

從中共海上救難能力的 鉅幅成長看大國的崛起

著者／鄧元黎

海軍官校69年班
南非海軍指揮參謀學院1996年班
歷任海軍大岡艦艦長、海軍遼陽艦艦長

大陸近年來在海上實力成長部份，大多數人看到的只是兵強馬壯、不斷壯大的解放軍海軍，但建立【海洋大國】不可或缺的【海上救難】實力，亦是掘起中的大陸為達成其海洋大國政策中不斷持續加強建設的『硬實力』的一部份！

中華搜救協會成立20年來，一直致力於推動海峽兩岸救撈交流與合作，近年連續兩次邀請大陸救難船訪中華民國不但快速的增進了彼此的瞭解、更是推進了兩岸文化和技術的交流活動；隨著海峽兩岸經貿快速發展和人員頻繁往來，確保中華民國海峽海上安全變得越來越重要，因此兩岸進一步加強交流並把合作領域從海上人命救助拓展到海上防污染、海上保安等領域，對雙方都是互利雙贏的！

大陸的海上救難與打撈能力由於近10年由於大陸經濟的飛速成長，因此在2003年大陸救難體制有了重大的改革，目前海上救難單位『救助局』計有：東海救助局、北海救助局、南海救助局等3個海上救助單位；專責打撈的『打撈局』計有：煙台打撈局、上海打撈局、廣州打撈局等3個打撈單位；且為因應快速之空中立體海上及陸上救助所需，因此另有北海第一飛行隊、東海第一、第二飛行隊暨南海第一飛隊等4個空中救助單位。

海上救援任務多為民間的商業行為，全球各沿海國除落後國家外均不會使用『軍艦』！中華民國又非落後國家，海軍又何必自尋煩惱擔負非必要的海上救難任務呢？海軍可效法大陸，把『海上救難』兵力與能量完全轉移給【交通部】或【海巡署】或其它的政府單位呢？若能如此，海軍僅需專注於【制海任務】之執行，更可專注於『戰、訓』本務之遂行，不僅可少除不必要之外務干擾和煩惱外，更可減少後勤維修能量的負擔。

從近兩次大陸救難船訪中華民國的經驗與教訓中，政府與海軍應有幾項重要的認識與認知，計分四大項：1. 海軍應有的體認：海軍要有什麼裝備、才能幹什麼活！；2. 海軍應有的體認非【戰訓本務】就不要搬石頭砸自己的腳！；3. 政府應有所作為，不要口號治國，政府口口聲聲說中華民國是「海洋國家」要『海洋興國』，但中華民國可能只是個「海鮮國家」且『國防暨國安』高層仍是可悲的『陸權』思想與『陸權』文化者掌握大權；4. 政府與海軍均應先行研擬出【兩岸軍事互信機制】的具體內容與標準作業程序。

想要成為海洋強國，其必要條件除了要有強大的海軍與海外基地外，亦需有相輔相成、能量充足且功能完備的海上救難與打撈能力，如此才能結合平時及戰時，以維護強大的艦隊與龐大的商船隊無遠弗屆又毫無阻攔的橫行三洋七海，另有甚者亦可分食海洋開發上的龐大經濟利益！



救101號全艦特寫

壹、前言

建立【海洋大國】不可或缺的【海上救難】亦是掘起中的中國大陸為達成其海洋強國政策中持續快速建設的硬實力的一部份！由於經濟上中國大陸不僅已有傲世的成就，政治上到2020年中國更將與美國平起平坐，成為全球一哥！再次應中華民國搜救協會邀請於2013年4月訪問中華民國的“東海救101號”海洋救難船，是繼2011年5月“東海救113號”訪中華民國後，再一次更具體地展現了中國大陸在擴展海洋大國上所做的努力與成就，亦更具體展現了中國大陸在擴展海洋大國上所做的努力，以及成為海上強權的企圖心，另方面亦可宣耀其【海洋大國】建設的成就。

近20年來由於經濟上的超高速成長，使得中共有足夠的本錢大量投資建設他的各項海洋能力，其成果之豐碩除已使全球「刮目相看」外，

更是令世人對【和平掘起】的未來世界【超級強國】有更多的敬畏！大陸近年來在海上實力成長部份，大多數人看到的只是兵強馬壯、不斷壯大的解放軍海軍，但建立【海洋大國】不可或缺的【海上救難】實力，亦是掘起中的大陸為達成其海洋大國政策中不斷持續加強建設的『硬實力』的一部份，本文謹就筆者兩次登船參觀的所見所得與感觸，分享海軍先進同仁，期能對海軍有所助益！

貳、從近年訪中華民國的大陸救難船看大陸的救難能力

中華民國搜救協會成立20年來，一直致力於推動海峽兩岸救撈交流與合作，近年連續兩次邀請大陸救難船訪中華民國不但快速的增進了彼此的瞭解、更是推進了兩岸文化和技術的交流活動；



救113號360度寬視野之駕駛台特寫



救113號後向駕駛台特寫

隨著海峽兩岸經貿快速發展和人員頻繁往來，確保中華民國海峽海上安全變得越來越重要，因此兩岸進一步加強交流並把合作領域從海上人命救助拓展到海上防污染、海上保安等領域，對雙方都是互利雙贏的！個人將兩次大陸救難船訪中華民國行程重點摘述如后：

一、東海救113號輪訪中華民國概述

2011年4月27日中共國務院對台辦公室發言人楊毅在例行新聞發布會中表示，大陸“東海救113號”輪將應中華民國搜救協會邀請於4月29日至5月11日到中華民國的台中、高雄、花蓮、基隆等港口參訪交流。北京新華網隨即發佈相關新聞，楊毅並表示，大陸樂見兩岸在海上蒐救領域



救113號主拖纜機全景

開展更加廣泛深入的交流和合作，共同提高海上蒐救能力，切實保障在中華民國海峽航行的船舶安全和兩岸民眾的生命財產安。

此次應中華民國搜救協會邀請訪中華民國的“東海救113號”（湄洲島號//國際呼號：BSC0）海洋救難船，就具體展現了中國大陸在擴展海洋大國上所做的努力，以及大陸成為海上強權的企圖心！隨後“東海救113號”輪（湄洲島號），便從福建莆田湄洲島駛抵中華民國，開展以“傳承媽祖文化精髓，加強兩岸合作交流，保障海峽人命安全”為宗旨的文化和救撈技術交流活動，該輪於2011年4月29日至5月11日分別到台中、高雄、花蓮、基隆等4處港口參訪交流，並在每個港口停泊兩天並開放參觀。停泊各港期間，均有諸多中華民國相關專業人士、各海事院校師生、及一般民眾登船參觀，參觀總人數達7000餘人。

東海救113號是兩岸60年來第一艘具【官方身分//公船舶】抵中華民國的救難船，開啟了大陸【救撈系統】大型專業救助船首次訪中華民國的合作交流之旅；該船長99公尺、排水量3510噸、2009年1月由廣州黃埔船廠建造完成編制船員30



救101號小型自動氣象站



救113號全船暨救難專用之視頻監控系統

人(現員21人)，各項設備均十分先進，已具全球一流之水準，東海救113號可提供救難、拖帶船舶暨協同海底打撈等多種救難(救災)任務，其主要規格如下：

◆總長：99公尺

◆船寬：15.2公尺

◆滿載吃水：6公尺

◆噸位(滿載)：4895公噸

(海軍大字型救難艦為1600公噸)

◆最高航速：20節

(海軍大字型救難艦為16節)

◆主機功率：9000(千瓦)//9125 匹馬力(hp)

(海軍大字型救難艦為3000 匹馬力)

◆續航力：10,000海浬

◆人員艙間設計容量：30員(一般任務時僅20員隨船出海)

◆拉力：115公噸

(海軍大字型救難艦為30公噸)



救101號機艙控制室特寫

二、東海救101號輪訪中華民國概述

2013年4月29日再次應中華民國搜救協會之邀請，大陸交通運輸部東海救助局“東海救101號”輪(國際呼號：BSIN)，4月29日在福建莆田邊防檢查站的快速通關驗放下，順利離開大陸航駛中華民國，開展為期10天的合作交流。該輪於5月1日至5月10日分別到高雄、台中、基隆等3處港口參訪交流，並在每個港口開放參觀2-3天並，除供中華民國民眾自由上船參觀外，該輪訪中華民國期間亦將邀請諸多中華民國相關專業人士、各海事院校師生登船參訪。

“東海救101”輪是大陸目前最大、最先進的全天候海上專業救助船，較東海救113號輪不僅

表1 東海救101號 與 東海救113號 性能比較分析表

船型暨諸元特性	東海救101號性能	東海救113號性能
交 船 日 期	2012年10月18日	2009年1月18日
每 艘 造 價	3億7000萬人民幣 (約新臺幣19億)	2億5000萬人民幣 (約新臺幣12億)
總 長	116.95公尺	99公尺
船 寬	16.2公尺	船寬：15.2公尺
滿 載 吃 水	6公尺	6公尺
噸 位 (滿 載)	6513公噸	4895公噸
最 大 航 速	22 節	20 節
續 航 力	30 天	30 天
主 機 功 率	14000(千瓦) **18324 匹馬力(hp)**	9000(千瓦) **11780 匹馬力(hp)**
發 電 機 功 率	1. 2400Kw x 2組 (主機發雷) 2. 500Kw x 2組 3. 100Kw x 1組 (緊急發電機)	
續 航 力	10000海浬	10000海浬
抗 風 力	12級海象(風力14級)	10級
主 絞 機 拉 力	200公噸拖力之拖纜機2部； **3吋鋼絲纜** **主絞機底座承載力280公噸	115公噸
輔助推進器/側推器(APU)	1. 1140Kw x 2組(1500匹馬力)	
人 員 艙 間 設 計 容 量	32員；(一般任務時僅21員隨船出海) ；(含收容之受難人員，最多可提供 200人之生活容量)	30員。 (一般任務時僅20員隨船出海)
衛 星 定 位 系 統	GPS系統 + 北斗 系統	GPS 系統
航 行 記 錄 系 統 / 黑 盒 子	有	無
無 人 自 動 氣 象 站	有	無
衛 星 電 視 系 統	有(可全時收看大陸各電視台)	無

更大且功能更為先進：101輪可連續航行18000多公里，並可在12級海象(風力14級)下實施海上各類型救難任務，目前為亞洲甚至是全球最佳的大型救難船之一，本型救難船大陸目前製造3艘分別隸屬於東海、北海、南海等3個『救助局』。

三、海救101號輪性能介紹

東海救101輪是第二艘抵台交流的救難船，除擴大並再次開啟了大陸【救撈系統】大型專業救助船訪中華民國的合作交流之旅外，亦為「常態性」交流互訪奠下基礎；該船各項設備較2年



救113號GMDSS系統特寫



救113號左舷快速救生艇特寫

前來訪的『東海救113號』輪更為先進¹、噸位更大、拖力更強，除具全球一流之水準，某些系統更是領先全球且可執行海、空立體協同救難、50萬噸級超大遇難船舶拖帶、協同海底打撈等多種救難(救災)任務，第二度應中華民國搜救協會邀請訪中華民國的“東海救101號”海洋救難船，就比2年前來訪的“東海救131號”更為先進與進步許多(請參考表1：東海救101號與東海救113號性能比較分析表)，故本文特就東海救101輪作詳細的介紹。

東海救101號輪的6大功能性任務包括：(1)執行救生/救人任務；(2)執行拖救任務；(3)執行或協同執行打撈任務；(4)執行消防搶救任務；(5)執行消污/環保任務；(6)執行空中任務機之載機任務。該救難船的重要諸元分列如后：

1、交船日期：2012年10月18日(由大陸廣州中國造船公司黃埔造船廠建造)；

2、每艘造價：3億7000萬人民幣(約新臺幣19億)。

3、主要規格：

◆總長：116.95公尺。

◆船寬：16.2公尺。

◆滿載吃水：6公尺。

◆噸位(滿載)：6513公噸。

◆最高航速：22節。

◆主機功率：14000(千瓦)//18324匹馬力(hp)；

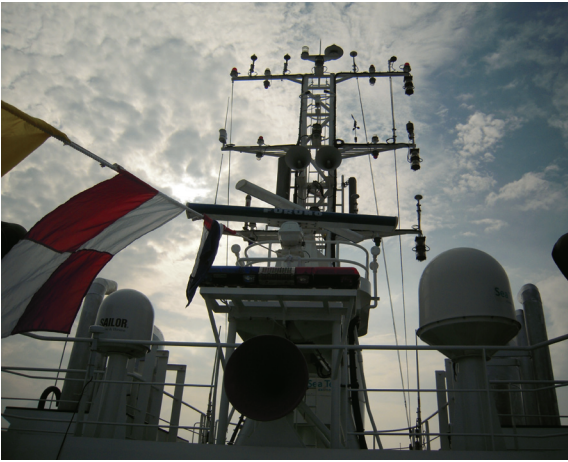
(海軍大字型救難艦為3000匹馬力)。

◆續航力：10000海浬。

◆人員艙間設計容量：32員。(最多可提供200人之容量；含收容之受難人員)

◆拉力：200公噸。(海軍大字型救難艦不足30公噸)

東海救101號輪在性能上除較2年前來訪的東海救113號更為先進、噸位更大、拖力更強外，某些船上所不同的或新裝系統也在此一提與讀者分享並分列如后：



救101號桅桿特寫

（一）北斗衛星導航系統

大陸深知GPS衛星導航系完全控制在美國人手中，使用權與精準度均受制於人，故大陸自2000年初期開始自行設計、研發、部署『北斗衛星導航』系統，目前該系統已可涵蓋整個東南亞，按照目前發展的情形看，在2020年時，北斗衛星系統將覆蓋全球並與美國的GPS衛星導航系統分庭抗禮！目前大陸已將16顆北斗衛星射入地球軌道，未來數年將再發射40顆衛星加入北斗星群。

北斗衛星導航系統的顯示方法並不像GPS衛星導航系有單一小型的顯示裝置，實際上北斗系統的顯示是透過一般桌上型電腦的信號處理後而將位置資料顯示於PC所連接的液晶銀幕上；北斗衛星導航系統不但可用於船舶、艦、機、車輛等各不同類型載台的定位系統，該系統亦具有『通訊功能』，其擴展性暨商業市場之潛力均可能遠大於目前的GPS衛星導航系統！

（二）小型自動氣象站

雖然東海救101號輪已有自動化的「氣象」傳

真與接收裝備，但執行救難任務是非常的需要「現場」的氣象實測資料，因此自動化的氣象觀測站也是必須的設備，此自動化的氣象觀測站置於該輪主桅桿上，其所測之任務現場各項天氣、大氣與環境數據均可透過通訊系統回傳至各個需要的陸上單位。

（三）擔任救難直升機之載台

東海救101號輪上已設置了『直升機機庫』、『飛行支援設備』與『飛行組員』的生活暨工艙間，艦載機的型式為可摺疊旋翼的S-76C型海上救難直升機。如此可大幅延伸艦載直升機的作業距離、作業範圍、留空時間與救難效率！本型救難船將建造至少6艘且日後大陸將建造更大型近萬噸的救難船時，相信海上救難用直升機勢必成為『標準配備』。

（四）塞考斯基S-76C直升機（Sikorsky S-76C）介紹

S-76C型直升機是中距離、雙引擎的多功能直升機，由塞考斯基公司所研發製造的，因性能優越且可靠性高，除大陸外全球有十餘個國家的民間與軍方均在使用；我國的「空中勤務總隊// National Airborne Service Corps」亦是其中之一，其性能分述如下：

（1）S-76C直升機一般規格

- ◆機組員：2-5員（視任務類型而定）
- ◆容量：可搭乘12-13人（視任務類型而定）
- ◆長度：16公尺
- ◆寬度：3.05公尺

- ◆高度：4.42公尺
- ◆空重：3,177公斤
- ◆總重：5,307公斤
- ◆油料容量：1,064公升，可另掛載外油箱
- ◆動力裝置：渦軸發動機2具；每具2,922匹馬力

(2) S-76C直升機性能

- ◆海平面最大速度：155節/每小時287公里
(最大酬載時)
- ◆巡航速度：155海裡(178英里;287公里每小時)，最大巡航速度是相同的最大速度

- ◆航程：411海裡(761公里)
- ◆實用升限：13800英尺(4200米)

(3)S-76C直升機的航電裝諦

- ◆Honeywell或Collins公司的直升機航空電子系統

- ◆自動駕駛儀
- ◆綜合儀表顯示系統(IIDS)
- ◆近地警告系統
- ◆氣象雷達(含大氣數據計算機)
- ◆通訊/導航無線電
- ◆自動定向儀
- ◆姿態暨航向參考系統
- ◆無線電高度表
- ◆應答詢機(Mode C transponder)
- ◆儀表返場著陸系統

- ◆距離測量設備
- ◆駕駛艙語音記錄器

(五) 航行記錄器『黑盒子』介紹

從東海救101號輪開始，本級救難船均已裝置了俗稱『黑盒子』的航行資料記錄器，該裝備可全程記錄救難船的航跡、艦船操作方式、航行姿態、車舵使用情形等資料，故對救難經過、事故檢討與雙方責任釐清可做出明確的判斷。

參、大陸海上救難與撈救現況與能力

中國大陸的海上救難與打撈能力的建立始於1951年，雖已有近60年的歷史，但在1979年【改革開放】前，實無具體能力可言！改革開放後才逐漸發展，近10年由於大陸經濟的飛速成長，因此在2003年大陸救難體制有了重大的改組²！因此使得大陸在海洋救難方面的專業能力亦如其經濟般的飛速成長，新裝備不斷的進入救難體系而使得大陸的救難能力如虎添翼、快速成長！現將中國大陸的救難體系介紹如后：

一、大陸海上救難與打撈能力介紹

(一) 綜合能力介紹

目前中國大陸海上救難單位計有專責海上救難的『救助局』與專責打撈的『打撈局』，均隸屬於『交通運輸部』。『救助局』計有：東海救助局、北海救助局、南海救助局等3個海上救助單位；專責打撈的『打撈局』計有：煙台打撈局、上海打撈局、廣州打撈局等3個打撈單位；

且為因應快速之空中立體海上及陸上救助所需，因此另有：北海第一飛行隊、東海第一、第二飛行隊暨南海第一飛隊等4個空中救助單位。2013年止，目前大陸的救難船舶大大小小總計約200餘艘、各型救難飛機21架、救難專業人員約9000人，其整體救難能量目前已可滿足大陸18000公里海岸線和經濟海域內所發生的各類型海難，其整體救難能力已可確保大陸的海洋安全且其亦可將其做商業化的運用，當然在需要時亦可轉為解放軍海軍的後勤與備援保障能量。

在船舶基地方面：救難單位駐泊的港口北起大連、南至三亞計21個港口基地（另有77個值班待命點）；在飛行基地方面：救難機進駐機場11個，另有可依狀況隨時可進駐的備援起降點51個；如此綿密的救難架構足以擔負救援任何可能的海上、沿海、港口與陸上的突發性災難，更況乎大陸仍不斷的在強化其救難能力，新的更大的救難船、打撈船、救難機仍不斷的在廣續建造中，前日新聞所報導的『深潛』號萬噸級深海打撈船就是最好的證明。依現況推演，大陸的整體【海洋救援】能力將有可能同其經濟能力般，在2020年前後將可與美國分庭抗禮、平起平坐！

（二）東海救助局任務與責任區說明與介紹

中國大陸交通部「東海救助局」成立於2003年6月28日（局本部設在上海市楊樹浦路1426號），該局隸屬於交通部『救助打撈局』之下²，有員工1550多名，下設救助船隊、後勤保障部和連雲港（籌建中）、上海、寧波、州、福州、門等6個救助基地（另有平潭等區域共設置26個海上救助待命點）。東海救助局是從事海上人

命救助的專業救助位並協助大陸海上交通和海洋資源開發（如東海油、氣井田等）及海洋環境保護等等事宜，依過去經驗該局海上責任區平均每年救起4000餘人，其內函中華民國同胞約680餘人。

「東海救助局」任務區北起江蘇省連雲港，南至福建省東山島，延岸海域海岸線長7202公里，占大陸的39.2%任務區南、北主航道上過往船舶密集，其中長江口水域、舟山島水域和中華民國海峽均屬海上安全重點救援區域。「東海救助局」目前擁有遠洋、近海及港口專用救助船14艘：『其中720KW(940匹馬力/hp)救助拖船1艘、1940KW(2500匹馬力/hp)救助拖輪5艘、3200KW(4200匹馬力/hp)以上大功率救助拖輪8艘(如東海救101號與東海救113號)』，另有救生專用艇7艘；東海救助局全天24小時均安排9-10艘專用救助船執行任務區內之待命值班工作。

「東海救助局」空中救助直升機的佈署：東海第一救助飛行隊在上海高東機場部署S-76C型海上救助直升機兩架，東海第二救助飛行隊在廈門高崎機場部署海豚365N型直升機一架，分別擔負長江口水域和中華民國海峽部份於一般氣象條件下110海里範圍內的空中救助任務。

「東海救助局」水下救助隊：救助局內設有以潛水人員為主的水下救助隊，其他各基地亦均設有以潛水人員為主的水下救助分隊，配有多型輕、重潛水裝備、移動式潛水供氣系統、消防滅火設備、水下液壓及電氣切割等裝備且，保持全天24小時待命值班，可迅速配合各大型「救助船」出動執行水下救難任務。

肆、從大陸兩次救難船訪中華民國 交流談談我政府與海軍應有的認識 暨體認

記得近15年前，政府企圖發展中華民國成為【亞太航運中心】時給大家多美好的願景、當時我們也有機會成為海洋大國、也有機會成為海上救難強國、但光陰飛逝，15年過去了，眼看著對岸的大國崛起、眼看著寶貴的光陰飛快的流逝，眼看著其它的亞州3小龍超越我們，有志之士除了無奈還能如何呢？

15年前(民國87年)筆者曾在(海軍學術月刊第32卷2期；中華民國87年2月號；P86-92)，撰文建議海軍搭政府建立亞太航運中心議題之勢³，以海軍當時救難能力為基礎、全力購置與新建強大的海上救難兵力，乘勢提昇我們的區域海洋救難(救災)能力，期能成為區域救難中心，以增加我們的區域影響力，使中華民國能向【海洋大國】邁進一大步！，然10多年轉眼飛逝，結果呢？許多重要的建設不斷的在諸多因素拖延之下、使得包括海洋救難的許多重要建設、許多的國家競爭力，都如江水東流般無影無蹤的消逝於時空之中，我國原欲建立並成為亞太航運中心的美夢亦只如泡影般破滅！然從近兩次大陸救難船訪中華民國的經驗與教訓中，政府與海軍應有幾項重要的認識與認知，現以四大項分述於后：

(一) 海軍應有的體認<海軍要有什麼裝備、才能幹什麼活！>

海軍艦隊遠洋拖艦(大字號艦艇)雖可擔任中國海作戰區，以及中華民國週邊200海浬經濟海域

內之海上救難與拖帶任務，且有可能執行遠洋拖帶、但救難拖帶及救助擱淺船舶出淺等高度技術性與高危險性之任務實非現有1940-1950年代設計之救難艦暨艦隊遠洋拖艦(ATF//Ocean Tug)所能勝任。

因此，海軍應在短期(3-4年)內仿『星加坡』模式在現貨市場以外購方式購買並即刻獲得如東海救101號之6500噸、18000匹馬力之新一代大型救難艦且其造價也僅約19億元新台幣，如此才足以肩負「海軍」平、戰時之海上任務。

大體言之，海軍二代救難艦之拖帶能力除應可拖帶海軍各型艦艇外，更應考量全球海洋運輸船舶大型化的趨勢，商船應考量至少有足夠馬力可長時拖救至少10萬噸以下之大型商船且其排水量範圍應在3500噸左右、吃水在20呎左右，以符合海軍現有各碼頭之停泊限制，而勿需另建專用碼頭，其綜合性能需求請參閱海軍學術雙月刊第45卷6期/中華民國100年12月號⁴。

(二) 海軍應有的體認<非【戰訓本務】就不要搬石頭砸自己的腳！>

海軍應檢討現有救難體制並轉移海上救難任務給予『國家級』專業單位，由於大陸的【救助局】及【打撈局】是隸屬於【交通運輸部】，因此大陸海上救難的能力，除了海上救難船舶裝備新穎齊全、空中協同能力充足、岸上指揮中心指揮管制暨協調功能極強外；另外更需一提的是它的【救難人員的專業、專精】和數十年來所累積的豐富救難經驗與知識！這些專業的救難人員和救難經驗更是無價的，也是金錢所買不到的，以東海救101號的船長為例，該船長雖年僅38歲，

但大學畢業後一直服務於東海救助局之各型救難船，其海上救難工作經驗為16年，僅此點海軍有可能培訓出這麼專業的艦長嗎？此處所提的每一部份都是中華民國海軍永遠辦不到的！為何呢？系統與體制使然！為何不改呢？為何不求變呢？

海上救援任務多為民間的商業行為，全球各沿海國除落後國家外均不會使用『軍艦』！中華民國又非落後國家，海軍又何必自尋煩惱擔負非必要的海上救難任務呢？海軍可效法大陸，把『海上救難』兵力與能量完全轉移給【交通部】或【海巡署】或其它的政府單位呢？若能如此，海軍僅需專注於【制海任務】之執行，更可專注於『戰、訓』本務之遂行，不僅可少除不必要之外務干擾和煩惱外，更可減少後勤維修能量的負擔；若還考量『靶勤』任務與海軍本身的平/戰時需求，則大可外購2-3艘類似東海救101號或113號之多功能救難艦，以符海軍之需，並把海軍擔任的中國海作戰區及中華民國週邊200 海浬經濟海域內之所有海上救難任務轉交給可成立於【交通部】或【海巡署】或其它政府單位的國家級救難單位，以期事權的統一。

（三）政府應有的作為

政府應有所作為，不要口號治國，政府口口聲聲說中華民國是「海洋國家」要『海洋興國』，說的漂亮，但中華民國可能只是個「海鮮國家」且『國防暨國安』高層仍是可悲的『陸權』思想與『陸權』文化者掌握大權！近年一個『海洋部』空談了10多年變成了『海洋委員會』，海洋委員會也就罷了，又議了好幾年，又過了上千個日子，不知何時『海洋委員會』才能「掛牌」運

作呢！

國內目前管海洋的官署包括內政部、外交部、國防部、法務部、經濟部、農委會、海巡署、漁業署、海軍等等第……，隨便算算就近10個大衙門，每個都是見好插一腳、見禍躲一邊，何時中華民國才能看到有權有能的政府專業『海洋機構』開始為國家的海洋大業『興利除弊』呢？

（四）政府與海軍均應〈先行研擬出【兩岸軍事互信機制】的具體內容與標準作業程序〉

在中華民國與大陸軍事緊張氣氛日益降低之下，兩岸經貿關係日益密切的狀況下，救難船並開啟了兩岸專業救難合作的大門，可預見的未來兩岸官方的接觸將愈行頻繁！在可見的短期未來兩岸的軍方勢必將有『突破性』的交流，因此『兩岸軍事互信機置』的建立將會有突破性的發展，而『海軍艦隊』的『交流互訪』更是最具代表性的里程碑！此點可從美國與大陸建立『美、中』互信機置中，兩國海軍的交流活動中獲得最佳的證明⁵！它山之石可以攻錯，我們或許可從美中的模式中找出參考之道。

美國與大陸建立『美、中』互信機制早在1990年代早期就已由美國國防部部長辦公室下的國際安全事務辦公室定出了一個美中軍事協定的計畫，計畫的範圍十分廣範，包含下列多項的內容：

1. 高層軍事官員的互訪。
2. 專業官員的互訪：此部份包含了「戰院的教官與學官」。
3. 新任的司令官與將級官員的互訪。

4. 艦艇互訪與諮詢協定。

5. 邀請中共海軍軍官參加每二年一次的泛太平洋(RIMPAC)演習以及多國會議，如太平洋區海軍研討會……等等。

「軍事海上諮詢協定」的建立對處理美、中雙邊關係的改善提供了重要的方法，亦是中共與美海軍軍事關係中潛在最有價值的直接對口單位(Operator to operator)，且兩軍間相互的直接對話是十分重要又實際的！美國前駐中共國防武官空軍准將Karl Eikenberry相信，美國與中共這方面的軍事關係，有助於化解這二個強權國家間的危險競爭！軍方對軍方的接觸是一個過程，這個【過程和其結果】是一樣的重要！無論國與中共關係如何的受挫，軍方的接觸都必需繼續，軍事接觸是美國與中(共)關係的樞紐。

在中華民國與大陸和平日趨穩定之下，兩岸經貿關係日益密切的關係之下，我們從美國與大陸建立『美、中』軍事互信機制的歷程中，可以學到許多的知識，相對比照之下，我們若是以美國與中共建立『軍事互信機制』為範本，先建立出「軍事海上諮詢協定」暨「軍事空中諮詢協定」，以長遠的眼光來共造兩岸和平的希望並創造出兩岸長治久安的全球珍貴範本，這不僅僅是兩岸人民之福，也是亞洲繁榮安定與世界和平的重要關鍵！

伍、結論

想要成為海洋強國，其必要條件除了要有強大的海軍與海外基地外，亦需有相輔相成、能量充足且功能完備的海上救難與打撈能力，如此才能

結合平時及戰時，以維護強大的艦隊與龐大的商船隊無遠弗屆又毫無阻攔的橫行三洋七海，另有甚者亦可分食海洋開發上的龐大經濟利益！

自從1980年中共開始「改革開放」後，歷經30多年的努力，大陸不但已由衰敗中轉弱為安，更正在快速的轉為世界強權之中且終將與美國爭霸天下！其海上的各項能力均每日俱增，在大陸交通運輸部東海救助局兩艘救難船相繼訪中華民國後，因其裝備新穎、功能強大，再次使人對大陸的海洋救難能力耳目為之一新！

藉由觀察與評估大陸的發展，也帶來許多值得海軍深思、海巡署努力與政府反醒借鏡與提前未雨綢繆的重大問題，筆者更切盼各政府單位的精英專才們，能獲得啟發並擬出具體可行的精進方案，期強化中華民國的海洋救難實力，此方面若再不迎頭趕上，日後中華民國與大陸救難局面勢必完全易主，中華民國海洋大夢勢必碎裂無影。🇺🇸🇨🇳

參考資料

- 1 東海救101號”登輪參訪贈閱資料
- 2 大陸交通運輸部『東海救助局』官網：<http://www.donghai-rescue.cn>
- 3 海軍學術月刊第32卷2期(中華民國87年2月號)；談海軍未來救難艦之籌建需求與組成(P86-92)
- 4 海軍學術雙月刊第45卷6期(中華民國100年12月號)；從東海救113號輪訪中華民國交流活動談海軍應有的認識(P50-61)。
- 5 海軍學術月刊第36卷12期(中華民國91年12月號)；軍事接觸是美中(共)關係的樞紐(P22-25)