

印尼总统佐科“弃中投日”？

2018/02/27

<http://cn.nikkei.com/politicaeconomy/politicsasociety/29311-2018-02-27-05-00-30.html>

印度尼西亚正在转向向日本靠拢。印尼总统佐科曾在高速铁路建设方面拒绝日本方案，采用中国方案，被认为偏向中国，但高铁建设未能按预期推进。随着时间流逝，2019年的总统选举渐行渐近。2018年是印尼与日本建交60周年，佐科在贺词中表示，两国“被红线连接在一起”，显示出对创造切实可行的政绩的焦虑。

逐渐逼近的大选

“希望尽早推进计划”，1月19日佐科与作为日本首相特使访问印尼的自民党干事长二阶俊博会谈，具体列举了巴丁班港和雅加达的大运量快速公交系统（MRT）等日本提供协助的5个项目。同时与会的日本首相助理官和泉洋人表示，“巴丁班港计划5月动工，2019年3月部分开港”，佐科露出满意的表情。



1月19日，佐科与二阶（左）在雅加达郊外的茂物行宫握手（照片由印度尼西亚总统府提供）

对于佐科而言，“2019年3月”是有着重要意义的关键词。2019年4月将进行总统选举，佐科需要拿出易于让国民理解的成果。2018年6月预定举行成为大选前哨战的主要州州长选举。“5月动工、2019年3月开港”是打动有意连任的佐科内心的标准答案。

由于建交 60 周年，日本和印尼两国充满友好氛围。不过，2014 年 10 月上台的佐科政权和日本的关系并非一帆风顺。虽然佐科政权方面否认，但其在基础设施开发方面被认为偏向中国，这是对日关系不顺利的原因之一。

作为竞选承诺，佐科政权提出了 50 万亿日元规模的充满野心的基础设施开发计划，并将日本和中国放在天平两端衡量。其中具有代表性的是中日争夺订单的印尼首个高速铁路建设计划。关于这一超过 5000 亿日元的庞大计划，引进基于日元贷款的日本新干线方式曾是有力方案，但不愿贷款的佐科政权 2015 年 9 月突然改变态度，采用了“无需财政承担”的中国方案。

佐科政权之后在发电站开发等项目仍选择了表示不要求财政承担、尽早完工的中国政府和中方企业的方案。2016 年中国对印尼实际进行的直接投资额增至 27 亿美元，达到 2013 年的 9 倍。

但是，很多项目存在沦为纸上谈兵的风险。大张旗鼓的高铁项目 2016 年 1 月举行了盛大的动工仪式，但 2 年过去了，仍然只是勉强地维持局部整地作业。中国方面表示土地征用没结束就不会提供资金，项目陷入僵局。

高铁已无望在 2019 年开通，对于希望在选举前完工的佐科来说，这是一大误判。1 月，在佐科的指示下，印尼悄然开始调整计划。

在作为政权竞选承诺的基础设施开发方面取得进展的，只有高速公路和地方港口等比较不起眼的项目。高铁之类引人注目的基础设施开发进展缓慢。在选举前勉强有望完工的大型项目，基本上只有日本通过日元贷款提供支援的巴丁班港和大运量快速公交系统。

南海问题成包袱

在配合中国“一带一路”构想的基础上推进开发的计划暂时搁浅。在印尼国内，南海问题等成为沉重负担，对华感情算不上友好，弥漫着难以明确表示扩大与中国合作的气氛。佐科政权的高官表示：“中国作出投资的承诺，但迟迟没有兑现。日本制定计划缓慢，但能切实地实现”。在佐科政权内部，“只能依赖日本”的氛围正在加强。

佐科在 2017 年 12 月接受日本经济新闻（中文版：日经中文网）的采访时表示，“在各国首脑中关系最亲密的是安倍晋三首相”。2017 年印尼主管基础设施建设的阁僚访日次数达 16 次。佐科任命松下当地合资公司的经营者一族、与日本关系深厚的前贸易部长拉赫马特·格贝尔（Rahmat Gobel）为日本事务特使，加深了双边关系。两国还将加快敲定爪哇岛铁路等大型计划。

佐科在贺词中表示，“虽然红线时而纠结、时而缠在一起，但从未中断”。对于日本来说，印度尼西亚在经济和安保上是重要的伙伴。截至 2015 年年底日本累计向印尼提供 4.8 万亿的日元贷款，一直支持其发展。两国不仅限于应对眼前的选举，解开缠绕的红线，并以长远眼光使之强化的举措再次面临考验。

日本经济新闻（中文版：日经中文网）铃木淳 雅加达