

The new Euro-Asia Landbridge starts from Lianyungang and stretches till to Rotterdam in Netherland of a total length of 10,900 kilometres radiating to over 30 countries and districts.
新亞歐大陸橋東起中國連雲港，西至荷蘭鹿特丹，全長10900公里，輻射30多個國家和地區

新亞歐大陸橋 經濟方略

盧嘉錫題

古龍高 編著

東南大學出版社

新亚欧大陆桥经济方略

古龙高 编著

*

东南大学出版社出版发行
(南京四牌楼2号 邮编 210018)

大丰市印刷厂印刷

*

开本 850×1168 毫米 1/32 印张 11.5 字数 300 千

1998 年 6 月第 1 版 1998 年 6 月第 1 次印刷

印数:1—2500 册

ISBN 7—81050—352—9/F·34

定价:28.50 元

(凡因印装质量问题,可直接向承印厂调换)

序

芮杏文

一

“大陆桥”一词是一个形象化名称,它是指以铁路为主体,公路、航空、海运、河运、管道运输和光缆通讯相配套的横跨洲际、连接海洋、实行海陆统一直接运输的新型现代化海陆国际通道。它是在现代工业文明和科学技术造就的多种先进交通工具和手段基础上发展起来的,是多种先进交通工具与手段的结合体、统一体。20世纪50年代以来,科学技术突飞猛进,人类利用自然、创造物质、发展生产的力量大为增强,微电子、原子能、生物工程等的发展与运用使人类的生产质量大为提高,交通工具有了很大发展,高速度、大容量、大运载的火车、汽车、飞机、轮船的生产以及管道运输、光缆通讯等的出现,使人类交往的距离大为缩短。集装箱运输技术的发明,作为一种“粘合剂”,将这些先进交通工具与手段组合到了一起,使之成为一个整体,从而形成了大陆桥交通运输体系。随着世界经济呈现出的国际化、集团化、区域化以及经济技术逐渐一体化的趋势,国际交通、洲际交通,不仅需要海洋,更需要利用陆地直接交往。这就要求有跨越洲际,连接海洋,将生产、流通、市场、消

费连接到一起,减少中间周转,实现直达目的地的大交通与之相适应。于是,大陆桥与陆桥运输也就应运而生了。先是50年代出现了美洲大陆桥,后又形成从俄国的纳霍德卡经西伯利亚到西欧的亚欧大陆桥,接着新亚欧大陆桥问世,并为世界关注。现在有关国家又开始酝酿在亚洲南部、东南部及西部地区再开辟一条通往欧非的亚欧非大陆桥;在亚洲北部白令海峡建设跨海大坝或越海隧道将亚欧大陆和美洲大陆连接起来,形成亚欧美大陆桥。不难想象,人类未来的活动空间,将不再为海洋所隔绝,而且也将不再为高寒和荒漠所困扰,横跨洲际大陆的环球高速铁路、高速公路的畅通,将为人类社会生存、发展、繁荣、发达,开辟出辽阔无垠的新天地,带来前所未有的新机遇。它将进一步促进区域经济的互补与合作,市场体系的整合与开放,资源的配套开发与综合利用,科学技术进步的共创与共享,跨洲际能源、交通、通讯网络的建设与营运,区域环境质量的改善与提高。所有这些将使陆桥经济渐渐兴起,从而人类社会将走向一个新时代——陆桥经济时代。这是人类社会发展的第三个时代。

人类社会有史以来,在地球空间运动及开发活动中,已走过了两个过程:首先是乘江河之便、之利,逐水而居,沿着大江大河繁衍生息,向江河两岸流动聚集,从而创造了黄河、尼罗河等流域的古代文明。这一时期,是从原始时期一直到商品经济之前的自然经济时期。

而后,发展到工业时代,特别是大工业时代,人类进入商品经济为主的时期。随着蒸汽机、电动机的出现,海洋成为商品跨洲交流运输的主要途径,人类又乘海洋之利、之便向海洋沿岸集聚,在一些荒无人烟的沿海地带,特别是在一些大江大河入海口,逐渐兴起港口城市,创造了现代文明。人类社会发展到现在,60%以上的人口集中在占地球仅19.2%的江河海洋沿岸狭长地带,这里也就成了地球上的繁荣发达富裕地区。我们将前一个过程称作“江河经济时代”,后一个过程称作“海岸经济时代”。与此同时,在人类社会和经济生活中爆发出新的严重问题:首先是发达地区沿海一带的资源愈来愈枯竭,而人口愈来愈膨胀。二是发达的狭窄沿海地区和辽阔落后的大陆内地的发展差距愈来愈大。三是市场相对缩小,生态环境恶化加剧,从而威胁到人类的生存空间和人类文明的新发展。大陆桥的出现,使我们看到曙光,从而也使我们产生了一个新概念:“陆桥经济时代”正在到来。人类可乘陆桥交通之便、之利,将先进文明与繁荣引向地球陆域辽阔的落后地区,开发尚未开发或欠开发的80.8%的地球,为人类社会生存发展开拓新空间,开辟新物源,营造新生机。构筑新的“陆桥经济时代”需有相当长的历史发展进程,“江河经济时代”形成过程是几千年,“海岸经济时代”形成过程是几百年,“陆桥经济时代”形成过程至少也得几个世纪。孟子说过:“行远自迩,登高自卑。”只要我们沿着它的前进轨迹

一步一步走去,终将走到目的地。推进新亚欧大陆桥区域经济发展与合作,建设一个横跨亚欧两大洲的全面繁荣发达的国际陆桥经济带,将有可能并有条件成为推动世界陆桥经济发展,使人类社会进入第三时代的前驱。

二

区域经济发展与合作是当代世界的一大时代潮流。新亚欧大陆桥经济区域系由东起太平洋西岸的中国连云港等东部沿海港口西至大西洋东岸的荷兰鹿特丹等港口,横贯亚欧两大洲中部地带,总长 10900 公里。由新亚欧大陆桥这条国际大通道连接而成的将是一个新兴的国际经济区域。它的东端,通过我国沿海众多港口直接与东北亚及东南亚诸国相连,并进而与美洲西海岸相通;它的西端,从中国新疆阿拉山口站换轨出境进入中亚,与哈萨克斯坦德鲁日巴站接轨,西行至阿克斗卡站与土西大铁路相接,进而分北中南三线接上欧洲铁路网通往欧洲。它所连接的国家 and 地区包括:东亚、中亚、西亚、中东、俄罗斯、东欧、中欧、南欧、西欧等 40 余国,面积 3970 万平方公里,占世界陆域面积的 26.6%;居住人口 22 亿,占世界人口的 36%。新亚欧大陆桥区域的极其鲜明的特点是:它的东西两端连接着太平洋与大西洋两大经济中心,基本上属于经济发达地区,但空间容量小,资源缺;而其辽阔狭长的中间地带亦即亚欧腹地除少数国家外,基本上都属于不发达或欠发达地区,特别是中国中西部、中亚、西亚、中东、南亚地区,地域辽

阔,交通不够便利,自然环境较差,但空间容量大,资源丰富(拥有人类社会所需的各种资源),开发前景极好,开发潜力极大,是人类社会赖以生存、发展的物华天宝之地。这里是世界上最重要的农牧业生产基地,粮、棉、油、马、羊在世界上占有重要地位;这里矿产资源有数百种,其中,金、银、铜、铁、铀、铅、锌、铂、镍、钛、锑、汞、铬、镁、钠、钾、矾、铝、钴、铍、钨、锰、钼、锂、磷、硼等均享誉世界;能源尤为富集,煤炭储量2万亿吨以上,石油储量约1500亿吨,天然气储量近7500亿立方英尺*,堪称世界的“能源之乡”。正是基于这个特点,决定了新亚欧大陆桥区域,在经济上具有极强的相互依存性与优势互补性,因而,也就蕴藏了非常好的互利合作前景。

历史上,亚欧两大洲就有悠久的经济文化交流与合作的好传统。远在2000多年前,古丝绸之路就将两大洲联系到了一起。依托古丝绸之路展开的经济文化交流与合作,不仅为人类社会创造辉煌的古代文明起过巨大作用,也对造就近现代文明产生了重大影响。至今,它们还是联系亚欧两大洲的一条重要的精神纽带。新亚欧大陆桥就是在它的基础上发展起来的,所以又称为“现代丝绸之路”。它必将为扩大现代亚欧经济文化交流与合作,推进亚欧现代文明发展,发挥更大作用。

人类社会,由于科学技术的日益发达以及两次世界

* “英尺”是一个已被废止的计量单位。其换算公式是:1英尺=0.3048米。下同。

大战的惨痛教训,越来越意识到相互依存是个普遍规律。发展亚欧经济合作,扩大亚欧经济交流,这不仅是不发达或欠发达国家和地区的需要,而且也是发达国家和地区的需要。不发达或欠发达国家和地区要发展,要繁荣,固然是主要依靠自力更生,但也离不开发达国家和地区的资金、技术支持;发达国家和地区要摆脱危机,避免停滞,保持繁荣,固然是主要依靠自我调整,但也离不开不发达或欠发达国家或地区开发与发展的支撑。当前,不发达或欠发达国家和地区正面临着大开发、大建设、大发展的严重任务;发达国家和地区正面临着新挑战,孕育着新危机。因而,在维护各自主权的基础上相互合作,扬长避短,共谋前程和繁荣,已是双方客观的自然需要。现在,尽管这一区域还存在着种种矛盾,但和平已是大势所趋。这一区域内,绝大多数国家和地区,都已将自己的工作重点转向经济建设与发展方面,因而,在经济贸易上出现了良好势头。东亚地区已成为世界经济发展的火车头,欧盟各国经济已开始复苏,中、东欧国家经济正逐步好转,中亚、中东也在向好的方向发展。亚欧腹地地处内陆,历来较为封闭,随着新亚欧大陆桥开通,正不断加速对外开放步伐。新亚欧大陆桥区域丰富的物质资源和巨大的市场容量,对位于新亚欧大陆桥东西两端的发达国家和地区具有强大吸引力,同时,世界贸易格局正在发生新变动,亚欧贸易地位正不断上升。这是一个非常巨大的变化。所有这些因素汇

聚到一起,必将形成一股巨大推动力,将亚欧大陆桥经济带发展起来,将亚欧两大洲推上区域经济发展与合作的新轨道。

三

我国政府对于建设、开发、利用新亚欧大陆桥并通过它推进亚欧经济合作一贯持积极态度。

在邓小平的建设具有中国特色社会主义理论指导下,在以江泽民为领导核心的中国共产党领导下,全国正在顺利地建立社会主义市场经济体制。从1978年党的十一届三中全会以来,我国实行改革开放政策,经济连年持续增长。1979至1995年的17年中,国民生产总值(GNP)年均增长9.9%,1995年末比1980年翻两番,总量在世界排名逐步前移。主要国民经济部门生产总量有了大幅度的增长,1995年年产煤12.98亿吨,排世界第1位;原油1.49亿吨,排第5位;钢9400万吨,排第2位;发电量10000亿千瓦时,排第2位;乙烯243万吨;粮食9300亿斤。

但是,按照人均计算,我国人均GNP不足3000元人民币,在世界上只排第103位,煤、油、钢、粮食的人均占有数也很低。另一方面我国经济发展又不平衡,东、中、西部地区经济差距逐渐拉大,国民经济发展中出现的其他新问题也亟待解决。

1995年9月召开的党的十四届五中全会提出了《中共中央关于制定国民经济和社会发展“九五”计划和

2010年远景目标的建议》，1996年3月召开的中国第八届人民代表大会第四次会议通过了《国民经济和社会发展的“九五”计划和2010年远景目标纲要》，这是跨世纪的中国社会主义现代化建设的宏伟蓝图。“建议”和“纲要”提出，2000年在我国人口将比1980年增长3亿左右的情况下，实现人均GNP比1980年翻两番，基本消除贫困现象，人民生活达到小康水平；2010年，实现GNP比2000年翻一番，使人民的小康生活更加宽裕；经济增长速度为年增8%至9%左右。

为了实现这个宏伟目标，我国政府制定了相应的政策措施，其中提出以中心城市和交通要道为依托，进一步形成若干个跨省（区、市）的经济区域，包括以上海为龙头的长江三角洲及沿江地区经济带，以珠江三角洲和闽东南地区为主的东南沿海经济区，以辽东半岛、山东半岛、京津冀为主的环渤海经济圈，以亚欧大陆桥和京九等铁路大干线为纽带的经济带。为了解决我国东部与中西部地区经济发展不平衡，“建议”和“纲要”还明确指出：国家要采取有力措施，支持中西部不发达地区的开发，支持民族地区、贫困地区脱贫致富和经济发展。其中包括实行规范的中央财政转移支付制度；优先在中西部地区安排资源开发和基础设施的建设项目；积极鼓励国内外投资者到中西部地区投资；理顺资源性产品价格体系；有步骤地引导东部某些资源初级加工和劳动密集型产业转移到中西部地区；并要求东部经济发达地区

采取对口支援等多种形式帮助中西部地区和民族地区发展经济等。国家还要求,沿交通干线、沿江、沿边地区和内陆中心城市要发挥自身优势,加快开放步伐,发展对外经济合作,促进中西部地区的经济开发和振兴。

新亚欧大陆桥在我国境内全长 4131 公里,贯穿东、中、西部 10 个行政省(区),即江苏、山东、安徽、河南、山西、陕西、甘肃、宁夏、青海、新疆,还影响到湖北、四川、内蒙等地区。这个地区人口约 4 亿,占全国的 30%;国土面积 360 万平方公里,占全国的 37%,在我国的社会经济发展中处于十分重要的位置。对大陆桥沿线地区进行的地质勘探和对两侧各 100 公里范围内的空中遥感勘测表明,这一地带能源矿产资源相当富集,沿线煤炭总含量占全国的 63.2%,石油近 40%,天然气达 50%,有色金属(包括黄金储量)也相当丰富,主要有色金属如镍占全国的 76.9%,铝占 60.3%,铜近 30%,黄金近 40%,化工、建材主要资源占 40%—70%。这一地带农业自然条件极好,土地广阔,土壤好,日照长;水资源也很丰富,据地质部门初步估算,西北地区地下水资源总量为 1124 亿方/年,并且分布广,水质、水量相对稳定,在一些中新生代大型地质构造盆地(如准噶尔、塔里木、鄂尔多斯盆地等)和断陷平原,有巨大的地下水储存量。另据有关部门历时 30 年,有近 200 人直接参加考察论证,认为可以从长江上游的通天河、雅砻江、大渡河通过巴颜喀拉山向黄河上游调水 200 亿方/年,考虑不

同引水方案,最短的隧洞 20 多公里,最长 131 公里。如从甘宁边界引黄河水 200 亿方/年,改造陕、甘、宁、蒙约 20 万平方公里干旱沙漠土地,理想条件下可产粮 900 亿公斤,供养 2 亿人口。

建国 40 多年来,国家在这一地区投入大量的资金,使沿桥地区的基础设施有了明显进步。沿桥地区铁路总长度占全国的 30%,从徐州到宝鸡的陇海复线,从武威到乌鲁木齐的兰新复线已建成;从山东日照石白港出发经菏泽、新乡上侯月铁路在西安与大陆桥相连接;从南京到西安的另一条陇海线也正在规划中;北京至上海的京沪线,北京至广州的京广线,北京至香港九龙的京九线等南北大动脉与大陆桥相交;大陆桥通过宝成铁路与川北相接;通过焦枝线与湖北、江西相接;通过包兰线、宝中线与宁夏、内蒙相连;通过兰青铁路与青海相通。大陆桥就像一条纽带,把中国长江、黄河南北有机地联系了起来。这里公路建设发展迅速,公路总长度约占全国的 30%,沿桥各地正分段建设高速公路,与铁路相互配合,将成为未来亚欧大公路的一个重要路段。这里,航空事业兴旺发达,机场设备完善。邮电通讯建设突飞猛进,沿桥地区城市和农村拥有交换机容量占全国的 27%。从上海到新疆伊宁的通讯光缆已经建成,并与欧洲相衔接。城镇体系正日臻完善,沿线地区 100 万人口以上的大中城市有 16 个,占全国的 50%;100 万人口以下的城市有 182 个,占全国的 34%。建国以来,国

家重视在沿线地带进行生产力布局,已建成一批在国民经济中起重要作用的骨干工业企业。我国实行对外开放政策以来,这一地区已有开放城市 7 个,经济技术开发区 20 余个,开放口岸 20 余个,三资企业约 6000 家,利用外资约 120 亿美元。

我国沿桥地区是中华民族的发祥地,中国人民的母亲河——黄河与大陆桥平行向东进入大海,古丝绸之路蜿蜒西行,丰富的人文遗产和自然景观吸引了众多的旅游者。新疆的天池、甘肃的敦煌莫高窟、西安的秦兵马俑、洛阳的龙门石窟以及七朝古都开封、孙猴子老家花果山等就像璀璨的明珠,点缀在大陆桥两侧。

但由于历史的原因,从总体上看,我国大陆桥沿线地区虽然资源丰富,社会经济进步巨大,但经济发展水平仍相对落后,人才素质较低,产业结构不尽合理,从而制约着国民经济的整体发展。因此加快这一地区的开发和开放,已引起党和政府的高度重视,并已采取了相应的政策与措施。新亚欧大陆桥 1990 年全线贯通后,1992 年即开始国际陆桥营运;1993 年决定沿桥全线开发开放;1994 年决定将大陆桥沿线开发开放作为中国认真履行 1991 年联合国环境与发展大会文件的实际行动,列入《中国 21 世纪议程——中国 21 世纪人口、环境和发展白皮书》第一批优先项目;1995 年确定建立新亚欧大陆桥经济带。这一系列战略决策以及上述特殊条件,说明大陆桥两侧有很大的开发前景和开发条件,横

贯我国东、中、西部,东西双向开放的“钢铁国际走廊”的加速开发和开放将成为我国经济的新的增长带,并将加速变成我国的国际性、开放型交通、经济走廊。为此,可在如下方面做出规划和努力:沿桥地带实行沿海地区的开放政策,根据需要可继续设立各种开发区和保税区;试办资源型开发区;按照高起点和与国际接轨的要求,建立资源和资源加工型新型企业,促进沿线地区工业化和城市化;利用外资,试办中国西部农业合作开发区,营造亚欧农产品批发交易中心;根据交通枢纽、资源状况、地理位置,以中心城市为依托,在沿桥地区建立若干个经济发展区,如以徐州为中心的淮海经济区,以郑州为中心的中原经济区(含鄂北地区),以西安为中心的关中经济区(含川西北地区),以兰州为中心的西北经济区,以乌鲁木齐为中心的西部经济区等,并把乌鲁木齐建成中国西部的国际金融、商贸、工农业经济中心,促进中国西部和中亚市场的发育和繁荣;把新亚欧大陆桥东端连云港建成具有自由港性质的国际集装箱干线枢纽港,并可为内陆国家设立专门出海口;同时使东部沿海“上桥”诸港口(包括大连、天津、青岛、日照、上海、宁波、广州、深圳等)成为沟通亚欧腹部地区与太平洋地区的进出口岸;根据需要可建设连通东亚和中亚的跨国油气管道,营造石化工业走廊;挖掘黄河和西域文化,开发新丝绸之路国际旅游,带动第三产业发展;在沿桥地带优先实行我国政府的建设重点向中西部倾斜的政策;对外资企

业实行国民待遇。

四

推进新亚欧大陆桥区域经济发展与合作是亚欧两大洲共同的任务,它与“亚欧曼谷会议”的精神和方向,是完全一致的,必将进一步受到亚欧有关国家和国际组织的重视和支持,并采取更加切实有效的行动和步骤。从现状来看,有关国家和国际组织及金融机构已就如何扩大陆桥建设,理顺陆桥运输,发展陆桥经济广泛深入地进行了研究,并进行了双边或多边协商,提出若干建议、方案,签署了有关协议。诸如:1994年10月,中、俄及中亚五国在北京举行了铁道(运输)部长会议,形成了会议纪要,批准了开发利用经友谊关—阿拉山口边境通道的国际铁路干线计划;1995年9月,中国政府和哈萨克斯坦政府签署了《关于利用连云港装卸和运输哈萨克斯坦过境货物的协定》;日本通产省委托其海外咨询企业协会就新亚欧大陆桥开发进行调研,提出了“21世纪丝绸之路”合作计划,日本经团联已决定将新亚欧大陆桥沿线开发作为重大国际合作项目;1995年,欧洲联盟委员会制订了亚太新政策及对华新政策,有关机构提出了欧洲—高加索—亚洲交通走廊方案;1994年9月,联合国秘书长在联合国大会第49次会议上提出《中亚五国与邻国开展过境运输的现状和建议》报告;1995年6月,联合国贸发会议在纽约召开内陆和正在发展过境运输的国家政府专家以及援助国和金融与发展机构代表

第二次会议,提出了在内陆和正在发展过境运输国家以及援助机构之间发展过境运输全球合作框架的建议;11月在安卡拉召开了中亚对外贸易和交通运输技术会议,再次探讨了欧亚交通走廊问题;近一段时期,联合国亚太经社会提出了新钢铁丝路方案、亚洲开发银行提出了亚洲高速公路方案、全球基础设施基金会提出了EATTS方案;不久前,韩国总统金泳三于亚欧曼谷会议期间提出的亚欧大铁路计划,已得到有关国家首脑的赞同。所有这些实质性的开发行动与意向,有力地说明新亚欧大陆桥区域经济发展与合作具有强大的生命力。

老子说过:“执古之道,以御今之有。”就是说要根据久已存在的客观法则来把握、处理、推动当今之事。新亚欧大陆桥区域经济发展与合作已在亚欧两大洲开始行动起来了。为了更好地遵循人类社会发展相互依存的普遍规律,充分发挥本区生产要素优势互补的整体效应,努力提高本区生产力的水平,开创陆桥经济新时代,在1996年北京新亚欧大陆桥区域经济发展国际研讨会上,我就如何推进新亚欧大陆桥区域经济合作的后续行动问题向大会提出原则建议:发表新亚欧大陆桥区域经济合作大会主席宣言,以作为各国今后的行动方针;成立新亚欧大陆桥区域经济发展国际论坛,定期召开国际会议;由联合国开发计划署安排,有关国家开展进行新亚欧大陆桥沿线地区发展规划研究,共同努力,积极促进有关各方已确定或提出的协议、计划、方案、建议加快

付诸实际行动。这些建议得到了与会代表的赞同,一年多来,已有了很好的效果。

五

连云港市在新亚欧大陆桥的实际营运和理论研究方面付出了艰苦的劳动,作出了很多有益的工作。在实际运营方面,载入新亚欧大陆桥运输史册的首列过境运输列车和首列整列过境运输列车分别于1992年12月1日和1995年11月23日从连云港发出。在陆桥理论研究方面,在完成《连云港市开放型经济战略纵论》等许多专著和专题研究报告的基础上,古龙高同志又撰写了这本《新亚欧大陆桥经济方略》一书,从理论和实践、宏观和微观结合的角度,对新亚欧大陆桥进行了系统的研究。它将对推进陆桥营运和学术研究方面起一定的作用,因此,我欣然为该书作序,并以我在1996年北京新亚欧大陆桥区域经济发展国际研讨会上的讲话为序,供读者读书时参考。