

孟中印缅经济走廊

马博 吴凡 一等编著

总主编 张丽君

「一带一路」经济走廊研究

丛书

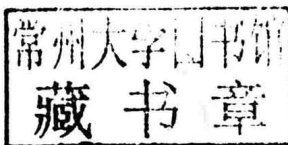


中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

“一带一路”经济走廊研究丛书

孟中印缅经济走廊

马博 吴凡 等编著



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

·北京·

图书在版编目 (CIP) 数据

孟中印缅经济走廊 / 马博等编著.

北京: 中国经济出版社, 2018. 3

ISBN 978 - 7 - 5136 - 5110 - 3

I. ①孟… II. ①马… III. ①国际合作—经济合作—经济发展—印度、中国、孟加拉国、缅甸 IV. ①F125. 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 038328 号

责任编辑 余静宜
责任印制 马小宾
封面设计 华子图文

出版发行 中国经济出版社
印刷者 北京建宏印刷有限公司
经销者 各地新华书店
开 本 710mm × 1000mm 1/16
印 张 13.5
字 数 200 千字
版 次 2018 年 3 月第 1 版
印 次 2018 年 3 月第 1 次
定 价 48.00 元

广告经营许可证 京西工商广字第 8179 号

中国经济出版社 网址 www.economyph.com 社址 北京市西城区百万庄北街 3 号 邮编 100037

本版图书如存在印装质量问题, 请与本社发行中心联系调换 (联系电话: 010 - 68330607)

版权所有 盗版必究 (举报电话: 010 - 68355416 010 - 68319282)

国家版权局反盗版举报中心 (举报电话: 12390) 服务热线: 010 - 88386794

出版说明

《孟中印缅经济走廊》是中央民族大学少数民族事业发展协同创新中心“‘一带一路’与民族地区对外开放研究团队”的阶段性成果之一，同时得到国家社会科学基金重点项目（项目编号：16AMZ009）、科技部科技基础资源调查专项《中蒙俄国际经济走廊多学科联合考察》子课题“中蒙俄国际经济走廊中国东北地区和内蒙古社会经济科学考察”（项目编号：017FY101304-1）、中央民族大学建设世界一流大学（学科）和特色发展引导专项资金（应用经济学、理论经济学）学科经费的资助。

写作分工

马 博 统筹、拟定提纲、编撰、统稿

吴 凡 编撰、统稿

前 言 马 博

第一章 危 洁 郭伟栋

第二章 喻芬芬

第三章 高艳辉 李明轩

第四章 虎恩鹏

第五章 马 博 侯张喆

第六章 张小利

第七章 王时延 田一聪

总 序

“国不以利为利，以义为利也。”这不仅是古代中国“齐家治国平天下”的重要思想，也是当今中国“倡导合作发展理念，在国际关系中践行正确义利观”^①的重要体现。互联互通不仅是时代潮流，也是世界各国的共同需要和历史机遇。

目前在理论和实践中使用较为广泛的“经济走廊”概念，最早于1998年由亚洲开发银行在大湄公河次区域第八次部长会议上提出，“‘经济走廊’是在次区域范围内，将生产、投资、贸易和基础设施建设有机地联系为一体，基于经济要素的一体化而形成的经济合作机制”。^②在经济全球化、区域经济一体化不断发展的进程中，经济走廊理论和实践不断丰富，其建设将加速推进“一带一路”的实施。

2013年，习近平主席提出共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路重大倡议。2015年，中国政府发布《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》（以下简称《愿景与行动》），提出以政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通为主要内容，坚持共商、共建、共享原则，积极推动“一带一路”建设。倡议提出至今，得到了国际社会的广泛关注和积极回应，目前已有100多个

^① 习近平在韩国国立首尔大学的演讲（全文）[EB/OL]. 新华网, [2014-07-04]. <http://news.xinhuanet.com>.

^② 8th Ministerial Conference on GMS Subregional Cooperation. Asean-China Free Trade Area, [2009-05-23]. <http://asean-cn.org/Item/606.aspx>.

国家和地区及国际组织积极支持和参与“一带一路”建设，我国已经与 60 多个国家和地区及国际组织签署了“一带一路”合作协议。同时，亚洲基础设施投资银行正式开业，丝路基金已经设立，“一带一路”建设工作领导小组业已成立，《愿景与行动》正在推进，“一带一路”国际合作高峰论坛成功召开。随着六大经济走廊的规划或筹建，“一带一路”建设进入了全面推进阶段。就目前六大经济走廊建设进展而言，发展程度和特征各有不同（见表 1）。

表 1 六大经济走廊简况

名称	首倡	特征	进展
中巴经济走廊	2013 年 5 月	先试先行	超前
中蒙俄经济走廊	2014 年 9 月	早期收获	顺利
新亚欧大陆桥经济走廊	2014 年 4 月	走廊典范	顺利
中国—中亚—西亚经济走廊	2014 年 6 月	能源通道	顺利
中国—中南半岛经济走廊	2014 年 12 月	经贸桥梁	顺利
孟中印缅经济走廊	2013 年 5 月	战略通道	迟缓

六大经济走廊的“先试先行”——中巴经济走廊。2013 年，李克强总理在访问巴基斯坦期间提出了共建中巴经济走廊的设想，以加强中巴之间交通、能源、海洋等领域合作，打造一条北起新疆喀什、南至巴基斯坦瓜达尔港的经济大动脉，推进互联互通。2015 年 4 月 8 日，“中巴经济走廊委员会”在伊斯兰堡正式成立，这标志着中巴经济走廊确立了组织依托，走上了制度化开发轨道。2015 年 4 月 20 日，习近平主席访问巴基斯坦，启动了 460 亿美元的投资计划，共同推进修建喀什到瓜达尔港的公路、铁路、油气管道及光缆覆盖“四位一体”通道的远景规划。中巴经济走廊全长 3000 公里，起点在新疆喀什，终点在巴基斯坦瓜达尔港，贯通南北丝绸之路关键枢纽，北接丝绸之路经济带，南连 21 世纪海上丝绸之路，是一条包括公路、铁路、油气和光缆通道在内的贸易走廊。目前，中巴经济走廊建设总体进展顺利，收效显著，中巴经济走廊共有 19 个项目正在建设中，完成投资总额达 190 亿美元。

中国企业对瓜达尔港的经营和开发，以及一系列建设项目，如中兴能源光伏电站、喀喇昆仑公路升级改造二期（塔科特至哈维连段）项目、巴基斯坦卡西姆港燃煤电站和瓜达尔自由区等的顺利推进，为中巴乃至其他国家和地区参与“一带一路”建设积累了宝贵经验。

“一带一路”建设的早期重要收获——中蒙俄经济走廊。2014年9月11日，习近平主席在出席中俄蒙三国元首会晤时提出中蒙俄经济走廊建设倡议。中蒙边境线长达4710公里，俄蒙边境线长达3543公里，俄罗斯、蒙古国对于中国具有特殊战略价值，强化地缘战略合作是三国关系稳定的重要前提。中蒙俄经济走廊分为两条线路：华北地区从京津冀到呼和浩特，再到蒙古国和俄罗斯；东北地区从大连、沈阳、长春、哈尔滨到满洲里和俄罗斯的赤塔。两条走廊互动互补形成一个新的开放开发经济带，统称为中蒙俄经济走廊。具体实现路径是把丝绸之路经济带同俄罗斯跨欧亚大铁路、蒙古国“草原之路”倡议进行对接；加强铁路、公路等方面的互联互通建设，推进通关和运输便利化，促进跨境运输合作，研究三方跨境输电网建设，开展旅游、智库、媒体、环保、减灾、救灾等领域务实合作。两条通道的共同特征是连接东北三省，将中国的环渤海经济圈通过中蒙俄经济走廊与欧洲经济圈连接起来，向东可以抵达符拉迪沃斯托克出海口，向西可以抵达俄罗斯，形成一条从亚洲到欧洲的北方通道。目前已开通“津满欧”“苏满欧”“粤满欧”“沈满欧”等多条中俄欧铁路国际货物班列并基本实现常态化运营。2016年6月23日，三国有关政府部门在乌兹别克斯坦首都塔什干签署了《建设中蒙俄经济走廊规划纲要》，这是“一带一路”建设的重要早期收获，标志着“一带一路”首个多边经济合作走廊正式实施，具有重要意义。

国际开放型交通经济走廊的典范——新亚欧大陆桥经济走廊。2014年4月1日，习近平主席在比利时布鲁日欧洲学院演讲时表示，“我们希望同欧洲朋友一道，在亚欧大陆架起一座友谊和合作之桥。我们要共

同努力建造和平、增长、改革、文明四座桥梁，建设更具全球影响力的中欧全面战略伙伴关系。”《愿景与行动》中也提出陆上依托国际大通道，共同打造新亚欧大陆桥。新亚欧大陆桥又名“第二亚欧大陆桥”，是从中国江苏连云港、山东日照到荷兰鹿特丹港的国际化铁路交通干线，国内由陇海铁路和兰新铁路组成，全长 10900 公里，辐射世界 30 多个国家和地区。大陆桥途经江苏、安徽、河南、陕西、甘肃、青海、新疆 7 个省区中 65 个地市州的 430 多个县市，到中哈边界的阿拉山口出国境。出国境后可经 3 条线路抵达荷兰鹿特丹港。其中，中线与俄罗斯铁路友谊站接轨，进入俄罗斯铁路网，途经阿克斗亚、切利诺格勒、古比雪夫、斯摩棱斯克、布列斯特、华沙、柏林抵达荷兰鹿特丹港。目前，发展良好的是中欧班列，根据《中欧班列建设发展规划（2016—2020 年）》，到 2020 年将实现年开行 5000 列左右的目标，基本形成布局合理、设施完善、运量稳定、便捷高效、安全畅通的中欧班列综合服务体系。新亚欧大陆桥横贯亚欧大陆，将环太平洋经济圈与欧洲经济圈连接起来，横贯中国东、中、西部，东西双向开放的“钢铁国际走廊”的加速开发和开放将使其成为中国经济新的增长带，并将加速变成中国的国际性、开放型交通、经济走廊。

中国能源运输的重要通道——中国—中亚—西亚经济走廊。2014 年 6 月 5 日，习近平主席在北京举办的中阿合作论坛第六届部长级会议开幕式上发表重要讲话，倡导构建中阿“1+2+3”合作格局，即以能源合作为主轴，以基础设施建设、贸易和投资便利化为两翼，以核能、航天卫星、新能源三大高新领域为新的突破口，全面加强中国同阿拉伯国家之间的合作，这为中阿关系发展和丝绸之路经济带建设创造了良好的政策条件。从中国与中亚国家的政策沟通来看，依托常态化的高层互访和政府间合作机制，中国积极推进丝绸之路经济带同哈萨克斯坦“光明之路”等发展战略的全面对接，同哈萨克斯坦、塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦等国家签署了与共建丝绸之路经济带相关的

双边合作协议，这为中国—中亚—西亚经济走廊建设创造了良好的政策条件。中国—中亚—西亚经济走廊从新疆出发，国内部分与新亚欧大陆桥经济走廊重叠，从阿拉山口—霍尔果斯出境后，即连接到一条从哈萨克斯坦到乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、伊朗、伊拉克、土耳其，抵达波斯湾、地中海沿岸和阿拉伯半岛的新经济走廊。中国—中亚—西亚经济走廊是一条能源大通道，是中国—中亚石油管道和天然气管道的必经之地。中国—中亚天然气管道起于阿姆河右岸的土库曼斯坦和乌兹别克斯坦边境，经乌兹别克斯坦和哈萨克斯坦从霍尔果斯进入中国，是目前世界上最长的天然气管道。随着合作深入开展、贸易畅通和便利化程度进一步提高，中国—中亚—西亚经济走廊将延伸到伊朗、伊拉克、沙特阿拉伯、土耳其等西亚、北非国家，成为一条打通亚欧非三大洲的经济走廊。

中国与东盟国家经贸往来的重要“桥梁”——中国—中南半岛经济走廊。2014年12月20日，李克强总理出席在曼谷举行的大湄公河次区域经济合作第五次领导人会议并发言。李克强总理着眼于次区域经济合作方向和重点，就发掘新的增长动力和合作模式、深化中国同中南半岛五国关系，提出了共同规划建设全方位交通运输网络和产业合作项目、打造融资合作的新模式、促进经济社会可持续和协调发展三条建议。中国—中南半岛经济走廊东起珠三角经济区，沿南广高速公路、桂广高速铁路，经南宁、凭祥、河内至新加坡，以沿线中心城市为依托，以铁路、公路等基础设施为载体，形成了优势互补、区域分工、联动开发、共同发展的区域经济体。目前，大湄公河流域国家正在建设贯通东西、连接南北的9条跨境公路，其中部分已经完工。重点项目为雅万高铁建设项目、中老铁路建设项目、磨憨—磨丁跨境经济合作区建设。2016年5月26日，第九届泛北部湾经济合作论坛暨中国—中南半岛经济走廊发展论坛在广西南宁举行，会议发布了《中国—中南半岛经济走廊倡议书》，签约了中国—中南半岛跨境电商结算平台、中国—东盟

(钦州) 华为云计算及大数据中心、龙邦茶岭跨境经济合作区试点建设项目、南海国际邮轮母港及航线建设工程、缅甸中国(金山都)农业示范区等9个项目,总投资额达784亿元。随着中国—东盟自贸区的发展,珠三角经济圈与中南半岛国家的经贸联系日益密切,在中国—东盟命运共同体架构下,中国—中南半岛经济走廊将在陆路和海上助推“一带一路”建设。

“一带一路”建设的重要战略通道——孟中印缅经济走廊。孟中印缅经济走廊缘起于20世纪90年代云南省提出的中印缅孟地区经济合作构想。1999年,第一次中印缅孟地区经济合作大会在昆明举行,各方共同签署了《昆明倡议》,之后每年召开一次会议推进建设进程。2013年5月,李克强总理在访问印度期间正式提出推进孟中印缅经济走廊建设,得到印度、孟加拉国、缅甸三国的积极响应。2013年12月,孟中印缅经济走廊联合工作组第一次会议在昆明召开,各方就经济走廊发展前景、优先合作领域和机制建设等展开深入讨论,签署了孟中印缅经济走廊联合研究计划,正式建立了四国政府推进孟中印缅合作的机制。2014年9月18日,在习近平主席访问印度期间,中印发表了《中印联合声明》,两国共同倡议建设中印缅孟经济走廊,并成立联合工作组,加强该地区互联互通。2015年5月,印度总理莫迪访华,中印达成一系列合作协议,为孟中印缅经济走廊注入了新的活力。目前,孟中印缅经济走廊在建项目主要为中缅油气管道项目、缅甸皎漂工业园与深水港项目、钦敦江大桥项目(霍马林段)。若将珠三角经济圈与印度连接起来,不仅对沿线国家的发展是一个巨大推动,也会使东亚、南亚与东南亚联系更加紧密。

十九大报告指出:“要以‘一带一路’建设为重点,坚持引进来和走出去并重,遵循共商共建共享原则,加强创新能力开放合作,形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。”这标志着新时代“一带一路”建设将在新的历史起点上继续发挥开放引领作用,为实现“两个

一百年”奋斗目标和中华民族伟大复兴的中国梦作出新贡献。尽管六大经济走廊在推进过程中因地缘政治、经济和文化的差别，存在一些问题和制约，建设进展不同，但随着“一带一路”建设的深入推进，合作潜力巨大，带动效应将日益显著。实践已然证明，“对于‘一带一路’倡议，早参与，早受益；多参与，多受益。”^①因而，未来中国要以“一带一路”建设总体方向为指引，秉承丝路精神，以共商共建共享为基本原则，以深化“五通”交流合作为关键支撑，以构建全面开放新格局为中长期目标，重点做好：坚持引进来和走出去并重，深化双边或多边投资合作；促进基础设施互联互通，突破沿线发展瓶颈和制约；加强创新能力开放合作，增强发展新动力；推动开放合作，完善全球经济治理体系；构建多层次人文交流平台，促进包容发展。通过世界各国和地区的共同努力，发挥社会组织和优势企业的综合实力，推动六大经济走廊成为和平合作走廊、开放包容走廊、互学互鉴走廊、互利共赢走廊、文明兴盛走廊，创新和助推“一带一路”建设。

^① 中巴经济走廊和孟中印缅经济走廊 [EB/OL]. 央视网, [2017-06-27]. <http://news.cctv.com>.

前 言

自 2013 年我国提出建设“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的倡议（简称“一带一路”倡议）以来，我国也在积极与相关国家协商共建六大经济走廊。我国与“一带一路”沿线国家在政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通等领域都取得了积极进展，并且各有侧重。2016 年 3 月发布的“十三五”规划中指出，要推进“一带一路”建设。其中，畅通“一带一路”经济走廊是重要内容之一。

历史上，孟中印缅经济走廊作为南方古丝绸之路的重要组成部分之一，从五尺道（古川滇缅印道）到茶马古道（古川滇藏印道），从滇缅公路（旧中缅公路）、史迪威公路（旧中印公路）到驼峰航线，见证了古今中外的经贸与文化交流。近代的孟中印缅经济走廊缘起于 20 世纪 90 年代，云南省学术界提出了中印缅孟地区经济合作的构想。1998 年亚洲开发银行在大湄公河次区域第八次部长会议上提出了目前在理论和实践中使用较为广泛的“经济走廊”概念，指“在次区域范围内，将生产、投资、贸易和基础设施建设有机地联系为一体，基于经济要素的一体化而形成的经济合作机制。”^① 1999 年在昆明举行了第一次中印缅孟地区经济合作大会，与会各方共同签署了《昆明倡议》，随后每年召

^① Asean - China Free Trade Area. 8th Ministerial Conference on GMS Subregional Cooperation. [EB/OL]. [2009 - 05 - 23]. <http://asean - cn. org>.

开一次会议推进建设。2013年5月，李克强总理在访问印度期间正式提出推进孟中印缅经济走廊建设，得到印度、孟加拉国、缅甸三国的积极响应。2013年12月，孟中印缅经济走廊联合工作组第一次会议在昆明召开，各方就经济走廊发展前景、优先合作领域和机制建设等展开了深入讨论，签署孟中印缅经济走廊联合研究计划，正式建立了四国政府推进孟中印缅合作的机制。2014年9月19日，在习近平主席访问印度期间，中印发表联合声明，两国共同倡议推进孟中印缅经济走廊合作，并将成立联合工作组，加强该地区互联互通。2015年5月，印度总理莫迪访华，中印达成一系列合作协议，为孟中印缅经济走廊注入了新的活力。近年来，孟中印缅经济走廊合作内容逐渐从推动交通能源合作、贸易投资合作、旅游文化合作和合作机制四个主题，扩展到农业、科技、信息、人力、投资等其他领域。

与其他五条经济走廊建设相比，孟中印缅经济走廊虽然提出最早，但发展最为迟缓。就“五通”而言，障碍主要有以下几点：

一是合作机制较为松散，政策沟通层次较低。目前，孟中印缅经济走廊主要通过孟中印缅地区合作论坛、工作组会议实现政策沟通与合作，从1999年8月召开“中印缅孟地区经济合作与发展会议”，到2002年更名为“孟中印缅地区经济合作论坛”，再到2012年再次更名为“孟中印缅地区合作论坛”，无论是从互访达成的合作共识、发表的联合声明，还是从成立的联合工作组来看，孟印缅三国政府对孟中印缅经济走廊建设的态度总体上是肯定的。但政策沟通基本由智库、半官方机构和地方政府推动和主导^①，合作机制也由“二轨”转变为“一轨”（或“准一轨”），四国之间并不存在国际组织或国际组织的雏形，也不存在明确的国际协定或协议，各方义务与权责的不具体、管理协调分工的不明确、利益与效益分配的不确定，使得孟中印缅经济走廊合作在较

^① 中国主要为云南省政府，印度为智库（印度中国研究所和印度政策研究中心等），缅甸为外交部，孟加拉国为智库政策对话中心。

为松散的国际合作机制，或者层次和水平较低的次区域经济合作机制下进行。同时由于地缘政治、经济和文化的影响，进一步阻碍了双边和多边区域合作的政策沟通效果。

二是合作方参与度不高，设施联通推进较慢。基础设施的互联互通一直是合作机制力求突破的主要领域，也是孟中印缅合作机制的基础性工作和早期收获之一。但就实质性进展而言，孟中印缅经济走廊逐渐由多边合作减弱为中缅双边合作。目前，孟中印缅经济走廊在建项目主要为中缅油气管道项目、缅甸皎漂工业园与深水港项目、钦敦江大桥项目（霍马林段）等。尽管孟中印缅经济走廊的公路、铁路、水运及航空等基础设施建设已有较大发展，但基本体现在云南省境内。十多年来，我国云南省的交通基础设施得到很大的提升，已基本形成昆明至瑞丽辐射缅甸皎漂、昆明至磨憨辐射泰国曼谷、昆明至河口辐射越南河内、昆明至腾冲辐射缅甸密支那等连接东南亚的四条对外开放经济走廊，高速公路、铁路等基础设施已经逐步到位。而云南与缅甸及沿线国家通道联通的程度仍然较低，仍存在交通网络不畅通、水运航道开发经营及陆水联运运输方式单一等问题。

三是区域经贸合作不足，贸易畅通质量不高。孟中印缅经济走廊构想成型前，四国就有了共同发展国家经济、开展双边和多边贸易、推动能源和技术合作等全方位、多方面的国家利益诉求。但由于政治互信不高、政策沟通不足、设施联通不畅，孟中印缅经济走廊的经贸合作主要体现在双边合作，而缺少多边、区域经贸合作。就中印而言，2016年，中国对印度进出口贸易总额701.5亿美元，同比减少2%，其中对印度出口总额583.9亿美元，同比增加0.3%，进口总额117.6亿美元，同比下降12.1%；贸易顺差为466.3亿美元，2015年同期为448.4亿美元。2016年外贸数据显示，印度为我国第七大出口市场^①。就中缅而

^① 中华人民共和国驻孟买总领事馆经济商务室. 2016年中印经贸数据 [EB/OL]. [2017-02-06]. <http://bombay.mofcom.gov.cn>.

言，2016—2017 财年（2016 年 4 月 1 日至 2017 年 2 月 28 日），缅甸与中国双边贸易额达到 94.46 亿美元，其中缅甸对华出口额为 42.9 亿美元，进口额为 51.55 亿美元^①。就中孟而言，2015 年，中孟双边贸易额为 147.07 亿美元，同比增长 17.2%，其中对孟出口 139.01 亿美元，同比增长 18.0%，自孟进口 8.06 亿美元，同比增长 5.8%。孟加拉国已成为我国在南亚地区第三大贸易伙伴^②。同时，孟中印缅四国经济发展不平衡，贸易不同程度的失衡。孟印缅三国由于存在贸易壁垒和限制、口岸规划与建设滞后、贸易结算服务不足、结算服务平台不完善等问题，贸易便利化水平低，贸易畅通质量不高。

四是投资风险较高，资金融通效果较差。资金融通作为“一带一路”建设的重要支撑。近年来，我国财政部配合有关部门逐步扩大对外援助支持力度，安排实施了一批公路、铁路、光缆、电力等基础设施项目，有力促进了受援国的经济和民生事业发展。2016 年，我国对印度非金融类直接投资总流量为 10.63 亿美元，同比增加 643.4%；截至 2016 年 12 月底我国对印度非金融类直接投资存量为 48.33 亿美元^③。就中缅而言，2010 年至 2016 年 6 月底，我国对缅累计各类直接投资存量约 43 亿美元。其中 2015 年，中国对缅非金融类直接投资 2 亿美元，增长 16.3%。根据孟加拉国投资局的最新数据，在 2013—2015 年间，中国对孟加拉国直接投资总额为 17.31 亿美元，直接投资项目共计 72 个，为孟加拉国创造了 13194 个就业岗位^④。除地缘差异、国家关系等传统安全风险外，孟印缅三国国内与我国的非传统安全风险，诸如政治局势、法律制度、民族主义、恐怖事件、民间舆论等，成为孟中印缅经

① 中华人民共和国驻曼德勒总领事馆经济商务室. 中缅双边贸易额突破 94 亿美元 [EB/OL]. [2017-04-24]. <http://mandalay.mofcom.gov.cn>.

② 高潮. 孟加拉：期待中国企业投资 [J]. 中国对外贸易, 2010 (5): 76-79.

③ 中华人民共和国驻孟买总领事馆经济商务室. 2016 年中印经贸数据 [EB/OL]. [2017-02-06]. <http://bombay.mofcom.gov.cn>.

④ 近三年中国对孟直接投资 [R/OL]. 云南省对外投资合作网, [2016-09-09].

济走廊资金融通的最大障碍。此外，虽然我国支持国家开发银行、中国进出口银行和中国出口信用保险公司等金融机构开展境外金融业务，境外股权投资基金、境外人民币专项贷款等业务和方式未能在孟中印缅经济走廊沿线国家落地和实施，使得资金融通效果处于较低层次和水平。

五是民众获益程度较低，民心相通形式单一。民心相通是“一带一路”建设的社会根基。早在先秦时期，中国商人已从内地经云南进入缅甸南亚次大陆，同孟加拉国、印度、缅甸等国进行文化交流与商贸往来。孟中印缅经济走廊发展至今，我国与沿线国家在文学、艺术、电影、新闻、教育、宗教、考古、图书等领域内进行了广泛的合作与交流，孔子学院的建设推进、沿线国家来华留学生数量的增长，进一步增进了孟中印缅经济走廊各国的民间交往。但由于国家舆论导向不一、孟印缅三国社会经济发展水平差距较大、双边经贸失衡，以及经贸互补性不强，使得三国民众的参与度、获益程度和幸福感较低，一定程度上激化了贸易保护主义和民族主义。同时，由于“一带一路”在孟印缅三国的宣传较少、民间知悉程度较差、政府与企业合作态度和意向不一、跨境文化产业发展滞后，民间人文交流与合作的水平较低，进一步限制了民心相通。

十九大报告指出：“要以‘一带一路’建设为重点，坚持引进来和走出去并重，遵循共商共建共享原则，加强创新能力开放合作，形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。”这标志着六大经济走廊将在“一带一路”建设的新的历史起点上继续发挥开放引领、互联互通作用。我国未来在推进孟中印缅经济走廊建设中，应以“一带一路”建设总体方向为指引，秉承丝路精神，以共商共建共享为基本原则，以深入推进“五通”为关键，以构建全面开放新格局为中长期目标。

第一，构建多维度合作机制，提升政策互通水平。加快建立国际性协调、运作机制，充分发挥诸如孟中印缅地区合作论坛、中国—东盟自由贸易区、大湄公河次区域合作、南亚国家联盟、中印战略经济对话、