

“一带一路”背景下拉日铁路 在中印铁路外交中的影响

德吉卓嘎

[摘要] “铁路外交”作为中国外交的一翼,有利于进一步扩大中国在世界的影响力。青藏铁路的延伸线——拉日铁路,是我国经济社会发展战略向西倾斜的表现,有利于实现与南亚邻国,尤其是印度的交流与合作。在通路的基础上通商,形成和平与发展新常态,这有利于将政治互信、地缘毗邻、经济互补等优势转化为务实合作,是启动“铁路外交”的目的和意义。因此,拉日铁路的开通,将会对中印铁路外交在经济、政治等方面产生重要影响,为“一带一路”战略在中亚和南亚的实施做出重大贡献。

[关键词] “一带一路”;拉日铁路;中印铁路;西藏;中印关系

[中图分类号] G913.32

[文献标识码] A

[文章编号] 1002-557(X)(2015)03-0148-05

一、序言

2013年9月7日,习近平主席在哈萨克斯坦发表重要演讲,首次提出了加强政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通的战略。如今“一带一路”不是一个实体和机制,而是合作发展的理念和倡议,^①是依靠中国与有关国家既有的双多边机制,借助既有的、行之有效的区域合作平台,旨在借用古代“丝绸之路”的历史符号,主动发展与沿线国家的经济合作伙伴关系,共同打造政治互信、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,为在我国经济发展新常态的基础上,拉动经济增长的新亮点,在经济平稳增长的基础上,进一步为政治体制改革奠定良好的基础。^②

西藏是“一带一路”战略构架中的省份,处在祖国的西南边疆。所以,西藏的和平稳定是中国走向南亚“一带一路”的必要前提和保障。青藏、拉日铁路作为连接中国与南亚邻国的门户和纽带,在“一带一路”建设中具有独特的地位和作用。中国和14个国家的陆地接壤,现已与12个国家完成了陆地边界谈判,只与两个国家的边界问题尚未得到妥善解决。未划定边界的印度与不丹边境总体保持稳定安宁,中国边境整体状况处于历史最好时期,邻国与中国加强合作的意愿普遍上升,中印互联互通,是“一带一路”框架中“一带一路”建设的依托。^③西藏的边境口岸作为南亚大通道的重要节点,在中国对外开放

^① 袁勃、文松辉:《开放包容,携手发展谋共赢》[N],《人民日报》2014年2月26日,第3版。

^② 王博:《丝绸之路经济带战略推进中的口岸建设问题》[J],《黑龙江民族丛刊》2015年第2期,第45页。

^③ 路阳:《边境合作助力“一带一路”建设》[N],《人民日报》2014年12月29日,第3版。

中、特别是与南亚国家,在新形势下建立新型国家关系过程中的前沿窗口作用日益凸显。

二、拉日铁路与中印铁路外交

从区域发展的角度看,青藏铁路的延伸线——拉日铁路的开通,加速了西藏地区的经济社会发展,极大地方便了各类生产生活物资的运输,对提高沿路地带人民生活水平具有重要的意义。同时,该条铁路的建设与开通,加强了西藏日喀则与内地的联系,有助于发展当地的旅游业,开发能源资源;而且,从国际合作角度来看,对中国与南亚国家,尤其是印度的贸易往来、民间交往、文化交流等都具有不可估量的作用;从国家安全角度来看,随着“一带一路”(亦可简称OBAOR^①合作机制)合作发展的理念不断推进,国家安全战略将会发生巨大的变化,这不仅涉及到主动战略的进取,更强调多维度的全面合作,以及政治经济外交的有机结合。因此,拉日铁路对于中国未来的发展有着至关重要的意义。

1、拉日铁路 西藏自治区(以下简称西藏)地广人稀,自然条件艰苦,经济文化发展水平较低。作为西藏的一个重要城市——日喀则市,长期以来只通公路,很多大型物资难以运输,且运输成本十分高昂,这极大地制约了该地区经济社会的发展。

2014年8月15日,世界上海拔最高的铁路即青藏铁路的延伸线——拉萨—日喀则(拉日)铁路的开通,在世人面前展现了一个新的奇迹,线路总长253公里,年货运量可达830万吨以上,设计速度为每小时120公里。它的建成通车,可将拉萨到日喀则的路程缩短为2个多小时。^②这一浩大的工程将再一次证明中国的铁路实力,并驳斥美国火车旅行家保罗·泰鲁所说的:有昆仑山脉在,铁路就永远到不了拉萨的说法。

西藏自公元10世纪以来盛行藏传佛教,公元15世纪以来,格鲁派逐渐发展壮大,达赖喇嘛(不包含现世十四世达赖)和班禅大师在广大藏族人民心中有着非同一般的地位。按照清朝政府在西藏的制度设计,达赖和班禅的宗教地位是一样的(达赖被视为观音菩萨的化身,班禅被视为无量佛的化身);拉萨是历代达赖喇嘛的驻锡地,日喀则是历代班禅的驻锡地,以拉萨和日喀则这两个地区为中心,西藏被习惯性地分为“前藏”以及“后藏”。历史上,“后藏”与“前藏”的经济社会发展水平不平衡,拉日铁路的开通对于进一步加强“前藏”和“后藏”地区的文化交流,缩小经济社会发展差距具有重要意义。

过去20年中,西藏获得了大约830亿元人民币的交通投资,计划在2020年前在西藏建造更多的公路,从而将西藏自治区的公路总里程延长到11万公里,以促进这里的交通基础设施发展。^③为了实现这一目标,交通部将加大对西藏交通基础设施建设的支持,并制订专门的计划来确保这些目标的完成。印度媒体援引我国官方媒体的报道称,除两条从日喀则分别通往尼泊尔和印度边境的铁路外,还有一条从拉萨通往毗邻藏南地区林芝的铁路也将于近期开工。藏南地区一直是中印关系中最敏感的话题,也是桎梏中印友好往来的重要原因。该报道称,中国专家表示这些工程兼具经济和战略价值。^④青藏铁路被誉为“天路”。这条“天路”的开辟,使得萎靡中的世界铁路经济再一次受到鼓舞,体现出我国的铁路精神以及技术力量,具有重要的战略意义。拉日铁路同样要攻克难题,再一次使“巨龙翻山越岭”的盛景呈现在高原上,打破“出国容易进藏难”的历史。青藏铁路的建成,对中国以及中亚和南亚乃至世界的影响都很深远。西藏地区“Y”字型铁路骨干网络将随着拉日铁路的建成通车而形成,这三条主线路包括青藏铁路、拉日铁路和拉林铁路。便利的区域交通,将增强西藏地区对外的经济交往能力,也为中国西部大开发和中亚、南亚地区的政治、经济、文化发展提供了良好的机遇,对维护民族团结、稳定边疆、促进各地区可持续发展,具有重大的现实意义。

2、中印铁路外交 中印两国的经济合作与文化交往有着悠久的历史。但是,在近几十年却有不尽人意之处,其规模和方式,都与两国的发展和要求相去甚远。拉日铁路的建成通车,能增强中国与南亚

^① OBAOR:全称为“One Belt And One Road”,是“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的简称,即“一带一路”。

^② 黄志武、王蕙芳:《巨龙在雪域延伸》[N],《西藏日报》2010年9月3日,第7版。

^③ 能源科学与技术综合专题组:《2020年中国科学和技术发展研究》(上)[C],北京:中国土木工程学会,2004年,第75页。

^④ 《外媒称中国西藏铁路将修到中印边境,印忙建哨所》[N],《环球时报》2014年7月29日,第3版。

毗邻各国的经济合作与文化交往,从而可极大地促进双边和多边经济、文化、产业、科技等多方领域共赢局面的实现,尤其是为未来中印两国奠定坚实的交流基础,提供有利的合作条件。

中印两国合作与交往的态势,直接左右南亚大陆地缘政治和经济的走向,两国的博弈主导着整个南亚的形势,合则两利,斗则两败俱伤。近一两年来,中印两国从发展的大局和战略需要出发,积极营造和抓住中印友好、合作发展的机遇。虽然客观存在竞争、互相信任度不高的情况,但从对抗走向合作已成为主导当今和未来中印关系的主旋律。

从中国西部边陲的稳定角度分析,拉日铁路使得中国与南亚接壤国家的关系得到改善,并将会产生深刻的影响。这一状况的积极作用,在于既能反映中印双方政治、军事、经济等综合国力对比和变化,又能体现维护国家利益和地缘战略利益成本的变化,有利于中国在改善与印度关系的过程中发挥更加主动、更加灵活有效的作用。

中国一直主张与周边国家和平共处,在出现矛盾时,尽可能的将双方的损失降到最低,使双方利益实现最大化。对于青藏铁路及其延伸线的开通,印度有关方面认为这一举措打破了中印双方的军事平衡,甚至也开始对有些西方战略学者提出的“中国威胁论”持赞同态度。值得庆幸的是,持这一观点的只是印度一小部分非主流政治家和媒体,大部分政治家和媒体并不认同以上观点。与之相反,中印作为同期崛起的新型经济大国,印度期望双方能够在青藏铁路建成的基础上,增加接触、提出共同修建中印跨国铁路的建议,由中国拉萨至印度加尔各答的中印跨国铁路一旦建成,中印两国间的经济和文化交往将会大大加强,加深经济合作和文化交流,并能实现中印双方的共赢。

三、拉日铁路对中印铁路外交的战略影响

1914年以来,自非法的“麦克马洪线”出笼之日起,英属印度以及现在的印度政府,都一直试图把“西藏”作为一个国家主体视为与中国的缓冲地带,甚至认为印度应当和“西藏”保持“特殊”关系。然而,毫无疑问,西藏是中国领土神圣不可分割的一部分,我们在自己领土内修建铁路,更是无可厚非。《今日印度》怀着旧有情结和“冷战”时代的眼光,渲染中国威胁论。曾发表文章表示,青藏铁路的建成运行“极大地提高了中国的军事机动及后勤供给能力”,“它可以使中国政府每年向西藏运送500万吨物资,也可以在一个月内存送多达12个陆军步兵师”。^①还有印度媒体称青藏铁路将极大地增强中国对印度的军事进攻能力,便于中方运输中程导弹等。^②然而,印度主流媒体纷纷引述我国官方媒体的报道称,青藏铁路延伸段,即拉萨至日喀则铁路将于2014年9月通车,日喀则紧邻印度锡金邦,也是十一世班禅大师的故乡。^③他们认为,拉日铁路具有“一箭双雕”的效应:既能加强中印边境的基础设施建设,对印度形成边境压力,也能把更多的游客带到班禅的故乡,提升其国际形象。

日喀则在西藏首府拉萨的西面,从日喀则再向西120公里,就是中国西藏与印度锡金邦的边界,若把西藏4000公里的边境线及中印边境领土主权纷争视为一个整体,一旦双方纷争上升为“冲突”,以拉萨郊区为营盘,即可借助拉日铁路迅速“西进”。这无疑大大增强了中国军队捍卫西藏边陲的“快反”能力。以此来分析,拉日铁路的建成将具有非常深远的战略意义,对中印双方在边境战略部署上的平衡,影响巨大。拉日铁路的建成,比直接在边境增加兵力部署的战略效果还要好,这一有利局面将会随着南疆铁路网络的延伸而不断提升。

以青藏铁路向日喀则延伸为标志,包括西藏多地成规模的军民两用机场、交通枢纽、输变电基础工程、基础通讯网络建设在内,这一系列极具针对性和可行性的“扬长避短”和“取长补短”的举措,正在有效地营造着有利于中国的边境防卫新态势。而与此同时,由于“快反”能力及战略补给条件的明显改善,中国在西藏驻军的人数却不增反减。“防卫质量”的持续提升已可足以打消印军的任何不良企图。2013

① 赵学亮:《青藏铁路将延伸至日喀则 印媒忧其军事效用》[N],《环球时报》2014年3月8日,第4版。

② 孙勇:《中印经济文化交流新观察——兼论青藏铁路建成通车在对外开放中的重要意义》[J],《西藏研究》2007年第2期,第28页。

③ 谢晓斌:《高原天路延伸至日喀则 强壮中国梦》[N],《环球时报》2014年7月23日,第2版。

年5月,李克强总理访问印度前,持续20余天的中印“帐篷对峙”突然戏剧性和解,就是颇具说服力的最新一例。

英国《每日快报》2014年7月24日的报道说:“中国在西藏的铁路建设雄心扩展到藏南地区方向,延伸到印度边境,这导致新德里方面感到惊恐,北京声称对该地区拥有主权,因此,惊恐的印度将在中印有‘主权’争议的藏南地区新建54个边防哨所。”^①用上海国际问题研究院的学者刘宗义的话说,印度近年来“一直在藏南地区增建基础设施,以加强对那里的控制”。他说,印度对中国政府在西藏东南部地区的举动一直是敏感的,中国扩建西藏铁路网可对印度在藏南地区增建基础设施的行动起到平衡作用。但一些印度专家却固执的认为中国该项目具有军事意图。^②对于开通拉日铁路一事,印度国防部长安东尼告诉议会,称印度政府正对所有可能影响“印国家安全”的邻国边境动态进行监控,中印两国领导人对彼此合作的高度关切和对边界问题的冷静思考,有望和平解决困扰中印两国半个多世纪的边界争端。

四.拉日铁路对中印铁路外交的经济影响

中国一直强调拉日铁路是一项青藏铁路的“自然延伸”,是一项为了促进旅游业及自然资源的合理利用,是为促进当地发展的基础设施投资。但印度战略专家认为,中国此举是为了扩展其在人烟稀少、遥远的边境地区的军事调动能力,该项目将加大边境地区的基础设施不平衡。早在拉日铁路项目开工时,印度媒体就对此表示质疑,称中国此举是首次将青藏铁路向中国—尼泊尔边界延伸的努力,主要意图是削弱印度对尼泊尔的影响力,减少尼泊尔对印度的依赖,方便尼泊尔从中国进口的石油产品的运输。^③然而,笔者认为,青藏、拉日铁路作为南亚陆路贸易通道,有利于中国与南亚地区开展经贸合作,连接中国与南亚这两个人口最多的超级市场的铁路、公路干线网。东起兰州,通过青藏铁路与新欧亚大陆相连,并辐射内地各省市;西经拉萨向南的省道204通往亚东、通过国道318经拉萨连接日喀则向南到达有关口岸。加快南亚陆路贸易通道建设的经济意义和社会意义,在于促进中国与南亚地区的经济贸易合作快速发展的同时,连接亚太地区与环印度洋地区,使两大区域经济的发展相互呼应,共同发展。

增加中印两国间的经贸往来,带动亚洲各国的旅游和经济合作,需要建设完备的交通网络。作为亚洲两个最大的公路和铁路网络,中印两国境内四通八达的公路网和铁路网如果能够在两国边界实现连通,这将便利于中印两国人民到对方国家观光旅游、相互往来等活动的开展。在未来的区域交通设施建设中,除了修复原有的公路网络,还应当将尼泊尔同印度北邦和中国西藏地区连接起来之外,再修建由成都起经西藏至新德里的铁路以连通中印间的铁路网络,这将会对两国经济合作与共同发展提供良好的机遇。

进入新世纪以来,尤其是全球金融危机爆发的2008年至今,中印两国的“市场化媒体”一直不遗余力恶炒“龙象”之间一切可能的冲突。然而,现实的情况却是,边境线上的民间商业交流与人员往来在不断增多,有时还呈现出较为繁荣的景象。由此可以推断,中印两国间的经济文化交流将随着西藏段铁路的建成和通车日益密切。作为亚洲乃至世界的两个经济和人口大国,中印两国在诸多领域既存在可供合作的共性,又有各自的优势领域,有利于双方通过贸易往来实现优势互补。中印两国除了在经贸、科技和文化等领域进行深入合作与交流外,还可以通过艺术、文化教育、宗教等领域的往来,促使两国人民相互增进了解、建立深厚情谊。两国通过展开旅游、体育、新闻等双边多领域的合作与交流,日益加深两国经济利益的融合,使和平解决中印边界问题成为全社会的共识和共同愿望。西藏境内铁路交通设施布局的进一步延伸,在可能的时候与印度铁路网相连,对两国的经济发展、相互信任、相互促进和共同繁荣等,必将产生重要的意义。

① 凤凰网:《中国希望将拉日铁路延长修到印度边境》<http://sd.ifeng.com/zbc/detail-2014-07/29/2672576-0.shtml>

② 石江月:《外媒中印藏南必有一战》[N],《世界报》2012年3月8日,第3版。

③ 尹建华、亢升:《大国追求与后尼赫鲁时期的印度外交(1964—1991)》[J],《印度洋经济体研究》2014年第1期,第69页。

五、拉日铁路对中印铁路外交的政治影响

妨碍两国真诚友好往来的障碍其实就是边境问题,两国边境地带的状况,几乎变成了两国关系的晴雨表。中印边界全长约1700公里,分东、中、西三段,每一段边界上都有争议领土。印度在两国的争议地段共占领我国领土约十万平方公里。从长远来看,早日解决边界问题,不仅符合中印两国的共同利益,也方便两国人民往来、增进两国人民友谊。现代民主政治的特性决定了诸如中印边界争端是无法仅仅通过高层的政治协商来予以根本的解决。民众的理解与认同是民主政治决策的最终源泉,是一些政策杠杆的支点。毋庸置疑,这种理解与认同需要一定的物质支撑,我国在西藏的铁路建设就是建立在该杠杆支点上的“黄金撬杠”。美国前总统尼克松曾说“在有强大威慑力量支持下的强硬的缓和,是对和平的维护。”^①而历史也雄辩地证明了“弱国无外交”的真理,缓和与谈判,归根到底是国力的较量、力量的对比,就中印关系而言约十万多平方公里的领土纷争,双方都有意愿和平谈判。但“谈”的前提及各自的主动与被动性,则取决于双方在谈判桌上可用筹码的多与少、轻与重。以此作为思考的维度,西藏战略铁路网络的编织,无疑是中方在谈判桌上的一块可供长久发挥效用的大筹码。在当下中印之间搁置争议促进合作的有利态势下,拉日、青藏铁路无疑是推动“龙象合作”的一根有力撬杠。

根据马克思主义的原理,物质决定意识,意识对于物质具有反作用。这意味着,一方面,物质财富的创造,实际上是在一定的意识支配下完成,被创造出来的物质决定于特定的意识,服务于特定的目的。另一方面,被创造出来的财富,之于人类意识而言,又不仅仅是一种被动性的服务关系,而是同时又决定着至此以后人们的意识,对物质财富创造完成以后,使用该物质财富的人们具有决定作用。并且,这种决定作用就像一块磁铁,其引力吸引着越来越多的人不断靠拢,从而决定着特定地区人们的意识与政治决策。就青藏、拉日铁路而言,作为人类物质创造活动的一项壮举,它的建造,是在中国宏观战略布局的构架下进行的,是通过民主形式对中国人民意志的表达。与此同时,铁路的建成通车,对于受其影响的地域中人们的意识具有重要的作用,影响着人们的经济交往方式与频度。更准确地说,调节和影响着人与人的交流与交往,这是客观规律,正是该规律促进着人们之间的相互认同。因此,只要秉持务实、开放的真诚态度,铁路的建成通车,势必将进一步为中印两国间的贸易往来提供便利,加深两国人民的民间交往,在多领域的交流与合作中增进理解和认同,而这种基础性的认同,最终会影响到两国之间所相互秉持的外交政策,从而改变以往的地缘政治格局。

总之,在“一带一路”背景下,青藏铁路及其延伸线——拉日铁路的建成通车,以及尔后国家在西藏布局和建设铁路交通设施,不仅对西藏经济社会发展、民众物质和精神生活水平的提高,具有历史性的意义,而且,也会对中国与南亚国家加强合作与交往,特别是对改善中国与印度的关系,必将产生重要的影响。

[本文责任编辑 央珍]

【作者简介】 德吉卓嘎,女,厦门大学法学院2011级国际法学博士研究生。(厦门 361000)

^① 曹锡珍:《评尼克松的真正的战争》[J],《现代外国哲学社会科学文摘》1981年6月,第54页。