

# 「一帯一路」は内陸部を發展させられるか？ -重慶を事例に-<sup>1</sup>

大東文化大学国際関係学部教授 岡本信広

## 1. はじめに

周知のように、習近平は2013年9月カザフスタンで「シルクロード経済帯」、10月にはインドネシアで「21世紀の海のシルクロード」の建設を提案した。この二つの提案は合わせて「一帯一路」と呼ばれている。

「一帯一路」とは、①中国西部から中央アジアを経由してヨーロッパにつながる「シルクロード経済帯」(一帯)と、②中国沿岸部から東南アジア、インド、アラビア半島の沿岸部、アフリカ東岸を結ぶ「21世紀の海のシルクロード」(一路)の二つの地域で、交通インフラ整備、貿易促進、資金の往来を促進していこうという提案である。ある種非現実的な構想のようにみえるが、具体的な目標を高速鉄道の建設など対象地域の物流ルートの發展に置いている。

図1 「一帯一路」のイメージ図



(出所)筆者作成

図1にみられるように「一帯一路」は中国とその西側の国々との経済関係を強化しようとする構想であるため、一般に中国の対外開放戦略の一環として見られることが多い。一方で、この構想は国内の地域開発にも配慮がなされているが、この点について触れられている文献は少ない。

そこで、本稿では「一帯一路」の国内地域政策の一面をクローズアップし、内陸部の重慶を事例に、「一帯一路」戦略に

よって国内地域はどのような發展を目指すことが可能か、物流と産業集積の状況から述べてみようと思う。

## 2. 「一帯一路」戦略

### 2.1 「一帯一路」をどうとらえるか？

「一帯一路」戦略は中国の国際外交戦略として見られることが多いとあってよい。とくに最初は中国版マーシャルプラン<sup>2</sup>として取り上げられることもあった(金2015)。というのも中国国内でも林毅夫が2009年に金融危機後の世界經濟のために新しいマーシャルプランが必要との見解を示すとともに、同年、許善達(全国政治協商会議委員)も海外に向けた大投資行動を訴えている(金2015)。このような見方は政治的という側面が強く、諸外国から經濟大国化する中国の新たな安全保障戦略あるいは外交戦略として警戒されることとなる。中国国際問題研究所の金は、經濟發展のロジックからすれば両者に共通点があることは確かとしつつも、双方ともに利益のある国際協力のフレームワークであり、中国版マーシャルプランではない、ことを強調する(金2015)。

商務部研究院院長の霍建国(2014)は、次の2点を強調する。それは①二つのシルクロード經濟帯の建設は中国の世界經濟への影響力をさらに増強する、②「一帯一路」は中国經濟の新たな成長の極となり、アジア各国の歓迎と賛同を得る、というものである。世界經濟の中心が新興國經濟に移りつつあり、国際貿易では欧米を中心とする勢力がTPPなどを進めるなか、中国は新興國と經濟関係を深めることができる。そして世界金融危機のなかで欧米市場が縮小するなか、中国の輸出は一定の制約を受けつつあり、新たな成長のテコが必要である。その成長のテコは中央アジア、東南アジアとの協力にあり、各国とインフラ等を整備することによって、さらなる經濟波及効果を生むことが可能となる。

中国の自由貿易を強く強調してきた中国社会科学院国際研究部主任の張蘊嶺(2015)は、「一帯一路」は開放のプラットフォームであるとする。インフラ建設や長期プロジェクトの建設融資では現在の国際金融機関や民間金融機関では

<sup>1</sup> 本研究はJSPS科研費15K06261(研究代表者:石川良文)の助成を受けている。

<sup>2</sup> 第二次世界大戦後、戦場となって經濟が疲弊したヨーロッパに対し、アメリカが提案した經濟復興援助の提案である。対ソ、東欧に対する反共政策としてみられたり、アメリカの安定した市場確保のための經濟政策としてみられたりすることが多い。

限界があり、シルクロード地域での新たな金融機関を共同で設立することによって、さらなるインフラの発展が期待できると主張する。また中国は20以上の国家と隣接しており、周辺国家との利益共同体、運命共同体の建設は中国の開放にとって避けられない。すなわち「一帯一路」は国家を越えた開放性フレームワークを持ち、周辺国家を起点、重点としてさらに世界に空間を拡大していく戦略なのだ、とその壮大さを述べる。

一方で、国内経済、とくに内陸部への発展効果があるという評価も併存する。中国の経済発展が沿海部に偏ってきたなかで、中西部そして周辺地域(とくに国境地域)の発展が遅れた。中央アジア、東南アジアとの経済協力の緊密化は中国の内陸部を進展させるプラットフォームでありチャンスであるとする(張2015)。中国周辺国家との関係強化は、開放を通じた体制改革を実現させ、内陸部や国境地域の経済水準を全面的に高めることになるだろうとする(霍2014)。

中国社会科学院工業経済研究所で地域経済を専門とする陳耀(2015)は、中国の各地域がそれぞれ接する諸外国と関係をもつという分業を指摘する。すなわち、西北地域は中央・西アジアと、西南地域は東南・南アジアと、東南地域は香港・マカオ・台湾と協力し、東北華北地域はロシア、モンゴル、日韓との協力がそれぞれの分担任務となる。また、彼は、「一帯一路」では古いシルクロード復活の側面があり、西部大開発で大きく発展してきたものの、遅れている西北地域(陝西、甘肅、新疆など)の経済発展に寄与するとしている。具体的には西北地域は資源、例えば石油天然ガス、石炭、風力発電、太陽エネルギー等のエネルギー資源、金や鉄金属などの鉱物資源、生物や観光資源など、豊富な資源を組み合わせた経済発展が可能だろうと期待する。

このように中国国内の著名学者による文献でも、強調する点は「一帯一路」戦略の対外開放の側面であり、国内の開発については陳(2015)がやや詳しい程度である。

## 2.2 内容

「一帯一路」に関する政府文件が2015年3月28日に発表された。発展改革委員会、外交部、商務部連合の文件であり、地域開発ビジョンにもかかわらず国際的な政策ということで外交部が入っているのが特徴といえる。表はその発表された「シルクロード経済帯と21世紀の海のシルクロードを共同で推進するビジョンと行動」文件の内容を要約したものである。

「一帯一路」ビジョンの特徴は以下の3点にまとめられる。1点目は積極的な開放政策の一環であるということである。中国は2001年にWTOに加盟して以来、ASEANをはじめとする自由貿易地域の設立を推進してきた。その開放

政策の対象が東南アジアから中央アジア、南アジア、西アジア、そしてヨーロッパに拡大してきた。2点目は、その開放政策の具体的施策として、産業団地や港湾を通じた共通の通関体制の構築を強調している点である。中国は国内の産業構造転換が必要になっているとはいえ、過剰な設備・在庫を抱えていることに変わりはなく、新たな輸出ルートの確保がまだまだ必要である。3点目は、既存の国際通商体制、例えばAPECやASEANなどを活用しつつ、その体制を強化するための資金融通機関として具体的にAIIBやシルクロード基金の設立を謳っている点である。世界最大の外貨準備をもつ中国にとって、「一帯一路」は新たな資金運用先としての魅力を持つ。

このように国際戦略としてみられる側面を持ちながらも、中国国内への配慮も忘れていない。これまで進められてきた東北-ロシアとの通商関係、西南地域(広西チワン族自治区)で行われていた対ASEAN博覧会など、各地域の開放政策を進めるための側面をも持つ。「一帯一路」対象国と中国各省の有機的な通商ルートの確保のために、中国国内の体制整備、それにとまなう地域開発が期待されているのである。

## 2.3 日本での評価

日本での「一帯一路」評価はどうなっているだろうか。ネット上での議論は盛んながらも、雑誌として特集を組んだのは『東亜』2015年9月号が最初である。そのなかで、朱(2015)は中国の対外投資の促進という意味で中国の新たな経済発展につながることを強調しつつも、中国の利益に反する投資プロジェクトも出てくるであろうこと、周辺国家が経済的に遅れていることから対外投資は難しいこと、企業は利益が中心のため政府主導でどこまでできるか、という懸念も指摘している。

しかし、「一帯一路」の評価をもっとも的確に表現しているのは伊藤(2015)であろう。彼はこう表現する。

「国内の経済政策と西部安定という意味で内政であり、なおかつ関係国へのインフラ支援を軸にした影響力の拡大という意味で外交である。また中国の国際的な影響力を高めるといって政治であり、また国内の『二つの過剰』(生産能力と外貨準備の過剰：筆者注)の解消と中国企業の国際展開を支援するという意味で経済である。目下の成長率低下に対応するという意味では短期的な政策でもあるが、外貨準備の他資産への転換という意味では長期的政策でもある。そして北京の政府・党中央が発信する構想が文章化されているという意味でグランドデザインであり、その具体的プロジェクトでは既存の先行事業が目立つという意味で『寄せ集め』である。」

表 一帯一路の概要

1. 時代背景	開放的な地域協力こそが、グローバルな自由貿易体系と開放的な世界経済に必要なとの認識を示す。
2. 共同原則	国連憲章、平等互惠の原則に基づくこと、市場ルール、国際通用ルールに従い、市場が資源配分において決定的作用を及ぼすことを確認している。
3. 構想のフレームワーク	シルクロード経済帯と21世紀の海のシルクロードの重点地域を大まかに指定しつつ、陸上の国際ルートでは沿線の中心都市を柱として経済貿易産業団地を協力のプラットフォームとすること、海上ルートでは港湾を結節点として、安全で効率のいい輸送ルートを建設することを提起。
4. 協力の重点	1)政策対話。 2)インフラの接続。通信や交通規格などの標準化。 3)スムーズな貿易。国境貿易、税関制度などの標準化と自由貿易化。 4)資金融通。通貨兌換範囲の拡大、債権市場の整備、AIIBの発展、シルクロード基金など資金協力の多様化。 5)民間交流。留学生、観光業、伝染病などの情報共有などの推進。
5. 協力のメカニズム	各国がメモランダム(備忘録)の形式などで協定を結びつつ、現在ある上海協力機構(SCO)、ASEAN+1、APEC、ASEMなど現有組織の活用。
6. 中国各地で開放態勢	西北、東北地域は西側の国に向けた窓口、西南地域は東南アジアと接するという地理的優位を活かす、沿海と香港マカオ地域は開放型経済の優位性を発揮する、内陸部は長江上中流域の都市群を発展させ、ヴォルガ河沿岸地域(ロシア)と協力していく、など。
7. 中国の積極的な行動	国家のトップレベルによる外交・通商対話、メモランダム(備忘録)レベルへのサイン、共通プロジェクトの推進が述べられ、中国は各種資源を総動員して政策強化に力を入れる。また、シルクロード基金を設立させ、中国-欧州アジア経済協力基金の投資機能の強化など。

(注)「8. 共にすばらしい未来を作り上げる」という章については、省略。

(出所)国家発展改革委員会、外交部、商務部「シルクロード経済帯と21世紀の海のシルクロードを共同で推進するビジョンと行動」2015年3月28日より、筆者作成

さて、このような評価をもつ「一帯一路」であるが、このビジョンに対して中国各地域の反応はどのようなのであろうか。以下、重慶を事例に考えてみよう。

### 3. 「一帯一路」と内陸部・重慶の対応

#### 3.1 物流中心地としての都市

市場経済の発展を都市国家の商人団体の存在にその萌芽を見いだしたのはヒックスである(ヒックス1995)。都市国家は法で財産権が守られており、また契約の遵守という制度的保護があるため、商業活動に従事しやすい。それに加えて、都市はどこと取引すればいいのか、どこに顧客がいるのか、何を欲しがっているのか、といった商業活動に必要な情報が集まるセンターである。都市という商業センターは情報収集において比較優位を持つ存在なのである。

「一帯一路」は都市を中心とした交易のハブ作りに貢献する。「一帯一路」の対象地域は港湾、空港、鉄道、道路などを建設し、保税區や税関の設置によって、財・サービスの集散地域となる。財・サービスの集散地には人、情報、資本が集まってくるであろう。これによりさらなる交易のハブとして都市は発展することが考えられる。

交易の拠点づくりという側面から考えると、「一帯一路」の戦略は現在中国が行っている新型都市化政策と符合する。新型都市化によって農民が市民となり、財サービスの需要者になれば都市の財・サービスの集散地機能を増強させるだろう。都市内部のインフラ、地下鉄や道路建設などが進

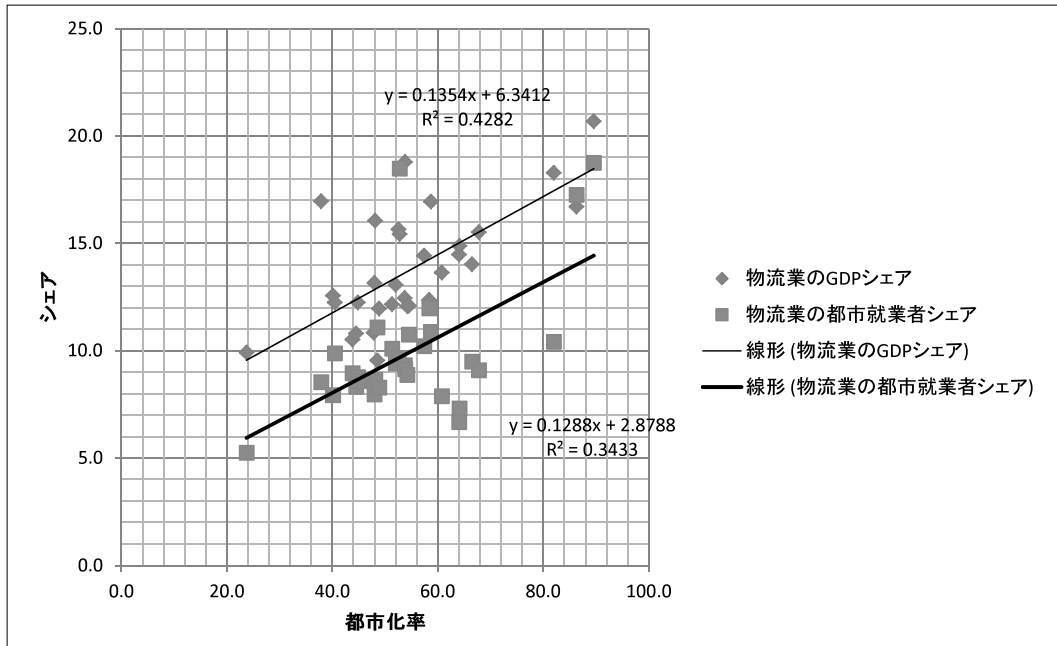
めば都市としての魅力も上昇し、財・サービスの生産や需要といった経済活動の中心地になることが期待される。

中国は長らく計画経済を採用し、重工業部門に重点を置き、財を配分するという考えから市場経済の重要な柱である商業部門、とくに財・サービスの「生産と消費をつなぐ」機能をもつ物流業が重要視されてこなかった。大きな変化が見られたのは、2001年の初の公式政策文書「我が国の近代物流の発展加速に関する若干の意見」である。2004年には「我が国の近代的物流業の発展を促進することに関する意見」が公表され、第11次五カ年計画(2006~2010年)に初めて「大いに力を入れて近代的物流業を発展させる」という節が設けられた。物流業は「生産サービス業」、「消費サービス業」として位置づけられ、その発展が期待されることとなったのである(大西2015a)。

都市化と物流業の発展は似通っている。都市化はこれまで「抑制」という位置づけであったし、物流については「軽視」あるいはその概念自体に注目が集まっていなかった。しかし、農民工の都市部への流入によって都市は拡張し、それによって財・サービスが都市に集まり、商業部門、すなわち物流業の発展をもたらした。

このような現実の流れを、政府は追認するようになった。第10次五カ年計画(2001~2005年)からは、都市化は独立した章として扱われ、上記で触れたように物流業も第11次五カ年計画(2006~2010年)で取り上げられ、徐々に重視されるようになったのである。

図2 物流業と都市化(2013年)



(出所)中国統計年鑑2014年版より筆者作成

都市化の進展と物流業の関係をみてみよう。図2は、物流業による財・サービス、人、情報の集散地として都市が機能することを示している。都市化と物流業の発展は確かに若干の相関関係が観察される<sup>3</sup>。物流業の付加価値シェア、都市就業者の物流業従事者のシェアは都市化の進展によって増えていく傾向がある。

この意味で、「一帯一路」の推進は交易拠点の形成をもたらし、物流業の発展が期待され、それとともに現在中国国内で推進されている「新型都市化」と相互補完の役割をもつといえよう。

### 3.2 重慶の事例

「一帯一路」の提案にいち早く反応した地域の一つが重慶である。2014年12月18日に市政府は「国家の『一帯一路』戦略の実施と長江経済帯建設」というプレスリリースを行った(重慶商報2014年12月19日)。

内容に入る前に、重慶の位置を確認しておこう。重慶は中国の中央部に位置し、上海から武漢を通して流れる中国の二大水系の一つ、長江の上流域にある。上海からの道路距離は約1700キロメートルである。北へは甘粛省の重工業都市、蘭州まで約1000キロメートル、ここからシルクロード経済帯へとつながる一方、南へはミャンマーに接する雲南省の省都、昆明まで約900キロメートル、ここからミャンマーを経て21世紀海のシルクロードへとつながる。物流という観

点からいえば、長江での大量の水上輸送が可能ではあるが上海まで非常に遠いし、「一帯一路」構想といっても陸上、海上へも近くない。まさに物流拠点としては不利な位置にある。

とはいえ、重慶はこのような地理的位置を「有利」ととらえている。重慶は「重慶はシルクロード経済帯の重要な戦略的支点であり、長江経済帯の西部の中心ハブであり、海のシルクロードの産業後背地である」としている。

重慶は3つの目標を掲げている。①西部開発の開放戦略を支える能力を大幅に上げる、②長江経済帯の西部における中心地として成長する、③長江上流域の重要な生態環境保護の障壁となる、の3つである。

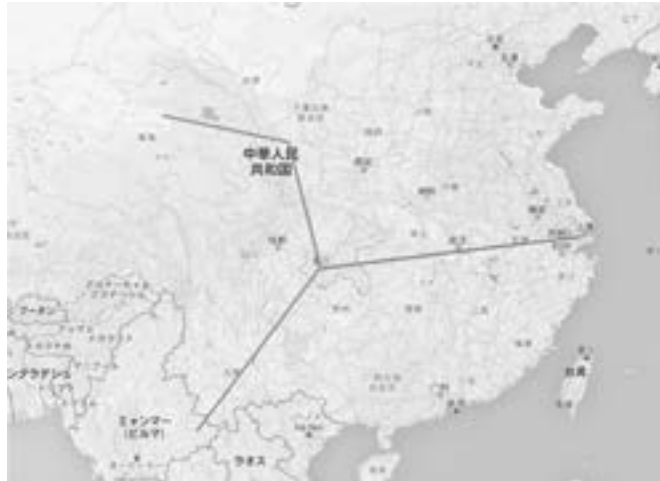
そして具体的に何をするのか。重慶は6つの任務を掲げる。①長江上流域の総合交通ハブ建設、②内陸部の開放高地となる、③開発戦略支点として周辺への波及効果を高める、④特色ある比較優位の産業集積をつくる、⑤都市群をつくる、⑥長江上流域の生態安全保障をつくる、の6つである(以上、重慶商報2014年12月19日)。

まさに物流拠点、生産拠点都市として重慶を位置づけている。

重慶は地理的位置が不利であるにもかかわらず、積極的な開発を進めるには理由がある。1997年に直轄市に昇格し、四川省という行政レベルでの監視役がなくなり、経済開発

<sup>3</sup> ここは意見の分かれるところであろう。大西(2015b)は物流業と都市化率の関係はあまりないと指摘しているし、各省の鉄道距離数、物流業の生産効率によって生み出される付加価値や必要とする就業者は変化するからである。

図3 重慶の地理的位置



(出所) Google Mapより筆者作成

における行政関与が減少し自由度が増した。1999年から提唱されはじめた西部大開発の支援を受け、重工業基地の改造、国有土地の再利用を通じて経済発展を遂げるとともに、2007年の金融危機、そしてその対策としての4兆元の財政政策は、国有企業を抱える重慶が有利になり、沿海地域から多くの産業移転の受け入れ先として発展してきた。中国全体が2014年から新常态(ニューノーマル)という低成長の兆しを見せる中で、2015年前半の重慶の成長率は11%となり、重慶と貴州のみが二桁成長を達成している。

この発展の原因は、産業集積である。国家統計局経済景気観測中心の潘建成によれば、重慶は東部からの産業移転受け皿として機能しており、すでに重慶は自動車と電子産業の集積を形成している。昆山(江蘇省蘇州)のノートブック生産工場もすでに重慶で稼働しはじめ、重慶の自動車の生産量は全国で首位になるという(東方早報2015年8月31日)。また日系企業の重慶進出も続いており、日系企業では、スズキ、いすゞ、ヤマハ、NEC、東芝等、自動車・オートバイ関連企業及び部品メーカーのほか、IT、計測機器、環境技術関連の企業が140社進出している(在重慶日本総領事館のホームページ)。

ではなぜ、内陸部で地理的には不利な「重慶」に産業が集まるのか？これを解く鍵はまさに物流部門の充実にある。重慶市市長の黄奇帆の2015年8月29日の亜布力中国企業家論壇夏季サミットでの発言から、重慶と物流の発展の相関関係をみてみたい(以下、東方早報2015年8月31日を参考に記述する)。

まず、その背景として「渝新欧鉄道(Yuxinou Railway)」について触れる。渝新欧鉄道は中国内陸部の大都市、重慶とドイツ西部の工業都市デュイスブルクを結ぶ貨物鉄道であり、2011年に全線開通した。渝新欧鉄道は全長約1万1000キ

ロメートルの距離を持つ。中央アジア、ロシア、ベラルーシ、ポーランドを経由するため、まさに「一帯一路」が体现された物流経路である。ライン川とルール川の合流点に位置するデュイスブルクは、世界最大級の内陸港を有するドイツ有数の輸送中継拠点である。一方、重慶には、Apple製品を製造する台湾の大手電子機器メーカー、富士康集団(フォックスコン、Foxconn)や台湾パソコン大手エイサー(Acer)、自動車部品メーカーなどの工場が集積する。重慶—デュイスブルク間の輸送所要日数はわずか16日で、海上輸送よりも20日以上短縮できる。中国の主要海港から1500キロメートル離れている重慶にとって、この鉄道の役割は特に大きい(AFP BB News 2014年4月5日)。

この渝新欧鉄道の輸送量拡大の措置が国家(中国鉄路総公司)によってとられ、重慶にとって重要な輸出物流手段になりつつある。

しかし、問題はルートに存在する各国の通関である。各国の税関はそれぞれ違った基準で商品、食品検査などを行うために、通関制度の違いが非関税障壁となった。2010年に主要6カ国の税関担当者と協定を結び、どの国であっても通関したものは再度通関検査を行わない相互認証を行うようになったという。

次の問題は、鉄道の運行時間である。通過する各国の列車時刻と重なると当然スピードは遅くなる。渝新欧鉄道の専用列車を設けて、各国と協議しつつ現在では以前の20日間から12~13日でドイツに到着することができるようになったという。

最後の問題は価格である。主要6カ国の鉄道運行価格はバラバラであり、1コンテナあたり1ドル(1キロメートルあたり)から0.6ドルであった。最も影響力のあるロシアとの協議で0.55ドルまで下がることとなり、各国もそれに合

わせることになったという。とはいえ中国鉄道総公司も貨物量の少なさから下げることができないとされたが、昨年  
は0.6ドル、今年から0.55ドルになった<sup>4</sup>。

このように、非関税障壁、時間短縮、輸送価格の低下により重慶が内陸部の輸出基地になれる可能性が出てきている。実際、重慶は国内でも電子電機産業の一大集積地になっている。2014年重慶のノートパソコンの生産量は6300万台であるが、全世界販売量2億台を考慮すると、重慶の電子電機産業の集積の大きさがわかる。沿海部の労働コスト高を考えると、このような物流ルートの確保によって重慶のさらなる発展が可能かも知れない。

#### 4. おわりに

習近平が2013年に提案したシルクロード経済帯、21世紀海のシルクロードは、「一带一路」と呼ばれるようになり、2015年3月に「一带一路」ビジョンとして戦略としての具体化がなされた。

中国国内の学者がいうように、「一带一路」戦略は国際戦略、対外開放戦略の一つである。実際、政府によって提出された「シルクロード経済帯と21世紀の海のシルクロードを共同で推進するビジョンと行動」をみると、自由貿易地域の拡大及び推進、産業団地や港湾を結節点とした貿易ルートの確立、そのために必要な資金融通が柱になっている。

一方で、中国国内地域の発展にもメリットが期待されている。産業団地（開発区や新区など）の設置による新しい産業の誘致、そして物流インフラ（鉄道、港湾など）の建設、改善は、貿易が不利だった内陸地域にも経済成長のチャンスをもたらす。

「一带一路」による物流業の発展は中国国内の都市化の推進、さらなる経済発展も期待できる。重慶はまさに「一带一路」を活用しつつ、産業集積と物流業の発展が期待できる都市である。シルクロード経済帯にある渝新欧鉄道は重慶の経済発展をもたらす可能性を持っている。通関制度の共通化、運行時刻の改善や便数の増加、そしてコストの低下が進めば、内陸部であるにもかかわらず重慶は中国のさらなる物流拠点、産業集積拠点として発展が見込めるかも知れない。

#### 参考文献

##### 日本語文献

- J.R.ヒックス(新保博、渡辺文夫訳)(1995)、『経済史の理論』、講談社学術文庫
- 朱炎(2015)「中国の対外投資と一带一路戦略」、『東亜』、No.579(2015年9月号)、pp.20-28
- 伊藤亜聖(2015)「中国「一带一路」の構想と実態-グランドデザインか寄せ集めか?」、『東亜』、No.579(2015年9月号)、pp.30-40
- 大西康雄(2015a)「国家発展改革委員会と産業政策-物流業政策をケースとして」、佐々木智弘編『変容する中国-国家発展改革委員会』研究双書、No.617、日本貿易振興機構アジア経済研究所
- 大西康雄(2015b)「都市化の中の物流業」、天児慧・任哲編『中国の都市化-拡張、不安定と管理メカニズム』研究双書、No.619、日本貿易振興機構アジア経済研究所

##### 中国語文献

- 陳耀(2015)「“一带一路”戦略的核心内涵与推進思路」、『中国発展観察』、2015年第1期、pp.53-55
- 霍建国(2014)「“一路一带”戦略構想意義深遠」、『人民論壇』、2014年第15期、pp.33-35
- 金玲(2015)「“一带一路”：中国的馬歇爾計画?」、『国際問題研究』、2015年第1期、pp.88-99
- 張蘊嶺(2015)「如何認識“一带一路”の大戦略設計」、『世界知識』、2015年第2期、pp.28-31

##### インターネット

- 「中国とドイツを結ぶ渝新欧鉄道、将来性に期待高まる」、『AFPBB News』、2014年4月5日(<http://www.afpbb.com/articles/-/3011824>、2015年10月7日確認)
- 「“一带一路”戦略 重慶要唱好六大“重頭劇”」、『華龍網-重慶商報』、2014年12月19日([http://cq.cqnews.net/sz/2014-12/19/content\\_32948321.htm](http://cq.cqnews.net/sz/2014-12/19/content_32948321.htm)、2015年10月7日確認)
- 「重慶崛起密碼：銜接“一带一路”、渝新欧吞吐量冲刺百億級」、『東方早報(上海)』、2015年8月31日(<http://news.163.com/15/0831/10/B2BDPIDU00014AED.html>、2015年10月7日確認)

<sup>4</sup> 1コンテナ1キロメートルあたり0.55ドルの意味は、1万1000キロの渝新欧鉄道において、重慶からドイツまでの1コンテナ輸送が6000ドルで行われることを意味する。海上輸送で香港や広州からは3000ドルであり、現状1カ月程度かかることを考えると貨物価値によっては時間コスト（貨物価値を1カ月運用すること）を考えると、渝新欧鉄道での輸送は海上輸送に対して競争力を持つという。