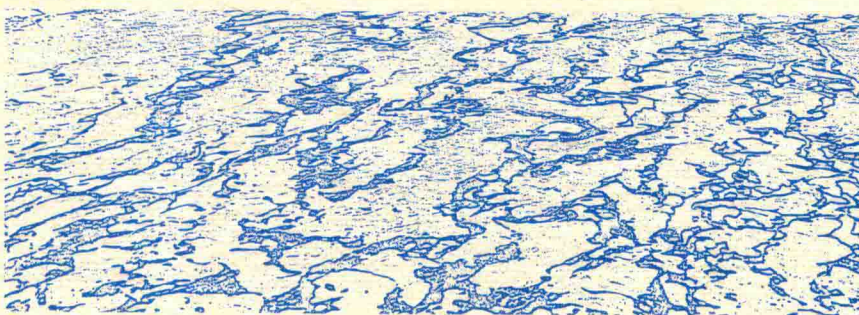




21 世纪 海上丝绸之路研究

(2017 年第二辑)



贾益民 主 编

许培源 副主编

RESEARCH ON 21ST CENTURY MARITIME SILK ROAD

本辑主题：21 世纪海上丝绸之路——海上安全与风险

21 世纪 海上丝绸之路研究

RESEARCH ON 21ST CENTURY MARITIME SILK ROAD

(2017 年第二辑)

贾益民 主 编

许培源 副主编



图书在版编目(CIP)数据

21 世纪海上丝绸之路研究. 2017 年. 第二辑 / 贾益民主编. -- 北京: 社会科学文献出版社, 2017. 12
ISBN 978-7-5201-1798-2

I. ①2… II. ①贾… III. ①发展战略-研究-中国
②海上运输-丝绸之路-国际合作-研究 IV. ①D60
②F125

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 281025 号

21 世纪海上丝绸之路研究 (2017 年第二辑)

主 编 / 贾益民

副 主 编 / 许培源

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 王 绯

责任编辑 / 黄金平 汪 涛

出 版 / 社会科学文献出版社·社会政法分社 (010) 59367156

地址: 北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编: 100029

网址: www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心 (010) 59367081 59367018

印 装 / 三河市尚艺印装有限公司

规 格 / 开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 16 字 数: 256 千字

版 次 / 2017 年 12 月第 1 版 2017 年 12 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978-7-5201-1798-2

定 价 / 68.00 元

本书如有印装质量问题, 请与读者服务中心 (010-59367028) 联系

 版权所有 翻印必究

《21 世纪海上丝绸之路研究》编委会

主 编 贾益民

副 主 编 许培源

编委会成员 (按姓氏笔画顺序排列)

王逸舟	刘文波	刘 宏	许永权	许培源
李向阳	李鸿阶	时殷弘	何亚非	张文木
张建平	张蕴岭	林宏宇	周方银	赵可金
赵 磊	贾益民	倪世雄	傅巍成	翟 崑
薛 力				

CONTENTS

目录

海上安全

从整体上把握中国海洋安全

——“海上丝绸之路”西太平洋航线的安全保障、

关键环节与力量配置 张文木 / 3

太平洋航线安全与中国的战略对策 史春林 / 23

海上通道安全与中国战略支点的构建

——兼谈 21 世纪海上丝绸之路建设的安全考量 张 洁 / 45

地缘政治视角下的 21 世纪海上丝绸之路通道安全 ... 谢 博 岳 蓉 / 67

21 世纪海上丝绸之路背景下的东南亚海上通道安全

问题研究 张才圣 / 76

21 世纪海上丝绸之路中东海域的安全机制

建设研究 邵雪婷 荣正通 / 90

非洲海盗问题与国际反海盗合作 王学军 / 103

西非航线权益博弈及中国的应对 肖 洋 / 115

海上风险

21 世纪海上丝绸之路：安全风险及其应对 李 骁 薛 力 / 131

“21 世纪海上丝绸之路”地缘环境分析与
 风险区划 杨理智 张 韧 / 157

“21 世纪海上丝绸之路”之四个主要东盟国家人文环境风险
 评估 杨理智 张 韧 白成祖 黎 鑫 刘 君 / 170

“21 世纪海上丝绸之路”倡议下的中柬关系：对外援助关系下的
 风险分析 陈世伦 / 184

南海安全问题

南海问题与中国 21 世纪海上丝绸之路建设..... 刘文波 / 205

南海航道安全保障法律机制对“21 世纪海上丝绸之路”的
 借鉴意义 李建勋 / 219

南海安全问题与中国海洋战略研究 于 营 / 236

《21 世纪海上丝绸之路研究》辑刊征稿启事..... 247

海上安全

从整体上把握中国海洋安全

——“海上丝绸之路”西太平洋航线的安全保障、 关键环节与力量配置*

张文木**

摘 要 “海上丝绸之路”的西太平洋航线是指东海和南海这两条主要起航线。开辟陆上丝绸之路的历史经验表明，伴随丝绸之路伸展的并非仅是商业，它还充满着竞争和冲突，“海上丝绸之路”也不例外。中国在这条线路上也有相当的利益需要保护。我们需要根据矛盾性质的不同，确定推进“海上丝绸之路”的策略和节奏。从“三海一体”的视角看，在不远的将来，将并排于中国东部海域的北海舰队、东海舰队和南海舰队三大海上力量合成一体并编为西太平洋舰队实属必要。中国已是亚洲的重要力量，而台湾地区则是远东南下北上的海上枢纽。显然，突破“第一链条”、实现台湾地区与中国大陆的统一，对中国实现“两个一百年”的伟大目标具有越来越迫切的意义。国防新常态也应当包括这一安排。

关键词 海上丝绸之路 海洋安全 三海一体 地缘政治

21 世纪以来，随着新兴经济体崛起步伐加快及陆上资源开发形势总体趋紧，海洋成为包括中国在内的世界主要大国关注的焦点。进入 2010 年以后，从“天安舰事件”起，围绕黄岩岛和钓鱼岛领土归属的危机事态相继爆发。2015 年 9 月 19 日，日本参议院全体大会表决通过了以解禁集体自卫权为核心内容的安保相关法案，表明围绕中国东部西北太平洋海域所呈现的持续紧张态势已隐然有连锁发力的趋向。对此，依据中国的地缘政治特点，

* 本文原载《当代亚太》2015 年第 5 期。

** 张文木，北京航空航天大学战略问题研究中心研究员。

对海上安全环境进行整体判断与思考,是十分必要的。2013 年,中国政府提出“一带一路”战略构想。2015 年 3 月 28 日,中国国家发展和改革委员会、外交部和商务部经国务院授权发表《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》文件,明确“21 世纪海上丝绸之路重点方向是从中国沿海港口过南海到印度洋,延伸至欧洲;从中国沿海港口过南海到南太平洋”。鉴于“海上丝绸之路”所涉海域过于遥远,本文仅限于讨论“海上丝绸之路”的西太平洋一线。东海和南海则是这条线上的两条主要起航线。

一 在“一带一路”框架中认识中国国防新常态

2013 年 9 月和 10 月,习近平主席在出访哈萨克斯坦和印度尼西亚期间,先后提出了“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的倡议,二者结合在一起构成了完整的“一带一路”战略。习主席从大战略角度将海洋问题纳入“一带一路”的构建之中,这极大地丰富了“丝绸之路”的内涵,海洋安全成为未来中国国家安全的重要支点。

从定位来看,“一带一路”是带动中国外交各子战略的总体部署。因此,只有首先深刻把握“一带一路”的内涵,才有可能理解其他战略。就本质而言,“一带一路”是一种具有哲学高度因而高于一般战略的世界观(国际观),它是当年毛泽东的“三个世界”、邓小平的“三个面向”和党的十七大以来所提出的“统筹国内国际两个大局”^①等思想的继承和发展。正是有了当年的“三个世界”思想和政策,才有了“我们的朋友遍天下”的国际环境,今天在看待与把握“一带一路”时同样需要有这种大思路。

但在现实中,人们却对“一带一路”存在两种误读,具体表现为:一是经济层面的产品输出或所谓的“输出过剩产能”问题;二是军事层面的海外基地拓展问题。

首先,来看第一种误读。有人认为,“一带一路”是要处理中国国内的

^① 党的十七大要求:“树立世界眼光,统筹国内国际两个大局,树立世界眼光,加强战略思维,善于从国际形势发展变化中把握发展机遇、应对风险挑战,营造良好国际环境。”参见胡锦涛《高举中国特色社会主义伟大旗帜为夺取全面建设小康社会新胜利而奋斗》,人民出版社,2007,第 16 页。

产能过剩问题，即把过剩的产能输出去。这种看法是很不准确的，是以往殖民时代“转移危机”的做法，绝对无法反映“一带一路”的思想。这种认知实际上是出于一种西方式的居高临下的心理，是一种殖民扩张的思维。而习主席所提出的“一带一路”是以“命运共同体”为依托的，这意味着中国与“一带一路”沿线国家是在一个阵营和一个平台上的，各方形成的是一种合作性的互通有无的平等合作模式。因此，中国在对外宣传时应注意强调上述合作原则，在适当情况下应该多借鉴毛泽东时期的对外宣传艺术，加强宣传的政治性。非洲和拉美国家对于殖民扩张很反感，今天的中国不能在这些地区重复欧洲殖民主义老路。目前欧洲部分国家舆论将“一带一路”政策丑化为历史上的匈奴扩张，这还是戴着帝国主义的视镜看待“一带一路”，需要中国以实际行动做好增信释疑的工作。

应当注意的是，2013年3月习主席在出访非洲时曾专程赴坦赞铁路中国专家公墓凭吊，并于2015年6月参观了遵义会议遗址，其用意绝不仅仅是回忆本身，而是要从老一代革命政治家的实践经验中汲取实现中华民族伟大复兴的思想和智慧。将坦赞铁路与20世纪初沙俄在中国修建的中东铁路^①相比较可以看出，前者体现出毛泽东的反帝反殖的外援理念，是用政治手段获得第三世界的友谊；^②而后者则遵循的是绝对的市场经济逻辑，其结果只能是帝国主义的扩张。^③同样是铁路，坦赞铁路帮中国收获了半个多世纪的中非友谊，而沙俄在中国修建的中东铁路却让中俄结了半个多世纪的怨。关于坦赞铁路，有人说毛主席不懂市场经济，即中国修这条铁路吃亏了。但事实并非如此，后来中国进入联合国“主要是第三世界兄弟把我们抬进云的”。^④如果按市场经济原则，这样的外交成就账该怎么算？讲政治，

① 这条铁路在1896年12月曾被正式定名为“大清东省铁路”，简称“东清铁路”；民国后改称“中国东方铁路”，简称“中东铁路”。

② 1965年，毛泽东对外事部门指示说：“不能靠送礼的办法拉友谊，友谊要靠政治。”参见中共中央文献研究室编《毛泽东年谱（1949—1976）》第5卷，中央文献出版社，2013，第489页。

③ 沙俄在中国东北修建铁路时，是按照市场经济原则实行股份制，俄方占51%，但俄方家属的一切花销都由中方负担，最终俄方收益达30多个亿。绝对市场经济的逻辑只能导致帝国主义和殖民主义的结果。虽然沙俄有援助中国的动机，经济上也获得了利益，但与中国人民结了怨。

④ 中共中央文献研究室编《毛泽东年谱（1949—1976）》第6卷，中央文献出版社，2013，第412页。

就是指钱要花在刀刃上。习主席在非洲凭吊坦赞铁路中国专家公墓寓意深远,因为这条铁路表达的是一种不同于帝国主义和殖民主义,并可以体现共产党人理念的世界观和国际观。习主席说我们在“一带一路”中要算大账,^①要有正确的义利观,^②这些都可以从坦赞铁路所体现的精神中得到解释。所以,不能把“一带一路”简单表述为过剩产能输出;即便要将过剩产能输出,也是要义先利后,互通有无,注重长远利益,其目的就是再造“我们的朋友遍天下”的形势。

通俗来说外交的任务就是让我们的朋友——这个不能没有——越多越好,让我们的敌人——这个肯定得有——越少越好,为国家发展创造一个良好的外部环境。这是“一带一路”的政治“大账”。在诸多“朋友圈”中,除了传统友好国家外,中国外交今后的重点将是加强与第三世界的友谊。留意观察习近平自当选国家主席以后的出访国家可以看出,第三世界国家是重点,其中还包括南太平洋小国。2014 年 11 月 28 日,习近平在外事工作会议上强调:“要坚持国际关系民主化,坚持和平共处五项原则,坚持国家不分大小、强弱、贫富都是国际社会平等成员,坚持世界的命运必须由各国人民共同掌握,维护国际公平正义,特别是要为广大发展中国家说话。”将这一讲话内容与“一带一路”战略结合起来,就会产生一种在新的形势下与世界人民尤其是与第三世界人民同呼吸、共命运的感觉。

其次,是关于建立海外基地问题。既然海上未来风险最大,“海上丝绸之路”当然要考虑海外基地问题,但若因基地问题与沿途国家结怨,尤其是需要相当长时间才能化解的像沙俄在中东铁路上与中国结的那种大怨,那就得不偿失了。现在有些国家也邀请中国去建设基地,其中既有友谊的成分,也有希望通过外交制衡抵消来自他国压力的考虑,对此我们不能期望过高。事实上,中国目前尚不具备与其他大国在远离本土的地方进行长期抗衡的实力。即便是有合同作保障,也会随着国家或其政治领导人利益考

① 习近平 2014 年 4 月在新疆考察时指出:“全党都要站在战略和全局高度来认识新疆工作的重要性,多算大账,少算小账,特别要多算政治账、战略账,少算经济账、眼前账,加大对口援疆工作力度,完善对口援疆工作机制,共同努力,实现新疆社会稳定和长治久安。”参见《习近平谈新疆工作:建久安之势,成长治之业》,中国共产党新闻网,2014 年 7 月 4 日, [http://theory, people, com. cn/n/2014/0704/c40555-25237378. html](http://theory.people.com.cn/n/2014/0704/c40555-25237378.html)。

② “中央外事工作会议在京举行”,人民网,2014 年 11 月 30 日, [http://politic, people, com. cn/n/2014/1130/cl024-26118788. html](http://politic.people.com.cn/n/2014/1130/cl024-26118788.html)。

量的变化而发生转变。利益问题的最终解决需要依靠军事力量，而军事的成败则取决于补给线的远近，过于遥远的地方，比如南太平洋、南印度洋、北极和南极等，中国可以显示一下自身存在，但要实行实际的地区控制就十分困难。当年沙俄将阿拉斯加出售给美国就体现了这个道理。从莫斯科到阿拉斯加距离遥远，当时的沙俄根本无力与统一后的美国在此相抗衡，如能早些转让给美国还能与其结下友谊，共同对付英国，否则就会在英国之外再与美国结怨。1853年克里米亚战争爆发之初，沙俄东西伯利亚总督穆拉维也夫正式向沙皇尼古拉一世提议将阿拉斯加出售给美国。南北战争结束之后，俄美就此加速商谈，双方于1867年3月30日最终以720万美元成交，正式签订了售购阿拉斯加的协议。^①对此，地缘政治学的奠基人哈尔福德·麦金德（Halford Machinder）解释说，“任何可能的社会变革，似乎都不会改变它和它生存的巨大大地理界线之间的基本关系。它（俄国）的统治者明智地看到它的力量的局限性，所以放弃了阿拉斯加”。^②同样的案例也曾发生在英国身上。1940年9月27日，在德意日三国签订同盟条约、英国已在大西洋和太平洋毫无应对之力的情况下，丘吉尔首相于当月请求美国提供武器，罗斯福总统同意向英皇家海军转让50艘超龄驱逐舰；作为交换，丘吉尔也将本已无法控制的从纽芬兰到特立尼达之间8个海军基地的使用权“以99年为期租与合众国”。^③丘吉尔明白，武器新旧不重要，重要的是可以由此引导美国与英国结盟，而没有这一点，英国将遭受更为惨重的失败。

基地问题同样如此。只有在国家资源补给乃至作战力量半径能够覆盖的地方才应纳入考虑范围。当然，任何一个基地都有个控制半径问题，有的半径小，有的半径大。比如，印度洋的控制半径可达全球，因为在此竞争的国家都是英美这样的世界一流的海权大国。地缘政治和资源政治的统一是当代地缘政治的基本特征。环保的压力使石油成为当今世界政治中重要性几近粮食和水的“硬通货”。石油供应依赖于海运，这就是印度洋海权权重不断增大的重要原因。控制半径取决于国家战略能力，而国家战略能力

① 关于这桩交易，参见乔治·亚历山大·伦森编《俄国向东方的扩张》，杨诗浩译，商务印书馆，1978，第96～103页。

② [英]哈尔福德·麦金德：《历史的地理枢纽》，林尔蔚、陈江译，商务印书馆，1985，第68页。

③ 参见王绳祖等编选《国际关系史资料选编》，法律出版社，1988，第796～999页。

则取决于目标与本土的距离——钓鱼岛在中国的控制半径之内,但如果南海距离再远一些的话,中国对其控制力就会同比下降。中国在东海的主要竞争对手是日本,钓鱼岛是其南下航线上的重要基地;中国在南海岛屿半径上的对手主要是美国,这是美国进入印度洋的海上生命线。这也是在太平洋战争后期,美国专力打通进入印度洋的南海通道,而将结束东北亚战争的任务留给苏联的原因。最危险的情况是控制半径上有两个以上的等量对手,太平洋战争中日本失败的重要原因就是 1941 年底对华作战半径拉得过长,并在中国之外又徒增美国这一对手。

二 “海上丝绸之路”安全保障及其关键环节

自秦汉开通以来,“海上丝绸之路”就一直是沟通东西方经济文化交流的重要桥梁,而东南亚地区自古就是“海上丝绸之路”的重要枢纽和组成部分。习近平主席基于历史,着眼于现实,为进一步深化中国与东盟的合作,构建更加紧密的“命运共同体”,提出了建设“21 世纪海上丝绸之路”的战略构想。以下将着重讨论东海和南海这两条主要起航线及其安全保障问题。

两条主线路意味着两个战略方向。毛泽东同志说:“任何过程如果有多数矛盾存在的话,其中必定有一种是主要的,起着领导的、决定的作用,其他则处于次要和服从的地位。因此,研究任何过程,如果是存在着两个以上矛盾的复杂过程的话,就要用全力找出它的主要矛盾。捉住了这个主要矛盾,一切问题就迎刃而解了。”^①在这一切航线上的两个方向中,我们必须找出其中的主要矛盾。

笔者认为,目前东海和南海出现诸多难以解决的问题,其根源在于台湾问题的牵制。如果中国完成了台海统一,台湾岛和海南岛之间^②就会对中国东南经济黄金地带形成一个宽阔的拱卫海区,这样,南海问题的解决也会相对容易得多。因此,台湾问题就成为中国海洋安全战略中的瓶颈,是中国在西北太平洋面对的诸多矛盾中的主要矛盾。抓住了这个主要矛盾,也

^① 参见《毛泽东选集》第 1 卷,人民出版社,1991,第 322 页。

^② 太平洋战争中,日本海军曾将中国海南岛视为“第二个台湾”。参见重光葵《日本侵华内幕》,齐福霖等译,解放军出版社,1987,第 138 页。

就抓住了中国海洋安全战略的核心，找到了解决西北太平洋海权问题的抓手。

战略是布势的学问，其主要任务是制造一种迫使“敌我矛盾”向有利于我方转化的形势，对手在这种形势中进退维谷并不得不与我方合作。上策是把敌人转化成自觉的朋友，这是最高目标；中策是将对手转化为中立立场；下策的无奈之举才是消灭敌人。毛泽东当年从延安撤走时曾说：“我军打仗，不在一城一地的得失，而在于消灭敌人的有生力量。存人失地，人地皆存；存地失人，人地皆失。……我们要以一个延安换取全中国。”^①今天的东海和南海问题也是布局天下和城池得失的问题，前者是主要矛盾，后者是次要矛盾。

东海问题与南海问题在矛盾性质上是截然不同的。中国与日本在东海的矛盾是围绕太平洋战争后所建立的雅尔塔和平体系的“敌我矛盾”；南海矛盾则是雅尔塔体系中反法西斯力量间的“人民内部矛盾”，各国之间的矛盾源于胜利国家间的战后利益分配不合理或对领土认知的差异，这些矛盾对雅尔塔和平体系不具颠覆性质。任何一个国际体系都有一个被镇压对象，日本法西斯势力是雅尔塔体系在亚洲的镇压对象。当年日本联合德国和意大利法西斯打破了以欧洲为中心的凡尔赛体系，建立了以德、意、日为主导的轴心国体系，因此雅尔塔体系是战胜轴心国的结果。当前日本修改和平宪法中的关键条目说明，其对雅尔塔体系是敌视的，目的是要在远东恢复轴心国体系及与此相关的所谓“大东亚共荣圈”。日本的这一需求对雅尔塔和平体系具有颠覆性质，其一旦得势就会谋求以前的势力范围，如菲律宾、马六甲乃至关岛。这也是它在东亚盟友很少、很孤立的原因。

在上述矛盾图谱中，如果我们错将南海当作主要矛盾并列为战略方向，就会在日本这个对手之外平添美国和南海国家这些曾与中国并肩战斗国家的矛盾，这样就会犯“‘为渊驱鱼，为丛驱雀、把‘千千万万’和‘浩浩荡荡’，都赶到敌人那一边去，只博得敌人的喝彩’”^②的错误，将本不愿紧跟美国、遑论日本的南海国家推向美国，并使其与日本形成南北战略

① 中共中央文献研究室编《毛泽东年谱（1893—1949）》下卷，中央文献出版社，2013，第176页。

② 《论反对日本帝国主义的策略》，载《毛泽东选集》第1卷，第155页。

互动,^① 这将使中国解决台湾问题面临的形势变得更为复杂和困难。

中国与美国的矛盾比较复杂,但也有逻辑可寻——目前中美之间更多的是一种雅尔塔体系内部利益分配不合理的矛盾,与雅尔塔体系之外的中日矛盾相比性质不同。雅尔塔体系是二战结束后确定的国际性法权安排,在这一总体安排下,各国的利益纠葛升级为“冷战矛盾”,且服从于雅尔塔矛盾,这与中国在抗战时期的阶级矛盾服从于民族矛盾类似。当前,日本要为轴心国体系“翻案”的行为则属于颠覆雅尔塔体系的“敌我矛盾”,这使得雅尔塔体系内部的“冷战矛盾”要服从于体系之外的“敌我矛盾”,对于中国而言,这意味着南海矛盾要服从于东海矛盾。

这些矛盾的复杂性在于,美国为了自身的既得利益无原则地与当年处于“敌我矛盾”中的日本捆绑到一起,以共同对付雅尔塔体系中曾经的盟友(如中国和苏联),这是对雅尔塔体系的严重背叛。尽管中美曾是冷战中的对手,但只要美国还没有彻底与雅尔塔体系决裂,中国还是应该尽量要将其挽留于雅尔塔体系的大格局中,尽管它部分地背叛了这个体系。从这个意义上说,中美矛盾不是绝对的矛盾,中国与日本是绝对矛盾。而在美国建立的冷战体系这一次级矛盾中,中国与美国及其盟友日本的矛盾成为主要矛盾,日本要利用冷战中的美国“翻案”,而美国则更多的是借助日本获利。

分清了这两类矛盾,我们就能看到,中国、美国和南海国家与日本之间的矛盾是绝对矛盾。以台湾问题为例,虽然美国在冷战期间曾实际控制着台湾地区,但它只是想借此敲诈中国大陆;日本则不同,它的真实意图是想让台湾地区重回 1895 年的《马关条约》之中,变成自己的一部分。1972 年中国与日本正式建交时,在《中日联合声明》中日本只是表示“理解和尊重中国在台湾问题上的立场”,但这并不代表其承认中国大陆对台湾地区的主权。这说明日本仍觊觎被中国视为核心利益的台湾地区。反之,美国则承认台湾地区是中华人民共和国的一部分。如果无视日本坐大,也会伤及美国的利益。因距离遥远,首先受到伤害的肯定是中国,美国在一定程

① 2011 年 6 月 17 日,日本首相菅直人在东京与东盟轮值主席国印度尼西亚总统苏西洛举行了会谈。鉴于当时的南海形势,菅直人与苏西洛就确保周边海域安全密切合作达成了一致。双方还同意,两国将在外交、防务及经济领域定期举行部长级对话。参见《日本印尼就确保海洋安全达成一致定期举行部长级对话》,环球网,2011 年 6 月 17 日, <http://world.huanqiu.com/roll/2011-06/1765223.html>。

度上放纵日本以遏制中国，目的是让日本自甲午战争以后再次充当美国称霸道路上的“战略清道夫”。

自21世纪上半叶乃至近二三十年内，中国东海战略的核心利益及相应的海洋战略目标是台海统一，对这个目标最为敏感、介入和干扰程度最大的也是日本。当前，国内有学者对日本的实力进行了高估。其实，日本目前在东亚政治崛起的条件已不是远未成熟而是每况愈下——朝鲜实质性拥有核武器在相当程度上牵制了日本南进的势头；在日本南部还存在美国在冲绳的占领权，以及中国大陆对台湾地区的主权对日本南进的拦截。从地缘政治角度看，中国在东亚占据主体板块，海岸线绵长，防御纵深辽阔，这些对日本都是绝对性的战略优势。况且，当今东海的战略态势已与当年甲午海战时大为不同，在中远程导弹和潜艇技术高度发达的今天，日本拥有优势的海洋技术的使用效果在靠近中国大陆的海面上已大打折扣，日本的海战能力也会随着近陆距离的增大而大幅递减。因此，中国从东海方向突破不仅有较强的胜算，而且胜利后遗留的难以迅速消解的副作用（消化战果难度，这是战争指挥员在评估战争得失时必须考虑的重要参数^①）也小得多。

另外，在南海激化矛盾只能加强对手的力量，弱化自身的实力，或许可以得到一些“坛坛罐罐”，^②却可能因此失去了“大势”。如前所述，围绕南海的矛盾多是反法西斯战争胜利国内部战后利益协调出现的问题。在南海爆发冲突最符合美国乃至日本战略利益，它们在这一地区本来朋友不多或没有朋友，一旦中国与南海国家矛盾激化，后者就可能都会投入美国怀抱并产生与日本联手的冲动，这样中国就犯了“为渊驱鱼”“为丛驱雀”的错误。更重要的是，它容易导致目前尚存且有利于亚洲和平的远东雅尔塔体系发生分裂。从地缘政治角度来讲，该地区相对封闭，对中国而言，它既不与印度洋直接相连也不畅通太平洋，巴士海峡与马六甲海峡都受到美国的控制，同时又是美国海权的核心利益所在。依中国目前的实力，若在南海方向突破可能会取得一些胜利，但事后遗留下的副作用要比东海大且极难以消

① 关于如何消化战争后果问题的讨论，参见俞天任《有一类战犯叫参谋》，语文出版社，2009，第34页。

② “不在一部分人民家中一时地打烂些坛坛罐罐，就要使全体人民长期地打烂坛坛罐罐。惧怕一时的不良的政治影响，就要以长期的不良影响做代价。”参见《中国革命战争的战略问题》，载《毛泽东选集》第1卷，第213页。