



# 东北亚丝绸之路与中国“一带一路”战略的拓展

窦博

【摘要】北极航运商业化在即，日本海沿岸的图们江是我国前往北极最近的海域，中国应整合以图们江为基地的东北亚丝绸之路，以东北亚丝绸之路为桥头堡，开发北极丝绸之路，提前谋划北太平洋自贸区，在中俄历史最佳合作期，尽早彻底解决图们江出日本海，建设北极海上丝绸之路问题。

【关键词】北极丝绸之路 东北亚丝绸之路 “一带一路” 【中图分类号】S97 【文献标识码】A

## 东北亚—北极海上丝绸之路经济带的构建

图们江出海问题探讨。日本海沿岸的图们江是我国前往北极最近的海域，而从图们江出发利用北极航道到上述地区可以缩短 5000 ~ 6000 海里的航程。可见北极航线的开通将对我国图们江区域产生重大深远影响。海洋大国建设是中国当前的迫切任务。北冰洋通航后，图们江是中国经过白令海峡到达欧亚美最近的一个潜在港口。

俄罗斯、加拿大、北欧及日本、韩国等都加入了北冰洋航道的开发，而位于北极航线东边的中国吉林省也应进行北冰洋航道的开发，早日确立吉林省珲春是北冰洋航线的节点、战略桥头堡。无论是北冰洋的东北航线、西北航线还是中央航线都可以从海参崴出发前往，因此积极争取图们江出海，这是解决大图们江地区发展的根本途径。

尽管图们江近年来实施了多种“借港出海”模式，近年又与俄罗斯合作建扎鲁比诺港，但与图们江直接出日本海不可同日而语。中国应在图们江上填海造地，建立中国自己的码头，图们江下游离出海口 15 公里处的防川水深海阔具备建港口的条件。中俄关系目前处于历史上最好时期，为图们江出日本海提供了机遇，中国应抓住这一有利时机。中国图们江出日本海应有国家层面的战略部署，设立日本海分局已迫在眉睫。因此，应积极酝酿成立中俄朝图们江沿岸国协调委员会，就图们江水资源、航运等问题形成定期机制。

以东北亚丝绸之路为基地构建北极丝绸之路经济带。白令海峡是沟通北冰洋和太平洋的唯一航道，向北极拓展中国的丝绸之路应成为国家战略。

一般人都知道，我国有从山东半岛、南方起航的海上丝绸

之路，但大多数人都淡忘了从东北起航的海上丝绸之路：唐朝地方政权即忽汗州都督府从毛口崴（今波谢特）启航到中原山东半岛、朝鲜半岛、日本的海上丝绸之路。明清时将丝绸从杭州运至北京，形成了杭州—北京—辽阳—吉林市—松花江海运—黑龙江海运—库页岛—日本北海道这条陆海丝绸之路。

历史上，东北亚地区的朝贡道具有朝贡、册封、赏赐、贸易、文化的特征，因此具有丝绸之路的性质。公元前 2249 年满族的祖先肃慎到中原贡弓矢，开辟了东北到中原最早的丝绸之路；武王封箕子于朝鲜，箕子将丝绸带到朝鲜，开辟了通往朝鲜半岛最早的丝绸之路。中国东北地区少数民族建立的的索离国、扶余国、高句丽国、渤海国，它们到中原一直都有朝贡道。辽代、金代有草原丝绸之路与中原相通，蒙元时期构筑了连通漠北至西伯利亚、西经中亚达欧洲、东抵东北到达滨海永明城（今海参崴）的草原丝绸之路。

由此可见，东北亚丝绸之路不仅经过我国东北辽宁、吉林、黑龙江、内蒙，并且经过包括库页岛在内的远东、蒙古、朝鲜半岛、日本。这段丝绸之路包括陆上丝绸之路、草原丝绸之路、海上丝绸之路。以东北亚丝绸之路为基地构建北极丝绸之路应提到日程上来。可开发出下列北极海上新丝绸之路：以大连为起点，过朝鲜海峡、进入日本海、经图们江口到达海参崴，经白令海峡，一条航线顺着北极东北航线到达北欧、西欧；另一条航线顺着北极西北航线到达美国和加拿大。

东北亚海上丝绸之路应与我国南方省市海上丝绸之路一起捆绑申遗。东北亚地区不仅有陆上丝绸之路、草原丝绸之路、还有海上丝绸之路，今天如何重走古东北亚丝绸之路、如何在古东北亚丝绸之路基础上拓展中国的“一带一路”，如何用中国丝绸和平文化的理念化解“萨德入韩”等东北亚危机，是我



们需要认真思考的问题。

纵观历史，中国变成强大的大一统国家时，北海（鄂霍次克海）、日本海、渤海、黄海、东海、南海水域是可以自由航行的，是可以到达太平洋、北冰洋分界线白令海峡的。中国东北地区、东北亚国家应联合起来与我国南方省市一起捆绑海上丝绸之路申遗，有远东海参崴、庙街以及日本的一些港口作为到岸国，会助力我国海上丝绸之路申遗。

### 中国大东北亚海上丝绸之路经济带的构建

山东古登州港曾是通往朝鲜半岛、日本列岛的北方海上丝绸之路的起点。中韩《陆海联运汽车运输协定》的签订以及第一阶段议定书的实施，威海港将开通我国首个陆海联运汽车甩挂运输口岸通道，同时威海中韩自贸区的建立，助力东北亚海上丝绸之路重要的起始港带动中国东北亚区域经济迅猛发展。

2015年国家发改委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，对各省市区在“一带一路”规划中的定位予以明确，提出了发挥内蒙古联通俄蒙的区位优势，完善黑龙江对俄铁路通道和区域铁路网，以及黑龙江、吉林、辽宁与俄远东地区陆海联运合作，推进构建北京—莫斯科欧亚高速运输走廊。

2015年“哈绥俄亚”陆海联运大通道开通，它是“龙江丝路带”的重要组成部分。2008年中日韩俄跨国陆海联运“黄金航线”成功试航。大连港、营口港运经满洲里到欧洲的“辽满欧”通道积极融入中国的“一带一路”战略。辽宁构建的陆海联运经济走廊正加快推进“辽满欧”、“辽蒙欧”等综合交通运输大通道和北极东北航道建设。

近年来内蒙古大力实施向北开放战略，决定了内蒙古在“一带一路”的四条线路之一的中俄蒙经济带中地位举足轻重、不可替代。2014年8月21日，习近平主席对蒙古国进行国事访问，特别强调了“丝绸之路经济带”战略同蒙方的草原之路倡议相契合，这两国深化合作开辟了光明前景，更为内蒙古加快推进“向北开放”提供了广阔舞台。

我国应从“一带一路”战略、海洋战略、北极战略全盘考虑，东北黑吉辽蒙已各自形成陆海联运航线，山东也出台融入“一带一路”战略的方案。应整合东北及山东陆海联运形成合力，尤其是发挥山东、辽宁港口优势，形成包括山东、京津冀在内的我国大东北亚格局，积极开发通往北极的海上丝绸之路。

### 北太平洋自贸区的构想及“一带一路”战略的拓展

北太平洋包括西半球的美、加、墨，东半球的中、日、朝、韩、俄。白令海、鄂霍次克海、日本海、黄海是太平洋的边缘海，目前北太平洋地区有美、加、墨三国组成的北美自由贸易区、由美洲三十四个国家组成的美洲自由贸易区（FTAA）、中日韩自贸区，西半球的自贸区几乎包括整个北美洲，而东半球只有在黄海区域有中日韩自贸区、辽宁自贸区。中国东北有满洲里边境经济合作区、绥满经济区、黑河边境经济合作区、图们江区域（珲春）国际合作示范区、丹东边境合作区。

从区域经济发展的过程看，经济中心总是首先集中在少数条件较好的区位，它也是区域增长极，能带动周围区域的增长。从增长极模式理论来分析北太平洋地区，俄朝一直视图们江为战略通道，俄罗斯认为，海运具有军事意义，把该地区地缘政治看得高于地缘经济。这也是图们江不能出海的根本原因，但如果图们江区域迅猛发展起来时，俄罗斯也会搭便车。

而北太平洋西半球的自贸区却如火如荼发展，世界发达国家大多处于北纬30度以北地区，这个地带生产了当今世界80%的工业产品，占据70%的国际贸易。因此，建议酝酿北太平洋自贸区，该自贸区应由中俄日蒙朝鲜半岛美国加拿大墨西哥九个国家组建，借助北美、美洲自由贸易区带动东北亚地区的发展。借助北极东北与西北航线发达区域大大小小的经济中心点，由北美沿交通线路向东北亚区域纵深地发展推移。

北太平洋地区集聚了世界发达国家美国、加拿大、日本以及市场新兴国家中国、韩国、俄罗斯、墨西哥，地理上处于北冰洋与太平洋交界处，适逢北极航线马上进入商业化，这些为筹建北太平洋自贸区提供了可能。2016年5月普京与亚投行行长索契会晤，建议亚投行对扩大西伯利亚铁路线，北方海路的构建以及远东地区经济特区的发展发挥应有的作用，这为中国加入俄罗斯北极航道建设提供了机遇。加拿大在G20杭州峰会已提出加入亚投行，这为中国“一带一路”向北太平洋地区的拓展、向北极西北航线开发提供了有力支撑。近年欧洲已与美洲展开跨大西洋贸易谈判，我国的“一带一路”战略应抓住战略时机积极向北极航线、向北太平洋地区拓展。《人民论坛》

（作者为中国海洋大学教授、国家海洋智库专家）

【注：本文为教育部规划基金《关于俄罗斯海洋战略的基础性研究》（项目编号：11YJAGJW004）的阶段性成果】

责编 / 张蕾 美编 / 杨玲玲