

如何深化“一带一路”与东盟发展战略的对接

文 / 赵江林

对接的意义与作用

促进“一带一路”与沿线国家发展战略的对接，是2015年3月28日国家发展改革委、外交部、商务部联合发布的《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》的重点内容之一。中国“一带一路”倡议与东盟发展战略的对接是过去双边经贸关系发展的结果，也是未来双边经贸关系深化的方向，必将为双方未来的经济发展与共同繁荣做出新的贡献。

将东盟作为对接的重点对象有着

深刻的历史原因与现实背景。1991年中国与东盟首次实现正式接触，之后经过25年的发展，中国与东盟合作由浅入深。2010年1月中国—东盟自由贸易区正式建成，中国与东盟合作完成了从市场一体化到制度一体化的过渡。此后，双方相互关税水平不断下降，贸易投资便利化不断提高，实物层面的合作和人文交流水平每隔几年就上一个新台阶。

中国提出的对接思路是基于与沿线国家共享经济繁荣的根本需要，旨在利用互补优势实现共同发展。过去仅靠双边贸易投资等传统手段不足以推进双方下一步的经济增长，这是中国—东盟自贸区必须进行升级的主要原因。未来，双方只有扎实推进发展战略的全方位合作，才能为彼此关系和各自经济增长做足“增量”。

“一带一路”与东盟发展战略对接的意义在于：首先，标志着中国与沿线国家经济关系取长补短，进入新的紧密发展期。“21世纪海上丝绸之路”的战略合作伙伴虽不限于东盟，但东盟地处海上丝绸之路的十字路口和必经之地，应是其首要合作伙伴。其次，通过主动靠近、相互了解、相互补充，减少经济增长与合作的成本，实现双方的良性互动发展。再次，对第三方起示范作用，正向引导，加快东亚区域经济一体化进程。

对接的重点与路径

随着经济共同体目标的初步实

现，东盟已是一个具有一定发展水平和制度建设水平的地区，人口总量达6.4亿、经济总量接近3万亿美元，是全球第七大经济体。

“一带一路”与东盟发展战略的对接可以在两个层次上进行：一是使中国的“十三五”规划与东盟共同体建设的蓝图实现对接，二是与东盟十国的各自发展战略分别实现对接。对接的路径主要是找出双方经济发展规划中的可合作点，采取政策支持和企业进入等方式开展合作。

对接的领域不应设限，只要是有利于双方经济增长的皆可对接，可以是产业发展规划的对接、部门制度建设的对接，可以是基础设施建设和互联互通合作，也可以是金融领域合作通道的建设和教育人文领域的交流。但有几个重点必须突出。

产能合作是直接推动双方经济增长的最主要着力点。中国有220多项工业产品产量位居世界第一，在产能领域有着装备、技术、施工、资金、管理经验等方面的丰富优势。中国的发电输电、交通装备、冶金建材、家用电器、信息设备以及建筑施工、农业开发等产能在全球都极具竞争力。东盟国家总体上仍处于工业化中期和初中期阶段，各国正积极推进工业化和城镇化，产业发展的需求和潜力都很大，对引进设备、技术、资金有着迫切的需求，特别是在电力、水泥、工程机械、钢铁、碳纤维、建材、通信、可再生能源等领域。通过与东盟国家对接需求，合理转移部分优质产





供图：东方网

2016年4月12日，施工人员在云南昆明王家营西火车站进行线路拨接。拨接完毕后，沪昆、南昆铁路与中越、中老铁路实现互联互通，进出滇东、滇南、滇东北方向的货物列车可以在该站快速解编和始发，云南面向东南亚的铁路货运枢纽站和现代铁路物流园区正式投入使用。

能，可以增强这些国家的工业能力，提高它们的制造业发展水平，与我们形成一体化的运作。尽管中国市场蕴藏巨大的消费规模，但是中国本身具有强大的制造能力和竞争优势，使得东盟对中国出口的消费品规模增长缓慢。将部分产业向外推移，在一定程度上可以加大中国从东盟进口产品的能力。

互联互通是间接带动双方经济增长的基石。东盟各成员内部和成员之间的基础设施互联互通水平还不高。世界银行2014年发布的《物流绩效指数报告》显示，印尼综合评分3.08，排名世界第53，落后于新加坡（排名第5）、马来西亚（第25）、泰国（第35）、越南（第48）。目前东盟的物流成本占GDP比重仍高达25%，而发达国家已能控制在10%左右。据亚洲开发银行最新估算，为发展缅甸落后的交

通运输基础设施，从现在起到2030年间需投入600亿美元。应加快制订“中国与东盟互联互通总体规划”，争取尽早实现与东盟“互联互通”的整体对接。当然，基础设施不仅仅涉及道路等硬件建设，还包括相关人力资源开发等软环境建设。

金融领域是打通双方经济增长的经脉，是双方未来特别需要加强的领域。目前中国与东盟在金融领域的合作主要以双边货币互换和基金形式进行，还缺乏整体性的制度建设，远不能满足双方经济增长对资金的灵活调动需求。未来双方金融合作应着重在扩大资金运作规模、建立完善的金融体系和相应的监管制度保障等方面进行。

“一带一路”与东盟发展战略的对接还需在政治、制度和资金上得到保障。自“一带一路”倡议提出之

后，东盟成员均显示了积极支持的政治姿态，纷纷表示愿同中国深化交流与互动，希望通过参与“一带一路”建设获得新的发展机遇。越南在过去20年多次修改投资法，2014年更作出新的大幅修改，柬埔寨和老挝正在修订投资法，缅甸已经对外资开放市场并正快速改革，相信它们与中国的制度对接会越来越顺畅。近年中国成立了多个旨在促进发展合作的基金，“丝路基金”、“中国—东盟海洋合作基金”以及亚洲基础设施投资银行均可为扩大中国与东盟发展战略的对接提供融资服务。

建立新的产业分工模式

2016年是中国与东盟对话伙伴关系25周年，也是中国与东盟教育交流

年。中国与东盟组织和国家正共同打造双方合作的“钻石十年”，力争到2020年双边贸易额达到1万亿美元，今后八年新增双向投资1500亿美元，双边企业合作广度和深度进一步升级。

未来中国和东盟合作将围绕政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通等“五通”，以推进基础设施、自贸区升级版、海洋经济、人文交流为主体工程，不断加强彼此联系，共同获得新的发展动力。

目前的亚洲产业分工体系仍主要服务于传统的区外市场，形成了亚洲特殊的区外消费和区内生产相结合的结构特征。受世界经济不景气影响，尽管以发达国家为主的区外市场对中国和东盟而言仍具存量意义，但是否可以做大、做足增量却存在较大疑问。中国与东盟人均收入水平的提高可以部分填补发达国家留下的消费需求缺口，以双方市场为目标定位的生产应当逐步取代以服务区外市场为主的生产，双方产业合作的内容也会在新的产业分工基础上有所变化。过去亚洲的产业分工基本是垂直型的，未来可能向水平型过渡。

中国—东盟自贸区协定已涵盖诸多领域，但距离有发达国家参与签署的自贸区协定的标准还存在相当大的差距，比如在知识产权、政府采购等领域，今后需要向纵深拓展，实现更高水平的自由贸易。

还需加强对落后地区的关注。要本着“一个都不能少”的原则，为欠发达地区经济增长提供合作示范样本，推动有关地区步入新的发展阶段。中国与东盟已经启动的澜沧江—湄公河合作机制将为东盟欠发达国家提供新的机遇。■

（作者为中国社科院亚太与全球战略研究院研究员）

阅读链接：

“一带一路”在东盟的实施进展（截至2016年初）

东盟十国均作为意向创始成员国参加亚投行。

中国铁路总公司牵头组成的中国企业联合体与印度尼西亚维卡公司牵头的印尼国企联合体正式签署组建中印尼合资公司协议，将负责印度尼西亚雅加达至万隆高速铁路项目的建设和运营。

中老签署铁路合作协议，老挝段（磨丁至万象）举行开工奠基仪式，成为中国铁路网直接连通的境外铁路项目。

泰国政府宣布由中国企业聘请中方专家、使用中国技术，承建设计时速250公里、全长250公里的曼谷—阿叻段铁路。

中国—东盟产能合作以建立产业园区为主要模式展开，已建立或开工建设中国—东盟产业园区、关丹产业园区，中泰崇左产业园区、中越（深圳—海防）经济贸易合作区，中国（广西）—印尼经济贸易合作区、泰中罗勇工业园、中国—文莱产业园、广西（中国—东盟）粮食物流产业园等。

中国—东盟粮油加工园区项目建设启动；中交集团所属中国港湾公司承建的文莱摩拉大桥项目举行签约和动工仪式。

中缅石油管道全线贯通。中越边境口岸开启货运直通，标志着越南经广西接驳“苏满欧”（苏州—满洲里—莫斯科—华沙）铁路的多国跨境运输线路正式开通。

中国—新加坡经济走廊从共识走向实践，中国—东盟海上通道也在积极研究中。中国正在推动与东盟国家的海陆空联运通道的建设和完善，加强通信、电力、网络等领域的联通规划和建设，着力改善通关便利、市场监管、标准规范等互联互通的软环境。

（陆建人、蔡琦）

中国与泰国互联互通难在何处

进入21世纪以来社会经济的持续中低速增长，使得泰国政府在国家建设方面的可用资源相当有限，短期改善民生与中长期提升生产力的政策矛盾日益明显。巴育政府上台后，不仅要弥补英拉时期“大米保护价”政策造成的巨额财政亏空，还要进一步推出“草根政策”以安抚中下层民众，使得国家财政更加捉襟见肘。

中泰铁路合作项目的成本分担问题成为两国在谈判过程中的重要争议内容。泰方要求中方将贷款利率从2.5%降到2%，希望将造价从5300亿泰铢（约合150亿美元）降至4000亿泰铢（约合114亿美元）。

中泰铁路合作项目具有显著的结构影响力，如获实施将在很大程度上改变既有的泰国产业格局，因此备受相关利益集团关切。其中，两类利益集团是主要的：一是在中泰铁路合作过程中可能收益绝对受损的日资汽车产业集团，二是相对收益不确定的利益集团。

（周方治）