



International
BUSINESS REFERENCE

第 6 期
总第 135 期
2023 年 6 月 30 日

国际商情参考

• 中国国际贸易促进委员会四川省委员会



目录

【经贸动态】

- 东盟加强推动地区内支付互联互通
- 东盟六国钢材需求同比增长 3.4%至 7760 万
- 中国首趟直达马来西亚铁铁联运班列运抵
- 四川内江至老挝万象国际货运列车启程

【贸易往来】

- 今年 1-5 月中国与东盟及 RCEP 国家贸易分析
- 今年 1-5 月中国与东盟主要国家贸易进出口数据
- 今年 1-5 月四川对东盟进出口总额为 672.7 亿元
- 广西对东盟进出口前 5 个月超 1300 亿元

【投资合作】

- 深化中国-东盟电动车产业合作
- 东盟投资指南

【贸易实务】

- 中国企业走进东盟时需注意的方面

【经贸动态】

东盟加强推动地区内支付互联互通

东盟成员国领导人近日宣布推动地区内支付互联互通，促进本币交易。

据各项研究结果指出，东盟蓬勃发展的数字支付市场预计到 2030 年交易额将达到 2 万亿美元。

东盟国家在连接区域支付和促进使用本币方面取得了重大进展。印度尼西亚、新加坡、马来西亚、泰国和菲律宾签署了一份谅解备忘录，优先考虑跨境支付系统、本币支付框架、数字支付平台和包容性金融。

此外，文莱、柬埔寨、印度尼西亚、老挝、马来西亚、缅甸、菲律宾、新加坡、泰国和越南等国家已经实施了基于东盟指南的双边本币支付框架。

越南国家银行和泰国银行联合推出了跨境交易二维码支付服务。此外，印尼央行与新加坡金融管理局合作开展跨境二维码支付联动，进一步加强东盟支付互联互通。

东盟领导人还同意促进区内跨境交易使用本币。此举旨在减少对主要国际货币的依赖，增强金融稳定并避免全球危机的潜在溢出效应。

为促进区内支付互联互通，东盟领导人同意于今年 5 月成立负责研究东盟本币交易框架的可行性、利益、挑战和实施方法的工作组。该组预计将在 2024 年底前提交报告和框架草案。

（来源：越通社）

东盟六国钢材需求同比增长 3.4% 至 7760 万

根据东南亚钢铁协会发布的数据，预计 2023 年，东盟六国（越南、印度尼西亚、泰国、菲律宾、马来西亚和新加坡）的钢材需求将同比增长 3.4%，达到 7760 万吨。2022 年这六个国家的钢材需求同比仅小幅增长 0.3%。2023 年钢材需求增长的主要驱动力来自菲律宾和印度尼西亚。

东南亚钢铁协会预计,2023年菲律宾的经济虽然面临高通胀和高利率等因素的挑战,但受益于政府推动的基础设施和电力开发项目,预计国内生产总值将同比增长6%-7%,钢材需求将同比增长6%,达到1080万吨。虽然多数业内人士认为菲律宾的钢材需求有增长潜力,但此次预测数据过于乐观。

2023年,印度尼西亚的国内生产总值预计将同比增长5.3%,钢材消费量预计将同比增长5%,达到1740万吨。印度尼西亚钢铁协会预计钢材消费量将同比增长7%,达到1790万吨。支撑该国钢材消费的主要是建筑业,在过去三年中,建筑业的钢材消费量占比在76%-78%。考虑到印度尼西亚基础设施建设项目,特别是加里曼丹的新首都建设,这一比例预计将上升。印度尼西亚钢铁协会认为,到2029年,这一项目估计需要约900万吨钢材。

2023年,马来西亚的国内生产总值预计同比增长4.5%,钢材需求预计同比增长4.1%,达到780万吨。

2023年,泰国国内生产总值预计同比增长2.7%-3.7%,钢材需求预计同比增长3.7%,达到1670万吨,主要推动力来自建筑业的需求有所好转。

2023年,越南国内生产总值预计增长6%-6.5%,钢材需求预计增长0.8%,达到2240万吨。

2023年,新加坡的国内生产总值预计将同比增长0.5%-2.5%,钢材需求预计将保持平稳,在250万吨左右。

(来源:冶金材料设备网)

中国首趟直达马来西亚铁铁联运班列运抵

从渝新欧(重庆)物流有限公司(以下简称“渝新欧公司”)获悉,一批从重庆发出、通过铁铁联运线路直达马来西亚巴东勿刹的货物于近日顺利运抵。

该线路的成功运行,标志着重庆在中国率先打通了直达马来西亚的铁铁联运通道,也标志着中国与东盟国家的运输大通道辐射范围进一步延伸。

据介绍,此线路运输的主要货物为重庆企业生产的工业零配件,由渝新欧公司组织“门到门”运输,货物从重庆团结村站始发,经中

老铁路班列运至老挝万象，再通过铁铁联运经泰国运抵马来西亚巴东勿刹。

渝新欧公司表示，此次运输，还为客户提供了后端派送等定制化服务，全程运输时间约 13 天，较传统江海联运而言，时间节省超 40%。

行业人士称，该班列的开行，不仅在渝新欧公司此前开行的中老泰铁铁联运班列上进行了延伸和创新，首次实现了全程铁路直达马来西亚，而且进一步丰富了重庆—马来西亚的物流路径选择，实现了时效、成本“双优”。

新欧公司表示，未来将持续挖掘中国西部与马来西亚的经贸潜能，尽快实现重庆—马来西亚铁铁联运线路的双向常态化运行，持续为建设西部陆海新通道赋能，为引领区域协调发展和扩大对外开放助力。

（来源：中新社）

四川内江至老挝万象国际货运列车启程

6 月 21 日，随着机车一声汽笛，一列满载“内江造”产品的货运列车从成渝铁路牌楼站驶出，直达老挝万象。

据了解，本次国际货运列车由内江市与四川省陆海新通道发展有限公司合作开行，采取直达方式向东盟国家出口货物，在成渝铁路牌楼站装车发运，从云南磨憨口岸出境，直达老挝万象，运输距离约 2000 公里，预计 5 天左右时间到达。班列运载内江生产的柴油机、元明粉、瓷砖等出口货物，共 20 个集装箱，货值约 800 万人民币。

据悉，为做好此次列车开行工作，中国铁路成都局集团有限公司内江车务段深化路地企三方合作机制，加强协调沟通联系，制定列车开行方案，明确开行时间、作业组织、人员分工、装车数量、品名性质、票据封套等相关工作。牌楼站运转、货装等部门人员密切配合、协调联动，合理编制调车作业计划，挂运前组织货运人员进行双人、双岗、双面交叉检查，全力确保列车安全稳定开行。

（来源：中国新闻社）

【贸易往来】

今年 1-5 月中国与东盟及 RCEP 国家贸易分析

中国与东盟连续三年互为最大贸易伙伴，今年 1-5 月继续互为最大贸易伙伴。中国—东盟商务理事会执行理事长、RCEP 产业合作委员会主席许宁宁近日在接受记者采访时谈到，双方贸易彰显活力和韧性，持续呈方兴未艾之势。

中国—东盟商务理事会是中国与东盟国家对话合作机制之一。许宁宁谈到，今年 1-5 月，中国与东盟贸易高达 2.59 万亿元人民币，同比增长 9.9%，比同期中国对外贸易总值增速高 5.2 个百分点。中国与东盟贸易占中国对外贸易总值比重 15.4%，上年同期这一比重是 14.8%，占比上升 0.6%。中国与东盟贸易在中国对外贸易中发挥着重要支撑作用。

许宁宁谈到，近三年来，中国前三大贸易伙伴是东盟、欧盟、美国。今年 1-5 月，中国与欧盟贸易额为 2.28 万亿元人民币，同比增长 3.6%；中国与美国贸易额为 1.89 万亿元人民币，同比下降 5.5%。中国与东盟贸易额比第二大贸易伙伴中国与欧盟贸易额多 3106.8 亿元人民币，差距拉大。

许宁宁谈到，今年 1-5 月，在中国与东盟十国贸易额中，排名前五位的国家是越南、马来西亚、泰国、新加坡、印尼，分别同比增长 4.8%、6.6%、6.7%、35.1%、11.2%。

东盟 10 个成员国是：文莱、柬埔寨、印度尼西亚、老挝、马来西亚、缅甸、菲律宾、新加坡、泰国、越南。

中国与 RCEP 其他国家贸易

2022 年 1 月 1 日《区域全面经济伙伴关系协定》（即 RCEP）生效实施，构建成世界上最大的自由贸易区。今年 6 月 2 日，《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）对菲律宾正式生效，至此，RCEP 对东盟 10 国和澳大利亚、中国、日本、韩国、新西兰 15 个签署国全面生效。

许宁宁介绍道，2023 年 1-5 月，中国与 RCEP 其他 14 个成员国合计进出口 5.11 万亿元人民币，同比增长 4.5%。其中，中国与日本

贸易额为 9026.6 亿元人民币，同比下降 3.5%；中国与韩国贸易额为 8787.1 亿元人民币，同比下降 9.0%；中国与澳大利亚贸易额为 6729.4 亿元人民币，同比上升 19.4%；中国与新西兰贸易额为 644.8 亿元人民币，同比下降 7.1%。

在中国与 RCEP 其他国家贸易中，中国与新加坡贸易中方顺差最大，为 1538.5 亿元人民币。中国与澳大利亚贸易中方逆差最大，为 2412.2 亿元人民币。

在中国与 RCEP 其他国家贸易中，进出口贸易总额排名前三的国家是日本、韩国和澳大利亚，出口额排名前三的国家是日本、韩国和越南，进口额排名前三的国家是澳大利亚、日本和韩国。

(来源：中国—东盟自由贸易区网)

今年 1-5 月中国与东盟主要国家贸易进出口数据

单位：亿元

国别	进出口			进口		出口	
	金额	占比	同比	金额	同比	金额	同比
东盟	25,898.6	15.4%	9.9%	10,330.0	1.4%	15,568.	16.4%
其中：越南	6,014.3	3.6%	4.8%	2,123.1	3.5%	3,891.2	5.6%
马来西亚	5,240.0	3.1%	6.6%	2,654.0	-3.2%	2,586.0	18.9%
泰国	3,711.8	2.2%	6.7%	1,445.2	-4.2%	2,266.6	15.1%
新加坡	3,263.9	1.9%	35.1%	862.7	-8.6%	2,401.2	63.1%
印度尼西亚	4,040.2	2.4%	11.2%	2,174.1	16.4%	1,866.1	5.8%
菲律宾	2,215.9	1.3%	4.4%	533.0	-14.5%	1,682.9	12.2%

(数据来源：中国海关总署)

今年前 5 月，四川对东盟进出口总额为 672.7 亿元

据成都海关统计数据显示，今年 1-5 月，四川对东盟的进出口总额为 672.7 亿元，同比下降 8.8%。在四川与东盟十国贸易额中，排名前六位的国家是越南、马来西亚、新加坡、印尼、泰国、菲律宾。同期贸易进出口保持增长的前六位的国家是印尼、老挝、新加坡、菲律

宾、泰国、柬埔寨，分别增长 52.5%、43%、29.8%、25.4%、20.5%、17.5%。但由于占东盟与四川贸易额大半的越南和马来西亚两国与四川贸易额都出现较大下滑（越南同比减少 16.1%，马来西亚减少 32.3%），致使四川与东盟今年前 5 月贸易总额下滑。当前，东盟仍为四川第一大贸易伙伴。（详情见下表）

今年 1-5 月四川与东盟主要国家贸易进出口数据

单位：亿元

国别	进出口			进口		出口	
	金额	占比	同比	金额	同比	金额	同比
东盟	672.7	17.3%	-8.8%	154.8	-15.4%	517.9	-6.6%
其中：越南	250.38	6.44%	-16.1%	68.34	-21.2%	182.04	-14.0%
马来西亚	161.99	4.16%	-32.3%	24.69	-36.3%	137.30	-31.5%
泰国	60.36	1.55%	20.5%	12.92	5.7%	47.44	25.3%
新加坡	77.31	1.99%	29.8%	10.42	-35.2%	66.89	53.9%
印度尼西亚	64.69	1.66%	52.5%	30.13	51.9%	34.56	52.9%
菲律宾	40.38	1.04%	25.4%	6.85	-16.5%	33.53	39.8%
柬埔寨	8.88	0.23%	17.5%	0.37	-45.6%	8.51	23.5%
缅甸	5.29	0.14%	-5.0%	0.56	300.0%	4.73	-12.9%
老挝	2.96	0.08%	43.0%	0.55	66.7%	2.41	38.5%

（数据来源：中国海关总署）

（来源：摘自四川新闻网）

广西对东盟进出口前 5 个月超 1300 亿元

据南宁海关统计，今年前 5 个月，广西外贸保持强劲增势，进出口 2875.1 亿元，同比增长 53.2%，增速快于同期全国外贸 48.5 个百分点。

今年以来，广西持续深化与东盟国家经贸合作，双边贸易持续增长。前 5 个月，广西对东盟进出口 1370.6 亿元，同比增长 117.4%。

5 月，广西对东盟进出口 321.3 亿元，同比增长 100.9%，已连续 3 个月同比倍增，造纸、汽车产业合作进一步深化。

随着我国新增准入的东盟农产品不断增加，越来越多优质东盟水果走进中国市场。广西自东盟进口水果 36.6 亿元，同比增长 193.7%。

其中，鲜榴莲 32.4 亿元，增长 516%；进口泰国鲜榴莲 23.8 亿元，同比增长 353%；进口越南鲜榴莲 8.6 亿元。

（来源：摘自人民网）

【投资合作】

深化中国-东盟电动车产业合作

近年来，东盟国家积极推动汽车电动化，中国车企开拓布局东盟市场，中国-东盟电动汽车产业合作开始加速，前景广阔。

东盟电动车产业增长空间巨大

东盟是全球第六大汽车市场，印度尼西亚、马来西亚、泰国、越南、新加坡等部分东盟国家具备一定的汽车产业基础，但电动汽车产业发展刚刚起步。受制于各国产业基础差异较大、政策框架和产业合作机制不够成熟，东盟国家电动汽车专用零部件、原材料等相关产业基础薄弱，产业发展尚处早期，在很多方面仍停留在政策推动层面。目前，东盟国家中仅泰国拥有较完整的电动汽车产业链，新加坡、缅甸、老挝等国拥有一定的电动汽车配件生产能力。电动车占东盟本地市场的份额仅为 0.04%—0.6%，使用量和普及率远低于我国。

由于售价和使用成本偏高，充电基础设施有限，电动车在东盟市场的消费者吸引力低于传统燃油车。东盟经济发展处于全球中等水平，2020 年人均 GDP 为 4533 美元，贫富差距较大，半数以上国家的基尼系数超过 0.4。东盟国家电动汽车平均售价约为 5 万至 10 万美元，远超过普通消费者的负担能力。与此同时，东盟国家供电系统陈旧、充电站稀少、布局结构欠合理，消费者普遍饱受“充电焦虑”的困扰。例如，印尼全国只有 332 个公共充电桩，其中九成部署在巴厘岛和雅加达，雅加达半数以上的充电桩为慢充。东盟国家电动车产业支持政策侧重进口税、奢侈品税、增值税等税收减免，难以抵消充电、维护等使用成本。当前，东盟国家电动车年均使用成本高达每辆 9582 美元，接近燃油车年均使用成本的两倍。

东盟电动车产业增长空间巨大，推动交通电动化转型是东盟保障能源安全、应对气候变化的支柱性举措。东盟道路交通能源消费旺盛，高度依赖化石燃料，碳排放量居高不下。国际能源署研究显示，虽然

东盟国家几乎都是化石燃料净进口国，但是化石燃料占东盟能源结构的比重达 77%，东盟 90% 以上的运输动力仍来自石油。长期来看，紧张的地缘政治局势会持续影响油价。发展电动汽车、推动交通运输技术转型将成为东盟提升能源安全、实现净零排放的重要突破口。可以预见，东盟市场将释放大量电动车需求。2021 年，东盟电动汽车市场总规模近 5 亿美元，预计到 2027 年该数值将突破 26 亿美元，到 2035 年东盟电动车销量将赶超燃油车。

制定电动车产业发展配套政策

东盟国家纷纷制定了电动车产业发展战略和配套政策。例如，印度尼西亚拥有全球四分之一的镍储量，已禁止镍矿出口，正着眼成为全球电池制造中心；菲律宾是世界第二大镍矿供应国，正鼓励产业合作实现电池生产本土化、供应链本地化。马来西亚、新加坡、泰国等多个东盟国家都为电动车推广应用和燃油车禁售制定了阶段性目标。

国际组织、企业等主体也在积极行动开展公私合作，公共交通、网约车等行业已成为东盟推广应用电动车的先锋阵地。印尼雅加达公交运营商 Transjakarta 计划在 2030 年前将电动巴士数量增加至 1 万辆；东南亚网约车巨头 Grab 已与印尼国家电力公司（PLN）达成合作，将投资 20 亿美元建设充电基础设施、发展电动汽车生态系统；2020 年，Grab 和韩国现代汽车集团联手推出网约电动车服务 GrabCar Elektrik，引进现代电动汽车车型，加速电动汽车普及。

RCEP 的生效和中国自由贸易区战略的加快实施进一步促进了科技和产业成果互惠互利，扩大了我国汽车及零部件等优势产品的出口，推动我国制造产能向东盟有资源优势、市场需求的地区进行转移，为我国与东盟开展电动汽车产业深度合作创造了更有利的环境。RCEP 的关税减让承诺和原产地累积规则能够有效降低贸易成本，促进区域内贸易合作，稳定优化区域产业链供应链，构建更为紧密的生产分工网络。RCEP 生效后，东盟国家陆续推出优惠政策，通过税收减免、取消投资限制等方式吸引外资投资本土电动汽车产业。

中国-东盟电动车产业合作面临困难

我国企业迎合东盟市场特点，以高性价比的低价纯电动车型为抓手，主推更为经济实惠的车型，取得了良好的市场效果。例如，长城将在国内一度面临停产的欧拉好猫车型出口东盟，多次降价，售价低

至约 80 万泰铢（约 14 万元人民币），泰国预售 48 小时内订单即超过 6000 单。上汽在泰国的四款纯电动车型全部降价，其中名爵 EP 已降至 76 万泰铢左右。截至 2022 年 7 月，泰国已注册的纯电动车中，42.7%为欧拉好猫、17%为名爵 EP，中国企业已在泰国纯电动车市场抢占了一席之地。

目前，我国对东盟电动汽车出口量已达 5.31 万辆，向泰国和菲律宾出口电动汽车数量均超 1 万辆。目前，东盟地区有 23 家整车厂参与生产中国品牌汽车，其中有 9 家已经开始或计划生产中国品牌电动汽车。上汽、五菱、长城等多家中国企业的电动汽车海外工厂已实现量产，销量不断提升。

我国车企主要面临日韩车企的竞争。以日系汽车企业为代表的外国车企在东盟深耕多年，不断加深布局，积极开展产能合作，建立起了完善的供应链和本地化发展布局。日系车凭借价格低、耐用、省油、车小空间大等特点尤受东盟消费者青睐，占东南亚国家燃油车市场份额超九成，在保有量、保值率和渠道等方面积累了可观的优势。2021 年，东盟市场最畅销的十款车型中有七款为日系车，这七款车合计占东盟汽车市场份额高达 23%。日韩车企目前在东盟国家共有 60 个整车厂、8 个研发基地，日本车企在东盟已基本实现本地化生产。

日系品牌主打燃油车和混动车，并不侧重纯电动汽车市场。我国坚持纯电驱动战略取向、错位发展，关键零部件技术水平基本实现本土化突破，动力电池技术走在世界前列，在纯电动车技术、性价比、车型等方面已形成竞争优势。上汽等企业已打开了东盟市场知名度、认可度。同时，我国纯电动车车型更丰富，车百智库统计显示，2019 年至 2026 年中国主流自主品牌已发布和计划发布的电动汽车车型合计 215 款，其中 152 款为纯电车型，而日韩品牌的 171 款规划车型中只有约半数为纯电车型。我国电动汽车在产品设计、整车性能、质量、能耗等方面也进步显著。

我国和东盟国家采用不同的电动汽车技术标准体系，加大了开展产业合作的难度。我国已建立起全球体系最完整、标准数量最多的电动汽车标准体系，而大部分东盟国家选择直接使用欧美日电动汽车技术和标准。标准差异大幅提升了研发费用与认证成本，还带来了重复投入、浪费资源的问题。众多国际汽车制造商正加速进入东盟电动汽车市场，产业竞争日渐激烈，标准体系不对接、产品不互认削弱了国

产电动车竞争力。近年来，中国电动汽车产业标准也开始尝试“走出去”。但是整体而言，中国-东盟电动车产业合作仍存在“标准壁垒”，尤其在私家车领域，迫切需要推动区域技术标准互联互通。

开展电动车产业合作的建议

为进一步加强中国-东盟电动车产业合作，提出如下建议。

一是把握东盟市场特点，发挥差异化优势开展产品合作。东盟国家充电基础设施缺口大，电动汽车整车产业链尚不完善，有实力的本土电动汽车品牌鲜见，低价电动汽车市场仍存在空缺。我国车企、充电桩企业和工程、电力等行业企业应抓准市场特点，把握东盟国家基础设施投资机遇，从纯电动、定价低的电动车产品切入，以充电桩产品技术合作为起点，发挥差异化优势，抢占份额、打开东盟国家电动车市场。应叠加利用好各类多双边自贸协定，积极搭建和完善国际产业合作公共服务平台和信息服务网络，建立政府间电动汽车战略合作伙伴关系和电动汽车行业合作机制，推动更多电动汽车相关产品纳入关税减让范围，为我国车企、供应链企业和金融机构协同“走出去”提供有力支撑。

二是充分利用经济资源互补性，扩大产能合作。东盟人工成本和资源优势显著，在整车工程、新能源开发利用、智能网联技术等方面仍较落后，利用本土矿产资源发展电池材料和制造产业链是东盟发展电动车产业的重要方向。应结合我国和东盟各自优势和资源禀赋，探索产业模式共享共用，开展产能合作，在供应链体系上形成协同，带动我国产业链补齐汽车芯片等短板，共同打造更大的电动汽车产业发展场景。

三是依托产业规模效应和关键技术优势，推动规则标准互联互通。应充分依托我国电动车产业规模效应和关键技术优势，积极参与电动车国际标准的协调、转化工作，巩固并扩大国内标准体系的国际话语权。应充分发挥多双边对话和合作机制，推动区域标准互联互通，可重点与印度尼西亚、马来西亚、越南、泰国等国联合开展汽车标准、技术法规、检测认证等领域研究和人才培养，积极参与相关国家电动车规则标准的修订、制定，加强标准互认和国际协同。

四是抓住政策机遇，用好 RCEP 等多双边自贸协定开展经济技术合作。我国车企可学习借鉴丰田、大众等国外头部车企的做法，通过

全球范围内的超大规模投资并购、合作研发等方式迅速吸收大量领先技术。RCEP 注重经济技术合作，鼓励区域内先进技术优势与产业化优势的对接融合，将有力提升区域内汽车产业依存度。应把握好 RCEP 带来的产业发展集成效应，加强与东盟国家联合研发、技术转移、人才交流等领域合作，推动实现电动汽车核心技术领域突破。

(来源：中国经济时报)

东盟投资指南

一、地区概况

1.地理位置 东盟 10 个成员国总面积约 449.25 万平方公里，位于亚洲东南部，包括中南半岛和马来群岛两大部分，中南半岛包括缅甸、泰国、老挝、柬埔寨、越南、马来半岛等地，马来群岛分属印度尼西亚、菲律宾、马来西亚、文莱、新加坡等国。

2.自然资源 东盟地区的主要矿产资源是石油和锡，拥有世界最大的锡矿带。其中，马来西亚锡矿砂的产量居世界第一位。印度尼西亚是重要的石油、天然气出口国。东盟地区还是世界上橡胶、棕油、椰子和蕉麻等热带经济作物的最大产区。其中，马来西亚是世界最大的棕油生产国和出口国，泰国的橡胶生产居世界首位，菲律宾是世界上最大的椰子生产国。东盟地区的主要粮食作物是水稻，种植历史悠久，主要分布在肥沃的平原和三角洲地区，是世界最重要的稻米产区。其中，泰国、缅甸和越南是世界重要的稻米生产国和出口国。

3.人口情况 根据世界银行最新数据，截至 2021 年末，东盟十国总人口逾 6.73 亿，仅次于中国、印度，是世界上人口较集中的地区之一，约占世界总人口的 8.6%。其中，人口最多的成员国是印度尼西亚，在全球总人口中排名第 4 位，其次是菲律宾（第 13 位）、越南（第 15 位）、泰国（第 20 位）。全地区劳动力人口占总人口比重约为 50%。该地区也是世界上外籍华人和旅居华侨最集中的地区，超过 70% 的外籍华人、华侨居住在东盟各国，居前三位的是印度尼西亚、泰国、马来西亚。

二、经济概况

1.宏观经济

根据世界银行数据,近年来东盟经济呈稳定增长态势,东盟 GDP 从 2017 年的 28569.4 亿美元增长至 2021 年的 33433.5 亿美元。2021 年,东盟经济从新冠肺炎疫情中逐步复苏,GDP 总体实现增长,仅缅甸、老挝为负增长;GDP 前 5 位的成员国依次为印度尼西亚、泰国、新加坡、菲律宾、马来西亚。新加坡、菲律宾、印度尼西亚、马来西亚和柬埔寨 GDP 分别增长 7.6%、5.7%、3.7%、3.1%和 3%,位列东盟前五位;新加坡 GDP 增幅超过世界平均水平(5.8%)。根据亚洲开发银行数据,2021 年东南亚(东盟 10 国和东帝汶)GDP 增长率为 2.9%。2021 年东盟人均 GDP 从上年的 4506.6 美元上升至 4965 美元,新加坡、文莱、马来西亚居和泰国居前 4 位。新加坡以 72794 美元位列全球人均 GDP 第五位。

2.重点/特色产业

【柬埔寨】农业在柬埔寨国民经济中具有举足轻重的地位,主要农作物有稻谷、大米、橡胶、芒果、玉米、腰果、胡椒。制衣业和建筑业是柬埔寨工业的两大支柱。旅游业是柬埔寨重要产业。

【马来西亚】马来西亚农产品以经济作物为主,主要有棕榈油、橡胶、可可、稻米、胡椒、烟草、菠萝、茶叶等。采矿业主要是石油、天然气。制造业是马来西亚国民经济发展的主要动力之一,主要产业部门包括电子、石油、机械、钢铁、化工及汽车制造等行业。建筑业和服务业也是马来西亚重要产业。

【新加坡】电子工业是新加坡传统产业之一,主要产品包括:半导体、计算机设备、数据存储设备、电信及消费电子产品等。石化工业。精密工程业主要产品包括:半导体引线焊接机和球焊机、自动卧式插件机、半导体与工业设备等。生物医药业、海事工程业、金融保险业、商业服务业、批发零售业、运输仓储业、资讯通信业、旅游业。

【缅甸】农业是缅甸国民经济基础,也是缅甸优先发展的重要产业之一,主要产品有水稻、小麦、玉米、豆类等常规作物,以及橡胶、甘蔗、棉花、棕榈等工业用作物)。加工制造业(纺织品)、能源、交通和通信业、旅游业也是缅甸优先发展的产业。

【泰国】农业是泰国的传统产业,在国民经济中占有重要地位,主要农产品包括:稻米、天然橡胶、木薯、玉米、甘蔗、热带水果。

泰国工业属出口导向型工业，重要门类有采矿、纺织、电子、塑料、食品加工、玩具、汽车装配、建材、石油化工、轮胎等。旅游业。

【印度尼西亚】石油和天然气在印尼经济中占重要地位。农林渔业主要经济作物有棕榈油、橡胶、咖啡、可可。采矿业主要矿产品有锡、铝、镍、铁、铜、锡、金、银、煤等。工业制造业主要有纺织、电子、木材加工、钢铁、机械、汽车、纸浆、纸张、化工、橡胶加工、皮革、制鞋、食品、饮料等。旅游业。

【文莱】油气产业在文莱经济中占最重要的地位。农业主要产品有蔬菜、水果、装饰植物、鲜花。其他重要产业有林业、渔业、清真食品产业。

【菲律宾】农林渔业中，热带海产和水果为主要特色产业，包括椰子油、香蕉、鱼和虾、糖及糖制品、椰丝、菠萝和菠萝汁、未加工烟草、天然橡胶、椰子粉粕和海藻等。工业制造业主要包括食品加工、化工产品、无线电通信设备等）、旅游业。

【老挝】主要农产品有甘薯、蔬菜、玉米、咖啡、甘蔗、烟草、棉花、茶叶、花生、大米、水牛、猪、牛和家禽。

【越南】主要农产品有大米、橡胶、胡椒、椰子、火龙果、西瓜、芒果、腰果、茶叶、咖啡等。主要工业产品有电子产品、计算机、手机、机械设备、汽车、摩托车、纺织服装、石油天然产品、橡胶产品、塑料制品等。

三、投资环境

1.投资吸引力 从投资环境看，东盟的优势表现在以下方面：（1）拥有逾 6.73 亿人口，中产阶级数量不断增长，市场潜力巨大；（2）经济总量位居世界前列，主要成员国经济快速增长，社会进步，政治稳定；（3）区域经济一体化水平不断提升，区域内部消费和贸易呈快速增长态势；（4）具备较高资源和产业禀赋，劳动力价格低廉，从低成本制造业到生物科技领域，东盟各国有着不同优势和竞争力；（5）基础设施和数字经济增长需求巨大，银行业、制造业、交通和通信领域的投资不断增多。

达沃斯世界经济论坛暂未公布最新的全球竞争力排名，根据《2019 年全球竞争力报告》，全球参加排名的 141 个经济体中，东盟国家中有 7 个排名在 100 位之内，其中新加坡排名第 1 位。根据世界

银行《2020年营商环境报告》（2021年起已停止发布），全球190个经济体中，东盟有7个国家排名在100位之内，其中新加坡排名第2位。

2.在东盟开展投资合作应注意的问题和应对措施

（1）主要风险

东盟各国商业机会较多，但潜在的投资障碍和风险也在所难免。因此，中资企业在赴东盟成员国开展投资合作之前应对潜在风险做充分的了解和准备。

法律法规 总体来说，东盟各国法律体系比较完整，但也有一些法律规定模糊，可操作性不高，且不同的法律之间存在矛盾。中国企业首先应了解投资所在地要注意法律环境问题。

合规 中资企业要了解所在国关于外国投资注册的相关法律法规，及时履行相关手续。

行业限制 部分国家对外商投资某些特定行业有限制。

汇率及汇兑风险 中资企业应特别注意防范金融汇率风险。

劳动力供应 东盟部分成员国发展水平不高，劳动力受教育程度较低，高技术人才比较欠缺。

商业欺诈 部分国家存在以虚假项目信息骗取中资企业赴该国考察、开展隐性投资的现象，一旦双方企业合作期间出现问题，将面临资产无法保全的风险。

安全隐患 在东盟部分国家，部族和政府之间存在矛盾，政府项目在部分地区受到当地部族的阻碍。

（2）防范风险措施

在东盟各国开展投资、贸易、承包工程和劳务合作过程中，要特别注意事前调查、分析、评估相关风险，事中做好风险规避和管理工作，切实保障自身利益。

做好实地考察调研 在开展投资前做好充分调查研究，做到心中有数，把握主动，避免盲目投资。对项目或贸易客户及相关方的资信调查和评估，对投资或承包工程国家政治和商业风险的分析 and 规避，对项目本身实施的可行性分析等。

遵守法律法规 东盟各成员国法律体系不尽相同，法律环境复杂，中资企业到东盟开展投资合作要做好尽职调查，坚持依法投资，守法经营，密切关注当地法律法规变动的情况，尤其是对使用当地劳工的有关规定，依法保护权利，履行义务。

充分利用优惠政策 东盟各国政府对吸引外资有多项优惠政策，特别是设立分公司、代表处、地区总部、国际总部，具有不同程度的税收优惠。企业可根据自身条件、发展情况和设定的远景目标，选择适当的投资方式，以争取最大的优惠政策。

在当地建立和谐关系，履行社会责任 中资企业要注意处理好与当地政府、工会的关系；尊重当地风俗习惯，密切与当地居民的关系；保护当地生态环境，承担必要的社会责任，传播中华优秀传统文化。

联系中国驻当地使（领）馆 中资企业遇有重大问题和事件发生，应及时向使（领）馆报告；在处理相关事宜时，要接受使（领）馆的指导和协调。

建立并启动应急预案 中资企业到东盟成员国投资合作，要客观评估潜在风险，建立健全安全责任制，制定详细有效的安全防范措施和安全预警和紧急回应机制，完善应急预案。

承包工程应特别注意 （1）加大对子公司在提高企业资质等级、注册资金和优势技术方面的支持。（2）打造一支市场竞争力强、施工技术先进的中资承包工程企业队伍。（3）应加强承包工程施工过程中的劳务管理。

劳务合作应特别注意 应严格遵守中国外派劳务和所在国劳务合作的有关规定，认真办理劳务项目确认、审查以及出境证明等手续。加强对派出人员的技能培训和守约教育，详细讲解合同条款，并加强对外派劳务人员的后期管理。

（来源：摘自中国商务部《对外投资合作国别（地区）指南》）

【贸易实务】

中国企业走进东盟时需注意的方面

近些年来，走进东盟的中国企业越来越多。中国企业在使得本企业受益共建“一带一路”、RCEP实施、中国-东盟经贸紧密关系的同

时，更应使得本企业成为区域合作的友好践行者。

近日，RCEP 产业合作委员会主席、中国-东盟商务理事会执行理事长许宁宁就增进中国与东盟经贸合作发展做了简要分析。许宁宁结合近些年来中国企业走进东盟的成功经验和教训，就中国企业走进东盟时需注意的方面提出几点建议：

1、开拓创新。中国企业在走进东盟时，需要企业家根据世界经济及区域经济新变化、国家间自由贸易协定的实施，及时制定新的市场开发战略和策略，不断开拓新的合作空间，在经营思想、组织模式、生产技术等一系列方面创新，融入到中国与东盟合作的大势之中，并借势取利。

2、大处着眼。比邻而居的中国和东盟同为发展中经济体，双方合作潜力巨大，企业应将彼此发展视为共同的机遇、共同的利益，找准切入点。企业不仅要成为中国—东盟友好合作而带来新商机的分享者，而且也要是中国—东盟友好合作的践行者、推动者。

3、做好调研。在开发东盟市场时，应了解东盟国家的有关法律法规、经济政策、资源状况、产业结构、市场规模、消费习惯等，做好走进东盟市场的调研和投资项目的可行性研究，管控投资风险。调研是提出投资承诺的基础，承诺后尽量兑现。中国企业在东盟投资大中型项目前，建议听取中国驻东盟国家大使馆意见。

4、行稳致远。中资企业走进东盟，与东盟企业合作，需要考虑自身的短期利益，更需要考虑长期的发展利益，从长计议，行稳致远，遵纪守法，不能只图一时之利。以诚信经营作为行为准则，确保产品质量、工程质量、服务质量。当遇到重大问题时及时向中国大使馆、中国商会反映。

5、塑好形象。每个中资企业、中国商人都应该充分意识到：我就是中国形象！并在言行中维护好、塑造好中国形象，合规经营，这是夯实中国与东盟国家友好关系、企业在东盟发展的基本要求，使得东盟国家部分人对中国崛起不放心、某些极端民族主义情绪者刁难、尤其是外部反华势力挑拨离间少了于我不利的借口。

6、借助商会。东盟各国行业商会掌握行业规划、本行业供应链产业链情况、市场信息，拥有大量会员企业，中国企业可借助其，获得有关商务信息，拓宽商务渠道，选准合作伙伴。中国企业获得当地

行业商会支持，可减少有关阻力、获得助力。在东盟的有代表性的中国企业争取为中国与东盟行业商会合作发挥桥梁作用。

7、提高能力。中国企业要积极提高国际合作素质，善于用好自由贸易协定，提高开发市场能力、组织协调能力、与当地员工相处能力，大力提升本企业及其产品在东盟市场的知名度；学习当地语言，增加亲近感。

8、入乡随俗。处理好与当地政府、民众、雇员、工会、媒体等方面的关系；尊重当地文化风俗，与当地民众和睦相处，言行应考虑到当地民众的舒适度，避免张扬高调摆阔；在注重经济效益的同时应注重社会效益，支持公益活动。

9、惠及当地。实施本土化经营，以益于当地经济的发展，尽量培养和使用当地人才，尽可能实现材料采购、生产加工本地化，让当地感受为“本土公司”而非“海外公司”；生产和实施工程时应注意环境保护；与当地企业融合，共同推进可持续发展、共同扩大对外贸易。

10、合心协力。生产同类产品、从事工程项目的中国企业在东盟市场应避免竞相压价、恶性竞争。在东盟国家的中资企业商会应切实发挥职能作用，促进中资企业团结合作，维护中资企业利益，为中资企业相互交流经验搭好平台，助力中资企业在东盟持续发展。

（来源：中国-东盟自贸区网）

编辑说明

各相关单位、企业：

信息服务是我会为企业提供的基本服务工作之一，为更好的帮助四川企业了解最新国际经贸动态，把握商机，扩大对外经贸交流与合作，我们利用贸促系统与国（境）外商协会机构关系密切，渠道畅通的优势，重点收集与我省贸易投资合作密切的国家和地区的最新经贸信息，编辑成《国际商情参考》月刊，以电子版形式免费提供给我省相关单位和企业，以供参考。

另外，《国际商情参考》月刊也在我会的官网上同步推送，网址：www.ccpit-sichuan.org。欢迎各相关单位及企业登陆我会网站浏览。

我们希望大家对《国际商情参考》的编辑工作提出宝贵意见，请将你们的需求及采用信息的情况反馈我们，以帮助我们更好地收集整理相关信息，为企业提供更加切实有效的服务。

本期信息均来源于公开资料，不保证所含的信息和建议不发生改变。我们力求《国际商情参考》内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议，仅供参考。建议使用本期信息的单位在执行具体的经贸活动时再作专业咨询。

主办单位：中国国际贸易促进委员会四川省委员会

编 辑：四川省贸促会发展研究部

联 系 人：李运波 谢敏

电 话：86-28-68909141 68909143

传 真：86-28-68909140

邮 箱：liyunbo@ccpit-sichuan.org

地 址：中国四川成都蜀兴西街36号国际商会会馆10楼