

加强基础设施建设，推动跨国、跨区域互联互通是共建“一带一路”的优先合作方向。印度洋周边国家多属于发展中国家，港口、铁路、公路等基础设施落后，受限于资金、技术和相关人才的匮乏，依靠自身难以取得突破。改革开放40年来，中国在交通设施建设方面取得了非凡成就。2018年，中国铁路营业里程达到13.1万公里以上，高铁总里程占世界2/3，公路

总里程居世界首位。我国在铁路、公路、桥梁建设等方面积累的大量的人才和技术储备正是印度洋地区国家所需要的。以印度为例，2016年6月印度财政部长阿伦·贾伊特利在参加亚投行理事会时表示“未来10年印度需要1.5万亿美元的投资来填补基础设施建设的缺口”。^①在中国技术、人才和资金的支持与帮助下，肯尼亚蒙内铁路、埃塞俄比亚至吉布提亚吉铁路、斯里兰卡科伦坡港口城和巴基斯坦瓜达尔港口项目等一个个基建项目不断地落地开花，越来越多的印度洋国家受益于此。

随着“一带一路”建设的深入推进以及中国“走出去”战略的不断实施，越来越多的印度洋地区国家寻求将本国的发展规划同“一带一路”倡议进行对接，中国与印度洋地区国家的进一步合作将会涉及到经济建设的方方面面，贸易投资、产能合作、基础设施建设、能源、金融、环境、区域经济一体化等领域的合作都会得到拓展和深化，合作领域将会更加广阔、结构也会不断优化。

（二）印度洋是极其重要的海上战略通道

印度洋北部的中东地区是世界上已探明石油储备最多的地区，根据石油输出国组织（OPEC）公布的数据，世界已探明石油储量的81.89%位于欧佩克成员国，其中大部分石油储量位于中东，占欧佩克总储量的65.36%。^②同时，中东地区也是石油、天然气等资源出口最为活跃的地区，2017年该地区日均出口石油1568万桶，^③当年排名世界石油出口份额前10的国家中，中东国家占了5个。中东地区是我国最大的进口原油来源地，非洲则是中国的第二大石油进口来源地，中国从非洲和中东地区进口的石油都必须使用印度洋航线，经马六甲海峡才能运抵中国。

印度洋亦是我国越来越重要的贸易通道，它提供了我国同欧洲、非洲和亚洲一些国家货物贸易的海上运输通道。中国现在是欧盟仅次于美国的第二大贸易伙伴，欧盟则是中国最大的贸易伙伴，2018年中国对欧盟进出口总值增长7.9%。中国已经连续十年成为非洲的第一大贸易伙伴国，2018年我国与非进出口总额超过2 000亿美元，同比增长19.7%。中国是东盟的第一大贸易伙伴国，是印度第四大出口目的地和第一大进口来源国，是包括中东地区国家在内的亚洲多数国家最为重要的贸易伙伴。中国同所有上述这些国家和地区的货物贸易主要依靠海上运输，印度洋这一战略通道将会在中国经济发展中扮演越来越重要的角色。

二、中印两国印度洋海上安全合作的必要性、可行性与存在问题

（一）中印印度洋海上安全合作的必要性

一方面，由于地理条件的限制，我国尤其依赖海上运输。印度洋地区主要的海峡和运河对中国来说都是利用率极高的货物战略运输通道，它们较为便捷地沟通了中国与印度洋地区和拉美国家的联系，对于中国的对外经济联系十分重要。同时，这些战略通道航道狭窄、地理位置险要，极易受地区局势紧张、海盗活动等原因被封锁，是我国面临的潜在风险之一。

另一方面，伴随着“一带一路”高歌猛进的步伐，我国企业也不断走出国门，在“一带一路”国家进行投资、经营等活动。特别是大型工程项目建设，需要大量中方技术人员和建筑工人，但由于所在国政局不稳、恐怖主义威胁等因素，海外投资和驻外人员也面临较大的安全风险。例如，随着叙利亚内战的爆发，中国在叙利亚的油气合作不得不终止，前期投入的资金也无法收回；也门发生胡塞部族武装和政府军之间的大规模武装冲突，导致近600名中国公民滞留，最后出动军舰才安全撤回；而作为“一带一路”南亚地区示范性工程的中巴经济走廊项目，穿过巴基斯坦全境，尤其是走廊陆上节点瓜达尔港位于巴基斯坦动荡的俾路支省，安全形势非常严峻，无时无刻不在遭受恐怖主义和俾路支民族分离主义势力的威胁。

中国在印度洋地区存在天然的地缘劣势。一旦发生威胁我国海上通道畅通、海外利益和人员安全的紧急状况，很难迅速到达事发地进行保护和干预。因此，加强同印度洋地区国家的海上安全合作以弥补中国地缘上的不利条件，是保障“一带一路”倡议顺利推进的必然要求。而印度是中国在印度洋地区的最优合作对象。一方面，印度无疑是印度洋地区地缘优势最为明显的国家，它的国土呈“北宽南狭”的匕首状直刺入印度洋的中心区域，是扼守亚非欧三大洲海上交通的战略枢纽；另一方面，印度拥有一支强大的蓝水海军，是印度洋地区海上活动能力最强的国家，多年来其海军一直将维持印度洋地区的和平稳定作为印度国家安全的目标之一，^④谋求成为印度洋地区的净安全提供者。显然，中印印度洋海上安全合作也具有现实上的可行性。

（二）中印印度洋海上安全合作的可行性

首先,和中国一样,印度是一个极度依赖海洋的国家,其周边国家多为小国,市场小,所以印度的主要贸易伙伴都来自海上,美国、阿联酋、中国、中国香港和新加坡是印度的前五大贸易伙伴。2018年,印度向全球出口了价值3 231亿美元的产品,其中有37%的出口产品运往上述五个国家和地区,⑤同这些国家的贸易都要利用到印度洋航线。另外,印度的能源安全对印度洋的依赖性不断加大,波斯湾和非洲同样是印度进口石油的主要来源地。因此,印度海军在描述国家利益的内涵时,将经济安全、贸易和能源安全列为前三甲,①足见印度洋海上通道安全对印度的重要程度。同时,印度面临的来自海上安全威胁也不断增强。2008年11月印度孟买发生恐怖袭击事件,造成严重的人员伤亡和财产损失,发动这次袭击的恐怖分子就是从阿拉伯海潜入印度本土的。所以,同域内外开展海上安全合作,以维持印度洋地区和平、稳定,符合印度国家安全的切身利益。

其次,中印国土接壤、人员往来频繁,产业结构互补、经济联系紧密,且在打击恐怖主义和海盗活动、维护海上通道安全和地区形势稳定等方面存在广泛共识,业已建立了一些合作机制。2015年5月,印度总理莫迪访华时两国发布了联合声明,强调中印必须在追求各自发展目标和维护安全利益的进程中相互支持,并强烈谴责并坚决反对任何形式和表现的恐怖主义,承诺开展反恐合作,进行联合反恐演练等。②目前,中印两国陆军已经进行过多轮联合反恐演练,海军在舰艇互访时也曾进行过非传统安全领域的联合演习,进一步扩大两国两军的合作到海上安全领域,存在机制基础和互信基础。

最后,印度独立以后,其外交战略中一直存在着“门罗主义”传统,反对域外国家干预印度洋内部的事务。英迪拉·甘地任总理期间,更是强调印度在南亚乃至印度洋的特殊权利。③但随着冷战的结束,经济全球化不断深入发展,印度也通过经济改革和对外开放取得了辉煌的经济成就,其民族自信心不断增强,对域外国家涉足印度洋的态度越发理性和宽容。2015年10月,印度海军发布《确保海洋安全:印度的海上安全战略》文件,承认域外国家在印度洋地区的合理存在和利益诉求,并愿意在此基础上,同其他利益相关者在海洋领域内展开合作。④印度态度的转变也大大增强了中印印度洋海上安全合作的可行性。

(三) 中印印度洋海上安全合作的干扰因素

首先,印度独霸印度洋心态给中印合作带来的影响。在当今许多印度政治家的认知中,印度天然就是印度洋的领导者,印度洋顾名思义应该是“印度之洋”。⑤经过多次修改的印度海军战略也反映了这一思维,在《确保海上安全》中,印度的海上利益范围覆盖整个印度洋。因此,印度迫切希望其印度洋大国地位以及印度洋领导者身份得到域内外国家的认可,对可能危及这一身份的行为非常敏感。随着中国的身影越来越多的出现在印度洋地区,印度对中国的担忧随之而来。“珍珠链”是印度学者和一些政治家对中国在印度洋区域一系列港口建设项目的称呼,尽管这些项目都是商业项目,印度仍然担心它们会成为中国“绞杀”印度的链条。对于中国提出的“一带一路”倡议,印度并不是从经济角度出发,而是本能地将其看作是“中国掩盖其霸权外交政策目标和安全政策的综合战略”,⑥从而不能理性地与中国展开相关的对话与合作。

其次,印度洋地区日益加剧的地缘政治竞争也给中印两国的合作带来了不利影响。自2013年“一带一路”倡议提出以来,国际政治形势不断发展演变,“印度洋世纪”与“太平洋世纪”逐渐融合成为“印太世纪”,随之而来的是,大国地缘政治竞争的舞台逐渐集中在印太地区。2017年美国出台新一期《国家安全战略》,在这份文件中,“印太战略”取代亚太“再平衡”,中国被描述为美国的战略竞争对手和修正主义国家,并强调“国家间战略竞争,而不是反恐已经成为美国维护国家安全的首要关切”。⑦美国“印太战略”是对此前澳大利亚、日本两国推出的“印太战略”的回应、借鉴与升华。在此基础上,美日澳三国找到了战略利益契合点,展开了频繁地战略协调与合作,并试图通过承认印度在印度洋地区的大国地位,鼓励、拉拢印度组建四国“安全联盟”,阻断中国向印度洋发展的道路。印度近年来也同美、日、澳等国在安全、经济等领域展开互动,希望以此制衡中国的影响。

三、中印印度洋海上安全合作的路径

(一) 互相尊重彼此核心关切,有效管控分歧

2017年6月中旬以来,中印两国军队在中印边界锡金段洞朗地区发生军事对峙,对峙期间,两国军队剑拔弩张,几乎走到战争的边缘。严重的军事对峙使得两国领导人认识到相互尊重彼此的核心关切,有效管控双方存在分歧和矛盾的重要性。

由于历史、文化、语言等方面的差异，中印之间难免存在认知上的不同，不同的社会制度和发展路径也使得两国存在竞争，中印关系很难不受影响。当前，中印两国关系中最大的不确定性就是两国之间超过2 000公里的未劃定的边界。1988年中印关系正常化迄今，两国就边境问题进行了21轮会晤，虽未达成划界方案，但建立了广泛的边界交流和管控机制，有效维护了边境的稳定。接下来双方应在此基础上继续推进边境问题谈判，争取早日取得积极进展。

（二）开发、利用多边合作机制，建立行动互信

目前，中国应保持耐心和宽容，不急于推进印度加入“一带一路”，而是开发、利用两国现有的多边合作机制，加强两国务实合作，增进共识、建立行动互信，通过增信释疑，使印度转变态度。

中印两国间在促进互联互通和维护海上安全方面存在较多的多边合作机制，可以加以开发和利用。在互联互通和基础设施建设方面，中印两国是亚洲基础设施投资银行的创始会员国和第一、第二大股东，在所有亚投行已批准的34个项目中，印度申请的项目达9个之多，另有4个项目已经提出但尚未批准。①中印同为金砖国家，金砖国家领导人峰会为两国领导人提供了交流平台，金砖国家新开发银行更是将基础设施建设和可持续发展项目列为主要的项目选择和关注点。②在打击恐怖主义活动和维护海上安全方面，联合国授权的亚丁湾国际反海盗行动是中印两国海军进行合作的可靠平台，在亚丁湾海域海盗活动大大降低的条件下，探讨更加广泛的海上安全合作合情合理。另外，随着印度等国加入上海合作组织，海上安全合作也成为上合组织未来发展的方向之一，中印两国基于共同的利益需求，完全可以在这一框架下进行合作。中印两国陆军之间已经建立了“携手”联合反恐训练等一系列的交流机制，两国海军也可以进行类似的双边合作的探讨。

（三）拓展两军合作领域，引入海上安全合作

中印两军关系从属于两国政治关系，受到两国政治关系的影响，时有矛盾与分歧，多次出现中断军事交流的情况。另一方面，风雨过后，两军之间的交流与合作领域也在不断的深入和拓展，特别是两军在边境地区建立了有效的沟通机制，密切了一线人员的交流，从而确保了边境总体的安定与和平。两军高层间建立了国防部长互访机制，设立了国防部保密直通电话，加强了防务部门与军队各层级交流。在反恐议题上，2018年12月，两国陆军在中国四川进行了2007年以来的第7次联合反恐演练，增进了士兵间的友谊，推动了两国在打击恐怖主义上的合作。中印两国海军也曾进行过多次舰艇互访，在访问过程中进行以联合搜救为主题的非传统安全领域的军事演习。

两军接下来应该因应实际情况，深化军种专业交流、不断拓展合作领域，特别是“由陆向海”，引入海上安全领域的合作。两国海军可以在海上救援等非传统安全领域合作的基础上，在联合国、上合组织等多边框架下，开展海上安全合作，以打击海盗和海上恐怖主义，维护地区形势稳定和印度洋海上航道畅通，共同保障印度洋甚至更广大海域的海上安全。

（四）保持战略耐心与定力，稳定大国间关系

大国是国际关系的关键，大国影响在国际关系中具有举足轻重的分量。如何处理与大国的关系会在很大程度上决定一个国家的命运。③在我国的外交布局中，大国关系一直是关键所在。由于意识形态、社会制度和发展模式的不同，中国的崛起对于西方国家来说是一个全新的体验，历史上没有经验可以参考，一些误解和疑虑在所难免。面对不断加剧的大国地缘政治竞争，我们依然要按照邓小平曾经指明的那样“稳住阵脚、沉着应对”。我们应该保持充分的耐心和定力，一方面保持国内改革发展稳定大局，不断释放中国发展红利;另一方面在争取国际话语权、反击西方抹黑、打赢舆论战的同时，加强增信释疑工作，不搞大国间的恶性竞争。中美关系一定程度上主导着中国与其他西方国家的关系。当前中美关系比较微妙，双方贸易谈判进展顺利，正在进行最后的协定文本部分的讨论，前景可期。中国应抓住有利时机，对美进行沟通，展开良性互动，使中美关系早回正轨，带动中国与其他西方大国的关系向好发展。

猜你喜欢

中印 印度洋 倡议

• 2019年中印贸易突破6300亿元

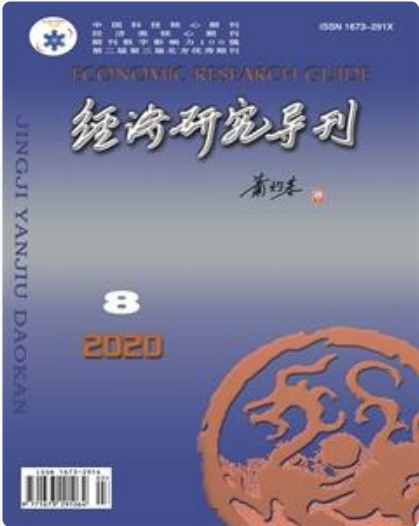
布达拉(2020年3期) 2020-04-13

• 倡议书的写法

新长征·党建版(2020年2期) 2020-03-02

•

● 去印度洋	滇池(2018年1期)	2018-01-17
● 中印商品贸易结构的互补性实证研究	商(2016年32期)	2016-11-24
● 欧盟提出保护生物多样性新倡议	WTO经济导刊(2014年6期)	2016-03-22
● 海啸·孤儿	小学生·多元智能大王(2006年1期)	2006-01-18



经济研究导刊
2020年8期

经济研究导刊的其它文章

- 人类命运共同体视域下的生态文明理念研究
- 论“全面二孩”政策下劳动力供给格局的改变
- 人工智能技术影响我国劳动力市场的机理分析
- 新常态下国有企业改革面临的问题及优化建议
- “互联网+”环境下中小企业网络融资研究
- 技术进步对中小企业发展的辐射效应