



共建“一带一路”

重要国际区域性规划政策汇编系列之一

东盟互联互通总体规划 2025

国家发展改革委一带一路建设促进中心 编译

编译说明

为深化共建“一带一路”倡议与国际重要战略政策对接，推动高质量共建“一带一路”走深走实，我中心结合当前业务工作需要，会同专业翻译机构，分批次编译发布重要国际区域和国家的规划政策性文件，形成系列汇编，供相关部门、机构、企业参考使用。

国家发展改革委一带一路建设促进中心

二〇二〇年二月

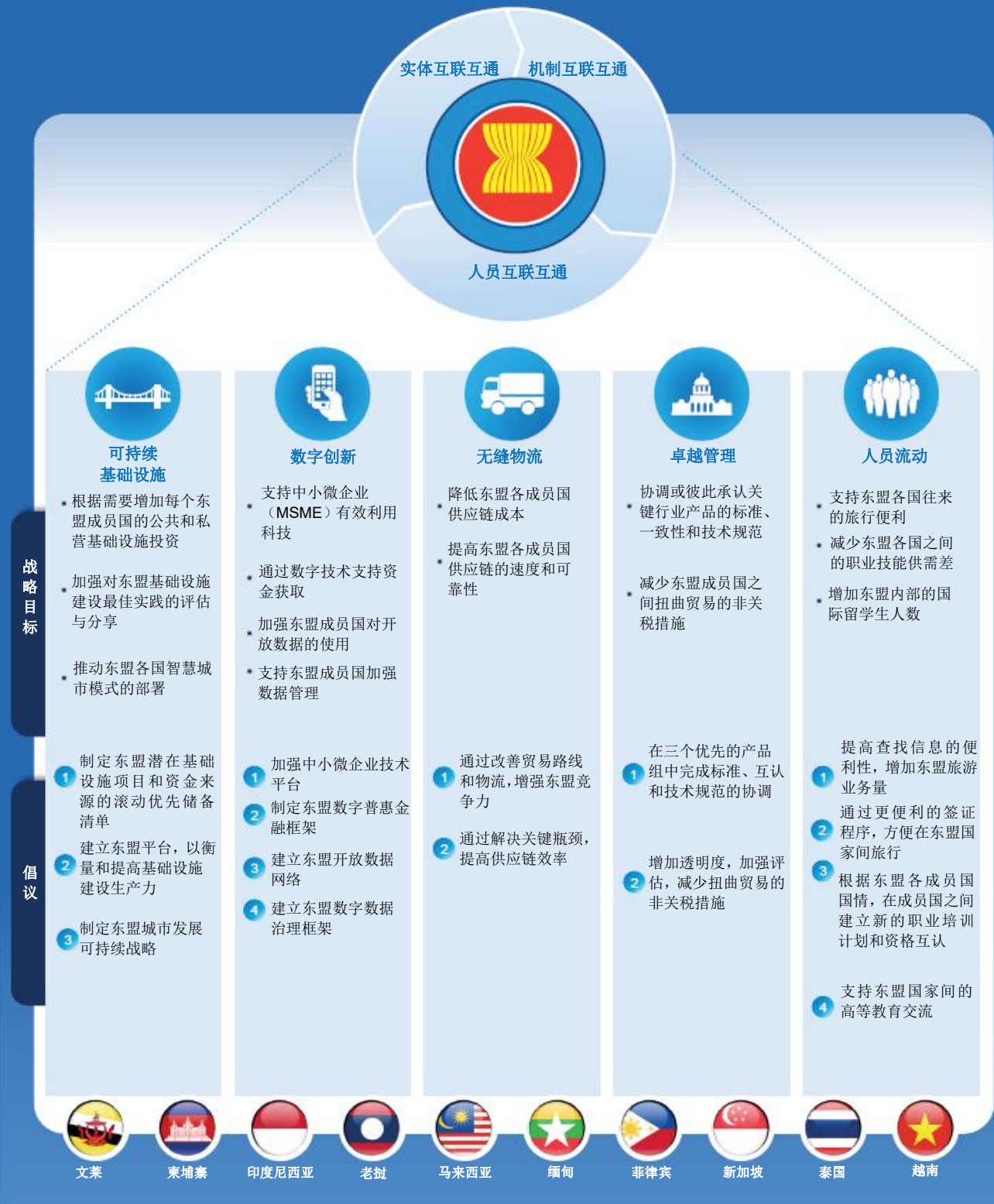
目 录

概要.....	1
第一章 序言.....	5
第二章 东盟互联互通进展情况分析.....	9
第三章 可能影响东盟互联互通2025的趋势.....	19
第四章 东盟互联互通2025的愿景、目标与倡议.....	27
第五章 实施战略.....	55
附录.....	65



东盟互联互通2025

愿景：“实现东盟无缝、全面互联和一体化，提升竞争力、包容性和更强的共同体意识”





概要

1. 东盟互联互通包括实体（例如运输、信息通信技术和能源）、机制（例如贸易、投资和服务自由化）和人员之间的联系（例如教育、文化和旅游）。对于实现一体化东盟共同体而言，这些是经济、政治安全和社会文化支柱的基础支持手段。
2. 自《东盟互联互通总体规划2010》（MPAC 2010¹）通过以来，已取得显著进展。截至2016年5月，《东盟互联互通总体规划2010》中的倡议²已经完成39项。其中，18项涉及实体互联互通；15项涉及机制互联互通；6项涉及人员互联互通。然而，要实现东盟无缝互联的愿景，还有很多工作要做。需要解决的具体领域包括各种服务行业，这些服务行业在互联互通方面要落后于产品行业，因为服务行业的投资限制更加严格，并且在熟练劳动力流动、能源和铁路互联互通方面也存在很多挑战。《东盟互联互通总体规划2025》（MPAC 2025）将包括《东盟互联互通总体规划2010》中剩余52项未完成的倡议，这些倡议拥有一个明确的责任主体，与新提出的倡议不存在重叠。
3. 鉴于东盟互联互通所处的动态环境，有必要考虑可能对东盟互联互通2025议程造成影响的新趋势。包括：未来15年内，东盟“消费阶层”的家庭数量将翻一番；随着劳动力规模的增长开始放缓，提高生产力以保持经济进步将面临挑战；到2030年，将有9000万人口迁往东盟域内城市；对基础设施的支出需求比历史水平增加1倍以上；在使世界第三大劳动力具备支撑增长和开放所需的技能方面面临挑战；颠覆性技术已经出现；迎来了改变地区自然资源利用率的机遇；在世界向多极全球权力结构转变之际，如何理解对东盟的影响就变得至关重要。

指引东盟互联互通未来发展的新战略

4. 东盟互联互通2025的愿景是实现一个无缝、全面互联、一体化的东盟，提升竞争力、包容性和共同体意识。
5. 为实现这一愿景，《东盟互联互通总体规划2010》将专注于五个战略领域：
 - i. **可持续基础设施**。目标是协调现有资源，在东盟基础设施项目整个周期中提供支持，包括项目准备、提高基础设施生产力和能力建设。此外，还包括在东盟各成员国之

¹ 《东盟互联互通总体规划2010》于2010年10月28日在越南河内举行的第十七届东盟首脑会议上通过，英文简称MPAC 2010。

² 请注意，在《东盟互联互通总体规划2010》中，这些倡议被称为措施。在本文件中，我们将其称为倡议，与《东盟互联互通总体规划2010》中使用的战略领域、倡议和实施措施等命名具有相同的含义。

间交流“智慧城市化”模式的经验教训，这些模式可以推动实现经济增长和生活质量提高。

- ii. **数字创新。**到2030年，东盟数字技术的潜在价值可能高达**6250**亿美元（占该年东盟国内生产总值的**8%**），主要可能来源于效率的提高、新产品的出现和服务的提升等等。想要抓住这一机遇，需要建立监管框架，为新的数字服务（包括数据管理和数字金融服务）提供支持；支持分享开放数据的最佳实践；让中小微企业具备获取这些新技术的能力。
- iii. **无缝物流。**加强东盟互联互通需要卓越的物流。然而，以该地区所花费的时间和运输成本来衡量，物流效率并没有按照《东盟互联互通总体规划2010》最初设想的速度得以提高。潜在的挑战之一是政府部门之间的协调问题和缺乏对最佳实践的分享。我们需要建立机制，支持物流企业、学术机构和东盟成员国之间更好的合作。此举有助于发现该地区供应链关键领域的瓶颈；收集、分享在整个地区解决这些问题的最佳实践，并且明确需要注意的关键政策领域。
- iv. **卓越管理。**有必要在本地区规则、条例和程序的制定、通过和实施过程中纳入良好的管理规范（**GRP**）。目的是支持实施对东盟互联互通议程至关重要的关键政策，特别是注重标准协调、互认和技术规范以及解决扭曲贸易的非关税措施。
- v. **人员流动。**当前，已经在很大程度上取消对东盟成员国国民在该地区内旅行的限制。然而，东盟仍然有提高人员流动性的空间，包括通过解决旅行目的地选择信息的缺乏、简化申请签证流程，为游客提供便利；加强该地区的技能流动，酌情在关键职业领域建立高质量的资格框架，并且鼓励东盟内部各大学之间学生更大的流动性。

努力实现

6. 为确保《东盟互联互通总体规划2025》有效稳健地实施，必须解决以往学术研究发现的对有效政府服务至关重要的六个核心领域：³
 - i. **重点突出，目标明确。**一项成功的战略通常不会超过**3至6**个优先领域。考虑到东盟的资源限制，非常需要将重点聚焦一小部分方案，按照潜在回报和执行速度排列优先次序。《东盟互联互通总体规划2025》专注于五个新战略，以最大限度提高成功可能性。制定具体、可衡量、可操作、现实（但具有挑战性）和实时（英文首字母

³ 《服务指导：努力改造英国的公共服务》，Michael Barber，2007年；《服务2.0：政府面临的新挑战》，麦肯锡公司，2012年。

缩写为SMART)的目标也很重要。这五个战略领域不仅都有明确的成果目标,而且有明确的产出投入指标用于衡量每项倡议的进展情况。

- ii. **治理明确, 权责清晰。**获得授权并负责交付成果的领导者往往是战略能否成功实施的一个明确区分因素。《东盟互联互通总体规划2025》每一项倡议,都有一个明确的领导执行机构。此外,五项战略中,每一项都将由两名东盟互联互通协调委员会(ACCC)代表协助审查并加速推进。
- iii. **计划明确, 协调一致。**战略成功实施的出发点是确保有一个既现实又明确的愿景,在各级政府和外部利益相关方之间保持一致性和明确性。为增强日后协调,《东盟互联互通总体规划2025》将在倡议层面设立国家联络员,以补充现有东盟互联互通国家协调员的工作。这有助于确保与东盟各成员国相关执行机构进行更好的协调。
- iv. **核心技能、激励措施和财务状况。**一个运作良好的实施系统能够获得执行任务所需的关键技能,并且在必要的资金支持下,通过强有力的激励措施提升业绩。国家协调员和相关执行机构将是成功实施《东盟互联互通总体规划2025》的关键。有必要加强东盟互联互通处,配合《东盟互联互通总体规划2025》的实施。
- v. **利益相关方的主动参与。**利益相关方的主动参与需要对关系进行维系,这对于项目的成功至关重要,同时要定期就服务工作和相关优先事项进行沟通。为此,东盟秘书处将定期(例如每年)向重要商业协会和其他外部利益相关方提供关于实施《东盟互联互通总体规划2025》的最新进展情况。此外,东盟秘书处还将开发东盟互联互通网站,定期更新进展情况,安排发言人在重要会议上就互联互通议程发言。
- vi. **稳健的绩效管理。**一个公正严格的绩效跟踪系统必须是数据驱动、基于事实并且定期更新。同时应建立机制,确保在早期阶段查明和标记问题,然后按照优先顺序加以解决。为实现这一目标,每年需要对五个战略领域的进展情况进行两次审查;这些审查将由具体领域的东盟互联互通协调委员会领导人、东盟秘书处、国家协调员和国家联络员以及东盟有关部门机构的主席负责。



1

序言



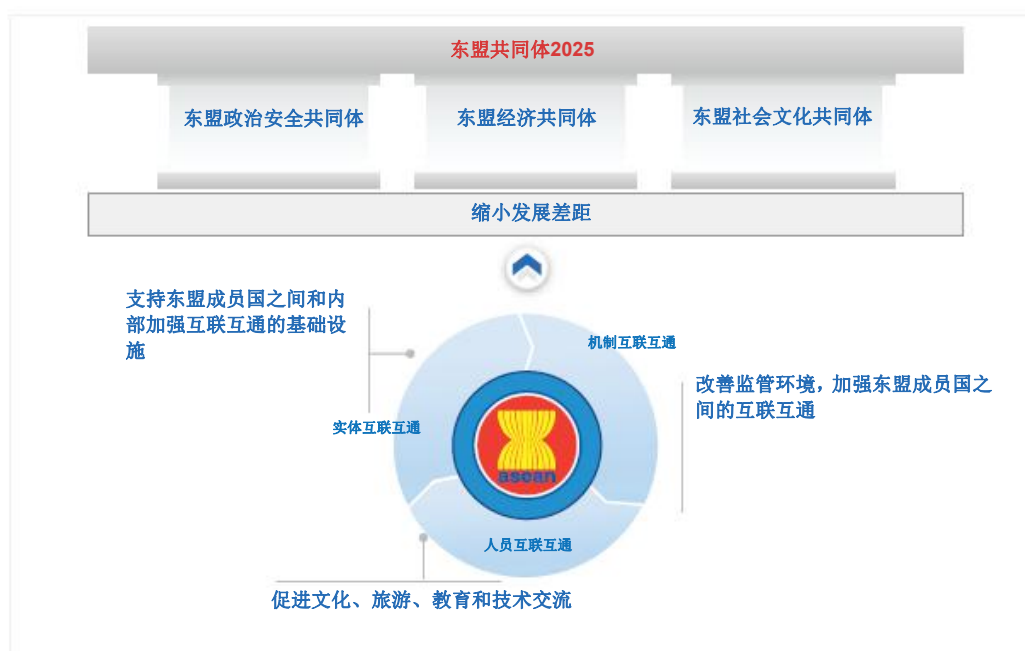


序言

1. 东盟互联互通指的是实体、机制和人员的彼此联系，有助于建立一个更具竞争力、包容性和凝聚力的东盟。加强互联互通是构建一体化东盟共同体政治-安全、经济和社会-文化支柱的支持性手段（图示1）。

图示1

东盟互联互通总体规划2025：东盟共同体愿景2025不可分割的一部分



2. 《东盟互联互通总体规划2010》（MPAC 2010⁴）是一份战略文件，旨在指导该地区实施加强互联互通的行动。在2014年11月于缅甸内比都举行的第25届东盟首脑会议上，东盟领导人交由东盟互联互通协调委员会（ACCC）全面审查东盟互联互通总体规划的实施情况，并且制定《东盟互联互通总体规划2025》（MPAC 2025）。
3. 《东盟互联互通总体规划2025》力求通过补充和协同东盟共同体蓝图2025、东盟行业工作计划和东盟一体化倡议（IAI）工作计划三，加强与其他次区域和区域间框架的协同作用，从而提升价值（图示2），方式有以下五种：

⁴ 2010年《东盟互联互通总体规划》于2010年10月28日在越南河内举行的第十七届东盟首脑会议上通过，英文缩写MPAC 2010。

图示2

《东盟互联互通总体规划2025》如何提升对东盟行业工作计划的价值？

	价值领域	说明
1	增益	《东盟互联互通总体规划2025》可以创建（不在行业计划中的）新倡议，在改善实体、机制或人员互联互通方面发挥至关重要的作用。
2	广度	《东盟互联互通总体规划2025》可以扩大现有行业计划倡议的覆盖面，推动倡议涵盖从互联互通角度所确定的重要领域。
3	协调	《东盟互联互通总体规划2025》可以帮助确保跨多个工作组的倡议能够有效协调，以最大限度提高成功实施的可能性。
4	深度	对于被认为对互联互通非常重要的倡议，《东盟互联互通总体规划2025》通过为倡议增加细节以及明确如何应对潜在障碍，最大程度地提高成功实施的可能性。
5	重点	对于被认为对互联互通非常重要且已经制定明确行动计划的倡议，《东盟互联互通总体规划2025》力争突出强调这些倡议的重要性。

2

东盟互联互通进展情况分析





东盟互联互通进展情况分析

1. 通过对《东盟互联互通总体规划2010》提出的19项战略逐一进行评估，来了解东盟互联互通的进程（图示3）。

实体互联互通

2. 支持东盟实体互联互通的重大基础设施项目的进展喜忧参半。东盟公路网（AHN）已经取得显著的进展，项目意在建立连接所有东盟成员国和周边国家的多条高效、综合、安全和环境可持续的地区陆路运输走廊。消除东盟公路网在该地区内的缺失路段，三级⁵以下道路总长度减少46.2%，从2010年的5311.2公里减少到2015年的2454公里，其中包括1200公里的优先过境运输路线（TTR）。⁶
3. 新加坡至金边铁路线的新加坡—昆明铁路（SKRL）段如期实施。不过目前从柬埔寨到越南以及老挝的新加坡—昆明铁路段仍在为项目实施寻找资金。乃良大桥于2015年4月落成并投入运营。
4. 作为对东盟互联互通总体规划2010的建议和2013年3月完成的关于建立东盟滚装（RoRo）航运网络和短途海运可行性研究的后续行动，东盟成员国同意将重点放在三条优先航线中的任意一条（即杜迈-马六甲、贝拉万-槟城-普吉岛，以及达沃/桑托斯将军城-比通）。
5. 东盟电力网（APG）的9个电力互联项目以及跨东盟天然气管道（TAGP）的13条双边天然气管道均已完工。砂拉越至西加里曼丹的最新项目于2016年1月20日成功完成并同步，目前能提供70兆瓦的电力。尽管项目范围较大、项目实施的复杂性较高，东盟电力网和跨东盟天然气管道的能源互联项目的实施在过去几年中已经取得稳步进展。然而，诸如资源限制、可融资性以及技术和监管问题等挑战仍需得到解决。
6. 有关东盟宽带走廊建设的研究已于2013年3月完成并通过。这为确定宽带推出的关键驱动因素提供了框架，并就影响宽带推出的每个关键驱动因素的具体政府倡议提出了建议。东盟互联网交互网络（AIX）项目在结束时提交了一份关于东盟各成员国互联网交互提供商之间的点对点连接状况的报告，并建议鼓励私营部门运营商与东盟跨境同行建立更多

⁵ 主要道路为出入管制的高速公路；一级道路为四车道或四车道以上的道路；二级道路为双车道道路（水泥或混凝土材质）；三级道路为窄双车道道路，采用沥青双层处理施工。

⁶ 《东盟运输战略规划2016-2025年》，2015年11月。尽管三级以下道路的总长度有所减少，但老挝和缅甸已按照《东盟互联互通总体规划2010》的设想，努力升级过境运输路线三级以下道路。


点对点连接。目前正在招标能对“建立东盟单一电信市场”实施可行性研究的执行机构。

机制互联互通

7. 虽然目前正在努力实施《东盟货物过境便利化框架协议》（AFAFGIT）、《东盟跨境运输便利化框架协议》（AFAFIST）和《东盟多式联运框架协议》（AFAMT）等三项运输便利化协定，但《东盟货物过境便利化框架协议》相关议定书还未完成，这些协议及其议定书仍有待批准。
8. 《空运经济合作工作计划（2014-2015年）》和《空运技术合作工作计划（2014-2015年）》已经批准通过，进一步推动东盟单一航空市场的建立。同时制定了东盟单一航空市场的实施框架及其行动计划。
9. 正在采取贸易便利措施，力求实现货物和服务的自由流动。东盟投资、服务和贸易解决方案（ASSIST）/东盟贸易资料库（ATR）于2015年的东盟商业和投资峰会上启动。2015年，《东盟标准、技术法规及合格评定程序政策指南》（STRACAP）和《东盟认证和合格评定政策指南》通过。2016年3月2日，在《东盟货物贸易协议》（ATIGA）的框架下，印度尼西亚和新加坡开始利用支持基础设施的东盟单一窗口（ASW），实时交换有关生产环境原产地证书的电子版。加强边境管理能力的大部分工作是在次区域和双边层面开展的，东盟层面的工作还需进一步加快。

人员互联互通

10. 在深化东盟内部社会和文化理解方面已经取得显著进展。2012年，东盟课堂资料读物（小学和中学用）被开发出来，除学校现有的东盟研究补充材料外，东盟正在致力于加大对资料读物的利用。东盟虚拟学习资源中心（AVLRC）侧重东盟地区民众、新闻、文化、旅游、学习和机会，自2015年3月软启动以来该中心网站持续运营。
11. 东盟大学联盟（AUN）在一些倡议（例如学分转换系统、质量保证）方面已取得不错进展。然而，各机构在课程和标准上的巨大差异、学生和教职工交流的财政资源有限以及语言差异都制约了这些倡议的进展。
12. 为鼓励东盟内部旅游业发展，还采取了一些措施，包括通过协调开发旅游产品（例如文物古迹、邮轮旅游、家庭旅馆、健康医疗旅游以及生态旅游），更加便捷地进入旅游区。
13. 东盟技术劳工自由流动的进展有限。七项互认协议已经缔结（2005年至2014年），涵盖工程服务、护理、建筑服务、旅游、医疗从业人员、口腔医生和会计服务以及一项涉及调查的框架协议。但在很多方面仍有差距。例如旅游领域，东盟已经公布了能力标准和课程，并于2016年8月启动了旅游专业人员的注册制度，但东盟在签证发放程序方面还



没有达到标准化。卫生保健方面，在制定共同标准和签证程序方面，已经公布的进展仍然有限。此外，允许东盟认证的专业人员在其他成员国从事相关职业的国家法律和法规需要作出相应修订，但尚未在任何成员国完全落定。

图示3

对《东盟互联互通总体规划2010》战略的评估

总体战略	战略	最初预计的时间表													倡议总数量	2016年5月底前完成的倡议总数量 ¹				
		08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20						
1 实体互联互通	▪ 完成东盟公路网																	11	2	
	▪ 完成新加坡-昆明铁路项目的实施																		11	1
	▪ 建立综合内河航道网																		1	0
	▪ 完成海上综合运输体系																		4	1
	▪ 建立综合多式联运体系																		8	3
	▪ 加快信息通信技术基础设施和服务发展																		7	6
	▪ 优先能解决能源基础设施机制问题的进程																		13	5
2 机制互联互通	▪ 实施三个运输便利化框架协议 (AFAFGIT;AFAFIST;AFAMT)																		6	2
	▪ 实施人员跨境陆运便利化的措施																		2	0
	▪ 发展东盟单一航空市场(ASAM)																		9	2
	▪ 发展东盟单一航运市场																		2	2
	▪ 通过消除区域内的商品贸易壁垒，加速东盟区域内的货物自由流动																		15	4
	▪ 加快发展高效和有竞争力的物流行业，特别是运输、电信和其他相关服务																		2	0
	▪ 大幅提高地区贸易便利化水平																		6	2
	▪ 加强边境管理能力																		3	0
	▪ 根据公平投资规则，加快东盟成员国对地区内外投资的进一步开放																		2	2
	▪ 加强本地区落后地区的机制能力，改善区域/次区域政策、方案和项目的协调																		3	1
3 人员互联互通	▪ 促进东盟内部更深层次的社会和文化理解																		10	5
	▪ 鼓励更大程度的东盟内部人员流动																		10	1
	总数¹																		125	39

1 评估19项战略和125项倡议。注：在《东盟互联互通总体规划2010》中，这些倡议被称为措施。倡议一词与《东盟互联互通总体规划2025》中使用的命名一致。

资料来源：东盟秘书处

确定进展的障碍

14. 为更好了解东盟互联互通项目进展和面临的挑战，我们详细分析了《东盟互联互通总体规划2010》中的15个优先项目(见图示4)。

图示4

评估《东盟互联互通总体规划2010》中15个优先项目面临的主要障碍

■ 主要障碍

	融资障碍			决策障碍			实施障碍		
	投资回报	财政能力	资本可供性	优先问题	机构问题	信息失灵	能力	协调	监管结构
1 东盟公路网									
2 新加坡—昆明铁路									
3 东盟宽带走廊									
4 马六甲-北干巴鲁电力互联									
5 西加里曼丹-砂拉越互连									
6 滚装网络									
7 互认协议									
8 标准一致									
9 国家单一窗口									
10 投资限制									
11 运输便利									
12 签证要求									
13 虚拟学习中心									
14 信息通信技术技能标准									
15 东盟共同体建设方案									

资料来源：亚洲开发银行；东盟秘书处；东亚东盟经济研究中心；世界银行

15. 通过仔细研究这15个优先项目，以及与东盟互联互通项目有关的更广泛的障碍，可以发现一些共同的挑战，包括：

融资障碍

- i. **投资回报。**有的项目面临挑战，是因为缺乏足够有吸引力的投资回报来鼓励私营部门投资，即使项目具有巨大的潜在社会效益。某些情况下，虽然总体回报有吸引力，但是会让私营部门承担不可接受的风险，因而损害了项目的经济效益。这些问题尤其会发生在大型基础设施项目中，例如新加坡—昆明铁路。

例如，预测交通量较低、对其他发展项目资源的竞争以及可替代运输行业的相对吸引力，都阻碍了新加坡—昆明等许多铁路项目的进展。⁷即使是交通量较高的铁路线上的项目也常常需要补贴才能实现收支平衡，而新加坡—昆明铁路某些铁路段的预测交通量较低，从财务角度看增加了项目挑战性。滚装运输（RoRo）项目的开发时

⁷ 《东盟互联互通:建立公私伙伴关系（PPP）渠道》，世界银行集团，2014年12月。

间要早得多，但也面临一些投资回报方面的问题，这些问题涉及滚装运输网络是否能够提供比现有替代方案（例如航空客运和货运）更具成本效益的解决方案。

- ii. **（东盟成员国的）财政能力。**东盟许多成员国都将财政整顿列为紧急优先事项，这会降低其投资基础设施项目的能力和动力。在这种情况下，需要在长期基础设施投资和其他紧急优先事项（如对教育、医疗、社会服务和其他福利的支持）之间做出艰难的选择。在生活成本上升成为一个主要问题的经济体中，这些都是需要优先考虑的问题。⁸
- iii. **资本可供性（来自其他来源）。**鉴于许多项目的投资需求规模和东盟成员国预算的限制，有必要调动其他来源的资源，比如多边基金、养老基金、债券市场、他国政府还是私营部门。尽管增长迅速，但大多数东盟成员国的国内资本市场目前为基础设施项目提供的项目融资机会有限，尤其是在新加坡、泰国和马来西亚以外的地区。因为在获取资本方面受到的限制，与东盟互联互通相关的大型基础设施项目的一些组成部分目前面临挑战，例如东盟公路网上的AH15公路（Ban Lao至Nam Phao的一条长达132公里的道路）。

决策障碍

- iv. **优先问题。**当关键决策者认为某个问题与其他问题相比优先级更低时，就会出现这种障碍。例如，到目前为止，东盟基础设施项目的进展同各国政策制定者是否将此项目视为国家优先事项并推动实现密切相关。⁹
- v. **机构问题。**这些都与利益相关方之间采取的激励措施不一致有关。一些值得注意的障碍包括当地居民反对为基础设施项目征地，国家监管机构与贸易官员的激励措施不同，以及跨境基础设施项目中的利益分配存在争议。整个东盟成员国人口密度差异很大，这会大大影响基础设施项目参与国的成本效益分析。因此，机构间协调和授权等事务中也可能存在问题。例如，在实施国家单一窗口的背景下，说服与贸易有关的不同政府部门同意将其部分权力移交给一个中央机构的挑战就凸显出来。
- vi. **信息问题。**当利益相关方没有足够的信息来了解机会或机会本身的利益和成本的真实性质时，就会出现这些问题。例如，在放宽投资限制的情况下，证明某个国家如何能够从消除壁垒中获益似乎缺乏证据作为基础。当涉及基础设施相关项目时，这可能会带来最大的问题，因为许多东盟成员国并不是很了解基础设施项目的优先次序和启动这些项目的最佳融资结构。即使基础设施项目的路径是明确的，私营部门

⁸ 《消除障碍圆桌会议:基础设施、电力和公用事业》，马来西亚联昌国际银行(CIMB)东盟研究院(CARI)和麦肯锡公司，2013年

⁹ 《东盟互联互通:建立公私伙伴关系（PPP）渠道》，世界银行集团，2014年12月。

投资者获得的信息仍可能不足以对项目可行性做出公平和准确的评估。例如，在东盟一些成员国，政府要求独立电力生产商（IPP）对发电厂用地等进行广泛调查，如现场调查、地质调查和环境影响评估，以便得出成本估算。这可能导致投资者在缺乏可用、可获取和准确信息的情况下估算出更高的项目成本和风险溢价；此外，这种方法所花费的时间会影响投标和实施过程，并且可能会导致投标人的工作存在不必要的重复。

实施障碍

- vii. **能力。**这些障碍与供应链中的缺口有关，这些缺口阻止人们获取抓住机遇所需的关键组成部分（如适当的技术），以及缺乏实施机会所需的熟练劳动力。这些障碍是与机制有关的领域中的主要问题：工作组官员频繁更替所带来的挑战，以及对贸易议程和技术最佳实践缺乏了解。在基础设施项目中，这并不会被视为执行阶段的一个主要问题（尽管有许多机会改进执行情况），但更多会被认为与实施前规划阶段的能力差距有关。
- viii. **协调。**这与项目实施缺乏一致性有关（例如，对跨境铁路项目信号系统的协调）；与可能存在重要相互依存关系的其他倡议之间缺乏协调（例如整合海运和公路运输的关联）；政府部门之间缺乏协作。协调问题是东盟基础设施项目中最具挑战性的问题。例如，超过15个不同的决策实体共同参与一个典型的运输基础设施项目的情况并不少见，他们之间的问责制和达成共识所需的机制有限。¹⁰
- ix. **监管结构。**缺乏支持实施的监管结构（如缺乏相关标准或协议或缺乏界定的产权）可能会成为一种障碍。例如，阻碍基础设施发展的一个主要问题是，需要有一个明确的程序，以确保在东盟多个成员国获得监管批准。相比之下，马来西亚和新加坡的立法允许政府为被视为符合公共利益的项目获取土地，政府负有收购土地的责任。其他障碍可能包括缺乏就项目的商业条款进行谈判的既定框架协议（例如跨境基础设施项目的成本效益分摊）。然而，这在能源项目中并不被视为一个问题，因为在这些项目中，国际上有着良好的业绩记录和一些公认的基本模式。尽管如此，一般认为，在铁路等国际“规范”较少的其他项目中，这才会成为一个问题。

¹⁰ 《消除障碍圆桌会议:基础设施、电力和公用事业》，马来西亚联昌国际银行(CIMB)东盟研究院(CARI)和麦肯锡公司，2013年



可能影响东盟互联互通2025的趋势





可能影响东盟互联互通2025的趋势

1. 在制定《东盟互联互通总体规划2025》时，必须考虑全球和地区背景。这些相互关联的趋势可能与互联互通议程尤为相关。

A. 消费阶层的崛起

2. 东盟成员国已有约8100万家庭属于“消费阶层”，这些家庭的收入让他们达到了可以开始进行重大可自由支配购买的水平。¹¹随着大量人口为了获得更好的就业机会陆续向城市迁移，到2030年这一数字可能会翻一番，达到1.63亿户。¹²预计这一潜在的巨大消费转变将为东盟内部贸易和旅游业的增长提供重要动力。2014年，东盟内部游客总数约占东盟游客总数的44%，2010年以来一直在以每年8.9%的速度增长。东盟成员国丰富的文化遗产和自然景观是重要优势，并且旅游业已经显示出巨大潜力，特别是考虑到亚洲消费阶层的增长，这一优势就更加突出。据麦肯锡全球研究所（McKinsey Global Institute）估计，到2030年，亚洲游客在该地区的出行量将达到5.25亿人次。在这一数字中，仅来自中国的旅游出行量就有2亿人次。¹³世界旅游业理事会（WTTC）预测，到2025年，东南亚的旅游业将增长到2000亿美元以上，几乎是目前水平的两倍。¹⁴为了抓住这一机会，东盟成员国需要对旅游基础设施进行大量投资，并且鼓励旅游签证程序的便利化。

B. 生产力和竞争力的挑战

3. 提高东盟的生产力至关重要，原因有两个相互关联的方面：第一，提高生产力对于保持该地区目前的增长势头至关重要。虽然与大多数其他国家相比，东盟国家的人口结构更有利，但劳动人口不断扩大对经济增长的推动作用终将会开始减弱。

事实上，东盟许多成员国需要将其历史生产力增长率提高一倍以上，才能维持过去的经济增长速度。生产力的提高从何而来？虽然每个东盟成员国的答案都会有很大不同，但过去的学术研究已经确定了未来15年内东盟生产力和增长潜力最大的三个领域：通过完成重大贸易交易并寻求提高与贸易有关领域的竞争力，在全球贸易、服务、数据和投资中占据更大份额；通过开发高效和可持续的基础设施解决方案，在该地区的城市化浪潮

¹¹ 其定义为年收入超过7500美元的家庭（按2005年购买力平价计算）。

¹² 《处在十字路口的东南亚：三条通往繁荣的道路》，麦肯锡全球研究所，2014年11月。

¹³ 《缅甸时刻：独特的机遇、重大的挑战》，麦肯锡全球研究所，2013年6月

¹⁴ 《2015年旅游经济影响：东南亚》，世界旅游业理事会，2015年。

中乘风破浪；利用一系列不同行业的颠覆性技术。¹⁵

4. 第二个考虑因素涉及国际竞争力和利用东盟的机会窗口在全球制造业中占据更大份额的必要性。中国正在发生的转变，包括劳动力成本的不断上升和经济模式向降低出口依赖性方向的转变，正在整个东南亚产生连锁反应。东盟成员国有机会在全球制造业中占据更大份额，但前提是生产力和物流竞争力的提高。

C. 中量级的崛起

5. 2014年，东盟只有36%的人口是城市人口，仍然远低于北美（77%）、西欧（63%）或者中美洲和拉丁美洲（55%）的比例。¹⁶据预测，到2030年，将有9000万人迁往东盟城市，其中增长最快的许多城市将是规模较小的“中量级”城市（而不是首都城市）；到2030年，这些拥有20万至200万人口的城市将贡献该地区近40%的GDP增长。事实上，该地区89个城市的实际GDP年增长率预计将超过7%，其中只有两个是人口超过500万的大城市（仰光和马尼拉）。在以宜居和可持续的方式发展城市方面，交流“技术诀窍”将是至关重要的。

D. 基础设施的机遇

6. 1997年至1998年的亚洲金融危机后，随着东盟成员国试图控制经常账户赤字和外国投资，于是出现了严重的基础设施赤字。因此，在大多数东盟经济体中，投资在国内生产总值中的比重还没有恢复到1997年以前的水平。¹⁷据各类研究估计，该地区每年对基础社会的需求，能达到超过每年1100亿美元的水平。¹⁸这大约是历史上年度开支金额的2至6倍。
7. 支持基础设施发展的融资工具也在不断涌现。其中包括亚洲债券基金（ABF）、亚洲债券市场发展倡议（ABMI）、东盟基础设施基金（AIF）、亚洲基础设施投资银行（AIIB）、金砖国家新开发银行（NDB）和扩大的高质量基础设施伙伴关系（PQI）。尽管资金供应有所增加，但鼓励私营部门对该地区基础设施加大投资仍然至关重要。东盟最近的研究表明，尽管该地区在改善公私伙伴关系（PPP）框架方面取得了进展，但在风险分担协议和项目开发等领域仍有许多工作要做。¹⁹

E. 全球流动的转变

8. 鉴于东盟靠近中国、印度和日本，这种有利位置使东盟可以从各种类型的全球流动中受

¹⁵ 《处在十字路口的东南亚：三条通往繁荣的道路》，麦肯锡全球研究所，2014年11月。

¹⁶ “城市人口”指的是居住在人口超过20万的城市中的人口

¹⁷ 《东盟：下一个地平线》，澳新银行经济研究，2015年4月24日。

¹⁸ 《2015年东盟投资报告：基础设施投资与互联互通》，东盟秘书处和联合国贸易和发展会议，2015年11月。

¹⁹ 见《2014年公私伙伴关系Infrascope：亚洲公私伙伴关系准备就绪指数(PPP Readiness Index for Asia)》、经济学人智库和亚洲开发银行2014；Fauziah Zen和Michael Regan，《东盟互联互通融资》，东亚东盟经济研究中心，2014年。

益，到2025年，世界上半以上的“消费阶层”将生活在该地区。技术正在进一步加速全球流动。²⁰15年前几乎还不存在的数字流动，现在对GDP增长的影响比已有数百年历史的货物贸易更大。²¹2005年以来，跨境带宽使用量增长了45倍。随着信息流、搜索流、通信流、视频流、交易流和公司内部流量的持续激增，预计未来五年内，这一数字还会增加9倍。

9. 在东盟经济共同体（AEC）框架下，促进东盟成员国之间的货物、服务、投资和熟练劳动力的自由流动，可以进一步支持东盟的区域内贸易，目前这种贸易在东盟贸易总额中所占的份额还不到1/3。除东盟经济共同体外，该地区还制定了更广泛的贸易协定，如区域全面经济伙伴关系（RCEP）和跨太平洋伙伴关系（TPP），旨在促进更紧密的经济联系。
10. 除这些贸易协定之外，还有一些合作框架可以加强互联互通和全球流动，例如《东盟能源合作协定》和《东盟运输便利化协定》。

如大湄公河次区域（GMS）、湄公河委员会（MRC）、东盟东部增长区（BIMP-EAGA）和印马泰成长三角（IMT-GT）等次区域协定都在加强地区互联互通方面发挥了重要作用。应鼓励东盟与这些次区域协定之间的协同作用，以进一步加强地区互联互通和全球流动。

F. 技能的挑战

11. 东盟成员国需要迅速发展人力资本和劳动力技能。今天，东盟11%的人口没有受过教育，大约60%的人口只接受过初等教育或更低的教育。仅在印度尼西亚和缅甸，预计到2030年，就会出现900万熟练工人和1300万半熟练工人的供应缺口。²²最近的学术研究表明，根据目前的趋势，到2025年，柬埔寨、印度尼西亚、老挝、菲律宾、泰国和越南有超过一半的高技能岗位可能会被资历不足的工人填补。²³此外，技能差距是该地区不平等和贫困的主要驱动因素。约9200万东盟工人（约占该地区劳动力的30%）每天生活费不足2美元。²⁴

G. 颠覆性技术的应用

12. 到2030年，颠覆性技术（特别是移动互联网、大数据、云技术、物联网、知识工作自动化以及社交-移动-大数据分析-云计算（SMAC））可能对东盟产生约2200亿至6250亿美元的年度经济影响，这可能来源于效率的提高、新产品和新服务等。²⁵有一些与颠覆性

²⁰ 其定义为年收入超过7500美元的家庭（按2005年购买力平价计算）。

²¹ 《数字全球化:全球流动的新时代》，麦肯锡全球研究所，2016年2月。

²² 更多相关细节，请参阅麦肯锡全球研究所的报告：关于印度尼西亚，《群岛经济：释放印度尼西亚的潜力》，2012年9月2日；关于缅甸，《缅甸的时刻：独特的机遇，重大的挑战》，2013年6月

²³ 《东盟共同体2015：管理一体化促进更好的就业和共同繁荣》，亚洲开发银行和国际劳工组织，2014年8月。

²⁴ 同上。

²⁵ 《处在十字路口的东南亚：三条通往繁荣的道路》，麦肯锡全球研究所，2014年11月。

技术有关的领域，东盟成员国可以站在变革的前沿，而不是简单地使用现有技术；这些技术包括教育、电子商务、支付解决方案和基于云的技术。

13. 然而，为抓住这一机遇，与互联互通议程有关的问题将成为核心问题：例如，决策者需要优先考虑建设能够提供普遍和低成本互联网接入的支柱性基础设施（包括光纤连接和移动网络）。由于私营企业不太可能承担全面的建设工程，政府必须推动这一工作；这样做的那些国家，可能会获得深层次和持久性的优势。其他挑战包括建立数据共享、在线隐私和网络安全的政策框架，以及在技术采用方面支持中小微企业。

H. 资源革命

14. 东盟成员国需重新思考提高自然资源效率和资源供应的方法，以应对迫在眉睫的挑战。以能源为例：到2040年，能源需求将比今天增长80%，略低于1100百万吨油当量；与此同时，该地区经济规模将增长3倍多，人口增长近1/4，达到7.6亿。²⁶此外，东盟还面临气候变化的迫切风险以及地下水枯竭、空气污染和渔业不可持续管理等环境压力，同时还面临资源补贴成本不断上升的财政压力，以及确保获得能源和水等基本资源的挑战。东盟各国在获取能源、水、土地和材料等自然资源生产力机会，以及开发生物燃料、地热、生物质能、太阳能和水力发电等其他能源资源方面的前景广阔。例如，东盟天然拥有水电资源优势：仅缅甸就有10.8万兆瓦的潜在水电生产能力，老挝的水力发电可以满足13%以上的能源需求。²⁷

I. “拼合”的全球经济

15. 虽然金融危机后全球经济复苏仍在继续，但各主要经济体的增长却持续低迷且不平衡。国际货币基金组织（IMF）警告称，受去杠杆化、私营部门投资受限和人口老龄化等问题影响，全球经济可能进入一个长期低增长的“新平庸”时期。²⁸
16. 这种“拼合的”全球经济前景对东盟和互联互通议程产生了若干影响。如果全球经济确实要经历一个长期增长乏力的时期，东盟的对外贸易环境可能会变得越来越艰难。从积极方面来说，如果东盟能够为外国直接投资创造一个有吸引力的环境，那么该地区强劲的增长潜力和不断扩大的消费市场（如上所述）将有能力吸引到更大份额的全球外国投资流动。

J. 地缘战略关切的新时代

17. 未来十年，一些地缘政治趋势将影响东盟。包括：向多极全球权力结构的转变；未决的

²⁶ 《世界能源展望特别报告：东南亚能源展望》，国际能源署和东亚东盟经济研究中心，2015年9月。

²⁷ 同上。

²⁸ Lagarde: Prevent “New Mediocre” From Becoming “New Reality”, IMF-World Bank Spring Meetings, April 9 2015. 《拉加德：防止“新平庸”成为“新现实”》，国际货币基金组织-世界银行春季会议，2015年4月9日。

和重叠的领土和领海主张；不断增长的国防开支；²⁹平民流离失所；国内政治进程；各种跨国问题。东盟互联互通议程必须考虑到这些新兴地缘战略趋势的影响。

K. 对《东盟互联互通总体规划2025》的影响

18. 这十个趋势将对《东盟互联互通总体规划2025》产生一系列影响（图示5）。从实体互联互通的角度看，有必要升级基础设施，以支持城市化进程、数字经济机遇、改善关键物流路线的需要，以及解决基础设施投资长期不足的问题。从机制互联互通的角度看，东盟消费阶层的崛起推动了东盟内部的贸易发展，提升物流竞争力势在必行，建立新框架，为抓住现有数字技术机遇提供支持，这些都需要重新关注监管问题。最后，从人与人互联互通的角度看，要实现东盟内部旅游业的增长，就需要放宽旅游签证限制，提供更多旅游信息。此外，需高度重视能力建设，特别是与职业技能有关的能力建设，以确保东盟成员国拥有一支准备充分的人员队伍，以应对未来需求。

²⁹ 根据斯德哥尔摩国际和平研究所的《2015年世界军费支出趋势》，从2005年到2014年，东南亚的军费支出增长了45%。

图示5

相关性
■ 高
■ 中
■ 低

趋势	实体	机制	人员
1 消费阶层		东盟内部贸易	东盟内部旅游
2 生产力和竞争力	需要降低物流成本	改善边境管理和贸易便利化;吸引外国直接投资	提高技能以提升价值链地位
3 中量级的崛起	连接中量级城市的基础设施支出;关注“可持续”城市发展	东盟内部贸易促进了中量级城市的发展	当人们从农业岗位转移到城市岗位时,需要掌握新的技能
4 基础设施的机遇	到2030年需要3.3万亿美元的基础设施		
5 全球流动的转变		协调其他合作框架(如亚洲太平洋经济合作组织、全球基础设施中心、大湄公河次区域)	
6 技能的挑战			注重技能发展和劳动力流动
7 颠覆性技术的应用	数字基础设施的发展	支持数字技术的监管框架	对工人进行再培训
8 资源革命	东盟电网的发展;可再生能源基础设施	分享有关资源效率的专门知识	
9 “拼合”的全球经济		吸引外国直接投资的能力;政府间对互联互通议程的兴趣	
10 地缘战略关切	使基础设施与国家重点保持一致		需要让人们了解《东盟互联互通总体规划2025》与东盟人民是息息相关的

4

东盟互联互通2025的愿景、目标与倡议





东盟互联互通2025的愿景、目标与倡议

1. 东盟互联互通2025的愿景是实现一个无缝、全面互联、一体化的东盟，提升竞争力、包容性和共同体意识（图表6）。加强互联互通是实现一体化东盟共同体政治-安全、经济和社会-文化支柱的基础性的支持和便利的手段。

图示6

愿景和战略目标



2. 以下标准被用于确定战略的优先次序，以支持明确的愿景声明：
 - i. **重要性。** 战略必须具有对东盟互联互通议程产生实质性影响的潜力。换言之，战略必须对实现东盟互联互通的愿景和目标具有至关重要的作用。
 - ii. **互补性。** 战略涉及对东盟其他行业工作计划的补充。可能包括跨多个行业工作组的问题，任何现有工作组可能都无法充分解决这些问题（例如基础设施融资）。
 - iii. **相关性。** 战略必须处于互联互通议程范围之内，例如本质上具备区域性。
 - iv. **时效性。** 战略必须有潜力在2016-2025年期间产生明显影响。

3. 根据这些标准，结合与东盟成员国政府官员、对话伙伴、学术界、多边机构、商业协会、私营部门代表和其他利益相关方的协商结果，委员会为《东盟互联互通总体规划2025》确定以下五个优先战略领域：可持续基础设施、数字创新、无缝物流、卓越监管和人员流动。
4. 这五个战略领域涵盖并支持不同的东盟互联互通维度和东盟共同体支柱（图示7）。特别是对实体和机制维度有很强的覆盖性，并且与东盟共同体的优先事项高度一致。

图示7

《东盟互联互通总体规划2025》涵盖互联互通和东盟共同体的不同维度

	互联互通维度			共同体维度		
	实体	机制	人员	东盟政治安全共同体	东盟经济共同体	东盟社会文化共同体
《东盟互联互通总体规划2025》战略						
可持续基础设施	强烈关注	有限关注	有限关注	有限关注	强烈关注	部分关注
数字创新	强烈关注	强烈关注	有限关注	有限关注	强烈关注	强烈关注
无缝物流	部分关注	强烈关注	有限关注	有限关注	强烈关注	有限关注
卓越监管	部分关注	强烈关注	部分关注	有限关注	强烈关注	有限关注
人员流动	有限关注	部分关注	强烈关注	强烈关注	有限关注	强烈关注

A. 优先战略间的互动

5. 五项战略中的每一项都涉及东盟互联互通三个维度的不同方面（即实体、机制、人员互联互通），以反映东盟互联互通议程的全面性。此外，它们是相辅相成的。例如，“卓越监管”战略支持统一标准和解决非关税壁垒，这有助于促进物流的发展。同样，基础设施的发展将支持物流和人员流动；对签证便利化的支持（在“人员流动”项下）将创造对基础设施的需求。各战略之间的全部联系见图示8。

图示8

《东盟互联互通总体规划2025》战略之间的联系

东盟互联互通2025 的战略		对其他战略的影响				
		可持续基础设施	数字创新	无缝物流	卓越监管	人员流动
1	可持续基础设施		发展与信息通信技术有关的基础设施	发展支持物流的基础设施		发展航空、公路、铁路和海运有关的基础设施
2	数字创新	发展支持信息通信技术的监管框架		支持物流增长的信息通信技术解决方案(如物联网)		通过开放数据支持新的数字教育解决方案的发展
3	无缝物流	“软基础设施”的重点是支持基础设施使用的效率	支持电子商务的发展		为东盟成员国的进展和瓶颈提供客观的衡量标准	
4	卓越监管			支持解决非关税壁垒（NTB）和标准		
5	人员流动	签证自由化创造了对旅游和相关基础设施的需求				

B. 《东盟互联互通总体规划2025》对现有东盟行业工作计划的价值贡献

6. 如序言中所述，《东盟互联互通总体规划2025》力求通过补充和协同东盟共同体蓝图2025、东盟行业工作计划和东盟一体化倡议（IAI）第三阶段工作计划，同时加强与其他次区域和区域间框架的协同合作，从而提升价值，方式有以下五种：
- i. **增益。**《东盟互联互通总体规划2025》可以创建（不在东盟行业工作计划中的）新倡议，这些倡议对改善实体、机制或人员互联互通起到至关重要的作用。
 - ii. **广度。**《东盟互联互通总体规划2025》可以扩大现有行业工作计划中涉及倡议的覆

盖面，力争涵盖基于互联互通角度所确定的重要领域。

- iii. **协调。**《东盟互联互通总体规划2025》有助于确保跨多个工作组的倡议能够有效协调，从而最大限度地提高成功实施的可能性。
- iv. **深度。**对于被认为对互联互通非常重要的那些倡议，《东盟互联互通总体规划2025》通过增加细节以及明确如何应对潜在障碍，最大程度地提高成功实施的可能性。
- v. **重点。**对于被认为对互联互通非常重要且已经制定明确行动计划的倡议，《东盟互联互通总体规划2025》力图强调这些倡议的重要性。

7. 在《东盟互联互通总体规划2025》的15项倡议中，东盟互联互通为现有东盟行业工作计划提升价值的主要渠道是通过加强各工作组之间的协调以及增加现有东盟行业工作计划的深度（图示9）。

图示9

大多数倡议提案都是通过加强协调现有东盟行业倡议来提升价值

■ 强烈关注
■ 部分关注
■ 有限关注

	《东盟互联互通总体规划2025》倡议	价值领域				
		增益	广度	协调	深度	重点
可持续基础设施 	制定东盟潜在基础设施项目和资金来源的滚动优先清单	强烈关注		部分关注		
	建立东盟平台，以衡量和提高基础设施生产力	部分关注		强烈关注	部分关注	
	制定东盟城市可持续城市化战略			强烈关注		
数字创新 	加强中小微企业技术平台			强烈关注	部分关注	
	制定东盟数字普惠金融框架			强烈关注	部分关注	
	建立东盟开放数据网络		部分关注	强烈关注	部分关注	
	建立东盟数字数据治理框架			强烈关注	部分关注	
无缝物流 	通过加强贸易路线和物流来提升东盟竞争力		部分关注	强烈关注	部分关注	
	通过解决关键瓶颈来提高供应链效率			强烈关注	部分关注	
卓越监管 	在三个优先的产品组中完成标准、互认和技术规范的协调			强烈关注	部分关注	部分关注
	增加透明度，加强评估，减少扭曲贸易的非关税措施		部分关注	强烈关注	部分关注	部分关注
人员流动 	通过提高查找信息的便利性来增加东盟旅游量			强烈关注	部分关注	
	通过更便利的签证程序，促进东盟国家之间的旅行			强烈关注	部分关注	
	根据东盟各成员国的国情，在东盟成员国之间建立新的职业培训计划和互认资格			强烈关注	部分关注	
	支持东盟国家间的高等教育交流			强烈关注	部分关注	

1. 可持续基础设施

8. 为了满足东盟成员国的需求，每年需要在东盟基础设施领域投资1100多亿美元³⁰。这大

³⁰ 《2015年东盟投资报告》和麦肯锡全球研究所的《十字路口的东南亚：三条通往繁荣的道路》（2014年）对基础设施投资需求的预估分别为1100亿美元（2015-2025年）和1960亿美元（2014-2030年）。

约是历史上每年投资的2至6倍。不仅需要增加支出，而且基础设施本身的生产力也需要迅速提高；同时，需要采取新的办法来应对东盟中量级城市的增长问题，以确保其增长不会以牺牲环境或生活质量为代价。可持续基础设施的战略目标和倡议见图示10。

图示10

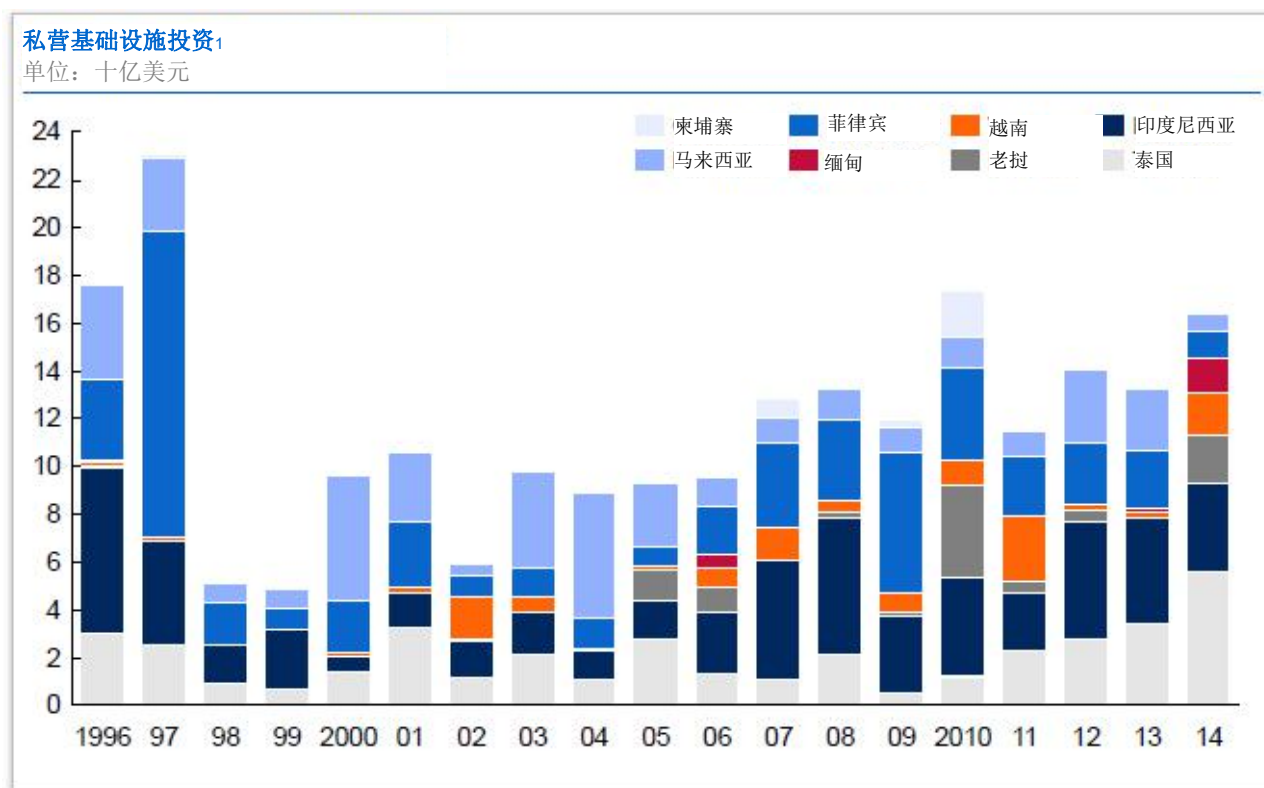


战略目标:

9. 根据需要增加东盟各成员国的公共和私营基础设施投资。1997年至1998年的亚洲金融危机后，东盟成员国试图控制经常账户赤字和外国投资，于是出现了严重的基础设施赤字。因此，在大多数东盟经济体中，投资在国内生产总值中的比重尚未恢复到1997年以前的水平。尽管近年来私营机构和政府的基础设施投资都在增加，但考虑到东盟各国的基础设施需求规模，未来仍然面临很大挑战。最基本的目标是，私营部门的基础设施支出至少能够超过亚洲金融危机前的水平（图示11）。

图示11

私营基础设施投资在亚洲金融危机期间经历一次重大下滑后，增长缓慢



1 新加坡和文莱的数据未获取到。

资料来源：世界银行私营机构参与基础设施建设数据库

9. 加强对东盟基础设施生产力最佳实践的评估和分享。以往的学术研究发现，通过更好的项目选择、更高效的服务和更严格的问责制、最大限度地延长现有资产的使用寿命和能力、强有力的基础设施治理以及建立稳健的融资框架等措施，基础设施成本可以降低40%左右。³¹东盟成员国在这些不同措施方面的表现差异很大，表明有机会通过更多分享相关最佳实践来提高生产力。³²作为相关倡议提案的一部分，东盟将建立一个新的评估框架和平台，以衡量基础设施生产力、分享东盟成员国的最佳实践。
10. 推动东盟各国加强智慧城市化模式部署。东盟各国城市发展带来了经济动力，但也带来了巨大挑战。尽管收入不断增加、经济日益繁荣，但该地区许多城市还在努力解决生活质量问题。该地区一些大城市正感受到人口快速增长带来的压力，因而导致交通拥堵、污染等城市问题。本战略目标是要提高可持续城市化战略的部署速度，特别是在东盟不断增长的中量级城市。为衡量这一雄心壮志的进展，十分有必要为整个东盟一些城市制定可持续发展措施。

³¹ 《基础设施生产力：如何每年节省1万亿美元》，麦肯锡全球研究所，2013年1月

³² 《十字路口的东南亚：三条通往繁荣的道路》，麦肯锡全球研究所，2014年11月。

实现战略目标的倡议

倡议1：制定东盟潜在基础设施项目和资金来源的滚动优先清单。

11. 《东盟共同体蓝图2025》和《2016-2025年东盟战略运输计划》要求发布东盟可持续运输倡议数据库。虽然如国际项目融资（PFI）和IJGlobal（全球基础设施投资数据库）等组织拥有该地区基础设施项目的数据，但这些信息仅涵盖已完成的全部项目准备的后期项目（因此不包括处于开发早期阶段的项目）。
12. 这项倡议是为了解决“在东盟成员国发展强有力基础设施管道”的信息问题和能力差距。第一步是确定判断基础设施项目是否与东盟具有区域相关性的选择标准。例如，这可能与该项目在支持跨境贸易和人员流动方面的重要性有关。这一分析可酌情加入世界银行和东亚东盟经济研究中心（ERIA）分别在东盟公私伙伴关系方案和亚洲综合开发计划（CADP）2.0中开展的工作。
13. 使用标准化模板来收集项目信息，并且支持东盟成员国帮助完成这一信息收集过程。通过标准化模板收集的信息可以借鉴国际基础设施支持系统（IISS）开发的模板中的现有信息。然后，可以将整套项目纳入一个公开的在线数据库，方便投资者和其他利益相关方随时访问。全球基础设施中心（GIH）目前正在制定一份全球基础设施项目清单，东盟有机会利用共同分类系统在这项工作的基础上更进一步。
14. 目标一旦确定后，即进行可行性研究（包括成本效益分析），以了解包括私营部门参与进来的融资机会。能力建设和技术支持是帮助东盟成员国开展这一分析的必要条件。然后，这些入围项目将进一步细化，以开发基本业务案例，并提供有关项目规模、项目潜在回报和其他关键指标的附加信息。最后，这些项目将在一年一度的投资者论坛上展示，届时相关各方（如投资者、政府官员、多边机构）将齐聚一堂，共同明确投资者的兴趣并且支持达成交易。这些项目可能会获得东盟成员国的公私伙伴关系单位和其他相关机构的投资，进入下一发展阶段。
15. 在线数据库还将提供可用于项目资助的各种资金来源的信息，以解决东盟许多成员国对“缺乏与现有资金来源有关信息”的担忧。私营基础设施融资以银行贷款为主。然而，全球传统银行贷款机构正在减少对项目融资银团的参与，以响应《新巴塞尔协议III》对资本充足率的要求。³³尽管增长迅速，但目前国内资本市场为基础设施项目提供的项目融资机会也有限，特别是新加坡、泰国和马来西亚除外的其他国家。上市和非上市投资工

³³ Fauziah Zen, Michael Regan, 《东盟互联互通融资》，东亚东盟经济研究中心，2014年

具、项目融资和公私伙伴关系有很大发展空间。³⁴比如大型养老基金和主权财富基金等机构投资者也可以为东盟提供重要的资金来源。此外，如前一章关于未来趋势的描述，有一系列现有和新兴的融资工具，如亚洲债券基金（ABF）、亚洲债券市场发展倡议（ABMI）、东盟基础设施基金（AIF）、亚洲基础设施投资银行（AIIB）、金砖国家新开发银行（NDB）和扩大的高质量基础设施伙伴关系（PQI）。这个数据库将定期更新，以支持及时提供信息。

倡议2：建立东盟平台，用于衡量和提高基础设施生产力。

16. 本倡议旨在对基础设施的总体生产力进行诊断，并确定提升基础设施规划、交付和运营的机会。这些情况最终将编撰成册；还将建立一个平台，为东盟成员国分享经验教训；随着时间的推移跟踪进展情况。
17. 这一方法可以借鉴全球基础设施中心（GIH）等其他机构的工作。一旦框架确定，就可以对东盟各成员国的一系列项目进行分析，以收集基础设施交付过程不同要素的相对绩效数据，包括土地征用、技术支持等方面的数据。

在召开东盟成员国基础设施官员论坛分享这些领域的最佳实践时，这些信息可以在论坛上加以分享。也可以通过这些信息追踪一段时间以来的业绩，从而了解进展情况。

倡议3：制定东盟城市可持续城市化战略。

18. 这项倡议旨在扩大东盟成员国各城市间对于智慧城市化模式的分享。尽管有许多有用的国际案例研究致力于解决与城市化相关的可持续性问题的，但对东盟来说，最有用的见解可能来自这一地区本身。东盟各国智慧城市化的例子很多，包括乔治城的遗产保护战略、棉兰在减少对汽车的依赖和投资使城市更方便行人等方面的努力，以及岷港加强机构能力和管理腐败的工作。尽管新加坡宜居城市中心（CLC）、印马泰成长三角绿色城市倡议和东盟-德国城市、环境和交通技术合作计划等机制为此作出了努力，但是在可持续城市化模式方面分享此类经验教训的网络仍然有限，而且缺乏评估绩效的可靠数据。
19. 为反映这一关切，《2016-2025年东盟战略运输计划》呼吁加强交流和采纳与可持续运输有关的经验、项目和知识。《东盟互联互通总体规划2025》有机会通过与现有的东盟机构和多边组织合作来支持这一目标，扩大在交通和其他相关领域对智慧城市化模式的分享。第一步是评估当前在东盟和次区域协定中正在运行的方案，以及现有的数据来源（例如亚洲竞争力研究所的城市化指数）。然后，可以在该领域以往工作的基础上，制定一个评估框架，以了解可持续城市化不同要素的绩效。然后，东盟城市可以加入这一网

³⁴ 《基础设施投资、民间金融和机构投资者：从全球角度看亚洲》，亚洲开发银行研究所（ADB）工作文件系列，2016年1月。

络（包括参与评估过程）以及城市领导人分享经验教训的论坛。此外，倡议还将在东盟各城市发起一项与公共交通和非机动交通相联系的一项智慧交通倡议。《东盟互联互通总体规划2025》的一个关键作用是确保在这一工作中有效地协调不同的行业方案。

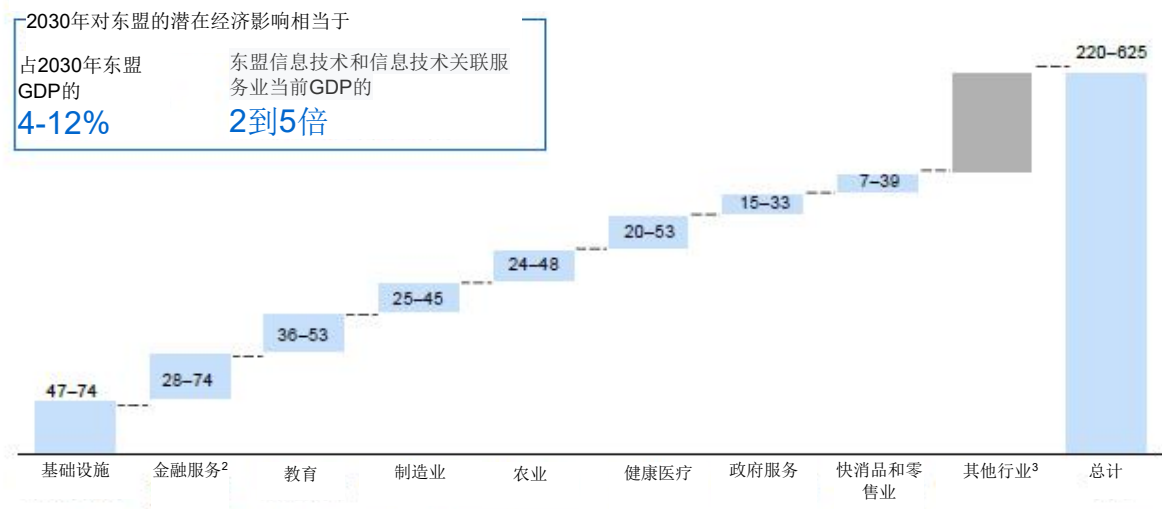
II. 数字创新

20. 到2030年，颠覆性技术（特别是移动互联网、大数据、云技术、物联网、知识工作自动化和社交-移动-大数据分析-云计算（SMAC））可能会对东盟产生约2200亿至6250亿美元的年度经济影响（图示12）。数字创新的战略目标和倡议见图示13。

图示12

颠覆性技术在东盟各关键行业潜力巨大

东盟的潜在年度经济影响¹
单位：十亿美元，2030年



1 这些估计数并不代表国内生产总值或市场规模（收入），而是经济潜力，包括消费者盈余。

2 包括170亿至520亿美元的行业相关影响，这些影响来源于行业相关效应，如更大的普惠金融。

3 其他行业占东盟国内生产总值的25-30%。对影响的预估以对颠覆性技术自上而下的估计为基础。

资料来源：麦肯锡全球研究所

图示13



数字创新

战略目标是什么？

- 1 支持中小微企业(MSME)采用技术
- 2 支持通过数字技术获取资金
- 3 改善东盟成员国对开放数据的使用
- 4 支持加强东盟成员国的数据管理



关键倡议是什么？

- 1 加强中小微企业技术平台
- 2 制定东盟数字普惠金融框架
- 3 建立东盟开放数据网络
- 4 建立东盟数字数据治理框架

战略目标

21. 支持中小微企业(MSME)采用技术。虽然从2008年到2013年互联网用户的数量以每年16%的速度快速增长，但东盟的很大一部分企业在技术就绪和使用方面仍然落后（见图示14）。我们有机会通过解决阻碍中小企业充分采用数字技术的关键障碍，例如对潜在利益的认识、技术能力、易于采用、融资渠道以及不同解决方案和平台的可用性，使中小微企业都能充分采用数字技术。中小微企业采用数字技术将使其在本地区内实现生产力、效率和市场扩张的显著提升。
22. 支持通过数字技术实现金融服务接入。东盟人口中仍有很大一部分没有银行账户。通过利用数字技术，我们有显著增加金融服务接入的机会。然而，要抓住这一机遇，可能需要创造一个有利的政策和监管环境，使数字普惠金融蓬勃发展，包括制定新的银行业要求并解决可能影响移动银行服务的一些障碍（例如数据基础设施、要求客户前往分行开户的规定）以及风险考虑。
23. 改善东盟成员国对开放数据的使用。开放数据——机读信息，可能包括可公开获取的政府和私营部门的数据——已经在世界各地引起公众的兴奋，因为它有可能会赋予人民权力，改变政府工作方式，改善公共服务。在全球范围内，开放数据每年可以帮助七个行业释放3万亿至5万亿美元的经济价值。³⁵东盟成员国在数据生产和开放数据开发方面处于不同的成熟度水平，表明了进一步增长的巨大潜力（图示15）。《东盟互联互通总体规划2025》的重点是政府层面的开放数据。
24. 支持加强东盟成员国的数据管理。数据管理（主要是企业和个人层面的数据），包括与数据隐私、数据分析和解释、数据存储和跨境数据传输有关的问题，对东盟的业务发展具有重大影响。在这方面的进展，东盟成员国之间差别很大，现在有很大机会提升要求的透明度和可信度，并且确定需要提高业绩的领域。

³⁵ 《开放数据：用流动信息解锁创新与绩效》，麦肯锡全球研究所，2013年10月。

图示14

成员国在技术“就绪情况”和“使用情况”方面存在差异

从网络就绪指数2016中选择的指标¹

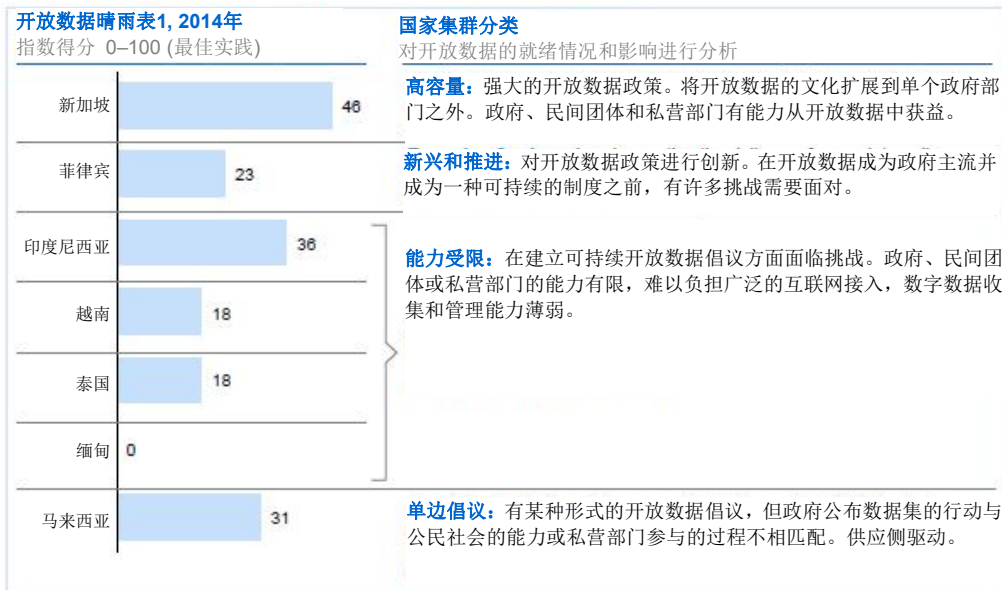
总排名	国家	就绪情况 ²		使用情况 ³			
		基础设施	可承受能力	技能	个人	企业 ⁵	政府
1	新加坡	15	72	1	12	14	1
31	马来西亚	71	91	46	47	26	6
45	文莱 ⁴	37	129	30	50	56	30
62	泰国	67	64	73	64	51	69
73	印度尼西亚	105	38	65	92	34	65
77	菲律宾	87	107	54	79	36	63
79	越南	121	3	82	85	81	61
104	老挝	108	82	106	124	89	110
109	柬埔寨	98	43	120	101	104	116
133	缅甸	115	122	113	131	138	137

- 1 网络就绪指数包括四个子指数：环境、就绪情况、使用情况和影响。
- 2 就绪情况子指数衡量的是一个社会准备好充分利用可负担的信息通信技术基础设施和数字内容的程度。
- 3 使用情况子指数评估的是主要社会机构为提高在日常活动中实际使用信息通信技术的能所作出的个体努力。
- 4 截至2014年的数据；文莱未参与2015年和2016年的调查。
- 5 包括1) 企业级技术吸纳；2) 创新能力；3) 每百万人口的《专利合作条约》(PCT) 专利申请数；4) 企业对企业的互联网使用；5) 商对客的互联网使用；6) 员工培训程度。数据来自世界经济论坛的高管意见调查（来自140多个国家的约14000名高管）。

资料来源：《2016年全球信息技术报告》，世界经济论坛

图示15

东盟各国开放数据的状况各不相同，由于能力有限，大多数国家在建立可持续做法方面面临挑战



- 1 开放数据晴雨表提供了全世界开放数据状态的概况。通过专家调查、数据供应技术评估和二级数据对86个国家进行评估。各国的评分标准是：A) 就绪：保证能从开放数据中获益；B) 实施：对各种关键类别数据的可用性进行衡量；C) 影响：通过媒体和学术界引用的数据使用情况和影响来衡量。

资料来源：开放数据晴雨表，万维网基金会，2015年1月

实现战略目标的倡议

倡议4：加强中小微企业技术平台。

25. 这项倡议将支持东盟中小微企业协调委员会（ACCMSME）的计划，通过详细说明实现战略目标所需的步骤，促进关键技术的使用及其在企业中的应用。此外，《东盟互联互通总体规划2025》将加强不同利益相关方之间的协调，以实现这一倡议，包括东盟中小微企业协调委员会、东盟电信高级官员会议（TELSOM）、商业协会和理事会等等。
26. 为确保并鼓励东盟中小微企业利用数字技术，首先将解决目前对该地区中小微企业采用数字技术的障碍缺乏了解的问题。对各成员国的中小微企业进行一项调查，以深入了解数字采纳方面的现状以及阻碍数字采纳的主要障碍。这项调查还将审查东盟各成员国目前采用的支持中小企业采用数字技术的方法。为中小微企业和信息通信技术领域的政府官员设立一个论坛，让他们了解目前存在的障碍，并且分享东盟目前采用的成功干预措施的经验教训。
27. 解决数字采纳的关键部分将是通过对中小微企业调查结果做出回应，并且开发一个数字技术平台以充分利用来自东盟内外的最佳实践，从而加强现有的东盟中小微企业服务门户。门户的潜在机会包括在业务网络上新建一个功能，使中小微企业与整个地区的技术供应商建立联系和业务往来，并且收集更多材料，通过利用现有的商业理事会和私营部门参与者的工作，最大程度地提高数字采纳的益处。

倡议5：制定东盟数字普惠金融框架。

28. 这项倡议旨在通过向包括中小微企业在内、目前服务不足的广大社会群体提供金融产品和服务，促进普惠金融。倡议还努力促进《东盟信息通信技术总体规划2020》，其中包括要求企业提高对数字贸易和使用电子支付的认识，以便它们能够更好地与供应商和客户进行交易，也包括在线消费者保护。《东盟互联互通总体规划2025》旨在加强这一领域不同利益相关方之间的协调，并为普惠金融工作委员会（WC-FINC）和支付和结算系统工作委员会（WC-PSS）可采用的详细方法提供进一步的支持。
29. 东盟人口中很大一部分仍然没有银行账户。然而，我们有机会通过数字技术加大金融服务接入。不过要实现这一可能，需要制定支持性的监管框架。第一步要开发一个框架，列出一个成功的数字普惠金融方案，同时借鉴现有的框架、建议和专门知识。拟议的框架应该考虑到东盟各成员国数字普惠金融基础设施的既有情况。该框架可以包括鼓励发展支柱性基础设施（如生物识别、收入证明、数字记录）、监管支持（例如对新的金融服务参与者公开监管规则、对数字金融服务的消费者进行保护）和用途强化（例如政府

电子开票和税收或福利计划的在线支付，鼓励企业采用电子支付）。

30. 建立该框架的同时，还可以建立一种机制用于衡量东盟数字普惠金融的既有程度，以便评估和监测进展情况。然后，该框架将用于绘制当前行动和东盟各成员国的监管环境图，并且了解它们的表现。
31. 根据任务，普惠金融工作委员会将重点建设东盟成员国在国家层面加强数字普惠金融基础设施方面的能力和技术知识。普惠金融工作委员会将继续支持并促进东盟成员国之间的经验交流，以加快学习数字普惠金融，并向诸如世界银行等相关国际伙伴获取这一领域的技术援助。

倡议6：建立东盟开放数据网络。

32. 这项倡议以《东盟信息通信技术总体规划2020》为基础，确定了支持发展不同来源的开放数据和大数据的若干潜在行动，包括树立标准、使用和发展方面的意识和开展培训，尤其是支持统计分析的信息通信技术基础设施。建议的行动包括：建立一个论坛或平台，供私营部门分享大数据管理和分析方面的发展和活动；为机读开放数据的类型和标准制定标准化指南；通过举办鼓励创新使用和应用政府开放数据的竞赛（如编程马拉松）来支持开放数据开发。《东盟互联互通总体规划2025》将通过扩大私营部门对政府的影响，以及加强东盟电信高级官员会议和其他东盟行业机构之间的跨行业协调，支持《东盟信息通信技术总体规划2020》实现开放数据的目标。
33. 东盟有机会提升数据生产和开放数据的发展，以支持更有效的政府服务和私营部门创新。为鼓励数据生产和开放数据，首要是界定开放数据的范围，提高各行业提供的官方统计数据的透明度和可信度。可以通过绘制整个东盟的数据生产框架图以及开放数据开发和准备工作来实现，并创建一个“东盟数据字典”作为在线公共资源；包括可用的数据集和数据的详细信息（如收集和计算方法、收集频率、领域，负责机构、软件平台）。
34. 现有的数据可用性一经确定，就可以举行一次政府开放数据论坛，分享东盟各成员国成果并确定潜在的改进领域。参与者可能不仅包括来自电信业的政府官员，还包括与医疗和教育等与开放数据使用有利害关系的其他关键行业的官员。该论坛可用于确定开放数据对经济影响最大的领域（或行业）。然后，东盟成员国可以利用这些信息来帮助确定开放数据工作的优先次序（同时也考虑到数据的敏感性）。东盟成员国之间也可以制定和调整数据标准，以便在数据收集、数据覆盖和数据存储方面采取一致的做法。

倡议7：建立东盟数字数据治理框架。

35. 倡议旨在支持《东盟信息通信技术总体规划2020》，其中要求建立一个连贯、全面的个人数据保护框架，加强多个部门之间的协调，并提供确保成功的方法细节。

36. 为提高数据隐私和跨境数据共享的透明度，倡议要加强东盟的数据管理框架。实现这一目标的第一步是参照国际最佳实践，制定东盟所有成员国的数据管理办法和要求，从而建立透明度。然后建立一个论坛，分享东盟成员国充分利用机遇取得进展方面的经验并探讨可能需要协调的领域，最终形成东盟数字数据治理框架。

III. 无缝物流

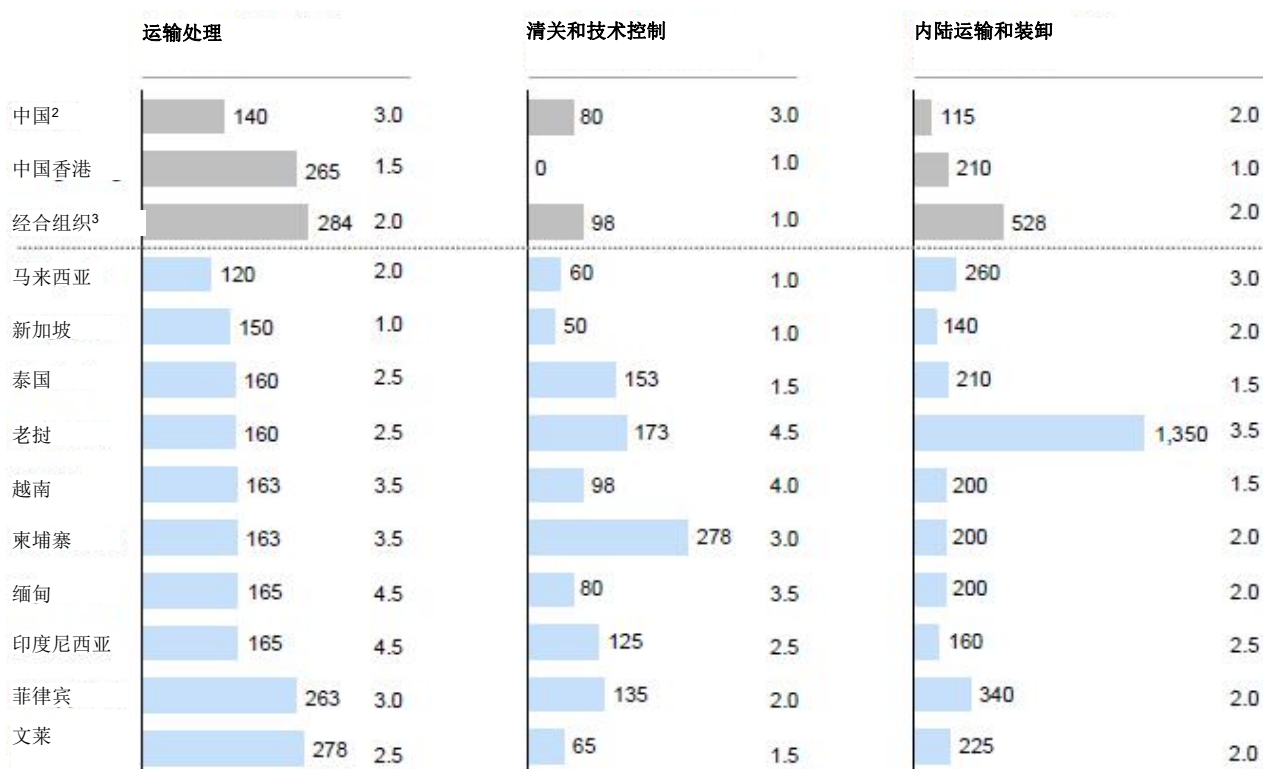
37. 该地区的海关和物流成本仍然远远高于国际基准³⁶（图示16）。如果东盟要在整个地区工资水平上涨之际保持最近强劲的制造业增长，提高物流竞争力将至关重要。无缝物流的战略目标和倡议如图示17所示。

³⁶ 根据麦肯锡全球研究所的《缅甸的时刻：独特的机遇，重大的机遇》，截至2013年，从缅泰边境到仰光的集装箱运输成本约为2000美元；但类似集装箱从缅泰边境运到曼谷，虽然距离远得多，但运输成本仅为500美元。

图示16

东盟的物流网络在速度上很有竞争力，但常常比中国的价格更高

成本：2015年（美元）；单位：天¹



1 所有成本和天数单位均为进出口的平均数；2 仅包括上海；3 34个经合组织国家的平均数。
资料来源：2015年世界银行营商环境调查报告

战略目标

- 38. 降低东盟各成员国的供应链成本。目前，东盟成员国在包括绿色物流在内的不同物流领域存在较大差异。这项倡议的目的是通过采用适当的跨境贸易指标来降低物流成本。
- 39. 提高各东盟成员国供应链的速度和可靠性：与物流成本类似，需要通过评估供应链过程中的各种瓶颈，从所需时间的角度大大提高物流在港口、海关和内陆运输方面的速度和可靠性。目前，根据世界银行跨境贸易指标，东盟成员国在物流速度方面存在一定的绩效差异，但均远低于全球基准（如经合组织的平均水平）。

图示17



倡议8：通过加强贸易路线和物流来加强东盟的竞争力。

40. 倡议旨在对东盟优先贸易路线不同阶段的时间和成本进行分析，以确定瓶颈在何处。东盟主要物流网络没有提供详细信息。例如，世界银行物流绩效指数（LPI）侧重于具体国家（而不是地区），缺乏针对具体瓶颈的粒度。日本贸易振兴机构（JETRO）的东盟物流网络图勉强提供了东盟的七条优先贸易路线更详细的信息，但最近没有更新，也没有扩大到涵盖更多的东盟贸易路线。东盟缺乏详细的物流信息，因此很难确定具体的瓶颈和优先行动。
41. 《东盟经济共同体蓝图2025》和《2016-2025年东盟战略运输计划》要求建立一个涵盖东盟陆路运输网络的数据库并开展长效研究，以衡量货车过境所需的时间。《东盟互联互通总体规划2025》有机会通过与学术机构、多边组织、私营部门和对话伙伴合作，对贸易路线不同阶段的时间和成本进行分析并确定瓶颈，来支持这一目标。要建立数据库，第一步是确定在数据库下要分析的优先贸易通道或经济走廊。然后选择优先商品进行监测。选择标准可以包括走廊及产品与贸易流动的相关性；对私营部门的重要性；东盟多个成员国的相关性以及海运和陆运走廊的覆盖范围。
42. 为确保对数据库进行持续的定期开发和更新，确定研究伙伴将是倡议的重要组成部分。作为开发这一数据库的其中一步，在运输高级官员会议（STOM）中确定的涉及马来西亚、新加坡和泰国的东盟海关过境系统试点项目可以作为一个起点。然后，可以利用这

一点逐步确定优先改革的领域。然后，可向私营部门、国家物流理事会和国家物流行业协会广泛提供通过数据库生成的信息，以便就如何消除与速度和成本问题有关的各种瓶颈问题作出决定。

倡议9：通过解决关键瓶颈来提高供应链效率。

43. 倡议的重点是发展一个供应链框架，这将为东盟的供应链绩效提供一个全面的衡量标准。它将首先在东盟确定具体的贸易走廊（最好与为物流数据库倡议选定的走廊相匹配），然后了解与这些走廊有关的供应链的“瓶颈”，例如建立一个支持和执行边境管理措施的机制，包括边境管理程序（海关、移民、检疫或出入境检验检疫（CIQ）），管理旅客和货物的跨境流动；边境管理的程序、手续和做法之间应尽可能相互协调；联合边境管理，实行“单一的检查和处理点”。鉴于该地区电子商务贸易的重要性日益增加，也应考虑到企业对企业（B2B）和企业对个人（B2C）的商品流动。瓶颈的确定将以现有数据来源（例如世界银行的物流绩效指数（LPI））以及来自私营部门和政府官员的投入为基础。

44. 然后，与物流协调委员会（或同等机构）为参与优先贸易路线的东盟各成员国制定一项行动计划，以解决确定的瓶颈问题。接下来制定一系列成果和投入度指标，以跟踪这些行动计划的执行情况。最初，这些结果指标将借鉴现有数据来源（例如，世界经济论坛的贸易促进指数数（ETI））；但随着时间的推移，这将被东盟物流数据库提供的更具体、更详细的信息（如上所述）所取代。

制定投入度指标，跟踪走廊行动计划中制定的具体倡议进展情况。举办论坛并邀请物流协调委员会（或其他相关机构）的主要官员与私营部门代表一起分享经验教训及最佳实践。

45. 《2016-2025年东盟战略运输计划》旨在建立一个正式的平台/合作机制，就地区跨境业务实施情况进行交流。鉴于从事物流工作的不同工作组的多样性，《东盟互联互通总体规划2025》可以发挥关键性协调作用，支持倡议实施。

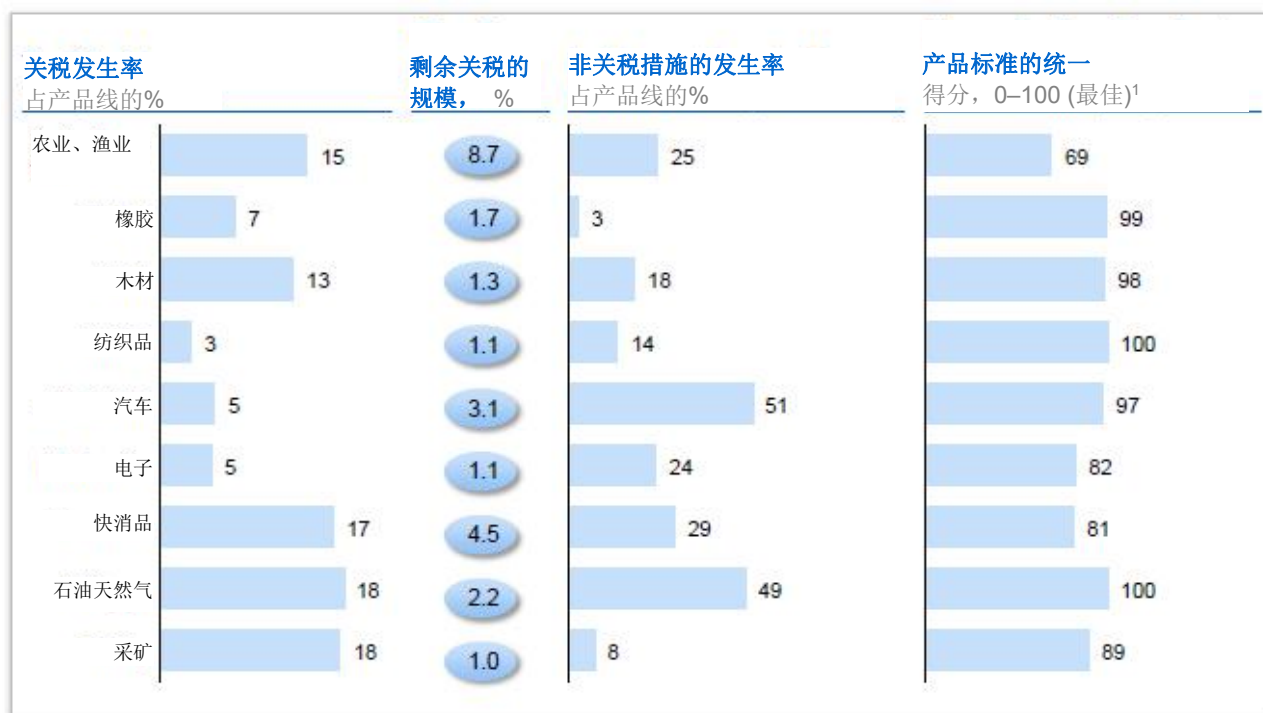
IV. 卓越监管

46. 最近对东盟一体化的审查突出了有效的机构支持和参与性协商机制的必要性，以便在该地区内进行监管改革。同时审查也强调了东盟将愿景转化为实际执行的能力存在差距。这一战略部分的重点是在对加强东盟互联互通至关重要的问题上实施良好的管理规范（GRP）。良好的管理规范概述了改进监管流程的四个阶段：咨询、设计、实施和审查。在具体监管领域，东盟企业将两个关键领域列为优先考虑事项并加以强调：标准一致性

和技术法规；非关税贸易壁垒。³⁷虽然关税迅速下降，但其他类型的壁垒还是下降得较慢（图示18）。卓越监管的战略目标和倡议见图示19。

图示18

虽然关税有所下降，但各行业非关税措施的发生率很高，标准统一仍有改善空间。



注：关税和非关税措施的发生率以各行业所有东盟成员国的平均数为基础。

¹ 根据标准和技术法规以及非关税措施的实施情况进行评估。以新加坡为基准，因为新加坡的此类措施最少。

资料来源：东盟秘书处

战略目标

47. 协调或互认关键行业产品的标准、一致性和技术法规，这些通常会对跨境贸易造成大量壁垒。例如，“根据国家技术法规进行认证”是东盟贸易壁垒案例中最常被提及的问题。³⁸解决这些问题将为货物在整个地区以及与其他国际贸易伙伴之间的流动提供便利。
48. 减少东盟成员国扭曲贸易的非关税措施的数量。虽然东盟的关税壁垒已大幅减少，但仍有2000多项非关税措施。³⁹尽管其中许多措施就安全和环境角度而言，初衷很好，但有的措施却违反了贸易和地区一体化的原则。一项针对企业的调查强调，非关税壁垒是加强地区经济一体化的最高优先领域。⁴⁰

³⁷ 《东盟企业展望调查》，新加坡美国商会，2015年8月。

³⁸ 《实现东盟的潜力》，东盟-东盟商务理事会，2015年。

³⁹ 同上。

⁴⁰ 《东盟企业展望调查》，美国商会，2015年。

图示19



实现战略目标的倡议

倡议10：在三个优先的产品组中完成标准、互认和技术规范的协调。

49. 本倡议建立在《东盟经济共同体蓝图2025》的基础上，其中涉及在标准和一致性规则、法规和程序的制定、采用和实施方面的良好监管实践。《东盟互联互通总体规划2025》旨在通过加强东盟标准与质量咨询委员会（ACCSQ）、贸易官员和国家监管机构之间所需要的协调工作，提供将采用的方法的细节，强调这一问题的重要性，从而支持《东盟经济共同体蓝图2025》。
50. 已建立标准、技术法规及合格评定程序（STRACAP）用于引导这一领域的发展，并且有机会进一步巩固进展。倡议的目的是建立一种机制，加强贸易官员、东盟标准与质量咨询委员会、国家监管机构和私营部门代表之间的协调，以加速标准协调和互认协议（MRAs）并解决技术监管障碍。
51. 倡议的第一步是根据三个关键行业对贸易流动的重要性、迄今为止的协调程度、技术性贸易壁垒、监管环境和与私营部门的相关性来确定优先次序。对于优先考虑的产品，下一步是根据国际标准和法规的最佳实践、对东盟成员国的潜在利益和解决他们可能存在的担忧的机会，获取并建立一个事实数据库。

贸易官员、东盟标准与质量咨询委员会和国家监管机构将举办一个论坛，分享这项工作的成果。论坛的主要目标是沟通利益、澄清可能存在的问题，并在所有利益相关方之间协调可采取的下一步行动，以加快优先产品的进展。一旦这种方法被成功应用，利益相关方将能够利用关键经验教训，因为他们的目标是按次序进一步开发产品。

倡议11：增加透明度，加强评估，减少扭曲贸易的非关税措施。

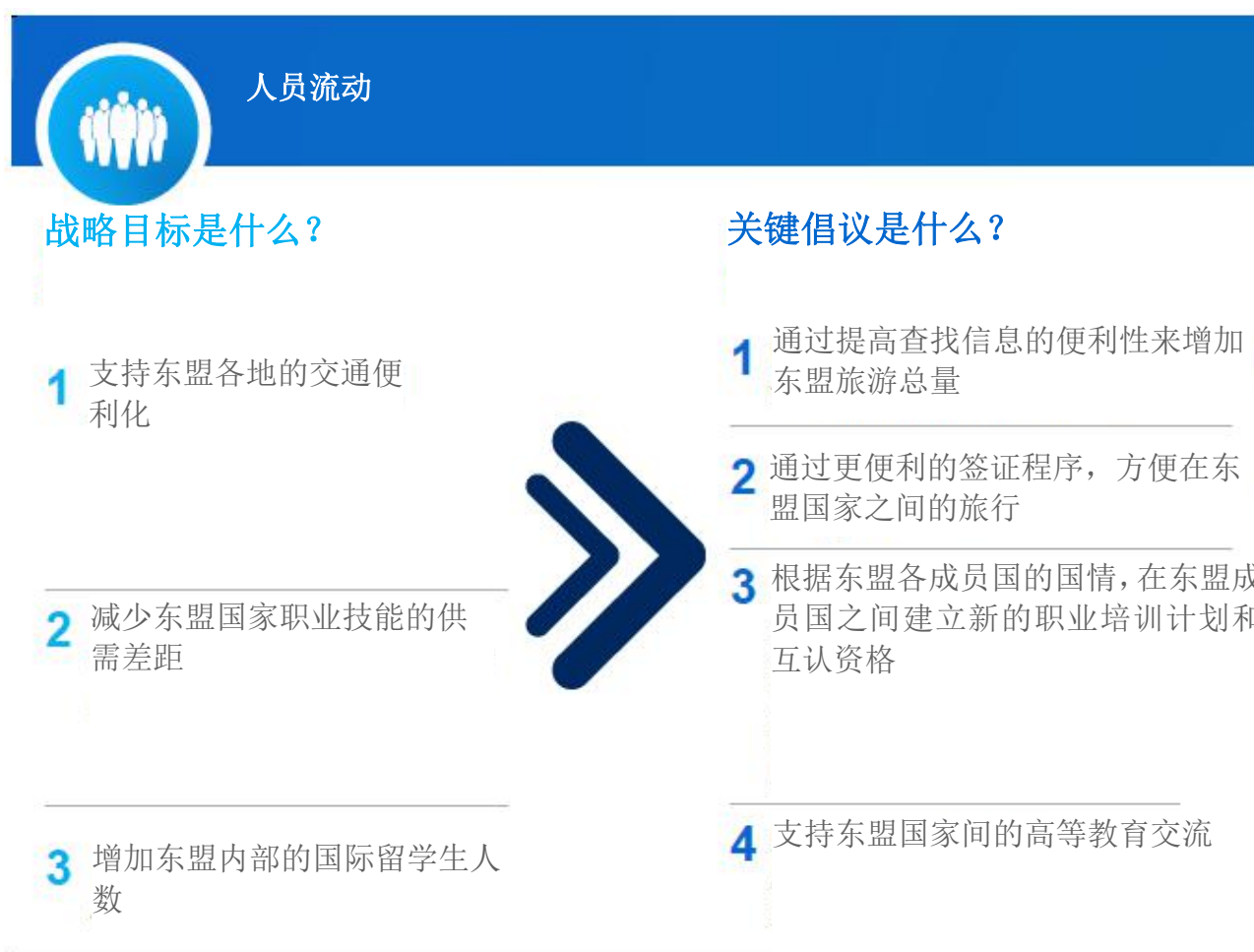
52. 倡议将支持《东盟经济共同体蓝图2025》，其中要求加快全面消除非关税壁垒的工作。《东盟互联互通总体规划2025》将有助于加强协调，并在东盟贸易资料库（ATR）建成后，为下一步行动提供详细的方法，以加快东盟成员国为减少扭曲贸易的非关税壁垒而采取的行动。
53. 如前所述，非关税措施问题是东盟内部的一个高度优先事项。倡议旨在通过增强透明度和加强对非关税措施的评估来解决这一问题。东盟目前正在努力运作东盟贸易资料库。这是一个综合数据库，将整合东盟各成员国的国家贸易资料库（NTRs）。东盟投资、服务和贸易解决方案（ASSIST）于2016年8月举行的第48届东盟经济部长会议上启动，目的是鼓励企业和个人参与发现非关税贸易壁垒的工作。
54. 未来，东盟将继续将东盟成员国的国家贸易资料库与东盟贸易资料库平台建立联系，并在东盟成员国之中开展能力建设和意识树立项目。一旦东盟拥有一个全面的非关税措施数据库，就必须采取行动，优先考虑扭曲贸易的措施，进而采取下一步行动。作为优先排序的第一步，可以将重点放在被确定为对私营部门非常重要的非关税壁垒的一部分上，例如技术性贸易壁垒。然后将设立一个高级别小组，根据这些措施对贸易与利益的影响（例如，通过基于价格的方法估计从价当量、国内和边境价格之间的价格差距方法以及可计算的一般均衡模型）来分析这些措施。专家组将根据非关税壁垒对贸易的影响确定非关税壁垒的优先次序，调查结果将通过东盟贸易资料库平台公布，供东盟成员国对这些措施采取进一步行动（例如通过消除、协调或简化措施）。对于新的非关税措施或对现有非关税措施的变更的管理过程，应该采用良好的管理规范，包括在产品工作组之间通过强制性的私营部门协商，并采纳良好的管理规范的12项设计原则。⁴¹

⁴¹ 东盟良好的管理规范指南，东盟经济高官会议，2009年。

V. 人员流动

55. 对东盟成员国国民在该地区内旅行的限制很大程度上已经成为过去，不过东盟仍有机会提高流动性。包括通过解决旅行信息缺乏的问题并且提供更简单的机制来申请必要签证，为整个东盟的出行往来提供便利。此外，还有机会加强该地区的技能流动，酌情在关键职业领域建立高质量资格框架，鼓励东盟内部大学生更自由的流动，让东盟青年能够聚集在一起。人员流动的战略目标和倡议见图示20。

图示20



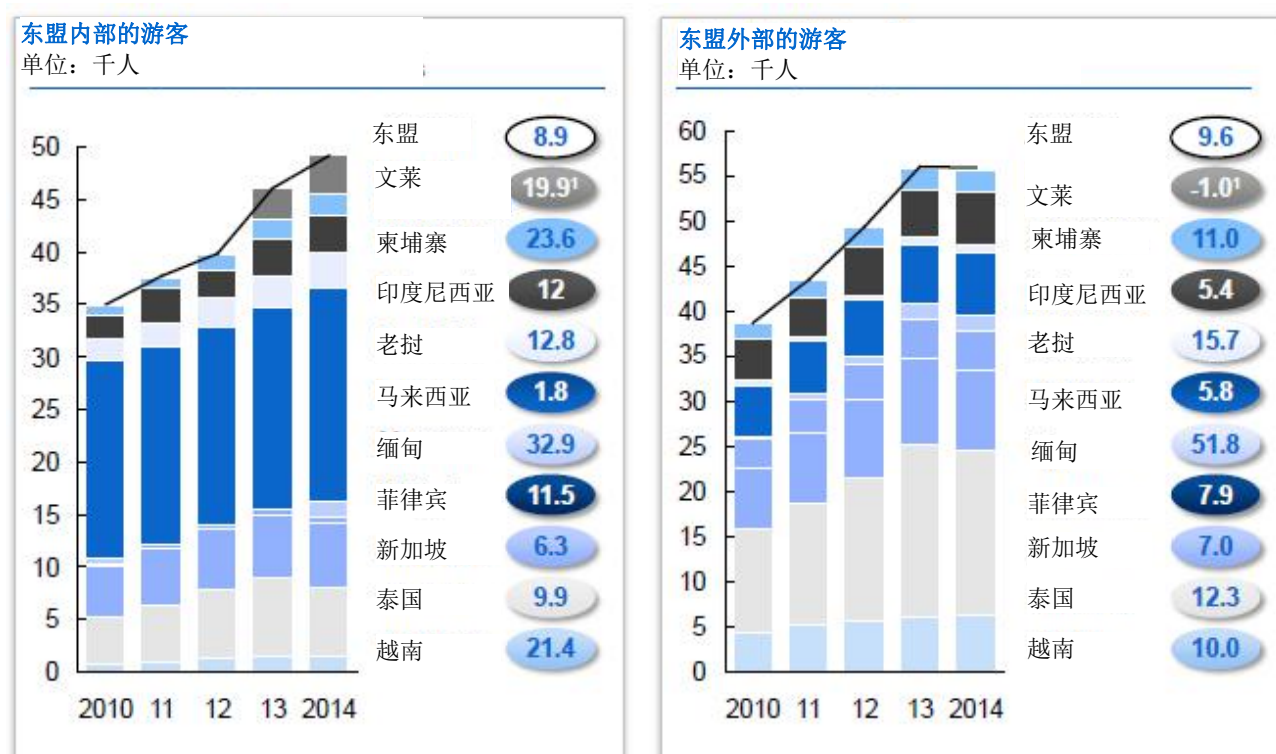
战略目标

56. 支持在整个东盟地区旅行的便利性。2010年以来，来自东盟以外地区的游客数量以每年9.6%的速度增长（图示21）。如果按照目前趋势继续增长，东盟预计在2025年将有1.5亿游客（来自该地区以外）。要实现这一增长，就要提高进出该地区以及在该地区内旅行的便利性，包括签证和旅行信息。

57. 缩小东盟各成员国职业技能的供需差距。职业技能对于支持东盟成员国未来的增长至关重要，但东盟许多成员国的资格框架仍然处于初级阶段，而且许多情况下也缺少私营部门的参与。要满足该区域未来对职业技能的需求，就需要详细了解供需变化，确保强有力的培训方案，并在自愿基础上实施适当的技能和资格框架，以支持熟练劳动力的流动。
58. 增加东盟内部国际留学生人数。《亚太经合组织互联互通蓝图》计划到2020年亚太经合组织内部的学生人数将达到100万人。⁴²由于缺乏可靠的学生流动数据，在东盟确立类似宏伟目标显得十分困难。根据联合国教科文组织(UNESCO)的最新数据，2010年至2012年期间，在东盟其他成员国学习的东盟国际留学生总数平均下降了8%。尽管这些数据在国家报告方面存在一些差距，但它指出了加强该地区内学生流动的必要性。

图示21

自2010年以来，东盟内部旅游业增长了8.9%，而东盟外部旅游业则以每年9.6%的速度增长



1 2013年之前，文莱的数据仅涵盖乘飞机抵达的游客。

资料来源：东盟秘书处

⁴² 《2015-2025年亚太经合组织互联互通蓝图》，亚洲太平洋经济合作组织（APEC），2014年。

实现战略目标的倡议

倡议12：通过提高查找信息的便利性来增加东盟旅游量。

59. 倡议旨在使前往该地区的旅行者更容易制定旅行计划。主要工具是强化通过东盟旅游网站作为“一站式商店”所提供的信息，帮助旅行者获得计划前往该区域旅行所需的所有准确信息。第一步是查看其他国际、地区和各国的网站，从而发现提升现有东盟旅游网站的机会，尤其要关注更具互动性的内容。重大改进之一是为希望在该地区多个国家旅行的游客制定潜在的行程路线，包括在不同地点之间旅行选择不同交通方式等具体细节，以及为希望购买门票的游客提供相关链接。
60. 鉴于东盟在2017年开展东盟成立50周年的旅游活动旨在推出广泛的旅游优惠和促销活动，这可能是发掘这些信息的一个好机会。此外，东盟旅游网站可以翻译成多种语言，以反映最常见的东盟外国游客的背景。最后，为推广该网站，应该开展外联工作，让旅游业经营商和其他旅游信息提供商都参与进来。

倡议13：通过更便利的签证程序，方便在东盟国家之间的旅行。

61. 倡议旨在开发电子签证申请一站式服务，为前往东盟的游客提供签证便利服务。这将需要采取分阶段的办法，首先在东盟旅游网站上单独开辟栏目以公开东盟成员国的签证程序并定期进行更新。随着时间推移，这可以发展成为一个一站式的应用程序，供前往东盟的游客使用。该门户网站将使访问者能够通过统一的形式向他们希望在东盟范围内旅行的所有国家提出申请，发放签证的权利仍然属于该国本身。

倡议14：根据东盟各成员国国情，在东盟成员国之间建立新的职业培训计划和互认资格。

62. 倡议目的是在自愿基础上，在东盟成员国制定高质量的职业培训方案和共同资格框架。《2016-2020年东盟教育工作计划》特别关注技术职业教育与培训（TVET）以及探索提高东盟成员国互认资格的机会。倡议重点是首先通过深入了解东盟成员国之间的职业技能差距来提供支持。

国际劳工组织和亚洲开发银行⁴³对该地区的职业技能差距进行了初步研究，这可以作为评估的起点。同样重要的是，要了解东盟不同成员国目前在行业资格培训方案方面的不同做法，然后根据私营部门的利益和东盟成员国的长期需要确定优先行业。

63. 为发展这项倡议，重要的是仿照其他国家所取得的成就，让私营部门参与培训方案的制定和实施（例如摩洛哥的一个新方案，其中包括雷诺在内的私营汽车企业通过创建雷诺

⁴³ 《管理一体化促进更好的就业和共同繁荣》，国际劳工组织和亚洲开发银行，2014年。

学院在国内带头发展技能)。制定这些方案的一个起点是确定一个成员国已经在一个优先行业建立起资格和能力培训,然后将这个培训方案转移到其他自愿参加的东盟成员国。然后,通过确定一个主要东盟成员国和足够感兴趣的私营部门来发展并实施这些方案,这种做法可以扩展到几个优先行业。在选定的行业具备一套能力和资格之后,进一步在自愿的基础上探索对技术职业教育与培训的认证要求进行协调。《东盟互联互通总体规划2025》有助于协调扩大教育行业和劳动行业之间的技术职业教育与培训方案,以确保适当情况下东盟成员国之间有一套共同的能力和资格,并有私营部门的充分参与。

倡议15: 支持东盟国家间的高等教育交流。

64. 倡议有助于支持教育计划中目前的倡议,包括向大学生提供奖学金以促进东盟成员国的学生交流。重点是确保与其他行业工作组和实体(如移民部门与外交部领事事务部负责人(DGICM)、东盟共同体统计系统委员会)进行适当协调,这对该方案实现规模扩大至关重要。
65. 倡议重点是通过解决信息、意识、监管和激励等四个方面的差距,加强东盟成员国学生的流动性。目前,东盟成员国之间的学生流动数据存在许多差距,包括国家覆盖范围不够、缺乏及时的数据以及缺乏粒度(例如数据没有区分学分课程、学位课程和非学位课程)。作为第一步,有一个详细和准确的东盟内部大学生流动的事实数据库至关重要。此外,东盟成员国内部在为潜在参与者提供有关学生交流的好处和机会等信息方面存在差距;可以通过社交媒体提高认识来解决这一问题。此外,还需要了解和评估这些学生交换计划所需的各种签证;这一点需要移民部门与外交部领事事务部负责人通过加强签证管理来帮助实现。
66. 最后,需要确保东盟学生有强烈的动机到东盟其他成员国学习。一个有效方法是进行一项调查,了解当前学生的看法和存在的问题。随后,东盟可以探索如何确保东盟内部大学学习在学生眼中是有价值的。这可以通过探索一些选项来实现,比如实习的机会(例如作为课程的一部分,可以组织到声望颇高公司实习)以及能为学生提供人脉和其他好处的校友人脉网。

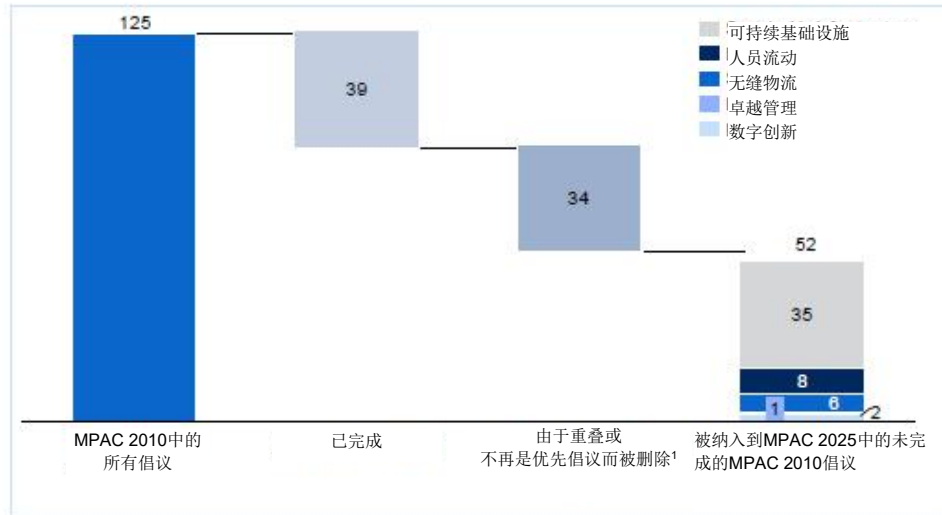
C. 《东盟互联互通总体规划2010》的其余倡议

67. 《东盟互联互通总体规划2010》中其他未完成倡议将被纳入《东盟互联互通总体规划2025》,前提是这些倡议拥有明确的责任主体(即这些倡议已被纳入东盟相关行业机构的东盟行业工作计划中),并且这些倡议与新提出的倡议或其他跨行业计划(如国际倡议)不存在重叠。综上所述,《东盟互联互通总体规划2010》的52项倡议将纳入到《东盟互联互通总体规划2025》(图示22)。《东盟互联互通总体规划2010》中将纳入到《东

盟互联互通总体规划2025》的所有倡议见附录A。

图示22

《东盟互联互通总体规划2010》中未完成且将被纳入到《东盟互联互通总体规划2025》中的52项倡议



1.因有关执行机构不再优先考虑、与其他跨行业计划重叠（例如，东盟一体化倡议）、与MPAC 2025中的其他计划重叠等原因而被删除的倡议。

资料来源：东盟秘书处

5

实施战略



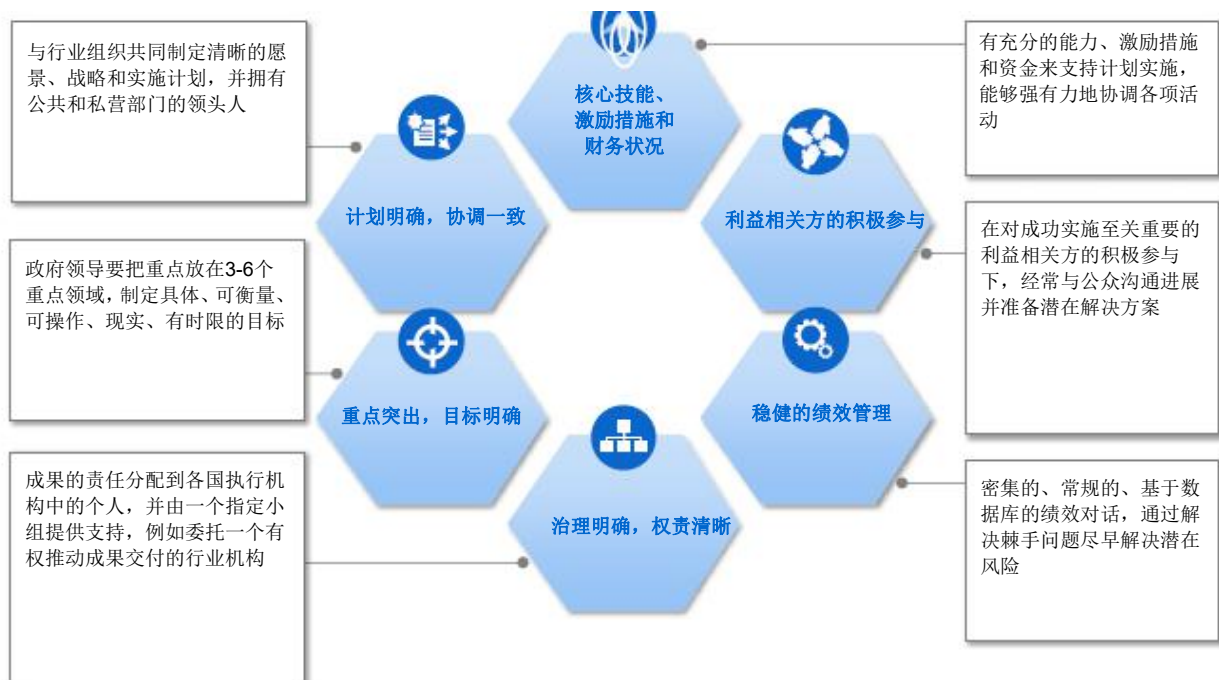


实施战略

1. 为确保有效稳健地实施《东盟互联互通总体规划2025》，必须解决以往学术研究所发现的对提升政府有效服务至关重要的六个核心领域（图示23）。

图示23

对于成功实施《东盟互联互通总体规划2025》至关重要的六个维度



维度一：重点突出，目标明确。

3. 一项成功的战略通常不会超过3-6个优先领域。考虑到资源有限，把重点放在小部分方案上非常重要，要按照潜在回报和执行速度排列这些方案的优先次序。《东盟互联互通总体规划2025》专注于5个战略和15个倡议，从而最大限度地提高成功的可能性。
4. 由于互联互通战略和关键倡议的多样性，不可避免地要在多个层次上对进展进行分析评估。我们将从三个层面评估《东盟互联互通总体规划2025》的进展情况：投入、产出和成果（图示24）。
- i. **投入指标。**投入指标衡量的是与每个优先行动相关的倡议的实施进度。例如，关于建立潜在基础设施项目数据库的项目，可能包括创建数据库结构、收集信息来源和

在线发布数据等。这些措施的优点是可以准确衡量进度，并且可以用来确定进程中的瓶颈。

- ii. **产出指标。**产出指标与每个优先倡议的预期目标相关。投入将推动这些产出。例如，建立一个对外公开的基础设施活动数据库，或者为40个高潜力公私伙伴关系项目的筹备提供支持。从中可以洞察某个倡议是否已经成功完成。
- iii. **成果指标。**成果指标涉及战略领域层面更高层次的影响。着眼于成果层面，优点在于抓住了战略的最终目标（例如提高东盟的基础设施发展速度）。缺点是它们也受到《东盟互联互通总体规划2025》控制范围之外一些因素的影响（例如整个经济的发展情况），而且往往不是特别及时（即通过年度比较往往看不出这些指标的显著变化）。因此，《东盟互联互通总体规划2025》不会对这些指标设定硬性目标，而是将其作为评估进展的广泛指导原则。

图示24

《东盟互联互通总体规划2025》通过三个层次指标对进展进行全面衡量

	投入层次	产出层次	成果层次
说明	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 关注能了解与倡议相关的实施措施进展的指标 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 关注能了解每个优先倡议的最终目标进展的指标 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 关注能了解在战略领域实现更高层次最终目标的指标
指标示例	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 与东盟成员国合作，确定国家重点基础设施项目进行可行性分析，确定私营部门参与的潜力 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 东盟所有相关基础设施项目的公共数据库 ▪ 启动年度投资者论坛 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 东盟基础设施投资项目
优点	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 及时 ▪ 具体 ▪ 可衡量 ▪ 以行动为导向 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 具体 ▪ 关注具体行动的最终目标 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 关注最终目标 ▪ 与利益相关方息息相关
缺点	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 不专注于最终目标 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 有时会不及时 ▪ 有时会遇到衡量问题 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 不及时 ▪ 受多个因素影响

4. 考虑到这些指标的相对优缺点，《东盟互联互通总体规划2025》将考虑投入、产出和成果指标组合，从而对进展进行全面了解。指示性输出和成果指标的列表见附录B。

维度二：治理明确，权责清晰。

5. 是否有获得授权并负责交付成果的领导者，往往是战略能否成功实施的一个明确区分因素。强力领导者始终能够获得政治支持，因此有权采取果断行动，建立技能强大的团队，

并且创造工作环境，确保团队能够成功执行方案。在东盟互联互通背景下，有机会改进这一点。例如某些情况下，最初的项目负责人会被调到其他政府部门或者辞去公职。

6. 为支持明确的所有权，《东盟互联互通总体规划2025》要设置一个明确的领导执行机构，并有东盟互联互通协调委员会2名代表作为每个战略部分的共同促进者。《东盟互联互通总体规划2010》剩下的倡议将分配到相关战略部分，以确保倡议的实施得到充分监督。⁴⁴他们的作用是参与每个战略部分的进度审查，通过强调并解决出现的瓶颈确保取得重大进展。本章后文将进一步详细说明审查的过程。2025年东盟相关行业机构和领导执行机构见附录C。

维度三：计划明确，协调一致。

7. 我们发现可以提高各级政府在东盟互联互通叙述方面的一致性和清晰度。对互联互通的理解往往会因人而异，这会影响向外部利益相关方所传达的信息。
8. 《东盟互联互通总体规划2010》设置了国家协调员。但他们的效力往往受到以下事实的限制：他们一般不属于执行机构或者没有参与某些倡议。为确保更好地协调《东盟互联互通总体规划2025》，未来将在东盟各成员国的倡议层面确定国家联络员。此举将确保他们属于相关执行机构，因此可以更有力地提高执行速度。国家联络员将作为国家协调员现有工作的补充。
9. 为实现《东盟互联互通总体规划2025》，实施过程中必须清楚描述这些倡议。工作计划（见附录D）描述了将采取的具体措施，并且确定了领导执行机构、涉及的利益相关方和时间表。如有必要，经与东盟有关行业机构协商，东盟互联互通协调委员会可以更新和补充附录D。

维度四：核心技能、激励措施和财务状况。

10. 一个运作良好的交付系统能够获得执行任务所需的关键技能，并在必要资金支持下，以有力的激励措施来激励业绩。国家联络员和相关执行机构将是成功实施《东盟互联互通总体规划2025》的关键。今后要举行能力建设活动，最大限度提高成功实施《东盟互联互通总体规划2025》倡议的可能性。同时要加强东盟秘书处的东盟互联互通工作（图示25）。

⁴⁴ 有关《东盟互联互通总体规划2010》战略和倡议在东盟互联互通2025战略领域中的具体分配的更多详情，请见附录A。

图示25

东盟互联互通部门的作用将在当前重点基础上继续提升

		以前...	以后...
1	监测绩效	<ul style="list-style-type: none"> 只接受国家协调员和行业执行机构的进度报告 指标定义不清，难以准确评估进度或对最终结果的影响，数据也不能及时获取 	<ul style="list-style-type: none"> 在3个层次上对进展进行详细监控：投入、产出和成果 每6个月进行一次绩效变化的跟踪（在网站上）对内和对外汇报进度
2	解决与协调问题	<ul style="list-style-type: none"> 只有东盟互联互通协调委员会了解最新的实施风险 	<ul style="list-style-type: none"> 积极解决问题、克服瓶颈，在过程中提出修正意见 促进跨组织边界的工作，包括跨部门和关键机构之间的工作 必要时引入外部专家 向东盟互联互通协调委员会代表提供风险预警和建议措施
3	外联	<ul style="list-style-type: none"> 资源限制意味着支持东盟互联互通协调委员会的能力也有限 	<ul style="list-style-type: none"> 主动的外联战略，包括： <ul style="list-style-type: none"> 确定优先事件/论坛的名单，分享互联互通的进程和方法与业务小组和其他小组共同积极参与（例如，定期发布简报） 支持东盟互联互通协调委员会代表与外部利益相关方和媒体沟通进展情况 定期更新网站资料，包括半年一次的实施进度结果
4	实施	<ul style="list-style-type: none"> 只限于推动与具体基础设施建设有关的倡议 	<ul style="list-style-type: none"> 东盟互联互通处将促进和协调许多可持续基础设施倡议的实施。

维度五：利益相关方的积极参与。

11. 利益相关方的积极参与需要对关系进行维系，这对方案成功至关重要，同时要定期就服务工作和相关优先事项进行沟通。对《东盟互联互通总体规划2010》通信战略的审查强调要使东盟网站对用户更便利（以及创建一个以互联互通为重点的网站的机会）；定期公开更新进展情况；与外部利益相关方建立双向对话；确保与东盟秘书处职责分工明确，大力协调沟通；开展更积极主动的媒体外联活动；采用有针对性的利益相关方参与技术；更严格地衡量通信效果（通过诸如网站的特殊访客和媒体提及率等指标）。与商界领袖的访谈同样凸显出为他们提供背景知识的重要性。换句话说，不仅要展示互联互通的总体进展，还要展示特定行业的进展。

12. 为解决这些问题，将发起若干倡议：

- i. 根据《东盟共同体蓝图2025》，与私营部门实体（商业协会和商业理事会）建立定期（例如半年一次）磋商机制，以了解东盟互联互通工作计划下各项倡议的最新进展情况。

- ii. 开发东盟互联互通网站，清晰说明愿景战略，定期更新进展情况。包括对接联络人回应媒体置评或者各种问题。
- iii. 确定一系列重要会议、东盟成员国论坛、对话伙伴会议、商务圆桌会议，东盟互联互通发言人前往出席。
- iv. 制作一段视频，简明扼要地介绍东盟互联互通2025的愿景和战略。
- v. 加强与《东盟通信总体规划》及其后续文件的紧密结合，以确保将东盟互联互通信息纳入并跟踪成果。

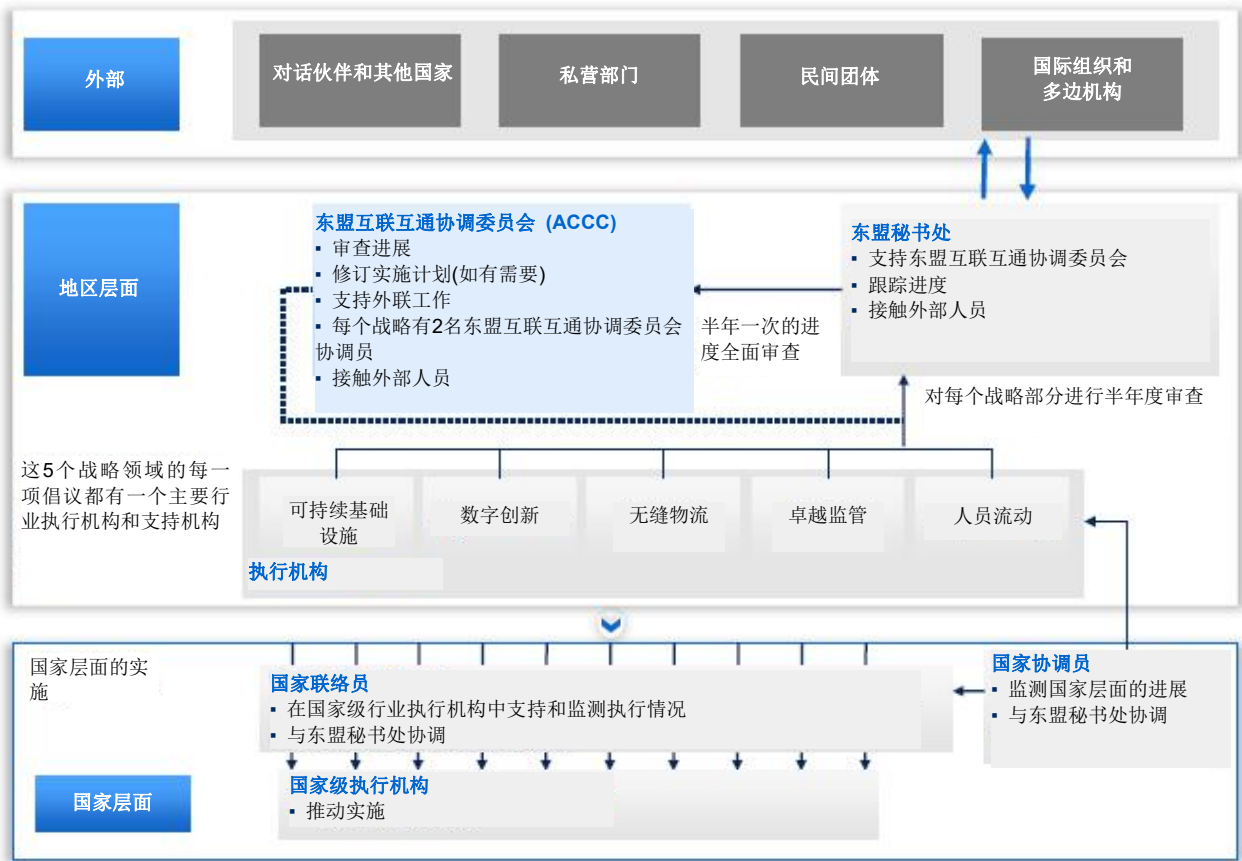
维度六：稳健的绩效管理。

13. 公正而严格的业绩跟踪系统必须是一个数据驱动、基于事实的机制，并且要定期更新。同时必须建立能够确保及早发现和提出问题的机制，并且按优先顺序解决问题。
14. 成立之初对《东盟互联互通总体规划2010》进行监测，纯粹是以专家评估为基础的定性进展更新，将项目记录为“完成/提前完成”“正常进行中”“进度落后”或“尚未开始”。虽然这种方法提供了项目状态的衡量尺度，但却无法掌握成果和影响方面的进展，并且缺乏可以与时俱进进行比较的定量度量。世界银行注意到了改善数据获取、质量和广度的重大机遇，以便更准确地评估战略绩效并且提供有价值的背景信息。⁴⁵监测和评估机制也可以得到加强，定期监测进展情况，建立明确机制从根源上处理新出现的进展障碍。《东盟互联互通总体规划2025》监测和评估机制的制定和实施过程将与东盟其他监测和评估框架进行协调。
15. 拟议的互动结构概述如下（图示26），包括：
 - i. 五大战略部分每半年更新一次进展情况。包括东盟互联互通协调委员会领导人、东盟秘书处和相关东盟行业机构的主席。
 - ii. 对东盟互联互通2025的总体进展进行半年期审查，包括监测成果层次的关键绩效指标。包括东盟互联互通协调委员会和东盟秘书处。
 - iii. 中期审查和期末审查将分别于2020年和2025年由东盟互联互通协调委员会开展。在审查和评估过程中，东盟成员国有权更新《东盟互联互通总体规划2025》。

⁴⁵ 《加强东盟互联互通监测和评估》，世界银行集团和东盟秘书处，2015年6月。

图示26

《东盟互联互通总体规划2025》的监测、审查和评估结构

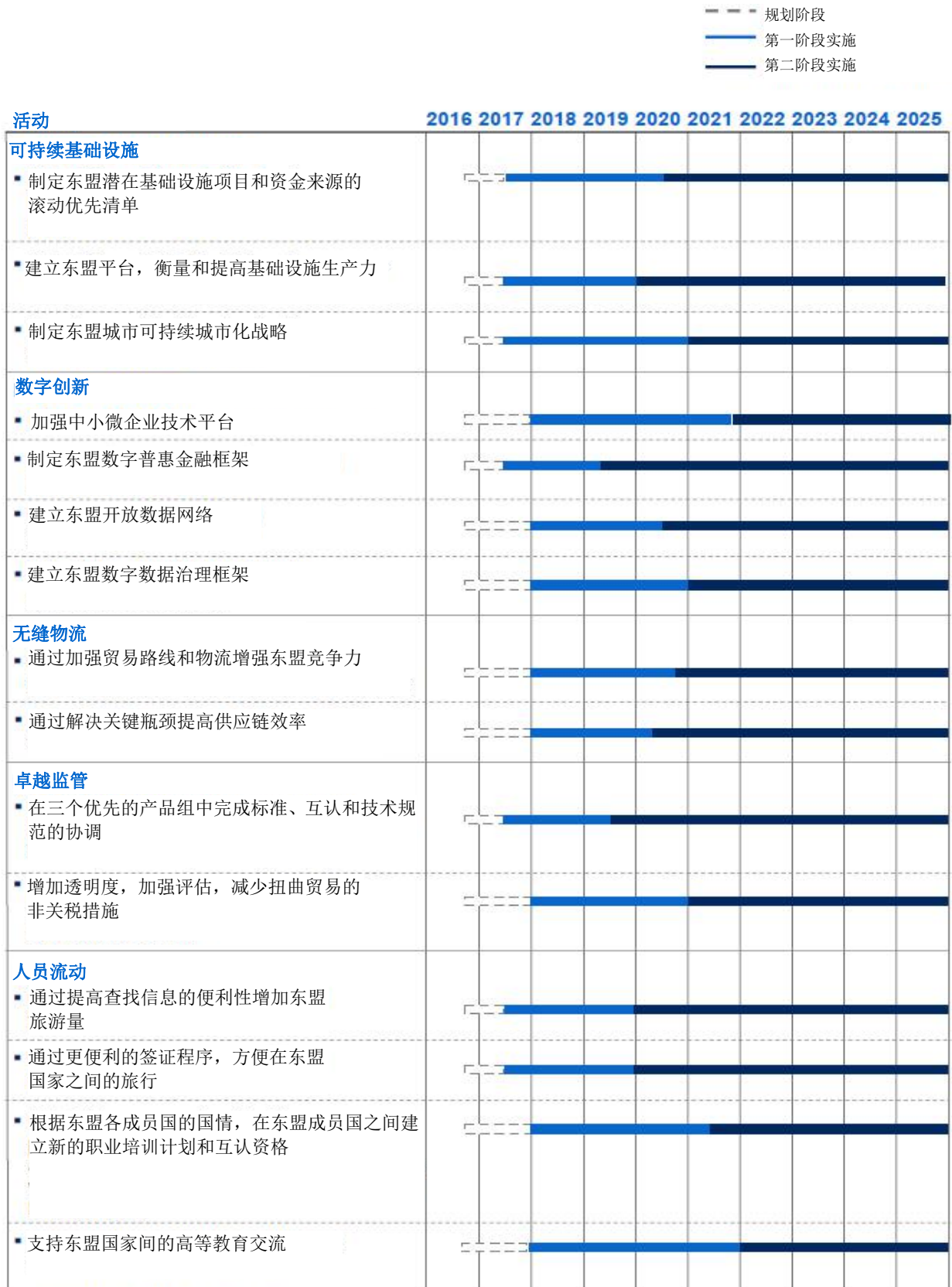


16. 下表从时间角度总结了预期方法（图示27）。每项倡议将包括三个执行阶段：

- i. 规划阶段。这是一个筹备阶段，能够解决所需资源问题，并与相关执行机构进行详细协调。
- ii. 第一阶段实施。这一阶段将涉及倡议的初步执行，包括展开基本流程（包括数据收集、能力建设方案的设计和知识交流平台的启动）。
- iii. 第二阶段实施。这一阶段将继续执行各项倡议，使其能够达到关键的影响程度。包括扩大和深化在第一阶段建立的一些初步进程。

图示27

《东盟互联互通总体规划2025》实施时间表





附录





附录A

《东盟互联互通总体规划2010》未竟之事将继续实施

《东盟互联互通总体规划2010》最初的125项倡议中，有52项目目前尚未完成，将在《东盟互联互通总体规划2025》中继续推进。根据倡议蓝图和行业工作计划，已将这些倡议分配到下述5个战略部分。

可持续基础设施

战略	倡议
完善东盟公路网 (AhN)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 缅甸：AH123土瓦-密塔尔（55.5公里）；AH123公路 密塔尔-泰国边境（103.5公里） ▪ 老挝：AH12南图-乌多姆塞-琅勃拉邦-万象（682公里中的293公里） ▪ 缅甸：AH1Tamu-Mandalay-Meiktila-Yangon-Bago- Payagyi-Thaton-Myawadi（1557公里中的229公里） ▪ 升级交通量大的“二、三级”路段 ▪ 老挝：AH15公路 Banlao-Nam Phao（132公里中的98公里） ▪ 缅甸：AH2公路 Meiktila-Loilem-Kyaing Tong-Tachilek（797公里中的307公里） ▪ 完成安装过境运输路线（TTR）上的公共道路标志和路线编号系统
落实新加坡—昆明铁路 (SKRL) 项目	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 柬埔寨：金边-Tra Peang Sre（柬埔寨/越南边境）（255公里） ▪ 越南：禄宁（柬埔寨/越南边境）-胡志明市（129公里） ▪ 制定新加坡—昆明铁路无缝运行的实施框架： <ul style="list-style-type: none"> ◦ 识别并收集新加坡—昆明铁路无缝运行数据 ◦ 采用新加坡—昆明铁路无缝运行的实施框架 ▪ 新加坡—昆明铁路支线-越南段支线：Mu Gia-Tan Ap-Vung Ang（119 km）完成可行性研究和/或详细设计 ▪ 新加坡—昆明铁路支线-老挝段支线：万象-Thakhaek-Mu Gia（466 km）完成可行性研究和/或详细设计 ▪ 研究将新加坡—昆明铁路延伸至印度尼西亚泗水的可能性，并在可能的情况下制定项目实施行动计划 ▪ 柬埔寨：波贝-诗梳风（48公里）将于2016年底完工（由柬埔寨政府提供资金）
构建一体化、无缝多式联运体系	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 连接土瓦港 ▪ 对连接土瓦港（缅甸）和北碧府（泰国）的铁路线进行可行性研究 ▪ 根据现有东盟倡议，如东盟公路网和新加坡—昆明铁路，建立有效的东盟无水港网络 ▪ 修建北碧府—土瓦公路
开拓东盟单一航空市场 (ASAM)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 审查东盟航空服务全面开放多边协议 (MAFLAFS) 及其各自议定书和实施情况，必要时讨论在东盟单一航空市场 (ASAM) 实施框架下进一步开放关键经济要素（具体到批准层面） ▪ 审查东盟航空服务全面开放多边协议及其各自议定书和实施情况，必要时讨论在东盟单一航空市场 (ASAM) 实施框架下进一步开放关键经济要素（具体到实施经批准的建议） ▪ 审查东盟航空服务多边协议及其各自议定书和实施情况，必要时讨论在东盟单一航空市场 (ASAM) 实施框架下进一步开放关键经济要素 ▪ 审查东盟全面开放航空客运服务多边协议 (MAFLPAS) 及其各自议定书和实施情况，必要时讨论在东盟单一航空市场 (ASAM) 实施框架下进一步开放关键经济要素 ▪ 与印度签订航空运输协议

	<ul style="list-style-type: none"> 与韩国签订航空运输协议 东盟成员国需要继续讨论下一步工作，确定建立东盟单一航空市场的具体步骤
构建完善、高效、有竞争力的海上运输体系	<ul style="list-style-type: none"> 在东盟相关成员国之间开展对话，为滚装运输路线运营做准备 <ul style="list-style-type: none"> 改善机构设置（如出入境检验检疫、道路管理局），以确保滚装运输路线的顺利运营 改善实施国的港口基础设施和其他设施，以提高滚装运输路线的服务效率 提高47个指定港口的吞吐量，审查指定港口并实施项目以提高吞吐量 提高47个指定港口的吞吐量，审查指定港口并实施项目以提高吞吐量（具体包括开发/升级码头港口：仰光、岬港） 在适用情况下，建立一个国家协调机构来监督港口和陆路运输基础设施的发展，该机构将致力于制定港口和陆路运输发展的国家总体规划，提高进出港口效率
构建高效、一体化的内河航道网络	<ul style="list-style-type: none"> 构建高效和综合的内河运输（IWT）网络 <ul style="list-style-type: none"> 开展研究并制定在东盟发展内河运输的地区计划 实施上述研究提出的建议/项目
优先解决东盟能源基础设施项目中的机制问题	<ul style="list-style-type: none"> 协调监管框架和标准，促进地区能源互联互通 协调技术、法律和监管框架，确定财务模式（目前由东盟电力共享总部监督） 通过管道和再气化终端的互联互通，加强天然气和液化天然气(LNG) 2020年前加快东盟电力网项目的开发和竣工 2020年前加速东盟电力网项目的开发和竣工（特别是Melaka-Pekan Baru互联互通（印马泰成长三角：印度尼西亚）项目）

数字创新

战略	倡议
加快东盟各成员国信息技术基础设施和服务的发展	<ul style="list-style-type: none"> 对东盟单一电信市场的潜力进行研究，包括研究单一电信市场的各个组成部分和方面，并且说明东盟成员国的“就绪”情况
加快发展高效、有竞争力的物流业，特别是地区内运输、电信及其他与互联互通相关的服务	<ul style="list-style-type: none"> 根据《东盟服务贸易协议》（ATISA）和《东盟经济共同体战略行动计划2025》（SAP），探索进一步开放服务（包括电信）的替代方法

无缝物流

战略	倡议
运输便利化	<ul style="list-style-type: none"> 完成东盟货物过境便利化框架协议（AFAFGIT）和东盟跨境运输便利化框架协议（AFAFIST）的实施（包括制定必要的东盟运输便利化相关程序） 评估东盟多式联运框架协议（AFAMT）实施情况 推动东盟货物过境便利化框架协议和东盟跨境运输便利化框架协议投入运营（这是在完成东盟货物过境便利化框架协议和东盟跨境运输便利化框架协议实施后的总体措施）
大幅提高本地区贸易便利化水平	<ul style="list-style-type: none"> 尽早在选定的港口为准备实施东盟单一窗口的东盟成员国启动和运行东盟单一窗口，并最终扩大到东盟所有成员国 在东盟所有成员国全面推出国家单一窗口
加快发展高效、有竞争力的物流业	<ul style="list-style-type: none"> 大幅取消对所有其他服务行业的服务贸易限制

卓越监管

战略	倡议
通过消除地区内商品贸易壁垒,加速东盟地区内的货物自由流动	<ul style="list-style-type: none">▪ 简化和加强原产地规则 (ROO) 的实施

人员流动



战略	倡议
促进东盟内部更深入的社会和文化了解	<ul style="list-style-type: none">▪ 开发内容,重点放在教学材料制作上▪ 翻译和制作当地语言版本的东盟资料读物;以和平教育为主题,利用教材进行能力建设
鼓励东盟内部人员流动	<ul style="list-style-type: none">▪ 东盟将努力考虑进一步改进现有的互认协议,并考虑增加互认协议的可行性▪ 根据国家规定,建立信息通信技术技能认证的互认协议▪ 根据《东盟政治安全共同体蓝图2025》,在东盟成员国的国际机场有效实施东盟航线▪ 东盟旅游一体化和预算委员会继续监测和报告东盟成员国单一签证计划的发展情况
实施为国家间陆路旅客运输提供便利的倡议	<ul style="list-style-type: none">▪ 为东盟人员跨境运输制定实施指南,并实施东盟人员跨境运输▪ 加强与次区域的协调,实施东盟货物过境便利化框架协议 (AFAFGIT)、东盟跨境运输便利化框架协议 (AFAFIST) 和东盟多式联运框架协议 (AFAMT),使区域内的跨境运输业务更加一体化

附录B



《东盟互联互通总体规划2025》的成果和产出指标

以下是为指导《东盟互联互通总体规划2025》进展评估而提出的成果和产出指标列表。

可持续基础设施

		 当前可用或易于获得的度量指标
		 需要开发的度量指标
2025年战略目标	成果指标	
1. 根据需要增加东盟各成员国的公共和私营基础设施投资	东盟各成员国的基础设施支出情况。除文莱外，世界银行每年都向东盟大多数成员国提供私营基础设施投资。柬埔寨和老挝多年来一直缺少数据。东盟成员国的公共部门支出情况参差不齐	
	达到融资闭合的储备项目数量 ¹	
2. 大幅加强对东盟基础设施生产力最佳实践的评估和分享。	基础设施生产力指数的改善情况	
3. 推动东盟各国加强智慧城市化模式的部署。	城市层面城市化绩效指标的改善	
倡议	产出指标	
1. 制定东盟潜在基础设施项目和资金来源的滚动优先清单	建设公共数据库(东盟所有相关基础设施项目)	
	创建东盟投资者平台	
2. 建立东盟平台，衡量和提高基础设施生产力	建立最佳实践分享平台	
	为东盟所有成员国建立基础设施生产力指数	
	开展培训计划，解决已经确定的主要瓶颈	
	开展5个东盟基础设施项目试点，提高交付效率	
2025年战略目标	成果指标	
3. 制定东盟城市可持续城市化战略	建立最佳实践分享平台	
	分析城市化进程中城市层面的绩效	
	在东盟城市启动智慧交通倡议	

数字创新

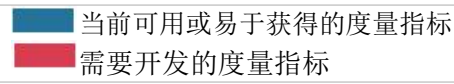
		 当前可用或易于获得的度量指标
		 需要开发的度量指标
2025年战略目标	成果指标	
1. 支持中小微企业(MSME)采用技术	东盟数字化中小企业百分比	
2. 支持通过数字技术实现金融服务接入	在金融机构或移动货币服务提供商拥有账户的成年人口百分比。来自世界银行的数据。缺少老挝和文莱的数据。	
3. 改善东盟成员国对开放数据的使用	开放数据晴雨表评分。除柬埔寨、老挝和文莱外，东盟所有成员国的数据均可在万维网基金会获得。	

4. 支持加强东盟成员国的数据管理	数据管理指数的改进
倡议	产出指标
1. 加强中小微企业技术平台	完成对东盟成员国中小企业数字壁垒和经验教训的审查 增加东盟中小企业门户网站领域，包括业务扩展和技术采用
2. 制定东盟数字普惠金融框架	建立东盟成员国最佳实践交流平台 构建东盟成员国数字普惠金融进展框架
3. 建立东盟开放数据网络	创建东盟数据字典（重点关注优先行业） 建立按东盟成员国分类的开放数据进展指数，包括按行业分类 建立政府公开数据论坛
2025年战略目标	成果指标
4. 建立东盟数字数据治理框架	创建东盟数字数据治理框架 发布东盟成员国的数据管理规定 建立数据管理论坛

无缝物流

	
2025年战略目标	成果指标
1. 降低东盟各成员国的供应链成本	优先经济走廊的货物运输成本（参考东盟物流数据库）
2. 提高各东盟成员国供应链的速度和可靠性	优先经济走廊运输货物所需时间（参考东盟物流数据库）
倡议	产出指标
1. 通过加强贸易路线和物流提升东盟竞争力	建立公共数据库，定期更新东盟主要贸易路线（陆运和海运）的信息 建立推广活动，让用户从数据中受益
2. 通过解决关键瓶颈提高供应链效率	构建供应链效率指标 每条经济走廊至少完成一项针对主要“瓶颈”的改革

卓越监管

	
2025年战略目标	成果指标
1. 协调或互认关键行业产品的标准、一致性和技术法规。	每个优先部门协调标准和技术法规的数量
2025年战略目标	成果指标
2. 减少东盟成员国扭曲贸易的非关税措施的数量	被评估为扭曲贸易的非关税措施的数量

倡议	产出指标
1. 在三个优先的产品组中完成标准、互认和技术规范的协调	在三个优先行业的至少一个产品中全面实施标准和监管制度，推进互认协议的协调
	为三个产品组的每一个产品组建立关于标准、互认协议和技术法规的国际最佳实践的“工具包”
	设立论坛，召集三个优先行业的监管机构、东盟标准与质量咨询委员会和贸易官员参加
2. 增加透明度，加强评估，减少扭曲贸易的非关税措施。	取消被评估为扭曲贸易的非关税措施（第一次评估期间）
	制定东盟成员国非关税措施综合清单
	设立独立的高级别小组评估非关税措施

人员流动

		当前可用或易于获得的度量指标	需要开发的度量指标
2025年战略目标	成果指标		
1. 支持在整个东盟地区旅行的便利性	通过东盟门户网站获得签证的人数		
	通过东盟门户网站申请签证的人数		
	访问东盟旅游网站的人数		
	东盟内部游客数量，东盟秘书处数据		
	来自东盟以外的游客人数，东盟秘书处数据		
2. 缩小东盟各成员国职业技能的供需差距	完成新职业培训课程的人数		
2025年战略目标	成果指标		
3. 增加东盟内部国际留学生人数	东盟内部国际大学生人数。联合国教科文组织统计研究所数据库——不同学生类别和不同东盟成员国的数据不完整。		
倡议	产出指标		
1. 通过提高查找信息的便利性，增加东盟旅游量	完善东盟旅游网站，提供详细的旅游行程		
	在东盟各成员国建立电子签证		
2. 通过更便利的签证程序，方便在东盟国家之间的旅行	为东盟国家旅游签证提供一站式申请服务		
	在东盟成员国建立3个职业标准和培训方案		
3. 根据东盟各成员国的国情，在东盟成员国之间建立新的职业培训计划和互认资格	在东盟成员国建立3个职业标准和培训方案		
	提供支持东盟大学生流动的签证		
	建立东盟大学生流动数据库，按东盟成员国和学位类型分类		
	制定实习计划		
4. 支持东盟国家间的高等教育交流	提供支持东盟大学生流动的签证		
	建立东盟大学生流动数据库，按东盟成员国和学位类型分类		
	制定实习计划		
	发展校友及学生大使计划		

附录C

《东盟互联互通总体规划2025》项下倡议的领导执行机构

以下是《东盟互联互通总体规划2025》项下倡议的领导执行机构拟定名单。

可持续基础设施

倡议	领导执行机构 ^a	其他执行机构/利益相关方
1. 制定东盟潜在基础设施项目和资金来源的滚动优先清单	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会（CCI）；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部
2. 建立东盟平台，衡量和提高基础设施生产力	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部
3. 制定东盟城市可持续城市化战略	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟环境事务高级官员（ASOEN）/ 东盟环境可持续城市工作组（AWGESC）；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；市级领导

注a：在确定/设立适当的领导执行机构之前，东盟互联互通协调委员会、国家协调员和东盟秘书处将在此期间协调可持续基础设施战略部分各项倡议的执行。

数字创新

倡议	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方
1. 加强中小微企业技术平台	东盟中小微企业协调委员会	电信高级官员会议
2. 制定东盟数字普惠金融框架	普惠金融工作委员会（WC-FINC）	国家监管机构
3. 建立东盟开放数据网络	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议（SOMHD）；东盟共同体统计体系委员会；政府机构
4. 建立东盟数字数据治理框架	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；政府机构

无缝物流

倡议	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方
1. 通过加强贸易路线和物流提升东盟竞争力	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议（SOM-AMAF）；物流和运输服务行业工作组（LTSSWG）；物流协调委员会
2. 通过解决关键瓶颈，提高供应链效率	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会

卓越监管

倡议	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方
1. 在三个优先的产品组中完成标准、互认和技术规范的协调	东盟标准与质量咨询委员会	东盟经济高官会议；国家监管机构
2. 增加透明度，加强评估，减少扭曲贸易的非关税措施	东盟经济高官会议	东盟标准与质量咨询委员会；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议

人员流动

倡议	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方
1. 通过提高查找信息的便利性来增加东盟旅游量	东盟国家旅游组织（NTO）	东盟旅游协会（ASEANTA）
2. 通过更便利的签证程序，方便在东盟国家之间的旅行	移民部门与外交部领事事务部负责人	东盟国家旅游组织

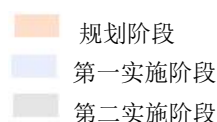
倡议	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方
3. 根据东盟各成员国的国情，在东盟成员国之间建立新的职业培训计划和互认资格	教育问题高级官员会议	东盟经济高官会议；移民部门与外交部领事事务部负责人（辅助机构）
4. 支持东盟国家间的高等教育交流	教育问题高级官员会议	东盟大学联盟（AUN）；移民部门与外交部领事事务部负责人（辅助机构）；东盟共同体统计体系委员会

附录D

《东盟互联互通总体规划2025》工作计划

每一项倡议包括三个执行阶段：

- 规划阶段。这是一个筹备阶段，能够解决所需资源问题，并与相关执行机构进行详细协调。
- 第一实施阶段。这一阶段将初步执行倡议。包括展开基本流程（包括数据收集、能力建设方案的设计和知识交流平台的启动）。
- 第二实施阶段。这一阶段将继续执行各项倡议，使其能够达到关键的影响程度。包括扩大和深化在第一阶段达成的初步进展。



可持续基础设施

倡议1 – 制定东盟潜在基础设施项目和资金来源的滚动优先清单

序号	关键实施措施	领导执行机构 ^a	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段（包括资金需求和与相关行业的详细协调工作）			2017年6月
1)	建立东盟成员国完成潜在基础设施项目的模板	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；相关国际组织	2017年12月
2)	建设网站基础设施	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；其他执行机构	2018年2月
3)	包括最初的8个东盟基础设施项目，这些项目已经完成网上信息共享	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；	2018年3月
4)	为《东盟互联互通2025》初始清单中剩余的项目编制商业用例	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；	2018年9月
5)	与东盟成员国合作，为项目编制投资说明	东盟互联互通协调委员会和国家协调员		2019年4月

6)	组织和举办投资者论坛	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；执行机构；投资方；相关国际组织	2019年5月
7)	与东盟成员国就可能包括的其他项目进行接触	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；	2019年12月
8)	为东盟成员国完成标准化模板提供能力支持	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；	2019年12月
9)	根据以下标准评估项目：与东盟互联互通的相关性、东盟成员国的国家支持和可行性	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；其他执行机构	2020年3月
10)	为顾问和东盟成员国筛选项目名单，编制简报文件，包括高级财务分析	东盟互联互通协调委员会和国家协调员		2020年3月
11)	在网站上加入更多可能适合私营部门参与的项目	东盟互联互通协调委员会和国家协调员		2020年4月
12)	根据结果举办年度投资者论坛(每年一次)	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；执行机构；投资方；相关国际组织	持续进行
13)	为东盟成员国项目编制、评估、筛选和在网站上公布数据(每年一次)	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；	持续进行

注a：在确定/设立适当的领导执行机构之前，东盟互联互通协调委员会、国家协调员和东盟秘书处将在此期间协调可持续基础设施战略领域的各项倡议的执行。

倡议2 – 建立东盟平台，衡量和提高基础设施生产力

序号	关键实施措施	领导执行机构 ^a	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段（包括资金需求和与相关行业的详细协调工作）			2017年6月
1)	根据(国际和东盟内部)最佳实践制定东盟基础设施生产力框架	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；其他执行机构	2017年11月
2)	用来自不同东盟成员国的数据和信息填充框架	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；其他执行机构	2018年6月
3)	在东盟互联互通网站上公布成果和关键经验	东盟互联互通协调委员会和国家协调员		2018年12月
4)	组织一场论坛讨论这些研究结果并分享最佳实践	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；其他执行机构	2019年5月
5)	与培训机构协调评估现有的能力建设方案，并与培训机构协调确定/制定针对关键缺口的方案	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；其他执行机构	2019年11月
6)	启动跟进调查以收集数据并评估改善情况(每年一次)	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；其他执行机构	持续进行
7)	举办论坛讨论研究结果和分享最佳实践(每两年一次)	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；其他执行机构	持续进行
8)	为政府官员开展有关基础设施生产力的持续培训(每年一次)	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟经济高官会议；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；投资协调委员会；规划机构/公私伙伴关系单位；公共建设工程部；其他执行机构	持续进行

注a：在确定/设立适当的领导执行机构之前，东盟互联互通协调委员会、国家协调员和东盟秘书处将在此期间协调可持续基础设施战略领域的各项倡议的执行。

倡议3 – 制定东盟城市可持续城市化战略

序号	关键实施措施	领导执行机构 ^a	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段（包括资金需求和与相关行业的详细协调工作）			2017年6月
1)	盘点当前的城市化战略框架，如印马泰成长三角绿色城市倡议	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟环境事务高级官员/ 东盟环境可持续城市工作组；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；规划机构；市级领导；相关国际组织	2017年12月
2)	制定东盟城市化绩效评估方法	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟环境事务高级官员/ 东盟环境可持续城市工作组；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；规划机构；市级领导；相关国际组织	2018年6月
3)	确定中量级城市纳入评估的第一阶段(每个东盟成员国2-3个城市)	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟环境事务高级官员/ 东盟环境可持续城市工作组；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；规划机构；市级领导；	2018年9月
4)	第一阶段：根据评估指标对所选城市的绩效进行评估	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟环境事务高级官员/ 东盟环境可持续城市工作组；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；规划机构；市级领导；	2019年3月
5)	第一阶段：在东盟互联互通网站和东盟环境门户网站上公布结果	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟环境事务高级官员/ 东盟环境可持续城市工作组；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；规划机构；市级领导；	2019年4月
6)	第一阶段：与亚洲城市发展中心(CDIA)论坛相结合，为城市领导人组织论坛，讨论研究结果	东盟环境可持续城市工作组	东盟环境事务高级官员/ 东盟环境可持续城市工作组；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；规划机构；市级领导；相关国际组织	2019年5月
7)	在东盟各城市启动智慧交通倡议，将其与公共交通和非机动车交通联系起来	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟环境事务高级官员/东盟环境可持续城市工作组；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；规划机构；市级领导；	2021年1月
8)	开始2-4个阶段的中量级城市评估(每两年一次)-包括东盟各成员国确定2-3个城市，评估城市绩效，发布结果并组织论坛)	东盟互联互通协调委员会和国家协调员	东盟环境事务高级官员/ 东盟环境可持续城市工作组；运输高级官员会议；能源问题高级官员会议；规划机构；市级领导；	持续进行

注a：在确定/设立适当的领导执行机构之前，东盟互联互通协调委员会、国家协调员和东盟秘书处将在此期间协调可持续基础设施战略领域的各项倡议的执行。

数字创新

倡议4 – 加强中小微企业技术平台

序号	关键实施措施	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段(包括资金需求和与相关行业的详细协调工作)			2017年12月
1)	为中小微企业进行调查, 收集以下资料: -目前的数字应用水平 -阻碍中小微企业数字应用的障碍和挑战	东盟中小微企业协调委员会	电信高级官员会议	2018年4月
2)	在东盟各成员国进行调查并总结结果	东盟中小微企业协调委员会	电信高级官员会议	2018年10月
3)	收集东盟成员国关于加强中小微企业数字应用行动的最佳实践	东盟中小微企业协调委员会	电信高级官员会议	2018年11月
4)	在所有利益相关方之间建立一个论坛进行分享 -中小微企业调查结果 -东盟各成员国的最佳实践	东盟中小微企业协调委员会	电信高级官员会议; 商业协会; 相关国际组织	2019年2月
5)	制定数字应用计划, 以提高中小微企业对数字技术的意识和应用	东盟中小微企业协调委员会	电信高级官员会议	2019年8月
6)	与利益相关方商讨计划的细节	东盟中小微企业协调委员会	商业协会; 相关国际组织	2019年8月
7)	东盟中小企业门户网站: 根据中小企业的调查反馈和对国际和东盟最佳实践的分析, 审查门户的设计	东盟中小微企业协调委员会	电信高级官员会议; 商业协会	2019年12月
8)	东盟中小企业门户网站: 为现有的东盟数字相关内容、数字支持计划/(由私营和公共部门提供的) 拨款以及活动编制一览表	东盟中小微企业协调委员会	电信高级官员会议	2019年12月
9)	东盟中小企业门户网站: 在门户网站上发布现有的内容、计划和活动	东盟中小微企业协调委员会	电信高级官员会议	2020年3月
10)	东盟中小企业门户网站: 与国家机构和商业协会合作, 将该门户网站作为数字内容、计划和活动的渠道进行推广	东盟中小微企业协调委员会	电信高级官员会议	2020年6月
11)	东盟中小企业门户网站: 评估该门户网站所需的其它功能(例如, 公司注册、在线合同、商业机会/交易)	东盟中小微企业协调委员会	电信高级官员会议	2020年9月

12)	东盟中小企业门户网站：参与网站开发实现新的功能，并融入现有平台	东盟中小微企业协调委员会	电信高级官员会议	2021年2月
13)	东盟中小企业门户网站：向中小企业推广新功能，并监控网站使用情况	东盟中小微企业协调委员会	电信高级官员会议	2021年10月
14)	启动跟踪调查以收集数据和评估改进措施(每两年一次)	东盟中小微企业协调委员会	电信高级官员会议	持续进行

倡议5 – 制定东盟数字普惠金融框架

序号	关键实施措施	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段（包括资金需求和与相关行业的详细协调工作）			2017年6月
1)	对东盟的数字普惠金融进行盘点，重点关注监管框架、渠道、商业模式和参与者，找到差距和需要改进的领域	普惠金融工作委员会	国家监管机构；相关工作委员会；相关国际组织	2017年12月
2)	制定东盟数字普惠金融框架和指导原则，作为国家层面加强数字普惠金融基础设施的参考	普惠金融工作委员会	国家监管机构；相关工作委员会；相关国际组织	2019年12月
3)	制定数字普惠金融基础设施的衡量方法，以促进对数字普惠金融实施的监控	普惠金融工作委员会	国家监管机构；相关工作委员会；相关国际组织	2019年12月
4)	开展同行学习，促进数字普惠金融实施的知识共享	普惠金融工作委员会	国家监管机构；相关工作委员会；相关国际组织	持续进行
5)	编制数字普惠金融实施案例研究的研究报告	普惠金融工作委员会	国家监管机构；相关工作委员会；相关国际组织	2021年12月
6)	编制数字普惠金融研究报告：最终评估和审查	普惠金融工作委员会	国家监管机构；相关工作委员会；相关国际组织	2025年12月

倡议6 – 建立东盟开放数据网络

序号	关键实施措施	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段（包括资金需求和与相关行业的详细协调工作）			2018年12月
1)	统一开放数据的定义并制定模板，以获取东盟成员国各个行业对开放数据发展的意见，包括： -可用数据列表（公开可用的数据和可以共享的数据） -对于每个数据集，其参数可以帮助创建一个“数据字典”，例如，收集的方法/频率，收集的领域	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；东盟共同体统计体系委员会；政府机构；私营部门代表	2018年4月
2)	共享模板并按行业合并各东盟成员国的各种应对措施	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；东盟共同体统计体系委员会；政府机构；私营部门代表	2018年8月
3)	总结结果，根据东盟成员国各行业的开放数据发展情况，计算“开放数据”指数（包括各行业的初步成本效益分析）	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；东盟共同体统计体系委员会；政府机构；私营部门代表	2018年11月
4)	使产出与东盟成员国一致	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；东盟共同体统计体系委员会；政府机构；私营部门代表	2019年4月
5)	举办论坛，在东盟成员国之间分享成果总结，就需要进一步改进的行业进行协调，并在下午休会期间参与具体行业的讨论，讨论加强优先行业开放数据可能采取的行动，包括但不限于： -完成详细的“数据字典”并将其公开 -制定数据标准，指导数据收集过程，允许公开数据 -数据分类（如敏感数据、用户和允许的操作）	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；东盟共同体统计体系委员会；政府机构；私营部门代表	2019年4月
6)	对确定的部门开展进一步分析，从国际最佳实践案例中收集事实数据库和改进的机会	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；政府机构；私营部门代表	2019年7月
7)	与东盟成员国分享成果，鼓励改进行动	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；政府机构；私营部门代表	2019年10月

8)	利用在线数据字典建立门户网站	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；东盟共同体统计体系委员会；政府机构；私营部门代表	2020年6月
9)	计算东盟开放数据指数以衡量改善情况(每年一次)	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；东盟共同体统计体系委员会；政府机构；私营部门代表	持续进行
10)	开展类似工作，跟进优先行业的当前进展，并确定新的行业组合(每年一次)	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；政府机构；私营部门代表	持续进行

倡议7 – 建立东盟数字数据治理框架

序号	关键实施措施	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段（包括资金需求和与相关行业的详细协调工作）			2017年12月
1)	制定利用国际最佳实践评估数据监管程度的方法	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；政府机构	2018年5月
2)	根据框架中列出的要素，按行业绘制东盟成员国的不同数据管理立法	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；政府机构	2018年10月
3)	衡量东盟数据管理框架与国际框架的对接程度	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；政府机构	2019年3月
4)	发布对东盟立法的调查结果(使结果可公开访问)，以及与其他框架的对接程度	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；政府机构	2019年6月
5)	举办论坛，在东盟成员国之间分享成果总结，就需要进一步改进的行业进行协调，并在下午休会期间参与具体行业的讨论，讨论加强优先行业开放数据可能采取的行动，包括但不限于： -在某些数据管理领域采用国际标准	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；政府机构	2019年9月
6)	对确定的部门开展进一步分析，从国际最佳实践案例中收集事实数据和改进办法	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；政府机构	2020年2月
7)	与东盟成员国分享成果，鼓励改进行动	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；政府机构；私营部门代表	2020年6月

8)	创建东盟数字数据治理框架	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；政府机构；私营部门代表	2020年12月
9)	收集并发布东盟成员国数据管理立法和框架要素的信息，以及与国际框架的一致性程度(每年一次)	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；政府机构；私营部门代表	持续进行
10)	开展类似工作，跟进优先行业的当前进展，并确定新的行业组合(每两年一次)	电信高级官员会议	东盟经济高官会议；教育问题高级官员会议；健康发展问题高级官员会议；政府机构；私营部门代表	持续进行

无缝物流

倡议8 – 通过加强贸易路线和物流提升东盟竞争力

序号	关键实施措施	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段(包括资金需求和与相关行业的详细协调工作)			2017年12月
1)	确定约3条关键的优先贸易通道或经济走廊(海运和陆运)	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会；国家物流业协会	2018年6月
2)	确定关键贸易路线上需要监控和检查的主要商品(每条路线选择约5种商品)	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会；国家物流业协会	2018年7月
3)	就正在进行的数据收集和分析方法与合作伙伴达成一致	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会；国家物流业协会	2018年11月
4)	收集指定贸易路线上优先商品的数据	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部	2019年12月

			领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会；国家物流业协会	
5)	在东盟互联互通网站上发布贸易路线和商品数据(包括网站平台的附加功能、数据整合和网站维护)	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会	2020年 2月
6)	制定保障数据能转化为影响的机制	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会	2020年 9月
7)	更新现有贸易路线和商品的数据	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会	2025年 12月
8)	为新的贸易路线开发数据(最多8条有优先商品的路线)	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会	2021年 7月

倡议9 – 通过解决关键瓶颈提高供应链效率

序号	关键实施措施	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段(包括资金需求和与相关行业的详细协调工作)			2017年 12月
1)	确定重要的贸易通道或经济走廊的优先次序	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会；相关国际组织	2018年 6月
2)	制定供应链框架以评估“瓶颈”	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会；相关国际组织	2018年 10月

3)	创建支持和实施边境管理措施的机制	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会；相关国际组织	2019年11月
4)	根据从东盟成员国收集的数据，制定“供应链绩效”指数	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会；相关国际组织	2019年6月
5)	举办一个会议/论坛，讨论东盟成员国改善供应链绩效的最佳做法： -提高交通便利化水平的经验教训 -改善物流的经验教训 -讨论当前供应链网络中的“瓶颈”	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会；相关国际组织	2020年4月
6)	计算供应链绩效指数以衡量改善程度(每年一次)	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会；相关国际组织	持续进行
7)	举办论坛，讨论指数的影响并分享经验(每两年一次)	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流和运输服务行业工作组；物流协调委员会；相关国际组织	持续进行
8)	通过能力建设加强东盟供应链和物流绩效	东盟经济高官会议	运输高级官员会议；东盟海关总署署长会议；物流和运输服务行业工作组；移民部门与外交部领事事务部负责人；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；物流协调委员会；相关国际组织	持续进行

卓越监管

倡议10 – 在三个优先的产品组中完成标准、互认和技术规范的协调

序号	关键实施措施	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段（包括资金需求和与相关行业的详细协调工作）			2017年6月
1)	收集不同行业的资料，包括： -对贸易流的重要性(例如，价值、贸易量) -迄今为止的标准统一程度 -技术贸易壁垒 -私营部门的相关性(通过与私营部门接触以争取其投入)	东盟标准与质量咨询委员会	东盟经济高官会议； 国家监管机构	2017年11月
2)	根据收集到的信息，分析关键优先行业并排列优先次序	东盟标准与质量咨询委员会	东盟经济高官会议； 国家监管机构	2018年3月
3)	对于优先考虑的部门，创建事实数据库，包括： -标准和技术法规的国际最佳实践 -东盟成员国的利益 -解决东盟成员国可能关切的问题	东盟标准与质量咨询委员会	东盟经济高官会议； 国家监管机构	2018年9月
4)	向所有东盟成员国的利益相关方通报结果	东盟标准与质量咨询委员会	东盟经济高官会议； 国家监管机构	2020年1月
5)	在贸易官员、东盟标准与质量咨询委员会、国家监管机构和私营部门之间举办论坛（利益相关方参与研讨会，每个东盟成员国一名），以分享结果，统一方法并加速行动	东盟标准与质量咨询委员会	东盟经济高官会议； 国家监管机构	2019年6月
6)	监控优先行业的进展	东盟标准与质量咨询委员会	东盟经济高官会议； 国家监管机构	持续进行
7)	巩固对进展和结果的学习，并在东盟成员国之间分享经验教训(每个阶段后举行一次)	东盟标准与质量咨询委员会	东盟经济高官会议； 国家监管机构	持续进行
8)	对新行业重复上述工作（预计在2025年前可再完成2轮）	东盟标准与质量咨询委员会	东盟经济高官会议； 国家监管机构	持续进行

倡议11 –增加透明度，加强评估，减少扭曲贸易的非关税措施

序号	关键实施措施	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段（包括资金需求和与相关行业的详细协调工作）			2017年12月
1)	开发并监控东盟贸易资料库和东盟投资、服务和贸易解决方案的进展	东盟经济高官会议	-	-
2)	定义非关税措施的评估范围（具体关注技术措施）	东盟经济高官会议	东盟标准与质量咨询委员会	2018年2月
3)	开展一项研究，以确定适当的量化和基准方法，用以优先处理扭曲贸易的非关税措施	东盟经济高官会议	东盟标准与质量咨询委员会；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；国家机构；相关国际组织；私营部门；商业协会；	2018年8月
4)	与东盟成员国和利益相关方协商并交流选定的量化和基准方法	东盟经济高官会议	东盟标准与质量咨询委员会；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；国家机构；相关国际组织；私营部门；商业协会；	2018年12月
5)	发展并争取东盟成员国和专家组TOR相关的利益相关方在实施和评估非关税措施方面实现统一，并根据已经确定的方法明确影响扭曲贸易的措施	东盟经济高官会议	东盟标准与质量咨询委员会；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；国家机构	2019年5月
6)	成立一个专家组	东盟经济高官会议	-	2019年11月
7)	整合东盟贸易资料库的非关税措施结果，并且进行量化分析和基准分析	东盟经济高官会议	东盟标准与质量咨询委员会；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；私营部门；商业协会；相关国际组织	2020年7月
8)	成立专家组评估分析结果，优先处理扭曲贸易的非关税措施	东盟经济高官会议	东盟标准与质量咨询委员会；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；私营部门；商业协会；相关国际组织；	2020年10月
9)	按照优先次序在网上发布扭曲贸易的非关税措施	东盟经济高官会议	-	2020年12月

10)	在与非关税措施相关（新的非关税措施和对现有非关税措施的变更）过程中制定并建立良好法规监管管理规范	东盟经济高官会议	东盟标准与质量咨询委员会；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；私营部门；商业协会；相关国际组织	2020年9月
11)	与东盟成员国在与非关税措施相关过程中沟通良好法规监管管理规范	东盟经济高官会议	东盟标准与质量咨询委员会；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；私营部门；商业协会；相关国际组织	2021年2月
12)	监测东盟贸易资料库，以跟踪与东盟扭曲贸易的非关税措施有关的进展	东盟经济高官会议	东盟标准与质量咨询委员会；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；私营部门；商业协会；相关国际组织	-
13)	重复对非关税措施排列优先次序的工作（每两年一次）	东盟经济高官会议	东盟标准与质量咨询委员会；健康发展问题高级官员会议；东盟农业和林业部长会议；私营部门；商业协会；相关国际组织	

人员流动

倡议12 – 通过提高查找信息的便利性增加东盟旅游量

序号	关键实施措施	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段（包括资金需求和与相关行业的详细协调工作）			2017年6月
1)	审查地区旅游网站，找到提升旅游网站的机会	东盟国家旅游组织	东盟旅游协会	2017年9月
2)	收集东盟成员国关于增加国家旅游信息以制定旅游路线的意见	东盟国家旅游组织	东盟旅游协会	2017年12月
3)	为前往多个东盟成员国的游客制定旅游行程，并更新旅游网站，	东盟国家旅游组织	东盟旅游协会	2018年7月
4)	根据主要的海外旅游团情况，将网站翻译成多种语言	东盟国家旅游组织	东盟旅游协会	2019年1月
5)	开展与主要旅游运营商和旅游信息提供商的外联活动，推动对东盟网站的使用	东盟国家旅游组织	东盟旅游协会	2019年12月
6)	东盟地区旅游网站持续向地区内游客及国际游客推广和宣传	东盟国家旅游组织	东盟旅游协会	持续进行

倡议13 – 通过更便利的签证程序，方便在东盟国家之间的旅行

序号	关键实施措施	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段（包括资金需求和与相关行业的详细协调工作）			2017年6月
1)	审查东盟成员国目前的签证处理时间和适当性	移民部门与外交部领事事务部负责人	东盟国家旅游组织	2018年8月
2)	收集东盟成员国移民局的签证申请流程信息	移民部门与外交部领事事务部负责人	-	2018年10月
3)	审查东盟成员国的电子签证状况，并为这些国家统一电子签证的申请表格	移民部门与外交部领事事务部负责人	东盟国家旅游组织	2019年5月
4)	将电子签证申请链接纳入旅游网站（适用于已开通电子签证的国家）	国家旅游组织 / 移民部门与外交部领事事务部负责人	-	2019年11月
5)	整合电子签证出国的国际最佳实践，提供循序渐进的方法，帮助指导东盟成员国采用电子签证出国	移民部门与外交部领事事务部负责人	东盟国家旅游组织	2020年3月
6)	随着时间推移，监控进展并集成电子签证申请（针对剩余的东盟成员国），包括逐步将其余国家的电子签证申请链接集成到门户网站中	移民部门与外交部领事事务部负责人	东盟国家旅游组织；东盟旅游协会	持续进行

倡议14 – 根据各东盟成员国国情，在东盟成员国之间建立新的职业培训计划和互认资格

序号	关键实施措施	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段（包括资金需求和与相关行业的详细协调工作）			2017年12月
1)	查看对东盟目前的技能差距开展的研究（尤其是国际劳工组织/亚洲开发银行的研究结果），查明技能或行业方面的差距以建立技能数据库	教育问题高级官员会议	东盟经济高官会议，相关国际组织	2018年5月
2)	按行业对东盟目前存在的技术职业教育与培训方案进行研究	教育问题高级官员会议	SLOM（物流高级官员会议）；东盟经济高官会议；相关国际组织；东南亚教育部长组织；地区职业教育培训中心	2018年8月

3)	为东盟成员国确定2-3个私营部门有兴趣和与其相关的行业	教育问题高级官员会议	东盟经济高官会议；技术职业教育与培训行业；私营部门	2018年12月
4)	确定一个已经成功建立培训和共同技能资格框架的成员国，以及一两个准备采用相同框架的东盟成员国	教育问题高级官员会议	东盟经济高官会议；技术职业教育与培训行业；私营部门	2019年4月
5)	进一步发展培训计划，在东盟成员国的优先行业建设共同能力	教育问题高级官员会议	东盟经济高官会议；技术职业教育与培训行业；私营部门；东南亚教育部长组织；地区职业教育培训中心	2021年5月
6)	向其他东盟成员国推广培训方案	教育问题高级官员会议	东盟经济高官会议；技术职业教育与培训行业；私营部门；东南亚教育部长组织；地区职业教育培训中心	2025年6月
7)	协调各个已经确定的行业的资格和能力	教育问题高级官员会议	移民部门与外交部领事事务部负责人	2025年7月

倡议15 – 支持东盟国家间的高等教育交流

序号	关键实施措施	领导执行机构	其他执行机构/利益相关方	结束日期
	开始规划阶段（包括资金需求和与相关行业的详细协调工作）			2017年12月
1)	就潜在的资源和方法进行研究，建立一个全面的学生流动数据库(以学分、学位和非学位为基础)，包括： -确定信息来源以进行整合，例如统计办公室、东盟成员国的大学 -开发收集信息的模板	教育问题高级官员会议	东盟共同体统计体系委员会；东盟大学联盟	2018年6月
2)	将模板分发到信息源以收集数据	教育问题高级官员会议	东盟共同体统计体系委员会；东盟大学联盟	2018年10月
3)	整合来自不同来源的数据并建立一个学生流动数据库(以学分、学位和非学位为基础)	教育问题高级官员会议	东盟共同体统计体系委员会；东盟大学联盟	2019年3月
4)	汇总数据并与东盟成员国/相关的利益相关方分享结果	教育问题高级官员会议	-	2019年6月
5)	利用东盟网站和其他社交媒体提高东盟学生交流的意识	教育问题高级官员会议	-	2019年8月
6)	对学生流动所需的签证情况（例如：以学分、学位和非学位为基础）进行研究	教育问题高级官员会议	移民部门与外交部领事事务部负责人；东盟大学联盟	2019年7月
7)	在东盟成员国学生中开展一项调查，以查明东盟成员国内部流动性低的原因	教育问题高级官员会议	东盟大学联盟	2020年5月

8)	根据发现的签证缺口，与移民部门合作，确保填补这一缺口，并为在东盟成员国内部旅行的所有类型学生提供签证	教育问题高级官员会议	移民部门与外交部领事事务部负责人；东盟大学联盟	2021年8月
9)	发展并建立与东盟奖学金有关的学生校友人脉网（比如通过确定东盟成员国的学生大使，将校友人脉网扩展到其他高等学生奖学金项目）	教育问题高级官员会议	东盟大学联盟；东盟大学网络和校友计划	2021年3月
10)	与私营部门合作，为获得奖学金的学生以及与校友人脉网相关的学生创造实习机会	教育问题高级官员会议	东盟大学联盟；私营部门	2021年12月
11)	维持获得奖学金学生的校友人脉网(每年一次)	教育问题高级官员会议	东盟大学联盟；私营部门	持续进行
12)	更新学生流动数据(以学分、学位及非学位为基础)-(每年一次)	教育问题高级官员会议	东盟共同体统计体系委员会；东盟大学联盟；	持续进行



缩略词

ABF	亚洲债券基金
ABMI	亚洲债券市场发展倡议
ACCC	东盟互联互通协调委员会
ACCMSME	东盟中小微企业协调委员会
ACCSQ	东盟标准与质量咨询委员会
ACSS	东盟共同体统计体系
ADB	亚洲开发银行
AEC	东盟经济共同体
AFAMT	东盟多式联运框架协议
AFAFGIT	东盟货物过境便利化框架协议
AFAFIST	东盟跨境运输便利化框架协议
AHN	东盟公路网
AIF	东盟基础设施基金
AIIB	亚洲基础设施投资银行
AIX	东盟互联网交互网络
APEC	亚洲太平洋经济合作组织
APG	东盟电力网
ASAM	东盟单一航空市场
ASEANTA	东盟旅游协会
ASOEN	东盟环境事务高级官员
ASSIST	东盟投资、服务和贸易解决方案
ASW	东盟单一窗口
ATR	东盟贸易资料库
ATIGA	东盟货物贸易协议

ATISA	东盟服务贸易协议
AUN	东盟大学联盟
AVLRC	东盟虚拟学习资源
AWGESC	东盟环境可持续城市工作组
B2B	企业对企业
B2C	企业对个人
BIMP-EAGA	东盟东部增长区（文莱-印度尼西亚-马来西亚-菲律宾）
CADP	亚洲综合开发计划
CBTP	人员跨境运输
CCI	投资协调委员会
CDIA	亚洲城市发展中心
CIQ	出入境检验检疫
CLC	宜居城市中心
Customs DG	东盟海关总署署长会议
DGICM	移民部门与外交部领事事务部负责人
ERIA	东亚东盟经济研究中心
ETI	贸易促进指数
GDP	国内生产总值
GIH	全球基础设施中心
GMS	大湄公河次区域
GRP	良好管理规范
HAPUA	东盟电力共享总部
IAI	东盟一体化倡议
ICT	信息通信技术
IISS	国际基础设施支持系统
ILO	国际劳工组织

IMF	国际货币基金组织
IMT-GT	印马泰成长三角
IPP	独立发电厂
IWT	内河运输
JETRO	日本贸易振兴机构
KPI	关键绩效指标
LNG	液化天然气
LPI	物流绩效指数
LTSSWG	物流和运输服务行业工作组
MAAS	东盟航空服务多边协议
MAFLAFS	东盟航空服务全面开放多边协议
MAFLPAS	东盟全面开放航空客运服务多边协议
MPAC	东盟互联互通总体规划
MRA	互认协议
MRC	湄公河委员会
MSME	中小微企业
NC	国家协调员
NDB	金砖国家新开发银行
NTM	非关税措施
NTO	国家旅游组织
NTR	国家贸易资料库
OECD	经济合作与发展组织,
PFI	国际项目融资
PPP	公私部门伙伴关系
PQI	高质量基础设施伙伴关系
RCEP	区域全面经济伙伴关系

ROO	原产地规则
RoRo	滚装
SAP	战略行动计划
SEAMEO	东南亚教育部长组织
VOCTECH	地区职业教育培训中心
SEOM	东盟经济高官会议
SKRL	新加坡—昆明铁路
SMAC	社交，移动，大数据分析，云计算
SMART	明确性，衡量性，可实现性，相关性，时限性
SME	中小企业
SOM-AMAF	东盟农业和林业部长会议
SOME	能源问题高级官员会议
SOMED	教育问题高级官员会议
SOMHD	健康发展问题高级官员会议
STOM	运输高级官员会议
STRACAP	标准、技术法规及一致性评定程序
TAGP	跨东盟天然气管道
TELSOM	电信高级官员会议
TPP	跨太平洋伙伴关系
TTR	过境运输路线
STOM	运输高级官员会议
TVET	技术职业教育与培训
UNESCO	联合国教育、科学及文化组织
UIS	联合国教科文组织统计研究所
WC-FINC	普惠金融工作委员会
WC-PSS	支付和结算系统工作委员会
WTTC	世界旅游业理事会