

中国—东盟海上互联互通影响因素分析及对策建议

李唯¹, 杨凌霄²

(1. 大连海事大学 交通运输工程学院, 辽宁 大连 116026; 2. 大连东软信息学院 信息与商务管理学院, 辽宁 大连 116023)

摘要: 在“21世纪海上丝绸之路”建设过程中, 交通基础设施发挥着重要的先导性作用, 而东盟地区是建设“21世纪海上丝绸之路”的优先方向。本文在理论层面分析了东盟地区港口建设投资的影响因素, 旨在有序推动中国—东盟海上互联互通建设, 同时也为中国港航企业实施“走出去”战略提供科学合理参与路径。

关键词: “21世纪海上丝绸之路”; 海上互联互通; 港口建设投资; 对策建议

中图分类号: [U6-9]

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2020) 06—0014—02

随着“21世纪海上丝绸之路”倡议的深入推进, 我国与沿线国家贸易往来日益密切, 各领域合作水平不断提高。然而, 海上丝绸之路沿线多为发展中国家, 交通基础设施互联互通不足的问题较为突出, 给海上丝绸之路的建设带来了新的挑战。

东盟地区作为中国的近邻, 是建设“21世纪海上丝绸之路”的桥头堡, 有着巨大的发展潜力与广阔的市场前景^[1]。但由于缺乏技术支持和资金保障, 港口基础设施建设进展缓慢。以印度尼西亚为例, 作为世界上最大的群岛国家, 现阶段其90%的国际货物需通过新加坡或马来西亚的枢纽港进行转运^[2]。由此可见, 中国—东盟海上互联互通已经滞后于双边经贸和人文交流的需要。作为技术出口大国, 中国有意愿和能力帮助东盟国家进行集装箱港口建设, 从而有效弥补其所面临的资金不足和技术短缺问题。因此, 港口项目建设投资过程中的影响因素分析就成为了推进“21世纪海上丝绸之路”建设过程中一个重要的研究课题。

1 影响因素

东盟集装箱港口建设投资涉及的利益主体众多, 从而导致港口建设投资的影响因素众多。本文主要从港口所在国家宏观环境以及国际关系两个方面进行分析探讨。

1.1 国家宏观环境

(1) 经济环境。港口所在国家的经济环境会对其发展前景和在海上丝绸之路航运网络中的地位紧密相关。其中, 经济发展水平、进出口贸易量等影响因素会对港口的发展产生直接影响。因此, 在进行港口建设投资过程中考虑其所在国家的经济环境, 将有助于提升港口优先级评价的准确性。

(2) 政治环境。作为国家进出口贸易的关键节点, 港口在各项经济活动中发挥着非常重要的作用, 政府对于港口运营管理掌握着较大的话语权。因此, 一个国家政局的稳定性、政策的连续性等因素会在很大程度上影响该国港口的发展前景。

(3) 社会环境。港口的主要作用就是服务国际进出口贸易, 因此国家社会环境也会对港口建设投资的优先级评价产生一定影响。此外, 不同国家的民族文化、风俗习惯及宗教

信仰大相径庭, 也会在一定程度上影响着港口的施工进度。

(4) 行业因素。一个国家航运业的总体发展水平也在很大程度上决定了该国港口的发展状况和态势。例如, 集装箱吞吐量、海关通关效率、物流绩效指数等因素, 都对我国在东盟地区的港口建设投资优先级评估有着重要的影响。

1.2 国际关系

港口所在东盟国家与我国间的关系影响着海上丝绸之路航运网络的稳定性, 是保障中国—东盟海上互联互通建设有序推进的必要条件。

(1) 经贸关系。港口作为海上丝绸之路航运网络中的关键节点, 是国际贸易的重要载体。因此, 国家间良好的经贸关系是海上丝绸之路航运网络顺利运营的重要保障。因此, 在对东盟国家进行港口建设投资的过程中, 应该把双边贸易量、产业结构互补性等因素都考虑在内。

(2) 友好程度。“21世纪海上丝绸之路”的建设需要经常与港口所在国家进行交流合作, 自然也就离不开港口所在国家政府的支持。融洽的双边关系和较高的政策沟通度会大大降低我国在东盟地区进行港口建设投资所面临的风险, 而疏远的双边关系会使项目处处受阻。因此, 国家间的友好程度也是影响中国—东盟海上互联互通的重要因素。

2 对策建议

“21世纪海上丝绸之路”是我国致力于加强与沿线国家的全方位合作, 携手推动高质量发展, 努力实现互惠共赢的重要倡议。交通基础设施联通作为其中的优先领域和重点方向, 扮演着关键的先导性角色。本文在研究的基础上, 对推进中国—东盟海上互联互通建设提出如下的政策建议。

2.1 深化双边战略互信

中国和东盟国家的友好交往历久弥新, 双方有着较高的战略依存度与发展互补性。战略互信作为中国与东盟国家关系发展过程中的战略性、长期性和根本性问题^[3]。能够显著增进了解和互信, 减少政治经济领域摩擦并提升合作效率和质量, 是实现双方长远发展的根本保证。因此, 在推进中国—

大运河文化带下浙江内河水运高质量发展策略

望灿, 刘冲

(浙江省交通规划设计研究院有限公司, 浙江 杭州 310030)

摘要: 航运是大运河文化的起源和灵魂, 浙江内河水运现代化发展取得显著成效。在大运河文化带建设背景下, 提出浙江内河水运发展要与保护传承、生态绿色、文化旅游、产业转型相结合, 并提出浙江内河水运高质量发展的策略: 科学划分大运河文化带保护利用空间; 发展生态绿色航运, 促进资源集约利用; 完善水上客运体系, 助推文化旅游发展; 推广湖州内河水运示范区, 促进内河转型升级。

关键词: 大运河; 文化带; 浙江; 内河水运; 高质量发展

中图分类号: F550 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2020) 06—0015—03

大运河是中华民族历史发展长河中展现巨大民族凝聚力、向心力和文化力的一项重大标志性工程。2017年, 习近平总书记作出“大运河是祖先留给我们的宝贵遗产, 是流动的文化, 要统筹保护好、传承好、利用好”的重要批示。2019年, 中共中央办公厅、国务院办公厅印发《大运河文化保护传承利用规划纲要》, 对大运河文化保护传承利用进行顶层设计。

航运是大运河文化发展的精髓和核心, 姜师立^[1]提出浙江等地要抓住大运河文化带建设的机遇, 提升大运河水运功

能, 铸造黄金水道; 曹兵武^[2]认为大运河文化带应该是水运、旱涝调节、生态景观、旅游、文创等经济社会文化的综合体; 吕梦倩^[3]提出浙江大运河文化带建设要打造文化、生态、精神、发展4大重点工程; 陈江^[4]对杭州段大运河文化带建设进行了思考; 王文倩^[5]在分析新时代航运文化特征基础上, 提出镇江大运河航运文化建设的实现路径。大运河浙江段包括江南运河浙江段、浙东运河及其故道、复线等, 涉及京杭大运河与浙东运河两大运河体系, 至今仍发挥着航运、水利、生态、

东盟海上基础设施互联互通建设的过程中, 中国政府首先应当增进与东盟国家间的协商和沟通, 积极开展全方位、多层次、机制性对话交流, 深化中国与东盟国家间的双边经贸合作发展, 加强双方战略伙伴关系, 不断提升双边政治互信水平。

2.2 完善风险防范机制

目前, 由于东道国政治环境或政策法规发生变化而造成我国企业在进行国际投资的过程中无法完成既定目标的情况时有发生。而东盟国家多数属于发展中国家, 在一定程度上存在着政治风险高、经济环境差、法律不健全等诸多不确定性因素。因此, 我国企业对东盟国家进行投资的时候, 在深入对其政治环境进行研究的基础上, 制定一套完善的风险防范机制以尽可能地规避风险是非常必要的。与此同时, 国家有关部门可以与当地使领馆取得联系, 在咨询有关专家学者及华人商会的建议后, 为我国企业提供咨询服务, 帮助企业及时掌握东盟国家的政治环境和政策法规最新动态, 从而对可能发生的政治风险进行预警, 提前采取防范措施。

2.3 创新海上合作机制

中国与东盟间的海上互联互通建设合作离不开机制的保障, 合作机制建设也成了中国与东盟间海上互联互通合作发展的关键因素。因此, 我国应当创新海上交通合作机制。目前, “21世纪海上丝绸之路”暂未形成统一的交通合作以及运输协调机制。出于实现区域交通一体化, 提升区域内整体物流绩效的考虑, 我们应当在平等互利的前提下主导建立起相应的法律标准以及规章制度, 努力把因制度原因而带来的各方面成本降至最低, 确保贸易活动的顺利进行。

2.4 加强人文文化交流

习近平主席曾在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲中指出: “国之交在于民相亲, 民相亲在于心相通”。人文文化交流作为中国和东盟国家双边关系的重要基石, 已逐渐成为继政治安全、经济贸易后双边关系中第三大关键领域^[4]。目前, 中国—东盟人文文化交流已经取得了一系列的成绩, 但仍然存在一些亟待解决的问题, 比如: 诸如合作规模较小, 广度深度不够; 民间参与度较低, 相互了解不够等等。为了进一步增进中国和东盟国家在人文领域的交流合作, 我们应当加强交流机制建设, 创新交流方式, 简化签证手续, 加强民间交流。此外, 针对目前大部分东盟国家教育发展较为落后的情况, 还可以对其进行基础教育投资。

参考文献:

- [1] 夏苇航, 刘清才. “21世纪海上丝绸之路”倡议视域中的中国—东盟关系 [J]. 社会主义研究, 2017(06):133-142.
- [2] Tu, N., Adiputranto, D., Fu, X., Li Z., 2018. Shipping network design in a growth market: The case of Indonesia [J]. Transportation Research Part E 117, 108-125.
- [3] 张红艳, 杨光海. 增进中国与东盟战略互信的意义 [J]. 黑河学刊, 2016(02):71-72.
- [4] 陆建人, 蔡琦. 中国—东盟人文交流: 成果、问题与建议 [J]. 创新, 2019, 13(02):45-54.

基金项目: 国家自然科学基金 (71871036)