

## 一带一路旗舰项目雅万高铁开通，印尼借中国基建推发展主义 | Whatsnew

从奠基算起，雅万高铁建设耗费将近8年。两国原定于2019年前完成项目，但因进度缓慢而屡次推后。



2023年8月12日，印尼雅加达，工人们在万隆高铁试运行前走过施工现场的横幅。摄：Dita Alangkara/AP/达志影像

特约撰稿人 夏兰扬

刊登于 2023-10-05

[#印度尼西亚](#) [#印尼](#) [#雅万高铁](#) [#一带一路](#)



10月2日，印尼总统佐科 (Joko Widodo) 在东雅加达为雅万高铁 (Kereta Cepat Jakarta Bandung) 正式运营揭幕。这条高铁全长142.3公里，途经四个车站，连接首都雅加达与旅游名城万隆，时速最高达350公里/小时，是印尼以及东南亚首条高铁。

印尼政府将高铁列车将被命名为“Whoosh”，以还原总统其他部长在高铁上体验到的列车呼啸而过的声音。佐科10月2日揭幕时亲自确认了这一名称，并将其诠释为印尼语单词“节省时间 (Waktu Hemat)、优化运行 (Operasi Optimal)、可靠系统 (Sistem Handal)”的首字母缩写。

雅万高铁由合营公司印尼中国高铁有限公司 (KCIC) 共同建造，建设耗资超过70亿美元。中国方面的报导指其让“过去从雅加达到万隆乘汽车需要3个多小时”的行程缩减至高铁上的40分钟。高铁还被指能提供就业岗位、方便知识和技术的转让与本地化、帮助培养印尼铁路人才等。(延伸阅读：《[摩托车上的数字化浪潮：互联网出行与印尼的大国梦想](#)》)

雅万高铁是“中印尼高质量共建‘一带一路’的旗舰项目”。其选择的正式运营时间，也有向“一带一路”十周年献礼的意味。印尼与哈萨克斯坦被认为是中国提出“一带一路”的两大始发地：2013年，习近平在对印尼进行国事访问时首次提出了“二十一世纪海上丝绸之路”的说法。



2023年10月2日，印尼总统佐科·维多多在东雅加达哈利姆站为雅万高铁（KCJB）正式运营揭幕仪式上发表演说。摄：Achmad IbrahimAP/达志影像

印尼早在2008年就有修建高铁的设想，早在上个世纪60年代就建成新干线的日本对此十分积极。据英国广播公司（BBC）报导，日本在研究规划阶段完成了大量工作，对连接雅加达和万隆做了综合研究，并设想将高铁最终延长至井里汶、三宝壟、泗水，实现贯穿爪哇岛。然而，日本方面要求75%的修建成本由政府担保，这会让雅万高铁资金列入印尼政府预算。

中国则接受B2B（商业对商业）的方案，不由政府担保，以让印尼和中国两国国企分别占股60%和40%的形式建立印尼中国高铁有限公司。2015年10月，佐科任内决定采用中国而非日本的方案建设雅万高铁。

从奠基算起，雅万高铁建设耗资将近8年，伴随着佐科整整两个总统任期。两国原定于2019年前完成项目，但因进度缓慢而屡次推后，并受COVID-19疫情严重影响。中国官媒曾预计雅万高铁于今年6月实现通车，结果未能实现；印尼海洋与投资统筹部部长、对华投资协调人卢胡特曾宣称雅万高铁会于印尼8月17日独立日实现通车，但他将雅万高铁看作“印尼独立日礼物”的构想也未能如愿。

分析指出，雅万高铁建设的困难涉及融资、征地、审批、疫情、地质等多个领域，其超过70亿美元的最终建造成本较中国投标时预计的55亿美元要高出不少。以地质来说，雅万高铁沿线是火山灰堆积地质，其全线桥梁长度占比61.5%，隧道长度占比11.7%，修建过程中还有发生“涌泥”现象的危险，直至2022年6月，全线13座隧道才全部贯通。（延伸阅读：《[印尼雅万高铁：水土不服的“中国速度”](#)》）

高铁修建过程中也曾发生涉及人身与财产安全的事故。据印尼报纸《Kompas》报导，2022年12月18日，雅万高铁正在试验阶段的列车在万隆—高铁站发生[脱轨事故](#)，至少2死5重伤，死者为在高铁工作的技术员。2020年8月，曾有1名中国工人在安装高架天线杆时坠亡。

作为东南亚第一条高速铁路，雅万高铁的经济效益也遇到了不少质疑。从雅加达市区前往雅万高铁始发站哈利姆（Halim）车站并不方便。此外，高铁票价也将相对较高。外界预测，其二等座、一等座、VIP座的票价约为25万印尼卢比（约人民币125元）、30万印尼卢比和35万印尼卢比。司尔亚司数据（CEIC）的资料则显示，印尼人2021年平均月收入为270万印尼盾左右。因而有印尼国内反对派质疑其能否收回成本，批评有“债务陷阱”风险。

但在中国定于10月在北京举办第三届“一带一路”国际合作高峰论坛，纪念“一带一路”提出十周年之际，一件完工的“一带一路”基建项目，无疑会成为宣传热点。这也是中国高铁首次“全系统、全要素、全产业链在海外落地”，考虑到中国未来希望向其他国家出口高铁，雅万高铁的标杆和示范作用颇为明显。



2023年5月19日，雅万高铁在印尼爪哇省万隆进行滑行测试。摄：Antara Foto/Raisan Al Farisi/via Reuters/达志影像

对印尼而言，雅万高铁主要是佐科政府大兴基建的发展主义议程的一部分。数据显示，印尼全国铁路运营总里程截至2021年底为6466公里，电气化率为11.4%，其中相当一部分铁路是荷兰殖民时期遗产。佐科2014年开启第一任期后，开启了雄心勃勃的基建计划，推出了旨在改善东部岛屿物流的“海上高速公路”、促进岛屿互联互通的“全球海洋支点”、以基建促发展等政策议程。根据印尼政府数据，自佐科上任以来，印尼政府共兴建了2042公里的收费高速公路，完成了16个新机场、18个新海港和38座水坝的建设。（延伸阅读：《[缺电的小岛，重度依赖煤炭的印尼和不再投资海外煤电的中国](#)》）

随着雅万高铁终于通车，佐科政府的基建目标又下一城。

印尼将于2024年举行总统大选，任满两届的佐科必须离任。印尼伊斯兰教大学（UII）国际关系学系助理教授赫马特（Muhammad Zulfikar Rakhmat）[分析称](#)，佐科在最后任期内力拼政绩，雅万高铁成功通车有助于反驳质疑和批评声。（延伸阅读：《[2019印尼大选：血腥往昔、寡头体制，与扑朔迷离的伊斯兰政治](#)》）

9月初，中国国务院总理李强访问印尼，期间试乘了雅万高铁。印尼高级官员和李强讨论了将雅万高铁延伸至印尼第二大城市、位于爪哇岛东部的泗水（Surabaya）的可能性，李强对此表示欢迎。据印尼安塔拉通讯社报导，交通部长10月2日表示，如果雅加达和泗水实现高铁贯通，700公里的行程将在3.5小时内完成。可以想见其运营载客量和使用效率也将有质的改善。

不过，雅万高铁是否要延长至泗水，将受到多重因素制约，如印尼大选的结果和下届政府的态度、双方就投资和融资是否达成共识等。目前已通车的雅万高铁的运营情况和民众接受度也将成为高铁线是否延长，延长多远的重要指标。（延伸阅读：《[当艺术家与歌手成了网路摩托车司机：“灵活工作”为印尼带来了什么？](#)》）

KCIC总经理德威亚纳（Dwiyanu Slamet Riyadi）曾宣布于10月2日宣布雅万高铁票价，但印尼并未于当日宣布。政府目前仍是开放民众体验预约“免费试乘”高铁，并将免费期延长至10月中旬。

[#印度尼西亚](#) [#印尼](#) [#雅万高铁](#) [#一带一路](#)

本刊载内容版权为端传媒或相关单位所有，未经[端传媒编辑部](#)授权，请勿转载或复制，否则即为侵权。

端傳媒八週年 | 另一個世界仍然有可能

訂閱端傳媒，期待改變的你，  
與亟待突破的我們，共同撐起另一個世界。

8週年尊享會員 特別優惠 **20%OFF**

立即訂閱 →

端傳媒的下一程，需要你的守護。今天就成為訂閱會員，支持我們走下去，支持華文世界不可或缺的深度報導和多元聲音。點擊了解更多[會員計畫](#)