

中国—东盟经贸简讯

2023 年第 7 期

中国东盟农资商会

2023 年 8 月 23 日

一、本月简讯

（一）印尼经济增速连续 7 个季度超 5%

得益于强劲的内需，印度尼西亚 2023 年第二季度经济增长再次超出市场预期，同比增长 5.17%，已连续 7 个季度保持在 5% 以上。

与前几个季度主要依靠净出口支撑经济增长的态势不同，今年二季度，印尼净出口拖累 GDP 增速 0.04%。印尼统计局数据显示，2023 年第二季度出口总额同比下降 2.75%，主要由于一是占全国出口总额约 70% 的采矿业出口下降；二是印尼另一重要出口商品毛棕榈油的海外销量第二季度骤降 26.72%。此外，尽管印尼原棕油出口量同比增长 5.16%，但第二季度该商品的全球市场价格同比大幅下跌 43.76%。

（二）RCEP 是柬埔寨在后疫情时代出口增长的主要推动力

柬埔寨商业部发布报告称，2023 年上半年，柬埔寨对其他区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）国家的出口总额达 40.7 亿美元，同比增长 24%。

报告称，今年1至6月期间，柬埔寨在RCEP框架下的前三大出口目的地分别是越南、中国和日本。其中，柬埔寨向越南出口了价值近14.3亿美元的产品，同比增长22%；向中国出口总额7.13亿美元，同比增长17%；向日本出口总额5.45亿美元，同比增长1%。

柬埔寨商业部国务秘书兼发言人 Penn Sovicheat 表示，RCEP 以及其他双边自由贸易协定将助推柬埔寨实现到2030年成为中上收入国家、到2050年成为高收入国家的目标。

（三）今年1—7月中国与东盟国家贸易分析

今年1—7月，中国与东盟贸易高达3.59万亿元人民币，同比增长2.8%，比同期中国对外贸易总值增速高2.4个百分点。中国与东盟贸易占中国对外贸易总值比重的15.3%，较上年同期上升0.3个百分点。中国与东盟贸易在中国对外贸易中发挥着重要支撑作用。

今年1—7月，中国与东盟贸易排名前三的国家是越南、马来西亚、印尼。其中，中国与越南贸易额为8525.6亿元人民币，同比增长2.3%，占中国与东盟贸易比重的23.7%；中国与马来西亚贸易额为7387.4亿元人民币，同比增长1.2%，占中国与东盟贸易比重的14.4%；中国与印尼贸易额为5517.6亿元人民币，同比增长4.3%，占中国与东盟贸易比重的15.4%。

（四）自2023年8月21日起，越南老街省金城口岸实施数字口岸

自2023年8月21日起，越南老街省将借助数字口岸平台，

为通过金城二号陆路国际口岸进行进出口活动的组织和个人办理行政手续。组织和个人可登录网站地址 <https://cuakhauso.laocai.gov.vn> (ban chu) 进行申报、办理出入境和进出口手续。老街是越南继谅山省之后第二个应用数字口岸平台的省份。

(五) 菲律宾考虑延长大米和商品进口关税减免期限

菲律宾官员 8 月 7 日表示,该国正在考虑将大米和其他一些商品的进口税减免期限延长至 2023 年之后,以减轻仍高于目标的通胀压力。然而,税收减免的延长不适用于进口玉米和猪肉。

菲律宾财政部长本杰明·迪奥克诺(Benjamin Diokno)表示,供应问题和厄尔尼诺天气的挑战对该国国内收成的影响是促使该国考虑延长税收减免的主要原因。

根据菲律宾政府 2021 年推出的修正计划,来自东南亚以外地区的大米进口税已降至 35%(适用于地区供应商的税率),低于此前的税率 40%—50%。

菲律宾是世界上最大的大米买家之一。在厄尔尼诺天气现象导致供应减弱和干旱可能威胁制造业和国内农业的情况下,该国政府鼓励私营贸易商增加进口,以确保粮食安全。

二、深度文章

可持续发展进程带来中国—东盟绿色合作机遇

一、东盟绿色资金缺口与中国“一带一路”绿色投资相匹配

(一) 中国“双碳”进程开启后“一带一路”绿色投资出现跨

越式增长

目前，东盟国家每年需要 2000 亿美元的绿色投资，而每年资金供给仅有 400 亿美元，从 2016 年至 2030 年共需要约 3 万亿美元的绿色投资，从而使得中国积极投入东盟绿色金融市场具备重要潜力与战略意义。同时，随着“双碳”目标在中国进入实质性阶段，中国开展“一带一路”对外绿色投资将会与东盟各类绿色产业投资需求进行充分匹配，带动相关国际合作。21 世纪进入绿色低碳转型时代，原有的高排放、高能耗、高污染的产业将不再成为大部分国家的重点支持对象，其产生的环境影响、社会影响等也将逐渐降低项目的盈利预期，提高投资风险，从而国际金融资本将逐渐转向投入低排放、低污染、高能效等绿色发展前景的优势产业和项目，令社会投融资流向从高碳向低碳发生倾斜。随着绿色低碳经济在国际范围内逐渐成为主流后，东盟的绿色资金缺口还会持续扩大，进一步拉动绿色资金需求，为中国“一带一路”走出去企业和金融资本提供对外投融资的重大机遇。

（二）碳排放达峰后的绿色投资迎来新增长点

对于中国和东南亚地区的发展中国家而言，采用合理措施降低碳排放量至碳排放达峰在实现上具备客观可操作性，通过降低过剩产能、改用清洁原材料、提高资源循环利用效率、实施清洁能源替代部分能源消费等举措，可以稳步实现社会总排放量的基本达峰。但达峰只是一个过渡阶段，最终目标是要实现全球碳净零排放、达到中和，而达峰后稳步下降至碳净零排

放需要更具颠覆性的技术和加倍的资源投入。由此可见，与从现在至全球碳排放达峰的前期阶段相比，从碳排放达峰至 21 世纪全球进入基本实现碳中和状态的后期阶段，东盟地区的发展中国家所需的绿色金融投资需求将产生跨越式增长，具体体现在绿色生产新技术、大规模清洁能源、稳定供电网络、碳捕集与碳封存等方面。

二、中老铁路连通贸易往来和绿色交流

（一）中老铁路的建造和通车打造了绿色可持续基建项目的标杆

中老铁路的建设和运营过程中，广泛采用了绿色技术和环保措施。这包括使用低能耗、高效率的列车和设备，减少能源消耗；建设环保型车站和设施，减少对自然资源的消耗；以及在工程建设中注重生态保护，减少生态破坏；中老铁路作为一条连接中国和老挝的重要交通通道，可以加强中国与东盟国家之间的贸易和经济联系，也将有助于促进区域内的经济发展，提高人民生活水平。这些表明，中老铁路推动了“一带一路”可持续发展理念的落实，并为“一带一路”框架下的其他成员国提供了范例。

（二）中老铁路传播绿色贸易与合作理念

中老铁路作为一条连接中国和老挝的重要交通通道，可以加强中国与东盟国家之间的贸易和经济联系。这将有助于促进区域内的经济发展，提高人民生活水平。可见，中老铁路对于“一带一路”背景下东盟的绿色发展具有积极的促进作用，既可

以推动老挝本地的经济增长，又能相应地减少相关环境负面影响，为可持续发展提供支持，并促进区域间的合作与互联互通。通过中老铁路，东盟国家可以更加便利地与中国及其他国家进行贸易和人员往来，加强区域内的合作与发展。这将有助于促进东盟国家间的经济一体化和绿色发展。

三、推动南海地区海洋生态系统国际合作治理

在构建 21 世纪海上丝绸之路的大框架下，2015 年中国—东盟海洋合作年启动，中国与东盟长期以战略互信为基础，开展海洋科研、海洋环保、海洋治理等工作，发展蓝色经济。而现阶段在全球气候变化问题愈发严峻并得到各国高度重视的背景下，中国与东盟的海洋生态环境合作将迎来新机遇。

（一）探索以“高效、安全、共享”为导向的海洋合作模式

海洋经济发展与国际合作密切关系到沿海国家的切身利益，中国与东盟需要建立起“高效、安全、共享”的东南亚区域性海洋经济合作关系。其中，“高效”不仅意味着提高海洋产业投资回报和控制成本，也需要加强相关产业的环境可持续性，运用绿色经济的价值理念推动海洋蓝色经济的发展，借鉴绿色金融的业务经验开展海洋蓝色产业的投融资业务；“安全”则表明中国与东盟海上合作需要高度重视南海与西太平洋地区的海洋安全问题，包括政治安全、军事安全、生态安全、运输安全等多个方面，为海洋经济国际合作提供稳定的发展环境；“共享”体现在海洋科技成果、产业优惠政策、生态治理经营等多个方面的共享和交流，通过国际共享建立起互惠互利的区域性海

洋合作关系。

（二）海洋生态治理与以可持续发展为目标的绿色合作密切关联

海洋生态治理是全球气候治理的重要组成部分，与东盟推动可持续发展、加强食品安全管理、应对全球气候变化、防范极端自然灾害等密切相关。东南亚地区持续受气候变化带来的影响巨大，具体反映在气候变暖加剧了北极冰川融化及全球海平面上升，也带来了台风和飓风等极端天气，这对东南亚各国沿海地区尤其是新加坡、吉隆坡等人口稠密的城市造成了潜在威胁。因此，推动海洋生态治理对于应对全球气候变化，以及东南亚地区的社会经济稳定发展和人民群众生命财产安全具有重要意义，而海洋生态治理高度依赖于临海国家的技术合作与资金投入，东盟有望通过与中国的区域性海洋治理合作获得所需的重要资源，中国则可从中提高在亚太地区的领导力，并建立起以应对全球气候变化为导向的东南亚海洋生态共同体。同时，全球气候变化下的气候灾害与极端天气频发，发挥绿色金融跨洋合作，有利于推动绿色海洋防灾基金、跨洋生态环境保险以及其他相关绿色金融工具的创新与应用，对于中国与东盟开展海洋生态风险防范，具有现实意义。

（节选自：人大重阳“生态金融”系列研究报告第22期）

中国东盟农资商会

联系人：张宁，010—59337912
