



限于目前埃及国内持续的不稳定和西奈半岛的动荡，苏伊士运河在未来能否继续稳定通航被打上了问号。这也推动了以色列加快联通地中海和红海之间的欧亚铁路的修建计划。以色列政府甚至希望该铁路能在12个月内尽快动工，而是否由中国公司承建也成为以色列媒体在报道这条铁路时必然提及的要素。对于拥有成熟高铁技术的中国来说，这意味着新机遇。

## 以色列的标签： “火药桶”还是“创新国”？

文/闵捷

以色列，在很多中国人的眼中，这个国家强敌环伺，国内的阿拉伯人比例也不断增长，说得直接一些，就是一个“火药桶”，不知道何时就会被引爆。但是，去过以色列的人不会认同这样的观点。发生在2000年的巴勒斯坦人第二次起义已经过去十余年，虽然阿拉伯裔的以色列公民已有20%的比例，但国内并没有突出的民族矛盾；经济发展也较为成功，高科技企业成长迅速，“创新国家”已逐渐成为以色列所力图塑造的国家标签。

以色列所取得的这些成就，并非“一朝一夕”之功，以色列的国家制度设计和发展战略功不可没。

### 稳定的政治制度架构

以色列的中央政府和地方政府之间，有着很好的互动关系。中央政府将全国分为六个大区（分别是海法区、北部区、中央区、特拉维夫区、耶路撒冷区、南部区）。每个大区的负责官员由中央政府任命，负责该大区的整体规划和协调，但具体的管理工作大区官员却不触及，而由地方政府负责。地方政府则根据人口的多少分为市、地方委员会、地区委员会。其中，有2万居民以上可得到“市”的地位，以色列现有75个市；居民在2000人至2万人之间的，可获得“地方委员

会”的地位，共有265个；而居民不满2000人的社区则数个乃至数十个合在一起，由一个“地区委员会”统一管理，现共有地区委员会53个。

在这些地方政府官员的任命中，市因为有充足的财政收入，所以市长基本是由市民投票选举而出；而地方委员会和地区委员会财政往往需要中央政府的补贴，因而在行政首脑的任命上，中央政府会有很大的发言权。最重要的是，这三种类型的地方政府是平行关系而非隶属关系，这就平衡了城市和村镇的发展。以色列的阿拉伯人要么聚集在阿拉伯城市中，如位于北部区的拿撒勒；要么散落在一些阿拉伯村镇之中。生活在城市中的阿拉伯人通过大区政府协调下的有限自治而满足了其政治社会需求；散落在村镇中的阿拉伯人则因为地方委员会和地区委员会直接受中央政府管辖，不会被大城市剥夺太多的经济利益，从而保证了村镇的发展和居民的收入。

在以色列中央地方关系的巧妙设计下，虽然阿拉伯人保持着较高的生育率，但国家的稳定并没有受到大的威胁。

以色列的制度设计，对于住在约旦河西岸定居点的犹太人来说，也起到了限制的作用。以色列国内法律将约旦河西岸的土地明确分为A区（巴勒斯坦自治地区）、B区（以色列军队暂时管理的地区）和C区（定居点区域）。生活在约旦河西岸的犹太人只能在C区活动，如果擅自去了A区



和B区，政府将不予保护。这也最大程度地降低了约旦河西岸犹太人与巴勒斯坦人发生冲突的可能性。不仅如此，约旦河西岸的定居点，中央政府并没有选择六个大区中的任何一个来管理，而是在国防部中下设了一个名为“撒玛利亚和犹底亚”的大区来负责，这个大区的负责人是现役军官。虽然定居点和以色列国土内的城市以及村镇一样享有一定程度的自治，但是军事管理的性质能够让定居点的建立和撤离符合以色列的国家利益，从而维护以色列的稳定。

制度上的设计让以色列公民的生活得以安定，即使周边国家时有冲突发生，叙利亚内战、埃及动荡等都让地区局势变得紧张，但以色列国内平稳依旧。因此，以色列自1948年建国至今已有60余年，每年仍有生活在包括西欧、北美地区在内的大量犹太人回到以色列定居。

除去较为完善的制度设计，以色列的发展战略依旧“可圈可点”。

### 创新型的发展战略

以色列的自然资源并不丰富，至今仍有60%的国土为沙漠所覆盖，虽然如此，仍然成就了其农产品出口和农业技术领先的现状。这正是以色列自建国以来的发展战略所致。

以色列建国初期，在20世纪五六十年代长期担任总理的本·古里安就大力倡导开发南部沙漠的计划，并且身体力行，在辞去总理之后，居住在沙漠地带，向沙漠要耕地，硬生生地开拓出一片绿洲，自己死后也选择葬在这片绿洲之中。

在本·古里安和历届政府的规划下，以色列逐渐改良了大量原先并不算优质、甚至是荒漠的土地，并且发明了滴灌等先进的农业技术，建立了本·古里安大学、希伯来大学农学院等世界一流的农业科技研究和农业技术人才培养的基地。时至今日，以色列土地所产出的蔬菜水果，已经可以供应全国超过800万人的消费。这甚至可以说是长期发展战略下所产生的奇迹。

以色列的发展战略不仅仅体现在农业上，在其他一些高科技领域，以色列政府也有着坚定



▲ 今年2月，以色列国内最有影响力的报纸《国土报》刊登了关于修建从红海港口埃拉特到地中海最大港口阿什杜德货运铁路（红色虚线为铁路走向简明示意图）的讨论。对于拥有成熟的高铁技术的中国来说，这意味着一个新机遇。

的长期方针。以色列国内没有规模性的矿产资源可供开采，其人口数量不能给企业带来足够的市场，也没有垄断国际市场的大型跨国公司，因而在以色列政府看来，要想在全球化的竞争中脱颖而出，只有靠高新技术的发展才有希望。

为了增强高新技术在世界上的竞争力，该国政府做了两件事：一件事是重视科技教育，另一件事是对中小企业不遗余力的扶持。

犹太民族有着重视教育的文化，以色列则继





承了这一传统，其政府在教育上的开支比例长期位于世界前列。在科技教育中，以色列大学和研究机构特别鼓励创新，实验失败也被教授和同学们看成是一件积极的事，因为失败的实验也同样表明了学生在努力学习。就是在这样宽松的环境下，仅有数百万人的以色列有5名科学家先后获得了诺贝尔化学奖，而这5名科学家全部是在以色列接受了完整的高等教育。2004年诺贝尔化学奖获得者阿龙·切哈诺沃和阿夫拉姆·赫什科，一位博士毕业于以色列理工学院，另一位则在希伯来大学获得博士学位；2011年诺贝尔化学奖得主丹·舍特曼博士毕业于以色列理工学院；2009年诺贝尔化学奖得主阿达·约纳特和2013年诺贝尔化学奖得主埃瑞·沃沙尔则都是在以色列国内的魏兹曼科学研究所完成了博士阶段的学习。以色列社会将科学家作为国家的财富，1973年没有任何政治经验的生物物理学家埃夫瑞尔·凯特兹尔当选为第4任以色列总统，同样没有政治经验的2011年诺贝尔化学奖得主丹·舍特曼也将参选今年举行的第10任以色列总统的选举。

有了教育的保证，也就有了具有创新能力的人才。以色列政府不遗余力地鼓励年轻人依靠自己的想法和技术组成团队，将想法转为现实，将科技变为产业。在以色列，政府的文件中将大学毕业就创办公司的青年人称为“企业家”，并且给予极为倾斜的政策和资金扶助，容忍创业失败，鼓励败而再创。在宽松的社会环境里，一大批以色列高科技中小企业在世界上崭露头角。苹果、谷歌、英特尔、微软等世界科技产业巨头们纷纷瞩目，来到以色列寻求和这些掌握高新技术知识产权的中小企业合作。在特拉维夫、海法等城市，高新技术开发区一派繁荣景象。“创新之国”正在逐渐替代“火药桶”，成为以色列新的代名词。

### 中以关系前景广阔

2013年5月，以色列总理内塔尼亚胡访问中国，正是基于以色列已有的科技成就，他在北京和上海两地不断向中国媒体和公众表示，中国和

以色列必将有更为紧密的经济合作，以色列的科技可以推动中国的发展，中国的市场也能够带动以色列的经济增长。而在今年年初，内塔尼亚胡更是在以色列国内的讲话中指出和中国发展双边关系、增进中以的经济联系，是以色列政府今后的重要目标。中以关系逐渐升温，为中国进一步加强与以色列的经济科技合作提供了有利契机。

今年2月，以色列国内最有影响力的报纸《国土报》刊登了关于修建从红海港口埃拉特到地中海最大港口阿什杜德货运铁路的讨论。文章中直接用“以色列的苏伊士运河”来指称这条铁路的重要性。对于拥有成熟的高铁技术的中国来说，这意味着一个新机遇。

以色列拥有面向地中海和红海的两条海岸线；虽然红海的海岸线只有5公里，但这丝毫不妨碍以色列连接大西洋、地中海和红海、印度洋的战略地位。拥有这一位置的国家除以色列外，只有埃及。以色列一直将这一地缘优势视为立国之本，其全国三个海军基地中有一个就是濒临红海的埃拉特。在20世纪80年代以前，每当埃及试图封锁红海的蒂朗海峡，以色列都会将其视为对自身的根本威胁，而不惜以战争去结束对蒂朗海峡的封锁。在以色列和埃及、约旦建立了正式的外交关系后，红海沿岸的经济合作也逐渐开展起来。修建连接红海与地中海的铁路，一方面，以色列试图加强其“两洋”国家的属性；另一方面，限于目前埃及国内持续的不稳定和西奈半岛的动荡，苏伊士运河在未来能否继续稳定通航被打上了问号。这也推动了以色列加快修建打通欧亚铁路的计划，以色列政府甚至希望该铁路能够在12个月内尽快动工。是否由中国公司承建成为以色列国内媒体在报道这条铁路修建时必然提及的要素。

最近数年来，以色列已不再满足于仅仅维持美之间的特殊关系，正在寻求同世界其他大国发展各个领域间的合作，从而更好地维护和拓展自身的国家利益。一个稳定的以色列，一个以科技创新为国家发展战略的以色列，不应当仅仅是中国眼中的“火药桶”，更应该成为中国争取经济科技合作的“战略支点”。<sup>⑤</sup>