

东北亚经济区与我国东北国际河流 的合作开发和协调管理*

李秀敏 陈 才

(东北师范大学东北亚研究中心, 长春 130024)

提 要 随着东北亚经济区国际经济合作的日益发展, 我国东北区国际河流的合作开发与协调管理日益得到重视。通过对我国东北区国际河流的自然状况, 合作开发利用的历史、现状和前景及协调管理模式的论述, 分析了其合作开发的水平、特点和潜力。

关键词 国际河流 东北亚经济区 协调管理

随着国际政治环境的日趋缓和, 东北亚经济区的国际经济合作方兴未艾。我国东北区因其优越的地理位置、丰富的自然资源和劳动力资源、雄厚的工业基础、较为完善的交通运输系统而成为东北亚经济区的中央部位和辐射之地, 东北区的国际河流的合作开发与协调管理也日益成为东北亚经济区经济合作的重要内容之一。所谓国际河流, 是指位于相邻国家之间的界河和流经两个及两个以上国家的河流。国际河流的合作开发与协调管理则是指沿岸国家及其他有关国家对国际河流本身及其流域的共同开发、利用和管理。东北区的国际河流主要包括黑龙江、乌苏里江、绥芬河、图们江、鸭绿江、克鲁伦河和额尔古纳河等, 其中的界河成为东北区国境线的主要组成部分, 约占其国界总长的 80% 以上。由于各国际河流所处的地理位置、本身的自然状况和流域资源秉赋的差异, 导致其国际合作开发与协调管理的发展水平和模式亦不尽相同。

1 黑龙江的国际合作开发

黑龙江是东北区最大的河流, 也是亚洲著名的大河, 为中蒙、中俄的界河。黑龙江有南北两源, 南源为额尔古纳河, 其上源为海拉尔河, 发源于大兴安岭西坡; 北源为石勒喀河, 其上源鄂嫩河(即斡难河), 发源于蒙古北部肯特山东麓。南北两源在黑龙江省漠河县以西的恩和哈达附近汇合后, 以下称黑龙江干流。在黑河市附近纳黑龙江左岸最大支流结雅河, 在同江市附近纳松花江, 由松花江口折向东北流经抚远县至俄罗斯哈巴罗夫斯克(伯力)与南来的乌苏里江汇合, 从此, 黑龙江干流完全流入俄罗斯境内, 在尼古拉耶夫斯克(庙街)附近注入鄂霍茨克海的鞑靼海峡。黑龙江以北源石勒喀河为源全长 4 363 km, 以

* 国家自然科学基金“九五”重点项目(49631020) (Supported by the key Project of the National Natural Science Foundation of China, No. 49631020).
来稿日期: 1999-01-20; 收到修改稿日期: 1999-04-20.

南额尔古纳河为源全长 4 478 km, 流域总面积 $184.3 \times 10^4 \text{ km}^2$ 。根据河谷和水流条件等, 从恩和哈达至结雅河口为上游段, 全长 905 km, 属山区型河段; 结雅河口至乌苏里江口为中游段, 全长 982 km, 穿行在山区、平原之间, 萝北以下进入三江平原, 为平原型河道; 乌苏里江口至入海口为下游河道, 全长 934 km。上中游为中俄界河, 长 1 887 km, 下游在俄罗斯境内。黑龙江江宽水深, 水能资源丰富, 有多处兴建大型水力发电站的坝址。干流几乎全部可通航, 年均通航期黑河处为 167 天, 松花江口处为 181 天。黑河以上可通航 500 t 级至 1 000 t 级船舶, 黑河至伯力可通航 1 000 t 级船舶。主要港口有洛古河、漠河、黑河、逊克和嘉荫等。干流冰期为 164 天, 平均最大冰厚 1.24 m, 可通行汽车和拖拉机。流域内富有森林及金、煤等矿藏。江内盛产鱼类, 以鲤鱼、大马哈鱼等最著名。

有关黑龙江的国际合作开发利用的研究最早始于 50 年代至 60 年代, 当时我国国家计委和前苏联的生产力委员会联合进行了黑龙江流域的综合考察, 后因意识形态发生变化, 两国关系破裂, 此合作项目被搁置。随着中苏(俄)关系的恢复和两国经贸合作的不断发展, 80 年代末两国就黑龙江水力资源的开发利用进行了可行性研究, 提出了 8 处水电站的建设方案, 但因前苏联的解体和俄罗斯经济的不景气而未能实施, 因此黑龙江上的水力资源至今未得到开发利用。黑龙江的航运历史悠久, 据史料记载, 早在 3 200 年以前, 古人就在黑龙江和松花江“剡木为舟”, 从事航运活动。近代开始发达起来, 后由于战争的破坏, 到东北解放时, 黑龙江的运输船舶所剩无几。建国以来, 特别是改革开放以后, 黑龙江的航运事业有了很大发展, 目前沿江开放了漠河、黑河和抚远等 8 个对外开放的河运口岸, 其中大多数实现了明水期的轮渡和冰期的冰上汽车运输, 黑河口岸还开通了流冰期的汽垫船运输, 基本上结束了北方河流冰期和流冰期不能通航的历史。1992 年, 俄罗斯向我国商船开放了共青城至河口的黑龙江段, 我国商船可利用俄罗斯境内的黑龙江下游河道经鞑靼海峡驶入公海, 实现江海联运。目前, 中俄正在积极筹建黑龙江界河大桥, 大桥建成后, 黑龙江将成为联结中俄双方立体化的交通枢纽。

黑河是黑龙江沿岸两国经贸合作发展最为迅速的河运口岸, 是我国东北北部最重要的对俄罗斯开放的港口。黑河现有人口 16 万, 是我国黑龙江沿岸最大的对外开放城市, 对岸是俄罗斯阿穆尔州的布首府布拉戈维申斯克市(海兰泡), 人口 23 万, 是俄方黑龙江沿岸较大的城市之一。历史上, 黑河与布市口岸的经贸合作曾出现过当今自由港、自由贸易区的雏形。1975 年开始的中苏边境贸易, 确立了其在东北地区的重要地位。1982 年国务院批准恢复黑河口岸以来, 双方经贸合作迅速发展。已经开通了黑河至俄罗斯布拉戈维申斯克(海兰泡)和波亚尼科夫等地的国际河运航线。1992 年和 1994 年还分别开通了黑河至布市的公众电话和空中航线, 形成了多样的运输方式和迅捷的通讯条件。1987 年, 黑河率先恢复了中俄边境贸易, 还在大黑河岛开办了中俄边民互市贸易区; 1996 年该贸易区成交总额达 2.69×10^8 美元。随着边境贸易的发展, 中俄之间的科技交流和合作也逐渐增多, 涉及农业、工业、医疗和道路建设等领域; 高校之间互派教师和留学生以及院所之间互派专家都已形成固定模式; 两岸的旅游和劳务合作也有了很大发展。目前, 黑河与俄罗斯阿穆尔州地方政府正积极筹备在中俄边境地区建立属国际性自由贸易区性质的国际经济合作开发区, 联合国开发支持与管理服务部也参与了该国际经济合作开发区的论证。

总体来看, 黑龙江及沿岸地区的中俄经贸合作虽然发展迅速, 但尚处于边境贸易和旅游贸易为主的初级阶段, 因此还未形成统一的管理模式。

2 松花江的国际合作开发

松花江是黑龙江的最大支流,有南北两源,南源第二松花江,发源于白头山天池,从东南向西北斜贯吉林省中部;北源嫩江,源于伊勒呼里山南麓,自北而南纵贯黑龙江省西部。两江于三岔河处汇合后称松花江,即松花江干流,亦称第一松花江,在同江附近汇入黑龙江,全长 867 km。松花江河槽宽深,比降不大,水量丰足,是东北区内最富航运价值的河段,通航能力为 500 t~1 000 t,航期可达 7 个月。松花江从源头至江口虽全部在我国境内,属内河性质,但因其沿岸分布着大安、哈尔滨、佳木斯、同江等重要河港和对外开放口岸,可实现经黑龙江的江海联运,因此具有国际河流的功能。

大安河运口岸是黑龙江—松花江—嫩江主流上第三大港口,上可达富拉尔基港,下可至俄罗斯的哈巴罗夫斯克(伯力)港,是吉林省对外开放较早的口岸。

哈尔滨港的通过能力为 500×10^4 t 以上,是东北区最大的内河港口,对俄罗斯开放的最大的河运港口。哈尔滨河运口岸早在 1958 年即成为对原苏联开放的口岸。当时,我国开放了哈尔滨、佳木斯、富锦和同江 4 个口岸,原苏联开放了哈巴罗夫斯克(伯力)、共青城、尼古拉耶夫斯克(庙街)、布拉戈维申斯克(海兰泡)4 个口岸,主要是发展两国边境贸易。后来中断了 20 余年。1989 年国家批准恢复开放哈尔滨河运口岸,中苏(俄)水运航线重新开通过货。1992 年,开通了至俄罗斯哈巴罗夫斯克(伯力)、布拉戈维申斯克(海兰泡)等城市的国际航线和国际旅游活动。

佳木斯河港设计能力为 300×10^4 t,为东北区较大的内河港口,仅次于哈尔滨的第二大对俄开放港口,经黑龙江的江海联运港口。1989 年开始对前苏联开放,1991 年开通了至俄哈巴罗夫斯克(伯力)江上国际客运旅游航线。1992 年 7 月 12 日举行了通海航行的首航仪式。

同江港位于松花江与黑龙江汇流处的右岸,江面宽阔,水深流缓,可停靠 5 000 t 货轮,是黑龙江和松花江两水系的天然良港。与俄罗斯的下列宁斯科耶港隔江相望,已经开通了至下列宁斯科耶和哈巴罗夫斯克(伯力)的国际航线。同江口岸历史悠久,早在世纪初,中俄两国边境居民就有了密切交往。1958 年,国务院批准同江口岸可直接对前苏联开展贸易活动。1986 年国务院批准恢复同江口岸,并实现当年开通,当年过货,对外出口大豆 25 700 t。1987 年恢复了中俄边境贸易。1994 年,被批准为国际贸易港,第三国船舶可通航停泊,开辟了我国北方水上国际航道。

根据中俄《关于在黑龙江和松花江利用中俄船舶组成外贸货物运输协议》,黑龙江航运管理局成立了黑龙江海运公司,采取租船方式,于 1992 年进行了江海联运试运行,从松花江出发,用内河船队到俄罗斯马戈港换装,到达日本的酒田港,共运输玉米 5 760 t。在试运成功的基础上,1993 年正式开通至日本酒田港的江海联运航线。自航线开通后,黑龙江海运公司先后进行了 13 个航次的江海联运,共运出黑龙江省玉米、大豆等物资 25 000 t。但因货流量有限,特别是回程全部空驶,造成海运公司经济效益不佳,进退两难。

3 乌苏里江的国际合作开发

乌苏里江是黑龙江的支流，其上源乌拉河发源于俄罗斯境内的锡霍特山脉南段西麓，自南向北流，分别于抚远和哈巴罗夫斯克注入黑龙江。从源头到与黑龙江汇合处全长 890 km。乌苏里江与源于兴凯湖的松阿察河汇流处以上为上游河段，基本在俄罗斯境内；乌苏里江与松阿察河汇流处至饶河为中游段，饶河以下为下游段。中下游为中俄界河，长 492 km。总流域面积 $18.7 \times 10^4 \text{ km}^2$ 。乌苏里江年平均封冻 150 天，乌拉河口以下可通航。流域内特别是下游发育有大面积的沼泽湿地，航运和水产价值较为重要，盛产大马哈鱼、鲤鱼、东珠（珍珠）等。

乌苏里江的航运已得到开发利用，航道包括兴凯湖、松阿察河和乌苏里江，主要港口有：虎头、小木河、饶河、东安和海青等。跨国航运只分布在饶河河运口岸处。饶河是 1989 年经国务院批准对外开放的一类口岸，1993 年正式开通，对方口岸是俄罗斯哈巴罗夫斯克边疆区的比金。在饶河和比金之间设有轮渡，渡江仅需 15 分钟，汽车可直接上下渡轮，过境货物不需倒装，从饶河至哈巴罗夫斯克（伯力）的航线已得到我国外交部的批准。

乌苏里江沿岸中俄双方经贸合作的另一处是虎林—马尔科沃口岸。虎林口岸是 1988 年由国务院批准的国家一类客货运输公路口岸。虎林县已被国家批准为对外开放县，并开展了对俄方列索扎沃茨克市的对等一日游活动，中俄双方已就虎林—列索扎沃茨克的微波通讯、互市贸易和虎林—达里涅列钦斯克乌苏里江水路口岸、边民互市贸易等达成协议，并逐步实施落实。1992 年，虎林—马尔科沃口岸架通了舟桥，实现了首次过货。1996 年，中俄双方还共同修建了横跨乌苏里江的虎头口岸大桥，这是中俄边界的第一座永久性大桥，开通了对俄客运班车。黑龙江省人民政府已批准在虎林建立两个边境经济合作区，即虎林县边境经济合作区和农垦吉祥边境合作区。

为了促进乌苏里江两岸地区的合作，1994 年 5 月，黑龙江省国土学会、俄罗斯科学院远东分院（水和生态问题研究所、太平洋地理研究所）、美中关系全国委员会和生态持续发展（ESD）公司三方签署了为期 3 年的合作科研项目——乌苏里江流域及其临近地区持续性土地利用和布局规划项目（中国东北部和俄罗斯远东地区）。该项目的目的在于为乌苏里江流域建立一个生态持续性经济发展的方案，包括乌苏里江流域的综合土地利用政策建议方案、实施标准及全区土地利用图；本着互利的原则，在乌苏里江流域地区增加国际合作、交流、培训及协作项目。该项目的研究表明，需建立国际乌苏里委员会（IUC），其任务是负责协调界河两侧的税收政策、商贸政策和实施该规划项目的各机构，建立和协调管理乌苏里江和平公园，吸收日本、美国、韩国等国家加入该组织并到该地区投资，建立乌苏里旅游委员会；其模式可参照拉普拉塔（La Plata）委员会；并邀请日本、朝鲜、韩国等国家派遣代表以观察员的身份加入该组织。如果该规划能够得以实施，乌苏里江沿岸地区的国际经济合作前景将更加广阔。

4 绥芬河的国际合作开发

绥芬河是由中国流入俄罗斯境内,注入日本海的出境河流。绥芬河有南、北两源,北源为小绥芬河,源于黑龙江省东宁县太平岭;南源为大绥芬河,出于吉林省汪清县老爷岭。大、小绥芬河在东宁县道河镇附近汇合后,称绥芬河干流,折向东流,至东宁进入平原区,在三岔口向北流入俄罗斯境内滨海边疆区后折向南流,注入日本海。绥芬河干流长 246 km,在中国境内长 61 km,中俄界河长 2 km。绥芬河流域面积 17 321 km²,其中在中国境内为 10 059 km²。

中俄在绥芬河沿岸地区的合作集中体现在位于其支流瑚布图河两侧的东宁-波尔塔夫卡口岸。瑚布图河为中俄界河,水深不足 1 m,河宽不到 10 m,无通航价值。东宁口岸是 1989 年国务院正式批准的一类口岸,1990 年正式对外开放,1992 年经中俄两国政府换文确认为客货运输口岸。口岸开通后,东宁县多方筹资,先后投资近千万元用于口岸基本建设,其中包括在瑚布图河上架设的一座临时过货桥,还与俄方合作建设了一座永久性界桥。瑚布图河两岸地区的合作体现在边贸、旅游和劳务等方面。

5 图们江的国际合作开发

图们江发源于长白山脉主峰白头山之东麓,自西南流向东北,流经中国吉林省的延边朝鲜族自治州、朝鲜的咸镜北道、俄罗斯滨海边疆区的哈桑区,最终注入日本海。全长 516 km。以中俄边境的“土”字牌为界,以上为中朝界河,以下 15 km 为俄朝界河。图们江以南坪和甩湾子为界,分为上、中、下游。流域面积约 3.3×10^4 km²。图们江沿岸分布有古城里、南坪、三合、开山屯、图们、沙坨子、圈河等口岸。

关于图们江及沿岸地区开发问题的提出,最早可追溯至 1984 年。东北师范大学东北亚研究中心的陈才和袁树人两位教授在研究吉林省对外开放问题时,提出了恢复图们江出海权问题。1991 年 5 月 16 日中苏两国在莫斯科签署《关于中苏国界东段的协定》,协定中第九条规定“苏方在与其有关方面同意中国船只(悬挂中国国旗)可沿本协定第二条所述第三十三界点(即图们江中俄朝三国交界点)以下的图们江通海往返航行。与此航行有关的具体问题将由有关各方协商解决。”俄罗斯议会于 1992 年 2 月批准了《关于中苏国界东段的协定》,标志着中国图们江出海权的恢复。

我国经图们江通海航行虽因种种原因尚未变为现实,但图们江地区的国际合作开发却因此而迅速发展起来。我国图们江出海权的恢复,引发了图们江港口群和图们江航道的建设以及新亚欧大陆桥的建设等问题,而这些问题不仅仅是我国一个国家所能解决的,还涉及另外两个图们江沿岸国——朝鲜、俄罗斯以及与大陆桥有着密切关系的蒙古,同时,因为中、俄、朝三国都是资金短缺国,加之我国开发利用图们江又影响到日本海的综合开发利用,因而导致日本、韩国、美国等国家乃至联合国等国际组织的关注与参与。在联合国开发计划署(UNDP)的协调下,先后多次召开政府间会议和专家会议,开展内容广泛的多项研究工作,编制了图们江地区区域经济发展规划,成立了由中、朝、俄、蒙、韩代表组成的图们江地区开发项目管理委员会,负责管理和协调图们江地区开发计划。还专门设

立了图们秘书处, 直接负责图们江地区开发的协调组织工作。1995 年 12 月, 在联合国总部, 中、俄、朝三国签订了“关于成立图们江地区开发协调委员会的协定”, 朝、中、韩、蒙、俄 5 国签订了“关于成立图们江经济开发区和东北亚地区开发协商委员会的协定”及“关于图们江地区和东北亚地区环境管理准则的谅解备忘录”, 这标志着图们江地区开发由以研究论证为主进入到了以实施操作为主的新阶段。

图们江的合作开发虽起步较晚, 但其发展十分迅速, 其合作开发领域、范围和协调管理水平已超过了东北区其它国际河流。据 UNDP 的设想, 图们江经济开发区范围从朝鲜的清津, 经我国的延吉, 延伸至俄罗斯的纳霍德卡; 开发项目包括修筑或扩建铁路、公路和港口, 建立电讯系统以及创建和扩大关键产业, 其环境和经济影响不仅包括开发区内部, 还将影响黑龙江省和俄罗斯的滨海边疆区的其它部分; 采取多边协调管理的模式。

6 鸭绿江的国际合作开发

鸭绿江为中朝界河, 源于长白山主峰白头山南麓, 流经中国吉林、辽宁两省和朝鲜的两江道、慈江道和平安北道, 在我国东沟附近注入黄海。干流全长 795 km。流域面积 64 470 km², 80% 以上为山地, 河流切割较深, 河谷狭窄, 坡降大, 总落差达 2 400 m, 水力资源丰富, 理论蕴藏量 92.18×10^4 kW。

鸭绿江干流以电力开发为主, 可采取梯级开发。初步拟定可开发的水电站有 12 级。已建有水丰、云峰、渭原、太平湾水电站枢纽工程。水丰发电厂 1943 年建成, 1955 年中、朝两国成立鸭绿江水丰水力发电公司共同经营。60 年代两国又共同建造云峰大型水电站。太平湾电站亦为中朝共用的电站, 装机容量为 19×10^4 kW。从资源充分利用的角度考虑, 中朝双方还可以共同修建干流最末一级的虎山电站, 装机容量为 11.1×10^4 kW, 年发电量 4.4×10^8 度。

鸭绿江因滩多流急, 航运不发达, 冬季水浅, 冰期长 4 个月。上中游只是利用库区航道分段通航, 进行一些区间短途客货运输。70 年代尚有丹东至长甸河口的短途旅客运输, 随着 80 年代太平湾水电站的建成, 该航线中断。目前只是浪头以下有千吨级海轮乘潮出入黄海, 通往全国沿海各港。中朝之间仅在宽甸太平湾渡口口岸处备有船只, 不定期的负责运送出入境的过境边民和公务人员 (主要是电厂维修人员)。

鸭绿江沿岸已开通的口岸有长白、临江、集安、杨木杆子、永甸港、哑巴沟、太平湾、马市、丹东、花园河口、浪头港、大东港等。中朝在鸭绿江沿岸开展合作较早, 各口岸的分工较为明确。1954 年, 经中朝两国签订铁路联运协议, 开通了经丹东铁路口岸的莫斯科、北京、平壤的往返直通旅客列车, 中朝货物列车每昼夜往返 10 对列。1955 年, 我国批准了丹东对外开放的公路口岸。改革开放特别是 1981 年以来, 此口岸对朝贸易发挥了巨大作用, 每年大约有 10×10^4 t 以上货物通过此口岸。丹东管道输油口岸, 隶属于东北输油管理局中朝友谊输油公司, 设计年输油 400×10^4 t (其中成品油 100×10^4 t), 1976 年管线正式向朝鲜输送原油。宽甸太平湾渡口口岸, 与朝鲜塑洲郡的水丰电厂相对应, 1982 年经辽宁省政府批准开放, 中朝双方在渡口备有船只, 不定期地运送出入境的过境边民和公务人员 (主要是电厂维修人员)。丹东造纸厂码头接货点口岸, 主要为丹东造纸厂进口朝方芦苇而设立的专用码头, 1986 年 5 月 13 日经省政府批准对外开放。

除以上 6 条河流外,东北地区的国际河流还有额尔古纳河、克鲁伦河、哈拉哈河、白棱河。额尔古纳河为中俄界河,现有黑山头、室韦、胡里也吐、二卡口岸,除二卡外,其他三个口岸均开通了额尔古纳河上的水上和冰上货物运输;两岸地区的合作以边境贸易和旅游为主。另两条河流因河流比较短小,均未开通航运,靠公路口岸进行客货运输,合作层次较低。

7 总结

东北地区的国际河流的合作开发具有以下几个特点:(1)从发展阶段来看,虽然东北地区国际河流合作开发发展迅速,但还处于航运、边境贸易和旅游贸易为主的低水平阶段,综合开发利用的潜力很大。一方面,东北区国际河流本身的水资源的开发利用和管理方面的合作有待加强。目前,这些国际河流的航运还局限在双方对等口岸间的小规模的客货运输,大规模、长距离的运输还很少,除个别地段外,基本上未对第三国船只开放;水力资源还未得到充分的开发利用;水产资源开发和灌溉等方面的合作基本上没有开展。另一方面,沿岸地区的经贸合作还停留在口岸、边贸和旅游等领域,生产领域和金融保险等领域的合作还很少。(2)从经贸管理方面来看,除图们江外,其它各国际河流均以双边合作为主,并且还未形成统一的协调管理机构,基本上处于各国、各地方政府的独立开发管理状态。(3)从合作类型来看,基本上可以分为三种类型:一是中俄合作开发,包括中俄双方对额尔古纳河、黑龙江、松花江、乌苏里江、绥芬河等中俄国际河流及沿岸地区的开发与合作,在东北区国际河流合作开发中所占份额较大,基本上属于双边地方间的边境和旅游贸易合作,仅以商品方面的互补为主。由于两岸均为人口比较少,经济比较落后的地区,加之俄方经济的不景气,合作开发的潜力远未发挥。二是中蒙合作,包括克鲁伦河和哈拉哈河,因蒙方一侧人烟稀少,经济落后,与我方交通联系不便,合作开发的层次较低;三是中朝合作,包括图们江和鸭绿江的合作开发与管理,开展的历史较早,内容较多,合作水平较高,协调管理比较成熟,但受半岛形势、朝方经济状况以及利益分配、朝方的惧怕心理等因素的影响,进展比较缓慢。

总体来看,随着东北亚政治经济环境的改善,中俄、中朝、中蒙经贸关系的稳步发展,东北区对外开放领域的不断扩大,东北区国际河流的合作开发前景十分广阔。从最近中俄两国总理的第四次定期会晤来看,东北区中俄国际河流的合作开发在动力、森林采伐和培育、果菜种植、金融保险等领域的潜力巨大,并可开展两国政府间的经贸合作;中蒙之间的合作应在沿岸地区的资源互补上下功夫;中朝合作在加强电站的建设与管理的基础上,以图们江三角洲的多国合作开发为突破口,实现两国的利益协调和互补开发。

参 考 文 献 (References)

- 1 Chen Cai, Yuan Shuren. Development of Tumen River Area and regional cooperation in Northeast Asia. Changchun: Northeast Normal University Publishing House, 1996. (In Chinese) [陈才, 袁树人. 东北亚区域合作与图们江地区开发. 长春: 东北师范大学出版社, 1996.]
- 2 Ding Shisheng. The development of Tumen River Area. Changchun: Jilin People's Publishing House, 1993. (In Chinese) [丁士晟. 图们江地区开发. 长春: 吉林人民出版社, 1993.]

- 3 Yu Guozheng. The theory and practice of Chinese Border Trade. Beijing: Zhongxin Publishing, 1997. (In Chinese) [于国政. 中国边境贸易理论与实务. 北京: 中信出版社, 1997.]
- 4 Cai Kaifu. Book of border economy and trade of the provincial region along the borders of China. Haerbin: Heilongjiang People's Publishing House, 1993. (In Chinese) [蔡凯夫. 中国沿边省区边境经济贸易全书. 哈尔滨: 黑龙江人民出版社, 1993.]
- 5 Introduction of Heilongjiang Province. Haerbin: Heilongjiang People's Publishing House, 1986. (In Chinese) [黑龙江省情. 哈尔滨: 黑龙江人民出版社, 1986.]
- 6 Encyclopedia of Heilongjiang Province. Beijing: The Encyclopedia of China Publishing House, 1991. (In Chinese) [黑龙江百科全书. 北京: 中国大百科全书出版社, 1991.]
- 7 Sun Qingchao, Zhang Kuichen, Sheng Huanchang. Heilongjiang Border - crossing. Haerbin: Heilongjiang People's Publishing House, 1993. (In Chinese) [孙庆超, 张奎臣, 盛焕昌. 黑龙江口岸. 哈尔滨: 黑龙江人民出版社, 1993.]
- 8 Cui Guiwen, Tian Yulong. Economic Geography of Hulun Buir. Huhehaote: Inner Mongolia Cultural Publishing House, 1996. (In Chinese) [崔贵文, 田雨龙. 呼伦贝尔经济地理. 呼和浩特: 内蒙古文化出版社, 1996.]

THE COOPERATIVE DEVELOPMENT AND ITS COORDINATE MANAGEMENT OF THE INTERNATIONAL RIVER OF NORTHEAST CHINA IN NORTHEAST ASIA ECONOMIC REGION

Li Xiumin Chen Cai

(Northeast Asia Research Center, Northeast Normal University, Changchun 130024)

Key words international river, cooperative development, coordinate management

Abstract

Northeast China is in the center of Northeast Asia Economic Region. The cooperative development and coordinate management of its international river is becoming one of the most important parts in the cooperation of Northeast Asia Economic Region. This paper is mainly about the physical conditions, history, present, prospect of cooperative development and coordinate management of the international river in Northeast China, which include Heilong River, Songhua River, Wusuli River, Suifen River, Tumen River, Yalu River, and so on. The models, characters, and potentiality of the cooperative development are also analyzed.

With the improvement of the political and economic environments, in Northeast Asia Economic Region, the international cooperation development of these international rivers in the region is going well. All the riparian countries in the region will obtain a lot of complementary benefits through cooperation.

作者简介

李秀敏, 女, 1964年生, 讲师。1981年~1988年就读于东北师范大学地理系, 先后获学士和硕士学位。毕业后留校任教, 1998年在本系获经济地理专业世界经济与国际贸易地理方向博士学位。主要从事区域经济和世界经济问题研究, 先后在国内外学术刊物和学术会议上发表论文20余篇。