

## “一带一路”背景下的中缅经济走廊形成机理探析

### —基于跨境经济走廊理论—

涂 波\*

#### 《目 录》

I. 序言

II. 相关文献的不足之处和跨境经济走廊  
理论的发展

III. 回顾中缅经济走廊的时代背景

IV. 对中缅经济走廊形成机理的探析

V. 结语

关键词: 一带一路, 中缅经济走廊, 形成机理, 缅甸, 跨境经济走廊理论

## I. 序言

习近平在中共十九大会议上强调要认真落实“亲诚惠容理念和以邻为善、以邻为伴”的周边外交方针, 并明确提出把以人类命运共同体理念下的“一带一路”建设等内容写入党章。这既体现了中国与周边国家打造互利共赢利益共同

---

2019년 02월 11일 접수, 2019년 04월 19일 수정, 2019년 04월 25일 게재확정

\* 新罗大学 经营学部 助教授, [tubo110@hotmail.com](mailto:tubo110@hotmail.com)

体和继续推进“一带一路”的坚定意志,也给予了周边国家对于加强同中国的友好合作关系并积极参与到“一带一路”国际合作的信心。“一带一路”在不断的摸索前进过程中,得到了越来越多国家的理解和支持,尤其是在东南亚和南亚地区,多个国家不仅成为丝路基金(SRF)和亚洲基础设施银行(AIIB)的成员国,它们还积极投入到“一带一路”建设中。中国在东南亚和南亚区域有着中巴经济走廊建设、孟中印缅经济走廊和中国-中南半岛经济走廊三大国际经济走廊蓝图。其中中巴经济走廊走在了最前面,而其它两个走廊也在不断地摸索前进。缅甸位于东亚、东南亚和东南亚的交界处,具有重要的地缘战略地位,在“一带一路”建设中可以发挥独特的枢纽作用<sup>1)</sup>。曾是世界最不发达国家之一的缅甸从2010年走向民主政治,在展开了军政府转型民选政府的进程后,实现了经济贸易的快速发展<sup>2)</sup>。2016年缅甸民盟政府确立了昂山素季在党内第一权威和国务资政的政治地位,建立了更加精简、团结、廉洁、高效和亲民的新政府,在国家治理方面也取得了新的成效,<sup>3)</sup>这些都给了和缅甸拥有传统“胞波”情谊,并已经于2011年建立“全面战略合作伙伴关系”的中国为进一步发展两国关系发展提供了良好机遇。在此背景下,外交部长王毅于2017年11月访问缅甸,并同昂山素季等进行会谈。王毅部长除了表达坚定支持缅甸的和平和解进程以外,还建设性地提出了“人字形”中缅经济走廊设想,力求形成三足鼎立的大合作格局,推进缅甸各地的均衡发展,这得到了缅甸方的赞赏并希望尽早就此倡议与中国进行对接<sup>4)</sup>。王毅部长提出的顶层设计为两国共建“一带一路”翻开了新的一页,并号召两国专家和有关部门沿此方向展开科学、具体的探讨。因此在当前情况下,有必要分析中缅经济走廊的形成机理,并厘清其优势和缺点,并以此为依托来为发展中缅经济走廊提供相关合理建议。

1) 杜兰(2017),“一带一路”建设背景下中国与缅甸的经贸合作,东南亚纵横,2017年1月,p29.

2) 高歌(2013),缅甸民主进程下中缅经贸合作分析,东南亚纵横,2013年4月,p16.

3) 王廷兴(2017),缅甸民盟政府的国家治理及面临的挑战,东南亚研究,2017年第2期,p25.

4) 中国外交部(2017),王毅与缅甸国务资政兼外长昂山素季举行会谈,外交部网站,  
<http://www.fmprc.gov.cn/web/wjbzhd/t1512000.shtml> (上网时间:2017年11月29日)

## II. 相关文献的不足和跨境经济走廊理论的发展

在学界已经有许多学者尝试用各种经济理论来进行实际案例的研究,其中有学者基于ETPN经济点网理论的工业走廊研究(朱呈兵和滕清安, 2008),以增长极理论、产业集聚理论和工业园区理论等不同角度分析了哈大齐工业走廊建设的理论基础(李洪江和蔡天任, 2008),从区域经济辐射论视角分析了史迪威公路的经济走廊打造(韩继伟和张任之, 2011),以哈大齐工业走廊为例分析了点-轴系统开发模式中不同等级城市节点经济影响效应(万鲁河等, 2011),从次区域经济合作理论的视角研究了中朝经济开发项目推进与中韩的战略合作(李海燕, 2013),基于产业国际分工与布局的研究来分析一带一路新常态下如何加快孟中印缅经济走廊的建设(梁双陆和梁巧玲, 2015),通过追溯经济走廊理论的溯源提出对孟中印缅经济走廊建设的启示(卢光盛和邓涵, 2015),以及运用跨境经济走廊理论比较分析了中巴经济走廊和东北亚经济走廊(涂波和元东郁, 2017)等等。这些学者们运用了各种经济学理论来分析和指导了国内的区域开发和国际间的经济走廊建设等等,促进了相关学术领域的不断发展和经贸建设实践活动。不过,目前还没发现有论文运用经济理论来对中缅经济走廊进行分析;另外跨境经济走廊理论目前还属于新兴理论,需要在实战分析中不断得到完善。

跨境经济走廊理论是综合空间经济学、区域经济学和城市地理学等多学科理论而形成的一门新兴区域经济发展理论。经济走廊(Economic Corridor)是经济要素依托交通干线或综合运输通道为发展主轴,并在主轴影响范围内不断积聚和扩散而形成的一种特殊经济空间形态,<sup>5)</sup>而跨境经济走廊是在经济走廊的基础上延伸出来的一个概念。作者结合卢光盛·邓涵(2015)和王磊等(2012)对跨境经济走廊内涵的阐述,将跨境经济走廊定义为:两个或两个以上的国家(地区),通

5) 本概念结合了卢光盛和邓涵在“经济走廊的理论溯源及其对孟中印缅经济走廊建设的启示”里对经济走廊的阐述以及王磊等在“区域一体化视角下跨境经济走廊形成机制与规划实践”里对走廊的阐述。

过连接和促进跨境的交通干线或运输通道这个主轴来实现不断积聚和扩散,以辐射范围内的次区域经济合作区和大中城市为腹地,促进产业互补发展和生产要素自由流动,形成呈带状空间地域经济综合体。而对于形成机理,张文尝、韩增林和曹小曙等学者认为,经济走廊通常由交通干线或综合运输通道以工业商贸为主的三次产业、沿线分布的经济中心和大中型城市等三大基本要素构成。王磊等(2012)把跨境经济走廊的构成要素分为跨境交通干线或综合运输通道、沿线分布的经济中心和边境口岸城市、合理的产业结构和布局以及跨境合作机制等四方面。卢光盛和邓涵(2015)还指出了跨境经济走廊建设的基本动力是要素流动,内生动力是制度通道。以上这些学者的观点都给跨境经济走廊的形成机理提供了充分的参考源泉。综合以上观点,跨境经济走廊的形成机理可以提炼成以下几点<sup>6)</sup>:首先,参与跨境经济走廊的各国和地区的政府间(官方间)有着较易协调的沟通渠道和坚持发展的主观意志;其次,参与走廊的国家和地区的中心城市间有跨境的交通干线和边境口岸据点;再次,参与跨境走廊的国家和地区间的经济发展水平有差异性,产业结构有互补性,促进跨境经济走廊的建设有利于产业的国际分工和布局,并带来良好的经济社会效益,推动国际间的区域经济一体化;最后,参与跨境经济走廊受到民众支持并拥有较好的社会环境。通过对走廊的根基之形成机理的剖析,可以发现并厘清各个跨境走廊各种基本要素的优势缺点,从而促进经济走廊的各参与国在建设过程中扬长避短,因此具有重要的指导意义。

---

6) 作者在“Formation Basis Comparison of Northeast Asia and China-Pakistan Economic Corridors and Its Implications”一文里也对跨境经济走廊及其形成基础有过类似描述,出处:涂波和元东郁(2017), *Journal of China studies*, 2017.3, p82.

### III. 回顾中缅经济走廊的时代背景

结合中国和缅甸在经济合作方面的各项成果,以及两国的各项国际经贸促进政策,本文把中缅经济走廊的时代背景整理为以下三个方面:

首先,“一带一路”倡议不仅给国内区域经济一体化带来了积极变化,化解了区域经济发展的不平衡,<sup>7)</sup>也给其它国家,尤其是中国的周边国家带来了重要的发展机遇。如中巴经济走廊的建设就既给以喀什为桥头堡的新疆地区带来了极好的发展机遇,也将促进同巴基斯坦这个“全天候战略合作伙伴”以基础设施建设为重点的区域经济发展;又如在东南亚南亚地区还有孟中印缅经济走廊和中国-中南半岛经济走廊等,一旦建成将不仅促进云南这个桥头堡的全方位、多层次的对外开放格局和提高其在交通、信息和物流等的国际枢纽地位,同时也将实现印度、孟加拉和缅甸等诸多周边国家在诸多方面的互利共赢。单就中缅两国在“一带一路”方面的合作而言,占据非常重要地缘位置的缅甸是连接东南亚和南亚的枢纽国,拥有许多天然海港如仰光和皎漂等,境内的河流、公路和铁路运输也潜力巨大。中国的“一带一路”战略如果能够加强同缅甸的合作,将使中国能够打通除中巴经济走廊之外的另外一条进入印度洋和非洲的通道,消除“马六甲困局”,也能够使得美国、日本等采取的围堵中国的“C形”拉缅甸华战略落空<sup>8)</sup>;还可以消除中缅边境多年以来形成的落后贫穷和各种跨境犯罪,促进经济发展和社会稳定,从而带来一个稳定和繁荣的边境环境。在当前印度对孟中印缅经济走廊采取了“貌似积极参与商讨,实为拉锯牵制”的态度下,中国开展同缅甸的合作将给“一带一路”带来新的发展气象。

其次,昂山素季为首的民盟政府上台使“胞波”情谊进入新时代,同时缅甸有着发展经济,促进民生的主客观需求,需要中国的大力支持。中国历来和“胞

---

7) 陈健·龚晓莺(2017),论“一带一路”倡议对区域经济一体化的影响,云南社会科学,2017年第5期,p77.

8) 杜兰(2017),“一带一路”建设背景下中国与缅甸的经贸合作,东南亚纵横,2017年1月,p30.

波”缅甸有着传统友谊，缅甸一直以来的外交重点也是定位在中国。2011年登盛政府就任后，缅甸的政治经济体制均发生了较大改变，缅甸为了换取国际社会的全面支持，其外交政策也从一元化走向了多元化。赵江林(2017)指出，在中缅关系随着缅甸新政府上台进入新阶段后，一方面缅甸的民主化进程给中缅关系的正常化创造了前提，缅甸对中国的关系不会如过去那样非正常的“好”，而是回到正常的国家关系；另一方面缅甸的工业化进程需要中国的大力支持，尤其是基础设施投资领域等硬件方面，而这些都是其它的大国都做不到的<sup>9)</sup>。自2016年昂山素季组建了民盟新政府以后，推动了“21世纪彬龙大会”，尽管新一届民盟政府在“罗兴亚人”问题方面的“失语”、若开族群冲突和军方对民盟政府的牵制等方面遇到了困难，但是总体来看昂山素季展示了良好的统领能力，在团结各民族、包容各党派和推动国家和解政治目标等方面取得了阶段性的成果<sup>10)</sup>。缅甸在进入昂山素季为代表的民盟政府时代后，比任何时期都更希望实现经济的发展和生活水平的提高，因此中缅两国在“一带一路”大框架下的合作正合时宜，前景光明。

最后，王毅部长的建设性提议推动了各界形成关于中缅经济走廊的热烈讨论。“一带一路”的不断前进使得缅甸对于参与到“一带一路”抱有期待，中国也欢迎缅甸来搭上这个发展经济的便车。两国的政府高层为此不断的进行了对话接触，吴登盛政府时期对“一带一路”的积极反应和民盟政府昂山素季的各种表态都给中国政府进一步深化合作打下了基础。2017年11月，王毅部长访问缅甸，在若开邦问题上积极为缅甸和孟加拉国出谋划策，同时正式提出了“人字型”中缅经济走廊设想，打造三段支撑、三足鼎立的大合作格局。王毅表示这将有助于沿线重大项目相互连接，相互促进，形成集成效应，也有助于推进缅甸各地实现更加均衡的发展。昂山素季赞赏中方的倡议，表示与缅甸国家发展规划有很多契合之处，并建议中缅经济走廊优先在交通、电力领域开展合作，还愿意就此倡议

9) 赵江林(2017)，缅甸民主化、工业园进程与中缅关系，东南亚研究，2017年第1期，p102.

10) 王廷兴(2017)，缅甸民盟政府的国家治理及面临的挑战，东南亚研究，2017年第2期，p47.

与中方对接<sup>11)</sup>。中缅经济走廊设想的路线如下:

〈图-1〉中缅经济走廊设想的示意图



出处: 作者根据王毅部长对中缅经济走廊设想的说明绘制而成。

虽然中缅经济走廊目前只是在设想阶段, 但是通过上图可以看出, 该走廊计划从云南昆明出发, 穿过中缅边境(建议从边境口岸城市瑞丽进入缅甸国境的木姐), 通过曼德勒这个缅甸的第二大城市, 并在此处把走廊分为往皎漂和仰光两个方向: 其中皎漂位于若开邦, 是缅甸最为落后的地方, 而仰光则是缅甸的最发达城市 and 原首都(至于曼德勒仰光线路是否经过缅甸的现首都之内比都, 有待进一步论证)。通过中缅经济走廊设想, 能够使云南昆明成为连接中国各省市和缅甸的桥头堡, 连接缅甸的各大重要城市, 并到达皎漂和仰光两个重要的天然深海港口。

11) 中国外交部(2017), 王毅与缅甸国务资政兼外长昂山素季举行会谈, 外交部网站, <http://www.fmprc.gov.cn/web/wjbzhd/t1512000.shtml> (上网时间: 2017-11-30)

#### IV. 对中缅经济走廊形成机理的探析

前面的跨境经济走廊理论章节已经归纳出了4点跨境经济走廊的形成机理。在本章里, 作者将运用跨境经济走廊理论里对政府间沟通渠道和主观意志、跨境交通干线和边境口岸、经济发展水平和产业结构、以及民众支持度和治安环境等方面进行具体分析。

##### 1. 中缅经济走廊的政府间沟通渠道和发展走廊的主观意志

跨境经济走廊理论指出, 参加走廊建设的国家和地区越少, 涉及到的利益方就越少, 共同渠道就相对顺畅, 也就越容易达成共识; 同时参与国的主观意志强弱决定了走廊建设能动力的大小。总体来看中缅两国的政府对于“一带一路”倡议方面的沟通渠道是积极合作的, 发展经济走廊的主观意志也是强烈的。首先, 从政府渠道的沟通方面来看, 不管是吴登盛政府还是民盟政府, 不管是执政党还是其它党派, 对于“一带一路”倡议的立场都是积极正面的, 他们认为“一带一路”是缅甸发展的一大机遇, 期待借搭乘这个“便车”来从中获利<sup>12)</sup>。如缅甸前总统在2014年就指出中国的“一带一路”将为该地区乃至世界带来和平、稳定与繁荣<sup>13)</sup>。昂山素季家族与中国有着深厚的历史渊源和友谊, 她本人也表示将继续奉行对华友好政策, 尤其在2017年11月同王毅部长的见面时, 表示两国不仅有着传统友谊, 现在更是“命运共同体”<sup>14)</sup>。中缅两国保持着顺畅的政府沟通渠道, 这要归功于中缅两国一直以来的传统“胞波”情谊, 双方始终保持实时沟通, 以及中国

12) 李晨阳·宋少军(2016), 缅甸对“一带一路”的认知和反应, 南洋问题研究, 2016年第4期, p24.

13) 洪荃淦(2014), 缅甸媒体: 中方提议建设的“一带一路”具有重大现实意义, 国际在线, <http://gb.cri.cn/42071/2014/11/11/6071s4761234.htm> (上网时间: 2017-12-01)

14) 中国外交部(2017), 王毅与缅甸国务资政兼外长昂山素季举行会谈, 外交部网站, <http://www.fmprc.gov.cn/web/wjbzhd/t1512000.shtml> (上网时间: 2017-11-30)

在“一带一路”倡议里贯穿了“人类命运共同体”的概念，在谋求促进本国发展的同时，兼顾它国的合理关切来促进共同利益。其次，在主观意志方面，作为“一带一路”的发起者和倡议者的中国对于发展中缅经济走廊的主观意志自然是不用怀疑，而作为合作者之缅甸对于发展经济，改善民生的主观意志也非常强烈，自中国提出这个倡议后，缅方就即时表达出了加入的强烈意愿，对于丝路基金和孟中印缅经济走廊计划也都积极响应，还成为了亚洲基础设施投资银行的创始成员国<sup>15)</sup>。当前缅甸民盟政府的民主化进程如果要长期平稳的发展下去，也迫切需要经济上的快速发展来进行支撑，没有经济基础的任何上层建筑都不会稳固。缅方深知这一点，因此必定会积极的参与到经济走廊的探讨中来。

## 2. 中缅经济走廊的边境口岸和跨境交通干线

通过对跨境经济走廊理论的研究可以发现，边境口岸和交通干线是走廊形成的硬件基础设施，是联系各国和各区域性中心的主轴。云南靠近缅甸的德宏傣族景颇族自治州，现有10条公路直接与缅甸北部的谷、木姐、南坎、腊戍、雷基、八莫、孟固、拉咱、密支那等重镇相通，有4条中缅两国政府协议通道(瑞丽—木姐、畹町—九谷、章凤—雷基、弄岛—南坎)，21条正式通道，而历史上形成的110多条通道(渡口)，海关监管的通道则有7条<sup>16)</sup>。瑞丽这个最繁忙的陆运口岸是中国唯一一个按照“境内关外”模式实行特殊管理的边境贸易区，是西南地区最大的内陆口岸，也是中缅油气管道在中国境内的第一站。大瑞铁路和瑞丽火车站可以作为中缅经济走廊的核心跨境口岸，从昆明到边境瑞丽段可利用国内现有的各种交通干线(如铁路方面的昆明至瑞丽铁路长约690公里)。瑞丽市旁边就是缅甸的国家级口岸城市木姐，木姐是瑞丽的友好城市，也是缅甸的国家级口岸。缅甸国70%以

15) 杜兰(2017), “一带一路”建设背景下中国与缅甸的经贸合作, 东南亚纵横, 2017年1月, p31.

16) 何敏·欧明刚(2016), 云南口岸与“一带一路”建设: 现状、问题和对策, 东南亚纵横, 2016年3月, p39.

上的边境贸易均在木姐进行, 2014-2015年木姐的贸易额达到了52亿美元, 占缅甸同期边境贸易额66.6亿元的78%, 它毫无疑问是缅甸最重要的边境口岸<sup>17)</sup>。中缅经济走廊从瑞丽进入木姐后, 铁路方面可以参考暂时搁浅的“中缅铁路”规划, 从瑞丽往西南方向贯穿缅甸中北部, 经过若开邦并最终到达皎漂深水港; 另外, 在曼德勒连接缅甸境内铁路线途径达西、东吁和勃固最终到达仰光(或者建设从瑞丽到缅甸腊戍的铁路, 进而接通缅甸境内的铁路网, 经过1100公里后到达仰光)。公路方面有缅甸境内木姐口岸—南坎—腊戍—眉苗(彬乌伦)—曼德勒段全长475公里的柏油路, 在曼德勒分成西南和南线两条, 西南线利用和改造通往皎漂的公路(或者继续推进瑞丽-曼德勒-皎漂跨境高速公路), 而南线则连接曼德勒-内比都-仰光这条号称“缅甸的第一条高速公路”。水路和空路方面则争取充分利用现有的码头和空港进行改造升级。另外, 在油气管道建设方面, 中国和缅甸两国的运输通道建设项目中, “中缅油气管道”已经有了一定程度的进展。油气两线在缅甸境内并行后, 进入中国境内的贵州安顺并在此分界, 天然气管道通向广西, 原油管道北上重庆, 此油气管道已经与2015年完成; 而原本设计的中缅铁路通道则由于缅方原因陷入搁置, 期待合理时机到来后, 即可继续开展工作<sup>18)</sup>。综上所述, 中缅经济走廊有着中方的瑞丽和缅甸的木姐这个相互对接的重要边境口岸, 有着良好的边境贸易基础; 而中国境内从昆明到瑞丽已经形成了比较好的交通干线, 缅甸境内也已经有了了一定的交通设施基础。如果积极推动现有的铁路和公路建设规划, 并合理的升级现有的缅甸境内道路设施, 同时推动中缅铁路通道建设的继续开展, 那么木姐-曼德勒-皎漂干线和曼德勒-仰光路线这个“人字形”经济走廊的成功建设指日可待。

17) 中国商务部(2017), 上财年缅中木姐口岸边贸额达52亿美元,

<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/j/201504/20150400955328.shtml> (上网时间: 2017-12-04)

18) 周英虎(2016), 中国与东盟国家陆路通道建设综述, 南宁职业技术学院学报, 2016年第21卷第4期, p30.

### 3. 中缅两国经济发展水平差异和产业结构的互补性

中缅经济走廊由于其地理特殊性, 建成后的影响范围将主要集中于云南地区和缅甸全国, 在讨论经济发展水平差异和产业结构互补性的时候, 由于云南省和缅甸的面积和人口数量都比较接近(2016年云南省总人口约4756万人, 缅甸总人口约5288万人), 因此将云南省和缅甸作为研究范围比较合理。从云南和缅甸的经济发展水平差异来看, 缅甸在2016年的GDP总值为674亿美金, 人均GDP为1420.5美金; 中国在2016年的GDP总值为11.20万美金, 人均GDP为6894.5美金,<sup>19)</sup> 而云南在2016年的GDP总值达到了2247亿美金,<sup>20)</sup> 比同期增加8.7%, 人均GDP达4724.5美金, 比同期增加8.0%<sup>21)</sup>。跨境经济走廊理论指出, 各地区的经济规模、生产要素条件和制造技术等差异大小将决定了经济走廊建成后相互间国际分工布局的活跃程度和各种生产要素流动的活性。从以上的数据可以看出, 云南省不论是总GDP还是人均GDP都是缅甸的三倍多, 这代表了云南省和缅甸的经济发展水平差异性较大。而云南和缅甸的产业结构方面来看, 云南省在2016年的三次产业比依次为14.8%、39.0%和46.2%, 而缅甸的三次产业构成比依次为26.3%、27.5%和46.2%,<sup>22)</sup> 可以看出云南省农业占整体生产总值的比例远远低于缅甸, 同时云南第二产业和第三产业的比例相近表明工业和服务业已经发展到一定程度, 而缅甸的第二产业占比较低, 工业化水平还不高。另外, 云南省的优势产品主要集中在机电产品、农产品、纺织品及服装、磷化工产品、有色金属和电力 7 大方面, 进口商品则以金属矿砂、机电产品、农产品为主, 棕榈油为最大进口农产品。云南省的外贸进出口总体保持增长

19) Trading economics(2017), major countries' GDP, <https://tradingeconomics.com> (上网时间: 2017-12-04)

20) 该数据由14869.95亿元的资料数据按照2017年12月4日的即时汇率折算而来, 以下同理。

21) 云南省人民政府网(2017), 云南省2016年国民经济和社会发展统计公报, [http://www.yn.gov.cn/yn\\_zwlanmu/qy/tj/201705/t20170531\\_29459.html](http://www.yn.gov.cn/yn_zwlanmu/qy/tj/201705/t20170531_29459.html) (上网时间: 2017-12-04)

22) Global finance(2017), GDP and economic data, <https://www.gfmag.com/global-data/country-data/myanmar-gdp-country-report> (上网时间: 2017-12-04)

的趋势,其中2017年1-10月进出口额达到了约181.5亿美元,较2016年同期增加了21%,其中缅甸是云南在东盟的最大贸易国<sup>23)</sup>。而缅甸的出口产品结构主要是天然气、农产品、矿产品、林产品和水产品,其中大多数农产品农产品如大米、豆类、玉米、芝麻和橡胶等大量输出到了中国;而缅甸进口的产品中,大多是石油产品、汽车与有关零件、机器及配件、药物药品、棕榈油和通讯器材等。根据最新数据显示,2017年1-6月份缅甸的出口量是72.18亿美元,进口量为90.9亿美元,贸易逆差达到18.72亿美元<sup>24)</sup>。可见,云南和缅甸的进出口差异性比较大,因而具有较强的互补性,同时双方的优势产业重复度不高,竞争性也不强。综上所述,云南省和缅甸在经济发展水平的差异性较大,产业结构的互补性较强,推动中缅经济走廊的建设将大大有利于云南省和缅甸相互的经济发展,促进产业国际分工布局和区域经济一体化。

#### 4. 中缅经济走廊参与国的社会稳定度和民众对走廊的支持度

总体来看中国比缅甸具有更加稳定的社会环境,人民对于“一带一路”也踊跃支持,而缅甸的社会环境和民众支持度则需要进一步探讨。作为中缅经济走廊的发起者,中国相对已经做好了各种准备,本文在此把考察的重点瞄准缅甸一方。在社会稳定度方面,缅甸自2010年举行了多党制全国大选,开启了从军政府到民选政府的民主政治道路,昂山素季的上台更促进了民主化的进步,不过缅甸的社会面临着政军博弈、极端民族主义和民族地方武装等多重挑战。具体表现为:政军两方虽然在大体上呈现合作的态势,但双方围绕着国家强制力方面的博弈却给民盟政府的治国能力埋下了隐患;同时缅甸的一部分佛教民族主义者拥有极端主义思潮,激化了佛教徒同若开民族(特别是罗兴亚人问题)穆

23) 刘子语(2017), 1-10月云南省进出口额同比增长21%, 新华网,  
[http://www.yn.xinhuanet.com/newscenter/2017-12/01/c\\_136792219.htm](http://www.yn.xinhuanet.com/newscenter/2017-12/01/c_136792219.htm) (上网时间: 2017-12-04)

24) 缅华网(2017), 缅甸进出口贸易情况介绍,  
<http://www.mhwmm.com/Ch/NewsView.asp?ID=26969> (上网时间: 2017-12-04)

斯林间的宗教冲突<sup>25)</sup>而昂山素季政府的“沉默”把罗兴亚人问题国际化最终演变成缅甸与国际社会的外交问题；缅甸还面临着民族地方武装组织的抵抗，“民地武”的武装暴力冲突到现在仍然是缅甸直面的一个非常棘手的问题<sup>26)</sup>，严重影响了民主和平进程，并给社会的持续稳定发展带来诸多负面影响。在民众支持度方面，本文从缅甸民众对“一带一路”的支持度来考察对中缅经济走廊的支持度。缅甸已经进入了民主社会，执政党能否代表大多数民众的意志，在一定程度上决定了这些政党的执政周期长短。尽管政府层面是对于“一带一路”持期待和欢迎态度的，但是缅甸政府的态度不代表民众的态度。总体来看，缅甸民众对“一带一路”倡议的反应相对比较谨慎和保守，从2011年密松水电站因民意诉求而被迫停掉，随后一年莱比塘铜矿项目受到该地区民众的反对而一度停止建设，还有2014年的“昆明至皎漂铁路项目”被迫搁置，到2015年以后中国在缅甸地区的大项目投资几乎停滞不前，民众支持度在其中起到了一定的负面作用。民众的这种态度主要是出于三个方面的原因：首先是民众对于“一带一路”的了解不够影响了他们的判断，“一带一路”在缅甸的宣传推广相对比较滞后，并且在广度和深度等各方面都比较有限<sup>27)</sup>。其次是西方国家对于中国的片面舆论误导和非政府组织的干涉加深了民众的疑虑和担忧情绪，西方媒体不时故意抹黑中缅关系，并给中国在缅甸的投资带上“掠夺资源”、“破坏生态”和“不履行企业社会责任”等帽子，导致缅甸部分民众用极端的理想主义眼光看待来自中国的投资，既要求对环境没有任何破坏，又要求绝大部分利益返还给当地民众，却很少考虑企业的利益，也没有认识到这些项目对于缅甸经济发展的重大促进作用<sup>28)</sup>。最后是部分中国企业在投资缅甸时忽略了与民众的沟通和互动，没有充分照顾

25) 宋少军(2017)，缅甸佛教民族主义的产生、发展及其实质，南亚研究，2017年第1期，p137.

26) 如2011年缅甸政府军同克钦独立军的冲突就对缅甸社会以及中国投资带来巨大的问题，密松水电站项目就受到克钦独立军的巨大影响。2012年克钦独立军炸毁太平江的一座桥梁，直接导致中方投资的太平江水电项目被迫中止。

27) 李晨阳·宋少军(2016)，缅甸对“一带一路”的认知和反应，南洋问题研究，2016年第4期，p25-27.

28) 卢光盛·金珍(2013)，缅甸政治经济转型背景下的中国对缅投资，南亚研究2013年第3期，p54.

当地各个阶层的利益。中国同缅甸的原军政府是“胞波”情谊，中国在缅甸的投资也主要集中于同军政府进行交涉，而对于民众间的交流却相对缺乏，许多中国企业在缅甸的投资被批评缺乏民意基础，在缅甸已经进入民盟政府，民众的支持率成为缅甸政治生态重要风向标的背景下，“中缅经济走廊”需要深刻思考如何赢得缅甸民众的更广泛支持。

## V. 结语

“一带一路”构想在不断取得各项成果的同时也与时俱进，不断在发展过程中进行创新。王毅部长于2017年11月访问缅甸时提出的“人字形”中缅经济走廊设想，就是对“一带一路”框架的再创新，也是对中国长期以来“亲诚惠容理念”周边国家外交方针的新突破，它为两国更好继承发扬两国的传统“胞波”友谊，并促进云南地区和缅甸以基础设施建设为重点的区域合作，以及巩固全面战略合作关系等翻开了新的一页。本文运用跨境经济走廊理论对中缅经济走廊的形成机理进行了探析。通过回顾中缅经济走廊的时代背景，并把王毅部长提出的设想同具体情况进行结合绘制出了走廊示意图后，对该走廊从跨境交通干线和边境口岸、经济发展水平的差异性和产业结构的互补性、政府间沟通渠道和主观意志、以及民众支持度和治安环境等4个方面进行了具体探析。研究发现推进“一带一路”和中缅经济走廊的优势在于：中缅两国的政府间沟通渠道良好，发展走廊的主观意志较强烈；两国现有的边境口岸和跨境交通干线有着良好基础；两国的经济发展水平差异巨大，产业结构的互补性较强。然而缺点在于：缅甸地区的社会还不太稳定，政军博弈、极端民族主义和民地武等不安因素还比较多，民众在对走廊还不甚了解的情况下，易受到一些片面误导，因此对“一带一路”还持相对谨慎和保守态度。通过对中缅经济走廊形成机理的探析，并找出

了发展走廊建设的优缺点以后,本文提出以下建议:

首先,要从国家顶层设计层面着手,利用现有的良好政府间沟通渠道表达合作善意,保持互动并寻找利益共同点,中国方面要积极结合缅甸的国家发展规划,充分吸纳缅甸民盟政府在交通、电力领域的合作诉求,促使两国成为更加紧密的“命运共同体”。

其次,中缅经济走廊的建设应该以基础设施建设着手,充分利用瑞丽和木姐这两个现有的边境口岸,并合理利用现有的各条跨境交通干线和各种改造升级规划(包括暂时搁置的规划)来对走廊进行整体规划,尤其是要对缅甸境内的木姐-曼德勒-皎漂干线和曼德勒-仰光路线这个“人字形”交通干线进行升级改造。

再次,要积极认识到云南省和缅甸在经济发展水平上的巨大差异,以及在产业结构上的较强互补性,推动双方的跨境贸易活跃度,促进各产业的国际分工和布局,并带动该区域的经济一体化。

最后,必须冷静地看到缅甸政军博弈、极端民族主义和民族地方武装等对中缅经济走廊建设可能带来的消极影响,同时要想方设法提高缅甸民众对于走廊建设的支持。要积极支持缅甸各方通过对话协商推动各种问题的妥善解决,并积极帮助缅甸致力于民生和发展经济。要通过各种人文交流项目来推广中国的软实力,增强在缅中国亲善团体的力量,并联合缅甸政府宣传“一带一路”和中缅经济走廊对改善民生、促进社会进步的积极作用,同时提醒中国企业在缅投资时充分考虑到缅甸民众的合理关切。

## 參考文獻

- 陈健·龚晓莺(2017), 论“一带一路”倡议对区域经济一体化的影响,「云南社会科学」, 第5期, pp.77-82.
- 杜兰(2017), “一带一路”建设背景下中国与缅甸的经贸合作,「东南亚纵横」, pp.29-35.
- 高歌(2013), 缅甸民主进程中中缅经贸合作分析,「东南亚纵横」, pp.14-18
- 韩继伟·张任之(2011), 从区域经济辐射理论视角看史迪威公路经济走廊打造,「兴义民族师范学院学报」, p8.
- 何敏·欧明刚(2016), 云南口岸与“一带一路”建设: 现状、问题和对策,「东南亚纵横」, pp.37-43
- 李晨阳·宋少军(2016), 缅甸对“一带一路”的认知和反应,「南洋问题研究」, pp.20-30
- 李海燕(2013), 中朝经济开发项目推进与中韩战略协作,「经贸论坛」.
- 李洪江·蔡天任(2008), “哈大齐工业走廊建设的理论基础”,「商业研究」.
- 梁双陆·梁巧玲(2015), 一带一路新常态下如何加快孟中印缅经济走廊建设,「天府新论」, 第5期。
- 卢光盛·邓涵(2015), 经济走廊的理论溯源及其对孟中印缅经济走廊建设的启示,「南亚研究」, 第2期。
- 卢光盛·金珍(2013), 缅甸政治经济转型背景下的中国对缅投资,「南亚研究」, 第3期, pp.48-60.
- 宋少军(2017), 缅甸佛教民族主义的产生、发展及其实质,「南亚研究」, 第1期, pp. 137-154.
- 万鲁河等(2011), 点-轴系统开发模式中不同等级城市节点经济影响效应,「国土与自然资源研究」, 第5期。
- 王冠(2017), 缅甸民盟政府的国家治理及面临的挑战,「东南亚研究」, 第2期, pp.25-47.
- 王磊等(2012), 区域一体化视角下跨境经济走廊形成机制与规划实践,「现代城市研究」.
- 赵江林(2017), 缅甸民主化、工业园进程与中缅关系,「东南亚研究」, 第1期, pp.92-105.
- 周英虎(2016), 中国与东盟国家陆路通道建设综述,「南宁职业技术学院学报」, 第21卷第4期, pp.30-33
- 朱呈兵·滕清安(2008), 基于ETPN经济点网理论的工业走廊研究,「科技广场」, 2008年6月。
- 涂波·元东郁(2017), Formation Basis Comparison of Northeast Asia and China-Pakistan Economic Corridors and Its Implications, Journal of

China studies, 2017.3, pp.77-103.

中国商务部(2017), 上财年绵中木姐口岸边贸额达52亿美元,

<http://mandalay.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201504/20150400955328.shtml>

(上网时间: 2017-12-04)

云南省人民政府网(2017), 云南省2016年国民经济和社会发展统计公报,

[http://www.yn.gov.cn/yn\\_zwlanmu/qy/tj/201705/t20170531\\_29459.html](http://www.yn.gov.cn/yn_zwlanmu/qy/tj/201705/t20170531_29459.html)

(上网时间: 2017-12-04)

缅甸网(2017), 缅甸进出口贸易情况介绍,

<http://www.mhwm.com/Ch/NewsView.asp?ID=26969>

(上网时间: 2017-12-04)

Global finance(2017), GDP and economic data,

<https://www.gfmag.com/global-data/country-data/myanmar-gdp-country-report>

(上网时间: 2017-12-04)

Trading economics(2017), major countries' GDP, <https://tradingeconomics.com>

(上网时间: 2017-12-04)

洪荃诤(2017), 缅甸媒体: 中方提议建设的“一带一路”具有重大现实意义, 国际在线,

2014年11月11日, <http://gb.cri.cn/42071/2014/11/11/6071s4761234.htm>

(上网时间: 2017-12-01)

刘子语(2017), 1-10月云南省进出口额同比增长21%, 新华网,

[http://www.yn.xinhuanet.com/newscenter/2017-12/01/c\\_136792219.htm](http://www.yn.xinhuanet.com/newscenter/2017-12/01/c_136792219.htm)

(上网时间: 2017-12-04)

中国外交部(2017), 王毅与缅甸国务资政兼外长昂山素季举行会谈, 外交部网站, 2017年

11月20日, <http://www.fmprc.gov.cn/web/wjbzhd/t1512000.shtml>

(上网时间: 2017-11-30)

국문초록

## “일대일로” 배경 하에 중국-미얀마 경제회랑의 구성 메커니즘에 대한 연구

두 보

신라대학교

중국외교부장관 왕이(Wang Yi)가 2017년 11월에 미얀마를 방문 시 “人”형(人字形) 중국-미얀마 경제회랑 구상을 제시했다. 이 구상은 중국 “일대일로” 프레임의 새로운 창신이며, 중국의 장기적인 “친성혜용이념(亲诚惠容理念)”인 주변국가 외교방침의 새로운 발전이라고 볼 수 있다. 또한 이 구상은 양국인 전통적인 “포파(胞波)”우정을 계승할 수 있으며, 중국 운남지역이 미얀마와의 기초인프라건설 중점으로 한 지역협력을 촉진시킬 수 있고, 양국의 전면적인 전략협력관계도 증진시킬 수 있다. 이러한 배경 하에, 중(中)-미(緬) 경제회랑의 구성 메커니즘(形成机理) 분석을 통해 과학적이고 구체적인 연구를 전개하는 것이 중요하지만, 기존 문헌은 이 점에 대한 연구가 부족하다. 본 논문은 국제 경제회랑이론을 기반으로 중-미 경제회랑의 구성 메커니즘을 연구하였다. 먼저 중-미 경제회랑의 시대적인 배경을 정리하며, 중-미 경제회랑 구상을 다시 다자 인하였다. 다음으로 본 논문은 국제교통노선 & 변경 도시, 경제발전수준의 차이점 & 산업구조의 보완성, 양 정부간 소통채널 & 주관적 의지, 그리고 국민 지지율 & 사회치안 등 구체적으로 연구하였다. 연구결과: 첫째, “일대일로” 및 “중-미 경제회랑”의 장점으로 양국의 정부간 소통이 양호하며, 양 정부가 회랑을 건설하고자하는 의지가 강하다, 양국이 기존 국제교통노선 및 변경지역 도시의 인프라기반이 양호하다, 양국의 경제발전 수준차이가 크며, 산업구조의 상호보완성이 강하다. 둘째, 이와 반대로 미얀마의 치안환경이 안정적이지 않으며;

정부 및 군대의 게임(政軍博奔), 포퓰리즘(Populism, 极端民族主义) 그리고 민족지방 무장세력(民地武) 등 불안요소가 많이 존재한다; 국민들이 경제회랑에 대한 인지도가 낮으며, 서양 언론의 영향 하에 중-미 경제회랑 구상에 대한 불신 및 보수적인 태도가 나타나고 있다.

**핵심주제어:** 일대일로, 중국-미얀마 경제회랑, 구성 메커니즘, 미얀마, 국제경제회랑이론

中文提要

## “一带一路”背景下的中缅经济走廊形成机理探析 —基于跨境经济走廊理论—

涂波  
新罗大学

“一带一路”构想在实践中继续发展,同时也不断在发展过程中进行创新。中国外交部王毅部长于2017年11月访问缅甸时提出了“人字形”中缅经济走廊设想,它是对“一带一路”框架的再创新,也是对中国长期以来“亲诚惠容理念”周边国家外交方针的新突破,为两国更好的继承发扬传统“胞波”友谊,并促进云南地区和缅甸以基础设施建设为重点的区域合作,巩固全面战略合作关系等翻开了新的一页。在此背景下,分析中缅经济走廊的形成机理,并以此为基础来展开科学、具体的探讨显得非常必要,但是现有的各种相关文献还存在着各种不足。本文基于跨境经济走廊理论,对中缅经济走廊的形成机理进行了探析。通过回顾中缅经济走廊的时代背景,并把王毅部长提出的设想同具体情况进行结合绘制出走廊示意图后,对走廊从跨境交通干线和边境口岸、经济发展水平的差异性和产业结构的互补性、政府间沟通渠道和主观意志、以及民众支持度和治安环境等方面进行具体探析。本文发现,推进“一带一路”和中缅经济走廊的优势在于中缅两国的政府间沟通渠道良好,发展走廊的主观意志较强烈;两国现有的边境口岸和跨境交通干线有着良好基础;两国的经济发展水平差异巨大,产业结构的互补性较强。然而缺点在于缅甸地区的社会还不太稳定,政军博弈、极端民族主义和民地武等不安因素还比较多,民众对于走廊还不甚了解的情况下,易受到一些片面误导,因此对“一带一路”还持相对谨慎和保守态

度。本文在找出了走廊建设的优势和缺点以后还提出了相关结论性建议。

**关键词：**一带一路，中缅经济走廊，形成机理，缅甸，跨境经济走廊理论

Abstract

## **Research on China-Myanmar Economic Corridor's Formation Mechanism**

**—Based on Transboundary Economic Corridor Theory—**

**Tu, Bo**

Silla University

By constantly making achievements and keeping pace with the trend, the “Belt and Road” initiative is embracing innovations in the process of its development. Among these innovations, China-Myanmar economic corridor, which was promoted by Minister Wang Yi during the visit to Myanmar in November 2017, not only reinvents the “Belt and Road” framework, but also announces new breakthroughs in the principle of “amity, sincerity, mutual benefits, and inclusiveness”. It inherits and carries forward the traditional “friendship” between the two countries and is conducive to the consolidation of comprehensive strategic cooperation by promoting Yunnan-Myanmar cooperation with an emphasis on infrastructure development. Under such background, we can see it is necessary to conduct analyses on the forming Mechanism of China-Myanmar Economic Corridor, and unfold scientific, concrete discussions. However, many shortcomings exist in the related literature. This paper, by adopting the theory of transboundary economic corridor, discusses the formation mechanism of China-Myanmar economic corridor. The background of the China-Myanmar Economic Corridor gives the shape to a schematic map of the corridor that combines the concept of the Minister and the specific situation. This paper

discusses in detail of the following four things: cross-border traffic and border ports, the difference of economic growth and the complementarity of industrial structure, intergovernmental communication and each government's determination, and public support and security environment. The paper figures out that the advantages of advancing “the Belt and Road” initiative and the China-Myanmar economic corridor lies in the benign China-Myanmar communication, strong determination to develop the corridor, fundamental border ports and cross-border traffic, and huge difference in economic development levels and high complementarity in industrial structure. The shortcomings are that, however, the society in Myanmar is not stable, and has many disturbing factors such as politics-military game, extreme nationalism and regional rebels. What makes it worse is that the public with little knowledge of the corridor are easy to get misled which thus become relatively cautious and conservative about “the Belt and Road” initiative. In terms of the weakness and strength of establishing China-Myanmar economic corridor, this paper furtherly puts forward some suggestions.

**Key words:** The Belt and Road, China-Myanmar economic corridor, Formation mechanism, Myanmar, Transboundary economic corridor theory