



中国的海洋权益和海军

江 淮 海洋问题专家

马小军 中央党校国际战略研究所教授

李 杰 海军某研究所研究员

王翰灵 中国社科院海洋法与海洋事务研究基地主任

樊小菊 中国现代国际关系研究院法学博士

有史以来最大规模的关于中国海上力量的大讨论，正在网络上、媒体上、研讨会上、决策圈里，甚至在人们的街谈巷议中热烈展开。

2008年12月16日，外交部副部长何亚非在联合国安理会索马里海盗问题部长级会议上表示，中国正积极考虑近期派军舰赴索马里海域参加护航活动。这一表态将这场大讨论

推向新的高潮。

两天后，外交部发言人刘建超在例行记者会上，向各国媒体提供了一组数据。他说，有数据表明，2007年，300多艘船只在索马里周边海域遭到海盗劫持或袭击。2008年年初至11月，有40多艘船只被索马里海盗劫持，目前仍有20多艘船只、近300名船员被海盗扣押。2008年1月至

11月，中国共有1265艘次商船通过这条航线，其中20%受到过海盗袭击。同年涉及中方的劫持案件有七起，包括中方两艘船只和42名船员，其他五起为外轮但是有中方船员，载有中国货物或挂香港区旗船只，截至12月18日，中国还有一艘渔船和18名船员被海盗劫持。

就在何亚非做上述表态的次日，

中国“振华4”货轮在亚丁湾水域遭海盗袭击,九名海盗登船。船员与海盗周旋四个小时,在马来西亚武装直升机和军舰救援下脱险。

亚丁湾、索马里海域海盗问题已经成为一大国际公害,对国际航运、海上贸易和海上安全都构成严重威胁。不能总是让赤手空拳的船员面对武装到牙齿的海盗。在安理会若干决议授权下,已有多国军舰云集索马利海域。

12月20日,中国国防部新闻发言人宣布:中国三艘海军舰艇(两艘驱逐舰和一艘补给船)将于12月26日从海南三亚启航赴亚丁湾、索马利海域实施护航。

另一个高潮出现在一个月前。11月16日,国防部外事办公室主任钱利华少将向国外媒体表示,如果中国建造一艘航空母舰,世界不应对此感到意外。但中国将仅把这种军舰用于近海防御。

建造中国自己的航母!这是多少中国人梦寐以求的目标。尽管钱利华少将并没有明确表示中国要造自己的航母,但几乎所有人都做了这样的解读。目前中国是安理会五个常任理事国中惟一没有装备航母的国家。此外,意大利、西班牙、巴西、印度、泰国都装备有航母。日本也拥有被称为“准航母”的两艘“大隅”级两栖登陆指挥舰,还准备再建四艘准航母。

海军只是维护我国海洋权益的手段之一,或者说是最后的手段。首要的手段还是应该依赖于法律,依赖于国际法和国内立法。

江淮:

海洋权益是一个国家在海上的权利和利益的总称。从权利的角度讲,包括领土主权、主权权利、管辖权。具体来说,在领海,每一个国家都享有完全排他性的领土主权,这和陆

还有一次高潮出现在12月8日前后。当天,中国派遣两艘海监船去钓鱼岛海域进行正常巡航。中国外交部表示,中国有关船只在中国管辖海域进行正常的巡航活动是无可非议的。有舆论指出,与以往不同,这次中国派出的不是调查船,而是海监船。这本身就表明中国政府在以行动正式在中国固有领土钓鱼岛水域宣示主权。“调查”有试探的意味,而“巡航”则是“例行公事”,具有宣示主权的强烈意义。

钓鱼岛争端、东海油气田开发争端、南中国海岛屿争端、南中国海海盗猖獗……所有这些事态都在提醒着中国人的海洋权益和海上力量的意识。多年来人们对此热议不断,而在2008年岁末,终于汇成汹涌民意,并凝结成为国家意志。

从本质上说,延续五千多年的中华文明是农耕文明,我们祖祖辈辈最关心的是脚下这片土地。人们常说,中国人不管到什么地方,第一件事就是弯腰抓起一把泥土,看看适合种什么庄稼,然后耕耘、收获……而极少将目光投向蔚蓝的大海。

但是,我们的先人从来不乏探索和利用海洋的勇气。两汉时期,从雷州半岛和海南岛经马六甲海峡通往印度海岸的航路已经开辟,这是兴盛十几个世纪的“海上丝绸之路”的开始;八九百年前的宋代我们已有规模

地的主权性质相同;其次在毗邻区享有一定的权利,在专属经济区和大陆架享有勘探、开发自然资源的主权权利;还有一个就是管辖权,不论是在领海、专属经济区,还是大陆架,一个国家都是有管辖权的。从利益的角度

可观的海上贸易;六百余年前明代郑和七下西洋更是空前壮举;中国引以为傲的古代发明中的指南针也终于被正确地用于航海,而在西方,它的功用被发挥到了极致,正如马克思所说:火药、罗盘针、印刷术,是预兆资产阶级社会到来的三项伟大发明。火药把骑士炸得粉碎,罗盘针打开了世界市场并建立了殖民地,而印刷术变成新教的工具,变成科学复兴的手段,变成制造精神发展的必要前提的最强大的推动力。

进入近代,海洋带给国人更多的是痛苦和屈辱!西方列强“坚船利炮”轰开国门,“甲午海战”割地赔款……即使新中国成立,由于当时条件所限,我们的目光盯住的也还是沿海和近海。中国人热议和关注海军,只是在改革开放后,确切地说,只是近几年的事。请看下列数字:中国进出口货物运输总量的近90%是通过海洋运输;进口石油的95%靠海上运输;进口铁矿石的99%是通过海上运输完成的;进口铜矿石的80%还是海运!随着中国更快地融入世界,海上贸易量将急速增长,中国的海洋利益将不断延伸……当我们再次将目光投向大海,才发现我们对海洋的认识多么粗浅和简单,一些问题才刚刚意识到,一些工作才刚刚着手……

于是,五位专家在《世界知识》编辑部,展开如下讨论。

讲,通俗地说,就是一个国家从海上获得的政治、经济、安全、科研等方面的各种好处。随着人类对海洋认识的不断提高,对海洋开发利用在广度和深度方面的扩展,对可持续发展的持续关注,每一个国家从海洋得到的利益会越来越多。

人们常说,经过三十年的改革开放,中国的海洋权益在不断扩大,有人甚至说中国的海洋权益在不断延伸。对此我部分认同,但要准确、全面

地去把握和理解。首先,我们过去就依法拥有很多海洋权益,只是没有能力、没有资金、没有人力去行使这些权益。比如在海洋科研方面的权益,过去我们没有能力到南极、北极考察,到大洋、深海去考察,从而我们没有充分地行使这方面的权益。再比如海洋经济利益,长期以来我们海洋意识比较淡薄,对海洋的开发利用非常有限,我们从海洋获得的经济利益有限。这些实际上始终存在,我国依法拥有的各种海洋权益,由于我们缺乏手段、缺乏能力去行使,因而在日常生活、在国家经济发展当中,难以被人们感受到。经过 30 年的改革开放,我国的综合国力增强了,我们切身体会到我国的海洋权益越来越多,越来越重要。这是由于我国行使和维护我国海洋权益的能力不断增强的缘故,而不是我国海洋权益的扩张。当然,我国的海洋权益的确也有扩张的部分。改革开放后,我们走出去、引进来,过去很多我们达不到的地方现在达到了。

如何维护我国的海洋权益?有人认有一支强大的海军就可以维护我国的海洋权益了。但是,强大的海军只是维护我国海洋权益的手段之

一,或者说最后的手段。中国作为一个发展中的社会主义大国,维护海洋权益的首要手段还是应该依赖于法律,依赖于国际法和国内立法。现在我们国家所拥有的海洋权益都是国际法,特别是国际海洋法明确赋予我国的,是受国际海洋法保护的。我们能享受航行自由,船只能够在世界上很多海峡自由地过境通行,这不是取决于我们已经有了—支强大的海军,而是取决于国际自由航行的制度。同样的,我们对于专属经济区的自然资源有开发利用和保护的主权利,对于别国到我国的专属经济区进行海洋科研等活动有管辖权等,这些权利都是国际海洋法赋予的。从这个角度讲,维护我们国家的海洋权益,首先要维护国际海洋法律制度,或者说,要争取维护和建立和平公正的国际海洋法律制度。这是维护中国海洋权益的首要手段。同时还要加强国内海洋立法。国际海洋法公约赋予的海洋权益要得到切实的维护,还需要国内立法落实。

维护我国的海洋权益依赖于我国综合国力的不断增强,依赖于经济发展和科技进步。比如我们现在只能自主进行近海油气资源的开发,对于

深海、远海的油气资源,我们自己就难以开发了。这些深海、远海资源开发取决于我国的综合国力,取决于我国科技水平的不断提高。再如近几年我国在东海、南海开始实行定期维权巡航。过去是在海上发生突发事件后临时前去处理,对于整个海上的情况不是很了解。现在开展定期维权巡航,能够更好地维护我国的海洋权益。但实施定期维权巡航,最基本的一条,是要国家在财政上、船舶装备上等予以保证。如果没有改革开放 30 年的发展成果,我们不可能有能力维持这样的海面 and 空中的定期巡航。

加强海上执法力量的建设,是维护海洋权益的一个非常重要的手段。我国现有的海上执法力量跟不上我们维护海上权益的现实需要。我国在海上有支执法力量,分别涉及农业部、公安部、海洋局、交通部、海关等多个部门,是多头管理、执法分散。最大的弊端就是海上出事以后,要么大家都抢着去管,要么谁都不管。再就是各支队伍自成体系,各自建设,导致低层次的重复建设,造成资源浪费。因此,统一我国的海上执法队伍,建设一支强有力的海上执法队伍,是维护我国海洋权益的当务之急!

大海就是我故乡

我国东部和南部濒临大海,从北至南依次是渤海、黄海、东海、台湾以东太平洋海区、南海等五个海区。我国海岸线的总长度约 3.2 万公里。

按照现代国际海洋法制度及我国的传统主张,据有关专家统计,我国可主张的管辖海域面积共约 300 万平方公里。从法律性质上,可把我管辖海域大致分为以下几部分:

(一)领海。是指处于沿海国主权之下、位于其陆地领土及其内水以外邻接的一带海域。依据 1982 年《联合国海洋法公约》,领海是沿海国家领

土在海中的延续,属于国家领土的一部分。早在 1958 年,我国就宣布领海宽度为 12 海里(1 海里=1.852 公里)。1992 年颁布的《中华人民共和国领海及毗连区法》全面确立了我国的领海制度,再次明确我国领海宽度为 12 海里。外国非军用船舶享有依法无害通过权,外国军用船舶经批准可进入我国领海。

(二)毗连区。毗连区,顾名思义是连接领海的一部分海域。毗连区的范围是从测算领海宽度的基线量起,不得超过 24 海里。我国在 1992 年颁布的

《中华人民共和国领海及毗连区法》中才真正建立起我国的毗连区制度,规定我国的毗连区是在领海以外、邻接领海、宽度为 12 海里的一带海域。

(三)大陆架。1982 年《联合国海洋法公约》规定:“沿海国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”。1998 年 6 月颁布的《中华人民共和国专属经济区和大陆架法》从法律上正式建立起我国的大陆架法律制度,规定我国的大陆架“为中华人民共和国领海以外依本国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;

真正有实质性的变化，当属海上贸易。纵观世界近代海洋史，表明一个国家海上实力的，一是海军力量，另一个就是商船队。中国改革开放 30 年，海上贸易取得了辉煌成就。

马小军：

我觉得对海洋权益还可以进行细分。海洋权益至少是两个层面的东西。第一个层次是中国领海、专属经济区、大陆架等方面的权益。这是中国领土主权管辖范围之内的事情，是领土主权问题。从这个角度来讲，目前，中国海洋国土的主权和完整并没有得到很好维护，因为还存在大片有争议的海洋国土，而且这么多年也没有得到显著的改善和解决。而且我个人认为，即使目前国力强盛了，在短期内解决东海、南海的国际海洋争端、有效地维护中国的海洋国土完整也不是轻而易举的事情。改革开放 30 年中，我们进一步维护了自己的海洋权益吗？某种程度上看不一定。在改革开放前的上世纪 70 年代，我们在南海就跟美国人支持的南越打过仗。改革开放是使综合国力增强了，使我们的谈判筹码增强了，威慑大了，

但是海洋国土的主权并没有得到有效的维护。

第二个层次是在海洋国土之外，严格地说叫做公海上的权益。这是与

国际社会共同享有的权益。这方面，改革开放以来，我们开始走出去了。到南极、到北极，中国人过去想都没想过。现在做到了，但还远远不够。最近大国在对北极展开争夺，北极周边的国家都开始出招，但中国没什么动静。也许中国自认为不是北极海域相关的国家，但是作为大国，至少可以从公海共享的角度提出自己的意见和主张。另外我同意江淮博士说的，



宁波港一艘满载集装箱的中国远洋货轮启航。

如果从测算领海宽度的基线量起至大陆边外缘的距离不足 200 海里，则扩展至 200 海里”。

(四) 专属经济区。专属经济区作为自成一类的区域，具有既不同于领海，又不同于公海的“特定法律制度”。1982 年《联合国海洋法公约》规定，沿海国家可以建立宽度不超过 200 海里的专属经济区。1998 年 6 月 26 日颁布的《中华人民共和国专属经济区和大陆架法》规定：我国的专属经济区“为中华人民共和国领海以外并邻接领海的区域，从测算领海宽度的基线量起延至 200 海里”。

此外，为了维护我国的历史性海

洋权利，《中华人民共和国专属经济区和大陆架法》第 14 条规定：“本法的规定不影响中华人民共和国享有的历史性权利。”这意味着中国在依据《联合国海洋法公约》享有有关海洋管辖权的同时，中国人民在长期开发和利用海洋过程中所产生的的历史性权利将不会受到任何影响。例如，中国政府早在 1947 年 12 月就在南海地区以断续线的方式标绘了一条海疆线，于 1948 年 2 月正式对外公布。我国政府以断续线的形式，宣示了中国自古以来对南海诸岛的主权和对南海海域的权利主张。当时及此后几十年间没有任何国家对此提出

异议，这充分体现了中国对南海的管辖实践。并且，中国政府宣布南海断续线，远在 1982 年《联合国海洋法公约》通过之前，而“公约”并未限制或否定一国在历史上形成并持续予以主张的权利。

在我国管辖海域之外，公海不属于任何国家管辖。我国在公海享有航行自由、飞越自由、捕鱼自由、科学研究的自由、铺设海底电缆和管道的自由、建造人工岛屿和设施的自由等。国际海底区域及其资源是全人类的共同继承财产。我国拥有依据“公约”的规定和平开发利用海底资源的权利。

(江淮)

现在我们国力增强了,有钱买船造船、进行更多的科考活动,获得了本来就应该分享的种种公海权益,但是参加到什么程度,跟其他海洋国家、其他大国相比,可能还是很初步的。

真正有实质性的、抢眼的变化,当属海上贸易。因为中国这30年进

出口贸易翻了几十倍,其中90%是通过海路进行的。纵观世界近代海洋史,表明一个国家海上实力的,一是海军力量以及对重要海岸线和航线的控制,另一个就是商船队,主要看其吞吐量、运输量和贸易量。中国改革开放30年,海上贸易取得

了辉煌成就。我们建立起了在全世界排名前列的商船队,目前世界上前十大集装箱港,中国就占了五个,港口建设和海上贸易运输量、进出口量都迅猛增长,造船工业的发展也非常迅速,中国造船量世界第二,仅排在韩国之后。

“谁控制了海洋,谁就控制了一切。”这个历史规律千百年来一直没有改变,以后看来也不会改变。

2004年4月19日,越南首次组织人员赴南沙群岛旅游,对此我国政府予以强烈谴责。



图片来源:Ananuchina

王翰灵:

国际贸易量的95%是由海运完成的。早在2500年前,古希腊海洋学者狄米斯托克利就预言:“谁控制了海洋,谁就控制了一切。”此后的世界历史验证了这一铁律:谁控制了海洋,谁就控制了世界贸易;谁控制了世界贸易,谁就控制了世界经济,进而控制了世界本身。这个历史规律千百年来一直没有改变,以后看来也不会改变。

什么是海洋国土?根据1982年《联合国海洋法公约》,在各种不同的海域中只有内水和领海处于国家主权的管辖之下。也就是说,从“国家领土”这一严格的法律定义来看,海洋国土仅包括领海外部界线以内的海

域。领海外部界线以外的是专属经济区、大陆架、公海以及国际海底区域。沿海国对专属经济区和大陆架只享有主权权利及管辖权,而不是主权。这些主权权利及管辖权主要与专属经济区和大陆架的自然资源及其开发、养护和管理有关。外国在沿海国的专属经济区和大陆架依然享有航行自由、飞越自由以及铺设海底电缆管道的自由等权利。如果沿海国同意,外国还可以在此海域从事海洋科学研究。所以,不能笼统地把专属经济区和大陆架说成是我们的海洋国土,而只能说是管辖海域。大陆架是沿海国陆地领土的自然延伸,是沿海国固有的。可以把它理解为准国土,

但它仍然不是严格意义上的国家领土(国土)。比如,东海大陆架显然是我国陆地领土的自然延伸,但不能说它就是我们的国土。

按照《联合国海洋法公约》,相邻、相向国家之间的专属经济区和大陆架划界问题,应由有关国家在国际法的基础上进行协商,以便得到公平的解决。对于有争议的海洋划界,有关国家经过平等协商达成划界协议,对于维护有关各方的正当权益乃至国际和平都是很重要的。上世纪80年代,日本未经与我国协商,就单方面提出以中间线划分东海,我们坚决不接受。我国一贯主张通过谈判和协商来解决国际争端。

再继续谈海域的划分。专属经济区和大陆架以外就是公海和国际海底区域。在公海,所有国家都享有航行自由、飞越自由、捕鱼自由、铺设海底电缆管道的自由、建造国际法所准许的人工岛屿和其他设施的自由和从事科学研究的自由等,当然,这些自由是要受一定条件限制的。公海之下的国际海底区域则为全人类的共同继承财产,由国际海底管理局代表全人类对之进行管理,任何国家和个人不得据为己有,所有国家都对之享有平等的权利。

此外,根据《联合国海洋法公约》,外国在沿海国的群岛海道、用于国际航行的海峡等国际海上通道享有通行权。在沿海国管辖的海域范围内,外国可以通过协议进行捕鱼和开采油气等活动。所谓国家海洋权益,不光是我们作为一个沿海国对我国

管辖海域所享有的各种权利和利益,而且还包括我们根据国际法在其他海域所享有的各种权益。可以说,海洋权益的含义,从海岸线开始逐步向海外延伸,从空间范围到实质内容,其内涵

和外延都是很广泛的。

现在有很多人,包括一些学者和官员,喜欢用“海洋国土”和“国家海洋权益”这些时髦的词儿,但对其含义的理解是模糊的。

中国有责任、有义务落实、执行联合国安理会若干决议,有正当、充分的理由参与打击索马里海盗的国际军事行动。

江 淮:

关于我国派军舰赴索海域打击海盗问题。首先,关于此举可能引发的其他国际法律、原则问题,这个问题在联合国安理会 1816 号决议讨论的过程中就已引起了很多国家的关注,所以后来决议明确规定,授权各国进入索马里领海打击海盗,“不影响会员国在任何其他局势中根据国际法所具有的权利、义务或责任,包括根据《联合国海洋法公约》所具有的任何权利或义务”,“仅适用于索马里”,“不应被视同订立习惯国际法”,不会作为先例!所以在考虑我国派军舰赴索马里海域护航时,依据安理会的决议,不用担心此举会给我们的一贯原则立场造成任何冲击。我觉得中国作为一个正处在发展中的上升的大国,应该利用一切联合国决议或国际文件中有利于我们的规定。第二,中国作为联合国安理会常任理事国,有责任、有义务落实、执行联合国安理会通过的 1816 号等若干决议。安理会决议授权各国可与索政府合作打击海盗,确立了各国派军舰赴

索海域的国际法依据,我国政府有正当、充分理由参与打击索马里海盗的国际军事行动。第三,为国际航行自由与安全作出自己的贡献,实践“负责任大国”的承诺。保护我国船只人员航行安全不是我国政府派军舰护航的唯一目的。亚丁湾与红海、苏伊士运河相连,是连接欧亚大陆的海上生命线。确保国际航行通道安全,是包括我国在内的所有国家的责任与义务。中国应该担负自己应承担的责任与义务。第四,符合有关国家对我国的期待。欧洲有关国家、非盟、非洲之角国家和索政府对我军事参与武力打击海盗持积极态度,索过渡联邦政府甚至强烈要求外国军舰包括中国军舰,进入其海域护航,打击海盗。国际海事组织、欧洲国家也多次表示希望中方参与。国际社会是欢迎而不是反对中国派军舰护航。并且,依据安理会的决议,世界其它各国没有任何权利、任何理由反对中国派军舰护航。目前所谓的一些反对声音,更多的是来自于国内,而不是国际社会。

只是去秀一把,还是踏踏实实地做事。解决索马里海盗问题的前景之一是建立地区或国际性海上安全合作机制。

马小军:

国内有反对声音其实也很正常。以往我们不习惯在重大涉外事情上有反对意见,其实反对的意见也是从国

家利益出发的。现在的问题不是要不要去,而是先弄清楚你想去干什么,想达到什么目的。是不是就是履行安理会的责任,秀一下就回来?我们就

打击索马里海盗： 安理会四份决议

各国军舰云集索马里海域,都有一个共同的尚方宝剑:联合国安理会的四个决议:1816 号决议、1838 号决议、1846 号决议和 1851 号决议。

2008 年 6 月 2 日安理会通过第 1816 号决议,认为索马里近海和公海上的海盗活动已对这一地区的国际和平和安全构成威胁,决定应索马里过渡联邦政府要求,根据《联合国宪章》第七章,授权外国军队在决议生效后六个月内,在索马里政府同意的情况下,进入索马里领海,按照“与相关国际法规定的……公海上应对海盗活动措施一致的行为方式”,打击海盗及海上武装抢劫行为。

随后的 2008 年 10 月 7 日,安理会通过第二份有关打击索马里海盗行为的决议——第 1838 号决议,呼吁关心海上活动安全的国家根据《联合国海洋法公约》,通过采取部署海军舰只和军用飞机以及与索马里过渡联邦政府合作等行动,积极参与打击索马里沿岸公海的海盗行为。

2008 年 12 月 2 日,安理会通过第 1846 号决议,决定将第 1816 号决议关于各国打击索马里海盗的授权自即日起再延长 12 个月,呼吁联合国为打击海盗努力发挥协调作用,呼吁各国建立打击海盗的国际司法合作平台。

2008 年 12 月 16 日,安理会再次通过第 1851 号决议,决定从即日起授权有关国家和国际组织 12 个月内在索马里境内“采取一切必要的适当措施,制止海盗行为和海上武装抢劫行为”。(江淮)

是为了要参与,表达一下我们有能力而且有参与的热情?

但是,索马里海盗不是一天两天就能剿灭的,中国海军要不要在那个地区进行常态护航?与其在那儿常态护航,南中国海的海盗同样很猖獗,为什么中国海军不能够首先在南中国海负起国际责任呢?而且南中国海相当的海域还是我们的主权领土范围!我并不反对派军舰护航,而是主张先要弄清楚我们为什么去。一种目的就是表明我们的参与,派出舰船转一圈,在媒体上做个报道,对国际社会有了交代,对中国老百姓也有交代了。

还有一种目的就是踏踏实实地做事,有多大能力做多大的事。如果你真有能力在东非海岸长期护航,为什么不先摆平了南中国海的海盗?国际社会尤其东盟国家更希望中国在打击南中国海地区的海盗上出更多的力。这个可能更实在。

樊小菊:

我很同意你的说法。索马里海盗问题涉及到将来国际反海盗或者是国际海上安全合作机制建立的问题,不是秀一下就完了。

江淮:

我国军舰到索马里海域后,在那个地方巡逻护航,就有一个与其他国家军舰之间的相互协调问题。北大西洋公约组织的军舰之间有自己的协调,欧盟国家也搞了一个编队,俄罗斯与印度的军舰也有一些协调,我们跟谁协调呢?安理会就索马里海盗问题通过了四个决议,其中一个决议最重要的就是强调国际协调。各国都在索马里海域打击海盗,各个国家之间肯定要形成某种意义上的合作机制。如果我们没有军舰在那儿,这种合作机制里肯定没中国的份儿。

樊小菊:

解决索马里海盗问题的前景之一一是建立地区或国际性海上安全合作机制,在这方面已有先例。曾经海盗猖獗的马六甲海峡,在沿岸国加强联合巡逻后,海盗事件逐年减少。2006年9月,日本主导的《亚洲地区反海盗及武装劫船合作协定》(ReCAAP)生效,形成东亚地区第一个政府间海上安全合作机制,并得到主要国际组织承认。将来如果在索马里海域也形成多国海上安全合作机制,那么事先在那里进行打击和防范海盗的国家无疑将享有更大发言权。另外,索马里海域基本属于“三不管”地带,国际协调机制尤其重要。目前已有不少国家在该地区从事打击海盗活动,在联合国授权且自身有能力的情况下,中国早日参与其中,可以为将来的国际合作积累经验。在这方面日本的反应很快,日本首相麻生早在11月18日就表示,日本政府应当立即考虑向索马里地区派遣海上自卫队。

关于维护海洋权益,我们首先应该清楚,为什么海洋权益需要维护?

因为存在国际竞争,不维护、不争取就会失去。海洋权益主要包括两方面,一是领土主权权益,二是经济权益,包括专属经济区和大陆架的范围等。事实上,专属经济区和大陆架的划界并不单纯是包括资源、能源利用在内的经济权益问题,也涉及国家的海洋安全。目前,我国主要与东边的日本、南边的东南亚国家存在海洋权益之争,近年来日本在与我国争夺海洋权益方面动作频繁。

近年来,日本加大海洋战略投入,打出“海洋立国”的口号。2007年4月,日本的《海洋基本法》正式生效,根据该法在内阁成立了“综合海洋政策本部”,由首相担任“本部长”,标志着日本海洋管理打破条块分割,实现管理“一元化”。今年年初又出台《海洋基本计划》,详细规定了五年内日本在海洋安全、海底资源等多方面的政策,这将更有利于日本实施进取性的海洋战略,同时也使我国维护海洋权益的任务更加紧迫。

在大陆架划界上,中国主张依据《联合国海洋法公约》的相关规定,以



新中国海军发展历程

解放初期,新中国海军的全部家底就是来自原国民党海军起义的部分小型舰艇,全部加起来不过几千吨。就是这些小的不起眼的舰艇在保卫祖国海疆的战斗中屡胜强敌,捍卫了新生的共和国。

进入上世纪五十年代,中国海军从苏联购买了部分装备,构成了海军力量的中坚,其中四艘火炮驱逐舰被中国海军称为“四大金刚”,成为当时中国海军的标志性舰艇。

五六十年代,中国海军针对我国的具体情况,提出了发展“潜、飞、快”的方针,将潜艇、陆基海军航空兵以及快艇部队作为发展的重点,实行“近岸防御”的战略,但由于海军力量的薄弱,属于中国的

几百万平方公里的海洋国土基本上处于弃守的状态。

七十年代,为了配合中国战略导弹的发射实验,中国自行设计建造了“051”型导弹驱逐舰、“053”型导弹护卫舰等一批中型水面舰艇,研制成功了第一艘核潜艇,这些国产装备的入役大大提高了中国海军的战斗力和在保卫祖国西沙领土领海的战斗中,中国海军以海上拼刺刀的方式击败了在吨位上数倍于自己的强敌,打赢了共和国历史上第一次对外军的海上保卫战,也在世界海军史上创造了一个以弱胜强的经典战例。

进入八十年代后,中国海军的战略核潜艇服役并成功地进行了潜

地导弹的发射实验,使中国成为世界上第五个拥有海基战略核反击能力的国家。在此时期,中国海军渐渐地由“近岸防御”向“近海防御”的方向发展,海上控制能力大大提高。

九十年代后,随着中国国力和海洋意识的增强,海军发展进入了快车道。九十年代初,第二代“052”型导弹驱逐舰、“053”改进型导弹护卫舰进入现役,这些新型装备在防空、反潜、反舰能力上有一个大的提高,真正具备了三维立体作战的能力。九十年代后期,第三代导弹驱逐舰的实验舰“167”号进入现役,这种新型驱逐舰吨位更大、综合作战能力更强、航程更远,具备了进行远海作战的能力。

大陆架的自然延伸划界,这样,中国的大陆架边界应在冲绳海沟处(水深超过 2900 米)。而日本主张冲绳海沟是“偶然凹陷”,要求与我国“共架”。中国在东海开发油气田后,日本向挪威租借目前世界上最先进的三维物理探测船,对附近海域进行地理调查。后来为避免租借该船“排不上队”,日本政府花巨资买下该船,并且不惜投入每年高达 90 亿日元的维护费。今年年初,该船正式交付使用,日

本经济省将其命名为“资源号”,用于调查与我国存在争议的海域的资源地理相关数据,以便在双边交涉或者向国际机构提出申请时占据优势。

2009 年 5 月是各个国家向联合国大陆架划界委员会提交大陆架划界申请的最后期限,日本政府已于今年 11 月 12 日向联合国大陆架划界委员会递交延长大陆架申请。其中,将最南端的一处露出海面仅几平米的海礁“冲之鸟”作为岛屿,索取大陆

架延伸和 200 海里专属经济区。该海礁的位置比我国台湾岛还要靠南,按照《联合国海洋法公约》第 121 条,不能维持人类居住或其本身的经济生活的岩礁,不应有专属经济区或大陆架。从地图上看,日本所主张的大陆架延伸和专属经济区,将中国东面海域完全封住。近年来日本不断加强同缅甸的关系,日本国内有分析认为,中国海上出路最便利的航线之一是通过缅甸。

问题已经不是走出去或不走出去。必须走出去。因为这个地方不光是一个航行通道,还是一个战略要地。中国必须在这个地方有自己的发言权、话语权,在将来有可能的条件下取得部分或一定的主导权。

李杰:

听了几位的发言,很受启发。我先从索马里海盗说起。我觉得这

是一个天赐良机,索马里海盗事件给我们提供了一个很好的机会,我们应该紧紧地抓住这个机会。刚才

有的同志也讲了,安理会已经有好几份决议授权了,我们还犹豫什么!

现在这个问题已经不是走出去或不走出去。必须走出去。因为这个地方不光是一个航行通道,还是一个战略要地。中国作为一个负责任大国也好,世界大国也好,或者安理会五个常任理事国之一也好,必须在这个地方有自己的发言权,

有自己的话语权,然后在将来有可能的条件下取得部分或一定的主导权。不管将来怎么样,就像我们参加联合国维和行动,实际上去了就是表明态度,遵循联合国的主张,但是你要想在这个地区有所作为,首先必须到那些地区亮相。我们必须树立中国的大国形象,我们出动海上力量是必要的。

再一个就是因为我们的海洋利益不断拓展,我国的海外石油开采,海洋渔业的捕捞,战略物资的海上运补,等等,无论是规模和数量都越来越大,海上通道安全维护对国家实力和经济的增强就显得越来越重要,这是有必要出动的第二个原因。

第三就是我们海上力量必须向外延伸,不光是提供保护,更重要的是遵循历史的发展规律。实际上,

从全球范围来看,任何一个大国要成为强国,必须使自己的海上力量成为远洋海军,这是发展进程中不可绕开的一个关键步骤。

第四,就是刚才讲的要建立国际协调和合作。这个问题非常重要。许多媒体已有报道,索马里海盗们也已经开协调会了,也成立了一个联合委员会,准备采取共同行动。海盗都共同行动了,我们各国更要加强协调,采取协调一致的打击行动和应对之策。至于将来驻多长时间,我觉得必须有长期巡逻或者驻扎的观念。从目前的发展态势来看,这个地方的全面主导权我们未必能抓到,但是必须有部分话语权或部分主导权。

出动海上力量,当然会遇到各种各样的问题。比如说索马里海盗匪民一家,难以分辨;擒获海盗后的处理

与安置,以及军舰的后勤补给保养等问题。

我觉得,因为有联合国授权这把“尚方宝剑”,我们的决心和行动完全不必遮遮掩掩,可以大张旗鼓、名正言顺地把我们的观点亮出去。刚才不少同志也说了马六甲海峡安全机制问题,由于马来西亚、印尼、新加坡还有泰国联合出兵,所以马六甲海峡近两年来的安全形势实际上是好转了很多,海盗一般不敢轻举妄动。所以我觉得在索马里,海军不管是进行有限的巡逻也好,或者长期驻扎也罢,只要你去了,就有一定威慑和打击效果,海盗就不敢肆无忌惮。我个人的观点是要派军舰,而且要做好长期巡航和驻扎的思想准备,包括后勤保障和物资准备。

——航母是一个国家从大国走向强国的必由之路。世界上从大国走向强国的,没有不发展航母的。

——现在中国海军不是要不要造航母,而是要搞明白造航母的目的是什么,我们的海军战略是什么。

李杰:

与此相关的问题,是大国是否需要建造航母的问题。我个人认为,第一,航母是一个国家从大国走向强国的必由之路。世界上从大国走向强国的,没有不发展航母的。包括苏联走了一段弯路之后,现在俄罗斯还得大力发展中等以上航母。这是绕不开的问题,不是可有可无的问题。第二,其实航母并不是单艘舰只的问题,它是带动整个国家海军力量整体发展的问题;有了航母,实际上就把海军所有的武器装备都系统化地带动起来了。第三,航母实际上是一个信息化体系问题。现代海战包括未来海上战争,其实是体系对体系的作战,航母和其他的舰只,包括卫星、预警机、无

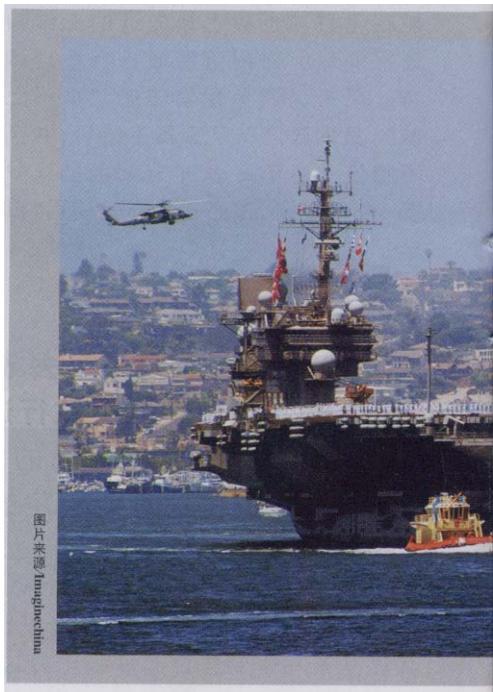
人机、水下潜艇等联网起来才有可能打赢战争;现在不是说你火力多强、导弹射多远、飞机飞多快就能解决战斗问题,而是要归结到体系和信息化问题上。第四,有了航母,海上通道的很多问题才能够有较强的解决能力和相当的自主权。还有,发展航母对国人树立信心等都有重要意义。

马小军:

你刚才说的我都同意。但我的观点依然是:不是要不要造航母的问题(我本人不反对造航母),而是为什么要造航母,我们有没有一个明晰的战略目标?造航母的好处大家都清楚,现在要解决的不是有没有能力造,有没有钱造,而是造航母是为了什么。

也就是说,我们海军战略的目标设计是什么。明确了这一点,才能决定我们的航母造成什么样,造多大个儿的,想造几个。

我认为,大国崛起不一定非要造



图片来源:fanghechina

航母。苏联红海军最鼎盛的时候是上世纪 70 年代,当时红海军已经可以走到全世界任何地方了,但苏联没有什么像样的航母。苏联的所谓航母其数量、性能、功用跟美国比,简直不值一提。

不是苏联没本事造航母,而是由它的战略目标决定的,是因为它有不同于美国的海军战略设计。美国从二战以后一直坚持以航母大型水面舰只夺取制空制海权为主,美国的战略设计是在全球范围内机动战略力量投送。直到今天,美国之所以称霸全世界,除核武器外,最重要的是它在全球范围内有全天候的、机动的战略力量投送能力。而苏联整个海军的战略设计重点全部是在水下,把潜水艇作为自己的杀手锏。在水下力量部分,苏联大大超过了美国。这表明除原子弹外,苏联红海军的战略设计目标是第一次核打击能力和核报复能力,是战略的威慑能力。那么,苏联怎么来解决美国航空母舰的问题?它的水面大型舰只的代表就是“彼得大帝号”重型巡洋舰,号称航母杀手。所以我觉得现在中

国海军不是要不要造航母,我也支持造航母,而是首先要搞明白造航母的目的是什么,我们的海军战略是什么。

李杰:

其实,苏联海军一共发展了四代航母,第一代是“莫斯科”号,早已淘汰了;第二代“基辅”级,就是在我们天津和深圳的那两艘,也淘汰了;第三代是“库兹涅佐夫海军元帅”号和“瓦良格”号,目前“库兹涅佐夫海军元帅”号还在北方舰队服役;第四代就是“乌里扬诺夫斯克”号,苏联解体时还未完全造好,后来上了美国人的当,被拆了。苏联后来之所以要拼命发展四代航母,除之前你所说的力量投送之外,实际上它是和美国进行海上对决,尤其是 1962 年古巴导弹危机之后,它感到没有航母确实不行,所以从那之后大力发展航母。回过头来说核潜艇。尽管苏联的核潜艇数量要比美国多得多,但是它的性能差很多,所以只能靠数量的优势来抵御质量的差距,来跟美国抗衡。当然,航母的作用在很多情况下,是核潜艇难以

比拟的。如远距离海上巡逻和作战行动必须要靠航母,显示威力、进行威慑,以及从事出访和外交活动,等等。如果一个国家海军的航母和核潜艇战技术性能都很出色,那两者之间相互协调、有效配合、相得益彰,就能在海上战争和各种非战争行动中发挥出更大的威力和作用……

【编者附记】……每当美国海外利益受到威胁,总统第一个问:我们的航母在哪儿?苏联时期的海军建设走了一个大弯,赫鲁晓夫称火箭时代的航母是“浮动的棺材”,直到苏联解体,苏联海军才有了一艘真正意义上的航母。现在俄罗斯着手准备建四到六艘航母。要不要造航母,中国国内一直存在激烈的争论。新中国第一任海军司令肖劲光在 84 岁高龄时还专门撰文明确写道:“要不要研究制造航空母舰和航母舰载机呢?我以为是需要。”这一话题近年更是一再引发国内外的关注。

专家们的讨论还在继续,我们的关注也在继续……

美国航母“小鹰号”已有舰龄 46 年,明年将退役。

当年苏联红海军的“明斯克号”航母,如今成了“深圳明斯克航母世界”,供游人参观游览。



图片来源:fangjinchina