

中美在西太平洋的海权博弈及影响

祁怀高

摘 要 当前,中美正在西太平洋展开三重海权博弈。中美第一重海权博弈属于地缘军事性质博弈,两国积极开展海军部署,在第一岛链附近海域形成了军事平衡。中美第二重海权博弈属于地缘经济性质博弈,主要体现在两国围绕海上联通开展的博弈,表现为中国“商业港口链”与美国“军事基地链”两种不同形态。中美第三重海权博弈属于地缘政治性质博弈,美国在中国周边海域开展“航行自由”行动,挑战中国海洋声索,名为维护国际海洋法,实为谋求地缘政治利益。中美在西太平洋的三重海权博弈,对中国海军建设、21 世纪海上丝绸之路建设、海洋权益声索都产生了复杂的影响。在海军建设方面,中国在西太平洋应努力建设一支对美国舰队具有拒止能力的一流海军,但应只追求“有限海权”。在海上丝绸之路建设方面,中国可邀请美国参加沿线港口的建设和运营,同时中国需在沿线建设若干民用为主军为辅的海外港口基地。在海洋权益方面,中国需继续反对美国假借“航行自由”名义损害中国海洋声索的行为,同时中国可在“无害通过”规则方面适时修改国内法律。

关键词 西太平洋;海军部署;海上联通;航行自由;海权博弈;中美博弈

中图分类号 D815 **文献标识码** A **文章编号** 1672-7320(2019)03-0005-11

基金项目 国家社会科学基金研究专项项目(17VHQ007)

西太平洋(简称“西太”)是中美全球博弈的焦点地区,而海权博弈又是中美西太博弈的焦点领域。国内外学术界和政策界对中美西太海权博弈已做相关研究。胡波分析了中美在西太平洋的军事竞争,认为中美沿第一岛链附近海域形成的战略平衡将长期维系^[1](P64-84)。吉原俊井和詹姆斯·霍姆斯借鉴马汉的海权理论,评估了中国海军的崛起将如何影响美国在亚洲的海上战略,他们认为中国的崛起已经为持续性地挑战美国的海上亚洲优势奠定了基础^[2]。史文探讨了在西太地区从美国主导向中美均势过渡的问题,他认为各国领导人应直面并明智应对地区权力分布的持续变化,尽早建立中美稳定均势^[3](P61-77)。斯蒂芬·比德尔和伊凡·奥尔里克斯对中美在西太发生军事冲突的可能方式和影响进行了分析,他们认为到 2040 年随着中国反介入和区域拒止(A2/AD)技术的成熟,封锁和反封锁将是中美在西太军事冲突的主要方式^[4](P7-48)。罗纳德·欧洛克分析了中国海军的现代化及其对美国海军的影响,他认为中国海军现代化包含大量的平台和武器采购计划,中国海军现代化对美国海军在西太的主导地位构成了挑战^[5]。兰德公司用军事计分卡的方式分析了美中两国在十个作战领域的军事实力,为了分析地理和距离的影响,每张记分卡都评估了武力收复台湾和南沙群岛冲突这两种情景下的作战能力^[6]。上述学者的研究成果多偏重于中美在西太海权博弈的军事领域。实际上,当前中美在西太的海权博弈已经超越了地缘军事领域,已溢出到地缘经济领域和地缘政治领域。因此,笔者将从地缘军事、地缘经济和地缘政治三个角度综合分析中美在西太的海权博弈,并分析中美三重海权博弈对中国海军建设、海上丝绸之路建设、海洋权益产生的影响。

一、中美在西太围绕海军部署展开的地缘军事博弈

中美在西太的第一重海权博弈属于地缘军事博弈, 地缘军事博弈聚焦在西太第一岛链附近海域(见图 1)。在第一岛链内, 中美海权对比正朝着有利于中国的方向倾斜, 面对中国在“第一岛链”的军



图1 太平洋岛链示意图

资料来源: 参见《中国海洋国土知识地图集》, 长沙: 湖南地图出版社, 2010, P95.

事和准军事存在,美国很难保持优势^[3](P68)。但中国海军越过第一岛链执行任务的能力有限,中国无法动摇美国在第一岛链以外广大海域的军事霸权。中美将在第一岛链附近海域形成较长时期的战略平衡^[1](P84)。不过,中国正在获得在远洋海域开展军事行动的经验,也正在获得更大和更先进的平台^[7](P65)。中国致力于全面建成世界一流海军,是保卫国家的领土主权、应对海上安全威胁、维护海外利益安全的需要,无意将美国挤出西太平洋。但越来越多的美国及外国观察家则认为,中国对美国在西太平洋地区主导地位的挑战仅仅是序曲,中国将付出更大努力将美国挤出西太平洋,并最终取代美国的地区(甚至全球)超级大国的地位^[3](P66)。

中国正在努力把中国海军全面建成世界一流海军。近年来,中国海军军舰军机基本形成了第三代为主的主战装备体系,海军装备已跻身世界先进行列。2015年5月,国务院新闻办公室发布《中国的军事战略》白皮书,提出中国海军将逐步实现“近海防御型向近海防御与远海护卫结合转变”^[8]。2018年4月,习近平出席中央军委在南海海域举行的海上阅兵时指出,“努力把人民海军全面建成世界一流海军”^[9]。

当前,中国海军建设已取得较大成就。中国海军是亚洲最大的海军,拥有超过300艘各类战舰^[7](P28)。航母是中国海军利器,中国将在不远的未来形成三艘航母编队(参见表1)。2012年9月,中国第一艘航母辽宁舰(16舰)交付北海舰队;目前,辽宁舰(16舰)航母编队初步形成体系作战能力^[10](P13)。2017年4月,第一艘国产航母(001A)下水,预计在2019年加入海军^[7](P30-31)。2015年3月,中国的第三艘航母(002型、弹射起飞)在江南长兴造船厂开工建造^[11]。中国海军目前有4艘弹道导弹核潜艇、5艘攻击型核潜艇、47艘柴油动力攻击型潜艇^[7](P28-29)。预计到2020年,中国海军的潜艇将增加到69艘至78艘之间^[7](P29)。到2025年之前,中国将建造093B型制导弹攻击型核潜艇^[7](P29)。中国在三亚海军基地建造了全球最大的航母码头,长700米码头的工程已经完工,可同时容纳两艘航母或其他大型舰只^[12]。目前,中国海军陆战队有2个旅,约1万人;预计到2020年,海军陆战队将由7个旅组成,超过3万人,将拥有海外远征行动的能力^[7](P28)。

表1 中国海军航母建造信息

舰名	舷号(代号)	类型	建造方	开始建造时间	首次海试时间	入列时间	隶属舰队	状态
辽宁	16(舷号)	常规动力滑跃式	乌克兰尼古拉耶夫黑海造船厂、大连造船厂	1985年12月(开始建造); 2005年6月(开始整修)	2011年8月	2012年9月	北海舰队	服役中
待定	001A(代号)	常规动力滑跃式	大连造船厂	2013年11月	2017年4月	预计2019年	待定	后续工程建设
待定	002(代号)	蒸汽或电磁弹射	江南长兴造船厂	2015年3月	预计2021年	待定	待定	建造中

资料来源:参见参考文献[7][11]。

中国海军也在东海和南海方向加强了前沿军事部署。在东海海域,中国在2013年11月宣布划设东海防空识别区。东海防空识别区涵盖了钓鱼岛及其附属岛屿。2014年11月,中国在浙江南麂岛开始建设直升机军事基地,该基地距离钓鱼岛西北约300公里(约190海里)。在南海海域,中国开展了海南岛海空军基地、西沙群岛永兴岛海空军基地、琛航港军港、南沙群岛永暑礁军港等的建设^[13](P10)。2013年底、2014年初,中国开始在南沙群岛7个进驻岛礁(美济礁、渚碧礁、永暑礁、华阳礁、南薰礁、赤瓜礁、东门礁)上开展岛礁建设。美济礁(5.58km²)、渚碧礁(3.95km²)、永暑礁(2.74km²)已成为南沙群岛中面积排名前三的岛礁^[13](P9)。中国民航已经在美济礁(2016年7月)、永暑礁(2016年1月)、渚碧礁(2016年7月)进行了校验试飞,三个机场已投入使用。据美国全国广播公司的报道,2018

年4-5月,中国在永暑礁、渚碧礁和美济礁三个岛礁部署了反舰导弹和地对空导弹系统^[14]。

中国面向西太的空中远程打击能力和远距离监视能力也有了很大的改进。2013年9月,中国海军一架轰-6G轰炸机飞越巴士海峡,这是中国军机第一次飞越第一岛链。2013年,中国开始部署航程更远的轰-6K轰炸机,轰-6K为中国空军提供了用对陆攻击巡航导弹对付关岛的进攻打击能力^[7](P118)。2013年以来,轰-6系列轰炸机经常性地开展东海警巡、南海战巡和出岛链飞行。据简式的分析,山东沂源县和杭州的大型相控阵雷达(LPARs)能够监测第二岛链附近的目标。部署在中国中东部的超视距雷达(OTH-B)能够监测日本海、东海以及第二岛链附近的目标^[15]。

为了确保在西太的主导地位和应对中国海军的发展,美国加强了在西太的海军部署。美太平洋舰队在西太拥有珍珠港基地、日本横须贺基地、日本佐世保基地。在珍珠港海军基地,美国海军部署了9艘驱逐舰、1艘巡洋舰;在日本横须贺基地,美国海军部署了3艘巡洋舰、1艘两栖指挥舰、8艘驱逐舰;在日本佐世保基地,美军部署了2艘登陆舰、4艘扫雷舰、1艘船坞登陆舰、1艘两栖攻击舰^[16]。2012年4月,美国开始在澳大利亚达尔文部署海军陆战队。2013年4月,美国开始在新加坡樟宜军港部署濒海战斗舰。2015年3月,美国海军、海军陆战队、海岸警卫队联合发布了《21世纪海上力量合作战略》,该战略指出:到2020年,美国大约60%的海军舰艇和飞机将部署到“印度洋—亚洲—太平洋”地区^[17]。2017年12月,美国发布的《美国国家安全战略》报告将中国视为主要的竞争对手,指责“中国开展的快速军事现代化运动旨在限制美国进入印太地区”^[18]。2018年10月,美国副总统彭斯就对华政策发表讲话,指出:“北京将扩展军力作为优先考虑,以在陆地、海上、空中和太空全面削弱美国的军事优势。中国想要将美国挤出西太平洋。”作为应对,彭斯指出美国“正在建造新一代航空母舰和战舰,正在以前所未有的方式对美国的武装力量进行投资”^[19]。

二、中美在西太围绕海上联通展开的地缘经济博弈

中美在西太的第二重海权博弈属于地缘经济博弈,主要体现为两国围绕海上联通开展的博弈。2013年以来,中国积极倡导共建“21世纪海上丝绸之路”(简称“海上丝路”或“海丝”),与西太国家积极合作开展海上基础设施建设和港口建设。美国一方面推出“印太区域投资计划”等替代性计划,另一方面在海上丝路沿线构筑“军事基地链”。

西太是共建“21世纪海上丝绸之路”倡议的重要区域之一。2017年6月,国家发展改革委、国家海洋局联合发布了《“一带一路”建设海上合作设想》。该设想提出了21世纪海上丝绸之路的三个重点方向:一是经南海向西进入印度洋,共同建设中国—印度洋—非洲—地中海蓝色经济通道;二是经南海向南进入太平洋,共建中国—大洋洲—南太平洋蓝色经济通道;三是推动共建经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道^[20]。可见,西太的一些边缘海(鄂霍次克海、日本海、东海和南海)和大洋洲是“一带一路”建设海上合作的重要沿线区域。

共建海上丝路的重点是建设通畅安全高效的海洋运输通道,尤其是沿线港口的建设(参见表2)。为此,中国在东部沿海重点加强上海、天津、宁波—舟山、广州、深圳、湛江、汕头、青岛、烟台、大连、福州、厦门、泉州、海口、三亚等15个沿海港口建设^[21]。在大洋洲(南太平洋)区域,中国港口公司参与建设澳大利亚(达尔文港、墨尔本港、纽卡斯尔港)、巴布亚新几内亚(莱城港)、瓦努阿图(卢甘维尔港)等国港口项目。在东南亚区域,中国港口公司参与建设印度尼西亚(丹戎帕里、占碑钢铁工业园综合性国际港口)、马来西亚(关丹港、皇京港)、新加坡(中远—新港码头)、文莱(摩拉港集装箱码头)、柬埔寨(沙密港、贡布港)、缅甸(皎漂港)等国港口项目。

澳大利亚的达尔文港是中国在大洋洲开展海上联通建设的枢纽港口。2015年10月,中国岚桥集团通过竞标,以5.06亿澳元(约合3.69亿美元)获得达尔文港99年经营权。岚桥集团计划未来25年在达尔文港投资2亿澳元(约合1.46亿美元),用于扩建码头和改进港内停靠设施^[22]。岚桥集团的投资

表2 中国在大洋洲和东南亚参与建设的海上丝路港口项目

区域	对象国	建设港口	中国港口公司	主要建设内容
大洋洲	澳大利亚	达尔文港	岚桥集团	2015年10月,岚桥集团以5.06亿澳元获得达尔文港99年经营权。
大洋洲	澳大利亚	墨尔本港	中国投资有限责任公司(中投公司)	2016年9月,包括中投公司和澳大利亚主权财富基金在内的国际财团以97亿澳元获得墨尔本港的50年租赁权。
大洋洲	澳大利亚	纽卡斯尔港	招商局港口控股有限公司(招商局港口)	2018年6月,招商局港口完成收购澳大利亚东岸最大港口纽卡斯尔港。
大洋洲	巴布亚新几内亚	莱城港	中国港湾工程有限责任公司(中国港湾)	2012年3月,中国港湾签署巴新莱城港潮汐码头一期项目,签约合同金额7.34亿基纳(约3.19亿美元)。
大洋洲	瓦努阿图	卢甘维尔港	上海建工集团股份有限公司(上海建工)	2014年11月,中瓦签署卢甘维尔码头改扩建项目,上海建工承建。
东南亚	印度尼西亚	丹绒帕里港	宁波舟山港股份有限公司(宁波舟山港)	2017年5月,宁波舟山港公司等5家投资联合体斥资59亿美元投资丹绒帕里港的卡里布鲁港扩建项目。
东南亚	印度尼西亚	印尼占碑钢铁工业园综合性国际港口	河北港口集团	2016年7月,河北港口集团投资的印尼占碑钢铁工业园综合性国际港口项目进入全面实质性推进阶段。
东南亚	马来西亚	关丹港	广西北部湾国际港务集团有限公司(北部湾港集团)	2015年4月,北部湾港集团完成对关丹港40%的股权收购。
东南亚	马来西亚	皇京港	中国电力建设集团有限公司(中国电建)	2017年7月,中国电建签约马六甲皇京港一期填海造地项目。
东南亚	新加坡	中远—新港码头	中远海运港口有限公司(2016年8月由中远太平洋更名)	2016年3月,中远太平洋与新加坡港务集团通过下属合资公司(中远—新港码头有限公司)签署共同投资新加坡大型集装箱码头合作协议。
东南亚	文莱	摩拉港集装箱码头	广西北部湾国际港务集团有限公司(北部湾港集团)	2017年2月,北部湾港集团接管文莱摩拉港集装箱码头运营。
东南亚	柬埔寨	某港口海军军事基地	中国一冶集团有限公司(中国一冶集团)	2016年6月,中国一冶集团与柬埔寨国防部签署某港口扩建项目框架合作协议。
东南亚	柬埔寨	沙密港	中国中铁股份有限公司(中国中铁)	2012年12月,中国中铁与柬埔寨钢铁矿业集团签订EPC合同协议,承建沙密港港口基础设施建设项目。
东南亚	柬埔寨	贡布港	中国铁建港航局集团有限公司	2017年12月,中国铁建港航局集团有限公司签约贡布深水港港池与航道疏浚设计—施工合同。
东南亚	缅甸	皎漂港	中国中信集团有限公司(中信集团)	2015年12月,中信联合体中标皎漂经济特区深水港项目;2018年11月,中缅双方代表签署皎漂深水港项目框架协议,中方占股70%,缅方占股30%。

资料来源:作者根据相关资料整理。

对于澳大利亚北部地区的发展是一个重大机遇,有望把达尔文港打造为连接 21 世纪海上丝绸之路的一个枢纽港口。

印度尼西亚和马来西亚的相关港口是中国在东南亚开展海上联通建设的枢纽港口。丹绒帕里港是印尼佐科政府“海上高速公路”规划重点建设的 5 大枢纽港之一。宁波舟山港公司等 5 家投资联合体拟斥资 59 亿美元投资丹绒帕里港的卡里布鲁港的扩建项目^[23]。中国企业正在投资马来西亚的关丹港和皇京港,这两个港口是中马共建 21 世纪海上丝绸之路建设的重要港口。

针对共建海上丝路倡议和中国在海丝沿线的港口建设,美国从经济和安全两个方面采取了应对措施。在经济上,美国一方面会有限度地参与 21 世纪海上丝绸之路建设;另一方面,美国也积极提出替代计划。2018 年 7 月,美国国务卿蓬佩奥在题为“美国对印度—太平洋地区经济前景的构想”演讲中提出“印太区域投资计划”,美国将在数字经济、能源和基础设施领域投资 1.13 亿美元,以提升美国在印度洋—太平洋地区的作用^[24]。但美国投资的这笔费用与中国大规模海上联通投资相比,相形见绌。此外,澳美印日四国正在商讨联合建立一个“地区基础设施计划”,试图作为“一带一路”倡议的替代计划^[25]。在安全上,美国积极在海丝沿线打造其主导的“军事基地链”。比如,美国的珍珠港基地和关岛基地,日本的横须贺基地和佐世保基地,澳大利亚达尔文基地,新加坡美军樟宜基地等。中国被密集的、全副武装的美军基地群岛包围着,美国这样的海上军事基地约为 250 个^[26]。

中美围绕海上联通开展的博弈,体现为“商业港口链”与“军事基地链”这两种不同形态。“商业港口链”服务于中国与对象国的经济发展战略,以投资、贸易、基建和国际航运中心建设等商业利益拓展为目标。“军事基地链”服务于美国的安全战略,以巩固联盟体系、打击恐怖主义、拓展势力范围为目标^[27](P4)。

三、中美在西太围绕航行自由展开的地缘政治博弈

中美在西太的第三重海权博弈属于地缘政治博弈,体现为中美围绕“航行自由”展开的博弈。美国在中国周边海域开展的航行自由行动,名为维护国际海洋法,实为谋求地缘政治利益。美国卡特政府自 1979 年开始提出“航行自由”计划,自 1983 年起美国政府开始在全球各地海空域执行“航行自由”计划^[28]。美国“航行自由”计划的核心是挑战各国被美国认定为“过度的海洋主张”。美国国防部所公布的年度航行自由报告中,中国经常被列名。美国打着维护航行自由的旗号,在中国邻近海域频繁开展例行军事行动,包括抵近侦察、在专属经济区内进行军事测量和情报搜集等,以挑战所谓中国“过度的海洋主张”。

美国挑战中国“过度的海洋主张”主要有以下方式:

一是挑战中国要求他国军用船舶在“无害通过”领海前获得批准的国内法律。《中华人民共和国领海及毗连区法》(1992 年 2 月 25 日施行)第六条规定,“外国军用船舶进入中华人民共和国领海,须经中华人民共和国政府批准”^[29]。中国政府在 1996 年 5 月 15 日批准《海洋法公约》决定时曾声明:《联合国海洋法公约》有关领海内无害通过的规定,不妨碍沿海国按其法律规章要求外国军舰通过领海必须事先得到该国许可或通知该国的权利^[30]。美国认为,中国政府要求外国军用船舶在“无害通过”之前获得批准的主张是“过度的海洋主张”。2016 年 5 月 10 日,美国“劳伦斯号”驱逐舰进入了中国永暑礁 12 海里以内海域,美国认为是行使了无害通过权。根据 2016 年 7 月的“南海仲裁庭仲裁案”所谓“裁决”,永暑礁属于“高潮高地”,确定拥有 12 海里的领海^[31](P146)。美军此举是挑战中国“过度的海洋主张”,即中国要求他国军舰无害通过中国领海之前需获得批准^[32]。中国对此的反应是,美国“劳伦斯”号驱逐舰未经中国政府许可,非法进入中国南沙群岛有关岛礁邻近海域^[33]。

二是挑战中国“过度的直线基线声索”。中国于 1996 年 5 月宣布了西沙群岛领海基线,美国指责中国在西沙群岛划定的直线基线属“过度的海洋主张”。美国认为,中国是大陆国家,并非“群岛国”,因此

中国无权采用直线基线划定西沙群岛的领海范围^[32]。2016年10月21日,美军“迪凯特”号驱逐舰前往中国西沙群岛海域开展“航行自由”行动。据美国学者分析,“迪凯特”号并未进入西沙群岛任何一个岛礁的12海里之内,但“迪凯特”号在西沙群岛海域走走停停并实施了机动演习。美国军舰此举显然不是“无害通过”,因为“无害通过”应该是迅速地连续不停地通过。美国学者分析,“迪凯特”号航行西沙群岛的实质是“公海航行”^[32]。中国的反应是,美国海军“迪凯特”号驱逐舰擅自进入了中国西沙领海,中国海军对美舰予以警告驱离^[34]。

三是挑战中国“无效的领海声索”。2017年5月24日,美国军舰“杜威”号在西沙群岛美济礁12海里内海域开展了“航行自由”行动。“杜威”号在美济礁12海里内以之字形方式航行,并进行了拯救人员落水操演,这表明美国军舰此举不是“无害通过”,而是“公海航行”。美国此举挑战的是中国“不明确的、无效的领海声索”,即美国不承认美济礁能够声索12海里领海^[32]。“杜威”号的“航行自由”行动是在2016年7月的“南海仲裁案仲裁庭”的所谓“裁决”之后。2016年7月的南海仲裁,认为美济礁是“低潮高地”,即高潮时没入水中的岛礁^[31](P173)。针对“杜威”号所执行的“航行自由”行动,中国国防部发言人表示,美舰擅自进入中国南沙群岛有关岛礁邻近海域,中国对美舰进行识别查证,并予以警告驱离^[35]。

四是挑战中国规范外国飞行器进入防空识别区的规则。2013年11月23日,中国政府宣布划设东海防空识别区,位于东海防空识别区飞行的航空器必须提供飞行计划识别、无线电识别、应答机识别、标志识别等识别方式^[36]。美国国防部长哈格尔发表声明指责中国“这一单方面的行动增加了误解和误判的风险”^[37]。2013年11月26日,美国2架B-52轰炸机飞越了中国划设的东海防空识别区,未向中方递交飞行计划书、事先未通过无线电通信与中方联络。在美国国防部公布的《2014财年“航行自由”报告》中,美国所认定的中国“过度的海洋主张”中增加了一项“对于无进入中国领空意图的外国飞行器,中国限制其飞越防空识别区”^[38]。

原则上,中美都对“海上航行自由”表示支持,但对于“航行自由”的解释存在明显的分歧。中国认为的“航行自由”应该是同时遵守国际法和国内法规定的航行、飞越自由。中国的近海管辖逻辑是基于《联合国海洋法公约》对沿海国权利的相关规定,通过制定相关国内法,对包括领海、毗连区和专属经济区在内的近海实施最大程度的管辖,减少域外国家军事力量对中国安全的威胁^[39](P14)。美国对“航行自由”持一种最宽泛的解释,即别国各类船只和飞机在相关海域享有《联合国海洋法公约》和习惯国际法所规定的“海上航行和飞越自由”,认为其他国家舰船和飞机在专属经济区内应享有与公海一样的“航行和飞越自由”^[39](P14)。美国支持最为宽泛的“航行自由”原则,其基本动机是维护其西太主导权,防止中国或任何一国威胁其主导地位。中美在对“航行自由”解释上的巨大分歧很难用国际法来沟通,更大程度上是一种地缘政治博弈。

四、中美西太博弈对中国海洋事务的影响及中方对策

中美在西太的三重博弈对中国海洋事务产生了三方面的影响,体现为对中国海军建设的影响、对海上丝路建设的影响、对海洋权益声索的影响。

(一) 对中国海军建设的影响及对策

美国会继续加强其在西太海域的军事部署,阻遏中国海军挑战其在西太的主导地位。鉴于中国海军在西太第一岛链内的实力日益增强,美国将把军事部署的重点放在第二岛链和第三岛链。同时,自2017年11月以来,美积极邀请日、澳、印一起参加印太战略,试图从印太海上联合制衡中国。考虑到中美安全竞争加剧可能导致的严重后果,一些美方人士在探讨中美在西太平洋地区如何建立一个互利的过渡模式,即推动西太从美国的海上主导向稳定、真实的中美均势过渡^[3](P70)。

中国为了增强越过西太第一岛链执行任务的军事能力,会继续加强海军建设。中国会继续建造先进

的航母、核潜艇等海上战略性武器。中国会继续拓展在西太的防御纵深,在西太形成对美国太平洋舰队的“绊索”作用。为了减缓中美在西太的军事博弈程度,中国海军会打开面向印度洋的海上战略通道,但这可能导致印度对华疑虑的加深。

中国的海军建设必须考虑地理限制和战略需求这两个因素,在西太追求“有限海权”。从地理上来看,中国是典型的“海上地理不利国”。中国并不直接面向开阔的太平洋,中国的东部和东南部面临的是西太的边缘海。中国必须经过大多处于其他国家管辖或控制下的狭窄水道才能与太平洋相通。从战略需求来看,中国发展海军的需求是拓展在西太的防御纵深和保障海上交通线的安全。中国有限的战略需求使中国只需有限海权,而不是发展一支足以抗衡美国海军的远洋舰队。

(二) 对中国海上丝绸之路建设的影响及对策

中美在西太的地缘经济博弈对海上丝绸之路建设的影响存在积极和消极两个层面。就积极层面而言,考虑到海丝建设带来的巨大经济潜力,美会采取一种务实参与的政策,会借助参与海丝建设来提升自身的经济活力。但美国参与海丝建设的态度是有保留的,美国将保持其政策的足够灵活性,会警惕“一带一路”倡议中一些不符合自身利益的议题。就消极层面而言,美国会提出针对海丝建设的替代计划,同时隐射中国在海丝沿线开展的港口建设有战略意图。美国国务卿蓬佩奥提出的“印太区域投资计划”、澳美印日商讨联合建立的“地区基础设施计划”,都有针对海丝建设的意图,可能造成海丝沿线区域性公共产品供给碎片化问题。美国媒体对中国建设海丝沿线港口的战略意图存在疑虑。以中国企业租借澳大利亚达尔文港为例,本为一桩港口对港口的贸易,美国却称其担心中国取得“港口使用权后,可能更加便于搜集驻扎在附近的美国 and 澳大利亚军队的情报”^[40]。

应对中美在西太的地缘经济博弈,中国在海丝建设中要保持开放包容,同时削弱美国的潜在干扰。在西太的海上联通建设中,中美两国企业可积极借助“一带一路”平台开展第三方市场合作。中美企业可与西太国家共建区域性枢纽港口和航运中心,共同推进西太海上互联互通。针对美国担忧中国港口建设有战略意图,中国要强调海丝沿线港口的建设和运营是市场运作方式,是企业发挥主体作用,欢迎美国企业一同参与港口建设和运营。针对美国在海丝沿线打造“军事基地链”,中国也要考虑建设若干民用为主、军用为辅的重要海外港口基地,以应对美国西太军事基地群岛给中国带来的安全威胁。在大洋洲,中国可以考虑在所罗门群岛所属比卡齐克亚岛、萨摩亚、瓦努阿图建设海外港口基地。中国建设的海外港口基地除了商业用途外,也将用于满足中国军用船舶的常规日常补给,是一种和平用途的“常规基地”。目前,中国没有必要将海外港口打造成类似美国那样的军事基地。

(三) 对中国海洋权益的影响及对策

美国开展的“航行自由”行动极大地影响了中国的海洋权益和海洋声索。在南海海域,中国的海洋声索被严重挑战,比如美国挑战中国划定的西沙群岛领海范围,美国挑战中国对美济礁邻近海域的声索等。此外,美国还纠集日本、英国、法国、印度、加拿大、澳大利亚、韩国等国在南海共同开展所谓的“航行自由”行动。在东海空域,美国挑战中国划设的东海防空识别区。在中日钓鱼岛争端中,美国在表面上采取一种“法理层面”的中立立场,实际上偏袒日本,施压中国^[41](P30)。

针对美“航行自由”行动,中国会继续反对任何假借“航行自由”名义损害中国利益的行为。一方面,中国会继续承诺尊重和维护各国依据国际法在南海享有的“航行和飞越自由”,中国需要与东盟国家合作推进“南海航行自由”新规范的产生。另一方面,中国会坚决反对任何国家以航行和飞越自由为名,损害中国“主权和安全利益”。比如,中国仍将会对进入其南海“邻近海域”的美舰予以警告驱离。

中国面临的一个挑战是如何更进一步地认识“自由航行”。在新形势下,中国海军感知、跟踪他国军用船舶的能力大大提升,中国海军在远洋活动的范围大大增加。中国海军也需要“航行自由”,需要出入太平洋和印度洋的权利。2015年9月,中国5艘军舰“无害通过”美国阿拉斯加附近海域,进入了美国

领海 12 海里之内。美国国防部官员指出,中国军舰通过美领海之前并未通知美方,美国认为中国此次“无害通过”是合法的^[42]。关于“无害通过”,一般来说,海洋大国多强调自由使用论,而发展中国家则多采取事先同意论。鉴于中国正在建设世界海洋强国,因此笔者建议中国可修改《中华人民共和国领海及毗连区法》第六条,将“批准”修改为“通知”。

五、结语

总之,中国需要积极应对中美在西太的三重海权博弈。在西太围绕海军部署展开的地缘军事博弈中,中国在西太应努力建设一支对美国舰队具有拒止能力的一流海军。同时,中国的海军建设需考虑地理限制和战略需求这两个因素,在西太应只追求“有限海权”。在西太围绕海上联通展开的地缘经济博弈中,中国需继续建设通畅安全高效的海洋运输通道,尤其需重视沿线港口的建设。考虑到美国对“一带一路”会采取一种务实参与的政策,中国可邀请美国参加海丝沿线港口的建设和运营。同时,中国需在沿线建设若干民用为主、军用为辅的海外港口基地。在西太围绕航行自由展开的地缘政治博弈中,中国需继续反对美国假借“航行自由”名义损害中国海洋声索的行为。同时,中国可在“无害通过”规则方面适时修改国内法律,将中国《领海及毗连区法》第六条中的“批准”修改为“通知”。

中美在西太的海权博弈是中美亚太博弈乃至全球竞争的一个缩影。中美西太海权博弈在地缘军事、地缘经济和地缘政治上都有体现。这一博弈是全方位和多领域的,并且博弈和竞争在不断地强化,正在对中美关系和亚太稳定产生重大负面影响。如果中美海上博弈局势持续升级,一些意外爆发的海空事件可能导致两国的军事冲突。因此,中美最紧迫的任务是如何管控好西太的海权博弈和海上竞争。中美要坦诚地磋商西太的权力分配这一实质性问题,探讨两国海军军备的相互限制,努力建立一个开放包容共存的西太海上秩序。

参考文献

- [1] 胡波. 中美在西太平洋的军事竞争与战略平衡. 世界经济与政治, 2014, (5).
- [2] Toshi Yoshihara and James R. Holmes. *Red Star Over the Pacific: China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2018.
- [3] 史文. 超越美国西太平洋主导地位: 稳定中美均势的必要. 当代美国评论, 2017, (2).
- [4] Stephen Biddle and Ivan Oelrich. Future Warfare in the Western Pacific. *International Security*, 2016, 41(1).
- [5] Ronald O'Rourke. China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities. *Congressional Research Service Report*, 2018-08-01.
- [6] Eric Heginbotham, et al. The U.S.-China Military Scorecard: Forces, Geography, and the Evolving Balance of Power, 1996-2017. *RAND*, 2017. [2019-02-28]https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR392.html.
- [7] U.S. Department of Defense. *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2018*, May 2018. [2019-02-28]<https://media.defense.gov/2018/Aug/16/2001955282/-1/-1/1/2018-CHINA-MILITARY-POWER-REPORT.PDF>.
- [8] 中华人民共和国国务院新闻办公室. 中国的军事战略 (2015 年 5 月). [2019-02-28]<http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/2015/Document/1435161/1435161.htm>.
- [9] 新华社. 习近平: 把人民海军全面建成世界一流海军. 新华网, 2018-04-12. [2019-02-28]http://www.xinhuanet.com/politics/2018-04/12/c_1122674487.htm.
- [10] 海军党委. 努力把人民海军全面建成世界一流海军. 求是, 2018, (11).
- [11] 中国科技网. 金一南少将: 中国第三艘航母已在建设中, 2016-12-24. [2019-02-28]http://www.stdaily.com/zhuan01/kjcxbrt/2016-12/24/content_494877.shtml.
- [12] Minnie Chan. China Completes World's Longest Aircraft Carrier Dock in Sanya. *South China Morning Post*, 2015-07-29.
- [13] 祁怀高. 近年来中国在南海的存在格局、面临挑战及因应之策. 国际论坛, 2018, (1).

- [14] Amanda Macias. China Quietly Installed Defensive Missile Systems on Strategic Spratly Islands in Hotly Contested South China Sea. *CNBC*, 2018-05-02. [2019-02-28]<https://www.cnn.com/2018/05/02/china-added-missile-systems-on-spratly-islands-in-south-china-sea.html>.
- [15] Andrew Tate. China Integrates Long-range Surveillance Capabilities. *Jane's*, 2017. [2019-02-28]https://www.janes.com/images/assets/477/75477/China_integrates_long-range_surveillance_capabilities.pdf.
- [16] U.S. Navy. Pacific Fleet Surface Ships. [2019-02-28]<https://www.public.navy.mil/surfor/Pages/PacificTheaterShips.aspx>.
- [17] U.S. Navy. Marine Corps, and Coast Guard, A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower, March 2015. [2019-02-28]<https://www.navy.mil/local/maritime/150227-CS21R-Final.pdf>.
- [18] The White House. *National Security Strategy of the United States of America*, December 2017. [2019-02-28]<https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>.
- [19] The White House. *Remarks by Vice President Pence on the Administration's Policy Toward China*, 2018-10-04. [2019-02-28]<https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/remarks-vice-president-pence-administrations-policy-toward-china/>.
- [20] 中华人民共和国国家发展和改革委员会、国家海洋局.“一带一路”建设海上合作设想, 2017-06-20. [2019-02-28]http://www.xinhuanet.com/politics/2017-06/20/c_1121176798.htm.
- [21] 中华人民共和国国家发展和改革委员会、外交部、商务部. 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, 2015-03-28. [2019-02-28]http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html.
- [22] 投资达尔文港是投资中澳经贸关系的未来——访岚桥集团董事长叶成. 新华网, 2015-11-17. [2019-02-28]http://www.xinhuanet.com/world/2015-11/17/c_1117168066.htm.
- [23] Farida Susanty. China Offers \$5.9 Billion Investment in Priok Port. *The Jakarta Post*, 2017-05-12.
- [24] Michael R. Pompeo. *Remarks on "America's Indo-Pacific Economic Vision"*. the U.S. State Department, 2018-07-30. [2019-02-28]<https://www.state.gov/secretary/remarks/2018/07/284722.htm>.
- [25] Reuters. *Australia, U.S., India and Japan in Talks to Establish Belt and Road Alternative: Report*, 2018-02-19. [2019-02-28]<https://www.reuters.com/article/us-china-beltandroad-quad/australia-u-s-india-and-japan-in-talks-to-establish-belt-and-road-alternative-report-idUSKCNIG20WG>.
- [26] Stuart Rollo. China's Pacific Bases and the US Pivot to Asia Obscure Australia's Role in Militarising the Region. *ABC News*, 2018-05-24.
- [27] 孙德刚. 中国港口外交的理论与实践. 世界经济与政治, 2018, (5).
- [28] U.S. Department of State. *Maritime Security and Navigation*. [2019-02-28]<https://www.state.gov/e/oes/ocns/opa/maritimsecurity/>.
- [29] 中华人民共和国领海及毗连区法. 中国人大网, 1992-02-25. [2019-02-28]http://www.npc.gov.cn/wxzl/wxzl/2000-12/05/content_4562.htm.
- [30] 全国人民代表大会常务委员会关于批准《联合国海洋法公约》的决定. 中国人大网, 1996-05-15. [2019-02-28]http://www.npc.gov.cn/wxzl/gongbao/2000-12/16/content_5003571.htm.
- [31] Permanent Court of Arbitration. *The South China Sea Arbitration Award of 12 July 2016*, 2016-07-12. [2019-02-28]<https://www.pcacases.com/pcadocs/PH-CN%20-%2020160712%20-%20Award.pdf>.
- [32] Eleanor Freund. *Freedom of Navigation in the South China Sea: A Practical Guide*, June 2017. [2019-02-28]<https://www.belfercenter.org/publication/freedom-navigation-south-china-sea-practical-guide>.
- [33] 中华人民共和国外交部. 2016 年 5 月 10 日外交部发言人陆慷主持例行记者会, 2016-05-10. [2019-02-28]http://www.fmprc.gov.cn/web/fyrbt_673021/t1361960.shtml.
- [34] 中华人民共和国国防部. 国防部新闻发言人吴谦就美国军舰擅自进入我西沙领海发表谈话, 2016-10-21. [2019-02-28]http://www.mod.gov.cn/ldzx/2016-10/21/content_4751134.htm.
- [35] 中华人民共和国国防部. 国防部: 对美舰识别查证、警告驱离, 2017-05-25. [2019-02-28]http://www.mod.gov.cn/shouye/2017-05/25/content_4781355.htm.
- [36] 中华人民共和国国防部. 中华人民共和国东海防空识别区航空器识别规则公告, 2013-11-23. [2019-02-28]http://www.mod.gov.cn/affair/2013-11/23/content_4476910.htm.
- [37] U.S. Department of Defense. *Statement by Secretary of Defense Chuck Hagel on the East China Sea Air Defense Identifica-*

- tion Zone, 2013-11-23. [2019-02-28]<http://archive.defense.gov/releases/release.aspx?releaseid=16392>.
- [38] U.S. Department of Defense. *Freedom of Navigation Report for Fiscal Year 2014*, 2015-03-23. [2019-02-28]<https://policy.defense.gov/Portals/11/Documents/gsa/cwmd/20150323%202015%20DoD%20Annual%20FON%20Report.pdf>.
- [39] 齐皓. 东亚海洋争端与海洋秩序的演变. 国际政治科学, 2018, (3).
- [40] Jane Perlez. U.S. Casts Wary Eye on Australian Port Leased by Chinese. *The New York Times*, 2016-03-20.
- [41] 胡德坤, 黄祥云. 美国在中日钓鱼岛争端上“中立政策”的由来与实质. 现代国际关系, 2014, (6).
- [42] Jeremy Page and Gordon Lubold. Chinese Navy Ships Came Within 12 Nautical Miles of U.S. Coast. *The Wall Street Journal*, 2015-09-04.

Sino-U.S. Maritime Competition in the Western Pacific and Its Influence

Qi Huaigao (Fudan University)

Abstract Sino-US maritime competition in the Western Pacific (WP) is reflected in three aspects nowadays. The first aspect is geo-military competition in which both China and the United States are actively deploying naval forces and have achieved a military balance in the sea area near the first Island Chain of the WP. The second aspect is geo-economic competition, which concentrates on the maritime connectivity in the WP. China has initiated a “commercial ports chain” whereas the US has established a “military bases chain.” The third aspect is geo-political competition. China’s maritime claims have been seriously challenged by the American Freedom of Navigation operations (FONOPs) in the seas around China. The US FONOPs claims to maintain international law of the sea, but is actually to seek geo-political interests. Sino-US threefold maritime competition in the WP has exerted complex influences on the construction of Chinese navy and 21st Century Maritime Silk Road as well as on China’s sovereignty. First, China will make efforts to build a first-class navy, which can exclude the US fleets from parts of the WP; but at the same time, China should choose a limited and regional development way in developing the sea power. Second, Chinese companies can invite the US companies to construct and operate the ports in the WP by building 21st Century Maritime Silk Road (the Road) together; and China needs to construct a certain number of overseas port bases along the Road. Third, China will continue to oppose the US FONOPs, which threatened China’s sovereignty and security interests; at the same time, China could revise its Law of Territorial Sea and the Contiguous Zone on the “innocent passage” clause.

Key words Western Pacific; naval deployment; maritime connectivity; freedom of navigation; maritime competition; Sino-U.S. competition

■ 收稿日期 2019-02-03

■ 作者简介 祁怀高, 历史学博士, 复旦大学国际问题研究院副研究员、副院长; 上海 200433。

■ 责任编辑 桂 莉