

## “一带一路”与“新北方政策”对接的背景下 铁路网络连接的影响分析

赵国峰\*

### 【目 录】

1. 绪论
2. 文献回顾
3. 铁路网络连接分析
4. 铁路网络连接的难点与相对应的建议
5. 结论

### 【摘要】

目前由于新冠疫情的大流行，全世界各国的经济都受到了很大的冲击，急需恢复经济的发展。而在欧亚大陆联系越来越紧密的趋势下，中国的一带一路倡议和韩国的新北方政策的对接就有了其必然性。在这样的背景下，其重要的就是铁路网络的连接。本文的研究目的就是分析韩半岛终端铁路（TKR）与中国的中欧班列连接，融入欧亚大陆铁路网会产生的影响。研究表明，铁路货运量与GDP是互动的正相关关系，而韩国有望成为东亚物流中心，并且提升自身在世界中心的地位和影响力。东北亚的经济发展对中国东北三省的经济复苏也有着积极的作用。

【关键词】欧亚大陆；铁路网络；政治经济影响；东亚物流中心；推进难点与对策。

---

\* 东亚大学国际专门大学院国际学博士生 (zhaoguofeng19880316@gmail.com)

## 1. 绪论

中国国家主席习近平分别在2013年9月和10月，在访问中亚和东南亚国家时，提出了共同建立“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的重大倡议，该倡议得到了国际社会广泛和高度的关注。从倡议提出截至到2021年6月23日，中国已经与140个国家和32个国际组织签署了206份关于共建“一带一路”的合作文件。<sup>1)</sup> 从2014到2019年的五年间，中国与“一带一路”相关国家贸易的进出口总额累计超过44万亿元，年均增长达6.1%，高于同期中国对外贸易的增长速度。<sup>2)</sup> 自新冠疫情爆发以来，全世界的经济都遭受到了巨大的冲击。而中国的“一带一路”倡议为推动世界经济的复苏提供了强劲的动力。

为了响应地区国家在“一带一路”倡议、“新东方政策”等战略，文在寅总统在2017年9月，在第三届东方经济论坛上宣布了与“一带一路”倡议同样作为国家顶层战略的“新北方政策”。此政策的重点自在于扩大与北方国家的经济合作，特别是积极参与远东的发展。截至目前，根据北方经济合作委员会公布的数据，已有7个项目在北方地区首次推进公私合营投资开发，从2019年开始，到2022年北方地区海外建设订单预计将达到150亿美元。在北极航道开发、与中亚的经济合作，以及与中国东北三省的全面会谈等方面都取得了进一步的成果。<sup>3)</sup>

中韩两国在东北亚地区的利益的高度重合性，为“一带一路”倡议和“新北方政策”提供了对接的基础。在北方经济合作委员会定义的14个新北方国家中，对中国的东北三省做了额外的标注。这说明两国政策的直接交汇处就在中国东北三省。再加上东北三省处于东北亚的中心位置，所以东北三省在两国的合作中有着重要的地位。想要带动一个区域的经济发展，首先要保证区域内的连通性。而交通运输就是这其中很重要的一个方面。在东北亚地区，相比其他的交通运输方式，铁路要比海运和空运更重要，发展潜力也更大。本文的研究目的就是分析韩半岛纵断铁路(TKR)与中国的中欧班列连接，融入欧亚大陆铁路网会产生的影响，并且针对推进连接进程时可能会面临的困难做一些政策建议。

## 2. 文献回顾

在政策对接方面，自从“一带一路”倡议和“新北方政策”提出以来，中韩以及外国

1) 数据来源：『中国一带一路网』，<http://ydyl.china.com.cn/> [2021.10.11]

2) “一带一路年度报告书”，中国国家发改委一带一路建设促进中心：[2021.10.20]

3) 数据来源：『韩国北方经济合作委员会』，<http://www.bukbang.go.kr/bukbang/> [2021.11.20]

的学者对这两个国家战略政策从各个方面都做了大量的研究。薛力在对韩国“新北方政策”和“新南方政策”与“一带一路”对接分析中指出,中韩经济合作是长远的趋势,但是由于北韩核问题的不确定性,目前有些项目的对接只能在某些领域内有限度的进行,以此来降低风险。<sup>4)</sup>

Richard Pomfret从价值链的角度分析了新丝绸之路沿线的欧亚大陆桥的连接问题。他认为,政府的作用是促进贸易,即减少过境点的延误和成本,而不是投资于硬基础设施。服务提供商对此的回应是连接欧洲和亚洲的价值链(例如汽车和电子产品),降低中国和欧洲之间贸易商的运输成本。中欧铁路的连接是由市场力量推进的。<sup>5)</sup> 如果将中欧铁路延长,连接到跨韩半岛铁路的话,这个结论也同样适用。政府将铁路连通,并且减少货物的通关成本之后,市场的力量随之就会将欧洲和韩半岛的价值链通过运输成本更低的跨欧亚铁路连接起来。

在亚洲,有几条广泛和直接的铁路,如TSR(横贯西伯利亚铁路),TCR(横贯中国铁路)和TMR(横贯蒙古铁路)可以连接亚洲和欧洲。如果TKR等铁路网络连通并且全面运行,预计将占据目前全球贸易运输的很大一部分。因此,发展铁路网是走向一体化国际运输系统的最重要步骤之一。<sup>6)</sup> 因此,韩国学者文熙哲在2017年发表的文章中考查了当时铁路运输网络的状况和欧亚大陆桥的必要性,并且给出了推进铁路连接的具体建议。<sup>7)</sup> 之后,崔庆淑在对中国一带一路的成果和韩国欧亚物流网络连接的研究中,除了强调了TKR铁路的重要性以外,还提出了扩大中韩海陆复合运输以及积极参与北极地区的开发这两条推进路线。他在评估了中国一带一路的成果后,认为韩国应该制定相对应的战略,多方面的构建欧亚物流网络。<sup>8)</sup>

综合来看,至今为止的大部分的研究都集中在构建欧亚物流网络的措施,连通欧亚大陆桥的方案以及面临的困难等。而本文是利用浙江大学刘南教授关于现代物流与经济增长的关系的理论,分析TKR连入欧亚大陆铁路网络会带来的经济影响。然后根据英国著名的地缘政治学家麦金德提出的“陆权论”分析铁路的连接带来的地缘政治影响。

---

4) 薛力,「韩国“新北方政策”,“新南方政策”与“一带一路”对接分析」,『东北亚论坛』,第5期,2018, pp. 60-69。

5) R. Pomfret, “The Eurasian Land Bridge: linking regional value chains along the New Silk Road”, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 2019, pp. 45-56。

6) Yoon Jin Huh, Solkey Lee, Jung Ung Min, “Future Strategic Directions for TSR and TCR from the Perspective of the Northeast Asian Logistics Network”, *Journal of International Logistics and Trade*, Vol. 10 No. 1, 2012, pp. 85-108。

7) 문희철, 「유라시아 랜드브리지 기반 글로벌 물류네트워크 구축」, 『國際商學』, Vol. 32 No. 1, 2017, pp. 85-106。

8) 최경숙, 「중국 일대일로(一帶一路)의 성과와 한국의 유라시아 물류네트워크 연계 방안 논의」, 『한중사회과학연구』, Vol. 18 No. 2, 2020, pp. 61-96。

### 3. 铁路网络连接分析

#### 1) 中韩国际铁路物流运输的现状

根据中国国家铁路集团最新公布的数据, 2021年中欧班列开行数量1.5万列, 同比增长22%, 发送了146万标准集装箱, 同比增长29%。截至去年, 中欧的班列已经连通了欧洲23个国家的169个城市, 覆盖了欧盟、俄罗斯等欧亚大陆不同地区。年运送货物价值从2016年的80亿美元上升到了2020年的560亿美元, 5年增长了7倍。<sup>9)</sup>

〈表1〉 2011至2021年中欧班列运行量

年度 ( 年 )	列车班次 ( 次 )	跨度范围
2011	17	23个国家 169个欧洲城市 中国29个省
2012	42	
2013	80	
2014	308	
2015	815	
2016	1702	
2017	3673	
2018	6376	
2019	8225	
2020	12406	
2021	15000	

\*数据来源: Railfreight

从Railfreight<sup>10)</sup>给出的从2011年到2021年10年间中欧班列运行量的数据来看, 2019年到2020年增加了50%, 而到了, 2021年增幅有所下降。这是因为疫情初期, 由于各港口和公路边境的关闭, 再加上海运的混乱导致了越来越多的货物转向了铁路。但随着货物越来越多, 铁路运输也到达了运力的极限, 导致了严重的拥堵。但是总体上看, 更多的货物从其他方式转向铁路这种趋势是必然的。

韩国方面, 目前韩国通往欧洲的物流方式主要有两种。一种是传统的海路运输, 先从韩国海运到中国天津港, 再从天津港穿过中国南海及印度洋等海域抵达欧洲。而另一种是复合运输(Multimodal Transport)<sup>11)</sup>。目前这种方式主要有两条路径: 第一条是先从釜

9) 中欧班列报告, 『中国国家铁路局』, [http://www.nra.gov.cn/xwzx/tpsp/tpxw/202107/t20210712\\_190194.shtml](http://www.nra.gov.cn/xwzx/tpsp/tpxw/202107/t20210712_190194.shtml) [2021.12.13]

10) GB Railfreight, 英国第三大铁路货运商。

山港海运到俄罗斯的符拉迪沃斯托克港，然后通过俄罗斯的西伯利亚铁路（TSR）抵达欧洲；第二条是先从韩国海运到中国青岛、天津等港口，然后再通过中国的中欧班列抵达欧洲。传统的海上运输抵达欧洲需要35天，而这种复合运输可以把时间缩短到18天。<sup>12)</sup> 在去年，韩国LG旗下的综合物流公司Pantos的TSR和TCR运输量同比增长了5倍。TSR和TCR铁路运输的人气飙升的原因是海运费用在一年内翻了三倍多。原本因为铁路运输的成本高而导致的劣势，也由于海运费用的上涨而消失。<sup>13)</sup> 另外KOTRA<sup>14)</sup>在2021年9月发表的“中国-欧洲货物列车运行动向及启示”报告书中预测说，由于比海上运输快、比航空运输更便宜的优势，TCR的应用将持续增加。<sup>15)</sup>

这种复合运输可以节省很大的时间成本，以及避免运送途中可能发生的海上风险。但是这种多式联运涉及到了不同交通工具的转换，在转换和储存等流程中会出现人力、时间以及空间成本的产生。而如果韩半岛终端铁路（TKR）能够直接与中国东北的长满欧等班列或TSR连接的话，又会比多式联运节省很多的成本。所以推进这两段铁路的连接以及相对应的研究都是有很大价值的。

## 2) 铁路连接的影响分析

### (1) 经济影响

表面上看，连通欧亚大陆的铁路就像是大陆的血管，把资源从一个地方输送到另一个地方，带动沿途的经济发展。但是，想要更好的理解这两者之间的关系，就需要更深层次的基础理论。有学者分析了现代物流发展与经济增长之间的关系后认为，现代物流与经济发展之间是双向的因果关系，即互动的关系。<sup>16)</sup> 还有学者建立了铁路货运量与GDP之间关系的模型，发展铁路货运量与GDP之间是互为正相关的关系。<sup>17)</sup> 虽然最近迅速兴起的欧亚铁路运输，很大程度上是因为新冠疫情导致的海运运费上涨和港口关闭。但是在中国的一带一路与韩国新北方政策对接的背景下，东亚地区贸易合作的增加必定会带动更高的货运需求。而时间成本、人工成本以及运输风险更低的铁路运输是最符合需求的。而更低的时间成本又意味着更高的运输效率和更大的货运量。根据上面提到的学者的理论，货运

11)或Intermodal Freight Transpoort, Intermodality, 使用两种以上运输手段的货运方式。

12)<https://www.sedaily.com/NewsView/1L2QQIMBAW> [2021. 12. 13.]

13)<https://signalm.sedaily.com/NewsView/22L2GDTYI1/GX1501> [2021. 12. 15.]

14)KOTRA: Korea Trade-Investment Promotion Agency, 大韩贸易投资振兴公司。

15)KOTRA, 「중국-유럽 화물열차 운 행동향 및 시사점」, 2021, p. 18。

16)刘南, 李燕, 「现代物流与经济增长的关系研究——基于浙江省的实证分析」, 『管理工程学报』, 第1期, 2007, pp. 151-154。

17)于春荣、张智文, 「铁路货物运输需求的建模与经济分析」, 『工业技术经济』, 2008, Vol. 27 No. 5, pp. 113-115。

量的上升会伴随着GDP的上升。所以铁路的连通无疑会促进东亚地区的经济发展,而经济的发展又会反过来促进东亚地区铁路网的进一步完善。

另外,铁路运输没有空运的运量和体积的限制,也没有海运的不确定风险和对气候的要求,而且很重要的一点是,它比较环保。根据欧洲环境署(EEA)公布的运输与环境研究,针对温室气体排放,与汽车或飞机相比,乘坐火车出行仍然是最环保的客运方式。<sup>18)</sup>在铁路运输一定会被各国大力扶持的趋势下,从全球价值链的角度来看,铁路运输的各种优势给了类似汽车制造商和电子产品制造商这样的企业一个更好选择。而畅通的东亚铁路网会进一步的将东亚与欧洲的价值链牢牢地绑在一起。此外由于韩半岛的地理位置优势,韩国可以成为很多海上航线的中转站和海运与铁路连接的交汇点。这样的话,韩国将真正成为东亚的物流中心。而这对于中国东北三省的经济复苏也有着积极的影响。

## (2) 政治影响

“陆权论”的提出者,英国著名的地缘政治学家麦金德认为,随着陆上交通工具的发展,欧亚大陆的“心脏地带”会成为最重要的战略地区。谁控制了大陆的心脏地带,谁就能控制世界岛(欧亚大陆),进而控制整个世界。<sup>19)</sup>而美国耶鲁大学国际关系学教授斯派克曼则相反地认为,谁控制了边缘地带,谁就能控制欧亚大陆,进而控制整个世界。<sup>20)</sup>虽然他们的想法不一致,但是他们的共同点是,都认为控制欧亚大陆是掌握世界的关键。欧亚大陆的面积是全世界的40%,经济规模和人口都占全世界的70%左右。而且,它还是全世界最重要的能源和战略资源的供给源。此外欧亚地区的很多国家还有着很大的发展空间,国家之间在各个领域内的合作潜力也是相当大的。所以,可以说未来世界的中心就在欧亚大陆。

麦金德认为,铁路的出现大大降低了一个单一强权主宰中心地带的难度。当欧亚大陆被密集的铁路网覆盖时,一个强大的大陆国家将主宰这片广袤土地。<sup>21)</sup>虽然现在的国际体系下,欧亚大陆不太可能出现一个单一的霸权,但是以后随着铁路网的完善,一个覆盖了全世界70%的欧亚大陆合作共同体的出现还是有希望的。所以在这样的趋势下,韩国所在的韩半岛,作为海权与陆权的桥梁,如果能融入欧亚大陆的铁路网,无疑会提高自身在世界中心的影响力和重要性。所以铁路的连通有着很重要的地缘政治意义。

18) “专家们将铁路列为最环保的交通工具”,『中华网』, <https://www.utlc.com/cn/news/-ecology/> [2022.01.03.]

19) H. J. Mackinder, “*Democratic Ideals and Reality*”, National Defense University Press, 1919.

20) N. J. Spykman, “*The Geography of the Peace*”, Harcourt, Brace, 1944.

21) H. J. Mackinder, “*Democratic Ideals and Reality*”, National Defense University Press, 1919.

从韩半岛内部层面来看，TKR连接到欧亚铁路网意味着韩国与北韩会有更多的交流和协商的平台。不仅是在经济合作方面，人员流动与社会交流都会大大的增加。这对于南北双方的政治互信是有很大的帮助的。韩国可以利用这样的机会，从各种欧亚大陆的合作体系中以外部的力量去推动北韩寻求更多的经济合作，进而增加南北之间的对话，缓和关系，积极推动南北统一。由于近年来韩国的经济也不是十分的景气，出于对庞大的统一费用的排斥感。年轻一代对统一的关注度逐渐的下降。<sup>22)</sup> 而铁路的连接可以带动北韩的经济开放，促进其经济的发展，这样可以缩小南北之间的经济差距，减少韩国对于统一费用的负担，而且也能有效的缓解负面的社会舆论问题，加强统一的社会宣传。

## 4. 铁路连接的难点与相对应的建议

### 1) 铁路连接的难点

首先，无论是恢复韩半岛终端铁路还是将其与TSR或TCR连接，都绕不开的一个问题就是北韩核问题。从2000年以来，有很多针对铁路连接的研究，各国也有过推进连接的尝试。例如俄罗斯与北韩于2014年推进了北韩铁路现代化的“波贝达（胜利）”项目，俄罗斯铁道公社等企业投资27万5千亿韩元，用20年时间修缮了长达3500公里的北韩境内铁路，但因北韩的核试验而中断。东北亚各国的一切合作都必须建立在能够保证自身的安全不受威胁的基础上，而且这还涉及到了联合国安理会对北韩的制裁，所以朝核问题不解决就没有办法彻底的开展全面的合作。

〈表2〉 韩国与北韩铁路比较

类别	韩国	北韩
路线现状	X型路线：京釜线，湖南线，中央线	H型路线：西海岸轴线，东海岸轴线，东西横贯轴线
供电方式	直流，交流方式	直流方式
电气化	68%	79.3%
电车线	城市铁路：DC 1,500V 工业铁路：AC 25,000V	平壤地铁：DC 750V 工业铁路：DC 3,000V
变电站类别	遥控变电站	手动，半自动变电站
变电站分布	城市铁路：3~4km	15, 30, 60km

22) 임형백, 「한반도중단철도와 대륙횡단철도의 정치경제학」, 『한국지역개발학회』, 제31권 제2호, 2019, pp. 251-270.

	工业铁路：35~40km	京元线：50~60km
轨距	标准轨(1, 435mm)	标准轨(1, 435mm)
运行现状(标定速度)	70~100km/h	25~60km/h
通信系统	电子通信，无限通信	电子通信
信号(闭塞装置)	自动，联动，系统	路标
曲线与斜度	4级划分	4级划分
线路(轨道，轴载重，路面)	4级划分	4级划分
车辆界限	4,500mm	4,800mm

\*来源：이현하 외, 「북한철도의 SWOT분석을 통한 한반도 철도의 발전방안」, 『한국철도학회 춘계학술대회 논문집』, 2016.

其次，各国对于铁路运输的技术标准都不相同，所以要推进铁路连接的话，铁路标准的统一也是需要解决的问题。从<表2>中朝韩两国火车规格的对比可以看出，仅这两国的火车规格就有很多的不同。而且列车运行中需要统一的东西很多，比如给电力机车供电的接触网类型，在发送产生的电力的过程中改变电压和电流特性的变电站类型等等。这需要各个相关国家协商出一个统一并且可行的标准。除了技术层面的统一之外，也需要关于铁路运输的多边协议层面的统一。目前主要的运输协定有CIM（国际铁路货物运输合同统一规则）、OSShD（铁路合作组织）等。由于连接的铁路横跨了亚洲和欧洲两个大洲，没有一个针对于此的统一运输协定，这导致了过境成本高，延迟了过境时间。<sup>23)</sup> 所以相关的国家之间需要一个统一的运输协定来减少运输成本和管理成本，以及避免一些可能出现的纷争。

在上面两个问题之后，紧接着的就是资金问题。在所有铁路线路中，首先要解决的就是北韩铁路的现代化。而这需要很多资金。根据国会预算办公室的估计，仅将京义线龙山至新义州段改造成双轨，预计将需要约“13.16万亿韩元”。此外，据估计，400公里京义线和800公里东海线的现代化改造需要大约“22万亿韩元”，而北韩铁路全线的现代化改造预计需要大约50万亿韩元。<sup>24)</sup> 南北韩两国难以负担全部的费用，所以需要通过国际社会的合作来解决资金问题。有学者表示国际财团是解决问题的方案之一，但是由于俄罗斯与北韩此前已经推进过铁路连接的进程，虽然目前由于朝核问题中断了，这仍然可能会因为既得利益而引起国际争端。<sup>25)</sup>

23) Lee Shin-Kyuo, “The Significance and Effects of the TKR-TSR Lingage”, 『한국시베리아연구』, 제7권, 2004.

24) 대한민국 통일부, “‘철마는 달리고 싶다’, 한반도중단철도(TKR) 현황과 미래: ② 미래편”, 2020. 03. 11. <https://blog.naver.com/gounikorea/221848977902> [2022. 01. 07.]

25) Lee Shin-Kyuo, “The Significance and Effects of the TKR-TSR Lingage”, 『한국시베리아연구』, 제7권, 2004.



## 2) 铁路连接的推进建议

对于东北亚各国合作的最大问题，朝核问题来说，这里涉及不仅仅只是韩朝两国以及东北亚地区的安全问题，背后还涉及到了中美之间的博弈。所以朝核问题可以说是很复杂的地缘政治问题。即便在中国一带一路政策和韩国的新北方政策，以及俄罗斯和蒙古等国的东北亚战略合作的大趋势下，再加上新冠疫情的肆虐，各国都有刺激经济复苏和发展的需求，想要快速的解决北韩核问题、促使北韩开放全面合作，目前来说是不太可能的。所以当前，应该建立更多的与北韩的对话平台，创造更多的交流机会。这个对话不仅是南北之间的，更应该是在东北亚各国之间的多边交流。另外，还可以从不太敏感的领域开始，将北韩拉入东北亚经济合作的协定中，逐渐的以经济利益慢慢的消除北韩的不信任感。就像有的学者认为的那样，将南北铁路连接事业升华为多边项目，让北韩参与到相互合作的协议体中来。<sup>26)</sup>

而对于统一化的问题，韩国在2018年6月7日正式成为了铁路合作组织(OSJD)的成员国，各国可以在这样的一个大机制内去协商解决各种统一化的问题，包括各种规格参数等技术层面的统一和各国通关协议等的统一。这也是铁路合作组织正在活动的方向之一。此外，各国政策部门以及学者也应该继续加大对各种连接方案的研究和互相讨论，这样在未来朝核问题得到解决的时候可以迅速的推进铁路连接的进程，做好充分的准备，节省时间成本。

最后，铁路连接建设的资金方面，最大的问题是上面提到过的，北韩铁路设施的现代化建设的费用。鉴于目前中国与一带一路沿线国家已有案例，所以可以借鉴其成功的模式，使中韩俄三国与北韩以相似的方式完成资金上的合作。或者也可以直接将铁路连接项目作为中国一带一路政策在东北亚的延伸，通过中国的金融机构来提供资金。但是值得注意的是，要避免中国在于其他国家合作中出现问题，例如贷款偿还与人力雇佣问题等。还有就是要注意上面提到的像俄罗斯已经在推进铁路连接中投入了大量的资金，会出现由于既得利益引起的纷争。

## 5. 结论

目前由于新冠疫情的大流行，全世界各国的经济都受到了很大的冲击，急需恢复经济的发展。而在欧亚大陆联系越来越紧密的趋势下，中国的一带一路倡议和韩国的新北方政

---

26) 신장철, 「북한의 경제현황과 한반도중단철도(TKR) 연결사업의 정책적 의의 및 기대효과」, 『유라시아연구』, Vol. 13 No. 2, 2016, pp. 17-38.

策的对接就有了其必然性。在这样的背景下，其首要的目标就是铁路网络的连接。而铁路的连接势必会给东北亚各国带来各种的影响。

首先，经济层面上，由于海运运费上涨和港口关闭，导致了对铁路运输的需求急剧上升。而铁路运输的低风险，低成本和更少的用时带来更高的运输效率的同时，必定会带动货运量的上升。货运量和GDP是正相关的互动关系。货运量的上升会伴随着GDP的上升，而GDP的上升又会反过来刺激货运需求的上升。另外，由于韩半岛的地理位置优势，以及由市场力量推动的东亚与欧洲的价值链绑定，韩国很可能会成为真正的东亚物流中心，与此同时也会带动中国东北的经济发展。

政治方面，韩半岛作为连接海权与陆权的桥梁，必定会提高自身在世界中心的影响力与重要性。在韩半岛内部，铁路的连接的意义不仅仅是人员流动和社会的交流增加，把北韩拉入大的多边协定体系中，韩国可以利用体系中的外部力量去推动北韩寻求更多的经济合作，增加南北对话，缓和关系，积极推动南北统一进程。而缩小南北之间的经济差距对减少统一费用的负担也有帮助。

当然东北亚地区的合作必然要面对北韩核问题。而要解决这个问题，不是一蹴而就的，而是要循序渐进，从不太敏感的领域开始，将北韩拉入东北亚经济合作的协定中，逐渐的以经济利益慢慢的消除北韩的不信任感。对于各国铁路的技术标准和通关政策等的统一化问题，可以在OSJD这样的机制下去协商解决。在铁路连接的资金方面，可以借鉴中国与一带一路沿线国家之间合作的成功案例中的模式，使中韩俄三国与北韩以相似的方式完成资金上的合作。或者也可以直接将铁路连接项目作为中国一带一路政策在东北亚的延伸，通过中国的金融机构来提供资金。与此同时要注意避免合作案例中出现的贷款偿还与人力雇佣等问题，和由于既得利益引起的纷争。

本文的局限性在于，只是定性的简单分析了经济以及政治影响，还缺少对于像人文影响等的分析。而且推进建议部分的内容还有待更加的细化。对于经济影响的实证分析和更加全面的政治影响，以及完善其他方面影响的分析可以作为以后研究的方向。

## 【参考文献】

〈单行本〉

H. J. Mackinder, “*Democratic Ideals and Reality*”, National Defense University Press, 1919.

N. J. Spykman, “*The Geography of the Peace*”, Harcourt, Brace, 1944.

<论文>

- 문희철, 「유라시아 랜드브리지 기반 글로벌 물류 네트워크 구축」, 『國際商學』, Vol. 32 No. 1, 2017.
- 신장철, 「북한의 경제현황과 한반도중단철도(TKR) 연결사업의 정책적 의의 및 기대효과」, 『유라시아연구』, Vol. 13 No. 2, 2016.
- 임형백, 「한반도중단철도와 대륙횡단철도의 정치경제학」, 『한국지역개발학회』, 제31권 제2호, 2019.
- 최경숙, 「중국 일대일로(一帶一路)의 성과와 한국의 유라시아 물류네트워크 연계 방안 논의」, 『한중사회과학연구』, Vol. 18 No. 2, 2020.
- 刘 南、李 燕, 「现代物流与经济增长的关系研究——基于浙江省的实证分析」, 『管理工程学报』, 第1期, 2007.
- 薛 力, 「韩国“新北方政策”, “新南方政策”与“一带一路”对接分析」, 『东北亚论坛』, 第5期, 2018.
- 于春荣、张智文, 「铁路货物运输需求的建模与经济分析」, 『工业技术经济』, Vol. 27 No. 5, 2008.
- Lee Shin-Kyuo, “The Significance and Effects of the TKR-TSR Lingage”, 『한국시베리아연구』, 제7권, 2004.
- R. Pomfret, “The Eurasian Land Bridge: linking regional value chains along the New Silk Road”, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 2019.
- Yoon Jin Huh、Solkey Lee、Jung Ung Min, “Future Strategic Directions for TSR and TCR from the Perspective of the Northeast Asian Logistics Network”, *Journal of International Logistics and Trade*, Vol. 10 No. 1, 2012.

<其他资料>

- 김현진, “‘TSR로 동유럽 수출’ 삼성전자의 물류혁신”, 『서울경제』, 2016. 10. 18., <https://www.sedaily.com/NewsView/1L2QQIMBAW> [2021. 12. 16.]
- 대한민국 통일부, “‘철마는 달리고 싶다’, 한반도중단철도(TKR) 현황과 미래: ② 미래편”, 2020. 03. 11., <https://blog.naver.com/gounikorea/221848977902> [2022. 01. 07.]
- 서종갑, “해상운임 급등에... ‘시베리아-중국 철도’ 운송량 폭주”, 『SIGNAL』, 2021. 04. 13., <https://signalm.sedaily.com/NewsView/22L2GDTYI1/GX1501> [2021. 11. 26.]
- 『韩国北方经济合作委员会』, <http://www.bukbang.go.kr/bukbang/> [2021. 10. 20.]
- “一带一路年度报告书”, 『中国国家发改委一带一路建设促进中心』, 2020. [2021. 10. 20]
- “中欧班列数据报告”, 『中国国家铁路局』, [http://www.nra.gov.cn/xwzx/tpsp/tpxw/202107/t20210712\\_190194.shtml](http://www.nra.gov.cn/xwzx/tpsp/tpxw/202107/t20210712_190194.shtml) [2021. 12. 13.]
- 『中國一帶一路网』, <http://ydy1.china.com.cn/> [2021. 10. 11.]
- “专家们将铁路列为最环保的交通工具”, 『中华网』, <https://www.utlc.com/cn/news/-ecology/> [2022. 01. 03.]
- KOTRA, 「중국-유럽 화물열차 운행동향 및 시사점」, 2021.

## 【논문초록】

키워드	국문	유라시아 대륙, 철도 네트워크 정치경제 영향 물류센터, 추진 난점과 대책				
Key Words	영문	Eurasia, Rail network, Political and economic impact, Logistics center, Difficulties and countermeasures				
<div>Impact Analysis of Railway Network Connection in the Context of “One Belt, One Road” and “New Northern Policy”</div> <div>Zhao Guo-Feng</div> <div>The global economy has been hit hard by the COVID-19 pandemic, and countries around the world urgently need to restore economic growth. As countries in Eurasia become more and more closely connected, it is inevitable for China's Belt and Road Initiative and South Korea's new Northern policy to connect. In this context, what matters is the connection of the railway network. The purpose of this study is to analyze the impact of the integration of the Korean Terminal Railway (TKR) into the Eurasian railway network by connecting the Korean Terminal Railway (TKR) with China's China-Europe freight trains. The results show that there is an interactive positive correlation between railway freight volume and GDP, and South Korea is expected to become the logistics center of East Asia and improve its status and influence in the world center. Within the Korean peninsula, the railway connection can draw North Korea into a larger multilateral agreement system, and South Korea can use external forces within the system to push North Korea to seek more economic cooperation and actively promote the reunification process. The economic development of Northeast Asia also plays a positive role in the economic recovery of the three provinces in northeast China.</div>						
저 자	조국봉 / 赵国峰 / Zhao Guo-Feng					
논문작성일	투 고 일	2022.02.18.	심 사 일	2022.02.24.	게재확정일	2022.03.11.