

印度洋发生过大型海战吗？ ——对印度洋海上军事竞争的历史性思考

熊星翰

相比于空战，海战和陆战一样都是人类历史上久已有之的冲突形态。约 3000 年前，古埃及船队就在尼罗河三角洲伏击了海上来犯的敌人；公元前 480 年古希腊与波斯之间的萨拉米斯之战，则成为人类历史上最早有详细记录的大规模海战。¹但是，受制于人类作为陆生生物的特点，海战的频次、烈度和空间分布相较于陆战而言都非常有限。特别是在西方引领的全球性航海时代到来之前，海战往往发生在地理空间相近且海域相互联结的军事强国之间。

这其中，地中海无疑是前现代时期海战最为剧烈和频繁的地区，除了上文提到的萨拉米斯之战以外，罗马与迦太基布匿战争中的海上战役、安东尼和屋大维之间的阿克提姆海战、拜占庭与奥斯曼的船桅之战（凤凰城之战）乃至欧洲神圣同盟联军击退奥斯曼帝国的勒班陀战役，都是地中海前现代时期众多海战的代表。这些海战很大程度上都是参战各方陆上战争的延续。除地中海外，世界其它海域在近现代以前的战事无论在规模还是次数上都要小很多，除了东亚在中国、日本、朝鲜半岛之间的海域，以及北大西洋、波罗的海区域不时发生一定规模的海上战斗外，²其它地区鲜见有史料记载的大型海战。

进入 16 世纪后，人类的航海能力有了显著提升，海战发生的区域也不断拓展，到第二次世界大战时期，甚至在距离大陆遥远的太平洋中途岛海域都发生了大规模的航母舰队作战。但是，尽管海战在近现代呈现全球化趋势，海上冲突依然存在热点区域，没有出现均质化的特征。

作为在世界近现代史上扮演了重要角色的海域，印度洋见证了大航海时代引领的全球化进程，自达伽马绕过好望角后，这片海域也开始成为大国全球性竞争的重要组成部分。但是，相比其在全球地缘经济和政治体系中的重要性，印度洋在海战史上似乎并没有留下深刻的烙印。因此，存在这样一些值得探讨的问题：印度洋是否发生过大型海战？历史上大国之间在印度洋的海上军事竞争存在怎样的特点？它们的成因何在？本文希望通过一个历史的视角对以上问题进行梳理，并尝试对它们进行回答。

一、印度洋海上战事的历史梳理与特点归纳

北印度洋的海上贸易路线早在古罗马时期就有记载，³在季风模式下，阿拉伯、印度商人围绕印度洋北部沿海区域打造了一个海上商贸网络，并且和东亚的贸易体系相连。在 16 世纪之前，印度洋海上冲突主要源于海盗的袭扰，海盗活动分布于从索科特拉岛到马六甲的广大海域。⁴

随着欧洲海上力量的入场，印度洋的海上竞争日趋激烈。按照时间顺序，印度洋上发生过的著名海战战例及其产生的历史背景可以通过表一展示，这些战例是综合目前战史研究后选出的，⁵它们分别是同时期印度洋非常有影响力、也可能是最大规模的海战。需要强调的是，本文中“海战”指的是海上战斗（sea warfare/battle）而非战争（war），后者一般是国家作为主体，通过正式宣战展开的大规模、全方位对抗，而海战则是在局部海域使用水上、水下武器进行的战斗，在历史上，海战通常是全面战争的一部分，海战的战斗目的也经常从属于对陆地目标的争夺或封锁。

表一 16—20 世纪印度洋大型海战战例

战例名称	时间	发生区域	规模与主战舰种	海战背景
第乌海战	1509 年 2 月	印度港口 第乌海域	双方共 70 余艘战舰，其中 中克拉克帆船近 20 艘	葡萄牙航船抵达印度后，希望控制该地的香料贸易，从而与奥斯曼帝国、威尼斯共和国等传统贸易霸权所支持的古吉拉特苏丹产生冲突。
万丹湾海战	1601 年 12 月—1602 年 1 月	印度尼西亚 万丹湾海域	双方各类战船 30 余艘， 其中加利恩帆船 8 艘	荷兰海上力量崛起后，荷属东印度公司与葡萄牙争夺东印度群岛的香料产地。
古达罗尔海战	1783 年 6 月	印度城市古 达罗尔海域	双方战舰约 33 艘，全部 为风帆战列舰	美国独立战争时期，法国借机与英国争夺海上霸权，在大西洋和印度洋同英国海军发生一系列海战。
大港海战	1810 年 8 月	毛里求斯 大港海域	双方战舰约 15 艘，其中 9 艘为巡航舰	拿破仑战争期间，法国希望借助其在南印度洋的岛屿袭扰英国的东方航运贸易；英国海军随即发起反击，双方在印度洋区域发生一系列海战。
日本袭击 印度洋	1942 年 3— 4 月	斯里兰卡 海域	双方包括 9 艘航母、9 艘 战列舰、11 艘巡洋舰在内 的近 90 余艘各类舰只	偷袭珍珠港后，为配合日本在东南亚的侵略扩张，日本海军向驻扎在斯里兰卡的英国军舰和基地发动袭击。

数据来源：见尾注 5

在对印度洋区域大型海战的战例进行历时性梳理后，接下来通过表二将它们和同时期全球其它海域中发生的大型海战进行一个规模上的横向对比。

表二 16—20 世纪其它海域发生的大型海战⁶

战例名称	时间	发生区域	规模与主战舰种	海战背景
勒班陀海战	1571 年	地中海—爱奥尼亚 亚海海域	双方共 450 余艘战船，其中 约 400 艘桨帆船	奥斯曼帝国从地中海东部向西扩张，直接威胁到威尼斯共和国的安全。为阻止奥斯曼帝国继续西进，包括威尼斯共和国、西班牙帝国（及其属国）在内的欧洲神圣同盟组织舰队迎战。
斯海弗宁恩 海战	1653 年	大西洋—英吉利 海峡北部海域	双方共 250 余艘战舰，主要 是包括风帆战舰、加利恩帆 船在内的各式炮舰	17 世纪中期，英国和荷兰争夺海上霸权，爆发第一次英荷战争。在本国海岸线被英国海军封锁后，荷兰舰队发动攻击，希望突破封锁。
维伊博格湾 海战	1790 年	波罗的海	双方超过 500 余艘各类舰 船，其中风帆战列舰 50 艘	俄土战争后，瑞典国王古斯塔夫三世希望趁机进攻圣彼得堡，重夺波罗的海主动权。
特拉法尔加 海战	1805 年	大西洋—西班牙 加迪斯海域	双方大型战舰近 70 余艘， 其中风帆战列舰 60 艘	第三次反法同盟形成后，拿破仑计划跨海进攻英国本土。为实现这一计划，法国和西班牙的海军需要先打破英国海军对英吉利海峡的封锁。
莱特湾海战	1944 年	太平洋—菲律宾 莱特岛海域	双方包括 20 艘航母、21 艘 战列舰在内的共计 370 余 艘各式舰只	第二次世界大战后期，美军在太平洋战场突破日本内层岛屿防御圈，并寻求通过占领菲律宾来切断日本在海上与东南亚、南亚的联系。

数据来源：见尾注 6

通过表一与表二的横向对比可见，印度洋于近现代爆发海战的烈度较小，其海战规模的峰值远低于同时期全球其它热点海域发生的大型海战。需要澄清的是，限于篇幅，此处就其它海域与印度洋的对比在每一时期都只选取了一场海战，而没有进行同一时期全球所有主要海域大型海战的全面对比。尽管如此，仍然可以看到印度洋的所有海战在规模上距离同时期全球最大型的海战都有显

著差距，因此，虽然不能认为印度洋大型海战的规模在所有时期都是全球各海域中最低的，但可以认为印度洋大型海战的规模在所有历史时期都远不是全球最高。

而就历史上印度洋区域的海战是否是大型海战这一问题而言，则取决于对大型海战的定义。粗略上看，如果将大型海战定义为——有同时期主战舰种参加的、战舰编队之间进行的战斗，那么可以认为印度洋在近现代以来的各个时期都发生过大型海战。但如果将大型海战界定为军事强国之间海上主力舰队的战斗，则印度洋并未发生过大型海战。

此外，通过对印度洋海战战例的纵向梳理和横向对比，可以发现历史上的印度洋海战有如下特点：

首先最直观的一点是海战规模较小。从上文对比中可见，参战船只的数量和类型上，印度洋区域发生的海战明显规模非常有限。值得一提的是，考虑到舰船发展的历史，不同历史时期、不同国家和地区在船只类型、吨位和战力等方面有着显著的差别；但幸运的是，近现代以来印度洋发生的大型海战，其参战方也通常是该时代其它海域大型海战的参战方，因此在船只类型上的可对比度较高。

印度洋区域大型海战的另一个特点是战斗多发生在沿海区域。纵览该海域各个时代发生的大型海战，可以发现它们都发生在大陆或者岛屿的近海。而历史上印度洋发生在远海区域的军事行动，大多数是从事武装袭击的私掠船 (privateer) 或者潜艇的单独偷袭行为——比如罗伯特·瑟尔库夫 (Robert Surcouf) 以及埃姆登号 (Emden) 轻巡洋舰在印度洋区域的活动，都是其中具有代表性的案例。

印度洋区域海战的第三个特点是主要围绕对贸易和运输线路的争夺展开。从上文对印度洋主要海战发生背景的梳理可以看到，历史上印度洋海战的主要目的在于争夺贸易、运输线路。无论是早期葡萄牙、荷兰直接通过制海权来控制商品产地；还是后来法国立足南印度洋袭扰英国的东方贸易航线；甚至二战时期日本海、陆军配合向东南亚、南亚迅速入侵，其实都遵从这一逻辑。

印度洋区域海战的第四个特点，是它们是全球系统性霸权竞争的远端空间呈现。印度洋历史上的重大海战，都是参战相关国家在远离本土的区域进行的全球系统性权力竞争。比如葡萄牙与奥斯曼的一系列海战，是欧洲远洋贸易系统与中世纪欧亚海陆综合贸易系统在印度洋竞争的呈现；英法印度洋海战是两国海外殖民扩张的系统性冲突在毛里求斯、塞舌尔和印度海域的呈现；二战时期日本对英国远东海军的袭击，是轴心国系统与日不落殖民系统全球竞争在斯里兰卡海域的呈现。但需要强调的是，空间远端的特点不代表印度洋海战重要性的降低。在系统性碰撞中，远端节点的崩溃也可能造成严重后果，比如丘吉尔就认为：相比敦刻尔克撤退、法国投降、海狮行动的威胁，日本在印度洋对英国海军的袭击才是二次世界大战中最危险的时刻。⁷

二、印度洋区域海战特点的历史性成因

印度洋海战之所以呈现以上特点，大致上有以下相互关联的原因：

地理空间特性：遥远、广袤而又封闭

印度洋距离欧洲海洋强国航程遥远，并且水域广阔，总面积超过 7000 万平方千米。但与此同时，它的北部和西部被大陆阻隔，东部前往东亚也需要通过地形、水域复杂的马来群岛和中南半岛。此外，在蒸汽轮机航海技术成型之前，印度洋上的航行还需要考虑其独特的季风模式和相应的水文条件。以上这些地理特性使得印度洋既广袤又相对封闭：一方面，前往印度洋以及在印度洋水体上的航行时间都很长，特别是在苏伊士运河通航之前，西欧与东方的海上往来需要绕道遥远的南部好望角，这无疑大幅增加了欧洲海洋国家前往印度洋的航行成本和难度；另一方面，出入印度洋都需要通过几条必经之道，并因此形成了特定的航行线路和模式；此外，就印度洋的海上军事行动而言，在现代空间定位和通信技术出现之前，广袤的水体和多变的海况使得对于敌方舰只的锁定和追踪非常困难。

因此，长期以来，受制于距离、航行成本和接战难度，印度洋区域发生的海战总体规模较小；而印度洋的封闭性和航路固化特征，又使得海战围绕航路展开，并且多半发生在沿海区域。

环印度洋区域缺乏海上军事强国

众所周知，欧洲国家现代化进程也伴随着海上扩张，相应的，欧洲的主要沿海国家都曾经拥有过强大的海军。从早期的意大利、葡萄牙和西班牙，到后来的荷兰、法国、沙俄、瑞典、德国乃至丹麦，以及长期于海上称雄的英国，无不是海洋军事强国。因此，在全球海战史上，地中海、波罗的海、北大西洋区域成为海上战事最密集的海域。相似的，太平洋区域的海上冲突，从倭国和唐朝的白江口之战，到李舜臣抵抗丰臣秀吉的入侵，再到后来的日清海战、日露海战以及第二次世界大战时期的日美太平洋战争，也都是同一海域的海上军事强国之间的直接碰撞。

海军造价昂贵，且对于沿海国家的国土防御以及突破其它国家封锁有着重要意义，因此在相当长的一段时期，海洋国家主力舰队的活动都是立足其本土展开的，特别是当周边存在其它海军强国的时候。而在环印度洋区域，由于历史上缺少强大的海洋国家，因此极大减少了海上冲突、特别是大规模海上战争的可能性。

英国在印度洋的长期绝对优势

首先不能忽略的是英国本岛地理位置优越，扼守欧洲一众沿海国家的海洋门户。这也是为什么一直到二十世纪初苏伊士运河通航后，在英国的海上战略制定者看来，英帝国海上霸权的五大关键节点依然包括多佛（其余四个是直布罗陀、苏伊士、开普敦和新加坡）。⁸英国本身的地理特性结合其海军实力，使得海上封锁（blockade）成为它重要的军事策略。十七世纪中叶，英国皇家海军就依靠封锁战术给荷兰造成了巨大损失。同样的，拿破仑希望突破海上封锁从而登陆英国作战，却导致了特拉法尔加的溃败；而整个拿破仑战争时期，希望从英吉利海峡或比斯开湾突围南下前往印度洋的法国舰只，都会遭遇到英国海军封堵。可以说，英国在印度洋和远东的海上霸权，其优势是从欧洲沿海就已经开始展现的。

其次就印度洋海域本身而言，从美国独立战争以后到第二次世界大战爆发之前，英国在印度洋区域具有压倒性的系统性优势，而其远东利益乃至整个帝国体系的维持也都围绕印度洋进行。一方面，从苏伊士、新加坡、开普敦到澳大利亚，英国掌控了出入印度洋的所有重要地理通道，使得印度洋成为其内湖。另一方面，英国在开普敦、桑给巴尔、毛里求斯、塞舌尔、亚丁、科伦坡、亭可马里、加尔各答、科科斯群岛、迭戈加西亚岛等地都建立了海军补给站，⁹其海底电报线的网络也联结起整个印度洋区域，¹⁰更不用说英属东印度公司在环印度洋区域长期经营所形成的强大资源、运输和信息优势。综上，英国近现代在掌控印度洋区域方面取得的显著优势，也成功遏制了欧洲列强在同一地区的活动，客观上减少了此处进行大规模海战的可能性。

结语

与直觉相悖，在人类商贸互通历史上扮演了重要角色的印度洋，却没有在海战规模的排行榜中占据显著位置。特别是近现代以来，相较于战火纷飞的地中海、北大西洋和西太平洋，印度洋延续着贸易之海的气质，在桨声帆影的繁忙中见证了全球霸权体系的几度兴替。

但同时也要看到，平静表面之下的暗流汹涌：从亚丁湾到波斯湾，从印度半岛到苏门答腊，从蒙巴萨到开普敦，当然还有马斯克林群岛、塞舌尔、科摩罗以及马达加斯加，似乎印度洋浪迹所至的每一寸土地，历史上都经历过若干次的巧取横夺，这些纷争不一定发生在海面，但是它们都借助印度洋实现。更让人印象深刻的是，环印度洋区域，除了东部的澳大利亚和扼守交通要道的新加坡外，没有一个当代意义上的发达国家。因此印度洋地区的平静，或许还源于昔日帝国体系下，这里所有被奴役者的臣服与顺从。

上世纪中叶以来，随着世界体系的进一步演化，印度洋上的竞争也开始进入新的时代。一方面，英、法两国作为此地曾经的区域性强国，继续借助昔日的帝国遗产维系其存在；另一方面，美国开始重新审视印度洋的定位，在印太战略的大框架下进一步谋篇布局；此外，二战中曾闯入过该区域的日本也再次主动发力，通过大规模的港口援建来展开其印度洋攻略；而作为这一区域的真正主人，环印度洋国家也开始积极发声，在领土、环境、海洋资源等议题上谋求自身利益。总体而言，印度洋区域事务进入到一个参与主体更多元、互动机制也更为复杂的时代，而新局面下该区域的军事竞争将如何发展，是值得予以持续重视的问题。

熊星翰，清华大学国际与地区研究院助理研究员，研究区域为印度洋非洲岛屿国家。

- ¹ Jacques Mordal, Translated by Len Ortzen, *Twenty-five Centuries of Sea Warfare*, Clarkson N. Potter Publishers, 1965, p.5.
- ² 东亚区域：唐与倭国的白江口之战，金与南宋的德岛之战，蒙古未能成功的海上征伐日本。北大西洋和波罗的海区域：挪威（维京）与丹麦、英国联军的赫尔加之战，挪威与丹麦的尼萨之战以及英法百年战争中的一系列海战。
- ³ Lionel Casson, *The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, Translation, and Commentary*, Princeton University Press, 1989.
- ⁴ 比如信德沿海地区的海盗；郑和第一次返航时剿灭的陈祖义。详见：Edward A. Alpers, *The Indian Ocean in World History*, Oxford University Press, 2014, pp. 67-68.
- ⁵ 主要参考书目：Jeremy Black, *Mapping Naval Warfare: A visual history of conflict at sea*, Osprey Publishing, 2018; R. G. Grant, *Battle at Sea: 3,000 Years of Naval Warfare*, DK Publishing, 2011; George Modelski, William R. Thompson, *Seapower in Global Politics: 1494–1993*, Palgrave Macmillan, 1988; Earl Mountbatten, *The Encyclopedia of Sea Warfare: From the First Ironclads to the Present Day*, Leisure Books, 1975.
- ⁶ 主要参考书目同上。
- ⁷ John Clancy, *The Most Dangerous Moment of the War: Japan's Attack on the Indian Ocean 1942*, Casemate, 2017.
- ⁸ Ashley Jackson, *War and Empire in Mauritius and the Indian Ocean*, Palgrave, 2001, p. 21.
- ⁹ Steven Gray, *Steam Power and Sea Power: Coal, the Royal Navy, and the British Empire, c. 1870-1914*, Palgrave Macmillan, 2018, p.xvi.
- ¹⁰ Ronald Hyam, *Understanding the British Empire*, Cambridge University Press, 2010, p.20.

《区域观察》	
清华大学国际与地区研究院 海淀区清华园 1 号 中国，北京 100084 清华大学中央主楼 205 室 电话：+86-10-62787747 官方网站： http://iias.tsinghua.edu.cn/	协调人：张静 本期执行编辑：雷定坤 编委会（按姓氏笔画排序）： 丁辰熹、石靖、杨崇圣、周燕、段九州、袁梦琪、 傅聪聪、熊星翰
未经授权，请勿转载，引用请注明出处。	