

## 比较分析中巴经济走廊的形成基础及其对东北亚经济走廊的 启示--基于跨境经济走廊理论\*

涂波, 国际大学院, 东亚大学  
元东郁, 中国·日本学部, 东亚大学

### **Formation Basis Comparison of Northeast Asia and China-Pakistan Economic Corridors and Its Implications --Based on Transboundary Economic Corridor Theory**

Tu, Bo, Graduate School of International Studies, Dong-A Univ  
Won, Dong wook China-Japan Department, Dong-A Univ

#### **Abstract**

Northeast Asia is an important strategic region and it is widely accepted as the world's next economic growth pole. Thus this region's economic integration has attracted many powerful countries' attention. The major powers in this region consist of South Korea-USA-Japan alliance, North Korea, China, Russia etc. These powers' attendance has made Northeast more complicated and difficult to balance their interests. Not only China, but also South Korea, and even North Korea have their own interests in economic development and social progress. But so far North-east Asia is still suffering from North Korea's nuclear weapon and missile threat, and can't comfortably breathe the fresh air of peace and development which needs North-east Asia's economic integration to build up new economic growth pole. However peace and development are still Northeast Asia's mainstream. China actively proposed "The Belt and Road Initiative", which consists of 6 economic corridors. These corridors are China's major cooperation plans with surrounding countries and are the new times' international cooperation mainstream. Among them, China-Pakistan economic corridor is prosperously proceeding, and China-Mongolia-Russia corridor is in active discussion. After China's The Belt and Road Initiative was proposed, some scholars have researched possibilities of proposing Northeast Asia economic corridor, which yet is still in primary research period. Both China and South Korean scholars have shown great interests in this corridor related theory. This paper firstly reviewed the related researches and pointed out their shortcomings, secondly elaborated the research background which is transboundary economic corridor theory, then analyzed the formation basis of Northeast Asia and China-Pakistan Economic Corridors using the comparison method, at last this paper pointed out the implications for Northeast Asia economic corridor.

Received: Feb. 14th 2017 Revised: Mar. 21th, 2017 Accepted: Mar. 23th, 2017

\* 본 논문은 2017년 동아대학교 교내연구비의 지원으로 수행된 연구임

Corresponding Author: 元东郁(china@dau.ac.kr)

According to the analysis, this paper has found their formation basis characteristics and then put forward implications for Northeast Asia corridor development, which can give Northeast Asia corridor some good points on how to start a new economic corridor and to balance the participating countries' interests.

**Key words:** Northeast Asia Economic Corridor, China-Pakistan Economic Corridor, Formation Basis, Transboundary Economic Corridor Theory, Economic Integration

## 1. 绪论

东北亚向来就是全球各个大国所关注的重要战略地区，尤其是在20世纪末，在经历了冷战结束以后，苏联解体，中国崛起，美国势力的强势介入，韩国和朝鲜的半岛和平问题时好时坏等等，东北亚地区的局势总是在发展中有着碰撞。东北亚自从20世纪80年代以来，域内各国的经济、技术和贸易合作迅速发展，日本、韩国和中国相继强势浮上，东北亚成为全球经济的重要活力区，该区域的GDP总量占到了全球经济总量的五分之一，其中韩中日三国的GDP占亚洲总量的约四分之三。美国各界政府对东北亚非常重视，尤其是奥巴马政府巩固了韩美日联盟，推进了“亚太再平衡战略”来封锁中国的“东进”，并在区域经济层面极力推动如“新丝绸之路”计划和TPP来实现对中国的经济封锁。虽然新任的美国特朗普总统已经正式宣布撤销如TPP这样的计划，但是考虑到美国在东北亚的重要战略利益，可以预见新任美国政府也绝不会放弃对东北亚的控制。而中国作为美国的一个强有力的挑战者（Challenger），为了逐步联合其它国家共同发展并获得更大的国际影响力，颁布了“一带一路”战略，并为了促进一带一路战略的成功实施，带头出资筹建了亚洲基础设施银行（即 AIIB）以及丝路基金（SRF）。这吸引了亚欧美的众多美国盟友加入，韩国便是众多盟友中加入AIIB的一员。一带一路战略的六大经济走廊中，中巴经济走廊已经进入实质建设阶段，2016年11月13日，中巴经济走廊的末端港口瓜达尔港已经正式开航，标志着中巴经济走廊新时代黎明的到来<sup>1</sup>，也给中国的“西出”迈出了重要的一步。一带一路战略并没有在朝鲜半岛地区布置经济走廊，而是同俄罗斯和蒙古共同研究提出了中蒙俄经济走廊计划，但是中国政府已表明一带一路是完全开放的工程，欢迎其它国家进行互动和有机结合，共同打造更加互利双赢的利益共同体。

韩国的朴槿惠就任韩国总统后，对中美两个国家采取了“双轨战略”，力图提升和中国的战略伙伴关系和巩固同美国的同盟关系。在经济战略方面提出了“欧亚计划”，内容是构建欧洲和亚洲之间的交通、物流网络，强化韩国与欧亚各国的经济合作<sup>2</sup>。在中国大力提倡同周边国家合作和韩国欧亚计划力求加强东北亚经济统筹的背景下，中韩等各国的政府和学界积极的研讨了各种同中国等东北亚地区的各种战略结合方式。其中，东北亚经济

---

<sup>1</sup> 这是巴基斯坦的谢里夫总理在瓜达尔港开航开幕式上的发言。

<sup>2</sup> 王海纳，“中国外交部：一带一路可与韩国欧亚计划形成联动”，<http://china.ajunews.com/view/20150421092510659>（访问时间：2017年1月23日）

走廊的研究呼之欲出，并受到了关注。它既能有效的结合中国和韩国两国的区域经济战略，又没有否定朝鲜加入其中的可能性，如果能够成功构建，既能够促进朝鲜半岛乃至东北亚的区域经济统筹，提高该地区的经济发展水平和国际贸易水准，又能够缓解朝鲜半岛各国箭弩拔张的紧张局势，加深相互间的理解和信任。由此可见东北亚经济走廊具有重大的意义，但是由于各种原因，东北亚经济走廊目前也只是停留在研究阶段，中国和韩国的政府目前也并没有正式提出这个计划。如果将处于研究阶段的东北亚经济走廊和正在成功进行实质建设的中巴经济走廊的形成基础的话，可以给东北亚经济走廊带来重要的启示。那么，把两者进行比较分析的时候，各自将表现出来什么样的特点呢？由此延伸开来，通过比较分析这些特点，中巴经济走廊可以给东北亚经济走廊带来什么样的启示呢？

跨境经济走廊理论是综合空间经济学、区域经济学和城市地理学等多学科理论里形成和发展的一门新兴区域经济发展理论，可用于对本论文的东北亚经济走廊和中巴经济走廊的特征比较。本文将运用比较研究的方法，在回顾相关文献并指出不足的同时，在运用和完善跨境经济走廊理论的基础上比较分析东北亚经济走廊和中巴经济走廊的形成基础。首先，在第二章回顾相关文献及不足后，阐述跨境经济走廊理论的发展；其次，在第三章中叙述东北亚经济走廊和中巴经济走廊的发展情况；再次，在第四章里比较分析两大走廊的形成基础；最后在第五章提出结论并提出了对东北亚经济走廊的启示。

在下一章将回顾相关文献和阐述跨境经济走廊理论的发展情况。

## 2. 相关文献的回顾和跨境经济走廊理论的发展

### 2.1 相关文献的回顾与不足分析

跟本论文的相关文献比较多，但大多集中于对东北亚经济合作的相关研究，对一带一路、中巴经济走廊的相关研究，以及对经济走廊等理论结合实际案例分析的相关研究。

对东北亚经济合作的相关研究比较丰富，具有代表性的有：裴鍾烈（2003）以金正日的经济发展战略和核问题解决方案的关联问题为重心研究了东北亚经济合作的结构摸索，Qin Hongxiang 和 Park Seungrok（2005）研究了韩中日三国的经济关系和东北亚的经济合作，韩兴海（2005）分析了建立中俄朝图们江自由路港区的构想，于潇（2010）研究了长吉图开发开放先导区与国际大通道建设等方面，朱显平等（2012）研究了金正恩时代的朝鲜和图们江区域的中俄朝合作，毛健等（2012）指出应在借鉴典型区域经济合作经验的基础上，由UNDP、东北亚图们江区域经济贸易合作委员会、中俄与日本，以及地方政府四个主题共同推进，最终形成多边合作开发态势，陈维新（2013）研究了图们江区域开发与中俄合作的战略意义，Kim Yeongjin 和 Yun Iha（2014）分析了欧亚联合构想的条件和课题，元东郁（2015）从国际运输走廊的新地政学角度提出了欧亚丝绸之路构筑的合作方案，王木克（2015）分析了东北亚经济走廊的现实可能性，张秀杰（2015）提出要在维护相关国家共同经济利益的基础上，加强人文交流，建立安全机制，促进区域内的互联互通

建设,扩大各国间的相互投资,以此来促进东北亚区域经济协调发展,周延丽(2015)指出了中蒙俄经济走廊是中俄毗邻地区合作和东北亚国家合作的重要平台,An Beyongmin(2015)分析了欧亚丝绸之路SRX的铁路网构想,An Guoshan等(2016)研究了中国吉林省和朝鲜半岛交通物流的协力方案, Kim Keunsoo (2016)分析了欧亚沿路主要国家的经济现状,经济力量和潜在危险要素, So Jeongwon等(2016)研究了构筑欧亚倡议的高速物流网络构筑方案,崔征和石馨(2016)研究了长吉图跨境经济合作的问题与对策,邹辉(2016)研究了中国丹东地区的重点开发开放实验区发展策略, Li Guangyu(2013)比较分析了韩国、朝鲜和中国三国的经济特区, Bae Suhan以朝鲜的罗津和先锋自由贸易区位中心研究了韩国、朝鲜和俄罗斯三国的经济合作方案, Moon Heecheol(2016)研究了韩国的欧亚倡议和中国一带一路的竞争和合作, I Sok(2016)分析了朝鲜经济的变化,韩朝两国的新合作和岔路, Kim Yeongsik(2016)研究了符拉迪沃斯托克自由港计划和罗津港的开发,郭锐(2016)以东北亚为中心分析了一带一路建设与中韩两国跨境合作的机遇和挑战等等。

关于运用经济走廊等理论来结合实际案例分析的相关研究有:李建和黄信灶(2008)提出了借助西部五省的“雁形经济带”推进西藏经济跨越式发展,朱呈兵和滕清安(2008)做了基于ETPN经济点网理论的工业走廊研究,从点、线及点与线或线与线之间组织的网三个角度来解读了工业走廊的演变及其生命体特征,李洪江和蔡天任(2008)以增长极理论、产业集聚理论和工业园区理论等不同角度分析了哈大齐工业走廊建设的理论基础,宋浚赫利用内生性成长模型来分析韩国和朝鲜的而经济合作成长路线,韩继伟和张任之(2011)从区域经济辐射论视角分析了史迪威公路的经济走廊打造,万鲁河等(2011)以哈大齐工业走廊为例分析了点-轴系统开发模式中不同等级城市节点经济影响效应,王磊等(2012)以南崇经济带发展规划为例研究了区域一体化视角下跨境经济走廊的形成机制与规划实践,李海燕(2013)基于次区域经济合作理论的视角研究了中朝经济开发项目推进与中韩的战略合作,柳思思(2014)用次区域合作理论分析指出了一带一路为代表的次区域合作有其自身的特点,以区位作为核心单位,更注重中观甚至围观领域,具有包容性,梁双陆和梁巧玲(2015)基于产业国际分工与布局的研究,分析了一带一路新常态下如何加快孟中印缅经济走廊的建设,卢光盛和邓涵(2015)追溯了经济走廊理论的溯源及其对孟中印缅经济走廊建设的启示等等。

这些相关研究具有以下不足之处:首先,绝大多数论文没有明确提出东北亚经济走廊这个概念并指出其对于东北亚国家间区域合作战略整合有着积极的促进作用;其次,大多数利用经济走廊理论来分析实际案例的论文缺乏对理论进行归纳和完善;最后,大多数论文没有运用比较研究的方法分析经济走廊的形成基础。本论文将在批判和完善相关研究的不足之处的同时,明确提出东北亚经济走廊的概念,利用跨境经济走廊理论来分析东北亚经济走廊和中巴经济走廊的同时力求归纳和完善跨境经济走廊理论,还将运用比较研究的方法分析出两个经济走廊的形成基础。

## 2.2 跨境经济走廊理论的发展

### 2.2.1 跨境经济走廊的概念和发展

在了解跨境经济走廊之前，需要通过经济走廊的概念来帮助理解。经济走廊（Economic Corridor）是经济要素依托交通干线或综合运输通道为发展主轴，并在主轴影响范围内不断积聚和扩散而形成的一种特殊经济空间形态<sup>3</sup>。经济走廊理论结合了法国经济学家培鲁的增长极理论（Growth Pole）、德国经济学家沃纳尔的生长轴理论（Growth Axis）和中国经济地理学家陆大道的点-轴系统等的经典理论，并不断结合一些实际案例得到发展和完善。托马斯·泰勒（Thomas G. Taylor, 1949）在其城市地理学专著中已提到过走廊的概念<sup>4</sup>，其后有卫贝尔（Charles F. J. Whebell, 1969）把走廊描述成通过交通媒介联系城市区域的一种线状系统<sup>5</sup>。20世纪70年代以后，走廊规划成为研究的热点之一。1996年，欧盟委员会将“欧洲走廊”定义为由公路、铁路、通讯线路等在相邻城市和地区间跨界流动所形成的“轴线”<sup>6</sup>。1999年，欧洲委员会发布了《欧洲空间发展战略》（ESDP），该发展战略在肯定“欧洲走廊”概念中基础设施是其重要的特征元素的同时，首次提出“发展”应作为“欧洲走廊”的核心元素。在20世纪90年代，还有“次区域合作理论”被国外学者所关注<sup>7</sup>。1998年大湄公河次区域第八次部长会议上由亚洲开发银行将经济走廊定义为次区域范围内生产、投资、贸易和基础设施建设等有机地联系为一体的经济合作机制<sup>8</sup>。西方主要国家多采用城市走廊、都市走廊、走廊和轴线等名词来代替经济走廊，侧重于对城市节点和狭长地带的特征的描述；而亚洲的国家是将交通通道和交通走廊视为发展经济走廊的重要载体，突出经济走廊的产业带动效应<sup>9</sup>。

而跨境经济走廊是在经济走廊的基础上延伸出来的一个概念。本文结合各国对相关概

<sup>3</sup> 本概念结合了卢光盛和邓涵在“经济走廊的理论溯源及其对孟中印缅经济走廊建设的启示”里对经济走廊的阐述以及王磊等在“区域一体化视角下跨境经济走廊形成机制与规划实践”里对走廊的阐述。

<sup>4</sup> Thomas G. Taylor, [Urban Geography], Methuen Publishing Ltd. 1949, PP. 278—300.

<sup>5</sup> Charles F. J. Whebell, “Corridors: A Theory of Urban Systems”, [Annals of the Association of American Geographers], No. 1, 1969, PP. 1-26.

<sup>6</sup> 赵亮：“欧洲空间规划中的“走廊”概念及相关研究”，[国外城市规划]，2006年第1期，p61.

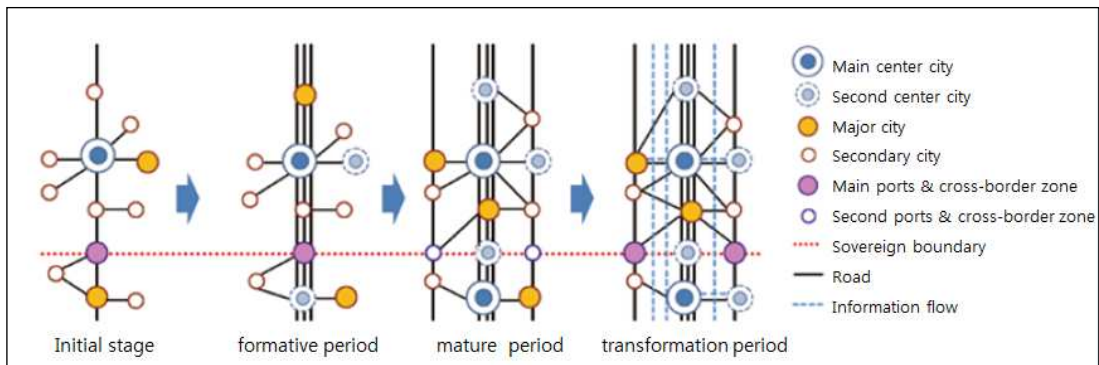
<sup>7</sup> 在20世纪90年代，地缘区位理论基于边境地区的区位特征与演化规律，提出了次区域合作的理论模型，并引发了学界关于“区域合作”与“次区域合作”的比较与争论。出处：柳思思，“一带一路：跨境此区域合作理论研究的新进路”，[南亚研究]，2014年第2期。

<sup>8</sup> “8th Ministerial Conference on GMS Sub-regional Cooperation”，[ASEAN—China Free Trade Area]，2009.

<sup>9</sup> 卢光盛，邓涵，“经济走廊的理论溯源及其对孟中印缅经济走廊建设的启示”，[南亚研究]，2015年第2期。

念的表述和卢光盛和邓涵（2015）和王磊等（2012）对跨境经济走廊内涵的阐述，并结合中国一带一路战略和对东北亚经济走廊的一些特点，将跨境经济走廊重新定义为：两个或两个以上的国家（地区），通过连接和促进跨境的交通干线或运输通道这个主轴来实现不断积聚和扩散，以辐射范围内的次区域经济合作区和大中城市为腹地，促进产业互补发展和生产要素自由流动，形成呈带状空间地域经济综合体。

王磊等（2012）指出跨境经济走廊的产生和发展过程具有四大特征：首先，跨境经济走廊的形成与发展是全球化与区域经济一体化发展的新产物，是一种特殊的经济地域形态；其次，跨境经济走廊具有跨境经济合作的特点，其发展必须依托于跨境经济合作机制的建立和巩固，因此成长速度相对于其它类型的经济走廊来说更慢，面临更多因素的约束和限制；再次，跨境经济走廊的发展初期，总是出现区域不平衡加剧的两极分化现象，这一作用比其它类型的经济走廊更为明显；最后，跨境经济走廊对于地域空间形态的快速改变作用，主要体现在边境口岸地区各类跨境经济合作区或政策优惠区的出现<sup>10</sup>。中外学者们对跨境经济走廊的功能演化机制进行了分析，一致认为跨境经济走廊是一个不断发展和完善的空间系统，从横向上，表现为从点到线，再由线到面的演化过程，从纵向上表现为合作内容从单一到复杂，从初级阶段到逐渐升级为高级阶段，从最初简单的经济领域合作到后面的包括政治甚至军事等方面的合作等等。王磊等（2012）还把跨境经济走廊的形成演化机制用示意图，可以由该示意图了解到跨境经济走廊的形成，以及在发展变化的过程中逐渐壮大并实现转型如下：



<Figure 1> Transboundary Economic Corridor's Evolution Diagram

Source: Wang,Lei et al. 'cross-border economic corridor's formation mechanism and planning practice in a regional integration perspective', 「Modern city research」, 2012, p73。

<sup>10</sup> 王磊等，“区域一体化视角下跨境经济走廊形成机制与规划实践，以南崇经济带发展规划为例”，「现代城市研究」，2012年9月。

### 2.2.2 跨境经济走廊的形成基础理论研究

本文的研究对象东北亚经济走廊和中巴经济走廊，由于两个走廊中，一个是还处于讨论研究阶段，另一个是正在进行建设的跨境经济走廊，因此本文的理论部分将也集中于对跨境经济走廊的形成基础方面的理论进行回顾和完善。对于形成基础，张文尝、韩增林和曹小曙等学者认为，经济走廊通常由交通干线或综合运输通道以工业商贸为主的三次产业、沿线分布的经济中心和大中型城市等三大基本要素构成。王磊等（2012）根据跨境经济走廊具有跨境经济合作的特点，把跨境经济走廊的构成要素分为跨境交通干线或综合运输通道、沿线分布的经济中心和边境口岸城市、合理的产业结构和布局以及跨境合作机制等四方面。卢光盛和邓涵（2015）还对跨境经济走廊的形成机理进行了分析，指出了跨境经济走廊建设的基本动力是要素流动，内生动力是制度通道。结合众多学者的各种观点，本文把形成跨境经济走廊的主要形成基础分为以下五点：

首先，参与跨境经济走廊的各国和地区的政府间（官方间）有着较易协调的沟通渠道和稳定的政治安保环境。这一点可以说是形成跨境经济走廊的基本客观条件，它要求参与协调的国家和地区的数量较少，容易沟通和达成共识。若在进行走廊建设的相关谈判时，涉及到的利益方越少，那么需要进行协调的对象也就越少，这利于花更少的时间尽快协调矛盾，并达成协议。另外，参与国要有比较稳定的政治安保环境，这会增强对象国对该国的信任感和信心。否则相互间就算签订了走廊合作协议，也可能因为某个参与国的政治或安保环境变化而造成协议不能成功生效，甚至还可能因为走廊的合作对象国的政治安保环境恶化而影响本国边境地区的稳定和繁荣。

其次，参与跨境经济走廊的各国和地区拥有积极参与发展边境贸易，并努力促进国际间经贸合作的主观意志。主观上的能动性是促进双方和多方进行接触和谈判的敲门砖，走廊的参与国或地区应是全球化和区域经济一体化的支持者和实践者，它们并不满足于国内经贸的发展现状，迫切需要找到新的经济增长级来缓解国内过剩的生产力水平；它们认识到跨境贸易对于参与国际资源分配、增长国家经济水平和升级产业结构的重要促进作用；它们了解通过跨境经济走廊里建立出口加工区、保税区和自由贸易区等手段，并愿意建立起商贸、物流、金融、旅游和文化交流等各种合作平台，促进边境地区的全方位开放和发展。

再次，参与走廊的各国和地区的中心城市间有跨境的交通干线或者综合运输通道。这是跨境经济走廊形成发育的基础设施条件，是联系跨境经济走廊上国家或区域中心及重要节点城市的主轴。如果这些交通干线还不完善，达不到发展经济走廊的要求，则需要投入资金进行基础设施建设，打通和拓宽交通要道。以交通主轴为核心形成交通网络，连接中心地与周边腹地，形成紧密的空间联系网，将为沿线经济和社会发展、客货运输、商品交流提供便利。因此，目前全球各国和地区间的经济走廊一般都会选择在有跨境的交通干线或综合运输通道地区进行，以便于充分利用这些交通主轴来打通国境，形成和扩大经济走廊。

第四，参与跨境走廊的各国和地区间的经济发展水平有差异性，产业结构有互补性，促进跨境经济走廊的建设有利于产业的国际分工和布局。各地区有着经济规模、生产要素条件和制造技术等方面的差异，这些差异的大小将决定跨境经济走廊在建成后相互间国际分工和布局的活跃程度。走廊的积极参与者是跨境公司，他们会争取利用各方的这种差异性来寻找跨境走廊地区最便宜的劳动力和原材料，在最适合的地区里建立生产基地进行生产，然后找到最广阔的市场去销售产品。但是如果参与跨境走廊的各国和地区经济发展水平接近，产业结构也几乎重合，那么就没有各个产业和各大企业参与国际分工和布局的意愿，甚至建立跨境经济走廊还会威胁到本国企业的利益和产业的安危。

最后，跨境走廊所在的边境地区不仅可以通过走廊的建设给当地带来经济社会效益，更潜在地拥有带动更大区域的经济要素流动（过境贸易），促进国际间经济一体化的巨大潜力。一般来将在跨境经济走廊地区，由于是边境地区，会比这些国家的经济中心相对落后，因此国家推动跨境经济走廊的最初目的是带动边境地区各城市的要素流动，促进边境贸易的发展。在经过一段时间的发展后，边境地区已经实现了生产要素最佳分配，产业布局 and 分工更加合理化，域内的基础设施和相关政策已经得到了改善。这时不仅域内的经济得到了提升，包括走廊外的一些经济要素也通过这个走廊过境，在更大的范围内流动，促进产业的国际分工和国际经济一体化。而走廊则通过带动过境贸易进入升级的发展阶段，并有可能成为国际间的重要交通枢纽（Hub）。

### 3. 东北亚经济走廊的相关探索和中巴经济走廊的建设

#### 3.1 东北亚经济走廊的相关探索和当前状态

此前不管是政界还是学界对于东北亚经济走廊有着不同的表述，如东北亚区域开发，东北亚经济共同体，和东北亚区域经济合作等。在中国的一带一路战略构想逐渐进入实施后，学界也渐渐把东北亚经济走廊这个概念逐渐明朗化。因此笔者认为，东北亚经济走廊是相对于“一带一路”里的“六大经济走廊”的一个概念。在一带一路战略构想提出后，各国便开始了将其同东北亚各国进行战略合作，以及打造东北亚经济走廊的各种相关研究。2014年9月17日，中国商务部部长助理王受文在大图们倡议第15次政府间协商委员会部长级会议时提出要加强全方位互联互通，积极打造东北亚经济走廊<sup>11</sup>。此后这个概念逐渐明朗化。韩国学界的元东郁等在《国际运输走廊的新地政学》里以国际运输走廊为中心，阐述了东北亚经济走廊的建设，并提出了具体的路线。结合中韩各国对于东北亚经济走廊的研究和跨境经济走廊理论，本文把东北亚经济走廊定义为：东北亚地区的各个国家（地区），以建设和连接相互间的跨境交通干线或运输通道为主轴，以域内的次区域经济合作

---

<sup>11</sup> 魏华，“商务部部长助理：加强全方位互联互通，积极打造东北亚经济走廊”，「中国经济周刊」，<http://news.163.com/14/0918/16/A6EGSPNT00014SEH.html>（上网时间：2017年2月5日）



区和大中城市为腹地，通过产业互补和生产要素自由流动，形成沿走廊呈带状的空间地域经济综合体。

东北亚经济走廊的研究和开发是经历了不断发展的过程，在此之前域内还有诸多更为小型的域内合作开发，如罗津-先锋自由经贸区、哈桑自由经济区、图们江区域合作、韩国和朝鲜的开城工业园等。参与到东北亚经济走廊的国家不仅有中国、朝鲜和俄罗斯三个相互接壤的国家，还有着韩国、日本和蒙古等。早在1991年，在联合国开发计划署（UNDP）的主导下，中、韩、朝等6国就在纽约宣布了对多国共同开发图们江三角洲的设想，该设想于2005年图们江区域合作开发被更名为大图们江区域合作。在约20年的合作开发中，虽然取得了长足进步，但是现实与既定目标有着很大的差距<sup>12</sup>。朝鲜于1991年12月28日决定开辟罗津-先锋自由经济贸易区，将中国珲春圈河对岸元汀里口岸批准为国家一类口岸。蒙古积极改善投资环境带动经济的发展，同时对设备和技术进行更新和技术改造。日本则提出“环日本海经济合作”的计划，通过同中国东北地区、俄罗斯远东地区、蒙古和朝鲜、韩国开发合作，达到日本进一步开发日本沿海地区的目标<sup>13</sup>。俄罗斯1995年正式宣布毗邻中国珲春的滨海边疆区的哈桑区为自由经济区，并加强基础设施建设，2005年10月与中国共同出台了“中国东北地区同俄罗斯远东及东西伯利亚地区合作规划纲要”<sup>14</sup>。韩国更是对于东北亚的各种域内合作开发有着浓烈的兴趣，多次积极的研讨和支持各项工程，比如同朝鲜共同开发金刚山旅游观光区和建设开城工业园等等。

进入2010年以后，东北亚的各国为了加速促进同周边国的经贸发展，适时的颁布了各项倡议和计划，除了中国的一带一路战略里针对东北亚地区颁布了中蒙俄经济走廊外，俄罗斯的普京总统在2012年颁布了新东方政策（New East Asia Policy），蒙古国则提出了草原之路（Steppe Road Initiative），另外韩国的朴槿惠总统则提出了欧亚倡议（Eurasia Initiative）。其中“欧亚倡议”是朴槿惠2013年10月在首尔举行的亚欧首脑会议上提出的，目的是通过欧亚合作奠定振兴经济的基础，通过合作缓和朝鲜半岛紧张局势，其核心是构筑连接欧亚大陆的交通网、物流网、能源网和资讯通讯网<sup>15</sup>。韩国“欧亚倡议”的核心内容是“丝绸之路快车”，指的是建立贯通朝鲜半岛、俄罗斯、中国和中亚，并延伸到欧洲的交通网络和电力、煤气、输油管道等能源网络。韩国的欧亚倡议与“一带一路”建设六大经济走廊中的三个经济走廊，即中蒙俄经济走廊、新亚欧大陆桥、中西亚经济走廊，都有很大的重叠<sup>16</sup>。不过中国政府和韩国政府对于两国的战略对接表示欢迎态度，李克强总

<sup>12</sup> 毛健等，“图们江区域多边合作开发研究”，「中国软科学」，2012年第5期。

<sup>13</sup> 同前注。

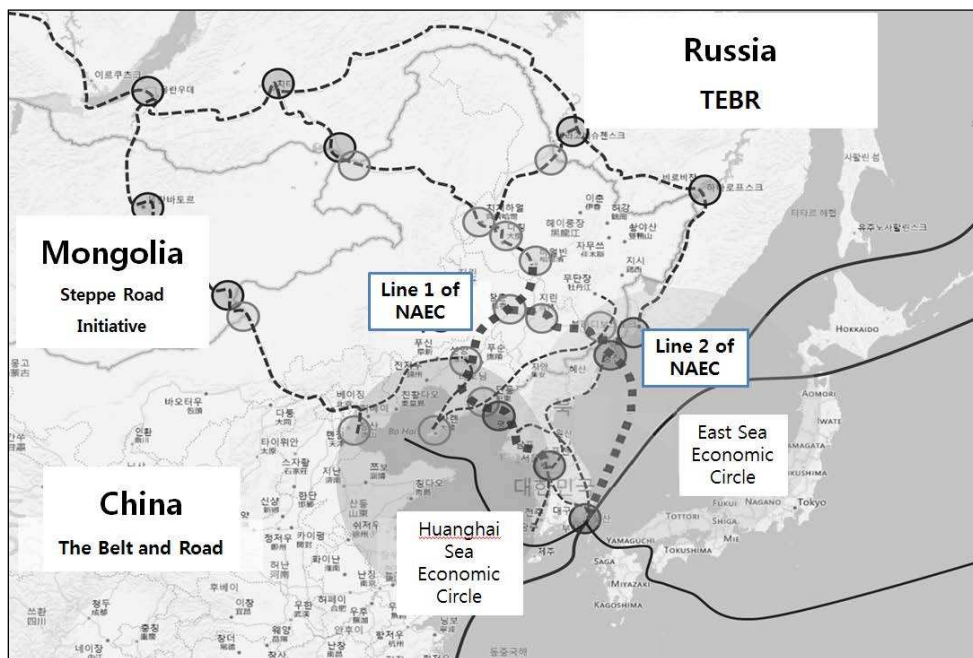
<sup>14</sup> 毛健·孙英男，“东北亚矿产资源潜力分析及东北老工业基地矿产资源接续战略研究”，「商务印书馆」，2010。PP.192—195。

<sup>15</sup> 黄欢，“大公报：一带一路与欧亚倡议实现对接”，「中国新闻网」，<http://news.163.com/15/1224/11/BBJMHPUU00014JB6.html>（访问时间：2017年2月3日）。

<sup>16</sup> 黄欢，“一带一路对接欧亚倡议”，「广州日报」，<http://news.163.com/15/1231/05/BC51MAAT00014AED.html>（访问时间：2017年2月3日）。

理于2015年11月初访问韩国，与朴槿惠总统举行会谈，强调“一带一路”与韩国“欧亚倡议”对接将促使中韩关系发展进入新阶段。李克强还与韩国总统朴槿惠共同见证了《关于在丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路建设以及欧亚倡议方面开展合作的谅解备忘录》及其他一系列文件的签署。

元东郁等结合中韩朝等各国的基础设施和战略规划，在预防东北亚区域的海洋国和内陆国间的地政学势力冲突的前提下，以韩国欧亚倡议的路线图为基础，以欧亚丝绸之路东端的中国-朝鲜半岛，中国-俄罗斯-朝鲜半岛经济走廊为中心，设计了以交通物流，产业通商，农林水产，能源资源合作（即“2+4合作构图”）的东北亚经济走廊路线图如下：



<Figure 2> Road Map of North-east Asia Economic Corridor

Source: Won, Dong Wook, 'a new geopolitics of international transport corridor', 2015, p275.

从图中可以看出，东北亚经济走廊分为两个路线：第一条路线是中国-朝鲜半岛经济走廊，以中国和朝鲜接壤地带的高铁为媒介，连接辽宁省沿海经济带和新义州（黄金坪和威化岛）特区，开城工业园，然后再连接至朝鲜半岛南端的京釜线和湖南线<sup>17</sup>，同时连接环黄海圈的重点城市，这条线主要是连接中国，朝鲜和韩国三国间交通干线的开放型国际合作路线；第二条路线是中国-俄罗斯-朝鲜半岛经济走廊，它是以罗津港为中心的韩俄间罗

<sup>17</sup> 这里的湖南指的是韩国的全罗南北道，不是中国的湖南省。

津-哈桑开发计划和中朝间罗津-琿春开发计划的相互结合，以达成俄中朝韩四国的罗津-琿春-符拉迪沃斯托克经济走廊的目的，并由此拓展开来，通过东北亚的枢纽港口釜山等城市同日本的西海岸港湾都市连接，促进环东海经济圈的连接和繁荣<sup>18</sup>。第一条路线是以内陆交通干线为主，第二条路线则是结合了内陆干线和海上航线。

不过，东北亚经济走廊虽然经历了中韩等各国的积极研究，各国也有着主观的参与意愿，现阶段还只是停留在学术研究阶段，没有官方组织来主导。该走廊虽然在俄、蒙、中、韩和日 5 国境内已经具备了连接和建设的各种条件，但是不仅由于处于走廊最中心位置的朝鲜固执的进行核试验和发射导弹威胁朝鲜半岛的和平与发展，而且还因为东北亚各种错综复杂的其它问题而导致如东北亚经济走廊这样的区域间经济合作只能被迫暂时搁置。

### 3.2 中巴经济走廊的建设

在2013年中国国家主席习近平在出访中亚和东南亚国家期间，先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的倡议，并于2015年3月底公布了《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》。习近平和李克强等先后在出访20多个国家的过程中，多次与有关国家元首和政府首脑进行会晤，解释“一带一路”的内涵和意义，并同这些国家关于共建一带一路达成了广泛共识并签署合作框架。“框架思路”指出，根据一带一路的走向，陆上依托国际大通道，以沿线中心城市为支撑，以重点经贸产业园区为合作平台，共同打造中蒙俄、新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴、孟中印缅六大经济走廊；海上以重点港口为节点，共同建设通畅安全高效的运输大通道<sup>19</sup>。“一带一路”倡议提出后，包括东亚、南亚和中亚等的许多国家作出了积极回应，已有100多个国家和国际组织表示愿意参与到一带一路的共建当中，有40多个沿线国家和中国签订了各种形式的合作文件<sup>20</sup>。

不过在一带一路的六大经济走廊当中，建设进度最快的当属“中巴经济走廊”。首先是2013年李克强在访问巴基斯坦期间提出了建设“中巴经济走廊”的长期远景规划。巴方对此立即做出表态，愿与中方一起共同制定走廊远景规划的路线图<sup>21</sup>。中巴经济走廊的规模超出了巴基斯坦一国范围，建成以后中巴经济走廊将形成一个北起中国新疆喀什，南到巴基斯坦瓜达尔港，联接中国、中亚、南亚三大经济区域，并通过瓜达尔港直达中东的贸

<sup>18</sup> 元东郁等，“国际运输走廊的新地政学：构筑欧亚丝绸之路的合作方案研究”，「对外经济政策研究院」，2015。

<sup>19</sup> 国家发展改革委、外交部、商务部，“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”，[http://news.xinhuanet.com/finance/2015-03/28/c\\_1114793986.htm](http://news.xinhuanet.com/finance/2015-03/28/c_1114793986.htm)（访问时间：2017年2月3日）。

<sup>20</sup> 李伟，“国务院发展研究中心主任李伟：共建一带一路前景依然光明”，[http://news.xinhuanet.com/chanye/2017-01-16/c\\_1120317703.htm](http://news.xinhuanet.com/chanye/2017-01-16/c_1120317703.htm)（访问时间：2017年2月1日）。

<sup>21</sup> 孙红旗，“一带一路战略构想与南亚国际关系的重构”，「江苏师范大学学报（哲学社会科学版）」，VOL. 42, No. 1, 2016年1月。

易、产业、能源和交通网络。于2014年通过的巴方中期国家总体发展目标——“巴基斯坦2025愿景”（Pakistan Vision 2025）里指出，中巴经济走廊将促进巴基斯坦实现与南盟（SAARC）、东盟（ASEAN）、中亚地区经济合作组织（CAREC）及经济合作组织（ECO）等所在地区的互联互通和发展的一体化。另外，如果瓜达尔港成为国际自由港，巴基斯坦将成为南亚地区重要的贸易和工业中心<sup>22</sup>。2015年4月习近平访问巴基斯坦，将中巴关系提升为全天候战略合作伙伴关系，并建议“以中巴经济走廊建设为中心，以瓜达尔港、交通基础设施、能源和产业合作为重点，形成‘1+4’经济合作布局，实现合作共赢和共同发展<sup>23</sup>。在双方共同推动下，两国签署了51项合作协议，强有力地推动了中巴经济走廊建设<sup>24</sup>，在2016年11月13日，巴基斯坦的中资港口瓜达尔港正式开航，这代表中巴经济走廊进入了新的阶段（见Figure 3，中巴经济走廊示意图）。



<Figure 3> Road map of China-Pakistan Economic Corridor<sup>25</sup>

Source: CPEC Western route being built on top priority, minister tells committee, Pakistan Today, [http://www.pakistantoday.com.pk/blog/2015/10/08/cpec-western-route-being-built-on-top-priority-minister-tells-committee/\(date:2017.2.5\)](http://www.pakistantoday.com.pk/blog/2015/10/08/cpec-western-route-being-built-on-top-priority-minister-tells-committee/(date:2017.2.5)).

<sup>22</sup> Ministry of Planning, Development & Reform, “Pakistan Vision 2025 approved by National Economic Council (NEC),” <http://www.pc.gov.pk/?p=2461>. (上网时间: 2017年2月1日)

<sup>23</sup> “习近平同巴基斯坦总理谢里夫举行会谈”，「人民日报」，2015年4月21日。

<sup>24</sup> 刘婧，“中巴经济走廊建设成为新疆发展强大引擎”，「中国在线」，[http://www.chinadaily.com.cn/dfpd/xj/2015-04/24/content\\_20535009.htm](http://www.chinadaily.com.cn/dfpd/xj/2015-04/24/content_20535009.htm). (上网时间: 2016年10月10日)。

<sup>25</sup> 由于巴基斯坦的各个地方政府为了各自的利益而发生争吵导致中巴经济走廊的最后路线还没有敲定，于是在图中标出了一条最初预想图（红色虚线表示）和另一条后来提出的可选路线图（蓝色实线表示）。

在下一章将运用跨境经济走廊理论对东北亚经济走廊和中巴经济走廊的形成基础进行比较。

## 4. 运用跨境经济走廊理论比较东北亚经济走廊和中巴经济走廊的形成基础

### 4.1 东北亚经济走廊和中巴经济走廊的形成基础比较

本文在前面的跨境经济走廊理论章节里，已经综合各国学者的观点，归纳了5点跨境经济走廊的形成基础。在本章里，作者将运用跨境经济走廊理论来分析比较东北亚经济走廊和中巴经济走廊的形成基础。

#### 4.1.1 比较两大经济走廊的政府间沟通渠道和政治安保环境

东北亚经济走廊的主要参与国家是中国、韩国和朝鲜。尽管东北亚经济走廊的影响区域涉及到了俄罗斯、蒙古、中国、朝鲜、韩国和日本六个国家，并结合了这些国家各自的国内发展战略和国际合作战略，但是按照东北亚经济走廊的路线的设计方案，中国、韩国和朝鲜是最重要的参与国，这三个国家的政府间沟通渠道和政治安保环境决定了东北亚经济走廊的生存和发展。首先，朝鲜和中韩两国在经济走廊方面的建设缺乏沟通，没有实质的诚意。中国和朝鲜两国虽然一直是保持着传统的友好合作关系<sup>26</sup>，但是随着金日成的去世和金正恩的上台，朝鲜在核武器开发和导弹试射方面和中国渐行渐远，中国和韩国的关系大不如前，两国在经济领域的互动和沟通也随之如履薄冰。近年来中朝两国的经济合作也是因为朝鲜对于核武器执迷不悟几近中断，在2016年9月朝鲜进行第五次核试验以后，中国联合美国等国加强了对朝鲜的制裁，不仅限制了朝鲜煤炭出口的数量（以掐断其外汇来源），对其稀有矿产的进口也进行限制（以阻碍其进口核试验的原材料）<sup>27</sup>。其次，韩国和朝鲜在冷战后经历了金泳三政府的四方会谈无果，在金大中政府和卢武铉政府的阳光政策时期实现了暂时的缓和，以及李明博政府的对朝施压导致朝鲜半岛局势陷入危机，到后来朴槿惠政府的朝鲜半岛信赖进程未能取得实质进展，朝鲜领导人金正恩的核试验导致金刚山旅游观光和开城工业园中断<sup>28</sup>等错综复杂的发展变化过程。但是两国始终没有在朝鲜半岛上实现半岛的和平和无核化，两国也始终没有建立起畅通无阻的沟通渠道。最后，中国和韩国的关系也处于不稳定期间，两国本来在2015年签订了中韩FTA，加速了两国的经贸往

<sup>26</sup> 本表述方式来自于中国驻朝鲜大使馆的官方网站，<http://kp.china-embassy.org/chn/zcgx/zcgxgk/>（访问时间：2017年2月6日），朝鲜方面则一般表述为“朝中血盟”关系。

<sup>27</sup> 薛满意，“中美制定最严厉制裁直捣朝经济命脉，俄被华说服”，「凤凰网」，[http://news.ifeng.com/a/20161201/50345967\\_0.shtml](http://news.ifeng.com/a/20161201/50345967_0.shtml)（访问时间：2017年2月7日）。

<sup>28</sup> Ha Oyeong，“76%认为开城工业园废除对南北关系的改善没有帮助”，「hani网」，[http://www.hani.co.kr/arti/politics/politics\\_general/781154.html](http://www.hani.co.kr/arti/politics/politics_general/781154.html)（访问时间：2017年2月6日）

来,但是在2016年由于朝鲜核试验引发韩国政府对国家安保的担忧,欲部署萨德系统,此举动遭到了中国和俄罗斯的反,中韩关系也因此受到冲击。不过,也需要看到局势的变化性,2016年末的韩国政府遭遇了“亲信门”事件,韩国政府已经暂停了朴槿惠的总统权力,由代总统暂时行使。韩国也将可能在2017年选出新的总统,届时新总统对于东北亚局势的掌握和对中国以及朝鲜将采取什么样的政策方针,以及对东北亚经济走廊有没有积极的动向,都值得关注。所以,总体看来,中朝韩三国相互间缺乏畅通的沟通渠道和稳定的政治安保环境,给东北亚经济走廊的建设带来了巨大的挑战,不过也存在改善的可能性。

而中巴经济走廊里,中国和巴基斯坦是主要的参与国。首先,中国和巴基斯坦是亲密的友好邻邦,两国的传统友谊源远流长,沟通渠道也十分畅通。巴基斯坦早在1951年便同中国建立了正式的外交关系,是最早承认中华人民共和国的国家之一。两国共同经历了几十年国际局势变化,特别是20世纪60-70年代的中印关系恶化和印巴战争时,两国的友好关系迅速升温,并在此后得到了巩固和加深。2005年,中国前总理温家宝访问巴基斯坦时,签订了《中巴睦邻友好合作条约》,建立起了战略合作伙伴关系,2015年4月习近平访巴期间,将中巴关系提升为全天候战略合作伙伴关系。两国以和平共处五项原则为政治基础,虽然拥有不同社会制度,但却保持和平共处,相互支持国家核心利益和领土完整。两国在经贸、科技、安全、文化和教育等领域建立起了全方位、多层次的交流与合作,不管是从国家层面还是从国民层面都有着深厚的友谊,因此两国在沟通渠道方面可以说是畅通无阻,这是中巴经济走廊能够成功拉开建设序幕的重要原因。巴基斯坦的谢里夫政府在2013年上台后便对中巴经济走廊的建设大力支持,特事特办。其次,中巴经济走廊的政治安保环境整体良好。尽管中巴经济走廊要经过与印度有领土争议的克什米尔地区,印度对中巴经济走廊经过克什米尔地区表达了“担忧”<sup>29</sup>,该地区旁边还有阿富汗这样的恐怖主义的温床,巴基斯坦境内也偶有恐怖袭击的发生,但是巴基斯坦为了中巴经济走廊的建设,在尽力的进行维护安保环境。巴基斯坦组建了一支拥有约1.7万人的特种部队,防止恐怖主义的袭击,为中资企业保驾护航,谢里夫总理也多次表明巴基斯坦维护中巴经济走廊的坚定立场;巴基斯坦的政治环境也存在着风险,中央政府的控制力偏弱,某些地方政府如俾路支斯坦等地区的势力强大,巴基斯坦政府的党派斗争也比较激烈<sup>30</sup>,但是这些都不是主流,在建设的中巴经济走廊问题上,巴国各派各地的政治势力大致一致,如日前在北京参加中巴经济走廊远景规划联合合作委员会第六次会议的巴基斯坦外交国务部长法塔米所言:“巴基斯坦的确有很多党派,但是有一点,没有一个政党反对中巴经济走廊建设”<sup>31</sup>。因此,中巴经济走廊的两国政府间沟通渠道畅通,政治安保环境总体良好。

<sup>29</sup> 出处:“印度外交秘书对中巴经济走廊穿越克什米尔表达担忧”,「环球网」, <http://world.huanqiu.com/exclusive/2017-01/9975670.html> (访问时间:2017年2月6日)

<sup>30</sup> 郑刚,“中巴经济走廊的风险挑战、大战略思考以及对策建议”,「太平洋学报」,2016年4月。

<sup>31</sup> “中巴经济走廊树起一带一路样板”,「中华工商时报」, <http://world.huanqiu.com/hot/2017-01/9924480.html> (访问时间:2017年2月7日)

## 4.1.2 比较两大经济走廊内的各国参与发展边境贸易的主观意志

东北亚经济走廊的主要参与国——中韩朝处于世界经济的新兴增长极，积极发展东北亚地区的边境贸易，带动周边国的经济水平增长，以及减低区域发展水平差异，将给各国带来实质的利益，因此这些国家在主观上都有发展边境贸易的意志。首先，韩国是对外贸易比重较大的国家，近几年的海外贸易依存度尽管由于世界油价处于低位和全球的贸易规模下降等原因逐年下降，却始终保持在一个很高的数值，2015年的对外依存度达到88.1%<sup>32</sup>。韩国是亚洲的FTA枢纽国<sup>33</sup>，在经济全球化和贸易自由化的浪潮中取得了巨大的成功。因此韩国具有最强烈的发展边境贸易的主观意志，在对于东北亚经济走廊的研究里，韩国学界也比较活跃。其次，中国也是发展边境贸易的积极成员，需要通过与周边国的积极合作来改变边境地区的落后情况，减少本国各地区的经济差异，同时还有着寻找新的投资对象和经济增长点，来释放国内过剩产能的主观意愿。中国近年来积极参与到国际社会的自由贸易中，并力争取得主动的地位，一带一路就是中国颁布了联合周边国家共同开发边境贸易，加强国与国的经济贸易伙伴关系并取得共同进步的一个典型的多边区域合作平台。尽管中国考虑到多方因素并没有把东北亚经济走廊纳入一带一路的战略中，但是中国对一带一路和东北亚经济走廊持开放态度，欢迎新的成员一起来研讨和共同开发，以取得共同发展和双赢的机会。最后，朝鲜也有着参与发展边境贸易的主观意志，但是这个意志的强烈程度还难以判断。任何一个国家的发展都离不开同外部世界的交流，朝鲜虽然在全球化的过程中错过了发展机遇，但是并不能证明朝鲜不想发展经济。长期以来，朝鲜一直处于维持政权稳定和争取经济发展的努力之中，朝鲜的特殊性使得朝鲜在开放市场中总是充满忧虑，对国际化也本能的持一定排斥态度，但是朝鲜本身并没有停止对改变贫穷落后和经济革新的探索。发展边境贸易能够帮助朝鲜建立所谓“强盛大国”，也能提高朝鲜人民生活水平，还是维持朝鲜政权安全的重要保障<sup>34</sup>。因此，朝鲜对于发展边境贸易也是有着主观的利益诉求的。

而中巴经济走廊的参与国——中国和巴基斯坦的主观参与意愿则更加强烈。中国的主观意愿如上面已经做出了分析，这里不用重复。巴基斯坦的主观意愿也是非常强烈的。巴基斯坦自从冷战结束以来，努力发展经济，改善人民生活，争取跻身亚洲新兴强国。实现亚洲之虎梦“Asian Tiger Dream”一直是巴基斯坦政府努力的目标，也是当局获得人心和巩固执政地位的重要口号，特别是谢里夫上世纪90年代当政期间，就积极推进改革、大力发展经济。近年来，巴基斯坦经济发展持续低迷，5年来GDP 年均增长率只有2.9%<sup>35</sup>，安全形

<sup>32</sup> Yun Sujeong, “韩国经济贸易依存度8年来的新低”，「首尔新闻」，<http://www.seoul.co.kr/news/newsView.php?id=20160418014013>（访问时间：2017年2月6日）。

<sup>33</sup> Hwang Kisik等，「全球社会和FTA」，东亚大学出版社，2015，p32

<sup>34</sup> 仇发华，“新时期朝鲜国际化的现实需求与制度障碍分析”，「世界经济与政治论坛」，2013年3月。

<sup>35</sup> Pakistan Muslim League, Manifesto 2013, p8, <http://www.pmo.gov.pk/documents/manifesto.pdf>.



势未有实质好转，解决能源短缺、提振经济成为巴基斯坦新政府的当务之急。2013 年巴基斯坦大选时，谢里夫重提“亚洲之虎梦”，再次打出自己擅长的经济牌，承诺若再次当选，一定会把巴基斯坦带上经济发展的快车道。谢里夫重新上任后出访第一个国家就是中国，希望抓住中国“向西开放”机遇，加强中巴合作，推动中巴经济走廊建设，加快巴基斯坦发展。中巴经济走廊远景规划一经提出，巴各界随即积极回应。巴外交秘书Shamshad Ahmad 指出，“中巴经济走廊项目宏大，对中国可以通过西部大开发而实现民族复兴，对巴基斯坦，可以复兴经济，实现亚洲之虎梦”<sup>36</sup>。巴基斯坦总理谢里夫甚至认为，中巴经济走廊将改变巴基斯坦命运<sup>37</sup>。巴基斯坦这种主观上迫切希望改变落后贫穷的现状，利用中巴经济走廊这种跨境经济走廊来提高边境贸易的主观意志是中国同巴基斯坦实现战略契合的重要前提。

#### 4.1.3 比较两大经济走廊的跨境交通干线或综合运输通道

东北亚经济走廊的跨境交通干线，总体看来除了朝鲜境内的运输通道相对落后和不畅通以外，其它国家境内的路线均畅通无阻。东北亚经济走廊的的两条路线里，第一条是中国-朝鲜半岛经济走廊，在中国是以丹东为中心城市的以陆路为主的连接方式，第二条是中国-俄罗斯-朝鲜半岛经济走廊，是以罗津港为中心的海陆结合连接方式（参考图2）。朝鲜处于东北亚经济走廊的中间位置，上面有中蒙俄，下面有韩国和日本。首先，涉及到韩国、俄罗斯、日本、蒙古三个国家的交通干线基本畅通无阻，不论是公路、铁路还是陆海联运等组块全部畅通，尤其是中国近年来大力发展公路和铁路建设，极大地扩展了境内的运输能力。比如建设连接中国主要港湾并经过西部内陆-中亚-俄罗斯-欧洲的新亚欧大陆桥（TCR）和连接东南亚-西南亚的泛亚洲铁道网（TAR），连接蒙古和俄罗斯的蒙古横断铁道（TMGR），满洲横断铁道（TMR）等，还有计划将于2025年连接亚洲和欧洲17个国家（欧亚横断高速铁道网计划）<sup>38</sup>。还有被列为《东北振兴“十二五”规划》重点项目的“两山”铁路，即乔巴山（蒙古国）—阿尔山口岸（内蒙古）—乌兰浩特—长春—珲春铁路作为中蒙俄国际大通道的重要一环，连通几个国家间的边境口岸，由此货物最终可达俄罗斯的扎努比诺港口或朝鲜的罗津港，从而真正实现东北亚区域经济的互联互通<sup>39</sup>。其次，各国与朝鲜之间的交通走廊则处于不畅通状态，这主要表现为中朝交通道路、朝鲜国内交通道路和朝韩交通道路三个方面。中朝两国的交通干线，它主要包括两条线路，分别是“长春—珲春—罗津”和“沈阳—丹东—平壤”，经罗先经济区、长吉图开发开放先导区等的前期大量基础设施投入，“长春—珲春—罗津”之间的公路、铁路、航空等通道完全达到通畅状态，而

<sup>36</sup> News, <http://www.thenews.com.pk/Todays-News-9-190731-The-Beijing-follow-up>.

<sup>37</sup> 袁建民，“中巴经济走廊的战略意义及应对策略”，「新疆社科论坛」，2015年1月。

<sup>38</sup> 元东郁，「中国的欧亚政策」，Chindia Plus，2014年6月。

<sup>39</sup> 张秀杰，“东北亚区域经济合作下的中蒙俄经济走廊建设研究”，「学习和探索」，2015年第6期。



“沈阳—丹东—平壤”路线里，丹东到平壤的部分呈现不通态势。除了京义铁路长期运行之外，中朝鸭绿江公路大桥、两岛经济区规划建设到朝鲜新义州的水上航线，以及在丹东境内柳林河两侧预留中朝高速公路通道和铁路通道，在老城区和新城区预留与黄金坪、威化岛两岛经济区之间的陆路通道，基本处于不畅通状态<sup>40</sup>。另外，朝鲜国内也由于经济发展落后，基础设施建设跟不上。道路老旧破烂，需要投入一定的人力物力进行维修和扩充，朝鲜政府又并不把重心放在道路等基础设施建设方面。最后，韩国和朝鲜之间的交通干线也处于不畅通的状态，2008年由于朝鲜军人枪杀误入军事禁区的韩国游客导致金刚山旅游的道路切断，在2016年2月10日，由于核试验和发射卫星问题，韩国撤离了凯城工业园区，导致东北亚经济走廊的一号路线因此切断。在9月9日朝鲜第五次核试验以后，联合国安理会通过了更严厉的制裁朝鲜决议，以遏制其研制核武器资金来源，各国也采取措施制裁朝鲜。但是要看到，尽管因为朝鲜的原因导致了跨境通道的不畅通，但是客观来讲，东北亚经济走廊的跨境通道基础较好，距离较短，扩建和完善所花费的时间和资金并不会很多。

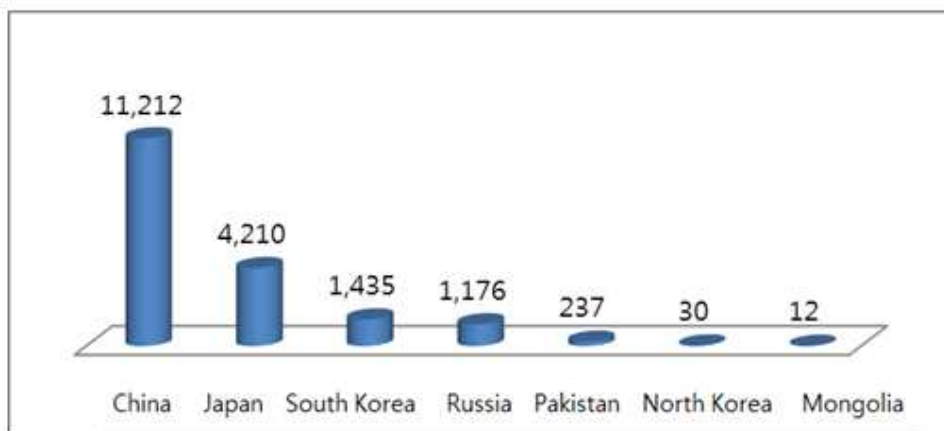
中巴经济走廊里中国是以新疆喀什为枢纽中心，连接巴基斯坦实际控制区北部克什米尔，然后贯通巴基斯坦的南北并把终点设置于瓜达尔港，一举打通从中国到阿拉伯海的走廊计划，长约3000公里。在中巴经济走廊规划之前，喀什到巴基斯坦主要通过喀喇昆仑公路的路上交通和航空通道两种方式。首先，喀喇昆仑公路（中巴公路）是中巴之间唯一的陆上贸易通道，修建于1966年至1979年。由新疆喀什起，穿越喀喇昆仑山脉、兴都库什山脉、帕米尔高原、喜马拉雅山脉西端，经过中巴边境口岸红其拉甫山口，南至巴基斯坦北部城市塔科特，全长1224公里。其中中国境内长度为415公里，巴方境内809公里。中巴公路是通往巴方首都伊斯兰堡及南部沿海地区的交通要道，同时又是巴基斯坦国家公路网的重要组成部分，由于地形险恶，气候多变，一直以来不畅通。其次，2004年6月，南航开通喀什至伊斯兰堡的航线，2008年取消。2010年11月，南航将乌鲁木齐至伊斯兰堡的国际航班增加为每周三班，可中转喀什，使喀什到伊斯兰堡航程由4个多小时缩短至1个多小时。2013年8月，巴方开通伊—喀客货两运航班，每周往返一次，但是航空通道成本较高。最后，巴基斯坦境内的交通网络总体来将公路通行状况良好，但是铁路建设相对滞后且铁路布局失衡。巴方国内公路总长度26万公里，其中6600公里为国家公路，是连接国内4省的主干道，承担差全国公路运输总量的60%多。从巴首都伊斯兰堡—拉合尔—木尔坦—海得拉巴—卡拉奇—瓜达尔间公路通行状况良好，部分路段为高速公路，围绕以上中心城市发散的公路网基本建立。巴方铁路建设相对滞后，铺轨里程11658公里，运营里程7791公里，其中复线运营里程1164公里，约占铁路运营里程的15%<sup>41</sup>。所以总体来将，中巴经济走廊的跨境交通干线负担不了走廊的基本要求，迫切的需要投入大量的资金进行改良或新建。

<sup>40</sup> 邹辉，“丹东重点开发开放实验区发展策略研究”，「石家庄铁道大学学报」，第10卷，第1期，2016年3月。

<sup>41</sup> 张希平，“建设中巴经济走廊的陆路物流贸易通道问题研究”，「西部金融」，2016年第3期。

## 4.1.4 比较两大经济走廊的各国经济发展水平差异和产业结构的互补性等

东北亚经济走廊所在区域的六个国家里，中韩日是亚洲地区乃至全球重要的经济大国，三国的GDP占全球的20%，占亚洲的70%，占东亚地区的90%<sup>42</sup>。韩国和日本是亚洲地区经济最发达，国家发展程度最高的国家之一，而中国也加快了经济发展的脚步，不仅实现了总量的快速增长，人均GDP也在显著的提升。除此之外俄罗斯也是一个重要的经济大国，2015年的GDP总值排在全球的第15位。然而蒙古和朝鲜的GDP总量都排在全球的后面，跟其它四国的差距明显（如下图所示）。从产业结构来看，日本早已实现了产业结构的高度化和振兴出口，重视人力资本投资，利用高素质的劳动力队伍提高产业竞争力，在电器机械、汽车、纺织、纤维、钢铁、造船和电子等方面拥有强大的国际竞争力。韩国通过扶植重点产业、利用财政货币政策，引导和推动了产业结构的升级，创造了汉江奇迹。韩国在纤维、纺织、钢铁、造船、电器机械等产业方面后来居上<sup>43</sup>。中国在改革开放后保持了30多年的持续高速的粗放型经济增长方式，不过在习近平政府后经济进入新常态，在国家的引导下逐渐调整产业结构，力争实现资源优化配置。而俄罗斯在冷战结束后的产业结构仍然保持了前苏联的基本格局，原材料和能源工业为其产业支柱，军事工业和重机械工业强大，然而轻工业较为落后。蒙古和朝鲜两个国家则是东北亚区域内产业结构较为单一的两个落后国家，自然资源丰富，但是加工能力薄弱。可以看出，东北亚区域的各个国家，尤其是中韩朝三个国家的产业结构互不相同，有着较强的互补性。



<Figure 4> Major countries' Gross GDP Comparison

Source: IMF, Kostat, 'world major countries GDP prediction, 'North Korea major statistica l', 2015<sup>44</sup>.

<sup>42</sup> 余菲，“中日韩贸易额占世界GDP的20%，中韩自贸区建立意义重大”，「前瞻网」，<http://www.qianzhan.com/qzdata/detail/149/141113-4f0820d7.html>（访问时间：2017年2月8日）。

<sup>43</sup> 张文玺，“中日韩产业结构升级和产业政策演变比较及启示”，「现代日本经济」，2012年第4期。

<sup>44</sup> 单位：10亿美金，出处：<http://www.phbang.cn/general/150993.html>，<http://kostat.go.kr/p>

在中巴经济走廊里，中国和巴基斯坦的经济发展水平同样差异巨大，产业结构也拥有很强的互补性。巴基斯坦虽然近40年来的年均经济增长率高，但是由于经济总量小，发展过程中大起大落，极不稳定，导致其一直处于全球不发达的国家行列中。巴基斯坦是以农业为支柱产业，农村吸纳了45%的劳动力就业，而工业化水平还较低，且门类不健全，以纺织业、食品业等为主，规模都比较小，技术含量较低。巴基斯坦几乎没有大型的冶金类和重机械工业。此外，巴基斯坦的经济还有着高度依赖对外援助的特点，实现持续增长的后劲不足<sup>45</sup>。

4.1.5 比较两大经济走廊给边境地区带来经济效益，及带动更大区域的贸易往来，促进国际经济一体化的潜力

东北亚经济走廊方面，就目前朝鲜的经济发展规模和国际贸易的活跃程度，还不足以能够调动东北亚各国积极开发经济走廊的积极性，真正能够吸引他们的是该走廊不仅能够激活边境贸易，更能够带动更大区域的贸易活跃度，促进东北亚经济的一体化。朝鲜的北面是亚洲第一大经济体中国和第五大经济体俄罗斯，南面是亚洲的第二大经济体日本和第四大经济体韩国。这些国家今年来都多少遭遇了经济增长势头放缓等问题，客观上有着寻找新经济增长源的诉求。中国尽管提出了振兴东北的口号，但是东北各省一直没能能够再续辉煌，需要依靠东北亚经济走廊的连接来注入新的活力。韩国也需要打通出一条直通大陆的道路来提高在欧亚大陆这个大市场的竞争能力，同时改变近年来国内市场不振，海外市场乏力的局面。东北亚经济走廊能够贯通和连接一直以来在该区域的各种域内合作开发计划，从罗津—先锋自由经贸区，到哈桑自由经济区，从大图们江区域合作，到开城工业园等。东北亚经济走廊还能够实现各个国家的战略对接，使中国一带一路战略不仅能够联合俄罗斯的新东方政策和蒙古的草原之路，还能够结合韩国的欧亚倡议，并连接日本的环日本海经济合作计划。因此，如果朝鲜能够积极参与到走廊的建设，将给这些亚洲的经济大国带来新的经济增长动力，真正帮助实现东北亚的经济一体化。与此同时朝鲜还能充分地利用过境贸易，发挥重要的区位优势，获取源源不断的利益，改变贫穷落后的面貌，成为区域里不可或缺的重要力量。

开辟中巴经济走廊也不仅会给两国的边境地区带来利益，而且更重要的是可以带动更大区域里的贸易往来（过境贸易）。首先，中巴经济走廊位于南亚、中亚、中东交汇的战略要道，其建成以后将成为中国通往南亚、中亚和中东的重要通道。实际上中国打通中巴经济走廊的目的，除了要和巴基斯坦加强经贸合作外，更主要的还是要带动更大区域的经贸合作。当前中国的能源运输路线主要是从中东、非洲经印度洋过马六甲海峡到中国沿海港口进入中国市场，其进口量一直占80%以上，是中国海上石油运输的生命线<sup>46</sup>，而这条路

---

ortal/korea/kor\_nw/2/14/1/index.board?bmode=read&aSeq=358097（上网时间：2017年2月7日）

<sup>45</sup> 邓海艳等，“巴基斯坦经济的波动发展及其原因”，「对外经贸」，2013年第9期。

<sup>46</sup> 利君，“中巴经济走廊建设前景分析”，「印度洋经济体研究」，2014年第1期，p108。

线不仅耗时长，费用贵，还有着海盗等安全问题。巴基斯坦的瓜达尔港到中国东部城市连云港约6700多km，而沿海路经马六甲和台湾海峡运输距离将近15000km。中巴经济走廊建成后节省超过一半的运输距离<sup>47</sup>，中国打通中巴经济走廊的最主要目的就是为了解决能源不足的矛盾，促进中东地区的能源引进。其次，中巴经济走廊将增加南亚和中东各国同中国的联系，提高中国同南亚和中东，甚至非洲地区的国际经济一体化。中国不仅是世界制造中心，也是重要的消费市场，它对于南亚及其附近国家有着很大的吸引力，伊朗和众多阿拉伯国家，甚至非洲各国在寻求同中国的经贸往来时，会考虑通过中巴经济走廊这条距离最短的途径来实现<sup>48</sup>。如果巴基斯坦能够提供足够的安全保障，实现各国的经贸往来在中巴走廊里畅通无阻，那么中巴走廊将有效发挥其功能，进一步释放所在区域的潜力，成为新的经济活力区和增长极。

## 4.2 对比较结果的分析

首先，通过同中巴经济走廊比较政府间沟通渠道和政治安保环境，可以看到东北亚经济走廊有中韩朝三个核心参与国家，不仅参与国家较多，相互间缺乏比较顺畅的沟通渠道，同时政治安保环境也存在着严重的隐患。由于朝鲜固执地开发核武器和试射导弹，导致韩国不得不与其进行防御升级，进而引发中国的进一步动作。朝鲜半岛本应该顺应全球经济发展的潮流，促进东北亚经济一体化和共同发展，却笼罩在核威胁和军事防御竞赛的气氛下。而反观中巴经济走廊，虽然南亚地区也存在着克什米尔地区领土争议，阿富汗恐怖主义温床，印巴两国的竞争性对抗和巴国内部对于中巴经济走廊的建设方向各执己见等不利因素，但是依靠中巴两国间的高度政治互信和传统友谊，排除杂音干扰，保持了相互的沟通畅通无阻，维护了良好的政治安保环境。因此，要促进东北亚经济走廊的发展，需要各国走出核试验和军事竞赛的错误循环，寻找沟通的途径，回到协商的谈判桌，把握和平和发展的方向，走东北亚经济一体化的道路。

其次，通过比较各国参与发展边境贸易的主观意志，可以看到在东北亚经济走廊的三个核心参与国都有着发展边境贸易的主观意志。其中韩国的意志最强烈，中国也显得积极主动，但是朝鲜虽然愿意发展经济来维护政权稳定和促进国家强盛，却怀有一定程度的顾虑和排斥心理。而中巴经济走廊的两个参与国也都有着发展边境贸易的强烈主观意志，尤其是巴基斯坦政府一心想依靠中巴经济走廊来带动本国的经济复兴甚至实现亚洲之虎梦。各个国家主观上愿意通过发展边境贸易的意志是相互间实现战略契合的重要前提，因此东北亚经济走廊要想取得进展，需要引导各国尤其是朝鲜更加意识到边境贸易对于提高国家经济，增强人民福祉的重要作用，打消其对于开放市场和参与国际化的消极态度。

<sup>47</sup> 牛彪，“中巴经济走廊探析”，「改革与开放」，2014年第4期上，p38

<sup>48</sup> Kim Hyeonjeong · Tu Bo，“网络权力理论和人类命运共同体理念下的中国一带一路战略构想”，「世界地域研究」，2017年3月。

再次，通过比较跨境交通干线或综合运输通道，可以看到东北亚经济走廊中除了朝鲜境内的运输通道相对落后和不畅通外，其它国家的则均较为畅通。东北亚经济走廊所规划的朝鲜境内路线距离较短，维修和扩充起来耗费的时间和资金都不会很多，跨境交通干线并不是东北亚经济走廊的一个重要制约因素。反观中巴经济走廊，从喀什到瓜达尔港约3000公里的距离，一路上不仅喀喇昆仑公路路途遥远，年久失修，地形险恶，连巴基斯坦国内的道路也相对滞后，需要投入大量的人力物力进行改良和新建。中国政府为此将投入约460亿美元的资金，建设包括公路、铁路、尤其和光缆通道的贸易走廊。同时，对于交通干线等基础设施的建设，可以考虑在如AIIB和丝路基金等的帮助下进行建设。因此，东北亚经济走廊比中巴经济走廊的跨境交通干线基础更好，距离短，改造扩建花费的人力物力较少，具有相对的优势，这也增加了东北亚经济走廊的现实可行性。

第四，通过对各国经济发展水平差异和产业结构互补性等的分析，可以看到东北亚经济走廊的相关参与国的经济发展水平各异，尤其是中韩朝三个核心参与国的差异性大，产业结构互补性强。如果走廊成功构筑，将激发相互间国际分工和布局的活跃程度，不仅对于中国东北地区和韩国有着扩大市场规模，实现资源的更合理配置等好处，尤其对于朝鲜来讲，将充分盘活其丰富的自然资源，提高工业化水平，实现经济总量的增加和人民生活水平的提高。反观中巴经济走廊的两国也存在较大的经济发展水平差异和产业结构互补性，中巴经济走廊的建设不仅将激活新疆地区的经济发展活力，还能带动巴基斯坦提高工业化水平，改变以农业为支柱的落后面貌，解放农村的劳动力和实现资源的更合理分配。因此，东北亚经济走廊依靠各国经济发展水平的巨大差异和产业结构的互补性，将有利的带动东北亚地区各国的国际产业分工和布局，以及资源的有效合理配置。

最后，通过对经济走廊给边境地区带来效益和带动更大区域贸易往来的比较分析，可以看到东北亚经济走廊对于中韩朝等国的边境地区能带来经济效益的同时，更可以带动更大区域的贸易往来，尤其是对于朝鲜而言，处于亚洲排名前列的各大经济体的核心地理位置，打通东北亚经济走廊使得其能够在促进各大经济体贸易加速的同时，利用过境贸易给自己带来源源不断的利益，一举改变落后的面貌，成为东北亚重要的国际力量。而中巴经济走廊的建设目标里，中国一直把确保中国海上石油生命线为重要目标，同时促进同南亚、中东甚至非洲各国的相互间经贸合作。在此边境贸易不断增长的过程中巴基斯坦也同样能获取巨大利益，并提高自身的国际地位。因此，东北亚经济走廊在带动边境地区发展和带动更大区域贸易发展方面拥有巨大的潜力。

## 5. 结论

东北亚拥有中国、韩国和日本等经济大国，是全球的重要经济增长极，同时东北亚还因为其至关重要的战略位置受到了美国等域外大国的关注。东北亚地区有着多股重要的国际力量纵横交错，其中主要是以韩美日同盟、崛起的中国和朝鲜政权等为主流。不过东北亚地区尽管有着朝鲜核问题等不安因素，但是东北亚地区尤其是朝鲜半岛地区追求和平发

展,实现自由贸易发展和区域经济一体化的呼声一直不断。中国在经历了改革开放以来30多年的高速经济增长后,从习近平政府开始逐渐意识到经济已经进入新常态时代,于是推出了一带一路战略和诸如亚洲基础设施银行等,力求联合周边的国家共同开发基础设施,促进中国在国际范围内的经济增长和势力延伸,推动同周边地区的贸易自由和区域经济统筹,同时回应美国在全球范围对其战略空间的围追堵截。一带一路战略的六大经济走廊里,中巴经济走廊已经在2016年末正式建成了瓜达尔港,并紧张有序的开展着各项建设工作。一带一路战略吸引了众多国家的注意力,中国政府欢迎各国一同进行互动和战略契合,打造共同发展的新局面。

韩国作为东北亚地区一个重要国家,一直重视同美国的同盟关系和对中国的战略伙伴关系。同时,韩国为了自身的国家安全和利益,在积极应对来自朝鲜的核威胁同时,一直在寻求通过发展贸易,促进区域经济统筹的方式来寻找新的经济生长级。中国在颁布一带一路战略时,考虑到多种原因而并没有在东北亚,尤其是朝鲜半岛地区提出经济走廊的内容,而只是同俄罗斯和蒙古共同提出了中蒙俄经济走廊计划,但是这也引发了中韩等各国各界对于东北亚经济走廊建设的积极研究。随着进入2017年,朝鲜受到联合国的新一轮制裁,美国新任特朗普政权的上台,韩国政府有可能选出新总统以及中国将召开第十九届人民代表大会,东北亚面临着各种新的局势。尽管在此背景下,东北亚经济走廊依然长路漫漫,但是一旦能够取得进展,将对于改变朝韩的敌对局势,促进东北亚地区的区域经济一体化,发展朝鲜半岛的和平与繁荣有着重要的积极意义。

本文为了剖析东北亚经济走廊形成发展的各种影响因素,运用了跨境经济走廊理论,对正在进行的中巴经济走廊和尚处于研究阶段的东北亚经济走廊的形成基础进行了比较分析。首先回顾了相关文献并指出不足,然后阐述了跨境经济走廊理论的发展和两大经济走廊的开展情况,最后利用跨境走廊理论对比分析了两大走廊的形成基础,并得出结论和发展东北亚经济走廊的启示如下:

- 1) 中韩朝三国相互间没有形成顺畅的沟通渠道和良好的政治安保环境,需要找到沟通的切入点,重回以和平与发展为主题的大方向,走东北亚区域经济一体化的道路。
- 2) 朝鲜有发展边境贸易的主观意愿,但是不够强烈并充满疑虑,各参与国要积极引导朝鲜发展边境贸易,并打消其对于市场开放和参与国际化的消极态度。
- 3) 东北亚各国在跨境交通干线方面的良好基础是一项巨大优势,它增加了东北亚经济走廊的现实可行性。
- 4) 东北亚各国经济发展水平的巨大差异,产业结构的较强互补性将使得东北亚经济走廊形成后能实现国际间合理产业分工布局,优化资源的有效配置。
- 5) 对接壤边境地区经济发展的促进作用和对过境贸易的促进作用是东北亚经济走廊的各参与国积极构筑走廊建设的巨大动力。

## 参考文献

- [1]. “习近平同巴基斯坦总理谢里夫举行会谈”，「人民日报」，2015年4月21日.
- [2]. 陈维新，“图们江区域开发与中俄合作的战略意义”，「延边大学学报」，2013年5月.
- [3]. 崔征·石馨，“长吉图跨境经济合作的问题与对策研究”，「经济纵横」，2016年第5期.
- [4]. 邓海艳等，“巴基斯坦经济的波动发展及其原因”，「对外经贸」，2013年第9期.
- [5]. 郭锐，“一带一路建设与中韩两国跨境合作的机遇与挑战”，「釜山-上海合作论坛」，2016.
- [6]. 韩继伟·张任之，“从区域经济辐射理论视角看史迪威公路经济走廊打造”，「兴义民族师范学院学报」，2011年，8页.
- [7]. 韩兴海，“建立中俄朝图们江自由路港区的构想”，「东北亚论坛」，2005年11月.
- [8]. 李海燕，“中朝经济开发项目推进与中韩战略协作”，「经贸论坛」，2013.
- [9]. 李洪江·蔡天任，“哈大齐工业走廊建设的理论基础”，「商业研究」，2008年2月.
- [10]. 利君，“中巴经济走廊建设前景分析”，「印度洋经济体研究」，2014年第1期，p 108.
- [11]. 梁双陆·梁巧玲，“一带一路新常态下如何加快孟中印缅经济走廊建设”，「天府新论」，2015年第5期.
- [12]. 柳思思，“一带一路：跨境此区域合作理论研究的新进路”，「南亚研究」，2014年第2期.
- [13]. 卢光盛·邓涵，“经济走廊的理论溯源及其对孟中印缅经济走廊建设的启示”，「南亚研究」，2015年第2期.
- [14]. 毛健·孙英男，“东北亚矿产资源潜力分析及东北老工业基地矿产资源接续战略研究”，「商务印书馆」，2010. 192~195页.
- [15]. 毛健等，“图们江区域多边合作开发研究”，「中国软科学」，2012年第5期.
- [16]. 牛彪，“中巴经济走廊探析”，「改革与开放」，2014年第4期上，38页.
- [17]. 孙红旗，“一带一路战略构想与南亚国际关系的重构”，「江苏师范大学学报（哲学社会科学版）」，VOL. 42, No. 1, 2016年1月.
- [18]. 万鲁河等，“点-轴系统开发模式中不同等级城市节点经济影响效应”，「国土与自然资源研究」，2011年第5期.
- [19]. 王磊等，“区域一体化视角下跨境经济走廊形成机制与规划实践”，「现代城市研究」，2012年9月.

- [20]. 王木克, “东北亚经济走廊”的现实可能性, 「世界知识」, 2015.
- [21]. 于潇, “长吉图开发开放先导区与国际大通道建设研究”, 「东北亚论坛」, 2010年3月.
- [22]. 元东郁, 「中国的欧亚政策」, Chindia Plus, 2014年6月.
- [23]. 袁建民, “中巴经济走廊的战略意义及应对策略”, 「新疆社科论坛」, 2015年1月.
- [24]. 张文玺, “中日韩产业结构升级和产业政策演变比较及启示”, 「现代日本经济」, 2012年第4期.
- [25]. 张希平, “建设中巴经济走廊的陆路物流贸易通道问题研究”, 「西部金融」, 2016年第3期.
- [26]. 张秀杰, “东北亚区域经济合作下的中蒙俄经济走廊建设研究”, 「学习和探索」, 2015年第6期.
- [27]. 赵亮: “欧洲空间规划中的“走廊”概念及相关研究”, 「国外城市规划」, 2006年第1期, 61页.
- [28]. 郑刚, “中巴经济走廊的风险挑战、大战略思考以及对策建议”, 「太平洋学报」, 2016年4月.
- [29]. 周延丽, “中蒙俄经济走廊—中俄毗邻地区合作和东北亚国家合作的重要平台”, 「西伯利亚研究」, 2015年10月.
- [30]. 朱呈兵·滕清安, “基于ETPN经济点网理论的工业走廊研究”, 「科技广场」, 2008年6月.
- [31]. 朱显平等, “金正恩时代的朝鲜和图们江区域的中俄朝合作”, 「东北亚论坛」, 2012年第3期.
- [32]. 邹辉, “丹东重点开发开放实验区发展策略研究”, 「石家庄铁道大学学报」, 2016年3月.
- [33]. “印度外交秘书对中巴经济走廊穿越克什米尔表达担忧”, 「环球网」, <http://world.huanqiu.com/exclusive/2017-01/9975670.html> (访问时间: 2017年2月6日).
- [34]. “中巴经济走廊树起一带一路样板”, 「中华工商时报」, <http://world.huanqiu.com/hot/2017-01/9924480.html> (访问时间: 2017年2月7日).
- [35]. Phbang, “2015-2016年世界各国GDP排名\_全球国家经济总量最新排行榜”, <http://www.phbang.cn/general/150993.html> (访问时间: 2017年2月7日).
- [36]. 国家发展改革委、外交部、商务部, “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”, [http://news.xinhuanet.com/finance/2015-03/28/c\\_1114793986.htm](http://news.xinhuanet.com/finance/2015-03/28/c_1114793986.htm) (访问时间: 2017年2月3日).
- [37]. 韩国统计厅, [http://kostat.go.kr/portal/korea/kor\\_nw/2/14/1/index.board?b](http://kostat.go.kr/portal/korea/kor_nw/2/14/1/index.board?b)



- mode=read&aSeq=358097 (访问时间: 2017年2月7日) .
- [38]. 黄欢, “大公报: 一带一路与欧亚倡议实现对接”, 「中国新闻网」, <http://news.163.com/15/1224/11/BBJMHPUU00014JB6.html> (访问时间: 2017年2月3日) .
- [39]. 黄欢, “一带一路对接欧亚倡议”, 「广州日报」, <http://news.163.com/15/1231/05/BC51MAAT00014AED.html> (访问时间: 2017年2月3日) .
- [40]. 李伟, “国务院发展研究中心主任李伟: 共建一带一路前景依然光明”, [http://news.xinhuanet.com/chanye/2017-01-16/c\\_1120317703.htm](http://news.xinhuanet.com/chanye/2017-01-16/c_1120317703.htm) (访问时间: 2017年2月1日) .
- [41]. 刘婧, “中巴经济走廊建设成为新疆发展强大引擎”, 「中国在线」, [http://www.chinadaily.com.cn/dfpd/xj/2015-04/24/content\\_20535009.htm](http://www.chinadaily.com.cn/dfpd/xj/2015-04/24/content_20535009.htm). (访问时间: 2016年10月10日) .
- [42]. 王海纳, “中国外交部: 一带一路可与韩国欧亚计划形成联动”, <http://china.ajunews.com/view/20150421092510659> (访问时间: 2017年1月23日) .
- [43]. 魏华, “商务部部长助理: 加强全方位互联互通, 积极打造东北亚经济走廊”, 「中国经济周刊」, <http://news.163.com/14/0918/16/A6EGSPNT00014SEH.html> (访问时间: 2017年2月5日) .
- [44]. 薛满意, “中美制定最严厉制裁直捣朝经济命脉, 俄被华说服”, 「凤凰网」, [http://news.ifeng.com/a/20161201/50345967\\_0.shtml](http://news.ifeng.com/a/20161201/50345967_0.shtml) (访问时间: 2017年2月7日) .
- [45]. 余菲, “中日韩贸易额占世界GDP的20%, 中韩自贸区建立意义重大”, 「前瞻网」, <http://www.qianzhan.com/qzdata/detail/149/141113-4f0820d7.html> (访问时间: 2017年2月8日) .
- [46]. Ha Oyeong, “76%认为开城工业园废除对南北关系的改善没有帮助”, 「hani网」, [http://www.hani.co.kr/arti/politics/politics\\_general/781154.html](http://www.hani.co.kr/arti/politics/politics_general/781154.html) (访问时间: 2017年2月6日) .
- [47]. Yun Sujeong, “韩国经济贸易依存度8年来的新低”, 「首尔新闻」, <http://www.seoul.co.kr/news/newsView.php?id=20160418014013> (访问时间: 2017年2月6日) .
- [48]. Ministry of Planning, “Pakistan Vision 2025 approved by National Economic Council (NEC)”, *Development & Reform* <http://www.pc.gov.pk/?p=2461>. (访问时间: 2017年2月1日) .
- [49]. “8th Ministerial Conference Oil GMS Sub-regional Cooperation”, *ASEAN—China Free Trade Area*, 2009.
- [50]. Charles F. J. Whebell, “Corridors: A Theory of Urban Systems”, *Annals of the Association of American Geographers*, No.1, 1969, pp.1~26
- [51]. News, <http://www.thenews.com.pk/Todays-News-9-190731-The-Beijing->

follow - up.

- [52]. Pakistan Muslim League, *Manifesto 2013*, [http: www.pmo.gov.pk/ documents/ manifesto.pdf](http://www.pmo.gov.pk/documents/manifesto.pdf), p.8.
- [53]. Thomas G. Taylor, *Urban Geography*, Methuen Publishing Ltd. 1949, pp.278~300.
- [54]. 김근수, “유라시아 주요국가의 경제현황, 경제역량과 잠재적 위험요인에 대한 분석”, 「유라시아연구」, 2016,4.
- [55]. 김연식, “유라시아 이니셔티브와 극동 개발에 대하여”, 「한국노어노문학회」, 2016,10.
- [56]. 김영진·윤인하, “유라시아의 지역통합: 유라시아연합 구상의 조건과 과제”, 「동유럽발칸연구」, 2013.
- [57]. 김지열, “중국 주식시장에서의 장기기억에 관한 연구”, 「China연구」, 2009.2.
- [58]. 김태욱, “현대 중국 자본주의와 기업지배구조”, 「China연구」, 2007.2.
- [59]. 문희철, “한국의 유라시아 이니셔티브와 중국 일대일로 전략의 경쟁과 협력”, 「전자무역연구」, 2016.
- [60]. 裴鍾烈, “새로운 동북아 경제협력 틀의 모색”, 「동북아경제연구」, 2003.
- [61]. 서종원 외, 「유라시아 이니셔티브 실현을 위한 실크로드 익스프레스 구축방향」, 한국교통연구원, 2014,10.
- [62]. 손병문, “한·중 FTA에 따른 중국의 위생검역”, 「China연구」, 2013.8.
- [63]. 안국산 외, “중국 지린성과 한반도 교통물류 협력방안 연구”, 「물류학회지」, 2016, 4.
- [64]. 안병민, 「유라시아 실크로드 익스프레스 실현을 위한 철도망 구상」, 한국교통연구원, 2015,5.
- [65]. 원동욱 외, “중국의 지정학과 주변외교: 일대일로를 중심으로”, 「현대중국학회」, 2015.
- [66]. 원동욱 외, 「국제운송회랑의 새로운 지정학: 유라시아 실크로드 구축을 위한 협력 방안 연구」, 대외경제정책연구원, 2015.
- [67]. 이현하 외, “북한철도의 SWOT분석을 통한 한반도 철도의 발전방안”, 「한국철도학회」, 2016,5.
- [68]. 진홍상·박승록, 「한중일 경제관계와 동북아 경제협력」, 한국경제연구원, 2005.
- [69]. 황기식 외, 「글로벌 사회와 FTA」, 동아대학교 출판사, 2015, p32.

## **About the Authors**

**Bo Tu** is a post doctor of BK21<sup>+</sup> research center at Graduate School of International Studies, Dong-A University in Korea. He received the PH.D from GSIS in Dong-A University too. He started working in BK21<sup>+</sup> research center since 2016.. His research interest includes international politics, international trade, and international economy. He has published his research in The Korean Association of Area Studies, China local journals and so on.  
E-mail address: tubo110@hotmail.com

**Dong wook Won** is an associate professor of China-Japan Department, Dong-A University in Korea. He received the bachelor degree from Seoul University, and PH.D in Bei Jing University. He has many years of China related research in the Korea Transport Institute, research center of North-east and North Korea. He has published his research in The Korean Association for Contemporary Chinese Studies, Chindia Plus, etc. He also has published reports in KIEP, etc.  
E-mail address: china@dau.ac.kr