

我国与东盟共建 21 世纪 海上丝绸之路的内涵、潜力和对策

文 吴润生 张建平 杨长湧

一、我国与东盟共建 21 世纪海上丝绸之路的内涵和范围

(一) 共建海上丝绸之路的基本内涵

从本质上看, 共建 21 世纪海上丝绸之路既是新时期我国推进区域经济合作的宏大战略构想, 也是我国实行更加积极主动开放战略的重要体现, 既是拓展和延伸我国对外发展

战略空间、形成全方位开放新格局的重大战略举措, 也是我国“以经促政、以合作促发展、促安全”、主动与沿线国家共同打造利益共同体和命运共同体、进而有序推动相关区域政治、安全互为融合和联动的重要载体。其基本内涵在于, 紧密结合经济全球化和区域经济一体化深入发展的新形势, 更好统筹国内国际两个大

局, 更好统筹好国内发展和对外开放, 充分利用国际国内两个市场两种资源, 坚持开放的发展、合作的发展、共赢的发展, 促进区域经济一体化, 巩固和提升我国未来发展和区域合作的潜力和空间, 抓住用好进而拓展延伸我国的重要战略机遇期。具体而言, 就是要坚持全球贸易体制规则, 加强双边、多边、区域次区域开放

日欧相继加大宽力度存在引发本币贬值竞争的风险, 美国及国际金融市场也将承受更大的美元高位压力。日本追加量宽更在某种程度上稀释了欧洲扩大量宽的效果, 使得欧洲经济陷入通缩的风险进一步加大, 有向外输出通缩之嫌。如果安倍经济学的景气恢复出现夭折, 日本国债市场产生剧烈波动, 必将引发地区乃至全球的金融动荡。

四、启示与建议

(一) 保持定力, 进一步完善宏观调控

目前相对于其他新兴经济体而言, 我国经济与金融形势总体稳定, 外汇储备充裕, 贸易增速回升。应抓紧美国实质升息之前的短暂时机, 坚守当前的货币金融政策, 在保持好定力的同时, 加快国内改革及结构调整速度, 进一步完善宏观调控, 切实提高产业与经济的国际竞争力, 为应对美国升息后新的全球经济及金融形

势做好必要的准备。

(二) 加大力度, 保持外贸市场份额

日本经济新闻的相关统计显示, 与 1998 年相比, 2013 年我对亚洲地区的贸易比重由 48% 下降至 37%, 而日本则由 30% 提高至 45%, 在我国迈向贸易全球化的进程中, 日本却出现了明显的地区化现象。为此, 我国应处理好地区贸易与全球贸易的关系, 加大走出去力度, 基于一路一带建设, 进一步夯实区域贸易基础, 并做好全球贸易拓展工作。充分利用全球大宗商品市场走低、欧洲经济尚处于低迷状态的有利时机, 加快海外资源及技术并购进程, 为国内结构性改革提供必要条件。

(三) 深化改革, 推动金融市场自由化

全面落实十八届三中全会精神, 推广上海自贸区已有的成功经验, 深化金融体系改革, 尽早研究确立利

率、汇率及资本帐户等市场化时间表, 优化市场化改革的先后顺序及进程, 抓住美元进入升值通道后国际金融市场相对稳定的有利时机, 确保金融市场自由化改革的顺利实施, 为我国产业转型升级及实体经济结构调整奠定必要的基础。

(四) 完善机制, 加快人民币国际化

日元国际化的经验教训显示, 经济实力的持续增长与全球金融竞争力及控制力的增强是人民币国际化能否成功的两大关键。为此, 我国应进一步加强机制建设, 加快贸易和金融领域的改革进程, 全力推进海外人民币结算及多边自由贸易体系建设, 在逐步降低巨额外汇储备的同时, 努力提升人民币的储备货币功能, 扎实推进人民币国际化进程。■

(作者单位: 驻日使馆经济部)

合作,不断扩大与沿线国家的利益汇合点。加快同周边国家和地区基础设施互联互通,积极推进产业金融合作和机制平台建设,大力推进自由贸易区谈判,加强安全领域交流与合作,筹建亚洲基础设施投资银行,加强基础文化建设,优先发展海上互联互通,在港口航运、海洋能源、经济贸易、科技创新、生态环境、人文交流等领域,促进政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通,着力打造中国—东盟自贸区升级版和新的“钻石十年”,加快推动建立中国—东盟各国的战略伙伴关系及港口合作,包括我国一直积极倡议建立的中国—东盟海洋伙伴关系和中国—东盟港口城市合作网络,实现中国与东盟的互联互通。同时,加快同有关国家商签投资协定和开展自由贸易区谈判,促进贸易投资便利化,不断深化中国与东盟乃至整个亚太地区经贸合作及海洋经济开发与合作,为形成面向全球的高标准自由贸易区网络奠定重要基础,为培育参与和引领国际合作竞争新优势、维护国家能源资源通道安全、营造相对宽松有利的外部发展环境提供重要的战略支撑。

(二) 共建海上丝绸之路的空间范围

21 世纪海上丝绸之路包括南海—太平洋通道、孟中印缅经济走廊—印度洋通道和东北亚—北极航道三个对我具有重要战略意义的海上联系方向。而以东盟为重点的南海—太平洋海上丝绸之路即太平洋通道,是从我国沿海港口穿越南海,经马六甲海峡到印度洋,再延伸至欧洲。该通道起自我国沿海地区,经太平洋至马六甲海峡,是我国对外贸易的常用海运通道之一,包括了我国通往东南亚国家的绝大部分近洋航线,运量巨大、航行频繁。其目的地/中转地包括马六甲海峡以东拥有出海口的越南、菲律宾、文莱、马来西亚、

印度尼西亚、柬埔寨、泰国、新加坡等东盟国家。而且,该通道主要立足东南亚、面向东南方向的战略合作带,也是我实施海洋战略、建设海洋强国、维护海洋权益的重要平台。因此,从其重要性来看,该通道应是未来我国推进 21 世纪海上丝绸之路建设的重点方向和重点区域。但需要指出的是,21 世纪海上丝绸之路的战略合作伙伴不应仅局限于东盟十个成员国,而应以点带线、以线带面,不断增进同沿边国家和地区的交往和合作,以串起连通东盟、南亚、西亚、北非、欧洲等各大经济板块的全球市场链,发展面向南海、太平洋和印度洋的战略合作经济带,最终形成亚欧非经贸一体化。

二、我国与东盟国家合作的现状和潜力

(一) 合作现状

2003 年,我国作为域外大国率先加入《东南亚友好合作条约》,与东盟建立了面向和平与繁荣的战略伙伴关系。此后,我与东盟国家的合作进入快速发展的“黄金十年”,在经贸往来、互联互通、海洋经济等多个领域取得显著成果,为共同建设 21 世纪海上丝绸之路奠定了坚实基础。

1. 经贸合作成绩斐然

2010 年 1 月,中国—东盟自由贸易区全面建成,这是发展中国家组成的最大自贸区,也是我国对外建立最早、进展最快、成效最为显著的自贸区。2013 年,我国与东盟双边贸易额约为 4436.1 亿美元,占我国对外贸易总额的 10.7%。东盟成为仅次于欧盟和美国的我国第三大贸易伙伴,我国则成为东盟的第一大贸易伙伴。其中,我国与太平洋通道沿线八国的双边贸易额达到 4298.2 亿美元,约占我国与东盟贸易总额的 97%。

自 2004 年起,中国—东盟博览会及商务与投资峰会每年在广西南宁举行,目前已成功举办十届,为加强我国与东盟国家经济往来的重

要平台。2003 年后,我国对东盟的直接投资迅速增长,东盟已成为我国企业“走出去”的重要目的地。截至 2013 年 6 月底,我国对东盟国家直接投资累计近 300 亿美元,约占我国对外直接投资存量的 5.1%。东盟则超过澳大利亚、美国、俄罗斯等国家,成为我国对外直接投资的第四大经济体。同时,东盟国家对我国的直接投资累计超过 800 亿美元,占我国利用外资总额的 6.6%,成为我国第三大外资来源地。

东盟已成为人民币国际化的重要境外参与者。人民币在我国与东盟国家的一般贸易、边境贸易中得到越来越广泛的使用。新加坡已成为次于香港和伦敦的第三大人民币离岸市场。马来西亚、泰国、菲律宾等国已开始将人民币纳入外汇储备。美国彼得森国际经济研究所的报告显示,目前东亚 10 种货币中与人民币同步程度超过美元的有 7 种,分别是印尼盾、韩元、马来西亚林吉特、菲律宾比索、新台币、新加坡元和泰铢,以美元为主导性参照货币的只剩下 3 种:港币(联系汇率制)、越南盾和蒙古图格里克。据此,他们甚至认为东亚已成为事实上的人民币区。

2. 互联互通务实推进

目前,我国与东盟确定了农业、信息产业、人力资源开发、相互投资、湄公河流域开发、交通、能源、文化、旅游、公共卫生和环保等 11 个重点合作领域。

我国与东盟国家的互联互通包括陆上和海上两大板块。陆上基础设施互联互通围绕孟中印缅经济走廊、中老泰经济走廊、中越经济走廊及中新经济走廊等四大走廊展开。海上互联互通则围绕开辟我国与东盟国家海运航线、建设港口城市合作网络、整治澜沧江—湄公河航道、加强港口信息化与人才合作等方面展开。

(1) 陆上基础设施互联互通。尽

管我国与东盟国家陆上基础设施互联互通务实推进,但由于越南、缅甸、老挝等陆上邻国经济发展水平低,基础设施落后,导致实现国际大通道便捷高效畅通的难度很大。一方面,这些国家铁路、公路建设滞后。除有百年历史的滇越米轨铁路与越南相连外,老挝还没有铁路,缅甸铁路网等级低、效率差,尚未通达中缅边境,与我国相连的公路等级也相当低。另一方面,我国与东南亚、南亚国家缺乏关于国际大通道建设问题的高层沟通机制,建设模式等亟需政府间签订多双边协议才能有效推进。

(2)海上互联互通。首先,开辟通往东盟九国(老挝内陆国除外)的航线,可与东盟九国进行海上直航。其次,建立中国—东盟港口城市合作网络。2013年9月3日,中国—东盟港口城市合作网络论坛在南宁举行,通过《中国—东盟港口城市合作网络论坛宣言》。根据《宣言》,中国和东盟国家港口城市市长和有关代表达成四项共识:一是愿意加入中国—东盟港口城市合作网络;二是共同致力于双方在相互通航、港口建设、临港产业、国际贸易、文化旅游等方面的交流与合作,中方设立中国—东盟海上合作基金,对符合申报条件的合作项目提供支持;三是为确保中国—东盟港口城市合作网络有效运转,双方指定相关机构和人员负责联络协调,中国钦州市愿意承担合作网络的服务与协调;四是中国—东盟港口城市合作网络将对本区域愿意加入的其他港口城市开放。第三,确定近期合作的主要内容。2013年12月19日,第12次中国—东盟交通部长会议召开。我国交通运输部部长提出2014年中国—东盟海上互联互通网络建设的七项重点任务,加快完成澜沧江—湄公河航道二期整治项目可研报告,加快建立中国—东盟海上紧急救助热线,实施中国—东盟海上联合搜救沙

盘推演及实船演练,在东亚峰会期间举行多边多任务的海上联合演练,启动中国—东盟港口城市合作网络建设,开展中国—东盟海上运输一揽子研究项目,以及启动越老柬缅泰内陆航道发展研究。

(二)合作潜力

评估东盟主要国家与我国合作的潜力,可从三个方面入手:一是合作意愿,即是否有与我国进行经济合作的主观愿望。具体可从与我国外交关系及与我国签订经济合作协议情况进行分析判断。二是合作基础,即两国是否具备合作的客观基础条件。具体可从该国国内政治是否稳定、资源禀赋、产业结构是否与我互补,以及该国的基础设施、文化基础、政策措施等投资环境状况等进行分析判断。三是合作历史,即两国是否有经济合作的成功先例。具体可从双边贸易、双边投资和项目合作等方面予以判断。

整体看,我国与东盟未来合作的潜力巨大。具体可分五种情况:

第一种:新加坡。新加坡属于发达经济体。我国与新加坡的合作潜力主要表现在,继续利用新加坡国际金融中心地位推动人民币国际化,继续引进新加坡先进技术和管理理念,推动我国新型城镇化,继续与新加坡在海洋经济、环保、科研、海上搜救等领域开展深度合作。

第二种:马来西亚、泰国、印度尼西亚。我国与这些国家的合作潜力主要表现在,扩大对其机械设备等优势产品出口,增加特色农产品等进口,加快对其投资,转移部分富裕产能,构筑以我为主导的国际分工体系,加强滨航旅游、海洋交通运输等海洋经济合作。

第三种:文莱。我国与其合作潜力主要表现在,充分利用文莱丰富的油气资源,进一步扩大进口,加强海洋油气资源开发合作。

第四种:老挝、越南、缅甸、柬埔寨。

我国与其合作潜力主要表现在,通过亚洲基础设施投资银行、国家开发银行等,加大对其基础设施建设的支持力度,加快推进陆上互联互通。扩大对其机械设备等优势产品出口,增加能源、矿产品和农产品等进口。加快对越南和缅甸投资,转移部分富裕优势产能。加强大湄公河次区域合作,加大澜沧江—湄公河航道整治与安全合作,保证航道畅通无阻。

第五种:菲律宾。我国与其合作潜力的挖掘,很大程度上有赖于双边外交关系的改善。鉴于近来菲对我不断挑衅,近期可暂不与其扩大合作,甚至可考虑通过减少贸易投资等对其施压。

三、我国与东盟共建海上丝绸之路的对策思路

(一)构筑与东盟的产业链、供应链体系和新型区域生产网络

海上丝绸之路建设的核心在于产业对接和海洋产业互联互通。构筑完善的产业链、高效的供应链,形成基于中国品牌、技术和资本为主导的新型区域生产网络尤其重要。首先,需要对现有海洋产业链进行整合,包括产品设计、仓储运输、原料采购、生产制造、订单处理、批发经营、终端零售等。其次,构建合理的区域生产网络,实现空间资源最佳组合。我国企业对东盟的投资要与构筑生产网络相衔接。第三,我国与东盟的物流体系在提供能力、服务能力、运作模式、成本控制能力、管理能力都有待提升,相互间需要完善第三方、第四方物流和政府协调机制。积极推进物流网络化和一体化战略,努力构建世界一流供应链网络体系,为中国—东盟生产网络提供重要支撑。

(二)加强与东盟的基础设施、海洋产业等领域互联互通

1、推进基础设施互联互通

与海洋经济相关的基础设施是支撑海洋经济合作发展、改善投资环

境和保障民生的重要条件。基础设施互联互通是推进贸易便利化、扩大双边贸易投资规模和构筑海上丝绸之路的物质基础。双方需要制定基础设施互联互通中长期规划,利用中国—东盟互联互通合作委员会和中国—东盟交通部长会等机制,加快实施《东盟互联互通总体规划》中提出的重点项目。

利用好中国—东盟投资合作基金,提供重点项目优先贷款。加快成立亚洲基础设施投资银行,为共建海上丝绸之路提供更大的融资平台。充分发挥中国在港口、铁路、公路等重大基础设施建设方面的综合优势,包括技术、装备、成本控制及人力资源等方面的优势,加快推进海上丝绸之路的重点港口项目建设,为海上丝绸之路互联互通提供安全快捷的大通道。深入实施《中国—东盟航空协定》,抓紧建立常设性对话机制,把海上航空合作打造成中国—东盟合作的新亮点。在陆运方面,双方要以重大骨干网络项目为依托,优先推进泛亚铁路中线(昆明—万象—曼谷)和西线(昆明至缅甸)建设,加快公路网络互联互通建设。

2、加强海洋产业互联互通

以中国—东盟海上合作基金为引擎,推进一批中国与东盟海洋产业互联互通合作项目,建立产业间(农业—制造业—服务业之间关联)互联互通和产业内(细分行业)互联互通示范项目。鼓励基于垂直专业化分工的中国产业资本到东盟国家进行投资。引领双方产业界共建海上丝绸之路。双方可共同设立一批海洋产业投资基金和海洋产业示范园区,并力求在海洋渔业、养殖业、海洋石油工业、海洋娱乐和旅游业等领域实现示范性突破,为海洋产业互联互通铺路,支持重点海洋产品的国际贸易。

3、促进民心相通

21 世纪海上丝绸之路建设中最

核心、最关键的要素是人与人之间的交流和往来。可以说,人员交往和民心相通决定着中国—东盟之间的基础设施互联互通和产业互联互通。应加大对东盟的援助力度,帮助东盟加强能力建设,提供更多的政府奖学金资助项目培养东盟青年才俊。借助中国—东盟博览会平台和中国—东盟智库论坛,积极推进双边人员交流和往来。鼓励双方政府机构之间、大学与科研院所、非政府组织之间的交流合作。支持各行业举办博览会或其他形式活动。在中泰简化签证手续的基础上,进一步提高与东盟其他国家签证便利化程度。

(三)扩大我国对东盟贸易投资开放与合作

加大对东盟商品的进口。我国与东盟于 2010 年正式建成自贸区。目前,东盟已超越日本成为我国第三大贸易伙伴,仅次于欧盟和美国。而且,我国在产业国际竞争力方面已整体超越东盟,出口产品中机电产品占比达 60%左右,劳动密集型产品占比仅为 20%。我国从东盟进口产品 90%以上实现了零关税,主要从东盟进口矿砂、矿渣及矿灰、矿物燃料、橡胶及其制品、机械电子等产品,并连续多年成为东盟第一大贸易合作伙伴。鉴于双边产业互补性及我国对资本品和消费品进口需求的日益增长,对东盟应实施更加主动的进口战略,着力推动我国与东盟贸易关系持续深化,更好地发挥进口贸易对东盟各国经济发展的带动作用。

鼓励双边直接投资。东盟是我国利用外资的重要来源地。2002 年,东盟对华实际投资 32.6 亿美元,2012 年达到 70.7 亿美元,比 2002 年增长一倍多。截至 2012 年底,我国与东盟累计双向投资规模达到 1007 亿美元,其中我国占 23.4%,东盟占 76.6%。截至 2013 年 9 月底,东盟国

家对华投资累计达到 757 亿美元。下一阶段,我国应加快对东盟国家实施投资准入前国民待遇和负面清单管理,进一步扩大金融、保险、商业、电信、流通等服务市场对东盟开放,放宽汽车、能源化工等领域对准入门槛,吸引更多东盟企业来华投资。同时,中国已到了大规模对外投资的发展阶段,到 2015 年或 2016 年,我国的对外投资规模有望超过利用外资规模,成为净对外投资国。东盟是除香港以外我国最大的对外投资目的地。目前,我国企业在东盟投资增速明显快于东盟在华投资增速。基于海上丝绸之路建设的需要,鼓励中国企业积极主动利用东盟国家的要素比较优势,因地制宜地开展对东盟各国的投资,将有利于我国转方式、调结构、促发展,也有利于我国转移过剩优势产能、走上协调可持续发展的轨道。企业投资者应按照国际标准履行社会责任,为当地提供就业和税收,以更好地带动我国相关设备和劳务向东盟出口。

(四)夯实和用好现有合作机制

1、深化与东盟国家战略伙伴关系

中国与东盟成为更为紧密的利益共同体和命运共同体,实现共同发展和繁荣,不仅符合和平、发展、合作、共赢的时代潮流,也符合亚洲和世界各国人民的共同心愿,有着巨大的潜力和广阔的前景。目前,中国—东盟国家战略伙伴关系正有序推进,自 2002 年后双边直接投资保持增长态势。CAFTA 的建设和《投资协议》的签署等有力促进了彼此的投资增长。

2、用好“10+3”和东亚峰会(“10+8”)等多边合作机制

作为战略对话平台,“10+3”合作机制“10+8”合作机制有助于加强东亚和亚太国家彼此间信任与交流。通过这两个机制平台,相关国家可根据自身情况围绕贸易、投资、金融、环

保、能源、科技等领域展开协调和合作。同时,要在现有机制平台上“求大同,存小异”,并在政治、经济、军事等领域发挥促进东北亚地区和平、稳定与发展的重要作用,客观公平地对待区域内有关国家间的利益冲突与诉求。各国应利用高层交流互访机会,积极探讨和协商促进本地区利益最大化问题,更有效地促进各成员国经济的繁荣与稳定。

3、以清迈倡议为基础加快推进人民币国际化

2000年5月,由东盟10国及中日韩三国财长在泰国清迈签署的建立区域性货币互换网络协议(即《清迈倡议》)。该倡议主要包括两大部分:一是扩大东盟互换协议(ASA)的数量与金额,另一是建立中日韩与东盟国家的双边互换协议。2009年,“10+3”财长和央行行长及香港金融管理局共同签署了清迈倡议书多边化协议,外汇储备规模达1200亿美元,中日两国各占32%。2012年,中日韩及东盟十国副财长同意《清迈倡议》规模扩大一倍至2400亿美元,在新增的1200亿美元中我国(包括香港)与日本共同出资768亿美元。该倡议是亚洲货币金融合作所取得的最重要制度性成果,对于防范金融危机、推动区域货币合作具有深远意义,对于解决区域内国际收支平衡问题、短期流动性困难以及国际融资都有很大的促进作用。未来,我国应以此为基础加快推进人民币区域化和国际化进程。

4、加快推进 RCEP 谈判达成协议

区域全面合作伙伴关系(RCEP)首轮谈判已于2013年5月在文莱开启。我国应高度重视 RCEP 的战略价值,加快推进谈判进程,为我国和周边国家营造一个进可攻、退可守,且适应自身需求的区域经济一体化平台。尽快推动东盟完成 RCEP 谈判模板,明确谈判领域和谈判标准,使其

早日步入正常轨道。我国在货物贸易谈判方面可发挥协调发达国家和发展中国家相关立场的角色,通过推动投资管理改革和扩大服务业市场准入来推动 RCEP 谈判,争取在亚太区域合作格局中赢得战略主动地位。同时,以中韩自贸区、中澳自贸区为杠杆,进一步撬动中日韩自贸区谈判,积极为构筑 RCEP 平台创造条件。

5、打造中国—东盟自贸区升级版

共建海上丝绸之路,最为关键的就是要打造中国—东盟自贸区升级版,实现双方更多领域、更高水平的合作。在这方面,需要加强与东盟高层间的交流往来和战略合作对话,并按照互利共赢、共同发展的原则进一步更新和完善中国—东盟自贸区协定的相关内容和标准。如,进一步降低东盟货物贸易关税,对东盟投资与服务业实行更大开放,进一步提升产业对接和金融合作,促进双方物流和人员往来便利化。

6、完善次区域合作机制

以大湄公河次区域合作(GMS)、东盟“东增长三角”以及泛北部湾区域经济合作为代表的次区域合作机制,在中国—东盟关系中的地位和作用日益上升。未来,双方要更加重视并解决次区域经济合作中出现的问题,研究制定未来发展规划,使之成为共建海上丝绸之路的重要机制平台。

(五)与东盟就共建海上丝绸之路达成战略共识

1、建立国家领导人对话机制

双方国家领导人需通过定期交流机制和互访,并就共建海上丝绸之路交换意见,形成共识。通过建立国家领导人对话机制,不断深化战略互信,拓展睦邻友好,扩大务实合作。现阶段,双边发展都处在关键时期,19亿总人口的巨大市场已经显示出巨大的发展潜力。各相关国家需要结

合自身特点和资源禀赋,利用好共建海上丝绸之路实现共同发展。

2、与东盟联合制定相关中长期规划

2014年,是中国与东盟国家打造中国—东盟自贸区升级版和建设海上丝绸之路的开局之年。一方面,要在深化金融合作、货币互换等方面推出新举措。另一方面,共同开展面向2020年和2030年的海上丝绸之路建设中长期规划编制工作,以充分体现中国睦邻、富邻、互利共赢政策和与东盟建立利益共同体和命运共同体的重大战略构想,用于统筹指导今后一个时期的海上丝绸之路建设。

3、创立亚洲基础设施投资银行和丝路基金

我国提出创立亚洲基础设施投资银行后,得到印度尼西亚、马来西亚和泰国等东盟国家的积极响应与支持。对于我国而言,拥有的巨额外汇储备迫切需要转化为国际投资,而对于东盟各国,其基础设施建设资金需求巨大,现有亚洲开发银行设立的亚洲基础设施建设基金已难以满足东盟基础设施建设的巨大需求。以创新思维设立亚洲基础设施投资银行和丝路基金,为“一带一路”有关沿线国家特别是东盟国家的基础设施建设提供资金支持,有助于推动东亚各国互联互通和深化合作。

4、加强与东盟人文交流与教育科技合作

共建海上丝绸之路迫切需要培养一批国际化人才。双方应以高层次创新人才交流为重点,积极推动体制机制创新,大力开展国际人才交流与合作,为不断深化中国与东盟全面合作提供重要的人才和智力支持。

(作者单位:国家发展改革委外经所)