



THE BELT AND ROAD INITIATIVE
AND CHINA'S NEW
INTERNATIONAL LOGISTICS STRATEGY

“一带一路”

与中国国际物流新战略

—— 杨蓉 童年成◎主编 ——



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

THE BELT AND ROAD INITIATIVE
AND CHINA'S NEW
INTERNATIONAL LOGISTICS STRATEGY

“一带一路” 与中国国际物流新战略

杨 蓉 童年成◎主编



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

· 北 京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

“一带一路”与中国国际物流新战略/杨蓉, 童年成主编.

北京: 中国经济出版社, 2016. 12

ISBN 978 - 7 - 5136 - 4527 - 0

I. ①—… II. ①杨… ②童… III. ①国际物流—经济发展
战略—研究—中国 IV. ①F259.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 298040 号

策划编辑 崔姜薇

责任编辑 张 博 郭书芳

责任审读 贺 静

责任印制 马小宾

封面设计 任燕飞装帧设计工作室

出版发行 中国经济出版社

印 刷 者 北京艾普海德印刷有限公司

经 销 者 各地新华书店

开 本 710mm × 1000mm 1/16

印 张 13

字 数 190 千字

版 次 2016 年 12 月第 1 版

印 次 2016 年 12 月第 1 次

定 价 50.00 元

广告经营许可证 京西工商广字第 8179 号

中国经济出版社 网址 www.economyph.com 社址 北京市西城区百万庄北街 3 号 邮编 100037

本版图书如存在印装质量问题, 请与本社发行中心联系调换 (联系电话: 010 - 68330607)

版权所有 盗版必究 (举报电话: 010 - 68355416 010 - 68319282)

国家版权局反盗版举报中心 (举报电话: 12390) 服务热线: 010 - 88386794

2013年9月和10月，习近平主席访问哈萨克斯坦和印度尼西亚时，先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的倡议；2014年12月，中央经济工作会议将“一带一路”上升为国家战略。

“一带一路”战略涉及方方面面，其中，国际物流战略是其重要内容之一，从专业角度加强理论研究和交流探讨，推动“一带一路”战略科学实施，十分必要。

为此，北京师范大学珠海分校物流学院、中国流通经济杂志社、南方物流研究院三家单位决定联合举办“一带一路”与我国国际物流新战略学术研讨会，于2015年10月24日在广东省珠海市召开，以此推动社会各界交流探讨“一带一路”战略涉及的国际物流理论与实践问题，凝聚共识，为政府决策和企业拓展新的发展空间提供指导与参考。

在分析“一带一路”战略提出的地缘背景时，有专家指出：第一，这个地方有重要的战略资源——石油。第二，它具有独特的地缘政治地位。国际政治学家对欧亚大陆的独特政治地缘、经济地缘曾给予过非常精彩的描述。英国著名的地理学家和战略学家麦金德在他的《历史的地理枢纽》一书中，阐述了欧亚大陆是世界的枢纽地带、心脏地带。他告诫英国政府，不要一味地采取海洋战略，要有大陆战略，要利用陆权。布热津斯基也曾指出，欧亚大陆是最

重要的地缘政治目标、地缘政治中轴。布热津斯基这句话像一个咒语一样念在世界各国政治家的头上。所以，各国政治家都趋之若鹜地奔向欧亚大陆，制定自己的战略。

在分析“一带一路”战略提出的时代背景及其重要意义时，有专家指出：“一带一路”倡议是我国融古通今、把握时局、将国际和国内两个大局有机结合，并在国际博弈中“合纵连横”的一个大战略，是化解当前我国经济困局的一条重要出路。该战略的实施涉及地缘政治与地缘经济、国际经济合作关系、地区安全以及大国关系等诸多问题。

同时，也有专家指出，“一带一路”战略的提出，说明中国社会经济的发展在国际上已经具有了一定实力，具有了一定的基础，没有一定的底气是提不出“一带一路”战略的。

关于“一带一路”的内涵，有专家从历史角度总结指出：2100多年前，中国汉代的张骞两次出使中亚，开启了中国同中亚各国友好交往的大门，开辟了一条横贯东西、连接欧亚的丝绸之路。千百年来，在这条古老的丝绸之路上，各国人民共同谱写出千古传诵的友好篇章。19世纪70年代，德国的地理学家李希霍芬提出了丝绸之路思想和这个讲法，他把公元前114年至公元127年近两个半世纪开辟的，经西域将中国与中亚的阿姆河—锡尔河地区以及印度连接起来的丝绸贸易道路命名为“丝绸之路”。广义的丝绸之路有两个概念，一个是陆上丝绸之路，一个是海上丝绸之路。

有关“一带一路”内涵，也有专家指出：除了习近平主席讲的“五通”（政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通）和“一带一路”合作框架白皮书里阐述的两大网络五个通道外，还应强调一种精神两大功能：一种精神是丝路精神，包容共建、共同发展、互利共赢。两大功能是商贸物流通道功能和文化交流通道功能。

关于“一带一路”战略目标，有专家从大国崛起所走的国际化

道路角度进行了分析，认为：“英国崛起所走的主要是一条所谓贸易全球化道路，是一条靠掠夺世界资源的殖民主义道路”；“美国崛起所走的是一条以资本扩张为本质的霸权主义道路”。而中国提出“一带一路”战略，将走的是一条完全不同的全球化道路，是一条“平等合作、优势互补、共赢共享的全球化道路”，是一条构建人类命运共同体的王道。

也有专家从国际合作角度对“一带一路”战略目标进行了分析，认为：习近平主席是在国外提出这个倡议的，是一个国际经济合作倡议。当前，中国与新兴经济体的崛起改变了世界政治经济格局，全球金融危机之后，世界经济格局进入了一个深度调整过程，经济竞争已经处于白热化状态。中国是全球第二大经济体，第一大货物贸易进出口国和第三大资本输出国，是全球130多个国家的第一或者第二大贸易伙伴。因此，在全球经济秩序的形成过程中，怎样维护自身利益，已经是一个非常迫切的任务。要维护自身的利益就要求在秩序形成过程中拥有话语权，要有话语权就要主动提出自己的倡议，“一带一路”倡议就是我们主动提出来的一个国际合作倡议。

为适应全球及区域经济一体化新趋势，特别是全球金融危机之后，为了摆脱危机，各国都在寻找新的出路。发达国家把推进区域经济一体化作为摆脱危机的一个非常重要途径（如TPP、TTIP这种高水平的自由贸易区形式）。对于中国来讲，参加TPP难度非常大，因为它提出了关于劳工标准、新的知识产权标准、环境标准和竞争政策，中国目前的发展水平和我们的企业难以承受这种开放的压力。但是如果我们不参与，在全球形成新的贸易秩序之后，我们就会被边缘化。如果TPP、TTIP形成之后，中国无异于第二次“入世”（加入世贸），面临的挑战是巨大的。在这种形势下，我们提出“一带一路”倡议。“一带一路”是一个泛区域经济合作，涉及64个国家，是一种新的国际合作模式。这种合作模式与TPP不同的地方在于，美国搞的区域合作，首先要制定规则和一个很高的标准。而我

们搞“一带一路”没有标准，也没有门槛。任何一个国家在“带”上的，不在“带”上的，在“路”上的，不在“路”上的，只要你想参与，都可以在这个平台上找到一种适合你的合作与发展机会。

有关“一带一路”战略的现实作用，有专家指出，可以从三个方面理解：第一，维护国家能源资源安全。我国现在进出口货物的60%和进口原油的80%是走马六甲海峡和霍尔木兹海峡，一旦路上出现了问题，我们的进出口货物、进口原油这条通道就会被断掉，国家的经济安全就难以维护。所以，我们必须另辟道路，这就是要打通开阔的陆上通道，形成陆海互动，提高安全系数。第二，周边外交战略问题。我们国家现在周边外交形势严峻，周边在大国崛起过程中非常重要，我们提出周边外交战略之后，一定要有周边经济作支撑，那么“一带一路”就是周边经济战略。第三，推动经济对外开放以破解发展难题。未来通过扩大对外开放，为转型升级创造条件，“一带一路”绝大部分国家属于新兴经济体、发展中国家，处在工业化进程之初或者工业化进程之中，它的经济增长空间很大。

专家指出：“一带一路”战略的实施不会一帆风顺，会面临这样或那样的挑战，但“一带一路”是实现中国梦的重要依托，在当前全球格局处于调整机遇期内，我们要充分利用发展机遇，最终赢得“一带一路”的辉煌，在人类历史上谱写新的篇章。

为适应“一带一路”建设需要，有专家提出了构建我国国际供应链思路的框架：①国家供应链战略一定要做好布局。布局是供应链的前提。从市场来讲，首先是欧洲，然后有南亚，特别是南亚，未来世界最大的市场在这里。布局很重要，包括市场布局、资源布局、物流布局，至少要有这三个方面的布局，而且这个布局不是孤立的，是市场、资源和物流整体安排，才能把布局做得好。②整合。供应链很重要的内容就是要对全球资源进行重新整合，包括市场资源、产能资源、物流资源等进行整合，整合的目的是什么？不是像英国人、美国人那样，整合完了就掌握在自己手里。整合的目的是

要实现全球化进程中的便利化，把便利化做到极致，这才是整合的目的。③共享。好的供应链一定是共享的，不是我们一个国家占有，是不同国家、不同种族等都能共享我们这个供应链；同时供应链不是单向的，我国的产能和产量通过供应链输出去，也要通过这个供应链把我们需要的、国外能够支持和提供的产能、产品更好地“引”进来。④共赢。共赢是两个概念，一是供应链要创造出新的价值，才有共赢的资本，不是简单地把已有的业务、贸易、已有的什么东西简单地搬到这个供应链上来，而是要通过这个供应链和全球各个国家一起创造出新的价值。二是在创造出新价值的前提下，和全球的各个国家一起来共享新的价值。⑤安全可持续。当然有绿色、质量安全等意思，但供应链的安全是构建可控的全球化供应链的持续治理体系，包括国际政治体系、经济贸易与金融体系。从理念上来讲，在“一带一路”战略下，国家供应链战略应该是一个“包容、开放、高效、有序、共享共赢、安全可持续”的供应链。这就是我们在未来的“一带一路”战略下所需要的国家供应链战略。

为适应“一带一路”建设的需要，如何进行我国国际物流体系特别是境内物流体系的国际协调，有专家运用集成场理论认识指出：物流业作为基础性、战略性产业，具有衔接性、渗透性、服务性等基本特点，而“一带一路”战略的实施，必将加强全球性经贸与物流联系，并进一步为物流业转型升级带来极大的机遇。为更好地提高国家跨境物流服务质量与运作效率，降低我国向西开放的国际物流网络成本，推动跨境产业联动发展，应基于“一带一路”战略布局，遵循国际物流主通道物通量对称平衡机理，将处于国家地理中心的国际物流枢纽作为内陆型国际中转枢纽，并与境外地位同等重要的国际物流枢纽间形成国际物流主通道网络，即跨境国际物流通道网络。同时，注意培育或引进跨境物流集成体，组织好跨境物流链的物流业务种类、规模和实现方式；关注始发国际枢纽港和终到国际枢纽港的场源建设，提升内陆型国际枢纽基核的物流集成引力；

关注境内地理中心、采购中心、制造中心、配送中心、金融中心与跨境内陆型国际中转枢纽功能的对接和集聚，形成新的场源，增强跨境物流集成引力。此外，还要运用知识链在联接键设计与构建方面进行持续创新。

为适应 21 世纪“海上丝绸之路”的建设需要，有专家提出了珠海港未来建设思路：第一，要加强临港物流园区的规划建设，改善港口物流服务功能，提升港口的竞争力。珠海港现在已经初步形成了高栏港液体化工品物流园区、煤炭物流园区、钢材仓储加工物流园区等，现在它需要进一步加快对这些已初步形成的物流园区进行一个总体规划，最重要的是目前以推动申报高栏港综合保税区为重点，推进钢材、煤炭、液体化工品等物流园区的建设，加快构建全港“5+1”的现代物流临港体系。第二，以珠江、西江经济带发展规划为契机，完善珠海港水运集疏运网络。珠海的地缘优势是客观摆在那里的，高栏港是西江、珠江航道最重要的港口，是两江经济带最重要的节点。珠海与港澳的联系非常紧密，珠海市经济发展及珠海港口经济发展都与西江上游地区经济密切相关，所以这两个市场的衔接，一定会给珠海港的物流发展带来很大的发展空间。第三，建议积极拓展珠海港口的经济腹地。要加强港口在陆路方面的延伸，加强内陆港的建设。第四，引进大型物流企业进驻物流园区，参与临港产业供应链的管理，促进临港产业的发展。

上篇 “一带一路”与中国国际物流

丝绸之路经济带：丝绸之路的升华	王之泰	3
基于“一带一路”跨境物流网络构建的产业联动发展		
——集成场理论的顶层设计思路	董千里	11
“一带一路”物流建设障碍及其对策探讨	刘崇献	26
实施“一带一路”战略 推进人民币国际化进程	刘 旗	35
能源领域推进“一带一路”建设的思考	张晓东	43
“一带一路”背景下低碳物流发展探讨	罗凌妍	52
“一带一路”战略下国际物流服务网络参与产品供应链的 协调策略研究	高开仙	63
“一带一路”战略框架下物流企业战略选择研究		
——以广东省为例	孙晓波	72
基于“一带一路”战略的无人机物流构思	余振宁 王冬良	81
“一带一路”战略背景下的物流人才培养	杨 蓉	88
“一带一路”视角下我国物流专业（高等）教育的思考	吕 昌	97
适应新形势的物流专业人才培养思考	王成林	111
“一带一路”对语言人才的需求及其培养探讨	杨彩梅	124

下篇 “一带一路”与珠海物流发展

“一带一路”背景下珠海市物流业发展现状、问题及对策	童年成	131
“一带一路”战略下珠海物流产业联动研究	沈 凯 周知宇	138
海上丝绸之路战略下珠海港的发展对策	燕 珍	145
“一带一路”背景下珠海港发展海铁联运的影响因素研究 ——基于因子分析法的实证研究	秦 雯	153
附录一 “一带一路”与我国国际物流新战略学术研讨会专家 发言摘录		163
附录二 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		184
后记		196

上篇

“一带一路”与中国国际物流



丝绸之路经济带：丝绸之路的升华

王之泰

一、丝绸之路——中国古代的经济奇迹

“丝绸之路”是外国人起的一个形象并具有浪漫色彩的名字，并不是一个科学、准确的名称，多少年来通过人们的口口相传以及文艺作品的发挥，现在几乎成了一个家喻户晓的名词。对于丝绸之路在人类历史上的作用和地位，笔者在检索了若干文献和历史资料后发现，国内外对她的认识并不到位，对她的重视程度远不及长城、颐和园、杭州西湖。长城是防御性工程，被许多人看成封闭和保守的象征；颐和园、杭州西湖是历史古迹，是供人休闲游乐的风景名胜，是中国独特的文化资源和产物。而丝绸之路不过是条道路，世界上的“路”有的是，如果不是用“丝绸”来冠名，谁还能记得她、看重她呢？

习近平主席提出构建“丝绸之路经济带”的倡议后，启发我们对丝绸之路进行重新审视。“丝绸之路”体现的是开拓和进取，惠及的是国家的发展、经济和民生，她的奇迹不在于景观名胜等大自然的赐予，而在于人的劳动和创造，我们需要特别重视中国古代人民延续千年造就的这一伟大经济奇迹。

正是由于长期以来我们对丝绸之路认识的不到位，导致人们很容易用不到位的认识来引申和理解丝绸之路经济带，从而会产生一定的局限，特别是缺乏战略认识的局限。“丝绸之路经济带”是“丝绸之路”的升华，具有更为重大的战略价值，已经引起了相关国家以及我国相关地区政府和人民的极大关注，探讨并落实丝绸之路经济带的构建和发展，应该是我国

长时期的一项重要任务。

二、丝绸之路经济带——一个重要的战略构思

丝绸之路经济带是一个现代、全新的概念，这个概念已经远远超出了我们习惯上认识的丝绸之路。丝绸之路在世界上享有盛名，是我国古代西部经济发展与东西方经济融通的历史见证。而“丝绸之路经济带”是“丝绸之路”的升华，是远高于丝绸之路的一个全新概念，体现了我国战略的全新思维，应该说将影响我国经济的长远部署，是我国经济领域事关我国世界地位的重要战略考虑，可以形成我国改革开放的新前沿，是影响未来世界的一件大事。“丝绸之路经济带”作为我国规划未来发展的一个蓝图，也受到了许多国家和舆论的高度重视，丝绸之路经济带的开发和建设也已经提到了不少国家的议程之上，成为国际上的一个新热点。

提到丝绸之路经济带，人们想到的首先是经济问题。丝绸之路经济带经济价值巨大，仅以我国西部地区与世界各地的沟通为例，与传统的通过上海的东部海上通道相比，可节约80%的路程，缩短上千公里的距离。然而需要我们特别重视的是，丝绸之路经济带并不仅仅是简单的经济问题，她具有更为广泛的价值。丝绸之路经济带不仅可以延续中国上千年丝绸之路所创造的奇迹，也是当代和未来发展的重大战略举措，是我国与世界沟通的一个战略性新思维。那里可以成为未来我国的战略大后方，那里有辽阔的土地和丰盛的资源，有新兴的、潜力巨大的市场，又可以成为我国新的出海口。有人对丝绸之路经济带的地位进行了很好的描述：“东牵亚太经济圈，西系欧洲经济圈，连接欧亚，辐射40多个国家，覆盖30多亿人口。”所以，这个经济带可以改变我国传统的依赖东部海上通道通往世界、通往美日欧发达国家市场的旧的发展格局，为我们的发展开拓一片新的天地，也将为西亚、中亚各国的经济发展做出巨大的贡献。

现在，丝绸之路经济带的建设还仅仅是一个开端。习近平主席对丝绸之路经济带提出了“五通”的要求：政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通。这“五通”涉及政治、文化、经济等诸多方面，需要做的事情很多，哪些是物流界应当做的事情？实际上，“五通”中均有涉

及物流的地方，物流应当说是其中的重头之一，特别是“五通”中的设施联通和贸易畅通，它们与物流直接相关。其中，设施联通是直接针对物流平台系统主体提出的要求，而贸易畅通则需要物流基础、全面且强有力的支持。在丝绸之路经济带所处的我国西部地区，其千百年古代文明的发展就非常重视与物流相关的建设。进入现代社会之后，经过多年来的建设和发展，已经具备了相当好的物流基础，但与建设丝绸之路经济带这一长远战略性发展的要求相比还相差甚远，特别是与丝绸之路经济带“现代化物流”的要求相比还远远不够。因此，丝绸之路经济带的建设和发展必须下大力气进行现代物流系统建设，并且物流的基础和支持作用决定了这种现代物流系统的建设必须先行。

三、丝绸之路发展历史的物流启示

对丝绸之路经济带的认知，需要更多地认识丝绸之路，丝绸之路发展的历史给了我们若干启示。在中国古代，西部地区曾经出现了周、秦、汉、唐连续几百年的繁荣，这不单单是农业的繁荣，还有农业社会其他相关方面的繁荣，使西部地区在很长一段时间内成为中国经济、政治、文化的中心。是什么原因促使西部地区早于东部地区发展起来？对于造成这种繁荣的复杂背景和历史原因本文不作全面分析，仅从物流这一角度提出以下看法：一个非常重要的原因是古代生产力不发达，在东部沿海地区很难广泛而普遍地创造出在海上和东部地区支撑经济发展的“物流”条件，而西部地区却能创造出在陆地上驰骋的各种驮运以及车辆载货的物流方式。也就是说，西部地区具备了与当时生产力发展水平相适应的物流条件，支持了其千百年古代文明的发展，造就了中国古代这个地区的长期繁荣。对此，笔者不作全面论述，仅对与本文相关的一些比较重点的问题简单概括如下：

1. 西周时期

这一时期，我国西部地区已经建成了“路、道、途、畛、径”等五种物流运行所依托的道路，根据现代人的说法，从某种意义上讲，可以说这

是分层次的、不同水平的道路网络体系，其最高标准可以通行三辆马车，最低标准也能保证牛、马等驮运方式通行。再往前追溯，我们已经很难找到有关这方面系统且完整的记录了，但即便是今天，一个道路网络体系即使水平再低其形成也不可能是一日之功，而一定是日积月累的结果。因此，可以这样断定，这方面的实践在周朝之前就早已有之。

2. 秦汉时期

可以类比当今高速公路的道路体系已经出现，这就是那时形成的号称遍布天下、可供畅行的“国道”，即所谓“驰道”。这是当时国家一级的标准化道路，在“驰道”上运输的动力是马匹。这种道路可以实现比较广泛的“飞骑传书”，应该说这时已经具有了一定的“快速”概念。

3. 唐朝时期

这一时期，在单纯道路的基础上又有了系统性的扩展，不仅道路有了很大的发展，节点实际上也已经形成。丝绸之路已经不再仅仅是一条道路，而是变成了由多条道路和许多站点形成的道路网络。以西部地区为中心，已经建成了“行有车马，止有驿馆”的由线路和节点构筑的完善的物流网络系统。发展到盛唐时期，仅作为网络节点的驿站，全国便有官驿1639所，驿站人员有5万人以上。要知道那是早在一千多年以前，即使今天，这也是一个不小的规模了。现在闻名世界的丝绸之路就是以当时我国能够影响并称雄于世界的丝绸为主要商贸对象的商贸、物流网络。唐朝的丝绸之路便是当时经济、商贸、物流水平的写照。这种状况一直延续到了近代。

对于丝绸之路，历史上比较正式的说法通常包括两大块：一块是中国西部、西南地区通往欧洲、西亚的由若干陆地上的通路组成的陆上丝绸之路，据说它往西可以一直延伸到罗马；另一块是由中国东南部通往东南亚甚至更远地方的更为复杂的海上航线组成的海上丝绸之路。陆上丝绸之路起于先秦，又分为北方丝路与南方丝路两大通道板块。海上丝绸之路起于秦汉，从我国沿海北方的烟台到南方的广州，许多城市都是海上丝绸之路的起点。海上丝绸之路实际上也包括三个板块：至东洋方向朝鲜、日本的