

· 综 合 ·



港口价值链视角下中国参与 海外战略支点港口的策略研究*

彭佐康, 赵彬彬, 钟昕昉, 邓 迎, 郑 斌

(中交第四航务工程勘察设计院有限公司, 广东 广州 510290)

摘要: 针对新时代中国如何推进海外战略支点港口建设问题, 采用理论和实证研究方法, 对海外战略支点港口的内涵和意义、中国海外战略支点港口项目实施情况以及存在的问题挑战等方面进行研究, 得出战略支点港口价值在于实现中国在全球经济贸易、国际产业合作及保障资源能源安全的战略需要, 目前实践过程中取得了积极进展, 收获了瓜达尔港、吉布提港、比雷艾夫斯港、汉堡托塔港等一批不同价值功能的战略支点港口, 为中国的海外战略实施积累了基础, 但是存在受地缘政治和大国博弈影响大、实际控制运营的港口少、港口与产业和城市建设联动不足、中国标准应用有限等问题亟需解决。从港口价值链的宏观视角, 提出以“海洋命运共同体”理念总体谋划战略支点港口布局, 以港产融合或港产城联动模式和以创新投融资实施模式分类推进海外战略支点港口建设, 加强中国规则 and 标准在境外港口应用等发展策略, 为中国谋划海外战略支点港口建设部署提供科学依据和实用参考。

关键词: 港口价值链; 战略支点港口; 发展策略

中图分类号: U651

文献标志码: A

文章编号: 1002-4972(2025)06-0013-10

Strategies for China's participation in overseas strategic fulcrum ports from perspective of port value chain

PENG Zuokang, ZHAO Binbin, ZHONG Xinfang, DENG Ying, ZHENG Bin

(CCCC-FHDI Engineering Co., Ltd., Guangzhou 510290, China)

Abstract: In view of the problem that how to advance the construction of overseas strategic fulcrum ports in China in the new era, both theoretical and empirical research methods are employed to delve into connotations and significance of overseas strategic fulcrum ports, the implementation status of China's overseas strategic fulcrum port projects, and existing challenges and problems. The conclusions are that the value of strategic fulcrum ports lies in fulfilling China's strategic needs in global economic trade, international industrial cooperation, and ensuring resource and energy security. Positive progress has been made in practice, resulting in a series of strategic fulcrum ports with different value functions, such as Gwadar Port, Djibouti Port, Piraeus Port, and Hambantota Port, which have laid a foundation for the implementation of China's overseas strategies. However, there are urgent issues to resolve, including significant impacts from geopolitics and great power competition, a limited number of ports under actual control and operation, inadequate integration between ports and industries and urban development, and limited application of Chinese standards. From a macro perspective of the port value chain, development strategies are proposed such as overall planning for the layout of strategic fulcrum ports based on the concept of “a maritime community with a shared future”, advancing the construction of overseas strategic pivot ports through port-industry integration or port-industry-city linkage models and innovative investment and financing implementation models, and strengthening the application of Chinese rules and standards in overseas ports. These strategies provide scientific justification and practical references for China's planning and deployment of overseas strategic fulcrum ports construction.

Keywords: port value chain; strategic fulcrum port; development strategy

收稿日期: 2024-11-27

*基金项目: 国家社科基金重大研究专项研究成果 (22VHQ009)

作者简介: 彭佐康 (1987—), 男, 硕士, 高级工程师, 从事城市和港口规划研究。

大航海时代以来,以港口为节点的贸易串起了资源地、生产地、消费地,带动了国际贸易的兴起,使世界各国加速进入了全球化时代。Verschuur 等^[1]通过研究发现,每 1 美元通过港口的贸易平均为全球经济贡献 4.34 美元的价值。港口的发展推动了全球经济发展、全球治理和共同繁荣。中国作为全球最大的生产地和消费地之一,经贸关系与世界各国紧密联系,港口则是连通中国与世界各国的关键枢纽,其不仅是区域合作中物流和供应链的物理节点,更是经济融合、产业协作与地缘政治布局的平台。当前中国在海外已陆续投资建设了瓜达尔港、科伦坡港、吉布提港等一批重要的港口项目,为中国海外战略实施积累了基础。随着“一带一路”建设深入推进以及“海洋强国”、“全球海洋命运共同体”的提出,加上国际经济形势和地缘政治格局的复杂多变,为此,进一步加强以港口海运作为链接全球的战略支点,保障资源能源安全稳定,拓展国际经贸合作、产业布局,对推动新时代中国开展国际合作及参与全球治理意义重大。但目前关于战略支点港口的研究大多基于识别方法、宏观布局、战略构建等视角^[2-5],对港口价值链或战略支点港口建设实施模式等的研究比较少,因此本文基于港口价值链视角提出中国参与海外战略支点港口建设策略。

1 海外战略支点港口的内涵及重要意义

1.1 海外战略支点港口的内涵

由于港口具有天然的国际属性和连港成网属性,国内港口与海外港口共同构建起一个国家的国际贸易和权力网络。港口是资源集散的枢纽,港口城市是国与国之间经济来往的节点。早在 19 世纪,美国军事理论家阿尔弗雷德·塞耶·马汉在“海权论”三部曲之一的《海权对历史的影

响》^[6]就指出海权国家推动全球治理的关键因素之一是要拥有足够多的海外良港作为支撑,这是对战略支点港口最早的论述。现代学者根据各自的研究背景和视角,对战略支点港口进行了不同的定义和阐述^[7-8],但总体来说,战略支点港口是由“战略支点”衍生而来^[9],在全球或区域战略中扮演关键角色,能够支持国家海外战略部署、促进区域合作与经济发展的特殊位置或基础设施。因此,战略支点港口是指在地理空间上位于重要战略位置,能够成为连接不同区域,支撑国际经济贸易、产业布局、军事行动、科研考察等活动的关键港口,对于维护国家安全、促进经济发展、保障全球经济贸易和资源能源通道安全等方面具有重要意义。

港口价值链是基于全球价值链理论^[10]下进一步探讨港口物流服务中所涉及的一系列增值活动对全球价值功能的作用影响。从更宏观的视域理解,港口是全球互联互通的关键枢纽,为全球经济繁荣和全球治理奠定了坚实的基础,是其价值的最大化体现。港口价值链随着国际形势和全球供应链加快调整带来新需求,未来,加紧向“海域”和“陆域”两个纵深延伸、统筹发展和安全、跨区域全产业链供应链合作等议题在新时代港口价值链重构中变得更加重要。因此,本文的港口价值链侧重站在全球海洋命运共同体的宏观视域下,重点面向境外地区,以港口作为连接全球的战略支点,进行国际或区域经济贸易合作、海外市场开拓与国际产业布局、保障资源能源供应链安全以及推动全球治理能力提升,其强调港口战略价值在全球的布局延伸。本文按其战略支点港口主导价值功能,划分为经济贸易型、战略保障型、产业合作型及具备多种功能的综合型,见表 1。其中,仅出于商业利益承建的、没有重要战略价值的港口工程,为一般港口。

表 1 基于港口价值链的战略支点港口类型
Tab. 1 Port types as strategic fulcrums based on port value chain

类型	主要价值功能	主要位置
经济贸易型	确保国际海运物流供应链的稳定与高效,支撑中国全球经济贸易的顺畅运行	处于经济贸易相对较好,或与中国商品贸易较多的关键地区和通道节点
战略保障型	保障战略资源、能源的运输或补给,保障区域安全稳定以及国家外交战略利益	处于资源、能源丰富地区且运输关键区域,或扼守全球重要航运命脉及影响地缘政治的关键地区和节点
产业合作型	增强中国参与国际产业分工和合作能力,也为中资企业提供更加稳定、高效的海运物流服务,提升其国际竞争力	处于产业基础良好、腹地较大或产业发展潜力较高的关键地区和节点
综合型	综合以上两种及以上类型的主要价值功能且功能的权重差不多	上述关键位置,或枢纽港、门户港

1.2 建设海外战略支点港口意义

1.2.1 围绕国际主航线服务中国经济贸易发展

海运是国际贸易最主要的运输方式,全球 90% 以上的国际商品贸易通过海上运输实现,中国对外贸易运输量的 90% 也是通过海上运输完成^[11]。海运贸易的蓬勃发展推动了全球贸易和经济的长期繁荣,联合国贸易和发展组织(UNCTAD)^[12]的研究结果表明,在过去 40 年,海运贸易与经济总量、国际贸易呈高度正相关。作为全球贸易的主动脉、生命线,国际海运主航线紧密联结着世界各地的主要经济引擎与贸易枢纽,是全球经济一体化不可或缺的桥梁,承载着庞大的国际货物流通与人员往来需求。当前,中国港口已与全球 600 个以上的港口建立航线联系,外贸海运量占全球海运总量 29.9%,全球海运中“中国因素”作用更加明显。通过在国际海运主航线上布局战略支点港口,可以有效缩短运输距离、降低物流成本,确保国际物流供应链的稳定与高效,支撑全球经济贸易的顺畅运行^[13],进一步巩固和扩大中国在全球贸易中的地位。

1.2.2 围绕地缘政治服务中国资源能源通道安全

全球资源能源通道的安全稳定是国家发展的重要保障。然而,地缘政治格局的日益复杂性对中国海外利益影响重大,面临的现实挑战不容忽视:油气与部分矿产资源高度依赖外部供给,尤其是海上能源通道的单一性与脆弱性,长期受制

于“马六甲困局”及复杂多变的国际关系,使得能源供应链安全成为亟待强化的战略要点。中国近年来在海外关键资源富集区精心布局战略支点港口,如瓜达尔港、皎漂港、达尔文港,旨在构建一个多元化、高韧性的资源能源安全网络,以拓宽资源能源进口的渠道,深化国家资源能源安全的战略纵深,确保石油、天然气、矿产等战略资源的稳定供应。通过建立这些“战略支点”,中国不仅可以确保资源能源通道的安全畅通,更是积极参与全球治理、保障中国海外利益与区域综合安全的生动实践。

1.2.3 围绕国际产能合作的中资企业产业布局

目前中国在海外共建了超过 70 个海外产业园区,超过一半是与港口紧密结合。港口作为连接海陆的重要枢纽,为企业提供更便捷的物流通道和广阔的市场空间,而在全球关键区域布局战略支点港口,中国能够为中资企业提供更加稳定、高效的物流服务,有效降低其海外运营成本,增强其国际竞争力。随着“一带一路”倡议的深入实施,越来越多的中资企业走出国门,在海外寻求发展机遇。依托战略支点港口为跳板,深入开发沿线国家市场,开展国际产业合作,推动产业链、供应链、价值链融合发展,既可以为沿线国家提供经济产业转型机遇,更重要的是还可以推动中国产业的全球布局、逐步构建以中国为主导的国际产业分工体系,增强中国产业的国际竞争力。

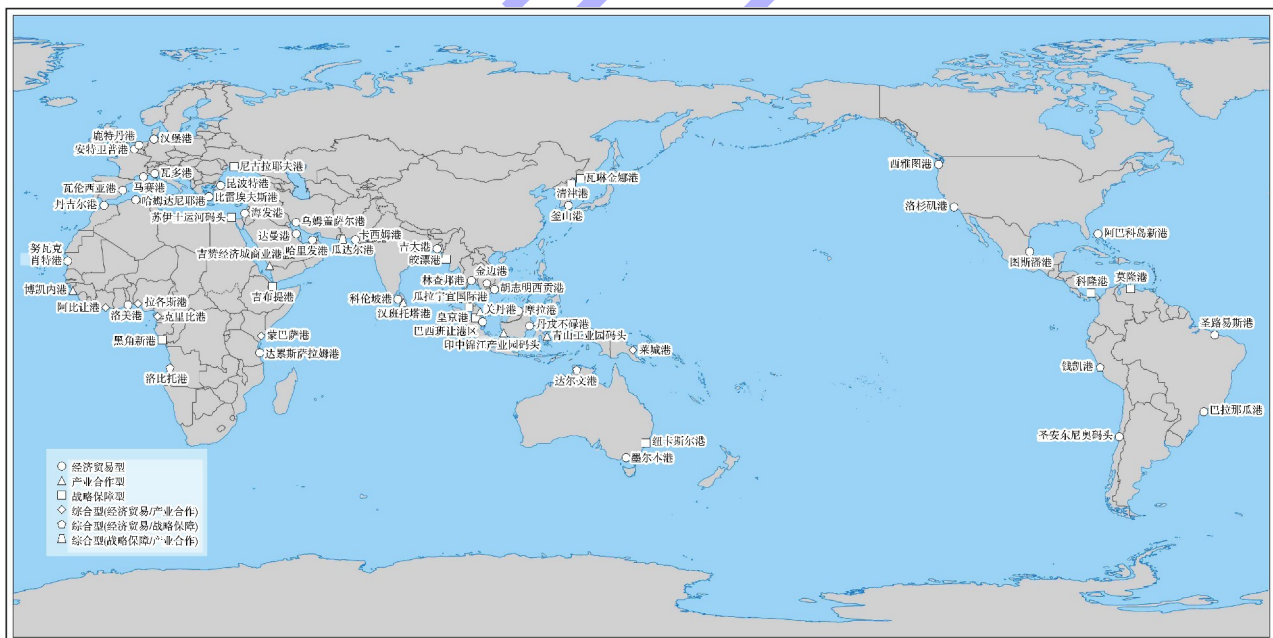
2 中国海外战略支点港口项目实施情况

2.1 中国海外战略支点港口布局及参与模式

当前中国参与海外战略支点港口建设是以企业出海为主,根据已有文献[11]和[12]不完全统计,从1979—2023年,中国各类企业参与海外港口项目已超135个,涉及港口约128个,参与的港口项目与国家战略引导高度关联。根据全球重要航运地缘战略区域、海外港口价值功能、国家海外战略利益、外交关系、港口能力及经济腹地、中资参股运营等维度^[14-16],并采用专家评分法,从中国参与的海外港口实践中识别出具有重要战略价值的港口60余个,这些战略支点港口布局集中于西北欧、东南亚、非洲西岸、中东与南亚、地中海等航区,见图1。它们具有以下特征:

1) 由图1a)的战略支点港口类型看,以经济贸易型战略支点为主,遍布各大洲,尤其是集中在欧

美、东南亚等中国主要的贸易对象,符合中国全球最大贸易国的战略选择;其次是战略保障型和产业合作型战略支点港口,揭示中国资源能源安全的重要性和逐步重视全球产业布局。两种功能以上的综合型战略支点港口随着国力的增长也在不断增加。2) 由图1b)的港城建设模式看,主要以单港口建设为主,尤其是欧美等港口开发条件较为成熟的地区较为明显。部分腹地条件较好、或产业有合作基础的则以港产融合或港产城联动模式参与建设,这类港口一般位于新兴经济体。3) 由图1c)的投融资实施模式看,虽然中国参与海外港口项目以承建为主,但是战略支点港口则主要以收购和投资建设为主,其次才是承建方式参与,显示了战略支点港口中更侧重通过控制或参与港口运营权,以达到海外战略利益诉求。



a) 各港口类型布局

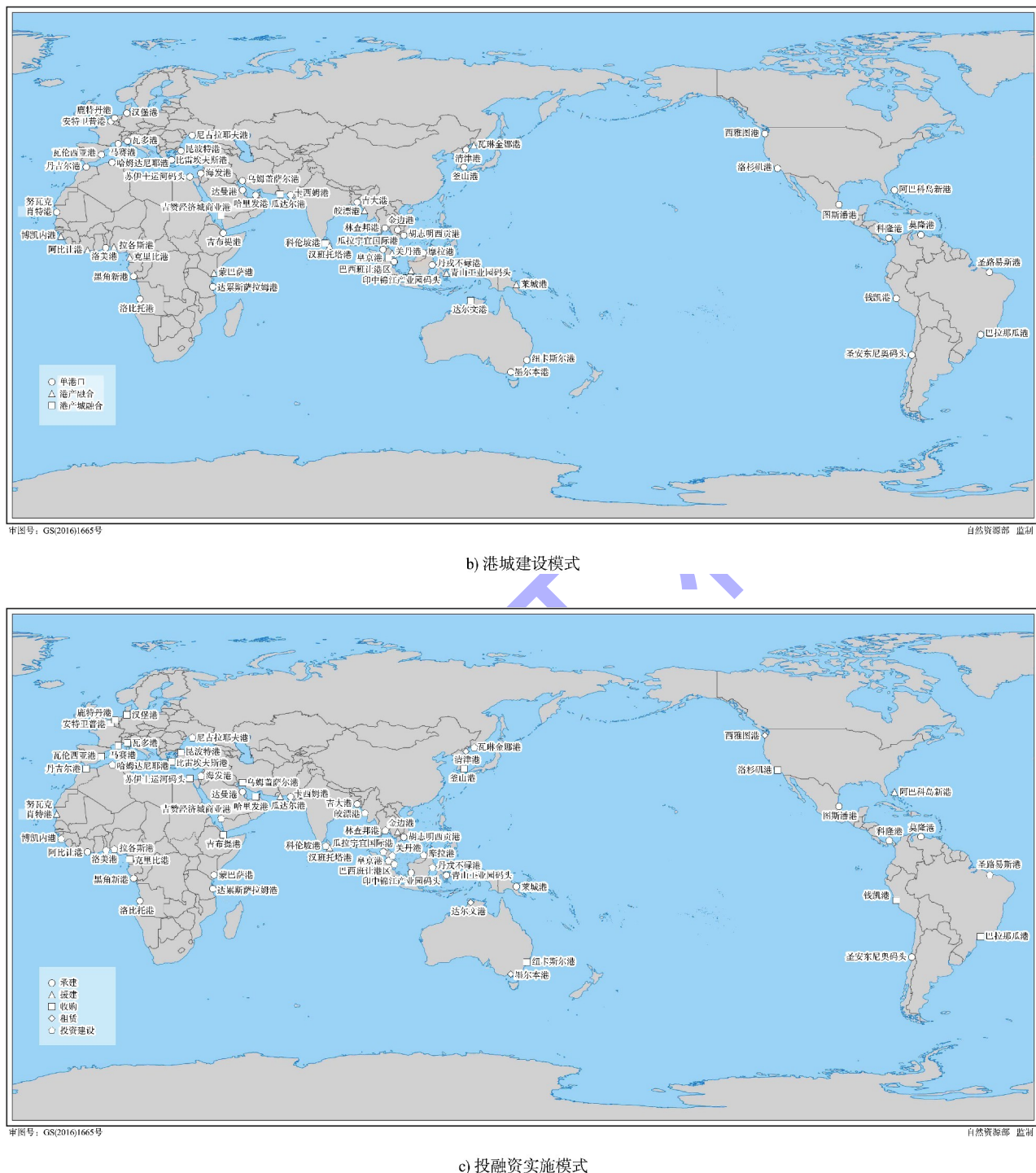


图1 海外战略支点港口布局及参与模式

Fig.1 Layout and participation mode of overseas strategic fulcrum ports

2.2 中国典型海外战略支点港口的实证研究

2.2.1 综合型:瓜达尔港

瓜达尔港位于巴基斯坦西南地区,是中巴经济走廊的海上门户,距有全球石油供应重要“咽喉”之称的霍尔木兹海峡 400 km,其附近海域每

日通行石油量约占世界海运石油贸易量的 1/3,具有重要的战略地位。瓜达尔港的建设可以打通中国西部连接印度洋,缩短经马六甲海峡的运输通道,以降低海运路程、物流成本和航运风险^[17],扩大战略空间。瓜达尔港一期工程于 2002 年开

工,由中方以无偿援助、优惠贷款等方式进行融资,且以中方企业承建的方式参与项目实施;二期工程由新加坡企业实施建设,但 2013 年中国海外港口控股有限公司接管对瓜达尔港的经营权,保障中国对瓜达尔港的运营控制。在中国参与瓜达尔港开发过程中,瓜达尔港最初是作为战略保障型港口。随着中巴经贸合作加深,中国参与瓜达尔自由区以及城市设施建设,进行产业导入,援助编制了瓜达尔城市总体规划等,促成中巴双方经贸合作、产业布局。在整体上,瓜达尔港成为了中国海外综合型的战略支点港口。中国局部采用了国内标准应用在瓜达尔港规划建设,并得到当地认可,实现了从顶层设计层面软实力输出的尝试。

2.2.2 战略保障型:吉布提港

吉布提港位于亚丁湾西南侧,扼守进出红海的曼德海峡,是亚洲、欧洲、非洲三大洲之间海运交通的关键节点,每年有超过 2 万艘船舶经过。吉布提港还是东非大陆通往世界的重要海上门户。当前美国、日本、法国等多个国家在吉布提布局了军事基地。2017 年中国在吉布提建立的“后勤保障基地”投入使用,是中国人民解放军首个海外基地,作为中国在海外执行任务的重要支撑点,该基地有利于护航编队进行高效安全的休整补给、提升对海外突发事件的应变能力和行动力,而且有力维护了中国在当地乃至东非的海外利益。此前,后勤保障基地北侧的吉布提多哈雷多功能码头,是中国招商局收购了当地港口企业的股份,并由中国企业承建、主要投资和运营的港口,中国招商局也同时运营吉布提自贸区,实现港产联动发展。而中国海军建设的保障基地,主要进行港口及后方设施建设,并没有进行商业用途的产业或城市配套建设。

2.2.3 经济贸易型:比雷埃夫斯港

比雷埃夫斯港位于希腊东南部、地中海沿岸,是距离苏伊士运河最近的欧洲大港,该港口是中国通往欧洲的桥头堡及重要的枢纽门户。欧洲当

前是中国的第二大贸易伙伴,中欧关系虽有波折但总体贸易量巨大且相对稳定,是中国最重要的双边关系之一。希腊是欧盟成员国,比雷埃夫斯港可以成为中国进入欧洲的经贸大门,依托其建设中欧新贸易通道和关键战略节点,推动新的互联互通,为中欧经贸合作提供更加便捷、快速和有效的运输服务。2016 年中远海运收购了比雷埃夫斯港 67% 股权,获得 2、3 号码头的经营权。该港口作为中资企业海外港口项目建设中发达国家的典型案例,是以收并购的方式获得港口的经营权。从港城建设模式看,由于比雷埃夫斯港口的建设较早,该地区的产业和城市发展较为成熟,中国以单港口模式参与,即仅建设、运营该码头泊位,并未明显参与当地产业合作和城市开发。

2.2.4 产业合作型:汉班托塔港

汉班托塔港位于斯里兰卡的南部,距离世界上最繁忙的亚欧国际主航线仅 10 km 左右,全球 50% 以上的集装箱、1/3 散货及 2/3 石油运输经此而过,被誉为“东方的十字路口”“印度洋的心脏”。汉班托塔港背靠南亚次大陆,港口及工业园区周边覆盖立体式交通,充分享受斯里兰卡“自由港”政策,市场潜力巨大,能够成为中国企业进入南亚、中东及欧盟市场的便捷通道之一。汉班托塔港于 2008 年开始建设,由中国企业承建,项目融资主要来自中国“两优贷款”,项目建成后由于斯里兰卡当局的问题,转由中国招商局持有 85% 的股份并以特许经营权的方式取得运营权。从港城建设模式看,汉班托塔港是港产城联动发展的典型代表,港内园区开发由中国招商局主导,复制和借鉴深圳“蛇口”的开发模式,以“港园城一体”的模式希望将其打造成为斯里兰卡的“深圳”。

3 中国参与海外战略支点港口的问题和挑战

3.1 战略支点港口建设受地缘政治及大国博弈影响较大

由于中国参与建设海外港口项目的企业以央企国企占绝对主导地位^[18],不少西方媒体及社会舆

论煽动中国企业参与各类海外港口项目是一种“国家行为”,从而造成“港口政治化”。尤其是如今国际环境复杂多变、大国博弈和地缘政治风险不断上升的背景下,“珍珠链”“经济殖民”以及“债务陷阱”等论调不断扩散。这些舆论和博弈既有西方国家的干预,也有部分源于东道国的国内政治运动需要^[19],如斯里兰卡科伦坡港口城项目,在内外压力下,将原本给予中国的20万m²土地永久使用权修改为99年租赁权。地缘政治敏感性及大国博弈导致一些国家选择合作变得更谨慎,影响中国的海外港口合作进一步扩大。

3.2 依托港口的国际产业合作有待加强

当前中国参与的大多海外港口项目处于双边合作的初级阶段、深度合作不足,已有战略支点港口在产业合作方面主要为轻工业加工、劳动密集型产业、资源性产业等传统产业,更多是为海运服务,对于产业合作的进一步促进作用较为有限。参与的企业主体多数为航运类或基建类企业,在产业园区招商运营上仍有短板,因此类似汉班托塔港、瓜达尔港等采用“港口+产业园区”建设的港产融合类项目相对较少。即使部分采用“港口+产业园区”建设的项目,招商上取得一些成效,但产业规模上只有少量中资企业进驻,园区产业发展相对不理想,国际资本进入较少,依托港口的国际产业合作有待进一步加强。

3.3 宏观战略视角下缺少微观尺度的关注导致港口战略设想不及预期

目前参与的战略支点港口项目选择大多站在超国家尺度空间等宏观战略的基础上进行,但是对于港口所在地的城市环境、产业基础、设施建设、人文特点等微观层面研究和关注较为薄弱。由于出海企业对当地缺乏深入的基础研究,导致海外港口项目的投资建设风险大幅增加,部分战略支点港口的作用难以发挥,基础设施的外部性难以转化成“战略性”和“内部性”。如瓜达尔港,由于当地产业基础较弱及安全问题较为突出,港口货运需求不足,后方自由区招商也面临较大压

力,最终导致其服务于中巴经济走廊战略的能力与早期战略设想有一定落差,战略支点建设达不到预期。

3.4 实际控制运营的港口少且中国标准“走出去”应用有限

一方面,中国虽然存在不少收购和投资建设的海外战略支点港口,但很多是小比例参股,能实际掌控运营管理的战略支点港口不多。不少港口项目仅出于纯商业利益而参与建设,缺乏对项目的话语权,有些项目忽视中国宏观战略的总体部署,不利于战略支点港口作用的发挥。另一方面,相对于电力、高铁等基建领域在国际标准上取得的成效,中国在港口码头领域虽然也具备丰富的技术积累及应用经验,但是港口相关标准在国际上仍然缺少话语权。一些港口建设更是受制于西方或当地标准,虽然部分项目在一些环节采用中国标准进行施工建设,但最终也未能推动其形成国际或地方标准。

4 港口价值链视角下建设战略支点港口的发展策略

新时代全球发展格局中,中国参与海外战略支点港口的建设,除了经济效益,更要注重与全球伙伴共享发展机遇,共同构建一个基于港口价值链紧密联系的“海洋命运共同体”。同时,需要依托不同价值功能的战略支点港口,探索合适的港城建设模式和投融资实施模式,以及中国软实力的输出模式,以此进一步强化战略支点港口向价值链高位攀升的实现。

4.1 以“海洋命运共同体”理念总体谋划战略支点港口布局

在全球化的浪潮中,海洋作为连接世界的天然纽带,承载着重要战略作用。中国在“推动构建人类命运共同体”理念基础上,提出了“构建海洋命运共同体”的重大倡议。该理念超越了传统意义上的经济合作和地缘政治博弈,着眼于全球视野下推动沿海国家共享海洋红利,共创繁荣未来,而港口无疑是其中不可替代的重要组成部分。

新时期面对复杂的国际环境,必须坚持“海洋命运共同体”理念开展海外战略支点港口布局建设,把握关键区域、关键通道和关键枢纽,进一步巩固西北欧、地中海等国际主航运区的战略布局,积极布局东南亚、南亚、非洲、拉丁美洲等新兴市场,构建全球港口战略网络,以不同价值功能的战略支点港口建设促进中国与全球的联动,共同构建一个以“和平、合作、共享”为基础的全球经贸发展和海洋治理体系。

4.2 以港产融合或港产城联动模式推动海外战略支点港口建设

除相对孤立或功能单一的港口(如位于战略要冲、离岛等战略保障型港口或对外贸易单一窗口的经济贸易型港口)可考虑单港口建设模式外,更重要的是通过港口与产业的深度融合,形成港口与产业相互促进的良性循环,推动港口经济的持续发展,或进一步探索港口、产业与城市发展相结合的新路径,促进“港产城”的联动发展,共同提高港口的经济效益和整体竞争力,实现把港口的战略影响扎根本土并延伸至港口后方腹地,构建具有韧性、撬动性和支撑性的网络战略支点。

港产融合模式是指港口与周边产业形成紧密的协同效应,通过产业链的延伸和优化,促进经济活动的高效集聚。位于经济活跃地带、周边拥有丰富的资源要素或消费市场,并具备产业发展潜力的港口,可采用港产融合模式建设。这强调了港口作为空间载体不仅为货物提供集散功能,还要积极参与产业的培育和发展,提供仓储、加工、金融贸易等多元化服务,促进产业链上下游企业的聚集与协作,方便于依赖海路运输的产业享受便捷的物流服务和较低的运输成本。该模式适用于产业合作型和经济贸易型战略支点港口。

港产城联动发展模式进一步拓展了港产融合的概念,将港口、产业与城市发展融为一体,形成一个相互依存、协同发展的生态系统。具有天然的地理优势,能够吸引国内外资本、技术和人

才的流入,与城市紧密联系的门户港或经济腹地广阔的港口,可采用港产城融合模式建设,强调通过港口提供高效的物流服务,推动产业的发展和城市的繁荣;同时产业的发展和城市的扩张也为港口提供了更多的货源和市场需求,进一步促进港口的发展,实现港口、产业与城市发展紧密联动,推动区域经济向着更加高效、包容的方向发展。该模式适用于产业合作型、经济贸易型和综合型战略支点港口。

4.3 以创新投融资实施模式分类推进海外战略支点港口建设

中国海外港口项目的投融资实施模式多样,在推进海外战略支点港口建设中,要结合不同价值功能的战略支点港口,实施不同的、有利于港口战略推进的模式。

战略保障型港口是处于经济相对落后、腹地产业发展能力一般及偏远地区但有特殊意义的港口,由于往往自我造血能力不足,可主要采用合资投资+特许经营方式参与,以政策性贷款、优惠贷款为主,并需要政府给予一定运营补贴。其中有重要外交战略价值的港口可采用官方发展援助方式支持建设,但运营环节则应以商业化经营为主。对于部分需要进一步承担市政设施的项目,可考虑与东道国通过政府和社会资本合作(public-private-partnership,PPP)形式,降低相关基础设施的投资及运营压力。

产业合作型港口处于东道国产业相对发达地区、港口腹地经济较好或有资源进出口需求的地方,由于涉及开发建设内容较为复杂多样,包括港口、市政设施、产业园区乃至城市综合开发,其港口建设可主要以PPP、合资新建、租赁等方式建设运营。融资上可在中国政策贷款、优惠贷款的基础上,引入东道国优惠贷款或地区性开发银行贷款,适当引入当地产业资本,形成利益共同体,绑定后方相关产业资源共同开发。

经济贸易型港口是位于欧美等经济较为发达

或与中国有重要经贸联系地区的港口,其多数邻近国际主要航线,港口吞吐量较大,自身维持运营能力较强,其港口建设可主要采用兼并收购方式,获取港口运营公司一定股份,继而控制或影响港口运营管理,以发挥符合中国利益的战略作用。由于项目自身通常具备较强的商业运作能力,市场化程度较高,融资方式上可采用如银行贷款、股权融资、发行企业债券等方式推动项目实施。

4.4 加强中国规则 and 标准走出去

在全球化的背景下,战略支点港口作为连接不同国家和地区的重要枢纽,其建设和运营规则对全球贸易和经济发展影响深远。中国已建立了完善的港口标准化体系,积累了港口工程建设、投资、经营的实力,对外影响力日渐增强。在参与海外战略支点港口建设过程中,必须加强推动中国自身规则 and 标准的应用,提升港口的运营效率和安全性,为全球港口治理贡献中国港口发展经验,推广中国模式、中国标准。包括不限于以智慧港口、数字航道为突破点推动中国标准与新型基础设施融合,抢抓绿色航运与全球能源转型机遇提出中国方案,全面加强参与制定国际规则 and 标准,推动国际规则体系改革,提升中国在全球贸易和全球海洋治理中的软实力和影响力。

5 结论

1) 在港口价值链视角下,战略支点港口具有连通性、支撑性和撬动性,不仅是货物运输的枢纽,也是产业合作以及信息、资金和技术交流的平台,更是地区竞争力的重要体现,其战略地位日益凸显。

2) 在新时代海外战略支点港口建设中,需要综合考虑国际形势、国家利益和地方实际,坚持以海洋命运共同体的理念谋划战略支点港口布局,加强价值引领,以前瞻性、战略性视角把握全球关键区域、关键通道和关键枢纽,实现中国海外利益战略部署。

3) 按照不同港口的经济地理区位及腹地和集疏运通道条件,坚持以港口为核心推动产业和城市融合模式实现境外战略支点港口建设,把港口的战略影响深入港口城市并扩展至经济腹地。

4) 针对港口项目投融资特点,加强探索多种投资融实施模式创新组合推动境外战略支点港口建设,以此取得具有战略价值港口实际的控制运营权或参与议价能力。

5) 加快推动中国规则 and 标准在战略支点港口应用,提升国际话语权,为实现“海洋强国”、构建“全球海洋命运共同体”的目标贡献力量。

参考文献:

- [1] VERSCHUUR J, KOKS E E, HALL J W. Ports' criticality in international trade and global supply-chains[J]. *Nature communications*, 2022, 13: 1-13.
- [2] 梁甲瑞. 南太平洋地区海上战略通道安全与战略支点港口的构建[J]. *战略决策研究*, 2017, 8(2): 63-79, 101. LIANG J R. Security of strategic sea routes and the construction of strategic hub ports in the South Pacific [J]. *Journal of strategy and decision-making*, 2017, 8(2): 63-79, 101.
- [3] 毕珊珊, 沈益华, 刘长俭, 等. 中国海上通道及港口支点布局建设现状特征及展望[J]. *水运工程*, 2022(11): 7-12, 20. BI S S, SHEN Y H, LIU C J, et al. Current situation characteristics and prospects of layout and construction of China's maritime channels and port fulcrums [J]. *Port & waterway engineering*, 2022(11): 7-12, 20.
- [4] 王成金, 陈云浩. 全球航运战略支点识别[J]. *中国科学院院刊*, 2017, 32(4): 348-354. WANG C J, CHEN Y H. Identification of global strategic shipping pivot [J]. *Bulletin of Chinese Academy of Sciences*, 2017, 32(4): 348-354.
- [5] 左世超. “21 世纪海上丝绸之路”战略支点港口选取研究[D]. 大连: 大连海事大学, 2018. ZUO S C. The research on selection of the pivot port of 21st-Century Maritime Silk Road [D]. Dalian: Dalian

- Maritime University, 2018.
- [6] 阿尔弗雷德·塞耶·马汉. 海权对历史的影响[M]. 冬初阳, 译. 长春: 时代文艺出版社, 2014.
- MAHAN A T. The influence of sea power upon history[M]. CHU D Y, translate. Changchun: Times Literature and Art Publishing House, 2014.
- [7] 周方冶. 21 世纪海上丝绸之路战略支点建设的几点看法[J]. 新视野, 2015(2): 105-110.
- ZHOU F Y. Views on the construction of strategic hubs for the 21st-Century Maritime Silk Road [J]. New horizons, 2015(2): 105-110.
- [8] 孙丽燕. “一带一路”背景下海外战略支点建设的几点思考[J]. 边界与海洋研究, 2022, 7(6): 77-93.
- SUN L Y. Reflections on the construction of overseas strategic hubs under the “Belt and Road” initiative [J]. Journal of boundary and ocean studies, 2022, 7 (6): 77-93.
- [9] 马学广, 蒋策. 中国海外战略支点空间选择的逻辑框架与模型建构[J]. 自然资源学报, 2023, 38 (11): 2687-2703.
- MA X G, JIANG C. The logical framework and model construction of spatial selection of China's overseas strategic pivots [J]. Journal of natural resources, 2023, 38(11): 2687-2703.
- [10] 卢潇潇, 梁颖. “一带一路”基础设施建设与全球价值链重构[J]. 中国经济问题, 2020(1): 11-26.
- LU X X, LIANG Y. Infrastructure construction under the “Belt and Road Initiative” and global value chain reconstruction [J]. China economic studies, 2020 (1): 11-26.
- [11] 真虹. 推动外贸海运高质量发展[N]. 人民日报(海外), 2024-07-09(6).
- ZHEN H. Promoting high-quality development of foreign trade maritime transport [N]. People's daily (overseas), 2024-07-09(6).
- [12] UNCTAD. Review of Maritime Transport [R]. Geneva: UNCTAD, 2024.
- [13] WANG C J, CHEN P R, CHEN Y H. The identification of global strategic shipping pivots and their spatial patterns [J]. Journal of geographical sciences, 2018, 28(9): 1215-1232.
- [14] 李祐梅, 邬明权, 牛铮, 等. 中国在海外建设的港口项目数据分析[J]. 全球变化数据学报(中英文), 2019, 3(3): 234-243, 344-353.
- LI H M, WU M Q, NIU Z, et al. Data analysis of Chinese overseas port projects [J]. Journal of global change data & discovery, 2019, 3(3): 234-243, 344-353.
- [15] 陈沛然, 王成金, 刘卫东. 中国海外港口投资格局的空间演化及其机理[J]. 地理科学进展, 2019, 38 (7): 973-987.
- CHEN P R, WANG C J, LIU W D. Spatial evolution and mechanism of China's overseas port investment pattern [J]. Progress in geography, 2019, 38(7): 973-987.
- [16] 汪伟民. “一带一路”沿线海外港口建设调研报告[M]. 上海: 上海社会科学院出版社, 2019.
- WANG W M. Research report on overseas port construction along the “Belt and Road” [M]. Shanghai: Shanghai Academy of Social Sciences Press, 2019.
- [17] 周惊慧, 席芳, 李宇. 瓜达尔港发展及布局研究[J]. 水运工程, 2019(9): 125-128, 154.
- ZHOU J H, XI F, LI Y. Research on the development and layout of Gwadar Port [J]. Port & waterway engineering, 2019(9): 125-128, 154.
- [18] 田秋宝, 放假睿, 常旭, 等. “一带一路”中国海外港口项目战略分析报告[R]. 北京: 国观智库政策研究中心, 2019.
- TIAN Q B, FANG J R, CHANG X, et al. Strategic analysis report on China's overseas port projects under the “Belt and Road” [R]. Beijing: Grandview Policy Research Center, 2019.
- [19] 孙德刚. 中国港口外交的理论与实践[J]. 世界经济与政治, 2018(5): 4-32, 155-156.
- SUN D G. The theory and practice of china's port diplomacy[J]. World economics and politics, 2018(5): 4-32, 155-156.

(本文编辑 王璁)