

“一带一路”：龙象独行抑或共舞？*

□ 甘均先

〔提 要〕 印度对于“一带一路”倡议存在着复杂而矛盾的认知，为此提出了“季风计划”、“棉花之路”等交通规划，以期获得在互联互通领域的独立话语权。印度的目标在于掌控印度洋，但是印度洋地区其他国家的经济规模较小，既无法容纳印度经济的扩张，也无法成为印度实现大国梦的理想舞台。印度若要激发其经济和贸易潜能，实现世界大国梦，就必须走出印度洋，跟东北亚和欧洲开展互联互通。“一带一路”符合印度的发展需求，其巨大的包容性、对亚欧贸易的重大影响力，将促使印度与中国实现“战略对接”。

〔关键词〕 “一带一路”、印度外交、中印关系

〔作者简介〕 甘均先，浙江大学国际政治所讲师、哥本哈根大学政治学系访问学者

〔中图分类号〕 D822.335.1

〔文献标识码〕 A

〔文章编号〕 0452 8832 (2015) 4 期 0096-18

中国提出“一带一路”倡议后，积极邀请相关各方共同参与建设。作为古代南方丝绸之路和海上丝绸之路的重要节点，印度亦为主要邀请对象，但迄今还没有对“一带一路”倡议形成正式、完整的官方回应。在如何看待和是否参与“一带一路”建设上，印度国内意见纷呈。本文将分析印度对待“一

* 本文系作者主持的2014年度教育部课题“中美印围绕新丝绸之路的竞争与合作研究”（批准号：14YJCGJW）的阶段性成果。

带一路”倡议的态度，以及中印未来携手合作的可能性。

一、印度如何看待“一带一路”

印度对“一带一路”倡议存在着复杂而矛盾的认知，根本原因在于印度主要从地缘政治的角度看待“一带一路”，其核心关注点是国家安全、印度在印度洋和南亚的主导地位等。^[1] 印度对于“一带一路”主要有以下四种认知和应对策略。

第一，保持战略防范。印度长期习惯于从地缘政治和国家安全的角度来审视中国在印度洋和南亚的一举一动。在某些印度精英看来，“一带一路”将威胁到印度东北的安全。印度前外交秘书希巴尔（Kanwal Sibal）认为，中国的“一带一路”和孟中印缅经济走廊都将接入印度东北，而这一地区与印度其他部分的联系不够紧密，分离主义严重，因此与中国的交通连接将威胁到印度东北的领土安全。^[2] 也有学者认为，“21世纪海上丝绸之路”是围堵印度的海上“珍珠链”，是对印度进行战略包围的工具，威胁到印度在印度洋的安全。“珍珠链”不再是一个概念，而是一个让印度担忧的政治现实。^[3] 印度外交部前副部长塔鲁尔（Shashi Tharoor）指出，中国在古代海上丝绸之路曾经使用武力对付印度尼西亚和斯里兰卡等国家，中国关于“21世纪海上丝绸之路”的和平承诺值得质疑。^[4] 还有印度学者认为，“一带一路”是中国实现全球霸权的工具，将威胁到印度在南亚和印度洋的主导地位。专栏

[1] Zorawar Daulet Singh, “Indian Perceptions of China’s Maritime Silk Road Idea,” *Journal of Defense Studies*, Vol.8, No.4 (2014), p.143.

[2] Kanwal Sibal, “China’s Maritime ‘Silk Road’ Proposals Are Not as Peaceful as They Seem,” February 26, 2014, <http://www.indiandefencereview.com/chinas-maritime-silk-road-proposals-are-not-as-peaceful-as-they-seem>. (上网时间：2015年6月15日)

[3] Claude Arpi, “Silk Road: India Needs to be Wary,” September 9, 2014, <http://www.niticentral.com/2014/09/09/xi-jinpings-new-silk-road-india-needs-to-be-wary-237579.html>. (上网时间：2015年6月15日)

[4] Shashi Tharoor, “China’s New Silk Road Revival,” October 14, 2014, <http://www.project-syndicate.org/commentary/china-silk-road-economic-belt-goals-by-shashi-tharoor-2014-10>. (上网时间：2015年6月15日)

作家布希亚 (Navneet Bhushan) 把“一带一路”比喻为中国“通往超级大国的连体共生之路 (twin roads)”，对印度的国际地位造成巨大压力。^[1] 印度金达尔国际事务学院院长肖利亚 (Sreeram Chaulia) 认为，“21世纪海上丝绸之路”是一项霸权计划，将使中国成为亚非欧的中心，而印度将沦为次要国家，其在印度洋的领导地位遭到损害。^[2]

第二，期待中国政策明朗化。部分印度外交官和学者认为，“一带一路”还处在早期模糊阶段，印度需要等待中国政策进一步明朗之后，才能做出选择。印度的困惑主要基于两个因素：“一带一路”是否针对印度并损害印度安全，印度是否可以从中获益以及从哪些领域获益。尼赫鲁大学教授狄伯杰 (B. R Deepak) 指出，“一带一路”构想将把中国置于亚洲地缘政治和地缘经济的中心，但目前尚不清楚中国的目的是否是“包围印度”，因此印度需要进一步观察中国的具体意图，观察中国是否违背其曾经承诺的“推动多极化、共同安全和不追求霸权”的原则。^[3] 印度前国家安全顾问梅农 (Siva Sankara Menon) 同样认为，印度需要先了解“一带一路”倡议究竟在哪些方面符合印度的利益。梅农还指出，针对中国的倡议，印度需要形成一个整体的应对方案，任何零碎、临时的方案都不是正确的选择。^[4] 印度外长斯瓦拉杰 (Sushma Swaraj) 认为，印度政府现阶段没有必要给予中国全面的支持，而是应该先考察中印两国是否存在可以展开合作的领域。^[5] 她的立场代表印度政府的态度。

第三，提出替代方案。对印度社会而言，中印两国在很多领域互为竞争

[1] Navneet Bhushan, “The Chinese Twin Silk Roads: Can India Shake off Its Lethargy?” *Indian Defense Review*, November 10, 2014, <http://www.indiandefencereview.com/news/the-chinese-twin-silk-roads-can-india-shake-off-its-lethargy>. (上网时间: 2015年6月15日)

[2] Neeta Lal, “Trade Ambitions Shadow Annual India, China Defense Talks,” *South China Morning Post*, April 7, 2015, <http://www.scmp.com/news/asia/article/1758337/trade-ambitions-shadow-annual-india-china-defence-talks>. (上网时间: 2015年6月15日)

[3] B. R. Deepak, “‘One Belt, One Road’: China at the Center of Global Geopolitics and Geo-economics?” December 4, 2014, <http://southasiaanalysis.org/printpdf/1672>. (上网时间: 2015年6月15日)

[4] Zorawar Daulet Singh, “Indian Perceptions of China’s Maritime Silk Road Idea,” p.144.

[5] Ananth Krishnan, “China Asks India to Put aside ‘Maritime Silk Road’ Concern,” *India Today*, February 12, 2015, <http://indiatoday.intoday.in/story/china-india-asean-sushma-swaraj-maritime-silk-road-concerns/1/418576.html>. (上网时间: 2015年6月15日)

对手，这既是一种政治现实，也是一种被固化的认知逻辑，直接影响着印度政府的战略选择。部分印度人认为，印度应该从“一带一路”倡议中反思自身的不足，并提出自己的互联互通规划，与中国竞争战略主导权。印度观察家研究基金会研究员莫汉（C. Raja Mohan）指出，印度政府不应该一味地拒绝中国的建议，而是应该深刻反思印度在跨境交通建设领域存在的不足，像中国那样去修建跨境基础设施和港口，并与中国一起竞争。^[1] 印度金达尔国际事务学院研究员迈尼（Tridivesh Maini）则强调，印度应该从中国的“一带一路”计划中吸取有益的经验教训，尤其在与周边邻国的互联互通方面，改变过去的强硬态度和方式，利用印度边境地区的区位优势，强化印度在“丝绸之路经济带”上的连接作用。^[2] 专栏作家佩拉拉马里（Akhilesh Pillalamarri）指出，尽管印度对于加入中国“21世纪海上丝绸之路”具有潜在的兴趣，但印度必须根据自身的战略利益，提出反制中国的替代方案。^[3]

第四，支持中印合作共赢。除了防范和犹豫之外，部分印度精英也从正面、客观的角度看待“一带一路”倡议，支持中印合作。在他们看来，中印合作基于三个理由：首先，“一带一路”倡议有利于刺激并提振整个亚洲贸易和经济；其次，中印双方在“21世纪海上丝绸之路”上部分线路重叠，具有共同利益；再次，中国在基础设施建设领域具有强大优势，能为基建落后的印度提供帮助。印度商工部副部长康特（Amitabh Kant）认为，“一带一路”战略将为亚洲带来繁荣，也将为中印合作带来新的机遇。^[4] 印度前外交秘书萨兰（Shyam Saran）指出，中印在印度洋将会存在越来越多的共同利益，

[1] C. Raja Mohan, “Chinese Takeaway: One Belt, One Road,” *Indian Express*, August 13, 2014, <http://indianexpress.com/article/opinion/columns/chinese-takeaway-one-belt-one-road>. (上网时间: 2015年6月15日)

[2] Tridivesh Singh Maini, “China’s New Silk Road Vision: Lessons for India,” *The Diplomat*, May 17, 2014, <http://thediplomat.com/2014/05/chinas-new-silk-road-vision-lessons-for-india>. (上网时间: 2015年6月15日)

[3] Akhilesh Pillalamarri, “Project Mausam: India’s Answer to China’s ‘Maritime Silk Road’,” *The Diplomat*, September 18, 2014, <http://thediplomat.com/2014/09/project-mausam-indias-answer-to-chinas-maritime-silk-road>. (上网时间: 2015年6月15日)

[4] “印度等待‘一带一路’细则公布”，《第一财经日报》2015年4月7日，<http://www.yicai.com/news/2015/04/4601785.html>. (上网时间: 2015年6月15日)

印度应该加入中国的“一带一路”计划，但希望中国能够给予印度更重要的位置，使其更符合印度的利益。^[1] 印度产业联盟官员戴塔（Shekhar Datta）认为，“一带一路”将为印度的基础设施发展带来机会。^[2] 印度前外交官拉纳（Kishan S. Rana）也认为，印度在基础设施建设上需要中国的资金和技术，若选择拒绝与中国合作，则是对古代丝绸之路和印度现实利益的不严肃对待。^[3] 还有一些学者和官员从自由主义的角度看待中印的“一带一路”合作。他们认为，在全球化时代，地区之间难以完全分割，印度应该放弃那种把印度洋视为“自家后院”的地缘政治思维，与中国积极开展海洋合作，而不是相互对抗。^[4] 新德里中国研究学会成员布瑟林（Ravi Bhoothalingam）指出，“21世纪海上丝绸之路”符合全球化的发展逻辑，每一个国家都应该在世界贸易中相互联系，才能获得持续的进步。印度人民党政治新星瓦伦·甘地（Varun Gandhi）认为，中印虽然不是天生同盟，但从双边贸易的角度看，中印应该携手“一带一路”。^[5]

二、印度为何对“一带一路”相对消极

印度对“一带一路”的犹豫和矛盾源于两个方面，一是国家自尊，印度的大国情结要求印度保持战略上的独立自主；二是国家安全，印度担忧“一

[1] Shyam Saran, "India Must Join China's Silk Route Initiative," *Hindustan Times*, March 18, 2015, <http://www.hindustantimes.com/analysis/india-must-join-china-s-silk-route-initiative/article1-1327985.aspx>. (上网时间: 2015年6月15日)

[2] K. J. M. Verma, "Silk Road Projects could Benefit India," *The Times of India*, March 28, 2015, <http://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/Silk-Road-projects-could-benefit-India-CII-official/articleshow/46726578.cms>. (上网时间: 2015年6月15日)

[3] Kishan S. Rana, "The Silk Roads and India Today," *Business Standard*, May 2, 2015, http://www.business-standard.com/article/opinion/kishan-s-rana-the-silk-roads-and-india-today-115050200642_1.html. (上网时间: 2015年6月15日)

[4] Piyush Singh, "Should India Accept China's Maritime Silk Road Proposal?" June 11, 2014, <http://broadmind.nationalinterest.in/2014/06/11/should-india-accept-chinas-maritime-silk-road-proposal>. (上网时间: 2015年6月15日)

[5] Varun Gandhi, "A New Silk Route," June 26, 2014, <http://www.deccanchronicle.com/140626/commentary-columnists/article/new-silk-route>. (上网时间: 2015年6月15日)

带一路”将从陆地和海洋两个方向包围印度。两大因素都导致印度不太情愿加入“一带一路”倡议。相比之下，战略自主比安全忧虑表现得更强烈一些，对印度的政策影响也更大。

（一）大国情结与文化自尊要求印度战略自主

印度之所以积极推动替代性战略，是因为“一带一路”倡议在某种程度上触动了印度的大国情结和文化自尊。印度辉煌灿烂的古代文明促使其渴望重新获得大国身份，而近代遭受到的殖民屈辱，又使其对大国身份格外敏感。为了重新做回“有声有色”的一流大国，印度特别强调外交政策上的独立自主。正如尼赫鲁所言，“印度奉行自己的独立政策，而不是去当其他国家的卫星”。^[1] 对外交独特性和自主性的执著追求，正是印度大国梦想的心理折射。印度的大国心理驱使其与其他大国展开竞争，并从中获得对大国身份的认可。正是这样一种大国意识，使得印度不可能对中国“一带一路”倡议亦步亦趋。

“一带一路”倡议也涉及到印度的文化自尊。印度文明是世界四大古代文明之一，具有广阔的辐射力和影响力。印度的佛教通过古代丝绸之路对中国、东南亚等地区产生过重大影响。“季风贸易”^[2]、“棉花之路”（Cotton Route）和“香料之路”（Spice Route）在环印度洋地区贸易和印欧贸易，以及印度对外文化交流史中占据重要地位。独立以来，印度一直保持着历史文化上的自豪感，一种凭借回忆当年强盛景象得以维持的自豪感。^[3] 正是这种辉煌的历史记忆，促使印度更加积极地推动自己的互联互通规划，掌握其对历史文化的解释权和话语权。

（二）自成一体的地理体系驱使印度战略自主

喜马拉雅山脉对中印的阻隔，不仅塑造了中印不同的历史文化，同时也决定着各自独特的交通体系。从地理上看，印度更容易与中亚、西亚和东南

[1] Sarepalli Gopal ed., *Selected works of Jawaharlal Nehru: Second Series, Vol. I*, London: Oxford University Press, 1991, p.404.

[2] 古代印度洋地区常常在季风时期展开海上贸易活动，自西向南的贸易通常发生在每年5月到9月，自东向北的贸易通常发生在每年11月到3月。

[3] [印] 南丹·尼勒卡尼：《与世界同步：印度的困顿与崛起》，许效礼、王祥钢译，中信出版社，2011年，第95页。

亚发生联系,而跟东北亚较为隔绝。印度跟周边地区和印度洋的“互联互通”,在某种程度上自成一体,有其独立性。古代印度虽然也与中国通过南方丝绸之路和海上丝绸之路发生经济联系,但贸易规模相比印度与周边地区之间要小得多。印度的“季风贸易”、棉花贸易和香料贸易,主要发生在印度洋、阿拉伯海、地中海,而中国的丝绸贸易,则主要经过中亚、西亚连接至欧洲。丝绸贸易和香料贸易,分别代表着中印两国各自不同的贸易历史。从这个角度来看,印度拥有自己独特的贸易路线和贸易文化,理所当然会提出自己的互联互通战略。

从当代交通规划角度看,印度的交通体系属于第三亚欧大陆桥(东盟—孟加拉—印度—巴基斯坦—伊朗—土耳其—欧洲),按照印度主导的规划发展。由于当前无法打通与巴基斯坦的通道,印度的互联互通规划主要围绕着印度东北至东盟的交通瓶颈展开。2003年,瓦杰帕伊政府就曾提出打通印度东北至东盟的交通规划(如修建德里—河内铁路),但后续行动过于缓慢。2008年印度政府制定了“东北2020”远景规划(NER Vision 2020)。^[1]2014年5月,莫迪政府上台后提出“向东行动”(Act East)政策,试图打破印度东北地区的交通瓶颈,同时积极发展与南亚国家的跨境交通。在印度主导下,南盟德里峰会还在2007年启动了“南盟区域综合运输计划”,其目标是为南盟各国设计区域运输走廊。与印度不同,中国的交通体系主要属于第一、第二亚欧大陆桥,虽然云南也在第三亚欧大陆桥规划之内,但中印边界问题没有获得解决之前,印度不会推动第三亚欧大陆桥接入云南,这也是孟中印缅经济走廊难以获得突破的重要原因。

(三) 地缘政治担忧导致印度战略怀疑

首先,印度担心自身在南亚的主导地位受到损害。印度一直将南亚视为天然的“势力范围”。独立以来,印度对南亚主导地位有着近乎偏执的追求。对一些印度政治精英来说,“印度是南亚地区的中心,甚至反过来说也成

[1] “North Eastern Region Vision 2020,” Ministry of Development of North Eastern Region, Government of India, 2008, <http://mdoner.gov.in/content/vision-document>. (上网时间:2015年6月15日)

立，南亚就是印度”。^[1] 因此，他们坚决反对任何外来势力干预南亚。印度国大党前领导人辛迪亚（Madhavrao Scindia）指出，外部势力的介入是南亚区域合作的主要障碍，印度的政策就是创造一个不受外来势力干扰的地区环境。^[2] 因此，他们对南亚邻国跟域外大国发展关系持消极态度，认为南亚国家需要帮助的时候，应该首先依靠印度而不是外来大国，否则就是反印度的行为。^[3] “一带一路”建设无疑有助于加强南亚国家与中国的联系，但它们与中国的合作势必对印度的南亚主导地位造成冲击，在一定程度上稀释印度在南亚的影响力，这绝不是印度希望看到的结果。比如，中尼协商将拉日铁路延伸至尼泊尔，印度对此充满忧虑，认为中国快捷的军事部署将会影响到印度的国家安全。印度也对中巴经济走廊，尤其是瓜达尔港的建设感到担忧，将其视为对印度的战略包围。尽管中国政府多次澄清没有任何意图包围印度，但印度国内舆论始终无法摆脱惯性思维，仍对中国在南亚的正常经贸活动怀有强烈的戒惧之心。基于这种对军事安全的恐惧，印度不希望中国与南亚国家开展大型基建项目合作。莫汉指出，印度应该“给南亚邻居划出红线，阻止那些损害印度安全利益的大项目”。^[4]

其次，印度也担心印度洋的安全。印度洋是印度生存和发展的基础，近代以来印度的衰落跟海洋密切相关，莫卧儿帝国的衰败直至沦为英国殖民地，主要是因为印度无法应对西方大国（葡萄牙、西班牙、法国和英国）的海上挑战。惨痛的历史记忆使印度对印度洋周边的安全形势极为敏感，经常曲解甚至放大来自海上的威胁。独立以来，印度一直将印度洋视为自己的“后院”。^[5] 从印度当前的战略环境来看，印度在陆地上的扩展存在较大局限性，除了向

[1] Veena Gill, “India as a Regional Great Power: in Pursuit of Shakti,” in Iverb. Neumann, *Regional Great Power in International Politics*, New York: ST. Martin’s, 1992, p.58.

[2] Suman Sharma, *India and SAARC*, New Delhi: Gyan Publishing House, 2001, p.63.

[3] Devin Hagerty, “India’s Regional Security Doctrine,” *Asian Survey*, Vol. 31, No.4 (1991), pp.351-353.

[4] C. Raja Mohan, “Silk Route to Beijing,” *Indian Express*, September 15, 2014, <http://indianexpress.com/article/opinion/columns/silk-route-to-beijing>. (上网时间：2015年6月15日)

[5] Donald Berlin, “India in the Indian Ocean,” *Naval War College Review*, Vol.59, No.2 (2006), p.60.

东南亚延伸，其他方向都存在阻碍，印度洋是印度投射战略影响力的唯一方向。^[1] 印度前总理辛格提出，印度洋就是印度的“战略圈”。^[2] 但是，印度洋对于中国的海外贸易同样十分重要，中国与非洲、欧洲和中东地区的贸易大多要经过印度洋。着眼于海上补给和船队保护，中国有必要加强与印度洋国家的海上合作。受排他性海洋观念的影响，印度却将此视为威胁印度国家安全的行为，试图阻挠中国与斯里兰卡、孟加拉和马尔代夫等国家的港口建设。

（四）获益动机促使印度战略犹豫

对于是否加入中国的战略规划，印度国内也在权衡。有印度学者认为，如果印度选择与“一带一路”对抗或竞争，那么印度的“东向行动”也会受到挑战，这直接影响到中印关系的进一步改善，并不符合印度的长远利益。^[3] 相反，如果选择与中国合作则会为印度带来巨大的利益，不仅有助于扩大中印两国贸易，而且能增加两国民众的交流机会，提升两国的政治互信。^[4] 中印两国的更多接触，将可能减少印度国内的“中国威胁论”，有助于两国发展更加平衡、互惠的关系。^[5] 同时，中印在“一带一路”领域的合作，也有利于印度深化同日韩等东北亚国家的关系，有助于印度“东向政策”的顺利推行。^[6] 印度积极加入亚洲基础设施投资银行，表明印度默认“一带一路”对于亚洲基础设施建设的重要意义。^[7]

印度政府也将“战略模糊”作为一种外交手段，以获取更多的谈判筹码和经济利益。当前国际形势发展给印度极其有利的战略机遇，为了应对中国崛起，印度成为美国、日本、菲律宾、越南等争相拉拢的对象。印度的态度越模糊，越能获得更多战略回旋空间。在某种意义上，印度期望中国能在领

[1] Rajiv Sikri, *Challenge and Strategy: Rethinking India's Foreign Policy*, New Delhi: Sage, 2009, p.250.

[2] David Brewster, "An Indian Sphere of Influence in the Indian Ocean?" *Security Challenge*, Vol. 6, No.3 (2010), p.16.

[3] Zorawar Daulet Singh, "Indian Perceptions of China's Maritime Silk Road Idea," p.137.

[4] B.R. Deepak, "India and China: Contemporary Issues and Challenges," *Himalayan and Central Asian Studies*, Vol.17, No.3-4 (2013), p.128.

[5] Kishan S. Rana, "The Silk Roads and India Today".

[6] Zorawar Daulet Singh, "Indian Perceptions of China's Maritime Silk Road Idea," p.142-143.

[7] Shyam Saran, "India Must Join China's Silk Route Initiative".

土争端上做出让步，以换取其对“一带一路”倡议的支持。在2014年9月习近平主席访问印度期间，莫迪就曾发出明确的信号，强调中印关系的进一步发展需要在边界问题上获得早期成果。^[1]在2015年5月访华期间，莫迪再次提出，边界问题阻碍中印合作潜能的实现。^[2]莫迪两次表态均含蓄地表达出，印度希望在边界问题获得早期解决之后，再认真考虑参与“一带一路”。

三、印度倡议的局限性

印度政府提出了多个类似于“一带一路”功能的互联互通倡议，如“季风计划”（Project Mausam）^[3]、“棉花之路”^[4]、“香料之路”^[5]等，目

[1] “Narendra Modi to Xi Jinping: India, China Need to Resolve Border Issue Soon,” *The Times of India*, September 18, 2014, <http://timesofindia.indiatimes.com/india/Narendra-Modi-to-Xi-Jinping-India-China-need-to-resolve-border-issue-soon/articleshow/42804686.cms>.（上网时间：2015年6月15日）

[2] Sutirtho Patranobis, “Reconsider Approach on Issues Holding Us Back: PM Narendra Modi Tells China,” *Hindustan Times*, May 15, 2015, <http://www.hindustantimes.com/india-news/modi-welcomed-by-chinese-premier-accorded-guard-of-honour-at-the-great-hall/article1-1347371.aspx>.（上网时间：2015年6月15日）

[3] “季风计划”是印度在2014年6月多哈世界遗产委员会第38次会议上宣布的一项文化交流项目。该计划被称为印度最重要的外交规划，由印度文化部启动，英迪拉·甘地艺术中心负责推行，并得到印度外交部的积极支持。参见 Akhilesh Pillalamarri, “Project Mausam: India’s Answer to China’s ‘Maritime Silk Road’”.

[4] “棉花之路”源于古代印度在印度洋区域的棉花贸易活动，该计划在2015年3月20日印度外交部智库“发展中国家研究与信息组织”（Research and Information System for Developing Countries）召开的国际会议上提出。印度外长斯瓦拉杰、国防部长巴里卡（Manohar Parrikar）、石油部长普拉汉（Dharmendra Pradhan）等重要官员均参与了该次会议。参见“To Counter China’s New Silk Road, India is Working on Cotton Route,” *The Economic Times*, March 23, 2015, http://articles.economicstimes.indiatimes.com/2015-03-23/news/60404017_1_indian-ocean-rim-maritime-trade-silk-road-economic-belt.（上网时间：2015年6月15日）

[5] “香料之路”是古代印尼、印度和斯里兰卡与中东、欧洲之间的香料贸易路线。该计划由印度喀拉拉邦旅游局2008年发起，其重心面向旅游、贸易和文化交流。在中国提出“一带一路”战略后，印度更加重视“香料之路”的规划和宣传，希望以此抗衡“一带一路”。参见 Rakesh Sharma, “China’s Ambitious Plan of Merging Its ‘Silk Route’ with India’s ‘Spice Route,’” *Indians News*, April 7, 2015, <http://www.indiansnews.com/2015/04/07/chinas-ambitious-plans-of-merging-its-silk-route-with-indias-spice-route>.（上网时间：2015年6月15日）

的是与中国的“一带一路”展开竞争，重振其在印度洋地区的经济、文化和外交影响力。但从环印度洋地区的政治现实、经济前景来看，印度倡议存在一定的局限。

（一）全球化将抑制印度的地区理想

印度的“季风计划”和“棉花之路”都以印度洋为核心，力图塑造一个排他性的“印度洋世界”。^[1]“季风计划”的主要目标是：恢复印度在印度洋地区的贸易地位，以印度为核心编织印度洋文化圈。该计划主要从两个层面推进：在宏观层面，重塑印度洋沿岸地区的联系，深化印度洋世界的文化认同；在微观层面，发掘并尊重印度洋国家的文化差异。^[2]“季风计划”具有文化和战略上的双重意义：在文化方面，试图恢复印度在历史上的文化影响力，并试图将印度洋地区打造成价值观相近的文化共同体；在战略方面，向国际社会表明印度洋的名字跟印度紧密相关，重建“印度洋世界”。^[3]“棉花之路”覆盖从印度尼西亚到毛里求斯等国家的岛链，从东南亚到印度的弧形圈，以及从埃及到南非的海上线路。印度移民组成的社区将成为“棉花之路”的连接纽带^[4]，其目的也是恢复印度在印度洋的贸易和文化优势。

印度致力于打造印度洋经济和文化圈，但其想象偏离实际。自大航海时代以来，印度洋就不再是“印度的海洋”，殖民强国西班牙、荷兰、英国等都曾在印度洋占据过优势。二战结束至今，美国在印度洋占有优势地位。未来随着全球化向纵深发展，地球上任何一块陆地和海洋都不可能是某一个大国的专属区域。印度洋将是一个开放的海洋，全球所有大国都能自由出入，中国、美国、日本和澳大利亚等国都将在未来的印度洋扮演重要角色。从文化上看，虽然印度致力于恢复古印度文化在环印度洋地区的优势地位，但是

[1] 时宏远：“印度的海洋强国梦”，《国际问题研究》2013年第3期，第117页。

[2] “Mausam: Maritime Routes and Cultural Landscapes,” Ministry of Culture, Government of India, <http://www.indiaculture.nic.in/project-mausam>. (上网时间：2015年6月15日)

[3] Akhilesh Pillalamarri, “Project Mausam: India’s Answer to China’s ‘Maritime Silk Road’”.

[4] Andrew Korybko, “What Could India’s ‘Cotton Route’ Look Like?” *Sputnik News*, March 29, 2015, <http://sputniknews.com/columnists/20150329/1020170021.html>. (上网时间：2015年6月15日)

全球化最明显的后果之一就是文化多元化，西方文化、伊斯兰文化、印度文化和中华文化都将在该地区有所体现，未来的印度洋地区将变得更加全球化，而不是印度化。

（二）环印度洋地区对印度经济的提振作用有限

互联互通的核心目标是通过改善交通大规模降低交易成本，通过扩大贸易和投资提振经济。贸易和投资流动，必然跟消费能力和资金实力有关，因此互联互通要取得成功，交通线路必须覆盖人口、技术和资金密集的区域。从这个角度看，只有串联起西欧、中日韩和印度的互联互通规划，才能最大程度地实现其经济和贸易功能。中国的“一带一路”战略，正是以此为长远战略目标。但是印度构想的“印度洋世界”，除了印度自身，其他国家在全球经济中没有重大影响力。印度商务部2014年6月的贸易数据显示，欧盟国家占印度出口的17.86%，东非占3.13%，西亚16.41%，南亚8.53%，东北亚11.08%，东盟8.53%；进口方面，欧盟占印度进口的17.30%，东非占0.32%，西亚16.92%，南亚0.70%，东北亚23.57%，东盟11.25%。^[1]综合进出口数据，可以看出东北亚和欧盟是亚非欧大陆上跟印度经济联系最为紧密的地区，印度对南亚和东非的贸易规模远逊于与东北亚和欧盟的贸易规模。这个事实表明，印度经济的未来在于加强与中国和欧洲的联系，印度互联互通规划的重点应是打通亚洲内陆，而非构建印度洋世界。印度学者的研究显示，若亚洲内陆的交通得到改善，可以给印度国内生产总值（GDP）带来2.5%的增长。^[2]但是印度的“季风计划”和“棉花之路”并没有以亚洲内陆为重点，而是聚焦于印度洋地区。虽然印度“香料之路”以沟通印度洋地区与北非、欧洲的贸易为目标，但是印度主要使用苏伊士运河至地中海的海路，贸易成本很难得到下降。因此，对印度来说，只有通往中国和欧洲，并且大幅度地降低过境成本和时间成本，印度的互联互通规划才能获得较大经济收益。但以印度当前的交通规划来看，理想跟现实仍然存在一定落差。

[1] 贸易数据来自印度商务部网站，<http://commerce.nic.in/ftpa/rgnq.asp>。

[2] Prabir De, "India's Emerging Connectivity with Southeast Asia: Progress and Prospect," *ADB Working Paper*, 2014, p.3, <http://www.adb.org/publications/indias-emerging-connectivity-southeast-asia-progress-and-prospects-0>. (上网时间：2015年6月15日)

（三）印度在互联互通领域存在着政治和地理瓶颈

对印度而言，最容易的路线是海路，但海路对于印度经济的提振并无太大作用；最为重要的线路是从陆路通往中国、俄罗斯和欧洲，但印度恰恰在通往这三个国家和地区的路线上存在着较大的地理或政治障碍。

首先，印度暂时无法克服自身的戒惧与怀疑心理，跟中国主动连接。虽然中国市场对于印度十分重要，但是印度对于直通中国仍然心怀恐惧，担心若印度东北接通中国，将会导致更严重的分离主义、恐怖主义和反政府运动。同时，中印对接还需要印度放弃边界谈判中的强硬立场，与中国妥善解决边界问题，这对印度来说也是一个重大挑战。

其次，印巴关系限制着印度在互联互通领域的进展。印度若要连接俄罗斯和欧洲，最佳路线是经过巴基斯坦进入中亚，再连接至欧洲。但是印度在印巴边界问题上的强硬立场，使得印巴关系短期内难有重大突破。当前印度正试图绕过巴基斯坦，从伊朗查巴哈尔港（Chahbahar Port）进入中亚。2015年3月，印伊两国达成谅解备忘录，印度投资8.5亿美元，加快对查巴哈尔港的改造，并从查巴哈尔港修建900公里的铁路，与阿富汗的巴米扬省连接，^[1]其目的是让印度更加便捷地进入阿富汗和中亚地区。^[2]但是这条绕道而行的线路并非最佳路线，也不会大幅度地降低交通和时间成本。

再次，印度还希望从查巴哈尔港进入中东，然后从土耳其接入欧洲，但这条通道面临着更大的不确定性。任何交通规划都依赖于和平的国际、国内环境，中东频繁的战乱和宗教冲突，使得印度推动这条通道建设困难重重。

最后，互联互通不仅需要高水平的政治合作，降低过境国的物流费用和时间成本，也需要极高的技术条件，跨越一些难以克服的地理障碍。对印度而言，这两个条件目前尚不具备。印度直通欧洲，需要经过很多主权国家，大幅度地降低过境成本相当困难。中国已经开通了三条直通欧洲的铁路（渝新欧、义新欧和哈欧），过境国家比印度少，但三条通道目前的盈利水平堪忧，

[1] Zahid Ali Khan, "China's Gwadar and India's Chahbahar: An Analysis of Sino-India Geo-strategic and Economic Competition," *Strategic Studies*, Vol. 32, Issue 4 (2013), p.95.

[2] Shyam Saran, "India Must Join China's Silk Route Initiative".

原因在于过境费用和时间成本依然无法降低到盈利水平。对于过境更为复杂繁琐的印度来说，直通欧洲面临着更多更大的挑战。同时，印度要想过境中亚，需要克服地理和技术上的障碍。从印度至阿富汗，需要经过兴都库什山脉，这对印度来说是个巨大的挑战。

综上，印度的“季风计划”、“棉花之路”和“香料之路”等交通规划存在一定程度的局限性。印度洋经济圈必须与中美日韩的亚太经济圈、中俄欧的亚欧经济带对接才有出路。印度要想实现大国梦想，不在于印度是否能够成功构建一个印度主导的印度洋世界，而在于印度是否能够走出印度洋，跟世界的核心地带连为一体。

四、中印携手“一带一路”的前景

中印两国处于“竞合并存”形态。^[1]短期内，中印竞争面大于合作面，两国会各自推动自己的互联互通规划，互联互通议程难以形成交集。印度的大国梦想和文化自尊，驱使印度不可能围绕着其他大国设计自身的国家战略。印度将按照自己的需要规划互联互通，同时也将历史文化复兴的话语权掌握在自己手中。印度当务之急是打通与东盟和南亚各国的交通瓶颈。目前，印度与东盟积极发展的交通规划主要有印缅泰三边高速公路、加拉丹综合过境运输项目（主要连接印度加尔各答港、缅甸实兑港（Sittwe Port）和印缅边境的米佐拉姆邦^[2]）、德里至河内铁路、印缅泰海上交通线。^[3]印度与南亚国家的交通主要以“南盟区域综合运输计划”为蓝图，重点规划从加德满都、

[1] 蓝建学：“中印关系新思维与‘再平衡’”，《国际问题研究》2013年第3期，第102页。

[2] Santishree D. Pandit, Rimli Basu, “Connectivity, Development and Regional Integration: the Case of Indo-Myanmar Kaladan Project,” *The IUP Journal of International Relations*, Vol.VIII, No.3 (2015), p.33.

[3] Prabir De, “India’s Emerging Connectivity with Southeast Asia: Progress and Prospect,” p.38.



“太极瑜伽相会”中印文化交流活动在京举行

廷布到加尔各答的陆路连接。^[1]印度的这些交通规划，很大程度上自成一体，对印度的经济利益影响极大，而与中国几乎没有关联。中国的当务之急是打通至俄罗斯和欧洲的交通联系，优先推动的项目是中哈俄高铁、中老泰高铁，以及中巴经济走廊计划，但这三个重大规划都无法直接服务于印度的经济收益。预计5-10年内，印度都将着力于与东盟和南亚的互联互通建设，其中印缅泰三边高速公路计划将在2016年结束并投入商业运营，加拉丹综合过境运输项目预计也将于2016年完成并投入运营，德里至河内铁路的印度国内部分预计在2018年完成，南盟区域综合运输项目预计在2020年前取得较大进展。

从长远看，中印合作面大于竞争面，随着“一带一路”建设的逐渐展开，中印未来有可能走向战略对接。

首先，中国的庞大市场将促使印度选择更具合作性的政策。印度经济的转型与升级，以及莫迪政府提出的“印度制造”，都需要巨大的市场支持。

[1] National Transport Development Policy Committee, “Promoting International Transport Connectivity between India and the South and Southeast Asia Region,” 2013, p.628, http://planningcommission.nic.in/sectors/NTDPC/volume2_p2/promoting_v2_p2.pdf. (上网时间: 2015年6月15日)

强大的消费能力使得中国市场极具吸引力，这既是印度发展不能错过的机遇，也是印度经济未来升级所依赖的重要基础。中国的市场潜力，将推动印度逐渐对“一带一路”倡议采取更为积极的合作态度。

其次，中印在交通领域的竞争主要发生在印度周边区域，但属于良性竞争。印度在环印度洋地区的港口建设和道路基础设施建设并不会损害中国利益。同理，中国在周边推动建设的互联互通体系，也不会给印度带来利益损失。两国各自谋划、独自发展，而不是互相妨碍、相互损害。在洲际层面上，中印合作是主流和趋势。中印两国所属的东亚交通体系和南亚交通体系最终都将融入亚欧交通体系。该体系主要由亚欧铁路和高速公路系统组成，其核心结构是三大陆桥系统，即中国东北—俄罗斯—欧洲的第一亚欧大陆桥、中国东部（连云港）—哈萨克斯坦—欧洲的第二亚欧大陆桥和东盟—印度—欧洲的第三亚欧大陆桥。未来亚欧三大陆桥系统除了纵向贯通之外，还将实现横向贯通，即三大路桥将纵横相连，形成一个整体的体系。这些道路系统像亚欧大陆的血脉一样，承载着亚欧大陆的贸易和人口流动。从中印国内延伸出去的各条线路大致都会实现交叉和对接。例如，两国通往西亚和非洲的路线，将在伊朗实现交叉；两国通往俄罗斯和欧洲的线路，将在哈萨克斯坦或土耳其汇合。

最后，中印都存在实现战略对接的潜在意愿。中国政府在注意到印度对“一带一路”倡议的犹豫与矛盾之后，迅速调整了对印策略，从以前的“邀请加入”变为如今的“战略对接”。中国驻印度大使乐玉成在对印度新闻界的演讲中建议，“一带一路”战略可以跟印度的“季风计划”和“香料之路”实现对接。^[1]2015年5月14日，习近平主席在莫迪总理访华时提出，希望中国的“丝绸之路经济带”、“21世纪海上丝绸之路”和亚投行等倡议与印度的“向东行动”政策加强沟通，实现对接^[2]。莫迪表示愿意加强与中方在

[1] “China Says ‘Mausam’ Can Be Linked to ‘One Belt, One Road’,” *Deccan Herald*, March 5, 2015, <http://www.deccanherald.com/content/463755/china-says-mausam-can-linked.html>. (上网时间：2015年6月15日)

[2] “习近平会见印度总理莫迪”，人民网，2015年5月14日，<http://politics.people.com.cn/n/2015/0514/c1024-27002350.html>. (上网时间：2015年6月15日)

互联互通领域的合作。

从利益契合点来看，喜马拉雅经济带（中尼印铁路或公路）和孟中印缅经济走廊（史迪威公路）是中印最可能对接的区域。当然需要指出的是，尽管两国可能选择“战略对接”，但印度很可能选择有限、象征性的对接，而不是完全、实质性的对接。只有中印边界问题得到初步解决，印度才可能真正消除其安全顾虑，积极面对中国的“一带一路”倡议。

为实现未来的战略对接，中印可以在三个领域率先展开合作。第一，中印可在亚投行、金砖国家开发银行框架下开展金融合作，共同促进亚洲基础设施建设。中国也可以通过海上丝绸之路基金或亚投行，有针对性地支持印度规划的某些互联互通项目，改变印度对“一带一路”的认知，为中印战略对接打下良好的心理基础。第二，中印可在印度洋开展合作。“21世纪海上丝绸之路”与印度的“季风计划”、“棉花之路”部分重叠，两国既可以共享资源，共建海上交通枢纽，也可以在非传统安全领域展开合作，如打击海盗、联合救灾、共同保护“海上生命线”等。^[1]第三，中国可积极参与印度国内基础设施建设。印度当前铁路最高时速160公里，其铁路系统亟需升级换代。尽管印度希望引进日本和德国的高铁技术，但中国高铁性价比高、竞争力强，未来中印在高铁建设领域具有较大的合作潜力。

五、余论

印度国内对“一带一路”的矛盾认知，容易给中国战略界发出错误信号，以为“一带一路”将为中印关系带来消极影响。实际上，对于中印携手“一带一路”，两国战略界既有消极的怀疑，也有热切的期望。“一带一路”当前正处于初始阶段，印度在没有获得清晰的认知之前，表现出矛盾和犹豫是正常现象。同时，中印两国小范围内的竞争也的确存在，但我们无需夸大这种竞争。“一带一路”的巨大包容性、为亚洲贸易带来的巨大潜力，以及对

[1] Gurpreet Singh Khurana, "Securing the Maritime Silk Route: Is There a Sino-Indian Confluence?" *The China and Eurasia Forum Quarterly*, Vol.4, No.3 (2006), p.89.

亚洲一体化的重大影响，都可能使印度改变当前的认知，促使中印走向合作。同时，“一带一路”合作还将丰富中印关系的内涵，提升中印关系的层次。

首先，建设“一带一路”，将促使包括印度在内的国际社会重新认识中国。中国承诺通过“一带一路”的合作平台向国际社会提供更多的公共产品，也承诺坚守“不干涉他国内政”、“不追求地区霸权”的原则。中国的外交行为将使印度逐渐认识到，“一带一路”既非中国围堵印度的工具，更非中国建立亚洲霸权的推手。

其次，“一带一路”不仅是中国梦腾飞的翅膀，也可以成为印度大国梦之翼。“一带一路”的最重要目标是激活亚洲内陆贸易和亚欧贸易，印度将因此获益良多，其中海上丝绸之路有助于印度拓展与东北亚的贸易，陆上丝绸之路则有助于印度扩大与亚洲内陆和欧洲的贸易。

再次，中印在国际金融（主要是亚投行和金砖国家银行）、亚洲基础设施建设、工业园区、海上非传统安全等领域的合作，将拓宽中印两国的合作领域，提升两国的合作水平，增进两国的共同利益，有助于中印关系的全面进步。

最后，“一带一路”建设将增加中印两国民众的交流机会，促进“民心相通”。2015年5月15日莫迪总理在清华大学演讲时宣布对中国公民颁发电子签证，6月22日中国在乃堆拉山口对印度香客开通朝圣路线，都将增加两国人民的沟通机会。在这个意义上，“一带一路”将成为中印友谊的纽带。

【完稿日期：2015-7-2】

【责任编辑：吴劭杰】

Australia's Hedging Strategy on China

Wei Zongyou

Facing China's rise and the complicated situation in the Asia Pacific, Australia adopts a foreign policy in which "hedging on China" is a noticeable characteristic. On one hand, Australia continues to enhance political and economic relations with China. On the other hand, it consolidates its security alliance with U.S. and strengthens economic and security relations with regional powers like Japan. Meanwhile, it participates actively in regional institution building. By these means, Australia tries to expand its strategic space of diplomacy and ensure economic prosperity and national security.

China's External Economic Environment in the Next Five Years and New Thinking of Opening Up

Zhen Bingxi & Li Xiaoyu

China's external economic environment in the next five years will take on three features: a new round of modest growth, new trends in globalization, and complication of great power competition. In the same period, the pace and scale of China's "going-out" strategy are expected to rise unprecedentedly. It is extremely important for China to have accurate comprehension of the external economic environment and manage opportunities and challenges well for continuous development and integration into world economy. Under such circumstances, China had better develop new thinking of the "opening up" strategy, set new strategic targets, push forward reform in major fields, and promote the level of service in support of further opening up.

The Belt and Road Initiative for India: Walking Alone or Dancing with China?

Gan Junxian

India has a complex perception of the Belt and Road Initiative. India suggests programs like the Monsoon Plan and the Cotton Route in order to gain independent voice in the field of connectivity. Despite the goal to dominate the Indian Ocean, due to the limited economic scale of other countries in the region, the Indian Ocean is not able to accommodate the expansion of India's economy, nor can it become the ideal stage for India to realize its great-nation dream. To release its economic potentials, India must walk out of the Indian Ocean region and promote connectivity with Northeast Asia and Europe. The Belt and Road Initiative is in line with the developing interests of India. The Initiative's vast inclusiveness and huge impact on Asia-European trade will prompt India to participate in cooperation more actively. In future, India will pursue strategic independence and continue to push forward connectivity plans centered on itself. At the same time, India will choose to catch up with the Belt and Road Initiative and achieve a strategy joint to China's.