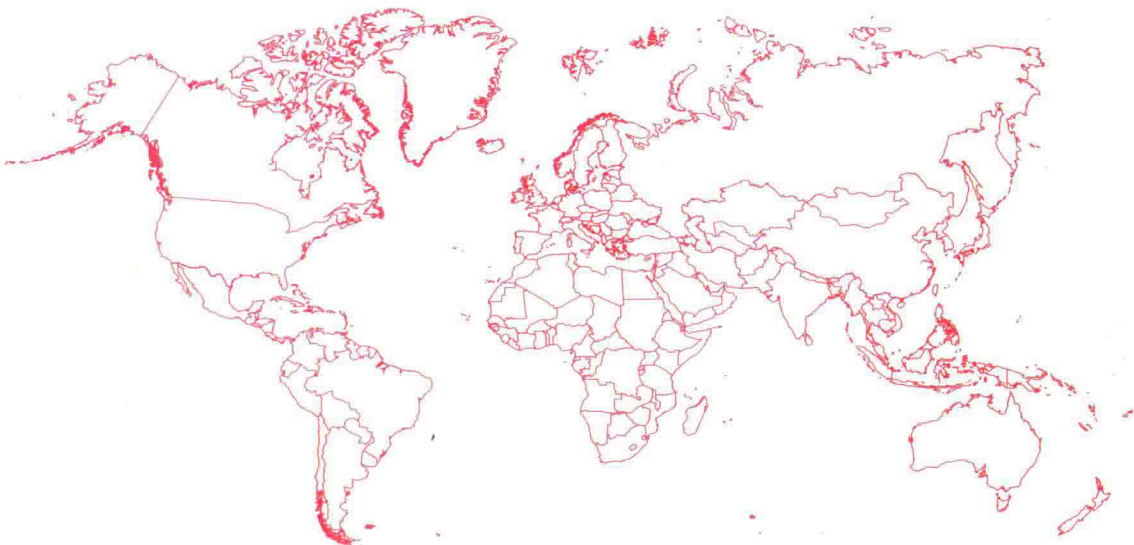


**MARITIME SILK ROAD
AND
CHINA-ASEAN RELATIONS**

**海上丝绸之路
与中国—东盟关系**

杨晓强 许利平 / 主编



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

**MARITIME SILK ROAD
AND
CHINA-ASEAN RELATIONS**

**海上丝绸之路
与中国—东盟关系**

杨晓强 许利平 / 主编



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

海上丝绸之路与中国—东盟关系/杨晓强, 许利平主编.

—北京: 社会科学文献出版社, 2015. 12

ISBN 978-7-5097-7679-7

I. ①海… II. ①杨… ②许… III. ①海上运输—丝绸之路—21世纪—文集 ②对外经济关系—中国、东南亚国家联盟—文集 IV. ①K203-53 ②F125.531-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 147312 号

海上丝绸之路与中国—东盟关系

主 编 / 杨晓强 许利平

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 王玉敏

责任编辑 / 高 靖 王玉敏

出 版 / 社会科学文献出版社·国际出版分社 (010) 59367243

地址: 北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编: 100029

网址: www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心 (010) 59367081 59367090

读者服务中心 (010) 59367028

印 装 / 三河市东方印刷有限公司

规 格 / 开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 10 字 数: 116 千字

版 次 / 2015 年 12 月第 1 版 2015 年 12 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978-7-5097-7679-7

定 价 / 49.00 元

本书如有破损、缺页、装订错误, 请与本社读者服务中心联系更换

 版权所有 翻印必究

序 言

海上丝绸之路是中国历史上以丝绸和其他商品贸易为特征、连接中外海上贸易的交通线，以及由此建立起来的源远流长的中外经济、贸易和人文的联系。这条沟通东西方商贸和人员往来、促进彼此文化交融的海上大动脉，自古以来对中国和沿线各国的经济社会发展都产生了深远影响。进入 21 世纪，中国领导人站在新的历史高度、着眼于世界大局、面向中国与东盟及相关国家的长远合作，提出了建设新海上丝绸之路的战略构想。21 世纪海上丝绸之路在传承和平友好、互利共赢价值理念的基础上，注入了新的时代内涵，合作层次更高，覆盖范围更广，参与国家更多，将串起连通东盟以及各大经济板块的市场链。建设 21 世纪海上丝绸之路，对于形成全方位的对外开放新格局、促进我国与沿线国家的友谊与合作共赢，必将产生深远影响。

鉴于 21 世纪海上丝绸之路的重大战略意义，众多科研机构、智库和学者就这一极富创造性的构想进行了多维度的深入探索，成果颇丰。以此为背景，广西民族大学东盟学院和中国社会科学院亚太与全球战略研究院于 2014 年 6 月在南宁共同主办了“21 世纪海上丝绸之路与中国—东盟命运共同体”学术研讨会。研讨会旨在梳理海上丝绸之路的历史，探讨新海上丝绸之路的战略内涵和意义，

展望未来。同时，研讨会还希望加强相关专家学者之间的沟通、交流、联系，形成合力，进一步推进该领域研究，更好地服务于国家和地方发展战略。会议的筹办得到广西社会科学院、钦州学院、广西国际商务职业技术学院等科研院所的热情支持。广西壮族自治区政府有关部门亦给予了高度关注，广西北部湾办公室和广西国际博览事务局领导专程出席研讨会并致辞。

与会专家学者围绕“历史上的海上丝绸之路与中国—东盟关系”“21 世纪海上丝绸之路与中国—东盟关系”“21 世纪海上丝绸之路与中国—东盟命运共同体”等议题交流学术成果，其观点和建议反映了学者们富有时代洞见的深度思考。现筛选部分论文，集册出版，以资参考。

编者

二〇一四年八月

目录

CONTENTS

21 世纪海上丝绸之路与东盟战略支点国家建设

.....	周方冶 许利平 / 001
一 海上丝路战略支点建设的基本要点	/ 002
二 海上丝路战略支点建设的发展目标	/ 005
三 海上丝路战略支点建设的工作机制	/ 011
四 东盟支点国家建设	/ 014

“一带一路”与中国新时期的周边战略

王俊生 / 021

一 “一带一路”提出的中国周边背景	/ 022
二 “一带一路”对中国周边战略的影响	/ 029
三 “一带一路”政策设计与优化的视角	/ 033
四 结语	/ 039

对建设 21 世纪海上丝绸之路的思考

古小松 / 040

一 政治外交：和平共处	/ 040
二 经济贸易：合作共赢	/ 043
三 民间文化：和谐交流	/ 046

古代海上丝绸之路及其对 21 世纪海上丝绸之路

建设的启示	梁 鸿 / 050
-------------	-----------

一 历史上的海上丝绸之路	/ 051
--------------------	-------

二 海上丝绸之路的特点	059
三 对 21 世纪海上丝绸之路建设的启示	062
四 结语	065
人道主义援助与中国—东盟命运共同体建设	罗 霞 / 066
一 概念界定和研究概述	066
二 中国对东盟国家人道主义援助的历史发展	069
三 人道主义援助对中国—东盟命运共同体的意义	074
四 人道主义援助的问题分析与对策建议	077
互联互通与中国—东盟命运共同体	张高原 / 082
一 中国—东盟命运共同体	083
二 中国与东盟的互联互通	086
三 中国与东盟互联互通的模式	090
四 重启海上丝绸之路, 在全方位互联互通基础上 打造多层次中国—东盟命运共同体	096
五 结论	099
历史上广西北部湾地区与东南亚地区的海上交往	吴小玲 / 100
一 历史上广西北部湾地区海上交往的主要地区	101
二 历史上广西北部湾地区与东南亚 地区海上交往的特点	109
三 广西北部湾地区与东南亚地区交往中持续影响的 因素	111
21 世纪海上丝绸之路建设与东洋航线: 历史与现实反思	陈丙先 / 116
一 东洋航线的开辟	116
二 东洋航线与中菲关系	119
三 东洋航线与中国—拉丁美洲联系	122

四 东洋航线之遗风：贸易与宗教仍是主题	/ 125
五 东洋航线的重建与文化调适：中国礼仪之争的启示	/ 127

21 世纪海上丝绸之路的区域协同发展

——以跨国艾人族群为中心	何良俊 / 129
一 区域：海上丝绸之路研究与实践的一种视角	/ 130
二 区域联动：跨国民族协同发展是推力	/ 131
三 语言及族源：跨国民族实现协同发展的基础	/ 134
四 结语	/ 137

中国—东盟自由贸易区建设成果和 21 世纪海上丝绸之路

.....	黄耀东 / 138
一 中国—东盟自由贸易区建设现状	/ 139
二 古代海上丝绸之路的开辟和 21 世纪 海上丝绸之路的提出	/ 149
三 政策建议	/ 151

21 世纪海上丝绸之路与东盟 战略支点国家建设

周方冶 许利平*

2013 年 10 月,习近平主席在印度尼西亚国会演讲时,首次提出共建“21 世纪海上丝绸之路”的倡议^①。同年 11 月,中共十八届三中全会在《关于全面深化改革若干重大问题的决定》中强调,要“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”。2014 年 3 月,李克强总理在第十二届全国人民代表大会二次会议《政府工作报告》中,明确要求“抓紧规划建设丝绸之路经济带、21 世纪海上丝绸之路”。2014 年 11 月,习近平总书记在中央外事工作会议上发表重要讲话,强调“要切实加强务实合作,积极推进‘一带一路’建设,努力寻求同各方利益的汇合点,通过务实合作促进合作共赢”^②。

作为新时期中国对外开放的重要战略构想,丝绸之路经济带与

* 周方冶,博士,中国社会科学院亚太与全球战略研究院副研究员;许利平,中国社会科学院亚太与全球战略研究院研究员,博士生导师。

① 习近平:《携手建设中国—东盟命运共同体》,2014 年 10 月 4 日, http://news.xinhuanet.com/world/2013-10/04/c_125482798.htm, 2014 年 12 月 1 日访问。

② 《习近平出席中央外事工作会议并发表重要讲话》,2014 年 11 月 29 日, http://news.xinhuanet.com/2014-11/29/c_1113457723.htm, 2014 年 12 月 1 日访问。

21 世纪海上丝绸之路的“一带一路”倡议承载着贯彻落实“向西开放”的发展重任。对国内而言,这有利于推动西部大开发,改善区域发展失衡问题,促进产业结构升级;对周边国家而言,有助于“一带一路”沿途国家尤其是发展中国家开展互利共赢合作,构建公平合理的产业分工体系,维护和谐稳定的地区安全环境。

然而,亚欧地区复杂的地缘政治关系,尤其是大国之间的竞争与博弈,以及差异明显的经济发展水平和社会文化传统,都使得“一带一路”倡议从构想变为现实面临重重困难。针对丝绸之路经济带建设,习近平主席提出了“以点带面,从线到片,逐步形成区域合作”的工作思路。这对 21 世纪海上丝绸之路(以下简称海上丝路)建设同样适用。于是,如何有效构建战略支点,也就成为海上丝路建设起步阶段的首要议题。

一 海上丝路战略支点建设的基本要点

关于战略支点的概念界定,国内外学界尚未达成共识。本文认为,战略支点是指在次区域的、区域的、跨区域的,或全球的多边合作框架下,通过战略性的双边互动、交流与合作,能有效发挥全局的或关键的支撑作用,并能对多边合作其他各方产生积极的示范、引导和激励效应,从而切实保证多边合作进程稳定、和谐、有序的国家或地区。从海上丝路的战略支点建设来看,我们应当着重把握以下基本要点。

(一) 战略支点建设具有阶段性,需形成合理的功能定位,切实保证诉求、能力与目标的相互契合

作为横跨欧亚、沟通两洋的宏大战略构想,海上丝路建设是循

序渐进的长期发展过程,很难在短期内一蹴而就,需要分阶段逐步落实。这就使得战略支点建设需要依据总体战略的进展情况,分步骤、有重点、见实效地有序推进,从而集中力量突破海上丝路建设的发展瓶颈。

诚然,从理想状态看,战略支点的建设是起步越早越好,数量越多越好,进展越快越好。但问题在于,任何战略支点建设都需要包括资金、技术、人才等在内的大量资源投入,否则很难取得预期成果,甚至会适得其反。我国是全球第二大经济体,但在有效满足国内社会经济发展需求后,可用于“走出去”战略的资源依然相对有限,难以保证所有潜在战略支点的共同建设需要,唯有选取更有价值的国家(地区)率先构建战略支点,再做进一步的延伸和拓展。

(二) 战略支点建设具有曲折性,需立足于长远规划,坚持将可持续发展作为评判得失的根本标准

战略支点建设需经历从相互接触到相互认知,再到相互信任,最后到相互交融的发展过程,其间由于文化差异、利益分歧,以及外部大国阻碍等因素影响,难免产生各种误解、摩擦、冲突等不利情况,从而使得建设道路曲折难行,甚至会出现反复。2014年7月,缅甸单方面宣布无限期搁置中缅高铁建设项目,结果不仅严重影响中南半岛的印度洋战略通道建设,而且在一定程度上损害了长期以来的政治互信。其中,既有缅甸高层借机提高要价的政治因素,也有缅甸中央与少数民族地方的利益分歧因素,更有美日等国家施加压力的外部因素。

作为负责任的大国和海上丝路的倡议者,我国在战略支点建设

上必须有恒心、耐心和信心。一方面,要充分理解相关国家在对华合作中的患得患失——既想搭乘中国经济的“顺风车”,又担心中国崛起后的地缘政治和安全风险——从而宽容对待相关国家的犹豫、反复和“搞平衡”;另一方面,要立足长远规划,坚持“亲、诚、惠、容”方针,将双边关系做实、做细、做深,通过实际行动化解相关国家的顾虑和担忧,夯实双方互利共赢的合作基础。战略支点建设必须坚持可持续发展原则,严防“短期红利”和“抄近路”利益冲动,尤其是在经济合作中,要重视环境保护、劳工保障、社区交流等看似费时费力的“赔钱工作”。唯有如此,方能自下而上形成良好的民意基础,进而为战略支点建设提供可持续的发展动力。

(三) 战略支点建设具有开放性,要着眼于多边合作,充分发挥双边合作的示范、引导、激励作用

海上丝路建设的根本目的在于搭建公平、合理、安全、有序的多边合作框架,从而为沿途国家尤其是发展中国家提供互利共赢的良好发展环境,因此,其建设成效在很大程度上取决于沿途国家的广泛参与。这就使得海上丝路的战略支点建设,必须在积极推进双边合作基础上,进一步将着眼点延伸到多边合作,充分发挥双边合作的示范、引导、激励作用,促使其他国家共同参与海上丝路建设。

具体来看,一是要在双边合作中积极树立成功典范,形成“用事实说话”的示范效应,从根本上瓦解美日等国家利用媒体和非政府组织歪曲我国形象的不实之词,化解其他国家的担忧和顾虑;二是要在双边合作中进一步摸索和完善适用于发展中国家的合作模式,并在此基础上积极引导其他国家理解和接受海上丝路的多边合作框架;三是要在双边合作中合理运用外溢效应,从而对其他国家

形成有效激励,既要避免以邻为壑引起其他国家抵制,也要避免不受约束的“搭便车”现象,促使其他国家明确意识到,唯有参与海上丝路的建设,方能最大限度地获得共同发展的合作收益。

二 海上丝路战略支点建设的发展目标

我国长期奉行睦邻友好的外交政策,与印度尼西亚、马来西亚、缅甸、泰国等保持良好的传统友谊,尤其是与缅甸和泰国,素有“胞波情谊”和“中泰一家亲”之誉,不过,要想成为海上丝路的战略支点,依然有很长的路要走。战略支点建设是双边关系从量变到质变的发展过程,所体现的是双方在战略层面的平等、互信与共赢。有关战略支点的建设目标,西方学界讨论较多。不过,由于我国一贯坚持不结盟原则,坚持国际关系民主化,坚持和平共处五项原则,坚持国家不分大小、强弱、贫富都是国际社会的平等成员,坚持世界的命运必须由各国人民共同掌握^①,因此,西方学界基于军事同盟、霸权主义、强权政治等冷战意识形态形成的建设目标,并不适用于海上丝路建设的新型国家间关系。

海上丝路战略支点的建设目标,必须要有中国特色、中国风格、中国气派,要遵循“周边命运共同体”的基本原则,秉持亲、诚、惠、容的周边外交理念,坚持与邻为善、以邻为伴,坚持睦邻、安邻、富邻,深化同周边国家的互利合作和互联互通^②。本文认为,可以从下述方面加以把握。

① 《习近平出席中央外事工作会议并发表重要讲话》,2014年11月29日, http://news.xinhuanet.com/2014-11/29/c_1113457723.htm, 2014年12月1日访问。

② 《习近平出席中央外事工作会议并发表重要讲话》,2014年11月29日, http://news.xinhuanet.com/2014-11/29/c_1113457723.htm, 2014年12月1日访问。

(一) 政治稳定性：对象国权力运作有序，政治主导集团与我国形成战略互信，能够有效遏制国内外的各类负面因素影响，确保对象国长期坚持并有效落实对华战略合作的基本方略

对于战略支点而言，最关键的是要保持双边关系长期稳定，避免在负面因素影响下出现波动甚至倒退，否则就很难为双边战略合作提供有效的、可持续的支撑作用。我国在对外交往中，始终坚持互利共赢原则。因此，如果从理性选择的角度出发，基于国家利益与国民福祉，任何对象国政府都会将对华战略合作作为基本方略。但问题在于，政治决策是权力博弈的结果，受到个人野心、派系私利、舆论压力、大国意志等诸多不确定因素的负面影响，尤其是在权力运作失衡的情况下，很容易扭曲理性选择，从而妨碍对华战略合作政策的落实，甚至动摇对华战略合作的政策立场。

缅甸和泰国都与中国建立了全面战略合作伙伴关系，但在落实过程中，明显受制于各自的国内政治影响。缅甸国内的政治民主化，使得各派势力时不时地打“中国牌”，借以鼓动民族情绪或争取西方国家青睐，甚至罔顾国计民生。2011年9月，缅甸政府宣布暂时搁置在建的密松水电站，使得双方都遭受巨大损失^①；2014年7月，缅甸政府宣布搁置中缅高铁项目，使得中缅战略合作再次遭遇寒流。泰国国内的政治冲突，使得中泰战略合作备受影响，中泰高铁项目更是在反政府运动中一波三折，直到军方上台才得以重启。于是，对象国长期保持政治稳定，也就成为海上丝路战

^① 于景浩、孙广勇：《走进停工后寂静的缅甸密松水电站》，《人民日报》2014年1月3日，第21版。

略支点建设的首要目标。我国坚持不干涉别国内政原则,但并不意味着忽视“周边命运共同体”关系下的大国责任。中国与世界的关系在发生深刻变化,中国同国际社会的互联互通也已变得空前紧密,中国对世界的依靠、对国际事务的参与在不断加深,世界对中国的依靠和影响也在不断加深^①。战略支点建设不会“天上掉馅饼”,我们必须主动谋划,努力进取^②。发展中国家的政治动荡很大程度上都与发展问题相关,尤其是存量改革引起的新旧利益集团冲突^③。因此,坚持开展务实合作,共同促进对象国社会经济发展,将有助于在增量改革条件下引导对象国权力结构有序重组,形成新的政治稳定状态,从而为海上丝路战略支点提供有力的政治保障。

(二) 经济依存性:通过跨国产业分工,对象国与我国形成紧密的互惠依存关系,从而使其社会精英与普通民众都能获得对华战略合作的发展红利,并在此基础上达成利益共识

战略合作持续深化的根本动力,源于对共同利益诉求的不断追求与满足。因此,在战略支点建设过程中,应以持续推进互利共赢的双边经贸合作为根本目标。我国已成为全球第二大经济体,对外经贸关系规模不断扩大,尤其是对外贸易迅猛增长,成为不少国家的重要甚至首要贸易伙伴。2013年,我国与东盟国家的贸易总额达

① 《习近平出席中央外事工作会议并发表重要讲话》,2014年11月29日, http://news.xinhuanet.com/2014-11/29/c_1113457723.htm, 2014年12月1日访问。

② 《习近平出席中央外事工作会议并发表重要讲话》,2014年11月29日, http://news.xinhuanet.com/2014-11/29/c_1113457723.htm, 2014年12月1日访问。

③ 周方治:《新旧利益集团的政治博弈——基于权力结构“同心圆”模型的东亚政治转型研究》,《探索》2013年第5期,第70~74页。

到 4436 亿美元,其中与马来西亚、泰国、印度尼西亚的双边贸易额分别达到 1060.8 亿美元、712.4 亿美元、683.5 亿美元,并保持高增长态势^①。2013 年 10 月,习近平主席在倡议共建海上丝路的同时,进一步提出,到 2020 年,争取实现我国与东盟的双边贸易总额达到 1 万亿美元^②。与此相对,我国对外投资的发展情况却差强人意。截至 2013 年,我国在亚洲地区的直接投资存量仅为 4474 亿美元,而且,其中在中国香港的投资就占到了 84%,在印度尼西亚和泰国的直接投资存量仅为 46.5 亿和 24.7 亿美元,远远落后于美、日等国^③。

问题在于,“重贸易,轻投资”的双边经贸格局缺乏长期的可持续性。单一依托双边贸易并不足以支撑“周边命运共同体”的发展诉求。近年来,随着我国廉价商品的大量涌入,部分国家的贸易保护主义情绪有所上升,并在一定程度上影响双边经贸合作的有序开展。因此,从海上丝路战略支点建设来看,应当进一步鼓励“走出去”,到对象国投资,广泛开展经贸技术互利合作,努力形成深度交融的互利合作网络,进一步有效利用和整合跨国资源,促进双方产业结构调整,构建更合理的产业分工与收益分配体系,切实保证对象国的普通民众也能从中受益,并在此基础上引导亲华利益共识的形成与发展,从而为对象国坚持对华战略合作争取有利的社会环境。

① 国家统计局:《中国统计年鉴 2014》(光盘版),中国统计出版社,2014,表 11-6 与表 11-19。

② 习近平:《携手建设中国—东盟命运共同体》,2014 年 10 月 4 日, http://news.xinhuanet.com/world/2013-10/04/c_125482798.htm, 2014 年 12 月 1 日访问。

③ 国家统计局:《中国统计年鉴 2014》(光盘版),中国统计出版社,2014,表 11-6 与表 11-19。

(三) 安全协同性: 基于亚洲安全观的战略共识, 对象国与我国在安全领域形成制度化的协同合作, 能够有效处置各类安全议题, 从而为海上丝路的地区安全合作新架构提供有力支撑

海上丝路建设的立足点是经贸合作, 但要以安全合作为前提。如果无法有效处置各类传统与非传统的安全难题, 那么经贸合作也就很难取得预期成效。尤其是随着资金和人员国际流动的大规模增加, 恐怖主义、跨国犯罪、金融风险、网络安全等非传统安全问题更加突出, 从而严重制约经贸合作深化发展。因此, 在海上丝路的战略支点建设过程中, 应当积极拓展非传统安全合作的深度与广度, 有序推进传统安全合作, 并在此基础上共同探索有助于“周边命运共同体”建设的长效安全机制。

2014 年 5 月, 习近平主席在亚洲相互协作与信任措施会议第四次峰会上发表演讲, 积极倡导共同安全、综合安全、合作安全、可持续安全的亚洲安全观^①。为共建海上丝路的地区安全合作新架构指明了发展方向。海上丝路的沿途国家在政治体制、经济水平、社会制度、文化传统等方面千差万别, 安全利益和诉求也互不相同, 因此, 在海上丝路建设过程中, 必须尊重各国的自主选择, 坚持各国无论强弱都有权平等参与地区安全事务, 坚持任何国家都无权垄断地区安全事务, 更不能牺牲别国安全谋求本国的所谓绝对安全。不过, 作为海上丝路的倡议者, 我国需承担起“探路者”的大国责任, 以战略支点的安全机制建设为范本, 充

① 习近平:《应积极倡导共同、综合、合作、可持续的亚洲安全观》, 2014 年 5 月 21 日, http://news.xinhuanet.com/world/2014-05/21/c_1110792359.htm, 2014 年 12 月 1 日访问。