

「一帶一路」，歡迎搭乘中國發展列車

陳扶餘【犇報·第 80 期】〈社評〉（2014.09.18~09.30）

外交上的投棋佈子，成敗往往不取決於縱橫家野心與謀略之高下，而取決於誰能真正實現共同利益的最大化，大捨大得，在團結中創造發展、強大自我，在發展中鞏固團結、互利共贏。近年來，中日美等國在東亞問題上的外交競合，強弱易勢，決定性的關鍵恐怕不在於綜合國力的對比，而在於霸道與王道的思想分野：一方是以鄰為壑，借勢借端，拉幫結派裹脅弱小國家火中取粟，企圖建構東亞軍事同盟遏制中國崛起；一方是睦鄰友好，共同發展，借助區域合作平台建設「一帶一路」（絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路），輸出「中國紅利」以促進共同繁榮。

「一帶一路」是中國大陸面對新一輪對外開放，將自身發展戰略與區域合作相對接的重大戰略構想。所謂的「一帶一路」指的是一個朝向陸路，以哈薩克等中亞國家為主的「絲綢之路經濟帶」；另一個面向海洋，以東南亞、印度、阿拉伯為主的「21 世紀海上絲綢之路」。具體的內容既涵蓋傳統意義上的自由貿易協定，也包括次區域合作的大湄公河合作計劃，還有經濟走廊、經濟開發區、互聯互通、人文交流、跨國運輸線、金融合作等項目。「一帶一路」戰略構想將東亞、東南亞、南亞、中亞、歐洲南部、非洲東部的廣大地區聯繫在一起，覆蓋 40 多個國家，總人口超過 40 億，經濟總量超過 20 萬億美元，資源稟賦互補性強、發展潛力巨大，在農業、紡織、化工、能源、交通、通信、金融、科技等諸多領域進行經濟技術合作的空間廣闊。

近年來，雖然中國大陸在經濟發展上取得了傲人成就，但是受到地理區位條件的制約，主要得益於東部沿海的對外開放，而佔國土面積 80%、人口總量接近 60% 的中西部地區，人均 GDP 只有東部沿海的 1/3，進出口總量只佔全國總額的 14%，吸引外資的 17%，對外投資的 22%，東西傾斜嚴重、城鄉落差大，成為深化改革的制約因素。想要改變這種「一江春水向東流」的發展格局，不但要加快產業向中西部梯度轉移，也要發揮中西部地區與鄰國交流合作的潛力，進一步提供自身發展的戰略縱深。目前「一帶一路」規劃中所涉及的 14 個省區市中，就有 9 個位於中西部，從基礎設施、財政扶持、人才培養就業、對外開放等多方面給予政策優勢，將「內陸」變「前沿」，有利於增強這些中西部省區市的發展潛力。

此外，「一帶一路」的提出，也是基於推動亞洲區域合作的需要。由於歷史的矛盾和南北的發展落差，亞洲區域經濟一體化的水平遠遠落後於歐盟國家和北美自由貿易區。特別是，冷戰時期在「舊金山和約」體制的強力主導下，東亞地區在產業鏈上形成了個別國家從屬於日本、整個東亞國家從屬於美國的「垂直分工、市場在外（美）」體系。多年來，以美日為軸心的雙邊協定長期支配著亞洲地區的利益格局，東亞國家間的水平鏈結嚴重斷裂。改革開放 30 多年來，中國的介入雖然改變了東亞國家的內部分工，但卻沒有改變對外部市場的依賴。1997 年和 2008 年二次金融危機，提供了東亞區域一體化的契機，亞洲國家正處於經濟轉型升級的關鍵階段。有鑑於此，中國提出要加快成立亞洲基礎設施投資銀行，為多種方式的連通搭建穩固的投資和融資平台，打造廣泛的交通運輸網絡，修建

公路、鐵路、港口和能源走廊。「一帶一路」的建設將有助於推進亞洲內部的區域合作，轉型為內向型積累，也有利於加強歐亞大陸之間的合作。

「一帶一路」構想的提出，主要是基於中國自身發展的需要，我們不需要過度誇大它的和平動機，但也不能忽略它對帶動區域發展、促進區域合作與安全的客觀效應。特別是，在恪守「和平共處五項原則」的基礎上，中國大陸明確表明不搞「拉幫結派」、不建立任何新的雙多邊機制，也不干涉他國內政、不謀求發展主導權，更不經營自己的勢力範圍、結盟對抗其他國家或國際組織。中國主張充分依託上海合作組織、中國—東盟（10+1）峰會、歐亞經濟聯盟等既有的合作平台推動「一帶一路」規劃建設，有利於消除亞洲周邊國家對中國和平崛起的擔憂和疑慮，進一步深化中國與周邊國家睦鄰友好合作關係，為區域經濟一體化鋪平道路。

「一帶一路」倡議的落實，不但將會是美日「中國圍堵」政策的重大挫折，也是亞洲區域一體化的制度性保障。通過「一帶一路」的示範作用，中國大陸可以向全世界表明，中國自古至今都是世界和平的維護者，發展壯大後的中國依然是維持國際和平、推動世界進步的中流砥柱。

