



新亚欧大陆桥 战略研究

高振刚 主编

山东人民出版社

《新亚欧大陆桥战略研究》编委会

高级顾问：

倪志福	费孝通	芮杏文	马 洪	孙尚清
赵志浩	李春亭	宋法棠	陈耀邦	惠永正
龙永图	国 林	鲁志强	李尚志	童大林

顾问（按姓氏笔划为序）：

马建堂	王少华	王志明	王超平	王葆青
尹忠显	邓寿鹏	卢继传	卢培琪	刘振堂
齐晓敏	乔幼梅	何宗贵	张国伍	林书香
季绚绮	郭励弘	郭新璋	赵海成	侯国本
梁 丹	高 林	班开庆	徐振基	黄英达
曹可久	潘文灿			

主 编：高振刚

副主编：杜 平 孙永俭 赵永利 张家源

安佰平 张华晨

编委（按姓氏笔划为序）：

马榴柱	王加斌	王庆云	王来生	王昌佐
王曙光	白三迎	刘 虹	李 田	李永前
李修记	宋 征	张冠军	张慎峰	迟 计
杨廷秀	周大建	郑成云	骆建华	高缅厚
唐一溥	徐 俊	黄 民	董李芳	臧 君
翟军德	薛彦玉			

A Study on Strategic Significance of
THE NEW EURO—ASIAN
CONTINENTAL BRIDGE

Senior Advisors :

Ni Zhifu	Fei Xiaotong
Rui Xingwen	Ma Hong
Sun Shangqing	Zhao Zhihao
Li Chunting	Song Fatang
Chen Yaobang	Hui Yongzheng
Long Yongtu	Guo Lin
Lu Zhiqiang	Li Shangzhi
Tong Dalin	

Advisors :

Ma Jiantang	Wang Shaohua
Wang Zhiming	Wang Chaoping
Wang Baoqing	Yen Zhongxian
Deng Shoupeng	Lu Jichuan
Lu Peiqi	Liu Zhentang
Qi Xiaomin	Qiao Youmei
He Zonggui	Zhang Guowu
Lin Shuxiang	Ji Xiangqi
Guo Lihong	Guo Xinzhang
Zhao Haicheng	Hou Guoben

Liang Dan	Gao Lin
Ban Kaiqing	Xu Zhenji
Huang Yingda	Cao Kejiu
Pan Wencan	

Editor—in—Chief :

Gao Zhengang

Deputy Editors—in—Chief :

Du Ping	Sun Yongjian
Zhao Yongli	Zhang Jiayuan
An Baiping	Zhang Huachen

Members of Editorial Board :

Ma Liuzhu	Wang Jiabing
Wang Qingyun	Wang Laisheng
Wang Changzuo	Wang Shuguang
Bai Sanying	Liu Hong
Li Tian	Li Yongqian
Li Xiuji	Song Zheng
Zhang Guanjun	Zhang Shenfeng
Chi Ji	Yang Tingxiu
Zhou Dajian	Zheng Chengyun
Luo Jianhua	Gao Mianhou
Tang Yipu	Xu Jun
Huang Min	Dong Lifang
Zang Jun	Zhai Junde
Xue Yanyu	

跨世纪的选择

(代序)

马 洪

1985年，随着我国北疆铁路的建设，我们曾提出了开通新亚欧大陆桥的构想。在新亚欧大陆桥沿线地区经济发展的一次讨论会上，曾做过这样的期望：“新亚欧大陆桥不仅是一条负荷运载的铁路，而且是前景广阔的促进商品经济大流通、东西经济大融合的经济带。”10年过去了，我们的理想正在变为现实，大陆桥的发展史上赫然写下这样一串串的辉煌：

——1990年9月12日，我国北疆铁路与原苏联土西铁路接轨，标志着长约11000公里的新亚欧大陆桥正式诞生。江泽民总书记出席剪彩仪式。

——1992年12月1日，世界瞩目的新亚欧大陆桥过境集装箱运输正式开通，新亚欧大陆桥进入试运营阶段。

——1985~1995年，我国投入巨资用于新亚欧大陆桥铁路的改造建设，2000多公里长的兰新复线建设完工，500公里长的宝中铁路投入运营……

——1994年，李鹏总理出访中亚四国，在开通新亚欧大陆桥、建设现代丝绸之路方面与有关四国达成许多共识。

——1994年11月，侯月铁路贯通，与陇海线并行的日照

——西安铁路大动脉形成，新亚欧大陆桥东段呈现出双通道、日照与连云港双桥头堡的格局。同年12月侯月铁路开始试运行。

——1994年10月26—28日，在京举行了有关七国铁道运输部长会议，签定了《关于发展国际铁路客货运输问题的会谈纪要》，为大陆桥运输铺平了道路。1995年9月8日，七国铁路专家签定了畅通阿拉山口——德鲁日巴国际通道的有关协议。

——当今世界最大的生态工程——我国的三北防护林带体系建设，到1995年已完成第一、二期工程，基本控制了20%的沙漠流动和40%的黄土流失，为横贯我国西北地区的铁路大动脉的畅通创造了有利条件。

——1995年，亚欧通信光缆中国段铺设完工。

——1995年7月，国家计委、科委、外经贸部联合批复，确立日照与连云港同为新亚欧大陆桥东方桥头堡。

——1996年1月，西安——宝鸡高速公路建成通车，国家“八五”重点建设项目侯月电气化铁路一期工程开通运营。

近年来，党中央、国务院采取了一系列战略措施来推动新亚欧大陆桥的开发开放。在国际上，提出了共建丝绸之路、扩大亚欧交流的主张，得到了沿桥有关国家的积极响应。在国内，继“新亚欧大陆桥（中国段）沿线地带的可持续发展”被列入首批《中国21世纪议程优先项目计划》之后，党的十四届五中全会又将新亚欧大陆桥经济带列为全国重点开发建设的五大经济区域之一。1996年5月，国家三部委还将联合举办大型的“新亚欧大陆桥区域经济发展国际研讨会”。沿桥地带的大开发、大开放开始进入时代前沿，这对于改变我国中原、西北广大地区开发开放相对滞后的局面，促进我国南方与北方、东部与中西部的持续协调发展，缩小地区经济差距，增进民族团结，实现国家的长治久安，无疑具有重大的战略意义。

进入90年代以来，亚太经济持续高速增长，亚太地区与欧

洲经贸交流不断扩大，新亚欧大陆桥成为国际经济贸易大走廊的趋势更加明显。当前国际政治和经济格局正在发生深刻变化，多极化步伐加快，亚洲的政治和经济地位进一步提高。西欧国家普遍希望加强同亚洲国家的关系，1994年欧盟制定了对亚洲的新战略。亚欧两大洲各有特点和优势，经贸方面的互补性很强，这为亚洲与欧洲的合作提供了良好的机会。在世界走向21世纪之际，发展亚欧两大洲的关系，是世界和平与经济发展的需要。1994年10月，新加坡总理吴作栋提出召开亚欧领导人会议，商讨亚欧合作问题，得到了亚欧国家的积极响应。经过一年多的积极筹备，刚刚于1996年3月1日至2日在泰国首都曼谷举行了首次亚欧首脑会议，亚洲的东盟7国和中国、日本及韩国，欧洲的欧盟15国和欧盟委员会领导人出席了会议，李鹏总理出席了这次盛会并发表了重要讲话。这次会议将成为促进亚欧两大洲合作的重要桥梁，开创了亚欧合作的新时代，必将极大地推动亚欧经济的发展与繁荣，同时也为新亚欧大陆桥的开发建设带来了历史性机遇。新亚欧大陆桥中国段经过10年多的建设，整体水平上了一个新台阶，陆桥经济带的开发也进入了实质性的启动阶段。

在这种形势下，高振刚同志主编的《新亚欧大陆桥战略研究》一书的出版，必将有助于人们全面正确地认识新亚欧大陆桥的整体轮廓，把握新亚欧大陆桥的发展趋势，同时也为国家有关部门及沿桥地方政府提供了重要的决策依据。

高振刚同志1987年获硕士学位后，到国务院发展研究中心工作，他勤奋好学，才思敏捷，善于从大时空中研究思考战略性问题，在人口、资源、环境、经济、社会相互关系的综合研究方面多有建树，被晋升为副研究员。1993年春被选派到日照市挂职锻炼，现任该市副市长。到日照工作后，他对新亚欧大陆桥进行了比较深入系统的研究，在新亚欧大陆桥对世界经济

格局的影响，陆桥区域经济发展演进规律，加快大陆桥开发开放对策等许多方面都形成了自己的独到见解。在他的主持下，中国 21 世纪议程管理中心和日照市人民政府联合开展了“新亚欧大陆桥与日照桥头堡关系”的专题研究，形成了资料翔实、论证有力、结论科学的研究报告，受到了国家有关部门领导和专家的高度评价，为主持大陆桥发展大计的国家计委、科委、外经贸部提供了科学决策的依据，国家三部委由此把日照与连云港一起共同确立为新亚欧大陆桥东方桥头堡。从长远发展看，上海、天津、青岛、大连、深圳、广州等港口城市也有条件发展成为桥头堡，共同形成东方桥头堡港群。摆在读者面前的这本著作，就是根据他们的研究成果整理汇编而成的。

概括起来，这本书可分为四个部分：

第一部分主要是从理论与实践的结合上，比较系统地分析了新亚欧大陆桥的发展优势，展示了大陆桥运输和陆桥经济带的发展趋势，全面阐述了大陆桥发展的战略意义，对新亚欧大陆桥的认识有了创新和提高。

第二部分主要是探讨研究了新亚欧大陆桥的桥头堡问题。首先对桥头堡进行了科学定义，通过对西桥头堡鹿特丹和安特卫普的介绍，丰富了人们对桥头堡的认识。其次根据新亚欧大陆桥中国段的发展变化，论述了日照与连云港双桥头堡格局的客观存在，介绍了“双堡”开发建设的有关情况。最后从区域经济的发展规律和陆桥经济带的实际出发，论述了建设东方桥头堡的重要性，并有针对性地提出了加快东方桥头堡建设的具体措施，具有较高的决策参考价值。

第三部分介绍了中西亚国家开发利用大陆桥的设想和我国沿桥地带的基本情况，帮助人们认识陆桥区域经济发展的现状。

第四部分搜集了我国有关专家及领导同志对大陆桥的论述及有关报刊的重要文章，帮助人们了解大陆桥开发开放战略的

有关情况。

总之，这是一部我国目前关于新亚欧大陆桥研究的力作，推荐给大陆桥的研究者和决策者。我坚信，经过跨世纪的努力，新亚欧大陆桥必将成为国际经济贸易的一条大走廊，再现古丝绸之路的辉煌！

1996年3月6日

目 录

- 跨世纪的选择·(代序) 马洪 (1)
- 一、新亚欧大陆桥的形成与发展 (1)
- 二、新亚欧大陆桥西桥头堡：鹿特丹、安特卫普
..... (11)
- 三、新亚欧大陆桥东桥头堡：连云港、日照 (16)
- 四、新亚欧大陆桥与东方桥头堡的协调发展 (30)
- 五、中西亚国家加快新亚欧大陆桥开发建设
的设想 (35)
- 六、新亚欧大陆桥(中国段)沿线市地州概况
..... (40)
- 七、中国西向开放第一门户——阿拉山口 (52)
- 八、专家领导论陆桥 (55)
- 九、新亚欧大陆桥开发开放战略构想 (76)
- 十、迈向 21 世纪的日照 (83)
- 十一、开创陆桥新时代 (95)
- 后记 (115)
- 附 1 关于增加日照为新亚欧大陆桥东方桥头堡
的请示和函复 (116)
- 附 2 亚欧大陆桥示意图
- 附 3 新亚欧大陆桥东部双通道、双桥头堡示意图

CONTENTS

- Preface: An Epoch-Making Choice
..... Ma Hong (122)
- I. The New Euro-Asian Continental Bridge:
Its Completion and Development (131)
- II. Rotterdam and Antwerp: Western Bridgeheads
of the New Euro-Asian Continental Bridge
..... (152)
- III. Lianyungang and Rizhao: Eastern Bridgeheads
of the New Euro-Asian Continental Bridge
..... (159)
- IV. Coordinated Development of the New Euro-Asian
Continental Bridge and Its Eastern
Bridgeheads (192)
- V. A Tentative Idea for Accelerating Development
and Construction of the New Euro-Asian
Continental Bridge in the Central and Western
Asian Countries (204)
- VI. A General Introduction to the Cities, Prefectures
and Autonomous Regions Along the Chinese

Section of the New Euro-Asian Continental Bridge	(214)
VI. Alataw Mountain Pass; China's First Gateway Open to the West	(238)
VII. Comments by Experts and Leading Comrades on the New Euro-Asian Continental Bridge	(245)
VIII. A Strategic Envisagement of Developing and Opening the New Euro-Asian Continental Bridge	(291)
IX. Rizhao: Marching Towards the 21st Century	(304)
X. Ushering in a New Era in Economic Development Around the New Euro-Asian Continental Bridge	(333)
Postscript	(369)

一、新亚欧大陆桥的形成与发展

(一) 大陆桥的形成

大陆桥是指以横贯大陆的铁路为桥梁，以铁路两端的海港为桥头堡的运输通道。大陆桥运输是指利用大陆桥，把大陆两端的海洋运输联结起来的海陆联运的集装箱运输方式，即海——陆——海的连续运输。随着大陆桥运输的发展，陆桥两端的集散点不断扩散，并加入了航空、公路、河运、管道等多种运输方式。因此，我们现在所指的大陆桥运输，实际上是以铁路为主体，以集装箱为媒介，海运、航空、公路、河运、管道等多种运输方式相结合，横跨洲际大陆，实行海陆衔接，“一票到底”的国际联运。

1. **世界三条大陆桥的形成** 大陆桥运输起始于20世纪50年代初期。世界上出现最早的大陆桥是横贯北美大陆的北美大陆桥，当时，一方面由于日本通向西方的海路受到严重威胁，一方面由于美国独立战争以后，需要加速发展西部地区经济，于是日美联合，利用美国港口和铁路网，开辟了世界上第一条大陆桥运输通道。这条大陆桥全长4500公里，东起纽约，西至旧金山，它西接太平洋，东连大西洋，缩短了两大大水域之间的距离，省去了货物由水路绕道巴拿马运河的麻烦，对恢复和发展美、日经济发挥了重要作用。

随后，60年代末，由于埃以战争爆发，苏伊士运河关闭，航

运中断，同时，由于石油危机的冲击，再加上原苏联东进，开发西伯利亚，于是日、苏联合，利用原苏联纳霍德卡港及西伯利亚铁路和东西欧铁路开辟了世界上第二条大陆桥，也就是世界上极负盛名的西伯利亚大陆桥。这条大陆桥东起纳霍德卡港、东方港等港口，西至荷兰鹿特丹，全长 13000 公里。通过这条路线，比经过好望角和苏伊士运河的海上运输线缩短运距 1/3，运费便宜 20~25%，运期节省 35 天左右。

随着世界政治经济格局的变化和亚欧经济贸易交流的扩大，在亚欧大陆之间又架起了一条新的大陆桥。1990 年 9 月 12 日，我国北疆铁路与原苏联土西铁路顺利接轨，形成了继西伯利亚大陆桥之后，又一条横贯亚欧大陆的更为便捷的铁路通道，即新亚欧大陆桥。它把太平洋与大西洋沟通起来，实现海——陆（铁路）——海的连贯运输。这条大陆桥东起我国的连云港、日照等沿海港口城市，西行出域穿越哈萨克斯坦等中亚地区，经俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰、波兰、德国等欧洲国家，抵达大西洋东岸荷兰的鹿特丹、比利时的安特卫普等欧洲口岸，全程长达 11000 公里左右。1992 年 12 月 1 日，新亚欧大陆桥过境集装箱运输开通，新亚欧大陆桥运输进入试运营阶段。

2. 大陆桥运输的优越性及发展前景 与传统的国际运输方式相比，大陆桥运输具有明显的优越性：

(1) 运输距离大为缩短。大陆桥横穿大陆，比绕道海路近得多，目前世界上开通的西伯利亚大陆桥、北美大陆桥和新亚欧大陆桥等三条主要大陆桥，一般比传统的海运路线缩短 1/2~1/3。

(2) 速度快、时间省。由于大陆桥运距较近，且能使用铁路集装箱专用直达列车，中间环节少，运行速度快，从而节省了大量的途中运输时间，并使运行时间有了保证。

(3) 运行质量高。大陆桥运输实行“一票到底”的“门到

门”运输，手续简便，责任明确，加上陆上运输安全可靠，集装箱运输货损、货差减少，因此，大陆桥运输又具有运行质量高、效益好的特点。所以，大陆桥运输越来越受到国际运输界、贸易界的广泛重视。

如果从 50 年代初期由日本经美国向欧洲运输集装箱算起，大陆桥问世已近半个世纪。但这仅仅是个开端，从发展趋势看，大陆桥运输前景广阔，潜力巨大。

(1) 交通工具的现代化、高速化，对大陆桥运输将产生不可估量的推动作用。现代科学技术的迅猛发展，促进着包括火车、汽车、飞机、轮船等在内的交通工具的现代化、高速化，特别是时速超过 500 公里的磁悬浮列车的试运成功，将使铁路运输进入一个新的时代。这对以铁路运输为主的大陆桥运输，必将产生不可估量的推动作用。

(2) 国际贸易的急速增长，迫切需要便捷高效的大陆桥运输加快发展。当今时代，世界经济的显著特征是区域化、集团化、一体化，由此推动着国际贸易以惊人的速度增长。1952 年，世界进出口贸易总额为 600 多亿美元，到 1975 年，迅速发展达到 9000 亿美元，而到 1994 年，则高达 40000 亿美元。国际贸易的蓬勃发展，迫切要求改革传统的国际贸易运输方式，大力开展便捷、高效、可靠的大陆桥运输，以缩短运距，减少运费，加速货物运转。换句话说，发展大陆桥运输，是国际贸易急速增长的必然结果。

(3) 集装箱运输的迅速普及，预示着大陆桥运输开发潜力巨大。集装箱运输是当今国际上普遍采用的一种先进运输形式。60 年代，集装箱货物运量仅占整个海上贸易的 12~14%，到 90 年代，已上升到 23% 左右，而其价值已占世界贸易的 80%。1982 年全世界集装箱运量为 4200 万箱 (TEU)，约合 4.5 亿吨，到 1994 年，集装箱运量已高达 9300 多万箱 (TEU)，近 10 亿吨。

集装箱运输的迅速普及,既为大陆桥运输提供了稳定的箱源,促进着大陆桥运输的发展,又展示了大陆桥运输的巨大潜力所在。很明显,大陆桥运输方兴未艾,它的兴起将引发交通史上的一场新的伟大革命,把世界交通运输推向一个新阶段。

(二) 新亚欧大陆桥的发展优势

与西伯利亚大陆桥相比,新亚欧大陆桥具有明显的优势:

1. **地理位置和气候条件优越** 整个陆桥避开了高寒地区,港口无封冻期,自然条件好,吞吐能力大,可以常年作业。

2. **运输距离短** 新亚欧大陆桥比西伯利亚大陆桥缩短陆上运距 2000~5000 公里,到中亚、西亚各国,优势更为突出。从远东到西欧的货物,经新亚欧大陆桥比绕过好望角的海上运输线缩短运距 15000 公里,比经苏伊士运河的海上运输线缩短运距 8000 公里,比经巴拿马运河的海上运输线缩短运距 11000 公里,比经北美大陆桥缩短运距 9100 公里。

3. **辐射面广** 新亚欧大陆桥辐射亚欧大陆 30 多个国家和地区,总面积达 5071 万平方公里,居住人口占世界总人口的 75% 左右。其中,在我国境内长达 4100 多公里,横贯我国的苏、鲁、皖、豫、晋、陕、甘、宁、青、新等 10 个省区,其腹地范围可扩大到全国 80% 左右的地区。

4. **对亚太地区吸引力大** 新亚欧大陆桥吸引范围除我国(大陆)外,日本、韩国、东南亚各国、一些大洋洲国家和我国的台湾、港澳地区,均可利用此线开展集装箱运输。据悉它们对开展新亚欧大陆桥运输表现出浓厚的兴趣。西欧国家对此也很热心。俄罗斯、哈萨克斯坦、白俄罗斯、乌克兰等独联体国家因直接受益,也始终持合作的态度。

亚太经济的迅速崛起,世界贸易重心的东移,呼唤新亚欧

大陆桥尽快成为联结亚太与欧洲运输大通道。拥有世界人口40%的亚太地区，60年代中期以来，经济持续高速增长，对外贸易蓬勃发展，增长速度远高于欧洲，贸易额比重不断上升。到90年代初，该地区的国民生产总值已占世界的50%，贸易总额占世界的43%。1993年，日本、中国、台湾省、韩国、香港、新加坡、马来西亚等国家和地区均进入世界20大贸易区的行列，世界贸易中心正从大西洋移往太平洋。亚太地区与欧洲的经贸合作也越来越频繁，西欧已成为中国、日本的第三大贸易伙伴。1994年，仅中国与欧洲联盟12国的贸易额就高达315.2亿美元，比上年增长20.7%，比改革开放初期的1979年增长了10倍。亚太地区与欧洲的集装箱运输随着贸易额的增加而不断扩大，据亚洲西向运费协定组织统计，70年代以来，亚欧航线集装箱船位总供应量稳步增长，1994年达150万箱（TEU），预计1996年将继续上升到160万箱（TEU）^①。亚太经济的崛起，亚太与欧洲之间贸易交流的稳定增长，迫切要求新亚欧大陆桥加快发展步伐，尽早成为联结亚太与欧洲运输大通道。

毋庸讳言，目前新亚欧大陆桥运输还存在着许多障碍因素，如铁路、港口的整体状况远不适应大陆桥运输的要求；东方桥头堡发育滞后；铁路上有不少卡脖子地段；经营管理还有一个适应过程；前苏东地区存在一些不安定的政治因素，也对大陆桥的运行产生负面影响。但这些毕竟是发展中的问题，必将在陆桥运输的发展中逐一得到解决。新亚欧大陆桥固有的优势，决定了新亚欧大陆桥必将全线运营，发展壮大，成为沟通亚太地区与欧洲的主导运输线。从现实情况看，在新亚欧大陆桥运输全线运营之前，完全可以开展以中国段为主的陆桥运输和以中亚各国为主的陆桥运输，逐步延伸，创造条件，促进大陆桥运

^① 《国际贸易》1995年第2期第42页。