

日本企业乘上一带一路快车后，发现政府还在犹犹豫豫



陈言

韩愈曰：“惟陈言之务去。”

11-06-2018

<http://user.guancha.cn/main/content?id=20132&page=0>

【文/观察者网专栏作者 陈言】

在将要过去的 2018 年上半年，日本舆论发生了很大的变化。

看一下日媒对一带一路的报道，已从全面否定，转变为半信半疑。安倍晋三入主内阁后，势如狂潮的中国经济崩溃论，在唱了五年多后，多少让人有些听腻了。不是说不再唱衰，而是在唱衰之外，质疑一下中国在世界经济中的影响，尤其说点和一带一路相关的话题，日本读者还是挺喜欢看的。

舆论一变，日本企业也比较好上车：乘上中国驾驶的、驶往尚未充分开发的一带一路列车。但等车开动了，回头一看，安倍内阁依旧在站台上犹犹豫豫，这趟车已经赶不上，下趟车是否乘坐，安倍内阁也依旧没个准信。



安倍晋三（资料图/东方 IC）

一带一路列车

5 月，在日本采访时，看到了这样一条消息：

“电商企业 XX 集团 5 月 25 日在东京发表消息称，该公司开通了连接欧洲与中国的一带一路货物列车。”

网络上有过报道，但翻阅了其数日的纸媒，并未见相关消息。

回国后，看到国内媒体报道，“日本大型物流企业——日本通运公司5月21日起开始利用中欧铁路提供日本和欧洲之间的联运服务，这将大大缩短货物从日本送达欧洲所需的时间。”觉得这该和那集团的日本公司有某种合作，但中日媒体都未做过多解读。估计是按新闻稿提供的素材写的稿子，媒体并未做太多调查采访。

古代丝绸之路的起点在哪里？国内说法不一。陆路方面，有人认为该是西安，海路则更多，可能是福建的某个沿海城市，也可能是广东的某个地方。到了日本，奈良的正仓院里存有大量和丝绸之路相关的文物，表明远在东方的日本，和丝绸之路有着很紧密的关系。但到目前为止，尚未发现日本的产品经过丝绸之路传往西方的文物。

现代社会，让日本也具有了向西域等地出口产品的机会。不论是中国企业，还是日本本地企业通运公司，将日本的产品经一带一路运往欧洲，已有了现成的条件。



连接中国和欧洲的货运列车（图/日经中文网）

通运公司提供的新服务，包括两条运输途径：一条是从日本东京、横滨、名古屋、大阪、神户这些主要港口，走海运至中国大连，再从大连经铁路到达德国杜伊斯堡；另一条是从成田、羽田、中部、关西等日本的主要机场走空运将货物送到重庆，再从重庆用铁路运输至杜伊斯堡。通运方面说，在海陆联运的情况下，从东京港到杜伊斯堡运输周期将由之前的40天缩短至28天。

中国企业集团的物流能力远在通运之上，更不用谈在中国的业务承揽规模了。且物流上能省十余天，这不是小事，日本企业肯定会看在眼里。

“软硬兼施”的日本政府

日本政府对一带一路的态度，也发生了改变。从过去的坚决对立，改为现在的“软硬兼施”（见2017年12月31日《日本经济新闻》头版报道）。

日本的大学教授，尤其是国立大学的教授，也有不少人喜欢看政府的脸色，为政府的对外政策提供理论依据。比如东京大学教授川岛真，是位研究中国问题的学者，基本保持着和安倍外交绝无二致的观点。听一听他说的话，就能大致明白日本在一带一路上有哪些主张。



川島真資料圖

也还是去年 12 月 31 日的《日本经济新闻》，该报采访了川岛教授。川岛说：“目前中国持续向大国发展，不会选择完全与日本为敌的策略。（两国）首脑之间的对话是必要的，但同时与中国具有某种关系，则非常地耗费气力与劳力。”因为保有这种认识，川岛教授认为“在一带一路上的（中日）合作具有风险。”

那么要完全不与中国合作吗？且不说通运公司在一带一路上迈出的第一步，其他企业也看到了这里面的商机，只不过不好绕过日本政府和中國合作罢了。

安倍内阁一心希望提高军费预算，自民党公开主张突破对军费预算的限制，从目前的 GDP1% 以下（每年约 5 万亿日元= 500 亿美元）实现翻番，达到每年占 GDP 的 2%（约 1000 亿美元）。要翻番的军事预算，如果不借用一点外部力量的话，当然很难。不断炒作钓鱼岛问题，该是日本的专家学者给政府出的重要对策。与中国在政治上的对抗不可能出现太大松动，日本政府也明确表示，在中国主导的亚洲基础设施投资银行（AIIB）问题上，“不与中国合作”。

但是，与一带一路相关联的具体项目，日本政府则网开一面。不说鼓励日本企业参与，但可以理解企业的参与，与过去公开对抗发生了很大的变化。

政治外交上的“硬”，与经济、第三国项目的共同开发上的“软”相辅相成，这便是《日本经济新闻》说的“软硬兼施”——媒体希望日本政府可进可退，掌握主动权。

在日本企业看来，政府的态度则模模糊糊，犹犹豫豫。日本想扩充军费，但继续炒作钓鱼岛问题带来的影响有限。亚投行没有日本参加也照旧不影响运营，反而是日企在亚洲投资的时候，受到的限制会更多一些。

除了印度铁路，马来西亚铁路也有了机会

其实日本政府犹豫不决的原因，在其他方面也能找到。

2017 年 9 月，安倍首相去印度访问，拿下了一个铁路项目。日本援助建设连接孟买和艾哈迈达巴德的印度首条高速铁路。按照合同规定，日本向印度提供利率为 0.1%、在 50 年内还清的

120 亿美元贷款，这占该项目预计成本的 80% 以上。建设印度铁路，估计倾注日本全国的技术力量也还是不够用。

现在（2018 年 6 月），日本还有一个意外惊喜。日本媒体认为，马来西亚政局变化，92 岁的马哈蒂尔重新回归政治中心后，马来西亚与新加坡之间的铁路，有可能从中国企业手里夺回，让日本企业去建设。这条铁路更是一带一路上的重要干线，日本似乎掌控了关键。

问题是，日本在印度之外还有多大的技术力量去支撑在马来西亚的铁路建设。东南亚之大，恐怕不可能只靠一个国家、一家企业实现这里所有的基础设施建设需求，国与国之间，企业与企业之间的合作，该是一种不可抗拒的自然趋势。

如果看南亚地区，中国企业在这里投资很多，与该地方建立了稳固的关系，日本企业想在发电站等基础设施方面获得项目，也必须和中国企业合作。

笔者在日本看到电视媒体采访日本商工会议所会头（中小企业联合会会长）三村明夫，他说：“一带一路是个很不得了的构想，但中日对此各有各的打算。”对日本政府不肯全面合作，表示能够理解。但和日本政府高官私下接触时，他们则认为可以不全面合作，但具体项目具体分析，按项目做决定。

日企能否一直等下去？通运已经行动起来了，产自日本的商品现在通过一带一路上的铁路运到了欧洲，一个因一带一路而拓展的世界市场，日本企业不该因为某些政治家的主张而视若无睹。

只是他们坐上列车后，总要回头看看站台，揣摩政治家、官员的态度。他们发现自己的政府现在态度也依旧模糊。

本文系观察者网独家稿件，文章内容纯属作者个人观点，不代表平台观点，未经授权，不得转载，否则将追究法律责任。关注观察者网微信 [guanchacn](#)，每日阅读趣味文章。