

# “21世纪海上丝绸之路”

## ——中国在南太平洋地区的合作共赢之道

南太平洋地区位于新“海上丝绸之路”，全面考察南太地区的现状、了解中国与南太地区的关系、探讨如何加深与该地区的交流与合作，对顺利实施并推进“一带一路”有着重要的现实意义。

■ 金英姬

我国于2013年9月和10月分别提出建设“一带一路”的合作倡议，并于2015年3月28日发布《“一带一路”愿景与行动》，开始正式付诸实施。

“一带一路”倡议是新世纪中国的重要国家发展意向，从陆路所形成的经济带和海上经济连接线入手，展开全面的经济交流与合作，通过开放的区域平台，加强与沿线伙伴国间的沟通与交流，深化国际经济合作，推进经济一体化发展，达到相关国家之间的互利共赢与经济、社会可持续发展。

南太平洋地区位于新“海上丝绸之路”，其战略地位不言而喻。而全面考察南太地区的现状、了解中国与南太地区的关系、探讨如何加深与该地区的交流与合作，对顺利实施并推进“一带一路”有着重要的现实意义。

### 南太地区的现状

广义的南太平洋地区包括除澳大利亚和新西兰以外的27个国家和地区，其中有14个国家从20世纪70年代开始陆续实现独立，它们是：斐济、萨摩亚、汤加、巴布亚新几内亚（简称“巴新”）、基里巴斯、瓦努阿图、密克罗尼西亚联邦、所罗门群岛、瑙鲁、图瓦卢、马绍尔群岛、帕劳、库克群岛和纽埃，这14个国家也统称为南太岛国。除库克群岛和纽埃外，其余12个国家均为

联合国成员国。

南太岛国间陆域面积相差悬殊，1万平方公里以上的仅有巴新、所罗门群岛、斐济和瓦努阿图等4个岛国，其他基本在1千平方公里以下，最小的图瓦卢和瑙鲁分别只有26和24平方公里。南太岛国总人口约911万，使用语言多达2000余种。由于历史和地理原因，南太岛国大多数官方语言和通用语言为英语，人口主要由当地原住民和欧洲移民或后裔构成，还有一些人居住在澳大利亚、新西兰、美国等国家，华人华侨人口很少（参见表1）。

南太岛国大都经济欠发达，产业结构落后单一，主要为资源密集型的渔业、种植、手工艺品制作、采

**从中国与南太岛国的双边贸易情况中可以看出，除澳大利亚、美国、新西兰、日本、印度以及其他传统伙伴国之外，中国已成为南太岛国的重要贸易对象国，中国向该地区主要出口服装、纺织品、轻工产品、机电产品、化工和医药原料等产品，主要进口渔业产品、矿产品和原木等，双边贸易具有很强的互补性。**

矿、旅游等产业，主要出口商品为渔业产品、水果、矿产品、木材和手工艺品，大部分生活用品和工业用品需要进口，货物贸易收支逆差较大。该地区基础设施落后，失业率居高不下。总体来看，在14个已经独立的岛国中，库克群岛、帕劳和瑙鲁的近期人均生产总值均超过1万美元，斐济也接近1万美元。这4国发展水平相对较高，其余10国人均生产总值均远低于1万美元。表2中列出了14个南太岛国的经济简况，其经济发展水平可见一斑（参见表2）。

此外，南太岛国城市化率较低，教育水平低下。加上该地区处于环太平洋地震活跃带，自然灾害频发，既有暴雨、飓风等气象灾害，也有地震、火山爆发、海啸等地质灾害。由于经济落后，社会管理能力不足，南太岛国都难以应对自然灾害，这些也是该地区亟待解决的问题。全球升温、气候变暖带来的负面影响在这一地区也逐步显现。按照目前的海平面上升速度推算，不远的将来图瓦卢、瑙鲁、基里巴斯、瓦努阿图等岛国的大部分国土会出现低于海平面的可能。南太诸国既有强烈的经济社会发展需求，亦有拯救生态灾难的紧迫压力。

南太岛国约一半国家无本国货币，基里巴斯、瑙鲁等国家使用澳元，库克群岛、纽埃等国家使用新西兰货币，马绍尔群岛、密克罗尼西亚

联邦、帕劳、圣诞岛地区使用美元。因经济严重落后,这些岛国大多依赖国际官方开发组织的援助(ODA)和澳大利亚、新西兰、美国等国家的援助,澳、新、英、美、日等国家是南太岛国的主要出口市场、进口来源地和侨汇来源国,工、矿、林、农、渔等大多数行业的产业链甚至一些市场都主要控制在这些国家的跨国公司手中。与澳大利亚、新西兰、英国、美国等国家在政治、外交、国防等各领域有着非常紧密的关系,签署了《自由联系条约》、《防务合作协定》、《防务合作计划》、《警察伙伴关系协定》等。由此可见南太平洋岛国与澳大利亚、新西兰、美国等英联邦国家关系之密切。

## 中国与南太地区的关系

### 1. 外交关系

除澳大利亚(1972.12.21)和新西兰(1972.12.22)外,中国先后与14个南太岛国中的斐济、(1975.11.5)萨摩亚(1975.11.6)、巴布亚新几内亚(1976.10.12)、瓦努阿图(1982.3.26)、密克罗尼西亚联邦(1989.9.11)、库克群岛(1997.7.25)、汤加(1998.11.2)、纽埃(2007.12.12)等8个国家建立了外交关系。

2005年10月,中国提出建立中国—太平洋岛国经济发展合作论坛(简称“中太论坛”)的倡议,以促进与南太岛国在环保、旅游、立法、教育、农渔业和卫生领域的合作。<sup>[1]</sup>该倡议赢得了相关国家的广泛欢迎和积极响应。2006年4月,首届中太论坛部长级会议在斐济召开,中国同8个建交国签署《中国—太平洋岛国经济发展合作行动纲领》,表示愿意在平等互利、优势互补、互尊互信的基础上建立经贸合作伙伴关系。2013年11月,第二届中太论坛在广州举行,中方宣布将采取一系列措施支持该地区经济社会的发展。<sup>[2]</sup>

2014年11月,习近平主席访问斐济,这是中国国家主席首次对南太

表1 南太平洋岛国基本情况

国家	人口与构成	通用语言	官方语言	货币
巴布亚新几内亚	约800万,98%属美拉尼西亚人,其余为密克罗尼西亚人、波利尼西亚人、华人和白人。华人华侨约1万人。	英语、皮金语、莫土语	英语	基那
斐济	88.5万	英语、斐济语、印地语	英语	斐济元(Fiji Dollar)
基里巴斯	10.8万,其中90%以上属密克罗尼西亚人种,其余为波利尼西亚人和欧洲移民。	英语、基里巴斯语	英语	澳元
库克群岛	1.31万,均持新西兰护照。毛利人(属波利尼西亚人种)占92%,欧洲后裔占3%。	英语、毛利语	英语	新西兰货币
马绍尔群岛	5.43万,多属密克罗尼西亚人种。	英语、马绍尔语	马绍尔语	美元
密克罗尼西亚联邦	10.55万,其中密克罗尼西亚人占97%,亚洲人占2.5%,其他人占0.5%。华人华侨数十人。	英语	英语	美元
瑙鲁	约1.1万,58%为瑙鲁人,属密克罗尼西亚人种,其余为其他太平洋岛国人、华人、菲律宾人和欧洲人后裔。另有约2千瑙鲁人居住在澳大利亚。	瑙鲁语、英语	英语	澳元
纽埃	1618人,属波利尼西亚人种,另有约1.2万人居住在新西兰。	英语、纽埃语	英语	新西兰货币
帕劳	2.18万,多属密克罗尼西亚人种。	英语、帕劳语	帕劳语	美元
萨摩亚	19.7万,绝大多数为萨摩亚人,属波利尼西亚人种;还有少数其他太平洋岛国人、欧洲人和华裔以及混血人种。华人华侨约300人。	英语、萨摩亚语	萨摩亚语	塔拉
所罗门群岛	59.9万,94.5%为美拉尼西亚人。	皮金语、英语	英语	所罗门群岛元
汤加	10.8万。98%是汤加人,属波利尼西亚人种,其余为其他太平洋岛国人、欧洲人、亚洲人及其后裔。华人华侨约2000人。	汤加语、英语	英语	潘加(PA'ANGA)
图瓦卢	1.1万,97%为图瓦卢人,属波利尼西亚人种,其余为基里巴斯人、欧洲裔等。	图瓦卢语、英语	英语	图瓦卢币、通用澳元
瓦努阿图	28.2万,其中98%为瓦努阿图人,属美拉尼西亚人种,其余为法、英、华裔和越南、波利尼西亚移民以及其他一些附近岛国人。华人华侨约600人。	比斯拉马语、英语	英语、法语、比斯拉马语	瓦图

资料来源:根据外交部网站2018年9月更新资料整理。  
[https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq\\_676201/gj\\_676203/dyz\\_681240/](https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/dyz_681240/)

表2 南太国家经济简况

国别	GDP (百万美元)	人均GDP (美元)	主要产业	公共债务占GDP比例	贫困线以下人口
巴新	30.19 (2017 est.)	3,700 (2017 est.)	椰干粉碎、棕榈油加工、胶合板生产、木屑生产;采矿(金、银、铜);原油和石油产品;建筑、旅游、牲畜(猪肉、家禽、牛)、乳制品、香料产品(姜黄、香草、姜、豆蔻、辣椒、胡椒、香茅和肉豆蔻)、渔业产品	36.9% (2017 est.)	37% (2002 est.)
斐济	8.629 (2017 est.)	9,800 (2017 est.)	旅游业、制糖业、服装业、椰干、黄金、白银、木材业	48.9 (2017 est.)	31% (2009 est.)
基里巴斯	227 (2017 est.)	2,000 (2017 est.)	捕鱼、手工艺品	26.3 (2017 est.)	N/A
库克群岛	299.9 (2016 est.)	16,700 (2016 est.)	渔业、水果加工、旅游、服装、手工艺品	N/A	N/A
马绍尔群岛	196 (2017 est.)	3,600 (2017 est.)	干椰子肉、金枪鱼加工、旅游、工艺品(来自贝壳、木材和珍珠)	25.5% (2017 est.)	N/A
密克罗尼西亚联邦	348 (2017 est.)	3,400 (2017 est.)	旅游、建筑业;专业水产养殖、工艺品(贝壳和木头)	24.5% (2017 est.)	26.7% (2000 est.)
瑙鲁	160 (2017 est.)	12,300 (2017 est.)	磷酸盐开采、离岸银行、椰子制品	62% (2017 est.)	N/A
纽埃	10.01 (2003 est.)	5,800 (2003 est.)	手工艺品、食品加工	N/A	N/A
帕劳	264 (2017 est.)	14,700 (2017 est.)	旅游、渔业、自给农业	24.1% (2016 est.)	24.9% (2006)
萨摩亚	1.137 (2017 est.)	5,700 (2017 est.)	食品加工、建材、汽车零部件	49.1% (2017 est.)	N/A
所罗门群岛	1.33 (2017 est.)	\$2,200 (2017 est.)	鱼类(金枪鱼)、采矿、木材	9.4% (2017 est.)	N/A
汤加	591 (2017 est.)	5,900 (2017 est.)	旅游、建筑、渔业	48% (FY2017 est.)	22.5% (2010 est.)
图瓦卢	42 (2017 est.)	\$3,800 (2017 est.)	渔业	37% (2017 est.)	26.3% (2010 est.)
瓦努阿图	772 (2017 est.)	2,700 (2017 est.)	食品和鱼类冷冻、木材加工、肉类罐头	48.4% (2017 est.)	N/A

资料来源:根据美国中央情报局2019年1月资料整理。  
<https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/>  
 注:est.=当年预测值



岛国进行国事访问。期间,习主席同八个建交岛国领导人举行首次集体会晤,决定建立相互尊重、共同发展的战略伙伴关系,并宣布了支持岛国经济社会发展的一揽子计划。习主席还与与会岛国领导人分别举行双边会谈,就加强农林渔业、矿产、基础设施建设、旅游等领域合作达成广泛共识,并签署一系列合作文件。与会国领导人认为这些计划和措施契合岛国的需要,表示愿意参与新“海上丝绸之路”和亚洲基础设施投资银行建设,希望能借助中国发展的机遇促进本国经济建设。<sup>[3]</sup>

2018年11月,习主席再次访问南太岛国,在巴新同八个建交岛国领导人举行集体会晤,就中国和南太岛国关系提出四点建议。这些建议涵盖战略、经济、民心和国际事务层面,分别为:坚持平等相处,深化政治互信;坚持互利合作,实现共同繁荣;坚持心心相印,增进人民友谊;坚持守望相助,维护公平正义。<sup>[4]</sup>通过这些双边和多边会晤以及实实在在的合作措施,中国与南太岛国的关系得到了加强与提升,也为在更广泛的领域拓展和深化交流合作提供了坚实的基础。

美国是南太地区的传统盟友。但特朗普执政后宣扬“美国优先”的施政方针,越来越倾向于保护主义,在外交舞台和国际事务上一切以美国利益至上为准则采取单边主义。而中国则以更加开放的姿态,在命运共同体的理念之下坚持不懈地推动多边主义。这使得南太岛国更加愿意靠近中国。例如,南太岛国因所处的地理环境对全球变暖和气候变化引起的海平面上升十分敏感和脆弱,而美国却宣布退出《巴黎协定》。相反,中国的蓝色经济理念与南太国家的海洋发展观十分契合,南太国家表示愿意与中国进行更加密切的合作。<sup>[5]</sup>

## 2. 经济关系

近几年,我国加强了与南太岛国的双边和多边经济交流与合作。中国增加了对南太地区的经济援助,目前为该地区重要的援助方。从中国与南

表3 部分南太国家进出口情况

国别	主要出口市场	主要出口产品	主要进口来源	主要进口产品
斐济	美国20.8%,澳大利亚14.9%,新西兰7.7%,汤加5%,瓦努阿图4.6%,中国4.5%,西班牙4.3%,英国4.3%,基里巴斯4.1%(2017)	油等燃料、鱼、饮料、宝石、糖、服装、黄金、木材、鱼、蜂蜜、椰子油、矿泉水	澳大利亚19.2%,新西兰17.2%,新加坡17%,中国13.8%(2017)	制成品、机械和运输设备、石油产品、食品和饮料、化学品、烟草
帕劳	日本51.3%,美国15.8%,印度13.8%,关岛8%(2017)	贝类、金枪鱼、其他鱼类	美国33.4%,关岛15.8%,日本15.7%,中国13.5%,韩国5.3%(2017)	机械和设备、燃料、金属、食品
库克群岛	N/A	鱼、干椰肉、木瓜、新鲜和罐装柑橘类水果、咖啡、珍珠和珍珠壳;服装	N/A	食品、纺织品、燃料、木材、资本货物
巴新	澳大利亚18.9%,新加坡17.5%,日本13.8%,中国12.7%,菲律宾4.7%,荷兰4.2%,印度4.2%(2017)	液化天然气、石油、黄金、铜矿石、镍、钴原木、棕榈油、咖啡、可可、椰子、香料(姜黄、香草、姜和豆蔻)、小龙虾、对虾、金枪鱼、海参	澳大利亚30.1%,中国17.3%,新加坡10.2%,马来西亚8.2%,印尼4%(2017)	机械和运输设备、制成品、食品、燃料、化学品
萨摩亚	澳大利亚22.9%,新西兰22.8%,美属萨摩亚22.1%,阿富汗14.9%,美国5.9%(2017)	鱼、椰子和奶油、非油、椰肉、芋头、汽车零部件、服装、啤酒	新西兰22%,新加坡20.7%,美国12.5%,中国10.1%,澳大利亚8.6%,斐济5.2%(2017)	机械设备、工业用品、食品
纽埃	N/A	罐装椰奶、椰肉、蜂蜜、香草、百香果制品、木瓜、根类作物、酸橙、足球、邮票、手工艺品	N/A	食品、活动物、制成品、机械、燃料、润滑剂、化学品、药品
汤加	香港25.1%,新西兰22.6%,美国14.3%,日本12.8%,澳大利亚10.5%(2017)	南瓜、甘草、香草豆、胡椒根作物、卡瓦	新西兰33.3%,斐济11.7%,美国9.8%,新加坡9%,澳大利亚8.9%,中国7.9%,日本5.9%(2017)	食品、机械和运输设备、燃料、化学品
瓦努阿图	菲律宾23.9%,澳大利亚16.5%,美国10.4%,日本8.8%,委内瑞拉8%,法国4.8%,Fiji 4.5%,香港4.4%(2017)	椰干、牛肉、可可、咖啡、木材、卡瓦、椰子油、椰子壳、牛皮、鱼	俄罗斯35.2%,澳大利亚19.8%,新西兰9.8%,中国6.3%,斐济5.5%(2017)	机械设备、食品、燃料
密克罗尼西亚联邦	N/A	鱼、萨考(卡瓦)、槟榔、黑胡椒	N/A	食品、饮料、服装、电脑、家用电器、家电、制成品、汽车、机械设备、家具、工具

资料来源:根据美国中央情报局2019年1月资料整理。

<https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/>

注:est.=当年预测值

太岛国的双边贸易情况中可以看出,除澳大利亚、美国、新西兰、日本、印度以及其他传统伙伴之外,中国已成为南太岛国的重要贸易对象国(参见表3),中国向该地区主要出口服装、纺织品、轻工产品、机电产品、化工和医药原料等产品,主要进口渔业产品、矿产品和原木等,双边贸易具有很强的互补性(参见表3)。

近期中国对南太岛国的经济援助增加,尤其是基础设施领域。目前,

在巴新运营的中国企业有近3500家,从小微企业到大型跨国集团都有。其中,21家大型跨国集团在过去几年承担了公路、铁路修建等多个大项目。在“中国—太平洋岛国经济发展合作论坛”框架下,中国进出口银行和中国开发银行一共向南太岛国提供了20亿美元优惠贷款,支持岛国修建基础设施。<sup>[6]</sup>2018年5月初,巴新加入亚投行,这表明了巴新同中国加强和深化经济交流合作的意愿。

## 中国在南太地区如何走下去?

在新形势下,中国与南太岛国加强合作的重要性和战略意义凸显。2015年3月28日由国家发展改革委、外交部、商务部联合发布的《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》将“从中国沿海港口经过南海到南太平洋”作为海上丝绸之路战略的重点方向之一。南太岛国具

**从中国与南太岛国的经济合作主体来看,过去和现在主要集中在政府间和国企层面,未来需要进一步鼓励和推动中国民营企业走出去进行投资,提高当地的产业加工能力,推动当地消费市场的增长。**

有独特的区位优势、资源优势以及政治优势,是建设21世纪海上丝绸之路的自然延伸,然而,近期中国在南太地区的援助和投资遭到了一些国家的误解和阻力。在复杂的历史和现实背景下,探讨如何在这一地区顺利推进“21世纪海上丝绸之路”倡议,进一步推动中国与南太各岛国的双边交流与合作关系显得尤为重要。

1. 从中国与南太岛国的关系来看,除了极少数国家在之前举行的太平洋岛国论坛上对中国代表团做出刁难之举,绝大部分岛国对中国的投资是欢迎的。尽管南太地区矿产(比如巴新的油气资源)和海洋渔业资源丰富,但这些岛国没有财力去开采和利用这些资源,所以迫切需要大量的外部援助和外国直接投资。在基础设施领域,南太一些比较偏远的地区非常贫穷,很多地方连公路都没有,巴新甚至还有70%的人口用不上电,更不用说水运、海运、航空、医疗卫生、教育等。岛国各领域需要大量的财力投入,而中国的“21世纪海上丝绸之路”倡议可以满足南太岛国的需求。相比一些政治因素,南太岛国更关心经济和社会的发展。中国应该主动了解岛国的诉求和期望,从政治上加深相互信任,从民心上加深相互了解,从经济上加深合作,共同促进双边关系的良性发展。对于巴新等原材料资源丰富的国家,中国应派遣更多专业人才和合作企业,帮助这些国家建立本国的工业基地,使他们能够对一些产品进行初加工后再出口,促进经济增长,并提供更多的就业机会。而对于萨摩亚这样主要依赖旅游、农业的国家,中国应加强在航空、酒店、度假村等旅游基础设施领域的合作,为游客们提供更多的便利,推动岛国旅游业的发展。

2. 从南太岛国的周边环境来看,欧盟国家中除英国和法国之外其他国家在南太地区涉足不深。气候变化引发的危机等南太地区的一些全球性问题难以靠岛国自身去解决。而欧债危机后英法国家对气候问题的态度明显

变缓,美国则左右摇摆,南太国家难以指望这些传统盟国的支持和实际行动。中国提出的“建设人类命运共同体”倡议具有很强的吸引力。而这一地区长期的最大的援助国澳大利亚则是南太国家吸引中国更多资本的关键因素。其实,中澳两国对南太岛国的援助和合作都很重要,且无法相互替代。中国与澳大利亚等西方国家在该地区专注的领域有较大区别。中国的援助和合作主要集中在修建桥梁、机场、港口、医院等基础设施领域,澳大利亚则更关注艾滋病预防、教育、人权、法律、性别平等项目等社会领域。<sup>[1]</sup>况且,南太岛国对外资及外来高科技、人才等各方面的需求巨大,而澳大利亚、新西兰等国家的经济体量和中国相比还是小一些,澳大利亚及其他传统援助国难以满足所有南太岛国的需求。中国应该以实际行动证明,中澳在南太地区不是竞争关系,而是互补关系;中国的投资并不谋求在本地区的领导权或危及本地国家的主权,而是基于取长补短与互利合作的经济往来和共同发展。

3. 从中国与南太岛国的经济合作主体来看,过去和现在主要集中在政府间和国企层面,未来需要进一步鼓励和推动中国私营企业走出去进行投资,提高当地的产业加工能力,推动当地消费市场的增长。这样既可以降低南太国家对中国政府援助的依赖,减少外界对中国资本的怀疑与误解,又可以使双边合作以平等的身份本着

企业经营的理念顺利开展。

4. 从合作领域来看,南太岛国在资源禀赋和重点产业、经济发展程度及对外资合作开发的诉求等方面各有不同。中国对本地区的投资除了基础设施、渔业、旅游、能源、贸易等急需投入的领域之外,还应关注医疗、环境、教育、文化、科技等当地政府和广大民众关心的领域,寻找更多双方的利益交汇点和经济增长点,增进官民两个层面的友谊与互信。

5. 从合作层次来看,与“一带一路”沿线以及与周边国家的互联互通是实施该发展战略的具体方式和主要内涵。互联互通是“三位一体”的联通,即交通基础设施的硬件联通、规章制度、标准、政策的软件联通、增进民间友好互信和文化交流的人文联通,它涵盖政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通和民心相通五大领域。<sup>[8]</sup>因此,除了通过双边和多边峰会、相关部门互访、开展联合研究、合作举办论坛等方式增进相互信任和友谊,通过援助和投资共同进行公路、水路、航空、电力、通讯等基础设施建设、进一步促进贸易和旅游往来等措施之外,中国与南太岛国(并联合第三方)还可以进行资金融通,共同建立南太平洋地区矿产和渔业资源勘探开发与加工基地以及科学考察基地,提供防灾减灾、保护环境、文化教育以及技术职业技能培训等公共服务。(作者系中国社会科学院亚太与全球战略研究院副研究员、博士) [1]

[1]来源:中国政府网, [http://www.gov.cn/zwjw/2005-10/28/content\\_86359.htm](http://www.gov.cn/zwjw/2005-10/28/content_86359.htm)

[2]来源:商务部网站, [http://www.mofcom.gov.cn/article/zt\\_tpydgl/subjectm/200604/20060401872429.shtml](http://www.mofcom.gov.cn/article/zt_tpydgl/subjectm/200604/20060401872429.shtml); 新华网, [http://www.xinhuanet.com/world/2018-11/15/c\\_1123719033.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2018-11/15/c_1123719033.htm)

[3]来源:人民网, <http://politics.people.com.cn/n/2014/1124/c1024-26077752.html>

[4]来源:新华网, [http://www.xinhuanet.com/world/2018-11/15/c\\_1123719033.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2018-11/15/c_1123719033.htm), 中央人民广播电台网, [http://china.cnr.cn/news/20181117/t20181117\\_524417923.shtml](http://china.cnr.cn/news/20181117/t20181117_524417923.shtml)

[5]-[7]来源:环球网, <http://world.huanqiu.com/exclusive/2018-11/13549852.html>

[8]来源:任晓:“三大峰会与中国外交新取向”,载《世界知识》,2015年第1期;新浪网, <http://news.sina.com.cn/c/2017-05-14/doc-ifyfekhi7608819.shtml>



## ABSTRACTS

### Heading for the New "Silk Road"

Six years ago, Chinese President Xi Jinping, during a visit to Central Asia and Southeast Asia countries, successively put forward the major initiatives to build "Silk Road Economic Belt" and "21st Century Maritime Silk Road". The initiatives have become China's search for their own development at the same time, the contribution to the development of the other countries' "China plan", and get more and more countries' warm response because of its follow the inherent requirement of global governance system change. Over the past six years, "One Belt And One Road" has taken root on the vast continent, braved wind and waves in the vast ocean, and launched a new voyage of large-scale and multi-form connectivity in the history of mankind. As an important carrier that plays a leading role in the construction of "One Belt And One Road", shipping industry undertakes the historical mission of building maritime trade channels and expanding logistics corridors connecting "One Belt And One Road". In this process, it is inevitable that China's shipping enterprises will accelerate the transformation from the traditional business model based on quantity growth to the high-quality development with value added as the core, so as to promote China's shipping industry to the middle and high end of the global value chain. At present, the construction of "One Belt And One Road" is changing from the stage of "freehand brushwork" to the stage of "meticulous brushwork". It is urgent for a group of responsible and proactive enterprises to combine the construction

of "One Belt And One Road" service with the improvement of their core competitiveness, so as to create new business CARDS for China in a broader market. This magazine will focus on the practical achievements of "One Belt And One Road" construction pioneer represented by COSCO SHIPPING in two issues, and share the experience and inspiration with the industry. In this issue, the following is discussed: the construction of "One Belt And One Road" should be guided by the philosophy of a community with a shared future for mankind and promoted by the concept of win-win for all. In the construction of "One Belt And One Road", enterprises should take the word "justice" as the leading corporate values. To go global, Chinese enterprises must focus on long-term and stable development rather than short-term behaviors. They should truly participate in local economic development and improvement of people's livelihood, enhance the "blood-making" function of the host country, and achieve the goal of sustainable win-win between enterprises and the host country. The construction and operation of overseas ports, represented by Piraeus Port in Greece, have enhanced the ability of Chinese shipping enterprises to cooperate with relevant countries in overseas markets and organize shipping services, and will have a positive impact on improving the international competitiveness of Chinese shipping enterprises. In order to accelerate the transformation and upgrading of ports and international shipping enterprises, and improve the quality and efficiency of development, we must seek and cultivate new needs, and we must innovate the mode of combined development of ports and shipping. Cooperation with countries along the "21st Century Maritime Silk Road" in the construction and operation of shipping interconnection and port interconnection, and the cultivation of new international shipping needs, will become a major opportunity for the further development of China's international shipping. Additionally, welcome to continue to pay attention to the next issue focusing on "Being with you all the way", which will bring you thinking and inspiration through more cases and stories. **P24**

### "21st century Maritime Silk Road" -- China's approach to win-win cooperation in the South Pacific

The South Pacific region is located in the new "Maritime Silk Road". It has important practical significance for the smooth implementation and promotion of "One Belt And One Road" to comprehensively investigate the current situation of the South Pacific region, understand the relationship between China and the South Pacific region and discuss how to deepen the exchanges and cooperation with the region. From China and the South Pacific island nation of bilateral trade cases, you can see that in addition to Australia, the United States, New Zealand, Japan, India and other traditional partners, China has become an important trade deals with South Pacific island countries. China exports to the region mainly clothing, textiles, light industrial products, mechanical and electrical products, chemical and pharmaceutical raw materials and other products, fishery products, minerals and mainly import logs, etc., bilateral trade has a strong complementarity. From

the perspective of the economic cooperation subjects between China and the South Pacific island countries, the past and present are mainly at the level of intergovernmental and state-owned enterprises. In the future, it is necessary to further encourage and promote Chinese private enterprises to go out to invest, improve local industrial processing capacity and promote the growth of local consumer market. **P42**

## Voices of Boao

---

This year's Boao Forum for Asia is around the theme of "Shared Future, Concerted Action, Common Development." The annual conference is held in various forms, including Parallel Session, CEO Roundtable (Dialogue), TV Forum, Theme Dinner and Press Conference. A series of activities is held around such hot topics as "One Belt And One Road", "Regional Cooperation in Asia" and "Pilot Free Trade Zone and Free Trade Port". They are formatted under five modules—open world economy; multilateralism, regional cooperation and global governance; innovation-driven development; high-quality development; and critical issues. The annual conference was attended by more than 2,000 political, business and think tank scholars from over 60 countries and regions, including dozens of officials at or above the ministerial level and former political leaders of various countries, and nearly 100 executives of world top 500 companies and well-known enterprises. In the conference site, the journalists of Maritime China interviewed some former dignitaries, experts and scholars. Here, the key interviewing content is extracted to offer our reader. **P46**

## China and India should strengthen the basis of cooperation and jointly promote global energy governance

---

Energy cooperation is an important part of China's "One Belt And One Road" initiative, which provides broad space for China-India energy cooperation. Many similarities between China and India in the field of energy are important basis for deepening bilateral cooperation in the future. Strengthening energy cooperation between China and India and other Brics countries will lay an important foundation for improving the status of China, India and the Brics countries in the G20's energy governance. As an important country along the "One Belt And One Road", India is a close economic and trade partner of China. The two sides have extensive cooperation areas, among which energy is one of them. It is necessary for China and India to deepen energy cooperation. **P50**

## China's seaborne trade in 2018: checking the final scores

---

China has been the most important driver of growth in seaborne trade for many years, with Chinese imports accounting for almost half of the growth in global volumes in 2008-17. In 2018, while

China continued to support global trade growth, a slower rate of expansion was seen across a range of key economic indicators, alongside changing trade patterns. So, while trends varied by commodity, overall 2018 saw more moderate growth in China's seaborne trade. The further maturing of China's economy will likely continue to drive changes to trade patterns in coming years, but recent weaker economic indicators (including in the manufacturing sector and a fall in exports in USD in late 2018) and concerns over the impact of the US-China 'trade war' suggest that risks to the short-term outlook are building. Against a backdrop of China's central role in world seaborne trade, China Intelligence Monthly will be tracking the key indicators during 2019. **P52**

## Container liner market: supply and demand tend to balance

---

Container carriers will be able to achieve steady profitability if they can concentrate on improving services rather than overextending to try to become integrators, as supply and demand tracks toward a relative balance within three years, Lars Jensen says. The CEO and co-founder of SeaIntelligence Maritime Consulting downplayed concerns that carriers wouldn't be able to pass along the higher costs of meeting the global low-sulfur fuel mandate, which takes effect on Jan. 1, 2020. The International Maritime Organization (IMO) mandate is forecast to increase the industry's annual operating costs by \$13 billion to \$15.7 billion, according to various estimates. "The industry is not under threat. This is a vibrant industry. The individual carriers may be under threat, but not the industry," he told the 2019 TPM Conference in Long Beach in March. After several years in which demand growth lagged growth in available capacity, the global liner industry in 2017 registered a \$7 billion profit, its first profitable year since 2010. Industrywide profitability figures aren't available for 2018, but service levels, as reflected in schedule reliability, have frustrated beneficial cargo owners (BCOs). On-time performance in the major east-west trades last year ranged from 34 to 70 percent, according to SeaIntelligence Consulting. **P56**

## Application of "new retail" theory in cruise tourism industry

---

Taking the cruise tourism industry as an example, this paper discusses the applicability of the "new retail" theory in the service industry, and tries to put forward reasonable suggestions for the development of China's cruise industry. "New retail" is to obtain comprehensive data through the integration of online and offline, so as to improve the efficiency of retail from the perspective of consumers/experiencer. The designed products will be "pre-sold" through the Internet to accept personalized customization, and then put into production after the consumers reach a certain scale. This can not only fully grasp the actual needs of consumers, improve the efficiency of resource utilization, reduce inventory backlog, but also meet the consumer's personalized needs to the greatest extent. **P58** 