

加强经济合作 韩国提议打通韩中海底隧道

◎本报记者 薛黎

为了加强与中国的合作,韩国京畿道16日向韩国政权接管委员会提出了建设连接韩国西海岸和中国东部沿岸山东省的“中韩海底隧道”的方案。据悉,京畿道制定了3套方案,其中港口靠泊条件较为突出和较容易建设物流基地的平泽-威海隧道最为可行。韩国媒体称,如果韩中隧道建成,对于韩国来讲,在经济、政治、社会及文化领域也将迎来巨大变化。

费用
整个工程将超80万亿韩元

“中国年均经济增长率超过10%,成为世界工厂和各国主要投资地。”京畿道表示,虽然韩中海底隧道建设项目尚处于设想阶段,但考虑到韩中两国关系越来越重要,具有充分的研究价值。

据悉,京畿道制定了3套方案——仁川-威海隧道(362公里)、平泽-威海隧道(374公里)、群山-威海隧道(380公里),而各方分析认为,其中港口靠泊条件较为突出和较容易建设物流基地的平泽-威海隧道最为可行。但如果在平泽至威海之间建设海底隧道,总工程费用将超过80万亿韩元(约合6557亿元人民币),耗时约20多年。

据韩国媒体初步测算,韩中海底隧道项目将创造76万亿韩元的附加价值和70万个就业机会。

问题
尚处于研究阶段难度较大

一直以来,投资费用巨大以及耗时长就是海底隧道建设的最大困难,据悉迟迟没有动工的韩日海底隧道需要耗资投资上千亿美元,用时10-15年。

而“中韩海底隧道”提上议程要晚于韩日海底隧道,目前更是处于研究阶段,此前最新的进展是在2007年11月份国家发改委综合运输研究所和韩国交通研究院共同主办的“第二届中韩国际交通研讨会”上,两国交通运输专家展开了中韩海底隧道建设的前瞻性讨论。

同时,进行海底隧道建设的可行性研究中,必须对海底地质开展长期调查,这也不是一朝一夕可以完成的。事实上,迄今为止,中国内地和韩国都没有建设海底隧道的经验。

目前,交付使用的世界主要海底隧道中,1988年完工的日本“青函海底隧道”(总长53公里)最长,也最具代表性。该隧道海底部分长23公里,车行通行隧道需时43分。此外,日本还于1997年建成包括东京湾海底隧道(9.5公里)在内的总长15.1公里东京湾隧道。而英法两国之间横贯多佛海峡的欧洲隧道(50.45公里),也于1994年竣工并投入使用。中国香港也建造了东区海底隧道(2.2公里)和西区海底隧道(2公里)。美国则建造了林肯隧道(2.3-2.5公里,3个隧道)。

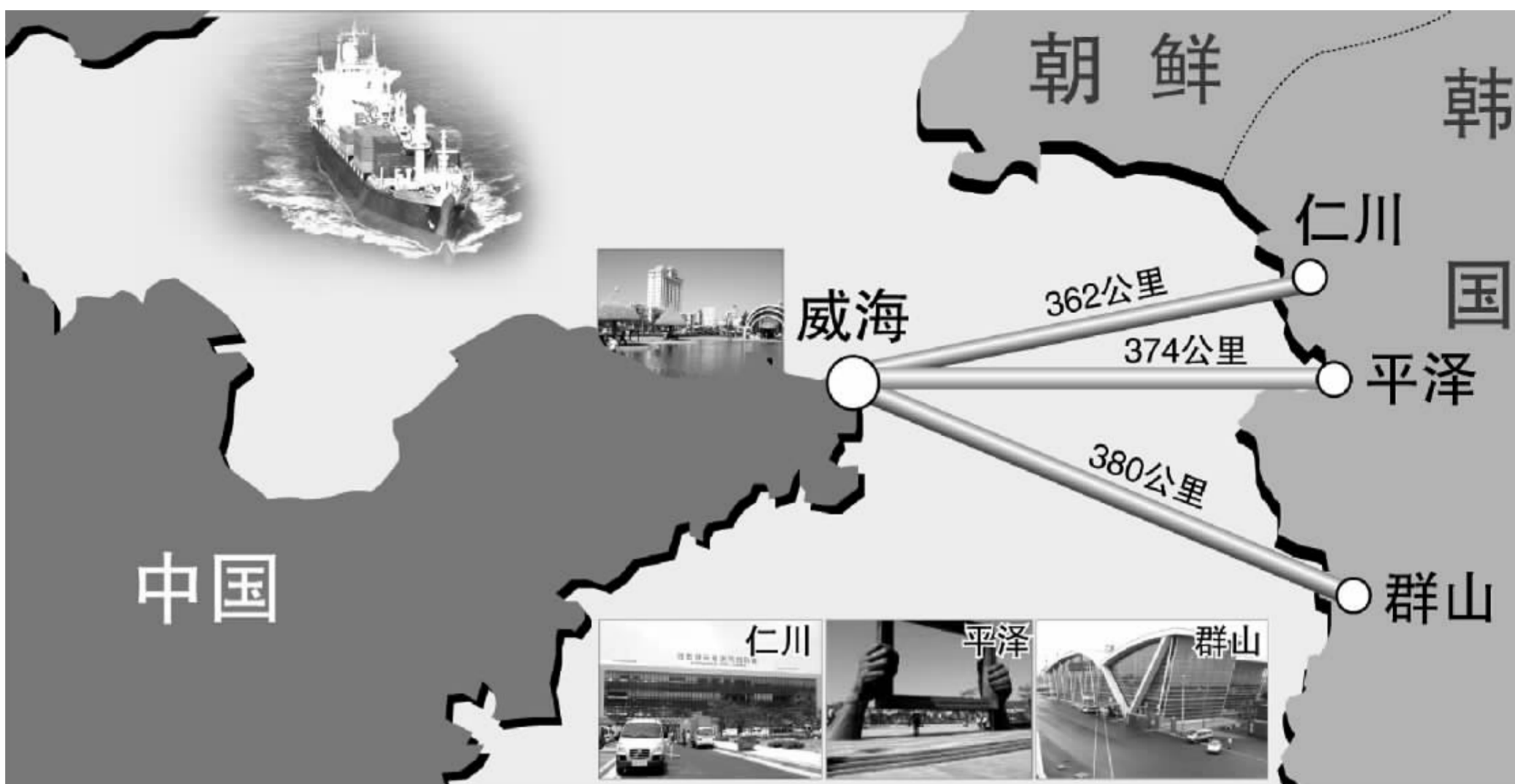
现状
中韩轮渡项目条件更成熟

对于“中韩海底隧道”,分析人士指出,无论从费用还是耗时看,“韩中海底隧道”的方案都不如此前两国热议的“中韩海上轮渡项目”来得条件成熟,后者所需投资约需20-25亿人民币,2010年左右就可通航。

据悉,中韩轮渡项目已编入了《山东半岛城市群区域发展规划》。由中国船舶研究中心上海分部承担、铁道部科技司作为保证单位的国家软科学研究项目——“中韩大陆桥多功能滚装渡船多式联运可行性研究”也早已完成,项目在可行性和技术方面已经不存在大的问题。

“现在就是一个项目承接城市的选择问题,以及在于中韩两国高层是否会顺利达成一致,双方立项审批涉及的多个部委之间能否相互协调。”有关交通专家表示,目前山东威海、烟台等城市都在为中韩海上轮渡项目积极创造条件,争取机会。

其实,早有专家指出,无论是轮渡项目还是海底隧道,都涉及到未来东北亚物流的整个格局,即谁将成为东北亚的航运枢纽中心。韩国希望通过打通朝韩铁路、韩日海底隧道、中日海底隧道,再与俄西伯利亚铁路相连,构筑整个东北亚的巨大运输网,进而成为整个东北亚的物流中心。



“中韩海底隧道”示意图 张大伟 制图

■新闻观察

海底隧道将加速东北亚经济一体化



从中国进口产品的韩国货轮 资料图

◎本报记者 李雁声

韩国媒体称,如果韩中海底隧道建成,对于韩国来讲,除了单纯的经济效应以外,在政治、社会及文化领域也将迎来巨大变化。尤其值得一提的是,如果能将韩中隧道与韩日两国从数年前开始讨论的韩日海底隧道相通,那么韩中日三国就有望发展成为“货真价实”的单一经济共同体。对此,中国社会科学院世界经济与政治研究所沈骥如在接受记者采访时也表示,一旦中韩日海底隧道全线贯通,日本最北端的火车可以不用卸货,通过日本本土、韩国、中国,穿越欧亚大陆直达荷兰的鹿特丹。届时,以中、韩、日为核心的东北亚经济关系也会更加紧密。

胶东半岛将成世界级枢纽

据介绍,海底隧道贯通后,受益最大的将是中日韩的贸易公司。按照目前运输流程,要把货物从山东运抵韩国,先要在连云港或烟台港卸车、装船,然后到韩国再卸船、装车。一个集装箱装卸最快也需3分钟,费用大概在80-100美元,若再碰上货船压港,一个集装箱一天的存储费用约0.5美元。而海底隧道建好后,以上程序可以全免。而平泽-威海隧道贯通,利用铁路和汽车3个小时就可以到达韩国。企业物流成本和货物到达的准时程度将大为改善。

15日,韩国国际贸易协会(KITA)对外宣布,2007年韩国对中国的出口额和进口额猛增18.1%和29.9%。韩国产业资源部于1月2日发布的一份名为《2007年出口和进口趋势》的报告称,2007年中韩贸易总额达到1405亿美元,中国已成为韩国最大的贸易伙伴,两国经济合作关系继续加强。

中国交通运输部副秘书长王德荣认为,中国已经成为韩国最大的贸易伙伴、最大的出口市场和投资对象国。而随着中韩贸易

的不断增长,预计2010年和2020年,中韩外贸集装箱运量将分别达到750万和1500万标准箱。这都为中韩海底隧道保持充足的运量奠定基础。

目前,韩国东西部有多条高速铁路,而釜山至日本下关的轮渡早已营运,下关有高速铁路、公路往北延伸,与北海道有海底隧道相通,所以,“中韩海底隧道”一旦贯通,就意味着日本最北端的火车可以不用卸货,通过日本本土、韩国、中国,穿越欧亚大陆直达欧洲的鹿特丹。届时,胶东半岛将成为东西方货物往来一个重要的停顿点。

山东省交通科学研究所研究员许云飞称,世界上最长的两条洲际交通区位线,一条是亚澳大陆桥线,另一条是亚欧大陆桥线,这两条线的交汇点落在山东胶东半岛上,而这两条线中的亚澳大陆桥线已被大连到烟台间的烟大铁路轮渡贯通,亚欧大陆桥线的贯通只需中韩铁路轮渡或海底隧道的建成。届时,胶东半岛有望成为新的世界级综合运输中心枢纽。

或影响中国货物出口结构

沈骥如认为,隧道全线贯通后,由中国至日本的运力将显得更加过剩,这将迫使贸易公司挖掘更适合自己的产品。

长时间以来,韩国一直是中国最大的贸易逆差来源国之一。韩国产业资源部和关税厅13日表示,截至2007年12月20日,对中国的贸易顺差达到180.9亿美元。而2003-2006年,韩国对中国贸易实现顺差分别是132亿美元、201.8亿美元、232.7亿美元和209亿美元。

在对华贸易实现顺差的同时,韩国对日本的贸易却一直出现逆差。截至2007年12月20日,韩对日贸易逆差达到289.4亿美元,超过了前一年贸易逆差(253.9亿美元),连续两年创历史新高。这样看来,虽然韩国从中国赚走了不少美元,但其中相当一部分又最终流向了

日本。它同时意味着,货物的流向则是日本流向韩国,然后再从韩国出口到中国。

由于货物主要从日本流向中国,因此近年来,从中国到日本的运力一直相对富余。货运公司为了避免轮船和飞机空驶到日本,通常采用了两种选择。第一是从中国进口煤炭、矿石等能源产品。但是随着中国能源紧张的局面日益严重,相关产品出口退税的额度越来越低,这种选择将难以持久。第二种选择是为了争取有限的客户,货运公司在中日航线上竞相打出“负运价”。同时,在“零运价”或“负运价”背后,各大海运公司都设立了名目繁多的收费项目,用来弥补运费的亏空。这些名目繁多的附加费,加起来有的都已经超过了运价本身。

值得运输公司高度重视的是,一旦中韩日之间开通了海底隧道,那么意味着目前已经显得有些富余的运力,更过剩,而大笔附加费的收费名义也将不复存在。习惯了通过运价竞争来争取客户的公司,恐将不可避免地要损失一批客户。

同时,海底铁路隧道毕竟不同于轮船运输。前者的运输时间大大缩短,运输成本也将大幅上升。换言之,它更适合运输附加值较高的高科技产品,而不是运输煤炭、矿石等初级产品。因此,相关公司亟需挖掘更适合在中国进口的产品。届时,中国的货物出口结构或出现一定变化。

东北亚经贸关系更加紧密

对于项目融资,沈骥如认为,由于欧亚大陆桥东端的东北亚是世界经济的生长极,西端是世界经济发达极,只要项目盈利前景看好,融资并非难事。未来的操作模式可能是由中韩双方或吸引第三方共同成立合资公司来运作这一项目。

韩国一直是东北亚经济共同体的积极倡导者。近年来,WTO的作用在得到加强的同时,凭借自由贸易协定而形成的区域化倾向也在进一步扩大。目前,全世界已经签署的自由贸易协定达200多个,其数字还在持续地增加。

韩国浦项制铁会长刘常夫曾在“建立东北亚自由贸易区的必要性及其方案”的报告中表示,最近的经济统合,其目标不仅在于搞活区域内的贸易,而且在于创造一种整个统合体长期的新的比较优势。同时,经济统合可以解决区域内部的各种经济问题,还被用来作为维护整个统合体利益的手段,以集团的形式应对贸易、环境等国际协商。

但是目前,东北亚作为一个例外仍然停留在统合化的趋势之外。这样,区域内的国家不但有可能面临贸易和投资转移带来的不利和竞争力降低的局面,而且也不能排除在WTO、环境等多种国际协商中被疏远或意见不能被及时反映的可能性。

刘常夫指出,近年来,随着中韩日之间贸易、投资关系日益紧密,文化交流也相当活跃。目前,中国频频掀起“韩流”,而韩国则是频频刮起“汉风”。

专家认为,中韩日3国间,促进合作的因素正在走向成熟。隧道贯通后,经贸、文化关系有望更加紧密。

■相关新闻

6%增长目标 考验李明博执政能力

自称要做“国家CEO”的韩国当选总统李明博将于2月25日正式就职。虽然距正式就任还有一个多月,但李明博已端出不少积极革新方案。这位候任总统相信,他的经济政策将把韩国2008年经济目标推升至6%,这将是2002年以来的最高水准。但韩国央行对今年经济目标的预估明显较为审慎,预期仅为4.7%。由此可见,并非所有人都相信李明博的政策能生奇效。

投资空间很大

李明博是上月以压倒性的优势当选总统。“747”承诺是李明博总统竞选纲领的核心,即年经济增长7%,10年后人均国内生产总值达到4万亿美元,迈入世界7大经济强国之列。他表示,就任后将推行新政,鼓励态度谨慎的企业集团大幅增加投资,即便今年全球经济增长果真放缓,依赖出口业的韩国经济也不致受创。

“没有很多人相信单靠放宽管制,企业投资就会忽然飙升。”花旗集团经济分析师Oh Suk-tae称,他们正考虑下调对韩国经济2008年5.2%经济目标的预估。穆迪经济网站经济分析师Daniel Melsner认为,“李明博对市场较友善,不会采取即兴方式干预市场,这有助于增强投资信心。”

分析称,李明博必须说服韩国主要企业,动用过去巨额的存款。据有关方面数据显示,去年9月份韩国上市公司坐拥约600亿美元的现金及可变现资产,较2006年底时高出逾11%,这个金额相当于2006年全年总投资的75%。而在超过100亿美元现金中,有大部分掌握在三星集团的手中。分析称,这表明韩国还有很大的投资空间。

除了调降公司所得税外,李明博还计划放宽一些行之已久的管制,如限制非金融企业买入银行的股权,并让有势力的财团能更自由地投资关系企业。

内外风险并存

有人担心李明博为实现竞选承诺,可能采取过激的经济刺激政策,从而引发通货膨胀和经常项目赤字。对此,李明博称,将不会实施过激的经济刺激政策。

李明博的政权交接小组也称,由于美国经济增长放缓,石油价格飙升以及国际原材料涨价等外部因素影响,再加上去年国内经济增长率只有4.9%,物价涨幅为3.6%等原因,韩国经济的提速将受到一定制约。因此,决定将原计划今年增长7%的目标,下调到6%。“从正式就职到今年年底只有10个月的时间,要实现7%的增长,是不切合实际的。”李明博说。

韩国央行则认为今年资本投资成长将从过去两年的7.6%放缓至6.4%,经济增长率也将从2007年的4.8%降至4.7%。

分析师也表示,虽然政权交接小组看到了当前的经济形势,但有一些影响经济发展的长期风险迄今尚未谈到,如人口快速老化、劳动市场僵化,以及服务业不景气等。

“新政府亦须推行更多慎重周全的政策,以提高劳工市场的竞争力,并使受诸多法规约束的房地产市场恢复活力。”汇丰控股旗下一家公司的经济分析师Frederic Neumann说,“在多个关键领域,企业缺乏竞争力等仍是拖累韩国经济增长的主要因素。” (柯贝)