

# “一带一路”下区域经贸合作对海洋战略资源安全的传导模型和传导效应

陈秀莲

(广西大学商学院,广西 南宁 530003)

**摘要:**区域经贸合作系统能通过各构成要素之间的相互作用和相互影响,依托区域各国实施的经贸合作开发政策,按照一定的传导程序和规则,将政策内容有效地向海洋战略资源安全传递和发挥作用,最终实现缓解和解决海洋争端。北美自贸区内的经贸合作特别是美国—墨西哥争端与合作、东盟内部的合作特别是泰国湾的马来西亚—泰国、马来西亚—越南之间的争端和合作以及科威特与沙特阿拉伯中立区的合作等是区域经贸合作对海洋战略资源安全传导效应的典型案例。结合上述国际案例,我们认为在“一带一路”的建设中应关注海洋战略资源的开发收益安全、从空间视角开展争议国家之间的经贸合作尤其是拓展陆海并举的区域经贸合作、加强海洋合作、采取多种形式进行争议资源的合作开发等国际经验。

**关键词:**区域经贸合作;海洋战略资源安全;传导模型;传导效应;“一带一路”

**中图分类号:**F 114

**文献标识码:**A

**文章编号:**1000-260X(2019)03-0025-12

## 一、引言

随着陆地划界基本结束,当前各国关注点开始延伸到海洋,世界上各国之间的海洋争端频出不穷,而且往往伴随着战略资源的争端出现。

国内外学者对海洋战略资源安全的研究较多,国外学者如 Mansfield、Kusuma Snitwongse 等从区域组织的合作制度的和平效应进行分析,前者对国家安全的政治、战争的起因和全球经济关系提供了重要的见解,认为中国—东盟自由贸易区、北美贸易自由区、欧盟等区域性贸易制度会带来更大的和平效应<sup>[1]</sup>;后者对东盟建立 30 年的成功经验做了分析,认为开展经贸合作的国家之间的经贸关系会更密切,并延伸至政治、军事、文化等领域<sup>[2]</sup>;H Dang 等指出不同的海洋区域具有发展海洋治理的潜力,提出参考如北极发展和合作的经验和教训

推动其他海洋纠纷的解决的观点<sup>[3]</sup>。国内学者则从收益和成本、经济互利的角度对中国与东盟的经济合作和南海问题的关系做出分析,如郑华芳认为中国与东盟的经济关系发展很快,应深化双方关系,使合作的收益大于从纠纷中得到的利益<sup>[4]</sup>;曾凡传指出经济上的相互合作、利益上的共赢,通过经济上的全面合作,达成利益交织,实现“我中有你,你中有我”,有助于中国与东盟的政治互信,从而有利于有效解决争端<sup>[5]</sup>;庞铭辉和敖杏林等对 1981~2007 年中国与周边 17 个国家面板数据进行实证研究发现,经济相互依赖的确显著提升了国家间的政治关系,随着经济因素的日益重要,中国与周边国家相互依赖不断深化,形成了命运共同体,双方都极力避免冲突,而更倾向于合作,以谋求更多的经济福利<sup>[6]</sup>。总体而言研究成果虽多,但在研究区域经贸合作如何对海洋资源安全产生作

收稿日期:2019-04-02

基金项目:国家社科基金一般项目“基于南海战略资源安全的中国与东盟海洋国经贸合作的模式与政策研究”(13BJL051)

作者简介:陈秀莲,经济学博士,广西大学商学院教授,主要从事中国-东盟经贸合作研究。

用等方面的研究仍比较少。

海洋资源安全具有“所有权安全和开发收益安全的二分性”<sup>[7]</sup>,其中,解决所有权的安全须划界才能最终解决所有权的归属问题,但是海洋和岛屿等的归属争议往往涉及到历史遗留问题、政府政治主张、民族情感、重大利益纠纷等复杂的因素,因而会延续多年无法解决,如美加的波弗特海争议就是从1825年至今已经近100年仍未得到解决,而这一区域因为北冰洋地区地位的重要性提高,涉及的国家越来越多,使得争议变得更为复杂。因此,当所有权问题暂时无法解决的时候,我们可以参考二分性的主要观点,搁置主权争端,先从海洋资源的开发收益着手,开展各方面的陆海并举的区域经贸合作,通过开展区域内国家的经济与贸易合作,作用于海洋战略资源的开发收益安全,缓和各方矛盾,进而影响海洋战略资源的所有权安全,逐渐解决问题。因而探讨区域经贸合作影响海洋战略资源安全的传导机制、构成要素和传导过程,分析传导效应,总结国际经验,对中国在“一带一路”建设中如何加强经贸合作具有重要的现实意义。

## 二、区域经贸合作对海洋战略资源安全传导模型

为探讨区域经贸合作对海洋战略资源安全的影响,我们可构建传导模型,分析包括传导机制、要素构成和传导过程在内的区域经贸合作对于海洋战略资源安全的传导效应。

### (一)传导模型及其构建依据和原理

区域经贸合作对海洋战略资源安全的传导模型基于经济相互依赖理论、贸易和平论、系统论和海洋战略资源安全二分性观点而构建。

经济相互依赖理论认为各国经济贸易相互依赖,具体表现为经济贸易结构、经济贸易目标、经济贸易政策的相互依赖等方面。贸易和平论认为经贸合作及其制度能传递和平信号实现外溢,经济相互依赖(贸易)抑制军事冲突,进而释放出和平效应的途径包括“信号传递,贸易外溢”<sup>[8]</sup>。经济

上相互依赖的国家能够基于贸易关系所形成的多向度双边联系和多层次沟通机制更加有效地传递信号<sup>[9]</sup>,同时,存在长期和紧密贸易往来的国家,双边关系不仅能够在经贸领域得到逐步强化,亦能够以经贸合作为中心,逐渐外溢到其它合作领域,催生和引领双边在文化、政治、军事和外交等方面频繁交往、紧密合作、进行扩展与外溢<sup>[9]</sup>。经贸合作通过三个基本途径实现抑制战争冲突:“一是提高国家对收益的预期,增加成员国之间爆发军事冲突的机会成本;二是推动成员国间军事信息共享,解决信息失灵和不对称问题;三是通常会有各国高层之间的对话和沟通,通过建立相关对话机制,能够促进高层的互信”<sup>[10]</sup>。而海洋战略资源纠纷引致的安全问题,在各国海事争端频发下,愈显示出其二分性,即既表现为海洋战略资源所有权的安全,也表现为资源开发、收益的安全,具有经济安全的非传统安全特质,与政治安全等传统安全交织在一起,其手段是经济合作等非传统安全手段,如经贸合作<sup>[7]</sup>。

依据以上原理,我们构建出传导模型。(详见图1)

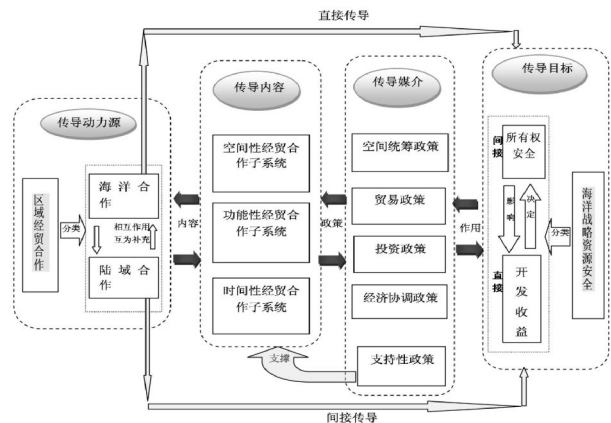


图1 区域经贸合作对海洋战略资源安全的传导模型

### (二)传导机制

区域经贸合作对海洋战略资源安全的传导机制,是区域经贸合作对海洋战略资源安全发挥效应的主要内容。传导机制受运行机理、运行规则、传导媒介和内容的极大影响,也决定了区域经贸合作能否有效传导。在本文的分析中,结合系统

论、区域经济学、海洋学等相关学科,在对区域经贸合作与海洋战略资源安全关系、海洋战略资源安全二分性等分析基础上,将传导机制定义为:为实现海洋战略资源安全这一确定的目标,依托各种媒介体或渠道(主要是各种经贸政策),按照一定的传导程序和规则,在区域经贸合作这一有机联系的大系统中,通过各构成要素之间的相互作用和相互影响,将政策内容完整地、有效地向海洋战略资源安全传递和发挥作用,最终实现整体目标和功能的过程。

### (三)要素构成

#### 1. 动力源

在模型中,区域经贸合作是机制的动力源,表明区域内国家应把主要精力放在双方的贸易、投资合作上,缓解矛盾与纠纷,共同推动双方走向和谐。此外,动力源是一个陆域合作与海洋合作相互作用相互影响的系统,包含陆域经贸合作和海洋经贸合作。陆域经贸合作指双方合作内容为陆地商品交换、陆地生产要素的交换和跨国移动与配置;海洋经贸合作是海洋商品交换、海洋生产要素的交换和跨国移动与配置,既包括海洋空间合作、国家间海洋经济协调,也包括海洋资源、产品的交换和投资等经济合作活动等。二者既是区域经贸合作系统中的组成部分,同时又相互衔接和互为需要,并以交通与基础设施相互联通作为桥梁。区域经贸合作系统可以看做是一个系统、子系统和要素的函数关系: $S=F(a_i, b_i)$ 其中, $S$ 是系统整体, $a_i$ 是陆域经贸合作, $b_i$ 是海洋经贸合作,分别是系统的子系统构成,子系统里有*i*个要素, $i=1-n$ 。

陆域经贸合作发展较早。由于人类以陆地作为其生活和生产的主要场所,所以千百年来陆域经济获得了充分发展,为人类生产和生活奠定了物质基础,与此同时,随着科学技术的进步,许多陆域产业也逐渐形成并获得较大的发展,进入了成熟阶段,成为了区域经贸合作的最初动力源,国家之间的陆域经贸合作顺应发展起来。

但是随着陆域经济的发展,陆地资源开始匮乏,并引发日益严重的人口、环境问题,过度负荷的陆地环境已经无法承载人类的生产生活,这些

都迫使人们开始积极探索陆域以外的环境,海洋便进入人类视野,人类也通过运用日新月异的科学技术获得了许多强有力的工具开发海洋,海洋蕴含着丰富的交通、海水、矿产、生物和非生物资源等,为人类的生产生活提供了新的动力源,陆域成熟产业不断向海洋延伸,陆域经济延伸为海洋经济,陆域和海洋彼此相互作用相互促进,如海洋捕捞、海上运输、海水养殖和海洋矿产开发等生产环节在陆地上不断完成,海洋新产品也层出不穷,促进了各类海洋产业的出现与发展,海陆互动发展,区域国家间海洋产品流通加大,贸易和投资往来增强,促成了海洋经贸合作的形成。

总体上看,随着人类对资源的开发利用能力的增强,特别是对海洋资源的开发深入,陆域经济和海洋经济互为需求,经济的互补性、产业的互动性和关联性都获得了进一步的增强,海洋经贸合作与陆域经贸合作互相作用、相互推动经贸合作系统的发展。一方面,海洋资源开发的深度和广度不能离开陆域经济的强大支撑,海岸带成为陆域经济和海洋资源相结合的最好开发和加工场所,也是陆域经济向海洋经济延伸的依托场所,而海洋经贸合作依托海洋经济的发展,国家之间海洋产品的交换需要陆域交通设施和海洋交通设施互联互通,因而海洋经贸合作和陆域经贸合作互动性强,互补度高。另一方面,对于海洋国的经贸合作而言,陆域经贸合作和陆域经济的战略优势提升也需要海洋经贸合作来增强。

#### 2. 传导目标

传导目标是区域经贸合作通过政策、内容的传导,使得一国或地区能够持续地获得各种海洋战略资源,并保持其安全,既能满足经济发展和社会稳定的需要,也能维持良好的资源健康状态。如同海洋战略资源安全二分性中所指出的,海洋战略资源安全表现为所有权和开发收益安全的统一,其中开发收益安全的安全性决定了资源所有权安全,而资源所有权安全影响开发收益的安全。在当前军事等强硬手段的重要性大为减弱的形势下,经济等非传统安全手段在解决海洋战略资源安全中有着极其重要的作用,如区域经贸合作,通过区域国家间的陆域和海洋经贸合作子系统的交

错影响,使得区域经贸合作可以直接影响海洋战略资源开发收益的安全,并间接影响海洋战略资源所有权的安全。

### 3. 传导内容

包含海陆经贸合作的区域经贸合作是一个完整的系统,根据系统论和协同论,区域经贸合作大系统的传导内容可以由空间性经贸合作子系统、时间性经贸合作子系统和功能性经贸合作子系统组成,各子系统之间协同作用,良性互动。空间性经贸合作子系统是经贸合作环境的共享系统,主要指地理上的区域各国的经济布局、空间开发和共享和空间格局优化,如区域经济一体化建设、产业园区合作、陆地腹地与港口合作等。空间性经贸合作子系统一方面可以通过空间环境的共享与开发,促进经济资源的充分利用和发展,优化双方产业结构和经济结构,从而增强综合实力和经济竞争力。另一方面,通过优化空间格局,以可持续发展观为引领,优化空间内的各种要素配置,实现空间环境与经贸发展相统一。时间性经贸合作子系统是利益主体的协调系统,主要指各国之间通过协调、协商、干预、管理和调节等,尽快解决矛盾和问题,根据现实合作情况设定日程安排,提高彼此经贸合作效率,从而使得双方的经贸合作得以根据日程安排顺利发展和正常运行,具有时间上的递进性。功能性经贸合作子系统是商品和要素等资源自由流动系统,主要指贸易、投资等功能性活动进行多层次多维度的合作与发展,对双方经贸合作进行广度与深度的拓展,实现商品和要素的自由流动,具有功能上的实践性。

总体来说,三个子系统之间相互作用,良性循环。空间性经贸合作子系统为功能性和时间性经贸合作子系统提供了活动场所,实现空间环境的共享与开发;功能性子系统促进空间内各国商品和要素的自由流动;时间性经贸合作子系统则推动时间上的过渡和递进,促进空间性经贸合作子系统的完善以及功能性子系统的顺利开展。

### 4. 传导媒介

区域经贸合作三大子系统要达成最终目标,需要借助一定的媒介体完成,区域各国实施的经贸政策是将经贸合作内容传输到各国,最终对海洋战略

资源安全起作用的工具和关键性的传导媒介。

对应三大子系统,经贸合作政策主要分为两个部分:第一个部分是具体的经贸合作政策,主要有空间统筹政策、功能性经贸合作政策、贸易和投资政策以及时间性的协调政策;第二个部分是各类经贸支持性政策,其为三大子系统的传导提供各种支撑作用,包含金融扶持政策、能源合作政策、基础设施合作政策、产业合作政策、人才培养政策以及科技合作政策等。

上述各要素相互作用、相辅相成、缺一不可。区域经贸合作是动力源、海洋战略资源安全是接收者、传导的内容是构成者、传导的媒介是桥梁,各要素循环反复形成了传导机制的有机整体。

### (四) 传导过程

区域经贸合作对海洋战略资源的安全传导过程中,无论是直接传导还是间接传导,通常包含三个基本环节:第一个基本环节是陆域合作与海洋合作相互作用、互为补充,能够提供传导能力的原动力,如同人体心脏,具有重要的推动效力;第二个基本环节是海陆并举的区域经贸合作分解成空间性、时间性和功能性经贸合作三大子系统,协同互动、有序发展;第三个基本环节是与三大系统相对应,分别实施空间统筹、功能性经贸合作、协调性经贸合作政策和其他支持性政策,作用于海洋战略资源所有权和开发收益安全。

综上所述,区域经贸合作通过三个环节二个过程直接或间接影响区域内的海洋战略资源安全。

## 三、区域经贸合作对海洋战略资源安全的传导效应

目前国际上争端方通过加大和深化经贸合作,较好地影响和缓解海洋战略资源开发收益安全,进而使得所有权的安全得到最终解决的成功案例与经验有不少,其中比较典型的是北美自贸区内特别是美国—墨西哥关于墨西哥湾西部海湾200海里以外大陆架的争端与合作、东盟内部的合作特别是泰国湾的马来西亚—泰国、马来西亚—越南之间的争端和合作等。

### (一) 东盟经贸合作与海洋战略资源安全

东盟自从 1967 年 8 月 8 日建立后,区域内各国经贸合作获得了很大的发展,而且在经贸合作过程中,各国密切了彼此的关系,东盟内出现的各种海事冲突也有了较大的缓和,其中以泰国湾边上的泰国、马来西亚、越南诸国为代表,已分别与争议区签订了共同开发协议,因而泰国湾区域的合作经验具有一定的范例意义。

#### 1. 东盟经贸一体化对海事冲突的影响

东盟区域内由于战略资源所有权安全引致的海事争端爆发过不少起,总体上看,在东盟建立初期,争端的解决颇为无力,如 1990 年之前,东盟内发生了 2 起海事冲突:1985 年马来西亚袭击菲律宾马里亚纳群岛,导致双方发生小规模武力冲突;1988 年在中国南海海域马来西亚抓捕了 49 名菲律宾渔民,马方和菲方双方的武力对峙持续了近三个月。进入 90 年代,东盟内部的海事争端其实也时有发生,如新加坡与马来西亚在白礁岛的小规模武力冲突(1992 年)、越南与泰国的泰国湾的交火事件(1995 年)等,但是很明智的是涉事方基本保持克制,没有升级为更大规模的武力冲突,东盟内的海事争端国之间对海洋和岛屿争议区还开展了共同开发等合作。

东盟内海事争端的缓解、海洋战略资源安全的实现得益于东盟经济一体化的建设,通过东盟区域内空间性、时间性和功能性经贸合作子系统协同作用,以海陆经贸政策和支持政策影响海事争端,促成了各种协议的签订、政策的颁布以及海洋资源的合作开发。东盟各国 1992 年签署了东盟自由贸易区协定,指出从 1993 年 1 月 1 日起的 15 年内,要建成东盟自由贸易区,其区域经贸合作体现在陆海产品贸易合作政策上,如通过了《共同有效优惠关税计划》,在东盟内分阶段分国家实施关税减免,至 2008 年将东盟内的海陆工业制成品关税减到 5% 以下,力争通过推进东盟贸易自由化,提高东盟内各国的合作水平以及加强经济一体化建设。通过时间性经贸合作子系统内各种协调性政策推进东盟各国合作,如多次召开会议,通过了一系列具体的经济一体化决议,如第六次东盟首

脑会议(1998 年)通过《河内宣言》、《河内行动计划》等,提出要提前启动自由贸易区时间以及关税清单中的项目实现零关税等。第三次东盟首脑非正式会议(1999 年)将提前实现零关税的时间又再度提前 3~4 年,提出 2015 年前所有国家全部实现零关税,建立东盟投资区(AIA)以及实现投资自由化等。《东盟经济共同体蓝图》于 2007 年确定并颁布,东盟经济共同体的目标是要把东盟建设成为一个商品、服务、投资、技术工人和资本自由流动的地区<sup>[1]</sup>。2014 年签订了《东盟全面投资协定的修正议定书》,这些政策逐步取消或逐步放宽了投资限制;2016 年为促进贸易和投资继续高速发展,东盟签署颁布了能源、交通上的一些重要政策,如《东盟互联互通总体规划》、《东盟网络通讯科技总体规划》(简称 AMP2015)等,以期对基础设施建设进行引资以进一步提升竞争力。签署于第 27 届东盟首脑会议的《东盟迈向 2025 年吉隆坡宣言:携手前进》更是东盟共同体建设的重要文件,成为东盟共同体建设的发展蓝图。东盟经济一体化建设获得了极大成功,如《东盟经济共同体蓝图》的实施取得了积极进展,在《东盟经济共同体蓝图》列出的 506 项优先措施中,463 项已经落实,完成率达到 91.5%,东盟内部平均关税税率几乎降至零<sup>[2]</sup>。其中,2010 年《东盟商品贸易协定》签订并生效,平均 95.99% 的东盟内部货物贸易实行了零关税,其中老六国为 99.2%、新四国为 90.86%,百分百零关税计划在 2018 年之前实现。目前,东盟内部贸易成本下降约 15%,东盟内部贸易规模和比重迅速增大,占总贸易额的 24.1%,并以年均 10.5% 的速度增长,预计到 2020 年比重将提升至 30%;服务贸易协定谈判已接近完成第 9 轮,取得了一系列成果,目前至少有 80 个服务部门开放。

由此,随着东盟经济一体化建设的深化,其对海洋战略资源安全的和平效应日渐显著,并成为东盟内各国缓解海事争端的重要机制。《南华早报》1991 年的一篇文章指出,“马来西亚和印度尼西亚与泰国之间的边界争端在东盟的框架下悄然缓解,而这种情况在双边会谈中是很难见到的”。一位泰国官员在 1997 年表示:“东盟发展到现在,我们都已经认识到我们的共同利益所在,而它是

以超越双边争端。”<sup>[13]</sup>，虽然此后曾有多次军事冲突，如越南与菲律宾于1999年在中国南海的武力冲突、2005年和2009年印尼和马来西亚在安巴叻的对峙和冲突以及1999年和2001年泰国和缅甸的冲突等，这些冲突其实也是东盟史上非常严重的海事冲突，但是在东盟的经济一体化的发展和建设进程中，由于成员国之间密切的经济依赖关系，使得彼此愿意寻找解决争端的方法，同时也促使东盟成员国之间更注重合作，东盟成员国领导人之间加强了沟通，参与争端的国家如印尼和马来西亚等国家领导人也基于东盟成员国的身份愿意洽谈协商在海洋争议区安巴叻的问题。时任新加坡外长贾古玛在1999年的外长务虚会后曾经表示，“无论有什么样的双边争端，东盟的外长们都能够保持合作；在东盟内部，一些成员会有争端或争吵，但有一点我们一致同意，那就是当我们在处理历史分歧时，它不应该阻碍东盟的合作”<sup>[13]</sup>。随着东盟经济一体化水平的推进和成员国经贸合作程度加深，成员国对一体化的预期倾向乐观，因而对区域内的海事争端倾向和平缓解，愿意进行对话协商；另一方面，在经济一体化发展的过程中，成员国领导人之间的非正式会晤和协商成为重要的争端解决的信息沟通和协调途径。

在经济一体化发展过程中，东盟的经贸合作缓解了海事争端，对海洋战略资源安全产生了传导效应，促成了东盟内争端地区海洋资源的共同开发。

## 2. 东盟内争端地区海洋资源共同开发合作案例

东盟内的海事争端国之间对海洋和岛屿争议区开展了共同开发等合作，其中最具有代表性的是位于泰国湾的马来西亚和泰国、马来西亚和越南签订的共同开发协议。作为环南海区域，与南海主海类似，泰国湾也有多个国家存在海洋和岛屿的争端，各国的海洋战略资源面临着争议复杂、划界进程缓慢甚至困难的情形，但是该海湾区域内各争端方出现了经贸合作深化的同时海事争端平稳缓解的态势，其中马来西亚和泰国的共同开发体现了东盟经济一体化发展过程中争端国之间就海洋战略资源开发收益安全所经历的合作—停滞—合作—正式启动的过程，因而其经验具有重要的范例意义。

### (1) 马来西亚—泰国共同开发

马来西亚和泰国位于泰国湾马来盆地西北部，距离马泰陆地边界50公里以外的约7250平方公里的海域历来有主权重叠的状况。1971年又在该海域发现了丰富的天然气资源，其储量可为泰马两国提供50年的能源用量，马来西亚和泰国两国在该海域面临着争端和冲突的发生，彼时东盟已成立三年，马来西亚和泰国两国已有了积极磋商解决争议区归属的意图，但因为所有权本身是较为复杂的问题，既涉及历史遗留问题，也涉及海洋战略资源开发收益问题，一时难以划界，最终双方达成协议，决定搁置争端实行共同开发争议区油气资源的决定，基于此，1979年马泰两国签订了《马来西亚和泰国为开发泰国湾两国大陆架划定区域内海床资源而设立联合管理局的谅解备忘录》，决定共同开发该区域的海床资源，有效期50年。但是在执行备忘录的过程中，在具体实施方式上双方有所分歧，如马方公布的地图里涉嫌单方面划界，泰方有异议；另外，泰方和马来西亚由于颁发许可证给外国石油公司的时间不一致，导致两国和外国石油公司的利益无法协调，而且在开发区内所采用的合同制度尚未统一，最终该备忘录并未实际实施。1990年，此时东盟经济一体化已经进入自由贸易区建设的进程中，马泰双方意识到正确处理海洋争议区纠纷，实现共同开发海洋油气资源对双方均有利，于是1990年马来西亚和泰国再度协商重启争议区的共同开发，签订了《马来西亚政府和泰国王国政府关于设立马来西亚—泰国联合管理局及其他事项的1990年协定》，并制定了切实可行的方案，先后签订和颁布了《泰国—马来西亚联合管理局第2533号法令(1990)》、《马来西亚和泰国联合管理局第440号法令(1991)》、《马来西亚—泰国联合管理局石油作业准则》(1997)等文件，1994年签署了共同开发合同，由泰国国家石油公司和马来西亚国家石油公司的子公司成立了2家承包公司，与MTJA签订专营合同，开始对该海域的三个区块进行勘探开采<sup>[14]</sup>，马来西亚—泰国共同开发区正式启动。

在共同开发区中，马泰联合管理局(简称联管局)是主管机构，可以订立合同、有权收购、购买、

取得、持有和使用土地以外的任何动产和不动产,可以运输、分配、放弃、收取、抵押、转让或以其他方式处分动产和不动产,以及任何归属于联管局的财产,因而具备法律人格,是一个法人团体。联管局在共同开发区内产生的费用和由此获得的利润,由两国平等分担和分享。此外,还成立了马泰联管基金,由联管局监管,用于联管局批准的预算内容,支付双方为履行职责和行使权力而产生的费用;用于归还联管局的借款,包括借款产生的利息和费用;用于联管局根据政府的批准而进行的投资和其他政府同意的花费,将联管局的收入以平等份额支付给双方政府<sup>[15]</sup>。

由于马来西亚和泰国开采石油的合同制度不同,共同开发区采取了新的合同制度,称为产品分成合同,承包商向联管局缴纳石油总产量的10%作为特许经营税费,将石油的50%用于维护石油作业的费用,石油作业的所有费用由承包商承担,联管局和承包商可以协商确定承包商在石油作业中的最低花费为最低承诺;承包商应向联管局支付总石油产量的0.5%作为研究经费,该项经费用于研究成本收回和利润分享,承包商必须是联管局认可的,合同应得到双方政府的事先批准<sup>[16]</sup>。

时任泰国总理的川·立派认为,马泰两国对争议地区进行共同开发,不仅能够和平解决两国之间的争议,还能为国际社会解决领土争端开创新的方式和树立榜样。总的来说,在达成协议之后,通过实施具体的合作政策,马泰两国在该争议区的共同开发是比较成功的<sup>[17]</sup>。

## (2) 马来西亚—越南合作开发

马来西亚和越南在争议区的合作开发于1992年开始,恰恰是东盟自由贸易区签订的当年,虽然越南尚未成为东盟成员国,但1992年其已加入《东南亚和陆友好合作条约》,作为东盟观察员国参与东盟的活动。

马来西亚与越南在泰国湾的争议区位于越南西南部、马来半岛东海岸东北方,面积约2500平方公里,也是油气资源储量较大的海域。早在20世纪70年代,马来西亚和越南就已在划界问题上发生纠纷,进入90年代后,双方于1992年签订了《大陆架划定区域内石油勘探和开采谅解备忘

录》,备忘录主要是针对马来西亚西部的东北部海岸和越南的西南部海岸的大陆架边界线存在重叠的大约1358平方公里海域,指出双方应先搁置“划定区域”内大陆架的最终划界,按照备忘录规定,在备忘录有效期内进行相互合作,在该块区域中双方可以勘探、共同开发区域内的石油资源,且不影响最终划界。此外还规定,如果一块油田出现一部分在马来西亚或越南大陆架范围内,一部分位于“划定区域”内,则双方需要达成互相接受的勘探和开发油田的条款;双方平等分担“划定区域”内石油勘探和开采产生的所有费用,平等分享其产生的收益<sup>[18]</sup>。随后不久马越共同开发区开发工作正式运行。以上表明马来西亚和越南两国已搁置争议,规避冲突,在石油资源的经济开发收益上达成了合作的临时性协议。

马越共同开发区建立了一种不同于泰马共同开发区的管理机构—协调委员会。1993年8月,两家石油公司签署商业协议,建立了一个由8人组成的协调委员会。两家公司各指派4名委员,负责共同开发区的具体开发活动,制定并发布石油开发管理的政策。协调委员会以协商一致为表决规则,委员会主席每隔两年在两国之间轮换。协调委员会虽为管理机构,但较之泰马共同开发区中的联管署,其权限范围要小得多,基本限于协调和咨询联合经营中的相关问题,其本身并不具有颁发许可证、签订或执行协议的权利。马越共同开发区将授予许可的实质性权力保留给国家,商业协议需经双方政府批准,具体的经营则由商业公司全面负责。可见,协调委员会基本上是按照“联合经营”的模式在运作的<sup>[19]</sup>。

## (二) 北美自贸区经贸合作与海洋资源纠纷

### 1. 北美自贸区经济一体化与美加墨海洋资源纠纷

美加墨的经贸合作,最早源于美国与加拿大在1965年签订的特定产业协定——《美加汽车产品贸易协定》,其后两国签订的《美加自由贸易协定》(1989年)是美国和加拿大签订的第一个双边自由贸易协定,有不少创新性条款,其中大部分条款被纳入后来签订的《北美自由贸易协定》。墨西

哥虽未加入《美加自由贸易协定》,但是在美加开展双边经贸合作的时候,其已经开始进行贸易开放和贸易自由化,并取得了很显著的成绩,如逐步取消外国投资的限制、对外依赖的进口替代政策和实行汇率管制促进国内增长等,这为墨西哥和美加开展贸易自由化奠定了基础。美加墨三国于1992年共同签署了《北美自由贸易协定》,1994年1月1日正式生效。

北美自由贸易区经贸合作三大子系统的协同发展以及安全传导的媒介主要表现为区域内致力于贸易壁垒的消除(含服务贸易自由化)、投资自由化的政策。在货物贸易壁垒消除方面,政策规定对北美自由贸易区内生产和贸易的海陆商品,逐步取消所有的关税壁垒和大多数的非关税壁垒,具体规定当条约生效后,立即取消北美自由贸易区内一半商品的关税,但因为墨西哥经济水平较低,因此协定有所照顾,墨西哥对来自美国和加拿大的商品实行不同的关税税率,对美国35%的进口商品实行零关税,对加拿大的仅有5%实行零关税,这样的规定对墨西哥而言有着极大的优惠和吸引力<sup>[20]</sup>。在海关通关和口岸方面形成了一些贸易自由化方面的协定,尚未形成真正的便利化协议,但这些措施提高了通关效率,对区内贸易仍有极大的效用。在服务贸易自由化方面,北美自贸区设立了一些基本规则,其自由化程度高于乌拉圭回合的服务贸易总协定,成为区域一体化组织在制定服务贸易自由化协定方面的重要依据,尤其是对银行业的开放方面自由化程度更高。《北美自由贸易协定》还在投资方面实施了较为稳定的政策主张,这对投资者而言,具有极大的吸引力,也有利于投资政策的延续。

自贸区内三国的经济发展水平呈梯度分布,便于实行垂直化分工和垂直型双边贸易,墨西哥也可以利用劳动力资源发展和出口劳动密集型产品,美加则可以出口技术密集型产品,这种垂直贸易方式使美加墨三国的贸易都获得了极大的增长。因此,北美自贸区自组建以来发展迅速,成立后的20年间,成员国间的贸易增长了3倍,收益达到1万亿美元,其中美墨增长最多,增长了5倍,自贸区内外双边贸易增长近3倍,美加墨三国的关

系在建立北美自由贸易区后日益加深和密切。

在北美自贸区建设过程中,虽然美加墨经济相互依赖程度日益提高,但三国之间的海洋战略资源安全问题仍时有发生,涉及海洋和岛屿的争端也经常出现,但自贸区三国争端相对平和,冲突有但不大,而且美加墨三国在经贸合作中也加强了海洋方面的合作,因而矛盾并不激烈,虽未最终解决划界问题,但也并未起太大冲突,并能携手合作开发,体现了北美自贸区的区域经贸合作缓解海事冲突和海洋资源纠纷的安全传导效应。

目前自贸区三国关于海事争议较多的是美国和加拿大对海洋和岛屿的争议,主要有6个尚未解决的区域,分别是波弗特海(Beaufort Sea)、迪克森海峡(有译作“狄克逊入口”Dixon Entrance)、玛基亚斯海豹岛(Machias Seal Island)、北岩(North Rock)、胡安德富卡海峡(Strait of Juan de Fuca)以及西北航道(Northwest Passage)六个区域。六个争议区纠纷目前都尚未得到解决,但在美加墨经贸合作的这些年里,虽然争议不断,但总体上都非常克制,并未有太大的冲突。其中以拥有非常丰富的石油和天然气资源的波弗特海(Beaufort Sea)争议区最为典型。关于该海域的划界,美国主张海上边界应从陆地边界点出发,在两国海域之间划中间线,而加拿大则认为应是陆地边界的自然延伸,由于划界方法不能统一,导致这一带形成了一个楔形的争议地带,该争议区面积约2.1万平方公里。在这个区域,美加虽然不时有争议发生,在北美经贸合作带来的和平效应加持下,两国都致力于维持现状,共同合作勘探和保护海域环境。

北美区域经贸合作对海洋战略资源安全的安全的传导效应具体体现在波弗特海(Beaufort Sea)的美加合作与美墨墨西哥湾边境海域划界和油气合作开发,是区域经贸合作通过影响开发收益安全进而影响所有权的安全的典型案例。

## 2. 波弗特海(Beaufort Sea)与美加合作

波弗特海位于北冰洋,而北冰洋拥有非常丰富的海洋战略资源,其一是油气资源,其原油储量是全球已探明原油储量的25%,约为2500亿桶;天然气储量是全球的45%,约为80万亿立方米;除了油气资源外,还有大量的海底矿产资源、



生物与非生物资源等,此外,还有丰富的煤炭资源。北极地区美国阿拉斯加北部的煤炭资源约占世界煤炭资源总量的9%,而且煤炭质量最高、开采最方便,是尚未开发的煤炭富集地之一<sup>[21]</sup>。随着全球气候变暖,北极冰层逐渐融化,使得北冰洋实现通航成为可能,北极航线的价值也引人注目。

因此,在北冰洋的这块存在主权争议的、石油和天然气资源都非常丰富的楔形海域波弗特海(Beaufort Sea),“每五年或十年,美国和加拿大关于波弗特海的主权争议总是因为一些小问题而浮出水面”<sup>[22]</sup>。但其对两国的关系影响不大,无论在政治还是经济上,两国关系仍非常密切,美加一直以来被视为“亲密盟友”,如经济上,自贸区内两国分工合作,贸易往来日趋增长,两国各以禀赋高的产品进行交换,资本等也在区内自由流动,美加两国的贸易依存度更高于一般国家水平;政治上,美国新总统上任后都会首访加拿大。在这种关系下,两国在波弗特海问题上常常进行合作。如2008年,美国和加拿大都表示北冰洋的波弗特海争议暂时搁置,双方启动破冰船联合对波弗特海域进行地震勘测。同时,他们还制作了反映楚克奇边界海域下北极海洋海床的三维地图,表示会向公众提供油气资源的信息。此后很长一段时间关于该海域的争议声音越来越小,直到2016年3月美国海洋能源管理办公室出台了一项方案才又掀起了风波,“2017~2022年开放波弗特海和楚科奇海租借权”方案涉嫌美国在争议海域独自进行石油和天然气的勘探,这一做法遭到了加拿大的强烈反对,认为此做法具有挑衅性,侵犯了加拿大在北冰洋的利益,双方争执又起,但很快12月加拿大与美国便达成了有关北极的联合声明,同意联合管控北极近海的海洋资源活动,联手禁止北极近海的油气活动,管制近海油气活动的风险。美国发布永久性禁令,禁止在大西洋和北冰洋的美国联邦水域进行新的石油和天然气钻探活动,加拿大也同样禁止此类活动,无限期限制颁发在该海域进行油气开采的执照。加拿大政府改变了以往在北极政策上的主权要求和单纯追求经济收益的目的,转向实施与美国合作管理北极地区和北极航道的新北政策。除了对北极海域联合勘探以外,还对

北极航道联合开展船舶通行的影响识别项目,对基础设施建设和应急系统开展联合研究。两国还联合对北极渔业进行管理<sup>[23]</sup>。

### 3. 美墨墨西哥湾边境海域划界与油气合作开发

美国与墨西哥也有海洋纠纷,但总体来说,两国或在协商下签订划界条约,或对有可能发生争议的海洋资源和海域进行合作。这也得益于北美自贸区后美墨两国政治经济上的日益紧密联系,使得双方可以在友好状态下完成争议的解决并开展资源合作。将早在1970年已经签订的维持格兰德河和科罗拉多河作为解决悬而未决边界争议和国际边界协议,以及1978年签订的两国海洋划界条约约定的等距离原则基础上划定的、从墨西哥湾和太平洋测量的领海基线外12海里和200海里的海洋边界两项条约作为依据,美墨两国解决了多起海洋边界纠纷,其中2000年的美墨关于墨西哥湾西部海湾200海里以外大陆架划界问题获得了圆满解决。

美墨在《美利坚合众国政府与墨西哥合众国政府关于墨西哥湾西部海湾200海里以外大陆架划界条约》(简称2000大陆架协议)中规定,列出墨西哥湾西部海湾200海里以外大陆架划界范围,美国不得以任何目的对边界以南海域的海床以及底土主张或行使主权或管辖权,墨西哥也不得以任何目的对上述边界以北海域的海床以及底土主张或行使主权或管辖权。同时指出由于潜在的石油或天然气矿藏可能延伸至跨越规定的边界,所以条约生效十年内不得授权或许可规定边界附近1.4海里内进行大陆架油气开采或开发等<sup>[24]</sup>。

此后鉴于墨西哥湾油气的开采问题,美墨两国决定在2000年划界基础上对墨西哥湾边境地区的油气资源进行合作开发,尤其是涉及跨界油气的开发。2012年美墨两国签订了《美利坚合众国与墨西哥合众国之间关于墨西哥湾跨界油气储藏的协议》,协议中规定两国可以对位于海安县9海里外、跨界的地质碳氢化合物结构和储层进行联合勘探和开采,并对跨界油气储藏或跨界联合区的勘探和开发规定了联合经营的合作形式,其中包括确定联合区域和跨界储藏的范围、许可证持有者身份以及各自参与的利益、计算产量分配的

办法、联合区域的勘探或开发方案、经营者的身份和任免、权益转移的规定、产量精确测量的规定、环保等相关问题。这为两国在该区域的合作开发包括收益问题确定了司法准则,从而避免美墨两国因跨界油气问题产生纠纷。

### (三)其他案例

除了上述国际典型案例外,其他一些案例,如阿拉伯半岛上的科威特与沙特阿拉伯的中立区案例,其涉事方合作的方式也很值得借鉴。

争议区位于沙特阿拉伯的东北部和科威特的西部之间。早在1922年,科威特和沙特阿拉伯根据《UQAIR 条约》划分了两国边界,但是两国对争议区面积达到5770平方公里的荒漠却并未进行划界,因而成为了历史遗留问题。最初两国都鲜有兴趣处理此块区域的归属,直到1938年在争议区北面几英里处的巴尔干油田发现石油,1948年后两国政府都授权给私人公司开采石油,随后两国公司都采用了在共同合作协议下开采石油的方式。在此基础上,1960年两国开始进行划分中立区的谈判,1965年签订中立区设立条约,1967年又签署了《SHAWWAL 1389 AH 号协议》,条约正式生效,1970年再度商谈,最后将中立区平分划界归属两国,中立区不复存在,地理上改为“沙特阿拉伯—科威特平分区”。

科威特—沙特的中立区采用了划分边界但不划分区内资源的做法,区内的石油资源由两国分别取得开采权的公司平分收益。中立区内估计蕴藏了50亿桶石油和1兆立方英尺天然气。现在的石油产量为每天60万桶左右,也由科、沙平分,有HOUT和KHAFJI两块海上油田和南弗威尔(SOUTH FAWARIS)、南恩加(SOUTH UMM GUDAIR)、胡马(HUMMA)、威弗让(WAFRA)四块陆域油田。海上油田由日本的阿拉伯石油公司(AOC)经营,陆域油田则由美国两家公司经营。为更好开发和运营中立区的海上油田,维持和提高出油产量,2002年7月科威特和沙特成立了合资企业,股权各为50%<sup>[25]</sup>。

## 四、区域经贸合作影响海洋战略安全的经验

北美自贸区内的经贸合作特别是美国—墨西哥争端与合作、东盟内部的合作特别是泰国湾的马来西亚—泰国、马来西亚—越南之间的争端和合作以及科威特与沙特阿拉伯的中立区等是区域经贸合作对海洋战略资源安全传导效应的典型案例,反映了通过开展海陆经贸合作,在区域经贸合作这一有机联系的大系统中,通过各构成要素之间的相互作用和相互影响,依托各种媒介或渠道(主要是各种经贸政策,特别是合作开发政策),按照一定的传导程序和规则,将政策内容有效地向海洋战略资源安全传递并发挥作用,最终实现缓解和解决海洋争端。

一般来说,海洋和岛屿的争议冲突甚至尖锐化有很多原因,争议区有储量丰富的资源,特别是油气等海洋战略资源往往会成为争端的导火索,因而维护海洋战略资源安全成为解决海洋和岛屿争端的关键要素。结合上述多个国际案例,我们认为在“一带一路”的建设中应更多关注海洋战略资源的开发收益安全、开展陆海并举的区域经贸合作、基于海洋战略资源安全的特点及海洋国的特点进一步加强海洋合作、采取多种形式进行争议资源的合作开发等国际经验。

(1)海洋战略资源的安全具有所有权和开发收益安全的双重性特征,而关于海洋战略资源所有权的争端没有速决的灵丹妙药,注定要处于长期纷争中,各国关于海洋和岛屿争端实现彻底划界前,应更多关注海洋战略资源的开发收益安全,加大和深化争端方之间的区域经贸合作,以缓解双方的剑拔弩张的态势,缓和紧张局势,缓解资源相争的矛盾,在平等互利的前提下和平解决海洋和岛屿的争端问题。

(2)经贸合作不仅仅是海洋争议区内的合作,从空间视角而言,更要进行争议国家之间的经贸合作,尤其是开展陆海并举的区域经贸合作。海洋和陆域经贸合作直接或间接影响海洋战略资源的开发收益安全,进而影响所有权的安全。这一点在

上述效应案例中已能证明,特别是东盟、北美自由贸易区的区域经济一体化的建设为争议国家的经贸合作构建了合作框架、机制和法律制度,通过经贸合作形成的经济密切关系和重大利益,使争议国在面临争端的时候能首先以一体化为重思考解决方案和实施政策措施;不但要加强争议国之间的经贸合作,更重要的是形成经济一体化,加深双方经济依赖。而海事争端下的经贸合作应思考与通常经贸合作的区别,从而规范合作的内容、政策等。

(3)开展区域经贸合作时,基于海洋战略资源安全的特点以及争议国为海洋国的特点,区域经贸合作中应进一步加强海洋合作。如美国和加拿大就有关于海洋勘探开发的合作,与北冰洋沿岸五国成立北极区域水道测量委员会,合作建设加拿大鲁珀特王子港试点项目以加快港口航运便利化,美加墨三国的航道会议机制等。此外,还应重点发展区域间的海洋贸易和投资,通过海洋经贸活动推动海洋争议的缓解。

(4)关于有争议的海洋战略资源的合作开发,可以采取多种形式进行。如采取美加搁置争议,联手禁止近海油气活动的联合勘探方式;可以采取美墨联合经营的合作形式;可以仿效马来西亚—泰国开发区的两国联合管理局“公司制”和马泰联管基金进行合作;还可以采取马来西亚—越南开发区的协调委员会“联合经营”形式,在征得双方国家同意后,授权各自国家的石油公司在划定区域内进行石油勘探和开采活动的商业活动方式;亦可以采取类似科威特—沙特阿拉伯的中立区做法,在中立区内的石油资源由两国分别取得开采权的公司平分收益。此外,还可以创新合作开发的模式,在和平的状态下实现争议主权的最终解决。

#### 参考文献:

- [1] ED Mansfield, BM Pollins. Economic Interdependence and International Conflict [M]. USA: University of Michigan Press, 2003. 286.
- [2] Kusuma Snitwongse. Thirty Years of ASEAN: Achievements through Political Cooperation [J]. Pacific Review, 1998, 11(2): 183-194.
- [3] H Dang. Regional Cooperation in the South China Sea and the Arctic: Lessons to Be Learned? [M]. Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers, 2013. 171-205.
- [4] 郑华芳. 南海问题解决方案研究综述[J]. 东方企业文化, 2012, (1): 89-90.
- [5] 曾凡传. 新形势下南海问题解决方式的探讨[J]. 学理论, 2011, (35): 32-33.
- [6] 庞铭辉, 敖杏林. 经济相互依赖: 和平之路抑或冲突之源?—中国与周边国家的实证研究(1981-2007)[J]. 当代亚太, 2016, (3): 29.
- [7] 陈秀莲, 樊兢. 中国南海海洋战略资源安全的困境与合作对策[J]. 世界地理研究, 2018, 27(2): 55-64.
- [8] Morrow James D. How Could Trade Affect Conflict [J]. Journal of Peace Research, 1999, 36(4): 481-489.
- [9] Snowtwongse, K. Thirty Years of ASEAN: Achievements through Political Cooperation [J]. Pacific Review, 1998, 11(2): 183-194.
- [10] David H, Bearce & Sawa Omori. How Do Commercial Institutions Promote Peace? [J]. Journal of Peace Research, 2005, 42(6): 659-678.
- [11] 周玉渊. 从东盟自由贸易区到东盟经济共同体: 东盟经济一体化再认识[J]. 当代亚太, 2015, (3): 92-112.
- [12] 东盟共同体昨日建立[N]. 广州日报, 2016-01-01 (A10).
- [13] 郎平. 区域贸易制度的和平效应分析—来自发展中国家的视角[J]. 当代亚太, 2016, (3): 101-125.
- [14] 孙广勇. 南海“共同开发”的马泰模式[J]. 能源, 2012, (2): 76-77.
- [15] 马来西亚和泰国联合管理局第 440 号法令(1991)[A]. 杨泽伟. 海上共同开发协定汇编[C]. 北京: 社会科学文献出版社, 2016. 230-239.
- [16] Thailand—Malaysia Joint Authority Act, B.E. 2553 [Z]. Joint Authority, 1990. 1-13.
- [17] 邵建平, 李晨阳. 东盟国家处理海域争端的方式及其对解决南海主权争端的启示[J]. 当代亚太, 2010, (4): 144-156.
- [18] 马来西亚与越南社会主义共和国关于两国大陆架划定区域内石油勘探和开采的谅解备忘录[A]. 杨泽伟. 海上共同开发协定汇编[C]. 北京: 社会科学文献出版社, 2016. 313-315.
- [19] 罗国强, 郭薇. 南海共同开发案例研究[J]. 南洋问题研究, 2012, (2): 45-55.
- [20] 林欣. 北美自由贸易区二十年发展的回顾与展望[J]. 理论月刊, 2015, (9): 182-188.
- [21] 董映璧. 冷眼看北极——环北冰洋各国拉开资源争夺序幕 [EB/OL]. <http://www.ce.cn/xwzx/gjss/gdxw/200708/>

- 27/t20070827\_1268\_9028.shtml.2019-02-18.
- [22] 陶凤, 杨溪. 美加龃龉北冰洋[N]. 北京商报, 2016-03-23.
- [23] 徐长安. 美加联手禁止北极近海油气活动[EB/OL]. <http://world.people.com.cn/n1/2016/1221/c1002-28967006.html>.2019-02-20.
- [24] 美利坚合众国政府与墨西哥合众国政府关于墨西哥湾西部海湾 200 海里以外大陆架划界条约[A]. 杨泽伟.
- 海上共同开发协定汇编[C]. 北京: 社会科学文献出版社, 2016. 607-611.
- [25] 李越峰编译. 科威特的石油储备及石油工业[EB/OL]. <http://kw.mofcom.gov.cn/article/ztdy/200304/20030400084721.shtml>.2019-02-20.

【责任编辑: 周琍】

## Conduction Model and Effect of Regional Economic and Trade Cooperation on Marine Strategic Resources Security under the Belt and Road Initiative

CHEN Xiu-lian

(Business School of Guangxi University, Nanning, Guangxi, 530003)

**Abstract:** The system of regional Land-Sea economic and trade cooperation which interact through the constituent elements can transfer policy content and affect marine strategic resources effectively. It plays important role by depending on economic and trade cooperation and development policies of countries in the region, according to certain conduction procedures and rules. The classic cases are the disputes and cooperation of Malaysia-Thailand, Malaysia-Vietnam in the Thailand Gulf in ASEAN, United States-Canada and United States-Mexico in NAFTA, Kuwait-Saudi Arabia's Neutral Zone etc. With the cases mentioned above, the paper points out that China should pay more attention to the revenue and development of marine strategic resources security, develop on Land-Sea economic and trade cooperation between the disputed countries, strengthen international marine cooperation, cooperate and develop by various forms etc. in the construction of the "The Belt and Road".

**Key words:** regional economic and trade cooperation; marine strategic resource security; conduction model; conduction effect; Belt and Road Initiative