

京津冀港口在构建“冰上丝绸之路”中的重要性分析

刘新霞, 李冰燕

(河北工程大学 文法学院, 河北 邯郸 056038)

[摘要]在“丝绸之路”基础上实施的“一带一路”、“冰上丝绸之路”等战略,是中国面对当今复杂的国际形势,创新国家经济、文化发展的新思维。新时期的“冰上丝绸之路”是我国参与的国家经济贸易的新战略,京津冀港口具有惊人的吞吐量和超强的集疏散功能,可以定位为“冰上丝绸之路”航道的港口起点。

[关键词]“一带一路”;“冰上丝绸之路”;京津冀港口;天津港;曹妃甸港

doi: 10.3969/j.issn.1673-9477.2018.04.012

[中图分类号] F127

[文献标识码] A

[文章编号] 1673-9477(2018)04-037-03

一、冰上丝绸之路及相关概念

古老的“丝绸之路”本义是指,公元前202年—公元8年,西汉张骞为代表的中原人,出使西域,即始于长安(中国陕西西安),中途经过中国的新疆和甘肃等地,沿途到达中亚、西亚等国家,一直延伸到地中海各国的陆路货运通道,因西输的“丝绸”最有名而命名为丝绸之路(仅指陆路),因主要分布在我姑西北地区,又称西北丝绸之路。“丝绸之路”其实包括中西之间经济、文化、商业、贸易的交通和交流。

“丝绸之路经济带”更多是指经济范畴的概念,是指在古丝绸之路基础上发展的新的经济区,具体包括西北的陕西、甘肃、新疆等省区,西南的重庆、云南等省区。

“丝绸之路经济带”从中国西安出发,经过新疆等地、沿途经过乌兹别克斯坦等中亚、西亚地区,终点是欧洲大陆。“丝绸之路经济带”是2013年,中国国家主席习近平访问哈萨克斯坦时提出并被广泛使用。

“冰上丝绸之路”是新时期国家经济贸易的新战略,即将北极地区的现存的多个经济区及具有潜力的经济区连接起来,构建冰上经济航道,培育贸易、经济增长点,搭建“丝绸之路经济带”与“一带一路”在北冰洋上的交汇点。中国与俄罗斯共同参与,形成“一带一路”纵横交错的最大空间。

何为“一带一路”?“一带一路”兼指“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”。在深化改革开放、全面改革开放的今天,中国作为发展最快的经济实体之一,中国的发展需要兼顾周边国家、地区的平衡,着力开拓新的经济增长点。中国在国际舞台的地位,需要结合自身优势,通过复兴丝绸之路方能带动经济实力薄弱的西部地区,开辟新的开放前沿。2013年国家主席习近平提出“丝绸之路经济带”,相对于古丝绸之路而言,这是一个新的经济区域,东西两头分别连缀亚太经济圈、欧洲经济圈,是“世界上最长、最具有发展潜力的经济大走

廊”。“丝绸之路经济带”拥有丰富的自然资源、能源资源、旅游资源,是21世纪最具潜力的战略能源和资源基地,自然环境差、交通不便利、硬件跟不上是短板。取长补短,是“一带一路”致力于解决的主要问题。

海洋自古就是世界各国经济、文化交流的重要通道之一。海上丝绸之路与陆上丝绸之路是经济发展两条主要航道,功能上并行互补。海上丝绸之路主要指中国与世界上其他国家或地区进行经济、文化交流的海上通道,由中外的港口网点辐射而成的海上国际贸易网,包括从中国的沿海城市如杭州、广州、扬州、泉州等地出发,到达南洋(南海、南沙群岛)和阿拉伯海,或远达非洲东海岸。在全球政治、贸易格局不断变化形势下,中国提出“21世纪海上丝绸之路”,是中国与世界各国合作共赢、互惠共享的经济航道,从中国沿海城市广州、泉州等沿海出发经东南亚沿海港口延伸到印度洋、阿拉伯海等海湾地区,具有开放性和包容性。是中国惠及周边兄弟国家的重大实践和诚意。

二、“冰上丝绸之路”的孕育及意义

2015年俄罗斯出台了《2015—2030俄罗斯北方海航线的综合发展规划》,把中国看作最大合作伙伴。2015年5月,中俄达成战略共识,共建“一带一路”的欧亚经济联盟,俄罗斯邀请中国共同建设“冰上丝绸之路”,即中方参与帮助建设北极航道的主要港口及西伯利亚的重要铁路。2017年3月,俄罗斯在北极论坛会议上,呼吁中国投资建设北极航道及周围的基础设施。2017年5月在北京举行的“一带一路”国际合作高峰论坛上,普京提出将北极航道建设与“‘一带一路’连接起来”^[1]。2017年7月4日,中俄正式提出开展北极航道合作,共同打造“冰上丝绸之路”。2017年11月2日,俄罗斯总理访华,

[投稿日期] 2018-10-19

[作者简介] 刘新霞(1980-),女,河北邯郸人,副教授,硕士研究生,研究方向:俄语教学及文化研究。

习主席回应:“要做好‘一带一路’建设同欧亚经济联盟对接,努力推动滨海国际运输走廊等项目落地,共同开展北极航道开发和利用合作,打造‘冰上丝绸之路’”^[2]。2018年1月26日,中国政府发表《中国的北极政策》白皮书,提出“中国愿依托北极航道的开发利用,与各方共建‘冰上丝绸之路’”^[3]。中国已经在北极建设了多个科考站,开通“冰上丝绸之路”的话,实际上对中国东北的发展、东北亚经济融合以及未来经济繁荣都有意义。

“冰上丝绸之路”依托于北极东北航道沿线经济开发,沿东北航道打造新的产业链,涵盖物流、信息流、资金流、人流等领域,发挥经济合作的聚集效应及辐射效应的经济带,海上运输是其中中心和纽带。因此“冰上丝绸之路”已纳入“一带一路”的海上联动合作布局的大框架。“冰上丝绸之路”是连接亚洲、欧洲、北美洲间的最短航道,是新时期“国际海运新命脉”^[4]。“冰上丝绸之路”构想拓展了“21世纪海上丝绸之路”的空间,创新了“一带一路”的合作模式、合作理念。同时,“冰上丝绸之路”也拓展了“21世纪海上丝绸之路”的海域范围,“一带一路”也由此实现海上联通太平洋、大西洋、印度洋、北冰洋四大洋,陆上贯通并环绕亚洲大、欧洲大陆,联通了北美洲、大洋洲、非洲等地区,连接了东亚经济圈和西欧经济圈^[5]。“冰上丝绸之路”拓展了“一带一路”的纵横空间,辐射并影响世界各国。“冰上丝绸之路”从构想到付诸实践实际上是中俄多年经济领域合作的新延伸。中俄地缘接壤,经济发展具有很强的互补性。俄罗斯和中国同是资源大国,“冰上丝绸之路”的开通将更加密切中国与俄罗斯在经济上的互补性,对两国的经济融合发展起到极大促进的作用。

三、京津冀港口是“冰上丝绸之路”的起点

新时期中国积极参构建“冰上丝绸之路”,“冰上丝绸之路”是商品的流动、物体的流动,也是文化的流动。京津冀港口参是“冰上丝绸之路”建设的重要支点,也是“冰上丝绸之路”。2015年中俄达成共识“加强北方海航道开发利用合作,开展北极航运研究”,打造“冰上丝绸之路”^[6]。2017年6月《“一带一路”建设海上合作设想》由国家发展改革委、国家海洋局联合发布,明确指出北极航道为“一带一路”海上合作的三大通道之一。京津冀港口参与“一带一路”之“冰上丝绸之路”建设的政策利好。中国拥有完备的港口及运输基础设施,京津冀的天津港是目前拥有到达北美东海岸和欧洲航线的

港口,具有发展成为北极航线港口的巨大潜力。京津冀的唐山港、曹妃甸港、秦皇岛港等港口拟发展为“冰上丝绸之路”航道上装卸能源始发港,京津冀港口建设的技术和政策,完全可以胜任“冰上丝绸之路”的开发。伴随北极航道开发项目的推进,京津冀的港口的重要性日益明显。当前的海运航线主要集中在中国南线,北极航道是在中国北方的海上航线,与南线海上航运形成互补,并最大程度上实现全国乃至国际的海上联动。京津冀区域的天津港、唐山港、曹妃甸港区、秦皇岛港的吞吐量是惊人的。京津冀的港口建设应抓住历史机遇,优化自身格局,为“冰上丝绸之路”建设贡献自己的力量。

天津港位于渤海湾西端,辐射华北、东北、西北等内陆腹地,连接东北亚、中亚国家,是京津冀的海上窗口,是中、蒙、俄经济走廊的东部起点,是新亚欧大陆的沟通交流的桥梁,“冰上丝绸之路”的起点,是“21世纪海上丝绸之路”战略的重要支点。2016年天津港货物吞吐量突破5.5亿吨,排名世界居第五位;集装箱的吞吐量超过1450万标准箱,世界排名第十位。天津港对外同世界上180多个国家和地区的500多个港口有贸易往来^[7]。天津港是中国联通世界的重要港口,是“冰上丝绸之路”的起点港口之一。天津港区域辐射能力强,是我国唯一拥有三条亚欧大陆桥过境通道的港口。天津港目标是成为面向东北亚、辐射中亚的集装箱枢纽港,打造环渤海地区规模最大的综合性、世界一流大港。到2020年,天津港集装箱吞吐量将达到1700万标准箱,旅客接待量达到100万人次以上^[8],有望将为京津冀区域经济发展、冰上丝绸之路建设作出新的更大贡献。

唐山港构建了东西联动、陆海联动的“一带一路”大通道,确立了环渤海内贸枢纽港的地位。唐山港在大陆布局上,开启“东部沿海—京津冀—西北”集装箱海上、铁路、公路多渠道联运项目。开通了连接山西、内蒙、新疆等西北地区海路、铁路联运班列15条,建成6个内陆港,开通中国直达内蒙的国际集装箱班列,构建了辐射东北、西北和华北地区、联通中亚、通往欧洲的海路、铁路联运体系。唐山港在海上布局上,开通内外贸航线33条,其中外贸航线5条,形成了以直达东南沿海主要港口为基础、以日韩及欧美航线为拓展的海向运输格局。唐山港在京津冀协同发展上,与天津港深度合作,深度整合两港资源,共同运营京唐港区集装箱业务,为京津冀打造了一条高效率、低成本、通达世界的进出口陆海通道。2017年唐山港京唐港区货物吞吐量完成2.9亿吨,集装箱运输量突破200万标箱,连续6年保持超30%增长,已发展成为世界集

装箱百强港口之一^[9]。

曹妃甸港立足“丝绸之路经济带”实施“西北腹地战略”,通过公路、铁路、海运构成纵横交错的、“大出大进”物流网。曹妃甸港紧抓住历史机遇,全力打造“世界新港”,成为“一带一路”名副其实的交汇点。曹妃甸港积极融入“一带一路”战略,精确定位,优化布局,依托“蒙-冀”铁路等交通大动脉,积极推进水路、铁路联运项目,全力打造内蒙古及西北地区最高效、最便捷、最优惠的海运物流新通道。曹妃甸港的“蒙-冀-新一欧”铁路大通道,缩短了“曹妃甸港-包头”路程,使内蒙古等中国西北部地区有了新的出海口,激活了西北地区的经济活力;曹妃甸港的新疆内陆港、霍尔果斯、阿拉山口等重要口岸将成为“西北战略”中的重要节点。2016年8月包头至阿斯塔纳的中亚国际集装箱班列的正式开通,使曹妃甸港深入到中亚乃至欧洲地区具备了现实条件,形成了以曹妃甸港为出海口、以蒙冀铁路为纽带的物流运输格局。^[10]曹妃甸港口具有巨大潜力,可以助推“冰上丝绸之路”航道的建设。

秦皇岛港积极承接“一带一路”项目,立足本地、区位优势,通过优化装船工艺、工具等技术,参与风力发电叶片的运输到美国、印度、南美洲、欧洲等国家和地区的运输。秦皇岛港积极参与合作、承担“一带一路”项目(“帕德玛”大桥桥梁设备制造项目)桥梁设备运输业务,拉动了区域经济的发展,提高港口的运行效率和港口吞吐量,促进外贸业务的快速发展。秦皇岛港秉承创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念,深化港口供给侧改革,探索构建“运销一体化全程煤炭供应链服务模式”、推进“互联网+”与港口产业深度融合,完善视频系统及堆场数字化管理,开通秦皇岛至东南亚水果航线。秦皇岛港具备作为“冰上丝绸之路”重要港口的条件。秦皇岛港正致力于打造国际一流旅游示范港、多元融合型产业园区。秦皇岛港西港区着力建设成滨海港口转型升级的范例、京津冀一体化示范区、

城市更新示范区、国际新兴旅游港口、国际旅游目的地和集散地。总之,秦皇岛港现有的港口能力和表现出的巨大潜力,可以成为“冰上丝绸之路”航道的重要港口支点。

京津冀港口是冰上丝绸之路航道的起点,也是冰上丝绸之路的黄金支点,承载冰上丝绸路物流、人流、信息流、文化流信息。天津港、唐山港、曹妃甸港、秦皇岛港已经积极参与“一带一路”战略,表现出进人的吞吐量和强大的疏散货运功能。京津冀把唐山港打造成北京的出海口、曹妃甸港打造为蒙古国的出海口,携手天津港、秦皇岛港共同打造“冰上丝绸之路”的重要出海口。京津冀区域的港口正不断优化,与国际、与互联网、与海路陆路公路高度融合,全面参与“冰上丝绸之路”的战略实施。

参考文献:

- [1] 俄罗斯驻华大使:俄中高层频繁,无讨论“禁区”[EB/OL], 环球网, <http://world.huanqiu.com/exclusive/2017-07/10936114.html>.
- [2] 杨迅. 习近平会见俄罗斯总理梅德韦杰夫[N]. 人民日报, 2017-11-02(01).
- [3] 中华人民共和国国务院新闻办公室. 中国的北极政策[N]. 人民日报, 2018-01-27(11).
- [4][5] 王志民:中俄打造“冰上丝绸之路”的机遇与挑战[J]. 东北亚论坛, 2018(2):17-18.
- [6] 中俄奏响北极合作新篇章——专家热议“海上丝路”与“冰上丝路”对接打造新的动力引擎[N]. 中国海洋报, 2017-07-11. (A3).
- [7][8] 天津港概况, 天津港(集团)有限公司, <http://www.ptacn.com/detailcontentAction.do?searchFlag=1&typeId=45>.
- [9] 集团概况, 唐山港集团股份有限公司, <http://www.jtport.com/gaik. asp?id=308>.
- [10] 张笑非:打造国际物流新通道——曹妃甸港成“一带一路”重要交汇点[N]. 人民日报, 2016-12-20. (14).

[责任编辑 陶爱新]

The analysis of the role of the harbours in Beijing, Tianjin and Hebei Province played in the construction of Polar Silk Road

LIU Xin-xia, LI Bing-yan

(Faculty of Arts, Hebei University of Engineering, Handan 056038, China)

Abstract: China has initiated new strategies such as “Belt and Road”, “Silk Road on Ice” on the basis of the traditional Silk Road as a way to develop the economy and culture of the country in a more complicated situation of the world today. The “Silk Road on Ice” in this new era is a new strategy for China to participate in the international trade. Harbours in the area of Beijing, Tianjin and Hebei Province, with their tremendous cargo-handling capacity and amazing goods collecting and distributing function could well serve as the starting end of the “Silk Road on Ice”.

Key words: “Belt and Road”, Polar Silk Road, harbours in the area of Beijing, Tianjin and Hebei Province, Tianjin Harbour, Cao Feidian Harbour