

*Sea lane security and
International cooperation*

海上通道安全 与国际合作

中国现代国际关系研究院
海上通道安全课题组

- ◎ 海上安全与国家安全
- ◎ 能源安全与海上通道
- ◎ 恐怖活动对海上通道安全的威胁
- ◎ 海上恐怖与大规模杀伤性武器扩散
- ◎ 美国的海上通道安全战略
- ◎ 中国的海洋安全战略

时事出版社

海上通道安全与国际合作

中国现代国际关系研究院
海上通道安全课题组

时事出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

海上通道安全与国际合作/中国现代国际关系研究院海上通道安全课题组. —北京: 时事出版社, 2005

ISBN 7—80009—866—4

I. 海… II. 中… III. 海上运输—交通运输安全—国际合作—研究
IV. U698

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 000998 号

出版发行: 时事出版社

地 址: 北京市海淀区万寿寺甲 2 号

邮 编: 100081

发行热线: (010) 88547590 88547591

读者服务部: (010) 88547595

传 真: (010) 68418647

电子邮箱: shishichubanshe@sina.com

网 址: www.sspublish.com

印 刷: 北京百善印刷厂

开本: 787×1092 1/16 印张: 28 字数: 275 千字

2005 年 1 月第 1 版 2005 年 1 月第 1 次印刷

定价: 58.00 元

策 划：陆忠伟 王在邦

主 编：杨明杰

副主编：李 伟 欧阳立平

课题组成员：陆忠伟 王在邦 杨明杰 杜艳钧

傅梦孜 杨伯江 刀书林 李 荣

李 伟 欧阳立平 刘力平 高 颖

吴兴佐 符春华 石 刚 孙 渤

达 威 魏宗雷 杨文静 郭晓兵

李 军 霍建刚 胡仕胜 张学刚

张运成

文稿统筹：符春华 孙 渤 张运成 徐飞彪

序

巍然海上作金城

陆忠伟

2004年2月7日，人类借助“勇气”号火星车在火星岩石上钻孔，以探寻是否曾经有水存在的线索。同年3月23日，美国宇航局科学家说：“机遇号”火星车的最新探测结果显示，火星表面曾经海涛拍岸。人类的这种“水性”可能与地球表面大部分都是水或地球上的第一个细胞生成于海洋有关。若从太空遥看这颗蓝色星球的话，其四分之三为一片汪洋。可见，海洋对人类具有巨大的诱惑力。

涛声向人类发出生命的请柬，人类给大海系上祝福的丝带。人类活动在很大程度上是一部“人海关系”史。

因为“海洋既是世界交通的重要通道、人类生命支持系统的重要组成部分，又是人类可持续发展的物质基础”。^①

中国自古就是“海上人家”，是世界上开发海洋资源、发展海外交通较早的国家。承载中华文明之船行驶了数千年，使华夏民族从洞穴、山林、黄土高坡走向湖泊、江河、海洋。“通远顺达”是中华海洋文明的内涵。^②战国时期的韩非子总结治国经验时说：“历心于山海而国家富。”古代这种开发海洋的“官山海”理论领先于当时各国的治国方略。

大海是谋划战略的智场，是合作的摇篮。几千年“人海关系”的演变已使海洋权益、海上通道、海运安全、海洋资源、海权体系等概念成为国家战略的重要思考对象。人类以海洋为舞台而展开的经济、战争、交通等活动，是这部历史长卷的片断或折子，“人海关系”其实质是“人人关系”或“国际关系”。

大海总是那么深邃、那么宽广；大海边思考问题，总是那么深远。一生致力于海军战略理论研究和著述，

① 张有份：《“海洋意识”十分重要》，《解放日报》2004年2月23日。

② 参阅《沉船连起海上“陶瓷之路”》，《深圳商报》2004年5月16日。

并以“海权论”而蜚声地缘战略研究领域的历史学家马汉对海权的概念有明确的定义。老马说：海权所指的不只是海上的军事力量，而是指远较其广大的一套活动。海洋是一条高速公路，而海权是要控制这条公路——其所要求的不仅是强大的海军力量，而且也要求庞大的贸易船队及海外基地。^①

从马汉的海权观切入，从递进的关系看，海洋是国际运输的大动脉，海上通道是一国的生命线；确保海上通道畅通无阻，维护机动兵力和战略物资运输的快速便捷，关乎于国家安全。可见，海上通道安全是一国综合国力作用在海上的延伸，各国均致力于以海面为活动平台，发挥国家影响，角逐“海的权力”。

进入全球化时代之后，诸如陆权、海权等传统地缘战略是否已失去其重要性？回答是否定的。因为进入后冷战时代，各大力量对战略要地、战略资源、战略通道的争夺并未放弃。相反，区域或全球经贸互补关系的形成，活跃了全球性的物流，使之规模迅速膨胀。发达或发展中国家利用海洋发展大经贸的战略思想仍然根深蒂固。

① 《海权——环球之旅》，台海军学术出版社，导论。

老马把海洋定性为“高速公路”。根据这一观点，可以说参与高速公路环球之旅的国家，均被国际安全与国际经济两大体系的两端所连接：“宽广的海面是天然的交通道路，不太受时空条件的限制。从地中海到大西洋，又从大西洋到太平洋，遥遥数万里，甚至从东半球到西半球都能畅通无阻。”^①

日本是“听涛声”长大、“走海路”强身、“发海财”致富的国家，海上通道安全与其资源链、粮油链的运转关乎其国运盛衰。其经济安全态势取决于两大海上通道：一是“E”型航路，即通往美国西海岸和东南方向的澳大利亚，进口粮食、饲料、铁矿石和煤；另一是“S”型航路，即经马六甲海峡、龙目海峡，从中东、波斯湾、印度等购取原油、煤、铁矿石等。^②

波斯湾的霍尔木兹海峡和东南亚的马六甲海峡被公认为是海上的“咽喉要道”，从印尼、马来西亚、新加坡之间通过的那些狭长航道，是世界上最繁忙的航道之一。对任何拥有巨大海外利益的海洋国家而言，保证航道安全、防止咽喉被掐及全球化供应链“掉链子”，是国家安

① 潘义勇：《沿海经济学》，人民出版社，第5页。

② 周志贤：《东亚纵横谈》，时事出版社，1989年版，第99页。

全战略的重要使命。中国、日本、韩国、新加坡、马来西亚、印度尼西亚从中东进口石油的安全与否，基本上取决于从波斯湾经马六甲海峡到朝鲜半岛的海上交通命脉。目前，中、日、韩所需是石油的九成，世界所需原油的 50% 通过该海峡运输，世界贸易的四分之一也通过该海峡。每年经过该海峡的大型油轮超过 5000 艘，排列起来长达 800 公里。

这条海上通道分为西太平洋与北印度洋两部分，或印度洋、东南亚和东北亚三段航线。这条大通道的特点是：地形复杂、沿线地区和国家关系不稳定因素丛生、安全不确定性较大、“事故多发”，特别是霍尔木兹海峡和曼德海峡的狭窄通道更是险情四伏。据国外专家分析：这一带常有海匪出没的地区主要有两大海域：一是从苏门答腊到亚齐附近的水域；二是菲律宾海峡至苏鲁湾附近水域。这些海峡成了“基地”组织和恐怖分子破坏全球经济秩序的天然猎场。

海上通道安全不能仅将“眼球”盯在“海上”，还应注意沿海、海空等各个层面，实际上是一个立体的安全概念。行驶于这条高速公路上，需要打开“交通台”，收听相关路况：“路灯”、“治安”、“车速”、“坡度”及相关的维护、抢修等情况。总之，围绕海上高速公路的总体

环境，是危机与机遇、冲突与合作并存。换言之，海上通道安全实际上就是两大工程，是由传统和非传统安全两个部分组成：一为“畅通工程”；一为“安全工程”。

传统安全主要指围绕海峡、航运、航线等兵家必争的范围，这是军事领域的角逐、国家权力的碰撞。进入21世纪后，基本上是美国以其绝对领先的军事优势，加强了对海上运输通道的控制，世界上的重要运输咽喉多为美国所掌控。

非传统安全则指恐怖活动、大规模杀伤性武器扩散、海盗活动猖獗、跨国有组织犯罪、沿海经济设施安全等等。近几年来，各国海员闻盗色变，把马六甲海峡称之为“恐怖海峡”。为此，新加坡等周边国家投入了大量人、物、财力，强化了打击海盗的力度。

2004年马德里“3·11”恐怖袭击后，反恐专家预测：“下一次袭击来自海上”，“基地”有可能正在策划一次从海上发动的大规模袭击。2004年4月24日，伊拉克南部港口城市巴士拉的石油输出码头和停靠码头的油轮遭三艘快艇发动的海上自杀式袭击。美国官员警告说：恐怖分子可能将亚太地区极为重要的海上运输航线作为袭击目标，因为“基地”组织在也门和阿拉伯海地区对商业航运发动的袭击已证明该地区黄金水道并非安全可

靠。

传统与非传统两类安全问题并非截然分开，而是互相交织、互为影响。如马六甲等地海盗活动的猖獗与该地区小武器扩散的关系密切，海盗装备了自动武器，助长了该地区的恐怖活动和有组织犯罪，进而影响到马六甲海峡等海上通道的安全航行。

好比车辆增多，交通事故亦相应增长的道理一样，随着中国 GDP 的持续高速增长及“走出去”战略的开展，我国对海外资源、能源及商品市场的依赖程度不断提高。东西南北做生意、四面八方搞资源，我国拥有的海外利益越来越大，融入经济全球化的劲头越来越足。海上通道愈益成为国民经济的大动脉。

首先，海运负荷的剧增及海上交通流量的快速增加，致使中国绵延漫长的海域成为全球最繁忙的海区之一，事故概率亦将随之增大。其次，鉴于海运的条件远优于陆运（石油陆地管道运输成本是海运的 15 倍），诸如油、气、矿、粮、铁等“重厚长大”型商品的运输，必须依靠海洋、借助南海—印度洋—中东的运输通道。

国际安全专家认为：对任何一国而言，“要想对广大海域作每天 24 小时的监控，并维持良好秩序，确保国家安全，包括阻止他国的侵权行为，以及制止走私、恐怖、

海盗、盗采、污染等违法行为在内，那实在是一种相当沉重的负荷”。^①

在一个国家难以有足够实力加以维护时，通过国际合作增进安全是必行之路。在海上通道安全方面，大国都有合作的愿望，如包括反扩散、反海盗、反走私、反恐怖的“四反”合作；战略智库关于海上通道安全理论的讨论、情报交流、技术交流等合作；各国舰队就通道的保护、分段管理、避免通道堵塞进行联合演习，合作打击海盗与国际恐怖活动等等。中国古代“四海一家”的哲理，指出了维护海洋安全的国际合作方向。

中国作为发展中国家，建国以来经过了贫油国、产油国、石油输出国、石油进口国等阶段，已经成为石油消费大国及进口大国。我们已注意到本国经济增长与国际安全的关联性，维护海上通道安全这一重要性，以及海上通道安全已成为能源外交、能源安全问题的另一面。并进一步认识到：只有在共同推进和维护这一通道安全的过程中，才会与别国产生共同的利益观，并借此增进与各国在安全领域的信任，为区域与国际安全提供更多的安全服务。

① 纽先钟：《21 世纪的战略前瞻》，台湾麦田出版社，第 82 页。

对中国而言，美国、印度、东盟、俄罗斯、日本、韩国是海上通道安全合作的重要伙伴。2003年11月14日，中、印海军在中国东海海域首次实施了海上联合搜救演习，演习的目的是确保海上贸易安全，并提高海上搜索与救援行动的相互配合。2004年4月26日，共有18个国家的20艘军舰和1600人参加了在新加坡举行的大型海军演习，重点在于通过研讨与演习，推动各国建立多边合作和维稳协调，加强安全措施，保护亚太海上通道畅通。中国也参加了这次海军演习。2004年5月25日，中国海事巡视船首访日本，并参加了随后在东京湾举行的联合演习。这项演习的主要内容包括：打击海盗和反恐，追击走私、可疑船只，搜查运送大规模杀伤性武器的船只。

“海水不可斗量。”从以上方方面面的分析，我们感到从事“海上通道安全”的课题沉重。大海是战略家心中的舞台，战略家心胸有多宽，舞台就有多大。天高任鸟飞，海阔凭鱼跃。具有“大、深、远”特征的大海，不就是我们这些“玩海者”的舞台吗？

中国现代国际关系研究院的同仁围绕海上安全问题曾多次开会研讨，虚心求教于内外学者、专家。我们深知：在社会科学领域，特别是在风云变幻的国际问题研

究方面，任何一本学术著作都是“中间报告”，要达到“最终报告”的水平和目标，还得靠诸君赐教。

是为序。

2004 年冬至于京西万寿山庄

目 录

第一章 海上安全与国家安全	傅梦孜(1)
第一节 海上安全论的缘起	(1)
第二节 对国家安全的理解	(5)
第三节 海上安全的含义	(8)
第四节 海上安全与中国的国家安全	(13)
第二章 海上霸权的兴衰	杨文静(19)
第一节 有关“海上霸权”的概念及理论探讨	(19)
第二节 海上霸权国家的崛起与衰落	(23)
第三节 海上霸权兴衰的规律及启示	(38)
第三章 亚太海上通道地理界定和安全合作初探	刁书林(46)
第一节 亚太海上通道地理界定	(47)
第二节 亚太海上通道安全面临的主要问题	(60)
第三节 亚太海上通道安全合作	(73)
第四章 浅析东北亚海事安全合作之现状	李 军(80)

• 2 •

第二节	国际社会解决小武器问题的相关措施	(168)
第三节	小武器走私与海上通道安全	(174)
第九章	恐怖活动对海上通道安全的威胁	李 伟(183)
第一节	海上通道正日益成为恐怖活动的目标	(184)
第二节	海上恐怖主义活动的发展与趋势	(192)
第三节	遏制海上恐怖活动,国际社会应及早因应	(200)
第十章	从波斯湾到东亚海盗发展状况与趋势	石 刚(205)
第一节	90 年代以来海盗发展状况分析	(206)
第二节	海盗猖獗所带来的威胁	(212)
第三节	国际打击现状与困境	(217)
第四节	我国面临的海盗威胁	(226)
第十一章	亚太海上军事合作与军备竞赛	郭晓兵(235)
第一节	亚太各国海军战略调整	(236)
第二节	亚太海上军备发展特点	(245)
第三节	亚太海上军事合作	(251)
第十二章	东盟国家海上安全合作	张学刚(259)
第一节	东南亚地区的海上安全形势	(260)
第二节	后冷战时期东盟国家的海上安全观	(266)
第三节	东盟国家海上安全合作的现状	(270)