

DOI: 10.14015/j.cnki.1004-8049.2017.1.008

李大海、孙杨、韩立民：“21世纪海上丝绸之路——物流分析、支点选择与空间布局”，《太平洋学报》，2017年第1期，第85-97页。

LI Dahai, SUN Yang, HAN Limin, “21st-Century Maritime Silk Road: Material Flow Analysis, Strategic Pivot Selection and Spatial Distribution”, *Pacific Journal*, Vol.25, No.1, 2017, pp.85-97.

# 21世纪海上丝绸之路：物流分析、 支点选择与空间布局

李大海<sup>1</sup> 孙杨<sup>1</sup> 韩立民<sup>1</sup>

(1.中国海洋大学,山东青岛266100)

**摘要：**战略支点是指对维护“21世纪海上丝绸之路”畅通与繁荣发挥重要支撑作用的战略空间。基于我国对外贸易海上物流的实证分析，本文梳理了海上丝绸之路的主要通道及关键水道，分析了战略支点建设的基础、问题与风险。针对沿线地缘政治与国际关系状况，本文提出了依托“21世纪海上丝绸之路”主要通道的关键水道、分支通道及其与“丝绸之路经济带”对接点建设战略通道的布局方案，并提出了保障战略支点建设的建议。

**关键词：**“21世纪海上丝绸之路”；战略支点；关键水道；贸易

中图分类号：F110

文献标识码：A

文章编号：1004-8049(2017)01-0085-13

2013年9月和10月，国家主席习近平在出访中亚和东南亚期间，先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的重大倡议，得到国际社会高度关注。其中，“21世纪海上丝绸之路”是中国“一带一路”倡议的重要组成，其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。<sup>①</sup>

“21世纪海上丝绸之路”的主要目标是建立亚欧非全方位、多层次、复合型的海上互联互

通网络，加强沿海各国经济、贸易、文化方面的联系，建立命运共同体、责任共同体。以政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通为主要内容的“五通”是我国与沿线国家加强合作的重点。然而，海上丝绸之路绵延上万千米，沿线国家有30多个，各国在经济、政治、社会、文化、宗教等方面存在较大差异。以经济发展水平为例，既有人均GDP超过1万美元的发达国家，也有众多新兴经济体和欠发达国家。因此，

收稿日期：2016-09-07；修订日期：2016-11-18。

**基金项目：**本文系中国工程院重大咨询项目“中国海洋工程与科技发展战略研究”II期(2014-ZD-5-6)子课题“21世纪海上丝绸之路发展战略研究”、山东社会科学院创新工程项目“山东省积极融入海洋强国战略研究”、青岛市博士后研究项目“青岛西海岸经济新区建设深远海开发保障基地对策研究”阶段性成果。

**作者简介：**李大海(1978—)，男，黑龙江哈尔滨人，中国海洋大学管理学院在站博士后，研究方向：海洋经济与管理；孙杨(1987—)，男，山东青州人，中国海洋大学医药学院博士研究生，研究方向：海洋科技管理；韩立民(1960—)，男，山东东营人，中国海洋大学管理学院教授、博士生导师，研究方向：海洋经济与区域经济。

① 国家发展改革委、外交部、商务部：“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”，新华网，2016年10月30日，[http://news.xinhuanet.com/english/bilingual/2015-03/28/c\\_134105922.htm](http://news.xinhuanet.com/english/bilingual/2015-03/28/c_134105922.htm)。

推进“21世纪海上丝绸之路”建设必须注重战略落实的层次性和系统性,采取分清主次、重点推进、示范带动的发展路径。识别、选择若干具有重要地缘价值、经济发展潜力和共同利益基础的重要区域,作为“21世纪海上丝绸之路”建设的战略支点,集中资源开展重点合作,打造“21世纪海上丝绸之路”共建的示范区和核心区,并建设我国海上活动的补给保障基地,可以为全面促进“五通”构建良好的发展支撑。

## 一、研究综述与概念界定

在地缘政治学研究中,战略支点的含义类似于兹比格纽·布热津斯基(Zbigniew Kazimierz Brzezinski)所提出的地缘政治支轴国家。<sup>①</sup> 战略支点是指在次区域的、区域的、跨区域的或全球的多边合作框架下,通过战略性的双边互动、交流与合作,能够有效发挥全局的或关键的支撑作用,并能对其他多边合作方产生积极的示范、引导和激励效应,从而确保多边合作进程稳定、和谐、有序的国家或地区。<sup>②</sup> 战略支点能够发挥足够的地区影响并对大国的战略起到显著支撑作用,因而成为大国全球或地区战略布局的重点。<sup>③</sup> 战略支点国家通常在保持区域战略平衡中扮演重要角色,被视为维持国际或地区秩序的重要力量。

总的来看,我国以往关于海上战略支点的研究主要集中在海洋地缘政治和国际关系研究上,具有以下几个特点。首先,战略支点研究是与海上通道安全、海洋权益维护紧密联系的。如有的学者提出,为维护海洋权益,应当在关键性海峡附近获取战略支点,将有效的影响力沿着一定的路径(海洋、陆地或两者兼备)扩展。通过加强与有关国家的经济、政治和军事联系,在大国博弈中掌握更多的资源和战略选项。<sup>④</sup> 其次,由于受国际关系研究方法的影响,战略支点更多指的是一个国家,而非某一国具体的某个区域,这在多位学者对战略支点的定义中有所体现。<sup>⑤</sup> 第三,对战略支点国家的选择主要基于地缘政治方面的研究,采用主观评估的方法。如有的学者认为“21世纪海上丝绸之路”在东

南亚的战略支点应当是越南、马来西亚、印度尼西亚、柬埔寨和缅甸;<sup>⑥</sup>而有的学者认为应包含印度尼西亚、马来西亚、缅甸和泰国。

“21世纪海上丝绸之路”战略支点的研究应以上述观点和方法为基础,并结合“21世纪海上丝绸之路”的特点有所发展。首先,“一带一路”是以经济贸易合作为主题的国家倡议,其主要落脚点在于“五通”。因此,战略支点的选择不仅要考虑地缘政治因素,更要考虑区域经济特点。选择和建设战略支点固然有维护国家海洋权益、保障通道安全的考量,更要在沿线打造区域经济贸易合作的示范区和核心区。其次,从区域经济发展和海洋权益维护的角度来考虑,以国家作为战略支点的基本单位具有一定合理性,但还不能满足实践需要。以印度尼西亚为例,该国由1.75万个岛屿组成,东西横跨5500千米。即使在该国建设战略支点,也要落实到具体的某一个地区、某一个港口,才能得以实施。第三,“21世纪海上丝绸之路”战略支点的选择必须充分考虑海上丝绸之路的空间特点和物流特征。海上丝绸之路作为东西方海上通道,具有悠久的历史,且路线相对稳定。<sup>⑦</sup> 由于亚欧非海上贸易通道沿大陆边缘分布的特点,“21世纪海上丝绸之路”的物流相对集中,其空间布局具有较明显的线性特点,这与丝绸之路经济带“多中心、网络化”的带状空间格局有较大差别。海上丝绸之路在穿越大陆边缘海的过

① [美]兹比格纽·布热津斯基著,中国国际问题研究所译:《大棋局:美国的首要地位及其地缘战略》,上海人民出版社,1998年版,第55页。

② 周方治:“‘21世纪海上丝绸之路’战略支点建设的几点看法”,《国际政治与经济·新视野》,2015年第2期,第106页。

③ 赵雅婷:“‘一带一路’背景下中国战略支点的选择——以中国同哈萨克斯坦的战略合作为例”,《新疆社会科学》,2015年第6期,第76页。

④ 徐弃郁:“海权的误区与反思”,《战略与管理》,2003年第5期,第17页。

⑤ 徐进、高程、李巍:“打造中国周边安全的‘战略支点’国家”,《世界知识》,2014年第15期,第15页。

⑥ 王勇辉:“‘21世纪海上丝绸之路’东南亚战略支点国家的构建”,《世界经济与政治论坛》,2016年第3期,第61页。

⑦ 孙光圻著:《中国古代航海史》,海洋出版社,2005年版,第307页。

程中,受半岛、岛屿的分割阻隔,形成了若干物流极为集中的狭窄水上通道,使这些水道及周边陆地区域具有高于沿线其他水陆空间的战略价值。这些地区应当成为识别和选择战略支点的重点。

综上,本文中的“21世纪海上丝绸之路”战略支点是指位于“21世纪海上丝绸之路”沿线、地理位置重要、经济开发潜力大、对维护“21世纪海上丝绸之路”畅通、稳定与繁荣发挥超过其他区域作用的节点地区。战略支点一般位于海上重要航运通道附近。在我国推进“21世纪海上丝绸之路”的建设中,战略支点应当发挥以下几方面的作用。一是在维护海上丝路畅通方面发挥作用。近年来,随着我国对外投资、贸易规模不断扩大,国家利益全球布局的特征更加显著,海上通道的作用进一步提升。在海洋强国建设的过程中,我国积极参加国际上海洋科技、文化、维护和平等方面的事务,客观上也需要在主要海上活动区域和路线上建设补给保障基地。“海上丝路”战略支点的建设,通过完善基础设施、建立后勤补给基地和服务保障体系,能够满足上述需求。二是在促进海上丝路繁荣方面发挥作用。当前,我国与海上丝路沿线各国的经济互补性增强,要提高外汇储备利用效率、实现国内经济转型升级、人民币国际化等目标,客观上存在对沿线国家扩大投资的需求。以战略支点为落脚点,通过在有限的空间范围内加快完善基础设施、高标准规划建设临港产业区,在较短时间内形成规模化的资本、人才、产业聚集和相对完善的基础设施,建成比较繁荣的临港经济区,可以有效发挥对沿线广大地区的示范、带动和辐射作用,促进海上丝路的共同繁荣。三是在提升我国海上丝路建设主导权方面发挥作用。战略支点不论建在哪里、以何种方式共建,都应当坚持以我为主,即以我为主建设、以我为主运营、以我为主使用,保持对战略支点的掌控力,发挥对周边地区的影响力。在此需要说明的是,对于军事基地的讨论不在本文研究范围内。

自古以来,海运在货物贸易运输方面的经济优势是海上丝绸之路保持生命力的基础,海

上丝绸之路在经济、贸易、政治、文化等方面的巨大影响力均基于此。在“21世纪海上丝绸之路”建设中,海上物流仍然是我国与沿线各国开展经贸合作的基础。不论是作为经贸合作示范区,还是作为海洋活动补给基地,海上丝路的战略支点要发挥最大作用,都不能不考虑海上物流的分布和走向。一方面,海上物流最集中的地区最有利于发展经贸合作,有利于发挥战略支点示范辐射作用和降低建设运营成本;另一方面,探寻沿线各段海上物流通道的并行和交汇情况,有利于发现在维护海上丝路畅通方面发挥关键的、不可替代作用的节点地区,有利于集中资源开展战略性合作和投资,提高战略支点的建设效率。通过海上物流数量分析,找出“21世纪海上丝绸之路”沿线具有战略价值的战略支点,有利于从整体上把握海上丝路战略支点建设的空间布局,针对当前的基础和存在的问题,从全局层面推动布局优化。因此,本研究将对海上丝绸之路的物流分析着手,识别出承载较高货物贸易价值的海上通道及其重要节点,并结合区域经济、地缘政治、国际关系等因素筛选出有价值的战略支点备选区域,从战略支点建设角度对我国“21世纪海上丝绸之路”建设进行评价,并提出优化空间布局的思路和建议。

## 二、“21世纪海上丝绸之路” 关键通道的识别

### ——基于对外贸易海上物流的分析

我国尚未对海上贸易进行专门统计。因此,本文只能利用对外贸易数据,按照贸易对象国、贸易货物种类逐一进行甄别和推算,筛选出以海洋运输方式进行的贸易数量和贸易额。再根据贸易对象国的地理位置特点,推算出通过各海域、各水道的货物数量。以此为基础,对我国对外贸易海上运输的地理分布状况进行量化研究,筛选识别重要区域与关键通道。

#### 2.1 “21世纪海上丝绸之路”的主要通道

本研究遵循以下原则和假设:第一,由于运

输成本的原因,海上运输是当前国际贸易货物运输最主要的方式,除少数商品外,绝大多数商品主要以海上运输方式到达交易目标国;第二,无陆地边界的非内陆国之间的绝大部分商品运输通过海运方式完成,有陆地边界的非内陆国之间的大宗商品运输多以海运方式完成;第三,除特殊情况外,货物海上运输遵循成本最小化原则,即交易双方选择成本最低的海上交通线进行运输,影响因素主要是航程,也有其他费用、风险方面的考虑。

本文的研究数据来源于《中国贸易外经统计年鉴(2015)》,引用数据为2014年的数据,纳入研究范围的国家包括与中国发生双边贸易往来的全部国家,货物按照海关分类标准分为22大类98小类。本研究仅考虑我国与世界各国海上贸易往来,未考虑其他国家之间的海上贸易。由于我国对外贸易货物种类众多,为便于统一计算和分析,研究中以贸易额作为主要指

标,即将通过各海域与水道的货物的总价值作为衡量与识别海上通道重要性的标准。

研究结果表明,我国海上运输线主要取决于贸易伙伴的地理分布,同时深受海洋自然地理因素的影响。以我国东南沿海为起点,海上运输线主要分为向东、向南两个方向。东向通道从我国向东跨越太平洋,抵达北美洲和南美洲;南向通道在穿越南海后分为两支,一支向西穿越印度洋抵达非洲、欧洲,另一支继续向南抵达大洋洲。这种地理分布和航路走向基本上与古代海上丝绸之路的东海航线和南海航线一致,并在各自方向上进一步向外延伸,形成了四通八达的全球海上交通网络。以货物价值计,2014年我国对外贸易海上运输货物总价值约3.3万亿美元,占对外贸易货物运输总量的81%左右。海上贸易主要路线和各段承载的物流价值占对外贸易海上运输总价值的比重如图1所示。

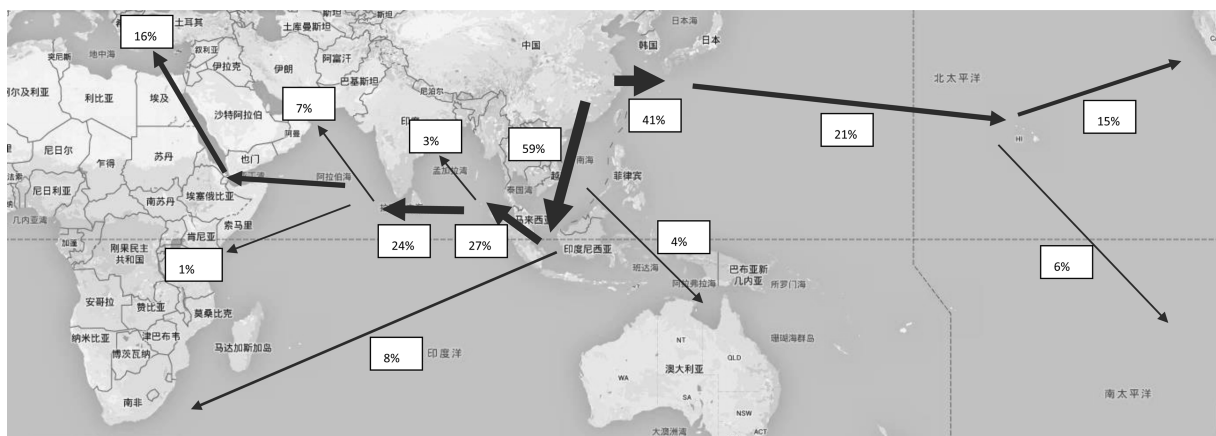


图1 我国海上交通运输线的地理分布<sup>①</sup>

通过图1可以发现,“21世纪海上丝绸之路”比较集中地承载了我国对外贸易物流。“南海—马六甲海峡—格雷特海峡—孟加拉湾—斯里兰卡附近海域—阿拉伯海—曼德海峡—红海—苏伊士运河—地中海”之间的海上航线构成了其主要通道。这条通道起始端承载的物流

价值占我国对外贸易海上运输总额的59%,其末端承载的物流价值仍高达16%。以该通道为主线,还有几条分支通道也比较重要,包括经南海到大洋洲的海上通道、沿印度半岛西侧到达波斯湾的海上石油运输线、横穿印度洋绕行非洲经大西洋到欧洲的大型船舶通道。

① 国家统计局贸易外经统计司编:《中国贸易外经统计年鉴(2015)》,中国统计出版社,2015年版。

## 2.2 “21世纪海上丝绸之路”的主要通道和关键水道

研究中进一步发现,由于亚欧非大陆的边缘海受半岛和岛屿分割的地理特点,一些海峡成为多条航线的并行区,从而承载了更为集中的物流价值,在我国海上物流通道中发挥着关键性作用。这些水道往往具有空间狭小、物流集中、出口易被控制等特点,因此较开阔水域具有更加重要的战略价值。本研究对海上丝绸之路经过的海峡进行筛选、比较,确定了以下关键水道,并对其承载的物流价值进行了量化研究,具体包括巴士海峡、马六甲海峡、望加锡海峡、巽他海峡、龙目海峡、巴拉望海峡、民都洛海峡、托雷斯海峡、格雷特海峡、十度海峡、科科海峡、保克海峡、一度半海峡、八度海峡、九度海峡、霍尔木兹海峡、曼德海峡。各关键水道的货物价值流分布如表2所示。

对我国海上物流通道具有较大战略价值的关键水道多数位于西太平洋和北印度洋边缘海区域。在众多水道中,承载物流价值超过我国

外贸海运总值15%的水道有三条,分别是马六甲海峡(27%)、格雷特海峡(24%)和曼德海峡(18%),均位于我国与西亚、非洲和欧洲物流干线上;承载物流价值超过5%的有巽他海峡(8%)、霍尔木兹海峡(6%)、八度海峡(5%)和巴士海峡(5%)。除巴士海峡外,其他水道均位于海上丝绸之路的空间范围内。

表2 各关键水道的物流价值

水道名称	物流价值在外 贸海运总额中 所占比例(%)	水道名称	物流价值在外 贸海运总额中 所占比例(%)
巴士海峡	5	十度海峡	1
马六甲海峡	27	科科海峡	1
望加锡海峡	2	保克海峡	0
巽他海峡	8	一度半海峡	0
龙目海峡	2	八度海峡	5
巴拉望海峡	2	九度海峡	1
民都洛海峡	4	霍尔木兹海峡	6
托雷斯海峡	4	曼德海峡	18
格雷特海峡	24		

[数据来源:根据中国贸易外统计年鉴(2015)数据计算。]



图2 海上丝绸之路重要水道示意

[数据来源:根据中国贸易外统计年鉴(2015)数据计算。]

在上述水道中,对“21世纪海上丝绸之路”的通畅与繁荣起到最关键作用的是马六甲海

峡。该海峡承载了我国1/4以上的海上贸易物流价值,系我国与南亚、西亚、欧洲和非洲海上

航运的咽喉。同时,巽他海峡和龙目海峡亦在我国与欧洲、非洲的海洋航运中发挥了重要作用。由于该三条海峡系西北太平洋与北印度洋沟通的最主要通道,共同构成了所谓的“马六甲困境”问题。鉴于该水道的重要性,以及周边苏门答腊岛和马来半岛的资源开发和经济发展潜力,其应当成为我国推动“21世纪海上丝绸之路”共建的重点区域。尤其是水道两端具备建港条件的地区,可以成为选择战略支点的重点考虑区域。

格雷特海峡地缘价值较高,但周边除安达曼—尼科巴群岛外,缺少可供开发的陆地。由于政治原因,开发该群岛的可行性小,且经济潜力有限,因此很难作为战略支点区域加以考虑。斯里兰卡靠近亚欧航线,建港条件良好,经济基础亦较好,可以作为海上丝绸之路建设的重要支点地区。

八度海峡临近印度西海岸,是我国与印度、巴基斯坦、中东地区海上航运的重要通道;霍尔木兹海峡扼守波斯湾口。这两条水道是我国石油海上运输“生命线”上的关键环节。印度西海岸、巴基斯坦和伊朗沿海地区均有良好港址,亦具备一定的临港工业的条件,应当纳入战略支点地区考量。

曼德海峡与苏伊士运河共同构成了欧亚之间最繁忙的海上通道,但周边资源环境承载力较差,产业基础亦薄弱,进行经济开发难度较大。其周边区域政治较动荡,海上航运安全问题亦较严重。总的来看,其周边地区的军事利用价值高于经济开发价值。

### 三、“21世纪海上丝绸之路”战略支点的建设基础、问题与风险

#### 3.1 建设基础

近10多年来,我国以基础设施建设、产业园区开发、投资合作为主要手段,以科技、教育、文化合作为有效补充,不断加深与“21世纪海上丝绸之路”沿线国家的合作。合作范围不断拓

展,合作规模不断扩大,合作层次不断深化。通过多种类型的合作项目,在海上丝绸之路沿线形成了不少具有较好发展前景的基地和园区,为“21世纪海上丝绸之路”战略支点的建设奠定了一定基础。

我国已在“21世纪海上丝绸之路”沿线国家建设加工制造型、资源利用型、农业加工型以及商贸物流型四类经贸合作园区42个,主要分布在老挝、缅甸、柬埔寨、越南、泰国、马来西亚、印度尼西亚、巴基斯坦、印度、斯里兰卡、埃及、埃塞俄比亚、赞比亚、尼日利亚、坦桑尼亚、莫桑比克等国。<sup>①</sup>

港口建设和经营是我国推进“一带一路”共建的重要手段。通过在东南亚、南亚、非洲和欧洲承建、参建、租赁经营港口,不仅在很多重要航线周边建立了可长期经营的支点,也为依托港口进一步建设产业园区和发展临港工业提供了可靠的依托。通过港口的建设以及连接港口的铁路、公路等基础设施的建设,我国与沿线国家的经贸合作呈现出由点成线、以线带面的发展势头。

科技与文化合作是“一带一路”共建的另一个重要方面。我国与沿线国家的科技文化合作主要集中在东盟,对南亚、非洲和阿拉伯国家的合作也在不断推进。2012年起,我国先后发起了中国—东盟科技伙伴计划、中国—南亚科技合作伙伴计划、中非科技伙伴计划等一系列区域科技合作项目。中国还连续10年举办中国—东盟文化论坛,连续5年举办中国—南亚文化论坛,在东盟10国建设了30所孔子学院、30个中小学孔子课堂,以援建形式为非洲国家建设50所中非友好学校。

利用以上多种合作手段,我国在“21世纪海上丝绸之路”沿线地区建设了大量的合作项目,很多分布在上文提及的关键水道和重要区域周边。其中,具有较高地缘价值的项目有:马来西

<sup>①</sup> “中国境外经贸合作区已达118个,‘一带一路’沿线77个”,人民网,2016年10月30日, <http://world.people.com.cn/n/2014/1231/c157278-26304390.html>。

亚的关丹港和关丹工业园区、缅甸的皎漂港、巴基斯坦的瓜达尔港、斯里兰卡的科伦坡港和汉班托塔港、吉布提的吉布提港、以色列的海法新港、希腊的比雷埃夫斯港等。

### 3.2 存在的问题

从战略支点建设视角来看,“21世纪海上丝绸之路”的经贸合作也存在很多问题和不足。首先,在空间布局方面还存在不少缺陷。在“南海—马六甲海峡—北印度洋—红海”这条主要航运通道周边,重要港口的合作项目较少,特别是在马六甲海峡印度洋一侧、巽他海峡、龙目海峡、八度海峡等重要战略区域存在空白区。已有项目主要分布在南海周边地区,其次分布在孟加拉湾周边地区,均为封闭、半封闭边缘海域,向印度洋的辐射能力有限。其次,在合作方式上,一些项目在大力推动经济合作的同时,出现了当地不同阶层、不同群体受益不均的问题,引起了部分民众的抵制。对于具有较高地缘价值,但经济基础薄弱的地区缺少有效的开发手段。第三,在合作模式上,与中央政府间的合作较多,对沿线一些国家由于政治、民族、宗教问题造成的中央与地方利益不一致的问题考虑不足,在一定程度上影响了战略支点建设的推进。

### 3.3 主要风险

“21世纪海上丝绸之路”战略支点的建设过程中,主要面临政治、经济、安全等三个方面的风险。

战略支点建设面临的政治风险,既包括沿线国家的疑虑,也包括域外国家的干预。海上丝绸之路是连通太平洋与印度洋的国际交通大动脉,是很多国家至关重要的海上贸易通道和能源通道。美国、日本等大国在这个区域都有重大战略利益。美国正在实施的“亚太再平衡”战略有可能对沿线国家产生多方面影响,日本、印度、俄罗斯及其他一些区域性大国也心存疑虑,增加了建设“21世纪海上丝绸之路”的不确定因素。此外,中东地区的不稳定、东南亚一些国家的左右摇摆、一些非政府组织的鼓动煽动、极端主义思潮的抬头,都是战略支点建设中不

可忽视的现实问题。

战略支点建设的经济风险,主要是指在全球经济复苏乏力的大背景下,战略支点建设过程中基础设施及产业投资所面临的市场风险。2008年之后的全球经济衰退及缓慢复苏,打破了原有世界经济格局。全球经济结构处于调整中,新的经济秩序正在形成,由此带来了许多不可预知的风险和挑战,主要包括:各国正在实施的宽松货币政策带来的经济风险、一些国家的主权债务和地方债务问题、产业跨国转移引发的系统性风险、重大项目建设的投融资风险等。

战略支点建设的安全风险主要包括传统安全与非传统安全风险。<sup>①</sup>传统安全风险主要指国家之间由于战争或军事冲突而带来的安全问题。目前在中东、非洲等一些国家,仍然存在一些冲突热点,在战略支点选择时需要充分考虑。非传统安全主要包括:自然灾害和环境风险、极端势力的威胁、海盗等。在战略支点的选择中,既要针对这些风险规划好布局,提高对海上丝路安全的支撑能力,也要尽可能规避风险或搞好风险防控,提高战略支点的稳定性和发展的可持续性。

## 四、“21世纪海上丝绸之路” 战略支点的选择

以上文所述为基础,本研究对可供建设战略支点的重点区域及其重点发展方向和路径进行了研究。按照战略支点的功能,本研究将其划分为两类。第一类支点的地理位置重要,经济基础较好,具有较大的经济开发潜力。对于这类支点,在完善港口基础设施的基础上,可推进临港经济区建设,打造具有一定辐射带动力的区域性枢纽港和经济中心城市,同时兼顾其补给保障功能。第二类支点的地理位置也很重要,但经济基础差,或经济开发潜力比较小。对于这类支点,应以打造补给保障基地为目标,完

<sup>①</sup> 王义桅著:《“一带一路”机遇与挑战》,人民出版社,2016年版,第110页。

善必要的港口、道路、仓储基础设施,发展相关临港服务业,打造海上经济、科技、军事活动的可靠基地,远期可酌情发展经贸合作。本研究将“21世纪海上丝绸之路”按地理空间划分为东南亚、南亚、西亚及北非、大洋洲等区域,分别进行研究。

#### 4.1 东南亚

在东南亚地区,涉及“21世纪海上丝绸之路”的主要海上通道有南海、马六甲海峡、巽他海峡、龙目海峡等,主要国家有越南、菲律宾、泰国、柬埔寨、马来西亚、印度尼西亚、缅甸等。在东南亚地区选择战略支点,主要应当围绕两个核心问题:一是南海问题;二是马六甲海峡(包括巽他海峡、龙目海峡)问题。

南海是“21世纪海上丝绸之路”的起始段,是我国与周边国家进行投资、贸易合作最密切的区域。我国在大部分南海周边国家都建设了经贸合作园区,进行了较大规模的投资。但是,从战略支点方面考虑,该区域距离我国大陆较近,且南海岛礁建设完成后将形成较为完善的补给保障体系,因此对战略支点的需求有限。由于我国与越南、菲律宾等国存在岛屿争端,在这些国家建设战略支点的可行性较低。而泰国湾附近的泰国、柬埔寨又相对远离主要海上通道。因此,本研究未在该区域选定战略支点。

马六甲海峡是沟通太平洋与印度洋的国际水道,是世界上最繁忙的水道之一。我国对外货物贸易的1/4、原油进口的65%需经该水道运输,堪称“海上生命线”。但是,马六甲海峡面临传统和非传统安全挑战,也是大国地缘政治博弈的焦点。<sup>①</sup> 巽他海峡也是重要的国际航运通道,龙目海峡是军事舰艇经常通过的水道,在国际海上交通中扮演重要角色。因此,在上述海峡周边选择合适区域进行战略支点建设,对于保持海上丝路的畅通、稳定与繁荣,对于提升我国主导国际海洋事务的能力,都具有重要意义。这就需要与印度尼西亚、马来西亚两个具有重要地缘价值的国家加强合作。

马来西亚经济比较发达、资源丰富、基础设

施相对完善,具有良好的经贸合作基础。马来西亚连续多年成为中国在东盟最大的贸易伙伴,中国也是马来西亚最大的贸易伙伴、最大进口来源地和第二大出口目的国。两国双边贸易额在1000亿美元左右,占中国和东盟总贸易额的1/5以上。“一带一路”倡议提出以来,我国与马来西亚启动了关丹港开发,建设了关丹工业园,对“一带一路”共建起到了良好示范作用。2016年10月,中国电力建设集团有限公司、深圳盐田港和山东日照港三家中国企业宣布,将与马来西亚公司合作共同开发建设马六甲海峡巴生港附近的一个深水港口。这为我国在马六甲海峡沿岸建设战略支点提供了有利契机。经研究,在马来西亚马六甲海峡沿岸的巴生港或附近建设(第一类)战略支点,具有较高地缘价值和较大经济发展潜力。

巴生港位于马来西亚雪兰莪州,东距首都吉隆坡35千米,是马来西亚最大的港口。巴生具有一定的加工制造业基础和商贸基础,橡胶、皮革、油脂、木材、电子、冶金、化肥等临港工业已初具规模。巴生港附近的马六甲在历史上曾是马六甲海峡的枢纽港口。中国可以通过参股或租赁方式获得港口经营权,扩建巴生深水港,完善港口基础设施,大力发展现代临港物流和加工制造业,未来通过中南半岛铁路等交通基础设施,可以实现与我国的陆地连接,从而形成更为完整的互联互通体系,有利于提高巴生在东南亚港口分工体系中的地位,向国际航运中心发展。除巴生外,槟城也可作为战略支点建设的备选地区。

印度尼西亚是具有影响力的区域性大国,外交政策相对独立,对“一带一路”总体上持积极态度。<sup>②</sup> 2014年,佐科总统在竞选中提出了“海上之路”构想,意在加强港口建设,提高海上通行能力,降低国内物流成本,因而印尼对港口基础设施建设具有较大需求。印度尼西亚在经

<sup>①</sup> 唐翀、李志斐:“马六甲海峡安全问题与中国的政策选择”,《东南亚研究》,2012年第3期,第6页。

<sup>②</sup> 许培源、陈乘风:“印尼与‘海上丝绸之路’建设”,《亚太经济》,2015年第5期,第20页。

历了国内动荡后,各地区发展不平衡的问题更加突出,一些重要战略地区存在引进外资进行港口开发和临港工业区建设以加快经济发展的意愿。印度尼西亚自然资源非常丰富,橡胶、木材、矿产资源储量大,开发程度低,加工制造能力不足,与我国经济具有较强的互补性。在印度尼西亚重要海峡附近建设战略支点,既具有较高的地缘价值,也存在经济上的可行性。

亚齐地区位于苏门答腊岛西部,处在格雷特海峡与马六甲海峡之间,地理位置十分重要。该地区自古以来即为东西方贸易的重要节点。<sup>①</sup>洛克雅港位于亚齐西北部,苏门答腊岛尖端,适合作为战略支点加以建设。亚齐地区金属矿产、木材、橡胶、油气资源比较丰富,且开发程度不高,具有较大的开发潜力。由于种族、宗教等原因,该地区社会长期动荡。但近10多年来,社会经济趋于稳定,经贸合作条件初步具备。中国可通过港口及交通基础设施建设、工业园区开发等方式,发展资源密集型产业。在2004年印度洋地震海啸灾害中,亚齐地区是受灾最严重的地区之一,造成了大量的人员伤亡和财产损失。因此,中国和印尼在地震海啸灾害监测的双边科技合作方面,亦有较大的发展空间。此外,该地区自治程度较高,在合作开发中除国家层面推动外,也要注意加强对地区间合作、社会团体合作等多种合作方式的运用。

潘姜港靠近巽他海峡,是我国到印度洋、大西洋远洋航线的重要节点地区。该地区是印尼比较富庶的地区,人口密度大,经济发展水平较高,产业基础较好。中国可结合当地经济发展的意愿,以港口扩建、改造为抓手,合作建设产业园区,引导国内企业投资橡胶、石化、食品、机械等产业,促进当地工业化和城市化发展。附近的巴临旁地区古代称“巨港”、“旧港”<sup>②</sup>,自古以来即为东南亚重要的港口贸易节点,与我国经济、贸易、文化联系较多,也可结合产业开发,推动战略支点建设。

## 4.2 南亚

海上丝绸之路的主航线通过马六甲海峡和

格雷特海峡后,穿行于印度洋和孟加拉湾之间,进入南亚地区。为研究方便,本文将位于孟加拉湾沿岸的缅甸也纳入了南亚地区。由于印度半岛向南延伸,将北印度洋边缘海分割为孟加拉湾和阿拉伯海两大板块,这使印度半岛尖端及斯里兰卡的地理位置显得尤为重要。

斯里兰卡位于欧亚海上航线的中端,背靠欧亚大陆、面向印度洋,古代称“师子国”、“锡兰”、“僧加刺”<sup>③</sup>等。斯里兰卡重视共建“21世纪海上丝绸之路”,先后与我国共同开发了科伦坡港、汉班托塔港,并启动了临港工业园区和临港新城的建设。虽然中间经历了一定的波折,但中斯总体上保持了较好的经贸合作关系。斯里兰卡是海上丝绸之路中段的关键性节点,是我国未来积极参与印度洋事务的重要落脚点,也具备一定的经贸合作潜力,依托现有的合作基础加快(第一类)战略支点建设很有必要。下一步,可加快推进港口和城市基础设施建设,重点发展临港工业和服务业,将其建设成我国印度洋海上航运的重要基地。

“21世纪海上丝绸之路”在南亚地区(含缅甸)有三条分支。一条从斯里兰卡向东北到达缅甸,与已建成的中缅油气管线和规划中的铁路对接,经缅甸到达我国云南省;一条从斯里兰卡向东北到达孟加拉国,与我国提出并积极推动的“孟中印缅经济走廊”对接;一条经印度半岛南端向西北沿印度西海岸到达波斯湾沿岸地区,是我国油气进口的最主要通道。结合这三条区域性航线,本研究确定了缅甸皎漂港、孟加拉国吉大港、印度科钦港、巴基斯坦瓜达尔港等四个第二类战略支点,远期可视经贸合作的开展情况向第一类战略支点过渡。

缅甸是东盟各国中最早与中国建立外交关系的国家,也曾是我国在东南亚地区最稳固的友好国家之一。但是,随着近年来“民主化”浪

① (元)汪大渊著,苏继庠校释:《岛夷志略校释》,中华书局,1981年版,第241页。

② 同①,第187页。

③ 冯承均著:《中国南洋交通史》,商务印书馆,2011年版,第220页。

潮的推进,缅甸的外交政策进入了调整和再平衡时期,在很多问题上开始与我国保持距离,双方合作建设的水电、铁路等一些大型基建项目陷入停滞。但是必须看到,缅甸的经济发展需要中国,加强中缅间交通基础设施建设是共赢之举。因此,从长期来看,双方仍有较大的合作空间。皎漂港靠近中缅油气管道登陆端的马德岛。中国可强化皎漂港的基础设施建设,结合未来我国在孟加拉湾货物运输和仓储、航线安全维护、补给保障等方面的需求,打造距离我国最近的印度洋补给保障基地,建设第二类战略支点。

孟加拉国是“一带一路”建设的积极支持者和参与者。中国已经成为孟加拉国最大贸易伙伴,孟加拉国是中国在南亚第三大贸易伙伴和第三大工程承包市场。无论就地理位置、人口规模而言,还是从市场潜力、合作空间来看,孟加拉国都是中国在南亚和印度洋地区开展“一带一路”建设和产能合作不可或缺的重要伙伴。<sup>①</sup> 在国际关系中,孟加拉国始终注意在大国之间保持平衡。因此,在孟加拉国开展战略支点建设在短时间内很难取得成效,中国可以通过参股、合作经营等形式参与相关港口基础设施建设和运营,打造“孟中印缅经济走廊”的出海口,逐步完善补给保障功能。战略支点可以放在吉大港附近,可结合港口扩建和功能调整,先期在附近选择合适的港口发展补给保障功能,建设第二类战略支点。

巴基斯坦是我国在南亚地区最坚定的支持者,也是“一带一路”建设的积极参与方。自2013年“中巴经济走廊”倡议提出后,我国与巴基斯坦一共签署了51个项目与备忘录,涉及经贸、能源、文化、医疗、教育等多个领域,全面推进了“一带一路”建设。瓜达尔港位于巴基斯坦俾路支省西南部,是我国应巴基斯坦请求提供资金和技术修建的深水港。如果以瓜达尔港为起点建设连通我国的油气管线与铁路,将开辟我国油气运输的新通道。同时,瓜达尔港是由我国企业运营的距离波斯湾最近的深水港,对于维护我国油气海上运输安全、提升我国在波

斯湾海上的活动能力,具有重要的支撑与保障作用。但是,该港口所在地区经济基础较为薄弱,居民构成比较复杂,经济发展在短期内很难取得成效,因此应当以完善海上补给保障功能为核心,建设第二类战略支点。

印度半岛西海岸分布着卡利卡特、科钦、阿勒皮等一连串港口城市,是我国到波斯湾石油运输“生命线”的必经之地,地缘价值十分重要。科钦港附近的卡利卡特地区即古代丝绸之路上的“古里”、“古里佛”<sup>②</sup>,是古代中国与阿拉伯地区海上贸易的重要中转站。曾有不少中国人在此定居或暂住,当地文化中仍存留了一些古代中国文化元素。印度对我国提出的“一带一路”战略持审慎态度,在经贸合作方面顾虑重重、不甚积极。该地区经济发展水平一般,缺少大型枢纽港作为区域航运中心。战略支点建设可以经贸合作为出发点,通过港口合作带动产业合作,以农渔业开发、食品加工、石化工业为重点,推进双方经贸合作,增强互信,实现共赢。

除上述区域外,位于印度洋深处的马尔代夫也具有比较突出的战略支点建设价值。马尔代夫位于北印度洋,由1200多个岛屿组成,南北跨越800多千米。马尔代夫中部的一度半海峡系亚洲与非洲海上交通要道,北部靠近亚欧海上航运主要通道八度海峡,具有辐射印度洋的地缘优势。随着我国未来在印度洋科学考察、海洋资源开发、远洋航运和维和行动规模的扩大,马尔代夫的战略价值将进一步凸显。近年来,我国与马尔代夫经贸合作不断深化。双方在旅游业开发方面互补性强,具有很好的合作基础。马尔代夫面积较小,环境承载力弱,中国下一步可在旅游基础设施建设、海水淡化、环境保护等方面加强合作,形成长期合作、共同发展的友好关系,逐步把马尔代夫建成海上丝绸之路在印度洋的核心支撑点。战略支点建设的

<sup>①</sup> 习近平:“让中孟合作收获金色果实”,人民网,2016年11月7日,<http://cpc.people.com.cn/n1/2016/1015/c64036-28780600.html>。

<sup>②</sup> 冯承均著:《中国南洋交通史》,商务印书馆,2011年版,第227页。

落脚点可放在马累港(马尔代夫最大港口),也可选择合适岛屿建设新港,推动第二类战略支点建设。

#### 4.3 西亚及北非

海上丝绸之路主航线在穿过阿拉伯海后,向西进入亚丁湾,通过曼德海峡进入红海,再经过苏伊士运河进入地中海,最终到达欧洲。“21世纪海上丝绸之路”建设在该地区的最大威胁来自战争和非传统安全问题(如海盗)。沿线国家中,也门、苏丹、埃及、索马里等国由于战争、政权更迭等原因,经济社会处于不稳定时期,不具备建设战略支点的政治条件;而海湾地区的沙特阿拉伯、阿曼、阿联酋、卡塔尔等国与我国经济互补性不强,战略支点建设的经济基础较差。目前,由于海上维和行动的需求,我国通过租赁方式在吉布提建设了补给保障基地,正在推进(第二类)战略支点建设。

吉布提港位于亚丁湾西端,北距曼德海峡77海里,东距亚丁湾130海里。吉布提港具有重要的战略价值,成为一些国家远洋航行及打击海盗行动的补给基地。2013年中国招商局收购吉布提港口部分股权,参与港口经营。目前,我国正在吉布提港附近租赁土地建设军事航行保障基地,为海上维和行动提供补给、维修、军事人员驻扎等服务。此外,阿曼的塞拉莱港也具备建设类似基地的条件。

#### 4.4 大洋洲

“21世纪海上丝绸之路”的两个主要方向中,经南海通向南太平洋的航线承载的货物运输量并不大,但却是连通我国与澳大利亚、新西兰及南太平洋广袤海域中的诸多岛国的重要通道。其中,位于澳大利亚北部的达尔文港地理位置十分重要,是澳大利亚“通往亚洲的大门”,在“21世纪海上丝绸之路”南向通道中发挥着重要的节点作用。此外,斐济的首都苏瓦是南太平洋岛国中最重要的港口城市,可以作为“21世纪海上丝绸之路”在南太平洋岛国的主要支点。

中国与澳大利亚在经贸方面具有很强的互

补性。澳大利亚重视“一带一路”建设带来的经贸合作契机,认为可以推动本国基础设施建设,并为金融、农业、能源、旅游、教育、医疗等行业带来发展机遇。达尔文港位于澳大利亚西北海岸,是澳大利亚距离亚洲最近的港口。达尔文港是澳大利亚向亚洲出口货物(牲畜、矿产等)的重要港口,也是澳大利亚北部重要的军事基地和海岸巡逻基地。澳大利亚在重视与中国保持经贸联系的同时,也进一步强化了与美国的军事同盟关系。近年来,随着美国“亚太再平衡”战略的实施,达尔文港的地理重要性越发凸显。美国在达尔文港附近建设了军事基地,并保持一定数量的驻军。在这种情况下,我国在达尔文港建设战略支点应主要突出其经济功能,将之建设为中澳投资贸易的示范窗口,同时为我国在南半球开展远洋渔业、科学考察等海洋活动提供补给保障。

斐济位于西南太平洋,由300多个岛屿组成,地理位置十分重要,是南太平洋地区的交通枢纽。斐济是太平洋岛国中经济实力较强的国家,支柱产业有制糖业、旅游业。我国与斐济在2014年建立了相互尊重、共同发展的战略合作伙伴关系。斐济认为,“一带一路”为斐济带来发展机遇,希望能够借该战略改善基础设施、发展经贸和旅游。我国在斐济已经援建了医院、水利设施等大型项目,双方具有良好的合作基础。斐济首都苏瓦港是重要国际海港,空港、铁路、公路等配套基础设施亦较完善。在苏瓦建设(第二类)战略支点,有利于为我国在南太平洋发展海洋事业提供支撑,也有利于扩大我国在南太平洋的投资贸易。主要建设模式可通过参股、租赁等形式,获得港口经营权,并发展仓储、修船等配套产业,为南太平洋科考、渔业等提供补给和保障。

### 五、“21世纪海上丝绸之路”战略支点建设的空间布局

按照上文分析,可以对“21世纪海上丝绸之路”战略支点建设的空间布局作以下概括。

在“21世纪海上丝绸之路”主要通道沿线,自东向西分布四个战略支点,分别是巴生、洛克雅、科伦坡、吉布提。除吉布提外,其他支点均依托港口发展临港经济,开展临港产业园区建设,打造经贸合作示范区,同时加强补给保障能力建设。

在“21世纪海上丝绸之路”分支通道沿线,分别建设达尔文、苏瓦(海上丝路南太平洋方向),潘姜(海上丝路绕行好望角向大西洋方向),科钦(海上丝路通往波斯湾方向),马累(海上丝路通往中南部非洲方向)等战略支点,

利用灵活合作方式推进海上综合保障基地建设,远期因地制宜开展经贸合作区建设。

在“21世纪海上丝绸之路”与丝绸之路经济带互联互通处,分别建设皎漂港、吉大港、瓜达尔港三个战略支点,分别对应中缅油气管线及(规划中的)铁路、孟中印缅经济走廊、中巴经济走廊。

以上12个战略支点,基本覆盖了“21世纪海上丝绸之路”重要通道的关键区域、关键水道,初步构成了“21世纪海上丝绸之路”的支撑保障体系框架(见表3)。

表3 “21世纪海上丝绸之路”战略支点空间布局

战略支点名称	所在国	类型	空间位置	功能定位
巴生	印度尼西亚	第一类	马六甲海峡附近	海上丝路主要海上通道的战略支点
洛克雅	印度尼西亚	第一类	马六甲海峡与格雷特海峡之间	海上丝路主要海上通道的战略支点
科伦坡	斯里兰卡	第一类	北印度洋	海上丝路主要海上通道的战略节点
吉布提	吉布提	第二类	曼德海峡附近	海上丝路主要海上通道的战略节点
达尔文	澳大利亚	第一类	帝汶海	海上丝路通往南半球的重要支点
苏瓦	斐济	第二类	南太平洋	海上丝路通往南半球的重要支点
潘姜	印度尼西亚	第一类	巽他海峡附近	海上丝路主要海上通道的战略节点
科钦	印度	第一类	阿拉伯海附近	海上丝路油气通道的重要支点
马累	马尔代夫	第二类	北印度洋	辐射印度洋的重要支点
皎漂	缅甸	第二类	中缅油气管线与海上航线对接处	海上丝路重要分支的海陆连接支点
吉大	孟加拉国	第二类	孟中印缅经济走廊与海上航线对接处	海上丝路重要分支的海陆连接支点
瓜达尔	巴基斯坦	第二类	中巴经济走廊与海上航线对接处	海上丝路重要分支的海陆连接支点

(说明:第一类支点是指所在地经济基础较好、经贸合作潜力大、地理位置重要,以建设经贸合作示范区为主要功能、兼顾发展补给保障功能的战略支点;第二类支点是指所在地经济基础薄弱,或经贸合作潜力有限,但地理位置重要,以建设补给保障基地为主要功能,远期发展以临港产业为主的经贸合作。)

## 六、加强“21世纪海上丝绸之路”战略支点建设的保障措施

战略支点建设是全面推动“21世纪海上丝绸之路”共建的有机组成,离不开国家的积极推动和所在国的积极配合。其中,加大对企业“走出去”的支持力度、深入推进与沿线各国合作机制建设,都是必不可少的重要方面。

一是推动构建新型国际合作机制。借鉴

TPP、TISA等国际经贸新规则,在商品贸易、投资便利化、金融风险防范、经济发展互助、货币与汇率协调等方面加大公共产品供给,构建符合各方利益的合作机制,提升我国在全球经济治理和亚太地区经济合作框架重构中的话语权。<sup>①</sup>

二是推动形成陆海联动协调机制。“21世纪海上丝绸之路”不仅包括海上通道连通和港口经济区建设,还应结合相关国家陆上通道的

<sup>①</sup> 何帆:“‘21世纪海上丝绸之路’建设的金融支持”,《广东社会科学》,2015年第5期,第27页。

打通,进一步加强泛北部湾经济合作、大湄公河次区域合作、中越“两廊一圈”合作、南宁—新加坡经济走廊合作、孟中印缅经济走廊、中巴经济走廊等重要双边和多边合作,逐步形成区域化、立体化的合作格局。<sup>①</sup>

三是为企业国际化发展提供更多优惠政策。加强国内企业跨国发展的税收、投融资、信息咨询支持,鼓励国内企业参与沿线国家基础设施和产业园区建设,为企业海外投资、贸易提

供便利化服务。

四是营造和谐共赢的合作环境。针对东南亚、南亚、西亚、非洲等区域的经济差异、文化差异,采取差别化的经济合作策略,努力寻找我国与不同国家(地区)的利益交汇点,共同打造战略契合点,增进共识,妥善处理矛盾和纠纷,营造和谐共赢的合作环境。<sup>②</sup>

编辑 肖琳

## 21st-Century Maritime Silk Road: Material Flow Analysis, Strategic Pivot Selection and Spatial Distribution

LI Dahai<sup>1</sup> SUN Yang<sup>1</sup> HAN Limin<sup>1</sup>

(1. *Ocean University of China, Qingdao 266100, China*)

**Abstract:** The strategic pivot area refers to the place contributing to the smooth and prosperous function of the 21st-Century Maritime Silk Road. Based on empirical analysis of China's foreign trade on sea, this study identifies main channels and key waterways of Maritime Silk Road, and researches the foundations, shortcomings, as well as risks in the establishment of strategic pivots. Given conditions of geopolitics and international relations, the study puts forward plan for the strategic layout to develop strategy passages, and proposes policy related recommendations for the 21st-Century Maritime Silk Road.

**Key word:** 21st-Century Maritime Silk Road; strategy pivot; key waterway; trade

<sup>①</sup> 邢广程:“理解中国现代丝绸之路战略——中国与世界深度互动的新型链接范式”,《世界经济与政治》,2014年第12期,第4页。

<sup>②</sup> 黄茂兴、贾学凯:“‘21世纪海上丝绸之路’的空间范围、战略特征与发展愿景”,《东南学术》,2015年第4期,第71页。