

完善海外港口网络, 推动共建“一带一路”

刘长俭

交通运输部规划研究院, 北京 100028

摘要 着眼于“一带一路”建设, 针对海外港口网络建设问题, 通过现状对比、合作模式分类、经济贡献分析, 研究了中国海外港口网络建设进展及成效, 提出了完善中国海外港口布局、推动港产城协同发展、打造产运销全程物流体系、推动构建海陆联运闭环网络等发展建议。

关键词 海外港口; 服务网络; 合作建设; 一带一路

2003年, 中远海运集团开始与新加坡国际港口集团合作运营集装箱码头, 中国参与海外港口建设开始起步。随着“一带一路”重大倡议的提出, 中国企业加快走出去步伐, 不断完善海外港口网络布局, 不断推动基础设施互联互通, 成为“一带一路”建设的先行者。中外合作建设港口, 共同推动航运服务网络完善, 合力打造中国面向全球的港航物流服务网络体系, 有利于支撑中国和世界贸易繁荣发展, 对中国国际产能合作、现代供应链打造、携手构建人类命运共同体等具有重要支撑作用。

根据企业性质和走出去目的不同, 中国企业参与合作建设海外港口有不同的形式。除了基础设施建设、码头后期的运营管理, 部分企业还进行临港产业开发、集疏运体系建设、航运服务网络完善等。其中, 参股或全面负责码头后期运营管理的企

业是本文关注的重点。针对海外港口网络问题, 重点研究中国海外港口网络建设进展, 分析建设成效并提出建议。

1 中国海外港口网络建设及合作模式

近年来, 中国海外港口合作建设不断走深走实, 海外港口网络不断完善, 建设成效明显。海外港口合作呈现多元化企业参与、多元化合作模式等特点。

1.1 港口合建成效

据不完全统计, 截至2019年, 中国海外合作建设的港口码头达58个, 分布在全球六大洲38个国家。特别是“一带一路”重大倡议提出以来, 中国参与合作建设的港点数量增长较快, 由2012年的9

收稿日期: 2020-03-11; 修回日期: 2020-04-15

基金项目: 中国工程院重大咨询项目(2017-ZD-07); 交通运输部指令性课题(2018-18-5)

作者简介: 刘长俭, 主任工程师, 研究方向为水运发展战略、规划、政策等, 电子信箱: 562095138@qq.com

引用格式: 刘长俭. 完善海外港口网络, 推动共建“一带一路”[J]. 科技导报, 2020, 38(9): 89-96; doi: 10.3981/j.issn.1000-7857.2020.09.012

个,增加到2019年的58个,年均增加7个(图1)。从区域分布看,主要分布在亚、欧、非地区,其中亚洲20个,占比35%;欧洲17个,占比29%;非洲10个,占比17%,其他区域占比19%(图2)。合作建设的码头,以集装箱码头为主,占比达74%,其他主要为散货、油品等货类码头(图3)。从码头是否新建

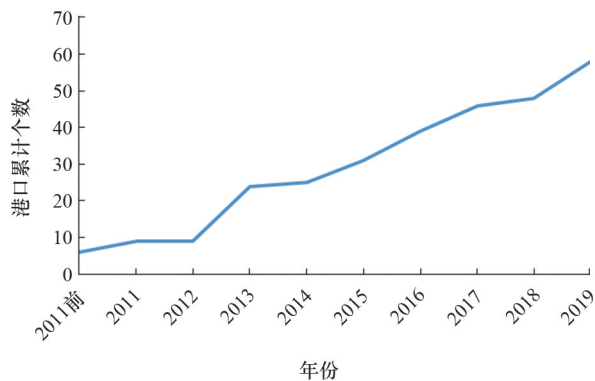


图1 中国海外合作港口累计个数变化

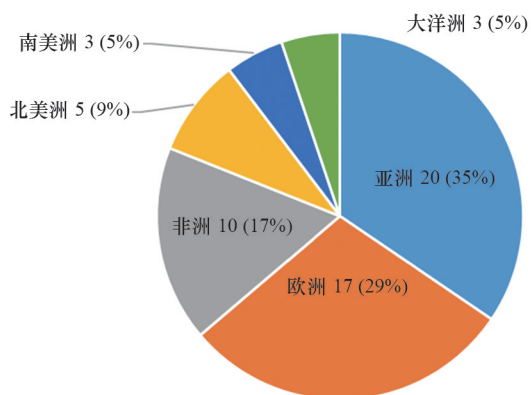


图2 中国海外合作港口的区域分布个数及比例

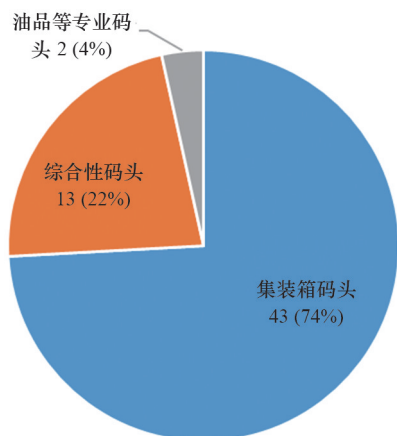


图3 中国海外合作港口的码头类型结构

看,投资并购已有的码头居多,占比76%,新建码头占比仅为24%,主要分布在发展中经济体。从参与码头经营管理的程度看,绝大多数是参股经营,以当地政府或企业控股为主,此类码头占比为71%;从码头合作期限看,短则20~30年,有的长达99年;从性质功能看,码头主要服务区域经济社会发展,同时服务陆向相关纵深腹地地区以及周边海上物流中转网络。

1.2 参与主体多元化

目前,中国企业作为海外合作建设港口的主体,参入国际公开招投标,进行市场化运作。参与海外港口网络建设的企业主要以港航企业为主,其中,中国远洋海运集团旗下的中远海运港口和招商局集团旗下的招商局港口为主要代表。上述2家企业合作建设的港口码头数分别占中国海外港口合作数量的24%和54%(图4)。参与合作建设的企业,还包括中国大型国有港口企业、大型投资集团、民营企业等。

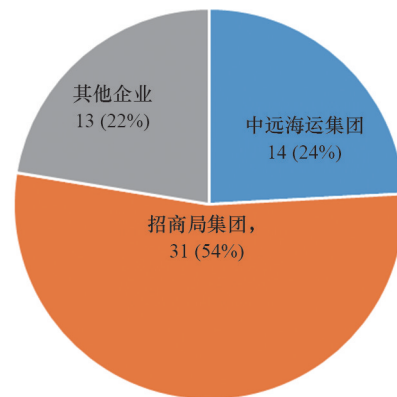


图4 中国海外合作港口的企业结构

截至2019年底,中远海运集团海外码头数(不含港澳台)为14个,总处理能力达4070万TEU(twenty-feet equivalent unit, TEU),分布在全球五大洲12个国家。特别是近年来,中远海运集团控股西班牙瓦伦西亚码头和毕尔巴鄂码头,控股比利时泽布吕赫码头,参股荷兰鹿特丹欧迈码头、意大利瓦多码头等,不断巩固欧洲码头布局。中远海运集团阿布扎比哈利发港二期码头开港运营,实现了中东港口合作新突破;获得秘鲁钱凯码头使用权,

填补南美洲码头网络空白^[1]。2019年,集团海外码头完成集装箱吞吐量2799万TEU,占集团全部码头集装箱吞吐量的27%;与2012年相比,海外码头集装箱吞吐量年均增长21%;海外集装箱吞吐量占比由2012年的15%,提高到2019年的27%(图5)。

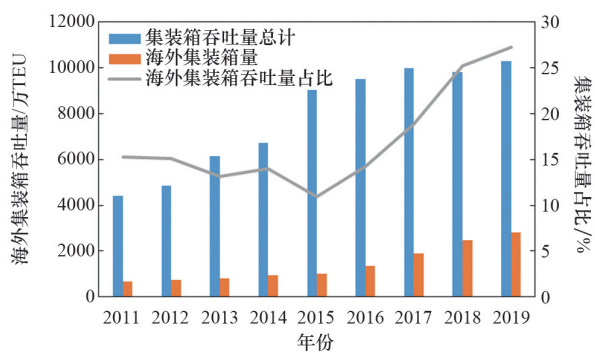


图5 2011—2019年中远海运集团及海外码头集装箱吞吐量

招商局集团在海外港口网络分布在全球六大洲23个国家,投资码头31个。招商局集团按照“亚洲有母港、欧洲有主控、非洲有发展、美洲有布点”的目标,不断在全球主要枢纽港、门户港,特别是在市场潜力大、经济增长前景好的区域完善港口网络布局。2018年,完成收购巴西巴拉那瓜港90%股权和澳大利亚纽卡斯尔港50%股权。斯里兰卡汉班托塔港项目在推进建设规划的同时,不断拓展滚装及散杂货业务,成效明显^[2]。2019年,招商局集团海外码头完成集装箱吞吐量2091万TEU,占集团全部码头集装箱吞吐量的19%;与2012年相比,海外码头集装箱吞吐量年均增长76%;海外集装箱吞吐量占比由2012年的0.7%,提升到2019年的18.7%,提升18个百分点(图6)。

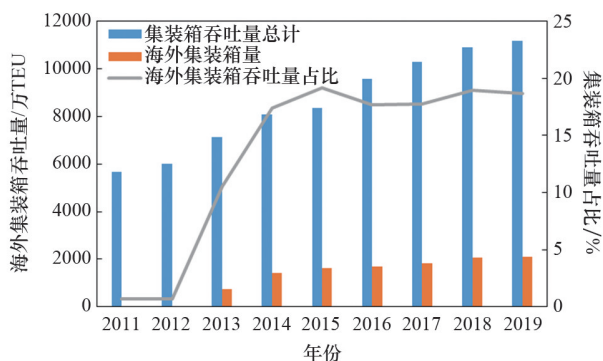


图6 2011—2019年招商局集团及海外码头集装箱吞吐量

同时,上海国际港务(集团)股份有限公司(以下简称“上港集团”)上港、广西北部湾国际港务集团有限公司(以下简称“北部湾港务集团”)、中国交通建设集团有限公司(以下简称“中交建集团”)等企业集团也不同程度地参与了中国海外港口的建设和网络布局完善。其中,上港集团2015年参与建设、运营管理海法港,码头目前正在建设,预计2021年建成运营。北部湾港务集团2015年参与马来西亚关丹港、2017年参与菲律宾摩拉港合作建设。2015年,烟台港参与尼日利亚博凯码头建设和运营管理。2015年中信集团中标皎漂深水港项目,2020年1月18日正式签约。2013年,中国海外港口控股有限公司接管瓜达尔港,目前已经开港运营。岚桥集团参与澳大利亚达尔文港、巴拿马玛瑙港合作建设和运营管理;中交建集团参与巴西圣路易斯港、苏丹牲畜码头建设运营等。

1.3 4种合作模式

中国企业参与海外港口合作建设和网络构建,可归纳为以下4种合作类型。

1) 海陆联运型。海陆联运型的港口,主要指合作建设的港口处于海陆联运的关键枢纽位置,海上靠近重要主航道,具有明显交通区位优势,陆向可辐射到纵深腹地,甚至可辐射多个国家,一般能够通过陆上通道与“一带一路”提出的6大经济走廊中的某个走廊实现衔接。海陆联运型港口的合作范围,不仅包括港口建设、投资运营本身的合作,还包括海向航线网络、陆向腹地网络的建设,以及相关产业发展等。中远海运集团合作建设的希腊比雷埃夫斯港项目,是上述类型的代表。

2) 港产城协同型。港产城协同型主要指双方将合作港口作为抓手和切入点,后续将依托此港口,合作开发临港产业,共同推动相关产业园区建设,合力吸引国际资本、产业和企业入驻;同时,依托港口和产业发展,带动周边人口集聚,有条件地合作建设临港型新城,拓展商贸、旅游、高端航运服务等功能。此类型的港口合作,更多注重港口与产业、城市的联动发展,最大化地发挥港口对产业、城市和区域经济社会发展的带动作用。招商局集团参与开发建设、投资运营的吉布提港和斯里兰卡的

汉班托塔港,是上述类型的代表。

3) 产运销一体型。产运销一体型主要指企业以合作建设港口为切入点,将港口作为整个业务链中的重要一环,依托港口优越的物流运输条件,促进所在国家相关资源开发;依托港口优势,通过衔接港口、海上远洋运输、陆向集疏运中转等全物流链条,实现相关资源的调运。同时,企业通过此物流运输体系,将买方国家的相关出口产品再运往资源输出国及周边相关国家,实现全程物流链的效益最大化。因此,此类码头合作的目的是,着眼于整个全程物流体系的搭建,助力双方资源能源产业开发合作和国际产能合作。此类港口一般是所在国家资源外运的重要口岸,是地方资源优势转化为经济优势的重要基础设施。烟台港参与建设并运营管理的博凯港就是上述类型的代表。

4) 股权投资运营型。股权投资运营型主要指企业为完善港口服务网络和实现企业投资收益,与其他国际大型码头运营商合作,共同参与运营相关港口码头。企业一般对该类码头的运营管理主导权不强,但可将该类码头作为其自身的一个物流节点,更好地提升港口网络的全球化覆盖面,实现港航服务网络的协同,提升整体服务能力和竞争力。招商局集团投资收购法国 TL 企业相关码头,是上述类型的代表。

2 中国海外港口网络建设典型案例

2.1 合作建设海外港口的贡献

通过合作建设若干海外港口支点,对海外港口所在地的发展及中国企业提升等有 6 大贡献。

1) 港口设施的完善,能够明显改善当地的基础设施水平,补齐当地交通短板,为所在国家或地区提供更好的物流运输保障服务;改善当地基础设施条件和经济发展瓶颈,助力当地经济发展和外贸繁荣。例如,吉布提港口的建设,明显推动了吉布提、埃塞尔比亚等腹地国家的经济发展和对外开放水平的提升。

2) 能够通过后方临港产业开发、城市建设,带动整个区域工业化水平提升、加快推动城镇化,提

升港口乃至所在区域的综合竞争力,提升区域对全球航运资源的集聚水平和配置能力。例如,比雷埃夫斯港正在成为区域的航运枢纽和物流配送中心,提升了希腊整个国家的区域竞争力和影响力。

3) 促进当地工业化、城镇化发展。通过合作开发建设临港产业,吸引企业入驻,完善当地产业体系,促进工业化、城镇化水平提升。例如吉布提自贸园开园,吸引了众多企业入驻,加快发展相关加工制造业,带动了区域工业化进程。

4) 改善当地民生、促进民心相通和文化交流。在合作建设港口项目时,中国企业高度重视环境保护和当地民生改善,不断合作完善当地交通、水电、油气等基础配套设施,支撑发展地方医疗、卫生、教育等公益事业,加大双方文化交流。例如瓜达尔港建设期间,中国企业建设了学校、医院等,改善了地方道路,积极参加公益活动,与当地社区和谐发展。

5) 提升中国企业的国际化水平,助力中国现代供应链打造。中国企业走出去,加大与当地企业合作,加强国际化员工招聘和资本进入,不断提升国际化经营管理水平,海外资产、营收、业务量占比不断提升,增强了中国企业的国际竞争力。合作建设港口,完善港航服务网络,提升了中国面向全球的物流网络服务能力,为世界贸易繁荣发展提供了坚实支撑。例如,中国远洋海运集团的远洋航线辐射全球 160 多个国家和地区的 1500 多个港口,境外总资产占总资产的 53% 左右,纯境外利润总额占利润总额的 63% 左右^[3]。

6) 支撑了中国国际产能合作。通过合作建设港口以及后方产业园区,中国优势产能加快走出去,与当地企业合作,进一步扩大消费市场,促进了中国产业竞争力的持续提升。例如北部湾国际港务集团参与关丹产业园建设,投资 14 亿美元在马中关丹产业园建设年产 350 万 t 的现代化全流程综合性钢厂,将中国优势产业带到马来西亚,以国际产能合作推进中马合作转型升级^[4]。

2.2 典型港口合作案例剖析

中国海外港口合作建设中,很多项目已在“一带一路”建设中发挥了先行示范作用,对地方经济

社会发展产生了积极贡献。以下是4个典型案例。

1) 比雷埃夫斯港。2010年,中远海运集团正式接管希腊比雷埃夫斯港2、3号集装箱码头特许经营,2016年完成比雷埃夫斯港务局(PPA)67%股权的收购。中远海运集团接管港口后,一方面加大港口基础设施建设,完善相关配套设施,扩大吞吐能力和提升装卸效率;另一方面,加大海上航运网络完善,着力打造地中海区域航运枢纽和物流配送中心,加大陆向物流网络完善,加大铁路等集疏运通道建设。比雷埃夫斯港集装箱吞吐量快速增长,由2010年的88万TEU增长到2018年的491万TEU,2019年达516万TEU(图7),全球排名由并购之初的第93位提升至目前的第32位。2014年,中希两国决定建设中欧陆海快线。中欧陆海快线以希腊比雷埃夫斯港为起点,向北延伸到匈牙利布达佩斯,途经马其顿斯科普里和塞尔维亚贝尔格莱德,开辟了中国对欧洲出口和欧洲商品入口的一条新通道。通过此航线,从中国通往欧洲海运的货物将缩短10 d左右的运输时间。2018年中欧陆海快线完成货运量5万TEU,同比增长27%,客户数量由3家增加到635家,覆盖面扩大到9个国家1500个网点7100万人口。比雷埃夫斯港经营由亏损转为年盈利7000万欧元,为当地直接创造工作岗位2600个,直接经济贡献7亿欧元^[5]。

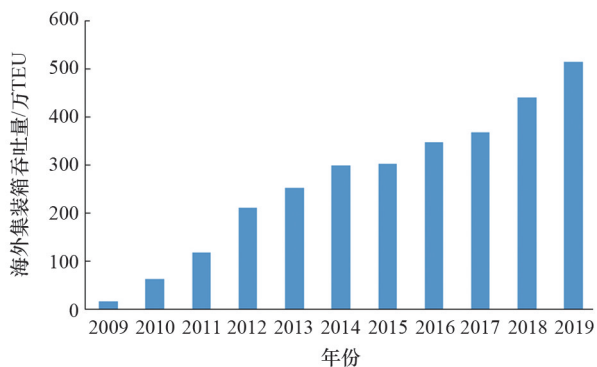


图7 2009—2019年比雷埃夫斯港集装箱吞吐量变化

2) 吉布提港。吉布提港位于亚丁湾西岸,是国际航线的必经之地,可辐射东非、中东、红海及印度西岸地区。吉布提港主要腹地是埃塞俄比亚和吉布提。2013年,招商局港口收购吉布提港口公司(PDSA)23.5%股份。PDSA的资产主要包括吉布

提港的多功能港区(POD)、多哈雷集装箱码头(DCT)、多哈雷多功能码头(DMP)等。中吉双方合作,利用中国优惠贷款,投资5.8亿美元新建多哈雷多功能码头,2014年开工建设,2017年开港运营。新码头设计年通过能力700万t,集装箱20万TEU,可停靠10万t级船舶,大大提升了货物进出效率。以5万t级粮食船舶为例,装卸效率将由原来每天2800t提升至每天1万t。2013—2016年,吉布提港口累计缴纳税费约3500万美元,成为吉政府重要的税收来源^[6]。港口散杂货业务量从2013年382万t增长至2019年568万t(图8),集装箱吞吐量由2013年的74万TEU增长到2019年的92万TEU。

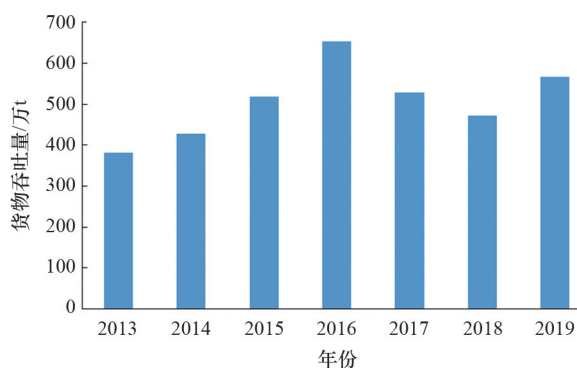


图8 2013—2019年吉布提港货物吞吐量变化

招商局集团在建设新码头的同时,积极与吉布提深化合作,加快吉布提老港区码头改造,发展商务、休闲等功能,实现港口转型、城市发展互动。在港口后方,依托港口物流运输优势,中希合作共建自由贸易园区,2018年顺利开园,已吸引物流、贸易、汽车、食品加工、机械、海产加工等几十家企业入住,带动了地方经济社会发展。未来,自贸区将借鉴招商局“蛇口模式”,探索推动“前港—中区—后城”开发模式^[7]。预计自贸区建成后将产生GDP超过40亿美元,相当于目前吉布提GDP的2倍多,可创造就业岗位约10万个,超过吉布提可就业人口的1/6^[8]。

3) 博凯码头。烟台港口集团与宏桥投资(香港)公司、韦立物流(非洲)公司、博凯矿业(几内亚)公司共同投资建设几内亚博凯内港码头,成立赢联盟,实现了“三国四方”的合作模式^[9]。铝土矿通过博凯内港码头,运到沿海,然后再过驳到大船,由船

队通过远洋海运,运抵烟台港,再装船中转,经滨州港卸船,运抵魏桥铝厂堆场。2018年博凯内港铝土矿装船已突破4000万t,烟台港铝土矿吞吐量也突破1亿t^[10]。该模式构建了资源从生产到内河、远洋运输再到加工工厂的“门到门”全程物流服务体系,促进了尼日利亚资源开发,降低了物流成本。同时,烟台港集团又大力开拓回程货源,通过烟台港上船,运抵西非相关国家,降低了贸易成本,繁荣了中非贸易。

4) TL公司。2013年,招商局集团通过收购达飞集团旗下TL公司49%的股份,实现了海外码头网络的快速化布局。TL公司旗下码头分布在欧洲、非洲、亚洲和美洲,其中很多码头是当地的重要口岸和枢纽,在区域经贸发展中发挥了重要作用。2013年,TL公司完成集装箱吞吐量625万TEU,2019年增加到1332万TEU,年均增长13%(图9)。2019年,TL公司完成的集装箱吞吐量占招商局海外码头集装箱吞吐量的64%。2019年,招商局集团与法国达飞集团进一步合作,通过双方投资的TL公司新收购达飞旗下10个码头股权。此次收购将进一步拓展招商局集团在亚洲、欧洲、中东及加勒比等地区的投资机会,进一步完善全球港口网络布局^[11]。

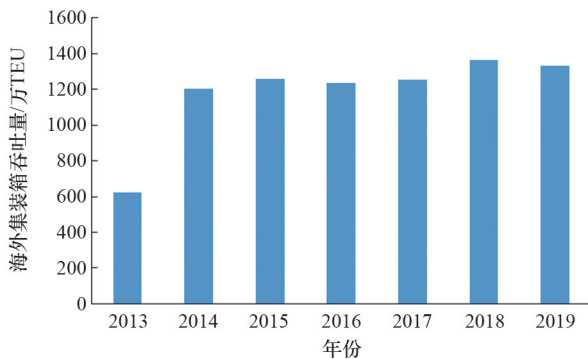


图9 2013—2019年TL公司集装箱吞吐量变化

3 完善中国海外港口网络的建议

合作建设若干海外港口,共同维护关键海上通道安全,完善基础设施互联互通,助力全球物流服务体系完善,推动世界贸易繁荣发展,是更好地实

现共商、共建、共享,深入推进“一带一路”建设和人类命运共同体建设的客观要求。未来发展中国海外港口网络的建议如下。

3.1 完善海外港口网络布局

完善港口网络布局,是推动基础设施互联互通的内在要求,也是共同维护关键海上通道安全稳定、打造面向全球物流服务体系的重要基础和前提。

建议围绕“一带一路”建设重点区域,进一步优化海外港口网络的空间布局:(1) 选择重点区域。结合双方经贸交流、产业合作、贸易联系等,筛选重点区域,作为选择港口合作的优先考虑区域;(2) 关注重点通道。海上关键运输大通道是保障世界重点物资安全、畅通运输的重要前提。在完善港口网络布局时,建议重点加强与关键通道沿线国家的合作。合作范围不仅包括港口基础设施建设,还应包括海事安全、信息、救捞、联合反恐等方面,建立更紧密的双多边合作机制;(3) 选择重点合作国家。建议优先与中国签订“一带一路”协定的国家开展合作,将与中国具有稳定外交关系的国家作为优先合作对象;(4) 高度重视交通区位因素。合作国家最好具备以下条件:一方面,海上靠近国际主航道,最好是两个以上的国际航道交会处;另一方面,陆向辐射范围广,具有通江达海优势,能够与陆上六大经济走廊实现多式联运。

综上,建议将东南亚、南亚、中东、非洲等作为中国海外港口网络布局的重点区域,积极关注大洋洲、南北美洲等港口合作建设机会,超前谋划北极航道沿线港口合作。建议进一步深化与缅甸、巴基斯坦、斯里兰卡、吉布提、希腊等国家合作力度,加大与东西非、中东、东南亚等地区中国传统经贸对象国家的合作力度。以典型港口为基础,拓展航运、物流、产业、旅游、文化、教育等相关领域合作。

3.2 加快推动港产城协同发展

如果企业仅将港口合作停留在建设、运营管理方面,通过加快提升港口设施能力,增加港口吞吐量,提升港口盈利能力和水平,那么企业合作建设港口的效益将主要体现在港口行业等直接效益上,间接经济社会效益不大。企业应通过港口合作,带动后方产业园区建设,进而带动城市发展和周边环境

改善,将双方利益更加紧密地联系在一起。

建议围绕合作建设的港口,加大港口相关服务业发展,在拖轮、引航等基础配套业务,港口物流、信息、咨询、金融、法律、教育等相关业务,在口岸、营商环境等支撑型功能服务方面,深化合作力度。依托港口运输优势,大力发展临港加工制造企业,打造改革开放高地,促进当地工业化水平。将中国部分加工制造业的消费端前移,企业产品直接供应当地和周边国际市场。结合当地条件,依托港口、产业发展基础,谋划开发建设临港新城,发展特色海港城市,在港航高端服务业、文化产业、旅游产业、教育培训、商务休闲等方面加大合作,共建区域国际航运中心。

3.3 打造产运销全程物流体系

依托港口节点,延伸上下游业务链。业务链一方面向所在国家的陆向腹地延伸,延伸到重点资源区、消费区等;另一方面完善港口节点到中国沿海港口的航线航班布置,加大与中国沿海港口的紧密衔接,通过港口向中国陆向腹地重点企业、重点消费地的延伸,进而实现门到门的全球物流服务体系构建(图10)。上述物流体系,一是有利于促进所在国家资源出口水平和外贸水平,完善中国重点能源资源的稳定供应;二是有利于加大中国部分产品出口,更好地满足所在国家市场需要,平衡双边贸易。

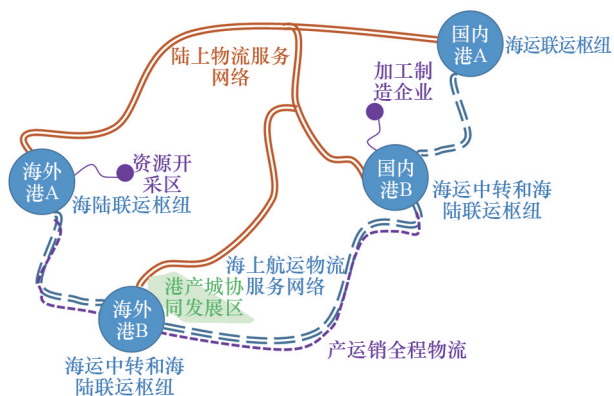


图10 面向全球的海陆联运闭环网络示意

建议在选择此类合作港口时,充分关注所在国家的资源优势和市场潜能。此类国家,一方面,最好拥有丰富的原油、矿石、煤炭、天然气等能源资源储量和开发需求;另一方面,中国部分工业产品在

此类国家中具有较大的消费潜力和市场空间。建议此类港口选择合作区域时,重点关注西非、东非、北非、中东、拉丁美洲等。开展港口合作时,要充分考虑该港口与后方腹地的铁路、公路等集疏运通道衔接。建议主动参与港口、相关集疏运通道设施的运营管理;注重港口与航运等其他方式的协同,加大与航运公司、陆向物流企业、资源企业、生产加工企业等供应链上下游企业合作,成立专业化全程物流运营实体。建议港口、航运、矿产资源、加工制造、物流、金融等企业形成相互参股的利益共同体,并积极吸引所在国家相关供应链条上的企业参与经营。

3.4 推动构建海陆联运闭环网络

以合作建设的港口为重要节点,海向完善航线布局和航运网络体系,陆向加大铁路等集疏运大通道和重要物流节点建设,完善陆向物流体系,实现海上航运物流网络与陆上物流网络的对接,打通海陆物流循环,构建国际物流服务体系闭环网络(图10)。这是支撑中国国际产业化布局、完善中国全球物流服务体系、打造中国多元化贸易通道体系的迫切需要。

建议围绕陆向6大经济走廊,发挥港口支点作用,打通海陆物流圈大循环。建议进一步深化与皎漂港、瓜达尔港、比雷埃夫斯港、鹿特丹港、泽布吕赫港等港口的合作,研究与东南亚、北欧、俄罗斯等地区和国家合作建设港口的可能。在不断完善港口基础设施、加快临港产业发展的同时,加大陆向铁路、公路等大通道建设,做好与六大经济走廊的对接,实现海上丝绸之路与陆上丝绸之路的闭环衔接,推动基础设施先行互联互通,以全球物流服务体系闭环带动经济、贸易、金融、文化等全面合作。近期建议积极推进中缅经济走廊、中巴经济走廊交通骨干网络建设,尽快发挥瓜达尔港、皎漂港港口优势,发挥北部湾港节点优势,完善中国国际贸易通道多元化体系,保障中国贸易安全。

4 结论

1) 中国海外港口网络布局不断完善,基本实

现了全球化布局,有效构筑了基础设施互联互通的基础。

2) 海外合作港口在推动当地经济发展、改善当地民生,促进双多边基础设施互通和经贸发展中发挥了重要作用。

3) 海外合作港口以基础设施互联互通起步,进而带动贸易、金融、文化的交流,成为“一带一路”建设的先行者、人类命运共同体建设的践行者。

4) 建议进一步深化海外港口合作,不断完善全球港航物流服务体系,助力构建海陆联运闭环网络,推动全球贸易繁荣。

5) 建议在后续合作中,要高度关注地缘政治、军事、法律、社会、国际舆论等风险。

参考文献(References)

- [1] 中远海运港口“全球化网络”发展特别报告[EB/OL]. (2019-10-25) [2020-03-01]. <http://www.chinaports.com/portspnews/2363>.
- [2] 实现全球六大洲布局的招商局港口 2018 年净利 72.45 亿港元[EB/OL]. (2019-04-02) [2020-03-01]. http://www.ship.sh/news_detail.php?nid=34512.
- [3] 中远海运集团境外总资产超 4 千亿[EB/OL]. (2018-11-02) [2020-03-01]. <http://www.zgsyb.com/news.html?aid=35443>.
- [4] 从广西北部湾到马来西亚关丹港“一带一路”实现共赢发展[EB/OL]. (2017-06-22) [2020-03-01]. <http://www.sasac.gov.cn/n2588025/n2588129/c4626498/content.html>.
- [5] 中远海运积极构建“一带一路”航运新格局[EB/OL]. (2019-05-07) [2020-03-01]. http://www.xinhuanet.com/politics/2019-05/07/c_1124463480.htm
- [6] 李志伟, 李逸达. 建新港, 开发自贸区, 中企提升吉布提发展速度[EB/OL]. (2017-05-10) [2020-03-01]. <http://world.people.com.cn/n1/2017/0510/c1002-29264400.html>.
- [7] 刘长俭. 2018 年我国海外港口建设回顾及展望[J]. 中国港口, 2019(3): 13-19.
- [8] 视界|招商局在“一带一路”上的港口版图[N/OL]. (2017-05-16) [2020-03-01]. https://www.sohu.com/a/141137279_237762.
- [9] 烟台港承建的几内亚博凯河港码头建成投运[N/OL]. (2015-07-24) [2020-03-01]. http://www.ship.sh/news_detail.php?nid=16939.
- [10] 烟台港打通到非洲的物流链 铝土矿吞吐量突破 1 亿吨[N/OL]. (2018-12-29) [2020-03-01]. <http://www.jiaodong.net/minsheng/system/2018/12/29/013801049.shtml>.
- [11] 招商局港口收购达飞集团 10 个码头资产[N/OL]. (2019-11-26) [2020-03-01]. http://www.ship.sh/news_detail.php?nid=37927.

Improving the overseas port network and promoting the construction of the Belt and Road

LIU Changjian

Planning and Research Institute of the Ministry of Transport, Beijing 100028, China

Abstract Focusing on one belt one road construction and aiming at the problem of overseas port network construction, the paper systematically studies the progress and achievements of China's overseas port network construction in terms of current situation, classification of cooperation modes, and analysis of economic contribution mechanism. It also puts forward the following suggestions: improving the layout of overseas ports, promoting the coordinated development of port and city, building the whole logistics system for production, transportation and marketing, and promoting the construction of sea-land combined logistics network. These proposals will be useful for Chinese enterprises to further improve the layout of overseas ports, and promote the infrastructure interconnection and high-quality construction of one belt, one road.

Keywords overseas ports; service network; cooperation construction; the Belt and Road ●



(责任编辑 王志敏)