

基础设施出口战略博弈下的 中日竞争与合作

刘 瑞

摘 要:基础设施是推进我国“一带一路”倡议的优先领域。日本作为亚洲重要经济体以及我重要邻国,针对我国对外投资布局,进一步强化基础设施出口战略,从项目标准、区域布局、金融支持等方面不断增强竞争态势。中日两国在基础设施建设领域各有优势,我国应冷静应对日本在“带路”沿线基础设施设施建设中的竞争局面,同时积极创造和寻求双方在基础建设投资中的合作空间。

关键词:一带一路 基础设施出口战略 竞争 合作

本文作者:中国社会科学院日本研究所经济研究室 副研究员

责任编辑:张 倩

在“一带一路”倡议推进过程中,中国将基础设施建设互联互通作为“走出去”战略的优先领域,不断扩大与“一带一路”沿线国家共同推动基础设施建设的合作空间。近年来,日本政府首次将基础设施出口提升为国家战略重大项目,并建立相应组织,提出具体目标和实施框架,以扩大基础设施出口规模。随着日本基础设施出口战略不断强化,政策支持力度持续增加。

一、日本基础设施出口战略进展及实践成效

从20世纪70年代起,日本通过政府开发援助(ODA)参与发展中国家基础设施项目,积极推广日本设备和技术。近年来,以新兴国家为中心的城市化建设发展迅速,由此带动基础设施建设市场需求攀升。而日本由于国内经济低迷、人口老龄化、少子化导致内需市场饱和,基础设施市场亟需进一步对外扩张,在海外寻求商机。

(一) 日本基础设施出口战略演进历程

2009年6月自民党麻生内阁通过“增长战略”,指出以亚洲为主,在世界推广日本先进的基础设施技术和生产能力,具体表现为出口高铁、开发低碳交通工具等。2010年6月民主党政权推出“新增长战略”,提出以基础设施海外投资为重点的“一揽子”计划,通过顶层设计和政策协调,支持企业基建项目全面出口。第二次安倍内阁成立后,作为“安倍经济学”的重要组成部分,基础设施出口战略得到进一步强化。2013年3月日本政府设立全面统筹和推进基础设施出口的最高机构——“经济协作基础设施战略会议”(以下简称“经协会议”),由内阁官房长官为议长,财务省、外务省、经产省等相关部门大臣为成员,综合规划日本基础设施出口、对外经济合作等重要事项。

作为日本基础设施出口战略的“司令塔”,从2013年至2016年3月末,经协会议共召开23次会议,其议题主要集中在三方面。一是战略制定。如

出台“基础设施系统性出口战略”,提出战略目标,截至2020年,日本企业基础设施出口订单从2010年的10万亿日元增加至30万亿日元。^①2014年和2015年经协会议出台年度修订版,评估项目进展。二是重点区域细分。日本采用“新兴国家+发达国家”分类方式,其中发达国家重点在于基础设施改善与更新。对于新兴国家,因基础设施需求差异较大,日本将其分为三类,一是中国+东盟区。日本在这一区域已形成相当规模产业集群,因此将其视为“绝对不能失去、不能输掉的市场”,其关键词为“全面出动”。二是南亚、西亚、中东、俄罗斯及独联体、中南美区。由于地理、文化等原因,日本企业投资相对缺乏,其战略指向为“提升投资数量”,获取市场份额。三是非洲区。日本企业在此区域投资迟缓,处于“不战而败”状态,其目标在于努力打造“哪怕一个成功的事例”。三是领域细化。如推进铁路建设、人才培养、国际保健等领域国际化进程,并探讨ODA、官民合作、城市基础设施出口对接等具体模式。

(二) 日本基础设施对外投资实践

20世纪60年代,日本以ODA形式开启基础设施对外投资进程,至今已形成规模。

从产业类别看,主要集中在铁路、公路、桥梁、机场、港口、能源等领域。在铁路方面,1998年开工、2007年通车运行的台北至高雄左营的高铁,全长345公里。这是日本新干线铁路系统输出的首个工程,以新干线“希望号700”为原型,由川崎重工和日立制作所提供车辆,JR(日本铁路)东海与JR西日本进行技术援助。2015年12月印度孟买至艾哈迈达巴德505公里铁路决定采用新干线方式,其中日本政府提供80%的日元低息贷款。又如从2005年至2011年日本三菱重工等五家企业联合,在迪拜成功建设世界最长无人驾驶铁路系统。在公路、桥梁方面,如1974年日本与刚果政府达成345亿日元贷款协议,修建777米的马塔迪桥,完工后发挥了重要作用。在机场、海港方面,日本以限制性日元贷款方式(tied loan)建设越南河内内排国际机场第二航站楼,总额592.53亿日元,分为三期。总工程提前三个月完工,2015年1月投入使用。在能源方面,

2014年日本三井物产、法国燃气苏伊士集团(GDF Suez)与摩洛哥Nareva公司共同出资26亿美元,在摩洛哥萨菲市(Safi)建设煤炭火力发电厂,这是非洲首个利用超超临界发电技术(Ultra super critical power plant)建设的最先进的发电厂,计划2018年完工后,将提供30年电力服务。

从资金来源看,主要以日元低息贷款为主,也包括PPP(Public-Private-Partnership,公私合作模式)及少量无偿资金援助。如2001年日本在柬埔寨启动金边市交通规划调查,2012年通过ODA无偿援助方式,实施“金边都市圈综合交通规划项目”,扩建城市道路网,引进公共交通,更换交通信号灯及交通管制系统等。在乌兹别克斯坦火力发电、肯尼亚蒙巴萨港开发等项目中,日本在低息贷款基础上,以PPP方式动员民间资本参与建设。

从出口对象看,既包括新兴国家及欠发达国家,也包括发达国家。如2012年7月日立制作所获得英国高铁车辆更新订单,日本国际协力银行JBIC改变以往主要针对发展中国家融资的制度安排,设立向发达国家投资项目的资金支持制度,使日立制作所成为首例受益企业。又如2015年11月日本签订美国达拉斯至休斯顿高铁项目,全长400公里,造价约1.5万亿日元。

(三) 初步效果

伴随全球基础设施需求增加,在对外经济政策尤其是安倍内阁强力推动下,近年来日本基础设施出口取得进展。

(1) 基础设施订单

2012年日本基础设施出口订单137件,2013年升至285件。2013年订单总额9.26万亿日元,是2012年的3.2万亿日元的近三倍。^②若计入事业投资收入,日本出口订单总额从2010年10万亿日元上升到2013年的16万亿日元。其中信息通信从4万亿日元升至7.3万亿日元,交通从0.5万亿日元升至0.8万亿日元,能源从3.8万亿日元升至4.5万亿日元,^③稳步接近“新增长战略”提出的2020年30万亿日元目标。

(2) 海外建设工程订单

① 「インフラシステム輸出システム」、日本首相官邸、2013年5月17日。www.kantei.go.jp/jp/singi/keikyou/dai4/kettei.pdf.

② 「第11回経協インフラ戦略会議」、2014年6月3日。www.kantei.go.jp/jp/singi/keikyou/dai11/siryou1.pdf.

③ 「第18回経協インフラ戦略会議」、2015年6月2日。www.kantei.go.jp/jp/singi/keikyou/dai18/siryou1.pdf.

根据对日本海外建设协会 49 家企业承包的 1000 万日元以上工程项目调查显示,2014 财年日本海外建设工程订单减少 12 件,为 1987 件,但金额同比增加 13.3%,达到 1.82 万亿日元的最高水平。其中国内日系法人减少 1.8%,为 142 亿日元,现地法人增加 28.0%,达 1.36 万亿日元。^①从区域来看,在亚洲工程订单总额增加 8.8% 为 1.23 万亿日元,在欧洲、大洋洲、北美和东欧分别增加 258.7%、167.6%、61.8% 和 28%,在中东、非洲地区分别减少 88.7%、76.3%。

(3) 对外承包工程

2014 财年日本对外承包工程新签合同(plant engineering)项目数量同比减少 19.9% 为 512 件,但大型案件增加,成交金额同比增长 29.2%,创 287.2 亿美元的历史最高水平(参见图)。其中对俄罗斯和独联体国家增速达 523.2% 为 115.9 亿美元,对中东地区增加 274%,为 38 亿美元,对东盟五国增加 36.2%,为 62.2 亿美元。

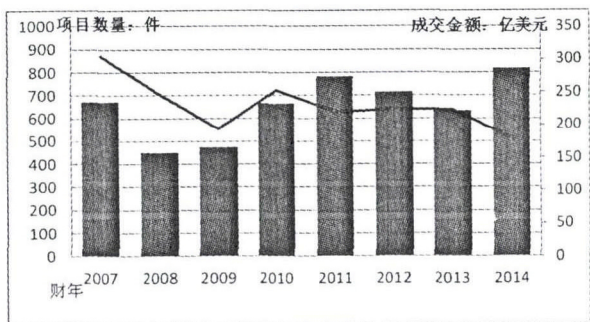


图 日本对外承包工程项目数量与成交金额变化情况(2007 财年 - 2014 财年)

注:日本财年为当年 4 月至翌年 3 月末。

资料来源:日本機械輸出組合「海外プラント・エンジニアリング成約実績調査報告書」、2015 年 8 月。

但与中国相比,日本基础设施出口仍存在不少差距,2015 年中国对外承包工程新签合同 2101 亿美元,完成营业额 1541 亿美元,分别比 2014 年提高 8.2 和 9.5%。^②

(4) 财政投融资计划

2015 年 12 月日本财务省制定了 13.48 万亿日元的 2016 财年财政投融资计划,比 2015 年最初预算减少 1.14 万亿日元,为历史最低水平。但在整体

规模削减背景下,“高质量基础设施投资战略”相关领域投融资大幅增加,资金达 1.99 万亿日元,比最初预算增加了 46.1%。其中日本国际协力银行(JBIC)达 1.3 万亿日元,日本国际协力机构(JICA)为 4680 亿日元。

二、日本针对中国“一带一路”基础设施出口的竞争行动

面对中国“一带一路”倡议以及随之推进的一系列政策实践,出于自身战略定位考量,日本在“一带一路”沿线地区加大与中国在基础设施投资的竞争,凸显防范中国的意图。

首先,从综合要素看,与日本相比中国在海外基础设施建设中具备资金雄厚、造价低廉、建设速度快、工人经验丰富、管理效率高等优势,在“一带一路”倡议推动下,中国在公路、铁路、电站等基础设施领域进展顺利。对此,日本倡导“高质量基础设施投资”,主要强调两个要点:一是看似初期费用较高,但耐用性强,若将售后维修和管理计算在内,总体价格合理;二是环境负荷小,抗灾能力强。2015 年 7 月安倍首相在日本与湄公河流域国家首脑峰会上,宣布将在“质量和数量”两方面为湄公河地区基础设施开发做出贡献,承诺未来三年将向湄公河流域五国(柬埔寨、泰国、越南、缅甸、老挝)提供 7500 亿日元政府开发援助,推动高质量基础设施建设。在会议签署的共同文件《新东京战略 2015》中,含沙射影地指出“对可能损害区域和平、安全与稳定的南海近期动向,注意到相关国家的疑虑”。在中国获得印度尼西亚雅万铁路订单后,日本更加焦虑,于 2015 年 11 月在土耳其安塔利亚举行的二十国集团(G20)首脑峰会上,安倍强调日本在基础设施投资方面的贡献,呼吁扩大高质量基础设施投资,指出此举既有助于地区经济增长,也有助于可持续发展。

其次从区域布局看,日本加大了在“一带一路”沿线地区与中国的竞争。

在东南亚地区,印尼、马来西亚、泰国、越南等国都推出高铁建设计划,升级本国铁路网。作为东盟十国最大外国直接投资来源国,日本努力维持其在

① 一般社団法人海外建設協会編「海外受注実績の動向」、2015 年 8 月。

② 商务部商务数据中心。http://data.mofcom.gov.cn/channel/includes/list.shtml?channel=dwjhz&visit=C.

东南亚地区确立已久的经济影响力。2015年5月日本与泰国联合签署备忘录,建设曼谷与清迈之间约680公里的高铁。2015年10月中国在印尼成功逆袭日本,最终赢得50亿美元订单,负责雅加达—万隆高铁建设及运营。对此日方在失望之余,对中国建设前景并不看好,甚至认为中方无法兑现承诺。2015年12月19日一波三折的中泰铁路合作项目重新启动,修建廊开—呵叻—耿奎—玛它普和曼谷—耿奎铁路,全长845公里,设计时速达到180公里,实质性推动泛亚铁路建设进程。中日双方在东南亚地区的基础设施建设竞争也会更加激烈。

在南亚地区,中日均重视对印度洋沿岸的建设。一方面这里是全球大部分石油贸易的途经之地,另一方面沿途国家人口多、经济增长迅速。首先以印度为例,印度拥有庞大的人口基数和巨大的经济发展潜力,但基础设施落后。近年来,印度成为日元贷款的最大受援国,在印度对外投资来源国中,日本列居第四位,中国名列第17位。JBIC关于日本企业海外投资最新调查结果显示,对日本制造业企业而言,作为中期具有潜力的海外投资目的地,印度连续两年列居首位。2015年12月印日签署价值120亿美元的高铁协议,区间为孟买至艾哈迈达巴德,全程约505公里,项目总造价约为147亿美元。中国铁路总公司虽没有直接参与此项目竞标,但获得了新德里到孟买和从新德里到钦奈两条线路的可行性研究,同时中国决定参与2015年6月印度铁道部发布的采购、生产、维修动车机车招标竞标活动。日本承接的高铁线路很可能成为印度高铁网络的样板,日本为此项目提供的期限50年、贷款利率仅为0.5%的超低廉贷款,极力压低融资成本打压中国。此外,日本强调日印是拥有共同价值观和战略利益的“民主国家联盟”,以此增加在南亚抗衡中国的砝码。在孟加拉湾,中国80%的石油进口需途经此地,因此港口建设对中国具有战略意义,而日本、印度也加大投资争夺港口控制权。中国为在孟加拉国东南沿

海索纳迪亚(Sonadia)建设首个深水港而进行多年的可行性研究后,日本提出在25公里外的玛塔巴瑞(Matarbari)启动深水港项目,2015年6月JICA宣布获得此项目订单,而中国建设计划搁浅。^①

在中亚地区,随着中国与哈萨克斯坦、土库曼斯坦等国铺设的石油、天然气管道相继开通,中国成为这一地区最大的贸易伙伴,目前拥有哈萨克斯坦油田权益的25%,近40%的天然气从土库曼斯坦进口。同时包括中、俄、中亚四国在内的上海合作组织(上合组织)也在地区安全、基础设施建设中发挥重要作用。作为欧亚大陆中央的丝绸之路经济带构想战略要冲,中国在中亚迅速推进铁路和高速公路等基础设施建设,积极开发资源投资,共建丝绸之路经济带已纳入中国与中亚五国签署的联合宣言文件。由于该地区蕴含丰富的石油、天然气、铀、稀有金属等资源,近年来印度、伊朗、土耳其等国也试图发展与中亚关系。2014年以来中亚五国分别出台新的经济发展计划,将开发能源产业、加快道路基础设施作为重点,与“一带”建设形成对接。2015年10月安倍时隔9年首次遍访中亚五国,力图扩大日本在东亚地区的存在感,推动日本企业在中亚基础设施投资中分羹,以此抗衡中国“一带一路”倡议的不断推进。

在非洲地区,据世界银行测算,非洲落后的基础设施使生产率减少40%,把经济增长率拉低2个百分点。在基础设施投资需求方面,仅撒哈拉以南非洲地区每年需要900亿美元,但根据2015年6月联合国发布的报告显示,非洲的外国直接投资仅为540亿美元,其中撒哈拉以南非洲地区为420亿美元^②,投资缺口很大。中国通过资金援助等方式在非洲基础设施建设方面给予大量援助,据《经济学人》报告分析,2013年在流入非洲基础设施领域的公共资金中,中国以134亿美元占据首位,远高于第二位日本的15亿美元。^③在中国企业积极拓展下,截至2014年中国连续六年位居非洲第一大贸易伙

① 《日本抢到孟加拉国港口大单 孟方:中国不感兴趣》,人民网,2015年7月7日。<http://world.people.com.cn/n/2015/0707/c1002-27264738.html>。

② United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) “World Investment Report 2015 – Reforming International Investment Governance”, 25th June 2015, http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2015_en.pdf。

③ “Spanning Africa’s infrastructure gap: How development capital is transforming Africa’s project build – out”, The Economist Corporate Network 2015, http://ftp01.economist.com.hk/ECN_papers/Infrastructure-Africa。

伴 非洲成为中国企业第二大海外承包工程市场,合作项目主要涉及水利、道路、桥梁、港口、电力等基础设施。2015年12月习近平主席在中非合作论坛峰会上表示,今后3年将非洲提供600亿美元资金支持,将在基础设施建设、金融、工业化和农业近代化等十个领域提供支持,并将中非新型战略伙伴关系提升为全面战略合作伙伴关系。鉴于中国在非洲基础设施出口方面大步领先,日本通过官民一体化战略与中国展开竞争,国土交通省将与外务省、海外建设协会联合设置“非洲基础设施项目推进委员会”通过扩大ODA对非援助规模,增加日本企业订单数量。2016年8月日本将主导首次在非洲地区以外举办的非洲开发会议(TICAD),利用这一国际平台,日本将进一步推动对非洲的基础设施投资。

再从金融角度来看,日本首先将中国牵头的亚洲基础设施投资银行(亚投行,AIIB)视为弱化其地区影响力的威胁。亚投行作为重点支持亚洲基础设施建设的区域性多边开发机构,由中国发起成立,资本金为1000亿美元。日本一方面拒绝加入亚投行,一方面提出“高质量基础设施伙伴关系”,宣布在今后五年对亚洲地区提供1100亿美元资金,用于高质量基础设施投资,其中亚洲开发银行(亚开行,ADB)融资约为530亿美元,日本国内JICA和JBIC分别约为335亿美元和200亿美元。2015年11月日本对此项制度进一步进行补充和扩充,在放宽贷款条件、加速贷款审批、提高贷款风险应对能力、加强与ADB合作等方面均有较大调整,如利用JICA进行日元贷款时,在投资国经济稳定、政府充分参与的前提下,向地方政府、国营企业等官方机构发放贷款时,可以免除政府担保,而且重要项目放贷手续从以往的3年缩短为1年半,一般项目缩短至2年。JBIC则强化了高风险项目融资机制,根据日本法律JBIC只能向盈利项目实施投融资。2016年初日本财务省向国会提交JBIC法修订案,在新框架下,日本对新兴市场高风险基建投融资实施解禁,个别风险较高的项目也能获得投融资支持,同时JBIC将获准从当地金融机构以当地货币进行长期融资。此举源于意识到中国在亚洲基础设施日益增强的存在感,维持日本在亚洲影响力。^①日本与亚开行合作方面,首先由

亚开行在2016年3月底前成立信托基金,由JICA出资,为高质量PPP等民间基础设施项目融资,未来五年内信托基金投融资规模最高将达到15亿美元。JICA与ADB还将在未来五年内共同出资100亿美元,为政府的公共基础设施提供长期资金。可以看出,中国发起的亚投行、丝路基金、金砖国家开发银行等,以多种形式为亚洲基建项目提供融资。面对强大的中国资金及多元化融资模式,日本推动了竞争性投融资制度改革,从坚持营利性、安全性转为承担更大风险,以争夺亚洲基础设施建设投资市场。

三、中日在基础设施出口领域的合作路径

面对极具潜力的基础设施建设市场,中日两国竞争激烈,甚至在印尼、泰国等高铁项目争夺中,双方均以“惨胜”赢得订单,最终使东道国获得更大议价空间,使之成为零风险的真正赢家。虽然日本并不属于沿线国家,但“一带一路”作为中国为全球提供的公共产品,对包括日本在内的所有国家开放。由于目前中日双方都面临产业结构转型,均需寻找新的经济增长点,基于两国海外投资的现实需求,我国应对日强调“一带一路”的积极成果,在竞争中寻找合作共赢机遇和空间,减少零和博弈。

一是善意表达合作态度。虽然日本不属于“一带一路”沿线国家,但作为我国地缘近邻,也作为世界第三大经济体和亚洲主要发达国家,加之其与“一带一路”沿线国家联系密切,可以说日本已成为我国推进基础设施对外出口的重要干预变量。在海外投资过程中,日本非常重视对外宣传,建立政府部门、海外机构、智库、企业公关、舆论媒体等多层宣传机制。目前,包括日本以及部分沿线国家在内,一些国家对我国“一带一路”政策动机、项目选择、预期成果等方面尚存疑虑,我国应在对外宣传上多下功夫,通过多层次、多主体主动回应外部关切议题,寻求切实可行的解决路径。基础设施出口既是日本国家对外战略的重要组成部分,也与“一带一路”倡议相契合,我国应强调利用各国优势共同推进“一带一路”建设。在宣传“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”的精神和“共商、共建、共享”原则时,应紧贴国际社会和具体国家实际。在对日宣传中应

^① 「国際協力銀の長期借入れ解禁、財務省案、インフラ投資支援」、『日本経済新聞』2016年1月8日。

弱化政治安全,强化经济合作,表达向包括日本在内国家先进经验学习的态度,增强其主动利用“一带一路”平台进行经济转型和升级的意愿。

二是积极在第三方开展共同合作。在“一带一路”倡议之前,中日两国企业已开始共同开拓新兴市场。如2011年中石化炼化工程公司与丸红共同获得哈萨克斯坦阿特劳(Atyrau)石油精炼厂的基础设施建设订单,神化集团与三井物产共同开发蒙古国煤矿等。2015年1月中信股份与正大集团、伊藤忠商事签订三方战略合作协议,借鉴二者国际化经验,为“一带一路”走出去打造新样板。鼓励日企参与国内“一带一路”建设。如日立建机公司、三菱重工等日企将业务延伸到中国中西部,为“一带一路”覆盖区域提供建筑设备、机械装备,分享中国经济发展红利。川崎重工与海螺创业共同研发世界领先的利用水泥窑处理城市垃圾技术,在中国十余省市推广。2015年9月双方签署进一步深化合作备忘录,深化双方在节能环保、装备制造等领域合作,利用“一带一路”商机,寻求新的发展机会。

三是推动金融合作。2016年1月亚洲基础设施投资银行正式开业。从亚投行倡议之初,日本便在多种场合对其治理机制、融资标准等提出要求,并计划建立1100亿美元“高质量基础设施伙伴关系”,以此牵制亚投行。面对亚洲基础设施庞大的资金需求缺口,我国应利用“一带一路”和亚投行的重要契机,推动中日在东亚地区金融领域合作,共同推进基础设施建设。2016年5月亚投行与日本主导的亚开行达成融资协议,共同建设巴基斯坦高速公路扩建项目。此外,亚投行也将与世界银行、亚开行进行联合融资,显示了为亚洲地区基础设施建设提供资金支持明确意愿。今后,中国一方面继续通过亚投行、丝路基金、金砖国家开发银行、上海协力机构开发银行等机构,与日本主导的亚开行、美国主导的世界银行协调合作,共同为基础设施项目提供融资。另一方面,促使日本加入亚投行主导的区域合作中,以提升中日双方在东亚地区金融合作的正向效应。

四是扩大能源合作空间。中国、日本作为能源消费大国,均以改善能源结构、提升能源效率、优化绿色能源等为重点,实施相关优化措施。目前国际市场能源价格大幅下跌,有利于中日两国扩大能源

进口,缓解政府在能源、资源外交领域的竞争压力。虽然中日作为持有全球外汇储备最多的两个亚洲国家,但亚洲地区至今未能建立与纽约商品交易所、伦敦国际石油交易所相匹配的原油期货市场,无法形成代表亚洲国家利益的能源定价机制,造成亚洲国家进口原油时不得不支付更高的“亚洲溢价”。“一带一路”倡议将能源产业合作作为重点,我国应以此为契机,扩大中国、日本及东道国之间的能源合作,共同推动亚洲能源共同市场建设。此外,在能源环境合作方面,我国“十三五”规划提出推进节能提效、大力发展清洁能源等任务,日本在节能减排、环境保护、新能源利用等领域拥有丰富的经验和世界先进技术,中日双方合作潜力很大。作为中日战略互惠合作的重要内容,节能环保议题一直是中日两国高度重视的一个合作领域,两国可在中日节能环保综合论坛框架下,继续务实推进合作。由两国部长级官员和企业高管出席的中日节能环保综合论坛于2006年创办,至今分别在中日两国举办9届活动。截至2015年11月,共计293家中国企业和341家日本企业参加论坛,双方累计签署259个合作项目。

五是加强区域贸易合作。“一带一路”倡议为中国利用现有的双边或多边合作机制,扩大地区影响力创造了平台,以此促进地区发展,加强区域合作。2015年10月美日等12个国家宣布TPP谈判达成基本协议。虽然TPP审议能否最终通过将面临各国政党之间、利益团体之间的政治博弈,但日本作为唯一同时参与TPP、中日韩自贸区 and 区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)谈判的国家,其动向值得关注。日本决定加入TPP之后,对中日韩FTA意愿减弱,尤其在韩国对TPP表明积极态度后,日本更提高中日韩FTA谈判门槛。目前TPP成员国中的7个国家是东盟主导、中国积极推行的RCEP成员国,在进行RCEP谈判时,日本将以更高标准增加筹码。对此,中国可进一步争取韩国,使其在参与TPP谈判的同时,不排除推动中日韩FTA谈判,同时积极联合印度、印尼等亚洲重要国家,共同推进RCEP,从而对日本既带来政治上的压力,又推动其在中美博弈均衡中寻求在亚洲区域合作的独立性,主动参与中日韩FTA和RCEP进程中,为最终建立亚太自由贸易协定提供条件。