



中巴经济走廊的 政治经济学分析

THE POLITICAL ECONOMY OF
THE CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR

高柏 甄志宏 等 / 著



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

高柏 甄志宏 等 / 著

中巴经济走廊的 政治经济学分析

THE POLITICAL ECONOMY OF
THE CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR



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

图书在版编目(CIP)数据

中巴经济走廊的政治经济学分析 / 高柏等著. -- 北京 : 社会科学文献出版社, 2017.9
ISBN 978-7-5201-1058-7

I. ①中… II. ①高… III. ①区域经济合作-国际合作-政治经济学-研究-中国、巴基斯坦 IV.
①F125.535.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 155773 号

中巴经济走廊的政治经济学分析

著 者 / 高 柏 甄志宏 等

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 谢蕊芬

责任编辑 / 隋嘉滨 谢蕊芬

出 版 / 社会科学文献出版社·社会学编辑部(010) 59367159

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 59367018

印 装 / 三河市尚艺印装有限公司

规 格 / 开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 21.25 字 数: 359 千字

版 次 / 2017 年 9 月第 1 版 2017 年 9 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978-7-5201-1058-7

定 价 / 89.00 元

本书如有印装质量问题, 请与读者服务中心(010-59367028)联系

 版权所有 翻印必究

前言 中巴经济走廊与中国 “一带一路”倡议

高 柏*

中巴经济走廊是中国“一带一路”倡议的开山之作。之所以说它是开山之作是因为它是中国在提出“一带一路”倡议后对丝绸之路沿线国家的第一项大规模投资、全方位地帮助他国发展经济的国家级项目。由于中巴经济走廊是中国在海外的第一个大规模投资项目，中国政府和企业在一个政治、经济、文化、宗教环境截然不同的邻国帮助推进经济发展时，必然要经历与投资受入国各种运作逻辑差别巨大的制度和机制之间的磨合。分析中巴之间在推进这个项目的过程中经历的磨合，对后续的“一带一路”项目有重大的借鉴意义。

建设中巴经济走廊涉及的五个问题对“一带一路”而言具有一定的普遍意义。第一个问题是：为什么要建设中巴经济走廊。这个问题的实质在国际层面是中国的国家利益与帮助邻国经济建设到底有什么关系，在国内层面是巴基斯坦发展经济与其政治与社会稳定以及国家安全到底是什么关系。第二个问题是：帮助巴基斯坦这样的伊斯兰国家发展经济是否能够消除宗教极端势力支持的恐怖主义。在当前，宗教极端主义驱动的恐怖主义活动成为许多国家的国家安全的重要课题，在国际上已经引起极为广泛的关注。从某种意义上来说，这是在 21 世纪对公共政策有直接影响的、最重要的学术问题之一。第三个问题是：建设中巴经济走廊会不会导致穆斯林移民蜂拥而至，对中国的国家安全产生重大威胁。近来随着西方国家在逆

* 高柏，西南交通大学中国高铁发展战略研究中心主任，美国杜克大学社会学系终身教授。

全球化的浪潮中在移民问题上出现民粹主义立场，中国的互联网上也有人撰文担心中巴经济走廊的建设，特别是中巴之间公路和铁路的建设，会导致巴基斯坦人大批涌入中国，进一步改变穆斯林人口的比例，对中国的国家安全造成威胁。第四个问题是：中国在推进中巴经济走廊的过程中如何处理与投资受入国各种制度和机制之间的关系。这个问题的实质是：如果单纯依靠投资受入国国内的制度和机制，中国的对外投资运作出现与投资初衷相反的结果时，中国应该通过何种方式进行调节。第五个问题是：在推进中巴经济走廊和其他“一带一路”项目时，是否应该以投资者的身份推动在投资受入国实现经济发展利益由社会各阶层的共享。

当中国通过“一带一路”开始对外进行大量投资，这种投资开始在发展中国家推动经济发展时，我们必须面对一个严肃的问题：完全不问投资在受入国产生的社会后果的投资模式是否会影响这种投资的正当性。从目前发达国家正在出现的逆全球化趋势的背后成因来看，经济发展过程中的利益共享和分配中的公平正义是决定全球化在政治上具有可持续性的重要因素。如果继续实行那种只问短期政治效应，不问长期社会后果的投资模式，从长期的视角来看很有可能引起投资受入国的政治反弹，从而产生与建设“一带一路”初衷相反的结果。中国在推进中巴经济走廊和其他“一带一路”项目，以此对抗正在出现的逆全球化趋势，并塑造未来的国际经济秩序时，必须大力推动社会公平和发展成果共享的原则。

在这个引言中，我集中讨论这五个问题。

第一，我们为什么要建设中巴经济走廊。

反对中巴经济走廊有很多理由：巴基斯坦地质条件恶劣，无论是建设铁路还是建设公路，地震与泥石流都是很大的威胁。由于这些原因，中巴经济走廊的公路、铁路以及油气管道，无论是建设，还是建成后的维护和保养，成本都不会低，而且它们的运行与海运相比都很没有效率。有些人也许还会指出，国内还有大量的落后地区等待发展，还有各种社会保障制度尚未健全，为什么不在国内投资而要去别的国家大笔投资。

这些说法都有一定的道理。但是，中巴经济走廊和“一带一路”倡议对中国的价值显然远远要超过这些关于经济成本和其他国内因素的考虑。

讨论为什么建设中巴经济走廊要从为什么建设“一带一路”开始。在“一带一路”成为国家倡议前的早期讨论中，建设“丝绸之路经济带”的出发点有两个：一个是在2008年全球金融危机对发达国家造成较大冲击，传

统的出口市场无法再吸纳足够的中国产品，中国在过去30年里以依靠向西方国家出口来支撑国内经济发展的蓝海战略难以为继；另一个是中国的一些邻国利用美国重返亚太的机会强化与中国的领土领海之争，一时间中国在亚太地区面临的巨大战略压力随时可能激发国内的民族主义情绪。正是在这样一种复杂的历史背景下，向西开放，推动欧亚大陆经济整合，建设“新丝绸之路经济带”就成为中国继续推动自由贸易和维护世界和平的重要选择。^①换言之，我们认为“一带一路”倡议的实质是以对冲的手段在世界经济进入困境的条件下，以开拓国际新市场寻找世界经济新的增长点的方式来捍卫自由贸易原则，以及在亚太地区出现国际紧张局势的条件下尽量避免直接的冲突，继续寻找维持世界和平的新路。

传统的地缘政治以零和博弈的观点看待国际关系，重视国与国之间利益的冲突，强调他们之间的竞争；而地缘经济则以双赢的观点看待国际关系，重视国与国之间利益的重合，强调他们之间的合作。从地缘经济的观点来看，只要各国合作把市场做得更大，每个国家在其中的机会就会更多。“一带一路”的实质在于对冲。对冲不是友好外交，更不是对抗，而是在面临美国与其盟国在亚太地区的战略压力面前展现中国的另外选项，以使对方看到这个另外选项对自己的不利之处，吸引他们回到合作的轨道。^②

中国的地理位置具有十分优越的战略优势。她既有漫长的海岸线，又有广阔的陆地纵深。中国的西部与中亚和南亚相连，与中东的陆上距离也不远，那里是世界上石油、天然气，以及其他多种矿物的主要产地。铁路和公路等交通基础设施经过欧亚大陆的能源、资源、人口、资本和技术大国，就会使这些生产要素开始具有高度的流动性。这将改变这些沿线国家在世界经济中的地位，而这些国家地位的改变最终有可能导致整个国际政治经济秩序的改变。^③“利用建设高铁来推动欧亚大陆经济整合将帮助中国用其独特的地理优势建立一个与环太平洋经济整合之间的对冲，这将使中国在国际政治经济的大格局中处于一个十分有利的地位。对中国而言，21世纪既可以是一个太平洋世纪，也可以是一个欧亚大陆的世纪，更可以是二者并存的世纪。如果环太平洋国家对中国有敌意，中国就西进，致力于

① 高柏：《高铁与中国21世纪大战略》，《经济观察报》2011年3月11日，第41~42版。

② 高柏：《高铁与中国21世纪大战略》，《经济观察报》2011年3月11日，第41~42版。

③ 高柏：《高铁与中国21世纪大战略》，《经济观察报》2011年3月11日，第41~42版。

欧亚大陆的经济整合；如果欧亚大陆国家对中国有敌意，中国就东进，致力于环太平洋的经济整合。如果两边都对中国展现善意，中国可以同时推动两边的发展。”^①

我们可以看出中国选择中巴经济走廊作为“一带一路”倡议的开山之作有两个理由。

其一，与其他邻国相比，巴基斯坦有别国不具备的支持中巴经济走廊的政治条件。首先，中国与巴基斯坦是全天候的战略合作伙伴，与中国的合作在巴基斯坦国内有强烈的政治上的支持。巴基斯坦与中国友好是该国跨党派一致拥护的国策，巴基斯坦政府与军方都同中国有长期的合作关系。其次，巴基斯坦与其他主要大国的关系都没有她与中国的关系紧密，因此巴基斯坦在推动中巴经济走廊建设时受其他国家影响的可能性相对较小。同时巴基斯坦国内普遍认为中巴经济走廊是该国经济发展千载难逢的机遇。“一带一路”建设从欧亚大陆桥的南线开始，无论是从国际政治的角度，还是从巴基斯坦国内政治的角度而言，在巴基斯坦都可以获得足够的政治支持。

其二，巴基斯坦的地理位置对中国十分重要。中国推行“一带一路”倡议成功与否和中国与相邻国家是否能够建立并维持良好的关系，取得他们的支持有直接的关系。“地理位置”之所以重要是因为无论是地缘政治还是地缘经济，都以地理位置为前提。之所以要在“给定的国际政治经济环境中”进行讨论，是因为离开具体的国际政治经济环境，无论是通道，还是与其他大国的关系都无从谈起。举例而言，如果在一个中美关系平稳的国际环境里，无论是巴基斯坦作为中国进入印度洋的通道，还是哈萨克斯坦作为中国在欧亚大陆上的陆上通道的意义都会大幅度下降。这是因为当中国不需要花费力气去保证海上通道时，中国既没有必要在巴基斯坦找一条印度洋的入海口，也没有必要去打造一条陆上通道。同样的道理，如果中国与俄罗斯结成战略同盟，这些通道的意义也会大幅度下降，因为有了俄罗斯的陆上通道通往欧洲市场对中国而言足矣。

中国之所以把周边外交视为重中之重，就是因为这些国家的地理位置十分重要。因此，在讨论对这些国家投资时的标准不应该使用单纯的经济标准，而是应该以全局上的综合得失为判断标准，单独地看在具体项目上

^① 高柏：《高铁与中国 21 世纪大战略》，《经济观察报》2011 年 3 月 11 日，第 41～42 版。

是否赔钱则无法理解这些邻国的价值。从地理的意义上而言，优先在邻国投资除了有地缘经济和地缘政治上的意义，还有另外一个好处：当中国的投资受到威胁时，要容易保护得多。

巴基斯坦的地理位置对中国的“一带一路”倡议有独特的意义。巴基斯坦位于南亚，处在喜马拉雅山的另一端，它既是中国通往印度洋的重要出海口，也是连接南亚与中亚以及南亚与西亚的重要陆上通道。瓜达尔港离波斯湾只有 400 公里左右的距离，这个港口与中东和非洲近在咫尺。这条物流通道可以大大缩短将中国货物运往南亚、西亚、中东和非洲市场，以及将从这些市场进口的能源和原材料运回中国的距离。当中巴经济走廊建成，中巴两国的经济联系进一步加强后，瓜达尔港对中国经济的意义就类似于中国“在西部的上海港或者宁波港”。如果巴基斯坦与中国的经济联系达到越南与中国，甚至是韩国与中国经济联系的程度，中国就可以在巴基斯坦的支持下变成一个名副其实的印度洋国家，加强与该地区各国的合作。这对中国经济实现东西部双极驱动具有十分重要的意义。中巴经济走廊不仅为新疆和西部地区，而且也为全国的制造业扩大海外需求。这些需求将为中国经济发展模式实现从外需驱动向内需驱动的转变赢得一定的时间缓冲。^①

巴基斯坦作为欧亚大陆桥的南线通道，对俄罗斯代表的北线和哈萨克斯坦代表的中线潜在的风险有明显的对冲作用。虽然中国与欧洲之间的欧亚大陆桥有多条通道，但是每一条的沿线国家都有其各自的风险。要减少这些风险，最有效的办法就是保持各条线路的畅通，使它们处于相互竞争、相互制衡的状态。在乌克兰危机后，俄罗斯被西方经济制裁，哈萨克斯坦受到很大冲击。在生存的压力下，哈萨克斯坦以更大的努力为中欧班列的通过提供各种方便。目前中国经哈萨克斯坦、里海通往阿塞拜疆和格鲁吉亚，经黑海再通往乌克兰的水陆联运线，以及中国经哈萨克斯坦通往土库曼斯坦再到伊朗的班列都已通车，中国经哈萨克斯坦，再经里海到阿塞拜疆，再到土耳其的班列正在试运行。在这种情况下，中巴经济走廊代表的南部陆上通道的价值相对下降。但是它同时也从反面显示，如果哈萨克斯坦出现障碍，保证中巴经济走廊的畅通，经巴基斯坦再进伊朗将是中国在南线仍然可以从陆路去中东和欧洲的一个选项。与此同时，中巴经济走廊

① 高柏：《高铁与中国 21 世纪大战略》，《经济观察报》2011 年 3 月 11 日，第 41～42 版。

既可以成为对印度企图联合日本和越南在印度洋杯葛中国的海上丝绸之路的有效对冲,也为中国与印度的利益进行捆绑提供一个平台。中巴铁路修通后,可以向西连接伊朗、土耳其和欧洲,向南连接印度和东南亚,向北为印度与中亚提供陆上通道。

巴基斯坦可以成为中国与伊斯兰世界沟通的重要渠道。中国要在欧亚大陆建设丝绸之路不可回避两个地缘板块,一个是前苏联势力范围,另一个就是伊斯兰世界,尽管两者在中亚重叠。在中东地区,巴基斯坦与阿联酋和沙特阿拉伯长期以来有着极为紧密的关系。巴基斯坦在这两国有大量移民。目前沙特阿拉伯经济面临的一个挑战是,本国产业结构如何在里海和美国成为新能源产地的竞争环境中生存下来,并保证本国的社会稳定。阿联酋是巴基斯坦重要的援助提供国,沙特阿拉伯雇佣军的主要来源地之一就是巴基斯坦。^① 如果中国修通瓜达尔港—喀什铁路,就有可能把铁路向西延伸进伊朗。如果沙特和阿联酋能投资建设伊朗与安曼之间在霍尔木兹海峡的海底隧道,在也门与吉布提之间架设一座大桥,中巴铁路就能经伊朗,通往阿拉伯半岛,直达非洲大陆。如果这些铁路都建成,将成为重要的亚非大陆陆上通道。^②

既然中巴经济走廊是“一带一路”倡议的开山之作,其成败对其他国家有重要的启示。如果中国通过大笔投资成功地推动巴基斯坦的经济发展,其他印度洋地区的国家,如斯里兰卡、孟加拉国和缅甸与中国合作的信心也会大幅度增加。^③ 正因为如此,中巴经济走廊是“一带一路”项目一个国家级别的试验场所。中国在历史上从来没有过像推动“一带一路”倡议这样的大规模地深度卷入国际事务的经验。虽然中国有很长的对外援助的历史,但是那些项目很少超越一个国家的视野。迄今为止,中巴经济走廊是中国第一个在经济上大幅度支持另一个国家,在各领域全面投资的国家级项目。深入分析这个项目可以为中国提供很多的经验。

第二,帮助巴基斯坦这样的伊斯兰国家发展经济能否根除恐怖主义。

中巴经济走廊引起的一个争议点是中国带去的460亿美元的投资是否能

① 高柏:《高铁与中国21世纪大战略》,《经济观察报》2011年3月11日,第41~42版。

② 高柏:《沙特问题的中国解决方案》,《西南交通大学学报》2014年7月。另载观察者网,2016年1月20日,网址:http://www.guancha.cn/gaobai/2016_01_20_348597_s.shtml。

③ 高柏:《沙特问题的中国解决方案》,《西南交通大学学报》2014年7月。另载观察者网,2016年1月20日,网址:http://www.guancha.cn/gaobai/2016_01_20_348597_s.shtml。

减少甚至根除恐怖主义。这个问题在学术界内部和媒体以及政策制定者中间有完全不同的看法。在宗教极端主义驱动的恐怖主义活动成为对许多国家的国家安全的主要威胁时，这个问题已经引起国际上的广泛注意，是一个在 21 世纪有重大现实意义的社会科学研究课题。一方面，在英语文献中有很多记者基于深入调查撰写的研究报告，他们聚焦贫困与恐怖主义之间的关系。各国政府都在积极反恐的同时也都注重在恐怖主义多发地区发展经济或者是提供人道主义援助，以铲除孕育恐怖主义的温床。美国政府在“9·11”事件之后的反恐战争中也在强调对这些国家的援助。部分学术研究也认为恐怖主义活动与经济发展有相关性。另一方面，在学术文献中有很多研究采用定量分析方法来检验贫困与恐怖主义的相关性，许多研究得出的结论是经济发展水平与恐怖主义之间的相关性并不是很强。从英语的学术文献导出对“一带一路”倡议，或者是中巴经济走廊的怀疑，并不困难。

然而，我们面对以上二者的巨大反差必须要问，为什么学术文献得出的结论与每天在现实生活中做第一线报道的记者们的感觉和每天面对现实中挑战的政府决策者采取的公共政策有这么大的鸿沟。是这些第一线的人们的直觉和制定政策的逻辑出了问题，还是学者们的研究出了问题？

根据学术界已有的反思，学术界得出的经济发展与根除恐怖主义没有关系的结论可能有几个潜在的问题。首先，这些跨国的定量分析经常整合从不同渠道获得的二手数据，并不是通过一个事先设计好的研究而统一采集的完整数据。这些从各种渠道找到的、互相并不匹配的数据凑在一起做成的数据库，虽然与没有相比有其价值，但其准确性是一个问题。其次，这些定量研究常见的做法是计算恐怖主义活动和一国的国内生产总值（GDP）水平，或者是人均国内生产总值水平的相关性，这样一种假设本身就有问题。恐怖主义活动无论是在人数还是在地域的分布方面，都只涉及社会中很小的群体。把这种小群体的行为与通常测量更大的分析单位（民族、国家）的经济发展水平混在一起推导，理论的逻辑就会出问题。再次，像维克多奥夫（Victoroff）质疑的那样，虽然这些定量研究显示经济发展水平本身与恐怖主义的相关性并不紧密，但是它们却仍然无法回答以下问题：如果在财富的占有上，一国内部或者国与国之间的不平等急剧减少，我们是否还会看到同等数量的恐怖主义活动？换句话说，如果巴勒斯坦人和以色列人的平均收入和对未来收入的预期相似，恐怖主义活动是否还能吸收

和动员那么多愿意献身的巴勒斯坦人?^①

皮亚扎 (Piazza) 进一步指出这些跨国的定量分析严重忽略了社会学、人类学和犯罪学的主流文献使用的, 用个人经历的族群、种族和阶级歧视来预测他们富于侵略性的行为和未来的暴力犯罪的基本理论。从 20 世纪 80 年代起, 一批以定性分析手段深入一国或单个恐怖主义运动内部进行调查的文献早已指出了这一点, 但是这些发现在目前的定量跨国分析中则被完全忽视, 这些使用跨国样本的定量分析不去检验少数群体在经济方面受到的歧视与恐怖主义的关系。皮亚扎认为被社会边缘化的群体困境是恐怖主义的重要根源, 恐怖主义正是利用群体困境去招募参与者。他特别把群体困境操作化为少数群体面临的经济社会方面的歧视, 通常包括就业、教育、医疗和社会服务方面的歧视, 正式的和非正式的隔离居住, 与社会其他群体相比缺少经济机会。这些不平等成为少数群体反对政府、经济现状、主流社会和多数群体的群体困境心态的催化剂。恐怖主义组织正是利用了这些群体困境去动员和吸收成员的。^② 总之, 经济发展与恐怖主义之间的关系比这些跨国定量分析想象的要复杂得多。经济发展可能从来就不是消灭恐怖主义的充要条件, 但它是一个十分重要的必要条件。“一带一路”倡议首先要解决的是国与国之间, 或者是地区与地区之间的经济发展不平衡, 其次是一国内部或者一个地区内部的经济不平衡。

建设中巴经济走廊也等于是在加强中国西部边疆的国家安全屏障。恐怖主义一直是过去这 10 年困扰巴基斯坦的难题, 过去巴基斯坦一直反恐不力。中国通过帮助巴基斯坦发展经济就等于是在换取巴基斯坦在反恐方面的全面合作。从这层意义上来说, 巴基斯坦局面的改善不仅仅为中国在阿富汗和中亚国家采取同样的策略提供经验, 更从源头上制衡宗教激进主义和恐怖主义活动在中国周边国家的蔓延。建设中巴经济走廊是一种积极地走出去把恐怖主义控制甚至消灭在源头的策略, 它与过去守在家里被动地反恐相比是一个重大的改变。^③ 中国学者最新的调研表明, 中巴经济走廊开

① Jeff Victoroff, "Introduction: Managing Terror: The Devilish Traverse from a Theory to a Plan," in Victoroff, ed., *Tangled Roots: Social and Psychological Factors in the Genesis of Terrorism*, IOS Press, 2006, p. 10.

② James Piazza, "Poverty, Minority Economic Discrimination, and Domestic Terrorism," *Journal of Peace Research*, 2011, 48 (3): 339-353.

③ 高柏:《中巴铁路是中国陆权战略之纲》, 观察者网, 2015 年 4 月 21 日, 网址: http://www.guancha.cn/gaobai/2015_04_21_316648_s.shtml。

始建设的4年以来，巴基斯坦的政局再未发生过大动荡，出现了18年以来少有的稳定局面。中国大笔投资巴基斯坦，使中国的利益与巴基斯坦的安全绑在一起。巴基斯坦打击恐怖主义更为积极，巴基斯坦军方意在剿灭恐怖势力的“利剑行动”大大降低了恐怖袭击的次数、频率和伤亡人数。^①本书极力主张的一个观点是中国作为出资方应该，而且必须同时实现两个目标：促进沿线国家经济发展，大力推动这些国家解决发展不平衡和收入不平等的问题。只有这样，才有可能使经济发展通过成果共享减少极端势力的号召力这一因果机制，抑制或者减少恐怖主义活动。

第三，建设中巴经济走廊是否会导致大量的穆斯林人口来华，对中国国家安全形成重大威胁。

最近在互联网上广泛流传的一篇文章力陈建设中巴铁路将会导致大量的穆斯林人口来华，多达数亿的穆斯林人口将与中国穆斯林人口结成同盟，对国家安全构成重大威胁。这种民粹主义观点表面看好像有点道理，但是它经不起用社会科学的基本常识进行推敲。

交通的互联互通固然为人口的流动提供便利条件，但是和经济增长与恐怖主义之间的关系一样，交通条件便利是大规模移民的必要条件，但是并不是充要条件。换言之，便利的交通条件并不一定会导致大规模移民，大规模移民即使没有便利的交通条件仍然能够实现。即使修建中巴铁路，也仍然是以货运为主。中欧班列已经运行上千列，从来没有听说中国人利用货运列车作为偷渡欧洲的手段。

在现实生活中大量移民进入一国有三种情况：一种是合法入境，合法居留；另一种是非法入境，非法滞留；还有一种是合法入境后逾期非法滞留。非法入境、非法滞留和合法入境、逾期非法滞留都不是合法移民。无论是合法入境、合法居留，还是合法入境、非法滞留或者非法入境、非法滞留，都是一个国家的移民政策和边境管理要处理的问题，而不是交通便利条件要处理的问题。换言之，导致大规模移民的不是交通便利条件，而是政府的移民政策。

首先看外国人的进入。人口的跨国境流动必然涉及边境管理。外国人合法入境需要有效护照和签证，而签证的发放各国都有严格的标准。很难想象，中国会给任何一个国家的人不计标准地发放大量签证。除非中国的

^① 周戎、陈晓晨：《中巴经济走廊建设进展超预期》，《第一财经》2017年4月26日。

边境彻底失控,那种大群穆斯林人口坐着火车或汽车蜂拥而至的情景只是一种想象而已,没有任何现实可能性。中国今天虽然人均国内生产总值已经高达 7000~8000 美元,中国人成为各国旅游业争相吸引的重点对象,中国的普通护照持有者至今也仍然没有获得大多数国家的免签待遇,更谈不上移民。当然,严格控制进入国境并不能保证不出现外国人合法入境后逾期不归和非法进入。这与一国政府以何种政策对待非法居民有关,但是与两国之间是否有铁路和公路相连没有直接关系。世界第一人口大国中国与欧洲早已经通了火车,欧洲各地并没有出现被中国人占领的局面。中国与巴基斯坦之间的公路早已经修通 40 多年,如果上述担忧成立,应该早已经有大量的巴基斯坦人来到中国。同样的道理,中美之间隔着太平洋也没能阻挡跳船的非法移民,中国与非洲远隔千里,根本没有陆上交通,但是广州仍然聚集着大量逾期不归者。

其次,移民,即允许外国人在本国合法永久居住,必须要有一国政府相应的政策支持。目前欧洲出现的令许多人担心的穆斯林人口急剧增长的现象,并不是由于交通,而是欧洲各国政府移民政策支持的结果。以法国为例,第二次世界大战后为了应对经济重建过程中的劳动力短缺,法国政府大力从前殖民地招收移民。第一次石油危机后,来自非欧盟国家的劳动力移民完全被叫停,但是仍然保留家庭团聚这一移民通道。在 2005 年,70% 进入法国的移民是因家庭团聚,只有 7% 的人是工作移民。同时,大约 70% 进入法国的移民来自其在北非和西非的前殖民地,其中阿尔及利亚和摩洛哥又是这些移民的最大来源国。这才是穆斯林人口增加的根本原因。正是由于法国自身政策的原因,穆斯林人口不断增加,已经在法国人口总数占了 7%,成为欧盟成员国中穆斯林人口比例最大的国家。^①

如果以法国为参照系的话,中国应该采取一个正好相反的政策。法国是在移民问题上比较开放,引进非洲的穆斯林移民时比较宽松。然而在帮助移民融入主流社会时又比较保守,所做的远远不够,使得穆斯林移民的二代和三代的积怨越来越深。中国应该在移民问题上持保守立场,控制紧一些,但是与此同时应该积极帮助邻国的经济发展,把问题消灭或者控制在国境之外。通过积极推进交通的互联互通,积极帮助巴基斯坦发展经济,

① Sally Marthaler, "Nicolas Sarkozy and the Politics of French Immigration Policy," *Journal of European Public Policy*, 2008, Vol. 15, Issue 3, p. 383.

消解不平等，让巴基斯坦人民安居乐业，就不会有很多人非要移民中国。

第四，在推进中巴经济走廊建设时如何处理与巴基斯坦国内体制与机制的关系。

本书各章对中巴经济走廊的研究均呈现了一个共性的结论：如果让“一带一路”的项目完全任凭投资受入国内部的政治经济原理运作，其产生的政治后果很有可能与中国推进“一带一路”的初衷相左。本书各章均分析巴基斯坦内部各种制度和机制自身运行的逻辑，以及如果完全按这种逻辑来推进中巴经济走廊的项目可能产生的政治后果。从政治上看，在巴基斯坦的各省中，旁遮普族是巴基斯坦第一大族群，旁遮普省是人口第一大省。巴基斯坦的选举制度按人口比例分配国会议员的名额，人口第一大省旁遮普省自然在巴基斯坦政治中有最重要的影响力。加上旁遮普人自古重视习武，他们是巴基斯坦陆军的中坚力量。同时，家族政治在巴基斯坦政治中扮演重要的角色。无论是人口的因素，还是家族政治的因素，都会影响在国家层面的资源分配上向东部倾斜。从经济上看，信德省是巴基斯坦国内生产总值第一大省，它濒临印度洋，有巴基斯坦第一大港口城市卡拉奇。凭借濒临印度洋的优势，卡拉奇也是巴基斯坦最主要的商业中心。从地理上看，巴基斯坦的东部是平原，宜于人居和建设各种交通基础设施；而西部是山脉，虽然矿藏丰富，却不宜于人居和建设各种交通基础设施。综合以上各种因素，巴基斯坦的东部远比西部发展。因此，无论是中央政府在决定分配财政资源的时候，还是私人企业依靠市场的力量决定其发展战略的时候，只要中巴经济走廊的推进依靠这些巴基斯坦国内运作的基本逻辑，中巴经济走廊会很自然地向东部集中。单纯从资源配置效率的角度看，在东部的旁遮普省和信德省进行投资比在西部的开伯尔-普什图省（又称西北边境省）和俾路支省投资要有效率得多。因为无论是从生产要素的配置，还是从交通物流体系的发达程度看，东部都是巴基斯坦最发达地区。

然而，本书的各个章节也显示，一旦中巴经济走廊的项目集中向东部的旁遮普省和信德省倾斜，在巴基斯坦内部可能产生与建设中巴经济走廊的初衷完全相反的后果。建设中巴经济走廊和中国在巴基斯坦投资面临的重大威胁是宗教极端主义和俾路支分离主义驱动的恐怖主义袭击。宗教极端主义和俾路支分离主义的组织和活动集中在巴基斯坦的西部和西南部。这些地区的经济发展水平与东部和东南部相比严重落后，因此给宗教极端

主义势力和俾路支分离主义势力吸纳参与恐怖主义活动的成员提供了条件。这些地区急需进入经济发展过程，分享建设中巴经济走廊的成果。在这个过程中发展经济，同时解决不平等的问题，这些地区才能摆脱长期以来的困境。如果让巴基斯坦内部的政治经济自行按自身的逻辑运作，把中巴经济走廊的资源向东部倾斜，必然加剧巴基斯坦内部地区之间的经济发展不平衡，使本来就已经成为重大挑战的不平等，使中央与地方，以及族群之间的矛盾和冲突更加激烈。这只会进一步激化恐怖主义活动，对中巴经济走廊形成更大的威胁。与此同时，巴基斯坦国内媒体的运作与中国国内有重大区别。巴基斯坦媒体受英语媒体的影响很大，在中国对外以英语发布信息能力严重不足的情况下，基本上在巴基斯坦涉及中巴经济走廊的公共讨论中没有话语权。巴基斯坦的非政府组织受外国势力的影响也很深。一旦发生纠纷，中国无法指望像在本国内部一样将事态控制在一定范围之内。

第五，逆全球化趋势对建设“一带一路”与中巴经济走廊的启示。

2016年国际政治经济中逆全球化趋势的标志性事件之首当属英国脱欧与美国总统大选中特朗普一路击败共和党内的建制派成为总统候选人，而后再一鼓作气击败民主党的建制派主要代表克林顿，当选为美国总统。

在关于英国脱欧的辩论中，除了全球化引起的两极分化之外，反移民是重要的议题之一。在竞选过程中以及当选后，特朗普针对目前的国际贸易体制发表的一系列言论成为使世界陷入混乱的导火索。他不仅要退出TPP，重新谈判北美自由贸易协定，甚至威胁退出WTO，而且还要把中国定为货币操纵国，对美国从中国的进口商品课以45%的关税。特朗普不仅支持英国脱欧，而且还认为欧盟是德国的工具，并预测还会有更多的国家退出欧盟。

如果说发达国家出现的逆全球化趋势是因为它们在全球化过程中长期积累的社会矛盾达到了一个爆发点，那么“一带一路”沿线的许多国家因为过去一直被全球化过程排除在外，由于打开本国经济大门而产生的社会矛盾则刚刚开始积累。正因为如此，逆全球化才不至于成为一个全球性的普遍趋势，中国才得以依靠推进“一带一路”倡议在日益缩紧的国际经济困局面前有一个回旋余地。

发达国家出现逆全球化趋势的重要原因之一是长期忽视使全球化产生的利益在社会各阶层之间共享，在开放本国后不仅产生工作机会流失的问

题，而且还产生日益严重的收入不平等问题。^① 中国经济本身近年来的一个十分突出的现象是，资产收入增加的速度远远超过工资收入增加的速度。尤其是一线城市的房地产价格过热，在客观上大大加剧了有房阶层与无房阶层在财产上的鸿沟。这些教训提醒我们，中国不仅在建设中巴经济走廊时，而且在推进其他一切“一带一路”项目时，必须从一开始就未雨绸缪，避免各国已经走过的弯路。如果对发展中国家对外国投资开放后可能面临的社会矛盾视而不见，不加预防，不用长远的眼光看问题，中国的对外投资不仅不会发展投资受入国的利益，而且很有可能加剧投资受入国的社会矛盾导致的各种危机而损害这种利益。尽管中巴经济走廊在开始时获得了巴基斯坦国内各党派、各种利益集团的一致支持，被认为是巴基斯坦千古难逢的发展机遇，但是如果中国不注意防范中巴经济走廊的项目在巴基斯坦造成不平等的加剧，就无法减弱，甚至可能加剧其境内的恐怖主义威胁。

产能合作在短期内固然能够帮助缓解中国经济需求下滑引起的阵痛。然而，在与他国进行产能合作的时候，如果只顾投资的便利或者经济发展的一般测量指标，而不注意对分配问题和不平等问题的掌控，就会为日后留下危机的伏笔。这一点从欧美近来民粹主义的兴起中可以得到证明。按理说，发达国家是全球化的最大受益者。全球生产和外包为发达国家的资本提高了生产效率，同时自由贸易也为发达国家的消费者提供了廉价的消费品。但是全球化的利益在社会各阶层之间分配的不公平，由此产生的社会矛盾最后还是爆发出来，形成民粹主义反全球化的浪潮。发展中国家在缺少资本投资、经济停滞时会欢迎任何一种投资。然而如果投资者不注意长期的政治后果，一旦经济条件好转或者政权更替，原来隐含的问题就会爆发出来。

“一带一路”项目本身由于涉及 60 余国，明显地已经超越简单的多边合作项目，由此衍生的各种制度性安排必将成为未来国际经济秩序的重要组成部分。要塑造一个新型的国际秩序不能没有具有普遍意义的原则的指导。当中国在逆全球化趋势变得明显后引导建立后全球化时代的新型国际经济秩序时，身上肩负的责任已经远远超出以往的地区经济合作的范畴。在新的国际经济秩序中，中国当然要捍卫自由贸易的原则，但是与此同时

① 高柏：《为什么全球化会逆转——逆全球化现象的因果机制分析》，《文化纵横》2016 年 12 月号。

中国也应该旗帜鲜明地主张在国际经济合作中实现各国之间和一国内部各社会阶层之间经济发展的利益共享，重视分配中的公平正义。中国的“一带一路”倡议为欧亚大陆“新丝绸之路经济带”的沿线国家提供经济发展急需的交通基础设施等公共物品，但这只是在一定程度上缓解国与国之间经济发展机遇不平衡的问题。与此同时，中国也在沿线各国进行投资，为这些国家的经济发展提供资金，中巴经济走廊就是其中的一个典型。要想把“一带一路”作为一个在21世纪可持续发展的，并能塑造未来的国际经济秩序的大项目，中国必须积极主张并在力所能及的范围内，通过自己的投资给予的谈判筹码，推动投资受入国扩大该国内部社会各阶层之间的发展经济机会和利益的共享，依靠推动分配中的公平正义来增强“一带一路”项目在这些国家各社会阶层获得的政治支持。

总之，建设中巴经济走廊遭遇的挑战对中国以后推进其他“一带一路”倡议项目有两点重要的启示。其一，“一带一路”项目的建设不仅有一个经济发展的侧面，还有一个推动社会公平正义的侧面。如果以为经济发展可以自动解决一切社会问题，在投资受入国推动全球化和经济发展的同时不注意推动全球化成果和经济发展成果在社会各阶层之间共享，“一带一路”项目的建设肯定会在投资受入国遇到政治上的抵抗。中国有必要在“一带一路”的项目中明确地提出经济发展成果共享这一普适价值并以此为推动“一带一路”的原则。这一点在后全球化的时代尤为重要。其二，如果要在帮助他国参与全球化过程和实现经济发展的同时实现其成果在各阶层之间的共享，从而保证中国投资的长久利益和“一带一路”倡议的可持续性，中国应该准备好在投资受入国自身的国内体制无法实现成果共享的目标，或者遇到重大政治障碍时，以合适的方法施加自己的影响，而不应该推卸自己的政治责任。