

在第十三届东北亚经济论坛会议上的演讲

天津市人大常委会副主任 王述祖

(2004年9月17日)

尊敬的赵利济先生

尊敬的各位来宾

女士们、先生们：

大家好，很高兴出席第十三届东北亚经济论坛会议，与各位朋友会聚韩国汉城，共同探讨进一步推动东北亚地区经济合作与发展问题。我衷心希望，此次会议取得圆满成功，多方的合作与交流取得丰硕成果。

下面，我就东北亚地区合作，特别是物流合作与金融合作的有关问题，谈一些看法。

一、东北亚经济的快速发展，为区域合作提供坚实基础

东北亚地区是极具发展潜力和活力的地区，经济发展增势强劲。20世纪80年代以来，东北亚地区经济以显著高于世界平均水平的速度增长，2002年GDP已超过6万亿美元，占全球的20%。目前，东北亚各国经济发展势头都很好。

当今世界，经济全球化趋势不断加强，以地缘关系为基础的区域性经济合作日益加强。迅速发展的东北亚地区已成为国际资本流动最活跃的地区。各国在资金、技术、自然资源、人力资源、

市场容量和综合经济实力等方面，各有优势，互补性强，为进一步加强合作提供了坚实基础和广阔空间。中国具有高速成长的巨大市场潜力，以及高素质、低成本的劳动力资源，已经成为世界第四大贸易国和世界上吸收外商投资最多的国家；日本、韩国具有技术、管理和资金等方面的优势；俄罗斯具有技术、资源和市场潜力的优势；蒙古和朝鲜更具有开发资源、发展基础设施的巨大需求。加强相互之间的对话、交流与合作，完全符合本地区各国的共同利益。

东北亚经济的快速增长，促进该地区物流的迅猛发展。近年来，东北亚区域跨境交通走廊的建设取得巨大成就，基本已经构筑起整个东北亚区域交通运输网络。在东北亚区域 6 国中，除日本为岛国必须借助海运之外，中、俄、蒙、朝、韩均可通过陆路交通合作而相互连接起来，目前已经形成 9 条主要陆路交通运输线路。此外，跨国贸易的发展带来了巨大的物流需求，东北亚快速发展的港口经济，使得该地区各主要港口的货物吞吐量连年保持增长态势，其中釜山港、东京港、横滨港、天津港、青岛港等，集装箱吞吐量均位列全球港口吞吐量前 30 位。随着各国物流基础设施规模的扩大和功能的日益完善，东北亚地区的物流企业在国际市场上的份额逐渐加大，如韩进海运、中远集运、日本邮船等一直位居全球十大班轮公司之列。

二、世界制造中心的转移凸现物流在制造业中的作用

东北亚地区已成为世界制造业大规模转移和抢滩登陆的一个重要阵地。随着现代物流技术的迅猛发展，制造业的生产方式和世界贸易的模式也发生改变。区域生产协作和国际生产分工成为世界经济的主导，工业生产和决策的规模扩大为全球性，在部门之间、区域之间出现新的联结环节，而物流业正是全球化生产中的一个重要联结。东北亚地区经济总体实力强，世界市场份额大，在国际竞争中处于优势地位；技术领先，具有创新能力和核心竞争力，能够领导全球技术发展潮流；企业竞争力强，在生产能力、新产品开发能力、技术创新能力、经营管理水平等方面，成为世界的排头兵，并已形成高度社会化、专业化的国内分工合作体系。

东北亚地区凭借优越的区位优势，广大腹地范围内充足的劳动力资源，以及目前拥有的很多国际知名品牌的制造企业，劳动力素质较高，形成了一定的集聚效应，对于跨国公司的进驻也起到了吸引作用，因此逐步成为跨国公司转移的重点区域。知名的跨国企业不断将生产中心、研发中心等转移到本地区，国际资本、技术市场转移的趋势日益明显。大型企业的进驻，必然带来巨大的原材料、产成品的进出口需求，且东北亚各港口临港工业区的来料加工制造企业的物流需求更是港口国际物流的重要组成部分。因此，随着世界制造中心的转移，将为东北亚进一步增加国际物流需求。

21 世纪的制造业物流是在全球化市场的激烈竞争中形成多元

化网络所必须的“全球物流”，制造业企业要想在残酷的市场竞争中保持住自己的竞争优势，就必须将现代物流的观念融入到企业运作的方方面面。如戴尔公司无疑是运用物流管理及供应链管理的一个成功案例。它突破传统的物流体系，建立起的是趋零反应时间、低库存或零库存、近距离或零距离客户、低运营资本、销售额及利润高增长、统一、良性、健康、快速、不断创新的物流循环体系。在体系内树立全方位物流体系观念，把上游各个供应商、中间环节、企业内部各环节、客户视为一个整体来考虑，同时它也包括资金流、信息流等配合，形成区别于传统供应链的新型的适应于快速反应市场、小批量多品种生产的供应链。

戴尔的成功经验还是为我们提供了很多启示，企业之间的竞争由原来的技术层面的竞争逐渐转移到物流管理及供应链的竞争，物流对于制造业企业有效地降低生产成本、提高生产效率、增加税后利润及更好地服务顾客，最终极大地提高了企业竞争力的作用日益显现。

三、东北亚地区开展物流合作的模式及原则

世界经济产业结构的演替使国际物流格局不断变化，随着东北亚各国相互间贸易、投资规模的稳步扩大及其向纵深发展，将有力地推动本地区各国间物流服务贸易的发展，同时也对各国物流国际发展与合作提出了更多、更高的要求。

东北亚六国物流发展在市场环境、制度环境、基础设施、管

理水平、企业竞争力等方面表现出极大的差异性和多样性现实，因此也就决定了物流合作模式的多样性。多样性决定国际物流合作价值观的差异性，物流发展的历程、水平、以及国内产业发展水平的不同，决定了对物流业如何进行跨国服务、跨国服务的内容、国际物流服务与对外贸易和投资的关系等基本问题的理解难免有分歧。但恰恰是多样性决定了合作的形式广泛性，可以是物流硬件贸易，也可以是软件贸易；可以是物流企业间的战略联盟，也可以是物流企业与其他产业企业的战略联盟；可以组建合资企业，也可以举办独资企业；可以是高级物流管理人员的跨国流动，也可以代为物流人才培养。

东北亚国际物流合作既是挑战更是机遇，本地区供应链观念的深入人心、信息技术革命提供的现实手段与作为区域经济一体化后来者的后发优势都是其强劲的推动力量。开展东北亚物流合作的当务之急是制订合作框架文件，确定合作的目标、原则、内容和实现目标的途径。迅速采取行动，在国家层面上加大交通、通讯建设合作，放松作为物流壁垒的金融管制和交通运输管制，增加市场进入和信息的可得性，尽量消除在配送渠道上的国家间差异。同时，东北亚地区物流合作中尽可能地保持其开放性至关重要，一方面应最大限度保留对其他领域合作的示范和推动作用，另一方面尽可能地使其与全球化并行不悖，在亚太地区保持与东盟、北美自由贸易区的协调，并使其运作不影响 APEC 积极

作用的发挥。本着“企业推进，从易到难，循序渐进，互利互补，共同发展”的原则，逐步推动东北亚地区的国际物流合作。

四、天津发展现代物流的优势及其对东北亚的贡献

天津是中国北方最大的外贸口岸，地处渤海湾最西端，环渤海海岸线的中心位置，是华北和西北大部分地区最近的入海口。内联辽阔腹地、面向东北亚，又处于亚欧大陆桥开发带的东部端点位置和环渤海经济区的北方出海口，具有特殊的区位优势。同时，天津也是国内海陆空等多种运输方式并存的重要综合交通枢纽。天津拥有年吞吐量两亿吨的我国北方重要的综合性大港，包括集装箱物流中心和散货物流中心；天津滨海国际机场作为国内干线机场，是我国四大航空货运机场之一；天津有四条路桥通道可到达欧洲，其中天津至二连浩特铁路运距是我国沿海各港距离中最短的一条通道。此外，天津借助北京作为全国铁路、公路交通中心向内地辐射的便利条件，利用北京交通网络的优势，可以辐射到广大内陆地区。因此，天津具有发展现代物流的良好基础条件。

天津市政府近年来不断加大物流投入，建设完善的现代物流体系，主要包括：

1、建设以海港和空港为核心的国际物流系统。为加强海港建设，天津规划从2004年到2010年将投资35亿美元，预计2010年天津港吞吐量将达到3亿吨，其中集装箱吞吐量实现1000万标箱。

在空港建设方面，天津滨海国际机场是中国北方最大的航空货运中心，已经与北京首都国际机场联合，实现了京津航空一体化。天津空港国际物流加工区已初步形成我国最大的也是东北亚地区重要的空转空和空转陆的国际航空物流分拨中心。

2、加快完善天津电子商务和现代物流信息平台。规划建设与北方重要经济中心相匹配的信息港，建成高效快捷的通信体系和与国际对接的、完备的信息网络和发达的信息产业。通过形成电子商务和物流服务信息平台，使天津逐步成为中国北方信息枢纽。

3、加大物流招商引资力度。一方面抓了诸如摩托罗拉亚洲地区分拨中心等一大批物流企业的落户，另一方面还充分利用各种国际交往活动，加大了与境外物流领域的合作步伐，目前世界著名的物流企业纷纷进驻天津。

4、政府各有关部门通力合作，营造发展现代物流的良好政策环境。我们制定了物流产业发展的中长期规划和地方法规和政策，并加强了组织领导和推动。普及物流管理技术，宣传推广成功经验。

天津未来的发展定位是：立足天津，辐射三北，服务全国，面向东北亚。天津十分重视东北亚区域经济合作，并将其作为发展战略的重点。天津具有良好的物流基础设施和优质的物流服务，势必进一步推动东北亚的物流合作。

五、天津将成为中国北方最大的自由港区，在促进东北亚的物流合作发展中发挥重要作用

天津将成为中国北方最大的自由港区，根据《国务院办公厅关于同意扩大保税区与港区联动试点的复函》（国办函〔2004〕58号），天津已正式被批准成立保税区与其邻近港区开展联动试点城市，天津园区规划建设面积为1.5平方公里。所谓“港区联动”，即在毗邻保税区的港区划出专门供发展仓储物流产业的区域（不含码头泊位），实行保税区的政策，通过连接保税区和港区的保税物流园区，充分发挥保税区的政策优势和港区的区位优势，进一步简化手续，加快货物流通，促进港航产业、仓储产业和物流产业，带动港航产业联动发展。

天津港是中国正在建设的主枢纽港和集装箱干线港，天津港保税区作为中国北方最大的自由贸易区，享有境外商品免征关税的特殊政策，港口和保税区紧密相连，在区位、功能和政策等方面有着特殊的优势。园区将充分发挥保税区政策优势和港口区位优势，专门发展仓储和物流产业。享受保税区相关政策，在进出口税收方面，比照实行出口加工区的相关政策，即国内货物进入园区视同出口，办理报关手续，实行退税；园区货物内销按货物进口的有关规定办理报关手续，货物按实际状态征税；区内货物自由流通，不征增值税和消费税。

天津拟建中的保税国际物流园区，选址于现有保税区部分用

地和港口部分用地，紧邻天津港集装箱码头泊位。管理方式将借鉴国外自由贸易区的经验和做法，将保税区政策优势和港口货物集散功能融为一体，将物流中转、仓储、分拨、配送、运输加以有效整合，突出国际中转、国际配送和国际采购等功能，进一步推动跨国经营和国际贸易的更快发展。此外，参考国外自由贸易区的先进管理经验，天津港及保税国际物流园区正逐步向自由贸易港区转化。

实施港口与保税区的联动发展，实现区港资源的聚合效应，对于天津进一步增强国际港口大都市和北方经济中心的功能，推进建设面向东北亚，辐射“三北”的国际物流中心和航运中心，更好地服务环渤海地区和中国北方经济发展，以及促进东北亚地区的经济发展都具有十分重要的意义。

六、加快推进东北亚区域的金融合作

1991年在天津召开的东北亚经济论坛第一届年会上，南德佑先生和马洪先生提出筹建东北亚开发银行的建议以来，各方代表对此非常重视，并进行了不懈的努力。在赵利济主席的主持下，东北亚经济论坛每年的年会都把这个问题作为重要内容。韩国的南德佑先生、李承润先生、日本的金森久雄先生，美国的卡斯先生，对东北亚银行的建设发表了深刻的富有远见的意见，并作了大量推进工作。1999年在天津召开的论坛第9届年会上，集中讨论了区域金融合作问题，提出了创建东北亚开发银行的框架方

案，并建议将东北亚银行的总部设在天津。2000年在天津召开了东北亚银行筹建推进会议。今年2月，在日本新泻召开的东北亚经济论坛年会上，我又对推进区域金融合作、组建区域性银行提出建议，得到了与会人士的热情反响。

建立东北亚开发银行，促进东北亚地区的金融合作，是大势所趋。这首先是东北亚地区的经济开发，面临资金大量短缺的需要。据权威人士估计，每年差额近百亿美元以上，这些资金单靠现有机构是难以筹集到的，必须开辟新的融资渠道。其次是金融合作在东北亚经济合作中占有十分重要的地位。当前东北亚地区的能源、交通等重大项目合作，单靠一国投资，不仅进展缓慢，而且可能会产生一些摩擦和矛盾，若通过银行再加上其他措施，会淡化国别色彩，加快项目的合作进程。去年，中日韩三国领导人共同签署了三方合作联合宣言，提出“深化未来地区金融合作，包括探讨建立区域融资与稳定机制”。建立东北亚开发银行，有助于这一设想的实现。同时，还可以以建立东北亚开发银行为契机，探索更多东北亚地区金融合作的途径与办法，先搞面向东北亚地区的区域性商业银行，等时机进一步成熟，再建立东北亚开发银行，来推动东北亚金融合作及早迈出实质性步伐。

关于建立东北亚银行，中国政府和天津市政府一直很关注和支持。中国人大常委会副委员长蒋正华先生和中国代表团各位成员，为推进东北亚银行的建设，做了大量工作。曾任中国人民银

行行长的天津市市长戴相龙先生，最近向国务委员唐家璇先生作了汇报，唐家璇先生表示，中国外交部支持。天津市领导人张立昌先生、戴相龙先生和天津有关方面，正在积极从多方面做工作。我们将按照天津市领导人的要求，坚持不懈地为推进东北亚银行的建立继续努力。我们有信心，在各个国家的共同努力下，东北亚银行一定能成功建立。

成立区域性国际金融组织是政府间行为，比较复杂，不仅涉及金融、财政和经济发展，还涉及政治、外交，需要通过大家的共同努力，推动各国中央政府进行认真对话和磋商。我们倡议，由东北亚经济论坛组织牵头，督促各国政府多做实质性工作，求同存异，共同努力，加快推进筹建东北亚开发银行工作。

谢谢各位！