

中欧在“海上丝绸之路”的合作

王义桅

【摘要】“一带一路”伟大倡议，尤其是21世纪海上丝绸之路，为中欧海洋合作开启了伟大历史机遇。中欧在海洋观、海洋政策和维护海上安全等方面具有广泛的共通性、共同性与共同利益，海洋合作完全可以成为中欧合作的新亮点。中欧将各自海洋发展战略对接，共同致力于维护海上通道安全，将“中欧合作2020战略规划”予以落实；条件成熟时可共同创立“海上合作组织”，致力海上秩序的共同维护，打造亚非欧合作的新版本。双边与多边协调推进，政策与理念相得益彰，有效管控分歧，成为中欧海上丝路合作的可行途径。

【关键词】21世纪海上丝绸之路；中欧合作2020战略规划；中国新海洋观

【作者简介】王义桅，中国人民大学欧洲问题研究中心/欧盟研究中心研究员、主任，国际关系学院教授，博士生导师，国际事务研究所所长，重阳金融研究院高级研究员

New Sino-EU Cooperation on the Maritime Silk Road

By Wang Yiwei

【Abstract】The new Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road (OBOR) is a historic opportunity for further Sino-EU maritime cooperation, as both sides have much to share and more to build in terms of vision, policies, and security, making it possible for a new line in the already-thriving exchanges across the continent. The two sides will carry on the China-EU 2020 Strategic Agenda for Cooperation with fusion of maritime strategies and joint efforts for safer sea passage, and may proceed to a Maritime Cooperative Organization (MCO) when

needed to build not only a participative maritime order, but also next-gen cooperation between Asia, Africa, and Europe. Yet this still needs a well-assorted toolset of bi- and multilateral cooperation backed by strong policy and theory, to boost consensus and action by management of differences.

【Key Words】21st Century Maritime Silk Road, China-EU 2020 Strategic Agenda, China's New View on Maritimeness

【Author】Wang Yiwei, Director and Professor at the Center for European Studies, China Renmin University.

欧洲是古丝绸之路的终点站，对“一带一路”倡议非常积极。“一带一路”包括铁路、公路等基础设施，还有油气管道、电网、互联网、航线等等，是多元网络，是中国对接欧洲、连接成欧亚大市场的重要计划。中欧在海洋观、海洋政策等方面具有广泛的共通性、共同性，中欧海洋合作完全可以成为中欧合作的新亮点。中国提出的“一带一路”战略是和欧盟海洋战略、欧洲各国海洋战略的有效对接，特别是希腊将会成为中国到欧洲的重要门户、中国-中东欧合作的桥头堡。第三次中国-中东欧国家领导人会晤期间，中欧有关方面达成依托匈塞铁路、希腊比雷埃夫斯港等打造亚欧海陆联运新通道的共识，再次证明欧洲在“一带一路”建设中的关键地位。

一、中欧海洋合作的领域

21世纪海上丝绸之路的提出，为中欧海洋合作提供了历史性机遇。第十六次中欧领导人会晤发布的《中欧合作2020战略规划》，提出了中国与欧盟在海洋领域的合作，提出加强在海洋综合管理、海洋空间规划、海洋知识、海洋观测与监测、海洋科技研发、海洋经济发展、海洋能源利用方面的交流与合作。^①在“一带一路”背景下，中欧海洋合作的优先领域是有效将双方海洋战略对接，包括：

^① “第十六次中国欧盟领导人会晤发表《中欧合作2020战略规划》”，新华网，http://news.xinhuanet.com/politics/2013-11/23/c_118265413.htm。上网时间：2015年6月8日

（一）维护海洋和平

海洋和平是中欧乃至全世界的共识，无论是在欧盟还是在中国的海洋战略之中，维护地区和世界的海洋和平都成为了海洋经济发展的基础所在。中欧分处亚欧大陆的两端，在海洋和平建构上有着广泛的合作空间。尤其在《欧盟海洋安全战略》和中国新海洋观提出以来，中欧海洋和平建设有着更加广阔的发展空间。而《中欧合作 2020 战略规划》也指出，中欧作为多极世界的重要力量，致力于加强在双边、地区和全球层面的对话与协调，携手应对地区和全球性挑战，推动国际秩序和国际体系朝着公正合理的方向发展。

在解决国际海洋争端时，双方应致力于将国际法和历史事实都纳入到海洋划界的参考范围内。在维护某一区域海洋和平建设时，中欧应推动与区域国家的合作及政策相通。在共同打击海盗和海上恐怖主义活动问题上，中欧不仅有着广阔的合作空间，也有着许多具体的合作经验，这应当成为中欧海洋和平合作发展的基石。2009年，为共同执行索马里反海盗任务，维护海上通道安全，中欧携手开展“亚特兰大行动”，取得了很好效果，积累了战略互信，增长了合作经验，产生了良好的示范效应。

（二）海上合作组织

地球 71% 的面积为海洋覆盖，90% 的贸易通过海洋进行。作为全球化的始作俑者，欧洲在海洋上有传统的支配性影响力，在国际海事组织(MO)、ISPS code 及 SOLAS 公约等各种国际海洋组织、条约、法律方面迄今具有主导性作用，是中国建设 21 世纪海上丝绸之路的不二合作伙伴。

为致力于维护 21 世纪海上丝绸之路的安全，可仿照上海合作组织的成功经验，倡导成立海上合作组织(Maritime Cooperation Organization, 简称 MCO)。上海合作组织与东盟与中国的“10+1”是中国外交近十年的最伟大成就。现在到了将这两大成就升级、统合的时候了。

上海合作组织首先为解决我与中亚、俄罗斯边界问题而创设；海上合作组织，也应因海上主权争端而起。不同于上海合作组织，海上合作组织不划界，而着眼于海上权益的共识形成。简言之，不追求最大公约数，着眼于最小公约数。能形成海上合作的意识，减少麻烦，不搞对抗，就算成功。其次，海上合

作组织，致力于管理海上边界安全，资源共同开发与危机管理。为此要倡导海上新安全观，深化10+1及10+3合作机制，以谈判中的中日韩自贸区 and 已生效的10+3自贸区为蓝本，打造东亚自贸区。再次，海上合作组织，是包容性的、开放性合作组织，基本架构有三圈：内核是东亚国家组织，外核是区域力量对话机制，比如美国、澳大利亚、印度等，最外圈是与欧盟、联合国等观察员论坛，将所有矛盾方、利益攸关方、关切兴趣方，都以不同架构包容进来。

这三方面构想，体现了海上合作组织务虚、务实、务远并举的特征，关键是倡导、培育海上新安全观：其一，倡导包容性主权观，找到国家利益与国际公共利益的有效结合。为此应澄清“核心利益”说法，避免国内外民意的尖锐对立。我国国家利益是南海主权，国际共同利益包括国际资源、公海自由航行，两者可通过“包容性主权”这一新概念进行有机统一——即对于像南海这类特殊地域，尽管主权在我，但资源共同开发、公海航行自由与主权归属相容，以此转被动为主动，发起东南亚金融危机之后又一魅力攻势，拓展我国国际威信。其二，在不使争端国际化的前提下，通过多边渠道倡导海上合作安全观。我国和有关国家都加入了《南海各方行为宣言》，签署了《东南亚友好合作条约》，这不应成为单方面约束我和平发展战略的框框，应成为有关各方共同遵守的规则。我国应通过传统外交、公共外交做东盟国家工作，通过东盟精神和集体行动的逻辑，约束越南、菲律宾等国家的挑衅行为，树立共同安全观。其三，政府与民间两条腿走路，树立海上共同可持续发展理念。“搁置争议、共同开发”原则，本是说给争议双方听的，现在成了越南“不理睬与我争议、与美国共同开发”的奇怪局面。关键是要造成事实争议——多派民事船只持续巡逻、开发，邀请美国等域外方共同开发。为此，动员国内外社会资源，致力于和平利用南海资源、国际合作开发目标的实现。海上合作组织，是中国为亚太提供的安全公共产品，源于中国而属于亚太，体现了我“包容性崛起”新战略思维。^①可以考虑联合东盟共同提出，以《南海各方行为宣言》和《东南亚友好条约》为指导，以《联合国宪章》为精神，倡导海上共同行为准则，对所谓的“海上航

^① 王义桅：“超越和平崛起——中国实施包容性崛起战略的必要性与可能性”，《世界经济与政治》，2011年第8期，第27页。

行自由”等做出规范，建立与上海合作组织对话机制，形成欧亚合作组织雏形。

海上合作组织的一个重要目标是共同维护海上通道的安全。中国同包括中欧国家在内的 20 多个国家积极参与亚丁湾护航行动，中国和欧盟护航舰队还举行了两次反海盗护航演练，有力维护了相关海域航行安全。

（三）海上航运与物流合作

21 世纪海上丝绸之路是链接亚非拉的友谊之路、贸易之路、合作之路。海上丝绸之路抵达亚的斯亚贝巴，链接亚非欧。中国经营的希腊比雷埃夫斯港，是中欧海上航运、物流合作的典范。从中国的沿海通过苏伊士运河经地中海到达比港，是中国到欧洲最短的航运距离。在比雷埃夫斯港，中国的中远集团同希腊企业进行了富有成果的合作。比港有着十分优越的地理位置，中国和欧盟的贸易规模巨大，欧盟是中国第一大贸易伙伴，每时每刻都有大量货物往来，其中 80% 通过海上运输。把中国到比港的这条航线建设好，它就能成为中欧贸易发展十分重要的又一条大通道，比港就会成为中国到欧洲的重要门户。

中希双方在修船业、船舶制造业等展开合作，并从比港开始逐步改造从希腊通向欧洲腹地的铁路干线。同时，中希还在推进航运产业合作。希腊是世界船舶运力第一大国，中国是世界船舶制造和货物进出口第一大国，也是希腊船东最主要的造船基地。双方合作正在向以航运为龙头的全产业链扩展，覆盖工业和服务业诸多方面。包括设计、营销、运输、物流仓储、金融保险等多个环节，实现优势互补。

（四）海洋产业合作

中欧建立战略伙伴关系以来，双边经济合作与贸易有了飞速的发展，但是，包括渔业、航运业等在内的海洋产业，中欧双方的合作则较为缓慢，这应当成为中欧海洋合作未来发展的一个突破口。

首先，中国正在致力于推动中欧铁路大通道建设，同时已经在希腊比雷埃夫斯港进行了大量投资，并计划从这一港口出发建设通往欧洲中、西部的高速铁路网络，海上、陆上交通运输的发展成为了进一步合作的推动力。

其次，中欧海洋产业结构有所差异，可以形成良好的合作与优势互补。欧

洲在海洋资源开发、渔业、航运业等领域拥有先进的技术、丰富的经验，而中国在海洋资源结构、渔业等领域也有着自身独特的优势，中国上千年水产养殖的经验加上欧洲的新技术，可以有力推动水产业可持续发展，正是这种产业结构上的差异可以成为两者优势互补的契机。此外，双方在加强渔业管理合作、打击非法捕捞等领域有着合作的空间。而作为中国一方，早在20世纪90年代便提出了科技兴海战略，与欧盟的海洋产业合作可以成为中方海洋产业结构调整与升级的关键点。

（五）海洋环境保护

环境保护，尤其是海洋环境保护，需要区域内和全世界国家间的共同合作。在全球化日益深化的今天，海洋环境公共治理更是成为了全球的热点问题。环境在21世纪初就已经成为欧盟战略的三大支柱之一，海洋环境保护是海洋可持续发展中的重要一环，中国也通过海洋环境立法、海洋污染控制等方式推进海洋环境保护事业。而《欧盟海洋战略框架指令》则是开创性地尝试采用基于生态系统的方法对海洋利用加以管理。

（六）海洋科学研究信息共享

信息互通是合作的重要前提，而相互间的信息不对称会成为双边合作产生疑虑和不信任的重要因素，特别是作为人类探索尚不完全的海洋，信息共享显得尤为重要。一方面，双方都应加速对各自辖区内海洋的探测力度，建构起全方位、多层次的海洋信息数据库；另一方面，“地平线2020”科研规划和网络信息共享平台有利于获取已有研究成果，推动双边海洋科学研究上的合作，并以科技合作推动经济等方面合作的深化。

具体在21世纪海上丝绸之路建设方面，按照政策、交通、贸易、货币、人心等“五通”原则，中欧将各自海洋发展战略对接，共同致力于维护海上通道安全，将来还可拓展到包括为维护海上非传统安全而举行的其他联合演习，建设海上物流中心，将“中欧合作2020战略规划”予以落实，通过海上合作组织致力于海上秩序的共同维护，打造亚非欧合作的新版本。

二、海洋观的相通性是中欧海洋合作的基础

中国新“海洋观”的提出是中国海洋战略出台的先声。虽然与欧盟海洋战略在合作领域划分、内容表述上有所不同，但李克强总理所提出的“和平、合作、和谐”的中国新“海洋观”与欧盟海洋战略在自身定位、内容和态度上均高度吻合，双方开展海洋合作有着深厚的基础。

从自身定位上看，中国与欧盟的海洋主张都是面向全球海洋开发问题的，而非限于自身所处的特定地理范围。

在这样一个极富开发价值又仍未确立通行国际准则的领域，中欧分别提出了各自的主张，这充分表明中欧双方在海洋开发领域均有志发挥国际影响力、参与国际规则制定。双方应加速推动海洋合作，就海洋开发利用过程中的国际规则问题达成共识。

从内容上看，中国新“海洋观”中建设“和平之海”的主张与欧盟海洋战略中的海洋安全和空间规划内容一致。双方均认为在海洋开发当中，应当注意维护海上和平，并致力于在国际法基础之上以和平协商的方式解决海洋争端；建设“合作之海”的主张，为中欧在海洋经济、海洋开发利用等方面的合作提供了希望。双方均支持建设海上通道、利用海洋资源、发展海洋相关产业、推动海洋科技的进步；建设“和谐之海”的主张则与欧盟海洋战略中数据共享、环境保护的内容相一致。双方均同意应当将海洋作为文明交流的纽带，做到开发与保护并重，善待海洋生态，保护海洋环境。对合作内容的认同将深化中国与欧盟的相互认知，加速合作的达成，并帮助双方在合作中得到所期望的收获。

从态度上看，中国新“海洋观”充分展现了中国作为海洋时代的后来者向前人学习的谦虚姿态，也表达了中国与欧盟及其成员国进行全面、深入的海洋合作的积极态度，这一点与欧盟在其海洋战略中所坚持的国际合作精神不谋而合。

李克强总理此番出访选择了欧洲海洋经验最为丰富的英国和希腊，并多次提到中国应向其多多学习和借鉴。另外，此次提出的新“海洋观”是与“一带一路”倡议相匹配的，即实现中国与周边、与亚欧国家发展战略的有效对接，构建更加紧密的利益共同体，从而全面提升各方合作水平，是中国塑造自信、

负责的大国形象的最直接表现。相应地，欧盟在其涉及海洋开发、利用和保护的各项政策文件中也一直强调要同包括欧盟内部机构和成员、欧盟外各国政府、国际政府间组织（IGOs）和非政府组织（NGOs）在内的各种伙伴加强合作，以保证欧盟海洋战略的实施效果。双方积极的合作态度将帮助中欧双方在具体的合作过程中发挥出各自的优势，达到双赢。

此外，中国与欧洲早在古代就有海上往来。作为两大古老文明的现代代表，中国与欧盟开展海洋合作还有着历史基础和跨文明交流的特殊意义。中国的新“海洋观”并非是现代中国人凭空构想出来的，而是中国传统的海洋基因与中国现实的发展需要相结合而成。尽管常被认为是“有别于开放性海洋文明的内向型大陆文明”（费正清语），中国却从来不缺乏海洋传统。对于中国而言，提出与欧洲进行海洋合作的设想是走向海洋的重要一步。这不是简单地唤醒传统中国的海洋基因，而是要把握全球化时代动向、实现从内陆文明向海洋文明转型的一次尝试，这一转型将帮助中国实现对西方文明的包容。而对欧盟来说，海洋文明曾经带着欧洲国家走上了世界的巅峰，但过度的扩张也使其面临着严重的经济、社会危机。此时与有着强大生命力和活力的中国进行合作，不失为相互借鉴、共求发展的好选择。

三、中欧海洋合作前景

中欧进行海洋合作的前景可大致从三个方向上进行把握。

首先，中欧在维护海上和平这一点上存在广泛共识，双方可合作推动确立国际通行的海洋开发和利用规则。在解决国际海洋争端时，双方应致力于将国际法和历史事实都纳入到海洋划界的参考范围内。为顺利达成合作，建设“和平之海”的起点应当是相互支持对方为通航安全而做的努力。双方应共同打击海盗和海上恐怖主义活动，并以此作为进一步拓展海洋安全合作的基础。

其次，中欧海洋产业发展水平不同，构成中欧海洋合作的差序结构。从贸易上看，中国已经在希腊比雷埃夫斯港进行了大量投资，并计划从比港出发建设通往欧洲中、西部的高速铁路网络，加速中欧之间的贸易往来，真正将希腊

建设成联通海上丝绸之路的欧洲门户；从海洋资源的开发来看，欧洲拥有着先进的技术和丰富的经验，尤其是在海洋能源、矿产和生物资源的开发等方面，中国可以通过投资等方式加入到欧洲相关企业的生产活动中去进行学习，或与欧洲企业和研究机构合作进行相关产品的研发，实现国内产业的升级换代；此外，航运业与渔业是欧洲传统强势产业，也是不少欧盟成员国的支柱产业。中国在开展与欧洲的海洋经济合作时也不能忽视二者的作用，应向欧洲国家学习，并与中国海洋开发的具体环境相结合，提出适应中国需要的航运业和渔业发展规划。

再次，中欧可通过文化交流、共同解决“全球公域”问题，建设和谐海洋。中欧文明源远流长，文化资源充足，有着开展文化交流的充足资本。文化交流还能够起到增进友谊、加强互信的作用，对于日后深化中欧海洋合作有着十分积极的影响。同时，海洋空间存在着“公共领域”的诸多特点。虽然存在主权边界，但海洋空间从总体上看是联成一体的。因此，中欧要寻求建设“和谐之海”的基点，可以从全球性公共问题入手，寻找共同利益。例如：双方在防灾减灾、事故搜救、海洋环境保护等领域必然存在广泛的共同利益。中欧的合作将是两大文明间的合作，也将是一个负责任大国与一个“规范性权力”的合作。这样，二者所推动建设的海洋必然会是一个和谐的海洋。

当然，中欧在具体的合作中仍然需要相互妥协。例如：中国提出新“海洋观”的目的之一在于表明立场，并为解决目前所面临的周边海洋领土纠纷寻求国际支持。中国一贯坚持不干涉内政原则，并认为涉及主权的问题不应交由多边平台讨论解决，这一点与欧盟的政策主张存在一定的冲突。此时应强调当事方的自主选择权，以保证其它领域合作的顺畅达成。

四、推动中欧海洋合作的途径

中欧开展海洋合作首先就是建立在中国学习欧盟海洋经验的基础之上的。反过来看，中国经济的腾飞带来了大量的资金，这正是欧洲经济复兴所需要的

重要资源。中国与欧盟在海洋开发与利用上合则两利，此时推动海洋合作符合双方的利益诉求。

中国为建设海洋强国提出了借鉴但不效仿欧洲海洋文明的新道路，这就要求中国在与欧洲的沟通和合作中充分吸收经验、吸取教训。当下中国与欧洲开展的海洋合作是新“海洋观”的首次应用，如能成功则将带来示范效应，为中国与其它国家和地区开展海洋合作提供先例，并真正成为指导制定中国自己的海洋战略的精神基础。

中欧海洋合作既有着广阔的发展空间，也面临着一定的挑战。尽管中欧海洋文明、海洋战略具有相通性，但毕竟中国与欧盟分属不同文明，特别是欧盟更是由 28 个成员国组成的区域性国际组织，在海洋合作的理念、措施和具体方式上都存在着一定的差异，而这些来自于中欧双边内部的差异性因素和一些影响中欧海洋合作的域外因素构成了中欧海洋合作所面临的挑战。

（一）海洋领土纠纷的处理方式不同

目前，中国在南海、东海等海域都存在着与周边其他国家的领土、资源开采等领域的纠纷。在处理此类问题时，中国采取的政策是根据公认的国际法和现代海洋法以和平方式谈判解决国际争端，一贯以不干涉内政原则作为指导。而针对具体问题，中国一贯强调问题是发生在双边国家之间的，只能通过双边友好协商解决与有关国家之间的分歧，反对多边平台和外部势力的介入。

但是，欧盟作为 28 个成员国组成的区域性国际组织，从本身上看就是一个天然的国际平台，欧盟也倾向于在多边平台内处理海洋国际纠纷。这一问题需要双方针对彼此的特殊情况制定相应的政策，彼此谅解，加以沟通，才能消除这一因素对于合作的阻碍。

尤其是，太平洋、印度洋地区还存在欧洲的殖民地，作为前殖民地国家，法国、英国对越南、缅甸等问题深度介入，甚至鼓励越南对抗我南海“九段线”，怂恿南海声索国去国际法院状告中国，给中欧海上丝绸之路合作投下阴影。

（二）域外大国因素的影响

海洋作为一个较为开放的空间，容易受到域外其他国家的影响。在中欧海

洋合作中，俄罗斯、美国、日本等域外大国会对双边合作产生一定的阻碍。

俄罗斯作为中国长期的战略合作伙伴，在2014年更是决定不断扩大和深化务实合作，把中俄全面战略协作伙伴关系推向更高水平，中俄在政治、经济、贸易、文化等诸多领域都有着密切的合作关系。具体到亚欧大陆之上，中俄双方一直致力于寻找丝绸之路经济带项目和将建立的欧亚经济联盟之间可行的契合点：一方面，这将推动亚欧经济整合，为中欧各方面合作提供有利的契机；另一方面，俄罗斯无疑与欧盟成为了竞争者的关系，虽然中俄海洋合作的重点在于东北亚和北极，但是，加上乌克兰危机的发生，俄欧关系呈现出冷淡的趋势，中国-欧盟-俄罗斯将会成为一个并不稳固的三角关系，这种关系将会延伸到海洋合作领域，成为中欧海洋合作的制约因素之一。

而在亚太地区，目前美日同盟与中国间的关系也是微妙的合作与竞争关系。一方面，中国与美国、日本之间的合作领域日益扩展、双边关系逐渐深化；另一方面，在美国“亚太再平衡”战略的指导之下，美日同盟对中国存在着事实上的制约与围堵。而作为美国长期合作伙伴的欧盟，从战略上更加亲近美国，这种态度上的接近也将会对双边合作的政策产生偏向性的影响，特别是在亚太地区的中欧海洋合作则会受到美日同盟的更大阻碍。

（三）中国、欧盟各自内部的不统一

中国作为独立的主权国家，在中欧海洋合作中是作为一个整体进行活动的。但是，具体考察中国海洋政策的制定过程，中国内部各个政府部门、各个省份之间有着不协调乃至竞争性的关系。如在“一带一路”战略提出后，中国的每个省份都针对本省的状况提出了在“一带一路”战略中本省的地位和重要性，争做“桥头堡”，这既是对国家战略的积极反馈，将会促进国家战略的实施，又将会在一定程度上形成彼此之间的张力，从而在内部产生阻碍因素。同样的状况也会出现在不同的部门之间，针对中欧海洋合作，渔业、海事、航运等部门都有着彼此不同的部门利益，这会对中欧海洋合作产生不协调的不利影响。

而这一情况在欧盟内部也存在着。作为国家间的国际组织，虽然欧盟在近年来一直致力于“用一个声音说话”，但是28个成员国之间国家利益的协调是欧盟长期面临着的一个问题。对于与中国的合作，各国都有着出于自身国家利

益的考量，因此，欧盟需要在双边海洋合作中尽可能地协调各方关切，以消除成员国之间的摩擦与不协调。

（四）中欧文明观的不同

2014年6月，国务院总理李克强在希腊雅典出席中希海洋合作论坛并发表了题为《努力建设和平合作和谐之海》的演讲，全面阐述了中国新型“海洋观”，得到了欧方的积极响应。^①这表明，中国海洋强国梦，不能也不会走欧洲老路。^②尽管今天的中欧海洋观有相通性，但传统观念仍会制约双方合作的互信。

中欧都是《联合国海洋法公约》的缔约方和支持者，但具体操作起来，欧方不能完全理解中国在南海、东海等主权权益上的历史合法性，对于解决南海问题的“双轨思路”理解也不到位，导致双方时有龃龉。合作起来，就要灵活处理，或求同存异，或聚异为同，关键是有效管控分歧。

欧洲作为蓝色文明，在历史上进行了长达数个世纪的海上争霸，虽然在两次世界大战后回归了大陆，但是其海洋文明的内核是不变的。从欧洲人的视角来看，中国以和谐、和平为内核的文明是截然不同的文明类型，因而对于中国的海洋政策，西方也会做出扩张、争霸、乃至渲染“中国威胁论”的反应。而从中国人的视角看欧洲，则容易出现盲目崇拜和一概排斥两种极端的情况，把欧洲更多地作为中国的敌人而非合作伙伴。这种文明上、文化上的不同直接反映在合作上便是对对方的猜疑和不信任，对对方的政策容易从自身的角度做出与对方意图相悖的解读，从而在政策上形成制约。

针对这些困难，为了推动中欧海洋合作的发展，需要从以下几方面做出努力：

以共同关心的公共问题为切入点，深化战略互信。中国与欧盟在海洋和平、环境保护、打击海上恐怖主义等全球公共问题上有着广泛的共同利益，而这些双方共同关心的公共问题也应当成为中欧海洋合作发展的基石。通过公共问题

^① 李克强：“努力建设和平合作和谐之海——在中希海洋合作论坛上的讲话”，人民网，<http://politics.people.com.cn/n/2014/0621/c1024-25179672.html>。上网时间：2015年6月8日

^② 王义桅：《海殇？——欧洲文明启示录》，上海：上海人民出版社2013年版，第76页。

的合作解决,可以推动双边在更加丰富的领域进行合作,建构战略互信。为此,要有效管控分歧。

加强信息沟通与交流,构建信息共享平台。信息互通是合作的重要前提,拓宽信息分享的途径将为合作打开更加广阔的前景。

战略理念上根本性的不同需要彼此谅解,求同存异。针对领土纠纷问题,中国与欧盟在解决问题的理念上有着根本性的不同,而这一不同是由双方的历史、结构、文化等诸多因素造成的,在一定的历史时期内难以改变。中国与欧盟寻求的是海洋合作,而非海洋战略上的完全一致,双方应当正视彼此存在的不同,加强对话,寻求彼此的谅解,把差异对合作造成的不良影响控制在最低的限度内。

构建开放性平台,与域外国家加强合作。中欧建立海洋战略上的合作并非是联手称霸,更不会对域外国家带有排斥性的态度。中国、欧盟、俄罗斯、美国等既有着广泛的共同利益,也不可避免地存在着矛盾。作为亚欧大陆两端的两个重要的国家和国际组织,应当为世界的和谐稳定发展承担责任。中国与欧盟在海洋合作上不应持有狭隘、封闭的态度,而应当将合作平台建成开放性的,在双边合作的同时努力与域外国家消除矛盾,增进合作。

协调内部关系,调动内部积极因素。作为国家的中国和作为国际组织的欧盟,应当妥善处理内部各部分之间存在的张力,努力激发其中积极的、能够促进合作发展的因素,努力减少对合作的阻碍性因素。为此,双边(如中法、中英、中希)与多边(中国与欧盟)协调推进、政策与理念相得益彰,成为中欧海上丝路合作的可行途径。

加强文明对话,推进中欧文明伙伴关系建设。2014年3月,中国与欧盟就新形势下深化中欧全面战略伙伴关系达成了重要共识。习近平主席强调,要从战略高度看待中欧关系,将中欧两大力量、两大市场、两大文明结合起来,共同打造中欧和平、增长、改革、文明四大伙伴关系,为中欧合作注入新动力,为世界发展繁荣作出更大贡献。其中,中欧文明伙伴关系的建设可以促进两大文明间的沟通与对话,增进对彼此文明的理解,从而能够从对方的角度思考战略的契合点。具体而言,双方要通过平等对话交流,增进相互了解,加强文化、

媒体、旅游等领域交流合作，扩大互派留学生规模，共同支持中欧关系研究工作。

总之，中欧将各自海洋发展战略对接，共同致力于维护海上通道安全——正如索马里反海盗所显示的，包括为维护海上非传统安全而举行的联合演习；建设海上航运、物流中心——正如希腊比雷埃夫斯港所呈现的，将“中欧合作2020战略规划”予以落实；条件成熟时可共同创立“海上合作组织”，致力于海上秩序的共同维护，打造亚非欧合作的新版本。双边与多边协调推进、政策与理念相得益彰，有效管控分歧，成为中欧海上丝路合作的可行途径。