

# 印度对“一带一路”的认知 及中国的政策选择\*

林民旺

**【内容提要】** 中国提出“一带一路”倡议后,受到了国际社会的广泛支持。在“一带一路”所辐射的地区大国中,印度的态度值得关注。作者主要从社会认知的角度,考察印度智库、媒体、学者对“一带一路”的基本看法以及对于印度是否应该加入中国“一带一路”的争论。从研究中可以发现,印度社会对“一带一路”的看法存在较大分歧。一方面,不少分析认为,“一带一路”将给印度经济发展带来重大机遇,印度需要把握良机;另一方面,有分析认为,“一带一路”是中国重塑亚太格局的大战略,将导致中国更大程度地进入印度的南亚“后院”,给印度带来长远的战略忧患。印度官方则采取了“没有态度”的表态,显示出印度谨慎应对的立场。基于印度的这一认知,作者提出了关于中国化解印度忧虑的基本思路,即寻求中印在南亚地区政策上的对接,尝试建立多边磋商沟通机制以及进一步发展彼此间的战略互信。

**【关键词】** “一带一路”;印度认知;中国大战略;政策对接;周边外交

**【作者简介】** 林民旺,外交学院国际关系研究所副教授,中国人民大学重阳金融研究院客座研究员,中国南海研究协同创新中心研究员。(北京 邮编:100037)

**【中图分类号】** D815 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1006-9550(2015)05-0042-16

---

\* 本文得到外交学院中央高校基本科研业务费专项资金项目“‘一带一路’建设中的印度因素”的资助。文中存在的错误与疏漏由笔者承担。

## 一 导言

中国共产党第十八次全国代表大会以来,新一届领导人在外交上采取了更加积极进取的姿态,加大了周边外交的工作力度。尤其值得关注的是2013年习近平主席分别在哈萨克斯坦和印度尼西亚提出了“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”(“一带一路”)倡议。这一倡议提出后,得到国内外各方积极响应,逐渐发展为中国的国家大战略,中央还为此专门设立了高规格的“一带一路”建设工作领导小组,并于2015年3月底的博鳌亚洲论坛上发布了《共建“一带一路”的愿景与行动》文件。

在推进这一战略的过程中,周边国家对“一带一路”的支持与否就成为观察其对中国崛起的态度的重要指标。换言之,支持“一带一路”的国家普遍认为,中国崛起带来的是自身的发展机遇,而犹豫或拒绝的国家则更明显倾向于认为对其构成了战略挑战。“一带一路”辐射中国周边的西、南、北三个方向,这些地区中的大国是否支持是影响这一战略推进的关键因素。“一带”提出之初,俄罗斯颇为谨慎,国内各方都表现得相当冷淡,甚至持质疑的消极态度。然而,乌克兰危机导致俄罗斯与西方关系整体下滑,使其对中国的战略需求得以提升,加上中国展开的增信释疑工作,很快就化解了俄罗斯的担忧。到2014年5月普京访华时,俄罗斯就明确表示“中方提出的建设丝绸之路经济带倡议非常重要,高度评价中方愿在制定和实施过程中考虑俄方利益。双方将寻找丝绸之路经济带项目和将建立的欧亚经济联盟之间可行的契合点。双方将继续深化两国主管部门的合作,包括在地区发展交通和基础设施方面实施共同项目”。<sup>①</sup>显然,俄罗斯的态度已经从消极质疑转变为积极参与。

印度的态度却显得颇为值得玩味。2014年9月14日至19日,习近平主席在出席上海合作组织成员国元首理事会第14次会议并对塔吉克斯坦进行国事访问后,展开了对马尔代夫、斯里兰卡、印度三国的国事访问。这是习近平担任国家主席后首次访问南亚,也是印度新总理纳伦德拉·莫迪(Narendra Modi)上台以来中国最高领导人的首次访问,对于勾画中印关系新局面、拓展中国西南周边外交新格局,都起到了积极的作用。在访问过程中,“一路”得到了马尔代夫、斯里兰卡的积极响应。马尔代夫称中国的21世纪海上丝绸之路倡议富有远见,完全支持并愿抓住机遇,积极参与。斯里

<sup>①</sup> 《中华人民共和国与俄罗斯联邦关于全面战略协作伙伴关系新阶段的联合声明》, [http://news.xinhuanet.com/world/2014-05/20/c\\_1110779577.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2014-05/20/c_1110779577.htm), 登录时间:2015年3月10日。

兰卡也表示,中斯两国共同建设海上丝绸之路,对双方来讲都是重大的发展机遇,愿意积极支持 21 世纪海上丝绸之路的发展。然而印度对“一带一路”的态度却显得多有保留。

在此次访问中,印度总理莫迪认同将自身经济发展战略同中方的“一带一路”深入对接,将中国优势和印度的发展需求紧密结合,承诺将积极研究推进孟中印缅经济走廊。但是在双方的联合公报中,却并没有写入“一带一路”。在随后莫迪访美过程中,印美双方发表的联合声明却称,“双方强调需加快基础设施互联互通和地区经济走廊的建设,以促进南亚、东南亚以及中亚经济一体化发展。美方强调,通过其‘新丝绸之路’计划和‘印太经济走廊’计划,美将推进印度与其邻国以及更广阔地区实现互联互通,以实现商品和能源自由流动”。<sup>①</sup>显然,在中国的“一带一路”和美国的“新丝绸之路”之间,印度偏爱了后者。

为什么印度对“一带一路”采取消极质疑的态度呢?虽然难以接触到印度政府内部的信息,并了解其内部的战略忧虑,但是印度智库、学界、媒体的讨论在一定程度上能够为我们提供部分答案。本文首先将对印度智库、媒体和分析人士的评论进行系统研究和总结,把握印度对“一带一路”的总体认知;然后从印度对是否加入“一带一路”的讨论中把握印度态度的内在原因;最后对中国应该采取的政策进行讨论。

## 二 印度对“一带一路”的意图的判定

自 2013 年 9 月和 10 月习近平主席分别在哈萨克斯坦、印度尼西亚提出丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的倡议以来,印度智库、媒体和学术界就注意到了中国外交的这一新提法、新举措,逐步出现一些介绍和评论文章。直到 2014 年 2 月中印边界问题特别代表第 17 轮会谈在新德里举行时,当中国国务委员杨洁篪邀请印度共建“一路”后,印度媒体关于“一带一路”的讨论突然增加起来。其中,“一路”是印度媒体、智库学者讨论的重点。

对任何国家战略、政策的解读,必然会在一定意义上涉及对其战略意图的判定。习近平就任中国国家主席后,为什么会推出“一带一路”倡议?这是印度媒体和分析人士首先提出的问题,这就必然涉及对中国“一带一路”战略意图的判定,也就是对“一带一路”所要达到的目的的判定。例如,尼赫鲁大学著名中国问题专家狄伯杰(B.

---

<sup>①</sup> Joint Statement During the Visit of Prime Minister to USA, [http://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm? dtl/24051/Joint\\_Statement\\_during\\_the\\_visit\\_of\\_Prime\\_Minister\\_to\\_USA](http://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/24051/Joint_Statement_during_the_visit_of_Prime_Minister_to_USA), 登录时间:2015 年 3 月 10 日。

R. Deepak)很早以前就提出了不少疑问:“一带一路”既引起人们的期待,也带来人们对中国的怀疑。即便古代确实有丝绸之路,那么它和现代这一倡议之间存在什么相关性?这些倡议与中国外交的目标如多极化、反对霸权主义、共同安全等之间是否存在一致性?是否这是中国对美国的亚太再平衡或跨太平洋伙伴关系协定(TPP)的对抗方案?或者是中国正在挑战美国的霸权地位,重塑地缘政治和全球经济架构的规则?<sup>①</sup>

然而,即便在所谓“客观的”研究中,学者们也常常倾向于基于某种意识形态理念或者个人情感偏好,对国家意图做出判定。印度媒体、智库和学者对“一带一路”意图的研究显然受到不同研究偏好的影响。佐拉沃·道尔雷·辛格(Zorawar Daulet Singh)在考察印度对“一路”的认知中,发现至少存在四个派别,分别为地缘政治派、新现实主义派、马汉主义派和新自由主义派。<sup>②</sup>各个派别的认知存在明显的差异,表明它们分别从自己的理论预设出发,得出不太一致的结论。就“一带一路”的讨论而言,常常首先发问的是“一带一路”的战略意图主要是经济性质的区域整合,还是政治性质的大战略。换言之,“一带一路”是中国版的地区经济合作的倡议,还是属于中国大战略的框架?归纳起来,印度智库、媒体和学者主要持以下几种看法。

第一,“一带一路”是中国进入经济发展新阶段的需要,中国需要重塑开放型的发展格局,特别是需要扩展地区经济上的互联互通。例如,新加坡国立大学南亚研究所的印裔研究员拉吉夫·拉詹·查特维迪(Rajeev Ranjan Chaturvedy)认为,就经济维度上说,“一路”倡议的目标是促进海上互联互通、港口合作和海上贸易。同时,这也为中国公司和资本进入国外投资提供了渠道,中国要么进行基础设施建设,要么制造业外迁。这样的对外基础设施投资对于基础设施领域的发展是极为重要的,可以化解产能过剩,并刺激国内经济增长。<sup>③</sup>印度孟买智库梵门阁(Gateway House)的卡兰·普拉汉(Karan Pradhan)和德夫·利维斯(Dev Lewis)也认为,“一带一路”是中国的经济大战略。他们认为,中国一直是地区互联互通的动力所在。目前中国的地区互联互通战略主要依靠三种方式:一是通过丝绸之路经济带将中国经由中亚与西欧连接起来,海上丝绸之路从中国东部的福建省福州市出发经由印度洋连接威尼斯,将会连

<sup>①</sup> B.R. Deepak, “‘One Belt One Road’: China at the Centre of the Global Geopolitics and Geo-Economics?” <http://www.c3sindia.org/china/4685>, 登录时间:2015年3月10日。

<sup>②</sup> Zorawar Daulet Singh, “Indian Perceptions of China’s Maritime Silk Road Idea,” *Journal of Defence Studies*, Vol.8, No.4, 2014, pp.133-148.

<sup>③</sup> Rajeev Ranjan Chaturvedy, “Decoding China’s Silk Diplomacy at Sea,” <http://www.ipcs.org/article/military-and-defence/decoding-chinas-silk-diplomacy-at-sea-4771.html>, 登录时间:2015年3月10日。

接南亚的斯里兰卡和巴基斯坦的港口。孟中印缅经济走廊从地理上将四个国家连接起来,而中巴经济走廊将使中国进入阿拉伯海。到未来十年后,将形成以中国为中心的庞大网络。二是向这些计划提供金融资金的支持。在亚太经济合作组织(APEC)会议上,中国国家主席习近平宣布中国将投入400亿美元作为丝路基金。在此之前,在中国的领导下,成立了亚洲基础设施投资银行,并与金砖国家建立了金砖国家开发银行。三是通过贸易协定扩大中国与沿线国家的贸易量。为此,中国积极推动亚太自由贸易区。<sup>①</sup> 印度国家海事基金会的曼汉兰(N. Manoharan)博士也同样认为,中国提出的“一路”是对“一带”的补充。“一路”倡议是将亚洲、非洲和欧洲联系起来,通过中国建设的港口将沿线的国家串接起来,连接了南海、马六甲海峡、印度洋、非洲之角、波斯湾、红海和地中海,最后和丝绸之路经济带汇合。<sup>②</sup>

显然,这些学者都主张“一带一路”的背后动机主要源于经济逻辑。还有部分学者虽然主要也是从经济角度理解“一带一路”,但是赋予了“一带一路”在对外经济安全中发挥的作用。例如,印度著名的中国问题专家谢刚(Srikanth Kondapalli)认为,中国之所以提出“一带一路”,是因为中国经济已经发展到了新的阶段,中国经济的外溢效应要求中国与国际社会有一个长期有效的合作平台和战略方案,而中国的贸易运输网络已经成为一种瓶颈。谢刚提出,“中国今天依赖于这些路线与各国贸易,并使其国内生产总值从1978年的2000亿美元增加到2013年的大约10万亿美元。中国的对外贸易已经从2002年的6200亿美元增加至2012年的3.8万亿美元。值得注意的是,上述贸易数字的很大一部分基于海上运输,通过陆地边界的过境贸易很少。这种对海运压倒一切的依赖增加了对海运领域的需求。自从改革开放以来,中国的海上贸易运输迅猛发展,成为海上运输大国”。<sup>③</sup> 中国拥有的世界级商船队、集装箱的生产和港口吞吐能力的扩大,都越来越凸显了它继续对海上运输的依赖。在拥有商船队最多的20个国家和地区当中,中国排第九名。按设在这些国家和地区的母公司拥有的总吨位排名,中国位居第四。中国总共拥有超过5000艘远洋商船,中国的集装箱产量也占世界的90%以上。鉴于浦东经济特区出口大量货物的能力,上海港在世界五十大

<sup>①</sup> Karan Pradhan and Dev Lewis, “China’s Connectivity Tips for India,” <http://www.gatewayhouse.in/china-connectivity-tips-for-india/>, 登录时间:2015年3月11日。

<sup>②</sup> N. Manoharan, “China’s Maritime Silk Road: Creating Mutuality and Dependency Enroute the Sri Lankan Case,” <http://www.maritimeindia.org/Archives/CHINASMARITIMESILKROAD.html>, 登录时间:2015年3月10日。

<sup>③</sup> Srikanth Kondapalli, “China Tosses Maritime Silk Route Bait to India,” <http://www.indiawrites.org/diplomacy/china-tosses-maritime-silk-route-bait-to-india/>, 登录时间:2015年3月10日。

集装箱港口中名列第一。<sup>①</sup>

第二,“一带一路”具有更深层次的安全内涵。持这一观点的分析人士普遍认为,中国一方面需要解决自己的“马六甲困境”,确保海上运输通道的安全;另一方面,也要缓解其他国家对中国军事力量的崛起,特别是海上力量崛起的担忧,以借此顺利进入印度洋海域。例如,印度国家海事基金会的格普雷特·库拉纳(Gurpreet S. Khurana)就认为,“一带一路”是中国经济外交的杰作。中国提出“一路”概念的主要动因是经济上的需求所致,尤其是海上贸易互联互通的需要。2013年中国已经超过美国、成为全球最大的贸易国,其中40%的对外贸易需要通过印度洋,而且这一比例目前还在日益上升。因此“一路”的提出显然是看到了这一发展趋势,意在确保中国商品的海上运输安全。另外一个动因源于保障中国海外原油的供应。2013年中国将近60%的石油进口(主要来自非洲和西亚)需要通过西印度洋的海上咽喉,这是中国在战略上的重大脆弱之处。<sup>②</sup>印度和平与冲突研究所的特舒·辛格(Teshu Singh)也认为,“一路”是中国在印度洋的软实力战略,将有助于中国解决“马六甲困境”,有助于加强中国的“珍珠链战略”。中国不是南亚国家,但是它要寻求在这一地区的存在,因此中国开始利用海上丝绸之路作为工具来推进自己在南亚的存在,借此寻求与印度洋沿岸国家的合作,在这些国家进行基础设施投资,保障中国的海上通道安全。<sup>③</sup>

第三,“一带一路”具有明显的战略内涵,是与中华民族伟大复兴的大战略不谋而合的。不少印度著名学者都倾向于认为“一带一路”是中国的大战略,或者是大战略的重要组成部分。地缘战略的研究者们认为,这一战略的核心源于中国想要通过经济、文化和政治影响来主导周边和地区,是中国意在构建周边影响力的战略举措,通过加强地区一体化,提高周边国家与中国的贸易和基础设施的互联互通,以此来进一步提升中国的政治、经济影响力。中国通过建设公路、铁路、港口和能源通道,能够加深与周边国家的贸易经济联系,以抵消美国的影响力,并且将印度洋沿岸国家纳入中国的影响力范围之内。<sup>④</sup>

<sup>①</sup> Srikanth Kondapalli, “China Tosses Maritime Silk Route Bait to India,” <http://www.indiawrites.org/diplomacy/china-tosses-maritime-silk-route-bait-to-india/>, 登录时间:2015年3月10日。

<sup>②</sup> Gurpreet S. Khurana, “‘Maritime Silk Road’: China’s ‘Master-Stroke’ of Economic Diplomacy?” <http://www.maritimeindia.org/Archives/MARITIME-SILKROAD.html>, 登录时间:2015年3月12日。

<sup>③</sup> Teshu Singh, “Securing India’s Interests in the Indian Ocean: New Strategies and Approaches,” <http://www.ipcs.org/article/china/securing-indias-interests-in-the-indian-ocean-new-strategies-and-4789.html>, 登录时间:2015年3月10日。

<sup>④</sup> Zorawar Daulet Singh, “Indian Perceptions of China’s Maritime Silk Road Idea,” p.136.

印度著名战略分析家拉嘉·莫汉(Raja Mohan)就明确表示,中国国家主席习近平正在试图提出一个更为宏大的战略框架,以使中国的海军崛起显得更加不具有“威胁性”。而在习近平主席的这一大战略中,“一带一路”是核心,其中“一带”面向中亚与南亚地区,而“一路”则面向海上国家。<sup>①</sup>格普雷特·库拉纳同样也认为,“一路”可能是中国扩大其影响力的大战略的一部分,以缓和其他国家对其海上崛起的担忧,破解“珍珠链”理论。同时,“一路”有助于中国海上力量打破西太平洋的地理限制,破解美国“亚太再平衡”战略给中国带来的军事上的压力。<sup>②</sup>特舒·辛格则将“一带一路”上升为中华民族伟大复兴大战略的组成部分,认为中国正在采用各种策略来构建稳定与和平的环境,服务于它的和平发展战略。而海上丝绸之路就是这一战略的一部分,本质上说,这是中国在印度洋的软实力战略。同时,这也是中国发展周边的广泛交通网络——公路、铁路、港口和能源通道——的更大战略的一部分。<sup>③</sup>

查特维迪认为,今天的中国正在重塑海洋历史的进程,一些学者称之为“中国的海洋复兴”。中国在世界海洋方面的发展是显而易见的:日益增长的海上贸易、造船业的崛起、港口及港口设备的建设和管理以及建设一支现代化的“深蓝海军”。“一路”倡议事实上是中国试图创造一个有利的国际环境,以促进中国的持续发展,因此它具有中国大战略的重要特征。<sup>④</sup>

第四,“一带一路”的出台,是中国为了应对来自美国的战略压力而产生的。“一带一路”的直接刺激因素来自美国,尤其是中国试图摆脱美国主导的联盟在第一和第二岛链内对中国的孤立,有效地拓展中国的海上空间,以应对美国的“亚太再平衡”战略。同时,这是中国力图重塑亚洲的地缘政治态势,为中国创造更广阔的战略空间,提升中国地缘战略地位并“瓦解美国同盟”的一种努力。<sup>⑤</sup>

查特维迪认为,“一路”源于中国对美国“亚太再平衡”战略的担忧,并试图消除“珍珠链战略”带来的消极影响。中国与东南亚不少国家存在海上争议,通过“一

<sup>①</sup> C. Raja Mohan, “Will India Join China’s Maritime Silk Road?” <http://indianexpress.com/article/opinion/columns/will-india-join-chinas-maritime-silk-road/>, 登录时间:2015年3月10日。

<sup>②</sup> Gurpreet S. Khurana, “‘Maritime Silk Road’: China’s ‘Master-Stroke’ of Economic Diplomacy?” <http://www.maritimeindia.org/Archives/MARITIME-SILKROAD.html>, 登录时间:2015年3月10日。

<sup>③</sup> Teshu Singh, “Securing India’s Interests in the Indian Ocean: New Strategies and Approaches,” <http://www.ipcs.org/article/china/securing-indias-interests-in-the-indian-ocean-new-strategies-and-4789.html>, 登录时间:2015年3月11日。

<sup>④</sup> Rajeev Ranjan Chaturvedy, “New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses”, [http://www.isas.nus.edu.sg/Attachments/PublisherAttachment/ISAS\\_Working\\_Paper\\_No.\\_197\\_New\\_Maritime\\_Silk\\_Road\\_08102014200801.pdf](http://www.isas.nus.edu.sg/Attachments/PublisherAttachment/ISAS_Working_Paper_No._197_New_Maritime_Silk_Road_08102014200801.pdf), 登录时间:2015年3月10日。

<sup>⑤</sup> Zorawar Daulet Singh, “Indian Perceptions of China’s Maritime Silk Road Idea,” p.136.

路”还可以创造复杂环境并发展更加良好的邻国关系,并给中国周边外交政策注入新的活力,缓解与周边国家的紧张关系。正如中国自己所声称的那样,“一个强大的中国将给周边带来机遇,而不是威胁”。<sup>①</sup>他认为,中国政府声称,要通过自己的“丝路外交”,增强不同国家、地区、宗教之间的交流,探索交流和合作的潜力,巩固人民之间的友谊,积极促进亚洲的和平与发展。“一路”将有助于某些战略目标的实现。例如,支持中国的伙伴国、抵消其他海上强国的类似战略倡议或者展示中国海上力量的崛起。<sup>②</sup>

以上四种看法可以说是印度社会的主流看法。单纯从其中一条来看的学者并不多,绝大多数观察家都认为中国的“一带一路”不仅是基于经济原因,也是基于战略、安全和美国的因素而产生的,只是每个人的偏重有所差异而已。印度政府的看法显然与智库、媒体、学者的看法存在一致性,而这种普遍的消极看法对官方也将会产生反作用。

### 三 印度对是否加入“一带一路”的讨论

南亚处在“一带一路”辐射的范围之内,因此印度自然而然地对“一带一路”可能造成的影响进行了评估。事实上,从“一带一路”提出之后,印度媒体、智库、学者就开始讨论这一问题:印度是否应该加入?印度应该采取何种策略进行应对?

拉嘉·莫汉认为,中国邀请印度加入“一路”这一招非常高明。但是,印度却可能面临两难抉择:一方面需要与中国在海洋领域合作,另一方面却需要长期限制中国在印度洋海域的影响力。<sup>③</sup>印度和平与冲突研究所的维杰·沙胡加(Vijay Sakhujā)也认为,印度似乎陷入“丝路困境”。一方面,莫迪政府大力推行“印度制造”计划;另一方面,由于中印在解决边界争议方面进步太小,边境军事基础设施的大量建设以及中国在西藏部署的导弹,使得决策者感受到的“中国威胁”越来越大。<sup>④</sup>

<sup>①</sup> Rajeev Ranjan Chaturvedy, “New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses,” [http://www.isas.nus.edu.sg/Attachments/PublisherAttachment/ISAS\\_Working\\_Paper\\_No.\\_197\\_New\\_Maritime\\_Silk\\_Road\\_08102014200801.pdf](http://www.isas.nus.edu.sg/Attachments/PublisherAttachment/ISAS_Working_Paper_No._197_New_Maritime_Silk_Road_08102014200801.pdf), 登录时间:2015年3月12日。

<sup>②</sup> Rajeev Ranjan Chaturvedy, “New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses,” [http://www.isas.nus.edu.sg/Attachments/PublisherAttachment/ISAS\\_Working\\_Paper\\_No.\\_197\\_New\\_Maritime\\_Silk\\_Road\\_08102014200801.pdf](http://www.isas.nus.edu.sg/Attachments/PublisherAttachment/ISAS_Working_Paper_No._197_New_Maritime_Silk_Road_08102014200801.pdf), 登录时间:2015年3月12日。

<sup>③</sup> C. Raja Mohan, “Will India Join China’s Maritime Silk Road?” <http://indianexpress.com/article/opinion/columns/will-india-join-chinas-maritime-silk-road/>, 登录时间:2015年3月10日。

<sup>④</sup> Vijay Sakhujā, “Xi Jinping and the Maritime Silk Road: The Indian Dilemma,” <http://www.ipcs.org/article/china/xi-jinping-and-the-maritime-silk-road-the-indian-dilemma-4662.html>, 登录时间:2015年3月10日。

很多学者都在猜测印度为什么没有明确表态。如狄伯杰就指出,虽然中国已经强调印度在“一带一路”建设中的重要性,但是印度为什么对这一邀请仍旧保持沉默?是否分析家们将这一倡议看作中国对印度的“战略围堵”,并且将“一带一路”看作和中巴经济走廊、孟中印缅经济走廊以及未来中国与尼泊尔、不丹可能建设的跨喜马拉雅山经济区(Trans-Himalayan Economic Zone of Cooperation)是一样的?是否正是基于担忧“战略围堵”才导致印度在建设孟中印缅经济走廊上的犹豫不决?印度的安全部门和战略界总是认为,印度不能让中国进入敏感区域。但是新上台的政府是否可能在这一问题上换一种思维呢?<sup>①</sup> 这些疑问是普遍存在的。事实上,目前印度大致存在三种看法。

### (一) 印度应该加入中国的“一带一路”

维杰·沙胡加就认为,中国的“一路”给印度提供了大量的机遇,有助于缩小印度在海上基础设施方面的技术差距。印度可以利用中国的生产能力建造高质量的船只,建设世界级港口,开发海上能源如潮汐能等。同时也有助于推进印度和东盟的海上互联互通,因为印度的这一倡议受制于基础设施的匮乏。<sup>②</sup>

查特维迪也主张,对印度而言,积极回应中国的“一路”邀请是符合印度利益的。“一路”给印度提供了诸多机遇。中印都是全球安全的重要行为体。它们的共同努力将有助于打击非传统安全威胁。鉴于两国海军将越来越多地在相同地区行动,通过建立信任措施,如共同打击海盗和减灾演习等来协调彼此行动是至关重要的,甚至可以起到互相补充的作用。中印在海洋领域存在很多其他的共同利益。此外,印度也迫切需要推进基础设施和互联互通建设。尽管印度已经在口头上多次谈及,但是却没有多大的实质进步。相反,中国却提出了海洋经济的概念,沿海省份在经济发展和发展出口导向型经济中发挥着重要作用。过去数十年,中国已经成为重要的海上强国,正在向友好国家提供海上基础设施。印度需要在发展海上基础设施等方面做出重大政策变化。因此,“一路”可以看作印度的发展机遇。

同样,印度和平与冲突研究所在2014年12月召开“确保印度在印度洋的利益”会议,对中国的“一带一路”进行了解读。会议讨论认为,印度和中国在印度洋具有相似的目标,基于印度的自身安全考虑,印度看重中国在印度洋的活动。中国的海上丝绸之路对印度而言,利大于弊,利益超越了中国可能对海上通道造成的麻烦。在一个

<sup>①</sup> B.R. Deepak, “‘One Belt One Road’: China at the Centre of the Global Geopolitics and Geo-Economics?” <http://www.c3sindia.org/china/4685>, 登录时间:2015年3月10日。

<sup>②</sup> Vijay Sakhuja, “The Maritime Silk Route and the Chinese Charm Offensive,” <http://www.ipcs.org/article/china/the-maritime-silk-route-and-the-chinese-charm-offensive-4310.html>, 登录时间:2015年3月10日。

多极化的世界里,印度不应该狭隘地看待中国的海上丝绸之路,而应该从更加广泛的视野出发来看待它。<sup>①</sup>

印度国家海事基金会的艾提玛尼·布拉(Ateetmani Brar)则认为,海上丝绸之路有助于印度发展自己的海上基础设施,并且提供新的就业机会。他认为中国的造船业已经超过韩国,印度可以从中国造船业的技术和经验中获益良多。中国也可以通过将部分造船业外包给印度,利用印度廉价劳动力和资源获益。深海采矿是中印海上经济合作的又一潜在领域。印度在1987年就率先开始深海勘探,获得了大量的经验。而中国的“蛟龙”号可以在水下7000米进行作业。虽然出于国家安全方面的考虑,双方不大可能进行海床的共同开发,但是深海采矿的技术共享却是可行的。还有一项可能的合作领域是“海洋经济”。<sup>②</sup>曼汉兰也认为,印度需要改变自己的海洋发展战略。中国已经懂得利用海洋发展自己的权力潜力,但是印度对自己的海洋潜力却没有战略评估。印度需要在海洋基础设施、近海资源开发上做出重大的政策调整。当前印度缺乏海上基础设施和技术来开发海上能源、矿产,因此从这一角度看,“一路”于印度而言是一个发展的机遇。<sup>③</sup>

## (二) 印度不应该加入“一带一路”

持这一观点的主要原因是“一带一路”将导致中国大肆侵入印度的南亚后院。根据维杰·沙胡加的看法,印度战略界目前普遍认为“一路”将可能有助于巩固中国海军进入并立足印度洋的战略,支持中国海军未来的军事行动。“一路”从根本上说是中国化解“珍珠链战略”的“花招”,消除印度洋上的“中国威胁论”,为中国参与“一路”沿线海上基础设施建设提供合法性辩护。<sup>④</sup>谢刚也认为,中国已经积极地向印度洋沿岸国家倡导21世纪海上丝绸之路,这既是为了反对美国的亚太再平衡战略,同时也是进一步增强中国在印度洋影响力的大战略,特别是海上丝绸之路将有助于中国进

<sup>①</sup> Teshu Singh, “Securing India’s Interests in the Indian Ocean: New Strategies and Approaches,” <http://www.ipcs.org/article/china/securing-indias-interests-in-the-indian-ocean-new-strategies-and-4789.html>, 登录时间:2015年3月10日。

<sup>②</sup> Ateetmani Brar, “China and India: Prospects for Maritime Cooperation,” <http://www.maritimeindia.org/Archives/CHINA-AND-INDIA.html>, 登录时间:2015年3月10日。

<sup>③</sup> Vijay Sakhuja, “Maritime Silk Road: Can India Leverage It?” <http://www.ipcs.org/article/military-and-defence/maritime-silk-road-can-india-leverage-it-4635.html>, 登录时间:2015年3月10日。

<sup>④</sup> Vijay Sakhuja, “Xi Jinping and the Maritime Silk Road: The Indian Dilemma,” <http://www.ipcs.org/article/china/xi-jinping-and-the-maritime-silk-road-the-indian-dilemma-4662.html>, 登录时间:2015年3月10日。

入马尔代夫、斯里兰卡这样的印度洋沿岸国家。<sup>①</sup> 格普雷特·库拉纳则认为,如果任其发展,中国的海上丝绸之路最终将会在印度洋地区形成一个轴辐(hub and spokes)的地区架构。<sup>②</sup> 这个架构将以中国为轴心,印度将在这一架构中被逐步边缘化。印度前外交部秘书坎瓦尔·西巴尔(Kanwal Sibal)则更为直接,认为在可见的未来,“一路”将导致中国海军舰队伴随着中国经济利益的追求而来。<sup>③</sup> 维杰·沙胡加的观点可能是“悲观派”的典型,他认为中国的“一路”让印度战略界感到恐慌。印度大量文章、评论及讨论都认为,“一路”不过是中国要在印度洋上获得“落脚点”的“花招”,反映出中国在这一地区逐渐加强的影响力。他认为,印度的恐慌也是相当正常的,因为中国已经颇具“侵略性地”在印度洋上的友好国家,如巴基斯坦、斯里兰卡和马尔代夫,推进建设海上基础设施的做法。这些工程被认为有利于支持中国海军未来在印度洋的军事行动,同时也是中国试图“包围”印度。<sup>④</sup>

根据普雷特·库拉纳的看法,印度没有加入海上丝绸之路是基于安全的考量。印度担心这一倡议将会对它的地区战略伙伴造成某种影响。另一种看法是,如果印度同意参加“一路”,将极大地促进中国参与海上合作和扩张。<sup>⑤</sup> 而坎瓦尔·西巴尔则非常直接地提出印度需要谨慎对待中国的倡议,因为中国总是过于“自私自利”,不值得印度去支持。<sup>⑥</sup>

### (三) 印度已在“一带一路”上采取了反制政策

2014年2月10日至12日在印度新德里举行的中印边界问题特别代表第17轮会谈上,国务委员杨洁篪邀请印度共建21世纪海上丝绸之路。印方代表、印度国家安全

---

<sup>①</sup> Srikanth Kondapalli, “Maritime Silk Road: Increasing Chinese Inroads into the Maldives,” <http://www.ipcs.org/article/china/maritime-silk-road-increasing-chinese-inroads-into-the-maldives-4735.html>, 登录时间:2015年3月10日。

<sup>②</sup> Gurpreet S. Khurana, “‘Maritime Silk Road:’ China’s ‘Master-Stroke’ of Economic Diplomacy?” <http://www.maritimeindia.org/Archives/MARITIME-SILKROAD.html>, 登录时间:2015年3月10日。

<sup>③</sup> Kanwal Sibal, “China’s Maritime Silk Road Proposals Are Not as Peaceful as They Seem,” <http://www.indiandefencereview.com/chinas-maritime-silk-road-proposals-are-not-as-peaceful-as-they-seem/>, 登录时间:2015年4月10日。

<sup>④</sup> Vijay Sakhuja, “Maritime Silk Road: Can India Leverage It?” <http://www.ipcs.org/article/military-and-defence/maritime-silk-road-can-india-leverage-it-4635.html>, 登录时间:2015年3月10日。

<sup>⑤</sup> Rajeev Ranjan Chaturvedy, “New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses,” [http://www.isas.nus.edu.sg/Attachments/PublisherAttachment/ISAS\\_Working\\_Paper\\_No.\\_197\\_New\\_Maritime\\_Silk\\_Road\\_08102014200801.pdf](http://www.isas.nus.edu.sg/Attachments/PublisherAttachment/ISAS_Working_Paper_No._197_New_Maritime_Silk_Road_08102014200801.pdf), 登录时间:2015年3月10日。

<sup>⑥</sup> Kanwal Sibal, “China’s Maritime Silk Road Proposals Are Not as Peaceful as They Seem,” <http://www.indiandefencereview.com/chinas-maritime-silk-road-proposals-are-not-as-peaceful-as-they-seem/>, 登录时间:2015年4月10日。

顾问希夫尚卡尔·梅农(K. P. S. Menon)口头上接受了中方的邀请,并对海上丝绸之路做出积极评价。然而,同年5月,印度副总统穆罕默德·哈米德·安萨里(Mohammad Hamid Ansari)在北京参加纪念和平共处五项原则的活动时,中方曾向印方提出共建21世纪海上丝绸之路,但是据印度媒体报道,安萨里回答:“我们需要更多的细节,才能够全面地研究是否加入……依据中印友好和合作的框架,中方的这一倡议必须透明,以免引发误会。”<sup>①</sup>换言之,印度认为,中方的“一路”缺乏战略透明度,需要告知印度中国的倡议包括什么、做什么、如何做。<sup>②</sup>同样,当印度外交部部长在媒体问她“为什么印度不加入中国的‘一带一路’”时说,印度并不需要给中国的计划开个“空头支票”,并且补充说印度会与中国在利益汇合的地方进行合作。印度官方的立场仍旧是等待中方提供更加详细的具体细节。<sup>③</sup>而印度外交部发言人赛义德·阿克巴鲁丁(Syed Akbaruddin)在面对媒体提问时也着力表明,不论是印度的“季风计划(Project Mausam)”还是“香料之路(Spice Route)”都不是和中方的“一带一路”相对的,它们并非平行或互相取代的关系。从中也可以看出,印度的官方态度是不希望印度政府自己的“季风计划”或“香料之路”被解读为对抗中国“一带一路”的需要。

也有印度媒体和学者认为,印度事实上已经对中国的“一带一路”做出了反制。主要表现在三个方面。

一是印度提出的“季风工程”。不少媒体和分析家乐于将此看作是对中国“一路”的某种回应。“季风工程”原本是拉吉夫·甘地中心的文化交流项目,恰逢莫迪上台才趁势将它做大。这一工程主要是指,以环印度洋区域深远的印度文化影响力以及环印度洋国家和地区间悠久的贸易往来史为依托,以印度为主力,推进环印度洋地区各国加强合作,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”尚缺具体内容及战略设想,但从其定名来看,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。<sup>④</sup>

<sup>①</sup> “India Okay with BCIM, Wants Details on China Maritime Silk Road,” [http://articles.economictimes.indiatimes.com/2014-06-30/news/50974672\\_1\\_maritime-silk-road-msr-bcim](http://articles.economictimes.indiatimes.com/2014-06-30/news/50974672_1_maritime-silk-road-msr-bcim), 登录时间:2015年3月10日。

<sup>②</sup> Rajeev Ranjan Chaturvedy, “New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses,” [http://www.isas.nus.edu.sg/Attachments/PublisherAttachment/ISAS\\_Working\\_Paper\\_No.\\_197\\_New\\_Maritime\\_Silk\\_Road\\_08102014200801.pdf](http://www.isas.nus.edu.sg/Attachments/PublisherAttachment/ISAS_Working_Paper_No._197_New_Maritime_Silk_Road_08102014200801.pdf), 登录时间:2015年3月10日。

<sup>③</sup> Ananth Krishnan, “China Asks India to Put Aside ‘Maritime Silk Road’ Concerns,” <http://indiatoday.intoday.in/story/china-india-asean-sushma-swaraj-maritime-silk-road-concerns/1/418576.html>, 登录时间:2015年4月10日。

<sup>④</sup> 胡仕胜:《“海上丝路”与“季风计划”的对接空间》, [http://news.xinhuanet.com/globe/2015-03/16/c\\_134064582.htm](http://news.xinhuanet.com/globe/2015-03/16/c_134064582.htm), 登录时间:2015年4月1日。

二是印度提出的“香料之路”。这是与“季风工程”同时推出的另一个倡议。与“季风工程”一样,目前具体内容和构想尚未明确。在古代,“香料之路”是沟通亚、非、欧三大洲之间贸易往来的主要海上通道。特别是15世纪欧洲人发现海上新航路后,葡萄牙人、荷兰人将大批香料运入欧洲市场,而这条将香料从东南亚诸岛运往欧洲市场的海上航路就被称为“香料之路”。显然,印度作为世界上公认的香料王国,也正是想利用这一名头来拓展与东南亚国家、欧洲国家的经贸文化往来。

三是印度与伊朗翻新查巴哈尔(Chabahar)港口。印度政府于2014年批准了参加阿拉伯海沿岸伊朗东南部的查巴哈尔港翻新计划,为此约拨出8600万美元,由印方对海港进行加深以接纳深水船舶。由于中国援建的巴基斯坦瓜达尔港距离查巴哈尔港200多千米,且两个港口都定位为中亚国家的主要贸易出海口。因此,很多印度分析家认为,这是印度试图遏制瓜达尔港的某种举动。印度以此加强控制阿拉伯海航路,保障从伊朗等国进口石油,对中巴经济走廊形成遏制之势。

总之,关于印度是否应该加入“一带一路”的讨论,观点的分歧很大。以经济理性看,印度完全有理由加入。但是从安全角度看,印度的战略家们就犹豫了。显然,这与中印之间的安全互信是息息相关的,也与印度的地区霸权野心是分不开的。至于说“季风计划”、“香料之路”和伊朗查巴哈尔港口建设是反制中国,则有点言过其实,毕竟这些计划都还在具体制订当中,甚至印度自己也弄不清到底要如何完成这些计划。

## 四 中国的政策选择

南亚地处“一带一路”辐射的范围之内,地缘战略位置尤为重要。其中,马尔代夫、斯里兰卡位于中东和东亚之间的印度洋通道,是中国海上贸易运输的必经之地,也是古代海上丝绸之路的重要一站。按照《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,丝绸之路经济带重点连通中国经中亚、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过南海到印度洋,延伸至欧洲;从中国沿海港口过南海到南太平洋。<sup>①</sup>显然,南亚分别在“一带一路”建设的两条线路的区域范围之内。

---

<sup>①</sup> 中华人民共和国国家发展与改革委员会:《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》,http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328\_669091.html,登录时间:2015年4月1日。

在建设南亚“一带一路”过程中,印度的因素是至关重要的。尽管有学者认为,中国大可不必争取印度参加21世纪海上丝绸之路,因为如果其在印度洋站稳了脚跟,印度的参加是早晚的事情;而如果站不住脚,印度参不参加,就无所谓了。<sup>①</sup>然而,持这种观点的学者自己也很矛盾,一方面是很希望印度参加的,另一方面又怕中国将争取印度参加21世纪海上丝绸之路作为政策。<sup>②</sup>不论何种看法,没有人能否定印度对于中国在南亚地区建设“一带一路”的重要影响。南亚的地理结构使得印度成为整个次大陆的核心,而印度的整体经济实力占据了这一地区的80%以上,使得它在南亚所享有的影响力是没有任何国家可以匹敌的。但凡印度反对的事情,其他国家必须有所顾忌。“一带一路”作为中国构建的开放型的周边经济架构,如果缺少庞大的印度市场的加入,无疑是一大憾事。此外,更直接的原因是,当前南亚很多国家政府都是亲印派主导,如斯里兰卡、孟加拉国,而莫迪上台后印度采取的邻国优先(neighbour first)政策将提高其对这些国家政策走向的影响力。正是从这一意义上说,争取印度是有必要的。

当然,也存在争取印度参加的可能,毕竟印度在事实上已经一只脚踏进了“一带一路”的门槛。因为印度已经加入亚洲基础设施投资银行、金砖国家开发银行等“一带一路”的融资机制,已经与中国、孟加拉国、缅甸共同建设孟中印缅经济走廊。更重要的是,在《共建“一带一路”的愿景与行动》中,中国已经把中巴经济走廊、孟中印缅经济走廊与“一带一路”分开,印度之前无法公开接受“一带一路”是因为中巴经济走廊经过巴控克什米尔。所以,未来印度支持“一带一路”并不会自动构成它对中巴经济走廊的支持。而且,在印度南亚邻国纷纷加入“一带一路”的情况下,印度选择置身事外是有悖其长远利益的。正如曼汉兰所认为的,在南亚国家中,孟加拉国、斯里兰卡、马尔代夫和巴基斯坦已经同意加入“一路”。深入理解印度邻国如何看待“一路”,并且认真考察中国是如何在这些国家推进“一路”的,有助于印度更好地做出决策。<sup>③</sup>印度如果长期“特立独行”,也与其采取的地区政策明显相悖。如此看来,当前最大的困难是化解印度在战略上的忧虑,同时保证印度在经济项目上有利可图,在基础设施建设上有钱可用。因此,笔者尝试提出以下几个政策选择。

① 叶海林:《中国必须争取印度参加“21世纪海上丝绸之路”吗?》,http://m.thepaper.cn/newsDetail\_forward\_1295387,登录时间:2015年4月1日。

② 叶海林:《中国必须争取印度参加“21世纪海上丝绸之路”吗?》,http://m.thepaper.cn/newsDetail\_forward\_1295387,登录时间:2015年4月1日。

③ N. Manoharan, “China’s Maritime Silk Road: Creating Mutuality and Dependency Enroute the Sri Lankan Case,” http://www.maritimeindia.org/Archives/CHINASMARITIMESILKROAD.html,登录时间:2015年3月1日。

首先,中国的“一带一路”要寻求与印度“季风计划”、“香料之路”对接。目前,印度这些计划的内容尚不完善。未来可以就南亚地区发展交通和基础设施与印度共同实施项目,找出彼此利益的契合点。关于这一点,可以借鉴中国与俄罗斯在“一带一路”上的经验。事实上,“一带”提出之初,俄罗斯也颇为谨慎,国内各方都表现得相当冷淡,甚至持质疑和消极态度。可是到2014年5月普京访华时,俄罗斯的态度已经从消极转变为积极参与。部分原因是在中国和中亚国家的“一带”建设中,俄罗斯获得了一定意义上的知情权、发言权和决策权。而且双方明确承诺,“丝绸之路经济带”的项目要和“欧亚经济联盟”之间契合,在地区发展交通和基础设施方面中俄要实施共同项目。中印之间同样可以采取类似的合作方式。双方进行充分的沟通,找出彼此利益的契合点,进行共同项目的合作。正如查特维迪所指出的,对中国而言,重要的是制订计划,确定重点和优先,并与其他伙伴国家共同合作监督并协调项目的进展。<sup>①</sup> 2014年12月,中国外交部部长王毅访问尼泊尔、孟加拉国时,宣布了中方的一系列援助项目,特别是基础设施建设方面的项目。而在此前的2014年11月南亚区域合作联盟峰会上,印度也在积极推动南亚国家进行区域基础设施的互联互通建设。以合作而非冲突的观点来看待二者在南亚推进的建设,能够找到大量的项目对接空间。

其次,建立较为松散的非正式磋商机制。印度对中国“一带一路”的担忧显然是以印度洋的战略安全方面的考虑为主。而这种担忧并不是近忧,更像是远虑。正如拉嘉·莫汉所言,鉴于中国到印度洋的漫长补给线,中国并不会对印度在印度洋上的地位造成直接威胁,但是中国的长期意图才是印度真正关心的问题。<sup>②</sup> 虽然中印之间存在一些双边对话机制,但却明显缺乏与南亚国家的多边对话机制。印度对中国与斯里兰卡、孟加拉国、马尔代夫建设“一带一路”并不放心。如果推动在南亚建立多边对话机制,显然给予了印度知情权、磋商权和一定意义上的决定权。实践也证明,在国际政治中,多边主义的非正式磋商机制常常能够起到一定的释疑效果,例如东盟地区论坛。在中国目前尚未加入南亚区域合作联盟的情况下,尤其需要多边平台进行沟通。2014年12月外交部部长王毅访问尼泊尔时,就已经提出中方愿适时探讨中尼印三方合作的可能性,称三国之间是好朋友、好邻居,应该加强合作、共同发展,一起维护本地区的和

<sup>①</sup> Rajeev Ranjan Chaturvedy, “Decoding China’s Silk Diplomacy at Sea,” <http://www.ipcs.org/article/military-and-defence/decoding-chinas-silk-diplomacy-at-sea-4771.html>, 登录时间:2015年3月1日。

<sup>②</sup> 雷嘉·莫汉著,朱宪超、张玉梅译:《中印海洋大战略》,北京:中国民主法制出版社2014年版,第215页。

平与稳定,共同为本地区的振兴做出努力。<sup>①</sup> 2015年3月26日习近平主席会见斯里兰卡总统迈特里帕拉·西里塞纳(Maithripala Sirisena)时,曾提议中方与斯里兰卡、印度举行三方会谈。中国外交部发言人华春莹也曾说:“斯里兰卡和印度都是中国在南亚地区的重要和友好邻国。我们希望中斯关系、中印关系都能良好发展,也乐见斯印关系不断发展,三方关系良性互动、相互促进对三方有利,对地区和平稳定与共同繁荣也有利。我们愿与斯方和印方共同努力,推动彼此关系积极良性互动。”<sup>②</sup>这是迈向多边对话的良好开端。

最后,应该注意中国外交行为上的“外溢效应”,持续努力构建国家间的互信。虽然中国在南海问题上采取的是正当的维护自身主权利益的行为,但是却常常带来一些负面的“外溢”效果。如查特维迪认为,部分亚太国家对中国的行为备感忧虑,因为中国的实际行为明显背离了中国所声称的善意和平发展。“981事件”引发了新的紧张,使得“中国威胁论”的话语在亚太国家更具影响。他认为,中国的“咄咄逼人”使亚太地区的小国对中国的善意持怀疑态度。如果中国的任何举动都被怀疑和恐惧,要建立友好周边是很困难的。中国似乎忘记了自己的超大规模,它的任何不经意的小举动对地区小国而言都具有重大影响。因此,中国在推进“一路”倡议时,需要解决自己与东盟部分邻国之间的信任赤字问题。“一路”倡议在加强合作、将海上伙伴提升至新的水平上具有积极的作用。但是,中国仍然迫切需要发展政治与战略互信。<sup>③</sup>显然,发展与巩固战略互信将是“一带一路”建设中不可避免的任务,推动印度参与“一带一路”也不例外。

(截稿:2015年3月 实习编辑:冷鸿基)

① 王毅:《希望中国、尼泊尔、印度三方关系相互促进、良性循环、积极互动》, [http://news.xinhuanet.com/world/2014-12/27/c\\_1113795413.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2014-12/27/c_1113795413.htm), 登录时间:2015年4月1日。

② 《2015年4月2日外交部发言人华春莹主持例行记者会》, [http://www.mfa.gov.cn/mfa\\_chn/fyrbt\\_602243/t1251566.shtml](http://www.mfa.gov.cn/mfa_chn/fyrbt_602243/t1251566.shtml), 登录时间:2014年4月3日。

③ Rajeev Ranjan Chaturvedy, “Decoding China’s Silk Diplomacy at Sea,” <http://www.ipcs.org/article/military-and-defence/decoding-chinas-silk-diplomacy-at-sea-4771.html>, 登录时间:2015年3月1日。