

太平洋航线安全与中国的战略对策

史春林¹

(1. 大连海事大学 辽宁 大连 116026)

摘要:太平洋作为世界上面积最大的海洋,在航运上具有非常重要的地位。中国位于西太平洋沿岸,进出海洋必经太平洋,太平洋航线对于中国的发展至关重要。但目前中国的太平洋航线,由于受各种因素影响还不太平,需要采取有效措施确保其安全。

关键词:太平洋;航线安全;保障

中图分类号:U698;D815

文献标识码:A

文章编号:1004-8049(2011)08-0075-13

太平洋连接着亚洲、大洋洲、南极洲和美洲,周围有中国、日本、澳大利亚、俄罗斯、美国等主要国家。中国位于太平洋西岸,进出海洋只能有赖于太平洋航线,因此,中国的主要航线一般要先经过太平洋才能与世界联系在一起。目前中国的太平洋航线还不太平,受各种因素的影响还很大,因此应采取切实可行的有效措施,以确保太平洋航线安全。

一、太平洋航线的重要地位

太平洋面积辽阔,岛屿众多,是世界上最大、最深的大洋。太平洋东西长约为19 900公里,南北宽约为15 900公里,面积约为17 968万平方公里,约占全球海洋总面积的49.8%。^①太平洋平均深度约为4 028米,超万米的6个深海沟全在太平洋。太平洋中的岛屿数目亦为大洋之最,尤其是太平洋中、西部岛屿星罗棋布,岛

岸多优良港湾,可作为渔船和商船的停泊地和避难所。太平洋还有许多重要的海峡,如白令海峡、宗谷海峡、津轻海峡、朝鲜海峡、台湾海峡、巴士海峡、巴林塘海峡、望加锡海峡、巽他海峡、龙目海峡以及马六甲海峡等都是重要的海上咽喉要道。其中以马六甲海峡、白令海峡、麦哲伦海峡和巴拿马运河构成的水道网,使太平洋与印度洋、大西洋、北冰洋得以相通,形成许多重要的国际航线和海上战略通道。

在太平洋的北、中、南部有3条主要航线横越太平洋:一是北太平洋航线,为美国和加拿大西海岸经白令海峡进入太平洋北部到达中、日等国的航线,航路集中在北纬40°以北至阿留申群岛附近,是横渡太平洋最短的一条航线,航程约4 200—4 500海里。二是中太平洋航线,为自美国西海岸经夏威夷群岛和关岛到中、日和东南亚各地的航线,航路集中在北纬20°—25°之间,航程约6 000—8 000海里。三是南太平

收稿日期:2011-05-31;修订日期:2011-07-10。

基金项目:国家社科基金项目“中国远洋航线安全保障能力研究”(09BGJ007)。

作者简介:史春林(1966—),男,辽宁铁岭人,大连海事大学马克思主义中国化研究中心教授,博士生导师,法学博士,主要研究方向:中国海权与海上安全。

① 楼锡淳编著《海洋》,测绘出版社,2008年版,第94页。

洋航线,为由南美洲西岸经新西兰和澳大利亚等地延伸至东南亚,航程约1万海里。另外,在西太平洋地区还分布数条自北而南(主要沿亚洲东部海域)的航线(其中一条经白令海峡与北冰洋相连),这些航线与太平洋的三条横越航线再连接,并通过不同海峡和岛屿,向西经过北印度洋海域或沿南亚次大陆南缘,通向中东或与通向欧洲等地的欧亚航线(苏伊士运河航线)相接。具体来说,主要有东亚—北美、东亚—关岛—巴拿马运河、东亚—东南亚—巴拿马运河、东亚—澳大利亚、澳大利亚—北美、澳大利亚—巴拿马运河等国际航线。

对于中国来说,一方面中国东部沿海有许多重要的经济和交通水道。中国周围有渤海海峡、台湾海峡、琼州海峡,外围有朝鲜海峡、琉球海峡、巴士海峡、马六甲海峡等,这些重要海峡是中国进行国际通商贸易的海上通道。在北太平洋方向,主要是经宗谷海峡、白令海峡通向北太平洋东部、北冰洋方向的航线。在南太平洋方向有三条主要航线:一是西线,主要通过马六甲海峡或巽他海峡通向印度洋、非洲;二是中线,主要通过南海、苏拉威西海、班达海等海域或者加罗林群岛、所罗门群岛、坎达伍群岛通向澳大利亚和新西兰;三是东线,主要通过坎达伍群岛、西萨摩亚群岛、土阿莫土群岛通向南美。另一方面从军事角度来看,中国东部沿海又是重要的海防线,许多重要航线同时又是军事要道,成为中国军事战略中的“海上扼制点”,有利于保障海上力量的战略机动,如南海是我国南部海域的军事战略要冲,特别是南沙,是我海上军事防御向前推进的缓冲带,成为南疆安全的屏障。

二、影响中国太平洋航线安全的主要因素

国际上影响海上航线安全的因素很多,它们是当代世界海洋政治中矛盾和冲突的结果。英国学者认为威胁海上通道安全的因素:一是沿海国家出于国家安全利益试图对自由通道进

行控制;二是沿海国家的国内不稳定;三是沿海国家和外部大国卷入冲突;四是相邻国家就海上重叠区进行争夺。^①对太平洋来说情况更加复杂,一方面太平洋是当今世界海洋权益斗争剧烈、复杂的地区之一;另一方面该区域局势复杂多变,具有很大的不确定性,再加上非传统安全问题日益突出,这些因素都给太平洋航线安全造成严重威胁。

2.1 国际和各国海洋法相关规定对太平洋航线安全的影响

从国际海洋法来看,《联合国海洋法公约》在群岛国部分规定了群岛基线和群岛水域等概念,使得南海周边某些群岛国家借机扩大了自己的管辖海域,从而缩小了公海海区。在这种情况下,沿岸国与使用国在海洋通道使用上经常发生争议,进而影响航线安全。

从国内海洋法来看,以下几个国家的有关规定对太平洋航线安全的影响比较大:一是从朝鲜来看,1977年8月朝鲜宣布在朝鲜周围海域设立“军事警戒线”,该线在东海(即日本海)从领海基线算起50海里,在西海(即黄海)与经济水域重叠,在该线内禁止外国人及外国军舰船等活动,因此,外国舰船如果进入该线内海域会有一定风险。二是从韩国来看,1977年12月韩国颁布《领海法》,宣布领海宽度为12海里,但韩国并没有把其南部的济州海峡划入内水,在朝鲜海峡一段的领海宽度仍为3海里,不过,1994年韩国决定将此段领海也扩大至12海里。在这种情况下,外国船舶只能从济州海峡和朝鲜海峡的中间航行通过。三是从日本来看,1977年3月日本颁布了其《领海法》,宣布日本领海宽为12海里,但在宗谷海峡、津轻海峡、对马海峡(指对马海峡的东、西水道)和大隅海峡,领海为各自从基线至其外侧3海里。这些海峡3海里以外属于日本专属经济区,中国各类军舰包括水面舰艇和潜艇可以从上述海峡3

^① Michael Leifer, "The Security of Sea Lanes in Southeast Asia", *Survival*, Vol. 25, No. 1, 1983, p. 16.

海里以外的中间通过^①,但有时会受到日本海上自卫队的严密监视和跟踪,中国舰船的正常航行时常受到干扰。另外,2007年4月日本通过了《海洋基本法》和《海洋建筑物安全地带设置法》,其中关于在海上划定安全地带的规定及其管辖措施,“改变了这些水域的国际法律地位,扩大了日本在海上的掌控据点,不仅可能威胁我国海上运输通道安全,对我国海上战略发展空间也会带来巨大影响”^②。四是从印尼来看,印尼在《联合国海洋法公约》规定的群岛概念下,使用196条直线基线把66.6万平方海里的海区围成内海。这样印尼的一些重要海峡,如龙目、萨普迪、巽他、松巴、马鲁古、加里曼丹、加斯佩尔和望加锡等都被包围起来,被看成是印尼的内水,再加上12海里宽的领海,就等于结束了海上自由航行。另外,印尼还多次试图关闭龙目海峡和巽他海峡,后来在大多数国家反对的情况下,印尼虽重新开放这些重要海峡,但仍不止一次地抗议某些外国船舶使用其海峡。^③五是从菲律宾来看,1987年颁布的菲律宾宪法规定群岛四周之间和连接各岛的水域,不管其幅员如何,都是菲律宾内水的组成部分。而且菲律宾还使用80条直线基线把大约15万平方海里的海区围成内海,这些基线封闭了苏禄海、苏里高海峡、锡布图海道、巴拉巴克海峡和民都洛海峡等重要的海上通道。后来在签署《联合国海洋法公约》的宣言中菲律宾再次强调“群岛水域概念类似于菲律宾宪法规定的内水概念,连接这些水域与经济区或公海的海峡,外国船只不能以国际航行为由享有过境通行权。”菲律宾的这种主张混淆了《联合国海洋法公约》有关群岛水域的规定,“群岛国家不能将其群岛水域等同于其内水,因为群岛水域准许外国船舶享有群岛海道通过权和无害通过权,而内水则不然”^④。对此,美国曾发表声明说“内水概念与群岛水域概念有很大的差别,群岛水域只是被适当划出的群岛基线包围的水域,属于无害通过和群岛海道通过的范围。连接公海或专属经济区与群岛水域的海峡,以及群岛水域内的海峡,如果是用做国际航道或飞越群岛水域的

正常通道,应属于群岛海道通过的范围。”^⑤

2.2 美日等海洋大国对太平洋航线安全的影响

新世纪以来太平洋已成为大国利益交汇和碰撞的多发地区,特别是东亚地区更成为大国交往和斗争最为活跃的地区。主要海洋大国特别是美、日两国对太平洋航线实行垄断性、排他性控制,使公海和国际水道自由航行面临严重威胁。

从美国的影响来看,美军太平洋总部曾列举出美国在亚太地区有五大利益,其中排在第一位的就是“至关重要的海上交通线”。1998年11月美国在《东亚地区安全战略报告》中明确指出,确保航行自由,保护海上通道,特别是马六甲海峡以及其他能源供应线的安全符合美国的经济和安全利益。近年来,美国已将快速发展的中国作为其遏制的主要对象,“很难想象美国喜欢在太平洋出现一个挑战自己主导地位的海洋力量,许多国家只能将太平洋看作是美国的一个‘湖泊’”^⑥。为此,美国采取了以下几种手段来控制太平洋的主要航线:

一是实行岛链封锁。中国大陆海岸线并不直接通向太平洋,在西太平洋上有一系列大小不等、呈弧线形分布的岛屿紧紧地封锁着中国通向太平洋的门户,这些弧形系列岛屿是:以日本和台湾为主的第一岛链;以关岛为核心的第二岛链和以夏威夷为中心的第三岛链。这些群

① 石家铸著《海权与中国》,上海三联书店,2008年版,第162页。

② 高之国主编《国际海洋法发展趋势》,海洋出版社,2007年版,第15页。

③ Hunns J. Buchholz, *Law of the Sea Zones in the Pacific Ocean*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1987, p. 31.

④ Raphael Perpetuo Lotilla, “Defining the Maritime Boundaries of the Philippines”, In Aileen San Pablo Baviera ed., *The South China Sea Disputes: Philippine Perspectives*, New Manila: Philippine - China Development Resource Center, 1992, p. 10.

⑤ J. Ashley Roach & Robert W. Smith, “Straight Baselines: The Need for a Universally Applied Norm”, *Ocean Development & International Law*, Vol. 31, No. 1 - 2, 2000, pp. 53 - 56.

⑥ Dalchoong Kim Doug Woon Cho, eds., *Korean Sea Power and the Pacific Era*, Institute of East and West Studies Yonsei University, 1990, p. 296.

岛周围的海峡是中国进行远洋航行的必经之路:从中国东、北部港口经日本海出入太平洋的舰船必须经过日本周边的宗谷海峡、津轻海峡和朝鲜海峡。从中国东、南部港口经东海、南海出入太平洋和印度洋的舰船则必须通过日本南部的琉球群岛、印尼群岛以及菲律宾群岛周边的国际海峡和群岛国的群岛水域。由于中国海上地缘结构的上述弱点,使其在航行上属于地理不利国家。新中国成立后,美国及其盟国在西太平洋建立了针对中国的岛链封锁,并将韩国、日本、冲绳、中国台湾、菲律宾等作为“链式防御前沿”,以实现其封锁中国东部海区沟通太平洋的航路。冷战结束后,美国仍继续发挥这些岛链的封锁功能,对中国进行封堵和挤压,这给中国海上航行安全造成重大影响。造成的局面是,在平时,中国舰船进出西太平洋在一定程度上会受制于人;在战时,有可能被敌方拦腰堵截。

二是建立庞大军事基地群。“二战”结束后,美军经过长期经营,在西太平洋逐步形成了以日本横须贺海军基地为中心的东北亚基地群和以菲律宾苏比克海军基地为中心的东南亚基地群,控制着战略地位十分重要的海峡和海域。如东北亚基地群控制着宗谷、津轻、对马三个重要海峡,而东南亚基地群则控制着马六甲、巽他、望加锡海峡,扼守着从西太平洋特别是南海通往印度洋和波斯湾的主要海上通道。近年来美国又在新加坡的樟宜港获得了“军事落脚点”。新加坡是国际海运枢纽之一,它位于马来半岛最南端,扼守马六甲海峡,美军在新加坡的存在和部署将使其能够监控南海和马六甲海峡,随时“关闭”或扼控中国东南方向的海上通道。另外,近年来美国还加大了以关岛为中心的密克罗尼西亚基地群的建设,计划投入150亿美元改进和升级关岛的军事设施。关岛是一个天然深水良港,位于美国—印度洋航线和日澳航线的交叉点,为美国与远东、东南亚和澳大利亚间跨洋海上交通的枢纽。它与东北亚、中国台湾地区 and 南海几乎等距离,堪称美国从本土到亚洲各国的中转站,北可控制对马海峡、南可兵临马六甲海峡,扼守着到日本、中国台湾、

韩国和菲律宾至关重要的海上战略航道,不但对中国可形成军事威慑和钳制,而且可快速进入“亚太潜在的危机地区”。

三是调整军事部署,进行联合军演。新世纪以来,美国军事战略的重点开始从欧洲转向亚太地区,特别是西太平洋和东亚地区。2004年8月美国前总统布什宣布了为期10年的全球军事部署调整计划,美国五角大楼指出,将太平洋舰船所占的份额进一步扩大到60%,正好与该地区的贸易和运输日益一致。由此可见,美国调整军事部署的目的之一就是控制战略运输通道,遏制对其具有威胁的地区性大国的崛起,显然是指中国。为此,近年来美军不断加强与西太平洋的军事力量,如2010年9月美军最先进的、能在较浅海域作战的“弗吉尼亚”级攻击型核潜艇“夏威夷”号驶进日本的横须贺港,演练近海作战能力。这是该级核潜艇第一次进入西太平洋海域,直接威胁着中国的海上安全。

同时,在东北亚,美、日两国军队每年都要举行多次联合军演,如2010年12月初,美日两国从北海道到冲绳海域进行的“利剑”联合军演是近年来规模最大的一次,对此有西方记者指出“日本与美国绑在一起军演的目的是为了影响敏感的宫古海峡。这条位于冲绳岛和宫古岛之间的海峡正在迅速成为世界上最敏感的航道,几乎与马六甲海峡、霍尔木兹海峡和台湾海峡并驾齐驱。”^①与此同时,2010年下半年,美、韩借口“天安”号事件更是在中国的家门口黄海等进行了一系列联合军演,美国先后出动了“乔治·华盛顿”号等3艘航空母舰。对此,中方多次表示反对外国军用舰机到黄海及其他中国近海从事影响中国安全利益的活动。在东南亚,美国与越南、菲律宾、马来西亚、印尼、新加坡、泰国等国家每年都要在南海举行名目繁多的各种军演,其主要目的之一就是控制南海航线。特别是每两年举行一次的“环太平洋”(RIMPAC)联合军演更是“旨在保护太平洋重要海上航道,

^① 程刚“激烈言辞在东北亚回响”,《环球时报》,2010年12月6日。

加强美国海军与太平洋环形圈内各国海军的战术水平,提高多国联军部队海上协同作战能力,特别是在应付突发事件时的协调配合,确保海上重要交通线的安全和该地区的稳定”。^①确切地说,美国的一系列军事动作,其目的是“保护其太平洋的利益”,而很大程度上损害了太平洋沿岸国家的利益。美国军事介入太平洋,只能使太平洋更加不稳定、不安全。

四是控制海上咽喉要道。控制海洋的核心是控制海上咽喉要道,为此,早在1986年美军就宣布要在战时控制世界上16个海上咽喉要道。2002年美国国防大学又进一步宣称要控制22个海上咽喉要道,^②其中在西太平洋包括朝鲜海峡、马六甲海峡、巽他海峡、龙目海峡、吕宋海峡、新加坡海峡、望加锡海峡。这几个海峡都在中国的家门口,对于中国进出太平洋也非常重要,特别是马六甲海峡更是中国最重要的进口能源与对外贸易通道,中国80%的进口石油以及50%的进出口物资要经过该海峡。2004年3月美军又提出“地区海上安全倡议”(RM-SI),美国借口防范马六甲海峡海盗和海上恐怖主义,考虑派遣特种部队或海军陆战队进驻马六甲海峡。一旦美军进驻马六甲海峡,将来国际形势或南海局势有变,可随时掐断中国这条重要的经济生命线。

五是实行“双锚”战略。近年来美国在东北亚地区加强了其与日本和韩国的双边军事同盟,同时又在南太平洋地区加强了与澳大利亚的军事同盟,美军将其称为“双锚”战略,对中国的太平洋航线形成夹击态势:一方面中国舰船必须通过日本西南诸岛海域或者通过中国台湾同菲律宾之间的巴士海峡才能进入太平洋,而这两处通道都处于日本海上自卫队能够轻易实施封锁的势力范围之内。另一方面从地理位置上讲,澳大利亚北部紧临美国亚太岛屿链和重要的海空基地关岛,其西北面可直达南海和马六甲海峡等交通要道。

六是提出“防扩散安全倡议”(PSI)。2003年5月美国前总统布什明确提出了“防扩散安全倡议”,允许倡议各参加国拦截和扣留被怀疑

运载非法武器的轮船,以防止大规模杀伤性武器及相关技术与原料通过海运扩散。为此,2003年9月美、澳等11国在澳大利亚北部海岸举行了代号为“太平洋保护者”(Pacific Protector)的联合海上拦截演习,这是PSI实施的第一次军演。2004年10月美国和日本等国在日本的相模湾举行了东亚首次PSI海上训练。2010年10月美国又与韩国等国家在韩国的釜山港附近举行了PSI联合拦截演习。PSI虽然对海上反恐和防扩散有一定作用,但不符合《联合国海洋法公约》等有关规定,会对太平洋航线安全造成负面影响:一方面自设拦截目标和自行采取拦截行动可能会扰乱公海秩序,妨害海上航行自由,危及海上正常国际贸易。而且还可能导致登临权和紧追权的滥用,侵犯实际船旗国的国家主权和海运安全。如果将来美国强行在公海上拦截其认为载有恐怖或大规模杀伤性武器扩散嫌疑的中国过往船只,会严重妨碍中国贸易通道的安全畅通。另一方面PSI在太平洋针对的主要矛头之一是朝鲜,如果美国及其盟国对朝鲜船舶进行拦截,势必引起朝鲜激烈反对,可能会爆发严重冲突,引起地区动荡,进而影响航线安全。

七是对中国沿海抵近侦察。近年来美国海军经常利用国际通道航行权,试图以所谓“科学测量”的名义不经中方允许就擅闯我专属经济区实施军事间谍活动,如2009年3月和5月美国海军监测船“无暇”号和“黑森”号擅自闯入我南海专属经济区进行非法情报搜集,严重威胁了中国的国家安全和海洋权益。因此中国为维护专属经济区管辖权,依照有关的国际法和国内法,每次都派海监船等进行依法驱赶,并提出外交照会进行抗议。而美国却认为中国的这种行为“骚扰”了美军测量船的正常作业,美国“海军若对中国舰船的骚扰行径退让,将自我限缩航行权,这不仅伤害美国也伤害亚洲盟邦的

^① 临河“‘小鹰’当家——‘环太平洋’—2008军事演习解读”,《现代舰船》2008年第10期,第12页。

^② Sam J. Tangredi, *Globalization and Maritime Power*, Washington, D. C.: National Defense University Press, 2002, p. 146.

重大权益”^①。因此中美围绕军事测量船进行侦察和反侦察的较量将来还会时有发生,在某种特殊的情况下或由于误判,有可能会“擦枪走火”,引起“偶发性”事件导致对抗或冲突,进而影响航线安全。

从日本的影响来看,由于日本的海上交通线绝大多数位于第一岛链内,部分位于中国海域,因此日本海洋战略是“抑陆向海”,以围堵中国走向海洋为着眼点,以伙同美国联手控制西太平洋海上交通线为根本目的,将防卫东南(东京到关岛)和西南(大阪到台湾海峡甚至到马六甲海峡)的两条海上航线作为主要目标,特别是要重点保护日本至马六甲海峡1 000海里海上通道的安全。早在1977年日本防卫厅就对日本有能力保护马六甲海峡航运的安全问题做出明确反应,声称日本海上自卫队准备把航道的保护范围扩展到日本以外的1 000海里。^②为此,近年来日本一方面与新加坡达成了必要时使用其港口基地的协议,与马六甲海峡沿岸国家不断举行联合军演。同时强化其自身武器装备,如引进大型喷气式侦察机以提高对马六甲海峡及周边海域的远程侦察和打击能力。另一方面日本以反海盗为借口通过加强与马六甲海峡沿岸国家的关系介入海峡事务,如通过加大援助,提供技术和物质支持,主持召开国际反海盗会议等方式,拉近与马六甲海峡共管国新加坡、马来西亚和印尼的距离,努力提高对马六甲海峡事务的发言权。日本近年来正是通过这些有形和无形的影响加强了对马六甲海峡的控制,其主要目的是:一方面保护日本石油和贸易运输线路,并对别国石油贸易运输安全施加压力。另一方面以此为借口扩充军力,推动军事扩张。而日本所要控制的日本到马六甲海峡1 000海里的西南航线也恰恰是中国最重要的生命线——西行航线的一部分,因此“日本海上军事能力和用兵范围的扩大,将严重威胁中国海上生命线的安全”^③。

2.3 岛屿争端和历史遗留等问题对太平洋航线安全的影响

中国周边海域是目前世界上潜藏争议较多

的区域,“亚太地区存在诸多领土、领海争议大多未得到解决,一些历史遗留问题也反复多变,并形成严重的军事对抗局面。这些争端和对抗可能引发的军事冲突依然存在,倘若不能有效控制,不仅将危及海上通道安全,而且将冲击整个地区的安全形势”^④。

一是岛屿争端。在太平洋地区有俄日北方四岛(俄罗斯称“南千岛群岛”)之争、日韩独岛(日本称“竹岛”)之争、中日钓鱼列岛(日本称“尖阁群岛”)之争等。这些岛屿基本上都处于西太平洋重要航线附近,如在北方四岛间海峡是进出太平洋的重要水道,独岛地处韩国郁陵岛和日本隐岐群岛之间的朝鲜海峡北口,钓鱼岛地处海上通道宫古海峡附近,各国在这些岛屿上的争端一旦激化就有可能影响到有关航线的安全。

除了这些传统的岛屿主权之争外,近年来又出现了新的情况。一方面日本加强了对台湾外海的“冲之鸟”礁的控制。“冲之鸟”礁位于我国台湾以东、琉球群岛海域,实际上仅是一块珊瑚岩礁,由北礁石(北小岛)、东礁石(东小岛)、南礁石(人造礁)三部分组成,海水高潮时整个礁基本上都被淹没在海水中,只有“北小岛”和“东小岛”上有两块小的礁石露出水面。为拯救这几块岩礁,防止其消失在水下,日本政府从1987年开始投资300亿日元对该礁进行加固,在两块礁石的四周建起了一个直径50米的圆形钢筋水泥保护设施。进而日本片面利用《联合国海洋法公约》中有关岛屿的规定,擅自宣布该礁拥有200海里专属经济区和350海里外大陆架,企图为日本带来约43万平方公里的专属经济区的主权权利,并将距东京西南1 700公里处的海域连成一片,这就侵犯了国际社会

^① “美报‘无暇’号不该对华退让”,《国防时报》2009年4月17日。

^② John F. Bradford, “Japanese Anti - Piracy Initiatives in Southeast Asia: Policy Formulation and the Coastal State Responses”, *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 26, No. 3, 2004, P. 485.

^③ 鞠海龙著《中国海权战略》,时事出版社,2010年版,第205页。

^④ 中国现代国际关系研究院主编《海上通道安全与国际合作》,时事出版社,2005年版,第64页。

在该海域公海航行自由的权利。2009年11月日本又宣布要在“冲之鸟”礁建军港和自卫队基地,这样该礁不仅扼守着中国东海直接进出西北太平洋的主要航道,并成为连接第一和第二两个岛链的战略要冲,而且还可进一步监控西太平洋整个海域。

另一方面韩国加强了对东海苏岩礁(韩国称“离于岛”)的抢占。苏岩礁位于东海北部中、韩两国专属经济区的重叠区域内,是一处水下暗礁。苏岩礁及其附近海域自古以来一直是中国鲁、苏、浙、闽、台等省渔民活动的渔场,1880—1890年苏岩礁的位置被明确标注在清朝北洋水师的海路图中。1963年中国海军东海舰队和交通部测量大队对苏岩礁进行了首次测量,1992年5月北海舰队海测大队完成了对苏岩礁海区的全面测绘。但遗憾的是我们并没有很好地利用历史和现实的基础,以适当的方式控制苏岩礁。相反,韩国却从1987年起在苏岩礁上设立了航路浮标,特别是从1995年起韩国又投资212亿韩元在苏岩礁开始建造“韩国离于岛综合海洋基地”。2003年6月该基地建成投入使用后严禁外国人登临,将其视为韩国外海领土。苏岩礁位于黄海和东海分界线上的中点位置,是国际航线的转折点,“横向扼我长江出海口,纵向掐我南北海上咽喉要道”,^①韩国对苏岩礁的抢占使我国南北海上运输通道将在一定程度上受制于人,我国过往舰船的活动会全天候地处于韩国苏岩礁海上平台的监视之下。

二是南海问题。南海是世界上一些主要经济航线的必经之地,周边的台湾海峡(连接东海)、巴士海峡(连接东海和菲律宾海)、巴林塘海峡(连接太平洋)、吕宋海峡(连接菲律宾海)、巴拉巴克海峡(连接苏禄海)、巽他海峡(连接爪哇海)、新加坡海峡(连接马六甲海峡)、马六甲海峡(连接安达曼海和印度洋)等重要海峡构成了全球仅次于地中海的第二大海上通道,素有“亚洲的地中海”、“远东十字路口”之称,是沟通太平洋与印度洋以及联系亚、非、欧三大洲海运交通的要冲。因此“控制了南海,就可以为一个国家监控该水域的船只提供便利,也

能成为潜在的飞机与船只侦察的基地”,^②谁控制了南海,谁就“基本控制了东南亚群岛和半岛,并对西太平洋和印度洋的将来起到决定性的作用,包括控制了往返中东油田的战略航道”^③。

南海诸岛自古以来就是中国的领土,但从20世纪70年代以来周边国家为攫取经济利益开始向我南海“断续国界线”内不断扩张,出现岛礁被侵占、海域被瓜分、资源被掠夺、权益被蚕食、渔民被欺凌的严峻局面。与此同时,一些强国的介入,也增加了南海局势的复杂性。如美国认为南海航道对美国的经济与军事至关重要,特别是南沙群岛附近的航道是美国西海岸与波斯湾之间的主要航道之一。因此美国认为南海航道被破坏的话,会危及美国的经济。^④南海航线如因周边国家的领土争端引发冲突而造成中断的话,那么亚太地区的经济利益(包括美国)将遭到灾难性的打击,故美国必然要极力维护南海的航行自由。^⑤对于南海问题,中国一方面主张“主权归我,搁置争议,共同开发”,另一方面在充分满足美国等第三方对南海海运需求的同时,多次发表声明强调中国维护对南沙群岛的主权及相关海洋权益,并不影响外国船舶按照国际法通过南海国际航道的航行自由和安全。但美国却把中国对南海地区正当的主权要求视为威胁,认为“中国坚持整个南中国海拥有主权以及对海洋法的‘曲解’是对该水域航行自由的‘直接威胁’”,因此美国要防止“中国对南中国海海上航线的绝对排他性控制”^⑥。这表明美国对南海争端的态度已从最初的“消极中立”

① 高之国主编《国际海洋法发展趋势》,海洋出版社2007年版,第7页。

② Lee Lai To, *China and the South China Sea Dialogues*, Westport: Connecticut London, 1999, p. 10.

③ Aileen S. P. Baviera, “Security Challenges of the Philippine Archipelago” *Southeast Asian Affairs* 1998, p. 226.

④ Gal Luft & Anne Korin, “Terrorism Goes to Sea”, *Foreign Affairs*, November/December 2004, p. 76.

⑤ Yann - Huei Song, “The U. S. Policy on the Spratly Islands and the South China Sea”, *The Indonesian Quarterly*, Vol. 25, No. 3, 1997, pp. 320 - 321.

⑥ 中国现代国际关系研究院主编《海上通道安全与国际合作》,时事出版社2005年版,第392-393页。

和之后的“积极中立”而转变为现在的“积极关注”,^①特别是2010年7月在越南河内举行的东盟地区论坛区域安全对话会议上,美国国务卿希拉里大谈南海与美国的国家利益关系,大谈维护南海航行自由的重要性和紧迫性以及南海问题上反对胁迫等等,把南海问题公开化。同时美军加大了在南海周边的军事存在与活动,如2010年8月美国“乔治·华盛顿”号航母穿越南海停靠在越南岬港。美国这种做法使南海地区安全形势更趋复杂化,不利于海运安全。

与此同时,日本也追随美国积极介入南海事务,把南沙群岛海域视为其海上航路的防卫范围。日本80%以上的进出口物资也都依靠南海运输,假如南海主要石油航道被打断,那么油轮就必须绕道印尼群岛或进入太平洋,这样做既耗资又费时,将给日本股市带来极大冲击,使生产下降,消费者情绪低落,造成经济的严重损失。^②由此可见,“东南亚包括马六甲海峡、南海和印尼与菲律宾附近海域,对转运自然资源到日本至关重要”^③。因此为确保南海航线的安全,近年来日本通过《周边有事法案》,以法律的形式将日本自卫队的活动范围扩大到了南海,并加强了与南海周边国家的军事联系,不断进行联合军演,企图搅乱南海局势。

三是台湾问题。台湾可控制西太平洋四大战略航道(对马海峡、台湾海峡、巴士海峡、马六甲海峡)中的两条战略航道,即台湾海峡和巴士海峡,而台湾海峡尤其重要,不但是中国沿海航运的咽喉要道,也是西太平洋一条重要的国际航道,沟通中国南北海上航运和国际贸易航运。我国港口若以台湾海峡中部的泉州为界,16个主要港口中有10个在北部,与港口分布相反的是,我国4大外贸航线却有3条(前往东南亚、中东、非洲和欧洲)需南下经过台湾海峡。台湾海峡是否航行顺畅对我国国民经济的均衡发展 and 贸易的顺利实现具有重大战略意义,而台湾以东洋面又是中国走向远洋最便捷的门户,是远洋力量投放的基点。如果台湾被敌对势力所控制,不只是我国最理想的太平洋入海通道被关闭,台湾海峡的交通也将受阻,导致中国北方

各重要海运航线被切断,因此实现祖国统一对确保中国海运安全极为重要。

目前,解决台湾问题面临的主要阻力,一方面是台独势力分裂倾向,另一方面是外部势力的介入。如美国一直把台湾看成是美国势力范围的一部分,利用台湾作为美国在东亚地区牵制中国大陆力量的重要工具。为此美国不断间接或直接介入台湾事务,竭力拉台湾参加战区弹道导弹防御系统(TMD),向台湾出售超越自身防御需求的高端武器,如2009年和2010年美国两次对台军售就高达128亿美元,为“台独”势力张目、撑腰,妄图使台湾成为包围、封堵大陆第一岛链中一段不断的链条,不仅严重威胁了中国大陆战略出海口,而且将来极有可能成为美国威胁我国远洋航线安全的诱发因素。另外,日本也从其亚洲安全利益及海上航线的安全保障等方面考虑,把台湾看作自己生存发展生命线上的关键地区,因为台湾是日本西南航线的必经之地。因此近年来,日本也追随美国挟“台独”势力竭力阻挠中国解决台湾问题,并将台湾暗含在其“周边有事地区”,作为其亚太海洋地缘扩张步骤中遏制中国的一张王牌,封堵中国东出太平洋。

2.4 东南亚海盗和海上恐怖主义活动等非传统威胁对太平洋航线安全的影响

东南亚海盗和海上恐怖主义行为是对西太平洋航线,特别是对南海海上通道和马六甲海峡安全的最大威胁。从海盗威胁来看,东南亚是全球五大海盗活动多发区之一,其活动范围除了以马六甲海峡以及巽他海峡等印尼海域为重点外,还向外蔓延到越南和柬埔寨海岸、香港—吕宋岛—海南岛三角地带以及台湾北部海

^① Yann - Huei Song, "The Overall Situation in the South China Sea in the New Millennium: Before and After the September 11 Terrorist Attacks", *Ocean Development & International Law*, July - September 2003 p. 236.

^② Lam Peng Er, "Japan and the Spratly Dispute", *Asian Survey*, Vol. 16, No. 10, 1996, p. 998.

^③ Bob Catley & Makmur Keliat, *Spratlys: The Dispute in the South China Sea*, Great Britain: Biddles Limited, 1997, pp. 128 - 129.

域等广阔的区域。从海上恐怖主义威胁来看,东南亚的菲律宾、印尼、新加坡、马来西亚、泰国等国家是受恐怖主义威胁的高危地带。国际社会最担心的是恐怖组织及其成员有可能进行海上恐怖袭击,阻断南海周边地区的海上航道。而且尤其严重的是东南亚恐怖组织还与当地海盗勾结起来,相互支持,伺机作案,如菲律宾海峡至苏禄湾附近水域的海盗就是以菲反政府军阿布·沙耶夫(Abu Sayyaf)为主,主要采取抢劫过往船只的手段支持其叛乱活动。而马六甲海盗中也有相当一部分具有印度尼西亚分离组织成员的背景,他们“下海即为盗,上岸即为匪”^①。由此可见,东南亚海域的海上恐怖主义与海盗互相交织,一方面使非传统安全问题变得日益复杂难解,另一方面已对中国船员生命和财产安全造成严重威胁,如1998年11月广州远洋运输公司所属的“长胜”号货轮在台湾海峡南口被中国和印尼海盗劫持,23名船员全被杀害,船舶被掠走以高价卖掉。

三、中国保障太平洋航线安全的战略对策

“由于海上贸易对大多数国家的安全和经济至关重要,以及一旦海上贸易在狭窄水域或在公海上被打断可能产生的不堪设想的后果,使得海洋通道安全成为全球关注的首要问题之一。”^②20世纪以大西洋为经济和人口的中心已出现向亚太地区转移的趋势,世界军事实力的中心也在转向亚太地区;21世纪的今天,人类已步入太平洋时代,与此同时太平洋地区也将成为未来国际政治、经济、军事等矛盾的关键区域。在太平洋时代伟大机遇和各种挑战面前,中国应以维护海上安全为重心,以海上力量为依托,建立综合海上安全保障体系,运用政治、经济、军事、外交等多种手段维护太平洋航线安全,实现海上通道的和平利用。

3.1 倡导符合中国利益的海洋公共安全理念,争取地区安全合作的主动权

一方面,中国应通过各种渠道,在有关太平

洋安全对话中大力倡导共同安全、综合安全、协调安全、合作安全等新海上安全理念:一是强调海洋公共安全要以有利于地区内所有国家的安全为前提,反对谋求仅对个别国家有利的单向安全。二是强调地区内各国均有维护海洋安全稳定的权利和义务,反对出于某种目的将一些国家排除在外。三是强调以平等互利为基础构筑海上安全合作机制,反对个别国家利用政治、军事优势以强欺弱。四是强调维护《联合国宪章》、《联合国海洋法公约》的宗旨和原则,和平解决海洋争端,反对以维护公共安全特别是以打击海盗和海上恐怖主义为借口干涉他国内政的行为。

另一方面,中国应增强参与海运安全国际合作的意识,积极主动参与太平洋航线安全保障机制建设。中国首先要把现有的国际上有关海运安全的各项规则研究透彻,按照规则扬长避短,充分利用现有国际海运安全机制中有利于中国的部分,以国际通行规范拓展利益空间。如国际海上通道所涉及的领海无害通过、群岛过境通行以及国际海峡通行等相关问题应成为我们今后关注的重点,合理利用海洋法及有关国家的规定,确保中国的航行利益。又如,目前在南海的主要国际航道是航经中南半岛之间的海域,再经南沙群岛与西沙群岛之间的海域往北至香港,或往东北经巴布延海峡或巴士海峡,沿着台湾岛东海岸到中国。这条航道各国船只都可自由航行,这已成为国际间的一种共识。即使周边国家按照《联合国海洋法公约》的有关规定有划定领海及专属经济区的权利,但也不能禁止中国船只在这条国际航道的自由航行。在此基础上,要加强与国际海事组织(IMO)的合作,在新的国际海运安全规则和危机处理过程中积极参与,牵头立法,设计海运安全公共

^① 中国现代国际关系研究院主编《海上通道安全与国际合作》,时事出版社,2005年版,第264页。

^② Bilveer Singh, "Security of the Sea Lanes of Communications (SLOCs) in the Asia - Pacific Region in the Post - Cold War Era", in Wilfried A. Herrmann ed. *Asia's Security Challenges*, New York: Nova Science Publisher Inc., 1998, p. 50.

品,至少是提出我们的顾虑、意见及解决办法等,争取话语权,推动公正合理的国际海运安全体系的建立,以保障中国的海运安全。与此同时,还应利用亚太安全合作理事会下的海事安全与合作工作组、亚太地区海事机构首脑论坛、西太平洋地区国家海军代表组织、西太平洋海军论坛、东盟地区论坛海上安全小组、中国和东盟(10+1)和中日韩(10+3)论坛以及北太平洋海岸警备机构会议、中美双边海上军事安全磋商会议、中韩海上安全定期会议、中日港口国监督定期会议、中国—东盟海事磋商机制会议等为平台,积极主动参与太平洋航线安全机制的建设,把握海上新秩序走向。

3.2 处理好与周边国家的海上划界问题,为确保太平洋航线安全提供前提条件

为避免因海洋权益争端而影响海上通道安全,应认真研究和妥善处理中国与周边国家海上划界问题。海上划界要以国际法为基础,坚持公平和自然延伸原则,通过谈判协商解决。特别是在南海,中国面临着与越南、菲律宾、马来西亚、印度尼西亚等国家的海上划界问题。由于中国南沙群岛部分岛礁现已被周边这些国家所占据,而且这些国家还单方面宣布了专属经济区和大陆架的范围,并侵入到我国传统断续国界线之内,因此中国必须坚持南海九段线为断续国界线的性质,这是“历史性权利”的范围标志。所谓“历史性权利”是指一个国家对其一陆地或海洋区域的占有,所依据的权利并不通常来自于国际法的一般规则,而是该国通过一个历史性巩固的过程所取得的。^①对此,法学家赵建文指出:“《公约》(指《联合国海洋法公约》)在规定的新的海洋法律秩序、赋予各国新的海洋权益的同时,并不完全打破既有的海洋法律秩序,不损害各国既得的海洋权利”。^②海洋战略专家潘石英强调:“中国在南海海域所标示的‘9条断续国界线’,作为‘历史性所有权’的范围标志,是确定无疑的。”^③海洋地理学家张耀光更是明确指出:“9段线既然是中国在南海的国界线,那么在该线以内的水域自然就是中国

的水域,该水域内的岛屿就是中国的领土。那么不论按今天的《公约》赋予它什么含义,中国都不存在南海同邻国重新划分海上边界线的问题,也没有必要再去考虑用《公约》中的什么原则划界的问题。《公约》中所规定的关于划界的群岛、岛屿制度、专属经济区、大陆架等概念,都不能适用于或不完全适用于南海中疆界线以内的水域。”^④但由于中国在南海的有些海域还同邻国的海域有重叠,应以现有的中国南海海疆线的走向为基础,根据公认的有关国际法原则,通过和平谈判、友好协商,公平合理地解决海洋权益争端,进而确保太平洋航线安全提供前提条件。

3.3 妥善解决台湾问题,打通东进太平洋的出海口

中国要想跨入大洋,就必须冲出第一岛链,打破束缚我们手脚的天然锁链。而台湾由于扼西太平洋海域航线之要冲,是我国走向远洋最便捷的大门,而且是中国自己的海洋门户。因此中国走向太平洋的理想选择是首先解决台湾问题,这是中国打破半封闭状态、摆脱岛链封锁困境的突破口,必将极大改变中国没有自主出海通道的地缘政治结构。“台湾是中国近海海权与远海海权转换中的节点和地缘支轴,中国要走向远洋就必须实现国家的统一。”^⑤为此,中国必须坚决制止“台独”和反对任何支持“台独”的外部势力,妥善解决台湾问题。

3.4 加强与有关国家的合作,确保海上通道安全

美国学者认为海洋通道航行的“关键问题是沿岸国与过往的船舶或飞机国籍国之间的政

^① Yehuda Z. Blum, “Historic Rights”, in Rudolf Bembardt ed., *Encyclopedia of Public International Law*, Amsterdam: North-Holland Publishing Co., 1984, pp. 120-121.

^② 赵建文“联合国海洋法公约与中国在南海的既得权利”,《法学研究》2003年第2期,第156页。

^③ 李金明《南海波涛》,江西高校出版社2005年版,第93页。

^④ 张耀光《中国海洋政治地理学》,科学出版社2004年版,第120页。

^⑤ 石家铸著《海权与中国》,上海三联书店2008年版,第115页。

治关系,而不在于沿岸国拥有管辖权的一带海域具体有多宽。”^①为有效维护中国利用太平洋海上通道的权利,需做好以下几点:

一是从中美关系来看,2010年10月交通运输部徐祖远副部长在参加“第四次中美海运会谈”时强调“目前,国际金融危机对国际航运造成的影响尚未消退,中方愿意与美方一道,采取有效措施,加强合作,共同应对危机与挑战,建设高效、安全的海运和物流链,为双边贸易提供稳定可靠的海上运输保障。”^②在海洋通道安全问题上两国既存在着可能酿成冲突的结构性矛盾,也有许多共同的重大利益,因此两国应加强交流沟通,增加信任,消除分歧,加强合作,取长补短,规避风险,促进中美海运关系健康、稳定、和谐发展。首先,中美应通过安全磋商建立海军信任机制。“如果说美国因中国建立‘蓝水海军’而对美国缺乏战略信任,那么,一个正在迅速崛起而又没有‘蓝水海军’的中国,对于作为全球超级大国而又在太平洋地区占主导地位的美国,将同样本能地缺乏战略信任。”^③因此中美海军应通过安全磋商增进彼此的了解和信任,消除从战略到战术各个层面的误解,减少误判,预防意外事故发生和避免矛盾激化,对中美可能发生的海上危机进行掌控和妥善处理。为此,应在1998年中、美签署的《关于建立加强海上军事安全磋商机制协定》和2008年签署的《关于建立直通保密电话通信线路的协定》的基础上,根据形势发展的需要,进一步制定和完善有关海上安全的具体规则与操作程序,如在海运安全方面制定防范和打击海盗以及遇险船只搜救合作等方面的预案。同时双方注意及时进行信息沟通,通过增强互相了解来减少分歧和误会,降低猜忌,避免麻烦,为国际海运贸易创造一个良好的安全环境。其次,中美应在海运安全合作的基础上建立海上安全伙伴关系。中美两国在海上安全方面有广阔和深远的合作空间,因此中国应大力发展与美国各方面直接的或间接的联系,积极寻找共同点,在两国具有共同利益、面对共同威胁的领域深化安全合作,如在打击海盗和海上恐怖主义以及海上非法移民

和毒品走私,防止大规模杀伤性武器通过海上扩散,实行海上人道主义援助,应对海啸等救灾行动以及进行海洋环境保护和国际维和等方面加强中美之间业已形成的相互依赖的局面,使双方成为平等、负责的“海上利益攸关方”,彼此依存,任何对抗带来的都是双方的重大损失。这样美国就会认识到封锁或阻断中国太平洋航线,对中国造成损害的同时,也会间接对美国造成重大损害,因此美国为了自己的政治经济利益而不愿封锁或阻断中国海上运输线。最后,中美应缩小在海运安全管理方面的差距。面对21世纪的新形势,一方面美国应改变其不合时宜的以自我安全为中心的单边主义倾向,在平等的基础上与中国交换意见,通过协商,扩大共识,加强合作。另一方面中国也应加强在反恐前提下的海运安全管理,不断提高水平,缩小与美国在海运安全管理方面的差距,尽量减少矛盾和纠纷。

二是从中日关系来看,对于中日有关海洋争端,一方面要对日本海洋扩张的思想及无理行为进行适当的、必要的斗争。另一方面要从稳定中日关系的大局来考虑问题,进行海上安全对话,以合作的态度共同探讨解决争端的办法。按照“搁置争议,共同开发”指导思想进行耐心、平等地磋商与谈判,在不涉及主权权益的情况下先做出过渡性安排,避免有关争端成为影响中日关系稳定发展的障碍,使东海成为和平、友好、合作之海。同时中、日在海洋通道上的利益空间有相当一部分是重合的,如从中东进口石油两国都要使用经马六甲海峡到台湾海峡这条石油运输线。因此应扩大中、日在海洋航线安全领域利益的汇合点,如在打击海盗和海上恐怖主义等问题上共同行动以维护海上航线安全。在此基础上建立东亚海洋共同体,共

① [美]杰拉尔德·丁·曼贡著,张继先等译,《美国的海洋政策》,海洋出版社,1982年版,第97页。

② 沈尚“第四次中美海运会谈在大连举行”,《中国水运报》2010年10月22日。

③ 石家铸著《海权与中国》,上海三联书店,2008年版,第278页。

同构建东亚地区的海洋新秩序,实现东亚海洋通道利用的新局面,使中、日两国在海洋领域相互依存,在海洋利益上实现双赢。

三是从中国与南海周边国家的关系来看,应在维护国家主权的前提下,积极发展与东南亚国家的关系,以稳定周边。一方面为避免大国军事力量进入南海水域而导致安全形势复杂化,减轻南海通道的安全压力,中国要在尊重南海航行自由的基础上防止南沙问题国际化,反对区域外大国介入南沙争端,反对非东南亚国家在这一地区的军事存在,反对任何旨在使南沙无主化或主权多极化的解决方案和企图,反对把南海岛屿主权问题拿到国际会议上讨论,反对在这一地区建立可能对我解决南沙争端产生消极影响的组织及安全合作关系。另一方面中国应与南海周边有关国家采取双边交流与沟通的方式,加强安全对话与协商谈判,建立信任措施。首先,按照“与邻为善、以邻为伴”的外交方针,密切中国与南海周边国家相互间的关系往来,建立互信,使其消除对中国海上力量发展的担心。其次,要认真落实双方签署的《关于非传统安全领域合作联合宣言》、《南海各方行为宣言》等有关文件,加强在搜救、反恐、打击海盗、情报交流、人员培训、执法合作等海上安全领域的合作。再次,中国应发起旨在确保南海通道安全的论坛,邀请东盟以及其他使用南海通道的国家参加,探讨和协商共建海上安全合作机制。最后,尽量以和平方式解决领土和管辖权争议,在相互尊重、平等互利的基础上,本着灵活和开放的态度积极探索在南海有争议海域共同开发的途径和方式,缓解因主权争议而带来的紧张气氛,使南海成为联系中国和东盟国家的友好纽带,为将来问题的最终解决创造条件。这样不仅有利于确保中国南海海上运输通道的畅通,而且有利于维护中国在南海地区海洋权益的拓展。

3.5 调整国防布局,建设具有中国特色的海上战略威慑力量

中国太平洋航线所经海区的制海权现在基

本掌握在美国及其盟国手中,在发生战争或武装冲突等特定背景下,对手很可能切断中国的海上运输通道,使中国陷入进出口贸易受阻、资源和能源供应中断的困境。而目前中国由于海上军事能力严重不足,特别是缺乏远洋投送能力,中国尚不具备有效保护海上贸易航线和能源通道的能力。因此必须加快中国海军建设,提高威慑能力,为中国太平洋航线的安全保驾护航。如果中国有了强大而且自信的海上反击能力,美国等国家才不敢轻易拿破坏中国海上航线安全做要挟,防止其凭军事优势进行冒险。

一是中国应把“近海防御战略”改为“远洋安全战略”,逐步增大近海防御的战略纵深,进而前出太平洋保护国家安全线和利益线。首先,确保中国海军战略防御范围能深入第一岛链内全部海域。其次,确保海军战略防御范围扩展到第一岛链外局部海域。最后,海军战略防御范围涵盖第二岛链以西海域和马六甲海峡等战略咽喉要道以及太平洋中西部某些涉及国家重大战略利益的远洋海域。

二是推动中国海军建设整体转型,建设一支现代化的具有远洋作战能力的海军,提高应对海上传统和非传统安全的综合作战能力。在应对太平洋直接的现实威胁、提高近海综合作战能力的基础上,着眼利益拓展的需求,适当发展海军的远海防卫作战能力。因此应根据实际需要加大对海军的投入,发展部分中远程大型海上作战平台和海上武器系统,增强舰船的续航能力和自给生存能力,提高海军的远洋作战和远程力量投放能力,以便使中国海军能够根据国家的需要随时应召集结到某一海区形成有效威慑力量,遏制有害行为,传递我维护海上通道安全的立场和决心。

三是中国海军需拥有在必要时控制重要海峡和水道的能力,享有进出太平洋的自由权和阻止敌方行动的自由权,掌握战略主动权。首先在东北亚,要具有争夺朝鲜海峡及日本列岛和琉球群岛诸海峡控制权的能力。其次在台湾,要掌握台海制海权。最后在东南亚,要增强以南海特别是以马六甲海峡为中心的制海权,

打破大国对中国可能实施的海上封锁,确保海上贸易和能源运输大通道的安全。

四是重点加强海南岛军事基地建设。海南岛不仅是中国华南沿海的海上堡垒和防卫屏障,也是中国南海诸岛的后方基地。它既是扼广东、广西沿海各港口之要冲,又可控制通往太平洋、印度洋的海上交通线,是中国南海的防御前哨。因此应利用海南岛独特的地理位置,加快海南岛军事基地建设,使之成为西沙、南沙群岛的可靠后方。这样以海南岛作为战略支撑点,既能够在台海有事时以最快速度驰援,又能

以“静”制“动”,应对一些对南沙有野心国家的异动,^①确保南海通道安全。

总之,太平洋航线对中国来说非常重要,它不但是中国的战略出海口,而且是中国走向远洋联系世界的通道,因此中国应抓住太平洋世纪的有利机遇,迎接挑战,采取综合措施以确保太平洋航线的安全,进而确保国家经济和贸易安全以及社会和政治的稳定。

责任编辑 战海霞

Security of Pacific Ocean Navigation Routes and China's Counter – measures

SHI Chunlin¹

(1. Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

Abstract: As the largest ocean in the world, the Pacific Ocean plays a critical role in the global navigation. Situated along the west Pacific Ocean, China has to enter the Pacific Ocean to connect with the rest of the world. However, the Pacific Ocean navigation routes for China are not secured due to various factors at the moment, so effective measures have to be taken to safeguard the security of these navigation routes.

Key words: Pacific Ocean; navigation route security; safeguard

^① 田剑威“解放军加强捍卫南海主权实力”,《共产党员》,2009年第7期下,第23页。