

“一带一路”的中印共识:机遇与困局

葛成

(中国社会科学院 亚太与全球战略研究院,北京 100007)

[摘要] 伴随《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》的发布,“一带一路”倡议进入实施阶段。得益于地缘位置优势与可观的发展前景,印度支配印度洋的意图愈发显著,在“一带一路”构图中的重要性不言而喻。虽然中印两国在维护周边安全稳定、共享地区发展机遇与维护印度洋航线安全等方面有共同利益关系,但历史遗留问题与现实地缘矛盾制约两国在“一带一路”框架下开展合作。唯有求同存异、凝聚共识,才能促使印度成为“一带一路”上畅通的一环。

[关键词] “一带一路”; 中印共识; 机遇; 挑战

[中图分类号]F120 **[文献标识码]**A **[文章编号]**1003-4145 [2015]08-0057-06

2013 年 9 月和 10 月,习近平主席在出访中亚和东南亚国家期间,先后提出建设“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”(“一带一路”)的倡议,受到国际社会的广泛关注。2015 年 3 月,经国务院授权,发改委、外交部、商务部联合发布《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》(以下称《愿景》)文件,同时,高规格的“一带一路”工作领导小组也得到确认,标志着“一带一路”由倡议转入实施阶段。

根据《愿景》规划,“丝绸之路经济带”分为北、中、南三线,其中南线经东南亚到达南亚与印度洋沿岸地区,与印度形成交汇;而“21 世纪海上丝绸之路”由中国最富庶的沿海地区出发,过南海到印度洋,并延伸至欧洲(另一支路联通南太平洋),其中印度沿岸与印度洋航线占据显要位置。直观来看,印度既是唯一同时被“一带”和“一路”覆盖的主要经济体,也是整个“一带一路”涵盖范围内增长速度最快的主要经济体。预料其经济规模将在未来 5 年内超过欧洲诸强,而仅次于中国,在经济发展与国际合作方面极具潜力。

一、“一带一路”与印度的共赢机遇

(一) 和谐包容的周边环境对中印同样重要

以中国视角来看,“一带一路”倡议主要基于内外两方面考虑:一是东部沿海地区的飞速进步凸显中西部地区发展失衡,这既阻碍了国家战略的实现,也在客观上增加了民族地区矛盾和区域不稳定因素;更重要的是,随着中国快速崛起,周边国家在享受“中国机遇”与“中国红利”的同时,对中国的防范心理抬头,这一趋势客观上加持美国“亚洲再平衡”战略,表现为中国与有关国家的海上领土争端激化,东亚地区原有对话与合作机制失色,10+3, RCEP, 中日韩(CJK) FTA 等区域经济一体化安排,受美国主导的“新一代”自由贸易秩序(TPP)挤压。虽然我们坚持认为“宽广的太平洋容得下中美两个大国”(这在长期中必然成立),但来自西太平洋的战略压力使中国不得不另寻发展空间,避免“把鸡蛋都放在一个篮子里”。在此战略背景下,“一带一路”称的上是中国对外战略的一次重要调整,合时应景。

长期以来,中国的发展战略立足东亚,放眼欧美,尤其对美国市场的依赖程度较高。但美国在两场战争(伊拉克与阿富汗)后推进“亚洲再平衡”战略,同时在国际机构(例如 IMF 和世界银行)改革中的表现屡屡令人失望,眼下即便最乐观的分析也把语境从“G2”调整到避免中美对抗上来。《愿景》中明确提到“共建‘一带一路’顺应世界多极化、经济全球化、文化多样化、社会信息化的潮流”,其中的世界多极化理所当然的对应“一带一路”所涵盖的欧洲、俄罗斯与印度。相较而言,中国与俄罗斯“全面战略协作伙伴关系”,以及与

收稿日期:2015-06-10

作者简介:葛成,中国社会科学院亚太与全球战略研究院博士,助理研究员,主要研究方向为亚太区域合作、南亚区域合作等。

德法等国的友好关系在发展程度上明显优于中印关系——这虽不免叫人失望,但也给中印关系发展“预留”了充足空间。

从印度视角来看,莫迪政府上台给国家推进一系列艰难改革注入动力。虽然其前景尚不明朗,但至少目前势头不错。2014—2015财年,印度经济沉寂多年后终于迎来反弹,以全年7.5%的增速首次超过中国,成为世界范围增长速度最快的主要经济体。以增长潜力看,印度仍处于资本积累阶段,固定资产投资需求巨大,信息技术产业和金融服务业等朝阳产业在全球优势地位明显,人口结构及产业结构仍具较大优势,消费市场规模与消费意愿和能力不断提升,这些积极因素在短期内不会消失,构成了印度经济发展的潜力与优势。

纵观印度发展历程,不难发现其经济增长与国内改革进程高度重叠(这一点与中国类似)。1991年,拉奥政府开始在印度的各个经济部门引入竞争机制,对经济发展模式与经济体制进行了大幅度改革,推出了以“自由化、市场化、全球化和私有化”为特征的新经济政策。1998年,瓦杰帕伊政府加快经济市场化和自由化步伐,开启了经济上的“第二代改革”,在继续实施拉奥政府改革措施的基础上,确定优先产业(软件信息业),支持具有战略性优势的产业,逐步取消价格管制,减少对私营部门的干预。2004年,辛格政府为实现经济社会的“包容性发展”,加大改革力度,鼓励企业对外投资,扩大外资准入领域,放松外汇管制,允许印度卢比在资本项目下自由兑换,向汇率市场化迈出重要一步。

可以说,印度未来的发展很大程度上仍将取决于国内改革成效,而推进国内改革必然以良好的国际环境,特别是和谐的周边环境为依托。莫迪已数次在公开讲话中清楚地解释了他的外交政策方向,即“希望印度有一个和平稳定的周边环境,那将可以让他集中精力搞国内的经济结构改革和进行基础设施建设”^①。考虑到印度与重要邻国中国及地区大国巴基斯坦之间的领土争议与冲突历史,强调包容性,坚持“共商、共建、共享原则”的“一带一路”也许是印度改善周边环境的好机会。^②这个好机会对中国同样成立。2000年前的古丝绸之路就是一个和平的贸易通道,是不同文明互通有无的包容性平台,天然的与战争和冲突无关。今天,“一带一路”倡议同样体现这种包容精神。考虑到中国周边战略环境现实,进一步发展中印关系的重要性已经有所提高。在国内改革进入“深水区”,发展进入“转型期”的关键时刻,“一带一路”引导中国“向西看”,巩固西南方向和平稳定的周边环境日益重要。

(二) “一带一路”的经济回报现实且丰厚

中国在印度洋具有重要的利益诉求,即经济利益与航路安全。中国80%的石油、50%的天然气进口和近半的货物贸易都经过印度洋通道。把“一带一路”,特别是“21世纪海上丝绸之路”的主线放在这一方向是必然选择。当前,中国与印度洋沿岸国家合作进行的港口建设被有心人视作“珍珠链”,亚丁湾反海盗护航行动被说成是军事扩张,美日等国争相拉拢印度构筑对华包围圈的意图明显。在这一方面,“开放合作、和谐包容、互利共赢”的“一带一路”有助于打破僵局,拓展并深化中国与沿线国家的经济利益,密切合作关系,开拓投资渠道,形成有利于中国的地缘政治和经济格局。

长期以来,基础设施一直是制约印度经济发展的瓶颈。投资不足导致交通、能源、市政领域发展滞后,与中国形成鲜明反差。有研究认为,印度在过去60年里对于基础设施建设的投资一直没有到位,现在的基础设施建设状况同其经济发展相比,至少落后了10年以上。薄弱的基础设施给企业生产、物流带来一系列的问题,也阻碍了外国投资者前来印度发展,影响了印度的发展速度。如果印度的基础设施完善,其经济增长速度还可以高出两个百分点。^③ 在外国投资者看来,基础设施是在印度开展业务的最大阻碍,严重性甚至超过普遍存在的腐败行为和政府官员的繁文缛节。世界经济论坛发布的《2014—2015年度全球竞争力报告》^④中,印度在144个国家和地区的总体排名为第71位,较上一年度排名下降11位(同期中国排名28位,上升1位),其中在基础设施指标上列第87位。报告批评其运输、信息通信技术和能源基础设施的糟糕状况,指出尽管自21世纪初以来该指标有所改善,但印度基础设施建设仍效率低下,无法满足经济增长需要。

^①辛格《2015中印外交新棋局》,《中国经济报告》2015年第1期。

^②杨思灵《“一带一路”:印度的回应及对策》,《亚非纵横》2014年第6期。

^③艾瑞克·海曼、托比亚斯·杰斯特、罗尼柯·马恩·沃默《印度基础设施行业发展探讨》,《德意志银行研究报告》2007年11月28日。

^④《世界经济论坛(World Economic Forum)》,《2014—2015全球竞争力报告》,http://www3.weforum.org/docs/Media/14GCR/WEF_GCRpr14_CN.pdf。

依据印度十二五规划,五年累计基础设施投资要达到65万亿卢比(约合1万亿美元),占GDP的比重接近9%,从而保障经济增长实现年均9%的既定目标。但目前来看,实现纸面规划的可能性几乎为零。单以资金来源计,印度十二五规划中基础设施的资金中约50%需要财政资金提供支持(32.5万亿卢比),但实际支付估计不会超过30万亿,另外50%由民间投资与外国直接投资来填补,但实际能到位的资金预计在18万亿—22万亿之间。两边合计,缺口可能达到13万亿—18万亿。也就是说,短期内印度很难从根本上改变基础设施落后的现状,其对经济发展的瓶颈效应仍会延续。而且,32.5万亿的财政支出规模巨大,一旦出现财政紧缩,印度基础设施建设对外部资金的依赖还会增加。

虽然国际货币基金组织(IMF)自上世纪60年代起对印度发放低息贷款,并几乎从未间断,且世界银行与亚洲开发银行(ADB)对印度基础设施领域的投资规模在莫迪执政期间有望扩大,但印度仍面临这一领域巨大的投资缺口。恰在此时,“一带一路”携手“亚投行”东来,不仅给印度带来了大量的基础设施建设资金,还带来了当今世界(尤其对发展中国家而言)最有说服力的基础设施建设经验。印度学者认为,莫迪过去与中国的经济接触将有助于新政府巩固对华伙伴关系,本届政府不仅将重视解决减少对华贸易赤字的问题,也将欢迎中国更多地投资印度的基础设施产业。^①如果印度能够借助“一带一路”的重要机遇,实现“基础设施更加完善,安全高效的陆海空通道网络基本形成,互联互通达到新水平”这一《愿景》中的目标,无疑将给印度经济发展注入强大动力。

(三) 共同维护海上航线的安全与繁荣

印度洋连通着全世界经济发展最快的东亚地区、全球最大的单一市场欧盟、全球资源能源最丰富的海湾地区,以及矿产资源丰富的非洲大陆,对推进“一带一路”战略实施具有无可比拟的重要性。而印度三面环海,深入印度洋2600公里,海岸线长达7500公里,专属经济区面积超过200万平方公里,占据着南亚次大陆主体板块。此外,印度洋上总面积合计8000平方公里的1000多个岛屿也属于印度,其中安达曼—尼科巴群岛扼守马六甲海峡西口,战略位置显著。同时,印度洋周边几乎没有可与印度匹敌的海权强国,其海洋安全环境十分优越。

独立以后,印度认识到,重振民族雄威,须充分借助濒临印度洋这一得天独厚的条件。但建国后的很长一段时间,印度在海上安全方面基本依赖英国,这一方面是因为国家实力有限,向海洋进军太耗资财,另一方面,面对巴基斯坦的东西夹击,在陆上确保国家安全尚存疑问,发展海权力不能及。1971年第三次印巴战争使印度彻底摆脱双线作战困境,奠定了南亚次大陆地缘优势,为向海洋进军打下基础。1975年苏伊士运河重新开放,东亚经济起飞,欧洲至远东的航线再次繁荣。为免“外来势力”重掌印度洋,印度开始明确海权目标,强化海军建设。冷战结束后,超级大国在印度洋的对峙结束,客观上对印度也有利。

进入21世纪,印度通过大规模军购与自主研发相结合,实现了海军主战装备现代化,整体实力大幅攀升,成为一支印度洋乃至全球不可忽视的海上力量。2004年,印度海军公布战略理论,提出“印度洋地区控制战略”构想,并具体分为3个层级:首先建立距海岸500公里以内的“绝对控制区”。在该区域内,印度要具有保卫200万平方公里专属经济区的绝对控制力。其次,在可预见的未来,建立距海岸500—1000公里的“中等控制区”。在这一海域,印度海军应具有制海、监视和反潜能力。第三,在上述两层防御区建立之后,建立距海岸1000公里以外的“软控制区”。在该区域,印度海军要有自我防护能力、预警巡视能力和一定的兵力投送能力。现在第一阶段目标已经完成,第二阶段计划正在实施,而第三层级也已经开始着手。目前,印度对周边海域的控制力已经获得国际社会普遍认可,对维护印度洋航线航行安全的责任也已经落实。

同时,印度洋也是中国与欧亚非国家进行商业贸易的必经之地,印度洋航道的安全影响着中国经济的安全和中国可持续发展的国家大战略。在“面海而兴、背海而衰”的历史规律被普遍认可的今天,中国经略印度洋已经是一篇“命题作文”——只讨论如何做,无需考虑要不要做。回顾过往,中印两大国的雄心与沟通渠道不畅,每每导致两国在印度洋上的分歧多于合作。“珍珠链”一经推出便在印度国内广泛传播并大有市场,而中国媒体则普遍对“印度洋是印度的印度洋”等类似提法心生抵触。现在,“一带一路”为中印在印度洋上的合作提供了新的契机。正如《愿景》所述,“加强政策沟通是‘一带一路’建设的重要保障”,加强政府

^①“Modi's “Businesslike Relationship” with China”, Deutsche Welle, <http://www.dw.de/modis-businesslike-relationship-with-china/a-17660425>。

间合作,积极构建多层次政府间宏观政策沟通交流机制,深化利益融合,促进政治互信,达成合作新共识。印度洋对中印两国都很重要,但双方仍可能避免直接竞争。中国更倾向于在“政策沟通”基础上实现“设施联通”和“贸易畅通”,这些诉求在“一带一路”框架下应该获得印度的谅解与支持。毕竟,维护印度洋航线的安全与繁荣符合中印两国的共同利益。

二、“一带一路”与中印合作的困局

(一) 缺乏信任制约“一带一路”合作

提起中印合作困局,首当其冲便是两国间相互信任不足。中国与印度互为最大邻国,是目前世界增长最快的主要经济体。在人类历史上,两国都曾发挥过重要作用,谱写过灿烂篇章,几乎同样在近代饱受帝国主义和殖民主义迫害,又几乎同时重新获得民族独立与发展机遇。类似的历史脉络与现实发展进程,使我们在两国发展道路选择与外交政策声明中往往能发现更多的契合而非差异。然而,在亚太区域治理问题上,受制于历史问题以及现实地缘政治矛盾,印度始终对中国却缺乏信任,民间舆论更对中国多有误解。例如,印度对中国在基础设施领域援助南亚国家充满疑虑,相当一部分印度媒体与学者将这些项目视为中国挑战印度在南亚“后院”影响力的具体例证,而中国与巴基斯坦的全面战略合作关系也往往被引申为对印度的围堵与遏制,中巴安全合作每每触动印度的敏感神经。^①类似的不信任感无疑加大了中印两国在“一带一路”框架下开展合作的难度。

中国于2014年印中第17届边界谈判中首次提出邀请印度参与“一带一路”建设,同年6月印度副总统安萨里访华时,中国再次提出了类似的建议。2014年9月习近平主席访问马尔代夫、斯里兰卡及印度三国时,曾寻求三国在“一带一路”上的配合。在马尔代夫和斯里兰卡,关于建设和发展“21世纪海上丝绸之路”的倡议均获得积极回应。在访问印度期间,习近平提出中印要“探讨丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路倡议,引领亚洲经济可持续增长”,在与印度总理莫迪会谈时,习近平也指出,双方应“开展在丝绸之路经济带、21世纪海上丝绸之路、亚洲基础设施投资银行等框架内的合作,推动区域经济一体化和互联互通进程”。显然,相比马尔代夫和斯里兰卡,中国更重视印度在“一带一路”中的地位,并寄予厚望,但印度出于自身战略考虑,或者说出于对“一带一路”倡议的误解,始终未能给予积极回应。

中印互信的缺失,一方面缘于历史遗留的“信任赤字”,比如中印边界冲突以及西藏问题;另一方面则出于现实考量,即为保障自身安全环境而对对方持戒备防范心理。边界冲突虽然始于尼赫鲁近乎一意孤行的“前进政策”,但冲突的结果却是两国间最敏感、最棘手的问题在过去40多年间不断阻碍中印战略互信关系的发展。在涉藏问题上,印度历届政府惯于玩弄两种手法,一方面承认西藏是中国的一部分,另一方面暗中(甚至公开)支持西藏民族分裂势力,容留达赖流亡政府在印从事分裂活动,把这一问题作为牵制中国的重要手段。现实中,中印两国是全世界人口规模最大,发展速度最快的主要经济体,两国都对各自的雄心抱负不加掩饰(也掩饰不了)。由于地理上山水相连,中印同时崛起不可避免的引起对方警惕。印度担心中国快速崛起打破地区战略平衡,担心中国率先实现发展目标后对印度实施围堵,更担心中国与巴基斯坦的“全天候友谊”直接威胁其国家安全。而在中国来看,印美、印日或印澳间的战略合作在地缘分布与时间节点上都存在遏制中国的企图,美国对印美合作的过分热情实际上体现了利用印度遏制中国的战略。

(二) “一带一路”与“东向”政策形成空间重叠

虽然《愿景》并未提及“西向”、“西进”或者“向西看”等描述战略方向的词汇,但描绘“一带一路”延伸路径的图像却清晰地表现出自东向西的发展脉络(除了“21世纪海上丝绸之路”的一条伸向南太平洋的支线)。同时,印度自莫迪政府上台以来,对外经济与战略合作步伐加快,其“东向”政策正逐渐向“东进”转变,力度有所加强。“一带一路”与“东向”政策在东南亚与南亚地区形成了大面积空间重叠。

“东向”(Look East)政策的演进,由印度发展的内在逻辑决定。自上世纪90年代拉奥政府提出“向东看”以来,印度已经在经济合作、对话机制建设、安全合作等方面取得了显著进展。这一方面源于对外经济合作或贸易发展的内在需求,另一方面则与中国快速崛起相关。从经济发展的需求来讲,“东向”政策相较其它区域合作机制,如南亚区域合作联盟(SAARC),环印度洋地区合作联盟(IOR-ARC)以及孟中印缅(BCIM)合作论坛等,具有明显优势。这些合作机制的发展普遍受制于区内较低的经济水平,缺少技术

^①朱翠萍《中印在印度洋的相互需求与潜在冲突》,《南亚研究季刊》2014年第4期。

与资金支持,比较优势雷同,内部贸易量小,形成区域内产业链的动力不足。另一方面,在中国快速崛起的背景下,“东向”政策在政治与安全领域找到了与美、日、澳等国的利益契合点,发展前景广阔。尤其近10年来,“东向”政策已成为印度国际合作战略核心。

作为“东向”第一步,东盟被印度视为通往东方的重要起航点。1995年,印度成为东盟的“全面对话伙伴”,次年加入“东盟地区论坛”。2002年,印度与东盟建立了第四个“10+1”合作机制;2003年,印度签署了《东南亚友好合作条约》;2004年,印度与东盟签署了被视为双方关系领性文件的《和平、进步与繁荣的伙伴关系协定》。2012年底的印度—东盟峰会把双方关系升级为“战略协作伙伴关系”,同时全面签署《印度—东盟FTA》。此后,“东向”涵盖范围从东盟继续向东拓展到包括日本、韩国、澳大利亚等国在内的西太平洋地区,政策内容也从单一的经济交流拓展到包括政治、经济和安全内容的全方位合作。^①随着2005年印度成为东亚峰会(10+6)成员,以及2011年美国 and 俄罗斯正式加入东亚峰会对话机制,印度拥有了在地区机制中与世界主要国家对话的平台。

在印度“向东看”过程中,东盟及美、日、澳等国均给予积极回应。从东盟的角度来看,首先是印度经济自90年代中期以来的快速发展,使其本身逐渐成为了东盟具有广大市场和良好经济发展前景的合作伙伴。通过与印度的经济合作,东盟有望避免形成对中国贸易、投资和市场的过度依赖。其次,积极回应印度的区域合作需求是实现“保持东南亚地区大国力量平衡”战略目标的重要组成部分。自冷战结束以来,在世界主要大国实施战略收缩的背景下,单纯依靠东盟自身力量无法确保地区安全。对东盟成员国来说,利用各大国追求权力的欲望,使它们在地区内的力量投入彼此制衡以达到一种平衡的状态无疑成为最佳选择。由于中国快速崛起,东盟借助印度平衡中国影响力的迫切性有所提高。同样,日本、韩国、澳大利亚甚至美国积极加强与印度的合作,配合印度“东向”政策落实,难免具有类似考虑,地缘政治和战略平衡考量在印度“东向”政策中的分量因此不断提高。

早在“一带一路”倡议前,中国与南亚国家已经开展了卓有成效的合作,与东盟国家的合作也在经济指标上大幅领先印度。“21世纪海上丝绸之路”沿线的东盟、东盟、南亚国家、海湾地区国家以及非洲西海岸国家与中国的贸易与投资联系不断加强。仅2015年一季度,中国境内非金融类投资者共对全球142个国家和地区的2331家境外企业进行了直接投资,累计257.9亿美元,同比增长近三成。其中,中国对东盟、欧盟、俄罗斯和印度四个“一带一路”沿线经济体的投资达到122亿美元,占总投资额近一半。其中对东盟投资35.4亿美元,是去年同期4.4亿美元的8倍多(主要是中石油在荷兰投资28.85亿美元),对东盟和俄罗斯的投资亦分别增长51.4%和14.3%。由于《愿景》把“基础设施互联互通”列为“一带一路”建设的优先领域,且亚投行与丝路基金亦专注于提升沿线国家基础设施建设水平,预料中国对外投资,特别是对“一带一路”沿线国家的投资将持续增长。同时,中国作为世界第二大经济体、第一贸易大国、第一外汇储备国、第二能源消费国,外贸依存度高以及对进口能源高度依赖的现实,决定了中国虽不是印度洋沿岸国家,但在印度洋上的利益诉求已经越来越现实、合理且迫切。

三、凝聚“一带一路”的印度共识

当信任缺失,保持距离就是最佳选择;当空间重叠,增进互信亦能缓解矛盾。但中印不仅山水相连,且互为最大邻国,保持距离没有可能,增进互信又需要时间,化解中印合作困局看似难上加难。好在,我们已经从中印高层互动中看到了改善两国关系,摆脱合作困局的希望。^②去年9月习近平主席对印度访问已经透露出印度改善对华关系的愿望。谈及对两国关系的期望,莫迪把中印比喻为“两个身体、一种精神”,希望两国关系实现从“英寸到英里”的变化。习近平主席则表示,21世纪是亚洲世纪,中印两国的发展是关键。中国龙和印度象和谐共处、和平发展、合作发展,将惠及两国25亿人口,惠及广大发展中国家,将对地区和世界产生深远影响。在2015年莫迪访华前夕,两国决定于年内举行联合军事演习,以增进两军之间的合作,这实在难能可贵。当然,真正化解中印合作困局尚要付出巨大努力。唯有从长远入手,在历史问题、国家形象等方面对双方民众开展正确宣导,软化民间对立情绪,为长期友好发展奠定基础。既然“宽广的太平洋容得下中美

^①Tridib Chakraborti, *India's Southeast Asia Policy in the 21st Century: Perambulating the Horizon*, in Y. Yagama Reddy ed., *Emerging India in Asia - Pacific*, New Delhi: New Century Publications, 2007, p. 160.

^②张力《印度莫迪政府外交政策初探》,《南亚研究季刊》2014年第2期。

两个大国”，那么为什么着急否定“宽广的印度洋容得下中印两个大国”呢？

（一）构建高效政策沟通渠道

《愿景》中提到，加强政策沟通是“一带一路”建设的重要保障。在推动中印合作中，政策沟通，特别是高层级会商是消减疑虑，破除误解的有效手段。加强政府间合作，积极构建多层次政府间宏观政策沟通交流机制，深化利益融合，促进政治互信，最终达成中印“一带一路”合作新共识。目前来看，印度方面对改善对华关系也抱有较大期待，但时不时在加强与中印合作与限制中国在印度洋上的影响力之间来回摇摆，^①正需要中国对其进行耐心解释。在这一方面，“一带一路”具有两个显著优势：一是在机制安排上十分灵活，将现有制度安排与未来发展相结合，可塑性强；二是尊重沿线国家经济、社会以及文化差异，在意识形态方面不存任何要求，包容性好。而中印作为山水相连的邻邦，交往源远流长。作为崛起中的大国，双方都应从战略高度出发，高瞻远瞩，相向而行，以积极的态度力促信心建设，以多种渠道避免误解，化解疑虑。在这一方面，印度以创始成员身份加入亚投行就是一个积极信号。接下来，应借助中印高层互访的良好势头，建立“一带一路”框架下的政府沟通机制，向印方充分展示“一带一路”倡议的经济内涵，主动寻求与印度的国家发展战略对接。归根结底，“一带一路”顺应世界多极化、经济全球化、文化多样化、社会信息化潮流，而打造开放、包容、均衡、普惠的区域经济合作架构与印度的目标并无二致。

（二）充分发掘“一带一路”的经济内涵

“一带一路”对印度的机遇主要体现在经济方面，这也是印度积极加入亚投行的的重要原因。目前，中印经贸关系仍存在贸易结构失衡，投资渠道不畅的问题。以印度 2014—2015 财年计算，中印货物贸易已经突破 700 亿美元，中国稳坐印度最大贸易伙伴位置，但这一贸易量中却包含了印度对华 380 亿美元赤字。照理说，贸易失衡可以用投资来弥补，但受制于印度投资环境不完善，外国资本在印度的经营计划往往难以推进，即使投资项目建成投入运营，也会遇到层出不穷的麻烦。印度政府审批核准外国投资项目，在程序上繁冗低效，腐败严重，如果涉及征地拆迁，更难避免争端。此外，在印度投资还面临潜在的民族主义和民粹主义政治冲击。因此，改善投资环境，加强对进入印度市场的中国资本以及进入中国市场的印度资本的引导与保护，就成为“一带一路”的重要经济内涵。《愿景》中提到，要让“高标准自由贸易区网络基本形成”，这其中自然包括中印 FTA。如果“一带一路”果真在促进两国资本进入对方市场方面取得明显进展，中印贸易失衡的现状即有望得到扭转，这在客观上将促进双边经贸往来健康发展，并推动中印 FTA 由构想向现实迈进。

（三）充分利用现有合作机制

目前，中印在区域全面经济伙伴关系(RCEP)、亚欧会议(ASEM)、亚洲合作对话(ACD)、亚信会议(CICA)以及孟中印缅经济走廊(BCIM)等机制中均存在合作空间。而《愿景》亦重申以上机制对“一带一路”建设的重要作用。中国在 2014 年 APEC 峰会期间邀请印度以特邀嘉宾身份与会，虽然莫迪以印度尚不是 APEC 正式成员为由婉拒，但现任印度政府对国际经济合作的态度较前任已经有了较大差别。同时，印度虽暂时回避“一带一路”倡议，但对 BCIM 却表现出一定兴趣。2013 年 5 月，李克强总理访印期间，与时任印度总理辛格同倡议建设孟中印缅经济走廊，推动中印两个大市场更紧密连接。中印联合声明特别提出，两国共同倡议建设中印缅孟经济走廊，并将成立联合工作组，加强该地区互联互通。2014 年 9 月习近平主席访印期间，莫迪亦对 BCIM 做出了积极的回应。这无疑是一个积极的信号，意味着莫迪继承了辛格政府的政策，愿同中国就 BCIM 展开合作。接下来或可考虑将 BCIM 相关合作列为亚投行专题项目进行实际操作，加快 BCIM 在基础设施、人员往来、金融、旅游等领域的合作步伐。

（责任编辑：张婧）

^①Dr. Rahul Mishra, What China MUST do to get India on Silk Route, September 17, 2014. <http://www.rediff.com/news/column/what-china-must-do-to-get-india-on-silk-route/20140917.htm>.