

吉林大学“东北亚区域政治、经济、历史与社会发展”
“十五”期间“211 工程”重点学科建设项目系列著作

赵儒煜 李晗斌 ◆ 著

东北亚区域交通物流合作研究

DBYQYJTWLHZYJ

吉林人民出版社

东北亚区域交通物流 合作研究

赵儒煜 李晗斌 著

吉林人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

东北亚区域交通物流合作研究/赵儒煜,李晗斌著.

—长春:吉林人民出版社,2006.5

ISBN 7-206-05010-7

I. 东… II. 赵… III. 交通运输经济—物流—经济合作—研究—东北亚
IV. F513.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 050718 号

东北亚区域交通物流合作研究

著 者:赵儒煜 李晗斌

责任编辑:关 静 封面设计:晓 峰 责任校对:郭春燕

吉林人民出版社出版 发行(中国·长春人民大街 7548 号 邮政编码:130022)

网 址:www.jlpph.com 电 话:0431-5378028

全国新华书店经销

印 刷:长春市华艺印刷有限公司

开 本:880mm×1230mm 1/32

印 张:8.625 字 数:220 千字

标准书号:ISBN 7-206-05010-7

版 次:2006 年 5 月第 1 版 印 次:2006 年 5 月第 1 次印刷

印 数:1-2000 册 定 价:18.00 元

如发现印装质量问题,影响阅读,请与印刷厂联系调换。

总 序

献给读者的这套由 19 部专著构成的系列著作，是吉林大学“十五”“211 工程”重点学科建设项目——东北亚区域政治、经济、历史与社会发展的标志性成果。

20 世纪 90 年代以来，世界政治经济格局出现了许多新变化。经济全球化和区域经济一体化已经成为当前世界经济发展的最主要两大趋势：一方面，随着冷战体制和东西方两大阵营对垒的终结，经济全球化日趋增强；另一方面，随着各国越来越重视区域合作在维护地区和平与促进地区共同繁荣方面的重要作用，各种区域合作组织不断建立，区域经济一体化的进程日趋加快。

冷战体制结束以来，东北亚地区局势出现了缓和。包括中国、朝鲜、韩国、蒙古、俄罗斯、日本在内的东北亚各国间关系，不论是在政治领域还是在经济领域都得到了很大发展，以有关国家地方政府间合作为主的东北亚区域合作也取得了一定的进展。然而，与世界其它许多地区相比，东北亚地区的区域合作仍处于较低水平上，主要领域的合作没有取得根本性突破，深化合作还面临着许多严峻挑战。影响东北亚区域合作的因素主要包括以下几个方面：第一，由于该地区在冷战时期是大国矛盾的焦点地区，冷战体制后遗留问题较多，受冷战思维影响较严重，不仅地区内各国之间还没有完全确立互信机制，而且区域外的大国不断插手东北亚事务，进一步加剧了地区局势的紧张气氛；第二，该地区一些国家之间存在着复杂的领土、领海争端，并且这种争端已经成为影响有关国家间正常关系和地区稳定的重要因素；第三，日本的右翼势力极力否认对外侵

略的历史罪行和给周边国家造成的历史灾难，甚至美化其侵略行为，结果招致深受其侵略灾难的各国人民的强烈反对，并且已经成为阻碍有关国家双边关系发展和多边合作的最主要障碍之一；第四，该地区各国经济发展水平差距悬殊，多种社会经济制度并存，历史文化传统复杂多样，各国间相互尊重与认同的基础还较为薄弱。在这种背景下，为了有效维护东北亚地区和平与稳定、推动区域合作不断走向深入、克服发展中存在的各种问题，学术界必须加深理论研究，这是一代学人的历史责任，也是我们出版这套系列著作的目的所在。

朝鲜、韩国、蒙古、俄罗斯、日本都是中国的周边国家，发展与这些国家的双边关系和维护地区和平与稳定是中国的一贯外交政策。为了创造良好的国际环境，实现中华民族的伟大复兴与和平崛起，党的十六大明确提出了“与邻为善、以邻为伴”的发展与周边国家关系的基本原则，并确立了“富邻、睦邻、安邻”的基本政策取向。上述基本原则和政策取向为我国全面发展与东北亚地区周边国家的双边关系和参与区域合作提供了有利的政策环境。近年来，我国实施了振兴东北等老工业基地的战略。中国东北振兴与东北亚区域合作之间存在着密切的互动关系：一方面，中国东北老工业基地的振兴，需要以东北亚地区和平稳定的国际环境为保障，有效地参与东北亚区域合作是实现中国东北振兴的重要途径；另一方面，中国实施东北老工业基地振兴战略为东北亚区域合作提供了前所未有的新机遇。在这种情况下，迫切需要学术界对东北亚地区的政治、经济、历史与文化问题展开多学科的综合研究，这不仅有助于从理论上深入研究东北亚地区各种历史与现实问题，而且也为我国发展与周边国家双边关系和推动东北亚区域合作提供理论支持和决策依据。

吉林大学对东北亚问题的研究具有较长的历史。自 20 世纪 60 年代以来，就先后成立了有关日本、朝鲜、韩国及前苏联问题的专

门研究机构。为了适应经济全球化和区域经济一体化迅速发展的需要,加强对东北亚地区国际问题多学科、多领域的研究,1988年成立了东北亚研究中心;为了进一步发挥已有优势和充分体现特色,加强综合研究,1994年在原东北亚研究中心的基础上,成立了实体性研究机构——东北亚研究院,并确立了对东北亚地区政治、经济、历史、文化、人口与资源环境等问题开展多学科、交叉性、综合性研究;1997年,由东北亚研究院牵头的“东北亚区域经济、历史与社会发展”项目,被国家批准为“九五”期间“211工程”重点学科建设项目;1999年吉林大学东北亚研究院首批入选教育部普通高等学校人文社会科学重点研究基地;2004年,以东北亚研究院为主联合相关学科,又被国家列入“985二期工程”——东北亚研究与东北振兴哲学社会科学创新基地。

在“九五”“211工程”重点学科建设项目圆满完成并顺利通过验收之后,2001年吉林大学“东北亚区域政治、经济、历史与社会发展”,被国家批准为“十五”期间“211工程”重点学科建设项目。五年来,在国家有关部门和学校的支持下,东北亚问题研究又取得了一批重要成果,其中在项目团队的共同努力下完成的这套“211工程”重点学科建设项目系列著作,就是其代表性成果之一。这套系列著作的研究涵盖了政治学、经济学、历史学、国际关系学、人口学等多个学科领域,是国内迄今为止有关东北亚问题涉猎的范围最广、规模最大的系列性最新研究成果,也是对国际问题开展多学科交叉研究的一种有益探索。希望这套系列著作的出版能够把东北亚问题的研究推向一个新阶段。

由于我们的水平有限,书中的论述如有不妥之处,诚恳地希望读者不吝指正。

王胜今

2006年3月16日

序

虽然物流的明确定义产生于现代，但就其实质内容而言，物流活动产生于人类商品生产活动萌生之际。商品经济的出现，使得商品生产所需的物质资料经历了由原材料产地到生产过程再到市场和消费者的过程，从而构成了较为完整的物流过程的雏形。资本主义萌芽时期，在地理大发现的推动下，交通运输网络开始触及全球各个角落。而英国工业革命之后，大量工业产品必须依赖世界市场的客观要求也进一步推动了全球交通运输网络的建立和交通运输工具的进步。自此，全球性物流体系开始逐步建立起来。此后，在工业革命和交通工具改良的推动下，物流作为影响生产活动的因素之一，日益显现出其重要意义。

经济一体化与交通物流之间的关系十分密切。经济一体化的产生和发展离不开发达的交通物流系统，同时，经济一体化也促进了交通物流的系统化和完善化。交通物流与经济一体化的关系在东北亚区域经济合作领域，也同样具有重要意义。

—

就东北亚区域而言，其经济合作的如下特征对此区域的交通物流合作框架的确立有着重要的影响。第一，东北亚各国的经济发展水平不一，资源禀赋不同，产业结构有别，为相互之间的经济合作创造了较大的空间。随着东北亚区域经济一体化的深入发展，区内各国、地区间经济联系日益紧密，使得东北亚区域的交通物流体系不再只是以两国间跨境运输为主要方式，而是以贯通、连接区内主

东北亚区域交通物流合作研究

要经济区域进而形成将整个东北亚区域结为一体的交通物流网络的建设为基本特征。第二，东北亚区域各国政治制度不一，陆海接壤条件不同。这一方面为东北亚区域交通物流体系的建立和顺畅运行形成了一定的阻碍；另一方面，也决定了东北亚区域交通物流体系在运输工具、途径的选择上必然呈现多样性。由上述可见，由于经济一体化程度加深和东北亚区域各国自然条件因素的影响，东北亚区域的交通物流合作体系正在朝着一个以陆路、海运交通为主线路，以航空、管道运输为辅线路，以物流中心城市为结点的多元网络体系发展。第三，东北亚区域经济一体化程度较低，在生产、消费诸领域的合作还不够紧密，使得东北亚物流体系仍然只是在交通运输上做文章，而没有关注到东北亚区域的交通物流体系只是一张交通的网，而没有物流体系中应有的物流中心的建设。

目前，东北亚区域交通物流体系在当前东北亚区域内各国、地区间经济一体化不断发展的推动下，在各国政治经济制度、地理环境条件的制约下，已初步形成了一个基本框架。但是，这个框架尚存在许多不足和漏洞，需要我们逐步努力改善和弥补。

二

20 世纪 80 年代中期，关于东北亚区域经济合作的理念就已经提出并得到了 UNDP（联合国开发计划署）的高度重视。几乎与之同步兴起的，就是关于东北亚区域经济合作的框架、机制等问题的设想、研究、探讨。其中，关于物流问题的研究可以说是首当其冲的。此后，随着东北亚区域合作程度不断加深及物流活动的繁荣发展，学术界、政府部门对东北亚交通物流的研究也日益深入，很多颇具现实意义的见解、建议已被相关部门采纳并付诸实施，从而推进了东北亚交通物流体系的完善。

关于东北亚交通物流合作问题的研究大体上经历了如下三个阶段：第一阶段，20 世纪 80 年代中期到 20 世纪 90 年代初期，交通物

流现状的实际考察基础上的可能性探讨阶段，是东北亚区域经济交通物流合作研究的初始阶段，也可以说是整个东北亚区域经济合作问题研究的出发点。第二阶段，20 世纪 90 年代，交通物流体系存在的问题研究基础上的解决政策研究阶段，使得东北亚交通物流合作研究有了更进一步的发展。这种发展主要体现在研究者逐步发现交通物流合作中存在的问题，并提出相应的对策建议。第三阶段，进入 21 世纪以来，关于东北亚交通物流合作问题的研究进入了一个新的阶段，即在整个东北亚区域经济合作前提下对东北亚交通物流合作体系全局框架加以谋划、构建的阶段。

在上述关于东北亚区域交通物流问题的研究进程中，中俄日韩等国家的学者、政府研究机构、民间研究机构发挥了主要的推进作用。中国对东北亚区域交通物流问题的研究机构，主要有吉林大学东北亚研究院、东北师范大学、东北财经大学、辽宁师范大学等大专院校系统，吉林省社会科学院、黑龙江省社会科学院、辽宁省社会科学院、中国科学院东北地理研究所等研究院系统，吉林、黑龙江、辽宁等省的政策研究机构等。国外研究机构主要是，俄罗斯科学院西伯利亚分院、远东分院，韩国交通发展研究院、国土开发研究院，日本新泻的环日本海经济研究所（ERINA）等。

东北亚区域经济一体化加速发展的态势，决定了今后关于东北亚交通物流合作问题的研究必然具有如下几个方面的特征。第一，从整个东北亚区域经济一体化进程中所产生的客观物流需要出发，探讨整个区域范围内的交通物流线路的建设、连接、贯通。第二，从整个交通物流体系的角度来综合探讨铁路、公路、海运、航空、管道等各种运输方式的整体布局、相互连接及其替代、互补关系。第三，以交通物流一体化研究为突破口，探索东北亚区域经济合作模式。

三

经过二十余年的努力，东北亚区域在交通物流合作方面取得了较大进展，铁路、公路、海运、航空、管道、物流中心等交通物流体系中的各个要素，有的已经初具网络形态，有的正在加紧建设。可以说，东北亚区域交通物流体系已经初具规模了。但是，东北亚交通物流领域的合作，仍然存在着一些不尽如人意的地方。

第一，物流基础设施建设相对落后于欧美发达国家，日韩两国情况虽然略好，但一个处于汪洋之中，一个隅居半岛南端，不能改变整个东北亚区域在交通物流领域里的弱势地位。

第二，物流设施发展不平衡，日、韩两国各种交通物流设施都好于东北亚其他国家，中国东北地区、俄罗斯远东地区次之，而蒙古、朝鲜则较差。这种物流基础设施建设的不平衡影响了跨国运输的效率。

第三，交通物流布局不合理，经常出现一些通道十分拥堵、其他通道则寂寞非常的现象。发达、开放地区间的交通物流线路比较密集，而经济发展水平和开放程度较低的地区之间、发达和欠发达地区间的交通物流线路发展速度则较为缓慢，线路稀少。这不利于欠发达地区的对外联系和经济发展，更有碍于东北亚地区的经济一体化。

第四，由于政治、军事、历史等多重原因，东北亚公路交通运输体系中还存在着许多瓶颈路段，需要改造或重新规划。这些运输瓶颈的存在，严重制约了物流通道作用的发挥。

第五，东北亚各国的政治体制不一，经济发展水平相差较大，尽管在经济合作方面有客观需要，但政治、军事、历史遗留问题等非经济因素，往往成为当前阻碍东北亚区域经济合作的主要因素之一。

四

综上所述，东北亚交通物流体系本身存在的各种问题，在不同程度上阻碍了东北亚各国在交通物流领域的合作。但是，真正构成阻碍的不是上述问题，而是东北亚区域经济一体化的深度和广度还远远不够。为此，我们建议应该采取如下战略构建东北亚交通物流合作机制。

第一，以经济一体化为动力。这是因为，首先，东北亚区域交通物流的一体化，根本动力在于东北亚区域经济一体化进程的不断推进。只要有经济往来、经济合作的活动存在，就不可避免地需要物流来作为这种往来、合作的表现、载体和内容。其次，经济一体化的过程就是一个国家权力让渡的过程，它能够依靠经济合作本身来突破各国保护本国利益的壁垒，通过让渡部分权力去共享部分利益，换取更大利益。最后，经济一体化对各国经济发展的推动力最大，能够通过资源的国际配置，找到最佳和次佳的资源配置方式，从而给各国经济带来更大的经济效益，为交通物流合作发展奠定物质基础。

第二，从分建共用到共建分有、共建共有。目前，东北亚交通物流合作的基本做法是各国大多分别建设各自境内的物流基础设施，任其自然连结成为一个为整个东北亚区域经济合作服务的交通物流网络的“分建共用”方式。我们应变之为“共建共有”方式，这种方式在初级阶段可以采用“共建分有”方式，而随着经济一体化和物流设施建设的国际合作的进一步发展，对区域内国际合作所需的交通物流线路还可以采用大区域政府合作的“共建共有”方式。

第三，交通物流政策一体化，即东北亚区域各国从交通物流体系的建设规划、资金运营，到工程管理、物流运营、冲突仲裁等都进行统一的政策安排。政策一体化，是东北亚交通物流合作发展到较高阶段的产物，它的实现需要东北亚各国在合作体制上逐步完善

起来。这种合作体制至少要包括以下两个方面：其一，必须有一个乃至一系列内容较为完备的协议，来对加入东北亚交通物流合作框架的各个成员国的权力、义务和关于合作的规则进行详尽的规定，以为整个东北亚交通物流合作框架奠定法律基础。其二，必须有一个代表所有参与东北亚交通物流合作框架的国家的整体利益来执行管理职能的组织机构，来具体执行上述政策一体化职能。

总之，东北亚交通物流一体化，既是东北亚区域经济一体化发展的必由之路，也是东北亚区域经济一体化的必然结果。我们应该积极推进这一进程，以促进东北亚各国经济发展，为中国乃至整个东北亚区域带来更大的利益。

五

由于交通物流合作对于东北亚区域经济一体化的重大意义，我们在“211”工程项目的支持下，开展了这一领域的研究。参加本课题研究的主要研究人员为吉林大学东北亚研究院教授、经济学博士、区域经济学博士生导师赵儒煜，吉林大学东北亚研究院讲师李晗斌。在学硕士研究生冯建超、王雪松、徐冰等人参与了资料的收集和整理工作，同时还参与了部分章节的撰写工作，在此向他们表示感谢。

本书各章的撰写人员如下：序（赵儒煜）、第一章（李晗斌、赵儒煜）、第二章（赵儒煜、李晗斌）、第三章（赵儒煜）、第四章（李晗斌）、第五章（王雪松、李晗斌）、第六章（赵儒煜、冯建超）、第七章（赵儒煜、徐冰）、第八章（李晗斌）、第九章（李晗斌）、第十章（赵儒煜）。赵儒煜负责全书的统稿、校对工作。

由于时间较短，课题组研究人员水平有限，本书必有一些不足之处，望在此领域的各位专家不吝赐教。本书的写作，本意在于推动东北亚区域交通物流合作的发展，如能对社会经济发展有所裨益，则我们都将感到不胜荣幸。

目 录

序	(1)
第一章 交通物流的有关理论	(1)
第一节 基本概念	(1)
第二节 物流理论的沿革	(9)
第三节 物流理论体系的构成	(19)
第二章 经济一体化与交通物流	(37)
第一节 经济一体化	(37)
第二节 经济一体化的发展历程	(40)
第三节 经济一体化与交通物流的关系	(50)
第三章 关于东北亚交通物流合作框架的探讨	(58)
第一节 东北亚交通物流合作的基本特征	(58)
第二节 东北亚交通物流合作研究的回顾与前瞻	(65)
第三节 东北亚交通物流合作的框架	(70)
第四章 东北亚铁路交通物流体系	(76)
第一节 东北亚铁路交通物流体系现状	(76)
第二节 东北亚铁路交通物流体系合作机制	(93)

第三节	东北亚铁路交通物流体系合作中存在的问题	(107)
第五章	东北亚公路交通物流体系	(111)
第一节	东北亚公路交通物流体系现状	(111)
第二节	东北亚公路交通物流体系合作机制	(127)
第三节	东北亚公路交通物流体系合作中存在的问题	(140)
第六章	东北亚海运交通物流体系	(145)
第一节	东北亚海运交通物流体系现状	(145)
第二节	东北亚海运交通物流体系合作机制	(159)
第三节	东北亚海运交通物流体系合作中存在的问题	(170)
第七章	东北亚航空交通物流体系	(176)
第一节	东北亚航空交通物流体系现状	(176)
第二节	东北亚航空交通物流体系合作机制	(187)
第三节	东北亚航空交通物流体系合作的问题	(200)
第八章	东北亚管道交通物流体系	(203)
第一节	东北亚管道交通物流体系现状	(203)
第二节	东北亚管道交通物流体系合作机制	(209)
第三节	东北亚管道交通物流体系合作中的问题	(217)
第九章	东北亚交通物流体系中的物流中心	(222)
第一节	东北亚物流中心现状	(222)
第二节	东北亚物流中心合作	(235)

第三节 东北亚物流中心合作中存在的问题	(241)
第十章 构建东北亚交通物流合作机制的建议	(245)
第一节 东北亚交通物流合作问题综述	(245)
第二节 东北亚交通物流合作机制的构建战略	(251)

第一章 交通物流的有关理论

第一节 基本概念

一、物流的定义

关于物流的明确定义，产生于现代。但是，物流活动就其实质内容而言，产生于人类商品生产活动萌生之际。

商品经济的出现，使得商品生产所需的物质生产资料经历了由原材料产地到生产过程再到市场和消费者的过程，从而构成了较为完整的物流过程的雏形。而随着商品经济的日渐发达，越境的物流体系也开始出现，中国的丝绸之路就是典范。

资本主义萌芽时期，在地理大发现的推动下，交通运输网络开始触及全球各个角落。而英国工业革命之后，大量工业产品必须依赖世界市场的客观要求也进一步推动了全球交通运输网络的建立和交通运输工具的进步。自此，全球性物流体系开始逐步建立起来。

此后，在工业革命和交通工具改良的推动下，物流作为影响生产活动的因素之一，日益显现出其重要意义。

20 世纪初，物流在欧美等发达国家的地位已十分显在。物流的发展状况已成为衡量一国经济发达程度的主要标准之一，物流能力也已成为企业核心竞争力的重要体现。

随着人们对物流的认识水平的不断提高和商品生产的日益发展，人们对物流概念的理解也逐步深化。

20 世纪 20 年代，美国学者克拉克就曾将 Physical Distribution

(实物分配)作为企业经营的一个重要因素加以研究。^①这是学术界较早对物流问题进行的探讨。但是,克拉克并未明确认识到物流在整个经济社会活动中的地位 and 作用。

二战期间,美国陆军开始用“Logistics Management(后勤管理)”来指代物流,其定义为“物流系指军队运输、补给及屯驻。”^②显然,这一概念具有局限性。

20世纪50年代中期,日本经济学界首先使用了“物流”一词。这个词是从美国的“Physical Distribution”一词演变而来的,日语译为“物的流通”。到了20世纪60年代中期,又将其改称为“物流”。^③

日本产业构造审议会流通部对物流的定义为:所谓物流,是指物资有形地或无形地从供给者向需求者进行的物理流动。具体而言,物流活动包括包装、装卸搬运、运输、保管及通讯联络等活动。^④

1974年,美国物流工程师学会将物流定义为:物流是与需求、设计、资源供给与维护相关的,以支持目标、计划及运作的科学、管理、工程及技术活动的艺术。^⑤

20世纪80年代,美国物流管理协会对物流的定义几经修改,将其归结为如下内容:所谓物流,是指有计划地对原材料、半成品及成品所进行的由其生产地点到消费地点的高效流通活动。这种流通活动的内容包括为用户服务、需求预测、情报信息联络、物料搬运、定单处理、厂址及仓库地址的选择、采购、包装、运输、装卸、废

① 宋华、胡左浩:《现代物流与供应链管理》,经济管理出版社,2004年,第2页。

② 宋华、胡左浩:《现代物流与供应链管理》,经济管理出版社,2004年,第2页。

③ 牛鱼龙:《现代物流实用词典》,中国经济出版社,2004年,第479页。

④ 牛鱼龙:《现代物流实用词典》,中国经济出版社,2004年,第479页。

⑤ 徐寿波:“关于物流科学理论的几个问题”,《北方交通大学学报》,2002年第1期,第1卷,第3页。