

前 言

对新亚欧大陆桥的研究,始于80年代中期,我们曾对陆桥运输、沿桥经济的发展、新亚欧大陆桥的地位和作用等作了积极的探讨,并出版了《亚欧新海大陆桥研究》等书,为领导决策提供了参考,并促进了陆桥建设从理论设想变为现实。

1990年9月12日随着兰新铁路西段和哈萨克斯坦的铁路接轨,举世瞩目的新亚欧大陆桥正式建成了。1991年7月20日,阿拉山口开始临时过货。1992年6月20日,乌鲁木齐至阿拉木图国际旅客列车开始运营。1992年12月1日从连云港运往哈萨克斯坦共和国和欧洲的集装箱专列正式发出,1994年下半年实现了无阻碍运输。今后随着铁路沿线各国联运关系的进一步理顺,这条全长10 900公里的钢铁大动脉必将会日益发挥它的重要作用。因为它有区域位置上的优势,缩短了运距和运期,节约了运费,增加经济收入,且货源比较充足,具有较强的竞争力。

新亚欧大陆桥经济的发展,必然会促进和带动东桥头堡连云港及东陇海铁路沿线乃至整个苏北经济的发展。现在奉献给广大读者的《论新亚欧大陆桥与苏北的振兴》这本书,就是被列入江苏省哲学社会科学“八五”规划课题的专门论著。本书较系统地阐述了世界陆桥的由来和发展,新亚欧大陆桥的地位和作用,陆桥经济推动下的连云港港、连云港市和苏北工农业、交通运输业、旅游业和社会文化事业的大发展。这也

符合江苏省委提出的沿江、沿海、沿桥的“三沿”发展战略。

我们这个课题组的负责人张殿臣同志为本书拟定了写作提纲,并撰写第二章和第五章;孟祥途同志撰写第一章和第六章;刘开山同志撰写了第三章和第四章。

限于资料来源和我们的学术水平,书中很可能存在一些不足之处,敬请领导、专家和读者给予批评指正。

作 者

1995 年 12 月

目 次

第一章 导论	(1)
第一节 大陆桥及陆桥经济	(1)
一、世界陆桥概况	(2)
二、关于陆桥经济	(7)
第二节 新亚欧大陆桥的地位和作用	(10)
一、新亚欧大陆桥是一次真正的东方快车	(11)
二、新亚欧大陆桥将改变世界物流运动格局	(12)
三、新亚欧大陆桥将给沿线地区经济腾飞带来机遇	(14)
第三节 新亚欧大陆桥与苏北的振兴	(16)
一、苏北的区位优势和丰富的自然资源	(16)
二、苏北人民一直在寻找发展的契机	(18)
三、新亚欧大陆桥的开通为苏北振兴插上双翅	(20)
第二章 陆桥经济推动下的连云港和连云港市	(22)
第一节 向现代化国际枢纽大港目标迈进的连云港	(22)
一、古代兴旺繁荣的海州港	(22)
二、近代一度兴起的大浦港	(25)
三、20 世纪 30 年代连云港的崛起	(26)
四、建国后连云港之巨变	(29)
五、向现代化国际枢纽大港目标迈进的连云港	(36)
第二节 向现代化多功能中心大城市方向发展的 连云港市	(39)
一、以港兴城的变迁史	(39)

二、	改革开放后连云港的腾飞	(42)
三、	向现代化多功能中心大城市方向发展的连云港市...	(46)
第三章	新亚欧大陆桥对苏北经济的带动和影响	(52)
第一节	苏北经济发展格局的重新调整	(52)
一、	先进的苏北衰落、落后的苏南崛起	(53)
二、	苏北在我国经济发展中的位置	(60)
三、	苏北经济发展格局的重新调整	(66)
第二节	苏北产业结构发生重大变化	(73)
一、	苏北产业结构现状	(74)
二、	第一产业即农业结构的调整	(78)
三、	第二产业即工业结构的调整	(83)
四、	第三产业结构的调整	(89)
第三节	带动和促进了外向型经济的发展	(95)
一、	充分发挥港口优势,实施大经贸战略	(96)
二、	吸引外资,迅速壮大经济规模	(98)
三、	由商品出口向资本输出转变	(101)
四、	办好开发区,争取自由港政策	(103)
第四章	新亚欧大陆桥对苏北交通运输事业的带动 ...	(106)
第一节	苏北交通运输的历史和现状	(107)
一、	苏北古代交通运输	(107)
二、	苏北近代交通运输	(109)
三、	苏北交通运输现状	(111)
第二节	苏北铁路网、公路网、水运网的发展	(114)
一、	铁路网的建设	(114)
二、	公路网的建设	(118)
三、	水运网的建设	(120)
第三节	带动和促进沿海港口群体的兴起	(125)
一、	苏北岸线和港口现状	(125)

二、 苏北沿海港口群的建设	(127)
三、 海陆联运网	(129)
第四节 带动和促进航空、管道运输和邮电通讯业的发展	(132)
一、 航空网络	(133)
二、 管道网络	(135)
三、 邮电通讯业	(137)
第五章 新亚欧大陆桥对苏北旅游事业发展的促进 ...	(139)
第一节 苏北旅游资源丰富	(139)
一、 连云港市的旅游天地	(139)
二、 徐州市的旅游天地	(148)
三、 淮阴市的旅游天地	(153)
四、 盐城市的旅游天地	(160)
第二节 重视和振兴苏北旅游事业的发展	(163)
一、 旅游业在国民经济中占有重要地位,起着重要作用	(163)
二、 探索旅游建设的新路子,形成苏北旅游热线	(165)
第六章 新亚欧大陆桥对苏北社会文化事业的影响和促进	(170)
第一节 新亚欧大陆桥将更新苏北人的思想观念 ...	(170)
一、 新亚欧大陆桥的开通和陆桥经济的发展将改变苏北信息闭塞的落后局面	(171)
二、 陆桥经济的迅速发展将促进苏北人思想观念的更新	(174)
三、 苏北人将重新认识自己的过去、现在和未来	(177)
第二节 新亚欧大陆桥将促进苏北科技、教育事业迅速发展	(179)

一、 陆桥经济的推进和发展,急需先进的科学技术和 大批合格人才	(179)
二、 苏北的教育事业必然要有个大发展	(182)
第三节 新亚欧大陆桥将使古老的苏北展现出全新的 面貌	(186)
一、 经济上的大发展必将带动社会文化事业大发展 ...	(186)
二、 经济、社会和文化事业的繁荣将使苏北人的 精神面貌全新	(188)

第一章 导 论

1992年12月1日零时,随着一声汽笛长鸣,一列满载着国际集装箱的列车,从新亚欧大陆桥东方桥头堡连云港启动,沿着漫长的陆桥飞驰西去。从此中国及世界陆桥运输史上揭开了新的一页,一条横贯亚欧两个大陆、连接太平洋和大西洋的“现代丝绸之路”出现在人们面前。它标志着太平洋到大西洋的物流距离缩短了,世界物流运动格局将要发生新的排列组合;它预示着一个新的国际经济时代——陆桥经济时代的到来,同时也为陆桥沿线地区经济的发展和振兴带来新的机遇。作为新亚欧大陆桥东方桥头堡的连云港市,以及位于这条大陆桥东方前沿的整个苏北地区,如何抓住这个“天时”,利用自己的“地利”,充分发挥人的主观能动性,以求得苏北经济社会的振兴和迅速发展?这不仅是苏北人民,也是全体江苏人民昼夜思考的大问题。因为苏北的振兴事关江苏全省经济社会发展的大局。我们的这个研究课题正是基于这一点,试图为人们理出一条较为清晰的思路来。

第一节 大陆桥及陆桥经济

“新亚欧大陆桥与苏北的振兴”这个课题属于陆桥经济研究的范畴,要研究陆桥经济,我们必须先从大陆桥和大陆桥经济本身谈起。

一、世界陆桥概况

提起桥,人们自然会想到,它是连接两岸的通道,一般架于江河之上。但是,大陆桥则是另外一种含义的桥。从运输概念上讲,是指跨越大陆、连接海洋—陆地—海洋的国际间运输方式,被称作大陆桥运输。它是现代国际贸易运输事业发展的一项新成果,是国际多式联运的一个重要组成部分。由于大陆桥运输具有缩短运输里程,降低运输成本,压缩运输时间,以及安全、简便、能够“门到门”的特点,赢得了国际上一些主要贸易国的青睐,被称为“运输线上的一场革命”。

大陆桥运输的最初方式,是采用国际标准 ISO 的 20 英尺^①或 40 英尺的集装箱,装载在直达专用列车上,由横贯大陆的铁路将其与两边的海上运输线衔接起来,形成跨越大陆、连接海洋的国际集装箱运输线。以后又发展为包括航空、公路运输在内的多式集装箱联运。

大陆桥运输最早起始于 20 世纪 50 年代初期,当时,一方面由于日本通向西方的海路受到严重威胁甚至阻塞;另一方面美国战后需要加速发展西部地区经济,于是日美联合,利用美国港口铁路网,开辟了世界上第一条大陆桥运输通道,即美国北美大陆桥。

目前世界上有几条大陆桥,专家们的说法不一,但有一点是共同的,就是新亚欧大陆桥正式沟通并投入运营后,现在世界上有影响的大陆桥运输线路增加到 3 条。第一条是横贯美洲大陆的美国大陆桥;第二条是横贯西伯利亚,连接欧亚两大

^① 1 英尺 = 0.304 8 米

洲的西伯利亚大陆桥；第三条就是横贯中国大陆，连接亚欧两大洲的新亚欧大陆桥。

美国大陆桥运输始于本世纪 50 年代初期，是世界上第一条正式启用的、有影响的大陆桥。它包括两条线路：一条是连接太平洋与大西洋的路线，从美国西部太平洋西岸的洛杉矶、西雅图、旧金山等口岸上桥，通过铁路横贯美国大陆至东部大西洋沿岸的纽约、巴尔的摩等港口再转海运，铁路全长 3 200 公里；另一条是连接太平洋至南部墨西哥湾沿岸的休斯敦、新奥尔良等港口再转海运的路线，铁路全长约 500 ~ 1 000 公里。美国大陆桥投入营运初期，曾吸引了不少货载，因为无论是运输费用还是货运时间都比用船舶经巴拿马运河直航要少得多，比绕道好望角、南美则更少。但因美国东部港口和铁路十分拥挤，船货到位后往往很难保证及时换装，从而抵消了大陆桥运输所带来的时间上的节省。所以，货主逐渐对这条陆桥失去了兴趣，以致美国大陆桥运输后来实际上没有得到预期的发展。但是，陆桥运输仍在发展，这就是专家们称作的“小陆桥运输”和“微型陆桥运输”，它是在美国大陆桥运输实践过程中派生并形成的。而且，这两者的发展已大大超过前者，成为后来居上者。

所谓“小陆桥运输”，也就是比大陆桥的海—陆—海运输少一段的海陆联运，成为海—陆或陆海式的运输。例如，远东至美国东部大西洋口岸或美国南部墨西哥湾口岸的货运，由原来全程海运，改为由远东装船运至美国西部太平洋口岸，而后转装铁路专用列车继运至东部大西洋口岸或南部墨西哥湾口岸。它以陆上铁路作为桥梁，把美国西海岸同东海岸和墨西哥湾连接起来。其主要优点是：①避免了绕道巴拿马运河，

节省了船舶过河费；②缩短了运输时间，到货可以提前；③可以享受铁路集装箱专用列车优惠价，降低运输成本。尤其是通往墨西哥湾口岸的小陆桥运输，因为运输时间缩短显著，成本降低明显，很受货主垂青。自从小陆桥运输方式出现后，以前经营这一地区直达班轮的公司纷纷停止派船直达，改为采用小陆桥运输。目前，远东至美国墨西哥湾口岸的货运，已有70%以上采用小陆桥运输。

所谓“微型陆桥运输”，就是利用大陆桥的一部分，它不通过整条陆桥，比小陆桥又短了一段，故又称“半陆桥运输。”例如，从远东去美国中部和东部城市的货，以往均由远东装船直运到美国东部口岸，然后换内陆运输运至目的地。去美国南部内陆城市的货，以往均由远东装船直运至墨西哥湾口岸，然后换内陆运输运至目的地。这本身就存在着大量迂回和绕道等不合理运输。采用微型陆桥运输后，将远东的货物装船运至太平洋沿岸，换装铁路集装箱专用列车可直接运至美国内陆城市。由于微型陆桥运输比小陆桥运输的优越性更大，节省运输费用更多，运输时间更短，到货时间更快，近年来的发展也十分迅速。

西伯利亚大陆桥从俄罗斯东部的纳霍德卡港或东方港上桥，至荷兰鹿特丹，全长11 880公里，是世界上最长的运输陆桥。因为它主要利用了东起符拉迪沃斯托克(海参崴)，西至车里雅宾斯克，长达7 000多公里的西伯利亚大铁路为陆上桥梁，所以被人称之为西伯利亚大陆桥。又因其地跨欧亚两大洲，所以又称为“欧亚大陆桥”。该陆桥正式启用始于1971年。这一年的3月20日，前苏联远东航运公司第一艘56个箱位的集装箱船“卡瓦列罗沃”号载着8个集装箱从日本大阪

起航,通过大陆桥集装箱专用列车运往欧洲,这个日子被称为横越西伯利亚大陆桥集装箱运输的开端。

西伯利亚大陆桥主要有三条线路。日本、香港、菲律宾等地运往欧洲、中近东地区的货物,经海运至俄罗斯纳霍德卡港或东方港后,改用铁路运至莫斯科,然后货分三路:一路从莫斯科经铁路运到波罗的海沿岸的圣彼得堡、里加、塔林港,再转集装箱船继运至德国汉堡、荷兰鹿特丹、比利时安特卫普、瑞典斯德哥尔摩、丹麦哥本哈根、挪威奥斯陆、葡萄牙里斯本、英国伦敦等港口;一路从莫斯科运至西部的布列斯特、乔普、翁格内、鲁瑞卡等国境站,再用铁路、公路运往欧洲各国;一路从莫斯科经铁路运至里海沿岸的日丹诺夫等港口,再转集装箱船运往希腊比雷埃夫斯、意大利那不勒斯、热那亚、西班牙巴塞罗那等港口。运距短、送达快、价格低,这三大优势使西伯利亚大陆桥运输在投入营运后得到迅速发展。1971年它只运了1 992个标箱,1972年就达到16 565个标箱,1981年则达到150 724个标箱。近年来,该陆桥的运量有所下降,其中原因很多,但主要是海运的竞争。近10年来,海上集装箱运输发展很快,第四代集装箱船的航行速度,已由过去的12~15节/小时,提高到20~25节/小时;有的已达到30节/小时。加上80年代的海运业处于萧条,海上运输商们不得不通过改进信息网络、改善服务设施、降低运价等手段来提高自身竞争的优势。这就使得西伯利亚大陆桥运输时间短、运费省的优势受到了削弱。目前,有关当局正在采取措施,推动西伯利亚大陆桥运量回升。

新亚欧大陆桥东起中国的连云港,西至荷兰的鹿特丹,全长10 900公里,其中中国境内4 131公里。它以中国、中亚、

西亚和欧洲铁路为陆上桥梁,横跨亚、欧两大洲,把太平洋与大西洋以及波罗的海、黑海、地中海连接起来,是新兴的亚欧国际集装箱运输陆上通道。因为它是连接亚欧的第二座大陆桥,所以人们称它为“新亚欧大陆桥”。又因为它与闻名于世的“古代丝绸之路”基本重合,所以人们又称它为“现代丝绸之路”。这条大陆桥已于1990年9月12日全线贯通,1992年12月1日投入试营运,1995年11月起进入稳定、正常运输。

新亚欧大陆桥的运行线路主要有5条。亚太地区运往欧洲、中近东以及俄罗斯的货物,经海运到中国的连云港或其他的沿海港口上桥,沿中国陇海、兰新两大铁路干线运至中国西部边境站阿拉山口后,进入哈萨克斯坦边境站德鲁日巴换装,到达阿克斗卡分5路运交各国:第一路经阿拉木图、塔什干,到达阿什哈巴德和库什卡,再运往伊朗、阿富汗等国;第二路经切利诺格勒、奥伦堡、伊利次克,到达黑海沿岸的诺沃罗西斯克港和日丹诺夫港,再转船运往意大利、希腊、西班牙等国港口;第三路经切利诺格勒、奥伦堡、古比雪夫、莫斯科,到达波罗的海沿岸的圣彼得堡、里加、塔林港,再转船运往德国、荷兰、英国、比利时、瑞典、丹麦、挪威、葡萄牙等国港口;第四路经切利诺格勒、奥伦堡、古比雪夫、斯摩梭斯克,到达布列斯特,再运往波兰、德国、法国、荷兰、比利时等国;第五路经切利诺格勒、奥伦堡、伊利次克、勒季谢沃,到达乔普、翁格内,再运往前南斯拉夫、意大利、奥地利、捷克、斯洛伐克、匈牙利、瑞士、德国、法国、罗马尼亚、保加利亚、土耳其、希腊、西班牙等国。

新亚欧大陆桥尚未正式投入营运前,其潜在的运输优势已经引起了世人的瞩目。第一,它使亚欧之间的货运距离比

西伯利亚大陆桥更为缩短。从日本、韩国至欧洲,通过新亚欧大陆桥,水陆全程仅为12 000公里,比经苏伊士运河少8 000多公里,比经巴拿马运河少11 000多公里,比绕道好望角少15 000多公里。第二,它使东亚与中亚、西亚的货运距离大为缩短。日本神户、韩国釜山等港至中亚、西亚等国,通过西伯利亚大陆桥和新亚欧大陆桥,海上距离相近,陆上距离相差很大。如:到达伊朗的德黑兰,走西伯利亚大陆桥,陆上距离13 322公里,走新亚欧大陆桥,陆上距离只有9 977公里,两者相差3 395公里。第三,它在运输时间和运费上都比西伯利亚大陆桥节省,更有利于同海运的竞争。第四,它的东端桥头堡连云港自然条件好。连云港位于北纬 $34^{\circ}21'$ ~ $35^{\circ}07'$,东经 $118^{\circ}24'$ ~ $119^{\circ}48'$,在中国东部沿海的脐部,同时也处于亚洲太平洋沿岸的中点。港口东有6公里长的连岛作屏障,西有云台山为依托,全长6 700米的拦海大堤已建成,形成了30平方公里的全天候港池。可以建10万吨级的深水泊位,可形成年吞吐亿吨货物的“东方大港”。一年四季可以不间断地进行作业。可以预示,新亚欧大陆桥在亚欧国际联运中,将发挥巨大的作用,将会日益受到越来越多的国家和地区的重视和利用。

二、关于陆桥经济

陆桥经济是伴随着大陆桥运输方式的产生而诞生的,它是环球经济发展在空间运动上继江河经济时代和海岸经济时代之后的第三经济时代,是一个高度现代化的国际经济形态。其基本特点是:以人类文明发达的江河、海岸地带为依托,将现代新兴文明向辽阔的环球内陆地区推移:向贫穷落后地区、

向高山、大漠、草原、冰原地区推进；向人烟稀少、资源丰富地区推进，扩展人类生存、繁衍、发展空间，改变地球表层人类分布结构，促进全球全面繁荣发达。这是人类求生存、图发展、共同开发地球的第三次飞跃性伟大合作。

陆桥经济出现和发展的基本前提：一是高速铁路的发明与创建；二是陆桥运输的出现与形成；三是江河海岸地带的资源需求与扩展能力的提高；四是内陆地带拥有江河海岸地带所需丰富资源，是地球资源宝库；五是和平与发展为主题的国际政治条件。这些基本前提在 20 世纪下半叶都已基本具备。21 世纪将是陆桥经济大发展的世纪，同时也将是陆桥经济开始推动全球经济大发展的一个新世纪。这是因为 21 世纪世界发展的大趋势更有利于陆桥经济的大发展。

关于 21 世纪世界发展的大趋势，由于人们的立场、观点和认识角度不同，认识目的不同，得出的结论自然是多种多样的。但略加分析，去表存里，综合抽象，仍不乏共识。这就是：人类社会文明发展将发生新的质变；扩展新空间，建设新环境，创造新的物质资料的能力将进一步增加；建设“地球村”所面临的共同任务将越来越多，相互依存性将越来越大；人类社会将不可避免地趋向“天下为公，世界大同”。其具体表现为：①科学技术的发展由于第三代新技术革命完成将使人类获得新能力。人类在“登天”、“入地”、“下海”、“造人”、“遥视世界”、“再造地球生机”等方面的功能将更趋于完善。②世界经济由于第三次产业革命完成将发生新的飞跃。这不仅表现为世界经济总量的大增，而且更表现为世界经济国际化水平的提高，相互依存，谁也离不开谁。任何一个国家、民族、地区、阶级企图用任何一种“损人利己”、“以邻为壑”的办法来达到

自己的自私目的,其结果只能是“搬起石头砸自己的脚”,以害人始,以损己终。这就迫使人们不得不按生产与消费规律合理共享自然资源和劳动成果,走共同富裕之路。③21 世纪人类虽然有了“登天”能力,但要开发太空,解决人类社会所面临的现实问题还很遥远,人类仍不得不依赖地球生存、繁衍和发展。因而保护地球生态平衡,再造地球生机,减轻地球压力,保持人类社会与自然界生态平衡将成为人类一项最基本的共同任务。人类一方面要控制人口增长,控制生态破坏,恢复地球再生产能力;另一方面则要调整人口分布,向贫穷落后地区,向高山、大漠、草原、冰原地区,向人烟稀少地区进军,开发新领域,再造新生机,提高地球供给能力,以保持地球总供给与人类总需求相平衡。④缩小贫富差距、消除贫困、共享天然财富和合理分配劳动成果,将是 21 世纪人类社会的主要矛盾。这是因为 20 世纪世界经济发展总水平的平均水平虽然有了新提高,但相对水平、两极分化则在不断扩大。这种贫富差距扩大的原因之一是富国对穷国的资源掠夺,不平等贸易,债务剥削等等。这样穷国与富国之间的斗争将不可避免,斗争的结果将促进穷国发展,迫使富国让步,减轻对穷国的剥削和负担。同时,富国也会日益感受到只有提高穷国的经济水平,才是自己赖以生存发展的基础。⑤和平与发展仍是 21 世纪世界的主题。这并不是什么人类“天良发现”或“上帝意旨”,而是由历史的发展和当前人类生存的客观环境决定的。在即将过去的 20 世纪人们看到了什么?一是战争挑动者都是失败者;二是发动核战争就意味着共同毁灭;三是人类自我保护意识增强,政治民主化提高,对战争后果的预见,使战争决策者越来越难以发动战争;四是鉴于国际关系进一步紧密,

任何局部冲突都会影响到国际利益和国际关系的变化,所以国际调解能力与制约能力将日益加强;五是人们越来越清楚地看到企图通过战争手段达到的目的,还不如通过经济技术手段容易实现。人类通过经济技术的高速发展同样可以生活得更好一点。

因此,在世界发展大趋势的牵动下,陆桥经济势将有一个大的发展,其结果将使世界经济发生五大转移:一是铁路为主体的陆上交通网络向内陆地区大转移;二是世界产业布局将向陆桥经济带大转移。因为产业主体是资源型基础产业,是宜于陆桥运输的高、轻、新型产业,以及海陆运输技术产业;三是世界市场将向新发展地区大转移。因为随着世界交通网络和产业分布大转移,世界人口势将大迁徙,势将形成一些新的发展地区,形成新市场,从而引起世界市场空间结构大调整;四是国际资本、特别是跨国公司大资本将向世界性跨国大工程转移,而这些世界性跨国大工程大多集中于新发展地区;五是世界经济发展中心向南半球大转移。

为顺应世界发展大趋势,同时也为了抓住陆桥经济大发展这个契机、促进本地区经济大发展,陆桥沿线国家和地区很有必要加强陆桥经济研究,增强陆桥意识,加快陆桥配套建设,以便积极上“桥”,顺利上“桥”。

第二节 新亚欧大陆桥的地位和作用

新亚欧大陆桥在即将到来的新的国际经济时代——陆桥经济时代中将扮演什么角色?起到什么作用呢?回答这个问题,我们不妨把目光再回到当今世界几条主要大陆桥的比较

中去。

一、新亚欧大陆桥是一次真正的东方快车

说新亚欧大陆桥是一次真正的东方快车,这是由它所在的地理位置,以及与其他两条大陆桥相比较所得出的结论。

20 世纪后半叶,世界经济逐渐形成了两大经济中心——太平洋经济中心和大西洋经济中心。人们常说,世界经济中心在转移。近代世界第一个经济中心是地中海,而后转向大西洋,现在正在转向太平洋。本世纪 60 年代以来,环太平洋地区经济发展超过大西洋沿岸,迅速起飞,大有压倒大西洋、取而代之的势头。但这并不意味着大西洋经济中心的衰落完全像地中海经济中心的衰落那样,从此一蹶不振。因为大西洋区域的经济技术基础已与当年地中海区域的经济技术基础大为不同了。同时,随着全欧形势变化,国际商品经济运动出现了一个新趋势,就是国际资本运动在世界范围内逐步形成了一股逆流向,流向欧洲,使欧洲经济再度活跃起来,从而遏阻了世界经济中心由大西洋向太平洋转移的进程。不过,太平洋区域的经济发展势头已经形成了自主性发展的强大基础,也不会因为欧洲的发展而减速。所以,21 世纪内世界形成两大平行的经济中心将是难以避免的。而联结这两大经济中心的,在西方是美国大陆桥,在东方则是西伯利亚大陆桥和新亚欧大陆桥。

新亚欧大陆桥与西伯利亚大陆桥相比较而言,虽然同是连接亚欧两大洲的“东方快车”,但是新亚欧大陆桥却具有更明显的优势。一是它使亚欧之间的货运距离更为缩短。据测,远东的货物经新亚欧大陆桥运到欧洲比经西伯利亚大陆