



区域合作与中日关系

金熙德

上世纪90年代以来，中日关系呈现出了一系列新的特征。中日关系日益融入区域合作潮流之中，就是其中的一个重要特征。

从“雁行模式”到“合作模式”

二战以后，日本率先实现了经济腾飞，继而亚洲“四小龙”（韩国、香港、新加坡、台湾）和“四小虎”（印尼、泰国、菲律宾、马来西亚）实现了经济起飞，再往后中国经济紧随其后。以日本为“领头雁”、东亚各国和地区经济像“雁群”般依次起飞的“雁行发展模式”曾引来举世瞩目与赞叹。

日本在基本实现“追赶”欧美的目标之后，便染上了一场严重的“日本病”，其在“追赶”期发挥巨大效能的宏观体制和微观结构均陷于“制度疲劳”之中。21世纪到来之际，日本已经历了一个“失去的10年”，难以继续扮演“领头雁”的角色。这一时期，中国经济则正处于蓬勃向上时期，其在地区经济中的地位与作用正迅速提高。2001年5月18日，日本内阁会议通过了经济产业省的该年度《通商白皮书》，其中第一次明确指出：以日本为领头雁的东亚经济“雁行发展”时代业已结束，代之而起的是“以东亚为舞台的大竞争时代”。

“后‘雁行模式’”时代的首要特征就在于东亚经济不再由一只领头雁来牵引，而是进入了“群马奔腾”的新竞争时代。日本依然是这一地区最有实力的经济体，但其牵引东亚经济的“火车头”作用已大为减退。与此形成鲜明对照的是，中国正以产业技术上的跨越式赶超和经济规模上的“巨国效应”，正日益发挥更多的牵引作用。

面对东亚经济大竞争时代的到来，东亚各国和地区应以积极的姿态趋利避害，其最佳选择当为“以合作求多赢，以互惠防俱伤”，以“合作模式”取代“雁行模式”。东亚能否成功度过新旧模式交替期而进入合作模式下的地区发展新阶段？其中一个重要前提，就在于中日两国能否真正认识和切实负起“双火车头”的责任。

值此东亚迎来“后‘雁行模式’”时代之际，中日关系正处在一个重新定位的十字路口，面临着新的机遇和严峻挑战。从国际关系的视角看，“后‘雁行模式’”时代的到来实质上就是“中日两强”趋势的首次出现。这一趋势已开始对中日双方的战略心理产生很大影响，给进入21世纪的中日关系带来调整期特有的剧烈震荡。

区域合作潮流与中日关系

20世纪后半期，区域经济合作与经济全球化一道，成为席卷全球的两大汹涌潮流。据WTO的统计，截至2002年3月，向WTO/GATT提出通告的区域贸易协定（RTAs）已达250项（其中168项仍在实施），其中半数（125项）是1995年WTO启动后缔结的。从其发展趋势看，欧洲是区域合作进展最迅速的地区，美洲是快速赶上的后来者。相比之下，东亚地区的经济合作最为滞后。究其原因，除了这一地区各国对区域外市场（尤其是美国市场）的依赖度较高、政治与经济差异较大等原因外，中日之间尚未能就推动东亚区域经济合作达成广泛共识是一个关键因素。

作为20世纪后期创造经济增长“奇迹”的地区，东亚也早已产生出了推动经济一体化的动机和潮流。这一运动从萌芽期的60、70年代就蕴涵着两种不同潜流：其一是由日本提倡的环太平洋发达工业国之间的自由贸易区潮流；其二是包括日本在内的东亚经济合作潮流；而1989年启动的APEC机制则是对这两者兼容并蓄的第三种潮流。

日本在西欧经济区域集团化倾向的刺激下，最先对亚太经济合作发生了兴趣。早在1965年，日本一桥大学教授小岛清便提出了由美、加、日、澳、新等太平洋发达5国组成“太平洋自由贸易区”（PAFTA）的设想。受到该设想的启示，外相三木武夫在其对外政策内容中加上了“太平洋合作”的内容。小岛清和大来佐武郎等日本学者受政府委托，于1968

年邀请一些外国学者召开了首次“太平洋贸易与发展（PAFTAD）会议”。其后，太平洋发达国家合作设想逐渐为包括发展中国家在内的“环太平洋经济合作”设想所替代。1978年秋季当选的大平首相正式提出“环太平洋经济合作设想”。1980年1月，大平首相在访问澳大利亚时达成协议，于同年9月在堪培拉举行了由13个国家和地区的官、民、学三方人士参加的“太平洋共同体研讨会”（即后来的PECC）。

亚太经济合作中的中日关系问题，正是在上述过程中首次被提到议事日程上来的。70年代末大平内阁筹划“环太平洋合作设想”时所解答的一个重要课题，就是如何对待中国的问题。日本政府内部曾出现把中国排除在亚太经济合作之外的方案。而受大平首相委托的大来佐武郎研究小组向内阁提出的研究报告，则以慎重的口吻主张应使中国成为亚太合作的一员。自此，日本如何对待中国参与地区经济合作，以及中国对此采取何种政策态度，便开始成为中日关系的重要组成部分。

在推动亚太经济合作的过程中，日本十分注重在美国等非亚洲国家和东盟等亚洲国家之间掌握平衡。早在1979年园田外相就曾指出：从一开始就提出包括美、加、墨在内的“环太平洋经济圈”设想会引起东盟各国的反感，因此目前仅限于日本、东盟、澳大利亚和新西兰。上世纪80年代以后，日本又因担心引起美国的猜疑和不满，一度降低了宣传“环太平洋经济圈”的调子，转而强调经济合作的开放性和民间性。上世纪80年代末期，在美加签定自由贸易协定、欧共体决定于1992年建立统一大市场的形势推动下，日本又掀起了一场关于“亚太经济合作”设想的热潮。1989年11月由日、澳、美、韩等国发起在堪培拉举行了首届部长级“亚太经济合作会议（APEC）”。

上世纪90年代前半期，日本提倡“环太平洋经济合作”的调子又有所降低。这是因为，美国对掌握亚太经济合作主导权变得异常积极。日本的基本方针是：利用亚洲唯一发达国家的身份，以“开放的地区主义”为旗号，力求在区域合作中充当美、亚之间的“桥梁”和“协调者”，从中确保自己独具的有利地位。

随着改革开放的深入发展和经济实力的不断增强，中国对区域经济合作的态度日趋积极和成熟。中日关系的内涵与外延也随之日趋丰富，正从双边领域向区域多边合作领域持续扩展。

东亚合作中的中日关系

上世纪90年代后期，东亚在内在动力和外部刺激的推动下，逐步走上了地区经济合作的轨道。然而，东亚经济合作的现实，与其具有的潜力相比，还存在着较大的差距。可以说，在这一地区“良好的机遇”和“严峻的挑战”并存。今后，东亚能否建设一个与北美、欧洲并立的第三大区域经济圈，进而形成一个“区域共同体”呢？

多年来，在东亚地区，任何排除美国在外的多边机制皆因美国及其忠实追随者日本的作梗而难以启动。然而，经过成功启动“亚欧会议”的铺垫和1997年亚洲金融危机后的痛定思痛，东盟加中日韩的“10+3”对话与合作机制终于得以启动。这是东亚合作进程中的第一步重大突破。

上世纪90年代后期，在东亚框架之下的区域合作呈现出两种势头并行发展、复杂交错的局面。如以A、B两个代码表述，A进程指以地缘范围划分的两个次区域合作的发展，即东南亚（东盟）和东北亚（中日韩）各自的对话与合作机制；B进程则指以经济水平划分的两种合作进程的发展，其一是中国与东盟建立自由贸易区的进程，其二是日本分别与新加坡和韩国缔结自由贸易协定的谈判进程。

近年来，上述A、B两个进程出现了复杂交错的局面。2001年11月举行的第五次东盟与中国领导人会议（10+1）上，双方领导人一致同意在未来10年内建立中国—东盟自由贸易区。这是东亚区域经济合作的第二步重大突破。仅隔一个月，日本首相巡访了东盟五国，提出了加强彼此间一揽子经济合作的建议。中日领导人先后访问东盟的时间上的“巧合”引发了世人对这两个大国是否在进行“东亚主导权之争”的猜测。

随着“后‘雁行模式’”时代的到来，世人确实在纷纷议论：未来东亚合作进程谁主沉浮？从客观条件看，在东亚地缘政治与经济环境下，由哪一个大国主导东亚区域合作都将是难以胜任的。美俄是两个外围国家，自然难以负起主导重任。中日作为东亚两个核心大国，在历史上曾先后成为本地区的最强国，目前又出现了国力均衡化趋势，且其历史积怨和竞争心理根深蒂固，在未来相当长时期内都将难以接受对方的主导地位。在20世纪90年代东亚国际环境下，东盟曾以平衡策略发挥了“小国领导大国”的作用，成功主导了东亚经济与安全合作进程。亚洲金融危机以后，东盟的实力和凝聚力大为削弱，但它对中日任何一方乃至中日携手主导东亚合作依然抱有警惕。朝鲜半岛的复杂局势，也给任何一个大国主导东亚区域合作大大加深了难度。因此，未来10—15年期间，东亚区域合作进程的主导力量将是一个不确定的、因时因事由各国和地区交替或联手登场的角色。

然而，中日毕竟是东亚两个大国和潜在的区域经济“双火车头”。如果双方能够就东亚区域合作进程达成共识，则将在这一进程中共同发挥更重要的推动作用。在中日就东亚区域合作形成携手局面之前，东盟对“10+3”框架以及韩国对东北亚合作的推动作用将显得格外突出。

东亚经济合作毕竟只是整个东亚区域合作进程的一个领域，但它也是其十分重要而且最为现实的第一步。从长远的眼光看，东亚最终要走向政治、经济、安全等多个领域的全面区域合作，其实质是走向一个“东亚共同体”。在这一漫长进程中，归根结底可以说：“没有中日合作，就不会有真正的东亚区域合作”。

美国是当今世界惟一的超级大国，具有超强的综合国力和对外影响能力。“10+3”成员在经济上都对美国具有很高的依赖性，在政治与安全领域也受到美国的强烈影响。因此，缓解美国的疑虑，排除其干扰，是推动东亚区域经济合作的必要条件。

在“10+3”机制中，中日韩经济水平和规模远远优于东盟，但东亚经济合作的现状是只能由“10”领导着“3”，其原因就在于东北亚三国间的合作还处于刚刚起步阶段。在朝鲜尚未参加东亚区域经济合作进程的情况下，中日韩三国加强合作对推动区域合作进程十分重要。中日韩三国应逐步扩大合作范围，加深合作内涵，先易后难，循序渐进，从环保、教育等领域入手，朝着建立自由贸易区的方向共同努力。

展望未来10—15年，中日能否在“后‘雁行模式’”时代成为东亚经济的“双火车头”和区域合作的主要推动力量？其进退成败，非其中一方所能决定的，而将取决于中日两国的共同努力。

（作者为中国社会科学院日本研究所教授）

版权所有：中国社会科学院日本研究所
地址：北京张自忠路3号东院 电话：64014021 传真：64014022 E-mail: ijs@cass.org.cn