

“一带一路”与东盟经济共同体

赵洪

(新加坡尤索夫东南亚研究院,新加坡)

摘要: 东盟已于2015年底建成东盟经济共同体,其最终目标是要实现区内资本、货物和人员自由流动的统一市场,并提升自身在全球经济中的地位和竞争力。但从实际情况来看,东盟经济共同体建设仍面临不少困难与挑战,包括成员国间的发展不平衡,对欧美出口市场过度依赖,以及东盟内部凝聚力和区域合作中心地位面临挑战等问题。东盟在“一带一路”倡议中的地位怎样,“一带一路”应怎样与东盟经济共同体愿景对接,能否给东盟经济共同体未来发展带来活力和新的推动力,会给未来中国-东盟带来怎样的影响?

关键词: 一带一路; 东盟经济共同体; 战略对接; 中国-东盟关系; RCEP

中图分类号: D814.1 **文献标识码:** A **文章编号:** 1003-9856(2016)04-0011-09

导论

中国国家主席习近平2013年访问哈萨克斯坦和印度尼西亚时,分别提出建设“新丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的倡议(统称“一带一路”),其基本思路是要以基础设施投资建设为依托,带动与沿线国家在贸易、投资、金融、文化交流等方面的合作。如果从周边外交视野来看,海上丝绸之路涵盖的主要是周边和大周边国家,包括东南亚、南亚和西亚国家;从周边外交定位来看,海上丝绸之路也应该包括朝鲜、日本、俄罗斯东部以及南太平洋国家。^[1] 如果从周边外交的边界来看,“21世纪海上丝绸之路”还扩展至非洲东部和北部,并可以延伸到大西洋以及周边海域,甚至一切与海上通道与贸易相关的区域都可以成为新的海上丝路建设范围。

“一带一路”倡议最初是针对周边邻近国家提出的,服务于中国的外交战略调整。东南亚是中国周边外交的重点之一,是中国“一带一路”倡议的重要合作者。中国政府在2015年3月正式发布了“一带一路”建设的主要原则和发展重点,提出“一带一路”应与当地国家经济发展和民生项目需求“对接”。2016年9月11日,张高丽副总理在广西南宁举行的第十三届中国-东盟博览会上进一步指出:“中方愿与东盟从战略高度和长远角度审视双方关系,扩大共识与合作,共建21世纪海上丝绸之路,共筑更紧密的中国-东盟命运共同体。”^[2] 但对东盟来说,更为迫切和现实的问题还是,中国及其各种倡议怎样才能帮助东盟成员国实现它们的发展目标,即“一带一路”怎样才能与

收稿日期: 2016-09-15

作者简介: 赵洪,男,新加坡尤索夫东南亚研究院访问高级研究员、经济学博士。

东盟经济共同体的发展战略和愿景实现有效对接。

一、关于“一带一路”的争论

“一带一路”倡议提出以后,国内外学术界的讨论主要集中在两个方面:一是“一带一路”是否是中国的大战略?不少国外学者担心中国要借此实现自己的“一己之利”,实现“中华民族的伟大复兴”。如韩国学者 Lee Jong Wha 就认为,“中国正在利用其不断增强的实力改变全球经济秩序”。^[3]美国学者 David Arase 则认为,“中国正在利用其大国地位主导亚洲”;“中国试图通过实施‘一带一路’这一地缘经济与政治安排,诱导所有周边国家加入经济上严重依赖中国的命运共同体”。^[4]“丝绸之路恰恰反映中国试图创建一个以中国为中心、尽管十分开放的亚洲秩序”。^[5]在日本学者看来,中国的“一带一路”是地缘战略工具,意在重构中国为“宗主国”、周边国家为“进贡国”的现代版东亚进贡体系。^①显然这种解读更多是着眼于国际政治和安全层面。

二是质疑“一带一路”是否是中国版的“马歇尔计划”?这种观点认为,新马歇尔计划的主要目的是通过大规模的对外基础设施投资来减少外汇储备;扩大出口国内的过剩产能和商品;推动人民币国际化。“‘一带一路’具有重要的经济和地缘政治意涵,鉴于当前中国国内所面临的经济挑战,前者显然更为重要”,^[6]输出过剩产能、推动人民币国际化是该构想的主要目的。虽然这种解读主要集中在经济和贸易层面,但其落脚点还是担心“中国会利用经济利益和资金力量,诱导周边国家进入一种更深层次的全方位合作‘陷阱’”,最终迫使周边小国认同其某种价值观和地区发展愿景。^[7]

不少中国学者也将“一带一路”视为中国的大战略,起码是针对美国扼制中国崛起的“再平衡”战略的反应。北京大学的王缉思是第一个提出中国应该重新激活通往东南亚和中亚的两条古代丝绸之路的学者。2012年,他就提出为避免与美国在亚太地区的正面冲突,中国应选择向中国西面的广袤地带“西进”,^[8]尽管他不认为他提出这一概念是针对美国的“再平衡战略”。薛力认为“一带一路”的一个重要目标就是缓冲美国“再平衡”战略的负面效应。^[9]白高则认为,“如果美国继续推行建立将中国排除在外的‘富人俱乐部’,将迫使中国建立另一个平行乃至竞争的世界秩序”。^[10]

但多数中国学者并不认同“一带一路”是针对美国的战略安排,也不认为是对美国“再平衡”战略的某种反应,而是一种新型的区域合作模式。如果说“一带一路”是大战略的话,“中国只将之看成是经济意义上的大战略,是中国向西发展、进一步对外开放的大战略”。^[11]“一带一路”倡议的重心是促进互联互通建设,“通过基础设施建设加强经济合作与发展,可算是中国政府在国际经济政策领域的一个贡献”。^[12]朴光姬和王玉主则从建立区域经济合作新机制的角度分析“一带一路”的发展目标。从当前的全球经济形势来看,在国际贸易方面,自2011年起全球贸易增长率出现连续5年低于全球经济增速,而在金融危机前,全球贸易增速通常为全球经济增速的两倍左右。在国际投资方面,全球外国直接投资继2009年下降40%后,2014年再度萎缩16%。由于全球贸易增长乏力、投资活动萎缩,要求亚洲国家创新区域经济合作模式,“需要以基础设施联通为主要手段重新构建区域经济关系,为构建新的区域增长机制寻找新的主导路径”。^[13]“传统的从自贸区建设开始的一体化模式并不适应内部经济发展水平差异巨大、地缘上分散隔绝的亚洲”,而“互联互通一体化模式是亚洲一体化的一条出路”。^[14]

的确,虽然美国主导的TPP(跨太平洋伙伴协议)可能帮助亚洲成员国实现经济增长,但从区域经济一体化的角度看,TPP并不能帮助东亚形成一个相对独立的区域增长机制,反而有加快东亚

① 见黄凤志《日本对“一带一路”的认知与应对》,《现代国际关系》2015年第11期。

区域一体化分化的可能。RCEP(区域全面经济伙伴协议)由东盟主导并得到其他成员国的支持。但东盟毕竟市场规模有限,在推动东亚向新的区域增长机制转变上能力不足、实力不够。^①而且,TPP与RCEP是以达成贸易投资政策让步为主要动力,追求统一的内部合作机制为最终目标。与此不同,“一带一路”倡议是一种开放的、多元的和灵活合作模式,“它不追求统一的制度安排,也不要求主权让步,更不产生军事部署”。^[15]总之,“一带一路”是要创新区域经济合作机制,以基础设施互联互通为主要手段来激活区域经济新增长,实现共同发展。

二、东南亚在“一带一路”倡议中的地位

在改革开放后很长一段时期,中国主要推行以“经济建设为中心”的周边外交政策,外交工作服务于经济建设,为经济发展争取有利的周边外部环境。这种外交战略为中国的对外开放和国内经济的高速发展提供了较为稳定的周边安全环境。近年来,随着中国经济实力的上升和周边政治、安全形势的变化,中国在周边地区原有的“以经促政”的战略效果开始下降。例如,“东盟国家对在经济和贸易领域过分依赖中国日益表现出担心,中国与东盟经济合作的边际效益正在逐步递减。”^[16]在这种情况下,中国需要转变“经济导向”的思维,平衡周边国家对中国的经济与安全诉求。为此,中国在2013年10月召开了新中国成立以来最高级别的“周边外交工作座谈会”,习近平提出要“突出周边在我国发展大局和外交全局中的重要作用”,提出要“同有关国家共同努力,加快基础设施互联互通,建设好丝绸之路经济带、21世纪海上丝绸之路”。^[17]同月,李克强总理在中国-东盟“10+1”领导人会议上提出了全方位的“2+7合作框架”,并表示这是中国新一届政府对未来中国-东盟关系发展的政策宣言。^[18]2013年11月召开的十八届三中全会通过了《关于全面深化改革若干重大问题的决议》,确立了“以周边为基础、加快实施自由贸易区战略”的方针,并提出“建立开发性金融机构,加快同周边国家和区域基础设施互联互通建设,推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设,形成全方位开放新格局”。^[19]中国外交部副部长张业遂在2014年则表示,“一带一路”将是持续亚洲整体振兴的两大翅膀,有助于连接中亚、南亚、东南亚、西亚乃至欧洲的部分区域。^[20]

因此,可以说“一带一路”最初是围绕邻近周边国家提出的,服务于中国的周边外交政策调整以及内陆、沿边地区的对外开放。“尽管受到古代丝绸之路历史概念的启示,并且‘一带一路’的终端都指向欧洲,但倡议本身更体现出中国要凸显对邻近周边地区的重视和以积极有为的举措强化周边外交的意愿。”^[21]

事实上,“一带一路”所着重强调的互联互通和基础设施建设并非全新的概念。改善中国与东南亚国家之间交通设施、推进互联互通发展,十余年前就已是中國对东盟外交的一个重要内容。例如,自20世纪初,云南和广西就把与东南亚国家间的互联互通作为区域发展的重点,并分别提出了“大通道”和“泛北部湾经济区”发展战略。在当前“一带一路”倡议的总体框架下,中国在东南亚的基础设施投资发展的长期目标,包括修建长达4,500到5,500公里的连接中国与东南亚的泛亚铁路网。这一铁路网包括中线、西线和南线,从中国云南穿越老挝、泰国、缅甸和马来西亚,最后抵达新加坡。2015年8月,在马来西亚举行的第四十八届东盟外长会议上,中国外长王毅提议设立澜沧江-湄公河对话合作机制,并称中国将“帮助缩小东盟内部发展差距,并为东盟共同体建设提供更大援助”;^[22]2016年9月11日,张高丽副总理在广西南宁举行的第十三届中国-东盟博览会上则提到,“中国将坚定发展同东盟的友好合作,坚定支持东盟共同体建设,支持东盟在国际地区

^① 10年前,笔者就指出由于东盟的发展机制制约和缺乏凝聚力等问题,东盟自身在推动东亚经济合作方面作用有限,参阅赵洪《东盟与东亚经济合作》,《亚太经济》2006年第4期。

事务中发展更大作用”。^[23]显然,中国将东盟视为“一带一路”倡议的主要合作者。

与此同时,东南亚的基础设施发展已经在很大程度上成为“一带一路”的主要受益者,因为中国企业 2015 年对外投资的 17%都集中在这一地区,^[24]亚投行的首批贷款项目也已落户印尼。一些东盟国家,包括柬埔寨、老挝、泰国和文莱都对“一带一路”倡议做出了积极回应,并将各自的互联互通工程项目置于“一带一路”发展大框架之下。

2014 年 5 月,柬埔寨首相洪森会见习近平主席时发表声明,对海上丝绸之路倡议表示全力支持。老挝是东盟国家唯一的内陆国,多山缺路是老挝经济发展的一大障碍。正在实施的为期 5 年的中国-老挝铁路项目,直接将使老挝由“陆锁国”变成“陆联国”,从而让老挝丰富的自然资源走向世界,更让老挝成为中国-东盟合作的重要陆地枢纽。考虑到泰国在连接东南亚海、陆地理位置上的特殊地位,中国希望泰国成为“海上丝路”的支点。^[25]与此同时,文莱与中国广西正在建立“文莱-广西经济走廊”,计划在清真食品、生物创新产业方面进行合作,为文莱与中国之间建立直接联系,促进“海上丝路”倡议的实施。印尼作为东南亚最大的国家,与中国提出的海上丝绸之路有共同的利益和看法。2014 年 10 月,印尼总统佐科在就职演讲中宣誓要重建印尼海洋大国的地位,并在 10 年内将印尼发展成全球的海洋中心,联接印度洋和太平洋的重要枢纽地带。今后几年,印尼政府将在国内重点把库拉坦姜港(Kuala Tanjung Port)和比通港(Bitung Port)建成东西两个航运辐射中心,并投资 78 亿美元重点发展北苏门答腊、雅加达、南苏拉威西和巴布亚港口。^[26]此外,印尼政府还将大规模修建连接首都雅加达至各主要城市的高速铁路、公路。尽管印尼政府声称不会只依靠一两个国家的资金和技术来完成这些建设项目,但也为中资企业提供了参与竞争合作的机会。

三、东盟面临的挑战

东盟共同体是东盟在 2003 年东盟峰会上确立的长远发展目标,包括 3 个支柱,即东盟经济共同体,政治安全共同体和社会文化共同体,其中尤以经济共同体最为重要。2015 年 11 月,东盟在东盟经济共同体 2015 发展蓝图的基础上,公布了《东盟经济共同体 2025 年愿景》,其愿景是“建设一个深度一体化、具有高度凝力的东盟经济体”,“提升东盟在全球经济领域中的角色和地位。”^[27]但就目前情况而言,东盟要实现这些目标仍然面临不少困难和挑战。

首先,东盟需缩小成员国间的发展差距。东南亚地区经济发展水平高度不平衡,并且差异极大。新加坡是以服务业为主的国家,文莱以石油生产和出口为主,马来西亚是个正在高速工业化的国家,泰国、越南主要以农产品出口为主,印尼和菲律宾则是粮食净进口国,而老挝和缅甸则仍处于农业社会。的确,不少分析人士都认为,由于这些发展差距和多样性的存在,东盟能否最终实现“单一市场”、具有全球竞争力,仍有很大的不确定性。例如,Kung 就认为,“东盟团结和维持其中心地位的最大挑战不是其他问题,而是东盟内部的经济不平衡问题。”^[28]Sellier 也认为,“由于成员国之间存在巨大的发展差距,加之缺乏稳定、有效的制度安排和相关机构来治理、整合东盟经济共同体内的各类市场,东盟作为一个经济体很有可能发展成相对分割(老东盟 6 国与新东盟 4 国)而不是一个一体化的整体市场。”^[29]

第二,东盟国家需在增长方式上创新。自上世纪 80 年代以来,多数东盟国家实行自由贸易、发展出口导向的外向型经济并逐渐融入全球经济,成为全球制造业供应链中的零配件重要生产基地。但东盟也因此而严重依赖欧美发达国家市场。例如,2007 年金融危机之前,东盟国家对欧美的出口一直占其全部出口的 30%以上,^[30]之后虽有所下降,但仍保持在 25%左右。鉴于当前全球经济不景气和欧美出现的贸易保护主义抬头的趋势及 TPP 面临困境,美国等西方国家很难在进一步开放国内市场方面做出更大让步,东南亚地区原有的基于工业生产链和出口贸易为主的经济增长模

式正面临挑战。包括东盟国家在内的亚洲国家,需要创新发展方式,寻找一条更加适合亚洲国家的区域合作模式。

第三,东盟需要强化在东亚区域经济合作中的领导地位。东盟自 20 世纪 90 年代初开始参与引领东亚区域经济一体化事务,通过 APEC 论坛推动各国开展经济对话,也通过东盟地区论坛和东盟防长扩大会议,促进地区政治安全讨论。东盟作为一个区域组织,还通过 10+3 机制推动中、日、韩之间的交流与合作,并通过 10+1 机制加强与中国的对话与合作。但自上世纪 90 年代末,尤其是 2010 年以来,随着东亚区域合作模式的改变,东盟作为东亚区域合作领导者的动力似乎在减弱,^[31]其中心地位在下降。虽然东盟国家致力于建设东盟共同体来维持其中心地位,但外界始终怀疑这个共同体能否像其他一体化组织那样,形成高度的“同质性、统一性、内聚性、机制性和整体性”,东盟自己的专家也有类似的担忧。

应该说,导致东盟区域合作中心地位趋弱的原因是多方面的,其中包括中国更为积极有为地参与区域和全球经济合作,以及南海主权争端产生的分歧等。但东盟卷入中美竞争也是导致“东盟分裂”的重要因素。自美国 2009 年实施“亚太再平衡”战略、主导 TPP 谈判以来,东盟逐渐分化成 TPP 谈判参与国和非谈判参与国两个阵营,这在很大程度上削弱了东盟的领导力和号召力。由于 TPP 是个高标准、严要求的 FTA,很难满足东盟不同国家多样化的需求。相反,它还可能导致扩大 TPP 参与国和非参与国之间在经济对外开放和发展模式上的差距,对东盟一体化进程产生复杂的影响。而且,“TPP 设计的目标是以 APEC 为框架的自贸区,而东盟部分成员国不是 APEC 成员,因此即使 TPP 最后扩大到 APEC 范围,也不会包括一个完整的东盟,东盟显然不能指望在这个框架内发挥中心作用。”^[32]

由于东盟国家在实现东盟经济共同体愿景上面临以上的挑战,东盟领导人有必要超越目前所实施的一体化措施,这些措施主要还局限在东盟经济共同体 2015 年愿景所强调的消减关税壁垒、修建基础设施等。也正因为此,东盟经济共同体 2025 年愿景强调,在区域经济一体化上,东盟不应只重视货物和资本的自由流动,更应重视更高层次上的合作,包括政策协调和创新经济增长模式。从这个意义上说,东盟更应该通过“一带一路”倡议及其他区域合作框架(包括 TPP、RCEP),进一步融入中国经济及其他大国经济发展之中,以更好地参与地区和全球经济治理。这种融入与互动有助于促进东盟作为一个富有竞争力的经济体的发展和崛起。

四、“一带一路”怎样与东盟经济共同体对接?

在过去几年有关“一带一路”的讨论中,出现了不少与政策有关的新概念。“对接”就是其中之一。例如,在最近的中俄关系中,有“中国的丝绸之路经济带与俄罗斯主导的欧亚经济联盟对接”;在中欧关系中,有“‘一带一路’与欧洲战略投资计划对接”;在中印关系中,则有“‘一带一路’与印度的‘季风项目’、‘香料之路’对接”。显然,“对接”是与中国的对外贸易、投资及外交政策有关的概念,在很大程度上反映出中国政府对“一带一路”倡议的政策调整与改变。

“一带一路”倡议在 2013 年提出后,经历了国内外学术界和政策制定者的深入讨论、互动和调整的过程。2015 年 3 月 28 日,中国外交部、发改委和商务部联合公布的“推动共建丝绸之路经济带与 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动”正式文件,标志着相关政策措施的重大调整。“愿景与行动”公布的“一带一路”的合作重点是,实现沿线国家之间的“政策沟通、设施联通、资金融通、民心相通”,并“要坚持共商、共建、共享原则,积极推进沿线国家发展战略的相互对接”。^[33]可见,“愿景与行动”的一个重要内容是实现“一带一路”倡议与沿线国家的发展战略和投资规划相对接,具有现实意义。“对接”强调的是政策沟通、协调与合作,它可以“化解中国的‘一带一路’与别国或者

国家集团的类似战略或者政策的冲突,并与别国或者国家集团的类似计划进行合作。”^[34]

无疑,“一带一路”倡议与东盟经济共同体的发展战略对接与合作具有重要意义,这既是过去中国-东盟经济合作发展的结果,又是未来双边经贸关系进一步发展的方向,更是东盟经济共同体发展的新动力。在中国官方文件中,“对接”意味着中国首先提出“倡议”“呼吁”,再由其他国家做出相应的回应并对合作项目和机会做出评估,共同对有关的政策或计划进行沟通、协调和修正,是一个双方积极互动的过程。

具体而言,“一带一路”与东盟经济共同体发展战略对接,可在国家和区域两个层面进行。在国家层面上,中国可与东盟单个国家就产能合作、项目投资加强政策协调。东盟国家正在积极推进工业化和城镇化,对外来资金、设备、技术有迫切需求。中国具有向柬、老、缅、越4国转移部分优质产能的潜力,中国政府也将此作为既能化解国内产能过剩,同时又能满足东南亚地区对投资和技术的需求的有效途径。只有当这些国家需要乃至依赖中国庞大的消费市场时,“一带一路”才具有生命力并可持续发展。从目前的情况来看,在与一些东盟国家层面的对接与合作已有明显成效,无论是中老铁路、中泰铁路项目的启动建设,还是中马“两国双园”,中泰、中柬、中越、中老、中印尼等多个产业园的合作开发,都实现了与当地发展项目和市场需求的对接,实现了中国的产能优势与当地的人力、资源优势互补。现在更重要的是,中国要更多地“消化”这些国家日益增长的工业生产能力和制造业发展。中国还应加强与其他东盟国家的政策沟通与合作,确定哪些产业属于它们急需投资发展的民生项目,哪些属于它们需要自身投资培育发展的基础工业。

在地区层面上,“一带一路”可与东盟经济共同体发展愿景进行对接与互补。“一带一路”的重点是促进中国与欧亚之间的跨地区、跨大陆的互联互通。“一带一路”可与东盟经济共同体2025愿景中“提升互联互通、加强部门合作”的发展方案相对接。为了缩小各成员国发展差距,东盟愿景提出了若干项发展规划,包括“东盟一体化大计划”“东盟互联互通总体规划”等。东盟互联互通协调委员会(旨在协调和监督东盟互联互通总体规划的有效实施)与中国的对应部门——中国-东盟互联互通合作委员会中方工作委员会,曾就互联互通建设问题举行过若干次会晤,双方还同意定期举办会议并继续开展协商,以期在基础设施技术转移和人员培训方面扩大项目融资渠道、增强合作。^①中国还希望同东盟进一步共同探讨制定未来东亚和亚洲互联互通规划,推动区域互联互通水平迈上新台阶。

东盟10国发展水平差距较大,区域内高物流运输成本是阻碍物资流动、区域间均衡发展的重要因素。2014年世界经济论坛发布的各国物流效率显示,东南亚国家除新加坡和马来西亚外,其余国家在港口等基础设施方面均排名较后,其中越南、老挝和柬埔寨都排在100名之后。^[35]东盟在2010年就发布了东盟互联互通发展规划,将基础设施投资作为近期发展的重点,提出要充分利用国外资本,来推动区内的基础设施建设。根据亚洲开发银行预测,2010-2020年间,亚洲国家至少需要8万亿美元的资金用于国家基础设施投资,另外2,900亿美元用于地区间道路交通建设。^[36]亚行的研究还认为,同期东南亚的基础设施领域至少需要投资1.2万亿美元,^[37]国际能源局(IEA)则预测今后20年东南亚需要对能源、基础设施的投资为2.5万亿美元。^[38]

但需要指出的是,“一带一路”与东盟经济共同体的对接,不仅仅是一个投资和基础设施建设问题,更应包括宏观政策(包括经济发展、金融合作与全球治理)沟通与协调。尽管“一带一路”具有潜在的重大地缘经济和地缘政治影响,但总体上仍是一个以经济为主、文化为辅的倡议,在实质推进过程中与东盟的政治和安全议题关系不大。从发展中国-东盟关系、推动其成为一个全球性

^① ASEAN Secretariat, *Overview of China-ASEAN dialogue relations*, 18 January 2016, http://www.asean.org/?static_post=overview-asean-china-dialogue-relations.

的东盟角度来看,宏观经济政策协调和区域合作模式创新尤为重要。从这个意义上来说,中国希望东盟作为一个组织能就“一带一路”倡议尽快达成一致的立场,同中国在区域合作模式及地区、全球治理问题上实现更多的政策协调与互动合作。

五、“一带一路”与 RCEP

RCEP 是东盟领导人在 2011 年举行的第十九届东盟峰会上提出的区域合作倡议,其目的是要建立一个通过设定贸易规则由东盟来主导的区域经济合作框架。事实上,RCEP 可以看成是中国主张的东亚自贸区 and 日本主张的东亚全面经济伙伴关系相妥协的产物。王玉主认为,东盟推动 RCEP 主要有 3 个动因:一是超越“10+3”和“10+6”的竞争给东亚合作进程造成的“刹车效应”;二是要通过整合目前 5 个“10+1”自贸区,解决东亚合作中存在的“碗面效应”;三是要进一步加强东盟在区域合作中的“中心地位”,^[39]其中又以强化东盟的中心地位最为重要。

东盟的中心地位是 1997 年亚洲金融危机后、东亚推行“10+3”机制过程中逐渐形成的。通过推动“10+3”合作机制,东盟创立了一个东亚区域合作的功能性平台,东盟的这一功能性作用由于随后签订、实施了更多的“10+1”自贸区协议而得到进一步加强。目前仍在谈判的 RCEP 则可能为东盟提供另一个更有效的平台,东盟也可据此进一步发挥它的“中心地位”的作用,绕过中日战略竞争的“死结”,推动东亚区域一体化进程。正是由于东亚特殊的大国竞争格局,东盟作为一个小国组织才得以通过“大国平衡战略”,建立一个以东盟为中心的区域合作框架。^[40]由于中日两国各自持有不同的地区秩序愿景,它们之间的结构性矛盾和战略性竞争还会继续,东亚区域合作中还难以出现一个能够替代东盟领导角色的组织或国家。相反,东亚地区不断加强的大国竞争,还会强化东盟的中心地位这一趋势。

但东盟要维持这一“功能性的中心地位”并成为东亚区域合作的真正推动者,还需进一步提升其内部整合程度,扩大市场规模、提高自身能力。^[41]同时,还要加强与主要伙伴国的合作,共同维持和创新区域合作框架及思路。也正因为此,东盟经济共同体 2025 年愿景提出了要将东盟发展成“一个具有竞争力、创造力和充满活力的一体化经济体”,“维持东盟作为东亚区域经济一体化进程中的中心地位和推动者的作用。”

“一带一路”被视为是一种新型区域经济合作模式,无疑会给东盟经济共同体注入新的活力和动力。“互联互通一体化模式是亚洲一体化的一条出路”,^[42]从短期看,基础设施投资对当地经济具有较强的“外溢效应”。根据 Syadullah 的计算,在亚洲每 1 美元的基础设施投资,就可以带动 3-4 美元的对其他相关部门的投资;对基础设施的每 10 亿美元投资,可以创造 18,000 个就业机会。^[43]更重要的是,“一带一路”还会产生长期的宏观经济效应,而柬、老、缅、越 4 国作为发展中国家,将是主要的受益国,因为“区域基础设施的联通可以使它们融入范围更广的区域增长机制,并有可能在其中获得相对稳定和明确的区域分工位置,据此加速其工业化进程,提升在全球价值链中的地位。”^[44]从这个意义上说,“一带一路”对提升东盟竞争力、维持其在东亚区域经济合作中主导地位、促进东盟成为一个全球的东盟具有重要意义。

从目前情况看,“一带一路”与东南亚的发展战略对接,在国家层面上进展得比较顺利,多个项目都是在双边合作的框架下开展的。当然这也在一定程度上引发了东盟内部的担忧,中国在这种由经济实力推动的双边合作中必然占据主导优势,是否会左右一些东盟成员尤其是弱小国家的未来政策走向,从而引起东盟内部的分化。从这个意义上说,“一带一路”在给东盟国家带来利益的同时,有可能会弱化东盟内部凝聚力和保持共识的原则,从而影响到它自身的一体化战略和区域中心地位。但这也说明,东盟应该就如何应对“一带一路”倡议尽快达成共识,在“一带一路”推进过

程中与中国发挥互动作用,使其朝着更加有利于加强东盟建设的方向发展。

总 结

“一带一路”倡议的最初提出是为中国调整周边外交战略服务的,是为进一步发展中国与东南亚周边国家互联互通服务的。“一带一路”概念经历了不断清晰和深化的进程,从单纯的基础设施互联互通,到“政策沟通、设施联通、资金融通、民心相通”;从“邀请”有关国家参加进来,到强调与当地经济发展和投资项目对接,“与沿线国家一道,不断充实完善‘一带一路’的合作内容和方式,共同制定时间表、路线图,积极对接沿线国家发展和区域规划。”^[45]无疑,“一带一路”是促进中国与周边国家经济一体化发展的一种新模式、新思路,将为中国与东盟国家创造更大的合作潜力和发展空间,使双方出现更加紧密联系的新的可能。

中国目前是东盟最大的贸易伙伴,东盟则是中国的第三大贸易伙伴,双方还完成了自贸区升级版谈判,合作潜力巨大。要保持中国-东盟关系这种良好发展势头,促进“一带一路”倡议与东盟经济共同体发展愿景实现有效对接,除了加强在国家层面上的基础设施投资和产能合作对接和互补外,更要加强与东盟组织层面上的政策对接与协调,尽管这在目前看来还有一定困难。这首先需要东盟方面对“一带一路”倡议达成一致意见,以便协调宏观政策、创新区域合作思路、共同参与地区金融安排和全球治理,逐渐形成良性互动机制。这种良性互动机制能为东盟经济共同体的未来发展带来新的活力和推动力,并使新阶段的中国-东盟关系更具有全球性的战略意义。

注释:

- [1] 陈志敏 《周边外交下的 21 世纪海上丝绸之路建设》,《中国社会科学报》2015 年 2 月 14 日。
- [2] [23] 张高丽 《深入推进二十一世纪海上丝绸之路建设,共筑更紧密的中国-东盟命运共同体》,《人民日报》2016 年 9 月 12 日。
- [3] Lee Jong-Wha, “China’s new world order”, *Project Syndicate*, 12 November 2014, <http://www.project-syndicate.org/commentary/china-global-governance-by-lee-jong-wha-2014-11>.
- [4] David Arase, “China’s two silk roads: implications for Southeast Asia”, *ISEAS perspective*, 22 January 2015.
- [5] Yong Deng, “China: the post-responsible power”, *The Washington Quarterly*, Vol. 37, No. 4, 2015.
- [6] Scott Kennedy and David A. Parker, “Building China’s ‘One Belt One Road’”, *CSIS Publication*, 3 April, 2015, <http://csis.org/publication/building-chinas-one-belt-one-road>.
- [7] David Arase, “China’s Two Silk Roads: implications for Southeast Asia”, *ISEAS Perspective*, #2, 22 January 2015.
- [8] 王缉思 《西进: 中国的地缘战略再平衡》,《环球时报》2012 年 10 月 17 日。
- [9] 薛力 《中国“一带一路”战略面对的外交风险》,《国际经济评论》2015 年第 2 期。
- [10] Bai Gao, “From Maritime Asia to Continental Asia: China’s responses to the challenge of the TTP”, *CDDRI, Shorenstein APARC Conference*, October 2013.
- [11] Zhang Yunling, “One Belt, One Road: A Chinese View”, *Global Asia*, Vol. 10, No. 3, <https://www.globalasia.org/issue/chinas-new-silk-roads/>.
- [12] 黄益平 《中国经济 外交战略下的“一带一路”》,《国际经济评论》2015 年第 1 期。
- [13] [44] 朴光姬 《“一带一路”与东亚“西扩”》,《当代亚太》2015 年第 6 期,第 37-62 页。
- [14] [42] 王玉主 《“一带一路”与亚洲一体化模式的重构》,北京: 社会科学文献出版社,2015 年。
- [15] 时殷弘 《“一带一路”: 祈愿审慎》,《世界经济与政治》2015 年第 7 期。
- [16] 陈琪、管传靖 《中国周边外交的政策调整与新理念》,《当代亚太》2014 年第 3 期。
- [17] 《为我国发展争取良好周边环境 推动我国发展更多惠及周边国家》,《人民日报》2013 年 10 月 26 日。
- [18] 李克强 《在第十六次中国-东盟“10+1”领导人会议上的讲话》,《人民日报》2013 年 10 月 10 日。
- [19] 《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》,《人民日报》2013 年 11 月 16 日。
- [20] 中国外交部副部长 《“一带一路”未来开放性将更强》,<http://www.chinanews.com/gn/2014/03-22/5981939>.

shtml。

- [21] 张骥、陈志敏 《“一带一路”倡议的中欧对接: 双层欧盟的视角》, 《世界经济与政治》2015 年第 11 期。
- [22] Kung Phoak, “Why ASEAN should embrace Chinese initiatives”, *East Asia Forum*, 2 October 2015.
- [24] Prashanth Parameswaran, “ASEAN-China dialogue relations at 25”, *China Brief*, Volume 16, Issue 12 (1 August 2016) .
- [25] 周方冶 《中泰关系-东盟合作中的战略支点作用》, 《南洋问题研究》2014 年第 3 期。
- [26] Zhao Hong “China’s New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia”, *Trends in South-east Asia*, #03 2015.
- [27] “ASEAN Economic Community Blueprint 2025”, *ASEAN Secretariat*, Jakarta, November 2015.
- [28] Phoak Kung “Is China a threat to ASEAN unity?”, *East Asia Forum*, 3 June 2015.
- [29] Elodie Sellier, “The ASEAN Economic Community: The Force Awakens?”, *The Diplomat*, 12 January 2016.
- [30] *ASEAN Statistical Yearbook*, 2007.
- [31] 赵洪 《东盟与东亚经济合作》, 《亚太经济》2006 年第 4 期。
- [32] [39] 王玉主 《RCEP 倡议与东盟“中心地位”》, 《国际问题研究》2013 年第 5 期。
- [33] [45] 《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》, 《人民日报》2015 年 3 月 29 日。
- [34] 庞中英 《论“一带一路”中的国际对接》, 《探索与争鸣》2016 年第 5 期。
- [35] World Economic Forum, *The Global Competitiveness Report 2014-2015*.
- [36] “Infrastructure for a Seamless Asia”, *ADB Report*, 31 August 2009.
- [37] Biswa Nath Bhattacharyay, “Estimating demand for infrastructure in energy, transport, telecommunications, water and sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020”, *ADB Working Paper*, No. 248, 2010.
- [38] “China, ASEAN to deepen cooperation on industrial capacity”, *China Day*, 2 June 2016.
- [40] Quang Minh Pham, “ASEAN’s Indispensable Role in Regional Construction”, *Asia-Pacific Review*, Vol. 22, No. 2, 2015.
- [41] Sanchita Basu Das, “Asia’s Regional Comprehensive Economic Partnership,” *East Asia Forum*, 27 August 2012.
- [43] Makmun Syadullah, “Prospects of Asian Infrastructure Investment Bank”, *Journal of Social and Development Sciences*, Vol. 5, No. 3 (September 2014) , pp. 155-167.

[责任编辑: 范宏伟]

One Belt One Road and the ASEAN Economic Community

ZHAO Hong

(ISEAS Yusof Ishak Institute, Singapore)

Abstract: The ASEAN Economic Community (AEC) was launched at the end of 2015. It is an ongoing project towards a single market and is envisioned to develop ASEAN into a global ASEAN. But given the wide development gaps between member countries, combined with ASEAN’s extremely weak institutional base, there is much uncertainty as to whether ASEAN can realize its ambitious targets. What is ASEAN’s position in One Belt One Road (OBOR) , how can China and its initiative help ASEAN member countries achieve those priorities. In other words, can the OBOR initiative synergize with and complement AEC strategy, can OBOR provide new momentum for AEC and strengthen ASEAN’s central position in the new wave of regional economic integration in Asia Pacific?

Key words: One Belt One Road, AEC, strategic synergy, sino-ASEAN relationship, RCEP