

一带一路·国外来稿

“一带一路” 是东北亚区域合作的“逆风”吗？

[日]新井洋史 穆尧芊 译

【内容提要】在讨论“一带一路”战略时，如果只关注中国面向欧洲的西方向量，那么东北亚地区（或东亚地区）的合作似乎就会被遗忘。“一带一路”倡议的实施是否会导致从20世纪90年代以来持续至今的东北亚区域合作的动能下降？作为国家战略的一部分，“龙江陆海丝绸之路经济带”的实施将会打消这一疑虑。通过推动“一带一路”，铁路运输的重要性将得到重新认识，有利于环保的陆海联运方式也将得到推广。其结果是：东北亚地区的区域合作得到强化，互惠关系得到进一步深化。

【关键词】一带一路 东北亚区域合作 日本 俄罗斯 物流 陆海联运

【中图分类号】F125.4【文献标识码】A【文章编号】2095-1094(2017)01-0043-0005

“一带一路”已成为时下热词，由中国国家主席习近平提出的这一国际倡议，核心内容是通过丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路来促进亚欧大陆一体化。日本对“一带一路”的讨论似乎更像一个第三方，保持着一定的距离。笔者担心这种情况会导致东北亚区域合作的动量下降。“一带一路”真的会成为东北亚合作的“逆风”吗？笔者将在本文中做出回答。

一、东北亚地区合作和东北亚运输走廊

随着20世纪90年代初冷战的终结，东北亚各国都迫切希望推进区域内的合作。其中通过地方（各国县际、省际、州际以及其下的市际之间）交流谋求合作的方式极具特色^①。由于各国、各地区的社会经济状况存在较大差异，作为交流主体的各个地方的经济发展条件也并不充分，东北亚区域合作的

现状同20多年前所想象的蓝图相距甚远。

笔者所在的环日本海经济研究所（简称ERINA）为扩大和强化东北亚的经济交流开展了诸多活动。其中包括在2002年发表《东北亚运输走廊构想》（东北亚经济会议组织委员会运输/物流常设分科会）及相关补充文件。该构想是东北亚各国学者、行政人员经过实地调研、讨论后总结提出的。其基本原则是：人员与货物的畅通是区域经济交流的前提条件。

《东北亚运输走廊构想》提出了9条应得到各国重视和共同建设的运输通道。这些通道分别是：第一，瓦尼诺—布拉茨克—莫斯科；第二，符拉迪沃斯托克（海参崴——编者注）—哈巴罗夫斯克—

^① 本文中的东北亚区域合作特指以俄罗斯远东、中国东北部、蒙古国、朝鲜和韩国为主要研究对象的地区为扩大和强化经济交流而进行的合作。需要注意的是，基于中日韩三国首脑会谈内容而展开的各领域合作不在本文论述的范围之内。

【作者简介】新井洋史，日本公益财团法人环日本海经济研究所（ERINA）调查研究部部长、主任研究员。

【译者简介】穆尧芊，日本公益财团法人环日本海经济研究所（ERINA）调查研究部研究员。

比罗比詹—赤塔—乌兰乌德—伊尔库茨克—莫斯科；第三，东方港—符拉迪沃斯托克—绥芬河—哈尔滨—满洲里—外贝加尔斯克—赤塔—乌兰乌德—伊尔库茨克—泰舍特—莫斯科；第四，比罗比詹—珲春—长春—阿尔山—苏木拜水—乔巴山—外贝加尔斯克—赤塔—乌兰乌德—伊尔库茨克—泰舍特—莫斯科；第五，莫斯科—泰舍特—伊尔库茨克—乌兰乌德—赤塔—布拉戈维申斯克（海兰泡—编者注）—黑河—哈尔滨—长春—沈阳—大连；第六，天津—北京—二连浩特—扎门乌德—乌兰巴托—苏赫巴托尔—纳乌什基—乌兰乌德—伊尔库茨克—泰舍特—莫斯科；第七，连云港—莫斯科；第八，釜山—首尔—平壤—沈阳—长春—哈尔滨—满洲里—外贝加尔斯克—赤塔—乌兰乌德—伊尔库茨克—泰舍特—莫斯科；第九，釜山—罗津—珲春—长春—阿尔山—苏木拜水—乔巴山—外贝加尔斯克—赤塔—乌兰乌德—伊尔库茨克—泰舍特—莫斯科^①。该构想指出发展铁道公路等基础设施非常重要，力求消除各通道上阻碍运输畅通的四大“不连续点”：1. 因铁路、公路无法接续而形成的“不连续点”；2. 因铁轨轨距的差异而形成的“不连续点”；3. 因边境的海关/出入境管理/检验检疫（CIQ）检查而形成的“不连续点”；4. 因卡车通过范围受限而形成的“不连续点”。这四大“不连续点”中，前两项可归结为物质性（硬件）基础设施的不足，后两项则可归结为非物质性（软件）基础设施的不足。

上述9条通道可按使用目的的不同分成两类。第一类是承担横跨亚欧大陆运输任务的通道，第二类是承担东北亚区域内运输任务的通道。

基础设施的建设主要由区域内国家自行负责，当然也有一部分是由相邻两国共同合作完成的。各国国内的基础设施建设都得到了极大的发展。如2015年12月，牡丹江—绥芬河的高速铁路工程（牡绥铁路扩能改造工程）竣工。为了消除上述的“不连续点”，各国还需要投入大量的时间，进一步加强沟通和协调。在这一点上，我们应该关注“大图们江倡议”（GTI）^②所做的努力。“大图们江倡议”把9条通道中承担区域内运输的6条通道（第二、第三、第四、第五、第八、第九）命名为“大图们江地区横贯运输走廊”。依靠各国的合作，不断推进基础设施建设，提高各通道的使用率。

综上所述，我们可以说东北亚运输走廊既是促进东北亚区域合作的前提条件，也是东北亚区域合作的对象。

中国黑龙江省推动的“龙江陆海丝绸之路经济带”是符合上述国际要求的政策，应通过区域合作予以实现。下面通过具体事例，对这个问题做进一步论述。

二、以黑龙江省为起点的陆海联运

黑龙江省和吉林省是中国东北地区的内陆省份，虽然距离日本海很近，但没有通往日本海的出海口。正因如此，两省的对日贸易量要小于地处渤海湾的辽宁省。然而，如果能有效利用第三、第四两大通道，便可经由俄罗斯和朝鲜的港口实现横贯日本海的陆海联合运输，大大缩短两省到日本的运输距离。比如，哈尔滨的货物经大连到新潟要运输大约3200千米，而经俄罗斯符拉迪沃斯托克港到新潟则只需大约1600千米。如此一来，运输时间及成本都将大幅减少。此外，考虑到运输时所产生的二氧化碳排量，陆海联合运输还可以减少温室气体排放，为阻止全球变暖做出贡献。

基于以上观点，ERINA和绥芬河市政府于2014年和2015年共同开展了集装箱货物运输试验。2014年夏天进行的试验内容是：将装载着木材加工品的两个集装箱由绥芬河经陆路运抵俄罗斯东方港，再走海路运往日本的大阪和名古屋。试验结果表明，如果在俄罗斯中转期间没有突发状况且妥善调整日程的话，10天左右就能够将货物运送到大阪和名古屋（图1）。另外，如果能够灵活使用横贯日本海直达航路的话，理论上只需4天就能将货物运送到日本。同时，试验过后也发现了诸多亟待解决的问题。根据试验结果，笔者已从明确基本理念、构建推进体制、提升服务水平、提高物流通道使用率四个方面提出了具体的政策建议^③。

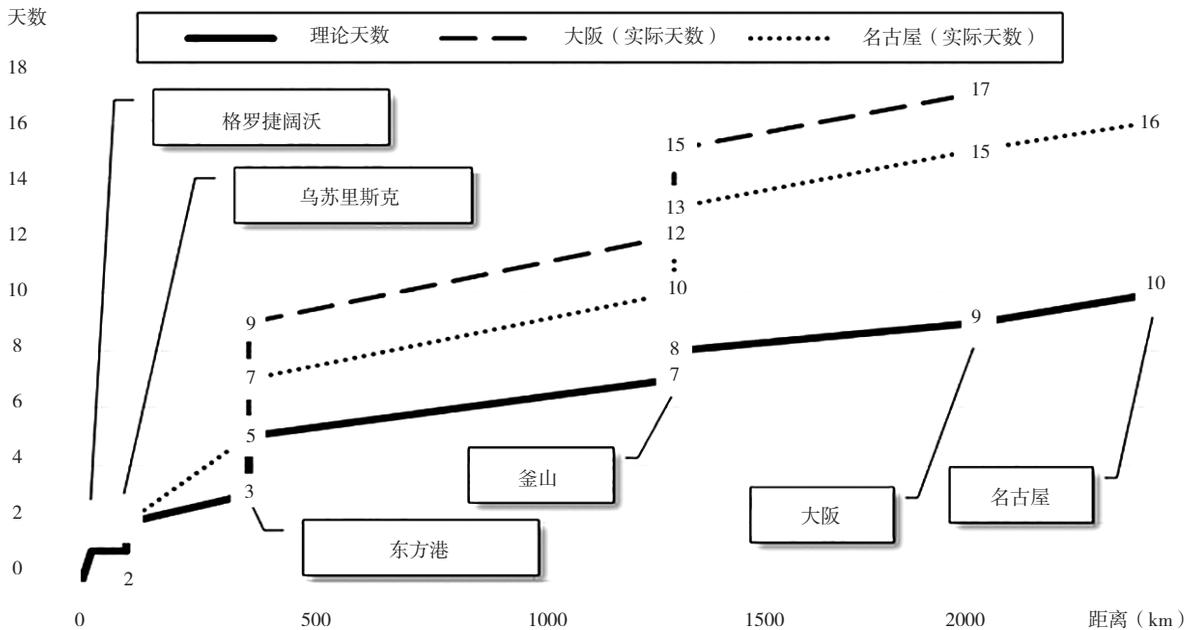
2015年12月进行的运输试验是把日本的出口

① 依据“东北亚运输走廊构想”ERINA制作的地图形成文字。

② “大图们江倡议”（GTI）是由中国、蒙古、韩国以及俄罗斯四国组成的政府间的国际合作机构，秘书处设在北京，该机构的活动得到联合国开发计划署的支持。

③ 关于运输试验内容及其分析和建议等，可参见 Arai, Hirofumi; Zhu, Yonghao; Li, Jinbo. Toward Expanding Japan-Russia-China Multimodal Transportation. ERINA REPORT. 2015, vol. 125, pp. 1-18.

图1 从绥芬河出发的运输天数



资料来源：公益财团法人环日本海研究所（ERINA）制作

货物运到中国黑龙江省。原计划从俄罗斯东方港到绥芬河使用铁路，但由于各种原因改用了汽车。今后应当针对这些具体情况和问题，明确需要改进的地方，采取措施，提高这条航线的方便程度。这些实实在在的努力对国际运输通道的建成不可或缺。

各方都在努力进行经由绥芬河口岸开展陆海联合运输的尝试。2015年8月，126个标准集装箱的货物从哈尔滨出发，经绥芬河—东方港，最终运抵釜山港。俄方也高度重视这一航路，将其命名为“国际运输走廊 Primorye—1”，海关、铁路以及港口的相关部门都表现出了积极合作的态度。

与此同时，以吉林省为起点的陆海联运也在推动之中。珲春口岸—扎鲁比诺港口间（俄方将其称为“国际运输走廊 Primorye—2”）的铁路/公路运输，扎鲁比诺—釜山港的海路运输已于2015年5月开始运营，目前每周执行一次定期运输。

日本和这些陆海联运航线衔接时，存在一个很大的难题：俄罗斯远东与日本之间的直达航线严重不足。为了解决这个问题，新潟县和新潟市政府联合本地经济界人士，准备开设新潟至符拉迪沃斯托克、扎鲁比诺的海上航线。

三、“一带一路”将带来什么？

“一带一路”是非常宏大的战略构想，要理解其全部内容、明确描绘其未来蓝图并不容易。现在各种政策刚刚开始落实，无论如何分析，将来也有可能发现我们的讨论失之偏颇。笔者在这里冒险做出一个结论：“一带一路”倡议将引起“陆”与“海”平衡关系的历史性变化。

15世纪的大航海时代以前，亚洲和欧洲之间的通商和贸易是经由陆上丝绸之路进行的。之后，由于工业革命的影响和钢船的出现，贸易的重点从陆上运输转为海上运输。进入20世纪的批量生产时代后，海上贸易的优势越来越明显，大规模的工业城市和贸易城市都出现在便于运输大量原材料和零部件的沿海地区。这并不是说陆地没有发展。工业革命产生的铁路、汽车等新的运输技术为陆地运输带来了革命性变化。但在大量、廉价运输备受重视的过去，陆地运输的竞争力不足。随着知识经济的到来和时间价值的提升，上述情况发生了变化。由于对运输重量轻、附加值高的货物而言，铁路和汽车运输更为有利，这种需求

在逐步增加。随着铁路和公路运输在国际物流中的作用加大,沿线内陆地区的产业和经济社会发展将获得新的机会。

把“一带一路”放在这样的历史背景下去理解,其重要性就会异常显现。也就是说,“丝绸之路经济带”的推动有可能会使“大陆内部”这一地理空间在世界经济系统中的地位发生变化。相比之下,已经具有很长发展历史的“丝绸之路经济带”区域,只可能出现现有框架中的量的变化。

首先,我们具体探讨一下这与东北亚合作的关系。西伯利亚铁路的大陆横贯运输与东北亚区域内的物流问题非常值得关注。从表面上看,“一带一路”似乎构成了对西伯利亚铁路的威胁。从2013年开始,中国经由中亚前往欧洲的铁路运输变得越来越活跃。有人说“一带一路”会强化中国的铁路运输,而这可能会对西伯利亚铁路造成负面影响^①。但是,如果换一个角度看问题,我们能看到完全不同的未来。2015年5月,中俄首脑会晤在莫斯科举行,习近平主席与弗拉基米尔·普京总统达成了关于“一带一路”与“欧亚经济联盟”合作的共识。两国是上海合作组织的主要成员国,在中亚地区的安定与发展上有着共同的利益。“一带一路”将带动大陆内部地区的经济增长,扩大横贯大陆铁路运输的市场规模,有助于为西伯利亚铁路的发展做出直接贡献。特别值得一提的是,“龙江陆海丝绸之路经济带”将直接贡献于西伯利亚铁路运输量的扩大。2015年,辽宁省、吉林省等中国东北各地经由满洲里运往欧洲的集装箱货物络绎不绝。总之,“一带一路”将扩大西伯利亚铁路的商务机会。

其次,关于“一带一路”与东北亚区域内的物流问题。“龙江陆海丝绸之路经济带”是这一问题的重要方面。一般认为,“一带一路”是向西发展的,而“龙江陆海丝绸之路经济带”却牢牢地抓住了东北亚的视角。除与中国接壤的俄罗斯和蒙古国,它还考虑到日本和韩国在区域合作中的位置。虽然地理上距离很近,东北亚内的物流却仍旧没有解决边境上的“不连续点”问题。笔者认为“一带一路”这一倡议定会成为东北亚区域物流发展的坚强后盾。

四、东北亚区域的合作与发展

如上所述,“一带一路”及作为其重要组成部

分的“龙江陆海丝绸之路经济带”非但不会成为东北亚合作的“逆风”,还会提供诸多机遇,推动其发展。东北亚合作应该抓住这个机遇,加快发展。

第一,要让中国各地区和东北亚各国充分了解“龙江陆海丝绸之路经济带”建设的基本方针和具体规划内容。让大家认识到这是“一带一路”的重要组成,需要东北亚各国的合作和共同推动。这样才会有更多的人来参与。

第二,应明确在大陆横贯运输中陆地运输(特别是铁路)的地位与功能。上述提到可能会出现“海”和“陆”平衡关系的历史性变化,这并不意味着陆地运输量会多于海上运输量。就运输量而言,海上运输今后也将占据压倒性优势^②。陆地运输的增长空间集中在重量轻、附加值高、需要快速运输的货物上。这些货物具体是什么、大概有多少数量,有待于我们结合沿线的产业发展前景做进一步研究。

第三,关注货物通关和中转问题的政策研究,推动运输通道的功能提高(竞争力增强)。政策的最终目标是打造通畅有效的经济通道和经济带,而物流的无缝对接是实现这一目标的基础。我们拥有物理上的最短距离,也具备了一定条件的交通基础设施。如果因繁杂的规则和手续使物流的发展受到阻碍的话,那么这些规则和手续就应该被排除。地方政府应根据实际情况制定改善政策,通过政府间合作解决这些问题^③。

第四,实施检验陆海联运有效性的试点项目并保证其成功,吸引社会的广泛关注。从这个角度上讲,试验运输包括最近以绥芬河为起点的试验是非常有意义的。这样的试点项目能帮助我们找出必须解决的问题。以吉林省珲春市为起点的试验运输也应该积累了很多经验,我们要把这些经验综合起来,提高国内外对其的认识水平。

(责任编辑 靳会新)

^① 参见俄罗斯科学院远东研究所亚历山大·拉林主任研究员2015年6月1日发表在《独立报》(«Независимая Газета» 01.06.2015)上的发言。

^② 2014年,亚欧集装箱航线的运输量为2200万个标准集装箱,而经由西伯利亚铁路的国际集装箱数仅为76万个标准集装箱。

^③ GTI已决定在地方合作委员会中设立物流分科会。这是深化政府间合作、吸收地方政府提议的一个具有深远意义的举措。另外,希望大家同时关注由中国交通运输部发起、各国负责运输政策的中央部委参加的“中日韩俄东北亚陆海联运合作政府会议”(2011年12月,哈尔滨)的具体情况。

Is “The Belt and Road” a “Headwind” for Northeast Asia Regional Cooperation?

Arai Hirofumi (Japanese) tr. Mu Yaoqian

Abstract: When talking about “The Belt and Road” strategy, if we only pay attention to China’s westward force pointing to Europe, the cooperation in Northeast Asia (or East Asia) seems to be forgotten. Will the implementation of “The Belt and Road” initiative cause the kinetic energy for Northeast Asia’s regional cooperation everlasting since 1990s to drop? As part of national strategy, the implementation of “Longjiang Land and Maritime Silk Road Economic Belt” will dispel this worry. By promoting “The Belt and Road”, the significance of railway transport will be re-recognized and environment-friendly land-maritime multimodal transport will be promoted. The consequence will be that: regional cooperation in Northeast Asia will be strengthened and reciprocal relations will be further deepened.

Keywords: The Belt and Road; Northeast Asia regional cooperation; Japan; Russia; logistics; land-maritime multimodal transport

«Один пояс, один путь» - «попутный ветер» для регионального сотрудничества в Северо-Восточной Азии?

Хирофуми Араи пер. Му Яоцянь

【Аннотация】 Если при обсуждении стратегии «Один пояс, один путь» мы сосредоточим наше внимание лишь на западном векторе, тогда мы можем упустить сотрудничество в Восточной Азии. Может ли реализация стратегии “Один пояс, один путь” привести к снижению динамики регионального сотрудничества в Северо-Восточной Азии, продолжающегося с 90-х гг. XX века до настоящего времени? Реализация проектов создания «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXI века» в рамках национальной стратегии позволит развеять эти сомнения. В ходе продвижения стратегии “Один пояс, один путь” вновь придет осознание важности железнодорожных перевозок, к тому же, будут расширяться экологически безопасные сквозные перевозки по суше и морю. В результате будет укрепляться региональное сотрудничество и взаимовыгодные отношения в Северо-Восточной Азии.

【Ключевые слова】 «Один пояс, один путь»; сотрудничество в Северо-Восточной Азии; Япония; Россия; перевозки; сухопутные и морские перевозки