

“一带一路”视角下的中阿海上合作探析

陈 杰 王 薇

[内容摘要] 海上合作是中阿共建“一带一路”的主体内容之一,体现了中阿战略伙伴关系的深刻内涵,对推动中阿命运共同体的构建具有重要意义。中阿海上合作具有良好的历史基础和现实动因,并收获了一定成果,但也存在合作机制缺失、政策宣示“空洞化”或项目“碎片化”、合作对象和领域偏窄等问题,同时还面临大国战略竞争和非传统安全威胁等潜在风险。为实现与阿拉伯国家的高质量海上合作,中国应综合施策,包括构建海上合作机制,创新海上合作思路,做大海上合作增量,以及通过减少外部风险保障海上合作行稳致远。

[关键词] 21世纪海上丝绸之路 中阿海上合作 海洋命运共同体

[作者简介] 陈杰,中山大学中东研究中心教授,中山大学“一带一路”研究院研究员;王薇,上海外国语大学东方语学院博士生

海洋是人类实现可持续发展的宝贵资源,“一个更加注重和依赖海上合作与发展的时代已经到来”。^①对于海洋命运共同体的构建而言,海上合作既是前置条件,也是必由之路。当前,中国与“21世纪海上丝绸之路”沿线不同区域和国家的海上合作在机制化水平、合作领域和规模等方面存在较大的不平衡,即便与同一国家的海上合作,在不同细分领域之间也存在较大的不平衡。海上合作作为一个独具内涵的整体性概念,国内学界对其研究尚不多,即便是在国家发展和改革委员会、国家海洋局联合发布《“一带一路”建设海上合作设想》以后,这一状况

^① 《“一带一路”建设海上合作设想》,http://www.xinhuanet.com/politics/2017-06/20/c_1121176798.htm。

也一直没有改变。^① 鉴于此,本文拟选择处于“一带一路”交汇地带、被视为共建“一带一路”天然合作伙伴的阿拉伯国家作为研究对象,对中阿海上合作的意义、历史和现状进行探析,并提出未来拓展这一合作的路径。

一、中阿海上合作的战略意义

自2004年中阿合作论坛成立以来,中国与阿拉伯国家的政策沟通和多领域合作呈现出机制化特征。2014年6月,在论坛成立十周年之际,国家主席习近平向阿拉伯国家发出了共建“一带一路”的邀请,此后中阿各领域的合作在“一带一路”框架下驶上快车道,中阿海上合作也呈现出前所未有的活力。

(一) 海上合作构成中阿共建“一带一路”的主体内容

中阿共建“一带一路”的主体内容之一就是海上合作。《“一带一路”建设海上合作设想》提出建设三条蓝色经济通道,而大部分阿拉伯国家正位于“中国—印度洋—非洲—地中海”蓝色经济通道上。2018年7月,在中阿合作论坛第八届部长级会议开幕式上,习近平主席提到“携手打造蓝色经济通道”、“共建海洋合作中心”、“促进海洋产业发展”、“提升海洋公共服务能力”以及围绕“海上通道航行”进行对话协商等涉海合作内容。会议期间,中阿双方还签署了《中阿合作共建“一带一路”行动宣言》,要求“实施好中阿已经开展的务实合作项目,促进海上丝绸之路合作不断走深走实”。^②

中阿共建“一带一路”的主体格局是“1+2+3”。其中,“1”是指以能源合作为主轴,深化油气领域全产业链合作,维护能源运输通道安全,构建互惠互利、安全可靠和长期友好的中阿能源战略合作关系;“2”是指以基础设施建设、贸易和投资便利化为两翼,推动中阿在重大发展项目和标志性民生项目上的合作。目

^① 笔者经中国知网检索篇名包含“海上合作”的全部核心论文,仅检索到五篇文章。其中,在《“一带一路”建设海上合作设想》发布以后,以“海上合作”为研究对象的文章仅有一篇,即郑凡:《从海洋区域合作论“一带一路”建设海上合作》,《太平洋学报》2019年第8期,第54~66页。

^② 《中国和阿拉伯国家合作共建“一带一路”行动宣言》,<http://www.chinaarabcf.org/chn/lthyjwx/bzjhywj/dbjbzjhy/t1577010.htm>。

前中阿之间的标志性海上合作项目很好地契合了“主轴+两翼”的格局,为实现双方战略对接做出了实质性贡献。

(二) 海上合作体现中阿战略伙伴关系的深刻内涵

进入新世纪后,中阿关系的水平不断得到提升。从中阿合作论坛首届部长级会议确立“平等、全面合作的新型伙伴关系”到论坛第四届部长级会议确立“全面合作、共同发展的中阿战略合作关系”,再到论坛第八届部长级会议宣布中阿双方“一致同意建立全面合作、共同发展、面向未来的中阿战略伙伴关系”,双方关系实现了“三级跳”。

进入新时代的中阿战略伙伴关系以多领域务实合作为主要特征,其中以港口、临港经贸园建设等为主要内容的海上合作在各合作领域中具有一定的引领性特征。这不但有利于中国企业和中国优质产能“走出去”,也为当地的经济、社会发展提供了巨大助力,更为阿拉伯国家寻找适合自己的发展模式提供了非西方的参考。因此,海上合作是新时代中阿战略伙伴关系中“共同发展”与“面向未来”两大要求的真正体现,同时也赋予中阿战略伙伴关系“蓝色内涵”。

(三) 海上合作有助于推动中阿命运共同体的构建

人类命运共同体理念植根于中国传统文化,但又因应了应对百年未有之大变局下全球不断上升的不确定性和不稳定性的需要,兼具现实性和前瞻性。中阿命运共同体是人类命运共同体的重要组成部分,正如习近平主席指出的那样,要“努力打造中阿命运共同体,为推动构建人类命运共同体作出贡献”。^①

一方面,中阿海上合作通过共同谋划、共同建设、共享成果,为阿拉伯国家解决“发展之困”提供巨大助力。在中阿合作论坛第六届部长级会议开幕式上,习近平主席提出“让建设成果更多更公平惠及中阿人民,打造中阿利益共同体和命运共同体”。^② 在致中阿合作论坛第九届部长级会议的贺信中,习近平又指出要

^① 《习近平:携手推进新时代中阿战略伙伴关系——在中阿合作论坛第八届部长级会议开幕式上的讲话》,<http://cpc.people.com.cn/n1/2018/0711/c64094-30139172.html>。

^② 《习近平在中阿合作论坛第六届部长级会议开幕式上讲话》,http://www.gov.cn/xinwen/2014-06/05/content_2694830.htm。

“推动中阿命运共同体建设不断走深走实,更好造福中阿双方人民”。^① 中阿海上合作的成果直接惠及双方人民,助力推动中阿命运共同体构建。另一方面,中国提出并践行以发展促和平的治理理念,有助于阿拉伯国家实现和平。中阿海上合作项目的实施有助于“一带一路”倡议与包括向海发展战略在内的阿拉伯国家转型发展战略进行有效对接,为阿拉伯国家实现可持续发展提供动力源,从而消除发展赤字和安全赤字之间的恶性循环。因此,中阿海上合作通过致力于解决阿拉伯国家的发展赤字和安全赤字,为建设持久和平、普遍安全、共同繁荣、开放包容和清洁美丽的世界做出贡献。

二、中阿海上合作的历史基础、现实动因与早期收获

中阿海上合作具有坚实的历史基础。随着“一带一路”倡议的提出,这一合作获得了一定的加速度,收获了早期成果。

(一) 中阿海上合作的历史基础

从大的历史框架来看,中阿开展海上合作是古代双方海上往来的延伸。海上丝绸之路肇始于秦汉,兴盛于唐宋元,后随郑和下西洋而至顶峰。作为古代海上丝绸之路的重要一端,阿拉伯国家和中国共同将海上丝绸之路打造成贸易往来之路和文化交流之路。中阿古代典籍对此均有记载。如唐高僧慧超在《往五天竺国传》中记载着“(大食)常于西海泛舶入南海”和“直至广州,取绫、绢、丝、绵之类”。阿拉伯著名地理学家伊本·胡尔达兹比赫的《道里邦国志》也记载了阿拉伯商船自波斯湾航行到中国广州、泉州等地的航线、里程与时间。^② 上世纪末水下沉船“黑石号”的考古发现更直接见证了唐代海上丝绸之路的兴盛,也是中阿海上交流的考古实证。因此,悠久的海上丝绸之路往来为中阿当前开展海上合作提供了良好的历史基础和情感纽带。

^① 《习近平向中国阿拉伯国家合作论坛第九届部长级会议致贺信》,http://china.cnr.cn/news/20200707/t20200707_525157668.shtml。

^② 马建春:《海上丝绸之路的历史贡献》,《社会科学战线》2016年第4期,第82页。

更为重要的是,包括海上丝绸之路在内的丝绸之路上的中阿往来已成为领导人尤其是中国领导人话语体系的重要组成部分,成为中阿友好宏大叙事中不可或缺的一部分。如2016年1月,习近平主席在开罗阿盟总部发表题为《共同开创中阿关系的美好未来》的演讲中指出,“在穿越时空的往来中,中阿两个民族彼此真诚相待,在古丝绸之路上出入相友”;^①2018年7月,习近平主席又在中阿合作论坛第八届部长级会议开幕式上发表的《携手推进新时代中阿战略伙伴关系》讲话中提到,“我们在古丝绸之路上‘舟舶继路、商使交属’”。^②

(二) 中阿海上合作的现实动因

当前,阿拉伯国家“向东看”政策为中国拓展海上合作提供了相向而行的可能性。中阿合作论坛成立以来,阿拉伯国家“向东看”政策倾向日益明显。“国际格局的变化、美国中东政策不得人心、阿拉伯国家因受内外部冲击而寻求合适的发展道路以及中国经济高速发展所产生的强大吸引力”成为阿拉伯国家“向东看”的主要原因。^③即便遭遇了中东变局,阿拉伯国家“向东看”的势头也并未减弱,而是与“一带一路”的“西向”形成“历史性交汇”态势。^④当前,阿拉伯国家“向东看”政策已化为“向东行动”。截至2019年4月,中国已同12个阿拉伯国家以及阿拉伯国家联盟建立了全面战略伙伴关系或战略伙伴关系,同17个阿拉伯国家签署了“一带一路”合作文件。此外,7个阿拉伯国家成为亚洲基础设施投资银行的创始成员。

临海的阿拉伯国家积极利用涉海资源,谋求“向海发展”,为中阿海上合作提供了利益交汇点。中东变局以来,阿拉伯国家为消除发展赤字和实现经济转型,不断寻求新的经济增长点,“向海发展”成为重要选项。一方面,具有港口优势的阿拉伯国家纷纷开启了雄心勃勃的港口开发或扩建计划。如2017年,埃及宣布

① 《习近平在阿拉伯国家联盟总部的演讲》, http://www.xinhuanet.com/world/2016-01/22/c_1117855467.htm。

② 《习近平在中阿合作论坛第八届部长级会议开幕式上的讲话》, <http://cpc.people.com.cn/n1/2018/0710/c64094-30138530.html>。

③ 安惠侯:《阿拉伯国家“向东看”政策评析》,《阿拉伯世界研究》2011年第1期,第3页。

④ 王林聪:《中国在中东地区推进“一带一路”建设的机遇、挑战及应对》,《当代世界》2015年第9期,第40页。

在红海地区的萨法加港、努韦巴港、杜米亚特港和亚历山大港启动港口项目建设;2018 年,阿联酋对境内各港口投资共计 650 亿美元,以打造地区和全球海运中心;2019 年,已是非洲吞吐量最大港的摩洛哥丹吉尔港启用新码头,一度成为地中海最大港口。2019 年 4 月,沙特能源、工业和矿产大臣哈立德·法利赫在参观阿卜杜拉国王经济城期间表示要将本国第二大港——阿卜杜拉国王港扩建为中东地区装备齐全的最大港口。另一方面,阿拉伯国家积极建设临海新城或临海产业园,旨在为生产要素的流动提供便利。如科威特“丝绸城”位于该国北部沿海地区,以长度为 23.5 公里的大桥与首都科威特城连接起来;沙特规划建设的超大型城市“新未来城”(NEOM)毗邻红海和亚喀巴湾,靠近经由苏伊士运河的海上贸易航线,投资高达 5000 亿美元;阿曼杜库姆经济特区位于该国东北沿海的中心点,面向印度洋,处在海洋航线要冲地带。地处“两洋五海之地”的阿拉伯国家在转型发展中倚重独特的临海区位优势提出“向海发展”策略,这不但符合其自身发展利益,更为中阿双方开展海上合作提供了广阔的空间。

(三) 中阿海上合作的早期收获

近年来,中国与阿拉伯国家的海上合作取得了较大的成绩,在共创依海繁荣之路、共筑安全保障之路和共建智慧创新之路方面收获了早期成果。

(1) 中阿双方努力共创依海繁荣之路

中阿共建临港经贸合作区或海洋产业园区势头良好。紧邻埃及苏伊士运河、距埃及第三大港口艾因苏赫纳港仅数公里之遥的中埃·泰达苏伊士经贸合作区,作为埃及“苏伊士运河走廊开发计划”(The Suez Canal Corridor Development Project)的重要组成部分,在 1.34 平方公里起步区和 6 平方公里的扩展区内,共吸引企业近 80 家,实际投资额超 10 亿美元,销售额超 10 亿美元,直接为当地提供就业岗位 3500 余个,产业带动就业约 3 万人,被称为“中埃合作之城”,也是中埃共建“一带一路”示范项目。^①

中阿港口合作亮点频出。“中国—印度洋—非洲—地中海”蓝色经济通道沿

^① 周輯、曲翔宇:《打造红海之滨的“中埃合作之城”(共建一带一路)》,《人民日报》2019 年 2 月 19 日,第 3 版。

线阿拉伯国家拥有丰富的港口资源。以国际海运体系的重要支点国家埃及为例,其海港分布于红海、地中海和苏伊士湾、亚喀巴湾等,拥有公开代码的各类港口 100 多个,其中可供使用的海港多达 59 个,^①这为中埃发展港口合作和实现海上互联互通提供了很大空间。2015 年,中国港湾工程有限责任公司作为主要承包商和运营商获得了埃及艾因苏赫纳港和杜米亚特港两个港口的扩建参与权。除埃及外,中国公司还参与了多个阿拉伯国家的港口建设。2016 年,中国港湾、中国建筑工程总公司和阿尔及利亚港务局签署了联合开发建设阿尔及利亚中心港的协议,计划将这一港口打造成“环地中海地区和非洲内陆国家的重要中转地”。2017 年,招商局港口参与投资的吉布提多哈雷多功能新港(一期)正式开港,该项目是中资建筑企业迄今为止在东非地区承接的规模最大的港口项目。2018 年,中国远洋海运集团与阿联酋阿布扎比港务局合资经营的阿布扎比哈利法港二期集装箱码头正式开港,该港年处理能力 240 万标准箱,是海合会国家最大的集装箱货运码头。

中阿海上能源合作取得突破。2018 年,中国石油集团和阿布扎比国家石油公司(ADNOC)签署协议,获得阿布扎比乌姆谢夫和纳斯尔(Umm Shaif and Nasr)、下扎库姆(Lower Zakum)两处海上石油区块各 10% 的特许经营权益。这是继 2017 年中国企业首次获得阿联酋阿布扎比陆上石油区块共计 12% 的特许经营权后,又一次在阿联酋获得上游合作份额,标志着中阿合作格局中的能源合作这一主轴取得了突破性进展。

中阿渔业合作和海洋开发装备合作崭露头角。2017 年,中国农业产业化龙头企业恒兴集团为埃及开发的查伦湖(Ghalyoun Lake)海水养殖产业链工业园项目建成投产,极大地提升了当地海洋渔业水平,创造就业机会 3000 多个。2019 年,在首届“一带一路”企业家大会上,恒兴集团与沙特猎鹰愿景公司签署吉赞渔业产业园项目开发合同,这是继埃及项目后又一个整体输出产业链技术和标准的渔业产业园项目。中国还利用自己的制造优势,积极为阿拉伯国家开发海洋

^① 赵军:《中国参与埃及港口建设:机遇、风险及政策建议》,《当代世界》2018 年第 7 期,第 63 页。

资源提供装备。2017 年,中国船舶工业集团制造的先进海洋工程装备多功能平台供应船艾哈迈德·法德勒号成功进入埃及市场,是埃及目前最大的多功能海洋工程船,服务于 2015 年在埃及近海发现的祖赫尔(Zohr)天然气田的开发。^①

(2) 中阿双方积极共筑安全保障之路

近年来,中阿双方通过联合海上演练建立互信关系,增强了合作能力。2015 年 9 月,中埃海军首次进行海上联合演练,在编队运动、航行补给等科目轮流指挥,这有助于中国军队探索远洋保障新模式。^② 2017 年 6 月,中国和阿曼两国海军举行海上联合演习,涉及编队运动、编队通信和联合护航等,进一步提高了双方的协同能力,深化了两国海军的互信与合作。2019 年 8 月,中国海军第 32 批护航编队西安舰在埃及亚历山大港进行为期 4 天的技术停靠补给,期间与埃及海军“阿拉法特”号护卫舰举行了联合海上反恐演练。此外,阿拉伯多国港口,如阿曼的塞拉莱港、吉布提的吉布提港和沙特的吉达港等均为中国海军多批护航编队提供靠港补给休整方面的支持。

中阿双方还积极开展海上航行安全保障合作。这方面最突出的案例是吉布提依托自己的地缘优势,为中国海军建设后勤保障基地提供了空间。2016 年 1 月,中吉两国签订为期 10 年的后期保障基地租用合作备忘录,允许中方建设军事后勤补给港口。2017 年 8 月,保障基地建成,成为我国首个海外保障基地,为中国更好地履行在亚丁湾和索马里海域护航、执行国际维和行动及开展人道主义救援等国际义务提供了保障支持。

此外,为加强海洋公共服务合作和提升海洋防灾减灾能力,中方还利用自己的科技优势积极开发产品。2017 年 12 月,中国科技部发布《全球生态环境遥感监测 2017 年度报告》,为“一带一路”海上合作安全保障及海洋防灾减灾提供基础信息,报告中涉及的海域监测范围包括阿拉伯海和地中海等重点海域。2018 年 6 月,中国成功发射风云二号 H 星,为阿拉伯国家提供“量身打造”的大气、陆

① 韩晓明:《中国平台供应船成功进入埃及市场》,《人民日报》2017 年 6 月 22 日。

② 吴文、余俊、代宗锋:《中国海军与埃及海军在地中海首次进行海上联合演练》,<http://www.chinanews.com/mil/2015/09-06/7507997.shtml>。

地、海洋遥感产品。^① 2018 年 12 月,自然资源部国家海洋环境预报中心开发的“海上丝绸之路”海洋环境预报保障系统试运行,服务范围包括阿拉伯海等海域,其海洋环境和海洋预警产品将为相关海域的海运和护航等提供服务。2019 年 6 月,在瑞士日内瓦召开的第 18 次世界气象大会上,阿曼气象部门主动寻求与中方气象合作,与中国气象局签署了关于中国风云气象卫星应用合作协议,以增强自身防灾减灾能力。

(3) 中阿尝试共建智慧创新之路

中国通过人力资源培训项目为阿拉伯国家海洋人才队伍建设做出贡献。在商务部援外人力资源开发合作项目框架下,中国为阿拉伯海洋科技人员举办了各类培训班,如“阿拉伯国家海洋生物养殖技术培训班”、“发展中国家海水淡化与综合利用研修班”和“海上丝绸之路国家海水利用技术培训班”等。这些培训班广受阿拉伯学员的好评。

中阿双方还通过海上丝绸之路考古合作研究,积极开展海洋文化交流。如 2016 年,中沙签署合作协议,对红海之滨的塞林港遗址实施为期 5 年的联合发掘与研究。中沙联合考古队对遗址发掘后,出土了中国瓷器残片,包括宋元时期的莲瓣纹青白瓷和青瓷以及明清时期的青花瓷,这是红海地区港口遗址考古中首次发现中国外销瓷,为古代海上丝绸之路学术研究提供了珍贵的实物资料。^② 中沙塞林港遗址联合考古工作还被纳入《中阿合作论坛 2018 年至 2020 年行动执行计划》和《中阿合作论坛 2020 年至 2022 年行动执行计划》,成为中阿涉海人文合作中的标志性项目。

三、中阿海上合作面临的问题与挑战

尽管中国与阿拉伯国家在“一带一路”框架下的海上合作已取得一定成效,

^① 卢健:《我国气象遥感卫星技术将服务阿拉伯国家建设》,《中国气象报》2018 年 7 月 12 日,第 1 版。

^② 应妮:《红海地区港口遗址考古首次发现中国外销瓷》,http://www.chinanews.com/cul/2018/12-21/8709062.shtml。

但一些问题也开始凸显出来,如海上合作机制缺失、政策宣示“空洞化”或合作项目“碎片化”,以及合作对象和覆盖领域偏窄。这些问题产生的根本原因在于,中阿海上合作尚没有成为“一带一路”倡议与阿拉伯国家转型发展战略对接中一个具有相对独立意义的领域,因此没有获得双方决策界的系统性关注。同时,中阿海上合作面临潜在的外部风险,其中最主要的外部风险源于大国战略竞争和非传统安全威胁。

(一) 中阿海上合作机制缺失

目前中国与周边国家在亚太经合组织、东亚合作领导人系列会议和中国—东盟合作框架等机制下建立了蓝色经济论坛、海洋环保研讨会、海事磋商、海洋合作论坛、中国—东盟海洋合作中心和东亚海洋合作平台等多个合作机制,有力促进了双方海上合作。相比之下,中阿双方对海上合作在中阿共建“一带一路”中作用的认识尚不充分,对海上合作在双方合作体系中的定位仍不清晰,这导致当前中阿海上合作在多边和双边层面都存在工作机制缺失的问题。在中阿合作论坛下设的十多个合作机制中,有的机制如能源合作大会和专题经贸研讨会等虽也会涉及海上合作的议题,但独立海上合作机制的缺失既不利于整合中阿海上合作的各种资源,也不利于推动中阿海上合作向更高水平发展。

中国与一些阿拉伯国家签署的双边合作文件也更多关注涉海的具体项目和具体领域,如《中华人民共和国和阿拉伯联合酋长国关于加强全面战略伙伴关系的联合声明》提到海上通道安全、海上区块特许经营权以及哈利法港二期集装箱码头建设等项目。这些项目都属于涉海合作的标志性成果,但双方尚未建立明确的涉海政策沟通协调机制。

(二) 中阿海上合作的政策宣示“空洞化”与合作项目“碎片化”

目前中阿双方涉海合作存在政策宣示“空洞化”与合作项目“碎片化”的现象。前者如在2018年5月《中华人民共和国和阿曼苏丹国关于建立战略伙伴关系的联合声明》中,海洋产业被列为双方重点合作领域,但对如何开展海洋产业合作却缺少后续的系统化安排,这容易导致合作流于形式。

合作项目“碎片化”由两方面原因导致。一是既有海上合作项目,尤其是非

标志性项目,起初大多以“机会触发式”为主,缺乏主动谋划和整体考量。二是双方都没有将海上合作作为一个独立领域加以提出。以《中阿合作论坛 2020 年至 2022 年行动执行计划》为例,该计划明确提及的涉海议题分布在交通运输、能源合作、农业合作、文化合作与文明对话等多个领域(见表 1)。

表 1 《中阿合作论坛 2020 年至 2022 年行动执行计划》中涉海议题的领域分布

涉及领域	议题内容
交通运输	1、加强港口、海事管理部门合作; 2、支持中国企业参与阿拉伯国家港口、水务等领域基础设施建设; 3、合作建设一个或多个面向非洲和拉丁美洲的海洋经济园区; 4、就双方在国际海事组织所提议题如何开展合作进行沟通。
能源	1、加强海水淡化领域的能力建设。
农业	1、加强渔业资源领域的合作。
文化合作与文明对话	1、邀请参与海上丝绸之路国际艺术节等; 2、沙特塞林港遗址开展的联合考古工作; 3、保护陆上和海上丝绸之路并申请将二者列入世界遗产名录。

图表来源:作者自制。

(三) 中阿海上合作对象和领域偏窄

“中国—印度洋—非洲—地中海”蓝色经济通道沿线的阿拉伯国家均具有开展海上合作的优势,但当前与中国以较深入的方式开展海上合作的阿拉伯国家以埃及和海合会国家为主,占阿拉伯国家总数不到 1/3。摩洛哥、阿尔及利亚和突尼斯等环地中海阿拉伯国家都可以成为中国未来深化港口合作的重点对象。尤其是摩洛哥,该国的丹吉尔地中海港(Tangier Med)是地中海和非洲最大的港口之一,地理位置优越,临近直布罗陀海峡,处于各大航线的交汇点。

《“一带一路”建设海上合作设想》中对海上合作领域做了系统性和前瞻性的细分,共有 25 个领域,但目前中阿海上合作仅涉及一部分领域,而且有的合作领域尚处于起步阶段,更多领域还没有建立起合作关系。例如在保护海洋生态系统健康和生物多样性、加强蓝碳国际合作、共同推进涉海文化传播、建立蓝色经济合作机制和加强民间组织合作等领域的合作几乎是空白。因此,中阿海上合

作潜力巨大，前景广泛。需要特别指出的是，“中国—印度洋—非洲—地中海”蓝色经济通道上多个阿拉伯国家启动临海新城建设，为中国深度参与各类涉海合作提供了机遇。

(四) 中阿海上合作面临大国战略竞争

从《“一带一路”建设海上合作设想》提出共建“中国—印度洋—非洲—地中海”蓝色经济通道，到习近平在中阿合作论坛第八届部长级会议开幕式上提出“支持阿方构建连接中亚和东非、沟通印度洋和地中海的黄金枢纽物流网”，^①涉印度洋合作将成为中阿海上合作的重要方向。然而，印度洋在当前国际政治中的敏感度不断上升，涉印度洋的中阿海上合作容易引起大国牵制与战略竞争。中国在“21 世纪海上丝绸之路”框架下开展涉印度洋合作和保持在印度洋存在，容易受到印度和美国等国家的掣肘。^②“西方社会对‘21 世纪海上丝绸之路’的焦虑催生了比‘丝绸之路经济带’更严重的不安全感”。^③以港口为例，“使一个港口具有商业竞争力的很多属性也同样可以增加其战略效用，如深水港既可容纳较大的商船，也可容纳较大的军用船舶”。^④

印度一直试将印度洋变成“印度之洋”(India's Ocean)。“世界历史已证实中国必定会崛起，尤其是中国作为海洋强国的崛起，让印度海军战略家和决策者大伤脑筋。”^⑤莫迪在 2014 年 6 月提出“季风计划”(Project Mausam)，^⑥“旨在发展印

① 《习近平在中阿合作论坛第八届部长级会议开幕式上的讲话》，http://www.xinhuanet.com/2018-07/10/c_1123105156.htm。

② 事实上，早在“21 世纪海上丝绸之路”倡议提出后不久，国内学者已就该倡议将面临的来自美国和印度的安全风险进行了充分研判。参见李晓、薛力：《21 世纪海上丝绸之路：安全风险及其应对》，《太平洋学报》2015 年第 7 期，第 50~64 页；楼春豪：《21 世纪海上丝绸之路的风险与挑战》，《印度洋经济体研究》2014 年第 5 期，第 4~15 页；傅梦孜、楼春豪：《关于 21 世纪“海上丝绸之路”建设的若干思考》，《现代国际关系》2015 年第 3 期，第 1~8 页。

③ S. Mahmud Ali, *China's Belt and Road Vision: Geoeconomics and Geopolitics*, Cham: Springer, 2020, p. 233.

④ Matthew Funairole and Jonathan Hillman, “China's Maritime Silk Road Initiative: Economic Drivers and Challenges,” https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/180717_FunairoleHillman_ChinaMaritimeSilkRoad.pdf.

⑤ Zulfqar Khan and Zafar Khan, eds., *India's Evolving Deterrent Force Posturing in South Asia: Temptation for Pre-emptive Strikes, Power Projection, and Escalation Dominance*, Singapore: Palgrave Macmillan, 2020, p. 100.

⑥ 这一计划的名称与中国“一带一路”倡议一样，灵感都来源于历史。Mausam 是阿拉伯语“季风”一词的音译，指代印度在古代丝绸之路上曾利用阿拉伯人的季风航行技术与印度洋各国进行贸易往来。

度与印度洋沿岸的历史叙事”，^①“重建一个起于东非，沿着阿拉伯半岛，经伊朗南部到南亚一些主要国家，然后再到达斯里兰卡和东南亚的‘印度洋世界’”，^②以对中国“21世纪海上丝绸之路”进行反制。^③事实上，印度在印度洋地区针对中国的防备已提升至切实的军事行动层面。近年来印度在印度洋上加大了对中国海军的监控力度。2015年7月，印度在靠近马六甲海峡的安达曼和尼科巴群岛打造了强大的监控基地。这一群岛因具有“监视中国海军（进出印度洋）的最大优势”，将“成为印度对抗加大在印度洋存在的中国海军的关键支点”。^④2017年6月，印度从美国购买22架具有长时间侦察能力的“天空守护者”MQ-9B无人机，以监控出现在印度洋的中国海军潜艇部队。^⑤2020年6月，拉达克肢体冲突事件爆发后，在中美关系恶化的大背景下，印度的对华政策出现了巨大调整。在印度洋方向，甚至有印度智库叫嚣利用中国在货物运输过程中对印度洋和包括中东在内的地区的依赖，以海军力量对中国加以威胁。^⑥

为了遏制中国崛起，美国正在“印太战略”框架下不断加强与印度的联合。2018年5月，在太平洋司令部更名为印太司令部的仪式上，美时任国防部长马蒂斯称“印太地区有很多‘带’和‘路’”，其直指“一带一路”倡议的意味甚浓。2020年2月，特朗普访问印度，开启美印“全面的全球战略伙伴关系”。2020年10月，美国与印度举行第三次外长和防长“2+2”对话会，签署《地理空间合作基本交流协议》，此外双方还签署了一项海上信息共享协议，以使印度能够更好地追踪发生在印度洋的活动。可以预见，美印在“印太”战略框架下的互动将愈加频繁，双方

① Darshana M. Baruah and C. Raja Mohan, “Connectivity and Regional Integration: Prospects for Sino-Indian Cooperation,” in Maximilian Mayer, ed., *Rethinking the Silk Road: China’s Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations*, Singapore: Palgrave Macmillan, 2018, p. 92.

② Akhilesh Pillalamarri, “Project Mausam: India’s Answer to China’s ‘Maritime Silk Road’,” <http://thediplomat.com/2014/09/project-mausam-indias-answerto-chinas-maritime-silk-road/>.

③ 王丽娜：《印度莫迪政府“印太”战略评估》，《当代亚太》2018年第3期，第113页。

④ 《印度担忧被中国“包围” 加强与美日军事合作》，http://www.cankaoxiaoxi.com/world/20151016/966929_5.shtml。

⑤ 《印度购美无人机盯防中国 监视范围从印度洋到南海》，<https://military.china.com/news/568/20170629/30865022.html>。

⑥ “Use Indian Navy to Pile Pressure on China: Advisers Tell Modi Govt to Threaten Chinese Shipping in Indian Ocean,” <https://swarajyamag.com/insta/use-indian-navy-to-pile-pressure-on-china-advisers-tell-modi-govt-to-threaten-chinese-shipping-in-indian-ocean>.

的“战略融合和紧密合作势必对中国产生重大影响”。^① 在印度洋方向上,美印一方面势必针对中国投送更多军事力量或开展更多军事合作,另一方面,不排除离间或蓄意破坏中国与环印度洋阿拉伯国家的合作关系,并最终对中阿海上合作构成挑战。

(五) 中阿海上合作面临非传统安全威胁

中阿海上合作面临的非传统安全威胁主要包括海盗行为和恐怖袭击等。海盗行为对航道安全造成危害不可小视。比利时鲁汶大学教授比查拉·卡德(Bichara Khader)曾从航道安全角度出发,描述中国在阿拉伯世界的重大利益关切。他认为:“作为全球贸易大国,中国在很大程度上依赖占其出口 90% 的海运,因此航运安全最重要。在马六甲海峡、霍尔木兹海峡、曼德海峡和直布罗陀海峡这四个主要海峡中,有三个位于中东和北非地区。据估计,中国一半的石油进口和 1/4 的天然气进口都要经过波斯湾的霍尔木兹海峡。红海入口处的曼德海峡更为重要,因为中国对中东、北非和欧洲出口的 1/5 都走这条路线,同时每天大约有 30 万桶石油从阿尔及利亚、利比亚和苏丹运往中国。”^② 以沟通印度洋和地中海、大西洋的快捷通道亚丁湾为例,该海域一度海盗猖獗,对往来船只造成巨大威胁。而霍尔木兹海峡的海盗活动也是海湾地区除地缘政治安全风险外又一个主要风险类型,对国际能源运输安全形成挑战。^③

随着中国与阿拉伯国家海上合作项目增多,恐袭给临海(港)工业区的中国企业和项目构成潜在威胁。以埃及为例,2017 年 4 月坦塔省和亚历山大省的科普特教堂相继遇袭后,埃及宣布进入紧急状态。虽然“由于政府的强制行动,恐袭事件已大幅减少”,但恐怖主义还是“对社会稳定,特别是投资和基础设施项目构成持续威胁”。^④ 一旦发生针对海上合作项目的恐袭,不仅人员伤亡和设施受

① 戴永红、周禹朋:《美印“印太”战略融合与前景》,《现代国际关系》2020 年第 7 期,第 43 页。

② Bichara Khader, “The Chinese Breakthrough in the Arab and Mediterranean Markets,” pdf, p. 40.

③ Jun U. Shepard and Lincoln F. Pratson, “Maritime Piracy in the Strait of Hormuz and Implications of Energy Export Security,” *Energy Policy*, Vol. 140, 2020, p. 2.

④ Mordechai Chaziza, “Egypt in China’s Maritime Silk Road Initiative: Relations Cannot Surmount Realities,” in Jean-Marc F. Blanchard, ed., *China’s Maritime Silk Road Initiative, Africa and the Middle East: Feats, Freezes, and Failures*, Singapore: Palgrave Macmillan, 2021, p. 267.

损,而且项目建设者的心和管理者的决策会受到影响,项目成本也将因此上升,甚至存在“烂尾”风险。2018年普华永道编制的《“一带一路”工程承包指南》就曾指出,“发生了任何生命安全伤害事件都会给实施的工程项目带来经济损失,甚至停工而令项目无法进行,严重的将会无限期的终止合同。”^①尽管迄今为止中阿海上合作项目尚未受到恐怖袭击,但也需谨慎提防,防范风险。

四、未来中阿海上合作的提升路径

海上合作对于“21世纪海上丝绸之路”建设意义重大,而且很多阿拉伯国家处于“中国—印度洋—非洲—地中海”蓝色经济通道上,因此,提升与这些国家的海上合作水平具有重要意义。尽管新冠疫情蔓延给各国之间的互联互通和务实合作造成巨大影响,中阿海上合作自然也因此暂时受影响,但也需看到,中阿在抗疫过程中的互相支持和守望相助成为“中阿命运与共的生动写照”,^②尤其是沙特国王萨勒曼专门就疫情给习近平主席打电话,埃及总统塞西则派遣部长级官员专程来华表达对中国抗疫的支持。此外,中阿合作论坛第九届部长级会议以“云”方式按时举行,没有受疫情影响而延后。在中美战略博弈加剧的背景下,元首互动增加了后疫情时期中阿海上合作所必需的政治互信。未来中阿应在合作机制、合作思路、合作增量以及合作保障等方面综合施策,提升中阿海上合作水平。

(一) 以机制建设引领中阿海上合作整体性发展

后疫情时代,中阿双方的决策界应给予海上合作高度关注,以面向未来的海上合作机制建设为引领,签署多边和双边专项合作文件,并适时推动蓝色伙伴关系的构建,确保海上合作走深走实。

首先,中阿双方应将海上合作作为独立或专门的合作领域。“中国—印度

① 《“一带一路”工程承包项目面临的主要风险》,<https://www.imsilkroad.com/news/p/105632.html>。

② 《习近平向中阿合作论坛第九届部长级会议致贺信》,http://www.xinhuanet.com/mrdx/2020-07/07/c_139193769.htm。

洋—非洲—地中海”蓝色经济通道沿线阿拉伯国家具有突出的临海优势,是贯穿东西方的重要海上航道经由地,因而打造中阿合作体系中的海上合作专门领域,能够增加阿拉伯国家对海上合作的系统性认知,有助于拓展海上合作范围,继而有利于“21 世纪海上丝绸之路”的共建。因此,中阿可以将海上合作作为专门领域,纳入中阿合作论坛部长级会议成果文件或双边合作的重要文件。

其次,应构建专门的多双边海上合作机制,以沟通涉海政策和协调重大行动。《中阿合作论坛 2020 年至 2022 年行动执行计划》中提出“双方将根据论坛行动执行计划规定以及论坛部长级会议通过的其他文件,积极落实其他领域合作事宜,并推动建立其他双方共同关心领域的合作机制”,^①这为在中阿合作论坛框架下增设专门的海上合作机制预留了空间。此外,在双边层面中阿双方也可以设置海上合作联合/混合委员会这样的工作机制。譬如,2016 年 8 月,中沙成立了高级别联合委员会,其任务是“落实两国元首达成的重要共识,统筹和促进双方各领域合作”,该委员会下设六个分委会,负责不同领域的具体对接。对于中沙海上合作,可在中沙高级别联合委员会下另设海上合作分委会,这不仅体现对海上合作整体性发展的重视,还有助于具体工作的对接,形成合作清单和行动路线图。

在多边和双边海上合作机制的引领下,中国可像与泰国、马来西亚、巴基斯坦、马尔代夫和南非等国签署双边海洋领域合作的专项协议、合作备忘录或联合声明那样,与谋求向海发展的阿拉伯国家签署海上合作的框架性文件或在海上合作细分领域签署具体合作文件,将其作为“一带一路”倡议与该国发展战略对接的重要组成部分。中阿双方也可适时推动建立蓝色伙伴关系,将其作为双边战略伙伴关系或全面战略伙伴关系的组成部分。目前,中国与部分阿拉伯国家的双边海上合作以“项目制”合作文件签署为主。如 2016 年 1 月中国与埃及签署了《关于苏伊士运河走廊开发规划合作的谅解备忘录》、《关于埃及苏伊士经贸合作区二期的协定》,2018 年 11 月中国与科威特签署《关于成立“丝绸城和五

^① 《中国—阿拉伯国家合作论坛 2020 年至 2022 年行动执行计划》,<http://www.chinaarabcf.org/chn/lthyjwx/bzjhywj/djjbjhy/t1805170.htm>。

岛”建设合作机制的谅解备忘录》。这些文件为具体项目的实施提供了巨大保障。鉴于双边海上合作领域不断增多,未来中阿双边海上合作也可设置更宏观的合作框架,对海上合作进行整体性、前瞻性安排。

(二)以思路创新实现中阿海上合作新突破

中阿海上合作要积极探索新的发展思路,以思路创新谋求新的突破。其一,打通海上合作与陆上合作。譬如招商局集团在吉布提成功实施的“前港—中区—后城”综合开发模式是将海上合作与陆上合作结合的典范,不但契合了阿拉伯国家当前向海发展、大力兴建新城的发展思路,也顺应了中国提出的产能合作思路。对于中国参与苏伊士运河走廊开发合作,国家发展和改革委员会牵头负责的《中国—埃及苏伊士运河走廊开发合作规划》也提出,要“充分发挥中国在港口开发、临港产业发展、港口城市建设等方面积累的‘港产城’一体化发展经验”。因此,“前港—中区—后城”或“港产城”是联通海上合作与陆上合作的重要思路创新。

其二,平衡海上合作“硬联通”与“软联通”两个轮子。不但要重视打造以港口互联互通为代表的“硬联通”项目,也要重视打造海洋科技和海洋文化交流等“软联通”项目,如中阿双方可以共建海洋科技合作平台。自然资源部天津海水淡化与综合利用研究所推动共建的中国—沙特海水淡化联合研究中心已纳入中国—沙特高级别联合委员会会议纪要,而中国驻埃及大使馆经商处、中国水产科学研究院以及阿盟科技与海运学院也已就共建阿盟水产学院达成初步意向。^①“软联通”项目合作虽已展现出良好的发展势头,但需得到更多重视,因为这类项目有利于更好地实现民心相通,而且从长远看,也有益于“硬联通”的推进。

其三,积极探索一条融合中国经验与当地需求的海上合作之路。当地的独特国情和独特需求往往是合作思路创新的来源。例如,在吉布提国际自贸区建设过程中,为了既掌握运营主导权和发挥中方的管理经验优势,又照顾该项目是吉布提的国家级战略项目,中方与吉布提达成分设资产公司和运营公司的协议,

^① 《淡水中心助力中国—阿拉伯联盟水产技术与教育合作国际研讨会》,http://www.cafs.ac.cn/info/1032/31818.htm。

这不仅保证吉布提是未来资产升值的最大受益者,还满足了中方主导运营管理的诉求,因此被视为“蛇口模式”在海外复制中依据实际情况作出调整的“创举”。^①从合作对象的角度看,创新一条融合中国经验与当地发展需求的海上合作之路,某种意义上来说也是阿拉伯国家自主探索适合本国国情发展道路的过程。

(三)以多措并举做大中阿海上合作增量

一是依托合作存量的辐射力带动合作增量。依托既有的中阿海上合作旗舰项目发挥经济效益和社会效益产出的双重示范效应,可有效带动同类项目在该国或在地区内其他国家的落地和顺利推进。譬如,中国港湾继2015年参与埃及艾因苏赫纳港扩建后,又于2018年中标该港第二集装箱码头项目,中国公司参与埃及港口合作的滚动优势由此凸显出来。2019年,广东恒兴集团继在埃及开发查伦湖(Ghalyoun Lake)海水养殖产业链工业园项目后,又与沙特签署吉赞渔业产业园项目开发合同。

二是借力友城友港资源挖掘合作增长点。通过缔结友好港或姐妹港、搭建港口联盟或港口城市联盟,开展港口外交,对提升中阿海上互联互通水平亦具有重要意义,甚至有助于促进更深层次的双边合作。如中国海军在吉布提获得后勤保障基地,与招商局港口的公共外交行为有着重要关系。^②此外,友城外交也可为提升中阿海上合作的增量发挥作用。目前,与中国结成友城关系的阿拉伯城市属于滨海城市,但此类友城平台潜力尚没得以充分挖掘,中方应注意利用这些友城资源,寻找海上合作的增长点。

三是多渠道激发阿拉伯国家的海上合作参与度。譬如,海上丝绸之路是中国与阿拉伯国家共同的历史记忆和宝贵遗产,可以开展以“传播丝路文化、讲好丝路故事、弘扬丝路精神”为主要内容的公共外交,增加双方的海洋认知,为拓展海上合作夯实民意基础。中国围绕“21世纪海上丝绸之路”已搭建21世纪海上合作委员会、21世纪海上丝绸之路博览会、21世纪海上丝绸之路国际艺术节等

① 孔晓青:《招商港口发展“蛇口模式”的形成》,《国际航海》2017年第2期,第52~53页。

② 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,第26页。

平台,但阿拉伯国家对这些平台的参与尚且不多,因此,有必要通过各种手段推介,加大阿拉伯国家的参与度。此外,可通过各种手段向阿拉伯国家介绍《“一带一路”建设海上合作设想》及具体合作领域规划,为对方提供合作议题方面的启发与引导。

四是加强对阿拉伯国家涉海战略和涉海规划的研究,为中阿在这些方面的对接做好前期准备。包括企业智库在内的中国各类智库可以发挥自己的研究优势,逐个、深入研究阿拉伯国家转型发展战略中的重大涉海发展项目,主动寻找潜在合作机会,反复论证其可行性,以形成更多的战略对接“接口”。^①如针对埃及“2030 愿景”中提出“海运行业发展计划”,国内中东研究方面的智库可以深入研究其中蕴藏的合作机会。再如“作为拥有红海海岸线的唯一海湾君主国,沙特优越的地理位置为‘21 世纪海上丝绸之路’提供了独特支持”。^②新未来城(NEOM)新城被规划为沙特经济和社会可持续发展的重要依托,投入巨大,在沙特国家转型发展战略中占有重要地位。新城建设规划中涉及的港口、机场和工业区等基建项目将带来数量和规模可观的工程项目开发承包机会。^③国内有关机构需要对该项目的合作价值与具体合作路径进行深入研究。

(四) 减少外部风险以保障中阿海上合作行稳致远

中阿海上合作面临大国战略竞争带来的潜在挑战和一些非传统安全威胁。前者发生的概率由于中美博弈加剧而正在上升,后者具有不可预测性,均不利于中阿海上合作向纵深发展。因此,如何减少外部风险,保障海上合作行稳致远就成为重要的课题。

针对大国战略竞争带来的潜在挑战,中国可以考虑将外部“竞争者”变为有限“参与者”,积极探索与有关域外大国在阿拉伯国家开展涉海第三方市场合作。这一方面可以实现优势互补,另一方面以零距离参与式合作的方式减少战略疑

① 陈杰:《“一带一路”框架下的战略对接研究》,《国际观察》2019 年第 5 期,第 34 ~ 37 页。

② Fulton J., “The Gulf Cooperation Council’s ‘Visions’ of Maritime Silk Road Initiative Cooperation,” in Jean-Marc F. Blanchard, ed., *China’s Maritime Silk Road Initiative, Africa, and the Middle East: Feats, Freezes, and Failures*, Singapore: Palgrave Macmillan, 2021, p. 241.

③ 《下定决心戒“油瘾” 沙特 5000 亿美元造新能源城 NEOM》, https://www.sohu.com/a/200376461_734062。

虑、累积政治互信。“第三方市场合作”概念出现在 2015 年中国同法国发布的《中法关于第三方市场合作的联合声明》中。此后，第三方市场合作作为凝聚了中国智慧的国际合作方案，成为共建“一带一路”的重要内容，并已在多个“一带一路”项目中得到成功运用。目前，中国在阿拉伯国家开展的第三方市场合作尚不多，未来在海上合作领域可以探索与印度和日本等国开展类似合作。对印度，中国可积极展现合作共赢的诚意，充分体现“21 世纪海上丝绸之路”倡议的合作性和共赢性。^① 事实上，2018 年 11 月，习近平在布宜诺斯艾利斯会见莫迪时已提出，“双方要探讨开展更广范围的‘中印 +’合作”；2019 年 10 月，习近平与莫迪进行中印领导人第二次非正式会晤时，双方一致同意“拓展‘中印 +’合作”。虽然当前中印关系遇到巨大困难，但在阿拉伯地区开展一定范围的涉海第三方市场合作，或可成为双方重建互信的有效路径。

针对中阿海上合作可能面临的各种非传统安全威胁，中国可以扩大海上安全保障、海上医疗保障和海洋气象预报等海洋公共产品的供给，^② 在树立中国作为负责任大国的良好形象的同时，为中阿海上合作行稳致远提供保障。印度洋海上运输线对全球能源安全和全球贸易至关重要。^③ 索马里和亚丁湾海域位列世界 5 大恐怖水域，其中，亚丁湾是世界最繁忙的水域之一，但这些处于“21 世纪海上丝绸之路”要道的海域正面临着安全公共产品稀缺的难题。^④ 因此，针对印度洋海运安全的公共产品供给非常必要。中国不仅在《中国对阿拉伯国家政策文件》和《中国对非洲政策文件》等文件中多次表示通过护航和打击海上犯罪等

① 韩召颖、田光强：《印度对于 21 世纪“海上丝绸之路”倡议的战略疑虑》，《现代国际关系》2015 年第 9 期，第 20 页。

② 关于海上公共产品的分类，详见杨震、蔡亮：《“海洋命运共同体”视域下的海洋合作和海上公共产品》，《亚太安全与海洋研究》2020 年第 4 期，第 77 ~ 79 页。

③ Lee Cordner, *Maritime Security Risks, Vulnerabilities and Cooperation: Uncertainty in the Indian Ocean*, Cham: Palgrave Macmillan, 2018, p. 225.

④ 邵雪婷、荣正通：《21 世纪海上丝绸之路中东海域的安全机制建设研究》，《中国海洋大学学报（社会科学版）》2015 年第 4 期，第 55 页。

形式提供更多的安全公共产品,^①而且付诸于行动。自中国在2010年加入亚丁湾反海盗国际协调机制以来,已为该海域的航行安全作出了卓越贡献。从2008年12月至2018年12月,中国海军31批护航编队执行护航任务1190批次,将“危险海域”重新打造成“黄金航道”。^②未来,中国可以联合域内外有关国家,共同为维护印度洋海运安全提供安全类公共产品,这将有利于包括中国自身在内的世界各国之间实现海上互联互通,服务于海洋命运共同体的构建。

五、结语

海上合作是中国与“一带一路”沿线国进行战略对接的重要内容,尤其是共筑和繁荣“21世纪海上丝绸之路”的重要依托,也是通往海洋命运共同体的具体实践路径。对中国与“21世纪海上丝绸之路”沿线国家之间的海上合作给予关注并进行深入研究,有助于反思其中存在的问题并提出未来的提升策略。

中阿海上合作虽只是中国与“21世纪海上丝绸之路”沿线国家和地区海上合作中的一部分,但具有一定的典型意义,其中很多问题和挑战具有共性,因而构建海上合作机制和创新海上合作思路等对策也具有一定普遍意义。随着后疫情时代的到来,应以绿色发展、依海繁荣、安全保障、智慧创新及合作治理的人海和谐发展之路为引领,通过共同、综合、精准施策,共建高质量“21世纪海上丝绸之路”。

① 如《中国对阿拉伯国家政策文件》提出,中国将“继续派遣军舰参与执行维护亚丁湾和索马里海域国际海运安全任务”;《中国对非洲政策文件》提到,中国“支持国际社会打击海盗的努力,继续派遣军舰参与执行维护亚丁湾和索马里海域国际海运安全任务”。此外,《“一带一路”建设海上合作设想》也提出,“中国政府愿承担相应的国际义务,参与双多边海上航行安全与危机管控机制,共同开展打击海上犯罪等非传统安全领域活动,共同维护海上航行安全。”

② 田源、朱鸿亮:《中国海军第31批护航编队启航 致敬护航十周年》,http://www.xinhuanet.com/mil/2018-12/09/c_1210011656.htm。