

日本与中国改革开放

日本援助中国,几乎伴随了中国整个改革开放历程,也见证了中日关系的风风雨雨。

最近,一部名为《支持中国改革开放的日本人》的纪录片火了。这部纪录片主要讲述了日本援助中国的历史。节目一经播出,在日本引起强烈反响。视频传到中国,也引发一片热议。

这部纪录片,透露了日本援助中国的哪些细节?给今天的中日关系,带来什么启示?

NHK 再现日本援助中国历史

这部纪录片,由日本放送协会(NHK)制作。

NHK 是日本最大的广播电视机构,也是日本唯一的公共广播电视台。

NHK 在国际上知名度很高,在中国也有很大的影响力。除了对中国比较友好外,还因为 NHK 拍摄了大量质量上乘的中国纪录片,如《故宫》、《中华文明 5000 年》、《海上丝路》、《丝绸之路》等。

前段时间,在日本引发争议的《731 部队的真相:精英医学研究者和人体实验》,就是 NHK 的作品,NHK 一度被部分日本网民骂为“日奸”。

《支持中国改革开放的日本人》保持了 NHK 纪录片一贯的高水准。制作团队采访了当年亲历改革开放的中日两国多位见证者,第一次把这些参与并支持中国“伟大实践”的日本人放到了聚光灯下。

更为难得的是,纪录片找到了很多珍贵历史影像,展现了日本从政财界高官到建筑工人,参与并支持了中国改革开放的历史。

日本援助中国的历史,很多人都了解或听说。但像《支持中国改革开放的日本人》这样全景式的展现,还是第一次。所以才在中日两国都引起了巨大的反响。

小平访日



回顾日本援助中国,还要从小平访日说起。

1972年9月,时任日本首相田中角荣访华。几天后,中日正式建交,自此开始“蜜月期”。1978年10月22日至29日,小平赴日参加《中日和平友好条约》缔约仪式。

其时,风起于青萍之末,改革开放的思潮已在萌芽。小平访日,既是拉近中日关系,更是想看看已经“改革开放”的日本的发展情况。

据时任中国驻日大使馆商务书记官马成三回忆,“介绍的工厂,全都去了。”小平了解日本的迫切心情,可见一斑。

小平访日,纪录片亦有展现。如果跟随着小平走访日本脚步,我们能发现大量让人感慨的细节。

在新日铁工厂里,小平发现工厂没有几个工人在干活,询问

是不是停工了。日本工作人员介绍道,工厂已经实现了自动化生产,所有生产线上不需要太多的工人。

在新干线上,日本记者问小平乘坐的感受。小平的回答是“就感觉到快,有催人跑的意思”。今天看到视频,心中莫名生出酸楚。

在新闻发布会上,小平坦言,中国落后,要向日本学习。

在外国召开的发布会上,当场承认自己的国家落后,这需要极大的勇气。

小平的坦诚、谦逊中,透露着坚定。访日之行,小平初识现代化的样子,也坚定了改革开放的决心。回国后不到两个月,十一届三中全会召开,由此开启了改革开放的新征程。

日本之行被舆论视作中国改革开放的关键之旅,日本援助中国,亦由此拉开帷幕。

日本如何支持中国

纪录片中,时任新日铁副社长关泽秀哲回忆起这样一个细节。小平考察新日铁,看到先进的技术,请求新日铁帮中国建一座同样的工厂。

之后,新日铁援建钢铁厂项目全面启动。新日铁输出了大批技术专家、成套的装备、技术和管理制度,并培训了千余名中国技术人员。前后历经七年,攻坚克难,终于大功告成。

此钢铁厂即为宝钢,中国最具竞争力的钢铁企业。

宝钢只是日本支持中国改革开放的一个缩影。近40年来,日本为中国提供了日元贷款、无偿援助、技术合作等帮助。

其中,最广为人知的是对华 ODA 援助。

据统计,日本对华援助总额为 3.65 万亿日元(折合约 2551 亿人民币),援建项目均为规模

大、周期长、技术要求高和施工难度大的基础项目,几乎遍布中国所有省份。

这些援助中,虽然只有少部分是无偿的,但仍然远高于其他发达国家的对华无偿援助规模。据经合组织统计,截至 2005 年底,日本的对华无偿援助额相当于 1993 年至 2005 年期间欧盟国家对华无偿援助承诺额的两倍多。

2000 亿元在今天看起来不多,但对当时外汇不足的中国来说,却是弥足珍贵。

如果说,ODA 资金援助有价的话,那么,日本向中国提供

技术支援、人才培养是无价的。截止 2003 年,日本国际协力机构就曾为中方培训了 1.5

万名以上的管理人员,日本海外技术者研修协会则培训了超过 2.2 万名的中国人。



互利合作符合双方根本利益

日本援助的作用有多大?利用日本的援助,中国——

完成了 3842 公里的铁路电气化,占总长的 25.8%(2000 年)。

建设了 359 个万吨级以上大型船舶停靠码头,占总数的 13%(1995 年)。

将城市污水处理率从 1991 年的 14.9% 大幅提升至 2008 年的 63%。

增加森林面积 164 万公顷,占总面积的 10%(1999-2003 年)。

完善了 200 所高校设施,占总数的 18.5%(2008 年)。

日本输出的技术和培训带来的隐形价值,更是难以估量。日本援助中国,我们应该说一声“谢谢”。

但是,还应看到,日本是中国改革开放的援助者,亦是受益者。

这一点,NHK 纪录片也没有讳言。主张援助中国的日本

商界领袖土光敏夫就认为,日中经济合作,能够帮助振兴石油危机后的日本经济。

通过帮助中国,日本成为了中国改革开放的参与者,日企和日本产品也得以进入中国。

上世纪 80 年代,《望乡》、《聪明的一休》、《七龙珠》等大量日本影视剧和动漫风靡中国,东芝、日立、索尼等日本品牌更是让人耳熟能详。

1979 年,中日贸易额不过 66.54 万美元,2007 年已经增长至 2367.04 亿美元。日本对华直接投资也从起步时的仅 0.73 亿美元增长到 2007 年的 62.18 亿美元。

日本企业自然赚得盆满钵满。

《支持中国改革开放的日本人》以中国庆祝改革开放 40 周年为开头,似乎是 NHK“有感

而作”,但联系到日本政要最近的一些言论,就颇值得玩味。

2018 年 12 月 3 日,日本外相河野太郎表示,日本对中国改革开放做出了重要贡献,同时也从中获得了实实在在的利益。

2019 年 1 月 23 日,日本首相鸠山由纪夫也表示,日本是中国改革开放的受益者。

无论是纪录片,还是日本政要,与其说是在回忆援助,不如说是在强调合作。

日本援助了中国,也为获得了巨大的收益。日本援助中国,几乎伴随了中国整个改革开放历程,也见证着中日关系的风风雨雨。

走出历史,走向未来。

日本援助中国的历史早已证明,互利合作符合双方根本利益,长期友好是唯一正确选择。

改革开放新时代的中国高铁

新近的合作例子,就是对交通运输起到关键作用的中国高铁。提起川崎重工,熟悉的人不多;但要说到日本新干线,很多中国人就知道了。这条世界最早的高铁,列车就是由川崎重工制造的。

川崎重工的高铁技术确实厉害。中国高铁最早引进的外国技术中,就有川崎重工。高铁技术,大国重器。2000 年以前,这一技术只有法国、日本和德国掌握。

日本是高速铁路的先驱。1964 年,日本就建成开通了世界上第一条高铁,连结东京与新大阪,这就是新干线。

新干线列车由川崎重工制造,川崎重工也成为与德国西门子、法国阿尔斯通、加拿大庞巴迪并驾齐驱的高铁技术“四大巨头”。

2000 年代初,中国准备引进外国技术,建设高铁。最初心仪的,是德国西门子技术。西门子得知后坐地起价,狮子大开口:每列原型车价格 3.5 亿元人民币,技术转让费 3.9 亿欧元。

由于报价与预算相差实在太,中国只能暂停与西门子的谈判,退而求其次寻找其他合作伙伴。经过多轮谈判,川崎

重工同意把 250 公里以下的高速铁路技术转让给中国。

戏剧性的是,看到中国与川崎重工合作,西门子开始担心市场被日本独占,便主动降低报价,与中国签订了协议。

2004 年前后,中国北车长春客车股份、唐山客车公司、南车青岛四方,先后从加拿大庞巴迪、日本川崎重工、法国阿尔斯通和德国西门子引进技术,联合设计生产高速动车组。

短短几年,中国高铁已经可以与日本新干线一较高下,背后是创造的数个“世界之最”——

轮轨试验时速最高速度——605km/h;世界铁路运营最高速度——486.1km/h;世界首条新建高寒高铁——哈大高铁;世界单条运营里程最长高铁——京广高铁;世界上一次性建成里程最长的高铁——兰

新高铁;世界等级最高的高铁——京沪高铁。

2004 年,中国以日本为师,引进川崎重工的技术,从零开始学习。15 年后的今天,中国的高铁运营总里程接近 3 万公里,位居世界第一。

川崎重工带来一个重大启示:在科学技术竞争中,没有什么师傅与徒弟,只有领先者与追赶者。

国和国的关系,如同人和人的关系,没有完美,但如果相互愿意正视自己的不好并包容对方的不好,就能有原则的理智友好下去。关系都是相互的,好的关系可以是亲密无间,也可以是平淡是真。改革开放四十年取得的成绩我们不能忘记日本的援助,希望中日友好合作长期维系下去。

(综合自 NHK《支持中国改革开放的日本人》、正解局)

