



教育部人文社会科学重点研究基地四川大学南亚研究所
教育部区域和国别研究培育基地四川大学南亚研究中心
四川大学中国西部边疆安全与发展协同创新中心
四川大学缅甸研究中心

Geo-politics and Geo-economics in World Oil & Gas Pipelines:
A Case Study of China-Myanmar Oil & Gas Pipeline

世界油气管道的 地缘政治经济研究

以中缅油气管道为例

主 编◎戴永红 力 行

副主编◎秦永红 刘红朝 王俭平

时事出版社



教育部人文社会科学重点研究基地四川大学南亚研究所
教育部区域和国别研究培育基地四川大学南亚研究中心
四川大学中国西部边疆安全与发展协同创新中心
四川大学缅甸研究中心

Geo-politics and Geo-economics in World Oil & Gas Pipelines:
A Case Study of China-Myanmar Oil & Gas Pipeline

世界油气管道的 地缘政治经济研究

以中缅油气管道为例

主 编◎戴永红 力 行

副主编◎秦永红 刘红朝 王俭平

时事出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

世界油气管道的地缘政治经济研究：以中缅油气管道为例/戴永红，力行主编. —北京：时事出版社，2015. 12

ISBN 978-7-80232-914-0

I. ①世… II. ①戴…②力… III. ①石油管道—地缘政治学—区域经济学—研究—中国、缅甸 IV. ①F426. 22②F433. 762

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 277370 号

出版发行：时事出版社

地 址：北京市海淀区万寿寺甲 2 号

邮 编：100081

发行热线：(010) 88547590 88547591

读者服务部：(010) 88547595

传 真：(010) 88547592

电子邮箱：shishichubanshe@sina.com

网 址：www.shishishe.com

印 刷：北京昌平百善印刷厂

开本：787×1092 1/16 印张：16.5 字数：240 千字

2015 年 12 月第 1 版 2015 年 12 月第 1 次印刷

定价：88.00 元

(如有印装质量问题，请与本社发行部联系调换)

学术委员会

(以姓氏笔画为序)

主任：罗中枢

副主任：姚乐野

主编：李涛

副主编：文富德 张力 陈继东

编委：文富德 李涛 叶海林 任佳 孙士海

张贵洪 张力 张骏 杜幼康 沈丁立

沈开艳 杨文武 邱永辉 陈利君 陈继东

尚劝余 荣鹰 郁龙余 姜景奎 赵干城

胡仕胜 谢代刚 谭中 (美国) 戴永红

Mahendra P. Lama (印度)

Khalid Rahman (巴基斯坦)

CONTENTS

目 录

- 绪论 “孟中印缅经济走廊”建设与大国在缅甸的竞合博弈 /1
 - 第一节 “孟中印缅经济走廊”建设的必要性与各国反应 /2
 - 第二节 大国在缅甸的竞合博弈与中缅油气管道的建设背景 /11

- 第一章 世界油气管道的地缘政治经济分析 /35
 - 第一节 世界油气管道的产生 /35
 - 第二节 世界油气管道的发展历程 /47
 - 第三节 世界油气管道的地缘政治经济分析 /52

- 第二章 世界油气管道的地缘分布 /58
 - 第一节 世界油气管道的分布概况 /58
 - 第二节 世界油气管道的地缘特征 /63
 - 第三节 世界油气管道的地缘影响 /70

- 第三章 缅甸油气资源的概述 /79
 - 第一节 缅甸油气资源的储量及开发前景 /80
 - 第二节 缅甸油气资源的地缘分布及特征 /86
 - 第三节 缅甸油气资源的发展政策 /93

第四章 缅甸油气资源市场的国外竞争 /105

- 第一节 缅甸油气资源开发的外资政策 /105
- 第二节 缅甸油气资源开发的主要投资国 /116
- 第三节 缅甸油气资源开发的国际竞争的影响 /124

第五章 中缅油气管道的建设历程 /128

- 第一节 中缅油气管道的提出 /128
- 第二节 中缅油气管道的建设 /134
- 第三节 中缅油气管道的运营 /142

第六章 中缅油气管道的地缘政治经济特征 /149

- 第一节 中缅油气管道的地缘政治特征 /151
- 第二节 中缅油气管道的地缘经济特征 /173

第七章 中缅油气管道的地缘政治经济影响 /189

- 第一节 中缅油气管道的地缘政治影响 /189
- 第二节 中缅油气管道的地缘经济影响 /201

第八章 中缅油气管道运营的前景 /215

- 第一节 中缅油气管道面临的挑战 /215
- 第二节 中缅油气管道面临的机遇 /224
- 第三节 中缅两国的应对策略 /230

参考文献 /238

后记 /255

绪 论

“孟中印缅经济走廊”建设 与大国在缅甸的竞合博弈

“孟中印缅经济走廊”是2013年5月李克强总理访问印度时由中印两国共同倡导并提出的，目的是通过连接中印两大市场，促进经济的共同发展和繁荣。这一概念的提出是1999年孟中印缅区域合作论坛成立以来取得的最大成果，历时14年的积淀最终从“二轨”层面上升到“一轨”层面。通常而言，经济走廊是指为连接两端经济区域而中间所形成的一段狭长的经济地带。虽然关于“孟中印缅经济走廊”的概念目前还没有比较权威和统一的界定，但大致可以理解为“以昆明、曼德勒、达卡、加尔各答等沿线主要城市为依托，以公路、铁路、水路、航空、通信等交通与通讯设施为纽带，并以人流、物流、资金流和信息流为基础，通过一起打造特色城镇体系、优势产业集群、产业园区、口岸体系和边境经济合作区等，从而形成分工协作、优势互补、联动开发、共同发展的经济地带”。^①而要形成清晰的整体性概念必须建立在区域范围明确界定的基础上，但目前关于区域界定的问题尚未达成共识，范围还比较模糊。然而可以肯定的是，通过建设“孟中印缅经济走廊”，可以很好地

^① 陈利君：“建设孟中印缅经济走廊的前景与对策”，《云南社会科学》2014年第1期，第1页。

发挥沿线地区的比较优势，充分利用各种优势资源，形成合理的产业分工和要素分配，从而降低生产成本、运输成本和交易成本，促进区域内经济的一体化发展。

第一节 “孟中印缅经济走廊”建设的 必要性及各国反应

一、“一带一路”战略与“孟中印缅经济走廊”

“一带一路”是“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的合称。其中，“丝绸之路经济带”是2013年9月7日习近平主席访问哈萨克斯坦时首次提出的，其目的是通过连接亚太经济圈和欧洲经济圈，促进沿线地区的经济发展和区域经济一体化。所涉范围除中国外，还涵盖了中亚、南亚、西亚、俄罗斯以及中东欧地区。相比较古丝绸之路而言，其又称作“新丝绸之路经济带”。而“21世纪海上丝绸之路”则是2013年10月3日习近平主席出访东盟时在印尼首次提出的，即倡导与东盟国家共建“21世纪海上丝绸之路”。该倡议的目标是通过连接东盟、南亚、西亚、北非以及欧洲来实现市场的有效连接，促进经济与贸易的往来，最终打造亚非欧经贸一体化平台。

“一带一路”作为国家对外开放的最新战略，是新时期下中国优化经济开放格局和提升经济对外开放层次的一大战略创新。而“孟中印缅经济走廊”与中巴经济走廊同属“一带一路”战略的重要组成部分，特别是“孟中印缅经济走廊”的建设能很好地连接中国与南亚、东南亚两大市场，有利于通过云南省加强中国与东南亚、南亚的经济关系，而促进中国与东南亚、南亚的经济联系是“一带一路”战略的目标之一。因此，开发“孟中印缅经济走廊”是孟加拉国、印度和缅甸参与中国主导的“一带一路”战略的先行内容和重要部分。

通道建设是“孟中印缅经济走廊”建设的重要组成部分和优先考虑项，是区域内进行经济合作和贸易往来的必要前提。俗话说“要得富，

先修路”，由此可见通道建设的重要性。而“孟中印缅经济走廊”的通道建设并非“零基础”，其已具备一定的基础和条件。

“孟中印缅经济走廊”所涉及的区域与古代南方丝绸之路曾涉及的部分地区具有共同点。首先都是连接中印两国的线路，其次通道所起的作用更多都是经济性的，只是古南方丝绸之路的出发点是四川成都，途经云南大理、保山、腾冲进入缅甸，最后到达印度。它又名“蜀身毒道”，主要有东西两条线路，其中西线途经城市有：成都—芦山—雅安—汉源—泸沽—西昌—盐源—大姚—大理—保山—腾冲—缅甸（密支那或八莫）—印度。东线途经城市有：成都—宜宾—石门关—昭通—曲靖—昆明—楚雄—大理—保山—腾冲—缅甸（密支那或八莫）—印度。从它所经过的地方来看，都是通过云南进入缅甸，最后进入印度，与“孟中印缅经济走廊”有相似之处，加之二者又都属于经济型通道，因此“孟中印缅经济走廊”可以看作现代版的南方丝绸之路。由于古代丝绸之路给人留下的历史记忆深刻而美好，开辟“孟中印缅经济走廊”可以唤起相关国家和地区民众的历史记忆，因此比较容易获得当地民众的心理认同感，同时可以给经济走廊的开发建设提供一定的历史经验。

泛亚铁路的建设可以为“孟中印缅经济走廊”通道建设提供一定的基础，尤其是泛亚铁路的西线方案可以减少“孟中印缅经济走廊”的通道建设成本。泛亚铁路西线从新加坡开始，途经马来西亚的吉隆坡、泰国的曼谷、缅甸的仰光，穿越整个缅甸，然后从瑞丽进入云南，最终到达昆明。该线路的具体方案目前已得到落实，国内相关的路段也开始进行施工建设。未来在对“孟中印缅经济走廊”进行有关的基础设施建设时，可以考虑共用泛亚铁路西线的有关路段以减少建设成本。同时，在建设“孟中印缅经济走廊”的过程中还可以充分利用亚洲公路网的现有资源。由于亚洲公路网分布密集，线路较多，连线城市稠密，规划健全，因此“孟中印缅经济走廊”在进行道路建设时可以尽可能地考虑衔接和使用亚洲公路网的部分路段。总之，上述有关历史和现有资源在“孟中印缅经济走廊”的建设过程中起着不容忽视的促进作用，尤其是在关于走廊的通道建设方面。

其他次区域经济合作组织也可以为“孟中印缅经济走廊”的通道以及其他方面的建设提供一些借鉴经验，例如环孟加拉湾经济技术合作组织（BIMSTEC）、大湄公河次区域经济合作组织（GMS）等。它们在交通网络多样化建设、经济特区建设、产业集群建设、出口加工区建设、商业港口建设等方面都有比较成功的经验，可以提供参考。^①特别是1992年成立的大湄公河次区域合作组织在次区域经济合作方面是比较成功的案例，而“孟中印缅经济走廊”所涉及的区域与该组织所涉及的地区又存在很多共性。

二、“孟中印缅经济走廊”建设的必要性

随着经济全球化的深入和发展，区域经济一体化呈现出方兴未艾之势。自2008年金融危机和欧债危机以来，西方发达国家经济进入持续低迷阶段，发展中国家的出口和投资也因此受到了一定的影响。为此，发展中国家彼此开放市场、实现经济合作不失为明智之举。而就“孟中印缅经济走廊”所涉及的两个主要大国——中国和印度来说，目前两国的主要任务依然是发展经济。中国已步入经济改革的深水区，经济转型迫在眉睫，而经济相对落后的西南地区要在这一改革洪流中避免与东、中部差距太大，必须实现向西和向南的全面对外开放格局。而印度进入莫迪时代以来，任务的重心将是发展国内经济，通过改革的手段重振印度经济。在这方面，中印拥有共同的发展目标和利益诉求，为两国间经济的深入合作提供了现实基础和新的契机，而“孟中印缅经济走廊”的建设将有助于中印形成“经济利益共同体”。因此，“孟中印缅经济走廊”的必要性突出表现在以下四个方面：

（一）战略方面

近年来，随着国际形势的急剧发展与中国的日益崛起，美国对其全

^① Mustafizur Rahman, BCIM-Economic Corridor: An Emerging Opportunity, Centre for Policy Dialogue, March 15, 2014, <http://cpd.org.bd/index.php/bcim-economic-corridor-an-emerging-opportunity-professor-mustafizur-rahman/>.

球战略进行了重新调整和部署。2011年7月,美国时任国务卿希拉里在印度首次提出“新丝绸之路”计划,并宣称其宗旨是实现“能源南下”和“商品北上”的目标。^①不难看出,美国的战略意图是通过此计划增强对该地区的地缘经济影响力和掌握地区主导权,并在中国的大西部边缘地带构建一条围堵防线,以限制和削弱中国在中亚、南亚和东南亚地区的地缘政治和地缘经济影响力。2012年6月,美国时任防长帕内塔又在新加坡香格里拉会议上首次提出“亚太再平衡”战略,该战略强调美国未来的战略重心将转移至亚太地区,并加强在该区域的军事存在和问题介入。该战略的最终目标则是在亚太地区对中国形成有效遏制,以阻碍中国的迅速崛起和在该地区影响力的上升。^②与此同时,美国还向相关国家兜售跨“大西洋贸易与投资伙伴协定”(TTIP)与“跨太平洋伙伴关系协议”(TPP),以达到弱化中国对该地区地缘经济影响的目标。而“孟中印缅经济走廊”的建设将突破美国对中国的东西战略围堵,并形成一个新的西向战略支点,同时与“一带一路”战略一道成为应对美国“新丝绸之路”计划和“亚太再平衡”战略的有效对策。

(二) 政治方面

国际政治经济学理论认为,在国际体系中,政治因素与经济因素是相互影响和制约的关系。中印复杂的历史和现实因素导致两国信任严重赤字,尤其是1962年的中印边界冲突给印度留下了深刻的阴影,印方至今难以释怀,此后便戴着“放大镜”看待中国的一举一动,加之边界问题尚未解决,因此政治上印度对中国仍充满怀疑。建设“孟中印缅经济走廊”可以增强中印两国间的经济互动,实现合作共赢。而经济关系的进一步提升必然会加强双方政治上的往来,从而为两国间的政治互动提供某种有利的渠道和契机,双方政治交流的增多最终又有利于促进彼此

^① Lynne M. Tracy, *The United States and the New Silk Road*, US Department of State, October 25, 2013, <http://www.state.gov/p/sca/rls/rmks/2013/215906.htm>.

^② Jonathan D. Pollack, Jeffrey A. Bader, *Return to the Asia Rebalance*, BROOKINGS, January 23, 2014, <http://www.brookings.edu/research/papers/2014/01/asia-rebalance-us-china-relationship-pollack-bader>.

间的政治互信与经济合作。有印度学者曾指出，经济利益有利于区域内相关国家在发展的过程中成为利益攸关方，而不是地缘政治博弈的掮客。

（三）经济方面

“孟中印缅经济走廊”所涉及的地区都是经济比较落后的地带。例如，印度东北部地区地理上脱离于印度主体地区，加上交通基础设施落后，对外开放程度低，导致该地区经济长期贫困，民众对中央政府的离心率也越来越高。而中国所涉及的西南地区特别是云南省也是经济相对比较落后的区域，随着中国经济对外开放程度的深入和改革力度的增强，东中西部地区经济将面临新的机遇和挑战；西南地区地理位置相对闭塞，缺乏东中部地区经济发展的天然优势，要解决区域发展失衡的问题，缩小地区经济发展差距，向西和向南开放成为西南地区经济发展的必然选择。此外，孟加拉国和缅甸作为世界上最不发达的两个国家，两国的经济本身比较落后，经济发展的任务比较艰巨，发展的愿望也比较强烈。而建设“孟中印缅经济走廊”，可以带动四国沿线地区的经济发展，促进相互间的贸易往来，改变该区域长期贫困、落后和封闭的局面，为四国相关地区带来切实的经济利益，进而推动区域经济一体化进程。

（四）安全方面

“孟中印缅经济走廊”所涉及的区域大部分是安全问题比较凸显的地区，而这主要归因于边界争端、经济落后、民族构成复杂、毒品泛滥等因素。例如，缅甸东北部地区的少数武装叛乱以及毒品走私猖獗、印度东北部地区的独立倾向日益明显以及中印尚未解决的领土争端等问题，都可能一触即发。^①而“孟中印缅经济走廊”的建设可以促进当地经济的发展，让当地民众切实享受到经济发展带来的红利，从而构建利益共同体。经济的发展与往来的密切又可以增进沟通，消除误解，减少贫困导致的毒品生产和交易，促进民族间的融合与和谐发展，因此从发展经

^① 文富德：“孟中印缅经济走廊建设的必要性分析”，《印度洋经济体研究》2014年第1期，第127页。

济入手破解安全难题可以达到标本兼治的效果。所以从总体来看，“孟中印缅经济走廊”的建设对于维护地区安全意义重大。

三、孟中印缅各方对经济走廊建设的反应

“孟中印缅经济走廊”自2013年正式提出以来，总体上得到了各方的积极响应。虽然该倡议是中印两国共同提出的，但中国却是最积极和最活跃的推动者，并扮演了牵头者的角色。印度中央政府出于经济利益的考虑也给予了谨慎和保守的支持，而孟加拉国和缅甸则希望借助该走廊的建设促进本国经济发展，以及加强与中印两大经济体的联系。

（一）中国的态度

毫无疑问，中国是“孟中印缅经济走廊”建设的主要推动者和重要参与方。其中，中国云南学术界在此过程中扮演了关键性的角色，其通过不断的探讨和研究，致力于推动孟中印缅相关区域的经济合作。自1999年《昆明倡议》签署以来，“孟中印缅经济走廊”的提出成为其重要转折点，它标志着孟中印缅经济合作论坛已从“二轨”层面转变为“一轨”的层面，“孟中印缅经济走廊”建设已成为国家对外开放战略的重要组成部分，并上升为国家意志。2014年3月5日，李克强总理在第十二届全国人民代表大会第二次会议的政府工作报告中指出，要“抓紧规划建设丝绸之路经济带、21世纪海上丝绸之路，推进孟中印缅、中巴经济走廊建设”，“要加强和周边国家、南亚地区的经济贸易和人文交流”。^① 中国驻孟大使李军甚至表示经济走廊的建设激动人心。2014年3月19日，李克强在会见来华出席中印战略经济对话的印方主席阿鲁瓦利亚时，就提出中印要携手推进“孟中印缅经济走廊”的建设。^② 2014年6月10日，习近平主席在接见来访的孟加拉国总理哈西娜时表示，中方

^① “李克强在第十二届全国人民代表大会第二次会议上做政府工作报告”，共产党员网，2014年3月5日，<http://news.12371.cn/2014/03/05/ART11393988642134163.shtml>。

^② “李克强会见来华出席中印战略经济对话的印方主席”，中国新闻网，2014年3月19日，<http://www.chinanews.com/gn/2014/03-19/5971111.shtml>。

愿推动“孟中印缅经济走廊”建设，打造利益共同体。2014年9月18日，习近平主席访问印度时强调双方要推动“孟中印缅经济走廊”建设，共同合作构建亚洲基础设施投资银行，推动经济一体化发展和互联互通进程。^①

（二）印度的态度

与之前在历届孟中印缅区域合作论坛中的态度有所不同的是，印度中央政府对“孟中印缅经济走廊”几乎持肯定和乐观的态度。印度政府的确意识到了经济走廊建设对于推动印度东北部地区经济发展的重要性和紧迫性；同时有助于实现印度的能源安全，减轻其对经济发展的制约作用；此外还能促进商品和人员的自由流动，以及投资和贸易的便利化。^② 所以，印度官方对“孟中印缅经济走廊”建设也表现得较为积极。2013年10月印度总理辛格访华时，中印发表了《中印战略合作伙伴关系未来发展愿景的联合声明》，其中第四条明确指出中印双方已达成共识，分别成立“孟中印缅经济走廊”工作小组，共同研究有关经济走廊建设的具体规划和措施。^③ 不容忽视的是，莫迪上台以来印度面临的主要任务是提振国内经济、改善印度基础设施、发展制造业、吸引外资等，因此对于可以促进印度国内经济发展的一切机会莫迪都将予以重视。2014年7月14日，习近平主席在巴西出席金砖峰会时会见了印度总理莫迪，强调了推动“孟中印缅经济走廊”建设，并欢迎印度作为创始员国加入亚洲基础设施投资银行。莫迪则表示正在积极考虑加入。^④ 与印度中央政府态度有所区别的是，印度学术界对经济走廊的看法基本形成

^① 习近平：“中印要加快推进孟中印缅经济走廊建设”，凤凰财经网，2014年9月18日，http://finance.ifeng.com/a/20140918/13126422_0.shtml。

^② Saibal Dasgupta, “Plan for economic corridor linking India to China approved”, *The Times of India*, December 20, 2013, <http://timesofindia.indiatimes.com/world/china/plan-for-economic-corridor-linking-India-to-China-approved/articleshow/27669821.cms>。

^③ “中印战略合作伙伴关系未来发展愿景的联合声明”，新华网，2013年10月23日，http://news.xinhuanet.com/politics/2013-10/23/c_117844273.htm。

^④ “习近平会见印度总理莫迪”，新华网，2014年7月15日，http://news.xinhuanet.com/world/2014-07/15/c_1111610544.htm。

了相互对立的两派：反对派依然以“唱反调”的心态并以经济走廊建设影响印东北部安全为由唱衰走廊建设倡议，从客观上来讲这部分力量不容小觑；但支持派则出于经济发展的考虑力挺走廊建设，例如印度和平与冲突研究所的阿斯玛·马苏德（Asma Masood）就认为“孟中印缅经济走廊”建设将为印度提供一个更广阔的市场，并与印度的切身利益相关（比如能源安全问题），此外还可以提升中央对印度东北部地区的影响力，因此主张印度尽可能地参与“孟中印缅经济走廊”建设，克制“惧华”心态。^①而对此表现得最为积极的要数印度东北部地区，由于“孟中印缅经济走廊”建设对其实质影响最大，经济受惠最多，因此印度东北部地区从地方政府到普通民众都比较支持经济走廊的建设。

（三）缅甸的态度

从过去 10 多年孟中印缅地区合作论坛的发展历程来看，缅甸一直以来对促进该区域经济一体化表现出较浓厚的兴趣。历届论坛大会上，缅甸出席的官员级别都相对较高，这足以说明缅甸对参与这一区域经济合作的重视程度。在 2013 年第 11 届孟中印缅地区合作论坛会议上，缅甸大使妙敏丹就提出“降低运输成本、推动贸易便利化，将深入孟中印缅地区在贸易、投资和商业三方面合作以及提升区域内人文交流合作”。^②2013 年 12 月 19 日，在第一次“孟中印缅经济走廊”四方联合工作组会议上，缅甸国家计划与经济发展部副部长杜钦山伊指出本次会议涉及诸多民生问题，例如社会公共事业发展、农业合作、减贫等，希望四方通力合作实现包容性增长。^③缅甸仰光大学的查查森教授也曾表示，“孟中印缅经济走廊建设必定给处在经济转型中的缅甸带来经济硕果”，“缅甸能帮中国通向其他东南亚国家，也能帮助印度实现雄心，因此缅甸应发

^① Asma Masood, “India and the BCIM: Should the ‘I’ stand up?”, *Foreign Policy Journal*, June 6, 2013.

^② 杨思灵、高会平：“孟中印缅经济走廊建设问题探析”，《亚非纵横》2004 年第 3 期，第 49 页。

^③ 张丹、和晓莹：“孟中印缅四国建立政府机构推进合作机制”，中国日报网，2013 年 12 月 19 日，http://www.chinadaily.com.cn/hqgj/jryw/2013-12-19/content_10857006.html。

挥重要角色”。^① 而缅甸 KBZ 银行经理吴昂敏认为，孟中印缅所涉及的四国中，缅甸和孟加拉国尽管资源丰富，但是经济总量小、基础薄弱，因此建设“孟中印缅经济走廊”意义深远。^②

（四）孟加拉国的态度

建设“孟中印缅经济走廊”的倡议得到了孟加拉国的积极支持和赞赏，这从孟加拉国的官方表态中就可以看出。孟商务部长阿哈默德就表示“参与‘孟中印缅经济走廊’建设孟加拉国将会受益匪浅”。^③ 2013年10月孟外长莫尼访问中国，在与中国外长王毅的会谈中也表示，“孟加拉国将积极支持和参与‘孟中印缅经济走廊’的建设，并和中国一道努力全面提升双边关系”。^④ 2014年6月9日孟总理哈西娜访问中国，并在中国国际问题研究所发表演讲时表示，“孟中印缅经济走廊”建设对提升区域内互联互通，帮助包括不丹、尼泊尔在内的所有国家寻求发展大有裨益，孟加拉国将全力推动和落实经济走廊的建设。^⑤ 而孟加拉国学术界对孟中印缅经济合作也表现得十分积极和乐观，认为可以借此加强与中印两大经济体的联系，从而扩大孟加拉国本国优势产品的出口。^⑥ 孟加拉国国际战略研究所和政策对话中心也积极完成相关研究报告以供外交部参考。然而，在孟国内也有极少数学者出于对缅甸罗兴亚难民问题的考虑而质疑该经济走廊，认为经济走廊的建设会增加与缅甸谈判解决该问题的难度，但这并不代表主流观点。

^① “中印倡议共建中印缅孟经济走廊 四国心气渐高”，环球网，2013年5月24日，<http://finance.huanqiu.com/world/2013-05/3965684.html>。

^② 吕鹏飞、李宁：“建设孟中印缅经济走廊是共赢选择”，人民网，2014年7月31日，http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2014-07/31/nw.D110000renmrb_20140731_1-03.htm。

^③ Rahman Jahangir, “The potential of BCIM economic corridor”, *Financial Express*, April 2, 2014, <http://www.thefinancialexpress-bd.com/2014/04/02/26527>。

^④ “China, Bangla to push for progress on BCIM ahead of PM's visit”, *Business Standard*, October 20, 2013, http://www.business-standard.com/article/politics/china-bangla-to-push-for-progress-on-bcim-ahead-of-pm-s-visit-113102000395_1.html。

^⑤ “孟加拉国总理哈西娜：积极推动和落实孟中印缅经济走廊建设”，人民网，2014年6月10日，<http://world.people.com.cn/n/2014/0610/c1002-25125403.html>。

^⑥ M. Rahman, H. Rahman, “BCIM Economic Cooperation: Prospects and Challenges”, Center for Policy Dialogue, September, 2007, p. 44.

第二节 大国在缅甸的竞合博弈与 中缅油气管道的建设背景

如前所述，缅甸长期以来对促进区域经济一体化表现出较浓厚的兴趣，并对中国提出的建设“一带一路”和“孟中印缅经济走廊”持积极肯定的态度。但是，极为敏感的地缘政治特征使缅甸成为中、美、印、日、欧等大国利益竞争与合作的焦点。

一、大国在缅甸的竞合博弈与中国的应对

缅甸地处海陆战略要冲，是唯一一个连接东亚、东南亚和南亚的陆上交通枢纽。它既是东亚腹地进入印度洋最便捷的交通要道，也是从陆路进入东南亚的跳板。缅甸优越的地缘位置、丰富的能源资源以及美印针对中国的遏制图谋，促使中国必须从战略高度审视对缅政策，对美、印、日、欧等大国在缅甸的利益和矛盾要有清醒的认知，同时也要加强与大国的双边及多边合作，促进共同利益的发展。而竞合博弈是指保持既竞争又合作的状态。因此，在“孟中印缅经济走廊”建设的背景下，从竞合的角度对中、美、印、日、欧等大国在缅甸的战略利益，缅甸的战略利益诉求，中国面临的挑战和机遇，尤其是中、美、印、日、欧在各个领域的双边和多边合作空间进行分析，对于我们正确理解中缅油气管道的地缘政治经济具有重大现实意义。

（一）大国在缅甸博弈的背景

2010年缅甸实行改革开放后，美缅迅速接近，印缅关系升温，缅甸自主性活力的释放牵动着地区和全球格局的走向。作为缅甸最大最强的邻国，中国在缅甸外交政策的变化中受到的冲击最大。在中国“大周边”外交中，缅甸占有重要的战略地位。美国的“亚太再平衡”战略就