

# 东北亚区域经济合作与东北振兴

迟福林

面对经济全球化逆潮以及疫情冲击的双重影响，我国东北地区如何利用与东北亚更加接近的地缘条件，在推进区域经济合作进程中打造国内市场与东北亚市场的重要连接点，并形成东北扩大开放的新优势？

## 一、以推进中日韩自贸进程为契机形成东北扩大开放新动力

中日韩三国产业联系深度嵌入、产业内分工协作紧密。后疫情时代，需要加快推动中日韩自由贸易区谈判，尽快达成全面、高水平、互惠互利的三边自贸协定；需要尽早出台中日韩自由贸易区早期收获清单，在医疗、养老、环保、能源、电子商务等现代服务业项下率先实行自由贸易政策，全面拓展和深化三方合作；需要以共同维护制造业供应链安全稳定为重点，推动形成三国制造业分工合作新机制。例如，明显提升汽车制造、电子通信、机械设备、工业机器人等制造业领域的贸易投资自由化和便利化水平。

开放度低、开放滞后是制约东北经济发展的突出因素，也是东北地区构建以国内大循环为主体、国际国内双循环相互促进新发展格局的突出掣肘。这就要求东北以扩大开放倒逼改革，形成东北经济转型和可持续增长的新动力。作为东北唯一既沿海又沿边，且GDP占45%、外贸总额占80%的省份，辽宁有条件带动东北扩大开放进程，打造我国向北开放的最前沿，并在对接东北亚区域经济合作中发挥重要的平台作用，成为连接东北与东北亚其他国家和地区的重要枢纽。

作为我国的老工业基地，东北地区传统制造业实力雄厚，但总体上还处于全球制造业产业链的中低端，正处在转型升级进程中。日韩制造业大多处在全球产业链的中高端，与东北地区制造业互补性较强。东北地区要抓住中日韩推进自贸与产业链、供应链区域化的重要机遇，实现与东北亚产业对接。例如，适应疫情防控常态化需要，在医疗物资、医疗药品器械等领域加快与日韩共建装备、设备制造业产业链；适应疫情后日韩等拓展外部

市场需要，加快建立自贸区性质的跨境合作产业园，在汽车制造、电子通信、机械设备、工业机器人等制造业领域形成分工合作新机制，提升这些产业领域的贸易投资自由化和便利化水平。

## 二、适应服务贸易发展合作大趋势，务实推进东北地区与日韩在服务业项下的自由贸易进程

东北地区突出的短板是服务业、尤其是现代服务业发展相对滞后，而日韩的生产性服务业、生活性服务业和社会性服务业都比较发达。无论是从东北亚经贸合作趋势看，还是从东北振兴的现实需求看，服务贸易已成为促进东北亚深化区域经贸合作的重点，也成为东北地区加强与日韩经贸合作的重点。

从现实需求出发，东北地区要争取以产业项下的自由贸易参与东北亚区域服务贸易合作。例如，率先在研发、设计、商务、金融等生产性服务业领域对日韩人才实行职业资格单向认可制度，最大限度降



低人员流动壁垒；率先在辽宁自由贸易试验区内探索实行跨境服务贸易负面清单管理制度，给予境外服务提供者国民待遇，降低“边境后”壁垒。

适应全球经济数字化发展大趋势，推动中日韩数字经济合作进程。目前，东北三省数字经济占 GDP 比重仅为 28.2%，明显低于全国平均水平（36.2%）。辽宁占比刚超过 30%，黑龙江和吉林占比只有 23% 左右，与西部欠发达省区排在全国的第四梯队。东北三省需要抓住中日韩数字经济发展的机遇，着力推进产业数字化转型。例如，推动数字经济基础设施、数字经济规则、规制、管理和标准等的对接和互通，开展数据确权、数据认证、数据定价、数据监管、数据交易、数据安全等标准规则制定及其相互对接，支持数字经济企业打造数字

产业发展联盟，率先在通信产业、计算机基础技术产业、软件产业、互联网产业和电子商务产业项下实行零关税、零补贴、零壁垒的自由贸易政策。由此，使数字经济发展成为与中日韩服务贸易合作的突破点，成为东北地区实现高质量发展的着力点。

### 三、适应东北亚合作新趋势，加快推进基础设施一体化进程

中日韩三国地理位置相邻，但基础设施互联互通水平偏低。携手推进东北亚基础设施一体化，可以考虑推进中国东北、日本、韩国、俄罗斯远东地区临海港口群之间的集装箱远洋干线业务、海内支线业务、国际邮轮业务的共同开发运营；共同参与中俄蒙经济走廊建设，促进东北亚

各国之间跨境大桥、跨境铁路和跨境公路建设，提高中、朝、韩、俄、蒙陆路交通运输网络的互联互通水平。

依托东北地区独特的地理区位条件，在加快东北亚基础设施互联互通中实现东北亚陆海联运，需要以东北经济一体化为目标加大东北地区基础设施建设的力度。例如，围绕中蒙俄经济走廊构筑东向出海、南联内陆的大通道，加快建设面向东北亚其他国家和地区互联互通的基础设施网络，推进“图们江开发开放”等。■

（作者系中国（海南）改革发展研究院院长；本文系作者在“东北亚区域经济合作与东北振兴”国际论坛上的发言）

责任编辑：张莉莉