

中国知网 (CNKI) 来源集刊

复旦大学“学术期刊质量提升支持计划”资助立项

Journal of China's
Neighboring Diplomacy
Volume 4, Issue 2 (2018)

中国周边外交研究

第八辑

复旦大学中国与周边国家关系研究中心 编

 世界知识出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国周边外交研究. 第8辑/复旦大学中国与周边国家关系研究中心编.—北京: 世界知识出版社, 2020.12

ISBN 978-7-5012-6314-1

I. ①中… II. ①复… III. ①中外关系—研究 IV. ①D822

中国版本图书馆CIP数据核字(2020)第226833号

-
- 书 名 | 中国周边外交研究·第八辑
Journal of China's Neighboring Diplomacy: Volume 4, Issue 2 (2018)
- 主 编 | 复旦大学中国与周边国家关系研究中心
- 责任编辑 | 张恻丹
- 责任出版 | 赵 玥
- 责任校对 | 张 琨
- 出版发行 | 世界知识出版社
- 地址邮编 | 北京市东城区干面胡同51号(100010)
- 网 址 | www.ishizhi.cn
- 电 话 | 010-65265923(发行) 010-85119023(邮购)
- 经 销 | 新华书店
- 印 刷 | 北京虎彩文化传播有限公司
- 开本印张 | 710毫米×1000毫米 1/16 21印张
- 字 数 | 370千字
- 版次印次 | 2020年12月第一版 2020年12月第一次印刷
- 标准书号 | ISBN 978-7-5012-6314-1
- 定 价 | 98.00元

版权所有 侵权必究

为适应我国信息化建设，扩大本集刊及作者知识信息交流渠道，本集刊已被中国知网（CNKI）系列数据库收录，其作者文章著作使用费与本学刊稿酬一次性给付。免费提供作者文章著作引用统计分析资料。如作者不同意文章被收录，请在来稿时向本集刊声明，本集刊将做适当处理。



《中国周边外交学刊》编辑部

主 编 石源华

副主编 包霞琴 祁怀高



卷首语..... 祁怀高 / 1

中国周边学笔谈（二）

中国周边学应有新视角、新视野..... 张蕴岭 / 11
 新时代的中国需要新的理论支撑..... 栾建章 / 14
 浅谈中国边疆学与中国周边学之间的关系..... 邢广程 / 17
 历史研究是中国周边学的基础..... 余伟民 / 22
 中国周边学研究的四个维度..... 郭定平 / 26
 中国周边学研究方法刍议：以俄罗斯问题研究为例..... 冯玉军 / 31

周边外交综论

改革开放40年中国周边外交的回顾和展望..... 石源华 / 39
 对新时代中国周边外交顶层设计的思考..... 祁怀高 / 72
 中国—东盟建立战略伙伴关系以来的合作成果与挑战..... 宋清润 / 90

“一带一路”研究

务实构建“一带一路”国际规则体系研究..... 梅冠群 / 113
 东南亚地区政治、政党政治与“一带一路”建设..... 李文 徐理群 / 130
 “一带一路”倡议下中资企业投资老挝的现状、机遇与挑战..... 杨卓娟 / 148

周边经济合作

印尼“海上高速公路”建设规划的发展评估与分析..... 吴崇伯 / 173

湄公河次区域合作新背景与越南的作用

..... [越]裴氏秋贤 Bui Thi Thu Hien / 191

周边安全研究

试论东亚维和合作模式选择与中国的参与..... 王 涛 / 209

周边危机管控中的中国角色:以朝核危机为例..... 仇发华 / 224

阿富汗北方安全形势及对中国的影响..... 朱永彪 魏丽珺 / 235

周边人文交流

命运共同体建构目标下中国对哈萨克斯坦公共外交评析

..... 秦海波 高小升 李莉莉 / 251

周边国情研究

印尼对外战略的同心圆思想及其对外交政策的影响..... 薛 松 / 271

会议综述

中国周边学研究和新学科建设研讨会综述..... 胡旻昱 / 291

“‘钻石十年’背景下中国—东盟能源与资源合作”国际研讨会综述

..... 徐 琴 董 一 / 299

“‘一带一路’与中国—东盟合作”研讨会综述..... 薛 松 / 307

附 录

集刊更名公告..... / 315

复旦大学中国与周边国家关系研究中心简介..... / 316

《中国周边外交研究》征稿启事..... / 318

《中国周边外交研究》稿件体例及注释规范..... / 320

Contents

Preface..... *Qi Huaigao* / 1

China's Neighboring Countries Studies Report II

New Perspective and New Visions of China's Neighboring Countries

Studies *Zhang Yunling* / 11

China Needs New Theoretical Foundation in the New Era *Luan Jianzhang* / 14

A Brief Introduction to the Relationship between Borderland Studies

of China and China's Neighboring Countries Studies..... *Xing Guangcheng* / 17

China's Neighboring Countries Studies should be based on Historical

Research *Yu Weimin* / 22

Four Dimensions of China's Neighboring Countries Studies..... *Guo Dingping* / 26

An Analysis of the Research Methods of China's Neighboring

Countries Studies—Case Study on Russia..... *Feng Yujun* / 31

Comprehensive Studies on China's Neighboring Diplomacy

The Retrospect and Prospect of China's Neighboring Diplomacy

during the Past 40 Years of Reform and Opening *Shi Yuanhua* / 39

Top-level Design of China's Neighboring Diplomacy in the New Era

..... *Qi Huaigao* / 72

The Cooperation Achievement and Challenges since the Establishment

of China-ASEAN Strategic Partnership..... *Song Qingrun* / 90

The Belt and Road Research

- A Study on How to Construct a System of International Rules for Belt and Road Initiative in a Pragmatic Way*Mei Guanqun* / 113
- The Development of Party Politics in Southeast Asian Nations and the Belt and Road Initiative.....*Li Wen and Xu Liquan* / 130
- Current Conditions, Opportunities and Challenges of Chinese Investment in Laos in the Context of BRI..... *Yang Zhuojun* / 148

Economic Cooperation of China's Neighboring Areas

- Evaluation and Analysis of the Progress of Indonesia's "Sea Highway" Program*Wu Chongbo* / 173
- New Background of the Mekong River Sub-regional Cooperation and the Role of Vietnam.....*Bui Thi Thu Hien* / 191

Security Studies of China's Neighboring Areas

- The Options of East Asian Peacekeeping Models and China's Participation.....*Wang Tao* / 209
- China's Role in the Crisis Management and Control of Its Neighboring Areas: a Case Study on the Korean Nuclear Crisis*Qiu Fahua* / 224
- The Security Situation of Northern Afghanistan and Its Impact on China*Zhu Yongbiao and Wei Lijun* / 235

Cultural Exchanges of China's Neighboring Areas

- Review on Public Diplomacy of China toward Kazakhstan under the Construction of Community of Common Destiny*Qin Haibo, Gao Xiaosheng and Li Lili* / 251

Country Studies of China's Neighboring Areas

Concentric Circle and its Influence on Indonesia's Foreign Strategy... *Xue Song* / 271

Reviews on Symposiums

- A Review on the Symposium of "China's Neighboring Countries
Studies and its Discipline Construction" *Hu Yangyu* / 291
- A Review on the International Symposium of "ASEAN-China Energy
and Resources Cooperation in the Diamond Decade" *Xu Qin and Dong Yi* / 299
- A Review on the Symposium of "the Belt and Road Initiative and
ASEAN-China Cooperation" *Xue Song* / 307

Appendix

- Announcement of Journal Name Change / 315
- Introduction on Center for China's Relations with Neighboring
Countries of Fudan University (CCRNC-Fudan)..... / 316
- Notice Inviting Contributions to the *Journal of China's Neighboring Diplomacy*. / 318
- Standards of Articles and Annotations of the *Journal of China's
Neighboring Diplomacy*..... / 320

印尼“海上高速公路”建设规划的发展评估与分析

吴崇伯

【内容提要】印尼佐科政府上台伊始提出将印尼建成“全球海洋轴心”，使印尼在2030年成为“海洋强国”的战略构想。“全球海洋轴心”的重心是建设“海上高速公路”，实现互联互通；兴建深水海港，打造物流网络；发展造船工业和海洋旅游业。印尼“海上高速公路”建设已取得一定成效，但面临经济下行压力加大、基础设施建设资金不足、参与的国有企业债务累累、国家重点基础设施建设项目进展缓慢等诸多问题与挑战。中国企业在船舶制造、旅游业、“海上捷运”“北部经济走廊”等领域投资，可助力印尼“海上高速公路”建设。

【关键词】海上高速公路 全球海洋轴心 海洋基础设施 北部经济走廊

【作者简介】吴崇伯，厦门大学南洋研究院/国际关系学院副院长、教授、博士生导师。

2014年10月印尼佐科新政府上台后，提出了筹集7000亿美元资金加强印尼基础设施建设，将印尼建成“全球海洋轴心”，使印尼在2030年成为“海洋强国”的战略构想。佐科提出的“全球海洋轴心”战略有五个支柱。支柱三是优先发展海上交通基础设施，建设“海上高速公路”，实现互联互通；兴建深水海港，打造物流网络；发展造船工业和海洋旅游业。印尼政府特别推出《2015—2019年“海上高速公路”建设规划》，助推“全球海洋轴心”建设。2015—2019年，印尼政府将投资699万亿印尼盾（约合574亿美元）实施“海

上高速公路”建设规划。海上交通基础设施建设进展如何?面临哪些问题与挑战?中国企业投资在哪些领域可助力印尼“海上高速公路”建设?本文拟就这些问题进行分析与探讨。

一、佐科政府采取多项举措打造“海上高速公路”

佐科总统希望在任期的五年内增加印尼的基础设施投资,以支持国内生产总值年增长7%的目标。为此,政府颁布了《国家中期建设计划(2015—2019)》,提出印度尼西亚在未来五年将需要大约5200万亿盾(合4000亿美元)的基础设施投资,电力、海运和公路将是基础设施投资的三大重点领域。佐科政府在苏西洛政府总体规划的基础上继续改善道路网络,计划新建公路2700公里。道路投资将改善许多农产品和制造业产品的销售网络,从而降低经济中极高的物流成本。

“海上高速公路”计划重点发展海上互联互通,带动海陆空和通讯等基础设施建设,兴建各岛屿港口和陆上铁路、公路等设施,通过船只运输形成海上交通网络,推动经济平衡发展,使印尼成为全球海上交通运输一大枢纽。计划涵盖9个部分:至2019年在经济发达或策略地区建设和振兴24个海港,其中优先振兴勿拉湾、丹绒普禄、丹绒北腊、锡江和梭隆等5大港口;在一些中等发达地区建设一批短程运输码头并配置穿梭船只;在一些商业港口建立散装货运设施;在各岛屿建设1481个非商业港口;在一些岛屿建设83个中型商业港口;在主要港口之间或沿海地区建设公路和铁路;更新现有船坞和造船厂,新建12个船坞和造船厂;建购83艘万吨货轮、26艘中型货轮和500艘客轮;配备若干水警船和巡逻艇。上述规划中24个港口建设资金约需244万亿盾,全部规划共需建设资金约700万亿盾。政府鼓励地方和企业发展海运、河运,使之成为连接各岛的主要支柱。

改善基础设施、发展海陆互联互通将成为佐科政府经济发展重点,其中海陆互联互通建设更是重中之重。新政府计划在5年内投入大量财力用于兴建或修缮各主要岛屿的港口、码头及铁路运输网等基础设施。2015—2019年,印尼政府将投资699万亿盾(约合574亿美元)实施“海上高速公路”建设规划。在这项庞大的投资计划中,243.6万亿盾将用于在全国兴建24个国际性商业港口,198万亿盾用于新建1481个非商业性港口,101.7万亿盾用于购买船舶,7.5万亿盾用于近海运输,40.6万亿盾用于大宗和散装货物设施建设,50亿盾用

于港口的多式运输，10.8万亿盾用于造船厂更新等。根据印尼《国家中期建设计划（2015—2019）》，实现基础设施领域的目标为电力普及率从81.5%提升至96.6%，公路里程从38570公里增至45592公里，铁路里程从5434公里增至8692公里，港口数量从278个增至450个，机场数量从237个增至252个，轮渡码头从210个增至275个。政府将通过实现海陆互联互通，完善印尼整体物流运输体系，降低物流成本，提高市场竞争力，推动整体经济发展。

为实现“海上高速公路”建设目标，印尼政府采取了多项措施。

（一）多方筹措资金，为“海上高速公路”建设解决资金难题

1. 增加财政预算支出，加大基础设施建设投资力度

交通基础设施的建设依赖于政府预算的充足资金，辅之以私营部门的大量投资。佐科在2014年10月上任时做的第一件事就是减少燃油补贴。这一决定为2014年国家预算节省了约240万亿盾（178亿美元）的资金，2015年节省了约65万亿盾（48亿美元）的资金。因此，政府可以腾出一些财政空间来支持其基础设施。与苏西洛时期相比，佐科政府时期基础设施支出占国内生产总值份额显著增加，从2014年的1.8%上升到2015年的2.7%。在2015年修订的国家预算中，基础设施项目的资本支出增加到290.3万亿盾（209亿美元），同比增长40.51%。在最近7年中，国家收支预算案中有关基础设施建设的预算开支逐年上升，其中以2015年度的开支增幅最大。2009年印尼基础设施建设的国家预算开支为76.3万亿盾，2010年为86万亿盾，2011年为114.2万亿盾，2012年为145.5万亿盾，2013年为184.3万亿盾，2014年则为206.6万亿盾。2015年国家预算修正案的预算开支总额为1984.1万亿盾，其中用于基础设施建设的开支约达290.3万亿盾，占预算开支总额的14.63%。^①2016年为317.1万亿盾（228亿美元），2017年为346.6万亿盾（250亿美元），预算持续上涨。^②佐科维总统确定将增加2019年的基础设施建设投资额，拨发的预算数额达420.5万亿盾，占2019年2439.7万亿盾总支出的17.2%。^③420.5万亿盾的基础设施预算，用于建设667公里的新国道、905公里的高速公路，48个水坝和16.2万公顷的灌溉网。在2015年至2017年，印尼新建和修建公路总长2571公里，新建铁路175公里，新建贫民住房12.3万套，新建大坝10个，新建机场9个。

① 《今年基础设施建设开支290.3万亿盾》，（印尼）《国际日报》2015年2月18日。

② 《2019年基础设施预算更为充裕》，《印尼商报》2018年8月20日。

③ 《明年基础设施预算开支420.5万亿盾》，（印尼）《国际日报》2018年8月20日。

2. 努力降低社会补贴, 增加税收收入, 以筹措发展海洋基础设施所需资金

由于财政收入有限, 印尼每年可用于基础设施建设的政府预算仅约175亿美元, 印尼政府努力增加税收, 降低燃油补贴支出, 将节省的财政资金用于生产性部门, 并通过公私合营(PPP)等模式吸引国内外投资。佐科—卡拉政府逐年削减社会补贴, 如燃油和电力补贴, 将补贴资金转用于更有效的基础设施发展是巨大的突破, 让政府能充分和有效使用国家有限的财政预算发展更有利于大众的基建工程。政府还推出税务特赦计划, 加强税收征管, 增加税收收入。印尼征税完成率长期低于国际平均水平, 2016年更是跌至83.3%的历史低位。据印尼经济统筹部数据, 印尼1.85亿成年人口中, 有4400万人达到缴税标准, 但仅有2800万人有缴税账户, 其中又仅有1100万人实际履行了缴税义务。为此, 总统佐科上任以来一直致力于解决征税难问题, 专门设计并推出了税务特赦计划, 重点吸引公民将隐匿的财产尤其是隐匿在海外的资产于规定时间内以补缴税款形式合法化。据印尼财政部官员介绍, 在该计划内近90万人申报了财产, 前总统苏哈托的儿子胡托莫、巴克利集团的老总阿布力扎等“大富豪”均在计划实施初期申报了财产。据印尼储蓄保险总公司预估, 通过该税务特赦计划, 印尼2017年财政有望实现增收9%至10%。^① 根据印尼政府公布的数据, 尽管税收负担率或税负率仍然很低, 仅占国内生产总值的10.8%, 属东盟国家最低, 但2017年印尼政府的税收收入高达1339.8万亿盾, 实现政府预定指标的91.0%, 与2016年全年国家税收落实价值约达1104万亿盾, 以及2015年的1060万亿盾相比均有明显提高, 这是印尼政府最近两年来最高的税收收入。^②

3. 寻求国际支持, 扩大“海上高速公路”建设国际融资

为寻求更多融资支持, 佐科已就海洋基础设施建设事宜同中国、欧盟和美国的投资者进行了会晤, 印尼也已与韩国进出口银行携手合作, 希望通过这项合作能吸引韩国投资者投资于50个建设项目, 包括能源、高速公路、机场和港口等领域的基础设施。中国为发展地区基础设施建设设立的丝路基金和亚洲基础设施投资银行等, 可为佐科发展海洋经济、建设海洋大国战略构想提供融资支持。印尼已成为亚投行第22个意向创始成员。目前, 印尼是亚投行第八

^① 《印尼税务特赦计划成效初显》, (印尼)《千岛日报》2017年4月26日

^② 《印尼税负率仍为10.8%属东盟最低》, (印尼)《国际日报》2018年2月8日。

大股东，出资额达33.6亿美元。亚投行投入方向与印尼新政府加强海上等基础设施建设、促进互联互通的发展战略十分契合，也将促进整个亚洲地区的基础设施建设和经济发展。印尼期待亚投行将为其基础设施建设和互联互通提供重要支持。

（二）制定优惠政策，鼓励造船、海洋旅游等海洋产业发展

作为海上交通运输和互联互通的重要支撑，造船业成为印尼新政府重点发展领域。特别是为了实现海洋强国构想，印尼政府正在加快造船业发展步伐，计划在2019年前投资兴建100家新型造船厂。印尼政府已设立专项资金为船舶采购提供融资，修改造船业及相关领域的进口关税、增值税和收入税，为造船业提供更加灵活的银行担保，把新建船舶的当地制造成分提高至40%等。目前印尼共有198家造船厂，其中110家位于巴淡岛自由贸易区，其他则分布在万丹、楠榜、南苏拉威西和东爪哇。印尼政府为造船企业提供包括削减关税和增加补贴在内的多项激励措施，支持造船业发展，包括：修改2003年38号政府条例，免除造船企业增值税；出台财政部长条例，于2015年1月起免除船舶零配件进口税；向雇用超过300个工人、投资额不低于500亿盾（约合417万美元）的造船厂实行税收减免政策；向造船厂提供土地租金优惠政策；发展船舶工程设计中心，提高研发水平，鼓励科技创新等。印尼工业部已编制2010—2025年印尼造船业发展蓝图，预计到2020年，印尼国内造船产业集群能够生产所有类型船只，最大达20万吨载重吨，修理能力也将达最大载重20万吨的船只，至2025年，最大造船能力达30万吨级。其中中期目标为2015年能生产8.5万吨级船只和修理15万吨级船只。印尼政府将通过发展全国舰艇设计和工程中心来提高国内船舶的设计和工程支持能力。同时，国内的工业原料和配件等辅助工业以及造船行业的人力资源技能也将得到提升。

（三）推动旅游业发展，推出给予多国免签证等新举措

2015年起，中国、澳大利亚、俄罗斯、韩国及日本成为首批印尼免签入境的5个国家，此举可使印尼新增外国游客45万人、旅游收入5.4亿美元。印尼已向东盟国家（9个）、秘鲁、智利、摩洛哥、厄瓜多尔、香港、澳门等15个国家和地区提供免签证待遇。印尼正在研究向从泰国、新加坡、马来西亚过境印尼的游客提供免签证待遇，以吸引赴上述国家旅游的外国游客。印尼政府将向更多国家提供免签证服务，建设7条沿海游艇路线，并根据2014年第180

号总统条例,为外国游轮和帆船进入印尼海域提供便利。印尼海洋事务统筹部、外交部、旅游部将通过实施“一站式”服务,加快巴厘岛、科莫多岛、加里曼丹岛等旅游岛屿对外国游轮的通关效率,提高外国游艇进出港口的便利性,力争在5年内将吸纳外国游客数量翻一番。同时,印尼将改善国内旅游配套设施,以增加外国游客在印尼的消费。

为提高国家外汇收入和引进更大的外国投资,政府已把旅游列为优先建设产业领域之一,并制定2019年国际游客人数达到2000万人次的目标,政府已确定10个“新巴厘岛”成为国家战略旅游区。2017年11月底,佐科总统召集内阁部长们讨论建设10个新“巴厘”。10个新“巴厘”分别是北苏门答腊省多巴湖(Danau Toba, Sumatera Utara)、勿里洞丹绒格拉央(Tanjung Kelayang, Belitung)、万丹省丹绒勒松(Tanjung Lesung, Banten)、雅加达千岛群岛(Kepulauan Seribu)、中爪哇省婆罗浮屠(Borobudur, Jawa Tengah)、东爪哇省普罗摩火山区(Bromo, Jawa Timur)、西努省曼达利卡(Mandalika, NTB)、东努省拉布安巴佐(Labuan Bajo, NTT)、东南苏拉威西省瓦卡多比(Wakatobi, Sulawesi Tenggara)及北马鲁姑省摩罗泰(Morotai, Maluku Utara)。佐科总统希望旅游景区有完善的条件,不仅具有美丽的天然景色,而且也具备基础设施、运输工具、餐馆、纪念品市场及停车场。2018年印尼成为多个国际活动东道主,因此希望各部长尽快完成10个新“巴厘”旅游景点。^①印尼政府明确要求,不论是在地区设计、道路、原水或净水供应、垃圾管理、卫生或是在改善游客住宿方面,每个国家战略旅游区的基础设施建设都要合乎标准。政府已开始进行交通等基础建设,棉兰至多巴湖的路段长达170公里,要花5个小时才能抵达目的地,政府委托私企负责建造高速公路,希望能缩短一半的时间。此外,全长61.7公里的棉兰(Medan)—瓜拉纳穆(Kualanamu)—丁宜(Tebing Tinggi)的高速公路应在2018年竣工,接着建造全长35公里的丁宜—先达(Pematang Siantar)高速公路,以及全长27公里的先达—巴拉巴特(Parapat)高速公路。^②

(四) 建设外岛交通网络,强化全国各岛之间的互联互通

自印尼独立以来,爪哇岛一直是印度尼西亚经济无可争议的动力源泉。

^① 《佐科总统召集内阁部长讨论建设10个新“巴厘”》,(印尼)《国际日报》2017年12月11日。

^② 《十大新景区成为国家战略旅游区》,(印尼)《国际日报》2018年3月24日。

2016年爪哇岛仍是其经济增长的主要动力，贡献率达58.49%，苏门答腊岛为22.03%，加里曼丹岛仅为7.85%。佐科总统上任以来，为实现发展成果惠及全国人民，一直致力于推动爪哇岛外其他印尼大岛的发展，将更多的发展机会和资源向外岛倾斜，尤其是在机场、港口、铁路、公路、海上高速公路等基建领域，以及兴建工业园区、经济特区以改善其商业和投资环境等。为了能让印尼经济平衡发展，构建苏门答腊、加里曼丹、苏拉威西和巴布亚的铁路网络是关键。政府已拨款234万亿盾（约175亿美元），以在2019年之前在爪哇以外地区建设铁路基础设施，这些新的铁路网络将达3258公里（印尼历史上最长的铁路项目）。2017年印尼政府加快基础设施建设步伐，制定五项超大大工程建设项目，几乎一半项目落地东部边缘落后地区，包括里程最长的595公里索龙—查亚普拉铁路^①；印尼东区新海港，将在印尼东区建设巴布亚梭隆（Sorong）港口和西加省基京（Kijing）港口；贯通苏拉威西铁路项目，苏拉威西岛锡江—巴列巴列（Pare-Pare）铁路线总长146公里，2017年可先完成30公里路段。上述地区一旦发展起来，对印尼振兴经济、促进全国均衡发展具有重要意义，也对中印尼强化战略合作尤其是深化经贸合作提出了新要求，为中国企业的投资提供了新机遇。

印尼政府推动全国经济均衡发展的多方努力，还包括持续增加新的经济特区，在目前已有的11个经济特区外拟再增加14个经济特区，预计至2019年全国有25个经济特区。印尼已有的经济特区包括龙目岛的曼达利加，中苏拉威西省的巴鲁、勿里洞岛的丹绒格拉洋等。政府发展经济特区基于三大目的，即加速爪哇岛外的经济发展，均衡发展全国经济，以及加强各地互联互通，并通过这种互联互通关系改善全国各地的物流供应系统。

（五）鼓励国有企业充当主力，积极参与“海上高速公路”建设

为实现国家区域之间互联互通，完成政府推出的海上捷运方案，印尼国企部已委派其4家国有企业积极建设和发展港口基础设施，这四家国有企业是印尼第一港口公司、第二港口公司、第三港口公司和第四港口公司。印尼第一港口公司施工的有丹绒槟榔集装箱港口、瓜拉丹绒多功能港口、勿老湾第二期集装箱港口和实武牙（Sibolga）集装箱港口。印尼第二港口公司承建的

^① 《佐一卡政府执政4年期间基础设施建设有助于促进各个地区的经济增长》，（印尼）《国际日报》2018年10月23日。

项目有坤甸的基姜(Kijang)集装箱港口,预计2019年完工,巴布亚的梭隆(Sorong)港口目前仍处于可行性测试阶段。印尼第三港口公司承建项目诸如拉蒙湾(Teluk Lamong)集装箱港口,博诺瓦(Benoa)游轮港也将发展成为港口,还将建设龙目岛吉利马斯(Gilimas)的港口和输送机港口。

二、印尼打造“海上高速公路”面临的主要问题与挑战

1. 经济表现差强人意,将对“海上高速公路”建设形成制约

自从佐科担任印尼总统以后,印尼经济增长一直乏力。苏西洛执政时,印尼是亚太地区经济增长最快的国家之一,但由于制造业薄弱、出口乏力等结构性问题和政府团队互相掣肘等问题,佐科政府上任以来未能有效地推动经济步入增长快车道。据印尼国际与战略研究中心2016年9月公布的一份调查报告显示,全国民众对总统与副总统的工作满意度由2015年10月的50.6%升至66.5%。调查主要包括四个方面,即政治、执法、海事与经济。政治满意度由2015年的40%升至53%,法律由51.1%升至62.1%,海事由59.4%升至63.9%,经济由30%升至46.8%。各方面满意度都上升,但经济领域的满意度却仍处于较低水平。^①印尼2014年经济增长率为5.02%。因全球经济放缓导致商品价格下跌,再加上资本外流的压力,2015年印尼的经济增长只达4.7%,是印尼自2009年以来经济增长最缓慢的一年。2015年以后,印尼政府出台了包括降低企业所得税、放宽外商直接投资限制等一系列措施,同时印尼央行多次降息,旨在改善营商环境、刺激经济。2016年印尼经济增长率为5.02%,仅比2015年略有提高。印尼2017年国内生产总值(GDP)增长5.07%,尽管是2014年以来的最高增幅,但并未达到2017年国家收支预算修正案制订的5.2%指标,也没有达到财政部长穆丽亚妮(Sri Mulyani Indrawati)所预测的5.1%水平。尤其是2018年印尼经济运行面临较大外部风险压力,主要表现在四个方面:首先,印尼盾进入下行区间。2018年上半年,受美元走强等因素影响,印尼本币遭受较大冲击,上半年印尼盾对美元汇率下跌6.32%,是跌幅最大的新兴市场货币之一。5月3日,美元对印尼盾汇率自2015年以来首次突破1:14000心理防线;7月24日,美元对印尼盾汇率更创下两年半以来的新高,收盘突破

^① 金潇:《搞好经济是关键》,(印尼)《千岛日报》2016年9月19日。

1:14567。8月13日,土耳其里拉的暴跌走势影响到其他新兴市场货币,印尼盾下跌近1%至1美元兑14,636.1印尼盾,创下2015年10月以来新低,成为13日表现最差的亚洲货币。其次,经常账户赤字规模扩大。印尼央行公布2018年第二季度的经常账户赤字为3%,达到80亿美元,明显高于2017年同期的1.96%,同时也高于2018年第一季度的2.6%。印尼央行数据显示,经常账户赤字率全年预计达到2.3%,高于此前普遍预期的2%。印尼央行7月25日最新预计,2018年经常账户赤字恐将突破250亿美元,较2017年增加75亿美元。再次,外债规模持续扩大。根据印尼央行报告,截至2018年5月底,印尼外债总额增至3586亿美元,同比增长6.8%。其中,政府和央行外债约1825亿美元,私企和国企外债约1761亿美元。最后,股市数月来避险和观望气氛浓厚。外资开始加快处理高风险资产且整体呈净卖出状态,不少本土公司或暂缓上市,或削减融资规模。据测算,印尼证券市场融资规模较去年同期缩小了4.2%。^①印尼整体经济形势欠佳对该国耗资较多的基础设施建设与国内互联互通计划将构成重大障碍。

2. 基础设施建设资金不足,设施老化和缺乏配套

目前印尼国内物流成本高昂,物流成本占GDP的比重为23.5%,印尼政府希望在2019年将此比重降低至19.2%。根据世界银行报告,2014年印尼物流表现指数在全球160个国家(地区)中位列第53名,较2007年的第43名有所退步,落后于本地区的泰国、马来西亚和越南等国家。其中,港口是海洋经济的支柱产业,同时也是重要的交通基础行业。港口不同于其他行业,对区域经济发展具有强大的辐射与带动作用,因此,港口是海洋经济和社会发展的强大引擎。近年来印尼经济表现抢眼,连续数年GDP增幅6%以上,但由于基础设施落后、物流成本畸高,严重制约了经济进一步发展。印尼现有港口数目虽不少,但大多是小港和浅水港,特别是港口设备落后,满足不了日益增长的装卸要求。根据印尼交通部资料,印尼共有111个商业港口和614个非商业港口,其中只有262个港口的设施符合国际海事组织(IMO)颁布的国际船舶和港口设施安全规则(ISPS)的服务标准。该服务标准包括完备的基础设施、完善的港口装备、港口装卸速度、深海港口、海船停泊以及相关货物在港口的处理速

^① 田原:《印尼经济重压之下找出路》,中国经济网,2018年7月27日, http://intl.ce.cn/sjjj/qy/201807/27/t20180727_29868885.shtml。

度等。印尼港口的吞吐能力已远远无法满足急剧增长的贸易需求,加快海港系统的改扩建,以保障货物顺利流通迫在眉睫。

3. 参与基础设施建设的国有企业背负沉重债务

印尼的基建计划非常惊人,包括1000公里的收费公路、3000公里的铁路、24个海港、3.5万兆瓦的电厂等,所有计划预算高达3550亿美元。由于印尼政府并没有准备好启动这么庞大的基建计划,加上来自国家与私人的投资远远不足,导致国有企业背负庞大债务。私人企业承担的资金只占20%,大部分都是国有企业的投资,结果众多国企陷入债务陷阱。譬如国营印尼建设公司Waskita Karya(WSKT)因承包收费公路,积欠的债务达65.7万亿印尼盾,比2017年同期翻倍。2018年印尼7家与基础设施相关的国有企业债务达到200万亿印尼盾,是3年前的3倍,2017年债务就激增60%。^①标准普尔评级公司分析师泽维尔(Xavier Jean)指出,有20家印尼国企负担的债务剧增,甚至比他们的未计利息、税项、折旧及摊销前的利润(EBITDA)高出5倍之多。^②

尤其是印尼国有建筑公司积极支持国家基础设施建设,除使用本身财政资金外,还通过银行贷款和发行债券的方式融资,甚至在国际市场上发行全球债券取得资金。这致使印尼4家建筑业国企的债务急剧增加。第一家是WSKT公司,在2014年其负债额仅为9.77万亿盾,2015年增至20.6万亿盾,2016年再增至44.69万亿盾,2017年剧增为75.14万亿盾,包括短期债务52.3万亿盾和长期债务22.8万亿盾。2014—2017年WSKT公司负债增幅高达669%;第二家是Wijaya Karya公司(WIKA),2014年负债总额共11.03万亿盾,2015年增至14.16万亿盾,2016年升至18.6万亿盾,2017年剧增为31.05万亿盾,由短期债务25.9万亿盾和长期债务5万亿盾组成,三年期间WIKA公司负债增幅计为181.5%;第三家是Adhi Karya公司(ADHI),2014年的负债仅达8.8万亿盾,2015年增至11.59万亿盾,2016年增至14.59万亿盾,2017年负债变为22.46万亿盾,包括17.6万亿盾短期债务和4.8万亿盾长期债务,2014—2017年期间ADHI公司负债额增幅155.22%;第四家是PP公司,2014年负债12.24万亿盾,2015年增至14万亿盾,2016年增为20.43万亿盾,2017年增加至27.53万亿盾,由20.6万亿盾短期债务和6.83万亿盾长期债务组成,2014—2017年PP公司负

^① 邝耀章:《评论建设基础设施资金的来源》,《印尼商报》2018年8月29日。

^② 《政府赞扬国企积极承建基础设施》,(印尼)《国际日报》2018年3月26日。

债增幅124.9%。^①此外，2017年11月底，高速路管理公司（Jasa Marga）在国际市场上发行科莫多证券（Komodo Bond），其财务状况也引起关注。

4. 国家重点基础设施建设项目进展缓慢

截至2017年年底，政府规划245个国家战略建设项目和2个其他发展项目，即电力和飞机制造业的发展。按照政府制定的国家战略建设项目实施的进展，印尼央行估计2019年之前50%的国家战略建设项目将完成，2022年之前85%的国家战略建设项目将完成。但最大的问题是国家战略建设项目落实率仍然很低。根据2017年印尼经济分析报告，仅有59个项目正在建设中，特别是政府定下的3.5万兆瓦电力项目中，仅达到3%的目标，而其中46%的工程仍在建设中。^②如3500万千瓦电站项目共计109个项目，印尼政府计划于2019年全部建设完成，其中印尼国家电力公司投资建设35个项目，共计1068.1万千瓦；74个项目由私人投资建设，共计2590.4万千瓦。但截至2016年10月底，该计划落实缓慢，仅完成29.4%，其中，真正落实并能向民众供电的电站项目仅为0.55%，装机容量约19.5万千瓦。另外821.5万千瓦电站处于建设中，979万千瓦电站处于融资谈判中，1040.5万千瓦电站处于招标中，808万千瓦电站处于规划阶段。对此佐科总统表示失望。^③国家战略建设项目落实进展缓慢，政府不得不重新评估是继续进行还是中止部分国家战略建设项目。2018年4月16日，佐科总统和卡拉副总统在总统府召开内阁局部会议讨论国家战略工程建设后，政府决定将继续推进222个国家战略建设项目，另外14个则会被取消。继续推进的222个国家战略建设项目，包括69个道路项目，51个水坝，29个特别经济/工业/旅游特区，11个能源项目，10个港口工程，8个污水处理或清洁水供应厂和卫生项目，6个机场，6个灌溉项目，6个冶炼厂项目，4个科技研发项目，3个住房项目，1个农业和海洋项目，1个海堤项目，1个教育项目，1个飞机项目和1个农林项目。被取消的国家战略建设项目，包括占碑—巨港铁路开发项目、东加里曼丹省铁路建设项目、苏北省Mebidang（棉兰—民礼—日里雪冷）区域清洁水供应系统，东南苏拉威西省的佩洛西卡（Pelosika）大

^① 《国企积极支持国家建设，3年半以来4家建筑业国企债务剧增》，（印尼）《国际日报》2018年5月12日。

^② 《民企必须积极参与国家战略工程建设》，《印尼商报》2018年4月18日。

^③ 中国驻印度尼西亚经济商务参赞处：《印尼佐科总统对3500万千瓦电站项目落实情况表示失望》，2016年11月3日，<http://id.mofcom.gov.cn/article/jjxs/201611/20161101587722.shtml>。

坝项目和巴布亚马劳奇(Merauke)特殊经济区项目可能被放弃。

此外,政府原定2019年前建成25个工业区或经济特区,其中22个工业区建于爪哇岛以外地区。政府发展这些经济特区基于三大目的,除了加速爪哇岛外的经济发展,均衡发展全国经济之外,主要是期待加强各地互联互通的关系,并通过这种互联互通关系改善全国各地的物流供应系统。

三、中国企业参与印尼“海上高速公路”建设的对策建议

当前印尼致力于打造成为“全球海洋支点”,并着手推进“海上高速公路”战略,包括在今后建设2000公里高速公路、10个新机场、10个新海港、10个工业园区,从而完善国内海陆空互联互通,推动能源、通信、电力等基础设施工程。印尼发展这些基础设施需要大笔的资金支持,2015—2019年需投资3592亿美元,其中政府出资1482亿美元(41.3%),国有企业出资798亿美元(22.2%),私企或外资出资1311亿美元(36.5%)。^①我国应充分发挥海洋、港口优势,围绕基础设施建设等热点领域,深化与印尼在经贸、基础设施、港口、旅游、文化等方面的合作,对接“一带一路”倡议与“海上高速公路”战略,深化两国互联互通水平,推动中印尼全面战略伙伴关系向纵深发展。

1. 关注印尼船舶市场,投资船舶制造业

印尼地理条件特殊,由太平洋和印度洋之间17508个大小岛屿组成,90%的货物流动需依赖船舶运输。而印尼国内船厂设备残旧、人才缺乏、进口船舶配套设备成本高、生产系统落后,印尼造船业竞争力低。目前,印尼近200家船厂中只有极少数能建造最大为5万吨载重的船舶,但建造周期平均为18个月,远超国际规范。作为海洋大国,印尼对各类海轮的需求量相当大,尤其需要3500吨到5000吨的油轮和货轮。印尼工业部2018年预计,未来10年,印尼对各类船舶的需求量将达4000艘,印尼国内造船业发展远不能满足其需求。印尼政府将通过财政激励措施向上下游造船工业提供支持,鼓励国内造船业提高造船生产能力。同时,印尼政府还有意吸引外国企业在印尼进行造船业投资。印尼对外商投资造船业没有限制,可以独资形式进行,而且印尼欢迎投资

^① 《香港及上海投资代表团访印尼举办“印尼香港一带一路投资论坛”》,《印尼商报》2018年4月25日。

制造2万吨级以上的大型船只。中国已成为全球造船第一大国，国内大量产能迫切需要向外转移。印尼大力发展造船业，为中国造船业产能向印尼转移提供了难得机遇，也为中国相关配套设备出口提供了新的机遇。印尼工商会正加强与中国有关方面的合作，计划在未来5年争取中国投资55亿美元，用于从中国进口500艘各类船只。我国造船企业可关注印尼船舶市场，尤其关注印尼在中小型船只、自航式油驳、煤驳、岛屿间的渡船等方面的船型需求，寻找机会，收获订单。我国要立足良好的造船工业基础，积极研发海洋石油平台、浮式生产系统、海洋石油开发专用船舶等，推进传统船舶工业向海洋工程装备制造业转型，并到印尼投资船舶制造业。

2. 大力发展旅游业合作

由于历史原因，印尼旅游业每年吸引的外国游客数量，与其丰富的热带、海洋和海岛旅游资源不成正比，在东盟国家中也只能位居中游，因此发展潜力十分可观。印尼政府看好中国中产阶级人口数量庞大，具有巨大的消费潜力。中国出国游客早在2014年就超过1亿人次，2017年中国公民出境旅游人数达到1.3051亿人次，但赴印尼旅游的只占1.6%，中国游客出境旅游支出高达2.3万亿元，在国外的旅游消费支出巨大。印尼政府制订各种方案吸引中国游客，中国游客到印尼旅游的人数从2016年的1452971人增长到2017年的1972405人，同比增长35.75%，占印尼国际游客总数的14.95%。中国已经连续两年成为印尼第一大国际游客来源地。^① 印尼政府希望到2020年，中国大陆前往印尼的游客人数能突破1000万。作为印尼旅游业吸引国际游客的第一个争取目标，印尼对世界第一大出境旅游客源市场的中国寄予极大的希望。2013年印尼与中国政府签署了旅游合作谅解备忘录，提出的促进措施包括联合推广、共享咨询、旅游便利以及落实旅游投资等。携程旅行网与印尼旅游与创意经济部签署了关于共同推广印尼旅游的谅解备忘录。为吸引中国游客，2015年初印尼鹰航空公司已开通北京至巴厘岛常规直飞航班，加上原有从北京、上海、广州直飞雅加达的航班，印尼鹰航已开通4条直飞中国的航线。印尼方面应进一步加强航空航海安全，增加机场、酒店、旅游景区、景点的中文标识，提供符合中国游客习惯的旅游服务，不断优化中国游客赴印尼旅游环境。2017年印尼开

^① 《集中火力吸引中国游客印尼旅游局来穗推广ViWi热销旅游套餐》，(印尼)《千岛日报》2018年10月15日。

放对中国游客给予免签的友好待遇,再次推动中国游客赴印尼旅游热。目前中国游客在印尼主要旅游目的地雅加达、巴淡及巴厘三地共占90%,印尼方面需要向中国游客推广宣传其他旅游区,诸如万隆、泗水、梭罗、锡江及棉兰等。这五个城市有迷人的风景和悠久的中华文化遗迹,对中国游客的吸引力较大。中方则与印尼共同努力,共同开发以“郑和下西洋”、印尼华侨来华“寻根之旅”为主题的旅游线路和产品,加强旅游人才联合培养,推动旅游签证便利化,互相支持旅游宣传推广,深入开展旅游保险合作,推动双向旅游交流规模不断扩大。

3. 参与印尼“海上捷运”基础设施项目建设

印尼经济发展主要集中在首都雅加达所在的爪哇岛和苏门答腊岛,而其他各岛在基础设施、交通等方面的发展有所不足,区域经济发展极不平衡,城乡差距不断拉大。印尼政府决心大力提升各岛之间的互联互通,兴建高速铁路、深水港等,同时还将加大电力等基础设施建设。佐科总统“贯穿印尼东西部的超级海上高速公路”计划包括建设10个新的“世界级枢纽港”以完善全国海运系统、发展100个“全国性的渔业交易、存储和加工基地”、大力发展造船业和海运业等,力争尽快降低过高的物流成本,带动东部和欠发达地区经济发展。中国企业应该抓住中国提出建设“21世纪海上丝绸之路”战略的黄金机遇,积极参与印尼海洋基础设施建设,印尼方面也非常期待中国企业参与雅加达苏加诺—哈达国际机场至哈林机场37公里长的铁路以及油气开发、糖厂、炼油厂、码头、船舶、海运物流、多种金属矿产提炼厂等项目建设。中国企业实力雄厚,未来在参与机场快线和发电工程建设方面都具备很强的竞争力。中国对印尼投资也在逐年增加,印尼2014年获得的外国投资高达307万亿印尼盾(约256亿美元),同比增长13.5%。其中从未进入过前列的中国,在2014年第四季度以5亿美元名列第四大投资国。中国投资的主要是多项重大基础设施项目,如南加里曼丹的水泥厂和苏南省的发电厂等。^①2016年中国企业对印尼直接投资达26.7亿美元,同比增长350%,投资金额仅次于新加坡和日本。^②印尼投资协调委员会最新公布的数据显示,2017年中国(不含港澳台地区)对印

^① 《中国成为印尼的第四大投资国》,(印尼)《星洲日报》2015年1月30日。

^② 《为中印尼企业合作搭建沟通平台——中资企业与东爪哇省对接洽谈会举行》,(印尼)《千岛日报》2017年3月17日。

尼直接投资达33.6亿美元，继续保持印尼第三大投资来源国地位。^①

此外，印尼迫切希望解决改善其基础设施面临的资金不足问题，十分希望外国投资者投资渔港工程等海洋基础设施建设。2016年10月印尼向澳大利亚兜揽了沙璜、纳杜纳、摩罗泰岛、爪哇岛南部、东龙目县，直至巴布亚地区的一些渔港建设，因此中国可以在平等合作及互利共赢的基本原则下，支持成熟有实力的中国企业在印尼承揽港口疏浚、集装箱码头等海事工程项目建设，发挥优势，帮助印尼更新港口设备，建设新的码头，提高港口吞吐能力，为印尼海上基础设施建设助力。中国注资的其中一个大型项目是位于巴淡岛的丹绒沙乌（Tanjung Sauh）港口。巴淡岛是印尼一个自由贸易区，地处新加坡南面。丹绒沙乌港口项目获中工国际工程股份有限公司投资，第一期重建工程可望把这个货柜港的吞吐量提升至400万个标准货柜。^②公用事业发展方面，印尼国有电力供应商印尼国家电力公司（PLN）已就建设17331兆瓦的电力供应设施签署协议。根据协议，中国企业将占用有关设施46%的电力供应。此外，中国还出资兴建苏门答腊的棉兰—瓜拉纳穆—直名丁宜收费公路（Medan-Kuala Namu-Tebing Tinggi Toll Road）、爪哇的芝苏达乌收费公路（Cisumdawu Toll Road）、北苏拉威西的美娜多—比通收费公路（Manado-Bitung Toll Road）和加里曼丹的萨玛林达—巴厘巴板收费公路（Samarinda-Balikpapan Toll Road）。此外，中国亦投资兴建位于巴布亚的Manokwari水泥厂项目。

4. 与印尼政府“北部经济走廊”战略构想对接

中资企业可以“一带一路”与“北部经济走廊”建设为统领，积极大力推进中国与印尼的产能合作，促进基础设施互联互通，推进境外产业园区建设，推动重大项目落地生根。印尼政府已向中方提出位于北苏门答腊省、北苏拉威西省和北加里曼丹省投资额约280亿美元的机场、港口、工业和旅游设施等项目投资建议，包括瓜拉丹戎港、双溪芒克特别经济区以及北苏拉威西省的比通港等拟建项目清单，希冀中方提供融资支持。此外，印尼拟借助中国资金发展

^① 《中国驻泗水总领事顾景奇：中国经济新时代，中印尼合作新机遇》，（印尼）《千岛日报》2018年2月9日。

^② 《一带一路倡议印尼基建率先受惠》，2017年2月1日，香港贸易发展局网站：<http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/%E5%9B%BD%E9%99%85%E5%B8%82%E5%9C%BA%E7%AE%80%E8%AE%AF/%E4%B8%80%E5%B8%A6%E4%B8%80%E8%B7%AF-%E5%80%A1%E8%AE%AE%E5%8D%B0%E5%B0%BC%E5%9F%BA%E5%BB%BA%E7%8E%87%E5%85%88%E5%8F%97%E6%83%A0/imn/sc/1/1X000000/1X0A8QFF.htm>。

旅游业,开发北苏门答腊省多巴湖旅游区和北苏拉威西省美纳多国际机场等。

北苏门答腊省作为“三北区域经济走廊”之一,其港口、工业区特别是多巴湖旅游开发被印尼总统在2017年北京“一带一路”高峰论坛建议与中方进行合作开发。苏北省与中国的商贸合作发展迅速,北苏门答腊已成为中印尼在各个领域建立良好合作关系的重要地区之一。截至2018年,在苏北省投资的中国企业有13家,其中包括投资棉兰—瓜拉纳慕高速公路工程的中国港口工程公司、在棉兰工业园建造2×15万千瓦发电厂的上海电力建设公司,以及投资邦卡兰苏苏(Pangkalan Susu)首阶段2×15万千瓦发电厂的广东电力建设公司等。^①北苏门答腊省拟建的瓜拉丹戎港位于马六甲海峡中段,被定位为未来印尼西部海上交通枢纽;双溪芒克工业区位于瓜拉丹戎港沿岸,为传统与新兴产业相结合的国家级经济开发区,将成为棕榈、橡胶等重要经济作物的生产、加工、物流和出口中心。印尼正在该省打造棉兰的瓜拉丹戎港,建成后预计将成为马六甲海峡区域最大的港口。瓜拉丹戎港区位于马六甲海峡中段,这里地理位置比较独特,建大型港口自然条件比较优越,被印尼政府“中长期发展规划”拟定为西部海上重要门户,并逐渐发展成为区域性的国际航运中心。由于缺乏资金,瓜拉丹戎港建设速度缓慢。因此印尼期望我国能够出资帮助扩建该港口的集装箱码头,我国相关部门可与印尼方面接触。

中国与印尼就北苏拉威西省的旅游设施达成投资协议,双方也继续商讨关于支持利库庞经济特区(Likupang Special Economic Zone)的计划。利库庞经济特区是印尼北苏拉威西省一个大型发展项目,在招商引资方面已取得一定进展,印尼政府正与中国商谈,为利库庞经济特区争取庞大的中国投资。北苏拉威西省首府美纳多(Manado,原名万鸦老)的地理位置优越,是当地旅游业的成功原因之一。2016年,印尼政府批准开通往来苏拉威西与成都、重庆、广州、武汉、南昌、长沙、香港及澳门的直航包机服务,推动美纳多的入境旅客数目进一步攀升。美纳多早已吸引大量中国内地旅客,每月约有4000名中国旅客入住当地度假村。2018年中国旅客占北苏拉威西省入境旅客总数80%,年增230%。2017年5月,国际旅游业会议(International Conference on Tourism)在美纳多举行,会议就多个合作投资项目达成协议,有助振兴当地旅游业。最受瞩目的是中国最大水泥生产商安徽海螺水泥股份有限公司下属的一家投资公司承诺在美纳多投资2亿美元,兴建一幢30层的酒店以及配备一系

^① 《苏北省与中国加强投资经贸合作》,(印尼)《国际日报》2018年5月21日。

列旅游设施。^①

北加里曼丹省是印尼2012年10月正式设立的第34个省，是全国最年轻的省份。该省大多为农村，经济发展水平较低，建立新省有利于完善当地公共服务体系，加速当地经济社会发展。中国企业对北加里曼丹省的投资主要倾向于能源和农业，包括水电站和矿冶厂等。

结 语

实施“海上高速公路”战略，重点发展海上互联互通，带动海陆空和通讯等基础设施建设，这是佐科总统的施政重点。印尼政府计划在5年内投入大量财力兴建或修缮各主要岛屿的港口、码头及铁路运输网等基础设施。经过近4年的努力，“海上高速公路”建设取得初步成效，一批国家重点基础设施建设项目逐步落地并投入运营。佐科政府实施“海上高速公路”战略，重点推进基础设施建设的做法获得印尼国民的广泛赞誉，因此，尽管“海上高速公路”建设遭遇许多困难，面临诸多挑战，但“海上高速公路”战略的可持续性仍可保持乐观前景。

中国近几年对印尼的投资大幅度飙升，已成为仅次于新加坡和日本的印尼第三大外资来源地。印尼对中国投资其基础设施建设，助推其“海上高速公路”战略寄予厚望。中国企业可充分利用资金与技术优势，积极参与印尼造船、旅游、“海上捷运”“北部经济走廊”等领域的投资，对接“一带一路”倡议与“海上高速公路”战略，深化两国互联互通水平，推动中国与印尼的经济合作向纵深发展。

^① 《中国支持印尼开展“一带一路”相关旅游和基建计划》，2017年10月27日，香港贸易发展局网站：<http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/%E5%9B%BD%E9%99%85%E5%B8%82%E5%9C%BA%E7%AE%80%E8%AE%AF/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%94%AF%E6%8C%81%E5%8D%B0%E5%B0%BC%E5%BC%80%E5%B1%95%E3%80%8C%E4%B8%80%E5%B8%A6%E4%B8%80%E8%B7%AF%E3%80%8D%E7%9B%B8%E5%85%B3%E6%97%85%E6%B8%B8%E5%92%8C%E5%9F%BA%E5%BB%BA%E8%AE%A1%E5%88%92/imn/sc/1/1X000000/1X0ABS4K.htm>。

Evaluation and Analysis of the Progress of Indonesia's "Sea Highway" Program

Wu Chongbo

Abstract Since President Joko Widodo's administration begins, a strategic plan has been made to develop Indonesia into "Global Maritime Axis", and transform Indonesia into a "maritime power" in 2030. The strategic plan provides priority to the development of maritime infrastructure and connectivity by constructing sea highways along the shore of Java, establishes deep seaports and logistical networks as well as developing the shipping industry and maritime tourism. Although significant progress has been made related to "sea highway", Indonesia faces many problems and challenges such as increasing downward pressure on the economy, insufficient infrastructure construction funds, and high debt level of state-owned enterprises who participate in infrastructure, and delays in main national infrastructure construction projects. Chinese enterprises can support Indonesia's "sea highway" program by investing in many industries such as shipbuilding, tourism, "sea MRT" as well as investing in "Northern Economic Corridor".

Key Words "Sea Highway"; "Global Ocean Axis"; Maritime Infrastructure; Northern Economic Corridor

Author Wu Chongbo, Professor at The School for Southeast Asian Studies, Xiamen University.