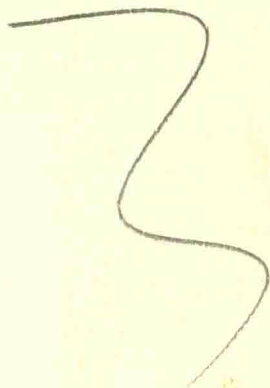


一带一路面临的 国际风险与合作空间拓展 ——以斯里兰卡为例

赵江林 周亚敏 谢来辉 著

THE INTERNATIONAL RISK AND COOPERATIVE SPACE
EXPANSION OF THE ROAD AND BELT INITIATIVE—THE
EXAMPLE OF SRI LANKA



中国社会科学出版社

一带一路面临的 国际风险与合作空间拓展 ——以斯里兰卡为例

赵江林 周亚敏 谢来辉 著

THE INTERNATIONAL RISK AND COOPERATIVE SPACE
EXPANSION OF THE ROAD AND BELT INITIATIVE—THE
EXAMPLE OF SRI LANKA

图书在版编目(CIP)数据

“一带一路”面临的国际风险与合作空间拓展：以斯里兰卡为例 / 赵江林等著.
—北京：中国社会科学出版社，2016.10

(国家智库报告)

ISBN 978 - 7 - 5161 - 9211 - 5

I. ①—… II. ①赵… III. ①区域经济合作—国际合作—研究—中国、斯里兰卡
IV. ①F125.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 265205 号

出 版 人 赵剑英
责任编辑 陈雅慧
责任校对 王 斐
责任印制 李寡寡

出 版 中国社会科学出版社
社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号
邮 编 100720
网 址 <http://www.csspw.cn>
发 行 部 010 - 84083685
门 市 部 010 - 84029450
经 销 新华书店及其他书店

印刷装订 北京君升印刷有限公司
版 次 2016 年 10 月第 1 版
印 次 2016 年 10 月第 1 次印刷

开 本 787 × 1092 1/16
印 张 7
插 页 2
字 数 70 千字
定 价 32.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书,如有质量问题请与本社营销中心联系调换
电话:010 - 84083683
版权所有 侵权必究

摘要：中国“一带一路”倡议推进进程中，斯里兰卡因其独特地理位置，成为一个“虽小尤重”的国家。作者通过实地考察斯里兰卡的政府、企业、智库等机构，试图挖掘斯方参与共建“21世纪海上丝绸之路”的风险与合作空间。科伦坡港口城项目是一个颇具代表性的案例，见证了中斯友好时的全速推进，也经历了政权更迭后的暂停低潮，最终迎接了项目重启推进的喜人进程。该项目将“一带一路”建设中的风险表现得极为典型，而项目重启也意味着两国未来的合作空间巨大。以点带面，从更广的范围而言，“21世纪海上丝绸之路”建设要想深入南亚，可能都面临着类似的风险与空间。

斯里兰卡在中国、日本、印度等国之间，推行平衡的外交战略，这符合斯里兰卡国家利益。斯里兰卡在经济上同时需要中国、日本和印度，在安全上也对中国、日本和印度各有所求。斯里兰卡作为一个与中国、日本、印度实力相差甚远的小国，清楚自身的战略地位和自身国家发展的需求，实时灵活奇妙地运用自身的外交资源，以便最大程度地“搭顺风车”，这是斯里兰卡处理中国、日本和印度关系的最主要的战略逻辑。本报告回顾了中斯合作的历史，同时也十分注意挖掘印度这个“邻家大

哥”对斯里兰卡根深蒂固的影响。以科伦坡港口城项目为点，力求折射出左右南亚小国决策的点点滴滴。

“一带一路”倡议的明确提出，使斯里兰卡的地理优势更为突出。继续推进中斯合作大有空间，但是必须要做好以下几点：首先要化解印度忧虑，印度所担心的中国“珍珠链”效应，并不是中国的初衷，也超出了中国的能力范围。其次要以对方国内情况为切入点，使斯方能够搭上中国的“便车”，实现贸易投资自由化和区域经济一体化，为自身的经济腾飞抓住机遇。第三要积极推动中、斯、印三方合作。三方关系良性互动、相互促进、互利共赢，最符合三方利益，也有利于地区的和平、稳定与共同繁荣。第四要改善在斯的宣传布局。中国企业在“走出去”过程中，由于受国内项目推动方式的影响，过于重视走“上层路线”，在民主选举制国家，这种行事方式遇到的风险极大。最后，民心相通是根本。着力发展非经济领域，如文化、教育和民生的援助与交流，有助于中斯友谊世代相传。

Abstract: In the process of “The Belt and Road” initiative, Sri Lanka, because of its unique geographical location, is a small but very important country. The authors visited the government department of Sri Lanka, enterprises, think tanks and other institutions, trying to find out the risk and cooperative space of Sri Lanka to participate the construction of “Maritime Silk Road in twenty – first Century”. The project of Colombo Port City is a typical case, which witnessed the friendly cooperation of two countries, experienced cooperation suspend during regime change, and ultimately met the satisfactory move on. The project exhibited the risk of OROB typically, but the restart also means that there exists huge space for cooperation. From a wider view, the construction of Maritime Silk Road in South Asia may face the similar risk and space.

Sri Lanka implements the balanced diplomatic strategy among China, Japan, and India, which is consistent with the national interests of Lanka. Sri Lanka not only needs economic benefits from China, Japan and India, but also wants security protection from above three countries. Comparing to the big three, Lanka is a tiny country, hence use their diplomatic re-

sources to maximize the “free ride” flexible is the strategic logic of Lanka. The book reviews the history of China – Lanka cooperation, also pays attention to the impact of India next door to Sri Lanka. We managed to put Colombo port city project as a spot to reflect the truth about national cooperation decision of small South Asian countries.

“The Belt and Road” initiative makes the Sri Lanka’s geographical advantage much more prominent. There is large space to continue to promote China – Lanka cooperation, but we must realize the following: first is to resolve India’s worries. India is worried about China’s “string of pearls” effects. China must make clear that this is not our original intention, and also beyond the scope China’s ability. Secondly, China should take the domestic situation as the breakthrough point. If Lanka can take the China’s free ride to achieve trade and investment liberalization and regional economic integration, seize the opportunities for their own economic growth, then the cooperation will have inner drive. Thirdly, actively promote China – Lanka – India three parties cooperation. The benign interaction of the three parties will promote mutual relations

and benefits, which is consistent with the interests of the three parties, but also conducive to regional peace, stability and prosperity. Fourth is to improve the publicity strategy in Sri Lanka. China's enterprises pay too much attention to the top line, but in the democratic election system, such practice will incur huge risks. Finally, the people connection is fundamental. Focusing on the development of non - economic fields, such as culture, education and people's livelihood assistance and exchange, will surely to help China - Lanka friendship from generation to generation.

目 录

第一节 对中国在斯里兰卡面临的风险

全面分析 (6)

- 一 斯里兰卡新政府对“21 世纪海上丝绸之路”的态度 (6)
- 二 科伦坡中国港口城项目受挫的背后 (14)
- 三 新政府的政策转变与中斯关系未来走向 (21)
- 四 主要结论和政策建议 (27)

第二节 斯里兰卡科伦坡港口调查报告 (30)

- 一 背景 (30)
- 二 斯里兰卡社会及政治现状 (38)
- 三 斯里兰卡与印、日、中的关系 (42)

四	斯里兰卡近年来的经济状况	(53)
五	中斯港口建设合作	(71)
六	中斯自贸区建设	(81)
七	继续推进中斯合作的方向	(89)

2015 年 11 月 2—6 日，在中国社会科学院重大国情调研项目的支持下，中国社会科学院亚太与全球战略研究院赵江林研究员、张中元博士、周亚敏博士和谢来辉博士等四人前往斯里兰卡进行为期五天的调研。

斯里兰卡是“21 世纪海上丝绸之路”的重要支点国家。印度洋地区是全球贸易和能源运输中心，分别占世界集装箱及石油运输量的五成及七成，而印度洋上的重要航线都经过斯里兰卡。近年来中斯关系一直在不断加强。2013 年，斯里兰卡时任总统马欣达·拉贾帕克萨（Mahinda Rajapaksa）访华，两国宣布将中斯关系提升为“真诚互助、世代友好的战略合作伙伴关系”。2014 年 9 月习近平主席访问斯里兰卡，两国共同决定建设“21 世纪海上丝绸之路”。

在 2015 年 1 月迈特里帕拉·西里塞纳（Maithripala

Sirisena) 当选总统后, 中斯双边关系出现了一些重要的变化。2015 年 3 月 6 日, 斯里兰卡新政府下令, 暂停中国港口城建设项目, 以评估该项目承建过程的合法性, 并重新考察与中国之间的商业关系。中斯关系陷入低谷, “21 世纪海上丝绸之路” 倡议在斯里兰卡面临挑战。2015 年 8 月 17 日, 原反对党 (统一国民党, UNP) 领袖拉尼尔·维克勒马辛哈 (Ranil Wickremasinghe) 在议会选举中胜选, 出任总理, 并领导组建了新一届政府内阁。

本次调研主要采取实地调研和理论研究相结合的方法, 在已有的理论基础上, 采取实地调研, 包括重点人物访谈、实地考察等方法, 以获取第一手调研数据资料。

本次调研获得了被调研对象的极大支持。项目组先后走访了斯里兰卡两家代表性的智库: 政策研究所 (Institute of Policy Studies of Sri Lanka, IPS) 和地区战略研究中心 (Regional Centre for Strategic Studies, RCSS), 拜访了斯里兰卡政府投资委员会 (BOI), 并与中国港湾工程有限责任公司和云南建工集团有限公司斯里兰卡公司等两家中资企业的负责人进行了座谈。当地智库给予我们热情招待, 使我们能够与斯里兰卡智库有直接密切的交流, 对斯里兰卡国情和中国企业在斯里兰卡的投资情况

有了初步了解。通过对斯里兰卡政府、智库和有关中资企业的调研走访，调研组围绕调研主题取得了一些成果。

本次调研的主要发现是，“一带一路”倡议的出台既给我国港口发展带来机遇，也对国家政策提出新的调整要求；斯里兰卡对中国的依赖是印度、日本和西方国家都无法替代的，斯里兰卡国内政府和社会各界趋向于达成接受“一带一路”的共识，可以预见中斯关系很快会回暖；在与国外港口合作过程中，特别要对合作伙伴的政局动态进行把握，同时要做好扎实的民间基础工作，才有可能减少国外投资与合作的风险。

本项目的主要价值在于：一是为政府部门决策提供参考依据。通过调研，力争获得关于沿线国家参与“一带一路”合作的第一手资料，并提出一些相关政策建议，在今天中国企业投资斯里兰卡受到当地政局较大影响的情况下，报告仍建议继续加强与斯里兰卡的合作，但是也提出一些新的合作方向建议。二是增强与当地智库的合作力度。在调研中，当地智库非常愿意与中国智库加强合作，希望能够在课题研究、学术访问、学术交流等多方面与中国智库建立固定机制，并能够开展相关合作。三是加深对沿线国家的了解。“一带一路”作为国家新

时期大战略，需要对沿线国家有深度了解，才能做好战略对接工作。通过这次调研，我们对国内外港口建设以及未来的合作有了较明确的认知，为今后开展相关的科研工作积累了素材。

本项目提出的主要政策建议有：

针对国内外港口合作，应着力建设“港口经济圈”，以此为纽带构建跨区域、大容量、高效率的经济要素交流网络，促进港口与产业相融合、“港口经济圈”与“都市经济圈”相融合，使港口成为集聚配置国际贸易、港航、物流资源的战略高地。提升港口在建设海上丝绸之路中的地位，以全链条发展来提升产业竞争力，一方面发展壮大现代物流服务产业，加快物流供应链系统建设，另一方面择优发展临港大工业，围绕先进项目以及国家布局的重大生产力项目，打造若干个优势产业集群，以全球化运作来提升国际影响力。

针对斯里兰卡港口建设，应做好以下相关工作：

(1) 中国企业参与海外港口建设的方式需要不断升级，要从参与港口建设到努力争取港口长期特许经营权，把握港口合作的持续动力。(2) 改变对斯里兰卡的援助结构，应更多考虑当地的需要，不可过度依赖当政的政府，

而是要考虑地方社会的结构，特别是兼顾当地族群关系、地区关系。(3) 应积极推进中斯民生工程建设，让斯里兰卡人民感受到实实在在的利益。(4) 加强中斯智库方面的合作。应密切加强与当地民间和政府研究机构的交流与合作，为“一带一路”提供更多知识储备，同时减少不必要的误解。(5) 最后要学会规避政治风险。

第一节 对中国在斯里兰卡面临的风险全面分析

一 斯里兰卡新政府对“21 世纪海上丝绸之路”的态度

习近平主席在 2014 年访问斯里兰卡发表讲话时表示，中方愿以建设“21 世纪海上丝绸之路”为契机，同斯方加强在港口建设运营、临港工业园开发建设、海洋经济、海上安全等领域合作，探讨并确定先行先试项目，实现早期收获。希望双方加快推进自由贸易谈判，争取早日建成中斯自由贸易区。中方鼓励更多中国企业积极参与斯里兰卡工业园、经济特区、基础设施项目建设。

2015 年 2 月 27 日王毅在同斯里兰卡外长萨马拉维拉举行会谈时就曾提到，中方愿与斯方一道，以共同建设“21 世纪海上丝绸之路”为主线，以商签自由贸易协定、基础设施建设、开展产业合作为三大支柱，致力于提高斯自主发展能力；同时积极拓展卫生、农业、科技、旅游、人文五个领域的合作增长点，不断改善斯民生，造福于中斯两国及两国人民。

1. 新政府的态度

在2015年3月访问中国时，斯里兰卡现任总统西里塞纳曾表示，斯里兰卡新政府将采取比过去更有力的措施，继续发展同中国的友好合作和斯中人民友谊，希望同中方加强在经贸、教育、科研、防务领域的合作。丝绸之路是斯中两国共同的历史遗产，斯方希望在“21世纪海上丝绸之路”框架内加强同中方合作。

斯里兰卡政策研究所（IPS）副所长杜希尼·维拉孔博士（Dushni Weerakoon）认为，中国目前是世界第二大经济体，未来在亚太地区乃至世界的影响力还会继续上升；斯里兰卡在经济关系上已经比较依赖中国，无论哪个政治力量上台，都不大可能忽视中国带来的发展机遇；虽然暂时出现一定的政策不确定性，但是总体上斯里兰卡还是会重视加强中斯经贸关系。斯里兰卡地区战略研究中心（RCSS）副所长米娜·塔哈尔女士（MinnaThaheer）表示，尽管斯里兰卡政权轮替，新政府上台，但是却负担不起（can't afford to lose China）失去中国的代价。

政策研究所（IPS）研究人员表示，“21世纪海上丝绸之路”的内容仍然显得含糊不清，其政策含义、实施