

# 海上丝路：构建海洋经济的“黄金走廊”

本报记者 冯其予 薛志伟

在第十个“中国航海日”到来之际，以“促进21世纪海上丝绸之路与海员服务发展”为主题的2014中国航海日论坛7月11日在山东日照举行，交通运输部副部长何建中在论坛上指出，“中国是航运大国、海员大国、造船大国、渔业大国，打造21世纪海上丝绸之路任重而道远。”

建设21世纪海上丝路，为振兴我国远洋运输业提供了重要战略机遇——



## 船员规模全球第一

## 结构失衡亟待解决

本报记者 冯其予 薛志伟

截至2013年底，我国注册海员已达57万余人，位居世界第一。在以“促进21世纪海上丝绸之路与海员服务发展”为主题的2014中国航海日论坛上，与会专家对目前我国海员群体的现状和前景作了深入探讨。

“意大利‘歌诗达协和号’、韩国‘岁月号’等一系列最近的航海事故再次提醒国际海事界，要更加重视‘人’的因素，并采取实质性行动非常重要。”上海海事大学副校长肖家宝在发言时指出，一支数量充足、素质优良、结构合理的海员队伍，是中国航运健康发展的前提。肖家宝强调，尊重海员、重视海员，应是航运业健康发展的重中之重。

改革开放以来，中国船队规模得到空前发展。目前，我国注册船员规模居全球第一，外派海员近12万人次，居全球第二。不过，我国海员结构失衡已相当突出，船长及高级船员总量偏少，仅占注册海员总数的35.5%；船长和高级船员各职务间的结构也明显失衡。此外，海员流失率增高，无序流动加剧，海员职业吸引力明显下降。

对此，山东海事局副局长王海宇认为，我国船员市场中存在的问题是由国家法规标准不健全、政策扶持缺位、政府市场监管不到位、船员管理模式与市场不适应、社会组织不成熟等方面的原因引起，需要在船员市场发展过程中不断矫正。王海宇认为，我国政府应逐步从重监管、轻服务的管理模式中走出来，不但要注重管理市场，还要注重培育市场，逐步实现政府监管、行业自律相结合的船员管理体制，不断提高船员素质。

此外，中远对外劳务合作公司总经理王刚也谈到，海员个税负担沉重、社保缴费不够合理、政府多头管理，少数航运企业操作不够规范，忽视海员权益的保护，使得海员的切身利益不能完全得到保障。

大连海事大学副校长刘正江则表示，对于我国海员事业发展，在法律制度建设、人才管理模式、劳动权益保障等诸多方面，仍存在一些不尽如人意的地方，海员社会地位和福利待遇也没有达到应有的水平，这在一定程度上反映了全社会对海员事业的重要性认识还不到位。为此，他呼吁有关方面从海员职业的特殊性和重要性出发，梳理已有的相关法律法规，系统整合国内各部门执法权限。

“海上丝绸之路”概念的提出由来已久。自德国学者李希霍芬1877年首次提出亚欧大陆“丝绸之路”概念之后，1903年法国学者沙畹提出“丝绸之路”有陆海两道，1967年日本学者三杉隆敏著述“探索海上的丝绸之路”，1990年联合国教科文组织开展“海上丝绸之路”国际性考察活动，使“海上丝绸之路”概念也得到了广泛传播。我国古代商队，正是沿着相关路线，开拓远洋航路，传播中华文明。

面对实现中华民族伟大复兴的历史使命，重振海上丝绸之路极具现实意义。我

2013年10月3日，国家主席习近平应邀在印度尼西亚国会发表重要演讲，首次提出中国愿同东盟国家共同建设“21世纪海上丝绸之路”，这一合作层次更高，覆盖范围更广，参与国家更多，将串起连通东盟、南亚、西亚、北非、东非、欧洲等各大经济板块的市场链。

对此，交通运输部水运科学研究院院长张宝晨认为，“中国倡导与相关国家共建21世纪海上丝绸之路，标志着中国正以更加开放包容的姿态走向世界。”

张宝晨表示，21世纪海上丝绸之路应该有其重点战略走向，一是从我国沿海港口过南海，经马六甲海峡和印度洋，延伸至欧洲；二是从我国沿海港口过南海，经印度尼

在21世纪海上丝绸之路如何建设的具体问题上，专家们不约而同地强调了交通运输的重要作用。“21世纪海上丝绸之路建设，首先要解决相关国家港口的互联互通，运用现代先进技术提高港口和设施的建设水平，提升物流集散功能，为推动各方经贸合作发展提供良好的基础条件。”张成说。

张宝晨则认为，在交通运输领域，需要



## 极具现实意义的战略选择

国拥有7300多个岛屿，18000多公里大陆海岸线和14000多公里岛屿岸线，海洋经济在国民经济中占有极为重要的地位。我国外贸进出口货物近90%，95%的进口原油和99%的进口铁矿石由海运完成，全国港口货物吞吐量和集装箱吞吐量已连续超10年位居世界第一，造船三大指标多年位

居世界榜首，水产品总产量连续20多年位居世界首位。

党的十八大以来将“建设海洋强国”作为国家重大战略任务，今年政府工作报告强调，“要坚持陆海统筹，全面实施海洋战略，发展海洋经济，保护海洋环境，坚决维护国家海洋权益，大力建设海洋强国”。

## 连通多个经济板块的市场链

西亚抵达南太平洋；三是远期还可考虑北冰洋等方向，“从布局上看，中东和南亚将成为‘一带一路’的重要交会区域。放眼海上丝绸之路区域，这是充满活力、快速发展的地区，也是多样性突出、各种矛盾相互交织的地区”。张宝晨认为，当前世界经济增长格局出现此消彼长新变化，这就要求我们更加主动自觉地统筹国际、国内两个大局，通过构筑21世纪海上丝绸之路，以合作共赢为基本原则，抓住文化、资本、技术、资源

等核心要素，形成更广范围、更宽领域、更深层次的经济一体化。

对此，商务部研究院产业国际化战略研究所所长张威则表示，2013年海上丝绸之路国家（不含中国）人口约26亿，GDP总值达到7.4万亿美元，与中国的贸易总额达到7938亿美元，占2013年我国对外贸易总额的19.2%。比起我国古代的海上丝绸之路，21世纪的海上丝绸之路包含了更深刻的意义和更丰富的内容。

## 发挥交通运输的基础作用

在四个方面着力：一是加快建设交通基础设施，促进相关各国对21世纪海上丝绸之路的枢纽港口、重点港口布局达成共识，并落实到本国港口规划中，共同推进码头、航

道、集疏运道路和铁路等基础设施建设。以港口为战略支点将各国港口城市和沿海经济带串起来；二是加快构建国际物流体系，以21世纪海上丝绸之路枢纽港口、重要港口为节点，强化港口物流地位和作用，按照沿路各国资源、产业、消费等的分布，建设、完善国际物流网络，加快培育供应链龙头企业 and 区域性国际性物流企业，构建开放融合、完整高效的现代物流系统；三是进一步加强沿路各国多边和双边磋商，推动简化通关手续，加快“单一窗口”建设，提供海运货物通关便利；四是加快完善运输安全保障机制，建议成立21世纪海上丝绸之路安全与合作协调中心，统筹协调21世纪海上丝绸之路区域的航行安全、海上搜救打捞和船舶污染防治，统筹安排沿路各国海事技术交流、人力资源开发以及清洁船舶研发等重大事项。

# 海洋经济开发应明确战略取向

李靖宇

进入21世纪以来，我国海洋经济发展取得了长足进步，海洋产业规模不断扩大，类型日益增多，产业结构明显改善，社会效益显著提高，在国民经济发展中的地位日益突出，对国家特别是沿海地区经济社会发展发挥了重要作用。

然而，在海洋经济迅猛发展的同时，随之而来的资源、环境等一系列问题，也成为制约海洋经济可持续发展的瓶颈。因此，必须采取相应措施，针对海洋经济发展的现状，对其存在的问题进行分析，提出可行的建议与对策，进一步明确明确的战略取向，以保证我国海洋经济可持续发展战略的顺利实施。

一、合理规划开发海洋资源，全面优化海洋产业布局。全国海洋经济“十二五”规划明确指出，今后应当以国家级产业园区为依托，以重大技术突破为支撑，以市场需求为导向，巩固壮大海洋工程装备制造制造业，加快发展海水利用业，扶持培

育海洋药物和生物制品业以及海洋可再生能源业，有效提升产业竞争力。

二、健全海洋科技创新体系，支撑海洋经济跨越发展。海洋经济发展离不开科技创新。首先，应继续实施科技兴海战略，落实海洋科技开发规划，瞄准世界海洋高科技前沿，大力发展深海勘探、基因工程、卫星遥感和海洋可再生能源利用等高新技术。其次，应建立海洋科技成果转化和推广应用体系，加快海洋信息化步伐。

三、加大金融战略投放力度，保障海洋工程项目到位。要加大信贷渠道支持力度；支持符合上市条件的涉海重点企业通过上市、发行企业债券等形式直接融资；创新金融产品和运作方式，扩大直接投融资渠道；充分利用社会资本，逐步建立起一个以个人投资为主体，国家财政性投资为引导，信贷资金为支撑，外资和资本市场等各类资金为补充的多元化的投融资体系。

四、统一全国海洋开发规划，造就大

“S”海域经济带。针对目前我国近海呈现出无序开发的状况，国家应积极采取相应措施，统筹沿海11省市有关海洋经济发展规划。首先，整合沿海陆域100公里和200海里专属经济区，打造陆海统筹主体功能区。其次，以陆海统筹主体功能区为依托，在国家层面应建立一个超越省域、部门和具体市场开发主体的更高的管理和协调机构，来统一协调我国海洋国土的总体开发工作。更为重要的是，必须注重全面规划海域新板块，真正形成陆海统筹开发的战略态势，从北到南造就大“S”海域经济带。

五、启动海上运输安全战略，切实保障国家利益拓展。随着我国保障海洋运输战略的出台，我国海上运输能力将逐步提升，我国海洋经济的发展将会跃升一个新台阶。我国只有将海上运输通道这条生命线牢牢掌握在手中，逐步促成“东进西拓南下北上”海上大通道格局，才能提升在世界海洋事务中的话语权。

六、坚决维护国家海洋权益，切实加强国际合作开发。我国是一个海洋大国，但存在海洋划界等诸多问题。当前国际形势风云变幻，周边涉海形势更加复杂，机遇与挑战并存，在开展维权与国际合作中要继续统筹内外两个大局，做到维权与维稳相统一，有效维护海洋权益，大力加强国际合作。

七、加强海洋战略统筹，打造海洋全面合作的战略平台。面对世界经济发展重心的东移大势，应对我周边海域主权争端的事件频发，我国急需打造一个战略平台，以促成国家海洋战略推进的整体阵容。

综上所述，充分利用海洋资源，加快发展海洋经济，是顺应时代潮流的必然要求和进取行为，是中国实现海洋强国战略目标的基础和保障。

（作者系广东海洋大学海洋经济与管理研究中心研究员、辽宁师范大学海域开发研究所所长）

## 实用新型

## 价值何在

何春晖

实用新型的价值真的不如发明吗？答案是实用新型也可以具有很高的商业价值，我们评价一项专利是否具有商业价值是从多个方面来综合评价的，并不仅从该专利是发明还是实用新型来简单区分的。

首先，专利作为无形资产，无论是发明还是实用新型都具有商业价值，按照新《公司法》规定，专利作为企业无形资产可占注册资本的比例高达70%，好的专利体现的是技术的创新性和成长性以及专利权的稳定性，好的发明专利或者实用新型都可以增强投资者的信心；其次，专利的垄断性为企业提供了专利许可、搭建专利池、制定标准、并购、入股、投融资、侵权损害赔偿等多种途径来实现其商业价值。

在1980年以前，世界上对实用新型给予保护的国家和地区只有十多个，近20年来越来越多的国家开始重视本国中小企业在经济发展中的地位，这些中小企业的创新活力日益增强，小发明、小革新层出不穷，为企业带来了丰厚的利润，这些因素促进了实用新型制度在全世界范围内的快速发展，目前全球有57个国家和地区建立了实用新型制度，它们包括中国、德国、日本、韩国、澳大利亚、奥地利、白俄罗斯、巴西等国家，各国实用新型制度各有特色，实用新型的名称也各不相同，有“实用新型”、“小专利”、“创新专利”、“创新证书”等。

中国《专利法》第二条第三款规定：“实用新型，是指对产品的形状、构造或者其结合所提出的适于实用的新的技术方案。”德国实用新型法规定：“实用新型授予新颖的、具有创造性的且适于工业应用的发明创造。”日本实用新型法规定：“实用新型，是指与物品的形状、构造或者组合相关的，利用自然法则作出的技术思想创作。”

那么实用新型和发明最大的区别在哪里呢？第一，它们保护的客体有明显区别，发明保护产品、方法、材料、系统等，实用新型主要保护产品；第二，专利审查方式不同，发明专利是在对全球公开的专利文献和非专利文献检索的基础上进行实质审查，即对发明专利的新颖性、创造性和实用性进行审查；而实用新型不经过实质审查，多数国家采取登记制，我国采取的是初步审查+专利权评价报告制；第三，创造性标准不同，实用新型的创造性标准在立法上低于发明专利，在实践中，不仅仅是那些创造性水平低的发明创造选择实用新型保护，不少市场见效快、生命周期短的技术上具有较高创造性的产品，企业也选择实用新型来保护，因为实用新型具有“短、平、快”的优势，企业可以很快地获得专利授权，将专利产品尽快投入商业运营；第四，保护时间不同，发明专利的保护时间是自申请日起20年，而实用新型是10年。

我们通常认为实用新型不具备较高价值的另一个重要原因是它的专利权稳定性的问题，事实上由于实用新型在专利审查程序中没有经过实质审查，所以实用新型专利权的风险确实比较大。正因为如此，我国实用新型审查制度采用的是“初步审查+专利权评价报告”制度，它包括形式审查和明显实质性缺陷审查两个方面，其中明显实质性缺陷审查中主要包括明显不具有新颖性审查和权利要求不清楚的审查等诸多方面的审查，在一定程度上保证了实用新型专利权的完整性和稳定性。

我们在商业活动中通常会选择那些经过了宣告专利权无效后依然存活下来的专利，无论发明还是实用新型，只有经过了这种严苛的考验，才能确保专利权的稳定。考验专利权稳定性还有另外一条途径就是那些被许可过的专利权，因为在许可合同的签署过程中，这些专利权已经被反复检索和评价过，是经得起考验的。

实践中，发明和实用新型在专利组合中相伴而生、缺一不可，在企业专利布局规划中，实用新型通常作为发明专利的补充围绕在核心发明专利的周围，从而和发明专利在产品改进、配套设备、审查周期、保护年限等方面合理搭配，有效地发挥专利组合的积极作用。

（国家知识产权局发明审查部高级审查员）



本版编辑 韩霖