

地区秩序与海外港口建设

——以印度伊朗合作建设恰巴哈尔港为例

帕尔维娜·帕力哈提

中国人民大学 北京市 100872

摘 要：本文以印度与伊朗合作建设恰巴哈尔港为例，深入探讨地区秩序与海外港口建设之间的关系。在国际格局不断变化的背景下，地区性大国会根据自身情况制定相应的地区战略，海外基础设施建设便是国家对国际体系刺激所做出的回应，这一回应在一定程度上能够重塑地区秩序。港口建设蕴含着经济、安全、地理和政治等多维度的逻辑，具有极为重要的战略意义。地区秩序的变动会对印度的战略判断产生影响，基于此，印度与伊朗合作建设恰巴哈尔港，旨在制衡中国与巴基斯坦、提升自身在地区的影响力，并实现贸易相关目标。恰巴哈尔港的建设对地区秩序产生了复杂的非线性影响。一方面，它增强了区域内外国家之间的互动，为区域内国家拓展了更多的选择空间；另一方面，也加剧了安全化趋势，使地区内的竞争博弈变得更为复杂。理解港口建设与地区秩序的关系，需要从双向逻辑进行剖析。中国在面对港口竞争中诸如“债务陷阱论”“珍珠链战略”等恶意抹黑时，应保持理性，积极优化对外合作策略，坚定维护自身正当权益。

关键词：海外港口建设；地区秩序；恰巴哈尔港；地缘政治；权力投射

1. 引言

国际格局的变化会导致地区性大国产生对体系刺激的回应，地区性大国会根据具体的战略环境、地缘优势制定相应的地区战略，大国纷纷加入到全球基础设施建设中说明大国之间存在的地缘政治结构性竞争会向经济领域渗透，港口建设是其中非常重要的一个部分，因港口不仅能够支持运输，还能够连接陆地和海洋，因此它有重要的联通作用，港口的公共产品属性兼具战略工具属性使得它有明显的地区塑造功能，对区域内的国家之间的合作或竞争状态以及行为模式的变迁过程都有影响。本文认为，地区秩序的变动是体系型的，会影响一国的战略判断，海外基础设施建设属于对外战略的一部分，是对国际体系刺激的具体回应，而这也会在改变甚至重塑地区秩序。以印度和伊朗合作建设恰巴哈尔港口为例，它是印度在国际格局产生深刻变化之后的一种战略选择，体现着海洋安全与陆地安全政策，不仅也影响着南亚西亚中亚地区及地区外的行为体互动，也会改变大国互动和地区秩序变动的方式。

2. 海外港口建设的逻辑

港口在地缘政治竞争中扮演重要的角色，其具有的战略意义远超于其作为基础设施的意义。港口起着连接陆地和

海洋的作用，海洋和陆地并非完全割裂的，而是通过运输走廊连接起来的，这些运输走廊几乎总是通过港口。纵观历史，走廊和港口的控制在改变全球力量平衡方面发挥了作用。^[1]

港口是海洋运输链条的支点，是整个后勤体系的供应者，^[2]而海洋越来越成为地缘政治的舞台，如今超过 80% 的世界贸易是通过海洋运输完成的，^[3]海洋运输作为国际运输的一部分，是高度复杂的经济活动，它的发展与国际市场的发展、经济周期密切相关，海上运输是生产和市场之间最便宜的方式，^[4]在相当短的时间内可以提供大量货物，因此这种运输方式将持续成为全球经济的主要轴心之一，海上贸易和海上军事力量是相互交织的，港口则作为贸易网络的节点和海权的投射出现在这个舞台上。全球贸易和供应链的发展使得港口的作用一步步扩大，商品贸易和海洋运输需要安全稳定的港口作为整个海洋运输链条的支点，对航线畅通有重要意义。港口是一个经济能量高度聚集的区域空间，对腹地经济发展具有很强的吸引力和辐射力，^[5]且港口的建设不仅有利于区域内经济发展的基础设施，还是调动、配置资源的枢纽，港口的发展在一定程度上决定着全球资源向这个区域集中的程度，决定着这个区域在国际竞争上所处的态势。^[6]港口还被认为可以建立军事基地，在地缘政治变迁过程中，

港口的政治价值不断的被挖掘出来,港口的形成依赖地缘,能被选作港口的一定有其独特的地缘优势。在地缘政治转型时刻,港口就会成为地缘政治实践的焦点是因为它们是一个国家能够在其领土以外施加经济和政治影响的节点。港口所具有域外影响力是一个国家在港口建设和运营的经济上越占主导地位,其影响力越大。另一方面,占主导地位的海上强国需要建设和控制一个全球港口网络。港口城市化进程、贸易网络和政治影响力相互交织,形成一套竞争性的经济和政治关系,涉及多个层面上同时运作的众多参与者。^[7]在地理范畴内,港口的经济与地缘政治主导的动态是不可分割的,因此,港口不仅具有地理和经济意义,同时也是政治权力投射过程中的重要战略节点。

2.1 港口建设的经济逻辑

港口对一个地区的经济发展起着基本且重要的作用,港口具备基础设施的作用,承载着船舶的基础运载需求,随着现代技术的发展,港口的功能从最初低附加值的大宗货物流通,逐渐开始具备加工和包装功能,又因信息化的发展,港口又拥有了高附加值的信息流通及配送服务。^[8]不仅是物流企业,港口还可以吸聚造船业、石油化工业、金融服务业、旅游业等产业,并且为所在城市创造就业,港口及港口所在的城市就可以成为优势增长极,带动周边城市的经济发展。^[9]

港口是区域经济发展的重要支撑和动力,港口航运业的发展带动了港口城的兴起,人口的汇集为城市提供了内部需求,并且吸引相关产业在港口发展,并创造就业岗位。在港口发展的过程中,会对金融业务产生相应的需求,也会随之吸引高新技术产业和跨国公司,从而实现资本、技术密集型方向升级。港口是连接沿海与陆地、国民经济与国际经济、促进区域经济协调发展的重要平台,因此港口不仅能推动所在城市的经济发展,还能带来周边地区乃至内陆地区的经济发展和繁荣,扩大港口腹地范围是港口争取区域性枢纽港地位的重要措施。^[10]

2.2 港口建设的安全逻辑:能源安全与多元化的需求

俄乌冲突对全球能源市场、能源安全、能源结算造成重大冲击,俄罗斯能源供应的中断以及由此造成的全球能源短缺可能会对能源系统产生持久的影响,能源系统的三个维度分别是安全性、可负担性和可持续性,它们共同构成了能源三难困境,能源安全问题的加剧是全球性质的,俄罗斯油气出口预期大幅下降,市场对油气供应紧张的担忧加剧,导

致全球能源价格大幅上涨,^[11]能源安全受到高度重视是全球范围内的,能源安全是国家安全的重要一部分,很多国家将能源安全上升到非常高的战略高度,并且出台相关政策,拓宽油气供给渠道,加快调整能源结果,以更大的力度推动能源转型,^[12]对能源安全的高度关注增加了对可再生能源的需求和电气化的增长,各国都希望通过减少以化石燃料为主的进口能源的依赖来加强其能源安全,并开发更多的可再生能源和非化石能源。根据国际能源署的预测,化石燃料所占的份额从2019年的约65%到2050年左右会降到20-50%,即便如此,在未来15-20年里,石油仍将在全球能源体系中扮演重要角色,^[13]全球能源资源和需求呈现出逆向分布的特征,决定了互联互通已经成了必然选择,降低能源开发的成本,是保障能源安全的必经之路。

2.3 港口建设的地理逻辑:扩大地缘优势,与周边国家的铁路公路相通

海外港口支点的战略属性是与生俱来的,一国加强对外战略支点的建设,以降低地缘风险对国家安全的影响,港口天然具有国际属性和联港成网的属性,^[14]海外港口不可避免的被当作一国的对外战略重要组成部分,关于海外港口的建设本身就与港口随之能带来的经济、安全、权力相关。海外港口除了通商还有补给功能,补给功能可以通过商业合作实现,通商功能这是大国海外港口支点的主要战略目标,^[15]港口因此还可以通过海铁海陆联运形成体系,且与更多的国家形成联结。港口连接两个运输领域——陆路和海路,陆路和海路是通过运输走廊连接起来的,这些运输走廊几乎总是通过港口,走廊和港口控制的冲突在改变全球力量平衡方面发挥了重要的作用。一个国家需要将自己在陆地上生产的商品通过海运运输到全球其他陆地进行消费,国家间的经济关系因此跨越海洋,需要一定的力量进行保护,以实现海上力量和经济良性互动,建立跨越大洋的新经济联系方式并保护它们的能力,是地缘政治变化和竞争的引擎,其中最重要的一个方面就是建设港口并实现陆海联通。港口是连接海洋和大陆的最理想方式,但光有港口是不够的,港口在地缘政治中的作用是作为一个节点,港口和陆路运输的连接具有将海上贸易网络与陆上战略连接起来的能力,因此赋予其竞争优势,如今,港口力量的地缘政治优势很可能取决于其连接欧亚大陆与太平洋和印度洋以及与西南亚和中亚的相关通道的能力,以及连接欧洲的能力。^[16]

2.4 港口建设的政治逻辑：权力投射，制衡对手

从地缘政治理论的角度，权力投射可以定义为在地缘环境中的国家权力运用，有其主动的目的性、方向性和手段性。^[17]作为大国或者地区性大国，有能力且有意愿进行权力投射，施加影响力，港口是权力投射过程中的节点，港口和运输走廊作为世界贸易中的重要环节，成为了国家间权力竞争的一部分。港口具有地缘政治属性就是因为它们是一个国家能在其领土以外施加经济和政治影响的节点，理论上港口能实现权力投射，具有域外影响力，一个国家在港口建设和运营上越占主导地位，其影响力越大。从另一个角度上说，港口和陆上运输形成的网络可以使得国家深入陆地且维持海上实力，贸易网络和政治影响力相互交织形成一套竞争性的政治经济关系。^[18]

跨越陆地和海洋的经济联系将贸易定义为一种地缘政治活动，在此背景下我们认为港口的建设即使不是出于权力投射权力竞争的目的，也客观的会造成权力投射权力竞争的作用，权力是在地缘政治背景下通过经济、政治和战略行动的结合获得投射的，港口的建设可以说是这一种最佳的一种形式之一，从历史上看，作为连接陆地和海洋的运输网络中的一环，港口可以推动地缘政治转型，正如之前地缘政治学家所说，对大陆和海洋的控制都是竞争的一部分，作为陆海复合型国家的战略选择难点也正在此，而能够同时有利于发展海上力量和陆上力量的正是港口，正是在考验国家连通陆地和海洋的能力也就是最有效运用港口的能力。

3. 地区秩序与海外港口建设的影响框架：以恰巴哈尔港建设为例

3.1 地区秩序变化与海外港口建设

地区秩序变化会影响到一国对自身的实力定位和认知，由此形成战略认知的转变，从而作为对体系刺激的回应，会选择不同的对外战略以及具体的行动。本文讨论的地区并非狭隘的南亚地区，而是包含了南亚、中亚、西亚等地区的较大地区范围，该地区的特点有以下几点：

第一，域外大国在地区的战略竞争，地区秩序的变化会受到国际秩序转型的影响，当今国际秩序最显著的变化是非西方力量的崛起以及由此在欧亚大陆形成的权力转移趋势。^[19]2010 年美国的战略重点转向了东亚；2012 年希拉里提出了“印太经济走廊”，印太从一个地理概念逐渐转变为地缘战略概念；2017 年底，特朗普政府将中国定义为“战略竞

争者”，并在公告中以官方形式表述“自由而开放”的“印太”；2018 年，美国对华发动了大规模的“贸易战”；拜登上任之后，继续了特朗普政府对华强硬态度，并且加速了“印太”战略在其对外政策中的核心地位，并且明确了战略目标与具体的行动计划。^[20]“印太”战略应封锁中国而生，地缘政治领域的竞争向经济领域渗透，在产业、技术、全球基础设施建设方面都形成了竞争，印太板块的重要性持续上升伴随着印度的崛起，“印太”逐渐成为了大国博弈的地缘战略场。^[21]

第二，中印在同一时代、同一地缘政治空间同时崛起是具有历史意义地缘政治事件，^[22]不对称的权势结构是地区秩序最主要的一个特点，这种不对称的权势结构表现在两方面，第一是中印两国不可避免的会陷入战略空间重叠的境况，中印共同周边地区呈现出“两强众弱”的地区结构，^[23]利益的重叠以及权势的增长会导致两国都倾向于构建周边秩序，而对于印度来说，至少南亚是被印度视作自己势力范围之内的，从安全和权力两个维度展开，印度将其延伸到了东南亚、西亚以及中亚地区。第二是印度的崛起在强度和持续性上并不如中国，总体来说二者的权力呈现出不对称的结构。

第三个地区秩序的特点便是围绕着印巴对抗的复杂国家间关系，巴基斯坦对印度来说是陆地边界的主要威胁，中巴正常的友好关系，印度因此而焦虑陆地面临所谓的“胡桃夹困境”，即自身在陆地上受到中国与巴基斯坦的两线战略威胁，^[24]正如上文所述，印度对安全的考量是延伸出南亚的，因为地理特点决定印度的主要安全需要在西北部保持有一个友好且稳定的伊朗，阿富汗及中亚地区，这些地区会持续影响着陆上和海上的事态，而巴基斯坦在这些地区也有相当影响力，印度在这些地区，尤其是向波斯湾地区投射权力的能力，因与巴基斯坦在安全领域的关系而受到限制。

地区秩序的变化影响着国家对战略环境的判断，威胁（或机遇）越迫在眉睫，国家的战略环境越具有约束性，^[25]体系结构的变动会导致一国选择具体的行动进行回应，提升互联互通水平，通过与伊朗合作建设恰巴哈尔港以及与其他国家合作建设基础设施，印度希望能够将巴基斯坦排除在地区互联互通网络之外，提升自身影响力，并且能够起到制衡中巴的作用。

2015 年 5 月印度《萨格尔马拉国家远景规划》在内阁获得通过，于 2016 年 4 月在印度孟买举行了首届“海事印

度峰会”，莫迪总理出席开幕式，并对外发布了《萨格尔马拉国家远景规划》。^[26]这个远景规划的核心是“港口导向型发展”，即实现港口现代化、港口互联互通、港口导向工业化、沿海社区发展。其中港口连通型主要是指管道、水路、铁路和公路的连通性，印度也希望能够通过连通的方式实现联运网络与其他陆地国家实现连接。印度政府制定了到 2025 年实现万亿美元出口的目标，依靠出口导向型增长战略来达到实现这一目标所需的增长率，^[27]如果配合以“印度制造”倡议的支撑，就可以推进世界制造业转向印度使其成为制造业中心，助其实现出口目标，为其经济发展提供动力，且对实施印度洋战略有重要影响，进一步加强印太合作，可以说这是一个充满野心的战略，互联互通已然成为印度实现这一目标的必要条件，经济体的繁荣取决于它与其他经济体的贸易量，而这种贸易量只有在互联互通的情况下才能实现。

恰巴哈尔港位于伊朗东南部锡斯坦省和巴基斯坦俾路支省的莫克兰海岸，毗邻阿曼湾和霍尔木兹海峡，是唯一能直接进入印度洋的伊朗港口，^[28]将连接与阿富汗接壤的东部城市扎黑丹，预计耗资 5 亿美元。恰巴哈尔港是伊朗、阿富汗和印度之间货物和旅客运输的多式联运网络的重要节点，是伊朗唯一的远洋港口，位于能源丰富的阿曼湾东南海岸，战略位置优越，靠近通往亚洲和欧洲的主要航线，通过铁路与阿富汗相连，方便货物转运到阿富汗和中亚国家。距离瓜达尔港只有 72 公里。2016 年 5 月，印度总理莫迪与伊朗达成协议，允许印度开发恰巴哈尔港的 2 个码头，此外还签署了其他 11 项谅解备忘录。其中一项重要的协议是印度、伊朗、阿富汗三国首脑在德黑兰共同签署的三方运输及过境走廊合作协议^[29]，印度的货物得以通过伊朗到达阿富汗。

其实伊朗在与伊拉克的战争中就意识到它需要一个远离波斯湾的海港，伊朗的主要港口均分布在波斯湾沿岸，但波斯湾充满了不确定性和争议，印度洋沿岸几乎没有港口，因此在 20 世纪 90 年代伊朗就雇佣了印度承包商开始建造一个港口，但苦于外受制裁，内部伊朗政府缺乏资金而叫停了项目。2003 年，印度总理阿塔尔·瓦杰帕伊与伊朗签署了一项协议，继续建设恰巴哈尔港口项目。印度之所以正式达成协议，主要是出于战略考虑，巴基斯坦拒绝印度进入阿富汗，包括向喀布尔运送物资，因此印度修建了一条从阿富汗和伊朗边境的扎兰吉到德兰（Delaram-Zaranj）的公路作

为回应，印度可以从西南方向进入喀布尔，但印度仍然需要一个港口来运送物资，恰巴哈尔港口得以续建的战略考量就在此，由于伊朗受到制裁，港口的建设又一次陷入了停滞。2012 年，印度提出连接中亚政策后，决心正式启动建设恰巴哈尔港。此后的 8 月，印度和伊朗成立联合工作组，对港口的开发费用、预计收益等进行估算，伊朗决定前期投资 3.4 亿美元，印度投资 1 亿美元。^[30]由于资金没有到位，这一项合作再一次搁置，直到 2015 年 5 月印度与伊朗签署协议合作开发恰巴哈尔港，2016 年 5 月印度总理莫迪前往伊朗签署了两项相关协议：一项是三边协议印度同伊朗和阿富汗共同签署了伊朗恰巴哈尔港过境协议，是为与阿富汗和伊朗之间的运输联通制定蓝图；另一项是双边协议，双方同意印度港口全球公司（IPG）将以 10 年的租赁期收购该设施，IPG 是印度两家国有运营商 Jawaharlal Nehru 港口信托公司和 Deendayal 港口信托公司新成立的合资企业，在此期间，约 8500 万美元的资本投资和 2300 万美元的年投资将用于装备和运营新的集装箱和多用途码头。2017 年 8 月对伊朗的正式访问期间，印度交通部长指出，新德里已经批准了出口港口银行 1.5 亿美元的融资提议，以开发伊朗恰巴哈尔港，2019 年 2 月通过恰巴哈尔港进行货物过境运输的三方协议正式实施。^[31]印度将在恰巴哈尔港第一阶段装备和运营两个泊位，资本投资为 8520 万美元，年收入支出为 2295 万美元，租期为 10 年港口运营可能于 2018 年开始，Gadkari 先生强调，即使美国对伊朗实施新的制裁，印度也将继续致力于该项目。伊朗交通部长同时表示，宣布伊朗将对印度商品提供 50% 的折扣，以增加伊朗过境走廊的竞争优势。^[32]

恰巴哈尔港是印度和伊朗战略合作的象征，对伊朗和印度的意义重大，而且对区域和跨区域的经济也有重要意义，它使得印度能够通过一个国家进入阿富汗和中亚国家，这就减少了印度对巴基斯坦陆路运输的依赖。印度的战略家们认为这个港口起到了制衡中国和巴基斯坦合作的巴达尔港的作用。

3.2 海外港口建设对地区秩序的影响

3.2.1 非线性影响和地缘政治角色

港口对地缘政治的改变甚至重塑作用体现在它的影响是多元、复杂且处于不断变化中，它既可以成为合作的契机，也有可能成为竞争扩大的因素之一，它既是公共产品又有战略工具属性，对区域内经济发展，运输的保障都有积极的效

应, 但正因为它天然具有的国际属性和联通属性, 大国仍会将港口建设作为对外战略重要组成部分, 权力投射的作用会加剧大国战略竞争和引发资源竞逐以及加强安全困境的境况, 这凸显了港口的地缘政治角色, 国际会以港口为标准审视地理空间、国家权力、国家利益等地缘政治基本变量, 并习惯以地缘政治角度理解海外港口的建设, 可能引发一系列的外部地缘政治反应。

3.2.2 增强区域内外国家互动

印度关于恰巴哈尔港的长期目标是推动恰巴哈尔港与国际南北运输走廊 (INSTC) 对接, 2000 年印度、伊朗和俄罗斯签署了《国际南北运输走廊协定》, 自 2002 年 5 月 16 日起生效, 旨在连接欧亚大陆, 国际南北运输走廊是连接印度的孟买和俄罗斯的圣彼得堡的多模式运输网络, 以伊朗的阿巴斯港作为连接点, 有三条核心路线。第一条路线从圣彼得堡延伸到孟买, 途径波罗的海和北海, 再经过伊朗的阿巴斯港, 是一条海上路线; 第二条路线是通过阿塞拜疆, 西线连接俄罗斯和伊朗的铁路, 这条线路通过与格鲁吉亚于 2017 年 10 月启动的巴库 - 第比利斯 - 卡尔斯铁路线, 将土耳其在地中海和黑海的港口与阿塞拜疆港口连接起来; 第三条是中亚 - 波斯湾路线, 连接了哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦和土库曼斯坦、俄罗斯和伊朗的铁路网, 亚美尼亚南北公路走廊全长 556 公里, 它将波斯湾的港口与格鲁吉亚的港口连接起来, 由此将内陆国家阿塞拜疆与 INSTC 其他国家相连。^[33]

INSTC 愈发引发关注, 其中一个原因是苏伊士运河的堵塞带给世界经济的损失引发了国家对运输安全的关注, 提高了对实惠且便利的多式联运的认识, 能为可能出现的运河阻塞提供解决方案。其次是俄罗斯和伊朗都因受到制裁而需要寻找维持经济发展的手段, 对印度来说, 这条走廊将货物从印度西海岸运往伊朗和其他波斯湾国家经里海运往俄罗斯, 然后再运往北欧和西欧, 目标是加强运输部门的有效合作, 积极进入国际市场, 增加客货运输量, 保证旅行安全、货物安全和环境保护。国际南北运输走廊可以促进印度通过伊朗的第二大城市马什哈德与波罗的海国家、俄罗斯以及欧洲进行贸易, 这条路线的最大特点是可以减少运输时间和运输成本。^[34]与苏伊士运河和地中海航线相比, 南北运输走廊可以将集装箱运输的时间和成本减少 30%-40%,^[35]此外, 如果与东南亚相连, 可以促进欧洲和东南亚之间的贸易, 这条

走廊的经济潜力将成倍增长。对印度来说是一条具有巨大潜力的贸易走廊, 将帮助印度在欧亚和中亚发展其经济和战略重要性。

虽然愿景是美好的, 但是这条走廊的潜力并未能发挥出来, 涉及区域运输基础设施的发展受到了内在制约, 主要原因是该区域缺乏足够的安全和稳定, 基础设施的建设是需要大量的投资的, 很少有国家愿意通过冲突不断的地区, 有一些国家也不愿意选择通过伊朗的路线, 阿富汗的安全局势并不一定能够提供稳定的贸易环境, 不确定的安全环境是悬而未决的问题, 中亚国家内部的政治分歧以及边界争端仍未解决。伊朗曾一度将印度从恰巴哈尔铁路项目中剔除, 伊朗和印度与中亚和其他国家之间拟议和正在建设的各种路线, 只有在地区国家愿意搁置政治分歧的情况下, 才会变得有效和可操作。而俄罗斯也因受到严厉的制裁, 印度通过俄罗斯过境到欧盟将会变得复杂, 印度和俄罗斯的关系面临着挑战。

印度在建设恰巴哈尔港的还有一项重要考量就是, 可以将其与中亚地区联通, 使之成为进入中亚的通道, 中亚地理位置优越, 自然资源丰富, 具有重要的地缘战略意义, 在全球能源格局中扮演着重要的角色, 在该地区已探明的碳氢能源、铀、水电、煤炭和稀土矿藏为该地区的战略重要性增加了新的深度。^[36]印度从海上与伊朗建立商业联系, 出口的商品将伊朗作为中转站通过陆路贸易路线与中亚国家进行能源贸易往来。印度是世界第四大能源消费国, 获得土库曼斯坦和哈萨克斯坦丰富的天然气储量将有助于满足其不断增长的能源需求。综上, 印度可以绕开巴基斯坦, 联通伊朗和阿富汗, 开拓出进入中亚的空间, 争取出更大的地缘和战略空间, 确保自己的能源运输安全并开拓出不那么受限的经济贸易通道。

印度在中亚拥有重要的能源、经济和安全利益。2012 年 6 月印度发起了一项新的外交倡议, 以“连接中亚”政策与中亚国家积极接触, 该政策的框架“建立在与中亚国家进行积极的政治、经济和人文交流的基础上, 包括单独的和集体的。^[37]2015 年莫迪对乌兹别克斯坦、哈萨克斯坦、土库曼斯坦、吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦这五个中亚国家进行访问。

中亚蕴藏着巨大的油气资源以及能源潜力, 多年来, 印度一直寻求和中亚国家建立能源伙伴关系, 其中有项重要举措是收购哈萨克斯坦萨帕耶夫油田 25% 的股权, 并且组

建财团建设土库曼斯坦-阿富汗-巴基斯坦-印度 (TAPI) 天然气管道, 土库曼斯坦拥有世界第二大天然气储量, TAPI 协议将使其能够通过向南亚国家输送能源实现出口多样化, 管道将从土库曼斯坦经阿富汗和巴基斯坦到达印度, 在全长 1814 公里的管道中, 土库曼斯坦的 214 公里, 阿富汗的 774 公里, 巴基斯坦的 826 公里, 经过奎达和木尔坦, 最终到达印度的法兹尔卡, 虽然这个管道因为脆弱的地缘政治问题而未来并不明朗, 2022 年, 巴基斯坦和土库曼斯坦的能源部长便就这个管道项目的执行防线为议题举行了会议, 巴基斯坦对液化天然气进口的依赖加深, 根据此前的天然气销售购买协议, 天然气输送点位于阿富汗和土库曼斯坦的边境, 但是阿富汗的局势使得巴基斯坦希望能够在巴基斯坦边境设立一个天然气输送站。^[38]这也侧面反映出一个问题, 在这个区域投资建设互联互通设施就要承担一定风险。

电力的作用在大幅和广泛地增加, 到 2050 年, 电力消耗将增加约 75%。^[39]塔吉克斯坦和吉尔吉斯斯坦拥有巨大的水力发电潜力。杜尚别独立的潜力每年超过 5270 亿千瓦时, 或世界水电潜力的 4%,^[40]哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦丰富的铀矿蕴藏着巨大的潜力, 可以满足印度大量民用核电站的需求。哈萨克斯坦拥有全球 12% 的铀资源, 而乌兹别克斯坦是全球第七大铀供应国。在莫迪总理访问该地区期间, 印度与阿斯塔纳和塔什干签署了铀供应的关键协议。

恰巴哈尔港靠近土库曼斯坦和乌兹别克斯坦等中亚国家, 对于进入这些典型的内陆国家来说是“黄金入口”,^[41]是印度得以进入中亚的通道, 印度一直寻求成为阿什哈巴德协议的一部分, 这将使印度能够利用现有的欧亚运输走廊, 并可能与南北运输走廊同步。事实上中亚国家已经有所动作, 2015 年, 印度与哈萨克斯坦成立了互联互通工作组。在 2020 年 12 月印度-伊朗-乌兹别克斯坦签署了一项关于使用恰巴哈尔港的协议, 为印度与中亚的互联互通项目增添了新的动力。乌兹别克斯坦希望能将印度运营的由其开发的恰巴哈尔港的一个码头作为中转口岸, 而其他中亚国家也表现出了将恰巴哈尔港作为转运港的兴趣。^[42]值得注意的是 2015 年, 莫迪总理访问乌兹别克斯坦的时候, 邀请乌加入恰巴哈尔港连接伊朗与阿富汗的德拉拉姆-扎兰吉铁路 (Delaram-Zaranj), 乌兹别克斯坦修建了一条通往阿富汗的铁路线, 连接伊朗铁路网, 目的是利用恰巴哈尔港进入印度洋地区。乌兹别克斯坦是世界上两个双重内陆国家之一,

正寻求扩大其在印度洋的范围, 以摆脱其内陆地位。2022 年 8 月 19 日, 土库曼斯坦副总理兼外长梅列多夫宣布土库曼斯坦计划加入 INSTC, 且已启动加入进程, 之后印度、伊朗、俄罗斯签署了一份谅解备忘录, 将位于里海沿岸的土库曼斯坦土库曼巴什港加入走廊中, 连接阿塞拜疆的巴库港。2023 年 7 月, 土库曼斯坦正式加入 INSTC, 而印度则可借此提升自己的地缘政治和地缘经济利益, 同时提升了印度的能源运输安全性, 如果霍尔木兹海峡发生了封锁或拥堵, 那么恰巴哈尔港依然可以作为印度的选项去获得来自于伊朗的能源, 恰巴哈尔港能使印度以更低的成本和更高的价格加强与伊朗的石油贸易并且有机会超越中亚, 进入俄罗斯和欧洲。

3.2.3 拓展区域内国家选择空间

海外港口的建设包括后续的互联互通政策因为增强了国家间的互动, 一定程度上为区域内的国家提供了更多的选择, 短期来说, 这些国家倾向于同时增强与中印两国的关系并且不用面临安全风险或者不确定性, 有不少国家愿意诉诸对冲战略, 在中国印度可能还有日本这些国家竞争中各取所需, 在与不同的国家合作过程中增强自己的获益筹码。当然长远来说, 这也会压缩国家的战略选择空间, 对冲空间会在一定程度上被反噬, 在实践过程中会日益困难, 很难找到稳定的平衡。

地区内的复杂博弈决定了基础设施建设的困难性, 以印度与阿富汗合作建设德拉拉姆-扎兰吉铁路来说, 这也是恰巴哈尔港口建设延伸的一部分, 但是印度与阿富汗的关系随着塔利班在阿富汗的重新掌权而变得复杂, 塔利班的上台使得印度以往在阿富汗的战略目标, 包括制衡巴基斯坦、借助阿富汗通往中亚都受到了冲击。

阿富汗是一个内陆国家, 始终处于世界大国利益冲突的交汇处, 一直依靠巴基斯坦的卡拉奇港入海, 因此巴基斯坦对阿富汗是有一定的影响力的, 印度寻求通过陆路进入阿富汗遭到了巴基斯坦的拒绝, 通过德拉拉姆-扎兰吉铁路, 印度由此可以进入阿富汗, 但仍需要一个港口来运送物资到阿富汗, 恰巴哈尔港就可以承担这个任务, 恰巴哈尔港由此成为印度进入阿富汗的陆路贸易的门户。2016 年 5 月, 印度总理纳伦德拉·莫迪与伊朗总统哈桑·鲁哈尼和阿富汗总统阿什拉夫·加尼签署了恰巴哈尔港口合同和三边过境贸易协议。这个项目对印度有极大的战略意义, 这将打开通往中亚和欧洲的新门户, 印度可以通过波罗的海国家加强与俄罗

斯和欧洲的贸易联系。

由于印度货物通过阿富汗陆路运输遭到了巴基斯坦的拒绝,两国加强了替代航线,包括 2017 年 6 月开通喀布尔-新德里航空货运走廊,2017 年 12 月开通喀布尔-孟买航空货运走廊,以及恰巴哈尔海上航线。2017 年 10 月,印度通过恰巴哈尔港向阿富汗运送了第一批 13 万吨小麦,从西部港口坎德拉发运,开辟了一条绕过巴基斯坦的贸易路线。^[43]港口本身就有辐射效应,对当地的经济有巨大的作用。而印度想借此成为这个区域的产品提供者,印度可借此扩大印度在南亚之外地区的影响力。^[44]印度和巴基斯坦都在争夺在阿富汗的影响力。这里不得不提阿富汗和印度在恰巴哈尔港战略意义上的共识部分,印度想要绕过巴基斯坦,阿富汗想要通过恰巴哈尔港减少对巴基斯坦的依赖。如前文所述,印度修建了一条 218 公里长的德拉拉姆-扎兰吉(Delaram-Zaranj)铁路,印度将这条路连到恰巴哈尔港,然后通过这条路运输货物。伊朗在靠近扎兰吉的米拉克之间修建了铁路,这条铁路能将阿富汗几大城市连接起来。^[45]阿富汗是一个内陆国家,一直依赖巴基斯坦卡拉奇港为出海通道,如果顺利,巴基斯坦最大的城市卡拉奇的一部分生意会直接被恰巴哈尔港吸走,而阿富汗则可以一定程度上摆脱巴基斯坦因为地缘优势向其施压的状况。^[46]印度乐见阿富汗在经济上和政治上摆脱巴基斯坦的影响。这可以被看作美国在南亚战略的补充。

但是阿富汗塔利班掌握政权之后,印度想要联通伊朗和中亚的目标严重受挫,巴基斯坦在阿富汗和平进程中起到了至关重要作用,印度在阿富汗的外交空间被进一步压缩。^[47]阿富汗塔利班掌握政权之前,本意是想通过与印度的合作减少巴基斯坦对自身的影响,但这之后三方力量与博弈均发生了变化,阿富汗以更加自主的姿态参与到地缘政治博弈当中,印打了南亚地缘政治格局的变动,不仅是南亚,中亚西亚也在内外部压力下呈现出一种新的动态平衡格局。

3.2.4 加剧安全化趋势、竞争博弈复杂化

如上所述,港口作为基础设施的一种,不仅具有工具属性,也具备一定的战略属性,因此它的影响力会从经济领域蔓延到政治和安全领域。^[48]不管初始意图如何,大国的基建活动都会在相对应的区域营造出一种竞争态势,不仅可能改变该地区的权力结构,也可能激发大国之间的竞争烈度且伴随着分化成不同阵营增强制衡力度。就像印度想要通过

建设恰巴哈尔港,联通中亚、阿富汗来控制中国与巴基斯坦的影响力,互联互通的努力会成为影响地区秩序的重要因素之一,域外大国的竞争必然会加剧地区议题安全化和区域内国家的分化重组。^[49]港口的国际属性和连港成网属性使其参与到了国际经济与权力格局的互动,国家普遍认识到了港口对于对外战略推进的支点作用,因此海外港口可以被看作是构建国际权力网络的支点,随着大国博弈的升温,港口亦成为了热点地区的大国博弈焦点之一,在大国的竞争结构中加剧了议题安全化、政治化趋势,也加剧了地区内的博弈复杂性。^[50]即使是致力于推动地区经济发展的合作,也会被解读为战略竞争的工具,出于自身的经验和惯有的地缘政治思维,“安全化、政治化”已然成为建构竞争对手实力和战略意图的逻辑,与话语的建构一同形成对对方的威胁认知体系。

中国和巴基斯坦合作建设瓜达尔港让印度既怀疑中国是想要在印度洋“有所作为”,为了在海上“包围”印度,进一步完善所谓的“珍珠链战略”,也怀疑中国与巴基斯坦的合作是为了限制印度在南亚的权势。虽然“珍珠链战略”根本经不起推敲,且是非常明显经过渲染的用于引起对中国猜忌的话术,而中巴合作也都是正常友好的合作,但印度仍会出于不信任去放大其中的消极和负面的所谓的针对印度的成分。这首先是由于港口及能源政治化带来的,是无可避免但可以尽可能缩小负面效应的,其次就是受传统地缘政治因素的影响,印度对华战略选择无法超越“安全困境”^[51],即使印度也认可两国经济合作能够带来的收益,但同时也无法摒弃传统的安全观念,对中国的实力发展深感不安,将中国的周边政策和邻国的合作理解为对印度在印度洋地位的挑战。“国家引导型安全困境”是霸权国意图“诱发”或“制造”安全困境所形成的,其含义不仅包括权势理论,也包含地缘政治竞争背景下博弈双方由于彼此意图不确定导致的惯性思维,这个理论可以很好解释为什么中国与他国合作建设港口会被渲染成为“珍珠链”,而引起印度的猜忌,大力推进自己的港口建设,并且参与美印日澳四国的“印太战略”。对客观事实的认知会收到主观因素的影响,因此不安全感不仅来源于实力差距,还有观念的作用,国家之间对彼此动作和意图的不确定、认知不对等、猜疑和有限理性等主观心理因素所造成的互不信任会对一国产生影响。客观因素和主观因素共同作用,使得国家间产生更大的不信任感和

不安全感。对印度来说，其权力投射范围与中国合作的国家有重叠这个客观事实使得印度感到巨大的压力，无论是在印度洋还是在南亚的影响力，中国的发展的都会被视作是对印度在这个区域权势的挑战，即使和中国的合作可以给印度带来收益，印度也会担心这个收益会进一步拉大中印两国的差距，从而增强中国在印度权势范围内的影响力。

考虑到中国和巴基斯坦的合作可以给双方带来的利益以及潜在的对印度的威胁，印度认为需要在两个领域与中国和巴基斯坦之间建立力量平衡：一是地缘政治准入的力量平衡，考虑到三个国家都在中亚存在重要利益，印度只能选择伊朗，通过伊朗的战略地位进入阿富汗、中亚以及其他欧亚大陆地区，以此来限制中国和巴基斯坦；其次是地缘战略领域的力量平衡，印度寻求美国作为抗衡中国的力量，^[52] 推进印太战略，也借助域外大国的力量，推动区域内的互联互通。

4. 结论

一些特定的港口，尤其是一些具有地理位置优势的港口确实有地缘政治特点，国家间权势的变化会使得一些相对固定的地理条件以不同的意义，并反过来作用于国家间权势的变化。^[53] 理解港口建设与地区秩序之间的关系得从双向逻辑出发理解，地区秩序的变动会影响国家行为体的政策选择，同时，港口的建设也会通过特定议题领域对地区秩序产生影响。以恰巴哈尔港口的建设为例，这既是西亚、中亚、南亚地缘政治与地缘经济价值上升的结果，客观上也加剧了这一地区在大国战略布局中的重要性，使其地缘价值呈螺旋式上升趋势。

理解印度建设港口是地缘经济和地缘政治相互交织的，两者之间存在协同作用，当引入中国和巴基斯坦因素时，这种协同作用尤为明显，印度建设恰巴哈尔港的关键原因之一就是瓜达尔港的猜忌和中巴友好关系的担忧。

伊朗、中亚国家对印度至关重要，今后印度也一定会致力于加强与这些国家的联系，这也是印度成为地区大国必走的道路。但他们之间的关系并未达到互信的战略伙伴水平，这些地区的安全与友好对中国同样重要，我们可以耐心、包容、友好的发展与这些国家发展双边或者多边关系。

海外港口合作是当下的主流模式，中国走的是利益共同体道路，走的是共商共建共享之路，中国将海外港口点战略的重点放在了合作上，以合作为海上互联互通提供互利

共赢，互助包容的可持续远景。^[54] 关于港口的竞争日趋激烈，作为大国有需要维护海外利益，拓展对外影响，这是我们的正当诉求，应当坦率面对，他国“债务陷阱论”“珍珠链战略”等恶意抹黑渲染，以及因此而引起的他国的感知威胁并做出的对冲战略，并不能证明我们的出发点和港口建设模式是错误的，我们应该有理有据予以反击，并不断优化对外合作策略。

参考文献：

- [1] Noorali, H., Ahmadi, “Iran’s new geopolitics, Heartland of the World Corridors”, *Geojournal*, 2022.
- [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》，载《战略决策研究》2017 年第 2 期，第 64 页。
- [3] Noorali, H., & Ahmadi, S. “Investigating the role of ports in theories of political geography / geopolitics and presenting the theory of port power,” *Quarterly Journal of Political Geography Research*, Vol 5, pp.90 – 114.
- [4] BOȘNEAGU ROMEO, “International Relations Development Strategies From The Perspective Of Maritime Freight Transport Development”, *Constanta Maritime University Annals*, XVII, Vol.25, p201.
- [5] 郑秉文，李文，刘铭赅：《“一带一路”建设中的港口与港口城市》，中国社会科学出版社 2017 年版，第 3 页。
- [6] 陈月英，王永兴，王翠萍编著：《世界海运经济地理（第二版）》，科学出版社，2017 年版，第 12 页。
- [7] Hassan Noorali, Colin Flint, Seyyed Abbas Ahmadi, “Port power: Towards a new geopolitical world order”, *Journal of Transport Geography*, 105 (2022), pp2–3.
- [8] 齐爱云：《苏州港港口物流与腹地经济协同发展研究》，中北大学，2022 年硕士学位论文，第 12 页。
- [9] 李志敏：《港口物流对城市经济发展的影响研究》，山东大学，2022 年硕士学位论文，第 25 页。
- [10] 孙德刚：《中国港口外交的理论与实践》，载《世界经济与政治》，2018 年第 5 期，第 27 页。
- [11] 刘泽洪，阎志鹏，侯宇：《俄乌冲突对世界能源发展的影响与启示》，载《全球能源互联网》，2022 年 7 月第 5 卷第 4 期，第 310 页。
- [12] 刘泽洪，阎志鹏，侯宇：《俄乌冲突对世界能源发

展的影响与启示》，载《全球能源互联网》，2022 年 7 月第 5 卷第 4 期，第 312 页。

[13] BP, BP Energy Outlook 2023 edition, Paris: IEA, 2023.

[14] 王旭，《大国海外港口支点战略及模式选择》，载《亚太安全与海洋研究》，2023 年第 2 期，第 41 页。

[15] 王旭，《大国海外港口支点战略及模式选择》，载《亚太安全与海洋研究》，2023 年第 2 期，第 42 页。

[16] Hassan Noorali, Colin Flint, Seyyed Abbas Ahmadi, Port power: Towards a new geopolitical world order, Journal of Transport Geography, 2022, 105, p8.

[17] 宋金朋，《永久中立战略与大国的地缘战略投射》，外交学院 2019 届硕士研究生学位论文，第 13 页。

[18] Peter V.Hall, Wouter Jacobs, Why are maritime ports (still) urban, and why should policy-makers care?, Maritime Policy&Management, 2012, March, pp193–203.

[19] 徐博，《国际秩序转型背景下的俄罗斯“东转战略”：权力格局、主导规范与制度安排》，载《东北亚论坛》，2023 年第 3 期，第 71 页。

[20] 赵菩，李巍，《霸权护持：美国“印太”战略的升级》，载《东北亚论坛》，2022 年第 4 期，第 27–28 页。

[21] 楼春豪，《印度的地缘战略构想与地区基础设施联通政策》，载《南亚研究》，2019 年第 4 期，第 9 页。

[22] 聂娇，《中印崛起的“邻国困境”与地区秩序的重塑》，载《南亚研究》，2023 年第 3 期，第 2 页。

[23] 聂娇，《中印崛起的“邻国困境”与地区秩序的重塑》，载《南亚研究》，2023 年第 3 期，第 2 页。

[24] 雷定坤，冯人杰，《印度“以海制陆”战略分析》，载《现代国际关系》，2023 年第 1 期，第 70 页。

[25] 诺林·里普斯曼、杰弗里·托利弗、斯蒂芬·洛贝尔著，刘丰、张晨译：《新古典现实主义国际政治理论》，上海人民出版社 2017 年版，第 47 页。

[26] 任佳，《印度的港口导向型发展战略及其影响》，载《南亚东南亚研究》，2020 年第 2 期，第 57 页。

[27] Melissa Cyrill, Understanding India's Manufacturing Landscape, India Briefing. Mar2024, Issue 58.p5.

[28] 胡德坤，朱晓超：印度的“南进”政策与“国际南北运输走廊”，载《南亚研究季刊》，2019 年第 2 期，第 5 页。

[29] 秦天：“开发恰巴哈尔港的背后：印度向西，伊朗向东”，载《世界知识》，2016 年第 13 期，46 页。

[30] 王志：印度“连接中亚政策”的战略评析，载《国际关系研究》，2017，（1）：139–153，第 145 页。

[31] 吴兆礼：印度“连接中亚政策”：推进路径与成效，载《国际问题研究》2019，（6）：67–83，第 78 页。

[32] Roy, Meena: “Iran: India's Gateway to Central Asia”, Strategic Analysis, vol 16, No. 6 (2012) pp: 957–975;

[33] Lakshiman Chandra Pal, The International North–South Transport Corridor (INSTC) and India: potential and impediments, Brazilian Journal of Political Economy, vol. 44, 2024, p.566.

[34] Olga Samafalova, “North–South Corridor from Russia to India to Compete with Suez Canal”, Russia Beyond the Headlines (RBTH), April 12, 2016.

[35] Meena Singh Roy, Rajorshi Roy: Placing India In The Emerging Regional Dynamics Of Central Asia, Revista UNISCI, October 2017, NO.45, p104.

[36] Meena Singh Roy, Rajorshi Roy, Placing India In The Emerging Regional Dynamics Of Central Asia, Revista Journal, 2017 October, pp86–88.

[37] Vinay Kaura: “India's Aims in Central Asia and India–Afghanistan–Iran Triangular Relationship”, The Journal of Central Asian Studies, Vol. XXIV, 2017, p24

[38] Energy Update, Technical working group on TAPI gas pipeline to meet today, Feb, 28, 2022.

[39] BP, BP Energy Outlook 2023 edition, Paris: IEA, 2023.

[40] “The energy sector of the Republic of Tajikistan”, Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Tajikistan, Meena Singh Roy, Rajorshi Roy: Placing India In The Emerging Regional Dynamics Of Central Asia, Revista UNISCI, October 2017, NO.45, p104.

[41] Roy, Meena Singh, “Iran: India's Gateway to Central Asia”, Strategic Analysis, 36(6), 2012, p.958.

[42] Iran News, “Iran, India, Uzbekistan Meet on Joint Use of Chabahar Port”, Iran News [Tehran, Iran] 16 Dec. 2020: NA. Business Insights: Global. Web. 22 May 2021.

- [43] inay Kaura: “India’ s Aims in Central Asia and India–Afghanistan–Iran Triangular Relationship ” , The Journal of Central Asian Studies, Vol. XXIV, 2017, p31.
- [44] Harsh V. Pant, “India–Iran Cooperation at Chabahar Port” , Center for Strategic and International Studies, 2018
- [45] 胡德坤, 朱晓超: 印度的“南进” 政策与“国际南北运输走廊”, 载《南亚研究季刊》2019(02): 第 6 页。
- [46] Alireza Nader, Ali G. Scotten, Ahmad Idrees Rahmani, Robert Stewart and Leila Mahnad eds, “Iran and Afghanistan: A Complicated Relationship, ” Iran’ s Influence in Afghanistan, RAND Corporation
- [47] 于开明, 闫伟, 《阿富汗塔利班崛起与南亚地区秩序重构》, 载《南亚研究》, 2022 年第 4 期, 第 93 页。
- [48] 毛为准, 《大国海外基建与地区秩序变动——以中国 – 东南亚基建合作为案例》, 载《国际政治经济学》, 第 104 页。
- [49] Yoram Z. Haftel and Stephanie C. Hofmann, “Rivalry and Overlap: Why Regional Economic Organizations Encroach on Security Organizations, ” Journal of Conflict Resolution, Vol. 63, No. 3, 2019, pp. 2180 – 2206.
- [50] 王旭, 《大国海外港口支点战略及模式选择》, 载《亚太安全与海洋研究》, 2023 年第 3 期, 第 41 页。
- [51] 朱翠萍, 科林·弗林特: 《“安全困境” 与印度对华战略逻辑》, 载《当代亚太》2019 年第 6 期, 第 26 页。
- [52] Moein Barzegarzadeh Zarandi, Qiuomars Yazdanpanah Dero, Javad Etaat, Iran’ s Position in Geopolitical Competition between China and India: Emphasizing the Role of Chabahar, Journal of World Sociopolitical Studies, 2022, 6(2), pp344–350
- [53] 宋德星, 《国家安全与大国权势共求: 印度的国际秩序观及其基本战略取向》, 载《南大亚太评论》, 2018 年第 2 期。
- [54] 王旭, 《大国海外港口支点战略及模式选择》, 载《亚太安全与海洋研究》, 2023 年第 2 期, 第 50 页。