世界市场研究不够，情报信息比较闭塞。

东北地区由于地理位置、历史因素、经济特点等的独特性，其对外开放的形式、内容、渠道等，也必然有着自己的许多特点。长期以来，我们在这方面的工作，与全国的共性有余，而对本区对外联系的特殊性考虑不足，缺乏缜密的调查研究，以致造成心中无数，跟着形势跑的盲目状态。

在国家关怀下，东北区虽拥有力量较为雄厚的东北亚和外国问题的研究机构（仅吉林省就有 10 个东北亚研究单位），但是其力量分散，有些研究课题脱离实际，更为重要的是领导、企事业业务单位同科研机构严重脱节。结果，形不成一个“拳头”，起不到对外开放的“智囊团”作用，既比不得目前国外诸如“兰德公

司”等一些大的情报信息机构，也较昔日的“满铁”和“中东铁路”的调查科大为逊色。

三、几点建议

根据东北区对外经济联系历史的回顾和目前存在的问题，展望未来，我们从东北区今后对外开放战略角度，提出以下几点建议：

1. 制订东北区全方位对外开放战略。

在认真、全面对东北区区情和周围邻国、亚洲太平洋与世界市场调查研究的基础上，参考国务院东北经济区规划办公室的《东北经济区社会发展战略纲要》，由领导、企事业单位和科研机构三结合，制订出一个既高瞻远瞩，又切实可行的多层次、多渠道、多形式的全方位的东北区对外经济开放发展战略方案，是十分必要的。该方案应包括：对东北区所面临的对外开放形势的分析、有利条件、战略重点、对外经济联系的主要内容、进出口商品的种类、价格协调、网点布局、联系的渠道、基础设施的建设、区内产业结构的调整、方案的实施步骤与措施，以及建立与加强协调机构和统一的情报信息中心，等等。

2. 加强对外开放基础设施的建设。

铁路、公路、水运线、港口、口岸、机构等基础设施，是东北区对外开放的重要物质承担者，它们的能力大小、配套状况，对于开放的经济效益影响很大。

建议在对区内外、国内外货源（运量、流向）和基础设施现状摸底、分析的基础上，制订东北区对外开放的综合运输网规划。这样，可以把水、陆、空、管道、通讯等线路，同全国各港口、口岸、运输枢纽、中心城市、出口基地等有机地联系起来，破除“条块分割”的局面，进行合理的分工与布局。

3. 为迎接东北区对外开放的新形势，应积极着手进行超前期流域调查与规划。

早在 50 年代，中苏两国即曾对黑龙江流域进行了初步的联合考察，积累了大量的科学资料。为了适应东北区今后对外开放的大好形势，我们应该尽早组织力量，积极着手对黑龙江流域进行综合调查，为建设我方边境地区和口岸，以及开发利用黑龙江，提供科学依据。

乌苏里江、兴凯湖、鸭绿江和图们江等流域，以及海岸带的科学调查、流域规划，也应积极着手进行。

4. 报请国家通过外交途径和给予某些特殊政策，为东北区全面对外开放创造条件。

吉林省珲春县境内“土”字界碑以下至图们江口约 30 华里的河段，根据历史条约规定，我国拥有出海权。建议外交部通过同苏、朝谈判的途径，以尽早恢复我出海权，以及探索从与苏方调整疆界中得到一个通海走廊或建立海上平台之地，打开我东北区在日本海的海上门户，直接通向太平洋。

建议把满洲里、黑河、同江、绥芬河、珲春、图们、丹东等边境口岸，开辟为内陆边境经济开放区，使其享受经济特区的某些优惠政策。

5. 建立全区统一的科研、情报、信息机构，直接为东北区对外开放服务。

建议在中央和东北经济区规划办公室的领导下，汇集各方面的专家、学者和企事业单位的干练之才，以及得力的行政领导干部，组成一个服务目标明确、高效率的大型的科研情报信息中心，定期出版有关研究成果和信息资料，使本区的对外开放建立在稳固的科学基础之上。

吉林省对苏开展地方贸易可行性研究的综合报告*

（一九八五年十二月）

按：本文为吉林省对苏开展地方贸易可行性研究课题组的综合研究报告。该报告是在中苏关系刚刚开始解冻的条件下提出来的。课题组在全面分析了吉林省开展对苏地方贸易的必要性、迫切性与可行性的基础上，首次提出了开辟珲春（长岭子）对苏陆路口岸和大安（老坎儿码头）对苏河运口岸的建议。之后，又经有关领导部门和专家的反复论证与多方努力，已于 1988 年 5 月和 1988 年 10 月，经国务院批准，先后分别开辟为吉林省对苏的陆路边境贸易口岸和水运口岸。

吉林省开展对苏地方贸易的可行性研究，是吉林省哲学社会科学规划的重点项目之一。 1984 年 10 月经吉林省哲学社会科学规划领导小组办公室研究立题； 11 月至翌年 7 月，课题组成员曾分别到延吉、图们、珲春、大安、扶余、前郭、白城以及黑龙江省的哈尔滨、牡丹江、绥芬河与东宁等地进行了实地考察。之后，向吉林省有关部门领导做过多次阶段性汇报。最近，我们又认真地作了总结。现将该项目的综合研究成果报告如下：

* 本文是由陈才、刘秀云、袁树人、纪洪江和王文毅等同志反复讨论，最后由袁树人、纪洪江执笔写成；刊于《世界经济调研》总第 500期。

一、吉林省开展对苏地方贸易的必要性、迫切性与可能性

党的十一届三中全会以来，吉林省国民经济发展较快，成绩很大。但是，为了进一步发展吉林省工农业生产，完成“七五”计划和长远建设规划，所必需的主要原材料（如钢材、木材、水泥、化肥、玻璃等）仍有较大缺口。另外，50年代，经苏联援建的一批大型骨干企业的设备也已老化，亟待更新。与此同时，吉林省的玉米、大豆等农产品和轻工、纺织、食品等工业品，除完成国家调拨任务和满足省内需求外，还有大量剩余。上述这种余缺状况，在短期内，仅仅依靠国内市场的调剂，是难以解决的。因此，应积极开拓国际市场，大力发展对外贸易，进我所需，出我所余，以促进吉林省经济的进一步发展。

近几年来，吉林省外贸事业有了较快的发展，在同资本主义国家的交往中，也得到一些实惠，但是，问题和困难尚不少。例如：(1) 当前西方资本主义市场竞争日益激烈；(2) 吉林省距南方口岸太远，不仅运费高，而且也大大限制了省内一些鲜活商品的外运；(3) 在对资贸易中，除日本外，其他各国都难以大量接受吉林省出口的玉米、大豆等农产品；(4) 目前本省拟出口的一些轻工、食品、纺织等产品，质量不高，花色品种也显得单调，竞争能力较差，难以大规模地打入东南亚和欧美市场。此外，吉林省虽与朝鲜一直保持贸易往来，但因其国力有限、出口商品单一，我对朝贸易的发展也受到一定的限制。鉴于以上情况，吉林省除了继续加强对资贸易交往外，还必须开辟更多的外贸渠道。经过近年来的调查研究，我们认为，开展对苏地方贸易，将有助于吉林省对外贸易事业的进一步发展。

同吉林省领土相毗连的苏联，是一个工业雄厚、自然资源丰富的大国。特别是与我邻近的远东区，开发较晚，资源潜力很大。据统计，远东区的木材蓄积量达到 234 亿立方米，其中与我接界的滨海边疆区（以下简称“滨海区”）就有 18 亿立方米（81％为成、过熟林；每年自然生长量在 1 800 万立方米，而年采伐量却只有 600 万立方米）。滨海区水产品也很丰富，年渔获量达 120 多万吨，约占全苏的 1/8 以上。该区的建筑材料工业发达，所产水泥质量好，标号较高；萤石、金属矿砂等产量也很多。这些都是该区的重要出口物资。其他如钢材、机械设备、化肥、汽车、摩托车和家用电器等商品，虽不全是当地的主要特产物资，但也可由苏远东国外贸易公司从其西部地区为我组织进口。另一方面，由于自然条件的限制，苏联远东区的农业比较落后，农副产品自给率较低，其中谷物自给率仅 40％，肉类 26％，动、植物油脂 25～32％，鲜奶 50％，蔬菜 70％，马铃薯 30％。而元葱、黄瓜、西红柿更是奇缺。甚至连气候条件较好的滨海区，其农副产品的自给率也不高：谷物仅 35～40％，肉类 45％，鲜奶 50％，蛋品 80～82％，植物油 25％，蔬菜 70％，粮食 15％；并且饲料的自给率也只有 70％。轻工业基础也很薄弱，多数轻工产品的数量和花色品种均不能满足当地的需求。这就为我向其大量出口农产品和轻纺产品与食品，提供了极为有利的条件。在历史上，我东北地区同苏远东地区之间有着密切的经济联系，是传统的贸易伙伴。总之，吉林省同苏联远东地区开展贸易，是互为需要，双方有利；一经谈成，贸易额度将会日益增长，很有前途。此外，由于历史原因，我对苏贸易一直采取记帐换货形式，近年又以瑞士法郎为计价尺度，既不动用现汇，又可带动基本等额的出口商品，进得越多，出口也就越多，对我十分有利。

近几年来，黑龙江省对苏贸易发展很快。自 1982 年打开局面

需要全本请访问 www.ertongbook.com