



国家智库报告 2017 (13)
National Think Tank

“一带一路”

海上丝绸之路调研报告

张明 王永中 等著

A FIELD INVESTIGATION REPORT ON THE 21TH CENTURY
MARITIME SILK ROAD

中国社会科学出版社

海上丝绸之路调研报告

张明 王永中 等著

A FIELD INVESTIGATION REPORT ON THE 21TH CENTURY
MARITIME SILK ROAD

图书在版编目(CIP)数据

海上丝绸之路调研报告 / 张明等著. —北京: 中国社会科学出版社, 2017.5
(国家智库报告)

ISBN 978 - 7 - 5203 - 0242 - 5

I. ①海… II. ①张… III. ①“一带一路”——国际合作——研究报告
IV. ①F125

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 078429 号

出 版 人 赵剑英
责任编辑 王 茵
特约编辑 吕 丞
责任校对 季 静
责任印制 李寡寡

出 版 中国社会科学出版社
社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号
邮 编 100720
网 址 <http://www.csspw.cn>
发 行 部 010 - 84083685
门 市 部 010 - 84029450
经 销 新华书店及其他书店

印刷装订 北京君升印刷有限公司
版 次 2017 年 5 月第 1 版
印 次 2017 年 5 月第 1 次印刷

开 本 787 × 1092 1/16
印 张 10.5
字 数 156 千字
定 价 56.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书, 如有质量问题请与本社营销中心联系调换
电话: 010 - 84083683
版权所有 侵权必究

课题组成员：张明（中国社会科学院世界经济与政治研究所国际投资研究室主任、研究员）

王永中（中国社会科学院世界经济与政治研究所国际投资研究室副主任、研究员）

张金杰（中国社会科学院世界经济与政治研究所国际投资研究室研究员）

韩冰（中国社会科学院世界经济与政治研究所国际投资研究室副研究员）

潘圆圆（中国社会科学院世界经济与政治研究所国际投资研究室助理研究员）

王碧琚（中国社会科学院世界经济与政治研究所国际投资研究室助理研究员）

摘要：对于“21 世纪海上丝绸之路”而言，福建和东盟是分别位于中国境内外的具有战略意义的两个区域，即：福建是“21 世纪海上丝绸之路”的极重要起点，东盟则是“21 世纪海上丝绸之路”最重要的海外战略支点。因此，本报告研究架构分为三个层次，即：第一层次，是针对“起点”的国内相关问题研究，主要就福建等沿海地区如何更好地推进“一带一路”战略提出政策建议；第二层次，是针对“支点”的境外问题研究，探讨中国与东盟如何在 21 世纪海上丝绸之路展开合作的路径与策略；第三层次，结合福建和东盟有关国家的调研分析，对与“一带一路”对中国经济与世界经济的影响、沿线国投资商机及其所面临的国家风险防范等其他相关问题，进行更为广泛而深入的研判。

整篇报告共分十章。

首先，针对“起点”的研究。作为中国最早开放的几个沿海省份之一，福建在“一带一路”中具有独特的区位优势。它既拥有厦门等优良港口，又有面向国际国内两个市场和连接国际国内物流与服务的良好硬件环境。此外，现有的国家级综合改革试验区和保税港区、保税区等多种形式海关特殊监管区，都为福建建设“21 世纪海上丝绸之路核心区”奠定了良好的基础。

调研分析认为，福建 21 世纪海上丝绸之路的战略发展方向，是打造从福建沿海港口南下，过南海，经马六甲海峡向西至印度洋，延伸至欧洲的西线合作走廊；从福建沿海港口南下，过南海，经印度尼西亚抵达南太

平洋的南线合作走廊。同时，结合福建与东北亚传统合作伙伴的合作基础，积极打造从福建沿海港口北上，经韩国、日本，延伸至俄罗斯远东和北美地区的北线合作走廊。

从福建省区域内部在“一带一路”倡议的具体定位方面，泉州市应重点建设21世纪海上丝绸之路先行区，福州、厦门、平潭等港口城市应以海上合作战略为发展支点，而三明、南平、龙岩等市则应成为海上丝绸之路腹地拓展的重要支撑。

但是，欲实现上述战略发展方向，还是面临一定的障碍与困难，必须有相关政策措施进行配套。于是，本报告建议，在完善“一带一路”顶层设计与整体规划基础上，要尽快构建由政府主导的、各方参与的、以市场需求为导向的“一带一路”多边合作“一站式”服务平台。同时，在建立风险防范体系的基础上，以制度创新等手段，多层次地解决涉及民营企业融资难等诸多问题。

其次，针对“支点”的研究。东盟地处21世纪海上丝绸之路的十字路口和必经之地。中国经济正在努力以东盟为支点和跳板，发展面向南海、太平洋和印度洋的战略合作经济带，实现以亚欧非经济贸易一体化为发展的长期目标。

中国与东盟在“一带一路”合作过程中，既有经贸等方面的优势互补，也有诸多的经贸文化合作基础。但是，一些问题与投资风险也不容忽视。产生这些问题的主要原因，中方缺乏整体规划自然是其中一个重要方

面。同时，来自于东道国的政治与社会风险也需防范。例如，当地社会对中国企业前往投资目的的误会，而南海争端更会成为当地社会少数群体干扰中国企业投资的一个借口。

有鉴于此，报告建议，深化与完善“一带一路”在东盟方向的整体设计，细化具体内容；避免“一带一路”的战略化与政治化；加强海外投资特别是大型基础设施项目上的外交、金融等跨部门协调；提高中国企业海外投资能力与风险防范意识；加强与当地华人华侨的合作；等等。

再次，针对与“一带一路”其他问题的研究。例如，“一带一路”对中国及世界经济增长的影响、沿线国家商机，等等。研究认为，结合中国在外汇储备、装备制造与工程建造、基础设施投资相关产业方面的比较优势，一带一路有助于缓解沿线国家基础设施投资的资金缺口，促进大规模相关投资以及区域乃至全球的经济增长。当然，沿线国家的投资商机与风险共存，中国企业应该仔细衡量相关投资的收益与风险，慎重做出投资决策。

最后，本报告的撰写受到中国社会科学院国情调研重大项目的经费支持，在此表示感谢。

Abstract: For the 21st Century Maritime Silk Road, China's Fujian province and the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) are the two areas of strategic significance that are respectively located inside and outside of China. Fujian is a particularly important starting point of the 21st Century Maritime Silk Road while ASEAN is the Road's most important overseas strategic fulcrum. It is exactly out of this consideration that this report's research architecture is made up of three layers, with the first layer focused on the studies on relevant domestic issues concerning the starting point of the 21st Century Maritime Silk Road, aimed at putting forward policy proposals on how China's coastal areas such as Fujian can better advance the Belt and Road Initiative; the second layer, focused on the studies on issues concerning the Road's overseas fulcrum, is aimed to explore paths and tactics on how China and ASEAN can carry out cooperation on advancing the 21st Century Maritime Silk Road; the third layer, based on researches on and analyses of Fujian and some ASEAN countries, aims to make more extensive and in - depth studies and judgments on the influences of Belt and Road Initiative on the economies of China and the world, the investment opportunities the initiative will bring to the countries along its routes, and precaution of national risks.

The full report comprises ten chapters in three sections.

The first section of this report focuses on the studies on the starting point of the 21st Century Maritime Silk Road. As one of a few coastal provinces in China that are the earliest to promote opening - up, Fujian province enjoys unique geographic advantages in the Belt and Road Initiative. Fujian boasts not only fine ports such as Xiamen but also a good hardware condition that include both domestic and international markets and both international and domestic logistics and services. Besides, the establishment of an extant national comprehensive reform pi-

lot area, a bonded port area, a bonded area and other special customs surveillance zones will all help lay a good foundation for building Fujian into a core region of the 21st Century Maritime Silk Road.

According to our studies and analyses, we believe that the 21st Century Maritime Silk Road is aimed to forge a west cooperation corridor that goes southward from Fujian's coastal ports, passes through the South China Sea and Malacca, then goes westward through Indian Ocean and extend to Europe; and a south cooperation corridor that goes southward from the coastal ports of Fujian, through the South China Sea, via Indonesia and then to the South Pacific. At the same time, based on the cooperation foundation Fujian enjoys with traditional cooperation parties in Northeast Asia, a north cooperation corridor is also to be forged that starts from Fujian's coastal ports, passes through the Republic of Korea and Japan and then extends to Russia's Far East and North America.

From the perspective of the concrete strategic orientations among different regions within Fujian in the advancement of Belt and Road Initiative, Quanzhou should be viewed as a spearheading city of the 21st Century Maritime Silk Road, and such port cities as Fuzhou, Xiamen and Pingtan should be viewed as the development fulcrums of the Road in its pursuit of maritime cooperation, while such cities as Sanming, Nanping and Longyan as important props of the Road's hinterland expansion.

However, to realize above - mentioned strategic development goals, certain obstacles and difficulties should be overcome and relevant supportive policy measures are still needed. Out of this consideration, this report proposes that on the basis of improving the top - level design and overall planning of Belt and Road Initiative, a government-led and market demands - oriented one - stop service platform that

are participated in by parties concerned should be built as soon as possible to facilitate multilateral cooperation for Belt and Road Initiative. In the meantime, on the basis of the establishment of a risk precautionary system, such means as systematic innovations should be adopted to address numerous difficulties faced by private enterprises, such as their difficult financing.

The second section of this report is concerned with the studies on the “fulcrum” of the 21st Century Maritime Silk Road. ASEAN is located in the crossroads of the 21st Century Maritime Silk Road and is an indispensable path through which the Road must pass. China’s economy is striving to use ASEAN as a supporting point and springboard, build a strategic cooperation belt facing the South China Sea, Pacific and Indian Ocean, and realize the long – term goal of promoting Asian, European and African economic and trade integration.

During their cooperation on Belt and Road Initiative, China and ASEAN countries not only enjoy complementary economic and trade advantages but also share a foundation for economic and trade and cultural cooperation. However, some investment problems and risks in this process also allow no ignorance. One of the main reasons behind these problems is China’s lack of an overall planning. At the same time, precautions are also needed against political and social risks from host countries. For example, local enterprises may harbor misunderstandings about the purposes of the investment from Chinese enterprises, and the South China Sea dispute is more likely used as a pretext for local minority groups to disturb Chinese enterprises’ investment.

In view of this, the report suggests that China improve the overall design of the ASEAN direction of Belt and Road Initiative and detail its concrete contents, avoid hollow strategic orientation and politicization of Belt and Road Initiative, and strengthen trans – department coordi-

nation, such as between diplomatic and financial departments, on overseas investment, especially investment in large infrastructure projects. At the same time, China should also raise the overseas investment capability of Chinese enterprises and their risk prevention awareness and strengthen cooperation with overseas Chinese.

The third section of this report is about the studies on other issues related to Belt and Road Initiative, such as how the initiative will influence the economies of China and the world, and how it will bring commercial opportunities to the countries along the routes. This study holds that due to China's comparative advantages in foreign reserves, equipment manufacturing and engineering construction, infrastructure investment and other relevant industries, Belt and Road Initiative will help ease the funding gap of the countries along the initiative's routes in infrastructure investment, promote related investment on large scales and boost regional and even world economic growth. Certainly, given coexistence of both investment opportunities and risks in these countries, Chinese enterprises should prudently weigh the returns and risks of any investment and make prudent investment decisions and moves.

The drafting of this report has gained funding supports from the Major Projects of National Conditions Studies, the Chinese Academy of Social Sciences, and thus thanks are given to it.

目 录

第一部分 福建海上丝绸之路调研报告

第一章 福建调研总报告	(3)
第二章 厦门调研分报告	(11)
第三章 平潭调研分报告	(21)

第二部分 东盟海上丝绸之路调研报告

第四章 东盟调研总报告	(33)
第五章 印度尼西亚调研分报告	(42)
第六章 新加坡调研分报告	(57)

第三部分 “一带一路”其他相关研究

第七章 “一带一路”与世界经济增长 ——基础设施投资的视角	(67)
第八章 “一带一路”与中国经济转型发展	(88)
第九章 “一带一路”的商机	(105)
第十章 中国与“一带一路”沿线国家经贸合作的 状况与风险	(124)
参考文献	(152)

第一部分 福建海上丝绸之路 调研报告

为了解福建在“一带一路”建设中的现状、问题、挑战与政策诉求，更好地贯彻国家的“一带一路”倡议，推动海上丝绸之路沿线省份开放型经济的协调发展，中国社会科学院世界经济与政治研究所“海上丝绸之路沿线国家与省份调研”课题组近期赴福建进行了实地调研，走访了福州、厦门和平潭三地，通过访谈和举行座谈会的方式，与福建省发展和改革委员会、福建省商务厅等当地相关政府与企业的领导和专家交流，获取了大量的来自实践的第一手材料。

第一章 福建调研总报告

一 福建在 21 世纪海上丝绸之路建设中的地位与比较优势

2015 年 3 月，经国务院授权，国家发展改革委、外交部、商务部发布的《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》（以下简称《愿景与行动》），明确提出支持福建建设 21 世纪海上丝绸之路核心区，在港口物流、货物贸易、服务贸易、海洋合作、文化交流等方面与 21 世纪海上丝绸之路沿线国家和地区开展交流合作。

福建地处中国东南沿海，是海上丝绸之路的重要起点，是连接台湾海峡东西岸的重要通道，是太平洋西岸航线南北通衢的必经之地，也是海外侨胞和台港澳同胞的主要祖籍地，历史辉煌，区位独特，且具有民营经济发达、海洋经济基础良好等明显优势，在建设 21 世纪海上丝绸之路中具有十分重要的地位和作用。推动“一带一路”建设，福建具有以下比较优势。

（一）历史优势

福建自古就是海上丝绸之路的重要起点和发祥地，在对外经贸文化交流史上发挥着重要作用。宋元时期，福建泉州市作为海上丝路的起点之一，是当时世界上最大的港口之一，《马可波罗游记》里认为其可以与亚历山大港齐名，被称为“东方第一大

港”；福州长乐太平港是郑和七下西洋的重要基地；漳州月港是明朝中后期“海上丝绸之路”的始发港，与菲律宾之间进行大量的贸易。时至今日，福建仍是少数以不同方式延续至今的、“活着的海上丝绸之路”的重要区域和重要节点。

（二）经济合作优势

近年来，福建产业发展取得长足进展，形成了石化、电子、船舶、汽车、工程机械、电机电器、建材、纺织、服装鞋帽和食品等一大批大型龙头企业。福建自贸试验区内的福州经济技术开发区、福州保税港区加工贸易区、海沧港区出口加工区、平潭综合实验区港口经贸区都具有一定的制造业产业基础，形成了电子信息、海洋生物医药、智能装备等产业集群。同时，福建建立了研发、设计、生产制造、物流配送为一体的较完整的产业体系，具有一定比较优势，同时也面临转型升级的要求。“海丝”沿线国家和地区不仅是福建资源型产品的重要原料来源地，拥有众多人口的消费市场，且这些国家经济发展水平差异大，市场多元性特征明显，贸易互补性强，为两地的经济互补和经贸合作提供了广阔空间。

（三）对外开放基础较好

福建是我国最早开放的几个沿海省份之一，具备优越的海港和空港，有面向国际国内两个市场和连接国际国内物流与服务的良好硬件环境。同时，现有的国家级综合改革试验区和保税港区、保税区等多种形式的海关特殊监管区为福建建设 21 世纪海上丝绸之路核心区奠定了良好的基础，可以在海关、检验检疫、外汇等监管模式和流程优化上逐步建立与国际贸易投资规则相衔接的运作机制，初步具备贸易投资自由化、便利化和规范高效运作的服务软环境。随着福建自贸试验区建设和对外开放不断扩大，港口航运等各项功能有效发挥，政策效应不断溢出，以外向

经济为主要业务的各类功能性机构和市场主体将加快集聚，贸易物流将呈现快速发展态势。

（四）人文交往密切

福建作为“活海丝”的重要起点和支点，从古至今都保持与海上丝绸之路沿线国家和地区比较密切的人文交流交往。福建是全国著名的侨乡。旅居海外侨胞众多、分布广泛、实力雄厚。据统计，现旅居世界各地的闽籍华侨华人达 1580 万人，分布在世界 170 多个国家和地区，其中东南亚国家约占 80%，达 1250 多万人。闽籍侨商在东南亚国家有着巨大的经济实力和基础，在东盟全球 500 强华人企业中，福建籍就占了近 200 家。此外，福建具有地域特色鲜明的妈祖文化、船政文化，在我国乃至世界海洋文明发展史上具有重要地位，在东南亚等国家和地区也得到广泛认同。福建与海丝沿线国家和地区地缘相近、习俗相似、文化趋同，民间交流量大，这为福建“请进来”与“走出去”提供了其他省份无以比拟的天然优势和氛围。目前，闽籍侨商已融入“海丝”沿线国家和地区的经济、政治、社会、文化等各方面，发挥好这些侨商的人脉作用，既是推进区域经济一体化的桥梁和纽带，也是我国实现与周边地区全面融合发展的重要推手，还是福建融入“海丝”建设的最重要特色。

二 福建推进海上丝绸之路建设的战略定位与举措

为贯彻落实国家“一带一路”重大倡议，加快福建省 21 世纪海上丝绸之路核心区建设，经福建省人民政府授权，福建省发改委、福建省外办、福建省商务厅于 2015 年 11 月发布《福建省 21 世纪海上丝绸之路核心区建设方案》。依照该方案，福建提出从建设核心区和福建省实际情况出发，坚持“走出去”和“引进