

黄海圈发展前景展望

【美】金源培

(美国东西方中心人口研究所)

导言 从国际观点看, 黄海圈 (YSR) 包括中国北部沿海从辽宁省到上海市的大部分, 韩国的西海岸及日本的九州地区。这里是亚洲人口最稠密的区域之一, 大约有三亿人口聚居在以汉城为中心二小时飞机航程的范围之内。由于人口众多, 日本和韩国消费需求旺盛, 商品和服务业市场潜力巨大、前景广阔。

黄海圈位于日本和韩国正在兴起的边缘地区与中国和前苏联欠发达的资源区之间。如果存在于该区域的现有障碍能被克服, 那么凭借其重要的战略地位, 通过开发利用日本与韩国的资本和技术, 中国和朝鲜的劳动力以及该区域内相对发达的工业基础设施, 黄海圈就能够成为亚洲一个重要的经济区域。而且, 黄海圈的开发能够推动整个区域的经济增长, 并通过形成较大的市场, 各组成部分之间或内部的工业专业化及资本和技术更为自由的流动使规模经济成为可能。从地理观点看, 如果不存在政治障碍, 黄海圈将会成为联结欧洲和亚太地区的重要陆桥。

与城市和工业发展滞后的日本海沿海地区不同, 黄海圈的劳动力和工业基础设施相对较

改善黄海区及中国欠发达的内陆区的运输联系需要大笔投资。韩国和日本以基础设施贷款或参与工程项目建设的形式进行帮助不仅会极大地促进基础设施发展, 也会促进工业合作的潜力的开发。

(4) 机构建设 为实现跨黄海的中韩经济合作需要机构支持、保证。中韩两国外交关系的建立会促进区域合作, 各国各自的区域政策应予以调整以统盘考虑整个黄海圈的发展问题。经济特区政策及对韩国投资者投资的优惠政策的出台无疑会促进两国间经济相互作用。

拟建立一个沿黄海圈的各城市市长 (或省级官员) 联席委员会以交流信息, 开发可能的合作项目, 讨论具体事务, 探讨发展活动。作为黄海圈一个重要的沿海国家, 韩国非常有必要, 值得参加这样一个组织。如果该委员会工作进展顺利, 就能为黄海圈沿岸的省、市建立特别发展基金。

3. 结论 如果中国、韩国、朝鲜的政治经济反复无常, 如果东北亚冷战阵线的崩溃会引起其他不确定的事情发生, 那么, 黄海地区就不会走向通往东北亚综合、协调的经济区的康庄大道。然而, 由于3亿多人口聚集在以汉城为中心的两小时空间距离的范围以内, 黄海圈内中国、日本、韩国、朝鲜之间区域经济合作的潜力极大, 特别是中国和朝鲜已从过去自给自足的发展战略转向了开放经济, 无疑会从促进与日本和韩国的经济合作中大大受益。面对着日益困难的经济调整, 韩国能够通过使其市场和供给来源多样化, 增加与中国、朝鲜的贸易、工业合作, 联合发展非贸易性的商品和服务以克服其中的一些困难。

经济和政治体制上的根本差别, 发展水平的差异及安全关系的复杂性都说明立即要发展国家之间的合作尚有困难。尽管如此, 黄海圈周围具有相同目标和问题的省、市之间能够开展已存在于该区域之中的区域合作、互补的可能性探讨, 这会为黄海沿岸国家之间的合作的扩展提供基础。90年代将是“黄海经济区”成为现实的最好、最适宜的时机。(武伟译)

好。从工业结构看, 黄海圈是资源指向和市场指向工业活动兼有的结构, 日本海沿海地区却是资源指向。中国和韩国的主要工业基地也位于该区域, 这更增加了该区域对于中国和韩国经济发展的重要性。以中国环渤海地区与韩国的工业和贸易结构的互补性为基础, 加上两国地理上接近, 双方的工业合作会在某些工业部门中产生联合的比较优势, 带来比各国单干更大的利益。

基于上述理由, 本文试图探讨黄海圈正在形成的区域发展格局, 估价黄海圈开发的潜在利益, 研究中国和韩国的区域发展战略, 预测黄海圈区域合作发展的可能方向。

1. 区域发展格局 沿海地区外向型经济发展战略是80年代中国区域政策的要旨, 该战略旨在利用沿海地区相对发达的工业基础设施, 易于对外经济联系, 集中的高质量劳动力和聚集经济来取得经济增长, 实现现代化。为达此目标, 中国政府制定了一系列经济特区、开放沿海城市、开放三角洲地区的政策和措施, 在这些特区、城市等积极引进外资和技术。与以前实行的强调均衡发展和自给自足的区域政策不同, 沿海发展战略则是一种以地域为基础的思路 (territory based approach)。重点发展沿海地区标志着中国这样的封闭的大陆经济向开放经济的巨大转变。

韩国国土狭小, 它从1960年代起就积极推出口指向发展战略, 近30年的发展使工业活动在韩国西北和东南部高度集中。从70年代开始倡导的区域均衡发展并无多大的具体成效。认识到东北亚变化着的国际政治和经济环境的要求, 意识到国内区域主义者和巨大区域差异的存在, 韩国政府最近提出了西海岸发展战略。该战略旨在发展韩国欠发达的西南区域, 通过与中国贸易和经济活动的加强来促进区域增长。

因资料所限, 下述研究仅限于中国和韩国 (尽管朝鲜也是黄海圈的一部分)。本文所言中国环渤海地区包括北京、天津、辽宁、河北及山东五省、市, 韩国的西海岸包括首都区、忠清道和全罗道。

环渤海地区是中国现代史上重要的工业地区, 战略地位重要、运输相对发达 (尤其是连接北京与其它大城市的通道发达), 它无论从地理上还是从历史上都近于东北亚。该地区是重工业指向型的经济并具有良好的农业基础, 80年代, 中国的经济改革和开放政策使该区域部门构成更为均衡, 服务业和轻工业比重在逐步上升, 在本区的某些地方如山东和河北轻工业和出口工业有了长足的发展。

开放政策已经对区域经济产生了重大影响, 除结构变化外, 外贸和投资活动已在诸如大连、天津、青岛之类的沿海中心集中, 因为这些中心在诸多方面比内地更具优势。例如, 这里的机构和企业具有丰富的外贸和对外合作的经验, 有较好的基础设施以及工业和服务业的集聚, 诚如其他亚洲国家的经验所证, 集聚经济和与沿海和空港的近便性是直接外国投资区位选择的两个主要的因素。

这里高质量的外资、合资企业投资中大约20%是制造业, 其余均为非制造业, 这与环渤海区的工业结构有关。该区内能源和动力、生产资料及资本装备工业是专业化的, 并且大部分归国有, 国营大中型企业仍是区域经济的主体。近来投资分配倾向国营大中型企业, 进一步证实了该区域会继续向全国提供基本中间产品, 如石化产品、钢铁和机械包括汽车。

国营大中型企业是环渤海区的主导, 表明区域经济的发展需要企业管理制度的重大改革。因为国营大中型企业的效率低于小规模的企业, 80年代该区域缓慢的工业增长便是这个所有制格局和工业构成的反映。

改革开放以来, 本区在运输设施建设方面 (如公路和港口) 投资巨大。连接各大港口和

工业中心的公路或已开通或正在建设之中,例如,沈阳—大连、京—津高速公路、烟台—青岛和青岛—济南公路的建设与扩大了港口能力相结合,正在改善着各个地区的运输效率并对区域经济的增长作出贡献。

就城市网而言,沿海中心诸如大连、天津和青岛是到中国东北和北部的主要门户,其它的港口和城市如营口、秦皇岛、烟台、威海和石臼所则为次级门户或具专业化功能。具有较好的交通联系的这些沿海中心不仅会促进环渤海地区的经济发展,而且会在90年代有效地服务于环渤海地区的腹地。

韩国西海岸地区处于正在变化的过程中。促成这种变化的原因包括国际和国内两个方面。因为韩国经济在80年代的持续迅速增长,由于地价日高、补充熟练和半熟练劳动力日见困难,韩国的工业布局已不能再局限于现有的两个工业集聚区——首都区和东南区了;一般公众对区域差距日趋敏感,政府区域发展政策的变化等国内因素促进了对欠发达的西南区的开发。

从国际形势看,东北亚冷战联合阵线已被打破,尤其是韩国与其相邻的社会主义国家的对抗的解除为把西海岸的发展与国际经济发展联合起来提供了机会。另外,迫于国际压力,韩国市场的开放,尤其是农产品进口控制的被解除,将使作为韩国主要粮仓的西南区域的发展面临严峻的考验和巨大的挑战。由于农业部门在韩国经济中的相对重要性正在降低,这些以农为主的区域必须找出相应的办法来适应这种不断发展的结构变化。

尽管西海岸发展计划仍有待于去具体完成,但仍可对其区域发展格局进行探讨,这主要是私人部门的投资,例如,石化工业综合体正在牙山湾建设。而且投资已开始在西海岸的工业团地中实现以利用这里廉价的土地资源和相对丰富的劳动力。

为适应将来进出口商品流增长的需要,已在新建和扩建仁川港、牙山港和群山港,这里高速公路的建设无疑会促进90年代西海岸地区的经济增长。然而,西南区集聚经济的缺乏及建设众多项目所需的宏大资本需求是区域发展的障碍。

总之,国内外经济形势的变化已经产生了黄海圈区域发展的新格局,但这种格局本身并不能完全反映整个区域经济的预期变化及黄海圈地区的开发对区域经济的全部影响作用。也许期望黄海圈作为一个统一经济区域的设想尚欠火候,但为规划未来的发展,仍值得估价该区域的发展会产生的潜在影响。

2. 区域相互作用潜力 黄海圈沿海地区发展的前景决定于中、韩国内政治经济形势及黄海沿岸国家的国际关系变化,预计会出现下述三种可能:

(1) 在各自界线内发展区域经济。若中国返回计划体系一统天下、沿海区域仍旧自给自足的时代,朝鲜依旧闭关锁国,就会出现各自独立发展经济的可能。照此方案,中国沿海地区就不可能与国际经济或国内其它地区形成广泛的联系,而成为自给自足的区域。此际,区域利益高于国家利益,这是一种倒退,中国的历史和目前官方的态度都表明这不可能。

(2) 适当的专业化分工与国内其它区域适当开展贸易,但与国际经济较少联系的区域发展类型。在这种情况下,整个黄海的贸易和经济相互作用不会有很大的增长,因而其工业和城市也不会有很大的发展。根据中国官方的讲话,经济和社会稳定是“八五”压倒一切的目标,这样,沿海地区不可能优于内地被偏爱,国家的重点在发展国民经济重要部门上——这是现状。

(3) 与国际经济有强大的专业化分工,广泛的贸易和密切的相互联系的区域发展格局。中国和朝鲜会从与其它经济日增的相互联系中极大地受益,中国的沿海地区尤其会快速发展,并拉大与内地的距离。照此方案,整个黄海圈的经济相互联系会大大增加,进而推动区域综

合发展,我们可以期望在90年代后半期或21世纪初期形成这种高度开放的区域发展格局。

假设90年代黄海圈的区域发展会由上述状态(2)变为状态(3),我们来探讨从“半封闭区域经济”向“开放经济”转变的潜在作用。尽管在80年代已消除了许多障碍,但该区域内目前仍存在着贸易和其它经济相互交流的巨大障碍。假设韩国、朝鲜、中国的贸易互补和工业合作的潜力已定,所有国家都会从弱化障碍中得益,整个黄海圈增长的商品流、资本流、技术流和人流会促进工业间和工业内部专业化及消费资料市场的巨大增长,进而出现规模经济并产生联合比较优势。

下述假设的例子用以说明弱化了障碍对黄海圈区域经济潜力的影响,研究通过弱化障碍区域经济潜力相关秩序的变化。这里经济潜力由区域的可达性及其经济水平所决定,不考虑经济增长的其他机制。

研究表明,弱化国际障碍意味着黄海圈所有地区经济潜力增加,区域经济差距减少。从绝对值看,中国沿海地区比其它区域收益更大,从相对值看,中国内地受益大于沿海。总之,若以百分比衡量,欠发达地区比发达地区受益更大。

在中国环渤海地区内,弱化国际障碍后,山东省将获益最多,其次是辽宁和天津。对韩国来说,从绝对值看,发达区获益将高于滞后区。

假设黄海圈各区域间的国际距离已通过港口的新建、扩建和国际障碍的弱化被缩短,来评价运输条件改善后的影响。因为黄海圈的大多数港口都在超负荷运转,可假定该区域主要港口的扩建会使运费节约并对区域经济发展产生积极作用。对国际距离被缩短20%时的区域经济潜力研究结果表明,先进的沿海地区再次显示出经济潜力方面的绝对收益;从相对值看,尤其是黑龙江、内蒙古和吉林收益较高。运输条件的改善也使韩国的全罗和庆南的境况大为改善。

显然,削弱了国际贸易及其它经济相互交往方面的障碍会有助于增加区域经济潜力。从绝对值看,先进地区比欠发达地区得益大,从相对值看,欠发达的内陆同样会受益或受益更多。无论哪种情况,黄海圈内区域间的总体差异会随着国际障碍的弱化或清除而减小,即在综合区域发展中,清除贸易和资本流动方面的障碍会有助于黄海圈的经济的发展。为达此目的,首先要求有一个机构网络以能对所有涉及到的国家作出必需的安排。第二,拟考虑改善整个黄海可达性及区内联系的可行战略,并要研究用以资助港口建设和运输系统改善的那些投资的途径。

3. 区域发展战略 (1) 沿海—内地关系 中国的沿海发展战略体现了沿海地区与外国经济高度相互作用的可能性,然而,中国解放以来的区域政策一直倾向于内地,自80年代以来才转向于沿海。这个以地域为基础的指导方针已受到了质疑,自1989年紧缩开始后此风更甚,问题之关键是沿海与内地的平衡问题。

在韩国,人们对西海岸发展计划也有疑虑,尽管此时主要关心的是效益问题,西海岸南部缺乏集聚经济、港口自然条件差被认为是造成未来潜在效率损失的主要原因。作为一个面积虽小但却很开放的国家,韩国尚未严重地关注沿海与内地的差距。

因此,对韩国的沿海与内地的关系应在概念上加以区分。作为以资源缺乏,出口指向经济为主的韩国依赖于进口原材料,依赖于诸如石化、木材、橡胶和矿产等进口原材料的工业倾向于布局在沿海中心,为求规模经济和集聚经济,相关工业也被吸引到沿海中心。沿海工业经常向内地制造业基地提供中间产品,内地基地向沿海提供零件和成品,沿海和内地的关系既有垂直向的、也有水平向的,沿海工业与外国原材料来源形成垂直关系。

对中国沿海而言,大部分原材料由内地供应,沿海工业常向内地提供中间产品、固定资
产消费品,沿海与内地工业的关系大部分是垂直向的。内地工业和内地通过这种垂直的劳动
分工被不平等地对待,不利于原材料产地的原材料价格偏低就是这种不对称关系的例证。

(2) 空间战略 效率和公平是区域政策的两个主要目标,增长极战略被认为是解决效率
与公平问题的折衷方案。事实上,中国的区域发展战略采用了增长极(而非“增长带”)战
略来首先在东部沿海取得快速增长,然后通过“扩散效应”和“涓流效应”来促进西部(内
地)的发展。该战略明显地受到沿海——内地差距的制约,重视东——西联系、忽视贯穿沿
海带的轴线。

韩国西海岸发展战略也用的是增长极战略,但其重点放在增长轴——联结西海岸沿海从
仁川到光阳的工业团地的高速公路建设上。尽管沿海与内地联系要通过诸如仁川——汉城、
群山——金川、木浦——光州等支轴的发展来推进,但尚未规划任何广泛的東西联系。

增长轴的关键是两个极之间的运输联系。沈——大、津——京、青岛——济南是
渤海区域重要的增长轴,其发展的作用将是巨大的,但是,为达到缩小沿海——内地差距的
目标,将来这些轴应进一步向内地延伸。

为弥补单个增长极有限的扩散作用之不足,应发展城市群来使城市间的集聚经济最大化。
京津唐、沈阳——鞍山——抚顺,以及小规模的全州——里里——群山可作为中国渤海区和
韩国西海岸有发展潜力的城市群。

欲加强沿海与内地的联系所需要的不只是一个简单的空间发展战略。公共投资和中央政
府的财政转移常被用于缓和区域差距。无需多言,中、韩政府都广泛地运用了这种政策。另
外就是地方政府间的横向联合,这对中国更为重要,因为中国的各级地方政府的确在资
资源配置、原料购买及信贷分配方面有一些自主权。但是,由于种种原因,横向联合实施起来
也有困难。

公司和企业之间的合作和帮助也是强化区域联系的一个途径。对韩国而言,这种合作以
转包合同及公司内部金融事务和其他形式的交换的形式出现。但对中国而言,大的沿海企业
能够给内地企业贷给资本和生产设备,帮助它们培训技术人才,由于渤海区域有许多大企业,
沿海大企业 with 内地小企业间的合作会极大地促进沿海——内地的联系。

(3) 沿海地区产业部门的发展 诚如前述,黄海圈区域发展战略必须考虑各区域间的工
业专业化和合作,实际上,中韩双方至今均无黄海沿岸地区的工业发展政策。据中国官方文
件和学术界讨论,这里重点发展重工业,有5个拟主要发展的部门:农业、钢铁、化工、轻
工业和服务业,因为这里有较好的农业基础,是全国主要的基本中间产品的供应者,石油资
源丰富,劳动力资源丰富,但服务业薄弱。

表 黄海圈工业专业化状况

区域	出口指向	主要出口工业	区域	出口指向	主要出口工业
天津	低	工业化学、金属产品、钢铁	京畿	中	电子、服装、其他化学品
河北	低	纺织、非金属矿、石油	庆南	中	运输设备、橡胶、石油
山东	低	纺织、食品、石油	江原	高	烟草、食品
辽宁	中	钢铁、石油、机械	庆北	高	钢铁、纺织、电子
北京	中	工业化学、运输设备、服装	忠清	高	烟草、纺织、非金属矿
			全罗	高	石油、工业化学

说明:这里出口指向是区域制造业总产出中出口的制造业产出所占的百分比。出口用区位商方法估算,这常常低估了区域出口。这里使用的是按28个部门的1987年工业产出数据来计算的。

来源:作者计算

表所示为黄海圈的工业专业化现状格局,将来这种格局仍会持续发展。有两点值得注意:第一,韩国欠发达地区比先进地区更依赖于出口,而环渤海区则由于开放程度和专业化水平较低,依赖出口较少。高的出口依赖性有两个意思:一是说该区域能进一步在出口工业方面专业化从而促成本区和他区的增长;二是该区域对于区域出口的需求变化而言可能是脆弱的。

第二,拥有大油田和矿产资源的辽宁和山东两省专业化发展石油和钢铁工业,农业基础好的河北和山东利用当地资源发展轻工业,韩国的忠清和江原与此类似。这种专业化分工格局清楚地表明了基于当地原料的区域比较优势,这种优势的重要性会因地方乘数效应而被进一步加强。

预计1990年代环渤海区工业的地理专业化会遵循现有格局,其布局是:

京:技术密集型工业和轻工业

辽:石化和钢铁

津:汽车、化学、电子和通讯

鲁:农业、能源、化工、纺织、食品和电子

冀:农业、动力、纺织

韩国西海岸的支柱产业将是石化和汽车工业,尽管农业部门仍需得到支持,但它不能成为工作和收入的主要提供者。西海岸计划中规划的技术密集型工业尚需一定的时间才能成为西南区的主要工业。

据贸工部称,制造业部门要增长,到2001年,制造业要占国民生产总值的44%,制造业部门中,食品、纺织、石化工业的相对地位会下降,金属加工和机械工业的地位会上升。

贸工部的计划旨在把工业从首都区和东南区向外分散,分散对象主要是机械工业和高技术工业,因高技术工业或多或少地要受到软、硬基础设施状况的限制,因此,分散就可能从机械工业之类的成长工业开始。要进行区域分散的6种主要工业是:钢铁、石化、有色金属、汽车、机械、电子,这些工业会主要向西海岸地区,尤其是西南区发展。

西海岸中心的工业专业化计划如下:

牙山:石化

木浦:汽车和运输设备、橡胶、食品和化学原料

建章:汽车和运输设备、木材、纸浆和工业用化学品

光阳:钢铁、炼油和石化

4. 区域的合作发展 资金、技术及人力的自由移动会促进黄海圈经济地区的形成,给各方带来比各亚区域单干更大的经济效益。以此为前提,下文拟探讨黄海圈中的主要发展问题——差距、合作和适应性。

如前文所述,黄海圈各沿海地区之间、沿海与内地之间存在着巨大差距。就黄海圈内的区际差距而言,前景是乐观的,因为各种因素运动会大大有利于中国。直接的外国投资会流入环渤海区,并产生乘数效应,中国劳动力流向日、韩会增加中国的外汇收入,整个黄海圈的贸易也会对日、中、韩三方有利。如果韩、日政府及商界更关注长远利益的话,“回波效应”肯定会被减小到最低限度,并因此避免日增的区际差距。

拟发展多种形式的区际联系(交通运输、贸易和投资、迁移和经常往来)以缩小国内区域差异。然而,要发展自然联系代价很大,问题是应如何来确定发展时序:重点应先放在国际运输、区际运输还是区内运输上。

另一个相关的问题是运输和通讯联系发展中的“同步”问题。为使发展作用最大,拟制定一个综合性的基础设施发展规划,尤其是以黄海为中心的区际规划。

第二个问题是,应如何使每个国家内省区与地方协调,黄海圈各组成地区之间协调,以达到区域综合发展目标。中国渤海区和韩国西海岸地区似乎都走的是以制造业为主的工业

黄海圈工业结构调整

【韩】林正德

区域发展通常以一个地区的工业化来衡量。正在工业化的地区往往通过增加经济活动而产生更高的区域收益，并且吸引更多的资金和劳动力，又需要更多的投资用于基础设施、城市设施和环境建设。增长的地区又可为其自身的成长提供更多和更好的服务。因而，区域发展过程就是产业调整的过程。结构变化的速度和方向是涉及区域发展的首要因素。

发展之路，这会进一步加剧两国间的竞争，这必须解决好如何才能使沿海地区有效而实际地发展却不损害其他省份的利益。

环黄海圈各亚区，尤其是中国的环渤海和韩国的西海岸地区，在工业发展、非贸易的商品和服务、基础设施发展和交通运输方面的合作大有潜力，如果上述合作能通过适当的途径得以实现，环黄海圈的所有亚区都会大大受益。各国国内的次级区间的合作亦如此，按地区的工业专业化、城市地区的功能分化及基础设施发展相互合作会带来比各区单干更为丰硕的成果。这就能够避免它们之间不必要的相互竞争，减少重复性的工业活动，节约资源。

有关地方和省区最好能建立一个高效的合作体。从实际上看，环黄海圈有关地方和省之间信息和咨询网络的形成会利于有关各沿海省（区）在诸如团体旅游，防治水污染等方面的协作。

对一个处于迅速变化着的国际经济环境中的区域而言，区域适应性（这里指某地区参与革新和结构过程变化的能力）也是一个重要问题。决定区域适应性的主要因素是在收集和处理信息、规划和决策、技术发展、市场研究和组织、管理方面所起作用的能力，其主要的环境条件是社会系统吸收技术和结构变化的能力，以及信息和通讯设施的密度和多样化程度，它决定于人文资本的增加和扩大。

与其它省区相比（或许上海市除外），中国环渤海地区，尤其是工业化的辽宁省和津、京两市，享有高度的集中和良好的集聚经济、丰富的工业和技术经验，其结构变化的主要障碍是由于国营大中型企业占支配地位而形成的社会和工业结构的僵化，必须通过重新调整来形成一个灵活的工业结构。北京和天津拥有相对优越的人文资本资源，极有潜力成为革新的中心；河北和山东乡镇企业激增，必须加速新技术的采用和分散，使其产品逐步现代化，还应最大限度地利用它们靠近京津之区位优势。

韩国的西南区域同中国边远的农业区一样：地方企业家创新能力的缺乏、信息及通讯基础设施差、有文化的人才奇缺等等使其受害极大。这些地区的工业也是被少数与地方经济联系极弱的大公司支配，这里不仅应该加强其薄弱的工业基础，促进中小公司的发展，而且要大力发展其人文资本和社会基础设施——大学、研究院（所）及商业服务，以此来强化地方对环境的适应程度。

目前，东北亚国家之间存在明显的信息沟，意识形态上的差异阻碍了通讯及思想、人、商品和服务的交换，黄海圈的未来发展极大地依赖于各国、各地区的开放程度及他们最终能接受不同思想、习惯和其它观点的能力。整个黄海圈思想和人员的相互交流肯定会增强该地区对日益开放和竞争性的全球环境的适应性。（武伟译）