

从“通道经济”到“枢纽经济”： 黑龙江省口岸经济转型的逻辑与路径

田 丽，付 洋，姜 颖

(哈尔滨金融学院，黑龙江 哈尔滨 150030)

摘 要：口岸经济是沿边地区参与“一带一路”建设和融入国内国际双循环新发展格局的重要载体。黑龙江省作为我国向北开放的重要窗口和对俄开放的最前沿，拥有 27 个国家一类口岸，长期以来口岸经济以“通道经济”为主导特征，主要承担货物过境中转功能，产业附加值低、经济带动效应有限。通过阐释“通道经济”与“枢纽经济”概念内涵的基础上，系统分析了黑龙江省口岸经济从“通道经济”向“枢纽经济”转型的内在逻辑，从基础设施升级、产业集聚发展、制度创新突破三个维度梳理了转型的现实路径，并针对转型中面临的发展不平衡、产业配套不足、国际合作对接有待深化等挑战提出对策建议。研究表明，黑龙江省口岸经济转型的核心在于从“过境流量”向“经济增量”转化，通过“通道+枢纽+网络”的体系重构，实现对外开放从通道经济向进出口加工等多元化经济发展转变，为沿边地区口岸经济高质量发展提供参考借鉴。

关键词：通道经济；枢纽经济；口岸经济；向北开放

基金项目：哈尔滨金融学院省属本科高校基本科研业务费项目：基于向北开放战略视角的黑龙江省口岸经济高质量发展研究（2024-KYYWF-005）

DOI: doi.org/10.70693/201607160011

一、引言

口岸是国家对外开放的门户，是连接国内国际两个市场、两种资源的重要节点。黑龙江省是对俄开放合作最前沿和共建“一带一路”重要节点，在中国对外开放大局中具有十分重要的地位。全省拥有 27 个国家一类口岸，其中对俄边境口岸 19 个，是我国对俄口岸数量最多、分布最集中的省份之一。长期以来，黑龙江省口岸经济发展以“通道经济”为主要模式，口岸功能集中于货物的过境与中转，对地方经济的辐射带动作用有限。随着“一带一路”倡议的深入推进和中俄新时代全面战略协作伙伴关系的持续深化，黑龙江省口岸经济面临从“通道经济”向“枢纽经济”转型升级的紧迫任务。2025 年，黑龙江省委十三届八次全会明确提出，“发挥口岸作为畅通国内国际双循环的重要枢纽作用，努力推动对外开放从通道经济向进出口加工等多元化经济发展转变”。这一战略部署标志着黑龙江省口岸经济转型已从学术探讨上升为省级政策共识。

二、“通道经济”与“枢纽经济”：概念内涵与理论辨析

（一）通道经济的概念与特征

通道经济是指依托交通通道（包括铁路、公路、水路、航空等）的过境运输功能而形成的经济活动形态。在通道经济模式下，口岸或通道节点主要承担货物的集散与中转功能，货物“过而不聚、流而不留”，经济活动的附加值和本地化程度较低。通道经济具有以下典型特征：其一，功能单一化，口岸主要发挥通关和过货功能，缺乏加工制造、金融服务、信息处理等增值环节；其二，产业空心化，过境贸易未能有效带动本地产业发展，地方经济受益有限；其三，抗风险能力弱，一旦外部市场需求波动或通道条件变化，口岸经济即面临较大冲击。

作者简介：田丽（1990-），女，硕士，讲师，主要研究方向为国际贸易理论与政策；
付洋（1994-），女，，硕士，讲师，主要研究方向为产业经济理论与政策；
姜颖（1985-），女，硕士，讲师，主要研究方向为区域经济合作。

（二）枢纽经济的内涵与优势

枢纽经济是指依托交通枢纽、物流枢纽或信息枢纽，通过汇聚人流、物流、资金流、信息流等要素，实现资源优化配置和产业集聚发展的经济形态。枢纽不仅仅是货物的中转站，更是要素沉淀、价值转化、产业聚合的核心平台。相较于通道经济，枢纽经济的核心优势体现在三个方面：一是“流量”变“留量”，通过加工制造、保税仓储、展示交易等环节将过境货物转化为本地经济增量；二是“通道”变“平台”，将单一的运输通道升级为集贸易、物流、金融、信息服务于一体的综合服务平台；三是“过路”变“落地”，通过产业配套和集群发展实现经济价值的本地化沉淀。

（三）从通道经济到枢纽经济的转型逻辑

从通道经济向枢纽经济转型，本质上是口岸功能从“单一通道”向“综合枢纽”的系统性升级。这一转型的内在逻辑可从以下三个层面加以理解：

第一，价值链升级的逻辑。全球价值链理论表明，不同经济环节具有差异化的价值创造能力。通道经济所处的位置，本质上是全球价值链中的物流中转环节，属于典型的低附加值区间。口岸仅承担货物的集散与通过功能，货物“过境而过”，既不经过本地加工转化，也不嵌入本地产业体系，口岸经济的价值创造被锁定在运输、仓储、报关等有限环节。枢纽经济的转型则推动口岸深度嵌入区域乃至全球产业链。其核心在于：将口岸从“通道”升级为“节点”，使货物、信息、资金在口岸沉淀、加工、重组、增值，再以更高价值形态输出。

第二，空间重构的逻辑。空间组织形态的变革是口岸经济转型的又一核心逻辑。在经济地理学的视野中，通道经济与枢纽经济代表着两种截然不同的空间发展模式。通道经济遵循“点—轴”空间逻辑。经济活动沿交通通道呈线性分布，口岸作为通道上的节点，其功能主要是确保货物的顺畅通过，而非辐射带动周边区域发展。这种空间形态的典型特征是：要素沿通道单向或双向流动，不在节点处沉淀；口岸与腹地之间的经济联系松散，缺乏产业传导机制；通道沿线的城镇发展不均衡，口岸“孤岛化”现象突出。

第三，功能复合的逻辑。功能维度上的扩展与复合，是口岸经济转型逻辑中最为直观的层面，也是最体现枢纽经济综合竞争力的维度。通道经济的功能是相对单一的，其核心任务聚焦于通关便利化和货物集散。这种单一功能定位带来的突出问题是：口岸服务能力有限，难以满足现代国际贸易对综合服务的需求；口岸附加值空间狭窄，大量与贸易相关的金融、保险、法律、信息等高附加值服务无法在本地实现；口岸应对复杂经济环境的能力不足，一旦通关量下降即面临功能闲置。

三、黑龙江省口岸经济发展的现状与问题

（一）口岸基础设施与通道建设成效显著

“十四五”时期，黑龙江省综合交通基础设施建设累计完成投资约 2690 亿元，对外开放水平明显提高。在跨境通道建设方面，黑河公路大桥、同江铁路大桥建成通车，不断提升国际道路运输效能，新增口岸过货能力 2700 万吨。“十四五”以来，黑龙江省已新建黑河公路口岸、黑河步行口岸、同江铁路口岸、黑瞎子岛公路口岸 4 个口岸，全省 19 个边境口岸设计年过货能力从 5347 万吨提升至 8294 万吨。在航空枢纽建设方面，哈尔滨太平国际机场被列为全国十大国际航空枢纽，成为东北地区首条双跑道机场。2025 年，哈尔滨机场共完成运输起降 16.2 万架次、旅客吞吐量 2465.1 万人次、货邮吞吐量 14.9 万吨，均创历史新高。黑龙江省已开通国际客货运航线 22 条，对俄远东客运航线数量居全国第一。

（二）口岸贸易规模持续扩大

2025 年，黑龙江省货物贸易进出口总值达 3125.9 亿元人民币，规模再创历史新高，连续 5 年保持增长。“十四五”时期，黑龙江省口岸货运量达 3.1 亿吨，比“三五”十时期增长 70.3%。全省口岸过货量同比增长 12.8%，地产品出口同比增长 15%，跨境电商进出口同比增长 61.6%。从重点口岸来看，东宁口岸 2025 年进出口货运量历史性突破 100 万吨，实现贸易额、货运量“双百”目标。绥芬河口岸 2025 年货运量达 1043 万吨，占全省口岸货运量的 52.8%。同江铁路口岸截至 2025 年 12 月，年度货运量提前突破 600 万吨。逊克口岸 2025 年全年货运量达 14.65 万吨，同比增长 52.51%。

（三）存在的主要问题

尽管黑龙江省口岸经济发展在“十四五”时期取得了长足进步,过货规模连创新高,通道基础设施建设成效显著,但从“通道经济”向“枢纽经济”转型升级的战略高度审视,仍面临着结构性、体制性和深层次的突出矛盾与问题,制约着口岸经济从规模扩张向质量提升的跨越。

第一,口岸发展不平衡,空间布局呈现“一家独大”与“两极分化”并存的格局。

黑龙江省虽拥有27个国家一类口岸、19个对俄边境口岸,但口岸之间的发展差距极为悬殊。绥芬河口岸2025年货运量达1043万吨,占全省口岸货运量的52.8%,占据了绝对主导地位;而同江铁路口岸尽管开通三年多来货运量已实现翻倍增长,但年度货运量刚刚突破600万吨,与绥芬河仍有较大差距;部分边境口岸则长期处于“吃不饱”的状态,过货量远低于设计能力,口岸设施利用率偏低。这种“极核型”的空间格局,一方面导致优质口岸面临通关能力趋于饱和、疏港压力持续增大的困境,另一方面大量中小口岸的通道资源却处于闲置状态,口岸资源的空间错配问题突出。更深层地看,部分口岸对单一货源的过度依赖,使其抗风险能力极为脆弱,一旦国际市场价格波动或俄方出口政策调整,口岸经济即面临断崖式下滑的风险。口岸之间缺乏科学的分工协作机制,同质化竞争大于差异化互补,尚未形成“核心枢纽—区域支点—专业口岸”的梯度发展格局。

第二,通道经济特征依然明显,“过而不聚、流而不留”的困境尚未根本扭转。

尽管全省口岸过货量持续增长,但大量货物仍处于“过境而过”的状态,未能有效沉淀为本地经济增量。具体表现为:其一,进出口商品以原材料、能源等初级产品为主,进口方面以木材、铁矿砂、煤炭、粮食等大宗资源性商品占据绝对主导,出口方面则以机电产品、服装、日用百货等为主,高附加值、高技术含量的产品占比偏低,贸易结构亟待优化。其二,落地加工和精深加工能力严重不足,大量进口原材料未经加工即转运至省外或出口,口岸仅承担了“中转站”功能,未能将资源优势转化为产业优势和税源优势。以东宁口岸为例,虽已实现帝王蟹等海产品的进口突破,但进口水产品的本地精深加工率仍然偏低,大部分产品仍以初级形态销往省外市场。其三,口岸经济对地方财政收入的直接贡献和就业的带动效应有限,口岸贸易额的增长并未同步带来地方税收和居民收入的显著提升,“过路经济”的特征在多数口岸依然突出。这一问题如若长期得不到解决,将直接影响地方政府对口岸基础设施持续投入的积极性和财政可持续性。

第三、产业配套能力不足,产业生态体系发育尚不成熟,难以支撑枢纽经济的全面构建。

枢纽经济的形成和发展,高度依赖完善的产业配套体系和良好的产业生态。然而,黑龙江省多数口岸周边地区的产业基础相对薄弱,突出表现在以下方面:加工制造业方面,与口岸进口大宗商品相配套的精深加工、装备制造、新材料等产业发展滞后,缺乏龙头企业引领带动,产业集聚效应尚未形成;物流仓储方面,冷链物流、保税仓储、智能仓储等现代物流设施供给不足,难以满足高附加值商品进出口对仓储条件的专业化需求;金融服务方面,面向跨境贸易的融资、担保、保险、结算等金融产品和服务供给单一,中小外贸企业普遍面临融资难、融资贵的问题;专业服务方面,与国际贸易紧密相关的法律、会计、咨询、认证等现代服务业发育不足,口岸综合服务能力与国际一流口岸相比差距明显。这种产业配套的“短板”效应,使得口岸虽具备一定的过货能力,却无法将过境要素转化为本地产业发展的内生动力,形成“有通道无产业、有流量无沉淀”的尴尬局面。

第四、国际合作对接有待深化,跨境协同机制尚不健全,制约了口岸通关效率与贸易便利化水平的持续提升。

口岸经济的高质量发展,离不开中俄双方的密切协作与高效联动。但当前,中俄两国在口岸合作层面仍面临诸多体制性和机制性障碍:在通关便利化方面,中俄双方口岸通关标准、监管模式、信息共享等方面仍存在较大差异,俄方通关效率偏低的问题在一定时期内仍将存在,中方货物“出口快、进口慢”的非对称通关格局尚未根本改变,直接影响口岸整体通行效率;在标准互认方面,两国在商品检验检疫、质量标准、认证认可等领域的互认机制尚不完善,部分出口商品需重复检验,增加了企业的贸易成本和时间成本;在政策协调方面,两国在口岸开放时间、跨境运输规则、税费政策等方面的协调机制有待健全,政策的同步性和协调性不足,给企业跨境经营带来不确定性;在信息共享方面,中俄口岸之间缺乏常态化的数据交换和实时信息共享机制,中方口岸难以提前掌握俄方一侧的通关状态和车流信息,影响了通关计划的科学调度和资源的合理配置。俄乌冲突背景下,国际地缘政治格局的深刻变化进一步加剧了中俄口岸合作的复杂性和不确定性,俄方国内基础设施建设进度受西方制裁影响存在滞后风险,也为双边口岸合作的稳定推进增添了变数。上述问题相互交织,共同构成了制约黑龙江省口岸经济从“通道经济”向“枢纽经济”转型的现实瓶颈。这些问题的破解,不仅需要省内层面的政策创新和资源整合,更需要在国家层面的统筹协调下深化中俄双边务实合作,持续推动口岸治理体系和治理能力的现代化。

四、黑龙江省口岸经济转型的内在逻辑

（一）国家战略驱动：向北开放的时代要求

黑龙江省口岸经济转型首先是响应国家向北开放战略的必然要求。随着“一带一路”倡议的深入推进和“中蒙俄经济走廊”建设的加速，黑龙江省作为我国向北开放重要窗口的战略地位日益凸显。2025年，黑龙江省委十三届八次全会明确提出“加快建设哈尔滨向北开放门户枢纽城市，建设国际航空货运枢纽和物流集散枢纽”。这一战略定位要求口岸经济必须从单纯的通道功能向综合枢纽功能升级，以更好地服务国内国际双循环新发展格局。

（二）经济发展规律：从规模扩张向质量提升的内在要求

黑龙江省口岸贸易规模已连续5年保持增长，2025年进出口总值突破3125.9亿元。在规模持续扩大的背景下，单纯依靠“过货量”增长的发展模式已难以持续。经济发展的规律表明，当贸易规模达到一定量级后，必须通过产业延伸和价值链升级来实现高质量发展。将“过境流量”转化为“经济增量”，是口岸经济从规模扩张转向质量提升的必由之路。

（三）竞争优势重塑：从区位优势向产业优势的转化

黑龙江省拥有毗邻俄罗斯的独特区位优势，但区位优势本身并不自动转化为经济优势。从“通道经济”向“枢纽经济”转型，实质上是地缘区位优势转化为产业竞争优势的过程。通过发展进出口加工、落地加工、保税物流等产业，将“过路经济”转变为“落地经济”，实现口岸经济的本地化、产业化和集群化发展。枢纽经济的核心在于形成“原料进口—加工增值—全国流通”的完整产业链条。

（四）技术变革驱动：智慧化赋能转型

数字技术、智能技术的快速发展为口岸经济转型提供了技术支撑。智慧口岸建设通过通关流程优化、监管模式创新、信息服务升级等手段，大幅提升了口岸的运行效率和服务能力，为枢纽经济的形成创造了条件。虎林公路口岸成功获批纳入国家智慧口岸试点，同江海关通过三维可视化平台构建“数字孪生口岸”，绥芬河片区信息采集备案时间由30分钟缩短至两分钟、查验通关时间由10分钟缩短至30秒，这些技术变革正在重塑口岸经济的运行逻辑。

五、黑龙江省口岸经济转型的路径

（一）基础设施升级：构建“水陆铁空”立体枢纽网络

在陆路通道方面，持续释放黑河公路大桥、同江铁路大桥运力。黑河公路口岸自2022年6月通车以来，累计进出境货运车辆突破14万辆次，进出口货物超160万吨。同江铁路口岸开通三年多来，年货运量实现翻倍增长，进出口产品从最初的十多种拓展到100多种。黑河—布拉戈维申斯克跨境客运索道已完成整体进度的98%，届时将实现6至8分钟快速通关。在水运通道方面，抚远莽吉塔港作为向北开放的核心水运枢纽，从港口出发的船舶沿黑龙江顺流而下，经俄罗斯出海后直通太平洋，形成了“江连海、海通洋”的立体物流网。

（二）产业集聚发展：推动“通道过货”向“跨境集群”转变

产业是枢纽经济的核心支撑。黑龙江省以“出口抓加工、进口抓落地”为核心理念，推动外向型产业加速集聚。一培育新兴贸易业态。黑龙江省抓住跨境电商综合试验区这一外贸新增长点。东宁口岸跨境电商出口贸易额突破11.3亿元，同比增长146%。黑河一季度跨境电商贸易额同比增长283%。二是推动贸易结构优化。东宁口岸在巩固大宗商品贸易的同时，积极培育高附加值商品，帝王蟹等海产品进口近1000吨，新品种饮料出口额超亿元。绥芬河片区先后获批肉类进口指定口岸、中药材进口指定口岸、钾肥一般贸易进口等资质。

（三）制度创新突破：以自贸试验区引领开放型经济体制改革

制度创新是口岸经济转型的关键保障。中国（黑龙江）自由贸易试验区自2019年设立以来，已成为制度创新的重要平台。绥芬河片区搭建了集贸易、生产、消费、物流、金融于一体的全链条“贸易综合服务平台”，建立自主备案、自主申报、自主核销、自主缴税、简化核准手续的模式。绥芬河铁路口岸与海关共建“关—铁—企”联动平台，推行“7×24”小时预约通关，单趟班列最快30分钟即可完成通关。虎林公路口岸成功获批纳

入国家智慧口岸试点，项目深度融合数字技术，以国际贸易“单一窗口”为数据中枢，构建“一池四体系”的创新架构。项目投入使用后，通关时效将提升40%以上，年货物吞吐能力可达150万吨。

结论

从“通道经济”通向“枢纽经济”转型，是黑龙江省口岸经济高质量发展的必由之路。这一转型既是响应国家向北开放战略的时代要求，也是遵循经济发展规律的内在选择，更是将地缘区位优势转化为产业竞争优势的必然路径。当前，黑龙江省正处于“十五五”开局的关键时期。面向未来，黑龙江省应坚持“出口抓加工、进口抓落地”的发展理念，持续推动对外开放从通道经济向进出口加工等多元化经济发展转变，加快建设立足东北亚、对接俄罗斯、联通东南亚、辐射欧美非的开放合作网络，为构筑我国向北开放新高地、推动东北全面振兴提供坚实支撑。

参考文献：

- [1] 广西口岸经济发展特征及RCEP下的转型升级思路[J]. 价格月刊, 2023(12).--2
- [2] “通道经济”转为“枢纽经济”的实践探索——以金华生产服务型国家物流枢纽建设为例[J]. 综合运输, 2024(2).--21
- [3] 中国枢纽经济发展实践与反思[J]. 区域经济评论, 2023(6).--24
- [4] 口岸经济由“通道经济”转向“产业经济”的对策——以文山州口岸经济发展为例[J]. 社会主义论坛, 2024(2).--
- [5] 黑龙江省对外贸易高质量发展路径研究[J]. 北方经贸, 2024(4).--11
- [6] “开放大通道—沿边口岸—边疆区域经济”复合系统协同效应分析[J]. 商业经济研究, 2023(5).--
- [7] 落地加工：边境口岸避免“通道经济”的路径分析——以广西东兴口岸为例[J]. 环渤海经济瞭望, 2021(8).

From "Corridor Economy" to "Hub Economy": The Logic and Path of Port

Economy Transformation in Heilongjiang Province

Tian Li ; Fu Yang ;Jiang Ying

(Harbin Finance University , harbin, China)

Abstract:Port economy is a critical vehicle for border regions to participate in the Belt and Road Initiative and the dual-circulation development paradigm. As China's strategic forefront of opening-up to Russia, Heilongjiang Province has 27 state-level ports, whose economy has long been dominated by a "corridor" model focused on cargo transit with low value-added and limited spillovers. This paper elucidates the concepts of "corridor economy" and "hub economy," systematically analyzes the internal logic of Heilongjiang's transition from the former to the latter, identifies practical pathways through infrastructure upgrading, industrial agglomeration, and institutional innovation, and proposes countermeasures to address challenges such as imbalanced development, inadequate industrial support, and insufficient international cooperation. The study reveals that the essence of this transition is converting transit flows into economic value through a "corridor-hub-network" system, facilitating a shift from transit-oriented to processing-oriented diversified trade. This research offers valuable insights for high-quality port economy development in other border regions.

Keywords: Corridor Economy; Hub Economy; Port Economy; Northward Opening-up