东盟—中日韩产业链供应链合作：重要性、现状及前景

■金英姬

栏目责编：姚亚平

关键提示

➡ **东盟—中日韩(10+3)资源禀赋各异，经济和产业互补性强，合作门类和领域齐全，开展产业链供应链合作拥有得天独厚的优势**，且具有各方认同的必要性和可行性，在长期交往与合作中逐渐形成了互惠互利的产业链供应链格局，这是积极推动10+3合作最重要的现实意义。

➡ 新冠疫情和国际局势的动荡暴露了传统产业链供应链的脆弱性，**未来产业链供应链需要更多的创新性和灵活性来应对复杂多变的国内外环境**，这需要高科技基础设施、金融、政策等多方面的支持。

➡ 未来10+3合作在产业链供应链合作上，不仅需要深化现有的政府之间、产业之间、企业之间的沟通与合作，**更需要城市之间以及跨城市、跨行业的交流与合作**。

(C)1994-2022 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

今年是东盟—中日韩（10+3）合作启动25周年。25年来，中国与东盟、日本、韩国加强互利共赢的务实合作，大力推动产业链和供应链融合发展，取得了不少进展和成效，10+3合作展现出强大活力，促进了区域经贸交流与合作，为本地区繁荣与稳定提供了重要机制。然而，近几年由于新冠疫情和国际局势的动荡给全球产业链和供应链带来了极大挑战，东盟—中日韩合作也遇到不小的阻力。但即便如此，推进区域合作的意愿和热情并没有消退。7月29日，东盟—中日韩13国在江苏省苏州市举行产业链供应链合作论坛暨东亚企业家太湖论坛。“畅通链接，共创繁荣”是本次论坛主题，论坛举办了共建经贸创新发展示范园区、区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）实施、物流与供应链发展、数字经济和绿色发展、产业链供应链金融等5场分活动，[①]旨在为本地区企业搭建沟通平台，在重点领域加强合作，为区域产业链供应链发展提供新机遇。与会各方希望加强本地区产业链和供应链合作，将域内“供应链”打造成为“共赢链”。

积极推动10+3产业链供应链合作的重要性

10+3合作的最终目标是建立东亚共同体。2004年，相关国家同意通过10+3合作渠道来实现这一区域性目标。领导人会议是10+3合作的最高层级机制，截至2021年10月已举行24次。今年5月12日，相关国家以视频方式举行了第25届东盟—中日韩财长和央行行长会议。由此可见，10+3合作体现了相关方的国家意志和政策共识，是各国共同的心声，通过这一渠道实现区域经济共同体也是各方的共同愿景，10+3合作符合相关国家的利益和诉求。

10+3国家资源禀赋各异，经济和产业互补性强，合作门类和领域齐全，开展产业链供应链合作拥有得天独厚的优势，且具有各方认同的必要性和可行性，在长期交往与合作中逐渐形成了互惠互利的产业链供应链格局，这是积极推动10+3合作最重要的现实意义。

近几年堪称世界大变局时期。两年前突如其来的新冠疫情席卷全球，病毒多次出现变异，疫情不断蔓延和反复，使得各国无法像过去那样便利、快捷地通过市场机制在全世界范围配置所需资源。无论技术含量高低，产业链上的零部件供应以及任何一个环节都可能因市场被迫关闭而影响整个产业的顺利运行。在此背景下，产业链政策进入了产业界、学术界的视野和政府的决策。2020年以来，我国各地普遍推广实施产业链“链长制”，即领导担任链长，党政一把手充分调集资源，提升本地区产业链现代化水平，推动产业链高质量发展。截至2021年，中国已有29个省份实施了链长制或相关政策。

今年随着地缘政治冲突局势的加剧，大宗商品价格持续上涨，能源供应和物流趋紧，产业链供应链愈加脆弱。此外，单边主义和保护主义盛行，逆全球化思潮甚嚣尘上，产业链格局发生重大变化。在国际形势错综复杂的情况下，面对共同挑战，东盟—中日韩各国和衷共济，进一步加强合作，提升产业链供应链韧性的重要性日益凸显，这也成为了各国政府政策聚焦的重心。域内相关国家有必要进一步加强开放、交流与合作，保障产业链供应链稳定、安全、畅通，如此各国才能增强抵

(C)1994-2022 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

在国际形势错综复杂的情况下，面对共同挑战，**东盟—中日韩各国和衷共济，进一步加强合作，提升产业链供应链韧性的重要性日益凸显**，这也成为了各国政府政策聚焦的重心。

10+3产业链供应链合作是基于东盟和中日韩地理上的邻近以及资源禀赋、产业发展水平的分工协作和优势互补。

御风险的能力，巩固和提升整体竞争力，促进本国和地区的长期稳定发展。

10+3产业链供应链合作现状

一般认为，产业链是从宏观视角出发，产业为着力点，产业间关联为形式，侧重产业联系、分工布局和协作关系，以优化产业间技术关联，寻求产业最大效益，提高产业效率和综合竞争力为主要目标；供应链则从微观视角出发，企业为着力点，企业间连接为形式，侧重于企业间资源转换、传递等供应关系，以降低生产成本，提高供应效率为主要目标。

10+3产业链供应链合作是基于东盟和中日韩地理上的邻近以及资源禀赋、产业发展水平的分工协作和优势互补。过去一段时间，中国和东盟国家成为全球制造业和产业链供应链中心，这些国家从全球产业链供应链的转移中收益颇多。该区域还努力通过数字技术促进中小企业进入全球产业链供应链。产业链供应链的合作从双边及多边货物进出口贸易等经贸交流中可见一斑。2021年，中国与东盟互为第一大贸易伙伴，中国还是日本和韩国的第一大贸易伙伴，日本和韩国分别成为中国的第二和第三大贸易伙伴。[②]1991年中国和东盟正式开启对话，30年来中国与东盟合作取得了巨大成就，实现了跨越式发展。中国和东盟合作从对话关系—磋商伙伴—全面对话伙伴—战略伙伴到全面战略伙伴不断升级，双方努力畅通贸易、促进投资，相互开放市场，推动双方产业链供应链价值链进一步融合，自2009年起中国连续13年成为东盟第一大贸易伙伴。据中国海关统计，1991年，中国—东盟货物进出口贸易额仅为79.6亿美元。2019年，双方货物进出口首次突破4万亿元大关，达到4.43万亿元，东盟超过美国成为中国第二大贸易伙伴。2020年，中国与东盟货物贸易继续逆势增长，达到4.74万亿元，东盟超过欧盟跃升为中国最大贸易伙伴，双方互相成为第一大贸易伙伴，实现了历史性突破。2021年，中国—东盟货物贸易持续升温，其中11月和12月的进出口连续刷新单月最高纪录，全年达到8 782亿美元，同比增长19.7%，30年间扩大了109倍，年均增速高达17%，双方互为第一大贸易伙伴的地位更加稳固。[③]截至2022年1—5月，中国与东盟贸易总值达3712.1亿美元，同比增长10.2%。其中，对东盟出口2115.5亿美元，增长14.1%；自东盟进口1 596.6亿美元，增长5.4%；贸易顺差518.9亿美元，扩大53.5%，表明中国—东盟产业链供应链合作保持了良好的发展态势。

从产业链合作角度看，中国对东盟主要出口集成电路、电工器材等机电产品、纺织服装、塑料制品等劳动密集型产品、钢材、食用水产品、蔬菜及食用菌、干鲜瓜果及坚果、配制的动物饲料等农产品；主要进口集成电路、自动数据处理设备及其零部件等机电产品、干鲜瓜果及坚果、食用油、食用水产品、淀粉及菊粉、粮食等农产品、煤及褐煤、原油、天然气等。[④]由此可见，中国与东盟的产业链合作是基于资源禀赋、技术和产业发展水平的优势互补。

10+3产业链供应链合作前景

新冠疫情和国际局势的动荡暴露了传统产业链供应链的脆弱性，未来产业链供应链需要更多的创新性和灵活性来应对复杂多变的国内外环境，这需要高科技基础设施、金融、政策等多方面的支持。

在今年7月底的东盟—中日韩产业链供应链合作论坛期间，中国机电商会携手与会的13家商协会机构共同提出了“东盟+中日韩产业链供应链合作倡议”：推动区域产业链供应链提升，确保国际物流畅通、快捷，拓展绿色经济领域合作，推动数字经济发展，积极打造企业服务平台。[⑤]中方还倡议通过政策沟通、案例研究、能力建设等多种方式开展10+3低碳

(C)1994-2022 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

2021年，中国—东盟货物贸易持续升温，其中11月和12月的进出口连续刷新单月最高纪录，全年达到8 782亿美元，同比增长19.7%，30年间扩大了109倍，年均增速高达17%，双方互为第一大贸易伙伴的地位更加稳固。

合作，加强区域清洁能源科研合作和技术成果转化；加大对10+3大米紧急储备机制（APTERR）的支持与投入，维护和保障地区粮食以及粮食相关产品的稳定供应。

10+3合作将为域内国家通过优势互补和互利协作提升产业和科技水平并推动经济稳步健康发展提供有利契机和机制保障。这一必要性和可行性早在25年前就取得了各方的共识。虽然目前10+3合作中仍存在不少阻力和困难，但合作是主基调，该地区已出现增进多边和双边交流合作的积极动向。2020年11月15日，10+3国家以及澳大利亚、新西兰共15个亚太地区国家正式签署《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）。2022年，RCEP陆续对部分东盟国家和中国、日本、新西兰、澳大利亚、韩国等国家生效，标志着世界上市场规模最大的自由贸易区正式启航，有助于10+3国家之间加强沟通、交流与合作。

北京时间2022年8月9日晚，美国总统拜登签署《2022年芯片与科学法案》（简称“芯片法案”），使之正式生效。该法案试图通过提供补贴吸引半导体企业在美国本土投资设厂，同时也意图通过限制补贴来阻止企业在中国大陆新建或扩建半导体产业，迫使全球半导体产业调整其布局。同一天，国务委员兼外长王毅在山东青岛会见韩国外长朴振。两国同意共同维护产业链和供应链稳定，并加快中韩自贸协定第二阶段谈判，争取尽快达成一致。

这些困难、压力和积极信号表明，10+3合作需要并且能够持续推进，各国在相互理解和支持的基础上需加强信息共享，促进物流资源高效配置，深挖增长潜力，培育低碳环保可持续的绿色产业和循环经济，推动信息通讯、云计算、数据中心等数字产业和数字贸易以及数字技术的创新应用，开拓国际物流新通道和新方式等合作，建立区域产业链供应链“护城河”，保障产业链供应链畅通与便捷，提高产业链供应链的韧性，提升自贸区建设水平，持续推进区域经济一体化，携手应对粮食、能源、金融、公共卫生等各领域的共同挑战，促进各国经济全面快速复苏，维护并推动地区稳定、发展与繁荣。未来10+3合作在产业链供应链合作上，不仅需要深化现有的政府之间、产业之间、企业之间的沟通与合作，更需要城市之间以及跨城市、跨行业的交流与合作。**（作者单位：中国社会科学院亚太与全球战略研究院）**

备注

①来源：苏州新闻网，http://www.subaonet.com/2022/szyw/0720/543922.shtml

② 来源：中国新闻网，https://baijiahao.baidu.com/s?id=1739504627622353843&wfr=spider&for=pc

③来源：《中国海关》2022年第4期

④来源：《中国海关》2022年第7期

⑤来源：新华报业百家号，https://baijiahao.baidu.com/s?id=1739659330266573369&wfr=spider&for=pc

来稿信箱：macn95@vip.163.com

(C)1994-2022 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

ASEAN - China, Japan and South Korea industrial and supply chain cooperation: importance, current situation and prospect

ASEAN - China, Japan and South Korea (10 + 3) different resources endowment, economy and industry are highly complementary to each other and cooperate in complete category and area. Industry and supply chain cooperation has unique advantages, and it has the necessity and feasibility. The parties agree that, in the long-term exchanges and cooperation gradually formed the industrial chain of mutual benefit in the supply chain structure, which is the most important practical significance of actively promoting APT cooperation. The COVID-19 pandemic and the turbulence of the international situation have exposed the vulnerability of the traditional industrial and supply chains. In the future, the industrial and supply chains need more innovation and flexibility to cope with the complex and volatile domestic and international environment, which needs the support of high-tech infrastructure, finance and policies. **P26**

Topic: 2022 mid-year review and outlook (Ⅱ)

In the first half of 2022, the international shipping market continued to run at the high level of the previous year. Pulled by the troika of container ships, LNG ships and oil tankers, the international shipping market continued to gallop along. However, due to the repeated epidemic, geopolitical conflicts, global inflation, the continuous tightening of supply chain and other factors, the operation situation of each section of the shipping market is more complex and changeable. Now that we are halfway through the year, where will the shipping market section go in the future, and what highlights are worth looking forward to? Following the analysis and prediction of the four types of shipping market in the previous issue, the TOPIC column of this magazine will continue to discuss the trend of marine engineering, port, fuel and other market segments with readers in the industry. **The first essay: global ship and marine engineering market -- two major ship types leading the market, marine equipment continued to recover.** The first half of 2022 is as the following discussed: the new shipbuilding market has become less

栏目责编：陶润元

(C)1994-2022 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net