



教育部人文社会科学重点研究基地 资助
大连市社会科学院

海洋经济 可持续发展研究文集

下册

韩增林 主编



海洋出版社



教育部人文社会科学重点研究基地 资助
大连市社会科学学院

海洋经济与可持续发展 研究文集

(下册)

韩增林 孙才志 主编

海洋出版社

2007年·北京

目 次

(上册)

区域海洋经济地理学理论探讨

海洋经济地理学研究进展与展望	(3)
中国海疆地理格局形成、演变的初步研究	(12)
交易成本与区域经济一体化	(22)
海洋经济可持续发展的定量分析	(26)
海域承载力研究的若干问题	(32)
发展中国海疆地理研究	(39)
海洋生态系统服务价值的估算框架构筑	(43)

海洋资源开发利用研究

渤海海洋资源的开发与持续利用	(51)
中国海洋油气资源开发与国家石油安全战略对策	(60)
我国天然气资源开发利用展望	(68)
大陆架在国家可管辖海域划界问题研究	(74)
我国海洋经济高新技术的“瓶颈”制约及对策	(82)
辽宁省海洋水产资源承载力与可持续发展探讨	(88)
海洋缓解我国耕地减少与人口增长矛盾的潜力分析	(95)

区域海洋经济布局研究

中国海洋产业发展的地区差距变动及空间集聚分析	(105)
世界造船工业布局特征与今后展望	(113)
中国沿海造船工业发展与展望	(120)
辽宁社会支持系统的地域分异	(127)

港口与港口运输网络

中国国际集装箱运输网络的布局与优化	(135)
再论环渤海港口运输体系的建设与布局	(146)
大连建设北方集装箱枢纽港应处理好的关系	(151)

交通与物流空间组织

我国物流业发展与布局的特点及对策探讨	(157)
--------------------------	-------

城市物流园区及配送中心布局规划研究

- 以大连市物流园区建设规划为例 (165)
- 现代区域物流规划的理论框架研究 (174)
- 试论环渤海物流网络的形成与运作 (180)

海岛资源开发与经济发展研究

- 中国海岛县产业结构演进特点研究 (189)
- 洞头列岛方言的分布与形成条件分析——兼谈玉环岛方言特征 (196)
- 长山群岛资源利用与经济可持续发展对策 (201)
- 上海利用岛屿岸线发展海洋经济的前景 (206)

沿海城市研究

- 现代城市林业的空间发展和功能分析——以大连市为例 (215)
- 大连市高新技术产业空间战略布局探究 (223)
- 关于人口与经济、社会协调发展状态的研究
——以大连经济技术开发区为例 (231)

海洋环境与沿海地区水资源开发利用

- 区域水资源开发模式研究 (241)
- 年调节平原型水库与地下水联合调蓄分析 (248)
- 大连市海岸带经济与环境协调发展分析 (256)
- 大连市近岸海域水环境质量、影响因素及调控研究 (264)
- 大连市近岸海域水环境改善与城市社会经济协调发展研究 (274)
- 大连市近岸海域水环境质量及影响因素分析 (281)
- 我国劳动生产率对经济增长贡献的经济计量研究 (287)
- 海水淡化对我国缓解沿海地区水资源短缺的作用分析 (296)
- 中国地区劳动生产率的空间统计分析 (302)

研究方法 with 数学模型的应用研究

- 降水预测的模糊权马尔可夫模型及应用 (311)
- 加权马尔可夫模型在降水丰枯状况预测中的应用 (319)
- 模糊划分有效性函数的构建与应用 (326)
- 基于极大熵原理的黄河流域水资源承载力研究——以山西段为例 (332)
- 山西省黄河流域地下水资源分布特征、开采潜力与用水对策分析 (338)
- 大连市水资源可持续利用的模糊模式识别及对策研究 (345)
- 松嫩盆地水资源开发模式及特征 (353)
- 大连市近岸海域环境的模糊模式识别及动态分析 (360)
- 城市可持续发展水平的指标体系及评价 (367)

(下册)

海洋经济地理学理论探讨

东海油气资源及中国、日本在东海大陆架划界问题的研究	(377)
关于我国海洋经济地域系统时空特征研究	(386)
海域承载力的理论与评价方法	(395)
海域承载力的定量化探讨——以辽宁海域为例	(403)
我国海洋文化的地理特征及其意义探讨	(412)
试论海洋与中国的“和平崛起”	(418)
日本与周边邻国的海洋地缘政治关系	(424)

区域海洋产业布局研究

中国海洋经济省际空间差异分析与建设海洋经济强省的研究	(433)
辽宁省海洋产业结构分析	(445)
高新技术产业对振兴东北老工业基地的拉动效应分析	(453)
辽宁省沿海旅游业灰色关联动态分析及发展趋势展望	(459)

港口经济与城市及区域互动研究

上海洋山深水港建设的地域空间作用分析	(469)
大连港在建设东北亚国际航运中心中的作用	(474)
环渤海港口城市体系发展与布局探讨	(480)
“十一五”时期大连集装箱吞吐量的预测及其集装箱枢纽港发展建议	(488)
发展临港经济的国际经验及对大连建设东北亚重要国际航运中心的启示	(494)
从港城关系看大连东北亚国际航运中心建设	(497)
从东北老工业基地振兴看大连东北亚国际航运中心建设	(501)
辽宁港口优化组合在东北老工业基地振兴中的作用与前景分析	(505)
大连市建设东北亚国际航运中心对临港工业的拉动作用分析	(513)

交通与物流空间组织

交通网络内生产要素集散机理及模式研究——以沈大高速公路为例	(523)
现代物流业影响城市空间结构机理分析	(530)
关于我国区域物流体系建设的思考	(539)
“点—轴系统”理论在中小尺度区域交通经济带规划中的应用 ——以大连旅顺北路产业规划为例	(546)
第三方物流企业的区位影响因素研究	(555)
交通经济带产业规划方法初探——以大连市旅顺北路为例	(562)
东北地区现代物流业的发展与对策研究	(569)

省级地域公路货运的空间联系探讨——以辽宁省为例	(573)
辽宁省公路交通网络的分形研究	(584)
试论现代物流业与港口城市空间再造——以大连市为例	(592)
基于集聚分形的大连城市交通网络演变研究	(603)

海岛资源开发与经济发展研究

中国海岛县际经济差异与今后产业布局分析	(615)
我国桥文化与海陆桥通道建设的经济意义分析	(625)
海岛地区人口容量与海洋水产资源承载力初步研究——以大连长海县为例	(635)
海岛经济与环境系统协调度评价分析	(644)
海岛土地资源可持续利用战略研究——以辽宁省长海县为例	(651)

沿海城市研究

新一轮土地利用总体规划专题设计研究——以大连市为例	(661)
东北乡镇工业园区建设与小城镇发展的互动机制 ——大连市甘井子区营城子镇案例剖析	(667)
生态农业模式优化选择及应用探究——以大连北三市为例	(674)
关于大连市创办世界海洋博览会的价值论证	(682)
大连城市经济与辽东半岛海洋经济协调发展的现实论证	(689)
大连城市经济加大对外开放力度的策略创意	(697)
上海合作组织框架下区域经贸合作的地理学论证	(704)
大连市城乡统筹发展研究	(710)

海洋环境与水资源开发利用

下辽河平原地下水生态水位与可持续开发调控研究	(717)
面向小康社会的水资源安全保障体系研究	(725)
基于 AHP-PP 模型的大连市水资源可持续利用水平评价	(734)
基于 PSR 模型的下辽河平原典型城市地下水资源可持续利用的研究	(742)
大连市近岸海域水环境污染与经济增长的关系研究	(748)
大连市水资源短缺对产业结构的影响分析	(756)
海河流域地下水生态水位的研究	(762)
大连市水资源现状及成因分析	(772)
地区劳动生产率与经济增长关系的分析	(777)

研究方法与数学模型的应用研究

动态模糊规划模型的构建及应用	(785)
基于虚拟水消费的水足迹计算——以大连市为例	(795)

海洋经济地理学

理论探讨

东海油气资源及中国、日本在东海大陆架划界问题的研究

摘 要:东海有丰富的油气资源,成为与中国海域相邻与相向的日本国觊觎已久的目标。中、日东海油气资源之争,源于中、日专属经济区界限划分之争。按照《联合国海洋法公约》的规定,沿海国可以从领海基线量起,向外 200 n mile 划出专属经济区。在专属经济区内的所有资源归沿海国拥有和专属管辖。由于中日东海海域之间的宽度不到 400 n mile,中日在东海尚未划界。为此,日本单方面提出所谓的“中、日中间线”。日方提出的“中间线”的日本一侧,实际上是中国的专属经济区。由于这种划分不符合国际法的精神,中国决不会承认。而中、日之间东海海域的划界应遵循“大陆架自然延伸”的原则。中国从未承认过“中间线”,而在“中间线”以东海域属于争议海域,日方在这一海域无权采取单方面行动。对中、日两国东海大陆架划界分歧进行了分析,提出了我国按照国际法划分东海大陆架的原则以及我国的政策,从而提出了中、日东海大陆架划界方案。

关键词:海洋油气资源;大陆架;划界;东海;中国;日本

日本是个自然资源极度缺乏的国家,却是世界上第二大能源消费国,其能源 80% 依赖进口。对于石油需求的体会,没有人能比日本更深刻,日本在对能源战略中,世界石油最重要的产地中东,一直是日本最大的石油进口地,目前在日本的石油进口中,占有 88% 的份额,但由于中东的局势动荡以及美国对中东石油的垄断,日本从未忽视过从伊朗、中亚等地区解决石油进口问题。甚至,日本不惜重金利诱俄罗斯采纳其提出的“泰纳线”方案。

2003 年 11 月 5 日,日本政府组建了日本大陆架调查公司,决定从 2004 年正式开始对日本大陆架的地形、地质等情况进行全面调查。进行大陆架调查的目的就是为了获得更多的大陆架,从而增加矿物资源。这些海域中埋藏着价值几十万亿日元的石油、天然气和矿物资源;仅就钓鱼岛周边海域的石油储量就达 1 095 亿桶;钴、锰、镍的储量分别可供日本使用 1 300 年、320 年和 100 年。还有可代替石油的“可燃冰”以及丰富的渔业资源等^[1]。此次调查的范围主要包括日本东部、东南部太平洋上的小笠原诸岛、南鸟岛、冲之鸟岛以及中国领土钓鱼岛、日本与韩国有争议的竹岛(韩国称为独岛)周围的 9 个海域(图 1)。日本提出的大陆架主张如果被联合国承认,就等于增加了 1.7 倍的领土。

日本政府发表中期报告,声称中国计划在东海开采的天然气田是中日有争议的经济海域,敦促中国停止勘探。为此在 2004 年 2 月 22 日,中国外交部发言人在记者招待会上说,中、日从未在东海划界问题上达成一致,中国从来不承认日本单方面在东海主张的中间线。中国主张通过谈判、对话解决双方存在的分歧。本研究将重点分析中、日划界的分歧,东海大陆架中、日划界的原则,我国的政策以及划界中的有关问题。

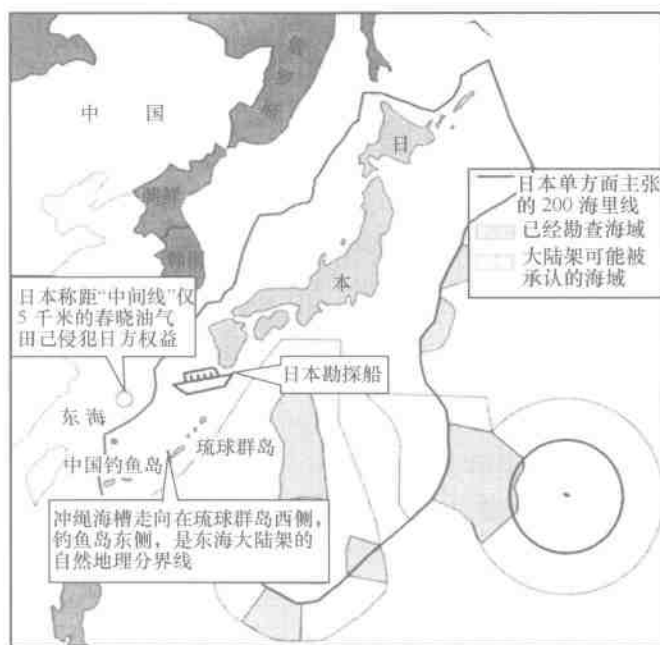


图1 日本单方面在东海大陆架主张的200海里

1 东海地理位置、东海大陆架特征、东海油气资源

1.1 东海地理位置

东海处于中国台湾、朝鲜半岛、日本九州岛和琉球群岛所围绕的一个边缘海。东海范围:北界是以我国长江口北岸的启东至韩国济州岛西南角的连线;东北部以济州岛—五岛列岛—长崎半岛南端为界,并经过对马海峡及朝鲜海峡与日本海相通;东部是日本的九州岛、琉球群岛和台湾诸岛连线与太平洋相通;南界则是经福建东山岛南端经台湾浅海到台湾南端的鹅銮鼻与南海分界。

1.2 东海大陆架特征

(1) 东海是一个宽大陆架海区,东海大陆架最大宽度 325 n mile,最小宽度 167 n mile,一般宽度 216 n mile,大陆架平均水深 72 m,大陆架外缘转折处在 150 ~ 160 m 等深线一带。

(2) 东海大陆坡北宽南窄,最宽处 70 km,最窄处 28 km。大陆坡在冲绳海槽底部的转折水深,自北向南逐步增大,北部 600 m,中部 1 000 m,南部在 1 500 ~ 1 900 m,大陆坡最大坡度为 7° ,一般为 3° 。

(3) 冲绳海槽是东海的重要地理单元,其北部水深 600 ~ 800 m,南部水深超过 2 000 m(最深 2 940 m),海槽南北长 1 200 km,东西宽 90 ~ 125 km。东海大陆架自西向东划分为浙闽隆起带,陆架拗陷盆地,陆架外缘隆褶带,大陆架以东为冲绳海槽张裂盆地,琉球岛

弧隆褶带。

1.3 东海石油、天然气资源

东海有丰富的油气资源(图2)。中国地质学家李四光生前曾预言,“中国未来海上石油的远景在南海和东海”。20世纪末,中外专家预测,估计整个东海陆架油气资源为500万亿~600万亿气当量,有望成为第二个中东。目前我国在东海海域的西湖凹陷勘探发现了平湖、春晓等8个气田和4个含油构造,获探明储量加控制储量2 000亿 m^3 气当量(已探知石油资源量为50亿t)。东海油气资源以气为主,规划到2010年将在东海西湖凹陷油气带获得天然气探明储量4 000亿~4 200亿 m^3 ,达到年产天然气80亿~100亿 m^3 。并且在钓鱼岛周围海域同样也发现了石油资源,据估计钓鱼岛周围海域的石油资源储量约30亿~70亿t^[3]。目前建设的春晓气田^[4],位于东海大陆架盆地西湖凹陷南部,2003年探明储量已达540亿 m^3 ,根据合同,四方(中国海洋石油总公司,中国石油化工集团公司,隶属英荷壳牌的美国派克顿东方有限公司,美国优尼科东海有限公司中前两方各占30%,后两方各占20%)将首先开发春晓天然气田群,投资90亿元,计划于2005年6月正式投产。投产两年后预计年产天然气30亿 m^3 ,凝析油20万t^[11]。



图2 中日油气田分布示意图

2 中国与日本东海海底油气资源之争

中、日之间东海海域划界的争议,其实质还是在海底石油资源的争议上。中国与日、韩油气争议有3处区,即:①日、韩共同开发区(面积约84 000 km^2),这实际上是中、日、韩三方面的争议区;②东海中部西湖凹陷;③钓北凹陷。

2.1 东海北部“日、韩共同开发区”的实质

1974 年日本和韩国在东海东北部划了一个共同开发区,这个开发区位于韩国济州岛以南^[5]。这一地区是中、日、韩 3 国海域交界处,同我国主张的大陆架范围有较大的重叠,这里划界问题比较复杂,油气资源争议也比较复杂。韩国按大陆架自然延伸原则在济州岛以南划定了自己的矿区,日本按中间线方法划定了自己的矿区。所谓“日韩协定”(共同开发区)是背着中国签订的(1974-01-30)。当日本政府于 1977 年正式批准这个所谓的日韩协定时,我国外交部于同年 6 月 30 日再次发表声明,明确提出了中国对东海大陆架的主权。中国外交部声明说:“根据大陆架为大陆领土的自然延伸的原则,中华人民共和国对东海大陆架拥有不容侵犯的主权。”“任何国家和私人未经中国政府同意不得在东海大陆架擅自进行开发活动,否则,必须对由此引起的一切后果承担全部责任”。

2.2 中、日在东南南部(包括钓鱼岛周围海域)油气资源的争议

当东南南部(包括钓鱼岛周围海域)发现油气资源后,日本政府妄图占有该海域的油气资源,于是提出了占有钓鱼岛,日本代表 1972 年 3 月 3 日在联合国海底委员会上声称日本对钓鱼岛等岛屿拥有主权。我国代表安致远说:“日本政府妄图霸占中国领土钓鱼岛等岛屿,掠夺这些岛屿附近的海底资源,这是明目张胆的侵略行为,对此我们当然不能漠然置之”。

日本坚持同我国分享东海大陆架资源的野心由来已久,早在第二次世界大战以前,日本的地质学家就研究东海大陆架潜在的油气资源,为了进一步掌握钓鱼岛周围海域的海底资源状况,1970 年制订了一个在东海大陆架南部寻找石油的 5 年速成计划,由于中国严正的立场,国际形势的变化,使得日本政府对东海大陆架勘探计划也就未能执行。2004 年我国在东海海域我国大陆架上的“春晓”油气田开采设施建设一事,成为日本的各大媒体炒作和日本政府部门争吵的焦点。日本称我国“春晓”天然气油田的位置位于距日方主张的日中海上“中间线”中国一侧约 5 km 的海域,和 1998 年建成的“平湖”油气田相比,距离又向东靠近了 65 km。日方认为,这一海域的海底资源有可能跨越“中间线”延续到日本一侧,担心中方将进行石油和天然气开采会涉及日本一侧的海底资源。于是在 2004 年 7 月日方的调查船来到冲绳本岛西北方向 370 km,距中国正在开发的春晓气田约 50 km 处的海域进行海底资源调查^[6]。这个行动,实际上是对我国东海可管辖海域的侵犯。

3 大陆架的划界原则和中国、日本东海大陆架划界问题

3.1 大陆架划界的国际法原则^[7,8]

《联合国海洋法公约》签署后,国家间的海域划界有了依据,划界更加规范。国家间海域划界的地理环境复杂,涉及学科多,既有法律问题又有技术问题。根据已经划出的界线涉及划界的基本原则主要有以下 8 条。

(1)公平原则。在以上划界原则中,公平原则应该是适用于每一个划界方案的基本原则,按照 1982 年突尼斯-利比亚大陆架划界,1985 年几内亚-几内亚湾比绍海上划界

及 1984 年缅甸湾划界案中的大陆架划界方案判决书中也有一个解释:公平是按照法律规则的公正,公平的适用应有一贯性和可预期性,公平的法律概念是一个直接可以用做法律的普通原则。其中包括:公平程序,公平原则,公平解决。作为一般国际法的一部分来适用的公平原则的规范性是重要的,因为这些原则不仅制约通过裁判或判决划界,而且还首要地制约当事双方首先谋求通过协议进行划界的义务,这种协议也必须谋求达到公平的结果。公平原则是以一般适用的措辞来表达这一点,只要约略提到一些众所周知的事例便会很清楚。这些事例是:不能更改地理或不能对自然的不平等进行补偿的原则;一方不能侵犯另一方的自然延伸的有关原则;对一切有关情况应予尊重的原则;虽然所有国家在法律面前一律平等,并享有平等待遇的权利,但公平并不一定意味着平等,也不是企图把自然造成的不平等试图变成平等的原则;也不存在公正分配的原则。

(2)自然延伸原则。陆地领土或领域,或沿海国陆地主权经由处于该国完全主权下的领海海床而向公海或公海之下的自然延伸或继续的原则。国际法之所以在法律上赋予沿海国以大陆架所有权,是由于这样一种事实,即有关海底区域实际上可以被视为该沿海国已经享有统治权的领土的一部分,就是说,这些区域虽然被海水所覆盖,但它们是该领土上的延长或继续,即其在水下的延伸。

(3)地理特征是首要因素原则。在划界的各种因素中,科学意义上的地理要素是主要因素,如划界海区的几何形状、海岸走向、海岸长度等,地质地貌、经济因素、陆地面积等都要放在以后考虑。

(4)目标中心论(结果最重要原则)。划界的目标是得到公平结果,结果最重要,一切法律原则和方法,都必须服从得到公平结果这个目标。某一原则的公平性必须根据它是否有助于达到公平的结果来估价,并不是每一个这样的原则本身就是公平的。

(5)公平利用资源原则。这是 1993 年第一次提出对自然资源公平利用问题。

(6)陆地统治海洋原则,这是海洋法领域的一般性原则,在海洋划界中也是一个原则,或公平标准。

(7)分区划界和分区检查原则。海区面积较大或几何形状比较复杂,一般要分区划界,或统一划界之后分区检查是否公平。

(8)考虑有关情况的原则。涉及公平划界的有关情况,也可以说有关理由,原则上是没有限制的,包括各种与划界有关的因素以及其他可能提出的理由。但是这些理由必须与大陆架和专属经济区制度有关,与公平原则有关。以上各条原则中,都体现了公平的思想,而第一条原则——公平原则,则是最基本的原则。

通过第三次联合国海洋法会议形成公约的有关规定。第 76 条 1 款:“海岸相向或相邻国家间专属经济区的界限,应在国际法院规约第 38 条所指国际法的基础上以协议划定,以便得到公平解决。”第 7 条 1 款:“沿海国家的大陆架包括其领海以外依其陆地领土的全部自然延伸,扩展到大陆边外缘的海底区域的海床和底土,如果从测算领海宽度的基线起到大陆边的外缘的距离不到 200 海里,则扩展到 200 海里的距离”。第 83 条 1 款:“海岸相向或相邻国家间的界限,应在国际法院规约第 38 条所指国际法的基础上以协议划定,必须得到公平解决。”

3.2 我国海域划界的基本原则

1996年5月15日第八届全国人大常委会第19次会议通过的关于批准《联合国海洋法公约》的决定中以及1998年我国颁布实施的《专属经济区和大陆架法》，确定了中国关于海域划界的基本原则：“中华人民共和国将与海岸相向或相邻的国家，通过协商，在国际法的基础上，按照公平原则划定各自海洋管辖权的界限。”海域划界要通过友好协商，以协议的方式解决，单方面划定的界限，在有关方面缺席的情况下作出的国际安排，都是无效的。我国提出了3条海域划界的原则：①海域划界要遵循的国际法基本原则；②公平原则；③自然延伸是划定大陆架界限的主导原则^[9]。

关于公平原则是一项得到国际公约和国际社会普遍承认的适合于海域划界的原则。中国在与有关国家处理黄海、东海、南海划界问题时坚持公平原则。在海域划界中使用的“公平”，表示所得到的结果和得到这种结果使用的方法是公平的。公平不等于平等，不能把一个有很长海岸线的国家和一个很短海岸线国家等量齐观，“不改变自然概念”是实行公平原则的重要因素。为了达到公平的结果，必须考虑到划界海域的各种特殊情况，包括历史、地貌、地质、自然生态系、经济和政治学各种因素，航行权、捕鱼权、采矿权和其他历史性权利，划界海区自然状况及地质构造，海岸外形，岛屿的地理位置、面积和人口，不可分割的石油天然气矿床，岸线长度与海域面积的合理比例，深海沟等。

3.3 我国东海海域划界基本原则

(1) 公平原则是适用于东海划界的基本原则。在东海海域划界中体现公平原则必须考虑以下3种情况：①最大水深超过2 000 m的冲绳海槽起着分割东海大陆架和琉球岛架的作用；②日本在东海的分散岛屿不能与中国大陆在大陆架和海域划界中享有同等地位；③中国的大陆岸线总长度比日本岛屿岸线长，东海中国一侧大陆岸线为748 km，日本一侧的岛架岸线为415 km，不适宜用中间线方法划界。

《公约》规定切断大陆架的标准深度为2 500 m，而冲绳海槽的深度为2 940 m，是当然的中国大陆架和日本琉球岛架之间的分界线。同时从以下几点依据可确定冲绳海槽是中、日大陆架的天然分界线：①从地壳厚度看，大陆地壳厚度达30 km，进入冲绳海槽地区，厚度很快减到19 km左右，琉球群岛地区地壳厚度的增加，西方有的学者认为应归于大陆地壳和大洋地壳间的过渡性地壳，正在逐渐拉长扩大。②在冰河期海退时，大陆架地区成为陆地，冰河期过后，海水又淹没这些地区，15 000年前玉木冰期，海平面下降，东海退缩成一条狭长水域，位置就在今冲绳海槽，那时的海岸线在今140米等深线附近，海底的贝壳堤成了古海岸线的历史见证。但是无论海平面怎样变化，冲绳海槽始终隔着中国大陆架和日本琉球岛架，因此，冲绳海槽是中、日两国之间的天然分界线^[10]。

(2) 自然延伸原则是东海大陆架划界的主要法律依据。海水后退则江河延伸，玉木冰期时黄河入海口在39°30'N、127°30'E；长江入海口在28°30'N、126°30'E~127°45'E附近。中国大陆的其他江河也都向东延伸200~300 n mile，黄河、长江、瓯江和闽江等中国大陆的河流潜藏的水下古河道也当然属于中国。而这些中国大陆的江河，从大陆携带的大量泥沙、有机物沉积在冲绳海槽以西大陆架上。因此，东海大陆架是中国领土的自然延伸。1945年，美国主张大陆架应由沿海所在国进行管理，其理论基础就是自然延伸，这一

理论随后被国际上承认。1958年《大陆架公约》和1982年《联合国海洋法公约》确立了大陆架制度,这一制度也是建立在自然延伸理论基础上的。《公约》76条1条就讲到:“沿海国的大陆架包括领海以外依其陆地领土的全部自然延伸……”,因而当一个国家建立大陆架制度本身,已表明接受自然延伸原则。

4 我国对东海中、日大陆架划界的政策及相关联的问题

4.1 我国对东海中、日大陆架划界的政策

(1)中间线方法不适合于东海大陆架和专属经济区划界。日本提出按中间线来划分中、日在东海海域的分界线。虽然国际上有采用中间线/等距离方法来划界,但是,等距离/中间线方法不是一条法律规则,而仅是一种划界方法,这种方法一般适用于有关国家间的海岸线长度几乎相等或近似,又无岛屿、海沟等特殊地形的划界区域。国际法院北海大陆架案判决书第23节说:“然而,这些因素本身还不足以使该方法成为一条法律规则,从而把人们对使用该方法的结果的承认看成是在所有情况下必须履行的义务。”等距离方法在许多情况下会造成不公平。例如,国际法院北海大陆架判决书第89节:“海岸线上最细少的不规则现象都会被等距线自动地夸大。因此,在凹面或凸面海岸线的情况下,这种不规则越大和划界区域距离海岸越远,所产生的结果就越不合理,因而,对于这种自然地理构造造成的后果的增大必须予以纠正或尽可能予以补偿,否则就会产生不公平^[6]。”也正因此,许多划界协议不是严格使用这种方法,而是根据各个不同案例的情况做适当的调整,形成调整的等距离线/中间线方法。这种调整有些是为了管理上的方便,有些是技术上的原因,有些则是相互妥协的结果。因此,中间线方法不是一项强制性的国际法原则,它只有在没有特殊情况的前提下,并且不会导致不公平结果,经当事国同意才可以用于具体海区的划界。如果东海中、日采用以中间线划界,中国获得的海域面积为划界海域面积的40%,不但东海南部海域大部分划到中间线的日本一侧,而且还包括50%的西湖拗陷含油气沉积盆地以及绿鳍马面鲷等几种产量高的鱼类产卵场和洄渔场。这是极不公平的划法,许多国际法学家指出,东海大陆架划界如采用这一方法,既缺乏科学依据也缺乏法律依据。因为它既不是国际法划界原则,更不是优先采用或具有特权的划界方法。

(2)成比例方法适合于东海大陆架划界。根据陆地统治海洋原则,各国的大陆架面积应与海岸线长度成比例。因此,依据海岸线长度的比例划分大陆架界限,已在较多大陆架划界案例中得以充分体现,成了大陆架划界的一项重要原则。漫长的岸线比一个孤立突出的点具有更大的产生广阔海域的效力,在东海大陆架划界中以及在其上水域的划界中,都可以考虑成比例原则。同时,值得注意的是,采用岸线长度比例在日前国际海域划界实践中受到越来越高的重视。同时,采用岸线成比例划界方法在划界时也便于量化。在东海,中国的岸线长度为748 km(占64%),日本的岸线长度为415 km(占36%)。在划界过程中,解决了划界起点的技术问题后,沿着中、日两国海岸线的大致方向以64:36的比例划分。如果用成比例理论划界,由于我国大陆漫长的岸线长度,划分的边界自然要向东移,并与原来设想的冲绳海槽最深线为边界相差不多,这样划分,不仅与世界海洋边界划定情势相符合,也容易被日本等国所接受。

4.2 东海大陆架划界中相关联的问题

(1) 大陆架与专属经济区划界问题。中、日两国在海洋划界问题上涉及专属经济区和大陆架两类不同性质的区域,中、日两国又分别坚持中间线和公平原则,而《公约》对划界原则又没有做出明确的规定。但是在“欧洲北海大陆架”和“英、法大陆架案”中可以看出,它们坚持了自然延伸原则和公平原则。从中、日两国争议海域的实际来说,东海大陆架是中国陆地的自然延伸,如果严格按照自然延伸原则划界,界线将延至日本九州岛和琉球岛附近。如果按照中间线或等距离线方法划界,则会将专属于中国的一部分东海大陆架划归日本,这对中国来说是不公平的。如把专属经济区和大陆架统一划界,则中国大批渔船将会失去传统作业渔场,对我国海洋渔业的损失也将是不能接受的。如果按照我国提出的自然延伸原则到冲绳海槽作为分界线,按照日本提出的“中间线”分界,是否可以做以下方案考虑:①中间线以西不存在争议区,不能考虑共同开发问题,在中间线和冲绳海槽中间线之间可以考虑共同开发问题,其中包括钓鱼岛盆地。这必须使日方承认冲绳海槽在划界中的作用。②以海岸线长度比例对重叠区进行划分。如按这一方案,要解决界线起点,即中、日、韩在东海重叠区中的某一点,调整此点与三国的距离相等,调整方法按照区域中、日、韩岸线长度比例。起点确定以后,沿着中、日岸线的大致方向以 64(中):36(日)进行划分,直至钓鱼岛的 12 海里领海边界线。即中国以获得海域总面积 60% 以上为基本目标。

(2) 中、日钓鱼岛争端中的划界问题。根据《公约》,岛屿具有陆地国土的性质而拥有相应的海域,一个无人海岛就可以确定 1 550 km² 的领海海域,如果考虑毗连区,还可扩大其海域范围。如果一个能维持人类居住或者其本身能具有经济活动的岛屿,还可以拥有 43 万 km² 专属经济区。钓鱼岛是我国固有领土,岛上无人居住,目前只能享有 12 海里领海,自从钓鱼岛周围海域发现了石油资源之后,日本更是想要争夺钓鱼岛的主权,日本制订的《日本西南岛屿计划》,包括属于中国领土钓鱼岛在内。日本不满意中国提出的“搁置”议案,并幻想如果以钓鱼岛作为边划界划分东海专属经济区范围,这样我国将会失去 20 万 km² 多的国家管辖海域,并将失去年捕鱼量 15 万 t 和约 800 亿桶的油气资源,关于钓鱼岛及其海域主权我国必将维护。

5 结语

根据《公约》,中国和日本两国都有主张 200 海里的权利,但东海大陆架宽度不足 400 n mile,两国主张出现重叠,存在争议。要解决争议可按《公约》的规定,应根据公平原则开展谈判,寻求双方都能接受的办法。也就是说,不能把自己单方面主张强加给另一方。公平原则就是综合考虑各种因素,首先是海洋地理因素,从东海的地图上可见:东海中国一侧是亚洲大陆,有着漫长的海岸线,日本一侧是岛链。在这种不均衡的地理环境下,日本若要求将东海对半划分,显然有悖“公平原则”,况且,中间线以东海域为争议海域,日方在这一海域无权采取单方面行动。中间线只是日本单方面的主张线,并不是划界原则,不是中、日双方谈判的结果,更不是已经确定的界线,中国也有自己的主张线。因此,中国希望日本从维护两国关系大局和东海地区稳定出发,按照《公约》公平合理解决

中国和日本东海大陆架划界问题。从现实情况“搁置争议,共同开发”才是解决东海问题的正确选择,希望双方共同努力,妥善处理具体问题,使东海成为合作之海。

参考文献

- [1] 思源. 大陆架[J]. 海洋世界, 2004, (4): 1.
- [2] 石油商报讯. 中方拒绝接受日本要求中国停止东海勘探[N]. 石油商报, 2005-02-23(1).
- [3] 张耀光, 李春平, 董丽晶, 等. 中国海洋油气开发与国家石油安全战略对策[J]. 地究, 2003, 22(3): 297-304.
- [4] 孙秀萍, 程刚. 日拿东海牵制中国[N]. 环球时报, 2005-07-20(1).
- [5] 张耀光著. 中国海洋政治地理学—海洋地缘政治与海疆地理格局的时空演变[M]. 北京: 科学出版社, 2004. 75-77.
- [6] 河山. 中日海底资源之争[N]. 中国海洋报, 2004-08-20(3).
- [7] 杨金森, 沈文周. 专属经济区和大陆架[M]. 北京: 海洋出版社, 2002. 81-85.
- [8] 李文涛, 黄六一, 唐衍力. 从国际司法判例和国际海洋法看中、日海洋区域的划界[J]. 海洋湖沼通报, 2001, (1): 60-65.
- [9] 张耀光, 王圣云, 宋欣茹. 大陆架在国家可管辖海域划界问题研究[J]. 地理与地理信息科学, 2004, 20(3): 52-55, 108.
- [10] 许森安. 东海大陆架划界问题之我见[J]. 海洋开发与管理, 2000, 17(1): 49-54.
- [11] 中国海洋石油报 2004-09-30.

(张耀光、刘锴, 原载于《资源科学》2005年06期)