

21 世纪 海上丝绸之路研究

(2018 年第一辑)



贾益民 主 编

许培源 副主编

RESEARCH ON 21ST CENTURY MARITIME SILK ROAD

本辑主题：21 世纪海上丝绸之路——港口互联互通

21 世纪 海上丝绸之路研究

RESEARCH ON 21ST CENTURY MARITIME SILK ROAD

(2018 年第一辑)

贾益民 主 编

许培源 副主编

图书在版编目(CIP)数据

21 世纪海上丝绸之路研究. 2018 年. 第一辑 / 贾益民主编. -- 北京: 社会科学文献出版社, 2018. 12
ISBN 978 - 7 - 5201 - 4098 - 0

I. ①2… II. ①贾… III. ①发展战略 - 研究报告 - 中国 - 2018②海上运输 - 丝绸之路 - 国际合作 - 研究报告 - 2018 IV. ①D60②F125

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 297768 号

21 世纪海上丝绸之路研究 (2018 年第一辑)

主 编 / 贾益民

副 主 编 / 许培源

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 王 绯 黄金平

责任编辑 / 黄金平 江小青

出 版 / 社会科学文献出版社·社会政法分社 (010) 59367156

地址: 北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编: 100029

网址: www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心 (010) 59367081 59367083

印 装 / 三河市尚艺印装有限公司

规 格 / 开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 14.75 字 数: 236 千字

版 次 / 2018 年 12 月第 1 版 2018 年 12 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978 - 7 - 5201 - 4098 - 0

定 价 / 78.00 元

本书如有印装质量问题, 请与读者服务中心 (010 - 59367028) 联系

 版权所有 翻印必究

《21 世纪海上丝绸之路研究》编委会

主 编 贾益民

副 主 编 许培源

编委会成员 (按姓氏笔画顺序排列)

王逸舟	刘文波	刘 宏	许永权	许培源
李向阳	李鸿阶	时殷弘	何亚非	张文木
张建平	张蕴岭	林宏宇	周方银	赵可金
赵 磊	贾益民	倪世雄	傅崐成	翟 崑
薛 力				

CONTENTS

目录

合作机制

海上丝绸之路倡议背景下的港口

合作机制研究 赵 旭 王晓伟 周巧琳 / 3

东盟海上互联互通及其与中国的合作

——以 21 世纪海上丝绸之路为背景 杨程玲 / 22

中国与“一带一路”沿线国家港口联盟

机制研究 王珍珍 甘雨娇 / 36

海运网络

21 世纪海上丝绸之路：物流分析、支点选择与

空间布局 李大海 孙 杨 韩立民 / 53

海上丝绸之路海运网络层次体系划分 刘婵娟 胡志华 / 73

全球港口间集装箱运输贸易网络的

时空分异 范 斐 刘承良 游小珺 肖泽磊 / 86

基于“21 世纪海上丝绸之路”的中国国际航运

网络演化 王列辉 朱 艳 / 100

经略 21 世纪海上丝路：重要航线、节点及港口

特征	郑崇伟 孙 威 黎 鑫 何 方 陈 璇 / 122
海上丝绸之路港口的空间分布特征研究 ...	曾庆成 吴 凯 滕 藤 / 141

港口建设

中国参与印度洋港口项目的形势与风险分析	孙海泳	/ 153	
中国参与吉布提港口建设的现状与前景	孙德刚 白鑫沂	/ 167	
中国参与埃及港口建设：机遇、风险及政策建议	赵 军	/ 177	
“21 世纪海上丝绸之路”沿线区域枢纽港优化			
选择	袁莉琳 季 鹏	/ 186	
“一带一路”建设下中国—东盟港口建设发展			
研究	王玫黎 吴永霞	/ 205	
加快“21 世纪海上丝绸之路”重要节点建设的			
建议	梁 颖 卢潇潇	/ 215	
《21 世纪海上丝绸之路研究》辑刊征稿启事			227

海上丝绸之路贸易体系下的港口合作机制研究

合作机制

第一章 绪论

第一节 研究背景与意义

随着全球贸易的日益增长，海上丝绸之路作为连接亚洲、非洲和欧洲的重要通道，其战略地位日益凸显。在这一背景下，研究海上丝绸之路贸易体系下的港口合作机制，对于推动全球贸易的发展、促进区域经济合作具有重要意义。

第二节 研究方法与框架

本文采用文献分析法、比较法和案例分析法，对海上丝绸之路贸易体系下的港口合作机制进行了深入研究。研究框架如下：

第一章 绪论

第一节 研究背景与意义

第二节 研究方法与框架

第二章 海上丝绸之路贸易体系下的港口合作机制概述

第一节 港口合作机制的定义与内涵

港口合作机制是指港口之间在贸易、物流、信息等方面形成的相互合作、相互促进的关系。其内涵包括港口之间的资源共享、信息互通、业务协同等方面。

第二节 港口合作机制的类型与特点

港口合作机制可以分为港口联盟、港口网络、港口联盟等多种形式。其特点包括：合作性强、资源共享、信息互通、业务协同等。

第三章 海上丝绸之路贸易体系下的港口合作机制构建

第一节 港口合作机制构建的原则与目标

港口合作机制构建应遵循互利共赢、开放包容、协同发展的原则，目标是实现港口之间的资源共享、信息互通、业务协同，提高港口运营效率，促进区域经济合作。

海上丝绸之路倡议背景下的港口合作机制研究*

赵 旭 王晓伟 周巧琳**

摘 要 海上丝绸之路倡议实施以基础设施互联互通为先导,港口互联互通尤其重要,因此必须构建完善的港口合作机制。在分析海上丝绸之路倡议背景下港口合作内容及模式的基础上,指出海上丝绸之路沿线港口合作现状及存在问题,以解决港口合作过程中存在的问题为出发点,构建涵盖合作平台机制、合作主体机制、合作动力机制、合作运行机制、合作保障机制以及合作协调机制在内的港口合作机制,最后提出港口合作机制构建的政策建议。

关键词 海上丝绸之路倡议 港口合作内容、港口合作现状 港口合作机制

一 引言

海上丝绸之路拥有悠久的历史和文化传承,作为联系东西方的全球贸易航线之一,曾对东西方货物贸易和文化科技交流起到了积极的推进作用。进入 21 世纪以来,全球和区域经济一体化日益加深。为主动融入全球经济发展格局,扩大同周边国家的利益汇合点和战略契合点,习近平总书记富

* 本文原载《中国软科学》2016 年第 12 期,第 5~14 页,收入本书时做了一定的修改,本书以下文章同此;本文为交通运输部软科学研究项目(2015332225470)、教育部哲学社会科学研究重大课题攻关项目(13JZDH040)、国家自然科学基金面上项目(61473053)、国家社会科学基金项目(12BCJ008)的成果。

** 赵旭(1967-),女,满族,辽宁大连人,大连海事大学交通运输管理学院教授,博士,研究方向为交通运输规划与管理;王晓伟(1991-),男,汉族,山东烟台人,大连海事大学交通运输管理学院硕士研究生;周巧琳(1992-),女,汉族,四川南充人,大连海事大学交通运输管理学院硕士研究生。

有创新思维地提出 21 世纪海上丝绸之路倡议, 古代海上丝绸之路被赋予新的时代内涵。海上丝绸之路是我国对外开放的海上通道, 以港口为起点、终点及沿途节点, 以重点海域、海峡、运河为组成部分, 将亚非欧三大洲紧密联系起来。海上丝绸之路倡议实施以港口等基础设施互联互通为先导, 从国际港口空间关联角度出发构建港口合作网络, 实现港口互联互通是海上丝绸之路倡议实施的最佳切入点与关键突破点。海上丝绸之路倡议具有开放性和包容性, 海上丝绸之路沿线港口较多且差异性显著, 参与合作的港口具有复杂多层的利益诉求。由于目前缺少成熟、具有普遍约束力的港口合作机制, 港口合作主体之间的利益冲突难以协调, 港口合作效果并不明显且风险较大, 在一定程度上阻碍了海上丝绸之路倡议的推进。因此, 构建行之有效的港口合作机制, 协调港口合作主体的利益冲突, 指导港口合作主体的行为选择, 是海上丝绸之路倡议顺利实施的重要保障。

海上丝绸之路倡议背景下的港口合作具有跨境属性。在跨境港口合作研究方面, 丘雪薇认为泛北部湾港口合作对中国—东盟经济发展具有重要意义, 提出泛北部湾港口合作发展模式;^① 陈继红和真虹研究 APEC 港口合作网络的建立过程及意义, 指出亚太地区国际港口合作发展前景广阔, 中国港口将更加有机会发展成为国际航运中心;^② 王列辉和茅伯科以美国纽约新泽西港、日本东京湾以及欧洲海港为例介绍了三种不同的港口群合作制度模式, 提出长三角港口群合作制度的新思路;^③ 刘军分析西北欧港口合作及竞争对我国港口合作发展的启示作用, 指出我国港口合作应集中在集疏运系统建设等容易实现共赢的方面, 主营业务上的合作应体现为港口依托自身优势展开错位竞争。^④ 此外, 不少学者针对交通运输合作机制以及海上丝绸之路倡议背景下的合作机制进行了相关研究, 余元玲分析中国—东盟交通运输合作机制的内容、框架以及存在问题, 指出中国—东盟双方应从增强约束力、创新合作领域、加强基础设施建设、加强主权问题协调等角

① 丘雪薇:《泛北部湾港口合作发展略见》,《中国港口》2007 年第 10 期,第 21~23 页。

② 陈继红、真虹:《基于 APEC 港口服务网络的亚太港口合作发展》,《港口经济》2009 年第 2 期,第 53~55 页。

③ 王列辉、茅伯科:《港口群制度合作模式的比选及对长三角的启示》,《社会科学》2010 年第 6 期,第 37~44、188 页。

④ 刘军:《西北欧港口合作及对我国港口合作发展的启示》,《港口经济》2013 年第 12 期,第 13~15 页。

度出发建立更加完善的交通运输合作机制;^① 武芳从加强交通基础设施建设视角对中非交通领域合作机制进行研究,并提出加强中非交通领域合作的对策建议;^② 章庆慧和蔡畅提出“丝绸之路经济带”背景下中国与中亚国家交通运输合作机制,认为应从交通运输体制的建立以及交通运输制度的建立两个角度展开;^③ 李向阳认为海上丝绸之路倡议背景下的合作机制具有多元化的特点,并分东北亚、中国沿海、东南亚、南亚、西亚等区域阐述了合作机制的多元化;^④ 陈伟光同样认为海上丝绸之路倡议背景下的合作机制具有多样性与多重性的特点,在详细介绍海上丝绸之路合作机制的基础上,提出各机制的联动方案。^⑤ 分析上述研究可以发现,尽管跨境港口合作、交通运输合作机制及海上丝绸之路倡议背景下的合作机制研究已取得一定成果,但目前缺乏针对港口合作机制的具体、深入的理论研究,海上丝绸之路倡议背景下的港口合作缺乏完善的合作机制,导致港口合作行为缺乏协调,其先导性作用难以发挥。本文在分析港口合作内容及模式的基础上,结合海上丝绸之路倡议背景下港口合作现状及存在问题,构建港口合作机制并提出政策建议,为海上丝绸之路倡议背景下的港口合作提供决策参考。

二 海上丝绸之路倡议背景下的港口合作内容及模式

(一) 港口合作内容

随着区域经济一体化的进行,港口合作对经济发展的促进作用越来越明显,港口之间开始围绕资源整合、货源共享、信息交流、协同发展等内容展开合作。海上丝绸之路沿线港口空间关联性较弱,彼此之间的直接竞

① 余元玲:《中国—东盟交通运输合作机制研究》,《甘肃社会科学》2012年第4期,第170~173页。

② 武芳:《加强中非交通领域合作的战略思考》,《国际经济合作》2012年第3期,第85~88页。

③ 章庆慧、蔡畅:《“丝绸之路经济带”构想下的“无差异空间”与区域合作论中国与中亚的交通运输合作》,《欧亚经济》2014年第6期,第66~77、124页。

④ 李向阳:《论海上丝绸之路的多元化合作机制》,《世界经济与政治》2014年第11期,第4~17、155页。

⑤ 陈伟光:《论21世纪海上丝绸之路合作机制的联动》,《国际经贸探索》2015年第3期,第72~82页。

争相对较少,在当前世界经济发展格局下,海上丝绸之路沿线港口对合作有着切实的利益诉求。^①

海上丝绸之路沿线港口合作的具体内容可以概括为经营事项、合作事项和衍生事项。经营事项,包括港口建设、扩建、运营以及港口配套设施更新、港口物流园区建设等,合作基础在于海上丝绸之路沿线港口发展不平衡但存在利益契合点,以我国企业对外港口投资为主要表现形式;合作事项,包括港口经营管理、信息交流、人才培养、安保、环境保护、航线开发与设计等方面展开的合作,合作基础在于海上丝绸之路沿线港口地位平等并主动寻求合作,主要表现为签订港口合作备忘录、互为友好港、缔结港口战略联盟等;衍生事项,是指由港口合作衍生的、港口城市或港口所在国家之间的相关合作,包括产业分工和转移、金融运作、价值链延伸、制度政策的改进和创新等。

(二) 港口合作模式

港口合作模式是一个系统概念,可以分解为港口合作制度或政策环境、港口合作主体、港口合作目标三个维度。从任何一个维度出发对港口合作模式进行划分都是片面的,无法完全描述港口合作所呈现出的丰富类型,有必要从维度组合的角度对港口合作模式进行划分。

如图 1 所示,通过维度组合可以将港口合作模式划分为投资建港模式、互为友好港模式、兼并收购或投资控股模式以及港口网络合作模式。在海上丝绸之路倡议实施的影响下,按照维度组合划分的港口合作模式被赋予新的特点和内涵,具体分析如下。

1. 投资建港模式

该模式是在海上丝绸之路沿线国家存在港口建设利益诉求的前提下,由港口所在国和港口投资国双方共同达成的、以港口建设和运营为主题的港口合作模式。海上丝绸之路沿线的东南亚、南亚以及北非地区部分国家港口基础设施建设滞后,对港口建设的利益诉求比较大。海上丝绸之路倡议提出后,中国和许多国家基于共同利益签订了港口投资建设协议。投资

^① 刘宗义:《21 世纪海上丝绸之路建设与我国沿海城市和港口的发展》,《城市观察》2014 年第 6 期,第 5~12 页。

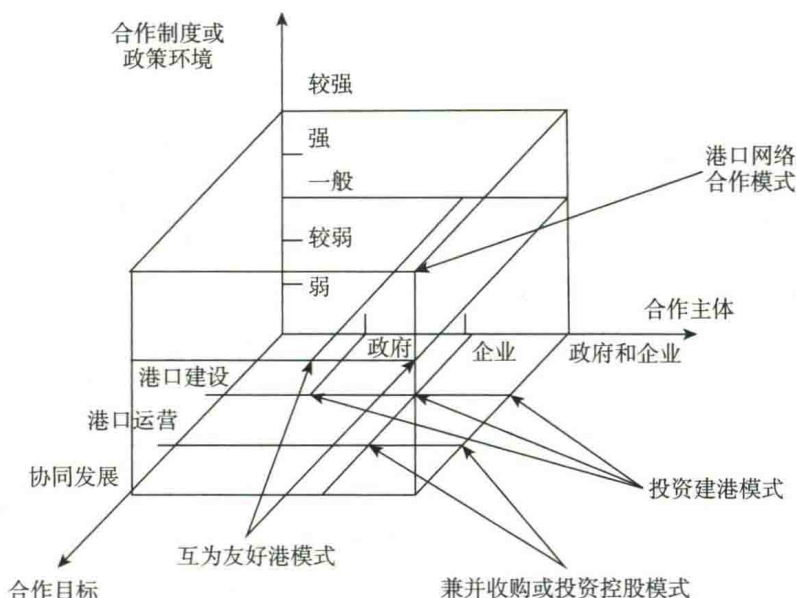


图1 港口合作模式的三维度模型

资料来源：胡文俊、简迎辉、杨建基等：《国际河流管理合作模式的分类及演进规律探讨》，《自然资源学报》2013年第12期，第2034~2043页。

建港模式成为中国与经济欠发达国家主要港口的合作模式，此种合作模式的合作制度比较松散，相关政策也随着国家政权更迭而变化，在制度或政策环境维度上处于相对较弱的等级，因此风险比较大。

2. 兼并收购或投资控股模式

该模式是在政府的扶持和鼓励下，中国港航企业通过股份收购、运营权获取、参与竞标、注资参股等方式完成对海上丝绸之路沿线相关港口的兼并收购或投资控股。兼并收购或投资控股模式弱化了政府在港口合作中的地位，港口合作行为更多的是市场运作结果，但政府的扶持和鼓励无疑会推动港口合作行为的深入开展。在海上丝绸之路沿线，一些国家已经形成了相对完善的港口网络体系，但受市场风险以及经济形势等因素的影响，港口经营出现困难，需要新资本投入。该合作模式适用于港口体系相对比较健全但存在经营危机的地区，如欧洲地区（受“欧债危机”的影响，大部分港口出现明显的业绩下滑）、中东地区（随着石油进出口总量的不断增加，港口吞吐能力不足问题凸显）等。

3. 互为友好港模式

在该模式下，港口之间按照签署的互为友好港协议或备忘录，在港口

规划建设、港口经营管理、港口业务、港口安保、港口人才培养、港口信息交流、环境保护等方面开展交流合作。海上丝绸之路倡议提出推动沿线国家经贸往来的快速发展,作为国与国之间经贸联系的窗口,港口之间开展合作、共同构建双向物流通道意义重大。互为友好港模式是港口与港口之间合作最常用的模式。

4. 港口网络合作模式

在该模式下,参与港口合作的每一个主体之间都相互关联,彼此之间通过全方位、多层次的合作关系形成网络式合作结构,从而摆脱以往“点对点”的合作模式。港口网络合作模式是港口合作的最高层次,整合了以上港口合作模式的优点,能够突破区域限制。在良好的网络治理条件下,该模式可以最大化地提高港口运营效率,有利于构建畅通的国际物流大通道。海上丝绸之路倡议提出后,该模式得到了局部应用,并取得了不错的效果,如中国广西北部湾港与东盟 47 个港口通过参与港口建设、签订友好港协议等建立了中国—东盟港口合作网络,为实现中国—东盟海上互联互通奠定了良好的基础。

三 海上丝绸之路沿线港口合作现状及存在的问题

(一) 港口合作现状

根据《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》,“海上丝绸之路的重点方向是从中国沿海过南海到印度洋,延伸至欧洲,以重点港口为节点,共同建设通畅安全高效的运输大通道”。因此,本文所指海上丝绸之路沿线港口主要是东南亚、南亚、中东、北非以及欧洲地区港口。从 20 世纪 90 年代开始,中国就积极开展海外港口合作,以上述区域港口为重点合作对象,经过 20 多年的发展,港口合作已取得丰富成果。^①表 1 整理了目前我国与海上丝绸之路沿线港口合作的典型成果,从表 1 可以看出,目前我国与海上丝绸之路沿线港口合作主要存在三条典型路径。

^① 陈楠梓:《看地图上那些“Made in China”的港口》,《交通建设与管理》2014 年第 21 期,第 40~45 页。

路径 1 为“国家间合作协议签订——企业进行港口投资建设——企业获得港口运营权”，以投资建港为主要合作模式。其内在机理为：我国与海上丝绸之路沿线国家建立了良好的外交关系，同时沿线国家存在港口建设需求，在我国一系列开放性外交战略的实施过程中能够为沿线国家港口建设提供技术和资金支持。港口合作动力来源于国家战略实施，国家层面上合作协议的签订是政府间博弈的结果，在协议具体实施过程中企业起主导作用。

表 1 海上丝绸之路沿线港口合作典型成果

合作路径	合作模式	典型案例
路径 1	投资建港模式	2002 年，中国与巴基斯坦达成联合开发瓜达尔港深海港口的协议，中方将提供资金分两阶段修建瓜达尔港，2006 年新加坡国际港务集团中标瓜达尔港运营权，由于经营状况不佳，2013 年 2 月瓜达尔港运营权移交中国企业
		2013 年 3 月，中国国家主席习近平访问非洲国家坦桑尼亚时签署巴加莫约港综合开发项目合作备忘录，招商局国际集团将承建坦桑尼亚巴加莫约港项目，投资额达 100 亿美元
		2014 年 9 月，中国与斯里兰卡签订《中斯关于深化战略合作伙伴关系的行动计划》，其中包括推进科伦坡港口城建设内容，中国港湾建设有限责任公司将承担斯里兰卡科伦坡港口城 1/3 的开发建设任务，并获得相应码头运营权
路径 2	投资控股模式	2006 年 12 月，中远太平洋与川崎汽船、阳明海运、韩进海运和 ETC 签署一项合作备忘录，将合作兴建、发展和经营位于荷兰鹿特丹港的 Euromax 码头
		2009 年 9 月，中远集团与希腊比雷埃夫斯港务局签署比雷埃夫斯港集装箱码头 35 年特许经营权的接管协议及附件，正式接手该港 2 号和 3 号集装箱码头
		2015 年 3 月，上海港集团通过竞标方式获得以色列海法新港自 2021 年起 25 年的码头经营权，将负责该码头的堆场设施建设、机械设备配置和日常经营管理
		2010 年，招商局国际集团与中非合作基金组建合营公司，投资控股尼日利亚拉各斯集装箱码头 47.5% 的股权
		2012 年，招商局国际集团宣布收购 Thesar Maritime Limited（“TML”）50% 的股份，将承担 TML 拥有的多哥洛美集装箱码头项目（“LCT”）35 年的发展和经营权
路径 3	互为友好港模式	1992 ~ 2015 年上海港先后与马赛港、勒阿弗尔港、敦刻尔克港等 23 个港口签订友好港协议；2007 ~ 2015 年，深圳港先后与鹿特丹港、汉堡港、林查班港、印尼国家港口集团、巴生港等 18 个遍布全球的港口结为友好港关系

路径 2 为“企业全球化战略布局驱动——企业全球港口投资——企业获得港口运营权”，以兼并收购或投资控股为主要合作模式。其内在机理为：全球经济一体化进程加快，使港口之间联系更加紧密，同时连续多年的快速发展使我国港航企业积累了充足的资本和港口运营经验，发展较好的港航企业开始进行全球战略布局，通过投资获得国外港口的运营权，投资重点为地理位置优越以及对我国货物进出口安全战略意义重大的港口。港口合作的动力来源于港航企业的全球化战略布局需求。

路径 3 为“企业经营战略需求——企业签订友好港协议”，以互为友好港为主要合作模式。其内在机理为：国家间经贸往来的日益密切对港口效率和成本提出了更高的要求，全球港口合作网络的构建成为必然趋势，港口之间签订互为友好港协议是港口参与全球港口合作网络的重要手段。港口合作的动力来源于全球港口关系由竞争为主转向合作竞争为主。

（二）港口合作存在的问题

1. 国内港口在海上丝绸之路倡议中功能定位重复，对外合作缺乏统一规划与协调

海上丝绸之路倡议提出后，国内沿海港口积极响应，纷纷将自己定位为 21 世纪海上丝绸之路始发港或关键节点，从省到市积极出台措施对接海上丝绸之路倡议，力求通过港口开发与对外合作拉动本地区经济发展。目前我国国内港口在对外港口合作过程普遍存在以下问题。

首先，由于海上丝绸之路的历史沿革性以及开放性，国内很多港口都有条件成为 21 世纪海上丝绸之路上的始发港或关键节点。这些港口在进行战略规划和功能定位时，大部分都选择围绕港口打造港口经济圈，对内衔接内陆腹地经济发展，对外扩大与世界各国的经济交流，港口与港口之间功能定位存在重叠。加上缺少国家层面的、与海上丝绸之路倡议相配套的全国港口战略规划和功能布局，国内港口之间竞争日益激烈，无法形成合力，共同开展海外港口合作。

其次，国内沿海港口对外合作均围绕海上丝绸之路沿线的某些特定港口展开，倾向于与战略位置重要（瓜达尔港、比雷埃夫斯港）或建设滞后的港口（非洲大部分港口）展开合作，但缺少与对我国能源运输通道安全保障意义重大港口的合作。港口合作行为具有明显的局限性和随机性，港

口合作指向不明确、缺乏国家层面的统一规划与协调,没有针对各个港口的区位优势以及发展需求布局全球港口合作体系。

2. 海上丝绸之路沿线区域政治、经济形势复杂,港口合作基础不稳定

海上丝绸之路倡议是一个开放的、包容的倡议,海上丝绸之路沿线区域政治、经济形势复杂,港口合作缺乏稳定基础。从经济角度分析,海上丝绸之路沿线区域经济发展极度不均衡:欧洲地区经济发达、产业结构成熟;东南亚、南亚、中东地区大部分国家为新兴经济体,经济水平相对落后但发展潜力大、增长速度快;非洲地区则属于欠发达地区,经济发展严重滞后。经济水平的差异使我国港口与海上丝绸之路沿线各国港口展开合作的经济基础不同,需要针对不同国家的经济形势采取不同策略,对我国港口经营与战略布局带来不利影响。从政治角度分析,海上丝绸之路沿线区域是大国政治博弈的重点地区,^① 尽管海上丝绸之路倡议提出后,沿线国家积极响应,但港口合作的政治基础依然很薄弱。首先,我国与海上丝绸之路沿线部分国家存在主权争端,港口合作不易开展;其次,某些区域性大国和西方强国对“中国崛起”持担忧和抵制态度,严重阻碍港口合作的顺利进行;最后,海上丝绸之路沿线国家内部政治形势(政权更迭等)也对港口合作造成不利影响,合作关系多次受到破坏,如斯里兰卡科伦坡港口城建设项目的多次中断。

3. 港口合作模式具有局限性,尚未形成具有广泛空间覆盖范围的港口合作网络

海上丝绸之路倡议背景下港口合作的四种模式各有特点,适用于不同条件下的港口合作实践,但受现实条件制约,港口合作模式应用具有明显的局限性。投资建港模式通常仅仅适用于对有建设需求港口的投资建设,港口建设后的运营与管理等工作往往比较缺乏,投资建港对我国的实际意义难以实现。兼并收购或投资控股模式通常仅仅针对港口内的某个或某几个码头展开,对所投资港口的实际控制能力不足,难以满足我国港航企业全球化战略布局需求。互为友好港模式通常是以“港对港”形式展开,虽然我国沿海重点港口都开始与海上丝绸之路沿线港口结成友好港,但互为

① 李晓、李俊久:《“一带一路”与中国地缘政治经济战略的重构》,《世界经济与政治》2015年第10期,第30~59、156~157页。