论海上战略通道的地位与作用

李 兵

【内容提要】海上战略通道在当今世界政治博弈、经济发展和军事斗争中占据重要位置,发挥着不可替代的作用。它不仅是海上物流的通道和军事斗争的咽喉要地,还维系着民族的尊严与情感,在某种程度上甚至关系到国家的前途和命运。同时,各种力量围绕着战略通道分化组合,或是联盟或是对立,牵动着国际战略格局的演变。

【关键词】海洋战略通道 地位 作用

【分类号】D5 【文献标识码】A 【文章编号】1005-6505(2010)02-0090-05

战略通道是涉及一国经济安全、军事安全和能源运输安全的重大战略问题,在国家发展战略中占据极为重要的位置。在漫长的海上运输线中,起决定性作用的只是一两处咽喉要地,即具有战略意义的海峡,我们通常把这些重要的海峡称作海上战略运输通道,简称战略通道。历史反复证明,扼守住这些咽喉要道,就能控制海上航行的通道和海上补给线,为赢得战争的全局创造条件。相反,如果失去对战略通道的控制权,就会导致物资补给困难、经济凋敝、战略机动性差,而陷入被动甚至失败的境地。正确认识战略通道的地位与作用,对于制定正确的对外战略,确保我国安全利益,更好地维护世界和平、促进共同发展具有重要意义。

一、海上战略通道是海上物流必经的要地

众所周知,世界海洋面积占地球面积的71%以上,为陆地面积的2.5倍。海洋不仅包围了大陆,而且把大陆隔成若干块,致使世界上国与国之间大多数是远隔重洋。这种客观的自然条件决定了海洋运输的重要地位。

(一)海洋运输是主要运输方式

国际货物运输有多种方式,如海洋运输、铁路运输、航空运输、公路运输、运河运输、邮政运输、管道运输等。其中,海洋运输历史最悠久,占国际货物运输比重最大,所起的作用也最大。美国《航运杂志》公布的统计数据 displays,各种运输方式在国际运输中的比重大约是:海洋运输占75%—80%(相邻国家之间陆上运输占15%—20%,航空运输占3%—4%),海洋运输是国际贸易中主要的运输方式,在国际贸易货物运输中占有极其重要的地位。据联合国贸易发展组织发表的全球

海上运输、全球船舶运力及船舶注册等综合性分析报告预计,到2010年,世界海上货物运输总量将达72亿吨。

世界各国重视发展海洋运输业还有一个原因就是,海洋运输与海军实力密切相关,是重要的国防后备力量。远洋运输队在平时运送货物,在战时则运送军用物资,有的商船稍加改造就可成为后勤补给的军舰。美国非常重视海上运输,把它看作在全球投送兵力的主要方式。根据美军统计,任何一次重大的海外部署,大约有90%的干货和90%的油料要依靠海运来完成。例如,在朝鲜战争期间,美军向朝鲜和日本空运了100多万人和37万多吨物资,而同期通过海运的人员达500多万人,各种物资达740万吨。美国海军一直保持着—支强大的运输兵力,时刻准备在发生危机时向海外战区投送兵员、装备和物资。

海洋运输最适合长途运输廉价而笨重的大宗货物。在所有的运输货物中,石油是远洋运输中最大的一宗,原油及油品占世界出口货运总量的60%;其次是铁矿石、煤炭、谷物、铝土和磷灰石;再次是其他各类矿产品、各种日用工业品、机械产品和原料、燃料等。

(二)世界主要海运航线基本上都经过重要的海峡

由于海峡是联结陆地之间或大洋之间的捷径(如马六甲海峡、巴拿马运河等),有的是唯一的出海口(如黑海海峡),因而海峡在这些海运航线中起着枢纽作用,是海洋运输必经的咽喉要道。如北大西洋航线,途经佛罗里达海峡。苏伊士运河航线,途经台湾海峡、巴士海峡、马六甲海峡、曼德海峡和苏伊士运河、直布罗陀海峡、英吉利—多佛尔海峡等。好望角航线,途经霍尔木兹海峡、莫桑比克海峡、好望角。巴拿马运河航线,途经巴拿马运河,是沟通大西洋和太平洋的捷径,对美国东

西海岸的往来具有重要意义。北冰洋航线,从海参崴出发,途经白令海峡,至西欧沿海国家。在上述航线中,北大西洋航线是世界上最繁忙的海上运输路线,而好望角航线是石油运量最大的航线,被称为西方国家的石油“生命线”。

二、海上战略通道是攻防转换的战略天堑

从地理角度上讲,海峡是两个陆地或两个海之间的狭窄水道。从军事角度上讲,对于陆地之间的海峡,可以利用海峡做天堑,作为防守的屏障。海峡的宽度不一,最宽的海峡是位于南美洲火地岛和南极半岛之间、沟通南太平洋和南大西洋的德雷克海峡,即使在最狭窄处宽度也有900公里。海峡又是连接两个海或洋之间的物流通道,有的地方极为狭窄,如马六甲海峡的最窄处仅有两公里,若对海峡进行封锁将极大地破坏交战国的交通与物流通道。

(一) 鏖战的战壕,天然屏障

历史上,海峡作为天堑的战例很多,英吉利—多佛尔海峡、台湾海峡以及黑海海峡都发生了许多惊心动魄的战斗,防守的一方由于依托天堑,常常能击退敌方的进攻。

英吉利—多佛尔海峡是分隔欧洲大陆和大不列颠岛的狭窄航道。历史上,凭借这个海峡,英国曾两次挫败欧洲大陆的军事强国法国及纳粹德国从海上的入侵。1803年,拿破仑为了赶在新的反法同盟形成之前战胜英国,进行了最紧张的、规模宏大的战争准备。英军则加强对欧洲大陆的封锁,使法国、荷兰和西班牙的舰队分别被困守在各自的港口里。拿破仑为了扭转这一不利的战略态势,命令法、西联合舰队主动出击,但在特拉法加的海上被英国海军舰队击溃,征服英国的梦想彻底破碎。二战期间,希特勒曾想在英国实施登陆战役,批准了代号为“海狮作战计划”的指令。德军企图以空袭为主要手段,夺取英吉利海峡的制空权和制海权,为横渡英吉利海峡、入侵英国本土创造条件。空袭持续了几个星期,但由于经常变换轰炸目标,收效并不明显,不但损失了1732架飞机,而且错过了最佳登陆时间,最后不得不放弃。

台湾海峡在解放战争时期也曾阻断解放军前进的步伐。在全国解放前夕,中央军委曾计划乘国民党军队在台湾立足未稳、军心涣散之机,横渡台湾海峡,给予蒋介石最后一击。1949年10月24日,为摧毁台湾外围的金门、马祖以及澎湖列岛的防御工事,解放军在各方条件不具备的情况

下仓促发动金门战役。金门战役规模虽小,却牵动全局,其消极影响持续了相当一段时间。造成这场在解放军战史上罕见的战役挫败,主要是解放军没有制空权和制海权,缺乏足够的登陆艇和输送兵力的船只。金门之战鼓舞了国民党军队的士气,稳定了国民党在台湾与沿海诸岛的形势。而解放军在遭受失败后,对渡海作战更为谨慎。朝鲜战争爆发后,美国第七舰队进驻台湾海峡,解放台湾的计划被迫搁浅。

(二) 封锁海峡,万夫莫开

封锁海峡主要是为了切断敌方的后勤保障和物资供应通道,以摧毁敌方士气,达到不战而屈人之兵的目的。黑海海峡由于地势险要、航道狭窄,许多著名的战役都在这儿展开,其中有一些著名的海峡封锁的战例。如伯罗奔尼撒战争中斯巴达封锁赫勒斯滂海峡。拿破仑战争时,俄国谢尼亚文将军封锁达达尼尔海峡,切断了土耳其的海上运输,迫使土耳其海军出海作战,并将其击溃。一战期间,俄军采取了布放水雷等多管齐下的封锁战法,封锁博斯普鲁斯海峡,极大地威胁着同盟国的海上交通线安全,德国和土耳其在黑海地区的海上运输急剧减少,造成同盟国在该地区难以灵活机动地调动兵力和后勤,对战局的演进起着相当重要的作用。而在二战后期,美军在下关海峡用飞机布雷,阻断了日本的海上交通运输线,是迫使日本放弃负隅顽抗、无条件投降的重要原因之一。

三、海上战略通道牵动国家的前途和命运

海上战略通道由于独特的地理位置和重要的战略价值,常常牵涉到一国的根本利益,关系到一国的兴衰成败,因而在这个问题上很少有讨价还价、妥协或交易的余地。在历史上,俄罗斯为争夺波罗的海和黑海的出海口发动了多次战争,有成功的辉煌,也有失败的痛楚;英国为夺取英吉利海峡、直布罗陀海峡、马六甲海峡的控制权,与列强展开惨烈的争斗,终于成就了上百年的海上霸权;同样,100多年来,中国人民为保住台湾,与帝国主义进行了艰苦卓绝的斗争。

(一) 对战略通道的控制力折射出英国的兴衰

20世纪初,一位英国海军将领曾形象地将英吉利—多佛尔海峡、直布罗陀海峡、苏伊士运河、马六甲海峡和好望角形象地比喻为“五把钥匙”,英国正是靠这“五把钥匙”才锁住了世界。英国曾号称“日不落帝国”,殖民地遍布全球,英国本

土与殖民地之间进行贸易往来,主要依靠海上航线和运输通道。英国在掌控全球战略通道的过程中兴起,同样,英国的衰败也伴随着对这些通道的控制权的不断削弱和丧失。

英国以战略通道为支撑,成就了百年霸业。英吉利—多佛尔海峡是英国击溃老牌海上强权的战场。1588年7月,英国在海峡重创“无敌舰队”,标志着西班牙无敌神话的破灭。西班牙海上霸权衰落后,英国与荷兰开始新的海上争霸斗争,主要战事也是在英吉利—多佛尔海峡海域展开的,英国最终击败了号称“海上马车夫”的荷兰。英吉利—多佛尔海峡在历史上还是英国阻止欧洲大陆强权国家侵略的天堑。依靠这一天堑,英国才数次免遭被征服的命运,并最终又借助海峡击败欧洲大陆的挑战者。1824年,英国实现了对马六甲海峡的完全控制。1882年开始,英国与法国共同掌管苏伊士运河,持续了近百年。

英国霸权的衰落从失去战略通道控制权得以显现。马来亚、新加坡在19世纪沦为英国殖民地后,成为英国在亚洲经济扩张和军事侵略的重要基地。二战期间,日本发动太平洋战争,把夺取马六甲作为重要目标。1942年2月,日军占领新加坡,英国守军未作认真抵抗便缴械投降。二战结束后,英国海军在美国的羽翼下重返新加坡和马来亚。但是英国在当地的信誉已荡然无存,对马六甲海峡的控制力日益削弱,驻军逐年减少,海军基地也相继关闭。1957年,马来西亚联邦取得独立。1965年,新加坡退出马来西亚联邦,宣告独立。英国对马六甲海峡120余年的统治就此结束。20世纪70年代,英国在民族独立运动的冲击和美、苏等国的蓄意排挤下,被迫从中东撤军,丧失了对苏伊士运河的控制权。

英国失去对苏伊士运河的控制给自身带来严重后果。英国在苏伊士运河战争中的失败直接导致艾登政府的垮台,同时又像“多米诺骨牌”那样推倒了英国在中东乃至世界的霸权。在地中海地区,英国海军原有三大支柱,即地中海东部的塞浦路斯岛、地中海东西接合部的马耳他岛、地中海西部出口直布罗陀港。1960年,塞浦路斯宣布独立,英国失去统治中东的最重要的海军基地;马耳他岛是联系英国与其东方殖民地的重要交通枢纽,扼守着由大西洋进入黑海、大西洋进入印度洋和太平洋的海上交通要道。1974年,马耳他人民获得独立,结束了英国长达一个半世纪的殖民统治。至此,英国在地中海地区只剩一个直布罗陀,即便如此,西班牙还一直叫嚷着要收回直布罗陀的主权。在印度洋,1965年,印度洋北部岛国马尔代夫独立,英国失去了控制由地中海通往太平

洋、由地中海通往大洋洲和由波斯湾通往大洋洲的交通枢纽。1967年,印度洋西北部的南也门独立,南也门的亚丁港是英国通往东方帝国海上交通线的重要据点,扼红海南口曼德海峡要道,南也门的独立使英国失去了印度洋的最大支柱。1968年,印度洋西部岛国毛里求斯独立,英国失去了控制由大西洋经好望角通往太平洋的交通枢纽。

(二) 中华民族的命运与台湾休戚相关

台湾扼守西太平洋航道的中心,是国际海上战略要道。台湾就像一个屏障保护着中国沿海大陆。在历史上,台湾曾先后被西班牙、葡萄牙、日本占领过,抗战胜利后台湾重归祖国。回顾历史,我们不难看出,台湾从分离到回归后,必定迎来中国的复兴;相反,如果中国积弱积贫,列强将乘机攫取,然后以此为基地,侵略中国本土,最后形成山河破碎的恶性循环。因此,实现中国统一,就能够打破美国对中国周围海域的长期封锁,冲出第一岛链的束缚,进军太平洋。相反,若台湾独立,那么东南沿海可能就会出现对中国极为不利的海洋战略态势,甚至使整个中国陷入分崩离析的境地。因此,解决台湾问题,事关国家和民族的兴衰,在维护国家主权和领土完整的根本原则问题上,中国没有退路和回旋的余地。

四、海上战略通道维系民族的尊严与情感

海上战略通道在历史上一般都曾历经许多沧桑与磨难。海上霸权国家的兴衰变化,使海上战略通道的控制权与主导权经常易手。特别是二战以后,民族主义国家的建立打破了旧的殖民秩序,引发了老牌殖民国家与海峡所在国、海峡周边相关国家为争夺海峡控制权、海峡当中或附近有战略影响的岛屿而进行的战争。在这当中除了掺杂着各种利益矛盾与纠纷以外,在相当程度上还有民族尊严与心理的因素。

(一) 争执双方为争夺战略通道中的岛屿剑拔弩张

英国与阿根廷关于马岛争端。马岛位于麦哲伦海峡东部入海口,长期被英国占领,历届阿根廷政府都把收复马岛主权作为对外政策的立足点。英阿在马岛问题上各不相让,主要原因在于马岛是连接南大西洋和南太平洋的唯一通道,战略位置非常重要,它扼守着麦哲伦海峡的咽喉要地,是海军进行隐蔽,发动攻击之处所。同时,马岛附近还蕴藏着丰富的油气资源。此外,马岛牵涉英国和阿根廷两国人民的民族情感。对阿根廷人来说,收回马岛主权超越了政治和阶级的界限;对英

国而言,则代表过去的荣耀和尊严以及为维护尊严而表现出的意志。

也门与厄立特里亚关于哈尼什群岛争端。大哈尼什岛位于红海主航道上,临近曼德海峡,战略位置十分重要。谁占领了大哈尼什岛,谁就可以将曼德海峡完全封锁。而且该岛直接关系到厄、也两国对红海南口 3/4 海域和海底资源的划分。1995 年 12 月,也门与厄立特里亚就哈岛问题进行谈判未果,而发生海战。后在阿拉伯联盟的干预下,两国停火、撤军,并将争议提交联合国仲裁。1998 年 11 月、12 月,国际仲裁法庭分别对哈尼什群岛归属及两国海上边界作出仲裁,也、厄两国的领土争端得到和平解决。

西班牙和摩洛哥佩雷希尔岛争端。佩雷希尔岛是一个荒芜人烟的石岛,但它扼守大西洋通往地中海的要道——直布罗陀海峡,因而战略地位非常重要。西班牙和摩洛哥都各自认为,佩雷希尔岛是它们的领土。2002 年 7 月,西、摩两国为争夺佩雷希尔岛,曾一度陷入紧张状态,后在欧盟和美国的斡旋下,小岛风波得以平息。

西班牙与英国关于直布罗陀争端。直布罗陀历史上曾是西班牙领土,1713 年,西班牙被迫将直布罗陀永久割让给英国。从那以后,西班牙政府一直谋求收回直布罗陀主权,但英国对此置之不理。英、西在直布罗陀问题上僵持不下,严重影响两国的双边关系及欧共体的发展进程。1997 年,西班牙方面提出两国共享直布罗陀主权的新方案,经过一番考虑后,英国宣布原则上同意。但是,该方案却遇到直布罗陀地方政府和居民的强烈反对。英国以直布罗陀居民的民心向背为借口消极应付,预示着最终解决直布罗陀问题将是一个漫长的过程。

伊拉克与伊朗关于阿布穆萨岛和大小通布岛争端。1971 年 11 月 30 日,伊朗出兵占领了霍尔木兹海峡内的阿布穆萨岛和大小通布岛。由于这三个岛屿与海峡互为依托,无疑大大增强了伊朗对海峡的控制。伊拉克对此表示强烈反对,随即断绝了与伊朗的外交关系。不久,混杂着意识形态的对立和国家利益的冲突,两国爆发了长达八年之久的战争。

(二) 收回运河主权的斗争

巴拿马人民经长期斗争收回巴拿马运河主权。从 20 世纪 30 年代开始,巴拿马人民开始了收回运河主权的斗争。经过几十年的斗争终于迫使美国与之签订新条约,规定美国逐步从运河撤军,至 1999 年底,将运河主权全部归还巴拿马,巴拿马将保证运河永远中立,并成立专门的运河管理委员会管理运河。1999 年 12 月 14 日,巴拿马

收回了运河主权。

埃及人民为收回苏伊士运河的抗争。1956 年 7 月 26 日,纳赛尔政府宣布将苏伊士运河收归国有。英、法决心通过武力解决运河危机,与以色列密谋制定进攻计划。10 月 29 日,苏伊士运河战争爆发。埃及军队虽然在军事上难以抵挡联军的进攻,但是,在全世界爱好和平人民的声援下,在美苏两国的联合干预下,英法以被迫停火,并从苏伊士运河撤军,埃及人民最终成功地收回了运河的主权。

(三) 反对帝国主义干涉和殖民统治的斗争

土耳其为恢复行使海峡主权的抗争。1920 年 8 月,土耳其被迫同协约国签订《色佛尔条约》除了在法律上承认列强对土耳其的瓜分外,还规定黑海海峡地区实行“国际化”,由所谓的国际海峡委员会控制,不论平时或战时,都应对各国商船和军舰开放。《色佛尔条约》使土耳其面临被肢解、被瓜分的命运。在民族生死存亡的关头,凯末尔领导的资产阶级武装革命,粉碎了这个掠夺性的和约。1936 年 6 月签订的《蒙特勒公约》,确认了海峡通行的自由原则,恢复了土耳其对海峡的全部主权。这个公约至今仍是黑海海峡航行制度的国际法依据。

郑成功收复台湾。1659 年,郑成功为建立抗清基地,筹划收复台湾。1661 年 4 月 21 日,郑成功率战舰数百艘、官兵 2.5 万人由金门开始航渡,次日即占领澎湖。6 月 3 日,郑成功由水陆两路攻击台湾城未克,遂实行严密围困。台湾城的荷军陷入绝境,苦撑几个月后,被迫投降。郑成功收复台湾,是世界历史上大规模渡海登陆作战的成功范例。

东南亚国家反对美国染指马六甲海峡。2004 年 4 月,美军太平洋舰队司令托马斯·法戈上将放出口风,美军方正在制订一项《区域海事安全计划》根据这项计划,美国将向马六甲海峡派驻军队,维护海峡安全。这一举动反映了美国企图控制马六甲海峡的战略意图。美国向马六甲海峡派兵是它全球军事战略调整的重要组成部分。美国还以反恐为借口,寻求在马来西亚、印尼建立新的军事联络机构或反恐军事基地,以便在危机时刻能有效控制海峡。但是,美国染指马六甲海峡的谋图,遭到马来西亚和印度尼西亚的强烈反对,不得不有所收敛。

五、海上战略通道是推动世界格局演变的重要动因

作为重要的战略要地,海上战略通道牵涉到

相关国家,特别是大国的军事利益和经济利益。在历史上,一些国家为争夺世界霸权,围绕着战略通道展开博弈,或是结盟或是争斗,推动着世界格局的演变和发展。

(一)黑海海峡是主导近现代国际关系发展变化的重要原因

黑海海峡问题是“东方问题”的核心内容之一,在近、现代国际关系中占据突出的位置。而英国海峡政策的演变大体折射出了这一历史阶段主要国家力量对比的变化。

对英国而言,处理好黑海海峡问题,是构筑其海上霸权的重要一环。保障英国本土与印度海上运输通道的畅通,成为关系当时英国安全的重要战略目标。英国一方面极力维护由它控制至少表面独立的奥斯曼土耳其帝国;另一方面,坚持奥斯曼土耳其帝国对黑海海峡的主权,平时关闭海峡,以防止俄罗斯舰队自由地通过海峡,进入地中海。对俄罗斯而言,肢解奥斯曼帝国,鲸吞其领土,占据或者控制黑海海峡,拥有通往地中海的出海口是其梦寐以求的夙愿。法国在奥斯曼帝国及埃及拥有很大的经济利益,与俄国的南进政策存在利益上的对立。拿破仑战争后,法国在东方问题上与英国的利益趋于一致,也促使它们共同对付俄国。奥地利与奥斯曼帝国相邻,肢解或削弱奥斯曼帝国,占据其部分领土符合奥地利的利益。19世纪,俄在近东持续扩张,已经严重威胁奥地利的南翼安全,奥地利逐渐走到俄罗斯的对立面。

1841年7月,英、俄、奥、普、法五国在伦敦与土耳其签订了《伦敦海峡公约》。其主要内容是:签约国尊重土耳其苏丹所坚持的原则,即只要土耳其处于和平时期,外国战舰一律不许进入黑海海峡。这一主张使1833年俄土条约中确立的俄国对土耳其海峡的独享特权化为乌有。沙俄不甘心失败,与英、法等国在近东的争夺进一步加剧,终于导致1853—1856年的克里木战争,结果沙俄战败,签订《巴黎和约》,确定黑海中立化原则,极大地削弱了俄国在欧洲大陆的霸主地位。

19世纪后半叶,统一后的德国迅速崛起为欧洲强国。德国在世界范围内向英国的霸权挑战,极力夺取殖民地和势力范围,扩建海军以夺取制海权,还在商业贸易、海上运输及对外投资方面构

成对大英帝国的直接威胁。英德矛盾已上升为主要矛盾。面对欧洲国际关系的新变化,英国主动调整对外政策,改变传统的海峡政策,从维持土耳其领土完整转变为参与对土耳其的瓜分,从坚持海峡关闭政策到同意俄国占领君士坦丁堡和黑海海峡。

(二)战略通道控制权的转换某种程度上决定战争的结局

战略通道通常都是军事要地和极其重要的运输航线,承担着战略物资补给及后勤保障的重任,对战争的结局有着重大的影响,因而古今中外许多军事家、战略家都非常重视掌握战略通道的控制权。

达达尼尔海峡争夺战的失利,是俄国爆发“十月革命”的重要诱因。一战期间,英法海军(后陆军参战)为夺取达达尼尔海峡而与德、土军队进行战斗。达达尼尔海峡是黑海沿岸国家到外海的唯一通道,控制这一地区,便可切断土耳其与德、奥的交通联系,同时还能开辟一条通往俄国的补给路线。在土耳其守军的顽强抵抗下,英法联军被挫败,没有达到预期战果。俄罗斯得不到战争补给,处境艰难,对德作战中连吃败仗,直接诱发了“十月革命”。此外,战争还促使保加利亚下定决心站到同盟国一边参战,从而直接导致塞尔维亚的灭亡。

(三)二战结束后美苏对海上战略通道的激烈争夺是引发冷战的重要诱因

二战期间,美英为讨好苏联,曾暗示苏联要求获得黑海海峡是“合乎情理的”。但到战争临近结束时,美英出于全球战略考虑,在波茨坦会议上改变了对黑海海峡的立场。苏联为获取对黑海海峡的控制权,试图以武力威胁迫使土耳其屈服。美英两国决定采取强硬立场予以反击。面对美英的强硬态度,苏联被迫后退,还为此付出了高昂的代价,促使土耳其全面投奔西方。美国乘机成为土耳其的“保护国”,将势力渗透到近东。更为严重的是,美国等西方国家把这一事件看作是苏联扩张本质的反映,酝酿、发起了对苏联、东欧等社会主义国家的冷战。

[作者单位]中共中央组织部党建研究所。

[责任编辑:文慧]