

马六甲海峡与南海航道安全

李金明

(厦门大学东南亚研究中心,福建 厦门 361005)

摘要:马六甲海峡是世界上最重要的海上交通航线之一,其安全的主要问题是海盗的袭击。在反海盗的过程中,如何处理好海峡沿岸国家的主权问题成为确保马六甲海峡安全的关键。美、日、印度三国以反海盗袭击和打击恐怖主义为名,在南海海域加强军事合作,其真正目的据说是牵制中国,这无疑增加了南海航道的不安全因素。

关键词:马六甲海峡;南海;航道安全

中图分类号:D823/164 **文献标识码:**A **文章编号:**1003-9856(2006)03-0001-06

南海地处太平洋与印度洋之间,向来被商业航运、石油运输和主要的海军舰队用作联系东亚、非洲和欧洲的主要航道。南海航道是当今世界上最繁忙的国际航路之一,据估计,每年有41 000多艘船只通过南海,世界上的超级油轮有一半以上航经南海海域,每年有一半多的世界商船队(按吨位计算)驶过南海。航经南海西南端马六甲海峡的油轮比航经苏伊士运河的油轮多3倍,比航经巴拿马运河多5倍。[1](P120)南海航道无论对于有船只航经该海域的国家,或者是亚洲大多数国家的经济发展与繁荣都起到至关重要的作用,因此,航道的安全备受世界各国的关注。

一、南海航道安全的重要性

从南海西边或南边来的油轮和其他船只一般是经三条主要航道通过南海,即马六甲海峡、巽他海峡和龙目-望加锡海峡。马六甲海峡是继英吉利海峡之后世界上第二繁忙的海峡,巽他海峡多数为往返于非洲的船只使用,北向航行通过龙目和望加锡海峡的航道主要是澳大利亚的南北贸易船使用,它们或者走南海巴拉望岛西边的航道,或者走太平洋棉兰老岛南边的航道。使用最多的应数从马六甲海峡进入南海,航经越南与南沙群岛之间的航道,然后经吕宋或台湾海峡出口。[2](P58-59)

这些航道对大多数亚洲国家的石油运输至关重要。据有关方面估计,在今后的20年,发展中

收稿日期:2006-04-11

作者简介:李金明(1944-),男,福建泉州市人,厦门大学东南亚研究中心教授,博士生导师。

的亚洲国家的石油消耗预计每年平均以 4% 的速度增长。如果这种增长率持续下去,这些国家的石油需求到 2020 年将达到每天 2 500 万桶,超过目前消耗水平的两倍。而这些增长的亚洲石油需求几乎都要从中东和非洲进口,其中大多数要经马六甲海峡进入南海。[1](P120 - 121)就以日本来说,日本对南海航道感兴趣主要是出于经济利益,而其经济利益中最重要的是大量的石油通过南海航道运往日本,大约有 80% 的日本石油是经马六甲海峡载运的。如果没有石油,日本简直就不能生活。日本每天消耗的石油超过 500 万桶,可以想象如果南海航道安全出问题,日本的经济将受到致命打击。如果马六甲海峡长期被关闭,或者安全保险费提高到无使用价值时,日本的油轮就将被迫使用巽他海峡和龙目海峡。而这些新航线将使到日本的航程增加 1 000 海里(在科威特和横滨之间的距离因使用不同海峡有很大的差别:如通过马六甲海峡是 6 755 海里,通过巽他海峡是 7 275 海里,通过龙目海峡是 7 635 海里,绕过澳大利亚是 11 800 海里。[3](P147),这意味着油价要相应地提高,它可能使日本的经济倒退 10 年,这大概是日本政府所不愿意看到的。[4](P376)除此之外,南海航道对日本制造品出口到欧洲、澳大利亚、中东和非洲也很重要,故日本对航道的安全很重视,日本防卫厅曾明确地声明南海航道的重要性:“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,该地区也是联系太平洋和印度洋海上交通的关键。”[5](P129)日本官方甚至以保护航道安全为名,首次承认自卫队可能对日本领土以外的防御感兴趣,那就是 1977 年日本防卫厅长官对日本有能力保护马六甲海峡航运的问题做出反应,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。[6](P485)

南海航道对美国的经济和军事同样是极其重要,美国与亚太地区的贸易总额自 20 世纪 90 年代中期已远远超过与欧洲共同体的贸易,在 1999 年美国与亚太地区的贸易占美国贸易总额的 38%,而与欧洲共同体和拉丁美洲的贸易则分别为 18% 和 15%。[7]美国对亚太地区贸易的货物绝大多数是经南海航道转运,故美国政府对南海航道的安全极为关注,自 20 世纪 90 年代末,美国军方与国会已避免采用激进的南沙政策,海军分析中心拥护美国政府准许把东南亚战略航道向商业航运开放。根据美国研究中心分析,马六甲、巽他和龙目海峡以及南沙群岛周围航道,即使不被军事力量封锁,也可能被其他因素隔离。例如,如果南沙群岛海域被声明为战争区,那么货物的保险费就可能上涨,即使经济费用不上涨,但航道也失去了使用价值。故只有排除使用武力,才能保证南海航道的畅通。[8](P133)因此,美国主张维持南海航道的自由通行,1995 年 5 月 10 日,美国国务院代理发言人谢利(Christine Shelly)宣布了美国的“南海声明”。声称“维持航行自由是美国的基本利益。南海地区所有船只与飞机的自由通行,对整个亚太地区,包括美国在内的和平与繁荣至关重要。”[9]

南海航道也是中国重要的能源运输线。据中国海关统计,2003 年中国原油进口为 8 400 万吨,加上进口成品油已突破亿吨,而 2004 年仅原油的进口就突破了亿吨。随着中国经济的不断发展,能源需要量将不断增加,中国的石油进口大部分来源于东南亚和中东地区,因此,南海航道已成为中国能源运输的重要通道。另外,南海航道也是中国对外贸易的重要通道,2003 年中国对外贸易总额达到 8 512 亿美元,其中很大一部分是通过海运来实现的。随着中国海运事业的迅速发展,中国远洋运输船队往来于世界 150 多个国家和地区的 600 多个港口。[10]由此可见,南海航道安全对于保护中国的能源运输,促进中国经济持续稳定地发展关系重大。因此,中国政府一再声明:“希望有关国家不要因存在争议而影响各国船只通过南海的正常航行。”1995 年 5 月 18 日,中国外交部发言人在记者招待会上说,关于南海航行权问题,中国政府的立场是明确的,即中国维护对南沙群岛的主权及相关海洋权益,不影响外国船舶和飞机按照国际法通过南海国际航道的航行、飞行自由和安全。[11]

二、马六甲海峡的安全问题

马六甲海峡全长约 900 公里,宽约 5.4 公里,平均水深 25 - 27 米,位于印度洋北部、马来半岛和印尼的苏门答腊岛之间,东连南海,西接安达曼海,沟通太平洋与印度洋,是亚洲、非洲、欧洲和大洋洲之间海上往来的枢纽,属马来西亚、印尼和新加坡三国共管。马六甲海峡不管在国际贸易,或者在世界范围内的海军运输上,都堪称为世界最重要的海上交通航线之一。有一些统计数字足以表明马六甲海峡在全球的重要性:世界上的船货有 25% 以上和世界上的石油有 50% 是航经马六甲海峡;2003 年有 62 334 艘船只通过马六甲海峡,其中包括超大型油轮 3 301 艘和载运液化天然气与液化石油气轮 3 277 艘。这些都只是当前的数字,未来这条航道将更加繁忙,而航运交通也将更加拥挤。根据美国能源信息局称,从现在至 2025 年,亚洲发达国家的石油消耗将以每年 3% 的速度递增,这将使航经海峡的油轮数增加 3 倍。亚洲本身也在引进世界大量的制造业基地,这无疑将加重海峡的拥挤。所有这些都将带来航道拥挤和航运减速的负面影响。[4](P355)

马六甲海峡安全的主要问题是海盗,因为在新加坡附近的海峡最狭窄处的宽度仅为 2 公里,过往的船只极易遭到袭击。据国际海事局 2004 年 11 月发布的公告中指出,从全世界范围看,2004 年前 9 个月的海盗活动虽然减少了 1/3,但仅在马六甲海峡就发生了 25 起,差不多相当于该地区 2003 年发生次数的总和。国际海事局称,马六甲海峡发生的海盗袭击事件占全球总数的 56%,这些还仅是已知的案例。按他们估计,至少有一半袭击事件没有报告。日益猖獗的海盗袭击活动将使这条世界上最繁忙的航道变成最危险的海峡。[12]新加坡国防部长甚至把海盗袭击与恐怖活动联系起来,他警告说,这个地区的国家正面对恐怖分子劫持船只,将其变为巨型浮动炸弹的真正威胁。正像一个汽车炸弹能够炸平一个城市街道,一条油轮或天然气运输船会变为恐怖分子的武器,将一个城市的大部分炸成平地。[13]

因此,新加坡对马六甲海峡的安全异常感兴趣。新加坡是世界上最大的港口,每天有 800 艘船只和 150 000 个集装箱进入其港内;新加坡也是世界上最大的贸易依赖国之一。马六甲海峡是新加坡贸易的生命线,假如恐怖袭击造成船只被封锁,或为安全起见大多数船只避开海峡,那么新加坡将遭到强烈的震撼。新加坡对海峡的安全还有战略上的兴趣所在,新加坡与美国亲密地合作意味着每年有超过 120 艘美国船只访问新加坡,到访船只数量的增多应归功于新的樟宜航空母舰船坞的设施。这些船只有许多航经马六甲海峡,其他国家海军与新加坡进行联合海上演习的大量船只也是航经马六甲海峡。[4](P372)为了保证过往船只的安全,新加坡共和国海军决定创立特种突击和安全团队,把新舰只编入现役,为过往的船只护航。自 2005 年 3 月上旬以来,新加坡海军已开始为过往其水域、经过挑选的船只提供武装卫队与护航。

在马六甲海峡的安全讨论中,马来西亚是主要的参与国之一,原因是海峡大约有一半位于马来西亚的领海之内。与其他国家的想法不同,马来西亚的主要兴趣是维持海峡的绝对主权,这意味着马来西亚已成为海峡安全国际共管的主要障碍。随着殖民主义历史的消失,马来西亚总是在寻求一种独立的外交政策,即不受干扰的完全主权,这就是马来西亚反对其他国家关心马六甲海峡问题的背景。他们把其他国家的合作看成是对主权的侵犯,海军副司令阿利(Ramlau Bin Mohamed Ali)激昂地概述马来西亚对主权与反海盗合作关系的看法,他说道:“马来西亚有 4 次沦为殖民地,其中 3 次被欧洲人占领,他们有的是以反海盗为借口入侵,故你们能够理解我们对这些问题特别敏感的原因。”[6](P501)他们拒绝日本提出的联合巡逻,反对美国向马六甲海峡派驻海军陆战队和特种部队,以防止恐怖分子袭击的建议。他们把美军在马六甲海峡部署巡逻看作是一种伤害,而不是受益。2004 年 6 月 8 日,马来西亚国防部长拉扎克(Najib Razak)强调说,美国在该地区的反恐部队将

刺激伊斯兰的狂热。他进一步评论道,美国在东南亚的驻军表明它对东南亚政府存有戒心。为证实这一点,分析家们指出,美国对伊拉克的占领不仅引起了国内的激烈反对,而且导致了伊拉克内部的自杀性爆炸和助长了阿拉伯地区的恐怖组织。按马来西亚的看法,当前在海上或其他地方尚无任何恐怖威胁需要外国军队进入马来西亚领土,事实上,最可能促使恐怖分子攻击海峡的是外国军队的介入,故应制止之。马来西亚看到的可能只是自身的利益,而不是海峡一旦落入恐怖分子手里对西方造成的经济打击。[4](P379 - 381)

为了维护马六甲海峡的安全,印尼、马来西亚和新加坡三国自 2004 年 7 月 20 日起开始实施海上联合巡逻,共有 17 艘船只参加此次的海上巡逻任务,以维护马六甲海峡安全。然而,由于涉及到“国家主权”的敏感问题,故所谓的“联合巡逻”根本谈不上“联合”,只能说是“协调”而已,是三国军舰分别在各自管辖的海域内执行任务,虽说有“热线”联系,但也不能越界追捕海盗。这样,“联合巡逻”对打击海盗袭击显然是起不了多大作用,2005 年 3 月中旬接连发生的两起海盗劫船掳人事件就说明了这一点。因此,有些专家认为,水域极广的马六甲海峡,仅靠新马印三国区区 17 艘军舰在各自海域巡逻,是无法有效地打击海盗的嚣张气焰,必须结合海峡的主要使用国的海军力量。而要结合这些海军力量,沿岸国家应采取开放的态度看待这个严重问题,并且认识到必须让主要使用国都有机会共同参与维护安全。只要以积极开放的态度让各有关国家和组织来共同协商,相信是能找到一个既维护主权,又能兼顾安全的办法。[14]2005 年 3 月 2 日,在由东南亚政府和美国举办的海上安全会议上,主要讨论了东南亚、华盛顿和该地区以外的其他大国如何确保马六甲海峡安全,而又不损害新加坡、马来西亚和印尼三国主权的问题,美国海岸警卫队太平洋地区司令约翰逊提出,其中一个可能性,是让联合国国际海事组织在东南亚与美国伙伴关系中发挥更大作用。新加坡也提议,把这个亚洲唯一的安全论坛提高到对话以外的层次,举行海上安全演习,以改善对付恐怖分子和其他威胁的能力。[15]

由于马六甲海峡的安全问题没有得到有效的改善,总部设在伦敦的劳埃德战争风险评估委员会最近把马六甲海峡列为具战争与冲突风险的范围,使海峡的船务保险费一下子飙升了数百万元,因此也影响到船运价格的升高和航运次数的减少,对世界经济的发展很不利。为了进一步加强马六甲海峡的航行安全,打击海盗武装抢劫和恐怖活动,海峡沿岸国印尼、新加坡、马来西亚及其近邻泰国,于 2005 年 9 月 13 日开始在马六甲海域进行名为“空中之眼”的联合空中巡逻。巡逻的主要目的是从空中了解马六甲海峡的情况,尽快掌握信息,保证海峡安全。这支由四国空军组成的巡逻飞机编队,每周 7 天执行在马六甲和新加坡海峡上空的越界巡逻任务,其作用在于能够尽早发现海上突发事件并尽快采取应对措施。为了拓宽联合巡逻的范围,四国已同意在泰国的普吉、马来西亚的卢穆特、新加坡的樟宜和印尼的沙璜、杜迈建立 5 个热线联络站。同时,过往海峡的船只还可通过专门的无线电频道与联合巡逻队进行直接联络。至于外国对海峡巡逻的援助问题,海峡沿岸国仅希望外国在人员培训和技术交流方面予以援助,而海峡的日常巡逻任务仍应由印尼、马、新、泰四国承担。[16]海峡沿岸国家所采取的新措施是否见成效,有待于今后的事实证明,而目前人们关注的马六甲海峡,仍然是对世界航运业带来巨大影响的航道安全问题。

三、美、日、印度三国的军事合作

美国向来关注南海航道的安全,因为该航道已被用作商业、军事运输和航运交通的主要通道,例如,美国第七舰队就利用它来联系印度洋和太平洋。美国在南海一直保持有强大的军事力量,该地区国家与之都有着高层次、重要的双边合作关系。在东南亚,美国与菲律宾、泰国有长期的同盟条约。美国与新加坡也有极其密切的军事和安全联系,在 1992 年美国从苏比克海军基地撤出后,

新加坡不仅在樟宜建了一个重要的海军基地,可以接纳美国的航空母舰,使华盛顿尽快结束了“在此地区无战略基地”的日子,而且近来在反恐战争中又成为美国的主要同盟。在实行军事活动方面,2002年美国在亚洲参加了150多场军事演习,在东南亚最重要的是每年举行的“金眼镜蛇”演习,开始策划是在泰国,最近一次是在2004年5月27日举行,有来自菲律宾、蒙古、泰国、新加坡和美国的18500名士兵参加,澳大利亚、法国、印度、日本、韩国、巴基斯坦、斯里兰卡、中国和越南都派出观察员。其他主要的演习有:“肩并肩”(Balikatan)(美国和菲律宾)、“对付老虎”(Cope Tiger)(美国、新加坡和泰国)、“协作挑战”(Team Challenge)(美国、菲律宾、新加坡和泰国)等等。美国在东南亚的安全地位因此越来越巩固。[17]

美国对马六甲海峡安全的关注主要不是海盗问题,而是恐怖分子和大规模毁灭性武器的装运。自2001年9月11日,美国就把东南亚穆斯林极端主义者看作是对航经该地区的商业运输的一种潜在威胁,最坏的想法是在马六甲最狭窄处把一艘超级油轮劫持或击沉,打断石油进口到日本和韩国的商业交通,并阻碍美国海军的正常活动。美国对东南亚国家防止这种大灾难的能力似乎缺乏信心,故一再提议由印度护航超级油轮通过海峡,虽然这种护航为海洋法所许可,但印尼和马来西亚并不欢迎外国军舰在海峡活动,东南亚国家对美国和印度在海峡巡逻的真正目的亦存有怀疑。美国对与印度建立密切的军事联系似乎很感兴趣,认为美印海军联合在海峡巡逻,不仅是打击恐怖主义,而且是促使印度海军进入该地区的重大战略的一部分。[18]从2002年4月至9月,印度海军为支援通过马六甲海峡的美国海军舰艇,而与美国共同开展巡逻任务。印度前总理瓦杰帕依曾说过,印度政府正寻求与美国建立“自然同盟关系”。而美国政府内部也有人期待着,“在亚洲地区,日本与印度这两大民主国家都应当成为有志于联合的重要成员。”[19]

相对于美国来说,日本更关注于马六甲海峡的海盗问题。自从派日本巡逻舰到海峡的提议被否决后,日本则把注意力集中在海峡沿岸国家中培植力量,既要增强他们自身的能力,又要使他们保持对这个问题的关注。日本的16国海岸警卫工作组(包括印尼和马来西亚)就是为这些目的而创建。2003年12月10日,日本誓言协助印尼“打击海盗,声明维持航道安全主要是为了地区发展”。日本首相小泉纯一郎甚至与印尼总统梅加瓦蒂讨论过这个问题,说为消除海盗灾难,增加国际巡警是有必要的。2004年6月30日,日本再次提出,将以保证援助设施和创建基地的形式,对在马六甲海峡问题上有决定权的印尼施加影响。日本使馆一等秘书佐贺元说,日本考虑派日本海岸警卫专家到印尼训练他们的反海盗人员和建立反恐措施。他还说,日本正考虑为印尼海上部队购买巡逻艇。佐贺元明确地表态,日本强烈希望印尼能在海上安全起到重要的作用,但是,这将取决于提供资金和援助的水平,以及印尼对打击海盗威胁和海上恐怖分子的承诺。他说,日本相信印尼一直在努力打击海盗,但其简陋的设备已经过时。[4](P377-378)

当然,日本也会关注恐怖分子问题,考虑到他们如与海盗协力行动,或雇用海盗的技术力量,则可能劫持一艘大船,并利用它作为一颗巨大的炸弹以造成空前的破坏。但是,恐怖分子的威胁并不是日本反海盗提议的动力。反海盗提议是开始在“9·11”事件之前,当时恐怖主义尚不甚敏感,而在“9·11”之后,日本也只是把反恐当作反海盗行动的一个次要部分而已。正如一位资深的日本政策专家概括道:“海上恐怖主义是一种真正的威胁,但它也是一个便于掩饰的问题,因为我们着重于反海盗。”在日本的政治利益集团看来,海盗问题是一种可利用来扩大日本海外地位的工具,且可进一步使日本的安全政策“规范化”。海盗威胁的存在是他们证明派遣军队到海外属合法的一个机会,从而为今后的行动开了先例。[6](P484,488)美国“9·11”事件后,日本国会于2001年10月通过了有效期为两年的《反恐特别措施法》,以支援美英等国打击阿富汗塔利班恐怖分子为由,向海外派遣自卫队。这是日本战后首次向海外调动军队。2003年10月,日本国会又决定将《反恐特别措施法》期限延长两年至2005年11月1日。

除了向海外派遣军队外,日本还积极在国际政治、安全保障和经济等方面与印度加强合作。2004年11月,日印两国在东京举行了海洋安全保障对话,讨论了双方在海洋安全保障方面加强合作的问题。会议发表了一份联合声明,提出四点建议:(1)为了打击海盗和海上恐怖袭击,推进日印两国实现情报共用,共用范围不仅包括打击海盗和海上恐怖袭击的情报,而且涵盖与海洋安全保障有关的所有情报,同时构筑日印海洋安全保障情报网络。(2)加强日印在防止大规模杀伤性武器扩散方面的合作,以推进防止核武器和弹道导弹等大规模杀伤性武器扩散的构想。(3)进一步加强包括海军在内的日印防卫交流,增强两国的互信关系。(4)加强日印经济关系,不仅在一般性贸易和投资方面,而且在港口建设、造船、海运和海洋调查等方面加强合作。据有关分析家评论,认为日本热衷于加强日印关系,还有一个主要意图就是对正在崛起的中国进行牵制。倘若真是如此,美、日、印度三国借口打击海盗和海上恐怖袭击,积极在南海海域及马六甲海峡合作从事各种军事活动,这样做不仅无助于维护南海航道的安全,反而会成为南海航道安全的隐患。

综上所述,南海地处太平洋与印度洋之间,南海航道不仅对大多数亚洲国家的石油和商业运输,而且对区域外一些国家的经济和军事交通都起着重要的作用,因此,南海航道安全备受世界各国的关注。位于南海西南端的马六甲海峡是世界上最重要的海上交通航线之一,其安全的主要问题是海盗的袭击。在反海盗的过程中,如何处理好海峡沿岸国家的主权问题成为确保马六甲海峡安全的关键。美、日、印度三国以反海盗袭击和打击恐怖主义为名,在南海海域加强军事合作,其真正目的据说是牵制中国,这无疑会增加南海航道的不安全因素,值得引起南海周边国家的重视。

参考文献:

- [1] David Rosenberg. **Environmental Pollution around the South China Sea: Developing a Regional Response** [J]. *Contemporary Southeast Asia*, Vol.21, No.1, April 1999.
- [2] Stein Tonnesson. **The Economic Dimension: Natural Resources and Sea Lanes**[A]. Timo Kivimaki (ed.). **War or Peace in the South China Sea**[C]. Nordic Institute of Asian Studies, Copenhagen, 2002.
- [3] Alastair Couper(ed.). **The Times Atlas of the Ocean**[M]. London: The Times Books Ltd., 1983.
- [4] Barrett Bingley. **Security Interests of the Influencing States: The Complexity of Malacca Straits**[J]. *The Indonesian Quarterly*, Vol.32, No.4, Fourth Quarter 2004.
- [5] Bob Catley and Makmur Keliat. **Spratlys: The Dispute in the South China Sea**[M]. Great Britain: Biddles Limited, 1997.
- [6] John F. Bradford. **Japanese Anti - Piracy Initiatives in Southeast Asia: Policy Formulation and the Coastal State Responses**[J]. *Contemporary Southeast Asia*, Vol.26, No.3, December 2004.
- [7] Lee Jae - Hyung. **China's Expanding Maritime Ambitions in the Western Pacific and the Indian Ocean** [J]. *Contemporary Southeast Asia*, Vol.24, No.3, December 2002, p.563.
- [8] Liselotte Odgaard. **Maritime Security between China and Southeast Asia**[M]. England: Ashgate Publishing Limited, 2002.
- [9] 林莘莘. 美国克林顿政府对中菲美济礁争议事件之立场与反应(1993-1996)[J]. *东南亚季刊*, 1997(4月), (春季号):53.
- [10] 中国加强保护南海运输线[N]. (香港)大公报(菲律宾版), 2004-06-28(3).
- [11] 中国外交部发言人谈论各国船只通过南海的正常航行[N]. *人民日报*, 1995-05-19(4).
- [12] 马六甲海盗袭击招数揭秘[N]. (菲律宾)联合日报, 2005-03-24(14).
- [13] 东南亚的海上战争[N]. (菲律宾)联合日报, 2005-04-15(2).
- [14] 新加坡联合报社论. 正视马六甲海峡安全问题[N]. (菲律宾)世界日报, 2005-03-20(12).
- [15] 印尼星马冀联合国协防马六甲[N]. (香港)大公报(菲律宾版), 2005-03-03(1).
- [16] 东南亚协会四国启动马六甲海峡联合巡逻[N]. (菲律宾)联合日报, 2005-09-14(2).

(下转第14页)

Malaysian National Benefits in Changing Policies toward China

LIAO Xiao – jian

Abstract: From the view of national benefits, this paper makes a study on the reasons for the changes in Malaysian policies toward China after the Cold War. This paper holds the view that the purpose of Malaysia's adoption of very friendly policies toward China is to increase economic cooperation between Malaysia and China to meet domestic economic demands for overseas markets; to seek support from ethnic Chinese to consolidate the political position of Barisan Nasional; to look for China's support in the international affairs and the fights of Malaysia with the USA. Malaysian national benefits at that time were significantly manifested in the active response from China which has effectively promoted Malaysia's continuous pursuit of friendly policies toward China.

Key words: after the Cold War; Malaysia; policies toward China; national benefits.

(上接第 6 页)

- [17] Damon Briston. **The Five Power Defence Arrangements: Southeast Asia's Unknown Regional Security Organization** [J]. Contemporary Southeast Asia, Vol.27, No.1, April 2005, pp.15 – 16.
- [18] Mark J. Valencia. **Ensuring Asia's Maritime Safety**[J]. Far Eastern Economic Review, October 14, 2004, p.27.
- [19] 美拉日印共同在印度洋遏制中国海军力量增强[N].(菲律宾)世界日报,2003 – 12 – 25(9).
- [20] 日本图拉印度联合牵制中国[N].(菲律宾)世界日报,2005 – 04 – 10(4). [责任编辑:廖大珂]

Malacca Straits and the Security of Sea – lanes In the South China Sea

LI Jin – ming

Abstract: The Malacca Straits is one of the most important sea – lanes in the world. The main threat to its security comes from buccaneering assaults. In the course of anti – piracy, how to deal with the sovereignty problems of nations along the strait has become the key to assure the security of the Malacca Straits. On the pretext of fighting against piratical attacks and terrorism, the U. S. , Japan and India have strengthened their military cooperation in the South China Sea waters. Their actual purpose is said to contain China. This has definitely increased the insecure factors in the sea – lanes of the South China Sea.

Key words: the Malacca Straits; the South China Sea; security of sea – lanes.