

## 蓝色经济赋能中非“海上丝路”高质量发展： 内在机理与实践路径

张春宇

**内容提要** 推动中非蓝色经济合作，正在成为中非共建高质量“一带一路”、实现双方经济社会可持续发展的重要手段。中非双方都是蓝色经济理念的重要推动者。进入21世纪以来，中非蓝色经济均实现了快速增长。非洲国家发展蓝色经济意愿强烈，但基础薄弱，亟需外部合作；中国蓝色经济的发展阶段、技术和管理水平处于全球价值链中端，与非洲国家形成了渐次梯队；中非双方的发展意愿及较强的供需匹配度为加强蓝色经济合作提供了可能。中非蓝色经济合作已具备一定基础。未来，中非双方应在充分考量合作目标、合作约束和合作内容的前提下，强化中非蓝色经济合作机制的构建，加强海运港口、海洋渔业、海洋科技教育等领域的合作，共建高质量“海上丝路”。

**关键词** 中非合作 蓝色经济 高质量“海上丝路” 蓝色伙伴关系

**作者简介** 张春宇，中国社会科学院西亚非洲研究所（中国非洲研究院）助理研究员（北京 100101）。

中国共产党第十九届五中全会审议通过了《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》，《建议》做出重要判断：当前和今后一个时期，中国发展仍然处于重要战略机遇期。但2018年以来，以美国为代表的西方发达经济体的“逆全球化”倾向愈演愈烈，2020年新冠疫情进一步强化了这种离散倾向；疫情与逆全球化认知给全球化、国际经济合作和中国的发展带来了严峻挑战。危中有机，中国的战略抉择是加快“构建以国内大循环为主体，国内国际双循环相互促进的新发展格局”；将继续坚定地扩大开放领域、范围、深度，推动高质量“一带一路”建设，既要做好“世界工厂”，也要做好“世界市场”。这一战略抉择为当前

充满不确定性的国际局势提供了可预期的稳定性。

当前,海洋已经成为世界各国争取资源与发展空间的重要舞台,蓝色经济开始成为全球经济的新增长点,继续推动“海洋强国”建设是中国“十四五”时期的重要任务之一,中国要继续强化国际蓝色经济合作,形成蓝色经济的双循环发展格局,建设好“21世纪海上丝绸之路”。非洲是“一带一路”的重要组成部分,是亚洲国家举足轻重的投资和贸易合作伙伴,是亚洲与欧洲之间海上交往的重要枢纽和转运站,位于西印度洋的非洲岛屿(国)构成了海上丝路的支点。<sup>①</sup>2017年中国发布的《“一带一路”建设海上合作设想》指出,中国要加强与非洲等“一带一路”沿线国家的战略对接与共同行动,共建中国—印度洋—非洲—地中海蓝色经济通道。2015年和2018年中非合作论坛峰会成果也都明确提出加强中非蓝色经济合作。推动中非蓝色经济合作,正在成为中非共建高质量“一带一路”、对接“一带一路”倡议和非盟《2063年议程》、实现中非双方经济社会可持续发展的重要手段。

## 一 理念与战略: 中非是蓝色经济的重要推动者

### (一) 蓝色经济的概念与内涵

“十三五”时期以来,中国政府主要涉海文件中关于海洋领域经济活动的描述所使用的主体词基本都是“蓝色经济”,取代了原来的“海洋经济”一词。在阐述中非蓝色经济合作之前,我们需要明确“海洋经济”和“蓝色经济”的内涵和外延的异同。

“海洋经济”概念由来已久,随着人类开发和利用海洋技术的不断进步,“海洋经济”的内涵和外延不断扩展。由最初仅局限在生态和资源领域,逐渐延伸出狭义、广义和泛义海洋经济的概念。狭义海洋经济是指开发利用海洋自然资源和空间资源的经济活动;广义海洋经济包括狭义海洋经济及与之发生关系的上下游产业;泛义海洋经济则又包括了海岛、海岸带及与海洋直接相关联的河海体系中的经济活动。世界各国对海洋经济和产业的定义不尽相同,统计数据也差别较大。总体来看,中国海洋经济和产业范围的界定比较

---

<sup>①</sup> 李安山《人类命运共同体视阈下中非产能合作:潜力、优势与风险》,载《统一战线学研究》2018年第3期,第97~106页。

系统，形成了较成熟的统计分类体系，建立了《海洋生产总值核算制度》。<sup>①</sup>目前，中国蓝色经济包含的产业门类以《全国海洋经济发展“十三五”规划》中涉及的产业为准。

蓝色经济首次出现于1999年加拿大“蓝色经济与圣劳伦斯发展”论坛上，在2012年联合国可持续发展大会上，蓝色经济正式被官方文件接受。同海洋经济一样，蓝色经济也尚未有统一概念和统计标准。各界尝试从理念、战略框架、政策、产业、区域经济、技术等多角度阐述其概念和内涵。综合来看，我们可从以下几方面来理解蓝色经济实质：其一，从资源配置理念看，海洋经济强调经济活动资源来自海洋。蓝色经济则强调资源来自海洋和陆地，强调高度的海陆经济一体化，这就带来了资源配置的重构，进而带来经济结构的调整。蓝色经济的产业结构是海陆双线性结构，发展模式也与传统海洋经济有所区别。其二，从产业范围看，蓝色经济是在泛义海洋经济的基础上加入与海洋相通的内河经济以及海外经济，也是对传统上只将海洋经济系统视为陆域经济系统附庸的挑战，尝试将海域经济与陆域经济等价齐观。其三，从经济活动与环境关系看，蓝色经济更倡导发展环境友好型海陆一体化经济，可持续发展是其核心理念。因此，从本质上看，蓝色经济是一种新型经济形态。

## （二）蓝色经济是中国经济转型升级的重要选择

中国政府高度重视蓝色经济，早在2009年就提出了“打造山东半岛蓝色经济区”。党的十八大报告从战略高度对海洋事业发展作出全面部署，提出“海洋强国”战略，象征着中国对蓝色国土的重视到达新高度。党的十九大报告提出加快推进“海洋强国”建设，努力在发展海洋经济、建设海洋生态文明和参与全球海洋治理等重点领域实现新突破。《中国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》用一章篇幅专题阐述“拓展蓝色经济空间”，从中央层面对蓝色经济内涵、外延、发展方向和目标进行了定调，要求发展蓝色经济与区域经济合作和国际经济合作有机衔接。为落实“海洋强国”战略，中国政府相继发布以《全国海洋经济发展“十三五”规划》《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》《“一带一路”海上合作设想》等文件为核心的政策体系。蓝色经济正在中国加快落地实践，粤港澳大

<sup>①</sup> 何广顺 《中国海洋经济统计发展历程》，载《海洋经济》2011年第1期，第6-11页。

湾区建设以蓝色经济为核心内容之一；上海、深圳、天津、青岛、大连、厦门等6个城市正在谋求建设以蓝色经济为核心理念的全球海洋中心城市。值得注意的是，在党的十九届五中全会上通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》，也论及发展“海洋装备等战略性新兴产业”“坚持陆海统筹，发展海洋经济，建设海洋强国。”<sup>①</sup> 这表明在“十四五”时期，推进蓝色经济发展、建设“海洋强国”仍是中国的重要发展任务之一。

中国十分注重在国际场合推介蓝色经济理念。2012年，在提交联合国可持续发展大会的政府文件中，中国使用了“蓝色经济”概念。<sup>②</sup> 2017年，中国在联合国海洋可持续发展大会上提出构建蓝色伙伴关系的倡议，并在全球推广。中国与欧盟建立的蓝色伙伴关系已成为国际海洋合作的成功典范。2010年，中欧签署了《中欧关于在海洋综合管理方面建立高层对话机制的谅解备忘录》，拉开了蓝色经济国际合作的序幕。2017年是“中国—欧盟蓝色年”，12月8日召开了首届中欧蓝色产业合作论坛，会议宣布将建立中欧蓝色产业联盟，发布中欧蓝色产业发展报告，推动在深圳设立“中欧蓝色产业园”，并出台配套政策，深化海洋经济、产业、贸易、科技成果转化等方面的合作。<sup>③</sup> 2018年7月，中欧签署了《关于为促进海洋治理、渔业可持续发展和海洋经济繁荣在海洋领域建立蓝色伙伴关系的宣言》，中欧蓝色伙伴关系正式建立，这是欧盟与域外国家建立的首个蓝色伙伴关系。2019年9月，首届中欧蓝色伙伴关系论坛在比利时召开，双方就海洋治理、蓝色经济、可持续渔业等议题进行了深入交流。此外，2017年，中国与葡萄牙签署了《关于建立“蓝色伙伴关系”概念文件及海洋合作联合行动计划框架》，葡萄牙成为第一个与中国正式建立蓝色伙伴关系的欧盟国家。2018年，中国与塞舌尔签署了《关于面向蓝色伙伴关系的海洋领域合作谅解备忘录》。中国与东盟蓝色伙伴关系的建立议程也在推动中。2018年召开的第21次中国—东盟领导人会议鼓励建设中国—东盟蓝色经济伙伴关系。2019年，中国—东盟蓝色经济伙伴

<sup>①</sup> 《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》，载人民网：<http://cpc.people.com.cn/n1/2020/1103/c419242-31917562.html>，2020-11-10。

<sup>②</sup> United Nations, “Synthesis of National Reports for Rio +20”, [https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/742RIO+20\\_Synthesis\\_Report\\_Final.pdf](https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/742RIO+20_Synthesis_Report_Final.pdf)，2020-09-03。

<sup>③</sup> 刘诗平《首届中欧蓝色产业合作论坛将形成4大成果》，载新华网：[http://www.xinhuanet.com/2017-11/30/c\\_1122038585.htm](http://www.xinhuanet.com/2017-11/30/c_1122038585.htm)，2020-09-03。

关系对话会在中国湛江召开，双方以“蓝色经济伙伴关系”为主题，探讨蓝色经济领域合作事宜。在推动共建“21世纪海上丝绸之路”的过程中，蓝色经济合作正以其低敏感度成为诸多国家的共识。

### （三）蓝色经济被视为非洲复兴的前沿

非洲是全球海洋治理的重要参与者，海洋安全与蓝色经济是非洲海洋治理的核心内容。<sup>①</sup> 21世纪之前，非洲海洋治理主要聚焦海洋安全。进入21世纪以来，海洋蕴含的经济价值得到非洲国家越来越高的重视，蓝色经济在非洲海洋治理中的地位越来越突出。由于蓝色经济内涵与非洲大陆发展理念相契合，非洲国家也加入到蓝色经济推动者的行列。非洲区域组织和沿海国家纷纷推出与蓝色经济相关的战略和政策，旨在通过海洋资源的管理和利用，实现国家经济结构的变革与发展。

#### 1. 非盟的蓝色经济战略

在全非层面，非盟扮演着非洲蓝色经济战略制定者和推动者的角色。非盟的蓝色经济核心定义是海洋的可持续经济发展，<sup>②</sup> 该组织先后出台一系列战略文件，为非洲蓝色经济发展指明方向、规划前景、设计蓝图，推动非洲国家达成共识。非盟分别于2012年和2015年出台了《2050年非洲海洋综合战略》和《2063年议程》，将发展蓝色经济、建设海洋基础设施纳入非盟总体规划和发展议程中。2015年10月，非盟召开首届非洲海洋治理战略会议，与会国一致同意以《2050年非洲海洋整体战略》和《2063年议程》为基础，制定统一的非洲海洋治理战略。2016年10月，非盟召开“海事安全、防卫与发展特别峰会”，时任非盟委员会主席德拉米尼·祖马指出，蓝色经济能为非洲带来与货物和服务相关的产业价值高达数万亿美元，能创造数百万就业机会，涉及航运、物流、保险、港口管理、旅游、渔业和水产养殖等多个领域。<sup>③</sup> 此次特别峰会还通过了《非盟关于海事安全、防卫与发展的宪章》

<sup>①</sup> Ernesta Swanepoel, “The Nexus between Prosperity in the African Maritime Domain and Maritime Security”, *South African of International Affairs*, June 2017, [https://media.africaportal.org/documents/saia\\_spb\\_163\\_swanepoel\\_20170731.pdf](https://media.africaportal.org/documents/saia_spb_163_swanepoel_20170731.pdf), 2020-09-04.

<sup>②</sup> African Union, “African Charter on Maritime Security Safety and Development in Africa”, [https://au.int/sites/default/files/treaties/37286-treaty-african\\_charter\\_on\\_maritime\\_security.pdf](https://au.int/sites/default/files/treaties/37286-treaty-african_charter_on_maritime_security.pdf), 2020-09-05.

<sup>③</sup> African Union, “Statement by H. E. Dr. Nkosazana Dlamini Zuma, AUC Chairperson to the Assembly of Heads of States and Government of the Extraordinary Summit of the African Union on Maritime Security, Safety and Development”, <https://au.int/en/speeches/20161015-1>, 2020-09-05.

(即《洛美宪章》),首次将蓝色经济可持续发展作为非盟成员国一致的宪章付诸行动,标志着非洲在蓝色经济领域合作的大跨越。2018年11月,首届可持续蓝色经济会议在肯尼亚举行,包括中国在内的100多个国家和地区代表参会,讨论海洋资源的可持续管理、创造就业、消除贫困等议题。会议强调蓝色经济可以促进一国经济增长和环境保护,有助于联合国《2030年可持续发展议程》目标的实现。作为会议后续行动,2019年10月,非盟农业、农村发展、水和环境技术委员会第三届会议批准了《非洲蓝色经济战略》,用于指导非洲蓝色经济的可持续发展和水生资源的利用,该战略于2020年2月在埃塞俄比亚召开的第33届非盟峰会上得以正式启动。<sup>①</sup>非盟还注重加强蓝色经济国际合作,如2019年与挪威合办主题为“释放非洲蓝色经济潜力”的非洲—挪威航运大会,讨论非洲蓝色经济发展制度框架。

《2050年非洲海洋综合战略》《2063年议程》《洛美宪章》和《非洲蓝色经济战略》是非盟蓝色经济政策框架核心。《2050年非洲海洋综合战略》是非盟最早提出的蓝色经济战略,其愿景是通过安全和环境可持续的方式来发展蓝色经济。为确保该战略的执行力,非盟还出台了配套行动计划,对非洲蓝色经济目标、行动路线、领导者、参与机构、实施时间表等方面进行了详细规划。<sup>②</sup>

《2063年议程》是非洲未来50年的发展规划,蓝色经济是其中一项重要内容。《2063年议程》指出,非洲海域是大陆面积的3倍,发展蓝色经济将提高人们对海洋的认识和促进海洋水产技术、航运业的发展,包括海洋河流及湖泊的运输业和渔业,它会成为推动非洲经济转型增长和工业化的重要动力。非洲各方应加快蓝色经济发展战略的制定,以此来推动海洋基础设施建设和蓝色经济快速发展。<sup>③</sup>

《洛美宪章》着力于推进非洲海洋治理。在促进蓝色经济发展方面,它提出各缔约国应加强海洋领域开发;促进渔业和水产养殖业发展;推动海洋旅

---

<sup>①</sup> African Union, “Launch of the Africa Blue Economy Strategy”, <https://www.au-ibar.org/2012-10-01-13-08-42/news/171-au-ibar/1484-launch-of-the-africa-blue-economy-strategy>, 2020-09-05.

<sup>②</sup> African Union, “2050 African International Maritime Strategy”, [https://cggrps.com/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy\\_EN.pdf](https://cggrps.com/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf), 2020-09-06.

<sup>③</sup> African Union, “Agenda 2063: The Africa We Want”, [https://au.int/sites/default/files/documents/36204-doc-agenda2063\\_popular\\_version\\_en.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/36204-doc-agenda2063_popular_version_en.pdf), 2020-09-06.

游业来创造就业和增加收入；制定海洋发展综合人力资源战略；鼓励建立和发展非洲海运公司，创造有利的发展环境，将跨非洲海运列为投资优先事项，以此提高非洲海洋产业竞争力；加强海洋基础设施建设；保护海洋环境；各缔约国还应加强相互合作，共同开发领海内的海洋资源。与《2050年非洲海洋综合战略》相比，《洛美宪章》更强调国家责任，要求非洲各国政府具有高度的政治意愿，提高海洋治理能力。<sup>①</sup>

《非洲蓝色经济战略》主要目标是通过增进人们对关于海洋和水生生物技术、环境可持续性、航运业发展、海洋河流和湖泊运输业发展、水域捕捞活动管理及深海矿产和其他资源的认识，来指导非洲各国发展包容性和可持续的蓝色经济，使其成为非洲经济增长和转型的重要贡献者。该战略综合了3份专题技术报告，涉及渔业、水产养殖、养护和可持续水生生态系统；航运/运输、贸易、港口、海事安全、安全和执法；沿海和海洋旅游、气候变化、恢复力、环境、基础设施；可持续能源、矿产资源与创新产业；政策、体制和治理、就业、创造就业和消除贫困、创新融资。相比其他文件，该战略更聚焦于蓝色经济发展路径、技术方案等细节，有助于确保非盟有关蓝色经济的战略和政策的落地实施。<sup>②</sup>

## 2. 部分非洲沿海国家的蓝色经济战略

非洲沿海国家扮演着非盟蓝色经济发展战略和政策的执行者角色，南非、塞舌尔、佛得角、肯尼亚等国都发布了蓝色经济相关政策，注重与非盟整体战略的衔接。

为挖掘蓝色经济潜力，南非于2014年出台了名为“帕基萨行动”（Operation Phakisa）的蓝色经济发展战略，将海洋运输和制造业、沿海油气资源开发、水产养殖及海洋保护和治理作为重点领域，制定了47项详细计划。其中，海洋运输和制造业行动计划有18项，包括建立国家航运公司、提高港口的船舶维修能力、在船舶建造中更多的使用本地部件等；沿海油气资源开发行动计划有11项，其中10项在2019年前实施，主要包括十年内钻探

---

<sup>①</sup> African Union, “African Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa (Lomé Charter)”, <https://au.int/sites/default/files/treaties/37286-treaty-african-charter-on-maritime-security.pdf>, 2020-09-05.

<sup>②</sup> African Union, “Africa Blue Economy Strategy”, [https://www.infoafrica.it/wp-content/uploads/2020/07/sd\\_20200313\\_africa\\_blue\\_economy\\_strategy\\_en.pdf](https://www.infoafrica.it/wp-content/uploads/2020/07/sd_20200313_africa_blue_economy_strategy_en.pdf), 2020-09-06.

30口勘探井,在未来20年内日产37万桶油气等;水产养殖行动计划有8项,其目标是通过发展水产养殖来促进农村,特别是边缘化沿海地区的发展;海洋保护和治理行动计划有10项,主要是通过立法、制定和实施综合海洋治理框架等来保护海洋环境免受非法活动伤害。<sup>①</sup>

塞舌尔是推动将蓝色经济纳入非盟《2063年议程》的主要国家之一。2016年,该国成立了专门的蓝色经济部门来促进蓝色经济的发展;2018年,出台了《塞舌尔蓝色经济战略政策框架和路线图:规划未来(2018~2030年)》,明确了发展愿景、目标和原则,把创造可持续的财富、共享繁荣、保护健康而富有活力的海洋及改善发展环境作为行动与投资优先事项。具体实施计划包括:加强蓝色经济决策透明度和问责制建设;为蓝色经济政策实施制定相应制度安排;加强蓝色经济概念的传播,提高普通民众对蓝色经济的认识;对国内蓝色经济实施情况进行跟踪,并定期审查等。<sup>②</sup>塞舌尔制定了相应的产业促进政策,确保蓝色经济战略的实施。例如,《2012~2020年可持续发展战略》确定了旅游业发展原则,确保经济发展与文化、环境保护间的平衡。《旅游总体规划》将海洋旅游纳入总体和连贯框架,定期进行旅游承载力研究,审查旅游人数增长,衡量和评估旅游带来的影响。<sup>③</sup>

毛里求斯于2013年发布了《海洋经济路线图》,旨在通过对海洋资源的可持续利用来推动蓝色经济发展,目标是到2025年蓝色经济产值对国民经济的贡献率翻一番。<sup>④</sup>2015年,毛里求斯启动了“实现第二次经济奇迹和2030愿景”,计划将海洋产业和港口服务作为产业振兴的关键。在海洋产业方面,该国提出发挥海洋专属经济区优势,兴建捕鱼和海鲜加工设施,将自身打造成为本区域渔业中心;为此,该国专门成立了国家海洋委员会,推动有关项

---

① Government Communication and Information System, “Operation Phakisa for the Oceans Economy”, <https://www.gcis.gov.za/insight-newsletter-issue-24>, 2020-09-06.

② Republic of Seychelles, “Seychelles Blue Economy: Strategic Policy Framework and Roadmap Charting the future (2018-2030)”, [http://www.seychellesconsulate.org.hk/download/Blue\\_Economy\\_Road\\_Map.pdf](http://www.seychellesconsulate.org.hk/download/Blue_Economy_Road_Map.pdf), 2020-09-06.

③ Seychelles Ministry of Tourism, Civil Aviation, Ports and Marine, “Tourism Master Plan Destination 2023”, [http://www.tourism.gov.sc/lib/TOURISM\\_MASTER\\_PLAN\\_PART\\_2\\_TOURISM\\_SECTOR\\_STRATEGY\\_DESTINATION\\_2023.pdf](http://www.tourism.gov.sc/lib/TOURISM_MASTER_PLAN_PART_2_TOURISM_SECTOR_STRATEGY_DESTINATION_2023.pdf), 2020-09-07.

④ Raffaello Cervigni and Pasquale Lucio Scandizzo, “The Ocean Economy in Mauritius: Making It Happen, Making It Last”, World Bank Group, November 2017, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/28562/120633app.pdf?sequence=8&isAllowed=y>, 2020-09-07.

目的落实。在港口服务方面，毛里求斯提出应利用地缘优势，发展对非洲大陆的转运和港口服务；打造区域石油仓储基地，为来往船只提供燃料补给；实施港口发展总体规划，使路易港港口货物吞吐量翻一番；发展游轮停靠及相关配套服务。该计划还规划了相关项目来吸引投资、促进就业，规划蓝色经济在5年内为该国创造2.5万个就业岗位。<sup>①</sup>毛里求斯关注海洋自然资源可持续发展，为保护鱼类资源，政府承诺定期进行鱼类资源评估，更好地管理和保护龙虾、鱿鱼和其他小型商业远洋鱼类；<sup>②</sup>承诺对鱼类加工业实施更多管制措施，避免过大投入对鱼类资源造成压力。<sup>③</sup>

佛得角于2015年出台了《蓝色增长促进宪章》，旨在实施与蓝色经济相关的公共政策，促进其与各部门协调一致，以此推动海洋和沿海地区可持续发展，最大限度地减少环境退化、生物多样性丧失和海洋资源衰竭，提高经济和社会效益。对渔业和水产养殖、贸易和粮食安全、环境、海洋生态旅游、海运港口发展、城市发展及海滨责任化管理、科学服务及研究、海洋安全等8个领域提出了预期发展目标。

肯尼亚将蓝色经济发展作为优先事项，于2017年成立了总统蓝色经济特别工作组，将可持续利用海洋资源促进经济增长、就业及海洋生态系统的健康发展作为目标。肯尼亚发布的《愿景2030》中设定了四大议程，即粮食和营养安全、可负担的住房、制造业和全民医疗，蓝色经济成为推动四大议程的重要手段，发展渔业有利于实现粮食和营养安全目标，旅游业、航运业、石油和天然气、海产养殖等行业有助于推动制造业和整体国民经济增长。<sup>④</sup>

综上，进入20世纪90年代以来，中国和非洲国家对海洋经济活动的重视程度不断提高。进入21世纪以来，中非双方都成为蓝色经济理念的重要推

---

① 参见《毛里求斯宣布启动“实现第二次经济奇迹和2030愿景”计划》，载中国驻毛里求斯使馆经商参处网站：<http://mu.mofcom.gov.cn/article/ddgk/zwjingji/201509/20150901109134.shtml>，2020-09-07。

② Pravind Kumar Jugnauth, “Budget Speech 2019-2020: Emerging A Brighter Future Together as A Nation”, Mauritius Government, June 2019, [http://budget.mof.govmu.org/budget2019-20/2019\\_20budgetspeech.pdf](http://budget.mof.govmu.org/budget2019-20/2019_20budgetspeech.pdf), 2020-09-07.

③ Shem Oirere, “Mauritius Charts Growth Path for Fisheries and Aquaculture Sectors”, *Seafood Source*, <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/mauritius-charts-fisheries-and-aquaculture-growth-path>, 2020-09-07.

④ United Nations, “Innovation for a Sustainable Ocean amid the COVID-19 Pandemic: Impacts on Kenya’s Marine and Coastal Environment”, <https://www.un.org/en/un-chronicle/innovation-sustainable-ocean-amid-covid-19-pandemic-impacts-kenya%E2%80%99s-marine-and-coastal>, 2020-09-08.

动者，将发展蓝色经济视为实现经济结构转型和可持续发展的重要选择，并各自出台相关战略和政策，促进蓝色经济增长，这为中非双方推动蓝色经济合作、共建“海上丝路”奠定了基础条件。

## 二 互补与需求：中非蓝色经济发展及在全球价值链中的地位

### （一）中国蓝色经济发展及在全球价值链中的地位

进入 21 世纪，中国蓝色经济迎来了快速发展期。海洋及海洋相关产业增加值从 2001 年的 0.95 万亿元人民币增长到了 2019 年的 8.94 万亿元，约占国内生产总值的 9.0%，<sup>①</sup> 海洋产业结构逐步升级，正在迈向高质量发展阶段。从总量来看，中国蓝色经济总规模在国际上处于领先地位，但从总体上看仍然“大而不强”，处于全球蓝色经济价值链中端。

中国的各主要海洋产业发展情况不尽相同。中国海洋渔业在全球价值链中处于中端。2019 年，海洋渔业增加值为 4 715 亿元，在总量上处于全球领先地位。中国远洋渔业增长较快，已形成显著经济、社会和生态效益，但海洋渔业企业实力不强，产业结构不完善，技术能力有限，市场开拓和品牌建设能力较弱，在远洋产品增值和利润实现环节缺乏话语权。中国海洋油气业处于全球价值链中端。2019 年，中国海洋原油产量为 4 916 万吨，海洋天然气产量为 162 亿立方米，海洋油气业增加值为 1 541 亿元。中国是世界海洋石油生产大国，已建成完整的海洋石油工业体系，在海洋石油勘探开发、工程技术、大型装备建造等领域居世界前列，但同时存在海洋油气资源探明程度低、新增探明储量经济性差、生产成本低、技术创新力不足、开发过度集中于近海区域等问题。中国船舶工业处于全球价值链的中高端。2019 年，中国规模以上海洋船舶企业增加值为 1 182 亿元，中国造船手持订单量 8 166 万吨，完工量 3 672 万吨，新接订单量 2 907 万吨，居国际领先地位，但仍以中低端船舶建造为主，高技术船舶建造水平和订单量都与国际最高水平有较大差距，在技术标准、产业规则制定等方面缺乏发言权。中国海洋工程装备制造处于全球价值链中端。欧美公司垄断着海洋工程装备制造、工程总包及

<sup>①</sup> 参见中国自然资源部《2019 年中国海洋经济统计公报》，内部印刷，2020 年版，第 1~4 页。本部分关于中国海洋产业的数据均来自此公报。

关键配套设备生产，日本、韩国和新加坡在总装建造领域居领先地位。中国海洋工程装备制造订单量居世界前列，但以中低端产品为主，技术和管理水平与国际最高水平差距明显，且中低端装备已经产能过剩。中国海运业处于全球价值链的中高端，2019年增加值为6427亿元，海运总量规模，液化散货、干散货和集装箱三大专业化船队规模均居世界前列，有一批竞争力较强的海运企业。但“五星红旗”船队规模偏小，运力结构、专业化船队、技术水平有待提高，海运产业链不完整，对国际海运通道影响力小。中国港口建营处于全球价值链中端，港口吞吐量居全球前列，但海运服务贸易长期逆差，船代、货代、供应等中低端服务业发展较快，海洋金融、保险、海事仲裁、海洋信息服务、海事经纪等附加值较高的高端服务业处于起步阶段。中国滨海旅游业处于全球价值链中低端。滨海旅游业规模大，游客多，但缺乏高端海洋旅游产品，国际游客偏少，滨海地区环境污染和景观破坏严重，海洋特色文化尚未形成。

## （二）非洲蓝色经济发展及在全球价值链中的地位

非洲54个国家中有38个是沿海或岛屿国家，海岸线长超过47000公里，管辖海洋区域总面积约1300万平方公里，包括领海和约650万平方公里的大陆架。广阔的海洋为非洲发展蓝色经济提供了充裕的空间资源。当前，非洲主要蓝色经济产业包括海洋渔业、海运港口、滨海旅游业和海洋油气业，各国普遍将港口建设作为发展重点和对外合作的关键领域。

非洲海洋渔业资源丰富，海洋渔业是基础性蓝色产业，但非洲海洋渔业在全球价值链中处于末端。渔业贸易是非洲沿海国家重要的收入来源，鱼类产品是非洲人重要的食物来源。一些学者认为，加蓬和加纳等鱼类供应量较高的国家发生饥荒的概率较低，而布隆迪、厄立特里亚和埃塞俄比亚等鱼类供应量极低的国家发生饥荒的概率则较高。<sup>①</sup>非洲各次区域间的海洋渔业资源地理分布差异明显，西部、中部和南部非洲渔业资源更丰富。2018年，非洲渔业总产量约1000万吨，增加值约210亿美元，占非洲大陆国内生产总值的1.26%，其中海洋个体渔业增加值为81亿美元，海洋工业渔业和内陆渔业增加值分别为68亿美元和63亿美元，海洋工业渔业占比较低，显示出发展水

<sup>①</sup> Essam Yassin Mohammed, "Painting Africa's Economy Blue", International Institute for Environment and Development, <https://www.iied.org/painting-africas-economy-blue>, 2020-09-08.

平滞后的特点。2018 年，非洲渔业部门雇佣人数约 1 300 万，包括 700 万名渔民和 600 万名加工者。非洲水产养殖业增长较快，2006 ~ 2018 年均增长 10% 以上，但总规模仍然很小，目前年增加值约 27.7 亿美元。<sup>①</sup>

海运港口业是非洲支柱性蓝色经济产业，但在全球价值链中处于中下端。非洲有全球重要的海上商业通道经过，包括好望角、苏伊士运河等。天然优越的地理位置为它们发展海运业提供了可能，非洲 90% 以上的贸易通过海上运输进行，主要运输产品包括原油、矿产品、农产品和机械产品等。非洲海运业增长较快，2013 ~ 2018 年，集装箱港口运输量年均增长 8%，高于全球平均水平的 5%；预计到 2063 年，非洲地区的港口运输量将超过 20 亿吨。<sup>②</sup>非洲是世界最大的航运注册地之一，其中利比里亚是仅次于巴拿马的世界第二大船舶登记国，在册船舶数量占全球商船总数的 13%，并以优质可靠的海事监管和船旗服务赢得全球美誉。2018 年 4 月，非盟委员会召开了主题为“扩大非洲航运业全球份额，积极加入国际海事组织”的首届非洲船东峰会，启动了非洲航运业十年发展路线图。总体来看，非洲海运港口规模仍较小，基础设施、技术和管理水平较低。2018 年，非洲海运货物装载量和卸货量分别仅占全球总量的 7% 和 4.7%。<sup>③</sup>2019 年，非洲只有 3 个港口排在世界港口前 100 位以内。大部分港口只提供装卸、仓储及初级工商服务，高端服务业基本处于空白，港口设施老旧，效率低下，海运成本居高不下，港口集疏运体系不健全，港城发展矛盾突出。此外，非洲港口运营还面临着较高的安全风险。

海洋油气业也是非洲支柱性蓝色产业，但主要扮演资源供给方角色，在全球价值链中处于末端。非洲油气资源丰富，2018 年，该地区石油探明储量 166 亿吨，占全球的 7.2%；天然气探明储量 14.4 万亿立方米，占全球的 7.3%<sup>④</sup>。目前，尼日利亚油气勘探活动主要集中在深海和超深海域，尼日尔河三角洲、贝宁湾海域、几内亚湾和博尼海湾等都有较大的原油储量。20 世

① African Union, “Africa Blue Economy Strategy”, [https://www.infoafrica.it/wp-content/uploads/2020/07/sd\\_20200313\\_africa\\_blue\\_economy\\_strategy\\_en.pdf](https://www.infoafrica.it/wp-content/uploads/2020/07/sd_20200313_africa_blue_economy_strategy_en.pdf), 2020-09-08.

② Ibid.

③ United Nations Conference on Trade and Development, “Review of Maritime Transport 2019”, [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf), 2020-09-08.

④ BP, “BP Statistical Review of World Energy”, [https://www.bp.com/content/dam/bp/country-sites/zh\\_cn/china/home/reports/statistical-review-of-world-energy/2019/2019srbook.pdf](https://www.bp.com/content/dam/bp/country-sites/zh_cn/china/home/reports/statistical-review-of-world-energy/2019/2019srbook.pdf), 2019-11-18.

纪 90 年代，在安哥拉发现大型深海油气田，目前安哥拉大部分石油产量来自卡宾达沿岸的近海油田和下刚果盆地的深海油田。加纳、塞拉利昂、加蓬、科特迪瓦和利比里亚等中西非国家的海洋石油勘探开发正如火如荼。<sup>①</sup> 20 世纪 90 年代后期以来，东非沿海的莫桑比克、乌干达、肯尼亚等国不断有新油气发现，成为世界海洋油气开发新热点。<sup>②</sup> 由于海洋油气开发成本高、技术难度大，在非洲从事海洋油气勘探开发，尤其是深海油气开发的主要是国际油气巨头，非洲作为资源供给方，仅享有小比例利益分配，因此在深海领域更是主要扮演着旁观者角色。

滨海旅游业是非洲重要的蓝色产业，是部分沿海国家和岛屿国家的支柱产业，如塞舌尔、佛得角等。总体看，非洲滨海旅游业处于全球价值链中低端。2018 年，滨海旅游业增加值 800 亿美元，占非洲国内生产总值的 3.4%，提供就业岗位 2 400 万个。目前，非洲大部分沿海地区的旅游资源开发程度较低，有明显的增长潜力。预计到 2030 年，滨海旅游业增加值将突破 1 000 亿美元，提供就业岗位 2 800 万个。<sup>③</sup> 但非洲滨海旅游业的发展前景受政局稳定、恐怖主义袭击、营商环境、气候变化、海洋酸化、塑料污染等诸多因素制约，存在较大的不确定性。

### （三）非洲国家蓝色经济的发展

南非、塞舌尔和毛里求斯采取创新路径推动蓝色经济发展，落实非盟提出的蓝色经济发展规划，是非洲国家中蓝色经济发展的先行者和引领者，初步形成了现代意义上的蓝色经济体系。与上述三个国家相比，其他非洲沿海国家尚未形成蓝色经济体系，多基于自身禀赋和需求发展优势产业。

南非具有发展蓝色经济得天独厚的优越条件，三面临海，地处关键航运要道，海岸线长约 3 900 公里（包括爱德华王子岛和马里恩岛），海洋专属经济区约 150 万平方公里。该国海洋空间资源和自然资源丰富，沿海石油和天然气估计储量 90 亿桶和 110 亿桶当量。<sup>④</sup> 早在 1968 年，南非即开始进行海洋

<sup>①</sup> Simon Flowers, “Signs of Life in West Africa”, *Wood Mackenzie*, <https://www.woodmac.com/news/the-edge/signs-of-life-in-west-africa>, 2020-09-08.

<sup>②</sup> 张春宇 《东非石油大发现的影响和我国的对策》，载《亚非纵横》2013 年第 5 期，第 5~11 页。

<sup>③</sup> African Union, “Africa Blue Economy Strategy”, [https://www.infoafrica.it/wp-content/uploads/2020/07/sd\\_20200313\\_africa\\_blue\\_economy\\_strategy\\_en.pdf](https://www.infoafrica.it/wp-content/uploads/2020/07/sd_20200313_africa_blue_economy_strategy_en.pdf), 2020-09-08.

<sup>④</sup> Reuters Staff, “South Africa Says has up to 60 tcf of Offshore Gas Potential”, *Reuters*, <https://www.reuters.com/article/safrica-oil-idUSL5N20A5IH>, 2020-09-08.

油气勘探,但至今海洋油气资源未得到充分开发。西开普省 80 座钻井平台中每年仅有 4 座维持运营。<sup>①</sup> 2019 年,道达尔公司在南非海岸线 175 公里外发现深水油田,估计储量 10 亿桶。南非海洋渔业资源丰富,有数十个鱼种和南极洲海域磷虾具有商业捕捞价值,但商业渔业对经济贡献很低。<sup>②</sup> 南非良港众多,理查德湾港是世界最大的煤炭港口之一,德班港是非洲最大的集装箱港口,良好的基础设施使南非成为南部非洲航运物流中心,该国 96% 以上的进出口通过海运完成。尽管港口吞吐量较大,但南非港口主要提供装卸等传统服务,现代海洋服务功能缺失,<sup>③</sup> 收益并不高。南非没有本国货运船队,据南非海事安全局(SAMSA)数据,目前仅有 5 艘船在南非登记注册。<sup>④</sup> 尽管每年有 13 000 多艘船只停靠南非,但只有不足 5% 的船舶在南非维修,南非修船仅占全球市场份额的不足 1%。<sup>⑤</sup> 根据南非“帕基萨行动”,到 2033 年,该国蓝色经济产值将提高到 1 770 亿兰特(约合 102 亿美元),创造 80 万至 100 万个直接就业机会。截至 2018 年 11 月,“帕基萨行动”已从政府和私营部门获得 287 亿兰特(约合 20 亿美元)投资,主要投向港口等海洋基础设施建设、以造船业为代表的海洋制造业、水产养殖、海洋石油和天然气勘探等领域,已创造直接和间接就业岗位约 43.8 万个。<sup>⑥</sup>

塞舌尔海岸线长 491 公里,海洋专属经济区 140 多万平方公里。塞舌尔是非洲唯一高收入经济体,蓝色经济是国民经济主体,滨海旅游业和海洋渔业是支柱产业。塞舌尔的专属经济区位于印度洋西南部金枪鱼产区中心,金

---

① Department of Environmental Affairs, “Report by President Jacob Zuma to Media and Stakeholders on Operation Phakisa Implementation”, [https://www.environment.gov.za/speech/presidentzuma\\_operationphakisa](https://www.environment.gov.za/speech/presidentzuma_operationphakisa), 2020-09-08.

② 任航、童瑞凤、张振克等 《南非海洋经济发展现状与中国—南非海洋经济合作展望》,载《世界地理研究》2018 年第 4 期,第 137~145 页。

③ 王文松、朱天彤、刘微等 《中国南非海洋经济合作前景评析》,载《开发性金融研究》2017 年第 1 期,第 80 页。

④ SABBEX, “SAMSA Boss Welcomes ‘The Big Five’ at Sea – A South African Flagged Fleet”, <https://boatingsouthafrica.co.za/2019/07/05/samsa-boss-welcomes-the-big-five-at-sea-a-south-african-flagged-fleet>, 2020-09-08.

⑤ Thean Potgieter, “Oceans Economy, Blue Economy, and Security: Notes on the South African Potential and Developments”, *Journal of the Indian Ocean Region*, Vol. 14, No. 1, 2018, p. 7.

⑥ South African Government, “South Africa participates in the Sustainable Blue Economy Conference in Kenya”, <https://www.environment.gov.za/mediarelease/SAparticipatesinthesustainableblueeconomyconference>, 2020-09-08.

枪鱼是该国重要的经济资源，2017年捕鱼量达13.6万吨，渔产品出口占总出口的90%以上。<sup>①</sup>但因基础设施缺乏，技术能力低，海洋渔业生产成本低，产能有限。塞舌尔滨海旅游资源极丰富，已发展成为全球最著名的滨海旅游胜地，2018年游客人数达36.2万次。<sup>②</sup>塞舌尔是蓝色经济创新发展先行者。为保护海洋环境、促进蓝色经济发展，该国创造性地实施了“债券换资源”的融资模式。2016年，塞舌尔政府相关部门与大自然保护协会达成协议，后者购买塞舌尔2100万美元债务，为塞舌尔重新融资，塞舌尔将新募资金用于实施覆盖近140万平方公里的海洋空间计划，以保护和管理海洋资源，并于2018年1月完成了海洋空间计划第一阶段。2018年，塞舌尔相关部门又发行了世界首只10年期主权蓝色债券，总额为1500万美元，票面利率6.5%，债券发行收益分配给塞舌尔开发银行和塞舌尔保护和气候适应信托基金，由相关部门向海洋保护项目提供贷款，以支持海洋和渔业可持续发展，渔业管理是其中的重点。<sup>③</sup>

毛里求斯海岸线长250公里，海洋专属经济区230万平方公里，另有同塞舌尔共管的世界首个大陆架扩展管理区，海域面积达39.6万平方公里。2016~2017年，毛里求斯蓝色经济增速达2.5%，蓝色经济增加值占国民生产总值的11%，该国希望在2025年将该比例提高到20%。<sup>④</sup>据世界银行数据，毛里求斯蓝色经济增加值最高的部门是滨海旅游、港口及海洋渔业。<sup>⑤</sup>滨海旅游业是支柱产业，2017年在国民生产总值、投资和就业中分别占8%、8%和10%，接待游客134万人，超过本国人口。毛里求斯政府计划2030年将旅游人数、旅游收入分别提高到200万人次和1200亿卢比（约合32.9亿美元），直接创造3.6万个就业岗位。该国《旅游战略规划2018~2021》提

---

① FAO Fisheries & Aquaculture, "Fishery and Aquaculture Country Profiles - The Republic of Seychelles", <http://www.fao.org/fishery/facp/SYC/en>, 2020-09-08.

② 世界银行数据库: <https://databank.worldbank.org/reports.aspx?source=2&series=ST.INT.ARVL>, 2020-12-01.

③ Christ and Hanna J., "A Baseline for the Blue Economy: Catch and Effort History in the Republic of Seychelles' Domestic Fisheries", *Frontiers in Marine Science*, Vol. 7, 2020, p. 269.

④ Ministry of Ocean Economy, Republic of Mauritius, *Annual Report on Performance: Fiscal Year 2016/2017*, 2017, p. 8.

⑤ See Raffaello Cervigni and Pasquale Lucio Scandizzo, "The Ocean Economy in Mauritius: Making It Happen, Making It Last", [https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/28562/120633a\\_pp.pdf?sequence=8&isAllowed=y](https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/28562/120633a_pp.pdf?sequence=8&isAllowed=y), 2020-09-07.

出了将毛里求斯打造成为“领先和可持续的岛国目的地”的愿景。<sup>①</sup> 毛里求斯渔业资源丰富，金枪鱼为主要经济鱼种，渔产品加工和出口是吸引外资的重点产业，现已发展成为西印度洋渔业和海产品中心，该国还允许外国渔船在本国海域捕捞作业。2017 年，毛里求斯渔业增加值占国民生产总值的 1.6%，渔产品出口额为 4.34 亿美元，约占总出口额的 19.3%。<sup>②</sup> 2019 年，该国渔产品出口额 3.87 亿美元<sup>③</sup>，渔业就业人数近 3 万人，但仅有 100 多人从事水产养殖，水产养殖技术落后，产量很低。<sup>④</sup> 路易港是该国唯一国际商港，拥有印度洋区域最大的集装箱转运设备，是撒哈拉以南非洲地区除开普敦外唯一能停泊第四代和第五代集装箱货轮的港口。

佛得角、尼日利亚、肯尼亚等国是根据自身条件发展特定海洋产业的代表。滨海旅游业是佛得角支柱产业，2017 年实现增加值 7.8 亿美元，占国内生产总值的 44.9%，提供 9.35 万个就业岗位，占全国就业总人数的 39.3%。<sup>⑤</sup> 佛得角渔业资源丰富，它是佛得角人的食物和收入重要来源。2018 年，该国海洋渔业总捕捞量 2.66 万吨，其中金枪鱼占比 76%，渔业出口占总出口额的 80% 以上。<sup>⑥</sup> 但海洋捕捞以人工捕捞为主，工业捕捞作业者主要是欧盟国家渔船。当前，佛得角正在积极推动圣文森特海洋经济特区建设，具有相当的发展潜力。尼日利亚蓝色经济以海洋资源勘探开发、海运港口、修造船为主。该国有 8 个主要海港，航运量占西非地区总运量的 65%，但目前的港口基础设施已不能满足货运增长的需求，该国由此正积极吸引外资进入海运港口业。尼日利亚修造船业是非洲修造船业的缩影，处于起步阶段，发展滞后，正在运营的修造船厂仅有 4 家，规模小，业务面窄，只能从事简单

① Ministry of Tourism, Republic of Mauritius, “Three Year Strategic Plan 2018 – 2021”, [https://www.cabri-sbo.org/uploads/bia/Mauritius\\_2018\\_Planning\\_External\\_NationalPlan\\_MinFin\\_COMESASADC\\_English.pdf](https://www.cabri-sbo.org/uploads/bia/Mauritius_2018_Planning_External_NationalPlan_MinFin_COMESASADC_English.pdf), 2020 – 09 – 08.

② Republic of Mauritius, “SDG 14 – Life Below Water”, <http://foreign.govmu.org/English/Documents/2019/Ministry/vnr/SDG%2014%20-%20Life%20Below%20Water.pdf>, 2020 – 09 – 08.

③ 参见《毛里求斯 2019 年经济发展环境及经济发展数据》，载中国驻毛里求斯共和国大使馆经商参处网站：<http://mu.mofcom.gov.cn/article/ztdy/202006/20200602974657.shtml>, 2020 – 09 – 08。

④ FAO, “Fishery and Aquaculture Country Profiles: The Republic of Mauritius”, <http://www.fao.org/fishery/facp/MUS/en#CountrySector-Overview>, 2020 – 09 – 08.

⑤ WTTC, “Travel & Tourism Economic Impact 2018 Cape Verde”, <https://www.csinternationalrealty.com.br/uploads/enterprise/files/22b815388375bbc18136a6f0a9061c67.pdf>, 2020 – 10 – 03.

⑥ FAO, “Fishery and Aquaculture Country Profiles: Cabo Verde”, <http://www.fao.org/fishery/facp/CPV/en>, 2020 – 09 – 08.

的维护保养业务，不具备大中型船舶设计制造能力，修造船相关产业链更无从谈起。肯尼亚蓝色经济以滨海旅游业和海洋渔业为主，全国 70% 以上的家庭生计直接或间接依靠渔业和旅游业。肯尼亚政府利用丰富的红树林资源发展的蓝碳项目颇具特色，加兹湾南部的红树林蓝碳项目的碳信用当量每年可为当地社区创收 1.2 万美元。<sup>①</sup>

非盟和非洲国家发展蓝色经济意愿强烈，但由于基础薄弱，缺乏足够的自我发展能力，亟需外部合作。美国、日本、欧盟等非洲传统的海洋领域合作伙伴更偏向地缘政治安全合作，强调排他性合作，对非洲国家亟需从外部获取资金和技术发展蓝色经济、保护海洋资源的需求和意愿的匹配度不足。同时，美、日、欧都处于全球海洋价值链高端，非洲处于末端，双方的产业方向、技术和管理等方面差距过大，匹配度不高。而中国海洋产业的总量、技术和管理水平均处于全球价值链中端，非洲需要来自中国的资金、技术和管理经验的溢出，中国则亟需非洲的市场和投资空间。中非双方的强烈意愿和较强的供需匹配度为加强蓝色经济合作提供了可能。

### 三 意愿与行动：中非蓝色经济合作现状

中非在海洋领域的合作由来已久。近年来，受益于双方对海洋领域的高度重视，蓝色经济逐渐成为合作新亮点。随着 2013 年底“一带一路”倡议的提出，中非开始了共建“海上丝路”的征程。2015 年，中国政府发布的《中国对非洲政策文件》明确指出，中国将拓展与非洲在蓝色经济领域的合作，支持非洲主要海洋产业能力建设，帮助非洲国家因地制宜开展海洋经济开发，促使其成为中非合作新的增长点。同年，第六届中非合作论坛发布的《中非合作论坛—约翰内斯堡行动计划（2016—2018）》提出，除支持蓝色经济合作外，还鼓励在中非合作论坛框架内建立海洋经济领域的部长级论坛。2017 年，中国政府相关部门发布的《“一带一路”建设海上合作设想》首次提出推进“一带一路”建设海上合作的中国方案，与他国共建三条蓝色经济通道，包括中国—印度洋—非洲—地中海蓝色经济通道。2018 年，在第七届中非合作论

---

<sup>①</sup> United Nations Economic Commission for Africa, “Africa’s Blue Economy: A Policy Handbook”, [https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/blueeco-policy-handbook\\_en.pdf](https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/blueeco-policy-handbook_en.pdf), 2020-09-08.

坛发布的《中非合作论坛—北京行动计划（2019—2021 年）》中，提出了中非蓝色经济合作的若干重点领域和实施措施。上述文件成为中非共建“海上丝路”的总体框架和要求。

中国通过签署合作备忘录的形式进一步加强与非洲国家的蓝色经济合作。2013 年，中国与南非签署了中非首个政府间海洋领域合作文件《海洋与海岸带领域合作谅解备忘录》。2015 年 12 月，习近平主席访问南非期间，双方就推动蓝色经济等重点领域合作达成一致，两国企业签署了 26 项包括蓝色经济在内的合作协议，总金额达 940 亿兰特（1 美元合 12.76 兰特）。<sup>①</sup> 2018 年，中国与塞舌尔签署了《关于面向蓝色伙伴关系的海洋领域合作谅解备忘录》，成为中非建立蓝色经济伙伴关系的范本。

近年来，中非双方已在港口、海洋渔业、海洋科技等方面开展了诸多卓有成效的务实合作，为未来继续深化合作奠定了基础。海运港口合作是中非蓝色经济合作中规模最大的领域。随着中非贸易的飞跃发展，中非海运规模越来越大，非洲成为中国最重要的海运贸易地区之一。中非航线主要为班轮集装箱与干散货运输、能源运输、矿石运输，中远海运集装箱运输有限公司开辟了包括西非/南非/东非航线的中非航线。<sup>②</sup> 进入 21 世纪以来，依托于中国“走出去”战略和“一带一路”倡议，中非间开展了包括投资、合资、收购和工程承包等多种形式的港口合作。据统计，撒哈拉以南非洲地区的 172 个港口中，含有中国投资的占 17%。<sup>③</sup> 1997~2019 年，中国参与的合作额大于 1 亿美元的非洲港口合作经营项目 22 个，主要集中于西北非和北非地区。<sup>④</sup> 中非港口合作方式由最初的工程承包向合资、收购、投建营一体化方向拓展。仿照国内港城联动模式，中资企业在非洲港口附近建设境外工业园区或自贸区，实现非洲港口和大陆腹地联动式发展，正在成为重要的创新合作模式，如坦桑尼亚巴加莫约港和经济特区、吉布提多哈雷多功能港和自由贸易区等

① 刘水明、蒋安全、李志伟等《中非合作迎来历史性飞跃》，载《人民日报》2015 年 12 月 4 日。

② 郭秀娟、申勇锋《非洲港口发展格局及趋势分析》，载《水运工程》2019 年 9 月，第 129~134 页。

③ Judd Devermont, “Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports”, Center for Strategic and International Studies, <https://www.csis.org/analysis/assessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports>, 2020-09-08.

④ 黄梅波、王晓阳《非洲港口市场竞争环境及中非港口合作》，载《开发性金融研究》2020 年 5 月 14 日，第 8 页。

都是代表性案例。

非洲是中国最早开展远洋渔业合作的地区。早在 1984 年，中国就与几内亚比绍签署了“政府渔业合作协定”，拉开了中非渔业合作的序幕。之后，中国又与毛里塔尼亚、几内亚等国签署了政府间渔业合作协定。至今，中国已与近 20 个非洲国家开展了渔业合作，参与合作的中方渔船 500 多艘，年产量约 30 万吨。<sup>①</sup> 西部非洲是中国最重要的远洋渔业合作区之一，中资企业与西非国家企业开展了多项渔业合作。<sup>②</sup> 欧盟是最主要的非洲渔业作业者，但欧盟企业较少进行固定资产投资。中资渔业企业除进行海洋捕捞外，还在当地投资冷库、码头、加工厂等，逐步形成具有一定规模的渔业产业链，对当地就业、经济社会发展起到了促进作用。为继续推进渔业合作，2012 年中非渔业联盟成立，旨在帮助中企获取更多的非洲渔业资源信息，以及中非合作利用和开发渔业资源。近年来，中国政府高度重视中国渔船在非洲的经营合规性监督，对在非洲从事非法、未报告和不管制捕捞活动的渔船，采取取消补贴、吊销所属公司远洋捕捞许可证、公司负责人被列入黑名单等严厉措施。

海洋科技合作是中非海洋领域合作的重要内容。2012 年，中国—尼日利亚西部大陆边缘地球科学联合调查成行。2013 年，首届中非海洋科技论坛在中国举办，双方拟在海洋观测、预报、防灾减灾、海洋科学调查与研究、蓝色经济和能力建设等领域加强合作；此后，又分别于 2015 年和 2017 年两次召开中非海洋科技论坛，形成了机制化海洋科技交流与合作平台。2013 年，中国与南非签署了《海洋与海岸带领域合作谅解备忘录》，提出加强海洋与海岸带综合管理、海洋观测与预测等工作，并于 2014 年召开了首届中国—南非海洋科技研讨会。2013 年，中国与坦桑尼亚的桑给巴尔签署海洋领域合作谅解备忘录，2015 年双方成立了中非间首个联合海洋研究中心。2016 年，首届中国—莫桑比克海洋科学论坛召开。同年，中国—莫桑比克和中国—塞舌尔大陆边缘海洋地球科学联合调查成功实施。2018 年，中国与塞舌尔正式建立蓝色伙伴关系，以强化海洋科学研究、海洋经济、海洋生态保护和修复合作。

<sup>①</sup> 刘立明 《中非渔业合作三十载 互利互赢成果显著》，载《中国水产》2016 年第 3 期，第 11~12 页。

<sup>②</sup> Ma Chenrui, Huang Rui, Zhang Ruoxuan, and Xu Danlin, “Chinese and International Public Perceptions of China’s Fishing Fleets in West Africa”, The China Africa Project, <https://chinaafricaproject.com/student-exchange/chinese-and-international-public-perceptions-of-chinas-fishing-fleets-in-west-africa>, 2020-09-08.

中非联合制定海洋领域规划是中非蓝色经济合作的新形式，最具代表性的合作项目是 2017 年中国与佛得角合作编制《佛得角圣文森特岛海洋经济特区规划》。2016 年 10 月，在中国—葡语国家经贸合作论坛第五届部长级会议期间，中、佛两国总理就海洋经济发展问题达成多项共识，双方联合编制《佛得角圣文森特岛海洋经济特区规划》即是其中一项。圣文森特岛历史上是佛得角贸易平台、物流基地，以发展蓝色经济为特色，建设圣文森特岛海洋经济特区将形成以圣文森特岛为中心的港口、渔业后勤服务、物流、修船、运输、燃料补给等产业集聚，有利于该国改善就业、增加税收与促进出口。中、佛组成联合工作组，用时一年完成了规划的编制，确定发展海洋渔业、修船、海水淡化等重点产业，经济特区的管理模式，以及重大项目构成和投融资设想等内容。目前，该规划已逐步进入实施阶段。

中非海洋矿产开发领域合作相对较少，主要合作方式是联合勘探与开发。2007 年，中石油收购了赤道几内亚“M 区块”70% 的权益，是中石油首个海外深海勘探项目。2008~2013 年间，中石化收购或增持了安哥拉 5 个海上区块的权益。2011 年，中国获得马达加斯加海域海底金属矿区勘探权。2012 年，中石化收购了尼日利亚某深海油田区块 20% 股份。2017 年，中石化在尼日利亚开展首个自升式浅海钻井平台服务项目。2018 年，中石化尼日利亚项目井试油作业顺利开展，在非洲海上高端石油工程市场取得突破。2019 年 1 月，中海油尼日利亚项目正式投产。

推进中非蓝色经济合作高质量发展，还有一些问题亟待解决，以下三个问题具有一定代表性：一是中非蓝色经济合作起步晚，合作规模小，合作层次低；产业领域合作仍然主要集中于传统的海运、港口和海洋渔业，而在海洋工程、船舶制造、其他海洋装备制造等高技术、高附加值产业方面鲜有合作；由于非洲海洋产业规模小、层次低，双方在为海洋产业提供配套服务的海洋金融、海洋信息、海事法律、海事教育等现代海洋服务业方面，尚未展现明显的合作空间。二是中非之间尚缺乏有效的蓝色经济合作机制。在双边层面，中国仅与塞舌尔、南非、肯尼亚和佛得角等少数几个国家签署了层次不一的蓝色经济相关合作协议，与绝大多数非洲国家尚未形成机制化合作。在多边层面，虽然蓝色经济合作是历届中非合作论坛重要内容，但至今尚未形成中非合作论坛下的中非蓝色经济合作机制。三是进入 21 世纪以来，非洲国家展现了强烈的开展海洋产业、海洋生态保护与治理、海洋科技、海洋教

育等领域的国际合作需求与意愿，但各类中资机构对非洲国家的相关合作需求关注不够、挖掘不足，导致双方合作范围狭窄，规模有限，未能充分发挥中方在海洋产业、海洋生态保护、海洋科技、海洋教育、海洋综合管理等方面的比较优势。

#### 四 内容与愿景：中非开展蓝色经济合作及共建高质量“海上丝路”的考量

2020年4月8日，习近平总书记在中共中央政治局常委会会议上指出，要做好较长时间应对外部环境变化的思想准备和工作准备。《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》指出，“要深刻认识错综复杂的国际环境带来的新矛盾新挑战”。这表明，在某种程度上，外部宏观环境的长期性变化已成为中国未来发展和国际合作的给定约束条件。非洲国家同样如此。

中非双方经济社会发展和开展国际合作面临着新的国际环境。20世纪90年代以来的快速全球化正在发生显著变化：各主要地缘经济板块内部区域一体化及板块之间的保守互动将成为全球化新形式。全球经济增长在中长期放缓；以大规模中间品贸易为代表的全球贸易格局将部分回归区域内贸易；供应链的安全与效率将成为跨国公司在成本收益框架外的重要考量因素，全球价值链将发生结构性变化；为确保经济安全，各经济体均将进出口均衡作为发展目标，形成全球供需新模式；各国间多边合作意愿下降，国际事务协调难度加大，全球治理格局愈加复杂。中国与非洲的国际合作战略必须适应上述变化。从宏观方向看，中非双方都将谋求以内部需求侧因素影响国际互动，谋求进出口平衡，谋求引进和配置国际要素促成本国竞争力升级，“走出去”和“引进来”的评判核心都将为是否有助于形成自主可控的价值链体系。鉴此，中非开展蓝色经济合作、共建高质量“海上丝路”需要明确以下几点。

##### （一）明确合作总体目标

2019年4月，习近平主席在中国人民解放军海军成立70周年活动上首次提出构建海洋命运共同体的重要理念，为全球海洋治理指明了路径和方向。非洲是中国构建人类命运共同体和海洋命运共同体的重要组成部分。中国已在非洲建立了开放、自信、和平的海洋大国形象，非洲国家愿与中国一道维

护海洋和平安宁，促进海洋发展繁荣。因此，中非蓝色经济合作应将构建海洋命运共同体作为最终目标，以共建“海上丝路”为手段，推动蓝色产业合作，带动蓝色经济发展。

## （二）明确合作新特点带来的新要求

基于国际环境的剧烈变化，以及中非合作面临的合作规模和效益瓶颈、非洲债务风险、中国在非洲项目的可持续性、新冠肺炎疫情冲击等现实问题，中非合作将展现出若干新特点，包括：中非双方将致力于逐步改善当前不均衡的贸易格局，实施更广泛的贸易便利化措施，提高贸易层次；中国对非洲直接投资进入高质量发展阶段，将从更注重规模化、广范围、宽领域、大影响，转向更聚焦于双方互补性较强的领域和民生领域；安全效率框架将成为中国对非洲投资的重要评价框架，中国对非洲投资的预算硬约束将越来越强，项目的可行性和安全审查越来越严格；东道国的债务可持续性和项目的长期经济可持续性将成为中方对在非洲项目金融支持力度的核心考量；中非科技、人文、教育、公共卫生等领域的合作将愈加受到重视。这些新特点将清晰地体现在包括蓝色经济在内的中非合作当中，对中非蓝色经济合作提出了重视贸易均衡、投资安全、经济和债务可持续、金融稳定等一系列新要求。

## （三）明确合作的重点内容

中非蓝色经济合作内容应以近年来中方发布的相关官方文件中的既定内容为指针，但合作重点和合作次序需顺应时局，灵活调整。具体而言，优先开展与国内外宏观环境和双方迫切需求相匹配的领域和内容，其他领域和内容则在重要性和顺序上顺延，以期与中非双方整体国际合作节奏相配合。鉴于当前应对疫情冲击和全球化退潮导致的保护主义为中非国际合作当务之急，中非蓝色经济合作中投入大、周期长、舆论影响大的项目在短期内不宜大干快上，宜列为长期项目，如海洋资源开发、新港口项目、修造船、海洋能源等；相对软性、小投入和巧投入的项目更适合在短期内启动，如建立中非海洋领域合作机制、海洋科技教育合作以及优化原有产业合作项目等。

基于此，以下内容可作为中短期内中非开展蓝色经济合作、共建“海上丝路”的重点工作。第一，完善中非蓝色经济合作机制。其一，中国与更多非洲国家构建蓝色伙伴关系。建立蓝色伙伴关系不仅有助于巩固中非关系，也有助于提升中非在全球海洋事务和蓝色经济合作中的话语权。在非洲国家中，目前仅有塞舌尔与中国建立了蓝色伙伴关系，尚存很大合作空间。作为

力推蓝色经济发展的国家，南非、毛里求斯、吉布提、肯尼亚都可成为合作对象。其二，尽快推动中非合作论坛下的中非海洋部长级论坛召开，论坛宗旨可定为推动中非蓝色经济增长、促进各国蓝色经济相互依存、加强开放的多边蓝色经济合作体制机制，以及推动共建“海上丝路”，愿景是近期将其打造成中非蓝色经济交流与合作平台，远期发展成具有一定约束力的海洋治理机制。其三，加强与非洲国家的“政策相通”，与非洲国家联合开展海洋领域相关规划的编制工作是实现“政策相通”的最佳方式，可以发挥中国海洋综合管理工作的比较优势，推广中国的海洋理念、蓝色经济概念和技术标准。中国企业也可以在规划编制过程中开拓新的合作空间。

第二，优化海洋产业领域合作。其一，优化中国在非洲合作的港口布局，与非洲国家联合开展港口信息化建设，在有条件的港口合作建设新一代“智慧港口”。中方强化对具有发展潜力的现有重点港口的投资运营，尤其注重发挥有中国参与投资或运营的集疏运体系的港口，可视情况参与港口集疏运体系建设。由于港口合作投入较大，中方须对东道国的财政与主权债务状况、项目的盈利能力做科学评估，确保项目具有可持续性。此外，中方还应对接非洲区域组织和非洲国家的基础设施发展规划，寻找港口领域新的合作空间。其二，继续深化中非渔业合作，需援助与投资并重。鉴于非洲国家大多实施保守性渔业政策，采取强硬渔业执法措施，中企投资非洲海洋渔业需谨慎，投资方向应主要选取非方亟需外部投入的海洋水产养殖业，利用中国适用性海洋养殖技术、渔产品加工能力，获利的同时帮助非洲建立海洋渔业产业链。其三，支持中资大型涉海企业与有条件的非洲国家共建境外海洋产业园，以优势蓝色产业带动当地经济发展。从战略性和现实性考虑，首批非洲海洋产业园合作对象可在中非产能合作重点国家中选择，这些国家与中国政治关系稳固，具有经贸合作基础，经济体量相对较大，经济发展前景较好，包括南非、肯尼亚、坦桑尼亚、刚果（布）、埃及、安哥拉、莫桑比克等国。

第三，强化海洋科技教育领域合作。海洋科技合作应成为中非蓝色经济合作重点领域。在有条件的国家联合建立中非海洋科学与蓝色经济合作中心，作为中非海洋科技合作实践主体，鼓励国内海洋类高校和科研机构成为联合中心实施主体。中方应继续依托现有机制和渠道帮助非洲培养海洋领域人才，包括继续在国际海事组织技术合作框架下提供资金和技术援助，帮助非洲培养海运人才；适度加大中国政府海洋奖学金对非洲学生支持力度，扩大来华学习海

洋专业留学生数量; 在中国政府实施的援外培训项目中, 扩大海洋专业领域培训班次和人数; 在有需求和有条件的鲁班工坊培训海洋产业适用性人才, 等等。

## **Blue Economy Empowers the High – Quality Development of China – Africa “The 21st – Century Maritime Silk Road” : Internal Mechanism and Practical Path**

*Zhang Chunyu*

**Abstract:** Promoting China – Africa blue economic cooperation and jointly building the “Blue Economy Silk Road” is becoming an important means for China and Africa to jointly build the high – quality “ Belt and Road Initiative ” and achieve sustainable economic and social development. Both China and Africa are important promoters of the concept of the blue economy. Since the 21st century , the blue economy in China and Africa has achieved rapid growth. African countries have a strong will to develop the blue economy , but their foundation is weak and external cooperation is urgently needed. China ’ s blue economy is in the middle of the global value chain in terms of development stage , technology and management level , and has formed a gradual echelon with Africa. China and Africa ’ s willingness to develop and the strong matching of supply and demand make it possible to strengthen blue economic cooperation. China – Africa blue economic cooperation already has a certain foundation. In the future , on the premise of fully considering the objectives , constraints and contents of cooperation , the two sides should strengthen the construction of China – Africa blue economic cooperation mechanism and cooperation in maritime ports , marine fisheries , marine science and technology education and other fields , and jointly build the high – quality “Maritime Silk Road”.

**Key words:** China – Africa cooperation; blue economy; high – quality “Maritime Silk Road”; blue partnership

( 责任编辑: 詹世明 责任校对: 樊小红)