本版编辑：史小今
E-mail：m2@studytimes.cn
Tel：010—62804757



战略视角

# 中国高铁如何更好驶出国门

□李毅 李梦生

伴随着共建“一带一路”倡议的提出，中国高铁输出被赋予新的时代使命。“一带一路”致力于实现亚、欧、非大陆及附近海洋的互联互通，并将基础设施的互联互通置于战略推进的优先领域。高铁作为中国基础设施建设的“金字招牌”，独具集成能力强、运行速度快、建造成本低、建成时间短等优点，无疑是“一带一路”沿线国家实现基础设施互联互通建设的最优解。

现阶段，中国高铁输出重点布局亚洲地区，是推进“一带一路”建设的必然选择。“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”皆以亚洲为起点，泰国、印尼、印度以及马来西亚等亚洲国家先后提出总里程数超过1万公里的高铁建设计划，中国高铁期望从中获取可观的市场份额。与此同时，日本、法国、德国、西班牙以及加拿大等传统高铁强国皆有意插足亚洲各国庞大的高铁建设计划，从而成为中国高铁输出的强有力的竞争对手。

## 面临的主要竞争

由于地缘政治、技术水平以及引进成本等多方面因素的限制，中日两国在亚洲高铁市场的竞争中处于领跑地位。亚洲各国多奉行“务实外交”，中日两强相争是其施展平衡之术以谋求自身利益最大化的大好时机。一方面，日本政府将高铁输出视为其实施“经济成长战略”的重要支柱，且在对外输出高铁的实践中高度重视亚洲地区；另一方面，在当前中日双边关系“政冷经凉”的背景下，日本积极配合美国的“亚太再平衡战略”，日本方面敌视中国推进“一带一路”，忧心中方通过高铁输出提升地缘影响力，因而阻击中国高铁输出也成为其外交政策倾向。因此，无论是出于抢占国际市场份额、提振本国经济的需要，还是基于配合美国“亚太再平衡”、遏制“强中国”、努力消减中国在亚太迅速增加的辐射力的需要，日本都将自己塑造为中国现阶段对外输出高铁所要面对的最主要的竞争者。

前述的政治、经济背景导致中日高铁竞争既有经济竞争的表征，又有政治博弈的色彩。经济方面，对外输出高铁设备、技术以及服务是日本提振本国经济的重要战略举措，由于认识到高铁项目收益的长期性特点，日方为抢占市场份额不惜就短期利益作出让步。例如在与中国竞争美国高铁项目时，日方考虑到该项目的“世界级”推广效益，愿意无偿向美国提供其最先进的超导磁悬浮高铁技术。正如日本相关人士所言，与中国竞争高铁项目“即使零元中标也应该拿下高铁订单”，因为“可以通过日后的车辆更新及维修服务收回成本”。政治方面，在与中国竞争海外高铁项目的实践中，日本政府扮演着举足轻重的作用，政府高层频繁于外交场合推销日本高铁，不惜对东道国提供条件优厚的政府开发援助，且将高铁项目合作与防务合作、武器出口等问题相挂钩。此外，日本政府公开质疑中国高铁的“自主性”和“安全性”，并充分利用周边国家对“强中国”所存有的猜疑和防范之心，于中国高铁进击海外市场之际，大肆鼓吹“中国威胁”，意欲制造不利于中国高铁输出的外部环境。

从中日竞争海外高铁项目的现有案例可以看出，日本方面在竞争中不断针对中国所提方案给出更为优惠的条件，已然导致双方之间出现恶性竞争，不仅严重压缩了高铁项目的利润空间，同时也大大增加了中国高铁输出的成本和风险。由于高铁输出是中国推动“一带一路”互联互通建设的关键性组成部分，日方所为已然阻碍到“一带一路”战略的顺利推进，其结果必将是进一步加深两国间的战略对抗，不利于中日双边关系的改善与发展。

## 如何应对

鉴于日本将长期对中国高铁输出持以竞争立场，中国应当从以下几个方面积极应对来自日本方面的竞争。

**进一步提高本国高铁技术水平和创新能力**。现阶段，中国已掌握了世界领先的高铁技术，并建成了全世界运营里程最长、运行速度最快、在建规模最大的高速铁路系统，然而要应对来自日本这一传统高铁强国的竞争，中国高铁还需进一步提升自身的技术水平和创新能力。日本新干线自1964年首条新干线开通运营至今，历经50多年的打磨，其成熟性和稳定性也经受了时间的考验，此外，日本现已完全掌握全世界速度最快的超导磁悬浮高速铁路技术，这一其他国家目前尚不具备的优势技术，将成为日本争夺国际高铁市场份额的强大助力。日本在超导磁悬浮高速铁路技术上的突破，对中国高铁起到很好的警示作用。在强大且进取的竞争对手面前，中国高铁唯有通过自主创新不断提升自身的技术水平，才能于国际高铁市场中保持竞争力。

**进一步推动中国高铁标准的“世界化”**。一方面回击日方以“不安全论”及“专利侵权”为由进行的抹黑；另一方面也通过将中国高铁标准打造为世界标准，大力推动中国高铁的海外输出。日本方面抹黑中国高铁牺牲“安全性”以追求高速度，并无理指责中国高铁山寨了其新干线技术，给中国高铁输出制造了不小的舆论压力。近年来，中国高铁取得了世所瞩目的成绩，高铁的“中国标准”也逐渐超越过去的“欧洲标准”与“日本标准”，为越来越多的国家所采用，伴随第39届国际标准化组织大会在北京召开，推动中国高铁标准“世界化”的工作再上新台阶。国际社会对中国高铁技术以及高铁标准的广泛认可，是对蓄意于“自主性”及“安全性”问题上抹黑中国高铁的行为予以最有力的打击。中国高铁标准在世界范围内的推行和被接受，也必将影响到“一带一路”沿线国家的抉择。例如中国与有关国家在东南亚讨论筹建的泛亚高铁，其意向路线是从昆明出发，经由越南、柬埔寨、泰国、马来西亚，抵达新加坡。沿线国家如果希望借助泛亚高铁实现国际互联互通，就必然不能忽视中国高铁的标准。如果采用不同的其他标准例如日本高铁标准，则由于与中国标准的差异导致的规格等方面的不兼容性，可能会严重阻碍其实现跨国互联互通的初衷。在泰国高铁的中日竞争之中，泰国政府显然也意识到这一点。2016年9月16日，“中国网络名人环球行——泰国站”代表团成员与泰国外交部新闻发言人赛客·万纳米蒂进行了会谈，在被问及中日竞争泰国高铁的问题时，万纳米蒂指出，泰国政府目前仍在斟酌之中，并未最终确定日本成为“清迈—曼谷”高铁项目的承包方。目前泰国优先考虑的是与中国合作修建中泰高铁，这条铁路将在一年内开工，未来将向北通过老挝连接到昆明，向南将最终修到新加坡。

**充分发挥和运用中国在高铁领域独步全球的规模和成本优势**。首先，中国高铁的规模优势十分明显。中国开建高铁以来，其发展规模之大、速度之快独霸全球，远非日本一条新干线可比。例如近期郑徐高铁的开通运营，标志着中国高速铁路总里程正式突破2万公里大关，中国高铁也占到世界高速铁路运营总里程的60%以上，稳居世界高铁规模之首。如此规模的高铁实现长时期的安全、稳定、高效的运行，自然是中国高铁向海外输出最有说服力的名片，同时也是包括日本在内的其他竞争对手难以复制的独特竞争优势。其次，中国高铁的成本优势相对于包括日本高铁在内一众竞争对手而言也足可睥睨群雄。高铁项目是否营利是东道国极为关注的一个问题，日本对台湾高铁项目的“始乱终弃”以及台湾引进新干线后连年亏损的事实，一定程度上造成了日本新干线自2007年后一单难求的尴尬处境。从建设成本上看，中国高铁的建造成本远低于日本等国；从营运成本方面来看，根据已经公布的信息，中国的京沪高铁等干线近年来实现了较为可观的赢利，无疑使得中国高铁在营运方面的优势更有说服力。

**建设好已经承接的印尼雅万高铁等海外高铁项目，发挥示范效应**。在和日本的激烈角逐之中，中国已经成功拿下的印尼雅万高铁项目为中方提供了一个良好的展示平台。印尼首都雅加达作为东南亚地区的重要港口城市，人口密度大，经济发展水平高。万隆则是印尼第四大城市，也是爪哇岛重要的文化与旅游中心，因此万隆线高铁项目的盈利能力较有保障。此外，按照印尼政府规划，雅万高铁线还将继续延伸到印尼第二大城市泗水，并考虑未来实现与中国高铁对接，可见万隆高铁项目的发展前景十分乐观。能否建设好、运营好印尼高铁项目，将直接影响到中国高铁未来在国际高铁市场中的表现。

# “印太战略”：安倍晋三新外交战略的实质

□梅秀庭

2016年下半年，日本首相安倍晋三正式提出了新的外交战略，这项战略被称为“自由开放的印度洋太平洋战略”。安倍在发表主旨演讲时强调称，连接亚洲与非洲的是一条海上之路，“将把亚洲到非洲这一带建设成为发展与繁荣的大动脉”，并表示在未来三年，将通过日本政府和民间渠道向非洲投资300亿美元，用以促进非洲国家的发展。2016年9月7日和11月11日，安倍晋三两度与印度总理莫迪举行会谈，向莫迪推销其“印太战略”，对印度的“向东行动”政策则大加赞赏，表示要强化与印度的合作。安倍为何要提出所谓“自由开放的印度洋太平洋战略”呢？在当前日本国内经济并不景气的情况下，日本为何要充当促进非洲发展的“救世主”呢？安倍又为何如此重视印度，不断推动日印关系的发展呢？事实上，安倍的一连串行动，有着其政治和外交上的“如意”算盘。

## 加大对非投资，提升在非影响力、谋求“入常”，实现政治大国梦

在战后日本的外交传统中，强化日美同盟、推动与邻国关系和推进经济外交是最主要的三大支柱，遥远的非洲并不占有重要地位。长期以来，日本通过向非洲提供政府开发援助、派遣维和部队、开展双边和多边外交等方式维持与非洲的外交关系。进入21世纪，非洲广阔的发展前景吸引了日本更多的注意力，而中国在非洲影响力的增进则让日本“看红了眼”。安倍晋三2012年第二次上台执政后，打着“积极和平主义”的旗号，提出“俯瞰地球仪外交”，日本的非洲外交也开始出现变化。

改变援助非洲的方式，强调对非投资的重要性。过去，在日本的非洲外交中，经济关系一直是一个主要的侧重点。在日非经济关系中，日本援助非洲、支持非洲发展是核心议题。然而，与中国相比，不仅日非双边贸易额远远低于中非双边贸易额，而且日本的对非投资也远低于中国对非投资。为改善这一“落后”状况，日本多重措施并举，逐步推动从对非援助向对非投资的转变，意图通过加大对非投资夯实日非经济关系，对非洲施加更大的影响。

然而，日本发展日非经济关系的出发点并不仅仅在于经济本身，而是更加着眼于外交上的战略目标。怀揣着外交“私货”和政治野心，安倍一直有着“政治大国梦”，希望日本成为联合国安理会常任理事国。而非洲则被认为是一个“大票仓”，在联合国诸多事项的投票中具有举足轻重的作用，安倍要实现“入常”梦，非洲国家的支持不可或缺。安倍对此也并不避讳，宣称“安理会改革是日本和非洲的共同目标”，甚至表示要全力支持2023年前常任理事国中出现一个非洲国家。安倍企图以这种方式来增进非洲对日本的好感和对日本“入常”的支持。

## 重视印度作用，为“印太战略”实施铺平道路

在所谓“自由开放的印太战略”中，安倍宣称，“日本将担负起把太平洋与印度洋、亚洲与非洲的交流活动培育成与武力和威慑无缘的重视自由、法治和市场经济之地并使其富饶的责任”。而在两大洋、两大陆的融合中，位于中心位置的印度无疑扮演着重要的角色。而安倍本人在其外交战略中似乎对印度也青睐有加，至今已和莫迪举行了八次双边会谈。

安倍对争取印度支持和参与其“印太战略”表现出十分积极的姿态。由于安倍的“印太战略”将广阔的印度洋纳入在内，而印度对其他大国在战略上进入印度洋抱有相当的戒心，导致“印太战略”的实施客观上需要印度的认可。在2016年9月召开的东盟峰会上，安倍就“印太战略”向莫迪进行说明，并称“印度是连接亚洲和非洲最重要的国家”，希望“日印紧密携手，推动这一构想的具体化”。为此，在莫迪2016年11月访日期间，日本在安保合作、经济合作、核能合作、人才培养等多个领域强化与印度的关系，推动双方于2014年建立的“特殊全球战略伙伴关系”向更深层次发展。特别是，鉴于印度高铁计划在路线上采用日本新干线模式，安倍还打出“情感牌”，亲自陪同莫迪参观考察生产新干线列车的工厂。

力推“印太战略”与印度“向东行动”政策的对接。“向东行动”政策是莫迪政府重视东南亚的集中体现，也反映出印度海洋战略和外交战略的重要变化。安倍抓住莫迪政府实施“向东行动”政策的时机，向莫迪表示，“自由开放的印太战略”与“向东行动”的合作，将会主导印太地区的繁荣和稳定，并一再强调，双方深化合作有着诸多“加权效果”。安倍力推日印战略对接，部分是由于日印双方都将东南亚地区视为战略实施的要地，加强战略对接、突出战略合作，有利于双方实现各自目标；部分也是出于迎合印度大国心理，印度不可能甘当“绿叶”，强调战略对接，有助于显示印度在日本外交中的重要地位。

安倍的“印太战略”究竟能否真正实现其目标，还有待时间的检验。但从非洲国家的角度来看，由于现阶段更加关注自身经济发展、贫困削减、工业化和现代化等经济领域议题，安倍企图通过增加援助和扩大投资来拉拢非洲国家，达成其野心的政治目的恐怕难以实现。对于印度而言，强化与日本的合作是推进印度国家利益所需，但如果要印度放弃长期以来坚持的“不结盟”政策，建立如安倍所期待的那般同盟关系，从而使印度可能卷入不必要的争端当中，恐怕也不是印度所希望和接受的。

最后，不得不引起人们关注的是，安倍所提的“印太战略”对中国“一带一路”的影响。由于“印太战略”涵盖的范围与“一带一路”实施的区域存在部分重叠，安倍难逃利用“印太战略”牵制中国的嫌疑，而中日两国在非洲等地区的竞争态势或许会更加明显。

热点观察

（上接1版）

**三是完善农村社会治理**。长期以来，我国农民外出打工主要表现为三种形态：“兼业式”流动，即农村劳动力利用农闲时间季节性地外出打工；“候鸟式”流动，即农民外出务工以年为周期在城乡和地区之间往来；“刨根式”转移，即完全脱离农业生产、常年举家外出并成事实上的城市居民。毫无疑问，推进以人为本的新型城镇化，主导趋势是农业转移人口市民化。今后还是会有不少农村劳动力向城市城镇转移，有的可能就在当地落户定居了。但只鼓励劳动力单向流往城市，只能使农村不断空心化，社会资本自然不断消逝。随着农村生产生活条件不断改善，农业农村投资价值不断显化，外出劳动力回流，也将成为一种新潮流、新趋势。农村新产业新业态的蓬勃发展，许多年轻人回来了，也待得住了，也能致富了。山东有的淘宝村就喊出这样的口号：在外东跑西跑，不如在家淘宝。人回来了、心聚拢了，村庄的社会治理自然也就更有基础、更有底气了。返乡创业者投资兴办各类社会事业和公益事业，积极参与乡村家园建设，成为新阶段完善乡村治理的一个有效抓手。许多返乡创业者都是父子兵、夫妻店，这客观上有利于缓解农村留守儿童、留守老人问题，改善农村家庭结构，有利于修复农村社会结构，防止农村在社会变革浪潮中被边缘化。

**四是促进城乡融合**。从20世纪70年代末到90年代末的20年，中国乡镇企业的异军突起演绎出我国与众不同的工业化路线，所谓“农村包围城市”的工业化道路。这种独具特色的工业化道路为农村经济发展和农村社会结构转型注入了强大推动力。近年来，返乡创业和新产业新业态的发展无疑是中国现代化进程的继续，将有利于农民深度参与社会分工分业，促进农村一、二、三产业和城乡融合发展，带动农村特色小镇和县域经济发展，推进新型城镇化发展。农村返乡创业实质上是资金、技术、人才等先进生产要素从城市向农村的回流，有利于解决新形势下谁来发展现代农业、谁来建设社会主义新农村的问题，是新形势下以工促农、以城带乡的有效形式，符合城乡发展一体化的内在要求。

## 培育农业农村新增长点

当前，返乡创业支持政策存在的突出问题包括：一是总体情况不清。除了近两年人社部门开始对农民工返乡创业培训有粗略的统计外，返乡创业主体数量几何，主要从事哪些行业，流转土地和经营状况如何，这些信息实际上没有专门的职能部门掌握，工作底数实际上是并不清楚。二是政策碎片化较为突出。返乡创业政策基本按创业群体归口不同的职能部门进行管理，农民工创业在人社部门，大中专毕业生创业在团委，女性创业在妇联，电子商务方面的创业由商务部门归口管理。不同职能部门的创业支持政策条件各异，不仅造成政策支持难以聚焦，同时还容易出现低水平的重复支持和低效支持。另外，创业支持政策审批部门繁多，加上缺乏合适的信息对接和沟通渠道，往往使得许多支持政策最后“看得见、摸不着”，飘在半空。三是支持力度不够。基层同志反映，虽然各地都设立了创业贷款或创业担保基金，但现实中创业担保贷款条件比较严格，针对创业人员的贷款额度较为有限，基本上是杯水车薪。虽然为支持设施农业发展允许有5%的附属设施用地和辅助设施用地，但苦于设施农业落在基本农田内，这个用地比例政策很多时候实际上落不了地。

下一步，要充分利用、整合好现有政策，像当年抓乡镇企业发展一样抓“归雁经济”，像当年吸引外商侨商一样培育“返乡创客”，像抓城市招商引资一样抓农村“招商引智”，营造浓厚的返乡创业氛围，破解返乡创业和新产业新业态发展的突出瓶颈，尤其要在用地、金融和培训等方面，出台一些含金量高的实招硬招，引导其成为农业农村发展的新增长点。刚刚发布的2017年中央一号文件，对这方面也作了专门部署，提出了一些含金量比较高的政策举措。比如，在用地保障方面，文件提出：完善新增建设用地保障机制，将年度新增建设用地计划指标确定一定比例用于支持农村新产业新业态发展。允许通过村庄整治、宅基地整理等节约的建设用地，通过入股、联营等方式重点支持乡村休闲旅游养老等产业和农村三产融合发展，严禁违规违法开发房地产或建私人庄园会所。再比如，在鼓励各类人才回乡下乡创业创新方面，文件提出：要整合落实支持农村创业创新的市场准入、财政税收、金融服务、用地用电、创业培训、社会保障等方面优惠政策。鼓励各地建立返乡创业园、创业孵化基地、创客服务平台，开设开放式服务窗口，提供一站式服务。

在金融方面，要进一步完善返乡创业贷款风险分担、补偿机制，解决创业者融资担保难题。积极推进确权颁证、抵押物价值评估、流转交易平台建设等配套工作。积极引导村镇银行等新型农村金融组织发放返乡创业专项贷款。对招用人员达到一定规模或比例的返乡创业重点企业给予贷款贴息。积极开发特色农业保险险种，提高农业保险的补贴力度，提高农业保险风险保障水平。推动政策性农业保险由保成本向保收入转变，降低返乡创业风险。

在培训方面，要加快推进职业教育、技能培训体制改革，建立以市场需求为导向的创业培训体系，通过政府购买服务等形式，加大返乡创业的培训支持力度。紧密结合返乡创业特点、需求和地域经济特色制定创业培训规划，扩大培训覆盖范围。积极扶持培育一批农村电子商务创业带头人，比照引进农业技术人才的政策，鼓励电子商务专业技术人才扎根农村，面向基地、农民合作社、种养大户开展业务技术指导、营销策划等服务。