

日本对“中欧班列”的认识与利用

汪 婉

摘 要:作为共建“一带一路”倡议下横贯亚欧大陆的集装箱铁路联运班列,“中欧班列”运行 8 年来取得了令人瞩目的发展。特别是在新冠肺炎疫情蔓延下,为构建人类卫生健康共同体发挥了独特作用。而“绿色”竞争又进一步推升了中欧班列的需求。铁路运输相较空运和海运,二氧化碳排放量可分别减少约 95% 和 50%。在世界主要国家进入以“碳中和”为目标的产业政策大竞争的时代背景下,中欧班列越发成为“一带一路”沿线乃至更多国家和地区的首选。本文试从一个相对独特的角度,对“一带一路”框架下“中日第三方市场合作”项目——“亚欧大陆铁路物流”合作的现状和前景做出评估。

关键词:“一带一路”倡议 中欧班列 第三种国际物流方式 Eurasia Train Direct 碳中和

本文作者:北京大学国际战略研究院 理事,

北大经济学院 兼职教授

责任编辑:张 倩

DOI:10.19498/j.cnki.dbyxk.2021.03.004

2011 年 3 月,重庆—德国运输班列(渝新欧)开通,标志着“中欧班列”正式开行。2013 年中国提出“一带一路”倡议之后,在互联互通、互利共赢理念引领下,中欧班列以其运距短、速度快、安全性高的特点,迅速成为横贯亚欧大陆的重要国际物流通道。目前中欧班列已有西路、中路

和东路3条通道,共开行7条线路,通达境外21个国家的92个城市,其运输网络已经覆盖亚欧大陆主要区域,战略意义日益上升。中欧班列2020年全年开行量突破“万列”大关,共开行1.24万列、发送113.5万标箱,同比分别增长50%、56%。西方国家一直对中欧班列的运行效率提出质疑,指责回程重箱率低。据商务部统计,综合重箱率已达到98.4%,其中回程重箱率提升显著,同比增长9.3个百分点。^①

“绿色”竞争进一步推升了中欧班列的需求。铁路与其他交通手段相比,在节省能源和减少二氧化碳排放量方面具有绝对优势,这一点实际上不太被人提及。在世界主要国家进入以“碳中和”为目标的产业政策大竞争的时代背景下,通过更多地利用铁路运输减轻交通运输领域的碳排放量对环境的影响,将日益受到重视。中欧班列今后在绿色环保方面的突出优势,不仅将日益受到沿线国家、也将受到日本等非沿线国家的高度关注。

2020年以来,在新冠肺炎疫情蔓延、港湾和机场功能瘫痪的情况下,中欧班列发挥国际铁路联运独特优势,向全世界提供了口罩、防护服、呼吸机等医疗特需用品,成为亚欧大陆的“生命之路”。中欧班列全年运送的113.5万标箱货物中,防疫物资为939万件、7.6万吨,目的地主要是意大利、德国、西班牙、捷克、波兰、匈牙利、荷兰、立陶宛等国,并由其分拨到更多欧洲国家。西安、义乌、武汉等地还开行了中欧班列“防疫物资专列”,有力服务于国际防疫合作。^②

当全球疫情进一步恶化、影响到各国的经济活动和人民日常生活时,医疗用品以外的工业制品和生活用品的需求猛增,中欧班列全面助力复工复产,大力承接海运、空运转移货物,为畅通产业链供应链发挥了巨大作用。2020年中欧班列运输货物货值达500亿美元,是2016年的6.3倍,除电子产品、食品、木材、化工产品等传统品类外,国际产业链重

① 商务部:“2020年中欧班列开行超过1.2万列,同比上升50%”。央视新闻客户端:1月29日商务部专题发布会。

② “国家发改委2021年首场新闻发布会召开”,国家发展改革委秘书长赵辰昕答记者问。

要中间品运输需求迅猛增长。^①

今年3月23日发生在苏伊士运河的货轮搁浅事件,其解困进展牵动着全球目光,凸显了国际航运替代路线的必要性,再次反映出中欧班列作为横贯亚欧大陆的铁路运输骨干,在国际物流方面可以发挥的重要作用。

围绕中国与中东欧国家“中欧班列”的成功合作已有大量报道和研究。着眼未来,中欧班列不仅要发展对欧贸易,亦需要成为连接西方国家和远东市场的重要桥梁,在互联互通、互利共赢理念引领下,争取日本、韩国对欧货物使用中欧班列亦是关键。

一、中欧班列何以成为“中日第三方市场合作”落地项目

(一)日本对亚欧大陆铁路物流的认识和定位

笔者曾在《安倍执政后期的‘印太构想’和中日第三方市场合作》一文中重点论述了日本对“一带一路”倡议的认知变化,从最初的牵制观望到2018年两国总理互访后达成“中日第三方市场合作协议”,日本成为“一带一路”框架下与中国开展第三方市场合作的发达经济体之一。^②日本的立场转变既有当时中日关系转圜的大背景,亦基于对参与共建“一带一路”符合其实际利益的审慎研判。

早在2017年6月,时任日本首相安倍晋三在东京举办的第23届“亚洲的未来”国际会议发表演讲称,“今年欧亚大陆出现跨时代的变化,中国的货运列车首次跨越英法海底隧道,将义乌和英国连接在一起。‘一带一路’是一个连接大洋东西和周边地区的极具潜力的构想,期待‘一带一路’构想对亚洲和世界的和平与繁荣做出贡献”。^③虽然日本对中国的“一带一路”倡议颇有成见,而且提出“开放性、透明性、经济性、财政健全性”四项标准作为中日第三方市场合作的前提条件,但是日本对于横贯

① “国家发改委2021年首场新闻发布会召开”,国家发展改革委秘书长赵辰昕答记者问。

② 汪婉:《安倍执政后期的“印太构想”和中日第三方市场合作》,《中国国际战略评论2020(上)》,世界知识出版社2020年9月版。

③ 「第23回国際交流会議「アジアの未来」晩餐会 安倍内閣総理大臣スピーチ」、日本首相官邸。https://www.kantei.go.jp/jp/97_abe/statement/2017/0605speech.html。

欧亚大陆的国际物流、特别是往来于中国与欧洲及“一带一路”沿线各国的集装箱铁路联运班列——中欧班列情有独钟。在中日达成第三方市场合作协议的前一年,日本首相官邸及外务省、财务省、经济产业省及国土交通省四部门,于2017年11月共同完成了日本企业参与“一带一路”建设的指导方针,明确指出可以率先在节能环保、亚欧物流等领域与中方企业开展合作。日方对于“一带一路”项目的经济合理性做了深入细致的调查研究,聚焦节能环保、亚欧物流等安全性高、收益大的领域。

日本筑波大学名誉教授、“一带一路”日本研究中心代表进藤荣一指出:“日本在上世纪60年代的高速经济增长时期,通过‘列岛强韧化’战略,大规模投资国内基础设施建设,实现经济繁荣。但是在日本狭小的国土上通过基础设施建设推动经济发展的时代已经结束,今后日本应当和中国合作,在亚欧大陆对第三方国家的基础设施建设共同投资、开发、管理和运营。日本必须从20世纪的一国繁荣之路走向21世纪的‘连亚连欧’之路。中国的‘一带一路’倡议将使美国强权下的和平时代走向亚欧大陆新世纪,‘一带一路’倡议的推进和实施将记录这个转变过程。”^①

(二)日本经济界实地考察中欧班列

日本政府提出的“一带一路”框架下“中日第三方市场合作”指导方针,包括在亚欧大陆物流领域先行先试,是以日本经济界在中国实地考察为基础的。

2017年底,日本经济同友会^②访问北京、重庆和成都,围绕“一带一路”倡议实地考察。该机构在考察后发布的报告中指出,“日本不应带头否定‘一带一路’倡议,对于‘中国试图以一带一路为手段扩大势力范围’的说法也应当冷静分析,公正看待中国呼吁沿线国家共谋发展的姿态”。“中国主导的‘一带一路’倡议并没有明确的地理范畴和定义,现阶段可

① 进藤荣一:「グローバルパワーシフトと一带一路——連亞連歐からユーラシア新世紀の道」、『一带一路の現状分析と戦略展望』,第8—9页。国立研究開発法人、科学技術振興機構、中国総合研究、さくらサイエンスセンター。

② 日本经济同友会(Japan Association of Corporate Executives)成立于1946年,与日本经团联、日本商工会议所并列为日本经济三团体,具有很大影响力。

以看作是一个‘开放的地区合作机制’，‘一带一路’倡议谋求沿线国家的互联互通、开发和共赢，与欧美主导的经济秩序相比，中国主导的‘一带一路’倡议对参与国没有严格的资格、权利和义务的规定，它是一个具有开放性、包容性和灵活性的构想，将在反复探索中扎实推进。”^①

日本经济同友会特别围绕日本经济产业省提出的率先在亚欧物流领域开展合作的问题，实地考察了重庆—德国运输班列。经济同友会在报告中指出，“重庆是‘一带一路’倡议中‘陆上丝绸之路’的核心地区，也是汽车等重工业、电脑等 IT 产业的制造中心，牵引着中国西南地区经济发展。”报告对中欧班列的评价是：“铁路运输比海运节省三分之一时间，而成本是空运的二分之一。对于四面环海的岛国日本，横贯欧亚大陆的铁路运输必将成为海运、空运之外的第三种重要的国际运输方式。”^②这一结论成为日本经产省确定参与“一带一路”框架下的亚欧物流合作、制定指导方针的重要依据。

经济同友会还指出，“一带一路”倡议提出后，中欧班列班次大幅增加，这对于提高在华日企的商品运输效率十分重要。中欧班列对于日本而言，将是“参与亚洲通往欧洲这一巨大市场的机会”。这个建议也成为后来在华日企积极利用中欧班列的指导性意见。经济同友会还对中日两国企业在“一带一路”沿线第三国开发太阳能和风力发电、开发工业园区等持积极态度。^③

（三）日本经济产业省委托日本通运启动“有效利用中欧班列的可行性调查”

日本经济产业省提出率先在亚欧物流领域开展日中合作的指导方针后，以“推动中国大陆桥（中欧班列）利用”为项目名称，启动“为有效利

① 公益財団法人経済同友会：『経済同友会 2017 年度中国委員会ミッション報告書』、2018 年 1 月 19 日。

② 公益財団法人経済同友会：『経済同友会 2017 年度中国委員会ミッション報告書』、2018 年 1 月 19 日。

③ 公益財団法人経済同友会：『経済同友会 2017 年度中国委員会ミッション報告書』、2018 年 1 月 19 日。

用中欧班列改善硬件、软件的可行性调查”，委托日本最具代表性的大型物流企业日本通运启动试运行。日通自中国实施改革开放政策后的1981年进入中国市场，截止2017年，在华已拥有法人31家，在56个城市拥有230个网点，并且经营两项特色业务：一是从上海到新加坡的7000公里公路运输，二是中日韩海运无缝运输。借助中欧班列在远东和欧洲之间开辟空运、海运以外的第三个铁路物流通道，扩充跨境运输网络，无疑也是日本通运作为国际物流企业的目标。日本通运受日本经济产业省委托，从2018年12月至2019年3月，对中欧班列实施了10次运行测试，通过在集装箱内设置温度计、振动仪和全球定位系统等，详细记录数据，确认运输品质。日本通运甚至自筹专列，于2018年12月20日从西安发车经由霍尔果斯，次年1月4日到达德国杜伊斯堡，从原计划行程19天缩短为15天。专列上共有41个集装箱，货物主要来自在华投资的大型日本企业，主要货物包括液晶显示面板、复印机、照相机、空气压缩机等，货值超过1700万美元。成为当地媒体报道焦点，创造了从西安发车的中欧班列记录。日本通运测试的结果显示，没有出现因为震动和寒冷造成的货物损伤，列车能够按照规定的时间表运行，且通关手续十分便捷，虽然运输成本是海运的2.5倍，但是运输时间得以大幅缩短。经过测试，日本通运认为中欧班列达到了日欧企业的运输标准。^①

日本通运下属“日通综合研究所”根据上述测试所获数据，于2019年3月发表题为“在海外开展高质量基础设施建设可行性调查——为有效利用中欧班列改善硬件、软件的调查报告”。第一章从日本参与亚欧大陆物流合作的目的、方式及对中欧班列的介绍三个方面，详尽阐述了本次调查的总体计划。第二章通过在中国、日本、德国三地实施的问卷调查，分析了日本企业对中欧班列的利用需求。第三章从法律制度和商业

① 日本通運株式会社、日通総合研究所：『平成30年度、質の高いインフラの海外展開に向けた事業実施可能性調査事業（チャイナ・ランド・ブリッジの利活用推進に向けたハード・ソフト面の改善のための調査報告書）』、2019年3月。

制度两个方面分析了日本企业利用中欧班列的制度保障。第四章是该报告的核心部分,即日本通运从 2018 年 12 月到 2019 年 3 月,对中欧班列实施 10 次运行测试的详细内容。本章的结论是,从运输成本和运输时间上看,中欧班列作为支撑企业产业链的新型国际运输途径,正在成为弥补海运和空运不足的第三种重要运输手段。第五章提出了日方利用中欧班列时改善硬件、软件的具体方案。本报告的第六章收录了日本通运在日本经济产业省的大力支持下分别在中国、德国和日本召开的 3 次研讨会的重要内容。^①

(四) “亚欧物流”合作成为“中日第三方市场合作”的重要落地项目

2018 年 5 月,李克强总理访日,这是中国国家领导人时隔 8 年对日本进行正式访问。中国国家发改委、商务部与日本经济产业省、外务省共同签署《关于中日第三方市场合作的备忘录》。同年 10 月,在《中日和平友好条约》缔结 40 周年之际,安倍首相作为日本政府首脑时隔 7 年对中国进行正式访问,两国共同召开首届“中日第三方市场合作论坛”。李克强总理在致辞中指出:“中日两国在第三方市场合作会给中日合作带来更广阔的空间。中日在第三方市场不搞‘恶性竞争’,而要更大发挥互补优势,更大拓展互补空间,在第三方市场实现互补共赢合作。”安倍首相称,“日方愿同中方一同遵循开放透明和市场化原则,在第三方市场开展符合东道国需求和国际标准的合作项目,实现互利双赢和多赢。”^②期间,中日两国企业共签订 52 份合作备忘录,总额超过 180 亿美元。“亚欧物流”合作也成为“中日第三方市场合作”的一个重要落地项目。

在上述大背景下,2018 年 10 月 16 日,配合安倍晋三首相访华,日本通运在中国上海召开题为“利用中欧班列——中日第三方市场合作”的研讨会。日本经济产业省代表做了题为“关于日中第三方市场合作”的

① 日本通運株式会社、日通総合研究所:『平成 30 年度、質の高いインフラの海外展開に向けた事業実施可能性調査事業(チャイナ・ランド・ブリッジの利活用推進に向けたハード・フト面の改善のための調査報告書)』、2019 年 3 月。

② 《首届中日第三方市场合作论坛上,李克强和安倍都说了什么》,中国政府网,2018 年 10 月 27 日。http://www.gov.cn/xinwen/2018-10/27/content_5335045.htm.

主旨发言,全面介绍了2018年4月16日召开的“第4次日中高层经济对话会”、以及5月9日日中两国政府签署的《关于中日第三方市场合作的备忘录》要点。经产省代表还阐述了“日中第三方市场合作”的具体方向:“1、日中企业共同中标和运营第三方市场的基础设施项目;2、中国企业对中标的日本企业提供总承包和器械;3、将日中合资企业的产品投放第三方市场;4、日本企业向中国企业提供零部件和产品以投放第三方市场;5、日本企业利用中欧班列扩大国际物流;6、把日中企业在中国合作的成功模式推广到第三方市场;7、加强日中企业在第三方市场合作上的信息共享。”^①日本经产省代表的主旨发言,明确体现了日本政府引导日本民间企业理解并积极参与“一带一路”框架下“中日第三方市场合作”的意图。

2019年3月12日,日本通运在东京召开第三次研讨会,主题为“利用‘中欧班列’——推动日中第三方市场合作”。日本经济产业省代表再次做主旨发言,详细介绍了中日第三方市场合作的背景,中日两国企业已经签订的52份合作备忘录。再次强调日本政府已经确定“亚欧物流”为“日中第三方市场合作”的重要项目,而日本经济产业省委托日本通运实施的“中国大陆桥”即中欧班列项目,已经成为日中第三方市场合作的具体落地项目。^②

日本通运在日本经济产业省的大力支持下,分别在中国、德国和日本召开了三次研讨会,广泛宣传亚欧大陆国际物流合作的重要性,使“中欧班列”迅速受到有关各方关注。

二、“中国大陆桥(中欧班列)”项目具体实施情况

在中欧班列项目成为中日第三方市场合作项目之前,日本具有代表

① 日本通運株式会社、日通総合研究所:『平成30年度、質の高いインフラの海外展開に向けた事業実施可能性調査事業(チャイナ・ランド・ブリッジの利活用推進に向けたハード・ソフト面の改善のための調査報告書)』、2019年3月。

② 日本通運株式会社、日通総合研究所:『平成30年度、質の高いインフラの海外展開に向けた事業実施可能性調査事業(チャイナ・ランド・ブリッジの利活用推進に向けたハード・ソフト面の改善のための調査報告書)』、2019年3月。

性的大型物流企业——日本通运、日新、东海运、西日本铁路等与亚欧大陆的铁路物流都有一些业务关系,但是没有形成规模。2017年5月,日本政府代表团参加在北京召开的“一带一路”峰会之后,大型物流企业在日本政府的推动和支持下从2018年开始正式利用中欧班列,不同程度地开展了以中欧班列为核心的国际物流业务。日本各大物流公司经过周密的实地考察和试运行之后,对中欧班列的利用主要分为两种形式,一是为在华日企提供将商品运往欧洲的服务;二是为日本国内企业提供将商品空运或海运到中国内地之后,衔接中欧班列的联运服务。在新冠肺炎疫情暴发之前,第一种运输服务是主流,在华日企利用中欧班列一直呈不断扩大之势。而第二种联运服务因为运输成本高,多为应急使用。但是新冠肺炎疫情暴发后,在空运、海运价格上涨的背景下,日本国内企业对中欧班列的需求也不断扩大,日益向常规化利用发展。下文主要以日本通运为例,分析日本大型物流企业利用中欧班列的现状。

(一)在华日企利用中欧班列现状

日本通运自2015年11月开始正式利用中欧班列的渝新欧铁路物流运输。根据运输成本和运输时间,将中欧班列的集装箱铁路联运服务定位在介于空运、海运之间,利用量十分有限。2017年5月第一届“一带一路”国际合作高峰论坛之后,中欧班列的集装箱运输形成规模化。中国在十三五规划中对中欧班列的发展目标是,到2020年将实现在中国43个城市开行,年开行达到5000列。在此背景下,日本通运的业务量迅速扩大,将中欧班列的铁路运输服务统称为「Eurasia Train Direct」,启动从西安和重庆等9个城市出发,连接波兰和德国等欧洲国家10个城市的铁路货运服务。由于日通在中国和欧洲各地都设立了当地法人事务所,还推出了海运和空运难以实现的、以中国或欧洲为目的地的门对门一条龙物流服务。^①

2018年中欧班列的年开行已达6300列,而“一带一路”倡议提出当

^① 日本通運ホームページ、ニュースリリース一覧:「日通、中国欧州間クロスボーダー鉄道輸送でサービス大幅拡大」、2017年5月18日。

年仅为 80 列,在这种井喷式增长的背景下,日本通运提出“比空运便宜、比海运快”的口号,对中欧班列的利用进一步提升。日本通运的货物主要是汽车零部件和电子精密仪器等,日系汽车企业大多集中在广州和武汉,向匈牙利等东欧国家、土耳其出口汽车零部件,国际物流的需求非常旺盛。得益于中欧班列在重庆、成都、武汉、西安开行数量多、运输日期稳定、安全性能高等特点,需求迅速提升。2019 年日通利用中欧班列发送货物达到 2400 标箱,日通指出:“因为选择了中欧班列,不仅大幅降低了运输成本,而且提高了运输的安全性、稳定性和效率”。^①

2020 年新冠肺炎疫情造成空运成本大幅增加,海运价格也不断飙升,而且由于船期延误,导致欧洲的客户抱怨运输时效太低。于是,运输成本和运输时间相比空运和海运各占优势的铁路运输成为重要的替代手段。如前所述,2020 年中欧班列全年开行 1.24 万列,比十三五规划宣布的开行目标增长了 50% 以上。单月开行本来完全可以达到 1000 列以上,因 12 月份海外物流的迟缓、集装箱缺乏导致的价格上涨等原因,维持了月开行 1000 列的水平。在中欧班列出现“一箱难求”的情况下,在华日企利用中欧班列也出现供不应求的现象。

(二)日本国内企业把利用中欧班列作为“企业 BCP 对策”

日本通运也向日本国内企业积极推介中欧班列联运服务。日本作为岛国,本身不具备国际铁路运输条件,面向欧洲的物流主要依赖传统的海运方式。如果利用中欧班列联运服务,从日本发货到中国内地再衔接中欧班列,运输日期大约需要 25—28 天,而海运是 30—35 天,铁路运输的费用则是海运的 3 倍以上,可见中欧班列联运服务的优势并不明显,因此日本国内企业把利用中欧班列作为“企业 BCP 对策”,即发生自然灾害、火灾、恐怖活动时的应急手段。

根据 2017 年日本“全国进出口集装箱货物流动调查”数据显示,运往欧洲的货物占比 13.3%。其中工业机械、汽车零部件、电力机械占

①「中欧班列が中国对外贸易をサポート、互惠・ウィンウィンを加速」、人民网日语版,2020 年 12 月 8 日。

71.8%，其次为染料、合成树脂等化工品，还有测量、光学、医疗器械、化学药品等。根据当年日本向欧洲的海运集装箱数量推测，铁路运输的潜在需求为 5.5 万标箱，从日本国内往欧洲的货运列车一年大约需要开行 550 班次。^①

但是，日本面向欧洲的空运和海运经常因为各种因素的影响出现运力紧张。比如每年台风季节，经常因为停运造成货物积压滞留；油价涨跌也极大影响运输成本；海运还要面对海盗、事故等风险。今年 3 月 23 日发生在苏伊士运河的“长赐号”货轮搁浅事件，造成运河停运 6 天，对全球航运的干扰需要数周或数月才能解决，带来的连锁反应对全球供应链造成重大影响，寻求更加有效的替代路线势在必行。

2018 年在中日关系改善、日本经产省积极推介中日在亚欧物流领域合作的大背景下，中欧班列引起日本国内企业的强烈关注。为了使中欧班列联运项目更具吸引力，日通于 2018 年 3 月进一步充实「Eurasia Train Direct」服务，为日本国内企业利用中欧班列设计了 2 个具体方案：第一种是「Sea & Rail」联运服务，将日本国内的货物从日本五大港——东京港、横滨港、名古屋港、大阪港、神户港海运到中国大连，搭载中欧班列运至德国杜伊斯堡，行程最短为 28 天。第二种是「Air & Rail」联运服务，将日本国内货物从成田、羽田、中部、关西机场空运到重庆，搭载中欧班列运送至德国杜伊斯堡，行程最短为 22 天。^②

与海运相比，中欧班列行程可以缩短 7 天以上，但费用是海运的 3 倍，只能作为海运、空运运力紧张时的补充手段，因此在 2018 年，日本国内企业利用中欧班列不能形成固定班次。日本通运经过调研后认为，符合以下 5 个条件中的 3 个，即可以利用中欧班列。1、附加价值高的商品；2、重量突出不能利用空运的商品；3、发货和到货均在内陆地区的商品；

① 男澤智治：「『一帯一帯』構想と中国鉄道輸送について」、九州国際大学『国際、経済論集』第 4 卷、2019 年 8 月。

② 日本通運ホームページ、ニュースリリース一覧：「日通、中国欧州鉄道を利用した日本欧州間複合一貫輸送サービスを開始」、2018 年 5 月 15 日。

4、属于全球化产业链的商品；5、价值下降较快的商品。日通指出，电脑等电子产品符合1、4、5项条件；而汽车或汽车零部件符合1、2、4项条件。ATM机和向东欧市场提供的汽车零部件符合1、2、3项条件。^①

（三）以中欧班列为中心的“海铁联运”日益成为日本国际物流的第三个重要手段

2019年5月第二届“一带一路”高峰论坛之后，日本国内企业对中欧班列的关注度迅速提高，日通接受相关业务咨询大量增加，为了满足客户的需要，日通再次扩大并完善「Eurasia Train Direct」服务，启动从西安和重庆等城市出发，连接波兰和德国的铁路货运服务。在开行频率方面，日通最初计划每月开通1—2班往返列车，但是因为需求的增加，已经启动西安—杜伊斯堡每周3次定期班列，委托中国铁路公司定期开行，日通承包列车班次。^②

此后日通不断开通海铁联运固定班次新线路，2019年9月开通从东京、横滨、名古屋、大阪、神户、门司港海运到中国厦门，搭载中欧班列运至波兰及德国线路，为每周2次定期班列，班列行程最短为23天，比传统的海运行程40天，可缩短近一半时间，比2018年开通的大连海铁联运线路可节省40%的费用。^③

2020年新冠肺炎疫情造成空运成本大幅增加，每公斤运费从以前的1.5欧元涨至8欧元。海运也达到极限，一个40英尺的货运集装箱的报价已超过5000美元，比2019年上涨1/3以上，而且出现船期延误问题，日本国内企业不得不寻求通过陆路运输避开船期延误。目前，日本企业对中欧班列的需求不断扩大，日益向常规化使用发展。

① 日本通運株式会社、日通総合研究所：『平成30年度、質の高いインフラの海外展開に向けた事業実施可能性調査事業（チャイナ・ランド・ブリッジの利活用推進に向けたハード・ソフト面の改善のための調査報告書）』、2019年3月。

② 在定期班列开行之前，日通采取的方式是从与铁路公司签约的中国运输公司购买部分货运空间。日本通運ホームページ、ニュースリリース一覧：「日通、中国欧州間クロスボーダー鉄道輸送で定期便サービスを開始」、2019年6月4日。

③ 日本通運ホームページ、ニュースリリース一覧：「日通、日本発廈門經由欧州向けSEA & RAIL 複合輸送サービスを開始」、2019年9月6日。

日通等日本物流企业在中国铁路公司的大力协作下,不断开通海铁联运国际中转新通道。2020年1月19日开设经由太仓港、在西安搭乘中欧班列的海铁联运新线路。^①2020年12月2日,装满丰田汽车零部件的货轮从日本名古屋港出发,到达上海后进入长江,在武汉搭乘中欧班列,并于12月28日到达德国杜伊斯堡。由此,日本—武汉—欧洲集装箱海铁联运国际中转新通道正式开通,为日本国内货物出口欧洲提供了又一新的中转通道,与传统的海运相比,运输时间由45天缩减为22天左右。

2021年2月18日,日通开通从横滨港出发经由苏州搭载中欧班列到德国的线路。日通指出,目前中国与欧洲之间的海运物流供不应求,对于中欧班列的需求与日俱增,出现不能满足客户需求的情况,日通是在这种情况下努力开拓新线路,计划每年向欧洲运输2000个长40英尺(约12米)的集装箱。^②

今后日本国内货物利用中欧班列,不仅规模将逐年扩大,而且货物内容也将更加丰富。在“中日第三方市场合作”框架下,日本通过有效利用中欧班列,突破了作为岛国缺乏条件发展国际铁路物流的困境,海铁联运已成为日本国际物流的第三个重要手段。

三、“绿色”竞争推升中欧班列需求

中欧班列的另一重要价值和潜力关乎世界各国长远战略,即减排。铁路运输具有运量大、能耗低、排放少、污染小的特点,与空运和海运相比,二氧化碳排放量可分别减少95%、50%左右;铁路每增加1万吨货运量,比公路运输同等运量减少二氧化碳排放约270.6吨。目前,世界主要经济体围绕“绿色”已经从环保政策进入产业政策的大竞争时代。欧盟

① 日本通運ホームページ、ニュースリリース一覧:「日通、欧州発太仓經由日本向けRAIL & SEA 複合輸送サービスを開始」、2020年1月19日。

② 日本通運ホームページ、ニュースリリース一覧:「日通、中国・蘇州発欧州向けクロスボーダー鉄道輸送で定期便サービスを開始」、2021年2月18日。

的“绿色新政”、日本政府的“绿色增长战略”都意在实现脱碳,完成产业升级,美国拜登政府也已启动跨部门工作组为实施碳定价做准备。欧盟正在限制运输过程的碳排放量,推动相对排放较少的铁路运输代替空中运输。4月22日,在美国总统拜登邀请世界各国40位领导人参加的全球气候变化峰会上,各国的减排目标都在加码。^①

2020年9月16日,日本自民党新总裁菅义伟当选第99任首相并且组建新内阁后,内政方面的重要主张就包括成立数字化厅和宣布碳中和目标。菅义伟在首次施政演说中宣布日本到2050年实现碳中和,并表示要把打造经济和环境良性循环、实现绿色社会作为经济增长战略的支柱。在4月22日举办的全球气候变化峰会上,菅义伟提出了跟之前相比大幅度增长的减排目标,表明日本将使温室气体到2030年度比2013年度减排46%的目标,而此前的目标是26%。^②

为了配合菅义伟政府的“绿色增长战略”,日本的航运和快递业也面临极大压力。日本邮船株式会社表示,随着汽车制造商和其他行业开始根据脱碳承诺选择运输公司,海运企业必须寻求更加环保的运输手段,铁路运输成为重要选项。日本各大海运公司表示,出于减少碳排放考虑,将与中国铁路方合作,利用中欧班列实现亚欧联通。日本三大海运公司——日本邮船、商船三井、川崎汽船在脱碳势头日益强劲的背景下,一方面投资设立专门机构研发减少二氧化碳排放量的邮轮,另一方面寻求更加环保的运输手段,包括利用横跨欧亚大陆的中欧班列,向欧洲地区运输日本生产的汽车。从2021年起,日本邮船株式会社将向海外运输日本产汽车的部分线路从海运转变为二氧化碳排放较少的铁路运输,具体线路是从日本海运到大连,然后衔接中欧班列运到哈萨克斯坦的阿腾科里,路程约为5000公里。此前,日本邮船株式会社一直利用海运把汽

① 《日媒:日本首相菅义伟将宣布2030年减排目标》,《参考消息》2021年4月22日。http://www.cankaoxiaoxi.com/world/20210422/2441241.shtml.

② 《日媒:日本首相菅义伟将宣布2030年减排目标》,《参考消息》2021年4月22日。http://www.cankaoxiaoxi.com/world/20210422/2441241.shtml.

车运到土耳其后转往欧洲,通常需要 8 周时间。如果利用中欧班列,运输时间约能缩短至 4 周,更为重要的是碳排放也可减半,运费与海运基本相同。日本邮船株式会社预计第一年度将运输 5000 辆左右,到 2025 年前后,每年可运输 3 万至 5 万辆汽车。^① 2018 年中日两国企业签署的第三方市场合作的 52 个协议中,海上风力发电等绿色环保项目已经落地,物流领域第三方市场合作可成为推动中日绿色环保合作的积极因素。

当前,全球已经进入“绿色”竞争时代,全球治理格局围绕“绿色”迅速发生变化。随着美国拜登政府重回全球气候变化合作轨道,欧亚多国宣布减排目标,“绿色”成为各国政府制定产业政策不得不考虑的因素,企业也必须随之调整经营策略。主要国家举政府和民间之力,对氢能、蓄电池、碳循环等成长型行业集中投资和战略扶持。中国也已经宣布了实现碳达峰、碳中和中长期目标,未来,风电和太阳能发电将分别是现在的 12 倍、70 倍。中国的中西部地区将成为最主要的能源输出地之一,从青藏高原一路向北到新疆,腾格里沙漠有中国最大的光伏电站,当年的丝绸之路从这里通过,今天的中欧班列也从这里通过。铁路运输通过新技术开发进一步减少碳排放量的空间和潜力都非常之大,在各种运输方式中,铁路是唯一可以实现以电代油的运输方式,在“环保政策”转化为“产业政策”的大背景下,以中欧班列为代表的亚欧物流运输更加具有深远的战略意义。

四、结论

本文从“一带一路”框架下“中日第三方市场合作”的角度,对日本通过与中国合作利用中欧班列的现状和前景做出评估,可以得出以下结论。

(一)在中日达成“第三方市场合作协议”之前,日本政府已于 2017 年在日本企业参与“一带一路”建设的指导方针中指出,可率先在节能环保

① 「日本郵船、鉄道で車を大規模輸送、CO2 半減」、『日本経済新聞』2021 年 1 月 14 日。

保、亚欧物流领域开展合作。说明日本参与“一带一路”建设,并不仅仅是2018年中日关系改善背景下的政治考量,亦出于参与共建“一带一路”符合其实际利益的研判。

(二)日本物流企业参与“一带一路”框架下“亚欧大陆铁路物流”合作项目,是在2018年中日关系逐步转圜、中日首脑外交引领日本社会各界对“一带一路”倡议的关注度迅速提高、认知逐渐发生变化的背景下产生的。日本政府委托日本通运对中欧班列做了深入细致的可行性调查,在确认其安全性和经济合理性的基础上,推动其成为“中日第三方市场合作”的落地项目。

(三)日本通运承接“亚欧大陆铁路物流”合作项目之后,得益于近年中欧班列“运行安全稳定”、“效率稳步提升”、“运营网络持续拓展”“业绩屡创新高”的良好发展背景,日通面向在华日企以及日本国内企业的日欧货物联运的业务量也迅速增加,通过开设「Eurasia Train Direct」综合联运通道,取得良好业绩。

(四)特别是在新冠肺炎疫情暴发后,全球疫情出现反复,空海运运力极大受限的大背景下,中欧班列逆势增长,业绩屡创历史新高,带动了日通等日本物流企业依托中欧班列不断开设新的联运通道,并通过加大和细化对中欧班列的有效利用,使“海铁联运”从原来的“应急手段”逐渐发展为日本国际物流的第三个重要手段。

(五)着眼未来,减排成为产业政策的重要考量因素,日本的物流企业将不断加大对中欧班列的利用。中欧班列以其在绿色环保方面的独特优势,将超出开行当初的预期目标,在亚欧铁路运输乃至国际物流中发挥更加重要的作用,具有深远的战略意义。

ative is mainly due to factors of such three levels as the international system, the state and the individual. Japan's shifting to a policy of conditional cooperation within the Belt and Road initiative is driven by five major factors such as the improvement of Sino-U. S. relations. The COVID-19 epidemic has had a negative impact on China-Japan cooperation; however, both sides actively respond to new challenges and promote cooperation of epidemic prevention and control as well as bilateral economic cooperation. The cooperation between China and Japan is not only beneficial for the transfer of excess production capacity between the two countries and the expansion of space for economic development, but also contributes to the in-depth economic integration of China and Japan in deepening mutual trust and improving political relations.

Keywords: Belt and Road Initiative; Sino-Japanese relations; economic cooperation; Indo-Pacific Strategy; China-U. S. relations; COVID-19

Japan's Perception and Utilization of China-Europe Railway Express

WANG Wan

Abstract: As a continental container railway transportation across Asia and Europe under the joint construction of the Belt and Road Initiative, the China-Europe Railway Express has achieved remarkable development in the past eight years. Especially in the context the spread of COVID-19 epidemic, the express has played a unique role in building a community of common health for all human beings. The "green" competition has further boosted the demand for China-Europe Express. Compared with air and maritime transportation, the railway can reduce carbon dioxide emission by approximately 95% and 50% respectively. With major countries entering into the stage of industrial policies competition aiming at the carbon neutrality, China-Europe Railway Express has increasingly

become the first choice for more countries and regions along the Belt and Road. The article attempts to evaluate the status and prospects of Asia-Europe Continental Railway Logistics under the framework of Belt and Road Initiative cooperation from the perspective of the third-party market cooperation between China and Japan.

Keywords: Belt and Road Initiative; China-Europe Railway Express; the third way of international logistics; "Eurasia Train Direct"; carbon neutrality

The Trump Administration's Policy towards the Korean Peninsula

LYU Chunyan, CHENG Long

Abstract: The Trump Administration's policy towards the Korean Peninsula, based on the "American First" principle, is formulated under the circumstances where the relations between the ROK and DPRK are turbulent and the strategic competition among great powers become intensified. The aims of that policy include the following three aspect, firstly, to promote coordination within the alliances and strengthen the dominance of U. S.-Japan-ROK relations, secondly, to control the direction of the Korean nuclear issue and contain China's strategic influence, and, thirdly, to serve for the "American First" principle and demonstrate U. S. strategic power. The Trump Administration has implemented multiple policies such as improving strategic positions of alliances, safeguarding national interests by its military power, strengthening the propaganda of "DPRK's threat to the world" and holding summit meetings frequently. The U. S. policy towards the Korean Peninsula has brought about some complicated strategic influence including the weakening of the political mutual trust between the U. S. and ROK, which is by no means helpful for the denuclearization of the Korean Peninsula and