

 全球海洋治理前沿研究系列丛书

中国参与 海上丝路沿线国家 港口建设研究

邹志强 等◎著

China's Participation in Port Construction
along the 21st Century Maritime Silk Road



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

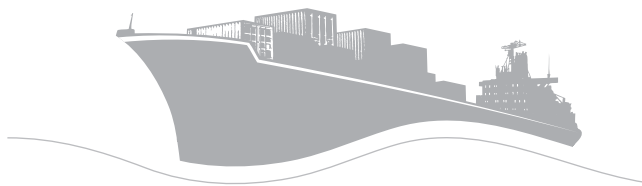


全球海洋治理前沿研究系列丛书

中国参与 海上丝路沿线国家 港口建设研究

China's Participation in Port Construction
along the 21st Century Maritime Silk Road

邹志强 等◎著



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

内容提要

港口建设是“21世纪海上丝绸之路”建设的重要支撑和关键载体,被赋予了日益重要的角色。新时期,中国不断加大对海上丝路沿线国家的港口投资,并呈现全面铺开、重点突破的特征与格局。中国参与海上丝路沿线港口建设的实践丰富了中国特色国际港口合作理论,产生多元化的积极效应与深远影响,但也面临较高的经济、法律、政治和安全风险。

本书主要从国际港口合作视角出发,考察中国参与海上丝路沿线地区港口建设的若干理论和现实问题,重点分析了中国参与海上丝路沿线国家港口建设的主体、模式、风险、影响、成效及前景,并结合东南亚、南亚、海湾、东非、地中海地区10个国家的港口建设案例研究,总结了新时期中国参与海上丝路沿线国家港口建设的理论和实践;以地缘政治与地缘经济二分法对比中国与欧美大国的不同实践,分析港口建设中非经济风险的成因与应对策略,推进中国特色的国际港口合作,并据此提出了应对建议。

图书在版编目(CIP)数据

中国参与海上丝路沿线国家港口建设研究 / 邹志强等著. —上海: 上海交通大学出版社, 2022.12
(全球海洋治理前沿研究系列丛书)
ISBN 978-7-313-27037-5

I. ①中… II. ①邹… III. ①港口建设—国际合作—研究—中国 IV. ①F552.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2022)第 110802 号

中国参与海上丝路沿线国家港口建设研究

ZHONGGUO CANYU HAISHANG SILU YANXIAN GUOJIA GANGKOU JIANSHE YANJIU

著 者: 邹志强 等

出版发行: 上海交通大学出版社

地 址: 上海市番禺路 951 号

邮政编码: 200030

电 话: 021-64071208

印 制: 上海景条印刷有限公司

经 销: 全国新华书店

开 本: 710 mm×1000 mm 1/16

印 张: 26

字 数: 419 千字

版 次: 2022 年 12 月第 1 版

印 次: 2022 年 12 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-313-27037-5

定 价: 128.00 元

版权所有 侵权必究

告读者: 如发现本书有印装质量问题请与印刷厂质量科联系

联系电话: 021-59815621

本书系 2019 年度国家社会科学基金后期资助一般项目“中国参与海上丝路沿线国家港口建设的理论与实践”(19FGJB017)的研究成果。

丛书编委会

主任

胡志勇(上海社会科学院研究员)

委员

胡德坤(武汉大学教授)

傅梦孜(中国现代国际问题研究院副院长、研究员)

陈利君(云南省社会科学院副院长、研究员)

林建华(辽宁师范大学教授)

孙 冰(大连海事大学教授)

总 序



全球海洋治理的目标是建成“人与海洋和谐共生”的海洋可持续发展新格局。但是,由于世界各国的经济状况和政治体制的异同,海洋能力和水平也有很大的差异,海洋生态环境不断恶化,海洋污染屡禁不止。当前全球海洋治理仍然存在较大缺失,全球海洋治理的体系也尚不完善等等。如何不断完善全球海洋治理机制、推动世界各国海洋治理的和谐发展成为新的课题。

深入研究和具体分析全球海洋治理的价值、模式、运行方式以及其与全球治理其他领域的相互关系等重要内容,不断拓展全球海洋治理的外延,使全球海洋治理研究更丰富、更深入。

全球海洋治理研究不仅要发展和丰富全球海洋治理理论,还要重点研究全球海洋治理重点领域的发展变化。从全球海洋治理客体角度出发,实时持续追踪全球海洋治理的实践态势演变,研究和分析全球海洋治理主要领域的最新变化,包括治理体系的变迁、国际制度的演进、国际海洋法治的建设、重大全球海洋问题的治理效果等,特别是要重点关注极地、深海、海洋环境、海洋安全、海洋经济等重要领域的治理情况,研判全球海洋治理可能的发展趋势。

同时,我们也要有重点地研判世界主要海洋强国的治理动向。从海洋治理主体的角度出发,深入研究世界主要海洋强国或地区组织参与全球海洋治理的最新政策纲领与实践行动及参与特征,从而为中国深度参与全球海洋治理提供可资借鉴的有益经验。

研究和分析全球海洋治理在现实中面临的困境与挑战,如全球海洋公共产品的供给不足、治理体系的不完善、大国主义与强权政治依旧存在、发展中国家



的发言权与民主性缺失等,深入分析和探讨其成因,从而提出有效的应对路径,推动全球海洋治理的不断完善与良性发展。

积极构建中国特色的全球海洋治理观,积极参与全球海洋治理,为全球海洋治理的发展不断贡献中国智慧与力量,从而有效提升中国在全球海洋治理中的影响力与话语权。

为此,我们组织相关专家聚焦海洋治理中的问题和难点展开研究,陆续推出“全球海洋治理前沿研究系列丛书”,以飨读者。

我们希望这套系列丛书在海洋治理研究方面能起到一个积极的推动作用,也希望国内海洋问题专家和我们一起共同投入到海洋治理研究中,客观评估中国海洋安全与海洋治理成就,正确认识一个时期内世界主要国家海洋治理和海洋政策走向及对中国的影响,为国家决策及时提供相关依据。

本丛书是国家社科重大招标项目“国家海洋治理体系构建研究”的阶段性成果之一。

胡志勇

2022年2月22日于上海

序



港口是连接陆地与海洋的综合交通运输枢纽,是国家经济社会发展的战略资源和重要支撑,也是国际海上运输线的关键节点所在。“一带一路”倡议提出以来,港口项目成为“21世纪海上丝绸之路”(以下简称“海上丝路”)建设的重要内容,是建设海洋强国、维护和拓展海外利益的重要抓手。2017年6月发布的《“一带一路”建设海上合作设想》提出要重点建设三条“蓝色经济通道”,港口建设是打造“蓝色经济通道”的重要支撑。党的十九大作出建设交通强国的重大决策部署,2019年中共中央、国务院发布《交通强国建设纲要》,交通运输部等九部门联合发布《关于建设世界一流港口的指导意见》。2013年以来,习近平总书记多次就港口发展和建设海洋强国、航运强国作出重要指示和部署。2021年3月,国家“十四五”规划纲要和2035年远景目标提出要以“六廊六路多国多港”为基本框架,推进基础设施互联互通和“一带一路”高质量发展。

当前,中国在推进“一带一路”高质量发展和构建“双循环”新发展格局过程中,逐步从海洋大国崛起为海洋强国,从港口大国迈向港口强国。中国拥有强大的港口开发能力,同时投资海外港口的意愿日益强烈,有力地推动了“21世纪海上丝绸之路”的建设。从实践来看,中国逐步加大了对海外港口的投资和建设参与力度,特别是在海上丝路沿线国家和地区的港口投资项目不断涌现的背景下。从东南亚到南亚、西亚再到地中海地区,从缅甸皎漂港、斯里兰卡的汉班托塔港到巴基斯坦的瓜达尔港、希腊的比雷埃夫斯港,中国的海外港口投资与开发项目屡屡吸引了世界的目光。

在此背景下,海外港口建设逐步成为学术研究的重要课题,港口也与高铁一



样成为中国外交研究的前沿议题。但相对于中国港航企业“走出去”的步伐与行动,对中国参与海上丝路沿线港口建设的学术研究明显落后于中国海外港口建设的实践进程。在新时期的国际港口合作中,政府各部门、政府与企业、中央与地方、中国与对象国、国内治理与全球治理之间如何进行统筹协调?如何防范海上丝路沿线港口建设中的各类风险?这都是迫切需要深入研究和探索的学术议题与现实课题。

带着上述问题与认识,本书以“一带一路”背景下中国参与海上丝路沿线国家港口建设为研究对象,在中国改革开放和港口发展的历史经验基础上,从中国特色国际港口合作的视角出发考察中国参与海上丝路沿线地区港口建设的若干重大理论和现实问题。本书以海上丝路西线为主要考察对象,结合位于东南亚、南亚、海湾、东非、地中海地区的10个国家的港口建设案例研究,重点探讨中国参与海上丝路沿线港口建设的主体、模式、风险、影响、成效及前景,分析港口建设面临的主要风险、重点选择和努力方向,特别是非经济等风险的主要成因与应对策略等。这构成了本书的基本轮廓和主要内容。

总体上来看,中国积极参与海上丝路沿线港口建设和探索国际港口合作是经济转型发展和扩大对外开放、建设海洋强国、维护战略安全的必然要求,也是新时期中国快速发展、探索国内国际相互促进的双循环发展路径的必然结果。中国参与海上丝路沿线港口建设的实践推动了国际港口合作的兴起,也丰富了新时期中国特色大国外交的理念。航港企业是中国海外港口建设和港口合作的开拓者和实施者,特别是大型中央管理企业(以下简称“央企”)成为主力军。当前,中国在海上丝路沿线的港口建设和港口合作实践已经取得了重大进展,并正在产生多元化的积极效应与深远影响。中国企业参与海上丝路沿线港口建设是基于国际市场竞争原则的商业行为,而不是拓展中国海权和地缘政治利益的军事战略行为;中国参与海上丝路沿线地区港口建设和积极推进国际港口合作,其目的是追求具有包容性的地缘经济利益,而非排他性的地缘政治利益。中国在寻找商业化发展机会和拓展发展空间的同时,扩大对外开放和深度参与全球化进程,维护自身日益扩大的海外利益;带动沿线地区国家共同发展,提供更多国际公共产品,推动更为普惠、公平和扁平化的“再全球化”和全球治理进程;促进对象国沿海和陆地、地区与全球经济基础设施的互联互通,体现了民生治理、发展优先和以发展促和平等理念。

然而,中国在海上丝路沿线地区的港口建设始终面临较为复杂的经济、法律、政治、安全与舆论环境挑战。对于中国参与海上丝路沿线港口建设,国外既有称赞的声音,也有批评、猜疑和炒作的杂音。中国的商业化港口建设一直受到西方大国和部分沿线国家的猜疑甚至阻挠,也面临部分国家国内政治变动和地区地缘政治博弈的冲击。在相似的地缘政治考量之下,美日印等国通过炒作“中国军事基地论”“中国债务陷阱论”等多种方式对中国在海上丝路沿线国家的港口建设项目进行对冲和阻挠。未来,中国参与海上丝路沿线港口建设形成的商业存在与西方大国的军事存在势必将产生更加紧密而复杂的互动关系,中国的国际港口合作仍面临着“成长中的烦恼”。

本书内容涉及多学科、多领域,包括历史学、民族学、社会学、人类学、经济学等诸多学科,尤其是在港口工程技术、经济与法律、现代公司治理等领域具有很强的专业性和高度的复杂性。本书在理论运用、风险分析、案例选择等方面通过联合攻关,对海外港口建设的重大理论与现实问题进行了深入挖掘、大胆探索,直面中国参与海外港口建设中遇到的风险与挑战;致力于深化对港口建设的类型学分析,助力形成中国特色区域与国别研究以及海洋研究的知识体系与学科体系;加强战略研究,从全球与中国视角提升对不同地区的陆海整体研究,提升学理性和系统分析,希望为学界加强对海上丝路沿线港口建设的相关研究打下基础。

目 录



导言	1
第一节 研究问题	1
第二节 文献综述	5
第三节 学术价值	12
第四节 现实意义	14
第五节 研究内容	17
第六节 章节安排	19
第一章 中国国际港口合作的范式研究	21
第一节 中国国际港口合作的主要内涵	22
第二节 中国国际港口合作的基本特征	32
第三节 中国国际港口合作的参与主体	39
第四节 中国国际港口合作的多元模式	50
第二章 中国国际港口合作的路径探索	60
第一节 中国国际港口合作的时代背景	61
第二节 中国国际港口合作的实践解析	72
第三节 中国国际港口合作的国际认知	87
第四节 中国国际港口合作的风险防范	91



第三章 全面合作：中国在东南亚—南亚地区的港口建设	105
第一节 中国参与东南亚—南亚地区的港口建设	106
第二节 中国在缅甸的港口建设	123
第三节 中国在斯里兰卡的港口建设	135
第四节 中国在巴基斯坦的港口建设	152
第四章 以点带面：中国在海湾—东非地区的港口建设	166
第一节 中国参与海湾—东非地区的港口建设	167
第二节 中国在阿联酋的港口建设	183
第三节 中国在吉布提的港口建设	197
第四节 中国在肯尼亚的港口建设	212
第五章 南北呼应：中国在地中海地区的港口建设	227
第一节 中国参与地中海地区的港口建设	228
第二节 中国在埃及的港口建设	244
第三节 中国在以色列的港口建设	260
第四节 中国在土耳其的港口建设	276
第五节 中国在摩洛哥的港口建设	292
第六章 中国国际港口合作的绩效评估	308
第一节 民生治理：中国国际港口合作的积极成效	309
第二节 优化组合：中国国际港口合作的重点选择	323
第三节 提质增效：中国国际港口合作的对策建议	337
第七章 结论	351
第一节 中国特色国际港口合作的经验总结	352
第二节 中国特色国际港口合作的前景展望	356
参考文献	360
致谢	398

导 言



中国广袤的国土有着绵延的海岸线,兼具海上与陆上对外交往的双重优势。古代中国海上丝绸之路曾经联通南海、印度洋直达西亚、非洲沿岸的广大地区,福建泉州等港口曾为沟通东西方交通和海上贸易的桥梁与纽带。改革开放以来,中国又一次向海而兴,经过几十年的快速发展,已成为世界第二大经济体和世界贸易大国,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,中国投资和产能“走出去”的步伐不断加快,致力于构建国内国际相互促进的双循环新发展格局。港口、公路、桥梁、高铁、核电站、北斗卫星等成为中国海外经济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内容。^①“一带一路”倡议提出以来,港口、公路、高铁等基础设施的海外合作成为重要载体。

第一节 研究问题

“一带一路”倡议提出以来,中国推出建设海洋强国、航运强国的发展愿景,

^① 参见潘玥:《中国海外高铁“政治化”问题研究:以印尼雅万高铁为例》,《当代亚太》2017年第5期;胡键:《天缘政治与北斗外交》,《社会科学》2015年第7期。



打造国内大港、强港和参与海外港口建设是其中的关键内容。港口建设对于建设海洋强国、航运强国和“一带一路”的重要作用受到党和国家领导人的高度重视。2013年7月,中国共产党中央委员会政治局(以下简称“中共中央政治局”)就建设海洋强国进行第八次集体学习,习近平总书记强调,建设海洋强国是中国特色社会主义事业的重要组成部分。同年9月,中国正式提出“一带一路”倡议,“21世纪海上丝绸之路”成为中国进一步扩大对外开放、建设海洋强国的有力抓手。从2013年至2020年,习近平总书记曾先后考察武汉新港阳逻港区、重庆果园港、北海铁山港、上海洋山港、宁波一舟山港,以及斯里兰卡科伦坡港、希腊比雷埃夫斯港等,多次就港口发展和建设海洋强国、航运强国等作出重要指示和部署,提出港口要做好“四个一流”,为“一带一路”建设服务好。2018年11月,习近平总书记考察上海洋山港时指出,经济强国必定是海洋强国、航运强国,要有勇创世界一流的志气和勇气,努力创造更多世界第一。2019年1月,习近平总书记考察天津港码头时提出,要建设世界一流的智慧港口和绿色港口。2019年11月,习近平访问希腊期间考察中国远洋海运集团有限公司(以下简称“中远海运集团”)比雷埃夫斯港项目,提出集团把比雷埃夫斯港建设好就是共建“一带一路”的重要参与者和贡献者。2020年3月,他在浙江宁波一舟山港考察时强调,要坚持一流标准,把港口建设好、管理好,努力打造世界一流强港,为国家发展作出更大贡献。^①

近年来,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”建设。习近平主席在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲中提到:“设施联通是合作发展的基础。我们要着力推动陆上、海上、天上、网上四位一体的联通,聚焦关键通道、关键城市、关键项目,联结陆上公路、铁路道路网络和海上港口网络。”^②海上运输是海上丝路最为重要的环节,随着“一带一路”建设向落地生根、精耕细作、持久发展的阶段迈进,港口合作正在成为我国与港口所在国家交往的一种重要方式。^③ 2019年9月,中共

① 《航海日,看总书记如何把脉“航运强国”》,新华网,2020年7月11日,http://www.xinhuanet.com/2020-07/11/c_1126225930.htm。

② 《携手推进“一带一路”建设:习近平在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲》,中华人民共和国外交部,2017年5月14日,<http://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/t1461394.shtml>。

③ 郑秉文、李文、刘铭贇:《“一带一路”建设中的港口与港口城市》,中国社会科学出版社,2016,第10页。

中央、国务院发布的《交通强国建设纲要》提出,到 2035 年基本建成交通强国,构建互联互通、面向全球的交通网络,建设世界一流的国际航运中心,推进“21 世纪海上丝绸之路”建设。^①

海外港口建设是近年来的热门和敏感课题,也从侧面反映出中国的现实利益需求与“借船出海”的短板所在。从实践来看,中国逐步加大了对海外港口的投资和建设参与力度,特别是在海上丝路沿线国家和地区的港口投资项目不断涌现,从东南亚到南亚、西亚,再到地中海地区,从马来西亚的皇京港、斯里兰卡的汉班托塔港到巴基斯坦的瓜达尔港、希腊的比雷埃夫斯港,中国的大手笔港口投资和合作项目屡屡吸引了世界的目光。截至 2016 年底,在全球前 50 的集装箱港口中,中国投资了其中的约 2/3。^② 中国企业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 30 多个国家。例如,作为中国港口企业的先驱,招商局港口控股有限公司(原招商局国际有限公司,以下简称“招商局港口”)的海外总投资超过 20 亿美元,其投资的 49 个港口分布在 19 个国家和地区;中远海运港口有限公司(原中远太平洋有限公司,以下简称“中远海运港口”)在全球投资近 30 个港口,其中“一带一路”沿线码头共 11 个。^③

当前,中国拥有强大的港口开发能力,同时投资海外港口的意愿也日益强烈。中国由海运大国正逐渐向强国迈进,依托码头、航运和船级社等海运服务企业,形成全球网络化经营,全面参与国际竞争是非常典型的发展方式。^④ 中国参与海上丝路沿线港口建设是“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。^⑤ “21 世纪海上丝绸之路”就是以沿线地区重点港口为节点,共同建设通畅、安全、高效的运输大通道,打通连接东南亚、南亚、中东、非洲和欧洲等沿线地区的市场空间。海外港口正在成为中国推进海上丝路建设、维护和拓展海外利益的战略支点与重要抓手,沿线国家港口投

① 《中共中央 国务院印发〈交通强国建设纲要〉》,中华人民共和国中央人民政府,2019 年 9 月 19 日, http://www.gov.cn/zhengce/2019-09/19/content_5431432.htm。

② 《布局海外港口,中国在下一盘大棋》,《南风窗》2017 年第 10 期。

③ 李曦子:《海外港口背后的中国资本》,《国际金融报》2017 年 10 月 2 日,第 16 版。

④ 王莹:《着眼全球经济回升 中国海运潜行破局》,《中国企业报》2013 年 9 月 3 日,第 17 版。

⑤ 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。



资与建设、相关配套服务及设施建设以及对这一议题的研究需求正日益迫切。此外,海外港口投资开发涉及国际贸易、企业发展战略、工程技术、国家外交政策、国家间关系等多个层面的问题,而且大型港口往往兼具经济与战略属性,所蕴含的机遇与风险也超出了单纯的技术和经济范畴。目前,对中国参与海上丝路沿线港口建设的理论与案例研究仍十分不足,而实践却已经走在了前面。

中国参与海上丝路沿线国家的港口建设对于中国和沿线国家来说均具有重要意义。这体现出中国正在通过港口这一特殊载体扩大开放步伐,不断走向世界,使中国成为现代化的建设者、工业化的推动者和区域一体化的参与者。作为中国海上丝路的桥头堡,港口是“一带一路”背景下推动区域经济一体化的重要引擎。^①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。^②“一带一路”倡议实际上是欧、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。中国通过海上丝路沿线国家港口建设形成的商业存在,体现出中国“发展导向型国家”的战略定位,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“安全导向型国家”的战略定位形成鲜明对比。

然而,中国在海外的港口建设与合作项目却常常被西方妖魔化为所谓谋求地缘政治利益的“珍珠链”(string of pearls)^③或海外军事基地。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、斯里兰卡的汉班托塔港、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。^④与此同时,西方媒体和

① 管清友等:《一带一路港口:中国经济的“海上马车夫”》,《中国水运报》2015年5月11日,第6版。

② “China Builds Up Strategic Sea Lanes,” *Washington Times*, January 17, 2005.

③ “珍珠链”最早由美国国防部的一份内部报告提出。该报告执笔者博兹·艾伦·汉密尔顿(Booz Allen Hamilton)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、巴基斯坦和苏丹等国建立的一系列军事设施,形成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 Chahbahar: An Analysis of Sino-India Geo-Strategic and Economic Competition,” *Strategic Studies*, Vol. 32/33 (2012): 79-101; Virginia Marantidou, “Revisiting China’s ‘String of Pearls’ Strategy: Places ‘with Chinese Characteristics’ and their Security Implications,” *Issues & Insights*, Vol. 14, No. 7 (2014): 1-39。另有解释称,中国的“珍珠链”是范围从中国大陆海岸到中国最南端岛屿的军事设施,延伸穿过南中国海到马六甲海峡,到达印度洋、阿拉伯海和海湾沿岸。Vivian Yang, “Is China’s String of Pearls Real?” *Foreign Policy In Focus*, July 18, 2011, http://fpif.org/is_chinas_string_of_pearls_real/。

④ 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》,《南亚研究季刊》2016年第2期。

智库不断炒作中国海上丝路沿线港口建设背后的安全目的和战略意图,认为港口将演变为中国的海外军事基地,或者指责中国的港口投资缺乏透明度,通过大规模投资制造“债务陷阱”(debt trap)以控制沿线小国等,甚至将部分中国参与建设的港口称为“殖民地”,认为中国推行所谓“债务陷阱”和“债务帝国主义”(creditor imperialism)^①,严重恶化了中国在海上丝路沿线参与港口建设的舆论环境。在希腊、缅甸、斯里兰卡、澳大利亚、以色列等国,中国参与的港口项目均遇到了类似的问题。

中国在海上丝路沿线的港口建设实践将给国内和国际带来怎样的积极效应?在参与海外港口建设的过程中,中国政府各部门、政府与企业、中央与地方、中国与对象国、国内治理与全球治理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出现政治化,甚至与对象国国内政治和大国国际政治博弈交织在一起?中国在参与海上丝路沿线港口建设时又该如何规避所面临的经济风险、法律风险、政治风险和安全风险?如何打消西方和国际社会对中国参与海上丝路沿线港口建设的忧虑?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,通过海上丝路建设促进互利发展?对这些问题加强探讨无疑具有重要的学术价值和现实意义。

第二节 文献综述

国内外学界对于中国参与海上丝路沿线港口建设的研究成果不多,尚处于探索和起步阶段。目前研究成果以交通运输工程学为主,逐步向多个研究领域辐射,如国际政治学、应用经济学、地理信息学、战略学等。^②围绕中国参与海上丝路沿线港口建设的动因与目标,国内外学者的研究成果大致可分为外交、全球治理、军事安全、城市经济和产能转移等类别。

^① Brahma Chellaney, “China’s Creditor Imperialism,” *Japan Times*, December 20, 2017.

^② 参见甄峰等:《非洲港口经济与城市发展》,南京大学出版社,2014; 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: Routledge, 2014)。