

## 東盟與域內國家地區

東南亞國家聯盟，簡稱“東盟”，包括：印尼，緬甸，泰國，越南，老撾，柬埔寨，馬來西亞，新加坡，汶萊，菲律賓等十個國家。

中國蒙天之庥，歷史文化發展較早，以至自命天朝，雄視宇內。對於鄰近邦國，常視為蠻夷，看人家不起。不過，對於納貢稱臣的，還是很寬仁等待，所謂“萬國衣冠拜冕旒”，賜還的賞賚，多半比奉來的更豐厚；絕少像洋人嚴苛徵斂，叫屬國負重輓，以至活不下去，起而反抗。因此，歷來對於藩屬關係大致良好。

降至近代，這種自大的觀念，不僅顯得落伍，而且成為發展國際關係的阻礙，絕不會造福人民。

清代乾隆皇帝，是仁君，是賢君，英主，文武兼資，不枉在位偌久。只是他一生至少說過兩句蠢話：—

一是他自負天朝甚麼都不缺，以為可以不必發展外交關係，自己能夠過得很好；

一是他對於華僑的看法，以為都是流民，“背離祖宗廬墓”的不肖子孫，甚至視為“莠民”。如此，他也就不可能有正確的保僑政策，更莫談發展了。

作為生活在地球表面上的現代國家，自然仍然有可以借鑑先賢的，那應該是大同觀念，“天涯若比鄰”，以基督教“愛你的鄰舍如同自己”一愛同屬“地球村”，以至星際城的“人類共同體”。因此，不要以鄰為藩屬，應該認識是相同類屬；在這基礎上，發展同鄰國的邦誼，是必要的，也是理所當然的。

看近年的關係發展，希望是朝正確方向前進。

東南亞是中國大陸“一帶一路”的重點發展方向。中國政府積極推動區域全面經濟夥伴關係協定(RCEP)的談判進程。這協定原由東盟十國發起，由日本，中國，韓國，印度，澳洲，新西蘭等和東盟有自由貿易協定(FTA)的六國共同參加，共計十六個國家所構成的自由貿易協定。有的媒體，認為是中國政府主導該協定的談判進程，其實RCEP協議基於開放參與模式，此協議也向其他域外經濟體開放，如中亞國家，南亞及大洋洲其他國家。

由於經濟事務，也必牽涉外交，財政，國防等多元考慮，以致進行並不長一帆風順，組織每多阻滯。

其例之一，是中國政府積極尋求建設汎亞鐵路，以溝通中國與東南亞各國。2015年九月上旬，中泰簽署中泰

鐵路合作的政府間框架協議，泰國交通部長表示，中泰高鐵已於2017年12月21日開始施工，預計2022年建設完成。是從昆明到曼谷長約840公里的高速。2015年十月十六日，由中國鐵路總公司與中企聯合與印尼國企聯合體簽署協議，雙方組建合資公司，負責建設和運營雅萬高鐵項目。2015年十一月十三日，中國和老撾舉行鐵路項目簽約儀式，將建設昆明至老撾首都萬象的高鐵，全長418公里，項目總投資400億元人民幣，於2021年通車。

在馬來西亞方面，首相馬哈迪抨擊前首相的諸多工程。中國參與建設馬來西亞東海岸鐵路，與西海岸新隆高鐵，以推動區域交通線建設。2017年八月九日，由中國進出口銀行提供貸款，中國交建承建的馬來西亞東海岸鐵路項目在關丹開工。全線規劃總長688公里，工程合同工期七年，維護期二年，客運設計時速為160公里。時任馬來西亞交通部長曾表示，“東海岸鐵路投入使用後將緊密連接馬來半島東西海岸，造福沿線440萬民眾。”但馬哈迪出任首相後，宣佈將對該鐵路項目須重新談判。另一方面，馬哈迪還於當年五月宣佈將取消新隆高鐵項目。但其後他又改口稱該鐵路項目只是被“延遲”而非“取消”。後來馬來西亞決定，取消三個中資石油與天然氣輸送工程，總價約28億美元的項目已被暫停。

2018年九月，中方運作下新加坡出面重談新隆高鐵項目後簽訂新約，重新啟動，新加坡副總理兼國家安全部長張志賢，及馬國首相馬哈迪和副首相旺阿茲莎，一起見證了這一簽署儀式，原計劃以延期五年，改為延期兩年，馬來西亞願支付1,500萬新元賠償金。

2019年四月，馬來西亞東海岸鐵路項目新計劃簽署重新開工，總長度將較原來的688公里削減40公里至648公里，計劃中的一些站點被取消以削減預算215億令吉。廣西民族大學東盟研究中心研究員葛紅亮，認為在東南亞國家，“一帶一路”項目推進，難免類似現象—當地領導人會進行一種重談再重啟，以展現自身為民眾看緊荷包의樣貌，達成國內的因素和本身的選舉意圖，而忽視國家信譽及形象；包括中泰鐵路，緬甸的萊比塘銅礦，斯里蘭卡的漢班托塔港口工程等。中方得預作準備，以忍耐化解這些阻滯，才可以順利推進；因為這些領導人，到底多半還是急需“一帶一路”的基本建設項目政績表現。

2019年十一月，印尼明古魯燃煤電站完工，由中國大陸電力建設集團興建，是明古魯省首個火電廠，也是最大外資工程，年發電量可達約14億度。

還有其他共同發展項目，都在與日俱進。

作者：于中旻  
©2025 James C. M. Yu

聖經網  
[aboutbible.net](http://aboutbible.net)