

# 印度洋通道及其对中国地缘环境影响

吴良, 秦奇, 张丹, 成升魁

(中国科学院地理科学与资源研究所, 北京 100101)

**摘要:**印度洋通道是中国获取能源和其他资源、出口工业产品并同南亚、西亚、非洲和欧洲国家交流合作的生命线。随着中美关系和中国周边地缘态势的深刻变化,中国需要积极谋划逐渐降低对传统的南海—马六甲海峡通道的依赖,建设新的印度洋通道,从而降低自身的地缘环境风险,并由此优化国内经济发展布局,推动西南沿边地区进一步开发与开放,并提升中国同印度洋沿岸国家和地区的交流与合作水平。本研究从通道的定义和特征出发,梳理了现有及潜在的印度洋通道,比较分析了各条通道的战略意义、前景及地缘环境影响,从而为中国的印度洋战略构建和“一带一路”倡议推进提供新的视角和见解。

**关键词:**印度洋通道;一带一路;地缘环境;马六甲海峡

## 1 引言

印度洋是地球第三大洋,同时也是一个占据优越的地理位置和海权战略格局的大洋。它连接太平洋和大西洋,邻接亚洲、非洲和大洋洲,并通过苏伊士运河通往欧洲,通过大西洋通往美洲。印度洋又是一个相对封闭、易于控制的海洋(李剑等, 2014)。陆地从北、东、西三个方向把印度洋同其他大洋相隔离。印度洋及其周边地区一直是全球地缘格局演化和角力的重要场所,从16世纪起,印度洋就成为争夺制海权的战场(李剑等, 2014; 张芑菲, 2015)。从世界地理资源与地缘格局来看,印度洋的地缘战略价值主要体现在以下三个方面:

第一,印度洋地区是全球陆地和海洋交流与运输的枢纽和通道。根据麦金德的“陆权论”,印度洋位于“世界岛”的边缘,是世界政治、经济和文化交流以及东西方交往的枢纽和通道。印度洋地区共有47个国家,占世界总人口的1/3,人口密度较大,其中有36个国家可以直接通向印度洋(宋德星等,

2009)。从海洋上看,印度洋是世界第三大洋,连接太平洋和大西洋。多佛尔海峡、直布罗陀海峡、马六甲海峡、苏伊士运河和好望角被称为“锁住世界的五把钥匙”,其中后三个与印度洋直接相关,表明印度洋在世界海洋运输和权益中的重要作用(张芑菲, 2015)。目前,每天都有超过3200万桶石油经过印度洋,约占全世界海上石油运输量的50%以上<sup>①</sup>。

第二,印度洋及其沿岸地区是全球能源和其他战略资源的富集区。波斯湾就位于印度洋北部,截至2006年底,已探明的石油储量约为7280亿桶,约占全球的55%,石油生产能力约为每天2550万桶,占全球的33%<sup>②</sup>,而此地开采和加工的多数石油天然气也都通过印度洋,向东亚、东非、北美和欧洲等区域输送。此外,印度、缅甸、印度尼西亚、澳大利亚等国也拥有丰富的石油、天然气、铁矿、金属硫化物等矿产和渔业、木材等自然资源(宋德星等, 2009)。

第三,印度洋是世界各主要地缘力量博弈的焦点区域之一,推动全球地缘格局演化。印度洋沿岸

收稿日期:2017-10-09;修订日期:2018-10-28。

基金项目:中国科学院重点部署项目(ZDRW-ZS-2016-6, ZDRW-ZS-2017-4) [Foundation: Key Deployment Projects of Chinese Academy of Sciences, No. ZDRW-ZS-2016-6, No. ZDRW-ZS-2017-4]。

作者简介:吴良(1984-),男,湖南临湘人,助理研究员,研究方向为世界地理和地缘环境, E-mail: wuliang@igsrr.ac.cn。

①参考: <https://www.cfr.org/background/competition-indian-ocean>

②参考: <https://www.strausscenter.org/hormuz/oil-in-the-persian-gulf.html>

引用格式: 吴良, 秦奇, 张丹, 等. 2018. 印度洋通道及其对中国地缘环境影响[J]. 地理科学进展, 37(11): 1510-1520. [Wu L, Qin Q, Zhang D, et al. 2018. Indian Ocean Passages and their geopolitical impacts on China[J]. Progress in Geography, 37(11): 1510-1520.]. DOI: 10.18306/dlkxjz.2018.11.007

地区是印度文明、阿拉伯文明等的发祥地,也是伊斯兰教和佛教的主要聚集区。无论麦金德的“陆权论”、马汉的“海权论”等传统地缘政治学说,还是布热津斯基的《大棋局》和亨廷顿的《文明的冲突》等当代地缘战略著作,都对印度洋给予了极大的关注。豪斯霍弗尔(Karl Haushofer)曾大胆地预言:“印度洋—太平洋空间”将会是世界权力的主要中心,注定要取代欧洲成为世界事务的支配者(李国选,2014)。近些年来的世界地缘热点问题,如中东战争、印巴冲突、阿富汗战争、伊拉克战争、伊核问题、穆斯林极端组织与恐怖主义等等,也都与印度洋有着千丝万缕的联系。

受地理区位所限,中国不是印度洋的沿岸国家,加之历史、文化和国力水平等方面的影响,印度洋一直都不是中国关注的焦点。虽然郑和早在15世纪就远航到达印度洋沿岸多个国家(甚至东部非洲沿岸),但直到20世纪后半叶,才逐渐将目光转向这个区域。1993年,中国化工进出口总公司与沙特签订石油进口合同,中国由此从石油净输出国变为净进口国。同一年,美国以中国“银河号”货轮非法载有向伊朗制造化学武器的原料为由,在印度洋海域对其进行了监控和检查,让印度洋进入更多中国民众的视野。

从2000年开始实施“走出去”战略以来,中国同印度洋的交集越来越多。到2014年,中国已经成为印度洋沿岸大多数国家的最大或者第二大贸易伙伴<sup>③</sup>。由于对中东地区石油的高度依赖以及与非洲、欧洲和南亚、西亚等地区国家开展国际贸易的需要,印度洋及其沿岸地区已经成为包括中国在内的东亚和东南亚国家的命脉。

竞争与合作互相渗透愈来愈成为当代国际政治中国家行为的基本准则和模式(陆大道等,2013)。为了发展开放、包容、均衡、普惠的陆上和海上区域经济合作架构,促进沿线各国经济繁荣与区域经济合作,中国于2013年提出“一带一路”倡议,随后,于2015年发布“一带一路”的《愿景与行动》,并确认了“一带一路”框架下的“六大经济合作走廊”和若干海上重要战略节点,为“一带一路”的发展指明了方向(国家发改委等,2015)。这六大走廊包括:中蒙俄、新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴和孟中印缅经济走廊。

其中,中国—中南半岛、中巴、孟中印缅,甚至中国—中亚—西亚经济走廊这四大走廊都同印度洋有着密切的联系。中国—中南半岛、中巴和孟中印缅经济走廊还被认为是将“一带”和“一路”联结起来的三大桥梁(郭业洲,2016)。由此,中国正式拉开了面向印度洋和西太平洋,构建国家经济和安全体系的“两洋战略”序幕。

本研究旨在从地理学和空间规划的角度,分析印度洋通道对中国的战略意义,梳理现有以及“一带一路”背景下潜在的印度洋通道的特征,辨析各通道对于中国的战略意义和前景,剖析通道对中国及沿线地区的地缘影响,从而为从地理学和地缘环境的角度研究这些通道提供新的视角,并为中国与沿线国家共同开发建设相关通道提供基本认识和科学支持。

## 2 通道的定义及特征

通道是区位理论的基本概念,通常是指若干连接不同地理区域的交通线路所经过的地带。借鉴陆大道先生的“点—轴”空间结构系统理论来看,通道不仅包括两端的区域“点”,也包括沟通其间的发展轴,还包括与发展轴连接的各类点状和线状要素,如城镇节点、交通线路及枢纽等(陆大道,1988)。随着科技迅速发展,交通线路及网络逐渐扩展,通道已经涵盖了陆上、海上、空中甚至地下运输等多种方式以及人员、货物、油气、信息等多种流动主体。由于地理环境的差异和社会经济发展的不平衡,不同地区、不同类型的通道往往有着显著的差异。从交通方式来说,在内陆地区和中短距离运输中公路和铁路依然是主要运输方式;航空运输由于费用高,往往仅限于高端客运和特殊货运,而且由于其基本不受地面环境的影响,因此在地缘环境的研究中较少论及。在国际贸易中,由于连续性、经济性和时效性等优势,海运已经成为当今货物贸易的主要运输方式,其盛行也在很大程度上规定了人类活动在地球上分布的格局和相互关联(陆卓明,2010)。

通道强调不同区域之间的联系,同中国政府所提出的“一带一路”倡议一样,具有多重空间内涵和跨尺度特征(刘卫东,2015)。因此,人为社会经济活

<sup>③</sup>参考自:<https://chineserelations.net/chinas-world-trade/>

动成为通道的显著特征。比如丝绸之路通过官方和民间数千年不断探索的货物贸易和文化交流,将亚洲和欧洲紧密联系在一起。在通道的形成上,地理条件通常是最主要的限制性因素,比如马六甲海峡和霍尔木兹海峡就由于在缩短运输距离、掌握战略主导权等方面的巨大优势被日益重视。在必要时,人们也可以通过建设大型的基础设施来人为打通某些天然的屏障,弥补现有自然通道的不足。其中,比较典型的有苏伊士运河、巴拿马运河、新欧亚大陆桥、英法海底隧道,等等。

由于辐射带动作用,通道对沿线地区有着深刻的影响,而其重要性则随时代不同而产生变化。政治经济、科技水平、地缘态势、自然条件等因素都可以在某些程度上决定通道的价值。京杭大运河在隋炀帝时期(公元6世纪)开通,苏伊士运河在19世纪由法国人开通,都有着其历史必然性。但由于铁路运输的进步以及沿海经济和海运的发展,当代京杭大运河对于沿线地区的意义已经显著弱于20世纪之前的时代。位于西藏边陲的墨脱是中国最后一个通公路的县城(2003年),自然环境约束性对通道的影响可见一斑。霍尔木兹海峡、波斯普鲁斯海峡、台湾海峡等在冷战后的地缘政治舞台中备受关注,其通航情况经常直接影响国际原油市场走向,而英吉利海峡和直布罗陀海峡在二战之后就一直风平浪静,表明了通道受国际地缘政治格局的深刻影响。因此,对通道影响和价值的判断并无严格的标准,并且往往随时代而变化。

总而言之,通道是在特定的地理条件或人为活动中,在不同的地理区域之间形成的、能提供出行或者运输便利的交通地带,也是具有重大经济、政治和军事意义的地理实体。通道的通行价值、成本、受益群体和模式具有显著的时代特征,从而使得在新的时代背景下探索新的通道成为可能。

### 3 中国现有印度洋通道及其地缘影响

中国的印度洋通道,是指中国通往印度洋的交通地带,一直以来都是由南海及通过南海到达印度洋的众多海峡构成,其中以马六甲海峡最为重要(史春林等, 2014)。马六甲海峡是位于马来半岛和苏门答腊岛之间的狭长海峡,西北同印度洋相接,全长约1080千米,西北部最宽达370 km,东南部最窄处仅37 km,是当前世界最繁忙的水上通道(唐狮

等, 2012)。马六甲海峡平均每年通过大型以上轮船超过8万艘,其中18万吨级以上的超级油轮就多达1500~1600艘,年输送量约为6亿吨以上,海峡的运输能力已接近饱和状态(钱忠礼, 2010)。由于马六甲海峡的通道价值以及许多国家对此通道的高度依赖,马六甲海峡已经成为国际地缘格局的焦点之一(钱忠礼, 2010; 史春林等, 2014)。当前,影响马六甲海峡的非传统安全威胁越来越多,涉及航道、海盗、恐怖主义、走私、环境污染、大气变暖、疾病流行、贫困、非法移民等诸多方面(钱忠礼, 2010)。特别是2014年马来西亚航空公司的MH370飞机在马六甲海峡附近失联事件和2016年初伊斯兰国(ISIL)在印尼首都雅加达制造的自杀性爆炸事件,使人们对于东南亚安全形势的担忧日渐上升。美国、日本和印度等大国将马六甲海峡视为重要的战略要道,不断试图通过增加在马六甲海峡的军事存在,保卫自身的利益,并向其他国家和地区施加影响。

随着中国国力的逐渐提升,遏制中国发展的杂音也此起彼伏。通过制造摩擦甚至冲突事件,已经成为美国及其盟友日本等国钳制中国发展最直接的方式,中国在东南海洋方向的地缘环境风险陡然增加。美国及其盟友一方面鼓动菲律宾、越南等国,通过强占岛礁、宣誓主权、制造渔民冲突、岛礁扩建等手段,在南沙群岛等地挑起事端,企图坐实岛礁侵占的事实;另一方面,不断加强在菲律宾和越南周边的军事部署,提升军事合作力度,并打着联合军事演习和所谓的“航行自由”旗号,直接插手南海事务,试图将南海局势的水搅浑。在这种情况下,中国也在加大南海的部署,通过对话磋商、岛礁扩建、海警巡航等手段进行抵抗。不过,由于南海海域辽阔,就南海本身而言,当前主要的焦点在于领海主权和岛礁归属的问题,暂时不存在通道安全问题,特别是随着菲律宾杜特尔特总统上台后在应对中美关系方面的巨大转变,南海局势已经有所缓和,因而马六甲海峡作为中国通往印度洋通道的咽喉作用更加突出。

印度洋通道对中国的经济和政治影响非常深刻,这是由中国的地理资源禀赋、经济社会发展水平和地缘环境等因素共同决定的,主要表现为以下两个方面:

一是确保中国能源和资源安全的生命线。改革开放以来,中国经济和工业以及生产消费的重心大都分布于东部和南部沿海地区,发展理念也是由



东部引领中、西部。因此,向东部和南部海洋拓展,加强同国际社会的合作与贸易往来已经成为中国经济格局的显著特征。在这样的时代背景下,通过南海和马六甲海峡,从中东和非洲获取石油等资源,并向中亚、西亚、非洲、欧洲等地出口工业产品,已经成为中国“走出去”以来最为典型的发展模式(谷树忠等, 2010)。中国已经成为马六甲海峡的第一大使用国,每天经该海峡的船只中有60%来往中国,中国进口石油量的约60%以及进出口物资的50%要取道马六甲海峡(图1)。张芑菲(2015)从安全、政治、经济和外交的角度对印度洋通道进行了评价,认为它对于能源和资源安全、国际关系民主化、中国企业开拓海外市场以及中国参与全球化进程都有着重要意义。因此,毫不夸张的说,印度洋通道已经成为中国经济和资源安全的生命线,对中国的经济社会发展和国家安全意义非凡。

二是建设海上丝绸之路的重要支点。中国政府在其发布的构建“一带一路”的《愿景与行动》中,提出要同海上丝绸之路沿线国家“打造政治互信、经济融合、文化包容的利益共同体、命运共同体和责任共同体”。进一步推进沿线港口合作建设,增加海上航线和班次,加强海上物流信息化合作,已经成为海上丝绸之路建设的主要内容。印度洋通道是海上丝绸之路从中国沿海通往南亚、非洲和欧洲等地的命脉,必定在海上丝绸之路建设过程中发挥更大作用。

随着美国遏制中国以及中国拓展发展空间的需要,中国一方面需要从政治、军事和外交等层面,全力维护印度洋通道的安全和畅通,例如中国于

2008年底开始派舰队参与国际亚丁湾护航反海盗;另一方面应另辟蹊径,从海陆平衡、化解国内矛盾和减少区域发展差异等方面考虑,尽快探索新的印度洋通道,为国内经济发展提供保障。在当前的时代背景下,探索新的印度洋通道已经成为更为优先的选项。

## 4 潜在的印度洋通道

长期以来,中国南部地区一直都在探索同周边国家建立贸易往来,以便丰富贸易产品、缩短贸易路线、降低费用和风险。自2000年以来,随着经贸活动不断扩大,这方面工作也取得了一些成绩。就现阶段而言,可供中国利用的潜在的印度洋通道主要包括以下五个,即:中巴经济走廊、孟中印缅经济走廊、中尼印经济走廊、中南半岛经济走廊和克拉运河。

### 4.1 中巴经济走廊

英国地理学家詹姆斯·菲尔格里夫(J. Fairgrieve, 1870-1953)在其《地理和世界权力》一书中,将南亚诸国称作地缘“破碎地带”(毛汉英, 2014)。巴基斯坦就位于这个地缘“破碎地带”的边缘。巴基斯坦是印度洋沿岸国家,有1000多km海岸线。它与中国新疆自治区接壤,是中国当前唯一的“全天候战略合作伙伴”。新疆自治区如果能通过巴基斯坦进入印度洋,将比从喀什通过东海到印度洋的距离缩短约10000多km,可以说,新疆地区具有打通印度洋通道的天然地理优势(表1、图2)。

早在2006年,巴基斯坦即提出共建“中巴经济走廊”的构想。2013年5月,国务院总理李克强访问巴基斯坦期间,提出重点加强能源、互联互通等基础设施建设项目合作,建设中巴经济走廊,打通中国西部地区出海通道,提升西部大开发国际化合作程度。2014年11月,中国和巴基斯坦签署《关于开展中巴经济走廊远景规划合作的谅解备忘录》,走廊项目开始逐步推动。2015年4月,习近平主席访问巴基斯坦,进一步明确了走廊在两国经济合作中的中心地位,并启动了一批早期收获项目。

中巴经济走廊是中国“一带一路”倡议同巴基斯坦经济重振战略《愿景2025》紧密结合的重要载体。它的提出,得到了中巴各界的积极响应,为“一带一路”建设树立了良好的示范作用。中巴经济走廊将通过交通和通信等基础设施建设,建成中国新

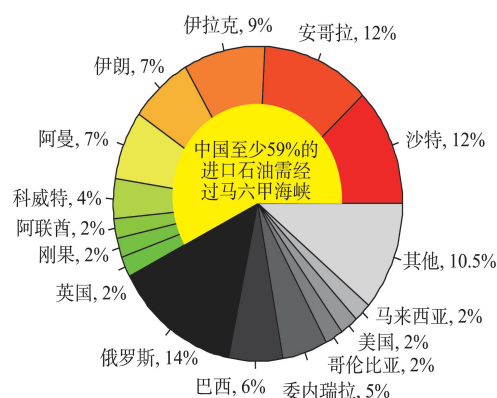


图1 按来源分的2017年中国原油进口占比统计  
(数据来源:联合国贸发机构)

Fig.1 China's crude oil import by source country  
(Data source: UN Comtrade)

表1 中国的印度洋通道概况  
Tab.1 Profile of China's major Indian Ocean passages

名称	通道类型	相关国家	通道到波斯湾的路径	通道路径距离/km	当前到波斯湾的路径	当前路径距离/km	通道节省距离/km	通道长度/km
马六甲海峡	航运	新加坡	珠三角—马六甲—波斯湾	9000	—	—	—	1000
中巴经济走廊	陆路	巴基斯坦	喀什—卡拉奇—波斯湾	5000	喀什—上海—波斯湾	15400	10400	4000
孟中印缅经济走廊	水陆联运	缅甸	昆明—仰光—波斯湾	7800	昆明—防城港—波斯湾	9700	1900	2300
	陆路	缅甸、印度、孟加拉	昆明—达卡—波斯湾			9700	1100	3000
中尼印经济走廊	陆路	尼泊尔、印度	拉萨—樟木—加尔各答—波斯湾	8600	拉萨—上海—波斯湾	14300	6900	1900
中南半岛经济走廊	陆运	越南、老挝、泰国、缅甸、新加坡	南宁—曼谷—新加坡—波斯湾	7400	南宁—马六甲—波斯湾	9000	1500	3000
克拉运河	航运	泰国	珠三角—克拉运河—波斯湾	7500	珠三角—马六甲—波斯湾	9000	900	120

注:数据来自 Google Earth 的初略测量和文献对比,不代表实际距离,通道区间亦为示意。

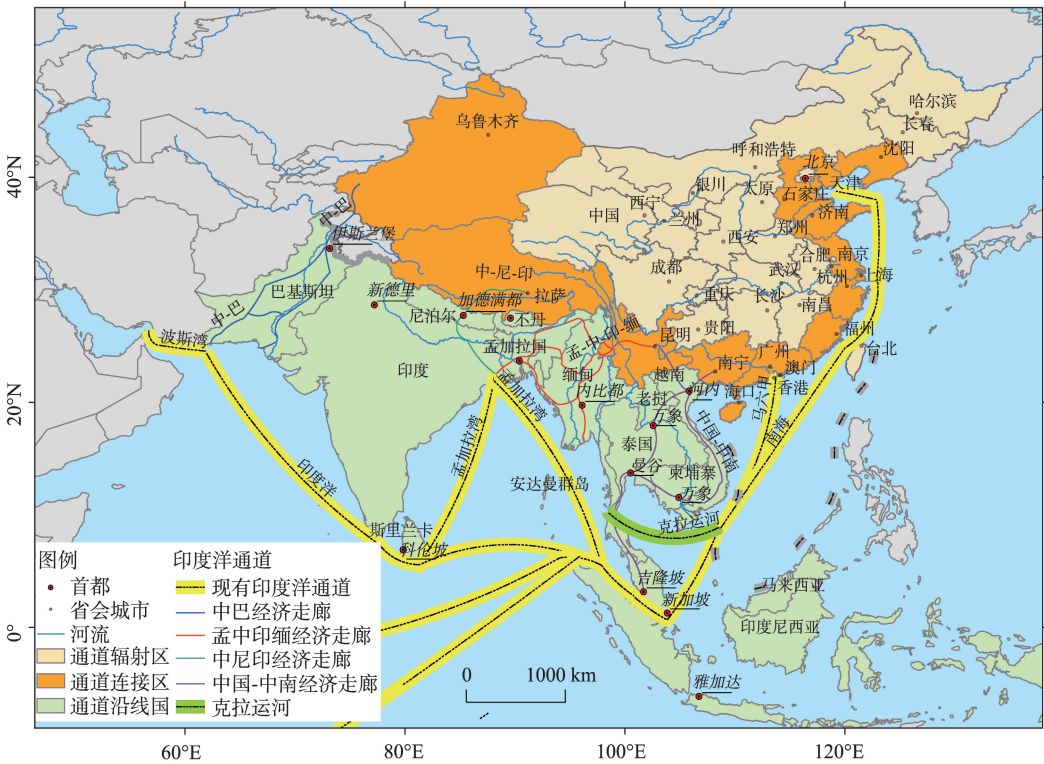


图2 中国现有及潜在印度洋通道示意图  
Fig.2 China's current and potential Indian Ocean Passages

疆通往印度洋沿岸港口卡拉奇和瓜达尔的通道,并使之成为沟通中国西部与印度洋的战略通道,促进中巴两国经济、贸易、科技合作和文化、教育往来的引擎,以及促进巴基斯坦和中国西部地区产业发展的快车道,并成为中巴两国面向中亚、南亚、北非和海湾地区各国开放的前沿。与此同时,中巴走廊还可作为连接陆上与海上丝绸之路的通道,有利于深化中国与南亚、西亚、中亚各国的交流合作。中巴

经济走廊目前已经进入全面实施阶段,其中,瓜达尔港已于2016年11月开港运行,其他能源和交通等领域项目早期收获项目也已陆续开工建设。到2025年中巴经济走廊建成之际,中国西南边疆地区将迎来新的发展机遇。

4.2 孟中印缅经济走廊

印度、孟加拉和缅甸是印度洋北岸彼此接壤的三个国家。印度和缅甸分别同中国西藏自治区和

云南省相邻,商贸、文化交往源远流长。从汉代开始,西南边民就已经打通了同缅甸等国的通道,并最终形成了“南方丝绸之路”、“茶马古道”等古代贸易线路,成为中国云南及西南进入南亚地区的便捷通道(任佳等,2014)。在第二次世界大战中,滇缅公路、驼峰航线、史迪威公路、中印输油管道再次把孟中印缅地区连接起来,为世界反法西斯战争胜利做出了重要贡献。在政治层面,缅甸从2011年开始同中国共建全面战略合作伙伴关系,印度则从2005年开始,同中国保持战略合作伙伴关系。孟加拉国与中国处于全面合作伙伴关系,总体关系较好。目前,中国是缅甸和孟加拉国的最大贸易伙伴、是印度的第二大贸易伙伴,印度则是中国前十大贸易伙伴。

云南学术界于20世纪90年代末提出了“孟中印缅地区经济合作”的构想,并迅速得到了孟、中、印、缅地区学者及相关各界的积极响应和研讨论证(陈利君,2015)。然而,受自然条件、边界纠纷、民间地方武装等因素的影响,孟中印缅区域合作提出后的10多年间,经济走廊并未得到实质性推进。2013年5月,李克强总理访问印度,与印度总理辛格签署《中印联合声明》,共同倡议建设孟中印缅经济走廊。2013年6月,从皎漂通往昆明的中缅输油管道竣工,成为中缅互惠共赢的典范工程。随后,2013和2014年孟中印缅经济走廊联合工作组第一次和第二次会议分别在云南昆明和孟加拉国科克斯巴扎召开,各项工作继续推动。

孟中印缅经济走廊将连通云南同孟、印、缅三国,当前有北、中、南线和伊洛瓦底江陆水联运四条走廊可供选择,可以从缅甸皎漂和仰光、孟加拉国达卡、印度加尔各答等港口城市进入印度洋。孟中印缅经济走廊将大幅缩短中国西南内陆地区进入印度洋的距离。走廊建成后,昆明到印度洋的最短距离变成2300多km,比从广西防城港到印度洋要近2000多km,对云南等地具有显著的经济效益(表1)。孟中印缅经济走廊的贯通,将推动该地区的一体化进程,将印度次大陆和中南半岛更为紧密地联系在一起,也使中国在南亚和东南亚地区的影响力大大增加,并最终形成基于区域经济合作的地缘格局。

#### 4.3 中尼印经济走廊

中国西藏自治区同印度、不丹、尼泊尔等国接壤,并且在宗教文化和民族风俗等方面有很高的同源性。吐蕃王朝统治期间(公元629-824年),西藏

地区就已经同南亚国家和地区进行了频繁的文化交流和贸易往来(陈继东,2003)。不过,受喜马拉雅山脉阻隔,较差的自然环境和中印边界争端等因素的影响,双方经贸往来和交往一直处于较低水平。印度是尼泊尔的最大贸易伙伴和重要援助国,但尼泊尔在政治外交方面经常受到印度的干扰。中尼从2009年开始建立全面合作伙伴关系,双边关系平稳发展,印度则是中尼双边交往的不稳定因素。

2014年,中国国务院发布《沿边地区开发开放规划(2014-2020年)》,明确提出要构建环喜马拉雅经济合作带,将西藏打造成面向尼泊尔、印度、不丹对外合作的前哨。中尼印经济走廊是在中巴和孟中印缅经济走廊取得初步进展之后,于2015年5月印度总理莫迪访问中国时,由中国领导人首次提出的倡议。倡议提出后,在不同场合得到了印度和尼泊尔的认可。

中尼印经济走廊可以将深处内陆的西藏同印度洋相连。由于拉萨同印度洋的直线距离只有500 km,因此该走廊可以比陆路入海节省超过3000 km(表1)。对于尼泊尔和印度而言,通过基础设施、商贸和文化交流建设,可以更好地激发该区域的经济活力,改善社会发展水平,并强化相互之间,以及同中国的合作关系,对于中、尼、印三方而言都是大有裨益的。

#### 4.4 中国—中南半岛经济走廊

中南半岛是沟通东亚大陆与群岛之间的桥梁,由七个国家组成,即越南、泰国、老挝、柬埔寨、缅甸、马来西亚和新加坡,均为东盟成员国。中南半岛北靠中国、南接马六甲海峡,东临南海、西靠印度洋的地理位置使其在全球地缘战略格局中占据着重要的位置,是中国南部地缘政治的“缓冲地带”,对于我国“周边外交”工作的开展和东南亚地缘战略的形成都有着重要的战略意义(王志民等,2013)。

中国—中南半岛国际经济走廊分别以中国的昆明和南宁为端点,向南贯穿中南半岛的越南、老挝、柬埔寨、泰国、马来西亚等国家,直达最南端的新加坡,大致形成西线和东线两条通道,是中国连接中南半岛的大陆桥,也是中国与东盟合作倡议的跨国经济走廊。从合作机制来看,中国与中南半岛的经济合作主要由以下机制汇聚而成:第一,世界贸易组织(WTO)的相关规则;第二,中国—东盟自由贸易区(东盟10+1)相关协议,其中包括中国与东盟各成员国达成的自贸协定及其升级版;第三,由



亚洲开发银行主导的大湄公河次区域经济合作(GMS);第四,跨国次地区合作机制,例如,由中、老、缅、泰在四国毗邻地区构建的“黄金四角合作”机制,由中国提议的“南宁—新加坡”经济走廊,以及由越南2004年提出的覆盖北部湾,越南北部与中国云南、广西等地的“两廊一圈”合作机制,等等(李大陆,2012)。这些合作机制从不同层面和领域为中国同中南半岛的合作奠定了坚实的基础。在这种情况下,提出包含全部中南半岛国家在内的经济走廊的倡议也就顺理成章了。

中国—中南半岛经济走廊建成后,利用网状交通体系,可以将中国西南、马来半岛、南海和印度洋紧密地联系在一起,从而为中南半岛一体化发展做出贡献。云南、广西等中国内陆省份也可以通过经济走廊直接进入印度洋,比从南海绕道马六甲更加便捷和安全。随着东盟一体化进程的加速和在国际事务中地位的提升,中国—中南半岛经济走廊必将在区域一体化和促进区域互联互通和经济社会发展方面发挥更大作用。

#### 4.5 克拉运河

克拉运河位于中南半岛南端马来半岛的低洼狭长地带,东临太平洋的泰国湾,西濒印度洋的安达曼海,距离泰国首都曼谷约600多km。克拉运河最窄处50 km,最宽处190 km,最高海拔70 m,适合人工开凿连接两洋的运河。对东亚和中南半岛国家而言,运河预计比马六甲海峡近1000多km,缩短

航程3~4天(毛汉英,2014)。

早在19世纪末,泰国曼谷王朝拉玛五世就有了开凿克拉运河来缩短亚欧之间贸易航程的设想。泰国政府于2000年后曾经一度非常热衷于开凿克拉运河,后来却转向建设地下输油管道,但也终因国内政治和国际局势等原因而搁浅。随着中国政府“一带一路”倡议的提出和中巴、孟中印缅经济走廊的推进,开凿克拉运河的提议又重新回到了人们的视野。

克拉运河同马六甲海峡密切相关,其建成必将对马六甲海峡造成分流,从而对海峡沿岸,特别是新加坡的地位和作用造成严重影响。克拉运河的开通可以作为中国对于马六甲海峡沿岸国家某种程度的制约。海峡开通后,上海和中南半岛地区的其他港口也将有可能作为中转港口而获得更多的发展机遇。

### 5 潜在印度洋通道的比较与前景

通道的比较与选择是个复杂的决策问题。除了建设投入和难度、还需要综合考虑地理环境、所在国态度、地区安全风险、沿线和区域产业结构以及通道的经济效益等方面因素。对于本文所提及的五条潜在的印度洋通道,我们也从以上几个方面进行分析(表2):

南亚与印度洋沿岸的东南亚国家总体而言同

表2 中国的印度洋通道的比较

Tab.2 Comparison of China's Indian Ocean passages

名称	建设进度	安全风险	所在国态度	国内需求
马六甲海峡	--	南海局势、美国霸权、海盗、非法移民、环境污染等	新加坡、马来西亚和印度尼西亚目前支持自由航行	沿海省份需求较多
中巴经济走廊	瓜达尔港已开港,多个早收项目启动;改造中巴公路,喀喇昆仑山脉路段建设和维护难度较大	喀喇昆仑地区地势险峻、地质脆弱、多地震滑坡等灾害、南部多洪旱灾害;巴北部和西部恐怖和部族势力猖獗	巴基斯坦高度支持走廊的规划建设	主要是新疆
孟中印缅经济走廊	国内段接近通车,境外段有待改造升级;南线属平原丘陵,难度较低,中北线道路新建和改造需穿过高山,难度稍高;河运需疏浚伊江河道	缅甸民地武问题;中印边界问题;罗兴亚人问题;翻越高黎贡山施工难度大;孟印缅境内气象灾害较多	孟加拉国高度支持、缅甸谨慎支持、印度态度谨慎	主要是云南,四川、重庆和贵州有一定需求
中尼印经济走廊	拉日铁路已于2014年通车;中尼公路拉萨至吉隆口岸连通,吉隆口岸至加德满都和加尔各答路段有待提升	翻越喜马拉雅山脉地震和泥石流灾害较多,地质风险较高;尼印关系变数较大	尼泊尔表态支持,但印度对中国有所防范,对尼泊尔钳制意图明显	主要是西藏
中国—中南半岛经济走廊	泰新铁路已通车。昆曼公路已于2013年通车,中老铁路2016年开工,预计2021年贯通	有一定的气象灾害风险	沿途各国均表示支持	主要为云南和广西、广东、贵州、湖南等有一定需求
克拉运河	未动工	灾害较少;存在水体污染的可能性	泰国对于是否开发态度仍不明确	沿海省份需求较多

中国较为友好,地缘经济政治关系极为密切,但也存在一定的政治风险,比如,中国与区域内部分邻国在领土和领海主权划界方面的纠纷就是一个极大的负面因素。由于担心中国的崛起对其产生影响,印度对中国一直采取防范和警惕的态度,不利于孟中印缅和中尼印通道的规划和建设。此外,美国重返“亚太”以及联手日本、澳大利亚和印度炮制所谓“印太”战略引起的各国对于平衡同中国与美国之间关系的需要,也会对通道的选取和建设产生影响。

从建设方面而言,中巴经济走廊无论在陆路距离、沿线地质条件还是安全风险方面都不具优势。但对于新疆而言,巴基斯坦是距离最近的出海口,而且由于中巴友谊、巴方发展经济,以及中方发展南疆从而从根本上消除恐怖主义生存土壤的需要,中巴经济走廊最先取得成效也在情理之中。不过,从长远来看,中巴经济走廊还面临着几个方面的挑战:一是来自伊斯兰极端势力和西部部落地区的恐怖袭击;二是来自印度的地缘政治压力;三是瓜达尔港还面临伊朗及中东港口的竞争风险。如何应对这些挑战,将极大考验中巴双方各个领域的工作。

孟中印缅经济走廊由于涉及到的国家较多,而且由于美日等对中方项目的阻击、缅甸的民间地方武装(民地武)、罗兴亚人、中印边界争端以及印度东北邦与印度中央政府不和等因素,使得该通道的推进并不顺利。从通道建设而言,云南省内已经将高等级公路修到了瑞丽、章凤和腾冲等边境口岸,而境外段的工程建设难度和风险都不大。因此,在政治环境允许的条件下,该通道也可能取得较大的推动。随着缅甸民主化改革的推进、印度加强“向东看”的战略步伐,中印关系从对抗走向务实合作,以及中印改善边界安全的努力,孟中印缅经济走廊的步伐将逐渐加快。不过,由于印度不可能放弃对中国的警惕,其对于孟中印缅经济走廊的态度也在很大程度上决定了走廊的成败。中国应该本着“求同存异”的态度和原则,逐步同印度化解分歧,增进信任,才能在孟中印缅和中巴经济走廊中有所成就。从目前来看,随着中缅原油管道工程宣告正式投入运行,孟中印缅经济走廊转变为中缅经济走廊的可行性较大,而且基本上也达到了印度洋通道的预期目标,因此将是中缅双方近期的重点方向。

中尼印经济走廊对于推动西藏地区向南亚开放,改善沿线地区民众的生活水平,推动藏区的文

化和宗教发展都有着积极的意义。在2014年尼泊尔地震后,走廊获得了较快推进,特别是随着中巴经济走廊的推进,尼泊尔表现得更为积极。但与此同时,由于中印地缘政治关系的敏感性以及印度对于防止中国影响力扩散的警惕性,尼泊尔在同中国交往时往往会面临来自印度的较大压力,这对于走廊的推进会产生一定的阻力,加上青藏高原复杂的地理地质条件和脆弱的生态环境,要实现经济走廊的贯通,仍有非常多的工作。

对于中国—中南半岛经济走廊而言,从定位来看,如果单纯为了避免通行马六甲海峡,那么在中南半岛建设3000多km的公路或者铁路对于通道本身的意义并不大,从性价比而言反而不如传统的马六甲航线或者从昆明到仰光或者皎漂港的通道。而且,加上途径四五个国家,通道的建设投入和通行效率都要大打折扣。因此,从当前的情况来看,中国—中南半岛经济走廊更大的意义在于推动中国同中南半岛国家的区域一体化进程,而构建新的印度洋通道只是其中的一个副产品。从这个角度来看,要实现该通道,需要中国在多个国家深入推进,也需要相关国家的积极配合。

克拉运河目前仍然不具有可行性,其劣势包括:一是从距离上来看,通过克拉运河通往印度洋和波斯湾所节约的路程有限,如果通往波斯湾,节省的距离大约只有900km,因此性价比不算高;二是距离新加坡近,国际贸易、金融、物流运输和服务业等方面面临的同质化竞争会比较激烈,而且相比马六甲海峡,这里的地缘风险也不小;三是开通克拉运河面临着污染泰国赖以生存的旅游地,以及在一定程度上割裂泰国位于克拉运河南部已经有分裂倾向的地区,从而加剧国内分裂势力扩张的风险。因此相比较而言克拉运河并不具有较强的比较优势,中国政府也曾多次表态,暂时未考虑参与修建克拉运河。不过,其开发优势也是显著的,除了缩短东亚和东南亚国家进入印度洋的距离,利用克拉运河制约马六甲海峡沿岸国家的航运和港口服务业,从而影响其对华态度和国际以及区域战略,对中国而言应该是一件值得关注的战略选项。

总而言之,由于所处地理条件、国际关系、经贸水平等方面的不同,以上五条潜在印度洋通道对中国而言,各有特色,也各有侧重,发展条件不同,可行性也有较大差别。然而,如果能够将中国的西南和西北沿边开放同这五条入海通道紧密联系在一



起,统筹规划和配置资源,对于中国和沿线区域的空间发展策略和布局的形成都将形成极大的推动作用。

## 6 潜在印度洋通道的地缘环境影响

中国是世界上陆上邻国最多的国家。在14个陆上邻国中,有1个北冰洋沿岸国家、8个内陆国、2个太平洋沿岸国家和3个印度洋沿岸国家。面对复杂的国际国内形势,中国政府在2013年第一次周边外交工作座谈会就确定了周边外交的战略方针,并提出了“亲、诚、惠、容”的新外交观。周边国家随之成为我国外交工作的重中之重。潜在的印度洋通道对于南亚和东南亚的地缘影响主要表现在如下方面:

### 6.1 对地缘经济的影响

交通基础设施落后和经济发展水平不高,是我国新疆、西藏、云南、广西等沿边地区以及南亚和东南亚多数国家经济社会发展的共同特点。以经济走廊为抓手的印度洋通道建设对区域而言具有以下影响:第一,通过资源的重新布局和优化配置,形成新的区域经济增长极,从而显著提升地区的互联互通水平,并推动经贸和工商业发展。第二,对我国而言,可以将边疆地区变成改革开放和对外交往的前沿阵地,通过外向型经济发展,大大提升我国西南和西北地区的投资效率和发展水平,最终建成全方位的开放格局和经济深化发展版图。第三,为我国倡议成立的亚洲基础设施银行(亚投行)和丝路基金提供具体抓手和运作模式。亚投行的第一笔贷款就是投向中巴经济走廊的早期收获项目,未来在印度洋通道方面的投资和项目也会逐渐增加。第四,对于沿线国家和地区而言,通道建设将大大提升交通等基础设施水平,充分依靠中国的先进技术和经济模式,利用本地的自然资源,将极大改变区域的生产力发展模式和布局,提升经济社会发展水平,最终在东南亚和南亚地区形成全新的区域经济格局。

### 6.2 对地缘政治的影响

中国通往印度洋的这些潜在通道,可以连接南亚以及中南半岛上的所有国家,其中包括中国的6个陆上邻国,对区域地缘政治的影响显著。这种影响主要表现在四个方面:首先,为我国“一带一路”倡议提供明确的方向和实施路径;第二,通道的建

设和通行将在很大程度上打破沿线国家形成的在中美等大国之间形成的大国平衡的态势,从而产生新的区域地缘格局;第三,通过通道建设,有效推动通道及周边国家与地区之间矛盾的缓解,消除区域紧张局势;第四,通道往往推动区域合作机制和平台建设,从而可以增进相互交流并提升政治互信。由于东盟正在打造以政治安全、经济和社会文化为三大支柱的东盟共同体,利用经济走廊或者通道建设,为东盟一体化提供助力,也为广大发展中国家和地区起到了良好的示范作用。特别是一些南亚国家,目前仍然处于相互防范的阶段,相信经济走廊的建设以及同中国的合作可以起到良好的润滑剂和催化剂作用,推动各国建立互信、合作共赢。

### 6.3 对地缘安全的影响

从地缘安全角度而言,新通道主要有以下方面的影响:第一,有效化解美国的遏制对我国西太平洋和南海的安全压力,降低了同美国及其盟友的直接对抗风险;第二,通过同西南方向国家的合作和通道建设,可以为我国寻求新的发展空间和路径,并降低地缘安全风险。第三,通过推动经济发展,减少地区贫富差距、增强通道沿线各国政府公信力和对地区的管控,避免恐怖势力、分裂势力和地方武装势力对民众和政府的威胁;第四,新的印度洋通道建成后,可以在一定程度上缓解马六甲海峡的交通负担、安全风险和环境压力。第五,新的印度洋通道会在一定程度上强化印度对中国的防范和围堵。印度一直视印度洋为其势力范围,因此,中国在该地区影响力的扩大不可避免会受到印度压制和抵抗,对地区的地缘安全形成一定的威胁,需要做好对印工作、避免战略互斥。同时,在通道建设和维护过程中,对于通道的风险管控需要相应加强,避免恐怖分子和分裂势力渗入。另外,也需要加强对青藏高原、湄公河沿岸等脆弱地区的生态环境保护,避免项目建设对生态安全屏障的破坏。

## 7 讨论与结论

本研究重点探讨了中国现有及潜在印度洋通道及其地缘环境影响。在当前的时代背景下,随着我国新型周边外交工作的展开和“一带一路”倡议的推进,潜在的印度洋通道可以同我国的经济外交和全球治理理念相衔接,并且与我国周边地区区域一体化发展趋势相契合。因此,规划建设新的印度

洋通道有助于提升中国在东亚、东南亚和南亚的地位、提升同各国的关系,提高其民众对中国发展及其模式的认可,以及强化相关国家同中国经济的融合发展。特别是随着中国的崛起,美国的遏制步伐加快,新的印度洋通道对于中国能否摆脱美国的遏制、形成新的经济增长极以及维护经济发展的成果,具有重要意义。

潜在通道沿线国家和地区发展水平普遍较低且内部发展不均衡问题严重,各国对于经济发展和民生改善都有着强烈的需求。通过经济走廊的方式将沿线地区更紧密地联系起来、优化资源配置效率、传递经济发展的资讯和理念,以及激活经济发展动力的模式,改善区域发展面貌,也是各国政府和民众的殷切期望。因此,各国总体上都对这几条经济走廊寄予厚望,对于中国的倡议表现出支持态度,这些都是中国所期望看到的。

总而言之,印度洋通道是关乎中国经济发展、资源安全、通道安全和国内外空间布局的“生命线”,在当前的时代机遇和挑战下,需要中国逐步构建涵盖基础设施、经贸、安全和人文交流等领域的印度洋战略,积极探索潜在通道并通过各种方式确保其建成、畅通和安全;与此同时,以通道的建设和运行为抓手,提升同沿线国家的关系、加强同该区域国家和地区在经贸、农业、科技、基础设施、社会、文化等领域的务实合作与协同发展,从而实现中国同东南亚和南亚地区国家的和谐共处与合作共赢。

## 参考文献(References)

陈继东. 2003. 西藏开拓南亚市场及其特殊性研究[M]. 成都: 巴蜀书社. [Chen J D. 2003. Xizang kaituo Nanya shichang jiqi teshuxing yanjiu[M]. Chengdu, China: Bashu Press.]

陈利君. 2015. 孟中印缅经济走廊与“一带一路”建设[J]. 东南亚南亚研究(4): 54-62, 109. [Chen L J. 2015. BCIM Economic Corridor and the Construction of "One Belt, One Road"[J]. Southeast Asia Study, (4): 54-62, 109.]

谷树忠, 成升魁等. 2010. 中国资源报告: 新时期中国资源安全透视[M]. 北京: 商务印书馆. [Gu S Z, Cheng S K. 2010. China resource report: Perspective on China's resource security in new development phase[M]. Beijing, China: The Commercial Press.]

郭业洲. 2016. "一带一路"跨境通道建设研究报告(2016)[EB/OL]. 北京: 社会科学文献出版社. [Guo Y Z. 2016.

Annual Report on the "Belt and Road" Trans-border gateways construction (2016) [EB/OL]. Beijing, China: Social Sciences Academic Press.]

国家发改委, 外交部, 商务部. 2015. 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[EB/OL]. 北京: 外文出版社. [National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Commerce of China. 2015. Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road[EB/OL]. Beijing, China: Foreign Languages Press.]

李大陆. 2012. 中国与中南半岛国家经济合作的地缘战略意义[J]. 兰州学刊, (12): 181-186. [Li D L. 2012. Geopolitical strategic value of China's economic cooperation with Central South countries[J]. Lanzhou Academic Journal, (12): 181-186.]

李国选. 2014. 南海问题与中国南部地缘安全[J]. 中国石油大学学报: 社会科学版, 30(4): 42-48. [Li G X. 2014. The South China Sea issue and China's geopolitical security in the south[J]. Journal of China University of Petroleum: Edition of Social Sciences, 30(4): 42-48.]

李剑, 陈文文, 金晶. 2014. 印度洋海权格局与中国海权的印度洋拓展[J]. 太平洋学报, 22(5): 68-76. [Li J, Chen W W, Jin J. 2014. Sea power structure and China's maritime power expansion in the Indian Sea[J]. Pacific Journal, 22(5): 68-76.]

刘卫东. 2015. "一带一路"战略的科学内涵与科学问题[J]. 地理科学进展, 34(5): 538-544. [Liu W D. 2015. Scientific understanding of the Belt and Road Initiative of China and related research themes[J]. Progress in Geography, 34 (5): 538-544.]

陆大道. 1988. 区位论及区域研究方法[M]. 北京: 科学出版社. [Lu D D. 1988. Locality theory and regional research methodology[M]. Beijing, China: Science Press.]

陆大道, 杜德斌. 2013. 关于加强地缘政治地缘经济研究的思考[J]. 地理学报, 68(6): 723-727. [Lu D D, Du D B. 2013. Some thoughts on the strengthening of geopolitical and geo-economic studies[J]. Acta Geographica Sinica, 68 (6): 723-727.]

陆卓明. 2010. 世界经济地理结构[M]. 北京: 北京大学出版社. [Lu Z M. 2010. Economic geographical structure of the world[M]. Beijing, China: Peking University Press.]

毛汉英. 2014. 中国周边地缘政治与地缘经济格局和对策[J]. 地理科学进展, 33(3): 289-302. [Mao H Y. 2014. Geopolitical and geo-economic situation in the surrounding areas and China's strategies[J]. Progress in Geography, 33 (3): 289-302.]

- 钱忠礼. 2010. 马六甲海峡安全机制及其特征分析[J]. 世界经济与政治论坛, (3): 118-125. [Qian Z L. 2010. Analysis of the security mechanism and characteristics of Malacca Strait[J]. An Forum of World Economics & Politics, (3): 118-125.]
- 任佳, 王清华. 2014. 构建新南方丝绸之路参与“一带一路”建设[J]. 云南社会科学, (3): 1-6. [Ren J, Wang Q H. 2014. Goujian xin nanfang sichou zhilu canyu "Yidaiyilu" jianshe [J]. Yunnan Social Sciences, (3): 1-6.]
- 史春林, 史凯册. 2014. 马六甲海峡安全问题与中国战略对策[J]. 新东方, (2): 6-11. [Shi C L, Shi K C. 2014. Security issues in the Malacca Strait and China's strategy [J]. New Orient, (2): 6-11.]
- 宋德星, 白俊. 2009. "21 世纪之洋": 地缘战略视角下的印度洋[J]. 南亚研究, (3): 31-45 [Song D X, Bai J. 2009. "The Ocean in the 21st Century": A study of the Indian Ocean from a geo-strategic perspective[J]. South Asian Studies, (3): 31-45.]
- 唐翀, 李志斐. 2012. 马六甲海峡安全问题与中国的政策选择[J]. 东南亚南亚研究, (3): 6-12, 92. [Tang C, Li Z F. 2012. Malacca Strait security issue and China's strategic choices[J]. Southeast and South Asian Studies, (3): 6-12, 92.]
- 王志民, 赵崔莉. 2013. 开放视域下的中国地缘环境新态势[M]. 北京: 时事出版社. [Wang Z M, Zhao C L. 2013. China's new geopolitical environment status under an open perspective[M]. Beijing, China: Current Affairs Press.]
- 张芑菲. 2015. 印度洋通道安全对中国的重要意义及面临的挑战[J]. 江南社会学院学报, (1): 15-21. [Zhang F F. 2015. The security issue in the Indian passage, its significance and challenges[J]. Journal of Jiangnan Social University, (1): 15-21.]

## Indian Ocean Passages and their geopolitical impacts on China

WU Liang, QIN Qi, ZHANG Dan, CHENG Shengkui

(Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, CAS, Beijing 100101, China)

**Abstract:** The Indian Ocean Passages (IOPs) have been regarded as the lifeline for China's energy and resources access, trade, as well as communication and cooperation with South and West Asian, African, and European countries. With the reshuffle of geopolitical power of the United States in the Asia-Pacific region and the shift of China's geopolitical position with its neighbors, China is in great need of reducing its dependence on the traditional IOPs through the South China Sea and the Malacca Strait and exploring alternative IOPs to leverage its geopolitical risks in these regions, improve domestic economic development pattern, push for further opening-up and development in the border areas in Southwest China provinces, and promote cooperations with Indian Ocean countries. This study offered a preliminary definition and analyzed the characteristics of a passage, summarized current and potential passages in the Indian Ocean, analyzed the strategic value, future prospect, and geopolitical impacts of potential passages for China, and provided novel perspectives and insights for the building of China's Indian Ocean strategy as well as the implementation of the Belt and Road Initiative.

**Key words:** Indian Ocean Passage(IOP); the Belt and Road Initiative; geopolitical impacts; Malacca Strait