



全国中文核心期刊
中文人文社会科学引文数据库来源期刊（CSSCI）
中国人文社会科学核心期刊
中国人民大学复印报刊资料重要转载来源期刊
中国政法类核心期刊

ISSN1004-8049

CN11-3152/K

太平洋学报

太平洋学报

Taipingyang Xuebao
PACIFIC JOURNAL

（月刊）

第二十五卷

第九期

二零一七年九月

第25卷 第9期 Vol.25 No.9

（1993年创刊）

2017

“小岛屿国家”研究专辑

◎ 气候正义层进关系及其对《巴黎协定》的意义

朱伯玉 李宗录

◎ 多维视角下中国对南太平洋岛国气候援助

康 晓

◎ 国内太平洋岛屿国家研究趋势前瞻

汪诗明

海洋出版社



PACIFIC JOURNAL

Vol.25 No.9

太平洋学报

(月刊)

2017 年(第 25 卷)第 9 期

《太平洋学报》编辑委员会

顾 问:吴敬琏 张登义 鹿守本

主 任:张宏声

副主任:石青峰 杨绥华

主 编:杨绥华

副主编:杜钢建 金灿荣 罗肇鸿

戴桂林 李国强 贾 宇

编 委:(以姓氏笔画为序)

丁一凡 小原凡司(日本) 王义桅

王校轩 王逸舟 王 琪 王 斌

田新建 史春林 朴键一 曲探宙

朱坚真 朱 锋 朱瑞良 庄 芮

刘仁山 刘江永 刘建飞 刘容子

安仁海(韩国) 孙小迎 孙吉亭

孙学峰 严安林 苏 浩 杜钢建

李红云 李国强 杨伯江 杨金森

杨泽伟 杨绥华 肖 洋 时殷弘

吴士存 吴敬琏 吴 磊 余民才

宋 伟 张文木 张国有 张 洁

张振江 张海文 张蕴岭 阿 东

陈文玲 陈玉荣 陈须隆

陈 勇(美国) 林民旺 林宏宇

罗肇鸿 金永明 金灿荣 周大地

周 琪 郑海麟(加拿大) 赵龙跃

胡金焱 胡念祖(中国台湾) 胡德坤

柯 昶 秦为稼 贾 宇 夏善晨

倪 峰 徐光裕 翁立新 高世楫

高 恒 鹿守本 商乃宁 韩 锋

韩增林 傅梦孜 傅岷成(中国台湾)

鲁 义 雷 波 翟 崑 潘 敏

潘新春 戴桂林

C. Raja Mohan(拉贾·莫汉,印度)

Michael Pillsbury(白邦瑞,美国)

目次

政治与法律

- 气候正义层进关系及其对《巴黎协定》的意义 朱伯玉 李宗录(1)
- 国际应对气候变化所致小岛屿国家损失和损害研究 张晨阳(11)
- 多维视角下中国对南太平洋岛国气候援助 康 晓(24)
- 帝国权力更替的开端——20 世纪 30 年代美英太平洋岛屿主权与跨太平洋航空之争 张 愿(36)

21 世纪海上丝绸之路建设

- 超越“竞争性援助”:“21 世纪海上丝绸之路”建设与太平洋岛国经济发展的新思考 秦 升(47)
- 中国对太平洋岛国的文化外交:目标、路径及效用评析 李德芳(57)

经济与社会

- 太平洋小岛屿国家渔业资源区域合作管理研究 应晓丽 崔旺来(70)
- 澳大利亚休闲渔业政策与管理制度及其对我国的启示 孙吉亭 [澳]王燕岭(78)

综述与评述

- 国内太平洋岛屿国家研究趋势前瞻 汪诗明(86)

热点问题笔谈

- 金砖国家战略对接:俄罗斯立场及建议 [俄]乔吉·托洛拉亚(96)

CONTENTS

Politics and Law

The Connotation of Climate Justice and Its Significance to the Implementation of the Paris Agreement ZHU Boyu LI Zonglu(1)

The Research on International Responses to the Small Island Countries’ Loss and Damage Caused by Climate Change ZHANG Chenyang(11)

China’s Climate Aids to South Pacific Countries from Multi-dimensional Perspectives KANG Xiao(24)

Twilight of Empire Power Transition: Anglo-American Rivalry over Pacific Islands and Trans-Pacific Air in the 1930s ZHANG Yuan(36)

Pushing Ahead 21st Century Maritime Silk Road Initiative

Beyond Competitive Aid: New Thinking on the Construction of 21st Century Maritime Silk Road and Economic Development of Pacific Island Countries QIN Sheng(47)

A Review and Analysis of China’s Cultural Diplomacy with Pacific Island Countries: Objective, Path and Achievement LI Defang(57)

Economy and Society

An Evaluation of Regional Cooperation on Fisheries Management of Small Island Countries in the Pacific Ocean YING Xiaoli CUI Wanglai(70)

Policy and Management System of Recreational Fishery in Australia and Its Enlightenment for China SUN Jiting WANG Candy(78)

Literature Review and Comment

The Prospect of Research on Pacific Island Countries WANG Shiming(86)

Discussion on Hot Issues

Coordination of Co-development Strategies between the BRICS: From the Standpoint of Russia Georgy Toloraya(96)

本刊实行专家匿名审稿制度
所刊发文章不代表本刊观点

本刊启事

为适应我国信息化建设,扩
大本刊及作者知识交流渠道,本
刊已被中国核心期刊(遴选)数
据库、中文科技期刊数据库、中国
学术期刊网络出版总库及 CNKI
系列数据库等多家数据库收录。
若作者对此有异议,请在来稿时
向本刊说明,本刊将作另行处理。

《太平洋学报》编辑部

DOI:10.14015/j.cnki.1004-8049.2017.9.004

张愿:“帝国权力更替的开端——20 世纪 30 年代美英太平洋岛屿主权与跨太平洋航空之争”,《太平洋学报》,2017 年第 9 期,第 36-46 页。

ZHANG Yuan, “Twilight of Empire Power Transition: Anglo-American Rivalry over Pacific Islands and Trans-Pacific Air in the 1930s”, *Pacific Journal*, Vol.25, No.9, 2017, pp.36-46.

帝国权力更替的开端

——20 世纪 30 年代美英太平洋岛屿主权与跨太平洋航空之争

张 愿¹

(1.武汉大学,湖北 武汉 430072)

摘要:从 20 世纪 30 年代中后期开始,围绕中太平洋的二十多个岛礁,美、英两国曾发生过较为激烈的领土主权争端。美国从这场较量中脱颖而出。它充分利用自身优势和国际形势,牢固地把握了主动权,在坚决维护自身在夏威夷的垄断地位的基础上,又借机进入原为英国势力范围的大洋洲腹地,掌握了跨太平洋空中航线,加强了与澳大利亚和新西兰的联系,牢固确立了自己在太平洋事务中的主导地位。而深处内外困境的英国则节节败退,不断失去自己在太平洋的关键据点,甚至无法保护原本属于自己的海外属地。这场美英之争本质上是新技术条件下美、英对太平洋地区秩序的重构。它既反映了太平洋霸权的转移,其结果也加速了霸权转移的过程,宣告了美国主导下的“太平洋世纪”的到来。

关键词:美英关系;太平洋;岛屿主权;航空

中图分类号:K6

文献标识码:A

文章编号:1004-8049(2017)09-0036-11

两次世界大战对国际关系格局产生了深远影响,其中一个显著变化是美国的崛起和英国的衰落。在这一起一落之间,美国逐渐取代了大英帝国在全球的地位。对此,以往研究充分讨论了两次世界大战对美英综合国力,特别是工业、金融、军事实力造成的影响,却较少论及帝国权力更替更直观的表现形式,即两国海外领土、属地发生的变化。事实上,从 20 世纪 30 年代中后期

开始,围绕中太平洋的二十多个岛礁,美、英曾发生过较为激烈的领土主权争端。争端的结果拉开了美国自 1898 年美西战争获得菲律宾、关岛、威克岛以来新一轮海外扩张的序幕,英国则开始了长达二三十年的战略收缩。那么,这场岛屿主权争端因何而起?美英各自采取何种策略和步骤争夺太平洋诸岛?其结果在地缘政治与国际关系格局中的影响如何?

收稿日期:2016-12-07;**修订日期:**2017-08-07。

基金项目:本文是武汉大学自主科研项目(人文社会科学)“国际社会防止海上事件机制及其对我国处理周边海上争端的启示”研究成果,得到“中央高校基本科研业务费专项资金”资助。

作者简介:张愿(1982—),男,湖北宜昌人,武汉大学国际问题研究院讲师,国家领土主权与海洋权益协同创新中心研究人员,主要研究方向:美国对外关系史、美国海军史、二战及战后秩序。

一、跨太平洋航空竞争与岛屿争端的兴起

美英争夺的岛礁位于今天中太平洋地区的基里巴斯、图瓦卢及其附近, 涉及菲尼克斯群岛、吉尔伯特群岛、莱恩群岛、北库克群岛、萨摩

亚群岛等广大地区(见图 1)。它们在夏威夷西南方向约 1 900 英里(约 3 058 千米), 马绍尔群岛(当时处于日本委任统治之下)东南方向约 1 300 英里(约 2 092 千米), 靠近斐济、新西兰和澳大利亚。^① 这些岛礁大多为狭小、无人居住的珊瑚礁, 淡水资源匮乏, 不适宜大规模移民和兴建军港, 因而长期不受重视。

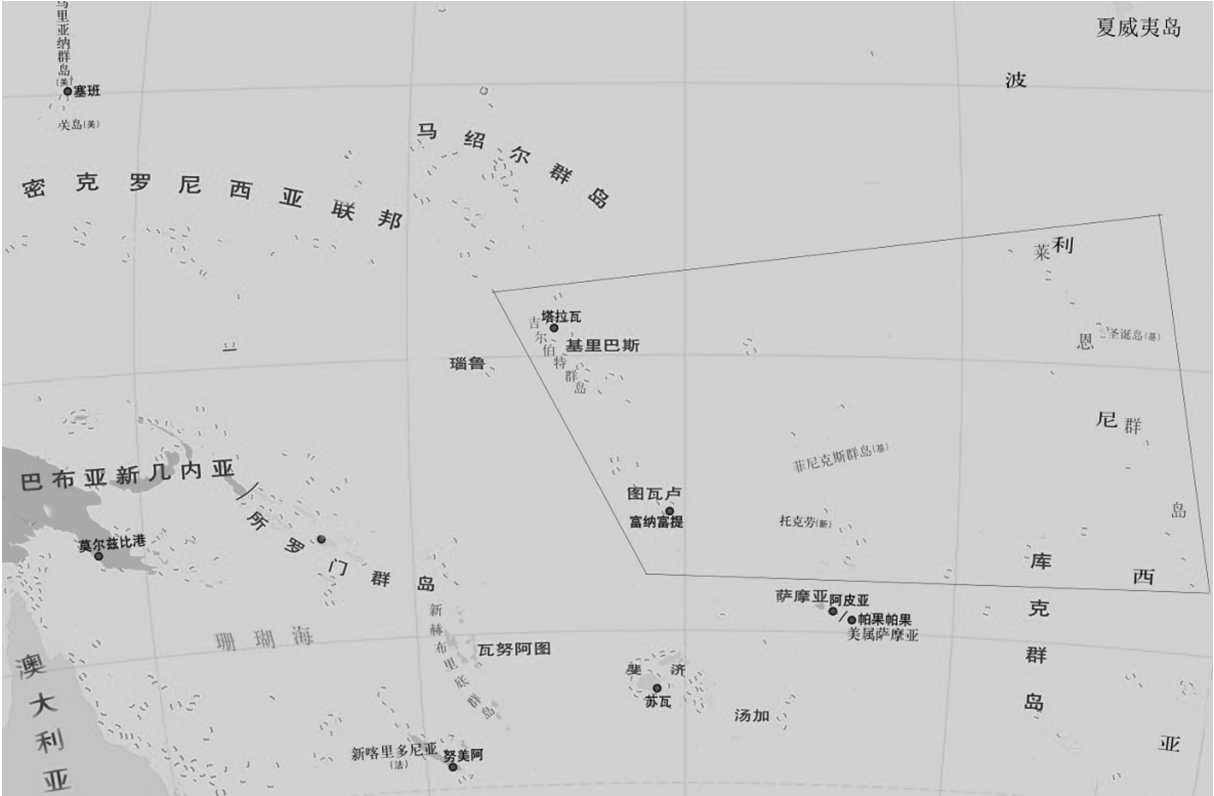


图 1 太平洋争议岛礁位置略图

但新技术的发展往往衍生出新的国家利益。在上世纪二三十年代, 航空业的迅猛发展日益引起各国政府的高度关注。从商业利益考虑, 各国普遍意识到发展航空工业有利于本国商品和资本输出, 拓展海外市场。从军事战略上说, 尽管各国对空军的功能和角色定位仍存在争议, 但大都注意到其作为一种新武器平台

的潜力, 承认其机动性强、便于突袭敌后的特点, 以杜黑 (Giulio Douhet)、米切尔 (William L. Mitchell) 等人为代表而提出的空权理论也应运而生。在政治影响方面, 航空业作为一项新兴高技术产业, 本身是一国工业、技术能力和国家实力的象征。对英、法、荷等传统殖民国家而

① “Speech in the House by Representative Tinkham on His Suspicions Concerning the Anglo-US Exchange of Notes, Regarding Joint Control of Canton and Enderbury Islands”, 21 Mar., 1940, Atlantic Archive; UK-US Relations in An Age of Global War 1939-1945, <http://archive.atlantic-archive.org>. (以下简称 Atlantic Archive)

② Marc L. J. Dierikx, “Struggle for Prominence: Clashing Dutch and British Interests on the Colonial Air Routes, 1918-1942”, *Journal of Contemporary History*, Vol.26, No.2, 1991, p.333.

的《巴黎公约》首次确立了国家对领土及领海以上空域的主权,要求“所有商业航空运输,都必须取得相关外国政府的许可”。由此,各国都希望以最小代价,既保持本国航空公司在自身控制范围内的支配性地位,又设法在别国开辟、拓展新的航线,并尽可能获得在降落、经停、货物运输、人员运输、第三国转运等方面的航空权利。

其中,美、英在跨太平洋航空中的竞争尤其突出。到1930年,美国政府支持的泛美航空公司网点已遍及南美,并建立了跨北大西洋通往欧洲、经夏威夷跨北太平洋的航线。而英国则由数家航空公司经手,在1933年前后开通了从英国飞往南非、埃及、印度、新加坡、澳大利亚的航线,并与美国和加拿大商定了北大西洋航线。这样,美英两国竞争的焦点就转向了大洋洲-北美航线。^①该航线有利于加深美国与大洋洲的联系,便于其商业利益的拓展;对英国而言,则意味着完成了大英帝国环球飞行的最后一环,其政治意义不言而喻。

在上述背景下,原本无人问津的中太平洋上星罗棋布的外围岛礁忽然变得重要起来。首先,由于当时的飞机航程短,长途飞行需要起降中转点,这些岛礁正是跨太平洋飞行必不可少的跳板。其次,建立跨太平洋空中航线的关键一环在于夏威夷,而美国坚持对其垄断控制,不对别国开放,所以英国迫切希望利用自身对太平洋诸岛的占有,强化谈判地位,作为与美国讨价还价的筹码。此外,从战略用途上说,这些岛礁既可用于民航,自然也可供军机起降,用于保障海上贸易和运输通道。而且,由于它们与日本委任统治诸岛相邻,也可以就近侦查、监视日本的活动。当然,还要防备它们落入敌手,为其所用。英帝国防务会议的一份报告指出,“太平洋岛屿具有战略价值。它们可为海军提供油料基地,为空军提供降落场所,并可建立无线电站”。此外,“如果在岛上建立足够的通讯系统,日本再想利用它们作为油料基地的可能性将大为削弱”。^②从美国角度讲,也可以“建立起从阿拉斯加,穿过中途岛、约翰斯顿岛、坎顿岛至萨摩亚的海空基地链条,从而尽可能地向西展开

其侦察面,防止日本向夏威夷发动进攻”。^③

总之,在空权兴起的时代,潜在航线上的太平洋诸岛既成为国家的利益触角,也成为其战略前沿。美、英围绕太平洋诸岛的主权争端正是在这一背景下开始的。

二、美英共管坎顿、恩德伯里岛的实现

美国最先发起这场美英之争。1934年12月29日,美国总统罗斯福(Franklin D. Roosevelt)发布行政令,将金曼礁、约翰斯顿岛和沙岛置于美国海军控制之下。次年3月,美国政府又以科考为名,秘密派遣陆军人员占领贝克岛、豪兰岛和贾维斯岛。^④美国的行动引起了英国注意。经英方研究,上述岛屿或原属美国;或为无主地;或英国主权依据稍强但确有争议。7月,英国外交部就是否对所涉岛屿提出声索征询各部意见。航空部(Air Ministry)和海军都以中太平洋岛屿的战略价值为依据,主张抢先声索;而殖民地部则以增加管理负担为由反对兼并新的太平洋领土。最终,英国政府决定放弃声索,以换取美国的其他让步。1936年5月13日,罗斯福发布行政令,将贝克、豪兰、贾维斯三岛置于美国内政部管辖之下。^⑤

与此同时,英国政府开始联合澳大利亚和新西兰,加紧规划跨太平洋航线,并着手巩固其在那里其他太平洋岛屿的主权。1936年8月,英皇家海军派出舰船前往考察并设立主权标示。结论认为,跨太平洋航线必须途径夏威夷;而最佳航线是新西兰-斐济首府苏瓦-赫尔岛或努库诺

① M. Ruth Megaw, "The Scramble for the Pacific: Anglo-United States Rivalry in the 1930s", *Historical Studies*, Vol.17, Iss.69, 1977, p. 458.

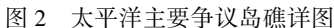
② George V.A. Monckton-Arundell, "Strategic Importance of the Pacific Islands", 20 May, 1938, Atlantic Archive.

③ G.C. Pirie, "Failure of Pan American Airways' Fulfillment of Their Its Contract with the New Zealand Government", 11 Feb., 1939, Atlantic Archive.

④ M. Ruth Megaw, "The Scramble for the Pacific: Anglo-United States Rivalry in the 1930s", p.460.

⑤ "Discussion of Pacific Islands Ownership (Memorandum A)", 17 Dec., 1936, Atlantic Archive.

政府开会讨论,决定尽快任命一名行政官员驻守圣诞岛,以体现英国“积极行使主权”和“有效管理”。该会议还决定,将赫尔(奥罗纳岛)、坎顿(阿巴里灵阿环礁)、悉尼岛(曼拉岛)、麦基恩、恩德伯里、菲尼克斯(拉瓦基岛)、伯尼、加德纳(尼库马罗罗岛)等菲尼克斯群岛的岛屿并入吉尔伯特和爱丽丝群岛殖民地管辖,以强化英国主权,但暂不管理或调派人员。^② 1937年3月18日,英国发布枢密院令,正式予以兼并(见图2)。



岛的价值。因为泛美航空公司正在规划通往法属新喀里多尼亚的航线,而坎顿是关键一环,是“所有岛屿中在航空上最有用的一个”。^⑥但美国的法律依据只有 19 世纪中叶美财政部发布的美国公司开采鸟粪的岛屿清单,及 1859 年财

- ① “Summary of Memoranda on Howland, Baker and Jarvis Pacific Islands”, Dec., 1936, Atlantic Archive.
- ② “Interdepartmental Discussion on the Administration of Pacific Islands”, 29 Dec., 1936, Atlantic Archive.
- ③ United States Department of State, *Foreign relations of the United States diplomatic papers (FRUS)*, 1937, *The British Commonwealth, Europe, Near East and Africa*, Vol. II, Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1937, p.125.
- ④ 同③, pp.125-126.
- ⑤ 同③, pp.126-127.
- ⑥ United States Department of State, *Foreign relations of the United States diplomatic papers (FRUS)*, 1938, *The British Commonwealth, Europe, Near East, and Africa*, Vol. II, Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1938, pp.96-97.

政部就恩德伯里岛发出的“准予占领和开发”的许可证。^①而按照英方记载,1871年美国鸟粪公司就停止了在菲尼克斯群岛的活动。从1881年起,英国一家公司控制了群岛大部,此后便一直从英国政府承租,在鸟粪开采完毕后,又种植椰树出口获利,后来租约几经转手,仍为英国公司持有,直到1936年英方设立主权标示,1937年并入吉尔伯特和爱丽丝殖民地管辖。^②比较而言,英方有明确的主权宣示和连续不断的生产经营活动,但缺乏实际管理;而美国的占领属于临时性质,且早已放弃。^③

罗斯福总统直接介入了此事。他打算从“有效占领”上做文章,强调“关键是坎顿岛已多年无人占领”,建议立即从夏威夷采取行动。^④国务卿赫尔(Cordell Hull)则分析了三个选项:(1)不告知英国,直接派移民长期占领坎顿岛。此举可能激怒英国,增加解决岛屿争端的困难,且造成美国不守信用的形象;(2)派移民长期占领坎顿岛,但以复照形式提前告知英国;(3)不长期占领坎顿岛,而是借机提出谈判,以便最终解决菲尼克斯群岛的八个岛屿的主权问题。赫尔指出,国务院法律顾问认为,美国对坎顿岛的声索依据“极为薄弱”。因此,“美国想要对涉事群岛的至少其中一些确立主权,最好的前景要寄望于谈判”。^⑤罗斯福最终采纳了赫尔的意见。8月9日,美国政府复照英国,表示鉴于美英在坎顿岛和“其他一些太平洋岛屿”存在主权争端,不接受英国1937年3月18日枢密院令,但愿意谈判,并建议“双方不采取任何进一步行动,如建立定居点”。^⑥由此,美国不仅在不承认英国占领的基础上提出了冻结现状、举行谈判的主张,而且顺势将整个太平洋岛屿都纳入了谈判范围。

英国政府不赞成美国的“一揽子”谈判方案,担心因此将使英国对菲尼克斯群岛乃至其他太平洋岛屿的主权受到质疑。^⑦而且,它自己也有盘算。接获美国建议后,英国一面拖延答复,一面秘密派出海军舰船前往坎顿岛,在8月30日建立起一个由两名无线电报员驻守的双向短波电台。在一切准备就绪后,10月20日,英国政府才答复美国,称愿就太平洋岛屿主权进行谈

判,但由于英国已经发布枢密院令将菲尼克斯群岛并入英殖民地,且英国“已有效占领坎顿岛和赫尔岛”,因此,不能将它们纳入谈判。在上述保留条件的基础上,英国同意不再采取下一步行动。^⑧显然,英国政府是企图先造成有利于己的既成事实,确保对关键岛屿的占有,再冻结现状。

英国的行动令美国决策层大为光火。罗斯福抱怨说:“在任何谈判中,英国佬总是拿走争议的90%;而在太平洋岛屿上,他们看来打算给美国的还不到习惯的10%。”其他官员也都主张立即采取激进措施。内政部领土及岛屿属地司司长格鲁宁(Ernest Gruening)警告说:“在这个巩固太平洋岛屿的关键时刻,我们不应犯下太晚才去占领的错误。我们正进入一个主权声索将很快失去其不确定性的时期。在很短时间内,要获取现在可能的东西会困难得多。”他主张美国向圣诞岛、坎顿岛、恩德伯里岛等岛屿移民。大法官莫尔(Robert Walton Moore)建议对菲尼克斯群岛或整个中太平洋岛屿提出声索,并派出移民和装备前往坎顿、恩德伯里、菲尼克斯、圣诞岛,直到争端解决。海军代理部长李海

① United States Department of State, *Foreign relations of the United States diplomatic papers (FRUS)*, 1937, *The British Commonwealth, Europe, Near East and Africa*, Vol. II, Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1937, pp.125-126.

② “Conflicting Anglo-United States Claims to Sovereignty over Certain Islands in the Western Pacific”, FO 461/2, Further Correspondence Respecting America, Parts V-VIII, 1943, Confidential Print; North America, 1824-1961.

③ 罗斯福自己就曾表示:“发现不能作为国家占有的依据,除非在其后一个合理的时期内有长期占领。而且,纯粹临时的占领,如仅仅为采集鸟粪而无其他目的,并不给予鸟粪采集公司所属的国家任何主权。”同①, p.127.

④ 罗斯福十分热衷于扩大美国海外属地。他曾激烈抨击以“先占”作为国际通行领土取得方式的做法:“先占其实是很随意的事情,一群人登陆,呆上一天或一周,然后离开并宣称岛屿被占领了”。在他看来,“唯一有效的占领应该是货真价实的长期占领,而非仅仅派两个人、一条狗跑到世界某处”。United States Department of State, *Foreign relations of the United States diplomatic papers (FRUS)*, 1938, *The British Commonwealth, Europe, Near East, and Africa*, Vol. II, pp.77-79.

⑤ 同①, pp.127-128.

⑥ 同①, p.129.

⑦ “Conflicting Anglo-United States Claims to Sovereignty over Certain Islands in the Western Pacific”, FO 461/2.

⑧ 同①, pp.130-131.

也跃跃欲试。^①

于是,1938年2月16日,罗斯福召集会议,确定了新的对英策略:其一,提出新的妥协方案。由美国驻英大使肯尼迪(Joseph P. Kennedy Sr.)直接与英国首相张伯伦(Arthur Neville Chamberlain)交涉,阐明美国不愿就太平洋各岛屿主权逐个进入法律讨论,且美、英在这些岛屿上有共同利益,即防止日本进入该区域。因此,美国建议“双方搁置最终主权的决定,并就联合使用这些岛屿达成和解”。可见,美国改变了交涉目标,由争取尽可能多的太平洋岛屿的主权,转向先获取美国最需要的岛屿的使用权;其二,威胁英国,如不积极回应和解方案,将把萨摩亚与夏威夷之间所有未按美国标准“长期占领”的岛屿置于美内政部的管辖之下,并派出移民。其三,反击英国的抢跑行为,也向坎顿、恩德伯里岛派出移民,并收回冻结现状的提议。^②按照上述方针,1938年3月3日,罗斯福签署行政令,将坎顿岛和恩德伯里岛置于内政部管辖之下;7、8日,美方人员登上两岛;10日,肯尼迪会晤英国外交大臣哈利法克斯(Lord Halifax),转达罗斯福对张伯伦的口信。^③

对美国突如其来的登岛,英国只能设法因势利导。3月30日,英国政府一方面答复说,原则同意“美英共同占领坎顿岛和恩德伯里岛25至50年;在此期间,两国联合管理两岛,并平等享有设施”。但另一方面,英国又提出,由于吉尔伯特和爱丽斯群岛人口过剩,英国早准备向菲尼克斯群岛移民,未来共管两岛不应影响该计划。更重要的是,英国提出了酝酿已久的跨太平洋航空会谈的倡议。其实质是在“完全互惠”的基础上,美、英、澳、新四国相互提供“任何在其管辖下、可用于跨太平洋航线”的机场设施。^④这样一来,英国就可以顺理成章地要求美国开放夏威夷。在通过移民确保未来主权的基础上,以坎顿岛和恩德伯里岛的使用权为杠杆,撬动对跨太平洋航空至关重要的夏威夷降落权的谈判,以小搏大,这就是英国的如意算盘。

但美国的做法是只取不予,毫不响应英国的关切。4月28日,美国复照英国,只同意共管

两岛,拒绝英移民计划和四国跨太平洋航空会谈,且强调美国原来提议的共用主张,不仅限于坎顿岛和恩德伯里岛,而是“适用于两国间所有争议岛屿”。^⑤

更有甚者,就在英国“原则同意”共管两岛的次日,美内政部立即向泛美航空公司签发许可证,允许其使用坎顿岛建立航空站。^⑥这自然引起了英方不满。但美方辩解说,“共用有两种选择,一是在谈判中两国都不以任何方式使用岛屿;一是两国都可使用,但不影响最终主权”。美国只是“赞成后一种选择”。^⑦4、5月间,美国积极在岛上活动,派遣人员勘测,建筑房屋,为航空站选址等等。在抢占最佳位置后,美国再询问英国,是英、美协议分岛,各建航空站;还是“仅由美国公司提供航空设施,并达成某种安排,使英国当局在付费及其他互惠安排的基础上,“可以使用泛美航空公司的航站”?^⑧英国只能接受后者,并要求法理上的平等。^⑨可以说,美国实际上偷换了“共用”的概念,将共用变成了先用。英国反而成了美国所经营的机场的承租人。

经过几轮磋商,1939年4月,美、英政府就共管坎顿岛和恩德伯里岛换文,确定:将两岛置于联合控制之下。在此期间,双方各任命一名官员,设立临时联合政权,具体管理方式及权限将由两国政府磋商。岛上设施用于国际航空,但只有美国和英联邦民航能开设定期航班。两岛使用需由两国政府商定。坎顿岛可由美航空

① M. Ruth Megaw, “The Scramble for the Pacific: Anglo-United States Rivalry in the 1930s”, pp.466-467.

② United States Department of State, *Foreign relations of the United States diplomatic papers (FRUS)*, 1938, *The British Commonwealth, Europe, Near East, and Africa*, Vol. II, pp.77-79.

③ 此处后来美英说法不一。美方表示,罗斯福设想的是美、英搁置争议,共管太平洋上所有争议岛屿;而英方则坚称肯尼迪转达的提议只包括坎顿岛和恩德伯里岛。

④ 同②, pp.84-86.

⑤ 同②, pp.97-99.

⑥ 其中还含有使美国公司垄断岛上设施使用权的条款,即第10条规定“契约不会用于任何除美籍跨太平洋航空公司注册航班飞行以外的用途”。同④, pp.104-106.

⑦ 同②, pp.86-88.

⑧ 同②, pp.101-103.

⑨ 同②, pp.104-106.

公司建立机场,在收取费用后,向英方提供与美平等的服务。共管期50年,并将自动续约,直到两国同意修改或废除。^①谈判中,英国还主动放弃了向坎顿岛移民的计划,并决定不派专人驻守两岛,只以定期访问的形式来体现其“管理”。^②从此,英国事实上将两岛交付美国,仅保留了名义上的管理权和使用权。而美国海军部长则公开将坎顿岛称作“其他在太平洋的美国岛屿”,打算“开发用于战略目的”。^③1939年1月20日,美国国会将夏威夷巡回法庭管辖权扩展至坎顿岛和恩德伯里岛。^④

三、英国巩固其跨太平洋航空地位的构想及其失败

尽管在坎顿岛的较量中受挫,但英国政府对跨太平洋航空谈判依然充满信心。在它看来,美、英在该问题上相互需要,地位平等。1938年12月12日的英帝国防务会议上,航空部负责人赫伯特森(J.J.W. Herbertson)分析了当前形势:“在太平洋停靠港的问题上,美国和我们手中的牌,正好完全平分。重要的是,我们确保自己的利益,而不失去对任何王牌的控制。总有一天,美国人将不得不与我们讨论跨太平洋空中航线”。英外交部官员贝尔福(John Balfour)表示同意,指出“美国正试图从英国手中抽走一些王牌”。他建议“预防美国夺取可能出现所有权争议的岛屿,并为四国会谈准备好可用的杠杆”。^⑤此后,上述两点就成为英国政府处理太平洋岛屿问题的基本方针。

以此为指导,英国加紧巩固其在其他太平洋岛屿,尤其是赫尔岛、圣诞岛等关键岛屿的实际存在,防止“坎顿岛事件”重演。按照它自己的说法,“不应只对可能争议的岛屿提出主权声索,还应迅速牢固确立英国的利益,以便在事实和法律两方面都享有权益”,“尽可能多地获取太平洋关键岛屿的所有权将增加英国的谈判筹码,并促使美国承认联合航线的好处”。1938年底,英国与新西兰政府商定,派出舰船考察跨太平洋航线的最佳路线,即圣诞岛-赫尔-努库诺努-苏瓦一线,

并在岛上“大张旗鼓地”开展建筑活动,如勘定机场跑道、机库、滑道、行政大楼,树立供航空使用的保留区标牌等。同时,英国安排吉尔伯特和埃莉丝群岛殖民地向赫尔、加德纳、悉尼岛殖民,先行人员在岛上掘井、植树,并“将一直坚守到大批移民抵达”。为强化在圣诞岛的地位,英国政府立刻向驻岛官员发放气象设施,指示采集气象信息,发送至中太平洋气象站,以便未来将其作为“英属观察及报告站”列入国际气象站清单。英国航空部还决定先开发外围的斐济-菲尼克斯群岛-范宁岛和圣诞岛航线,而非此前确定的斐济-吉尔伯特群岛航线。^⑥

英国更重要的一张“王牌”是拒绝向美国提供在澳大利亚和新西兰的降落权。在它看来,美、英各自控制着跨太平洋航线的一端。如果美国不开放夏威夷和本土,英国固然难以连接大洋洲和北美大陆;但如果英国不开放澳大利亚和新西兰,美国仅获取太平洋诸岛也没有任何意义。因此,英国一直设法阻止澳、新与美直接开展航空合作。^⑦1935年,新西兰政府与泛美航空公司达成协议,允许其将业务扩展至新西兰,但明文约定

① United States Department of State: *Foreign relations of the United States diplomatic papers* (FRUS), 1939, General, the British Commonwealth and Europe, Volume II, Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1939, pp.313-314.

② United States Department of State, *Foreign relations of the United States diplomatic papers* (FRUS), 1938, *The British Commonwealth, Europe, Near East, and Africa*, Vol. II, pp.118-119.

③ 同①, pp.306-307.

④ Hatton W. Sumners, “A bill to Extend Jurisdiction of the US District Court in Hawaii over Certain Pacific Islands”, 20 Jan., 1939, Atlantic Archive.

⑤ “Meeting on Strategic Importance of Pacific Islands by the Imperial Defense Committee”, 12 Dec., 1938, Atlantic Archive.

⑥ “Use of Pacific Islands for Trans-Pacific Air Routes”, 15 Oct., 1938; “Strategic Importance of the Pacific Islands”, 6 Oct., 1938; “Proposed Conference on Matters Concerning the Pacific Islands between UK Government, Australia and New Zealand”, 1939; B., J. “Note on Hull Island Based on Admiralty Reports”, 14 Jan., 1939, Atlantic Archive.

⑦ 仅从利益上看,英、澳、新三国在跨太平洋航线上存在分歧。英国希望以澳、新降落权,交换在夏威夷和美国本土的降落权,实现英帝国控制下的环球飞行;新西兰虽在情感上仍忠于英联邦,但也需要打通与北美大陆的空中联系,而英国发展越洋航空的速度明显慢于美国;澳大利亚本是跨太平洋航线在大洋洲的最主要终端,但在航线谈判中却需顾及新西兰利益,有受拖累之感。

“如果此后美国拒绝在其领土向英国公司提供对等降落权,新西兰可在一年通知后中止合同”。^①现在,英国政府开始盘算,如果美拒绝参加四国会议,或再次强行夺岛,则“新西兰政府准备取消泛美航空降落权,澳大利亚也将拒绝给予降落权”。^②为此,英国积极筹备英、新、澳太平洋防务会议,以协调行动。1938年5月23日,英国还向美国提出警告,“正是因为英、澳、新等国政府对美国利益的善意,泛美航空才得以在英国领土获取站点一事上得到极大关照,但这种关照只有得到对等交换才能继续”。^③

英国外交部也拟定了让步立场:“对圣诞岛,主张英国主权无可争辩,将抵制对其声索,直至诉诸仲裁。对赫尔岛,英国也可威胁仲裁;但如果美国仍不放弃声索,则作为最后的让步,可参照坎顿岛情形,让美国分享名义上的管辖权,以及支付一定费用后使用岛上飞行设施的权利”。^④此外,英国还向美方表示,“不排除解决目前被忽视的岛屿的法律地位”,但所指实际仅限于无关紧要的莱恩群岛中的六个南方小岛,即弗林特、莫尔登、斯塔巴克、加罗林、费尼普、沃斯托克。^⑤

但上述设想只是一厢情愿。美国政府认为英国提出的交换并不对等。美国得到的只是大洋洲,而英国却能实现环球飞行。1938年4月18日,罗斯福与莫尔、李海、格鲁宁、莫法特(J. P. Moffat)等人会谈。陆军、海军、内政部、国务院一致认为,让任何外国拥有在夏威夷的降落权都是个错误,部分因为国防,部分因为将毁掉目前“我们在跨太平洋航空中的垄断地位”。会议还特别指出,即使新西兰取消与泛美航空的合同,“也好过在没有足够的交换利益时放弃我们如此巨大的优势”。^⑥因此,美国政府始终否认跨太平洋航空与太平洋岛屿争端的关联,称前者是“完全独立的另一件事”,拒绝谈判。

不仅如此,1939年3月14日,泛美航空还向新西兰政府提出申请,将飞往奥克兰的航线,从经由新西兰一侧的帕果帕果改为经由新西兰与澳大利亚之间的法属努美阿,并扬言将立刻在努美阿、坎顿岛进行大规模投资。如获批准,

可能在7月就可正式投入运营。问题的关键是,努美阿就在澳大利亚的布里斯班和奥克兰的飞行距离之内。一旦泛美航空开通飞往努美阿的定期航班,即使澳、新政府拒绝给予降落权,公众舆论的力量也可能会使它们难以长期顶住压力,拒绝建立飞往努美阿的航线。这无疑是釜底抽薪。英国航空委员会极感担忧,称此举“改变了形势”,“英国在太平洋航空中最重要杠杆,即拒绝允许进入新西兰和澳大利亚的权利消失了”。因此,它建议主动向泛美航空提供苏瓦作为中转点,促使其放弃努美阿。^⑦可见,英国的所谓“王牌”并不稳固。

这一时期,美国再未以激进手段直接夺岛,但继续以外交方式扩大声索。1939年2月8日,美国告知英国,不能默许它在加德纳、赫尔、悉尼岛的殖民计划。^⑧8月16日,美国又向英国递交照会,正式列出了美国准备声索的太平洋岛屿清单。清单上包括沃斯托克、莫尔登、斯塔巴克、加罗林岛、弗林特、圣诞岛、阿塔富环礁、努库诺努环礁、法考福环礁、彭林环礁等23个岛礁。^⑨这其中既有英国认为不太重要的莱恩群岛中的六个小岛,也包括英国极其看重、主权

① “Discussion of Pacific Islands Ownership (Memorandum A)”, 17 Dec., 1936, Atlantic Archive.

② “Instructions for the UK Representatives to the Pacific Defense Questions”, 18 Jan., 1939; E. I. C. Jacob, “Agenda for Proposed Conference Concerning the Pacific Islands”, 21 Dec., 1938, Atlantic Archive.

③ United States Department of State, *Foreign relations of the United States diplomatic papers (FRUS)*, 1938, *The British Commonwealth, Europe, Near East, and Africa*, Vol. II, pp.106-109.

④ “Proposed Conference on Matters Concerning the Pacific Islands between UK Government, Australia and New Zealand”, 14 Jan., 1939, Atlantic Archive.

⑤ “Proposed Conference on Matters Concerning the Pacific Islands between UK Government, Australia and New Zealand”, 1939, Atlantic Archive.

⑥ 同③, pp.96-97.

⑦ William G. Stevens, “Report of the Air Committee on the Policy in Relation to the Trans-Pacific Air Route and US Activities in the Pacific”, 24 Apr., 1939, Atlantic Archive.

⑧ United States Department of State: *Foreign relations of the United States diplomatic papers (FRUS)*, 1939, General, the British Commonwealth and Europe, Volume II, Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1939, p.307.

⑨ 同⑧, pp.315-317.

依据也很充分的圣诞岛、努库诺努、赫尔岛。此外,还有属于新西兰的北库克群岛的4个岛屿和托克劳群岛的3个岛屿。1939年11月,新西兰外长访英期间,明确表示拒绝接受。

1940年6月8日,英国复照美国,表示愿就上述23个岛屿的主权进行讨论,但询问美国将7个新西兰属地和4个吉尔伯特和爱丽丝群岛岛屿纳入讨论的依据,并要求美国确认已提供了争议太平洋岛屿的完整清单。最后,英国提出,“在必要文件准备好前暂缓讨论,且在目前情况下可能有所拖延”。美国在8月10日的回复中,同意推迟讨论,但拒绝提供声索依据,也不保证以上为完整清单,反而提出谈判将包含“清单中的各岛及任一政府提出声索的中太平洋岛屿”。^①英国对此大为不满,指令驻美大使洛西恩(Lord Lothian)强烈敦促美方提供完整、最后的清单。^②但洛西恩认为,既然美国对搁置满意,而英国也不想过早谈判,所以并未急于交涉,最后不了了之。^③

此后,在太平洋战争中,美国对日本发动所罗门群岛作战,趁势占领了原属英国的富纳富提、坎顿岛、范宁岛、华盛顿岛、圣诞岛、瓜达尔卡纳、佛罗里达群岛、马莱塔岛。^④由此,美国进一步确立和巩固了在西南太平洋的支配地位。

四、英国失败的原因及美英争端的实质

显而易见,在这场太平洋岛屿主权与跨太平洋航线的较量中,英国始终处于被动地位。这是由它当时的内外困境所决定的。从内部看,1929年全球经济大萧条爆发后,英国传统工业减少了三分之二,航运、金融服务业、海外投资的收益减少了一半以上,还要偿还巨额的战争贷款。经济形势的严重恶化迫使英国大幅削减国防预算,其直接后果是英国的武装力量和国防工业能力不足以保护遍及全球的海外利益。从外部看,英国当时同时面临德、意、日三国的侵略威胁,埃及、印度、巴勒斯坦等地的民族解放运动也令英国应接不暇。英三军参谋长

1937年12月的报告指出:“我们无法预测我们的国防力量什么时候才能强大到能够同时应对德国、意大利和日本,以保护我们的贸易、领土和至关重要的利益……从帝国防务的角度来看,对于任何能够用来减少我们潜在敌人的数量和赢得潜在盟友支持的政治或国际行动的重要性,我们怎么夸大都不过分。”^⑤

这潜在的盟友自然包括美国。它不仅拥有雄厚的经济实力和工业潜力,而且对国际局势的看法和利益都与英国接近。在危机关头,美国可能是英国唯一的指望,尤其是在它无力防备的远东。英国驻美大使林赛曾评论说:“我一直认为,我们与美国发生争执将是最不幸的,尤其在目前,就一个我们的利益并不真正冲突的问题。我们和美国都想为各自太平洋航空公司获取岛屿上的航空设施。美国也有兴趣在一些岛上建立海军基地,以保护他们自己,防备日本。而新西兰和澳大利亚,从国防角度看也有兴趣防备日本。调和这些不同的目标、获得和解绝非不可能……如果我们突然中止泛美航空在新西兰的降落权,将是一个巨大的错误。”^⑥尽管林赛曾被批评过度亲美,但英国需要美国在太平洋地区的存在仍是一个不争的事实。1939年4月18日,新西兰帝国防务会议上,空军司令亚瑟·隆莫尔(Air Marshall Arthur Longmore)承认,“战时共管岛屿在某些情形下可能有利”;顾问巴洛也指出:“我们越是鼓励美国政府和民众的利益进入太平洋地区,就越能更好维护英联邦的利益。如果以泛美航空协定为谈判筹码,最终结果是把

① “Conflicting Anglo-United States Claims to Sovereignty over Certain Islands in the Western Pacific”, FO 461/2.

② R.A. Whittle, “Details Report Made by the British High Commissioner Regarding the British Claim for 23 Pacific islands”, 20 Nov., 1940, Atlantic Archive.

③ John Balfour, “Request from Colonial Office to Obtain Comprehensive List of Pacific Islands that the US Claim”, 19 Dec., 1940, Atlantic Archive.

④ “Conflicting Anglo-United States Claims to Sovereignty over Certain Islands in the Western Pacific”, FO 461/2.

⑤ [英]保罗·肯尼迪著,沈志雄译:《英国海上主导权的兴衰》,人民出版社,2014年版,第311-312页。

⑥ Ronald C. Lindsay, “Minutes on Dispute over Pacific Islands”, 16 Feb., 1939, Atlantic Archive.

美国赶出这一区域,那一定对我们不利”。^①

在这种情况下,英国不仅无力与美国对抗,甚至不敢公开两国在太平洋岛屿上的冲突。1938年3月美国强占坎顿岛后,英国曾希望以共管两岛推动跨太平洋航空谈判,但国际舆论很快迫使其妥协。它在4月15日主动照会美国,承认“当前关于坎顿岛、恩德伯里岛的异常状态已激起国际社会的兴趣,可能招致来自国会和舆论的压力。因此希望与美国政府一道宣布准备两国共管,而不再等待美国关于跨太平洋航空会议的决定”。^②在5月23日的照会中,英国说得更加明白,“美国派人员登岛已过去两个多月,英国政府不愿拖延发布建立共管的公报。除国会和舆论压力外,有证据显示(此事)在世界其他地方也引发了好奇,比如德国、日本都在咨询此事”。它还反对美国在公报中提及其他的主权争议:“一是没必要,目前两岛安排不会影响其他岛屿的地位;二是将促使国际舆论认为,两国政府间存在重大分歧;三是会向有兴趣的第三方暗示,还存在一些两国政府都不拥有主权的岛屿,因而顿生觊觎之心。”^③这就决定了英国对争端的反应不可能超越的底线。

当然,英国政府并未打算放弃跨太平洋航空,而是企图凭借老谋深算的外交策略与美国周旋,但缺乏实力保障的外交手段明显效果有限。首先,英国的先占不能阻挡美国采取单边行动,强占其所需要的关键岛屿,并进一步扩大声索范围。罗斯福不仅不承认英国先占,反而将英方威胁称为“虚张声势”。而且,英国自身实力也限制了它迅速开发和利用太平洋诸岛。1936年,英国囿于财政负担的考量,只是将菲尼克斯群岛划入吉尔伯特和爱丽丝殖民地,而并未尽早派驻行政官员;坎顿岛事件后,它虽然尽力巩固其在其他太平洋诸岛的存在,但航线建设依然进展迟缓,预计要到1941—1942年才能开通。^④实际上,英国虽极力要求美国开放夏威夷,但连最后经营这条航线的英国公司都还尚未组成。^⑤至于被英国视为王牌、轻易不肯使用的澳、新降落权,如前所述,美国从一开始就不打算顾忌,反而另有准备。因此,英国始终难以争取主动,迫使美

国接受跨太平洋航空谈判,只能按照美国同意的议程、条件和节奏开展交涉,或主动单方面让步,希望美国有所回报,而美国则一再得寸进尺。英美交涉充分反映了双方在实力上的差距。

进一步而言,英美协调的困难更反映了两国在太平洋地区秩序根本目标上的分歧。英国的基本思路是以太平洋诸岛的所有权和澳、新降落权为筹码,交换在夏威夷及美国本土的降落权。其内涵是美、英在完全平等的基础上共享太平洋。但美国并不接受这种平等。它断然否认岛屿争端与跨太平洋航空的关联,一直通过对英属太平洋岛屿提出主权声索的方式,试图单独确保对跨太平洋航空链条中间环节的控制。而且,它的野心也远不止于打通一条飞往大洋洲的航线。罗斯福曾建议,对美属萨摩亚与加拉帕戈斯群岛之间的法属岛屿提出声索,并向法方提议,以帕果帕果交换马克萨斯的降落权,如此“将使美国得以开发夏威夷以南很远的跨太平洋航线,且不超过2800英里”。^⑥他还列出“其他未占领、而我们想要使用的岛屿”,“这包括未占领的菲尼克斯群岛、吉尔伯特和爱丽丝群岛,以及它们以南、以东的小岛。后者,据我所知,多数是在法国宣称的管辖之下”。^⑦事实上,在太平洋战争中,罗斯福还坚决反对过澳大利亚提出的开发跨太平洋南线的计划。^⑧

① William G. Stevens, “Notes on the Committee of Air Problems”, 20 Apr., 1939, Atlantic Archive.

② United States Department of State, *The British Commonwealth, Europe, Near East, and Africa*, Vol. II, *Foreign relations of the United States Diplomatic Papers (FRUS)*, 1938, pp.95-96.

③ 同①, pp.104-106.

④ William G. Stevens, “Report on 1939 Defence Conference”, 19 Apr., 1939, Atlantic Archive.

⑤ Ronald C. Lindsay, “Minutes on Dispute over Pacific Islands”, 16 Feb., 1939, Atlantic Archive.

⑥ 同①, pp.96-97.

⑦ 同①, p.93.

⑧ 1943年,澳大利亚以减少日本向西南太平洋的进军切断通讯联系的威胁为由,提出开发一条穿越太平洋的替代空运航线。该航线要求在法属马克萨斯和克利帕顿岛上兴建机场。1943年,罗斯福派员前往调查。1944年底,英国尝试开发该航线,引起美国海军派观察团登上克利帕顿岛。罗斯福还向丘吉尔发出了一封措辞强硬的信。参见:Elliott V. Converse III, *Circling the Earth: United States Plans for A Postwar Overseas Military Base System, 1942—1948*, Air University Press, 2005, pp.2-3.

可见,美国想要的是对跨太平洋航空的主导权,这与英国设想的平等交换相去甚远。仅此而论,英国的计划也注定难以实现。

尽管此番英美之争的结局没有悬念,但意义和影响依然巨大。海外属地和据点是帝国权力最直观的表现,也是其施展对外影响力的基础。此时空权正悄然兴起,海权依赖于空权支持的时代即将到来。谁能抢先获得空权视角下的关键据点,谁就能取得军事战略、战术上的显著优势,进而赢得政治上的权势。正如1942年9月美国助理国务卿伯勒(Adolf A. Berle)所言,“航空对美国未来国防和商业的意义可以与过去的海权相提并论”,“我们不能对现在或将来机场的位置,以及控制和维持这些机场的安排无动于衷”。^①从这个意义上说,这场太平洋岛屿主权与跨太平洋航线之争,本质上是新技术

条件下美、英对太平洋地区秩序的重构。美国从这场较量中脱颖而出。它坚决维护了自身在夏威夷的垄断地位,又借机进入原为英国势力范围的大洋洲腹地,掌握了跨太平洋空中航线,加强了与澳大利亚和新西兰的联系,牢固确立了自己在太平洋事务中的主导地位。而英国则不断失去自己在太平洋地区的关键据点,甚至无法保护原本属于自己的海外属地,大英帝国正分崩离析。英国也未能籍此机会,强化英联邦国家之间的联系,反而在美英竞争中无视澳大利亚、新西兰的利益,增加了它们的离心倾向。总之,这场美英之争既反映了太平洋霸权的转移,其结果也加速了霸权转移的过程,宣告了美国主导下的“太平洋世纪”的到来。

编辑 李 亚

Twilight of Empire Power Transition: Anglo-American Rivalry over Pacific Islands and Trans-Pacific Air in the 1930s

ZHANG Yuan¹

(1. Wuhan University, Wuhan 430072, China)

Abstract: Since the middle of 1930s, the U.S. and Great Britain had experienced serious competition over the title of more than 20 islands and reefs in the Mid-Pacific region. The U.S. excelled in the competition. Not only did it safeguard its monopoly status in Hawaii, but also took possession of several key islands in the Southwestern Pacific, which used to be traditional sphere of interest of the British Empire. By contrast, although the British government was aware of the danger of island disputes from the very beginning, it could hardly take effective measures to confront the U.S., but had to count on good will of the U.S.. The competition between the U.S. and Great Britain, in essence, was a reflection of order reconstruction in the Pacific region with the help of new technology. It illustrated the transition of power in the Pacific region, which in turn boosted the power transition, and witnessed the emergence of the time in which the U.S. dominated the Pacific.

Key words: the 1930s; Anglo-American relations; territorial dispute; Trans-Pacific air

^① Elliott V. Converse III, *Circling the Earth: United States Plans for A Postwar Overseas Military Base System, 1942—1948*, Air University Press, 2005, p.5.

国家海洋局 主管
中国太平洋学会 主办



太平洋学报
(1993年创刊·月刊)
2017年9月 第25卷 第9期

PACIFIC JOURNAL
(Monthly Publication Since 1993)
No.9 September 2017, Vol.25

编辑出版 《太平洋学报》编辑部
地址 北京海淀区大慧寺路8号
邮编 100081
编辑部电话 010-68575728
邮箱 taipingyangxuebao@vip.163.com

Editor and Publisher Pacific Journal
Address 8 Dahuisi Street, Haidian District, Beijing,
China Post Code 100081
Tel 010-68575728
E-mail taipingyangxuebao@vip.163.com

编辑部主任 潘 峰
编辑 龚 婷 李 亚 邓文科 刘新平
发行 编辑部
出版 海洋出版社
印刷 北京朝阳印刷厂有限责任公司
国内总发行 北京报刊发行局

Director PAN Feng
Editor GONG Ting LI Ya DENG Wenke LIU Xinping
Circulation Editorial Department
Publisher China Ocean Press
Printer Beijing Chaoyang Printing Co., Ltd
Distributor Beijing Bureau for Distribution of
Newspapers and Journals
Domestic All Local Post Offices in China
Foreign China International Book Trading Corporation
P.O.Box399, Beijing 100044, China

订购处 全国各地邮局
国外总发行 中国国际图书贸易总公司
(北京399信箱, 邮编: 100044)

刊 号: ISSN 1004-8049
CN11-3152/K
国内邮发代号: 82-873
国际邮发代号: M5271

定 价: 38元
HK\$40
US\$40



ISSN 1004-8049

