

中国港口外交的 理论与实践*

孙德刚

【内容提要】 中国参与 21 世纪海上丝绸之路沿线港口建设,形成了“商业港口链”,与美国在海上丝路沿线构筑的“军事基地链”形成反差。前者服务于中国与对象国的经济发展战略,以投资、贸易、基建和国际航运中心建设等商业利益拓展为目标;后者服务于美国的安全战略,以巩固联盟体系、打击恐怖主义、拓展势力范围为目标。中国从自身改革开放的发展经验——“蛇口模式”出发,为海上丝路沿线国家贡献了中国方案——以发展促安全,在实践中探索中国特色的港口外交。它以企业为主体,以市场为导向,以政府各部委、中央与地方统筹协调为保障,促进了海上丝路沿线国家和地区的陆海联动,有助于各国基础设施的互联互通和建立相互依存关系。中国的港口外交推动了对象国的工业化进程,彰显了中国特色的民生治理理念,与西方追求的海洋军事化和“民主”治理形成了鲜明对比。同时,中国参与海上丝路沿线港口建设面临较高经济、法律、政治和安全风险,须警惕港口建设的政治化趋向。

【关键词】 港口外交;海上丝路;港口建设;中国外交

【作者简介】 孙德刚,上海外国语大学中东研究所研究员、副所长、博士生导师,上海社会科学院“国际安全”创新团队特约研究员。(上海 邮编:200083)

【中图分类号】 D82 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1006-9550(2018)05-0004-29

* 本文系教育部人文社科重点研究基地重大项目“中国参与中东安全事务的理论及案例研究”(项目编号:16JJDGJW011)的前期成果,并受上海市教委和教育发展基金会“曙光项目”(项目编号:15SG29)、上海市“浦江人才计划”(项目编号:14PJC092)和上海外国语大学科研创新团队的资助。感谢《世界经济与政治》杂志匿名评审专家提出的宝贵修改意见。文中不当之处由笔者负责。

一 问题的提出

中国是陆海两栖型大国,兼具陆上与海上对外交往的双重优势。早在唐朝时期,福建泉州就是东方第一大港,商贾云集,成为沟通东西方交通和海上贸易的桥梁和纽带。2010年以来,中国成为世界第二大经济体和名列前茅的贸易强国,逐步从净资本输入国变成净资本输出国,优势产能不断增加。港口、公路、桥梁、核电站、高铁、北斗卫星等是中国海外利益拓展的重要载体,也是中国大外交的重要组成部分,丰富了新时期中国特色大国外交的“工具箱”。^①

参与海外港口建设是新时代建设海洋强国的重要内容。2013年7月,中共中央政治局就建设海洋强国进行第八次集体学习。习近平强调,建设海洋强国是中国特色社会主义事业的组成部分。中国从海洋大国崛起为海洋强国,从港口大国迈向港口强国,有力地推动了21世纪海上丝绸之路(海上丝路)建设。截至2016年年底,在全球50大集装箱港口中,中国投资了其中约2/3。^②中企参与经营的港口项目遍及马来西亚、新加坡、文莱、澳大利亚、缅甸、斯里兰卡、巴基斯坦、阿联酋、肯尼亚、吉布提、埃及、以色列、土耳其、希腊、摩洛哥、阿尔及利亚、尼日利亚、多哥、安哥拉、西班牙、意大利、荷兰、比利时等20多个国家。如作为中国港口企业的先驱,招商局港口(原招商局国际)海外总投资超过20亿美元,其投资的49个港口分布在19个国家和地区;中远海运港口(原中远太平洋)在全球投资近30个港口,其中“一带一路”沿线码头共11个。^③

中国参与海上丝路沿线国家的港口建设,体现出中国是发展中国家现代化的建设者、工业化的推动者和区域一体化的参与者。中国在海上丝路沿线国家港口建设形成的商业存在,与西方大国的军事基地、军事联盟和军事设施形成的三位一体的军事存在形成鲜明对比。作为中国海上丝绸之路的桥头堡,港口是“一带一路”背景下推动区域经济一体化的重要引擎。^④此外,港口对于国际能源运输线、工业贸易品运输线和海上战略通道安全具有十分重要的意义。^⑤“一带一路”倡议的提出,实际上是欧、

① 参见潘珩《中国海外高铁“政治化”问题研究——以印尼雅万高铁为例》,载《当代亚太》,2017年第5期,第107—132页;胡键《天缘政治与北斗外交》,载《社会科学》,2015年第7期,第3—16页。

② 《布局海外港口,中国在下一盘大棋》,载《南风窗》,2017年第10期,第43—46页。

③ 《海外港口背后的中国资本:中企参与经营的有二十多个》,载《国际金融报》,2017年10月2日。

④ 管清友《一带一路港口:中国经济的“海上马车夫”》,载《中国水运报》,2015年5月11日。

⑤ “China Builds up Strategic Sea Lanes,” *Washington Times*, January 17, 2005.

亚、非国家之间的互联互通,它是以发展中国家为主体的“再全球化”,港口则是欧、亚、非国家交通基础设施相互联通的关键点。

中国参与海上丝路沿线港口项目是“一带一路”建设的重要任务,也是中国参与地区治理和扩大中国在海外经济存在的重要平台,却常常被西方妖魔化为谋求地缘政治利益的“珍珠链”。^①美国国防部甚至列出了所谓“珍珠链”中的五颗“珍珠”:巴基斯坦的瓜达尔港、孟加拉国的吉大港、斯里兰卡的汉班托特港、缅甸的秘密海军基地、泰国克拉地峡运河等,这些大多与海上丝路沿线中国参与的港口建设息息相关。^②近年来,日本、印度等国媒体也对中国建设海上丝路沿线港口的战略意图存在疑虑,指责中国的港口投资缺乏透明度,且中国参与的港口建设加重了当地国政府的债务负担,导致对象国不得不在经济上依靠中国,甚至形成新的“中心—边缘”不对称依附关系。它们断言,近年来中国参与斯里兰卡大型基础设施建设,导致该国对华负债超过80亿美元,不得不将汉班托特港99年经营权转让给中企;中国在海外港口建设中正推行所谓“债务帝国主义(creditor imperialism)”。^③

中国参与海上丝路沿线港口建设,还面临“港口政治化”风险。以希腊比雷埃夫斯港为例,在前安东尼斯·萨马拉斯(Antonis Samaras)政府推动下,比雷埃夫斯港启动了私有化进程,出售港口67%的股权,中远集团(中远)是港口的重要买家。而随后上台的阿莱克斯·齐普拉斯(Alexis Tsipras)政府很快叫停了港口私有化进程。直到2016年1月希腊政府才接受中远以3.685亿欧元购买比雷埃夫斯港67%股权的新报价,中资公司将再投入4亿美元用于港口建设。^④中国参与缅甸和澳大利亚等国港口项目,也遇到了相似的“港口政治化”问题。2015年澳大利亚将达尔文港租给中国岚桥公司99年,引起澳大利亚国家安全部门的关切和恐慌。2018年招商局港口控股有限公司宣布,将从其母公司中国招商联盟购得50%的澳大利亚纽卡斯尔港股权。该港口是澳大利亚东岸最大港口,也是全球领先的煤炭出口港,2014年澳大利亚以17.5亿澳元对其私有化。“基础设施基金”和招商局集团共获得该港口98年的经营管理

^① “珍珠链”最早出现在美国国防部的一份内部报告《亚洲的能源未来》中。报告执笔者博思艾伦咨询公司认为,中国通过在柬埔寨、缅甸、斯里兰卡、孟加拉国、马尔代夫、塞舌尔、巴基斯坦和苏丹等建立的一系列军事设施,增强从中国南海到印度洋的地缘政治影响力。参见Zahid Ali Khan, “China’s Gwadar and India’s Chabahar: An Analysis of Sino-India Geo-Strategic and Economic Competition,” *Strategic Studies*, Vol.32, No.4, 2013, pp.98-99; Virginia Marantidou, “Revisiting China’s ‘String of Pearls’ Strategy: Places ‘with Chinese Characteristics’ and Their Security Implications,” *Issues & Insights*, Vol.14, No.7, June 2014, p.3。

^② 曹文振、毕龙翔《中国海洋强国战略视域下的印度洋海上通道安全》,载《南亚研究季刊》,2016年第2期,第4页。

^③ Brahma Chellaney, “China’s Creditor Imperialism,” *Japan Times*, December 27, 2017.

^④ 《中国海外建港进入“高速期”》,载《中国企业报》,2016年2月17日。

权和土地租赁权,但这一股权转让受到澳外国投资审查委员会的审查。^①

中国参与海上丝路沿线港口建设是否真如国外媒体所渲染的那样是中国海军战略的掩护?在参与海外港口建设过程中,中国政府各部门之间、政府与企业、中央与地方、中国与对象国之间如何进行统筹与协调?为什么中国参与海外港口建设与运营时常会政治化,甚至与对象国国内政治和大国国际政治斗争盘根错节?中国参与海上丝路沿线港口建设与运营所产生的经济风险、法律风险、政治风险和安全风险如何加以规避?如何打消西方和国际社会对中国建立所谓“珍珠链”、奉行“债权帝国主义”、推行“中国版门罗主义”的忧虑?中国如何既坚持传统的防御性外交原则,又能积极保护海外利益、促进互利发展?这无疑具有重要学术价值和现实意义。

二 既有研究及其不足

现代经济学视阈下的港口一般拥有码头、泊位、锚地、港池、航道等基本要素,它是连接海运、河运、铁路、公路、管道和其他运输方式的桥梁和纽带。港口对国民经济的增长、区域交通运输网的构建意义重大。根据《2017/2018年港口与码头指南》,世界上约有16500个港口和码头,其中港口6069个,码头10548个;中国、日本、英国、澳大利亚、美国是当今世界主要港口大国。^②在港口基础设施与港口城市经济互动发展过程中,港口经济承担重要角色,是二者互动的载体。港口基础设施的完善拉动了智慧港口经济的发展,区域港口协作是减少港口过度竞争、重复建设和产能过剩的重要手段。^③

中国参与海上丝路沿线港口建设的理论与案例研究目前尚处于探索阶段。由于企业参与国际港口建设涉及高度敏感的主权议题,与对象国中长期发展规划和国内政治息息相关,故属于跨学科研究的范畴。^④目前研究成果以交通运输工程学为主,向

① 《澳大利亚审查中企控股澳港口》,载《环球时报》2018年2月13日。

② HIS Global Limited, *Fairplay Ports Guide 2017/18*, Bracknell: HIS Global Limited, 2018.此外,截至2018年2月,港口网在线数据库收录了世界上222个国家和地区的8293个港口基本信息。参见 <http://ports.com/>,访问时间:2018年3月22日。

③ 司增绰《港口基础设施与港口城市经济互动发展》,载《管理评论》2015年第11期,第42页。

④ 《整合海港与贸易走廊》一书收录了交通运输工程、经济学、管理学、地理学等领域专家有关港口研究的最新成果,参见 Peter Hall, et al., eds., *Integrating Seaports and Trade Corridors*, London and New York: Routledge, 2016。

多个研究领域辐射,如国际政治学、应用经济学、战略学等。^①对于中国参与海上丝路沿线港口建设,国内外学者见仁见智,其研究成果大致分为外交、经济和军事三个领域。

第一,港口建设与中国外交类型说。近年来,随着中国高铁、港口、核电站、北斗企业走出去,中国领导人出访的重要任务是推介本国的基础设施商品与服务,丰富了中国经济外交的类型研究。学界和媒体频繁使用“高铁外交”“港口外交”“北斗外交”与“核电外交”等概念,这些本质上属于中国基建外交的有机组成部分。美国普林斯顿大学杨思雨(Siyu Yang)于2015年在《赫芬顿邮报》首次用“港口外交”来描述中国参与巴基斯坦、斯里兰卡、吉布提和缅甸等国的港口建设现象,但未能进行深入的概念解读;^②沈旭晖、邝健铭在《中国与东南亚的港口外交》一文中探讨了参与东南亚的港口建设,也未能对“港口外交”的内涵做学理阐释。^③美国中东研究所约翰·卡拉布雷塞(John Calabrese)在《中国在后霸权时代中东的角色》一文中指出,中国参与中东国家的基础设施建设受到了对象国的欢迎,使中国在与美国竞争中处于优势地位。^④胡永举、邱欣等在《非洲交通基础设施建设及中国参与策略》一书中专门阐述非洲港口与航海运输的现状、监管架构、港口基础设施的发展以及港口未来发展策略等,探讨了21世纪中国在非洲“港口外交”的现状与前景。^⑤张洁认为,中国应以海洋强国战略和21世纪海上丝绸之路倡议为依托,借鉴古代历史经验,结合互联互通、基础设施投资、港口建设的布局,分类型、按步骤地将重点港口打造为本国的战略支点。^⑥

第二,港口建设与中国参与全球治理说。区域国别研究学者大多从国际政治经济学的角度研究中国参与海上丝路沿线港口建设的外交设计,认为港口建设是中国参与

① 参见甄峰等编著《非洲港口经济与城市发展》,南京:南京大学出版社2014年版;Anne Wiese and Alain Thierstein, “European Port Cities: Embodiments of Interaction-Knowledge and Freight Flow as Catalysts of Spatial Development,” in Sven Conventz, et al., eds., *Hub Cities in the Knowledge Economy: Seaports, Airports, Brainports*, London and New York: Routledge, 2016.

② Siyu Yang, “The Pearl Harbors: China’s Port Diplomacy,” *Huffington Post*, June 23, 2015.

③ 沈旭晖、邝健铭《中国与东南亚的港口外交》,载《联合早报》2016年8月9日。另可参见李崇蓉《“一带一路”背景下北部湾港集装箱运输发展策略》,载《广西民族大学学报》2015年第6期,第141—144页。

④ John Calabrese, “China’s Role in Post-Hegemonic Middle East,” Middle East-Asia Project (MAP) -American University/Middle East Institute, May 1, 2017.另可参见Jin Liangxiang, “China’s Role in the Middle East: Current Debates and Future Trends,” *China Quarterly of International Strategic Studies*, Vol.3, No.1, 2017, pp.39-55.

⑤ 胡永举、邱欣等《非洲交通基础设施建设及中国参与策略》,杭州:浙江人民出版社2014年版,第140—182页。

⑥ 张洁《海上通道安全与中国战略支点的构建——兼谈21世纪海上丝绸之路建设的安全考量》,载《国际安全研究》2015年第2期,第100页。

全球治理的重要手段,包括中国参与印度洋沿岸、希腊、摩洛哥等国的港口建设。^①意大利学者安德烈·吉塞利(Andrea Ghiselli)认为,在过去几年里,中国投资港口码头,从阿布扎比到苏伊士再到希腊比雷埃夫斯港等,数量有了显著增长。其中,吉布提已成为中国在非洲、红海和中东地区新的贸易、金融和军事枢纽。^②万军杰认为,中资企业参与海外港口建设具有同国内截然不同的政治、经济、法律和文化风险,投资大、建设周期长、当地工程资源匮乏、施工环境恶劣、东道国国内政治波动等,使中国参与海外港口建设面临巨大风险。中国应在决策阶段、合同签订阶段、准备阶段、实施阶段和竣工验收阶段,建立可操作的预警监测指标,构建海外港口建设项目的风险预警体系和应急预案体系。^③印度国家海事基金会的曼汉兰(N. Manoharan)博士认为,中国提出的海上丝路是对陆上丝路的补充。海上丝路倡议旨在通过港口建设,将亚、非、欧沿线国家串联起来,连接南海、马六甲海峡、印度洋、波斯湾、非洲之角、红海和地中海,最后和陆上丝绸之路汇合。^④曾庆成编著的《21世纪海上丝绸之路港口发展报告》从中国参与全球治理的大背景出发,对21世纪海上丝绸之路沿线港口做了专题研究,包括丝路沿线港口发展环境、港口基础设施、港口投资建设与运营、港口管理与融资、港口发展趋势等。^⑤

第三,港口建设与中国海权说。军事战略学派从地缘政治与海权拓展的角度审视中国参与海外港口建设,探讨中资企业参与海外商业港口建设对中国海权拓展的潜在影响。早在19世纪,阿尔弗雷德·马汉(Alfred T. Mahan)就指出“濒临海洋的国家迫切需要占领如直布罗陀、马耳他、路易斯堡(位于圣劳伦斯湾入口处)那样的港口,

① 参见本课题组发表的前期研究成果,如 Degang Sun and Yahia Zoubir, “Development First: China’s Investment in Seaport Constructions and Operations Along the Maritime Silk Road,” *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, Vol.11, No.3, 2017, pp.35-47; 孙德刚《中国参与海上丝绸之路沿线港口建设的思考》,载郭业洲主编《“一带一路”跨境通道建设研究报告(2016)》,北京:社会科学文献出版社2016年版,第301—302页;张玉友《中国参与摩洛哥港口建设的前景与风险》,载《当代世界》,2017年第6期,第70—73页;孙德刚、白鑫沂《中国参与吉布提港口建设的现状与前景》,载《当代世界》,2018年第4期,第70—74页;胡欣《“一带一路”倡议与肯尼亚港口建设的对接》,载《当代世界》,2018年第4期,第75—78页。

② Andrea Ghiselli, “China’s Mediterranean Interests and Challenges,” <http://thediplomat.com/2017/05/china-mediterranean-interests-and-challenges/>, 访问时间:2017年10月1日。

③ 万军杰《海外港口建设项目风险预警管理系统研究》,武汉:武汉理工大学2008年博士学位论文。

④ 林民旺《印度对“一带一路”的认知及中国的政策选择》,载《世界经济与政治》,2015年第5期,第46页;N. Manoharan, “China’s Maritime Silk Road: Creating Mutuality and Dependency Enroute the Sri Lankan Case,” <http://www.maritimeindia.org/Archives/CHINASMARITIMESILKROAD.html>, 访问时间:2018年1月10日。

⑤ 参见曾庆成编著《21世纪海上丝绸之路港口发展报告》,大连:大连海事大学出版社2015年版。另可参见 Degang Sun and Yahia Zoubir, “China’s Economic Diplomacy Towards the Arab Countries: Challenges Ahead?” *Journal of Contemporary China*, Vol.23, No.95, 2015, pp.903-921。

这些港口的作用可能不尽相同,但同样具备战略性质。这些港口有的是商业性的,有的是战略性的,有的则是两种功能并存。”^①

当前,海权学派常使用“珍珠链”描述中国在海上丝路沿线港口建设的背后动机,认为中国政府以一种悄无声息的方式,通过建立商业港口、海军停靠站、监听站将本国的军事基地与泰国、缅甸、巴基斯坦瓜达尔港、孟加拉国吉大港、斯里兰卡汉班托特港等军事存在连为一体,从中国南海一直延伸到阿拉伯海,从而在战略上形成了“珍珠链”。^② 据统计,2005—2012年,《印度国防评论》(Indian Defense Review)关于中国的“珍珠链”战略就发表了19篇文章;2007—2011年,印度国防分析研究所(IDSA)的《战略分析》杂志在刊登的文章中有90篇使用了“珍珠链”一词。^③ 印度学者阿米特·库马尔(Amit Kumar)从港口建设的地缘政治影响出发,指责中国在印度洋上的岛链战略正蚕食印度在该地区的势力范围,尤其是瓜达尔港建成后将使中国在印度洋和西亚拥有重要立足点。他建议印度海军租用孟加拉湾沿岸的缅甸实兑港(Sittwe)和土瓦港(Dawei),与印度远东海军舰队驻地安达曼—尼科巴群岛连成一线加以反制。^④

中国海权问题专家张文木认为,中国是陆海兼备型国家,中国海权是一种隶属中国主权的海洋权利而非海洋权力,更非海上霸权;中国的海外战略支点将以经济发展作为主要任务,同时兼具和平时期为护航舰队提供补给、医疗服务等功能,^⑤但迄今中国的国际话语权仍然有限。

以上三派学者主要从中国外交类型说、中国参与全球治理说、中国海权说三个角度探讨了中国参与海外港口建设的动机与影响。但是,目前有关中国参与海上丝路沿线港口建设的大部分成果是中外媒体报道,主观臆断多,深入的学理研究少;宏大叙事多,细致分析少,诸多重大理论与现实问题尚未得到解决。本文以港口外交为分析框

① 阿尔弗雷德·马汉著,一兵译《海权论》,北京:同心出版社2012年版,第11页。

② C. J. Pehrson, “String of Pearls: Meeting the Challenge of China’s Rising Power Across the Asian Littoral,” *Carlisle Papers in Security Strategy*, Washington, D.C.: U.S. Army Strategic Studies Institute, July 2006; James Rogers and Luis Simon, “The Status and Location of the Military Installations of the Member States of the European Union and Their Potential Role for the European Security and Defence Policy,” *Policy Department External Policies*, February 2009, p.8.

③ Virginia Marantidou, “Revisiting China’s ‘String of Pearls’ Strategy: Places ‘with Chinese Characteristics’ and Their Security Implications,” p.23.

④ Amit Kumar, “China’s Island Strategy in the Indian Ocean: Breaching India’s Sphere of Influence,” ORF, June 8, 2010, <http://www.observerindia.com>, 访问时间:2017年12月25日;刘思伟、杨文武《印度洋议题的安全化与中印两国的参与》,载《南亚研究》2015年第3期,第82页。

⑤ 张文木《论中国海权》,北京:海洋出版社2010年版,第235页;谢博、岳蓉《地缘政治视角下的21世纪海上丝绸之路通道安全》,载《东南亚纵横》2015年第5期,第6页。

架,考察中国参与海上丝路沿线港口建设的内涵、范式、特征与挑战,为中国企业投资海上丝路沿线港口和中国总体外交提出政策建言。

三 中国的港口外交:内涵与范式

自西方殖民大国兴起以来,全球形成了伊曼纽尔·沃勒斯坦(Immanuel M. Wallerstein)所称的“中心—外围”“西方—非西方”二元权力结构:资金、技术从西方流到非西方国家;人才和原材料从非西方国家流到西方国家。港口是区域经济发展的重要支撑和引擎。海港周围的基础设施提高了周边居民的生活水平,最终带来港口城市和沿海地区的经济繁荣。^① 21世纪以来,国际航运中心的重心开始从欧美转向亚太国家,亚太成为港口大国和造船大国最集中的地区;以中国为代表的东北亚和东亚(远东)的港口发展最为迅速,港口集装箱吞吐量从2001年占世界的27.4%上升到2011年的39.2%(见表1),对“中心—外围”“西方—非西方”二元权力结构产生了深远影响,也成为中国外交研究的“新边疆”。

表1 全球主要地区港口集装箱吞吐量占比 (单位:%)

地区/时间	2001年	2011年	地区/时间	2001年	2011年
远东	27.4	39.2	中东	4.6	6.2
西北欧	23.3	15.5	非洲	3.1	4.2
东南亚	14.7	14.0	南亚	2.4	3.0
北美	13.9	7.8	大洋洲	2.2	1.7
南美	7.9	7.0	东欧	0.5	1.4

资料来源:甄峰等编著《非洲港口经济与城市发展》,南京:南京大学出版社2014年版,第66页。

中国1.8万公里的漫长海岸线上分布着87个主要港口,形成五大港口群:环渤海港口群、长江三角洲港口群、东南沿海港口群、珠江三角洲港口群和西南沿海港口群。这五大港口群与长三角、京津地区、珠三角三个经济带紧紧连在一起,为中国经济腾飞、拉动就业和出口创汇发挥了重要推动作用。三个经济带几乎囊括了中国全部先进产业,形成陆、海、空综合运输网络,实现了联合协作、优势互补、共同发展的崭新格局。

^① 杨程玲《东盟海上互联互通及其与中国的合作——以21世纪海上丝绸之路为背景》,载《太平洋学报》2016年第4期,第77页。

局。^① 港口是中国区域经济发展的“排头兵”,在国际化发展方面发挥着引领作用,带动周边城市群和整个区域参与全球经济的分工与合作。如天津港是中国北部最大港口,其依托渤海湾和一亿人口的京津冀城市群,旨在将东北、华北和华东经济圈连为一体,成为海上交通和贸易枢纽。^②

21 世纪初以来,中国 70%—90%的对外贸易依靠海上运输,中国由陆权强国向海权强国转型,从引进外资型到对外投资型发展模式转型。受此影响,中国拓展了四大贸易航线:向东到日本、韩国、美国、加拿大和拉美;向南到东南亚、澳大利亚、新西兰和南太平洋国家;向北到朝鲜和俄罗斯;向西到印度洋、红海、地中海和欧洲。在上述四条航线中,西部航线既事关中国能源进口的命脉,又是海外贸易的主要航线,沿途可达南亚、西亚、非洲、欧洲一些国家或地区港口。^③

海上丝绸之路是中国建设海外港口的重点地区。世界级大港大多数位于海上丝路沿线,该地区拥有众多的世界级石油、铁矿石等资源装卸港以及其他地方性和区域性港口。2014 年,中远太平洋港口总吞吐量增长 9.9%,其中海外港口增长 16.9%,快于国内港口增长率;港口业务利润上升 18.3%,其中海外港口利润上升 41.1%;招商局港口同年港吞吐量增长 13.4%,其中海外港口增长了 87%。^④ 2016 年 3 月,中远太平洋与新加坡港务集团通过组建合资公司,签署投资新加坡大型集装箱码头的合作协议,启动在新加坡巴西班让港区经营三个泊位,租期 35 年。^⑤ 2016 年,澳大利亚最繁忙的港口——墨尔本港的 50 年租赁权以 97 亿澳元(约合 73 亿美元)出售给包括中投在内的国际财团。^⑥ 2018 年 1 月 22 日,中远海运港口获得了比利时泽布吕赫港集装箱码头特许经营权。法国达飞海运集团公司也与中远签署了《入股谅解备忘录》,初步入股中远海运港口泽布吕赫集装箱码头 10%。^⑦ 港口企业走出去,丰富了中国建设海洋强国的内涵,“港口外交”应运而生。

中国特色的港口外交根植于中资企业参与海外港口建设的丰富实践,与中国外交决策体制、中国国有港口企业占主体地位、中国优势产能进入对外转移阶段存在重要

① 赵山花《21 世纪海上丝绸之路背景下的港口建设》,载《中国港口》2016 年第 2 期,第 36 页。

② 《天津“曼哈顿”焕发新生》,载《参考消息》2017 年 5 月 22 日。

③ 刘庆《“珍珠链战略”之说辨析》,载《现代国际关系》2010 年第 3 期,第 108 页。

④ 陆海鹏《中资企业“一带一路”港口投资分析及银行策略初探》,载《国际金融》2016 年第 3 期,第 24—25 页。

⑤ 《中远海运用新加坡 3 个泊位租期 35 年》,http://www.xinhuanet.com/fortune/2016-03/29/c_1118479277.htm,访问时间:2017 年 2 月 10 日。

⑥ 《布局海外港口,中国在下一盘大棋》,载《南风窗》2017 年第 10 期,第 43—46 页。

⑦ 刘军《为“一带一路”建设走向西欧提供着力点》,载《光明日报》2018 年 1 月 26 日。

关联。随着中资企业参与海上丝路沿线港口建设不断走向深入,中国港口外交的轮廓也日益清晰。通过铁路、公路、桥梁和港口等基础设施网状化发展,中国与海上丝路沿线国家正形成陆海联动、发达经济体与发展中经济体相互联通、安全议题与发展议题彼此交错的港口外交。

中国的港口外交系指“中国与对象国着眼于发展战略对接,在港口建设中充分发挥各方优势,通过中央与地方、政府各部门与企业相互配合,使中资企业在参与海外港口建设过程中服务于外交战略目标,从而满足中国外交需要、企业利益需要和对象国发展需要的理念、机制和政策总和”。中国港口外交的范式具有四重性:一是政府与企业的良性互动;二是政府各部委之间的统筹协调;三是中央与地方的相互支撑;四是中国与对象国的互利合作。(如图1)

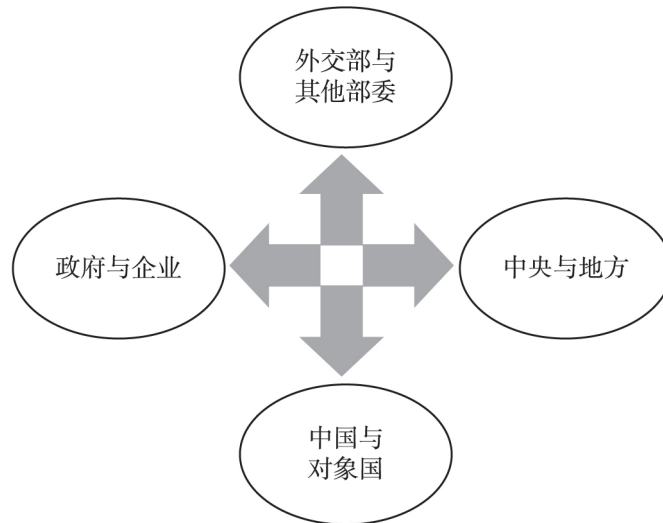


图1 中国港口外交的基本范式

资料来源:笔者自制。

第一,政府与企业的关系。中国参与海外港口建设的企业大多属于大型国有企业,与政府的对外战略目标具有高度一致性。一方面,港口企业在“走出去”过程中配合中国的总体外交规划,成为落实中国与海上丝路沿线国家港口合作的重要主体,丰富了新时期中国外交的“工具箱”;另一方面,中国外交部等各部委在政府间合作过程中积极营造良好的政治和外交环境,成为中国港口企业拓展海外利益、参与海外港口建设的“代言人”,为中国港口企业走出国门、寻找商机和转移优势产能提供政策、融

资和外交保障。2015年11月,李克强访问马来西亚,与纳吉布总理共同见证了中马两国港口联盟合作备忘录的签订,就是政企互动的重要表现。^①

在中国“港口外交”的实践过程中,政府与企业互动日益频繁,中国港口管理体制也发生了变化。1949年后约半个世纪的时间里,中国港口由国务院交通主管部门统一管理,其弊端是港口缺乏活力,尤其是地方政府和企业的积极性未能充分调动起来。21世纪初,这种高度集中的港口管理模式开始发生转变,中国政府将港口管理权下放给所在城市,形成“政府引导、地方主导、企业参与”的三重管理体制。这种新型管理模式对推动港口与产业的良性互动起到了积极作用。^②2004年1月,《中华人民共和国港口法》(简称《港口法》)付诸实施,2015年修改,为政府和企业共同参与港口建设,为港口企业“走出去”和中国开展“港口外交”提供了法律保障。

第二,政府各部委之间关系。在“一带一路”总体框架下,中国政府各部委如发改委、外交部、商务部、交通运输部等围绕中国企业参与海外港口建设,既有分工,又相互协调与统筹。21世纪初以来,中国“港口外交”的顶层设计不断成熟。2011年,国务院审议通过的《国民经济和社会发展的第十二个五年规划纲要》对港口尤其是国内港口发展进行了总体规划,提出要“提升沿海港口群的现代化水平”,“深化港口岸线资源整合和优化港口布局”。^③2012年11月,胡锦涛指出“要提高维护海洋安全的战略能力,捍卫国家领海主权和海洋权益,保护国家日益发展的海洋产业、海上运输和能源资源战略通道安全。”^④2013年7月,习近平指出“中国既是陆地大国,也是海洋大国,拥有广泛的海洋战略利益……我们要着眼于中国特色社会主义事业发展全局,统筹国内国际两个大局,坚持陆海统筹,坚持走依海富国、以海强国、人海和谐、合作共赢的发展道路,通过和平、发展、合作、共赢方式,扎实推进海洋强国建设。”^⑤2016年《中华人民共和国国民经济和社会发展的第十三个五年规划纲要》虽未专门论述中国参与海外港口建设,但提出要推进“一带一路”建设,推进基础设施互联互通和国际大通道建设,

① 中华人民共和国交通运输部国际合作司《中马签署港口联盟合作文件 打造海上丝路互联互通网络 李克强总理、纳吉布总理见证》,http://zizhan.mot.gov.cn/sj/guojihzs/shuangbianyqyh_z_gjs/201511/t20151125_1938413.html,访问时间:2018年2月1日。

② 赵楠、真虹、谢文卿《关于我国港口群资源整合中实现科学整合、防止经营垄断的建议》,载《创新中的中国:战略、制度、文化(中国大学智库论坛2016年年会咨询报告集)》,上海:中国大学智库论坛2016年,第287页。

③ 《国民经济和社会发展的第十二个五年规划纲要(全文)》,http://jjuban.moa.gov.cn/fwllm/jjps/201103/t20110317_1949003.htm,访问时间:2017年12月11日。

④ 梁芳《海上战略通道论》,北京:时事出版社2011年版,第2页。

⑤ 《习近平在中共中央政治局集体学习时强调:依海富国,以海强国》,载《人民日报》(海外版),2013年8月1日。

共同建设国际经济合作走廊。^① 中国出台的一系列文件成为各部委围绕港口合作的指导性文件。发改委国际合作司、^②外交部各地区司(包括海上丝路沿线的亚洲司、西亚北非司、非洲司、欧洲司等)、商务部各地区司(如亚洲司、西亚非洲司、欧洲司)、交通运输部国际合作司成为落实党中央战略部署的主体机构。

外交部、交通运输部、商务部等在“一带一路”倡议下相互配合。2014年10月,交通运输部国际合作司副司长任为民在深圳举办的21世纪海上丝绸之路国际合作论坛及第四届深圳国际港口链战略论坛上表示,沿线国家和地区间港口投资建设运营合作是未来建设21世纪海上丝绸之路的重要方向。“港口外交”除了向巴基斯坦、斯里兰卡等国家提供援助、建设港口码头外,还包括承建海外港口项目、获取港口经营权、建设港口等参与方式。^③

国家发改委、外交部、商务部也积极协调与统筹,于2015年3月联合发布《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》(简称《愿景与行动》),强调港口在海上丝路建设中的重要地位,提出“陆上依托国际大通道,以沿线中心城市为支撑……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……推动口岸基础设施建设,畅通陆水联运通道,推进港口合作建设,增加海上航线和班次,加强海上物流信息化合作。”^④

第三,中央与地方的关系。中国是陆海两栖型大国,东部沿海地区与西北内陆省份发展不平衡。为促进西北、东北、西南省份对外开放,中国政府在对外交往中为上述内陆省份对外开放积极创造条件。参与海外港口建设不仅有利于对象国,而且通过互联互通促进中国内陆省份的陆海联动发展,使国外港口建设成为跨国界、跨地区合作的典范。内陆省份通过与沿海地区或跨境沿海地区互联互通的经济一体化,响应国家发展战略,落实国家的顶层设计蓝图和规划。

在参与海上丝路沿线港口建设、拉动内陆地区经济发展问题上,中央和地方的利益是一致的。首先,在内陆地区,中国参与瓜达尔港建设,通过“中巴经济走廊”将西亚、南亚等海上诸国与中国新疆、阿富汗、中亚等内陆地区连为一体;中国建设缅甸皎漂港,将中国云南、缅甸内陆地区与印度洋海上运输线连为一体,缩短海上航程,促进

① 《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》,http://news.xinhuanet.com/politics/2016lh/2016-03/17/c_1118366322.htm,访问时间:2018年4月1日。

② 推进“一带一路”建设工作领导小组办公室设在国家发展和改革委员会,以发挥各部委统筹和协调作用。

③ 《中企多种形式参与海外港口经营,布局“一带一路”落脚点》,载《长江日报》2016年1月14日。

④ 《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》,http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyj/1/201504/20150400933572.shtml,访问时间:2018年1月4日。

互联互通;中国租用朝鲜罗津港,旨在实现东北企业“借港出海”,为东三省、内蒙古乃至蒙古国等内陆地区与海洋经济相联系提供了通道。其次,在沿海地区,港口成为新时期中国外交的重要载体,建立“友好港”是中国港口城市参与海上丝路建设的重要方式。2015年,中国政府公布了新时期中国重点建设的15个港口,由北向南分别是:大连、天津、烟台、青岛、上海、宁波、福州、泉州、厦门、汕头、广州、深圳、湛江、海口和三亚。^①上海港、青岛港、深圳港、连云港等多个港口公司开始通过“友好港口”、合作运营等形式积极在“一带一路”沿线进行相关合作,召开港口论坛,建立港口合作联盟,成为中国地方参与海外港口建设与运营、配合中央开展“港口外交”的重要依靠力量。例如,青岛与海外16家港口建立“友好港”,成为港口外交的地方支撑力量。

第四,中国与对象国的关系。中国与海上丝路沿线国家在政治制度、意识形态、文化传统、经济模式和中长期发展战略等领域差异甚大,但是加强港口等重大基础设施建设、拉动就业、促进沿海与内陆地区联动发展、改善民生是中国和对象国的共同诉求。中国开展港口外交、中企参与海上丝路沿线港口建设,实际上是在推广20世纪80年代中国改革开放的“蛇口模式”,试图在参与海上丝路沿线港口建设过程中加以推广,即“前港—中区—后城”相互配合,向纵深发展;在硬环境建设方面,建设一流的港口设施,打通港口与腹地之间的集疏运通道,开发产业园区、物流园区、自由贸易区等,建设产业发展所需的商业和生活配套设施;在软环境建设方面,提供通关、结算、支付、物流、培训等服务。^②

中国是海上丝路沿线国家的建设者,港口建设彰显民生治理的优势。基础设施建设能够带动当地就业和促进经济社会发展,有助于缓和社会矛盾,化解海上丝路沿线国家爆发大规模社会动荡乃至发生政权更迭的风险。

因此,中国参与海上丝路沿线的港口建设实践丰富了中国港口外交理论,使政府与企业、外交部与其他部委、中央与地方、中国与海上丝路沿线国家形成了重要的“共生关系”,它有别于“有你无我、有我无你”的对抗式、零和性冷战思维,也不同于“赢者通吃、互害”的实践模式。^③中国参与建设的巴哈马北阿巴科岛新建港、希腊比雷埃夫斯港、澳大利亚达尔文港、肯尼亚蒙巴萨港、斯里兰卡汉班托塔港、巴基斯坦瓜达尔港和孟加拉国吉大港等均位于国际航运中转站,有助于对象国的基础设施建设与民生

^① 此外,香港、高雄港等也是中国的重要港口。

^② 《招商局:瞄准港口建设“穴位”推广“蛇口模式4.0”》, http://news.china.com.cn/txt/2017-06/18/content_41049102.htm, 访问时间:2018年4月2日。

^③ 苏长和《从关系到共生——中国大国外交理论的文化和制度阐释》,载《世界经济与政治》,2016年第1期,第24页。

改善。

2001年,中国远洋运输集团公司旗下的中美洲公司开始尝试码头业务,拉开了中国公司参与海外港口投资、建设、运营的序幕;中远太平洋投资遍布海外枢纽港,包括希腊的比雷埃夫斯、埃及的塞得港、比利时的安特卫普港、新加坡港、以色列阿什杜德南港、阿尔及利亚哈姆达尼耶港等,与“联合国2030年可持续发展议程”设定的目标高度契合;招商局港口投资吉布提港,斥资100亿美元承建坦桑尼亚巴加莫约港项目,投资约10亿美元建设俄罗斯扎鲁比诺港,并购买达飞海运的全资子公司终端链接港口公司(Terminal Link)49%的股权,也都与对象国港口基础设施建设的中长期发展战略和规划相契合。^①

在东南亚—南太平洋—印度洋—红海—地中海—大西洋这一海上丝路沿线,存在两条链:一是美国部署的“军事基地链”,以安全利益为诉求;二是中国参与建设和运营的商业港口链,以经济利益为诉求,寻求包容性发展。中远海运港口、中国港湾、招商局港口、中国交建、中国海外港口、中国路桥、山东岚桥、上港集团等十几家中资企业在海外参与了20多个国家的港口建设与运营,成为中国建设蓝色海洋经济带、促进海上丝路沿线国家基础设施互联互通的重要支点。总部位于伦敦的格里森高端投资银行(Grisons Peak Investment Bank)研究显示,2016年6月至2017年6月,中资企业宣布了9个海外港口收购或投资计划,相关项目总价值高达201亿美元。与一年前同期的99.7亿美元中国海外港口项目总价值相比翻了一番。^②

经过多年的探索和实践,中国港口外交中的民生治理与互联互通理念已在海上丝路沿线国家引起共鸣。中远建设和管理希腊比雷埃夫斯港,与横跨匈牙利、塞尔维亚、马其顿和希腊的“中欧陆海快线”连为一体,促进了巴尔干与中东欧陆海联动发展;中国建设的肯尼亚蒙巴萨港系东非第一大港,其不仅通过铁路与内罗毕相连,带动肯尼亚内陆地区的发展,而且服务于乌干达、卢旺达、布隆迪、南苏丹、刚果(金)和刚果(布),成为东非及其他非洲内陆地区经济发展的重要窗口;^③中国建设的吉布提港与亚的斯亚贝巴—吉布提铁路线连为一体,为内陆国埃塞俄比亚提供了出海口;中国在坦桑尼亚和尼日利亚的港口建设也都与东道国的铁路线相连,实现陆海联动与区域经济一体化。^④中国港口外交的民生优先理念比美国基地外交的民主优先理念更有吸引力(见表2)。

① 《中国海外建港进入“高速期”》,载《中国企业报》2016年2月17日。

② 《海外港口背后的中国资本:中企参与经营的有二十多个》,载《国际金融报》2017年10月2日。

③ 甄峰等编著《非洲港口经济与城市发展》,第9页。

④ 王德华编著《新丝路、新梦想与能源大通道研究》,上海:上海交通大学出版社2015年版,第83、94页。

表 2 中国港口外交与美国基地外交对比分析

	中国港口外交	美国基地外交
依靠手段	参与商业港口建设	部署海外军事基地 ^①
追求目标	陆海联动	海上霸权
政企关系	政企互动	军工复合体
治理理念	发展是硬道理	安全是首要任务
优先方向	民生优先	民主优先
治理风格	中医式治理	西医式治理
权力结构	包容性互联互通	排他性军事对抗

资料来源: 笔者自制。

因此, 21 世纪初的中国与 18 世纪末的英国在经济发展转型的阶段上较为相近。一方面, 当年英国国内消费与工业产出不对称, 需要海外市场营销产品, 转移优势产能; 另一方面, 英国工业生产需要世界各地更稳定的原料供应。为保护海外市场与供应链, 很多英国公司参与修建海外港口, 而英国政府亦在贸易航道沿岸建立海军基地。^② 与英国“军事基地外交”和“炮舰政策”不同的是, 新时期中国的“港口外交”依靠法律和外交手段维护和拓展海外利益, 而不是依靠军事力量建立战略据点; 中国的港口外交倡导互利共赢与机遇共享, 而不是坚船利炮与殖民掠夺。

从表 2 可以看出, 当前中美对导致发展中国家冲突的根源理解不同。美国认为地区冲突的根源是缺乏民主, 即所谓“民主赤字”,^③ 因而解决地区冲突的“本”是建立民主、法治政体, 改善冲突地区的人权; 中国则认为地区冲突的根源是经济和社会矛盾, 因而解决地区冲突的“本”是促进经济社会发展。中国政府认为, 美方解决地区冲突的治理理念体现出西医式的“治标”, 头痛医头、脚痛医脚, 中国的地区冲突治理理念体现中医式的“治本”, 以经济社会发展促安全。^④ 中国参与海上丝路沿线港口建设属于经济和投资范畴, 更有助于当地国家的政治稳定与安全治理。

^① 如美国在菲律宾的军事存在, 在新加坡、迪戈加西亚、阿联酋、卡塔尔、巴林、科威特、吉布提、以色列、土耳其、意大利、希腊等国家和地区的军事基地, 这些海外军事基地构成了美国海上霸权的基础。1992 年, 美国第七舰队后勤供应司令部迁至新加坡樟宜基地。

^② 沈旭晖、邝健铭《中国与东南亚的港口外交》, 载《联合早报》2016 年 8 月 9 日。

^③ Ibrahim Elbadawi and Samir Makdisi, eds., *Democracy in the Arab World: Explaining the Deficit*, London and New York: Routledge, 2010.

^④ 孙德刚《中国参与中东地区冲突治理的理论与实践》, 载《西亚非洲》2015 年第 4 期, 第 79—89 页。

四 中国的港口外交: 实践与检验

中国的港口建设经历了“请进来”和“走出去”两个阶段。在前一个阶段(1949—1999年),中国引进国外先进技术、建设国内港口,是港口外交的准备阶段。第二个阶段(2000年至今)为中国优势港口企业走出去、建设国外港口,是港口外交的实践阶段。

在第一个阶段,1949—1972年是新中国恢复生产时期,中国引进外资和技术,全国港口泊位从161个增加至617个;1973—1979年为中国港口起步建设时期,其中周恩来总理于1973年年初发出“三年改变港口面貌”的号召,掀起了中国港口建设高潮;1980—1989年为中国沿海和内河港口全面建设时期,中国加快了沿海港口的建设步伐,开始向现代港口迈进。该时期,中国积极引进世界银行等国际金融机构的资本,同时大量吸收香港地区、丹麦、美国等国际码头公司、船公司参与港口建设和管理,不仅解决了大规模港口建设的资金缺口问题,而且境外发达港口企业的进入也带来了先进技术和管理经验,推动了中国沿海港口国际化水平。^①1990—1999年为中国港口系统发展的时期,形成了以大连、秦皇岛、天津、青岛、上海、深圳等20个主枢纽港为骨干的港口建设布局,中国港口发展的区位优势进一步凸显,港口能力全面提升,更加注重大型专业化泊位建设。^②

21世纪初以来,中国港口事业的发展进入第二个阶段,中国从港口大国迈向港口强国。随着中国综合实力的提升,尤其是随着中国国内港口技术的升级和建设能力的提高,中资港口企业凭借优势产能和丰厚资本开始走出国门,参与发展中国家乃至发达国家的港口建设、探索港口外交的新范式。

中国开展港口外交是中国快速发展的结果。首先,中国在海上丝路沿线港口建设能力方面占据优势。中国是世界第一造船大国;自2013年开始,中国跃居世界第一货物贸易大国,中国港口货物吞吐量和集装箱吞吐量连续十年位居世界第一;在全球货物吞吐量前20大港口排名中,中国大陆港口占13席;在全球集装箱吞吐量前20大港口排名中,中国大陆港口占8席。^③2014年,中国外贸出口达2.35万亿美元,其中

^① 蒋干:《向现代化迈进的中国沿海港口》,载国家发展和改革委员会综合运输研究所编《中国港口建设发展报告》,北京:人民交通出版社2008年版,第10页。

^② 蒋干:《向现代化迈进的中国沿海港口》,载国家发展和改革委员会综合运输研究所编《中国港口建设发展报告》,第10页。

^③ 《中国大陆港口吞吐量排名:10个3亿吨港阐释中国贸易世界第一》,http://www.guancha.cn/economy/2014_03_07_211721.shtml,访问时间:2018年4月6日。

80%经过海上运输,港口在中国海上贸易中占据重要位置。^①截至2016年年底,中国港口万吨级以上的泊位2317个,设备最先进的上海洋山深水港四期自动化码头2017年年底投入使用;青岛港40万吨矿石码头、宁波舟山港45万吨原油码头、广州港南沙集装箱三期、重庆果园港等重点项目陆续投入使用。^②中国亿吨大港达34个,在全球港口货物吞吐量和集装箱吞吐量排名前10名的港口中,中国港口占7席。

中国在港口建设方面的优势产能已经转化为海上丝路沿线港口建设的重要生产力。如斯里兰卡科伦坡港花了几个世纪才达到其今天的吞吐量,而中国建设科伦坡港后,在短短的30个月内就使其港口吞吐量翻了一番,并有望在未来建成世界前30大港口,体现出中国作为港口建设大国的技术优势和建设能力;中远参与建设的希腊比雷埃夫斯港,促进了希腊与中东欧国家的互联互通,提升了该港口的航运中心地位,拉动了这个深陷债务危机国家的投资和就业,有助于希腊尽快摆脱经济危机。^③

其次,海上丝路沿线拥有众多天然不冻港、深水港和陆地战略纵深,港口开发潜力巨大。2002年以来,中国参与的20多个海外港口项目,2013年占3个,2014年占5个。据《金融时报》的统计,2010年,中国投资了全球50大港口中的1/5;到了2015年,中国则投资了全球50大港口中的2/3,^④表明中国港口建设与运营能力已被国际社会所认可。“一带一路”沿线大多是新兴经济体和发展中国家总人口约44亿,经济总量约21万亿美元,分别约占全球的63%和29%。^⑤这些大多属于经济欠发达的发展中国家拥有天然良港,港口开发资源丰富。例如,近年来非洲大陆基础设施建设对国内生产总值(GDP)的贡献率超过了50%,但资金缺口大,每年至少需要930亿美元。吸引外资参与丝路沿线港口基础设施建设,对于这些国家的经济腾飞和社会稳定意义重大。^⑥

新时期中国以商业港口建设为依托,既扩大经济存在,又为“一带一路”倡议的实施、中国大国地位的提升奠定基础,中资企业参与海外港口建设与中国“建设互联互通世界”的外交目标高度契合(见表3)。

① Oded Eran, “China Has Laid Anchor in Israel’s Ports,” *Strategic Assessment*, Vol.19, No.1, 2016, p.53.

② 《厉害了“中国港”! 全球前十港口中国占七席》,载《新华每日电讯》2017年6月20日。

③ “The New Masters and Commanders: China’s Growing Empire of Ports Abroad Is Mainly About Trade, Not Aggression,” *The Economist*, <http://www.economist.com/news/international/21579039-chinas-growing-empire-ports-abroad-mainly-about-trade-not-aggression-new-masters>, 访问时间:2018年4月10日。

④ “How China Rules the Waves,” *Financial Times*, January 13, 2017.

⑤ 刘俊《“一带一路”:港口掘金机遇》,载《中国水运报》2015年1月19日。

⑥ Vivien Foster and Cecilia Briceño-Garmendia, eds., *Africa’s Infrastructure: A Time for Transformation*, New York and Washington, D.C.: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2010, pp.2-6.

表3 中国参与建设的海上丝路沿线港口项目

时间	区域	对象国	中国港口公司	建设港口	中国外交推动
2015	大洋洲	澳大利亚	山东岚桥	达尔文港	2014年11月,习近平访澳,两国建立全面战略伙伴关系,中方承诺将参与开发澳北部
2018	大洋洲	澳大利亚	招商局港口	纽卡斯尔港	2017年3月,李克强访澳,中国成为澳最大外资来源国
2015	东南亚	马来西亚	广西北部湾国际港务集团	参股马来西亚关丹港	2013年10月,习近平访问马来西亚
2017	东南亚	马来西亚	中国电建集团	投资约800亿元人民币打造皇京深水港	2014年以来,胡春华、杨洁篪、孟建柱等相继访问马来西亚
2017	东南亚	文莱	广西北部湾国际港务集团	投资文莱摩拉港51%股权,合作期限为60年	2013年10月,李克强访问文莱,双方建立战略伙伴关系
2016	东南亚	印尼	河北港口集团	印尼占碑钢铁工业园综合性国际港口	2013年10月,习近平访问印尼,两国签订《全面战略合作协议》
2017	东南亚	印尼	宁波舟山港	合同金额5.9亿美元,扩建印尼最大货运港丹戎不碌港	2015年,印尼总统佐科访华,出席中国—印尼经济合作论坛
2016	东南亚	柬埔寨	中国一冶集团	承建泰国湾某港口,合同金额28亿美元,租期99年;同年红豆集团参与建设西哈努克港的西港特区	中国是柬最大贸易伙伴和最大外资来源国,2016年10月,习近平访柬;2018年1月,李克强访柬
2013	东南亚	柬埔寨	中铁	中铁建设连接柬埔寨北部柏威夏省钢铁厂与南部国公岛港口,铁路与港口造价96亿美元,总投资112亿美元	2012年3月,胡锦涛访柬
2014	东南亚	缅甸	中石油	皎漂港(马德岛)	2014年11月,李克强访缅,双方同意加强“孟中印缅经济走廊”和“一带一路”建设

续表 3

时间	区域	对象国	中国港口公司	建设港口	中国外交推动
2016	东南亚	新加坡	中远太平洋	中远太平洋与新加坡港务集团签署投资新加坡大型集装箱码头的合作协议 在巴西班让港区经营 3 个泊位 租期 35 年	2015 年 11 月,习近平访新,双方签署“一带一路”建设等多项协议
2008	南亚	斯里兰卡	招商局港口/ 中国港湾	汉班托特港二期集装箱码头	2005 年 4 月,温家宝访斯,两国宣布建立全面合作伙伴关系
2014	南亚	斯里兰卡	中国港湾	科伦坡南港集装箱码头	2014 年 9 月,习近平访斯,提议共建 21 世纪海上丝绸之路
2015	南亚	孟加拉国	中国交建	吉大港 拟 2019 年完工	2016 年习近平访孟,提议打造互联互通的典范
2015	南亚	巴基斯坦	中国海外港口等	巴方将 2281 亩瓜达尔港土地使用权移交给中企 租期 43 年	2015 年 4 月,习近平访巴,双方签订 460 亿美元合作协议,共建中巴经济走廊
2016	海湾	阿联酋	中远海运港口	中远海运阿布扎比公司与阿联酋阿布扎比港务局签署哈里发港二期集装箱码头特许协议	2015 年 5 月,中央政治局委员赵乐际访问阿联酋,着重阐述“一带一路”
2016	海湾	伊朗	中石油	中石油与伊朗就格什姆岛石油码头建设签署 5.5 亿美元的合作	2016 年 1 月,习近平访伊,两国建立全面战略合作伙伴关系
2013	东非	肯尼亚	中国路桥	蒙巴萨港 19 号泊位	2013 年 8 月,习近平同肯尼亚总统肯雅塔会谈,一致同意加强基础设施和经济特区建设; 2014 年 5 月,李克强访肯,签订东非铁路建设协议
2013	东非	坦桑尼亚	招商局港口	建设巴加莫约港,合同额 100 亿美元	2013 年 3 月,习近平访问坦桑尼亚
1998 年至今	红海	苏丹	中国港湾	苏丹港建设与运营	2017 年 8 月,张高丽访问苏丹,签署“一带一路”合作协议

续表 3

时间	区域	对象国	中国港口公司	建设港口	中国外交推动
2014	红海	吉布提	招商局港口	吉布提港	2017年11月,吉布提总统盖莱应邀访华,两国提升为战略伙伴关系,共建“一带一路”
2007	红海	沙特	中国港湾	建设吉达港,合同额2.3亿美元	2006年,胡锦涛访沙
2012	红海	沙特	中国港湾	吉达防洪工程四个标段,合同金额5亿美元	2012年,温家宝访沙;2016年,习近平访沙,两国建立全面战略伙伴关系
2017	红海	沙特	中国交建	中国交建参与延布多功能物流枢纽等项目的投资、设计、建设和运营;沙特皇家委员会将协助中国交建参与园区、港口、公路等建设	2016年1月,习近平访沙,两国建立全面战略伙伴关系,中国将参与海湾地区的互联互通
2014	地中海	以色列	招商局港口	阿什杜德南部港口	2013年和2017年,以色列总理两次访华
2015	地中海	以色列	上港集团	海法新港25年码头经营权	2016年,张德江、刘延东访以
2007	地中海	埃及	中海码头/中国港湾	达米埃塔港	2006年11月,埃及总统穆巴拉克访华
2012	地中海	埃及	中远集团	塞得港(苏伊士运河港)	2012年,埃及前总统穆尔西访华;2014年和2015年,埃及总统塞西访华,表示埃方愿参与“一带一路”
2015	地中海	埃及	中国港湾	艾因苏赫纳港	2014年,中埃建立全面战略伙伴关系;2016年,习近平访埃,签订中埃全面战略伙伴关系的五年实施纲要
2016	地中海	土耳其	中远集团、招商局港口、中投公司	建设昆波特港码头,集装箱吞吐能力从184万标准箱提升至350万标准箱	2015年,习近平访土;同年埃尔多安总统访华

续表 3

时间	区域	对象国	中国港口公司	建设港口	中国外交推动
2017	地中海	西班牙	中远海运港口	中远海运港口以 2 亿欧元收购诺塔姆港口公司 (Noatum) 51% 股权	2015 年, 习近平在京会见西班牙首相拉霍伊, 双方同意推进“一带一路”
2016	地中海	希腊	中远海运港口	建设比雷埃夫斯港 1 号、2 号、3 号码头, 获码头 35 年经营权	2014 年, 习近平前往拉美途中在希腊过境访问, 双方同意推动全面战略伙伴关系
2016	地中海	意大利	青岛港国际	青岛港国际与马士基码头就购买瓦多港 9.9% 权益达成协议	2014 年 6 月, 意大利总理伦齐应邀访华
2013	地中海	意大利	中远海运港口	那不勒斯港集装箱码头	2011 年, 习近平访意
2016	马格里布	阿尔及利亚	招商局港口	哈姆达尼耶港	2014 年 俞正声访阿
2008 年至今	马格里布	摩洛哥	招商局港口	丹吉尔港和卡萨布兰卡港	2006 年胡锦涛、2012 年温家宝、2014 年俞正声访摩
2014	马格里布	毛里塔尼亚	中国路桥	友谊港 4 号和 5 号泊位扩建	2015 年, 毛里塔尼亚总统阿齐兹访华, 双方签订基础设施建设等协议
2016	南部非洲	安哥拉	中国路桥	卡宾达港 (Port Cabinda)	2014 年 5 月, 李克强访安
2010	西非	尼日利亚	招商局港口	拉格斯庭堪岛港口码头 B	2005 年, 中尼两国元首就双方建立战略伙伴关系达成共识; 2009 年两国举行首次战略对话
2012	西非	多哥	招商局港口	建设西非第二大码头——洛美集装箱码头	2015 年, 多哥总统福雷访华 称愿成为“一带一路”的西非支点; 2015 年 12 月, 习近平会见出席中非合作论坛约翰内斯堡峰会的多哥总统

续表 3

时间	区域	对象国	中国港口公司	建设港口	中国外交推动
2015	西非	圣多美和普林西比	中国港湾	圣多美深水港	2016年,两国在北京签署恢复外交关系的联合公报
2016	西非	几内亚	中国港湾	中国港湾工程公司与几内亚政府签署7亿美元合同,更新西非最大港——首都科纳克里港口	2015年12月,习近平在中非合作论坛约翰内斯堡峰会期间同孔戴总统举行会谈;2016年10月,孔戴访华
2016	北大西洋	荷兰	中远海运港口	鹿特丹欧凯科斯(EU-ROMAX)集装箱码头	2015年,荷兰国王威廉—亚历山大应邀访华,称“一带一路”将对地处欧亚大陆两端的中荷带来机遇
2016	北大西洋	比利时	中远海运港口	参股安特卫普码头,中远海运港口占股20%	2017年5月,李克强访比,见证了港口等领域多份双边合作文件的签署
2014	北大西洋	比利时	中远海运港口/上港集团	收购泽布吕赫码头	2014年3月,习近平访比
2016	拉美	巴拿马	山东岚桥	山东岚桥出资9亿美元收购巴拿马最大港——玛格丽特岛港口	2017年,巴拿马总统巴雷拉访华;中国商务部部长钟山访巴,承诺将参与巴基础设施建设

资料来源:中华人民共和国发改委、外交部、商务部和交通运输部等网站《海外港口背后的中国资本:中企参与经营的有二十多个》,载《国际金融报》,2017年10月2日;曾庆成编著《21世纪海上丝绸之路港口发展报告》,第113页。

五 中国的港口外交:特征归纳与风险防范

海外港口建设既涉及经济问题,又涉及外交问题;既涉及国家治理议题,又涉及全球治理议题;既涉及国内政治问题,又涉及国际政治问题。从表3可以看出,中国参与海上丝路沿线港口建设的实践非常丰富,总体上具有以下特征。

第一,政府与企业良性互动。从中国港口企业的海外投资实践(见表3)可以看出,中远海运港口、招商局港口、中国港湾、中国路桥等企业追求商业利益,政府为企业保驾护航;政府追求外交利益,加强顶层设计,企业作为重要践行者。近年来中国领导人访问海上丝路沿线国家与海外港口项目签订和落实的时间节点高度一致;中国领导人将签订港口开发协议作为重要访问成果,体现出港口外交中的政企关系。同时,在海外港口招标和实施的重要时间点,中国政府还常常邀请对象国总统、总理、部长访华,出席多边会议等,为中资港口企业拓展海外业务搭建平台。在这一点上,中国的港口外交与高铁外交具有高度相似性。

除领导人互访外,中国政府还通过出台优惠政策、融资等方式积极鼓励港口公司在海外拓展业务。2017年1月,国家开发银行向中远提供了1800亿元人民币的信贷,用于拓展国际航运业务。2010年以来,中远、招商局港口、中国海外港口公司对外投资已超过40亿美元,收购了世界50个最大集装箱港口中的21个港口的股份,并向国内港口注资400亿美元。正如西方一家港口公司高管所言:中国人可以进行更远期的规划,也可以与亚非某些敏感国家签署协议;而外国私营管理公司做投资计划时最多考虑今后12个月,尤其是受制于股东的意见和公众舆论,西方企业不可能去某些高风险国家投资。^①

表3还表明,中国大型国有港口企业参与海外港口建设与中国对外开放的目标一致。新时期中国参与海上丝路建设既可以做到以商业港口建设为依托、扩大经济存在,又可以为新时期中国提升大国地位、增强全球治理能力和构建人类命运共同体服务,使中国作为安理会常任理事国能够在东南亚—南太平洋—印度洋—红海—地中海—大西洋地区发挥独特影响力。^②中国在吉布提获得后勤保障基地,与招商局港口参与吉布提港口建设、为此“打前站”存在重要关系。中国建设瓜达尔港和“中巴经济走廊”,为阿富汗和中亚国家油气与商品出口提供出海口,把瓜达尔港打造成中亚、中国、阿富汗和巴基斯坦互联、互通、互用的“共享港口”,密切了中国与阿富汗和中亚国家的政治关系。

第二,中央各部委统筹协调。从表3可以看出,中国领导人率团访问海上丝路沿线国家、签订港口合作协议,往往都会请国家发改委、外交部、商务部、交通运输部的负责人一同前往,共同参与研讨和规划马来西亚、文莱、希腊、斯里兰卡、缅甸、埃及、比利时等海上丝路沿线港口建设的重点项目。当然,这些判断主要基于媒体的公开报道,

① 《中企发力“海上丝路”港口投资》,载《参考消息》2017年4月10日。

② 孙德刚《论新时期中国在中东的柔性军事存在》,载《世界经济与政治》2014年第8期,第2—3页。

发改委国际合作司、外交部亚洲司、西亚北非司、非洲司、欧洲司、商务部亚洲司、西亚非洲司、欧洲司、交通运输部国际合作司等诸机构内部如何进行统筹和协调,“一带一路”建设工作领导小组办公室如何对内进行统筹和协调,仍有待进一步深入研究。

第三,中央与地方相互支撑。中国参与海上丝路沿线港口建设体现出中央和地方的密切合作关系。首先,从表3所列实例可以看出,山东、广西、河北、浙江和上海等沿海地区以山东岚桥、广西北部湾国际港务集团、河北港口集团、宁波舟山港集团和上港集团等为依托,在中央“一带一路”的总体布局下,积极拓展海外业务,促进了海上丝路基础设施项目的落地生根。

其次,表3还表明,中国参与海上丝路沿线港口建设也着眼于内陆地区的开发和开放。通过海外港口开发,内陆地区可参与中央规划的区域经济一体化,配合国家总体外交,尤其是西南、华南、西北地区成为中国参与海上丝路沿线港口建设的重要受益者。长期以来,国际关系学界存在是陆权优先还是海权优先的争论。大多学者采取二分法,将陆权与海权对立起来,要么陆权优先,要么海权优先。中国参与海上丝路沿线港口建设,旨在促进经贸陆权与海权的融合。中国参与海上丝路沿线港口建设,是在互利共赢的基础上促进中国与欧、亚、非陆海国家之间的贸易畅通、相互依存与陆海联动。如直通日照港的新菏兖日铁路向西与陇海铁路相会,从新疆阿拉山口出境,经中亚、西亚直达荷兰鹿特丹;中国第一条重载铁路山西中南部铁路也直达港区。连接港口的疏港高速与日兰、沈海高速公路相通,4条国道干线通往全国各地,^①形成公路—铁路—港口运输网。

港口是连接沿海与陆地、国民经济与国际经济、促进区域经济协调发展的重要平台。扩大港口腹地范围是港口争取区域性枢纽港地位的重要举措。港口航运业的发展带动了港口城的兴起,成为区域经济发展的龙头。^②近年来,东盟国家以港口建设为平台,促进“陆上东盟”与“海上东盟”之间的互联互通;^③中国提出的“孟中印缅经济走廊”旨在通过港口网、铁路网和公路网建设把中国、东盟和南亚经济体连为一体,实现东南亚和南亚区域经济发展的一体化。中国建设缅甸皎漂港,带动了中国西南省份的对外开放。中、缅、韩、印投资的缅甸西南海域的天然气管线首站——皎漂分输站

^① 杜传志《发挥港口综合优势:打造21世纪海上丝绸之路战略支点》载《大陆桥视野》2016年第13期,第50页。

^② Peter Hall, Wouter Jacobs and Hans Koster, "Port, Corridor, Gateway and Chain: Exporting the Geography of Advanced Maritime Producer Services," in Peter Hall, et al., eds., *Integrating Seaports and Trade Corridors*, p.82.

^③ 汪海《从北部湾到中南半岛和印度洋——构建中国联系东盟和避开“马六甲困局”的战略通道》载《世界经济与政治》2007年第9期,第50页。

经过 793 公里的管道输往云南省,也是企业利益与政府利益相得益彰的重要体现;①中国建设瓜达尔港带动新疆的经济发展,既落实了“中巴经济走廊”宏伟蓝图,又增强了西北省份与巴基斯坦、阿富汗和中亚国家的互联互通。

第四,中国与对象国互利合作。从表 3 所列实例可以看出,中国和海上丝路沿线国家围绕港口建设的合作,体现出彼此战略对接,特别是中国的“一带一路”倡议与对象国的发展战略相对接,如埃及塞西政府的“经济振兴计划”,阿联酋的“2021 愿景”,沙特的“2030 愿景”和土耳其的“2023 目标”等,彰显中国和对象国在民生治理领域的合作。

随着中国港口企业走出去,民生优先的“中医式”治理理念已被越来越多国家所认可。2016 年 5 月,王毅外长在多哈出席中阿合作论坛第七届部长级会议开幕式上指出:要让铁路和港口成为中阿交往的标志。中方支持中资企业参与阿拉伯半岛和北非铁路网建设,支持中国有关省区与阿拉伯重要港口城市共建友港。中方愿与阿拉伯国家共同推动产港融合,按照“港口+工业园区”模式,把地区条件优良的港口建成集经济开发、贸易合作、工业生产等一体的综合基地。②如吉布提人口仅 90 万,但失业率高达 48%,42%的人口生活在贫困线以下。中国近年来对吉港口和机场投资达到了 120 亿美元,不仅改善了该国民生,而且带动了就业和经济增长,缓解了社会矛盾,为非洲中小国家的发展树立了榜样,有望将该国港口建成“东非的新加坡”。③

从表 3 还可以看出,中国参与国外港口建设既积累了丰富经验,也有若干教训值得认真总结。一方面,中国参与海上丝路沿线港口建设和战乱国家基础设施重建,促进海上经济的互联互通,是中国参与海上丝路沿线港口建设的动机;另一方面,在澳大利亚达尔文港、缅甸实兑港和皎漂港、柬埔寨西哈努克港、孟加拉国的达卡港、斯里兰卡的汉班托特港与科伦坡港、肯尼亚蒙巴萨港、希腊比雷埃夫斯港建设中,中国参与了对对象国港口基础设施建设,扩大了中国的海外投资市场,但在建设中也出现了若干问题,亟待通过外交、经济、法律等手段加以化解。尤其是港口建设投资时间长,投入成本高,不确定性因素较多,受对象国国内政治和域外大国插手等诸多因素的影响大。参与海外港口建设与其他基建项目一样,需防范四类风险,即经济风险、法律风险、政

① 王德华编著《新丝路、新梦想与能源大通道研究》,第 236 页。

② 王毅《让铁路和港口成为中阿交往的标志》,http://news.xinhuanet.com/world/2016-05/13/c_128979169.htm,访问时间:2018 年 4 月 13 日。

③ James Jeffrey, “China Is Building Its First Overseas Military Base in Djibouti—Right Next to a Key US One,” *Global Post*, May 3, 2016.

治风险和安全风险。^①

经济风险即参与的港口建设可能带来的债务和金融安全问题,是否面临重复建设的风险;法律风险即对象国在涉及港口建设、经营和收购过程中可能出现的法律限制,包括港口建设引发的环境、社会就业问题等;政治风险即对象国发生政权改组和国内外舆论变化对港口建设的影响;安全风险包括恐怖主义和极端主义等风险。上述风险可以通过政府与企业、外交部与其他部委、中央与地方、中国与对象国相互配合得以缓解。

第一,为降低风险,中国应奉行企业先行、外交保障、各部委统筹协调的原则。中资企业参与海上丝路沿线港口建设,促进了安全边疆和利益边疆对外延伸。中国应将参与海上丝绸之路沿线港口建设作为国家对外战略的重要组成部分,对内整合交通运输部、商务部、外交部和国家发改委,对外将企业利益与国家政治利益有机地结合起来,通过外交、政治、法律和金融等综合手段为港口建设保驾护航。^②

第二,政府应合理引导参与海上丝路港口建设的中资公司。新时期,中国制造产品的“走出去”,主要有两大名片,一是高铁“走出去”,中铁、中国铁建、中国南车、中国北车等都是重要大型央企;二是港口“走出去”,中远、中海集团、招商局港口、上港集团、中国港湾、中国路桥等都是参与丝绸之路沿线港口建设的重要公司。在世界前六名码头运营企业(和记黄埔、招商局港口、新加坡港务集团、中远海运港口、迪拜环球、马士基)中,中国占3家,成为名副其实的港口强国。上述港口中资企业在海上丝路沿线港口项目的开发符合中国中长期外交和政治利益,但是须避免过度投资和重复建设、防控风险。

第三,应探索混合所有制模式。参与海外港口建设很容易被贴上“新殖民主义”“债务帝国主义”的标签,经当地极端民族主义者和西方媒体渲染后,影响恶劣。中国宜邀请当地企业和其他国家(地区)港口公司入股,联合承建和经营港口,如中资公司与李嘉诚的香港和记黄埔进行战略合作,拓展海外市场的做法值得推广。2013年1月,招商局港口宣布将耗资4亿欧元收购达飞轮船全资拥有的终端链接港口公司49%股份。^③在走出去的同时,也要欢迎海上丝路沿线资质较佳的港口公司投资中国的港口和码头项目,做到港口建设“走出去”和“请进来”双向互动。例如,阿联酋的迪拜世界港口公

^① 孙德刚《中国北斗卫星导航系统落地阿拉伯世界的机遇与挑战》,载《社会科学》,2015年第7期,第20—25页。

^② 孙德刚《中国参与海上丝绸之路沿线港口建设的思考》,载郭业洲主编《“一带一路”跨境通道建设研究报告(2016)》第301—302页。

^③ 甘琛《战码头——中资港航企业海外扩张版图》,载《中国水运报》,2015年2月27日。

司(DP World)在中国、东南亚和南亚共经营了20多处港口码头,^①成为阿联酋参与中国“一带一路”的重要抓手。

第四,在参与海外港口建设中应实现安保公司的“走出去”。随着中国国力的上升和海外投资规模的扩大,保护海外利益不仅包括外交和法律手段,还包括安保手段。受限于中国防御性外交原则,向海外派出保安是中国海外利益保护的重要方式。聘请专业安保公司,是确保海运安全的有效模式,不仅符合国际法,也为许多发达国家和地区法律所允许,在夯实中国海洋总体安全上具有战略意义。^②中国宜对安保公司走出国门、参与领事保护和确保人员与投资项目安全进行管理,避免安保公司走出去过程中的无序化和盲目性。

六 结论

中国传统上属于农耕文明,在治国理念上存在“重农轻商”“重陆轻海”“重塞防轻海防”的局限性。改革开放以来,中国加速从传统的“内向型经济形态”向“依赖海洋通道的外向型经济形态”转变。^③21世纪初,中国更加重视海上战略通道与海洋强国建设。参与海上丝路沿线港口建设不仅可以转移国内基础设施建设的优势产能,而且可以倒逼中国港企的技术升级换代。新时期中国的港口外交属于经济外交的范畴,在目标上选择经济和外交的双重融合模式,即外交工作服务国际经济合作,利用国际经济合作来实现外交目标;在路径上促进国际和国内议程的相互协调与统筹;在实践中推动市场与国家的协力共进。^④

本文的研究未发现中资企业参与海上丝路沿线港口建设与中国军事战略推进的关联性,表明港口企业的海外业务拓展是基于市场原则的商业行为,而不是拓展中国海权的军事战略行为,“中国威胁论”站不住脚,中国通过参与港口建设建立所谓“珍珠链”、奉行“债权帝国主义”、推行中国版“门罗主义”等属于误读。

研究还发现,中国企业参与港口建设与中国外交的顶层设计关系密切,夯实了中

^① “China’s ‘Belt and Road’ Offers Middle East Opportunities Galore,” *AMEinfo*, June 19, 2017, <http://ameinfo.com/money/economy/chinas-belt-road-offers-middle-east-opportunities-galore/>, 访问时间:2018年2月1日。

^② 李卫海《中国海上航运的安保模式及其法律保障——以应对21世纪海上丝路的的海盗为例》,载《中国社会科学》2015年第6期,第131页。

^③ 王历荣《印度洋与中国海上通道安全战略》,载《南亚研究》2009年第3期,第48页。

^④ 复旦国务智库编《经世之道——探索中国大国特色经济外交》,载《国务智库战略报告》,2016年第6辑,第1—2页。

国与对象国互利合作的基础,丰富了中国基建外交的内涵,成为中国参与对象国“民生治理”的重要手段。中国中央与地方政府各部门应创造有利环境,为中国港口企业走出去服务,构建良性互动的政企关系。

随着中国港口企业走出去步伐加快和参与海上丝路沿线港口建设不断走向深入,中国特色的港口外交将产生深远影响。首先,中国参与海上丝路沿线港口建设有助于提高中国经济对外开放的水平。中国企业参与海外港口建设成为中国参与全球经治理和民生治理的重要手段。《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十三个五年规划的建议》提出,在未来五年里,港口是海上丝绸之路建设的重要合作伙伴与战略支点,对实现“十三五”规划宏伟目标——“经济保持中高速增长、加快产能转移与国际产能合作、统筹国内国际两个大局”起到重要作用。海上丝路沿线的港口建设从长远来看对中国向西开放,加强与东南亚、南亚、西亚、东非和地中海沿岸国家产能合作、促进发展战略对接将发挥积极作用。

其次,中国参与海上丝路沿线港口建设有助于中国与海上丝路沿线国家的“再全球化”。“一带一路”是中国发起的倡议,它打破了数百年来西方主导的“中心—外围结构”和不均衡的全球化,成为发展中国家推动的“再全球化”,是世界经济发展到新阶段的产物。伴随“一带一路”倡议的提出,中国从港口大国迈向港口强国。“一带一路”是中国首次提出的重大经济发展倡议,是持续推动中国崛起的发展方略,也将成为21世纪发展中国家“再全球化”的推动力量。^①

再次,中国参与海上丝路沿线港口建设有助于促进发展中国家的政治和社会稳定。海上丝路沿线国家绝大部分属于发展中国家,人口增长率高,就业压力大,社会矛盾尖锐,政局不稳,但是发展潜力巨大。大部分丝路沿线国家拥有1—2个主要港口,菲律宾、马来西亚、印度尼西亚、阿联酋等贸易发展相对好的地区除现代化程度高的主要港口外,在区域内还辅以一定数量的一般港口等待开发。从中国南海到印度洋、从红海到地中海,大部分港口物流绩效低,潜力尚未完全挖掘,如东南亚的缅甸和柬埔寨,南亚的孟加拉国、巴基斯坦、斯里兰卡,西亚的也门、伊朗、叙利亚,大洋洲的巴布亚新几内亚,而非洲港口的效率更是普遍偏低。^②中国参与发展中国家的港口建设,体现出“中医式治理”理念,即发展是解决发展中国家主要社会矛盾的总钥匙,民生是国家治理的关键,港口振兴是拉动内陆地区经济腾飞的引擎。2016年1月,中国国家主席

^① 赵洋《中美制度竞争分析——以“一带一路”为例》,载《当代亚太》,2016年第2期,第56页;冯并:《“一带一路”:全球发展的中国逻辑》,北京:中国民主法制出版社2015年版,第2页。

^② 谢文卿、赵楠《“21世纪海上丝绸之路”与港口发展系列之一:运输需求与通道分析》,载《中国远洋航务》,2016年第7期,第44页。

习近平在开罗阿盟总部系统阐述了中国特色的“中医式治理”：“破解难题，关键要加快发展。中东动荡，根源出在发展，出路最终也要靠发展。发展事关人民生活 and 尊严。”^①

最后，中国参与海上丝路沿线港口建设有助于国际社会共同维护海上能源与通道安全。东南亚—南太平洋—印度洋—红海—地中海—大西洋对中国经济的稳定增长具有重要的战略意义，中国进口的80%的石油、50%的天然气和42.6%的进出口商品都要经过这条航线，成为“一带一路”建设的重点方向。^②如果说基础设施建设是“一带一路”的“血脉”，港口自然成为注入国际新鲜血液的重要“血管”。^③近年来，海上丝路沿线亚丁湾海盗问题，“伊斯兰国”和“基地”组织及其在索马里、也门、西奈半岛、东南亚分支机构引发的恐怖主义问题，巴基斯坦和缅甸民族分离主义问题，斯里兰卡、马尔代夫等国内局势动荡问题，叙利亚和利比亚等国内冲突问题等，严重影响海上能源与通道安全。中国参与丝路沿线港口建设对于维护马六甲海峡、霍尔木兹海峡、曼德海峡、土耳其海峡、苏伊士运河、直布罗陀海峡的石油和贸易通道安全具有重要意义，有助于中国在海洋领域提供安全公共产品。中国以港口为重点，加强基础设施的建设，形成港口—铁路、港口—工业园区等建设模式，必将带动中国标准和中国设备的出口，发挥中国的产业优势。同时，中国建设的港口将为中外船只提供补给和修理服务，助力中国维护海上运输安全和提高对关键性航道的保护能力，弥补美、欧、俄等域外力量在安全领域公共产品的供给不足。^④

总之，新时期中国参与海上丝路沿线的港口建设丰富了中国外交的“工具箱”，促进了外交体制与机制创新，打破了中国以往将海上丝路沿线地区划分为若干片区，分别由亚洲司、欧亚司、亚非司、非洲司和欧洲司管理的藩篱。新时期中国的港口外交是内外统筹的大外交。国家发改委、外交部、商务部、交通运输部等部委在“一带一路”建设工作领导小组办公室的统筹下，中央与地方相互协调，政府与企业密切配合，中资港口企业与丝路沿线对象国港口企业以市场为导向、实现优势互补，共同致力于海上基础设施建设，丰富了中国“建设海洋强国”的内涵。

(截稿:2018年3月 特约编辑:王鸣鸣)

① 《在追求对话和发展的道路上寻找希望》，载《人民日报》2016年1月25日。

② 刘宗义《21世纪海上丝绸之路建设与中国沿海城市和港口的发展》，载《城市观察》，2014年第6期，第7页。

③ 管清友《一带一路港口：中国经济的“海上马车夫”》，载《中国水运报》2015年5月11日。

④ 张洁《海上通道安全与中国战略支点的构建——兼谈21世纪海上丝绸之路建设的安全考量》，载《国际安全研究》2016年第2期，第117页。

Abstracts

China's Seaport Diplomacy: Theory and Practice

Sun Degang (4)

【Abstract】 China's participation in the seaport constructions along the Maritime Silk Road forges a "commercial port chain" vis-à-vis a "military base chain" of the United States along the route. The former serves both China's and the host countries' economic development strategies with commercial interest expansion as the priority, such as investment, trade, infrastructure and shipping center constructions; the latter serves the U.S. security strategy, with such major goals as consolidating its alliance system, combating terrorism, expanding sphere of influence, and replicating her agents. Based on its own reform and opening-up experience, particularly its "Shekou Model" for Shenzhen city's economic takeoff, China expects other developing countries along the Maritime Silk Road to learn to her model of achieving peace and economic development, i.e. consolidating security by relying on development. In line with her seaport construction practice, China has been exploring seaport diplomacy with her own characteristics. Such a unique model of diplomacy regards port enterprises as the predominant agents, perceives market as the orientation, and designates government's agencies as the guarantees. China's seaport diplomacy promotes interconnectivity between the coastal and land-locked regions with the linkage of marine infrastructure, with a view to achieving interdependence of all countries. China's practice may transcend a "zero-sum game" and asymmetrical relations of the core-periphery international system into a "win-win game" and building a more balanced world. China's participation in the seaport constructions along the Maritime Silk Road has promoted industrialization of the host nations, exhibiting China's idea of promoting people's livelihood governance, forging a sharp contrast to the marine militarization and democratic governance by the West. This being said, China's participation in the seaport constructions along the route will continuously be encountered with economic, legal, political and security ventures, and therefore China should be fully aware of the possible "politicization" of her overseas seaport construction.

【Key Words】 seaport construction , Belt and Road Initiative , Maritime Silk Road , seaport politics , China's diplomacy

【Author】 Sun Degang , Professor at the Middle East Studies Institute of Shanghai International Studies University.

Idea , Action , and Outcome: The Objects and the Tasks of Social Sciences

Tang Shiping (33)

【Abstract】 I identify idea , action , and outcome as the three key objects of social sciences and explain them as the three key tasks of social sciences. I show that our failure to grasp the ontological differences of the three objects and the fact that explaining them may require different epistemological stands and methodological tools have been a key cause behind the sterility of many of epistemological and methodological debates. Explicitly differentiating the three objects and grasping the fact that explaining them may require different epistemological stands and methodological tools therefore provide us with a better picture about the empirical challenges of social sciences and pave the way toward more scientific progresses. My discussion also holds critical pedagogical value. At the epistemological level , epistemological eclecticism has become increasingly fashionable. My discussion shows that this stand of epistemological eclecticism is misguided. Although no single epistemology is omnipotent , not all epistemologies are the same. Some epistemological stands are essentially untenable for most tasks in social sciences. At the methodology level , most graduate programs of social sciences nowadays demand students to master at least one , if not two or more , methods. Implicitly , graduate advisors and students take these methods to be of roughly equal value to our pursuit of knowledge and students' career. My analysis shows that this implicit assumption too is misplaced. As such , my analysis provides graduate students with a base for picking methodologies to be trained when they face the inevitable crunch of "too little time and too many things to learn."

【Key Words】 idea-action-outcome , ontology , epistemology , methodology , scientific realism

【Author】 Tang Shiping , Fudan Distinguished Professor and Dr. Seaker Chan Chair Professor , School of International Relations and Public Affairs (SIRPA) , Fudan University.

• 156 •