

# 东亚海洋合作研究报告 (2020)

中国现代国际关系研究院

2020.9



# 目 录

一、2019年东亚海洋合作艰难推进.....	5
(一) 海洋合作的宏观环境不甚理想，东亚地区海洋形势总体趋稳.....	5
1. 东亚地区双边关系既要管控风险，又要深化合作.....	5
2. 东亚地区经济受到疫情冲击，海洋经济成为新的增长点.....	11
3. 南海形势整体可控，但消极和不确定因素显著增多.....	14
(二) 多国发展战略融入“海洋合作”意识，海洋合作政策基础不断扩大.....	16
1. 中国.....	16
2. 日本.....	17
3. 韩国.....	19
4. 东盟国家.....	19
(三) 海洋合作框架不断完善，海洋合作机制化水平日益提高.....	21
1. 多边层面.....	22
2. 双边层面.....	27
3. 二轨和大学及研究机构的海洋合作交流活跃.....	28
(四) 东亚海洋合作领域不断拓展，合作空间更加广阔.....	29
1. 基础设施领域.....	29
2. 北极问题.....	29
3. 渔业合作.....	31
4. 海洋科技、环保、资源开发等领域.....	33
(五) 东亚海洋合作平台.....	36
二、东亚海洋合作国别篇.....	39
(一) 东北亚地区.....	39
1. 日本.....	39
2. 韩国.....	47
(二) 东南亚地区.....	54
1. 印度尼西亚.....	54
2. 马来西亚.....	61
3. 新加坡.....	64
4. 越南.....	79
5. 柬埔寨.....	83
6. 泰国.....	88
7. 缅甸.....	91
8. 老挝.....	95
三、前景、挑战及路径选择.....	99
(一) 东亚海洋合作的趋势展望.....	99
1. 海洋合作是东亚地区维护稳定发展的重要路径.....	99
2. 东亚海洋合作的基础支撑并未改变.....	101
3. 东亚海上合作新方向蓄势待发.....	102
4. 东亚海洋经济合作层次结构更趋充实.....	103
(二) 东亚海洋合作面临诸多挑战.....	105
1. 大国博弈全面升级，海上对抗面上升.....	105
2. 地区海洋合作治理体系仍待完善.....	106

3.海上经贸环境持续发生深刻变化，不稳定不确定性突出.....	107
4.疫情影响深远，海上合作短板暴露无遗.....	108
(三) 东亚海洋合作的路径选择.....	109
1.海洋在世界大变局中向何处去? .....	110
2.蓝色愿景如何更好发挥牵引作用? .....	111
3.塑造地区海洋发展新格局关键何在? .....	111
4.东亚能否趟出海洋可持续发展合作之路? .....	112
5.如何创新框架支撑推进海洋合作? .....	113

# 一、2019 年东亚海洋合作艰难推进

当今世界正在经历百年未有之大变局。新冠肺炎疫情全球大流行使这个大变局加速变化，经济全球化遭遇逆流，保护主义、单边主义上升，世界经济低迷，国际贸易和投资大幅萎缩。尽管宏观大环境不甚理想，但东亚海洋合作直面挑战和考验，艰难推进。中国克服重重困难，同东亚地区国家携手努力、共克时艰，共同促进和维护东亚海洋和平与稳定的进程，区域内有关海洋国家之间通过对话与磋商不断积累共识、推动海上合作，海洋经济的增长在新冠肺炎疫情和全球经济衰退的影响下促进经济复苏进程中起到决定性作用。

**（一）海洋合作的宏观环境不甚理想，东亚地区海洋形势总体趋稳。**

## **1.东亚地区双边关系既要管控风险，又要深化合作**

作为 21 世纪全球两大强国，中美既是伙伴又是对手。美国仍是全世界头号经济强国，在国际政治舞台上也扮演着决定性角色。中国实现经济腾飞，已经成为仅次于美国的第二大经济体，在国际和地区政治问题上，没有中国的参与和合作，已经很难达成一致。此外，中国是美国的第一大债主，同时，美国又是中国最重要的出口市场。中美之间的关系密切且复杂。经过 40 年发展，中美两国经济利益高度融合，各领域交往日益密切，两国共同应对全球性挑战的需要不断上升。但同时，中美之间也存在需要正视和解决的深层次问题。中美经贸摩

擦仍将此起彼伏，美国更不会放弃在科技领域的对华限制和打压。就美国对华战略而言，强化对华竞争、增加对华压力已是基本共识，因此 2019 年对中美关系来说是形势严峻的一年。在中美关系的重要转型期，摩擦、颠簸和冲突越来越成为常态，有效的风险和危机管控对双方都是紧迫的挑战。

习近平主席指出：“中美两国合则两利，斗则俱伤”。中美合作可以办成有利于两国和世界的大事，中美对抗对两国和世界肯定是灾难。我们必须牢牢把握中美关系发展的正确方向，坚定不移推进中美关系健康稳定发展。经过 40 多年的发展，中美关系成为当今世界相互交融最深、合作领域最广、共同利益最大的双边关系之一，既惠及中美，也造福世界。实践证明，合作是唯一正确的选择，对抗冲突没有未来。中美两国经济总量超过世界 1/3，对世界经济增长贡献率超过 50%，双边贸易额较建交之初增长了 200 多倍，双向投资从几乎为零攀升到近 2400 亿美元。互利共赢的合作为两国经济也为世界经济提供了持续的增长动力和发展机遇。据统计，中美贸易关系支撑美国国内 260 万个就业岗位，超过 7.25 万家美国企业在华投资兴业，绝大多数都获益颇丰。中美通过经贸合作，形成相互交融的利益共同体。美国以国家安全为借口频频打压一些中国企业，试图在经贸科技领域制造中美“脱钩”。在经济全球化条件下，各国的相互联系已深入到“毛细血管”。近期中国再次成为美国最大贸易伙伴，今年上半年双边贸易额达到 2340 亿美元，仅 6 月一个月就突破 500 亿美元。调查显示，

大量美国企业不愿撤离中国，愿意保持或增加对华投资。<sup>1</sup>

2019年9月10至11日，第十轮中美海洋法和极地事务对话在美国圣地亚哥举行。外交部条法司苟海波参赞任中方代表团团长，美国国务院海洋和极地事务办公室主任伊万·布鲁姆任美方团长。双方就国家管辖范围以外区域海洋生物多样性国际协定谈判、国际海底管理局工作、南北极事务、海警事务等议题深入交换了意见，同意在海洋法和极地领域进一步加强沟通和协调。双方初步商定下轮对话于2020年在华举行。<sup>2</sup>2019年9月24日，第二轮中欧海洋法和极地事务对话在比利时布鲁塞尔举行。外交部条法司参赞苟海波担任中方团长，欧方团长为欧盟委员会国际海洋治理和可持续渔业司司长维茨。双方就有关海洋法问题和南北极事务广泛交换意见，同意进一步加强中欧在海洋法和极地领域的协调与合作。<sup>3</sup>

作为东亚区域重要经济体，中日韩很早便试图深化三国间的经济合作，只可惜一路走来磕磕绊绊。进入2020年，日韩彼此释放回暖意愿。疫情暴发前，中日韩这个“小三角”关系已在朝着积极方向发展。疫情发生以来，中日两国从政府到民间相互支援，留下许多佳话。中日在疫情这个人类共同敌人面前，展现了两个东方重要国家的联手合作，将对国际关系形成良性示范。构建契合新时代要求的中日关系，不仅利于中日国民的长远福祉，更对亚洲的繁荣稳定、乃至世界局势

---

<sup>1</sup> 乐玉成：牢牢把握中美关系发展的正确方向，  
[http://www.uscnpm.com/model\\_item.html?action=view&table=article&id=22914](http://www.uscnpm.com/model_item.html?action=view&table=article&id=22914)，2020年9月8日。

<sup>2</sup> 中美举行第十轮海洋法和极地事务对话，  
[https://www.fmprc.gov.cn/web/wjb\\_673085/zjzg\\_673183/tyfls\\_674667/xwlb\\_674669/t1698016.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/web/wjb_673085/zjzg_673183/tyfls_674667/xwlb_674669/t1698016.shtml)，2019年9月16日。

<sup>3</sup> 中欧举行第二轮海洋法和极地事务对话，  
[https://www.fmprc.gov.cn/web/wjb\\_673085/zjzg\\_673183/tyfls\\_674667/xwlb\\_674669/t1702778.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/web/wjb_673085/zjzg_673183/tyfls_674667/xwlb_674669/t1702778.shtml)，2019年9月27日。

确定性的增强发挥积极效应。<sup>4</sup>

新冠疫情，再次唤醒了三国的东亚共同体意识，促成了三国在抗疫之间的相互支持，并为三国关系注入了“和”因子。首先，中日韩在公共卫生领域合作上大有可为。面对疫情，中日韩根据自身国情，探索出了各自防疫模式。随着三国经济社会重启，防控进入常态化，如何在精准防控疫情同时有效提振经济，是中日韩共同面临的挑战。三国可以通过分享经验、相互借鉴等方式进一步优化自身模式。这次疫情也暴露出各国在突发危机面前的应急能力和物资储备不足等短板，中日韩可以此为契机构建地区应急联络机制和医疗物资储备中心。此外，中日韩在新冠疫苗以及特效药研发方面也有广泛合作空间。其次，中日韩在经济重启上可以抱团取暖。外贸在中日韩经济中都占不小比重，不过三国的海外贸易伙伴疫情防控整体并不理想，有一些依旧在与病毒鏖战，产业链供应链尚未完全恢复。尽管一些欧美国家宣布经济重启，但疫情风险的引线并未彻底拆除，比如美国的强行重启便被很多人认为是一种“豪赌”，也为中日韩与对美贸易投资前景埋下了极大不确定性。目前中日韩疫情防控效果明显，三国经济结构也高度互补，它们之间可开设贸易和人员便捷通道，畅通东亚区域经济循环。这既能填补海外市场部分产业链供应链的暂时空白，也可规避一些海外国家重启后面临的不测风险。最后，中日韩在打造高水平区域自贸协定上值得期待。中日韩自贸区建设，一直是三国领导人会议的重点议题，旨在提高三国货物贸易、服务贸易、人员流动、投资的

---

<sup>4</sup> 高洪：疫情为中日关系带来一道“加试题”，<http://www.chinanews.com/gn/2020/05-21/9190859.shtml>，2020年5月21日。

自由便利化水平。有数据显示，一旦三国签署自贸协定，日本经济将增长 0.1%至 0.5%，中国将增长 1.1%至 2.9%，韩国有望增长 2.5%至 3.1%。不过，由于种种原因，三国虽经历了多轮谈判，自贸协定的靴子始终未落地。近年，华盛顿对北京发起的贸易战，让中国外贸“压力山大”；华盛顿对青瓦台和东京实施的贸易打压，也导致两国商品进入美国难度加大。面对美国掀起的贸易保护主义逆风，中日韩三国对推动区域经济合作的意愿更加强烈。新冠疫情既冲击了各国经济，也让三国对区域经济合作有了更现实、更急切需求。疫情期间三国相互支持、通力合作，增进了三国之间互信，凝聚了合作共识，也推动中日韩自贸协定最终出炉再次迈出坚实一步。后疫情时代的中日韩唱好合作大戏，不仅关乎三国经济未来，也为亚洲经济持续增长注入活力，同时也为提振全球经济贡献东亚力量。<sup>5</sup>

2020 年是中国—东盟自贸区全面建成 10 周年和中国—东盟数字经济合作年。面对新冠肺炎疫情带来的前所未有冲击，中国与东盟携手抗疫，加强经贸合作，发展数字经济，积极推动地区经济恢复，为世界经济复苏注入信心和动力。经贸合作走深走实。今年前 8 个月，中国与东盟贸易总值 2.93 万亿元，增长 7%，占中国外贸总值的 14.6%，东盟成为中国第一大贸易伙伴。近日，东盟经济部长及东亚合作经贸部长系列会议以视频形式举行，各方就深化“一带一路”国际合作、维护多边贸易体制等地区和国际重要经贸问题深入交换意见，达成广

---

<sup>5</sup> 后疫情时代，中日韩如何唱合作大戏？，  
[http://www.livejapan.cn/review/review\\_sound/review\\_sound\\_talk/20200529/27794.html](http://www.livejapan.cn/review/review_sound/review_sound_talk/20200529/27794.html)，2020 年 5 月 29 日。

泛共识。<sup>6</sup>

第 16 届中国—东盟博览会、商务与投资峰会于 2019 年 9 月 21 日至 24 日在广西南宁举行。2019 年是落实《中国—东盟战略伙伴关系 2030 年愿景》的开局之年，是中国—东盟媒体交流年。本届东博会将围绕“共建‘一带一路’，共绘合作愿景”主题，通过展览、论坛、活动，深化经贸、互联互通、金融等多领域合作，推动中国—东盟全方位友好合作提升到新水平。<sup>7</sup>

第 17 届中国—东盟博览会、中国—东盟商务与投资峰会筹备工作全面铺开，进展顺利。本届展会将继续保持政治外交高规格，邀请中国和东盟国家领导人出席。据介绍，本届展会重点办好开幕大会，领导人双边会见、合影、巡馆、开馆，中国—东盟自贸区建成 10 周年和中泰建交 45 周年、中缅建交 70 周年、中菲建交 45 周年三场纪念活动，以及主题国领导人与中国企业 CEO 对话会、中国—东盟卫生合作论坛等重要活动，将力争服务中国—东盟自贸区建设、重振区域经济取得新成效。第 17 届中国—东盟博览会主题国为老挝，巴基斯坦出任特邀合作伙伴。展会规划展览总面积 13.4 万平方米，继续设置商品贸易、投资合作、服务贸易、先进技术、“魅力之城”五大专题，首设跨境电商专区、RCEP 展区、粤港澳大湾区合作展区等。柬埔寨、印尼、老挝、缅甸、马来西亚、泰国、越南等多个东盟国家确定包馆参展。鉴于全球新冠肺炎疫情防控形势，原定于 9 月举办的第

---

<sup>6</sup> 中国与东盟推动地区经济恢复增长，[http://www.gov.cn/xinwen/2020-09/08/content\\_5541455.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2020-09/08/content_5541455.htm)，2020 年 9 月 8 日。

<sup>7</sup> 第 16 届中国—东盟博览会，<https://www.acccim.org.my/%E7%AC%AC16%E5%B1%8A%E4%B8%AD%E5%9B%BD-%E4%B8%9C%E7%9B%9F%E5%8D%9A%E8%A7%88%E4%BC%9A/>，2019 年 9 月 21 日

17 届东博会延期举办，日期确定后及时公布。<sup>8</sup>

## 2. 东亚地区经济受到疫情冲击，海洋经济成为新的增长点

联合国发布的《2020 年世界经济形势与展望年中报告》显示，受新冠疫情影响，2020 年全球经济预计萎缩 3.2%。报告预计，2020 年，发达国家经济将萎缩 5%，发展中国家经济萎缩 0.7%。2020 年至 2021 年，全球经济产出累计损失将达 8.5 万亿美元，几乎抹去过去 4 年的全部增长。受疫情影响，全球经济遭受重挫，供应链中断、需求被抑制。报告预计，2020 年世界贸易将收缩近 15%。<sup>9</sup>报告指出，尽管存在诸多阻力，东亚仍是全球疫后复苏最快的地区。

据亚洲开发银行（亚行）最新预测，由于应对新型冠状病毒肺炎病毒（COVID-19）疫情的举措抑制了经济活动，且外部需求被削弱，2020 年亚洲发展中国家难以实现经济增长。亚行于 2020 年 4 月份发布了年度旗舰经济报告《2020 年亚洲发展展望》（ADO），在对该报告的定期补充当中，亚行预测 2020 年该地区的增长率仅为 0.1%，较 4 月份预测的 2.2% 有所下降，创 1961 年以来新低。2021 年的增长率将升至 6.2%，与 4 月份的预测一致。2021 年的国内生产总值（GDP）水平仍将低于预期，也低于危机前的趋势。除中国香港、大韩民国、新加坡和中国台北等新兴工业经济体外，预计亚洲发展中经济体今明两年的增长率分别为 0.4% 和 6.6%。经济依然有继续下行的风险。未来一段

---

<sup>8</sup> 中国—东盟博览会筹备顺利，<http://www.yn.chinanews.com/news/2020/0821/58858.html>，2020 年 8 月 21 日。

<sup>9</sup> 联合国：2020 年世界经济形势与展望年中报告，<http://www.199it.com/archives/1049351.html>，2020 年 5 月 15 日。

时间，疫情可能会卷土重来，不排除会出现主权债务危机和金融危机。此外，中美之间的贸易紧张局势也存在再度升级的风险。预计东亚地区 2020 年的增长率为 1.3%，是今年唯一实现增长的次区域，2021 年将回升至 6.8%。中国 2020 和 2021 年的增长率预计为 1.8%和 7.4%，而 4 月份的预测分别为 2.3%和 7.3%。南亚也受到新冠疫情重创，预计 2020 年的增长率将收缩 3.0%，而今年 4 月份预测的增长率为 4.1%。2021 年该地区的增长率由 6.0%下调至 4.9%。预计印度经济在 2020 财年（截至 2021 年 3 月 31 日）将收缩 4.0%，2021 财年增长 5.0%。东南亚今年的经济活动将收缩 2.7%，2021 年将增长 5.2%。由于抗疫措施影响国内消费与投资，预计主要经济体将出现萎缩，包括印度尼西亚（-1.0%）、菲律宾（-3.8%）和泰国（-6.5%）等。越南 2020 年的增长率预计为 4.1%，尽管比亚行 4 月份的预测低了 0.7 个百分点，但越南依然是东南亚地区增长最快的经济体。<sup>10</sup>

《2019 年中国海洋经济统计公报》显示，初步核算 2019 年全国海洋生产总值 89415 亿元，比上年增长 6.2%，海洋生产总值占国内生产总值的比重为 9.0%，占沿海地区生产总值的比重为 17.1%。近十年来，中国海洋经济规模翻了一番。2019 年，我国主要海洋产业保持稳步增长，全年实现增加值 35724 亿元，比上年增长 7.5%。滨海旅游业、海洋交通运输业和海洋渔业作为海洋经济发展的支柱产业，其增加值占主要海洋产业增加值的比重分别为 50.6%、18.0%和 13.2%。2019 年我国海洋经济结构持续优化，产业发展水平继续提高，内生

---

<sup>10</sup> 亚行：亚洲发展中经济体 2020 年增长率仅为 0.1%，  
<https://www.adb.org/zh/news/developing-asia-grow-just-0-1-2020-ADB>，2020 年 6 月 18 日。

动力持续增强，海洋服务业“稳定器”作用进一步增强。海洋第一、第二和第三产业增加值占海洋生产总值的比重分别为 4.2%、35.8%和 60.0%，与上年相比，第三产业比重提高 0.9 个百分点。海洋服务业增加值占比连续 9 年稳步提升，拉动海洋生产总值增长近 5 个百分点，对海洋经济增长的贡献率超过 75%。<sup>11</sup>

中国经济信息社 2020 年 8 月 8 日发布《2020 东亚海上贸易互通指数》。根据贸易的紧密程度，《指数》将区域内国家的港口贸易分成了紧密型、较紧密型和潜力型三类，其中日本和中国、韩国和中国、马来西亚和新加坡等贸易关系是紧密型。泰国与新加坡、新加坡与菲律宾、柬埔寨与泰国的贸易关系处于较紧密型。而泰国与韩国、菲律宾与越南等国家的港口贸易联系程度相对较低，属于潜力型梯队。《指数》指出，由于紧张的贸易形势和全球经济放缓，2019 年全球商品贸易额下降了 0.1%，但是东亚区域的进出口还是保持了较快增长，出口贸易同比增长了 17.1%，进口贸易增长了 11.7%。《2006-2019 全球港口连通性指数》显示，2019 年连通性指数的前十名中，东亚港口占到八席，其中中国的表现最为突出。上海港排第一，宁波舟山港排第四，香港港排第五，青岛港排第八。2006 年青岛港的连通性指数是 47，2019 年是 92，翻了近一倍。这说明青岛港对于世界港口的连通性有了质的飞跃，交通的边界在不断扩大，支点作用在不断增强，名副其实地实现了港通八方。<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> 2020 年中国海洋经济行业市场分析：生产总值将近 9 万亿元 科技创新推动作用日益显著，<https://bg.qianzhan.com/report/detail/300/200512-14643544.html>，2020 年 5 月 12 日。

<sup>12</sup> 《2020 东亚海上贸易互通指数》发布 东亚港口连通性世界最好，[http://dzrb.dzng.com/articleContent/1176\\_778877.html](http://dzrb.dzng.com/articleContent/1176_778877.html)，2020 年 8 月 8 日。

### 3.南海形势整体可控，但消极和不确定因素显著增多

2019年，南海局势“双轮齐驱”的格局保持良好发展势头。一方面，中国与菲律宾、越南、马来西亚、文莱等直接当事国之间的争议和分歧维持在可控状态，南海形势总体保持稳定。多边层面，中国与东盟国家积极落实《南海各方行为宣言》(DOC)框架下的合作共识，“准则”单一磋商文本提前完成第一轮审读并顺利进入第二轮。双边层面，中菲在高层引领下，充分发挥两国磋商机制作用，不仅有效管控海上争端，还正式成立油气合作政府间联合指导委员会和油气公司工作小组，相关合作步伐明显加快。中马也就建立海上问题双边磋商机制达成一致，为通过对话协商途径解决争议创造出新的机制化平台。另一方面，南海问题不仅仅是有关沿岸国之间围绕南沙群岛部分岛礁主权和海域管辖权主张的争议，也已成为大国博弈及亚太地区秩序重构进程中无法逾越的“地缘政治陷阱”。所以我们不难理解为何南海争议会时而相对平静时而复趋激烈，大国谋势、小国逐利、军事博弈、话语权争夺等因素相互缠绕，局势的复杂性没有降低。受不同国家利益博弈紧迫感上升的牵动，特别是随着美国“印太战略”的逐步实施，南海形势发展再度陷入动荡的可能性不能排除。<sup>13</sup>中国要和东盟国家加速“南海行为准则”(COC)的磋商，让南海的和平稳定建立在基于规则的秩序之上；加快推进岛礁建设和设施部署以形成威慑力；推进海上合作，为中国和其他声索国积累政治互信，为南海问题的最终解

---

<sup>13</sup> 吴士存：2020年南海局势展望：动荡或将不期而至，  
<http://www.dunjiaodu.com/anquan/2019-12-30/5577.html>，2019年12月30日。

决营造良好的外部环境。<sup>14</sup>

2019年5月18日，落实《南海各方行为宣言》第17次高官会在中国杭州举行。外交部部长助理陈晓东作为中方高官与东盟十国高官出席会议。各方就全面有效落实《宣言》、加强海上务实合作以及“南海行为准则”磋商等议题深入交换意见，认为当前南海局势趋稳向好，落实《宣言》、海上务实合作和“准则”磋商不断取得积极进展，有助于加强地区国家间信任和信心。各方同意继续致力于全面有效落实《宣言》，积极推动海上各领域务实合作，增进信任，凝聚共识，为维护南海和平稳定和共同发展而不懈努力。会议确认了“准则”单一磋商文本草案阶段性审读成果，同意加紧推进磋商，力争早日达成“准则”。会议还审议更新了《落实〈宣言〉2016-2021年工作计划》，确定了一批新的海上务实合作项目。5月16至17日，各方还背靠背举行了落实《宣言》第28次联合工作组会。<sup>15</sup>2019年10月15日，落实《南海各方行为宣言》第18次高官会在越南大叻举行。外交部边海司司长洪亮与东盟十国高官出席会议。各方深入讨论了南海形势、全面有效落实《宣言》、加强海上务实合作以及“南海行为准则”磋商等议题。各方认为当前南海局势总体稳定，重申全面有效落实《宣言》对维护南海和平稳定、增进各方信任和信心的重要意义。会议就“准则”案文第二轮审读充分交换了意见，审议确认了新的海上务实合作项目，并更新了《落实〈宣言〉2016-2021年工作计划》。10月13至14日，各方还背靠背举行了落实《宣言》第30次联合工作组会。

<sup>14</sup> 南海局势出现三个值得警惕的迹象，[http://www.nanhai.org.cn/review\\_c/456.html](http://www.nanhai.org.cn/review_c/456.html)，2020年8月1日。

<sup>15</sup> 落实《南海各方行为宣言》第17次高官会在华成功举行，<https://www.mfa.gov.cn/nanhai/chn/wjbxw/t1664675.htm>，2019年5月19日。

新冠肺炎疫情使“东海行为准则”在2020年的谈判进程中断。然而，东盟和中国一致同意，若疫情继续蔓延下去将会采取视频形式进行谈判，同时承诺尽快完善具有效力和效率的“东海行为准则”。<sup>17</sup>

## （二）多国发展战略融入“海洋合作”意识，海洋合作政策基础不断扩大

### 1. 中国

自2015年首次以政府白皮书性质发布《中国海洋经济发展报告2015》以来，自然资源部与国家发展改革委已连续4年公开发布《中国海洋经济发展报告》，今年，两部门共同组织编写了《中国海洋经济发展报告2019》。《报告》显示，当前我国海洋经济正在经历从高速发展到高质量发展的转变，海洋经济转型升级持续稳定；在国家创新驱动战略和科技兴海战略的指引下，中国海洋科技在深水、绿色、安全的海洋高技术领域发展迅速，在推动海洋经济转型升级过程中急需的核心技术和关键共性技术方面取得了突破。<sup>18</sup>

中日韩智库联手打造东亚海洋研究合作平台。11月8-9日，2019东黄海研究智库联盟年会暨“海洋命运共同体与生态文明建设”国际学术会议在浙江宁波举行。来自中日韩3国的50多位专家学者就北

---

<sup>16</sup> 落实《南海各方行为宣言》第18次高官会成功举行，[https://www.fmprc.gov.cn/web/wjbxw\\_673019/t1708318.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/web/wjbxw_673019/t1708318.shtml)，2019年10月16日。

<sup>17</sup> 泰国与老挝对越南成功举办第53届东盟外交部长会议表示高度赞赏，<https://zh.vietnamplus.vn>，2020年9月14日。

<sup>18</sup> 自然资源部总工程师张占海发布《中国海洋经济发展报告2019》，<https://aoc.ouc.edu.cn/2019/1017/c9828a272307/pagem.htm>，2019年10月19日。

极治理与国际合作、蓝色经济发展与区域合作、滨海湾区治理与区域合作、海岸带治理经验与模式等话题进行研讨交流，为东黄海地区发展合作建言献策。会议指出，中日韩同为北极理事会的观察员国，在北极事务上有着相似的利益；对于海洋酸化、海水升温、海平面上升、海洋微塑料等全球海洋问题，有着共同的关切。联盟各成员单位在诸多海洋事务国际场合有过交流，合作基础良好，期待借助联盟这一平台，夯实合作基础，拓宽合作领域，共绘合作愿景。<sup>19</sup>

## 2.日本

“2019 中日海洋对话会” 11 月 7 日在海口举行，来自中国军事科学学会、中国海洋发展研究中心以及日本东京海洋大学、日本财团海洋事业部等多家两国涉海研究机构的专家学者与会。本届对话会主要围绕“中日两国海洋政策发展动态”“亚太地区海上安全构建”“中日两国沿岸蓝色经济的发展状况”和“低敏感领域中日海上务实合作”等议题展开深入探讨。涉海交流与合作是中日两国关系的重要组成部分。双方应加强涉海对话交流、深化涉海务实合作、建设性管控分歧，构建面向新时代的中日海上合作共同愿景。范琨对中日拓宽海上合作提出建议，要加强沟通，用好对话合作机制；增进互信，加强信任措施建设；拓宽领域，加强涉海务实合作；共同引领，打造国际合作新平台。在双边关系新的起点上，中日两国应积极加强海洋立法、海岸带管理、海洋垃圾治理等领域的经验交流，共同推动非传统安全领域

---

<sup>19</sup> 中日韩专家聚会浙江宁波共议生态文明建设，  
[https://m.haiwainet.cn/middle/3544058/2019/1112/content\\_31663151\\_1.html](https://m.haiwainet.cn/middle/3544058/2019/1112/content_31663151_1.html)，2019 年 11 月 12 日。

的东亚海洋治理合作。在中日关系改善和全球气候变暖、自然灾害频发、海洋技术进步等背景下，中日在海洋方面将有很大合作空间，双方应努力构筑面向未来的海洋合作关系，智库之间持续的海洋对话可为两国政府提出建议。<sup>20</sup>

2019年5月10日至11日，第十一轮中日海洋事务高级别磋商在日本北海道小樽市举行。中国外交部、中央外办、国防部、自然资源部、生态环境部、交通运输部、农业农村部、国家能源局、中国地质调查局、中国海警局等部门及日本外务省、内阁府、文部科学省、水产厅、资源能源厅、海上保安厅、环境省和防卫省分别派员参加。双方举行了磋商机制全体会议和机制下设的政治与法律、海上防务、海上执法与安全、海洋经济四个工作组会议，就东海相关问题交换意见，并探讨了开展海上合作的方式。<sup>21</sup>

2020年3月13日，第二届中日海洋垃圾专家对话平台会议暨第二届中日海洋垃圾学术研讨会召开。受疫情影响，此次会议通过视频会议方式召开。来自中国生态环境部和日本环境省及两国科研机构的代表参加视频会议。此次会议旨在落实第十一轮中日海洋事务高级别磋商会议成果，分享海洋垃圾和微塑料领域取得的最新成果。会议下设中日海洋垃圾联合调查结果和进展，海洋垃圾来源、分布和组成研究进展共享，废弃物管理政策对话三个议题。中日双方专家就上述议

---

<sup>20</sup> 2019 中日海洋对话会在海口举行，<http://www.chinanews.com/gn/2019/11-07/9001435.shtml>，2019 年 11 月 7 日。

<sup>21</sup> 中日举行第十一轮海洋事务高级别磋商，[http://www.xinhuanet.com/world/2019-05/11/c\\_1124480563.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2019-05/11/c_1124480563.htm)，2019 年 5 月 11 日。

题进行了充分交流讨论。<sup>22</sup>

### 3. 韩国

韩国海洋水产部(MOF)于9月8日至9日举办虚拟 e-Navigation Underway 大会(ENUW), 主题为“合作协调海事数字化”。大会将通过虚拟平台举行, 并由丹麦海事局(DMA)和国际航标协会(IALA)协办。此次大会重点将发起“数字海洋倡议”, 作为海事数字化的全球合作框架。在国际海事组织(IMO)主导的电子航海计划的基础上, 此次大会将探讨未来的数字海事服务和通信网络, 海事数字化面临的挑战以及国际合作。国际、全球统一的标准对于成功实施雄心勃勃的数字海事目标是绝对必要的。ENUW 和‘数字海洋’系列大会是朝着这一方向前进的重要一步。<sup>23</sup>

### 4. 东盟国家

中国—东盟建立对话关系 28 年、特别是建立战略伙伴关系 16 年来, 始终与时俱进, 携手前行, 已经成为引领东亚区域合作的一面旗帜。双方同意将 2020 年确定为中国—东盟数字经济合作年, 拓展在电子商务、科技创新、5G 网络、智慧城市等领域合作。双方还启动了“中国—东盟菁英奖学金”, 打造成中国—东盟人文交流的旗舰项目。双方同意携手推进中国—东盟蓝色经济伙伴关系, 在加强海洋资源可持续利用等领域拓展新的合作, 为中国—东盟战略伙伴关系增添新的

---

<sup>22</sup> 第二届中日海洋垃圾专家对话平台会议暨第二届中日海洋垃圾学术研讨会视频会议召开, [https://www.mee.gov.cn/ywgz/hystbjbh/hystbhhhjzjgl/202004/t20200402\\_772649.shtml](https://www.mee.gov.cn/ywgz/hystbjbh/hystbhhhjzjgl/202004/t20200402_772649.shtml) 2020 年 4 月 2 日。

<sup>23</sup> 韩国举办第四届 e-Navigation Underway 亚太区大会, 包括特别展出海事互联互通平台, <https://www.businesswire.com/news/home/20200818005855/zh-CN/>。

内涵。<sup>24</sup>

东盟拥有漫长和美丽的海岸线，丰富的海洋资源和滨海旅游业为东盟地区经济发展提供了持续动力。据统计，19%的东盟地区 GDP 来自海洋产业。然而，由于大量塑料垃圾倾倒入海，严重污染了海洋环境，渔业和旅游业面临严重威胁。6月22日~23日，第34届东盟峰会在泰国曼谷举行，东盟十国领导人在会上签署了旨在打击海洋垃圾的《曼谷宣言》，誓言将采取共同行动以减少区域内的海洋垃圾。这是东盟达成的首份海洋垃圾治理协议。东盟国家在宣言中表达了对日渐严重的海洋垃圾污染的关切，特别是海洋塑料垃圾对海洋生物及渔业、养殖业、旅游业的影响。宣言同时认为，“急需加强对微塑料对人类身体影响的认知和了解”。根据该宣言，东盟国家将通过采取从陆地到海洋的整体性措施，加快制定防治海洋垃圾污染的国家法律和法规。同时，东盟国家将致力于提高科研能力，加强地区与国家间合作，开展经常性政策对话与信息共享，研究创新性解决方案，发展循环经济，加强教育，以提高公众保护海洋环境意识，共同参与打击海洋垃圾。本次峰会，东盟国家还达成了《东盟打击海洋垃圾行动框架》，就开展减少海洋垃圾的合作制定了行动指南。未来，东盟将从4个优先领域开展行动，以落实《曼谷宣言》，包括：政策支持与制订计划，研究、创新与能力建设，公共意识、教育和外延，私营部门参与。东盟国家将在该行动框架的基础上，制定本国的海洋垃圾防治政策与行动。

---

<sup>24</sup> 中国—东盟：引领东亚区域合作的一面旗帜，  
<http://www.china-aseanbusiness.org.cn/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=6&id=33130>，2020年2月17日。

近年来，全球海洋垃圾污染形势愈加严峻。据统计，全球每年有 800 万吨塑料垃圾流入海洋，自 1950 年以来已有 1.5 亿吨垃圾流入海洋。其中，80% 的海洋垃圾来自陆地，90% 的海洋垃圾来自地球上的 10 条主要河流，其中 8 条位于亚洲。因此，亚太地区的海洋垃圾防治受到了各方关注。根据环保组织海洋保护联盟的统计，东盟国家中的印度尼西亚、菲律宾、泰国和越南是亚洲陆地垃圾入海较为严重的国家，是海洋垃圾污染的重灾区。尤其是自 2018 年中国宣布“洋垃圾”禁令后，马来西亚、泰国等东盟国家成为西方国家垃圾出口的重要目的地，垃圾进口量呈增长趋势。目前，海洋垃圾污染已受到东盟的重视。就洋垃圾进口问题，东盟各国也采取了相应的措施禁止或减少塑料垃圾进口。马来西亚政府宣布将对塑料废物实行永久禁令，越南政府宣布停止发放进口塑料废物的执照，泰国政府则将于 2021 年停止进口塑料废物。同时，东盟国家开始遣返众多“偷渡”而来的“洋垃圾”。5 月，滞留菲律宾长达 5 年的 69 个垃圾集装箱被装船运回加拿大。6 月，印尼环境和林业部称，已向美国退回 5 个集装箱垃圾。这批垃圾从美国运到印尼，标签上标明是“纸张”，然而里面却有许多塑料垃圾。<sup>25</sup>

### **（三）海洋合作框架不断完善，海洋合作机制化水平日益提高**

经过多年发展，东亚海洋合作逐渐形成高层引领推动、各级政府

---

<sup>25</sup>签署首份海洋垃圾治理协议 东盟国家向海洋垃圾“宣战”，  
<http://www.nmdis.org.cn/c/2019-06-28/67731.shtml>，2019 年 6 月 28 日。

联动，双边与多边合作机制并存的合作框架，合作机制化水平有所提高。

## 1. 多边层面

东亚地区已有不少涉海区域合作机制，既包括区域国家之间的，也包括区域国家参加的跨区域或全球性海洋合作机制，成为开展地区海洋合作的重要平台。东南亚方向，主要涉海区域合作机制包括东盟地区论坛（ARF）、东盟海事论坛及其扩大会议（AMF&EAMF）、东盟防长会及其扩大会议（ADMM & ADMM+）、东亚峰会（EAS）等。东盟地区论坛是东亚地区最主要的官方多边安全对话与合作渠道，海洋事务对话是其重要组成部分。第 53 届东南亚国家联盟（东盟）外长会议 9 日以视频会议方式举行。根据 10 日发表的联合公报，会议提出通过有效实施东盟应对新冠肺炎疫情基金等措施加强抗疫合作，制订东盟全面恢复框架，推动疫情后恢复。公报说，与会各国外长致力于加快落实今年 4 月东盟应对新冠疫情特别峰会、东盟与中日韩抗击新冠肺炎疫情领导人特别会议以及今年 6 月第 36 届东盟峰会的相关成果。与会外长呼吁有效实施东盟应对新冠肺炎疫情基金，期待应对新冠疫情的各项倡议取得更多进展，并指出东盟应与其伙伴就疫苗研发、生产和药物供应等加强协作和共享。公报强调，东盟应迅速制订全面恢复框架，推动区域疫情后恢复，减轻疫情影响，维护供应链联通，支持经济复苏，增强区域经济稳定性和弹性。<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup>东盟外长会议强调加强抗疫合作 推动疫情后恢复，  
<http://world.people.com.cn/n1/2020/0911/c1002-31858127.html>，2020 年 9 月 11 日。

**东盟海事论坛**侧重讨论东盟内部互联互通、海上安全、搜救遇险船舶与船员等议题。作为一个二轨论坛，它的目标是为东盟决策机构及东盟系列首脑会议提供“民间共识”。2012年7月，在东盟系列会议上，东盟10国决定将东盟海事论坛主办规模扩展，除了东盟成员国外，参与东亚峰会（EAS）的另外8国：中国、日本、美国、印度、新西兰、韩国、俄罗斯和澳大利亚都将派出私营部门代表和学者出席会议。第9次东盟海事论坛（AMF）和第7次东盟海事扩大论坛（EAMF）2019年12月5日至6日在岘港市举行。东盟10国、8个对话伙伴国、东盟秘书处和一些国际组织的90多名代表与会。与会代表对南海近期局势，尤其是军事化争议实体、违反国际法、阻挠沿海国家根据《联合国海洋法公约》规定在主权海域开发资源等行动深表关切。与会代表强调保持克制，不使局势复杂化、争议扩大化，遵守国际法，不使用武力或以武力相威胁，基于国际法和《联合国海洋法公约》通过和平方式解决争端等原则。与会代表希望东盟和中国及早完成制定有效力、效果、符合国际法和《联合国海洋法公约》的“南海行为准则”。与会代表一致认为本地区应继续全面开展促进合作与海上安全的活动，并表示应巩固东盟海事论坛和东盟海事扩大论坛的作用。<sup>27</sup>

**东盟防长会**于2006年举行首次会议，2010年10月12日首届东盟防长扩大会议在越南举行，来自东盟10国和澳大利亚、中国、印度、日本、新西兰、俄罗斯、韩国、美国的防长出席会议。目前已确

---

<sup>27</sup>第9次东盟海事论坛和第7次东盟海事扩大论坛，<https://vovworld.vn/zh-CN>，2019年12月7日。

定海洋安全、反恐、救灾、国际维和行动、军事医学和人道主义扫雷行动、网络安全等7个重点合作领域。为推动上述合作，会议设有多个专家工作组。该机制还设立了海上安全多边演习科目。2019年11月18日下午，第六届东盟防长扩大会在泰国曼谷举行。中国国务委员兼国防部长魏凤和出席并发言。会议讨论通过了《东盟防长扩大会议关于推动可持续安全合作的联合声明》。<sup>28</sup>

**东盟经贸部长会议**是东盟成员国的年度经济部长会议，海洋、渔业合作是重要内容，近年来与中、美、日、印、澳大利亚、新西兰等8个对话伙伴国探讨和加强包括海洋经济在内的经贸合作。第51届东盟经济部长会议（AEM 51）及相关会议2019年9月6日上午在泰国首都曼谷拉开序幕。东盟各成员国及其各伙伴国经济部门领导一同出席。越南工贸部部长陈俊英率团出席。泰国总理巴育发言时回顾了52年前东盟创始国有关把东盟建成政治稳定、经济社会发展的地区的梦想及目标。<sup>29</sup>

**东亚峰会**概念最早由马来西亚总理马哈蒂尔于2000年提出。第14届东亚峰会2019年11月4日下午在泰国曼谷举行，国务院总理李克强出席。东盟十国领导人以及韩国总统文在寅、俄罗斯总理梅德韦杰夫、日本首相安倍晋三、印度总理莫迪、澳大利亚总理莫里森、新西兰总理阿德恩、美国总统国家安全事务助理奥布莱恩等与会。泰国总理巴育主持会议。李克强指出，东亚峰会应坚持成立之初的“领

---

<sup>28</sup> 第六届东盟防长扩大会在泰国曼谷举行，[http://www.gov.cn/guowuyuan/2019-11/18/content\\_5453284.htm](http://www.gov.cn/guowuyuan/2019-11/18/content_5453284.htm)，2019年11月18日。

<sup>29</sup> 第51届东盟经济部长会议拉开序幕，[https://cn.nhandan.com.vn/international/international\\_news.html](https://cn.nhandan.com.vn/international/international_news.html)，2019年9月6日。

领导人引领的战略论坛”定位，平衡推进政治安全合作与社会经济发展、战略沟通与务实合作，坚持东盟中心地位，坚持聚焦东亚和亚太，维护好现有区域合作架构，使合作保持在正确轨道上。<sup>30</sup>

**中国-东盟海事磋商机制。**中国-东盟海事磋商机制会议是落实“一带一路”倡议，在中国-东盟交通部长会议框架下加强中国与东盟海事机构交流协调的长期合作机制系列会议，旨在推动中国倡导的相关交通海事技术合作项目和技术标准得到东盟相关国家的支持、参与和推广运用。

东北亚方向的海洋领域合作机制，包括亚太经合组织、西北太平洋海洋和沿岸地区环境保护、管理和开发的行动计划（简称“西北太平洋海洋行动计划”，NOWPAP）、北太平洋地区海岸警备执法机构论坛（NPCGF）、东亚海环境管理伙伴关系地区计划（PEMSEA）等。

**亚太经合组织。**亚太经合组织领导人非正式会议是亚太经合组织最高级别的会议。亚太经合组织在成立的最初几年，只是每年举行一次部长级会议，研究成员间的合作事宜。2019年10月30日，智利总统皮涅拉在总统府发表电视讲话宣布，智利政府将放弃主办亚太经合组织第二十七次领导人非正式会议。此前，智利计划2019年在11月16日到17日举办APEC领导人非正式会议。10月31日，APEC秘书处支持智利决定但未提是否改办。

西北太平洋海洋行动计划作为联合国环境规划署区域海项目的一部分，西北太平洋行动计划于1994年开始实施。成员国包括中国、

---

<sup>30</sup> 李克强出席第14届东亚峰会，[http://www.xinhuanet.com/world/2019-11/05/c\\_1125192231.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2019-11/05/c_1125192231.htm)，2019年11月5日。

日本、韩国、俄罗斯。西北太平洋行动计划应邀参加 2019 年 6 月在美国马里兰州举行的首届运行卫星海洋学研讨会，介绍了西北太平洋行动计划富营养化评估工具及其在全球范围的适用性。此次研讨会由美国国家海洋和大气管理局天气与气候预报中心主办。约 150 名卫星海洋数据、产品和应用专家出席了会议。<sup>31</sup>

**北太平洋地区海岸警备执法机构论坛（简称“六国论坛”）**由日本海上保安厅 2000 年倡议组建，旨在加强联合行动信息分享、打击非法走私、海上安全、渔业执法、非法移民、海域感知等领域的多边合作，现有成员包括加拿大、中国、日本、韩国、俄罗斯和美国。第 20 届北太平洋地区海岸警备执法机构论坛（简称“北太海警论坛”）于 2019 年 9 月 30 日在俄罗斯符拉迪沃斯托克开幕。来自中国、韩国、日本、俄罗斯、美国和加拿大六国海岸警备执法机构的 130 多名代表将参加本届论坛。论坛为期四天，设有海上搜救、海洋反恐、打击非法捕捞和毒品走私等 7 个主题，与会代表将就各国合作项目和未来发展方向进行交流讨论。六国政府高官还将基于专家组讨论结果发表未来发展计划并签署共同声明。<sup>32</sup>

**东亚海环境管理伙伴关系地区计划（简称东亚海项目）**是全球环境基金（GEF）资助、联合国开发计划署（UNDP）组织实施的环境管理项目，成员国包括中国、日本、韩国、朝鲜、越南、印尼、马来西亚、新加坡、菲律宾、柬埔寨、老挝和文莱共 12 个国家，目前正进

---

<sup>31</sup> 在全球范围内应用西北太平洋行动计划的富营养化评估工具，  
<https://www.unenvironment.org/nowpap/zh-hans/news-and-stories/press-release-0>。

<sup>32</sup> 第 20 届北太海警论坛在俄罗斯符拉迪沃斯托克举行，  
<http://www.ckjorc.org/mobile/cn/detailAction.do?id=3065>，2019 年 9 月 30 日。

入第四期（2014-2019年），旨在推进《东亚海可持续发展战略》在各国的实施。

此外，中、日、韩还是北太平洋海洋科学组织（PICES）、北太平洋渔业委员会（NPFC）、太平洋北极工作组（PAG）、南极条约组织（ATO）等成员国或缔约国，也积极参与联合国政府间海洋学委员会（IOC）、全球海洋观测系统（GOOS）、国际海底管理局（ISA）、国际海事组织（IMO）等全球层面的海洋合作机制。

多边论坛为中国—东盟国家建设 21 世纪海上丝路搭建了平台、提供了渠道，催生一个个海洋合作项目。国家海洋局牵头启动“亚洲季风暴发监测及其社会和生态系统影响”项目，参与国家包括泰国、印度尼西亚、缅甸、马来西亚、菲律宾。“西太平洋海域海洋灾害对气候变化的响应”已执行多个国际合作航次。

**建设环黄海海洋命运共同体。**位于环黄海区域的中日韩朝四国是一衣带水的邻邦，地缘相近，文化相通，经济互补性强。四国人口总数、经济总量、对外贸易总额和对外投资总额均占世界的 20%左右。相近的地理环境、悠久的交往历史、稳定的经贸合作、不断增强的经济活力及发展潜力，为区域内海洋合作奠定了坚实基础。以海洋合作促进环黄海周边各国融入“一带一路”建设，重塑地区和平发展的政治格局，符合周边各国的战略利益。

## 2. 双边层面

2019 年 2 月，中日防务部门海空联络机制生效，2019 年 5 月，

日本海上保安厅实务层面官员访华，中日实务层面官员开展友好交流。中日已建立了“海洋垃圾合作专家对话”等机制，并就在 G20 框架下开展防治海洋塑料垃圾合作达成一致。疫情之下，中日仍保持沟通。2020 年 2 月 28-29 日，中国负责外交工作的中共中央政治局委员、中央外事工作委员会委员杨洁篪访日。2019 年，中韩海洋科学共同研究中心在中国自然资源部、中国国家海洋局和韩国海洋水产部指导下，持续推进“中韩海洋能开发利用技术交流合作”等年度合作项目。中国 2019 年 4 月与菲律宾就南海问题第四次进行了双边对话。2019 年 9 月，中国国务委员兼外交部长王毅与马来西亚外交部长赛夫丁会晤，中马同意建立由外交部牵头的海上问题双边磋商机制，就海上问题展开对话合作。

### **3.二轨和大学及研究机构的海洋合作交流活跃**

东亚海洋合作平台是落实国家“一带一路”倡议的标志性项目，主要面向东盟和中日韩（10+3）双向开放合作的创新性平台，是国家“一带一路”建设规划优先推进项目和山东新旧动能转换工程重大推进项目。2019 东亚海洋合作平台青岛论坛以“交流互鉴，开放融通”为主题，旨在深化平台合作机制，建立蓝色伙伴关系网络，共同构建东亚海洋命运共同体，吸引了海内外 400 余位嘉宾参会探讨。该论坛的举办是山东服务国家开放战略，打造对外开放新高地的重要举措，促进了青岛海洋领域的开放合作，成为青岛推动陆海内外联动、深度融入“一带一路”建设的重要载体。

## （四）东亚海洋合作领域不断拓展，合作空间更加广阔

### 1.基础设施领域

海洋基础设施的互联互通成为东亚海洋领域合作的重点内容。东盟国家的发展规划也强调基础设施联通。2020年8月26日，邓锡军大使出席2020年东盟互联互通协调委员会与对话伙伴视频会议。会议由东盟互联互通协调委员会主席国、东盟轮值主席国越南及东盟秘书处共同举办，东盟成员国、东盟对话伙伴和发展伙伴驻东盟大使及机构代表应邀出席。会议通报了《东盟互联互通总体规划2025》（以下简称《总体规划》）实施的最新进展、中期评估和各方参与合作情况，以及下一步工作考虑。邓大使表示，互联互通是中国—东盟合作的优先领域，双方合作成果丰硕。中方积极支持东盟全力推动实施《总体规划》，目前由中方支持的相关项目进展顺利。中方愿在后疫情时代，与东盟通过区域、次区域等合作机制，进一步促进政策对话，拓展合作领域，鼓励企业参与合作，共同落实好“一带一路”倡议与《总体规划》对接。与会各方积极评价《总体规划》实施进展，并表示将继续支持和参与相关倡议和项目合作，助力后疫情时代的区域经济复苏和社会发展。<sup>33</sup>

### 2.北极问题

2019年6月25日-26日在釜山举办了中日韩北极事务高级别对

---

<sup>33</sup> 邓锡军大使出席东盟互联互通协调委员会与对话伙伴视频会议，  
<http://asean.mofcom.gov.cn/article/jmxw/202008/20200802995945.shtml>，2020年8月26日。

话，中国外交部北极事务特别代表高风、日本外务省北极事务大使山本荣二、韩国外交部北极合作代表朴兴京（音译），参加了本次会议。

“中日韩北极事务高级别对话”自 2006 年首次举行以来，为三国创造了讨论北极议题的舞台。同时，中日韩三国首脑通过在 2018 年 5 月 9 日举行的第七届中日韩首脑会议上发表的共同宣言再次表达了对三国北极事务合作的支持。会议上，三国代表表示认识到了目前在各自北极事务上面临的挑战，并且分享了最近各自的北极政策以及在国际舞台上活动的经验。中日韩三国在会议上再次表达了将积极支持北极理事会活动的决心，对在北极相关活动中的积极参与表达了赞赏。此外，三国代表为了整理过去通过“中日韩北极事务高层级对话”收获的成果，在会议上特别准备了整理过去成果的时间，并对未来北极事务上的发展方案进行了讨论。三国代表在会议上也再次重申了在北极事务上面临的共同挑战以及对应的重要性。中日韩北极事务专家会议也一起召开。在专家会议上，来自三国的专家向三国代表报告了最近北极事务上的取得的进展，活动，以及在北极事务上取得的讨论成果，三国也分别说明了各自能够参与合作的领域。三国代表认为，通过将专家会议与北极合作对话连接起来，专家之间取得了丰硕的讨论成果。据悉，“第五届中日韩北极事务高级别对话”将在日本召开。关于具体的举办时间，三国将通过外交渠道进行商议。<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup>韩媒：韩国外交部主办的第四轮中日韩北极事务高级别对话在韩举行，<http://www.polaroceanportal.com/article/2758>，2019 年 7 月 11 日。

### 3.渔业合作

联合国粮食及农业组织最新发布的一份报告指出,全球人均鱼类消费量已创下每年 20.5 公斤的新纪录,并有望在下一个十年进一步增加,这突显了鱼类在全球粮食和营养安全中的关键作用。与此同时,可持续水产养殖发展和有效渔业管理对于维持上述趋势至关重要。

《世界渔业和水产养殖状况》的数据显示,到 2030 年,鱼类总产量将增至 2.04 亿吨,较 2018 年增长 15%,水产养殖的份额也将较目前的 46%有所增长。这一增量约为过去十年增量的一半。粮农组织总干事屈冬玉表示,鱼类和渔业产品不仅是全球公认的最健康食物,而且也属于对自然环境影响较小的食物种类。他强调,鱼类和渔业产品必须在各级粮食安全和营养战略中扮演中坚角色。屈冬玉指出,渔业和农业是受疫情影响最大的两个部门。报告显示,由于紧急卫生事件引发限制措施和劳动力短缺,全球捕鱼活动可能已减少约 6.5%。国际运输受阻对水产品出口的打击尤为严重,而急剧萎缩的旅游业和餐馆停业也极大影响了许多产品的分销渠道,尽管保质期较长的冷冻、罐装、腌制和熏制鱼的零售保持稳定或有所增长。据估计,2018 年全球鱼类产量约为 1.79 亿吨,首次销售总价值估计为 4010 亿美元。水产养殖产品占总产量的 46%,占人类鱼类食用量的 52%。中国的产量稳居全球第一。鱼类消费占全球人口动物蛋白摄入量的六分之一,在孟加拉国、柬埔寨、冈比亚、加纳、印度尼西亚、塞拉利昂、斯里兰卡等国和若干小岛屿发展中国家,鱼类消费占动物蛋白摄入量的一

半以上。<sup>35</sup>

2019年7月17日,中菲渔业联合委员会第三次会议在北京举行。中国农业农村部渔业渔政管理局负责人与菲律宾农业部副部长兼渔业和水生资源局局长宫戈纳共同主持会议,菲律宾驻华大使何塞·罗马纳出席会议。双方高度评价了中菲渔业联委会第二次会议以来中菲渔业合作取得的成就,并就中方继续向菲方赠送东星斑等鱼苗、渔业技术培训和交流、南海渔业资源养护合作、渔业资源开发、水产养殖、水产品冷储加工和市场贸易、海洋藻类科技与产业合作、打击 IUU 捕捞、中菲南海问题磋商机制渔业事务工作组等内容进行了深入交流,达成了广泛共识。双方同意,将在优势互补、互利共赢的基础上,继续推动开展渔业务实合作,造福两国人民。会后,双方签署了会议纪要。2017年以来,中方为菲方近百名渔业从业人员提供了深水网箱、池塘养殖、种苗繁育、营养饲料、海洋藻类等技术培训,并派员赴菲交流。为支持菲方开展水产养殖,中方每年向菲方赠送东星斑等海水养殖鱼苗和泥鳅、鳙鱼等淡水养殖鱼苗,得到菲方热烈欢迎和积极响应。此外,中方渔业企业还在菲律宾达沃市等地海域投资建设了多处深远海抗风浪网箱养殖基地,为菲律宾提供了300多个就业岗位。外交部、中国水产科学研究院南海水产研究所、中国海洋大学、有关渔业企业派员参会。<sup>36</sup>

2019年11月1日,驻印度尼西亚大使肖千拜会印尼新任海洋渔

---

<sup>35</sup>粮农组织:渔业在全球粮食和营养安全中扮演“中坚角色”,<https://news.un.org/zh/story/2020/06/1059252>, 2020年6月8日。

<sup>36</sup>中菲渔业联合委员会第三次会议在北京召开,[http://www.yyj.moa.gov.cn/gzdt/201907/t20190725\\_6321596.htm](http://www.yyj.moa.gov.cn/gzdt/201907/t20190725_6321596.htm), 2019年7月25日。

业部长艾迪，双方就加强中印尼海洋和渔业合作深入交换意见。肖大使对艾迪出任印尼海洋渔业部长表示祝贺，表示近年两国高层互访频繁，政治互信不断加深，经贸务实合作成果丰硕，希望海洋和渔业合作也成为双方合作亮点，助力中印尼全面战略伙伴关系的深化发展。艾迪部长表示对中印尼深化海洋和渔业合作持积极开放态度。印尼海洋和渔业资源丰富，欢迎中国企业到印尼投资，开展基础设施、渔业工业和水产养殖等合作，扩大印尼对华渔产品出口。相信在双方共同努力下，两国海洋和渔业合作将迎来新的发展时期。<sup>37</sup>印尼拥有广阔的领海和丰富的海洋资源，而中国拥有异常庞大的市场。到目前为止，印尼已成为中国规模较大的贸易伙伴之一。在 2018 年，两国贸易额达到 726 亿美元。同期中国在印尼的投资额达到 24 亿美元。在海事和渔业领域的合作将加强两国之间的关系，两国可以通过水产品进出口实现合作机会。肖千大使透露，中国每年从不同的国家进口 400 万吨渔业产品，印尼每年向中国出口 20 万吨渔业产品，仅占中国渔业每年进口配额的 5%。<sup>38</sup>

#### 4.海洋科技、环保、资源开发等领域

2020 年 1 月 12 日发布的《2019 全球海洋科技创新指数》显示 2019 年位居全球海洋科技创新指数前十位的国家依次是美国、德国、法国、日本、中国、澳大利亚、挪威、韩国、英国、荷兰。其中，中

---

<sup>37</sup>驻印度尼西亚大使肖千会见印尼海洋渔业部长艾迪，  
[https://www.fmprc.gov.cn/web/zwbd\\_673032/wshd\\_673034/t1713408.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/web/zwbd_673032/wshd_673034/t1713408.shtml)，2019 年 11 月 5 日。

<sup>38</sup> [https://www.fmprc.gov.cn/web/zwbd\\_673032/wshd\\_673034/t1713408.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/web/zwbd_673032/wshd_673034/t1713408.shtml)，  
<http://www.hepingribao.com/home>，2019 年 11 月 4 日。

国排名第五。随着中国经济快速增长、各种政策的制定、创新环境的不断改善，取得了非常明显的成效。会上，海洋试点国家实验室集中展示了 2019 年新取得的科研硕果：“透明海洋”“海底发现”“蓝色开发”等重大战略任务稳步推进，全球最大的区域海洋观测网“两洋一海”定点观测系统迈入实时化时代；一批深海观测与探测核心技术与装备自主研发取得突破；深海多圈层能量与物质循环理论取得重要进展。公共科研平台支撑能力跨越式提升，深远海科考船队持续拓展与完善，船队规模达到 27 艘、形成以青岛为核心、辐射全国的海洋科考共享体系，已成为全球功能最全、规模最大的科考共享平台；建成国内首个海洋特色冷冻电镜中心；同位素与地质年代测定能力跻身国际先进行列；深海探测基础逐渐筑牢，深海开发能力稳步提升。

深海研究中心启动建设，标志着海洋试点国家实验室在深海开发方面迈向更深层次。此前，海洋试点国家实验室已成功自主研发了全海深潜标、全海深滑翔机、全海深水下相机，并正在加速研发全海深 Argo、着陆器、AUV 等无人移动观测平台，组建了以“蛟龙号”载人潜水器、深远海综合科考船为核心的一批世界先进水平的科考平台，为深海观测与探测提供强有力的支撑。构建起全球首个马里亚纳海沟潜标观测系统，万米深海实时化感知正逐步成为现实。此次深海研究中心将聚焦深海多尺度动力过程与物质运输、深海暗生命能量与生命演化、深海探测与资源开发技术等前沿方向，打造点、线、面、体的深海观测技术与装备体系，抢占全球深海竞争制高点。该深海研究中心的启动建设，表明海洋试点国家实验室将进一步聚焦深海，汇聚力

量，协同攻关，大力发展深海进入与探测技术体系，构建深海立体观测网络，为打造深海战略科技力量、开展深海多学科综合交叉研究，聚合全球范围内深海创新资源，做出积极贡献。<sup>39</sup>

2020年是生物多样性超级年，联合国海洋可持续发展大会、《生物多样性公约》缔约国大会和世界自然养护大会在同年召开，将开启2020后海洋生物多样性保护的历史新篇章。至2019年底，全球已指定或建立各类海洋保护区约16000个，覆盖超过2800万平方公里，占全球海洋面积的7.9%，占国家管辖内海域面积的18.4%，占国家管辖外海域面积的0.45%。全球85%的海洋保护区面积小于100平方公里。然而，近年来国际社会热衷于指定面积超过10万平方公里的超大型海洋保护区。自1963年我国第一个海洋保护地—辽宁蛇岛老铁山国家级自然保护区建立以来，我国已初步建成了以海洋自然保护区、海洋特别保护区（含海洋公园）为代表的海洋保护地网络。至2018年底，我国共建立各类海洋保护区271处，总面积为12.4万平方公里，占主张管辖海域面积的4.1%。据统计，全球已建立35个面积超过10万平方公里的大型海洋保护区，大多采取禁止捕鱼、禁止采矿以及禁止或限制商业船舶航行等约束性措施，面积约1700万平方公里，占全球海洋面积的4.6%、占保护区面积的60%。在这35个超大型海洋保护区中，面积约100万平方公里的海洋保护区为6个。中国是世界上海洋生物多样性最为丰富的国家之一，拥有黄海、东海、南海和黑潮4个大海洋生态系，分布有滨海湿地、红树林、珊瑚礁、河

---

<sup>39</sup> 《2019全球海洋科技创新指数》正式发布！TOP10国家名单公布：中国排名第五，[https://www.sohu.com/a/366697671\\_726570](https://www.sohu.com/a/366697671_726570)，2020年1月13日。

口、海湾、潟湖、岛礁、上升流、海草床等多种典型的海洋生境。海洋物种多样性丰富，已记录到海洋生物 28000 多种，约占全球海洋物种数的 11%，在黄海、东海和南海选划了 52 个海洋生物多样性保护优先区，其中黄海 11 个、东海 20 个，南海 21 个，总面积约 80 万平方公里，占中国主张管辖海域总面积的 26.7%。党的十九大报告提出，建立以国家公园为主体的自然保护地体系。到 2025 年，中国进一步健全国家公园体制，完成自然保护地整合归并优化，完善自然保护地体系的法律法规、管理和监督制度，提升自然生态空间承载力，初步建成以国家公园为主体的自然保护地体系。到 2035 年，显著提高自然保护地管理效能和生态产品供给能力，自然保护地规模和管理达到世界先进水平，全面建成中国特色自然保护地体系。<sup>40</sup>

## （五）东亚海洋合作平台

2019 东亚海洋合作平台青岛论坛本次论坛的主论坛展开了以“融通海洋梦·互联新思路——东亚海洋合作之‘青岛声音’”为主题的“部长级对话”，围绕百年发展变局、港口国际合作、海洋金融合作、东亚海域合作、振兴船舶海工等主题进行了对话交流。平行分论坛分别开展了自由贸易试验区建设与东亚海洋合作、东亚港口联盟大会、国际海洋渔业发展、东亚海洋环境合作、东亚海洋文化和旅游五个主题的交流对话。其中，自由贸易试验区建设与东亚海洋合作论坛以“制度创新与海洋经济”为主题，在山东省成功获批自贸试验区的背

---

<sup>40</sup> 2020 后海洋生物多样性保护怎么做？，[http://www.mnr.gov.cn/dt/hy/202004/t20200424\\_2509758.html](http://www.mnr.gov.cn/dt/hy/202004/t20200424_2509758.html)，2020 年 4 月 24 日。

景下，邀请自贸试验区领域权威专家学者及有关机构，就“自贸区的改革探索、发展路径、法制建设、海洋特色建设”等课题深入探讨，为山东自贸试验区建设发展出谋划策。论坛期间发布4份报告，包括《东亚海洋合作研究报告（2019）》《中国自由贸易试验区制度创新报告2019》《东亚港口（集装箱）运输年度发展报告（2019年）》《中国参与“联合国海洋科学促进可持续发展十年计划”行动报告》。与此同时，论坛成立了3个协调机构，包括对外经济贸易大学中国（青岛）自由贸易战略研究院、自贸50人论坛研究院、东亚海洋文化和旅游合作联络办公室。论坛期间举行了重大项目签约仪式，包括交通部水运科学院与青岛国际航运中心智库签署合作等在内的10个项目签约落户西海岸新区，总投资373亿元。本届论坛首次举办“东亚海博会”。作为论坛的重要板块和唯一展会，“东亚海博会”由往届大众综合商品展上升到专业品牌博览会，聚焦“蓝色·海洋·科技”，展览规模和参展国家、参展企业、参展产品数量均创历史新高。海博会汇集了西门子、华为、京东、三一重工等62家世界500强及行业领军企业。参展观众累计突破13万人次，专业观众达到三分之一；组织了210个国内外团组观展采购，达成意向成交额近20亿元。据悉，东亚海洋合作平台是落实国家“一带一路”倡议的标志性项目，也是国家“一带一路”建设规划优先推进项目和山东新旧动能转换工程重大推进项目。自2016年平台建设启动以来已经连续成功举办了三届年度论坛，共吸引了来自世界范围内53个国家和地区的820余位嘉宾及近千家

企业参加，取得了一系列重要合作成果。<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> 东亚海洋合作平台青岛论坛圆满落幕，  
[http://paper.people.com.cn/rmrbhwb/html/2019-09/12/content\\_1946088.htm](http://paper.people.com.cn/rmrbhwb/html/2019-09/12/content_1946088.htm)，2019年9月12日。

## 二、东亚海洋合作国别篇

### (一) 东北亚地区

#### 1. 日本

日本与东亚海洋安全合作。一是利用多边平台。2019年9月、10月、11月，西北太平洋、亚洲、全球“海上保安部门长官级会议”相继召开。11月，包括亚太国家在内的来自全球75个国家的海上保安部门高官和9家有关涉海国际组织赴日参加全球“海上保安部门长官级会议”。与会方一致认为，各国海上保安部门应该加强对话与合作；特别是在打击药品滥用犯罪和应对灾害等全球性课题上携手合作。日首相安倍晋三出席全球“海上保安部门长官级会议”并致辞。<sup>42</sup>日在三次会议期间还广泛开展双边外交，举行了日印、日韩、日俄等双边会议。目前，日本海上保安厅已与美国、韩国、菲律宾、印度尼西亚等9个国家签订双边海上保安部门合作协定。此外，传统安全方面，日本积极参与东盟防长扩大会议和西北太平洋海军论坛等多边活动，推动海上军事互信与合作。

二是与东南亚国家密切合作。日本通过提供装备、共同训练、人员交流等继续密切与东南亚国家海上安全合作。2019年夏，日本与印度尼西亚签订双边海上保安部门合作协定，双方合意在信息共享、海上能力建设、通讯等领域加强合作。2019年12月，越南海警巡逻船首次靠港日本，日越召开第6届海上保安部门实务层面会议。全年，

---

<sup>42</sup>『海洋状況及海洋の状況及び海洋に関して講じた施策』（2020年版）第7页。

日本与菲律宾、马来西亚、文莱、印尼、印度等开展双、多边公海巡航、海上人道救援、漏油处置等联合训练，还向以东南亚国家为主的14个国家派出海上保安部门人员培训交流30余次。

**三是重视航道安全。**海运占日本运输总量的99.6%，是日本的海上“生命线”；日本有80%以上的原油运输经过马六甲海峡<sup>43</sup>，可谓生命线上的“咽喉”。2019-2020年，日本延续与沿岸国合作的政策，通过航道海图测绘、反海盗合作与对沿岸国实施援助等关注含马六甲海峡在内的东亚海域安全。日本是《亚洲反海盗及武装抢劫船只区域合作协定》(ReCAAP)主导创始国，该协定在新加坡设有信息共享中心(ISC)，定期发布反海盗相关信息。日本继续提供资金支持，事务局长也一直由日本人担任。

**海洋可持续发展合作。一是海洋塑料垃圾与微塑料。**日本首相安倍晋三在达沃斯论坛、2019年施政演说中多次谈及海洋塑料垃圾与微塑料议题，将其作为日本第三期《海洋基本计划》(2018-2023年)海洋政策重点之一，亦将其视为外交抓手。继2019年6月大阪G20峰会通过“大阪蓝色愿景”，提出“到2050年塑料垃圾向海零排放”目标，日本持续推动“愿景”落地。2019年10月8-11日，日本府与联合国大学可持续发展高等研究所(UNU-IAS)共同举办了有关该议题的国际会议。2020年5月，联合国亚太经社会与日本政府合作启动了“堵塞漏洞”(Closing the Loop)项目，该项目将利用遥感、卫星和数据应用等创新技术来检测和监控城市集水区流入河流中

---

<sup>43</sup> 「マラッカ海峡：日本の輸入原油の80%が通るタンカー銀座」，日本船主協会网站，[https://www.jsanet.or.jp/seminar/text/seminar\\_117.html](https://www.jsanet.or.jp/seminar/text/seminar_117.html)，登陆时间：2019年6月30日。

的塑料废物的来源和途径。东盟有四个城市将加入该项目进行试点：马来西亚吉隆坡、印度尼西亚泗水、泰国洛坤府（又叫那空是塔玛叻）和越南岘港。联合国副秘书长、亚太经社会执行秘书阿尔米达·阿里沙赫巴纳（Armida Salsiah Alisjahbana）表示：“东盟是世界上海洋塑料污染最严重的地区，该地区各城市处于解决塑料废物的前线。海洋中塑料污染的激增造成了严重的气候变化风险，在日本政府的大力支持下，这一创新项目适时出现，以加快行动应对这一问题。”<sup>44</sup>据悉，东盟是海洋塑料垃圾与微塑料污染最严重的地区之一，该项目旨在通过解决河流和海洋中的塑料废物污染来减少东南亚城市所面临的环境影响。目前，世界上已有 80 多个国家加入“大阪蓝色愿景”。

**二是渔业资源养护。**西北太平洋是全球最重要的渔区之一。日本在“中西部太平洋金枪鱼类委员会”（WCPFC）会议、北太平洋金枪鱼类暂定科学委员会（ISC）会议上发布新科研成果，参与渔区资源养护。如，日本在 WCPFC 上提议，本年度没有用完的捕捞配额可以适当的延长至下一年度，得到了与会方的大多数支持。

**海洋科学合作。**2019 年 4 月上线的日本“海洋状态表示系统”提供菜单和部分内容的英文版本，日本加强与东南亚国家合作，推动该系统数据与使用的国际化。日本依托自身的海洋科研优势，向东亚各国和太平洋岛国提供台风、海啸等自然灾害预报支持，向对象国介

---

<sup>44</sup> 《联合国亚太经社会与日本政府启动新项目 解决河流和海洋中的塑料废物污染》，联合国新闻，<https://news.un.org/zh/story/2020/05/1056612>。

绍日本的海洋气象卫星技术，通过 ODA 援助提高对象国的灾害应对能力建设。<sup>45</sup>

2019 年，日本在联合国教科文组织框架下举办“联合国海洋科学规划的未来 10 年”研讨会，西北太平洋沿岸 18 个国家 160 名相关人士参会，会议指出人类活动造成的海洋环境退化如何导致海洋灾害增多和生态系统福利减少，并最终对沿海社区造成不利影响。该会议是政府间海洋学委员会组织的围绕“联合国海洋科学促进可持续发展国际十年（2021-2030）”的地区磋商的一部分。<sup>46</sup>

**海洋经济合作。**二战后，东亚地区形成了以日本为“雁头”的“雁阵模式”，日本重视和东南亚各国的经济合作。长期以来，东亚地区一直是日本外援重点地区，特别是东南亚地区，与日本有着很深的经济渊源。据统计，亚洲占日本对外援助总额的近 60%，目前外援重点从东南亚向南亚转移，但东南亚仍是仅次于南亚接受援助第二多的次区域<sup>47</sup>。2013 年，日本政府成立“经济合作基础设施战略会议”，旨在回应新兴国家巨大的基础设施需求，积极推进与新兴国家的基础设施合作。2015 年 5 月，日首相安倍宣布，未来 5 年将投资 1100 亿美元用于支持亚洲国家“高质量基础设施”建设，构建“高质量基础设施伙伴关系”。日本还提出，对外经济合作不仅要重视“拿项目”、签约这样的“案前”阶段；更要重视设施维护、运营管理等“案后”阶段。日本国土交通省、经产省、外务省等广泛开展“部长外交”，推

<sup>45</sup>日本内阁官房综合海洋政策本部事务局，《2020 年版 海洋の状況及び海洋に関して講じた施策》，第 112 页。

<sup>46</sup> 《我们如何为“海洋十年”做准备》，联合国新闻  
<https://zh.unesco.org/news/wo-men-ru-he-wei-hai-yang-shi-nian-zuo-zhun-bei>。

<sup>47</sup>日本外务省，《2018 年版 開発協力白書》，第 72 页。

介日本方案。2019年，仅日本国土交通大臣便访问马来西亚、新加坡、印度尼西亚等8个国家；国土交通省的副大臣等官员访问20余个国家。<sup>48</sup>

日本持续推动与马来西亚、印尼、缅甸、菲律宾等国港口、机场、高速路、地下水、水资源、防灾减灾等领域合作。2019年5月，印尼总统佐科决定将西瓜哇苏邦 PatimBAn 港口交给印尼和日本（私营公司）共同管理，初步计划将授予的管理权特许期设定为20年。<sup>49</sup>此前，印尼政府曾表示考虑将 PatimBAn 港建设成该国最大级别港口。

截至今年3月，日本、越南2014年签署并于2017年修订的“港湾设施国家技术标准制定”合作协议落实顺利，日本已根据自身经验，帮助越南完成了8项国家标准的制定。

随着2019年1月1日国际海事组织（IMO）一系列强制性文件修正案生效，减排限硫促使海运企业对LNG燃料的关注度急剧提升，LNG被视为最具潜力的海运燃料替代方案。2019年，日本与新加坡就在新加坡港口建设船舶LNG燃料供给点达成一致。

2019年，作为日本-东盟交通合作项目的一环，“日本-东盟邮轮振兴战略”研讨会在印尼召开，东盟国家旅游等相关行业人士参加；作为日本-东盟交通大臣会议的成果之一，日本推出“东盟低环境负荷战略”，承诺支持东盟升级内航船使之更加节能减排；2019年11月、日本、东盟海事专家就此在日本开展磋商。<sup>50</sup>

---

<sup>48</sup> 「令和2年版 国土交通白書」、339—343頁。

<sup>49</sup> “佐科维总统决定西瓜哇苏邦 Patimban 港口管理 将交给印尼和日本私营管理”，《印华日报》，<https://koran.harianinhuaonline.com/2019/06/25/61501/>。

<sup>50</sup> 「令和2年版 国土交通白書」、425頁。

**疫情之下的调整。一是邮轮感染考验日本应对能力。**“钻石公主”号邮轮 1 月 20 日从横滨出发，原计划经停香港、越南、台湾、那霸后于 2 月 4 日返回横滨港。一名香港男子 1 月 25 日从香港下船，2 月 1 日确诊感染新冠病毒。日方作出全船横滨港外海上隔离决定，分批次对船上乘客、船员进行病毒检测，直至 3 月 1 日 3700 名乘客下船结束，船上感染人数超过 700 人。船上乘客、船员来自数十个国家、船籍国英国、所属公司属美国、在日本运营，折射出邮轮的高度国际化属性，但同时也促发了疫情之下权责不清的纠纷。一方面，日本认为按照《国际卫生条例》《联合国海洋法公约》有关规定，日方处置合理合法，厚生劳动省、国土交通省（含海上保安厅）等提供了检测服务、必要补给，收治感染者在日本就医、分批次引导下船，并与乘客国籍国保持沟通。另一方面，美、俄等对日方相关应对举措提供批评，邮轮乘客批评“邮轮已成病毒培养皿，日方措施不力”，日国内也有呼吁政府尽快采取派出医疗船等强化应对的声音。3 月 17 日，从邮轮撤离的约 340 名美国乘客 17 日早上搭乘美政府两架包机，从东京羽田机场启程回国，其余 44 人新冠病毒感染者及出现症状者留在日本接受治疗。包机抵达美加利福尼亚、得克萨斯美军基地，抵达后在各基地被隔离 14 天。澳大利亚、韩国等也分别派出包机接回本国公民。

疫情蔓延使部分邮轮遭日本拒绝靠港。2 月 6 日，“威士特丹”号遭日本拒绝靠港，该邮轮从那霸港驶向基隆港，8 日进入基隆港停靠，大部分乘客为中国台湾人，无日本人。2 月 7 日，日本要求从中

国台湾出发的“宝瓶星”号邮轮暂勿进入日本那霸港。而巡游东南亚的日籍游轮“太平洋维纳斯”号中止停靠台湾港口，长崎县10日允许该游轮13日进入长崎港，船上有日本239名乘客和56名船员。在预定2月停靠日本港口的14艘外籍游轮中，有13艘取消行程。剩余1艘由美国公司运营的“海洋之梦”号计划15日停靠横滨港，16日停靠神户港。

日本在“邮轮事件”后，已启动经验、教训的总结研究。在综合海洋政策本部统筹下，国土交通省、海上保安厅配合起草卫生突发事件应急预案，并组织学者就国际法、国际全责开展深入研究。

**二是疫情使部分现地合作停摆。**为了进一步确保马六甲海峡最狭窄海域的航行安全，日本-东盟一体化基金（JAIF）出资支持船舶交通服务系统（VTS）建设，并将培养有国际认证资格的VTS管理官员视为重点。2020年初新一期VTS培训开启，但因新冠疫情影响于3月中旬暂停。

**中日海洋合作取得进展。**中日分别是世界第二大经济体、第三大经济体，日本是中国第四大贸易伙伴和第二大贸易对象国，中国是日本的第一大贸易伙伴。中日关系改善关乎两国经济发展，同时更关乎着区域发展。2019年，中日首脑外交引领两国关系重回正轨，东海情势企稳，区域合作稳步推进，中日海洋合作取得重要进展。中日海洋合作从环保等低敏感领域，以及降低海上偶发冲突风险、增强互信切入并逐步深入推进。

**一是东海管控。**2019年2月，中日防务部门海空联络机制生效，2019年5月，日本海上保安厅实务层面官员访华，中日实务层面官员开展友好交流。疫情之下，中日仍保持沟通。2020年2月28-29日，中国负责外交工作的中共中央政治局委员、中央外事工作委员会办公室主任杨洁篪访日；中国国务委员兼外长王毅同日本外相茂木敏充几度电话会谈。7月31日，中国外交部边界与海洋事务司司长洪亮同日本外务省亚洲大洋洲局局长泷崎成树以视频方式共同主持中日海洋事务高级别磋商团长会谈，双方就涉海问题坦诚深入交换了意见，强调应全面落实两国领导人共识，共同维护东海稳定与安宁，把东海建设成为和平、合作、友好之海。双方还表示将加强中日海洋事务高级别磋商等双边渠道的沟通，建设性管控分歧，妥善处理有关问题，积极推进海洋领域的交流与合作。2020年9月8日，外交部政策规划司司长刘劲松同日本外务省综合外交政策局局长山田重夫举行中日外交政策视频磋商，就疫情全方位影响、抗疫国际合作、各自外交政策、区域经济合作等进行了友好、深入交流。

**二是双边海洋合作。其一，环保合作。**中日已建立了“海洋垃圾合作专家对话”等机制，并就在G20框架下开展防治海洋塑料垃圾合作达成一致。2019年11月，第三届中日环境高级别圆桌对话会25日在东京举行，中国生态环境部部长李干杰、日本环境大臣小泉进次郎出席对话会并致辞。中日两国还在大连近岸黄海海域开展中日海洋垃圾联合调查，由中国国家海洋环境监测中心组织，日本东京海洋科技大学、九州大学等参与。

其二，经济合作。2020年9月，中日海洋经济对接交流洽谈会举行，活动在济南设主会场，山东沿海7市设分会场，日本参会人员以视频连线形式参加会议。双方探讨在港口互联互通、海洋产业发展、海洋生态保护修复、海洋科学研究等领域加强交流合作。

三是第三方合作。2019年12月，中国、日本、韩国达成“中日韩+X”合作早期收获项目。六项中有两项与海洋相关，一是应对海洋塑料垃圾。中国生态环境部拟于2020年举办“中日韩沿海城市共同应对塑料与微塑料污染的海洋生物多样性政策与社区实践”，考虑邀请东盟相关国家参与；二是减灾技术能力建设，2019年12月16-17日，中日韩合作秘书处联合三国灾害管理部门举办了“东北亚减灾技术能力建设论坛”，邀请中日韩、蒙古国、菲律宾和印尼代表参与，共享三国减灾技术能力建设的经验。

2020年8月，李克强总理在澜沧江—湄公河合作第三次领导人会议上讲话指出，中国践行开放包容理念。我们要继续加强各机制交流互鉴，推动澜湄合作与大湄公河次区域经济合作、三河流域机制、湄公河委员会等机制之间的交流合作，包括分享经验、共同兴办项目。积极探索与日本、韩国、欧盟等开展第三方合作。

## 2. 韩国

韩国位于朝鲜半岛南部，陆地面积9.85万平方千米，海洋面积44.7万平方千米，辖有3170个岛礁、11542千米海岸线、2393平方千米潮间带、2240个港湾、360个海滩，海洋资源比较丰富。文在寅

政府上台后，力推“世界第五海洋强国”战略。新冠疫情冲击下，韩国海洋安全形势有所恶化，海洋经济遭受重创，海洋保护压力持续攀升，刺激文在寅政府加速推进“海洋强国”建设。

**韩国海洋形势。**2019-2020年，传统和非传统不确定不稳定因素交织，对韩国海洋形势构成冲击。

**第一，海洋安全形势有所恶化。**一是朝恢复海上示强。2019年美朝河内峰会无果而终后，朝停止与美谈判，宣布重新强化核威慑力，并将对外展示新型战略武器。美战略与国际研究中心（CSIS）研判，朝或加快研发可搭载“北极星—3型”潜射导弹的3000吨级潜艇，争取在2020年10月10日建党75周年前完成，以大幅增大对美韩核威慑力。朝还重启大口径火炮和短程导弹试射，废除旨在根除朝韩军事紧张的“9·19军事协议”，激化朝韩边境紧张局势，对韩海上威胁增大。二是美逼韩参加反华、反伊（朗）巡航护航行动。美2018年底要求韩派舰参与南海巡海行动，2019年7月要求韩参加霍尔木兹海峡与曼德海峡联合护航行动，以迫使韩在中美、美伊冲突中选边站。三是韩日涉海摩擦依旧。韩日在领土领海、专属经济区和大陆架划界等问题上一直存在争议，近年来还呈现出激化态势。2018年12月，日侦察机在“竹岛”（韩称“独岛”）争议海域对韩舰进行低空侦查，韩舰对日机进行火控雷达扫射，韩日出现海上军事对峙。2019年，日“2018年外交青书”重申“‘竹岛’为日领土，‘日本海’（韩称‘东海’）是国际法定名称”，此后还在世界遗产“军舰岛”展览中删除二战中强征中韩劳工的内容，引发韩激烈反应。四是韩涉海非传

统安全风险上升。2020年，韩因海军官兵感染疫情而暂停韩美年度联合军演，并面临“海神”“美莎克”“玲玲”等强台风威胁。

**第二，海洋经济遭受重创。**韩国是海洋经济大国，水产、旅游、海运、港湾、造船五大行业均居世界前列，但近年来，随着韩国近海渔获量从2012年的190万吨降至2017年的93万吨，渔民人数从2000年的25.1万名降至2018年的11.7万名，渔村老龄化程度从15.9%增至2018年的36.3%，加之中日韩海运业竞争激烈以及全球经济增长放缓等影响，韩国海洋经济增速持续放缓。2020年新冠疫情暴发后，韩国海洋港湾、旅游业遭受重创，水产品8月出口14.9亿美元，与2019年同比下降11.9%，海运费同比下降30%。大宇造船、韩国造船海洋、三星重工三大造船厂一季度营业利润依然丰厚，但面临新订单未达全年目标10%的“悬崖”危机。

**第三，海洋保护压力持续攀升。**随着捕鱼和养殖业日益发达，韩近海渔业资源日趋减少，资源保护压力凸显。韩海洋旅游业发达，蔚山、釜山、马山等沿海城市的海洋污染情况日趋严重，民众对港湾雾霾、海洋塑料垃圾等问题的不满加剧。

**韩国海洋政策。**文在寅政府将发展海洋经济、维护海洋安全、强化海洋保护作为推进“世界第五海洋强国”战略的三大抓手，并在疫情下进一步加大投入。

**首先，维护海洋安全。**韩海军共有7万余名官兵、17艘潜艇、150余艘水面作战舰艇以及70余架战机，是东亚重要海上力量之一。文在寅政府将海军视为“维护国家开放贸易的国防力量”，宣布2020

年底前将把海军建设成为与其经济规模、科技水平、文化软实力相媲美的强大海军，并在 2045 年海军建军百年之际把韩国建设成为世界级海军强国。为此，韩海军加速引进大型护卫舰、新型潜艇、F-35B 型战斗机等高科技武器，推进海军陆战队“战略岛屿防卫司令部和郁陵部队（2018—2020）”计划，以强化海洋防卫能力。2020 年 8 月，韩国防部公布《2021-2025 中期防御计划》，宣布五年内国防预算将年增 6.1%，总额将达到 300.7 万亿韩元（约为 2505 亿美元），以构建“韩国版铁穹”导弹防御体系，启动 3 万吨级轻型航母和 4000 吨级核动力潜艇研发工作，并强化对大流行病等非传统安全威胁的防护能力。同月，韩海洋水产部、海军本部和海洋警察厅举行“第四次政策协商会议”，决定“构建三边协商机制”，携手维护海洋安全。对美，韩决定不参加美主导的联合巡航护航行动，仅表示将暂时把现在亚丁湾海域护航的“青海部队”的作战范围扩大至霍尔木兹海峡，单独执行护航任务。对日，韩 2019 年在“独岛”近海展开大规模“阻击夺岛”军演，强化对日海上威慑能力。对朝，韩呼吁朝继续遵守“朝韩 9·19 军事协议”，停止敌对行为，推动西海成为朝韩“和平水域”。

**其次，全力恢复海洋经济。**疫情暴发前，文在寅政府推动成立韩国海洋振兴公社，制定《航运重建五年计划（2018-2022）》《高级水产养殖技术研发规划》《渔业食品产业发展法》《海洋生物产业培育方案》《2030 年海洋能源计划》《渔村新政 300 综合计划》《渔村发展计划》，积极培育海洋航运、养殖、观光等经济产业，实施“智能海运物流战略”，以培育新型海洋产业群，争取亚洲和全球航运中心地位。

疫情暴发后，文在寅政府在海洋水产部 2020 年 5.6 万亿韩元(约合 46.7 亿美元)预算基础上,追加 5.5 万亿韩元(约合 45.8 亿美元),并将 2021 年预算增至 6.1 万亿韩元(约合 50.8 亿美元)。其主要内容:一是实质性落实“韩国版新政”(New Deal),拟通过扩大财政投入,加速实现航运港湾设施信息化、海运物流体系智能化、海洋水产环保化、舰艇出口全球化、海洋环境绿色化。二是通过制造水产业公益保障系统、扩大海洋振兴公社贷款额度、促进水产品消费市场及提升水产业福利保障水平等方式,对水产业发挥缓解疫情冲击的托底作用。三是搞活沿海地带和相关渔村的经济,完善渔村和海洋观光基础设施,提升沿海物流交通体系,构建新型港湾码头。四是培育海洋生物资源和海洋环保技术的研发创业活动,打造水产品新冷链体系,以培育新支柱船业,扩大出口销售。

**再次,完善海洋综合管理体制。**一方面,保护海洋生态系统。制定《国家可持续发展目标实施战略》《海洋空间规划法》《潮汐法》等,完善休渔制和“渔业总配额制”,增加渔业执法人员和船只的数量,加强海洋综合管理,确保海洋生物的可持续利用。将独岛科学调研从一年 2 次提升至 4 次,以强化对“独岛”、郁陵岛海洋资源的研究和保护。另一方面,减少海洋污染。强化海洋水产部、环境部、气象厅合作,推动《大气环境保护法》《海洋环境管理法》之间的相互衔接,并拟制定《港湾大气质量改善特别法》《海洋废弃物污染物管理法》《渔具管理法》《第三个海洋垃圾管理基本计划(2019-2023)》等法

律文件，强化对釜山、蔚山、马上等沿海地带特别管理区的海洋垃圾管理体系，以严控涉海废弃物的排放量。

**中韩海洋合作情况。**中韩 1994 年签署《中韩海洋科技合作谅解备忘录》，开启海洋合作。2019 年，中韩海洋合作持续深化。2020 年，中韩有效控制疫情蔓延后，继续探索海洋交流合作新思路。

**一是对接涉海战略。**文在寅政府的“新北方政策”“新南方政策”与中国“一带一路”倡议在覆盖区域、发展方向、重点领域上存在交集。习近平主席 2017 年 12 月向来访的文在寅表示，中方欢迎韩方参加“一带一路”同韩国发展战略对接，积极探讨互利共赢的合作模式，实现共同发展；2018 年 9 月在俄罗斯“东方经济论坛”上再次强调，中方愿同俄、日、韩对接发展战略；2019 年 12 月与文在寅会谈时，就推动双边关系实现更好发展、促进地区和平稳定繁荣、捍卫多边主义和自由贸易体制等达成广泛共识。2019 年 8 月，中国国务院印发《中国（山东）自贸试验区总体方案》，批准山东建立自贸试验区，深化与日韩的经贸合作。12 月，中国国务委员王毅访韩，双方商定推进“一带一路”倡议同韩方发展战略规划对接，积极推进第三方合作，并新建中韩海洋事务对话合作机制。

**二是密切实务合作。**一方面，领域合作有序推进。2018 年底，中韩举行渔业联委会第十八届年会，决定 2019 年各自许可对方国进入本国专属经济区管理水域作业渔船数为 1450 艘（不

含辅助船)、捕捞配额 57750 吨。2019 年,中韩海洋科学共同研究中心在中国自然资源部、中国国家海洋局和韩国海洋水产部指导下,持续推进“中韩海洋能开发利用技术交流合作”等年度合作项目。6 月,中国农业农村部与韩国海洋水产部在山东省青岛市举行第二届渔业资源联合增殖放流活动和第 9 届韩中渔业高级别会谈,加强水产领域的交流与合作。10 月,中国海警 6306 舰与韩海洋水产部“无穷花 35 号”执法编队对中韩暂定措施水域开展联合巡航。11 月,中韩举行环境部长工作会晤,签署《“晴天计划”实施方案》,并同意在生物多样性保护、海洋环境保护等议题上加强合作。新冠疫情暴发后,中韩通过视频会议等方式,继续保持交流合作。

另方面,地方海洋合作持续深化。山东省 2019 年举办“海丝新篇—2019 韩国·中国山东文化年”“2019 中韩海洋可持续发展论坛”“2019 世界韩商合作大会”“2019 中韩海洋·文化学术研讨会”“2019 年环黄海海洋发展论坛”等活动,推动深化与韩海洋合作,发展本省海洋产业。2020 年,山东省商务厅表示,将继续打造蓝色经济合作平台,设立对日韩专属合作区,支持青岛创建中日韩地方经济合作示范城市。此外,吉林省和龙市 2019 年 9 月举办“中国·和龙海洋经济论坛”暨“中韩海洋合作研讨会”,探索中韩合作推进图们江流域开发。

三是携手参加国际海洋合作。2019 年,中日韩领导人成都会议同意加强区域互联互通和基础设施合作,共同防止空气污染

和海洋垃圾，促进循环经济发展。同年，中日韩第 21 次环境部长会议表示，三方将用好包括“一带一路”绿色发展国际联盟在内的合作平台，在海洋塑料垃圾、生物多样性、应对气候变化、大气污染等问题上推进“中日韩+X”合作。

## （二）东南亚地区

### 1. 印度尼西亚

2019 年 10 月，佐科连任印尼总统。此后，印尼的内政外交改革稳步推进，但佐科一任总统时提出的建立“全球海洋支点”战略在其二任时较少被提及。印尼发展重点更加聚焦国内。加之中美博弈加剧，海上安全合作成为印尼海洋合作的重点。

**海洋安全合作。**2019 年 9 月，印尼与澳大利亚在东帝汶举行海上联合巡逻。此次巡逻旨在打击非法捕鱼和海上走私。这是印尼与澳大利亚年内举行第二次海上巡逻。

2019 年 11 月，印尼与菲律宾举行边界委员会主席会议。两国同意进一步加强海上安全巡逻，以打击边境恐怖势力。据悉，联合巡逻旨在加强现有机制，以保护相关海域通行的船只和渔民安全。印尼与菲律宾计划于 2020 年重签“海上合作实施协定”谅解备忘录，以加强两国海上执法合作，应对海洋安全威胁和环境污染。依据谅解备忘录，两国将加强海上热线、海上巡逻与监测、分享海洋信息、关注海上环保。

2019 年 11 月，印尼总统佐科与印度总理莫迪在东亚领导人系列

会议期间举行会晤。两国领导人表示将加强印太地区的海上合作，包括海上安全、防务、互联互通、贸易投资等。与此同时，日本在东盟防长扩大会议上，介绍了反映“自由开放印太”理念的日本东盟防卫合作构想，强调推进海洋安全合作，加强联合训练。

2020年7月，印度与印尼签署“海洋安全”合作谅解备忘录，以推动两国在印太的海上合作。谅解备忘录旨在加强两国间的操作行动，并在必要时启动联合研究和救援，进一步加强海上能力建设。

2020年7月，印尼与新西兰签署全面伙伴关系（2020-2024）合作文件，明确将海洋合作作为合作重要内容。双方同意加强海洋执法合作，打击海上跨国犯罪，实施港口国家行动和港口国家管控协定，打击非法捕鱼，共享信息，推动落实现有合作协定，包括打击非法捕鱼的联合公报，推动两国政府于2016年7月签署的可持续发展渔业管控等。与此同时，印尼与澳大利亚发布全面战略伙伴关系行动计划（2020-2024）。计划将海洋合作作为双方合作的第四支柱。依据行动计划，印尼与澳的海上合作涉及以下内容：一是落实2018年签署的海上合作联合宣言，确保双方的海洋经济利益、海上安全利益、互联互通及海洋资源的可持续发展等。二是加强海上安全的情报分享。三是利用印尼—印度—澳大利亚三边机制、东盟海事论坛扩大会、环印度洋区域合作联盟等多边机制，加强合作接触。四是打击非法捕鱼，加强海上能力建设与海上执法、打击海上跨国犯罪。五是加强海上互联互通和贸易投资。

**学术交流。**一是研讨会。2020年9月，由中国外交部和越南南

海研究院共同举办的“合作视角下的南海”视频国际研讨会举行。中国、菲律宾、马来西亚、印尼、柬埔寨、泰国、新加坡、俄罗斯等国家的 160 多名前政要、官员和专家与会。印尼战略与国际问题研究中心创始人瓦南迪强调信任和信心对南海和平发展至关重要，呼吁加强渔业管理、海事安全、海洋环保合作。

2019 年 11 月，印尼与英国达成协议，加强海上职业合作。合作内容包括港口管理、海洋经济、水手能力及后勤保障等。英国将投入 800 万英镑用以在泗水、廖内群岛、三宝壟等地建立职业技术学校，以促进印尼人力资源发展。国际劳工组织也是此次合作参与方。

2019 年 11 月，由中国南海研究院、印尼战略与国际问题研究中心和中国-东南亚南海研究中心联合举办的“南海海洋环境保护区域合作”研讨会在印尼召开。中国、菲律宾、柬埔寨、马来西亚、印尼、新加坡、泰国、越南等国政府部门、智库、高校和研究机构及地区环保组织约 30 名代表参会。与会代表就双多边合作机制构建、海洋生态保护的有关国家实践与国际合作经验、渔业管理、地区环保项目等议题深入研讨。

**二是海洋科考。**2019 年 10 月，应印尼萨姆拉图兰吉大学邀请，中国自然资源部第三海洋研究所研究团队赴印尼北苏拉威西省利库庞海域，开展“气候变化对北苏拉威西海洋生态系统的影响”联合调查及研究航次。此次联合调查旨在推进实施国家重点研发项目“自主海洋环境安全保障技术海上丝绸之路沿线国家适用性研究”。中印尼科学家在利库庞海域珊瑚礁区域成功布放 1 台水质多参数分析仪、2

台水动力潜标,对十余个站位的走航式海水水质环境、水文动力条件、6个站位的典型生境鱼类进行调查,获取该海域近10年的渔业资源捕捞数据;并对利库庞和布纳肯海域6个站位的珊瑚礁进行水下观测调查,获取大量珊瑚礁生态系统及鱼类原位影像。

2019年11月,由中国自然资源部、印尼科学院深海研究所和美国马里兰大学联合开展的“印尼海贯穿流、上升流与混合动力过程”调查航次活动举行。联合调查航次于11月18日从雅加达启航,历时37天。中国、印尼和美国的64名科学家和调查队员参加。航次第一航段的调查海区包括东南印度洋和爪哇上升流区,重点关注与气候变化及爪哇上升流相关的海洋动力过程;第二航段侧重于流经望加锡海峡、巴利海峡、巴东海峡、阿拉斯海峡的贯穿流及海洋混合过程。本航次共回收1套白龙浮标和2套潜标,布放1套白龙浮标和6套潜标,开展61个站位的CTD观测。航次中还开展了气象、湍流和生物地球化学作业,包括VPR浮游生物观测、重力地质采样、生物垂直拖网等观测。12月24日,考察团队返回雅加达新穆瓦拉港(Muara Baru)。

2019年11月,中国华电科工投资控股的巴厘岛电厂(巴厘岛电厂)与印尼环保机构“美丽绿色地球基金会”成立珊瑚研究及恢复中心,以对相关海域珊瑚进行研究分析,探索和应对珊瑚生存面临问题。同时,巴厘岛电厂还携手中国科研团队“珊瑚星球”在巴厘岛北部电厂附近海域开展珊瑚野放活动。目前,“珊瑚星球”科研人员顺利将首批100株珊瑚幼苗放入既定海域。此次珊瑚野放活动共投放500株珊瑚幼苗,覆盖约200平方米天然礁盘。专家预测,珊瑚移栽1年后,

在保证持续监测、维护且不发生人为破坏和毁灭性的“厄尔尼诺”现象前提下，目标珊瑚覆盖率能提高至 40%，两年后目标覆盖率提升至 70%，珊瑚物种数将翻一倍。

**渔业合作。**2019 年 11 月，印尼海洋渔业部长艾迪在东爪省泗水拉梦湾（Teluk Lamong）码头主持渔产品出口发运仪式。印尼将通过 9 个港口向 43 个国家同时发运，出口数量达 20151 吨，总出口额达 1.38 亿美元。其中 34.7%是养殖渔产品，65.3%是捕捞渔产品。出口渔商品包括海藻、金枪鱼、小金枪鱼、鲣鱼、梭子蟹、鱿鱼、飞鱼、鱼糜、蛤、螃蟹、鲳鱼、黄鳝、蜗牛、青蛙腿、鲷鱼、石斑鱼、罗非鱼和虾等，出口目的地主要为美国、中国大陆、中国台湾、南非、马来西亚及欧盟。印尼此举旨在推动马鲁古省的图阿尔、廖内省的巴甘西亚皮亚皮和北苏拉威西省的利库庞等渔业大省建立国际鱼市。目前，印尼还没有世界级鱼市，为全面释放印尼渔业潜力，可能考虑翻修鱼类拍卖场。2020 年 7 月，印尼开通首家在线鱼类拍卖网站，以促进渔业发展。这是印尼政府减贫、发展渔业领域的举措之一。

2020 年 1 月，越南驻印尼大使范荣光与印尼海事和渔业部长埃德希·普拉博沃 (Edhy Prabowo) 会晤。普拉博沃表示，双方水产养殖和加工业合作有巨大潜力，两国应将渔业合作作为主要合作方向，推动进出口贸易发展。印尼将在支持扩大进出口方面出台新政，向越南等国家出口龙虾种苗，邀请越南企业对投资印尼水产养殖领域。目前，印尼正努力完善相关政策以尽早开展合作。范荣光强调，越南支持印尼关于加强水产养殖与加工业合作的建议，强调这是落实越南总理阮

春福和印尼总统佐科关于将双边贸易额提升至 100 亿美元的高层协议的任务之一。

2020 年 1 月，印尼外交部长蕾特诺在雅加达与日本外交大臣茂木敏充（Toshimitsu Motegi）会晤。两国同意加强经济合作，日本将对纳土纳群岛等印尼外岛进行投资，并就海洋与渔业综合中心的发展加强合作。蕾特诺称，印尼希望第二阶段海洋与渔业综合中心立即运行。据悉，纳土纳的经济发展包括建设港口和鱼市场、改善渔民能力、渔业监督、旅游业以及能源合作。日本表示该合作项目将改善外岛的港口和鱼类市场。

2020 年 6 月，印尼和环印度洋区域合作联盟（IORA）组织中的 8 国成立“渔业管理区域工作组”。建立渔业工作倡议由印尼提出，孟加拉国、伊朗、肯尼亚、马达加斯加、毛里求斯、阿曼、坦桑尼亚和泰国等国参与。6 月 23 日，相关国家通过 IORA 线上会议渔业管理群集小组召开首次会议。该小组将履行与印度洋渔业部门的讨论有关的职责。印尼希望通过此倡议，在 IORA 论坛上展示其在海洋和渔业领域的领导地位，并借此加强在执行经济外交、防止非法捕鱼以及改善渔民福利方面的努力。印尼认为，作为由印度洋国家组成的组织，IORA 必须重新将其重点放在包括渔业部门在内的海洋合作上。新成立的工作组将推出具体计划，以支持疫情过后的经济复苏，特别是在改善渔民福利、促进印度洋周围的海上旅游以及增加渔业部门的贸易和投资方面。

**展会。**2019 年 10 月，印尼海洋博览会和印尼运输与供应链及后

勤展览会举行。展会为参展各方提供了丰富的信息，以加强海洋、港口和后勤服务。2020年8月，第5届印尼巴淡岛国际海事海工船舶展览会（IMOX）举行。

**造船合作。**2019年11月，印尼知名企业家 Maya Miranda Ambarsari 正式收购 Batamec 船厂股权。Batamec 船厂成立于1984年，位于巴淡岛，是印尼最大船厂之一，从事船舶建造、修理和改装工作。此前为新加坡船厂 Otto Marine 所有，专注建造海工支持船（OSV），包括最大28000 BHP、系柱拉力250吨的三用工作船（AHTS），以及住宿工作驳船和平台供应船（PSV），并为印尼海军提供燃料和物流。目前，Batamec 船厂占地70公顷，拥有各种造修船设施，配备两台重160吨、长32米的龙门起重机，具备建造油船、货船、海工船等各种船舶的能力，曾承接来自挪威等国的海外订单。

2020年1月，印尼国营造船厂在东爪哇海和巴利海完成首艘自制潜艇“阿鲁格罗405”舰（Alugoro 405）的深潜测试，最大下潜深度250米。这是印尼与大宇造船海洋工程集团合作，由印尼资助研制的潜艇。2019年4月，韩国大宇造船海洋工程和印尼国营造船厂签约，以技术转移方式，与印尼合作建造3艘潜舰。“阿鲁格罗”舰是其中之一。该潜艇长6.13米，排水量1400吨，航程可达1万海里，潜航最大速度21节，水面最高速度12节。8月，由苏美达船舶与南京东泽船厂合作为印尼建造出口的一艘558箱集装箱船顺利交付。

**能源合作。**2019年11月，日本航运公司(NYK)与印尼国有石油天然气公司(Pertamina)就运输液化天然气(LNG)达成谅解备忘录

(MoU)。依据合作协议，日本航运公司将与印尼国有石油天然气公司建立能源运输战略合作伙伴，合作内容涉及作为独家合作伙伴的液化天然气运输船的所有权和管理。

## 2. 马来西亚

2019 年以来，马来西亚政斗加剧，政局持续波动。朝野各党疲于应付政争，无心推动地区合作。加之，新冠肺炎疫情全球蔓延，马来西亚的对外合作，尤其是对外海洋合作力度有所减弱。

**联合演习与防务合作。**2019 年 9 月，美国与东南亚国家举行代号为“AUMX”的联合演习，菲律宾、新加坡、泰国、文莱、越南等国派军队参演，印尼、马来西亚派遣观察员参加。这是东盟和美国首次举行联合海上军演。双方共出动 8 艘军舰、4 架飞机和 1000 多名军人。演习由泰国与美国海军联合指挥，从泰国东部春武里府的梭桃邑海军基地开始，经越南金瓯，最后在新加坡结束。同月，印度与马来西亚在马来西亚哥打京那巴鲁港海域开展军事演习。印度两艘护卫舰吉尔坦号(INS Kiltan)和萨雅德里号(INS Sahyadri)参演。在美国与东南亚国家演习前，2019 年 4 月 24—26 日，中国-东南亚国家“海上联演-2019”在青岛及其东南海空域举行。

2020 年 8 月，美国政府开始向马来西亚皇家海军交付 6 架 Scan Eagle 无人机。这些无人机是美国通过海上安全倡议资金捐赠。美国此举旨在提高亚太地区伙伴国对海洋领域的认知能力。此前，马来西

亚还宣布将利用海上安全倡议资金，将其 7 架印尼制造的 CN-235 运输机中的两架改装成海上巡逻平台。

**造船合作。**2020 年 8 月，日本三井工程与造船公司与总部位于马来西亚的 T7 全球投资控股集团达成协议，合作为越南海军和海岸警卫队建造船舶。这是日本探索东南亚国防出口的尝试。T7 公司在提交马来西亚海军的文件中表示，谅解备忘录由 T7 全球投资控股集团的全资子公司 T-7 海洋公司签署，主要内容是与三井物产在越南海军和海岸警卫队的活动及探索新商业机会方面开展合作。

2020 年 8 月，由中国和新加坡联合主办的首次国际船商视频会议举行。会议由上海久和船舶进出口有限公司冠名赞助，以“疫情下的船舶行业：买船、造船与租船”为题，就疫情背景下新造船、二手船买卖、船舶修造、船舶勘验和海员换班等热点问题展开讨论。印尼船舶经纪人协会、泰国船东协会、马来西亚船东协会、印尼船东协会、菲律宾船东协会等航运国家的 288 人参会。与会人员通过留言等方式表达合作意向与需求，并建立了交流群组。

**学术交流与合作。**2019 年 10 月，中国-东盟“蓝色经济伙伴关系”对话会暨 2019 年（第三届）国观智库-东盟智库对话会在广东举行。中国、菲律宾、越南、印尼、新加坡、泰国、马来西亚和缅甸等 8 国的专家及产业代表，以“蓝色经济伙伴关系”为主题，共同探讨了蓝色经济概念，并就中国和东南亚国家之间如何从政府、社会、资本层面推进“蓝色经济伙伴关系”交流探讨。

2019 年 11 月，由联合国教科文组织政府间海洋学委员会主办、

中国自然资源部承办的南中国海区域地震海啸监测预警能力和数据共享国际培训班在浙江举行。培训班围绕地震和水位观测设备原理、观测技术方法、仪器运维管理、数据产出、应用及共享等内容，旨在提高海啸预警业务人员技术水平，推动南中国海区域地震和水位数据共享，提升南中国海区域地震海啸监测预警能力，为周边国家提供更高效率的海啸预警服务。中国、印尼、菲律宾、马来西亚、文莱、越南等相关机构和应急管理部門的 30 余名学员参训。

2019 年 11 月，由中国自然资源部主办的“中国-东南亚海洋生态系统监测与保护研讨会”在厦门召开。中国、新加坡、泰国、马来西亚、印尼等国 30 多位专家参会。双方围绕区域海洋生态系统认知、海洋环境监测等议题，就海洋生态恶化、海洋污染等问题广泛讨论。自中国-东盟海洋合作基金项目“全球变化背景下南中国海近海生态系统监测与保护管理示范”执行以来，中国与东南亚国家已陆续开展了对泰国思昌岛、马来西亚热浪岛的调查。

2019 年 11 月，第四届“中马一带一路：海上丝绸之路”国际研讨会在厦门举行。中国、马来西亚、菲律宾等国的 45 名专家学者参会。双方就一带一路建设、中国东盟合作等进行交流研讨。

2019 年 12 月，第二届珊瑚礁国际论坛在三亚召开。澳大利亚、美国、印尼、日本、泰国、柬埔寨、马来西亚、泰国、中国的专家学者等 150 人参与论坛。活动为全球珊瑚礁研究机构和专业人士提供一个平等、自由、开放的交流平台，就珊瑚礁的保护和可持续发展等问题进行研讨，并共享促进珊瑚礁保护与可持续发展的成就。

2020年9月，由中国外交部和南海研究院共同举办的“合作视角下的南海”视频国际研讨会举行。中国、菲律宾、马来西亚、印尼、柬埔寨、泰国、新加坡、俄罗斯等国的160多名前政要、官员和专家学者为维护南海和平稳定、合作共赢建言献策。同月，由中国海洋大学-马来西亚登嘉楼大学海洋联合研究中心举办的视频研讨会举行。

**中马建立海上磋商机制。**2019年9月，中国国务委员兼外交部长王毅与马来西亚外交部长赛夫丁会晤，中马同意建立由外交部牵头的海上问题双边磋商机制，就海上问题展开对话合作。该机制旨在增进双方了解与互信，妥善管控分歧，推进海上合作，共同维护南海和平稳定。当前，中马两国致力于共同推进“南海各方行为准则”磋商。

### 3. 新加坡

“21世纪海上丝绸之路”建设是“一带一路”倡议的重要组成部分之一。新加坡作为东南亚海洋经济的门户国家，在“一带一路”倡议和“21世纪海上丝绸之路”建设中既是中转站又是目的地，具有重要的战略地位。目前，新加坡通过400多条海洋航线，联结了全球约600个港口和120个国家。中国提出“一带一路”倡议后，新加坡积极发挥区位和产业优势，不断拓展中新各领域合作宽度和深度，取得一系列积极成果。在当前新冠疫情和中美战略博弈背景下，新加坡作为“一带一路”关键节点，在推进“21世纪海上丝绸之路”建设中的重要作用进一步凸显，中新深化“一带一路”倡议下多领域合

作的迫切性也更为明确。

**新加坡社会各界态度积极。**2013年中国提出“一带一路”倡议之后，新加坡媒体、商界、学界和政府部门积极关注并回应。

**一是新加坡政府。**新加坡政府积极响应“一带一路”倡议。新加坡总理李显龙、外交部部长维文、贸易与工业部部长林勋强和知识产权局局长邓鸿森等新加坡政府官员，多次在公开场合表示新加坡支持“一带一路”倡议并愿意积极参与“一带一路”建设。另外，新加坡国际企业发展局、贸易与工业部和金融管理局等政府部门通过实际行动，加强同中国在“一带一路”倡议下不同领域的合作，搭建中新企业合作的平台。新加坡政府部门的这些行动推动了更多的新加坡企业参与“一带一路”项目。

**二是新加坡媒体。**新加坡媒体是新加坡民众了解“一带一路”倡议的重要渠道，为新加坡企业寻找投资机会提供新鲜资讯。与其他“一带一路”沿线国家相比，新加坡媒体对“一带一路”的关注程度位居前列。新加坡媒体《海峡时报》和《联合早报》关于“一带一路”的报道丰富，内容相对客观。新加坡报业控股集团旗下的《联合早报》与新加坡工商联合总会联手推出东南亚首个专门以“一带一路”为主题的综合信息网站。新加坡媒体的积极参与，为“一带一路”倡议在新加坡的推进创造了良好的舆论环境。

**三是新加坡商界。**新加坡商界对“一带一路”倡议有极大的兴趣，不仅对“一带一路”倡议有着积极的评价，还通过诸多实际行动参与“一带一路”建设。新加坡一些商会组织的领袖在官方场合高度赞赏

“一带一路”倡议，呼吁新加坡企业积极把握机会。新加坡工商联合总会、新加坡中华总商会、新加坡制造商总会等新加坡本地商会举办以“一带一路”为主题的论坛和会议，增进新加坡本地企业对“一带一路”的理解，为中新企业交流提供了平台。

**四是新加坡学界。**新加坡学者通过组织或参与“一带一路”主题论坛、发表文章、出版图书等方式，研究“一带一路”倡议。近年，中新学者举办“‘一带一路’论坛——新加坡的挑战和机遇”等诸多学术活动，探讨新加坡参与“一带一路”的机遇、挑战以及新加坡与中国的合作方向。新加坡学界对“一带一路”倡议的研究丰富了新加坡民众了解“一带一路”倡议的渠道。

**新加坡海洋产业发展独具优势。其一，海洋装备制造业。**新加坡海上运输产业发达，与全球 600 多个港口通航，是世界第二大集装箱港。凭借优越的港口条件，新加坡临港工业发展迅速，成功吸引西方石油公司投资设厂，在浮式储油卸油装置、半潜式平台、自升式钻井平台建造等方面居于世界领先地位。

**一是海洋工程产业全球领先。**新加坡是全球石油和天然气钻探及近海辅助船舶市场的领头羊，以高品质和交付准时而闻名。新加坡吉宝企业和胜科工业等跨国公司享有全球声誉。目前，新加坡已成为全球最大的升降式钻油台制造商，占据全球 70% 的市场，其还拥有全球浮式生产储油装置改装作业 70% 的市场占有率，以及全球船舶修理市场 20% 的份额。新加坡公司设计和制造的近海石油和天然气升降式钻井平台已被广泛应用于欧洲北海、美洲墨西哥湾以及中东地区。

**二是海洋服务产业发展迅速。**受益于稳定的政治环境、高效的供应链及良好的精密工程基础设施，海洋领域内提供分类服务、海事法律和保险服务、及近海支援服务的专业服务公司也陆续在新加坡扎根发展。同时，新加坡也利用海洋事业和近海工程业中心的地位，引导并拉动整个价值链相关投资和资源，将产业价值链从打造世界一流船厂延伸至提供海洋工程架构和技术能力、组件生产及供应、综合海事系统和研发活动等多种实体。

**三是提升海洋科研水平。**技术是海洋工程产业的重要驱动力。为保持行业领先地位，新加坡通过建立岸外研究与工程中心、海事与近海工程技术创新中心等方式，积极推动新加坡理工学院海事创新中心、南洋理工大学海洋研究中心与吉宝、胜科、新科海事等本国公司密切配合，协同创新，促进教育机构和私营部门的研发合作。

**四是培育海洋产业人才资源。**海洋工程产业发展科技含量较高，需要不断补充训练有素的人力资源。1963年海洋产业起步至今，新加坡已拥有一大批技术娴熟、经验丰富的海洋产业专业人才。目前，新加坡大专院校正加紧培育海洋专业人才，新加坡国立大学和南洋理工大学均开设了海事及近海工程学的本科和硕士学位课程。义安理工学院和新加坡理工学院也与英国纽卡斯尔大学合作开设整套造船工程和海洋工程学士学位课程。

**其二，海空物流产业。**新加坡地处东南亚中心，是全球主要海上交通枢纽，地理位置得天独厚，逐步发展为“世界物流重地、世界贸易要塞”。

**一是打造全球贸易重要枢纽。**新加坡货物贸易伙伴主要集中在东南亚、东北亚和美国。主要出口市场为中国大陆、中国香港、马来西亚、印度尼西亚、美国、日本、韩国和中国台湾。主要进口来源地为中国大陆、马来西亚、美国、中国台湾、日本、韩国、印度尼西亚和德国。中国是新加坡第一大货物贸易伙伴、第一大出口市场和第一大进口来源。

海上运输方面，新加坡是全球最繁忙的转运港，通过 200 条海运航线，与 123 个国家的 600 个港口相连，与世界主要停靠港每日均有船舶往来。数量上看，根据 2017 年数据，新加坡集装箱运输量达 3370 万标准箱，较 2016 年增长 8.9%，仅次于上海，位居世界第二。结构上看，新加坡港口转运经济占集装箱经济的 85%左右，相当于全球集装箱转运量的 1/7。种类上看，新加坡港是拥有世界最大冷藏集装箱处理能力的港口之一，拥有超过 9000 个冷藏点位，服务超过 180 万标准箱冷藏柜。吨位上看，2017 年新加坡港运输货物吨位达 6.26 亿吨，较 2016 年增长 5.5%，是世界五大繁忙港口之一。

航空运输方面，新加坡邻近全球主要市场，7 小时飞行半径覆盖占世界人口半数的亚太区域。樟宜国际机场是亚洲最大的货运机场之一，与 60 个国家的 280 个城市有航班往来，每周起降航班超过 6500 架次，货物吞吐量近 200 万吨。新加坡还拥有完善的国内公路网，将港口和机场紧密相连，确保跨国公司在第一时间为客户提供优质的服务，更高效地管理和运营在亚洲和全球的业务。

**二是提升物流服务可靠性和便捷性。**近年，全球范围内经济环境

波动、个别地区地缘政治紧张、自然灾害频发等负面因素充分暴露出全球供应链的薄弱环节，企业对供应链的弹性与安全性的需求与日俱增。新加坡积极倡导并参与制定全球与国家间安全保障措施，为保证商业活动顺利运行打造安全可靠的供应链枢纽。具体措施包括精简安全条例与操作流程，以及帮助企业适应国际惯例和安全机制。

另一方面，新加坡以高效的海关服务和便捷的进出口贸易流程著称。在货物通关、文件和许可证申办等方面，新加坡利用网络平台实现高效信息管理，为企业提供了极大便利。目前，新加坡是各大物流公司的首选之地。世界 25 大跨国物流公司中，已有 20 家在新加坡开展业务，DHL、德迅、山九、德铁信可、拓领集团、UPS 以及日邮物流等公司在此设立区域性总部或全球总部。

**三是注重物流设施和能力建设。**世界贸易和投资中心正逐渐由西方转移到东方，这为亚洲市场提供更多的经济增长机会。随着企业规模效益的实现和跨国业务能力的提升，运输与物流行业的地位将得到进一步巩固。此外，亚洲在低成本竞争和“节俭设计”方面具有先发优势。新加坡不仅拥有众多世界级物流公司，还具备一流的基础设施，以及连接全球市场的能力。新加坡拥有多元化的产业，各产业具有不同的需求和特点。物流企业可通过新加坡多元化的制造业，创新和开发高附加值服务以保持行业内的领先地位。仅从港口加油一项来看，新加坡港被列为仅次于纽约和伦敦的世界第三大石油贸易中心和世界第四大石油出口国，炼油速度是其石油产品消费速度的 2 倍。根据相关统计数据，2017 年新加坡港口泊位中加油泊位占五分之一，共

计销售 5060 万吨燃料，比 2016 年增加 4.2%。

此外，物流企业要面向各个行业，完善的基础设施至关重要，必不可少。为此，新加坡提供了世界一流的基础设施，包括位于机场自由贸易区内的新加坡机场物流园、便于区域配送的樟宜国际物流园，以及位于裕廊岛，服务石化企业的邦岩物流园区。亚美亚、帝亚吉欧、戴尔、惠普、英飞凌、LVMH 集团、诺华、安森美半导体、松下电器、西门子医疗器械在内的众多国际公司等众多行业的主要制造商都倾向于选择新加坡作为其物流和供应链管理枢纽。

**中新“一带一路”合作成果丰硕。**“一带一路”倡议为中新合作的深化创造了宝贵的机遇。“一带一路”倡议提出以来，中新两国在重大项目、金融、贸易以及人文交流等方面合作均取得显著进展。

**其一，重大项目。**近年来，中国和新加坡开展的一些合作项目取得了显著的成果。这些合作项目既能使中新合作向纵深发展，又能推进“一带一路”建设。以下将从政府间合作项目，企业带头、政府支持的项目和企业间合作项目三个方面具体说明。

**一是政府间合作项目。**中新两国政府间合作项目是中新“一带一路”合作的典范，如中新苏州工业园、中新天津生态城和中新（重庆）战略性互联互通示范项目。通过中新政府间合作项目的启动，新加坡能够深度参与“一带一路”建设。中国的相关省市也能在“一带一路”建设中获得经贸发展机遇。

中新苏州工业园于 2015 年获中国国务院批准，开展开放创新综合试验，即主动对接自由贸易试验区并积极复制成功经验，打造中国

开发区升级版，建立世界一流的高科技产业园区和国际化开放合作示范区。目前，中新苏州工业园建设在高水平开放与合作、产业优化升级、国际化创新驱动、行政体制改革和城市综合治理五个方面取得了阶段性成果。这些成果不仅有助于增强中新苏州工业园区的吸引力，而且可以为中国其他园区的发展提供有益经验和借鉴。

中新天津生态城则与绿色“一带一路”倡议相融合，项目定位为生态城市建设和绿色发展。2014年，中新双方提出了中新天津生态城三年合作计划，以提升国际影响力。2015年3月，中新天津生态城管委会与中国平安银行、泛海集团等企业联合推出全球首支“一带一路”绿色产业的股权投资基金，以改善“丝绸之路经济带”生态环境和发展光伏能源。2016年，生态城与中国-东盟中心合作建设中国北方最大的东盟商品集散平台——东盟天津生态城商业中心，增进天津与东盟的贸易往来。

2015年11月7日，中新重庆项目启动。中新重庆项目在合作主题、合作重点领域和项目规划上都体现了配合“一带一路”实施的特色。中新两国专门成立联合协调理事会、联合工作委员会、联合实施委员会三级合作机制推动该项目实施，分别对应国家、部委以及重庆层面的组织管理机构，负责中新重庆项目的组织与协调。中新重庆项目的建设能够发挥新加坡在航空、货运、物流和金融等方面的优势。同时，中新重庆项目将以重庆为中心，突破合作区域限制，推动整个中国西部地区的发展。截至2019年4月底，该项目已在框架下累计签约169个合作项目、总金额逾263亿美元，获中方政府各部委创新

政策或举措 64 条，“陆海新通道”、跨境融资通道、机场商业合作、国际互联网数据专用通道等一批重点项目相继落地。

中新苏州工业园、天津生态城及重庆项目体现出中国和新加坡两国政府挖掘合作潜力的积极努力。目前，在两国高层的支持和推动下，这三个政府间合作项目进展顺利。

**二是企业牵头、政府支持项目。**相较于政府间合作模式，企业牵头、政府支持的合作模式表现为项目由私营企业带头，通过市场化运作确定项目需求，同时政府为项目提供培训及咨询等支持。随着中新合作的发展，新加坡与中国地方之间的交流逐渐增多。中国江苏、广东、四川、吉林四省先后与新加坡合作开发新项目，创新中新合作模式。目前，中新广州知识城、新川创新科技园、新加坡·南京生态科技岛、中新吉林食品区等项目的开发运营都由中新双方设立的合资公司负责，是企业带头、政府支持的中新合作模式典型代表。该合作模式在引导私有企业参与项目合作方面有着一定的可行性与合理性，为其他地区开展类似合作项目提供了经验与样板。同时，这些项目建设结合当地特色，加速了当地产业升级，提供了中新投资和贸易的平台，增进了企业间的交流合作。

**三是企业间合作项目。**近年来，多家中国企业开始在新加坡设立分支机构，利用新加坡的优势实现全球化发展，新加坡企业也积极开拓中国市场，中新两国企业间的合作日益密切。同时，中新两国企业正积极探索联合走出去的路径，共同开发利用第三方市场。例如，中国招商局港口控股有限公司与新加坡太平船务集团在原有良好合作

关系的基础上，结合两家企业特色以合资形式携手开发、建设、运营“一带一路”沿途港口、其合作范围突破了亚洲区域，业务涉及非洲市场，从而极大地提升了合作层次。中新企业通过联合走出去的方式参与“一带一路”建设，能够有效降低交易成本，实现资源共享、优势互补，增强企业竞争力。同时，联合走出去也是分散国别风险和区域风险的有效途径之一。

**其二，金融合作。**新加坡是著名的国际金融中心，金融业是其优势产业。随着“一带一路”倡议的推进，中新两国纷纷互设银行分支机构、签订金融合作协议以加强联系。同时，中新两国双边货币互换规模不断提高，离岸人民币存款市场建设稳步推进，跨境人民币合作和人民币债券发行均有进展。

中国和新加坡两国银行在“一带一路”倡议提出前，就已开始互设分支机构。“一带一路”倡议推动了中新两国银行业合作向深入发展。2015年以来，多家在新中资银行与新方有关机构就“一带一路”合作达成协议。中国招商银行、中国民生银行、浦发银行纷纷提出在新加坡开设海外分行。新加坡星展银行、华侨永亨银行、大华银行这三家新资银行也在中国设立了众多分支机构及网点。这些“一带一路”倡议下签署的双边合作协定为促进中新企业在东南亚“一带一路”沿线的合作和提高互联互通水平提供了金融支撑。

中新两国双边货币互换规模不断扩大。中国人民银行与新加坡金融管理局在2010年、2013年和2016年三次签署双边货币互换协议。中新双边货币互换规模的扩大对于有效规避结算风险、推动双边贸易

和投资合作发展、巩固新加坡离岸人民币中心地位都具有有积极意义。

新加坡金融环境的稳定发展以及中新金融合作的不断深化吸引了中资银行和企业赴新加坡发行离岸人民币债券。目前有多家中资银行在新加坡发行“一带一路”基础设施离岸人民币债券，吸引了众多投资者认购。同时，债券的发行是在新中资银行落实同新方机构签署的“一带一路”合作协议的具体举措。

**其三，贸易合作。**在“一带一路”倡议下，中新贸易合作日益密切。为了适应中新经济合作现状，中新两国于2015年11月正式启动中新自贸协定升级谈判，聚焦于进一步提高双边贸易便利化水平、加快服务业开放、促进双向投资以及开发新的合作领域。中新之间成立的七个双边经贸理事会是增进新加坡与中国地方之间经贸合作的桥梁，促成中国地方与新加坡达成多项贸易合作协议。中国继续保持新加坡第一大贸易伙伴的位置，2018年双边货物贸易总额达828.8亿美元，同比增长4.6%。新加坡连续六年成为中国第一大新增外资来源国，2018年新加坡对华投资项目998个，增长41.4%，直接投资逾52.1亿美元，增长9.4%，占“一带一路”沿线国家对华投资总额的80%以上。中国对新投资增长11%，达35.5亿美元，占中国对“一带一路”沿线国家投资总额的22.7%，在新中资企业数量超过7500家，新加坡成为中国第二大新增对外投资目的国。

中新双边贸易的良好发展趋势与较为稳定的贸易结构为中新贸易合作升级奠定了良好的基础。中新两国政府积极支持并推动“一带一路”贸易畅通能够极大地调动企业参与的积极性，从而拓宽贸易合

作领域、扩大贸易规模。

**其四，人文交流。**随着“一带一路”的推进，中国与新加坡之间的人文交流不断深化。新加坡中国文化中心是向新加坡民众阐述“一带一路”理念、传播中国文化、增进中新两国人文交流的重要平台。自2015年11月建成以来，该中心共开展了100多场次形式多样的活动，多次举办“一带一路”主题活动，向新加坡民众阐释“一带一路”理念，为两国深化合作奠定了良好的民意基础，增进了新加坡民众对中国文化的了解，是传播中国文化的重要媒介。

**中新深化“一带一路”合作未来可期。**从现实发展需求来看，新加坡在“一带一路”倡议下同中国深化合作所创造出的经济效益对新加坡具有足够的吸引力。在中美战略竞争加剧和新冠疫情持续等背景下，新加坡参与“一带一路”建设的意愿较强，具体体现在以下三个方面。

**一是两国政府达成政治共识。**新加坡正在进行的经济发展战略“科研、创新和企业2020计划”可以对接中国的发展战略，因此，通过“一带一路”建设，中新两国的经贸合作将优化升级，助力新加坡的经济发展。2018年11月，中新两国正式签署《中华人民共和国政府与新加坡共和国政府关于升级〈自由贸易协定〉的议定书》，对原自贸协定进行了修订，除对原协定的原产地规则、海关程序与贸易便利化、贸易救济、服务贸易、投资、经济合作等6个领域进行升级外，还新增了电子商务、竞争政策和环境等3个领域。双方首次在自由贸易协定中纳入“一带一路”合作的内容，同意共同促进“一带一路”

倡议合作，发掘“一带一路”倡议与各方国家发展优先事项的交汇点，促进政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通和民心相通，利用互联互通、金融支撑和三方合作三大平台和中新双边合作联委会等多双边机制，增进合作共赢和共同繁荣。

2019年4月26日，新加坡总理李显龙出席第二届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式，并与习近平主席、李克强总理分别举行会谈。两国签署了成立新加坡—上海全面合作理事会、加强第三方市场合作实施框架、实施原产地电子数据交换系统、海关执法合作以及设立联合投资平台等五份谅解备忘录，为双边务实合作注入了新的动力。李显龙指出，新加坡作为开放经济体和全球枢纽，是“一带一路”早期和强有力的支持者。新加坡目前正通过基础建设联通、金融联通、第三方合作、专业与法律服务四个平台参与“一带一路”建设。中新“一带一路”合作不仅造福两国人民和企业，还发挥着良好的示范和引领作用。中新企业正发挥各自优势，利用新加坡的金融、航运、技术中心地位，携手拓展沿线国家市场，带动区域“一带一路”建设。

**二是拉动本国经济恢复需要。**近年来，新加坡国内经济增速放缓，新加坡国内企业有走出去的需求，而“一带一路”建设为新加坡企业提供了合作机会，帮助其开拓海外市场。2017年，受中美贸易摩擦等外部不稳定因素影响，新加坡在当年年下半年面临着更为严峻的经济形势。尽管商品和服务的进出口都呈现了增长态势，但是各项增长较上年同期有所降低。就2018年前三季度环比来看，商品和服务进出口增速都显著放缓，充分印证了作为开放型经济体的新加坡在2017

年下半年受到了更大的外部冲击。

2020年，新冠疫情爆发后，新加坡经济遭遇更大困难。新加坡统计局2020年8月底数据显示，新加坡今年第二季的服务业业务收入指数（不包括批发与零售贸易以及住宿与食品服务）为103.2，低于第一季的119.2，环比下滑13.3%。在4月7日至6月1日之间的抗疫措施期间，多数商业活动都暂停，许多企业经营大受影响。除金融与保险服务的收入同比微升0.4%之外，其他领域全面下滑。根据英格兰及威尔斯特许会计师协会委托调研公司牛津经济进行的《全球经济展望》报告，新冠疫情今年对整个东南亚带来严重冲击，影响幅度为1997年以来最大。新加坡经济今年预计萎缩5.7%，但随着进出口贸易逐步复苏，新加坡经济有望扭转跌势，明年增长6.1%。

另一方面，中国坚持强化同“一带一路”国家经济合作。根据中国商务部9月份数据，2020年1—7月，中国企业在“一带一路”沿线的60个国家新签对外承包工程项目合同2641份，新签合同额4721.5亿元人民币，占同期中国对外承包工程新签合同额的55.2%，同比下降3.9%（折合671.8亿美元，同比下降7%）；完成营业额2841.5亿元人民币，占同期总额的57.8%，同比下降6%（折合404.3亿美元，同比下降9.1%）。但是中国对“一带一路”沿线国家非金融类直接投资却在疫情背景下呈现逆势增长良好局面。中国企业在“一带一路”沿线对54个国家非金融类直接投资721.8亿元人民币，同比增长33.2%（102.7亿美元，同比增长28.9%），占同期总额的17%，较上年同期提升4.5个百分点，主要投向新加坡、越南、泰国、老挝、马

来西亚、印尼、柬埔寨、菲律宾、阿联酋和哈萨克斯坦等国家。

因此，在新冠疫情一时难以完全终结的背景下，中新两国在恢复经济和合作抗疫方面具有高度的共同利益，深度参与“一带一路”倡议，扩大对华贸易已经成为新加坡提振经济的现实可行路径之一。

**三是推动外向经济需求。**“一带一路”倡议不仅是中国与参与国之间的双边合作，也是各参与方之间开展多边合作的重要平台。据统计，2013年至2019年，中国与沿线国家货物贸易累计总额超过了7.8万亿美元，对沿线国家直接投资超过了1100亿美元，新签承包工程合同额接近8000亿美元，一大批重大项目和产业园区相继落地见效，有力促进了互利共赢、共同发展。共建“一带一路”的影响力、感召力在不断提升。新冠肺炎疫情发生以来，“一带一路”的经贸合作也受到了一些影响。比如，部分境外项目在人员流动、物资保障等方面遇到了一些困难，疫情防控压力也很大。面对这种复杂的情况，中国与共建国家守望相助、同舟共济，努力降低疫情的影响。目前“一带一路”经贸合作总体保持平稳，1—4月份，与沿线国家货物贸易额，以人民币计价同比增长了0.9%，对沿线国家非金融类的直接投资，以美元计价同比增长了13.4%。在当前全球经济遇冷背景下，新加坡可以借助“一带一路”倡议东风，与周边国家的经贸合作更加密切，进一步发挥本国优势地位和优势产业。

## 4. 越南

越南政府颁布海洋战略和决议。一是颁布关于落实越共十二届八中全会有关 2030 年越南海洋经济可持续发展战略和 2045 年愿景决议的总体计划。3 月 5 日，越南政府正式颁布该总体计划，主要包括海洋和海岸带管理；海洋和海岸带经济；提高人民生活水平，打造海洋文化和友好型海洋社会；发展海洋科技和人力资源；环境、应对自然灾害、气候变化和海平面上升；确保国防安全、对外和国际合作等 6 项内容和措施。具体措施包括，按照总体规划发展全国海港系统，满足国家工业化和现代化需求；为加快国家融入国际进程等建设技术基础设施；继续开展矿产、石油勘探工作，集中发展海洋、海岸带水产养殖；促进改革创新，加大先进科技成就应用力度，成立科研和先进技术应用中心等；注重优质海洋领域人力资源培训工作，推出吸引国内科学家、专家和优质人力资源的政策和机制；促进国际合作和争取各伙伴和国际组织的援助等。二是批准《至 2025 年联合国粮食及农业组织关于预防、制止和消除非法、不报告和不管制(IUU)捕鱼的港口国措施协定实施计划》（以下简称《港口国措施协定》）。6 月，越南总理阮春福正式批准该《港口国措施协定》，其实施将为组织、管制和有效遏制非法捕鱼活动奠定法律基础。越媒称，《港口国措施协定》有助于越南与国际社会携手制止和消除非法、不报告和不管制捕鱼活动，为保障全球粮食安全、可持续开发海洋资源、保护海洋生态环境及解除欧盟委员会对越南提出的“黄牌”警告等。《港口国措施协定》提出要加大宣传力度，提高港口管理组织及检察员的能力水平；

核查、确定外国船只停靠在指定港口；健全相关法律法规；制定工作汇报、检查监督、信息互换及解决争端等的相关机制等任务。

**地方省市着力发展海洋经济。**一是建设多领域海洋经济区。2020年2月，按照政府总理批准的关于云屯经济区总体规划、2040年愿景的提案，该经济区被划为多领域海洋经济区。规划面积2171平方公里，覆盖云屯县，建成后将拥有工业娱乐中心、高档海洋旅游服务，是国际贸易的门户。二是积极推广海产养殖。富安、庆和、宁顺、平顺、槟知、坚江和金瓯等沿海省份利用沿海海水面积来进行海产养殖。水产总局的统计显示，截至2019年，具有海产养殖潜力的海域面积达50万公顷。从2010年至今，海产品养殖面积年均增长20%以上。2019年养殖网箱达500万立方米，产量达50万吨。三是建设全国海洋经济中心。岘港市致力于将该市建设成为全国海洋经济中心。2012年至2019年，岘港市共支持渔民建造功率400马力以上的新渔船184艘，发放造船补贴资金1200亿越盾。目前，岘港市共有1250艘渔船，总功率381508马力。每年海洋捕捞产量约3.85万-4.3万吨。岘港市还大力发展港口物流服务业，致力打造中部地区渔业中心。2020年2月5日，岘港市委颁布了第41号计划，致力于“大力发展港口物流业，将岘港市建设成为全国重要海洋经济中心”，力争2020年全年有物流需求的商品占流通商品总数的25%，到2025年、2030年和2045年分别为30%、34.5%和50%。四是补充沿海经济区发展规划。今年5月，政府批准将广宁省广安经济区补充至国家沿海经济区规划中，其规模为1.33万公顷。政府总理责成广宁省对经济区发展规划数据

的正确性、报告内容、说明意见、面积规模、建议调整和补充位置等负全责；确保规划调整和补充符合相关规划和投资、土地、林业、矿产、环境、水资源等法律法规，在组织展开落实规划过程中不让争议和投诉现象发生。五是大力发展海岛城市。富国岛是越南海岛旅游圣地，也是县级城市。在 2020-2025 年任期富国县代表大会的决议中，县政府明确提出推动富国县全面和可持续发展，把富国县建设成为海岛城市以及国家高端旅游服务中心等目标。力争到 2025 年，富国接待的游客人数达 1000 万人次，年均增长 15%，其中外国游客达 400 万人次。目前，富国县正完善手续，递交中央机构批准将其升级为海岛城市。

**国际海洋合作全面展开。**一是批准至 2030 年越南海洋经济可持续发展国际合作提案。今年 5 月，阮春福总理签发该提案，其目标是促进关于海洋经济可持续发展的国际合作活动，调动且有效利用各方面资源，争取各国家、国际组织和合作伙伴的支持，对国际社会海洋事务做出贡献，助力提升越南在地区和国际舞台上的地位和作用等。提案中提出了 6 项国际合作任务，即海洋治理、沿海综合管理；海洋经济和沿海经济发展；提高民众生活水平、打造海洋友好型的社会和文化；海洋人力资源基本状况调查和加强海洋科学技术研究；保护海洋环境、预防自然灾害和应对气候变化和海平面上升；为国防安全、对外工作和信息宣传提供保障。二是对美开展渔业执法合作。越南农业与农村发展部渔业总局和美国国务院国际毒品和执法事务局 7 月 22 日在河内签署了关于增强渔业执法能力的备忘录。双方合作内容

包括：制定并开展为越南渔业执法机构提供技术支持的合作计划和项目；打击非法捕捞，促进渔业发展；配合展开海上调查、巡逻工作；提供专用设备运行的技术支持；开展业务交换等。越媒称，美方的技术支持有助于增强越南农业与农村发展部渔业总局、渔政局的能力。

三是向欧盟学习海洋经济发展经验。8月19日上午，越南外交学院同欧盟驻越南代表团和康拉德·阿登纳基金会在河内联合举行题为“推进海洋经济可持续发展：分享越南与欧盟观点”的对话会。对话会吸引150多名国内外代表与会，围绕越南与欧盟海洋可持续发展政策、海洋环境管理、海洋经济可持续发展、海洋问题的新趋势和越南与欧盟海洋合作的未来等主题开展研讨。越南外交部欧洲司司长丁全胜强调，越南重视国际海洋合作，特别是与富有经验的欧盟和欧洲各国加强海洋合作关系。根据《越南-欧盟全面合作伙伴框架协议》，双方承诺加强在保护海洋和沿海地区的环境，促进有效管理海洋资源和海洋可持续发展等方面的合作关系。

四是积极推动海洋军事外交。今年2月19日，英国皇家海军“企业号”海军测量船访越。此访是在越英两国建立战略伙伴关系10周年之际进行的系列活动之一，有助于促进两国海道测量知识交流和加强两国海军之间的互联互通。英国驻越大使加雷思·瓦德表示，“英越两国均支持自由贸易和航行自由，充分体现了英国对亚太地区安全的承诺”。在庆祝越美建交25周年的一系列活动，罗斯福号航空母舰和邦克山号导弹巡洋舰组成的美国海军舰队3月5日抵达岘港市，开始对越南的正式访问。岘港市政府和人民对美国海军舰队的此访表示欢迎，认为此访有助于促进两国发

展全面伙伴关系，“充分证明越南在迎接外国海军船舶过程中的后勤、技术和卫生能力”。

**中越海洋合作机制化。**一是举行北部湾湾口外海域工作组和海上共同发展磋商工作组磋商。2019年12月25日至26日，中越北部湾湾口外海域工作组第十二轮磋商和海上共同发展磋商工作组第九轮磋商于在北京举行。双方在友好、坦诚和建设性的氛围中，就双边工作组各项工作交换了意见；强调认真落实两国高层领导达成的共识，其中包括2011年《关于指导解决越中海上问题基本原则协议》和关于边界、领土的政府级谈判代表团团长的指导意见。双方一致同意在1982年《联合国海洋法公约》的基础上努力促进北部湾北部湾湾口外海域划界和南海的和平稳定。二是召开双边合作指导委员会会议。7月21日，越共中央政治局委员、政府副总理兼外交部长范平明与中国国务委员、外交部长王毅共同主持召开中越双边合作指导委员会第十二次视频会议。双方一致同意当条件允许时促进高层互访，同时在新冠肺炎疫情的背景下保持适合的接触形式；有效开展两党的合作；发挥两国外交部在协调和促进两国关系工作中的重要作用；有效开展交流机制以及在国防安全、执法等领域的合作；加强新冠肺炎疫情防控合作，并交换有关工作经验；恢复两国间商业航班，为人员和货物往来创造便利条件；继续举行庆祝两国建交70周年的活动。

## 5. 柬埔寨

去年底以来，柬埔寨海洋经济发展迅速，大力推进国际海洋合作，

中柬海洋合作也迈上新台阶。

**海洋经济发展迅速。**一是首相力推海洋旅游可持续发展战略。去年 12 月 20 日至 22 日，第八届海洋节在贡布省举行，主题为“清洁城市、美丽海滩、旅游繁荣”。21 日，首相洪森出席在贡布省举行的海洋节开幕式，并发表讲话。他表示，海洋节宣传了沿海省份的旅游潜力，支持柬制定的旅游可持续发展战略；指示沿海省份保护和维护海岸美景，防止废水流入大海，并继续发展旅游基础设施；敦促农业、林业与渔业部和环境部大臣紧密合作，共同监测和保护海底资源；要求保护红树林和沿海地区的自然环境。他还发布了一项法令，要求必须保持海洋的清洁、绿色，特别强调禁止征用沿海土地。旅游部大臣唐坤称，海洋节共设 431 个展位，预计吸引 50 万名游客。二是加快海洋油气资源开发。12 月中旬，柬矿产与能源部国务秘书明速替帕拉率团前往位于印尼峇淡岛的 Nov Profab 公司，见证柬首个油井平台“剪钢仪式”。该平台属于微型油井平台，新加坡克里斯能源公司计划用它来勘测和评估柬埔寨 A 区块石油蕴藏量。柬埔寨仙女油田于 2020 年上半年投产，预计每天石油产量可达到 7500 桶。三是渔业出口恢复增长。2020 年 4 月，柬埔寨农业、林业与渔业部发布报告称，柬埔寨第一季度向国际市场出口了 3475 吨的水产品，比去年同期增长 0.72%。鲜鱼产品出口同比增长 15 吨，达 2465 吨，鱼类加工品出口同比增长 10 吨，达 1010 吨。2019 年，海洋鱼产量 25780 吨，同比下降 0.2%。养殖鱼产量达 51866 吨，增长 19.9%。农业、林业与渔业部发言人表示，该部正鼓励家庭养殖和大规模水产养殖投资，满足

本地需求，增加国际出口。四是积极开发沿海省份的旅游资源。5月初，柬旅游部制定《白马省旅游总体发展规划》，旨在将南部沿海省份白马省打造成为精品旅游胜地。该部副国务秘书尼坡利表示，今年1月，旅游部、国土规划与建设部、环境部等部委成立跨部委员会，全面研究制定《白马省旅游总体发展规划》。目前，规划已完成“项目概要”部分，7月底可全部完成递交跨委员会审查。他表示，2021年至2035年是规划的落实阶段。除了沿海地带，规划还重点开发白马省13个海岛、山区等旅游景点。5月底，西哈努克省旅游局局长克里希纳表示，将制定一项总体规划，开发西省海滩，尤其是从西哈努克自治港到“毛夫人海滩”新区一段区域。他表示，西省大部分海滩资源紧张，限制了旅游业的发展。新开发的“毛夫人”海滩面积广阔，有助于旅游业的发展。

**大力推进国际海洋合作。**一是正是加入1982年《联合国海洋法公约》。去年12月23日，国会批准了七项法律草案，其中包括批准加入1982年《联合国海洋法公约》，柬埔寨因此正式成为成员国。农村农业环境及水资源发展投资委员会主席胡斯李表示，柬埔寨将通过建立国际合作关系促进海洋水产领域发展以及保护海域生态资源，在海洋管理、渔业资源保护的资金和技术支持方面将获益较多。二是努力争取外国支持发展海洋经济。去年11月4日，日本驻柬新任大使三上正弘考察西哈努克省，会见省长郭宗朗。三上正弘表示，到访西港旨在了解当地基础设施，如道路、排污等项目建设面临的困难，以便提供帮助。他承诺将在日本宣传西省旅游，吸引日本游客观光。12

月底，柬旅游部大臣唐坤在会见日本投资代表团时表示，希望日本投资开发白马省安国海滩和兔子岛，建设成为新旅游景点；建议日本投资者考虑投资贡布省胡椒园、磅士卑省温泉自然旅游区等。三是积极开展海洋外交。11月5日，排水量达7270吨的俄罗斯舰船波里柯普号受邀停靠西哈努克港，开始为期3天的访问。俄军舰舰长会见了当地海军分区司令，双方就加强两国海军合作进行了讨论，并举行一场足球友谊赛。柬专家认为，柬对任何友好国家都持开放态度，积极同地区大国进行交往。俄罗斯正在谋求增强在东南亚地区存在，并发挥积极作用，柬埔寨将成为其重要的合作伙伴。2020年3月和6月，柬越分别开展第58次和第59次海上联合巡逻。两次巡逻期间，双方开展打击海盗、毒品走私、非法移民、武器贸易联合演练，并依据《国际信号准则》，开展旗语和信号灯训练。

**中柬海洋合作迈上新台阶。**一是中国提供无偿援助助推西哈努克港发展。去年11月3日，李克强总理在曼谷会见柬埔寨首相洪森。期间，洪森希望中方支持西哈努克省发展，并建议中柬政府间协调委员会第五次会议于年底在西哈努克省召开。李克强表示，中方将提供无偿援助，推动西港发展，中方愿同柬方密切高层往来，拓展各领域，包括基础设施领域合作，进一步提升中柬全面战略合作水平，为两国人民带来更多福祉。16日，洪森首相主持西哈努克省34条道路维修工程开工仪式时表示，将从中国2019年提供的约6亿美元无偿援助中，划拨1.7亿美元用于建设西哈努克省污水处理系统。他表示，继西省道路修建之后，就是要搞好西省的污水处理问题，避免海水被污

染。二是柬在南海问题上保持中立立场。今年 6 月 24 日，柬副首相兼外交与国际合作部大臣布拉索昆出席东盟外长非正式视频会议、东盟政治安全共同体理事会第 21 次会议、东盟协调委员会第 26 次会议。布拉索昆会上表示，柬埔寨作为南海问题的非声索国，在领土争端方面保持中立，希望相关方继续维护该地区和平、安全与稳定，推动“南海行为准则”（COC）谈判。三是柬积极澄清外媒渲染中国在柬建立军事基地。1 月 22 日，柬副首相、外交与国际合作部大臣巴速坤，副首相、国防部大臣迪班在会见三位美国国会议员时重申，中国不会在柬埔寨建立军事基地。柬皇家科学院国际关系研究所所长金平表示，美国希望通过反复重申这一子虚乌有的事件，离间柬中关系。美国要向其他国家表明，柬向中国倾斜得太厉害了。四是柬在台湾和香港问题上力挺中国。5 月 18 日，柬埔寨卫生大臣蒙文兴受邀参加第 73 届世界卫生大会视频会议开幕仪式。19 日，卫生部发布通告表示，柬坚信世界卫生组织作为联合国专门机构，尊重 1971 年第 26 届联合国大会通过的 2758 号决议和世卫大会 25.1 号决议，并且承认中华人民共和国是代表中国的唯一合法政府。通告强调，柬埔寨尊重“一个中国”原则。29 日，柬埔寨皇家科学院举行“中美地缘政治博弈”圆桌会议，研讨中国和美国之间的地缘政治博弈所带来的挑战。皇家科学院院长宋杜表示，中国立法是为了完善香港在中国国家安全方面的法律制度和执行机制。美国干涉中国香港事务，明显是借香港问题阻碍中国的发展，外部势力干涉是不可能将香港从中国分割出去的。

## 6. 泰国

泰国海洋经济在东南亚国家中发展较早，但也带来海洋污染和海洋垃圾增多等问题。因此泰国在发展海洋经济的同时，尤其注重保护海洋生态环保问题。

**海洋经济快速发展。**今年3月5日，泰国副总理主持召开国家渔业政策委员会第二次会议。会议的主要内容包括：一是解决渔业的劳动力短缺问题。二是任命一个审查小组委员会，以快速有效地审议与渔业和劳工有关的法律修正案。三是讨论捕捞对稀有海洋动物和海洋哺乳动物的负面影响。四是研究针对违法违规捕捞活动的应对措施，以加强渔业的资源管理。4月，贸易谈判部建议泰国出口商利用自由出口贸易协议增加海产品罐头和加工食品的出口，以满足新冠病毒爆发后市场不断增长的需求。泰国是全球最大的方便食品生产国之一，尤其在制作罐头海鲜产品和加工海鲜产品方面有很高水平。2019年，泰国向世界各地出口的罐头和加工海鲜产品贸易总值达37.75亿美元。6月8日，海洋和沿海资源管理第六办公室组织举行主题为“为海洋持续发展而创新”的2020年世界海洋日活动。参加此次活动的除了政府官员外、还有私人机构、教育机构及民众共100多人。

**积极推进海洋生态环境保护。**一是完善海洋生态环保政策。2019年12月，自然资源和环境部计划在罗勇府的汉普公园区和NoenPhra社区建立“海洋废弃物综合管理”示范区，并将示范区向全国扩展，以响应政府减少海洋垃圾的政策。自然资源和环境部常务秘书称，该部计划将各个部门的海洋垃圾管理事务统一起来成立新的专门管理

机构，这些示范区设立的目的就是试验这种机构是否合理。5月，泰国国家海洋和沿海资源政策与计划委员会会议强调海洋政策委员会必须加强防止持续性的海岸侵蚀。会议主席称，海洋政策委员会必须做好防治海岸被侵蚀冲刷的工作，以减少对环境所造成的伤害。为此，该委员会起草了**2018**年国家海洋与海岸资源、海岸侵蚀状况的报告、泰国海滩系统及相关管理计划/海岸侵蚀防治与解决工程计划书和地方部门海岸侵蚀防治措施管理条例，并建立了海岸防波堤工程、设立了专门的海岸资源管理委员会、小组等。二是开展海洋生态环保公益活动。**2019**年**12**月，自然资源和环境部与董里府渔业俱乐部、工商界、非政府组织合作，开展海洋垃圾清理行动。这个活动主要针对当地的渔业组织，帮助公众认识海洋垃圾的危害以及保护海洋生物的必要性。**2020**年**1**月，纳里·拉塔纳王子与自然资源和环境部部长共同主持了普吉府 **Searee Than** 海洋生命救助中心的开业，该中心是海洋生命护理中心和公共学习中心，同时可以治疗和保育稀有海洋动物。三是加强海洋生态环保的国际合作。**2019**年**11**月，自然资源和环境部与荷兰的非盈利组织 **Ocean Cleanup** 合作解决海洋垃圾问题，决定自然资源和环境部与荷兰驻泰使馆之间建立合作，签署研究河流入海之前收集河流废物的研究项目协议，并将成立海洋清理基金会。同月，泰国与欧盟和德国合作共同启动管理海洋垃圾、促进循环经济的项目，旨在减少塑料废物和海洋废物。该项目得到欧盟和德国经济合作与发展部支持，预算为**1000**万欧元，项目期限为**3**年。四是封闭重点海域恢复海洋生态。今年**2**月，泰国农业部宣布于**2**月**15**日至**5**月**15**

日封锁班武里府、春蓬府、素叻他尼府的泰国湾区域，7 海里特殊区域和班武里湾地区封锁 30 天，以利于水生生物产卵和幼体成长，封锁面积达 27000 平方公里。3 月，渔业部宣布从 4 月 1 日起关闭安达曼海湾，禁止渔业活动，违反者将处以 5000 至 3 千万泰铢的罚款，或捕鱼所得水产品价值的 5 倍。在每年的 4 月 1 日至 6 月 30 日会禁海以帮助鱼类产卵及幼体成长，这项政策已经持续 35 年。

**稳步推进海洋科教。**2019 年 12 月，海洋和沿海资源部携手拉贾曼加拉工业大学建立安达曼海洋和沿海资源研究中心，这是国家“海牛计划”下属的项目之一。该中心成立的目的是进行研究方面的学术合作，并监控海草和稀有海洋动物的资源。2020 年 2 月，泰国国防科技学院研发用于海上安全的多用途船，该船在军事安全方面，可以支持泰国皇家海军的各种任务，并可在大型船舶无法到达的区域运输。生态环保方面，可用于提高人们对海洋废弃物造成的问题的认识，维持海洋环境安全，例如收集漂浮垃圾等。7 月，国家安全委员会秘书长宣布国家海洋利益管理知识与咨询小组委员会成为泰国海洋智库。泰国国家安全委员会秘书长颂萨将军在国家海洋利益管理知识与咨询小组委员会迎新会上表示，建立海洋方面的智库非常重要，符合 2015 年《国家海洋利益保护法案》的要求。

**四、谋求在海洋合作有所作为。**一是注重发挥国际组织的平台作用。2019 年 11 月，泰国再次当选为国际海事组织（IMO）理事会成员，并在所有 20 个选定国家中排名第 16 位。运输部副部长兼泰国代表团团长强调泰国将继续保障会员国的共同海洋利益，继续在国际海

事组织框架中发挥创造性的作用，努力实现联合国可持续发展目标，在全球生产链中促进航运业的互惠互利。泰国自 1973 年以来一直是国际海事组织的成员，并且自 2006 年以来一直连续当选为 IMO 理事会的成员。二是深化与日本海洋合作。2019 年 11 月 20 日，春武里府 Laem Chabang 港口举办了关于“北九州港和 Laem Chabang 港之间贸易趋势方向”研讨会，旨在共同开发海上运输系统的潜力，以提高港口运输效率。Laem Chabang 港和日本北九州码头 1991 年 7 月签订了合作伙伴关系，至今已有 29 年之久，两个港口都曾举行研讨会，交换与联合业务有关的信息、交换人员进行学术培训以及确定有利于港口发展的合作措施。三是拓展对印海洋合作。2020 年 2 月，前总理阿披实称，连接安达曼海岸的拉廊和印度东海岸的克里希纳帕特南的新海上航线将成为泰国和印度的新纽带。泰国开放这条新海上航线“向全世界表明泰国与印度继续建立桥梁与联系的决心”。

## 7. 缅甸

缅甸海洋经济发展较快，国际海洋合作明显增多，中缅关系进入新时代。

**海洋经济发展较快。**一是重点推进海港建设。在缅甸对外贸易中，海路贸易占有主要地位。但海路贸易主要依靠仰光，90%以上的海路贸易都是由仰光港口进出。随着对外贸易的扩大发展，仰光港日渐难以负担，亟需在其他海岸地区建设新的国际化大港口来分担仰光港口的负担。缅甸将在勃生市建立一个国际化工业港口。《缅甸时报》今

年 8 月 14 日称，在伊洛瓦底省首府勃生 (Patheingyi) 市附近，将建设伊洛瓦底国际工业港。该港口项目位于勃生-额布多高速旁的勃生工业园区内，占地约 6700 英亩。伊洛瓦底国际工业港由在仰光上市的长流河大众公司将与 Ayeyar Hinthar Holdings (AHH) 公司合作施工，双方已成立一家合资公司。建成后，该港将由 Ayar Hinthar 公司经营。二是积极推进海洋油气资源开发。5 月 26 日，电力与能源部副秘书长泰昂表示，将在年内启动新一轮石油和天然气勘探招标，政府正在修订生产共享合同。这将是昂山素季政府领导下的第一轮国际招标。电力与能源部承诺在去年第一季度开放 33 个新区块供外国投标，但由于有关部门希望起草石油法来规范招标，所以推迟至今。三是实施渔业部门救济计划。6 月 21 日，农业、畜牧与灌溉部举行会议，研究为受新冠疫情影响的渔业部门提供援助。昂都部长介绍了在国内外渔业市场、加工和销售渔业产品等领域面临的问题。他表示，根据新冠疫情经济救济行动计划，将拨出 6 亿缅元为渔业企业提供每英亩价值 4 万缅元至 15 万缅元的鱼苗。同时，拨出 6000 万缅元在沿海地区为渔民举办安全培训。在此基础上，农业部门建议为 10 个中小渔港企业各贷款 2 亿缅元，为 3190 艘渔船各贷款 1000 万缅元，为每个鱼虾加工厂贷款 1 亿缅元。

**国际海洋合作明显增多。**一是将签署环孟加拉湾多领域经济技术合作倡议提上议程。国际合作部部长吴觉丁称，缅方正计划参与签署环孟加拉湾多领域经济技术合作倡议。受疫情影响，原定于今年九月签署该合作倡议一事被推迟，缅方计划在环孟加拉湾多领域经济技术

合作倡议峰会重新召开时签署该倡议。环孟加拉湾多领域经济技术合作旨在通过平等互助发展地区经济、消除贫困，联邦部长吴觉丁表示，环孟加拉湾多领域经济技术合作组织的合作建立在尊重成员国主权及领土完整、政治自由、互不干涉内政、和平共处、平等互利的原则之上。该组织由孟加拉、印度、泰国、斯里兰卡等国建立，随后缅甸、尼泊尔及不丹等国加入，目前共有七个成员国。二是批准建设连接缅甸等五个国家的海底电缆。日本的 NEC 和新加坡的 Orient Link 公司于今年 8 月 21 日签署了 MIST Cable System 项目备忘录。该海底电缆项目将连接新加坡、马来西亚、缅甸、泰国和印度五国。项目将兴建长度为 800 公里的电缆，投资额达 4 亿美元，预计 2022 年竣工。三是与日本合作建设土瓦经济特区深水港。《缅甸时报》6 月 2 日称，日本国际协力机构 (JICA) 年内将启动对土瓦经济特区深水港建设的初步研究。JICA 去年底首次提出研究意向，受新冠肺炎疫情影响而搁置。研究内容包括港口水位、海浪和海况。土瓦经济特区旨在将该区域建设为东南亚最大的工业区，最初于 2008 年授予意大利-泰国发展公司进行开发，但由于资金、技术和营销等方面的缺陷，该项目未能成功，于 2013 年撤销合同。后来项目从 200 平方公里缩减至仅 27 平方公里。虽然意大利-泰国发展公司仍参与其中，但其他投资商也应邀竞标参与包括港口开发等在内的项目。

**三、中缅关系进入新时代。**一是习近平主席访缅推动中缅关系进入快车道。今年 1 月，习近平主席访缅期间发表《联合声明》。习近平主席同温敏总统和昂山素季国务资政分别举行会谈，并出席温敏总

统举行的欢迎宴会。双方就巩固中缅传统友谊，推进全面战略合作，秉持平等、互利、共赢精神，构建中缅命运共同体深入交换意见，达成广泛共识。昂山素季表示，习近平主席这次访问具有里程碑意义，成果丰硕，将极大深化缅中胞波情谊，促进两国务实合作。缅方愿积极推进缅中经济走廊建设，全力落实皎漂项目，加快推进交通、能源、产能、人文、边境、地方等领域合作。二是深化海洋科技合作。近年来，中国与缅甸建立了部门间合作机制，持续推动在海洋科学研究、防灾减灾、气候变化等领域的合作。今年2月13日，2020年缅甸专属经济区海洋与生态中缅联合科学调查在仰光港口启动。中国自然资源部第二海洋研究所主持启动仪式，中国驻缅甸大使馆和缅甸外交部出席见证。中缅海洋科考合作是自然资源部印度洋联合海洋与生态研究计划的一部分。中缅双方将有32名科研人员登上“向阳红06”船，共同参与为期10天的海洋水文、气象、化学、生物等多学科综合航次。自2012年起，海洋二所与缅甸能源部合作开展了“缅甸近岸深水AD-1和AD-8区块海洋气象研究”，在缅甸石兑西海岸开展海洋环境调查和数值模拟研究，在孟加拉湾北部布放深水锚系观测缅甸海域的海流、温度、盐度等。三是合作推进皎漂港建设。8月6日，缅甸投资与公司管理局批准皎漂特别经济区深水港项目有限公司注册成立，这标志着皎漂项目取得了里程碑式的重大进展。今年1月18日，习近平主席访缅时与缅甸国务资政昂山素季共同见证中信联合体与缅方相关部门交换皎漂深水港项目文件。该公司是中信（CITIC）缅甸港口投资有限公司与缅甸政府支持的皎漂经济特区管理委员会成

立的合资企业。双方协商后决定，中国公司持有 70%的股份，缅甸的委员会持有 30%的股份。皎漂经济特区管理委员会秘书长吴耶温表示：“一旦环境与社会影响评估报告完成，项目就可以启动”。

## 8. 老挝

中老政治交往明显增多，疫情合作成为双边关系的亮点，经贸和文化合作提速。

**政治交往明显增多。**2019年11月3日，国务院总理李克强在曼谷会见老挝总理通伦。李克强表示，愿同老方保持高层交往势头，共同落实好构建中老命运共同体行动计划。加强宏观经济政策交流，分享发展经验，建设好中老铁路等大项目。中方全力支持老方办好澜沧江—湄公河合作第三次领导人会议，促进地区发展与合作提质升级。2020年1月，老挝总理通伦正式访华。双方一致认为，应以落实中老共建命运共同体行动计划为主线，弘扬传统友谊，深化务实合作，加强人员交往，把两国在国际地区问题上合作进一步深化，推进两国关系迈上新台阶。2月，王毅国务委员兼外交部长赴老挝出席中国—东盟关于新冠肺炎问题特别外长会、澜湄合作第五次外长会并顺访老挝，会见老挝国家主席本扬。4月，习近平总书记同老总书记本扬通电话，向老抗击新冠肺炎疫情表示诚挚慰问和坚定支持，表示中方愿同老方深化治党治国经验交流，稳步推进中老铁路、经济走廊等重大项目建设，促进人文合作，加强在国际和地区事务中的协调，推动中老命运共同体建设不断走深走实。5月，李克强总理就老挝前总理西

沙瓦逝世向通伦致唁电。7月2日，老挝外交部发表声明表示，老一贯坚定奉行一个中国政策，香港是“一国两制”下的中国特别行政区。老方祝贺并坚定支持中方通过香港维护国家安全法，上述法律的实施将确保香港保持长期繁荣稳定。21日下午，李克强总理在人民大会堂应约同通伦总理举行视频会晤。李克强指出，中方高度重视发展同老挝的关系，愿同老方继续推进中老经济走廊和重大项目建设合作，为老方提高自身可持续发展能力提供力所能及的支持和帮助，推动中老关系不断迈上新台阶。

**疫情合作成为双边关系的亮点。**今年2月25日，老挝国防部为支持中国抗击疫情提供捐款仪式在万象举行。老副防长普翁少将向中国驻老使馆武官陈永靖大校转交价值30万美元的捐款。3月30日，中国驻老使馆经商参赞王其辉和老挝卫生部副部长本丰共同出席中国政府援助老挝抗击新冠肺炎物资交接仪式，中国政府援老物资包括5000件医用防护服、40.5万只口罩（含医用N95口罩）和2016份检测试剂盒。4月8日，王其辉参赞和老挝卫生部部长本贡共同出席中国工商银行向老挝捐赠抗击新冠肺炎物资交接仪式。24日和28日，王其辉参赞和老挝副总理兼财政部长宋迪分别共同出席中国中铁和云南建投向老挝捐赠抗击新冠肺炎物资交接仪式。6月2日，中国国防部援助老挝国防部第二批新冠肺炎疫情防控医疗物资由中国空军飞机运抵老挝首都万象。陈永靖大校与老军总后勤局局长翁坎少将等举行物资交接仪式。22日，中国政府援助老挝第四批新冠抗疫物资交接仪式在万象举行。24日，老挝国防部在万象为解放军援老抗疫

医疗专家组举行工作总结和表彰活动，姜再冬大使、陈永靖武官和老挝国防部副部长艾沙麦、总后勤局长翁坎等出席。7月31日，中国大使馆与老挝国防部在其人民军103总医院举行庆祝解放军93周年活动，包括慰问中国军队专家和留学生、举办图片展开幕式和共植携手抗击新冠肺炎疫情纪念树。老挝人民革命党中央政治局委员、防长占沙蒙，中国驻老挝大使姜再冬等出席。9月3日，老挝国防部外事局和中方援助老军103总医院医疗专家组举行工作总结活动，姜再冬大使和老挝国防部外事局长耿占准将等出席。

**经贸和文化合作提速。**经贸方面，2019年10月9日，王其辉参赞作为中方工作组组长出席澜湄合作跨境经济合作联合工作组第三次会议，并与老挝等国共同签署会议纪要。2020年9月1日，姜再冬大使与老挝能矿部部长肯玛尼共同出席老挝国家输电网公司股东协议签约仪式。4日，中国老挝磨憨—磨丁经济合作区管理委员会与老挝南塔省政府在中国磨憨口岸入境大厅举办了中老磨憨—磨丁口岸货运专用通道（老挝段）项目交接仪式。文化方面，2019年10月30日，由中国驻老使馆和老挝新闻文化旅游部共同指导、中国国际广播电台老挝分台和老挝新闻文化旅游部电影局联合主办的2019“露天电影院——中老优秀电影巡映”活动在老挝国家文化宫隆重开幕，中老各界代表900余人出席。12月19日，由中国驻老挝使馆主办、苏发努冯大学孔子学院承办的“中华文化进校园”活动在琅勃拉邦省和平中学成功举行。2020年7月10日至13日，由中国驻老挝使馆主办、老挝乌多姆赛寮北华文学校承办的第十三届“汉语桥”世

界中学生中文比赛老挝赛区决赛以线上方式成功举办。23日，中国驻老挝使馆爱心小黑板捐赠仪式在老挝国立大学附属幼儿园举行，覃晨参赞代表使馆向国立大学教育学院副院长贡西和幼儿园园长帕瓦娜赠送500个小黑板。8月11日，姜再冬大使前往老挝党中联部驻地，向中联部长顺通赠送中、英文版《习近平谈治国理政》第三卷。9月11日，老挝中华总商会向新闻文化旅游部赠送《习近平谈治国理政》第三卷。

### 三、前景、挑战及路径选择

受新冠疫情冲击和大国关系走低的影响，合作前景中的不确定因素前所未有地凸现出来，合作之路上的艰难险阻不断集聚，合作持续提升的基础需要及时巩固夯实。展望未来，中国与东亚国家加强海洋合作的共识与期待没有变，对海洋合作的投入与保障力度没有变，走向蓝色发展的巨大空间和机遇没有变。东亚海洋合作的参与方应当立足休戚与共的“海洋命运共同体”理念，构建顺应全球海洋治理趋势、适合地区实际情况的合作网络，推动海洋合作迈上高质量台阶，打造地区发展与治理的蓝色支柱。

#### （一）东亚海洋合作的趋势展望

##### 1. 海洋合作是东亚地区维护稳定发展的重要路径

“21 世纪海上丝绸之路”获得东亚沿海国广泛认可。“21 世纪海上丝绸之路”面向的是全球，涉及太平洋、印度洋、地中海以及沿线亚非欧数十个国家，合作海域广阔。倡议推出 7 年来，通过在三条大通道上开展务实、真诚、高效、共赢的海上经济合作，“21 世纪海上丝绸之路”带同沿线发达经济体、新兴经济体、欠发达经济体和岛屿经济体共享发展红利，令东亚不同类型的国家产生按图索骥的合作动力。日本作为东亚主要的发达国家，对“21 世纪海上丝绸之路”的态度逐步转变，承认“一带一路”倡议是“联结多样化地区的富有潜力的构想”，并以“第三方合作”的形式参与进来。印尼作为东南亚

地区最大的新兴经济体，于 2019 年 4 月正式承认“一带一路”国际合作框架下的伙伴角色，表示愿同中国加强贸易、投资、教育等领域合作，借此推进“区域综合经济走廊”建设，助力自身工业化进程。菲律宾作为典型的岛屿国家，于 2018 年 11 月与中方签署《共建“一带一路”合作谅解备忘录》及数十份合作文件，从而为其建设跨海基础设施连接国内主要岛屿的宏大计划创造条件。

东亚国家加强双边海洋战略对接，促进形成以“21 世纪海上丝绸之路”为辐辏的地区合作蓝图。中国与日、韩、东盟国家签署“一带一路”合作文件，为海洋战略对接提供全方位、多领域和深层次的支持。《东盟互联互通总体规划 2025》与中国“一带一路”倡议在支持东盟共同体建设方面具有互补性。按照互联互通优先事项和 2019—2021 年工作计划，东盟各国将在建立贸易路线数据、制定供应链绩效评价框架、促进东盟旅游电子商务、提升东盟职业培训能力等方面加大投入，而落实规划项目需要依靠伙伴国、企业和金融机构。印尼提出“全球海洋支点”的战略构想，积极探寻战略对接的重点领域和方向，从而撑起新时期中国—印尼双边合作的总纲。与此同时，“21 世纪海上丝绸之路”对地区国家间横向海上合作起到催化作用。菲律宾期望发挥自身优越的海洋通道条件，通过“历史上最大胆、最雄心勃勃的基建计划”，实现没有贫困人口的中产社会发展目标，先后推出“大建特建”计划、“雄心 2040”战略，一方面与“21 世纪海上丝绸之路”高度契合，在对接过程中转化为班乃岛跨海大桥、达沃海港开发、小岛屿建设等具体项目，另一方面考虑到中方支持项目占比较

大，从而加强与韩国“新南方政策”配合，为宿务新港等建设提供贷款资金。

## 2. 东亚海洋合作的基础支撑并未改变

地区海洋经济发展水平普遍提升。随着海洋在各国整体经济中的比重不断上升，东亚国家初步具备了相互分享海洋发展成果、协作挖掘蓝色经济发展机遇的能力。东亚主要国家国内生产总值（GDP）的蓝色比重普遍高于经合组织估计的 2.5% 全球平均水平。中国海洋经济发展迅速，海洋产业集聚逐渐形成，业态水平进一步提升，新旧蓝色动能加速转换。近年来，中国海洋生产总值增速保持在 7.5%，持续高于同期国民经济增长速度。根据预测到 2025 年中国海洋生产总值将达到 13 万亿元，直至 2030 年海洋经济将一直处于成长期。日本海洋经济区域发展成体系，在日本经济产业省划设的 19 个地区产业建设群基础上，形成以大型港口为依托、以拓展经济腹地为基础的梯次，海洋渔业、沿海旅游、港口及海洋运输、海洋油气等产业成熟度高。韩国济州研究院预测，到 2020 年包括中韩两国在内的东北亚地区海洋经济产业规模将占到全球 20% 以上。

对蓝色伙伴关系的共识更加清晰。东亚国家认识到，蓝色伙伴关系的核心是在海洋领域建设稳定的对话磋商机制，强化成果共享，实现共同发展，构建内容覆盖海洋经济、海洋环境、综合管理。自 2012 年中国提议同东盟“建立海洋合作伙伴”以来，不断地提出系列性的优惠项目，充分显示出中国推动海洋合作的努力是积极和认真的，东

盟国家领导人也非常赞赏中方的真诚与友情。2016年中国“十三五”规划纲要提出“拓展蓝色经济空间”，将海洋经济产业、海洋生态保护和海上权益维护并列为建设海洋强国的三个关键领域。2017年第一次联合国海洋大会期间，中国将可持续发展目标 14 与海洋发展相结合，正式提出倡导构建蓝色伙伴关系。2018年中国与东盟联合发布《中国—东盟战略伙伴关系 2030 年愿景》，明确鼓励建立中国—东盟蓝色经济伙伴关系，促进海洋生态系统保护和海洋及其资源可持续利用，促进海洋经济发展。东亚国家通过各类海洋合作平台，表达深化与中国在海洋环境保护、海洋资源可持续开发、海洋技术开发与创新等领域合作的愿望。

### 3.东亚海上合作新方向蓄势待发

地区国家推动海洋治理的意愿抬升。中日韩等国海洋治理的制度架构实现阶段性调整，为在新的条件下开展地区海洋合作提供总体保障。中国海洋治理体制完成了进入新时代以来的再次调整革新，其标志是 2018 年 3 月《深化党和国家机构改革方案》和 2018 年 6 月第十三届全国人大常委会《关于中国海警局行使海上维权执法职权的决定》。在此过程中，国家海洋局职责整合，海警队伍及相关职能全部划归武警部队，海洋被纳入全国自然资源统一管理的范畴，海洋事业进入新的发展阶段。日本更新顶层海洋战略文件，发布第三版《海洋基本计划》，由首相直接领导的综合海洋政策本部阐述了未来十年日本的海洋政策理念，提出了 2018—2023 年海洋政策，内容涵盖海洋

资源开发、海洋环境保护、海洋科技研发、海上交通运输等多个方面。韩国大力强化海洋综合管理体系，建立海洋废弃物、塑料垃圾管理体制，修订《海洋空间规划法》，强化海洋生物资源修复的《潮汐法》。

功能合作与产能合作起头并进。功能性合作是中国与东亚国家持续开展海洋合作的传统动力，涉及项目众多，形式多元，其中海洋科技合作呈现出良好势头。需要正视的是，中国与东亚国家海洋科技合作仍以联合科研为主，尚未实现有效的科技成果转化。未来中国与东亚国家可考虑在海水利用、海洋电力、“海洋牧场”等方面开展合作，以真正造福环各国人民。在《“一带一路”建设海上合作设想》《中国—东盟产能合作联合声明》框架下，中国与东南亚国家共建海洋产业合作园区和示范基地，推动一批产能合作重大项目落地，打造融合度更深、带动力更强、受益面更广的产业链、价值链、物流链，推动建设中国—东南亚“蓝色经济圈”。马中关丹产业园、中马钦州产业园“两国双园”模式为产能合作树立典范，其中关丹产业园 350 万吨钢铁项目总投资 14 亿美元，建成后将成为中国与东盟产能合作的标志性工程。泰中罗勇工业园已成为中国产业在泰国乃至东盟的最大产业集群中心和制造业出口基地。

#### **4.东亚海洋经济合作层次结构更趋充实**

双边、多边合作继续保持以东盟为中心的整体格局。东盟自身成员国较多、地缘位置重要、与各方关系总体稳定，成为中日韩开展海洋合作的重要对象。中国长期重视与东盟海洋合作，特别是将东南亚

地区视为海上丝绸之路的枢纽，推出和落实《南海及其周边海洋国际合作框架计划》，推动海洋合作成为中国东盟全方位合作中至关重要的结点。日本以港口、通道等海洋基础设施合作为重点，布局打造“东盟海洋经济走廊”，尤其是加强与东盟重点国家合作，2016年创立日本—印尼海洋论坛，强调推进海洋安全、海洋产业、海洋基础设施、能源以及包括纳土纳群岛在内的偏远岛屿建设。日本贷款建设的印尼巴丁班港计划2019年开港，一举成为印尼头号大港以及日本海外建设最大规模港口，并由日印尼合资企业运作；日本同意在2020年1月前提供2300万美元帮助印尼在包括纳土纳岛在内的6个外岛建立港口和渔业设施。韩国重点围绕海上物流运输，积极探求与东盟国家开展双边、多边海洋合作。韩国海洋水产部与联合国亚太经济与社会理事会于2016年12月在泰国曼谷联合召开港口开发研讨会，积极宣传其海外港口开发合作项目，推动韩国企业发展海外港口市场。

次区域一体化与海洋经济合作相互促进，相得益彰。在东南亚方向，泛北部湾继续强化海洋经济合作，着力共同打造国际陆海贸易新通道。中国、越南、印尼、新加坡等国依托地区一体化趋势，利用中国—东盟自贸区升级机遇，签署交通合作备忘录、联合声明，制定交通战略合作总规划，对接临海产业与金融资源，经过13年发展先导领域合作已进入收获期。北部湾港定期集装箱外贸班轮航线目前已达29条，年货物吞吐能力逾2亿吨，形成了中国内陆腹地走向东南亚等地的海上大通道。特别是2017年正式开通的中新互联互通南向通道，以海铁联运方式打通了一条从西南腹地经铁路南下北部湾港，再

走海运至新加坡乃至全球的新通道。在东北亚方向，中日韩港口合作摸索共赢发展方案。2018年11月，东北亚港口论坛暨北亚港湾局长会在日本静冈举行，就物流行业发展趋势、完善环境规制、应对海运物流技术创新等行业环境变化交流各国中长期措施，围绕集装箱码头装卸能力、三国港口相关法律、港口环境管理、港口旅游开展研讨。

地方合作网络多方发力，多点开花。琼桂粤协作面向南海，“文莱—广西经济走廊”致力建设为中国—东盟东部增长区合作和“陆海新通道”建设的双示范项目，粤港澳大湾区和海南自由贸易港建设大幅提升对东南亚地区经济辐射能力。

## （二）东亚海洋合作面临诸多挑战

### 1. 大国博弈全面升级，海上对抗面上升

海洋霸权国家以意识形态划线，兜售“海上帝国主义”“海上扩张主义”“海洋自由威胁”等恶意论调，通过“秀肌肉”“搞制裁”在东亚周边海域兴风作浪，打压“21世纪海上丝绸之路”地区进程，严重毒化地区海洋合作环境与氛围。中美战略竞争态势升级，美持续加大“印太战略”投入力度，拉拢地区盟友和伙伴配合参与，在海上军事、政治与经济措施上协作施压，同时加大热点区域存在与影响，不断强化力量部署、提升行动烈度、探索战场战术建设，搞摩擦的意愿有增无减。

东亚海域的地缘安全风险总体可控，但较去年对抗面显著上升，矛盾更加尖锐。地区国家面临“选边站”的困境，南海、东海局势动

荡难安。针对中国海上投资的“陷阱论”“威胁论”此起彼伏。美国、澳大利亚、印度等国家不甘心见到太平洋和印度洋上的秩序调整，针对中国不断扩大的海上朋友圈进行打压对冲，炒作“21世纪海上丝绸之路”投资建设导致“债务陷阱”、“环境污染”“主权受损”等不实论调。西方媒体将斯里兰卡汉班托塔港、巴基斯坦瓜达尔港以及太平洋岛国作为例子，渲染中国通过投资具有重大战略价值的港口“别有用心”。目前，这种不和谐的声音开始由美印澳“后院”返销中国周边，对东南亚国家的合作心态造成不利影响。根据新加坡智库尤索夫伊萨东南亚研究所对东盟 10 国的调查，有七成受访者认为中国对东南亚最具经济影响力，同时也有七成受访者表示本国应对“一带一路”持审慎态度，“以免欠中国的债务陷入无法支撑状态”，这种观点在马来西亚、菲律宾、泰国、印尼与柬埔寨最为强烈。

## 2.地区海洋合作治理体系仍待完善

东亚海洋治理是全球海洋治理的重要组成部分。联合国 2030 年可持续发展议程将“保护和可持续利用海洋和海洋资源以促进可持续发展”列为 17 项目标之一。2019 年 6 月，二十国集团（G20）领导人第 14 次峰会在日本大阪召开，并《大阪宣言》中达成“蓝色海洋愿景”，承诺在 2050 年前实现海洋塑料垃圾的“零排放”。要实现该目标，必须通过地区国家的共同努力。南海仲裁案后，东亚地区海洋局势总体趋稳，推进海上合作治理正当其时。特别是“南海行为准则”（COC）磋商的稳步推进，各方不断缩小分歧、建立互信，为包括南

海在内的整个东亚地区海洋合作治理提供有力的支持。总体来看，东亚国家间涉及海洋治理的双边和多边合作不断取得进展，但为有效落实相关政治共识，依然需要进一步解决机制化短板问题。

东亚海洋治理整体呈现碎片化，尚未形成具有覆盖性和影响力的核心架构。从地区来看，东亚地区各海域之间缺少治理机制衔接、共建。在黄海，着眼于快速工业化、海上漏油、过度捕捞等问题，中、韩、朝三国发起黄海海洋生态系统项目，建立起涵盖整个半封闭海域的保护生态系统合作机制。在南海，“中国东盟海洋合作论坛”成为相关国家的重要沟通洽谈平台，围绕海洋观测与预报、海洋防灾减灾、海洋生物多样性保护、应对气候变化等领域进行专业交流合作。从双边来看，中国与东亚国家海洋合作虽然新项目源源不断，但是实际操作中不得分散安排，已然成为影响合作深化的结构性障碍。而且，应急性内容在中国和东亚国家合作机制建设中的比重较大，包括海上紧急事态沟通、海上搜救和海上救灾等方面。

### **3.海上经贸环境持续发生深刻变化，不稳定不确定性突出**

世界经济遭遇二战以来最严重的衰退，WTO 报告认为复苏仍存“高度不确定性”，国际贸易走出危机尚需时日。全球化“逆流”叠加需求“寒流”，单边主义、“本国优先”甚嚣尘上，区域产业链、供应链、价值链发生深刻调整和变革。政策走向不确定性陡增，“内向型政策”、贸易保护主义抬头等下行风险较为普遍地影响着世界海运市场，抑制海洋行业复苏前景。

全球化面临严峻挑战，扰动海上互联互通合作预期。根据 2019 年 DHL 全球连通性指数，尽管全球化整体水平仍处于上升态势，但贡献主要来自资金、数据以及人员流动，贸易流则自 2015 年陷入倒退后仍未摆脱低迷，同时衡量全球化发展的地理广度指标远远落后于联接深度指标。受新冠疫情影响，2020 年全球经济和世界贸易都受到较大冲击，预计将经历不同程度的萎缩。全球生产链和价值链的贸易强度持续下降，必然对各国政府、生产企业和投资者的决策造成深刻影响，尤其不利于稳定信心共建跨海经济走廊。东亚各国居危思变，区域合作迫切需要展现韧性，海洋部门挑战与机遇并存。

#### **4.疫情影响深远，海上合作短板暴露无遗**

疫情爆发以来，严重冲击全球海上互联互通，集中体现在航运、造船及邮轮经济板块。对国际航运的影响。短期冲击超过“非典”。有全球航运晴雨表之称的波罗的海干散货指数(BDI)因疫情创下 2016 年以来新低，较年初大跌 62.2%，其中代表超大型船舶的海峡型指数 (BCI) 首次出现负值。克拉克森研究服务公司称，相比 2003 年 SARS 时期，当前中国在全球海运贸易市场的影响力更大。据估算，2019 年中国海运贸易进口量已占全球海运总量的 22%，规模较 2003 年增加 5 倍多。全球十大集装箱港口中，中国占据 7 个。丹麦海事数据商海洋情报 (Sea Intelligence) 称，疫情导致集装箱航运业每周损失 3.5 亿美元。

疫情暴露出海上卫生防疫、应急保障与预警评估等方面不足。疫

情期间，“海上漂流记”“公主遇难记”轮番上演，海员换班被称为“定时炸弹”，波罗的海航运公会呼吁各国重视国际航运体系稳定。近年来，各类现代大型船舶和海上平台规模持续扩大，因其空间密闭性强、人员承载量大等特点，一旦发生疫情，交叉扩散快，排查处置困难。卫生防控原则应以有序疏散为先，与陆上要求大相径庭。海上救援国际合作体系主要着眼于海难风险与搜索行动，各国海事交通部门是主要参与者，难以满足卫生防疫等专业要求。海上失控、失序、失焦等安全问题凸显，为东亚国家构建发展蓝色伙伴关系提出新命题。

### （三）东亚海洋合作的路径选择

东亚地区海洋合作前景广阔，机遇与挑战并存。《2017年东亚海洋合作报告》提出了七点倡议，即：树立“东亚海洋命运共同体”的理念；打造“蓝色伙伴关系网络”；抓住海洋经济领域的发展重点；实现服务、安全、智慧、可持续的目标；建立适合东亚特点的海洋产业体系；夯实东北地区海洋人文纽带；经营好东亚海洋合作平台青岛论坛。《2018年东亚海洋合作报告》围绕东亚地区海洋治理体系和能力现代化，提出四点建议：一是倡导共同、综合、合作与可持续的安全观，促进东亚地区海洋安全治理水平；二是坚持共商、共享、共建原则，聚焦发展、互利共赢，推进东亚地区海洋发展治理；三是坚持和谐共生、环境友好、可持续发展理念，加强东亚地区海洋环境治理；四是坚持包容互鉴、相互交流，加强东亚地区海洋文化治理。《2019年东亚海洋合作报告》提出“五个C”倡议：一是Community，通过

构建“东亚海洋命运共同体”实现地区休戚与共；二是 connectivity，打造高质量海上互联互通的地区核心；三是 Cooperation，注重加强地区海洋产业的转型合作；四是 Capacity，提升基于“智慧海洋”的蓝色公共服务能力；五是 Contribution，面向全球海洋治理共同做出东亚贡献。

在此基础上，我们立足变乱交织的 2020 年，面向更长远的未来，提出东亚海洋合作“五问”：

### 1.海洋在世界大变局中向何处去？

全球海洋的稳定基调已受到强干扰，多个边缘海呈现疾风骤雨之兆，欧亚大陆西端的东地中海火药味渐浓，大陆东侧的太平洋岛链越绷越紧，加勒比海与北方海也不再平静，建设和平之海、发展之海的呼声格外迫切。

“人类居住的这个蓝色星球，不是被海洋分割成各个孤岛，而是被海洋连结成命运共同体，各国人民安危与共。”这是中国首次向世界提出“海洋命运共同体”的重要理念。“海洋命运共同体”理念是中国对世界走向和海洋发展未来的前瞻思考，是深化“一带一路”建设海上合作实践的行动指南，为推动海洋可持续发展贡献了中国智慧和方案。在构建“海洋命运共同体”理念指引下，中国承担着引领国际海洋新秩序重构的重任。作为区域大国，中国理应以开放、自信、有为的姿态参与制定与讨论东亚海洋新秩序规则重构，切实加强国际协调，追求各方共赢的“包容性利益”，在促进地区海洋规则不

断完善方面体现出更大的政治意愿，付出更多的努力。

## **2.蓝色愿景如何更好发挥牵引作用？**

近年来，蓝色理念已融入各国整体战略部署，但仍须深入对接。树立面向“东亚海”的共同发展观，促成东亚蓝色经济圈一体化发展，方能为构建休戚与共的“东亚海洋命运共同体”注入不竭动力，开启地区海洋发展合作的新篇章。

推动东亚蓝色经济圈一体化发展，为海上互联互通提供可靠动能。东亚各国应坚定目标、稳中有进，逐步构建全方位、多层次、宽领域的地区一体化蓝色经济圈。要合作共建蓝色经济合作大通道，在加强彼此发展战略对接和政策沟通的基础上，重点推动中国—东盟蓝色经济圈、环南海经济合作圈，使之成为滋养地区经济合作发展的“血脉经络”。

要完善蓝色经济合作标准，在现有双边和多边合作渠道的基础上，进一步突出蓝色发展理念和对接意识，发挥中日韩引领作用，共同探讨制定蓝色经济统计国际标准，编制发布蓝色经济发展报告，丰富蓝色经济可持续发展指标。

## **3.塑造地区海洋发展新格局关键何在？**

“21世纪海上丝绸之路”是中国政府最先向东亚国家提出的海洋合作倡议，东亚地区也是海上丝绸之路的早期和有力支持者。在世界范围内，东亚地区与中国航运联系最为密切的地区，海上多要素集

散网络密布，期待高质量、可持续、抗风险、价格合理、包容可及的海上基础设施，是海上丝绸之路建设当之无愧的重心。

加强国际海运合作，提升物流效率，打造科学、合理的航运中心网络。近年来，地区内港口节点呈现轴辐式网络化发展格局，网络中心层级结构更加明显。东亚各国应综合识别航运网络中的功能节点，有效协调地区港口实现网络结构和节点功能的互补共进，拓展多元中转渠道，促进低耗高效往来，搭建绿色、畅通、高效的海上要素流动体系。中国愿不断完善航运网络，突出主要港口功能特征，完善航运内外关联方向，协调潜在复合型枢纽港、外向干线港、内向直挂港和中介支线港，有所侧重地融入海上丝绸之路建设。

打造高质量海上互联互通的地区核心，要谋划科学、合理的航运中心网络，开拓海洋经济新业态，更要重视加强金融支撑。要充分发挥现有“一带一路”框架下资金平台的作用，鼓励更好地利用亚洲基础设施投资银行、丝路基金和中国—东盟合作基金，同时要将海洋作为落实“中日韩+X”合作共识的重要方向，推动整个东亚海域发挥第四方大市场作用，为设立中日韩共同投资基金提供项目落脚点，包括开拓国际海洋开发银行、中日韩共同投资基金等新渠道。

#### **4.东亚能否趟出海洋可持续发展合作之路？**

海洋不只是地球赐予人类的财富，也与人类生死存亡息息相关。海洋要有“人情味”，不应成为“无人区”。人海和谐符合东亚文化气质与追求，地区国家理应促进海洋开发利用与环境资源保护的平衡，

推动海洋开发方式向循环利用型的方向发展。

保护生物多样性，开展渔业管理合作。对接联合国《2030年可持续发展议程》，合作调查海洋渔业资源现状，加强海洋生态系统评估，制订区域渔业发展基础方案；总结引入地区国家在域外开展渔业保护合作的成功经验，逐步建立南海、东海、黄海渔业治理合作机制，采取共同的管理和养护措施，试点建设海洋生态保护区；推动建立区域性海洋环境保护基金、海洋污染应急合作机制，为保护海洋生态系统健康和生物多样性提供制度保障。

合力防治海洋塑料垃圾污染。东亚面临海洋塑料废弃物与微塑料的严峻威胁，与此同时地区主要国家预防和减少海洋垃圾排放的治理意识空前提升。未来，各国应立足2050年零排放承诺，支持“东盟+3海洋塑料废弃物合作行动倡议”“海洋塑料垃圾地区知识中心”等机制开展合作，推进针对海洋塑料垃圾尤其是微塑料的深入研究、技术支援和知识共享，为摸透污染实情、制定技术标准、强化社会意识、明确治理路径奠定可靠基础。

## 5.如何创新框架支撑推进海洋合作？

借鉴世界范围内的成功经验，系统规划区域乃至全球海洋治理体系，是疫后海洋合作推陈出新的必然需要。创立参与范围更广的交流平台，将为东亚国家与全球伙伴共担治理责任、共享发展空间、共谋蓝色未来，提供更有力的信息和智力支撑。

以前瞻的眼光规划海洋合作。各国应抓住机遇，从各沿岸国的共

同关切和共同利益出发，探讨建立合作机制的可行性和实施路径。在不妨碍各自主张的前提下，从海洋环境保护、渔业资源管理、人道搜救等有基础、低敏感、高共识领域入手，发起创建多层次、可拓展的海洋管理合作机制，整合既有合作实践和成果，集点成线，集线成面，并在条件成熟时设立综合性区域合作治理平台。