

西太平洋海上通道

—— 航天遥感 融合信息 战略区位

刘宝银 杨晓梅 著

西太平洋海上通道

——航天遥感 融合信息 战略区位

刘宝银 杨晓梅 著

海洋出版社

2017年·北京

内 容 摘 要

本书着眼国家海洋权益与新的海洋防卫观,以海上通道战略区位与空间信息技术的视角,对环中国及其邻近海上诸多战略通道,一一进行信息融合与类型体系分析,在对重点关注的自然条件逐一阐述的同时,基于海洋高新技术的发展,完善岛链间通道数据处理与应用平台等方面内容,以专门的章节列述了海峡信息系统建设及其重要意义。

本书可供从事国家策略、军事、外交、国土、海洋、地质、地理、测绘、遥感、航海、水产等专业人员和大专院校师生等参考使用。

图书在版编目(CIP)数据

西太平洋海上通道:航天遥感融合信息战略区位/刘宝银,杨晓梅著.

—北京:海洋出版社,2017.8

ISBN 978-7-5027-9924-3

I. ①西… II. ①刘… ②杨… III. ①航天遥感—应用—西太平洋—研究

IV. ①P721

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 217486 号

责任编辑:任 玲 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

2017 年 9 月第 1 版 2017 年 9 月第 1 次印刷

开本:787 mm×1092 mm 1/16 印张:17

字数:388 千字 定价:136.00 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





刘宝银 教授，中国科学院资源与环境信息系统国家重点实验室客座教授和中国遥感应用协会专家委员会常委。1963年毕业于南京大学。长期从事海洋遥感与海洋地理信息系统（MGIS）应用研究。已发表学术论文百余篇，陆续出版了《中国海洋战略边疆——航天遥感 多国岛礁 军事区位》、《环中国西太平洋岛链——航天遥感 融合信息 军事区位》、《南沙群岛遥感融合信息特征分析与计量》、《中国海岸带与海岛遥感调查》、《印度洋马尔代夫环礁发育空间特征——航天遥感 融合信息 海气关联》等专著10部。

几十年来，微山湖畔的乡情，明珠青岛的海情，涌动着刘宝银教授对科研的激情。至今，他仍不时眺望着中国边缘海与辽阔而深邃的太平洋与印度洋，笔耕不辍。



杨晓梅 研究员、博士，现工作于中国科学院资源与环境信息系统国家重点实验室。主要从事遥感数据挖掘与海洋地理信息系统（MGIS）研究。已发表中外文学术论文80余篇，出版了《海岸带遥感综合技术与实例研究》、《东北亚海域空间融合信息与态势》、《登陆战役地理环境智能分析与咨询技术研究》等专著8部。

早年从江城——中州一路走来，不懈地向遥感信息科学之巅峰攀登。其经过国际学术活动访问，前瞻了海洋遥感领域和国家需求。至今，她着眼于海洋领域信息系统，向深海远洋挖掘更多的时-空信息，探求多元实用模型。

航天遥感信息展现着世界海洋空间分布格局。其中，海上通道以其独特的地理区位、经贸航道、历数的海战场、军事活动和实施空间立体监测等，给人留下深刻的印象。

期望，穿过地质地貌发育的时空，分析海上通道固有的自然属性，了解舰船、商船抑或油船往来穿梭等，并汇集处理多源空间融合信息与挖掘，以现势性、系统性、多要素的拙作——《西太平洋海上通道——航天遥感融合信息 战略区位》专著得以问世。

作者自题

前 言

在太平洋、印度洋及两大洋之间，纵横着数以百计的类型有别、大小不一、区位分异、军事敏感的具有战略意义的海上通道，它是我国走向深海大洋、远洋航运等的咽喉通道和重要区位。

我国辽阔的海域在地理位置上介于亚洲大陆与太平洋之间，其中东面与朝鲜半岛、九州岛、琉球群岛、菲律宾群岛为邻，南到大巽他群岛，直至印度洋海域。自北向南，呈以东北—西南弧形走向，环西太平洋新月形“岛链”中的诸多海峡通道与战略岛群，横列在我国万里海疆的边缘。在这里，自然地理条件虽不能直接算作军事潜力的一部分，但其相当程度上决定了军事潜力的培植与转化。因此，海洋的战略意义涉及海洋空间、海洋环境与资源、海洋科学调查与研究、海洋开发与管理、海洋防卫力量、海上战略通道等方面，彰显了国家海上力量，更体现了国家的综合国力。

海峡作为军事咽喉要道，世界海洋国家无不重视对海峡地理环境的调查研究，并以其区位进行全方位的评价和战略设置。我国面临着严峻的海洋权益维护和国防安全形势。因此，掌握相关的高新技术和我国海洋战场环境以及提升军事海洋地理研究水平等，对维护国家海洋权益和国防安全具有重要意义。

以应用空间遥感、GIS技术、可视化技术与计算机网络技术等最为先进的手段，对排列在绵延数千海里的环中国岛链中的诸多海峡、水道进行监测与海洋地理研究，以期实现环中国及其邻近海峡信息的空间化、可视化、产品化、网络化、业务化以及信息共享等全方位的技术条件。进而，建立并完善包括我国领海、专属经济区、大陆架、岛链与海峡的海洋数据库与技术平台。

由于环中国海峡特定的地理区位及其所面临的海洋政治地理格局与多边性，本书先行从北向南阐述日本列岛、琉球群岛、台湾岛及其邻近诸岛、菲律宾群岛、印尼群岛、加里曼丹岛与中南半岛以南等所属的岛间 150 余个主要海峡与水道的海洋地理条件，并涉猎到战略意义相关的内容，同时基于海洋高新技术的发展，列述了海峡体系之信息系统建设及其重要意义。

基于诸多岛间海峡水道及其分布态势与周边条件等彼此不尽相同,甚至差异较大,本书为力求层次分明,阐述与分析方便,对它们的表述方式各有所不同。同时,参考了海务方面的商业书刊。

笔者历经多年的深入调研,无论来自空间信息、实测资料、抑或其他通道的信息,均表明了环中国及其邻近海峡地理研究内容极其丰富。即使一个岛间水道也涵盖着诸多学科内容,无论从海峡抑或特定水道的科学乃至军事价值,或是实用角度来讲,对海峡的多源信息融合与量化的同时,进行信息系统建设,以求得新的视角,来重新认知海峡、评价海峡,以至具体到某一个海峡乃至水道的阐述。

笔者长期致力于海洋岛礁、区域海洋、海洋信息挖掘、海洋遥感应用与信息系统建设研究,深知在海洋遥感领域中地学是基础,物理是手段,数学是方法。正如国际遥感界所共识,面对海洋实际需求,脱离地学的科学导向、手段与方法的成果,难以体现实用价值。继承和发展前有的工作,在遵循常规研究坚实基础的同时,运用新视角、新手段、新方法是历史赋予我们的使命,维护国家海洋权益、增强国防意识,也是一个公民义不容辞的责任。

在撰写与出版本书的过程中,中国科学院资源与环境信息系统国家重点实验室的领导予以热情支持,并与我友刘永志、陈红霞、蓝荣钦、杨刚、宋庆磊等教授与同仁进行了有益的讨论;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!

刘宝银 (E-mail: hyluby@sina.com.cn)

杨晓梅 (E-mail: yangxm@lreis.com.cn)

2016年深秋

目 次

第一章 海峡通道地理战略	(1)
第一节 概 念	(1)
第二节 海峡、水道	(4)
第三节 海峡与航线	(6)
第四节 海峡战略通道地位与分类	(8)
第五节 海峡战略通道的科学认知	(10)
第六节 新的海洋防卫观	(12)
第二章 关联中国的岛链与海峡战略	(13)
第一节 岛 链	(13)
第二节 海峡通道关联着中国周边海域战略地位与地缘战略价值	(14)
第三节 太平洋中海峡类型与海上战略通道系统	(15)
第四节 与中国密切相关的海峡通道	(18)
第三章 技术平台与信息源概述	(21)
第一节 概 述	(21)
第二节 多源信息融合技术与信息提取	(24)
第四章 环东海及其附近重要海上通道空间融合信息特征	(27)
第一节 概 述	(27)
第二节 海峡分述: 朝鲜海峡、津轻海峡、宗谷海峡、大隅海峡、 宫古海峡、台湾海峡	(27)
第五章 环东海及其附近狭窄海峡通道空间融合信息特征	(51)
第一节 环东海及其东北部岛间海峡通道地理背景	(51)
第二节 日本列岛及附近狭窄岛间海峡	(55)
第三节 九州岛及其附近岛间海峡	(74)
第四节 琉球群岛狭窄岛间海峡分布特征与区位价值	(86)
第五节 战略要地冲绳群岛与海峡	(107)
第六节 先岛群岛中海峡	(110)
第六章 第二岛链间海上通道融合信息特征	(115)
第一节 伊豆诸岛-小笠原群岛与硫黄列岛等地理背景	(115)
第二节 伊豆诸岛-小笠原群岛间海峡水道	(116)
第三节 马里亚纳群岛狭窄岛间海峡水道	(131)
第四节 乌利西群岛及其狭窄岛间水道	(134)

第七章 邻近南海海上重要通道空间融合信息特征 (139)

 第一节 地理背景 (139)

 第二节 海峡分述：巴士海峡、民都洛海峡、巴拉巴克海峡、望加锡海峡、龙目海峡、
 卡里马塔海峡、巽他海峡、马六甲海峡、新加坡海峡 (140)

第八章 环南海及其邻近海上狭窄通道空间融合信息特征 (215)

 第一节 概 述 (215)

 第二节 菲律宾群岛间狭窄海上通道 (215)

 第三节 印尼群岛间狭窄海上通道 (235)

第九章 海上通道专题基础信息与技术 (253)

 第一节 海上通道地理信息 (253)

 第二节 支持技术 (255)

 第三节 海峡类型特征 (255)

 第四节 信息源与海上通道地理环境基本要素概念树 (257)

主要参考文献 (261)

第一章 海峡通道地理战略

第一节 概 念

1. 认知

海洋，广泛分布着纵横交错、形态各异、区位有别的海峡、水道及其两侧的海岛与海岬等，其地理位置具有最大的不可变性，其空间地理价值，往往凸显对海洋国家的军事活动、经贸往来具有持久、稳定和最直接的影响。

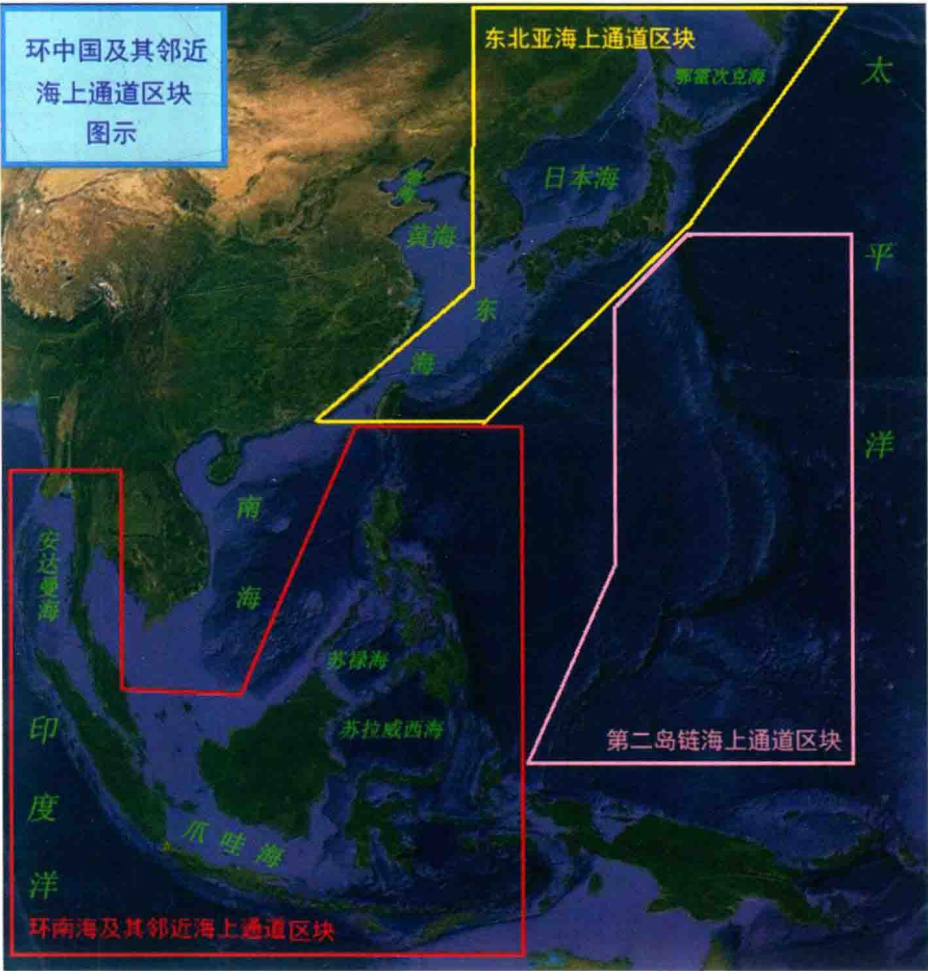


图 1.1 环中国及其邻近海上通道区块图示

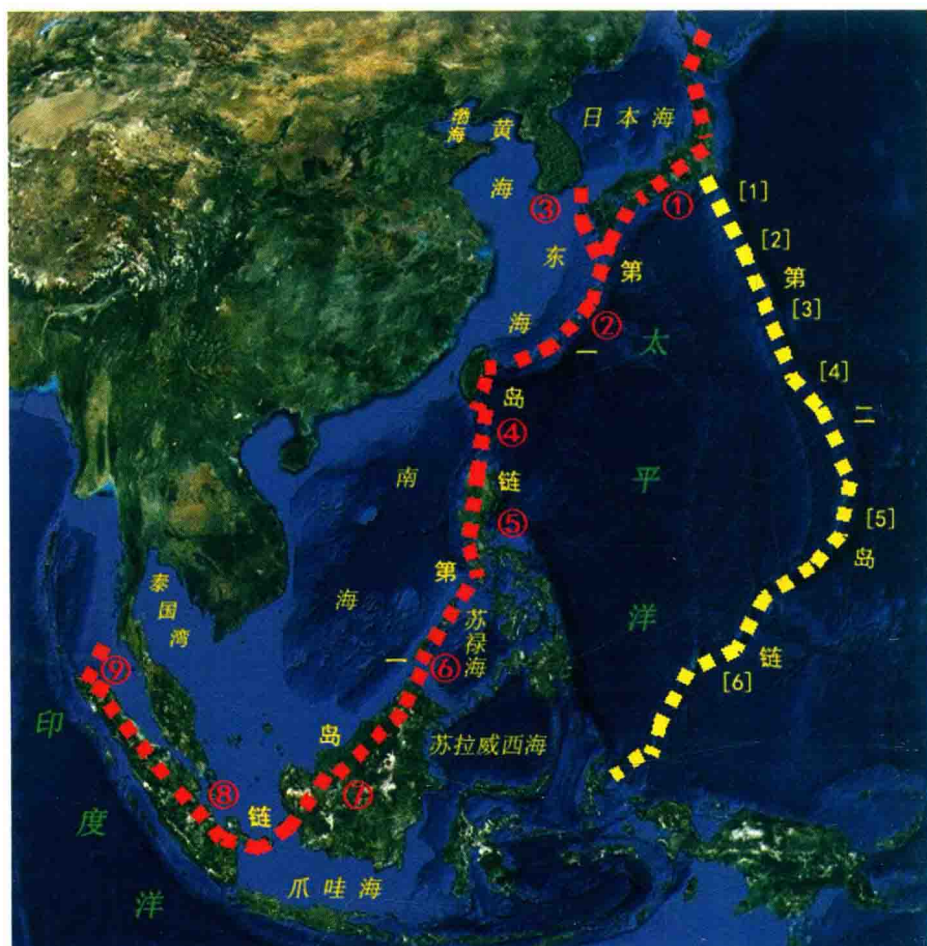


图 1.2 环中国西太平洋岛链空间分布格局卫星遥感信息图示

①日本列岛；②琉球群岛；③朝鲜海峡；④巴士海峡；⑤菲律宾群岛；⑥巴拉巴克海峡；⑦加里曼丹岛；⑧新加坡海峡；⑨马六甲海峡；[1] 伊豆诸岛；[2] 小笠原群岛北段（婿岛列岛）；[3] 小笠原群岛南段（父岛列岛、母岛列岛）；[4] 硫黄列岛；[5] 马里亚纳群岛；[6] 帕劳群岛

2. 区域地质地理背景

如图 1.4 所示，位于亚洲大陆东侧与太平洋西缘，发育有巨大的岛弧-海沟系，其中向太平洋凸出的弧形岛弧，如千岛岛弧、本州岛弧、琉球岛弧、菲律宾岛弧、巽他岛弧等；在向太平洋一侧伴有深邃的海沟，如千岛海沟、日本海沟、琉球海沟、菲律宾海沟等。正如表 1.1 所示，与此相应的海底地形也极为复杂。对此，依据新全球构造论，海沟系由于太平洋板块在此与大陆板块汇合俯冲而下沉的消亡地带，即大洋板块在海沟处俯冲于大陆板块之下，而岛弧则主要由海沟附近喷发出来的火山，上升到海面以上形成断续排列的岛礁。因此，基于板块在这里汇聚幅合的，才形成了岛弧-海沟系统。

该系统表征了二大特点：其一，系地球上最活跃的活动带，地震频繁而强烈，具有

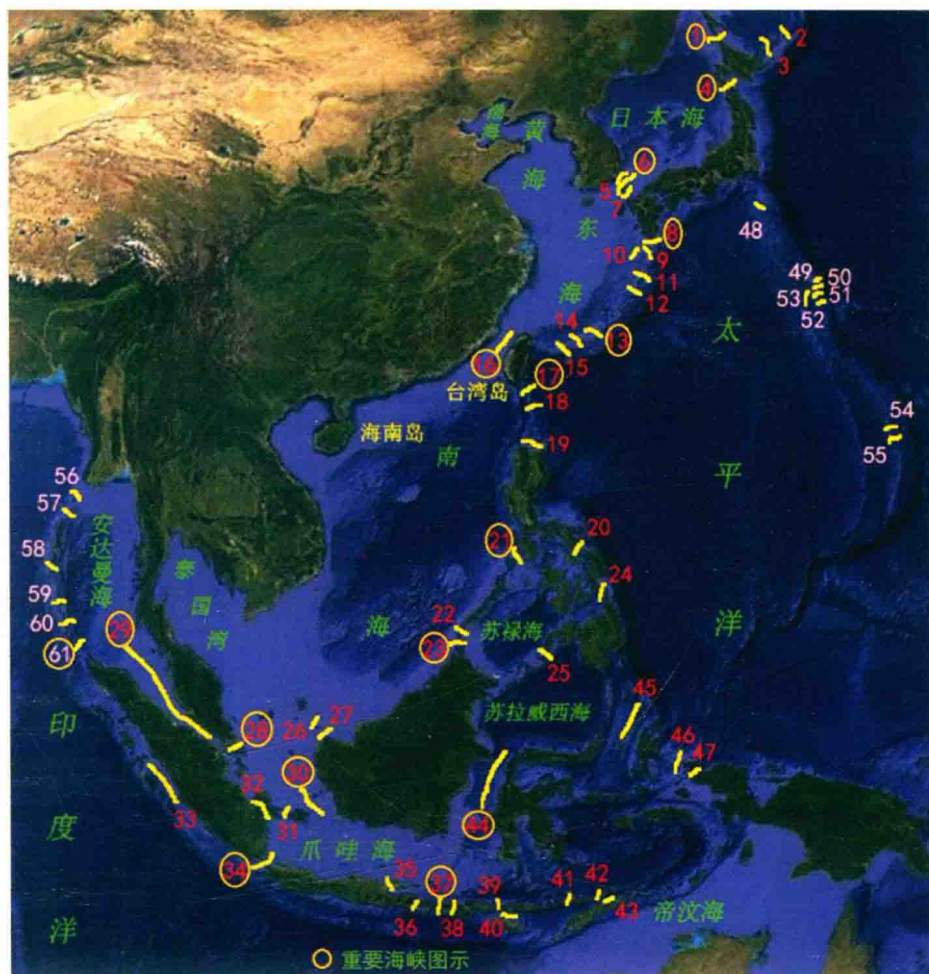


图 1.3 环中国与其邻近海峡通道空间分布遥感信息图示

1. 宗谷海峡 2. 国后水道 3. 根室海峡 4. 津轻海峡 5. 釜山海峡 6. 朝鲜海峡 7. 对马海峡 8. 大隅海峡 9. 种子岛海峡 10. 屋久岛海峡 11. 吐噶喇海峡 12. 大岛海峡 13. 宫古海峡 14. 古垣海峡 15. 与那国东水道 16. 台湾海峡 17. 巴士海峡 18. 巴林塘海峡 19. 巴布延海峡 20. 圣贝纳迪诺海峡 21. 民都洛海峡 22. 北巴拉巴克海峡 23. 巴拉巴克海峡 24. 苏里高海峡 25. 巴西兰海峡 26. 科提海峡 27. 瑟拉桑海峡 28. 新加坡海峡 29. 马六甲海峡 30. 卡里马塔海峡 31. 加斯帕尔海峡 32. 邦加海峡 33. 明打威海峡 34. 巽他海峡 35. 泗水海峡、马都拉海峡 36. 巴厘海峡 37. 龙目海峡 38. 阿拉斯海峡 39. 萨佩海峡 40. 松巴海峡 41. 阿洛海峡 42. 翁拜海峡 43. 威塔海峡 44. 望加锡海峡 45. 马鲁古海峡 46. 贾伊洛洛海峡 47. 丹皮尔海峡 48. 小岛海峡 49. 弟岛海峡 50. 兄弟海峡 51. 南岛海峡 52. 姊岛海峡 53. 向岛海峡 54. 塞班水道 55. 提尼安水道 56. 科科海峡 57. 克拉夫海峡 58. 邓肯海峡 59. 十度海峡 60. 桑布雷罗海峡 61. 尼科巴海峡

浅、中、深源地震；其二，亦是世界上最活跃的火山带，其活火山数量占据目前全球 830 个活火山的 1/2 以上。

表 1.1 西太平洋岛弧-海沟典型地段特征

名 称	岛弧长(km)	岛弧宽(km)	最高点(km)	海沟深(m)	海沟轴与火山带前缘的间距(km)
东北日本	800	500	2.6	9 810	270~290
西南日本	600	500	3.2	4 800	180~230
马里亚纳	1 900	200~300	1.0	11 034	170~220
台湾岛-吕宋岛北部	1 000	200~300	4.0	5 400	200
菲律宾	1 500	300~500	3.0	10 497	140~240



图 1.4 西太平洋岛弧图示

1. 千岛-堪察加岛弧 2. 日本岛弧 3. 琉球岛弧
4. 菲律宾岛弧 5. 小笠原岛弧 6. 马里亚纳岛弧

第二节 海峡、水道

1. 概述

海峡（Straits），是指大陆与大陆之间，或大陆与岛屿之间、岛屿和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，连接两个海或者连接大洋与海。多为重要的海上通道，在军事与经济上具有重要的战略意义。世界海洋大国极为重视通航海峡的控制和争夺，仅美国就在世界上选择了 16 个通航海峡，作为控制大洋航道的咽喉点。其中包括：

- (1) 西太平洋五大咽喉要道 朝鲜海峡、望加锡海峡、巽他海峡、马六甲海峡与白令海峡；
- (2) 印度洋两大咽喉要道 霍尔木兹海峡与红海南部的曼德海峡；
- (3) 地中海两大咽喉要道 苏伊士运河与直布罗陀海峡；

(4) 大西洋七大咽喉要道 斯卡格拉克海峡、卡特加特海峡、格陵兰-冰岛-联合王国海峡、好望角航线、北美航道、巴拿马运河与佛罗里达海峡等。

表 1.2 环中国岛链及其附近主要海峡与水道

名 称	位 置	长度 (n mile)	宽度 (n mile)	水深 (m)
宗谷海峡	北海道最北端与库页岛最南端之间	55	22. 7	30~67
鞆鞆海峡	鄂霍次克海与日本海之间	342	22~185	30~230
根室海峡	鄂霍次克海与太平洋之间	70	19~38	5~30
津轻海峡	北海道与本州之间	50	11~27	200
关门海峡	本州岛与九州岛之间的濑户内海最西部	13	0. 3~1	6~18
朝鲜海峡	朝鲜半岛东南部与本州岛和九州岛之间	211	97	50~150
对马海峡	对马岛与九州岛之间	120	25 (最窄)	92~129
大隅海峡	九州岛南端	—	15	80~200
吐噶喇海峡	日久良布岛、屋久岛与口之岛之间	—	23	400~600
大岛海峡	奄美大岛与加计吕麻岛之间	13	0. 5~12	30~100
口之岛水道	口之岛与中之岛之间	—	5	200~500
中之岛水道	中之岛水道与諏访濑岛之间		10. 5	500~700
諏访濑水道	諏访濑水道与恶石岛之间		9	600~900
德之北水道	奄美群岛中部		12	150~500
冲奄海峡	冲绳岛与奄美大岛之间	—	> 50	200~600
德之南水道	德之岛与冲永良部岛之间		18	350~600
宫古海峡	冲绳岛与宫古岛之间	—	145	500~1 500
古垣海峡	宫古岛与石垣岛之间	—	26	70~500
与那国东水道	西表岛与与那国之间	—	35	200~1 000
台湾海峡	台湾岛与中国大陆之间	205	70~108	60~80
巴士海峡	台湾岛与巴坦群岛之间	—	51~100	2 200~5 126
巴林塘海峡	巴坦群岛与巴布延群岛之间	—	42	700~2 887
巴布延海峡	巴布延群岛与吕宋岛北岸之间	117	15~20	200~1 000
巴拉望水道	巴拉望岛西岸	—	29~35	> 180
新加坡海峡	南海与马六甲海峡之间	59	2. 5~20	22~157
巽他海峡	爪哇海与印度洋之间	65	12~57	50~1 080
龙目海峡	巴厘海与印度洋之间	43	17~35	164~1 360
阿拉斯海海峡	巴厘海与印度洋之间	30	4~7	90~180
望加锡海峡	苏拉威西海与爪哇海之间	270	70~108	50~2 458
马六甲海峡	南海与印度洋安达曼海之间	583	20~200	25~151

* 表中“—”所示，系所在海峡水道长度多无明显的地理界定。

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，相关我国的战略通道，不容钳制。

第三节 海峡与航线

环中国及其邻近海峡的自然地理因素对海洋经贸与军事活动的影响是不言而喻的,而海洋军事斗争已成为国际斗争的组成部分与重要方面。海洋地理因素的全局性影响越来越大,成为海洋军事斗争相关的战略性因素。因此,军事家们已从战略层面对海洋地理因素中的海峡水道进行分析研究,确定其对海洋斗争的全局性影响。

海峡因所具有的不同特点,对其周围事物的影响程度不尽相同,其战略价值,就在于对海洋经贸与军事活动影响程度,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,抑或成为敌对国家势力之间的缓冲地带,乃至斗争的空间。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,其影响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,乃至不同的可控性,所以海峡的战略效应和影响大小有直接关联性。

因此,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。

海峡通道,是指大陆与大陆之间,或大陆与岛屿之间、岛屿和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,连接两个海或者连接大洋与海。重要的海峡是海上通道系统的咽喉要地,在军事、交通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达 10 个有余,其中亚洲就有 6 个。对此,以大类分有:

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。因此,国际战略海上通道是关系到

国家经济安全、社会稳定和军事安全等重大的战略。

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。诚然,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) 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) 锁监视与反封锁监视 相对平时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 系指相对平时时期海上斗争中运用海洋军事力量的方式。其中,由于海洋机动灵活性,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,即是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,穿越海峡的示例如下。

远东—东南亚航线 该航线是去东南亚各港,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中的太平洋战争虽几乎是一场岛屿争夺战,但充分反映了海峡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焦点之一。

第四节 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，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，隐蔽伏击的支撑和遏制、封锁的咽喉要地。

2. 海峡战略通道的分类

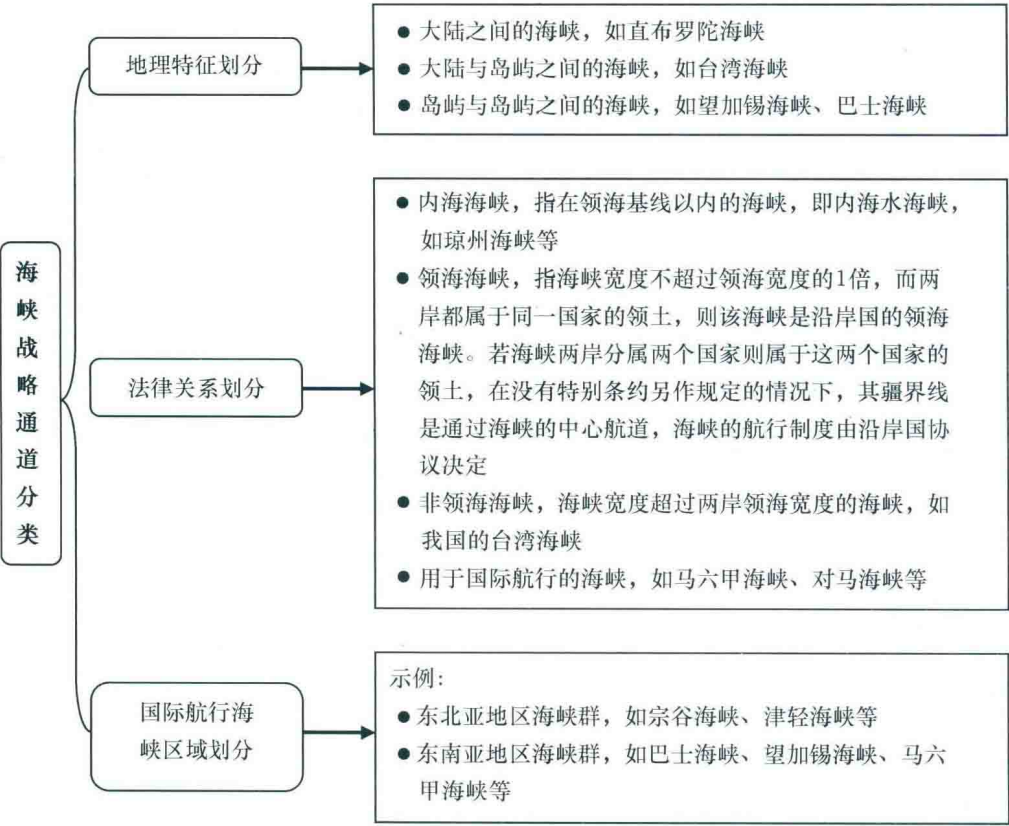


图 1.5 海峡战略通道分类

3. 海峡地理环境要素类别与类型属性

海峡系海洋中特殊的地理单元，正如图 1.7、图 1.8 所示，其地理环境要素、类型多样性及其属性等有着较大的差异。