

『日本被首相拖入国家危机』

—起底高市早苗之『祸』—

新华社记者 李子越 陈泽安

“高市下台”“没有资格当首相”“撤回言论并道歉”……15日晚，日本民众在位于东京的首相官邸前抗议，手持标语、高呼口号，对日本首相高市早苗近期错误言行表达强烈不满，要求高市辞职。

高市早苗近日发表涉台错误言论罔顾法理和历史事实，一系列言行危害地区稳定、祸及日本自身。日本政界和舆论批评，高市作为首相把日本拖入“国家危机”，“罪责深重”。

个人邪念 右翼妄念

11月7日，日本国会众议院预算委员会审议中，最大在野党立宪民主党众议员冈田克也就所谓“台湾有事”在怎样情况下构成“存亡危机事态”，追问高市。

高市最终回答：“如果使用战舰并伴随行使武力，无论怎么想这都是有可能构成存亡危机事态的情况。”

按照日本国会2015年通过的新安保法，一旦发生“存亡危机事态”，日本就可以行使“集体自卫权”。

日本前首相石破茂说，高市此番言论几乎等同于“台湾有事就是日本有事”。也就是说，如果台海出现冲突，日本就有可能军事介入。

立宪民主党党首、日本前首相野田佳彦16日在党内会议上批评高市涉台表态“言论越界，导致日中关系陷入非常严峻的局面，相当轻率”。

结合高市过往的言行来看，这番话从她口中说出并不令人意外。

高市能走到今天的位置，很大程度上是靠日本前首相安倍晋三提携，有媒体把高市称为安倍的“政治门生”。

安倍是二战甲级战犯、日本前首相岸信介的外孙，有着根深蒂固的右翼思想，主张摆脱“战后体制”，要求解除和平宪法对日本的军事束缚。安倍任首相期间积极推动修宪，通过新安保法解禁“集体自卫权”。他卸任首相后曾公然声称“台湾有事就是日本有事”。

高市在历史认识、修宪扩军、涉台政策等问题上的立场与安倍一脉相承，甚至有过之而无不及：频繁参拜靖国神社；要求废除和平宪法中“放弃战争”条款，以及改自卫队为“国防军”；主张大幅增加防卫费，让日本有“对敌基地攻击能力”。

在涉台问题上，高市劣迹斑斑。除了多次鼓吹“台湾有事”可能构成“存亡危机事态”，今年4月她作为国会议员窜访台湾期间还鼓吹“日台强化安全合作”，打造“准同盟关系”。

“以台制华”是以高市为代表的日本右翼放不下的“执念”，其背后是扩军等图谋。

安倍此前在新安保法中添加“存亡危机事态”概念，歪曲此前历届日本政府的宪法解释，就是为了突破日本和平宪法“专守防卫”的限制，解禁“集体自卫权”，为自卫队到海外作战提供法律依据。在日本右翼眼中，台海局势正是这一概念最有可能应用的场景。

专家认为，日本右翼通过煽动台海紧张局势，并将其与所谓日本“存亡危机”挂钩，险恶意图在于强化“中国威胁”叙事，规定日本民众支持军事松绑甚至修改和平宪法第九条。1947年施行的日本宪法因其第九条规定日本永远放弃以国权发动的战争、武力威胁或武力行使作为解决国际争端的手段，而被称为“和平宪法”。

高市上台后在扩军方面动作不少，包括大幅增加防卫费，提前两年实现防卫费占国内生产总值2%的目标；着手推进《国家安全保障战略》等“安保三文件”的修改；试图修改“防卫装备转移三原则”，进一步放宽武器出口限制；暗示研发核动力潜艇等。

只不过，不论是安倍本人还是其他日本右翼首相，在任期间都不敢明确声称台海局势可能构成“存亡危机事态”。日本朝日电视台评论，作为现任首相，高市这次的表态“突破先例”。中国国际问题研究院亚太研究所特聘研究员项昊宇认为，高市此番言论暴露了她作为右翼人物的本性，在右翼势力日益得势的日本政治大环境下具有一定必然性。

法理不通 亵渎历史

得知高市此番涉台言论后，东京大学教授佐桥亮表示“大为惊讶”，认为高市描述的“存亡危机事态”缺乏法理基础，也没有严谨的认定流程，更像是在国会随意发表个人意见。

从日本国内法看，所谓“存亡危机事态”的法理依据来自新安保法，相关定义为：“与我国有密切关系的他国遭到武力攻击，因此威胁到我国的生存，从根本上颠覆了我国国民的生命、自由和追求幸福的权利的明确的危险事态。”

日本法政大学教授赵宏伟指出，即使是意在解禁“集体自卫权”的新安保法，也明确规定在“他国”受到攻击时才有可能出现所谓“存亡危机事态”。台湾不是“国家”，日本官方也没有承认台湾是“国家”，因此新安保法的这一规定并不适用于台海局势。

就连新安保法本身在日本国内也存在法律争议。日本政府早在1972年有关“集体自卫权和宪法关系”的官方立场中就明确表示，“行使所谓集体自卫权在宪法上不被允许”。安倍政府2015年在国会强行通过该法时被质疑违宪，引发广泛抗议。

从国际法角度看，《开罗宣言》和《波茨坦公告》明确规定把日本窃取的台湾和澎湖列岛归还中国，构成了战后国际秩序的重要组成部分。日本签署投降书时承诺：“忠诚履行波茨坦公告各项规定之义务”。联合国大会第2758号决议明确，世界上只有一个中国，台湾是中国领土不可分割的一部分，中华人民共和国政府是代表全中国的唯一合法政府。

日本东京都前知事、国际政治学者舩添要一指出，国际法明确“台湾是中国的一部分”，“日本若以军事方式介入相关局势，将被视为侵略”。

一个中国原则也是日本政府的承诺。1972年《中日联合声明》明确指出，日本政府“承认中华人民共和国政府是中国的唯一合法政府”；日本政府“充分理解和尊重”中国政府有关“台湾是中华人民共和国领土不可分割的一部分”的立场。在两国于1998年和2008年发表的重要双边文件中，日方均重申恪守这一立场。

日本前首相鸠山由纪夫表示，日本尊重“台湾是中国一部分”的立场，台湾问题是中国内政，日本不应介入。日本冲绳大学特别研究员泉川友树说，高市称其涉台言论“符合日本政府一贯表态”的说法与事实严重不符。“真心希望日本政界谈论台湾问题时，重新看看几十年代日本对中国政府的郑重承诺”。

今年是中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利80周年，也是台湾光复80周年。高市在这样一个特殊年份发表暗示将以“存亡危机”为由武力介入台湾问题的言论，遭到地区国家人士的对反。

史无前例 祸害重重

“作为首相带来国家危机，这是要干嘛？”日本立宪民主党众议员小泽一郎发出质问。在日本国内舆论和多国专家学者看来，高市错误言行释放极其危险的信号，冲击地区和平稳定，祸及日本自身。

其一，冲击地区稳定。“台海的事，关你日本人什么事？”中国国民党前主席洪秀柱15日在社交媒体发文表示，高市早苗公然把台海冲突与日本“存亡危机事态”挂钩，模糊两岸关系的性质、虚构军事情境，甚至暗示日本可能动武介入。这种言论不仅是挑衅，更把台湾推向危险边缘，完全暴露出日本军国主义余毒未除的本质。

日本《每日新闻》援引匿名自民党资深议员的话报道说，高市言论越过此前政府从未跨越的界限，将导致局势紧张。俄罗斯科学院日本问题专家瓦列里·基斯塔诺夫在接受记者采访时说，高市在涉台问题上的言论“史无前例”，其言行只会加剧地区紧张甚至引发动荡冲突。马来西亚泰莱大学国际关系专家朱莉娅·罗克尼法德指出，日本应集中力量解决自身面临的经济社会问题，而不是成为东亚地区动荡不安的因素。

其二，损害中日关系。中日互为重邻近邻，推动中日关系长期健康稳定发展符合两国人民和国际社会普遍期待。日本共产党籍参议员山添拓14日说，高市言论加剧日中关系紧张，创伤双边互信。日本《东京新闻》刊发社论，批评高市轻率且挑衅的言论煽动两国对立、损害双方利益。

多名日本政界人士指出，高市言行将极大压缩日本未来政策空间。立宪民主党众议员小泽一郎15日在社交媒体发文警告，高市此番“攻击性言论”足以引发日中关系受损、国民感情恶化、进出口贸易减少、人员往来受限等一系列负面后果。

其三，祸日本自身。数据显示，中国是日本最大贸易伙伴、第二大出口对象国和最大进口来源国。2024年中日贸易总额3083亿美元，其中中国对日进口额1562.5亿美元。据日本观光厅统计，2024年中国游客在日消费总额位列各国游客之首。日本“继承和发展村山谈话会”理事长藤田高景说，日中关系一旦恶化，“受害的将是日本国民”，高市言行带来极其深重的“罪责”。

日本舆论认为，高市上台不满一个月即抛出一系列军事扩张设想和不负责任言论，凸显其政策重大负面转向，释放出极其危险的信号。日本公明党党首斋藤夫在党内会议上指出，高市的言行让人不禁质疑日本政府能否继续坚持此前在安全问题上的基本方针。

日本媒体指出，高市言行让日本和平宪法面临“从根本上被颠覆的危险”，或将导致日本政府无限扩大军力的使用范围，进而把日本引入战争深渊。日本共产党籍众议员宫本彻指出，日本若在所谓“台湾有事”时军事介入，将是“自己跳入战争之中”，“绝对不能容许高市选择这样一条道路”。

（新华社东京11月16日电）

货通世界 联山海关
万里奔驰续华章

——中欧班列世界联山海关

新华社记者 冯 冰 陈 钢 张 斌

亚欧大陆腹地，“钢铁驼队”疾驰不息；万里丝路之上，中欧班列续写新的传奇。

自2011年首列开行以来，这道流动的“钢铁动脉”从单一线路到织网结链，从基础联通到高效畅通，用十余年光阴发展为横跨东西的物流通道与经济走廊。

2023年9月15日，国家主席习近平向首届中欧班列国际合作论坛致贺信指出，中欧班列开行以来，保持安全稳定畅通运行，开创了亚欧国际运输新格局，搭建了沿线经贸合作新平台，有力保障了国际产业链供应链稳定，为世界经济发展注入新动力。

如今，累计开行突破11万列的中欧班列，正在共建“一带一路”征程上书写互利共赢的时代华章，成为世界经济发展中生机勃勃的引擎。

通道建设：从“连线成片”到“织网结链”

清晨，西安国际港站的汽笛声响起，一列满载电子产品与日用百货的中欧班列（西安）启程西行，驶向欧洲。

年开行量从46列到超5000列，累计开行量占全国中欧班列开行总量的约四分之一，不断增长的中欧班列（西安）不仅是亚欧大陆上繁忙的贸易使者，更是中国对外开放新格局的生动缩影。

2011年3月19日，首列中欧班列“渝新欧”从重庆团结村站发出，开启亚欧铁路运输新纪元。这座曾经默默无闻的小站，如今已成为辐射亚欧的“大道枢纽”，由此开出的中欧班列，开行量、货运量、重箱率等核心指标持续攀升。

线路从无到有，运力不断升级。中欧班列已架起中国与欧洲互通有无、互利共赢的“新丝路”。

地处内陆的重庆，曾因物流制约发展。货物出口要么“漂洋过海”耗时数十天，要么空运承担高昂成本。“中欧班列将重庆与哈萨克斯坦、俄罗斯等国紧密相连，运输时间大大缩短，成本降至空运的五分之一。”渝新欧（重庆）供应链管理有限公司总经理刘太平说。

中欧班列已实现从单一通道向多元网络跃升。西安灞国际港西安陆港多式联运公司副总经理肖立志说，中欧班列从最初的一条铁路线，发展到如今东、中、西三条主干道并举，跨里海、跨黑海等南向新路径不断拓展，并且与西部陆海新通道、长江黄金水道、沿海港口无缝衔接，运行网络从“连线成片”进阶为“织网结链”，“这种立体化通道格局，显著增强了国际物流链韧性”。

走进西安灞国际港，中欧班列运营平台的电子屏幕上，18条干线运行情况一目了然。从这里出发的班列可达德国汉堡、匈牙利布达佩斯等欧洲主要枢纽。“我们可根据客户需求智能推荐最优路线。”西安自贸港建设运营有限公司副总经理张奇韬说。

截至今年6月，中欧班列累计开行突破11万列，通达欧洲26个国家229个城市，亚洲11个国家超100个城市。“多点、多线、多向”的通道布局，已形成强大的网络协同效应。

从重庆团结村到全国14个集结中心，中欧班列用十余年完成了深刻的通道变革。绵延的铁路，如同闪亮的丝线，在亚欧大陆上编织出合作共赢的金色网络。

模式创新：从“基础联通”到“高效畅通”

在新疆阿拉山口和霍尔果斯口岸，返程班列换装平均2小时即可完成，日均进出境中欧（中亚）班列稳定在27列以上；在陕西的哈萨克斯坦西安码头，口岸换装时效从以往的三四天压缩至3小时，关键单据信息通过云端实现跨国即时共享，集装箱“即到即办”……



➡这是2023年7月10日拍摄的从德国杜伊斯堡返回西安国际港站的X8008次中欧班列。

新华社记者 张博文 摄（新华社发）



效率跃升的背后，是系统化、智能化的物流变革。

近年来，随着中欧班列货运量与货值持续增长，沿线国家不断加大基础设施建设投入，全面提升运输效能。

自2023年首届中国—中亚峰会举办以来，中国与哈萨克斯坦创新合作模式，相继在对方境内投运现代化物流场站，打破“过路经济”的困局，开启共赢发展的新纪元。

自去年2月哈萨克斯坦西安码头投运以来，中哈两国铁路和海关部门实现在线协同办理业务，大幅压缩了班列在口岸的停留时间，使该码头成为哈萨克斯坦在中国的商贸物流集散中心。

今年6月，位于哈萨克斯坦阿拉木图的中国·西安哈萨克斯坦码头落成投用。“中欧班列传统‘接力棒式’的运输模式升级为‘枢纽对枢纽’的全面合作，‘重箱去重箱回’的循环模式成为现实。”西安国际港集团有限公司总经理袁小军说。

不断深化技术标准、数据内容和监管规则上的深度对接，积极构建高效、透明的物流网络共同体……中欧班列沿线国家的合作愈发深入。

据国铁集团货运部副主任董晖介绍，以往中欧班列途经各国时，存在运行时间不确定、无效停留多等问题。全程时刻表班列开行后，各国铁路部门共享信息，确保口岸高效换装，实现“客车化”精准运营。这一创新模式赢得市场认可，吸引了大量高附加值货源。

乌鲁木齐国际陆港区与临空经济区管委会陆港服务局负责人钟荷花说，乌鲁木齐国际陆港区先后发运4条全程时刻表班列，通达哈萨克斯坦阿拉木图、乌兹别克斯坦塔什干、意大利萨莱诺等城市。

目前，全程时刻表中欧班列每周稳定开行17列，全程运行时间较普通班列平均压缩30%以上，平均每柜货值较普通中欧班列提升41%，持续赋能沿线国家多领域合作。

此外，国铁集团所属中铁集装箱公司还在哈萨克斯坦、德国等国家设立境外子公司，与当地深化合作，共同开拓双向货源。更令人欣喜的是，目前中欧班列去、回程开行基本均衡，综合重箱率基本稳定在100%，展现出强大的市场活力与可持续发展能力。

“十五五”规划建议就高质量共建“一带一路”提出，“深化基础设施‘硬联通’、规则标准‘软联通’、同共建国家人民‘心联通’，完善立体互联互通网络布局”“提升中欧（亚）班列发展水平”。

西安灞国际港相关负责人表示，未来将持续发挥好中欧班列综合带动作用，强化西安集结中心“枢纽对枢纽”开放功能，推进港贸产城融合发展，构建“物流+贸易+金融+产业”的中欧班列经济圈，持续扩大高水平对外开放。



➡2025年1月10日，在位于西安灞国际港的爱菊健康生活体验馆，消费者挑选哈萨克斯坦面粉产品。

新华社记者 李一博 摄（新华社发）

丝路共赢：从“物流通道”到“经济走廊”

位于西安灞国际港的陕西康佳智能家电有限公司智能化车间内，机械臂有序作业，运输带依次轮转。在这里，平均每20秒就有一台洗碗机组装完成。

“中欧班列物流优势吸引我们企业落户在这里，从2022年投产到今年9月底，已有23.96万台白色家电通过中欧班列运往中亚、欧洲等地。”陕西康佳智能家电有限公司副总经理袁良介绍，顺着他手指的方向，1公里外便是中欧班列西安集结中心。

钢铁动脉延伸，经贸往来加密。中欧班列连接起一条立体、高效、多维的贸易通道，让越来越多的“中国制造”融入全球产业链。

在重庆，一辆辆新能源汽车整装出发，搭乘中欧班列驶向德国杜伊斯堡；在河南郑州，手机、平板电脑等电子产品，经中欧班列抵达荷兰鹿特丹；在浙江义乌，装满玩具、家居用品的中欧班列驶向西班牙马德里……

“中国制造”走向世界，“全球好物”亦便捷而来。“通过中欧班列，来自哈萨克斯坦的面粉7天就能运到西安，比原先快约18天。”西安爱菊粮油工业集团有限公司党委书记刘东明说。

伴随声声汽笛，哈萨克斯坦的冰淇淋、吉尔吉斯斯坦的蜂蜜、格鲁吉亚的红酒、俄罗斯的果汁和红肠……这些“异域特产”乘着中欧班列而来，丰富了国人餐桌。

物畅其流，货通天下。国铁集团数据显示，截至今年6月10日，中欧班列累计发送货值超4500亿美元。

货畅而业兴，物通则情浓。中欧班列如同一座桥梁，不仅使经贸往来更加便捷，也促进了文化融通与文明对话。

今年上半年，中国—中亚国际人文旅游专列（西安—阿拉木图段）首发开行。行程中，非遗技艺展演、文创产品制作、中医药体验等丰富多彩的活动吸引当地民众参与，让这条钢铁丝路肩负起促进文化交流的新使命。

11月10日，中国（陕西）—跨国公司产业合作大会在西安举行，180余家跨国公司共聚灞河之畔。大会展厅外，一张印有中欧班列路线图的展板吸引企业代表驻足。

匈牙利汽车零部件制造商协会监事豪伊纳尔考·若尔特看着展板说：“以前从新闻中看到过中欧班列的消息，今后希望我们的产品也能通过这种方式拓展更加宽广的市场，实现共赢！”

同心携手向未来。中欧班列正以不息动能激活亚欧物流脉动，为全球发展注入澎湃力量，不断开创开放合作新局面。

（新华社西安11月17日电）

新华社记者 李紫恒 摄（新华社发）