

“一带一路”倡议下的中国—东盟合作与挑战*

— 以基础设施与产业园区建设为例

张暮辉**

【目 录】

1. 序论及研究综述
2. “一带一路”在东南亚地区的进展
 - 1) 大型基础设施项目及互联互通建设
 - 2) 境外产业合作园区建设
3. “一带一路”在东南亚地区面临的困难及挑战
 - 1) 沿线国家政局变动及政治风险
 - 2) 东道国的债务压力及投资风险
 - 3) 本土化问题及非传统安全风险
 - 4) 民族主义情绪及域外大国的竞争与阻挠
4. 结论及政策建议

【摘要】

东南亚地区是“一带一路”倡议中的重点区域。在目前“一带一路”规划的六大经济走廊中,东南亚地区集聚了“孟中印缅经济走廊”和“中南半岛经济走廊”,同时也是“海上丝绸之路”构想的重要一环,因此可以被视为“一带一路”全球化过程中的重要示范样本。本研究发现,近年来,中国投资的基础设施建设(特别以铁路建设为核心)在东盟各国迅速铺开。同时,以产业园区为例,一批中国—东盟产业园区开始进驻企业,跨国产业链雏形正在形成,民营企业也开始逐步加大在东南亚国家的投资力度。尽管如此,“一带一路”倡议在东南亚仍然问题重重,在风险控制、盈利能力、可持续性发展、本土化战略、民意相通等问题上遭到了广泛的质疑和批评,反映出“中国模式”的海外输出存在诸多水土不服。本文将重点考察“一带一路”倡议在东南亚地区取得的成绩,以及可能面临的困难及挑战。同时,本研究将试图为中国政府提出可行的政策建议。

【关键词】中国; “一带一路”; 东南亚; 基础设施; 产业园区。

* 본 연구는 2019년도 대한민국 교육부와 한국연구재단의 인문사회분야 신진연구자지원사업(NRF-2019S1A5A8033457)과 한국연구재단에서 지원하는 연구(NRF-2018S1A5A2A03037189)로 수행됨.

** 国立釜山大学 国际专门大学院 助教授 (muhui_zhang@pusan.ac.kr)。

1. 序论及研究综述

自从2013年中国提出“新丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”合作倡议以来,“一带一路”的地域覆盖面逐步扩大,目前已经涵盖了东南亚、中亚、南亚、东欧乃至非洲的广大地区。“一带一路”倡议提出六年来,在贸易投资、基础设施建设、互联互通、产业合作等领域均取得了一定的进展,同时也引起了广泛争议。其中,东南亚地区更是已经成为焦点中的焦点。

一方面,东南亚传统上作为中国地缘政治影响力的“腹地”之一,可谓是“一带一路”建设的“桥头堡”。事实上,“一带一路”开展六年以来,在各个国家和地区呈现出参差不齐的发展态势。比较公认的是,南亚区的巴基斯坦及东盟各国已经成为“一带一路”建设的重点地带。¹⁾东盟国家历来是中国外交坚定的合作伙伴,加之中南半岛各国华侨华人的影响力,使得中国在该地区推进“一带一路”建设相对于其他地区具有一定优势。²⁾在目前“一带一路”倡议规划的六大经济走廊中,有两条涉及到东南亚地区,分别是“孟中印缅经济走廊”和“中南半岛经济走廊”。与此同时,东南亚地区还是“海上丝绸之路”构想的重要一环。2017年6月,中国发布《“一带一路”建设海上合作设想》,其中规划以中国沿海经济带为支撑,连接中国-中南半岛经济走廊,并经南海向西进入印度洋,衔接中巴、孟中印缅经济走廊。由此可见,如果把“一带一路”倡议分为陆地与海洋两个子战略,那么东南亚地区无疑是两大战略相互重叠的关键区域。此外,从具体建设模式上看,东南亚地区“一带一路”建设的突出特征在于双边及多边合作模式并存,不仅运用点对点、国与国之间合作方式,还采取东盟、大湄公河区域合作等多边合作方式,因此尤为考验中国政府的区域治理能力。

<图1> “一带一路”六大经济走廊



1) 程晓勇, 〈“一带一路”背景下中国与东南亚国家海洋非传统安全合作〉,《东南亚研究》,2018年第1期, pp. 99-101。

2) 王子昌, 〈“一带一路”战略与华侨华人的逻辑连接〉,《东南亚研究》,2015年第3期, pp. 10-15。

另一方面,“一带一路”倡议近年来屡遭非议,东南亚地区首当其冲。“一带一路”各项工程遭遇了诸如政局变动、投资风险、民族主义情绪、本土化不畅、环境保护等多方面问题与挑战。类似马来西亚推迟中国投资的铁路建设、越南抵制泛亚铁路东线建设方案、泰国环保组织示威抗议中国工程等等,都标志着“一带一路”运行中的某些“中国模式”在东南亚当地呈现出水土不服的症状。传统上来看,“中国模式”强调由政府主导经济规划,注重发展的数量与速度,但是往往忽视质量、民生、法治建设,其发展模式缺乏长期可持续性。因此,认真总结东南亚地区“一带一路”建设中的成功经验和挫折教训,对于“一带一路”倡议在其他地域的推广具有示范性意义。

总体来看,海内外学者分析和评价“一带一路”建设,大概可以分为三种视角:首先,肯定的声音认为,“一带一路”建设的首要目的是经济领域而非政治外交利益,以高铁、高速公路、港口建设、能源管道为核心的基础设施项目在东南亚快速推进,为中国—东盟合作注入了新活力。东盟各国政府对“一带一路”建设的态度从最初的观望、谨慎逐渐转变为欢迎和支持,显示出“一带一路”建设在东南亚的巨大发展潜力。³⁾其次,否定和质疑的声音主要指向中国政府在“一带一路”建设背后的地缘政治及安全隐患。同时,东盟各国对中国的贸易逆差逐步增加,中国的援建工程过于注重速度而忽略了对象国的接受能力,因此给东盟国家造成了巨额的财政及债务压力。⁴⁾最后,相对而言更为客观公正的第三种声音认为,东南亚各国对于“一带一路”的态度及反馈存在巨大的内部差异,甚至东盟内部也存在巨大的政策分歧。因此,分析“一带一路”在东南亚地区的现状和前景,应采取因国而异的谨慎态度。以老挝、柬埔寨、缅甸为代表的经济欠发达的中南半岛国家,对于“一带一路”更为积极和期待;另一方面,越南的反应则截然相反,由于南海争议及历史问题的牵绊,越南对于中国的投资和扩张始终抱提防态度;新加坡作为“中间国家”,一方面希望迎合中国的人民币国际化战略,从而扮演人民币离岸结算中心的角色,而另一方面作为美国的地区安全盟友,对于中国“一带一路”倡议背后的政治动因心存谨慎。⁵⁾

本文将总结和回顾东南亚地区“一带一路”建设近年来的新变化和新进展。本研究发现,基础设施仍然是中国投资的主要流向领域。同时,以产业园区为例,一批中国—东盟产业园区开始进驻企业,跨国产业链雏形正在形成。投资加速增长使中国在“一带一路”沿线国家的产业布局基本形成。与此同时,中国的“一带一路”建设模式也逐步发生转型,国有企业一家独大的局面正在发生改变,而民营企业和私营企业也逐步参与到“一带一路”倡议中来,并利用既有平台加大在东南

3) 郭延军,〈中国东盟“一带一路”合作:主要进展、多元认知及推进路径〉,《当代世界》,2019年第5期,pp.61-64;任远喆,〈“一带一路”与中国在东南亚的“高铁外交”实践〉,《东南学术》,2019年第3期,pp.140-141。

4) Acharya, Amitav. “The Myth of ASEAN Centrality?”, *Contemporary Southeast Asia*, Vol.39(2), 2017, pp.273-279; Prashanth, Parameswaran. “Beijing Unveils New Strategy for ASEAN-China Relations”, *China Brief*, Vol.13(21), July 2014; Baviera, Aileen. “China’s Strategic Foreign Initiatives under Xi Jinping: An ASEAN Perspective”, *China Quarterly of International Strategic Studies*, Vol.2(1), 2016, pp.51-79。

5) Blanchard, Jean-Marc, F. “China’s Maritime Silk Road Initiative (MSRI) and Southeast Asia: A Chinese ‘pond’ not ‘lake’ in the Works”, *Journal of Contemporary China*, Vol.27(111), 2018, p.333, p.339; Blanchard, Jean-Marc, F. “Probing China’s 21st Century Maritime Silk Road Initiative: An Examination of MSRI Narratives”, *Geopolitics*, Vol.22(2), 2017, pp.246-268; Gong, Xue. “The Belt & Road Initiative and China’s Influence in Southeast Asia”, *The Pacific Review*, Vol.32(4), 2019, pp.635-665。

亚国家的投资力度。与此同时,本文还将以政策研究的视角,客观地分析并指出“一带一路”在东南亚面临的一系列困难及挑战。如前文所言,“一带一路”在东南亚遭遇的困境并非孤例,而是“一带一路”全球化战略的一个缩影。“一带一路”实施以来,暴露出了急功近利、重速度轻质量、忽视对象国接受能力、过度政治化宣传、本土化缺失、国进民退、缺乏盈利能力、风险预估不足等严重缺陷,其弊端的根源在于“中国模式”在海外输出过程中的水土不服。在这种背景下,本文试图为中国政府提出若干项可行的政策性建议,特别是目前“一带一路”各项目中的泛政治化、风险评估滞后、民营企业参与不足等问题亟待改进。

2. “一带一路”在东南亚地区所取得的进展

1) 大型基础设施项目及互联互通建设

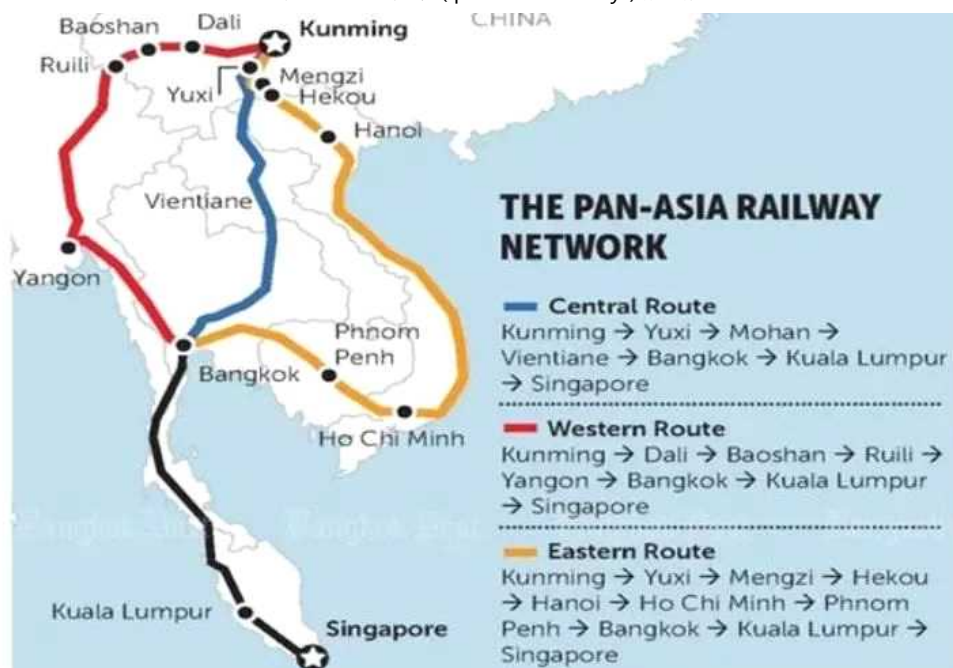
如前文所述,中南半岛经济走廊与孟中印缅经济走廊是“一带一路”六大走廊之中的重要组成部分。自从2016年9月中国与东盟签署了《中国—东盟产能合作联合声明》以来,双方在基础设施和互联互通建设等方面的合作日趋紧密,而这些大型工程吸引了中国在该地区的大部分投资存量。从中国国家战略的角度出发,“一带一路”建设也重点围绕这两条路线而展开。

中南半岛经济走廊的目标在于加强中国与中南半岛国家之间的合作。2016年5月,在第九届泛北部湾经济合作论坛上,中国发布了《中国—中南半岛经济走廊倡议书》,详细阐述了该经济走廊的战略规划,即以设想中的泛亚铁路、跨国高速公路、油气管道、澜湄国际航道、国际空港等物流通道为主体,从而构成完整的次区域经济发展区。其中,中南半岛经济走廊的核心在于打造连接昆明与新加坡的泛亚铁路。泛亚铁路拟规划西线、中线、东线三条线路。目前,虽然越南河内到昆明的内昆高速已经建成通车,南宁至河内的铁路和高等级公路也已经联通,但是,从南宁出发纵贯越南全境并最终抵达新加坡的铁路线遭到越南的抵制。因此总体而言,东线建设由于越南的地缘政治顾虑而在短期内可操作性不足;西线建设受限于复杂的地质结构、施工难度以及缅北地区的民族种群冲突,因此工程进程较为缓慢。其中中缅铁路中的缅甸段(曼德勒—木姐铁路)于2019年初仅仅启动了线路勘测。⁶⁾因此,中南半岛经济走廊目前的最大突破点在于中线建设。目前,泛亚铁路中线建设已经进入分段施工阶段,预计将从昆明出发,途径老挝首都万象、泰国首都曼谷、马来西亚首都吉隆坡,最终抵达新加坡。目前,泛亚铁路中线的中老铁路、中泰铁路、马来西亚境内的东部沿海铁路(East Coast Rail Link)已经进入施工阶段。需要注意的是,泛亚铁路中线建设仍然尚未形成完整铁路网,曼谷—吉隆坡段与吉隆坡—新加坡段仍然处于规划阶段。⁷⁾尽管如此,总体来说,泛亚铁路的分段建设仍然稳步进行,这也标志着东盟经济共同体框架内、以及中国—东盟合作伙伴关系下的互联互通建设的突出成绩。

6) 缅甸金凤凰报,〈中缅铁路缅甸段正式启动勘测〉(2019.01.15.)。https://www.mmcpmedia.com/travel/29594-2019-01-15-09-47-09 [2019.11.02.]

7) Pavličević, Dragan & Agatha Kratz. “Testing the China Threat Paradigm: China’s High-speed Railway Diplomacy in Southeast Asia”, *The Pacific Review*, Vol.31(2), 2018, p.154.

<图2> 泛亚铁路 (pan-Asia railway) 规划图



具体来说，中南半岛经济走廊囊括了以下几项重点工程：

(1) 雅加达—万隆高铁(雅万高铁)建设项目：雅万高铁是借助“一带一路”倡议，中国高铁方案“走出去”的第一单，拟连接印尼首都雅加达和第四大城市万隆。该项目由中国和日本两国共同宣布招标，最终中方于2015年竞标成功，与印尼国营企业达成合作意向。该项目于2016年正式开工，计划三年建成通车。然而，因征地、资金与劳工问题，雅万高铁于2018年曝出工程延期。⁸⁾

(2) 中国老挝铁路项目(中老铁路)：中老铁路北起中国老挝边境，南至老挝首都万象。该条铁路是第一个以中方为主投资建设、共同运营并与中国铁路网直接连通的境外铁路项目，全线采用中国技术标准、使用中国设备。2015年11月，中老政府正式签署《关于铁路基础设施合作开发和中老铁路项目的协定》。但由于资金、环境、沿线开发、偿还方式等多种因素，中老铁路未能如期建设。⁹⁾2016年9月，中国总理李克强在访问老挝时与老挝方面发布联合公报，落实中老铁路项目问题。最终，中老铁路项目于2016年开始动工，建设期五年，预计铁路将于2021年建成通车。

(3) 中国泰国铁路项目(中泰铁路)，这是泰国第一条标准轨高铁，也是“一带一路”倡议中泛亚铁路的重要组成部分。中泰铁路合作项目全长近900公里，共经过泰国10个府，在泰国东北部的廊开与已经奠基开工的中老铁路对接，共同构成泛亚铁路的中线。依据中泰两国最新达成的谅

8) The Jakarta Post. “Work on Sections of LRT, High-speed Railway Suspended to Ease Traffic” (2018. 11. 21.). <https://www.thejakartapost.com/news/2018/11/21/work-on-sections-of-lrt-high-speed-railway-suspended-to-ease-traffic.html> [2019. 11. 02.]

9) 东南亚知识产权信息服务平台，〈一带一路倡议在东南亚的进展、成果和前景〉，2017。 <https://ipr.fjut.edu.cn/11/e3/c4695a70115/page.htm> [2019. 11. 02.]

解备忘录, 中泰铁路曼谷—呵叻段计划于2017年初开工建设、大约三年内完工, 而曼谷—廊开线将在未来五年内实施建设。

另外, 孟中印缅经济走廊由李克强总理2013年5月访问印度期间正式提出, 其核心为滇缅经济走廊。滇缅通道是中国西南地区从印度洋走向孟加拉、印度和海上丝绸之路最便捷的通路。该倡议自提出以来, 印度政府态度消极, 导致孟中印缅经济走廊的南亚部分进展缓慢; 但另一方面, 缅甸的积极参与使得该走廊的东南亚部分仍然获得了较大发展。

与中南半岛经济走廊的定位略有不同, 孟中印缅经济走廊、特别是中缅双方经济合作的重点在于能源建设, 其中代表性工程即中缅油气管道建设。中缅油气管道项目由天然气管道和原油管道组成。该项目是中国在缅投资建设的最大商务合作项目。对于缅甸来说, 中缅油气管道建设同样意义重大, 每年为缅甸带来数额可观的路权费、过境费、税收等直接收益。该油气管道自2017年5月开始向中国输油以来, 已累计向中国输送原油超过1000万吨。2017年末, 中方提议建设“人字形”中缅经济走廊, 这也是中国第二次提出与单个国家建立的经济走廊, 在加强中缅两国互联互通的同时, 将缅甸落后的西部地区 and 发达的东部地区连接起来¹⁰⁾。2018年9月, 两国政府签署《关于共建中缅经济走廊的谅解备忘录》。此外, 中缅油气管道的另一示范性效应在于其开创了多边合作的运营模式。严格意义上来说, 中缅油气管道并非只是中缅两国之间的项目, 而是由中国、缅甸、印度、韩国四方出资的多边合作项目¹¹⁾, 这为中国企业的“走出去”战略和与国外企业的合作共赢提供了良好的实践和锻炼机会。

2) 境外产业合作园区建设

除去互联互通建设之外, 境外产业合作园区是东南亚地区“一带一路”的另一重要模式。前者主要以中国国企主导, 而后者则体现了中国民营、私营企业的“走出去”战略。而从近年来看, 东盟各国更是成为了中国民营企业出海战略的最集中区域。从中国对外投资流量的角度来看, 2018年, 中国企业对“一带一路”沿线56个国家非金融类直接投资156.4亿美元, 其中主要投向东南亚各国、俄罗斯及巴基斯坦。从投资存量上看, 如图3所示, 截至2017年年末, 位列前十的国家分别为: 新加坡、俄罗斯、印度尼西亚、哈萨克斯坦、老挝、巴基斯坦、缅甸、柬埔寨、阿联酋、泰国。¹²⁾同时, 2017年, 中国企业对东盟国家企业的并购金额同比激增了268%, 达341亿美元, 占中资企业在全亚洲交易金额的77%。¹³⁾因此, 东盟各国已经成为中国对外投资的最大对象区域。

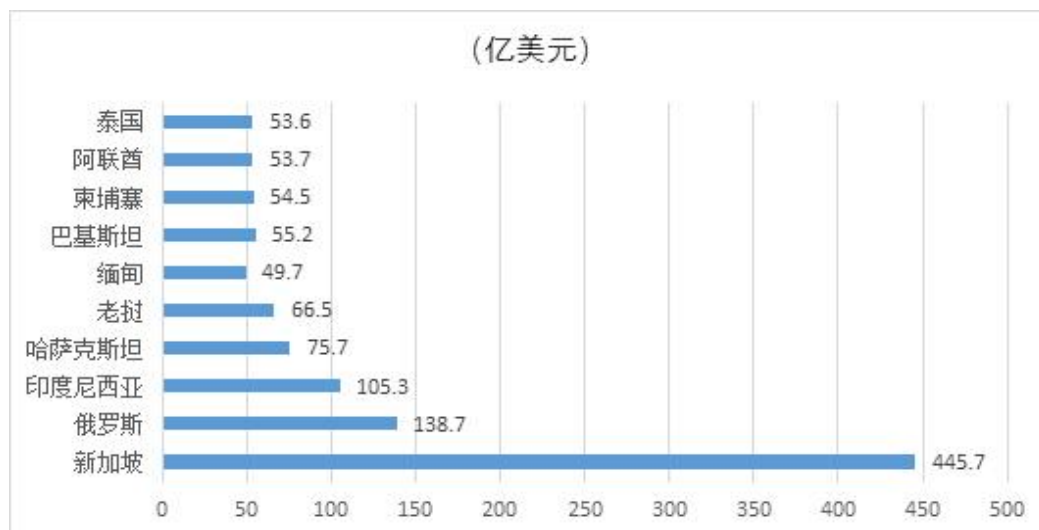
10) Malik, J. Mohan. “Myanmar’s Role in China’s Maritime Silk Road Initiative”, *Journal of Contemporary China*, Vol. 27(111), 2018, pp. 366–368.

11) 中缅天然气管道的股权结构为: 中国 (50.9%)、韩国 (29.9%)、缅甸 (7.37%)、印度 (12.52%); 中缅输油管道则由中缅双边合作完成, 其中中方占有50.9%股权, 缅方所占份额为40.1%。

12) 商务部走出去公共服务平台, 〈2018年1–12月我对“一带一路”沿线国家投资合作情况〉, 2019。
fec.mofcom.gov.cn/article/fwydy/tjsj/201901/20190102829089.shtml [2019.11.04.]

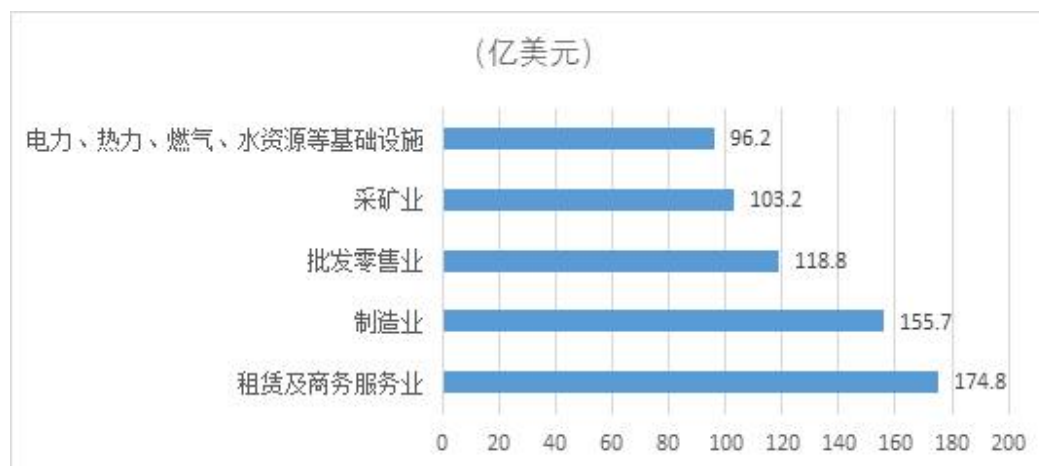
13) 安永中国, 《“中国走出去”系列第七期——“一带一路”拓展宏图海外投资稳步前行》, 安永中国, 2018.04, p. 11。

<图3> 2017年末中国对“一带一路”国家投资存量前十国别分布



*资料来源：中国商务部，〈对外投资发展报告2018〉，p.94. <http://fec.mofcom.gov.cn/article/tzhzcj/tzhz/> [2019.11.05.]

<图4> 2017年末中国对东盟直接投资存量行业分布



*资料来源：中国商务部，p.95.

与此同时，中国对东盟各国的投资正在呈现出日趋多元化的态势，包括制造业、租赁和商务服务业、批发零售业、采矿业、电力热力供应、建筑业、农林牧渔等。如图4所示，2017年的统计数据 displays，租赁与商业服务业占据了我国对东盟投资存量的19.6%，是对东盟投资存量最大的行业，主要分布在新加坡；制造业紧随其后，主要流向印度尼西亚、泰国、越南和马来西亚。不同于大型基础设施建设，租赁服务业、制造业、批发零售业等行业往往需要在东道国投资设厂、雇佣当地员工，在这种背景下，境外经贸产业合作区建设在近年来也不断被提上日程。

跨国产业园区是中国—东盟合作的创新举措之一。由于中国企业加快“走出去”步伐，中国对外投资呈现集群式投资的特点，而东南亚部分发展中国家因为基础设施缺乏、法律法规不健全，

增加了中国企业的投资风险。因此,中国改革开放过程中设立经济特区和中外经贸合作园区的经验被运用到国外,即通过设立境外经贸合作园的方式,帮助当地改善经营环境。目前,中国已经与当地政府合作,在东南亚建立了25个境外经贸产业合作园区(表1),旨在增加经济集群效应并规避风险,东南亚地区也因此成为海外经贸产业园区落地最为成功的地区之一。比如,泰中罗勇工业园于2005年由华立集团与泰国安美德集团在泰国合作开发,目前已入驻中国企业已超100家,为当地带来了大量就业和税收。柬埔寨的西哈努克港经济特区也吸引了来自中国、欧美、日本、韩国等国家和地区多家企业入驻。¹⁴⁾此外,中国—马来西亚两国间的钦州—关丹的“两国双园”模式也构成了“一带一路”产业园区合作的一种机制创新。两国双园,即中马钦州产业园和马中关丹产业园。钦州园区及关丹园区分别于2012年和2013年开园,成为世界上第一个两国互相建设在对方国家的姊妹园区。其中,马来西亚关丹园区定位在高端及高科技产业,包括节能及环保技术、替代能源及可再生能源、高端设备制造和先进材料制造。

<表1> “一带一路”倡议下的东盟国家产业合作园区

国家	园区名称	实施企业
柬埔寨	西哈努克港经济特区	西哈努克港经济特区有限公司
	柬埔寨山东桑莎(柴桢)经济特区	诸城服装针织进出口有限责任公司
	柬埔寨桔井省斯努经济特区	中启海外(柬埔寨)实业有限公司
	华岳柬埔寨绿色农业产业园	华岳集团有限公司
	柬埔寨齐鲁经济特区	齐鲁(柬埔寨)经济开发有限公司
老挝	老挝万象赛色塔综合开发区	云南省海外投资有限公司
	老挝云橡产业园	云南农垦集团
	老挝磨丁经济开发专区	老挝磨丁经济专区开发集团有限公司
马来西亚	马中关丹产业园	广西北部湾东盟投资有限公司
泰国	中国—东盟北斗科技城	武汉光谷北斗控股集团有限公司
	泰中罗勇工业园	华立产业集团有限公司
文莱	大摩拉岛石油炼化工业园	浙江恒逸石化有限公司
印度尼西亚	中国·印尼经贸合作区	广西农垦集团有限责任公司
	印尼东加里曼丹岛农工贸经济合作区	如皋市双马化工有限公司
	印度尼西亚苏拉威西镍铁工业园	青岛市恒顺众昇集团股份有限公司
	中国印尼综合产业园区青山园区	上海鼎信投资(集团)有限公司
	中国·印度尼西亚聚龙农业产业合作区	天津聚龙集团
	印尼西加里曼丹铝加工园区	江苏如皋市双马化工有限公司
	中民投印尼产业园	中国民生投资股份有限公司
	广西印尼沃诺吉利经贸合作区	广西农垦集团有限责任公司

14) 中国商务部国际贸易经济合作研究院、联合国开发计划署驻华代表处,《中国民营企业“一带一路”可持续发展报告》, p. 16。

<https://www.cn.undp.org/content/china/zh/home/library/south-south-cooperation/report-on-the-sustainable-development-of-chinese-private-owned-e.html> [2019. 11. 06.]

	华夏幸福印尼卡拉旺产业园	华夏幸福卡拉旺产业新城开发公司
缅甸	缅甸皎漂特区工业园	中信集团
越南	越南北江省云中工业园区	富华责任有限公司
	越南龙江工业园	前江投资管理有限责任公司
	中国-越南(深圳-海防)经贸合作区	深越联合投资有限公司

*资料来源：中国投资指南网，〈“一带一路”沿线园区名录〉，<http://www.fdi.gov.cn/CorpSvc/Temp/T3/Product.aspx?idInfo=10000042&idCorp=1200000103> [2019.11.06.]

综上，“一带一路”在东南亚地区正在力求摆脱“国企主导”这一传统模式。相对于非洲、东欧、中亚等地区，民营企业的积极参与正在成为“一带一路”在东南亚区的亮点。2018年出炉的一份问卷调查分析报告显示，在出海经营的中国民营企业中，16%的被调查企业投入了东南亚市场，高于北非、欧盟、中亚、拉美等其他地区；同时，在未来2-3年内有海外投资意向的企业中，开拓东南亚市场的意向最强，高于美国、西亚、拉美等地区。¹⁵⁾

3. “一带一路”在东南亚地区面临的挑战及困难

尽管“一带一路”倡议在东南亚地区取得了一定的成果，但总体来说，“中国模式”的海外输出仍然遭遇到种种问题。特别是以基础设施建设为核心的长线巨额投资，在风险控制、盈利能力、可持续性、本土化等问题上均遭到了来自中国国内和东道国的质疑和批评。具体来说，“一带一路”在东南亚能否落地生根，将面临以下考验和挑战。

1) 沿线国家政局变动及政治风险

在中国企业出海投资所面临的诸多风险之中，对象国家的国内政局不稳名列首位，其影响涵盖了利益集团、意识形态、政权组织形式等诸多方面。安全和发展是各国政府的首要政策考量。一般来说，如果东道国政府重发展而轻安全，则更有可能对“一带一路”倡议持欢迎态度；反之，则对“一带一路”表现出比较强的戒心。以柬埔寨为例，柬埔寨是东盟各国中对“一带一路”最为积极的国家之一。柬埔寨首相洪森本人的政治意愿及亲中态度在接纳与欢迎“一带一路”上发挥了决定性作用。¹⁶⁾此外，当前东南亚地区多数国家存在不同程度的政局不稳、国内各派政治势力错综复杂等问题。新政权一旦上台，往往对旧政权开展“政治清算”，给中国企业在当地的投资行为造成极大风险。

最典型的案例就是2013年中国与时任泰国总理英拉达成“大米换高铁”协议，但随着英拉政

15) 全球化智库、西南财经大学发展研究院，《中国企业全球化报告》，社会科学文献出版社，2018，pp. 81-106。

16) Chen, Shaofeng. “Regional Responses to China’s Maritime Silk Road Initiative in Southeast Asia”, *Journal of Contemporary China*, Vol. 27(111), 2018, p. 359.

权倒台，该协议也被泰国后任政府推翻。再比如，孟中缅经济走廊建设中所面临的政治安全风险更为严峻。缅北的民族地方武装与军政府之间存在较为频繁的冲突，缅甸民族和解进程困难重重。贯通昆明—瑞丽—曼德勒—马圭—皎漂的印度洋大通道，以及昆明—瑞丽—曼德勒—达卡—加尔各答公路，都须经过民族问题成堆、民族关系敏感的少数民族地区。¹⁷⁾目前中缅之间已建成和正在修建的基础设施项目包括：中缅油气管道、泛亚铁路西线、昆明至缅甸高速公路、澜沧江—湄公河航道等等。但是缅甸冲突对这些已经开工或是规划中的工程都造成了极大影响。例如，目前已投产的中缅油气管道多次因为沿线战乱而被迫停工，缅甸政局变动更导致了密松大坝项目搁浅。再比如，进入2018年，马来西亚实现政权更迭，马哈蒂尔重新执政。虽然马哈蒂尔本人向来奉行较为亲华的政策，但仍然宣布搁置与中国合作的“东海岸铁路计划”，还一并暂停了两个天然气管道合作项目。该铁路计划直至2019年月才宣布复工。这些挫折都表明，由于基础设施建设投资往往涉及金额巨大，因此中国的援建工程都不可避免的卷入当地的政治派系纷争之中。而一旦东道国出现政局变动，将有可能对中国企业的投资造成巨大损失。

2) 东道国的债务压力及投资风险

在国外舆论对“一带一路”的质疑中，不乏有对中国“过度投资”的指责。该观点认为，中国向东盟各国提供的贷款利率偏高，且基础设施建设所需的长期大规模投资及借贷已经超出了东道国的偿还能力，从而陷入债务主权陷阱，不得不通过出卖政治利益来换取中国贷款。¹⁸⁾比如，中国在东南亚的铁路建设方案中，设置了诸如要求获得铁路两侧土地开发权等贷款附加条件，并承诺如果能够获得该项权益，则可以承担更多铁路项目的前期建设费用。中方提案也因此引起了部分东盟国家的不满。如图5所示，东南亚各国外债率居高不下，除文莱之外，其他国家都已经超出了发展中国家26%的平均水平，老挝、越南、马来西亚三国的负债率更是分别高达64%、59%和54%，表明东盟各国财务状况不堪重负。¹⁹⁾以老挝为例，中老铁路昆明—万象段的总投资规模达到58亿美元，消耗的资源相当于老挝全国GDP的近40%、政府年财务总预算的80%。中老铁路建成后，将导致老挝政府的负债率上升到约125%。²⁰⁾柬埔寨的情况同样严重，过去5年内柬埔寨外债飙升142%，2016年该国约70%外债债权方为中国。

在这种背景下，虽然东南亚国家对基础设施投资持欢迎态度，但是在项目运营的具体阶段，部分较为贫穷的国家确实存在因财力不足而导致工程搁置的情况。例如，中国和老挝早在2013年已经就高铁建设达成共识，中老双方按70%:30%的股比合资进行建设，其中中国提供至少300亿美元的低息贷款及信用担保。然而，考虑到庞大的工程及后期运营费用，老挝方面此后数年间一直进展较为缓慢。直到2016年9月，李克强总理在访问老挝时与老挝政府总理通伦·西苏发布联合公报，项目实施才得以落实。2018年，马来西亚马哈蒂尔政府宣布搁置与中国合作的“东海岸铁路计划”同

17) 复旦大学一带一路及全球治理研究院，〈蒙中印缅经济走廊的安全困境〉，复旦大学一带一路与全球治理研究中心研究报告系列，2018，pp. 35-38. http://brgg.fudan.edu.cn/reports_133.html [2019. 10. 30.]

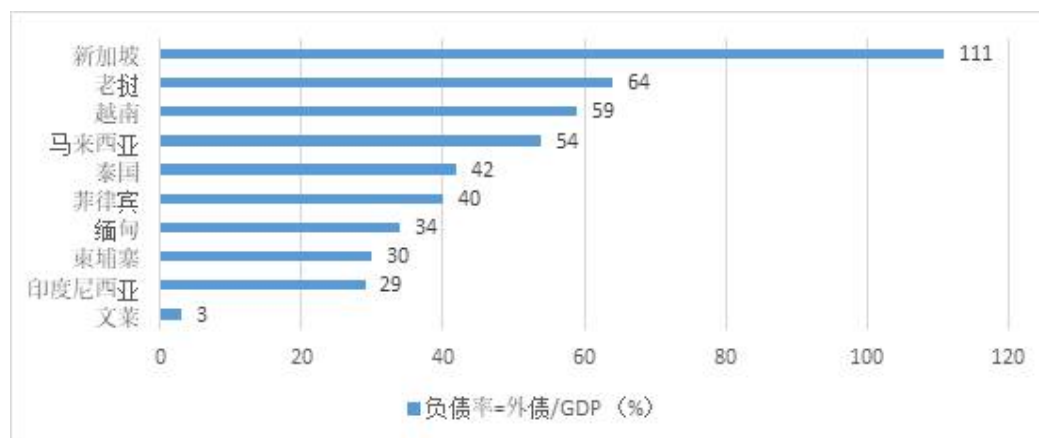
18) Gong, Xue. pp. 645-646; Baviera, Aileen. pp. 51-79.

19) 马来西亚光华网，〈东南亚6国外债飙升 中国制造债务危机？〉(2018. 07. 17) <http://www.kwongwah.com.my/?p=546351> [2019. 11. 08.]

20) Pavličević, Dragan & Agatha Kratz, p. 155.

样反映出这一窘境。按照原本计划，中方承诺为该项工程向马来西亚提供20年期贷款，利率为3.25%。²¹⁾一般分析认为，马哈蒂尔的政策转变是出于国内政局考虑。因前总理纳吉布接纳了大量来自中国的“一带一路”基础设施项目，而马哈蒂尔上台后则需要兑现他的竞选承诺，即大幅度削减政府债务和借贷。²²⁾

<图5> 东盟10国政府负债率 (2017年)



*资料来源：World Economic Forum, <https://www.weforum.org/> [2019.11.06.]

同时，由于基础设施建设通常投资额巨大、回收期长，这些项目完工后，何时能够实现盈利，也是当地国家和政府较为担忧的重点问题。因此，中国在未来更应该尝试改变目前的单一投资模式，考虑引入多国合作投资模式，或积极引入世行、亚洲开发银行、亚投行等多边融资机构参与建设。这不仅可以有效降低投资风险，同时也可以提高项目招标过程中的透明度，从而有效减少国际社会的质疑和指责。

3) 本土化问题及非传统安全风险

“一带一路”倡议中中国企业大量存在盲目照搬“中国模式”、本土化不足、对东道国行政法规及宗教民俗缺乏了解等问题，而由此也引发了各项目工程中滋生腐败、忽视人权等一系列问题。这些弊病在大型国有企业的投资、经营活动中表现的尤为明显，导致中国国有企业在东盟各国的名声不佳。²³⁾特别是与日本、韩国企业相比，中资企业往往遭到当地民众及政府反对党的抵制。比如，一份研究报告显示，中国政府支持下的国企投资行为，绝大多采取政府—政府 (government-to-government)、精英—精英 (elite-to-elite) 的商业模式。²⁴⁾还而言之，政经不分、以

21) Kana, Ganeshwaran & Gurmeet Kaur. “The Real Economics of ECRL” (2017.08.12)。 <https://www.theastar.com.my/> [2019.11.02.]

22) Liu, Hong and Guanlie Lim. “The Political Economy of a Rising China in Southeast Asia: Malaysia’s Response to the Belt and Road Initiative”, *Journal of Contemporary China*, Vol.28(116), 2019, pp.222-223.

23) Jean-Marc, F. Blanchard, 2018, p.340.

政代经的弊病丛生，引发了专业性不足、缺乏决策透明度等问题。

本土化不足的问题在技术转让和当地劳工雇佣问题上表现突出。具体来说，东南亚各国由于技术落后，因此普遍希望在引入中国基础设施投资的同时，能够获得中资企业的部分技术转让，而中国投资方在签订工程合同时对该项条款较为抵触。同时，中方不满于东道国员工劳动效率低，因此在工程期间更愿意从中国国内雇佣工人和技术人员，从而损害了当地的就业机会。由于中国国内缺乏健全的工会机制以监督资方、保护工人权益，因此中资企业在“一带一路”沿线各国也遭遇了巨大的“文化冲击”，这些企业采取的打压工会的举措遭到当地员工的强烈抵制。例如，2017年，印度尼西亚的中资公司就与其当地雇员发生了激烈冲突，工会组织要求提升工作条件及待遇，而中资方则强硬地向工会施压，并威胁解雇当地劳工。此举最终酿成了大规模群体性游行，并一度在中国驻印尼大使馆前举行示威活动。²⁵⁾

此外，“一带一路”诱发了东道国的非传统安全风险，其中尤以环境污染问题为甚。在湄公河流域国家，中资背景的能源项目面临着更为严格的环保标准和当地部分非政府组织（Non-governmental Organization - NGO）的反对。在目前的大湄公河流域次区域合作中，由于沿线各国对水电项目的需求量巨大，而中国有着技术优势和丰富的成功经验，因此承建了不少水电项目。但由于宣传上的不足和双方沟通不畅，不少NGO认为中国企业的行为严重破坏了下游生态环境。在老挝，中国政府近年来正在开展改善湄公河航运的项目，计划打通激流，清除河中石滩。而当地渔民反而认为中国的该项举措对当地生态造成恶劣影响，加之在上游修建的水坝，将影响中下游的鱼类生存环境。

4) 民族主义情绪及域外大国的竞争与阻挠

反华民族主义情绪也是“一带一路”倡议的重大阻碍因素。其一，部分东南亚国家虽然希望利用“一带一路”的历史机遇，通过搭中国的便车而实现自身的经济发展，但由于东南亚国家历史上长期遭受西方国家的殖民统治，实现独立时间不长，因此普遍存在较为强烈的民族主义情绪。部分东南亚国家历史上就对中华帝国心存芥蒂，实现民族独立后，排斥当地华侨华人的事件层出不穷。其二，南海问题的存在仍将是“一带一路”倡议实施中的重大政治外交隐患。2016年的南海仲裁案曾经一度导致了中国在国际社会上的被动。此后随着菲律宾的政权更迭，菲律宾、越南等南海问题利益攸关方总体上保持了低调的态势，南海局势有所好转。尽管如此，南海相关争议是否能够妥善解决，仍然前景不明。尽管2017年8月的中国—东盟外长会上通过了《南海行为准则》的框架文件，但有关各方制定《南海行为准则》细则的过程仍然比较缓慢。南海争议导致部分国家的民众对于中国的好感度都呈现出不同程度的下滑。例如，泛亚铁路东线建设一直以来就遭到了越南的坚决抵制，而这种抵制更多的不是处于经济方面的顾虑，而是出于政治安全上的考虑。这些问题都不是一朝一夕能够解决，而是需要长期增进政治互信，改善双边关系。

24) Custer, Samantha, Brooke Russell, Matthew DiLorenzo, Mengfan Cheng, Siddhartha Ghose, Jacob Sims, Jennifer Turner, and Harsh Desai, *Ties that Bind: Quantifying China's Public Diplomacy and its 'Good Neighbor' Effect*. Williamsburg, VA: Aiddata at William & Mary, 2018.

25) Gong, Xue, pp. 676-668.

作者综合皮尤研究中心的民意调查发现,自从2013年“一带一路”倡议实施以来,中国的大规模海外投资及贷款并没有带来中国形象的改观和提升。例如,以东盟各国中对中国较为疏远的三国(印尼、菲律宾、越南)为例,2013年,这三国对中国“抱有好感”的比例分别为70%、48%、16%,但是4年后的2017年,这一数据下降至55%、42%、10%²⁶⁾。这一结果表明,虽然中国政府极力推动“一带一路”的五通建设(政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通和民心相通),但民心相通显然任重道远,也远非“金元外交”可以轻易换取。

同时,南海问题的悬而未决与东南亚各国的民意反弹,更加给域外大国提供了干预的口实。2017年以来美国特朗普政权上台后主打“印太战略”,集聚日本、印度、澳大利亚为其站台造势。在美国的推动下,“印太”战略支点国家将更加积极、全面地介入南海事务,越南和菲律宾两国也有可能依靠域外大国的支持而采取更为强硬的对华政策,中国将会面临更为复杂的周边安全环境。

与此同时,美国和日本也针对印度太平洋地区提出了更为激进的投资和援助计划,其目的在于平衡和对抗“一带一路”倡议。例如,美国在2018年8月承诺提供1.1亿美元以上,用于发展该地区的能源和基础设施建设。而日本在东南亚地区深耕已久,近年来又通过政府开发援助(Official Development Assistance - ODA)加强了对于印度太平洋地区的扶持力度。例如,在高铁建设竞争中,中国击败日本获得了在印尼的高铁项目,然而在泰国曼谷—清迈的高铁项目竞标中却落败于日本。同时,越南也放弃中国并转而与日方合作,日企最终拿到了河内—胡志明市的高铁项目建设权。为了对抗中国的“一带一路”,日本于2015年提出“高质量基础设施合作伙伴关系”(Expanded Partnership for Quality Infrastructure),承诺在未来5年内向亚洲国家提供1100亿美元资金,并明确了日本基础设施投资的四大原则:透明(Transparency)、开放(Openness)、国际标准(International Standard)、债务问责制(Accountability)。显然,日本视中国为竞争对手,并明确针对了“一带一路”中暴露的不透明、债务危机等现实弊端。日本政府还先后出台了多项经济援助措施。例如,日本发布了“东京战略2012”,后又推出修正版的“新东京战略2015”、“新东京战略2018”,旨在强化对湄公河流域国家的影响力。日本外务省2017年新版ODA《开发合作白皮书》中特别强调,在“印太战略”中强化ODA的作用,并承诺为该地区建设高质量基础设施提供支持。可以预见,日本和中国在东南亚的竞争局面将呈现愈演愈烈的趋势。²⁷⁾

26) Pew Research Center, “Attitudes toward China”, July 2013,

<https://www.pewresearch.org/global/2013/07/18/chapter-3-attitudes-toward-china/> [2019. 11. 02.]; Pew Research Center, “People around the Globe are Divided in their Opinions of China”, September 2019, <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2019/09/30/people-around-the-globe-are-divided-in-their-opinions-of-china/> [2019. 11. 02.]; 复旦大学、云南财经大学印度—太平洋战略研究院, 〈“一带一路”南亚、东南亚地区民意及其影响实证分析〉, 复旦大学一带一路与全球治理研究中心研究报告系列, 2018, pp. 6-7, http://brgg.fudan.edu.cn/reports_133.html [2019. 10. 30.]

27) Zhao, Hong. “China-Japan Compete for Infrastructure Investment in Southeast Asia: Geopolitical Rivalry or Healthy Competition?”, *Journal of Contemporary China*, Vol. 28(118), 2019, p. 558-574; Jiang, Yang. “Competitive Partners in Development Financing: China and Japan Expanding Overseas Infrastructure Investment”, *The Pacific Review*, Vol. 32(5), pp. 778-808; Yoshimatsu, Hidetaka. “New Dynamics in Sino-Japanese Rivalry: Sustaining Infrastructure Development in Asia”, *Journal of Contemporary China*, Vol. 27(113), 2018, pp. 719-734.

4. 结论及政策建议

随着中国经济的强势增长,“一带一路”愈发成为世界关注的焦点之一。东盟作为中国的邻国,同时也是中国最重要的合作伙伴之一。“一带一路”在东南亚的推广,可以被看作是“一带一路”全球战略的样板模式及政策风向标。本研究考察了“一带一路”在东南亚地区发展的现状及所面临的考验。以基础设施建设和产业合作园区为切入口,中资企业近年来在“一带一路”旗下高调进入东南亚市场,与日本一道,在东南亚各国形成了中日两强相争的局面。然而,中国的东南亚战略目前遭遇诸多严峻挑战,在诸如风险管理、质量保证、债务管控、本土化融入等方面仍然任重道远。究其核心,反映出了强调数量、速度,忽视质量、民生、法治建设的“中国模式”仍然存在结构性的弊端。单一化、粗暴化地将“中国模式”输出海外,而忽略东道国的国情及政府、民众的接受度、舒适度,往往会事倍功半。再加之,以美国和日本为代表的域外大国出于遏制中国的目的,从政治外交和经济民生两个维度与中国展开东盟各国的争夺之战,也为“一带一路”在东南亚的未来蒙上了一层不确定性。

因此,作者认为,东南亚地区“一带一路”的推行需要新思路和新行为准则。“一带一路”倡议未来的落实和发展,需要在以下几个方面进行努力。

首先,从宏观战略上说,“一带一路”建设应该采取去政治化、弱政治化的“降温”处理。近年来,“一带一路”在中国国内呈现泛政治化趋势,地方政府将本地区发展战略与“一带一路”强行挂钩、企业界也纷纷搭“一带一路”便车,从而借此获得更多的行政资源和特权。所幸,自2018年伊始,中国已经开始在一定程度上对“一带一路”进行重新评估,开始做出了一定的政策调整,并逐步展示出战略上的收缩态度。自2018年中期开始,中国政府开始给“一带一路”逐步“降温”并淡化其政治色彩。这一政策举措尤其表现为,2018年2月新华社颁行的官方新闻报道用词中明确规定,避免使用“一带一路战略”的名称,而是将其还原为“一带一路倡议”。显然,其用意在于规避世界舆论对于“一带一路”的疑虑和抵制。²⁸⁾同时,部分中国国内的智库开始更加客观的看待“一带一路”倡议遭遇的困难,提出适当将“一带一路”倡议长期化、本土化、去政治化等具体政策建议。²⁹⁾

特别是,中国可以尝试变换宣传和公关策略,适当的少提政治化的“一带一路”,而是采取更加实用的策略。所谓“在商言商”,将发展的重点由政治利益转移至经济效益和盈利能力。东南亚国家由于历史和地缘政治的原因,或多或少存在着惧怕中国“新殖民主义”的心态,担忧中国的“一带一路”倡议会演变为掠夺当地能源、扩大中国在当地主导权的变相形式。因此,中国需要理解和尊重东道国的想法和担忧,在实际操作和对外宣传上,淡化中国作为投资国的主导角色,而是把各具体投资项目纳入到东道国的发展战略之中。例如,当下东南亚各国提出的经济发展战略包

28) 张暮辉、涂波,〈东北亚能否成为“一带一路”的新潜力区域?——中国的视角及前景分析〉, *Journal of China Studies*, Vol. 22(3), 2019, p. 85.

29) 人民大学重阳金融研究院,〈“一带一路”五周年:政策视角下的回顾与展望〉, 2018, <http://www.rdcy.org/Index/news/cid/838.html> [2019. 10. 30.]; 复旦大学一带一路及全球治理研究院,〈“一带一路”2018年度报告〉, 复旦大学一带一路与全球治理研究中心研究报告系列, 2018, 网址: http://brgg.fudan.edu.cn/reports_133.html [2019. 10. 30.]

括：老挝的“陆锁国变陆联国”战略、越南的“两廊一圈”战略、柬埔寨的“四角”战略、印尼的“世界海洋轴心”战略、马来西亚的“全面发达国家—2020”等等。同时，深入了解东道国家的利益诉求和政策导向，并切身考虑当地政府和民众的接受度，将“一带一路”与东道国经济发展战略对接。

其次，继续鼓励与扩大民营资本参与。相关研究表明，“一带一路”在全球的各项工程中，来自政府或国企的投资占据了约70%，私营企业占20%，剩余的10%来自多边金融机构。³⁰⁾与世界其他地区的情况类似，在东南亚各国，目前“一带一路”各项目的投资主体仍然是以大型国企、央企为主。虽然在东南亚建立的众多产业园区中，民营企业在近年来大量进驻，发挥了日益积极的角色，但总体而言，以国企带动民企，仍然是确保未来“一带一路”建设可持续发展的重要保障。特别是在东南亚地区，当地华侨华人众多，况且中国和东南亚国家（新加坡除外）形成了垂直分工的产业结构，对方的矿产品和农产品与中国的工业成品形成需求互补，因此东南亚地区很有潜力成为民营企业走出国门的重点开发地区之一。

由于目前“一带一路”建设还处于起始探索阶段，民营企业海外投资仍然缺乏对当地的了解及抵御风险的能力。比如，现阶段一些中小型民营企业在东道国的投资和经营行为，由于盲目追求利润而又缺乏对当地法律法规的了解，从而引发了破坏当地环境、不尊重当地风俗等等一系列劳资纠纷。这都要求中国政府和国企在当地能够为民营企业的经营创造良好环境，逐步引入政府—企业合作模式（public-private partnership），同时尽可能给予民营企业大力的扶持和提携，为民营企业“出海”提供投资经营、当地法律法规等方面的咨询服务，而不是由大型国企垄断当地的金融、投资和政府公关资源。

最后，加强前期市场及政策风险评估。强化风险评估和实现盈利，是实现“一带一路”倡议可持续性发展的重中之重。目前，已经有西方智库发表研究报告，称中国“一带一路”在南亚和东南亚地区的投资项目可能面临五成以上的亏损。其数字虽然缺乏严谨可靠性，但所反映出的问题则值得认真思考。因此，“一带一路”项目的下一步展开，需要慎之又慎，稳中求进，追求质量而不盲目追求速度，特别是要进一步加强投资前期的市场分析和风险评估。对此，中国可以考虑在推动“一带一路”倡议的同时，逐步建立“官—产—学”的联合沟通、对话、协商、咨询运作模式，以期综合听取各方意见和建议，为“一带一路”的各项具体项目共同出谋划策。其中，“官”的部分包括商务部、发改委、外交部、驻外使馆、国资委等政府机构；“产”的部分则是以大型国有企业为主，同时吸纳有海外投资意向的民营企业参与；“学”的部分则是包括高校和智库中的经济、法律、国际政治、区域研究专家学者。以此模式来强化“一带一路”建设中的机制化协商合作，将有助于未来的中资企业在海外投资时能够最大程度的规避风险。

30) Rillo, Aladdin D. & Zulfiqar Ali. “Public Financing of Infrastructure in Asia: In Search of New Solutions”, *ADB Policy Brief*. Tokyo: ADBI, April 2017.

【参考文献】

- 安永中国,《“中国走出去”系列第七期——“一带一路”拓展宏图海外投资稳步前行》,安永中国,2018.04。
- 程晓勇,〈“一带一路”背景下中国与东南亚国家海洋非传统安全合作〉,《东南亚研究》,2018年第1期。
- 东南亚知识产权信息服务平台,〈一带一路倡议在东南亚的进展、成果和前景〉,2017。
<https://ipr.fjut.edu.cn/11/e3/c4695a70115/page.htm> [2019.11.02.]
- 复旦大学一带一路及全球治理研究院,〈孟中印缅经济走廊的安全困境〉,复旦大学一带一路与全球治理研究中心研究报告系列,2018。
http://brgg.fudan.edu.cn/reports_133.html [2019.10.30.]
- _____,〈“一带一路”2018年度报告〉,复旦大学一带一路与全球治理研究中心研究报告系列,2018。
http://brgg.fudan.edu.cn/reports_133.html [2019.10.30.]
- 复旦大学、云南财经大学印度—太平洋战略研究院,〈“一带一路”南亚、东南亚地区民意及其影响实证分析〉,复旦大学一带一路与全球治理研究中心研究报告系列,2018。
http://brgg.fudan.edu.cn/reports_133.html [2019.10.30.]
- 郭延军,〈中国东盟“一带一路”合作:主要进展、多元认知及推进路径〉,《当代世界》,2019年第5期。
- 马来西亚光华网,〈东南亚6国外债飙升 中国制造债务危机?〉(2018.07.17.)
<http://www.kwongwah.com.my/?p=546351> [2019.11.08]
- 缅甸金凤凰报,〈中缅铁路缅甸段正式启动勘测〉(2019.1.15.)。
<https://www.mmgsmedia.com/travel/29594-2019-01-15-09-47-09> [2019.11.02.]
- 全球化智库、西南财经大学发展研究院,《中国企业全球化报告》,社会科学文献出版社,2018。
- 人民大学重阳金融研究院,〈“一带一路”五周年:政策视角下的回顾与展望〉,2018。
<http://www.rdcy.org/Index/news/cid/838.html> [2019.10.30.]
- 任远喆,〈“一带一路”与中国在东南亚的“高铁外交”实践〉,《东南学术》,2019年第3期。
- 商务部走出去公共服务平台,〈2018年1-12月我对“一带一路”沿线国家投资合作情况〉,2019。
<http://fec.mofcom.gov.cn/article/fwydy/tjsj/201901/20190102829089.shtml> [2019.11.04.]
- 王子昌,〈“一带一路”战略与华侨华人的逻辑连接〉,《东南亚研究》,2015年第3期。
- 张暮辉、涂波,〈东北亚能否成为“一带一路”的新潜力区域?——中国的视角及前景分析〉,Journal of China Studies, Vol.22(3), 2019。
- 中国商务部,〈对外投资发展报告2018〉,<http://fec.mofcom.gov.cn/article/tzhzcj/tzhz/> [2019.11.05.]
- 中国商务部国际贸易经济合作研究院、联合国开发计划署驻华代表处,〈中国民营企业“一带一路”可持续发展报告〉。
<https://www.cn.undp.org/content/china/zh/home/library/south-south-cooperation/report-on-the-sustainable-development-of-chinese-private-owned-e.html> [2019.11.06.]
- 中国投资指南网,〈“一带一路”沿线园区名录〉。
<http://www.fdi.gov.cn/CorpSvc/Temp/T3/Product.aspx?idInfo=10000042&idCorp=1200000103> [2019.11.06.]
- Acharya, Amitav. “The Myth of ASEAN Centrality?”, *Contemporary Southeast Asia*, Vol.39(2), 2017。
- Baviera, Aileen. “China’s Strategic Foreign Initiatives under Xi Jinping: An ASEAN Perspective”, *China Quarterly of International Strategic Studies*, Vol.2(1), 2016。
- Chen, Shaofeng. “Regional Responses to China’s Maritime Silk Road Initiative in Southeast Asia”, *Journal of Contemporary China*, Vol.27(111), 2018。

- Custer, Samantha, Brooke Russell, Matthew DiLorenzo, Mengfan Cheng, Siddhartha Ghose, Jacob Sims, Jennifer Turner, and Harsh Desai. *Ties that Bind: Quantifying China's Public Diplomacy and its 'Good Neighbor' Effect*. Williamsburg, VA: Aiddata at William & Mary, 2018.
- Gong, Xue. "The Belt & Road Initiative and China's Influence in Southeast Asia", *The Pacific Review*, Vol.32(4), 2019.
- Blanchard, Jean-Marc, F. "China's Maritime Silk Road Initiative (MSRI) and Southeast Asia: A Chinese 'pond' not 'lake' in the Works", *Journal of Contemporary China*, Vol.27(111), 2018.
- _____. "Probing China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative: An Examination of MSRI Narratives", *Geopolitics*, Vol.22(2), 2017.
- Jiang, Yang. "Competitive Partners in Development Financing: China and Japan Expanding Overseas Infrastructure Investment", *The Pacific Review*, Vol.32(5), 2019.
- Kana, Ganeshwaran & Gurmeet Kaur. "The Real Economics of ECRL" (2017.08.12.)
<https://www.thestar.com.my/> [2019.11.02.]
- Liu, Hong and Guanlie Lim. "The Political Economy of a Rising China in Southeast Asia: Malaysia's Response to the Belt and Road Initiative", *Journal of Contemporary China*, Vol.28(116), 2019.
- Malik, J. Mohan. "Myanmar's Role in China's Maritime Silk Road Initiative", *Journal of Contemporary China*, Vol.27(111), 2018.
- Pavličević, Dragan & Agatha Kratz. "Testing the China Threat Paradigm: China's High-speed Railway Diplomacy in Southeast Asia", *The Pacific Review*, Vol.31(2), 2018.
- Pew Research Center. "Attitudes toward China", July 2013.
<https://www.pewresearch.org/global/2013/07/18/chapter-3-attitudes-toward-china/> [2019.11.02.]
- _____. "People around the Globe are Divided in their Opinions of China", September 2019.
<https://www.pewresearch.org/fact-tank/2019/09/30/people-around-the-globe-are-divided-in-their-opinions-of-china/> [2019.11.02.]
- Prashanth, Parameswaran. "Beijing Unveils New strategy for ASEAN-China Relations", *China Brief*, Vol.13(21), July 2014.
- Rillo, Aladdin D. & Zulfiqar Ali. "Public Financing of Infrastructure in Asia: In Search of New Solutions", *ADB Policy Brief*, Tokyo: ADBI, April 2017.
- The Jakarta Post. "Work on Sections of LRT, High-speed Railway Suspended to Ease Traffic" (2018.11.21.)
<https://www.thejakartapost.com/news/2018/11/21/work-on-sections-of-lrt-high-speed-railway-suspended-to-ease-traffic.html> [2019.11.02.]
- Yoshimatsu, Hidetaka. "New Dynamics in Sino-Japanese Rivalry: Sustaining Infrastructure Development in Asia", *Journal of Contemporary China*, Vol.27(113), 2018.
- Zhao, Hong. "China-Japan Compete for Infrastructure Investment in Southeast Asia: Geopolitical Rivalry or Healthy Competition?", *Journal of Contemporary China*, Vol.28(118), 2019.

【논문초록】

키워드 Key Words	중문	中国, 一带一路, 东南亚, 基础设施, 产业园区		
	영문	China, Belt and Road Initiative, Southeast Asia, Infrastructure, Industrial Zones		
<div>China-ASEAN Cooperation and Challenges under the 'Belt and Road' Initiative : Cases of Infrastructure Constructions and Industrial Zones</div> <div>Zhang, Mu-Hui</div> <p>Southeast Asia has become a key area for the development of the “Belt and Road’ initiative (BRI). At present, among the six economic corridors planned by the BRI, Southeast Asia has covered two of them – the China-Indochina Peninsula Economic Corridor and the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor. In the meantime, Southeast Asia is also an important part of “21st Century Maritime Silk Road” initiative, and thus can be considered as a sample of demonstration for the globalization strategy of the BRI. This study finds that in recent years, China-invested infrastructure and connectivity building (particularly the railway constructions) have been growing fast in Southeast Asia. In addition, a number of China-ASEAN industrial cooperation zones have been established. Together with an increasing number of enterprises settled in these zones, transnational supply chains have begun to take shape. In this context, China’s private-owned enterprises have also started to expand their investment in the Southeast Asian markets. Nonetheless, the BRI has been confronted with problems and challenges, and has been criticized for the lack of risk management, profitability, sustainability, localization and public support. It shows that the export of “China Model” can be problematic, as it remains not adapted to other countries’ local conditions. This research first looks at the achievements of the BRI in Southeast Asia, and then examines the problems and challenges in these projects. Finally, this article also aims to provide a number of policy recommendations to the Chinese government.</p>				
저 자 인적사항	성 명	장무휘 / 张暮辉 / Zhang, Mu-Hui		
	소 속	부산대학교 국제전문대학원 / 国立釜山大学 国际专门大学院		
	Em@il	muhui_zhang@pusan.ac.kr		
논 문 작성일시	투 고 일	2019년 11월 14일	심 사 일	2019년 11월 28일
	수 정 일	2019년 12월 10일	게재확정일	2019년 12월 15일