

「一带」路」

沿线海外港口建设调研报告

汪伟民等◎著



上海政法学院  
Shanghai University of Political Science and Law



中国—上海合作组织国际法交流与合作培训基地  
China National Institute for SCO  
International Exchange and Judicial Cooperation



上海社会科学院出版社  
SHANGHAI ACADEMY OF SOCIAL SCIENCES PRESS

# “一带一路”沿线海外港口 建设调研报告

汪伟民 等著

上海社会科学院出版社

### 图书在版编目(CIP)数据

“一带一路”沿线海外港口建设调研报告 / 汪伟民等著. —上海: 上海社会科学院出版社, 2019

ISBN 978-7-5520-2765-5

I. ①一… II. ①汪… III. ①“一带一路”-港口建设-国际合作-研究报告-中国 IV. ①F125②F552.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2019)第 097873 号

### “一带一路”沿线海外港口建设调研报告

---

著 者: 汪伟民等

责任编辑: 董汉玲

封面设计: 裘幼华

出版发行: 上海社会科学院出版社

上海顺昌路 622 号 邮编 200025

电话总机 021-63315900 销售热线 021-53063735

<http://www.sassp.org.cn> E-mail: [sassp@sass.org.cn](mailto:sassp@sass.org.cn)

照 排: 南京前锦排版服务有限公司

印 刷: 镇江文苑制版印刷有限责任公司

开 本: 710×1010 毫米 1/16 开

印 张: 11

插 页: 2

字 数: 183 千字

版 次: 2019 年 7 月第 1 版 2019 年 7 月第 1 次印刷

---

ISBN 978-7-5520-2765-5/F·575 定价: 58.00 元

---

版权所有 翻印必究

# 目 录

第一章 总论 .....	1
第二章 印度洋区域我国海外港口的建设及保护 .....	10
一、印度洋区域我国海外港口的建设现状 .....	10
二、海外港口与战略交通线——“一横两纵” .....	21
三、“一横两纵”的战略影响力 .....	28
四、我国在印度洋的存在 .....	36
第三章 “21 世纪海上丝绸之路”在欧洲地中海沿岸的港口布局与政治风险 ——以比雷埃夫斯港为例 .....	40
一、“21 世纪海上丝绸之路”在欧洲地中海沿岸的港口布局 .....	41
二、“21 世纪海上丝绸之路”在欧洲可能遭遇的政治风险 .....	48
三、结论与建议 .....	55
第四章 中国与东南亚港口合作现状与前景：以中马与中缅合作为例 .....	57
一、东南亚港口建设的安全逻辑与风险因素 .....	57
二、中国最紧密的港口合作国——马来西亚 .....	58

三、中国在缅甸的港口建设 .....	64
四、东南亚港口建设的政策建议 .....	68
<b>第五章 中东、北非沿线投资事务中的港口选择规划与评估 .....</b>	<b>72</b>
一、中东、北非沿线国家现有港口布局与港口贸易基本现状 .....	74
二、中东、北非沿线国家“一带一路”倡议港口投资价值与风险评估 .....	82
三、中东、北非沿线海外港口投资有关政策建议 .....	96
四、对于中东、北非沿线港口投资注意事项与利弊分析 .....	100
五、评估总结与决策建议 .....	106
<b>第六章 中国在美洲地区的港口建设及力量布局 .....</b>	<b>109</b>
一、中资企业在美洲港口投资建设现状 .....	109
二、美洲港口建设中存在的若干问题 .....	113
三、美洲港口投资建设的风险防范 .....	115
四、优化美洲港口布局的着力方向 .....	121
五、推进美洲港口布局的对策组合 .....	123
<b>第七章 瓜达尔港口建设及风险评估与管控 .....</b>	<b>129</b>
一、瓜达尔港的地理位置及重要意义 .....	129
二、瓜达尔港建设现状 .....	131
三、瓜达尔港口建设面临的风险与挑战 .....	137
四、政策建议 .....	141
<b>第八章 “一带一路”倡议在欧亚地区推进的挑战和机遇</b>	
——以恰巴哈尔港建设为例 .....	143
一、恰巴哈尔港的基本情况 .....	144
二、恰巴哈尔港的发展过程 .....	146
三、印度、伊朗、阿富汗合作开发恰巴哈尔港的战略意图 .....	148
四、恰巴哈尔港未来发展的阻碍 .....	154

<b>第九章 “一带一路”倡议背景下中国海外港口布局和建设风险评估 与应对策略</b> .....	156
一、中国海外港口布局和建设的主要动因 .....	156
二、“一带一路”倡议以来中国海外港口布局的总体情况 .....	158
三、中国海外港口布局的风险评估 .....	162
四、中国海外港口布局的应对策略 .....	165
五、结论 .....	167

# 第一章

## 总论

21 世纪即将进入第二个 10 年,世界与中国都在发生剧烈的变迁。一方面,以中国、俄罗斯、巴西、印度、南非为代表的新兴国家力量不断壮大,并支撑二十国集团、金砖国家合作机制、亚洲基础设施投资银行、丝路基金、上海合作组织开发银行等多边机制,不断提升在国际社会的话语权,为全球治理注入新鲜动力。另一方面,原有的全球化路径在发达国家正在失去社会基础,“逆全球化”、民粹主义、保护主义、“反建制主义”盛行,出现了诸如“特朗普现象”“英国脱欧”、欧洲右翼势力抬头、反移民运动等“黑天鹅”事件。再看中国,在以习近平同志为核心的党中央领导下,中国正在为“两个一百年”的伟大目标而努力奋斗,在国内进程中以全面深化改革开放为中心推出一系列政治、经济、法律、文化层面的新举措;在外交与国际进程中大力开展“一带一路”倡议,经略周边外交,提出“新型大国关系”“新型国际关系”“亲、诚、惠、融”以及人类命运共同体等新思路、新理念。中国的政界与学界共同认识到,中国是全球化的受益者,也是推动新一轮全球治理进程责无旁贷的引领者;同时,当前的所谓“逆全球化”进程并不意味着全球化已经失去了动力,而是在于原有的全球治理模式已经难以为继、原有的全球治理结构已经出现僵化、原有的全球治理领袖已经底气不足。上述局面既为中国提供了机遇,也提出了挑战。

参与海外港口建设是新时期中国深化改革开放、践行“一带一路”、建设海洋强国、推动新型全球治理的重要内容。在认知这一问题之前,我们认为必须确立一项基本原则,即不能孤立地看待某一两处港口建设,或者某一两条线路的基础设施链条,而是以系统的方式看待中国参与海外港口建设的问题。自人类开启

航海活动以来,港口便是连接世界各地人们之间关系的重要纽带,使得原本没有被发现的世界得以发现,原本没有被建立的关系得以建立,原本没有被创造的财富得以创造,原本没有被创建的制度得以创建。中国参与海外港口建设,其本质是处理中国与世界的关系问题。研究这一问题,可以在以下几个方面增进我们的认知。

首先也是最重要的是,如何在新时期进一步深化中国的改革开放。中国自古以来是一个陆海兼备、以陆为主的国家,农耕文明占据主导地位,防御性战略文化长期指导政权的战略布局;中国的发展道路一直以来是在挖掘自身的增长潜力,而不擅长同世界的交往中求取进步。改革开放彻底改变了这一局面,而这一局面的开端正是以“蛇口模式”为代表的“港口—园区—城市”等一系列规划布局加以启动的。乘改革开放之东风率先启航的东部省份多数都有重要的港口城市,这成为推动互联互通、招商引资、对外贸易以及与之相应的内部改革的重要依托。在新时期,中国推进包括比雷埃夫斯港、瓜达尔港、皇京港、吉布提港、皎漂港、丹吉尔港等一系列港口建设,不仅是为了进一步促进中国对外贸易与能源输入,增进中国与世界沟通的能力,也是为了拓展我们同世界的联系渠道,同时也提升世界同我们进行互联互通的可能。中国是一个先行发展、成效显著、仍有不足的发展中国家,“一带一路”沿线国家多数也是发展中国家。我们充足的资金尤其是外汇储备、建设与运营港口的技术和经验、配套设施与相关政策制定和执行的经验、双边与多边融资途径以及必要时刻提供执法与安全保障的能力,可以将中国改革开放的一些智慧与经验同周边众多发展中国家分享。其中更加重要的是提升我国港口运营水平,帮助一些大型国企在参与国际港口建设与竞争当中发现自身的问题、推动自身的改革,以及拓展我国西北、东北、西南等边陲地区连接世界的能力,改善我国发展不平衡的局面,在转化过剩产能的同时抓紧时机推动产业结构调整。尤其值得关注的是,尽管我国在基础设施硬件建设中具有全球领先的优势,但是在相关的软件建设中仍有待提升,包括企业文化、法律服务、金融服务、保险服务以及关于相关问题的评估、研究、预警等领域,与美国和日本还有一定差距。<sup>①</sup>令人欣喜的一点是,在全球化趋势走弱但各国普遍拥有互联互通意愿的背景下,中国借助以港口建设为代表的“一带一路”项目将周

---

<sup>①</sup> Jonathan Hillman, “China’s Belt and Road Initiative: Five Years Later”, Statement Before the U. S. - China Economic and Security Review Commission, January 25, 2018.



边沿线国家的一些产能需求提前实现了释放,这是一种借助非制度性、非正式性、非联盟性手段对区域与全球议程进行设置的新形式。我们有必要研究中国参与港口建设是否有利于区域与全球经济自由化水平实现提升。

其次,参与港口建设是践行“一带一路”倡议的重要内容。2013年,在古丝绸之路经由地哈萨克斯坦,习近平主席发起共建“丝绸之路经济带”的倡议,强调从“加强政策沟通、加强道路联通、加强贸易畅通、加强货币流通、加强民心相通”五个方面先做起来,“以点带面,从线到片,逐步形成区域大合作”。<sup>①</sup> 2015年3月28日,国家发改委、外交部、商务部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景》,将“一带一路”的建设重点内容界定为“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”。<sup>②</sup> 其中,交通运输基础设施系统是实现“五通”的重要支撑,包括港口、公路、铁路、桥梁、机场、管道、电缆等方面;而港口的关键意义在于它是将所有“一带一路”沿线国家连接起来的关键节点,每一个港口同时是一条“经济带”或者“经济走廊”的起点与终点,是沿线国家与世界互联互通的关键窗口,更是带动相关配套设施、港口城市、内陆腹地与国内市场蓬勃发展的“引擎”。习近平主席多次强调港口是“一带一路”中的“重要支点”“重要枢纽”。以港口合作带动基础设施互联互通是“一带一路”倡议尤其是“海上丝绸之路”倡议的主要实现路径之一。

再次,推动海外港口建设也是构建21世纪海洋强国的必由之路。2013年7月,中共中央政治局就建设海洋强国进行集体理论学习,强调建设海洋强国是中国特色社会主义事业的重要组成部分。习近平指出:“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。”<sup>③</sup>关于中国政府推进“21世纪海上丝绸之路”的战略部署究竟是以地缘经济为主要驱动力还是以地缘政治为主要驱动力,海内外学界展开了激烈的论述。众多海外分析倾向于认为中国以地缘政治为主要驱动力,认为中国正在通过建立商业港口、海军停靠站、监听站,将本国的军事基地与泰国、

<sup>①</sup> 《共建“丝绸之路经济带”》, [http://paper.people.com.cn/rmrbhwb/html/2013-09/09/content\\_1296023.htm](http://paper.people.com.cn/rmrbhwb/html/2013-09/09/content_1296023.htm)。

<sup>②</sup> 《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.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c\\_1114793986.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c_1114793986.htm)。

<sup>③</sup> 习近平:《进一步关心海洋认识海洋经略海洋,推动海洋强国建设不断取得新成就》, [http://www.xinhuanet.com/politics/2013-07/31/c\\_116762285.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2013-07/31/c_116762285.htm)。

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”。<sup>①</sup>事实上,中国与美国处理海洋事务的一大根本区别就在于中国在“海上丝绸之路”沿线主要布局的是“商业港口链”,而美国在相关地区部署的主要是“军事基地链”。<sup>②</sup>与之相对应,中国主要追求的是“海洋权益”,而美国主要追求的是“海洋权力”。毋庸讳言,中国在推进海外港口建设之时不是没有地缘政治设想,而这种设想的关键就是依托港口建设打造一批支持中国外交布局的战略支点,保障中国海外利益与区域综合安全,进而为区域提供安全上的公共产品。<sup>③</sup>更加重要的是,依托港口推进“一带一路”倡议展现了中国提出一种非西方式的地缘政治想象,突破原有的强调国际关系等级制、区分中心与边缘、将陆权与海权严格区分的地缘政治理念,构建一种平等、包容、多元、多向、陆海相连的地缘政治图景。<sup>④</sup>

最后,推动海外港口建设也是中国推动新型全球治理的重要方式。以往的全球治理方式主要以西方国家主导、规则先行实践在后、以正式制度和规则为基础、具有排他性和等级性。中国的海外港口建设,坚持共商、共享、共建原则,不预设成员范围,不追求联盟效应,不限定参与主体,不要求全部控股,不附带政治条件,不急于签订一揽子双边与多边协议,不强调严格的预算、支付与违约条款。这有利于构建多元协商的合作体系,构建包容、开放、普惠的世界经济体系,构建以可持续发展为核心的人类命运共同体,践行中国在新时期所提出的新型全球治理观。<sup>⑤</sup>

现将本书各章节主要内容介绍如下。

第二章梳理与总结了我国如何在印度洋区域进行港口建设与利益保障。在孟加拉湾,中国主要致力于皇京港、皎漂港、汉班托塔港、马尔代夫港和科伦坡港口城等项目;在阿拉伯海,中国投资建设的项目包括瓜达尔港、吉布提港、亚丁湾扩建、吉赞经济城港口、阿布扎比哈里发港二期集装箱码头经营等项目。笔者认为,在印度洋区域,中国正在形成“一横两纵”三条重要的战略交通线:“一横”,即

<sup>①</sup> Virginia Marantidou, “Revisiting China’s ‘String of Pearls’ Strategy”, *Pacnet Newsletter*, 2014.

<sup>②</sup> 孙德刚:《中国港口外交的理论与实践》,《世界经济与政治》2018年第5期。

<sup>③</sup> 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》,《国际安全研究》2015年第2期。

<sup>④</sup> 曾向红:《“一带一路”的地缘政治想象与地区合作》,《世界经济与政治》2016年第1期。

<sup>⑤</sup> 秦亚青、魏玲:《新型全球治理观与“一带一路”合作实践》,《外交评论》2018年第2期。

横贯印度洋的世界主航道,从红海经阿拉伯海(西印度洋),穿过印度南端,进入孟加拉湾,在安达曼海和马六甲海峡相连;“两纵”是指中巴经济走廊与中缅经济走廊。在这三条交通线上,中国大力布局众多港口建设并且超越了西方所谓的“珍珠链”战略,力争实现中国与沿线国家的双赢。中国在印度洋区域的港口布局具有重要的战略影响,能够促进航运格局的重新分配、推动海上通道安全建设、扩大中国在地缘政治上的影响力,影响海上军事力量的重新分配。

第三章聚焦中国在欧洲地中海沿岸的港口布局与政治风险,并且重点分析了中国投资建设比雷埃夫斯港这一重要案例。就欧洲地区而言,港口项目主要集中在地中海沿岸。这是因为地中海不仅位于“21世纪海上丝绸之路”的延伸线上,是亚欧贸易航线的必经之处,而且身处大西洋与印度洋之间的交通冲要,战略重要性不言而喻。中远集团下属的中远太平洋自2008年获取比雷埃夫斯港2号、3号集装箱码头35年特许经营权之后,不断推进该港口的相关项目建设,尽管在此期间曾经遭遇到希腊政府和当地民众的疑虑与拖延。笔者认为,比雷埃夫斯港建设对“一带一路”意义重大,该港是中国与中东欧国家开展经贸往来的一个十分重要的连接点。更加重要的是,这也为中国在“一带一路”框架下与其他国家开展项目合作塑造了一个出色的成功先例,从而在一定程度上消除了沿线国家的疑虑。然而笔者同时也作出谨慎预计,认为该模式在欧洲其他地区推广可能存在较大难度,尤其是可能与欧洲班列计划形成竞争。以比雷埃夫斯港为例,笔者提出在欧洲推进港口建设可能存在的政治风险,包括当地社会与政府的疑虑、极端主义政党和民粹主义的崛起等因素。中方应当避免相关基础设施建设形成内部竞争,同时密切关注欧洲国家政局,尽早就相关风险作出预警。

第四章分析了中国与东南亚国家港口合作的现状与前景,并且重点分析了中马与中缅港口合作情况。东南亚地区紧邻我国南部沿海地区,连接西太平洋与印度洋,拥有马六甲海峡等关键海上通道,地理位置至关重要。中国与东南亚国家的有效合作是保障“海上丝绸之路”成功的重要环节。中国与马来西亚就皇京港、关丹港、巴生港、中马港口联盟等项目开展了密切的合作。但是由于南海问题、马来西亚传统的大国平衡政策以及马哈蒂尔新政府上台等因素的存在,中马两国在未来的港口合作方面可能面临一系列挑战。中国与缅甸重点就皎漂港建设进行合作,该港对于贯通中缅油气管道、破解“马六甲”困局、提升中国西南内陆地区与海外的互联互通、增进中国在中南半岛的力量具有重要的战略意义。

但是由于缅甸复杂的族群问题、民主化进程等国内政治因素以及来自域内、域外大国的政治干预和竞争,中国在缅甸的一系列投资活动也面临严峻的挑战。笔者建议,要在东南亚地区的港口建设布局中提升风险意识、准备替代方案,尤其是重点提升与印尼的港口建设合作;着力提升中国企业的海外形象,在寻找当地伙伴、选择工程位置、接触当地民众等方面力求谨慎。

第五章讨论了中国在中东、北非沿线的港口建设规划与评估。中东、北非沿线作为“中国—印度洋—非洲—地中海蓝色经济通道”规划蓝图中处于末端的一部分,连接亚非欧三大洲,扼东西半球交通要冲,连接欧亚大陆东西两端运输网,位于“一带一路”交汇点。北非沿线的潜在港口合作国家主要包括摩洛哥、阿尔及利亚、突尼斯、利比亚和埃及;中东沿线的潜在港口合作国家涉及沙特阿拉伯、以色列、黎巴嫩与叙利亚。笔者通过一系列风险—收益评估指标对相关港口进行了量化分析,认为投资风险较小、投资收益较大的国家主要有摩洛哥(特别是丹吉尔港)、以色列,前者应当重点考虑进行港口领域的合作;投资风险较高、投资回报较低的国家有阿尔及利亚、突尼斯、利比亚、叙利亚等,应当暂不投资、以待观察;投资风险中等、投资回报较高的国家主要有埃及、沙特阿拉伯、黎巴嫩,应当重点考察评估。笔者提出了塞得港、丹吉尔港、贝鲁特港三个港口建设合作方案,并给出了相应的理由和建议。中美关系的趋冷、海外舆论的唱衰、外汇资金的紧张、项目进展的困难是当前影响中国在中东、北非沿线投资港口建设机遇的主要因素。同时笔者还指出要关注沿线国家国内政治、中国国内政治与经济、东道国行政效率、当地政局态势等因素,提高投资风险意识。

第六章分析了中国在美洲地区的港口建设及布局。当前,中国在美洲地区的港口建设主要包括岚桥集团收购、打造的巴拿马玛格丽特岛港口,招商局集团投资建设的巴西巴拉那瓜港口,中交建集团投资建设的巴西圣路易斯港口,中交建投资建设的巴西圣卡塔琳娜州港口,中远海运公司投资建设的秘鲁钱凯港口等项目。当前中资在美洲港口建设取得了许多成就,也暴露了很多问题,包括国企比重过高、投资项目偏少、区位布局有限等方面。笔者认为中国企业在美洲地区的投资建设活动应当警惕一系列风险,包括经济风险、政治风险、社会风险与区域国际形势风险等方面。下一步,中国政府与企业应当着力优化在美洲的港口布局,包括在巴西、秘鲁、加拿大、委内瑞拉、阿根廷、智利、阿根廷、厄瓜多尔等重点国家增加战略支点港口的部署,在巴拿马运河等国际战略通道增加支点港口布局,在具有重要战略意义的加勒比海海域力推港口合作。笔者提出,中国应

当引领多边主义经贸合作、运用灵活的外交智慧、充分利用国内与国际两个市场,以优化在美洲港口布局的政策组合。

第七章讨论了瓜达尔港建设及风险评估与管控。瓜达尔港是巴基斯坦西部的天然深水良港,紧邻从非洲、欧洲经红海、霍尔木兹海峡、波斯湾通往亚洲太平洋地区数条海上航道,具有重要的地缘政治价值。瓜达尔港的建设进一步巩固了中巴全天候战略合作伙伴关系,可以成为我国输出产品的重要港口和输入能源的重要枢纽。瓜达尔港建设采取“港口、园区、城市”三位一体的综合建设模式,其一期与二期工程顺利推进,并且在自贸区建设、城市配套设施建设等方面取得了一系列成就。笔者认为,当前中国在瓜达尔港的建设仍然面临一系列风险,包括政治层面上,巴基斯坦国内政治与政策延续存在不确定性,俾路支省政府及当地人民存在疑虑,以及包括印度、美国在内的地区大国对该港口建设存在疑虑并施加阻挠;在经济层面上,巴基斯坦经济基础薄弱、配套设施尚不完善、劳工技术水平低、周边港口竞争激烈;在安全层面上,俾路支省存在严重的恐怖主义,对项目进程和中方人员的人身安全构成严重威胁。笔者建议,中国政府应当致力于讲好“中国故事”,提升“一带一路”倡议在沿线国家的吸引力;建立健全境外战略投资资金保障机制;建立系统的针对企业海外经营的激励政策和风险管控机制。中国企业应当加强与当地政府与民众的合作与沟通,尊重当地的风俗与文化,加强对当地法律法规的了解,充分考虑当地法律的适用性与差异等问题。

第八章分析了与“一带一路”项目建设密切相关的恰巴哈尔港。恰巴哈尔港位于伊朗东南部的锡斯坦—俾路支斯坦省境内的莫克兰海岸,是伊朗与印度合力打造的海上交通枢纽,也是印度试图绕过巴基斯坦连接阿富汗以及中亚地区这一战略设想的重要桥梁。笔者重点分析了相关方的战略意图。伊朗的战略动机主要是经济层面的,希望借助恰巴哈尔港开发带动东南地区经济发展,缓和地区发展不平衡问题;希望借助恰巴哈尔港重新融入国际贸易体系,加快制裁解除后的经济恢复进程;通过恰巴哈尔港加强与中亚国家的经济联系。印度的考量则复杂一些,地缘经济与地缘政治并重。首先,印度希望获得伊朗油气资源;其次,印度希望通过投资恰巴哈尔港构建一条绕过巴基斯坦,直接连接阿富汗和中亚国家的贸易通道;同时借助该港提供的力量投射结点,应对中国和巴基斯坦带来的战略压力。作为协议方之一的阿富汗,其主要意图在于替代巴基斯坦寻求一条连接外部世界的贸易通道,并借此打开印度市场、获取印度产品,从而降低

对巴基斯坦的贸易依赖。关于恰巴哈尔港的发展态势,笔者指出了几大不确定性,包括美国再次对伊朗启动制裁,恰巴哈尔港所在地区的安全风险以及印度国内政治可能出现的变化。显然,印度在恰巴哈尔港的战略布局还有很长的一段路要走,但这也足以引起中方的关注。

第九章是在对前面几章内容回顾、总结的基础上对我国海外港口布局的整体态势进行的分析与提炼。笔者认为中国得以推动海外港口布局与建设的动因主要包括国家领导人的重视、国家政策的支持、我国去产能的需要、构建人类命运共同体的内在需要以及中国企业“走出去”的需要。围绕港口名称、港口所在国、投资公司、投资金额、项目落地时间或签约时间等情况,作者回顾了中国在印度洋沿线、欧洲沿线、中东和北非沿线、美洲沿线、北极航线的港口布局和建设状况。在此基础上,本章总结了中国企业在海外港口建设中可能存在的诸多风险,包括政治风险、经济风险、大国博弈的风险、安全风险、法律风险、文化风险和媒体舆论负面报道的风险等。对此,笔者建议,中国企业在进行海外港口布局时,要对港口所在国的政治局势、政权形式以及社会状况等进行整体的了解和调研;对于大国争夺比较激烈的地区,中国企业应该成立专门的专家小组,充分研判在这些地区进行港口投资的大国博弈风险;考虑项目的合理性以及相应的财务保证,同时也要根据政治方面的评估,进行针对性的投资;根据不同的地区,尤其是具有政治风险、恐怖主义高发、宗教矛盾激烈等情况比较严重的地区,中国企业尤其是在海外港口进行投资的企业要联合起来,共同打造海外港口投资和建设的安全平台,建立风险预警机制;提前了解港口所在国的法律体系,严格遵守港口所在国的法律;如果有合适的机会,最好提前与该地区进行一定的跨文化交流,这样可以及时了解港口所在国的文化;通过相关软性的作品对“一带一路”倡议进行宣传和报道,增加对方国家民众对此的理解。

海外港口是中国推进“一带一路”倡议的桥头堡。上述研究讨论了中国企业在中国政府的引导下在印度洋沿线、欧洲沿线、中东北非沿线、东南亚沿线、美洲地区等区域进行港口建设的背景、意图、现状、挑战、风险,并且提出了相关的政策建议。关于该议题仍然有待挖掘的方向可能主要有以下几点。首先,需要进一步建构中国进行“港口外交”的理论框架与政策研究,丰富国际关系学与外交学的学科建设,更好地指导中资企业在海外的港口投资建设。其次,需要进一步将不同的港口建设案例进行“求同”与“求异”的比较,把握影响港口建设进程的变量与机制,进一步总结海外港口建设的经验与教训。再次,需要把握海外港口

建设的国内政治动力,尤其是关于中央政府与地方政府推进海外港口建设的政策差异,以及国内港口实行“走出去”战略的模式与路径。<sup>①</sup>最后,需要进一步分析中国参与海外港口建设对区域经济与安全可能产生的影响。

本书是上海政法学院“一带一路”沿线海外港口建设课题组集体劳动的成果,作者包括汪伟民、赵雅丹、史田一、张宪丽、牛晓萍、韩冬涛、桑小川、聂奎全、霍佳佳、何恬。本书的研究得到了中国—上海合作组织国际司法交流合作培训基地的资金支持以及上海政法学院“一带一路”安全研究院全体同仁的学术支持。本书的出版得到了上海社会科学院出版社编辑的大力帮助。希望本书能够为国内学界进一步深化对“一带一路”建设的研究作出贡献。

---

<sup>①</sup> Chen jihong, Fei yijie, Lee Paul Tae-Woo and Tao xuezong, “Overseas Port Investment Policy for China’s Central and Local Governments in the Belt and Road Initiative”, *Journal of Contemporary China*, October 2018, pp. 1-20.

## 第二章

# 印度洋区域我国海外港口的建设及保护

正如罗伯特·卡普兰等人所指出的,印度洋沿岸地区是影响 21 世纪发展走向的关键。世界贸易路线的主要走廊通过印度洋。今天,许多全球贸易和能源路线都经过印度洋,然后通往沿岸国家或东亚地区。

对海外港口的选择,涉及“点、线、面”的权衡。从中国企业重点关注的海外港口分布来看,欧洲最为集中,其次是中东和非洲,再次是东南亚。显然,欧洲和中国之间的商业航路(多数经过苏伊士运河,少数经过好望角)给沿线港口带来了广泛的红利。另外,波斯湾作为亚洲的能源基地,中日韩等国乃至欧盟对其有石油贸易上的刚需,所以它也属于中国对外港口投资的重点区域。与港口布局有关的“线”,是沿关键贸易航线和海上要塞布局开来的。其中靠近“能源航运要塞”的港口,更容易受到地缘政治竞争的影响。

### 一、印度洋区域我国海外港口的建设现状

“一带一路”倡议提出后,我国以中国港湾工程有限责任公司和招商局集团及其相关公司为主,在“一带一路”沿线积极进行港口建设,试图通过基础设施建设拉动当地经济,弥补当地的基建不足,促进当地的经济的发展。“21 世纪海上丝绸之路”倡议主要集中在印度太平洋地区的沿海国家,尤其关注港口建设项目。截至 2017 年年底,我国在印度洋区域承建、投资、运营的港口数量达到了 10 个以上,遍布于从马来西亚到吉布提的商业航线有不少港口还是新港,必然会对现有航线和航运格局带来一定影响。



### (一) 孟加拉湾

在印度洋东部的孟加拉湾中,中国主要有皇京港、皎漂港、汉班托塔港、马尔代夫港和科伦坡港口城项目。其中,中国电力建设集团承建了皇京港码头,将其竞争目标直指新加坡港,希望能在 2025 年全部配套项目完成后替代新加坡港成为马六甲海峡内最繁忙的港口。如果科伦坡港被喻为“香港港”的话,新的汉班托塔港目标就是要成为斯里兰卡的“蛇口港”;两者都位于印度洋国际主航道,是马六甲海峡通行船只的必经之地,也是中东、欧洲、非洲至东亚的海上必经之地。特别是汉班托塔港距离主航道更近,“到 2022 年完工后,根据此港的规划和年吞吐量增幅来看,此港也许变成新的国际十大港口之一”。<sup>①</sup> 缅甸的皎漂港将成为缅甸最大的远洋深水港,是中缅油气管道的起点,它和其他缅甸的陆上设施总投资超过 200 亿美元,对缅甸当地经济和中国内陆省份的经济将有很好的拉动作用。

现在,汉班托塔港已经建成并运营,未来将成为印度洋至太平洋的后勤补给中心。斯里兰卡的另一个项目科伦坡港口城则经历了一些波折,于 2016 年复工,目前正在进行填海造地工程。马尔代夫已经将拟建港口的戈杜岛上的居民撤离,中交二航局正在修建道路和连接马累与机场岛的中马友谊大桥,2018 年 8 月竣工通车。马来西亚皇京港码头和缅甸皎漂港也在紧锣密鼓的建设施工当中。

表 2.1 中国在孟加拉湾的项目情况

名称	所在国	性质	建设状态	建设者	运营者	竞争者	主要风险
皇京港	马来西亚	承建深水补给港的码头	2016 年 10 月 19 日奠基仪式,深水港项目将于 2019 年完成	中国电建集团	皇京港董事局	新加坡港	经济性

<sup>①</sup> 《国外八大港口都被中国控制,成为海上强国指日可待》, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1570069347861846&wfr=spider&for=pc>。