

长江与国防^{*}

——基于八年抗战的分析

张文木

【内容提要】 不通则痛,痛则不通,路同此理。在中国的交通网络中,大自然赐予我们最长且横贯东西的交通线就是长江,比较国内其他河流而言,长江对中国国家安全具有极为重大的影响。长江国防是一个体系,支撑这个体系的分别是重庆、武汉和南京三大支点。如果说重庆是中国国家安全的“最后的国门”,那么武汉则是中国国家安全的关键命门。以武汉为中心的今湖北地区自古就是兵家必争之地,同时也是历史分合大幕起落之地。稳定的长江通道客观上对抗战的胜利也起到至关重要的作用。道法自然,长江的稳定性是由其天造地设的自然性决定的,历史泣血经验证明:最大限度地保留它的自然性是保证长江通道稳定性的关键。在目前长江经济高速发展的同时,长江国防功能的脆弱性也日益显出。其主要表现是长江大坝修建增强了长江干流的运力,而高技术的运用则破坏了长江航道的自然性从而弱化了长江通道抗灾变的强度。在和平时期,国家的力量可以为这些技术条件提供保障,但如果碰上战争,长江是否还能具备同样的战略物资迅速转移的航运能力以保障国防的需要,值得研究。

【关键词】 交通;国防;长江;支点地区;抗日战争

【作者简介】 张文木,北京航空航天大学战略问题研究中心教授。(北京 邮编:100091)

【中图分类号】 D815 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1006-9550(2015)10-0004-26

^{*} 感谢《世界经济与政治》匿名审稿人的意见和建议,文中疏漏由笔者负责。

今天的中国“比历史上任何时期都更接近中华民族伟大复兴的目标”,^①围绕“两个一百年”即“在中国共产党成立一百年时全面建成小康社会”、“在新中国成立一百年时建成富强民主文明和谐的社会主义现代化国家”^②的宏伟蓝图,在新的历史条件下重新认识长江对于国防的意义,推进国防长江的建设,对于中国的未来是有益的。

一 交通问题即国防问题

交通问题亦是国防问题。对渔民来说长江的意义是打鱼,对商人来说长江的意义是赚钱,但对于国防来说,长江的意义是交通。目标、效率和速度是军事管理的三要素,后二者成败的关键在于交通。

(一) 道法自然:最可靠的交通是最自然的交通

自然交通分陆路与水路。陆路是人走出来的,而水路则是数亿年间大自然预设的,因而是最稳定的。

救灾效率是检验交通通畅水平的试金石。对此,我们感受最明显的例子就是2008年那次冰灾,其间整个电闸都关闭了,许多野外架线设备被冻得变形,候车大厅里人山人海,聚集着大量的等车人。那时高铁还没有现在这样普及,不知道今天的高铁如果遇到那样的情况还能不能开,轨道会不会发生变形,况且极端雷雨天气对高铁运行有着极大的限制。再比如,我军正在进行信息化建设,但救灾大部队到了汶川迟迟不能迅速进入灾区,部队进去后通信信号在深山里又不通畅。这迫使我们军人从几千米的高空实行高危空降。为什么?因为人工道路及其可依赖的交通工具都失去了作用。可见,最靠得住的交通就是最自然的交通。发展高铁、电气化运输,这些都是对的,但是这些东西与最自然的东西比,其稳定性要差得多。但在战时如果因此导致兵员及装备送不上去,责任就大了。所以我们现在考虑军事的问题,既要重视人工交通,提升交通的科技含量,更要重视自然交通,尽量保留、利用稳定性较好的交通。对长江而言,我们要更多地从国防的角度考虑这些问题。目前我们提出“平安长江、数字长江、阳光长江、和谐长江”^③的发展目标,在此基础上应该考虑再加上一个“国防长江”。

① 习近平在参观《复兴之路》展览时的讲话,参见《习近平总书记系列重要讲话读本》,http://cpc.people.com.cn/n/2014/0703/c83083-25232910.html,登录时间:2015年6月15日。

② 胡锦涛:《坚定不移沿着中国特色社会主义道路前进 为全面建成小康社会而奋斗——在中国共产党第十八次全国代表大会上的报告》(2012年11月8日),http://www.xj.xinhuanet.com/2012-11/19/c_113722546.htm,登录时间:2015年6月15日。

③ 《中国实施一条主线四个长江战略推进长江航运发展》,http://news.xinhuanet.com/2010-10/27/c_12706415.htm,登录时间:2015年5月20日。

在中国的交通网络中,大自然赐予我们最长且横贯东西的交通线就是长江,它由西至东蜿蜒曲折 6300 余公里汇入大海,途经 11 个省市,比较国内其他河流而言,它对中国国家安全具有极为重大的影响。在这方面,“今天遇到的很多事情都可以在历史上找到影子,历史上发生过的很多事情也都可以作为今天的镜鉴”。^①

(二)“工”字形国防体系

中国国防体系呈“工”字形,上(北)边一横是长城,下(南)边一横是长江。连接北南两线的陆路是从北京到武汉的线路,水路是从北京到杭州的大运河。黄河九曲,其运输条件远不如长江。隋朝之前,中国江南的经济开发尚未充分,因而长江的政治作用更多的是隔离北方战事,隋朝是在过江平陈的基础上建立的,在组织南下平陈的战争中,身为前线总指挥的杨广即后来的隋炀帝意识到资源运输的瓶颈问题并在继位后修成了贯通南北的大运河。连接南北交通的还有“将荆州之军以向宛、洛”即从武汉北上的陆路。其特点用诸葛亮的话说就是“荆州北据汉、沔,利尽南海,东连吴会,西通巴、蜀”,“将荆州之军以向宛、洛,将军身率益州之众出于秦川,百姓孰敢不箝食壶浆以迎将军者乎?诚如是,则霸业可成,汉室可兴矣”。^② 三国时期,争夺时间最长也最激烈的地方就是荆州。诸葛亮说“此用武之国”,^③武汉是它的中心,因汉江三分,^④由武而昌。

抵御北方游牧民族南犯的主要不是靠黄河而是长城,沿长城一线多是当时战争爆发的集中区和中原王朝的北部防线,由此构成了中国古代王朝国防的第一道安全防线;而大乱时期,能够保住弱势汉政权的往往要归功于长江,由此构成中国古代王朝国防的第二道防线。而联系两江的,水路是大运河,陆路则是“一条路入秦陇去,落日仿佛见太行”^⑤的京广线的咽喉武汉。武汉在中国国防全局中具有核心支点的作用。但是,只是到了隋朝的时候,中国国防“工”字形结构的水路连接才真正完成,而长江的国防功能大概到了南宋时期才真正得以显示。在隋之前,长江以南多是荒蛮之地,天险难越,人过不去,南北两隔,南方没有充分开发。隋之后,南方逐渐开发,这为盛唐出

① 习近平:《牢记历史经验历史教训历史警示 为国家治理能力现代化提供有益借鉴》, <http://politics.people.com.cn/n/2014/1014/c1001-25826596.html>, 登录时间:2015 年 5 月 20 日。

② [晋]陈寿:《三国志·蜀书五·诸葛亮传》,上海:上海古籍出版社 2002 年版,第 842 页。

③ [晋]陈寿:《三国志·蜀书五·诸葛亮传》,第 842 页。

④ 武汉,是中部唯一的副省级城市。世界第三大河长江及其最长支流汉江横贯市区,将武汉一分为三,形成武昌、汉口、汉阳三镇跨江鼎立的格局,1927 年,国民政府迁都武汉,首次将汉口、武昌、汉阳合并为京兆区,总称武汉,开三镇合并先河。1949 年 5 月 24 日,武汉市人民政府成立,暂由中央直辖,成为新中国设立的首个直辖市。1954 年 6 月 19 日,中央会议决定将武汉由中央直辖改为湖北省省会。

⑤ [南宋]刘过:《龙州集·襄阳歌》,载《钦定四库全书·集部四·龙州集》卷一。

现和南宋长期偏安提供了物质基础,同样也使长江的国防作用加速提升。可以说,没有大运河,后来的明成祖立都北京和“天子戍边”之事就不可能发生。建都的前提是大规模资源的持续跟进,大运河的建成为南方物资持续北进、保障北线军事行动提供了坚实的交通条件。

二 高科技不能替代地缘政治

有人认为高科技可以改变或消除地理的政治功能,尤其是其中的国防功能。比如飞机、高铁等拉近了传统距离,但我们必须清楚,运输工具变革的这种作用是有限的。在和平时期,运品数量和时间没有严格限制条件,现代运输工具发挥着相当大的作用;但在战时,情况就不同了,战争时期的装备运输不仅有明确的时间要求,而且牵涉数十万人的成建制部队和装备在规定时间内完成运输的问题,成建制装备如果跟不上,前线任务就不能完成。在战争中,高科技有先发“点火”的作用,但对“火势”燃烧的方向却无能为力。“火势”即人心。赢得人心需要战略、政策设计等,而落实战略、政策的前提是大部队对所占地区的控制。军队控制需要物资支援,在此,在有限时间内完成大规模的装备物资运输,就是一个仅凭高科技解决不了且绕不过去的地缘政治问题。

美国打仗武器技术含量很高,但往往是赢了战役却输了战争。攻打阿富汗和伊拉克,很快点燃起战火,初看似赢,继而就因资源跟不上而无法持续。美国人过度地依赖高科技,但在阿富汗作战,一辆坦克不如一头毛驴,毛驴可以行动自如,但坦克不行。高科技无法按照人的意志大规模地改变地理环境。一场战争赢在装备,而且是极大规模的装备跟进。这些长时间内仅靠飞机、高铁等高速工具是不行的。我们现在容易受影像的误导,认为一场战争仅凭一群身怀绝技的高手就可以解决问题,在特殊时间和环境中,这种剑走偏锋的方式会有相当的积极作用,但不可持续。

毛泽东说:“什么叫政权?什么叫力量?没有别的,只有军队。”^①历史的常态表明,如果没有成建制的大部队跟进,地区形势是无法控制的。美国二战之后的战争失败,其原因多在于大规模的装备不能随部队同步和持续跟进。对于伊拉克,老布什政府时期美军在海湾战争中打完就走,不解决任何问题;小布什政府时期美军要上去占领,但战场离美国本土的路途过于遥远,不能提供大规模的装备和部队持续补充,结果是陷在中亚欲罢不能。

^① 中共中央文献研究室编:《毛泽东年谱(1949-1976)》(第6卷),北京:中央文献出版社2013年版,第592页。

即使实现了大规模的装备远程投送,但不同地形对战斗力也有不同的影响。比如山地和平原,平原的地形适合大部队作战,而真正的战争、最有决定意义的战争,像淮海战役、平津战役那样的成建制集团军作战,集团军所释放出的合力要大于处于分散状态的力。马克思在《资本论》中指出:“一个骑兵连的进攻力量或一个步兵团的抵抗力量,与单个骑兵分散展开的进攻力量的总和或单个步兵分散展开的抵抗力量的总和和本质的差别,同样,单个劳动者的力量的机械总和,与许多人手同时共同完成同一不可分割的操作(例如举重、转绞车、清除道路上的障碍物等)所发挥的社会力量有本质的差别。在这里,结合劳动的效果要么是个人劳动根本不可能达到的,要么只能在长得多的时间内,或者只能在很小的规模上达到。这里的问题不仅是通过协作提高了个人生产力,而且是创造了一种生产力,这种生产力本身必然是集体力。”^①

这就是说合力要大于单个的力。但这是有条件的,即这种力只能在平原地带才能发生。中国只有中原和东北平原适合这种集团作战力的形成——逐鹿中原成了历代割据一方的枭雄们的最高理想,而控制中原就拥有了在山地无法形成的集团军战斗力的地理条件,同样也就有了坐拥天下的条件。

但是这种集团战斗合力也有克星,这就是占中国 2/3 的山地。多山地形像一把把竖起的钢刀,使进入其中的成建制的部队合力——分解,由此可以解释蒋介石的欧式军队于 20 世纪 30 年代在湘赣山区被毛泽东率领的红军打败的原因。如果说山地是游击战的乐园,那么平原则是大部队运动战的理想天地,成建制的大部队在山地无法形成有效的战斗力,游击战在此却可大显身手,神出鬼没的游击战士可将强大对手在山地消耗得精疲力竭并最终将其一一消灭。同样的道理,从山地出去的游击作战力量如不能迅速学会大部队集成作战,那么也会被拥有强大正规部队的一方所吞没。自古兵家都要逐鹿中原,而在中原的赢家多是运用集成战斗力的行家。

即使是同样的地理环境,由于国家版图的样式不同,其中的交通从而国防功能也是大相径庭。多瑙河是影响欧洲地区的重要河流,与中国长江相比,它被一个个主权国家分成了不同的河段,几乎完全失去了国防功能。

三 长江的国防意义及其战略支点

(一) 长江国防与全国国防的联动关系

河流是先于人工陆道的交通线,它因此也就成了中国东西联系从而中国统一的最

^① 《资本论》(第一卷),北京:人民出版社 1975 年版,第 362 页。

基础和最古老的纽带。从国防的视角看,如果说长城的意义更多的是抵御北方游牧民族的南犯和外族的入侵,那么长江对我们的意义更多的是国家统一。

中国长江的国防压力多是由北方压力造成的,而中国长江西端即中国大西南的国防压力则更多的是由中国东北压力造成的。在唐宋以前,中国北方压力主要出自西北,由于青藏高原的阻隔,北方压力的着力点多在东南,南北战事多集中在长江下游的东南地区。之后,中国北方压力逐渐由西向东推移,北方压力的着力点多在西南,南北战事也由东南沿长江向西南转移(如表 1 所示)。

表 1 各历史时期战争次数

| 省名 | 各历史时期战争次数 | | | | | | 战争总数 |
|----|-----------|-----|-------|------|-----|------|------|
| | 先秦 | 秦汉 | 魏晋南北朝 | 隋唐五代 | 宋辽金 | 元明 | |
| 京师 | 89 | 73 | 116 | 228 | 60 | 146 | 712 |
| 南京 | 50 | 65 | 343 | 149 | 98 | 136 | 841 |
| 山东 | 141 | 67 | 103 | 85 | 18 | 23 | 437 |
| 山西 | 95 | 35 | 109 | 131 | 33 | 75 | 478 |
| 河南 | 203 | 138 | 271 | 150 | 43 | 15 | 820 |
| 陕西 | 46 | 201 | 432 | 365 | 158 | 79 | 1281 |
| 四川 | 6 | 38 | 82 | 107 | 52 | 96 | 381 |
| 湖广 | 29 | 34 | 148 | 79 | 63 | 53 | 406 |
| 江西 | 1 | 8 | 37 | 14 | 15 | 51 | 126 |
| 浙江 | 1 | 4 | 20 | 35 | 21 | 127 | 208 |
| 福建 | 0 | 4 | 3 | 13 | 11 | 76 | 107 |
| 广东 | 0 | 2 | 5 | 10 | 17 | 61 | 95 |
| 广西 | 0 | 2 | 0 | 13 | 28 | 80 | 123 |
| 云南 | 0 | 11 | 8 | 31 | 2 | 78 | 130 |
| 贵州 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 45 | 47 |
| 合计 | 661 | 662 | 1677 | 1411 | 620 | 1141 | 6192 |

资料来源:胡阿祥主编:《兵家必争之地》,海口:海南出版社 2007 年版,第 33 页。

我们看到,从先秦至明朝,陕西共发生战事 1281 次,战事最少的只有先秦和元明时期,分别为 46 次和 79 次,仅占战事总数的 9.9%。元始,西南战事骤增。贵州、云南共发生战事 177 次,其中有 123 次发生在元明时期,占 69.5%,其中云南发生战事 78 次,贵州 45 次。元之后,南北战事沿长江自东而西转移,这显然是由北方特别是东北压力所致。清初,云南平西王吴三桂率众作乱,大西南安全形势迅速恶化。民国时期,

日本人又从东北一路南侵,蒋介石迁都重庆,大西南成了中国全面抗战的大后方。新中国成立后,美苏从南北对我构成威胁,毛泽东说:“北京淹了,还有攀枝花嘛。应该把攀枝花和联系到攀枝花的交通、煤、电的建设搞起来。”^①接着就开始搞三线建设,重点是西南线。

(二) 长江国防的支点

长江国防是一个体系,重庆、武汉和南京是支撑这个体系的三大支点。

1. 重庆

重庆地处中国西南部、长江上游地区,其北部、东部及南部分别有大巴山、巫山、武陵山、大娄山环绕。地貌以丘陵、山地为主,坡地面积较大,有“山城”之称。重庆地势由南北向长江河谷逐级降低,西北部和中部以丘陵、低山为主,东北部靠大巴山、东南部连武陵山。流经重庆的主要河流有长江、嘉陵江、乌江、涪江、綦江、大宁河、阿蓬江、酉水河等。长江干流自西向东横贯全境,流程长达 665 公里,横穿巫山三个背斜,形成著名的瞿塘峡、巫峡、西陵峡(该峡位于湖北省境内),即举世闻名的长江三峡。嘉陵江于渝中区汇入长江,乌江于涪陵区汇入长江。

在宜昌三峡大坝修建之前,中国大西南进出中原的第一个稳固通道接口就是重庆。八年抗战中,在东部沦陷的历史条件下,大西南成了中国安全的最后基地,而重庆东端的宜昌则被认为是中国绝地抗战的“最后的国门”。^②在其他道路基本被炸断的情况下,连接这“国门”的最后的通道就是长江。

鉴于连外接内的特殊地理位置,重庆在历史上就成了兵家必争之地。比较著名的争夺战是 1258 年秋蒙古与宋王朝间发生的“钓鱼城之战”。蒙古帝国大汗蒙哥率 4 万主力欲夺取四川,然后顺江东下,与诸路会师,直捣宋都临安(今杭州)。宋军在钓鱼城坚守 5 个月,蒙哥攻城中矢身亡,蒙军被迫撤退。蒙古南侵宋朝的军事行动由此受到重挫。

三国中刘备是比较早地意识到重庆战略地位的政治家。在夷陵之战中的失败使刘备认识到了重庆的战略意义。陈寿在《三国志》中说:“先主自猇亭还秭归,收合离散兵,遂弃船舫,由步道还鱼复,改鱼复县曰永安。”^③永安位于今重庆奉节。罗贯中在

① 中共中央文献研究室编:《毛泽东年谱(1949-1976)》(第 5 卷),北京:中央文献出版社 2013 年版,第 355 页。

② 正在拍摄制作中的抗日史诗大剧《最后的国门》,由中共宜昌市委宣传部、湖北广播电视台、湖北长江华晟影视有限责任公司等单位联合出品。剧情以 1938 年“宜昌大撤退”及 1943 年“石牌大战”两大抗战历史事件为背景,讲述了此间发生在宜昌的抗战故事。

③ [晋]陈寿:《三国志·蜀书二·先主传》,上海:上海古籍出版社 2002 年版,第 824 页。

《三国演义》中说刘备定永安是因为他自觉无脸“复回成都见群臣”，^①这是不对的。刘备将鱼复县改名为“永安”喻义“长安”，有改都于此的含意。在此，刘备招诸葛亮商谈传祚之事，随后逝世于永安宫，从这一系列事件逻辑看，他已认识到重庆对于蜀国东进战略的全局性意义。1953年10月17日，毛泽东在与即将赴越南的韦国清谈话时说：“三国时代，刘备终不能取天下，首先是因为误于诸葛亮初出茅庐时的《隆中对》，其为刘备设计的战略本身就有错误。千里之遥而二分兵力，其终则关羽、刘备、诸葛三分兵力，安得不败？”^②成都使蜀国在汉中、荆州之间两分兵力，结果两边都够不着，这是刘备夷陵之败的重要原因。毛泽东借曹操的话说：“刘备很厉害，不过得计稍迟。”^③这个“计”，笔者认为并不是“隆中对”中的“计”，而是说刘备认识到重庆的战略地位的时间——很可能就在失去荆州后——太迟，但比起诸葛亮，刘备可能是蜀国政治家中最早认识到重庆的战略地位的人。这一认识是用血换来的，诸葛亮数出祁山而败北的教训又反证了这一真理。

鉴于重庆所具有的特殊战略位置，1939年5月5日，南京国民政府将重庆升格为甲等中央院辖市（即直辖市）。1949年11月30日，中国人民解放军进入重庆，随后成为西南军政委员会驻地，为西南大区代管的中央直辖市（1954年撤销^④），而当时西南大区驻地亦设在重庆。1997年3月14日，在中华人民共和国第八届全国人民代表大会第五次会议上审议通过了将原四川省重庆市、万县市、涪陵市、黔江地区合并，成立重庆直辖市的议案。1997年6月18日，重庆直辖市政府机构正式挂牌。重庆至此在历史上第三次成为直辖市。控制重庆就扼住了大西南东出与中原西进的交通枢纽。

重庆的重要性还在于它两端接连的都是中国安全的重要和关键地区。重庆西连四川盆地，东接长江中游的湖北地区。四川盆地的物质和人力资源都很丰富。西南地区只有四川盆地能提供较大规模的人力和财力。三国时广汉王累曾献策刘璋：“资益州之富，凭天设之险，以此成帝业，犹反手也。”^⑤因此，抓住四川也就控制了西南。1949年4月，中国人民解放军解放中原并跨越长江后即兵向四川。同年8月20日，毛泽东复电刘伯承、邓小平等：“同意你们十九日关于向川、黔进军的基本命令。”^⑥1949

① [元]罗贯中：《三国演义·第八十五回》，北京：北京十月文艺出版社1993年版，第669页。

② 中共中央文献研究室编：《毛泽东年谱（1949-1976）》（第2卷），北京：中央文献出版社2013年版，第180页。

③ 中共中央文献研究室编：《毛泽东年谱（1949-1976）》（第3卷），北京：中央文献出版社2013年版，第596页。

④ 1954年7月，西南大区、北碚市并入重庆，重庆直辖市被撤销，重庆从直辖市降为省级市，并入四川。

⑤ [晋]常璩撰，刘琳校注：《华阳国志校注》，成都：巴蜀书社1984年版，第494页。

⑥ 中共中央文献研究室编：《毛泽东年谱（1893-1949）》（下卷），北京：中央文献出版社2013年版，第553-554页。

年10月19日,毛泽东复电林彪等就明确告之:“西南重心是四川。”^①1972年,晚年毛泽东再次强调20多年前的看法,8月17日,他在一份文件上批示说:“四川是祖国的战略大后方,是三线建设的重点。”^②

2. 武汉

出了重庆,就进入以武汉为重镇的长江中游地区。如果说重庆是中国国家安全的“最后的国门”,那么武汉则是中国国家安全的关键命门。武汉历来被称“九省通衢”之地,从武汉沿长江水道行进,可西上巴蜀,东下吴越,向北溯汉水而至豫陕,经洞庭湖南达湘桂。是中国内陆最大的水陆空交通枢纽。南宋诗人刘过在《襄阳吟》中称“襄阳真是用武国,上下吴蜀天中央”,“一条路入秦陇去,落日仿佛见太行”。^③以武汉为中心的今湖北地区自古就是兵家必争之地,同时也是历史分合大幕起落之地。秦将司马错曾放言:巴蜀“水通于楚,有巴之劲卒,浮大舶船以东向楚,楚地可得。得蜀则得楚,楚亡则天下并矣”。^④

与东北、新疆相比,长江安全最具全局性。武汉在中国历史中具有上述分合节点的作用,是由于武汉所处地段是长江东西防御的“七寸”所在,它既是东西两段间最易攻破的薄弱环节,又是南下北上的交通枢纽,在地缘政治上它符合“黄金分割”原则。武汉得失,关乎全局:失了武汉,中国分裂;占了武汉,中国统一。对武汉的控制就是对长江的控制,而历来对中国的控制最初都表现为对武汉的控制。魏蜀吴三国的分裂形势就是在赤壁之战后确定的,同样,蜀吴联盟的破裂也是从荆州蜀吴易手开始的。1853年1月洪秀全攻克武昌及当年3月定都南京,中国南北两分;曾国藩1854年10月夺取武昌,十年后(1864年)便攻下南京,中国南北归一。1911年10月武昌起义成功,1912年元旦孙中山建立中华民国并定都南京。1926年10月北伐军攻占武汉三镇,1927年4月蒋介石国民政府便定都南京。1937年12月日本侵略者入侵南京,1938年10月日本便攻陷武汉。在重要的历史关头,武汉的形势对全国都具有举足轻重的作用。1967年9月19日,为稳定处于混乱中的形势,毛泽东来到武汉。在专列上他对武汉军区司令员曾思玉说:“湖北、河南两省人有一亿多,地处中原,扼守长江和京广线的咽喉,战略地位十分重要。你们的责任重大,要掌握两省军队,稳定局势。”^⑤

① 中共中央文献研究室编:《毛泽东年谱(1949-1976)》(第1卷),北京:中央文献出版社2013年版,第21页。

② 中共中央文献研究室编:《毛泽东年谱(1949-1976)》(第6卷),第445页。

③ [南宋]刘过:《龙州集·襄阳歌》,载《钦定四库全书·集部四·龙州集》卷一。

④ [晋]常璩:《华阳国志校注》,第191页。

⑤ 中共中央文献研究室编:《毛泽东年谱(1949-1976)》(第6卷),第123页。

武汉,因武而昌,地如其名。只有理解了武汉才能理解长江,同样,理解了长江也就理解了武汉。西方海权理论创始人阿尔弗雷德·塞耶·马汉(Alfred Thayer Mahan)对中国长江的地缘政治价值十分重视,他从帝国主义的视角把话说得很露骨:“对中国以及其他拥有海岸线的国家来说,海洋是发展商业的最有效的媒介——物资交换国家通过对外接触获得更新,从而保持、促进它们的勃勃生机。长江对于上述情形颇具意义,因为它有上千英里河段可供汽船航行,且将大海与其流域的心脏地带连接起来。中国由于拥有海岸也就使其他国家能够由海洋抵达中国。”^①“海上强国需要在中国海岸拥有地盘,并开辟它与世界的自由交通,它们可以直言不讳地声明长江的可航行河段是它们进入中国内陆的必经之路和在当地发挥影响的中心。”^②“长江流域在政治和商业上都极为重要,为此需要多强调几句。长江深入中国内地,而且很大的轮船从海上可直接沿长江的主要河段上溯而行。长江流域的广大地区也依靠长江与外界便捷来往。地理上,长江介于中国南北之间,从而对商品的分配和战争的进行都颇具影响。所以,一旦在长江流域建立起了势力,就在中国内地拥有了优势,并且能自由、稳定地通过长江沟通海洋;而在长江地区的商业优势又会加强其他方面的有利地位。这些合在一起,谁拥有了长江流域这个中华帝国的中心地带,谁就具有了可观的政治权威。出于这些原因,外部海上国家应积极、有效地对长江流域施加影响,而中国由此得到的益处也会被更广泛地、均衡地扩散到全国。在长江流域丢下一颗种子,它会结出一百倍的果实,在其他地区也有三十倍的收获。”^③

在整个长江线路中,马汉特别强调“中部长江”的战略意义:“长江还为海上强国提供了进入内陆的漫长通道。战列舰可上溯至离海 230 英里的南京,而有战斗力的其他舰只则可到达还要远 400 英里的汉口,广泛用于美国内战的汽船更能驶至离入海口 1000 英里的宜昌。”^④“如果我们决心在中国维护我们的商业权利并发挥作用,我们只能借助于鼓励并支持中国人自觉地积极行动的方式,而不能篡夺他们的权力、侵占他们的土地。当前,长江流域看来是我们的利益重心所在,但如最近在北京发生的事件之类的事情一时也会使我们转而采取并不和既定政策相符的行动。虽然门户开放,不管是商业意义上还是思想意义上的,应成为我们在中国任何地区的目标,但它还是最容易在中部地区得以实现,并以此为坚实的根据地来推动其他地区,原因就是海权在中部长江地区能最稳固地存在。汽轮从海上可驶至离海 600 英里的汉口,再装上货物

① 马汉著,萧伟中、梅然译:《海权论》,北京:中国言实出版社 1997 年版,第 224 页。

② 马汉:《海权论》,第 258 页。

③ 马汉:《海权论》,第 277-278 页。

④ 马汉:《海权论》,第 235 页。

开往世界上的任一个大港口。这个事实有力地说明了长江流域的意义,在这儿,给物质文明提供动力的商业可最大限度地发挥效能,并且能得到条顿民族在世界政治中的主要武力后盾海军的支持。假以时日,海军也会成为中国人民赖以抵制与合理外来影响截然不同的外来控制行径的主要后盾。”^①

长江不仅对于中国内部统一,而且对于抵御“外族进攻”都具有重大的战略价值。在论述完长江对中国政治的影响后,马汉提醒西方列强注意利用长江分裂中国的可能性,他说:“中国的统一或分裂不是由人事先规定的,但是政治家需要考虑到这两种情形。”^②马汉明白,长江是中国政治联系的枢纽;一旦失去长江,从某种意义上说就失去了统一的中国。

马汉的海权理论提出后,在英国、德国、日本等国广泛传播,马汉对中国长江特别是对“中部长江”的战略地位的分析引起各帝国主义列强的高度重视并成为后起的德日等新兴工业国家制定外交政策的重要依据。1899年4月28日,英俄曾达成沿长江两岸瓜分中国路权的协议,^③1900年《辛丑条约》之后中国被分裂为数块。1858年清政府与英国签订的不平等条约《天津条约》中增辟的11个通商口岸中就包括汉口。1861年3月汉口正式开埠。在老汉口镇的下游沿长江先后开辟了汉口英租界、汉口德租界、汉口俄租界、汉口法租界和汉口日租界五国租界。这些租界独立于中国政府管辖之外,在界内分别设置工部局、巡捕房、领事法院(庭)等,完全成了中国境内的“国中之国”。

英国对武汉最下功夫,是冲锋在前的列强。1858年《天津条约》开汉口为商埠后,当年12月8日,英国特使额尔金(James Bruce)率舰由上海来到汉口,是为外国兵轮进入汉口之始。1861年春,英国驻华海军司令贺布(James Hope)、参赞巴夏礼(Harry Parke)等先后分三批来到汉口,会同湖广总督官文办理开埠事宜;巴夏礼在上海以领事官的身份公布英国和其他缔约诸国的轮船可在长江通航上至汉口。1861年5月11日,美国海军上将司伯龄(C.K. Stribling)率兵船抵驶武汉。1862年1月1日在汉口正式设关。自此,外国轮船可自由航行于汉口以下的长江航段,而外国侵略势力也随之控制了长江中游一带航政、航道、港政的管理权。汉口通商后,1861年1—8月,进出

① 马汉:《海权论》,第283页。

② 马汉:《海权论》,第235页。

③ 双方约定:“一、英国约定不在中国长城以北,为自己或为英籍臣民或其他人士争取任何铁路让与权,并且不阻挠——直接的或间接的——为俄国政府所支持的对这一地区铁路让与权的要求。二、俄国方面约定不在扬子江流域为自己或为俄籍臣民或其他人士争取任何铁路让与权,并且不阻挠——直接的或间接的——为英国政府所支持的对这一地区铁路让与权的要求。”全文参见王绳祖、何春超、吴世民编选:《国际关系史资料选编》,北京:法律出版社1988年版,第338页。

口的外国船达到401艘次,约9.34万吨;1862年增至1462艘次,约29.1万吨,与上一年相比,船数增加2.65倍,吨位增加2.11倍。^①

1898年1月上旬,英国公使窦纳乐(Claude Maxwell MacDonald)向清政府提出由英国取得建筑从滇缅边境到长江流域铁路的权利和中国保证不把长江流域让予其他大国的要求。^②经过多次威逼,英国终于从清政府那里获得以下权益:(1)英轮有内河航行权;(2)中国不租让长江流域;(3)总税务司一职由英国人担任;(4)开放湖南为通商区域。1898年2月9日,英国公使窦纳乐照会清总理衙门,称“本大臣深愿中国国家确切保证不将扬子江沿岸各省租押或以其他名义让予他国”。同年2月11日,清政府照会英国公使:“查扬子江沿岸均属中国要地,中国断不让予或租给他国”。^③这样长江流域就划入英国的势力范围。得到清政府的承认后,英国接着寻求国际承认。1899年4月28日,英国与亚洲最大的陆国俄国互换照会并达成以长江为界瓜分中国路权范围的协议,双方约定:“一、英国约定不在中国长城以北,为自己或为英籍臣民或其他人士争求任何铁路让与权,并且不阻挠——直接的或间接的——为俄国政府所支持的对这一地区铁路让与权的要求。二、俄国方面约定不在扬子江流域为自己或为俄籍臣民或其他人士争求任何铁路让与权,并且不阻挠——直接的或间接的——为英国政府所支持的对这一地区铁路让与权的要求。”^④这个协定事实上在中国上空投下了可能出现在南方英国支持和北方俄国支持下南北分裂的阴影。

与蒙哥失败钓鱼城的原因一样,因地形复杂,英国始终不能从西南滇缅方向深入长江,不得已最终还是从印度洋绕道太平洋来到东海、进入中国长江并立足武汉。但英国的野心并不止于武汉,而是将武汉作为与俄国瓜分中国、控制长江,有可能的话,西进入川、打通滇缅与长江的联通,最终达到控制整个中国南方的目的。马汉看到了这一点,他在《亚洲的问题》一文中指出,英治印度“获得缅甸使印度得以将边界向东推延,从而避开喜马拉雅山脉,打开了向长江上游地区及中国西部省份施以政治和商业影响的通道”。^⑤

太平天国时,英国就利用长江积极干涉中国内政。1851年夏,英国副领事威妥玛(Thoma F. Wade)最早提出关于太平天国起事的报告。1953年2月26日,英国驻沪领事阿礼国(R. Alcock)向公使文翰(S.G. Bonhan)提交了一份机密报告,最早反映了

① 江天风主编:《长江航运史》(近代部分),北京:人民交通出版社1992年版,第76、77、80页。

② 梁为楫、郑则民主编:《中国近代不平等条约选编与介绍》,北京:中国广播电视出版社1993年版,第332页。

③ 梁为楫、郑则民主编:《中国近代不平等条约选编与介绍》,第332页。

④ 全文参见王绳祖、何春超、吴世民编选:《国际关系史资料选编》,第338页。

⑤ 马汉:《海权论》,第218页。

英国外交官关于太平天国事件的看法。报告认为,中国内战是实现列强侵略目标的极好机会,乘清朝之危,达成交易。“以无限制进出最僻远的禁区为条件,把皇帝从迫在眉睫的瓦解情势中挽救出来,从而大大地扩张自己的活动领域。”英国必须以武装为代价,只要“三四只轮船与兵舰”,参与镇压太平天国,即可扭转现在局势,达到诱使清王朝全面开放中国的主要外交目标。^① 1853年,英国公使文翰和法国公使布尔布隆(M.de Bourboulon)分别乘兵舰访问过天京(今南京),他们先后多次对太平天国进行利诱和威胁,受到太平天国的断然拒绝后,随即向太平天国以干戈相见,帮助清政府镇压了太平天国。^② 1949年,中国人民解放军准备过江的时候,又受到英国军舰“紫石英”号的阻拦,英国还想将中国沿长江两分。如果在这一系列活动中英国达到了目的,那么中国就南北分裂了,今天云南、西藏等地区可能也就失控了。马汉说谁“在长江流域丢下一颗种子,它会结出一百倍的果实,在其他地区也有三十倍的收获”,此非虚言。在这些可能产生的“收获”中,马汉看到的还有长江东面的南京,他建议列强应迫使“中国政府的所在地能迁往长江流域,且就在长江沿岸,从而使后者成为中国发展的中枢地带”。^③

除武汉外,这里需要特别强调宜昌在长江航运中的特殊地位。宜昌是湖北省辖市,古称夷陵,有着两千多年的历史。宜昌是中部地区的重要交通枢纽城市,由于其特殊的经济地理区位,也被称为湖北省域副中心城市。宜昌位于长江中上游结合部,地处鄂西山区与江汉平原交汇过渡地带,地形复杂,高低相差悬殊——三峡大坝和葛洲坝位于宜昌市境内,是当今世界最大的水力发电工程。宜昌是沿江入川的必经之地,抗日战争时期抢运中“最紧张的一幕”^④就出现在宜昌。1938年夏,安庆失守,武汉告急,战区机关、学校、工厂等纷纷撤退,前线难民和伤兵洪水般地涌向宜昌。1938年6月25日,时任军政部部长何应钦致电民生公司:前线“必以宜昌为唯一后送区域,预计伤兵在短小时内,有五千至一万人到达宜昌,设非在宜昌每日控制一千人运力抢运,必难完成任务”。^⑤ 1938年10月25日,武汉沦陷后,日军继续西犯,宜昌岌岌可危,可以说“全中国的兵工工业、航空工业、重工业、轻工业的生命,完全交付在这里了”。^⑥ 至1940年宜昌失守前,“终于在预定的中水位40天内,将堆积在宜昌的申钢厂、渝钢厂、

① 茅家琦主编:《太平天国通史》(上册),南京:南京大学出版社1991年版,第609页;

② 参阅茅家琦主编:《太平天国通史》(上册),第九章,第597-637页;《太平天国通史》(中册),南京:南京大学出版社1991年版,第十八章,第464-557页。

③ 马汉:《海权论》,第235页。

④ 江天风主编:《长江航运史》(近代部分),第494-495页。

⑤ 转引自江天风主编:《长江航运史》(近代部分),第492页。

⑥ 转引自江天风主编:《长江航运史》(近代部分),第492页。

航空兵站以及陕西、南京、巩县等兵工厂的器材,抢运入川”,武汉距宜昌航道仅630多公里,敌机又常来轰炸,前有山险,后有追兵,形势危急,以至有人将当时宜昌转运比喻为“中国实业上的敦刻尔克”。^①

3. 南京

南京在历史上为六朝古都,它依凭长江天险,北接京杭大运河,可沿大运河北上京畿;南可控制江南富源,由长江水面或东入大海或西抵武汉和重庆。“两淮地区为攻守进退之所,以攻以守,皆以建康(南京)为根本。”^②顾祖禹说:“盖建康立国,实以东南供亿为之咽喉也。”^③从战略地位上看,南京“内以大江为控扼,外以淮南为藩篱”,^④大有虎踞龙盘,震动东南中国的气象。

在明朝之前,西方的坚船利炮尚未来到中国东南沿海,这时的东海和南海对中国东南地区是一道天然屏障,它使盘踞于这一地区的政治力量没有近代那种东顾之忧,以至此间在南方得以多次出现与北方隔江长期对峙的政权。明朝末期,西方列强由海路来到东海。荷兰殖民者趁明末农民起义和东北满族势力日益强大、明政府处境艰难之时,于1624年侵入台湾地区,台湾地区沦为荷兰的殖民地。

清末,俄罗斯和英法列强从北南两向相向压来,鸦片战争后,东海不保,长江成为外敌侵略中国的入口。中国东南一地已无险可守,此时南京成了中国政府控制长江入口和进入上海的外来侵略者继续西犯的必争之地。太平天国和中华民国均建都南京,太平天国运祚仅有14年(1851—1864年),中华民国在大陆也只维持了38年(1911—1949年)。1937年年底,日本人轻而易举地占领了南京,将蒋介石政权赶到西南重庆有8年之久。这说明,中国明初那种可以海屏护东南政权的安全形势及由此产生的地缘政治优势,至清朝中期后不仅消失而且逐渐——在中国制海权没有建立之前——转化为不利于国家安全的因素。1900年马汉在《亚洲的问题》一文中为列强入侵中国出谋划策说:“对海上强国来说,也有一个明显的不利因素,即中国首都的位置。由于自身力量的特点,海上强国无力进行领土扩张,它们只能通过中国人来发展中国,只能激励而不能取代现存的统治权威。因此,它们希望中国政府的所在地能迁往长江流域,且就在长江沿岸,从而使后者成为中国发展的中枢地带。”^⑤

马汉的意思很明显,如果“中国政府的所在地能迁往长江流域”,那么控制了这

① 转引自江天风主编:《长江航运史》(近代部分),第494—495页。

② 饶胜文:《布局天下:中国古代军事地理大势》,北京:解放军出版社2002年版,第91页。

③ [清]顾祖禹:《读史方舆纪要》,北京:中华书局2005年版,第1156页。

④ [清]顾祖禹:《读史方舆纪要》,第918页。

⑤ 马汉:《海权论》,第235页。

政府,也就抓住了长江的龙头;同样,也正是由于这个原因,中国近代依附于西方海上强国的买办或傀儡政权,都喜欢在南京扎营,如此可以更方便与西方势力勾结。比如,太平天国不愿当买办,它就得不到西方人的支持并被摧毁。蒋介石愿意当买办,却不愿意做傀儡,在当买办时,他立都南京,得到英美的支持;为了避免当日本人的傀儡,他就跑到重庆,而汪精卫则一头扎回南京,甘当日本人的傀儡。也是出于同样的原因,在中国没有实现西太平洋制海权、至少在台海统一之前,南京无疑具有对外开放和台海统一的桥头堡的作用,但作为国都的选择,则不利于中国独立自主外交的展开。

新中国成立后,随着其国力提升和海军的壮大,南京这种受制于人的劣势又转化为国家对外开放的地缘优势。在新的历史条件下,如果说重庆连同宜昌是西进入川的“最后的国门”,那么南京连同上海就是中国长江沿岸城市面向太平洋对外开放的桥头堡。

改革开放后,作为长江战略支点的重庆、武汉、南京的经济功能获得大幅提升,成为拉动长江地区航运的枢纽。“目前,长江水系完成的水运货运量和货运周转量占沿江全社会货运量的 20%和货物周转量的 60%,沿江所需 85%的铁矿石、83%的电煤和 87%的外贸货物运输量要依靠长江航运。长江干线现有 10 个亿吨大港,万吨级泊位 421 个,并且形成了上海、武汉、重庆三大航运中心。2012 年,长江干线的货运量达到 18 亿吨,是世界上运量最大的通航河流。”^①

(三)命悬一线:长江对八年抗战的胜利意义重大

长江对于国防的最基本的意义就是交通,而在所有交通中,最自然和最原始的交通是最稳定的交通。江南最可靠的交通线路多是水路,而在中国,最稳定的东西交通线路就是长江。这一点得到八年抗战的战火检验:在当时陆路几乎完全毁于战火的条件下,水道特别是长江水道即显示出它突出的稳定性。

1937 年,中国全面抗战爆发,沿海沦陷区不断扩大,随着沪宁战事的失利及华北战区的扩大,沿海军工企业陷入危险状态。原来集中在长江下游和滨海地区的军事工业、民用工厂大举西迁,在战争中失去家园的千百万难民,拥上沿江西进的道路;在战争中为了保存军事工业的实力,国民政府兵工署发布迁厂计划,由此拉开中国抗战军工企业大迁移的序幕。“当时长江航运面临的紧急疏运任务是空前繁重的。”^②1937 年 9 月至 11 月即在短短三个月内,国民政府迅速完成一系列兵工厂的内迁(见表 2)。

^① 唐冠军:《加快建设长江黄金水道 服务长江流域经济发展》, http://www.cjhy.gov.cn/hangyundongtai/dianzhiqikan/hangyunzazhi/201310/t20131025_242462.html, 登录时间:2015 年 7 月 25 日。

^② 江天风主编:《长江航运史》(近代部分),第 489 页。

表2 1937年9—11月内迁兵工厂

| 厂名 | 迁移时间 | 迁往地点 | 备注 |
|-------------|----------|------|--------------------|
| 上海炼钢厂 | 1937年9月 | 湖北汉阳 | |
| 济南兵工厂 | 1937年9月 | 陕西西安 | |
| 巩县兵工厂 | 1937年11月 | 湖南长沙 | |
| 金陵兵工厂 | 1937年11月 | 四川重庆 | 枪弹厂于1937年9月先迁重庆 |
| 巩县兵工分厂 | 1937年11月 | 四川泸县 | |
| 中央修械所 | 1937年11月 | 湖南衡阳 | |
| 军用光学器材工厂筹备处 | 1937年11月 | 云南昆明 | 初迁重庆,1938年夏在昆明勘定厂址 |

资料来源:陆大钺、唐润明编著:《抗战时期重庆的兵器工业》,重庆:重庆出版社1995年版,第41页。

迁移是极为仓促的。如中央修械所是在“敌迫首都,协助守军至最后”的情况下才被迫撤离;金陵兵工厂迟到1937年11月15日才得到迁移令,最后一批机器和工人迟至1937年12月1日才离开南京,而此时离南京沦陷仅十来天。^①但正是凭借长江交通的稳定性,国民政府才能在短短三个月内完成了战略物资大规模和兵工厂整体性地向内地特别是向大西南的转移。

1937年7月27日,广东第二兵工厂遭9架敌机轰炸,致使工厂无法开工。1937年12月12日,南京失陷,国民政府决定向重庆内迁。国民政府兵工署于1937年12月和1938年4月,对广东第一兵工厂、第二兵工厂、广东面具厂(即广东化学厂)下达内迁命令。^②1938年5月徐州失守后,日本开始进攻武汉。同年6月,蒋介石令武汉各党政机关、大学向以重庆为中心的大后方转移,驻汉各兵工厂及其他有关各厂,统统纳入兵工内迁行列,由此开始中国抗战兵工内迁高潮,其间长江水道对于沿海战略物资的内移发挥了重大作用。“此次内迁各厂中,迁往重庆的占了半数,且这半数之厂均为兵工署所辖重点厂家,应该说是我国兵器工业的精华。”从1937年12月至1938年9月,国民政府完成了下列十多家兵工厂整体性内迁,“武汉失陷于1938年10月下旬,而驻汉各厂一般均在8月前基本迁出,广州失陷也是在1938年10月,而广东3个厂在4月份都已得到迁移的命令”。^③如表3所示。

① 陆大钺、唐润明编著:《抗战时期重庆的兵器工业》,第41页。

② 陆大钺、唐润明编著:《抗战时期重庆的兵器工业》,第43页。

③ 陆大钺、唐润明编著:《抗战时期重庆的兵器工业》,第44页。

表 3 1937 年 12 月至 1938 年 9 月内迁兵工厂

| 厂名 | | 迁移时间 | 迁往地点 | 备注 |
|-----------------|----------|-------------|------|---|
| 广东第一兵工厂 | | 1937 年 12 月 | 广西融县 | |
| 广东第二兵工厂 | | 1938 年 4 月 | 四川重庆 | |
| 钢铁厂迁建委员会 | | 1938 年 6 月 | 四川重庆 | 1938 年 3 月成立于汉阳 |
| 广西第一兵工厂 | | 1938 年 11 月 | 四川重庆 | |
| 广东面具厂(广东化学厂) | | 1938 年 4 月 | 贵州遵义 | |
| 济南兵工厂 | | 1938 年 4 月 | 四川重庆 | 前期由济南迁西安,属再次内迁 |
| 汉阳兵工厂 | | 1938 年 6 月 | 湖南辰谿 | |
| 汉阳火药厂 | | 1938 年 5 月 | 湖南辰谿 | 炮兵技术研究处即为抗战爆发前夕新建之洮洲兵工厂。1936 年 11 月接管汉阳兵工厂炮厂,称炮技术汉阳炮厂。抗战期间,该处所属单位如表所列一分为四 |
| 炮兵 技术 研究处 | 处本部及炮弹厂 | 1938 年 6 月 | 四川重庆 | |
| | 枪弹厂 | 1938 年 6 月 | 四川重庆 | |
| | 汉阳炮厂 | 1938 年 6 月 | 湖南沅陵 | |
| | 汉阳炮厂第一分厂 | 1938 年 6 月 | 广西桂林 | 6 月迁衡阳,11 月复迁桂林 |
| 上海炼钢厂 | | 1938 年 8 月 | 四川重庆 | 前期由上海迁汉阳,属再次内迁 |
| 上海修械厂 | | 1938 年 9 月 | 贵州贵阳 | 前期由南京迁衡阳,属再次内迁 |

资料来源:陆大钺、唐润明编著:《抗战时期重庆的兵器工业》,第 44 页。

从 1939 年到 1940 年,又有一批兵工厂迁到重庆(见表 4)。

表 4 1939—1940 年内迁重庆兵工厂

| 厂名 | 迁移时间 | 迁往地点 | 本期迁移前所在地 |
|---------|-------------|------|----------|
| 汉阳兵工厂 | 1940 年春 | 重庆 | 湖南辰谿 |
| 汉阳火药厂 | 1940 年 10 月 | 重庆 | 湖南辰谿 |
| 巩县兵工厂 | 1939 年 12 月 | 重庆 | 湖南长沙 |
| 广东第一兵工厂 | 1939 年 12 月 | 重庆 | 贵州桐梓 |

资料来源:陆大钺、唐润明编著:《抗战时期重庆的兵器工业》,第 46 页。

抗战期间,长江不仅保证了战备物资向上游内迁,同时还承担着向下游地区运送抗日兵员顺利到达前方战区的任务。“抗战军兴,重兵待运。当时我国中部地区东西方向的运输主要依靠长江轮运。据招商局不完全统计,自‘八一三’到 1939 年年底,该局以退入长江的大小轮船 21 艘,努力承担各地军运。两年多中,共运送军队 53 万人,军用品 19.8 万吨。”^①1937 年 9 月,刘湘率川军出川抗日,分别由重庆和万县乘轮

① 江天风主编:《长江航运史》(近代部分),第 488 页。

船东出,有力支援了南京保卫战。1938年3月第22集团军125师部队进入山东战场,配合友军作战,取得台儿庄大捷。同年5月,第29集团军和第30集团军奉命出川抗日,部队从重庆涪陵、万县分三路水运7.9万人,参加了武汉保卫战。1938年一年里,民生公司抢运到前线的作战部队30余万人,弹药4600多吨。1939年和1940年,又运出部队110余万人,弹药、辎重、马匹近10万吨。1941年,民生公司调派30艘船运送出川部队约29万人,先后参加第一次和第二次长沙会战、衡阳会战等。截至1945年抗战胜利,民生公司轮船运送出川部队共达270.5万多人,弹药武器等30余万吨。^①抗战初期,民生公司从宜昌抢运入川的机关、团体、学校、工厂、医院等单位内迁人员共6.4万人,其中抢运入川的学校有厦大、复大、中央大学、金陵大学、武汉大学、山东大学及航空机械学校、中央陆军学校、国立戏剧学校等数十所。^②

1940年宜昌失陷后,在中国抗战的各条战线中,长江水运仍发挥着主要作用,水路联运向长江支流发展。湖南湘江、沅江、四川境内的各长江支流运输有力地保障了前线和后方的物资急需。

抗战胜利后,国民政府又面临出川接收的任务。据不完全统计,1945年9月至1946年11月,重庆水运出川人员29.5万余人,物资14.3万多吨。“因属军事机密,航务机关无法全面统计,仅招商局一家,这一期间承运的兵员653101人次,军需物资332893吨。”^③

在八年抗战中,长江航线也是日本侵略军试图掐断并控制的交通大动脉。上海、南京失守后,国民政府迁都重庆,华北、华东均陷敌手,我方军事、民用运输除少数铁路、公路外,主要依靠长江航运。在强敌压境的情况下,长江中下游航线被日本侵占,上游又遭日军空中轰炸,但因其天然并因此产生的超稳定特质,长江“在战争的防御、相持、反攻阶段始终起着交通命脉的作用”。^④

通观整个抗战可知,除了主观因素即中国人民不屈的抗战精神外,在陆路交通遭到严重破坏的情况下,稳定的长江通道客观上对抗战的胜利也起到至关重要的作用。长江的稳定性是由其天造地设的自然性决定的,历史泣血经验证明:最大限度地保留它的自然性是保证长江通道稳定性的关键。

① 江天风主编:《长江航运史》(近代部分),第488-489页。

② 江天风主编:《长江航运史》(近代部分),第493页。

③ 江天风主编:《长江航运史》(近代部分),第571页。

④ 江天风主编:《长江航运史》(近代部分),第483页。

四 经济、国防两手都要硬

(一) 不通则痛,痛则不通,路同此理

20 世纪 80 年代始,中国进入改革开放和快速发展时期,开发长江的经济功能提上日程。1985 年 9 月,国家“七五”计划中提出“中西部”的概念。2005 年,由交通部牵头,长江沿线的七省二市共同签署了《长江经济带合作协议》,合作协议确定了以“龙头”上海与“龙尾”重庆合力担当起构筑长江经济带首尾呼应、联动发展的战略格局。2011 年,国务院发布《关于加快长江等内河水运发展的意见》(国发〔2011〕2 号),交通部和有关省(自治区、直辖市)及时出台了实施意见和相关政策措施,并将内河水运作为重点任务纳入交通运输“十二五”发展规划。随着长江三峡水利枢纽工程的建成,2003 年以后,成库以后的长江上游航道条件得到大幅提升,长江干线货运量以年均 13% 以上的速度稳步增长。2006 年 5 月,全长约 2309 米的三峡大坝全线建成,全线浇筑达到设计高程 185 米,是世界上规模最大的混凝土重力坝。葛洲坝船闸自 1981 年 6 月 27 日正式通航以来,船闸设备设施 24 小时持续稳定运行,船舶安全快速过坝,设备完好率一直保持在 98% 以上。通过远程调度、靠前同步移泊等方式及船闸集中控制系统信息化改造,船闸通过能力不断提高,其数字化、智能化技术达到世界先进水平。与此同时,长江干线航道通过能力大幅提高。三峡水库回水至重庆,改善了航运里程 660 公里,年单向通航能力由 1000 万吨提高到 5000 万吨。下游深水航道和中游荆江河段建设得到大规模系统治理。长江干线南京以下 12.5 米深水航道建设加快,实现航道通过能力显著提升。目前,太仓以下水深达到 12.5 米,5 万吨级海轮可常年通达;南京至太仓水深达到 10.8 米,3 万吨海轮可常年通达。近年来,中游航道维护水深平均提高 0.2 米—0.5 米,航道潜力得到极大释放;上游航道治理进展顺利,重庆至宜宾段建成三级航道,可常年通航千吨级货船。2011 年与 2013 年,葛洲坝船闸年通过量两次突破亿吨大关,船闸通过量较通航之初的 1981 年增长了近 30 倍,发挥了巨大的通航效益。^①

经过改革开放以来 30 多年的开发和经营,中国长江已被发展成具有高附加值的“黄金水道经济带”,长江航运已经成为沿江综合运输大通道的重要组成部分,是沿江地区经济社会快速发展和沿江产业带聚集的重要引擎和全国经济增长的重要推动力。

^① 资料来源:交通运输部长江航务管理局网站, <http://www.cjhy.gov.cn>, 登录时间:2015 年 6 月 21 日。

然而,“一尺之棰,日取其半,万世不竭”。^① 在长江经济高速发展的同时,我们也要看到,长江国防功能的脆弱性日益凸显。首先,长江大坝修建增强了长江干流的运力,高技术的运用则破坏了长江航道的自然性从而弱化了长江通道抗灾变的强度。本是自然客观的通道,却人为地变成必须依赖人的主观因素(比如价值观)和技术水平等的水上通道。其次,位于宜昌的三峡大坝主体建筑物连同导流工程两部分全长约2309米,坝高185米,等于一道高高的城墙,将长江上游与中下游完全隔开。在坛子岭左侧修建的永久船闸,为双线五级,单线全长1607米,由低至高依次为1—5号闸室,每个闸室长280米、宽34米,可通过万吨级船队,船只通过永久船闸需3—4小时。闸室内水位的升降靠输水系统完成。长江人工大坝就这样将原本天造地设因而抗灾变能力几乎无限大的长江通道变为因一个小小的技术操作失误事件就会导致体系性瘫痪的人工航道。凡事有一利就有一弊,如此复杂的技术条件增大了通过三峡的航运力,同时也使长江运输条件更加脆弱。在和平时期,国家的力量可以为这些技术条件提供保障,但试想如果碰上战争,比如前述八年抗战——且不说天灾——那样的灾变,长江是否还能具备战略物资迅速转移的航运能力?即使在平时时期,目前在恐怖主义全球泛滥的时期,各国安保成本已今非昔比,对中国而言,三峡大坝的安全就不再是只与客观世界联系的“天险”问题,而是随时与人的主观意愿相联系的“人险”问题。天险尚可存,人险则不可活。前面说过,现在“宜昌—重庆”这个“最后的国门”已固化为“城墙”,城墙隔断了敌人,同样也圈住了自己。为了战争准备,解决战时大西南与中原自由进出的问题,毛泽东大修“三线”。

值得指出的是,三峡大坝的建成将分布于三峡的“最后的国门”的功能完全集中且固化在宜昌。通路的关键是保路,而优先要保的路就是自然道路。根据八年抗战时的经验,能保证中国物资转移最可靠的通道就是长江,而长江运输稳定性的关键前提是其自然性。现在长江交通的自然性在宜昌一地已转为“数字化”存在,其软肋恰恰存在于它的强大之处。在和平时期,大坝的数字化存在提高了运载能力,但问题是,在出现极端情况如天灾人祸时,数字化就会表现出它的脆弱性。在紧急情况下,如果不能保证畅通的运送能力,荆楚地区很可能就埋下了国家动乱甚至分裂的隐患。在此可以做一个穿越时间隧道的跨历史设想,三国时如果有了三峡大坝,刘备就不必花那么大的力气去夺荆州,曹操也不必在赤壁排兵布阵,当时不管是谁,只要控制了大坝,就获得了统一或分裂中国的钥匙。毛泽东修建三线,是为了破门为路,在自由运

^① 《庄子·天下》,载张光远译注:《庄子全译》,贵阳:贵州人民出版社1991年版,第620页。

动中歼灭入侵者。遗憾的是,现在的宜昌因三峡大坝而成了立在长江这条最后交通线上的最坚固的“国门”。老子曰:“不失其所者久。”^①意即不失自然本性者久,交通同理。

与长江拦坝带来的得鱼忘筌的问题一样,为了经济发展,解决南北交通问题,沿江两岸地方政府纷纷举建跨江大桥。有资料显示,目前长江上已建和在建桥梁共一百多座,其中沱沱河上2座、通天河上2座、金沙江上41座、长江上55座。宜宾岷江口以下55座桥梁全部为大型或特大型桥梁,宜宾岷江口以上45座桥梁大多为小型或中型桥梁。长江干流上的金沙江、通天河、沱沱河有已建成或在建的大桥共46座。^②因此,长江及其正源流金沙江、通天河、沱沱河上的大桥已达105座(含隧道)。长江上海至宜宾江段共有89座长江大桥(含长江隧道),另外还有规划中或设计中但尚未正式开工的越江通道14座。^③

这些横跨长江的大桥无疑实现了中国人“天堑变通途”的梦想,也确实极大地拉动了南北物资流通,推进了中国全面小康重要目标的实现,但同样的得鱼忘筌的问题又摆在我们面前,这就是这些大桥也削弱了长江的自然性及建立其上的通畅性。在八年抗战中,中国装备物资逆流而上实现大转移后再沉船江底以阻止日舰跟犯;现在这一百多座大桥,如果不能将战争推至境外,那么如遇战事,启战之初就会在瞬间反转为比当年沉船规模更为巨大的阻碍航运的现成材料,由此而来的就是中国各地力量的各自为战甚至割据分裂。毛泽东指出:“中国统一,为河与外族进攻二事。分裂则二事皆不能办。”^④同样的道理,河路特别是长江不通,御敌与为河二事亦皆不能办。

欧洲的多瑙河就遇上这样的尴尬。多瑙河全长2850公里,发源于德国西南部,自西向东流入黑海。马克思对多瑙河的地缘政治作用十分看好,他说:“只要看一眼欧洲地图,就会在黑海西岸看到多瑙河的河口,正是这条发源于欧洲心脏的河,可以说是天然形成的一条通往亚洲的大道。正对面,在黑海东岸,自库班河以南,高加索山脉从黑海东南伸向里海,绵延约700英里,把欧亚洲分开。谁掌握多瑙河口,谁就掌握了多瑙河,控制了通往亚洲的大道,同时也就在很大程度上控制了瑞士、德国、匈牙利、土耳其的贸易,首先是摩尔多瓦和瓦拉几亚的贸易。如果他还掌握了高加索,黑海就成了

① 《老子·三十三章》:“不失其所者久,死而不亡者寿。”参见沙少海、徐子宏译注:《老子全译》,第64页。

② 由于金沙江以上河段的桥梁建设规模较小,资金需求量少,省、市、县级地方政府都可能各有各的建桥计划,难以准确统计,因此设计中或规划中但未正式开工的桥梁尚未计入。

③ 《长江大桥》,http://baike.baidu.com/link?url=MeT-tMVadg_DTApzAkbLnREqhJlQ8e27G2VqfcUjEQlAqHJgh-cCHMeNjz7li6FzN1LJT6gVLMGVBSX-Si8_,登录时间:2015年6月20日。

④ 中共中央文献研究室编:《毛泽东读文史古籍批语集》,北京:中央文献出版社1993年版,第274页。

他的囊中之物;而要关闭黑海的门户,只要把君士坦丁堡和达达尼尔海峡拿过来就行了。占领了高加索山脉就可以直接控制特拉佩宗特,并通过在里海的统治地位直接控制波斯的北方沿海地带。”^①

但理论上的抽象并不等于现实。自中世纪欧洲版图破碎以来,原本也有巨龙气势的多瑙河就成了被截为多段的“泥鳅”,现在它的干流流经奥地利、斯洛伐克、匈牙利、克罗地亚、塞尔维亚、保加利亚、罗马尼亚、摩尔多瓦、乌克兰,支流延伸至瑞士、波兰、意大利、波斯尼亚和黑塞哥维那、捷克以及斯洛文尼亚等国。这样的多瑙河,除了蠕动,其余万事——遑论欧洲统一——不成。长江与多瑙河地理上虽隔千里,若不从政治的高度来认识并有效治理,二者的命运却只有一步之遥。不通则痛,痛则不通,路同此理。

(二) 当今东亚形势有向 20 世纪 50 年代螺旋式回归的趋势

今后的形势发展将使长江航运的国防作用日益突出地提上日程。今天的世界形势表现为世界经济形势恶化与美国国家竞争力严重下降联袂登台。2010 年 9 月 1 日,美国总统奥巴马在向全美民众宣布美军在伊拉克的作战任务结束的电视讲话中披露:“在过去的 10 年中,我们并没有巩固我们的经济。我们在战争上的花费超过了万亿美元,这些资金很多都是从外国借来的。”奥巴马坦言,战争使美国的竞争力受到削弱,“从长远来看,我们的国际竞争力正面临严峻挑战”。^② 当代帝国主义已从工业托拉斯阶段进入金融资本垄断阶段;资本主义和社会主义的矛盾也从工业资本主义跳到金融资本主义和社会主义的矛盾,不是东风压倒西风,就是西风压倒东风,社会主义和资本主义谁战胜谁的问题远没有解决。

今天世界最大的霸权国家美国自身也面临着不可调和的结构性矛盾。自 1972 年尼克松政府将美元变为石油美元之后,作为国家货币的美元与其所承载的价值就出现二元对立。也就是说,美元是美国或美利坚民族的,但美元所承载的资产(价值)却是华尔街私人的,因为支撑美元价值的基础已不主要是美国人民的劳动产品,而是远在天边的他国石油,美国政府为美元保值的任务不再是组织和管理国内生产而是组织军队到海外打仗以保证海外石油以美元交易。交易稳定,美元升值,这样美国就可以从华尔街分得利润;反之,如果不能再打垮一个像苏联那样的大国并以此释放出巨量浮财为美元注资的话,美国政府就必须面对越来越多且可能造成政府工作难以正常运转

① 《马克思恩格斯全集》(第 12 卷),北京:人民出版社 1998 年版,第 458 页。

② 《奥巴马称伊拉克战争万亿花费很多为外国借款》,http://world.people.com.cn/GB/12616490.html,登录时间:2015 年 7 月 25 日。

的“财政悬崖”。2008 年从中亚撤军后,美国就失去了控制中东石油从而为石油美元保值的前提,为此,美国政府要使美元保值,就要“战略东移”,目标显然是冲着中国来的,其目的就是企图从中国这里再获得苏联倒下时释放出的可以为美元保值的巨量浮财。

与美元的二元对立相适应的是,今天的美国已失去了它的民族性并异化为金融寡头垄断资本主导且与美利坚民族相对立的寄生性国家。这时马克思在《资本论》中曾提出的“G-W-G'”即货币(德文:Geld)经过商品(德文:Ware)生产进而使其增值的资本总公式,已异化为通过战争(英文:War)而再不是商品生产增值的公式。“货币没有主人”,^①资本没有祖国。与托拉斯工业资本不同,华尔街金融资本不会给美国政府留下太多的时间,而包括中国在内的其他国家向美国一般的“让利”已远不能满足美国政府的需求,在独控中东无望、石油美元持续走低的情况下,如果不能实现再工业化,^②美国(买办)政府保住美元、留住华尔街资本的唯一出路就是再造类似苏联解体那样的形势,由此获得使美元升值的浮财。

现在的问题是时间并不在美国手中,而如果在短期内达不到搞乱中国的目的,美国外交在华尔街的压力下就可能日益缺乏耐心,缺乏耐心的外交当然包含着战争选项。目前,美国放纵日本解禁集体自卫权,修改和平宪法,日本右翼军国主义复活。媒体认为,安倍“的确在谋划和中国的战争”,^③战争的危險日益增大。为此我们当有预案。

历史的经验值得总结。1964 年美苏从南北两个方向向中国压来:8 月“北部湾事件”爆发,美国在越南的战争严重升级;10 月勃列日涅夫上台,随后在中苏和中蒙边境

① 这是一句法国谚语,转引自《资本论》(第一卷),第 168 页。

② 所谓“再工业化”,是指经济发展要转向可持续增长模式,即出口推动型增长和制造业增长,要回归实体经济,重新重视国内产业尤其是制造业的发展。为了重振本土工业,2009 年 2 月,美国总统奥巴马签署《复兴与再投资法案》,要求国会授权 7870 亿美元为振兴制造业战略计划提供资金。同年 12 月,美国白宫发布《重振美国制造业框架》报告。2010 年 8 月,奥巴马总统签署《美国制造业促进法案》,标志着美国“再工业化”战略序幕正式拉开。美国将“再工业化”作为重塑竞争优势的重要战略。截至 2014 年,美国制造业仍在外移,在美国对外直接投资中的比重在加大,但在美国经济中的比重没有增加。国内生产总值中制造业的产值在相对下降,制造业带来的就业在美国总就业中的比重没有增加,相对有所下滑;美国制造业进出口逆差仍在扩大,出口在美国总出口和在世界制成品出口中的变化都不大。参见李淀、张雨:《评估奥巴马〈再工业化〉战略》,载《国际观察》,2014 年第 6 期,第 79 页。

③ 2015 年 6 月 14 日,日本首相安倍晋三与内阁官房长官菅义伟、维新党最高顾问桥下彻、大阪府知事松井一郎四人闭门会谈,在谈及“集体自卫权”的话题时,安倍表示:“安保法案,就是以南海上的中国作为对手。所以,说了要干(即通过安保法案),那就一定要干。”安倍认为中国是日本自卫队和美军的“假想敌国”。报道认为:“安倍在媒体面前承认,自己的确在谋划和中国的战争。”参见《日媒曝光安倍非公开谈话:承认谋划对华战争》,http://news.ifeng.com/a/20150629/44065519_0.shtml?_url_type=39&object_type=webpage&pos=1,登录时间:2015 年 7 月 20 日。

大规模增加驻军,对中国施加更大的压力,以致与中国接近全面的军事对抗。1964年10月至1969年3月间,中苏边界发生的冲突达4189次之多。这期间,毛泽东首先考虑的是战备交通问题。

1964年5月27日,毛泽东在中南海召开中央政治局常委会议时指出:“第一线是沿海,包钢到兰州这一条线是第二线,西南是第三线。攀枝花铁矿下决心要搞,把我们的薪水都拿去搞。在原子弹时期,没有后方是不行的,要准备上山,上山总要有个地方。”当罗瑞卿讲到总参谋部担心密云、官厅这些水库的泄洪量太小时,毛泽东将北京的安全与四川联系起来,说:“北京出了问题,只要有攀枝花就解决问题了。北京淹了,还有攀枝花嘛。应该把攀枝花和联系到攀枝花的交通、煤、电的建设搞起来。”^①次日,刘少奇在主持有各中央局负责人参加的会上强调:“昨天在主席那个地方谈的基本的一点就是搞四川这个第三线。主席着重地讲了攀枝花,酒泉也提到了,但不是摆在第一,第一是讲攀枝花,其他各方面少搞,搞攀枝花。”^②1964年11月26日,毛泽东在听取西南三线工作汇报时说:“国民党为什么修长江—都匀—贵阳那一条线,而不修川汉那一条线?是什么道理?川汉铁路,满清末修,就闹风潮,选的是北线。为什么要修川汉线,要找历史资料做比较,都要研究一下,做个比较。”随后毛泽东向在座的同志提问并回答说:“《三国志》讲黄权随刘备东征,刘备打了败仗,黄权被隔断于江北,没有路走,只好降魏。降魏的人中有人造谣,说刘备杀了他的家属。曹丕要给开追悼会,他说不要开,刘备不会杀他的家属。后来证实果然没有杀。是没有路走,回不去了嘛!”^③1965年6月15日,毛泽东在杭州听取工作汇报时说:“三线建设问题,是我讲迟了,早讲几年就好了,现在后悔莫及。”^④

今天的东亚形势有向20世纪50年代螺旋式回归的趋势,但同时我们也要及时做好应对未来历史再出现向20世纪六七十年代回归的可能,“三线”的议题同样会再次引起人们的关注。今后在长江交通战备问题上我们是否可以避免毛泽东提到的“后悔莫及”的情况发生,为此,我们确实需要实事求是的研究和切实的努力。中国凡事——何况还是实现“两个一百年”伟大目标这样的大事——都要争取最好的结果,同时也必须做最坏的准备。

① 中共中央文献研究室编:《毛泽东年谱(1949—1976)》(第5卷),第355页。

② 转引自中共中央文献研究室编:《毛泽东年谱(1949—1976)》(第5卷),第355页。

③ 中共中央文献研究室、中国人民解放军军事科学院编:《建国以来毛泽东军事文稿》(下卷),北京:军事科学出版社、中央文献出版社2010年版,第276—277页。

④ 中共中央文献研究室、中国人民解放军军事科学院编:《建国以来毛泽东军事文稿》(下卷),第275—276页。

五 总结与建议

虽然目前长江存在上述这样那样的问题,但辩证地看,这是中国前进中的问题,前进中的问题须用前进的方法来解决。我们不能在倒洗澡水时连洗澡的婴儿一起泼出。现在洗澡的婴儿(长江)已经长大,留给我们的任务就是使其更加健康。为此笔者提出以下建议。

第一,将目前过度注重长江经济即所谓“黄金水道”功能的思路转移到国家经济和国家安全并重的长江发展轨道上来。长江之于国家安全的关键在交通的国防价值,不在交通的产值。因此,建议在长江航运发展总目标“四个长江”即“平安长江、数字长江、阳光长江、和谐长江”^①中植入“国防长江”的元素,以提升全民族对长江的国防作用的重视。从中国历史看,国防而非经济才是统揽长江全部内容的红线。在推进长江航运发展中经济发展与国防建设二者不可偏废,在今后的计划目标中,根据国际形势的变化,后者可能还要适当加强。

第二,国防交通的关键是道路的畅通无阻。建议拓宽三峡运输通道,但这种拓宽不是目前永久船闸的复制而是补充,尽可能减少其对科技的依赖,增大其自然功能,以最大限度地降低由现代高科技应用带来的副作用。都江堰和大运河之所以流经千年而不废,就是因为它们顺应而不是改变河流的自然性。经验表明,能使人类生活更接近自然而不是反自然的科学才是强大的,只有顺应、适应自然的事物才是最坚固恒久和稳定的。我们要借鉴中国古代以无坝引水为特征的都江堰和大运河工程中的“道法自然”的智慧,最大限度地保存和利用河川的自然性。与此相应,我们今后也要将长江大桥的再建纳入统一管理,至于新启大桥工程,需要经过充分的国防评估后再做合理取舍。

第三,在原有管理基础上进一步提升三峡大坝和长江大桥的管理水平和层级,快速提升和强化国防交通的功能,对其中新启动的重大项目,事前要有充分的在军方代表参与下的国防评估。如有必要,可借鉴元代将汉中行政管理划入陕西的历史经

^① “长江航运发展的总体目标是:到2020年实现长江航运现代化,形成拥有世界先进水平的航运基础设施、装备和服务体系,适应沿江经济社会发展需求并适度超前,比较优势充分体现,黄金水道优势充分发挥,平安长江、数字长江、阳光长江、和谐长江全面实现,长江航运更安全、更通畅、更便捷、更经济、更和谐。”参见《打造“四个长江”发展现代航运 服务沿江经济——访交通部长江航运管理局局长唐冠军》, http://www.hb.xinhuanet.com/newscenter/2009-03/30/content_16103555.htm, 登录时间:2015年6月25日。

验,^①将重庆中央直辖管理功能再进一步向东延伸到宜昌三峡。在中央的统筹之下,将目前的长江各部门分段管理进一步提升和优化为长江全程统一管理。

第四,目前长江出现的问题是发展中带来的问题,不到万不得已,解决这些问题的方式最好不要以牺牲发展为代价。根据西方发展和中国20世纪五六十年代实践的经验,保证这一点的关键是将可能发生的战争尽可能远地推止于境外。要完全实现这样的目标,目前尚有一定难度,但逐渐严峻的形势使我们没有退路。近代中国受到外侮的教训表明,一旦东海有失,长江就成为外敌进入的口子;一旦口子开裂,中国轻则陷入内战,重则陷入分裂。形势要求我们“有条件要上,没有条件创造条件也要上”。^②可喜的是,近年来我们的海上力量已有了长足发展,但其组织体系尚未形成“如身之使臂,臂之使指,莫不制从”^③的统一体系,这不能适应新的形势和任务。

为此笔者认为,从“三海一体”即将黄海、东海、南海视为一体地规划中国海上安全战略。根据美国、日本等海洋国家海军建设经验,将并排于中国东部海域的北海、东海、南海三大舰队合成为或许可以用“西太平洋舰队”命名的海上作战指挥体系,以更有效地捍卫广泛存在于黄海、东海和南海整个中国东部海域内的主权利益,实属必要。在这样命名下的海上作战力量体系中,台湾回归祖国以及捍卫东海、南海海域的中国主权已成应有之义,同时又不至将其力量伸展过远,大体在远东雅尔塔体系安排之内。只要我们坚持不懈地努力,在不远的将来,切实将中国海上实际控制线前移至台湾东界——这原本就是中国领土的东界,届时台湾和平回归就是可以想象的事。台湾回归祖国意味着中国有效的安全边界真正推至西太平洋深海海域,有了深海,中国的核潜艇才可更加充分地发挥终极反击作用,中国航母建设才能大步向前迈进,中国大陆的经济建设成果才能得到有效保卫,中国内陆长江安全的压力将会大幅降低。

(截稿:2015年9月 责任编辑:主父笑飞)

① 元代设兴元路于汉中,为隶属于陕西之始。明洪武三年(1370年)改路为府,设汉中府。清代设陕安道于汉中,辖汉中府、兴安府(今安康市)。

② 这是铁人王进喜率领石油工人,为实现把中国贫油落后帽子甩到太平洋而喊出的口号。它与“宁可少活20年,拼命也要拿下大油田!”等豪言壮语一样震撼世界。参见臧铁姝、董善礼:《“有条件要上,没有条件创造条件也要上”——大庆油田发现五十周年专题采访》,载《中共党史研究》,2009年第10期,第12-18页。

③ 《汉书》卷四十八《贾谊传》,载《二十四史全译·汉书》(全二册),北京:汉语大词典出版社2004年版,第1053页。

Abstracts

The Yangtze River and National Defense: An Analysis Based on the War of Resistance Against Japan

Zhang Wenmu (4)

【Abstract】 Water routes are vital for national defense, and ensuring its functioning in wartime should be paid great attention. The Yangtze River in China, which connects the western provinces with the eastern ones, provides the convenience of transporting goods across the country. In the light of national defense, the three cities Chongqing, Wuhan and Nanjing are the pivots along the river. If we view Chongqing as the last defense line we can rely on, Wuhan is a place crucial to China's life and death, as was shown in the long history. The case of the War of Resistance Against Japan exemplified the importance of maintaining the smooth function of the water route. Thus, to ensure the normal operation of the water route, we need to follow nature when exploiting the richness of the Yangtze River resources, for the history taught us a painful lesson. Currently, the fragility of the Yangtze River for national defense is alarming, as the high-tech projects such as the Three Gorges Dam have been afflicting the natural system of the river. Moreover, it is in question whether the Yangtze River can still maintain the high capacity of transporting goods in the case of war, and thus should be further researched.

【Key Words】 transport, national defense, the Yangtze River, pivot, the War of Resistance Against Japan

【Author】 Zhang Wenmu, Professor at the Center for Strategic Studies, Beihang University.

“One Belt and One Road” and the Reshaping of China's Geopolitical and Geoeconomic Strategy

Li Xiao Li Junjiu (30)

【Abstract】 Current literature on “One Belt and One Road” strategy lacks in-depth analyses of the historical evolution and the reshaping essence of China's geopolitical and