

中共「一帶一路」戰略下 海上交通線的挑戰與機會

宋吉峰 先生

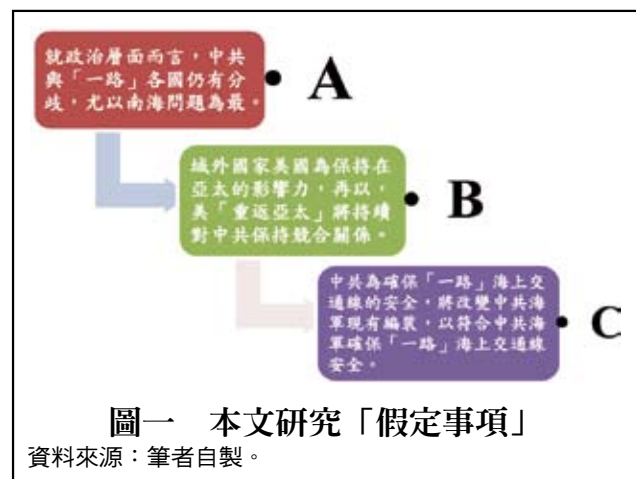
提 要：

2009年中共國防大學戰略教研部軍事戰略教研室教授梁芳撰寫「海上戰略通道論」一書，內容雖以海權理論為出發點，但是，從文章內容中不難發現，中共高層對於「海上戰略通道」有著某種程度的期待，而今在習近平政權領導下的中共提出了「一帶一路」(One Belt One Road)的戰略，可謂將「海上戰略通道」理論付諸實踐，而本文僅聚焦「一路」(One Road)之海上交通線為探討主軸，希望能以軍事戰略的角度，分析未來中共為滿足「一路」條件下，海軍如何部署及強化此一漫長的海上交通線，從社會科學研究的角度而言，筆者重申本篇並非為一種「物質性」探索，更非預測性文章，而是以「戰略」解構的方式分析本文議題深度內涵。

關鍵詞：一帶一路、海上戰略通道、海上交通線、內線作戰、外線作戰

壹、前言

中共「一帶一路」戰略，中外學者大多有闡述並蔚為風潮，而筆者期望有別於眾所週知的討論，希望運用「海上交通線」結合「海上戰略通道」的戰略概念深入探討，並嵌入「海軍戰略」的條件分析海上「一路」戰略思維，分析此種「自變量」對中共海軍將產生何種影響，繼之以，從中共海軍的戰略角度分析中共「如何確保此一海上交通線」此一核心命題。於此，為求客觀分析此一問題，本文先做三項「假定事項」：第一，就政治層面而言，中共與「一路」各國仍



有分歧，尤以南海問題為最；第二，域外國家美國為保持在亞太的影響力，再以，美「重返亞太」將持續對中共保持競合關係；第

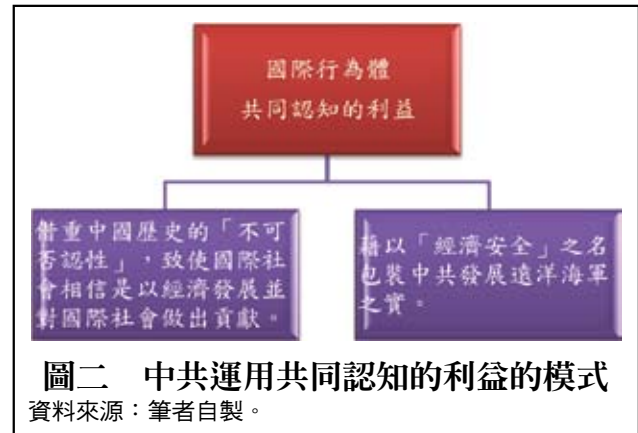
三，中共為確保「一路」海上交通線的安全，將改變中共海軍現有編裝，以符合中共海軍確保「一路」海上交通線安全，如圖一。

貳、「一帶一路」戰略緣由

直是以來，中共飽受東面強大的軍事壓力，其中尤以美、日聯盟的強大軍事力量為最，中華民國軍力次之，雖然近年中共在軍事科技上有相當大的突破(水面艦、航母、戰機、導彈、衛星等)，然就戰力值而言，卻一直很難獲得絕對性的優勢，有效的阻絕外部威脅，從2008年12月26日由海南三亞軍港啟航首批打擊海丁灣海盜的艦隊開始，迄今已執行23個批次，每批次的執行時間約為120-150天，其涵蓋的兵力，均跨越北、東、南海艦隊，此種遠距離執行打擊海盜的行動，似乎也累積了中共海軍遠洋海軍作戰的能力。

在執行打擊海盜的行動中，中共海軍也發現，透過以「借」打擊亞丁灣海盜的方式，「實」以驗證其遠洋海軍的實力，中共海軍也確實獲得了相當大的「遠洋作戰」能量¹，但是，其中也暴露出中共海軍嚴重的弱點，而缺乏「中繼基地」就是最大的困境之一，此一困境明顯的限縮了中共海軍遠洋作戰的「作戰持續力」，突顯的問題就是「作戰補充力」的不足。

因此，中共若要能長期在「一路」的海上交通線上確保其安全，「中繼基地」就更加益顯重要，而面對國際現實的環境下，對



中共海軍而言，要實現海外擁有「中繼基地」非常的困難，因此中共領導決策高層為解決此一問題的辦法，再次運用執行打擊海盜的模式(國際行為體下，共同認知的利益)，所不同的是，這一次所運用的手段以經濟(同樣是國際行為體，共同認知的利益)故技重施²，而此次手法更為高明：其一，借重中國歷史的不可否認性，致使國際社會相信是以經濟發展並對國際社會做出貢獻；其二，可藉以經濟安全之名，包裝中共發展遠洋海軍之實，如圖二。

而掩蓋其中最重的是，包含發展「中繼基地」，確實將過去「珍珠鏈戰略」區域型戰略眼光投射於國際型的大戰略視野，足見中共海「一路」戰略，可說是將「經濟+軍事」攜手，更將可能中共海軍在國際社認同下向遠洋海軍挺進。

一、海陸並進的戰略雙軸

過去中共曾提及經由陸路的「石油管路戰略」思維，也曾提及海上「珍珠鏈戰略」的概念，從外表看似是採取一種不同時空需

註1：Peter Wood, 〈In a Fortnight〉, 《China Brief》, Volume XVI, Issue 5, March 10, 2016, pp.1-2.

註2：這裏所指的「行為體」指的是國際關係研究者慣用的語法與「國家」同義。而所謂的利益，筆者於此引用的是溫特的建構主義中所指涉的「利益」，指的是行為體間的共有共識的「利益」。

要下「分進」的方式執行，顯見當時中共內部對此二種模式仍有不同程度的「不可行性」力道³，但是，從另一角度而言，也可間接證明「麻六甲困境」存在的真實力道，換言之，這是中共殫精竭慮為突破此種困境的作法。過去，此二者作法，所形成的效果較不明顯，細部推論此一「不可行性」的力道主因有二：

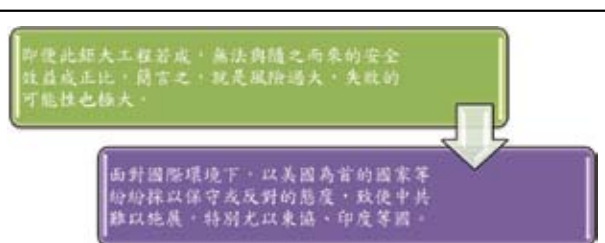
其一，即便此鉅大工程若成，無法與隨之而來的安全效益成正比，簡言之，就是風險過大，失敗的可能性也極大。

其二，面對國際環境下，以美國為首的國家等紛紛採以保守或反對的態度，致使中共難以施展，特別尤以東協、印度等國，如圖三。

而今中共已儼然崛起，尤其是中共在近10年「經濟」上的表現，更是讓世界各國刮目相看，因此，中共現今抓住此一契機，推展「一帶一路」的戰略，認為此一戰略的奏效，左可能讓參與各國在經濟上的成就，進而支持中共其他政治意圖（或弱化他國對中共反對的意願）；而右面中共更可再「借」由此「一路」的海上安全必要性，中共海軍可師出有名的馳騁南海—印度洋—地中海，達成海上、陸上戰略雙軸目標（石油戰略、鐵道戰略及珍珠鏈戰略等）⁴。

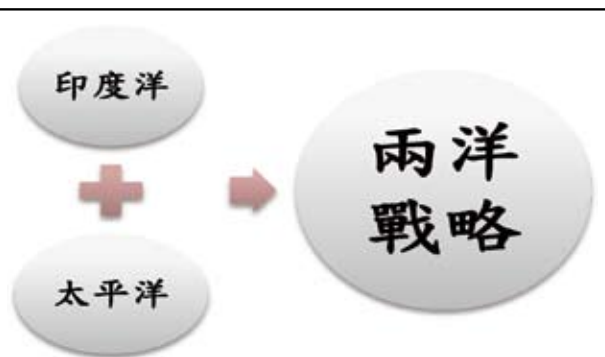
二、因應東面勢力的緩衝

對於中共海軍而言，不論北海、東海、南海艦隊均形成一個面向東或東南的方向，在第一、二島鏈的地形包圍下，使中共海軍



圖三 中共石油管路戰略及珍珠鏈戰略不可行性主因

資料來源：筆者自製。



圖四 中共兩洋戰略建構

資料來源：筆者自製。

被迫在一個狹窄海域運動，因此不論其「機動性」或「隱密性」均受到很大的限制，這也就是為何中共要積極將第一島鏈以內及南海「內海化」的主要原因之一，就如同淡江大學戰略學者翁明賢教授於2011年於國防大學海洋與國防研討會中揭示「中共對近岸海域內海化的必要性」，因為在「內海化之後的戰略利益，將有助於中共海軍向前推進（又或者說獲得更大的戰略縱深），此等努力在在都是為了要緩解東面威脅及鉗制。

但是，隨著美、日、澳結盟的形勢，中共發現此一「內海化」即便成功，仍無法突破困境。因此，藉由「一路」的戰略將海軍

註3：Peter Wood, 〈In a Fortnight〉, 《China Brief》, Volume XVI, Issue 5, March 10, 2016, pp.1-2.

註4：Ryan D. Martinson, 〈The 13th Five-Year Plan: A New Chapter in China's Maritime Transformation〉, 《China Brief》, Volume XVI, Issue 1, January 12, 2016, pp.14-17.

戰力西推以「印度洋」鉗制西太平洋威脅(包含南海衝突)，不但可以緩解東面的海上壓力，同時亦可實踐中共海軍夢想已久的「兩洋戰略」建構，如圖四。

參、域內(外)國家反應

一、支持國家的正面因素

馬來西亞方面，2015年11月中共海軍司令員吳勝利運用訪問馬來西亞的機會，獲得了哥打基納巴盧做為中共海軍「中繼補給」的授權，哥打基納巴盧位於從印度洋通往中共南海的入口，在美、中圍繞南海爭端進行衝突之際，中共海軍進入該地區，將有助於牽制美國海軍的行動⁵。

巴基斯坦一直以來與中共保持友好關係，對於中共一直保持開放的態度，更有甚者，在武器輸出及軍事交流上更有許多的合作，而瓜達爾港給中共海軍使用也就不足為奇，2015年11月，中共和巴基斯坦簽訂了瓜達爾港為期43年的長期租賃協議，中共計畫在瓜達爾港投入16億2,000萬美元，以強化該港口的腹地與軟硬體設施⁶。

非洲各國方面，在中共近年的努力下，特別是在金援及經濟援助下，也大多獲得了非洲各國部分的政治支持⁷。對中共而言，

能掌握到衣索比亞、斯里蘭卡或南非，將有助於中共對於印度洋西岸建立「中繼基地」。2015年11月26日根據美國媒體報導，美軍駐非洲司令部大衛·羅德里格斯表示：中共和位於非洲東北側的吉布地簽訂了為期10年的軍事基地使用協議，吉布地將成為中共在非洲的第一個軍事基地，吉布地是位於連接歐亞大陸的蘇伊士運河南側的戰略要地⁸。

在歐洲各國方面，歐洲各國因地緣關係，普遍認為中共並非是主要威脅(俄羅斯為主要威脅)，加上近年中共對於歐洲的經濟上的合作與挹注，更加強了歐洲各國對中共的依賴，各國的雙邊合作更是多如牛毛，而在中共努力下，原希臘已同意將最大港口皮雷維夫斯(Piraeus)出售給中共使用，但是，2015年1月，希臘片面中止了該港口出售案，它原被視為連接亞、非、歐的樞紐，也是中共建立通往歐洲和巴爾幹半島的「海上絲路」的關鍵⁹，目前中共仍繼續洽談中，不難看出中共努力背後的企圖。

二、反對國家的負面因素

就東協國家而言，中共「一帶一路」戰略思維擴及南海議題，前因南海議題爭端(島嶼主權、海域主權、填海造島、島嶼軍事化等)，東協之菲律賓、越南是反應最為激

註5：〈中共首次在非洲取得軍港使用權〉，阿波羅新聞網，2015年11月18日，<http://tw.aboluowang.com/2015/1128/652298.html>(檢索日期：2016年3月11日)。

註6：〈中共首次在非洲取得軍港使用權〉，阿波羅新聞網，2015年11月18日，<http://tw.aboluowang.com/2015/1128/652298.html>(檢索日期：2016年3月22日)。

註7：April A. Herlevi, 〈China and the United Arab Emirates: Sustainable Silk Road Partnership?〉, 《China Brief》, Volume XVI · Issue 2 · January 26, 2016, pp.13-16.

註8：〈中共首次在非洲取得軍港使用權〉，阿波羅新聞網，2015年11月18日，<http://tw.aboluowang.com/2015/1128/652298.html>(檢索日期：2016年3月25日)。

註9：〈希臘叫停向中國售港口計畫，中共歐亞戰略恐受挫〉，阿波羅新聞網，2015年1月28日，<http://tw.aboluowang.com/2015/0128/506786.html>(檢索日期：2016年3月7日)。

烈的國家。而越南的海軍實力已儼然成為東協之中軍力較為現代化的國家，而菲律賓海軍則較為薄弱，因此拉攏美軍勢力，企圖平衡此一弱點，也就不足為奇，尚且不論兩國未來海軍發展如何，端看對南海的企圖，是很難與中共海軍有合作的空間，更不用說是「中繼基地」的發展，對中共而言，惟有在現有島礁上作出一番「努力」，別無他法。

而在印度方面，印度對於中共的態度一直是保持「謹慎」的態度，甚至，印度為了轉移與中共邊界的緊張關係，藉由南海問題，甚至插手南海事務，並且主動與越南合作，其中可能的動機是，希望藉由南海議題，進而獲得中、印邊界的戰略利益，姑且不論結果為何，印度對於中共的戒心，短期之內應該很難有更進一步合作的空間，尚有待觀察。

由此可知，在「安全」為前提的情況下，東協與印度很難與中共海軍有各種程度的合作關係，這對於中共海軍想要在南海-印度洋之東拓展「中繼基地」可謂雪上加霜，而從戰略的觀點加以分析，中共一直存在一個地緣上的「內線」劣勢問題，簡言之，存在於先天地略的環狀包圍之下，而環伺威脅採以「外線」優勢展開戰略行動，在海上，不可否認的，機動性遠大於中共海軍。因此，中共若要破解此一困境，形成中共海軍「外線」而敵「內線」的場景，此一重點將於下段加以分析。

肆、海上「一路」之戰略佈局

一、扼制「點」

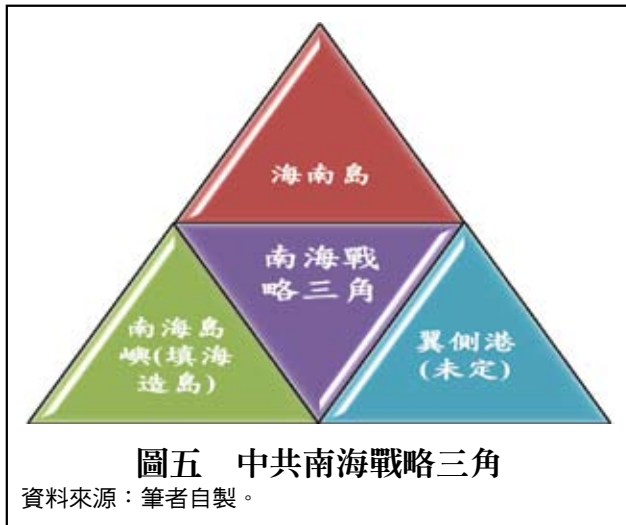
如前所述，對於中共海軍而言，要想成功經略「一路」海上交通線，首要之務，就是獲得「中繼基地」，而從軍事戰略的觀點，各個基地的相互支援性將是決定此一「中繼基地」的價值所在，因此，此一「中繼基地」的選擇並非單純只是做為海上戰力的補充而已，它也將是各中繼基地的相互支援。而中共海軍面對「內線」的困境，若以戰略合理推斷，中共海軍可能將有嶄新的戰略格局應對此一不利的戰略態勢。

(一) 南海

在南海海區對於中共海軍而言，任何一個島嶼基地都是脆弱的，從地緣角度就可得知，任何國家想要單獨的運用在南海島嶼海區內形成「作戰」優勢(特別是內線作戰優勢)，幾乎是不太能的事。對中共海軍而言，整個南海位置可說是一個易攻難守的「死胡同」，如若戰時，中共任何海軍兵力想要馳援南海作戰，都將面臨一個避無可避的問題「作戰線-戰略翼側」的窘境。

而中共海軍為突破此一困境，採以「填海造島」¹⁰，就以海軍戰略的觀點「劣勢仍然無法彌補」，中共此種作法，較合理的解釋有可能是將南海各島從「分島」劣勢到「連島」部分優勢，但這種方式也很難解決「先天劣勢」的困境，只是稍微得到部分的緩解，中共海軍若想要在南海約800X400哩的海域作戰得到優勢，僅就以「造島」的方式是很困難的，無法解除內線劣勢的危機，最大的困難點就在於東面的菲律賓的地形阻隔

註10：Timothy R. Heath, 〈Beijing Ups the Ante in South China Sea Dispute with HQ-9 Deployment〉, 《China Brief》, Volume XVI • Issue 6 • March 28, 2016, pp.3-5.



了中共海軍「機動」的關鍵條件(此一考量也包含結合美軍戰力因素)，限縮了中共海軍的作戰彈性與能力。

因此，由海軍戰略合理推論，解決南海的困境，要破除「內線」劣勢，大膽合理推斷，中共海軍可能會在菲律賓的東南面靠近南島低赤道國家附近建立一個「中繼基地」—翼側港¹¹即絲路第一艦隊，而此翼側港將會形成一個戰略三角「翼側港—海南島—南海島嶼(填海造島)」，而翼側港的形成就可以將中共海軍的「內線」劣勢轉變為「外線」優勢，近年從中共海軍於西太平洋「機動〇號」一系列演習，不難看出中共海軍努力的端倪，而此翼側港不僅可掣肘美軍關島軍力，亦可鉗住美、澳聯盟的南方勢力，而且最重要的是將南海及東協各國局限於「內線劣勢」，形成一個中共海軍「外線」優勢，反轉中共海軍機動性的劣勢，如圖五。

(二) 印度洋

一個眾所皆知的事實，中共海軍在印度洋並無主權優勢，亦即無領土及島嶼，因此，與他國的結盟或以其他「經濟結盟挾準軍事合作」的方式，使用他國港口做為中共海軍的「中繼基地」，就可能成為一個較為可行的方式，而要如何說服他國願意將「港口」讓渡成為中共海軍的「中繼基地」，這將是問題的關鍵所在，而如本文前述，以經濟的操作模式將是一個重大的契機，而中共在這一方面已具備初步成果，其中包括巴基斯坦—瓜達爾港、斯里蘭卡—可倫坡港及漢班托塔港(Hambantota)及非洲—吉布提港¹²。

而在這漫長的印度洋約12,000浬海上交通線上，中共海軍要如何編組有效的海上力量，在此就必須先探討「威脅為何」？進而探討方法和手段，就國際現勢而言，中共在此一區域可能面對的較大威脅，極有可能是印度。從印度的角度觀之，中共在印度洋部署兵力，將直接威脅到印度的安全，使印度感受到「腹背受敵」。另外，就是美軍第5艦隊航母打擊群(其中可能包含部署於中東、亞丁灣的CTF-151聯合特遣艦隊等)，而在此美軍另一個重要的軍事基地—迪哥加西亞，將是中共海軍主要的威脅來源之一，據此分析，威脅區域可劃分為：第一，印度南端—安達曼群島海區之間；第二，迪哥加西亞海區；第三，非洲東岸的美軍第5航母打擊群，如表一。

註11：本文所提「翼側港」，實際此港口目前並不存在，而筆者先以「翼側港」大概所在的位置加以命名，以便合理分析後續中共海軍的未來戰略部署，從社會科學方法論而言，這種方式似乎不合邏輯，但是，對於一個研究者而言採取合理且理論性的大膽「假設」又不失為一種研究的「發現」。

註12：Andrea Ghiselli, 〈China's First Overseas Base in Djibouti, An Enabler for its Middle East Policy〉, 《China Brief》, Volume XVI • Issue 2 • January 26, 2016, pp.7-9.

表一 威脅區域劃分

項目	區域	備考
一	印度南端—安達曼群島海區之間	
二	迪哥加西亞海區	
三	非洲東岸的美軍第5航母打擊群	

資料來源：筆者自製。

因此，中共海軍要在此區域形成優勢，首先所要建立「中繼基地」並加以經營及擴大，從戰略上來判斷，緬甸的皎漂港(Kyaukpkyu)及實兌港(Sittwe)建立「絲路交通線第二艦隊」及斯里蘭卡的可倫坡港「絲路交通線第三艦隊」在結合泰國的克拉克運河後(尚未竣工)，中共海軍可運用此「戰略通道」與皎漂、實兌港及可倫坡港、漢班托塔港(Hambantota)發揮「中繼基地」的效果，將可有效扼控印度安達曼群島的印度海軍，進而確保中共海軍進出東印度洋的海上交通線安全¹³。

其次，中共海軍以印度洋上運用巴基斯坦的瓜達爾港建立「絲路交通線第四艦隊」與非洲的吉布提港建立「絲路交通線第五艦隊」扼控亞丁灣，並且針對美軍部署此區的海軍力量實施監控，確保西印度洋海上交通線安全。

(三) 地中海

在地中海則是一個較為不同的狀況，對於中共而言，地中海並非是中共海軍的主戰場，雖然先前中共曾經與俄羅斯海軍在此區實施海上聯合演習，相較於軍事戰略意圖，

筆者推斷可能「政治語言」的可能性較高，而此區是美第5艦隊航母打擊群的位置，加之以北約盟國的約束，單一中共海軍無任何優勢的可能，再加上此區已是中共海軍遠海作戰末端，中共亦無需在此擴建軍事能量，保持與他國的友善與合作的交往可能較為有利。但是，若有可能扼控亞丁灣、荷姆茲海峽，將是另一種戰略選項，可能對於中共海軍未來進入大西洋的可能性將增高(大西洋部分並非本文討論範圍)。

二、經略航「線」

(一) 面對南海

如前所述，中共海軍在菲律賓的東南面靠近南島低赤道國家附近建立一個「中繼基地」—翼側港「絲路交通線第一艦隊」，既然是戰略三角的重鎮，此一「中繼基地」的打造可能非一般基地單純，且此「中繼基地」為因應南海航道的威脅，此兵力編組規模，從海戰的角度分析，至少有三個元素：第一，因應南海情勢，鉗制美澳南面兵力能力；第二，因應戰時依需要就戰術有利位置，且能機動於海上，就必須具備快速、匿蹤能力；第三，為擴大本身防衛需要，必須要有戰機起降能力載台，以增加防禦縱深。由此三項元素推斷，「絲路交通線第一艦隊」下轄必須有至少2支驅巡艦隊(約6-8艘，含2艘補給艦)及一個航母支隊，一支潛艦支隊(約4-6艘)。

驅巡艦隊主要功能是應對南海美、澳兵力由南向北兵力，運用此一兵力對敵形成鉗

註13：本文所指涉的「絲路第一、二、三、四、五艦隊」乃筆者為有利於分析，區分各基地與海軍艦隊任務關係，而命名係根據基地海軍功能而定義之，就目前情況，此等艦隊均未成立，中共海軍也並未具體描述，本文是以資料蒐集加之以海軍戰略分析得之。

表二 絲路交通線第一艦隊任務與兵力

任務	兵力
第一，因應南海情勢，鉗制美澳南面兵力能力。	一、驅巡艦隊X2(約6-8艘，含2艘補給艦)。
第二，因應戰時依需要就戰術有利位置，且能機動於海上，就必須具備快速、匿蹤能力。	二、航母支隊X1。 三、潛艦支隊X1(約4-6艘)。
第三，為擴大本身防衛需要，必須要有戰機起降能力載台，以增加防禦縱深。	

資料來源：筆者自製。

表三 絲路交通線第二、三艦隊任務與兵力

任務	兵力
第一，可在短時間內可對敵形成強大優勢，保持海上主動優勢。	一、驅巡艦隊X3(約8-10艘，含2艘補給艦)。
第二，因應海戰時程，印度海軍可能以時間換取空間，此區海軍兵力要有常駐海上能力，以因應戰況變化。	二、航母支隊X1。 三、潛艦支隊X1(約4-6艘)。
第三，為擴大本身防衛需要，必須要有戰機起降能力載台。	

資料來源：筆者自製。

制；而航母主要是戰機起降的平台，可增加中共海軍的防護力及作戰縱深；而潛艦則是運用其隱匿的特性，對敵形成作戰的不確定性，若達成此效果，則中共南海交通線則可能獲得保障，如表二。

(二) 面對印度洋

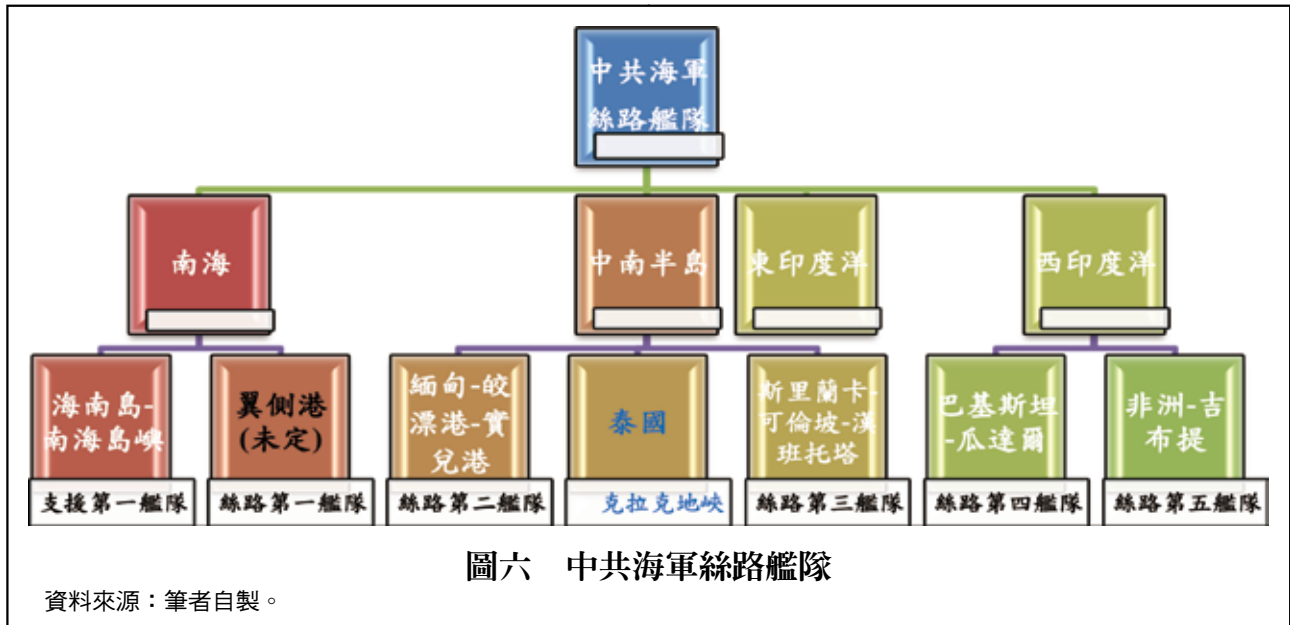
在東印度洋東面，中共海軍用緬甸的皎漂港(Kyaukphyu)及實兌港(Sittwe)的「絲路交通線第二艦隊」及斯里蘭卡的可倫坡港及漢班托塔港(Hambantota)的「絲路交通線第三艦隊」在結合克拉克地峽後，可有效扼控印度海軍的威脅。因此，若要達成此目標，至少需要滿足三個元素：第一，可在短時間內可對敵形成強大優勢，保持海上主動優

勢；第二，因應海戰時程，印度海軍可能以時間換取空間，此區海軍兵力要有常駐海上能力，以因應戰況變化；第三，為擴大本身防衛需要，必須要有戰機起降能力載台。由此合理推斷「絲路交通線第二艦隊」及「絲路交通線第三艦隊」兵力組成下轄至少有3支驅巡艦隊(約8-10艘，含2艘補給艦)及一個航母支隊，一個潛艦支隊(約4-6艘)。

驅巡艦隊主要功能是應對印度海軍兵力由西向東兵力，運用此一兵力優勢對敵形成扼控；而航母主要是戰機起降的平台，可增加中共海軍的防護力及作戰縱深；而潛艦則是運用其隱匿的特性，對敵形成作戰的不確定性，更有甚者可直攻印度海軍港口。若達成此效果，則中共印度洋東面海上交通線則可能獲得保障，如表三。

在西印度洋西面，中共海軍巴基斯坦—瓜達爾港建立「絲路交通線第四艦隊」及非洲的吉布提港建立「絲路交通線第五艦隊」扼控亞丁灣及監控美海軍的威脅。因此，若要達成此目標，至少需要滿足三個元素：第一，要有直接威脅美軍「迪哥加西亞」島的能力，使其喪失作戰能力；第二，因應美軍先進及大量的載台，中共海軍必須要有遠距接戰的打擊力及匿蹤能力以保持作戰彈性；第三，為擴大本身防衛需要，必須要有戰機快速起降能力載台。由此合理推斷「絲路交通線第四艦隊」及「絲路交通線第五艦隊」兵力組成下轄至少有3支驅巡艦隊(約8-10艘，含2艘補給艦)及2個航母支隊，2個潛艦支隊(約8-10艘)。

艦隊主要功能是應對美軍海空兵力及一



表四 絲路交通線第四、五艦隊任務與兵力

任務	兵力
第一，要有直接威脅美軍「迪哥加西亞」島的能力，使其喪失作戰能力。	一、驅巡艦隊X3(約8-10艘，含2艘補給艦)。
第二，因應美軍先進及大量的載台，中共海軍必須要有遠距接戰的打擊力及匿蹤能力以保持作戰彈性。	二、航母支隊X2。 三、潛艦支隊X2(約8-10艘)。
第三，為擴大本身防衛需要，必須要有戰機快速起降能力載台。	

資料來源：筆者自製。

般護衛艦(神盾艦)，運用此一兵力優勢對敵形成拘束，俟機殲滅美軍；而航母主要是戰機起降的平台，可增加中共海軍的防護力及作戰縱深，另外可突襲美軍航母內層屏衛；而潛艦則是運用其隱匿的特性，可配合水面艦作戰，更有甚者可直攻美軍「迪哥加西亞」島切斷美軍戰力補給。達成此效果，則中共印度洋西面海上交通線則可能獲得保障，如表四。

三、絲路交通線戰略「面」

以戰略的觀點，解構中共海軍絲路交通線戰略面的問題，以海戰戰略的主要二元素：位置、基地，加之前述中共海軍從「點」到「線」的關係，可知此一大戰略的工程，超乎想像，所費的時間將是持續性及累積性的，如圖六。

(一) 位置

整合中共海軍在絲路交通線所需要的安全保障，為達成此一目標，中共海軍首要之務就是將「內線」劣勢轉換為「外線」優勢，而要成功達到此目標，中共海軍佔取「位置」就顯得非常重要，由前述分析，可分為三個階段：

第一，爭取南海的「外線」優勢，也就是在菲律賓的東南面靠近南島低赤道國家附近建立一個「中繼基地」—翼側港「絲路交通線第一艦隊」，形成南海—翼側港—海南島戰略三角，此一「外線」的達成則可以有



效威脅美軍西太平洋由東向西的戰力，對美軍形成「戰略翼側」，美軍「外線」作戰能力將大幅銳減。此外，依此位置，中共海軍對於南海由南向已挺進的美軍兵力將有掣肘的效果，將可有效分散美海軍作戰能力，並且在結合南海艦隊後，將可形成「外線」作戰優勢，一改先前「內線」劣勢。

第二，反轉東印度洋「絲路交通線」扼控危機，中共海軍軍用緬甸的皎漂港(Kyaukpadaung)及實兌港(Sittoung)的「絲路交通線第二艦隊」及斯里蘭卡的可倫坡港及漢班托塔港(Hambantota)的「絲路交通線第三艦隊」在結合克拉克地峽後，可有效扼控印度海軍的威脅。從中共海軍角度而言，此區最大的威脅莫過於印度海軍，而印度海軍艦隊主要分布於印度沿岸及安達曼群島的遠東海軍艦隊，而中共海軍有效運用此二港所在位置

，將可發揮切斷印度海軍海上集中的優勢，使印度海軍一分為二，形成劣勢，而中共海軍則可運用海上機動優勢，將印度海軍各個擊破或直指印度重要港口實施封鎖。

第三、拘束美海軍兵力西太平洋勢力，中共海軍運用巴基斯坦—瓜達爾港建立「絲路交通線第四艦隊」及非洲的吉布提港建立「絲路交通線第五艦隊」扼控亞丁灣及監控西印度洋美海軍的威脅。對於中共海軍而言，要想擊敗美軍是相當困難的，但是，為了確保絲路海上交通線安全，若能成功拘束美海軍艦隊於西印度洋，使之不致直接威脅到中共絲路交通線，則此一階段的任務即算達成。因此要達成此一目標，中共海軍必須有能力長時巡弋於海上，並且要能鉗制迪哥加西亞美軍戰力，所以，由此推論出，在此區的中共海軍將於海上劃分若干區域的方式，

由艦隊兵力輪換，保持「海上存在」及「海上警戒」方能為後續可能的戰況取得先機。

(二) 基地

首先，「中繼基地」—翼側港「絲路交通線第一艦隊」，形成南海—翼側港—海南島戰略三角；其次，緬甸皎漂港(Kyauk-phyu)及實兌港(Sittwe)的「絲路交通線第二艦隊」及斯里蘭卡的可倫坡港及漢班托塔港(Hambantota)的「絲路交通線第三艦隊」在結合克拉克地峽後，將形成一可恃戰力；最後，巴基斯坦—瓜達爾港建立「絲路交通線第四艦隊」及非洲的吉布提港建立「絲路交通線第五艦隊」扼控亞丁灣及監控西印度洋美海軍的威脅，如圖七。

伍、絲路交通線面臨的關鍵因素

一、海軍沿經濟航線推舟挺進

中共海軍得以向外發展，主因是「一路」絲路交通線的必要性，這也就是說，只要中共的經濟發展持續向上攀升，世界各國都將持續的與中共密切合作¹⁴，而中共海軍「師出有名」維護海上交通線的正當性將更具力道。換言之，中共海軍得以進發海上，最主要是歸功於絲路交通線加持，而以經濟外衣包藏「中共海軍戰力」向外延伸的潛在戰略意圖正在不斷的攀升¹⁵。換言之，如若中共的經濟面臨停滯或無法支撐海上安全的力道，中共海軍在「一路」上的努力，將可能會遇到困境。

二、海軍資源分配問題

綜合前述，中共需編組計五大絲路艦隊以實踐其「一路」戰略，絲路交通線第一艦隊下轄有2支驅巡艦隊(約6-8艘，含2艘補給艦)及一個航母支隊，一支潛艦支隊(約4-6艘)；其次，絲路交通線第二艦隊及「絲路交通線第三艦隊」兵力組成下轄至少有3支驅巡艦隊(約8-10艘，含2艘補給艦)及一個航母支隊，一支潛艦支隊(約4-6艘)；最後，絲路交通線第四艦隊及「絲路交通線第五艦隊」兵力組成下轄至少有3支驅巡艦隊(約8-10艘，含2艘補給艦)及二個航母支隊，二支潛艦支隊(約8-10艘)，這是一個龐大的兵力編組，所需的資金及技術將會是中共海軍「建設」很大的挑戰。因此，為達成此一目標，短時間難以達成，而如採以分階段、進程執行，可能是較可行的作法，而其中主要有三個潛在因素所在：

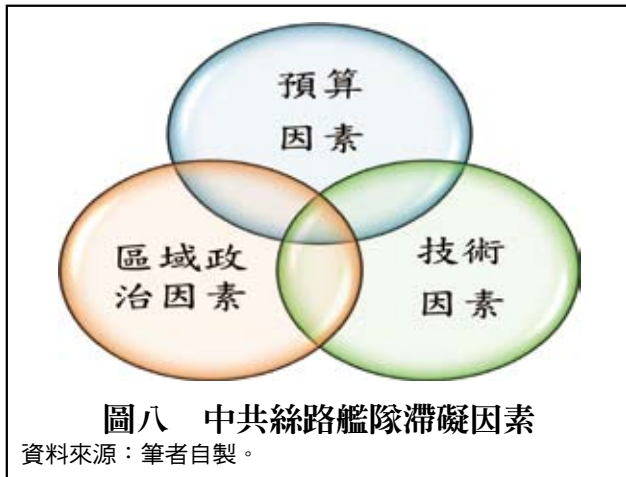
第一，預算因素，即便中共國防預算名列世界前二(概略估計約有1,500億美元)，而同時面對新興五大艦隊整建，以此預算為基礎短時間內難境全功。

第二、技術因素，此一問題核心乃在於，中共海軍認知，所謂「建軍」乃是為因應「未來」戰爭所需，因此軍事科學技術的突破就非常重要，因為在科技戰爭的時代中，數量並非是絕對的關鍵，科技的優劣往往佔有左右戰局的效果。

第三，區域政治因素，就國際環境而言，特別是在亞太區域，各國雖未及兵戎相見，但是爭端不少，其中包含東海、南海、臺

註14：Ryan D. Martinson, 〈The 13th Five-Year Plan: A New Chapter in China's Maritime Transformation〉, 《China Brief》, Volume XVI, Issue 1, January 12, 2016, pp.14-17.

註15：Timothy R. Heath, 〈Beijing Ups the Ante in South China Sea Dispute with HQ-9 Deployment〉, 《China Brief》, Volume XVI, Issue 6, March 28, 2016, pp.3-5.



灣等，牽涉國家也非常廣泛，也是中共主要關鍵點所在，如圖八。

陸、結語

中共「一路」戰略與一帶戰略是相互呼應的，而本文的分析可知。

假定事項一，為求「一路」戰略的穩定推動，中共在南海問題上將更加趨於強硬，南海是中共一路戰略的起點，基於此，運用九斷線內的島礁形成一種海上長城的外緣屏障，加以擴大島礁能力(填海造島)，則是一種較為可行的方式，而絲路五大艦隊的部署將會是中共海洋戰略的重大突破。

假定事項二，域外國家美國是對中共在此區域的最大威脅，而中共「一路」與美「重返亞太」的戰略碰撞，戰略施動的激盪下，將可能會使美、中之間重新思考經濟合作與軍事衝突所導致的政治合作與衝突二元論再度昇華，而是否又會是從「洛克文化」逆轉至「霍布斯文化」值得觀察。

假定事項三，中共為滿足「一路」戰略

下，海軍編組增加與改變將是一個重要的指標，而在此一指標下，海軍的建軍將會有數量與質量上的變化，而存在的下個思考將可能是「大型艦與小型艦」的矛盾與思辯，此外，獲得「中繼基地」是中共海軍在「一路」戰略下一個重要的資源，因此，中共可能將會把獲得「中繼基地」的操作拉高層級至國家級的戰略方向，以達成此目標。

本文研究中發現，對於中華民國海軍而言，南端與菲律賓之間的海域—巴士海峽，是一個重要的戰略位置，如若能有效管控此海域，將有助於反制中共海軍第一、二絲路艦隊的戰力集中(接合)，而中華民國海軍若能掌握此「控制」能力，將提升中華民國本身的地位與價值，因此對於「巴士海峽」的控制與運用殊值得高層以戰略角度加以思考與重視；另外，就南海情勢而言，中共一改過去的「被動」，改採以「主動」且積極的對南海經營，其具體作為強烈顯示了一個重要訊息「南海不只是海，更是中共領土的一部分」，中共海軍採取的戰略模式是「南海戰略之錨」(De-Anchoring Of South China Sea Strategy, DASCS)¹⁶，此一看法與淡江大學戰略學者翁明賢教授相同，此戰略之高明，令人驚嘆，此二議題，亦是筆者未來著墨之處。

作者簡介：

宋吉峰先生，備役海軍中校，海軍官校正86年班，淡江大學國際關係與戰略研究所博士研究生，國防大學戰研所，現服務於整合戰略與科技研究中心副執行長。

註16：Ming-hsien wong, Position and stance of nations that claim sovereignty and non-regional major powers in the south china sea disputes, Taiwan Forum, NO.15, April 2016. pp.85.