

**摘 要** “东亚海地区”这一名称首先用于全球环境基金、联合国开发计划署和国际海事组织发起的“东亚海海洋环境保护和管理伙伴关系计划”，主要指朝鲜、韩国、日本、中国、菲律宾、马来西亚、文莱、印度尼西亚、新加坡、泰国、柬埔寨、越南等 12 个国家所处的海域。由于这一名称较为准确和客观地反映了东亚海地区有关国家的共同理解和愿望，本文将使用“东亚海地区”这一概念在本文中加以论述。

本文旨在从我国所处的东亚海地区这一大的地区框架来分析和论述我国的海洋利益和海洋发展战略。本文首先对东亚海地区的特殊性和对我国的重要性加以分析，阐述了《联合国海洋法公约》对本地区各国，尤其是我国海洋发展战略的影响，并在此基础上提出了我国在该地区海洋发展战略的思考。

**主题词** 我国海洋，地区，发展战略

## 一、东亚海地区的特殊性及对我国的重要性

东亚海地区包括朝鲜、韩国、日本、中国、菲律宾、马来西亚、文莱、印度尼西亚、新加坡、泰国、柬埔寨、越南等 12 个国家，是一个自然地理和生态、人文历史和文化、政治、经济和军事等诸多因素紧密相连的特殊政治地理整体。从地理上讲，东亚海地处西太平洋，东亚海各国位于太平洋边缘海，如黄海、东海、南海、苏禄海周围，

受到太平洋以及诸如发源于赤道太平洋的“黑潮”等重要环流的强烈影响。从生态上讲，东亚海地区共有渤海、黄海、东海、南海、苏禄海、西里帕斯海以及印度尼西亚海等五个具有巨大生态和经济意义的大海洋生态系，它们是半封闭的、相互连接的，把东亚海各国紧密地联系在一起。东南亚地区是世界海洋生态的中心，占世界生物多样性的  $2/3$ ；从历史文化上讲，东亚海地区各国的人文历史和文化十分相近，儒家文化、佛教文化和伊斯兰文化相互交融，相互影响，社

会文化价值取向相近。从经济上讲,随着包括我国在内的大多数东亚国家加入 WTO, 实行市场经济,相互之间的经济联系不断加深。1997 年的亚洲金融危机使东亚各国认识到其经济的相互联系和相互依赖性,加强彼此间合作,共同面对未来经济危机已经成为东亚各国的共识和行动。2000 年,东盟 10 国和中国签署了在 2010 年建立自由贸易区的协议,日本和东盟国家也决定在 10 年内与东盟建立自由贸易区,中国、韩国、日本等三国首脑于 2003 年 12 月发表了《促进中日韩三国合作共同宣言》,三国之间的自由贸易协定也在酝酿之中。从政治上讲,虽然在东亚 12 个国家中,社会制度不同,发展阶段差异大,地缘政治关系复杂,但在冷战结束后,合作发展是这一地区政治格局的主流,东南亚国家和东北亚国家通过东盟 10+3 和 10+1 的机制,以及中国、日本加入《东南亚友好合作条约》,不断加深了解解和相互融合。

由于上述特殊性,东亚海地区对中国的海洋发展战略至关重要,应成为我国海洋发展战略的重要组成部分。第一,党的十六大提出了抓住 21 世纪头 20 年的战略机遇期加速发展,全面实现小康社会的战略目标,而实现这一目标的关键之一,就是创造一个良好的周边环境。因此,建立互信,共谋发展是实现我国既定战略目标的重要途径。第二,我国既是东、黄海沿岸国,也是南海沿岸国,地理覆盖面积大;同时,与周边国家海上矛盾也十分突出,包括岛屿争端、海上划界矛盾以及因此而引起的资源开发争端等。解决好与海上周边国家的问题对我国实现“全面建设小康社会”的战略目标十分关键。第三,海洋经济在国民经济中的重要性日益突出,2003 年,我国海洋产业总产值首次突破 1 万亿元,对我国 GDP 的贡献率高达 7% 左右。党的十六大首次提出了“实施海洋开发战略”的目标,海洋开发将成为我国未来经济发展中的前沿领域。由于在我国周边海域存在丰富的渔业、矿物和能源资源,我国对东亚海地区海洋资源的重视将日益提高。可以肯定,我国的发展战略将把海洋发展战略作为其重要的组成部分,而东亚海地区发展战略将

不可避免地成为我国海洋发展战略的重要组成部分。第四,我国的国家安全离不开对海上和平的维护,海上安全是我国国家安全的重要组成部分。除国防安全外,我国贸易总量的 75% 以及大部分海上石油运输需经西太航线,维持重要国际航道和海峡的畅通对我国生死攸关。确保马六甲海峡、巴士海峡、宫古海峡等咽喉要地的畅通无阻,确保南海石油运输通道的畅通是我国海洋发展战略的关键。因此,我国今后的海洋发展战略一定要牢固树立国家、地区和全球海洋发展战略的思想,而把东亚海地区海洋发展战略作为重中之重。

## 二、国际海洋新秩序对我国海洋发展战略的影响

1994 年 11 月 16 日,《联合国海洋法公约》(以下简称《公约》)正式生效。《公约》的生效标志着国际海洋新秩序的确立,从此,国际海洋事务进入了一个新的时代。《公约》从综合的角度,对海洋各空间的法律地位及有关活动进行了全面的规定。《公约》将约 36% 的全球海洋面积和大部分海洋资源纳入了沿海国的管辖范围,对沿海国提供了巨大的机遇,也提出了艰巨的挑战。《公约》赋予沿海国的主要权利包括:内水和 12 海里领海的主权,24 海里毗连区对移民、海关、财政、卫生、安全等事项的管制权;对 200 海里专属经济区和一般情况下 200 海里大陆架自然资源的主权权利和海洋污染、海洋科学研究、海上人工设施建造的管辖权,以及在特殊情况下不超过 350 海里或 2 500m 等深线加 100 海里大陆架的主权权利和管辖权。此外,《公约》还规定各国在国际通行海峡的“过境通行权”,在公海航行、飞越、捕鱼、科研,敷设电缆管道和建造人工岛屿设施的自由权利,以及在国际海底通过国际机构分享“人类共同继承遗产”的权利。应该说,《公约》的生效对建立和稳定海上秩序,促进海洋经济发展,强化海洋管理均起到了十分积极的作用。

然而,《公约》也不可避免带来了一些负面

影响。第一,海域划界矛盾十分尖锐。在《公约》制定前的“领海之外即公海”时期,海洋划界矛盾较少。《公约》生效后,随着各国海域面积的扩大,特别是海域较窄的闭海和半闭海地区,海域划界矛盾,尤其是由专属经济区引起的海域划界矛盾日益突出。例如,我国与朝鲜、韩国、日本、菲律宾、文莱、马来西亚、印度尼西亚、越南等8个海上邻国存在着海域划界矛盾。尽管我国已经与越南签署了关于北部湾的划界协定,但总体而言,我国尚未与任何海上邻国划定海上边界。第二,海上岛屿争端加剧。依据《公约》的有关规定,一个不能维持人类生存的“无人岛”可以获得面积约1550km<sup>2</sup>的领海,能够维持人类生存的“有人岛”可以获得面积约42万km<sup>2</sup>的专属经济区。这一巨大的诱惑促使各国加紧占领各类岛礁,以期最大限度地获取海域及其资源。第三,对海洋空间的占有和资源的争夺日趋激烈。占有海洋空间即意味着控制海洋资源。《公约》生效前后,各国竭力扩展其管辖范围,攫取海洋资源。《公约》制定后,过去各国均可分享的许多公海生物和非生物资源被置于国家管辖之下,沿海国管辖范围的不断扩展造成了管辖海域主张的重叠及过去公海传统捕鱼权利的丧失,抓捕渔民的事件不断发生。近来,随着《公约》的生效,对超出200海里的外大陆架的争夺正演变成“新一轮蓝色圈地运动”,对外大陆架资源的争夺日趋激烈。第四,海上突发事件不断发生。由于《公约》对在过去属于公海一部分的专属经济区中有关活动的规定十分不明确,造成海上管理的矛盾日益突出,特别是在专属经济区中由开展军事海洋学调查、沉船打捞等剩余权利和利用高技术进行海洋学观测等引发的的问题越来越突出,已经成为有关国家争论的新焦点。第五,《公约》中关于加强区域合作的规定对解决各种海上矛盾和冲突提出了重要的途径和方法,特别是对岛屿、划界、资源开发、海洋科学研究等矛盾交织、难以化解的闭海和半闭海地区,提供了一个值得重视的现实可行的思路。总之,《公约》的生效对各国,特别是多数国家濒临闭海和半闭海的东亚海地区国家造成了重要的影

响,对我国海洋发展战略亦将产生不可低估的影响。

### 三、对我国在东亚海地区海洋发展战略的思考

从上述分析不难看出,我国所处的地理环境,我国因《公约》生效所带来的与海上邻国的各种矛盾,我国确定的“全面实现小康社会”中长期国家发展战略,决定了我国的海洋发展战略,不仅仅关系到我国内,还关系到我国的周边地区,特别是东亚海地区。因此,我们应该充分认识到,东亚海地区的海洋发展战略是国家海洋发展战略的重要组成部分,是国家发展战略的一部分,是实现党的“十六大”提出的“实施海洋开发战略”,建设海洋强国,确保“全面建设小康社会”战略目标顺利实现的重要保障。

我国在东亚海地区海洋发展战略的指导思想应是:根据中央制定的“主权属我、搁置争议、共同开发”,以及“与邻为善、以邻为伴”的外交方针,以“加强睦邻友好、加强区域合作”为方向,以“和平、安全、合作、繁荣”为目标,以《公约》、《21世纪议程》第十七章关于关于促进区域海洋合作的有关规定,以及《南海各方行为宣言》关于搁置争议、加强合作的有关规定为法律和政治基础,在维护我国海洋权益的同时加强我国与东亚海地区各国的海洋合作。

我国在东亚海地区海洋发展战略的主要内容可包括如下几方面。

(一)积极寻求建立各国均能接受的东亚海地区双边和多边海上安全合作框架和机制。

(二)依据《公约》的规定与海上邻国进行划界。为此,需要开展大量的环境资源调查和法理历史研究,为海上划界进行充分的准备。在可能的情况下积极推进与邻国的海域划界。

(三)在没有实际划界之前以及在难以划界的海域,按照“主权属我、搁置争议、共同开发”的方针,积极推进共同开发和区域合作。为此,亟须研究制定共同开发和区域合作政策和措施。

(四)重点在中国和东盟各国签署的《南海各

方行为宣言》框架内,积极推进资源(特别是渔业和油气资源)共同开发,探讨我国与周边国家双边和多边共同开发的模式和经验。在联合国粮农组织的框架下,开展区域渔业管理合作。

(五)在《南海各方行为宣言》、国际海事组织制定的有关《公约》,以及2003年在马来西亚通过的《东亚海可持续发展战略》和签署的《部长宣言》基础上,开展海洋运输方面的合作,确保东亚海地区海上运输通道的畅通,强化海上交通安全管理。

(六)在《东亚海可持续发展战略》和签署的《部长宣言》框架下,根据《生物多样性公约》和关于控制陆源污染全球行动纲领有关规定,积极开展东亚海地区海洋生态环境保护和海洋可持续发展方面的合作,着重开展以海洋生态系统为基础的海洋环境和开发综合管理。

(七)在《南海各方行为宣言》、东盟10+1机制(官方)和“南海潜在冲突研讨会”(非官方)机制,以及联合国政府间海委会框架下,开展由易到难、低敏感度的区域海洋学、防灾减灾、生态环境保护方面的合作。

(八)在全球环境基金、联合国开发计划署,以及《东亚海可持续发展战略》和签署的《部长宣言》的框架下,开展海洋发展能力建设合作。

#### 四、结论

我国的发展离不开一个全面、有效的海洋发展战略作指导,而我国的海洋发展战略绝不能只考虑我国管辖海域,而应该放眼地区和世界,尤其是东亚海地区。在我们研究制定我国的海洋发展战略过程中,始终要把东亚海地区作为重要的政策出发点和着眼点。只有这样,我们的海洋发展战略才能够与国家的21世纪发展战略相吻合,与国家重大外交政策相吻合,与党的十六大提出的“实施海洋开发”战略和建设海洋强国战略相吻合,并为此作出有益的贡献。

(作者单位 国家海洋局国际合作司)

## 我国桥文化与海 陆桥通道建设的 经济意义分析\*

张耀光 宋欣茹 肇 博

中国是文明古国,人口众多,自然资源与物产丰富,文化发展源远流长,既有灿烂的黄河文化,又有中华文明摇篮的长江文化。我国是海洋大国,有约近300万km<sup>2</sup>的可管辖海域,有6500余个大小岛屿,因此还有更多反映多种内涵的海洋文化和岛屿文化。

### 一、桥与桥文化

#### 1. 桥文化的体现

桥是一种跨越工程,遇到自然的障碍,如河流、峡谷,得想办法越过它。“逢山开路,遇水架桥”,人类从原始社会到今天,已经在地球上布满了道路,而路过不去的地方则架满了桥梁。

我国幅员广阔,众多的江、河、湖、海,自古以来成为桥梁众多的国家。“建桥千年、路达南北”,号称“千里名桥路”。早在公元前1135年,就有周文王“造舟为梁”修建浮桥的记录,在《说文解字》中写道:“桥,水梁也”。桥梁建筑以多种多样的形态,谐调融合于天然风景与建筑群体之中,因而很自然地给人以画一般的意境,诗一般的情感。它不仅是一种具有交通实际功能的工程,而且也是既有美感又多情趣的艺术作品。中国是一个历史国度,又是一个诗的国度,诗与史在几千年中创造着精神文明最璀璨夺目的辉煌。与几千年的造桥历史联系起来,中

\*教育部人文社科重点研究基地基金资助(编号SC03-008)