

# 中国因素对马来西亚新海洋安全观的影响

张艾妮

(广东海洋大学 海洋经济与管理研究中心, 广东 湛江 524025)

**[摘要]** 马来西亚自20世纪末冷战时代结束以来修正和调整了外交政策和海洋战略。近期马来西亚革新了海洋安全观念,在继续重视海上军事安全等传统安全要素以外,根据南海周边国家的海洋政策,特别是中国与东盟经济快速增长对能源的依赖和对海上能源运输通道的关切,注入了诸多新的海洋安全元素。马来西亚在其倡导的新海洋安全概念中着重强调中国的经济增长、海洋权益主张、能源进口、能源海上运输安全等因素,反映了它对待中国崛起的矛盾心态:希望加强与中国的海上安全合作的同时却又担心中国在南海的军事存在,制衡美国的影响力,使马来西亚的安全感削弱。中国应当及时追踪研究马来西亚的海洋政策走向与动态,适时调整与马来西亚的外交关系,努力维持共同合作、互利共赢的南海局势。

**[关键词]** 马来西亚;海洋安全;能源通道;经济增长;中国因素

**[中图分类号]** D83/87.339.3

**[文献标识码]** A

**[文章编号]** 1674-117X(2013)03-0086-07

## Impact of Chinese Factor on Malaysia's New Ocean Security Concept

ZHANG Aini

(Research Center of Ocean Economy and Management, Guangdong Ocean University, Zhanjiang, Guangdong, 524025, China)

**Abstract:** Since the end of the cold war era in the late 20th century, Malaysia has amended and adjusted its foreign policy and marine strategy. In recent years, Malaysia has revolutionized the concept of maritime security, as well as emphasized on military maritime security as traditional security elements according to the South China Sea marine policy of the neighboring countries, particularly the rapid economic growth of China and ASEAN's dependence on energy and concern of the maritime energy transport corridors by injecting a lot of new marine security elements. Malaysia also highlighted factors in the new concept of maritime security maritime rights claims, such as China's economic growth, energy imports, marine safety, which reflected its contradictory mentality towards China's rising, such as: wishing to strengthen maritime security cooperation with China on the one hand, worrying about China's military presence in the South China Sea, checking and balancing United States influence. We should study Malaysia marine policy trends and dynamics without delay, adjust Sino-Malaysia's diplomatic relations, and make efforts to maintain cooperation and mutually beneficial win-win situation in the South China Sea.

**Key words:** Malaysia; maritime security; energy channel; economic growth; Chinese factors

马来西亚六面临海,海洋不仅成为国土安全的天然屏障,也是马来西亚对外联系的通道和蕴藏巨大资源的宝库,海洋利益成为马来西亚国家利益的

重要组成部分。<sup>[1]</sup>20世纪末叶冷战时代的结束深刻影响到马来西亚的外交政策和海洋政策,特别是马来西亚不再把意识形态作为发展对外关系的考

收稿日期: 2013-03-15

基金项目: 广东海洋大学海洋经济与管理研究中心资助课题“南海海上冲突及其解决预案研究”(20130001)

作者简介: 张艾妮(1979-),女,湖北武汉人,广东海洋大学讲师,主要从事国际海洋法研究。

量因素,而且安全概念本身也被扩大解释了。国家安全不再囿于军事意义上的“安全”,而是扩大到其他非军事意义上的安全。近年来,马来西亚与中国在南海的海洋权益的争端有日益增多的迹象。这一方面是由于马来西亚基于自身安全利益和经济利益的考虑,希望在南海扩张其利益主张的空间范围;另一方面有与其它南海周边国家联合起来对中国施加压力的嫌疑。所有这些举动无不暴露出马来西亚的矛盾心态:既希望与中国在南海保持合作关系又忌惮中国在南海的军事存在。马来西亚近期对海洋安全观念的更新无处不有中国因素的影响。本文将描述马来西亚海洋安全观念的演变及特征,着重探讨中国因素对其海洋安全新观念的影响程度,为我国有效应对马来西亚的挑战提供对策参考。

### 一 马来西亚更新海洋安全观的动因

进入 21 世纪以来,马来西亚虽然认识到军事力量的强大是影响其与东盟国家优先发展关系的重要因素,但是它更加重视像资源、技术、贸易、环境之类的非军事要素。换言之,马来西亚越来越意识到它需要对安全作全面的或综合的评估。同样,马来西亚对“海洋安全(Maritime Security)”也采取了扩大解释:不但指一个国家的海军实力而且包括其它因素,比如,航行自由权的行使、海洋资源的开发能力、海上通道的安全(Sea-lanes Safety)、海洋环境的保护、专属经济区的正确划界等<sup>[2]</sup>。换句话说,马来西亚进入 21 世纪以来的头十年已经彻底走出了“冷战”的怪圈,奉行多边主义的海洋政策,对国家安全——尤其是海洋安全有了新的认识。其次,马来西亚突破了传统的纯粹军事优先的观念,正在探索一条通向更具综合意义的多边的政治与经济互动的道路。

马来西亚之所以追求新的海洋安全观是因为它充分考虑到它所处地区的特殊性。在马来西亚的附近海域最显著的海洋特征是有数个闭海和半闭海,比如,中国的黄海、日本海、东海和南海、孟加拉湾等。马来西亚海域附近还有数个狭窄的海峡和航道。其中马六甲海峡(Malacca)、寸田岛(Sunda)以及印尼南部的龙目岛(Lombok)都是比较著名的海上通道或海上要塞。马六甲海峡连接

印度洋和南海,是世界上最繁忙的海上通道之一,每年有超过 50 000 艘船舶经过这一海峡,运载的都是关系国计民生的自然资源,如石油、铁矿石等。马六甲海峡也是世界上最关键的咽喉要塞之一,如果突然封锁或关闭,那将导致全球贸易陷入瘫痪。马六甲海峡的安全状况与包括马来西亚在内的整个东亚国家的经济发展是密不可分的。

马来西亚重视东盟和亚太地区经济一体化的发展趋势,加速更新海洋安全概念。近年来,中国、韩国、印度和东盟国家(ASEAN)在深化和扩展经济联系,加速该区域的经济一体化进程。比如,亚太经济合作组织(APEC)、ASEAN+3、ASEAN+1,等,即为证据,证明马来西亚以更加积极的姿态融入更深层次、更大范围的区域经济一体化进程。<sup>[3]</sup>中国、日本、东盟国家和印度已经开始扩张相互之间的自由贸易与经济伙伴协定所涵盖的范围,截至 2012 年 12 月这些国家之间的贸易、投资显著增长,自由流动更加便捷。如果持续发展下去,最终将要形成“东亚经济共同体”。中国作为亚太地区迅速崛起的大国,在推进亚太地区经济一体化的进程中具有举足轻重的影响力。中国对南海的政策必将从多个层面影响马来西亚的海洋利益。于是,马来西亚革新其海洋安全观必将以中国为重要的考虑因素。

### 二 亚太热点对马来西亚海洋安全的挑战

#### (一) 海洋领土争端的增多

在亚太区域经济走向更高程度的一体化进程中我们不可忽视的是某些相反的走势:其中,领土争议是最突出的问题。有些问题有着长期的历史背景,比如,中国与日本之间的钓鱼岛争端(日本称为尖阁列岛 the Senkaku islands)、日本与韩国之间的竹岛之争(Takeshima island)。这些海上领土的争端给马来西亚制定海洋安全政策带来了若干启示。另外,日本与俄罗斯之间就北方四岛(the Northern Islands)引发的争议也归属于这一类。

中国与东盟国家之间就南沙和西沙群岛(the Spratly and Paracel islands)仍然有着严重的分歧与争议,不是一朝一夕可以解决的。其中,越南采取的“侵占”行动给中国的南海利益造成巨大冲击。如 1993 年,越南占领南沙岛礁 24 个,守军 600 人;

到2002年,越南占据27个岛礁,守军增至2020人;如今被越南强占的南沙岛屿已达29个,南海海上航道要冲南威岛被设为越南在南海油气作业的海上据点。事实上,中国与越南两国甚至为岛屿发生过小规模军事摩擦。除了历史遗留的岛屿归属问题以外,这些岛屿及其附近的海床被认为蕴藏着极其丰富的石油和天然气资源。中国在1992年至1995年期间对这些岛屿采取了一系列措施以捍卫其权益。然而,进入2002年,中国和东盟国家决定缓和紧张局势,至少暂时不对岛屿的主权问题作过多的争执,于是通过了《南海各方行动宣言》(a Code of Conduct in the South China Sea)。虽然目前中国与东盟各国围绕这些岛屿暂时没有太大的争执,似乎处于和平状态,但是,主权归属问题终究是要解决的。2010年以来的南海局势变化很快,尤其是美国因素的介入,使南海问题趋于国际化和复杂化,因此,2013年南海问题仍将持续成为热点。毫无疑问的是,未来解决南海岛屿主权归属的方案和具体措施对于东亚地区的海洋安全具有重要意义。

## (二)海洋权益范围的扩张

基于对南海形势的评估,马来西亚在2012年初就更新了海洋安全的诸要素。此外,按照1982年《联合国海洋法公约》(UN Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)的要求,马来西亚实施了海洋管理新举措。但是,马来西亚对照《公约》条款之后发现它的海洋利益还可以进一步扩张,于是提出以下海洋权益主张:一是扩大领海范围。1982年《联合国海洋法公约》第3条规定:“每一国家有权确定其领海的宽度,直至从按照本公约确定的基线量起不超过十二海里的界限为止”。于是,马来西亚认为其领海范围,最宽可以达到12海里。二是确立大陆架的范围。马来西亚认为自领海基线量起最宽200海里或最宽350海里为其大陆架的范围。它界定的“大陆架”是指其陆地领土向海一侧的自然延伸部分,包括领海以外的下覆海域,含海床和底土。如果按照马来西亚的主张去划分大陆架的话,必然引起与新加坡、菲律宾以及中国的大陆架争端。三是自领海向外划出200海里作为专属经济区。马来西亚的理解是对于专属经济区内的自然资源的勘探与开发及其相关的活动,马来西亚享有“主权权利(Sovereign Rights)”。与之同时,对于

人工结构、海洋科学研究和保护与保全海洋环境,马来西亚享有“管辖权(Jurisdiction)”。不过,马来西亚认为那些不适合人类居住的岩礁(Rocks)不可以拥有专属经济区和大陆架。

马来西亚政府认为,自《联合国海洋法公约》于1994年生效以来,给海洋安全概念注入了许多新的元素,各国可以自由实施海洋政策。但是,由于各国根据该公约提出的海洋权益主张多数具有相互重叠的性质,因此,各国在专属经济区内的活动要受到诸多限制。马来西亚认识到:正如中国与日本就东海“冲之鸟”属于岛还是礁尚无定论一样,在南海,那些提出权益主张的周边国家纷纷力争“远海岛屿”适合人类居住,从而,为这些“岛屿”获得专属经济区和大陆架奠定国际法的基础。我们认为马来西亚这样的立场是违反客观事实的。

马来西亚担心的是重叠性海洋权益引发国际争端,但是它在2011年春季出台的新海洋政策声明中重申按照《联合国海洋法公约》的精神,倡导诚实信用的谈判,希望找到双方满意的解决方案。既然各国扩张其专属经济区的最大理由是要利用专属经济区内潜在的自然资源,而利用与管理那些资源可能会伴随着巨大的风险和惊人的成本,因此,马来西亚认为联合开发可以成为一条出路。但是,联合开发专属经济区内自然资源的条件需要考虑竞争性立场,并细致安排。马来西亚政府也看到了联合开发成功的先例。比如,马来西亚与泰国通过长时间的谈判,终于达成了联合开发泰国湾(the Gulf of Thailand)天然气资源的协议。越南和泰国之间在泰国湾也有边界争端,但是双方最终达成一致:开展联合海上巡逻,愿意联合开发湾内的油田。从以上可见,马来西亚近年来对海洋安全战略调整的力度比较大。

## 三 马来西亚新海洋安全观的中国因素

### (一)中国对海运通道的需要

马来西亚海洋安全观的更新与亚太地区整体经济的上升趋势密切相关。亚太地区的经济在过去的数十年里增速最快,未来可能会持续几十年。日本是强大的经济引擎,通过其经济援助有力地促进了其他国家的经济增长,但是韩国和东盟国家也实现了经济和技术的转型目标。中国与印度现今

已经成为新的经济力量的中心。预计到 2050 年中国和印度将分别是世界第二大和第四大经济实体。未来的经济繁荣和技术进步的一个关键因素是海洋环境维持稳定和安全。制成品、能源和其他原材料的大规模的贸易流量必须通过东海、南海和印度洋实现海上运输目标。如果东海、南海和印度洋的海上通道被切断,那么,经济繁荣与技术进步的目标将不可实现。南海显得颇具战略意义,因为它全长 1 800 英里,通过重要的海道将东南亚和东北亚连接起来。印度洋——作为世界第三大海洋——为通往中东、非洲和东亚提供海上通路。

马六甲海峡是连接南海与印度洋的咽喉要塞,是世界上最繁忙的海峡。日本、中国、韩国和东盟国家约有 70% 到 75% 的能源依赖波斯湾国家的石油出口。上述国家在未来对能源的需求将持续增长,波斯湾国家的压力也将相应增大。所以,维护波斯湾地区的政治稳定和国际和平,维护海上通道的安全与秩序,是最高利益。因此,所有主要国家,如美国、日本、中国与印度,极度关注波斯湾地区的政治局势。

## (二) 中国对能源自给的改善

据预测,亚洲未来 10 年以煤炭、石油、天然气为主要形式的能源消费将增长 90%,其中石油占 35%,天然气占 30%,煤炭占 25%。另有预计,世界石油的消耗量将从 2000 年的每天 7 亿桶增加到 2020 年每天的 10.2 亿桶。亚洲的总消耗量占 50%。石油的使用预期占整个基本能源净消耗量的 40—45%。亚洲能源消耗的持续增长将源于像中国、印度、日本、东盟、韩国等国的经济增长和工业化进程。由于石油将成为亚洲国家主要的能源,且没有一个亚洲国家具有超量的石油自然储备,因此,亚洲国家依赖外来能源进口不可避免。尽管亚洲国家极力使石油的地理来源多元化,但是它们对波斯湾地区的石油依赖对于其能源战略至关重要。在来自不同大陆的如此众多的国家都依赖海湾地区的石油的时候,波斯湾地区国家的压力必然增大。在此背景下,马来西亚提醒应当密切研究和关注中国的能源战略,因为马来西亚的理解是:中国雄心勃勃的经济振兴计划将依赖西亚国家的石油供给。

马来西亚海洋安全新概念密切重视中国因素。

中国与马来西亚有着较为深厚的传统友谊,但是在海洋权益主张方面马来西亚与中国有一定的利益冲突,于是,马来西亚近年来在制定海洋安全新战略的时候特别强调和重视中国因素。中国近年来迅速跃居世界经济与军事强国之列且越来越发挥着领导者的作用。长期以来马来西亚一直相信中国有着多元的民族文化、巨大的人口数量、复杂的意识形态,因此,中国需要经过较长的时间始可实现经济的快速腾飞,但中国近 30 年的经济奇迹令马来西亚刮目相看。中国一方面实施高度实用主义的经济战略,另一方面坚持中国共产党的领导,实行政治上的中央集权制度。中国在政治与经济上的伟大成就充分展示了中国的活力。自 20 世纪 70 年代末以来,中国无论在政治上还是经济上都经历了重要的转型时期。中国的经济增长一直保持较高的速度。在 20 世纪 90 年代的第一个五年里,中国经济维持着两位数字的增长速度。此后,中国经济维持在 8—9% 的年增长率。马来西亚认为可以在中国的能源禀赋与中国的经济发展之间建立起直接的关联关系,因为直到 1996 年中国都是依靠自给自足的能源供应来发展经济。比如,1994 年中国能源自给率高达 101.0%,甚至远远超过了美国的 81%、日本的 18.5%。但是,中国经济的迅速增长很快就改变了中国的能源供给格局,到 1996 年,中国变成了能源净进口国。

据可靠资料,我国在 1993 年第一次从海外进口石油。自那以来,煤炭和石油作为我国两大主要的能源,其角色发生了戏剧性的变化。虽然煤炭占据了我国能源生产的实质性部分,但是石油变成了推动我国经济的关键要素,消耗量急剧增大。2003 年我国赶超日本成为世界上第二大石油消费国。截至 2010 年我国的石油进口量达到了每天 400 万桶。预计到 2030 年我国日耗费石油将达到一千万桶。即使煤炭持续成为我国重要的能源形式,我国政府也不得不削减对煤炭的利用,迅速调整能源的获取方向,即转向石油与天然气。1996 年我国政府对能源政策进行了重大调整,建立了所谓的“战略性石油供给系统”,据此,我国鼓励国内石油生产商到海外寻找合资或合作开采石油的机会,从事海外石油生产活动。

据马来西亚海洋研究所的研究表明:直至 20

世纪90年代中国的石油进口主要来源于东南亚国家。但是,中国很快就跳出了东南亚地区。因为东南亚国家本身需要大量的石油发展本民族经济。自那以来,中国主要依赖波斯湾国家的石油供应。据马来西亚外交人士的分析,中国完全依赖西亚国家供给石油存在三个方面的巨大风险:(1)波斯湾地区常年处于混乱状态,任何的政治动乱或规模稍微大一点的战争就可能扰乱中国的能源计划;(2)由于美国在波斯湾地区维持其军事存在,中国不得不很有技巧地去打外交牌,以继续与美国分享石油供给;(3)波斯湾国家不得不面对众多的国家对其石油太过巨大的需求。但是,“中国与波斯湾国家维持密切关系也有其优势”:首先,中国选择进口波斯湾地区的石油更加经济,成本低些,而且波斯湾地区的石油在品质上较任何其他地方的石油要优良一些;其次,中国认为波斯湾地区的石油储备很可能要维持相当长的一段时间;最后,石油开采技术变得如此先进以至于相对容易开发新的商业用石油储备。<sup>[4]</sup>

### (三)中国对能源外交的拓展

马来西亚注意到中国“能源外交(Resource Diplomacy)”的两个主要方面:一是中国将继续维持波斯湾地区作为其主要的能源来源,同时努力寻找新的长期的地理替代点——比如,中亚、西伯利亚、北非和拉丁美洲,希望以这些新的石油供应地区以保证中国的能源需求;二是中国努力使它的能源来源多元化,避免使中国陷入单一化的能源依赖境地,特别是中国积极寻求天然气作为主要能源形式。马来西亚有专业人士分析指出,中国高度关切其能源安全,因此,将不遗余力地与波斯湾地区及其它地区蕴藏着丰富石油的国家加强外交关系。

中国与阿拉伯世界的交往古已有之。就近代外交而言,早在1973年能源危机之前,中国与阿拉伯世界的外交关系就走得较近,自那以来,中国与阿拉伯世界的关系就持续升温。冷战后时代,中国在中东长袖善舞,一方面与中东国家维持友好关系,另一方面又小心谨慎,唯恐冒犯了美国。在2003年伊拉克战争爆发前的很长一段时间里,中国与伊拉克维持着较为亲密的关系。中国虽然极力避免与华盛顿正面对抗,但实际上是不赞同美国单方面采取军事行动的。中国与伊朗的关系总是那

么亲密,也是因为伊朗供给中国大量的石油。中国公开表明政策立场是:对于目前的伊朗核计划,应当找到和平解决的方案,不得对伊朗采取单边军事行动。中国领导人频频出访阿拉伯世界国家以加强中国与阿拉伯国家的关系。

2004年1月,胡锦涛主席访问了埃及、加蓬(Gabon,非洲中西部濒大西洋一国家)以及阿尔及利亚,旨在促进中国与上述国家在能源领域的双边合作。随后,中阿合作论坛(Sino-Arab Cooperation Forum)启动,2004年9月中国外交部长李肇星与会。李肇星部长强调中阿经济合作,特别是在贸易、能源与投资方面的合作具有特殊重要的意义。除了石油供给以外,中国的能源兴趣还在于与其他国家签订长期的石油与天然气开采协定。在2003年伊拉克战争爆发前,一些波斯湾地区国家甚至倾向于欢迎中国与之进行长期的石油开采合作,以此制衡美国在该地区的影响力。2004年1月,中国成功竞得沙特阿拉伯一个国家级油田开采项目。2004年7月中国与“波斯湾合作理事会(the Gulf Cooperation Council)”签署了《经济、贸易与投资合作框架协议》(a Framework of Economic, Trade, and Investment Cooperation)。该合作理事会的成员国包括沙特、巴林岛、阿拉伯联合酋长国、卡塔尔、阿曼和科威特。中国与“波斯湾合作理事会”成员国之间的能源合作持续扩大。

2010年5月11日,“中国—阿拉伯国家合作论坛”第七次高官会在北京举行。中国外交部副部长出席并讲话,外交部亚非司、非洲司以及来自阿拉伯各国外交部、阿盟秘书处主管中阿关系和论坛事务的高官及阿拉伯驻华使节出席。双方回顾了第六次高官会以来论坛开展的各项活动,就即将在论坛第四届部长级会议上签署的成果文件进行了深入讨论,并就共同关心的国际和地区问题举行政治磋商,达成广泛共识。

马来西亚还注意到中国极力争取非洲某些石油蕴藏量丰富的国家的能源支持,比如,阿尔及利亚和尼日利亚是中国重点争取的产油国家。特别是阿尔及利亚,虽然国土面积小,但是蕴藏着丰富的石油资源。2002年10月,中国国家石油公司成功地竞得一个项目,开采阿尔及利亚的油田。2003年中国与之签订了三项合资企业协议。尽管中国

努力在俄罗斯的远东地区或亚洲内部寻找可替代的石油供给国家,但是,在相当长的时期内,中国主要的石油供应国家将主要还是中东国家。马来西亚有关人士指出,在研究中国寻找石油替代点战略之前有一点需要特别注意的是:经由马六甲海峡从印度洋通往南海这条海上通道将在很长一段时期对中国都具有至关重要的意义。<sup>[5]</sup> 尽管中国目前还看不到迫在眉睫的海道安全威胁,但是中国肯定担心美国海军在该地区的绝对优势力量。如果与美国的关系恶化,中国肯定不能指望这条石油运输线的顺畅了。

马来西亚政策研究机构注意到中国的能源危机并且指出:为应对上述挑战中国构建了多层次的应对策略。首先,中国从地理上邻近的国家那里寻找能源的来源。这给中国带来了一定的优势,石油运输的经济成本显著降低。其次,能源的运输无需通过像马六甲海峡那样的交通要冲,也就无需面对被切断运输的风险。所以,中国加大了开发潜在的石油蕴藏区域的努力,比如,中国努力在东海寻找石油。但是,中国寻找石油资源的努力直接与日本同类需求发生冲撞。中日之间的利益冲突会引发严重的“安全放大效应”,使台湾、美国、南海与东海的海洋安全卷入其中。

#### (四) 中国对海洋权益的重视

马来西亚政策研究机构指出:中国在东海的政策可以清楚地显现出中国想在东海塑造“中国的存在”。但是,需要注意的是东海并非中国的一个内陆湖泊,中国应当根据《联合国海洋法公约》享有一定的权利和承担一定的义务。《联合国海洋法公约》承认每一个国家都有权利确定自领海基线量起200海里宽度的海域为其专属经济区,有权勘探专属经济区内的的大陆架并开发其大陆架资源。中国与日本之间激烈争论的是要划定两国在东海各自的专属经济区,其理论依据和划界方法存在异议。日本染指中国的钓鱼岛(日本称“尖阁列岛”),并在近期加强了对钓鱼岛的控制,同时指责中国“入侵”钓鱼岛周围水域。按照日本的说法,专属经济区的界限应当是自两国的陆地领土开始向外划出一条对等距离中心线。但是中国质疑日本的划界方法,主张自钓鱼岛以东划出一条界限,因为中国的专属经济区应该包含大陆架。此外,中日两国均

质疑“冲之鸟”的法律地位。中国主张冲之鸟属于《联合国海洋法公约》所称的“岩礁(Rock)”,而日本则认为冲之鸟属于公约意义上的“岛屿(Island)”。按照《联合国海洋法公约》第121条的规定:每一座岛屿都赋予其所有者以划定专属经济区、大陆架和领海的权利。也就是说,岛屿可以有自己的专属经济区、大陆架和领海。公约第121条第3款特别强调那些不能够维持人类居住或不能够维持岛屿自身的经济生活者,均不在本条款的适用范围之内。如果冲之鸟被视为岛屿就意味着日本可以主张冲之鸟周围的大片海域作为冲之鸟的专属经济区或大陆架。若如此,其它国家要进入该海域进行海洋调查研究都必须事前获得日本政府的批准。自2004年4月以后,中国加强了海洋调查活动,日本对之提出了强烈抗议。中国反驳日本的一个理由是日本没有按照公约第75条的要求在航海图上标示专属经济区的外部界限,即使日本于1994年批准加入了公约也没有尽到自己的义务。日本政府为了不激怒中国,其采取的姿态不温不火,保持克制,不过多地在东海实施海洋调查活动。尽管日本国内众多石油开采公司游说日本政府积极向东海扩张,但是日本政府担心激怒中国未敢轻举妄动。目前中国的立场很明朗,中国国内民众对日本政府的压力不断增大。多次正式对话都无助于中日两国找到双方满意的解决方案。中国在东海开展的海洋活动并非突然之举。事实上,早在1990年中国在东海就进行了16次东海海洋调查,1999年有33次,2000年24次,而2004年上半年,就超过了30次。从表面上看,中国是在勘探东海自然资源分布的范围,但是中国逐步推进其军事目标也是显著的。比如,中国海军积极参与此类活动。1999年在钓鱼岛以东110公里海域有12艘中国海军舰艇在活动。同样的,1999年7月有10艘中国海军舰艇,包括驱逐舰被发现在日本一方的专属经济区内(钓鱼岛以北130公里处)。中日在东海油气勘探事宜上尚未达成双方接受的方案。中国长期以来谨慎小心地维持其海洋战略,希望勘探和开发其邻近海域的自然资源。中国长期以来被视为内陆国家,建国初主要依靠前苏联帮助发展,由于中苏意识形态的分歧,中国改变了外交政策。自20世纪60年代以来中国转向海洋寻找资源,

1964年中国成立国家海洋局。

中国强调海洋外交政策的重要性,有其深刻的理由:首先,中国有长达18 000千米的海岸线和长达14 000千米的陆地边界线。随着《联合国海洋法公约》对中国生效,中国意识到了从公约中获得新的权力,这也是中国迅速选择加入公约的根本原因。其次,中国的海洋资源预计比中国的陆地资源更加丰富。虽然预估的数据可能存在巨大的误差,但是中国认为中国海域蕴藏着巨量的石油和天然气资源。随着中国经济的快速发展,中国需要越来越多的自然资源,所以,海底蕴藏着丰富的能源资源的事实就具有更大的相关性了。第三,海洋确实对一国经济发挥着关键的作用。中国国民生产总值有5-10%来自海洋经济,约有20个行政机关是与管理海洋事务相关的,约有400万人口从事与海洋相关的职业。2010年,中国海洋产业达到9.8%的增长率,高于国民经济的平均增长率。

马来西亚注意到:中国对海洋资源的开发由来已久。早在20世纪60年代,中国就已经向海洋进军了。但在20世纪80年代,当中国的深海勘探开发技术能力和建设跟上来之后,中国欢迎外国资本和技术参与对中国海洋资源的勘探与开发活动,主要集中在开发海洋石油与天然气资源。时至20世纪90年代末,中国签订了约有130份协定,涉及约70个产油国家。中国也充分认识到要发展海洋产业必须有配套的现代化的基础设施。于是,中国将海洋运输业提上了议事日程。中国新建装备良好的港口并对旧的港口进行现代化翻新。中国港口不但数量增多了而且许多港口跻身世界最大港口之列。比如,上海港装卸的货物数量仅次于香港港和新加坡港。根据中国商务部的统计数据,2012年中国已经成为世界上最大的集装箱处理中心,装卸货物数量多达30亿吨。中国对海洋经济的重视程度必然引起马来西亚对海洋安全的高度关注。

马来西亚政府密切关注中国的经济增长及其对海洋资源的重视,倡导海洋安全新概念并赋予这个概念以特定的含义:一方面传统意义上的军事安全仍然是海洋安全的重要因素,从而积极寻求与美国等西方海上军事强国加强军事合作;另一方面,强调非传统安全因素对21世纪以来海洋安全的影

响,海上航行权利与海洋资源的开发与利用成为其当前海洋安全概念的核心要素。马六甲海峡现由新加坡、马来西亚和印度尼西亚三国共管,中国提出为加强马六甲海峡的保安提供帮助。协助的形式将是交换讯息,以及派送专家来训练马来西亚海事人员。马来西亚政府已经同意了中国的提议的一份两国海事合作谅解备忘录,中国政府早在2006年4月就派了一组专家到大马,商谈备忘录细节<sup>[6]</sup>。2012年以来,马来西亚一方面倡导与中国的合作,另一方面又对中国保持警惕之心,时刻关注中国的海洋政策与海洋执法动态。

总之,马来西亚在其倡导的新海洋安全概念中着重强调中国的经济增长、海洋权益主张、能源进口、能源海上运输安全等因素,反映了马来西亚对待中国崛起的矛盾心态:一方面希望加强与中国的海上安全合作;另一方面,它担心中国在南海的军事存在,制衡美国的影响力,使马来西亚的安全感削弱。我国应当及时追踪研究马来西亚的海洋政策走向与动态,适时调整与马来西亚的外交关系,努力维持合作互利共赢的南海局势。

#### 参考文献:

- [1] 龚晓辉. 马来西亚海洋安全政策分析[J]. 世界经济与政治论坛, 2011(03): 102-104.
- [2] 祁怀高. 国际制度变迁与东亚体系和平转型一种制度主义视角分析[J]. 世界经济与政治, 2010(4): 55-56.
- [3] 龚晓辉. 马来西亚南海安全政策初探[J]. 南洋问题研究, 2012(3): 68-69.
- [4] Khalid N. Signifikansi Keselamatan Selat Melaka Terhadap Kepentingan Ekonomi dan Strategik Malaysia [M]. Kertas kerja Persidangan Kebangsaan Pertahanan Strategik dan Keselamatan Serantau, Kuala Lumpur. Mei 2005: 15-20.
- [5] 梁颖. 领域拓展与高地占领: 中国—东盟关系研究的新进展[J]. 广西大学学报, 2013(1): 1-5.
- [6] Harun R. Peningkatan Keselamatan Bersama Melalui Kerja [J]. sama Duahala Malaysia dan Negara - negara Jiran. Jebat, 2011(36): 86-87.

责任编辑: 骆晓会