

试析大国何以对南太平洋地区的海上战略通道展开争夺

□ 梁甲瑞

(天津师范大学 政治与行政学院,天津 300015)

[摘要] 从地理位置看,南太平洋地区连接太平洋和印度洋,扼守美洲至亚洲的太平洋运输线,占据北半球通往南半球乃至南极的国际海运航线,是世界东西、南北两大战略通道的交汇处,因而成为大国极为重视的战略要地。毫无疑问,南太平洋已成为新时期的海上战略通道。对中国来说,随着我国海上利益的不断扩展,南太平洋地区将会成为我国重要的海上战略通道,主要表现在三个方面:南太平洋地区海上战略通道是中国安全利益延伸的门户、大国地位的重要体现以及经济发展的重要保证。

[关键词] 南太平洋;海上战略通道;地缘政治;大国博弈

[DOI编号] 10.14180/j.cnki.1004-0544.2016.05.029

[中图分类号] D815 [文献标识码] A [文章编号] 1004-0544(2016)05-0166-06

1 问题提出

冷战结束以来,随着太平洋地区经济实力的不断增强,国际贸易与运输量也在迅速提高,海上运输量仅次于大西洋。据统计,全世界共有大小海上通道 1 000 多个,其中适于航行的通道有 130 多个,组成八大海峡群,^[1]它们是海上交通线的咽喉,具有重要的经济价值和军事价值。在这八大海峡群中,位于南太平洋的有托雷斯海峡、库克海峡和巴斯海峡。此外,南太平洋地区还有很多岛屿,不少岛屿多港湾,补给能力强,军事利用价值大。同时,22 个小海岛群组成了三大群岛:密克罗尼西亚、美拉尼西亚和波利尼西亚。

进入 21 世纪以后,伴随国际体系的变化和国际地缘政治的发展,凭借优越的地理位置,南太平洋地区被国际社会所重点关注。区域外的大国为了增加自己在该地区的影响力,采取各种战略手段,加强与太平洋岛国的沟通与交往。这些大国基于什么战略考量来费尽心思地搞与岛国的关系,一个主要目的是控制南太平洋地区的海上战略通道,这与历史上那些殖民大国的思路是一脉相承的。那么,大国为什么要争夺该地区的海上战略通道以及对中国有什么影响,这是本文主

要探讨的问题。

2 文献回顾

海上战略通道的安全与畅通,不仅关系到一国的对外贸易和运输安全,而且也关系到国际关系与战略格局的演变,其地位与价值正为国际社会所重视。因此,近年来对于国际战略通道的研究日益增多。目前学术界对于海上战略通道的研究主要集中在六个方面:关于围绕战略通道发生的大国博弈、战争以及通道的地位和作用,关于促进通道地位与作用变迁的动力分析,从军事地理学和军事战略学的角度来诠释战略通道,世界主要国家的战略通道战略思想和政策研究,建立海洋新秩序问题以及关于通道安全与国际合作问题。国内已经出现三本关于国际战略通道的专著:一是李兵的《国际战略通道问题研究》、二是梁芳的《海上战略通道论》、三是中国现代国际关系研究院海上通道安全课题组的《海上通道安全与国际合作》。除了专著以外,国内研究的论文主要有杜德斌、马亚华、范斐、恽才兴的《中国海上通道安全及保障思路研究》、王厉荣的《印度洋与中国海上安全战略》、张明生的《阿拉伯世界重要海上通道探析》、郑中义的《我国海上战略通道数

基金项目:国家社科基金重点项目(15AZD043);山东省社会科学规划研究项目(14CQRJ02)。

作者简介:梁甲瑞(1984—),男,山东聊城人,天津师范大学政治与行政学院博士生,聊城大学太平洋岛国研究中心研究人员。

量及分布》、李兵的《海上战略通道博弈—兼论加强海上战略通道安全的国际合作》、《俄罗斯海上战略通道思想与政策探析》和《印度的海上战略通道思想与政策》、田原的《二战时期大西洋海上战略通道争夺战论析》、李远星的《海上战略通道安全面临的威胁及对策》等。这些论文的议题主要涉及上文中提到的六个方面,研究的海上战略通道范围包括印度洋、阿拉伯世界以及大西洋,但却没有关注南太平洋地区。

3 南太平洋地区的海上战略通道

目前学界对于海上战略通道的概念还存在不同的解释,从严格意义上说,对这一概念还未达成共识。从中西方战略家、军事家及学者赋予海上战略通道的实际意义看,海上战略通道通常是指国家战略乃至全球战略中,具有重大战略意义的海上交通要道,或者海上交通线的关键路段,多指海上通道和航线的咽喉部分。本文使用的是梁芳关于海上战略通道的概念。在她看来,海上战略通道是指对国家安全与发展具有重要战略影响的海上咽喉要道、海上航线和重要海域的总称。它主要包括三个部分:一是特指一些重要的海峡、水道、运河;二是指海峡及海上交通线附近的一些重要的交通枢纽岛国和岛屿;三是指海上交通线所经过的有特定空间限制的重要海域。综合而论,海上战略通道是具有特殊价值的地段。其价值表现为:一是海上航线必经的地方,具有重要的战略价值;二是海上航线使用率高的地方,具有重大的经济价值;三是海上必争之地,具有重大的军事价值。^[3]

在国际政治中,界定“地区”的概念要比自然科学中复杂得多。由于受到不同因素的影响,政治中的“地区”与自然中的有差别。除此之外,不同的学者根据不同的划分标准,比如人口、文化、地理等标准,来划分地区,这给“地区”概念增加了模糊性。就南太平洋地区而言,“南太平洋地区”既是一个地理概念,也是一个政治概念,又是一个文化概念。作为政治概念,其主要用来指称南太平洋地区的政治实体,即 16 个独立国家和英国、法国、美国和新西兰现存的 8 个领地,这 16 个独立国家分别是澳大利亚、新西兰、萨摩亚、汤加、巴布亚新几内亚、基里巴斯、瓦努阿图、密克罗尼西亚联邦、所罗门群岛、瑙鲁、图瓦卢、马绍尔群岛、帕劳、库克群岛、纽埃、斐济。而作为一个地理概念,南太平洋地区主要是指太平洋赤道以南的地区。^[4]但是从文化上讲,南太平洋地区包含三大文化区:密克罗尼西亚、美拉尼西亚和

波利尼西亚。如果按照文化来划分,那么北太平洋地区的夏威夷、关岛等将包括在内,澳大利亚、新西兰等国将被排除在外。由于本文的研究对象是南太平洋地区的海上战略通道,综合地理概念、文化概念和政治概念,本文将南太平洋地区界定为 16 个独立国家(见图 1)。

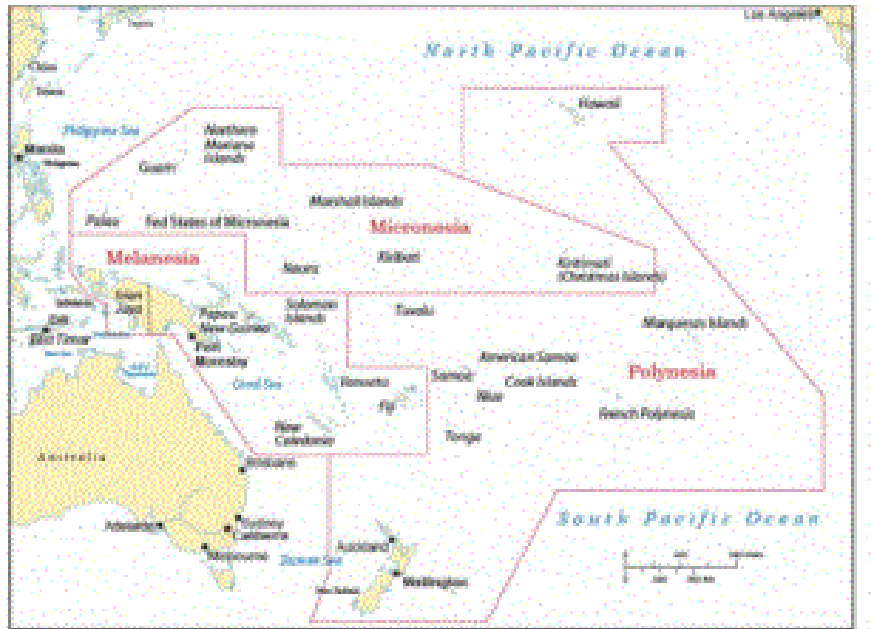


图 1:南太平洋地图·太平洋岛国和文化区

资料来源: CRS Report for Congress at <http://www.fas.org/sgp/crs/row/RL34086.pdf>

虽然这里并没有像位于发达地区的洲际海峡,但是南太平洋地区的战略通道角色不容忽视,这主要体现在以下几个方面。

3.1 数量众多的战略岛屿和海峡群;具有重要的军事价值

在浩瀚的大西洋、印度洋和太平洋上,分布着许多星罗棋布的小岛,这些小岛因大都坐落在海上交通线上,因而具有极其重要的战略价值,所以被人们称为“战略岛”,也有人称其为“不沉的航空母舰”。自一战后,这些岛屿不仅担负着对飞机、舰船的后勤补给任务,而且还起到了中间补给站的作用。有数据表明,世界上大约有 3/4 的大城市、70% 的工业资本和人口集中在距离沿海岸线 200 公里以内的地区,有 80% 的首都位于沿海岸线 500 公里以内的地区,这些地区的安危将直接关系到各沿海国家的根本利益,所以控制了具有战略价值的战略岛屿,也就意味着在军事斗争中占据了有利的地位,进而也就有了军事意义上的制海权。^[4]

南太平洋地区幅员辽阔,海洋面积占地球总面积的 1/6,除了澳大利亚和新西兰之外,共有 27 个国家和地区,其中独立国家超过一半。这些国家分布在海域广阔的太平洋上,大部分成为由小岛屿组成的岛国。这些岛国和地区由两万多个岛屿组成,分布在 3 000 万平

方公里的海洋上,分属于美拉尼西亚、密克罗尼西亚和波利尼西亚群岛区。陆地面积仅 55 万平方公里,但是海洋面积广阔。太平洋岛国论坛 14 国的总人口超过了 1 000 万,是名副其实的小国。然而,数量众多的战略岛屿,具有重要的军事价值。为了控制特定的战略岛屿,西方大国仍然占领着在该地区的海外领地。

表 1:美国在南太平洋地区主要的战略岛屿

战略岛屿	位置	面积 (平方公里)	性质	用途
关岛	马里亚纳群岛	541	亚太地区的咽喉	美国的海外领地和前沿军事基地
中途岛	夏威夷群岛西北部	5	太平洋东西航线的中途	美国的军事基地
夏威夷群岛	太平洋中北部	16759	太平洋的中心地带	美国太平洋舰队的大本营
威克岛	太平洋中部	8	太平洋的踏脚石	太平洋航线中继站、美国弹道导弹实验基地和空军紧急降落基地
塞班岛	马里亚纳群岛	184	美国物资的后方补给	美国重要的海、空军基地
马绍尔群岛	太平洋中部	181.3	美国的“自由联系邦”	美国弹道导弹发射试验场

资料来源:“永不沉没的航空母舰”——细数美国八大战略岛屿,央视网,http://news.cctv.com/military/20071224/106758.shtml

在美国的八大战略岛屿中,南太平洋有 6 个(见表 1),大西洋和印度洋各 1 个,它们成为美军大规模调动的中继站和补给基地。美国以这些战略岛屿为基地,实现全球打击、全球参与和全球到达的目的。冷战结束后,美国成为世界的霸主,这些战略岛屿自然成为美国对付全球“无赖国家”的大后方。另外,美军将计划斥资 128 亿美元,全面升级关岛海空基地。关岛改造计划将包括增建一个航母停靠码头、多个实弹演习场和扩建安德森空军基地以及部署一套反导系统。在未来 5~10 年,美国将向安德森空军基地投资 10~20 亿美元以增建跑道和大约 80 万平方米的停机坪。^[9]美国利用关岛的战略岛屿作用可以威慑亚太国家、服务美国的“重返亚太”战略。关岛的美国海军、空军力量,能够遏制北至对马海峡、南至马六甲海峡的广大海域,也可以对日本、菲律宾、澳大利亚及亚洲大陆的所有国家进行威慑。

法国也保留着自己在该地区的战略岛屿,主要有新喀里多尼亚、法属波利尼西亚和瓦利斯与富图纳。其中新喀里多尼亚扼守着从美国到澳大利亚、从北太平洋到南极洲的海上通道,有 150 多条海空交通干线从

这里经过。法属波利尼西亚的穆鲁罗瓦岛上设有法国的核试验中心,法属圭亚那的库鲁航天中心是法国进入太空的门户。英国则控制着皮特凯恩群岛。皮特凯恩群岛位于太平洋中南部,由皮特凯恩岛与附近无人居住的奥埃诺、迪西和亨德森三个小岛组成,英国负责其国防。对英国来说,皮特凯恩群岛是重要的卫星监测基地,这对于英国的航空航天事业的发展具有重要的意义。为了保护皮特凯恩群岛的自然环境,英国将在 2015 年投资建立世界上最大的海洋保护区。^[10]作为皮特凯恩群岛的首府,亚当斯顿是南太平洋地区主要的航空港。

除了美法英所控制的战略岛屿之外,其余的太平洋岛国也具有重要的战略价值,很多不仅有着优良的海港,而且是重要海上航线必经之地。太平洋中部夏威夷群岛上的火奴鲁鲁、珍珠港、关岛、西萨摩亚、斐济群岛是海上航线的重要中继站。这些战略岛的经济价值、军事价值和战略价值决定了南太平洋地区海上战略通道角色。

除此之外,南太平洋地区还拥有一些重要的海峡群。海峡,是指位于两块陆地之间,两端连接海洋的狭窄天然水道,一般位于两个大陆,大陆与岛屿,或岛屿之间,它们大多比较深,水流湍急,处于特殊的地理位置,成为海上运输的必经之地。^[11]1992 年,美国海军实施“由海到陆”战略,把全球国际航行的海峡划分为相互连接、相互支援的 8 个区域性由北至南的海峡群,南太平洋地区海峡群位列其中,主要有托雷斯海峡、库克海峡和巴斯海峡。

托雷斯海峡位于澳大利亚和新几内亚岛之间。东连珊瑚海,西通阿拉佛拉海。长约 130 千米,宽为 29~170 千米。海峡南浅北深,平均水深 50 米,最浅处仅 14 米。海峡内多珊瑚礁和小岛,但仍然是重要的国际航道。

库克海峡位于新西兰南岛和北岛之间。海峡南北长 205 千米、东西宽 23~144 千米。水深 71~457 米,平均水深 128 米。海峡沟通了南太平洋与塔斯曼海,是海上贸易的重要航道。

巴斯海峡位于澳大利亚东南端突出部分与塔斯马尼亚岛之间。东连塔斯曼海,西通印度洋,是沟通南太平洋与印度洋间的重要航道。海峡东西长约 300 千米,南北宽 128~240 千米,面积 7.8 万平方千米。水深 50~97 米,平均水深 70 米,海峡中的岛屿超过 50 个。

3.2 海上航线的必经之地:具有重要的经济价值

海上战略通道是扼守航海运输线的中继站和咽喉要道,要弄清海上战略通道的分布,应首先了解海上航线的状况。

目前世界主要大洋航线有太平洋航线、大西洋航线和印度洋航线,其中,太平洋航线共包括六条航线,分别是远东—北美西海岸航线、远东—加勒比、北美东海岸航线、远东—南美西海岸航线、远东—东南亚航线、远东—澳大利亚、新西兰航线和澳大利亚、新西兰—北美东海岸航线。在这六条航线中,位于南太平洋地区的有四条。(1)远东—加勒比、北美东海岸航线。该航线经夏威夷群岛南北至巴拿马运河后到达。从我国北方港口出发的船只多经大隅海峡或经琉球庵美大岛出东海。(2)远东—南美西海岸航线。从我国北方沿海各港口出发的船只多经琉球庵美大岛、硫磺列岛、威克岛、夏威夷群岛之南的莱恩群岛穿越赤道进入南太平洋,至南美西海岸各港。(3)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。中国北方港口经朝、日到澳大利亚东海岸和新西兰港口的船只,需走琉球久港加载或转船后经南海、苏拉威西海、班达海、阿拉佛拉海,后经托雷斯海峡进入珊瑚海。(4)澳大利亚、新西兰—北美东海岸航线。由澳新至北美海岸多经苏瓦、火奴鲁鲁等太平洋上重要的航站到达。至北美东海岸则取道社会群岛中的帕皮提,过巴拿马运河而至。^①

3.3 未来的石油运输通道:具有重要的能源安全价值

由于世界各个区域石油储藏分布不均,造成石油生产区域和运输区域在地理上的隔离,就需要交通工具把石油从产油区运往消费区。当前石油运输主要有两种形式:陆运和海运。



图 2:全球七大海上油路

资料来源:“2014 年全球七大海上油路盘点”,中国石化新闻网, http://www.sinopecnews.com.cn/news/content/2014-12/26/content_1473295.shtml.

与陆运相比,海运具有成本低和灵活的优势,是目前跨境石油运输的主要途径。随着世界石油供需格局的不断调整,海上石油贸易量逐年增长。目前的全球七大海上石油运输通道承担了全球大部分的运输量(见图 2),其中霍尔木兹海峡与马六甲海峡承担了海上石油运输量的 2/3。美国能源信息署(EIA)的数据显示,2013 年全球石油供应总量达 9 010 万桶/日,其中 5 650 万桶/日是通过海路运输的,占全球石油供应总量的 63%。当前亚太地区的新兴国家,正处于经济快速发展时期,需要大量的能源供给,欧洲国家由于受到经济危机的影响,能源需求锐减,国际能源中心转移到了亚太地区。2012 年,全球消费石油 41.3 亿吨,其中亚太地区消费 13.89 亿吨,占了 33.6%。^①全球能源消费中心的转移也会影响新的地缘政治的变化。中国、印度、日本等亚太国家将会消耗中东、南美石油的“富余”,因此南太平洋航线未来将会承担越来越多的石油运输任务。

4 案例验证:历史上大国对南太平洋地区海上战略通道的争夺

自古以来,法国、英国、德国、西班牙、日本和美国在南太平洋地区都曾有过殖民的历史,它们为控制海上战略通道而进行激烈的争夺。一个案例是二战期间美日对于太平洋战略岛屿的争夺。

日本在二战期间希望通过战争建立起在东亚的新秩序,将其防御半径向东延伸,即从北方的千岛群岛,向南穿越马里亚纳群岛、威克岛、马绍尔群岛和吉尔伯特群岛,到新不列颠的拉包儿,形成从缅甸到新几内亚及其附属岛屿的所谓“大东亚共荣圈”。对美国来说,它历来重视太平洋的战略价值,特别是马汉提出“海权论”和“向太平洋扩张战略”以后,太平洋成为美国走上世界海军强国的主要舞台。对美日来说,太平洋是双方战略利益的焦点,爆发冲突是早晚的事情。

1941 年 12 月 7 日,日本偷袭了美国的海军基地珍珠港,宣告了太平洋战争的爆发。1942 年 1 月,日本侵略拉包尔。驻扎在此约 1 400 名装备不整的澳大利亚军人被迅速击溃。2 月,日本攻陷了所罗门群岛的阿德米纳尔蒂群岛和布克岛。3 月 8 日,日军推进到新几内亚内陆。日本大本营于 1942 年夏将作战方针调整为:占领东部新几内亚和所罗门群岛中的重要岛屿,巩

①数据来源:中国石化新闻网, http://www.sinopecnews.com.cn/news/content/2014-12/26/content_1473295.shtml。

固西南太平洋日军的控制地位,切断美澳交通线,以使澳洲今后将不能靠美国的援助来增强其抗战能力,美国将失去在南太平洋上对日反攻的据点,美澳通过太平洋的联系将陷入瘫痪状态。为此目的,日本计划占领新喀里多尼亚、斐济、萨摩亚,并向所罗门方向推进。^[9]

美国海军和日本人都关注同一个方向——太平洋南部和西南部。罗斯福要求防守日本进军路线的侧翼,其中之一便是通向澳大利亚的岛链。要阻止日本对南太平洋形成封锁,美国必须剥夺日本对岛屿据点的使用。另一方面,控制了岛屿基地便可阻挡日本的进兵,为美国发动进攻创造有利条件。^[10]太平洋群岛是南太平洋航线的重要枢纽,控制了这些岛屿就有利于控制海上的战略通道,这对于双方具有重要的战略意义。最明显的例子是中途岛海战。

中途岛位于夏威夷群岛西北,由两个环礁组成,堪称弹丸之地,但具有无与伦比的战略价值。它距珍珠港约 11 000 海里,是美国太平洋舰队掌握的最西端的基地,也是珍珠港与阿留申群岛之间、远东与美国西海岸之间的中继站,能为所有过往的飞机和船舰提供加油和检修服务。如果中途岛掌握在日本手里,帝国海军则可以轻易地进攻珍珠港,进而控制夏威夷,而一旦日本控制了夏威夷,将控制整个中太平洋和西太平洋,并将美国的交通线压缩到西南太平洋,而且将对美国西海岸构成直接的威胁。因此,中途岛海战,对日本和美国来说,都是生死攸关的决战。中途岛海战,是太平洋战争以来日本的首次惨败,而美国却夺回了战略主动权。

5 中国安全视角下的南太平洋地区海上战略通道分析

从当前我国战略的整体性和海上利益发展的长远性看,我国海上战略通道主要分布在西太平洋、南太平洋以及北印度洋三个海区,具体来说就是贯通从黄海、东海和南海进出西太平洋和东印度洋的海上通道,是具有典型意义的海上战略通道。不难看出,随着我国海上利益的不断发展,南太平洋地区将会成为我国重要的海上战略通道。

5.1 南太平洋地区海上战略通道是中国安全利益延伸的门户

进入 21 世纪,随着海洋权益争端的进一步加剧,我国海上环境变得更加严峻,形势更加复杂,来自海上的威胁越来越多。因此,维护好我国海上战略通道的安全,不但关系我国海上的“边界安全”,而且关系到我国

海上“安全边界”的不断拓展。从地缘角度看,中国的海域是一个半开放、半封闭的海域。中国进出大洋的通道被环形岛链所阻碍,在一定程度上受制于人,在战时很可能被敌方拦腰所截。^[21]一旦发生危机或战争,海洋强国完全可能封锁我国北部的琉球群岛诸水道,在中部和南部的海上战略通道,如马六甲海峡、龙母海峡等进行封锁,因此延伸我国的安全利益尤为重要。

长期以来,我国一直处在被强国围堵或被夹击的受制于人的状态,这导致我国多年来一直延续着先近后远、先易后难的思维去经营岛链内外海上战略通道,这种思维某种程度上束缚了我们的行动。我国应该走出传统的思维定势,全面运用我国的政治、经济、外交手段进行综合布局,将我国战略视野投向岛链外的国家和地区,加强“外拓”。“外拓”在很大程度上决定了海上安全布局的内涵,特别是要加强南太平洋地区国家的友好关系。从根本上讲,中国经营岛链外海域和通道的目的既在于稳定周边环境,为国家战略利益面向全球更深层次、更广阔范围打好基础,创造条件,也在于通过向周边开展工作,实现“内固”与“外拓”的结合,借助内外两方面的合力,最终实现突破岛链封锁、全面打通与改善我国海上战略通道的目的。

5.2 南太平洋地区海上战略通道是中国大国地位的重要体现

一个国家的全球性地位,总是随着海权的兴衰发生历史性的变化。正如苏联海军戈尔什科夫所指出的那样,国家海权在一定程度上标志着一个国家的经济和军事实力,因而也确定这个国家在世界舞台上的地位和作用。进入 21 世纪之后,南太平洋地区海上战略通道的重要性逐渐被区域外的国家所重视。大国通过对该地区的参与来展示自己的大国地位。大国应具有较为广泛的海外政治、经济和战略利益,拥有足够的综合国力,平时能够有效地维护这些利益,战时能够抵御至少两个区域性大国的联合力量,大国还应具有参与处理本区域内所有重大国际问题的公认权利,拥有实力、广泛参与区域或世界范围内的国际事务并在这些事务上同其他大国有足够协调与协作。^[22]因此,维护海上战略通道安全不仅可以提高我国的国际地位,还可以提高经济和军事实力。

5.3 南太平洋地区海上战略通道是经济发展的重要保证

随着我国对外开放的不断深入,我国经济凸显“两头在外”的发展格局,即重要资源 and 市场都在海外。海

上通道承担着我国 90% 的运输量,主要的海上航线成为我国对外经济联系的主渠道。目前我国海上航线按地理分布可分为四大方向:北向航线、东向航线、南向航线和西向航线。其中,南向航线主要是从中国沿海各港口南下,通往东南亚、大洋洲、南太平洋岛屿等地,随着我国与东南亚、大洋洲各国贸易的发展,这条航线上运输的货物也在不断增长。东向航线包括北太平洋航线和南太平洋航线。在南太平洋航线中,中国沿海港口出第一岛链跨太平洋,出津轻海峡、宫古海峡,经关岛、夏威夷群岛到美国西海岸,经巴拿马运河到中南美等国港口的海上通道。该航线承载着中国从巴西等南美国家进口铁矿石、石油等大宗商品的任務,随着中国与南美经贸往来的密切,该航线承担的战略自然资源会进一步上升。因此,东向航线和南向航线都覆盖了南太平洋地区的海上战略通道。目前南向航线运量最大,2014 年约占中国远洋总运量的 50%;西向航线次之,约占 1/4;东向航线占 20% 以上;北向航线运量最小,仅 5% 左右。从贸易额看,东向航线占 49.7%,西向航线占 34.5%,南向航线占 9.2%,北向航线占 6.6%。^①所以从运量和贸易额来看,南太平洋地区的海上战略通道都扮演着重要的角色。

6 结论

本文提出了南太平洋地区扮演着海洋战略通道角色的假设,并用二战期间美日围绕太平洋战略岛屿的争夺的案例来验证了这个假设,结论是由于这里有数量众多的战略岛屿、价值重要的海峡群、海上航线的必经之地以及未来石油运输的重要通道,因此在新的国际体系和国际地缘政治下,南太平洋地区的战略通道角色不容忽视。基于此,进入 21 世纪之后区域外的大国为了争夺该地区的海上战略通道,纷纷加大力度参与到该地区,发展与太平洋岛国的合作关系。对中国来说,随着我国海上利益的不断扩展,南太平洋地区将会成为我国重要的海上战略通道,主要表现在三个方面:南太平洋地区海上战略通道是中国安全利益延伸的门户、中国大国地位的重要体现以及经济发展的重要保证。

由于南太平洋地区具有多元文明、种族复杂以及

殖民色彩浓厚等特点,而且该地区的岛国远离国际政治的热点地区,很多贸易的数据来源困难,这增加了本文对于南太平洋地区海上战略通道研究的难度,因此这是本文研究的一大不足之处。当然,本文只是初步的探析,在以后的研究中会加强对于海上战略通道经贸领域的研究,增加立论的说服力。

参考文献:

[1]扼住海上生命线[N].瞭望新闻周刊,2004-07-26(30).

[2]梁芳.海上战略通道论[M].北京:时事出版社,2011.11.

[3]徐秀军.中国发展南太平洋地区关系的外交战略[J].太平洋学报,2014,(11):17.

[4]牛宝成.战略岛:美军“三全”战略中的“中继站”[J].国防科技,2003,(10):58.

[5]余峰.美军 130 亿美元打造亚太战略岛[N].中国国防报,2010-11-05.

[6]Jonathan Amos, Budget 2015:Pitcairn Islands get huge marine reserve[EB/OL]. <http://www.bbc.com/news/science-environment-31943633>.

[7]李兵.国际战略通道问题研究[M].北京:当代世界出版社,2009.21.

[8]世界主要大洋航线[R/OL].海关综合信息资讯网, http://china-customs.com/html/international_trade/guojijyunshu/200501/01-2222.html,2005.

[9]A.F. Mediansky. Documents and Readings in Australia and the United States [M]. Thomas Nelson(Australia) Limited,1971:160.

[10][美]乔治·贝尔.美国海权百年:1890—1990 年的美国海军[M].吴征宇译.北京:人民出版社,2015:242.

[11]刘一建.中国未来海军建设与海军战略[J].战略与管理,1999,(5):98.

[12]时殷弘.关于中国的大国地位及其形象的思考[J].国际经济评论,1999,(10):43—44.

责任编辑 朱文婷

^①数据来源:中商情报网, <http://www.askci.com/news/finance/2015/02/26/11244291ep.shtml>