

# 中尼印经济走廊建设: 战略价值及建设思路\*

林民旺

[内容提要] 自从中国提出“一带一路”倡议以来,逐渐形成了“六廊六路多国多港”的基本框架。然而,随着这一倡议的发展和推进,建设“中尼印经济走廊”的必要性逐步凸显。本文旨在探讨建设这一经济走廊的现实必要性和可行性,以及建设内容和实施路径,并且对这一经济走廊的潜在风险进行了初步分析。总体而言,中尼印经济走廊具备推进的现实可能,但是要照顾到印度的感受和需求,同时对接尼泊尔和中国西藏的发展需求,以期真正能够达到中尼印三方的发展对接。

[关键词] “一带一路” “中尼印经济走廊” 战略定位 实施路径

[作者简介] 林民旺,复旦大学国际问题研究院研究员、南亚研究中心副主任,从事印度问题研究。

2013 年习近平主席分别在哈萨克斯坦和印度尼西亚提出了“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”(以下简称“一带一路”)倡议。三年来,“一带一路”取得显著进展,完成了整体的战略规划,搭建出“一带一路”的整体骨架,着重形成了“六廊六路多国多港”的基本骨架。<sup>①</sup>同时,“一带一路”的金融支撑也基本到位,亚投行已经运营,丝路基金正式启动。2016 年 6 月习近平主席在乌兹别克斯坦最高会议立法院发表题为《携手共创丝绸之路新辉煌》的重要演讲,指出“‘一带一路’建设已经初步完成规划和布局,正在向落地生根、深耕细作、持久发展的阶段迈进”。<sup>②</sup>

然而,“一带一路”在南亚的建设却发展缓慢,孟中印缅经济走廊进展不大,中巴经济走廊的建设风险日益暴露和凸显。正是在这样的背景下,需要考虑推进并建设中国-尼泊尔-印度经济走廊(China-Nepal-India Economic Corridor, CNIEC)。事实上,2015 年 5 月莫迪总理访华期间,习近平主席就曾提出中印共同帮助尼泊尔灾后重建,探讨建立中尼印经济走廊的可能性,莫迪总理对此做出积极回应,并提议建立联合研究小组探讨中尼印经济走廊倡议。印度外长斯瓦拉杰也表示,印方对中尼印经济

走廊倡议持积极态度,愿通过建立联合工作组,探讨和推进这一进程。<sup>③</sup>2016 年 3 月 21 日习近平主席会见尼泊尔总理奥利时说,尼泊尔可以成为中印之间的桥梁和纽带,中方愿进一步探讨开展中国、尼泊尔、印

\* 本研究得到中国-东盟区域发展协同创新中心科研专项和教育部长江学者和创新团队发展计划的联合资助(合同编号: CW201503) 特此致谢。同时感谢中国社会科学院世界经济与政治研究所薛力研究员,中国社会科学院亚太与全球战略研究院吴兆礼副研究员,中国现代国际关系研究院南亚东南亚及大洋洲研究所李莉研究员、王世达副研究员,北京外国语大学谢韬教授,北京第二外国语学院徐亮副教授,河北经贸大学张树彬副教授等对本研究提出的意见和建议。文责自负。

① “六廊”是指打通六大国际经济合作走廊,包括新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国-中亚-西亚、中国-中南半岛、中巴、孟中印缅经济走廊。“六路”是指畅通六大路网,推动铁路、公路、水路、空路、管路、信息高速公路的互联互通。“多国”是指培育若干支点国家,根据推进“一带一路”建设的需要,结合沿线国家的积极性,在中亚、东南亚、南亚、西亚、欧洲、非洲等地区培育一批共建“一带一路”的支点国家。“多港”是指构建若干海上支点港口,围绕 21 世纪海上丝绸之路建设,通过多种方式,推动一批区位优势突出,支撑作用明显的重要港口建设。见中共中央国家机关工作委员会“读懂中国经济和社会发展必须了解的 16 个名词”,[http://www.zgg.org.cn/zhtbd\\_5658/2016qglh/jmssw/201603/t20160307\\_569465.html](http://www.zgg.org.cn/zhtbd_5658/2016qglh/jmssw/201603/t20160307_569465.html)。(上网时间: 2016 年 3 月 8 日)

② “习近平在乌兹别克斯坦最高会议立法院的演讲(全文)”,[http://news.xinhuanet.com/world/2016-06/23/c\\_1119094900.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2016-06/23/c_1119094900.htm)。(上网时间: 2016 年 12 月 19 日)

③ “王毅: 中印就共同参与尼泊尔重建以及探讨中尼印三国经济走廊达成共识”,[http://www.fmprc.gov.cn/web/wjzb\\_673089/xghd\\_673097/t1276059.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/wjzb_673089/xghd_673097/t1276059.shtml)。(上网时间: 2016 年 12 月 19 日)

度三方合作。<sup>①</sup>

尽管在中、尼、印的最高领导层面已经提出这一走廊的设想,但是却鲜见学术界的深入讨论。本文将主要讨论中尼印经济走廊的必要性及其战略价值、战略定位、建设方向和内容、推进风险及政策思考,意在引起学术界对这一问题的思考和讨论。

## 一、必要性及其战略价值

“一带一路”倡议是当前中国政府统筹内外发展的大战略。中尼印经济走廊的战略价值也要放在这一层面进行理解和思考。就此而言,中尼印经济走廊的战略价值体现在几个方面:

(一) 构建一套完整的中国周边外交大战略的需要。“一带一路”倡议的提出和建设,意味着中国的自我定位发生了重大转变。过去中国将自己定位为东亚国家,视野集中在周边中的东边和南边。“一带一路”倡议的提出和推进,可以看到中国将自己更定位为亚洲中心国家和欧亚大陆国家,这从六条经济走廊和“一路”的整体走向是朝西、南方位布局,就可以看出来。<sup>②</sup>而中国周边外交的布局变化,要逐渐发展为对周边的全方位外交。

依据《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》(以下简称《愿景与行动》),“一带一路”要贯穿整个亚欧非大陆。<sup>③</sup>虽然其规划通达南亚,但是由中国至南亚腹地的经济走廊却是缺失的,孟中印缅经济走廊沟通了中国与印度洋沿岸;中巴经济走廊主要布局在巴基斯坦国内。因此,从构建全方位的“一带一路”战略的需要上看,需要一条经济走廊能够真正深入到南亚腹地,进入南亚次大陆的核心圈,以期真正实现与印度的两大市场对接,将“中国‘世界工厂’与印度‘世界办公室’对接,实现优势互补,打造世界上最具竞争力的生产基地、最具吸引力的消费市场、最具牵引力的增长引擎”。<sup>④</sup>

(二) 完善中国内部的地区经济均衡发展的需要。“一带一路”既是对外战略的需要,也是内部经济发展的需要。经过30年的改革开放,沿海地区成为中国的经济中心。与此同时,这也导致两个大的不均衡:一是中国国内东西部经济发展的不均衡,西

部发展大大落后于东部;二是对外关系的不均衡,东重西轻。“一带一路”的建设要为西部的发展拓展新的空间。<sup>⑤</sup>但是,在西部省份参与建设“一带一路”的过程中,云南、广西、新疆都有直接联系的经济走廊与之挂钩发展,唯独西藏自治区缺失直接连通的经济走廊。在《愿景与行动》的布局中,西藏被定位为建设面向南亚的大通道。历史上,西藏曾作为历史上的南方丝绸之路、唐蕃古道、茶马古道段的重要参与者,与印度、尼泊尔、缅甸、不丹等国家接壤,具有独特的区位优势 and 地缘优势,成为中国与南亚国家交往的重要门户。再加上青藏铁路延伸线拉(萨)日(喀则)铁路已经于2014年建成通车,西藏对外开放区位优势进一步显现。

与此同时,西藏自治区政府在对外开放中也跃跃欲试。在2015年西藏自治区十届人大三次会议上,西藏首次正式提出了要推进建设“环喜马拉雅经济合作带”,通过加快建设南亚大通道,对接“一带一路”和孟中印缅经济走廊,构建对内对外开放型经济新格局。在西藏的设想中,“环喜马拉雅经济合作带”构想是以西藏作为中国对南亚国家开放的桥头堡,以樟木、吉隆、普兰、亚东等口岸为窗口,以拉萨、日喀则等城市和内地援藏省市为腹地支撑,推进中国与尼泊尔、印度、不丹、斯里兰卡等南亚国家在经贸、物流、投融资等方面的合作与发展。

从目前的状况来看,环喜马拉雅经济带的建设,不只是设想,合作的基础已经初步具备。就陆路交通而言,随着青藏铁路延伸线拉日铁路的通车,西藏已经形成了以青藏铁路、拉(萨)林(芝)铁路、拉日铁路为骨架的“y”字型铁路骨干网络。川藏铁路也被列为国家“十三五”规划重点项目,雪域高原又多

① “习近平会见尼泊尔总理奥利”,[http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq\\_676201/gj\\_676203/yz\\_676205/1206\\_676812/xgxw\\_676818/t1349371.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676812/xgxw_676818/t1349371.shtml)。(上网时间:2016年12月19日)

② 张蕴岭“风物长宜放眼量——关于‘一带一路’的再思考”,《世界知识》2016年第10期,第60~61页。

③ 参见“《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》发布”,[http://news.xinhuanet.com/gangao/2015-06/08/c\\_127890670.htm](http://news.xinhuanet.com/gangao/2015-06/08/c_127890670.htm)。(上网时间:2016年5月10日)

④ “习近平在印度世界事务委员会的演讲(全文)”,[http://news.xinhuanet.com/politics/2014-09/19/c\\_1112539621.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2014-09/19/c_1112539621.htm)。(上网时间:2016年5月10日)

⑤ 参见张蕴岭“如何认识‘一带一路’的大战略设计”,《世界知识》2015年第2期,第29页。

了一条与祖国西南互联互通的大动脉。就空中走廊的建设来说,除了已经成功首航的喜马拉雅航空公司外,拉萨贡嘎、林芝米林、昌都邦达等机场改扩建工程进展顺利,截至2015年底,西藏开通的国内外航线增至63条,通航城市达40个。<sup>①</sup>

(三) 稳定并发展西藏的需要,助力“治国必治边、治边先稳藏”。2015年8月24日,习近平总书记在中央第六次西藏工作座谈会上全面阐释了党的六大治藏方略,指出“必须坚持治国必治边、治边先稳藏的战略思想,坚持依法治藏、富民兴藏、长期建藏、凝聚人心、夯实基础的重要原则”,“发展是解决西藏所有问题的基础。切实贯彻治边稳藏的战略思想,就是要扎实有力推进西藏经济社会发展。”“要把增进各族群众福祉作为兴藏的基本出发点和落脚点,紧紧围绕民族团结和民生改善推动经济发展、促进社会全面进步,让各族群众更好共享改革发展成果。”<sup>②</sup>因此,中尼印经济走廊是推动西藏与周边国家的开放发展,稳定和发展西藏的重要举措。

对西藏而言,建设中尼印经济走廊有助于降低西藏人民的生活成本。藏区有大量的生活必需品需要从内地运输,成本较高。而南亚产出的热带水果和日常用品可输送到中国藏区,有助于降低中国藏区的生活成本。历史上,印度、尼泊尔与西藏的商贸往来程度就大大高于中国内地和西藏的经贸关系。与此同时,南亚是“疆独”、“藏独”势力的重要聚居地和活动地。10余万海外流亡藏人定居印度和尼泊尔,达赖喇嘛领导的所谓“西藏流亡政府”设在印度达兰萨拉,尼泊尔是境外“藏独”分子向中国境内渗透的主要通道。虽然印度、尼泊尔政府都坚持“西藏是中国领土不可分割的一部分”的政策,但南亚地区的“藏独”势力在各种力量的怂恿下仍然非常活跃。<sup>③</sup>因此,从这个意义上说,构建与南亚国家的良好关系,推动中国与南亚国家的经济发展与合作,也是中国实现西藏、新疆稳定,助力解决“藏独”、“疆独”的客观需要。

(四) 推进中国南亚外交战略的需要。中尼印经济走廊的建设,将能有效连接占世界总人口37%的三国人民,沟通世界上最有发展潜力的两大经济体。正如习近平主席在印度世界事务委员会上的演

讲所言,“中国同南亚的合作,犹如等待发掘的巨大宝藏,令人憧憬。”<sup>④</sup>推进中尼印经济走廊建设,符合中国对南亚的整体外交战略,即建设一个和平稳定、发展繁荣的南亚。同时,中尼印经济走廊的发展,还具有其他的战略效应。

一是调动印度与中国携手推进南亚经济合作与发展的积极性。印度传统上一直将喜马拉雅山南麓国家视作其独有的势力范围,而中尼印经济走廊的逐步推进将使印度逐步适应中国在南亚的常态化存在,实现“中国同印度一道,为本地区发展贡献更大力量,让喜马拉雅山脉两侧的30亿人民共享和平、友谊、稳定、繁荣。”<sup>⑤</sup>另一方面,自2014年5月莫迪总理上台以来,印度对华外交的消极面逐步呈现,对“一带一路”持模糊态度,反对中巴经济走廊,“冻结”孟中印缅经济走廊的推进。<sup>⑥</sup>通过中尼印经济走廊的推进,也能部分倒逼印度与中国共同建设发展南亚的目标。二是加大对尼泊尔经济发展和外交的支持。尼泊尔在经历了七年的制宪历程进程后,终于在2015年9月出台新宪法,政治混乱的局面有望逐步结束。2015年10月的选举中,尼左翼政党上台后奉行更加友华的外交。与此同时,印度对尼泊尔内政的干涉也在加强,双方关系跌入最低点。2016年8月尼泊尔政局生变,普拉昌达再度执政。然而,不论尼泊尔哪个政府执政,显然都需要中国经济的强力支持。中尼印经济走廊的推进,既是对尼泊尔政治稳定的支持,也是对尼改善民生的支持,客观上也有利于尼泊尔减少对印度的依赖,为中国进一步发展与南亚次大陆腹地的经济联系提供可能。三是推进中国与南亚国家整体关系的发展。南亚国

① “西藏加快沿边开放,扩大南亚朋友圈”,[http://news.gmw.cn/newspaper/2016-04/21/content\\_111920031.htm](http://news.gmw.cn/newspaper/2016-04/21/content_111920031.htm)。(上网时间:2016年5月10日)

② “习近平谈‘治边稳藏’:六大方略解决西藏发展问题”,<http://epc.people.com.cn/xuexi/n/2015/0906/c385474-27547908.html>。(上网时间:2016年10月10日)

③ 楼春豪、张明明“南亚的战略重要性与中国的南亚战略”,《现代国际关系》2010年第2期,第44页。

④ “习近平在印度世界事务委员会的演讲(全文)”,[http://news.xinhuanet.com/politics/2014-09/19/c\\_1112539621.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2014-09/19/c_1112539621.htm)。(上网时间:2016年5月10日)

⑤ 同上

⑥ 林民旺“印度对‘一带一路’的认知及中国的政策选择”,《世界经济与政治》2015年第5期,第42~57页。

家普遍经济发展滞后,存在基础设施落后的瓶颈问题。由于印度在南亚一体化中的推进不力,南亚国家普遍欢迎中国扩大在南亚的经济存在,普遍视中国“一带一路”是南亚国家发展的机遇所在。因此,通过中尼印经济走廊的机遇,也是推进和发展中国和整个南亚国家关系的需要。

总而言之,中尼印经济走廊的建设不仅有助于发展中国周边外交大战略、平衡区域经济发展,还助力于稳定发展西藏、发展中国对南亚的整体外交。

## 二、战略定位

推进中尼印经济走廊建设,首先需要解决的问题就是其战略定位。中国政府只是在政策层面提出过,并没有清晰地予以澄清。作为学术讨论,中尼印经济走廊的定位或可考虑集中在以下三个层面。

(一) 上策是将中尼印经济走廊建设为中国通向南亚的主通道或主渠道。将中尼印经济走廊作为通向南亚的主渠道,主要原因在于中巴经济走廊和孟中印缅经济走廊都不完全具备这样的现实可能性。中巴经济走廊定位为“一带一路”的旗舰工程,但是主要项目是在巴基斯坦境内,尽管走廊影响力可能辐射波斯湾、中亚、西亚,但是却并非定位为中国通向南亚腹地的主渠道。孟中印缅经济走廊是中国西南和周边国家互联互通的重要通道,但是主要影响范围也是在孟加拉湾、印度洋沿岸。

因此,对于南亚次大陆的腹地,“一带一路”规划仍旧缺乏进入的主通道。这是将中尼印经济走廊定位为中国通向南亚的主通道或主渠道的主要原因。但是,这一目标最大的困难来自印度。从印度对“一带一路”、孟中印缅经济走廊的消极态度上看,印度对与中国携手推进南亚互联互通持高度怀疑态度。印度已经习惯于作为南亚地区的霸主,对中国的进入尤为警惕。再者,印度总理莫迪强势上台后,整体上“亲美”的倾向已经呈现,虽然对中印经济合作持积极态度,但是这一倾向并不利于推进中尼印经济走廊建设。

(二) 中策是将中尼印经济走廊作为中巴经济走廊、孟中印缅经济走廊的替补或者补充,以防前二者在推进过程中出现停滞或逆转。

中巴经济走廊进展较为顺利,但是挑战也随着推进过程而逐渐显露。一是巴基斯坦内部各派基于政治、利益等需要,不时以中巴经济走廊为靶子。考虑到巴基斯坦政局不稳,且恐怖主义活动猖獗,仍然可能出现一些意外情况。二是中国期待中巴经济走廊能够在较短期内取得早期收益,发挥其“一带一路”旗舰的示范作用,以增强“一带一路”建设的信心。然而考虑到较长时期内中巴经济走廊路线实现自我维持功能,保证经济走廊沿线的人口密集、产业、运输量等要达到基本要求,仍旧可能存在较大困难。三是中巴经济走廊目前受到的外部压力越来越大。一方面,来自印度的压力在逐渐加大。2016年5月22-23日,印度总理莫迪访问伊朗时两国签署了关于查巴哈尔港的开发与运营的协议。莫迪声称,印度将有计划将印度-伊朗-阿富汗三方运输与过境走廊与南北运输走廊相连接,形成一端连着南亚,另一端连着欧洲的贸易网络。<sup>①</sup>查巴哈尔港离瓜达尔港只有72公里,形成对瓜达尔港的竞争,而阿富汗及中亚国家都可以绕开巴基斯坦而拥有出海口,这将降低对巴基斯坦依赖,也将降低中巴经济走廊自我维持和发展的可能性。另一方面,巴基斯坦国内外反对势力针对走廊的破坏活动正在逐渐升温。2016年巴基斯坦信德省发生了针对中国工程技术人员爆炸事件,也发生过反对中巴经济走廊的小规模游行示威。在俾路支省,巴基斯坦政府多次声称破获了外国势力(主要是印度)针对中巴经济走廊的破坏活动。<sup>②</sup>因此,对中巴经济走廊的建设不能过于乐观,而将建设中尼印经济走廊作为一种替代或者补充,或者可起到预防的功能。

孟中印缅经济走廊的推进速度并不理想。孟中印缅经济走廊联合工作组已经召开了两次会议,第

<sup>①</sup> “Remarks by Prime Minister at Chabahar Connectivity Event”, May 23, 2016, [http://www.mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/26838/Remarks\\_by\\_Prime\\_Minister\\_at\\_Chabahar\\_Connectivity\\_event\\_May\\_23\\_2016](http://www.mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/26838/Remarks_by_Prime_Minister_at_Chabahar_Connectivity_event_May_23_2016); 其他信息可见印度外交部: List of Agreements/MOUs Signed During the Visit of Prime Minister to Iran, May 23 2016, [http://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/26841/List\\_of\\_AgreementsMOUs\\_signed\\_during\\_the\\_visit\\_of\\_Prime\\_Minister\\_to\\_Iran\\_May\\_23\\_2016](http://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/26841/List_of_AgreementsMOUs_signed_during_the_visit_of_Prime_Minister_to_Iran_May_23_2016)。(上网时间:2016年10月20日)

<sup>②</sup> 刘宗义“用恐怖袭击阻中巴经济合作不会实现”, <http://rdecy-sf.ruc.edu.cn/displaynews.php?id=21992>。(上网时间:2016年10月20日)

三次会议计划在印度召开,但是却迟迟没有举行,四国的联合研究报告和建立四国政府间合作机制仍然被高高悬起,主要的阻力还是来自印度。印度有其自身顾虑,如经济走廊可能影响印度东北部形势。印度目前更加热心的是与东盟国家的东西方向的互联互通,而不是南北向的孟中印缅经济走廊。基于中巴经济走廊的未来风险和孟中印缅经济走廊的迟滞不前,将中尼印经济走廊定位为前二者的替代或者补充,也是较为现实的一种方案。

(三) 下策是将中尼印经济走廊完全定位为纯粹的经济合作框架,以具体项目为依托,而不是形成整体性的推进;或者是将中尼印经济走廊定位为中尼经济走廊,待印度逐步转变态度后,可适时地发展成中尼印经济走廊。这一定位的合理性在于,能够避免未来很多不确定状况的发生,尤其是尼泊尔内政变局和印度-尼泊尔关系的急剧恶化。

尼印关系仍在不确定的轨道上发展。2015 年 9 月尼泊尔推出新宪法后,由于未能满足尼裔马德西人的诉求,印度随后就对尼泊尔实施禁运,尼印关系遂陷入谷底。随着 2016 年 2 月奥利对印度进行为期 6 天的国事访问,尼印关系有所转圜,但是 2016 年 3 月奥利访华,仍促使印度政府对尼泊尔颇为担心,及至 8 月份普拉昌达重新上台之后略有好转。在这一过程中,显示出莫迪政府对南亚邻国的外交政策已经回到更加注重权力政治的传统,奉行更加强势的地区霸权政策。这为南亚地区的未来发展增加了诸多不确定性。

简言之,中尼印经济走廊至少可以考虑定位在不同的战略层面。不论选择何种定位都存在一定合理性和风险性,需要依据现实情况发展而做出选择。当然,就目前现实而言,不拘泥于某一具体定位,也许是最好的选择。

### 三、建设内容

经济走廊的建设离不开各方利益协调和汇集。结合中国、尼泊尔、印度的需求,中尼印经济走廊或可集中在以下几个方面推进。

(一) 基础设施的建设,实现青藏高原与南亚大陆的互联互通。通过建设和改造连接西藏与尼泊尔

的公路、铁路和航空线,进而再探讨由尼泊尔延伸到临近的印度比哈尔邦、北方邦的可能性。

中尼互联互通已经取得积极进展。2016 年 3 月尼泊尔总理奥利访华期间,双方强调要加强中尼间陆路交通基础设施,中方表示愿加快推进阿尼哥公路和沙拉公路修复保通项目可行性研究。2016 年 5 月 19 日,南亚公铁联运国际货运列车“兰州号”首批出口货物也经吉隆口岸成功出口尼泊尔。<sup>①</sup>此前 2014 年 8 月 19 日,西藏航空有限公司在加德满都与尼泊尔合作方签约,携手成立“喜马拉雅航空公司”,这一“空中桥梁”已经起到助力中尼印商贸和人员往来的重要作用。<sup>②</sup>

尤其重要的是,要探讨并研究规划建设中尼印跨喜马拉雅山铁路的可能性。目前,中国、尼泊尔和印度三国的交通主要依赖公路、航空和海运。客运主要依靠航空,货运主要靠海运,都难以满足未来运输需求及可持续发展的要求。中尼公路和中印公路沿线地质灾害频发,极易受到高原天气和复杂地形的影响,公路运输时常中断,各类事故也时有发生;而航空虽然节省时间,但成本却很高,尚不能被经济发展水平较低的三国民众所接受;海运主要用于运输大宗商品,因周期较长,不适合进行旅客和生鲜食品的运输。<sup>③</sup>中国与印度之间的货物运输 90% 是通过海运完成的。虽然位于中印边境上的乃堆拉山口岸于 2006 年重新开通,但是由于印方对贸易物品范围的限制、印方一侧辅助基础设施较差,使得贸易额和货运量均十分有限。中国大部分货物是通过天津港或者上海港运输到印度孟买港,反之亦然。海运虽然运输能力较大,长途运输成本较低,但运输时间较长,且中国广大的西部与印度地理接壤,海运将会无谓地增加运输时间和成本。<sup>④</sup>

中国与尼泊尔之间的货运主要通过中尼公路完

<sup>①</sup> “南亚公铁联运国际货运列车‘兰州号’首批货物成功出口尼泊尔”,<http://www.tdofcom.gov.cn/yw/3193.jhtml>。(上网时间:2016 年 5 月 30 日)

<sup>②</sup> “西藏航空与尼泊尔企业合建‘喜马拉雅航空’”,<http://www.chinanews.com/cj/2014/08-19/6509456.shtml>。(上网时间:2016 年 5 月 30 日)

<sup>③</sup> 谷芳芳、石振明、郑彦龙、白云“中—尼—印跨喜马拉雅铁路通道探讨”,《隧道建设》2014 年第 7 期,第 659 页。

<sup>④</sup> 同上,第 654 页。

成,因为该公路路况较差,极易受滑坡、泥石流等自然灾害的侵袭,致使事故频发,且该公路的运力也已接近饱和。因此,尼泊尔迫切需要一条通往中国和外界的便利通道,以解决目前面临的困境。从对外战略上说,连通中国的铁路通道,也能降低尼泊尔必须依赖印度的战略诉求,当然也有借力中国发展经济的愿望。<sup>①</sup>因此,可将建设中尼印跨喜马拉雅山铁路作为互联互通的重点予以考虑。未来铁路延伸到加德满都后,可再延伸到蓝毗尼、再连接比哈尔邦(获得印度支持的情况下)的三个佛教圣地,能开发构建出一个完整的佛教之旅的旅游线路。

道路基础设施提升后,尼泊尔就可能建立过境城市,可以通过中国从第三方国家进口商品。同时在尼泊尔与西藏接壤的地方建立边境经济特区,如将樟木口岸或吉隆口岸建成边境经济特区,以此扩大边贸的规模。尼泊尔现有 11 个工业园区和 11 个经济特区,整体而言对外资的吸引力不大,但是园区的基建水平相对较高。中尼在经济特区生产的产品可以输送到尼印经济特区,再经由开放的尼印边界输送到印度。

(二) 中尼印水电能源开发与能源管道建设。尼泊尔地处喜马拉雅山脉南麓,水电资源极为丰富,约占全球水电储量的 2.3%,但开发利用率极低。尼泊尔政府一直迫切希望开发国内丰富的水电资源,弥补国内电力供应缺口,并且出口创汇。尼泊尔政府计划在未来 10 年间开发 1 千万千瓦的水电项目,10 年计划列出了 11 个水库工程,其中中国投建的西塞提项目和布迪甘达基项目是重头戏。目前,尼泊尔全国已有 17 个工程项目正在建设中。

印度的能源资源禀赋不佳,电力以燃煤发电为主,污染大,石油和天然气严重依赖国外进口。依据印度工商业联合会和普华永道咨询部门的研究报告,印度要保持 GDP8%~9% 增速,电力供应就需要以每年 7% 的速度增长,因此未来印度能源的缺口将进一步增大,水力发电在印度的可持续发展和能源安全中起到重要作用,因为它符合可持续性、可用性、可靠性和可购性等要求。<sup>②</sup>正是基于这一基础,三方具备了共同开发水电能源、建设能源管道,实现能源网络互联的共同利益基础。

目前,西藏自治区依托“一带一路”战略,计划于 2020 年实现与尼泊尔的电力联网,逐渐连接南亚地区。目前,西藏电力基础设施已极大改善,不久将首先帮助解决尼泊尔多年来的电荒问题。<sup>③</sup>在中尼电力逐步实现联网的过程中,要探讨中尼印三方共同开发尼泊尔水电资源的可能性。中印双方要在投资层面上探讨能源合作,尤其是合作修建油气管网,投资生产发电设备,联合开发印度及第三国油气、水电资源的可能性。但是,目前这一阻力主要来自印度,能源是印度控制尼泊尔的重要抓手,印度一方面可以控制着尼泊尔的石油进口,另一方面也试图垄断尼泊尔的水电资源开发,因此与中国在尼泊尔水电开发和能源问题上的合作意愿较低。但是中尼水电开发和能源管道建设却是一个可行的选择方案,奥利总理访华时双方表示要尽早达成中方向尼方供应石油产品的商业协议,中方为尼方援建储油设施,派专家赴尼开展油气资源调查可行性研究。双方也建立能源合作对话机制,更好地开展长远合作规划,包括跨境电网、水电和太阳能等领域合作。

(三) 推进三方的贸易便利化,促进经济政策的融合。中尼贸易近年来快速增长,中国已稳居尼泊尔第二大贸易伙伴地位。但是,中尼贸易不平衡问题突出,双边贸易总额中 90% 以上是中国对尼出口。尼方尚无法提供有竞争力的出口产品和服务。

要解决双边贸易不平衡问题,一方面需要加强尼方一侧基础设施和口岸的建设,便利两国陆路贸易发展;另一方面要采取积极措施推进贸易便利化和经济政策的融合。目前中国对尼泊尔 95% 税目产品零关税优惠政策已经开始实施,涉及 7831 个税目产品。<sup>④</sup>即便如此,中尼贸易与印(度)尼贸易还是存在巨大差距。印(度)尼之间的开放边界、联系

① 谷芳芳、石振明、郑彦龙、白云“中—尼—印跨喜马拉雅铁路通道探讨”,《隧道建设》2014 年第 7 期,第 654 页。

② “外媒报道:2021—22 财年印度电力缺口或翻倍”,<http://np.mofcom.gov.cn/article/ztdy/baoxian/201606/20160601330878.shtml>。(上网时间:2016 年 10 月 20 日)

③ “西藏加大开放建设 南亚各国从中获益”,[http://news.ifeng.com/a/20160311/47792354\\_0.shtml](http://news.ifeng.com/a/20160311/47792354_0.shtml)。(上网时间:2016 年 10 月 20 日)

④ “尼泊尔贸易逆差分析及我应对措施”,<http://np.mofcom.gov.cn/article/ztdy/zgqy/201406/20140600628526.shtml>。(上网时间:2016 年 10 月 20 日)

汇率制度以及尼泊尔单方面享受的部分非互惠市场准入政策,都使得印度是尼泊尔最重要的出口市场。两国的经济融合度已经超出自由贸易协定水平,达到共同市场的标准。上述特点,加之地理位置的毗邻和运输成本的低廉,使得印度在短期内仍旧是尼泊尔无可替代的最大贸易伙伴。<sup>①</sup>正如尼泊尔经济学家拉姆·阿查亚指出,尼泊尔在贸易、对外直接投资和劳动力流动方面都未能与中国经济融合,扩大了尼泊尔所面临的经济成本。与中国未建立可靠的道路网络,对中国和印度在经济融合上没有实施相似的政策,尼泊尔自身为其贸易和经济的发展制造了障碍。与中国加深经济融合是建立一个繁荣、强大和有活力的尼泊尔的关键。目前尼泊尔与中国经济融合的水平是微不足道的。在服务贸易、人口流动(汇款)和外国直接投资等方面,尼泊尔与印度的联系则更多,尼泊尔与中国的这些流动几乎不存在。<sup>②</sup>因此,中尼可尽早启动并完成中尼自由贸易协定联合可行性的研究,以期达成一个全面的经济融合的合作框架。同时要寻求《中尼自由贸易协定》达成与中印“构建更加紧密的发展伙伴关系”之间可能的契合点,将中国在尼泊尔、印度的工业园区建设与对外投资进行综合的考量。

(四) 旅游开发。尼泊尔是世界著名的旅游目的地,西藏也于2015年定位为世界级旅游目的地,希望将旅游业打造成西藏的支柱产业,这跟尼泊尔以旅游业为基础的绿色可持续发展战略不谋而合,二者在旅游方面将有非常广泛的合作空间。

西藏阿里地区的神山圣湖在南亚印度教徒、佛教徒心目中地位非常高,都有到西藏朝圣的强大需求。但目前朝圣的道路条件非常差,乃堆拉山口对印度的开放已经呈现出效应。目前,通过简化手续去蓝毗尼等佛教圣地旅游参观,各方已经开展相关合作的磋商。中国游客赴尼泊尔、印度的旅游量并不大,主要限于道路基础设施的落后。中尼印经济走廊通过整合三地旅游资源,改善道路基础设施,将促进泛喜马拉雅山脉旅游圈的形成,真真切切地为三地人民带来实惠。以青藏铁路的建成为例,西藏地区的游客接待量自青藏铁路开通前2005年的180万人次激增到了2012年的1058万人次,在短

短的7年内增长6倍。其中,选择乘坐火车进藏的游客占总数的45%左右。可以预见,随着连接西藏和尼泊尔、印度的道路基础设施的不断完善,游客数量将会日益增加。<sup>③</sup>正如尼泊尔驻华大使马赫什说,预计2016年西藏将接待国内外游客2300万,如果尼泊尔能吸引其中的1/10,对尼泊尔经济的影响也将是巨大的。<sup>④</sup>

总之,以上就中尼印经济走廊可能的合作领域进行了初步探讨。除此之外,中尼印三方在其他领域也有合作空间,遵循共商、共建、共享原则,积极发挥各方积极性,寻求彼此的利益汇聚,就能够找到更广的合作空间。

#### 四、推进风险

地理因素一直制约着中尼印开展跨喜马拉雅山的经济合作。随着技术进步,地理障碍正在减弱,但是中尼印经济走廊的建设仍旧面临着政治风险。

(一) 印度因素。“一带一路”提出后,尼泊尔一直比较积极,表示愿意做南亚与中国的桥梁,共同复兴南方丝绸之路。尼的这一态度事实上是比较一贯的。2005年尼泊尔贾南德拉国王就在印度尼西亚举行的不结盟国家首脑峰会上正式提出把尼泊尔作为“过境经济体”(transit economy),呼吁中国加入南盟。同年,贾南德拉国王还派财政部长率领代表团访问中国,探讨中尼边界开放更多路线促进双边贸易,同时向中方表达了将青藏铁路延伸到中尼边界以后至加德满都的愿望。尼泊尔领导人能充分认识到自身的地缘政治困境。2010年尼前总理普拉昌达提出“三边战略关系(trilateral strategic relations)”概念,认为“能够同时兼顾到三方利益”。2012年尼泊尔前总理巴塔拉伊同样称尼泊尔要扮演“友谊之

① “如何削减尼泊尔对印度的贸易赤字”,<http://np.mofcom.gov.cn/article/ztdy/zgqy/201408/20140800701180.shtml>。(上网时间:2016年10月20日)

② “尼经济学家:与中国加深经济融合是建立一个繁荣强大尼泊尔的关键”,<http://np.mofcom.gov.cn/article/ztdy/baoxian/201601/20160101232561.shtml>。(上网时间:2016年10月20日)

③ 谷芳芳、石振明、郑彦龙、白云“中-尼-印跨喜马拉雅铁路通道探讨”,《隧道建设》2014年第7期,第654页。

④ “尼泊尔总理来中国签“大协议”外界猜测打中印两张牌?”<http://www.tibet.cn/tibet-rediscovery/summarize/145878792269.shtml>。(上网时间:2016年5月20日)



桥”的角色,而不是做“夹在巨石中的番薯”。不论是普拉昌达还是巴塔拉伊都非常清楚印度在尼泊尔生存和发展中的重要性。

对于印度而言,尼泊尔是关系到印度国家安全利益的缓冲国,《尼印和平友好条约》给印度指导甚至控制尼泊尔外交提供了合法途径。印度可以影响尼泊尔的手段很多。尼泊尔经济对印度的经济依赖程度超过了60%,而且与印度贸易存在巨大的逆差并在不断扩大。在油气方面,尼泊尔长期以来100%依赖印度,印度石油公司一直是尼的唯一合作伙伴。尼泊尔的多党制,一方面降低了印度操控尼泊尔内政的可能性;另一方面,尼泊尔大量精英都是亲印的。大量尼泊尔人在印度工作生活,以及两国相同宗教和文化的联系,这都是中国无法取代的。从印度对尼泊尔存在的根深蒂固的地缘政治思维上看,印度不会轻易接受中尼印经济走廊。对印度而言,如果接受中尼印经济走廊,就意味着与中国共享“势力范围”,而印度一直的观念是南亚是印度独有的“势力范围”。因而,自习近平主席与莫迪总理在2015年5月谈起中尼印经济走廊,印度虽然对建议表示积极,但是不论从官方到民间都对这一倡议保持沉默。因此,建设中尼印经济走廊要充分预估到印度的因素。

(二) 尼泊尔内政因素。经济发展是尼泊尔政权现在面临的首要任务。营造良好投资环境,吸引中国在基础设施和能源上的投资是尼泊尔的重要目标。尤其当前尼泊尔处在政治过渡时期,中国迅速成为尼最大投资国,对尼泊尔的意义尤为重要。但是,尼泊尔内部高度分化。北部山区的人民相对亲华。南部平原地区与印度有密切的经济与文化联系,因此较为亲印。南部特莱平原的马德西人本来就是印度后裔。庞大的马德西人对尼泊尔内政起到重要作用。2015年9月以来的尼泊尔石油危机,实际挑起各种抗议活动的是马德西人,而印度对马德西人的支持也间接鼓励他们对尼泊尔政府的抗议。对于中尼印经济走廊的建设,完全可能由于印度态度导致尼泊尔国内政治力量出来反对,影响该走廊的建设进度。同时,随着中国投资越来越多进入尼泊尔,在外部势力的影响下,媒体和知名人士炒作项

目环保问题也可能加剧,毕竟喜马拉雅山的生态系统本身就脆弱。

(三) 西藏稳定的风险。尼泊尔是“藏独”势力进出西藏的主要通道。近年来,中尼在维护西藏安全和稳定方面取得了很大进步,尼泊尔保证在尼领土上不会发生反华行为。尼泊尔和中国的边防合作也能够比较有效地防范“藏独”分子经由尼泊尔北部进入到南亚各地。但是,随着中尼印经济走廊的建设,便利人员往来的同时,也带来一定的风险。特别是尼泊尔政局更迭,亲印领导执政后可能对“藏独”组织纵容。因此,中尼印经济走廊的建设要加强执法机构之间的信息交流、能力建设、培训合作,尽早商签双边司法协助条约和引渡条约,加强边界管理,共同打击非法越境和跨境犯罪。

简言之,中尼印经济走廊的需要考虑到其政治风险,不论是印度的态度、尼泊尔的内政,甚至藏独势力的活动,都可能会影响到这一经济走廊的建设。既要风险有足够的预防和准备,也要有足够的耐心来逐步发展这一经济走廊。

## 五、推进路径的思考

中尼印经济走廊依据其战略定位,建设力度和路径选择上有所差别,但是作为整体,在推进中都可遵循一些基本原则和路径。

(一) 整体推进模式。中国与巴基斯坦的经贸合作是以中巴经济走廊为引领,以瓜达尔港、能源、交通基础设施和产业合作为重点,形成“1+4”的经济合作布局。这一模式适用于中尼印经济走廊,可以形成以能源、交通基础设施、产业园区(或经济特区)、旅游相结合的合作布局。印度在伊朗的查巴哈尔港建设印度-伊朗-阿富汗三方经济走廊采取的也是工业园+交通基础设施+能源管道的方式。

(二) 坚持共商、共建、共享的推进原则。中尼印经济走廊的建设过程中,必须积极地坚持共商、共建、共享的合作原则。这符合中国对区域经济合作的一贯原则。2015年6月25日,中国外交部长王毅在加德满都会见印度外长斯瓦拉杰时,强调中国愿与印度、尼泊尔加强协调,就尼泊尔重建开展三方合作。<sup>①</sup>习近平主席2016年3月21日会见尼泊尔总



理奥利时说,中方愿进一步探讨开展中国、尼泊尔、印度三方合作。<sup>②</sup>王毅部长指出,尼泊尔只有中印两个邻国,与两个大国为邻,对尼不是劣势,而是区位优势。我们愿意看到尼同中印都保持友好关系,而中印可以发挥各自优势,携起手来,共同帮助尼泊尔加快发展。尼泊尔保持稳定和发展,也符合中印双方的利益。尼泊尔完全可以成为中印互利合作的舞台,而不会是竞争博弈的赛场。<sup>③</sup>坚持这一原则既是向印度释放积极的合作信号,同时也是清醒地认识到印度可能在其中扮演的消极角色。

(三) 坚持中尼先行以倒逼走廊整体发展的做法。2006 年中印通过开通乃堆拉边贸市场,以期达到扩大经贸合作的目标,但是迄今没有实现,显然是由于双边关系而构成了障碍。中尼印经济走廊建设中,尼泊尔的积极性最高,采取中尼先行有助于整体走廊的建设。

(四) 探讨中尼印经济走廊与南亚区域合作机制对接的可能性。印度并不喜欢尼泊尔扮演中国与南亚经济通道的角色,却更偏好尼泊尔能扮演喜马拉雅山南麓国家的对接经济体(bridge economy),将尼泊尔与印度北阿坎德邦、锡金邦相连,创造一个

喜马拉雅山经济走廊(Greater Himalayan Economic Corridor)。尼泊尔也希望能将孟中印缅经济走廊延伸到不丹、锡金、尼泊尔。如此一来,就可以探讨孟中印缅经济走廊与印度主导的 BBIN 对接的可能性,进而讨论环喜马拉雅山经济圈的可能性。因此,可以探讨将中尼印经济走廊建设放在南亚区域合作框架下进行建设的可能性。

(五) 注重发挥地方政府的积极性。南亚国家中央政府的权力普遍较弱,地方政府事实上起到更大的作用。因此,要积极与尼泊尔、印度的地方政府打交道,注重对地方政府做工作。○

(责任编辑:孙茹)

① “王毅:中印就共同参与尼泊尔重建以及探讨中尼印三国经济走廊达成共识”,[http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq\\_676201/gj\\_676203/yz\\_676205/1206\\_676812/xgxw\\_676818/t1276059.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676812/xgxw_676818/t1276059.shtml)。(上网时间:2016年5月20日)

② “习近平会见尼泊尔总理奥利”,[http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq\\_676201/gj\\_676203/yz\\_676205/1206\\_676812/xgxw\\_676818/t1349371.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676812/xgxw_676818/t1349371.shtml)。(上网时间:2016年5月20日)

③ “王毅:尼泊尔是中印互利合作的舞台,而非竞争博弈的赛场”,[http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq\\_676201/gj\\_676203/yz\\_676205/1206\\_676812/xgxw\\_676818/t1328028.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676812/xgxw_676818/t1328028.shtml)。(上网时间:2016年5月20日)

(接第 14 页) 第五,加强与美国在能源和基础设施建设等议题上的合作,使之成为中美经贸关系的新增长点。中美在天然气领域存在广阔的合作空间,页岩气革命使美国的天然气价格低廉,特朗普政府为刺激就业,将继续加大国内能源开发力度,中国则提出到 2020~2025 年将天然气在一次能源占比中提高到 10% 以上。要实现这一目标,中国可通过鼓励美国放开天然气出口限制,协助美国建立液化天然气码头,增加天然气进口。此外,中美还可以探讨基础设施建设合作的可能,基础设施建设是“特朗普经济学”的核心内容,中国正在通过“一带一路”倡议进行基础设施投资,因此加强基础设施建设合作可成为中美经贸合作的新抓手。中美可以考虑成立“基础设施建设委员会”,最大限度利用双方优势,在短期内大幅改善美国的基础设施,同时撬动中国在美国的大量存量资金。

第六,优化国内产业结构,继续淘汰以钢铁业为代表的过剩产能,加快制造业产业升级。特朗普任命在里根时期以打“贸易战”而闻名且代表钢铁产业利益的莱特希泽担任美国贸易代表,因此中美“贸易战”可能率先在钢铁领域展开。美国可能会对中国的钢铁出口实施更加严厉的双反调查,并且发起类似当年针对日本的“自愿出口限制”谈判。在这种情况下,中国必须加快淘汰国内的过剩产能,不能寄希望于通过对美出口来消化过剩产能。同时,中国还需加快制造业产业升级,提高中国在全球产业链中的地位,以增加中国在全球经济竞争中的筹码。在全球新一轮产业革命起步之时,中国应抓住机遇,继续推动“中国制造 2025”战略,打造“制造强国”,改善出口贸易结构,以此应对可能出现的贸易保护主义浪潮。○

(责任编辑:吴兴佐)

sovereignty and interests of the SCS. China's countermeasures have achieved overall positive results. Faced with uncertain prospects in the SCS, China needs to research United States' SCS policy after Donald Trump takes office and its impact on the situation in the SCS, and figure out how to get a favorable position in the SCS game.

**Keywords:** Obama Administration, China, South China Sea, Strategic Posture

## **China – Nepal – India Economic Corridor: Its Strategic Significance and Developing Model**

*Lin Minwang*

**Abstract:** Chinese President Xi Jinping put forward The Belt and Road initiative in 2013. Progress was achieved in the development of six economic corridors and six channels for communications and distribution with key countries and ports serving as connection hubs. It provides opportunities to develop China – Nepal – India Economic Corridor (CNIEC) in South Asia. The paper tries to explore the necessity and feasibility of CNIEC. At the same time, the author will make a preliminary risk assessment for CNIEC. In conclusion, if China and Nepal want to develop CNIEC, it should take India's feelings and needs into consideration, and try to find common interests among three countries.

**Keywords:** The Belt and Road Initiative, China – Nepal – India Economic Corridor (CNIEC), Triangle Relations

## **The “Santos Model” in the Colombian Peace Process: from the Perspective of Non – traditional Security**

*Li Haomin*

**Abstract:** The Colombian peace process is a typical case of non – traditional security issue in Latin America, which has experienced the transformation from traditional civil war to the matter of state and social governance from the perspective of non – traditional security. Unaware of this transformation, the successive governments since the 1980s failed to rebuild the peace after having tried various kinds of ways. The Colombian Peace Process has achieved significant progress because of the utilization of the Santos Model which is a new model in the non – traditional security field. For this reason, the President Santos won the 2016 Nobel Peace Prize. The Santos Model has made a significant contribution in solving domestic non – traditional security issues, which may be a breakthrough and have wide range of reference in the world.

**Keywords:** Santos Model, Colombia, Non – traditional Security, Domestic Armed Conflict, Construction of State Capability

( Edited by Zhang Yimeng)