



中泰关系的新进展 A NEW PROGRESS OF CHINA-THAILAND RELATIONSHIP

张锡镇 教授 ZHANG XIZHEN; Prof. *

摘 要

近两年来,“中泰一家亲”的友好合作关系继续发展,两国高层互访不断,政治互信日益深化,经贸关系不断加强,人文交流更加密切。中国连续五年成为泰最大贸易伙伴,是泰国第三大投资来源国,泰国是中国在东盟第三大贸易伙伴。这是中泰关系的大局。不过,在战略伙伴关系日益加深的同时,我们也不得不正视双边关系中某些消极因素,防微杜渐,以防损害友好关系大局。

一、经贸人文各领域的合作与交流

贸易关系常常是衡量双边经济关系的首要指标。从 2010 年以来,中泰双边贸易关系一直保持稳步上升的态势。最近两年同样如此,2017 年泰国与中国双边货物进出口额为 741.4 亿美元,比上年增长 12.6%。其中,泰国对中国出口 294.1 亿美元,增长 24.7%,占泰国出口总额的 12.5%;自中国进口 447.3 亿美元,增长 5.9%,占泰国进口总额的 19.9%。泰方贸易逆差 153.3 亿美元,下降 17.9%。¹2018 年 1-4 月,泰国与中国双边货物进出口额为 255.8 亿美元,同比增长 12.5%。其中,泰国对中国出口 97.5 亿美元,增长 4.8%,占泰国出口总额的 11.9%;自中国进口 158.3 亿美元,增长 17.8%,占泰国进口总额的 19.2%。泰方贸易逆差 60.9 亿美元,增长 46.9%。中国已经连续多年为泰国第一大出口市场和第一大进口来源地,是泰国的第一大贸易伙伴。²

在投资领域,中国也日益成为泰国重要的资本来源国。2016 年中国已经成为继日本、新加坡之后泰国第三大投资来源国。2018 年 1-3 月,中国成为泰国第二大投资来源国。³同期,泰国投资委员会批准的来自中国的直接投资(FDI)使用金额同比跃升近 1,500%至 140 亿泰铢。该机构今年有望实现其 FDI 使用金额增长 13%至 7,200 亿泰铢的年度目标。⁴

在防务贸易和国防工业方面的合作,自 2017 年以来,双方进行了多项合作。首先是泰国军方同中国谈成了两笔武器装备生意。一是泰方向中方采购 34 辆 ZBL09 式步兵装甲车和 1 万多发弹药,总额约为 5900 万美元(约合 20 亿铢),预计中国将于 2020 年交付。⁵二是向中方购买一艘 S26T 潜

*ZHANG XIZHEN; Prof. Professor in State affairs Department, Faculty of International relation, Peking University, P.R.China. E-mail: xizhenzhang1947@hotmail.com

¹ “2017 年泰国与中国上边货物进出口额为 741.4 亿美元 比上年增长 12.6% ” 中国商务部 <https://www.yidaiyilu.gov.cn/jcsj/ggsj/sbmy/56878.htm>

² “2018 年 4 月泰国贸易简讯” https://countryreport.mofcom.gov.cn/new/view110209.asp?news_id=59898

³ “截止 2018 年 4 月中泰经济数据”, 驻泰国经商参处 <http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/fuwzn/ckqita/201806/20180602754344.shtml>

⁴ “中国投资急速飙升”, 新加坡联合早报 2018 年 6 月 13 日。

<https://www.zaobao.com.sg/finance/china/story20180613-866842>

⁵ “泰从中国购买 34 辆雪豹战车”, 泰国《世界日报》, 2017 年 4 月 17 日。



水艇总价值 135 亿铢资金，将分 7 年交货。⁶其次，双方还同意在国防工业方面进行合作，例如，准备设立泰中两国国防部联合工作小组共同研究在泰国设立武器维修工厂、在泰国发展国防工业等事宜。目前在中方协助下建立武器维修中心的事项初步确定，并同意设立针对在泰国陆军服役的 VT-4 坦克、VN-1 和 T-85 履带装甲车的重要零件仓库，中国国防部已经同意此方案和愿意提供支持。此项合作将有双方共同出资，泰方持股 51%，中方持股 49%。预计一个坦克维修中心和零件仓库在 2019 年内完工。2022 至 2026 年，设立武器维修中心，按泰中合作投资协议，中方落实向泰方转让维修技术。⁷

电子商务领域的合作，是中泰经济合作的崭新领域。如前所述，泰国的电子商务还是个新兴的经济领域，在资金、技术、人才方面均严重不足，这在很大程度上制约了这个领域的发展。而中国的电子商务发展相对成熟，尤其在技术和资金方面有优势条件。这为中泰两国在电子商务方面的合作准备了条件。近年来，泰国 4.0 计划和中国一带一路倡议的高度契合又为双方的合作带来了良好契机。

早在 2016 年 1 月，中国的龙头电商阿里巴巴就同泰国官方有了接触，泰方希望阿里巴巴帮助泰国的中小企业把产品推向电子商务平台。阿里巴巴当即表示愿意帮助优化电商平台，同时，还将和泰国商贸理事会以及泰国工业院合作，帮助培训电子商务人才，传授电子商务方面的知识。⁸

2018 年 4 月 19 日，阿里巴巴首脑马云访问泰国，在同巴育总理与其他政府官员会见后，同有关方面签署了 4 份合作备忘录。根据这些文件，阿里巴巴将在泰国投资建设智慧数字中心，以打造泰国产品面向全球出口的基础设施；阿里巴巴集团还将与泰国商会、商务联合会、工业联合会共同发展，提升泰国企业在数字经济方面的能力；泰国政府部门还将与阿里巴巴集团紧密合作，培养数字经济人才；泰国的观光旅游业也将通过阿里巴巴的平台发展。⁹除了阿里巴巴参与泰国电子商务的合作以外，其他中国电商企业也会接踵而来。据《星暹日报》报道，阿里巴巴将向东部经济走廊的第一阶段注入 110 亿铢资金。该集团正准备迎战即将到来的中国竞争对手京东 (JD.com) 和腾讯 (Tencent)，以及泰国本地实力电商企业，如 Tarad.com。¹⁰这既是竞争又是合作，泰国的电子商务将在合作竞争中发展。

旅游、教育、科技合作与交流在中泰关系发展中起着举足轻重的作用。旅游业是泰国的支柱产业，对其国内生产总值 (GDP) 的贡献超过 9%。从上世纪 80 年代后期中国人出国旅游热兴起以来，泰国一直是中国游客的热点旅游目的地之一。但随着中国游客的猛增，中国黑导游现象泛滥，关于中国游客负面形象的议论也不时见诸报端，泰国旅游市场一度出现了混乱。为整顿旅游市场，2016 年，泰国政府展开大规模的“旅游大洗牌”行动，清查“零团费”问题，多家旅游巨头被清查，波及了不少中资背景的企业。由此造成同年泰国跟团游价格大幅上涨，赴泰游客数量下滑。尽管泰国旅游业一度受挫，但长远看有利于泰国旅游业的健康发展。

⁶ “泰中潜艇协议签就 分期付款 7 年”，泰国《世界日报》。

⁷ “泰国将同中国合作生产装甲战车零部件”，泰国《星暹日报》，2018 年 1 月 2 日。

⁸ “泰商业部联合阿里巴巴助泰国发展电子商务”，中国驻泰国经商参处，

<http://th.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201601/20160101241669.shtml>

⁹ “泰国总理巴育接见马云：你是真心关心我们泰国千千万万草根民众”，IT 时代网，

http://www.ittime.com.cn/news/news_20598.shtml

¹⁰ “阿里巴巴与泰方签 4 份合约”，泰国《星暹日报》，2018 年 4 月 19 日。



事实上, 泰国旅游市场很快就出现了高涨。2018 年 1 月泰国旅游和体育部公布, 2017 年赴泰国旅游的外国游客总数超过 3500 万人, 较 2016 年同期增长 8.77%, 为泰国旅游业创收超过 1.82 万亿泰铢(约合 3660 亿元人民币), 较 2016 年同期增长 11.66%。其中中国游客超过 980 万人次, 占外国游客总数的 27%。¹¹为当地带去超过 5200 亿泰铢(约合 1047 亿元人民币)的收入。

到了 2018 年 2 月, 中国游客更是急剧上升, 因为春节的长假, 使整个 2 月的中国游客创了最新记录, 单月达到 120 万人次。据泰国旅游部门预计 2018 年将接待 3800 万人次的游客, 其中来自中国的将达到 1000 万人次。¹²泰国政府正在不断扩建和完善旅游设施, 以吸引更多的中国游客。

教育方面的交流与合作主要表现在双方学生交流和语言培训方面。赴华留学的泰国学生逐年上升。各国在华留学生数量排名中, 2015、2016 年泰国一直排在韩国、美国之后, 位居第三, 而 2017 年上升到第二位, 仅次于第一位的韩国。目前, 有超过 2.7 万泰国学生在中国留学。泰国也成为越来越多的中国学生留学的目的国, 目前有 3.7 万名中国学生在泰国学习。¹³这些学成回国后的年轻人将成为两国世代友好的桥梁和纽带。

近些年来, 在泰国掀起的汉语热持续升温, 这是中泰教育和文化合作交流的亮点。截止 2017 年, 泰国已开办 15 所孔子学院, 18 个孔子课堂。泰国学习汉语的人数已近百万, 其中将近半数孔子学院学员。泰国孔子学院学员众多, 受众面广, 各孔子学院的学员除以大学生为主以外, 同时还包括各大学、职业院校及中小学等不同教学层次的本土汉语教师, 企事业单位及其它各行业的汉语爱好者, 甚至普通民众也可以来孔子学院或者孔子课堂学习汉语。在孔子学院除了学习汉语, 还能感受中国文化, 使更多的泰国人了解和认识中国。在孔子学院开展的各种汉语培训中, 特别值得一提的是泰国农业大学近年来开办的一个项目。此项目由泰国国会(上下两院)与中国人大常委会及全国政协常委共同倡导, 由泰国上议院秘书处负责协调, 由泰国农业大学孔子学院具体承办。该项目宗旨是为泰国国会议员及上议院秘书处工作人员编写量身定制的汉语会话教材及教学辅助数据, 并进行语言培训, 以便促进泰国国会与中国人大、政协进行更好的交流与合作。¹⁴相信这一项目的落实将对中泰双方在教育和文化上的交流发挥重大的推动作用。除了孔子学院和课堂, 在泰国的各大中小学普遍开设中文课程, 还有社会上成千上万的汉语补习班。为了满足泰国汉语师资的需求, 中国汉办每年派出大批中国志愿人员, 充实各大中小学。汉语已经成为泰国学校教育中仅次于英文的第二大外语科目。据估计, 泰国目前在学习汉语的人数将近百万。

中泰在科技方面的合作起步较晚, 以往的科技合作是在“中国—东盟科技伙伴计划”框架下进行的。2012 年 9 月中国科技部启动了中国—东盟科技伙伴计划以来, 泰国科技部积极参与有关合作, 中泰双方在共建联合实验室计划、共建中国东盟技术转移中心、共建遥感卫星数据共享与服务平台、东盟国家杰出青年科学家来华工作计划等重点项目上, 均合作顺利。2013 年 10 月, 中泰

¹¹ “2017 年泰国旅游业持续增长 中国游客贡献最大”, 新华网, http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/16/c_1122268452.html

¹² “泰国旅游部: 预计 2018 年中国赴泰游客超 1000 万”, <https://www.ifanr.com/1000292>

¹³ 吕健: “弘扬中泰传统友好关系 打造新型国际关系典范”, 中国外交部网站,

http://www.fmprc.gov.cn/web/dszlsjt_673036/t1573846.shtml

¹⁴ “农大孔院携立法议会 开展汉语培训”, 新华社曼谷 7 日电, <http://www.udnkk.com/article-237955-1.html>



双方签署了《中泰科技部关于开展四个合作项目的协议》，正式启动共建中泰高铁联合研究中心、中泰遥感卫星数据共享与服务平台、中泰技术转移中心、中泰青年科学家交流四个项目的合作。¹⁵ 根据协议，中国科技部和泰国科技部成立联委会。2017 年 12 月 8 日，中泰科技合作出现了里程碑的标志，这就是中国科学院曼谷创新合作中心的成立。这天中国驻泰国大使吕健和巴育总理的代表科技部长素威等泰国政府官员共同见证了该中心的揭牌仪式。该中心是以促进科技合作和科研成果转移转化为目的非营利性海外代表机构、首个深度融入东盟经济体的创新合作平台，曼谷创新合作中心将有效带动中国创新型企业“走进”东南亚，推动中国-东盟“创新共同体”建设。¹⁶2018 年是“中国-东盟创新年”，中心将有力推动中泰，以及中国-东盟的科技合作。

二、中泰高铁项目的合作

高铁项目是近些年来中泰两国最大的基建工程合作项目，从英拉政府时期以大米换高铁的中泰备忘录签署到 2017 年底以前，这一项目一直未能启动。截止 2017 年 9 月 4 日，中泰双方在厦门正式签署中泰高铁合作项目，双方历经了 20 轮谈判，耗时近 3 年。此后双方又在 2017 年 11 月 22-24 日及 2018 年 2 月 7-9 日，针对中泰铁路线路设计、培训和运营等多方面内容举行两轮谈判。由于泰国决策层意见不一，相关法律限制和巴育政府缺乏前期准备，导致谈判过程曲折多变，进度缓慢。造成进展缓慢的障碍主要反映在高铁项目规划、高铁线路、合作模式、融资方式等方面。

高铁路线多次变更。泰国交通运输部缺乏高铁全局规划，最初，只是将原来标准轨铁路规划中的部分路线修改为高铁线路，此后对高铁线路数次更改。直到 2017 年 8 月的谈判中，在中方的要求下，泰方才同意确定最终的高铁线路。因此影响中方在线路勘测、规划和可行性调查报告方面时间进度。

合作模式的变换。原先，泰方提出项目采用工程总包（EPC）合作模式，中国负责项目的总体施工。但后来，泰方又主张将合同一分为三，分别为高铁详细设计合同（2.1 合同），高铁施工监理咨询合同（2.2 合同）和高铁铁轨系统、电力和机械系统合同（2.3 合同）。同时，泰方又要求工程所需材料必须使用泰国本土产品。对于泰国不能生产的螺纹钢全套技术材料，须由泰国企业进行采购。

项目资金来源的变更。原来泰方主张由中国向泰方提供政府贷款或商业贷款。中国也承诺将向泰国提供政府贷款或商业贷款。当中方表示已经提供最优惠贷款的情况下，泰方仍认为中方贷款利息高于日本所提供的低息日元贷款。在后来的谈判中，泰方又提出由中泰两国共同建立高铁合资公司负责中泰高铁的开发，中方出资 60%，泰方出资 40%。2016 年 3 月 23 日的非专项谈判会议上又要求中方降低项目造价，并提出泰国将负责中泰高铁的所有资金。¹⁷

¹⁵ “中泰达成多项科技合作共识”，中国科技网，
http://www.xinhuanet.com/thailand/2017-05/19/c_129608923.htm

¹⁶ “驻泰国大使吕健出席中国科学院曼谷创新合作中心揭牌仪式”，泰国《世界日报》，2017 年 12 月 8 日。

¹⁷ จบแล้ว “บิ๊กตู่” ขอสร้างประวัติศาสตร์! ไม่จ่อจีน ลงทุนรถไฟความเร็วสูงเองทั้งหมดมติชนออนไลน์. 2016. 3. 23 (《完成了！巴育创造了历史！没有讨好中国，高铁全部自己投资》[N]，民意报，2016 年 3 月 23 日，<https://www.matichon.co.th/news/81395>)



开工日期的变更。巴育政府急于项目上马，但对工程项目准备不足，而且又受到各种因素制约，导致仓促举行开工仪式，有仪式而无开工。2015 年 12 月，在曼谷举行了中泰高铁的奠基仪式，并声称，将于 2016 年 5 月开工。然而，开工仪式一拖再拖。

在泰方高层决策过程中困难重重，有时巴育总理不得不行使临时宪法赋予政府的特权“44 条”强行扫除障碍，比如不承认中国工程师资质等一些法律障碍。经过中泰漫长的谈判，最终于 2017 年 12 月 21 日，中泰铁路合作项目一期工程开工仪式于呵叻府巴冲县举行。根据泰方计划，该项目分为两期工程：一期工程为曼谷至呵叻，全长约 253 公里；二期工程则是从呵叻至廊开，全长约 355 公里。但一期工程又分 4 段逐步开工，分别长 3.5 公里、11 公里、119.5 公里和 119 公里。此次开工的只是首段长 3.5 公里的线路。为何选择“3.5 公里”这样一个长度？泰国交通部长阿空曾表示，这一段无需拆迁，最简单可行，可以加快开工。可见，以后的工程还有许多未知数。

回顾中泰高铁项目的曲折发展进程，我们发现导致这一项目一波三折的深层次原因有如下几个方面。

一是泰国政府缺乏统筹规划和统一意志。泰国缺乏既定的全国总体铁路和高铁的长远规划，因此在中泰高铁项目谈判过程中，常常是朝令夕改，计划和方案不断变化。同时，缺乏一个能够协调各方面跨部门的权威指挥机构，而是委派权力有限的交通部进行操作，导致在谈判中遇到的各种问题无法解决。

二是泰国法律程序方面的障碍。根据泰国 2007 年宪法，所有国家重大工程项目都要经过国会讨论通过，但巴育政变后颁布的 2014 年临时宪法不包括这一规定。所以巴育原想在临时宪法的有效期内，通过并上马这一项目，但他的这一计划落空了，因为这一项目还没敲定，新宪法就于 2017 年 4 月 6 日正式生效了，而这部宪法又重新增加了重大项目必须由国会讨论通过的规定。这就意味着，高铁项目必须经过新国会的通过，但至今大选还遥遥无期，这就使该项目面临着合法性问题。不过，巴育仍然有权行使 44 条特权，然而，这一特权的频繁使用已经引起了社会的不满。

三是来自环保评估的障碍。根据泰国法律规定，任何大型国家建设项目都必须事先通过环境评估，这是合理的。但中泰高铁项目的评估报告却迟迟拿不出来。2017 年 5 月举行的第 18 次谈判中，泰方表示将尽快推动举行环境影响评估（EIA）听证会，2017 年 9 月 20-21 日举行的第 21 次谈判中，中方再次要求“泰方应该尽最大努力在 2017 年 10 月内通过高铁环境评估报告”。¹⁸但 2017 年 10 月 6 日，泰国交通运输政策和规划委员会宣布，中泰高铁 3.5 公里首段项目环境影响评估未通过。实际上，泰国在高铁项目上存有分歧，反对者在没有正式理由阻止这一项目时，只能在环保评估上设置障碍。尽管巴育政府下达多个行政命令，简化和取消某些评估的法律限制，环保评估仍无法通过。最后，环保评估是在泰国副总理巴逸·翁素万作为会议主席的国家环境委员会的会议上通过的，将评估报告作为临时议程加了进去，多少带点强行味道。

四是泰国朝野在主观认识上的障碍。这主要表现在下述几方面的观念。

¹⁸ ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ ๒๑.กระทรวงคมนาคม.2017. 09. 22 (《第二十一次泰-中双方高铁合作委员会会议纪要》，泰国交通运输部，2017 年 9 月 22 日)



一种观念认为，中国所提供的优惠不如日本，比较倾向与日本合作。巴育政府中对中泰高铁合作项目存在着不同的态度，有人比较倾向于选择日本。巴育的政策是两边下注，一方面，做出同日方合作的姿态，另一方面同中方谈判，试图迫使中国在高铁谈判中给予泰国更优厚的条件。中泰高铁项目谈判中，虽然中方在谈判中就已经表明，中方贷款将参考泰国金融市场成本、同等条件下铁路项目投资等各方面因素，给予泰国最优惠的贷款利率。但在泰国一再要求下，中方再次承诺向泰国提供低于市场贷款利率的最优惠利率。然而，泰国仍然认为中国给予的贷款利率较高，并要求中国由此前的人民币贷款变更为美元贷款，后中国同意用美元贷款。中国驻泰大使宁赋魁在 2015 年就已经向泰国强调，中方提供的 2.5% 美元贷款利率，到期后仅相当于日元贷款利率的 0.4%，中方克服成本压力为泰方提供低利率的美元贷款，充分体现了中方的诚意。¹⁹然而，泰方仍有人认为不如日本。这种观点在泰国学界非常流行。这种社会舆论必然投射到政府的决策过程。

第二种观念是泰国学界对“适足经济理念”的误解，导致社会舆论怀疑建设高铁项目的必要性。适足经济理念是泰国九世王普密蓬·阿杜德提出的国家发展理论。适足经济理念的核心在于鼓励民众减少对资本的依赖，因地制宜凭借自身知识、努力逐步实现发展，强调适度发展和可持续发展理念。但目前泰国社会对于适足经济理念的理解出现偏差，部分舆论认为，提倡适足经济理念就应该重视农业发展、发展自给自足经济，减少政府在其它产业方面的投资，特别是大规模地从国外引进资本。在这种思想影响下，投资较大的中泰高铁项目自然遭到反对。

第三种观念是巴育政府在高铁项目中屡屡动用特权，导致民众对该项目的反感。为了铲除社会顽疾和政治积弊，巴育多次行使临时宪法 44 条特权。例如动用 44 条特权免除不作为的曼谷市长职务，解决了佛教危机等问题。但随着巴育总理频繁动用 44 条特权，泰国社会对 44 条特权产生质疑。在推动中泰高铁项目中，他同样行使这一特权，其中包括，取消多部现行法律对泰国铁路总局在铁路项目合作中的限制，以及取消泰国《工程师法（1999 年）》和《建筑师法（2000）》对中国工程师、建筑师的限制，使其能够获得泰国职业资质认证从而参与项目设计工作。巴育这样做虽然使中泰高铁项目能够避免泰国修改相关法律法规的等待时间，迅速推进各项工作，但也引起泰国社会舆论和学术界的不满与担忧，认为军人政府不尊重法律和破坏现行制度。

第四种是部分舆论对中国的“一带一路”抱有疑虑，担心中泰高铁项目危及泰国的利益。泰国一媒体报道引述泰国交通部的话说，泰方要求中方追加泰中铁路的投资，而中方提出条件：要求享有铁路沿线的土地的开发权，尤其是沿途车站的开发权。于是，该报道说，如果满足这个条件，就等于泰国“失去了自己的领土”。尽管中国驻泰大使宁赋魁曾说，“中方从未提出要持有铁路沿线一公里范围的开发权，在项目建设上，中方企业不会同泰方争利。”²⁰但仍有人心中存疑。有的人认为，中泰高铁会把中泰两国经济连接的更紧密，而这种紧密关系可能对泰国经济独立和安全带来危害。²¹有的认为，中泰高铁主要是对中国有利，而对泰国利益不大。中泰高铁项目是在“一带一

¹⁹ 宁赋魁大使出席“灿烂未来—21 世纪海上丝绸之路论坛”[N]，中华人民共和国驻泰国大使馆，2015 年 11 月 16 日，<http://www.chinaembassy.or.th/chn/gdxw/t1318639.htm>

²⁰ 宁赋魁大使出席“灿烂未来—21 世纪海上丝绸之路论坛”，中华人民共和国驻泰国大使馆，2015 年 11 月 16 日，<http://www.chinaembassy.or.th/chn/gdxw/t1318639.htm>

²¹ 在一个学术会议上笔者听到了言论。



路”框架下诞生的，而“一带一路”在有些泰国人中仍心存疑虑。笔者在泰国接受两位年轻学者的邀请，指导他们的研究课题。这两个课题均集中在对一带一路疑虑方面。一个题目是“中国的一带一路与泰国的安全”，另一个题目是“在一带一路背景下，泰国国内就业所面临的挑战”。无疑，这些年轻学者在学术界和舆论界都有一定的代表性。在泰国社会存在着的对中泰高铁项目的消极看法和态度都会对政府形成强大的压力和阻力。尽管，巴育政府享有独裁权力，但泰国在一定程度上，已经形成了多元民主的政治文化，政府在决策过程不可能不受制于来自多方面的影响和掣肘。他们通过法律程序、环境评估、消极抵制等手段阻挠或拖延此合作项目的实施。

三、泰国民众的中国观

在观察国际关系时，一定要把握两点。一是既要关注官方的言论和态度，又要注意民间的舆论和反映；二是既看到双边关系的主流，又要注意某种支流和潜流。考察中泰关系，也同样要遵照这两个原则。

两年前笔者发表了一篇关于中泰关系的论文《中泰关系近况与厌华情绪》。文中指出，“中泰一家亲”是对中泰两国关系亲密程度的最准确定位。这在中国同东南亚所有国家的关系中是绝无仅有的。这种特殊关系已经从双方的政治互信、经济合作、文化交流等各方面得到证明。这是中泰关系的主流，今天仍然如此。但是我们也不能忽视，中泰关系中，尤其在民间这一层面出现了一股消极的潜流，即所谓的“厌华情绪”，文章曾列举了一些言论和现象。²²这篇文章多少使读者和官方有关方面引起了某种警觉。泰国舆论中对中国的负面议论导致了泰国游客下降的趋势，于是泰官方和旅游部门又做出“欢迎中国游客”的积极反应。

为了进一步调查泰国民众对中国的看法，2016 年，我们接受中国驻泰大使馆委托专门进行了一次社会调查，观察泰国各社会阶层的中国观。本次调查选择影响力比较大的社会职业阶层，包括政治家，媒体人士，大学老师，中学老师，商人，军人等。调查由研究人员分别到上述各个机构去进行问卷调查。最终，我们获得一个 782 人的样本。其中，各类从业人员 286 人，占 36.57%；大学生 496 人，占 63.43%。

根据调查结果，总的来看，泰国人对近年来中国的国力增长印象深刻，看好中国的发展前景，非常重视与中国的双边关系；认为近年来中国对泰国的政策基本上也是成功的，收到了较为良好的效果。这表现为泰国各界普遍对中国持有良好的印象；普遍比较信任中国；没有感到中国的军事威胁；对中国政府的评价也比较高。调查显示，相对于美国，泰国人更希望与中国继续保持更紧密的联系、发展更良好的关系。可以说，“中泰一家亲”的说法在泰国有其民意基础，在很大程度上反映了中泰关系的现状。

但是，本次调查也发现了中泰关系中存在的一些潜在的问题，这主要表现为两个方面。首先，不同的社会群体或阶层在对中国的评价上存在一些差异：政治家和商人对中国较有好感，对进一步发展中泰关系抱有更高的期待，而普通民众，尤其是知识阶层（媒体人士，大学教师，大学

²² 参见张锡镇“中泰关系近况与厌华情绪”，《东南亚研究》，2016 年第 3 期。

生)，则并没有那么高的热度，对中国的印象和评价相对较为负面。认为中国对泰国经济的影响主要是好的和认为主要是坏的比例差别不大，可见，泰国人既看到了中国经济崛起带来的机遇，也意识到或者感受到中国经济崛起对泰国经济的冲击。具体在政治家类别中，认为好的影响为主的占 47.83%，认为坏的影响为主的占 30.43%。在学生群体中，认为好的影响为主的占 32.17%，认为坏的影响为主的占 29.51%。政治家群体似乎对来自中国的经济影响有更乐观的态度。但很明显，认为“影响是好的”不管在那个群体都没有超过半数。

在回答“中国商品可靠性”问题时，54.90%的受访者认为不可靠，有 35.82%的受访者说不好不坏，只有 9.27%的人说可靠。至于问到日本商品和美国商品可靠性时，对于日本商品，有 87.42%的人认为可靠，只有 2.95%的人认为不可靠。对于美国商品，结果同日本类似，87.78%的人认为可靠，只有 3.22%的人认为不可靠。对中国商品的评价和对日美商品的评价形成明显的反差。

在回答“是否欢迎更多的中国游客到泰国来”问题时，只有 53.28%的受访者表示欢迎。表示维持目前水平的占 25.87%，表示希望在减少一些的占 14.29%，有 6.56%回答不知道。可见，不欢迎更多中国游客的超过了 40%。进一步的统计分析表明，大学教师和媒体人员相对而言更反对有更多的中国游客，而商人、军人和政治家则比较欢迎中国游客。

在回答“是否欢迎更多的中国商人到泰国来”的问题时，有 33.20%的受访者表示目前这么多就够了；有 18.66%认为，要再少一些；12.10%表示不知道。而表示欢迎更多一些的只有 30.04%，相反，反对再多一些的占 51.66%，过了半数。这表明多数泰国人担心泰国经济受到中国的冲击和控制。具体来看，在政治家群体中，“希望更多中国商人来”的占 39.13%，与总体持平，认为“现在这么多就够了”的，占 40.58%，“希望比现在更少一点”的，占 18.84%，后二者都超过了总体的水平。而对学生来说，“希望有更多中国商人来”的占 34.34%，认为“现在这么多就够了”的占 33.33%，“希望比现在更少一点”的，占 16.57%，基本上与总体持平。更具体的分析表明，与对中国游客的态度类似，大学教师和媒体从业人员更不欢迎有更多的中国商人来泰国，而泰国商人则欢迎有更多的中国商人来泰国，这大概是因为，更多的中国商人来泰国可能对泰国商人意味这更多的合作机会，更有可能搭上中国经济的快车。

关于对待高铁合作项目的态度上，绝大多数受访者更希望跟日本合作来修建高速铁路，占受访者的 68.48%；而支持跟中国合作修建高速铁路的，只占 16.34%。这可能与泰国人高度信任日本产品有关，并且涉及到日本在泰国的良好国家形象和软实力，同时，也反映对中国技术和信誉有怀疑。具体来看，在政治家类别中，支持跟中国合作的有 23.53%，支持跟日本合作的有 66.18%。而在大学生群体中，支持跟中国合作的占 13.79%，支持跟日本合作的占 70.59%。另外，媒体人士也压倒性地倾向于日本。更具体的分析表明，商人群体非常支持由中国来修建，这大概与泰国商界主题为华裔有关。

另一个泰国人关心的并涉及“一带一路”的建设项目是湄公河上游的水电站建设。泰国人对中国在湄公河上游帮助有关国家修建水电站表现出相当程度的担心。表示不太担心的只有 8.4%，表示有点儿担心的占 43.28%，表示非常担心的占 29.84，表示担心的合计达到 73.12%。在这个问



題上，泰国民众表现出的担心甚至超过了中国军事力量的增长。这表明泰国人对中泰在湄公河的合作问题上极不信任。具体来看，在政治家群体中，表示“不太担心”的占 4.29%，表示“有点担心”的占 45.71%，表示“很担心”的占 48.57%，担心的比例超过了 94%。而在大学生群体中，表示不太担心的占 8.91%，表示“有点担心”的占 45.75%，表示“很担心”的占 23.28%。媒体人士，政治家，军人对此问题表现出明显的担忧，而大学生群体并没有表现出对此问题的担忧。

这些问题，虽然表现在民间，但它可以形成社会舆论，一旦舆论达到一定规模，就必然由利益集团反映到政府的决策过程，中泰高铁项目的难产就是明显一例。

上述调查结果显示，目前为止，在泰国民众层面对中国的亲近感不够强，对中国商人和游客并非十分欢迎，对中国的产品和国家整体信任度仍然有限。究其原因，一是，中国人的整体素质较差，尤其同西方、日本，甚至韩国相比，这在游客身上反映十分明显。二是，中国赴泰的中小商人形象不佳，投机取巧、唯利是图，在中泰商品和服务贸易中打擦边球，仿冒泰国品牌、虚假合资公司、垄断货源客源等不法手段扰乱泰国市场秩序，损害当地商人的利益。三是中国产品的质量问題，尤其是有毒食品和药品丑闻的不断曝光，更增添了对中国产品的不信任。所以，泰国坚决不进口中国的食品、饮品和药品。相反，日本韩国的食品专柜却赫然在目。四是泰国社会受西方影响较大，尤其在媒体和舆论界，许多有关中国的新闻报道多来源于西方，人们很难直接听到中国声音。这些都是影响中泰关系的消极因素。

为了根本上消除或化解中泰关系中的这股潜流，中国必须从自身做起，采取切实可行的措施，认真改善自身的形象。

结论

中泰关系一直在平稳发展，中泰一家亲始终是双边关系发展的主流。在政府层面，中泰战略合作伙伴关系不断巩固和发展。中泰在政治、军事、经济、文化、教育、科技等方面的交流与合作都在蓬勃发展。但我们不得不承认在民间层面确实存在某些负面倾向。这主要表现为，对中国一带一路倡议存有疑虑；对中国经济在泰国的影响力越来越大表示担心；对中国、中国人、中国产品的国际形象认可程度和接受程度都还有限。这些都可能形成社会舆论，从而影响到政府的决策。中泰高铁项目一波三折就是很有力的例证。我们不能陶醉于官方层面的“亲热友好气氛”，而必须重视民间，冷静观察民情、民意的动向，防微杜渐，避免出现马来西亚大选带给我们的惊讶！为此，我们的决策者要反省过往的教训，总结经验，制定切实可行的措施，完善我们自身，增强软实力，让自身形象赢得一切。



参考文献

- 中华人民共和国驻泰国大使馆. 宁赋魁大使出席“灿烂未来—21 世纪海上丝绸之路论坛” [online], <http://www.chinaembassy.or.th/chn/gdxw/t1318639.htm>, 2015/11/16
- 中华人民共和国商务部. “2018 年 4 月泰国贸易简讯” [online], https://countryreport.mofcom.gov.cn/new/view110209.asp?news_id=59898
- 中国一带一路网. “2017 年泰国与中国上边货物进出口额为 741.4 亿美元 比上年增长 12.6% ” [online], <https://www.yidaiyilu.gov.cn/jcsj/ggsj/sbmy/56878.htm>
- 中国驻泰国经商参处. “泰商业部联合阿里巴巴助泰国发展电子商务”, [online], <http://th.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201601/20160101241669.shtml>
- 中国科技网. “中泰达成多项科技合作共识”, [online], http://www.xinhuanet.com/thailand/2017-05/19/c_129608923.htm
- 民意报. จบแล้ว! ‘บิ๊กตู่’ขอสร้างประวัติศาสตร์! ไม่จ้อจีน ลงทุนรถไฟความเร็วสูงเองทั้งหมด.คมชนออนไลน์. 2016. 3. 23 (《完成了! 巴育创造了历史! 没有讨好中国, 高铁全部自己投资》[N], <https://www.matichon.co.th/news/81395>) 2016/3/23
- 吕健. “弘扬中泰传统友好关系 打造新型国际关系典范”, 中国外交部网站, [online], http://www.fmprc.gov.cn/web/dszlsjt_673036/t1573846.shtml
- 张锡镇. “中泰关系近况与厌华情绪”, 《东南亚研究》, 2016 (3)
- 驻泰国经商参处. “截止 2018 年 4 月中泰经济数据” [online], <http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/fuwzn/ckqita/201806/20180602754344.shtml>
- 泰国《世界日报》. “农大孔院携立法议会开展汉语培训”, 新华社曼谷 7 日电, [online], <http://www.udnbkk.com/article-237955-1.html>
- 泰国《世界日报》. “驻泰国大使吕健出席中国科学院曼谷创新合作中心揭牌仪式”, 2017/12/8
- 泰国《世界日报》. “泰从中国购买 34 辆雪豹战车”, 2017/4/17
- 泰国《世界日报》. “泰中潜艇协议签就分期付款 7 年”
- 泰国《星暹日报》. “泰国将同中国合作生产装甲战车零部件”, 2018/1/2
- 泰国交通运输部. ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ ๒๑กระทรวงคมนาคม.2017. 09. 22 (《第二十一次泰-中双方高铁合作委员会会议纪要》) 2017/9/22
- 泰国《星暹日报》. “阿里巴巴与泰方签 4 份合约”, 2018/4/19
- 新加坡联合早报. “中国投资急速飙升”, [online], <https://www.zaobao.com.sg/finance/china/story20180613-866842>, 2018/6/13
- 新华网. “2017 年泰国旅游业持续增长中国游客贡献最大”, [online], http://www.xinhuanet.com/world/2018-01/16/c_1122268452.html
- Ifanr 网. “泰国旅游部: 预计 2018 年中国赴泰游客超 1000 万”, [online], <https://www.ifanr.com/1000292>
- IT 时代网. “泰国总理巴育接见马云: 你是真心关心我们泰国千千万万草根民众”, [online], http://www.ittime.com.cn/news/news_20598.shtml