

DOI: 10. 14015 /j. cnki. 1004 - 8049. 2016. 4. 008

杨程玲 “东盟海上互联互通及其与中国的合作——以 21 世纪海上丝绸之路为背景”,《太平洋学报》2016 年第 4 期,第 73 - 80 页。

YANG Chengling, “ASEAN Maritime Connectivity and Its Cooperation with China: With the 21st-Century Maritime Silk Road as the Background”, *Pacific Journal*, Vol. 24, No. 4, 2016, pp. 73 - 80.

东盟海上互联互通及其与中国的合作

——以 21 世纪海上丝绸之路为背景

杨程玲¹

(1. 厦门大学 福建 厦门 361005)

摘要: 曾经对世界经济产生过巨大影响的“丝绸之路”,正在重新成为人们关注的热点。海上互联互通是“21 世纪海上丝绸之路”的一个重要因素,东盟是建设“21 世纪海上丝绸之路”的优先方向。因此,通过海运机构、行动计划和海运便利化机制了解东盟海上互联互通的战略措施;从海上贸易、海港运营、海洋航运以及海运辅助性服务分析东盟海上互联互通的现状与挑战,剖析东盟港口互联互通机制,并在此基础上分析东盟与中国海上互联互通的合作体系和问题,提出构建中国—东盟海上互联互通的建议,对推进“21 世纪海上丝绸之路”并丰富其战略构想具有重要意义。

关键词: 东盟;海上互联互通;海运;21 世纪海上丝绸之路

中图分类号: F551

文献标识码: A

文章编号: 1004 - 8049(2016)04 - 0073 - 08

曾经对世界交流产生过巨大影响的“丝绸之路”,正在重新成为人们关注的热点。2013 年,习近平主席在印尼首次提出愿同东盟国家共同建设“21 世纪海上丝绸之路”的构想,明确了东盟是中国的近邻,是建设“21 世纪海上丝绸之路”的桥头堡。近年来,在全球经济增长放缓的态势下,东盟成为世界经济增长的一个亮点。2014 年,东盟 GDP 占世界 GDP 总量的 3.2%, 占中国总量的 23.7%; 东盟人口总量占世界人口总量的 8.6%, 市场需求庞大;^① 由于其处于海上交通的要塞, 占据重要的战略地位, 未来有着巨大的发展潜力。实现中国—东盟的互联互

通, 扩大地区间的经贸合作, 对缩小地区发展差距具有重要意义。

中国是海洋大国, 拥有漫长的海岸线, 许多东盟国家是中国的海上邻居。“21 世纪海上丝绸之路”以海上互联互通为重点, 优先发展港口等海上交通设施的建设, 以港口、金融、产业合作联动引领区域海洋合作新模式, 推进中国—东盟乃至东亚地区经济合作模式的升级。因此, 海上互联互通不仅包括海上交通设施的互联互通, 还包括相互开放的政策、机制及产业对接、人文交流等。东盟 10 国中除老挝属于内陆国外, 其他国家均属于海洋国家, 海上互联互通

收稿日期: 2015-07-14; 修订日期: 2016-01-06。

作者简介: 杨程玲(1984—), 女, 广东河源人, 厦门大学南洋研究院世界经济博士研究生, 主要研究方向: 海洋及能源经济、产业集群。

^① World Bank, “Database of Countries and Economies”, 2015, <http://data.worldbank.org/country>.

是近二十年来东盟的重要战略举措。因此,了解东盟实施海上互联互通的政策措施,分析其现状及挑战,剖析东盟港口互联互通机制,并在此基础上分析中国与东盟的海上互联互通合作机制及问题,提出对中国—东盟海洋一体化的意见及建议,对推进“21世纪海上丝绸之路”并丰富其战略构想具有重要意义。

一、东盟推动海上互联互通的政策与措施

海上互联互通是东盟互联互通战略的组成部分,也是各国经济发展的战略选择。为了推进东盟海上互联互通战略,东盟国家实施了一系列政策措施。

1.1 设立海运管理及协调机构

从20世纪60年代初开始,东盟就开始设立组织机构探讨海上互联互通问题。1968年,东盟批准成立海运常设委员会,1975年成立东盟港务局协会。20世纪90年代,世界区域经济一体化进程加快,东南亚国家积极调整区域经济发展战略,并逐步成立正式的海运管理和协调机构。第一届东盟交通部长级会议(ATM)于1996年在印尼召开,该会议每年召开一次,至今已召开20届。其具体职责是:建立和发展一个统一协调的区域交通运输体系,以提供一个安全、有效和创新的交通基础设施网络;为实现东盟自贸区目标,加强各成员国的交通运输部门之间的合作;建立一种机制以协调和监督交通运输部门的合作项目和行动;促进区内互联互通,并考虑到岛屿、内陆和周边地区之间的经济联系。东盟高级交通官员会议(STOM)则主要负责监督、协调及审查由东盟交通部长会议制定的项目和方案。它作为咨询机构,促使东盟在共同交通的问题上达成共识。此外,加强私人部门和非政府机构的参与,在启动、协调和实施东盟交通运输政策和项目的过程中成立了东盟海运工作组(MTWG),并邀请来自区域和国际组织交通部门的专家协助其履行职能。除正

式机构,还有东盟交通辅助性组织,如东盟货运代理协会联合会(委员会)(AFFA)、东盟港口协会(APA)、东盟船东协会联合会(FASA)和联邦东盟货主协会(FASC)。这些组织协助正式的海运机构,在政策或行动计划实施过程中提供必要的技术和咨询服务。^①这些正式和辅助性机构有利于维护东盟的海上利益,促进了东盟各国海上合作,同时加强了东盟成员国之间的经贸和人文合作。

1.2 制定战略规划和行动计划

东盟各国海上运输有悠久的历史,然而直到1997年之前,成员国之间只有有限的合作。1997年,第二届东盟峰会通过《东盟2020年远景》规划。这是东盟交通运输互联互通的里程碑,确定了东盟运输发展目标的路线图。为了进一步实施这一规划,东盟相继制定了《河内行动计划》(1998年)、《东盟1999—2004年运输合作框架计划》(1999年)、《东盟2005—2010年运输行动计划》(2004年)。^②这些计划旨在建立跨东盟的运输网络,提高海上运输服务的自由化和竞争力。2011年5月发布的《东盟互通互联总体规划》首次提出互联互通,并将海上互动互通作为东盟互联互通的一个重要内容。该规划主要通过以下三个方面实现海上一体化以及提高海运的竞争力:加强47个指定港口的性能和容量,包括改善仓储服务和疏通水道;加强世界和地区主干航线的联系,并研究建立东盟滚装网络的可行性;加强交通部门间合作,构建多式联运的交通运输体系。^③2006年签署的《东盟海运一体化和竞争力提升路线图》主要是逐步促进东盟海上运输业的自由化,同时加快实现《东盟运输行动计划2005—2010》和《万象

^① ASEAN Secretariat, "ASEAN Maritime Transport Development Study: Final Report Summary", ALMEC Corporation, 2002, pp. 3-22.

^② Nazery Khalid, Margaret Ang and Zuliatini Md Joni, "The Importance of the Maritime Sector in Socioeconomic Development: A Southeast Asian Perspective", *Tropical Coasts*, Vol. 16, No. 1, 2009, pp. 4-15.

^③ ASEAN Secretariat, "Master Plan on ASEAN Connectivity", The ASEAN Secretariat Press, 2011, pp. 11-37.

行动计划(2004—2010)》所阐述的目标。该路线图涵盖5个方面的内容:寻求东盟内部单一声音、发展基础设施、整合市场以实现东盟单一航运市场、协调各种相关政策以及通过人力资源能力建设以实现劳动力市场的一体化。该路线图的每项措施均有相应的完成时间和相关的主要负责机构。^①

1.3 建立运输便利化机制

第一个促进运输便利化的区域协定是1975年针对事故船舶而制定的搜救便利性协议。20世纪90年代以后,随着东盟海运管理与协调机构的不断完善、战略规划和行动计划的制定与实施,东盟各国间开展了多方面的区域运输合作,制定了多项运输便利化协议。1998年,东盟在河内签署《东盟货物过境程序简化框架协议》,2005年签订《东盟多式联运框架协议》,2009年在马尼拉签署《东盟国家间交通运输便利化框架协议》。这些协议创造了一个高效的物流和多式联运系统,简化过境手续、实现跨境便利化和有效管理。其中,完善海关、移民和检疫机制,加大边境检查设施与技术投资,统一相关规则和标准,提高边境管理人员的知识和技能,均是东盟推进跨境便利化和有效管理的基本措施。现有运输便利化协议主要侧重于货物运输,今后还将涉及客运的便利化,以进一步促进区域内旅游业和民间互联互通。^②

二、东盟海上互联互通的现状

东盟除老挝之外,其他国家均是海洋国家,国际贸易大部分是通过海洋运输来完成。伴随着东盟经济的发展和相关规则的制定,海上互联互通迅速发展。

2.1 海上贸易

东盟位于全球贸易和经济发展最快的战略地区,美国、欧盟与日本是东盟的重要贸易伙伴,约占东盟总贸易额的1/3。20世纪90年代后,东盟与周边国家和地区的贸易关系迅速发展。中国、韩国、中国台湾、澳大利亚、香港和印

度成为东南亚地区的重要贸易伙伴。目前,东盟大约2/3的贸易在东亚(东北亚+东盟)完成。其中,东盟区内贸易占重要份额。在进出口方面,东盟总贸易额从1993年的4299亿美元增加到2014年25289亿美元,年均增长率为8.8%;其中东盟区内贸易额从1993年的824亿美元增加到2014年的6083亿美元,区内贸易额占东盟贸易总额从19.2%上升到24.1%。^③东盟区内贸易对区域间的海上运输行业起到催化作用,由于东盟国家间80%的贸易量需要依靠海洋交通运输,因此,在东盟运输行业中,海上交通运输发展最快。

不管是从数量规模来看,还是从提供的服务质量来看,东盟各国之间参差不齐。总的来说,东盟国家的海运水平可以分为三个层次:第一层次是新加坡;第二层次是马来西亚、印尼、菲律宾、泰国与越南;第三层次是柬埔寨、缅甸、文莱与老挝。此外,各国内部的差异很大,如印尼东西部发展极不平衡,东部具有较为优越的海运资源,西部海运交通较为落后。完善、发达的海运业能促进地区经济的发展,而落后的海运则在一定程度上阻碍地区经济的发展。至于海运无法到达的地方,无法吸引投资与贸易,不利于地区工业化进程和产业的升级。东盟区域经济一体化的主要目标是加强经贸合作,缩小内部差距,其中一个关键点就是要发展海运,加强港口建设与合作,建立高效、可靠的航线。

2.2 海港运营

港口是海上贸易的门户,也是海上互联互通的重要基础设施,而集装箱港口货物吞吐量是一个重要指标。根据联合国贸易与发展会议(UNCTAD)2014年的统计,从1975—2013年,东盟国家集装箱港口吞吐量从40万标准箱增

^① ASEAN Secretariat, "The Roadmap towards to an Integrated and Competitive Maritime Transport in ASEAN-RICMT", The ASEAN Secretariat Press, 2007, pp. 1-7.

^② 王勤、李南 "东盟互联互通战略及其实施成效",《亚太经济》2014年第2期,第115-120页。

^③ ASEAN Secretariat, "ASEAN Statistical Yearbook 2014", The ASEAN Secretariat Press, 2015, pp. 54-104.

加至8 800万标准箱。1975—2005年,东盟占世界集装箱吞吐量的比重从2.3%上升至23.3%;但是到2013年,东盟国家集装箱港口吞吐量占世界的份额回落至13.5%。2013年,新加坡集装箱吞吐量为3 350万标准箱,占东盟国家总量的38.1%,位列世界第2位。其次是马来西亚和印尼,分别占东盟国家总量的24.3%和12.2%,位居世界排名的第5位和第9位。三国集装箱吞吐量约占东盟总量的80%。其他几个国家的排名为越南(第11位)、泰国(第15位)、菲律宾(第17位)、柬埔寨(第69位)、缅甸(第70位)和文莱(第79位)。^①

虽然东盟国家集装箱吞吐量的世界排位近年有较大提高,但是总的来说滞后于东盟国家整体经济的发展。根据世界经济论坛(WEF)2014年发布的《全球竞争力指数》的数据,除了新加坡的港口设施全球竞争力与其经济全球竞争力同步增长之外,马来西亚、缅甸和柬埔寨这三个国家港口设施全球竞争力大于经济全球竞争力,但缅甸和柬埔寨国内经济的落后导致其无法充分发挥港口的作用,马来西亚的海运竞争力也呈日益下降的趋势。^②其他国家均属于港口设施质量跟不上其经济竞争力的增长。港口的容量、性能以及所能提供的服务将影响货物运输及中转的质量,同时也会影响东盟地区的生产系统及其与外部的各种运输形式顺利流通,从而影响地区的贸易与经济。总的来看,除新加坡外,其他东盟国家港口设施的质量都有待提高。

2.3 海洋航运

海洋航运是海上贸易的载体。根据联合国贸易与发展会议统计,从船队规模来看,1980—2014年东盟各国注册商业轮船载重吨位(DWT)均呈增长之势,其中新加坡和印尼增长较快。东盟各国注册船舶吨位数从18 814千载重吨上升至150 337千载重吨,年平均增长率为6.5%。2014年,东盟国家注册船舶吨位占世界比重的8.9%。新加坡注册商业运输船为103 787千载重吨,世界排名为第5位;印尼注

册商业运输船为15 004千载重吨,世界排名第20位;马来西亚注册商业运输船为9 427千载重吨,世界排名第25位;越南、菲律宾、泰国的世界排名依次为第30位、第32位和第33位。东盟的商业船队主要以油轮、散货船、杂货船和集装箱船为主,油轮和散货船约占64%,集装箱船仅占15%,杂货船占8%,其他船种为13%。其中新加坡的油轮、散货船和集装箱船各占40%、40%和20%。新加坡船队注重集装箱船的发展,这与新加坡主要发展集装箱运输的政策相符合。印尼、马来西亚、泰国、菲律宾和越南主要以这四类船队为主,柬埔寨、缅甸和文莱主要以杂货船和其他船只为主。^③

联合国贸发会议使用班轮航运联通指数来衡量各国与全球海运网络的联通程度,以船舶数量、集装箱运力、公司数量、所提供服务的数量和提供来往于各国海港服务的最大船舶的规模来计算该指数。根据2014年的数据,新加坡以113.16位列东盟首位;其次是马来西亚,该指数为104.02。两国较高的联通指数归因于它们拥有世界顶级的班轮运输公司。越南是46.08,近年发展较快源于其放开海运管理,积极引进外来资本直接投资港口和码头,如和记黄浦入驻。随后是泰国、印尼、菲律宾、柬埔寨、文莱,这些国家均低于45。^④从以上数据来看,较不发达国家大多是联通性较差的国家,因为不发达国家间的贸易量往往较低,航运公司提供来往于不发达国家海港之间的服务较少,港口对中转和过境货物的吸引力相对更低。总体来看,东盟国家除了新加坡和马来西亚,其他国家的全球海运网络覆盖范围较小,国际通航能力较差。

2.4 海关边境管理

如果船队和港口是海上互联互通快速发

^① UNCTADstat, Statistical Database, 2015, <http://unctad-stat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>.

^② World Economic Forum, "The Global Competitiveness Report 2014", 2015, <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015>.

^③ Ibid^①.

^④ Ibid^①.

展的硬件,那么海关边境管理则显示其软实力。首先从整体上看,东盟国家的平均出口成本低于进口成本,新加坡的进出口成本最低,马来西亚位居第二。低成本主要是由于这两个国家的船队规模大,并且港口发展快速,港口吞吐量大而带来了规模效应。从各国进出口所需提交的文件数量来看,进出口成本越小的国家,其进出口文件数量也越少。从进出口天数看,新加坡效率最快,出口要6天,进口只要4天。新加坡的资源非常缺乏,是一个严重依赖进口的国家,注重提高进口效率,进口成本低于出口成本,进口速度快于出口。这与泰国、文莱的情况类似。而贸易量较小、海上交通基础设施落后的国家,如柬埔寨、老挝、缅甸,则需要较长时间(见表1)。

表1 2014年东盟国家进出口管理^①

	出口成本 (美元)	进口成本 (美元)	出口文件 (个)	进口文件 (个)	出口时间 (天)	进口时间 (天)
印尼	572	647	4	8	17	26
马来西亚	525	560	4	4	11	8
泰国	595	760	5	5	14	13
菲律宾	755	915	6	7	15	15
新加坡	460	440	3	3	6	4
越南	610	600	5	8	21	21
柬埔寨	795	930	8	9	22	24
老挝	1950	1910	10	10	23	26
缅甸	620	610	8	8	20	22
文莱	705	770	5	5	19	15
东盟	843	905	6	7	19	19

(资料来源: World Bank, <http://data.worldbank.org.cn/country>.)

根据世界经济论坛发布的《全球贸易促进报告》,东盟各国贸易便利化水平呈稳步上升趋势,区域贸易便利化状况有了较为明显的改善。其中,新加坡多年蝉联世界第一,马来西亚也处于世界领先水平,但是其他国家与这两个国家差距较大,东盟整体的贸易便利性有待提高。关税、进出口效率和海关透明度依然是东盟国家贸易便利性面临的三大主要问题。

三、东盟港口互联互通的现状

3.1 港口的重要性

作为海上贸易通道中的关键节点和重要枢纽,港口具有十分重要的作用。首先,港口是国际贸易通道的重要门户,一个国家很大程度上依靠港口进行经济贸易与文化交流。从古代满刺加立港到现代新加坡成为全球最繁忙的集装箱港之一,东盟始终位于海洋开发和全球贸易的前沿。随着航运中心从西方转向东方,港口对于东盟社会经济发展的重要性更为凸显,港口促进制造业、原材料和商品的生产,也造就了运输、服务和建筑等辅助行业的发展。此外,海港促使不发达地区转变为贸易中心和工业区,为商业和就业提供了机会,以此推动各国的经济增长。其次,港口是区域经济发展的重要支撑和引擎,对城市的贡献更加突出。海港周围建设的基础设施提高了周边居民的生活水准,最终带来港口城市和沿海社区的发展,例如,马来西亚的港口城市巴生和北海市就是分别在巴生港和槟城港周围发展起来的,越南的胡志明市则与西贡港具有共生关系,印度尼西亚的雅加达也与丹戎港密切相关,新加坡则在海洋导向经济中给许多小型的喂给港带来福祉。最后,东盟港口的快速发展为本地区吸引了大量外国直接投资。世界上最大的集装箱公司马士基就是丹戎港合伙公司。香港和记黄埔港口集团投资于越南的头顿港,加速了东盟地区主要港口的扩展。如今,新加坡港务集团位居世界前十名港务公司,在全世界28个港口拥有股份和利益。^②

3.2 构建港口合作平台

近十多年来,全球供应链日益受到关注,港

^① 成本以对20英尺货柜征收的美元费用计量,包括所有与完成货物进出口手续相关的费用。这些费用包括文件费用、清关和技术监管的管理费用、报关费、码头装卸费和内陆运输费。

^② Nazery Khalid, Margaret Ang and Zuliatini Md Joni, "The Importance of the Maritime Sector in Socioeconomic Development: A Southeast Asian Perspective", *Tropical Coasts*, Vol. 16, No. 1, 2009, pp. 4 - 15.

口已发展成为生产和消费供应链系统中的综合环节,现阶段及未来体现港口综合竞争力是互联互通。近年来,东盟致力于搭建港口间合作平台。1999年,东盟交通运输合作框架计划提出建立东盟港口系统,其中有33个港口被列入东盟交通网络。2000年,海运工作小组会议增加至46个指定港口。其中,文莱1个、柬埔寨2个、印尼14个、马来西亚10个、缅甸3个、菲律宾8个、新加坡1个、泰国3个以及越南4个,这些指定港口形成了一个海上运输网络。为促进港口间合作,东盟编制港口数据库,包括可用库存、航运服务、港口关税等指标。由于各国的港口基础设施发展程度不一致,而货物的装卸取决于港口吞吐能力、陆路运输和物流能力,以及海关和行政办理通关手续的能力。因此,东盟制定评估港口发展等级的指南,根据网络的性能和容量确定需要改进的地方,并定期预测海上贸易及其对港口的需求。为缩小东盟港口间的差异,根据港口发展评估指南,设立优先进行的项目以提高港口性能和容量。最后,东盟通过融资机制支持东盟港口网络中指定项目的实施,确保所有东盟网络间港口达到可接受的性能和容量水平。^①

3.3 港口间互惠互利

促进港口互联互通的一个关键机制是互惠互利。为此,一方面,东盟改善进出港的条件与环境,提高地区的贸易便利化,实施东盟单一窗口和国家单一窗口计划,改变不同国家、地区间的习惯和规定,以促进货物的快速流通。即在通关机制、运输过程中的检查机制及标准的设定等相关事项上,在东盟各国港口间形成一致。具体表现在海关程序和惯例上,协调各国海关的规章和制度、精简海关流程和程序等,包括三项具体措施:一是在指定47个港口实施东盟单一窗口计划,2015年后扩展到整个东盟;二是简化成员国的通关程序和规章制度,优先服务于单一市场和单一生产基地,预计2015年的通关费用比2010年减少50%;三是联合相关企业和行业共同制定政策。另

一方面,建立东盟物流网。东盟计划从2007年建立单一的航运市场,在港口建立统一标准,整合东盟单一航运市场和东盟港口网络将有利于东盟建立一个强大的海事部门,提高运营效率,提供优质的商品和有竞争力的服务。东盟拟定不晚于2015年实施其制定的有关框架。^②

四、进一步加强中国与东盟的海上互联互通

2014年,我国外贸进出口总额为4.3万亿美元,其中67%通过海运完成。一直以来,海运是我国对外贸易运输的主体,中国与东盟山水相连,中国—东盟海上互联互通有利于推进“21世纪海上丝绸之路”的建设。2002年,中国与东盟签订全面经济合作框架协议,随后还签订了货物贸易、服务贸易和投资等协议,中国—东盟区域经贸合作也日益深化。双方务实合作进展迅速,从2002年到2014年,双边贸易额年均增长21.4%,目前已达到4803.9亿美元;相互投资累计超过1300亿美元,增长4.7倍。中国成为东盟最大贸易伙伴,东盟是中国第三大贸易伙伴,中国—东盟建成了世界上最大的发展中国家自由贸易区。

4.1 中国—东盟海上合作

近年来,中国与东盟加大互联互通建设力度,其中海上互联互通有望成为双边合作的新亮点和重要领域。中国与东盟的海上合作主要从以下两个方面展开。

从中国—东盟海上合作机制来看,中国—东盟交通部长会议自2002年第一次召开以来,至今已召开13次会议。中国—东盟交通部长级会议在2003年建议成立中国—东盟交通磋商机制,并特别指出要扩大海上交通部门的合

^① ASEAN Secretariat, "The Roadmap towards to an Integrated and Competitive Maritime Transport in ASEAN-RICMT", The ASEAN Secretariat Press, 2007, pp. 1-7.

^② ASEAN Secretariat, "Master Plan on ASEAN Connectivity", The ASEAN Secretariat Press, 2011, pp. 11-37.

作 2010 年签订了《中国—东盟海事磋商机制备忘录(ACMCM)》。该机制的目标是加强中国与东盟海事部门的合作,合作的领域包括港口现状管控、海洋环境保护、海上交通安全、航海援助、船员培训与认证、海洋意外与事故监测。^①同时,中国与东盟成员国建立海上合作机制。2010年,中国与印尼签署《中国—印尼关于进一步加强贸易投资合作会谈纪要》;2012年,与马来西亚签订海运协定;2012年,签署《中国、老挝、缅甸、泰国四国澜沧江—湄公河商场通航协定》。

从中国—东盟海上务实合作来看,在国家层面,中国建立“中国—东盟海洋合作伙伴关系”、建立亚洲基础设施投资银行、制订“中国—东盟互联互通总体规划”,以及再次对中国—东盟合作基金增资 500 万美元。未来中国将与新加坡共同建设大连集装箱港码头,投资数十亿美元开发缅甸的皎漂港。在区域层面,随着北部湾经济区的成立和海上丝绸之路的兴起,北部湾经济区已成为中国与东盟的区域性物流基地、商贸基地和加工制造基地。从省市来看,广西、福建、广东等省份依托海洋产业与东盟国家建立海上联系,如共同开发新航线、中国—东盟港口城市网络合作机制建设等。防城港、福州港、钦州港、广州等港口成为“21 世纪海上丝绸之路”重要的节点城市,成为与东盟海上连接的重要交通枢纽。

4.2 中国—东盟海上互联互通存在的问题

总体来看,我国海上运输发展较为成熟,沿海港口的集装箱吞吐量大,与世界各国港口的联系日益紧密,开通的航线联通程度高,但与东盟海上互联互通也存在一些突出问题。首先,海上运输安全问题突出。马六甲海峡、苏伊士运河是我国沟通印度洋、大西洋的交通要道,海上航线密集,商船往来繁忙,加之频受索马里海盗的威胁,海上运输安全问题十分严峻。同时,南海争端不断升级。数据显示,中国外贸量的 87% 是通过水路进行的,其中很大一部分通过南海地区,大量的能源进口需要经过南海海域。南海问题对中国—东盟海上运输造成了某

种威胁,同时也成为中国—东盟能否实现海上互联互通的根本性问题。其次,产业互联互通薄弱。中国与东盟国家涉海基础设施的改善、资金筹措等均离不开产业合作,这直接关系到投入—产出的效益。虽然当前中国—东盟的贸易额逐年增加,但双方产业的互联互通特别是民间推动的行业、企业互联互通仍属薄弱环节,海上互联互通发展后劲不足。最后是机制建设、软环境建设不完善,运输便利化水平有待加强。比如,我国与周边国家签署的运输协定难以落实,造成我方在境外运营缺乏法律保障;我国与周边大多数国家没有实现口岸监管互认,口岸通关办理流程繁琐,一定程度上造成货物滞留、增加运营成本等。

4.3 积极推动中国—东盟海上互联互通

2014 年第 13 届中国—东盟交通部长级特别会议的主题就是互联互通。基于以上分析,如何构建中国与东盟的海上互联互通,我国政府需重点关注三方面的内容。

一是增强中国与东盟的战略互信。中国与东盟的经贸合作、人文交流源远流长,自中国与东盟建立正式的交流和合作机制以来也有不少的合作倡议,但是皆因未能与东盟充分的交流与协商,使得东盟各国对我国的倡议抱有疑虑。因此,在深化中国—东盟海上基础设施互联互通路径的设计过程中,首先要与东盟各国充分地沟通与协商,了解东盟各国的风土人情,挖掘其特有的海洋人文精神,建立共同维护海洋的生态环境意识,助力东盟国家经济的繁荣与发展。此外,建立中国—东盟海运协调机制,以便有效地开展相关合作,在国际海事组织框架下共同努力,进一步加强海上安全、海上保安和海上环境保护等领域的合作。

二是注重中国与东盟海洋运输业的对接。产业的对接是指根据不同国家和地区进行结构

^① ASEAN Secretariat, “Memorandum of Understanding between the Governments of the Member States of the Association of Southeast Asian Nations and the Government of the People’s Republic of China”, 2010, pp. 11 - 37.

化的设计。中国应鼓励各次区域、省份、港口城市以及企业与东盟各国及地区形成对接,搭建中国—东盟运输网络,并联合其他运输部门,积极建成多元运输体系。首先,东盟各国之间的海运水平差距较大,要考虑各国对海运产业接受程度的差异,如新加坡、马来西亚的海运水平较为发达,而其他国家的基础设施建设与之差距较大。基础设施相对较差的国家对港口建设、航道开辟的积极性较高。其次,同一国家、不同区域情况也不一样,如印尼属于海岛国家,东西部的海运水平差距非常大,印尼西部更加迫切需要基础设施建设。最后,为促进产业对

接,应进一步拓展融资渠道,其中包括政府投资、国际金融组织和优惠贷款以及其他金融机构的资金支持,并采取多种合作方式,促进港口设施的改善,保证港口的竞争力。

三是改善投资环境并制定运输便利性政策。除注重交通基础设施建设之外,还应注重中国与东盟的标准、流程、边检等软件的连通,注重文化、创新等产业的对接,注重法律法规协调,并通过培训、认证等方式加强中国与东盟专业技术服务业上的一致性。^①

编辑 肖琳

ASEAN Maritime Connectivity and Its Cooperation with China

——With the 21st-Century Maritime Silk Road as the Background

YANG Chengling¹

(1. Xiamen University, Xiamen 361005, China)

Abstract: The “Silk Road” once had a tremendous impact on the world economy. now it is again becoming the focus of attention. Maritime connectivity is an important factor in the 21st-Century Maritime Silk Road, ASEAN is the priority direction in the 21st-Century Maritime Silk Road. The paper tries to understand the policies and measures to promote maritime connectivity in ASEAN by ASEAN maritime agencies, action plans and maritime facilitation mechanisms, analyzes the current situation and the challenges of the maritime connectivity from maritime trade, port operations, marine shipping and maritime auxiliary services and the challenges of the future, and illustrates the connectivity mechanism of ASEAN Port. Based on it, we analyze the maritime cooperation and the problem between China and ASEAN, proposes the idea of the maritime integration between China-ASEAN. All of which are important to advance the 21th-Century Maritime Silk Road and to enrich its strategic vision.

Key words: ASEAN; maritime connectivity; marine transportation; The 21st-Century Maritime Silk Road

^① 郭宏宇、竺彩华 “中国—东盟基础设施互联互通建设面临的问题与对策”,《国际经济合作》,2014年第8期,第26-31页。