

“21 世纪海上丝绸之路” 蓝色经济国际合作：驱动因素、领域识别与机制构建

陈明宝¹，韩立民²

(1. 中山大学，广州 510275；2. 中国海洋大学，山东青岛 266001)

摘要：当今世界，蓝色经济已经成为全球海洋领域发展的重点，它强调的是海洋经济的可持续发展，突出国家间通过通力合作共同促进海洋资源开发与海洋生态环境保护。“21 世纪海上丝绸之路”建设恰为中国与沿线国家的蓝色经济合作提供重要平台。从这一关系为切入点，研究沿线国家蓝色经济合作的驱动因素，构建包括国家战略发展、区域比较优势、政府政策导向、区域环境安全在内的蓝色经济合作领域选择依据，在考虑蓝色经济合作的一般领域的基础上，选择了资源能源、海洋产业、海洋科技、海洋生态环境作为中国与沿线国家合作的重点领域，并针对合作领域构建了以市场主导、陆海统筹、协作治理与利益协调为框架的合作机制。

关键词：21 世纪海上丝绸之路；蓝色经济；驱动因素；领域识别；合作机制

中图分类号：P74 **文献标识码：**A

Driving Factors, Areas of Cooperation and Mechanisms for International Cooperation in the Blue Economy of the 21st-Century Maritime Silk Road

Chen Mingbao¹, Han Limin²

(1. Sun Yat-Sen University, Guangzhou 510275, China; 2. Ocean University of China, Qingdao 266001, Shandong, China)

Abstract: In today's world, the blue economy has become the focus of global marine development policymakers. The economic sector emphasizes the sustainable development of the maritime economy as well as a cooperative mode of marine resource management and environmental protection among all seafaring nations. The 21st-Century Maritime Silk Road and Economic Belt is an important platform for cooperation on the blue economy between China and countries along the Belt. Against this backdrop, this paper looks into the driving factors behind this cooperation, including national strategies, regional comparative advantage, government policies and regional environmental safety. This study also examines energy resources, marine industries, marine technologies and the marine ecological environment as key areas for cooperation between China and countries along the Belt. Last but not least, this paper proposes a market-led, land-sea integrated and intergovernmental coordination mechanism which fosters communication and mediates the interests of all sides.

Key words: 21st-Century Maritime Silk Road; blue economy; driving factors; cooperative fields; cooperative mechanism

收稿日期：2015-12-24；修回日期：2016-02-14

作者简介：陈明宝，中山大学海洋经济研究中心，副研究员，主要从事海洋经济理论与政策、国际海洋治理研究；

E-mail: mbchen2016@163.com

基金项目：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)

本刊网址：www.enginsci.cn

一、“21世纪海上丝绸之路”与蓝色经济的内在关联

“21世纪海上丝绸之路”是我国新形势下推动开放经济发展、构建对外开放格局和建设海洋强国的重大战略^[1]。“21世纪海上丝绸之路”涵盖范围广阔,包括东北亚、东南亚、南亚、西亚、非洲、欧洲等区域,其中核心区是东南亚,重点区是南亚次大陆。从地理上看,“21世纪海上丝绸之路”包括两大航线,即西线,以中国南海、印度洋及大西洋沿岸主要国家为主,涉及东南亚、南亚、西亚、东非和欧洲的该区域;南线,经中国南海到大洋洲及南太平洋岛国,涉及东南亚、澳洲、太平洋岛国等。两大航线所经之处海域面积广阔,沿岸分布国家众多,海洋在沿线国家中的作用和地位重要,可以认为,沿线国家以海洋为生存之基、以海洋为发展之本。因此,海洋构成了“21世纪海上丝绸之路”沿线国家合作的主要载体和主要内容。

纵观“21世纪海上丝绸之路”建设的内涵与外在特征,其本质就是要通过以海洋为载体,加深跨国经济联系,发挥中国的一些比较优势,逐步扩大人民币可自由兑换,最终中国经济的影响力会随着人民币的国际化而提升。目标上,中国希望在维持现有的世界资源、消费、生产为主的格局下,全力推动实现以中国为重要组成部分的世界经济体系,建构包括以中国为重要组成部分,周边国家和亚非国家优势生产要素合作,美国和欧洲等国家和地区科技与品牌等优势生产要素合作的新动力格局,进而构建对外交往的全新格局,突破现有的国际经济秩序,打破美国和欧洲消费、中国制造的格局,推动中国经济结构和产业发展向全球价值链的中高端转移^[2]。因此,国际贸易、对外投资和资源合作是中国“21世纪海上丝绸之路”的主要内容。从其内在特征而言,国际商品市场和国际要素市场的合作是内在逻辑,经贸合作、产业投资、金融合作、海洋经济等领域的合作是外在表现。从这一角度看,海洋充当了沿线国家间经济合作的媒介作用。而从海洋自身而言,“21世纪海上丝绸之路”是要获取经济社会发展所需的资源以及确保资源安全获取的途径,需要多国、多地区乃至全球性的合作,才能发挥海洋自身的作用。

海洋通过承载着上述陆地系统经济社会发展的部分功能,推动实现全球经济的陆海统筹发展。而

海洋自身作为地球的两大系统之一,更加强调自身的生态系统功能,注重自身的可持续发展与利用,而海洋可持续发展与利用作为人类社会在发展中解决资源、环境问题的正确选择已经成为全球性共识。联合国可持续发展大会(RIO+20)以来,海洋可持续利用成为全球重点话题,作为海洋可持续利用的表现——蓝色经济在全球兴起。作为一种强调可持续发展的海洋经济,它在促进经济增长、增加就业、推动资源科学开发与保护海洋生态方面发挥了重要的作用,成为当今全球海洋领域推崇的海洋发展方式。此外,蓝色经济是新型的国际海洋合作理念,是促进海洋和海岸带资源可持续管理与保护,实现经济增长的有效途径和方式,其实质是发展可持续的海洋经济,实现人类社会与海洋的和谐共存^[3]。

建设“21世纪海上丝绸之路”,必然要求沿线国家之间以海洋为载体开发海洋、利用海洋、保护海洋,推动中国与沿线国家之间的要素流动、通道安全、海洋保护的实现。从这一意义上讲,蓝色经济是“21世纪海上丝绸之路”的重要内容,是中国与沿线国家推动海洋可持续发展的重要途径。

二、“21世纪海上丝绸之路”蓝色经济国际合作的驱动因素

(一) 中国推进“蓝色海洋强国”建设的需要

海洋强国战略是中国在21世纪构筑世界海洋大国地位,增强“认知海洋、利用海洋、生态海洋、管控海洋、和谐海洋”发展能力的重大战略,是通过“海洋资源开发、海洋经济发展、海洋科技创新、海洋生态文明建设、海洋权益维护”等方面推动海洋强国的建成。中国海洋强国的建设必然是外向型,必然要同周边海洋国家乃至更广范围内国家合作,同时中国的海洋强国建设必然也是可持续的海洋开发与利用,即在资源开发的同时,注重生态环境保护。因此,中国的海洋强国可以称之为“蓝色海洋强国”。“21世纪海上丝绸之路”就是要通过海洋实现沿线国家的海洋可持续利用与发展,推动中国与沿线国家的经济共同增长,因此,“21世纪海上丝绸之路”是中国“蓝色海洋强国”战略的一部分。

(二) 中国需要通过海洋推进要素国际流动

在全球化经济不断深入条件下,国际经济分工中的两种基本形式——国际商品流动和国际要素

流动产生了革命性的变化，国际要素流动成为了国际经济合作中的最主要部分，而国际商品流动则是作为要素流动的另一种特殊方式出现的“综合性要素”^[4]。在全球化条件下，中国推动的国际海洋合作更主要的体现为向海洋投入资本、技术等高流动性生产要素以促进海洋要素进入经济系统，同时促进海洋经济发展的双向过程，具体形式表现为：借助于互联互通、港口建设等基础设施建设等，依靠多年以来积累的基础设施建设能力和经验，向外转移中国具备比较优势的石油炼化、化学原料、化学纤维、橡胶、有色金属、建材、钢铁、通用设备制造、仪器仪表制造等行业^[5]，促进中国的对外直接投资的发展。从全球化经济学的理论体系考察，这些对外直接投资本质上是要推动生产要素向外转移，加快中国已经具备优势的要素进行国际转移，促进中国与世界各国的要素关联，推动形成更为紧密的经济关系，促进沿线国家的经济增长^[6]。

（三）沿线国家共同开发保护海洋的需要

海洋是开放的主体，对于任何一个沿海国家而言，保护海洋、开发海洋、利用海洋、经略海洋都离不开国际合作。在“21世纪海上丝绸之路”所经过的30多个国家中，无一例外的都是海洋或者与海洋有关的国家，海洋在这些国家中占有重要地位，“依海而生，与海相伴”是这些国家的共同特征。海洋的流动性、公有性和开放性又促使区域或者跨区域国家在海洋资源开发、海洋产业发展、海洋环境保护等领域进行合作，发挥比较优势，促进各自海岸带、专属经济区或者区域海洋的共同开发。而中国方面，无论是在南海及周边海域，还是在印度洋海域都有广泛的利益存在，中国既需要深入在这些海域的资源开发，又需要通过这些海域促进与沿线乃至内陆国家的贸易投资。因此，通过蓝色经济合作，共同开发与利用沿线区域海洋成为“21世纪海上丝绸之路”建设的必然选择。

（四）提升国际海洋领域话语权的需要

近年来，中国在应对全球气候变化、援助非洲抗击埃博拉、推动金砖国家建立金砖银行、积极参与20国集团（G20）对话、推动亚太经济合作组织（APEC）和东亚峰会发展等方面发挥的作用越来越大，特别是次贷危机和欧债危机后，中国担负起了

稳定世界经济的重任，与发达经济体和发展中经济体都建立了良好的互动关系，已经迅速成长为国际经济格局中最重要的平衡力量之一^[1]。而中国经济形势的变化必然带来地缘经济和地缘政治相应的变化，促使中国需要在全球经济中寻求新的定位。此外，中国在资源能源运输通道安全方面的护航能力不容乐观，印度洋航道、马六甲海峡、南海等存在制约中国海上运输能力的隐患和矛盾，需要中国不断提高自身的能力建设，提升在这些领域的国际规则的制定能力以及国际话语权的建设，确保“21世纪海上丝绸之路”建设的顺利开展。

三、“21世纪海上丝绸之路”蓝色经济国际合作的领域识别

（一）蓝色经济国际合作领域识别的依据

蓝色经济合作的领域广泛，包括海洋资源、海洋产业、海洋科技、海洋环境等诸多领域，不同区域或者国家因资源禀赋、发展程度差异等，选择的合作内容差别较大。因此，推进“21世纪海上丝绸之路”建设，促进蓝色经济的国际合作，需要对蓝色经济国际合作领域进行甄别，合理选择符合区域或者国家特点，具备比较优势的领域进行合作。

依据蓝色经济的内涵与特征，考虑到蓝色经济合作驱动因素，同时结合“21世纪海上丝绸之路”建设国家目标，以及沿线海洋与国家的特点、特色，综合确定蓝色经济国际合作领域选择的依据包括以下几方面。

1. 国家战略发展

“21世纪海上丝绸之路”建设是中国在新时期的重大国家战略，是中国向国际社会传达的一种合作的理念与方式，中国寄希望于通过陆海互动发展与合作，促进沿线海洋的开发与利用，推动促进沿线国家的共同繁荣发展。因此，作为“21世纪海上丝绸之路”重要内容的蓝色经济，必然以国家战略目标为导向。

2. 区域比较优势

比较优势理论是由李嘉图等人创立，并经赫克歇尔、俄林、保罗·克鲁格曼以及杨小凯等人^[7]修正与发展，该理论强调不同的国家具有各自的比较优势领域，据此可以进行国际贸易、国际分工与合作等。从沿线国家看，各国间海洋资源差异巨大、

海洋经济发展水平不同,存在贸易、分工与合作的基础,是选择比较优势合作领域的主要条件。

3. 政府政策导向

2015年3月中国政府下发《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》,提出了今后一段时间内中国与沿线国家在海洋领域合作的重点,包括海洋资源开发与贸易,海洋传统产业与新兴产业合作、海洋环保产业合作等涉及蓝色经济的相关内容。因此,蓝色经济合作必然以这一政策为基本导向。

4. 区域共同利益

“21世纪海上丝绸之路”沿线国家合作所涉及的领域必然是各国在海洋发展中所面对的共性的问题,比如海洋资源开发,海洋环境保护,海洋灾害应对,海洋经济发展的技术支撑等,这些问题只有通过国家间的合作才能够获得彼此间最大的收益。

(二) 蓝色经济国际合作的领域识别

基于上述蓝色经济国际合作领域选择的依据,考虑到沿线国家的比较优势、发展基础与合作需求,结合中国对外蓝色经济合作的重点领域、合作能力以及合作需求,确定中国“21世纪海上丝绸之路”蓝色经济合作的领域有以下方面。

1. 资源能源领域

资源能源领域的合作是指一国从外部获取本国经济发展所需资源能源以及资源能源的运输通道安全等。中国与沿线国家的能源资源合作包括:能源贸易、能源投资、保护海上能源通道、争议海域能源的共同开发四个方面,能源资源合作以油气为主。①资源能源贸易方面,利用海洋为载体,推动中国与沿线国家的石油天然气、金属矿产等能源资源贸易,重点加强与中东、西亚等油气富集区的贸易;②资源能源投资方面,按照油气资源开发的产业链,采取产量分成、联合经营、技术服务等合作模式,在资源勘探、开发、加工、运输等环节加强对资源能源富集区的投资;③海上能源通道方面,应强化通道沿线国家的合作,

重构海上能源资源的运输通道,确保四条航线^①能够安全地实现资源能源的供给;④争议海域能源的共同开发方面,需要理性对待争议和纠纷,与周边国家协同磋商,采取合理的开发方式实现区域海洋的和平开发利用。

2. 海洋产业领域

(1) 海洋渔业方面。海洋渔业具有典型的国际型和公共性特征,渔业资源的捕捞、养护与管理都需要国家之间开展合作实现。“21世纪海上丝绸之路”沿线国家渔业资源丰富,特别是印度洋是全球金枪鱼的重要捕捞区域之一,主要金枪鱼种(大眼金枪鱼、黄鳍金枪鱼、长鳍金枪鱼和鲣鱼)年平均渔获量超百万吨^[8]。开展国家之间的合作,既有利于推动沿线各国渔业资源的利用和渔业产业的发展,也能够进一步推动中国远洋渔业的发展。因此,需要有针对性地实施渔业合作,对已有合作基础的国家地区,需进一步增进合作的力度,重点在主要作业海域的沿岸国建设码头、冷库及渔船修建造厂,设立加工基地或销售中心^[9]。特别需要指出的是,要突出在西非海域的合作,提升中国在西非国家海洋渔业合作的份额。而对于合作较少或未合作的海域,国家应积极建立与该海域相关国家的合作关系,共同推动海洋渔业资源的开发和海洋渔业的发展。

(2) 海洋旅游方面。海洋旅游是当今世界旅游业中最具活动力、具备良好发展前景的产业,是海洋或沿海国家竞相发展的现代产业。海洋旅游在发达国家早已是一个成熟的产业,但在中国以及中国所推动的“21世纪海上丝绸之路”沿线国家中,旅游观光、休闲渔业、潜水、冲浪等海洋旅游形态都处于初级发展阶段^②。未来海洋旅游合作的重点包括中国与相关国家在有关海域内的岛屿上的道路建设,供水、供气、排水、排污、垃圾处理,公共娱乐以及相关的航线开发等。合作过程中,需以重大项目为依托进行合作,重点建设包括临界岛屿的基础设施建设、旅游景观建设、配套设施建设以及航线的开发等。

(3) 海上运输领域。“21世纪海上丝绸之路”

^① 当前中国主要的进口能源航道有四条:一是中东航道,即波斯湾—霍尔木兹海峡—马六甲海峡—台湾海峡—中国;二是非洲航道,即北非—地中海—直布罗陀海峡—好望角—马六甲海峡—台湾海峡—中国;三是东南亚航道,即马六甲海峡—台湾海峡—中国;四是太平洋航道,即美洲—巴拿马运河—西太平洋—中国南海。

^② 部分东南亚国家,如新加坡、马来西亚、泰国,南亚的马尔代夫等发展较快,此处不做单独处理。

重在通过海上运输及港口合作实现国家间的商品贸易、相互投资等活动的开展。因此，海上运输领域的合作重点考虑：①以构建中国与沿线国家的港口合作联盟为目标，充分整合中国沿海港口—南海—东南亚—印度洋航线和中国沿海港口—南海—南太平洋航线港口，突出比较优势，强化运力建设和港口腹地能力建设，实现港口之间的战略合作，构建起全区域或次区域的港口合作联盟或港口合作网络，推动贸易便利化发展；②强化战略性港口合作建设，重点选择对中国国际经贸和海洋战略发展有重大影响的港口进行投资建设，强化双边关系，推动建设一批包括深水航道、大能力泊位、专用泊位和集装箱泊位在内的港口；③推动港口物流体系合作，通过兼并、收购、联盟等现代企业运作手段，推动中国与沿线国家的港口资源整合，加快物流网、运输与仓储能力建设，形成高效的区域港口运输网。

3. 海洋科技合作

海洋科技是海洋经济活动与海上综合保障的基础支撑。推动沿线国家间的合作将推动海洋科技的快速发展，有利于中国海洋参与全球更大范围、更深层次的合作，促进中国海洋开发能力与管控能力，将为沿线国家蓝色经济的发展提供动力基础。因此，沿线国家的海洋科技合作重点应以提供能够促进海洋可持续利用与开发的科技为主，通过面向海洋科学前沿，搭建海洋科技合作平台，推动双边以及多边参与区域海洋科学研究，深入开展海洋科学技术的合作与联合攻关，共同构建海洋资源科学开发，生态环境有效保护的科学基础。

4. 海洋生态环境合作

蓝色经济本质上就是可持续发展的海洋经济，特别强调海洋资源的科学利用与海洋生态环境的保护与管理。“21世纪海上丝绸之路”沿线海域属于自然灾害频发的地区，每年发生的自然灾害给相关国家造成巨额损失，而且其可控性低，波及面广，成为受灾国家普遍难以应对的重大问题。此外，沿线区域海洋分布国家众多，工业化发展程度低，对环境治理问题重视不够，海洋生态环境问题相对严峻。因此，沿线区域蓝色经济合作应加强在区域灾害应对与治理、海洋生态系统科学管理、海洋环境污染与治理、区域海洋综合管理、海洋自然保护区网络等方面的合作，推动沿线蓝色经济的健康快速发展。

四、“21世纪海上丝绸之路”蓝色经济国际合作的机制构建

（一）陆海统筹机制

作为当今海洋发展的一种重要理念，陆海统筹强调的是海洋和陆地两大相对独立的子系统相互作用、相互影响、相互制约，最终形成具有特定结构和功能的区域复合系统^[10]。陆海统筹是优化国土空间开发的重要途径，是提升海洋在国家全局中战略地位的重要方式。通过陆海统筹发展，能够科学地将陆地系统与海洋系统有效地连接起来，实现国家海洋强国建设和大陆文明与海洋文明的相容发展。

蓝色经济特别强调陆海统筹的发展，要求海洋开发与发展和陆地紧密结合，实现要素的空间流动，进而促进国家的经济社会的发展。因此，推进“21世纪海上丝绸之路”沿线国家的蓝色经济合作，重点考虑构建陆海统筹的发展机制：构建国土空间统筹机制，合理布局与开发陆地与海洋国土空间；构建海洋资源开发机制，推动沿线国家海洋资源科学利用；构建陆海产业发展机制，实现沿线国家海洋产业的陆海有效分工；构建陆海交通基础设施与通道建设机制，完善港口体系发展与海上运输通道建设；构建海洋生态环境保护机制，推动陆海生态环境同步改善。

（二）市场主导机制

在发达的市场经济下，市场机制已经成为世界各国经济发展中的主要机制。国家之间的经济合作虽然要在政府的主导下进行，但是区域共同市场的形成却是市场机制作用发挥和自由竞合演化的结果。市场机制是区域经济发展的内在机制，完善的市场机制可以通过内在的价格机制、竞争机制、供求机制、利益驱动机制等引导区域共同市场的形成和演化，调节区域资源配置的运作机理、过程和方式。区域经济一体化的核心问题就是统一市场的形成和发展，在“一带一路”已经正式实施并快速推进的背景下，市场机制的主导作用愈加明显，区域统一大市场的雏形基本形成。

“21世纪海上丝绸之路”建设下蓝色经济合作需要市场机制发挥主导的作用，原因有：一是海洋资源的开发虽然需要在政府的主导下进行，但是政

府无法从事具体的投资、生产、贸易等活动,必须依赖于市场主体的力量来实现;二是海洋经济的发展本身就是陆域经济的延伸,其资源配置方式、利益分配等也必然符合市场机制的作用机理;三是跨界海上合作也必须通过不同国家或区域间的市场主体的联系才能够实现发展。因此,中国与沿线国家蓝色经济合作的机制需要以市场主导机制为主,构建有效的价格、竞争、供求、利益驱动等机制,消除合作中出现的障碍与壁垒,全面促进效率、增长、就业和繁荣。

(三) 协作治理机制

协作治理强调区域治理的多方参与与协调,是以“一致同意为导向的集体决定过程中建立紧密联系的一种治理安排”(Chris Ansell, 2007),是一个联结各种利益相关者的纽带和网络,以非对抗性方式为基础策略^[11]。通过区域内部的协作治理能够构建起一种相对稳定和激励相容性的合作机制,能够克服合作中存在的各种弊端,形成各方利益主体在蓝色经济合作中共生共赢的发展模式。

“21世纪海上丝绸之路”所覆盖的区域广阔,各地域间较大,区域或者跨区域间涉及的重大海洋经济问题需要国家间通力合作,才能确保蓝色经济合作的顺利开展。①鉴于当前和今后一段时间内中国在印度洋、马六甲海峡、中国南海有广泛的利益存在,应加强与这些海域周边国家的深度协作,建立包括资源开发、环境保护、灾害应对等在内的合作机制和平台,共同推进蓝色经济合作;②针对“21世纪海上丝绸之路”东南亚、南亚、西亚、非洲等区域文化差异大、经济发展水平不一的现实,应突出地域差异,建立差别化的协作治理机制,增进共识、妥善处理矛盾和纠纷,营造和谐、合作、共赢的合作环境。

(四) 利益协调机制

覆盖区域大、涉及国家多、地域差别、文明差异、海洋划界与海洋使用等因素直接或者间接影响“21世纪海上丝绸之路”沿线国家蓝色经济合作的进程,特别是作为“崛起”大国的中国与沿线相关国家的海洋合作,不可避免的产生矛盾和冲突,如中国与南海周边国家因海洋划界问题可能引发的海洋资源利用冲突,中国在印度洋的利益存在与域内外国家

蓝色经济合作可能产生的矛盾等,都在很大程度上影响“21世纪海上丝绸之路”推进。因此,需要构建“21世纪海上丝绸之路”蓝色经济合作的利益协调机制,共同实现“21世纪海上丝绸之路”的大战略。

在区域合作中,通过市场或者国家协调等手段,实现区域内部之间海洋经济发展的协调与平衡,实现海岸带、海域和深海海洋资源在不同国家间的优化配置和科学利用,保证海洋产业布局合理与协调发展,提高海洋产业的整体效益。强化海陆结合以形成互为支撑和彼此呼应的经济合作区。在跨区域合作中,通过构建蓝色经济合作伙伴关系,建立国家之间的协调机制,实现海洋资源开发和平环境。从更为宏观的视野来看,“21世纪海上丝绸之路”建设还要注重与“丝绸之路经济带”沿线国家间利益的协调,与域外国家(美洲、澳洲国家)间的利益协调,共同推动“21世纪海上丝绸之路”的顺利建设。

参考文献

- [1] 陈明宝,陈平. 国际公共产品供给视角下“一带一路”的合作机制构建[J]. 广东社会科学, 2015 (5):5-15.
Chen M B, Chen P. The cooperative mechanism of “the Silk Road Economic Belt and the 21st-Century Maritime Silk Road” based on the supply of International Public Goods [J]. Social Science in Guangdong, 2015 (5): 5-15.
- [2] 港媒: 构建海上丝绸之路, 实现海洋强国[EB/OL]. <http://opinion.haiwainet.cn/n/2014/0527/c345415-20676007.html>.
Hong Kong: Construction of the maritime Silk Road, building maritime power [EB/OL]. <http://opinion.haiwainet.cn/n/2014/0527/c345415-20676007.html>.
- [3] 刘赐贵. 发展海洋合作伙伴关系, 推进21世纪海上丝绸之路建设的若干思考[J]. 国际问题研究, 2014 (4): 1-8.
Liu C G. Reflections on Maritime Partnership: building the 21st-Century Maritime Silk Road [J]. China International Studies, 2014 (4): 1-8.
- [4] 张为付, 吴进红. 商品贸易、要素流动与贸易投资一体化[J]. 国际贸易问题, 2004 (5): 93-95.
Zhang W F, Wu J H. Commodity trade, factor mobility, trade and investment integration [J]. Journal of International Trade, 2004 (5): 93-95.
- [5] 中国9大产能过剩行业发展情况分析[EB/OL]. <http://www.acs.gov.cn/sites/aqzn/jptjnr.jsp?contentId=2815411654099>.
Analysis of China's 9 major overcapacity industry development situation [EB/OL]. <http://www.acs.gov.cn/sites/aqzn/jptjnr.jsp?contentId=2815411654099>.
- [6] 王世军. 比较优势理论的学术渊源和评述[J]. 杭州电子科技大学学报(社会科学版), 2006 (3): 99-106.
Wang S J. Review on the comparative advantage theory [J]. Journal of Hangzhou Dianzi University (Social Science Edition),

- 2006 (3): 99-106.
- [7] 叶振江, 梁振林, 迟维真, 等. 印度洋金枪鱼渔业现状[J]. 海洋湖沼通报, 2004 (3): 74-82.
Ye Z J, Liang Z L, Chi W Z, et al. Status of India Ocean Tuna Fisheries [J]. Transactions of Oceanology and Limnology, 2004 (3): 74-82.
- [8] 韦有周, 赵锐, 林香红. 建设“海上丝绸之路”背景下我国远洋渔业发展路径研究[J]. 现代经济探讨, 2014 (7): 55-59.
Wei Y Z, Zhao R, Lin X H. Research on the development path of China's distant fishery in the background of the construction of "Maritime Silk Road" [J]. Modern Economic Research, 2014 (7): 55-59.
- [9] 孙吉亭, 赵玉杰. 我国海洋经济发展中的海陆统筹机制[J]. 广东社会科学, 2011 (5): 41-47.
Sun J T, Zhao Y J. The mechanism on co-ordination of land and sea in China's marine economy development [J]. Social Science in Guangdong, 2011 (5): 41-47.
- [10] 邓念国. 公共服务提供中的协作治理: 一个研究框架[J]. 社会科学辑刊, 2013 (1): 87-91.
Deng N G. Cooperative governance in public services: A research framework [J]. Social Science Journal, 2013 (1): 87-91.