



Working Paper No. 202204

Apr. 14, 2022

本文已发表于《日本学刊》2022年第2期

黄继朝、陈兆源
chen-zy@cass.org.cn

竞争与差异化：日本对东南亚基础设施投资的策略选择

【内容提要】随着中国提出“一带一路”倡议、提升对涉外基础设施投资的支持力度,日本也调整了其对东南亚基础设施的投资策略,主要体现为更突出所谓“高质量叙事”、更注重公私伙伴关系、进一步加强对其主导的多边开发银行的利用。从产业组织理论的视角来看,日本在东南亚基础设施投资中的策略调整体现了差异化的竞争方式。中国在基础设施领域对更低成本项目的竞争优势,加上日本在该领域的比较优势和约束条件,构成了日本在东南亚基础设施投资上实施差异化竞争策略的重要动因。面对日本的这一策略调整,中国需继续巩固和挖掘自身的性价比优势,同时采取开放包容的合作策略以拓展中日务实合作,着力推动高质量共建“一带一路”取得新进展。

【关键词】 大国竞争；基础设施投资；差异化策略；东南亚；经济外交

* 黄继朝, 深圳大学社会科学学院特聘研究员、助理教授; 陈兆源, 中国社会科学院世界经济与政治研究所发展研究中心助理研究员。

“互联互通”是当今时代的重要议题，基础设施投资则是实现互联互通的必要条件。随着“一带一路”倡议的提出和推进，中国和日本在东南亚地区的基础设施投资竞争日益引发关注。根据亚洲开发银行（ADB）的基准估计，东南亚经济体在2016—2030年间共计需要2.76万亿美元的基础设施投资以保持当前的经济增长势头。2019年6月美国“惠誉解决方案”（Fitch Solutions）发布的数据显示，日本正在东南亚推进的基础设施项目共计240个，投资金额达3670亿美元，而中国有210个项目、投资2550亿美元。总的来看，中国作为后发的新兴大国，期望拓展自身在东南亚的影响力，并获得相应的经济和战略收益；长期经营东南亚的日本则期望维持其在东南亚基础设施投资中的主导地位，巩固甚至扩大影响力与既得利益；两国在东南亚的基础设施投资领域存在一定程度的竞争关系。在此情势下，有必要了解日本针对东南亚基础设施投资实施何种策略、是否有调整，以及为何进行调整。这是本文将要着力探讨的问题。

目前，有关日本对东南亚进行基础设施投资的既有研究文献主要分为两类。其一，在中日比较的语境下，整体探察日本对东南亚基础设施投资的基本脉络，如特点、动机和模式等。有学者总结了日本对东南亚基础设施进行投资的三种形式，即设备捐赠、官方援助及官商合作。抑或指出日本虽在国家经济实力、融资机构的融资能力上存在劣势，但在对东南亚的投资实践经验以及先进技术等方面具有显著优势。也有学者专门探讨了日本的海外投融资分营模式，即将发展性的官方援助与商业性的出口信贷分开经营。更多研究则讨论了日本加强对东南亚基础设施投资背后的中国因素，如认为日本加强在东南亚基础设施投资是与中国展开经济外交竞争的主要表现，或认为中国经济发展战略的调整、中国企业积极“走出去”等，都促使日本重新布局亚洲经济合作、逐渐明确在中国与东盟之间采取一种“跳板”战略。近年来，不少学者重点探讨了“一带一路”倡议作为日本加强对东南亚基础设施投资策略的直接动机，指出日本进一步强化基础设施出口战略是针对中国“一带一路”倡议的基础设施投资布局，试图论证日本加大对湄公河等地区的基础设施支持是旨在同“一带一路”倡议展开竞争、降低中国影响力并阻止中国扩大所谓“势力范围”。

其二，聚焦日本对东南亚基础设施某一具体领域实施投资的议题，其中“高质量基础设施伙伴关系”、亚洲开发银行、“公私伙伴关系”（PPP）、高铁项目等特定议题受到较多关注。首先，学者们对日本在东南亚基础设施投资具体执行层面的融资与风险问题表现出积极兴趣，如亚开行等多边开发银行（MDBs）对亚洲基础设施融资的作用、日本海外基础设施 PPP 事业的价值及其成功原因。其次，不少学者尤其关注高质量基础设施伙伴关系、高铁项目投资等议题。他们或是讨论日本高质量基础设施伙伴关系的主要内容、推进进度、动机及其局限性，或是关注近年来日本在东南亚高铁投资的政治化问题，或是试图论证高质量基础设施投资与高质量发展间的关系。

整体来看，既有研究取得了一定成果，但存在两方面可拓展的空间。一方面，对日本在东南亚基础设施投资的专门剖析仍显不足，尤其缺乏对日本近年来在东南亚基础设施投资的新特征进行的系统考察。另一方面，也更为关键的是，尽管多数学者都承认日本近年来加大对东南亚基础设施投资存在“针对中国”尤其是应对“一带一路”的考量，但对来自中国竞争的认知如何影响日本调整其基础设施投资策略的具体理论机制有待进一步挖掘。鉴于此，本文可能的贡献体现在：一是系统概括日本对东南亚基础设施投资策略调整的新特征，即更突出高质量叙事、更注重 PPP 以及更强调对其所主导的多边开发银行的利用；二是借鉴产业组织理论中的“产品差异化”模型对日本这一策略调整提供一种基于形式模型的新解释，以拓展和深化对日本在东南亚基础设施投资策略变化及其背后动因的认识。之所以选择东南亚作为主要研究对象，一方面是考虑到“一带一路”倡议提出后，中日在东南亚地区的基建投资竞争态势格外突出；另一方面则是因为日本长期将东南亚作为其对外基础设施投资的重点区域，相关策略调整虽然在非洲、拉美等地区亦有体现，但在东南亚表现得更为鲜明和典型。

一、日本对东南亚基础设施投资的发展演进

日本对东南亚基础设施投资发端于 20 世纪 60 年代，伴随战后日本政府对东南亚国家的政府开发援助（ODA）而兴起，一段时期内主要依靠财政支持展开。

70年代以后，日本加大了对东南亚国家的政府援助，1975年超过美国成为对东南亚国家提供 ODA 资金最多的国家，并持续至今。2013年，正值日本—东盟友好合作 40 周年，日本对东盟国家的 ODA 支出达到 85 亿美元；2018年，日本为东盟提供了约 30 亿美元的 ODA 资金，仍占日本对外 ODA 支出的 22%。与此同时，基础设施投资在日本 ODA 支出中长期占据重要地位，经济基础设施（及服务）与社会基础设施（及服务）投入资金的总和通常占日本 ODA 资金的 60% 以上，其中 2017 年为 65.1%。图 1 展示了 2005—2019 年 15 年间日本对东南亚主要国家基础设施投资占日本对该国 ODA 支出的比重，平均超过 70%，泰国、马来西亚的这一占比更是超过 90%。简言之，日本对东南亚国家的 ODA 支出大部分被用于基础设施投资。图 2 统计了 2005—2019 年 15 年间日本通过 ODA 对东南亚主要国家进行基础设施投资的概况，越南、印度尼西亚与菲律宾占据了日本对东南亚国家基础设施投资的前三位，投资额分别为 158.96 亿、88.32 亿与 87.23 亿美元。

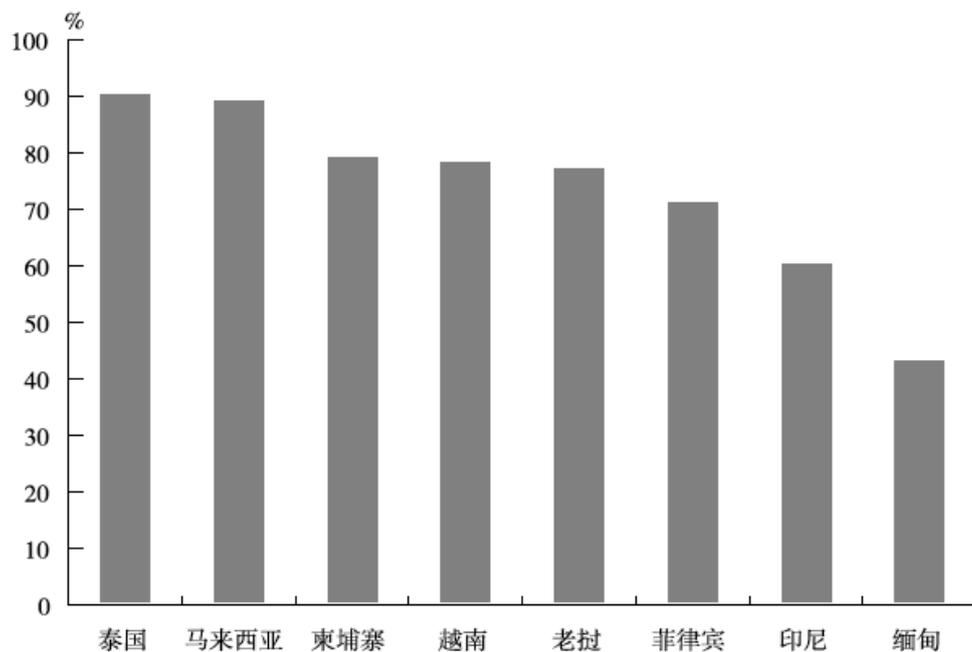


图 1 日本对东南亚主要国家基础设施投资占对该国 ODA 支出的比重

资料来源：笔者依据 OECD 相关数据制图，参见“经济合作与发展组织发展援助委员会数据库”，[https://stats.oecd.org/qwids/\[2021-10-25\]](https://stats.oecd.org/qwids/[2021-10-25])。

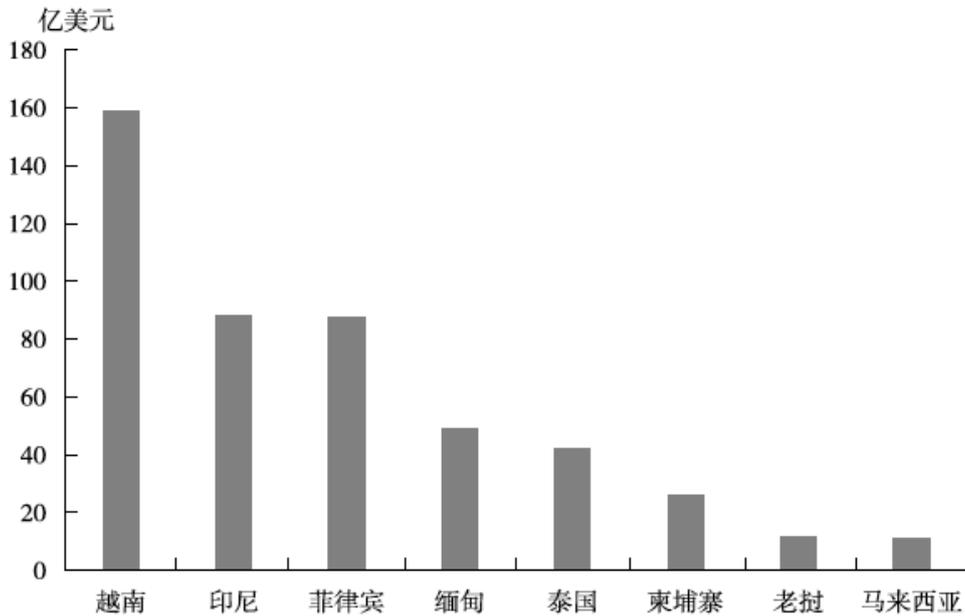


图2 日本对东南亚主要国家的基础设施投资额

资料来源：笔者依据 OECD 相关数据制图，参见“经济合作与发展组织发展援助委员会数据库”，<https://stats.oecd.org/qwids/>[2021-10-25]。

日本对东南亚基础设施投资在日本对外战略中扮演着重要角色。在经贸领域，日本与东盟互为重要贸易伙伴。日本在 2008 年前一直是东盟最大贸易伙伴，之后也长期是仅次于中国的东盟第二大贸易伙伴。2019 年，日本对东南亚贸易总额高达 23.3 万亿日元，占日本对外贸易额的 15%，东盟作为日本第三大贸易伙伴，仅次于中国与美国。另有数据显示，截至 2019 年，已有超过 1.2 万家日本企业进入东南亚国家，在当地形成了一定程度的产业聚集与供应链。同时，东南亚长期是日本主要的能源供应基地，对于日本的能源安全保障具有重要价值。就地理位置而言，东南亚还是日本海上交通的进出要道，对日本的海上安全意义重大。鉴于此，日本通过在东南亚投资基础设施，保障与促进东南亚地区内外的人流、物流以及城市建设的完善畅通，有效推动了日本在东南亚的贸易投资、市场扩张、供应链构建以及能源与海上安全。截至 2020 年，日本推动的“陆海空走廊联结性规划”已投资约 2 万亿日元，涵盖缅甸、越南、柬埔寨等东南亚七个国家的 30 余个交通基础设施项目。这些项目显著改善了东南亚地区的交通网络，强化了地区联结性，为日本企业及产业的进入与本土化发展提供了重要支持。此外，



日本的基础设施投资对于促进东南亚国家的经济社会发展也具有重要价值。随着东盟国家城市化的快速发展，东南亚对基础设施的需求日益突显。根据亚开行的基准估计，东南亚经济体在 2016—2030 年间对基础设施投资的需求为平均每年 1840 亿美元。而按照日本官方推测，2016—2030 年的 15 年间，东南亚总共需要 22.6 万亿美元的投资。

由于主要依靠 ODA 资金，日本早期对东南亚的基础设施投资大多是在政府开发援助的战略框架下推进实施的。2009 年，日本出台《新增长战略》，逐渐明确了以海外基础设施投资提振国内经济的新国策，旨在“战略性地利用日本在亚洲基础设施等领域的综合优势来推动国内经济增长”。此后，日本政府围绕对外基础设施投资陆续出台了一系列专门的行动计划，基于投资经验、产业互补以及地缘经济等因素，对东南亚的基础设施投资一直是日本政府规划基础设施海外投资行动战略的重点方向。

在 2011 年“东盟—日本峰会”上，因应东盟国家通过的《东盟互联计划》，日本发布了具体的《支持东盟互联愿景规划》，其中着重强调通过支持道路、桥梁、港口等发展来构建东西生命线、南部经济走廊以及海上东南亚经济走廊。2013 年 3 月，日本政府设立由内阁官房长官担任议长、内阁要员参与的“经济协作基础设施战略会议”（简称“经协会议”），作为统筹与推进海外基础设施投资战略的核心机构。2013 年 5 月第四次“经协会议”制定了初版《基础设施系统出口战略》，提出日本企业基础设施出口订单要从 2010 年的 10 万亿日元增加至 2020 年的 30 万亿日元的战略目标；同时还强调东南亚是日本基础设施海外扩张中“绝对不能失去，也绝对不能失败的市场”，主张推进和加强东南亚物流、人流联通的基础设施系统，特别是支持与日本企业供应链高度关联的“东西/南部经济走廊”“东南亚防灾网络构想”“东南亚智能网络构想”等相关基础设施的发展。在此之后，每年的“经协会议”都会根据形势变化出台新的修订版《基础设施系统出口战略》，而东南亚一直都是该战略的重点施行地区。2015 年，安倍政府高调启动“高质量基础设施伙伴关系计划”，提出未来五年内要向东南亚、西南亚以及中亚等亚洲地



区提供 1100 亿美元的高质量基础设施投资。2015 年 11 月，安倍在“东盟商务与投资峰会”上的演讲专门突出了“高质量伙伴关系”的内容，强调日本一贯追求“经济性卓越、与环境相包容、极限追求节能、使用寿命长久”等“高质量”优势，宣称日本将不吝与东盟国家分享自己拥有的技术、经验以及“日本制造”的可靠性，在亚洲共同推广高质量基础设施。2016 年 7 月，第九次“日本—湄公河外长会议”发布了《日湄联结行动计划》，强调在湄公河区域进一步推进基础设施整备，并通过加强制度和人的联结充分激活物理联结的作用，使经济增长惠及整个区域。2016 年 11 月，安倍在会见昂山素季时就“日缅合作计划”与缅方达成共识，寄望通过公私联合的方式在五年内投入 8000 亿日元，支持缅甸的农业与农村基础设施发展、产业发展以及城乡交通基础设施整备等项目。2018 年 10 月，第 10 次“日本—湄公河领导人会议”通过了《促进日湄合作东京战略 2018》，表示将继续加强各方在基础设施互联互通、人员交流与人力资源培训、环保与可持续发展等三大支柱领域的合作。该战略专门强调了加强能源基础设施联结的重要性，并基于促进基础设施整备与官民联合的可能性与重要性的认识欢迎私营企业加入。

二、日本对东南亚基础设施投资策略的新特征

自 20 世纪 70 年代起，日本通过数十年实践在东南亚基础设施投资领域积累了丰富经验，也取得了不俗成效。进入 21 世纪第二个十年，尤其是《基础设施系统出口战略》出台后，日本对东南亚基础设施投资呈现新一轮增长态势。自 2013 年开始，日本政府明显加强了对基础设施海外投资的顶层战略设计。当年，日本政府设立“经济协作基础设施战略会议”作为推进基础设施海外发展的专门机构，并定期修订《基础设施系统出口战略》。2015 年 5 月，安倍宣布构建“高质量基础设施伙伴关系”，之后此战略成为日本对外实施基础设施投资的核心内容。2015 年 11 月与 2016 年 5 月，日本政府相继通过了《高质量基础设施伙伴关系的跟进细则》与《高质量基础设施伙伴关系扩大倡议》，进一步完善了推动高质量基础设施投资的行动规划。

整体而言，2013 年以来，在一系列政府战略安排——特别是“高质量基础设

施伙伴关系计划”——的统筹规划下，日本对东南亚的基础设施投资逐步呈现出三大新特征：突出高质量叙事、更注重公私伙伴关系，以及更强调对日本所主导的多边开发银行的利用。

（一）突出高质量叙事

对于“高质量基础设施投资”，尚不存在明确且统一的定义。日本政府 2015 年发布的“事例集”中认为高质量基础设施投资包括五大要素：一是通过公私伙伴关系动员资金；二是与经济发展战略具有整合性；三是考虑环境与社会；四是确保基础设施的经济性、包容性、安全性、可持续性、便利性等特征；五是对当地社会和经济做贡献。结合具体实践，日本对东南亚基础设施投资突出高质量叙事主要包括三层含义。

一是强调基础设施本身的高质量。这里的高质量主要针对“硬基础设施”而言，包括道路、桥梁、港口、能源管道、通信设备等关乎国民福利与经济公共设施的，高质量指这些设施在物理层面的便利舒适性、经济耐用性及安全性等方面都具备优质表现。日本常对外宣传其修建基础设施虽然花费不菲，但具有便利耐用、经济安全等特性，因而物超所值。具体案例包括：基于技术、经验等优势，日本企业在雅加达城市地铁项目第一阶段（南北线）施工中采用泥浆压力屏蔽法，最大限度减少了对地面的影响；日本投资 432.52 亿日元负责马尼拉首都圈旅客输送系统的扩建，后者最初从其他国家引进列车，出现故障后引入日本列车，并在调配中利用了高效率的逆变器等技术，起到了较好效果。

二是强调对基础设施投资的高质量。对经济增长的贡献程度是测量基础设施投资质量的核心指标，日本致力于使东南亚国家信服高质量基础设施有助于解决其经济高质量增长面临的三大难题。首先是应对资金缺乏。高质量基础设施投资重视使用周期成本、发展公私伙伴关系等要素，以增强投资效果、提高资金使用效率，进而动员更多资金加入。2019 年“二十国集团（G20）大阪峰会”通过的《G20 高质量基础设施投资原则》便强调要将成本—收益分析运用于基础设施项目的整个生命周期，以解决超成本问题。□其次是应对就业不足。高质量基础设施投资

积极提倡雇用当地员工，提供就业机会，这将有效解决可能影响社会安定的就业问题。据称，2019年印尼爪哇1号发电站在建设过程中为当地创造了4800个就业岗位，电站开始运转后又雇用了125人。特别值得提及的是，在亚开行的监督下，日本的基础设施投资项目尽量扩大对女性员工的雇用，为女性开展技能培训与生活自立教育，以改善当地女性生活。最后是应对技术落后。高质量基础设施投资特别注重技术转移及当地人才培育等要素，将促进当地技术进步作为重要目标。在越南河内内排国际机场第二航站楼建设项目中，日本外务省、国土交通省、新关西机场以及成田机场等联合起来为加油系统与机场运营系统提供全面技术支持，并通过派遣专家长期指导及赴日研修等方式大力培养当地技术人才。

三是强调全球可持续发展议程语境下的高质量。日本对基础设施的高质量叙事还包括追求发展的包容性、可持续性和韧性。包容性指发展果实惠及社会整体；可持续性指发展应同社会与环境和谐共处；韧性指发展过程中能抵御经济危机、自然灾害和其他冲击。2019年4月，亚开行联合日本国际协力机构（JICA）共同出资支持爪哇1号发电站项目，建设印尼最大的复合循环发电站。该项目依托日本三菱日立电力系统的燃气轮机联合循环发电设备，能够将发电效率提升到64%，同时减少50%的二氧化碳排放，有效节约能源并为缓解气候变化问题做贡献。

（二）推进公私伙伴关系发展

基础设施建设由于规模大、周期长、风险高等特点，主要依靠政府的公共投资。但是，面对世界范围内巨大的基础设施需求，过度依赖公共投资难以满足。因此，20世纪80年代以来，世界银行与一些发达国家开始积极推动官民联合的公私伙伴关系，引导私营部门进入公共部门主导的基础设施项目，让私营部门在项目规划、实施、资金调配等过程中积极发挥作用并分担部分风险。

对日本来说，PPP一直是其扩充海外基础设施投资财源的重要手段，也是日本推进其东南亚基础设施投资的主要策略。在2013年《基础设施系统出口战略》出台后，日本政府就将发展PPP确立为推动基础设施出口的基本战略，明确表示

依靠 PPP 推动东南亚基础设施发展代表着主流倾向。第七次“经协会议”专门指出，支持东南亚联通有赖于充分利用能调动民间资本的 PPP 模式，而要发展大量的 PPP 基础设施项目，则亟须完善东南亚的 PPP 机制。启动“高质量基础设施伙伴关系计划”以来，PPP 更是成为日本推动高质量基础设施投资的关键着力点。对东南亚基础设施投资中，日本政府实施 PPP 战略的实际举措包括三类。

一是有效利用 JICA 日元借款、海外投融资以及日本出口和投资保险(NEXI)等手段提供公共金融支持，提升 PPP 项目的风险承担能力，确保项目运作的稳定性与可持续性。日本利用日元借款支持 PPP 主要有“股权支持融资”(equity back finance)与“可行性缺口补助”(viability gap funding)两种方案，两者都通过特别的日元借款方式为 PPP 基础设施项目实施企业的成立或运营提供资金支持与保证。在缅甸仰光迪拉瓦经济特区开发项目中，首先由 JICA 海外投融资联合三菱、丸红等日本企业以及缅甸政府、企业共同出资组建项目实施企业进行开发运营，然后由 NEXI 为日本企业的出资部分提供保险，最后再由 JICA 提供日元借款用于项目周边的基础设施整修。

二是积极改进与完善 PPP 相关的体制环境。PPP 基础设施项目从设计实施到运营维护均关涉诸多法规、制度和金融机构等，构成了 PPP 项目的体制环境，并直接影响 PPP 项目的成本、收益与风险。体制环境的不完善及其背后的政府能力不足，亦被视为 PPP 基础设施项目在东南亚进展缓慢的主要原因。因此，日本政府自 2014 年起实施支持东南亚 PPP 基础设施制度框架建构与执行能力强化计划。制度框架建构包括制定东南亚各国适用的 PPP 指南与推动双边政策对话，如通过东亚和东南亚研究中心制订 PPP 指南，基于国际标准提供私营企业参与 PPP 项目的规范等；执行能力强化则主要是加强 PPP 事业推进机构的能力，如 JICA 在印尼和菲律宾通过 ODA 技术合作强化当地政府 PPP 项目执行能力。

三是积极开展协调融资，动员更多民间资本参与。为更好激活私营资本、推进在东南亚的基础设施 PPP 事业，日本政府还通过日本国际协力银行(JBIC)等机构运用多样化金融手段，联合民间金融机构、亚开行等开展广泛的协调融资，



以导入更多私营资本。作为东南亚最大的火力发电项目，日本电子、伊藤忠联合印尼企业开发的印尼爪哇煤炭火力发电站项目是协调融资的典型事例。该项目总投资预计达 40 亿美元，其中 JBIC 提供了约 34 亿美元的协调融资；协调融资中，约 21 亿美元由 JBIC 直接出资，其余部分则由三井住友银行、三菱东京 UFJ 银行等民间银行联合出资，并由 JBIC 做政治风险担保。从金融层面看，协调融资已成为日本政府支持东南亚基础设施 PPP 事业不可或缺的常用手段。

（三）积极利用主导的多边开发银行

多边开发银行一般由两个或多个参与国政府根据国际条约出资成立并运营，依据出资额分配决议权，主要通过出资本金与筹款设立的基金为政府机构的社会发展事业提供低息贷款与无偿资金捐助。由于基础设施建设多存在巨大资金缺口，多边开发银行一直在发展中国家基础设施投资中扮演着重要的补充角色。20 世纪 70 年代以来，日本始终将其占据主导地位的亚开行作为对东南亚基础设施投资的重要平台与工具，其诸多投资项目都离不开亚开行的贷款、融资、无偿捐助与技术合作等。2012 年，亚开行与东盟联合设立了“东盟基础设施基金”（AIF），专门用于支持东南亚地区的基础设施建设。2013 年后，日本在自身资金有限的情况下明显加强了对亚开行作用的挖掘，积极利用亚开行增强日本对东南亚基础设施投资的竞争力。2014 年亚开行对东南亚地区的全部投融资承诺额尚只有 23.56 亿美元，2015 年即达到 44.09 亿美元，2020 年更增至 116.29 亿美元。

为充分利用亚开行的投融资功能，日本推动了一系列亚开行改革举措。一是整合完善亚开行内部基础设施基金。2017 年 1 月，日本推动完成了“亚洲发展基金”（ADF）与自有资金（OCR）的整合，整合后亚开行的自有资本额从原先的 172 亿美元增至 480 亿美元。二是加强扩大与政府协调融资。2016 年 3 月，由 JICA 出资在亚开行内设立“亚太地区民间基础设施信托基金”（LEAP），计划五年内为高质量、PPP 等民间基础设施项目提供 15 亿美元的投融资。到 2018 年末，该基金已筹款 7.62 亿美元。同时，JICA 还与亚开行联合制订了长期支持计



划，在技术合作与融资方面通力合作，预计将在未来五年内为日本政府的高质量基础设施建设项目合力融资 100 亿美元。三是强化支持官民协作与民间融资。早在 2014 年 9 月，亚开行就设立了“公私合作办公室”（OPPP）。2016 年 1 月，日本领衔并联合加拿大、澳大利亚在亚开行内设立了“亚太 PPP 项目准备基金”（AP3F），其主要目标便是帮助私营部门参与准备和组织基础设施项目，在亚太地区推广 PPP 模式。四是促进资金调拨制度的高效化改革。具体措施包括简化规定、原则等手续，重新评定投标手续费的上限，向当地事务所、当地部门下放权限，缩短立项所需要的时间等。

亚开行于 2017 年 1 月向住友商事与印尼最高能源公司等合作开发的穆瓦拉拉坡地热电站项目提供 1.09 亿美元的融资支持，其中 7000 万美元是亚开行的自有资金，2000 万美元来自亚开行民间部门事务局运营的“亚太地区民间基础设施信托基金”，还有 1900 万美元则由“清洁技术基金”（CTF）拨款。另外，JBIC 与瑞穗、三井住友等民间银行也参与了该项目的融资。整体来看，基于自身资金的有限性，2015 年以来日本加强与亚开行在对东南亚基础设施投资领域的合作，其核心考量在于利用多边金融组织的开放性、专业性等优势特征，撬动更多民间与外部资本参与，扩大投融资的规模，并推进基础设施投资的高质高效，重点解决资金不足、效率不高等问题。

三、日本对东南亚基础设施投资策略调整的新解释：

基于产业组织理论的视角

前述概括了 2013 年以来日本在东南亚基础设施投资领域的策略调整，主要包括三方面内容：更突出高质量叙事、更注重公私伙伴关系、更强调对其所主导的多边开发银行的利用。关于日本对东南亚基础设施投资策略调整的原因，一些学者从中日竞争角度展开了一定探讨。既有研究认为，中国与日本同为东亚大国，均具备成为地区主导国的能力、潜力和意愿，但由于共同主导难以实现，中日不可避免地争取伙伴关系等方面形成竞争态势。在东南亚基础设施投资领域，近

年来中日两国间的直接竞争日渐激烈，主要表现在高铁等基建投资领域。2015年，安倍政府提出构建“高质量基础设施伙伴关系”，主要是着眼于在基础设施投资领域应对“一带一路”倡议，与中国争夺该领域主导权。为制衡“一带一路”倡议，日本在亚洲基础设施投资方面采取了积极行动，计划通过推进“高质量基础设施投资”的国际标准，取得比“一带一路”倡议更有效的成果。日本希望以“高质量”基础设施来框定对中国“低成本”基础设施的比较优势。综合来看，既有研究大都承认日本近年来对东南亚基础设施投资策略调整背后存在明显的“中国动因”，但对于中国因素如何影响日本调整其基础设施投资策略的具体理论机制有待进一步挖掘。

本文认为，日本对东南亚基础设施投资的策略调整采取的是一种差异化战略（differentiation strategy），即有意识地与中国相区分。此处借鉴产业组织理论中的“产品差异化模型”，试图提供一种基于形式模型的新解释。本文将日本和中国视为向东南亚地区提供基础设施产品的两个企业（或者说厂商）。在国际关系理论中，并不缺乏将国家类比为企业的传统，如肯尼斯·华尔兹（Kenneth N. Waltz）在其结构现实主义经典作品中，便将国家类比为企业，将两极体系中作为“极”的国家类比为经济学中的垄断厂商。近年来，杨原、陈兆源等也从将国家类比为企业的做法中提出了一些理论机制。

作为一种经济学理论，爱德华·张伯伦（Edward Chamberlin）在其1933年关于垄断竞争的开创性著作《垄断竞争理论》中提到了差异化理论。迈克尔·波特（Michael Porter）则在其1980年初次出版的著作《竞争战略》中将差异化策略作为企业或产品竞争理论的重要组成部分加以一般化，产生了深远影响。但是，将差异化策略应用于对国际政治经济学议题的解释尚不多见。有学者利用差异化策略解释了中国和美国对亚太经济一体化中不同法律化水平的偏好差异。而讨论中国和日本在东南亚的经济竞争时，部分既有研究已注意到两国的策略存在差异，但多停留在对“差异”的字面理解上，尚未从产业组织理论这一学术脉络中推导差异化的表现及其背后的理论机制。在本文中，笔者将主要借鉴波特的相关理论框

架对“差异化策略”进行阐述，并将其与形式模型及分析性叙述相结合，运用差异化理论解释中国和日本围绕对外投资的策略选择。

（一）竞争：日本政策调整的动机解释

企业之所以需要采取战略，是因为要应对市场上的竞争对手。如同企业一样，一国在处理具体的对外经济事务时，如本文所研究的海外基础设施投资，也需要制定其“基本战略”。制定基本战略的根本逻辑是：竞争优势是所有战略的核心，为获得竞争优势企业要做出选择。在基础设施领域，日本在东南亚很长时间内没有遇到竞争对手，随着近年来中国更加积极地在东南亚开展基础设施投资，日本需要重新思考应对策略。

在巨额政府开发援助的支持下，日本在 20 世纪 70 年代末便确立了在东南亚基础设施投资领域的主导地位。作为此领域的“在位者”，日本甚至超越了美国，长期以来其面临的竞争压力不大，因而对投资策略进行调整的动力明显不足。进入 21 世纪，为提振日本经济、适应国际基础设施投资新形势，日本也曾对其东南亚基础设施投资策略做出一定调整，如 2009 年《新增长战略》中就有相关计划，但调整力度与进度相当有限。直到中国政府提出并实施“一带一路”倡议后，日本明显加快了对东南亚基础设施投资的策略调整。

2015 年 3 月中国政府发布“一带一路”倡议，5 月安倍就宣布构建“高质量基础设施伙伴关系”，计划在未来五年向亚洲地区增加 1100 亿美元的基础设施投资。这一资金额度刚好超过“亚洲基础设施投资银行”（简称“亚投行”）注册的 1000 亿美元，故日本此举被普遍解读为对抗中国“一带一路”倡议的政策措施。也有学者认为日本的上述做法是对中国在欧亚推进“一带一路”的直接回应，日本主导的亚开行将其对外贷款额从 2015 年的 269 亿美元增加至 2016 年的 315 亿美元即为明证。随着中国“一带一路”倡议在东南亚的快速推进，日本也在东南亚地区大力践行“高质量基础设施伙伴关系计划”，从高质量叙事、公私伙伴关系与多边开发银行等方面着力调整其基础设施投资策略。

整体来看，2015 年之前，日本在东南亚基础设施投资领域长期“一家独大”，

感受到的竞争压力并不突出，因而其调整策略的动力与决心也不突出；但面对“一带一路”倡议提出后中国在东南亚基础设施投资领域的活跃表现，日本感知到的竞争压力大幅提升，因而开始着力调整策略以确保竞争优势。简言之，“一带一路”的提出对日本调整其东南亚基础设施投资计划产生了“催化剂”效用，或者说中国对于东南亚基础设施市场的踊跃进入是刺激日本积极调整策略的重要动因或动力。美国“惠誉解决方案”截至 2019 年 6 月的数据显示，日本在东南亚六个主要经济体（印度尼西亚、马来西亚、菲律宾、新加坡、泰国和越南）中参与的待建基础设施项目总价值为 3670 亿美元，而中国的这一数字为 2550 亿美元，已接近日本的 70%，而且中国在印度尼西亚、新加坡、泰国、马来西亚的基建项目价值总额均超过了日本。因应来自中国的竞争，日本推出“高质量基础设施伙伴关系计划”，力图维护日本的优势地位。从具体领域来看，交通是日本加强与中国竞争的主战场。在印度尼西亚、泰国与马来西亚的高铁项目上，日本都与中国展开了激烈争夺。在印尼“雅加达—万隆”高铁项目中，前期大量的可行性研究以及作为印尼第二大投资国等因素使日本在争取该项目时相比其他国家处于绝对优势地位，这也导致志在必得的日本在与印尼政府的初期交涉中不肯妥协；但 2015 年 4 月中国加入竞争后，感受到竞争压力的日本政府随即在 7 月和 8 月接连派特使访问印尼，提出缩短工期、下调贷款利率、降低贷款主权担保比例等优厚条件。据此可看出，日本策略转变背后存在强烈的与中国竞争的动机。此外，区域互联互通也是日本与中国竞争的重点方向。2015 年以来，日本政府先后与东南亚国家签订并实施了《促进日湄合作新东京战略 2015》《促进日湄合作东京战略 2018》《日本—东盟联结性倡议》等联合计划。从地缘政治来看，日本政治家明确有意以东西走向为主的“陆海空走廊”与中国联结东南亚的南北走廊相抗衡。近年来日本还加强对作为“东西经济走廊联通计划”关键节点的缅甸的投资支持，力图遏制中国—东盟铁路网建设的影响力。

（二）差异化：日本基本战略的选择逻辑

竞争优势是所有战略的核心。根据波特的企业竞争理论，竞争的基本战略可

分为三种，即总成本领先战略、差异化战略以及集中战略，其中集中战略又可进一步细分为成本集中战略和差异化集中战略（参见表 1）。所以在类型学意义上，成本领先战略和差异化战略更为基本，也更具一般性。试图实施基本竞争战略的企业，若无法明确究竟使用哪一个战略，就会面临“进退两难”的局面，这样的企业难以建立竞争优势。

表 1 三种基本竞争策略

		竞争优势	
		成本较低	差异化
竞争范围	广泛的目标	成本领先战略 (1)	差异化战略 (2)
	狭义的目标	成本集中战略 (3A)	差异化集中战略 (3B)

资料来源：笔者根据迈克尔·波特的企业竞争理论制表，参见迈克尔·波特：《竞争优势》，陈丽芳译，北京：中信出版社，2014年，第10页，“图1-3”。

当日本将中国视为在基础设施投资领域的竞争对手时，选择成本领先型战略是不明智的。因为中国进行海外基础设施投资的企业主体多为国有企业，享受预算软约束和低息贷款等优惠措施，加之两国发展阶段不同，使得日本企业无法在成本价格上与中国竞争，故日本更倾向于选择差异化战略。

具体而言，日本选择的差异化战略为纵向差异化（vertical differentiation）。所谓“产品差异化”，可分为横向差异化和纵向差异化两类。横向差异化指的是由于需求方的偏好不同，对产品的特征评价也不同，如不同消费者对不同巧克力口味有着不同偏好，有的喜欢偏甜的，而有些喜欢偏苦的；纵向差异化则指的是所有消费者都偏好某一种特定的产品，如在其他条件相同的情况下，绝大部分消费者都会认为一个产品的质量越高越好。在产业组织理论中，垄断厂商可以通过纵向差异化来分割市场，从而增加利润。在本文的研究案例中，消费者是东南亚各国，其所需要的商品是基础设施，日本和中国则是为东南亚各国提供基础设施的厂商，并且两个厂商之间具有一定的竞争性。就基础设施这种商品而言，绝大多数国家或许都会认为质量较高的基础设施要优于质量较低的基础设施，但由于购买者可以支付的价格不同，最后有的购买者会选择质量相对较高的基础设施，而

有的购买者会选择质量相对较低但价格相对便宜的基础设施。接下来通过一个简单的形式模型来论证为何日本会选择所谓“高质量”基础设施的纵向差异化战略。

假设每个消费者可以选择购买一个单位的产品，产品的质量为 s ，价格为 p ，如果消费者购买产品，则其效用函数表示为 $U = \theta s - p$ ；如果不购买，则 $U = 0$ 。 θ 是一个随机变量，代表消费者的偏好，我们假设 θ 的密度函数为 $f(\theta)$ ，并且满足 $F(0) = 0$ ， $F(+\infty) = 1$ ，则 $F(\theta^*)$ 代表消费者中 $\theta \leq \theta^*$ 的比例。

我们要研究的问题是消费者是否选择购买该产品，因此可以等价地将其效用函数表示成：

$$U = \begin{cases} s - (1/\theta) p & \text{如果购买一个单位的质量为 } s \text{、价格为 } p \text{ 的商品} \\ 0 & \text{如果不购买} \end{cases}$$

这表示所有消费者从消费该产品中得到的效用均为 s ，但是由于他们的收入不同，因而他们有不同的收入和质量的边际替代率 $1/\theta$ ，较富裕的消费者（ θ 比较大）“收入的边际效用”较低（ $1/\theta$ 较小）。

下面我们来推导需求函数。如果只有一个质量选择 s 和单一价格 p ，需求就等于人群中满足 $\theta s \geq p$ 即 $\theta \geq p/s$ 的消费者的数量。如果消费者的总数为 N ，则对该产品的需求为：

$$D(p) = N [1 - F(p/s)]$$

如果厂商进行产品差异化，提供两种质量的产品 s_1 和 s_2 ，其价格分别为 p_1 和 p_2 ，并且满足 $s_1 < s_2$ ， $p_1 < p_2$ 。

第一种情况，如果高质量产品的“质量价格比”高于低质量产品，即：

$$s_2/p_2 \geq s_1/p_1$$

那么消费者购买产品的时候，是不会选择低质量产品的，因为购买高质量产品所得到的消费者剩余较大。这是因为：

如果 $\theta s_1 \geq p_1$, 那么 $\theta s_1/p_1 \geq 1$, 从而有:

$$\begin{aligned} (\theta s_2 - p_2) - (\theta s_1 - p_1) &= p_2 (\theta s_2/p_2 - 1) - p_1 (\theta s_1/p_1 - 1) \\ &\geq (p_2 - p_1) (\theta s_1/p_1 - 1) \geq 0 \end{aligned}$$

即:

$$\theta s_2 - p_2 \geq \theta s_1 - p_1$$

因此, 对高质量产品的需求为:

$$D_2 (p_1, p_2) = N [1 - F (p_2/s_2)]$$

而对低质量产品的需求为 $D_1 (p_1, p_2) = 0$ 。

第二种情况, 如果高质量产品的“质量价格比”低于低质量产品, 即:

$$s_2/p_2 < s_1/p_1$$

令:

$$\hat{\theta} \equiv (p_2 - p_1)/(s_2 - s_1)$$

由于:

$$\theta s_2 - p_2 \geq \theta s_1 - p_1 \Leftrightarrow \theta \geq \hat{\theta}$$

因此 $\theta \geq \hat{\theta}$ 的消费者将选择高质量产品, 而满足 $\hat{\theta} \geq \theta \geq p_1/s_1$ 的消费者将购买低质量产品, $\theta < p_1/s_1$ 的消费者则不购买任何一种产品。

对于高质量产品的需求为:

$$D_2 (p_1, p_2) = N [1 - F ((p_2 - p_1) / (s_2 - s_1))]]$$

对于低质量产品的需求为:

$$D_1 (p_1, p_2) = N [1 - F ((p_2 - p_1) / (s_2 - s_1)) - F (p_1/s_1)]$$

可以看出，实施纵向差异化战略的厂商，其获得竞争优势的关键在于提高“质量价格比”，即提高 s/p 。在理想情况下，应该一方面提高质量，另一方面降低价格。由于日本可利用资金的成本高于中国，在进一步降低价格方面的操作空间有限，故其采取差异化策略的核心为提高质量。2015年，安倍政府确立了“高质量基础设施伙伴关系计划”作为维持东南亚基础设施投资优势的关键举措，旨在凸显日本在技术、质量上的竞争优势，从而制衡“一带一路”倡议与亚投行为中国带来的融资优势。在2015年5月的“亚洲的未来”晚餐会以及11月的“东盟商务与投资峰会”上，安倍两次公开发表了关于构建“高质量基础设施伙伴关系”的重要演讲，从中可以明显感受到他在极力说明日本的“高质量”策略与中国在亚洲尤其是东南亚地区的做法及影响有很大差异。比如提到“买便宜货就是浪费钱”、“追求单纯的销量所带来的‘眼前利益’不是日本的做法”等，无疑带有影射批评中国投资者的意图。通过“高质量基础设施伙伴关系计划”，日本希望传递给合作伙伴如下信号，即虽然日本的基础设施相比其他替代者价格更高，但它的质量与标准值得相应的价格。其中没有明说的“其他替代者”就是指中国。实际上，以高质量叙事为核心的基础设施投资策略已经被认为是日本当前最重要的经济外交战略之一，日本力图以此在激烈的国际竞争中通过谋求差异化来维持竞争力。第26次“经协会议”报告中甚至明确指出，以中国作为参照对象，日本对东南亚基础设施投资的强项在于安全性、信赖性、效率以及技术等方面的优势，因而要通过进一步发挥优势，谋求与竞争国的差异化。

（三）日本实施纵向差异化策略的具体操作

通过上述形式模型，可以较好地解释日本为何会实施差异化策略，并且有助于理解日本为何会选择差异化策略中的纵向差异化策略，且尤为注重强调其基础设施投资的“高质量”属性。接下来将进一步讨论日本实施纵向差异化策略的具体操作，以解释其策略调整中对高质量叙事、公私伙伴关系和多边开发银行的重视。

正如波特所指出的，差异化策略普遍成本较高。企业不是简单地为买方提供低价产品，而是提供有价值的独特产品和服务以满足买方需求，将自己和竞争对

手区分开来。具体而言，为了保障差异化策略的有效性，日本在实施纵向差异化策略时需要重点考虑三方面的问题，这三点考量也较好对应了日本对东南亚基础设施投资策略调整的新特征。

其一，购买者对自身优势的感知。买方的需求或者认知会不断变化，这是一个持久的风险因素，可能降低特定差异化策略的价值。换言之，日本需要让东南亚国家认识到其所提供的基础设施投资项目所具有的优势。这可以较好地对应日本对高质量叙事的强调和对高质量标准的推广行为。可以看到，在 2015 年提出“高质量基础设施伙伴关系计划”之后，日本政府除了在国内积极实施行动计划外，还致力于“高质量”规范的国际化，极力向包括东南亚国家在内的国际社会宣扬高质量基础设施的优势与重要价值，并力图通过国际制度或规则的形式使高质量规范获得东南亚及其他国家更广泛的认可。早在 2015 年日本政府确立的“高质量基础设施伙伴关系”四大支柱中，“高质量基础设施的全球推广”即是其中之一。在 2016 年 5 月的七国集团（G7）伊势志摩峰会上，安倍又促成了旨在推进高质量基础设施投资的“G7 伊势志摩原则”。具体包括：一是从使用寿命周期、成本出发注重经济性与安全性；二是为当地创造就业及确保技术、经验的有效转移；三是关注对当地社会、环境的影响；四是在国家与地区层面，确保与包含气候、环境的经济发展战略的整合；五是促进民间资本的有效动员。之后，在 2016 年 9 月 G20 杭州峰会及其他诸多国际会议上，日本也抓住机会持续推广高质量基础设施投资。2019 年 6 月 G20 大阪峰会上，包含开放性、透明性、经济性以及债务可持续性要素的《G20 高质量基础设施投资原则》获得与会各方认可。

同时，在与东盟的首脑、阁僚会谈中，日本方面也不断强调高质量基础设施投资的必要性，并在双方会谈共同声明中加以强化确认。2017 年 11 月发布的第 20 次“日本—东盟首脑会议”联合声明中，东盟国家首脑就着重强调了高质量基础设施投资的重要性，对实施“高质量基础设施伙伴关系计划”、“高质量基础设施出口扩大倡议”以及“推进高质量基础设施投资的 G7 伊势志摩原则”等的亚开行与日本其他相关行动表示欢迎。□第 22 次“日本—东盟首脑会议”发布的声明

也专门指出，东盟国家将遵从《G20 高质量基础设施投资原则》以促进发展高质量基础设施，欢迎日本的“高质量基础设施伙伴关系”与“高质量基础设施出口扩大伙伴关系”以加强地区联结。另外，日本与东盟每年一次的外长会议也一再强调高质量基础设施开发的重要性，如切实推进湄公河流域高质量能源基础设施的开发。

其二，可持续性。实施纵向差异化策略需要付出一定的成本，日本必须有足够的资金投入来维持这种策略，以待其发挥作用。鉴于日本自身的国家—社会关系，日本的基础设施公共财政资金相对有限，为了弥补公共财政的不足，2010 年日本就开始通过“一揽子基础设施海外扩展”的方针注重引入私营资本。此后，在“高质量基础设施伙伴关系计划”下，日本明确将向东南亚等地提供较之以往数量大幅增加的高质量基础设施项目，先后承诺 1100 亿美元与 2000 亿美元的投资。显然，这种不仅强调数量而且更突出“高质量”的基础设施投资，需要日本持续性地投入更大量的资金，这对本就捉襟见肘的日本基础设施公共财政造成了更大挑战。在围绕印尼雅万高铁项目的竞争中，中国最后胜出的主要原因就在于能提供更多的无政府主权担保的贷款，且工程造价成本更低、工期更短。而日本虽然强调自身质量优势，但其贷款不足，需要动用当地政府预算，且要求政府主权担保。相比之下，中国的资金成本优势更符合当地政府因财政预算不足且希望该项目“不能直接或间接占用政府预算”的实际需求。

鉴于此，为推动“高质量”策略的施行并维持其可持续性，日本从提出“高质量”策略伊始就特别强调要充分发挥 PPP 的功能，力图借助 PPP 引入更多私营资金来补充政府财政的不足，解决差异化策略的可持续性问题。“高质量基础设施伙伴关系计划”基本规划明确了通过动员民间资金来实现高质量基础设施投资的基本路径，尤其是“高质量”策略的四大支柱中，第一、第二支柱的核心内容即在于利用 JICA 与亚开行为 PPP 基础设施项目提供资金、政策保障等支持，促进发展更多的 PPP 高质量基础设施项目。就东南亚而言，日本更是将 PPP 作为推进东南亚高质量基础设施投资的主要手段。早在 2014 年 10 月，日本政府第 14 次

“经协会议”就专门针对日本对东盟国家提供 PPP 支持的现状展开了研讨，强调在东盟国家的基础设施建设中，动员民间资金是不可欠缺的，因而很有必要推广 PPP 的做法。

可以看到，日本在推进东南亚基础设施投资 PPP 事业中，不仅积极开发多种形式的官民协调融资，而且更加重视利用 JICA、亚开行等为 PPP 提供完善的公共金融支持，改进 PPP 相关的体制环境，提升 PPP 项目的风险抵御能力，确保 PPP 项目运作的稳定性与可持续性。毕竟对于高风险的海外基础设施投资而言，私营企业的风险抵御能力有限，加强公共财政支持保障便成为促进 PPP 事业发展、动员更多私营资金的有效手段。近年来，主要依赖国有企业的中国 PPP 项目投资发展迅速，2017 年总额达到 175 亿美元，居世界第一，其背后正是因为中国国企的强风险抵御能力。相比之下，鉴于自身国家—社会关系的局限性，日本只有充分发挥其多样化的公共金融支持手段（PPP 支持日元贷款等）、PPP 运作经验积累等优势，才能有效推进东南亚基础设施投资 PPP 事业的扩展，实现更广泛的民间资金动员，进而给差异化的“高质量”策略提供可持续的资金动力。如日本在仰光的迪拉瓦经济特区项目中就施行了一种综合运用 ODA 与民间投资的“混合型 PPP”模式，即在 PPP 项目关联的周边基础设施建设中利用 ODA 资金予以支持，取得了较好成效。

其三，避免竞争对手的模仿。如果竞争对手能够轻易地模仿己方所采用的差异化策略，那么差异化所能发挥的效果就会大打折扣，故日本选择利用其“在位者”优势，包括对相应的多边开发银行（主要是亚开行）的主导权力，为其差异化策略制造更高的模仿门槛。2015 年日本政府最早确立的“高质量基础设施伙伴关系计划”基本规划中，将加强与亚开行协作设定为四大支柱之一，包括增加 1.5 倍融资能力、扩大面向民间机构的融资比例、与 JICA 合作扩展海外投融资等内容，明确将与强化功能的亚开行协作、共同向亚洲地区提供 1100 亿美元的“高质量基础设施投资”。之后，在对东南亚基础设施投资的具体实践中，日本又在亚开行内部通过整合内部基础设施基金、扩大与政府协调融资、支持官民协作与民

间融资以及促进资金调拨制度的高效化改革等操作，充分激发了亚开行在解决资金不足、促进基础设施高质高效等方面的显著效用。在“缅甸—泰国东西经济走廊”“柬埔寨洞里萨湖周边城市环境改善”等一系列重要项目中，亚开行都发挥了关键作用。归根结底，日本在其东南亚基础设施投资的“高质量”策略中积极挖掘利用亚开行的作用，就是为了强化与中国的差异化竞争，并且竭力避免被中国模仿，以谋求差异化策略效果的最大化。

具体而言，一方面，日本长期在亚开行中占据主导者角色，不仅是创始会员国，也是亚开行最大的出资持股国，且与美国等其他主要股东之间形成密切串联关系，具有显著的“在位者”优势，这为日本在东南亚基础设施投资中充分运用亚开行这一工具带来了诸多便利。与日本相比，虽然中国早在 1986 年就成为亚开行的加盟国，但作为一个后来者，在亚开行内部的权力与影响力都与日本存在较大差距，因而难以效仿日本对亚开行的操作手段。另一方面，亚开行在东南亚基础设施投资领域经营已久，在资金提供、风险保障、协调各方关系等方面一直扮演着重要角色，已成为参与东南亚基础设施投资的最重要多边开发银行之一。早在 2011 年，亚开行就联合东盟共同出资成立“东盟基础设施基金”，资本金总额约为 4.85 亿美元，据推测，截至 2020 年共实现融资约 40 亿美元。可以说，亚开行在东南亚基础设施投资领域不仅占据显著的优势地位，而且具有丰富的经验积累，这些是目前亚洲地区其他多边开发银行难以相比的。2015 年中国发起成立的亚投行在东南亚业务拓展迅速，但其综合影响力相比亚开行仍有一定距离。由此而言，日本对亚开行的改革和积极利用也就可以有效避免被竞争者模仿，进而维持其差异化竞争策略的效果。

四、结论与启示

立足日本近年来对东南亚基础设施投资的新动向，尤其是 2015 年倡导构建“高质量基础设施伙伴关系”之后的新变化，本文系统考察了日本对东南亚基础设施投资策略出现的三大新特征，即突出高质量叙事、推进公私伙伴关系以及加强利用其主导的多边开发银行。日本对东南亚基础设施投资策略之所以发生转变，

主要源于与中国竞争的动机，很大程度上是中国“一带一路”倡议的竞争压力所致。基于产业组织理论的视角，可以将这一策略转变的新特征解释为一种纵向差异化战略，即日本力图在策略上与中国相区分以确立其竞争优势。首先，相比于中国的成本价格优势，日本突出了基础设施投资的高质量叙事，不断强调“质优”。其次，维持高质量差异化策略的可持续性需要大量资金投入，因而政府投资不足的日本选择大力推进公私伙伴关系模式，力图动员更多私营资本以充实资金。最后，为了避免被模仿，日本还积极利用由其主导的亚开行来支持其高质量策略与 PPP 事业发展，最大限度发挥“在位者”优势。

中国国家主席习近平指出，国际经济联通和交往仍是世界经济发展的需要。当前，中国正推动高质量共建“一带一路”取得新进展，系统考察日本对东南亚基础设施投资的策略调整及其理论逻辑对于评估和促进中国在东南亚的基础设施投资发展具有重要意义。面对日本在东南亚基础设施投资领域实施的差异化战略，中国需在适当借鉴的基础上有效加以应对，并在中日竞合关系中寻找共同利益、实现合作共赢。首先，中国需继续巩固和挖掘自身性价比优势。与东南亚国家的经济发展阶段和发展模式相适应，中国可继续发挥自身基础设施投资的“物美价廉”特色，强调资金投入与项目运作的快速成效，竭力满足当地发展需求，在此基础上兼顾发展质量与可持续性。相比之下，日本的所谓高质量基础设施建设项目资金投入大、项目周期长，并不一定适应部分东南亚国家的实际情况。其次，中国可探索各类资本参与对外基础设施投资的新模式，包括：进一步发挥国有企业主导的 PPP 模式的作用，巩固扩大对东南亚基础设施投资的资金规模优势；完善 PPP 相关政策支持与制度环境，积极稳妥地引入更多私营资本，进而充分激活资金利用率，推动对东南亚基础设施投资项目的高质高效运作。最后，中国应采取开放包容的合作策略拓展中日务实合作。面对日本的差异化竞争策略，中国采取包容开放的合作策略将更为有利。东南亚庞大的基础设施需求为中日在东南亚基础设施投资领域实现合作共赢提供了充裕空间。事实上，中国在“一带一路”倡议下一直积极推动中日在东南亚基础设施投资领域的实务合作，也取得了一定成效，如中日在东南亚联合经营工业园区、中日在泰国“东部经济走廊”开



展的第三方市场合作等。中国在亚投行中也应继续坚持包容性的制度设计，以开放态度促成与日本及其他多边开发机构的合作共赢。

全球治理研究团队

任 琳 熊爱宗 鲁 桐 吴国鼎
陈兆源 黄宇韬 韩永辉 宋 锦
刘 玮 沈 陈 田 旭 彭 博

研究助理团队

兰馨彤 苏山岳 孟思宇 杨嘉豪 孙振民