



东南亚海上通道

—— 航天遥感 融合信息 战略区位

杨晓梅 刘宝银 王敬贵 著



海洋出版社

责任编辑：王 溪

封面设计：常永刚

Dongnanya Haishang Tongdao

—— Hangtian Yaogan • Ronghe Xinxi • Zhanlüe Quwei



海洋出版社
官方微信



定价：70.00元

东南亚海上通道

——航天遥感 融合信息 战略区位

杨晓梅 刘宝银 王敬贵 著

海洋出版社

2016 年 · 北京

内 容 摘 要

本书基于环南海大国博弈的东南亚海上通道战略区位与多源空间信息之融合,以海洋地理空间载体的视角,图文并茂地阐述了类型有别、空间分布的几十个海峡通道,特别是马六甲海峡、巽他海峡、龙目海峡、望加锡海峡、巴士海峡、巴拉巴克海峡等,涉及海峡的位置、类别属性、水道特征、通道两岸自然地理以及重要港口等的空间融合信息特征,显示了重要的海峡通道关系着国家海洋战略、大洋航线以及军事实力的考量等。

本书可供国家策略、外交、军事、海洋、海运、地质、地理、遥感、测绘、航海、军事与海事院校等专业和部门相关人员参考使用。

图书在版编目(CIP)数据

东南亚海上通道:航天遥感 融合信息 战略区位/杨晓梅,刘宝银,王敬贵著.
—北京:海洋出版社,2016.3
ISBN 978-7-5027-9402-6

I. ①东… II. ①杨… ②刘… ③王… III. 海洋-研究-东南亚 IV. ①P723

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第061961号

责任编辑:王 溪

责任印制:赵麟苏

海洋出版社 出版发行

<http://www.oceanpress.com.cn>

北京市海淀区大慧寺路8号 100081

北京画中画印刷有限公司印刷 新华书店北京发行所经销

2016年5月第1版 2016年5月第1次印刷

开本:787 mm×1092 mm 1/16 印张:11

字数:251千字 定价:70.00元

发行部:62132549 邮购部:68038093 总编室:62114335

海洋版图书印、装错误可随时退换

航天卫星掠过浩瀚的海洋，传递着独特的地理单元——海峡信息，这一综合自然体包含着地质构造控制下的背景，网络着大洋与边缘海彼此的连通，称之为海上“咽喉要道”。

反观海峡，和平时期船舶川流不息，战时控制与争夺，凸显着亚洲海峡战略地位之重要。为此期望，多源信息融合与挖掘，拙作《东南亚海上通道——航天遥感 融合信息 战略区位》得以出版。

作者自题

前 言

海峡，以其特定的地理战略与作用，无论是国家海洋战略，抑或大洋航线还是军事实力的考量等，无不对“海峡通道”进行详尽的刻画。

海峡通道的空间尺度，相比辽阔的大洋海域小之又小，但其包含的自然特征和人工构筑物却是繁多，如：地质地貌、水文、气象、水深、地形、海岸类型、地球物理场、海底沙脊、底质、航道、声呐站、港湾、导航设备等。对此，掌握一个海峡通道的属性与特征，需要科学考察、知识的积累、技术水平的提高等。

环南海的东南亚，数以万计的岛屿及其岛间海峡通道网织着边缘海与大洋、海区与海区间的连通，40 余个大小海上通道，连接着太平洋、南海、爪哇海、苏禄海、苏拉威西海、巴厘海、弗洛勒斯海、萨武海、班达海、马鲁古海及印度洋等。在这里具有重要战略地位的有马六甲海峡、巴士海峡、巽他海峡、龙目海峡、巴拉巴克海峡和望加锡海峡等。

已如所知，海峡所具有的不同特点，对其周围事物的影响程度不尽相同，其战略价值，就在于对特定海上活动影响的程度，而这种影响难以消除，并具有持久稳定性和不可替代的综合作用。

海上战略通道的安全与畅通，关系到一国的对外贸易和运输安全，国际关系和战略格局的演变。我国的海区多处于边缘的半封闭海区，因此，环我国岛链的各个海峡通道，对于我国国防安全、经济发展，都具有非常重要的意义。诚然，从战略层面对海洋地理因素中海峡通道的认知，确定其对海洋战略的全局性影响。海峡地理因素所涉及的国际政治斗争内容是多方面的，如一个岛间水域会成为国际关系的中介物、纽带，抑或成为国家间势力的缓冲地带，乃至争端的空间。

海峡战略通道地位与分类的认知，具体表现在以下两点。

从经济的角度来看，国际战略海上通道是海上交通的走廊和枢纽，也是国际海上运输的捷径；从军事的角度，国际战略海上通道是进攻的天堑，防守的依托，隐蔽伏击的支撑、封锁的咽喉要地。

在分类上，涉及海峡通道地理特征划分、法律关系划分、国际航行海峡划分；海峡地理环境要素方面，涉及海峡自然结构、气象、海面时相、船舶可航度、物理海洋特性、海洋生物等。

海峡类型属性则涉及连通水域类型、空间尺度、形态等。

对此，东南亚中海峡通道类型特征，涉及自然区位海峡、地质地貌成因海峡、水文状况复杂海峡、高航运价值海峡、功能性海峡等。

就此上述，本书涉及多学科内容，并参考了海务商业图书，图文并茂地分成三个区块，以背景知识为先导；继之将东南亚南部海上通道由西向东，细分为重要海峡通道与狭窄海峡通道，予以分章阐述；最后，对东南亚东部海上通道，则由北向南逐一分列海峡通道的特征。文中，对历史性的海战场亦有所提及，以示海峡战略区位的重要性。

笔者在遵循以常规研究为坚实基础的同时，运用新视觉、新手段、新方法，对无论是来自空间信息、实测资料，抑或其他通道的信息归纳整合，均表明了海峡通道系自然综合体，期待海区间或大洋与内海间贯穿流的研究成果，增加海峡通道的知识量，是十分有益的。

在撰写与出版本书过程中，中国科学院资源与环境信息系统国家重点实验室给予了热情支持，并与我友蓝荣钦、刘永志、黄文骞、刘赞沛等教授进行了有益的讨论，刘静如女士进行了不辞辛苦的测算。对此，笔者一并表示衷心谢意！

限于作者知识水平与资料关系，书中错误之处，请读者不吝批评指正！

作者
2015年3月

目 录

第一章 背景	(1)
第一节 海峡通道地理战略	(2)
第二节 海峡战略通道地位与分类	(3)
第三节 海峡战略通道的认知与作用	(6)
第四节 东南亚地处两大自然地理单元之要地	(8)
第五节 大国的东南亚战略	(9)
第二章 技术平台与信息源概述	(11)
第一节 概 述	(11)
第二节 多源信息融合技术与信息提取	(14)
第三章 东南亚南部重要海上通道空间融合信息特征	(17)
第一节 概 述	(17)
第二节 马六甲海峡空间融合信息特征	(19)
第三节 新加坡海峡空间融合信息特征	(49)
第四节 巽他海峡空间融合信息特征	(57)
第五节 卡里马塔海峡、加斯帕海峡、邦加海峡空间融合信息特征	(63)
第六节 龙目海峡、望加锡海峡空间融合信息特征	(73)
第四章 东南亚南部海上狭窄通道空间融合信息特征	(81)
第一节 明打威海峡—泗水海峡—巴厘海峡组群融合信息特征	(81)
第二节 阿拉斯海峡—萨佩海峡—丹皮尔海峡组群融合信息特征	(89)
第三节 南海西南侧岛群间海上通道融合信息特征	(96)
第五章 东南亚东部海上通道空间融合信息特征	(109)
第一节 地理环境背景	(109)
第二节 菲律宾群岛北部岛间海峡水道融合信息特征	(116)
第三节 吕宋岛附近海峡融合信息特征	(126)
第四节 米沙鄢群岛间海峡融合信息特征	(130)
第五节 巴拉望群岛以南岛间海峡水道融合信息特征	(145)
第六节 棉兰老岛与苏禄群岛诸多海峡水道融合信息特征	(155)
第七节 南沙海域南—西南侧海峡水道融合信息特征	(162)
参考文献	(165)

第一章 背景

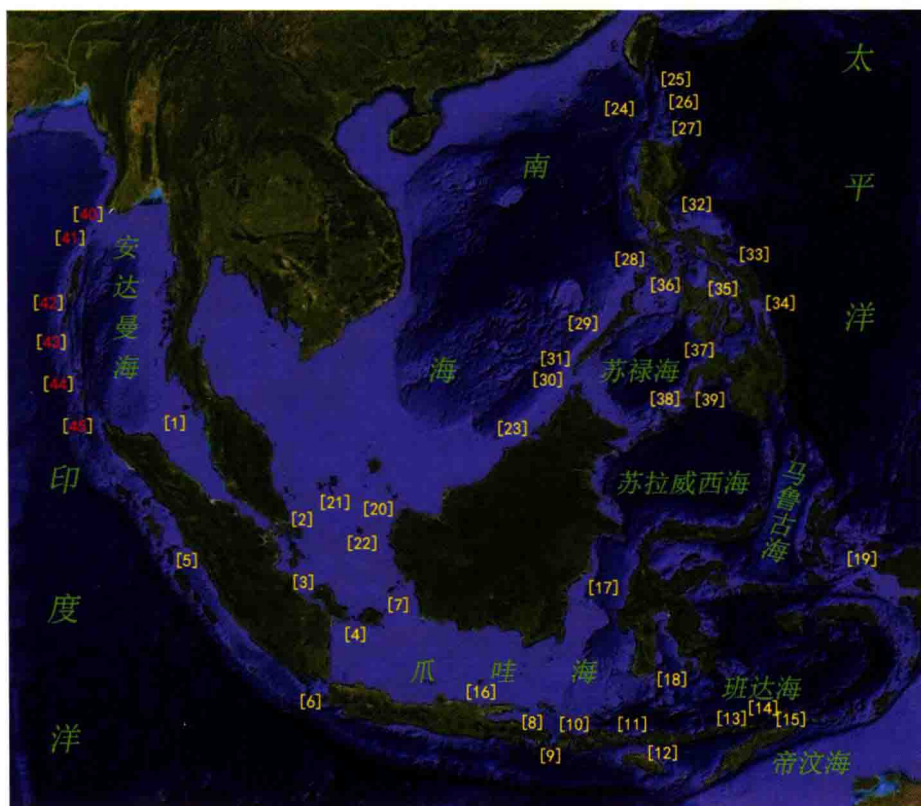


图 1.1 东南亚海上通道图示

[1] 马六甲海峡；[2] 新加坡海峡；[3] 邦加海峡；[4] 加斯帕尔海峡；[5] 明打威海峡；[6] 巽他海峡；[7] 卡里马塔海峡；[8] 巴厘海峡；[9] 龙目海峡；[10] 阿拉斯海峡；[11] 萨佩海峡；[12] 松巴海峡；[13] 阿洛海峡；[14] 翁拜海峡；[15] 威塔海峡；[16] 泗水海峡、马都拉海峡；[17] 望加锡海峡；[18] 萨拉亚尔海峡；[19] 丹皮尔海峡；[20] 拉普拉瑟海峡、阿皮海峡、科提海峡、塞拉桑海峡；[21] 特邦水道、达拉姆水道、丹炯苏嘎海峡、马塔克水道、伯宁丁海峡、因普耳海峡；[22] 淡美兰群岛间水道；[23] 克腊曼海峡、东海峡；[24] 吕宋海峡；[25] 巴士海峡；[26] 巴林塘海峡；[27] 巴布延海峡；[28] 民都洛海峡；[29] 巴拉望水道；[30] 巴拉巴克海峡；[31] 北巴拉巴克海峡；[32] 波利略海峡；[33] 圣贝纳迪诺海峡；[34] 苏里高海峡；[35] 圣华尼科海峡；[36] 塔布拉斯海峡；[37] 塔尼翁海峡；[38] 巴西兰海峡；[39] 萨兰加尼海峡；[40] ~ [45] 仅示意邻近马六甲海峡的印度洋诸海峡水道

第一节 海峡通道地理战略

海峡通道,是指大陆与大陆之间,或大陆与岛屿之间、岛屿与岛屿之间连接两个海或洋的狭窄水道。它是处于两块陆地之间的狭长水域,与两个海相连或者连接大洋与海。重要的海峡是海上通道系统的咽喉要地,在军事与经济上具有重要的战略意义。

全世界有数以千计大小不同的海峡,其中可用于航行的海峡约有130个,国际航行的主要海峡约有40多个。具有重要战略地位的海峡只有10个,其中亚洲就有6个。对此,以大类分有以下几种。

(1) 以地理特征海峡分为:大陆之间的海峡、大陆与岛屿之间的海峡、岛间海峡等。

(2) 以法律关系海峡分为:内海海峡、领海海峡、非领海海峡与用于国际航行的海峡等。

就此,1982年《联合国海洋法公约》将“用于国际航行的海峡”制度从领海制度中分离成为一个独立制度。其规范用于国际航行的海峡有以下两个标准。

(1) 地理标准:海峡两端必须连接公海或专属经济区;

(2) 功能标准:海峡必须用于国际航行。

何谓用于国际航行的海峡,国际法上一直没有十分明确的定义。通常用于国际航行的海峡取决两个标准:

(1) 须连接公海之一部分与公海另一部分或外国领海;

(2) 必须供国际航行之用。

海上战略通道的安全与畅通,关系到一国的对外贸易和运输安全,国际关系和战略格局的演变。我国的海区多处于边缘的半封闭海区,显然,环我国岛链的各个海峡通道,对于我国国防安全、经济发展,都具有非常重要的意义。显然,国际战略海上通道关系到国家经济安全、社会稳定和军事安全等重大的战略。

环中国海峡的海洋自然地理因素对海洋军事活动的影响是不言而喻的,海峡地理环境因素的战略价值,不管是过去、现在抑或将来,均是海洋战略环境研究的重要目标与基本内容。从战略层面对海洋地理因素中海峡通道的认知,确定其对海洋战略的全局性影响。

海峡所具有的不同特点,对其周围事物的影响程度不尽相同,其战略价值就在于对特定海上活动影响的程度。而这种影响难以消除,并具有持久稳定性和不可替代的综合作用。

海峡地理因素所涉及的国际政治斗争内容是多方面的,如一个岛间水域会成为国际关系的中介物、纽带,抑或成为国家间势力的缓冲地带,乃至争端的空间。诚然,海峡与其周围海域的浪、潮、流、海冰以及气象要素等,既可成为军事活动的便利条件,也可成为一种阻碍。因此,海峡及其周边海域的地理特征,可产生巨大的战略效应。但是,战略性事物的发展具有很强的时-空性及其较大的跨度,以至不同的可控性,所以海峡的战略效应和影响大小有直接关联性。

正如前述,海洋对国家经济发展具有越来越重要意义,保障海上战略通道系国家战略利益不断拓展的客观需求。海上安全维系着国家未来重大的生存与发展利益,没有海上安

全就没有国家安全。国家利益是维护与处理国家间关系的最高准则，即国家海洋战略使命的具体体现。

业内人士曾指出，21 世纪为国家间的新一轮竞争的开始，资源的争夺、海疆界延伸与划界、海洋国土开拓、海上物流通道安全与威慑力量的增强。其中，海洋军事力量的运用表现在如下四个方面。

(1) 控制与反控制—对具有战略意义的国际公海海峡与重要战略海域，实施监视控制和反监视控制。

(2) 封锁监视与反封锁监视—相对和平时期一国国家海军力量利用公海对另一国家实行监视巡弋，以显示武力的行动，乃至被监视国家所采取的反措施行动。这种行动带有威慑、封锁与反威慑、反封锁的性质。

(3) 威慑与反威慑—系指相对和平时期海上斗争中运用海洋军事力量的方式。其中，由于海洋的机动灵活性，如海上护航、舰队出访、前沿展开、巡逻游弋、战场建设和变更部署等，即可显示力量抑或警告对手，这种海军威慑的基础就是军事力量。如一国欲封锁海峡，而另一国扬言宣布进行舰艇护航，这就是威慑与反威慑的对抗。

(4) 保卫或破坏海洋权益—由于国际海洋法规定的领海基线、资源开发与主权等法规的内涵概念的演变，国家间的海洋权益出现矛盾，如第三次国际海洋法会议规定的领海基线可拥有 200 n mile 的专属经济区，依此抢占一个海洋岛屿就能控制 10 余万平方海里的岛屿附近海域，这就带来了保卫或破坏海洋权益的问题。

我国的海区多处于边缘的半封闭海区，显然，进出世界大洋要经过很多海峡，这些海峡对于我国国防安全、经济发展，都具有非常重要的意义。仅就太平洋航线中，穿越海峡的示例如：

远东—东南亚航线 该航线是去往东南亚各港，以及经马六甲海峡去印度洋，大西洋沿岸各港的主要航线。东海，台湾海峡，巴士海峡，南海是该航线船只的必经之路。

远东—澳大利亚，新西兰航线 远东至澳大利亚东南海岸分两条航线。中澳之间船需经南海，苏拉威西海，班达海，阿拉弗拉海，后经托雷斯海峡进入珊瑚海。而去往澳大利亚西海岸航线经菲律宾的民都洛海峡，望加锡海峡以及龙目海峡进入印度洋。

诚然，我国作为海陆兼备的国家，在世界经济一体化的大势下，与世界各地的经济贸易和科技文化联系越来越多，利用世界大洋通道是一个极其重要的战略问题。

就此，回顾第二次世界大战，太平洋战争虽几乎是一场岛屿争夺战，但充分反映了海峡和水道是海上交通的咽喉，又是重要城市的门户，争夺海峡和水道是海上战争的焦点之一。

第二节 海峡战略通道地位与分类

1. 概述

海上运输线中，一些咽喉要地，即战略通道起着决定性作用。如上所述，海峡通道是指位于两块陆地之间连接两个海或洋的狭长水道，它们大多深度较大，水流湍急，处于特

殊的地理区位，成为海上运输必经之地。从经济的角度上，国际战略海上通道是海上交通的走廊和枢纽，也是国际海上运输的捷径；从军事的角度上，国际战略海上通道是进攻的天堑，防守的依托，隐蔽伏击的支撑和遏制、封锁的咽喉要地。

2. 海峡战略通道的分类（图 1.2）

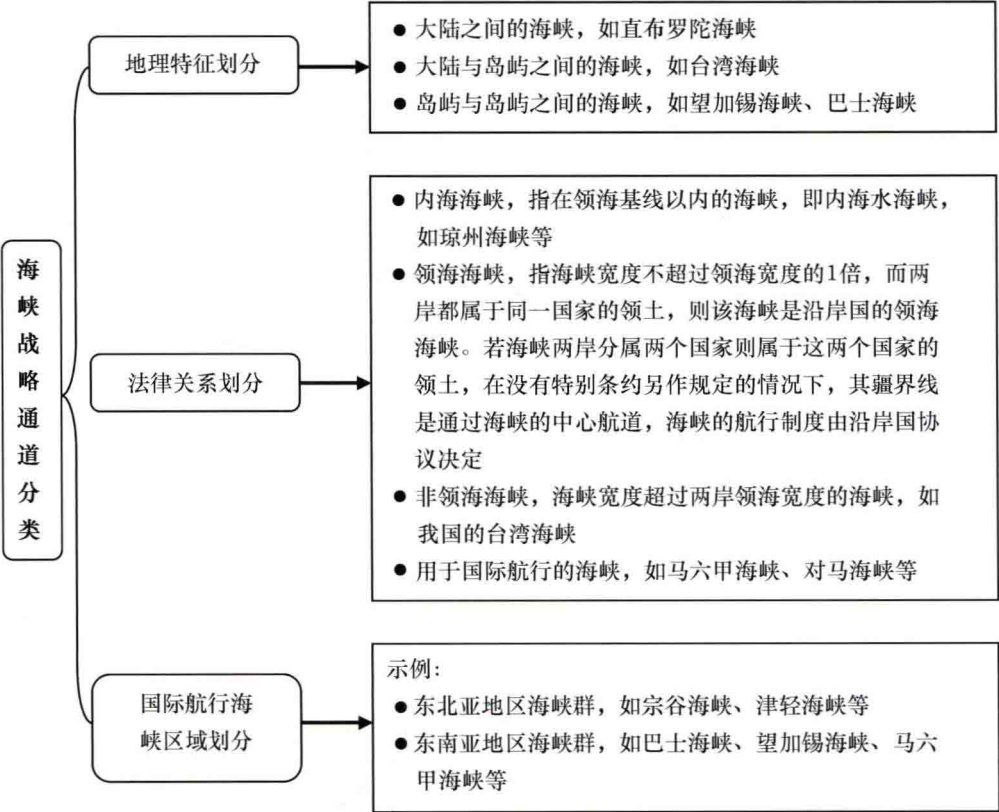


图 1.2 海峡战略通道分类

3. 海峡地理环境要素类别与类型属性 (图 1.3 至图 1.5)

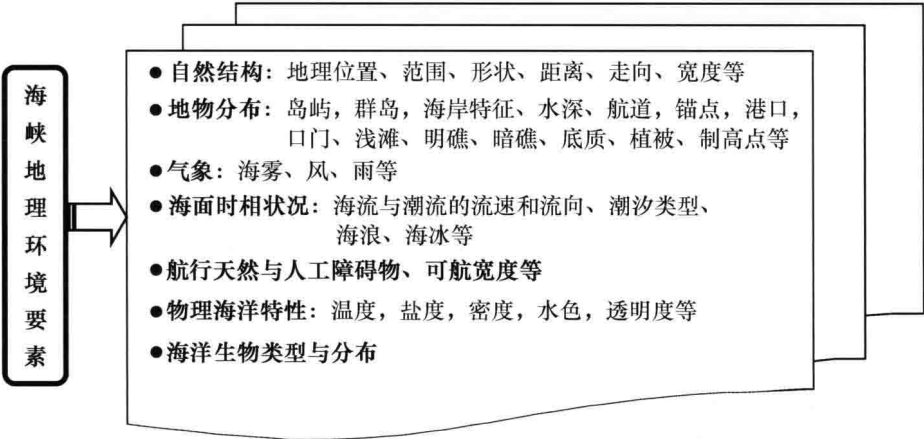


图 1.3 海峡地理环境要素

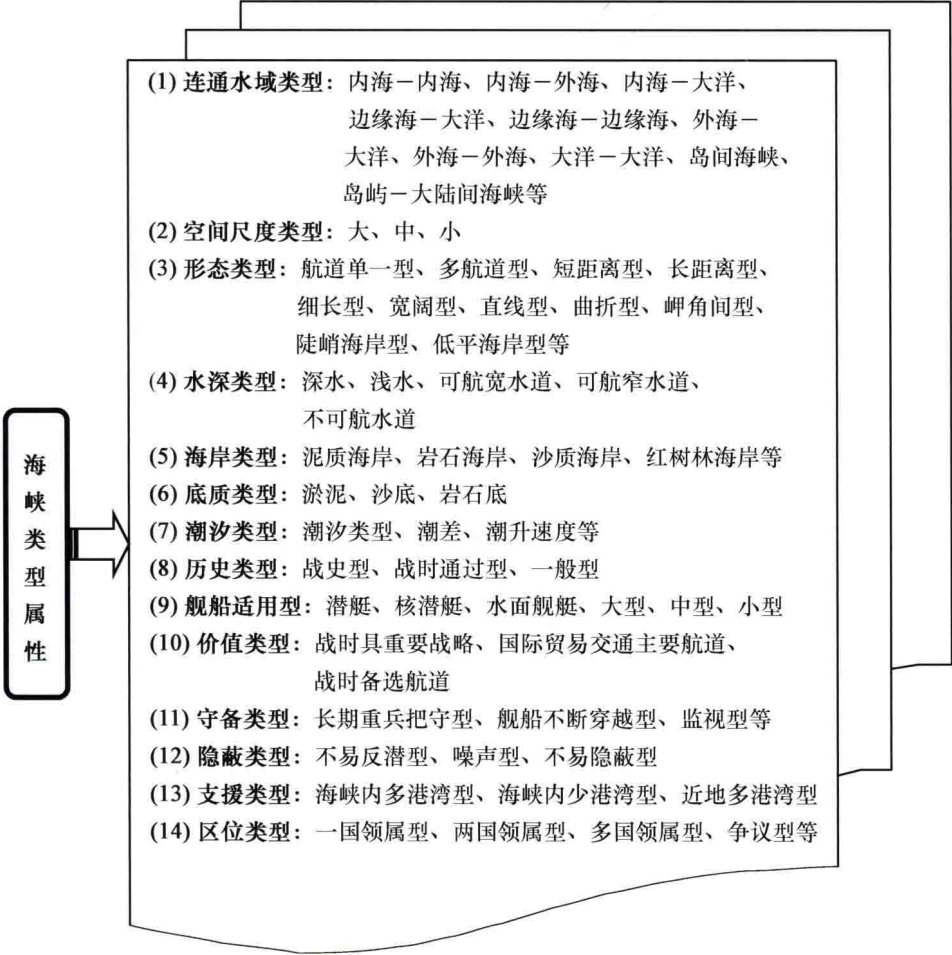


图 1.4 海峡类型属性

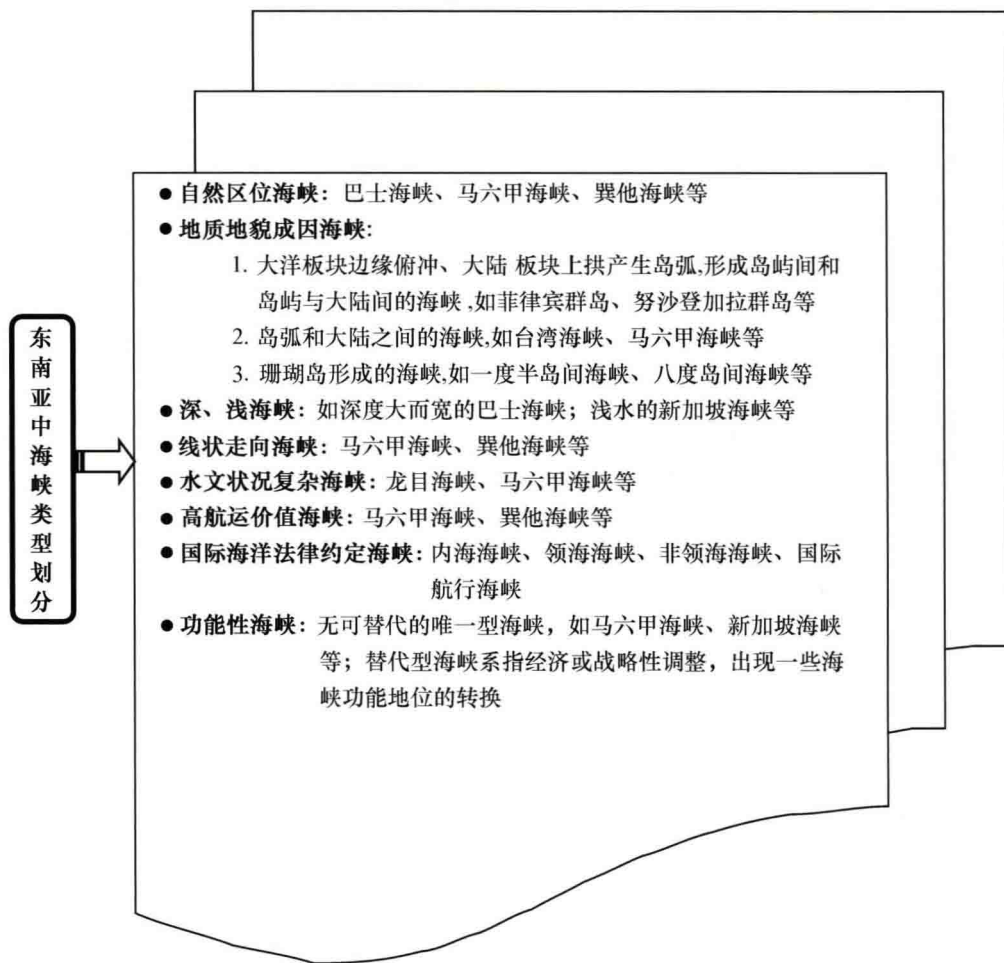


图 1.5 东南亚中海峡类型

第三节 海峡战略通道的认知与作用

1. 海上战略通道的科学认知

作为一个海洋国家, 均需对相关的重要海区以及海上战略通道的海洋环境资料有较为详尽的了解。回顾以往, 我国调查内容少, 数据精度低, 调查研究成果无法满足现代的需要。对此, 涉及海峡通道的地质地貌、水深、岩礁、水声、水文、气象、重力及磁力参数等相关信息, 只有建立数据库和模型, 制作相关软件等条件的成熟, 尚能使船舶顺利穿越海峡通道。

亦如认知, 海洋地理学家源于注意到海峡通道的独特性, 海峡通道系连接一个海域与

另一海域的空间，这一地理空间被定义为“海峡”。对此，已如所知，太平洋、印度洋以及亚洲海域，由诸多海峡通道所联系，但鉴于海峡通道位于不尽相同区域的边缘位置，使之海峡通道成为相邻区域间的“门户”，并可与河流、港口等并列。如巴士海峡、马六甲海峡、巽他海峡以及菲律宾群岛中诸多海峡等被归为“海上通道”。

- (1) 海峡与航线存在密切联系，没有航线，海峡仍然只是一个孤立的自然现象；
- (2) 海峡通道上发生海上冲突，多半是发生在水路相当狭窄的区位；
- (3) 当今，海峡可以从内部或从远方加以控制，这取决于局部条件及其他条件；
- (4) 权力的不同层面、军事能力、意识形态、经济考量以及其他预期相联系。随着时间的推移，由于商贸、政治或其他原因，原并不重要的狭窄海峡通道，可能转变成为一条重要的海上通道。

虽然海峡/航道/通道的地理连续性，以及物理形态连同风与水流的相关形态，在长时期中并没有发生显著变化，但不同种类的海峡功能和作用，依其地理区位与自然环境，如浪、潮、流、邻近岛屿、天气特点、海岸类型、水深等条件而有所不同。

另有例外的是，东南亚中的海峡通道，由于地震灾害、珊瑚礁滩的发育、沉积物的分布变化、海底沙脊移动、红树林的扩大等，导致了海峡水道不可通航。最后，逐步被其他航道所替代，据报，新加坡海峡南侧的廖内群岛中，海峡通道变成复杂的系统。

为了到达特定的目的地，船只从一个海域航行到另一个海域采用特定的航线，通过特定的“海峡通道”。时有在两条或更多的替换航线之间进行选择。

港口、航线与海峡之间的“三角”关系，不同类型的海峡和不同类型的港口之间存在着密切的关联，尤其是在二者都被置于更大的海洋背景之中时，主要的商贸中心往往出现在主要的海上通道附近。

2. 海峡通道通常表现在运输的特点与作用（图 1.6）

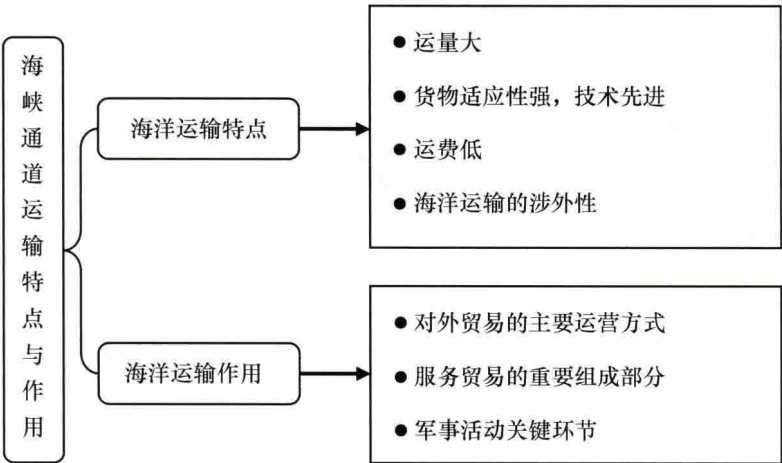


图 1.6 海峡通道运输特点与作用

第四节 东南亚地处两大自然地理单元之要地

1. 概述

已如所知,东南亚是世界航海运输的枢纽,因其地处连接三大洲、两大洋,共有 11 个国家,特别是马六甲海峡是东北亚经东南亚通往欧洲、非洲的海上最短航线和必经通道,东南亚是当今世界经济发展最有活力和潜力的地区之一。在未来新的世界政治、经济格局中,东南亚在政治、经济上的作用和战略地位将更加重要。它是世界的军事重地,人力及经济集结地,东南亚的地理位置由此显示了其重要性。

南亚地理位置具有特殊的意义,其地处亚洲纬度最低的地区,在亚洲的赤道部分,并扼亚澳之间的过渡地带,气候和生物界均有明显的反映,具有赤道多雨气候和热带季风气候两种类型,自然植被以热带雨林和热带季风林为主。东南亚也是太平洋与印度洋的交汇地带,印度洋、爪哇海与南海间贯穿流方面的海洋科学考察,正持续不断地进行。

东南亚在构造地形上可分为两大单元,一是比较稳定的印度-马来地块,另一是地壳变动比较活跃的新褶皱山地。学术界,将东南亚岛屿区又称马来群岛区,包括大巽他群岛、努沙登加拉群岛、马鲁古群岛和菲律宾群岛等。高峻的地形支离破碎,位于太平洋和地中海-喜马拉雅造山带的火山地震带的会合带,火山、地震活动非常剧烈。大巽他群岛属海洋性赤道多雨气候;菲律宾群岛属海洋性热带季风气候,主要为热带雨林景观。

2. 岛群及其岛间复杂的海峡水道

东南亚地区共有 10 个国家:其中,将马来西亚、新加坡、印度尼西亚、文莱、菲律宾五国称为东南亚的“海洋国家”或“海岛国家”。东南亚各国都是多民族的国家。全区有 90 多个民族,东南亚地区又是世界上华侨、华人最多的地区。全区约有华侨、华人 2 000 多万,今天的东南亚是当今世界经济发展最有活力和潜力的地区之一。东南亚在政治、经济上的作用和战略地位将更加重要。

比如,印度尼西亚位于亚洲东南部太平洋和印度洋之间($6^{\circ}08'N-11^{\circ}15'S$, $94^{\circ}45'E-141^{\circ}05'E$),横跨赤道,南北跨度 1 888 km,东西跨度 5 110 km。陆地边界 2 774 km,东部伊里安查亚与巴布亚新几内亚、北部加里曼丹与马来西亚的沙捞越、沙巴接壤,南部西努沙登加拉省与新独立的东帝汶比邻,与澳大利亚隔海相望。由太平洋和印度洋之间 17 508 个大小岛屿组成,其中约 6 000 个有人居住,是世界上最大的群岛之国。主要岛屿有爪哇岛、苏门答腊岛、苏拉威西岛、加里曼丹岛(南部)和伊里安岛(西部)。岛屿之间构成许多海峡和内海,其中巽他海峡、马六甲海峡、龙目海峡等是沟通太平洋和印度洋的重要通道。内海主要有爪哇海、苏拉威西海、佛罗勒斯海和班达海等。地形以山地和高原为主,苏门答腊、爪哇、加里曼丹、伊里安岛平原辽阔,多沼泽,其他岛屿仅沿海有狭长的平原。

全国 400 余座火山分布在除加里曼丹外各岛,其中 100 座为活火山。

矿产资源丰富,其中石油和锡的储量在世界上占有重要地位,铀、镍、锰、铜、铬等

矿储量也很大。海洋资源和森林资源非常丰富，陆地面积的65%为森林所覆盖。盛产热带经济作物。

水利资源丰富。809条河流横贯各岛，对交通运输和农业水利灌溉发挥着重要的作用。

印尼属热带雨林气候，年平均气温25~27℃。每年5—10月为旱季，11月至翌年4月为雨季。年平均降雨量超过2000mm，湿度为70%~90%。

宜人的气候为许多珍奇鸟兽和千姿百态的花卉提供了优异的生长环境。

第五节 大国的东南亚战略

当今，经济全球化和国际格局的态势，美国、日本、俄罗斯、印度、澳大利亚等国纷纷加大对东南亚的战略投入，东盟与大国的战略博弈对中国周边安全稳定、中国与东盟关系以及中国与上述大国关系均将产生深远影响。亚太各大国基于战略利益，在东南亚地区展开的角逐呈现错综复杂的关系。为巩固在东南亚的战略利益，美国、日本、俄罗斯、印度、澳大利亚等大国展开了激烈的战略博弈。从地缘政治角度来看，冷战以后东盟地区在世界政治中的战略地位越来越重要，东南亚的地缘战略地位的凸显，中国崛起效应，引起了新一轮的大国战略考量。

正如地缘政治学界评述，东南亚地缘空间是东亚地缘边缘带、亚太地区沿岸边缘带与南亚次大陆边缘带的三角集散地，是连接太平洋与印度洋的“十字路口”。它是亚太地区中、美、日等大国运输战略物资和武器的必经通道，是北美航线的汇合点；在经济价值和发展潜力方面，它是亚洲自然资源最丰富的地区之一，也是世界劳动密集型产品的主要生产基地；冷战后东南亚国家实现了“大东盟”的内部联合，成为各大国争取和争夺的主要对象。冷战后东南亚地缘政治的任何变化，牵动着域外大国对东南亚的战略布局。

地理环境和政治过程都是动态的，彼此联系千丝万缕。源于东南亚国家对海洋地缘战略安全至关重要，因为它们能够确保控制印度洋和太平洋之间的联络路线。

美国 长期视东南亚为遏制地区大国崛起的“重要战略同盟圈”。在东南亚地区保持一个和平、自由、开放的海上通道是美国在亚太乃至全球安全、利益中不可缺少的一部分。美着重借助双边同盟、反恐议题和经济合作巩固对东盟的“全面控制”。在海上战略通道上，美国战略意图是：致使南海问题国际化，遏制中国的崛起；维护在东南亚的在政治上、经济上、军事安全上的多层次利益；争夺南海油气资源；保障海上战略通道的畅通利益；打击东南亚地区的恐怖组织，并以“反恐”为借口重返东南亚一些国家的军事基地，企图建立以美国为主导的多边机制解决南海问题。

俄罗斯 早于1993年起，俄罗斯推行了既重视西方又面向亚太的“双头鹰”政策，以军售和高科技合作为手段，以马、越为龙头，拓展对东盟国家的关系。

日本 一直视东南亚为“传统势力范围”，历来把东南亚及南中国海航道与台湾海峡视为“海上生命线”。其亚太地缘经济战略的目标是：在亚太地区建立一个由它控制和主导的“东亚经济圈”，也是其亚太地缘经济战略实现“脱欧入亚”，“脱美入亚”，“重返亚洲”的重要战略步骤。日本介入南海争端战略意图是：南海海上运输线被日本看作