

上海高校服务国家重大战略出版工程项目
上海高校协同创新中心建设项目（编号：ZF1209）

“一带一路”倡议与

中国航运互动发展

上海国际航运研究中心 | 组织撰写

真虹 | 主编



上海浦江教育出版社

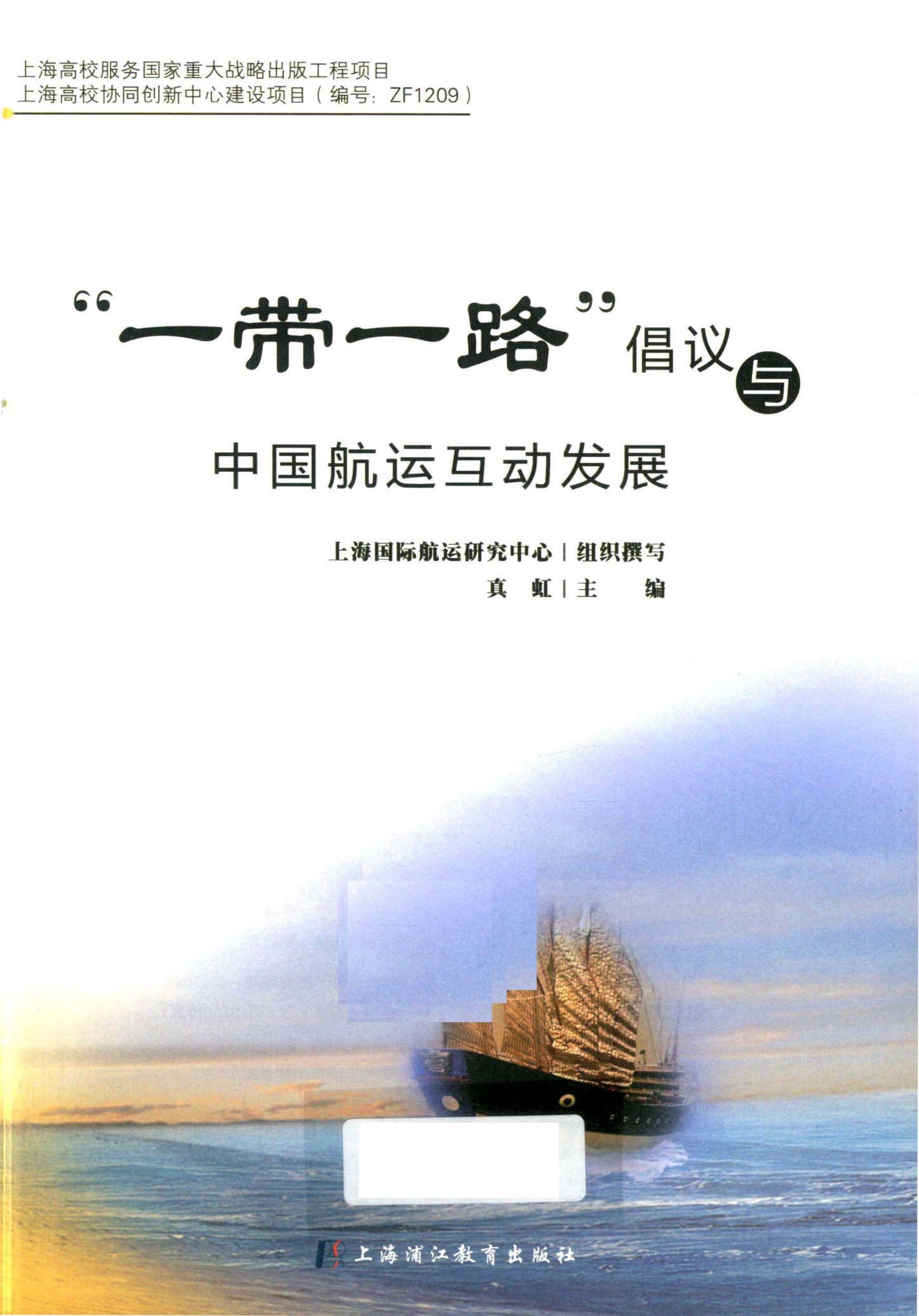
上海高校服务国家重大战略出版工程项目
上海高校协同创新中心建设项目（编号：ZF1209）

“一带一路”倡议与

中国航运互动发展

上海国际航运研究中心 | 组织撰写

真虹 | 主编



 上海浦江教育出版社

图书在版编目(CIP)数据

“一带一路”倡议与中国航运互动发展/真虹主编. —上海:上海浦江教育出版社有限公司,2016.4

ISBN 978-7-81121-432-1

I. ①一… II. ①真… III. ①区域经济合作—国际合作—关系—水路运输
经济—经济发展—研究—中国 IV. ①F125.5 ②F552

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 071818 号

上海浦江教育出版社出版

社址:上海海港大道 1550 号上海海事大学校内 邮政编码:201306
电话:(021)38284910/12(发行) 38284923(总编室) 38284910(传真)

E-mail: cbs@shmtu.edu.cn URL: <http://www.pujiangpress.cn>

上海双宁印刷有限公司印装 上海浦江教育出版社发行

幅面尺寸:210 mm×285 mm 印张:8 字数:206 千字

2016 年 5 月第 1 版 2016 年 5 月第 1 次印刷

责任编辑:丁 慧 封面设计:张 敏

定价:50.00 元

研究和撰写人员

主 编：真 虹

副主编：张婕姝

研究和撰写人员及分工：

真 虹 负责和组织书稿的研究和撰写,设计大纲,统稿和审定,
并撰写第一章和第九章

张婕姝 协助主编组织书稿的研究和撰写,并撰写第二章

赵 楠 协助主编组织书稿的研究和撰写,参与统稿,并撰写
第四章和第五章

周德全 研究和撰写第六章

张永锋 研究和撰写第三章

徐 凯 研究和撰写第八章

金嘉晨 研究和撰写第七章

谢文卿 研究和撰写第四章和第五章

韩 军 研究和撰写第三章

赵翠云 研究和撰写第二章

姜超雁 研究和撰写第四章

李倩雯 研究和撰写第六章

郑静文 研究和撰写第三章

孙 伟 研究和撰写第五章

余 娟 研究和撰写第六章

李志平 研究和撰写第七章



简介

上海国际航运研究中心成立于 2008 年,是国际港口与航运业发展的研究和咨询机构,为交通运输部和上海市政府共建单位,由原中国海运(集团)总公司、上海国际港务(集团)股份有限公司、原中远集装箱运输有限公司、上海组合港管委会办公室、上海市教育委员会、上海市交通委员会、上海市虹口区人民政府、上海航运交易所、中国港口协会、世界海事大学、上海海事大学、上海交通大学等 21 家单位共同发起,挂靠上海海事大学,主要为政府和国内外航运企业与机构等提供决策咨询和信息服务。理事单位近 400 家。

上海国际航运研究中心以上海国际航运中心建设为依托,实行开放式管理,广泛吸收政府、企业、大学、研究机构、行业协会、国际组织共同参与,广泛联络国际航运组织、企业和院校,凝聚国内外一流专家,搭建国际航运研究平台与产学研合作平台,跟踪全球航运发展的新理念、新技术、新趋势和新制度,把握国际航运市场变化的脉搏,力求为中国航运事业的发展作出贡献。

上海国际航运研究中心的主要任务:①承担港口、航运软课题研究项目,着重研究航运中心建设问题;接受政府和企业有关港口和航运方面的咨询,向政府主管部门建言献策,组织跨国合作研究。②跟踪国内外航运市场动态,专注航运市场分析,预测航运市场发展趋势和全球港口发展动态,发布中国航运景气指数,出版相关的中英文报告,提供航运市场咨询服务。③建立中国航运数据库,该数据库是国内外有影响力的港口和航运信息与资料中心。④组织国内外与港口和航运相关的高端论坛,举办各类高层次、国际化的港口和航运人才的培训和讲座。

研究团队核心骨干

秘书长:真虹教授;副秘书长:李钢、张婕姝教授;秘书长助理、港口研究室主任:赵楠博士;国际航运研究室主任:张永锋博士;国内航运研究室主任:周德全博士;航运中心建设研究室主任:金嘉晨博士;航运信息研究室主任:徐凯博士。

联系人:费老师

联系电话:021-65355897

邮箱:yhfei@sisi-smu.org

目 录

一、引言：服务“一带一路”倡议的中国航运发展构想	1
二、“一带一路”倡议的构想	7
（一）“一带一路”倡议的提出	7
（二）“一带一路”倡议的内涵	8
（三）“一带”与“一路”之间的关系	16
（四）航运在“一带一路”倡议实施中的作用	17
（五）“一带一路”倡议对航运发展的促进作用	19
三、“丝绸之路经济带”与中国港航业的互动发展	21
（一）“丝绸之路经济带”对中国港航业发展的影响	21
（二）“丝绸之路经济带”与中国港航业的互动关系	24
（三）环渤海及连云港港口群在“丝绸之路经济带”中的定位及 主要任务	25
（四）长三角及长江流域港口群在“丝绸之路经济带”中的定位及 主要任务	28
（五）西南港口群在“丝绸之路经济带”中的定位及主要任务	32
（六）“丝绸之路经济带”与中国港航业互动发展中的政府作用	35
四、“21 世纪海上丝绸之路”对中国港航货运量增长的影响	37
（一）“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家经贸发展趋势预判	37
（二）“21 世纪海上丝绸之路”对中国海运市场的影响	43
（三）“21 世纪海上丝绸之路”对中国港口货物吞吐量增长的 影响	46

五、“21 世纪海上丝绸之路”与中国港口业的互动发展	53
(一) “21 世纪海上丝绸之路”对中国港口能力建设的影响	53
(二) 中国沿海港口服务“21 世纪海上丝绸之路”的现状	58
(三) “21 世纪海上丝绸之路”境外沿线港口的发展现状	64
(四) “21 世纪海上丝绸之路”境外沿线港口的合作机会	72
(五) “21 世纪海上丝绸之路”战略下的中国沿海港口功能定位	75
(六) 政府推进“21 世纪海上丝绸之路”沿线港口合作的策略	78
(七) 企业推进“21 世纪海上丝绸之路”沿线港口合作的策略	79
六、“21 世纪海上丝绸之路”与中国航运业的互动发展	83
(一) “21 世纪海上丝绸之路”对中国航运业发展的影响	83
(二) 中国航运企业服务“21 世纪海上丝绸之路”的现状	86
(三) 政府推进“21 世纪海上丝绸之路”航运发展的策略	93
(四) 企业推进“21 世纪海上丝绸之路”航运发展的策略	95
七、“一带一路”倡议与中国现代航运服务业的互动发展	97
(一) “一带一路”对中国现代航运服务业发展的影响	97
(二) 中国现代航运服务业辐射“一带一路”的现状	101
(三) 中国现代航运服务业辐射“一带一路”的方式和重点领域	103
(四) 政府推进现代航运服务业辐射“一带一路”的策略	106
八、借力互联网推进“一带一路”与港航联动发展	108
(一) “一带一路”对港航信息化的影响	108
(二) 港航信息化支撑“一带一路”发展的现状	111
(三) 推进“一带一路”与港航信息化联动发展的建议	112
九、结语：争当“一带一路”互联互通的先行者	116
参考文献	118

■ ■ ■ ■ 一、引言：服务“一带一路”倡议的中国 航运发展构想

2013年,习近平主席在出访中亚和东南亚期间,分别提出了建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的倡议。2015年3月28日,国家发展改革委、外交部、商务部三部委经国务院授权,联合发布了《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》,这一伟大的战略构想一经提出便引起了两条丝绸之路沿线国家的强烈反响。汉代张骞出使中亚,开辟出横贯东西、连接欧亚的古丝绸之路,明代郑和七下西洋,兴起了我国海上贸易的发展,并形成了海上丝绸之路,这两条丝绸之路不仅打通了中国与欧亚非各国之间商业贸易的通道,更是架起了东西方文明交融的桥梁。在当下中国经济发展进入新常态的背景下,提出“一带一路”的倡议既是对“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”这一“丝路精神”的完美诠释,又是我国国际战略新思维的重要体现。

“一带一路”沿线覆盖66个国家,人口超过30亿,经济总量约13万亿美元。据中国商务部的数据显示,2015年上半年,我国对“一带一路”沿线国家的出口总额达2957.7亿美元,我国企业对“一带一路”沿线的48个国家所进行的投资额同比增长22%。我国航运业作为实现“21世纪海上丝绸之路”沿线国家间互联互通的桥梁,正在积极地融入“一带一路”建设:2015年3月,上海国际港务集团成功中标以色列海法新港25年的码头经营权,呼应了“海上丝绸之路”战略;5月,招商局集团正式入股白俄罗斯的中白

工业园,成为“一带一路”北线上的重要战略支点;7月,中外运长航集团与兰州新区和兰石集团分别签署战略合作协议,积极参与西部地区“一带一路”建设;9月,中远太平洋协同招商局国际等共同收购土耳其第三大集装箱码头Kumport约65%的股份等。

自2008年以来,受金融危机的影响,航运业正在经历着前所未有的低迷徘徊期,国际航运企业面临着愈加激烈的竞争,港口企业发展也处于徘徊之中;我国航运业如何借力“一带一路”的伟大倡议,在支撑国家战略的同时,闯出一条提升我国航运和港口业竞争能力的道路,进一步拓展企业的发展空间,是航运界亟待解决的重大战略性问题。

为了帮助我国航运业响应国家“一带一路”的伟大倡议,更好地发挥航运业在这一国家重大战略任务中互联互通的先行作用,上海国际航运研究中心组织骨干研究力量,研究并撰写了《“一带一路”倡议与中国航运互动发展》。在这份研究报告中,我们从对“一带一路”伟大倡议的理解出发,研究分析我国港口、航运、航运服务以及航运信息化等航运相关领域如何与“一带一路”倡议互动发展,在促进“一带一路”建设互联互通中发挥重要作用的同时,我国航运业如何借势发力,摆脱长期禁锢航运业发展的桎梏,提出了我们的观点和建议。本报告是一份独立的研究报告,不代表官方或着某个行业组织的观点,报告中所阐述的观点和建议属于一家之言。

本报告的主要观点和建议可归结为以下方面。

1. “一带一路”倡议与航运发展之间存在着相互作用关系

1) 航运业是顺利实施“一带一路”倡议的重要砝码

我们认为,航运是建立经贸合作关系的载体,是打造“互联互通”网络的天然通道,是促进人文交流的重要纽带,也是顺利实施“一带一路”倡议的重要基础。

2) “一带一路”倡议对我国航运业的发展起到重要的促进作用

“一带一路”倡议有利于促进我国航运业的对外辐射,有助于扩大航运业的开放层次,有利于推动航运企业服务范围进一步国际化,有利于促进现有航运产业结构的优化升级;“一带一路”倡议与第四代港口所提出的构筑港口网络的发展理念相吻合,这有助于我国港口企业打造具有国际竞争力的全球码头运营商,推动企业走出去,实现港口的网络化和联盟化发展要求;“一带一路”倡议有利于促进我国航运标准和规则体系的完善,从而推动我国航运标准和规则在更大范围内推广和实施,并将由此带来巨大的航运教育培训市场;“一带一路”倡议有利于促进我国航运服务水平的优化升级,优化我国港口集疏运体系,促进我国航运高端服务业发展,并有助于进一步优化我国航运市场环境。

2. 我国沿海港口群在“丝绸之路经济带”中的定位

1) 环渤海及连云港港口群

在“丝绸之路经济带”中的定位:成为“丝绸之路经济带”与“21世纪海上丝绸之路”连接的桥头堡,打通中亚与东亚贸易通道的重要战略支点。其中,大连港的定位是:作为中蒙俄经济走廊的重要一环,以东北三省为依托,积极构建“北部陆海丝绸之路”,打造“一带”北通道的桥头堡,

重点聚集辽满欧通道,成为向北开放、服务东北亚的重要口岸。天津港的定位是:作为亚欧大陆桥东部起点和我国重要内贸港口,重点辐射京津冀区域,以石家庄、太原等无水港为依托,打造津新欧通道,对接中亚、中欧等区域,为连接北通道、中通道的重要节点。青岛港的定位是:作为新亚欧大陆桥经济走廊的主要节点,以山东地区为依托,打造东北亚海铁联运至中亚和欧洲的中转枢纽港和过境海铁联运大通道,成为海陆双向开放桥头堡。连云港港的定位是:作为新亚欧大陆桥的起点,以苏北及中西部地区为依托,重点依托亚欧大陆桥,打造洛阳、西安、侯马、西宁、银川等无水港,建设新亚欧大陆桥的开放桥头堡。

2) 长三角及长江流域港口群

在“丝绸之路经济带”中的定位:成为“丝绸之路经济带”与“21世纪海上丝绸之路”相连的重要战略支点,是长江经济带参与“一带一路”建设的重要载体,成为服务于“丝绸之路经济带”的中坚力量。其中,上海港的定位是:作为江海联运的重要节点,以长三角区域经济为依托,重点依托其长江战略,形成辐射长江经济带的水铁联运、江海联运枢纽。同时,依托其国际化战略,成为“一路”跨国投资与国际合作的先行者和排头兵。宁波舟山港的定位是:以“一体两翼三路”布局港口未来发展,辐射中国台湾及东南亚,聚焦华中无水港及西亚、东欧内陆无水港建设,提升甬新欧服务能级,打造对接“丝绸之路经济带”关键节点和综合物流枢纽港。南京港的定位是:以长江黄金水道为纽带,成为承接“丝绸之路经济带”长江通道下游重要的水铁联运中转枢纽,连通近洋运输的重要节点。武汉港的定位是:以长江黄金水道为纽带,成为承接“丝绸之路经济带”长江通道中游的重要转运港,通过打造铁水联运的综合交通枢纽,成为连接“一带一路”的重要节点。重庆港的定位是:以长江黄金水道为纽带,成为承接“丝绸之路经济带”长江通道上游最大的主枢纽港,大力发展国际班列,积极吸

引周边地区货源,成为沿“丝绸之路经济带”辐射西亚、欧洲的物流贸易主枢纽。

3) 西南港口群

在“丝绸之路经济带”中的定位:成为“丝绸之路经济带”沿线国家与东南亚国家连接的门户,打通中亚与东南亚贸易通道的重要战略支点。其中,湛江港的定位是:利用海上丝绸之路的空间优势,借助铁水联运网络,打造连通“丝绸之路经济带”、辐射东南亚的集装箱枢纽港,成为“丝绸之路经济带”与“21 世纪海上丝绸之路”有机衔接的重要门户。北部湾港的定位是:利用海上丝绸之路的空间优势,借助铁公水联运网络,打造连通“丝绸之路经济带”、辐射东南亚的区域综合交通枢纽,成为中巴经济走廊、对接东盟的重要战略支点。

3. “丝绸之路经济带”与我国港航业互动发展中的政府作用

我国的港航业与“丝绸之路经济带”的互动发展有利于加快推进我国与经济带沿线国家经济贸易的发展,同时也为“丝绸之路经济带”沿线国家开通一条连接东亚和东南亚的便捷通道。为此,我国政府应该予以大力扶持,在这方面相关政府部门可以有以下作为:政府部门应该积极推动跨国别、跨区域综合物流链的构建,解决铁水联运、海铁联运等综合运输发展中的瓶颈问题,探索构建跨区域及地区间通关便利化的新模式,与“丝绸之路经济带”沿线国家合作共同推进贸易规则及协调机制的不断完善;同时,相关政府部门和有关机构应加大资本和基金等政策的支持,在建立完善的风险评估机制的基础上加快建设信用体系,并推动我国与“丝绸之路经济带”沿线国家贸易模式的创新。

4. “21 世纪海上丝绸之路”建设对我国港航货运量带来增长的预判

在“一带一路”倡议下,适中预计我国与“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家的出口贸易额年均

增速将达到 8% 左右,进口贸易额年均增速将达到 6.5%。预计到 2020 年,我国向“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家出口额将达到 7 800 亿美元,从“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家进口额将达到 5 736 亿美元。

在对“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家贸易发展预判的基础上,本报告就“21 世纪海上丝绸之路”对我国海运市场增长作出如下预判:我国从“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家进口铁矿石有望小幅回升,到 2020 年预计达到 6 411 万吨;而我国从“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家煤炭进口或将继续收窄,预计将由当前的 5 432 万吨减少至 2020 年的 3 800 万吨。

本报告就“21 世纪海上丝绸之路”对我国港口货物吞吐量增长作出如下预判:“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家与我国港口集装箱量将保持稳步增长,到 2020 年预计达到 605 万 TEU;“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家与我国港口矿石运输格局或将出现微调,到 2020 年预计为 6 500 万吨;而“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家与我国煤炭贸易水路比重日益提升。从“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家对我国港口吞吐量的影响进行分析,目前“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家与我国的双边贸易及海上运输规模较为有限,我国现有港口产能总体能满足未来“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家的增量需求。

5. 关于“21 世纪海上丝绸之路”境外沿线港口的合作机会

“21 世纪海上丝绸之路”倡议的提出使得我国与“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家的合作不断深化。从目前已有的合作情况看,我国在“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家的投资偏向于亚洲国家,其中较为集中于新加坡、印度尼西亚、老挝、伊朗等国,在非洲主要是东北非的苏丹。我国在“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家港口投资方面的风险与机遇并存,在东南亚地区的新加

坡、马来西亚、印度尼西亚港口投资回报高于风险层级,在南亚地区港口投资的风险与收益均相对平衡,西亚地区的阿联酋、土耳其、沙特阿拉伯、阿曼、卡塔尔、科威特都较适宜投资,东北非地区的苏丹等国具有一定投资价值。

6. “21 世纪海上丝绸之路”战略下的我国沿海港口功能定位

根据我国沿海 5 大港口群所处的不同空间位置以及已有的功能定位,本报告提出 5 大港口群在服务于“21 世纪海上丝绸之路”中的功能定位。其中,环渤海湾港口群的定位是,远东辐射“一带一路”的陆海联运核心物流枢纽;长三角港口群的定位是,“21 世纪海上丝绸之路”核心物流枢纽及制度创新先行区;东南沿海港口群的定位是,联动两岸服务侨商的海上丝绸之路重要物流基地;珠三角港口群的定位是,联动粤港澳,面向海上丝绸之路的以集装箱运输为核心的物流服务中心;西南沿海港口群的定位是,沿“21 世纪海上丝绸之路”辐射东盟的小宗散货物流基地。

7. 推进“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家之间港口合作的策略

本报告提出的推进“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家之间港口合作的策略可分为政府和企业两个层面。

在政府层面:首先,应加强宏观指导,实现联动协调发展,行业主管部门应尽快出台“21 世纪海上丝绸之路”沿海港口发展指导意见,探索建立沿海港口对接“21 世纪海上丝绸之路”战略发展的政策协调和港口“走出去”项目联合推进机制;其次,加强政府服务支持体系建设,建立海外港口投资“高层推介小组”,搭建海外港口投资信息发布平台,并探索设立“21 世纪海上丝绸之路”沿线港口投资研究基金;再次,完善港口企业“走出去”的保障制度,重点构建完善的港口企业“走出去”金融支持机制,突破港口企业“走出去”

所面临的制度性障碍;最后,促进跨区域通关便利化模式,努力构建海上丝绸之路通关一体化的体系。

在企业层面:首先,应充分发挥母港通道枢纽作用,结合港口实际情况完善通道能力建设,根据需求提高“21 世纪海上丝绸之路”航线的航班密度,大力发展冷链物流以及港口增值服务;其次,应进一步提升港口企业国际化能力和水平,大力推进企业国际化进程,加强企业内部管理的国际化和人才的国际化;再次,稳步推进对“21 世纪海上丝绸之路”沿线港口项目的投资,这需要加强与商务部和投行的合作,采取结盟组团的方式,与当地企业合作,与港口承建企业合作,与货主企业合作,注重对战略资源通道的布局,特别是依托我国制造产业海外布局审慎选择投资的区域,以逐步构建起国际化的物流网络;最后,要充分利用国际投融资平台,特别是要充分利用好亚洲基础设施投资银行和丝路基金这两大投融资平台。

8. 推进“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家之间航运发展的策略

本报告提出的推进“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家之间航运发展的策略可分为政府和企业两个层面。

在政府层面:一是加快推进海上大通道建设,将克拉运河建设作为“21 世纪海上丝绸之路”重要枢纽的战略布局,并积极参与已有海上大通道的相关管理工作;二是积极制定地区贸易便利化政策,努力打造中国—东盟自贸区的升级版;三是辐射航运服务功能,统一规范海运通道规则,建设海运交易平台和相关信息服务平台,支持航运咨询、仲裁等要素服务于“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家和地区,积极推广联运单证、标准和集装箱铁水联运等规则在更大范围内实施;四是尽快设立企业亏损补偿基金,从海上丝绸之路基金中设立相应的企业亏损补偿基金,鼓励设立海上丝绸之路企业投资方面的保险以规

避风险；五是强化对航运通道的安全保障，加大对海运主航道的护航力度，鼓励民间成立保安公司；六是探索建立港航企业公共服务平台，建立沿线国家的港航投资风险目录，并建立海上丝绸之路纠纷的解决机制。

在企业层面：一是代理先行，航线择机：通过代理先出去培育市场，然后在风险可控的情况下，择机进行航线布局，同时，提前布局海上丝绸之路的航线，为未来航线繁荣打好基础；二是资源整合，抱团前行：航运企业可以与设计、规划及施工相应的企业进行整合，通过抱团整合走出去进行海外投资，同时还可以考虑以整合的方式推进物流及多式联运设施的建设；三是协会主导，积极发声：妥善解决不同利益之间的协调，规范行业行为；四是积极联合，设立资金池：充分利用丝路基金、亚洲基础设施投资银行、金砖组织开发银行和上合组织开发银行等融资渠道，并尝试探索建立港航企业间的资金池。

9. 我国现代航运服务业辐射“一带一路”的方式和重点领域

我国现代航运服务业可以互联网等信息平台为载体，通过业务辐射、机构辐射、组团辐射等方式向“一带一路”沿线主要国家和地区输出现代航运服务功能。

在现代航运服务业中，航运金融、海事保险、航运咨询、海事仲裁、海事教育培训等业务不受地域的限制，是我国现代航运服务业实现对“一带一路”沿线国家和地区业务辐射的重点领域。其中，在航运金融领域，航运运价衍生品业务可以向海上丝绸之路区域内的航线运价拓展。在海事保险领域，货运险/海事责任险沿海上丝绸之路区域辐射，船壳险主要辐射我国和欧洲主要船东国，离岸/能源险则主要辐射海上丝绸之路区域。在航运咨询领域，一方面为我国港航企业在“一带一路”沿线的发展提供研究咨询，另一方面也为沿线国家和地区港航产业的发展提供咨询意见。在海事仲裁领域，加强我国大陆与香港

地区同行的合作，加快提升服务于“一带一路”的能力，拓展仲裁市场。在海事教育培训领域，主要是开展服务于“一带一路”的船员培训以及高端航运人才的教育和培训。

10. 政府在推进现代航运服务业辐射“一带一路”中的策略

首先，设立相关的行业组织，组建统一代表我国现代航运服务业界的民间组织，现代航运服务业各细分产业根据自身特色组建民间社会组织。其次，应加强宣传推广工作，可设立营销专项基金，并借助于传统媒体和新媒体以及各种国际性论坛和会议，宣传和推介我国在现代航运服务领域的服务能力和服务内容，让“一带一路”沿线国家了解我们，接受我们所提供的服务。最后，支持和鼓励行业发展：在航运金融方面，全面引入各类社会金融资源，鼓励航运金融的创新；在航运保险方面，根据“一带一路”沿线国家和地区的特点，创新保险业务，规范和简化保险流程，充分发挥出口信用保险对国际贸易的促进作用；在航运咨询方面，支持我国航运咨询机构在“一带一路”沿线主要国家和地区设立分支机构；在航运经纪方面，鼓励由非政府的独立第三方机构或行业组织开展航运经纪人培训、考证等工作；在海事仲裁方面，推进快速低成本仲裁方式，积极推广中国标准合同；在海事教育培训方面，鼓励我国教育培训机构与“一带一路”沿线国家和地区的相关机构开展海事教育培训合作项目。

11. 推进“一带一路”与港航信息化联动发展建议

一是推动信息服务平台发展的建议：为了使我国的港航业更好地服务于“一带一路”，建立相应的港航服务信息平台非常重要。为此，我们要积极主导区域内港航数据交换网络和标准的建立，筹建服务于该地区的港航大数据中心，为行业健康发展建立相应的征信监管体系，

同时建立起“一带一路”港航风险情报网络,鼓励我国的港航信息化产业的对外输出服务。二是推动电子商务平台发展的建议:促进服务于“一带一路”的港口企业运营管理云服务平台的发展,促进沿产业链的“物贸一体化”服务的发展,促进多式联运透明化大数据平台的建设,促

进船舶服务共享经济平台的发展。三是推动电子政务平台发展的建议:建立服务于“一带一路”的港航监管物联网,建立货物运输安全监管国际区域合作,牵头倡议共建电子口岸示范网络,并建立服务于区域航运发展需要的船舶大数据平台。

二、“一带一路”倡议的构想

(一) “一带一路”倡议的提出

“一带一路”是“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的简称,是目前中国向世界发出的倡议。

1. “一带一路”倡议提出的背景

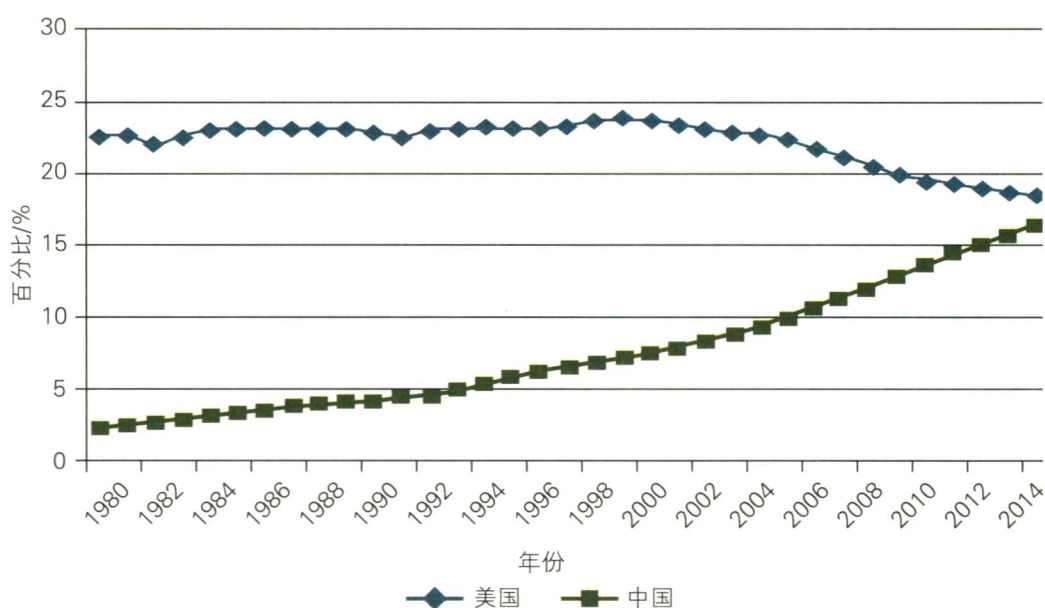
1) 借助丝绸之路文化传递和平交往核心理念的需要

2000 多年前,中国汉代张骞出使中亚,开辟出横贯东西、连接欧亚的古丝绸之路;且随着古代航海业的不断发展,欧亚之间的海上贸易运输日益兴起,逐渐形成了海上丝绸之路。这不仅是中国与欧亚非各国之间商业贸易的通道,更是沟通东西方文明的桥梁。正是在丝绸之路的引

领推动下,世界开始了解中国,中国开始影响世界。今天,中国政府再次借用丝绸之路这个文化符号,向全世界传递出“和平、友谊、交往、繁荣”的核心理念,符合国际社会的根本利益,彰显人类社会的共同理想和美好追求,是国际合作以及全球治理新模式的积极探索,将为世界和平发展增添新的正能量。

2) 中国推动“经济全球化”发展的重要倡议

改革开放以来,中国经济飞速发展,对外贸易迅速增长,中国经济在世界经济发展中已经占据了举足轻重的地位。中国 GDP 占全球的比重从 1980 年的 2.3% 上升至 2014 年的 16.3%,而美国则从 1980 年的 22.5% 下滑至 2014 年的 18.3% (见图 2-1)。中国通过改革开放不断地参与经济全球化的进程,中国经济高速发展



数据来源: IMF。

图 2-1 1980—2014 年中国和美国 GDP 占全球的比重 (GDP 按平价购买力计算)

得益于全球化,同时,中国也对全球经济发展作出了巨大的贡献。今天,一大批中国企业已经具备了跨国经营和全球运营的能力,其他国家可以从中国的投资中获益,在当地实现中国巨大的产能释放和创造需求的双赢局面。因此,“一带一路”倡议是中国推动经济全球化深入发展提供的承诺,也是维护经济全球化成果的努力。

2. “一带一路”倡议的演进

1) 首次提出“丝绸之路经济带”概念

2013年9月7日,习近平主席访问哈萨克斯坦时,在纳扎尔巴耶夫大学发表题为《弘扬人民友谊 共创美好未来》的重要演讲中表示: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”。

2) “21世纪海上丝绸之路”概念出炉

2013年10月3日,习近平主席访问印度尼西亚,在印度尼西亚国会上发表了题为《携手建设中国—东盟命运共同体》的重要演讲,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”。

3) 从中央层面推动“一带一路”建设

2013年12月,习近平主席在中央经济工作会议上指出:推进“丝绸之路经济带”建设,抓紧制定战略规划,加强基础设施互联互通建设。建

设“21世纪海上丝绸之路”,加强海上通道互联互通建设,拉紧相互利益纽带。

4) “一带一路”首现政府工作报告

2014年3月5日,李克强总理在作政府工作报告时表示,今年“抓紧规划建设丝绸之路经济带、21世纪海上丝绸之路,推进孟中印缅、中巴经济走廊建设,推出一批重大支撑项目,加快基础设施互联互通,拓展国际经济技术合作新空间”。

5) “一带一路”倡议成为国家战略

2015年3月28日,中国国家发展改革委、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》,“一带一路”倡议成为目前中国最高的国家级顶层战略。

“一带一路”倡议的演进如图2-2所示。

(二) “一带一路”倡议的内涵

1. “一带一路”倡议的布局

“丝绸之路经济带”有三条路线,即以亚欧大陆桥为主的北线、以石油天然气管道为主的中线、以跨国公路为主的南线。

北线,重点畅通中国经中亚、俄罗斯至欧洲(波罗的海);中线,从中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海;南线,从中国至东南亚、南亚、印度洋(见图2-3)。

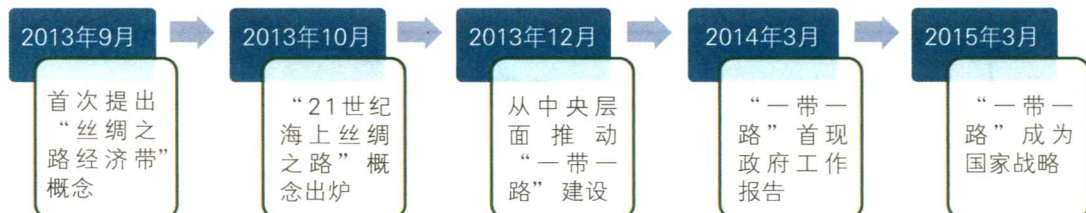


图 2-2 “一带一路”倡议的演进

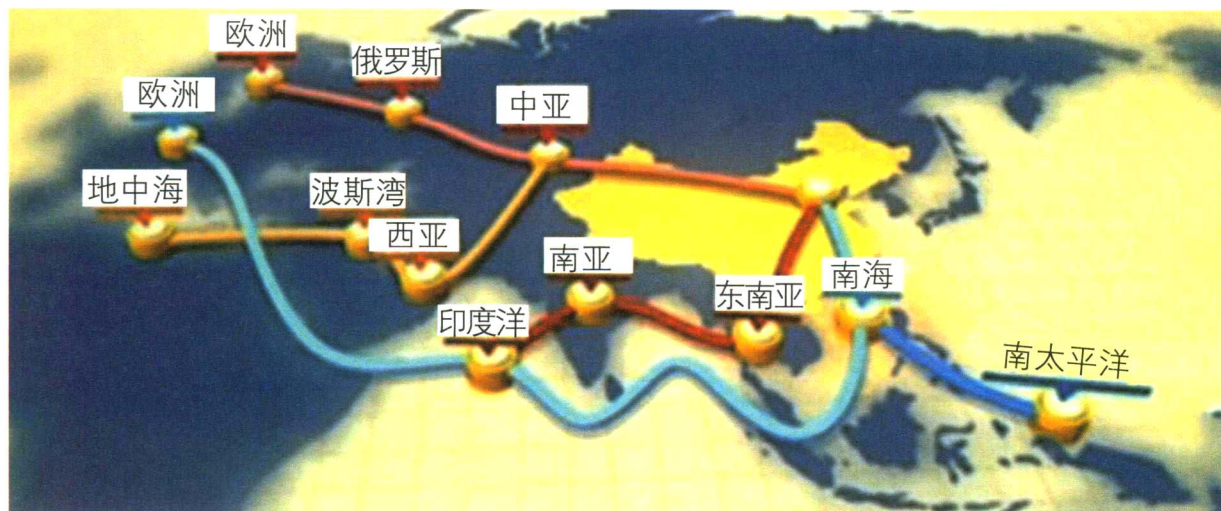


图 2-3 “一带一路”路线

“丝绸之路经济带”东边牵着亚太经济圈，西边系着发达的欧洲经济圈，被认为是“世界上最长、最具有发展潜力的经济大走廊”。

“21 世纪海上丝绸之路”的重点方向是从中国沿海港口过南海到印度洋，延伸至东非、欧洲（见图 2-3）。

2. “一带一路”的范围界定

“一带一路”本质上是一个开放、包容的国际

区域经济合作平台，没有绝对的边界。但是，为便于对相关问题进行量化计算，有必要对“一带一路”的国家范围进行界定。上海海关和广东相关海关都对当地与“一带一路”国家的进出口贸易情况进行过统计，据此划定的“一带一路”沿线国家共有 66 个。其中，“丝绸之路经济带”沿线国家共有 47 个（见表 2-1 和图 2-4），“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家共有 32 个（见表 2-2 和图 2-5），“一带一路”沿线国家共计 66 个（见图 2-6）。

表 2-1 “丝绸之路经济带”沿线 47 个国家

地区	国家名称
南亚 6 国	印度、巴基斯坦、孟加拉国、尼泊尔、不丹、阿富汗
中亚 5 国	哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦
北亚 1 国	蒙古
西亚 16 国	伊朗、土耳其、沙特阿拉伯、阿联酋、阿曼、科威特、卡塔尔、巴林、也门、黎巴嫩、叙利亚、约旦、以色列、巴勒斯坦、伊拉克、塞浦路斯
欧洲 19 国	俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰、罗马尼亚、保加利亚、摩尔多瓦、波黑、前南马其顿、阿尔巴尼亚、希腊、意大利、阿塞拜疆、格鲁吉亚、亚美尼亚、立陶宛、拉脱维亚、爱沙尼亚、黑山、塞尔维亚

表 2-2 “21 世纪海上丝绸之路”沿线 32 个国家

地区	国家名称
南亚 5 国	印度、巴基斯坦、孟加拉国、斯里兰卡、马尔代夫
西亚 10 国	伊朗、土耳其、沙特阿拉伯、阿联酋、阿曼、科威特、卡塔尔、巴林、也门、伊拉克
东北非 6 国	埃及、苏丹、厄立特里亚、吉布提、索马里、肯尼亚
东南亚 11 国	越南、缅甸、泰国、老挝、马来西亚、印度尼西亚、菲律宾、柬埔寨、文莱、新加坡、东帝汶



资料来源: <http://cn.bing.com>。

图 2-4 “丝绸之路经济带”沿线国家



资料来源: <http://cn.bing.com>。

图 2-5 “21 世纪海上丝绸之路”沿线国家