

中国宏观经济研究院教授、博士生导师常修泽:

东北“向北开放”的三点建议:辽宁港、新东道、市场化



2023年9月7日,习近平总书记黑龙江省哈尔滨市主持召开的新时代推动东北全面振兴座谈会上指出,东北是我国向北开放的重要门户。现在东北正在贯彻落实中。

为了贯彻落实取得成效,我先谈谈自己当初提“向北开放”的三点内涵:一是着眼于整个中国(当然重点是东北),而非仅仅指黑龙江一省;二是“中国向北开放”应面向东北亚,而非仅仅面向俄罗斯一国;三是在“向北开放”思路中,还包括有中国东北港口,或借用俄罗斯港口如符拉迪沃斯托克(海参崴),或借用朝鲜港口如罗津出发,通往北冰洋,从而连接到欧洲。因此,在贯彻落实中,切勿把“向北开放”战略狭隘化、简单化,全面准确把握为好。

如何落实“向北开放”,我想把重点放在东北,特别是辽宁省如何铺陈上。在前一段调研基础上,我在此重点提出“辽宁港、新东道、市场化”——东北“向北开放”三点建议,与大家讨论。

一、发挥辽宁港在“向北开放”港口(含“意向海港”)中的基础性和决定性作用

为什么辽宁港要发挥“基础性和决定性作用?”

(一)从对黑龙江、吉林两省调研情况来看

黑龙江省已瞄准符拉迪沃斯托克(海参崴)港作为枢纽口岸。因为经国际协商,中国海关总署已发布公告:符拉迪沃斯托克(海参崴)可作为中国内贸货物跨境运输中转口岸。但我在调查中发现,从我国边境口岸绥芬河到符拉迪沃斯托克(海参崴),出境200多公里的铁路“不同轨”,而换轨则很麻烦。况且利用跨国港口也有一种“不自主”之感。

所以,2023年9月,在哈尔滨“2023中国企业家太阳岛年会”上,我在《关于黑龙江暨哈尔滨向北开放的八条建议》中提出

了修建绥芬河达符拉迪沃斯托克(海参崴)同轨铁路的建议。这是对黑龙江省调研所作的建议。

吉林,现在没有“出海口”,但是历史上,中国与俄罗斯的约定中,中国是有图们江出海权的(即“中国船只可自由出入图们江口”)。34年前,在我与戈晓宇合写的《积极创建“远东跨国经济特区”》(载于1989年5月9日香港《经济导报》)一文中,提及珲春出海口问题,但因各种原因一直没有落实。建议吉林向国家上报并进行国际磋商,落实我国延边州珲春一带图们江口“出海权”(日本海涨潮时约15公里),以解决吉林“出海口”问题。

另外,我在调研中听到,有人建议在吉林出海口未解决之前,调整行政区划,即把辽宁的丹东划归吉林省。我认为在中国目前情势下,调整行政区划不可行。既然,上述“意向海港”远水解不了近渴,且水量也不足,我认为,可靠的办法是发挥辽宁港的基础性和决定性作用。

(二)辽宁港的总体情况及在东北亚的作用

现在辽宁港的总体格局可概括为“一中心两翼”。

辽宁港以大连港和营口港为中心,以丹东港为东翼(黄海翼),以盘锦港、锦州港、葫芦岛绥中港为西翼(渤海翼),大体上与辽宁省委提出的“五点一线”相呼应。

据调研所知,现在辽宁的港口绝大部分隶属于辽宁港口集团。该集团由央企招商局集团与辽宁省人民政府合作,于2019年1月在大连挂牌成立。辽宁港口集团现有资产总额近1600亿元,从业人员近3万人,已有“辽港股份”A+H双融资平台。全集团拥有万吨级以上泊位174个,已与全球160多个国家和地区约300多个港口互通往来。

最近,中日韩外长举行会议,虽然一些矛盾尚未解决,但是,紧张关系有所缓和,因为经

济贸易还要继续交往,在这个大背景下,辽宁港在东北亚作用不可小觑。

(三)促进辽宁港改革发展的两点建议

一是体制改革方面。据我所知,辽宁港群中,丹东港过去曾有民营资本,后来由于多种原因,在改制中民营资本“离场”。现在锦州港虽有民营资本,但整个辽宁港呈现“民资微弱”状态。同时,央企在与辽宁合作格局中,辽宁的地方资本比重也较低。因此我建议,首先,重新吸收民营资本进入辽宁港口集团,优化混合所有制经济的产权结构;其次,扩大辽宁地方资本在辽宁港口集团产权结构中所占的比重。

二是港口发展方面。我在吉林调研中发现一个问题:吉林的货不走辽宁港,而是跨过去去天津港,“舍近而求远”,为什么?调研发现,辽宁港口集团的价格高,而且服务也不周到。因此,建议辽宁港口集团调整相应价格,并进一步改善服务质量。要定好位,辽港不仅是辽宁的港,而且是东北三省和内蒙古的港,应为东北三省和内蒙古做好“周到的服务”。

二、建设东北东部第二条南北通道——“新东道”

抗战时期,东北有个“东边道”(修建计划),打算以安东(现丹东)港为起点,经宽甸、桓仁、通化一直到延吉附近的“图们”,但实际未完全展开实施。

新中国成立后,特别是进入新世纪以来,东北东部铁路引起重视,现在有一条断断续续的东部铁路(框架),但很不完整,更不适应新情况。

我所说的“新情况”,目前主要有三个:

第一,在东北三省的东部,有一条“长白山西麓经济带”,已开始活跃。

第二,现在,吉林从图们江出海有困难,需要有一条吉林和黑龙江东部通往丹东港的铁路,以“通江(鸭绿江口)达海(黄海)”。

第三,沈阳经通化市至长白山管委会驻地(二道白河)的高铁,2025年即将通车。这就意味着“新东道”(中段)即通化市至长白山段已经修好,可以借用,只需修建完善南段、北段即可。

“新东道”的南段和北段建好后,我们就可以以辽宁大连为起点,经庄河、东港到丹东;再经宽甸、桓仁进吉林省;再经通化、白山市的抚松,到长白山(二道白河镇)及延边州(延吉、图们、珲春),尔后进入黑龙江省,到牡丹江市,与绥芬河口岸相接。这就成为“东北第二条南北大通道”。

如果考虑到西部的大庆至锦州通道,大东北(含内蒙古东

5盟)就可形成一个“川”字形“南北大通道格局”,这对于“中国向北开放”是具有重要战略意义的。

三、市场化:重在“基因再造”,推进所需的市场化进程

我国特别是东北地区的体制“基因”有问题。因为,传统理论认为:“一旦社会占有了生产资料,商品生产就将被消除。”其基本观点是“商品经济与社会主义水火不容”,骨子里是“反市场”“反商品经济”的,主张实行“计划经济”,造成我国经济体制“先天不足”,东北问题尤为严重。我在专著《中国东北转型通论》一书提出,东北计划经济三个“最”——“引进最早,退出最晚,影响最深”。

现在东北的市场化水平如何?据王小鲁《分省市场化研究报告》所述,辽宁在中国的第二方阵中间,排全国14—16位;吉林在第二方阵和第三方阵之交界处,排全国20位上下;黑龙江在第三方阵,排全国22—24位。本来我国市场化就有短板,东北三省的短板更短。

下一步,要推进要素市场化改革,重点把握六大市场:一是劳动力市场(包括户籍制度、技能技术评价);二是土地市场(包括农村集体建设用地、农地、宅基地);三是资本市场(包括股票、债券、非标资本市场);四是技术市场(职务发明成果的产权

界定);五是数据市场(“国安”和“隐私”以外的“双轨运行”);六是管理要素市场(即企业家市场)不可或缺,必须建立。

正是在要素市场化改革研究基础上,我形成了关于东北开放的一个观点:“欲构建向北开放新高地,必须形成东北要素流动枢纽地。”考虑到中国下一步改革的“战车”将向“要素市场化”推进的大势,建议东北打造一个“东北亚国际要素产权交易市场”。具体设想六点:

(1)地点:可设在沈阳或者大连(因大连商品交易所已经成立30年,具有市场经营经验)。

(2)对象国:主要面向我国国内及东北亚其他五国(不只是与俄罗斯合作)。

(3)资本:可以是中方独资,也可以是几国合资联办。

(4)交易品种:主要是要素产权(包括矿产权、技术产权与人才、碳产权、数据产权等)。

(5)操作:开始阶段可从部分要素产权品种切入,逐步扩大,循序渐进。

(6)长期目标:让资本、劳动力、土地(包括地下资源)、技术、管理、数据等各种要素,向中国东北和东北亚相关地区流动,重点是要使中国东北成为要素流动的“枢纽地”。这只是个人的一个构想,供国家有关方面参考。

(本文根据常修泽在“以高水平对外开放推动东北全面振兴取得新突破”2023东北振兴论坛上的演讲整理)

