

DOI: 10.14015/j.cnki.1004-8049.2017.12.006

张晓东:“规避南海的‘修昔底德陷阱’——加勒比海历史经验的启示”,《太平洋学报》,2017年第12期,第56-65页。

ZHANG Xiaodong, “Avoiding So-called Thucydides Trap in the South China Sea—Inspiration from Geopolitical History in the Caribbean Sea”, *Pacific Journal*, Vol.25, No.12, 2017, pp.56-65.

规避南海的“修昔底德陷阱”

——加勒比海历史经验的启示

张晓东

(1.上海社会科学院,上海 200235)

摘要: 19世纪末到20世纪初,美国实现了海上战略崛起,其在周边海域所经历的战略形势与中国今天在南海有相似之处,当时,战略家马汉对于美国周边海域特别是加勒比海的海权问题进行了深入研究,其中有值得中国借鉴的历史经验和战略智慧。美国海上崛起的理论需求是促使马汉思考加勒比海海权问题的内在推动力,而巴拿马运河开通则是加勒比海问题升温的重要外来刺激,英美间大国关系一度紧张,类似今天所论“修昔底德陷阱”。但是历史发展表明,美国顺利实现海上崛起,并未发生英美战争对决。当前中国面临的南海局势体现出一定的历史相似性,但是中国不会走上上个世纪美国在加勒比海扩张霸权的老路,在规避风险和抓住机遇的同时中国需要周密决策,有效行动,走出自身海上崛起之路。

关键词: 马汉;加勒比海;海权;修昔底德陷阱;中国崛起

中图分类号: D819

文献标识码: A

文章编号: 1004-8049(2017)12-0056-10

中国近年成为全球第二大经济体,迈步走向海洋事业发展,业已重视海权军事战略,^①而中国发展海权,需要捍卫通往印度洋的海上生命线,迈出南海是自近海至远洋的关键一步。近年南海争端热点化,中美战略博弈聚焦于此,所谓“修昔底德陷阱”也被外人炒作。历史常可以某种形式实现表象重复,却又体现时代变化。加勒比海问题也一直是美国地缘政治史的重中

之重,特别是在美国于十九世纪末实现海上崛起的岁月里,^②其战略关注首先要落在临近的太平洋和加勒比海。当时,美国工业生产总值超越英国,英美关系也同样面临守成大国和崛起大国的竞争博弈。可见中美海上崛起都曾面临类似的地缘战略格局,回顾这一段历史会给中国带来启发。中国不能也不可能走美国崛起的老路,但是可以汲取一些经验智慧。

收稿日期:2017-03-02;修订日期:2017-10-02。

基金项目处:本文为国家社科基金2017年度重点项目“海洋政治问题研究”(17AZD014)的阶段性成果。

作者简介:张晓东(1977—),男,山东威海人,上海社会科学院历史研究所助理研究员,上海郑和研究中心兼职助理研究员,主要研究方向:海洋史、军事史、海权战略研究。

① 张晓东:“近期中国海洋军事战略的观察与展望——从2015年度最新发布的白皮书说起”,《太平洋学报》,2015年第10期。

② 关于美国崛起的时间,可能会有不同认识。国家崛起与成为超级大国是不同的含义,美国在19世纪末到20世纪初通过军事和经济的发展走出美洲,工业产值居世界首位,且通过美西战争等扩张活动,已经实现崛起,跻身西方强国之列,而“二战”后实现全球霸权则更上一层楼,并非才开始崛起。

一、海权崛起的空间条件利用： 地中海式的地缘环境

“海权论”之父马汉(Alfred Thayer Mahan)是19世纪晚期出现的战略家,是美国海上崛起的亲历者、观察者和指导者之一,对现实有敏锐深刻的战略思考。^①如《美国的利益》汇集的多篇论文是1890年后马汉研究的美国海洋战略利益论题的集结,“他在生命的第二阶段,以各种方式反复阐述这些论题。”^②马汉对加勒比海问题研究有其完整的学理逻辑。尽管马汉的思想和当时美国的行为被诟病带有帝国主义的特征,有时代局限,但加勒比海史和马汉的战略智慧都存在一定的现实启发价值。

认为一个民族可借海洋发展海权从而实现崛起,是马汉一贯、基本的观点。马汉在《海权对历史的影响》中指出影响海权产生及发展的主要因素包括六点,第一点即“地理位置”,“除了具有便于进攻的条件之外,大自然已使它坐落于进入公海的通道上,同时还使它控制了一条世界主要贸易通道,显而易见它的地理位置就具有重要的战略作用。”^③书中表示计划用实例来说明“地理位置”对海权发展的影响:“这些实例在历史论述中将会不断地被反复应用。不过这儿有两句话是恰如其分的。”^④

这“第一句话”是强调了地中海环境的历史和战略作用,而加勒比海与之相似:

“第一句话是地中海周围的环境,已经使其在世界历史上起到了比较重要的作用,无论是从贸易角度,还是从军事角度来看,它所起的作用都比同样大小的海域所起的作用大得多。所以一个国家接着一个国家都力求控制它,并且这种竞争现在仍在继续。因此,研究在地中海海域过去占优势和现在仍然占优势的条件,以及研究地中海沿岸各地的相对军事价值,将比在其他地方花费同样多的精力收效更大。此外,从目前的情况来看,地中海在许多方面类似于加勒比海,如果巴拿马运河通航了,情况就更加相似了。”^⑤

接下来的“第二句话”是有关巴拿马运河开通的积极影响,即令加勒比海成为又一个地中海。

“第二句话是关于与美洲中部运河有关的美国的地理位置。一旦动手修建运河,建筑者的希望付诸实现了,加勒比海将从一个终点站,从一个地方性的贸易场所,或者最多像现在这样只是一条不连贯、不完整的交通线,变成世界上一条比较重要的交通干线。沿着这条交通干线可以进行大量贸易,并且可以把其他一些大国的利益,主要是欧洲国家的利益带到我国东西两边的海岸,这是过去从未有过的。这样也就很难再使加勒比海保持过去那种脱离国际纠纷的局面了。美国的位置与这条航线的关系,将会类似于英国与英吉利海峡的关系,类似于位于地中海的国家与苏伊士运河的关系。”^⑥

在《美国的利益》中,马汉继续阐述地中海环境的优越性,提出其代表适宜于海洋文明和海权崛起的典型地缘环境,是西方文明摇篮和中世纪东西方间的商业通道。

“在很多年中,那些早期文明——我们自己的文明即来源于此——是环绕着地中海这个中心来发挥影响和发展的。在这些文明的衰落与我们当今时代曙光来临之间争斗不断的动荡岁月中,地中海地区由于古老传统与文化在此的集聚,依然保持着一般意义上的重要

① 马汉研究军事史,自1879年至1914年的36年间,完成论文共117篇,专著20部。1887年,在首次担任美国海军学院院长时,他发表论文《加勒比海与墨西哥湾的未来海军战略》。其著作一贯的理论主题是通过分析17世纪中期以来两百多年的各海域军事史和战略形势的分析,阐发海权理论,为美国海洋战略和海军战略服务。马汉关于加勒比海战略问题的论述多数集中于《海权对历史的影响》和论文集《美国的海权利益:现在与未来》,后者即“The Interest of America in Sea Power, Present and Future”,该书中文版由梅然翻译,萧伟中校,言实出版社1997年出版,国内一般译书名为《美国的利益》,我在写作过程中也参考了Waldo Specthrie Press的英文版。

② [美]罗伯特·西格著,刘学成等译:《马汉》,解放军出版社,1998年版,第305页。

③ [美]马汉著:《海权对历史的影响》,解放军出版社,1998年版,第42页。

④ 同③,第43页。

⑤ 同④。

⑥ 同③,第44页。

性,尽管它在政治上的支配地位受到了在阿尔卑斯山之外以及大西洋和北冰洋海岸逐渐形成的、更年轻、更有生气和更有战斗精神的国家的挑战并最终丧失。直至中世纪的结束,地中海一直是东方和西方保持商业联系的纽带所在。”^①

西方文明第一个阶段就是以海洋文明形态崛起的,即古希腊海权出现。修昔底德(Thucydides)针对海权城邦雅典与陆军强邦斯巴达的争霸战在《伯罗奔尼撒战争史》第一章标题中特别指出“海上势力的重要性”,^②而继古希腊为海权史揭开序幕后,西方首个世界帝国罗马通过有效运用海军打败了海洋强国迦太基而崛起。马汉也在《海权对历史的影响》的“绪论”中把罗马、迦太基的地中海两强对决作为经典案例。中世纪基督教和伊斯兰的对立使地中海沟通东西方贸易的功能有所衰落。马汉认为即使如此,地中海的作用依然不可小觑:“纵贯地中海相对不甚重要的时期,地中海和东方及西方之间的关系还是使它对整个世界都具备着某种政治意义,这使它一直是一个上演伟大的政治抱负和军事上的进取心的场所。”^③

十九世纪晚期,苏伊士运河开通,地中海通道价值大大提升,促使英国海权膨胀,“它在任何时刻都绝不愿意放弃其成为地中海上的主要强权的要求,尽管它在那儿占据之地只具有纯粹的军事上的——更应说是海军上的——价值。”^④

马汉指出,加勒比海相关海域的战略价值不仅与周边有关,也具有世界意义,并进一步论证加勒比海和地中海的地缘环境相似性:“两者都是由陆地围绕的海域;都是东西方向交通链条上的环节,而且链条在此为地峡所分断;和大洋相比在范围上都属有限。而且,由于这些共同的特点,它们都集中地体现出了影响到海权的政治和军事上的长处和缺点。”^⑤

加勒比海位置优越,周边经济资源丰富,如果巴拿马地峡开通运河,其将成为把美国东西两洋海岸线连接起来并使之更顺畅地通往远洋世界的重要战略通道。这同时符合马汉所说的

发展海权的“地理位置”条件所具备的“便于进攻”“进入公海的通道”和“控制了一条世界主要贸易通道”的三特征,与苏伊士运河开通后地中海的特征相似,“加勒比海地区掌握着通往两大洋的战略钥匙。”^⑥

借鉴马汉的理论认识,从中国发展海权和海洋强国战略角度观察,南海也是中国周边的边缘海环境,自古就是海上丝路的起始海域,是东亚前往印度洋的必经航线,因其西通太平洋,东通印度洋。当前南海更是全球战略通道,美国学者卡普兰(Robert S. Kaplan)称其为“西太平洋和印度洋的咽喉”。南海同样具备地中海式的三特征。南海临近号称“十字路口”的马六甲海峡。每年全球商船总量过半要经过南海,中美日韩印,以及不少东南亚国家包括越南的海上生命线都要经过这片海域。有能力控制南海者必将在最大程度上影响马六甲航线,控制各国的生命线,进而掌控东亚局势。1986年2月,美国海军曾宣布将控制全球十六条海上战略通道定为目标,其中的马六甲海峡、巽他海峡和望加锡海峡都在南海。^⑦ 当今中国要建设“21世纪海上丝绸之路”,而日益兴盛的海外贸易生命线要经南海走向世界,完全有理由、有可能通过南海实现自身海权崛起,关键是战略设计得当,有效执行。

二、加勒比的“修昔底德陷阱”： 十九世纪英美海权竞争

新兴崛起国家和守成大国的矛盾难以避免,在海洋领域存在各种争雄案例,两者的海权

① [美]马汉著:《美国的利益》,参见萧伟中,梅然翻译《海权论》,言实出版社,1997年版,第345页。

② [古希腊]修昔底德著:《伯罗奔尼撒战争史》,商务印书馆,2013年版,第2页。

③ 同①,第346页。

④ 同③。

⑤ 同①,第347-348页。

⑥ [美]乔治·贝尔著,吴征宇译:《美国海权百年:1890—1990年的美国海军》,人民出版社,2004年版,第24页。

⑦ 郭渊著:《地缘政治与南海争端》,中国社会科学出版社,2011年版,第72页。

关系及其矛盾化解是值得研究的课题。^① 近年某些国外舆论对“修昔底德陷阱”炒的比较热, 部分是针对中国崛起而来。这个术语可以追溯到古希腊史学家修昔底德的论述。^② 美国哈佛大学贝尔弗科学和国际事务中心格雷厄姆·艾利森(Graham Allison)教授下大力气论证“修昔底德陷阱”, 主持研究中国崛起对美国挑战的“修昔底德计划”等研究课题, 于2011年哈佛大学贝尔弗中心通讯春季刊上发布文章《中美应避开修昔底德陷阱》。2012年, 在《避开修昔底德陷阱》一文中就海上争端批评中国, 使用“历史铁律”一词把冲突的可能绝对化。他的项目研究选择论证了从16世纪到20世纪的16个案例, 其中只有4个案例避免战争对决。2017年, 他的新书《宿命之战: 美国与中国能否逃避“修昔底德陷阱”?》出版, 又承认可能避免“陷阱”。^③ 美国利用舆论把“修昔底德陷阱”作为“中国威胁论”的依据, 展示了其话语霸权。但从美国史看, 这个“陷阱”不攻自破。19世纪晚期到20世纪初, 在美国崛起过程中, 也曾面临战略机遇与风险挑战并存的局面, 作为新兴强国的美国和作为守成霸主的英国之间的战略矛盾一度集中体现在加勒比海海洋地缘问题上, 最终竟免于大战。

美国工业总产量于1894年超过英国, 居世界首位。美国1875年钢产量不足40万吨, 而1880年为130万吨, 与英国相当, 1890年为430万吨, 超过居第二的英国约20%, 1900年则达到1000万吨, 超过居第二的德国近50%。^④ 产能过剩在1890年使美国经济增长显出疲态, 农业生产过剩使农产品价格下跌, 引发了中西部农民还贷问题。随着五条横贯大陆铁路线的建成, 钢铁产能大量过剩, 失业率迅速增长。^⑤ 美国对海外市场的需求日益扩大的同时, 面临着所谓“修昔底德陷阱”。19世纪晚期巴拿马运河即将开通, 为美国崛起提供了历史机遇, 而英美战略博弈也因此凸显。美洲大陆最早的殖民地在巴拿马,^⑥ 殖民时代的巴拿马地峡已是两洋海陆交替贸易通道。^⑦ 在1826年首届美洲国家会议上, 美国国务卿克

莱(Henry Clay)提出未来运河产生的利益不能被独占。1835年, 美国参议院通过运河建造计划决议。1843年, 新格拉纳达共和国向英、法、美等建议共修运河, 法国使团于同年提出独建运河方案。面对争夺, 1880年美国海斯(Rutherford Birchard Hayes)在致国会的特别咨文中说:“美国的政策是建造一条由美国控制的运河。”^⑧ 运河可大大缩短美国东西两条海岸线间的距离。马汉认为一旦运河操控于其他跨洋强国之手, 将有国家安全灭顶之灾:“一条横穿地峡的运河会给美国带来军事上的灾难, 尤其是给太平洋沿岸地区。一旦运河修成, 大西洋海岸并不会比今天更加暴露, 它只会和它所在的国家一起承受更多的外来干预的危险而且缺乏足够的手段去对付它们。”^⑨

当时, 西班牙、法国、英国在加勒比海都有殖民地。“1850年到1900年的50年间, 外国列强考察了30条具有可能性的两大洋之间的航线。”^⑩ 马汉指出, 英国在加勒比海和拉美一直有深切利益, 占有相当贸易份额。在法国大革命时期, 军事形势紧张, 但英国还是从加勒比海获取了其商业总额的近25%的利益, 同时地中海贸易只占2%。^⑪ 19世纪中期, 西班牙已基本退出美洲大陆, 而英国却试图扩大殖民地, 如1841年, 以保护印第安人为名占据尼加拉瓜莫斯基

① 海权关系, 本文意指发展海权的不同国家在海洋战略问题上的相互关系, 包括矛盾、合作、竞争、博弈、对抗、冲突等。

② [古希腊]修昔底德著:《伯罗奔尼撒战争史》, 商务印书馆, 2006年版。

③ 冯黛梅:“中美可以避免‘修昔底德陷阱’”, 《中国社会科学报》, 2017年4月10日, 第3版。

④ [英]A.J.P. 泰勒著, 沈苏儒译:《争夺欧洲霸权的斗争1848—1918》, 商务印书馆, 1987年, 第13页。

⑤ 徐郁彰著:《帝国定型: 美国的1890—1900》, 广西师范大学出版社, 2014年版, 第3页。

⑥ [美]林恩·福斯特著, 张森根译:《中美洲史》, 中国大百科全书出版社, 2011年版, 第54页。

⑦ 同⑥, 第106页。

⑧ 世界知识出版社编:《巴拿马运河问题参考资料》, 世界知识出版社, 1964年, 第9页。

⑨ [美]马汉著:《美国的利益》, 参见萧伟中, 梅然译:《海权论》, 言实出版社, 1997年版, 第305页。

⑩ 同⑥, 第189页。

⑪ 同⑨, 第346页。

托海岸。1849年,美国西海岸发现金矿,加强两洋连接的愿望更加迫切,于是地峡竞争加剧。是年,英国一艘战舰来到尼加拉瓜圣胡安河口,美国则迫使尼加拉瓜签约授权运河开发,在洪都拉斯岛建海军基地。19世纪中期,英国炮舰政策碰壁,哥伦比亚畏惧英国将其加勒比沿海并入莫斯科蒂亚,求助美国确保中立,美国乘机取得巴拿马地峡过境权。“1850年到1855年,美国的一个公司在巴拿马建成了铁路。”^①马汉认为,英国成为唯一有力竞争者的原因首先是出于其自身强盛海权的发展逻辑,因为英国作为海运大国,与商业新航路的开辟利益攸关,它极其关注相关形势变化。^②

英国是在美国两侧大洋最大的战略对手,其在北美的领地加拿大同样横跨两洋,英国在大西洋一侧海岸和群岛占有殖民地,由哈利法克斯、百慕大、圣卢西亚和牙买加构成战略链条,强化对大西洋、加勒比和巴拿马地峡的控制,也在太平洋有不少领地,故同样有理由期盼运河开通:“通过后来的东北太平洋地区加拿大的不列颠哥伦比亚省和西南太平洋地区的澳大利亚和新西兰的发展,英国又一次发觉它正掌握着一条线的两端,它不可避免地希望在这两端之间获得一些中继点。没有任何好的理由可解释为什么英国不应该获得它们……”^③

英国的战略地理优势也来源于其在加勒比海周边的殖民地:“由于莫斯科托海岸离未来的运河极近,因此它的归属绝对不会被视作鸡毛蒜皮的小事。针对海湾群岛、罗阿坦群岛我们也应具有类似的考虑。它们分布于洪都拉斯湾的南翼,靠近洪都拉斯共和国海岸;一旦有着强大的海军力量的控制,伯利兹和莫斯科托海岸之间可以凭借它们取得联络。”^④

对于英国,马汉充满了警惕:“在问题只能诉诸于最后的解决时,英国知道要动力量来支持自己的立场。”^⑤这暗示着军事冲突。直到1897年巴拿马运河控制权尚未确定,而《美国的利益》出版,其中多篇论文讨论海洋战略利益,高度重视运河,忧虑对手的覬覦,从海权国家自

身发展逻辑、海洋地理大局、加勒比海政治博弈等角度得出了英国必然是美国竞争对手的结论。

“国内生产总值不说明一切”。20世纪初,美国想接管英国的全球海洋发言权并非短期可成。保罗·肯尼迪(Paul Kennedy)称当时英国为亘古未有的最大帝国,“拥有1200万平方英里的土地和占世界1/4的人口。”“全球各地都有无与伦比的海军基地网和海底电缆通信站,拥有当时世界上最大的商船队,运载着世界最大贸易国的货物。”^⑥英国辖地遍布各大洲、大洋,几乎每处都可从大洋直接进入边缘海。很多大国处在英国领地、舰队包围下。美国海军实力与英国相去甚远。大国崛起想要避免零和式博弈,应寻求权力和平交接,可在“二战”以前,英美海上权力交接远未完成,但英美关系不像英德关系那般恶化。最终,美英关于运河的新条约于1901年签订,而美国和巴拿马则于1903年签订运河开通的条约。两个条约确定了英国出局的局面。美国和西班牙在1898年爆发了争夺地盘的战争,但是英美始终未因此开战。这是耐人寻味的史实,也是“修昔底德陷阱”必然性的反例。

三、崛起者美国与守成者英国的和平妥协:实力、耐心和全球地缘棋局

围绕加勒比海和巴拿马运河,作为崛起大国和守成大国的海权博弈,以美国胜利的和平方式收场,原因在于,双方的战略优劣不仅与自身实力有关,也与全球地缘环境复杂性有关。英美海洋矛盾深刻,但新崛起的美国需要战略

① [美]林恩·福斯特著,张森根译:《中美洲史》,中国大百科全书出版社,2011年版,第189页。

② [美]马汉著:《美国的利益》,参见萧伟中,梅然译《海权论》,言实出版社,1997年版,第334页。

③ 同②,第313页。

④ 同②,第337页。

⑤ 同②,第334页。

⑥ [英]保罗·肯尼迪著:《大国的兴衰》(上册),中信出版社,2013年版,第235页。

耐心等待形势的转化,并非必须军事对决。如马汉就认识到时间对美国有利:“他清楚地认识到在全世界都遭到围攻的英国在1900年已经没有一个主要盟国,她可能很快就会不得不撤出加勒比海地区。”^①

20世纪初,美国崛起的历史结局表明大国关系中的风险元素可以规避,说明巧借机遇,实现崛起成为可能。主要原因在于美国自身实力增长,英国陷入欧洲地缘政治矛盾,美国利用了这种局面。

由于英国当时称霸全球,因此地缘利益分散而广泛,战略负担沉重而分散。美国则相反,其战略利益主要集中于两侧大洋沿岸,可集中资源解决地缘热点。英国海军强大却需分散各地,应付此起彼伏的地缘热点。如1848年英国战舰分散部署全球,本土35艘,地中海31艘,西非27艘,西印度群岛海域(加勒比海)10艘,南美14艘,太平洋12艘,南非开普敦10艘,东印度及中国海域25艘。^②在加勒比海几乎是部署最少的。1850年,英美签订《克莱顿-布尔沃条约》,规定中美地峡运河对两国平等开放,但到1900年,美国领土和人口大大增加,沿海国防形势改善,其利用英国在欧洲的战略困境提出废除条约。当时英国畏惧在复杂的国际环境中被孤立,不得不作出让步。^③英国的让步在于其面临多方面战略竞争,容易顾此失彼。19世纪后期欧陆强国都在加强海军,法国于1878年大幅增加海军开支,英国海上霸权急剧下降。英国于1889年克服财务压力,发布《海军防卫法案》,^④增加预算并定下“两强标准”,要把海军实力维持在另两个强国海军总和的优势程度。^⑤但在地中海和东亚,英国海军仍面临较大压力。^⑥日本于19世纪末崛起于东亚。19世纪80年代,法、俄加强海岸建筑,引起英国忧虑,德国也开始了海上扩张计划,日、意、美也都逐步建立了现代化舰队。1897年,英国虽然大幅扩充海军,但其他强国战列舰数目还是赶超上来,“超出量从62到96艘不等。”^⑦在非洲,英国同样面临激烈竞争,法国已深入扩张,在热带非洲建立了一个海外帝国。

1884年到1885年,德国人在非洲挑战英国,一部分英国最初占领地成为德国殖民地,包括纳米比亚、坦葛尼喀、多哥和喀麦隆。^⑧

19世纪末,马汉的学说被不少海军和政界人士接受,包括西奥多·罗斯福(Theodore Roosevelt)总统。1890年,海军部官方文件《1889—1890年度报告》诠释海权战略,融入了马汉关于制海权和造舰的观点:“美国应该拥有20艘一级战列舰,分成两个舰队,12艘战列舰组成的舰队负责大西洋和墨西哥湾,8艘战列舰组成的舰队负责太平洋,这两支舰队至少需要60艘巡洋舰的支持。”^⑨美国海军进步加大了英国干预的成本,使英国对美西战争采取旁观,放弃争夺运河。1896年,委内瑞拉和英国属地间的领土仲裁案造成的紧张使英美可能爆发战争。是年春,美国国内战争狂热情绪不断升级,马汉却保持清醒,认为美国海军无论如何敌不过皇家海军。^⑩结果却是英国放弃为遥远的小片土地开战,因为当时英国与南非布尔人正在冲突,德国支持布尔人。英国下议院要求调解南美问题的呼声提高,敦促内阁让步,同意边界委员会调研。1897年2月,经过数次边界勘察,“实用主义的英国完全掐灭了火花飞溅的炸弹导火

① [美]罗伯特·西格著,刘学成等译:《马汉》,解放军出版社,1998年版,第427页。

② Kennedy, P. M., *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, London: Lane, 1976, pp.170-171.

③ [苏]谢·阿·冈尼昂斯基著,薛炼柔译:《美国侵占巴拿马运河史》,生活·读书·新知三联书店出版社,1964年版,第40页。

④ 章骞著:《无畏之海:第一次世界大战海战全史》,山东画报出版社,2014年版,第18页。

⑤ Arthur J. Marder, *The Anomy of British Sea Power*, N.Y. & London: Alfred A. Knopf, 1940, pp.120-121.

⑥ 徐弃郁著:《帝国定型:美国的1890—1900》,广西师范大学出版社,2014年版,第67页。

⑦ [英]P.J.马歇尔主编,樊新志译:《剑桥插图大英帝国史》,世界知识出版社,2004年,第46页。

⑧ 同⑦,第48页。

⑨ *Annual Report of the Secretary of the Navy for 1889*, p.4, 转引自刘娟著:《美国海权战略的演进》,社会科学文献出版社,2014年版,第18页。

⑩ 同①,第290页。

线。”^①英国因非洲欧洲紧张局势而放弃对美洲的战略干预。当时美国海军才刚开始大规模建设,装备和对手尚有差距,^②到1899年英国已经深陷布尔战争。

1898年,美西战争爆发,英国不能干预。西班牙迅速溃败,美国控制了一系列加勒比海战略要点。1900年,英美签署《海约翰-庞斯福特条约》,废除《克莱顿-布尔沃条约》,承认美国在中美洲开发、垄断运河的权益。“英国开始接受加勒比海湾为美国的一个湖,一个领海。两年内,英国海军部开始从这一地区撤出皇家海军部队。”^③1901年美国通过《普拉特修正案》,变古巴为“保护国”。1903年,美国强租古巴关塔那摩湾建海军基地,使加勒比海和墨西哥湾变为美国“内海”。美国顺利实现构建“两洋通道”,整合了实力,控制区从大西洋加勒比海延伸到西太平洋菲律宾。英国最终在拉美地区成为次要大国,英美走向和解。美国的“实力”与“耐心”获得了战略回报。

历史表明,守成大国与崛起大国的分歧并不一定导致战争,时间对后者有利,特别是当它善于利用全球局势发展时。当下中美关系纠结于南海博弈,但所谓“修昔底德陷阱”不可怕,加勒比海史表明:一是它即使存在也可规避,二是实力发展可和平解决问题。大国实力较量在多层次进行,大国博弈也是在多元博弈大格局下进行的。守成大国面临全球多战线博弈的复杂局面,与崛起大国可集中资源专注于区域问题不同,对后者而言,战略耐心很重要,争霸战不是必然的,大国权力海上转移可以和平实现。当下,中国不想也不必与美国发生军事对决,依然存在以渐进方式利用机遇实现海上崛起的可能性。

四、马汉加勒比海海权支点认识的局限性及中国南海局势的现实差异

19世纪晚期,马汉曾设想加勒比海军事方略,在《美国的利益》中以专篇论文论述墨西哥湾和加勒比海海权,把笔墨十之八九放在“要

点”分析上。中译本使用了“要点”和“地点”等词汇,英文原文以“position”为主,也有“post”。^④海权要求军事力量对海外贸易实施保护,贸易需要港口、岛屿来完成市场集散和中转运输,军事也需要港口和岛屿作基地。马汉从军事和航运的角度比较筛选出最具战略价值的地点,主张加强经营甚至予以控制,认为这是当务之急。笔者理解此即发展海权的“战略支点”。

马汉开展备战思考,指出美国沿海港口的不足,墨西哥湾缺少容易防御、又便于修理一级战舰的港口,一旦开战,军事力量应集中于新奥尔良及密西西比河流域,也必须寻求永久性基地,但保卫河口异常困难,且距地峡仍较远,故需在加勒比海控制作战基地,使舰队可较快赶赴前线,而只有河口实现充分防御,并掌控加勒比海前哨基地,海上交通线才有保障,“那么美国从其地理位置和实力来看,确实在这个战场上取得了毋庸置疑的优势。”^⑤加勒比海西侧是从古巴到安的列斯群岛的岛链,最佳支点位于岛链附近。此地历史上就是印第安人和西方殖民者的航行跳板:“这些岛屿的位置与它们相互接近是理解历史的关键。”^⑥马汉列出长长的名单,包括美国沿海始发港海军基地,巴拿马地峡区的港口,圣卢西亚岛和马丁尼克,古巴,牙买加,地峡区三处港口,荷兰属库拉索岛,墨西哥坎昆岛,圣多明各萨马纳湾,圣托马斯岛,对这些据点的位置、价值、政治归属进行分析,对控制这些据点的国家强弱和战时态度做了分析。马汉的具体分析,不必详尽列举,以免重赘。关键在于他认为最有战略价值的是古巴和

① [美]罗伯特·西格著,刘学成等译:《马汉》,解放军出版社,1998年版,第291页。

② 王莹:《第二届克利夫兰政府与委-圭边界纠纷》,首都师范大学硕士学位论文,2004年,第42页。

③ 同①,第427页。

④ 《美国的海权利益:现在与未来》,“*The Interest of America in Sea Power, Present and Future*”,该书中文版由梅然翻译,萧伟中校,言实出版社1997年出版。

⑤ [美]马汉著:《海权对历史的影响》,解放军出版社,1998年版,第45页。

⑥ [美]D.H.菲格雷多、弗兰克·阿尔戈特-弗雷雷著,王卫东译:《加勒比海地区史》,2011年版,第2页。

牙买加,对于墨西哥湾和加勒比海有着最具实质性的意义。^①

古巴的战略地位不仅由地理位置,也由地理规模和资源决定。其面积相当于半个爱尔兰,但“它的长度超过了爱尔兰的两倍。”因此海岸线长,港口多,其间陆路交通紧凑:“其代表是西边的哈瓦那、东边的圣地亚哥和靠近南部海岸中间的西恩富戈斯,其中任何两个港口之间最短的水路距离是从西恩富戈斯至圣地亚哥的三百三十五英里。走水路从西恩富戈斯至哈瓦那要跋涉四百五十英里,而且要折过古巴岛的西端;不过两者间在陆地上只为稍稍超过一百英里的十分易走的乡间路程所隔开。”

古巴作为海军基地和供给站,在加勒比海中是最优选,具备多方面优点,很大程度上可自给自足,内部交通便利,物资可通过内陆道路调运,再加上海岸线漫长、港口众多和航路四通不易被封锁,^②可通过当地产品和海上联系补给。就控制周边战略通道而言,古巴最有助于控制尤卡坦海峡,“正如对于控制连接墨西哥湾和大西洋的佛罗里达海峡,它也是无与伦比一样。”^③

加勒比海第二大岛是海地,未能引起马汉的太多重视,但他却更重视较小的牙买加岛的战略作用,因为牙买加“为从古巴至地峡的航线——实际上为所有从大西洋、墨西哥湾至地峡的航线所围绕。”^④其处于墨西哥湾和古巴通往巴拿马的航线中段,以及海地和古巴间向风海峡入口(入加勒比海口)向西的航线上,是连接加勒比海和大西洋的要道。因此,马汉认为从控制加勒比海入口及其内部来看,牙买加处于突出的中心。^⑤牙买加具有中转航行和贸易的优势,历史上,英国人正是通过向风海峡从大西洋进入加勒比海,建立奴隶贸易中心的,到1823年这种贸易才结束。^⑥它与古巴比较起来相形见绌的原因在于地理位置很难弥补地理规模,“不论一个地点的位置多么优良,单凭这一点也不能充分地弥补力量和资源方面的缺陷。”^⑦虽然牙买加只有古巴的十分之一大、五分之一长,但港口条件良好,凭此优越位置,如有强大外部投入来弥补资源和环境的有限性,可

以依靠来自宗主国的强大军事力量构成相当的战略牵制力:“如果它是由一个在海上占绝对优势的强国所拥有——就如今天它为英国所掌握,那么关于供应、封锁和行动方向上的便利的几个问题也就不那么重要了。……从长远来看,任何地点上的优势都不能抵消在有组织的机动力量——野战陆军,尤其是海军方面的根本劣势。”^⑧

两种典型的海权战略支点,在马汉的军事设想视角里构成了有趣的平衡。由于向风海峡对墨西哥湾和加勒比海都具有战略作用,古巴和牙买加对加勒比海的控制力的相对大小得到了最终的检验:“在掌握着这两个岛屿的国家发生冲突的情形下,双方机动力量的相对大小将为向风海峡的受控制状况所检验,因为该海峡是牙买加与美国海岸、哈利法克斯、百慕大进行联系的最短、最佳路线必经之处,为此,它对牙买加来说必须保持开放。如果牙买加的力量未强大到足以强行使该海峡保持开放,它就只好通过规避、通过采取隐蔽的手段来维持基本的供应,因为它无力在海峡方向上充分显示力量,无力在任何方向上从靠近它的古巴的影响之中摆脱出来。”^⑨

两者特征相反,前者有规模和资源,对于海上力量而言安全便利,有全局撬动力,后者仅有地势,但却占据着边缘海与一侧大洋间的战略通道,依靠外界足够投入才可能有强大撬动力。后来,美国通过美西战争拿到了前一个较理想的支点,后一个却长期掌握在英国手中。笔者认为,这代表了有利于海权国家崛起的边缘海战略支点的两个重要识别原则,即海域内规模

① [美]马汉著:《美国的海权利益:现在与未来》,参见萧伟中,梅然译:《海权论》,言实出版社,1997年版,第365页。

② 同①,第353-354页。

③ 同①,第357页。

④ 同①,第363页。

⑤ 同①,第362页。

⑥ [美]D.H.菲格雷多、弗兰克·阿尔戈特-弗雷雷著,王卫东译:《加勒比海地区史》,2011年版,第106页。

⑦ 同④。

⑧ 同①,第354页。

⑨ 同①,第365页。

最大和可通往大洋的偏中心位置。

马汉对如何获取“支点”并没有展开讨论,论述集中于军事利用,其思考集中服务于备战角度,聚焦于“地点”的地理位置和环境条件,故轻视海地的地缘价值。笔者也同意海地在两方面综合的战略价值逊于古巴和牙买加。19世纪末,美国在加勒比海的图谋主要是围绕自美国东海岸通往巴拿马地峡与自加勒比海通往大西洋这两条交通线展开,前一条沿线最大支点选项就是古巴,而后一条航线最关键的位置是牙买加。马汉的战略思考不仅注重本土通往巴拿马的航线,也注重航线分向大西洋的延伸线,前者是连接美国两洋海岸的生命线,前后两者加起来是连接亚太地区和大西洋的世界级战略航道。英国海军控制的牙买加对美国的加勒比海海权来说“如鲠在喉”,故马汉从战备角度盘算比较了各支点。尽管海地地理规模不小,但海地属于自古巴向南延伸的岛链,岛链是加勒比海和大西洋的分界线,而牙买加则位于加勒比海向外的航线中转点上,优于海地。美国对加勒比海各支点实施控制的愿望得到完全的满足是在“二战”时,其通过提供英国军事援助,换取了那些觊觎已久的加勒比海岛链海军基地的使用权。

马汉生活在帝国主义时代,崇尚武力对决,支持不惜以战争夺取“支点”,支持美西战争,这在今天看来不适合中国借鉴,笔者不展开批判。当代中国不可能也不必走美国扩张的老路,中国发展海权,必须依靠国际合作,促进和平,这是由历史传统和时代主题决定的。^①为了维护国家安全和走出远洋,中国在南海面对美国战略遏制时也有加强海洋战略布局的需要。但与当年美国不同的是,中国拥有对南海岛礁的合法主权诉求。海南岛和古巴一样处于边缘海北部,靠近相邻大陆,有最大岛屿的地理优势,资源丰富。除了海南,南海中缺乏大的岛屿,但寻找一个类似牙买加的战略位置并不难。南海南部岛礁战略价值巨大。美军一直“抵近侦察”自海南出发的中国战略核潜艇,一旦中国掌握南海制空权就能使潜艇甩脱监视,顺利穿越巴士

海峡进入太平洋,届时就有更大的军事行动便利,可实施对敌国本土的威慑。2014年以来,中国在数处岛礁实施合法填海作业,其中个别位置很重要。中国完全有条件在南海构建国防战略据点,形成有效军事部署与补给基地,维护战略利益,因此可扩大空中力量行动空间和战略优势,同时使用雷达加强侦查警戒,将来还可划设防空识别区。自此投射的军事力量到达周边包括马六甲的距离大大拉近,可提供快速护航能力。这些岛礁目前规模有限,零散分布,可一旦在外来强力投入下相互支持,就可维护南海和太平洋之间的国际通道。因此,大力加强南海岛礁具有战略意义。

五、结语:本世纪南海问题与历史上加勒比海问题的相似性及其启示

近代加勒比海形势与当今南海形势有同有异,可启发战略思考。中国周边最大边缘海是南海,有通往印度洋和太平洋的直接通道,大片海疆有待经营。南海是21世纪海上丝绸之路起航地,其战略地位绝不亚于地中海和加勒比海。中国通过南海铺设新海上丝路,可实现海洋强国梦,但要克服美国战略遏制,避免干扰。与百年前加勒比海的局势不同,中国作为南海最大的临岸国,在南海有合法领土诉求,拥有最大面积海疆主权,不需要走美西战争的老路。不搞霸权主义的中国面对战略对手仍需保持充分的战略耐心。美国要维持全球霸权,精力与资源必有所分散,影响“重返亚太”战略投入的持续性和有效性。毕竟作为崛起大国,其战略负担比守成大国要轻,也相对集中,因此前者集中使用战略能力较后者为易。中国只要做好在军事上的充分准备,在外交上善用谋略,坚持“斗而不破”,并利用战略机遇,稳步经营海疆国防支点,坚持维护南海

^① 张晓东:“论海上丝绸之路的海权战略与国际合作——历史的借鉴与现实的启示”,《筹海文集》,第一卷,海洋出版社,2015年版。

主权和航行权,善于调控大国间战略博弈的力和频度,利用对手在全球局势中所受牵制来博弈,适时适度应战对手的遏制,也不必过分惧怕所谓“陷阱”之说。除了大国博弈,中国海

权战略还有很多具体问题需要在未来继续深入研究。

编辑 龚 婷 李 亚

Avoiding So-called Thucydides Trap in the South China Sea

—Inspiration from Geopolitical History in the Caribbean Sea

ZHANG Xiaodong¹

(1. *Shanghai Academy of Social Sciences, Shanghai 200235, China*)

Abstract: From the late 19th century to the early 20th century, America has realized its strategic rise as a sea power. There are many similarities between the marine geopolitical situations that US ever faced during that time and what China confronts in the South China Sea at present. In the 19th century, the question of how to realize the emergence as a sea power drove Mahan to study the Caribbean Sea power, and the dredge of the Panama Canal was the external stimuli to the emphasized importance of the Caribbean Sea. Then Britain-America ties fuel further tension as the so-called Thucydides trap. However, the development of history showed that America rose smoothly without the war. China faces a similar situation now, but China would never do the same things as America did in the 19th century. While avoiding risks and taking the opportunity, China should decide carefully and act effectively to realize strategic rise in the sea.

Key words: Mahan; Caribbean Sea; sea power; Thucydides trap; China's rise