

# 马六甲海峡安全问题与中国的政策选择

唐 翀<sup>1</sup> 李志斐<sup>2</sup>

(1. 暨南大学 国际关系学院, 广东 广州 510632;  
2. 中国社科院 全球与亚太战略研究院, 北京 100007)

摘要: 马六甲海峡正面临着来自传统安全和非传统安全的双重挑战。新马印尼三个沿岸国除了通过加强巡逻与监管来增强安全系数外, 还根据马六甲海峡的地缘特点和安全问题性质, 主导性地推动了多层面的安全合作。中国在面对马六甲海峡所存在的安全问题时, 应从战略高度来制定和实施相关政策, 努力降低马六甲海峡通道使用上可能存在的脆弱性, 实现海上运输安全。

关键词: 马六甲; 安全合作; 中国; 政策

中图分类号: D815.5 文献标识码: A 文章编号: 1674—6392(2012)03—0006—07

马六甲海峡(the Malacca Straits) 位于东南亚马来半岛与苏门答腊岛之间, 是世界上最繁忙的水上通道。由于马六甲海峡的重要地缘战略价值和经济价值, 其安全通畅与否备受海峡主权国和海峡使用国的关注和重视。进入 21 世纪以来, 马六甲海峡的安全通行面临着来自传统安全和非传统安全的双重挑战。基于马六甲海峡对于中国的和平发展和周边安全具有极其重要的战略意义, 深刻认识马六甲海峡面临的安全问题, 深入探讨中国如何确保中国在马六甲海峡的战略利益具有重要的现实意义。

## 一、马六甲海峡面临的双重安全挑战

马六甲海峡呈东南——西北走向, 其西北端连通印度洋的安达曼海, 东南端连接南中国海。海峡全长约 1080 公里, 西北部最宽达 370 公里, 东南部最窄处只有 37 公里, 是连接太平洋与印度洋的国际水道。<sup>[1][P4]</sup> 自 2001 年“9·11”事件发生后, 马六甲海

峡的安全日益受到两个方面的挑战: 一是来自非传统安全层面的挑战, 如海盗、海上恐怖主义等对航行安全的威胁; 另一个是来自传统安全层面的问题, 即使用国之间在马六甲海峡因利益差异而产生的潜在地缘政治冲突。

### (一) 马六甲海峡的非传统安全问题

被誉为“东方直布罗陀”的马六甲海峡是世界上最繁忙的三大海峡之一, 全球贸易的三分之一和石油运输的二分之一(包括日本、台湾地区、韩国和中国大陆的 80% 的石油和天然气进口) 都要通过该海峡。<sup>[2][P4]</sup> 但这条重要的海上交通要道的航行安全正受到来自海盗、海上恐怖主义的威胁。

#### 1. 海盗问题

马六甲海峡航行安全面临的实际风险主要是海盗与海上武装抢劫。自 19 世纪初起, 马六甲海峡就成为海盗的“天堂”、全球海盗事件的中心。1997 年亚洲金融危机造成以印度尼西亚为代表的海峡沿岸国政局不稳, 国家实行财政紧缩政策, 导致人民生活

收稿日期: 2012-06-11

作者简介: 唐翀(1977~), 男, 暨南大学国际关系学院讲师, 博士; 李志斐(1980~), 女, 中国社会科学院全球与亚太战略研究院助理研究员, 博士。

基金项目: 本文为国家社科基金重点项目(项目编号: 10AGJ003)“中美日印在东南亚的软实力竞争比较及我国的对策”的成果之一, 并获得“中央高校基本科研业务费专项资金”(the Fundamental Research Funds for the Central Universities)资助。

困难,为养家活口或增加收入来源,许多沿岸居民看准了马六甲海峡航道狭窄、过往船舶数量多、航速慢、沿线岛屿易藏匿等天然特点,转而做起了海盗,<sup>[3] (P13)</sup>这直接造成了20世纪90年代以后马六甲海峡的海盗活动频发的状况。据统计,从1991年到2002年,全球范围内大约发生了2375起海盗袭击事件,其中约66%发生在东南亚。<sup>[1] (P6)</sup>

马六甲海峡主要有三种类型的海上犯罪:(1)小型犯罪行为;(2)有组织的团体犯罪;(3)武装分裂分子袭击。<sup>[4]</sup>海上犯罪的主要方式包括“肇事逃逸”性攻击、抢劫船只和船员、劫持船舶、绑架船长、船员和货物来索要赎金等。<sup>[5] (P3)</sup>海盗们使用快艇、调制器、雷达、卫星电话、特高频收音机和现代化武器控制商船,甚至劫持商船并逼迫其进行毒品走私和武器犯罪。<sup>[6] (P92-93)</sup>从2001年之后,海盗通过绑架船员向被劫持的船只索要的赎金高达10万美元到20万美元之间,而且通常没有谈判余地。<sup>[7] (P34)</sup>

海盗问题不仅威胁马六甲海峡使用国的人员和财产安全,还以延误运输时间、增加保险费用和船舶被盗风险的形式直接对全球经济产生影响。除此之外,海盗行为还会毁坏船舶,导致货物或石油泄漏,破坏海上环境。<sup>[8]</sup>

## 2. 恐怖主义风险

马六甲海峡猖獗的海盗行为还引发了国际社会对于海上恐怖主义产生的担忧。东南亚地区的政局不稳和政治经济的不均衡发展为恐怖主义行为的产生埋下了隐患,尤其是三个著名的伊斯兰分裂组织(印度尼西亚的自由亚齐运动、马来西亚的伊斯兰祈祷团、菲律宾的阿布沙耶夫组织)在此地区均有活动。<sup>[1] (P7)</sup>另外,据国际海洋机构的调查,有些海盗组织与当地执政者串通,并与当地军阀和政治运动有联系,而这些军阀和政治运动与恐怖主义有关。<sup>[3]</sup>

海上恐怖主义一旦发生,会造成巨大的人类灾难和经济损失。海上恐怖主义如果劫持液化石油气之类的易燃易爆品,就可能将它们变成攻击港口的移动炸弹。一个装载600公吨的液化石油气油轮可以产生1200米宽的火球,可将直径范围内的几乎所有物质和生物破坏殆尽,造成巨大的灾难和伤亡事故。另外,恐怖分子可能引爆或进攻枢纽港,进攻过往船

只,这不仅会引起船只泄漏造成放射性物质污染,而且会迫使很多途径马六甲海峡的国家变更其航海路线,造成巨大的产业浪费。<sup>①</sup>另外,任何海上恐怖主义都会产生巨大的经济、心理和政治影响,导致保险费率高涨、财政和能源市场分裂,“吓跑”潜在的投资者。<sup>[4] (P7-15)</sup>

海盗活动和恐怖主义日益交织在一起,在公海上进行海盗活动逐渐成了恐怖主义团体的关键战术。当今的许多海盗是海上恐怖主义者,具有意识形态倾向和广泛的政治议程。<sup>[9] (P12)</sup>

目前,由于历史与政治的原因,海峡沿岸国家对于什么是恐怖主义威胁,马六甲海峡是否存在恐怖主义威胁,这种威胁有多大,应该采取什么样的对策等一系列问题还没有形成一致意见。新加坡认为恐怖组织极有可能抢劫商船作为浮动炸弹,对各国港口发动恐怖袭击。<sup>[2] (P89)</sup>因此,打击海盗是全球反恐斗争的重要组成部分。而马来西亚认为,不能把所有的海盗案件都看作国际恐怖主义行为,没有直接证据表明马六甲海峡处在国际恐怖主义的笼罩中,海盗和恐怖主义之间没有明显联系。<sup>[2] (P90)</sup>印尼认为,马六甲海峡发生的海盗事件,从本质上说属于领海内的刑事抢劫行为,与所谓的“国际恐怖主义”扯不上关系。

## (二) 马六甲海峡的潜在地缘政治冲突

对于马六甲海峡在地缘政治中的重要地位,亚太地区主要大国均给予了充分的重视,尤其是随着世界贸易和全球海运的发展,美、中、印、日、俄作为亚太地缘竞争中的参与者,更是不会轻易丢失这一个战略要害,可以说,潜在的利益冲突与争夺为马六甲海峡未来的地缘政治冲突埋下了种子。

### 1. 美国拟控制和进驻马六甲海峡

作为全球性超级大国,美国在马六甲海峡的战略利益极为复杂。早在1992年,美国就将海军驻菲律宾苏比克的第七舰队后勤供应司令部迁至新加坡樟宜海军基地,以此来加强对马六甲海峡的控制。“9·11”事件之后,打击恐怖主义成为了美国关注的重点,美国提出的“防扩散安全动议”(PSI)<sup>[10]</sup>就包括地区海上安全动议(RMSI)。2004年,美国再次以马六甲海峡地区缺乏有效的安全防务措施为由,试图通过地

① 对于马六甲海峡海上恐怖主义的发生尽管存在争论,但是众多学者都在学术论文中对于海上恐怖主义的发生情形给予了设想,可参见: Michael Richardson. A Time Bomb for Global Trade: Maritime Related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction [Z]. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2004, pp. 112-14. Ben Sheppard. Maritime Security Measures [J]. Jane's Intelligence Review. Jane's Information Group, March 1, 2003.

区海上安全动议直接介入马六甲海峡。2005年3月,美国又在东盟地区论坛上向沿岸国家提出了一个新的“领海警戒动议”(MDA),<sup>[11] (P15)</sup> 目的在于使马六甲沿岸国家对领海范围内可能影响安全、防务、经济与环境的任何事件做出及时预警。

对于美国来说,在马六甲海峡安全上扮演更大角色的企图远远超过对海盗、海上恐怖主义和贸易破坏等问题的关注。<sup>[11] (P15)</sup> 尽管马来西亚和印度尼西亚极力反对美国的军事力量介入马六甲海峡,但美国仍然以各种名目扩展自身在马六甲海峡的军事影响力。对美国来说,要想在东亚地区持续保持它的影响力,马六甲海峡绝对是证明存在的重要战略之一。前美国安全事务顾问、美国著名战略家布热津斯基就曾一针见血地指出,马六甲海峡是控制亚太地区大国崛起的关键水域。<sup>[12] (P1)</sup> 奥巴马执政美国白宫之后,迅速提出了“重返亚太”的外交战略,确保美国在亚太地区,尤其是东亚地区的影响力和控制力。虽然美国进驻马六甲海峡一直打着“打击东南亚地区的海上恐怖主义”的旗号,但其真实用意是通过军事霸权和战略钳制来强化和保持在东亚地区的影响力,确保美国在亚太地区的主导权。

同时,对经济利益的维护也是美国企图控制马六甲海峡的主要动因。马六甲海峡在1999年美国能源部列出的六大“世界石油运输咽喉”中名列第二位。目前,美国许多进口物资、西太平洋部队85%的消耗油料都从马六甲海峡通过。<sup>[13] (P33)</sup> 除了保证美国在马六甲海峡的经济利益外,保证盟国的运输线通畅也是美国的重要利益考量。以日本为例,马六甲海峡对于日本具有“非凡的战略意义”,是日本“海上生命线”的关键点,大约80%的原油进口必须通过马六甲海峡。<sup>[14] (P28)</sup>

美国一旦成功进驻并控制马六甲海峡,不仅可以最大程度地确保美国及其盟国的经济利益,更重要的是可以有效牵制视马六甲海峡为海上生命线的国家,甚至打压中国等被美国视为有可能挑战其亚洲主导地位的国家,<sup>[11] (P13-17)</sup> 进而将马六甲海峡变成一个绝好的谋求东亚地区霸权的战略通道,防止亚太地区出现挑战美国全球霸权地位的地区大国。

## 2. 亚太大国的战略利益博弈

作为进入南中国海航线的重要线路,很多亚太国家把马六甲海峡视为“海上生命线”,对马六甲海峡的安全问题和美国试图进驻和控制马六甲海峡的企图和行动也是极为关注,并从自身的利益出发,开展

相应的反牵制和自我利益保护行动。

中国目前已经成为世界第二大石油消费国。从1993年变成石油进口国开始,为保证国内的发展需求,预计到2035年,中国每天的石油进口将达到1200万桶,成为世界第一大石油进口国。<sup>[15]</sup> 除了通过外交活动满足与日俱增的石油需求外,如何将这些石油运回国内是中国更为关注的问题。<sup>[16] (P29)</sup> 中国目前的石油进口在海路上有三条航线,即中东航线、非洲航线和东南亚航线。从这些航线进口的石油都必须通过马六甲海峡,总量大概占中国进口石油的85%。<sup>[17] (P31)</sup> 每天通过马六甲海峡的船只将近六成是驶往中国的船只,其中绝大部分是油轮。海峡运输不畅甚或阻断都会直接损害中国的石油利益。谁控制了马六甲海峡,谁就把手放在了中国的战略石油通道上,谁就能随时威胁中国的能源安全。<sup>[18] (P56)</sup>

美国如果入驻和控制了马六甲海峡,除了可能会危及中国的能源正常供应外,还会对中国形成战略上的威胁。一方面,美国在新加坡的樟宜军事基地将与美国在日本、韩国、菲律宾等国的军事驻点形成针对中国的更为紧密的半包围圈;另一方面,美国可以利用切断中国马六甲海峡的能源供应线来阻挠台湾问题的解决。<sup>[19]</sup> 因此,从国家安全的角度出发,中国有足够的理由去捍卫海峡无障碍的自由航行原则。

印度近些年经济发展迅速,对能源的需求量不断上升,目前是世界第六大能源消费国。由于国内能源供应量的相对不足,印度越来越依靠能源进口,石油进口占据其整个进口消费的三分之一还多。据印度方面统计,每年有114艘特大油轮共计95亿桶原油由东南亚经马六甲海峡运往南亚。另外,印度将控制印度洋作为海军发展的最终目标,由于担心中国在马六甲海域地区的存在会导致该地区现存力量对比的失衡,印度通过与美国合作来牵制中国在该地区的影响力。<sup>[20]</sup> 同时,印度组建了“安达曼——尼科巴三军联合司令部”,在马六甲海峡西部入口处的安达曼——尼科巴群岛建立军事存在,这样就可以借助航空母舰和空中加油机来有效阻止任何区域外大国的海军进入印度洋,与此同时,印度海军可以比以往更容易地进入太平洋,在亚太地区实施军事影响。<sup>[24]</sup>

自普京就任俄罗斯总统后,“重振俄罗斯海军”就成为俄罗斯海军发展的重要口号。俄罗斯近些年一直致力于军事大国的建设,将海军发展目标定位于重新迈向远洋,而马六甲海峡就成为俄罗斯海军远洋影响力拓展必然遭遇的一道屏障,因此,确保马六甲

海峡的航行通道安全符合俄罗斯的战略利益,对于任何影响俄罗斯海上安全利益的国家与企图,俄罗斯都不会置若罔闻。

## 二、马六甲海峡安全合作的现状

面对马六甲海峡的安全挑战,马六甲海峡的主权拥有国新加坡、马来西亚、印度尼西亚认为,在非传统安全问题的解决上,要在维护主权的前提下积极推动地区合作和开放式的多边合作;在潜在地缘政治冲突应对上,要坚持以本地区为主导的大国平衡的原则。事实上,美国的积极介入与中国捍卫马六甲绝对自由航行的决心,给本地区造成了新的地缘政治压力,它远远超过了非传统安全的影响,这也是沿岸三国在制订海峡政策时需要慎重考虑的问题。

### (一) 海峡沿岸三国对安全问题的态度与政策主张

对于美国的积极姿态,沿岸各国反应不一。新加坡强调海盗与恐怖主义是本地区的主要威胁,认为恐怖组织“有能力、有意愿和有机会”去实施海上恐怖主义,<sup>[21] (P31)</sup> 所以,新加坡一直是该地区国际合作开展的最积极倡导者,<sup>[2] (P90)</sup> 一直迫切地推进国际合作的开展。同时,新加坡有自身的安全顾虑,由于担心来自印度尼西亚与马来西亚的威胁,所以一直以来选择通过依靠外部大国来维护自身的安全,因此,对任何美军进驻马六甲海峡的意图,新加坡都持支持态度。

与新加坡不同,印尼与马来西亚虽然也重视与美国的关系,但他们首要关注的却是捍卫自己在群岛水域、领海以及内水的主权权力,对某些海峡使用者把海峡看作是国际性公共海上航线而有权随便使用的思想不予接受。<sup>[2] (P90)</sup> 因此,这两国对大国介入以及马六甲海峡的“国际化”等危及主权的情况都非常敏感,对美国的介入也坚决反对。

在现实中,由于马六甲海峡的重要地位,仅仅依靠沿岸国家提供的安全防卫措施并不能完全适应海峡的安全需要。除了美国以外,中、日、印、韩、澳等周边大国也对马六甲的安全与防务表现出积极的态度,但大国的直接介入势必会加剧马六甲海峡以及东南亚地区的地缘政治竞争。因此,在马六甲海峡问题上,新、马、印尼协调了立场,表示坚持联合国海洋法的基本原则,努力确保马六甲海峡国际航行的绝对开放。对于大国之间的战略博弈,尽可能地在大国之

间保持“微妙的平衡”,一方面给美国的积极态度“降温”,另一方面展开持续有效的联合巡逻,确保海峡的航行安全。

### (二) 马六甲海峡的多层面安全合作

#### 1. 海峡沿岸国家之间的安全合作

二战结束后,新加坡、马来西亚和印度尼西亚一度在马六甲海峡水域的主权划分上互不相让,争端不断。东盟成立后,三国开始在东盟框架内就海域的划界问题展开谈判,并在1971年联合发表了《反对马六甲、新加坡海峡国际化的共同声明》,共同认可了马六甲、新加坡海峡的无害航行通过原则。随后在1982年签署的《联合国国际海洋法》中,对“岛国内海原则”做了较为详细的规定和阐释,确认了马六甲海峡不属于“国际海峡”的法律地位,承认了新、马、印尼三国拥有对马六甲海峡的主权和管辖权。

印度尼西亚和马来西亚在1992年建立海事运营计划团队,每年合作开展四次在马六甲海峡的巡逻,此项目的实施同时带动了两国诸如海关、搜索与营救和警察机关等部门的合作。<sup>[22] (P11)</sup> 当美国太平洋司令部宣布实施地区海事安全倡议时,印度尼西亚和马来西亚认为此举是美国借领导海峡巡逻来谋取控制海峡的手段,坚持马六甲海峡巡逻的指挥权无论如何不应交给区域外国家的态度。随后,三国于2004年7月开始联合展开对马六甲海峡的巡逻,巡逻的主要范围集中在各自的主权水域范围内,目标是减少海盗和海上走私等活动。<sup>[23] (P571)</sup> 此次联合巡航虽然被认为是象征意义大于实际意义,但无论是对三个马六甲海峡沿岸国还是对于整个东南亚地区都意义重大,因为它开启了东南亚地区内国家自行联合开展海洋巡航的先例。<sup>[24] (P65)</sup>

2005年9月,作为马六甲海峡安全倡议的组成部分,“天空之眼”(EiS)活动在马来西亚的牵头下开始实施,活动主要由三个沿岸国对海峡进行联合空中监控与预警。此外,三国还在2006年组成联合协调委员会,监督马六甲海峡的航空和海上巡逻活动,<sup>[25]</sup> 此项协议不仅使有关马六甲海峡联合巡逻和天空之眼中巡逻实现实施流程标准化,还把新加坡与印度尼西亚、马来西亚和印度尼西亚的双边跨界性安全合作纳入到统一框架中。<sup>[23] (P572)</sup>

2008年,新、马、印尼联合实施保护马六甲海峡和新加坡海峡航行安全的合作机制,根据这个合作机制,马六甲海峡沿岸三国以及马六甲海峡航道使用国成立航行援助基金,由马六甲海峡沿岸三国轮流管

理,每三年轮换一次。该基金已于2008年4月1日启动,目前由马来西亚管理。该合作机制还成立了一个项目协调委员会,负责监督马六甲海峡有关项目的实施情况。2009年10月,三国召开第二届马六甲海峡航行安全与环境保护合作论坛,签订一项联合技术协议,旨在设立“国际海事组织——马六甲海峡信托基金”,以便为海峡利益攸关者之间的合作提供支持,保护马六甲海峡的环境及航行安全。<sup>[26]</sup>

## 2. 沿岸国主导下的多边合作

新加坡、马来西亚和印度尼西亚三个沿岸国在马六甲海峡的传统安全层面主要采取“大国平衡”的策略,而在非传统安全层面则采取积极推进以沿岸国家为主导的多边合作机制。目前,马六甲海峡的多边合作主要有两种,一是建立专门针对马六甲海峡的多边合作,另一种是在已有的多边海洋安全合作机制中增加对马六甲海峡的合作。

在针对马六甲海峡的多边合作中,“亚洲国家对付海盗及海上武装抢劫合作协定”(ReCAAP)是一个比较有代表性的合作机制。2004年11月,东盟十国、日、中、韩、印度、孟加拉国、斯里兰卡就“亚洲国家对付海盗及海上武装抢劫合作协定”达成协议,开始在此框架下筹建抗击海盗与武装抢劫的地区信息网络与合作机制,<sup>[27]</sup>并在2004年的东京会议上同意在新加坡设立信息共享中心(ISC)。该中心于2006年12月正式建成,成为东亚、东南亚和南亚合作建立的第一个永久性存在的、具有实体单位的反击海盗和海上抢劫的安全合作机制。<sup>[27]</sup>每年度该信息中心都会就海盗问题发表评估报告。

同时,一些东南亚地区已经存在的多边安全合作机制将马六甲的安全问题引入议题讨论范围之内,最具有代表性的是马来西亚、新加坡、澳大利亚、新西兰和英国组成的“五国联防”(FPDA)和包括澳大利亚、中国、法国、印度尼西亚、日本、新西兰、马来西亚、泰国、美国、越南、印度等18个成员国组成的“西太平洋海军论坛”(WPNS)。“9·11”之后,“五国联防”在应对恐怖主义等非传统安全领域开展了各种军事演习,范围涵盖陆、海、空三军。几乎每年,“五国联防”都会举办联合军事演习,这些联防演习“旨在提高成员国武装部队的综合作战能力及促进了解,加强五国联手应付区域安全挑战的能力”。<sup>[28]</sup>

另外,还有专门针对马六甲海峡安全的沿岸三国部长会议、香格里拉论坛。2005年6月在新加坡举行了香格里拉对话,2005年8月第四次马六甲新加坡海

峡沿岸国家三方部长会议发表了《巴塔声明》,2005年9月在国际海洋组织与印尼政府合办的加强马六甲海峡与新加坡海峡海洋安全、防卫与环境保护的会议上发表了《雅加达声明》,这是马六甲海峡地区合作中具有里程碑意义的三个事件,他们为马六甲海峡的合作注入了新动力。2005年香格里拉对话提出了关于马六甲海峡合作的三原则:第一,沿岸国家对海峡的海上安全负有首要责任;第二,国际社会、国际机构以及使用海峡的主要大国也扮演一定的角色;第三,合作采取的方式应该尊重沿岸国家的主权,并且以国际法准则为指导。

总体来说,由于沿岸国家能力的局限,不能满足日益增加的马六甲海峡的安全需求,同时国际社会都意识到,多边合作对于构筑信任、加强合作的重要作用,因此,多边合作将是未来马六甲海峡安全合作模式的重点之一。

## 三、中国在马六甲海峡安全问题上的政策选择

马六甲海峡所存在的海盗或恐怖主义威胁,以及传统安全层面的大国战略博弈和可能出现的军事封锁,都有可能对中国的石油运输安全通道造成威胁,使中国的国家战略利益和周边安全受到影响。现实需要已经越来越凸显,中国在应对马六甲海峡安全问题上应该有一套理性的政策选择和安排。早在2003年11月的中国中央经济工作会议上,国家主席胡锦涛就曾明确指出,一些大国一直染指并试图控制马六甲海峡的航运通道,我们必须从新的战略全局高度,制定新的石油能源发展战略,采取积极措施确保国家能源安全。<sup>[29]</sup>

(一) 坚决反对本地区以外的国家控制马六甲海峡

马六甲海峡一直是国际势力竞争的焦点,尤其是美国控制马六甲海峡的企图和努力从没停止过,鉴于任何域外国家控制马六甲海峡的做法都会威胁中国的战略利益和航行安全,中国必须坚决支持“马六甲海峡的安全应由沿岸国家负责”的原则。马六甲海峡沿岸三国在海峡的主权和管辖权问题上极为敏感,中国作为海峡航道的使用者和受益者要首先尊重三国的主权,支持三国在海峡管理问题上的独立自主地位,支持三国反对大国控制海峡的立场,认可同时支持三国在关于海峡问题所开展的安全合作中所发挥的主导型作用。

## (二) 密切与沿岸国家的联系,更多参与马六甲海峡事务

马六甲海峡的安全与开放的主要决定力量是新加坡、印度尼西亚和马来西亚三个沿岸国,任何在马六甲的行动都离不开沿岸国家的允许和支持。虽然中国和三国在监管主权的维护和认可上存在一致,但三国对于迅猛发展的中国仍然心存疑虑,担忧“中国威胁”。因此,中国应加强与沿岸国家的关系,通过向有关国家提供经济援助来加强其管理马六甲海峡的能力,这一方面有利于和睦、安全的通行环境的营造,另一方面有助于增强中国在马六甲海峡周围的影响力。

中国和印度尼西亚在2005年4月签署战略伙伴协议,旨在增加海洋性合作,联合打击贩毒和海盗等问题。<sup>[30]</sup>中国还向其提供了约6500亿印尼盾的资金援助,资助其在廖内省的杜迈修建一个名为马六甲站的水警站,包括装备码头设施、快速巡逻艇、直升机、军用通讯器材以及其他配套设备,建成后该站将积极参与马六甲海峡的保安活动。<sup>[31]</sup>所以,在美国和印度等国以“打击海盗和防止恐怖主义”为名在马六甲地区渗透的时候,中国作为马六甲海峡最大的使用者之一,应增加对马六甲海峡安全公共产品的提供数量和力度,尤其是协助马六甲沿岸国提高保安活动的的能力,从而更多地参与马六甲海峡的事务。

## (三) 积极参与马六甲海峡的多边安全合作机制

面对多种非传统安全和传统安全挑战,中国应认清马六甲海峡多国控制的特性,深入参与海峡的多边安全合作机制。虽然目前中国和东盟之间还没有建立正式的安全对话机制,但东盟“10+1”机制、“10+3”机制、东亚峰会、东盟地区论坛等已经提供了很好的海上安全对话平台,中国今后应利用这些平台,就打击海盗活动、海洋环境保护、海上搜救及人道主义援助等有关海上通道航行安全等问题与海峡沿岸国和使用国展开对话,展开情报与信息交流。同时,中国还应适当地拓展合作的内容和范围,将安全合作的范围逐渐扩大到海上信息情报分享和开展联合军事演习。

## (四) 增强中国海军实力,应对海峡危机。

中国海洋权益的保护需要坚强的海上力量,美国在新加坡建有樟宜军事基地,印度在马六甲海峡的东段建有军事基础,东盟的一些国家与中国还存在南海争议,在此情势下,要想维护中国在马六甲海峡区域的海洋权益,就必须不断提升中国自身的海上反应与

保护能力,努力建设以大型作战平台为核心的海上打击力量,在战略方向上形成战略防御体系。海军不能仅仅维持以轻型兵力为主体、少量中型兵力为辅的兵力结构,而应该形成结构合理、战略战役使用配套的海军兵力结构。特别是努力建设信息化程度高的大型海上战斗群,形成一支强大的区域型海军力量。<sup>[12] [P4]</sup>

另外,正如有中国学者提出的,马六甲海峡除了新加坡、马来西亚和印度尼西亚的领海外,还有一大片公海,马六甲海峡沿岸国家并不反对其他国家海军在马六甲海峡外的公海上巡逻。既然美国、日本、印度等国家经常派军舰在此巡逻,那么为了海峡的通畅和中国的国家利益,中国海军也可以并且有责任到这些地区巡弋,这既可以对海盗形成强有力的威慑,又可以增强中国在马六甲海峡周围的影响力。<sup>[31]</sup>

## 参考文献:

- [1] Bronson Percival. Indonesia and the United States: Shared Interests in Maritime Security [J]. United States-Indonesia Society, June 2005.
- [2] Major Victor Huang. Building maritime security in Southeast Asia: outsiders not welcome? [J]. Naval War College Review Winter 2008.
- [3] Catherine Raymond. Piracy in Southeast Asia: New Trends Issues and Responses [Z]. working paper, Institute of Defence and Strategic Studies Singapore, October 2005.
- [4] Peter Chalk. Grey-Area Phenomena in Southeast Asia: Piracy, Drug Trafficking and Political Terrorism [A]. Canberra Papers on Strategy and Defense no. 123 [C]. Strategic and Defense Studies Center, Australian National University, 1997, chapter 2.
- [5] Joyce Dela Pena. Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns [J]. Stanford Journal of International Relations Spring 2009.
- [6] William M. Carpenter, David G. Wiencek. Maritime Piracy in Asia [Z]. Asian Security Handbook 2000. Armonk, N. Y.: M. E. Sharpe 2000.
- [7] Catherine Zara Raymond. Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved? [Z]. Naval War College Review Summer 2009, Vol. 62, No. 3.
- [8] Mark J. Valencia. Security Issues in the Malacca Strait: Whose Security and Why It Matters [J]. Vanderbilt Journal of Transnational Law, January 2007.
- [9] 刘亚莉, 毕玉蓉. 论马六甲的安全现状 [J]. 东南亚之窗, 2007 (1).
- [10] Mary Beth Nikitin. Proliferation Security Initiative [EB/OL]. <http://www.fas.org/sgp/crs/nuke/RL34327.pdf> 2011-01

-18.

- [11] Caroline Vavro. Priacy ,Terrotism and the Balance of Power in the Malacca Strait [Z]. Candian Naval Review ,Volume 4 ,Number 1 2008.
- [12] 许晶岩 孙健. 论马六甲海峡在亚太地区大国战略中的地位与中国的政策选择 [J]. 东南亚之窗 2011 ( 2) .
- [13] 孙健 . 万里程. 美军欲进驻马六甲海峡的意图及影响 [J]. 东南亚纵横 2007 ( 1) .
- [14] Watkins ,Eric. Japan urges Malacca Strait shipping safety [J]. Oil & Gas Journal ,Jan 24 2005.
- [15] 中国 2020 年或为世界第一大石油进口国 [EB/OL]. <http://oil.in-en.com/html/oil-16251625361203277.html> 2011-12-23.
- [16] David Zweig ,Bi Jianbai. China' s Global Hunt for Energy [J]. Foreign Affair ,Vol. 84 ,No. 5 2005.
- [17] 李金明. 马六甲海峡与东南亚地区安全 [J]. 东南亚研究. 2007 ( 6) .
- [18] 韦朝晖. 马六甲海峡安全影响因素分析 [J]. 学术探索. 2007 ( 2) .
- [19] Bill Tarrant. Balancing Power in the Malacca Strait [EB/OL]. <http://blogs.reuters.com/global/2010/03/07/balancing-powers-in-the-malacca-strait/> 2010-03-07.
- [20] 印度要当马六甲海峡的“国际水警” [EB/OL]. <http://news.eastday.com/epublish/big5/paper148/20020420/class014800004/hwz650385.htm> 2002-04-20.
- [21] Serene Chua. Maritime Security: Possibilities for Terrorism and Challenges for Improvement [J]. Pointer 32 ,No. 2 2006.
- [22] Admiral Bernard Kent Sondakh. National Sovereignty and

Security in the Strait of Malacca [Z]. paper delivered at the Conference on “The Straits of Malacca: Building a Comprehensive Security Environment ,” Maritime Institute of Malaysia , Kuala Lumpur ,October 11 -13 2004.

- [23] Joshua H. Ho. The Security of Sea Lanes in Southeast Asia [J]. Asian Survey ,Vol. 46 ,No. 4 2006.
- [24] Lieutenant John F. Bradford. The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia [Z]. Naval War College Review ,Summer 2005.
- [25] Donald Urquhart. Malacca Strait Air and Sea Patrols Brought under One Umbrella [J]. Business Times ( Singapore) . April 22 2006.
- [26] 新、马、印尼与国际海事组织会商马六甲海峡航行安全 [EB/OL]. <http://news.qq.com/a/20091015/000037.htm> 2009-10-15.
- [27] Piracy and armed robbery against ships [EB/OL]. <http://www.nbmsa.gov.cn/portal/english/40/2011/4/10/e723c60d838544efbdf5ccdee0e38a05/> 2011-04-10.
- [28] 狮城主催五国军事联防 逾 4 千人参与 19 天演习 [EB/OL]. <http://www.nanyang.com/node/391869?tid=461>.
- [29] 胡锦涛. 在中央经济工作会议上的讲话. 2003-11-27.
- [30] China and Indonesia Seal Strategic Pact [EB/OL]. <http://www.iht.com/articles/2005/04/25/news/indonesia.php> ,2005-04-26.
- [31] 能源安全合作中的中国和东盟 [EB/OL]. [http://www.caexpo.org/gb/news/special/fazhanluntan/yanjiang/t20051226\\_55606.html](http://www.caexpo.org/gb/news/special/fazhanluntan/yanjiang/t20051226_55606.html) 2005-12-26

[责任编辑: 胡潇文]

## ABSTRACTS

### (1) Evolution and Prospects of Shangri-La Dialogue

*Zhou Shi-xin* • 1 •

**Abstract:** This year is the tenth anniversary of the Shangri-La Dialogue (SLD) and it is faced with the key period of transformation. Since its establishment, the Shangri-La Dialogue has gradually expanded in scale and level and has become an important platform to promote East Asian regional political and security communication and a channel for military officers, policy analysts and media agents to exchange information, idea and policies. This year's Shangri-La Dialogue reflects the flexibility and pertinence of topic selection. East Asia security diplomacy mechanisms with Shangri-La Dialogue as the representative are being institutionalized and forming their own patterns and norms in the process of competing with each other, has promoted the regional peace and stability in East Asian.

**Key Words:** Security Diplomacy; Security Governance; Shangri-La Dialogue; Asia Pacific Security

### (2) The Malacca Straits' Security Problem and China's Policy Options

*Tang Chong Li Zhi-fei* • 6 •

**Abstract:** The Malacca Straits are facing traditional and non-traditional security challenges. Littoral States including Singapore, Malaysia and Indonesia step up patrols and supervision to enhance the straits' safety and they also lead to promote security cooperation at multi-levels according to the Malacca's geopolitical characteristics and security issues. When facing the security problem of Malacca Straits, China should establish and implement relevant policy strategically, make efforts to reduce vulnerability and realization of the safety of marine transport.

**Key Words:** the Malacca Straits; Security cooperation; China; Policy

### (3) The Political Game on Salween's International Hydropower Cooperation

*Hui Ya-li Qian Yi Tang Yi-dan Tian Ma-shuang* • 13 •

**Abstract:** Complex and intense game on Salween's international hydropower cooperation in Myanmar has been acted by relevant political entity home and abroad, which lead to a complicated influence on its cooperation. The political system of Myanmar is under reforming, as its neighboring country and main cooperater on Salween's hydropower cooperation, China needs hold an accurate predict on Myanmar's future so that our policy and research would be more perceptiveness.

**Key Words:** Salween; International hydropower cooperation; Political Factor

### (4) The Relations between Vietnam and India since 2007: Development, Features and Motivations

*Hu Xiao-wen* • 18 •

**Abstract:** The relations between Vietnam and India have developed rapidly since signing the Joint Declaration on Strategic Partnership in 2007, and rich achievements in political, military, economic and cultural cooperation have been made. Vietnam and India develop bilateral political and military relations based on common balance of powers strategy, its intention of counterbalancing China is getting more and more obvious. However, cooperation between two sides with time-limited and limitations will not be a sustainable model in their future. Their cooperation will not change China's position and role in two countries' external relations.

**Key Words:** Vietnam; India; Cause; Features; Motivations

### (5) The Third Way of Malaysia: The Idea and Practice of Democratic Action Party

*Song Xiao-feng* • 25 •

**Abstract:** DAP is an opposition party based on Malaysian Chinese who believe in democratic socialism and plays an important role in Malaysia's party system. According to the reality of political development in Malaysia's modernization, DAP makes ideology and policy localized and focuses on the pursuit of democratization of inter-ethnic politics. Although DAP has a high level of institutionalization and a strong ability to adapt to the social changes, there are some deficiencies in its self-construction. DAP acts as a representative of non-Malays during its participation in Malaysian par-