

本刊特稿

大力开发内陆地区是 21 世纪全球发展的主题

——西安、东京学者关于中国西部大开发问题的对话

□李永泉

2000 年 11 月 6、7、10 日，西安市社会科学院邓友民院长与日本著名经济学家、创价大学教授滨胜彦先生就中国西部大开发、亚欧大陆桥以及中日经济合作等有关问题进行了三次交谈。

邓友民（以下简称邓）：99 年 6 月 17 日，中国国家主席江泽民在西安就中国西部大开发发表重要讲话。西部大开发这一战略的实施，对于中国经济发展、民族团结、社会稳定，具有重大的意义。我们西安市社会科学界自去年以来加紧了相关的课题研究。西安市政府也已提出了贯彻实施西部大开发战略的目标、方针、任务以及相应的措施。

滨胜彦：中国全面实施西部地区大开发战略需要十年甚至几十年时间，这是一个长期的任务。它的重要意义在于开始了亚洲内陆大规模经济建设和构筑人与自然的并存关系，将带来内陆地区经济、文化的复兴。

邓：回顾历史我们会发现，在生产力低下的农业社会前期，世界上的许多大都市都是首先从内陆地区发展起来的。公元第一个千年，是亚欧陆上交通的繁荣期，丝绸之路使罗马、波斯、贵霜王国、汉、唐等不同王朝的文化得到了沟通。公元第二个千年，海上交通唱了主角（后期出现了空运和高速公路）。这样，随着许多国家经济中心向沿海地区转移，世界内陆地区就普遍衰落了。

滨胜彦：沿海地区的高度发展，带来了经济社会的诸多问题，例如增长速度放慢，这也制约了本国和世界经济的进一步发展。内陆地区欠发达，确是一个全球现象，各国都已不同程度地注意到这一问题，尤其是贵国，在世纪之交及时提出并实施西部地区大开发战略，这不但符合中国实际，也具有世界意义。

邓：世界内陆地区，有中国中西部、中亚和西亚内陆地区、南亚内陆地区、俄罗斯内陆地区、非洲内陆地区、南美内陆地区等六大板块，中国西部大开发启动了在世界范围内大力开发内陆地区的进程，是新技术革命、经济全球化之外，21 世纪又一个显著特征，有望成为全球发展的重要过程。

滨胜彦：您讲的很有道理。中国西部处于亚洲内

陆地区，她的复兴必然带动周围地区的发展和复兴，同时周围地区的发展又支撑着中国西部的发展，所以说西部大开发的意义是超出中国的。从地理位置上看，中国西部处于亚欧大陆桥经济带的中心部位。我们在探讨中国西部大开发时必然要考虑“丝绸之路”东西延伸发展问题。

邓：您把亚欧大陆桥比作“新丝绸之路”是贴切的。古“丝绸之路”以西安为起点向西直达印度、欧洲，是古代东西文化、经济交流的主要通道。当时从南亚印度、中西亚传到中国的佛教、音乐、艺术、工艺品、物产等又从长安东传至朝鲜、日本。所以许多日本学者认为，日本位于“丝绸之路”东边延长线上，其东边的终点是奈良、京都，这一观点是有道理的。西安有一批学者正在研究“新丝绸之路”，陇海兰新铁路沿线城市成立了陇海兰新经济促进会，秘书处设在西安，因为西安是陇海兰新经济带上最大的中心城市。

滨胜彦：从中国连云港到荷兰鹿特丹，亚欧大陆桥全长 10800 公里，与俄罗斯西伯利亚铁路形成两大铁路干线，但至今尚未发挥其应有的作用。要开发中国西部，首先要以陇海兰新铁路为干线，进一步扩张和延伸中国西部铁路网。

邓：在最近中国共产党十五届五中全会上通过的《中共中央关于制订国民经济和社会发展第十个五年计划的建议》中，提出了要依托亚欧大陆桥、长江水道、西南出海通道等交通干线，发挥中心城市作用，以线串点，以点带面，有重点地开发的方针。

滨胜彦：这我是第一次听到，非常重要。据报道在中国西部开发十大项目中，铁路建设就占了两项，其一是西安——合肥，其二是重庆——怀化铁路。目前陇海兰新支线铁路已通到喀什，预计 2005 年将与吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦等中亚国家接轨。

邓：陕西、甘肃、宁夏、新疆等“丝绸之路”支线铁路正加紧建设。前不久中国铁路第四次提速，特别把西部作为重点，北京至乌鲁木齐全程由 61 小时缩短为 48 小时。

滨胜彦：在“丝绸之路”两端有几个动向值得注意。一是南北朝鲜关系有所改善，今年 9 月 18 日开工

一、从日本又重新开始，将在不久可沟通南北朝鲜。二是日韩海底隧道研究取得进展，最近日韩决定互相交换地质资料。第三，哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦等中亚国家对重开“丝绸之路”表现了很大的热情，中亚各国间的铁路正在沟通。

邓：基础设施尤其是交通的建设在内陆地区开发中占有非常重要的地位，中国政府对西部大开发中的重点工作讲了五条，其中把基础设施建设放在首位，其次是生态环境保护 and 建设，三是发展特色经济，四是发展科技教育，五是加快改革开放的步伐。这五条是针对中国西部地区的具体情况提出来的，我认为它揭示了内陆地区加快发展的规律，对于其它国家的内陆开发也具有--定借鉴意义。

滨胜彦：“丝绸之路”亚洲部分的发展，应首先发展铁路网，其次是高速公路，支线飞机。另外一方面，从世界范围看，能源的产地和消费地大多是分离的。拿石油天然气来说，产地往往在内陆。中东、俄罗斯石油天然气通过管道输往欧洲，中东、印尼的天然气（通过液化）用轮船运至日本。我认为，石油和天然气是西部地区的优势资源，所以修建沿亚欧大陆桥西气东输工程是一项重大决策，也顺应了管道化的潮流。日韩海底隧道使中东、中国西部天然气输往远东的韩国以至日本成为可能。

邓：刚才滨胜彦先生讲到日韩海底隧道，能否详细介绍一下最新情况。

滨胜彦：日韩海底隧道是日韩两国民间研究机构自80年代开始的一项课题。在日本成立了国际快速道路建设事业团和日韩隧道研究会，已进行了十多年的研究，目前日本陆上和海底基础调查部分已基本结束。另外，对隧道的经济效益、区域开发、施工方法、防灾对策等的研究已取得很大进展。日韩隧道大部分在海底，从日本的九州北部佐贺县东松浦半岛开始到韩国釜山，全长约235公里。中间有两个小岛，壹岐和对马岛，九州至壹岐可能在海上架桥，从壹岐到韩国釜山建海底隧道。日韩隧道长度4倍于英法海底隧道，该隧道建成后，就可以使东京——朝鲜半岛——北京——西安——荷兰鹿特丹，一气贯通。这样，日本与大陆连为一体，不但可以维持日本的繁荣，亦可促进沿线国家的发展，特别是内陆

桥，更好地发挥中心城市的作用。对此，我们西安社科界正在进行深入地研究。西安在古代丝路交通中发挥关键作用主要是端点式的，而在新丝路经济带中，西安所起的作用应该是中心式，它两端纵深长，两侧腹地广，同样能够大有作为。我希望日本、韩国学术界的朋友与我们合作，深入研究在中国西部大开发中如何促进西安与日、韩两国的经济技术文化交流与合作。

滨胜彦：我很赞同您的建议。日本、韩国同西安有着悠久的友好交流关系。过去，日本国民，甚至学术界，大都只知道西安名胜古迹多，是旅游的好去处，对贵市其他优势所知甚少。这次，通过考察，我深切感到西安科技教育优势突出，发展很快，准备先写三篇文章，介绍西安的优势，并谈谈我的建议，然后出一本有关西安的书，让更多的日本人了解西安，促进双方的交流。

邓：谢谢。过去20年，西安与日本的友好交往、文化交流和旅游往来发展迅速，在全国名列前茅，但经济技术合作规模还不小。随着世界经济的恢复、西部大开发战略的实施和中国加入WTO，西安同日本的经济合作，必将有一个大幅度的发展。

滨胜彦：是的，这个时机已经成熟了。中国西部大开发与“丝绸之路”整体发展是密切相关的。所以，支持中国西部和西安发展，也就是支持与“丝绸之路”相关国家和地区的发展。在中国西部，西安的综合优势十分明显。要把西安作为新丝绸之路亚洲内陆最大的经济中心来规划和建设，因此，有必要形成国际援助西安的一个机制。我建议，首先由中日民间研究机构联合召开中国西部大开发与二十一世纪“丝绸之路”研讨会，邀请沿“丝绸之路”国家、城市政府和企业参加，交流开发投资方面的信息，同时就金融支持体系等各项政策进行研讨，进而达成共识。

邓：您这个建议很好。实际上我们今年初已就这一课题进行了初步策划，我建议由中国陇海兰新经济促进会、西安市社会科学院和日本二十一世纪“丝绸之路”研讨会、日韩海底隧道研究会等中日韩研究机构共同发起，争取于明年秋季在西安举办首届研讨会，共商发展与合作大计。

滨胜彦：请贵方提出具体方案，我们共同推进。

为人作官者乱，为官择人名治。

——诸葛亮

7

经济观察 ECONOMIC WATCH 2000/6 (No. 47)

経済観察（エコノミック・ウォッチ）

2000 年 6 月（No.47）より抜粋

内陸地域大開発は 21 世紀グローバルな発展のメインテーマ

西安と東京の学者の中国西部大開発問題に関する対話

西安市社会科学院の鄧友民院長と、創価大学浜勝彦教授の中国西部開発等に関する対談の要旨を載せた中国の研究誌に、本会に関して触れた部分があったので、その部分を抜粋する。浜勝彦教授は、“シルクロード”は、アジア部分の発展は、最初は鉄道網を発展させ、次に高速道路の発展が重要だとの認識を示した後、日韓トンネルについて次のように述べている。

（前略）…

「日韓海底トンネルは中東、中国西部の天然ガスを遠東の韓国から日本にまで送ることを可能にする。」「日韓海底トンネルは、日韓両国の民間研究機構が、80 年代から開始したプロジェクトである。日本で、国際高速道路建設事業団と日韓トンネル研究会が設立され、既に、十年余の研究を行っている。現在、日本の陸上と海底部分の基礎調査は既に基本的に終了している。その他、トンネルの経済効果、地域開発、施工方法、防災対策等の研究は既に大きな進展を見せている。日韓トンネルの大部分は海底にあり、日本の九州北部の佐賀県松浦半島から始まり、韓国釜山に至る、全長約 235 キロメートルのものである。中間に二つの小島、壱岐と対馬島があり、九州から壱岐までは海上橋梁になり、壱岐から韓国釜山までは海底トンネルになる可能性がある。日韓トンネルは英仏海底トンネルの 4 倍の長さであり、完成後には、東京～朝鮮半島～北京～西安～ウランバートルにまで、一気に繋がることになる。こうなれば、日本と大陸は連結して一体となり、日本の繁栄を維持するばかりでなく、沿線国家の発展、特に内陸…（後略）」