

1 “一带一路”中广东绿色货运发展的 战略定位和作用

建设“新丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的战略构想强调了相关各国要打造互利共赢的“利益共同体”和共同发展繁荣的“命运共同体”，是我国实现“中国梦”的共同追求，也是广东发展的重大机遇。在低碳经济背景下，随着国家经济发展战略的转型与产业结构调整、转型升级、创新驱动步伐的加快，广东实施以节能减排增效和生态环境保护为重点的绿色发展战略，是促进经济发展方式由“速度效益型”向“质量效益型”转变，实现社会经济可持续发展的必然。广东作为进出口物资贸易聚集地，在“一带一路”战略下如何利用其独特优势，正确定位绿色货运的发展，广泛推广和应用已取得的绿色货运成果，是“十三五”经济发展时期实现转型升级、减排增效和发展绿色经济的关键。

1.1 “一带一路”战略概括

1.1.1 “一带一路”战略的提出

2013 年 9 月 7 日，习近平总书记在哈萨克斯坦访问期间，提出了建设丝绸之路经济带的战略构想；2013 年 10 月 3 日，习总书记在访问印尼时，又发出共



同建设 21 世纪海上丝绸之路的倡议。十八届三中全会明确指出，“推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设，形成全方位开放新格局”。

1.1.2 “一带一路”的框架

(1) “一带一路”是促进共同发展、实现共同繁荣的合作共赢之路，是增进理解信任、加强全方位交流的和平友谊之路。中国政府倡议，秉持和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢的理念，全方位推进务实合作，打造政治互信、经济融合、文化包容的利益共同体、命运共同体和责任共同体。

(2) “一带一路”贯穿亚欧非大陆，一头是活跃的东亚经济圈，一头是发达的欧洲经济圈，中间广大腹地国家经济发展潜力巨大。丝绸之路经济带重点畅通中国经中亚、俄罗斯至欧洲（波罗的海）；中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海；中国至东南亚、南亚、印度洋等线路。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，延伸至欧洲；从中国沿海港口过南海到南太平洋。

(3) 根据“一带一路”陆上依托国际大通道，以沿线中心城市为支撑，以重点经贸产业园区为合作平台，共同打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛等国际经济合作走廊；海上以重点港口为节点，共同建设通畅、安全、高效的运输大通道。中巴、孟中印缅两个经济走廊与“一带一路”



建设的推进关联紧密，要进一步推动合作，取得更大进展。

(4)“一带一路”沿线各国需携手努力，朝着互利互惠、共同安全的目标相向而行。各国开放合作的宏大经济愿景是：努力打造区域基础设施更加完善、安全高效的陆海空通道网络，使其互联互通能力达到新高度；投资贸易便利化水平进一步提升，高标准自由贸易区网络基本形成；经济联系更加紧密，政治互信更加深入；人文交流更加广泛，不同文明互鉴共荣，各国人民相知相交、和平友好。

1.1.3 “一带一路”的内涵

(1)“丝绸之路经济带”东牵亚太，西连欧洲，辐射 40 多个国家、近 30 亿人口，在我国境内覆盖 6 个省区市，市场规模和潜力独一无二，是“世界上最长、最具有发展潜力的经济大走廊”。通过沿线各国的合作和规划，打通从太平洋到波罗的海的运输大通道，并形成连接东亚、西亚、南亚的交通运输网络，促进贸易畅通和投资便利化。同时，促进我国西进战略的实施，在欧美市场普遍不景气的背景下，拓展中亚、西亚和南亚市场，对我国的外贸出口也有积极意义。

(2)21 世纪海上丝绸之路将我国与东盟国家以及印度、巴基斯坦、孟加拉、斯里兰卡等国家紧密联系起来。目前，我国和东盟已建成世界上最大的发展中国家自由贸易区，贸易额超过 4 000 亿美元，我国连续 4 年成为东盟第一大贸易



伙伴，而东盟是我国第三大贸易伙伴。共建 21 世纪“海上丝绸之路”，不仅有助于我国与“海上丝绸之路”沿线国家在港口航运、海洋能源、经济贸易、科技创新、生态环境、人文交流等领域开展全方位合作，而且对促进区域繁荣、推动全球经济发展具有重要作用，同时拓展了我国经济发展战略空间和改善了绿色货运发展的生态环境，为我国经济持续稳定发展提供有力支撑。

1.1.4 “一带一路”战略赋予广东省发展的机遇

(1) 丝绸之路经济带与 21 世纪海上丝绸之路，一个是陆向的，一个是海向的，相得益彰，切合新时期我国国内发展和对外开放战略，体现了我国外交战略的大布局。陆上丝绸之路经济带是我国向西开放，进一步加强与中亚地区经济合作，巩固我国石油、天然气等能源供给安全的重要通道。21 世纪海上丝绸之路是我国扩大向东开放，进一步深化与东盟国家全方位合作，加强海上通道建设，构建新型海洋伙伴关系的重要载体。

(2) “一带一路”战略下频繁的经贸联系促使经济快速增长，货运业必须提供良好的、可持续发展的服务环境。作为海上丝绸之路的重要地域和起点的广东，应主动承担起为沿线货运频度和货运量快速增加提供优质货运服务的责任，这也为广东绿色货运持续发展提供了契机和条件。



(3)“一带一路”战略不是一个新的机制，而是合作发展的理念和倡议。广东依靠与东盟国家既有的发展机制，依赖“海上丝绸之路”经济、人文、商贸的千年传承，交通的互联互通及贸易往来的进一步活跃，来实现绿色货运的可持续发展。

1.2 广东省社会、经济、交通、物流发展概况

1.2.1 社会现状

1.2.1.1 行政区域划分

广东省位于南岭以南、南海之滨，与我国香港、澳门、广西、湖南、江西和福建接壤，与海南隔海相望，划分为珠三角、粤东、粤西和粤北四个区域，下辖 21 个地级市（其中副省级城市 2 个），119 个县级行政区（60 个市辖区、20 个县级市、36 个县、3 个自治县）。其中，广州、深圳、湛江、汕头等为“一路一带”上广东域内的重点覆盖城市。

1.2.1.2 人口及结构状况

根据 2012、2013、2014 近 3 年数据显示，人口总量增长有所放缓，总抚养系数呈持续下降趋势。2014 年年末，广东省常住人口为 10 724 万人，人口密度为每平方千米 597 人，常住人口总量比上年年末增长 0.75%。如表 1.1 所示，广



东人口处于“老年型”结构类型。

从广东常住人口的城乡居住分布来看，2014年年末，城镇人口、乡村人口分别占人口总量的68%和32%，人口城镇化发展稳步推进，人口平均文化素质进一步提高。

表 1.1 广东省人口结构类型及其变化（单位：%）

	年轻型	成年型	老年型	
少年儿童人口比例	>40	30~40	<30	15.38
老年人口比例	<4	4~7	>7	76.35
老少比	<15	15~30	>30	8.27

数据来源：根据广东省人口变动情况抽样调查结果推算

1.2.1.3 自然资源现状

(1) 土地资源（包括陆地及其水域和沿海滩涂）。全省土地总面积 17.8 万平方千米。除居民点、厂矿、交通等建设用地和水域外，宜农地 330.08 万公顷^①，宜林地 1 257.91 万公顷，宜牧地 6.0 万公顷，分别占全省土地总面积的 18.54%、70.54% 和 0.34%。

(2) 矿产资源：目前发现的矿种 116 种，分布比较广泛。特别是有色金属、稀土金属、硫铁矿的探明储量均居全国第二位。珠江口盆地油气田蕴藏有丰富的石油和天然气资源，是我国重要的海上大油田。此外广东省还有种类众多、

^① 1 公顷 = 0.01 平方千米



储量丰富的非金属矿产资源。

(3) 水力资源：以河流水力资源为主，也有较好的地下水力资源和海水潮汐水力资源。河流水力资源理论蕴藏量 724.10 万 kW。预计可开发水力资源总装机容量 580.29 kW，年发电量 215.79 亿度，占理论蕴藏量的 34%。

1.2.1.4 环境现状

广东经济增长方式突出表现为“三高一低”，即高投入、高消耗、高污染和低效益。高消耗伴随的高排放导致环境污染严重，分析广东省历年统计公报，会发现空气质量与江河水质普遍下降。

表 1.2 广东各环境因素变化情况及主要原因

环境因素	变化情况	主要原因
废水排放	2014 年全省废水排放总量 90.51 亿 t,较上年增长 4.94%(见图 1.1)	节能减排工作成效显著，特别是对水减排的工作力度明显加大

续表

环境因素	变化情况	主要原因
废气排放	1996-2014 年广东省工业废气排放量快速增长(见图 1.2)	产业结构调整，导致工业废气排放量增长更加迅猛
污染物排放	2014 年，全省产生一般工业固体废物 5 665.09 万吨(见图 1.3)	固体废物集中处理处置设施的建设快速推进，处理能力不断取得新突破，尤其在“十一五”期间，广东省加强固体废物信息化建



		设, 建立固废管理信息系统
水环境	1995 年以来, 水质开始逐步好转, 流域水环境质量不断提高(见图 1.4)	广东省城市环境基础设施建设得到加强, 江河水污染得到有效控制
空气环境	空气主要污染物总悬浮颗粒物浓度继续下降(见图 1.5)	“十一五”期间, 广东全省加强城市空气污染治理, 空气质量得到有效改善。“十二五”节能减排等各项措施的进一步落实, 使空气环境质量不断提高

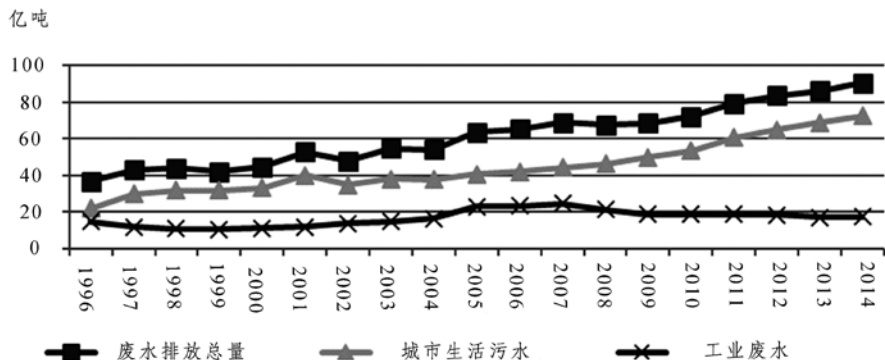


图 1.1 1996—2014 年广东省各类废水排水量

(数据来源: 根据广东省统计局所公布的历年《广东省统计年鉴》计算整理绘制)

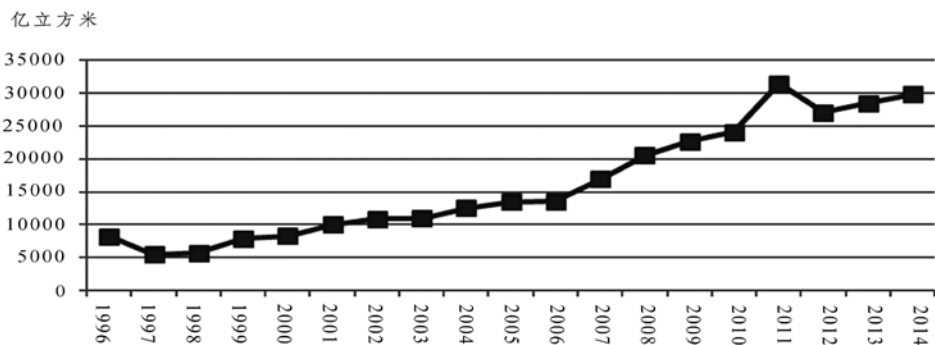




图 1.2 1996—2014 年广东省工业废气排放量

(数据来源：根据广东省统计局所公布的历年《广东省统计年鉴》计算整理绘制)

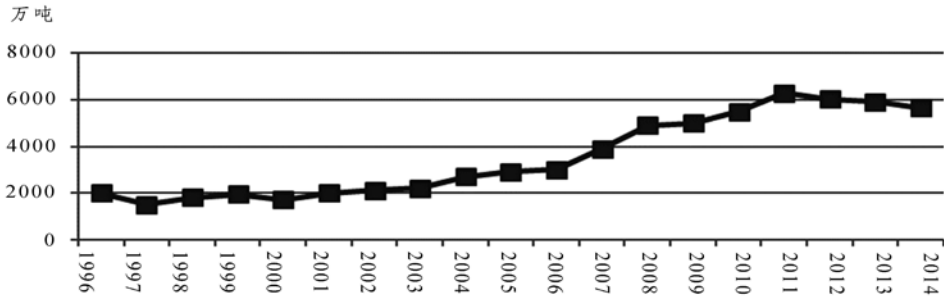


图 1.3 1996—2014 年广东省工业固体废物排放量

(数据来源：根据广东省统计局所公布的历年《广东省统计年鉴》计算整理绘制)

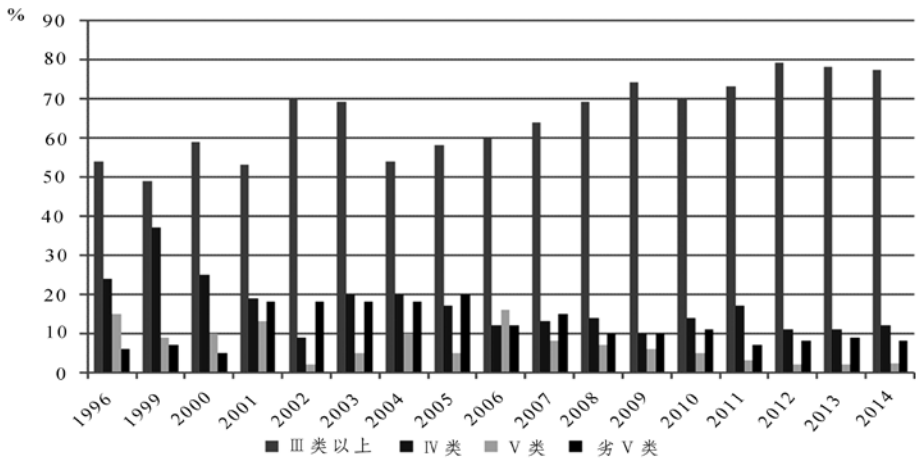


图 1.4 1996—2014 年广东省河流控断面水质变化

(数据来源：根据广东省统计局所公布的历年《广东省统计年鉴》计算整理绘制)

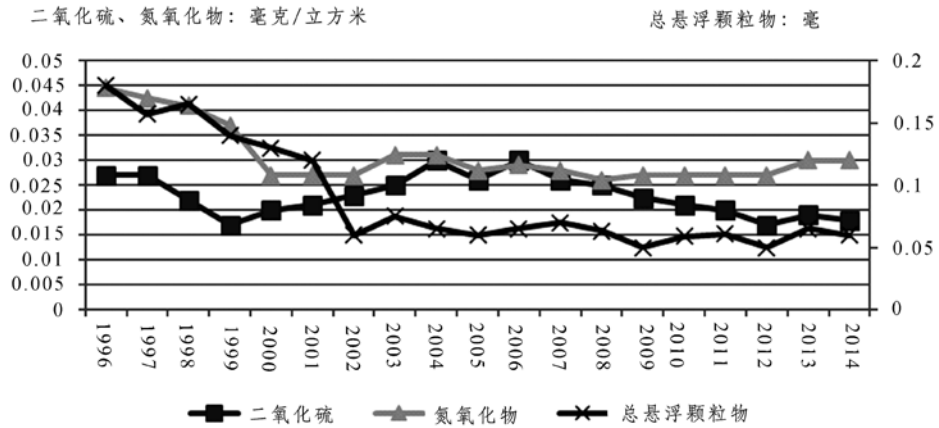


图 1.5 1996—2014 年广东省主要空气污染物情况

(数据来源：根据广东省统计局所公布的历年《广东省统计年鉴》计算整理绘制)

1.2.2 经济状况

(1) 广东省经济总量已经连续 20 多年位居全国第一，GDP 年增长率均超出国家 GDP 增长率的平均水平，是我国经济最发达的省份之一，近 10 年来的经济发展如表 1.3 所示。

表 1.3 2005-2014 年广东历年的 GDP 相关数据

年份	GDP					
	GDP (亿元)		占全国比重		增幅 (%)	
	本币	美元	比重 (%)	位次	全国	广东
2005	22557.37	2753.69	11.32	1	11.3	14.1
2006	26587.76	3335.23	11.42	1	12.7	14.8
2007	31777.01	4178.99	11.36	1	14.2	14.9
2008	36796.71	5298.23	11.04	1	9.6	10.4
2009	39482.56	5779.91	10.81	1	9.1	9.7
2010	46013.06	6797.11	11.8	1	10.5	11.6
2011	53210.28	8238.42	11.7	1	9.6	10



2012	57067.92	9040.46	11.0	1	7.8	7.25
2013	62163.97	10037.46	10.9	1	7.7	8.93
2014	67792.24	11033.35	10.6	1	7.4	7.8

数据来源：广东、中国历年统计年鉴

(2) 广东省作为中国第一外贸大省，外贸金额发展非常快(见图 1.6)。2001 年加入 WTO 之后，广东的外贸呈现快速增长的趋势。而“一带一路”战略的推进和中国—东盟自贸区的积极影响均为广东的外贸发展带来大好机遇。

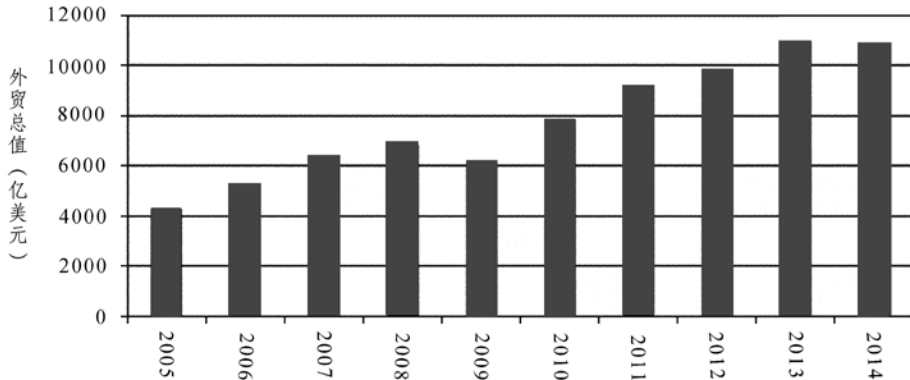


图 1.6 1996—2014 年广东外贸进出口金额

(3) 广东经济结构发展科学合理，为产业转型升级奠定基础。2014 年，广东的第一产业、第二产业和第三产业增加值分别为 3 166.67 亿元、31 345.77 亿元和 33 279.80 亿元(见图 1.7)。

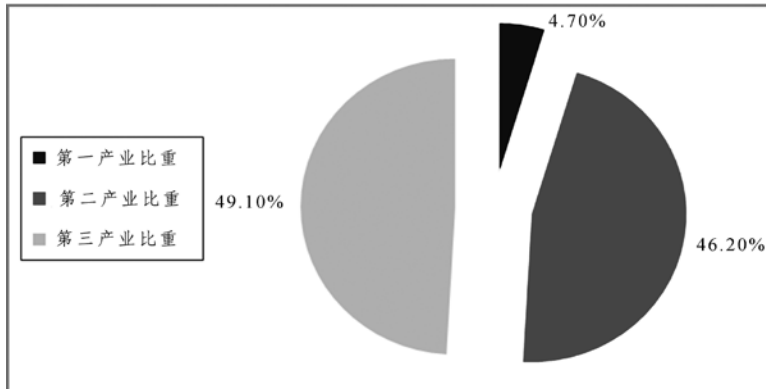


图 1.7 2014 年广东产业结构比重图

(4) 广东省充分挖掘了毗邻港澳的优势，未来的发展将更加协调和均匀，对广东省周边地区的辐射力也越来越稳定。

1.2.3 综合交通现状

广东省内河流众多，海域辽阔，大陆海岸线 4 114 km，沿海岛屿 1 431 个，内陆江河主要有珠江、韩江、鉴江和漠阳江等。海上，陆地，航空均四通八达，是我国海陆空交通体系最发达的省份之一。省内铁路、水运、航空、公路、管道五种运输方式并存。

1.2.3.1 交通枢纽状况

广东省以广州、珠海和深圳作为交通枢纽，三地是珠江三角洲的重要门户。汕头是粤东的门户，随着汕头、揭阳和潮州城市交通一体化进程的推进，交通往来活跃，交通基础设施建设速度得到很大的提升。粤西北大步向前，各自拥



有的交通中心（枢纽）也正在加速建设中。

1.2.3.2 铁路

广东省内拥有国内多条铁路大动脉，京九、京广、黎湛、深厦、南广、昆广等线构成广东铁路网络。京九和京广是我国运输量最大的两个南北大动脉，将中国南方珠三角和北方环渤海地区串联在一起，途经多个省份和城市。昆广、南广线是广东连接西南地区的主要线路，为广东和西南地区的人流商流提供了广阔的运输环境。

（1）省际铁路交通以珠三角为中心，连接东西南北。

（2）省内的铁路交通发达。借助贯穿东西的湛江到汕头铁路、广珠轻轨、广深高铁、环珠三角的城轨、清远、梅州、汕尾到广州的城市快轨等都已基本实现全省轨道交通一体化，并已初步形成全省4小时经济圈。

（3）中国高铁时代的到来，广东高铁国内领先。京广、广深、深厦、南广、贵广、广东西部沿海高铁（湛江到深圳高铁）使广东成为高铁大省，广东产业转型升级进度，经济增长速度，以及广东往来全国各地区的速度都大大提高。

1.2.3.3 公路

广东省是中国高速公路通车里程最高和密度最大的省份，已建成的高速公



路有：深圳—汕尾—汕头线、广州环城高速公路、广州—佛山—三水线、广州—花都—清远线、广州—虎门—深圳线等等。105、107、325、205、106、321、324 七条国道在省会广州交汇。广东省公路网基本情况见表 1.4。

预计到 2015 年，广东高速公路里程突破 7 000 km。广东省在“十二五”期间投资了 1.4 万亿在交通基础设施建设之中，实现了广东省的“县县通高速”的目标。

表 1.4 2013 年广东省公路网基本情况

类型	道路分类	里程 (km)	所占比例
合 计		202 915	100%
技术等级	高速公路	5 703	2.81%
	一级公路	10 621	5.23%
	二级公路	19 125	9.42%
	三级公路	17 364	8.55%
	四级公路	133 544	65.8%
	等外公路	16 558	8.16%
路面类型	高级铺装	139 115	68.5%
	次高级铺装	4 972	2.42%
	未铺装	58 828	28.9%

数据来源：2014 年广东统计年鉴

1.2.3.4 港口

广东省以珠江作为中心水路枢纽，以珠三角作为中心出海口，以粤东海岸线为左翼，雷州半岛为右翼进行海上贸易通航。除了粤北 5 个地级市没有靠近



海洋之外，其他地区都拥有自建的港口。

(1) 珠江三角洲是全世界最繁忙的港口群。深圳港、香港港吞吐量分别居世界第二和第三，广州港吞吐量居全世界第七位。湛江是广东第三个亿吨港口，2012年惠州港吞吐量突破亿吨，成为广东第四个亿吨吞吐量的港口。澳门港和中山港已突破500万吨。随着国家批复审核通过的珠海横琴高新区，深圳前海高新区，广州南沙新区的成立，更是推动了珠三角港口经济的发展。

(2) 汕头港是粤东地区中心港口，辐射粤东和福建。汕头已经成为台湾货物进入湖南和西南地区的中转站，也是我国台湾货物进入东南亚各国的中转站。

(3) 雷州半岛是广东未来的一个经济增长极。湛江港是广东的第三大港口，港口建设在未来以钢铁和石油两大产业推动湛江的经济发展，是西南地区物流向澳洲东南亚最快的出海口，承担西南地区到南美洲的贸易往来。雷州半岛是进入海南的汽车和旅客的必经之路，湛江徐闻港是未来发展最快的港口，在海南国际旅游岛经济的影响下，徐闻港将发挥越来越大的作用。

1.2.3.5 航空

(1) 珠三角是全世界机场密度最大的地区之一。广东省内民用航线共886条，航线里程214.06万km，民用运输飞机560架。省内有12家121运行公司，



15 家通航企业，通航生产时间长达 6 万小时。

(2) 广州新白云机场是国际中转枢纽，是全国面积最大的机场。拥有三条跑道和两座航站楼在全世界多国内开通了近百条航线。广州白云机场 2014 年货物吞吐量突破 50 万吨，同比增长 11.2%。依托空港的优势，白云机场的发展也给当地的物流和商贸发展带来促进作用。深圳宝安机场是广东第二个国际中转机场，可以承接中亚到澳洲的航线，宝安机场未来将建设第三跑道，届时客运量将翻两倍。

(3) 揭阳潮汕机场承运的客流可覆盖粤东地区，让航空成为粤东地区人们常用交通工具之一，并始终以发展成为国际一流机场为目标。

(4) 未来机场建设规划。广东计划建成湛江新机场、阳江机场和韶关机场。其中湛江新机场已于 2013 年开工，湛江机场建成后将提升整个粤西航运能力。韶关和阳江机场复航后，广东航运能力将进一步提升。

1.2.4 物流业发展现状

1.2.4.1 广东物流产业发展是我国典型的以经济中心圈为核心的物流布局体系

目前，广东已形成以广州、深圳，珠海为中心圈的在全国具有重要影响的物流生态系统，并显现出良好的竞争力。2012 年，广东省社会物流总费用 2 742