

東盟：「一帶一路」發展關鍵

國家主席習近平於2013年10月在印尼國會發表演說，宣佈創建「21世紀海上絲綢之路」，可見東盟在「一帶一路」倡議的地位舉足輕重。2015年3月，中國發佈《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》，其中劃定的中國—中南半島經濟走廊，強調與東盟國家的貿易往來。

東盟陸路海路 樞紐地位重要

長期以來，東盟各國一直是中國主要的貿易夥伴。自2010年中國—東盟自由貿易區成立以來，雙方制度更見協調，區內供應鏈亦日趨完善，把雙邊貿易推向新台階。2009年至2014年，中國與東盟的雙邊貿易大幅上揚，年均增長率達18%。為了深化多邊合作，中國與東盟於2014年就中國—東盟自由貿易區升級版展開談判，以加強彼此之間的投資、貨物和服務貿易以及經濟和技術合作為重點，預期於2015年底完成，將可進一步增強東盟在「一帶一路」的關鍵角色，並可促進區域整合。

中國—中南半島 經濟走廊運輸網絡

中國將借助大湄公河次區域的合作機制，建設中國—中南半島經濟走廊。大湄公河次區域經濟合作第五次領導人會議於2014年12月在曼谷舉行，總理李克強提出三項建議，深化中國與中南半島五國的關係，包括(1)共同規劃建設全方位交通運輸網絡及產業合作項目；(2)打造融資合作的新模式，以及(3)促進經濟社會可持續及協調發展。現時，大湄公河沿途國家正在興建九條跨國公路，連貫南北西東。

陸路運輸

大湄公河次區域九條公路與「東西經濟走廊」(East-West Economic Corridor)、「南北經濟走廊」(North-South Economic Corridor)以及「南部經濟走廊」(Southern Economic Corridor)縱橫交錯，形成區內運輸基礎設施的骨幹。這三大經濟走廊將把基建發展與大湄公河次區域的貿易、投資及其他經濟機遇融合起來。

隨著昆明—曼谷高速公路於2013年全線通車，南北經濟走廊已具雛形，而中國亦在廣西建成一條高速公路，通往中越邊境的友誼關及東興港。此外，由昆明通往中緬及中越邊境的高速公路已完成改造工程。

中國與泰國合作在現有的基礎設施上改善跨境鐵路網絡，建設一條新的雙軌鐵路，預計於2015年10月動工，把泰國最大港口林查班與鄰近老撾首都萬象的邊境工業區廊開連通，並延伸至昆明。另外，一條貫穿緬甸與孟加拉的昆明至印度加爾各答高速鐵路亦正在研究中。



中南半島即東南亞大陸，與中國相連。大湄公河次區域包括廣西及雲南省，其跨國運輸網絡與劃定建設的海上絲綢之路（把越南、柬埔寨、泰國及緬甸的主要沿岸港口連繫起來）結合，將可加強中國與東盟的貿易及產業合作，而當全新的多式聯運網絡建成後，其經濟效益更可惠及南亞和西亞。



■ 大湄公河次區域經濟走廊

連接大湄公河次區域國家的主要路線		
大湄公河次區域經濟走廊	連接國家	總長度
東西經濟走廊	緬甸—泰國—老撾—越南	1,320 公里
南北經濟走廊	泰國—老撾—中國（昆明）	2,000 公里
南部經濟走廊	泰國—柬埔寨—越南	1,030 公里

資料來源：亞洲開發銀行

大湄公河次區域國家的主要沿岸港口		
國家	深水港	標準貨櫃（百萬個）
越南	胡志明市	6.0
越南	峴港	0.2
越南	海防	1.0
泰國	林查班	6.0
泰國	曼谷	1.5
柬埔寨	西哈努克城	0.4
緬甸	仰光	0.5
中國	防城	0.3

資料來源：亞洲開發銀行，國際港埠協會

以中國為首的亞洲基礎設施投資銀行主要宗旨是支持亞洲的基礎設施建設，預期可以扮演具建設性的角色，為東盟公路網絡（ASEAN Highway Network）及新加坡—昆明鐵路（Singapore-Kunming Rail Link）等東盟的大型跨境基建項目，提供資金，彌補龐大的投資缺口。

海路運輸

海運合作對建構21世紀海上絲綢之路至關重要。現時，在大湄公河次區域國家中，以越南及泰國的港口設施最為完備。

中國與東盟沿海國家都積極投資海運基建。菲律賓正推動「堅固的共和國水上高速線路」（Strong Republic Nautical Highway）計劃，加強各島嶼之間的交通連繫，而印尼亦於2014年宣佈「海洋軸心」（Maritime Axis）政策原則。另一方面，中國與印尼、泰國、馬來西亞、印度及斯里蘭卡展開各類海洋相關合作計劃，包括中國與馬來西亞在馬六甲的聯合港口項目。



■ 大湄公河次區域國家的主要沿岸港口

空運

航空交通連繫亦對完善海陸空綜合交通網絡非常重要。東盟的「開放天空」(Open Skies)政策自2015年起生效，在統一的單一市場下，允許東盟國家的航空公司開辦航機自由進出區內空域。最近，東盟國家亦與中國就交換第五航權達成協議，允許中國航空公司的航機使用東盟的門戶城市機場載卸旅客／貨物，再飛往其他地區。

在中國，昆明是航機飛往東盟及南亞的主要航空中轉站，逾半數國際航班都是以東南亞國家為目的地。由昆明飛往東盟及南亞國家的航線覆蓋20多個城市，包括飛往泰國蘇梅島、甲米島，以及柬埔寨暹粒市等新開辦直航航線。

海關改革推動 跨境貿易及投資

除了提升基礎設施外，大湄公河次區域各國亦在邊境實施一站式及統一的海關及行政管理措施，致力促進彼此之間的貿易往來。以泰國為例，已在多個接壤大湄公河次區域國家的邊境口岸採用電子物流系統及設立「一站式出口服務中心」，從而提升物流效率。最近，老撾及越南也在邊境檢查站實施單一窗口檢查，而中國及泰國則著手簡化各自的進口規例。

2015年3月，中國海關總署宣佈，將在絲綢之路經濟帶的沿途省份推行海關區域通關一體化改革。自2015年5月起，在改革政策下，絲綢之路經濟帶沿途城市的企業可自行選擇向經營單位註冊地、貨物實際進出境地海關或其直屬海關集中報關點，辦理申報、納稅及查驗放行手續。

促進跨境電子商貿

近年來，電子商貿在推動國際貿易方面日益吃重。隨著東盟經濟共同體於2015年底正式成立，加上「一帶一路」戰略積極推廣電子商貿以擴大貿易往來，跨境電子商貿將進一步加速發展。

目前，中國正著手開拓東盟電子商貿市場，其中雲南及廣西擁有優越的地理位置，並鄰近東南亞大陸，已率先發展與東盟的電子商貿往來。2013年，中國政府指定雲南及廣西為沿邊金融綜合改革試驗區，旨在促進兩省的貿易和投資活動，以及人民幣在中國—中南半島經濟走廊和孟加拉—中國—印度—緬甸經濟走廊的使用。這些改革措施有助減低成本及促進區域貿易。中國亦把個人攜帶人民幣現鈔進出境限額由20,000元提升至200,000元。

第七屆大湄公河次區域經濟走廊論壇於2015年6月舉行，來自六個大湄公河次區域國家的部長接納由中國提出的大湄公河次區域跨境電子商貿合作平台框架，此舉旨在推動跨境貿易，以及貨物 and 商品流通，主要合作領域涵蓋電子商貿企業合作、跨境電子商貿通關手續便利化、跨境電子商貿基建投資、改善電子商貿支援服務系統，以及建立電子商貿能力。

2015年9月，中國—東盟電子商貿峰會在南寧舉行，期間南寧宣佈設立了中國—東盟電子商貿園區，並引入京東、騰訊、阿里巴巴及美麗灣等一批龍頭電商企業，成為國家級跨境貿易電子商貿試點城市。為了提供更優良服務及方便貿易，廣西與東盟將在海關、進出口檢查檢疫，以及資訊交流等方面加強合作。根據廣西壯族自治區商務廳資料，廣西電子商貿總額於2014年達2,100億元人民幣，增長65.9%，2015年上半年更飆升84.7%至1,940億元人民幣。

中國內地的電子商貿企業亦迅速行動，探索與東盟開展跨境電子商貿的新模式。2015年，中國大型電商平台天貓宣佈，將與泰國最大免稅店集團王權集團(King Power)推出夥伴免稅店項目。根據協議，中國旅客在出國旅遊前可上網購買現金卡，抵達泰國後便可到王權集團的五家免稅店提取已購貨品。

此文章由香港貿易發展局經貿研究部撰寫。如欲獲取更多市場發展及行業趨勢資訊，請登入 www.hktdc.com/Research