

# 日本在东南亚的对华基建竞争<sup>\*</sup>

——动因、演进与走向

王宏禹 彭昭男

**【内容摘要】** 东南亚地区是大国开展海外基础设施建设和竞争的重要区域。日本作为该地区最大的基础设施投资者，面对中国“一带一路”倡议在基建领域的大量投入，出于获取地区战略利益、塑造地区秩序的目的以及对自身地区影响力下降的担忧而推动同中国的竞争。回顾双方在东南亚基建竞争的进程可以发现，基础设施输出能力是影响大国基建竞争走向的重要因素。中国和日本的海外基建倡议或行动在项目投融资模式与合作模式上有不同特征，导致基础设施输出能力存在差异。中国凭借较强的投融资能力、灵活的合作模式与成熟的基建技术而占据一定优势；日本对私人资本的依赖则使其基础设施输出能力难以得到持续保证。日本财政能力的下降使其转变了对华基建竞争策略，在与美国等构建排他性基建联盟的同时，加强了对自身基建原则的推广。面对复杂的地区基建竞争格局，中国应继续支持并参与以东盟为中心的地区主义合作。

**【关键词】** 中日关系 基建竞争 一带一路 东南亚基础设施建设

**【作者简介】** 王宏禹，对外经济贸易大学国际关系学院教授、国家对外开放研究院研究员（北京 邮编：100029）；彭昭男，对外经济贸易大学国际关系学院硕士研究生、经济外交研究中心研究助理（北京 邮编：100029）

**【中图分类号】** F125.531.3 **【文献标识码】** A

**【文章编号】** 1006-1568-(2022)05-0104-19

**【DOI 编号】** 10.13851/j.cnki.gjzw.202205006

---

<sup>\*</sup> 本文系国家社科基金重大项目“百年变局下的全球治理与一带一路关系研究”（20&ZD147）、对外经济贸易大学中央高校基本科研业务费专项资金资助（ZD5-01）和北京市社科规划基金“新时代国际格局演变与中国对美、对欧战略运筹空间研究”的阶段性研究成果。

面对全球基础设施投资存在的巨大缺口，中国将海外基础设施投资与建设作为自身经济外交的重要着力点。2013年至今，通过“一带一路”倡议，中国不仅加强了同沿线国家的经济联系和战略对接，而且为实现相关地区协调发展做出了贡献。在巨额官方发展援助（ODA）的支持下，日本在20世纪70年代末确立了在东南亚基础设施投资领域的主导地位。<sup>①</sup>“一带一路”建设在东南亚顺利推进，日本的所谓不安逐渐上升，担忧中国综合国力和地区影响力的提升危及其地缘政治利益。为此日本积极推动“印太战略”的确立和施行，矛头直指“一带一路”建设，引发了同中国的基建投资竞争。<sup>②</sup>

## 一、日本在东南亚同中国进行基建竞争的动因

日本对中国发起东南亚地区基建竞争的战略意图较为清晰，既有遏制“一带一路”建设的图谋，又包含引领东南亚地区主义合作的野心。在明确自身的战略目标后，日本迅速加大对海外基建的投入力度，不断完善自身海外基建出口模式，并在多个基建领域同中国展开激烈竞争。中国为筹备亚洲基础设施投资银行（以下简称“亚投行”）付出的努力使日本意识到中国推进海外基础设施建设的坚定决心。为同中国竞争，时任日本首相安倍晋三提出“高质量基础设施伙伴关系”（PQI），后又将其升级为“扩大高质量基础设施伙伴关系”（EPQI），继续加大对海外基础设施的投入力度。同其他发达国家相比，日本在东南亚投资额大、经营时间长且利益分布广，是中国在东南亚基础设施投资和建设的主要竞争者。<sup>③</sup>日本在东南亚基建竞争中之所以拥有不容忽视的竞争力，与其自身具有较为明确的战略目标有关。

### （一）强化对华战略竞争

中国将加强东南亚互联互通、缩小发展差距作为重要的战略目标之一，

---

① 黄继朝、陈兆源：《竞争与差异化：日本对东南亚基础设施投资的策略选择》，《日本学刊》2022年第2期，第80页。

② 黄大慧、赵天鹏：《竞争与协调：日本“一带一路”认知的利益偏好分析》，《教学与研究》2021年第11期，第80页。

③ 刘若楠：《中美战略竞争与东南亚地区秩序转型》，《世界经济与政治》2020年第8期，第43页。

进行了大量基础设施投资。对此日本选择将海外基建作为自身“印太战略”的重要支柱，强化对华战略竞争。

第一，基础设施竞争导致“安全化”和“政治化”逻辑的产生。任何致力于推动地区发展或推动地区安全的基建倡议，都被竞争对手视为战略竞争的政策工具，<sup>①</sup> 日本通过“印太战略”和 EPQI 倡议与中国展开了基建竞争。2016 年，安倍政府提出了“自由开放的印太地区”（FOIP）概念，将区域基础设施建设置于所谓推动“印太地区”经济繁荣发展的关键地位，以同中国开展战略竞争。吉松秀孝（Hidetaka Yoshimatsu）指出，日本在 EPQI 中将“高质量基础设施”作为牵制中国“一带一路”倡议的战略工具，凸显高质量基础设施在基建竞争中的优势地位。<sup>②</sup>

第二，历史问题与地缘冲突缠绕着中日关系，各种现实利益竞争与结构性矛盾相互交织，使得日本对华竞争与防范心态维持在较高水平。<sup>③</sup> 日本对中国的防范心态和两国争端使得日本从一开始就对“一带一路”倡议和亚投行持怀疑和反对态度。<sup>④</sup> 2015 年，日本试图游说发达国家不要加入亚投行，并公开宣称亚投行解决不了管理的问题，在国际上难成气候。<sup>⑤</sup> 在激进的对华外交政策下，日本寻求同多个地区国家建立高质量基础设施伙伴关系，扩大基建投入，向中国发起更加激烈的竞争。<sup>⑥</sup> 中日之间存在的竞争很大程度上源于日本过度强调中国经济外交的所谓“战略意图”，并使东亚地区的安全困境从政治领域蔓延到经济领域。<sup>⑦</sup>

---

① 毛维准：《发展——安全互动中的全球基础设施议题》，《国际安全研究》2021 年第 5 期，第 107 页。

② Hidetaka Yoshimatsu, “Japan’s Strategic Response to China’s Geo-economic Presence: Quality Infrastructure as a Diplomatic Tool,” *Pacific Review*, July 30, 2021, pp. 22-23.

③ 陈拯、王广涛：《对冲中的摇摆：三边互动下的日本“印太战略”演进》，《世界经济与政治》2022 年第 6 期，第 66 页。

④ Kevin Cai, “The One Belt One Road and the Asian Infrastructure Investment Bank: Beijing’s New Strategy of Geoeconomics and Geopolitics,” *Journal of Contemporary China*, Vol. 27, No. 114, 2018, p. 845.

⑤ 张望：《安倍治下的日本对华政策：从战略制衡到战术避险》，《国际安全研究》2021 年第 2 期，第 96 页。

⑥ Jyotishman Bhagawati, “Japan’s Grand Strategy to Counter China: An Analysis of the ‘Partnership for Quality Infrastructure,’” *Institute of Chinese Studies Analysis*, Vol. 41, No. 8, 2016, p. 2.

⑦ Shogo Suzuki, “Economic Statecraft, Interdependence, and Sino-Japanese ‘Rivalry,’” *Pacific Review*, June 30, 2021, pp.19-20.

## （二）巩固与增强自身地区影响力

日本持续推动在东南亚的基础设施建设，使其提升在这一地区领导地位和影响力的作用得以凸显。<sup>①</sup> 日本借助基础设施建设在东南亚地区巩固与获取影响力的措施表现在两个方面。

第一，加强同东盟国家的政治联系。2015 年末，日本在东盟峰会和东亚峰会期间分别同印尼、新加坡等九个东盟国家展开双边会谈。2016 年，安倍又与越南、老挝等国家展开首脑会谈。<sup>②</sup> 2017 年，安倍两度访问东南亚，并承诺与越南、菲律宾、印尼等继续围绕高质量基础设施展开深入合作。通过与东盟国家加强政治联系和政策协调，日本的高质量基础设施在东南亚地区被广泛接受。

第二，加强对地区热点问题的介入。在“印太战略”框架下，日本通过安全合作、能源基础设施投资等方式与越南等国家开展合作，通过所谓“自由国际秩序理念、规则和制度”抵制中国以发展为核心的合作理念，使南海问题更加复杂化。<sup>③</sup> 此外，日本在“印太战略”下向一些东南亚国家展开“软安全基础设施”投资，协助印尼、菲律宾和马来西亚等国家建立、培训海上警卫队，并以此介入南海争端。<sup>④</sup>

基于以上考量，日本选择以竞争与遏制而非合作方式应对“一带一路”倡议，借助大规模基础设施投资巩固自身在东南亚地区的影响力，并加大对于地区热点问题的介入，从中持续获取战略收益。

## （三）通过基建合作塑造“印太”地区秩序

基础设施投资是大国参与东南亚发展地区主义进程的重要手段，对于地区秩序的塑造具有推动作用。<sup>⑤</sup> 日本决心同中国在东南亚展开基建竞争的另

---

① Jessica C. Liao and Ngoc-Tram Dang, “The Nexus of Security and Economic Hedging: Vietnam’s Strategic Response to Japan–China Infrastructure Financing Competition,” *Pacific Review*, Vol. 33, 2019, pp. 4-6.

② 白如纯：《东盟共同体成立前后日本的东南亚外交动向与启示》，《东北亚学刊》2017 年第 5 期，第 44—45 页。

③ 王道征：《印太视域下日越南海合作及其对华影响》，《东南亚研究》2021 年第 5 期，第 82—83 页。

④ Titli Basu, “Contest for Influence: Japan’s Agenda in Southeast Asia,” *Global Asia*, Vol. 12, No. 2, 2017, p. 93.

⑤ 毛维准：《大国海外基建与地区秩序变动——以中国—东南亚基建合作为案例》，《世

一重要原因是希望借此塑造对其自身有利的地区秩序。日本通过深化与东南亚国家基建合作等经济手段来塑造符合自身利益的地区秩序，发起并领导所谓基于自由主义的多边机制（Liberal Based Multilateralism），以此来有效塑造日本的重要地位。<sup>①</sup> 塑造地区秩序的战略动机是日本在东南亚地区对中国发起基建竞争的重要支撑。中国则坚定支持以东盟为核心的地区架构，努力维护东盟在地区秩序变革中的中心地位。<sup>②</sup> 围绕东南亚地区基建竞争的背后体现出两国地区秩序愿景的差异。

## 二、日本在东南亚对华基建竞争的历史进程

这一历史进程的核心，是基础设施输出能力竞争。在东南亚地区存在大量基础设施投资缺口的情况下，中日两国均表现出推动海外基建的决心，两国的基建倡议也在政治上赢得了大部分东南亚国家的支持。在 2015、2016 年两届日本—东盟峰会上，东盟国家先后表达了对 PQI 和 EPQI 的肯定，并希望与之开展更多合作。<sup>③</sup> 同时，东盟国家对于中国在“一带一路”建设中为推动地区基础设施建设和互联互通所进行的努力同样予以肯定。<sup>④</sup> 中国也同所有东盟国家签署了“一带一路”倡议合作文件，奠定了未来的合作基础。加之东南亚国家较普遍地实行的对冲战略，对中日两国基建倡议均予以一定程度的政治支持。在这样的背景下，基础设施输出能力竞争成为两国在东南亚基建竞争的核心。所谓基础设施输出能力，是一个国家在其海外基建出口

---

界经济与政治》2020 年第 12 期，第 103 页。

① 乔亮：《日本“印太”战略的生成、演变和发展的新趋势》，《东北亚论坛》2022 年第 4 期，第 55 页。

② ASEAN Secretariat, “Chairman’s Statement of the 20th ASEAN-China Summit,” November 16, 2017, <https://asean.org/wp-content/uploads/2017/11/FINAL-Chairmans-Statement-of-the-20th-ASEAN-China-Summit-13-Nov-2017-Manila1.pdf>.

③ ASEAN Secretariat, “Chairman’s Statement of The 18th ASEAN-Japan Summit,” November 22, 2015, [https://asean.org/chairmans-statement-of-the-18th-asean-japan-summit;Chairman’s Statement of The ASEAN Post Ministerial Conference \(PMC\) 10+1 Sessions with The Dialogue Partners,” July 28, 2016, https://asean.org/wp-content/uploads/2016/07/CHAIRMANS-STATEMENT-OF-PMC-10-1-SESSIONS-WITH-DIALOGUE-PARTNERS-FINAL-as-of-28-July-2016.pdf](https://asean.org/chairmans-statement-of-the-18th-asean-japan-summit;Chairman’s Statement of The ASEAN Post Ministerial Conference (PMC) 10+1 Sessions with The Dialogue Partners,” July 28, 2016, https://asean.org/wp-content/uploads/2016/07/CHAIRMANS-STATEMENT-OF-PMC-10-1-SESSIONS-WITH-DIALOGUE-PARTNERS-FINAL-as-of-28-July-2016.pdf).

④ The ASEAN Secretariat, “Chairman’s Statement of the 20th ASEAN-China Summit.”

制度设计下为更多国家提供符合其实际需求的基础设施的能力。不同于基础设施投资能力，基础设施输出能力是一个兼顾海外基建中能力、效率与持续性的概念，既涵盖基建项目投融资能力，也受到海外基建合作模式与实践进程的影响；既与一国的经济实力有关，也与其海外基建出口制度设计紧密相关，是一国持续开展海外基础设施投资的重要基础。基础设施输出能力竞争在中日东南亚地区基建竞争的历史进程中处于关键地位，影响着两国基建倡议的实践效果。

### （一）中日海外基建投融资模式竞争

基础设施项目投融资模式是一国设计其海外基建出口模式时需要优先考虑的关键问题，对于一国基础设施输出能力具有重要影响。如何为一个基础设施项目筹集足够的资金，吸引私营企业投资基础设施，是持续推进海外基础设施建设面临的核心挑战，成为取得竞争优势的重要一环。

日本基建投融资模式遵循经合组织发展援助委员会（OECD-DAC）的原则，强调援助对于受援国发展的积极意义，并将发展性的官方援助与商业性出口信贷分开运营。但这种分营模式并不彻底，日本企业的海外业务得到了日本政府在各方面的扶持。<sup>①</sup> 为维持自身投融资模式的独特性以建立持续竞争优势，日本也需要吸引私人资本参与海外基建。首先，日本政府鼓励通过公私合营模式（PPP）投资基础设施，激发私人资本的活力以提升基建竞争力。在基础设施出口战略中积极推进投、建、营一体化，特别是在东道国实现“广域开发”<sup>②</sup>。基本方式是由中央政府制定基础设施出口战略，再由各省厅及其附属机构组织实施，引导地方政府或私人资本积极参与，并由亚行等金融机构为项目提供贷款支持。其次，为提高基础设施出口的效率，日本对自身融资机构进行了全面改革，优化了日本国际协力机构（JICA）和日本国际协力银行（JBIC）等机构在项目审核程序、风险承担等方面的作用。<sup>③</sup> 但

---

① 陈沐阳：《从中日对比看后发国家的基础设施投融资》，《日本学刊》2021年第1期，第106页。

② 马学礼、刘娟：《日本基础设施海外输出战略及其与“一带一路”对接研究》，《日本问题研究》2019年第2期，第77页。

③ Hironori Sasada, “Resurgence of the ‘Japan Model’? Japan’s Aid Policy Reform and Infrastructure Development Assistance,” *Asian Survey*, Vol. 59, No. 6, 2019, pp. 1067-1068.

是在投融资模式上，日本对私人资本的依赖也使其面临两个问题。一是私人资本的逐利特性使其无法在欠发达国家开展一些难以营利的关键基建项目，当日本政府财政能力不足时，日本海外基建竞争力将会持续下降。二是当海外基建投资环境等客观因素发生变化时，私人资本投资基础设施的意愿与偏好受到影响，解决海外基建资金问题将成为日本政府的重要挑战。

在中国的海外基建投融资模式中，国有企业和政策性银行是开展基建项目投资和建设的主要行为体。另外，亚投行等多边金融机构和丝路基金等对“一带一路”项目的投资也具有支撑作用。为了更好地为“一带一路”项目融资，中国推出《“一带一路”融资指导原则》，加强同各国政府在“一带一路”项目上的联系和协调。该原则鼓励多边开发银行和各国开发性金融机构通过各种融资方式积极参与“一带一路”建设，提供可持续的融资、机构专有技术和智力支持服务。中国基础设施投融资模式具有鲜明特征。首先，受益于政策性银行提供的大量资金和成熟的海外基建经验，中国企业提供的基础设施产品和服务具有较高性价比。<sup>①</sup> 其次，当中国企业中标某项目后，如果东道国缺乏资金，可以由政策性银行通过基础设施基金等方式向其提供贷款，从而帮助东道国顺利建设该项目，助力中国企业在一些地区开展其他国家企业无法进行的项目。<sup>②</sup> 中国有足够的投融资能力为“一带一路”倡议提供持续动力，这是“一带一路”倡议在竞争中的显著优势。<sup>③</sup>

## （二）中日海外基建合作模式竞争

在合作模式上，“一带一路”倡议与 EPQI 倡议都可以概括为“基于协商的实用主义”模式，强调基础设施投资对于地区发展和互联互通的重要意义。但两国具体合作模式各有特点。

---

① 陈沐阳：《从中日对比看后发国家的基础设施投融资》，第 122 页。

② MUYANG CHEN, “Infrastructure Finance, Late Development, and China’s Reshaping of International Credit Governance,” *European Journal of International Relations*, March 31, 2021, p. 17.

③ 参见 Kalim Siddiqui, “One Belt and One Road, China’s Massive Infrastructure Project to Boost Trade and Economy: An Overview,” *International Critical Thought*, Vol. 9, No. 2, 2019, p. 224; Werner Pascha, “Belts, Roads, and Regions: The Dynamics of Infrastructure Connectivity Initiatives in the People’s Republic of China and Japan and Europe’s Responses,” in Sang Chul Park and Chul Ju Kim, eds., *Economic Integration in Asia and Europe: Lessons and Policies*, Tokyo: Asian Development Bank Institute, 2021, p. 522.

在“一带一路”建设与中国海外基建出口进程中，中国政府、企业和政策性银行形成了紧密配合的关系。开展合作之前，中国政府通过东盟峰会等各种地区机制确定东盟国家的实际需求，再通过企业与政策性银行围绕具体项目开展基建投资。<sup>①</sup>“一带一路”倡议合作模式的最大优点在于海外基建活动中不同主体之间的一致性较强，既能使基建项目服务于“一带一路”建设的总体规划，又能在建设中展现较强的执行力。此外，基于中国较为充足的海外基建资金，“一带一路”倡议在实践运行过程中对于合作方案调整的空间较大，具备较强的灵活性，能够根据不同国家的实际情况给出更优方案。

日本的 EPQI 倡议同样致力于推动地区基础设施建设。日本政府通过各种外交活动宣传本国的基建倡议，但其沟通和宣传并不必然被落实到具体项目中。EPQI 倡议的合作模式具有多方面特征。首先，日本标榜的所谓“高质量”基础设施既包括追求基础设施本身的质量，也包括基础设施整个生命周期中对环境问题、透明度等规范方面的强调。相应地，这些高标准会增加日本基建项目的成本，降低性价比。其次，由于日本海外基建依赖私人资本，而私人资本更偏重于投资发达国家的商业性项目，面对一些经济效益较差但是政治影响较强的基建项目，日本政府难以依托私人资本展开竞争。EPQI 倡议并未解决这一问题，这可能使日本在某些项目竞争中处于劣势。再次，日本 ODA 贷款主要由 JICA 来执行，JICA 能够为发展中国家提供低息贷款，这也成为日本基建竞争中的一个优势。但是限于 ODA 贷款规模不足和 JICA 同日本政府在战略协同性上存在的问题，<sup>②</sup> ODA 贷款也难以使日本在基建竞争中脱颖而出。

### （三）中日基础设施输出能力竞争：以印尼高铁竞标为例

中日在印尼展开的高铁竞争始于 2015 年对雅加达—万隆高铁项目（以

---

<sup>①</sup> Guoping Zhang, “BRI Projects in ASEAN: Implementation, Mechanism, and Suggestions,” in Suthiphand Chirathivat and Buddhagarn Rutchatorn eds., *China's Belt and Road Initiative in ASEAN: Growing Presence, Recent Progress and Future Challenges*, Singapore: World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd., 2022, pp. 188-189.

<sup>②</sup> 有学者指出，JICA 在执行 ODA 贷款时无需完全符合日本政府的战略规划，而是采取自身偏好的模式。参见 Lukas Maximilian Mueller, “Challenges to ASEAN Centrality and Hedging in Connectivity Governance—Regional and National Pressure Points,” *Pacific Review*, Vol. 34, No. 5, p. 766.



下简称“雅万高铁”)的竞标。<sup>①</sup> 日本政府早在 2011 年就开始资助该项目的可行性研究,并展现出赢得这一项目合同的决心。<sup>②</sup> 最终日本提出了总成本约为 64 亿美元的建设方案,由印尼政府承担 16% 的资金,其余贷款由 JICA 提供。日本的方案拥有较低的贷款利率,但是其成本较高,同时未考虑到印尼政府所面临的财政困难,因此未被印尼政府采纳。中国作为雅万高铁项目的另一竞标方,不仅给出了更低的建设报价,而且创新性地采取了“企业对企业”模式,即由中国企业和印尼国有企业直接为该项目投资,大幅度减轻了印尼政府的财政压力。<sup>③</sup> 中国在雅万高铁项目竞争中的胜利也实现了中国高铁“走出去”的第一步,起到了较好的示范作用。回顾中日在雅万高铁项目上的竞争,表面上是双方围绕同一基建项目展开的争夺,而背后则是双方基建输出能力的竞争,哪个国家能够根据东道国需求提出最优的项目建设方案,就更有机会在项目竞争中取胜。日本在其基建投融资模式与合作模式下无法有效调动私营资本,只能通过 JICA 的贷款提供资金,并使印尼政府分担相对高昂的项目成本,最终无法提供足以同中国相媲美的方案,因此落败。中国通过合作模式的调整和创新促成了中印尼国有企业之间的合作,并较好地契合了印尼政府的需求,彰显了中国基础设施输出能力的综合优势。

两国在印尼的高铁项目竞标并未就此结束。由于高铁项目中一个路段的成功完工可能会预先确定后续路段的轨距和其他车辆的标准,<sup>④</sup> 为平衡中国的影响,印尼政府考虑将另一条线路即雅加达—泗水高铁项目的修建权交予日本。<sup>⑤</sup> 但是在同日本就雅加达—泗水项目达成协议之后,为扩大雅加达—

---

① 该项目由印度尼西亚最先提出,印尼总统佐科·维多多对其寄予厚望,希望借助雅万高铁贯彻落实印尼《2015-2019 年中期发展规划》(RPJMN),在带动印尼经济发展的同时,为自身争取更多的政治支持。

② Agatha Kratz and Dragan Pavličević, “Norm-making, Norm-taking or Norm-shifting? A Case Study of Sino-Japanese Competition in the Jakarta–Bandung High-Speed Rail Project,” *Third World Quarterly*, Vol. 40, No. 6, 2018, p. 1114.

③ Jiang Yang, “Competitive Partners in Development Financing: China and Japan Expanding Overseas Infrastructure Investment,” *Pacific Review*, Vol. 32, No. 5, 2019, p. 791.

④ Shang-su Wu and Alan Chong, “Developmental Rail Politics: The Political Economy of China’s High-Speed Rail Projects in Thailand and Indonesia,” *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 40, No. 3, 2018, p. 516.

⑤ Dragan Pavličević and Agatha Kratz, “Implications of Sino-Japanese Rivalry in High-Speed Railways for Southeast Asia,” *East Asian Policy*, Vol. 9, No. 2, 2017, p. 24.

万隆段高铁的经济效益，印尼政府又希望将雅万高铁延长至泗水，并邀请中国提交关于雅加达—泗水高铁项目的计划，再次引发中日之间的高铁项目之争。因为在日本同印尼于 2019 年 9 月达成协议之后，已经开展了对此项目的商业化研究，但由于该项目预计成本的不断增长，印尼方面遇到了资金紧张等问题，便希望以延长雅万高铁的方式使中国参与到雅加达—泗水这段线路的建设中。对于同一个高铁项目来说，东道国主要比较两种方案的财政成本与政治文化成本。<sup>①</sup> 日本给出的方案超出了印尼政府预算 30% 以上，而中国的方案更能减少印尼修建雅加达—泗水高铁的财政成本，减轻印尼政府的负担。在雅加达—泗水高铁项目竞争中，日本依然没有把握住率先展开可行性研究的先行优势，在竞争中再次失势。由此不难看出，东道国更加看重大型基础设施项目的建设方案与性价比，这些因素均与基础设施输出能力紧密相关。因此，中日在印尼高铁等大型基建项目上的竞争显示出基建输出能力的重要性，成为东南亚地区中日基建竞争历史进程的一个缩影。

### 三、日本对华基建竞争策略的转变及中国应对

在基础设施输出能力竞争中，日本不仅没有通过“印太战略”下的 EPQI 倡议对中国取得足够的优势，反而凸显其财政政策困境，制约了日本进一步扩大海外基建规模。从 2018 年开始，日本逐渐调整其对华基建竞争策略，从外部提升自身基建输出能力，一方面，加强同美国、澳大利亚等国家的协作，构筑排他性联盟遏制中国海外基建投资；另一方面，大力推广其所谓高质量基础设施原则，试图维护自身的地区影响力。

#### （一）参与构建排他性海外基建投资联盟

为遏制“一带一路”建设并解决自身海外基建资金来源的问题，日本开始通过参与构建排他性海外基建投资联盟同中国展开竞争。2018 年 7 月，在由美国商会（U.S. Chamber of Commerce）主办的印度—太平洋商业论坛

---

<sup>①</sup> Lifeng Li and Shifeng Liu, “High-speed Railway Competition between China and Japan Based on Benefits,” *Journal of Discrete Mathematical Sciences and Cryptography*, Vol. 21, No. 4, 2018, p. 914.

上,JBIC 与美国海外私人投资公司(OPIC)和澳大利亚外交和贸易部(DFAT)宣布建立三方伙伴关系,重点投资“印太”地区的基础设施项目。其战略目标不仅限于合作推动海外基建,更意欲建立基建领域的全球标准,进而遏制中国的对外基建合作。

2021 年美国拜登政府继续推动“蓝点计划”(BDN),并邀请日本和澳大利亚共同磋商,意在建立一个全球认证框架以吸引私人资本。在美、日、澳基础设施伙伴关系中,日本首先提出“高质量基础设施”概念并将其融入所谓“全球标准”之中,不仅企图将 BDN 作为对“一带一路”建设的竞争方案,更是将改变中国投资基础设施的方式视为长远目标。<sup>①</sup>此外,日本还通过四方对话平台(Quad)向“印太”地区展开基础设施投资。但是伴随 Quad 逐渐机制化,一些东盟国家担心其可能破坏东盟的整体原则,前景并不乐观。<sup>②</sup>

2022 年,日本作为重要成员参与了美国拜登政府提出的“印太经济框架”(IPEF),该框架倡导基建合作“俱乐部模式”,对于希望得到基础设施投资的国家设置了较高参与成本,其排他性特征更为明显。日本希望通过排他性联盟下的紧密合作来解决自身基建输出能力减弱的问题。但是迄今为止,这种俱乐部模式还未表现出对于私人资本的明显吸引力。随着日美基建投资联盟更加紧密,利用基础设施投资在地区推广西方民主价值观,难以得到东南亚国家的欢迎,<sup>③</sup>日本这种联盟策略的实际效果仍有待观察。

## (二) 对所谓“高质量基础设施原则”的推广

在海外基建实践中,日本逐渐确立起一套基建投资原则,具体包括可持续发展、经济效率、环境因素、社会因素和基础设施治理等。<sup>④</sup>日本对自身基建原则的推广是为自身基建倡议获取合法性的过程,<sup>⑤</sup>日本认为当这些基

---

① Hiroyuki Suzuki, “Japan’s Leadership Role in a Multipolar Indo-Pacific,” Center for Strategic and International Studies, October 23, 2020, pp. 7-9.

② 东盟的重要成员国印尼曾表达对于 Quad 的担忧。参见 “With Eye on China, Japan’s Suga Seeks Tighter Ties with Vietnam, Indonesia,” *Straits Times*, October 16, 2020.

③ Koga Kei, “Japan’s Free and Open Indo-Pacific Vision under Suga: Transition and Future Challenges in Southeast Asia,” *East Asian Policy*, Vol. 13, No. 3, 2021, pp. 11-15.

④ Hidetaka Yoshimatsu, “Japan’s Strategic Response to China’s Geo-economic Presence: Quality Infrastructure as a Diplomatic Tool,” p. 16.

⑤ 在国际关系研究中,合法性的概念包括描述性合法性与规范性合法性两类。日本推

建原则受到大多数东南亚国家的认可与接受时，将有助于自身基建投资规模的扩大。日本希望将其自身基建原则作为广泛适用于国际社会的合法标准，并试图将第三方对这些原则的认可与接受转化为自身的基建输出能力。

第一，日本通过 APEC、G7、G20 等国际机制推广自身的基建原则。作为 2019 年 G20 轮值主席国，日本将推广高质量基础设施的议题置于当年 G20 峰会的关键位置。在 G20 大阪峰会上，由 G20 财长和中央银行行长在日本福冈制定的《二十国集团高质量基础设施投资原则》（G20 Principles for Quality Infrastructure Investment，以下简称 G20 原则）获得通过。2019 年 6 月举行的 G20 大阪峰会上，安倍晋三发表了一项声明，宣称“我们批准了二十国集团关于高质量基础设施投资的原则，包括开放性、透明度、经济和债务可持续性等因素，并打算今后将其扩大到非 G20 成员。”但是，日本在实践中对“高质量基础设施”的界定依然是模糊不清的。例如，日本提到要在基建投资中“考虑对生态系统、生物多样性和气候因素的影响”<sup>①</sup>，但事实上其仍然积极在海外投资不可再生能源基础设施。<sup>②</sup> 日本在其自身的基建投资实践中尚未完全履行所谓“高质量基础设施原则”，但是却希望将其作为约束中国海外基建的工具。

第二，日本特别注重在新基建领域推动自身技术和标准的推广。新基建包括数字基础设施、融合基础设施和创新基础设施等内容。其中，数字基础设施囊括了数据的传输、存储、计算、分析和应用等环节，既是新兴的数字

---

动高质量基础设施原则的目的近似于在规范性合法性的意义上为自身基建倡议赢得更加广泛的支持，例如引起对基建项目透明度和所谓人权问题的关注等。关于合法性的研究可参见 Daniel Bodansky, et al., “Legitimacy in International Law and International Relations,” in Jeffrey L. Dunoff and Mark Pollack, *Interdisciplinary Perspectives on International Law and International Relations: The State of the Art*, UK: Cambridge University Press, 2013, pp. 321-341; Friedrich Kratochwil, “On Legitimacy,” *International Relations*, Vol. 20, No. 3, 2006, pp. 302-308.

① Ministry of Finance Japan, “G20 Principles for Quality Infrastructure Investment,” June 29, 2019, [https://www.mof.go.jp/english/policy/international\\_policy/convention/g20/annex61.pdf](https://www.mof.go.jp/english/policy/international_policy/convention/g20/annex61.pdf).

② 2020 年，JBIC 宣布为越南丰昂火力发电股份公司（VAPCO）的一座大型燃煤发电厂提供约 6.36 亿美元的贷款支持。Japan Bank for International Cooperation, “Project Financing for Vung Ang 2 Coal-Fired Power Generation Project in Vietnam,” December 29, 2020, <https://www.jbic.go.jp/en/information/press/press-2020/1229-014147.html>. 另外，日本在印度尼西亚一半以上的项目都与不可再生能源基础设施相关（包括发电厂和天然气项目）。Guanie Lim, “China-Japan Rivalry and Southeast Asian Renewable Energy Development: Who Is Winning What in Indonesia?” *Asian Perspective*, Vol. 46, No. 1, 2022, p. 122.

消费市场，也是基础设施投资的新兴领域。新冠肺炎疫情在世界范围内的暴发增加了东盟国家对数字基础设施的需求，数字基础设施领域的投资环境更加广阔。为了争夺新基建领域的优势地位，日本决定进一步推进高质量基础设施在数字基础设施国际标准上的建设和推广。例如，日本在其《基础设施系统海外发展战略 2025》中，提出要在 OECD 等国际机构和产业利益相关者的参与下，加快在世界贸易组织（WTO）等各种国际组织中制定以数据流通和电子商务为中心的数字经济相关的国际规则；在推广日本的 5G 技术和以 5G 技术为基础的数字基础设施的同时，通过与东道国展开制度构建、人才培养等方面的合作，继续推进高质量基础设施的国际标准化。<sup>①</sup> 再譬如，日本还试图将推广自身基建标准与原则同排他性联盟战略结合起来，例如日本和美国可能为了阻止中国企业的海外扩张而合作制定 5G 技术的国际制度或标准。<sup>②</sup> 由 G7 提出的全球基础设施伙伴关系（PGII），就是以在全球范围内推动所谓高质量基础设施建设为目标。日本对自身基建原则的推广并未明显增强日本在东南亚基建竞争中的影响力。首先，日本自身的海外基建活动并未完全吻合其大力推动的 G20 原则，削弱了该原则的权威与效用。其次，日本参与排他性基建联盟之后，G20 原则在某种程度上被新的基建投资倡议主张的高标准所取代，这使得一些东南亚国家可能难以参与其中并获得基建投资，<sup>③</sup> 从而对日本海外基建影响力的扩大产生一定阻碍。

### （三）中国应对日本基建新战略的态度与行动

无论是排他性基建联盟还是对所谓高质量基础设施标准的推广，日本的主要目的都是削弱“一带一路”倡议的竞争力，并通过吸引私人资本、开展价值外交等方式变相提升自身基建输出能力。面对日本的竞争，中国秉持“共商、共建、共享”的合作理念，不断完善优化“一带一路”倡议的合作

---

① 経協インフラ戦略会議決定：「インフラシステム海外展開戦略 2025」、首相官邸ホームページ、令和 2 年 12 月 10 日、<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keikyoku/dai49/siryu2.pdf>。

② Scott W. Harold and Rika Kamijima-Tsunoda, “Winning the 5G Race with China: A U.S.-Japan Strategy to Trip the Competition, Run Faster, and Put the Fix In,” *Asia Policy*, Vol. 28, No. 3, 2021, pp. 99-100.

③ 美国提出 IPEF 时表示并不打算邀请老挝、柬埔寨等国家，而缅甸也因所谓“人权”问题难以被纳入 IPEF 框架之中。

机制设计，开放包容和积极行动。

第一，中国积极推动“一带一路”高质量发展，注重东盟国家实际需求。2018年8月，习近平主席在推进“一带一路”建设工作5周年座谈会上提出了下一阶段“一带一路”建设的基本要求，即推动共建“一带一路”向高质量发展转变。<sup>①</sup> 中国主张建设“高质量、可持续、抗风险、价格合理、包容可及”的基础设施，<sup>②</sup> 既要提供更好的品质与承包服务，也注重基础设施的性价比，让更多发展中国家突破发展瓶颈，加强地区互联互通。“一带一路”倡议始终以发展为导向，充分支持以东盟为核心的地区架构，不搞“封闭排他的小圈子”和“中国俱乐部”。中国国务委员兼外长王毅曾指出：“中国既有制度上的自信，也有文明上的包容，不会搞什么制度输出和制度竞争。”<sup>③</sup> 这是中国的海外基建倡议与日美基建联盟的显著不同之处，也是“一带一路”倡议能够持续在东南亚获得广泛支持的坚实根基。

第二，面对日美等国在新基建领域发起的竞争，中国加大了同东盟国家在数字基础设施上的合作水平。首先，中国于2017年12月同老挝、泰国等国家共同发起“一带一路”数字经济国际合作倡议，建立起数字丝绸之路（DSR），旨在推动数字经济、人工智能、智慧城市等领域的合作，加大数字基础设施投资，进一步推进地区互联互通。<sup>④</sup> 随着中国—东盟战略伙伴关系的建立，中国和东盟在数字基础设施领域的合作也在逐步深化，《东盟数字总体规划2025》与《中国—东盟建立数字经济伙伴关系倡议》之间的对接提上日程。其次，中国已在5G技术应用、卫星导航等方面建立起一定领先优势。2020年，中国正式开通北斗三号全球卫星导航系统，在亚太地区

---

① 《习近平出席推进“一带一路”建设工作5周年座谈会并发表重要讲话》，中国政府网，2018年8月27日，[http://www.gov.cn/xinwen/2018-08/27/content\\_5316913.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2018-08/27/content_5316913.htm)。

② 《习近平主席在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上发表主旨演讲》，商务部网站2019年4月26日，<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyj/e/201904/20190402857916.shtml>。

③ 《王毅出席慕尼黑黑安全会议“中国专场”活动并发表演讲》，中国政府网，2021年5月26日，[http://www.gov.cn/guowuyuan/2021-05/26/content\\_5612172.htm](http://www.gov.cn/guowuyuan/2021-05/26/content_5612172.htm)。

④ 中国将DSR作为未来促进经济增长的重要引擎，以经济增长促进技术进步，并提高中国技术和中国标准在国际上的地位和影响力。Jean-Marc Blanchard and Bas Hooijmaaijers, “Connecting into the Social Sustainability Effects of Infrastructure through China’s Digital Silk Road: Issues, Indices, and Indications,” *Sustainability*, Vol. 13, No. 22, 2021, p. 3.

的精确程度要超过美国的 GPS 系统。北斗卫星导航系统运营两年来，为全球一半以上的国家和地区所使用，并充分融入了电力、金融、通信等基础设施，实现了项目施工、生产、管理多环节的效率提升。再次，中国企业不断在东南亚海底光缆建设上取得进展。海底光缆的市场此前被日本电气株式会社（NEC）、法国阿尔卡特公司和美国 SubCom 公司所垄断。但是截止到 2021 年，中国华海通信技术有限公司已经在东南亚完成了数十个海底光缆项目，其范围覆盖柬埔寨、印度尼西亚、菲律宾、新加坡、泰国、东帝汶等国家。烽火科技、亨通光电等企业也逐渐在海底光缆市场中占据一席之地。

中国应对日本基建竞争的策略可以总结为两方面。首先，面对日美等国的排他性基建联盟，中国坚定“一带一路”倡议开放包容的合作理念，维护东盟在地区主义合作中的主导地位，并在此基础上不断深化与东盟国家的合作水平。其次，面对日本对自身海外基建原则的推广，中国专注于推动高质量“一带一路”建设，继续利用自身较强的基建输出能力为欠发达国家提供所需的基础设施，并加强了对于海外基建质量、安全性与可持续性等问题的重视程度。新冠肺炎疫情的肆虐并未对“一带一路”建设在东南亚地区的推进产生显著影响。<sup>①</sup> 中国并不希望各国基建倡议形成激烈的竞争关系，但是面对日美等国发起的基建竞争，中国不断产出新的合作成果，持续推动中国—东盟关系全面深入发展。

#### 四、新格局下中日东南亚基建竞争关系发展走向

随着东南亚地区大国基建竞争格局的变化，日本对华基建竞争关系步入新阶段。为在新格局中继续居于有利位置，双方的海外基建活动均面临新一轮调整。海外基建合作或将成为中日应对基建竞争压力的一个战略选项。

##### （一）东南亚地区大国基建竞争格局的变迁

---

<sup>①</sup> 2020 年中国同东南亚国家新签合同额达到 611.5 亿美元，同比上升近 10%。在 2021 年美国国际工程新闻记录（ENR）发布的全球承包商 250 强榜单中，共有 78 家中国企业上榜，而日本上榜企业仅有 11 家。Engineering News-Record, “ENR’s 2021 Top 250 International Contractors,” August 18, 2021, <https://www.enr.com/articles/52258-the-2021-top-250-international-contractors-paving-the-road-to-recovery>。

当前，东南亚地区存在数个与海外基建相关的倡议与机制安排，大国基建竞争格局已发生较大变化。首先，多行为体的参与带来的基建竞争形势的复杂化。除了中国和日本之外，一些亚太国家甚至欧盟，都在东南亚地区提出了自己的基建倡议或计划。例如美国主导的 IPEF、PGII、印度的“东进战略”、欧盟的全球门户（Global Gateway）战略等，再加上多个国家共同参与的如 Quad、BDN 等与海外基建相关的倡议或机制，这些不同的倡议、机制之间缺乏有效协调，使得东南亚基建竞争格局达到前所未有的复杂程度。其次，大国围绕东南亚基础设施建设展开的竞争推动了经济、政治和社会等相关议题的“安全化”。<sup>①</sup> 在复杂的竞争环境中，特别是美国开启对华全面战略竞争的背景下，东南亚国家为了维持自身的战略主动性而进行对冲的操作难度增加，因此这种竞争的长期存在实际上不利于填补大量基础设施缺口，很容易陷入地缘战略竞争与地区秩序重塑的零和博弈之中。对于日本和中国来说，东南亚地区大国基建竞争格局的变迁对其海外基建活动的开展产生较大影响。中国的“一带一路”倡议面临来自其他基建倡议的竞争和挑战；而日本则试图重建自身海外基建倡议的竞争力，维护其东南亚地区基础设施最大投资者的身份。

## （二）重新审视中日展开基建合作的可行性

虽然竞争关系主导了中日在东南亚地区的基建活动，但是双方基建竞争关系中的合作因素始终存在。双方首次出现基建合作趋势是在 2018 年 10 月安倍访华期间举行的第一届中日第三方市场合作论坛前后，论坛中双方共签署 52 项合作协议。中日在泰国春武里开展的智慧城市合作也被认为是第三方基础设施项目合作的典范。<sup>②</sup> 虽然日本对“一带一路”倡议的态度升温，但总体上双方的合作成果仍然较少。双方无法形成长期合作的主要原因是对于基础设施建设规则和标准的理解不一致，难以在各自海外基建倡议之间展开充分的协调。然而，如果将当前的中日基建竞争关系置于东南亚大国基建竞争的大背景下，就可以发现未来双方有机会建立一定的合作关系。国际关

---

① 毛维准：《发展——安全互动中的全球基础设施议题》，第 109 页。

② Pradumna Rana and Xianbai Ji, *China's Belt and Road Initiative Impacts on Asia and Policy Agenda*, p. 103.



系中的合作行为被定义为“两个或多个理性行为体同时调整自身的行为方式以满足其他行为体的需要并使之符合共同利益”<sup>①</sup>。中日在海外基建领域合作行为的产生需要两个条件，一是双方存在着共同利益，二是对于两国来说，调整自身行为方式并使之满足其他行为体的需要是必要或可行的。

第一，中日两国在海外基建领域存在共同利益。有学者指出，中日两国在基建政策上具有相通性，具有致力于推动地区互联互通的共同目标。<sup>②</sup> 东南亚国家也希望日本政府认识到在建设成本竞争愈发激烈、开拓商机难度陡增以及投资对象国普遍存在政治与安全风险的现实情况下，日本企业单独开展业务存在明显的制约瓶颈。<sup>③</sup> 此外，中日两国在维护地区和平与发展、推动自由贸易等问题上也存在一定的共同利益基础，RCEP 等既有共同制度联系也使双方更容易协商第三方市场合作事宜。<sup>④</sup> 如果双方能够围绕海外基建展开进一步的合作，不仅有利于实现自身利益，更能促进地区共同利益的实现，推动东南亚地区和平与繁荣。

第二，对中国而言，“一带一路”倡议不设定任何参与门槛，中国始终希望同推动地区基础设施建设与互联互通的国家进行合作，决定中日之间是否能够展开合作的关键是日本的战略选择。当前日本选择在“印太战略”下与美国合作开展海外基建。这虽然能够借助日美合作增强一定的基建输出能力，但是日本也需要付出一定的代价。首先，日美间的非对称合作关系会逐渐侵蚀日本海外基建的战略自主性。日本对华基建竞争的重要动因是塑造有利于日本的“印太”秩序，然而当前的日本被捆绑在美国“印太战略”的战车上作为配合其战略实施的工具，其地区影响力不复以往。其次，美国海外基建政策的连续性问题将影响日美基建合作的竞争力。2021 年美国曾主导提出“重建更好世界”倡议（B3W），声称至 2035 年为发展中国家提供 40

---

① [美]詹姆斯·多尔蒂、小罗伯特·普法尔茨格拉夫：《争论中的国际关系理论》，阎学通等译，世界知识出版社 2013 年版，第 560 页。

② 刘姝：《亚洲命运共同体视域下中日第三方市场合作》，《国际论坛》2021 年第 5 期，第 115—116 页。

③ 赵天鹏：《从“普遍竞争”到“第三方市场合作”：中日湄公河次区域合作新动向》，《国际论坛》2020 年第 1 期，第 64 页。

④ 孙忆：《竞争者的合作：中日加强经济外交合作的原因与可能》，《日本学刊》2019 年第 4 期，第 56—64 页。

万亿美元投资；2022年又将其修改为PGII，预计投资额缩减为6000亿美元。虽然美国为发展中国家提供了基础设施投资承诺，但由于这些资金主要来源于私人资本，美国是否能够最终兑现其承诺仍难以确定。随着中国更加重视海外基建的质量与可持续性等因素，中日双方对于“优质基础设施投资”的理解在一定程度上可能达成更多共识。在这种情况下，与中国进行“一带一路”合作成为日本未来的一个可能选项。在维护“一带一路”倡议既有机制设计的情况下，中国对同日本展开海外基建合作的态度是开放的。

### （三）中国在东南亚基础设施建设形势展望

作为带动经济增长、缩小发展差距的关键引擎，基础设施在东南亚国家发展过程中具有难以替代的重要作用。“一带一路”建设已在东南亚取得了许多成就，并具有广阔发展前景。

当前，中国在东南亚的基建合作正处于一个挑战和机遇并存的时期。一方面，世界经济的衰退、大国竞争的加剧、新冠肺炎疫情的反复等因素为中国海外基建带来严峻挑战，特别是日美之间在基建领域内的合作愈发紧密，力图对“一带一路”倡议实施围堵，一定程度上阻碍了“一带一路”建设的推进。因此，妥善应对和管理大国基建竞争对于中国海外基建具有关键意义。另一方面，维持自身在基建输出能力上的优势地位是未来中国海外基建的发展关键。除了加强基建投资能力之外，继续稳固“一带一路”倡议在地区的合作基础也十分重要。2022年7月，习近平主席在北京同印尼总统佐科举行会谈，佐科对中国修建的雅万高铁项目作出高度评价，并承诺同中国深化合作，为中国—东盟关系发展作出积极努力。<sup>①</sup>作为2023年东盟轮值主席国，印尼展现出的积极合作态度为中国—东盟合作奠定了良好基础。中国—东盟战略合作伙伴关系为未来中国同东盟持续加强基础设施合作创造了有利条件。中国应继续以双边关系为基础，切实关注东道国的发展需求，投资更多绿色、优质、可持续的基础设施。在推动基础设施“硬联通”的同时，加强制度规则“软联通”，充分利用既有合作框架，扩展双边、多边基建投资合作，统筹地区发展与安全，稳步推进东南亚互联互通。

---

<sup>①</sup> 《习近平同印度尼西亚总统会谈》，央视网，2022年7月26日，<https://news.cctv.com/2022/07/26/ARTI7I3LQTIQqy5A6cXm3001220726.shtml>。

## 结 束 语

中国“一带一路”倡议下的海外基建投资既带动了东南亚的经济发展，也为维护地区和平与稳定作出了贡献，赢得了东南亚国家的普遍支持与欢迎。但在大国地区秩序竞争日益激烈的背景下，东南亚基建竞争的形势逐渐复杂化。如何从竞争中找到突破口，继续引领东南亚基建投资，成为未来中国海外基建面临的重要问题。在应对日本发起的基建竞争进程中，中国凭借自身强大的基建输出能力巩固了“一带一路”倡议在东南亚地区的优势基础，但也应寻求在竞争中积累经验。在东南亚复杂的基建竞争态势下，维持基建输出能力的相对优势对于“一带一路”倡议在东南亚和其他地区的发展同样具有重要意义。未来中国基建投资既要比“数量”更要比“质量”。一方面，应注重东南亚国家对于绿色基础设施的切实需求，大力推进可再生能源基础设施建设，加强生态保护技术研发投入，创新基础设施绿色融资模式。另一方面要大力推动东南亚数字基础设施建设，深化中国—东盟数字经济合作，弥合地区国家之间的数字鸿沟。通过数字基建投资，继续推动中国数字规则标准国际化，加快“一带一路”空间信息走廊建设，使中国空间基础设施服务更多发展中国家。在未来基建竞争中，基础设施对于地区安全治理目标的推动作用需要引起更多重视。中国应继续通过“一带一路”倡议下的基础设施投资加强同东南亚国家在非传统安全领域的合作，通过基础设施投资、技术援助和人员交流等方式，协助加强东南亚国家在应对紧急灾害和突发性公共卫生事件等问题领域中的安全能力建设，切实维护其发展安全。当今世界正面临百年未有之大变局，为东南亚提供更多优质基础设施、加强地区互联互通，既是中国推动南南合作、促进发展中国家经济发展的大国使命，也是实现中华民族伟大复兴的中国梦、构建人类命运共同体的重要内容。

[责任编辑：孙震海]