

美国海上通道安全保障政策探析

吕靖, 毕成成, 王杰

(大连海事大学 交通运输管理学院 辽宁, 大连, 116026)

摘要: 文章探讨了美国从建国初期至今的海上通道安全保障政策在经济、军事、法律等领域的主要表现。基于对不同历史阶段美国海上通道安全保障政策的分析, 归纳出美国在不同阶段安全保障政策的核心内容, 总结得出其安全保障政策的演变具有时代性、国际性、综合性等特点, 并根据我国海上通道安全的现状, 为我国海上通道安全保障政策的制定和完善提供相应的参考建议。

关键词: 海上通道; 安全保障政策; 发展特征

中图分类号: F55

文献标识码: A

国际商品贸易中 90% 以上货物的进出口通过海上运输实现, 海上通道作为海上货物运输的渠道, 其安全畅通对国际贸易有着极为重要的影响^[1]。面对复杂多变的海上通道安全环境, 世界各国不断调整海上通道保障领域的相关政策。美国作为典型的海权强国, 其通道安全保障政策的制定和调整在世界范围内有着一定影响力和引导力。探究美国海上通道安全保障政策的沿革和发展现状, 有利于把握美国通道安全保障政策制定的动向, 为我国通道安全保障政策的制定提供一定的借鉴, 实现我国“十二五”规划提出的“保障海上通道安全, 维护我国海洋权益”战略目标。

1. 美国海上通道安全保障政策的历史沿革概述

美国海上通道安全保障政策, 是根据当时国家经济发展与国际关系宏观背景, 针对海上通道及其运输面临的安全问题出台的一系列相关政策和法律^{[2][3]}。通观美国海上通道安全保障政策的发展沿革, 可见其针对美国海上力量职能与目标调整的影响, 可见其与国家综合实力的互动态势。

1.1. 建国初期的海上通道安全保障政策 (1775 年—1914 年)

(1) 政策出台背景

众所周知, 英国对北美殖民地的剥削严重阻碍了当地资本主义的发展, 进而导致了 1775 年美国独立战争的爆发。独立战争初期, 英国凭借明显的海军优势, 封锁美国港口, 袭击美国海岸和出海口, 使得美国长期处于被动局面。1815 年美国赢得第二次英美战争的胜利, 政局逐渐稳定, 国民经济开始发展, 海外贸易频繁, 商船队迅速扩张, 海运贸易总额在 1860 年达到 6187 亿美元。同时政府为削减巨额军费开支, 解散了“大陆海军”, 从而导致失去海军保护的美籍商船不断成为加勒比“御用”海盗袭击的对象^[4], 严重影响了美国经济和贸易的发展。

(2) 通道安全保障政策与措施

建国初期，美国海上通道面临的主要安全威胁来自于英国对其近海通道的封锁。为此，美国政府有针对性地采取了直接和间接应对措施，即直接运用武力和间接立法保护海运业。直接运用武力上，美国以“沿海干扰”为主要特征，具体为组织小规模舰队间歇性袭扰和破坏英国殖民地的北美海上航线，试图阻止英国舰船的正常航行，以主动进攻态势保障美国运输通道的相对安全；间接立法保护上，美国通过立法对其海上运输业提供保护，政府开始介入并鼓励部分管理松散、力量薄弱的民间资本投资海运业，据此国会制定了《1789年7月4日法》和《1790年关于政府管理海员法》，对使用美国建造的船舶从事海上货物运输提供减免税收的优惠，从而刺激美国近海运输业的发展。

随着建国后海上贸易的缓慢复苏，美国的通道安全保障政策逐渐转变为以“保贸易控通道，海陆双线扩张”为核心的“近海防御型”策略。首先，着眼于加强对港口通道的安全监管和保障，以实现沿海通道的安全畅通，具体通过加强沿海和近洋的海上通道节点安全维护，推行沿海港口安全监管，从而保卫本土海岸安全和进出港航道畅通。其次，针对影响美国海上贸易和海上通道安全的欧洲列强“御用海盗”，美国海军及时组建海岸警卫队集中打击。

综之，建国初期美国的保障海上通道安全政策以保证海上贸易安全为目标；随着美国陆上疆域的稳定及其海上贸易的不断恢复，美国海上保障力量开始以控制近海核心通道为首要任务，以保障贸易和打击海盗为重点，为美国下一步的海外扩张奠定了必要基础。

1.2. 世界大战期间的海上通道安全保障政策（1914年—1945年）

（1）政策出台背景

工业革命的深入推进使得美国经济与贸易空前繁荣，国民生产总值年增长率保持在5%以上。日益频繁的海上运输成为美国拓展海外利益的主要手段，而欧洲列强掌握着关键海域的通道控制权，遏制了美国正常贸易活动的开展，影响海上运输的安全。为打破海上威胁局面，美国海军战略思想家马汉(Mahan,1840-1914)于1890年在《海权对历史的影响》中首次提出“海权论”思想^[5]，阐明保障海上通道安全对开展海外贸易的重要作用，并为两次世界大战期间的安全保障政策和商船队发展战略的制定奠定基础。

（2）通道安全保障政策与措施

两次世界大战期间，美国逐渐意识到控制通道海权和发展海上运输业的重要性。因而，政府采取前线力量转型建设为主，辅之以法律手段来保障通道安全并加快海运发展。前线力量转型建设上，美国以“争夺通道海权”为主要目标，海军建设从“近海防御”向“远洋控制”方向转变，具体为建立“大西洋通道护航体系”以保证美国连接英法的战略通道安全畅通，保障物资运输。同时进一步扩大海军规模以保障太平洋海域和近海通道的安全。“二战”结束后，美国海军实力得到空前发展，拥有约690艘各类舰船，包括7个规模化的航母战斗群，400多艘驱逐舰，成为当时世界最强大的海上军事力量^[6]；在法律保障上，政府以“扶持商船队建设，加快航运业发展”为目标，及时调整海运政策，通过的《1916年航运法》阐明了航运发展与海上运输安全及通道安全之间的紧密联系，随后又通过《1920年航运法》和《1936年商船法》进一步明确指出政府应大力扶持商船队建设，依靠海上力量保障通道及其运输安全。

综上，世界大战期间美国的海上通道安全保障政策经历了从“重陆轻海”向“海陆并重”的转变，保障的重心也从“保卫本土海外运输”向“支持和辅助海外利益拓展和军事活动”转移^[7]。经

过工业革命的经济积累，美国凭借战争机遇，全面提升海军实力，大力扶持商船队建设，实现了战后对大西洋和太平洋海上通道的绝对控制，继而为冷战时期美国的全球争霸计划提供了先决条件。

1.3. 冷战及其后期的海上通道安全保障政策（1945 年—20 世纪末）

（1）政策出台背景

两次世界大战后美国的综合国力迅速膨胀，国内工业生产以 18% 的速度增长，国民生产总值在上世纪 70 年代初达到 10,634 亿美元；在国际上，美国主导并成立了北大西洋公约组织来扩大海外利益，巩固“二战”成果，遏制社会主义阵营。随着冷战的开始，美苏两大集团围绕公海及相关通道控制权展开全面争夺，而苏联在全球战略通道的力量部署，严重威胁了美国海上贸易活动的正常开展。伴随着冷战的结束，美国针对国家安全战略目标的转移，对海上通道安全保障政策进行调整和完善^[8]。

（2）通道安全保障政策与措施

冷战时期，美苏在全球海上通道的权益争夺及相应军事部署，使得美国海上通道及其运输安全面临巨大威胁。为此，美国政府采取措施，分别对海上通道进行直接军事控制，对港口节点加强法律监管。直接军事控制上，为巩固美国在全球范围内重要通道的控制权，海军部于 80 年代出台了“海上战略”计划，宣布控制世界上 16 条海上咽喉要道（如图 1.1）^[9]，确保海上通道及其运输的安全与畅通。同时，美苏签署了《关于防止公海水面和上空意外事件的协定》，防止双方在海上通道上的过激行动引发不必要的安全事故，以协议的形式维护通道安全状况^[10]；在法律监管上，美国政府以提升港口安全管理水平为目标，先后出台《1986 年国际海上和港口安全法》和《1994 年港口和航道安全法》^[11]，赋予海岸警卫队管理权，防范港口水域内安全隐患的发生，保障通道节点的安全营运。随后，美国颁布的《1996 年海上安全法》中指出要优先保证美国商船队的发展，以提高货物运输的自主性和安全性为前提，为美籍船队的发展提出了明确的方向。

伴随着冷战的结束，美国安全保障政策进入转型期，以“由海向陆”为主要特征，海军部颁布了“由海向陆”系列性政策文件来转移海上军事战略重点，满足安全保障力量的建设要求。海军从起初对通道的武力控制发展到陆上安全事务的干预，以沿海通道为重点保障对象，进而实现新形势下的通道安全保障功能。

简言之，冷战时期的美国全面继承马汉的“海权论”思想，逐渐形成了前沿保障力量建设、通道控制与力量部署相结合、平时与战时并重、强调海上优势的通道安全保障政策。在冷战后期，美国的保障政策实现了转型，通道陆上事务的参与和渗透成为保障政策制定的目标和重点。

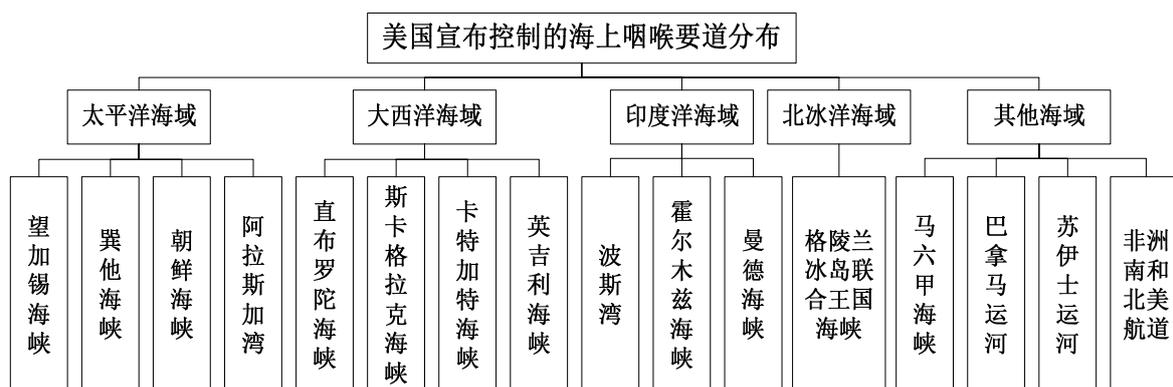


图 1.1 “海上战略”计划宣布控制的 16 条海上咽喉要道

2. 美国海上通道安全保障政策发展现状简析

上世纪中后期以来，一方面，世界格局多极化的发展导致美国的国际事务影响力不断下降；伴随着经济全球化的发展和国际海上运输的繁荣，海盗活动及恐怖主义袭击对全球海上通道及其运输安全的干扰和破坏日益严重。考虑到当前形势，美国采用多种途径、联合多方力量来巩固其海上利益，保障海上通道及其运输的安全。

2.1 维持海上霸权的通道安全保障政策

复杂多变的通道安全环境以及日渐下降的国际影响力，致使新时期的美国在维持海上霸权方面步履维艰。美国国防大学在“海上战略”计划基础上，结合当前国际环境，于 2002 年提出新形势下的海上战略节点（如图 2），提出通过控制通道关节节点来维系美国通道安全保障体系，巩固海上霸权。据此，政府以“控制更多的海上战略通道，掌握制海权”为目标，在关键通道和节点设置军事保障基地，重视对通道的实际控制与日常管理。此外，美国国防部和海军把全球海上重要航道由北至南划分为相互连接、相互支援的多个区域性海峡群，并宣布在特殊时期进行战略控制，以此作为海上通道安全保障的支点，采用军事手段维持其海上霸权。

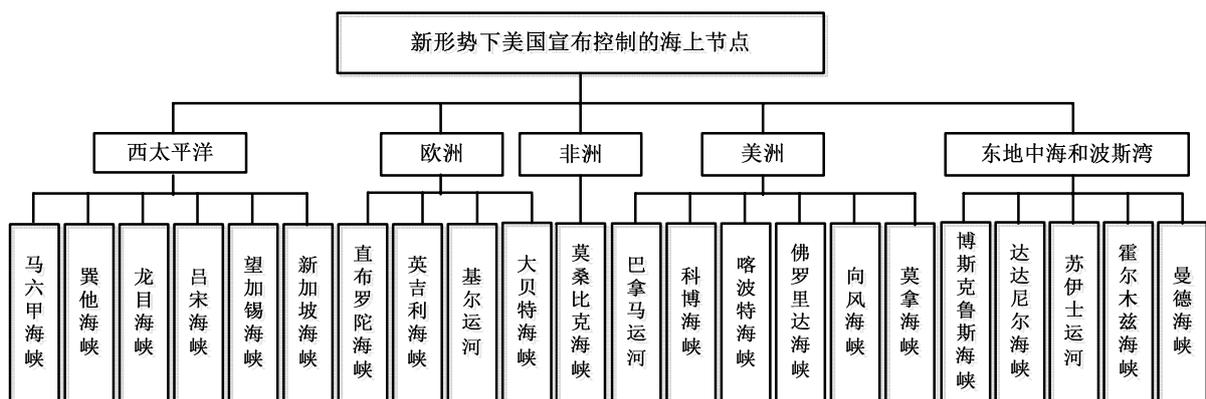


图 1.2 新形势下美国宣布控制的世界海上节点

2.2 针对恐怖主义的通道安全保障政策

众所周知，恐怖主义以其非军事性、跨国性和破坏性等特点对海上通道安全造成严重影响。美国政府为应对恐怖主义对海上通道及其客货运输造成的威胁，对外加强国际合作，对内加强港口安全立法。在对外合作上，2004 年美军太平洋总部发起的“地区海上安全倡议”，提出采取驻军联防的措施来应对马六甲地区海盗和恐怖主义袭击，加强对该区域安全问题的监管和控制，但因遭到海峡沿岸国家的反对而受阻^[12]；对内安全立法上，美国以港口安全立法为核心，相继出台了《2001 年港口和海上安全法》、《2002 年海上运输反恐法》和《2002 年港口恐怖主义防范法案》^[13]等一系列法律来规范港口等通道节点的安全保障建设。其中《2001 年港口和海上安全法》以建立新型港口安保计划为宗旨，将具体落实部门由运输部改为美国海岸警卫队和海事管理局，并强制所有港口当局建立安全评估档案。而《2002 年海上运输反恐法》以规范海上安全与反恐应对机制为重点，兼顾港口安全监管，扩大海岸警卫队对美国近海通道事务的管辖权，并要求海岸警卫队加大对美国各港口的

反恐预案设置情况的考核力度。

2.3 面向国际合作的通道安全保障政策

21 世纪以来，美国不断深化国际合作，加强地区联系，试图建立以美国为主导的全球通道联合安全保障机制。9•11 后期的美国通道安全保障政策以“国际合作”的主要方向，极力推动国际海上安全交流与合作，意在增强美国在地区海上安全事务上的影响力^[14]。在美国 2003 年发起的“防扩散安全倡议”中，通过寻求国家间的外交、法律和军事合作，遏制大规模杀伤性武器以及相关技术设备在海上运输的扩散，提高海上通道及其运输的安全性；随后，美国在 2005 年提出“千舰海军”计划，倡议参与国将海军、商船队、港口及相关机构联合起来，拟建立全球范围内的通道安全保障网络体系，统一在美国的引导下应对海上通道面临的安全问题。

综上所述，美国海上通道安全保障政策的发展历经了：建国初期依赖武装力量进行近海通道防御的“消极保守”政策；继而发展到两次世界大战阶段，“海权论”的影响下，大力发展海军，完善相关法律建设的“外向扩张”政策；在冷战时期通过与苏联的全面对抗，形成体系化的港口安全监管机制和全球化的通道保障力量部署；进入 21 世纪，以国际合作为工作重点，美国与各国一道共同应对海上通道面临的突发情况。美国海上通道安全保障政策的具体发展沿革和现状如表 2.1 所示。

表 2.1 美国海上通道安全保障政策的发展沿革与现状

发展时期	相关政策与措施	海上通道安全保障效果
建国初期	组建海岸警卫队，用于沿海通道安全保障； 海军分兵近海驻屯； 出台《1789 年 7 月 4 日法》、《1790 年关于政府管理海员法》；	解除英国对其海上通道的封锁； 有效的阻击海盗袭击； 商船队建设迅速，海上贸易复苏。
世界大战期间	马汉提出“海权论”； 出台《1916 年航运法》、《1920 年航运法》、 《1936 年商船法》； 海军规模扩大，建设方向转变； 战时建立“大西洋通道护航体系”；	加强了海上通道与节点的控制意识； 货物海上运输权提高； 通道稳定性加强； 实现了对大西洋核心海上通道的控制。
冷战及其后期	《关于防止公海水面和上空意外事件的协定》； “海上战略”计划实施； 出台《1996 年海上安全法》、《1986 年国际海上和港口安全法》、《1994 年港口和航道安全法》； 颁布“由海向陆”政策文件；	海上运输通道的安全与畅通得到保障； 完善美国港口安全评估与监管机制； 海军战略重点完成由海到陆的转移。
21 世纪	发起“防扩散安全倡议”、“地区海上安全倡议”、“千舰海军计划”； 颁布《2001 年港口和海上安全法》、《2002 年海上运输反恐法》和《2002 年港口恐怖主义防范法案》； 出台《国家海上安全战略》、《21 世纪海上力量合作战略》；	海上通道与节点的控制意识加强； 减少了世界范围内海盗的侵袭； 建立海上通道安全保障国际合作体系； 建立全球海上通道安全保障网络体系； 港口通道安全保障规划实现法律化。

3. 美国海上通道安全保障政策的特征分析

通观美国通道安全保障政策的历史沿革与发展现状，结合美国当时的政治与经济发展背景，可以发现其保障政策具有如下特征：

3.1 内容制定与时俱进

美国通道安全保障政策的发展体现了鲜明的时代特征。在建国初期，美国军事力量薄弱，为瓦解英国海上武力的封锁，采取以“防御和干扰为主”的安全保障政策，保障近海通道安全；两次世界大战期间，奉行马汉的“海权论”，形成以控制海洋为核心，以海上力量建设为重心的保障政策，确立了美国海上强国的地位；在冷战时期，“海上战略”计划的出台，以解除前苏联对其海上通道安全构成的威胁为直接目标。进入 21 世纪，随着经济全球化的发展，美国在保障政策制定上越来越侧重国际合作，试图通过整合美国及其盟国的力量，实施不同海域的通道安全保障。

3.2 重点由海向陆转移

美国通道安全保障政策的发展大致经历了“保陆制海”、“以海控海”和“由海向陆”三个阶段。起初，美国将有限的资源用于加强通道的岸上防御建设，采取以要塞防御为主，海上抗衡为辅的策略，来维护美国的海上安全，保障美国的陆上扩张；随着经济的迅猛发展，美国安全保障政策将“以海制海”作为主要建设方向，依靠不断壮大的海上力量对通道安全进行保障。冷战后美国的海上力量达到巅峰状态，海上通道安全的保障政策重点转变为“由海向陆”，弱化海上干预和控制，强调陆上事务的参与和主导，从而实现新形势下的通道安全保障目标。

3.3 多元化的保障手段

为应对新世纪复杂的海上安全环境，弥补安全保障机制的不足，美国提出“软硬结合”的措施，强调多元化手段的综合运用。2007 年海军部颁布的《21 世纪海上力量合作战略》，强调了统筹外交、军事、法律等手段来保障海上通道安全。首先依靠先进的科技，增强地区国家对海上安全环境的监控和情报共享，使国际航行船只能及时掌握海上通道的不安全隐患发生信息；其次推进各国达成外交共识，形成海上威胁反应与应对机制；同时联合各国海上武装力量、海上执法部门以及港口安保部门，密切合作，减少安全工作漏洞，继而消除产生海上威胁的政治、社会和经济根源。

3.4 积极推进国际合作

为解决恐怖主义、海盗等非传统海上安全问题，美国积极推动国际合作，加强全球军事和政治领域内的交流，凭借强有力的话语权主导着国际海上安全合作。截至 2009 年底，已有 95 个国家和地区参与美国主导的“防扩散安全倡议”，成功的抑制了部分杀伤性武器及相关设备通过各种运输方式扩散；但美国在推进“地区海上安全倡议”的过程中，由于遭到了马六甲海峡沿岸国反对而搁置。纵然如此，美国仍设法将类似地区合作纳入到以自身为主导的海上安全保障体系中，并试图在更大范围内开展海上安全保障合作。

4. 美国海上通道安全保障政策的借鉴与启示

众所周知，我国作为世界主要的海运大国之一，90% 以上货物进出口都通过海上运输实现，其中包括我国进口的 60% 的石油和 50% 的铁矿石，而海上通道作为海运的载体和渠道，成为我国海外经济贸易的命脉。伴随着海洋权益争端的加剧、非传统安全问题的浮现以及海上安全保障机制的欠

缺,我国海上通道安全面临形势日益严峻^[15]。保障我国海上通道安全,影响着未来的国家经济安全,衬托着在国际海洋事务中的影响力,呼应了“建设海洋强国”的大国理念。为完成我国“十二五”规划中保障海上通道安全的任务,我国应在安全政策导向、法律体系和机构设置等方面借鉴美国的先进经验,以完善海上通道安全保障政策。

4.1 明确海上安全保障理念

美国在不同时期都有着明确的海上通道安全保障理念,并据此制定出相应的安全保障政策。在建国初期,受“孤立主义”方针的影响,美国围绕“守土保交”的海上安全保障理念,形成以近海防御为特征的安全保障政策;世界大战和冷战前后分别围绕“海权论”和“海上战略”保障理念,政府提出了以“控制通道海权”和“争霸全球”为核心目标的保障政策。而我国目前对海洋权益的认知度较低,在通道安全保障领域仍没有统一的核心理念。政府在出台具体的通道保障政策之前,应该在社会实践的基础上,提出一种被政府部门和社会大众所认同的主流海上安全保障理念,继而形成“以保障理念为前提,以海上运输安全为目标,以保障力量建设为重点”的体系化保障政策。

4.2 兼顾综合国力发展水平

美国将特定时期的国家经济发展战略和政治目标融入到海上通道保障当中,因而保障政策的制定具有较强的导向性和实践性。相应地,我国应根据当前的综合国力、海洋战略目标及本国利益来进行科学合理的定位,秉承“负责任的发展中大国”的身份,提出合理有效的海上通道安全保障政策^[16]。鉴于目前我国经济发展势头迅猛,但海上保障能力建设滞后的状况,在通道安全保障政策的制定上要符合中国实际国情,应该着眼于临近海域的通道安全维护,站在地区大国性的立场上充分利用现有保障力量和资源,积极面对并妥善处理海上通道面临的安全问题。

4.3 深化地区安全事务合作

海盗、恐怖主义等非传统威胁的涌现致使海上通道安全保障问题日趋国际化。美国以强大海军力量为依托,以全球性海洋强国的身份主导着各地区海上安全事务,发起了一系列诸如“千舰海军计划”等卓有成效的区域安全合作计划。反观我国,在地区海上安全合作上仅加入了《制止危及海上航行安全非法行为公约》和《中国与东盟关于非传统安全领域合作联合宣言》^[17],但此类合作覆盖面窄,保障力度不足,并且我国在其中参与度与话语权较低。因此,我国应扩大区域海上安全合作力度,积极参与并主导远东、泛亚太地区的海上安全保障工作,打破美国等干预势力对周边地区海上安全事务的主导与控制,进而实现区域海上安全合作的深化和周边各国的互利共赢。

4.4 建立一体化的保障体系

如前所述,美国海上通道安全保障主要依靠海军、海上执法队伍和海上运输体系实现。相应地,我国应三管齐下,加强各方实力的建设,形成“控一管一用”一体化的安全保障体系。所谓“控”,即加强海军建设,针对我国目前状况,应重点加强海军机动性建设,完善海军的突发事件应急响应机制;“管”即加快海上执法队伍建设,建成机构设置科学,法律法规详实,资源配置合理的现代化海上执法队伍;“用”即通道运输体系自身的发展,除加快商船队发展外,还需要积极开发海洋资源,拓展海洋经济,继而形成“以用为本,管控联动”的体系化保障政策。

4.5 加强航运相关立法建设

美国相关航运立法以发展航运业为根本目的,通过保障港口和海上通道的安全,稳定海外贸易

及相关利益。其中,《1996 年海上安全法》详细规定了美国商船队的发展目标,明确相关部门的法律职责,内容涵盖船舶与船员管理、海上运输市场准入制度以及安全事故调查和法律责任等实体制度。而我国在海上运输法律的借鉴发面,至今仍没有出台指导性的法律,且现有法规仅涉及水路运输管理机构及职责、船舶管理及安全规则、不安全行为的调查等方面内容,缺乏体系成熟、具有普遍意义和长远意义的规范性内容^[18]。

4.6 完善安全保障管理体制

在通道保障管理机构的设置方面,美国相关机构主要包括运输部及其海事安全委员会、国土安全部及其海岸警卫队、国防部及其海军部等部门,机构设置较为科学合理、职能界定明确、经费和人员保障内容详实。目前我国有公安部边防管理局、交通部海事局和救助打捞局、国土资源部海洋局、农业部渔政渔港监督局以及海关总署缉私局等多个部门管理我国领海及近海事务,管理体系松散,安全保障难以实际开展,形成了“九龙治水”的混乱局面。为落实我国海上通道安全保障政策,当务之急是解决安全管理机构重叠,法律监管力度低,部门资源分配混乱等问题。

参考文献

- [1] Douglas E. Ramage. The sea lanes of communication (SLOC): a conference report [M]. Centre for Strategic and International Studies, 1993
- [2] United States Coast Guard , Marine Safety Performance Plan , 2009-2014 , 2008 (11)
- [3] United States General Accounting Office , Update on marine information for safety and law enforcement system , 2010(10)
- [4]Shicun Wu, Keyuan Zou, Shicun Wu. Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation [M]. Ashgate Publishing, Ltd., 2009.
- [5] Alfred Thayer Mahan, The Influence of Sea Power Upon History [M], Little Brown and Company, 1660-1783.
- [6] 胡德坤,刘 娟.从海权大国向海权强国的转变[J].武汉大学学报, 2010 (04) .
- [7] 季晓丹,王 维.美国海洋安全战略: 历史演变及发展特点[J].世界经济与政治论坛, 2011 (02) .
- [8] 李双建,刘 佳.从海权战略向海洋战略的转变[J].太平洋学报, 2011 (10) .
- [9] 姜 伟,陆 琪.《航运地理》[M].北京:人民交通出版社, 2008.9.
- [10] 梁 芳.《海上战略通道论》[M].时事出版社, 2011.
- [11] 於世成.《美国航运管理法律法规汇编》[M].北京大学出版社, 2008
- [12] 陈淑芬. 反恐形势下美国海上能源通道安全法律建设[J].求索, 2010 (03) .
- [13] 於世成.《美国航运管理政策、法律与管理体制研究》[M].北京大学出版社, 2008
- [14] 中国现代国际关系研究院.《海上通道安全与国际合作》[M].时事出版社, 2011.
- [15] 吴 慧,张 丹.当前我国海洋安全形势及建议[J].国际关系学院学报, 2010, (03) .
- [16] 张 炜.《国家海上安全》[M].海潮出版社, 2008.

[17] 邹立刚. 保障我国海上通道安全研究[J]. 法治研究, 2012,(01) .

[18] 金永明. 论中国海洋安全与海洋法制[J]. 东方法学, 2010,(03) .

Explorations of American Sea Line of Communications' Security and Protection Policies

LU Jing, BI Chengcheng, WANG Jie

(School of Transportation Management College , Dalian Maritime University , Dalian 116026 , China)

Abstract: This paper discusses the main appearances of American sea line of communications' security and protection policies on military, political and economic fields deeply from the early stage of America till now. Through analyzing the policies of American Sea Line of Communications' security among various stages, we summarize the core security strategic contexts with features of times characteristics, international cooperation and comprehensive capacity. Given the current safety circumstance of national sea line of communications, it provides some references for making or modifying our country's security and protection policies in the last.

Keywords: Sea Line of Communications; Security and Protection Policies; Development Features

作者简介:吕靖(1959-), 男, 教授, 院长, 吉林五常人, 研究方向: 交通运输经济政策, 国际航运管理, Email: lujing@dlnu.edu.cn, 联系电话: 0411-84724241