推進新北方政策 接軌「一帶一路」

宋永吉：中韓共建東北亞經濟體

▶二〇一七年十二月，正在中國訪問的韓國總統文在寅、中國駐韓大使邱國洪出席中韓經貿合作交流會　資料圖片

▶日前，宋永吉接受大公報記者專訪　大公報記者李理攝

將於4月27日舉行的朝韓首腦會談，令和平解決朝核問題露出曙光。隨着朝鮮半島外交和安保大門打開，東北亞經濟共同體的構建願景也漸漸現出新的輪廓。日前，韓國北方經濟合作委員會首任委員長宋永吉在北京接受了大公報記者專訪，全面解讀了韓國總統文在寅對接中國「一帶一路」倡議的新北方政策，描繪了朝韓關係改善後建設海陸交通網、超級電網和天然氣管道的藍圖。

大公訪談

大公報記者 李 理

宋永吉簡歷

- 1963年出生於韓國全羅南道高興郡，1981年在光州大東高中畢業，後來成為延世大學第一屆直選學生會主席。
- 現任總統直屬機構北方經濟合作委員會首任委員長（副總理級），四屆國會議員。他曾擔任文在寅總統特使前往俄羅斯，也是文在寅選舉委員會主要負責人。2010年至2014年，宋永吉曾任仁川廣域市市長，其間成功舉行了仁川亞運會。
- 作為活躍在世界外交舞台的政治人物，宋永吉現任韓俄議員外交協議會副會長以及韓印度議員親善協會會長，他也曾任國會韓美FTA簽署對策特別委員會幹事以及國會朝韓關係發展特別委員會幹事。

作爲文在寅的特使，宋永吉頻頻展開穿梭外交。本月13–15日，宋永吉訪問北京，並就推動韓國政府的新北方政策與中國「一帶一路」倡議接軌同中方展開協商。這一次訪華，他收穫頗豐：「各方面的態度都很積極，和從前變得不一樣。」

韓期待與中俄互惠互利

宋永吉說，即將舉行的首腦會談將聚焦在外交安保領域。事實上，今年初，朝韓高層會談期間，韓方已向朝方介紹過文在寅的「朝鮮半島新經濟地圖構想」，朝方反應亦十分正面。

宋永吉表示，韓國過去的北方政策是在後冷戰背景下推行的，意在與中國、蘇聯等國改善關係的同時孤立朝鮮。而如今，區別於過去領導人對朝的高壓態勢，當下的「新北方政策」則支持朝鮮改革開放和融入國際社會。

從地圖上看，中國東北三省和俄羅斯遠東地區是朝鮮半島廣闊的經濟腹地。宋永吉強調指，「新北方政策」亦希望通過與中國「一帶一路」建立合作關係，形成東北亞經濟共同體。

「朝鮮半島北接中國東北三省和俄羅斯沿海州，這個地區人口規模達兩億，具有巨大的發展潛力，此外還擁有超出域內消費規模的龐大能源和資源，韓國非常期待參與這個地區的共同開發項目。」宋永吉如是說。

而具體的舉措包括：與中國東北三省的合作，對接中蒙俄經濟走廊，重啓此前停滯不前的羅津—哈桑—琿春物流項目，推進大圖們江開發計劃等。

在宋永吉看來，建立陸海互聯互通的物流網絡將是優先發展方向。他援引研究數據指，目前，中國東北三省大部分貨物通過大連港進出口，全程大約需要一個星期，但通過朝鮮羅津港或俄羅斯遠東地區扎魯比諾港處理貨物，只需要三天，節省了巨額物流費用。

三條經濟帶繪「半島新經濟地圖」

因此，文在寅訪華時特別提到了「新北方政策」，他提議增強中韓之間的聯繫和加強貿易、投資等方面的合作，共同推進別國加入，將「一帶一路」及「新北方政策」的合作引向朝鮮半島的物流基礎設施的建設，如超級電網等的連接。

在談到韓國努力打造「朝鮮半島新經濟地圖」時，宋永吉介紹道，該構想包含了三條經濟帶：西海方面，經開城—海州—南浦—平壤—新義州連接中國的產業、物流帶；東海方面，經元山—咸興—端川—羅先連接俄羅斯的能源、資源帶；非軍事區(DMZ)與接壤地區構成的環境、旅遊、生態帶等三大經濟帶。「以互信互惠爲基礎，通過合作建立共同繁榮的經濟基礎，長遠來看就一定能實現東北亞經濟一體化。」

身爲文在寅的重要智囊，宋永吉認爲，在美國貿易保護和中國增長趨緩之時，韓國經濟應該創造新的增長動力。通過貿易和投資尋求出路是韓國經濟面臨的當務之急，方向則着眼於歐亞地區，「中國、俄羅斯和盟國都在積極開展進軍歐亞的政策，計劃大規模投資相對未開發的地區。如果與這些國家建立互利合作關係共同開發，韓國新北方政策將產生巨大的協同效應。」

▼聯通中國、韓國以及日本的超級電網工程正在推進中　網絡圖片

整合能源市場 推進東北亞超級電網

能源安全問題一直是解決朝核問題繞不過去的話題，在宋永吉看來，建設朝韓俄輸氣管道以及東北亞超級電網，將對整合東北亞能源市場以及域內和平有推動作用。

宋永吉認爲，韓國應該借鑒中俄輸氣管道建設經驗，爲推進朝韓俄三方合作建設輸氣管道項目而持續開展業務準備。去年，文在寅出席俄羅斯東方經濟論壇時曾宣布，韓俄對啓動政府及業務部門磋商管道達成一致。

宋永吉坦言，中俄輸管道項目從談判到施工耗時10餘年，韓俄爲了對接輸氣管道並非一日之功，不僅需要解除國際社會目前實施的對朝和對俄制裁，還要以參與國家間建立信任關係爲前提。

如果說油氣管道合作屬於着眼未來的話，那麼聯通中國、韓國以及日本超級電網工程則有望先行一步。宋永吉表示，去年12月中，韓首腦會談期間簽署了《中韓電力系統連接項目開發合作備忘錄》，未來來自蒙古的風力、太陽能等環保能源生產的電力有望通過海底電纜輸送至中國、韓國和日本。至於投資費用，從中國威海到韓國首都圈以及韓國南海岸至日本松江市，投資總額大約5至7萬億韓圜。

▶韓國北方經濟合作委員會成立，宋永吉（中）成為首任委員長　網絡圖片

朝鮮半島新經濟地圖

西海經濟帶：經開城—海州—南浦—平壤—新義州連接中國產業、物流

東海經濟帶：經元山—咸興—端川—羅先連接俄羅斯的能源、資源

朝韓非軍事區經濟帶：與接壤地區構成的環境、旅遊、生態帶

參建北極航道 聯華共拓「冰上絲路」

中國首次發布北極政策後，韓國也迫不及待準備參與北極航道建設。宋永吉稱，韓國希望以北極資源開發相關的不定期貨物爲中心參與運輸工作，並長期推進參與定期集裝箱運輸。

事實上，在去年中俄北極合作開發的天然氣項目中，15艘破冰型液化天然氣船（LNG船）全部由韓國公司大宇造船製造。訂單總金額爲48億美元，佔大宇造船年銷售總額近兩成。宋永吉表示，下一步將結合北極資源開發，研究運輸參與模型，積累國家船運公司的運輸經驗，爲建造特殊船貨船（耐冰船）提供支持，同時展開中、韓、日、俄、挪等政府間合作，研究北極航道監控及物流系統構建方案等。

宋永吉說，北極航道是連接歐亞的最短航道，利用價值日益提升。他以利用釜山到鹿特丹北極航道舉例說，這與現有的蘇伊士運河相比航行距離從兩萬兩千公里縮短至七千公里，航行時間從40天縮短至10天。不過，由於每年七月至十一月期間航行時間限制，再加上俄羅斯沿岸運輸及北極開發成套設備、資源搬運等原因吞吐量受限，難以確保穩定的貨量。

除了建設特種運輸船的北極航道商機外，宋永吉表示，通過開發連接北極航道與俄羅斯內陸水路，這也給前往中亞的成套設備及大型貨物運輸開闢了全新的線路。

▲韓國以造船業為基礎，積極參與北極資源開發　網絡圖片

重啓西伯利亞鐵路 打造韓歐大動脈

「這裏不是南方的最後一站，卻是通向北方的第一站」，這是懸掛在韓國都羅山站的標語。隨着南北關係回暖，這個建成後從未啓動過大規模客運的火車站或許很快派上用場。宋永吉表示，希望通過三個階段重啓西伯利亞鐵路計劃。

韓國的「終極目標」是把南北鐵路一直向北延伸，與中國的鐵路幹線、俄羅斯的西伯利亞鐵路相連接，打造從韓國到歐洲的「大動脈」，從而實現成爲「東北亞物流中心」的目標。事實上，早在2005年4月，時任韓國統一部長官鄭東泳就曾表示過讓國民乘火車到北京觀看奧運會的願望。

他認爲，從技術角度來看，完全可以實現從都羅山站出發，途經平壤、新義州、丹東到達北京。

宋永吉說重啓的第一階段是通過運營韓俄合作物流公司，解決火車不足的問題，通過擴大吞吐量規模降低運費，同時利用海運和鐵路綜合運輸，韓國的貨物可以從釜山港到符拉迪沃斯托克港，通過西伯利亞鐵路輸往歐洲。

第二階段是等朝韓關係得到改善時，重啓因對朝制裁而暫停的羅津—哈桑項目，將羅津港開發爲集裝箱處理港，第三階段是通過連接朝鮮半島到西伯利亞鐵路，實現從釜山到倫敦、巴黎等歐洲地區的西伯利亞鐵路。

◀韓國的鐵路目標是把南北鐵路一直向北延伸，與中國的鐵路幹線、俄羅斯的西伯利亞鐵路相連接　網絡圖片