

# “印太战略”下中国 - 南亚自贸区建设的有利条件、制约因素与推进策略

■ 张亦文 广东科技学院

**摘要:**在美国推进“印太战略”背景下,中国与南亚国家构建自贸区,是对印太战略的一种遏制。中国与南亚国家建立自贸区有着地缘、历史、产业、贸易等方面的优势,但双边贸易结构及国别失衡,印度的保守态度以及南亚各国基础设施落后成为制约因素。因此,中国与南亚各国应该从提升贸易层次、夯实经贸合作机制、增强文化认同以及完善基础设施等方面来循序渐进地推进自贸区建设进程。

**关键词:**印太战略;自贸区;南亚;经贸合作

按照贸易引力理论,双边贸易自由度及规模与两个经济体的经济总量是呈正比的,与地理位置距离呈反比状态。由此看,中国与周边经济大国缔结双边自贸协定,对于推进区域经济一体化进程具有现实意义。然而,从中国与其他经济体已经建成、正在谈判、正在研究的自贸区看,多数缔结对象并不是中国周边国家或地区。而南亚地区与中国西部有漫长的边境线,双方历史交往源远流长且双边贸易规模也在不断扩大,具备构建自贸区的条件和基础。南亚地区还是“一带一路”建设的重点地区和战略交汇地带,同时也是美国“印太战略”的重点区域。所有的现实条件及历史基础,为中国 - 南亚自贸区构建提供了条件。

## 一、中国 - 南亚自贸区建设的有利条件

### (一) 地缘优势明显

南亚地区地理位置优越,向南可以直通印度洋,向东可以顺利进入东南亚,向西还可以连接中亚与欧洲。南亚地区与我国有着漫长的陆路边境线,当前我国与南亚各国建有6个陆路口岸,成为双边陆路贸易通道,双边边境贸易得到了快速的发展。事实上,中国从海外进口的油气有80%必须要经过印度洋,50%的普通货物进出口也绕不开印度洋,南亚地区是印度洋的中心区域,对我国进出口贸易的安全有重要影响。“一带一路”中线与南线贯穿整个南亚地区,中巴经济走廊、孟中缅印经济走廊更是联通东南亚而进入印度洋区域。虽然中国与南亚诸国同属发展中国家,双边总人口已经突破了32亿,占到了全球总人口的42.1%,然而双边区域经济合作深度还有所欠缺,与周边东南亚相比,南亚与中国经济往来的规模较小。因此,推进中国 - 南亚自贸区建设对于勾连双方市场及扩大贸易具有现实意义。

### (二) 历史交往深厚

早在公元2世纪,南亚各国就有与中国贸易往来的历史记载。汉朝张骞出使西域后,随着丝绸之路的开通,中国的贸易最远达到了印度河流域,起源于尼泊尔佛教正是沿着丝绸之路在东汉时期传入中国。到了南北朝时期,随着航海技术的进步,中国与南亚各国的贸易往来更加频繁。到了隋唐,茶马古道的兴起,中国与南亚各国的贸易往来更加密切,茶马古道成为双边陆路贸易的主要通道。通过茶马古道,中国的商品途径狮子国(斯里兰卡)可以到达印度西部。中国从古印度进口大量的胡椒、香料等商品,而中国的丝绸、纸张、瓷器也源源不断进入南亚。造纸术就是在隋唐时期传入南亚地区,而唐朝玄奘法师更是不远万里远赴印度求取佛法,在中印文化交流史上留下浓厚的印迹。宋元时期,因中国经济中心南移,海上丝绸之路迅速开通,中国的丝织业、养蚕技术开始

[作者简介]张亦文(1988—),女,广东科技学院讲师,澳门科技大学在读博士生;研究方向:国际贸易、国际经济。

传入南亚各国,中国与南亚的贸易往来最远达到了印度洋东部,大大促进了中国与南亚诸国的文化、经济等方面的交流。

### (三)产业结构互补性强

因资源禀赋、产业政策等方面的差异,中国与南亚各国在经济结构上有较大不同,双边产业结构互补性较强。中国经过改革开放40多年的发展,一跃成为“世界工厂”,在制造业领域具有较大的比较优势,如机械制造、钢铁、通信材料、新能源等行业具备一定的国际竞争力,而工程承包等服务业也比较发达。而印度的计算机软件、化学化工、信息技术、医疗医药等行业比较发达,相关产品及服务在国际上具有较强的竞争力。巴基斯坦工业落后,纺织业是轻工业中为数不多的亮点,同时也是重要的农产品及初级品出口国。孟加拉国虽然经济基础薄弱,但原材料出口、服装加工是其主导产业。马尔代夫、斯里兰卡、尼泊尔、不丹等国家旅游资源丰富,是中国游客出境游的重要目的地。阿富汗虽然经历了长期的战争磨难,但该国的矿产资源极为丰富,储量且处于未开采状态,美国地质学家预言,阿富汗地区蕴藏了约3万亿美元的自然资源,包括石油、天然气、金、铁、铜、钻石、盐等。由此,中国与南亚各国的产业互补性体现在产业间的互补和一定范围内产业内的互补。

### (四)贸易规模不断扩大

过去20年来,中国与南亚各国的贸易规模不断扩大,双边贸易稳步增长,加之双边人口众多,贸易发展潜力巨大,能够为自贸区建设奠定良好的市场基础。2018年中国与南亚各国的贸易总额达到了

1456.9亿美元,与2000年相比,贸易额增加了20多倍。自从2001年中国加入WTO以来,与南亚各国的贸易额除了2009年、2012年有小幅回落之外,其他年份均保持高速增长,年平均增长率超过了10%。特别是2013年“一带一路”倡议提出为双边经贸合作注入了新活力,到2014年双边贸易额突破了1000亿美元大关,中国成为印度、孟加拉国、斯里兰卡第二大贸易伙伴,是巴基斯坦第一大贸易伙伴,是尼泊尔第三大贸易伙伴。同时与不丹、阿富汗、马尔代夫等国的贸易也增长迅猛。同时还与巴基斯坦、马尔代夫签署了双边自贸协定,与南亚国家构建自贸区取得了重大突破。

## 二、中国—南亚自贸区构建的制约因素

### (一)双边贸易失衡

虽然在过去20年时间内,中国与南亚国家的双边贸易额一直是呈增长之势,但与中国周边的主要贸易伙伴相比,双边贸易规模不大,贸易失衡现象较为明显。从双边贸易规模而言,不仅低于中国与日韩之间的双边贸易规模,与中国—东南亚的贸易规模相比就更小。2018年双边贸易额虽然达到1456.9亿美元,但只占中国对外贸易总额的4.1%。与中国主要贸易伙伴相比,2018年中国—南亚双边贸易额只占中国—东南亚双边贸易的25%、中日双边贸易额的40%、中韩双边贸易额的45.3%。从贸易方向上看,中国与南亚双边贸易中国处于绝对的顺差状态,且顺差额在不断扩大。2001年,中国对南亚地区出口额为42.2亿美元,到2018

年增加到1198.3亿美元,年平均增长幅度超过了25%;而南亚对中国出口额在2001年为21.3亿美元,与当时中国出口额相比差异并不大,但到2018年,南亚对中国出口额为258.6亿美元,增幅与中国对南亚出口相比并不算大。实际上,从2008年至今,南亚对华出口额基本上保持在200亿美元上下,在中国对南亚出口大幅增长的情况下,而进口额增幅不大,贸易顺差从2001年的19.9亿美元扩大到2018年的939.7亿美元,顺差足足增长了47倍有余。

### (二)国别差异明显

南亚八国的经济发展水平及经济体量差异较大,各国与中国之间的贸易依存度也存在较大差异,这在很大程度上加大了中国与南亚地区构建统一化自贸区的难度。印度是南亚区域性大国,是南亚地区人口最多、经济体量最大的国家,也是中国在南亚地区最大的贸易伙伴。2018年中印双边贸易额占到了中国与南亚地区贸易总额的68%。巴基斯坦、孟加拉国经济体量在南亚地区排第二、三位,2018年这两国与中国的贸易额分别占到了中国与南亚地区贸易总额的8.5%和6.32%。而且印度、巴基斯坦、孟加拉国三国的人口占到了南亚地区人口的80%以上,政局相对其他国家而言也比较稳定。南亚其他五个国家的经济体量较小,经济社会发展落后,部分国家政局动荡,与中国经贸合作还处于起步阶段,不仅贸易规模小,而且贸易层次也比较低。可见,南亚地区区域经济发展的失衡,在一定程度上增加了中国与南亚各国构建自贸区的难度。

### （三）印度的疑虑态度

随着中国的崛起，因中印两国之间的竞争关系，印度担心中国介入南亚事务会削弱其在南亚的主导地位，本能地排斥与中国的合作，加上美国提出的“印太战略”，试图联手印度来遏制中国，使得印度对于中国提出的经贸合作兴趣不大。对于“一带一路”倡议，除了印度反应冷淡之外，南亚其他国家普遍对此持欢迎态度；RCEP 谈判本来计划在 2019 年 11 月底达成协议，但印度担心开放市场后会受到中国商品的冲击，最终退出谈判，导致亚太区域一体化进程严重受阻。就目前情况看，印度愿意与中国合作推进孟中缅印经济走廊建设，拓展孟中缅印四方贸易，但并不认同这是“一带一路”战略的一部分。同时印度政府大力推进的“香料路计划”、“飓风计划”等也是对中国“一带一路”战略的反制，试图降低中国在南亚、中亚、东南亚等地区的影响力。中国在南亚地区推行的一系列合作计划也遭到了印度的抵制，如中国参与建设瓜达尔港、科伦坡港，印度政府认为是对印度“珍珠链”战略的围堵；中国电建集团与尼泊尔合作开发水电站，印度鼓动尼泊尔民众抵制；中国与马尔代夫签署自贸协定后，印度政府威胁撤回对马国的援助。

### （四）基础设施落后

基础设施是贸易往来的依托，也关系到贸易及物流的效率。南亚地区地理位置极为复杂，民族众多，市场开放度较低，基础设施如公路、铁路、互联网等建设滞后，各国之间互联互通程度较低。南亚虽然与中国有着漫长的陆路边境线，但交通设施滞后，制约了陆路贸易

发展。巴基斯坦作为南亚第二大国，2018 年其每平方公里仅有 0.3 公里的公路，大部分基础设施建设需要依靠国际援助或贷款。2019 年世界银行发布《全球物流绩效指数评估报告》中显示，除了印度之外，其他 7 国的物流绩效指数均排名在第 100 位之外，阿富汗排名倒数第一。但如果只考虑“交通基础设施”这一单项指标，南亚八国包括印度在内没有一个国家能够排在 100 位之内。可见，南亚各国基础设施建设极为滞后，严重影响了贸易及流通的效率。

## 三、策略建议

### （一）针对性提升与南亚各国的经贸合作层次

中国 - 南亚自贸区的构建并不能一蹴而就，在开拓统一的大市场之前，需要与南亚各国提升双边经贸合作层次，进而解决贸易结构与国别失衡问题。具体而言：第一，重点推进中国与巴基斯坦的经贸合作进程。中巴两国建立了全面战略合作伙伴关系，有较为稳定的经济合作基础及深厚的政治互信体系。中巴经济走廊是“一带一路”建设六大走廊之一，目前建设进展迅速，截至到 2019 年底，走廊建设已经完成了 10 个重大项目，另有 12 个项目正在推进之中。中巴经济走廊所取得建设成就，对于推动南亚其他国家与中国的合作起到了示范作用。2018 年中巴阿三国高峰对话机制正式启动，阿富汗建议将中巴经济走廊延伸到阿富汗境内。在中巴经贸合作现有层次基础上下，中国企业应该继续加大对巴基斯坦的投资，以投资带动双边贸易的发

展，同时可以将纺织业、食品生产、服饰服装等劳动密集型产业向巴基斯坦转移，大力推进生产经营过程的本土化并建立向周边地区的出口体系，进而可以在一定程度上平衡中巴两国贸易失衡问题。第二，稳定中印两国的经贸合作及做好双边贸易平衡。印度虽然一直视中国为竞争对手，但两国产业互补性超过了中国与南亚的其他国家，印度有着发达的服务业，中国有着产能富裕和技术先进的制造业，双方可以推进自身的比较优势，扩大在计算机软件、医药、通信、金融等领域的合作，中国制造业企业要进一步加大对印投资，推进中国制造业与印度服务业之间的优势互补，逐步实现双边贸易平衡。第三，对于其他国家，中国应该按照各国的比较优势，扩大直接投资以及提升双边贸易层次和规模。对于孟加拉国、斯里兰卡等劳动力资源丰富的国家，中国可以加大劳动密集型产业的转移，也可以扩大对这两国劳动密集型产业的投资；不丹、马尔代夫、尼泊尔等国家旅游资源极为丰富，中国应该加大与这些国家旅游业的合作，参与这些国家的旅游开发，并投资相关的旅游基础设施建设。不丹、尼泊尔两国还拥有丰富的水利资源，中国可以联合第三方市场主体扩大对这两国水利资源的投资，建立共同开发机制，以减少开发风险。

### （二）构建多层面的经贸合作沟通机制

建立双边对话合作沟通机制，可以更好地稳定和提升双边政治互信度。中国应该从国家、地区以及民间三个层面建立合作机制，促进双边经济、政治及文化交流，增

进政治互信。具体而言:第一,通过现有的政府对话机制来释放疑虑并扩大共识。当前中国与南亚国家的政府层面的对话合作机制包括中印经济对话机制、上合组织、G20、金砖国家联盟、中巴阿对话机制等。通过这些双边或多边机制,中国与南亚各国政府之间加强沟通,在促进贸易投资往来的基础上,推进多领域的合作,南亚各国共同面临着医疗卫生、教育、减贫等问题,因此双方可以在反恐、禁毒、扶贫等领域建立常规化合作机制,切实改善各国民生,提升其对“一带一路”战略的现实认知。第二,推进中国各地区与南亚开展区域性的经济合作。新疆、西藏等地与南亚各国相邻,可以利用陆路接壤优势,改善陆路口岸贸易条件,与南亚国家积极开展边境贸易;在时机成熟的情况下,适时新建或扩大边境经济合作区,通过以点带面的方式,逐步扩大新疆、西藏与这些国家的经济合作水平。云南也可以利用自身的地缘优势,依托中国-南亚博览会这个平台,扩大与南亚国家的经济合作,提升经贸合作的深度与广度,形成区域性的统一市场,为中国-南亚自贸区建设提供条件。第三,鼓励双方开展民间文化交流与合作。“民心相通”是推进双边自贸区建设的基础,只有加大双边民间文化、经济等领域的交流力度,才能够减少双边自贸区建设的障碍。中国与南亚各国政府应该鼓励双边民间的文化、教育及旅游等方面的交流,如建立藏传佛教旅游专线、鼓励各国青年来华留学等。

### (三) 增强文化认同来夯实双边合作基础

文化认同是扩大贸易的前提

条件,在区域经济一体化进程中,文化认同是推进经贸合作不可或缺的要害。在中国推进与南亚构建自贸区进程中,必须要增强双方的文化认同,通过强化中国文化认同来提升中国企业及品牌的认可度,提升对中国贸易投资的认知度。中国政府在《“一带一路”文化发展行动计划(2016-2020)》中指出,“一带一路”建设既是经济合作,也是文化相融,强调了文化与经贸合作的内生关系,并提出了构建中国与“一带一路”沿线各国文化交流的基本原则及路径。由此,中国应该加强与南亚各国的文化交流,注重丝路文化遗产的挖掘,唤醒曾经共同的文化记忆,凝聚双边人心。同时还应该健全双边文化交流平台,扩大双边文化产品贸易以及直接投资。中国与南亚国家通过以“丝绸之路”、“茶马古道”等为主题,打造各类文化艺术交流活动,如举办文化论坛、文化博览会、影视交流月等活动,进一步扩大双边教育特别是高等教育的交流合作,促进不同文明体系之间的相通相融,为夯实双边贸易奠定基础。

### (四) 扩大基础设施建设步伐以促进双边互联互通

构建中国-南亚自贸区,完善基础设施建设极为关键。由此,双边应该共同推进基础设施建设,强化基建领域的合作,提升区域内互联互通水平,降低贸易及物流成本。在这个过程中,亚投行、丝路基金等机构应该为双边基础设施建设提供支持,统筹各国资源及资金,做好各国国内、边境之间陆路、海路等贸易通道的衔接,提升贸易及物流效率。当前,中巴经济走廊基础设施建设成效显著,对其他国

家亦产生了示范效应。因此,未来要重点推进孟中缅印经济走廊以及中国-尼泊尔的铁路建设,打造覆盖中国边境地区与南亚各国的陆海空一体化运输体系。建立以双边中心城市为基地,边境接壤区域为节点,边境口岸为依托的中国-南亚物流贸易网络,积极简化双边通关程序,推行海关、质检等一站式服务。具体而言:在公路建设方面,要依照国际建设标准,扩建和改造中巴昆仑公路和中印史迪威公路,提升这两条国际主干道的运输能力。在铁路建设方面,加速推进中巴铁路建设,提升双边技术、货物、人员来往的便利化;另外要积极推进中国-尼泊尔铁路、中缅铁路建设,特别是中缅铁路,可以考虑延伸到孟加拉国。在海路方面,随着瓜达尔港的开通,科伦坡港、吉大港也应该进一步扩容,提高海路对双边贸易的容纳能力。在航空方面,乌鲁木齐、拉萨、西宁、贵阳、昆明、西安等城市要进一步扩大南亚直飞航线,提升贸易往来能力,并为双边人员往来创造条件。▲

### 参考文献:

- [1] 陈利君. 印太战略背景下应注重加强中孟合作[J]. 人民论坛·学术前沿, 2018(15): 71-91.
- [2] 刘再起, 张霞. 中国-南亚自贸区建设研究[J]. 社会科学动态, 2019(11): 31-37.
- [3] 王珺鑫. “一带一路”倡议下中国-南亚跨境自贸区建设路径[J]. 对外经贸实务, 2019(8): 31-34.
- [4] 梁江艳, 高志刚. 中国与南亚地区经贸合作: 现实基础、制约因素与推进对策[J]. 湖湘论坛, 2019(2): 133-142.
- [5] 杨富坤. 中印在近邻的跨境基础设施倡议: 动因、进展、成效及启示[J]. 云南民族大学学报(哲学社会科学版), 2019(3): 12-17.