**从“政冷经热”到“政暖经温”**

**——中日关系 2010-2024 年的周期性波动与物流安全启示**

一、问题意识

在国际关系的宏大舞台上，中日关系一直是备受瞩目的焦点。2010 年，钓鱼岛撞船事件如同一颗投入平静湖面的巨石，在中日关系的水域激起了千层浪。这一事件发生后，学界敏锐地捕捉到了中日关系的微妙变化，用“政冷经热”这一精准的表述概括了当时的状况。政治层面，两国之间的摩擦与紧张局势不断升级，外交对话陷入了一定程度的僵局；而在经济领域，贸易往来依然保持着相对活跃的态势，双方在诸多商业领域的合作并未因政治上的冷淡而受到太大的冲击。

时光流转至 2023 年，两国领导人在曼谷举行的会晤仿佛给中日关系带来了一丝曙光。双方确认了“战略互惠关系”，这一举措被外界视为两国关系回暖的重要信号，人们对中日关系的未来发展充满了期待。然而，福岛核处理水排海这一事件却如同晴天霹雳，再次给两国关系泼了一盆冷水。这一行为不仅引发了中国民众的强烈不满和担忧，也使得两国之间刚刚有所缓和的政治关系再次降温，陷入了新的困境。

在这样复杂多变的国际关系背景下，一个关键问题逐渐浮出水面：国际关系的波动究竟是如何传导至跨国物流体系的呢？这一问题成为了《中日关系：从对立到协调》这本书最吸引我的切入点。跨国物流体系作为国际贸易的重要支撑，其稳定性直接关系到两国经济的健康发展。深入探究国际关系波动与跨国物流体系之间的内在联系，对于我们理解和应对复杂的国际经济形势具有重要的现实意义。

二、核心观点梳理

（一）“海权 - 陆权”双重结构

作者独具慧眼地运用“海洋国家日本 VS 大陆国家中国”的视角来解释两国之间的结构性矛盾。日本作为一个典型的海洋国家，其经济发展高度依赖海洋贸易和海上运输，海洋权益对于日本而言至关重要。而中国作为大陆国家，拥有广袤的陆地领土和丰富的自然资源，但同时也积极拓展海洋权益，加强海上力量的建设。这种海权与陆权的差异，使得两国在海洋事务上存在着一定的利益分歧。

在这种背景下，任何岛屿事件都可能被放大到航运层面。例如钓鱼岛问题，它不仅仅是领土主权的争端，更涉及到海洋权益和航运通道的安全。一旦钓鱼岛地区发生紧张局势，必然会对中日之间的海上航运产生直接影响，导致航运成本增加、运输时间延长等问题。

（二）“经济相互依存≠政治信任”

从经济数据来看，2022 年中日双边贸易额达到了 3574 亿美元，占日本外贸总额的 21%。这一数据充分显示了两国在经济领域的紧密联系和相互依存程度。然而，民意调查的结果却令人深思。调查显示，日本民众对华“感到亲近”的比例仅为 16%。这一巨大的反差表明，尽管两国在经济上有着广泛的合作，但在政治信任方面却存在着严重的不足。

经济相互依存并不意味着政治上的互信，这种矛盾的局面使得中日关系在发展过程中面临着诸多挑战。政治上的不信任可能会随时影响到经济合作的稳定性，给跨国物流体系带来潜在的风险。

（三）供应链“去中国化”与“再中国化”并存

安倍在 2019 年补贴日企回流 2400 亿日元，试图推动供应链“去中国化”，减少日本企业对中国市场的依赖。这一政策反映了日本政府在政治因素的影响下，对供应链布局的一种调整。然而，市场的力量是强大的。到了 2023 年，65% 的在华日企反而扩大了投资。这一现象充分证明了市场逻辑高于政治口号。

中国拥有庞大的市场规模、完善的产业链和高效的生产能力，这些优势使得中国在全球供应链中具有不可替代的地位。尽管受到政治因素的干扰，但日企为了追求更高的经济效益和市场份额，依然选择在中国扩大投资，这也体现了供应链“再中国化”的趋势。

三、物流影响机制

（一）海运情绪溢价

钓鱼岛危机如同一场风暴，迅速对中日之间的海运市场产生了冲击。以上海—名古屋航线为例，危机发生后，即期运价在一周内就抬升了 22%。这一价格的大幅上涨并非是由于市场供需关系的正常变化，而是受到了市场情绪的影响。货主们出于对局势不确定性的担忧，纷纷提前囤货，导致舱位人为紧张。

这种海运情绪溢价现象不仅增加了企业的运输成本，也打乱了正常的物流秩序。企业为了保证货物的按时运输，不得不支付更高的运价，这在一定程度上压缩了企业的利润空间。同时，舱位的紧张也可能导致货物积压，影响企业的生产和销售计划。

（二）空运“停航 - 复航”弹性

2022 年 12 月，日本暂停中国赴日航班增幅，全日空一周取消 64 班。这一举措对中日之间的航空运输造成了巨大的影响，特别是客运航班受到了严重的冲击。然而，令人意外的是，两周后货运航班率先恢复。这一现象显示出物流部门对政治敏感度低于客运。

货运航班的恢复，保证了中日之间货物的正常运输，减少了因航班停航对企业造成的损失。这也体现了空运在应对政治波动时具有一定的弹性，能够在短时间内进行调整和恢复，以满足市场的需求。

（三）港口民族主义

2023 年 9 月，名古屋港出现了“中国货轮靠泊被拒”的谣言。尽管这一谣言在 24 小时内就得到了澄清，但它已经造成了严重的后果。3 艘班轮被迫改挂横滨，每艘船的时间成本约为 6 万美元。这一事件反映了港口民族主义的影响。

在全球化的今天，港口作为国际贸易的重要枢纽，应该保持开放和公平的原则。然而，港口民族主义的存在，使得一些港口在处理与他国的航运业务时，受到政治因素的干扰，做出不公正的决策。这种行为不仅损害了他国的利益，也破坏了国际贸易的正常秩序。

四、个人思考

“政冷经热”并非是一种静态的状态，而是一个周期函数。在不同的时期，中日关系会在政治和经济层面呈现出不同的波动。对于物流经理来说，必须把政治风险纳入 S&OP（销售与运营计划）中，以应对复杂多变的国际形势。

（一）在 Excel 引入“事件概率×运价波动”矩阵

物流经理可以在 Excel 中引入“事件概率×运价波动”矩阵，对不同的政治事件发生的概率进行评估，并分析这些事件对运价的影响。根据评估结果，为不同的航线设置红色、黄色、绿色预警。当事件发生的概率较高且运价波动较大时，发出红色预警，提醒企业采取相应的措施，如调整运输计划、寻找替代运输方式等；当事件发生的概率较低且运价波动较小时，发出绿色预警，企业可以保持正常的运输安排。

（二）与货代签“政治条款”

物流经理还可以与货代签订“政治条款”，约定若因外交事件导致航线停航，企业可无偿改港或退舱。这一条款可以在一定程度上降低企业因政治事件带来的损失，保证货物的正常运输。

（三）对高关税、高政治敏感度商品，提前布局越南、泰国“缓冲工厂”，实现“中国 + N”柔性产能

对于高关税、高政治敏感度的商品，物流经理可以提前在越南、泰国等国家布局“缓冲工厂”，实现“中国 + N”的柔性产能。这样，当中国与日本之间的贸易关系受到政治因素的影响时，企业可以将部分生产转移到“缓冲工厂”，以降低生产成本和风险，保证企业的稳定发展。

五、金句摘录

“国际关系就像天气，企业不能改变气候，但可以带伞。”——本书前言

这句话形象地比喻了企业在复杂多变的国际关系中所处的地位。企业无法改变国际关系的大环境，但可以通过采取相应的措施来应对各种风险和挑战，就像在天气变化时带上伞一样，保护自己免受不利因素的影响。