

# 从史迪威公路重开看中缅印自由贸易区构建

韩继伟 张任之

(兴义民族师范学院 贵州 兴义 562400)

【内容摘要】“二战”时期的史迪威公路,被誉为“远东抗战生命线”,为中国抗战和世界远东地区的反法西斯战争发挥了重要作用。目前,重开这一积淀着悠久历史的通道,变昔日的生命线为经济新动力线,对中缅印三国的区域合作有着非常重要的现实意义。随着经济全球化和区域经济一体化进程的不断加快,建立双边或多边自由贸易区成为许多国家参与竞争、提高竞争力的重要途径。作为史迪威公路所连接的中缅印三国,近年来在经济发展上都取得了显著的成绩,三国之间的贸易额不断增加,而史迪威公路的即将重开为中缅印三国经济合作的进一步深入以及在区域经济一体化的背景下建立三国自由贸易区提供了桥梁与合作的纽带。

【关键词】史迪威公路 中缅印 区域经济一体化 自由贸易区

中图分类号:F74

文献标识码:A

文章编号:1007-9106(2011)12-0053-04

史迪威公路是抗战后期由史迪威将军主持修建而得名,是当时境外连接中国唯一的陆上国际通道。它从印度阿萨姆邦的利多镇经缅甸北部到密支那,从密支那又分为南北两线与滇缅公路相接,经昆明、“24道拐”直至战时“陪都”重庆的一条国际战略大动脉,被誉为“陆上的苏伊士运河”,为中国抗战和世界远东地区的反法西斯战争发挥了重要作用。抗战胜利后,印度东北部的阿萨姆邦与缅甸的跨境活动受到限制。<sup>[1]</sup>史迪威公路最终被废弃。1988年缅甸宣布对外开放,为史迪威公路的重开创造了条件。2007年由中出资修建的腾密公路全线通车。2010年在印度加尔各答召开的“第五届印度东北商务峰会”上,缅甸外交部长吴年温在发表演讲时称缅甸政府正在整修密支那到大奈的道路。2010年初,印度边境道路组织目前正投资50亿卢比,在印度东北部修建与史迪威公路相联系的路网。

经济全球化和区域经济一体化是当今世界发展的趋势和潮流,而区域经济一体化是发展中国家应对经济全球化的一种手段,因为“经济区域主义是民族国家对共同的政治问题和高度相互依存同时又充满竞争的世界经济做出的经济反应”。<sup>[2]</sup>作为史迪威公路所连接的中缅印三国,都是典型的发展中国家。三国早在“丝绸时代”就开始了贸易往来,关系可谓渊源流长。20世纪80年代末,缅甸宣布对外开放,中印关系也有了实质性的改变,中印经贸合作与发展颇具潜力。2010年初,中国-东盟自由贸易区开始启动,缅甸作为新东盟国家将在2015年与中国正式结为自由贸易区,印度与东盟之间2009年签订了《货物贸易协议》,并于2010

年初正式生效,标志着印度-东盟自由贸易区建设向前跨进了一步。本文拟就史迪威公路的即将重开对中缅印自由贸易区构建的推进和催化作用进行分析和探讨。

## 一、史迪威公路的重开

在世界近现代史交通史上,很少有这样一条公路,在极短的时间内建成,曾对中国抗战和世界反法西斯战争发挥过重要作用,而其作为国际公路的存在又是如此的短暂,它就是连接着中缅印三国的史迪威公路。

当年,数万中美工程部队官兵和10余万中缅印劳工在中缅印的原始森林和大山之中用血泪和汗水铸就了这条有着“远东抗战生命线”之称的国际公路。通过这条用血肉之躯铺垫的生命线,二战盟国成功突破了日军的封锁圈,将大量战略物资从印缅两国源源不断运往中国战区,极大地支持了中国抗战,并为世界反法西斯战争的最后胜利做出了卓越贡献。

“二战”之后,随着大英帝国的衰落,印度、缅甸纷纷独立,各自为政,致使该地区支离破碎。印缅之间的跨境经济活动受到限制,中国与缅甸也隔成了“两个世界”,特别是跨越缅甸伊洛瓦底江的密支那大桥人为的拆除,标志着“二战”期间曾有“输血管”之称的史迪威公路最终被废弃。

60多年后,这条公路再次成为与时间赛跑的地方。随着中缅印三国为寻求进一步推进双边贸易,在“二战”期间曾戮力与共的三国正在合力重建这条具有历史意义的公路。早在1998年5月,东北部各邦首席部长聚会,向新德里发出呼吁,要求重新开通原先的史迪威公路,以便为东北地

\* 本文为贵州省优秀科技教育人才省长专项资金项目(社会科学类)“重开史迪威公路的多视角分析”阶段性成果之一,项目编号:黔省专合字2010-114号。

\* 作者简介:韩继伟(1965—),男,兴义民族师范学院政史系副教授,历史学硕士,研究方向为世界史、“二战”史、国际政治和世界经济;张任之(1977—),男,兴义民族师范学院经管系讲师,经济学硕士,研究方向为区域合作。

区同缅甸、中国西南地区以及东南亚国家进行跨国贸易提供方便。他们认为,沿着国际边界进行贸易会给这一本来是骚乱遍地和经济落后的地区迎来一场“经济上的革命”,重开这一公路能够使东北地区成为东南亚国家与印度进行自由贸易的活动中心和通向南亚各经济中心的门户。1999年“孟中印缅论坛”成立时,四国曾计划修复史迪威公路,并将其作为亚洲公路铁路网建设的一部分。当时,由于中印关系受到了印国内保守派的干扰,该计划一直没能实施,直到2004年印国内对重修史迪威战略公路的想法又被人提起,但缅甸边贸部长要求印度暂缓考虑重修史迪威公路计划。2005年中国云南商业代表团访问印东北部的阿萨姆邦,展开经贸交流,当时的中印双方都注意到了史迪威公路的战略意义。2007年印度出台了新的“东北工业和投资促进法”,吸引15家泰国公司投资印度东北的基础设施、IT产业以及旅游领域,投资50亿卢布修建与史迪威公路相关的路网,以此来加强印东北与中国、东南亚之间的联系。

史迪威公路的巨大潜力也同样引起中缅两国的高度重视。中国对史迪威公路的国内部分极为重视,目前,重庆至贵阳段的渝黔高速以及属于320国道的贵阳至保山段早已通车,云南省地方政府对史迪威公路昆明至保山、腾冲路段不断进行升级改造,并主动帮助缅甸重修腾密公路,以解决史迪威公路全线贯通的最大困难。

2010年1月8-9日,“第五届印度东北商务峰会”在印度加尔各答举办,缅甸外交部长吴年温(U Nyan Win)在发表演讲时称“中国会成为印度东北部最大的市场。事实上,穿越克钦的史迪威公路是连接印度东北部地区和中国的最短路线。因此,我们认为,如果货物能够从印度东北部经过史迪威公路被运往中国,那么它们能够在很短的时间内到达目的地”。目前,云南建工集团与缅甸政府支持的Yuzana集团共同承建密支那至班哨二级公路改建工程。

史迪威公路是连接中缅印三国最便捷的通道,是中国走向南亚大市场 and 印度走向东亚和东南亚两大市场的最便捷、最具吸引力的陆路大通道。印度阿萨姆邦交通部长P哈扎里卡(Shri Prodip Harzarika)曾说:“开通史迪威公路也不仅仅是对印度东北部的经济有利,陆路交通一旦发展起来,印度东北部就会发展成为整个印度次大陆很重要的中枢。利用印度东北部通道的战略性地理位置对于东南亚经济也是非常有利的。中国东部和东南亚南部拥有价廉物美的商品生产基地,通过这条通道把中国东部和东南亚南部连接起来,也就把这些生产质优价廉产品的生产基地与印度广大的市场以及南亚区域合作联盟(SAARC)其他国家的市场连接起来了。”<sup>[3]</sup>“史迪威公路的重新开放会增加印度东北部地区同这些国家之间的贸易量,而且可能很快就使该地区与公路沿线的缅北和中国西南成为一个自由贸易区。”<sup>[4]</sup>

## 二、中缅印自由贸易区构建的历史机遇

作为正在迅速发展的大国,中印两国都把发展经济放在头等重要的战略位置上,都将21世纪的前20年看作实现国家现代化和民族复兴的战略机遇期。而作为中印两大国之间的缅甸,处于东亚、东南亚和南亚三个大陆的地理交

汇点上,战略区位极其重要,属于典型的后现代国家,更是把经济发展作为其第一要务。目前,三国之间,政治上,中印、中缅相继结为战略合作伙伴关系,印缅合作全面展开,经济上,经贸合作快速发展。“二战”时期曾对中国抗战和世界远东地区的反法西斯战争发挥过重要作用的史迪威公路即将全线重开,这对亟待经济发展的中缅印三国来说是一次千载难逢的好时机。重开的史迪威公路显然是三国经贸合作与经济牵手的桥梁,但目前中缅印三国的经贸合作水平仍处于较低的水平,与三国经济发展的规模和速度不协调。因此,三国之间需要更高水平的经贸合作——建立自由贸易区,毋庸置疑,即将重开的史迪威公路将成为三国自由贸易区构建的突破口和催化剂。

(一)日益健康的三边政治关系为三国自贸区的建立创造了良好的政治环境

近年来,中缅印三方高层频繁互访推动了三方关系的稳步发展,并取得了明显的成效,为构建中缅印自由贸易区创造良好的政治环境。2005年中国国家总理温家宝访印,两国同意“建立面向和平与繁荣的战略合作伙伴关系”,标志着中印关系进入了新的发展时期。2006年11月,胡锦涛主席对印度进行国事访问,进一步深化和巩固了中印战略合作伙伴关系。2008年1月,印度总理辛格对中国进行正式访问,双方签署了《中华人民共和国和印度共和国关于二十一世纪的共同展望》。2010年温家宝总理在中印建交60周年之际访问了印度,并确定2011年为中印友好年,表明中印关系又前进了一步。中缅两国领导人互访频繁是中缅政治关系的显著特点之一。2000年以来,中国国家领导人胡锦涛、江泽民、李长春、习近平等先后访缅。2010年,中缅共同纪念两国建交60周年,中国国务院总理温家宝对缅甸进行正式访问。2011年5月,缅甸总统吴登盛对中国进行了友好访问,两国元首一致同意,顺应形势发展需要,把两国关系提升为全面战略合作伙伴关系。印缅关系从2000年开始也进入了一个快速发展时期。2003年,印度副总统谢卡瓦特对缅甸进行了官方访问,这是自1987年甘地访缅16年以来最高级别的印度领导人访缅。2004年,缅甸最高领导人、和发委主席丹瑞大将对印度进行了为期6天的正式访问,这也是缅甸国家元首24年来首次访问印度。2006年,印度总统卡拉姆访问缅甸,双方在诸多问题上达成共识并签署了重要合作协议。2008年,缅甸副大将、总理吴登盛访印,双方就加拉丹多式运输交通项目达成一系列协议,这对印度开发印东北部地区具有重要意义。中缅印三边良好的政治关系成为构建中缅印自由贸易区的重要保障。

(二)蓬勃发展的三方经贸为三国自贸区的建立奠定了坚实的经济基础

2000年以来,中缅印三边经贸关系得到较快发展。目前,中国成为印度最大贸易伙伴,同时,中国也是缅甸最大的贸易伙伴国和最大的投资国。<sup>[5]</sup>印度是缅甸第四大贸易伙伴,缅甸也是印度油气资源的重要来源国,不论从三方经贸合作的发展速度、中印之间的相互投资以及中印两国在缅甸的投资,还是三国战略区位的毗邻度来看,这些都为缅甸建立自贸区创造了条件。

### 1.中缅印经贸合作快速发展

随着三国之间经济的不断发展,三国之间的经济关系愈加密切。据《中国统计年鉴》统计,三国 2008-2010 年经贸统计情况如下:

表一 2008-2010 年中缅贸易统计表

单位:亿美元 %

国别	年份和 增长率	2008	同比增 长率	2009	同比增 长率	2010	同比增 长率
	项目						
中国 与 缅甸	贸易总额	26.25	26.4	29.07	10.7	44.44	53.2
	中国出口 缅甸	19.78	16.4	22.61	14.3	34.77	54.3
	中国进口 缅甸	6.48	71.2	5.15	20(下降)	9.66	49.5

表二 2008-2010 中印贸易统计表

单位:亿美元 %

国别	年份和 增长率	2008	同比增 长率	2009	同比增 长率	2010	同比增 长率
	项目						
中国 与 印度	贸易总量	517.8	34	433.8	16.3 (下降)	617	42
	中国出口 印度	315.0	31.2	296.7	6.1 (下降)	408	31
	中国进口 印度	202.8	38.6	137.1	32.3 (下降)	208	38

表三 2008-2010 印缅贸易统计表

单位:亿美元 %

国别	年份和 增长率	2007/ 2008	同比增 长率	2008/ 2009	同比增 长率	2009/ 2010	同比增 长率
	项目						
印度 与 缅甸	贸易总量	10	15	10.5	12	11.94	26.1
	印度出口 缅甸	1.54	20	1.46	(下降)	1.94	28
	印度进口 缅甸	7.28	21	9.43	36	10	35

资料来源:根据《中国统计年鉴》(2008-2010)整理编辑

由以上三表可以看到,三国之间进出口贸易额基本上呈逐年上升趋势,2009 年由于受全球金融危机影响,三国之间的进出口都呈现出相对下降的趋势,但到了 2010 年,三国之间的贸易增长又恢复到快速增长的水平。2010 年,中印贸易总额达到 600 多亿美元,中缅之间也将近 45 亿美元,印缅之间已突破 10 亿美元大关。2010 年 12 月,温家宝总理率领庞大的企业代表团访印,两国首脑同意进一步加强经济合作,双方有信心使双边贸易 2015 年达到 1000 亿美元。<sup>[6]</sup>

2.中印双边投资以及中印双方在缅甸的投资发展势头均处良好状态

对外直接投资或利用外资是一国发展经济的重要途

径。近年来,中印双向投资呈现逐年上升的趋势,且投资领域不断拓宽。中国对印投资主要集中在电子、通讯和轻工等方面。印度对中国的投资项目则主要涉及冶金、电器、医药和油墨等。2006 年至今,印度对中国投资累计已超过 3 亿美元,而中国对印度投资累计达到 2.5 亿美元。2008 年中国对印度的投资更是创下新高,当年达到 5000 万美元。<sup>[7]</sup>此外,两国企业间的相互投资也十分引人注目。印度的一些大型 IT 企业,如塔塔集团、信息系统技术公司等都在中国设立研发中心。与此同时,中国企业也积极实施“走出去”战略,如海尔、华为等大企业都积极参与印度相关基建工程的竞标,主要集中在电站、电信和地铁等领域,印度已成为中国最重要的海外承包工程市场之一。<sup>[8]</sup>中印两国在缅甸的投资主要集中在水电和油气开发两大领域。在水电建设方面,中国占绝对优势,印度的类似活动并不多。印度在缅甸水电的投资项目仅有两个,而中国在缅甸的水电投资项目呈遍地开花之势。中印两国在缅甸的油气投资呈现一定的竞争态势,但目前基本上被两国理性地限制在正常的商业竞争范围内。<sup>[9]</sup>

(三)相邻的地缘关系,为深化三国贸易合作、建立自由贸易区提供了便利条件

国际关系中的区域一体化或区域集团化,是冷战后与经济全球化发展相得益彰的一个显著特征。“地理上邻近是区域一体化的重要方面,地理邻近为国与国之间建立自由贸易区提供了便利。”<sup>[10]</sup>高昂的运输费用增加商品的成本,使之失去价格竞争优势,而长途运输过程中复杂多变的气候可能使商品变质,使之失去品质竞争的优势。同时,地理上邻近的国家,尤其是地缘相邻区域的居民,“山河同源,山脉同缘”,文化背景相似,宗教信仰相同,生活方式和行为方式极为雷同,从而有利于相互间的通商往来。中缅印三国相互毗邻,史迪威公路贯穿三国的毗邻地区,即印度的东北地区、缅甸的北部地区 and 中国的西南地区,史迪威公路的即将重开,可以把中国西南地区与东南亚的新兴生产基地以及印度、南亚其他国家的广大市场连接起来,从而成为中缅印自由贸易区建立的纽带和桥梁。

(四)孟中印缅经济合作论坛机制为中缅印自贸区的建立奠定了组织和机制基础

孟中印缅经济合作论坛机制(BCIM)诞生于 20 世纪 90 年代,最初由中国云南学术界提出,并得到印缅孟响应的一个具有重要意义的合作构想。1999 年四国在昆明举行了首次孟中印缅地区经济合作大会,共同签署了《昆明倡议》,旨在通过各国的努力,在平等互利、持续发展、比较优势的原则下,加强联系,促进最大可能的经济合作。此后,每一两年轮流在各国举行,至此,孟中印缅地区经济合作论坛机制形成。该合作论坛自成立至今已召开了九届,对四国在经济合作中出现的各种问题进行了探讨和梳理,特别对制约四国经济发展瓶颈的交通问题,几乎每届都会涉及,对建设第三欧亚大陆桥西南通道的有关思考即史迪威公路的重开问题,已取得各方的一致同意,现该问题已由学术层面上升到政府层面,史迪威公路即将由昔日的生命线变为现在的经济线。



### 三、中缅印自由贸易区构建的突破口——史迪威公路的重开

目前,以自贸区为主的区域经济一体化,是世界经济发展的一个最新潮流。近年来,中缅印三国之间,政治发展日益健康,经贸合作高速发展,再加上经贸合作组织大力推进,从而为中缅印自贸区的构建提供了前提,创造了条件,而即将重开的史迪威公路则成为中缅印自由贸易区构建的突破口和催化剂。

1911年,英国人HR戴维斯出版了《云南 连接印度和扬子江的链环》一书,一个世纪以来,中印的陆上通道还是一个未实现的梦想。20世纪90年代以来,随着中缅印这一地区区域和次区域合作的加强,中缅印(孟)经贸合作将使这一梦想变为现实。而中印的陆上通道——即将重开的史迪威公路则加速了这种可能。史迪威公路所连接的印东北地区、缅北地区和中国西南地区是目前世界上经济较为落后的地区,它地处偏远,深居亚洲内陆,远离出海口岸和世界经济发展的中心,长期以来一直作为经济发展的死角——一个封闭性极强的地域单元而存在,虽然该地区对印度或中国来说是边远地区,但它处于东亚、南亚和东南亚三大区域的中间地带,是三大区域的结合点和衔接处,也是南亚、东南亚和中国经济交往的前沿地带。印度外长穆吉克曾说,随着从国家中心主义向互相依赖和全球化与地区合作机制的转换,印度意识到东北地区作为通向东亚和东南亚大门的地缘经济潜力。笔者相信,该地区与跨境市场的逐渐一体化,东北各邦能够成为印度经济与世界上毋庸置疑的增长最快最有活力地区之间的桥梁。<sup>[1]</sup>缅甸天然就有连接南亚和东南亚的纽带作用。中国西南地区的区位优势就在于它处在印度洋和太平洋的结合部和交汇处,是连接南亚、东南亚和中国的陆地桥梁,是孟加拉湾国家进入中国市场的最佳通道。史迪威公路所连接和辐射地带有30多亿人口,占世界总人口的50%以上,如能沟通这三大市场,其地缘优势将显示特有的魅力。而即将重开的史迪威公路将沟通这三大区域和三大市场,彻底扭转该地区发展的“沉寂”状态,成为三亚各国经济联系和经济合作的活跃地带。目前中印间的贸易往来主要经过湛江-马六甲海峡-印度洋航线完成,而经过史迪威公路,中印贸易将大大由6000公里缩至1500公里左右,“一旦史迪威公路重新开通,印度东北部和缅甸北部将直接与中国的商业中心、中国西南地区以及云南省会昆明市连接起来,阿萨姆距云南昆明只有1079英里。由于经济繁荣的中国南部、东南亚以及印度大陆将紧密地连接在一起,印度和缅北整个地区的经济将会发生巨大的变化。”<sup>[2]</sup>这就为中缅印建立更高水平的经贸合作即构建自由贸易区找到了突破口。

早在2005年中印两国就双边自由贸易区问题进行了研究,中印自由贸易区的计划已经过专家的讨论通过,正在报政府审批过程中。印度工商联合会主席康瓦尔在博鳌亚

洲论坛上表示,在开放市场前,中印双方必须先做很多内部努力,要解决交通和互相增加透明度,这是目前双方最大的障碍。他认为,如果亚洲的市场相互开放的话,中国和印度的市场事实上比美国和欧洲大得多,但是有很多像交通问题、透明度问题、监管机制问题、关税壁垒问题都需要进一步解决。建立中印自由贸易区是适应双方贸易的需要,可以减少双方的贸易摩擦。2007年起,云南德宏州就开展了建立“中缅瑞丽-木姐跨境经济合作区”的研究,2008年又向省政府上报《关于争取国家批准建立中缅瑞丽-木姐经济合作区的请示》,2009年,“中缅密支那经济合作开发项目”项目由云南省设计院完成概念性规划。这些只是中缅印自贸区构建前的预备和热身,自贸区的构建将是一个长期的过程。中缅印自由贸易区建设涉及到很多相关的问题,但通道建设应是重中之重,史迪威公路的重开无疑为中缅印自贸区的构建解决了一个突破口问题。

### 四、结语

中缅印自由贸易区构建的一个重要任务就在于沟通东亚、南亚和东南亚的贸易往来。在自贸区构建的过程中,史迪威公路的重开无疑起到了促进和催化的作用,而大通道的通畅又相应促进了各方经贸的进一步合作与发展,从而为自贸区的构建奠定了基础。

### 参考文献:

- [1]印度阿罗恩·库马尔·萨玛,郭穗彦译.史迪威公路——中国西南与印缅孟贸易合作发展的断裂带[J].云南社会科学,2000,37(2).
- [2]Robert Gilpin. Global Political Economy: Understanding the International Economic Order, Princeton University Press, 2001, p. 10.
- [3]印度P.哈扎里卡,潘黎明译.史迪威公路——东南亚与南亚区域合作的生命线[J].云南社会科学,2000(2).
- [4]印度和平与冲突研究所、海燕(译).印度眼中的未来战略通道[N].世界报,2010-4-20(4).
- [5]缅甸]新光报,2011-5-29报道.中国商务网站.
- [6]谭中.温家宝访印促进中印伙伴关系发展[N].新加坡:联合早报,2010-12-20.
- [7]杨莉,杨光.中印经贸关系现状和发展分析[J].特区经济,2010(4):102-103.
- [8]华碧云.中印经济合作惠及两国人民[N].中国报道,2010(4):42-45.
- [9]陈继东,周任.中国和印度在石油供应来源上的竞争与合作动向[J].南亚研究季刊,2005(3):19.
- [10]季铸.世界经济导论[M].人民出版社,2003:41.
- [11]Speech by the Hon'ble Minister of External Affairs Shri Pranab Mukherjee at seminar on Look East Policy Shillong, 16 June, 2007.