

# 关于中韩自由贸易区问题的思考

## ——以物流产业发展与合作问题为视角

作者：张东明，经济学博士，教授

辽宁大学 韩国研究中心主任

联系地址：辽宁省沈阳市道义经济开发区京沈街 58 号

电子邮件：koreastudies@lnu.edu.cn

**【摘要】**：进入 21 世纪以来，在世界经济一体化和区域经济一体化的继续发展的过程中，世界贸易组织的多边贸易谈判日益艰难的背景下，各种各样的区域贸易安排发展却呈现出迅猛的发展趋势。其中，双边及多边自由贸易区的建立尤为引人关注。本文拟从物流产业发展与合作问题的角度，简要分析和探讨建立中韩自由贸易区的可行性问题。

### **A Study on China-Korea FTA Issue**

#### **From the angle of logistic industry development and cooperation**

Into the 21<sup>st</sup> century, under the background of world economic integration and regional economic integration continue to process, and WTO multilateral trade negotiations experiences many difficulties Variety types of regional trade arrangement becomes the most important trends of world economic, especially bilateral and multilateral free trade area (FTA) has become the most important focus of world economic development at now. What this paper tries is to analyses the feasibility of establishing China-Korea FTA issue from a new angle of logistic industry development and cooperation.

# 东北亚经济合作突破口的几点思考

——关于建立东北亚物流合作网络问题

张东明<sup>1</sup>

## 一、引言

在东北亚地区，由于东北亚地区复杂的政治、历史因素，使得本地区的经济合作相对于东盟经济合作呈快速发展趋势而言明显滞后。而且就东北亚目前形势和今后一定时期的发展趋势而言，在安全问题没有取得突破性进展的情况下，类似欧盟那样的政治合作机制将因本地区各种矛盾的长期积累而难以有实质性的突破，并进而在一定程度上影响到本地区的经济合作进程。

就东北亚地区的总体形势而言，目前从经济领域入手，循序渐进、由易到难地推动东北亚经济共同体机制的形成，并最终构筑东北亚政治经济合作格局的形成，将不失为一种最佳的选择路径。其中，迅猛发展的物流领域有可能成为本地区经济合作的一个突破口。

东北亚物流在亚太乃至世界物流格局中占重要地位。世界物流业的发展与全球经济发展成正比，世界物流业市场将明显区分为欧美核心市场与亚洲新兴市场。能抓住东北亚物流市场的企业，就等于抓住了世界物流市场。但是到现在为止，还没有出现代表东北亚国家的全球化的物流公司，所以需要东北亚有关国家的企业和企业家之间以开放性的物流文化为背景，来创造并支援全球化的物流企业。由此，东北亚地区的物流市场才能发展为全世界的物流市场，东北亚有关国家也才能通过物流市场取得巨大的经济利益。

就中国经济未来发展的可持续空间而言，东北老工业基地能否振兴，能否重塑东北经济区战略核心地位，对于能否在东北亚经济合作中占据主动和优势，并确立在其中的主导地位，对于能否确立中国在未来东亚、亚洲区域经济合作中的地位、乃至在世界经济格局中的地位都具有重要的战略意义。2007年8月20日《东北地区振兴规划》的正式出台，进一步向全世界表明中国政府振兴东北地区的战略决策、长远规划和坚定信心。

毫无疑问，这些都将成为中韩进一步加强经济贸易关系，推动自由贸易区建设的重要基础。

---

<sup>1</sup> 作者：张东明，辽宁大学。koreastudies@lnu.edu.cn。

## 二、东北亚经济合作的战略意义与中韩自由贸易区的建立

东北亚经济合作所具有的重要战略意义无论是对本地区的有关国家、还是对于东亚、亚太、乃至世界都是毋庸置疑的。在当今世界经济全球化和一体化趋势迅猛发展的形势下，东北亚区域经济合作经过 20 世纪 90 年代的发展，现在已经具备一定的基础。在 2003 年 10 月的 10+3 领导人会议上，中国总理温家宝已经提出加强东北亚区域经济合作的构想。东北亚区域经济合作与我国实施的振兴东北老工业基地的发展战略相吻合，问题的关键是如何具体有效地加以推进，因为这不仅关系到中国在未来亚洲区域经济合作中的地位，而且对亚洲经济、甚至世界经济的整体格局也具有深远影响，因而具有非常重要的战略意义。

### 1. 东北亚经济合作的战略意义

在东亚地区因种种原因而导致政治合作举步为艰、停滞不前，而东南亚地区通过经济合作形成一体化的进程不断取得进展的形势下，加强区域经济合作无疑将有利于东北亚地区的和平与发展。东北亚是大国势力比较集中的地区，也是民族、边界、领土、意识形态冲突迭起的地区。目前，东北亚地区浓缩了亚太地区各种各样的矛盾。朝核六方会谈的稳步推进使人们看到了和平解决朝鲜半岛问题的曙光。但是，日本政府在历史问题以及领土、领海等一系列敏感问题上对周边邻国的粗暴态度又使得东北亚合作蒙上了一层阴影。

就东北亚地区的总体形势而言，目前从经济领域入手，循序渐进、由易到难地推动东北亚经济共同体机制的形成，并最终构筑东北亚政治经济合作格局的形成，将不失为一种最佳的选择路径。

2000 年以来，东亚国家间的贸易呈持续大幅增长之势，究其原因，主要是东亚经济正在融合，正在通过资源的重新配置逐步形成新的垂直和水平型产业分工体系，日、韩制造业正在向东亚其他国家转移，中国成为其中重要的选择方向。中国在东亚地区的制造业产业重新集聚的过程中承担着主导角色，产业的集聚效应促进了中国产业结构调整和产业升级，使中国在国际市场链中的地位变得更为突出。

在目前世界约 33 万亿美元 GDP 中，东北亚六国约为 7 万亿美元，占世界 GDP 的 20% 强，并具有较大的发展潜力和空间。同时更应该看到，东北亚经济

合作是经济全球化在本地区深入发展的必然趋势。因此，东北亚各国加强地区合作具有重要的战略意义。

## 2. 东北亚经济合作的优势、现状及前景

当今世界经济已经逐步形成以欧盟为核心的欧洲、以美-加-墨为核心的北美、以东盟 10+3（中日韩）为核心的东亚经济区格局，成为推动世界经济发展的主要力量。在东北亚地区，由于东北亚地区复杂的政治、历史因素，使得本地区的经济合作相对于东盟经济合作呈快速发展趋势而言明显滞后。而且就东北亚目前形势和今后一定时期的发展趋势而言，在安全问题没有取得突破性进展的情况下，类似欧盟那样的政治合作机制将因本地区各种矛盾的长期积累而难以有实质性的突破，并进而在一定程度上影响到本地区的经济合作进程。

就东北亚地区而言，近年来自由贸易区的发展尤为引人注目。中国与东盟十国将于 2010 年建成自由贸易区，并且已开始实质性启动，2005 年 10 月中国与智利签署了自由贸易协定，同时也在积极准备与澳大利亚、新西兰和新加坡展开自由贸易谈判。中日韩自由贸易区也提上了议事日程，目前三国已针对此问题开展研究。韩国与智利签署了自由贸易协定并已付诸实施，韩国与美国也已经签署自由贸易协定，并正在与欧盟进行有关谈判。日本与东盟国家也在积极开展有关的谈判。

应该说，进入 21 世纪以来中国经济增长对本地区和世界的重要贡献越来越突出。近年来，中国与美国、韩国、日本的双边贸易额均突破了 1000 亿美元，尤其是与韩国的双边贸易增长速度尤为引人注目。从某种意义上说，中国已成为带动东亚经济增长的火车头，中国经济在融入全球经济的过程中也逐步显示了自身的活力。

这些事实都充分表明经济全球化和区域经济一体化是当今世界经济发展的主要趋势。尤其值得关注的是：随着中国经济融入全球经济体系和中国—东盟自由贸易区的建立和启动，以及东盟 10+3（中、日、韩）和三个 10+1（东盟+中、东盟+日、东盟+韩）经济关系的不断加强，东北亚经济合作的必要性和重要战略意义已经再次被现实所证明，在某种程度上其进程也已具雏形。

在国际经济合作中互利性最重要，而互补是互利的重要前提。东北亚地区有

着广泛和明显的互补性。这种互补性来自东北亚各国和各地区自然条件显著差异性和经济发展的不平衡性，主要表现在三方面：一是自然资源的互补性，<sup>1</sup>二是劳动力资源的互补，<sup>2</sup>三是产业结构互补。<sup>3</sup>可以说，东北亚在产业发展上有很大的传递性，在资金、技术和市场上也有很大的互补性。这些互补性和潜在的巨大经济效益构成了东北亚经济合作的物质基础。

总体上看，东北亚地区各国间资金、技术等流动融合度低，区域内贸易额占其对外贸易总额的比重不到 20%，大大低于欧盟和北美自由贸易区的 63%和 54%。其发展潜力和前景是显而易见的。

尤其值得一提的是，东北亚物流在亚太乃至世界物流格局中占重要地位。世界物流业的发展与全球经济发展成正比，世界物流业市场将明显区分为欧美核心市场与亚洲新兴市场。进入 21 世纪，物流业跨国巨头把重心转向亚洲物流新兴市场，实行抢滩战略，这是今后 10 至 20 年亚洲物流市场包括东北亚物流市场的基本格局。从全球的物流发展趋势看，近年来，世界海上集装箱运输一直保持高速发展。国际贸易货物量的 85%要通过海运与港口。以集装箱为标准，30%的物流量在东北亚地区形成，而且今后还会继续增加，能抓住东北亚物流市场的企业，就等于抓住了世界物流市场。

但是到现在为止，还没有出现代表东北亚国家的全球化的物流公司，所以需要东北亚国家的企业和企业家之间以开放性的物流文化为背景，来创造并支援全球化的物流企业。由此，东北亚地区的物流市场才能发展为全世界的物流市场，东北亚有关国家也才能通过物流市场取得巨大的利润。

### 3. 整体构思及路线图：构筑东北亚物流合作中心

本文主张：通过构筑本地区陆海空全方位的立体物流网络，促进本地区经贸合作的全面形成和发展，从而实现东北亚经济合作的总体蓝图。这里需要强调的

---

<sup>1</sup>俄罗斯远东地区的石油资源储量占世界第三位，煤炭储量占世界总储量的近 50%，天然气产量居世界第一位；蒙古已探明的有煤、钨、铁、锌、铀、锰等分布在 500 多个矿区的 80 多种矿产资源；朝鲜的菱铁矿储量占全世界一半，铜、金银矿和石墨等工业储量居世界首位，但这些地区的资源多处于初级开发阶段；中国东北农业资源和矿藏资源十分丰富，有待进一步开发和利用；相反，日本和韩国的自然资源短缺，能源和工业原材料自给率很低，它们可以互补。

<sup>2</sup>俄罗斯远东地广人稀，需要劳务进口；日本和韩国虽然人口密度较大，但由于经济高度发展，生产量和出口量很大，以及人口老龄化，深感劳动力资源不足；而中国东北有大量的富裕劳动力需要输出，它们之间可以互补。

<sup>3</sup>东北亚地区各国之间生产力发展水平和经济实力发展比较悬殊。这里，既有经济高度发达和现代化的日本，也有新兴工业化国家韩国；既有工业基础相当雄厚但发展不足的俄罗斯远东和中国东北，也有经济有待起飞的朝鲜和蒙古国。

是：无论从地理因素、政治因素和经济因素而言，没有朝鲜参与的东北亚合作是没有意义的。

从现实的角度来看，朝鲜半岛的釜山、新义洲，中国的沈阳、满洲里有望成为这一铁路物流网络的中心接点；同时，日本的西海岸各地区可通过釜山与这条物流网络相连；而中国的满洲里向西则可连接俄罗斯、蒙古，并直达欧洲各国。这条物流网络一旦得以建立，在货物运转时间、距离、成本等多方面产生巨大的经济效益，而沿途所经国家和地区都将从中受益。

其中，鉴于釜山和沈阳所具有的特殊地理位置和自身所具有的陆海空交通设施和条件，可望成为这一物流网络的中心接点。

第一阶段可以考虑先以铁路为主建立物流网络，并以此为突破口，建立有关各方之间良好的合作共赢格局。

2003年6月14日韩国和朝鲜官方举行了京义线（首尔—新义州）铁路的连接仪式，标志着双方合作与交流的进展。这样，作为连接朝鲜半岛南北方交通大动脉、全长300多公里京义线将有望在东北亚经济合作的整体格局中、尤其是交通与物流领域发展非常积极的作用。而与朝鲜半岛京义线相连的中国沈丹线（沈阳—丹）将使中国东北经济区与朝鲜半岛南北有了陆路连接。因此，可以说，自日本列岛（主要是西海岸）→釜山→首尔→开城→新义洲→丹东→沈阳→满洲里的这条铁路物流网络基本构成。

鉴于本地区各国的经济发展和交通基础条件等多方面的因素、尤其是朝鲜的国情，只要朝鲜对境内的相关铁路设施进行必要的改造，这就是一条完全可以加以运作实施的物流网络动脉。

这里需要强调的是如果没有朝鲜半岛的整体参与，这一物流网络的全面形成是不现实的，至少是不完善的。而朝韩京义线的连通使得这一物流网络的构筑露出了曙光。从现实的角度而言，应该说这是目前朝鲜能够参与本地区各国之间经济合作最为可行的方式和途径之一，朝鲜仅仅从过境贸易中就将获得非常可观的收益，同时也可以获得参与多国经济合作和国际经济合作的宝贵经验。

第二阶段可以考虑建立海空物流网络，推动东北亚地区立体物流网络的形成。随着铁路物流合作的不断加深和各国经济的不断发展，需要建立更加快捷的物流方式和途径，以满足各国经济发展和合作的需求。这时可以考虑建立海空联

运、空运为主的快捷物流网络，并与之前建立的陆路物流网络形成一个比较完整的物流网络格局。

第三阶段应推进以物流网络合作为基础的经贸合作，并以此为突破口全面推动推动东北亚经济合作。

为此，建议考虑设立“东北亚合作论坛”以由难而易、循序渐进并有效地推进有关领域合作局面的形成。总体路线图是通过这一论坛形式建立各领域协商机制、促进全面协商的形成，并推进各领域合作机制和全面合作机制的形成，具体可考虑按不同领域设立系列论坛，就东北亚经济合作进行全方位的对话、协商。

这一论坛可以物流和交通网络的构筑为中心展开。宗旨是物流中心的建设，由物流和物流所带动的各种生产要素的流动，将形成一个比较完整的经济合作网络。

## 5. 中韩自由贸易区的建立

毫无疑问，东盟-中国 10+1 格局的形成，对整个东亚的区域经济合作形势产生了巨大的影响，东亚、乃至整个亚洲由此掀起了一个建立自由贸易区的新高潮。

中国政府在战略上对东北亚地区建立自由贸易区持有积极态度，并已积极参与、且取得了进展；日本与新加坡、东盟签署自由贸易区协议，韩国与智利签署自由贸易区协议。可以说，三国都对自由贸易区非常关注。问题的关键是在经济全球化和区域经济一体化的国际环境下，中、日、韩三国如何摆位和克服不利因素的问题。实际上，应该看到：政治上的冲突是插曲，经济上的合作才是长期的，中日韩（主要是中日、日韩）不应因为政治因素而影响经济合作。三国应拿出实际的步骤、措施，确立区域经济合作谈判中的内容、目标，积极推动有关领域的协商，并尽快促使中日韩区域经济合作组织的最终建立。

就区域经济合作的形式而言，一般认为从低到高有优惠贸易安排、自由贸易区、关税同盟、共同市场或称经济共同体、经济同盟和完全的经济一体化。东盟和北美自由贸易区都已经发展到自由贸易区的阶段，而欧盟已经达到最高阶段，即完全的经济一体化。显然，就中日韩三国的实际情况而言，在可预见的未来的经济合作形式至多能达到的是自由贸易区，而之后的阶段无疑将很难达到。

对中日韩三方目前情况和今后一段时期而言，虽然相互之间的贸易非常重要，但区外的贸易利益对三方来说还是更重要，中日韩三国的对外贸易重点长期

以来都是欧美。因此,由于优惠贸易安排和自由贸易区可以保持各自独立的利益,更容易为各方所接受,故而有成为今后三方共同努力并形成突破的方向。

因此,只要中日韩三国以大局为重,从三国人民的最高利益考虑问题,本着建立先浅后深,先易后难;重点突破的原则去积极推进,那么在可以预见的将来,中日韩三国自由贸易区是可行的。

但是,有一点需要强调的是,事实上,由于众所周知的原因,政治因素越来越成为中日、韩日之间正常关系发展的阻碍要素。因此,虽然韩国的市场容量较小,但中国可以通过首先建立中韩自由贸易区来推动东亚贸易自由区的形成。

#### 四、中韩物流产业的发展与合作

##### 1. 韩国物流产业发展历程、趋势及应对策略

(1) 历程。随着中韩两国贸易不断扩大,两国物流产业的地位,无论是本国,还是合作,都上升到了新的层次。中韩的物流产业不但对两国,对世界经济更迅速、健康地发展也会起到促进作用。

在物流领域,韩国从二十世纪七十年代开始引进,到八十年代后半期已经进入了普及发展阶段。在这个过程中,企业对物流领域的投资呈扩大势头,政府也成立了专门的物流管理机构并给物流业的发展给予了很大的支持。这为韩国的物流发展初步营造了一个极为有利的环境。到九十年代韩国迎来了物流的快速发展阶段。

韩国物流产业 2007 年在世界上的所占的位置如表 1 所示:造船工业依旧保持世界第一位,海运和航空部门都在世界靠前的位置上。

表 1 韩国物流现状及世界排名

	项目	单位	韩国	世界排名	世界比重	备注
海 运 港 口	实际所有国别商船数量(2005)	千 G/T	19,320	9	2.9%	
	集装箱船公司(2007)	万 TEU	34.8	8	3.5%	Hanjin/Senator
	货船公司(2007)	万 DWT	364.3	10	1.0%	韩进海运
	集装箱港(2006)	万 TEU	1,203	5	—	釜山港
机 场	国家别货物运送实绩(2005)		7,433	6	5.2%	
	国家别旅客运送实绩(2005)		69,292	13	1.9%	
	机场货物处理实绩(2005)	万吨	215	5	—	仁川机场



	机场旅客处理实绩(2005)	万人	2,622	40	-	仁川机场
	航空公司货物处理实绩(2005)		8,072	3	-	大韩航空
物流	GDP与物流费用的比重(2004)	%	11.9	-	-	美国(8.47)
	第三方物流比重(2006)	%	38.8	-	-	欧美(60~90)
	8大物流产业平均销售量(2005)	亿元	8,017	-	-	世界8大物流企业
陆运设施	单位国土面积公路长度	Km/km <sup>2</sup>	0.98	25		
	单位国土面积铁路长度	Km/km <sup>2</sup>	0.03	27	-	世界第一香港
	运输效率	点	6.21	35	-	世界第一香港
造船	新造船订货量(2005)	万GT	1,357	1	33%	
	新造船建造量(2005)	万GT	1,009	1		
	新造船序列化剩余额(2005)	万GT	3,760	1		

资料来源：韩国贸易协会。《世界上的韩国物流现状》。韩国贸易协会国际物流支援团，2007，(1)

## 2. 韩国物流业发展策略

物流产业与其它产业一样，只凭自由发展不可能繁荣，政府的正确引导和扶持在产业发展上起着至关重要的地位。韩国在成功地发展物流的同时，也出现了一定的偏差。进行政策调整便是一项必然措施。

(1) 韩国物流枢纽计划。20世纪80~90年代，韩国政府在制定东北亚地区物流枢纽的建设计划时，将中国视为港口处理能力严重不足的贸易出口大国，大量集装箱需要到境外中转，而当时韩国港口正处在远东与美国和欧洲航线的重要战略地理位置上，易于在东北亚地区集装箱中转市场中占据主导地位。时过境迁，中国港口在实行了改革开放政策之后，港口规模得以扩大，运输瓶颈有效解决，各港口接卸超大型集装箱船的能力提高，直达航线数量持续增加，货物可以直接运往购买国，由此削弱了韩国港口从前源源不断的中转货流。

(2) 韩国物流政策的调整方向。从目前亚洲地区港口的格局看，上海港和新加坡港已经开始投资内陆运输基础设施建设，中国几大北方港口的发展势头依然强劲，在海运市场中愈发活跃。显而易见，韩国东北亚物流枢纽的计划已错过了最佳的发展时机。为此，种种迹象表明，其投资重心开始转移。在韩国政府2006年12月宣布的《全球物流网络战略》中，明确了其今后的发展重点。

2006年12月，韩国政府宣布了一项新的计划，鼓励国有企业和私营公司向印和东南亚地区的港口和物流基地投资。政府拟设立专项基金，以保证到2014年在印度、泰国、越南等国家港口内物流基地顺利运营，并利用专项基金收购欧

洲和北美地区的一些中小型航运公司<sup>1</sup>。总之，韩国物流枢纽发展策略的调整意在亡羊补牢，未为迟也。虽然韩国政府在物流枢纽计划中已付出了昂贵的代价，但在日益繁荣的亚洲贸易中，韩国港口仍有占领较大市场的机会，其策略调整的成效尚待时间的考验。

### 3. 韩国物流产业发展趋势

韩国为了强化国际竞争力，更积极地发展本国经济，主要向着两个方向发展。把握南北接轨以此为契机，大力发展铁路，特别是同欧亚大陆的连接。第二，东北亚战略的不断努力也是韩国物流产业发展的大方向。

(1) 朝鲜半岛朝韩铁路接轨前景。朝鲜半岛上发生的一场战争导致半岛分裂为南北两个部分，这样也就迫使韩国在世界进出口贸易运输上只能采取航空运输和海上运输，很大程度上限制了韩国的进出口贸易和经济发展速度。朝韩铁路接轨有着重大的意义。

(2) 朝鲜半岛南北铁路接轨的背景。京义线和东海线(如图二所示)是韩朝连接南北的主要铁路动脉，京义线北起朝鲜新义州，南至韩国首都首尔，开通于1906年。东海线则于1937年开通。但是朝鲜战争的炮火毁掉了两条铁路在军事分界线内及附近的部分路段，从此断绝通车。几十年来，修复这两条铁路一直是朝韩两国的共同心愿，然而好事多磨，韩朝双方政府和军事当局为此进行了多次对话与接触。

2000年6月15日，朝鲜领导人金正日和韩国总统金大中在平壤举行了历史性的会晤，同时也成了南北铁路的历史性时刻——部长级会谈议定连接南北铁路和公路，而重新连接京义线铁路被列为重点施工项目。到2002年9月，两条铁路开始动工修复，至2005年完工。其间，在2003年6月14日，朝韩两国在军事分界线东部和西部分别举行了京义线和东海线铁路的连接仪式，象征性地将两条中断了半个世纪的铁路连接起来。朝韩两大铁路重新连接之后，所担负的使命各有侧重，东海线更具有人道主义色彩和更属于半岛民族内部事务，而京义线则更具经济意义和促进东北亚区域经济技术合作的价值。修复之后，两条铁路线的试运行问题也经历了一些波折。原本朝韩在2006年5月达成协议，同意当月25日进行南北铁路试运行。然而后来由于朝鲜方面以双方尚未确定军事保障措施等为

---

<sup>1</sup>韩国物流枢纽策略调整.《港口经济》,2007,(9)

由，推迟了列车试运行。2007年2月，朝核问题六方会谈取得进展后，韩朝经过多次磋商，终于确定5月17日同时举行京义线和东海线的试运行。



图一 南北列车试运行线路图

图片来源：解放日报。路透.《56年，朝韩列车首次跨界运行》. 解放日报, 2007, (5)

(3) 朝韩铁路连接对韩国及东北亚经济的影响。朝韩铁路连接经济上的意义也是显而易见的。朝韩铁路进行列车试运行后，韩国可通过京义线和东海线向朝鲜运送轻工业原材料，并参与朝鲜的矿产资源开发等，进行南北“互通有无”的经济合作。一方面可促进朝韩共同合作的“开城工业园区”的建设和“金刚山旅游项目”的发展；另一方面也有利于朝韩两国各地的经济振兴。

此外，朝韩铁路进行列车试运行，意味着未来朝鲜半岛南北纵贯铁路有可能全面开通。如果未来朝鲜半岛纵贯铁路与中国铁路和俄罗斯铁路相连接，将形成朝鲜半岛经中、俄到欧洲的“欧亚大陆桥”新的交通大通道，将有力地促进东北亚区域的经济合作。尤其是依赖于进出口贸易的韩国经济，如果开通了欧亚大陆

铁路运输线以后,将改变目前韩国与欧亚各国贸易交往只有航空运输和海上运输的局面,从而极大地节约商品运输的时间和成本,这将对韩国经济的发展起到非常积极的作用。此外,我国、日本、俄罗斯、蒙古等国也可从这条新的交通大通道中获益,从而构成东北亚物流的网络<sup>1</sup>。

#### 4. 韩国东北亚物流中心战略转变

韩国2003年和2006年分别发表了东北亚物流中心促进战略,但两次却分别采取了竞争和竞争加合作的不同模式,说明在东北亚物流中心建设过程中合作性竞争的重要性。

2003年,韩国提出的物流中心是指在连接地区经济圈的全球性物流系统中对周边地区提供物流服务的中心地区。所谓在东北亚建设物流中心,即指要开发高水平的空港及港湾,以此为依托,发挥其从国内外运送原材料、主要零部件、成品等的便利,为企业提供制造、组装、加工、包装、标签等附加价值的物流服务,并将制成品向东北亚所有地区供给的枢纽作用。由此可见,韩国着力促进的东北亚物流中心不仅包括香港、新加坡生产服务中心的地区本部,还包含利用物流基础等战略资源的生产中心型地区中心<sup>2</sup>。

2006年,韩国的高附加价值物流中心是指开发能确保釜山港、仁川港、光阳港等韩国国内空港和海港的国际物流服务品质的系统,进而实现品牌化战略。就像计算机产业中的英特尔品牌一样,韩国要开发保证使接受韩国服务的货物总是被正确、安全、快速地运送的品牌化战略。也就是说,不是依靠价格,而是通过服务竞争力来决定胜负<sup>3</sup>。

这时,韩国已把物流活动看作高附加值的成长产业。同时,韩国也认识到东北亚物流中心地化不可避免地会和其他国家的港口竞争。但如果像荷兰和比利时、新加坡和马来西亚之间那样恶性竞争的话,会使东亚各国都遭受重大损失。因此,从长远的角度考虑,应该推进可持续的、互补式的中心地化战略。

(1) 韩国2003年的东北物流中心战略及内容。为了建成物流中心,韩国政府

---

<sup>1</sup>当然,在目前朝韩双方的互信度依然不是很高的情况下,要全面开通朝鲜半岛南北纵贯铁路,其难度还是相当高的。目前朝韩铁路京义线和东海线还仅仅是进行一次列车的试运行,今后朝韩铁路连接能否进行正常运行,乃至全面开通朝鲜半岛南北纵贯铁路,其过程将是比较缓慢和充满阻力的。韩国统一部长官李在楨在谈到这一问题时也曾表示:“实现这一问题需具备很多条件,因此需要一定时间。(全面开通朝鲜半岛南北纵贯铁路)至少要等到朝核问题得到解决、半岛和平机制成熟之后才能实现。”

<sup>2</sup>李先.《东北亚物流中心战略》.韩国技术士会,2003,(1).

<sup>3</sup>吴巨敦.《通过主导无障碍的国际物流网络的形成,实现高附加价值的物流中心化战略》,  
<http://momaf.go.kr>,2006,(3).

决定到2006年为止，对首都圈（仁川机场）、釜山—珍海、光阳等不断扩大投资，用于加强物流基础设施建设，不断提高国内及国际物流能力<sup>1</sup>。同时还提出，要提高劳动市场的稳定性，提高企业雇员的外语能力，并不断改善投资环境，为加强物流能力创造良好的条件。具体来说，就是要将仁川机场建设成东北亚的中枢机场，将釜山、光阳港建设成东北亚物流中心港湾。为此，韩国政府提出了七大课题，即调整交通设施的投资分配，建设专门从事物流的企业，实现物流往来的透明化，加强培育精通物流的人力资本，不断完善国际物流资源制度并吸引国际物流企业，建设顺畅的物流系统，构筑东北亚铁路网，开发世界最高水平的空港和港湾<sup>2</sup>。为实现建设东北亚物流中心的目标，韩国计划将仁川机场的转港率由2002年的46.5%增加到2010年的65%，将国际航线由2002年的213个增加到2010年的290个。为此，韩国制定了以下战略：一是尽快实施机场第二阶段扩张工程建设，二是加大对周边地区的开发力度，三是加强航线网的扩充建设，四是将不断改善空港运营，使其向世界级水平的方向发展。

(2) 韩国2006年的远景规划和基本战略。韩国2006年制定了远景规划，即：为了形成国际物流网络，韩国不但要发展政府的促进体系基础，而且要通过东北亚物流协作系统，阶段性扩展与巴西、俄罗斯、印度、中国（BRICs）的合作，吸引跨国物流企业和促使物流企业进入海外市场等多角度的支援战略，形成以韩国为主导的无障碍国际物流网络，进而使韩国空港、海港成为高附加价值的物流中心。

为了实现这个远景目标，韩国将采用阶段性的制度整备和重点课题优先促进的方式进行。具体战略如表2所示：

韩国通过实现高附加价值的物流中心化战略，首先可以克服韩国国内物流量需求的不足，吸引国外物流去韩国，从而促进韩国实现东北亚物流中心战略的实施。如果实现了上述物流合作模型的话，2010年就可以为韩国带来2兆9千亿元韩币的直接经济效果和最少增加5620人就业。其次，由于东北亚物流合作带有预备自由贸易区（Pre-FTA）性质，这就为FTA和东北亚经济整合的实现作好了准备。由此可见，韩国东北亚物流中心化政策模式的变化是由先占、争取到功能分摊，从竞争到竞争加合作，从独自生存发展到共存发展，从封闭式到开放式。其

<sup>1</sup>东北亚物流中心战略. 韩国交通研究院, <http://www.koti.re.kr>, 2003, (11).

<sup>2</sup>自由经济区建设现状. 韩国财政经济部自由经济区计划团, 2007, (1).

中心思想就是要从竞争转向竞争加合作。这正是东北亚物流的发展趋势。

表2 2006年韩国东北亚物流中心建设的基本战略

区分	导入期(2006年~2008年)	发展期(2009~2010年)	成熟期(2011年~)
重点活动	3国物流部长会议定期化： 吸引物流企业投资	支援物流企业进入海外	主导和扩展东北亚物流 体制的形成
制度整備	机构设置、制度完善： 促进共同研究	缔结东北亚物流合约：形 成整合的物流市场体系	构筑东亚和BRICs的物 流网络
对象国家	中国、日本、俄罗斯	北美、ASEAN	印度、巴西、其他国家
合作领域	物流标准化(信息领域、关 税、海运、港口和空港)	道路、铁路领域	所有领域

资料来源：中国流通经济。黄福华. 对构建东北亚共同物流体系的思考. 《中国流通经济》，2007, (7)

## 5. 中韩国物流产业的发展与合作

(1) 韩国——综合物流业认证制将改变韩国物流地形图。2006年1月韩国开始实施《综合物流业认证制》预示着将要大幅进行结构调整<sup>1</sup>。也有人认为此项制度的实施将是“物流结构调整”的开始。业界认为，2006年是韩国站在走向“物流强国”与否的十字路口的一年。

(2) “总体物流革命”加速化。在该制度中，政府有意集中培育可以实现“3方物流”的全球性物流企业<sup>2</sup>。通过这种体系可以大幅减少货主费用。目前，韩国的物流费用达国内生产总值(GDP)的12.5%，高于发达国家(8.9%)。为抓住“3方物流”市场，大型物流企业已经展开了激烈的竞争。

(3) 在华发展战略。为了进入中国市场，韩国进行了大量的准备工作，并最终确定了韩国物流产业的发展目标——成为东北亚的物流中心。韩国的主要港口如釜山海港，光阳海港，仁川空港，要成为东北亚的枢纽港。韩国要通过为东北亚地区的中国（现在为韩国的第一贸易伙伴），日本，俄国提供良好的服务，来求得韩国物流产业的发展。

相对于韩国比较先进的电子、造船、汽车、钢铁等产业，韩国的物流产业技

<sup>1</sup>该制度的核心是，政府对设施、事业规模和专门人力资源等方面达到一定标准以上的物流企业给予国家认证后，赋予这些企业设施优先入住权、财政支援等优惠待遇。未达标准的中小企业也可以进行合作。

<sup>2</sup>所谓“3方物流”是指，全权处理除产品和生产外的物流全过程的方式。过去物流的概念是“将商品从一个地方运送到另一个地方”，但“3方物流”将负责领域扩大到顾客公司的库存管理，甚至调整生产时间表等方面。

术与管理水平并不很高。为了成为东北亚的物流中心，也为了向中国市场进军，韩国的政府与企业在世纪之交采取了一系列强有力的措施，主要是投巨资改造海港和空港，大规模的整顿与升级全国范围的物流系统，同时对日本和中国采取了一系列的国际营销措施，进军中国和日本物流市场，同时又大力吸引中国与日本的物流企业投资韩国的物流产业。可以说是三管齐下，应该说韩国政府和物流企业的努力取得的成果是很明显的。

第一，大力改善硬件基础，在海港建设上投入巨资。作为全球海运业的巨头，多年来韩国政府却为陈旧落后的码头设备和港口基础设施短缺所困扰，因此必须迅速更新扩建港口，韩国才能赶上历史发展的潮流。已经充分意识这一点的韩国政府拨出 22 亿美元巨资，专项投资韩国九大港口现代化工程建设，解决目前港口的拥挤问题，提高港口的装卸能力和生产效率。

根据韩国经济发展的前景和对于货运量的增长预测，韩国政府雄心勃勃地要把韩国港口建设成为东北亚地区的物流枢纽港口。为此，韩国海事渔业部已经为韩国九大港口规划出全面发展的详细计划。这九大港口是：釜山新港、光阳港、平台（牙山）港、仁川北港、木浦新港、蔚山新港、婆勇新港、普项新港和三门贡港口。其中釜山新港的建设成为韩国的重中之重。

第二，大力整合与升级韩国的物流信息系统。韩国政府决定，自 2002 年开始，由韩国信息通信部牵头负责，分阶段分步骤地将外贸进出口物流信息网络全部实现统一管理。计划于 2007 年之前，将现存的进口、出口以及进出口通关、检疫等有关外贸业务的分散的物流网络，构筑为一个整体，通过这个统一网络，一次到位地处理进出口业务。

韩国信息通信部有关人士表示，过去进出口物流信息网是由相关部门分别构筑使用，相互之间缺乏联系，造成了重复投资和效益低下的局面。为此，韩国信息通信部决心制定出统一的物流信息运营计划，在 2007 年之前建立起统一的外贸进出口业务物流信息网系统。

据了解，建立统一的进出口业务物流信息系统，主要是要将港口、空港的海关通关和检疫的各自独立网络连结为一个整体的物流网络；将码头工业园、空港工业园等信息化工作薄弱的地方性物流地区的信息化网络建设投资加强，并与统一的物流网络系统相连结；将目前国内的物流网络、贸易网络和海外的物流网络

等连结为一体，可统一运作使用。

第三，大力开展国际营销活动。在打好硬件与软件基础的同时，韩国政府与企业联手对东北亚和新加坡欧美等国，开展了环绕以物流产业为中心的国际营销活动，而且取得了相当的成功。已经有一批日本、新加坡欧美企业进驻了韩国的枢纽港口和自由贸易区。对于韩国的第一位的贸易伙伴，和经济高速增长中的中国，韩国方面理所当然的给予特别的关心。由于韩国的核心港口，釜山海港、光阳海港和仁川空港都靠近渤海湾，因此他们对渤海湾沿岸的城市倾注了特别的关注，天津、青岛、大连当然很联系很多，即使象营口、连云港这样中等规模的港口城市，他们也相当重视。

(4) 两条腿走路开拓中国物流市场。首先，韩国的物流企业和企业物流竞相进入中国市场。从 2004 年起大批的韩国的物流企业和企业物流开展了在中国建立分公司、子公司的可行性研究，同时也在努力物色中国的合作伙伴，招聘地方化的物流经理人才。韩国物流企业，特别是那些大型的物流企业则希望选择合适的中国企业作为他们的合作伙伴，以共同开拓和加速他们进入中国物流市场的步伐。

在企业物流方面主要是大企业采取了比较积极的行动，现代、三星都已经采取了有力的措施，现代在北京，三星在西南、长江三角洲都已经有了实际的动作。

其次，创造有吸引力的条件，吸引欧美日中的企业进驻韩国物流中心。韩国政府制定了 5 年物流发展计划 以改善该国的物流环境，争取成为东北亚地区的转运中心。

韩国政府在大力建设 9 大港口硬件设施的同时，还努力改善了投资环境，如建设与物流园区相结合的自由贸易港，努力把这些港口建设航运物流枢纽，光阳港就是其中一个很好的例子。除了吸引欧美日企业以外，韩国方面对吸引中国企业进入韩国釜山海港及光阳海港、仁川空港，利用这些港口作为海运的枢纽，转运港口和配送基地，也倾注了很大的热情。认为中国企业的进入将大大强化韩国作为东北亚物流中心的地位。

总之，韩国方面认为中韩物流合作发展的前景十分广阔，内容和形式十分丰富，伴随着中韩两国贸易的高速发展，可以预计经过了一长段时间的研究和准备，中韩两国的物流合作正走上高速发展的道路。



## 五、结论与建议

本文认为：就目前东北亚地区各国国情和经济发展的总体形势而言，选择可以有效推进各国间经贸合作的突破口，并以此为基础，循序渐进、由易到难，在更广泛的经济领域不断推动东北亚经济共同体机制的形成，并最终构筑东北亚政治经济合作格局的形成，将不失为一种最佳的路径选择；而其中迅猛发展的物流领域有可能成为本地区经济合作的一个突破口。而中韩之间的经济合作有可能走在最前面。

为此，首先，不断加强和扩大本地区有关国家之间的经贸合作和交流，这不仅是在本地区有关国家之间进行物流合作的基础，而且这种物流合作的不断加强反过来也将进一步巩固和发展本地区有关国家的经济发展。其中，主要是加强朝鲜半岛南北经贸合作和交流、加强中朝经贸合作和交流、加强中韩经贸合作和交流，这几方面经贸合作和交流的不断扩大将直接决定本地区物流发展的规模、速度和在世界物流领域中的地位，进而推动东北亚经济共同体的初步建立。

其次，在形成“共赢”共识的基础上，本地区有关国家之间成立一个物流合作的事务性协商机构和工作小组，依据国际惯例就相关的问题进行具体磋商。一旦达成物流合作协议并进入具体实施阶段之后，这一机构和工作小组即可转为协调机构和工作小组，继续发挥其独特的沟通、协调及调度等作用。

再次，本地区有关国家之间应对这一可以获得“共赢”格局的形成达成共识，即：即使是经济不够发达、基础设施不够先进的国家和地区也能从这种共同合作中获得足够的经济利益，并通过不断改善基础设施、推动经济发展而获得越来越大的经济利益。尤其是只要采取有效途径和手段对现有铁路基础设施进行改造，就可以获得巨额的过境贸易收益。

总之，东北亚地区物流合作网络的构筑和形成，将有可能成为东北亚经济合作的突破口，积极推动中韩自由贸易区的建立，并为最终建立东北亚经济共同体奠定坚实的基础。

## 参考文献

- [1] JiangZhenJian. 《Logistics and supply chain management》.[M]. WuHan University of technology press,2006,(8). P1
- [2] 王京刚. 韩国物流业发展现状. 现代物流报. [J], 2006, (7).
- [3] 路透. 56年, 朝韩列车首次跨界运行. 解放日报, 2007, (5).
- [4] 黄福华. 对构建东北亚共同物流体系的思考. 中国流通经济[J], 2007, (7).
- [5] 吴巨敦. 通过主导无障碍的国际物流网络的形成, 实现高附加价值的物流中心化战略. <http://momaf.go.kr>, 2006, (3).
- [6] 李幼萌. 韩国物流枢纽计划的形势及调整. 港口经济[J], 2007, (9).
- [7] 全炳军. 韩国的物流发展史. <http://cafe.nacer.com/convention/82>, 2003, (5).
- [8] 郑峰民. 东北亚物流中心推进战略分析与课题是体制化.  
<http://www.kmire.kr>, 2006, (4).
- [9] 裴顺勋. 东北亚经济中心的展望和课题. 东北亚经济中心发展委员会[M], 2003, (12).
- [10] 《世界经济与政治》2000——2004年各期。
- [11] 《世界经济》2000——2004年各期。
- [12] 《东北亚论坛》2000——2004年各期。
- [13] 《当代亚太》2000——2004年各期。
- [14] 中国国家统计局网站。
- [15] 《中国经济统计年鉴》