

目 录

华大海丝动态	2
--------------	---

海丝视点

本期视点：“一带一路”平台搭建&创新合作模式

“一带一路”带动合作模式创新前景看好	8
加强五大支撑平台建设,助力“一带一路”战略	11
中国境外经贸合作区：“一带一路”上的产能合作平台	14

深度研究报告

印尼与“海上丝绸之路”建设	19
---------------------	----

【华大海丝动态】

我校教育代表团访问东南亚三国

为进一步推进我校海外招生和国际化办学工作，落实校长贾益民 2015 年 9 月访问东南亚三国期间签署的协议与达成的合作意向，日前，学校派出了由研究生院、招生处、教务处、国际交流合作处、华文学院组成的代表团对越南、老挝、缅甸三国进行为期 8 天的访问。期间，代表团与越、老、缅三国的高校、华校、华社、校友、国际学校、驻外使馆、中资企业等进行了广泛接触，就如何进一步落实合作协议及拓展合作空间进行了深入交流。

印尼塔鲁玛迦大学校长 Roesdiman Soegiarso 莅校访问

3 月 14 日，由中国海外交流协会主办，中国华侨大学、泰国华文教师公会承办，泰国东方文化书院协办的“2016 中华文化大乐园—泰国曼谷营”在泰国东方文化书院开营。

中国驻泰国大使馆侨务参赞张东浩，泰国华文教师公会主席、华侨大学校董罗宗正，泰国东方文化书院院长何韵，华侨大学教师团队，小营员和家长们参加了开营仪式。

5 月 5 日上午，我校校长贾益民在厦门校区会见了印尼塔鲁玛迦大学校长 Roesdiman Soegiarso 一行，双方就华文教育等方面进行探讨，并达成初步合作共识。我校国际交流合作处、华文学院、泛华学院负责人陪同会见。

华侨大学发布“十三五”发展规划

近日发布的《华侨大学“十三五”发展规划》（以下简称《规划》）提出，到 2020 年，学校总体办学实力显著增强，侨校特色更加突出，为侨服务水平明显提升；工科优势突出、华文教育特色鲜明、相互支撑、协调发展的学科体系基本形成；主要学科、专业在国际、国内有较高知名度，服务国家和地方经济社会发展能力进一步增强；国际化办学持续拓展，适应国际化要求的优秀人才培养机

制和标准逐步完善，服务国家侨务战略、外交战略、“一带一路”战略等的能力不断提高，领域不断拓展。

华大承办第三期福建省海外青年精英研修班结业

5月16日上午，由福建省侨办主办、华侨大学承办的第三期福建省海外青年精英研修班结业。福建省侨办主任杨辉、副主任郑惠文，华侨大学副校长曾路，厦门市外侨办副主任黄新英出席结业式并为学员们颁发结业证书。

本次培训班为期5天，在福州、厦门两地举办，学员为来自美国、马来西亚、菲律宾、澳大利亚等9个国家及地区的24位海外侨领二、三代接班人。

在福州，学员们受到福建省委常委、省委统战部部长、省海联会会长雷春美的接见慰问。在厦门，学员们聆听了华侨大学教授庄国土、陈旋波以及福建省商务厅专家杨智星有关海上丝绸之路、中华文化核心价值、福建省自贸区建设的专题讲座；参观了华侨大学四端文物馆、嘉庚公园等涉侨场馆；实地考察了厦门规划馆、自贸区象屿综合服务大厅，并与相关部门负责人座谈交流，进一步加深了对于家乡福建及华侨大学的认识。

第四十七期“文化中国·海外华人文化社团中华才艺（龙舟）培训班”结业

5月23日上午，由国务院侨办、中国海外交流协会主办，华侨大学承办的第四十七期“文化中国·海外华人文化社团中华才艺（龙舟）培训班”结业典礼在王源兴国际会议中心举行。国务院侨办宣传司副司长刘为杰，我校副校长彭霏出席结业典礼并为学员颁发结业证书。

本期培训班为期14天，共有来自阿根廷、美国、澳大利亚、斐济、丹麦等国家和香港地区的59名学员参加培训。本次培训采用理论讲授、实践训练和模拟比赛的授课方法，形成了一套新颖的、有针对性的龙舟培训教学思路。

海内外华文教育专家学者齐聚我校研讨世界华文教育发展

由台湾世界华语文教育学会、新加坡华文教研中心、华侨大学共同主办的“世界华文教育发展专题研讨会”22日在我校厦门校区举行，来自新加坡、澳大利亚、印尼、泰国、菲律宾、马来西亚、中国等12个国家和地区的30余位代表与会，共同探讨世界华文教育的现状，展望其发展前景，为其转型升级提出对策，共谋华文教育的未来发展。

与会人员主要为来自海内外的华文教育专家、华文教育机构负责人、中文学校校长、汉语国际传播企业代表等。

在为期一天的研讨中，与会代表围绕当前世界华文教育的现状、面临的新形势以及发展前景等问题纷纷发言，提出了许多新观念、新思路和新概念。其中，提出了基于大华语的“世界华人责任共同体”，基于人才培养的社会需求和文化传播需要的“华文+”，基于市场化、产业化发展的“产、教融合”，基于信息化科技发展的“互联网+”国际华文教育等概念；提出了“一带一路”倡议下，如何抓住机遇拓展华文教育以及华文学校如何融入主流社会等问题。

华侨大学签署两项海外合作协议

5月23日上午，华侨大学分别与意大利中意国际学校、印尼坤甸共同希望教育基金会签署合作协议，将开展海外华文教育、海外招生等方面的合作。

根据协议，华侨大学与意大利中意国际学校将逐步开展夏令营活动、师资培训、预科教育、本科生教育及研究生教育等多形式、多层次的合作，并联合开展华侨大学海外招生宣传工作等。

侨大学将支持印尼坤甸共同希望教育基金会办好共同希望语言学院，该学院将作为华侨大学汉语国际教育硕士专业的实习基地。双方还将在华文教育师资培训、印尼华文教育状况普查工作、汉语言教材编写、华侨大学海外招生宣传等方面开展合作。

华侨大学副校长曾路、意大利中意国际学校校长李雪梅、印尼坤甸共同希望教育基金主席陈慧珍分别代表各方签字。华侨大学校

长贾益民，华侨大学华文学院、华文教育研究院、旅游学院、国际交流合作处、发展规划处、招生处等相关负责人见证签约。

签约仪式前，贾益民、曾路还分别与李雪梅、陈慧珍就具体合作的问题进行座谈。

我校举办 2016 年印尼夜市

5月22日晚，2016年印尼夜市在我校华文学院举行。校长贾益民，印尼旅游部 Titik Lestari、领事馆文化交际使领官员 Herbhayu A. Noerlambang、2013届印尼政府官员中文学习班班长倪迪雅等出席本次活动。

据主办方介绍，本次活动作为“集美东南亚文化节”系列活动之一，呈现了浓郁的印尼风韵，同时融合多元的文化元素，为“集美东南亚文化节”增添了颇具特色的文化表现形式。

境内外高校学生领袖齐聚华园共议“一带一路”与创新创业

由华侨大学学生会主办的“青年·承志·创新”高校学生领袖论坛5月27日至29日在华侨大学泉州、厦门校区举办。

来自20所澳门及内地高校的40名学生领袖齐聚一堂，共同探讨“创新创业”环境下青年的时代使命与责任、“一带一路”文化背景下青年的文化传承与创新两大议题，并联合发布《承志青年宣言》，旨在联合各高校青年共同承担社会使命，引领时代潮流，为中华民族伟大复兴的中国梦而努力奋斗。

高校学生领袖论坛开幕式5月28日在陈嘉庚纪念堂科学厅举行。论坛期间，来自各高校的学生领袖针对会议议题展开交流与讨论。会后，与会代表赴泉州开元寺、1916创意产业园、厦门曾厝垵等地开展海丝文化与文创工作交流；对话功夫动漫资本CEO卢必文、众山小国际青年旅舍创始人之一洪经纬、乐城知礼（泉州）文化创意有限公司品牌执行总监李梓瑜，探讨文化传承与创业创新相结合的新模式；观看华侨大学廿四节令鼓队第十一届校园公演暨第二届国际邀请展演，体验我校富有侨校特色的校园文化活动。

老挝寮都公学董事长林俊雄访问我校

6月13日上午，校长贾益民、副校长曾路在厦门校区会见老挝寮都公学董事长林俊雄一行，双方就华文教育等合作项目展开交流探讨。

当天，双方还就合作开设汉语言文学“1+3项目”等具体合作事宜进行商讨。

华文学院、国际交流合作处、教务处、研究生院、招生处、校友工作办公室负责人等参加座谈。

马来西亚国会议员刘镇东访问华侨大学

日前，马来西亚国会下议院议员刘镇东受邀访问华侨大学，校长贾益民在厦门校区行政研发大楼会见了来访客人。

贾益民感谢刘镇东把首次访问中国的第一站选为华侨大学，并介绍了学校的办学历史与办学宗旨。他指出，华侨大学的校友遍布东南亚，与马来西亚在学术与文化交流、培训华文师资等多方面有着广泛合作。贾益民表示，当前中国在大力推进“一带一路”战略，华侨大学欢迎包括马来西亚在内的各国华人政党和主流社会来校交流合作。

会见后，刘镇东在华侨华人研究院作了《马来西亚2013年选举后的政治地震、余震和重组》的演讲，并还与华侨华人研究院师生就马中关系、马来西亚政治格局等问题进入了深入交流。

美国塞勒姆州立大学副校长 David J. Silva 访问我校

6月20日上午，我校副校长曾路在厦门校区会见来校访问的美国塞勒姆州立大学副校长 David J. Silva，双方就深化合作事宜进行商讨。

我校与塞勒姆州立大学已建立良好的合作关系，双方都加入了“1+2+1中美人才培养计划”，这是目前中美高校参与最多、持续最长、合作领域最广的中美高等教育合作与交流的重要平台之一。至今，我校已派出8名学生和4名教师到该校交流学习。

我校与日本法政大学签署合作协议

日前，我校与日本法政大学签署了合作协议。根据协议，两校将在教师、研究人员互访，本科生、研究生交换，学术信息交流、学术课题等方面开展合作。

荷兰中国友好协会会长顾坚明一行到访我校

6月28日，荷兰中国友好协会会长顾坚明一行到访我校，校长贾益民在行政研发大楼会见了来访客人。

会谈围绕海外新一代华人的华文教育等问题进行。顾坚明从自身经历出发，介绍了荷兰华侨华人对华文教育的重视情况，并指出了当地华文教育存在的问题。

泰国兰实大学副校长那列访问我校

6月29日上午，校长贾益民、副校长曾路在厦门校区会见来校访问的泰国兰实大学副校长那列，共同探讨双方合作交流事宜。

贾益民表示，华侨大学历来重视国际化办学，目前已与境外100多所高校建立了合作，拥有来自50多个国家和地区的境外学生。他称，双方的合作领域广泛且有良好的合作基础，希望双方尽快推进旅游、新闻与传播、航空、华文教育等专业领域，及开展学生交换、学术交流、合作办学等实质性合作。

那列表示，兰实大学重视与中国高校的合作交流，专门成立中泰合作交流处，设立以中文授课的中国国际学院等。他说，近年来兰实大学选择到中国留学的学生越来越多，希望双方开展“2+2”“3+1”等项目合作，联合培养人才。

曾路曾两次率队访问兰实大学商讨合作事宜，双方并签署合作谅解备忘录。他表示，将与有关单位负责人尽快推进和落实相关合作项目。

我校厦航学院、旅游学院、新闻与传播学院、国际交流合作处、华文教育处负责人陪同会见，双方还就具体合作事宜进行商讨。

当日，那列一行并到我校厦航学院、新闻与传播学院、旅游学院参观交流。

【海丝视点】

本期视点：“一带一路”平台搭建&创新合作模式

“一带一路”带动合作模式创新前景看好

大公网评论

“一带一路”的建设将催生新一轮金融需求，相当多的项目会以人民币集资融资。香港人民币离岸市场为全球之最，未来海外人民币集资融资大都会在香港进行。这不仅会凸显香港的集资融资平台地位，亦将加速人民币国际化进程。为此，需强化对“一带一路”合作模式创新的探讨。

笔者认为，由习近平主席提出的“一带一路”战略，在短时间内就全面付诸行动，迅速打开局面，战略理念和方式取得新突破，带动区域合作模式的全面创新是重要原因。这一创新模式可概括为“一个核心、三大重点”。

一个核心是指合作理念的创新

官方正式的表述是以运输通道和互联互通为纽带、以多形式合作机制为动力、以打造利益共同体和命运共同体为目标，开创区域经济合作新模式。迄今为止，全球数以百计的区域合作组织，大多以贸易和投资便利化作为主题，旨在打开对方的商品市场和投资市场，当然也会改善贸易条件和吸收更多投资，但有时难免缺少针对性。“一带一路”的针对性则极强，它是根据打造贯穿亚欧大陆这一全球最长、最具潜力经济走廊的需要而提出来的。经济走廊首先需要运输大通道，以运输通道和互联互通为纽带，不仅可以打造亚欧大陆交通运输大动脉，而且可以大大改善沿线国家内部的互联互通条件。

比如利用现有的亚欧大陆桥开通中国西部主要城市到欧洲大陆的货运线路，尤其是修建中国最擅长的高速铁路，如去年11月中俄两国总理签署的北京—莫斯科高铁以及正在规划中的泛亚铁路，就是针对丝路国家的主要短板而采取的行动，从而受到丝路沿线国家的响应和支持。

更重要的是，“一带一路”战略提出以打造利益共同体和命运共同体为发展目标，更是一个全新的区域经济合作理念，其内涵甚至超越了现今全球区域经济整合的高级形式——经济共同体，充分体现了“和、敬、亲、融”以及天下大同等中华文明的核心价值。这与亚洲国家持有的“开放、学习、包容和强调集体主义”的新亚洲价值观以及“多元一体、和谐共赢”的新地区主义理念是基本一致的。尽管要达到这一目标仍需各方长期努力，但这一核心价值是“一带一路”战略的灵魂所在，也是区域经济合作模式创新的基本前提。

三大重点是指合作方式的创新

一是以建设经济走廊作为重要推进平台。根据规划，现阶段主要有六大走廊，即新欧亚大陆桥经济走廊、中蒙俄经济走廊、中国—中亚—西亚经济走廊、中国—中南半岛经济走廊、孟中印缅经济走廊和中巴经济走廊，它们大多是区域性的，如欧亚大陆桥是横跨亚欧大陆的铁路运输系统，全长逾一万公里，是世界上最长的一条大陆桥。早在 1992 年就开通国际集装箱货运业务，近两年又开通渝新欧线（重庆—德国）、蓉新欧线（成都—波兰）、郑新欧线（郑州—德国）、汉新欧线（武汉—捷克）、义新欧线（义乌—西班牙）等国际货运列车。以此为平台建设经济走廊，涵盖中国、中亚、西亚和西欧 30 多个国家和地区，将是世界上最长、最具潜力的经济走廊；又如中国—中南半岛经济走廊涵盖中国和东盟十国，现已是 10+1 自由贸易区（CAFTA），并正在进行自贸区升级谈判，在此基础上打造经济走廊，增加新的合作内含，无疑是锦上添花之举，可收事半功倍之效。

二是通过与沿线国家分别签订备忘录和路线图，实行“一国一策”。

目前已采用这一合作方式的国家包括：中国和塔吉克斯坦，重点合作解决能源供应、交通运输、粮食安全三大瓶颈；中国和马尔代夫，主要开展海洋事务、基建、旅游和民生领域合作；中国和斯里兰卡，同意启动自由贸易协定（FTA）谈判，推动港口建设运营、临港工业园开发建设；中国和印度，携手推进孟中印缅经济走廊，改造提升印度铁路和兴建产业园区；中国和巴基斯坦，合作建设中巴经济走廊、瓜达尔港和能源合作等。

以中巴合作为例，今年五月双方签订总额高达 460 亿美元的协议，

重点是瓜达尔港和能源项目，其中，瓜达尔港是中巴经济走廊的西南门户，目前正在加强港口基建以及疏港公路、机场、电站等一系列配套工程，同时着手进行自贸区规划和产业布局，为未来发展打好基础；能源项目是中巴经济走廊建设中真正的主角，挑起了两国经济合作的大樑，涉及包括风电、太阳能、水电、火电、核电和输电线路等在内的 27 项建设工程，若能取得成功，将为发展中国家的国际投资合作提供新的经验。

三是成立新的多边开发机构筹集建设资金。推动“一带一路”战略带动巨大的资金需求，西方学者估计仅基础设施建设就需要 20 万亿美元，但由于丝路沿线国家国民储蓄率较低（如中亚四国的国民储蓄率只有 22%，远低于中国的 48%），资本市场不发达，较少使用 BOT 等民间融资形式，如何融资成为关键。目前主要通过设立亚洲基础设施投资银行、上合组织开发银行、金砖国家开发银行以及丝路基金等四大机构筹集资金，其中最具影响力的是亚投行，现有 57 个创始成员，另有十多个国家和地区等待加入，将会以新机制运作。

预计亚投行将吸收世界银行和亚洲开发银行的有益经验，但会借鉴中国的成功做法，未来将不会成立常设董事会，日常决策和管理交给行政管理层，以提高运营效率。与此同时，国家还出资 400 亿美元成立丝路基金，主要功能是作为投资主体，支持“一带一路”重点项目建设 and 运作，目前已率先投入一些基建项目。

毫无疑问，上述合作模式的全面创新，将为成功推进“一带一路”建设提供重要动力，区域合作前景可以看好。丝路沿线大多数为新兴市场或发展中经济体，后发优势强劲，本世纪以来年均 GDP 增速为 6.4%，是全球平均水平的 2.5 倍，经济表现优于全球；未来若以两倍于全球平均的速度增长，20 年后这一区域的 GDP 将佔全球接近一半，形成“丝路半球”，成为全球真正的经济重心和财富增长的源头活水。当然，在该战略的推进过程中，也会面对诸多不确定性和风险，包括景气变化、市场环境、政经转轨、地缘政治、宗教冲突乃至恐怖主义威胁等，还需要透过不断完善区域合作模式去加以解决。

来源：大公网

<http://news.takungpao.com/paper/q/2015/0810/3109984.html>

加强五大支撑平台建设，助力“一带一路”战略

中国人民大学副教授 付晓东

“一带一路”战略作为我国新时期的重大对外开放发展的新战略已经开始实施，国内各个部门、各个地区、各个方面如火如荼地奋力推进，及至国外相关国家也热情关注，积极响应。可以预见，“一带一路”战略将为沿线各国带来难以估量的新机遇、新动力和新发展。从区域经济学的角度看，“一带一路”战略为我们提供了一个广阔的用武之地，但在建设中还需要建立和完善五大平台。

第一，数据支撑平台。开展区域经济研究与建设，需要拥有翔实的数据信息资料。当前，在我国经济转型、对外开放转为主动出击时，“一带一路”战略的实施，首要的是知晓沿线“异国他乡”的情况。那些与经贸合作、开发投资、经营运营相联系的基础数据信息资料是该战略走向成功与取得成效的先决条件。“一带一路”战略承载着许多功能，其中经济贸易合作是其中重要的一项，但有一些国家经贸往来或文化交流并不频繁，信息的交流十分重要，这里所指的信息资料包括自然条件、资源、土地、人口、城镇与村落、产业与特产、地区经济发展、交通、旅游等基本情况，当然，也包括文化、历史、宗教信仰、语言、传统、政区沿革、体制、阶层、意识形态等。这项工作，需要国内现有的、新设立的有关机构，分工合作，甚至成立一个统筹机构或建立一个协同机制，保障长期地、系统地、准确地汇集、整理、分析、发布这类信息资料。

第二，人才支撑平台。经济学对人口、劳动力、人力资本的研究俯拾皆是，其重要性与贡献不言而喻。“一带一路”这一宏伟战略，需要各种人才去实施，需要沿线各国各地区来配合和拓展。首先，要加快培养精通“一带一路”沿线国家地区的语言甚至方言的人才，这方面工作可以说已经刻不容缓，否则将延误“一带一路”战略的实施及成效。其次要培养经贸投资人才，“一带一路”战略的实施为沿线国家和地区提供了巨大的商机和发展空间，对此，把握经贸机会和开拓投资项目需要大量的经贸投资人才。最后要培养技术与管理人才，众多项目与产业的实施与推进，关联着不同的技术与管理人才，如高

铁等交通运输技术、油气与矿产资源开采技术、装备制造技术、化工材料建材制造技术以及建筑技术（桥梁）、节能环保技术，甚至一些高新技术等。

第三，智库支撑平台。主要是指开展有针对性、前瞻性的研究工作机构。“一带一路”战略的总体设计为沿线国家地区带来了重大发展机遇，这也已经被许多国家所认知、接受和推崇。如“一带一路”战略引发的国内地区互动与发展问题，我国本身内部区域经济发展就不平衡，“一带一路”战略的实施会不会引起新的不平衡，“虹吸现象”会不会出现，如局部地区（沿海、桥头堡等省市）借势上升，一些地区（内地或边疆省区）的地位下滑。因为从经济学的基本理论来看，资本的本性是趋利的，畅通的“一带一路”战略会不会把资本直接带到了东部发达地区。还有，国际资本、技术、产业流动趋势与国内承接产业转移、人口与劳动力流动问题、国内生产力布局与区域经济格局的新变化等等都需要关注与研究。对外而言，随着我国对外投资、产业、劳务的日益扩大，境外投资环境、经营环境的研究与评估也需要提到日程上来。

第四，规则支撑平台。“一带一路”战略涉及数十个国家和地区，制定一套大家共同议事、共同遵守的规则是开展多边经贸活动的前提。“一带一路”战略的制度设计需要破题，我们需要探索建立长期稳定、互信互利的国际合作环境，而不是“一城一地”的得失。比如关税问题，“一带一路”战略涉及国家与地区不少，如果每个国家都收取一定的“过路费”，增加的费用甚至会超过运输商品的价值。

第五，实力支撑平台。“一带一路”战略是世界新秩序的构建，由此使得众多国家和地区长久获得益处的重大行动。要做到长久获益就要有长久的动力源泉。这个源泉需要参与国“众人拾柴”、共同付出，而能够做到长久贡献的国家和地区，一定是有效利用区域内外各种资源建立起一个可持续发展的经济体系。作为“一带一路”的创始国，我们需要建立一个可持续发展的内在动力（利益）机制，这就是有关各国自愿平等参与，发挥各自优势，实现互利互补。然而，这个内在机制的基础是各国各地区的“根植性”。这个“根植性”在经济上表现为区域经济、特色经济，一个地区区别于其他地区的生产系统、

生活系统。“一带一路”战略要求我们与沿线国家通过“共商、共建、共享”，共同打造互利共赢的“利益共同体”和共同发展繁荣的“命运共同体”。“一带一路”战略是一个包容性巨大的发展平台，蕴涵着各国之间的互补性以及相应的竞争性。

来源：《区域经济评论》2015年第5期

中国境外经贸合作区：“一带一路”上的产能合作平台

中国社会科学院亚太与全球战略研究院副研究员 沈铭辉

中国社会科学院亚太与全球战略研究院助理研究员 张中元

中国境外经贸合作区为“走出去”企业产能合作带来的优势

国际产能合作是推进“一带一路”建设的优先领域，推进国际产能合作，加快装备制造业“走出去”，是新条件下共建“一带一路”的重要支撑，有助于推动资源自由流动和市场贯通融合，与全球经济深度融合，实现优势互补、合作共赢，是应对当前世界经济发展和资源配置不平衡现状的有效途径。国际产能合作内容丰富、形式多样，目前境外产业园区建设是首选，中国境外经贸合作区的建设能够大幅降低“走出去”企业境外投资经营的风险和筹建成本，推进企业的国际化发展。境外经贸合作区的开发企业与国外政府达成协议后，东道国政府通常会出台相应的优惠政策，重点会在税收、土地、金融、基础设施配套、出入境等方面提供便利，企业审批手续简单，使商务投资环境呈良性化发展。

首先，有助于降低从事“一带一路”产能合作的企业经营成本。境外经贸合作区为“走出去”企业提供的优惠政策或服务，园区企业入驻园区除了能享受税收优惠外，园区还能为企业提供全方位投资配套设施及服务，绝大多数境外经贸合作区还建立了一站式服务中心，这对于办事效率极低的发展中国家来说是一个真正的“特区”。如柬埔寨西哈努克港经济特区从2014年起特别设有“一站式”服务中心，柬埔寨海关、劳动、税收等部门官员入驻其中，为入区企业办理各种手续。罗勇工业园从考察人员落地接机到企业注册、工业用地许可证、地契、厂房建筑许可证、验收许可证、开工证等都由工业园负责，后期企业遇到其他问题，园区要出面协调。单个企业在海外建厂显然很难享受到这样的待遇，优惠的税收政策和优质的配套服务大大降低了企业的运营成本。

其次，国内企业可以通过境外经济贸易合作区，以较小的代价进入到国际市场，有效地规避国际贸易壁垒，减少贸易摩擦。目前，我国制造业中有相当一部分行业的生产能力已严重过剩，国内市场严重

饱和,通过境外经济贸易合作区,把国内的企业通过招商引资到海外,国内的部分产能过剩且具有一定比较优势的产业可以转移到有需求的国家,不仅可以充分地利用当地廉价的劳动力成本、土地成本等有利条件,还可以改变产品的原产地,绕过一些贸易壁垒进入发达国家市场,规避了贸易摩擦。如一些被欧美进行反倾销调查的产品(如汽配、小家电等)从中国传统途径出口有障碍,而泰国是受欧美等国家认可的、具有完全市场经济地位的国家,可以成为中国企业出口的避风港,据介绍,有一半以上的中国企业受以上动机的激励进入泰中罗勇工业区。柬埔寨也是尚未遭遇发达国家“双反”等贸易壁垒阻碍的国家,且可享受欧美等发达国家给予的特殊贸易优惠政策及额外的关税减免优惠,欧盟新的普惠制也向柬埔寨放宽了条件,其中欧盟不限制布料的来源,柬埔寨使用任何国家产制的布料生产成衣产品都可享受免关税优惠进入欧盟市场。

最后,境外经济贸易合作区能够充分利用地理上的集中性。变企业低效分散式的投资为高效集群式入驻方式,园区通过集聚效应促进区域内主导企业与相关配套企业的合作,形成一个完整的产业链条,有利于形成产业集群,发挥规模效应。柬埔寨工业化水平较低,为加快推进工业化发展进程,柬政府出台了《2015—2025 工业发展战略》,其中重要的内容是吸引外资企业投资西哈努克省的轻、重工业,将其开发成为未来全国最重要的工业区。建设西哈努克港经济特区契合了柬埔寨的工业发展战略,是一个两国产能合作、产业互补的良好平台,西哈努克港经济特区地理位置优越,贸易环境宽松,加上柬埔寨劳动力成本低廉(最低工资标准为每月 140 美元),使其基本上具备了承接产能合作的有利条件。

促进境外经贸合作区融入

“一带一路”发展战略随着“一带一路”国家战略从顶层设计和规划走向落地实施,为扩展境外经贸合作区建设带来了更多机遇,作为中国“一带一路”战略的一部分,境外经贸合作区正成为我国企业参与“一带一路”建设的重要平台,重塑国际间产业发展的合作模式。但目前我国境外经贸合作区建设还处于起步探索阶段,还没有可以照搬的成熟建设模式,各合作区所在国家不同,面临的具体情况也都不

同，因而需要解决不同的难题，其发展模式是否行得通还需要时间来检验。但为了便于我国企业更加直接地参与国际竞争，进而在国际价值链分工体系中占据更加主动的地位，我国必须促进境外经贸合作区融入“一带一路”战略，为我国企业“走出去”保驾护航。

第一，利用“一带一路”建设中的政策沟通，建立健全政府间合作沟通机制，全方位、多层次争取尽可能多的政策优惠。境外经贸合作区建设需要中国政府和东道国政府之间的协作，加强与东道国政府沟通才能推动当地政府尽快完善合作区内金融、货运代理与清关代理等公共服务条件，进一步明确对入区企业优惠政策实施细则，积极争取更优惠的经济特区政策。如2015年中巴成立投资和工业合作联合工作组，专司在中巴经济走廊项下设立工业园区和特殊经济区，并制定了12条设立规则，确保园区生产活力，根据巴基斯坦特殊经济区法，经济区建设方和入区企业将享受进口设备免税和10年期所得税免除政策。2011年9月中国、白俄罗斯两国签署了合作建设中白工业园的协定，成为中白间最大的经济技术合作项目，2012年6月白俄罗斯签署总统令，以最高立法的形式规定了入园企业在税收、土地等多方面所享有的优惠政策，为入园企业减轻成本压力提供了有力的保证。其中最受关注的是“十免十减半”政策，即对入园企业采取十年免征所得税、不动产税及土地税，之后十年减半征税。入园企业进口设备及配件时，可以享受免除进口关税和进口环节增值税的待遇，股东利润也可自由汇出。2015年5月中旬习近平主席访问白俄罗斯期间提出要把中白工业园建设作为合作重点，发挥政府间协调机制作用，谋划好园区未来发展，将园区项目打造成丝绸之路经济带上的明珠和双方互利合作的典范。

第二，中国政府要执行好服务和扶持的职能，帮助园区建设企业了解和熟悉东道国的有关情况和环境，为企业的投资决策提供指导和必要的建议。境外经贸合作区所在东道国大都为欠发达国家，其经济环境、基础设施环境、制度环境、信用环境等都存在一些缺陷，这些问题都会在一定程度上给投资增加风险。境外经贸合作区的开发主体是企业，面临的挑战和风险要远远大于中国的经济开发区，虽然当地政府给予了不少优惠政策，对东道国当地经济社会发展以及对中国和

东道国之间的经贸合作具有非常大的促进作用，但有些国家还没有像中国那样把经济特区提高为国家发展战略，经济特区缺少法律地位以及各相关部门的认同。如 2007 年 2 月赞比亚批准中国经贸合作区成为当地第一个多功能经济区，在多功能经济区内的获批项目可以享受税收、进出口等方面的优惠，但赞比亚实行多党制，这些优惠政策持续的时间存在不确定性，优惠政策或法律法规存在一定的变动风险，在实践中新任政府很可能出于政治需求否认前任政府给予外国投资者的各种优惠。因此一旦投资企业的合法权益在东道国被侵害，就应该发挥政府强大的作用，通过各种方式维护企业的正当权益。

第三，发挥我国对外援助能，加强对合作区所在地区的援助，完善合作区内基础设施系统建设。许多发展中国家基础设施不完善，极大影响了合作区的发展，如受到中国领导人特别关注的埃塞俄比亚东方工业园，距最近的吉布提港 800 多公里，运输条件差、运输成本高，而中国援建的铁路和高速公路尚未最后完成，该园区原本计划招收 80 家企业，最后缩减到十几家。此外，园区内各种配套基础设施建设也给企业入驻带来很大影响，如入驻罗勇工业园的一些企业就因园区公共交通不便，导致物资采购困难；尼日利亚莱基工业园因水、电、气配套问题而阻碍了一些企业的入区，最终自己投资兴建电厂、拓展道路、疏通河道。据商务部驻越经商参处介绍，2014 年越南全国各工业园区的平均入住比率仅为 60%，具有较为完善基础设施系统的越南—新加坡工业园区、升龙工业园区、阿马塔（A m a t a）工业园区等园区的入住比率较高；而基础设施差的工业园入住率仅为 30% 左右。外国投资商投资兴建的工业园区入住率高于越南投资兴建的工业园区，其原因为越南投资的工业园区和经济区在规划方面存在连接性不强、不能发挥当地特有优势等不足。我国对外援助中很大一部分是援建受援国的基础设施，如道路、电信等，因此要积极发挥我国对外援助能，加强对合作区所在地区的交通、水电、通讯等经济基础设施进行援助，便利我国企业的对外投资。

第四，拓展双边金融合作，提高合作区融资能力。我国对外贸易正在由商品输出转向资本输出转型与升级的阶段，而合作区是资本输出的新模式，合作区的发展壮大，会加快人民币国际化步伐，通过完

善双边金融合作机制，拓展跨境贸易人民币结算业务，降低贸易和投资的汇率风险和结算成本，为园区建设提供融资平台。2013年12月商务部、国家开发银行联合印发《商务部国家开发银行关于支持境外经济贸易合作区建设发展有关问题的通知》，支持境外经贸合作区建设，国家开发银行明确了合作区优先融资的基本条件，针对合作区的特点和需求，对合作区提供融资服务，更好地发挥金融支持国内企业“走出去”的作用，积极、有序地推动合作区建设。2014年4月商务部举办境外经贸合作区实施企业与部分国内金融机构对接会，探讨以“外保外贷”形式解决合作区实施企业在合作区建设中的融资瓶颈问题。2015年中国银行（泰国）与泰中罗勇工业园开发有限公司签署了《战略合作备忘录》，推出双方专门为入园企业共同新创、量身定制的金融产品“产融通”：即入园企业在购置土地阶段时，只需支付土地款的30%~55%，罗勇工业园随后向银行出具回购协议，银行贷款支付土地款尾款的45%~70%部分，企业入园各种手续会同步办理，不影响入园企业的正常经营活动。“产融通”在开始阶段就可以为入园“走出来”中资企业提供信贷支持，为“走出去”中资企业带来实实在在的金融支持，为入园企业解决融资难题。

第五，重视软实力的作用，促进合作区建设、经营的本土化。法律、政策、文化、民俗等这些环境差异是海外中国园区所面对的共同问题，在“一带一路”加强国别文化、教育、卫生、宗教等方面的交流和合作的影响下，境外经贸合作区首先要对运营管理思路进行因地制宜的调整，规范入区企业经营，注重环境保护和可持续发展，维护劳工合法权益；加强对入区企业的系统培训，使其充分了解东道国的风俗习惯、法律制度等。如柬埔寨西哈努克港经济特区就开展协助企业招工，推荐具有语言特长的管理人才及员工；开办西港特区培训中心，为入区企业员工提供语言及技能培训。其次，国外生产和经营必须得到本地的支持和帮助才能成功运行，所以做好本土化工作也至关重要。要促进境外经贸合作区可持续发展，必须加强当地人才培养和开发，加大对合作区所在地的人力资源援助，一方面可以化解受援国当地居民对合作区的误解，改善当地不利的社会环境，另一方面还可以增加本地可用人才。

来源：《新视野》2016年第3期

印尼与“海上丝绸之路”建设

华侨大学海上丝绸之路研究院副院长 许培源

华侨大学经济与金融学院博士 陈乘风

摘要：印尼在“海上丝路”建设中占据重要地位，其“全球海洋支点”战略和“海上丝路”战略有重叠和合作空间，也存在竞争。因此印尼的态度和行动至关重要。研究发现，印尼一方面乐于通过参与“海上丝路”建设推动其“全球海洋支点”战略，提升其国际地位，同时获得资金和技术支持；另一方面，印尼国内仍然存在反对的声音，不愿意因为参与“海上丝路”而损害与其它国家的经贸和外交关系，且更强调其国内建设目标。中国可将印尼定位为“海上丝路”的战略支点、示范、中介和重要市场，并注意从印尼最为关心的海上互联互通和出口型制造业两大方面与该战略对接，注重形成“点、线、面”的一体化协同。当前，两国应着力开展多层次交流，改革投资制度，发挥华侨华人的桥梁作用。

关键词：海上丝绸之路 全球海洋支点 战略对接 印尼

2013年10月，习近平主席在印尼国会演讲时提出中国愿同东盟国家共同建设“21世纪海上丝绸之路”（以下简称“海上丝路”）。选择在印尼宣布这一决定无疑具有重要的战略旨向，也产生了预期的深远影响。

印尼人口规模接近2.5亿，是东盟第一大经济体，也是G-20成员国。过去10年GDP年均增长达到6%左右。进入21世纪，印尼不仅在东盟的影响力有所提高，而且逐渐在国际舞台扮演重要角色。尤为重要的是，印尼是世界上最大的群岛国家，全境由1.7万多个岛屿组成，印尼群岛位居全球海上要冲，东西联通太平洋和印度洋，南北连接亚洲和大洋洲。

2014年，印尼总统佐科提出了一个宏大的海洋战略构想，目标是将印尼建设成“全球海洋支点”¹。该战略涵盖五大内容：一是重建印尼海洋文化，二是维护和管理海洋资源，三是构建海上高速公路，

¹ Global maritime fulcrum, 也称全球海洋轴柱。

四是发展海洋外交，五是加强海上防卫力量²。其中，构建海上高速公路，升级完善印尼的海上基础设施，促进互联互通是该战略的优先建设领域。为实施这一战略，印尼还专门成立了海洋事务协调部。

中国倡议的“一带一路”战略与印尼的“全球海洋支点”战略在建设内容、实施区域和时间安排等方面有重叠和合作的空间，尤其是双方都重视发展海上互联互通，促进亚非欧之间的贸易、投资和人员往来。因此，做好与印尼海洋战略的对接，促进两国战略更好地合作和协调，对于推动“海上丝路”的共商、共建、共享至关重要。

一、 印尼对“海上丝路”的看法

“一带一路”提出以来，印尼给予了极大的关注和支持，相关国家的政府、商界、学术界也都十分关心印尼对这一重大倡议的看法，特别是“海上丝路”战略与印尼“全球海洋支点”可能存在的合作和竞争。本文认为，总体上印尼认识到 21 世纪海上丝绸之路战略将给其带来的巨大机会和正面影响，也已经积极展开呼应和对接。但是，基于其国家战略目标和利益诉求，也存在一定的保留。以下从正反两方面分析

（一） 乐见其成，积极参与

1、印尼将中国倡议的“海上丝路”战略视为一个有力的战略协同

近年来，印尼对自身联通印-太两洋的地缘优势和群岛国家的海洋特色更加重视，正在寻求以此提高自己的区域地位和国际影响力。2014 年 10 月当选总统后，印尼总统佐科完善了其“全球海洋支点”理论，提出要将印尼建设成“全球海洋支点”、全球的文明节点，实现“海洋荣耀”（印尼语：Jalesveva Jayamah）的口号³。

但是，以印尼当前的经济、政治和外交实力，印尼无法单独推动和实现这一具有重大地缘政治和经济影响的战略，它需要借助一定的多边合作平台。目前，东盟（ASEAN）、亚太经合组织（APEC）、TPP、RCEP 和中国倡议的“海上丝路”战略是备择选项。作为东盟最大的经济体和市场，印尼已经不愿意将其活动范围仅仅限制在 ASEAN 这个

² 商务部。印尼总统佐科在东亚峰会上提出全球海洋支点理论。

<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jshz/new/201411/20141100799683.shtml>

³ 威翰舒 谢卡尔、约瑟夫 廖钦勇。印尼作为一支海上力量：佐科的愿景、战略和面临的障碍[EB/OL]. [美国]布鲁金斯学会, 2014 年 11 月 8 日

[Http://www.brookings.edu/research/articles/2014/11/indonesia-maritime-liow-shekhar](http://www.brookings.edu/research/articles/2014/11/indonesia-maritime-liow-shekhar)

平台，甚至不仅仅是太平洋领域，而是不断“向西看”，拓展和海湾国家、印度洋领域和欧洲地区的联系；至于 APEC，印尼原来是积极的参与者和推动者，但是该组织处于停滞态势，而且对成员方缺乏约束性和强制力，难以满足成员方发展的需要；而 TPP 协议的标准和门槛较高，印尼的制度、产业竞争力难以达到其要求，即便加入也未必能取得期望的收益；而 RCEP 则是以东盟为主体推动的，借助这一平台印尼强化了与周边国家的经贸合作，但是 RCEP 对于其拓展更大的国际空间帮助不大，且不涉及目前印尼最为关心的海上互联互通、海上安全和海洋资源开发。

相比之下，中国倡议的“海上丝路”战略以“经济”为主要导向，以合作共赢为主要理念，以互联互通为合作重点，这些都十分契合印尼“全球海洋支点”的发展诉求。并且中国的经济、政治、外交和文化影响力等综合国力发展强劲，十分有利于推动相关战略规划和项目的实施。印尼所在地区是各国力量博弈的焦点，周边有印度、澳大利亚、新加坡等国，还有美国、欧盟、日本和中国都对这一地区十分关注。但周边国家与印尼存在潜在的竞争，而与美国、欧盟的合作往往带有较多的政治诉求，因此，中国成为其最佳的合作伙伴。2013 年，两国建立了全面战略伙伴关系，双方合作全面展开，可以说进入了历史最佳时期。

2、印尼将参与“海上丝路”当做提升其区域和国际地位的重要机会

“海上丝路”从中国沿海港口过南海到印度洋，延伸至欧洲；从中国沿海港口过南海到南太平洋，涉及多个国家和地区，政经关系错综复杂。中国与菲律宾、越南等国存在南海主权争端，与区域内的大国存在潜在的竞争。印尼是东南亚国家中与中国关系较好的国家之一，并且基本不存在南海争端。

印尼在参与“海上丝路”建设中，力图平衡各方力量，将印尼塑造成调解人、中介人的角色。比如，在南海问题上，印尼一方面强调自己的中立地位，认为中国“九段线”主张和《联合国海洋法公约》（UNCLOS）不相容，另一方面又拒绝美国“南海联合巡航”的提议，主张南海问题应该在东盟框架下解决。可以说，印尼的这种策略与其

区域地位结合在一起，在一定程度上确实可以提升印尼的国际地位和话语权。

在面对中日关系时，因为近年来两国关系发展比较微妙，且在东盟地区存在较大的竞争。印尼则将此当做调和大国关系，提升自身地位的有利时机。2015年3月，印尼总统佐科先后访问日本和中国，并签署了一系列经济合作协议；2015年4月，在印尼召开的亚非领导人会议和万隆会议60周年纪念活动期间，中日领导人都出席，而印尼则借此开展了一系列的外交活动。在此过程中，印尼也巧妙地为自己争取更多的利益。果不其然，中国倡议的亚洲基础设施投资银行（AIIB）和丝路基金进展顺利，印尼成为创始成员国。但是印尼又与日本共同成立“海上合作论坛”⁴，开展在海上安全和基础设施等多个领域的合作。

3、印尼认为参与“海上丝路”建设是实现其“全球海洋支点”战略的重要途径

基础设施建设或者说互联互通是“全球海洋支点”战略最重要的内容之一，也是目前印尼在极力推动的领域。这个互联互通包括三个层次：第一个层次是岛内互联互通。要建设印尼各个主要岛屿上的基础设施，包括连接内陆区域和港口的公路、铁路；第二个层次是岛屿间的互联互通，也就是所谓的“海上高速公路”，主要是连接各个主要岛屿间的港口、机场和航线；第三个层次是国际互联互通，主要是国际港口、机场和航线。

基础设施落后一直是制约印尼经济发展和区域平衡的主要因素，在2010年世界银行的物流指数（LPI）排名中，印尼位居全球75，远低于中国的27，也低于新加坡、越南、菲律宾和马来西亚等东盟国家，甚至低于印度。据统计，从印尼加里曼丹运送商品到爪哇的成本比从中国运送到印尼爪哇的成本还要高。长期以来印尼政府都在寻求解决基础设施问题的方案，但是一直缺乏足够的资金和技术支持。据估计印尼需要在基础设施领域投入4500亿美金，但是财政预算只能满足其中的30%⁵，因此需要大量的外部资金。而中国倡议的亚洲基

⁴ 普拉香斯 帕拉美斯沃伦. 日本和印尼: 新的海上论坛?[EB/OL]. [日本]外交官, 2015年5月19日.
<http://thediplomat.com/2015/03/japan-and-indonesia-a-new-maritime-forum/>

⁵ 克里斯·布鲁米特. 渴望投资, 印尼在中日间选择[EB/OL]. [美国]彭博新闻社, 2015年5月19日.
<http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-05-19/desperate-for-investment-indonesia-plays-china-vs-japan>

基础设施投资银行（AIIB）和丝路基金将成为其重要的资金来源。

（二）有所保留、谨慎对待

1、印尼国内对“海上丝路”战略存在不同声音和看法

印尼是一个多党制国家，不同政党的政治主张不一样，同时全国有 34 个一级行政区（29 个省、4 个特区和首都地区），不同行政区的利益诉求和主张也不同。比如现任日惹特区（Daerah Istimewa Yogyakarta）省长苏丹哈孟古·布沃诺十世（Sultan Hamengkubuwono X）就明确表示：印尼应当拒绝海上丝绸之路，如果印尼在“海上丝路”建设方面与中国合作，那么印尼将永远成为中国产品的消费者⁶。

印尼在 2001 年实施地方自治法后，地方权力扩大，各省被赋予自治和控制本地财富的权力，尤其是农业、能源、工业、商贸、教育、卫生、交通以及外资审批等方面拥有很大的自主权。因此地方政府对“海上丝路”战略的态度是双方合作项目能否顺利实施的一个重要方面。

2、参与“海上丝路”战略不能损害印尼与其它国家的关系

首先东盟依然是印尼对外关系的第一层次，在互联互通方面，东盟自 2009 年起就制定了“东盟互联互通规划”（The ASEAN Master Plan for Connectivity, AMPC）。印尼参与“海上丝路”互联互通合作，不能与现有的东盟合作形成冲突。

其次，印尼希望平衡与不同国家的关系。日本长期以来都是印尼最大的投资国，而中国是在 2015 年第一季度才首次成为印尼的第十大投资国。同时，印尼和美国关系也相当密切。自从提出“全球海洋支点”战略，印尼就一直和美国开展海上安全和海上外交等领域的合作，美国有望成为其海上舰只和设备的主要供应国。

3、参与“海上丝路”战略必须有助于实现印尼的国内建设目标

印尼战略与国际问题研究所的高级研究员 Shafiah Fifi Muhibat 认为，“全球海洋支点”战略是“向内看的”⁷。不论是互联互通，还是海洋资源开发，抑或是海上安全与主权，归根到底都是为了促进发展印尼经济，缩小不同区域发展的差距，提升印尼的国际竞争力。

⁶ 伊迪 M 雅格. 印尼应该拒绝中国的海上丝绸之路战略[EB/OL]. [印尼]安塔拉通讯社, 2015 年 5 月 11 日. <http://www.antaranews.com/en/news/98895/indonesia-must-reject-chinese-maritime-silk-road-offer-sultan>

⁷ 卡梅隆 怀特. 雅加达的海上雄心[EB/OL]. [美国]华尔街日报, 2015 年 4 月 8 日. <http://www.wsj.com/articles/jakartas-ambitions-at-sea-1428509551>

因此印尼希望中国倡议的“海上丝路”战略有利于其国内建设，比如基础设施和产业投资要流向印尼希望的地区和领域。

二、 印尼在“海上丝路”中的作用

（一）战略支点作用

印尼在海上丝绸之路建设中具有十分重要的战略地位。其所在的印度洋水域承担着世界上 50%的集装箱货运和 66%的海上石油运输，马六甲海峡更是中国海上货物运输和能源运输的“咽喉要道”⁸。从某种意义上讲，印尼是真正的“世界十字路口”，中国要建设海上丝绸之路，打通从沿海港口经南海、印度洋进而连接海湾地区、非洲和欧洲的海上互联互通体系，印尼将是最为重要的一个战略支点。

（二）“海上丝路”多国合作的示范和中介

《推进丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》提出要建设面向东盟的海上丝绸之路，可见东盟在其中的重要地位。而印尼是东盟最大的经济体、市场和东盟秘书处所在地，在东盟 10 国中具有举足轻重的作用。中国和印尼共建“海上丝路”的态度和行动，将会对其它东盟成员国产生良好的示范作用。

另外，少数国家如越南和菲律宾与中国存在南海主权冲突，其它区外大国如美国和日本也存在潜在的竞争和冲突。但是印尼和中国的关系发展良好，在南海问题上保持中立，这样有利于其发挥中介和协调人的作用，促进多个国家在“海上丝路”方面的合作与沟通。

（三）“海上丝路”经贸合作的重要市场

首先，印尼海上互联互通建设将产生大量的基础设施建设需求。根据印尼方面的计划，接下来要建设 24 个港口和深水海港，还有高速公路、铁路和电厂等其它基础设施。中国的基础设施建设能力强大，可以大量参与到印尼的互联互通建设中。

此外，印尼拥有 2.5 亿人口，是东盟最大的市场。中国已经是印尼最大的贸易伙伴，今后在投资方面的合作也将不断增加。随着互联互通水平的提升和经济的发展，双边贸易和投资将得到更大的带动，这将有利于推动国内优势产能的输出和企业的国际化。

⁸ 布拉玛·切拉尼. 欧亚间的桥梁——印度洋的战略挑战[EB/OL]. [德国]科尔伯基金会, 2013 年 11 月 29 日. http://www.koerber-stiftung.de/fileadmin/user_upload/allgemein/schwerpunkte/2013/internationale_politik/Koerber_Policy_Brief_01_EN.pdf

三、“海上丝路”如何与印尼的海洋强国战略对接

III. How to integrate the Indonesian Maritime Power strategies along the "Maritime Silk Road"?

2013年，中国和印尼签署了《中印尼全面战略伙伴关系未来规划》，还制定了《中印尼经贸合作五年发展规划》，这两个规划都对两国的“海上丝路”合作做了相应的考虑和安排。今后，两国应将重点放在规划的执行和落实上面。

(一) 加强互联互通合作

基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域，也是印尼“全球海洋支点”战略的重要内容。印尼总统在接受记者采访时就表示：基础设施和制造业是印尼最关心的。

第一、利用国内发达的基建能力，组织相关企业参与到印尼的基建项目中去。目前中国在能源、通信、铁路、高铁、公路、港口、机场、口岸等各个领域的建设取得了明显成果，在高铁、机场等许多领域都已处于世界先进水平，甚至超越了发达经济体。中国已经在基建领域建立了全产业链优势，从基础设施项目的规划、设计、施工到相关机械设备和自动控制系统的安装、运营与管理，乃至设备维护和人员培训。同时中国还积累了丰富的国际经验，以非洲为例，中国完成了1046个成套项目、2233公里铁路、3530公里公路的建设⁹。

第二、加大资金支持力度。充分利用亚投行和丝路基金，以及进出口银行，对中资企业参与印尼基建项目进行配套贷款。以此同时，加强人民币国际化和金融创新，深化中国与印尼之间的金融合作，增加人民币在两国贸易和投资中的结算比重。

第三、加强两国基础设施的衔接。加开加密中国沿海港口至印尼主要港口的航线，以及两国主要空港的客运和货运班机，改善与两国贸易相关的口岸管理、通关程序、检验检疫措施，实施一站式通关，推动两国贸易投资便利化和自由化。

(二) 加强两国产业对接

1、海洋产业合作

作为世界上最大的群岛国家，印尼70%以上的国土面积为海洋滩

⁹ 王湘江. 中非合作共赢，让谁心里泛酸[EB/OL]. 新华每日电讯, 2015年2月2日.
http://news.xinhuanet.com/mrdx/2015-02/02/c_133963774.htm

涂。海洋渔业资源丰富，目前只开发利用了不到 10%，仍有极大的发展空间。印尼政府重视渔业，并从资金、技术和政策上推动渔业发展。两国要寻求签署渔业合作协议，合作开展远洋捕捞、水产品加工和进出口。中国渔业企业可在印尼设立远洋基地，发展出口加工型的水产品产业。

另外，印尼的造船业不发达，无法满足其海洋强国建设的要求，对外国投资造船业没有限制，可以独资。中国造船业在国际上处于领先地位，具有技术、资金、成本等整体优势，应该抓住机会，进入印尼市场。

此外，海洋油气开发也是两国合作的重要领域。印尼拥有丰富的海洋油气资源，中国应该继续推动国内石油化工企业在印尼开展油气和仓储投资、石油和炼化工程服务，以及油品化工品及设备和材料的贸易。

2、出口型制造业合作。

目前在印尼的外国直接投资大部分集中在雅加达周边，2014 年占到 68%，且大部分以印尼本地市场为目标。以印尼最大外资来源国日本为例，2014 年 90%以上的投资在雅加达，基本集中在汽车、食品和其它以本地市场为主的领域¹⁰。这与当前佐科政府的经济政策目标不相符。佐科希望推动外资到印尼其它地区投资，尤其鼓励出口型的制造业，希望以此提高印尼产品的国际竞争力，并推动当地经济发展，缩小不同地区间的经济差距。中国的轻工制造业面临转型升级，近年来国内用工成本上升、原材料价格上涨等，部分工厂已经开始向中西部地区和东南亚迁移。而印尼有相对低廉的劳动力和资源价格，中国和印尼可推动在轻工制造领域的产业合作。

以纺织服装业为例，纺织服装是印尼吸纳就业最多的产业，也是印尼唯一贸易顺差的非油品部门。印尼在经济发展规划中明确提出要发展纺织服装业，主要是在经济相对发达的爪哇地区，如雅加达、三宝壟和泗水等三个城市。为此印尼需要大量更新其纺织服装设备，这就为国内相关企业提供了广阔的市场；同时印尼纺织服装工人的技术水平仍然较低，企业的设计能力也不足，因此更多地只能从事加工制

¹⁰ 渡边定近. 印尼试图疏远日本[EB/OL]. [日本]日经新闻, 2015 年 4 月 30 日.
<http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/Indonesia-tries-to-nudge-Japanese-out-of-Jakarta>

造¹¹。而中国纺织服装产业拥有强大的竞争力，完整的产业链，熟练的技术工人，日益发展的产品创新能力。因此两国可以开展纺织服装的跨国合作，中国从事高端制造、设计、品牌营销等环节，印尼从事中低端加工、制造环节，这样一方面以优势产能输出打造跨国产业链，另一方面可以带动印尼出口制造业的发展。

（三）港口、产业和经济的点线面合作

两国的战略对接和经贸合作要注重“点、线、面”的协调，真正实现以点带线、以线带面，推动海上丝绸之路成为一条区域合作与繁荣之路。

一是要抓住重点。基础设施建设要注重对“海上丝路”和印尼当地经济发展有重要作用的关键节点（重要港口、中心城市和资源产地），产业投资要投向重点地区和关键产业。在初期，要注重形成具有重大示范意义的“典型项目”，通过打造成功范例，摸索合作模式，带动后续投资。

二是要以点带线。港口、铁路、公路与机场建设、航线开发，以及工业园区和产业项目最好是互相配套，连成一体。比如可以在关键节点港口设立远洋渔业基地和水产品加工厂，在周边建立工业园区，然后开通到达国内的班轮航线，构建生产、加工、运输、物流、销售一体化的经贸合作网络体系。

三是以线带面。与印尼的经济合作要对接其六大经济走廊的框架体系，即苏门答腊走廊（自然资源和能源）；爪哇走廊（服务和工业）；加里曼丹走廊（矿业和能源）；巴厘-努沙登加拉走廊（旅游、食品和农业）；苏拉威西走廊（农业、种植业、渔业和矿业）；巴布亚-马鲁古走廊（食品、能源和矿业），通过配合其国内区域发展策略，帮助其实现国内经济发展目标。

四、中国和印尼当前应该做好什么？

为实现两大战略的有效对接，两国政府应该采取更为有效的保障措施，当前应着力：

（一）开展全方位多层次的交流

¹¹ 印尼国家计划发展部. 加速和扩大印尼经济发展的总体规划 2011-2025[EB/OL]. 2011 年 7 月 12 日.
<http://bappenas.go.id/berita-dan-siaran-pers/kegiatan-utama/master-plan-percepatan-dan-perluasan-pembangunan-ekonomi-indonesia-mp3ei-2011-2025/>

近年来，中国和印尼两国的高层往来频繁，两国政府首脑都对“海上丝路”战略和“全球海洋支点”战略的对接寄予厚望，但是对接的实现还有赖于具体职能部门和各个地区的执行和落实。因此，中国和印尼要推动两国政党、经济部门、海洋部门、地方政府官员和企业间的交流考察，从而增进双方的了解和互信。印尼是选举制国家，人口众多，地域广袤而分散，国内利益诉求多元，推动双方的多层次交流，有利于促进对中国的认识、认可和认同，从而推进战略对接和有效实施。

（二）推进制度改革，创造良好的合作环境

对于中国而言，要创造有利于企业“走出去”的环境。要改革境外投资管理体制，简化审批手续，促进企业对外投资；同时，由于目前国有企业仍然是“走出去”的主体，一方面要加强监管，提高国有企业的投资效益，另一方面要创新机制，激发国有企业的活力，比如在用人方面，我国目前还缺少通晓印尼语言、法律、政治和文化的国际化人才，要采用跨国公司的通用做法，积极引入境外人士参与企业管理、运营和生产。

对于印尼而言，要创造有利于吸引中国企业的投资和经营环境。在世界银行 2015 年的世界营商报告中，印尼投资环境排名全球 114，在开办企业、办理施工许可、纳税和执行合同等四个关键项目的排名分别是 155、153、160 和 170，所以印尼的营商环境需要大幅改善。而且，印尼的投资项目要完成土地收购也较难。为此，印尼总统要求成立一站式的国家办公室以加速商业许可审批，并尝试引入新的规定以简化土地收购。此外，印尼还需要加强投资保护和合同履约的规定，以保障投资者的利益，同时加强对中国企业投资的信贷支持。

（三）发挥华侨华人的桥梁作用

印尼是东南亚华侨华人最多的国家，官方统计数据是接近 300 万，但也有人估计是 1000 万¹²。华人企业在印尼经济中具有举足轻重的作用，是促进中国和印尼经济关系加深的一支重要力量。在雅加达股市，最具价值上市企业的 40% 是华人企业，而中国互联网巨头阿里巴巴和腾讯公司在印尼的合作伙伴也都是华人企业。因此要充分发挥华侨华

¹² 庄国土. 华侨华人分布状况和发展趋势[EB/OL]. 侨务工作研究, 2010 年 4 月 12 日.
<http://qwgzyj.qqb.gov.cn/yjytt/155/1830.shtml>

人的作用,加强与当地华人企业、侨领、华人社团和华裔社区的联系,将亲缘、血缘和文化认同转化为丝路建设的正能量,发挥其在双边经贸合作中的桥梁和纽带作用。

印尼官方已经有一个有益的举措,2014年时任印尼总统苏西洛签署总统令,将印尼语中对“中国”的称呼从“China”变为“*Tionggok*”,对“中国人”的称呼变为“*Tionghoa*”。这两个词来自闽南语发音,但在两国关系遇冷期间被禁止使用,此次重新使用被认为是消除对华人歧视的一个有益举措¹³,也是对在印尼经济有重要贡献的华侨华人的认可和尊重。

Indonesia and 21st century Maritime Silk Road

XU Pei-yuan, CHEN Cheng-feng

(Economics and Finance College, Huaqiao University, Quanzhou 362021, China)

Abstract: Indonesia is crucial for China's 21st century Maritime Silk Road(MSR) initiative. Its “Global Maritime Axis”(GMA) is compatible and co-operational with China's MSR, despite competitions. Thus, Indonesia's attitudes and actions are vital. Results shows that Indonesia will take part in MSR for promoting its GMA, elevating its international standing and getting fund and technology support. However, there are still opponents, they believe that Indonesia need to maintain balance between China and other countries, and GMA is “inward-looking”. China could view Indonesia as the strategic pivot, cooperation medium and example of MSR, link with GMA in maritime connectivity and export-oriented manufacturing(which is Indonesia's priority), and endeavor to form point-line-region cooperation model. Now, the two countries should promote various communications, reform investment systems and attract ethnic-Chinese to join in MSR.

Key words: Maritime Silk Road; Global Maritime Axis; Indonesia; strategic cooperation

¹³ 德维·安格雷尼. ‘Cina’ or ‘Tionghoa’? 为什么重要, 为什么是现在?[EB/OL]. [印尼]雅加达邮报, 2014年3月25日. <http://www.thejakartapost.com/news/2014/03/25/cina-or-tionghoa-why-it-matters-and-why-now.html>