

“一带一路”与印度“季风计划”的战略对接研究*

陈菲

【内容提要】 在“一带一路”的建设过程中，中国一直努力实现自身发展战略与亚洲区域合作及他国发展战略的有效对接。但在“一带一路”辐射区域中，印度是唯一一对中方邀请“态度保留”、“犹豫不决”的大国。与此同时，印度也在酝酿和发展以自身为核心的“季风计划”，推进环印度洋地区合作。因此，“季风计划”往往被解读为针对中国“一带一路”倡议的反制措施。实际上，“一带一路”倡议与“季风计划”在结构和本质上并不具有天然的对抗性，相反能够实现相互对接甚至融合。通过概念对接、功能对接和文化对接，中印之间能够规避冲突、凝聚共识、开拓合作。中印战略对接是以非零和的方式建构非对抗性的新型战略合作模式。这一合作模式的建立不仅有利于“一带一路”建设的顺利推进，也将推动地区经济合作程度的深化。

【关键词】 一带一路 季风计划 战略对接 中国 印度

【作者简介】 陈菲，中南财经政法大学博士后，中南财经政法大学政治学系讲师

【中图分类号】 F752.735.1

【文献标识码】 A

【文章编号】 1006-1568-(2015)06-0015-18

【DOI 编号】 10.13851/j.cnki.gjzw.201506002

* 本文系 2011 年教育部重大攻关项目“主要国家安全体制机制研究”（11JZD046）的阶段性研究成果。

2014年6月，莫迪政府推出“季风计划”，尝试“借古谋今”深化环印度洋地区的互利合作。通过“季风计划”的实施，印度谋求可持续的区域战略利益，保障更加牢固的地区领导权，进而实现印度的全球战略抱负。但印度的“季风计划”在中国很少被报道和评论，也没有专门针对“季风计划”的研究性论文。究竟何为“季风计划”？印度的“季风计划”是否是针对中国“一带一路”倡议的反制措施？这些问题都需要一一给予解读和澄清。

此外，南亚地区属于“一带一路”战略倡议辐射范围，而印度是南亚地区一块不可忽视的重要拼图。但印度却一直“置身事外”，对“一带一路”倡议持保留态度。“另起炉灶”的“季风计划”能否和“一带一路”倡议顺利对接？中国如何打消印度的顾虑，实现务实合作并达成双赢？实际上，中印之间战略对接有助于实现双方利益，也有助于地区经济健康发展，并将对全球经济和地缘政治产生积极影响。

一、莫迪政府的“季风计划”：从文化项目到战略规划

莫迪政府的“季风计划”经历了两个发展阶段。从2014年6月20日印度文化秘书拉文达·辛格（Ravindra Singh）首次提出“季风计划”的概念到2014年9月，是该计划发展的第一阶段。这一阶段的“季风计划”实际上是一个文化项目。印度依托印度洋国家的共有历史，强化印度在印度洋地区在文化、心理、认同方面的存在，扩展印度文化软实力的影响。2014年9月，在拉文达·辛格与外交秘书苏贾塔·辛格（Sujatha Singh）举行关于“季风计划”的特别会议后，“季风计划”进入第二发展阶段，逐渐超越文化项目范畴而成为一项被赋予外交、经济功能的准战略规划。

（一）第一阶段：作为文化项目的“季风计划”

2014年6月20日，在卡塔尔多哈召开的联合国教科文组织第38届世界遗产委员会会议上，印度文化秘书拉文达·辛格首次正式提出“季风计划：海上航路与文化景观”（Project Mausam: Maritime Routes and Cultural Landscapes）。从这项计划的名称可以看出，“季风计划”聚焦于印度洋的季风现象及其形成的文化活动。早在公元前2世纪，印度商人就利用印度洋季

风前往阿拉伯。此后，商人、僧侣依靠印度洋季风展开海上贸易和宗教活动，并形成环印度洋各国间不同层次、不同类型的互动。“季风计划”希望复兴环印度洋古代海上航路和环印度洋地区国家间的文化联系，推动沿岸国家集体申报世界文化遗产等项目，塑造环印度洋国家的文化共识。作为印度文化部设计的项目，“季风计划”的实施由英迪拉·甘地国家艺术中心作为节点协调机构，印度考古局和国家博物馆是该计划的支持单位。

莫迪政府试图以“季风计划”连接印度洋国家。^①“在宏观层面上，‘季风计划’旨在重新连接并建立印度洋国家间的联系，这将有助于彼此间在文化价值和文化关切方面的进一步理解。在微观层面上，‘季风计划’重点是理解环印度洋海洋环境中不同类型的民族文化。”^②“这项计划的主题，不仅关注环印度洋沟通网络是如何完成商品、文化、宗教、观念、价值和技术的传播与交换，也关注环印度洋沟通网络如何影响移民模式、认同形成和文化变革。”^③印度文化部积极推动“季风计划”，不仅是为了共同保护印度洋沿岸的文化遗址，更是为了强化印度在印度洋地区的文化核心地位。

但在“季风计划”刚刚提出时，莫迪就任印度总理还不足一个月。相关职能部门在政府换届前后提出的概念或计划，可能并未充分体现莫迪政府的战略意图。因此，随着莫迪政府施政纲领日益明确，“季风计划”的内涵和外延也逐渐发生了调整 and 变化，特别是与其最初的设计蓝图相比时。

（二）第二阶段：作为准战略规划的“季风计划”

2014年9月16日，《印度时报》指出，外交秘书苏贾塔·辛格和文化秘书拉文达·辛格举行特别会议，讨论如何明确阐明“季风计划”并将其具体化。该计划除了融入印度文化，还包含一些严肃的战略。^④这次特别会议的举行，标志着“季风计划”从单一的文化项目转向具有战略规划特征的复合项目。

^① “‘Mausam’ to Connect Indian Ocean Nations,” *The Pioneer*, June 23, 2014.

^② “Mausam: Maritime Routes and Cultural Landscapes,” Ministry of Culture, Government of India, <http://indiaculture.nic.in/project-mausam>.

^③ Adwita Rai, “Project Mausam: Tracing the Historical Roots,” *National Maritime Foundation (NMF) View Point*, November 14, 2014, <http://www.maritimeindia.org/CommentaryView.aspx?NMFCID=1206>.

^④ Sachin Parashar, “Narendra Modi’s ‘Mausam’ Manoeuvre to Check China’s Maritime Might,” *The Times of India*, September 16, 2014, <http://timesofindia.indiatimes.com/india/Narendra-Modis-Mausam-manoeuvre-to-check-Chinas-maritime-might/articleshow/42562085.cms>.

2014年11月17日，印度在曾经的香料贸易中心科钦（Kochi）召开主题为“印度洋区域：印度的文化景观和海上贸易航路”的会议。此次会议被认为与“季风计划”密切相关。会议主要包括两个方面的内容：一是季风和印度洋地区的现有数据库，二是印度洋海洋文化景观。在会议开幕式上，印度文化秘书拉文达·辛格在致辞中强调，“生产性劳动、天文学、航海学、船舶制造、港口建设、沿岸文化景观、移民和移民社区都将成为‘季风计划’的内容”。^① 尽管会议的主要内容和第一阶段的“季风计划”更为相似，但从拉文达·辛格的开幕式致辞可以看出，“季风计划”已经超越一般意义上的文化项目，因其所涉领域已超出印度文化部可单独计划和实施的范围。

2015年3月9日，印度一些媒体指出，印度政府提出在“季风计划”框架内建立跨文化联系并复兴历史上的海洋文化和经济纽带，同时指出“季风计划”涉及39个印度洋国家。印度文化部、旅游部（独立主持部务）、民航部国务部长玛赫希·夏尔马（Mahesh Sharma）在国会指出，这39个国家涵盖巴林、孟加拉国、柬埔寨、中国、埃及、伊拉克、毛里求斯、新加坡、泰国、也门、南非、菲律宾和巴基斯坦等。^② 这是第一次有资料显示，“季风计划”也包括中国，虽然中国并非传统上所理解的印度洋国家。

莫迪总理于2015年3月访问印度洋三国，5月访问中国，这段时间是印度学术界和媒体讨论“季风计划”最激烈的阶段。印度记者兼新德里国防研究与分析研究所成员的罗伊·乔杜里（Dipanjan Roy Chaudhury）认为，莫迪出访塞舌尔、毛里求斯和斯里兰卡的目的就是推动“季风计划”等印度提出的倡议。^③ 莫迪出访中国期间，印度媒体也密切关注莫迪对“一带一路”倡议的态度，以及莫迪政府是否公开阐述“季风计划”、“香料之路”、“棉布之路”等战略计划。

但从2014年6月至今，除印度文化部官员外，印度总理、印度国家安全

^① “Meet on Indian Ocean Trade Routes, Sites Begins,” *The New Indian Express*, November 19, 2014.

^② “Centre Proposes Cross-cultural Linkages with 39 Indian Ocean Countries under Project Mausam,” Press Information Bureau, Ministry of Culture, Government of India, March 9, 2015, <http://pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=116554>.

^③ Dipanjan Roy Chaudhury, “India Plans Cotton, Ancient Maritime Routes to Counter China’s Maritime Ambitions,” *The Economic Times*, April 18, 2015, http://articles.economicstimes.indiatimes.com/2015-04-17/news/61253559_1_maritime-silk-road-indian-ocean-chinese-silk.

事务助理、印度外长都没有公开阐述过“季风计划”的战略意涵和具体内容。尽管印度学界和媒体都认为目前的“季风计划”早已不是文化部曾经提出的“季风计划”，但莫迪政府仍然没有公开发布有关该计划的任何官方文件。很多学者呼吁“季风计划”应具体化，目标应该更清晰明确，内容也应该更翔实且更可操作。印度金达尔全球大学教授斯里拉姆·乔利亚（Sreeram Chaulia）指出，“在上任第二年，莫迪需要赋予我们不完善但宏大的战略计划具体内容”。^①但时至今日，“季风计划”仍是一个较为模糊的概念。

据公开信息显示，“季风计划”是指以深受印度文化影响的环印度洋地区以及该地区国家间悠久的贸易往来史为依托，以印度为主力，推进环印度洋地区国家间的合作，共同开发海洋资源，促进经贸往来等。就现有信息来看，尽管“季风计划”尚缺少具体内容和战略设想，但名称本身就蕴含着印度政府的远大战略追求，即在从南亚次大陆到整个环印度洋的广大区域内打造以印度为主导的地区合作新平台。^②而且，莫迪政府的“印度制造”（Make in India）计划、“萨迦尔玛拉”（Sagar Mala）计划未来都有可能与“季风计划”整合在一起。

印度学术界一般认为，将“季风计划”提升到战略高度是印度针对中国“一带一路”倡议的反制措施。有印度学者指出，“季风计划”是印度对“21世纪海上丝绸之路”的反应，是莫迪政府反制中国的最主要外交政策倡议。“印度将利用其历史、文化和地理优势与中国的‘21世纪海上丝绸之路’倡议进行竞争。”通过“季风计划”，印度能够重建其主导的海洋世界，这一广义的环印度洋地区包括东非、阿拉伯半岛、南亚次大陆、斯里兰卡和东南亚。^③也有观点认为，“印度对斯里兰卡和马尔代夫欢迎‘21世纪海上丝绸之路’倡议的方式持保留态度。这是莫迪总理将文化部的‘季风计划’提升到战略高度的原因之一。”^④另有印度学者认为，“中国提出的‘21世纪海

^① Sreeram Chaulia, “PM Modi Completes Stunning Debut Year in International Affairs; Recasts India’s Image on the World Stage,” *The Economic Times*, May 11, 2015, http://articles.economictimes.indiatimes.com/2015-05-10/news/62001611_1_pm-modi-air-india-narendra-modi.

^② 胡仕胜：《“海上丝路”与“季风计划”的对接空间》，新华网，2015年3月16日，http://news.xinhuanet.com/globe/2015-03/16/c_134064582.htm。

^③ Akhilesh Pillalamarri, “Project Mausam: India’s Answer to China’s ‘Maritime Silk Road,’” *The Diplomat*, September 18, 2014.

^④ Sachin Parashar, “India and Friends Fight for Ocean Rim Space,” *The Times of India*,

上丝绸之路’正在增加印度的焦虑感，而印度还未提出任何振兴其海军实力并向外扩展的替代方案”^①，“季风计划”正是在这一背景下产生的。但是，印度政府的官方发言中从未将“季风计划”解读为对抗或反制中国“一带一路”倡议的战略行为，印度政府官方人士在论述“季风计划”时也从未将该计划与中国做直接联系。

不少印度学者也对“季风计划”提出了略带批评的建设性意见。印度新德里中国研究所副主任郑嘉宾(Jabin T. Jacob)认为，面对中国的“一带一路”倡议，“沉默和不作为不应该是印度的可持续选项，‘一带一路’不仅寻求从根本上重塑经济发展模式和网络，也寻求重塑中国周边地区的政治关系和意识形态，这导致印度面临前所未有的多维挑战。‘季风计划’被置于莫迪总理的文化议程下，用以开发和复兴印度洋区域的历史联系。但‘季风计划’的现状几乎没有对‘一带一路’倡议形成战略挑战。”^②郑嘉宾对“季风计划”的发展并不满意。他认为，即使“季风计划”有反制“一带一路”倡议的意图，也不具备反制的能力。

印度著名战略分析家拉贾·莫汉(Raja Mohan)则从更加积极的角度提供了合理化建议。他认为，印度要实现在印度洋的全面战略潜力需要关注三个方面。第一，提升印度的民用海洋基础设施。印度现有的基础设施已经非常陈旧，完全无法满足一个经济活动严重依赖海洋的国家的发展。第二，印度需要提高自身能力来赶超其他国家的重大海上项目运营能力。中国在该领域已经占据领先地位，但印度不仅能力不足，而且缺乏政策支持来实施印度洋沿岸的基础设施项目。第三，印度需要提升防务外交能力。印度成为印度洋区域富有成效的安全伙伴还有很长的路要走。因此，印度政府意识到需要通过宏观的战略设想来将政府的印度洋交往活动明确化、框架化。拉贾·莫汉指出，有些人认为应该利用“季风计划”来提升印度在印度洋沿岸的软实力，有些人则提议通过“香料之路”来复兴印度洋沿岸的历史联系，从而保障印

September 18, 2014, <http://timesofindia.indiatimes.com/india/India-and-friends-fight-for-ocean-rim-space/articleshow/42676860.cms>.

^① Smruti Pattanaik, "Assessing Modi Government's Foreign Policy," *Indian Foreign Affairs Journal*, Vol. 9, No. 3, 2014, p. 221.

^② Jabin T. Jacob, "Interpreting Modi Speak on China," *The Hindu*, May 14, 2015, <http://www.thehindu.com/opinion/op-ed/comment-piece-on-modis-visit-to-china/article7202353.ece>.

度获得更多的利益。但印度总理想要确立一个简单的理念，这一理念已经成为德里词汇的一部分——“萨迦尔玛拉”计划。这一计划最早由瓦杰帕伊政府在 2003 年公布，其目标是实现印度海洋部门的快速现代化和扩张。莫迪试图振兴这一计划，将其扩展至经济和安全领域，以此加强与印度洋地区其他国家之间的联系。^① 拉贾·莫汉并不反对建立印度版的“一带一路”，但是他似乎更认可复兴“萨迦尔玛拉”计划，而不是新建“季风计划”。

印度外交界的核心人物、以战略谋划著称的已退休外交秘书希亚姆·萨兰（Shyam Saran）也强调，印度对中国的“一带一路”倡议不应该有“膝跳反应”，而应该设法使“一带一路”为印度所用，同时应对“一带一路”带来的负面影响。他认为，莫迪政府提出的“季风计划”只是“某种象征主义”，令他“很不舒服”。印度应该非常清楚自身的目标，而不仅仅是通过提出一个口号来应对“一带一路”带来的挑战，以示其不欢迎态度。^②

印度学者对“季风计划”的密切关注有助于推动印度政府加速阐明该计划的战略目标和具体内容。印度政府可能正在寻找较好的时机，正式推出新版“季风计划”。

二、“一带一路”与“季风计划”的对接设计

中印之间在战略追求方面并不存在无法调和的结构性矛盾，双方发展战略的相互对接具有较为广阔的空间。正如现任中国驻印度大使乐玉成所言，“未来五至十年，对于中印都是关键发展时期，时代赋予我们两国实现国富民强的历史机遇。中国已经进入全面建成小康社会的决定性阶段。中国的发展将给周边国家包括印度带来更多机遇。同时，印度在莫迪总理领导下正积极致力于变革与发展。实现民族复兴的共同使命将使中印走到一起，弘扬丝绸之路精神，通过优势互补，实现战略对接，不断构建中印更加紧密的发展伙伴关系。”乐玉成大使还强调，“中方重视印方对‘一带一路’的看法和建议，愿同印方进一步加强政策沟通，期待将‘一带一路’倡议与印度‘香

^① C. Raja Mohan, “Modi’s Sagar Mala,” *Indian Express*, March 11, 2015.

^② “India Should be Upfront in Voicing Opposition to China-Pakistan Economic Corridor,” *IANS English*, April 21, 2015.

料之路’、‘季风工程’等规划对接，形成合作‘最大公约数’”。^①

中印摆脱零和思维，坚持互尊互信、聚同化异的原则，有利于实现战略对接，也将取得更多互利互惠、合作共赢的成果。但现实是，中国在“21世纪海上丝绸之路”的框架下进入印度洋，而敏感的印度也在以更大的力度彰显其在印度洋的中心地位。中印两国的既有战略互动，使印度国内发出了模棱两可甚至混乱错误的信息。有中国学者认为，印度对中国的“一带一路”倡议的回应显得较为保守；^②也有中国学者认为，印度官方采取了“没有态度”的表态，显示出印度谨慎应对的立场；^③甚至有个别印度官员的表态相当保守，凸显出印度对“一带一路”倡议的某种误解和抵触。^④如果中印之间不能增信释疑，及时消除印度长期存在的焦虑感，印度继续从威胁与竞争的角度回应“一带一路”倡议，中印合作共赢大局将面临巨大挑战。

寻求共识，化解矛盾，确定合作的“最大公约数”，并最终实现“一带一路”倡议与“季风计划”的妥善对接，需要从以下三个方面展开：

第一，概念对接。尽管中印双方都有不少学者认为“季风计划”与“一带一路”倡议是一对竞争性概念，^⑤但事实上中印两国的发展战略能够实现互补互利，实现互补互利的前提之一是概念的对接和融合。中印双方都应该防止由于概念的误读而造成概念的冲突。“丝绸之路经济带”、“21世纪海上丝绸之路”、“季风计划”、“香料之路”、“棉布之路”等倡议或计划在结构上和本质上并非相互对抗的，能够实现概念对接和概念融合。尽管这些概念曾经都是具有固定路线的文化现象、贸易现象和空间现象，但就当代

^① 《乐玉成大使在尼赫鲁大学“一带一路”研讨会上的演讲》，中华人民共和国驻印度共和国大使馆网站，2015年4月7日，<http://www.fmprc.gov.cn/ce/cein/chn/sgxw/t1252684.htm>。

^② 杨思灵：《“一带一路”：印度的回应及对策》，载《亚非纵横》2014年第6期，第56页。

^③ 林民旺：《印度对“一带一路”的认知及中国的政策选择》，载《世界经济与政治》2015年第5期，第42页。

^④ Charu Sudan Kasturi, “India Wrinkle on China Silk-Jaishankar Speaks Out on Absence of Consultations,” *The Telegraph*, July 21, 2015, http://www.telegraphindia.com/1150721/jsp/frontpage/story_32798.jsp.

^⑤ Sachin Parashar, “Narendra Modi’s ‘Mausam’ Manoeuvre to Check China’s Maritime Might,” *The Times of India*, September 16, 2014, <http://timesofindia.indiatimes.com/india/Narendra-Modis-Mausam-manoevre-to-check-Chinas-maritime-might/articleshow/42562085.cms>；庞中英：《印度推反制计划 “21世纪海上丝路”充满挑战与风险》，载《华夏时报》2015年2月27日，<http://www.chinatimes.cc/article/47281.html>。

而言，它们又更多是一种抽象意义的文化符号。中印传承和发扬这些蕴含着“和平、友谊、交往和繁荣”精神的文化符号，有助于双方在亚洲精神和东方文化的共识下寻找契合点。印度国家海事基金会的格普雷特·库拉纳（Gurpreet S. Khurana）认为，“海上丝绸之路”、“季风计划”、“香料之路”等计划“标志着复兴亚洲历史海洋遗产、传统和实践，这些计划是亚洲再次成为世界经济发动机的佐证，也可以为整合具有差异的印太(Indo-Pacific)区域作出贡献。”他同时强调，“特别是‘海上丝绸之路’，将在经济上整合亚洲，增强相互依赖，有助于区域稳定”。^①

“21 世纪海上丝绸之路”能够包容“季风计划”，而“季风计划”也不应排斥“21 世纪海上丝绸之路”。但在概念对接的具体方面，中印双方必须相互尊重、相互理解。特别是在印度对加入“一带一路”倡议“犹豫不决”的背景下，中印若试图寻求概念层次的对接和融合，中国需要照顾和体谅印度的敏感心理。的确应看到“季风计划”的双重性：一方面，它希望建立一种实际联系；另一方面，也应尊重古老的印度文明。^② 印度希望在心理和认同层面获得中国的尊重，希望环印度洋地区国家也能像重视“海上丝绸之路”一样，重视印度的“季风计划”。例如，印度也曾提出过“棉布之路”计划。印度学者认为“棉布之路”与“丝绸之路”应该具有相同的历史重要性。丝绸并不是古丝绸之路上唯一的商品，棉布作为这条古贸易路线的另一种商品不应被长期忽视。在古丝绸之路上，中国作为起点，向外输出丝绸；而在反方向，印度作为起点，向中国输出棉布。但是在现代，各国很少知道印度生产的棉布在中国的消费情况。^③ 这反映出印度明显的“心理落差”。

从历史角度来看，“21 世纪海上丝绸之路”与“季风计划”都是具有现实意义的历史遗产，都是亚洲人民历史文化自豪感的源泉，都是亚非欧各国间友好合作的纽带，因此我们需要运用东方智慧将两个内涵和功能都具有一

^① Gurpreet S. Khurana, “China, India and ‘Maritime Silk Road’: Seeking a Confluence, Maritime Affairs,” *Journal of the National Maritime Foundation of India*, Vol. 11, No. 1, Summer 2015, p. 22.

^② Chris Buckley and Ellen Barry, “While Stressing Ancient Ties, Modi Presses China on Borders and Trade,” *New York Times*, May 15, 2015.

^③ Dipanjan Roy Chaudhury, “India Plans Cotton, Ancient Maritime Routes to Counter China’s Ambitions,” *The Times of India*, April 18, 2015, http://articles.economictimes.indiatimes.com/2015-04-17/news/61253559_1_maritime-silk-road-indian-ocean-chinese-silk.

定相似性的概念进行有效对接。“21世纪海上丝绸之路”与“季风计划”的精神是相通的，如果秉持和平友好、开放包容、互学互鉴、互利共赢的精神，可将两者置于亚洲和平发展的新思路之下，为亚洲的和平与繁荣作出贡献。

第二，功能对接，其突破口主要包括互联互通、制造业及海洋经济。印度面临着严重的基础设施供给不足问题，主要表现在公路破旧且不能满足需要、电力供应不足且不稳定、铁路货运线路短、港口陈旧、城市拥挤以及机场过度拥挤等方面。^①正如有学者指出的，“缺乏足够的基础设施使得印度国内生产总值增长率每年被拉低1%到2%”。^②

落后的基础设施不仅成为印度经济发展的瓶颈，也限制着印度国家发展计划的进一步推进。印度希望通过吸引外资来尽快解决供需严重失衡的基础设施问题。印度计划在德里和孟买之间建造一条以高速铁路和高速公路为基础的巨型工业走廊，中国承诺投资200亿美元，日本也承诺投资355亿美元。另外，由于地理限制和基础设施互联互通不畅，印度与中国和缅甸这两个陆上邻国的贸易主要是通过海运方式进行。“一带一路”倡议中的孟中印缅经济走廊与印度关系密切，其建设可扩大四国相邻地区的开放度，有助于改善中印、缅甸间的互联互通问题。

莫迪版的“萨迦尔玛拉”计划强调“港口导向型发展”，包括通过修建铁路和公路来提高内陆与各大港口之间的联系，还计划将内河和沿海运输发展为印度的主要运输方式。^③因此，“21世纪海上丝绸之路”与“萨迦尔玛拉”计划也存在对接空间。印度世界事务委员会研究主任维杰·萨胡加（Vijay Sakhuja）指出，“‘21世纪海上丝绸之路’为在海上基础设施方面存在技术差距的印度提供了大量的机会。印度可以利用中国的生产能力建造高质量船舶、建设世界级港口……同时也有助于推进由于基础设施匮乏、滞后的印度

^① 张立、王学人：《印度基础设施发展的问题、措施与成效》，载《南亚研究季刊》2010年第4期，第33页。

^② Geethanjali Nataraj, “Infrastructure Challenges in India: The Role of Public-Private Partnerships,” *Occasional Paper*, No. 49, Observer Research Foundation (ORF), February 2014, p. 1, http://www.observerindia.com/cms/export/orfonline/modules/occasionalpaper/attachments/occasionalpaper49_1392022126437.pdf.

^③ 《莫迪吹响港口基建号角》，载《航运交易公报》2015年6月16日，<http://www.chinaship.cn/shipping/2015/0616/4471.html>。

与东盟的海上互联互通倡议。”^①而“一带一路”倡议与“季风计划”海洋经济上的互联互通，也与印度国内提速基础设施建设存在利益汇合点。

莫迪总理上任以来，在印度国内推行全方位的经济改革；为实现制造业增长和基础设施革新，莫迪总理提出“印度制造”政策。“一带一路”倡议与“印度制造”政策也存在较大的对接空间，“印度可以从‘21世纪海上丝绸之路’中获益，不仅包括基础设施建设，也可以为印度国内创造大量就业机会，同时印度也可以逐步获得制造业的全球优势。但是，如果印度选择不参与‘21世纪海上丝绸之路’，就可能失去一个中国提供的机会，而所有其他‘21世纪海上丝绸之路’的伙伴都将受益。另外，印度参与‘21世纪海上丝绸之路’也有助于解决与中国之间巨大的贸易不平衡问题。”^②

需要指出的是，寻找“一带一路”倡议与“印度制造”政策的对接点需要突破既有思维定式，以市场理性为指导，规避不必要的偏见。国内有舆论认为，“中国的夕阳工业是印度的希望所在”；这引发了印度国内的强烈反应。例如，有印度媒体认为，根据这一观点，“莫迪总理‘印度制造’计划获得成功的最好方法是吸收中国正在淘汰的低技术夕阳产业。”“中国已经采取了大规模的措施，将过时和污染严重的技术迁往邻国，包括越南、老挝和孟加拉国。由于‘印度制造’政策带来的优势，中国将印度作为可能的迁移目的地。”^③“一带一路”倡议是顺应全球新一轮产业转移及基础设施建设的大趋势的努力，而不是要输出工业污染和已淘汰的技术。在推进部分产业向海外转移的过程中，中国应严格遵守目标国的法律法规，避免激起当地的过激情绪。印度制造业严重落后于中国，制造业仅占其GDP的15%，不足中国一半。但印度具有劳动力和土地成本低廉的比较优势，这是印度制造业的后发优势。根据新近一项对25个出口大国的制造业成本的统计排名，印度仅次于印尼，排在第二位。^④根据美国劳工统计局的数据，印度有组织的制

^① Vijay Sakhuja, “The Maritime Silk Route and the Chinese Charm Offensive,” *IPCS Article*, No. 4310, February 17, 2014, <http://www.ipcs.org/article/china/the-maritime-silk-route-and-the-chinese-charm-offensive-4310.html>.

^② Gurpreet S. Khurana, “China, India and ‘Maritime Silk Road’: Seeking a Confluence, *Maritime Affairs*,” p. 25.

^③ Saibal Dasgupta, “China Wants to Push Polluting ‘Sunset’ Industries to India,” *The Times of India*, November 29, 2014, <http://timesofindia.indiatimes.com/india/China-wants-to-push-polluting-sunset-industries-to-India/articleshow/45310294.cms>.

^④ James Crabtree, “Modi Faces Uphill Battle in Mission to See India Rival China,” *Financial*

造部门的劳动报酬（包括工资、福利、社会保险和税金）增长十分有限，仅从1999年的每小时0.68美元上涨到现在的每小时1.5美元。^①从这个角度看，“一带一路”倡议与“印度制造”政策的对接能够实现双赢。

此外，“21世纪海上丝绸之路”与“季风计划”还可以在海洋经济方面进行探索，共同开拓空间，包括海洋渔业、海洋交通运输业、海洋船舶工业、海洋油气业和海洋服务业等都可以成为中印合作的领域。例如，在海洋船舶工业，中印业内人士已经具备一定程度的合作意愿。莫迪政府的“季风计划”和“萨迦尔玛拉”计划，其包括振兴印度的航运业、造船业、港口业等涉及海洋经济方面的内容。事实上，印度在发展造船业方面拥有巨大的优势，一是拥有漫长的海岸线，二是有大量廉价劳动力。然而，这些优势并未使印度造船业持续快速发展，印度船企的生产经营状况近年来日趋惨淡。在过去几年里，印度船企承接的新船订单数量在全球市场中所占的份额从1.3%降至0.1%，总体上处于“吃不饱”的状态。^②相比之下，截至2014年，中国造船业连续三年超过韩国和日本，在全球获得的造船订单最多。但中国造船业在2015年也面临诸多挑战，由于造船业的全球供给能力远超市场需求，船运费受经济环境影响有所下降，日元贬值导致日本造船业竞争优势增强，中国造船业也亟须突破困境。2015年8月，印度道路交通和公路部、航运部部长尼廷·杰拉姆·加德卡里（Nitin Jairam Gadkari）表示，印度政府已着手拟定计划，向印度造船业提供补贴。加德卡里预计，到2020年，印度海洋产业将为全球6500万名技术人才提供就业机会。^③中印之间在海洋经济方面的合作不仅有合作意愿，也应该有较强的合作动力。

第三，文化对接。“一带一路”倡议与“季风计划”的对接涉及政策对接、法规对接、道路对接、产业对接，但人心对接和文化对接也是不可忽视

Times, December 30, 2014, <http://www.ft.com/cms/s/0/d02e6fba-8fbb-11e4-b5a4-00144feabdc0.html>.

^① Puja Mehra, “Make in India vs. Make in China,” *The Hindu*, October 26, 2014, <http://www.thehindu.com/sunday-anchor/sunday-anchor-make-in-india-vs-make-in-china/article6533575.ece>.

^② 李积轩：《印度造船业：有望走上复兴之路》，载《中国船舶报》2014年10月10日，第3版。

^③ “Union Ministry to Offer Subsidy to Ship Building Industry,” *Business Standard*, August 25, 2015, http://www.business-standard.com/article/economy-policy/union-ministry-to-offer-subsidy-to-ship-building-industry-115082401029_1.html.

的一环。推动文化交流，增进人员往来，有助于逐步化解双方的种种疑虑，消除隔阂与误解，增强彼此信任。2015年7月30日，印度正式向中国公民开放电子旅游签证。2015年6月，中印落实了经乃堆拉山口赴西藏西南的冈仁波齐峰和玛旁雍错湖朝圣的新路线，有效推动两国宗教交流。2015年是中国的“印度旅游年”，2016年是印度的“中国旅游年”。中印两国启动了“中国—印度文化交流计划”，两国文化界将迎来更多的互访交流。中印两国还计划合拍电影、开展学术、出版、高等教育交流。佛教文化是两国的友好纽带，通过这一纽带，促进中印佛教文化交流和经典互译。^①文化对接是一项“路遥知马力，日久见人心”的努力，也是一个“随风潜入夜，润物细无声”的过程，只有汇聚“人心”，才能“立信”、“致远”。

综上所述，概念对接、功能对接和文化对接既是“一带一路”倡议与“季风计划”对接的核心方面，也是两者实现对接的必要步骤，更是规避冲突、凝聚共识、开拓合作的务实路径。

三、“一带一路”与“季风计划”对接的潜在挑战

尽管“一带一路”倡议和“季风计划”存在较大的互补互利空间，但成功对接并非是一个自然的、线性的发展逻辑，战略对接依然面临风险、质疑和挑战。长期以来，边界问题被认为是中印关系发展的最大障碍和彼此信任缺失的长久根源。但除边界问题之外，双方实现战略对接还面临两方面的挑战：一是印度的“犹豫不决”；二是“季风计划”存在的缺陷。

中国官方已经在不同场合明确表示，中国努力将自身发展战略与亚洲区域合作以及他国的发展战略对接。尽管乐玉成大使曾公开表示期待‘一带一路’倡议与印度‘香料之路’、‘季风工程’等规划的相互对接，但印度官方的态度却一直“犹豫不决”、“模棱两可”，未正面回应中方的提议，甚至不时传出一些不和谐的声音。

2014年6月24日至30日，印度副总统穆罕默德·哈米德·安萨里（Mohammad Hamid Ansari）对中国进行访问。在访问的最后两天，中方曾向

^① Ajish P. Joy, “China can not Develop without the Indian Ocean,” *The Week*, August 23, 2015 <http://www.theweek.in/theweek/current/china-cannot-develop-without-the-indian-ocean.html>.

印方提出邀请，共建“21世纪海上丝绸之路”。但安萨里回答说，“我们要求更多的细节来全面地研究这项提议。”他还强调，“在友好和合作的框架下，我们应该清楚阐明各自观点，以免引发误解。”^① 2015年4月3日，印度产业政策促进部秘书艾米塔尔·康特（Amitabh Kant）接受中国媒体专访时也表示，“印度仍在等待‘一带一路’的具体细则。一旦具体细则公布，我们将进行研究和分析，判断印度的哪些行业将从中获益。”^② 印度外长苏诗玛·斯瓦拉吉（Sushma Swaraj）在被问及印度是否加入“21世纪海上丝绸之路”时回应说，印度不需要对中国的计划“无限制的支持”（blanket endorsement），而应保持以协同为基础的支持（synergy-based endorsement）。印度官方立场依旧是期待“一带一路”倡议有更多的细节。同时，苏诗玛强调，“印度对孟中印缅经济走廊和东盟互联互通有兴趣。”^③

但进入2015年下半年后，印度官方态度发生了细微变化。2015年6月20日，印度外交秘书、前驻华大使苏杰生（Subrahmanyam Jaishankar）在接受采访时提到，“我们担心的是，‘一带一路’是中国的国家倡议，是中国设计并创造的蓝图。但它并不是一个中国与全世界，与其他感兴趣和受影响的国家讨论得出的国际倡议”；“国家倡议的设计是以国家利益为基础，其他国家没有义务接受它。我们认为，如果想要更多的国家接受，中国需要举行更大规模的讨论，而这种讨论现在还没有进行”。^④ 其实，中方此前已经多次邀请印度对“一带一路”倡议提出看法和建议。在自2013年以来的中印高层会晤中，中方都诚挚邀请印度加入“21世纪海上丝绸之路”。有印度学者观察到，“印度被诚恳地邀请成为‘21世纪海上丝绸之路’的一部分，但

^① “India Okay with BCIM, Wants Details on China Maritime Silk Road,” *The Economic Times*, June 30, 2014, http://articles.economictimes.indiatimes.com/2014-06-30/news/50974672_1_maritime-silk-road-msr-bcim.

^② 潘寅茹：《专访印度商工部副部长康特：印度等待“一带一路”细则公布》，载《第一财经日报》2015年4月7日，第A04版。

^③ Ananth Krishnan, “China Asks India to Put Side ‘Maritime Silk Road’ Concerns,” *India Today*, February 12, 2015, <http://indiatoday.intoday.in/story/china-india-asean-sushma-swaraj-maritime-silk-road-concerns/1/418576.html>; P. Vaidyanathan Iyer, “Narendra Modi to Visit China before May 26, Efforts on for New Route to Kailash Manasarovar: Sushma Swaraj,” *The Indian Express*, February 2, 2015, <http://indianexpress.com/article/india/india-others/pm-narendra-modi-to-visit-china-in-may-external-affairs-minister-sushma-swaraj/>.

^④ Charu Sudan Kasturi, “India Wrinkle on China Silk-Jaishankar Speaks Out on Absence of Consultations.”

是迄今为止印度的反应冷淡。”^①

苏杰生的言辞及印度官方一贯的保守态度，表明印度方面顾虑良多。一方面，印度认为，接受“一带一路”倡议的确有利于其经济建设，不仅对“印度制造”政策的推进、基础设施的更新都能发挥推动作用，对印度实施“东方行动政策”（Act East Policy）、开发印度东北部地区也大有裨益。另一方面，印度认为中国的“一带一路”倡议是一项投资驱动的区域接触战略：在经济上，通过投资扩大中国在周边地区的影响力；在外交上，有利于塑造中国正面积极的国际形象；在安全上，部分抵消奥巴马政府“亚太再平衡”战略施加的军事压力；在战略上，能够保障中国能源进口通道的安全。印度还认为，“21世纪海上丝绸之路”可有效破解“珍珠链”理论，消除印度洋上的“中国威胁论”，为中国参与沿线国家的海上基础设施建设提供合法性。^②另外，印度特有的“大国心理”和“大国骄傲”，使印度在看待中印互动时，容易从零和博弈的角度出发，认为中国在印度洋地区影响力的上升会直接导致印度在该地区领导力的下降。正如有印度学者指出的，印度将“21世纪海上丝绸之路”视作是中国民族主义的符号。即使是双赢的协议，印度人也不愿意屈从于这样的安排。^③拉贾·莫汉也据此认为，“印度可能在两种竞争性概念中撕扯，一种是与中国在海洋领域合作，另一种是限制中国在印度洋的影响力的长期目标。”^④

印度的“三心二意”、“犹豫不决”使印度成为中国周边邻国中对“一带一路”倡议反应最冷淡的大国。按照理性逻辑，中印战略对接有利于两国的根本利益，也有利于推进地区经济合作。但印度某种程度的心理偏见和零和博弈的思维定势，导致印度不能从理性的角度做出战略选择，这对中印战

^① Geethanjali Nataraj, “India Should Get on Board China’s Maritime Silk Road,” *East Asia Forum*, June 27, 2015, <http://www.eastasiaforum.org/2015/06/27/india-should-get-on-board-chinas-maritime-silk-road/>.

^② Vijay Sakhujia, “Xi Jinping and the Maritime Silk Road: The Indian Dilemma,” *IPCS Article*, No. 4662, September 15, 2014, <http://www.ipcs.org/article/china/xi-jinping-and-the-maritime-silk-road-the-indian-dilemma-4662.html>.

^③ Gurpreet S. Khurana, “Why is India So Coy About China’s Maritime Silk Road?” *The Wire*, June 9, 2015, <http://thewire.in/2015/06/09/why-is-india-so-coy-about-chinas-maritime-silk-road-3522/>.

^④ C. Raja Mohan, “Will India Join China’s Maritime Silk Road?” *The Indian Express*, February 15, 2014, <http://indianexpress.com/article/opinion/columns/will-india-join-chinas-maritime-silk-road/>.

略对接起到了反向推动作用。如果印度不能改变态度，务实合作，接受中方的真诚邀请，中印战略对接可能还要经历较为曲折的过程。

中印战略对接的另一潜在挑战在于“季风计划”本身的缺陷。尽管“季风计划”常被解读为具有对抗或制衡中国“一带一路”倡议的动机，但部分国内学者并不认同这一观点。他们认为，说“‘季风计划’是反制中国的计划，有言过其实之嫌，毕竟这些计划都还处于具体设计当中，甚至印度自身也尚未明确如何实施这些计划。”^① 印度学者也指出，印度在推进自身的战略倡议方面并不是很成功，例如“湄公河—恒河合作计划”和“环印度洋区域合作联盟”。^② 莫迪总理上任已有一年多，但无论是“季风计划”，还是“香料之路”或者“棉布之路”，其战略目标和具体内容都不太清晰。一方面，印度可能是有意为之，防止过于明确的目标和内容引发竞争对手采取制衡措施；另一方面，印度可能在继续等待“一带一路”倡议更明确的细节，并观察“一带一路”建设的进展，进而判断并决定印度以何种形式的“季风计划”与之互动。但从客观上讲，“季风计划”战略目标和内容的不清晰，制度和机制建设的不完善，实施方案和推进措施的不连贯，可能会导致印度只能被动接受或拒绝区域外其他大国的战略安排，而不能为战略对接提供充分的印度智慧。

丝绸之路、季风航线的复兴，与亚洲整体振兴密切相关，这本应是中印两国的共同梦想和共同事业。但印度的“犹豫不决”和“季风计划”存在的一些缺陷，导致中印战略对接存在重大的不确定因素。如今，随着中国和印度的蓬勃发展，两国关系已超出双边范畴，具有日益重要的全球意义。通过深化中印合作，增加互信，双方应能克服战略对接面临的潜在挑战。

结 束 语

按照国家发改委、外交部、商务部共同发布的《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》的阐述，“‘一带一路’贯穿亚欧

^① 林民旺：《印度对“一带一路”的认知及中国的政策选择》，第 54 页。

^② “India Should be Upfront in Voicing Opposition to China-Pakistan Economic Corridor,” *IANS English*, April 21, 2015.

非大陆，一边是活跃的东亚经济圈，一边是发达的欧洲经济圈，中间广大腹地国家经济发展潜力巨大。丝绸之路经济带重点强调联通中国经中亚、俄罗斯至欧洲（波罗的海）；中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海；中国至东南亚、南亚、印度洋。21世纪海上丝绸之路重点方向是从中国沿海港口经南海到印度洋，延伸至欧洲；从中国沿海港口经南海到南太平洋。”^①可以看到，“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”都包含南亚地区。目前南亚国家中的巴基斯坦、斯里兰卡、马尔代夫、孟加拉国、阿富汗、尼泊尔都已经同意加入“一带一路”，只有印度仍然“置身事外”。

南亚地区属于“一带一路”的辐射范围，印度无论是经济实力、人口规模，还是地理位置或覆盖面积，都是南亚地区不可忽视的一块重要拼图。消除印度的战略忧虑，才能补上这块重要的拼图。印度曾因作为“一带一路”组成部分的中巴经济走廊经过巴控克什米尔而表示不满。随后，中方对“一带一路”与中巴经济走廊、孟中印缅经济走廊的关系问题进行了更加明确的说明。在《推动共建“一带一路”的愿景与行动》中明确指出：“中巴、孟中印缅两个经济走廊与推进‘一带一路’建设关联紧密，要进一步推动合作，取得更大进展。”^②这种说法一定程度上有利于打消印度的部分顾虑。

在国际关系中，一个大国对在地缘上接近的另一个大国的战略行为，往往会从多方面进行解读，从而造成前者往往“战略犹豫”多于“战略确定”。“一带一路”倡议刚提出时，俄罗斯的态度也曾有所保留，一些俄罗斯智库专家也有疑虑，其第一反应是中国欲借助另一个绕过俄罗斯的“一体化”方案从欧亚大陆的东部方向向原苏联地区进行进攻性的“西进”，尤其是在中亚地区大肆扩张影响力。^③但随着中方的耐心解释和积极有效的沟通，中俄双方磨合并探索出在欧亚大陆中心地带兼容发展的理性务实道路。2015年5月8日，中国与俄罗斯在莫斯科联合发表《中华人民共和国与俄罗斯联邦关

^① 中华人民共和国国家发展和改革委员会：《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》，国家发改委网站，2015年3月28日，http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html。

^② 中华人民共和国国家发展和改革委员会：《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》。

^③ 李秀蛟：《俄罗斯智库专家对“一带一路”的评析》，载《西伯利亚研究》2015年第3期，第20页。

于丝绸之路经济带建设和欧亚经济联盟建设对接合作的联合声明》，表明“对接”已步入正轨。双方启动中国与欧亚经济联盟对接丝绸之路经济带建设与欧亚经济一体化的对话机制，并推动双方专家学者参与的就开辟共同经济空间进行协作的讨论。这标志着中俄之间既形成对话机制，又建立对话平台，中俄战略对接因此有了充分的机制保障。相信中俄关于战略对接的磨合和探索，对中印合作也有积极的启示作用。

中国应该有足够的战略自信，将印度吸引到“一带一路”的建设中。印度也会逐渐意识到，“置身事外”不仅影响其国家利益，而且可能导致印度陷入“战略孤立”。中印实现战略对接，有利于亚洲的和平与发展，繁荣与进步。中印战略对接是以非零和的方式建构非对抗性的新型战略合作模式。这一模式的示范效应有助于其他大国协调彼此战略，防止战略冲突。中印战略对接对“一带一路”倡议与其他国家的战略对接也将形成重大推动作用。一方面，中印战略对接可以深化中国与南亚地区其他国家的合作。中印双方战略合作所形成的强大吸引效应，也有利于提升南亚地区的经济一体化水平。另一方面，中印战略对接的有益探索也可以为中国与其他国家，尤其是与地区性大国实现战略对接提供参考。毕竟地区性大国才是“一带一路”的关键节点。只有这些关键节点实现对接，才有助于整个“一带一路”的彻底贯通。另外，中国“一带一路”倡议与印度“季风计划”的成功对接不仅能够互补互利，实现共赢，也将产生积极的全球效应，并且使中印这种新型合作方式得以推广。

[收稿日期：2015-10-08]

[修回日期：2015-10-23]

[责任编辑：张 春]