

黒龍江省の国境自由貿易区設立における可能性と展望

黒龍江省社会科学院北東アジア研究所長・ERINA 共同研究員 笹志剛

1. 中国各地での自由貿易区申請ブーム

1.1 自由貿易に関わる制度・枠組み

現在、自由貿易区に関わる各種制度・枠組み¹が盛んに作られている。まず、国の枠組みを超えた多角的な経済協力の枠組みが多数存在する。例えば、TPP (Trans-Pacific Partnership Agreement)、TTIP (Transatlantic Trade and Investment Partnership)、RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership) などである。次に、多くの二国間・多国間FTA (Free Trade Agreement) が締結・交渉されている。たとえば、NAFTA (North American Free Trade Agreement)、ACFTA (ASEAN China Free Trade Agreement)、中日韓FTA交渉などである。このほか、特定の自由貿易エリアとして、一部の国ではFTZ (Free Trade Zone) が設立されている。これらの制度や枠組みには、以下の3つの特徴がみられる。

第一に、国の枠組みを超えた特徴である。自由貿易枠組みの重要な目的は、経済的な対外開放、ウィン・ウィン関係の構築、経済的な利益の追求である。具体的には、貿易の安定的拡大や、外資誘致の促進、就業機会の増大などの効果が期待できる。そのため、多くの国々では、FTA戦略の推進が重要な国際通商戦略となっている。

第二に、自由貿易レベルの高度化である。FTAの例でみると、以前に締結されたFTAは、細則よりも枠組みを重視し、加入メンバーに対して相対的に低めの基準が設定されていたが、近年の傾向は、より複雑化、高度化しているように見える。すなわち、モノ貿易と直接投資を重視する時代から、金融、労働力移動、知的財産権、環境標準、サービス貿易を重視する時代へと変化した点である。

第三に、地域間・国家間の競争手段となったことである。既存の自由貿易制度・枠組みは、多くの経済利益、互恵の実利を追求していたのに対して、今後は貿易・投資の利便性を追求し、国際物流と人的交流を促進させることが中心となっていこう。また、国家間のハードパワーとソフトパワーの競争手段として、自由貿易制度・枠組みが相互補完性の構築、共同発展を実現すると同時に、国家間の競争が色濃く反映される一面もみられる。

1.2 上海自由貿易試験区がもたらす地域協力のチャンス

2013年9月29日より始動した上海自由貿易試験区は、上海をコアとする長江デルタ地域の経済・社会発展に多くの利益をもたらすだけでなく、中国各地で自由貿易区申請ブームを巻き起こしている。

上海自由貿易試験区の誕生によって、中国地域経済発展は改革・開放のさらなる拡大の新時代に突入した。つまり、自由貿易の一大拠点として、対外開放を一層拡大し、グローバル・スタンダードとのリンケージに有利な条件を提示したことになる。また、「境内関外（国内的には国内だが、税関としては外国扱い）」という税関特殊監督管理エリアでは、貨物、サービス、資本、技術及び人の移動に関わる規制が大幅に緩和され、貿易規模の拡大や投資プロジェクトの増加、サービス業の自由化においてもメリットが期待できる。

地域協力の角度からみると、上海自由貿易試験区では、行政機能の向上を促進し、審査許可手続きの煩雑さを改善し、ビジネスのコストを下げるのが可能となる。また、貿易方式の転換、投資分野のさらなる開放、金融やサービス業分野のイノベーションの推進をもたらすことができる。上海自由貿易試験区は、将来中国全国に広がるモデルとしても期待が大きい。

1.3 中国各地の自由貿易区申請

中国の地域戦略及び規画は、地域経済・社会の発展に対して大きな牽引・波及効果があることから、上海自由貿易試験区の設立は中国各地に自由貿易区の申請ブームを巻き起こした。2013年末現在、28の省・直轄市・自治区が、自由貿易区設立の準備段階（または申請段階）にある。うち、横琴、前海の国家戦略をプラットフォームとする広東省、天津、アモイ、重慶などの地域戦略重点都市を基盤とする15の自由貿易区の申請が、商務部などの関係省庁連合調査研究の承認資格を得ている。2014年4月、河北曹妃甸自由貿易試験区計画案も中央政府の承認資格を得た。

しかし、全国のほとんどの省・直轄市・自治区が自由貿易区の申請を出したにもかかわらず、2014年4月時点で上海自由貿易試験区のほかに中国政府の正式な設立承認を得

¹ 中国では、自由貿易区という概念がよく用いられる。具体的には、人やモノ、カネの流れをスムーズにした貿易区域（自由貿易エリア）を指す。

たものはない。国務院（中央政府）が新たに自由貿易区を承認するに至るまでには、上海自由貿易試験区のモデルが定着し、多くのテスト結果に基づいた結論を出す必要があるようにみえる。

目下、中国各地に存在する問題は、「自由貿易区」の可能性を過度に持ち上げて宣伝することである。したがって、自由貿易区の申請は、スピードの競争にあるというよりも、むしろ「質」と「耐久力」の競争にあると言った方が適切であろう。つまり、競争で勝ち抜くのは、計画案の細かいポイントや制度の革新において新たなアイデアがあるかどうか、または「政策なのか、改革なのか」の選択において制度的挑戦を受けられるかにある²。

2. 黒龍江省における自由貿易区の申請

2.1 中ロ政治・経済貿易関係の有利な条件

習近平国家主席とプーチン大統領がそれぞれ中国とロシアのリーダーとなってから、中ロ協力の見通しは好転している。中ロ間の協力メカニズムの形成、中国東北地域の国境地帯及びロシア極東地域の経済開発への戦略的傾斜は、双方に有利な条件を提示している。具体的には、以下の3点に集約することができる。

第一に、中ロ間の政治的な相互信頼関係は、史上最も良い時期を迎えている。1990年代以降、世界情勢が大きく変化するなか、中ロ関係は飛躍的な発展を遂げてきた。すなわち、両国はお互いに「友好国」として認め合う関係から「建設的パートナーシップ」へ、さらに「戦略的協力パートナーシップ」から「全面的協力パートナーシップ」へと着実に前進しており、政治的な相互信頼関係が過去最高のレベルに達したといえる。

第二に、中ロ間の戦略的対話は、より良いメカニズムを形成している。すなわち、政治的な相互信頼関係の強化は、国連、APEC（アジア太平洋経済協力）、SCO（上海協力機構）、BRICsなどの国際舞台、及び北東アジア地域協力の側面における戦略対話レベルの向上を推進させた。また、中ロ両国は、二国間協力において友好的・実務的の伝統を受け継いでおり、多国間協力において支え合うパートナーとなっている。

第三に、中ロ間地域協力は、互惠互利の関係に変化している。「政治的な相互信頼」と「戦略対話」のもとで、数年に及ぶ摸索を通じて、中ロ両国は地域協力レベルの向上、投資プロジェクトの促進において、実務的な互惠互利関係

を築いている。

2.2 黒龍江省と内モンゴル東北部沿辺開発開放規画

2013年、国務院は「黒龍江と内モンゴル東北部地域沿辺開発開放規画」（以下、規画）を承認し、国家戦略に格上げした。規画は、黒龍江省の行政全域と内モンゴル自治区のホロンボイルを含んでおり、面積は70.7万km²で、中国の対ロ国境線の93%、対ロ輸出入貨物量の95%を占め、黒龍江省人口全体の60%、GRP（域内総生産）の80%に及ぶ。とりわけ、ハルビンが沿辺開発開放の中心都市として指定されたことで、沿辺開放の結節点として、北東アジア地域の中心都市の機能としてのハルビンの位置付けを明確にした。そして、規画は北東アジアの空港経済（Airport Economic）、本部経済（Headquarters Economy）、国際物流、国際金融、レジャー観光などのサービス業を発展させることに對し、多くのビジネスチャンスを提供した。

黒龍江省のハルビン、牡丹江、綏芬河などのコア地域及び口岸（通関ポイント）地域が、それぞれの独特な位置付けや地理的優位性を生かして、①ロシアと北東アジアに向けた対外開発地域、②対ロシア協力プラットフォームの構築、③対外輸送ルートの強化の3つの角度から、黒龍江省経済の新たな経済成長を形成させることが期待できる。

2.3 中ロ航空協力の加速及び黒龍江省の航空優位性

中ロ政治関係の好転、中国東北振興及びロシア極東開発戦略における両国の対話・相互結合の加速により、中ロ航空輸送と航空輸送産業協力にも加速傾向がみられる。現在、中ロ間では、2010年に合意した航空旅客・貨物配置における協力範囲の拡大に関する協議を確実なものにしており、同協議は双方の航空運輸企業の輸送頻度や輸送額を大幅に増加し、中ロ間航空旅客・貨物輸送配置を拡大し、さらに双方の航空運輸企業に経営上の柔軟性を提供した。そのほか、中ロ間の電子商取引（eコマース）の発展に伴い、中ロ専用の航空輸送、郵便物の速達など、協力規模が拡大及び革新が続いている。したがって、今後、航空輸送分野における両国の協力は深化を続けていくことが期待される。

中ロ首脳は2008年の「第13回中ロ首相定期会談共同声明」、すなわち中ロ宇宙飛行及び民用航空など多分野の長期的協力の拡大・深化に関する声明が発表されたのを受け、2013年9月、両国が協力して貨物積載量20トンのヘリコプターとワイドボディジャンボ機を製造することに合意し

² 「国際金融報」2013年8月12日付。

た。ワイドボディジャンボ機の製造は、ロシアの極東地域に指定される可能性がある。

現在、黒龍江省のハルビン空港は10本の対口旅客・貨物輸送航空路を保有しており、北京を除けば対口国際線が最も多く、潜在力が最も大きい。牡丹江の新しい空港建設がすでに実施段階にあることから、今後、対口航空貨物輸送の結節点としての優位性がさらに際立つことと予想される。綏芬河経由の国際複合一貫輸送、綏滿（綏芬河～滿洲里）鉄道の東向けの結節点・中核的な位置付け、それに綏陽（綏芬河）空港の着工及び省内に密集したその他の対口地方路線空港の配置を加えて、中口航空輸送協力拡大の有利な契機を利用し、積極的に対口及び北東アジア航空物流の下支えとなる空港経済区を構築することで、①ロシアに対する黒龍江省の航空輸送総合優位性を最大化し、②国際複合一貫輸送の優位性を現実化し、③ハルビンと牡丹江が協力して中国の対口航空貨物輸送中核及び沿辺開放の下支えとなる空港経済区を形成させ、区域窓口空港の潜在力を顕著にすることが期待される。

3. 黒龍江省自由貿易区設立の位置付け、モデルと区域選択

3.1 自由貿易区設計における戦略的位置付け

中国の「自由貿易区」は、主に2種類に分けられる。1つは、国家間の交渉による両国もしくは多国間の自由貿易協定であり、関税の引き下げ・撤廃、貿易障壁の解消の交渉内容を国が主体で進める。たとえば、FTA、RCEP、ETA等である。もう1つは、上海自由貿易試験区のような、自国内で法律・法規に基づいて創設される自由貿易区である。

後者は本国の法律・法規を基にし、区域が特別に限定され、行政の干渉が小さいため、地方が有する開放の優位性を活かして自由貿易区を設立するのに適している。黒龍江省の自由貿易区設立の位置付けは、まさに後者である。すなわち、省域内の特定区域で貨物の関税障壁、NTB（非関税障壁）の引き下げ・撤廃、サービス業での市場参入規制緩和を実施し、海外投資家に開放し、生産要素の自由な流動を実現させる「境内関外」という税関特殊監督管理システムを導入した自由貿易区である。

3.2 自由貿易区設立におけるモデルの選択

黒龍江省の自由貿易区設立のモデル選択において、3つの概念を際立たせなければならない。第一に、開放的・国際的概念である。黒龍江省自由貿易区設立におけるモデルの位置付けは世界に向けた国際的・開放的なものであり、全ての経済貿易相手に地域別・国別の束縛・制限を取り払った開放的市場を開くことで、経済・貿易における世界の主

な経済体との自由な相互往来を実現させるものである。

第二に、地域・沿辺の概念である。自由貿易区には明確な地域限定がないが、各国の地方自由貿易区設立の実践では、多くの自由貿易区は世界に向けながらも、自らの地政学的優位性の発揮も比較的重視しており、目標に重点を置きながらも独自の特徴を鮮明にしている。黒龍江省の経済・貿易パートナー関係と現状からみれば、黒龍江省は北東アジアの内陸部に位置している。そのため、ロシアと隣り合い、日本・韓国・北朝鮮・モンゴルの地域協力につながるという地政学的・政策的・歴史的及び人的・文化的優位性を最大限に活かし、具体的に実施する過程ではロシア向けを重視し、日韓等の北東アジア地域への拡大を目指すべきであると考えられる。

第三に、黒龍江省の対口総合的優位性という概念を活かし、ロシア市場への進出を狙っている中国の南部沿海地域、香港・マカオ・台湾地区に自由に貿易できるプラットフォームと運び手を提供し、自由貿易区の「南聯北開」（中国の南部沿海地域と連携しながら北のロシアに進出していく）という協調・対話の効果を果たすべきである。

3.3 自由貿易区設立における区域選択

自由貿易区には、区域選択において広義の「地域の枠を越えた自由貿易区」もあれば、狭義の「コア都市を中心とした自由貿易区」も存在する。多くの先進国は、「地域の枠を越えた自由貿易区」を選び、発展途上国（もしくは経済発展が比較的遅れている地域）は、リスクと衝撃を抑えるために、狭義の自由貿易区にする場合が多い。

しかし、28.78km²の上海自由貿易試験区に対し、計画中の広東自由貿易区の案では、南沙新区、横琴新区、前海深港現代サービス業協力区の面積は、それぞれ803km²、106.46km²、15km²であり、439km²の広州空港経済区を加えて、広東自由貿易区の案が許可されれば国内最大級の「地域の枠を越えた自由貿易区」となる。これを受け、各省・市が各自管内の自由貿易区を拡大する意欲が強まると考えられる。

上海自由貿易試験区は、既存の総合保税區、保税物流園区などの税関特殊監督管理エリアをベースにアップグレードしたものである。この事例から、今後の自由貿易区の設立は、すぐに規模を拡大せず、コア都市や税関特殊監督管理エリアをベースにアップグレードする可能性が大きいと考える。

黒龍江省の自由貿易区の設立を巡っては、ハルビン、牡丹江、綏芬河、黒瞎子島などの構想や計画がある。本稿では、その中で可能性の高いハルビン、牡丹江と、綏芬河の

構想を中心に紹介していきたい。

3.4自由貿易区申請における候補区域の分析

▶ハルビン自由貿易区

上海自由貿易試験区設立後、ハルビン市共産党委員会と市政府は、税関、検疫、外貨管理局、発展改革委員会、研究開発センターなどの各行政・諮問機関を集め、自由貿易区設立の可能性を研究・討論し、2014年初めにハルビン自由貿易区の全体構想を発表した。

その構想では、ハルビン自由貿易区は2つの部分に構成され、一つ目は総合保税区であり、二つ目は空港経済園区である。2014年3月末現在、ハルビン市はすでに香坊区東部に位置する中国ハルビン対口輸出加工区を中心にして、ハルビン総合保税区（計画面積が3.29km²）の申請資料を中央政府に提出した。現在、中央政府各部署による共同審査が行われている³。

そして、ハルビン市街南西部に位置する計画用地の総面積269km²のハルビン空港経済区構想は、建設計画が決定された。第一期の建設計画面積が1～5km²のハルビン国際航空物流園区の概念的規画はすでに設定され、関連航空産業の誘致はこれから展開していく予定である。ハルビンを中心に周辺の市町村と連携し、国境口岸（通関ポイント）まで及ぶ綏滿（綏芬河－滿州里）経済ベルトの発展を牽引する内容が書かれている「ハルビン自由貿易区科学研究報告」も完成した。この報告では、政府への提言として、自由貿易区設立に合った体制・メカニズムの改革、金融政策の革新、国際輸送ルートの設立、サービス業開放の拡大、貿易方式の転換の推進、対外投資サービス体系の制度改善・革新等の内容も組み込まれた。

ハルビン自由貿易区の将来図を巡っては、国境都市の綏芬河、黒河、同江まで対象範囲を広げて総合性と産業の優位性を最大限に発揮するか、それとも試験エリアの角度からハルビン総合保税区の設立が許可されるのを前提とし、空港経済区の統合と内陸港の移転を中心とした狭義のハルビン自由貿易区にするかという議論が、依然、省内で続いている。

▶牡丹江自由貿易区

北東アジアへの開放の点から見れば、牡丹江は、対口航空輸送の利便性、周辺内陸地域の産業に支えられているという優位性から、自由貿易区の設立は牡丹江の牡綏（牡丹

江－綏芬河）地域の口岸と内陸の後背地経済をリードする機能を発揮させるのに良いと考えられる。

牡丹江自由貿易区の設立において、新しい空港を中心として、空港周辺に国際航空物流園区と物流保税園区を設立し、さらに空港と園区を活かして先端技術と国際貿易産業を引き付ける空港経済区を形成し、最終的に牡丹江国際自由貿易区を形成するのも良いだろう。

現在、牡丹江海浪空港の設計収容量が飽和状態に近く、混雑時には1時間当たりの旅客数が平常時の倍以上になっていることから、新しい都市計画では、既存の牡丹江海浪空港を移転し、空港機能を軍用と民用に分けることが提言されている。牡丹江を中心とした自由貿易区は、綏芬河、東寧、穆稜等、黒龍江省南東部の重要な口岸群、商業貿易区、観光区と輸出入加工区を含み、日韓口などの北東アジア諸国との多様な交流を有効にカバーできるため、牡丹江地区は黒龍江省内での自由貿易区設立における競争力が目立っている。

▶綏芬河自由貿易区

上海自由貿易試験区は、外高橋総合保税区、浦東空港総合保税区、保税物流園区及び洋山内陸港総合保税区という三港一区が現地でアップグレードされたことで今の形になった。このことから、今後、上海自由貿易試験区モデルが全国で普及する前提条件としては、税関特殊監督管理エリアを基礎とし、アップグレードできることであり、新規設立としての可能性は大きくない。

黒龍江省自由貿易区設立競争における綏芬河市の最大の優位性は、同市が牡綏東穆（牡丹江－綏芬河－東寧－穆稜）から成る国境開放ゴールデントライアングルの東部に位置しており、中国からロシア極東港湾経由で日本、韓国につながる国際複合一貫輸送ルートの起点にあることである。2009年4月、綏芬河総合保税区が中国の6つ目の総合保税区として、また、黒龍江省唯一、中口国境線上唯一の総合保税区として設立された。さらに、2013年12月、綏芬河市内でルーブルが自由に流通することも国務院に許可され、ルーブルは中国建国以来、初めて国内通貨と同じ機能を持ちながら流通する外国通貨となった。

2013年9月に上海自由貿易試験区が成立した後、綏芬河は中央政府に「綏芬河国境自由貿易区設立計画案」を提出した。ただし、綏芬河市の単一型の産業構造及び都市規模の制約、そしてロシア経済に大きく影響されやすいことか

³ ハルビン総合保税区申請設立指導チーム「ハルビン総合保税区申請資料」2013年1月

ら、自由貿易区の設立において、コア都市としての綏芬河の地位は、ハルビンと牡丹江に比べ、それほど目立っていない。

4. 黒龍江省の自由貿易区設立を加速する政策提言

4.1 中長期的観点からの制度革新

中国の外資企業誘致と地域経済管理、特に各種園區の管理の趨勢からみれば、かつての土地・税収を中心とした優遇よりも、今後の制度の面での革新は、より拘束力と持続性があり、より投資者・企業家に歓迎されるだろうと考える。

上海自由貿易試験区において最も注目されているのは、制度の革新である。黒龍江省自由貿易区の設立は、行政体制・メカニズム、設立計画・実施、開発政策・投融资モデル、自由貿易区の管理、人材育成において、持続可能な制度を策定し、そして、実行効果があり、統一された制度革新、制度適用、制度継続の枠組みを作成すべきである。

4.2 自由貿易区設立申請の承認に必要な条件

国際慣例や上海自由貿易試験区の経験からみて、自由貿易区の設立に必要なのは、ある一定の下支えとなる重要な条件及び基礎的条件である。具体的には、黒龍江省の自由貿易区設立の実行可能性からみれば、総合保税區、保税物流園區、航空物流園區、空港經濟區を設立することは避けて通れない条件である。ここで、黒龍江省で最も競争力のあるハルビン、綏芬河、牡丹江の3つの候補地域からみてみたい。

まず、綏芬河には総合保税區があり、重要な条件として下支えとなっており、すでに関係部門に申請届けを出している。対口の位置付けや小規模の試験区としても、承認されるまでの所要時間においても、適合した優位性がある。

次に、ハルビンはすでにハルビン総合保税區の申請資料を国の関係部門に提出しており、現在は審査されている段階で、承認待ち状態といっても過言ではない。ハルビン空港の拡大建設プロジェクトは順調に進んでおり、空港經濟區的建設においても論証が可能で、適した作業が進められている。自由貿易区の設立におけるハルビンの中心的な位置付けも黒龍江省政府の支持を得ており、承認されれば、その波及効果は省全体に及ぶと同時に、産業のけん引役、人的・文化的下支えとしての優位性も顕著になる。

そして、牡丹江自由貿易区設立の申請における必需条件

として、牡丹江市政府は自由貿易区の設立申請を重視し、総合保税區的申請も視野に入れており、空港經濟區的規画もまもなく打ち出す構えである。現在、牡丹江は早急に総合保税區の内容設計や直接申請の承認を得ようとするほか、一時的な策として、国に申請する際に、綏芬河総合保税區的機能を牡丹江の新しい空港に拡大させるようにすることも考えられる。これは、牡丹江が空港移転を図りながら、それにふさわしい航空保税物流園區を建設し、空港經濟區的建設を深化させ、自由貿易区の申請条件をクリアするのに有利に働く。

4.3 空港の拡大建設が自由貿易区にもたらす役割

北東アジアの内陸部に位置する地理的条件と發展周期からみて、黒龍江省はすでに重要な發展時期に入っており、空港經濟といった新たな經濟成長点を通じて、早急に区域内經濟の全体的な發展をけん引していく必要がある。また、現実的な基礎からみて、黒龍江省の對外開放及び經濟・社會發展はさらなる効果をもたらしており、対口及び北東アジア沿邊開放における位置付けと物流の総合的な優位性が顕著となっている。全国の対口經濟貿易協力情勢の中での現実的な基礎条件は良好であり、北東アジア諸国との經濟貿易協力の地政学的、人的・文化的交流の特徴は鮮明になっている。特に、ハルビン空港の拡大建設プロジェクト、牡丹江空港の移転工事、綏陽空港の新規建設などを順調に規画・実施し、省内の空港全体の國際貨物輸送中核と配置優位性を一層顕著にすることが期待される。

ハルビン航空業の迅速な發展を例にとると、2013年の空港旅客数は延べ1,026万人（前年同期比12.2%増）となり、1千万人空港と呼ばれるグループに入っており、貨物取扱量は9.2万トン（同7.4%増）に達した。また、2040年の推測では、旅客数が延べ5,000万人、貨物取扱量が17.5万トンに達する見込みである⁴。

牡丹江の新空港が完成すれば、キャパシティが大幅に向上し、省内の東南中核空港の建設に良好な基礎条件が築かれる。ハルビン空港の拡張工事、牡丹江空港の移転工事などがもたらす黒龍江省の國際航空旅客・貨物輸送の周辺国家への結節点としての地理的優位性を考慮した上で、空港經濟、國際航空物流園區、保税物流港區的推進に力を入れることが必要となる。また、ハルビンを北東アジアの現代化國際大都市、区域窗口都市、コア都市に確実に成長させる。一方、牡丹江を省内東南区域、ロシア極東及び日本、

⁴ ハルビン市投資促進局「ハルビン臨空經濟發展研究」2013年8月

韓国につながる航空中心都市として成長させ、自由貿易区設立における黒龍江省の未来の航空旅客・貨物輸送潜在力の優位性を最大限に具現化すべきである。

[中国語原稿を ERINA にて翻訳]

参考文献

- [1] 曲偉・劉爽・笄志剛編（2012）『中国東北亜国家年鑑』黒龍江人民出版社
- [2] 笄志剛（2013）「中国自由貿易区戦略面臨風險、新挑戰与有効路径選択」、王俊文編『加快实施中国自由貿易区戰略研究』中国商務出版社

- [3] 全毅（2013）「中国推進区域合作与FTA建設的戰略研究」、王俊文編『加快实施中国自由貿易区戰略研究』中国商務出版社
- [4] 姚堅（2013）「目前我国正在建設18個自由貿易区」、『証券時報』2013年12月4日付
- [5] 笄志剛（2012）「浅析中米日亞太經濟一体化戰略－基于TPP視角的分析」、商務部國際經濟貿易關係司・中国国际貿易学会編『「2012中国自由貿易区建設」專題徵文優秀獎』
- [6] 笄志剛（2012）「搶抓『沿边開發開放規画』实施重大機遇对策研究」、『西伯利亚研究』2013年第12期