



一带一路建设背景下 我国港口履约方法律制度研究

王 威 · 著

LEGAL SYSTEM RESEARCH OF PORT PERFORMANCE PARTY
IN CHINA UNDER THE CONSTRUCTION BACKGROUND OF
ONE BELT AND ONE ROAD



东南大学出版社
SOUTHEAST UNIVERSITY PRESS

广西高等学校优秀中青年骨干教师培养工程项目

广西高等院校优秀人才资助计划

一带一路建设背景下 我国港口履约方法律制度研究

王 威 著



东南大学出版社
SOUTHEAST UNIVERSITY PRESS

• 南京 •

图书在版编目(CIP)数据

一带一路建设背景下我国港口履约方法律制度研究 /

王威著. —南京:东南大学出版社, 2016. 3

ISBN 978-7-5641-6432-4

I. ①一… II. ①王… III. ①港口法-研究-中国

IV. ①D922.296.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 058248 号

一带一路建设背景下我国港口履约方法律制度研究

出版发行 东南大学出版社

出 版 人 江建中

社 址 南京市四牌楼 2 号(邮编:210096)

网 址 <http://www.seupress.com>

责任编辑 孙松茜(E-mail:ssq19972002@aliyun.com)

经 销 全国各地新华书店

印 刷 江苏凤凰数码印务有限公司

开 本 700mm×1000mm 1/16

印 张 16

字 数 323 千字

版 次 2016 年 3 月第 1 版

印 次 2016 年 3 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-5641-6432-4

定 价 39.80 元

(本社图书若有印装质量问题,请直接与营销部联系。电话:025-83791830)

前 言

2013年,中国提出“一带一路”发展战略,随后几年时间,为了发展和推行“一带一路”国家战略,中国做了大量的工作,包括组建组织机构、亚投行等等。目前,全世界都瞩目着中国“一带一路”战略的实施和发展。《鹿特丹规则》是2008年联合国第63届大会第67次会议通过的,该规则从1996年起经过了十多年的研磨,一诞生就因为其先进性、创新性和实用性以及其一旦生效就将取代之前三大海上货物运输公约的大一统气势使世界各国倍加关注,更是掀起了一股研究、评估的浪潮。《鹿特丹规则》中有很多创新的制度,比如控制权、批量合同、货物交付中的无单放货等规定,新规则在加重承运人责任的同时,并行设置了一个新的责任主体,就是本书研究的港口履约方。本书以港口履约方为例,在一带一路新背景下,探讨《鹿特丹规则》下港口履约方新发展。在新规则中,有关港口履约方的规定只是零散地出现在某些章节中,尚未形成一个完整的体系,在实际运用中可能会产生困惑或困难。因此,本书将从构建一个法律制度体系的角度对港口履约方进行完整的、系统的研究。同时,本书再依据对《鹿特丹规则》的评估以及结合作者所在的地区临近东南亚的地域特点,以期在研究港口履约方制度的同时,探讨该制度对中国和东盟海运立法的影响,包含港口履约方在内的众多创新、改善及重新构建的《鹿特丹规则》和国际航运发展的关系以及为中国施行了十几年的《海商法》修订提供立法建议,也为中国进行和东盟的交通战略布局提供建议,同时为国家推行“一带一路”战略的实施提供法律理论支撑。

本书采用比较法、演绎法、归纳法、反证法、案例分析法等研究方法对《鹿特丹规则》下港口履约方进行制度体系的研究和构建,指出港口履约方制度体系因具备明确的法律地位,清晰的权利、义务以及责任规定,在司法程序中可以有法可依地依据时效、管辖权等规定,所以是一个全面的、先进的、实用性很强的制度体系。并在此基础上评价该制度体系将对中国和东盟海运立法产生的影响,探讨研究该法律制度的构建对“一带一路”建设的推动。

本书由导论、正文和结论组成。

导论介绍了本书的主要研究范围及相关研究状况、“一带一路”由来及新发展及《鹿特丹规则》概况等。

正文由多个部分组成。主要论述了“一带一路”战略,包含其历史背景、发展历程重点、原因、战略意义等,还论述了“一带一路”战略中海上丝绸之路区域航运中心的建设,探讨了构建海上丝绸之路区域航运中心的法律保障,也即有关国际航运公约的内容,引申出对《鹿特丹规则》下港口履约方法律制度的构建,这个法律制度体系从港口履约方的法律地位、权利、义务、责任、司法程序等方面进行了系统构建,同时,还和中国以及东盟的海运立法进行了比较研究。在这个基础上,还对构建中国的港口履约方法律制度进行了考量,从整体上阐述了《鹿特丹规则》对中国的行业影响、中国加入《鹿特丹规则》的各类考量、构建中国港口履约方制度的问题所在以及如何构建中国的港口履约方制度等议题,在宏观上提出了构建中国港口履约方制度的具体方法和路径,与每一章节的公约下港口履约方制度对中国海运立法影响的微观方面遥相呼应,形成了一个完整的中国港口履约方制度体系。

结论部分对正文进行了总结。在国际航运发展的大趋势下,就推动国际航运发展的重要因素——国际海运公约的发展以及最新的海运公约《鹿特丹规则》进行了阐述,并在理顺港口履约方法律制度体系的构成后,分析了《鹿特丹规则》下港口履约方制度对我国的影响,并对我国以后修订《海商法》提供建议。同时,也总结了港口履约方制度对东盟海运立法的潜在影响,指出东盟对待《鹿特丹规则》的态度,以便为中国经营与东南亚关系包括发展海上交通事业,进行交通战略布局提供咨询或建议。同时,以港口履约方制度的建构和对中国与东盟海运立法的影响,引申出《鹿特丹规则》的先进性、实用性、统一性及对国际航运新发展的影响。同时指出,“一带一路”的战略实施不仅可以促进港口设施的建设,推动港口履约方法律制度的构建,同时,一个完整的、具有操作性的港口履约方法律制度,反过来可以为“一带一路”战略实施保驾护航,从而推动“一带一路”建设的进展,为国家战略服务。

目 录

导论	1
第 1 章 一带一路的构想与建设	7
1.1 一带一路的概述	8
1.2 一带一路构建的原因	16
1.3 一带一路的发展原则及框架	18
1.4 一带一路的战略意义	19
1.5 海上丝绸之路——北部湾港的建设	21
第 2 章 海上丝绸之路——区域航运中心的构建	23
2.1 国际航运系统的构成要素	23
2.2 国际航运中心的模式与形成	24
2.3 国际航运发展趋势对现代物流的影响	30
2.4 构建区域性国际航运中心对我国一带一路建设的推动	32
第 3 章 构建海上丝绸之路区域航运中心之法律保障	35
3.1 《海牙规则》的由来	37
3.2 《维斯比规则》的由来	44
3.3 《汉堡规则》的由来	48
3.4 《联合国国际货物多式联运公约》的由来	52
3.5 《鹿特丹规则》的由来	53
3.6 《海牙规则》《维斯比规则》《汉堡规则》《鹿特丹规则》的比较	57

第4章 港口履约方的概述	66
4.1 履约方的沿革	66
4.2 海运履约方的识别	71
4.3 《鹿特丹规则》下设置港口履约方的实践意义	77
4.4 《鹿特丹规则》下港口履约方创设与中国和东盟海运立法的关系	79
第5章 港口履约方的法律地位	90
5.1 港口履约方与喜马拉雅条款	91
5.2 港口履约方法律地位的几种观点	95
5.3 港口履约方的法律地位体现合同相对性原则的全面突破	101
5.4 中国与东盟海运立法中相当于港口履约方的主体法律地位体现	108
第6章 港口履约方的权利	111
6.1 港口履约方法定权利	111
6.2 《鹿特丹规则》下我国港口履约方抵押权分析	120
6.3 中国与东盟海运立法中相当于港口履约方的主体权利探讨	124
第7章 港口履约方的义务	132
7.1 港口履约方法定义务	132
7.2 港口履约方执行控制方指示的义务	135
7.3 中国与东盟海运立法中相当于港口履约方的主体义务探讨	139
第8章 港口履约方的责任	144
8.1 港口履约方的责任性质	144
8.2 港口履约方的赔偿责任基础	145
8.3 港口履约方的责任期间	148
8.4 港口履约方的赔偿责任范围	150
8.5 承运人与港口履约方之间的责任关系	152
8.6 《鹿特丹规则》下我国港口履约方无单放货责任分析	155
8.7 中国与东盟海运立法中相当于港口履约方的主体责任探讨	161

第 9 章 关于港口履约方的司法程序	166
9.1 关于港口履约方的诉讼时效	166
9.2 关于港口履约方的诉讼管辖权	171
9.3 与关于港口履约方的司法程序有关的其他公约条文规定	176
9.4 中国与东盟海运立法中相当于港口履约方的主体司法程序探讨	180
第 10 章 一带一路建设背景下构建中国港口履约方制度之考量 ...	191
10.1 《鹿特丹规则》对中国的行业影响	191
10.2 中国加入《鹿特丹规则》的各类考量	194
10.3 中国构建港口履约方制度存在的问题	197
10.4 中国构建港口履约方制度的路径及方法	199
结论	204
附件	210
参考文献	238

导 论

2008年12月11日,联合国第63届大会第67次会议审议通过了联合国国际贸易法律委员会(UNCITRAL)提交的《联合国全程或部分海上国际货物运输公约》,并定于2009年9月23日在荷兰鹿特丹对各国开放签署,将该公约所体现的规则称之为《鹿特丹规则》。

《鹿特丹规则》作为国际社会寻求取代三大海上国际货物运输公约的法律文件,有着它自身的先进性,表现在:它平衡了承托之间的利益;努力寻求与以前三大海上国际货物运输公约的统一;顺应了海上货物运输方式的新变革和新发展;尽力减少和其他有关货物运输公约的法律冲突,增进国际贸易和海上航运的发展。其中,《鹿特丹规则》全面突破了合同的相对性,如同《汉堡规则》设置实际承运人责任主体一样,重新创设了一种新型的责任主体——海运履约方,并明确规定了海运履约方在履行承运人义务时享有公约规定的承运人的权利、承担承运人的义务、责任等。公约中许多条款的内容都涉及了这一新的责任主体,公约也规定了对海运履约方的诉讼,但是在《鹿特丹规则》中,这些规定是散见于不同的章节中,有的规定比较详细,具有较强的操作性,有的规定则比较笼统,需要进行研究分析,其并没有形成一个完整的制度体系。

《鹿特丹规则》在2009年9月23日起对世界各国开放签署过程中,尽管最初没有达到新公约规定的20个国家签署并交存批准书之类的法律文件,但截至目前,已经有24个国家签署了《鹿特丹规则》^①,等待各国的立法机关批准、接受、核准或加入,这24个签署国家中西班牙、多哥已经批准加入。虽然离《鹿特丹规则》第

① 目前《鹿特丹规则》有美国、法国、西班牙、瑞士、丹麦、挪威、荷兰、希腊、波兰、刚果、加蓬、加纳、几内亚、尼日利亚、塞内加尔、多哥、马达加斯加、喀麦隆、亚美尼亚、尼日尔、马里、刚果民主共和国、卢森堡、瑞典24个国家签字。

94 条规定的“本公约于第二十份批准书、接受书、核准书或加入书交存之日起一年期满后下的一个月第一日生效”的生效条件还有相当长的距离。但是,依据之前海上货物运输公约生效的实际情况来看,美国、欧盟、日本等航运和贸易强国决定着公约的生效进程。就《鹿特丹规则》的内容对美国而言,基本上实现了他们的意愿,欧盟、日本等批准、接受该规则的阻碍也不是很大。因此,如果美国、欧盟、日本等都以积极的态度对待该规则,那么,预计《鹿特丹规则》生效的时间要短于《海牙规则》和《汉堡规则》生效的时间^①。我国经过改革开放,大力发展包括航运在内的各项事业,取得了长足的进展,但还不是航运强国,在适用该规则方面,需要一定的时间进行各方面的准备,在主要国家加入该规则的情况下,我国势必也要加入。当然,我国加入《鹿特丹规则》对把我国建设成为一个航运和贸易强国是非常有意义的。因此,研究《鹿特丹规则》众多内容当中之一的港口履约方,并把其构建为一个完整的制度体系具有非常现实和迫切的意义,它让我国以后在适用《鹿特丹规则》时可以做到了解和掌握该制度的相关内容,从而使我国有关从事海上运输服务的机构回避风险和掌握主动,更好地为我国的航运事业服务。同时,在我国的《海商法》面临修改之际,研究这个课题也会为我国新《海商法》的内容能否和国际公约相接轨提供科学的依据,从而保证我国新《海商法》在较长时期内的先进性和稳定性,起到促进我国航运和国际贸易事业更快、更好发展的重大作用,有助于“一带一路”国家战略的实施。

鉴于我国目前所处的国际形势以及我国大力保护石油通道马六甲海峡的国策,我国大力发展与东盟的关系,其中,标志性事件就是 2010 年 1 月 1 日中国-东盟自由贸易区的建成。中国和东盟之间的大量进出口商品关税为零或实行低关税,贸易的激增必然会带动交通运输的发展,中国和东盟之间特殊的地理环境必然使海运的重要性凸显出来。本文在构建《鹿特丹规则》下的港口履约方制度体系之外,对该制度体系可能对中国和东盟的海运立法的影响进行了比较研究,以期为中国发展与东盟的交通,保护航线安全提供一定的理论依据,这样的理论研究正好契合了国家提出的“一带一路”建设,将为推行“一带一路”建设提供理论保障和支撑。

《鹿特丹规则》制定过程中以及诞生以来,包括我国在内的世界各国均对其进行了大量的研究,有赞同的,也有反对的。在关于《鹿特丹规则》方面的研究已有的

① 司玉琢.《鹿特丹规则》的评价与展望.中国海商法年刊,2009,(1-2):8.

文献主要集中在大连海事大学的专家学者著书立说中,其中,代表作有司玉琢、韩立新的《〈鹿特丹规则〉研究》,该书是研究新规则的集大全者,从对新规则的起始研究到历年来的讨论,再到各国之间的博弈以及各个条文的讲解以及与我国《海商法》的比较、建议等都有详细的论述,其中,关于海运履约方规定的阐述更是具有研究价值。此外,还有大量的有关《鹿特丹规则》的文章发表,其中,代表作多在《中国海商法年刊》。司玉琢的《〈鹿特丹规则〉的评价与展望》首创性地总结了新规则的先进性特点,概括了新规则的不足之处,肯定了新规则,对我国参加新规则并修改《海商法》提出了积极的、中肯的建议;李海的《〈鹿特丹规则〉:一个值得珍惜的统一法律的机会》更是明确地指出新规则是较好地平衡了现今条件下的船货双方利益,是一个值得珍惜的统一海运法律的机会^①;莫世健撰写的《中国在“鹿特丹时代”国际海运秩序构建中角色的理性思考》一文认为《鹿特丹规则》的诞生开启了一个新的国际海运时代,虽然国内不同学者对此有不同意见,但基于《鹿特丹规则》的科学性和先进性,应该对其持肯定态度,并且指出其生效不可避免,中国应该积极主动对待该规则,争取在“鹿特丹时代”中占据主导地位^②;张丽英的《〈鹿特丹规则〉对中国进出口贸易影响的调研》从新规则签字国家的贸易量着手,分析了新规则对货主企业的影响,认为多数货主对新规则是积极的,并提出对待新规则的客观、积极、审慎的态度^③;何志鹏的《〈鹿特丹规则〉的中国立场》先论述了新规则的先进之处,指出中国对船货双方都有着重大的利益关系,中国应该通过签字的方式表明自己的态度,以便起到在国际货物运输法领域的引领作用^④;凯特·兰纳的《〈鹿特丹规则〉的构建》一文详尽地阐述了包括海运履约方在内的新规则的创新之处,并积极地探讨了新规则生效后可能带来的一些重大变革^⑤;国际海事委员会主席 Patrick J. S. Griggs 认为制定一个能被广泛接受的公约,迫切的需要是开始工作的前提条件,《鹿特丹规则》正是在这样的需要下产生的^⑥;朱曾杰的《初评〈鹿特丹规则〉》对

① 李海.《鹿特丹规则》:一个值得珍惜的统一法律的机会.中国海商法年刊,2010,(1):11.

② 莫世健.中国在“鹿特丹时代”国际海运秩序构建中角色的理性思考.中国海商法年刊,2011,(1):34.

③ 张丽英.《鹿特丹规则》对中国进出口贸易影响的调研.中国海商法年刊,2010,(4):23.

④ 何志鹏.《鹿特丹规则》的中国立场.中国海商法年刊,2011,(2):25-37.

⑤ 凯特·兰纳.《鹿特丹规则》的构建.中国海商法年刊,2009,(4):1-9.

⑥ See Patrick J. S. Griggs, Obstacles to Uniformity of Maritime Law The Nicholas J. Healy Lecture Journal of Maritime Law & Commerce April, 2003:200.

新规则的创新之处进行了讨论,得出比较低调的评估结论,担心新规则成为第四个并行的海运公约,并建议我国不急于接受^①;张永坚的《如何评价〈鹿特丹规则〉》更是直接指出中国参加新规则的时机未成熟,而且修订《海商法》的时机因为新规则的诞生又变得不确定了,建议暂不修法等等^②;台特雷认为海上货物运输法的统一有两条路:一条是快车道,另一条是慢车道,快车道是对已经生效的《海牙规则》等国际公约进行修订,慢车道是制定新的运输法公约,并认为国际社会应该选择快捷、简便的快车道走,通过修改《海牙规则》等国际公约以便适应航运的新发展^③。

在和本书研究的港口履约方制度体系有关的内容方面,已有的文献有司玉琢的《承运人责任基础的新构建——评〈鹿特丹规则〉下承运人责任基础条款》一文对承运人的责任基础进行了新构建^④,从而也引起了本书对海运履约方责任基础的探讨;韩立新《〈鹿特丹规则〉对港口经营人的影响》分析了海运履约方的范围,并对海运履约方制度对港口经营人的利弊影响进行了分析^⑤,引发了本书对海运履约方和实际承运人、港口经营人比较的探讨;郭萍、高磊的《海运承运人责任期间之研究——兼谈对〈中华人民共和国海商法〉相关规定的修改》结合国际海运公约的最新发展以及已经生效的国际海运公约论述了承运人责任期间、合同期间、管货期间等内容,进行了比较分析^⑥,启发了本书对港口履约方责任期间的相关研究;袁发强和马之遥联合撰写的论文《平衡抑或完善——评〈鹿特丹规则〉对海运双方当事人权利与义务的规制》指出新规则摒弃之前的制定海上货物运输公约具有的要么侧重保护承运人、要么侧重保护托运人的非对称特点,对海上货物运输当事人的权利、义务、责任等进行了详细的研究,指出了新规则在立法上采用对称立法方式,从而体现了全面性^⑦,并引发本书对港口履约方权利与义务的探讨;向力在其撰写

① 朱曾杰. 初评《鹿特丹规则》. 中国海商法年刊, 2009, (1-2): 15.

② 张永坚. 如何评价《鹿特丹规则》. 中国海商法年刊, 2010, (1): 25.

③ William Tetley, Q. C., Reform of Carriage of Goods—The UNCITRAL Draft and Senate COGSA '99, Tulane Maritime Law Journal Winter, 2003: 17.

④ 司玉琢. 承运人责任基础的新构建——评《鹿特丹规则》下承运人责任基础条款. 中国海商法年刊, 2009, (3): 1-8.

⑤ 韩立新. 《鹿特丹规则》对港口经营人的影响. 中国海商法年刊, 2010, (1): 35.

⑥ 郭萍, 高磊. 海运承运人责任期间之研究——兼谈对《中华人民共和国海商法》相关规定的修改. 中国海商法年刊, 2011, (3): 27.

⑦ 袁发强, 马之遥. 平衡抑或完善——评《鹿特丹规则》对海运双方当事人权利与义务的规制. 中国海商法年刊, 2009, (4): 17-22.

的论文《国际海运业承运人责任体制的传承与发展——〈鹿特丹规则〉承运人责任规则介评》对运输主体进行了细化和分类,探讨了承运人的责任基础、责任期间、免责事由以及责任限额等^①,并引发了本书对港口履约方责任承担方面的研究;王秋雯撰写的《区别而论的责任体系:〈鹿特丹规则〉履约方制度的引入》指出中国《海商法》引入履约方制度不能解决现存的所有问题^②,由此带来本书构建港口履约方制度体系对中国《海商法》产生的积极影响和进行深入的研究。

在近三年发表的学位论文里,特别是在硕士论文中,有张环撰写的《海运履约方制度在中国的构建》,主要探讨了海运履约方的责任以及中国引入该制度的问题;有刘扬撰写的《〈鹿特丹规则〉之海运履约方制度研究》,主要探讨了海运履约方的责任规定;有徐晓红撰写的《〈鹿特丹规则〉中海运履约方责任问题研究》,也是主要探讨海运履约方的责任问题;有于跃撰写的《〈鹿特丹规则〉中海运履约方制度研究》,阐述了海运履约方的权利和责任;有刘雨佳撰写的《论海上货物运输中的履约方的法律地位及责任制度》,主要探讨了履约方地位及责任;在著作方面,仅有闻银玲所著《海运履约方法律制度研究》,用一章篇幅对海运履约方的权利、义务以及责任进行了研究。

此外,已有的文献中还有沙伦赛撰写的《建立中国-东盟自由贸易区的若干法律问题研究》;李玫的《大湄公河次区域经济合作法律问题研究》;章博的《〈鹿特丹规则〉研究:制度创新与借鉴》;张晶的《UNCITRAL 运输法公约下承运人责任形式研究》;杨学光的《〈鹿特丹规则〉下承运人适航义务研究》;杨裕武的《〈鹿特丹规则〉中承运人责任制度研究》等等以及还有大量存在的有关实际承运人和港口经营人的案例存在对本文所研究的一些问题从不同的角度去诠释和探讨的地方。

以上这些研究成果对笔者进行该书的研究和写作是非常有意义的,有的拓展了研究视角,有的丰富了相关知识,有的提供了论述方向,有的方便了查阅参考等等。笔者撰写本书,受其启发,得其帮助,这些研究成果无疑是有益于该篇博士论文的进展。

但在仔细研究了这些已有文献后就会发现,目前对港口履约方制度的研究,要

^① 向力. 国际海运业承运人责任体制的传承与发展——《鹿特丹规则》承运人责任规则介评. 中国海商法年刊, 2009, (4): 11 - 12.

^② 王秋雯. 区别而论的责任体系:《鹿特丹规则》履约方制度的引入. 中国海商法年刊, 2010, (4): 24 - 31.

么在有关针对《鹿特丹规则》的研究中提及,要么在专门的研究中仅仅涉及海运履约方制度中某一或某几个方面,偏于责任方面。严格来讲,这些专门针对海运履约方进行的研究尚不能称之为制度研究。本书所要解决的问题是从一个制度体系必须具备的主体地位、权利、义务、责任以及司法程序全方面对港口履约方进行了研究,构建一个完整的港口履约方制度,并同时对该制度对中国和东盟海运立法的影响做出评估,为中国修改《海商法》以及发展与东盟的海上交通事业、进行交通战略布局提供建议,为“一带一路”建设保驾护航。

同时,本书以港口履约方制度的构建为视角,分析《鹿特丹规则》的内容特性、先进性、创新性以及不足之处,指出《鹿特丹规则》对国际航运发展的重要性、推动性等,反过来,国际航运发展又需要像《鹿特丹规则》这样的一统天下的国际先进运输公约的支撑。国际航运的发展必然会推动贸易的发展,而国际航运发展除了需要像《鹿特丹规则》这样的国际公约支撑外,还需要大量的基础设施,比如港口,航运中心等等,这些都需要基础设施投入和建设,中国当前推行的“一带一路”国家战略就为港口、航运设施等基础设施建设提供了良好的机遇和资金,在这个背景下,研究港口履约方法律制度,不仅可以促进新规则的消化,可以促进国际贸易发展,推动区域性法律冲突的消融,还可以为实现“一带一路”战略提供理论支撑和法律保障,具有非常大的实践意义。

第 1 章 一带一路的构想与建设

“一带一路”是指“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的简称。2013 年 9 月 7 日,习近平在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学发表演讲时表示:为了使各国经济联系更加紧密、相互合作更加深入、发展空间更加广阔,我们可以用创新的合作模式共同建设“丝绸之路经济带”,以点带面,从线到片,逐步形成区域大合作。2013 年 10 月 3 日,习近平主席在印尼国会发表演讲时表示:中国愿同东盟国家加强海上合作,使用好中国政府设立的中国—东盟海上合作基金,发展好海洋合作伙伴关系,共同建设 21 世纪“海上丝绸之路”。

2014 年 5 月 21 日,习近平在亚信峰会上做主旨发言时指出:中国将同各国一道,加快推进“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”建设,尽早启动亚洲基础设施投资银行,更加深入参与区域合作进程,推动亚洲发展和安全相互促进、相得益彰。

2014 年 11 月 8 日在加强互联互通伙伴关系对话会上,习近平指出共同建设丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路与互联互通相融相近、相辅相成。如果将“一带一路”比喻为亚洲腾飞的两只翅膀,那么互联互通就是两只翅膀的血脉经络。他在《联通引领发展伙伴聚焦合作》讲话中指出:第一,以亚洲国家为重点方向,率先实现亚洲互联互通。“一带一路”源于亚洲、依托亚洲、造福亚洲。中国愿通过互联互通为亚洲邻国提供更多公共产品,欢迎大家搭乘中国发展的列车。第二,以经济走廊为依托,建立亚洲互联互通的基本框架。“一带一路”兼顾各国需求,统筹陆海两大方向,涵盖面宽,包容性强,辐射作用大。第三,以交通基础设施为突破,实现亚洲互联互通的早期收获,优先部署中国同邻国的铁路、公路项目。第四,以建设融资平台为抓手,打破亚洲互联互通的瓶颈。中国将出资 400 亿美元成立丝路基金。丝路基金是开放的,欢迎亚洲域内外的投资者积极参与。第五,以人文交流为纽带,夯实亚洲互联互通的社会根基。未来 5 年,中国将为周边国家提供 2 万个

互联互通领域培训名额。

2014年11月11日,在2014年亚太经合组织(APEC)领导人非正式会议上,国家主席习近平提出亚太自由贸易区(FTAAP)发展设想,会议就《亚太经合组织推动实现亚太自贸区北京路线图》达成共识。《亚太自贸区互联互通蓝图》或将作为领导人会议宣言的四份附件之一向社会公布。《蓝图》将对硬件、制度、人员全方位互联互通给出明确时间表,设立出2025年实现亚太地区“无缝联通”的目标。在硬件互联互通方面,采用公私合作伙伴关系(PPP)和其他方式提高基础设施融资;发展更新包括交通、信息通信技术和能源在内的基础设施。在制度互联互通方面,应对贸易便利化、结构性和监管改革、交通物流便利化问题。2020年实现各经济体经商成本节约25%,通商效率和便利度提高25%的目标^①。

初步估算,“一带一路”沿线总人口约44亿,经济总量约21万亿美元,分别约占全球的63%和29%。“一带一路”作为中国首倡、高层推动的国家战略,对我国现代化建设和屹立于世界的领导地位具有深远的战略意义。“一带一路”战略构想的提出,契合沿线国家的共同需求,为沿线国家优势互补、开放发展开启了新的机遇之窗,是国际合作的新平台。“一带一路”战略在平等的文化认同框架下谈合作,是国家的战略性决策,体现的是和平、交流、理解、包容、合作、共赢的精神。

1.1 一带一路的概述

一带一路将充分依靠中国与有关国家既有的双多边机制,借助既有的、行之有效的区域合作平台。“一带一路”战略是目前中国最高的国家级顶层战略。国家发展改革委、外交部、商务部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》,提出:发挥新疆独特的区位优势 and 向西开放重要窗口作用,深化与中亚、南亚、西亚等国家交流合作,形成丝绸之路经济带上重要的交通枢纽、商贸物流和文化科教中心,打造丝绸之路经济带核心区。利用长三角、珠三角、海峡西岸、环渤海等经济区开放程度高、经济实力强、辐射带动作用大的优势,加快推进中国(上海)自由贸易试验区建设,支持福建建设21世纪海上丝绸之路核心区。充分发挥深圳前海、广州南沙、珠海横琴、福建平潭等开放合作区作用,深化与港澳台

^① 2025年亚太将多方位无缝联通,《蓝图》将推进便利化. 新华网. 2014-11-10.

合作,打造粤港澳大湾区^①。

1.1.1 一带一路的历史背景

1) 古代背景

丝绸之路是起始于古代中国,连接亚洲、非洲和欧洲的古陆上商业贸易路线,最初的作用是运输中国古代出产的丝绸、瓷器等商品,后来成为东方与西方之间在经济、政治、文化等诸多方面进行交流的主要道路。

1877年,德国地质地理学家李希霍芬在其著作《中国》一书中,把“从公元前114年至公元127年间,中国与中亚、中国与印度间以丝绸贸易为媒介的这条西域交通道路”命名为“丝绸之路”,这一名词很快被学术界和大众所接受,并正式运用。其后,德国历史学家郝尔曼在20世纪初出版的《中国与叙利亚之间的古代丝绸之路》一书中,根据新发现的文物考古资料,进一步把丝绸之路延伸到地中海西岸和小亚细亚,确定了丝绸之路的基本内涵,即它是中国古代经过中亚通往南亚、西亚以及欧洲、北非的陆上贸易交往的通道。丝绸之路从运输方式上,主要分为陆上丝绸之路和海上丝绸之路。陆上丝绸之路,起自中国古代都城长安(今西安),经河西走廊、中亚国家、阿富汗、伊朗、伊拉克、叙利亚等而达地中海,以罗马为终点,全长6440公里。这条路被认为是连结亚欧大陆的古代东西方文明的交汇之路,而丝绸则是最具代表性的货物。海上丝绸之路,是指古代中国与世界其他地区进行经济文化交流交往的海上通道,最早开辟也始于秦汉时期。从广州、泉州、宁波等沿海城市出发,从南洋到阿拉伯海,甚至远达非洲东海岸的海上贸易的“海上丝绸之路”。在唐宋元的繁盛期,中国境内海上丝绸之路主要有广州、泉州、宁波三个主港和福州等其他支线港组成。广州是世界海上交通史上唯一2000多年长盛不衰的大港,从3世纪30年代起,广州已成为海上丝绸之路的主港。唐宋时期,广州成为中国第一大港,明初、清初海禁,广州长时间处于“一口通商”局面;宋末至元代时,泉州成为中国第一大港,并与埃及的亚历山大港并称为“世界第一大港”,后因明清海禁而衰落,联合国教科文组织所承认的海上丝绸之路的起点便是泉州;在东汉初年,宁波地区已与日本有交往,到了唐朝,成为中国的大港之一,两宋时,靠北的外贸港先后为辽、金所占,或受战事影响,外贸大量转移到宁波。福州作为唐中期至

^① “一带一路”引领发展. 中国经济网. 2016-01-4.