

区位优势

位

拥抱丝路·寻路

博鳌亚洲论坛2015年年会特刊

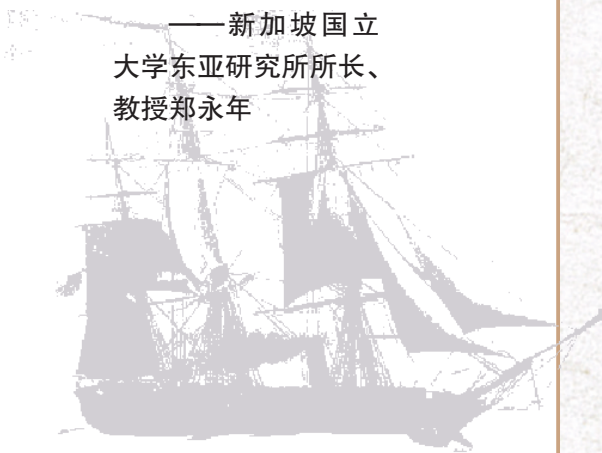
声音

因为特殊的地缘优势,“一带一路”战略实际上从某种意义上说,为海南的发展提供了得天独厚的条件,这是一个国家的整体发展战略,海南应紧紧抓住这一战略机遇,借此东风更快地发展自己。

——中国外交部边界与海洋事务司司长欧阳玉靖

海南正如火如荼地建设发展国际旅游岛,在中国“一带一路”计划构架下,我认为海南完全可以“逆向”思维,发挥自身独特优势,在积极走出去的同时,把更多的东南亚国家吸引来。

——新加坡国立大学东亚研究所所长、教授郑永年



此岸越远,彼岸越近。当古丝路的桥梁搭载了新世纪的梦想,一种犹如潮汐般不可阻挡的力量在南海奔腾涌动。

这种力量正是来源于中国和广大发展中国家对经济社会发展需求的共同推动,也惟此,它带着数以10亿计人口的共同梦想,勾画山魂水魄,瑰丽如虹。

而作为“21世纪海上丝绸之路”的关键节点,独特的地理位置决定了海南是中国面向东盟地区的战略支点。为此,海南面向东南亚的航运枢纽、物流中心和出口加工基地的战略区位优势,在中国与东盟合作共建“21世纪海上丝绸之路”过程中将发挥不可替代的特殊作用。

往来“两洲”“两洋”的必经之地,通往“两亚”的十字路口 南海前沿,抢梦想先机



海口港稳居环北部湾集装箱中转枢纽港的地位。本报记者 王凯摄

■ 本报记者 杜颖

溯源——官方海上正式交往始于汉代

“中国提出建立‘21世纪海上丝绸之路’的设想具有历史渊源和现实基础,是一个多元、开放的合作进程。中国与有关各方将相互尊重、多元包容的态度,通过平等协商和协作共同解决可能遇到的各种困难与问题,并循序渐进地逐步推进和落实各项目标。”2015年2月,中国外交部边界与海洋事务司司长欧阳玉靖在海南海口举办的海上丝路学术探讨会上发声。

这位有着处理边疆问题丰富经验的外交官在接受海南日报记者专访时,帮助海南做了一道“解析题”:南海自古是中国和东南亚国家互通有无、友好交往的纽带。海南位处南海前沿,地缘优势无可比拟,比其他地区的合作范围理应更广泛、更便利。此时,“不进则退”,从长远规划来看,海南由点到线,由线到面,包括货运、贸易、旅游、人文等领域都可以开展合作。

合作,多么熟悉的字眼!让我们拨回时光的指针,重新翻阅历史的画面。

海南与东南亚各国经贸关系由来已久,最早始于汉朝汉武帝时期。也从那时起,海南与东南亚各国的官方海上交往正式产生。

《汉书·地理志》记载,在武帝元封元年(前110年)设儋耳、珠崖二郡之后,汉朝译长和商人的船队便从徐闻、合浦等地出发,在海南岛中转前往东南亚各国。唐宋时期双方的贸易已有了相当的进展,琼山的白沙港,文昌的铺前港、清澜港,崖州的三亚港,逐渐成为外贸港口,相继建立起了稳固的经贸关系。

历史的长河中闪烁着灿若群星的生动故事。在万宁市大洲岛前港的清澈水面下,静静地躺着一艘铁船。若遇上水浅时,铁船的轮廓清晰可见。据说,这是一艘清初搁浅在这里的越南贡船,其后人为了纪念先人,还特意在不远处修建了一座小庙。

在陵水黎族自治县光坡镇附近的一片海滩上,随海水冲上岸的不仅有漂亮的贝壳,还有宋代的瓷器碎片。住在附近的人却并不觉得奇怪,因为这里过去就靠近繁忙的海上通道,上千年来,数不清的商船都曾经过这里,这些碎片或许就是其中一艘沉船留在海底的。

中国国家博物馆水下考古研究中心登记在册的数据显示,南海古沉船已经超过2000艘,从这些五代、宋、元、明、清的古沉船里,不仅发现了依然完好的瓷器,还有大量的银锭、钱币等重要文物。

佐证——从古至今交通枢纽地位未变

多少年来,一直躺在海底的沉船,似乎在

用另一种方式向我们讲述当时那条繁忙的“海上丝绸之路”。

唐宋时期,海南岛已是中西商船往来的避风港、补给港以及大陆、东南亚国家及本岛特产的重要中转集散地。当时广州和泉州的港口商船四处林立,操着各种口音的商人们忙着指挥码头工搬运货品,那些满载着中国瓷器和中国丝绸的商船,从广州或是泉州放洋后,几乎都要经过南海海域,才把这些精美的中国商品运送到菲律宾、占城、波斯湾等地,再由精明的波斯商人把这些远道运来的中国商品销往西亚各地甚至欧洲。

到了明代,郑和下西洋,七次经过海南岛。此时甚至有规定,南海各地来的贡船,要进入广州必须迁回海南岛。日本学者小叶田淳记载,当时崖州的望楼港标有“番国贡船泊此”,毕潭港有“占城贡船泊此”,陵水的桐栖港(今新村港)有“蕃船泊于此”,都是南海朝贡船曾在此寄泊的意思。

甚至到了清咸丰八年(1858年)签订《天津条约》,英、法等四国要求将琼州开埠成五个通商口岸之一。中国史研究会理事、海南师范学院教授张兴吉说,这些国家之所以要求将当时并不发达的琼州开埠,也正是看中了海南岛重要的地理位置,这里是一个重要的中转站。

中国南海研究院院长吴士存认为,海南历代渔民根据远航经验手绘的《更路簿》,是古代“海上丝绸之路”重要的历史见证。而到了近代,以东南沿海为通道的商贸以新的形式进行,但海南作为中转、补给、避风的交通枢纽地位并没有改变。

起飞——优势元素助推拥抱海上丝路

的确,到了现代,无可替代的区位优势让海南作为海上丝绸之路“桥头堡”的地位再度得以深刻凸显。

从地理角度来看,南海作为海上丝绸之路的重要区域写入了国家规划,海南自建省办经济特区伊始就被国家赋予授权管辖南海200多万平方公里海域。这一广阔海域不但是往来“两洲”(亚洲和大洋洲)和“两洋”(太平洋和印度洋)的必经之地,也是通往“两亚”(东南亚、东北亚)的十字路口;同时,海南岛置身于华南经济圈、“泛北部湾”经济圈等众多区域经济合作圈内。因此,独特地缘优势促使海南迅速成为我国面向东盟地区的“桥头堡”,也成为“环南海经济圈”的核心地区。

从经贸角度来看,海南具备的区位优势,更多体现在其位处南海黄金水道的位置节点之上。省发改委副主任朱华友分析,作为连接亚太地区与世界最主要的海上运输通道之一,每年经过南海海域的船舶约有10万艘,经过南海航道运输的液化天然气,占世界总

贸易额的三分之二,日本、韩国和我国台湾90%以上的石油输入要依赖这条航道;中国通往国外的近40条航线中,超过一半以上的航线经过南海海域,我国四分之三的外贸进出口货物、全球三分之一以上的国际贸易都要通过南海航线。而作为海上丝绸之路的关键节点,独特的地理位置决定了海南是中国面向东盟地区的战略支点。为此,海南面向东南亚的航运枢纽、物流中心和出口加工基地的战略区位优势,在中国与东盟合作共建“21世纪海上丝绸之路”过程中将发挥不可替代的特殊作用。

从外交优势来看,博鳌亚洲论坛自2001年成立以来,已经成功举办14届,每一届都有数十位各国首脑出席。2015年论坛依旧如此,并将举办“21世纪海上丝绸之路”分论坛。博鳌亚洲论坛已经成为我国开展多边外交、周边外交和公共外交的重要平台,在亚洲地区特别是在海上丝绸之路沿线国家中具有重要影响并日益发挥着增强政治互信、凝聚合作共识的重要作用。三亚首脑外交和休闲外交基地潜力正在不断拓展,岛屿观光政策论坛、中非合作圆桌会议平台,已成为海南开展对外友好合作新的重要支撑。海南也积极开展国际交流合作,目前缔结了46对国际友城,与丝路沿线8个国家的地方政府建立了友好省份关系,这些友城资源也为配合国家推动“21世纪海上丝绸之路”奠定了良好外交基础。

从自身发展来看,国家赋予海南先行先试的政策优势以及海南自身具有的四通八达的交通优势,势必成为起飞的基石。省发改委主任林回福表示,在国际旅游岛建设带动下,全省四方五港格局中建有生产性泊位200余个,万吨级深水泊位40多个,年货运吞吐量1.1亿吨以上,“田”字型高速公路网正在形成,粤海铁路正在准备并入全国高铁网。三亚在8万吨邮轮母港基础上,正在建设23万吨级邮轮母港,在条件具备时,完全可以开辟赴印度洋和太平洋周边国家的邮轮航线。而随着海口美兰机场和三亚凤凰机场的扩建,以及未来琼海博鳌机场和儋州机场的逐步建成和投入使用,海南的航线网络覆盖也将逐年扩大,三亚新机场被规划建设成为区域性国际枢纽机场,海南的空港优势将日益突出,海陆空综合优势不久将得以形成。

得益于优势元素,目前,服务于海南的智库机构正与政府一道探讨研究,为海南深度融入“一带一路”战略机遇提供建设性思考。以港口建设推动互联互通,以旅游发展带动产业转型,以经济合作促进利益融合,以公共外交平台服务国家总体外交等具体举措正在逐步完善之中。

春潮涌起处,我们期盼着鸿雁的远行……

南海自古是中国和东南亚国家友好交往的纽带

汉朝 海南与东南亚各国的官方海上交往正式产生

唐宋 海南岛已是中西商船往来的避风港、补给港以及大陆、东南亚国家及本岛特产的重要中转集散地

明代 郑和下西洋七次经过海南岛

海南位处南海黄金水道的位置节点

每年经过南海海域的船舶

约有10万艘

经过南海航道运输的液化天然气占世界贸易额的三分之二

中国通往国外的近40条航线中超过一半以上的航线经过南海海域我国四分之三的外贸进出口货物全球三分之一以上的国际贸易都要通过南海航线



海南渔船编队前往南沙开展捕捞生产活动。本报记者 李英挺 摄