

國立政治大學 國際事務學院
國家安全與大陸研究碩士在職專班碩士論文

指導教授：郭武平博士

從海權發展看中共海上石油運輸安全



研究生：李方文
中華民國一〇二年十二月

摘 要

隨著世界政治、經濟情勢發展快速，海洋權益和海洋資源開發問題，深受各國重視。馬漢在《海權對歷史的影響》一書中，明確的指出，「海權」係指國家權力的一種，一國的政府對海權的發展有極其深遠的影響。過去中共自建政以後，一直承襲中國大陸國家的思想，以陸權為主，直至冷戰後蘇聯解體，及受亞太局勢和經濟等各項因素的影響便開始積極發展海權。海權的崛起對於中共的發展是有其必要性的，由於中共自 1978 年進行改革開放後，對外貿易依存度逐漸提高。中共從「內向性經濟」轉向以國際貿易的「外向性經濟」後，國家安全的空間便向海洋擴展。一個沿海國家的生存與持續發展能力，往往與海權有著密切的關係，因此「海權」是「外向性」沿海國家生存的重要保障與海洋經濟發展的重要手段。

中共經濟近三十年來持續成長與工業蓬勃發展，已成為西太平洋地區最大的經濟體，亦是世界貿易與石油能源進口大國，其發展不僅越來越依賴海洋，所需原物料及能源需求均依賴進口，外銷亦輸往各地，這都必經世界主要海上運輸通道，如印度洋、麻六甲海峽、南海及台灣海峽等。世界經濟的全球化，也必繼續此種情勢。如果中共不發展海權則將淪為經貿的奴隸，依附於具有海權國家的保護，而不能成為真正獨立自主的國家。

隨著中共國際地位的提升和影響的擴大，以及與外部世界聯繫與合作的加深，中共的國家利益已經突破了囿於國家之內的傳統地理界限。中共的經濟發展日益依賴於世界，並在很大程度上取決於按市場交換原則獲取海外資源和市場的能力。所以，為確保中共的國家利益，中共必須關注兩個相關聯的重要問題，如何保障能源供應滿足國內建設的需要？如何保障中共龐大的海外經濟利益？故發展海權是不可少的手段。

關鍵詞：海權、石油能源、運輸通道、海峽

目 錄

第一章	緒論	1
第一節	研究動機與研究目的	1
第二節	文獻回顧與探討	3
第三節	研究方法與研究途徑	9
第四節	研究範圍與研究限制	10
第五節	研究架構與章節安排	12
第二章	海權與海上運輸安全	13
第一節	海權發展與國家安全	13
第二節	美、日海權發展戰略	22
第三節	中共海權與海上運輸戰略	30
第四節	小結	35
第三章	中共的石油供需	37
第一節	全球石油供需的現況與問題	37
第二節	中共主要海外油源供需現況	43
第三節	中共石油供需所面臨的瓶頸與挑戰	47
第四節	小結	53
第四章	中共的海權發展與威脅	55
第一節	中共面臨的海權威脅	55
第二節	當前中共的海權發展	58
第三節	中共海權發展與海上航道安全	63
第四節	小結	65
第五章	中共海上石油運輸安全與海權發展	67
第一節	中共海上石油運輸的安全現況	67
第二節	石油運輸牽動中共海權發展	72
第三節	中共的海權發展與海上運輸安全的挑戰	77
第四節	小結	88
第六章	結論	89

參考文獻	-----	93
一、中文部分	-----	93
二、英文部分	-----	102
三、網路資訊	-----	103



圖目錄

圖 1.1	中共從 1986~2006 年間石油生產與消費變化	11
圖 2.1	海權的組成	15
圖 2.2	中共「珍珠鏈 (string of pearls) 戰略」示意圖	33
圖 4.1	中共海上航道示意圖	63
圖 5.1	麻六甲海峽示意圖	69
圖 5.2	南海糾紛形勢圖	70
圖 5.3	霍爾姆茲海峽示意圖	71
圖 5.4	中共第一島鏈、第二島鏈示意圖	79



表目錄

表 1.1	中共與周邊鄰國有關海洋劃界及島礁主權爭議情形	5
表 3.1	中共石油生產、進口和進口依存度統計表	45



第一章 緒論

第一節 研究動機與研究目的

一、研究動機

中國大陸實施改革開放迄今，隨著經濟持續成長與工業蓬勃發展，已成為西太平洋地區最大的經濟體，亦是世界貿易與能源進口大國，其發展不僅越來越依賴海洋，海洋經濟與海上通道安全對其綜合國力之重要性更是不言而喻。在經濟與社會發展都與海洋息息相關前提下，海洋戰略規劃及國防安全擴張，也正逐漸從因應海上傳統安全議題擴大至非傳統安全面向。

冷戰結束後，中共對地緣安全戰略的考量已逐漸從內陸邊界問題轉移到對海洋國土與海洋權利的重視，其經濟發展重心亦已由「內向型」轉向「外向型」海洋經濟。隨著工業與經濟快速成長，已無法供應足夠的能源支撐其經濟的高速發展，因此必須大量依賴海外能源輸入，這現象意味著中國大陸的經濟發展已開始受到國內資源與市場不足制約。從長遠來看，必定從海洋戰略的高度重視海洋資源的取得，確保能夠通過海上交通航道(Sea-Lanes of Communication, SLOCs)獲得全球資源與海外市場。因此，海上交通航道被視為當今中國大陸海洋經濟發展與能源運輸的生命線。在地緣戰略上，這條能源航道主要是從中國大陸東南沿海航經麻六甲海峽、印度洋再到中東波斯灣地區。¹日前其對外貿易的依存度已高達約 60% 以上，而且幾乎 90% 的石油能源輸入是經由國際海線交通，²一旦運輸航道受阻，其經濟發展與進出口貿易將遭受極大的影響。

在這一背景下，中共政府在石油安全問題上面臨著前所未有的挑戰，如何制

¹ P. Parameswaran, "US, China, India Flex Muscle over Energy-Critical Sea Lanes," Taiwan Security Research, Agence France Presse, October 5, 2006, <http://taiwansecurity.org/AFP/2006/AFP-051006.htm>。近十多年來，美國、日本、中共大陸與印度為確保對中東地區能源的運輸都正積極地對重要航道進行控制，這些國家聲稱的重要航道從中共東岸算起，包括：中共大陸與臺灣之間的臺灣海峽、菲律賓的呂宋海峽、麻六甲海峽，以及印度洋北邊的赫姆茲海峽。

² 黃恩浩。〈中共海權崛起與其「珍珠串」海上戰略〉。《中共研究》，第 41 卷第 11 期。2007 年 11 月，頁 87-102。

定各項合理的石油安全及相因應之海權戰略，也就成為當今中共必需解決的緊迫戰略課題，這些都是引發本論文的寫作主要動機。

二、研究目的

隨著中共的經濟增長，對石油的需求與日俱增，以及國際市場上石油期貨指數推升，導致石油價格暴漲，石油安全問題也日益暴露，對中共經濟的影響不容忽視。中共關於石油安全戰略的研究歷史不長。相關專家和學者在石油安全戰略的各方面都曾提出過自己的看法，但是遺憾的是沒有形成系統的關於中共石油安全戰略的理論體系。而石油安全戰略研究現狀石油安全屬於國家安全理論下經濟安全的範疇。隨著近十年綜合安全觀被很多國家重視，經濟安全的地位上升，石油安全被納入國家安全戰略的範疇。

石油安全戰略理論的發展至今，以二十世紀八十年代中期為界，分為兩個階段。在第一階段形成了對石油安全戰略初步的系統性和理性化的認識。第二階段理論的發展日益成熟，從單純的經濟方面發展到軍事、政治等各個方面。中共國內關於石油安全戰略的理論研究起步較晚。改革開放以前在計劃經濟體制下，中共石油受國際影響較小。改革開放以後，隨著石油行業與國際接軌，石油安全問題日益突出。中共專家學者圍繞出現的問題進行研究分析，在石油資源供給、石油戰略儲備等各方面，提出了很多建設性的意見。目前，發達國家(石油消費國)的石油安全戰略包括：實行石油供應來源多元化、補足和增加石油戰略儲備量、擴大國內石油儲量利用份額、建立新的境外石油資源基地、充分利用可再生資源、推行節油和限油政策等。從1993年中共成為石油淨進口國開始，中共加大了對國內西部資源以及海上資源的勘探力度。在調整能源結構方面，中共充分利用天然氣資源豐富的優勢，大力發展天然氣工。在節約能源方面，中共頒佈了《節能法》，在發展替代能源方面，中共強化重視如風能、太陽能、垃圾發電、地熱能、海洋能和核能等綠色資源的開發與使用。

本文藉由探討中共各項石油政策，以期勾勒在全球化的影響下，中共對於石油能源之戰略架構，及未來可能之因應措施。而中共在十八大後，已由習近平與

李克強分別接任中共國家主席及國務院總理，由所謂的「胡溫體制」進入「習李體制」，中共除了需消彌外在對於執政合法性的質疑外，內部亦面臨持續改革開放或加強管制的路線之爭；在維護石油能源海洋運輸安全上，中共亦體認到若要成為東亞地區的領導地位，在維護海權的問題上，海軍將扮演重要的角色，隨著遼寧號首艘航母的成軍，再加上中共極力建置的北斗衛星導航系統，也象徵即將由近海防衛轉型成為遠洋海軍，更加保障中共在全球石油能源運輸的安全。本研究目的就在探討從海權發展看中共海上石油運輸安全與面臨之挑戰問題。

第二節 文獻回顧與探討

文獻研析主要在廣泛蒐集與閱讀研究主題直接或間接的資訊，而根據已知的部分來理解與研究主題有關的未知部分。³ 基此，本文認為中共在經濟發展與建構世界強權的需求與企圖下，需藉由石油資源以鞏固戰略，而在具體作為上，除積極探勘中國大陸內陸及沿海的石油礦源外，更在「新安全觀」的基礎上，建構中共能源軍事合作政策，以軍事合作結合金錢的手段，與俄羅斯、越南、印度、非洲等地區國家，簽訂相關石油輸出協定，為中共全球化經營的戰略目標佈局。

因此，有關中共在與區域國家互動發展間的經貿、外交、軍事、邊界、反恐等相關議題，一直是近年研究中共問題所關注的焦點。本文從國家安全中擷取石油安全議題，從辨識海權概念入手，闡明中共海權的現狀、特點、功能，然後探討海權對石油運輸安全的影響。以下謹就與研究主題直接相關，且具代表性的文獻加以探討，歸納如後：

若能以海洋作為商業運輸與貿易媒介而獲益，海權國家的經濟將得以繁榮起來；若能善用於海洋上部署決定性軍事力量，並將其投射於岸上，以對抗陸上強

³ Lawrence F. Locke (洛克)、Waneen Wyrick Spirduso (史彼迪歐)、Stephen J. Silverman (西羅弗曼) 等合著。項靖、陳儒晰、陳玉箴、陳美馨譯。Proposals That Work: A Guide for Planning Dissertations and Grant Proposals 《論文計畫與研究方法》。新北市：韋伯文化事業出版社，2002 年，頁 70-71。

權的戰略優勢，其戰略將得以成功。因此，海權國家通常在平時得以繁榮，在戰時得以獲勝，勢必壯大。海權國家認為，此即為諸如葡萄牙、荷蘭、英國，以及再加上威尼斯(venice)、阿曼及其他少數，無論在國土面積、人口以及資源皆有限的小國，得以成功的唯一解釋。因此在柯白的觀點中，只有海權能解釋何以「陸軍並不強大的小國(如英國)，得以獲取自己最想望的區域，而且是以最強大軍事武力的代價下獲得。」但即便如法、德或俄羅斯等國對陸地的執著，無法完全利用此種海上良機，若能效法海權國家，便能在商業與戰略上得利。⁴

中共是一個陸海兼備的國家。然而歷史以來，「重陸輕海」的思維一直佔據著主導地位。中共進入了一個新的歷史階段，國家利益的拓展、國際地位的上升和國際責任的增大，都呼喚中共強化陸海統籌的戰略思維。增強海洋意識，創新和平發展戰略中的海權理論，是中共必須嚴肅面對的課題。

中共處於一個發展的歷史新起點，國防與軍隊建設卻存在著兩個嚴重「不適應」，即：現代化水準與打贏資訊化條件下的局部戰爭的要求不相適應、軍事能力與履行新世紀新階段歷史使命的要求不相適應。而與其他軍兵種相比，海軍整體上的差距最大。在當前和今後相當長的一段時期內，海軍的地位和作用將是首當其衝的。⁵

中共的海權理論應該區別於西方傳統海洋強國以軍事力量為支撐，對外侵略、掠奪和戰略擴張的海權。中共的國家安全利益和發展利益需把「以海撐陸」、「以洋補海」的戰略視角作為國家運籌地緣戰略的出發點，同時也是思考國家海權理論的戰略指導。

中共面臨著世界上其他大國所沒有的複雜地緣狀況。中共所處的東亞區域是大國勢力聚集區，而且中共在陸海兩個方向均面臨著巨大挑戰，陸海通常很難兼顧，自近代以來，中國長期遭到陸地方向和海洋方向雙重傷害。今天的中共雖然免除了在陸地遭敵人大規模入侵的危險，但中共與周邊國家廣泛存在著島嶼主權

⁴ 傑佛瑞·提爾(Geoffrey Till)。《21世紀海權》。臺北：國防部史政編譯室，2012年，頁60-61。

⁵ <中國海軍實力必須遠超日本，至少達到美軍1/3>，2013年8月4日，鉅亨網，<http://news.cnyes.com/Content/20130804/KH9LJIVJJHQ9W.shtml>

歸屬爭端及專屬經濟區和大陸架劃界爭議(詳表 1.1)。中共與日本存在釣魚臺的主權爭議、東海劃界爭端，與南、北韓存在黃海劃界矛盾，與越南、菲律賓、馬來西亞、汶萊等國存在南沙群島等島嶼歸屬問題及南海海域劃界爭端。目前，在中共主張的 300 萬平方千米的所屬海域中，近一半海域都處於各類糾紛和爭端之中，中共實際控制的海域僅 150 多萬平方千米。未來，中共海洋維權和發展任務任重而道遠。⁶

表 1.1 中共與周邊鄰國有關海洋劃界及島礁主權爭議情形

國別	爭議內容	現狀
北韓	北黃海領海、專屬經濟區、大陸架劃界爭議	未劃界。2005 年 12 月 24 日簽訂「中朝政府間關於海上共同開發石油的協定」。
南韓	南黃海和東海專屬經濟區、大陸架劃界爭議。 蘇岩礁、日向礁歸屬問題。	未劃界。簽署「中韓漁業協定」，2001 年 6 月 30 日生效。韓國在蘇岩礁上建有人工設施。
日本	東海專屬經濟區、大陸架劃界爭議。 釣魚臺主權爭議。	未劃界。簽署「中日漁業協定」，2000 年 6 月 1 日生效。日本實際控制著釣魚臺。
越南	南海專屬經濟區、大陸架劃界爭議。 南沙群島主權糾紛。	2000 年簽署北部灣漁業協定、專屬經濟區和大陸架劃界協定。其他海域未劃界。越南侵占南沙島礁 29 個。
菲律賓	南海專屬經濟區、大陸架劃界爭議。 南沙群島主權糾紛。	未劃界。菲律賓侵占南沙島礁 8 個，並企圖侵占中沙群島的黃岩島。
馬來西亞	南海專屬經濟區、大陸架劃界爭議。 部分島礁主權爭議。	未劃界。馬來西亞侵占南沙島礁 5 個。
印尼	南海專屬經濟區、大陸架劃界爭議。	未劃界。中共和印尼之間不存在領土主權爭議。
汶萊	南海專屬經濟區、大陸架劃界爭議。	未劃界。汶萊對南通礁提出主權要求。

資料來源：中共國家海洋局發展戰略研究所課題組，《中國海洋發展報告》，北京：海洋出版社，2007 年版，頁 16。

中共的海權有其特殊定義。西方傳統的海權概念是指控制海洋的能力，而中共的海權概念係指海上力量與相稱之海上權利的結合。在基本上無政府狀態的國際政治體系中，海上權利往往是透過海上力量來行使。許多中共分析家認為，美國是影響中共海上安全利益最重要的外在大國。這將進一步促使中共海軍重視在該地區的不對稱戰術，特別是反介入戰略—旨在使華府在國內和國際都得為其介入當地衝突付出昂貴的代價。大型的武器載臺，如航空母艦，將作為一種嚇阻力

⁶ 胡波。《中國海權策》。北京：新華出版社，2012 年，頁 28-29。

量，以及在他們認為不敵美國優勢軍力時作為一種不得已的武器。⁷

中共現在經濟一日千里，國力蒸蒸日上，國家利益遍佈全球。保護航道和海外資產安全，開發海洋資源成為擺在國人面前的一個嚴峻的挑戰。而要應對這個挑戰，僅僅意識到海洋的重要性，或者僅有所謂的海洋意識是遠遠不夠的。

海權是陸權的延伸。縱觀歷史，我們可以清晰地得出一個結論：只有擺脫大陸政策糾纏的國家，才能發展成為為真正的海權國家。由此可見，中共要想伸張海權，首先必須從大陸均勢陷阱中解脫出來，然後將中國大陸建設成為一個巨大的堅不可摧的海上力量的基地，從而揚帆起航，縱橫四海。⁸

海洋安全戰略有嚴格的概念界定、作用空間和要素內涵。海洋安全戰略的核心內容是確保海洋安全。海洋安全是指國家海洋利益沒有受到內外威脅，主觀上不存在擔憂，客觀上處於良好狀態。由於國家利益大致可分「生存利益」和「發展利益」兩大類，而海洋利益又是國家利益的重要組成部分，因此，維護國家海洋安全，是維護國家海洋方向的生存與發展利益。對一個陸海複合型的國家來說，維護陸上方向的生存利益涉及國家主體存在，其意義不言而喻，而維護國家海洋方向發展利益，則涉及到國家的繁榮發展，也具有格外重安的意義。研究海洋安全問題，主要是研究國家在發展過程中海洋安全事務中可能出現的問題。⁹

其次，中共在計劃經濟時期受國際經濟的影響比較小，受到石油危機事件的衝擊也較少，因而專門針對石油安全問題的研究不是很多。而自中共改革開放以來，尤其是中共石油行業逐步與國際接軌，石油安全問題日趨嚴峻，中共學者開始對石油安全戰略理論進行研究。

建立石油儲備體系、擁有適當的石油儲備日益成為各國能源安全戰略的重中之重。目前，不論從國內市場還是從外部環境來看，加快推進中共石油儲備體系建設刻不容緩。完善中共石油儲備體系，主要從以下幾個方面著手：立法先行，建立和健全石油儲備相關的法律法規；借鑒國外經驗，建立符合中共國情的石油

⁷ 萊恩·克拉克（Ryan Clarke）。臺北：國防部史政編譯室，2012年，頁45-51。

⁸ 馬殺鷹。《中國崛起的海洋之路》。北京：電子工業出版社，2012年，頁193-202。

⁹ 馮梁。《亞太主要國家海洋安全戰略研究》。北京：世界知識出版社，2012年5月，頁1。

儲備模式；分步實行，循序漸進確保石油儲備規模；減少單一品種依賴，促進石油儲備品種多樣化；放鬆市場管制，培育多元化的石油儲備主體；統籌考慮，科學合理佈局規劃石油儲備基地；綜合決策，建立多層次的石油儲備籌資模式；密切關注國際形勢變化，積極參與石油儲備國際合作。¹⁰

中共的能源問題、經濟發展和環境保護三者構成一個迴圈，並且要走上良性迴圈的道路，國家有充足的能源供應，保障一國的經濟發展，經濟發展了就能發展科技，降低能耗，保護環境，開發新能源。同時他還認為，能源問題光靠個別行業或專家進行呼籲是不行的，要上升到一個更高的層次上做綜合研究並制定有效的政策保障體制，即應由國家集中力量來解決。¹¹這是從戰略角度來考慮能源安全問題思想的萌芽，對於石油安全戰略理論的研究而言是一個轉捩點，但是對於國家具體的方針政策以及如何實施能源政策方面的探討還不夠深入。

中共必須堅持石油供需自給有餘的基本國策。經濟學中的「比較成本」和「國際分工」理論並不適用於石油，因為石油是戰時關係到一國的勝敗存亡，平時直接關係到一國的綜合國力的不可須臾短缺的重要戰略物資，而且當今世界各國對於一切涉及本國基本需要和戰略安全的商品，從來都是堅持自給有餘或力爭自給的基本政策。¹²這是從國際貿易理論的角度來分析中共石油問題的，這種觀點較趨保守，與經濟全球化的大趨勢較有所不同。

中共油氣儲量豐富，但是地質情況比較複雜，在進行油氣勘探的時候必須堅持正確的勘探方針永不放棄。¹³在對新盆地和老油田的開採上，他針對勘探的指導原則提出了許多建議，如石油勘探工作應遵循「從最好處設想，從最壞處準備」原則等，對增加中共石油開採量作出貢獻。

中共石油戰略儲備應從實際情況出發，走以國家戰略石油儲備為主，國家與民間儲備相結合的道路，對納入國家儲備體系的企業儲備應適當給予補貼，以鼓

¹⁰ 陳柳欽。〈中共石油安全的戰略抉擇分析〉。《國際經濟戰略》，第3卷第5期。2012年，頁14-21。

¹¹ 潘家錚。〈中共能源問題和出路〉。《自然雜誌》，第5卷。1997年，頁249-254。

¹² 于民。〈從國際經驗看我國必須堅持石油供需自給有餘的基本國策〉。《中共經濟問題》，第6卷。1993年，頁42-53。

¹³ 翟光明。〈我國油氣資源和油氣發展前景〉。《勘探家》，第11期。1996年，頁1-5。

勵企業加入到資源儲備的行列，且中共民間石油儲備主要是國營大中型石油生產銷售和進出口有關的企業。¹⁴這是從石油戰略儲備方式角度對中共石油安全戰略提出意見，但是在對石油戰略儲備的資金來源沒有進一步的研究。

中共石油將長期、大比重地依賴國際市場已是不可避免的戰略選擇，中共石油目前形勢的特點是世界有油賣，中共有錢買。同時把戰略研究的目標定位在少買、不買油上是錯誤的，是和中共已經加入世貿組織的形勢相悖的，市場經濟就是風險經濟，只有積極參與市場競爭、充分利用市場化的避險手段、掌握市場運行規律才識我們規避風險、提高安全程度的最好途徑。中共石油安全面臨的首要威脅是價格風險，而並非是戰爭風險，中共新的石油戰略不應當是「要準備打仗」的戰略，而是戰勝市場的戰略。¹⁵這是將中共石油安全戰略的重點放在了研究國際市場上，這是符合全球一體化的大形勢。

石油安全問題實質上並不是總量嚴重不足的問題，而是世界石油資源如何合理有效配置的問題，「競爭下的合作」將是21世紀世界石油領域發展的主要趨勢，中共在石油安全問題上應採取「多贏」良策，在海外能源競爭中避免發生國際衝突，加強周邊地區的合作。¹⁶這對中共石油未來發展方針的方面指明道路，但是欠缺具體的政策實施方面的探討。

石油安全問題應以石油高價位對經濟運行安全的衝擊為應對重點，採取「以油賺匯、以匯買油」的戰略減小運輸風險、增加油品供應。在綜合考慮石油安全時將保障汽油柴油的安全作為石油安全的核心。同時他認為石油安全是國家安全的必要條件，而不是充分條件。沒有石油安全就沒有國家安全，但是有了石油安全未必一定有國家安全，國家安全是石油安全的後盾。¹⁷這對中共石油「走出去」戰略提供了理論依據，為中共石油戰略儲備指出了重點，同時辨證地看待石油安全問題，否定了國家安全論中的「唯石油安全論」，但是在如何具體建立石油戰

¹⁴ 王禮茂。〈中共資源安全戰略一以石油為例〉。《資源科學》，第1卷。2002年，頁5-10。

¹⁵ 陳淮。〈石油戰略要重點研究國際市場〉。《價格理論與實踐》，第9卷。2004年，頁16-17。

¹⁶ 舒先林、閻高程。〈石油：中共能源安全的核心與國際戰略〉。《油化工技術經濟》，第3卷。2004年，頁12-20。

¹⁷ 冀星、都小林、錢家麟等。〈我國石油安全戰略探討〉。《中共能源》，第1卷。2004年，頁12-22。

略儲備及應對高油價風險方面沒有很好地探討。

在中共石油運輸安全方面應建立多元化的石油運輸線路，減輕對麻六甲海峽的過分依賴，大致有三條，西線—中哈輸油管線，北線—中俄石油運輸線，南線—經過麻六甲運輸線。同時他認為，在加強東亞地區各國間能源合作方面，亞太地區的東協N+3(日中韓)在能源領域合作勢在必行，合作可以在三個層面進行：「一是中、日、韓三國之間的合作，二是中共與對南中共海主權存有爭議的國家間加強在南中共海油氣資源開發方面的合作，三是在條件成熟時可以考慮會同俄羅斯建立一個亞太能源共同體。」¹⁸這在中共石油運輸線路和東亞地區能源合作方面提出很好的建議，但是在能源區域合作方面具體措施如何實施沒有很好地闡述。中國大陸相關行業的學者和專家們對於中共石油安全戰略理論方面的研究都作出了很大的貢獻，從石油資源開發到石油運輸安全等各方面都提出了建設性意見。

第三節 研究途徑與研究方法

一、研究途徑

本文之研究途徑主要以國家發展為出發，分析中共國家發展的開展與過程中石油及海洋戰略，以國家發展研究途徑從國家安全與發展的角度，探討中共海權發展和海上石油運輸安全問題。藉由蒐集大陸地區及海外地區之學術期刊、研討會論文、碩博士論文等相關學術研究資料與專書等為主，並利用美國能源資訊局(Energy Information Administration, EIA)、國際能源總署(International Energy Agency, IEA)、中共統計局、彭博通訊社、路透社等相關統計資料，加以輔助佐證分析。以期能相互呼應，藉以完整進行分析本研究。

¹⁸ 張昌兵、王卉，〈淺析中共獲取海外石油的困境與對策〉，《世界經濟與政治論壇》，第4卷，2005年，頁13-19。

二、研究方法

本研究預計使用的研究方法為「歷史研究法」(historical research)與「文獻分析法」(document analysis)。

(一) 歷史研究法(historical research)

歷史研究即從歷史學的角度，來分析所蒐集的資料，並描述事件的來龍去脈，及其間的因果關係。本論文從蒐集、考證及整理史料來重建過去事件，理解因果關係之呈獻。透過歸納、比較、分析等方式探討。

(二) 文獻分析法(document analysis)

文獻分析法是根據相關的文獻進行分析，是研究方法中最普遍、最常用也是最重要的收集資料方式，意指在蒐集資料的過程中，透過以各種既存的史料，如官方出版品、書籍、期刊、論文、報紙等相關資料，來檢證學者對某一事件的看法，剖析其含義，以推敲其淵源及影響或找出真相。本文將蒐集有關中共針對石油資源之國際關係、地緣政治理論、重要決策、專書、各類學術專(期)刊、官方或民間網站以及報章雜誌相關報導等資料，以進行分析、比較、整理、與綜合，從理論與實務並行，以獲得研究之目的。

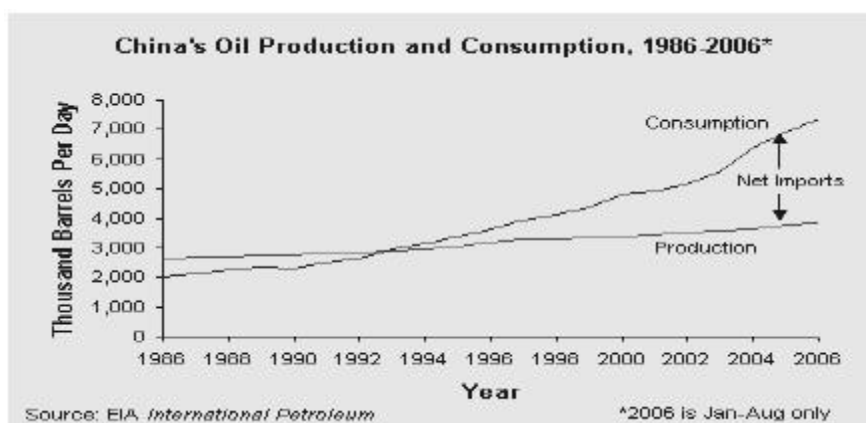
第四節 研究範圍與研究限制

一、研究範圍

(一) 在時間範圍上，從美國能源資訊機構(EIA)的報告中(詳圖 1.1)可以發現，中共的石油消費和生產，在 1993 年左右，出現了交叉點，也就是意味著中共在 1993 年時首度成為石油淨進口國，故將以 1993 年以後中共石油政策以及其所面臨的海上運輸安全問題做為時間的切割點。

(二) 在空間範圍上，以中共逐步發展海權，及運用合作策略在亞洲、非洲、俄羅斯等石油輸出區域為主要研究對象、範圍，不涉入其他國家的能源安全戰略研究。

圖 1.1 中共從 1986~2006 年間石油生產與消費變化



資料來源：EIA China Energy August 2006

二、研究限制

本文基於下列各項因素，對於研究結果將產生部分的限制。

(一) 文件蒐集限制：由於中共對於原始資料的公開有其限制性，對研究學者而言，資料取得的困難度甚高，僅能就他國翻譯過後之二手資料或所蒐獲之各項文獻及網路等資訊作分析，故資料蒐集將不盡完備；其次，對於較易取得的資料如：官方文件、中共領導人言論、書刊、雜誌等，該部分資料往往會有個人主觀意識加入，也就容易影響到讀者的思維，其可信度往往大打折扣，也令人無法掌握實情，是以個人乃盡力透過國內相關圖書館、網際網路等竭力蒐集，以彌補不足。

(二) 時空因素限制：本研究因採歷史研究法及內容分析法，有時空範圍之限制，因此無法涵蓋實際局勢、戰略之全況；另由於國內對中共海權發展等研究仍以美國為主要對象，對中共的戰略轉變，多以中共學者及大學院校碩博士生為主，對本研究課題探討較缺乏客觀與中立的角度，而且相關的歸納資料較為缺乏，加上個人人才疏學淺，對於本論文的研究深度與正確性皆有所限制。

第五節 研究架構與章節安排

本論文共分為六章，各章節安排與探討的內容概要如下：

第一章主要包含本論文之研究動機與研究目的、文獻回顧與探討、研究方法與研究途徑、研究範圍與限制、研究架構與章節安排等。

第二章先針對海權發展與國家安全之關係進行概述，並分析美、日海權發展戰略之形成，最後探討中共的海權發展與海上運輸安全演進思維與概況。

第三章將以經濟角度探討全球石油供需情況，及中共石油供需演變的歷程與所面臨的瓶頸與挑戰。

第四章先指出中共面臨的海權威脅，中共因應當前各種威脅所致力於海權發展的概況，及對海上航道安全的影響。

第五章主要在探討中共海上石油運輸所面臨的安全現況，進而牽動中共的海權發展，及爾後中共海權發展與海上運輸安全所面臨的挑戰。

第六章主要在總結中共致力於海權發展，未來對其海上石油運輸安全的影響，及提出個人心得。

第二章 海權與海上運輸安全

第一節 海權發展與國家安全

一、海權論之發展

公元前 218 年至 201 年，古羅馬擊敗北非海上強權迦太基(Carthage)名將漢尼拔(Hannibal Barca)之第二次布匿戰爭(Punic Wars)，其獲勝關鍵在於掌握了地中海之制海權。¹或許是基於此一歷史經驗，古羅馬政治家西塞羅(Marcus Tullius Cicero)即倡言：「誰能控制海洋，誰就能控制世界」。²於 15 世紀以降之大國興起，諸如西班牙、葡萄牙、荷蘭、美國和英國等，無一不是與經略海洋息息相關。於 19 世紀末，美國知名海軍戰略家馬漢(Alfred Thayer Mahan)之古典名著『海上權力史論』(The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783)問世後，「海權」(Sea Power)一辭即被廣泛的使用。

馬漢是基於大國興衰與控制世界共用航道--海洋，具有密切關聯之認知下，執筆撰寫『海上權力史論』。馬漢在緒論中指出：「海權的歷史，從其廣義來說，涉及了促使一個民族依靠海洋或利用海洋強大起來的。但是，海權的歷史主要是一部軍事史」。³馬漢認為，日不落帝國英國之崛起，成就於擊敗西班牙，且應更加歸功於控制與使用海洋，強調確保制海權正是英國繁榮富強之泉源。

事實上，馬漢的海權概念，並非僅限於控制海洋之軍事力量，還包含了平時透過海洋運輸之海外商務活動。具體而言，馬漢海權論包含兩大部分，亦即以海軍艦隊為主軸的海上軍事力量，以及透過海洋運輸從事海外貿易所需要之商務船舶等相關設施與手段，兩者相輔相成，為國家創造財富，並擴大對外影響力。馬漢在第一章開頭寫道：「生產，其目的在於交換；海運，保證不斷交換的實現；殖民地，則是為了促進、擴大以及保護海運」，⁴強調海權主要是由生產、海運及

¹ 馬漢著，范利鴻譯。《海權論》。陝西：陝西師範大學出版社，2007 年，頁 12-13。

² 石家鑄。《海權與中共》。上海：三聯書店，2008 年，頁 2。

³ 馬漢著，范利鴻譯。《海權論》。陝西：陝西師範大學出版社，2007 年，頁 22。

⁴ 馬漢著，范利鴻譯。《海權論》。陝西：陝西師範大學出版社，2007 年，頁 42。

殖民地等三個環節所連結而成。其中，殖民地扮演著海外市場與原料供應地，以及提供商務船隊與海軍艦隊停泊休憩、整補、避風之基地角色。

其次，馬漢提出，影響國家海權發展之主要因素，包含以下六項：⁵

(一) 地理位置：例如英國之地理位置遠優於法國，其海軍力量便於集中，而法國不但必須分散海軍力量分別部署於地中海與大西洋，還必須支出龐大資源以建構抵擋來自陸地威脅之陸軍。

(二) 自然結構：包括天然的物產資源、良好的港灣（地形）與天候。

(三) 領土範圍：包括國土面積、海岸線的長度以及港灣的特點。

(四) 人口：不僅只是人口數量，主要著眼於從事與海洋相關經濟活動之人口多寡，此乃商務船隊與海軍力量的重要來源之一。

(五) 民族特徵：是指國民是否具有從事海洋相關活動之習性，能否支持政府建構一支強大的海上貿易船隊與海軍力量。馬漢指出，從事商業的習性，往往必然是依靠海洋強大起來之民族的顯著特徵。

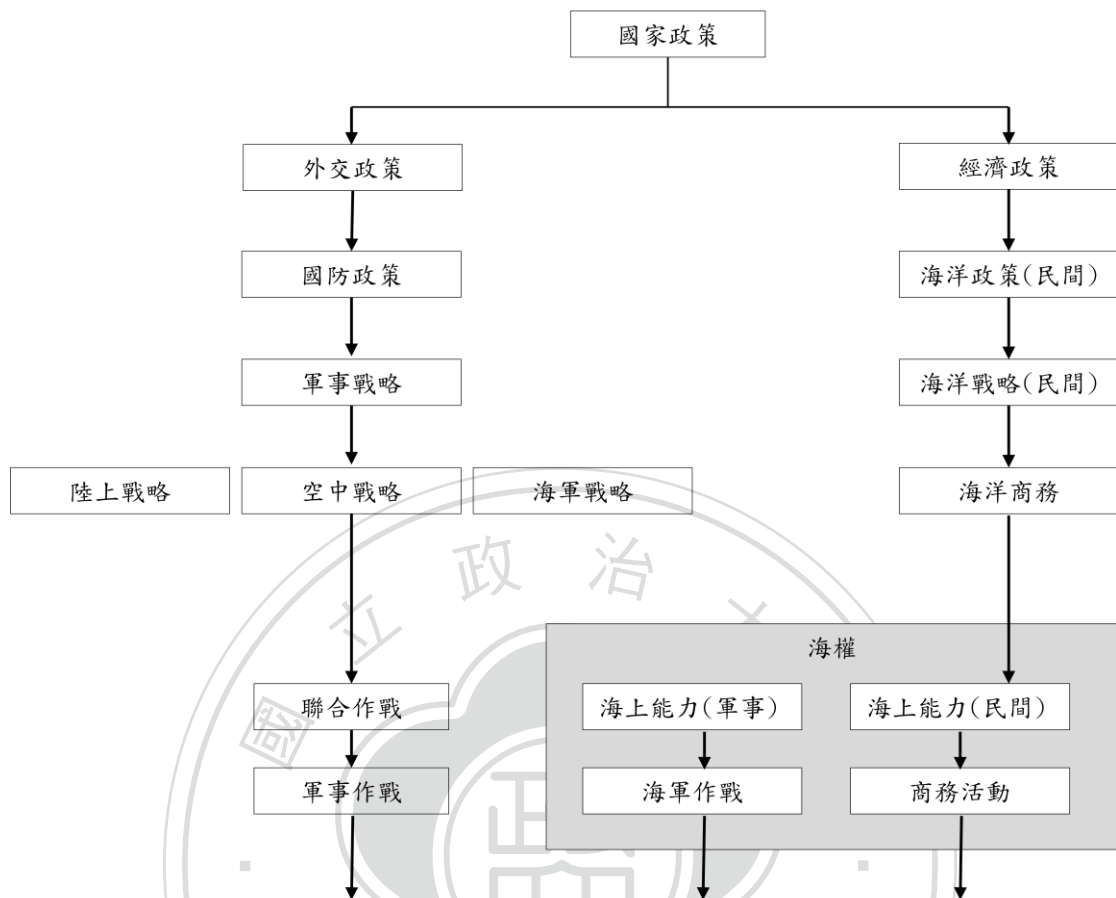
(六) 政府特徵：是指政府體制與執政者能否一貫地長期關心海洋發展，並透過政策支持國民之海洋活動。誠如馬漢所言，維護海權並發揮海權之作用，並使其海上軍事力量保持良好的備戰狀態，都是取決於政府特徵。

總而言之，位於易於進入大洋之瀕海國家，只要其決策者認知到海洋的重要性，充分利用其優越的地理位置與結構，並且擬訂包括建構海軍力量在內之海洋發展戰略，鼓勵國民從事與海洋事業或相關經濟活動，並且獲得國民支持與積極參與，必然能夠發展成為海權大國。圖 2.1 顯示海權的組成因子，及其在廣泛定義國力下之地位。

海權並不單只是與利用海洋有關(儘管這明顯就是先決條件)，也是指藉由海上作為以及自海上以行動來影響他人行為或事物的能量。此處定義海權的方法，係依其結果、依其輸出(而非輸入)、依其目的(而非手段)為之。

⁵ 馬漢著，范利鴻譯。《海權論》。陝西：陝西師範大學出版社，2007年，頁43-95。

圖 2.1 海權的組成



資料來源：傑佛瑞·提爾(Geoffrey Till)，《21世紀海權》，頁 45。

此外，海權與決定發生在海上與陸上事件的海基能力有關。正如另一位偉大的海洋思想家柯白再三表示，海權真正的重點不是放在海上發生的事，而是其如何影響陸上事件的結果：由於人類是居住在陸地而非海上，因此除極少數狀況外，交戰國家間的重大爭議不是由一方陸軍具備侵犯敵國，危害其國家生存的能力所決定，就是由一方艦隊協助陸軍達成前述的作為決定之。

正如我們所見，近年來海軍的注意力已極明顯地從「在海上」之武力，轉變為「來自海上」的武力。

大膽地綜合以上馬漢與柯白的論述，在此可立即做出二點結論。

第一，簡單說海權顯然並不僅止於灰色船身、漆上舷號的軍艦；亦包括其他軍種影響海上事件之能力，以及海軍影響陸上或空中事件的能力。海權也包含非

軍事性利用海洋(船運、漁業、海上保險、造船以及修護.....等等)，因為這些活動對海軍兵力有所貢獻，且能憑本身之權利影響他人行為。

第二，海權為一相對概念，有些國家的海權即大於他國，真正的重點在於程度問題。幾乎所有國家皆享有一定程度的海權，並可透過海軍軍力，或造船，或海上保險技能，或船員補給的能量，或結合所有類似特質的方式加以展現。重點是，有些國家的海權不論大於或小於他國，這樣的相對關係在平時與戰時，皆有其重要戰略意義。

這項結論，對處理諸如前蘇聯是否為海權國家等之類微不足道的問題，提供了相當有用的解決之道。依此處所述的概念，前蘇聯當然是海權國家。前蘇聯時代在高希科夫上將英明領導下，擁有能削弱美國海軍作戰行動的一流海軍、龐大的商船隊、領先世界的漁船隊、一流的海洋學與海洋科學知識，以及驚人的造船工業。但同時，前蘇聯海軍與其他各軍種的關係，則有異於美軍。前蘇聯以戰爭為目的之作戰重心，係置於狹窄海域與局部海域，而非遠洋，其戰略思維仍以大陸為主。前蘇聯海軍將領明確地拒絕盲目追隨西方國家的作法與思維，彷彿此即為在海上獲得成功的唯一正途。前蘇聯曾為海權國家，但卻是另類的海權國家。一般說來，至少在某種程度上，大多數國家普遍傾向同時成為海權與陸權國家。

海權一詞的含義含糊不清、未盡周延，似乎最好遵循共同習慣，交替使用「海上強權」(maritime power)與「海權」(seapower)兩種辭彙。但無論採用哪一個辭彙，不單單應該將海軍與民間海事納入考量，也應該一併考量空中、地面部隊與海軍的互動關係，因為所有這些因素對彼此的行為皆有著重大影響。使用「海權」(seapower)一詞另有最後一項優點(即使極為謹慎地使用)，那就是提醒人們一件事實，海權乃是源自於海洋本身屬性的一種權力形式。

二、國家安全分析

所謂國家安全，是指主權國家的根本利益不受侵犯，即一個國家處於相對穩定、完整、沒有威脅、恐怖的狀態，以及具備維持這種狀態的能力。「國家安全」的使用最早出現在美國報紙專欄作家李普曼(W. Lippmann) 1934 年的著作「美國

外交政策」中。⁶國家安全觀是指在一定時代背景下對國家安全的系統看法，是一個國家在維護本國的安全實踐中所形成的關於自身的安全利益、安全目標、安全環境和安全手段等問題的認識，它是具體安全戰略政策的指導思想。國家安全觀的發展以冷戰結束為分水嶺，冷戰結束以前的安全觀稱為傳統安全觀，冷戰結束以後的安全觀稱為新安全觀。

傳統安全觀是相對於新安全觀而言的。它是用狹隘的、單一的國家安全利益來考察安全問題，強調一切以意識形態和社會制度的異同劃分敵友；強調軍事安全是維護國家安全的最強有力手段；強調安全是一種對抗性的非得即失，你不得我失的「零和」關係。傳統安全觀是於與一定歷史階段相聯繫的，有其積極的作用，例如其強調軍事在安全中的作用，對於帝國主義、殖民主義時代為新興國家軍事實力的崛起，捍衛國家主權提供了思路。另外，國家是人類的存在方式與空間，傳統安全觀把維護國家主權作為國家安全觀的內容，甚至作為單一性的內容，也有其合理之處。然而隨著科學技術的日新月異、經濟的全球化趨勢以及日益加深的全球相互依存，傳統安全觀在現實中面臨著前所未有的嚴峻挑戰。尤其是冷戰以後各國面臨著一系列多元、複雜而又不為人們熟悉的安全議題，如生態環境保護、防範和化解金融風險、合作打擊跨國犯罪以及共同對付恐怖主義威脅等，這些安全議題的出現客觀上需要人們以全新的視角和方法來認識，也正是在這種背景下，冷戰後世界的新安全觀應運而生。

新安全觀主要是相對於傳統安全觀而言的。冷戰結束以後，各國根據各自的利益提出了不同的新安全觀。

第一種是「冷戰思維」的安全觀，它是以意識形態劃分戰友和以對抗性的零和關係分析國際安全的觀念，是冷戰時期的安全觀的殘留。在新的形式下有其新的特點，意識形態因素在國家安全觀中佔有重要地位；陣營對抗的色彩相對減弱；霸權與均衡並存，但獨霸色彩更濃，美國即屬此類型。

⁶ 資中篤。《國際政治理論探索在中共》。上海：上海人民出版社，1998年，頁152。

第二種是「共同安全」觀，它以國家間的共同安全取代單一國家的安全，認為軍事手段不是實現安全的唯一手段，也不是最好的手段，主張通過軍備控制、開展多邊合作以及促進聯合國的安全職能等來實現共同安全。『共同安全』理念的最早構思是出現在瑞典前首相奧洛夫·帕爾梅於 1982 年就全球安全提出的「共同安全：生存的藍圖」報告中。1983 年，聯合國大會決定專門組建一個跨政府研究小組，重點研究共同安全，最後發表了「安全概念」的研究，報告使共同安全理念有了新的發展。

第三種是「合作安全」觀，顧名思義就是透過合作謀求安全。這是美國布魯金斯學會於 1988 年提出的概念，這一理論強調安全是一種群體行為，應透過地區內所有國家間的合作而達成。1990 年 9 月，加拿大外長克拉克在聯合國大會發言中指出，亞太國家應根據冷戰結束和亞太地區安全所出現的新情況，重新定義安全的概念，追求合作安全。他說，合作安全就是在互信基礎上開展多邊合作，取代以勢力均衡為基礎的冷戰安全觀。為此，克拉克提倡北太平洋的美國、蘇聯、中共、韓國、朝鮮、日本和加拿大等幾個國家進行『北太平洋合作安全對話』。這一倡議得到了各國不同程度的回應。⁷

第四種是「綜合安全」觀，這是日本在 70 年代末最先提出的一種安全觀，其核心是：必須完整地考慮安全，包括危及國家利益的軍事威脅和非軍事威脅，並保證國家的一切資源可用於促進國家安全。日本政府在一份名為「國家綜合安全報告」中第一次系統闡述了綜合安全觀。日本政府之所以宣導綜合安全觀是因為日本是一個資源出口依賴型國家，經濟安全顯得尤為重要。隨著最近幾年綜合安全觀念被各國廣泛接受，經濟安全的地位快速上升，已在許多國家的國家安全戰略中佔有重要地位。例如，在美國前總統克林頓政府提出的美國國家安全的戰略中，經濟安全是其三大經濟支柱之一；在俄羅斯 1997 年通過的「國家安全構想」中，經濟安全是其國家安全的重中之重。同時隨著全球工業化程度的加深，

⁷ 吳鵬。〈試論我國亞太地區安全觀及發展〉。《世界經濟與政治》，第 6 期，1999 年，頁 12-16。

對資源的需求越來越大，石油作為最重要的資源之一，對國家經濟安全的影響顯而易見。自 1973 年 10 月第一次石油危機爆發以後，石油安全即被納入國家安全範疇。

三、海權與國家安全之關係

「誰控制了海洋，誰就控制了地球財富和地球本身」。全球化起源於近代航海地理大發現，海權從一開始就打上了全球化印記。一世紀前，海軍戰略家馬漢在創立海權論時，就強調出世界正處於今天我們稱之為「全球化」的時代，在全球化不斷深入的今天，我們更有必要探索海權對國家安全和國家利益的深刻意義。

海權是一國以軍事力量與非軍事力量從海上對海洋活動的主體和其他政治實體意志行為施加影響的能力。海權不單純是一個局限於海洋空間內的事物，海權是一個國家總體戰略能力的重要組成部分。對海權的全面認識和完整運用應當有一個從陸地出發，通過海洋影響陸地的全球視野。海權學說一直是各國海軍戰略的理論基礎，指導海權的運用與發展是謀劃海上軍事鬥爭和海上力量運用的海軍戰略的核心任務。⁸

海權作為一種舉足輕重的國家戰略手段，是多種形式的物質強制效力和心理效力的總和。海權具有三個要素，即：海上影響力、海權工具和海權資源。

海權的影響力包括強制性的與親和性的兩大類，具體有武力、威懾、抑制和誘導這幾種形式。武力是實際使用物質手段予以制裁，從而強迫他人屈服；威懾是威脅使用武力進行心理制裁的強迫；抑制是讓潛在的對手意識和預計到可能受制裁而放棄某些不利於權力主體的行為和意圖，從而被迫自我強制；誘導則是給予恩惠來贏得遵從。海權的各種影響形式往往互為補充，交替綜合運用。

行使海權時除了使用武力之外，應盡可能透過威懾、抑制和誘導力量去達成既定目標。海權手段包括海上武裝、民用船隊和戰略基地，而海軍是海上武裝最

⁸ 姜志軍、羅翌。〈海權、海軍與國家安全〉。《環球時報》，2003 年 12 月 15 日第十版。

主要代表；民用船隊既是國家經濟實體的構成部分，又是重要的海權手段，民用船隊能夠在和平與軍事用途之間靈活變換，沒有民用船隊的支援，海上遠距離的大規模軍事行動幾乎不可能進行，使其有國家「第二海軍」之稱；飛機和遠端導彈等武器裝備的使用，使得位於戰略航道要衝的海上戰略據點成為「不沉的航空母艦」，因此在咽喉位置建立戰略基地就會對海洋擁有強大的戰略控制能力，能夠產生重要的影響力。海權資源是能造就海權工具以及間接支持國家行使海權的各種有形與無形因素的總稱。廣義的海權資源包括地理條件、海洋事業、科技與製造能力、社會總體經濟財富、精神文化資源和人力資源。海權資源雖不能直接用來行使海權，但海權資源是發展和行使海權的起點和基礎，要鞏固海權就必須不斷擴大海權資源的來源。

以海軍為代表的海權工具是海權的核心要素，是整個海權體系的中樞。對於國家來說，發展海權主要是獲取各類海權資源並進行有效整合，以建立強大的海軍。海軍可以借助海洋這一公共通道和戰略空間，合法地超出國家政治邊界行使多種職能，運用海軍維護國家利益的自主性受他國主權制約程度最小，海軍在維護國家安全上具有高度的靈活性、自主性、時效性和可控性。現代海軍的打擊能力有了突飛猛進的發展，距海岸線 200 公里範圍的沿海地帶內分佈著世界 70% 的人口和大中城市，是世界各國的政治、經濟、軍事重心，正處於海軍常規火力最有效打擊範圍內。海軍的運用因而具有得天獨厚的力量放大效應，可以產生遠遠超過同等規模的其他兵力的戰略影響力。

當前世界海軍掀起的新一輪以資訊化為特徵的軍備品質競賽，實質上就是融合航太技術和資訊技術，爭相打造以資訊化部隊、數位化艦隊為物質基礎的資訊時代海權工具。其目的完全在於進一步擴大本國的海權，延伸和拓展海權的影響輻射範圍，強化從海洋影響陸地、左右地區和全球政治格局的能力。

今天世界最矚目的特徵是全球化。全球化表現為商品、資本、技術、人員、資訊、觀念文化等社會要素全球流動以及各種事物相互影響的全球關聯性。全球化顯著改變著人類社會的總體面貌，國家安全也同樣因全球化的影響而改變。

生存安全和發展安全是國家安全需要的兩個基本方面。當代國家的安全突出表現為發展安全。全球化大大加深了各國的對外開放度和依賴性，進一步增大了生存發展的風險和不確定性。這種開放的政治經濟體系既可獲得更多的發展機遇，也更易受外部環境衝擊震盪的影響，有著與生俱來的敏感和脆弱。

全球化蘊含著對海洋的巨大依賴。海洋作為巨大的天然通道在全球化中充當著各國經濟聯繫紐帶和運輸大動脈的角色，對現代國際社會和各國的經濟、政治都具有不可替代的作用。雖然人類正進入資訊化的社會，但全球化的人員流動、資本流動和資訊流動是建立在巨大的物質流動基礎之上。沒有依賴於海洋運輸的全球物質流動，現有的世界經濟秩序就將陷入混亂與崩潰。據統計，2000年，世界海上運輸的貨物總噸位達55億噸，按重量計算占世界貿易的比重為95%。在海上運輸貨物的構成中，大宗戰略物資的運輸占首要地位，其中能源運輸的比重就占了運輸總量的50%。以石油為例，2000年，世界海上運輸的原油總計為17.628億噸，占總貨運量的30%，通過海上運輸的石油占世界石油消費總量的50%左右，僅通過霍爾姆茲海峽的石油運輸量就占世界石油消費總量的25%。

石油是經濟的血液，經濟對於能源安全具有高度敏感性，石油在能源消費中又有不可替代性和資源分佈的嚴重不均衡性，因此海上能源運輸就構成了當代世界政治經濟中最引人注目的戰略問題之一。社會經濟對某一事物的依賴越大，這一方面面臨的潛在風險和威脅也越大。要保證當代社會賴以生存的海外貿易和海上運輸的安全，必須發展強大的海上武力，這就是國家必須發展海權的經濟邏輯。

全球化條件下，國家不能無視本國政治邊界之外的安全隱患，不能局限於政治邊界內採取安全措施和行動，國家安全空間必須超越領土空間。全球化客觀上必定會要求國家的權力更多的體現為國際性的權力。透過海洋投送權力是實現權力國際化的重要途徑，海權在相當程度上代表著國際化的國家權力。全球化時代維護國家安全的力量必須能向本土之外進行投射，海洋是投送權力的首要管道，海權在相當程度上代表著國家在本國之外行動的能力。全球化蘊含著對海洋的巨

大依賴，這是國家必須發展海權的必然邏輯。社會歷史進入全球化深入發展階段後，運用海權保護國家安全利益和經濟利益就不再是個別大國的專利，而成為與世界緊密聯繫在一起的各國普遍的要求。

海洋不僅是經濟大動脈，也是延伸距離最長、最方便快捷的軍事交通線和最廣闊的戰略機動空間，海軍可以借助海洋這一公共通道和戰略空間合法地超出國家政治邊界行使強制力。在連通的海洋環境中部署投送軍事力量，具有在任何地理環境中所不能比擬的機動性、隱蔽性和生存力。所以誰能控制海洋，誰就能夠影響調控國際體系力量的平衡，誰就掌握了巨大的政治和經濟權力。

目前，美國在全球海權方面無人能夠匹敵，因此其海軍戰略運用的重點全部放到「力量投送，由海制陸」上。超強的海權為美國提供的軍事潛能，使其超過其它任何海洋大國而制定出一項霸權主義對外政策。美國海軍的超強實力，使美國國家安全態勢也與其他國家不同。美國東西海岸瀕臨大西洋和太平洋，本身就是天然的海上安全屏障，美國在東亞的日本、韓國都有駐軍和軍事基地，在歐洲也有大量駐軍和軍事基地，這就使美國的安全縱深一下子向東西方向延伸出數千公里，而不是在本土的海岸線。這樣的海權對美國國家安全具有重要的意義。

從以上事實不難看出，海權在維護全球化時代國家安全方面發揮著極其重要作用，強大可靠的軍事實力是平等參與經濟全球化進程的根本保證，海軍應成為國家安全的重要基石。經濟全球化的加速發展及國際軍事格局的變遷，國家利益從未像今天這樣超越有形的領土邊界，對資源和國家海上安全邊界的保障需求也從未像今天這樣顯得如此迫切，要參與經濟全球化，必須以武備為保障和平的基礎，確保盡可能平等地參與這一過程。

第二節 美、日海權發展戰略

一、美國海權發展戰略

美國從 1783 年建國，到第二次世界大戰結束，僅用了 160 多年的時間就迅

速崛起為擁有最雄厚的經濟、軍事實力和政治影響力遍及全球的世界大國。在此過程中，海權起了積極的促進作用。

首先，海權的發展推動了美國國內商品的出口，保護了美國的海外經濟利益，加速了美國經濟的崛起。在早期的商業競爭中，列強並非完全依靠技術和經濟實力，而往往訴諸武力攫取特權，實行排外的貿易保護主義政策來維護本國商品在佔領區的市場份額。正如馬漢所論述的，「無疑，純粹的商業競爭完全是基於工業和經濟效率。然而，不管一個民族在這個方面如何表現上佳，它也只會在無力操縱事態時才願意依靠效率進行競爭。一旦有了權力，它就會使用權力，而之所以未能這樣做就是因為它未控制某片土地。於是就有了兩種結果：一是一些國家力圖佔有某塊地區；二是佔有者倚助武力來保住已到手的地盤。」⁹因此，擁有海權一方面可以使商品貿易通道保持暢通，免除海盜和敵國的劫掠；另一方面海權作為一種工具，透過瓜分海外殖民地可以拓展海外市場，正如當年中國的「鴉片戰爭」一樣。因而，盡可能地保護商業和貿易對整個國家的財力至關重要。尤其是作為一個世界大國的崛起，其利益必然是全球性的，海權優勢是在全球範圍內維護國家利益的重要手段。正因如此，早在 1887 年馬漢就在《加勒比海與墨西哥灣的未來戰略》中提出了「一個國家的商業(即商品輸出)和海軍的利益是緊密聯繫在一起的」。¹⁰而從長期看，美國出口貿易量與海軍的成長也呈正相關係。

其次，海權成為美國爭取獨立、擴張領土、維護統一的重要工具。1776 年北美獨立戰爭時期，臨時的大陸會議沒有海軍，主要依靠商船武裝。正是在當時的同盟國法國的幫助下，以法國精良的 63 艘軍艦決定了 1781 年的約克鎮大捷，才最終迫使英國通過 1783 年的巴黎和約—承認美國獨立。原英屬北美 13 個殖民地的範圍僅限於北美阿帕拉契山脈以東至大西洋沿岸的一條狹長地帶。在獨立後的幾十年間，美國通過征服、吞併、購買和外交等手段將版圖向西一直擴展，成

⁹ 馬漢。《海權論》。北京：言實出版社，1997 年 8 月，頁 158。

¹⁰ 艾·塞·馬漢。《海軍戰略》。北京：商務印書館，2003 年 7 月，頁 6。

為橫跨北美大陸、東西兩面臨海的大國。1898 年併吞夏威夷後，美國面積達 3618467 平方英里，是最初的 11.2 倍多。¹¹在此過程中，是美國海軍在伊利湖和香普蘭湖的勝利，打破了英國企圖建立遏制美國向西擴張的印第安屏障國的幻夢。從而結束了英國人策動的印第安人的反抗行動，並控制了加拿大，確保美國不再受英國的侵擾。在 1846~1848 年對墨西哥的戰爭中，美國的太平洋分艦隊和本土艦隊起了積極的作用。南北戰爭期間，北方憑藉一支大約擁有 700 艘艦船的艦隊，對叛亂的南方實行了成功的海上封鎖，從而最終挫敗了依靠向歐洲出口農產品來購買武器和必需品的南方，維護了國家的統一。

再次，海權成為擴大美國政治影響力，實現美國國際戰略目標的有力工具。1823 年美國提出了「門羅宣言」，一方面試圖排除歐洲列強染指美洲事務，另一方面意在加強美國對美洲新獨立國家的影響和干預。於是，強大的海軍成為美國外交中的有力手段。1898 年美國發動美西戰爭並打敗了西班牙。這場戰爭的勝利使美國成為世界主要海軍強國。正如學者所指出的，「如果有什麼事件標誌著美國崛起成為一個主要強國，那就是 1898 年的美西戰爭。」¹²正是憑藉美西戰爭的勝利，美國在遠東的勢力急劇上升，並提出了「門戶開放」政策。美國不僅利用海權工具大肆擴展自身的影響，而且將它作為削弱英國霸權的工具。早在一戰剛結束的 1918 年，威爾遜就提出包涵「公海航行絕對自由」、「消除一切經濟壁壘」及「民族自決」在內的「十四點原則」，矛頭直指英國。二戰期間，美國大力宣揚反殖民主義，並迫使英國接受將民族自決列為國際法準則而寫入「聯合國憲章」。美國正是透過鼓勵英國的殖民地獨立，瓦解了英國的海權支柱—海外基地這一環，從而削弱了英國的海上霸權。¹³

綜上，美國的海權興起具有以下特徵：¹⁴

¹¹ M. B. Norton, et al., *A People and Nation - A History of the United States*, Houghton Mifflin Company, Boston, 1991, Appendix 18.

¹² E.B. 波特主編。《海上實力》中譯本。北京：海洋出版社，1990年，頁366。

¹³ 王繩祖。《國際關係史》第6卷。北京：世界知識出版社，1995年，頁389。

¹⁴ 曹雲華、李昌新合著。〈美國崛起中的海權因素初探〉。《當代亞太》，第5期。2006年，頁26-28。

第一，美國海權的興起具有其內在的邏輯和動力，它沿著工業—市場—控制—海軍—基地這一鏈條不斷延伸。

正如馬漢所指出的，「海權的歷史，從其廣義來說，涉及了有益於使一個民族依靠海洋或利用海洋強大起來的所有事情。」¹⁵這些事情無外乎三個重要的方面，即「生產—航運—市場」。生產是基礎，海軍是其正常運轉的安全保障。從1812年戰爭開始，特別是南北戰爭後，隨著西部開發的全面深入，美國工業化迅速推進，經濟高速增長。從而為海權的興起奠定了基礎。經過這段時間的發展，在1860至1914年間，美國出口額就從3.34億美元增加到23.65億美元，增加了6倍多。大量美國農產品越過大西洋湧向歐洲。在工業方面，1859至1909年間，美國加工工業產值增加了約10倍，19世紀80年代初躍居世界第一。在世界工業中的比重由1870年的23%上升到1913年的36%。¹⁶隨著美國工業的快速成長，它在世界貿易中的地位迅速崛起。美國工農業的崛起就意味著在全球範圍內擠佔英法等老牌資本主義國家的傳統市場，為對貿易和市場施加影響和控制，一支強大海軍的崛起也就成為必然。

第二，美國海權的擴展是循序漸進的，由近及遠逐步提升。

美國建國之初，海軍的主要目標是保障東部沿海港口與密西西比河之間的貿易通道暢通。奉行「不僅要使敵人離開我們的港口，而且要使敵人遠離我們的海岸，即所謂的積極防禦。」¹⁷當時美國海軍關注的重點是加勒比海地區尤其是古巴。早在19世紀30~40年代，美國歷屆政府都在盡一切努力阻止古巴落入英法等歐洲強國手裡。「門羅宣言」的發表意在鞏固美國在美洲的勢力。其起草人約翰·昆西·亞當斯並不否認，這個宣言的首要目標就是古巴。隨著資本主義進入壟斷階段，美國迫切需要開拓海外市場，向亞洲滲透。為此通過美西戰爭，將古巴變為自己的保護國，並佔領菲律賓、波多黎各和關島。同時美國於1898年將

¹⁵ 馬漢。《海權對歷史的影響1660—1783》。北京：解放軍出版社，1998年，頁1。

¹⁶ 宋則行、樊亢。《世界經濟史》上卷。北京：經濟科學出版社，1998年，頁433。

¹⁷ 馬漢。《海權對歷史的影響1660—1783》。北京：解放軍出版社，1998年，頁83。

夏威夷正式吞併，並於 1899 年和德國簽訂分割薩摩亞的條約，佔領了土土伊拉島及若干小島。1903 年 11 月，美國在巴拿馬城策動政變，使巴拿馬脫離哥倫比亞獨立，並立即與巴拿馬簽訂條約，獲得了運河開鑿權和管理權。巴拿馬運河的開通大大便利了美國對拉美和亞太地區的控制。這樣，沿著本土—巴拿馬運河—威克島—關島—菲律賓這一島嶼鏈，可以清晰地展示美國海權由近及遠的擴展脈絡，成為美國勢力向遠東及世界延伸的橋樑。

第三，政府的積極推動。

美國海軍是在獨立後 10 年才組建的。直到 19 世紀初，美國還在向阿爾及爾、的黎波里和突尼斯交納貢金以免除海盜的侵擾。在短時間內迅速成長為世界海權霸主，一方面如上所述，是經濟發展競爭的必然產物，但另一方面也和美國政府的積極推動政策密不可分。尤其是在 19 世紀 80 年代後，美國政府越來越強烈地認識到加強海軍建設的重要性。馬漢的「海權論」成為理論依據，美國政壇中的一大批人物，如本傑明·特雷西、亨利·洛奇和希歐多爾·羅斯福等都是海權論的鼓吹者和實踐者。為此政府大量撥款建造軍艦，1890 年的海軍經費為 2,200 萬美元，只占聯邦政府支出的 6.9%，而到 1914 年，海軍經費上升至 1.39 億美元，占聯邦政府支出的 19%。¹⁸同時，美國還制定了「海軍法」，從制度上加以完善以推動海軍建設。

美國還大力扶助商船和航運。早在 1789 年，美國國會就通過兩項法律對美國船舶進口貨物實行較低的關稅率，而對外國徵收較高的船舶噸位稅和入港稅。¹⁹在政策扶持下，到 1854 年，美國已經在造船學、造船廠和航海術方面居世界領先地位。此後，美國又於 1916 年頒行「海運法」，承認海運公會合法性，使其不受反托拉斯立法的制約。1936 年的「商船法」更是以直接的補貼及政府援助方式，擴大美國商船隊的規模並提高其效率，以鞏固美國海權的根基。

第四，處理好與當時海權霸主英國的關係，充分利用機遇跳躍式發展。

¹⁸ 保羅·甘迺迪。《大國的興衰》中譯本。北京：中國經濟出版社，1989年，頁309。

¹⁹ 吉羅德·J·曼貢。《美國的海洋政策》中譯本。北京：海洋出版社，1982年，頁110。

海權不僅是一個經濟、軍事問題，而且是一個政治、戰略問題，它與國際政治密切相關。法國著名海軍上校達裡厄認為，「海軍的每項規劃，如不考慮同大國的關係，又不考慮本國資源所能提供的物資限度，就會立足於一個虛弱不穩的基礎之上。外交政策和戰略是被一條不可割裂的鏈條緊密地連結在一起的，海軍戰略是一部民族戰略、一部民族戰術。」對此，馬漢也強調「在軍事計畫中必須包括政治和國際關係」。為此他認為，美國的對外政策應以對加勒比地區的政治統治、太平洋地區的政治合作和歐洲地區的政治回避為基礎。其核心是靈活處理與當時的海上霸主英國的關係。1814年「根特條約」的簽訂開始了英美和解進程。儘管雙方的摩擦不斷，但從此並未再次發生戰爭。此後，美國利用英俄矛盾，適時提出「門羅主義」並得到英國的支持。在美西戰爭中，美國又利用當時英國在國際上處於孤立的境地，以在非洲和遠東事務中支援英國反對德法俄為交換，將英國拉往自己一邊。正是英國的友好行動，使美國在這次戰爭中的預定目標得以順利實現。但值得一提的是，英國對美妥協，既有民族淵源、文化認同及外交技巧的因素，但更重要的是美國實力的增長所致。

與此同時，美國利用英國實力的相對衰落，迫使英國放棄「兩強標準」。最終在華盛頓會議上取得與英國在主力艦上的平等地位，並確立了對日優勢。一戰和二戰中，美國利用遠隔歐洲大陸的地緣優勢，採取「推卸責任」²⁰戰略，消耗歐洲列強。在二戰中並不嚴格遵守「先歐後亞」戰略原則，而是時時採取靈活的「兩洋戰略」。經過二戰，英國海權大勢已去，1939年英國商船隊的船舶數量和噸位大約是美國的2倍；到1945年，英國商船數只及美國的一半，噸位相當於美國的37%。二戰結束時，美國擁有1,250萬軍事人員，其中海外駐軍750萬人，1,200艘大型軍艦組成的艦隊，實力遠遠超過英國皇家海軍。²¹戰後美國正式取代英國成為世界海權霸主。

²⁰ 約翰·米爾斯海默。《大國政治的悲劇》中譯本。上海：世紀出版集團，2003年，頁220-221。

²¹ 保羅·甘迺迪。《大國的興衰》中譯本。北京：中國經濟出版社，1989年，頁447。

二、日本海權發展戰略

日本是一個四面環海的島國，又是一個具有近代海洋擴張歷史的國家。冷戰時期，日本受國內外環境的制約，海洋安全戰略保持了數十年的低調。冷戰結束之後，日本國際國內形勢發生了重大變化，海洋擴張的近代傳統以各種方式復活，其海洋安全戰略的實施，對西太平洋穩定和中共海洋安全將產生重大影響。²²

日本近代以前僅有的蒙古海軍侵襲就因海上氣候的惡劣而被阻遏。於是，日本逐漸形成了海洋是保護日本的天然屏障的樸素觀念，加之鎖國政策的推行，在相當長的時期內日本的海權觀與世界近代的海權觀幾乎隔絕。

但是，18世紀末至19世紀初，西力東漸，海洋不再是交通的屏障而是交通的便利。俄國及英國的艦船分別出現於日本的北、南海域，少數日本人的海權觀念發生了變化。工藤平助的《赤蝦夷風說考》、林子平的《海國兵談》、橫井小楠的《國是三論》、本多利明的《經世秘笈》等著作陸續出現，分別從島國位置、海軍軍備、海外貿易等角度提出了日本的海權觀。例如，日本海防理論的先驅林子平，提出了轉變海洋為國家天然屏障的觀點，為海洋也容易成為敵方進攻之便利的觀點，探討了日本的發展與海軍建設之間的關係，主張建立歐洲模式的海軍；橫井小楠提出了海洋對國家安全與發展存在利弊轉換的看法，提出日本應利用海洋給國家發展所帶來的益處為日本服務。隨後，日本又出現了一些關於海軍戰略、戰術的譯著及專著，例如本木正榮翻譯的《海岸炮術備要》、天文方譯局人員翻譯的《海上炮術全書》、鈴木春山翻譯的《海上攻守略說》、藤井三郎著的《船舶新編》等。

觀念的徹底轉變還需要環境的巨變。鴉片戰爭中大清帝國竟被島國英國的幾艘軍艦擊敗；美國培利艦隊叩關以及隨後各歐洲列強船堅炮利紛至，日本也被迫開國簽約。這一系列殘酷的現實終於使日本社會徹底接受了近代的海權觀念。日本開始進入重視海軍及海上安全的傳統海權觀階段。

²² 馮梁。《亞太主要國家海洋安全戰略研究》。北京：世界知識出版社，2012年5月，頁37。

明治維新伊始，日本天皇就提出了「欲開拓萬裡波濤，布國威于四方」²³的強國目標，並被作為國家意志由日本政府堅決地貫徹執行。1872年2月，日本廢除了兵部省，設置了海軍省和陸軍省，從而使日本海軍完全獨立。為加大對海軍的資金投入，日本皇室、文武官員以及普通國民都積極捐錢、購買公債。隨著馬漢著作的問世，海權觀進一步理論化，日本又陸續出現了一批海權論者，如金子堅太郎、小笠原太郎、秋山真之、佐藤鐵太郎、加藤寬治等。他們的特點是把「馬漢海權觀」與日本的實際相結合、把海洋戰略研究與海軍戰術研究相結合，最終形成了日本傳統的海權觀及海洋戰略：日本及世界的未來取決於海洋，海洋的關鍵是制海權，制海權的關鍵在於海軍的強大，海軍戰略的關鍵是透過艦隊決戰擊潰敵方。從此，日本開始以海軍擴張為依託，追求海權強國的目標，並將鄰國一次次拖進戰爭：甲午戰爭以日本突襲大清帝國的北洋海軍開始，日俄戰爭以日本襲擊俄國駐旅順的海軍開始，太平洋戰爭以日本突襲美國駐珍珠港的海軍開始。正如《日本海軍史》所言，「使日本海軍興起的是戰爭，使日本海軍覆滅的也是戰爭。」²⁴高度重視依託海上力量奪取海洋利益的傳統海權觀及海洋戰略，助推著日本在70餘年間，走完了從島國擴張為東亞海上及陸上強國，而後又回歸島國的歷程。

日本對海權中傳統因素即海軍及海上安全的持續關注，其原因主要有以下幾個方面：²⁵

一是島國的地緣環境。作為處於太平洋的一個列島國家，日本南北長、東西窄、資源有限。這一方面造成日本陸地戰略縱深很短、內陸防禦的迴旋空間極其有限；另一方面造成日本對海外資源的依賴性很強、海洋交通對其舉足輕重。因此，日本必須在海上做文章，以海洋空間彌補陸地空間的不足，把海洋作為日本的戰略縱深帶，確保國家安全和海上經濟命脈，日本把擁有絕對優勢的海軍力量

²³ 《明治文化集》第2卷。日本評論社，1928年，頁33、34。

²⁴ 外山三郎。《日本海軍史》中譯本。北京：解放軍出版社，1988年，頁193。

²⁵ 張景全。〈日本的海權觀及海洋戰略初探〉。《當代亞太》，第5期。2005年，頁38。

視為其中的一個關鍵。

二是國內外政治環境。二戰後尤其是冷戰後，不平衡的日美同盟持續存在、中共崛起、朝鮮半島核危機同國內要求日本成為「普通國家」及「政治大國」的呼聲、政黨的右傾化以及極右翼勢力的鼓噪相互動，使日本走上了利用日美同盟關係、抓住國際形勢變動機會推動海上力量乘勢而起的道路。

三是日本仍和鄰國存在主權及其相關權益之爭。中日間的釣魚臺問題、日俄間的北方四島問題、韓日間的獨島(竹島)問題。與之相對應，日本與鄰國也存在著海洋專屬經濟區界限劃分之爭。另外，日本又圍繞日本海、東海、東朝鮮海的稱呼問題與韓、朝展開爭議。

因此，日本對海上力量及海上安全的追求絲毫不會減弱。隨著日美同盟關係的不斷調整、和平憲法及武器出口三原則的動搖，日本會堅定地加大對傳統海權及海洋戰略的關注。最明顯的佐證就是：一個宣佈放棄戰爭權、主張專守防衛的國家卻擁有世界排名第二的軍費投入和全球名列前茅的海軍力量。

儘管日本的海權觀正把海上軍事力量、海上安全以及海洋資源、海洋環保、海洋科技等因素納入其中，並把這種觀念轉化為海洋戰略加以推行，但是，日本尚未真正進入新綜合海權觀和海洋戰略階段。對海洋資源、海洋環保、海洋科技的關注在日本咄咄逼人的海軍發展現狀、搖搖欲墜的和平憲法、緊隨並利用美國積極進攻戰略的對外政策面前，都還弱勢明顯。因此，日本的海權觀和海洋戰略具有過渡時期的雙重性和不確定性的特點。

第三節 中共海權與海上運輸戰略

一、中共的海權發展戰略

1973年，聯合國第三次海洋法會議開始展開長達9年的協議。翌年4月6日，時任中共副總理之鄧小平率團出席聯合國第六屆特別大會，以開發中國家代表自居，發表要求重建公正合理的國際經濟新秩序之演講，呼應第三世界新興國

家資源民族主義之抬頭，以及建構海洋新秩序之要求。此一演說宣告中共積極進出海洋之決心。在第三次海洋法會議召開期間，中共當局自始至終即積極參加各期會議之審議工作，以爭取其海洋權益。²⁶

實際上，早於 1959 年 11 月，中共前國家主席劉少奇在視察海軍時，曾揮毫寫下：「建設強大海軍，發展我國海洋事業」。劉少奇題辭彰顯出中共領導人透過海軍力量，用以確保與開發海洋權益之認知。主管海洋事務之中共國家海洋局於 1964 年成立時，即隸屬於海軍管轄。其後雖改隸於國務院，但國務院仍然於 1982 年 6 月，做出「在海洋調查活動上，必須與海軍維持特別的緊密關係，強化與海軍的合作」之決定。換言之，中共乃構思以包括海軍在內的海洋力量作為確保與擴大海洋利益。

中共海軍大連艦艇學院教授石家鑄認為，海洋力量應該涉及海洋研究、開發、利用、管理、保護、以及防衛等各個領域，而中共之綜合性海洋力量則應包括海軍力量、海洋運輸力量、海洋科研力量、海上執法力量、漁船隊力量、建造港口與船舶力量、提供海軍補給的海外基地與中繼站。其中，海軍力量是指能夠「進行遠洋活動、具備現代作戰能力的海軍，它應該具有保衛其海上資源與能源運輸線的能力，成為海洋力量的核心」。因此，石家鑄強調，由於海軍在保衛未來國家利益之角色日漸重要，以及參照其他海軍大國的作法，在各種海洋力量中，中共政府應該優先發展海軍及其他高技術軍兵種。²⁷同樣地，共軍南京政治學院教授崔戰利亦主張，中共海洋強國戰略應把確保資源安全列優先目標。

1980 年 10 月，鄧小平拔擢劉華清出任中共海軍司令員，劉華清在接任新職後接受『人民日報』專訪時，呼籲各界要關切日漸增高的海洋資源的重要性及海洋開發之緊急性，並主張為防衛中國大陸周邊海域之礦物與漁業資源，必須迅速建設強大的現代化海軍。1985 年 12 月，劉華清首次提出「近海防禦」戰略。²⁸劉

²⁶ 劉中民著。《世界海洋政治與中國海洋發展戰略》。北京：時事出版社，2009 年，頁 268。

²⁷ 石家鑄著。《海權與中國》。上海：三聯書店，2008 年，頁 49-55。

²⁸ 《2008 年中國的國防》，中共國務院新聞辦公室，2009 年 1 月 20 日，

華清認為，在今後較長時期內，中共海軍的作戰海區，主要將限定在第一島鏈以及沿該島鏈的外沿海區，包括黃海、東海、南海在內，而依據海洋法公約規定可劃歸中共專屬的經濟海域，全部位於此一海區內。²⁹1993年中共建軍節，劉華清以中共中央軍委會副主席身分發表專文表明：海洋與中華民族的生存與發展具有密切關係，為防衛海洋權益，必須建設強大的海軍。於1997年3月制定的國防法，即將「維護國家海洋權益」規定為國防目標之一。

依據中國國土資源部統計，截至2006年底，全國原油剩餘經濟可採儲量為20.43億噸，天然瓦斯剩餘經濟可採儲量為2.449兆立方公尺。³⁰另一方面，在中共國家能源局公佈的數據顯示，中共於2009年生產原油1.89億噸，淨進口原油卻高達1.99億噸，原油進口依存度首次超過警戒線50%，達到51.29%。廈門大學中國能源經濟研究中心主任林伯強表示，預計到2015年，中國大陸石油進口依存度將達到65%，到2020年可能達到70%以上。³¹而中國大陸進口原油有八成以上必須通過麻六甲海峽，一旦該航道遭到封鎖，將嚴重危害中共經濟發展。有鑒於此，前中共國家主席胡錦濤早在2003年11月間，即曾表達「麻六甲困境」之憂慮，並要求必須制定因應措施，以及新的石油能源發展戰略，以確保能源安全。³²

「華盛頓時報」於2005年1月披露，美國國防部淨評估辦公室向部長倫斯裴(Donald H. Rumsfeld)提出「亞洲能源的未來」(Energy Futures in Asia)報告指出，中共由中東到南中國海沿岸建立軍事基地，以確保海上石油運輸通道安全的「珍珠鏈(string of pearls)戰略」，³³(詳圖2.2)未來共軍可能利用航母戰鬥群

http://big5.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/zwgk/2009-01/20/content_1210224.htm。

²⁹ 劉華清著。《劉華清回憶錄》。北京：解放軍出版社，2004年，頁437-439。

³⁰ 季國興。《中國的海洋安全和海域管轄》。上海：上海人民出版社，2009年，頁65-66。

³¹ 馬迪。《中國原油進口依存度首超警戒線》。經濟參考報，2010年3月19日，http://big5.chinataiwan.org/jm/hgjj/201003/t20100329_1300308.htm。

³² 陳挺。《中國欲破「馬六甲困局」泰國路線圖生轉機》。21世紀經濟報道，2004年02月13日，<http://www.people.com.cn/BIG5/jingji/1037/2337302.html>。

³³ 2005年五角大樓「亞洲的能源未來」報告中提出中共海軍採取「珍珠鏈」式戰略說法，美國戰略學者分析，中共發展藍水海軍不可能沒有補給基地，珍珠鏈描述中共為從非洲和中東運輸石油而成為據點的國家提供各種援助，使成為盟國，通過獲取港口、機場、軍艦海外停泊基地

來護衛石油運輸安全。

此外，根據英國「詹氏防務周刊」報導，從 2002 年起，有關中共準備在三亞港附近亞龍灣興建大型海軍基地之傳聞不斷，傳聞在 2005 年由衛星圖片獲得證實，而且可能是要興建核動力潛艦基地。該基地潛艇可南行穿越南海扮演著中共突破「麻六甲困境」、確保進入印度洋及中東之海洋運輸線安全的重要角色，或者是向東進入太平洋至關島、夏威夷，進而可威脅美國西岸。中共前國家主席胡錦濤赴該基地視察，並發表重要講話表示：「海軍是一個戰略性、綜合性、國際性軍種，在維護國家主權、安全、領土完整，維護國家海洋權益中具有重要地位和作用」。胡錦濤此行彰顯中共海軍，已經進入到由「近海防禦」型的小海軍，向「遠洋控制」型的大海軍轉變之關鍵時期。

圖 2.2 中共「珍珠鏈 (string of pearls) 戰略」示意圖



資料來源：互動百科網，

<http://www.hudong.com/wiki/%E7%8F%8D%E7%8F%A0%E9%93%BE%E6%88%98%E7%95%A5>

以發展特別外交關係，使從南海延伸至麻六甲海峽軍事部隊活動增加地緣政治影響力，其中包括巴基斯坦瓜達爾港、孟加拉、緬甸、柬埔寨以及泰國等，互動百科網，「珍珠鏈戰略」，請見 <http://www.hudong.com/wiki/%E7%8F%8D%E7%8F%A0%E9%93%BE%E6%88%98%E7%95%A5>。

二、中共的海上運輸安全

世界航運市場 19%的大宗貨物運往中國大陸，22%的出口集裝箱來自中國大陸。中共貿易貨物運輸總量的 85%是經由海上運輸完成的。中共商船隊的航跡遍佈世界 1,200 多個港口，中共已經成為依賴海洋通道的外向型經濟大國。³⁴ 中共經濟已經徹底成為外向型經濟，迄今為止，外貿拉動依然是中共經濟發展的最大動力。這種經濟無疑是相當脆弱的，非常容易遭受外部因素的影響。布熱津斯基就曾說過：「只需要在上海放幾枚磁性水雷，就足以擊垮中共的經濟。」³⁵ 金融危機、海上交通線的阻礙都會立刻影響國內的經濟發展，經濟安全已經超越了國家主權的邊界。在主權邊界以外的區域中，海洋通道安全又是經濟安全中最主要的問題。

中共經濟與外界的海上動脈幾乎時刻處於其他海上力量的威懾之下。「美國可以隨時對中共實施封鎖—而那會使中共的對外貿易和石油進口完全陷入停滯。」³⁶ 其他區域大國印度、日本等國也有可能利用中共在海洋運輸線上的脆弱性，而謀求中共在其他領域的妥協。印度國防部發佈的海軍作戰指標強調，印度處在「一個能對印度洋海上運輸和安全發揮重要影響的地位，印度海軍控制戰略要點就能夠對國際競爭中的討價還價發揮作用，必要時候，使用軍事力量依然是無法回避的事實」。³⁷

中共海上交通線還飽受恐怖主義和海盜的威脅和困擾。從紅海、波斯灣到東非、印度海域、孟加拉灣，再到東南亞海域的廣大區域都是世界上海盜活動最為猖獗的地區。根據國際海事局的資料顯示，2009 年，東南亞海域發生的海盜案件(包括已實施或企圖未遂) 45 起，遠東地區(主要集中在中國大陸海域，尤其是南海)為 23 起，印度次大陸 29 起，紅海、索馬利亞和亞丁灣的附近海域的案

³⁴ 〈中國海洋發展報告 2010〉，第 446 頁。

³⁵ 張歡、王大騏。〈布熱津斯基—國際大棋局的影子棋手〉。《南方人物週刊》，第 42 期，2011 年。

³⁶ 布熱津斯基。《大抉擇》。北京：軍事文藝出版社，2004 年，頁 106。

³⁷ Ministry of Defense (Navy), Indian Maritime Doctrine, INBR, New Delhi: Integratfrated Headquarters, Apr.25, 2004, p. 63.

件高達 217 起。這些地區的案件數目合計已達 314 起，還不包括未向中共海事局報告的案件，約占了 2009 年全世界海盜發生案件(406 起)的 77.3%。³⁸而這些海盜活動的地區恰恰都集中在中共最重要的海上交通線上。資料表明，雖然國際社會採取了強有力的措施，如護航、巡查、監控，但這些地區的海盜活動，尤其是索馬利亞海盜的威脅並沒有得到緩解，甚至有加劇的危險。此一危機已成為中共維護海洋通道安全所必須面對的重大議題之一。

中共需要關注的另一重大威脅是國際恐怖主義，中東、南亞和東南亞地區的許多國家內部政治動盪，有的國家甚至長期陷入內亂或內戰，這直接催生了各式各樣的恐怖主義。在 21 世紀初，斯里蘭卡的「泰米爾」猛虎組織所謂的海上游擊隊就曾在該國海域大肆對各國途經的商船、漁船發動武裝襲擊與攔截。

雖然各國對此問題的重要程度存在著認知差異，但無論從威脅手段、威脅來源，還是空間範圍來看，中共海上通道安全都極度脆弱且高度不確定。作為一個開放的、融入世界的大國，公海的航行自由和海上交通線的安全將是中共必須面臨的重大課題。

第四節 小結

馬漢首創的海權論雖風靡全球，但其對海權概念的界定並沒有得到世界的普遍認可。因為海權雖是一種基於海洋的客觀存在，但各國為獲得和拓展與己有關的海權利益，對海權作出了完全不同的詮釋。

石油安全是關乎國家整體安全的重大問題，亦是影響中共和平崛起的重要因素。中共和平崛起的過程，也是中共由一個普通的陸海混合性的國家轉向強大海權國家的過程。中共的海權對石油安全也將產生兩個階段的影響：當前，中共是一個海權弱小的國家，是一種戰略上處於被動防禦的海權，無力對萬里之遙的海上石油通道提供安全保障，導致中共石油安全陷入「麻六甲困局」與「墨菲定律」

³⁸ 國際海事組織 (IMO) 2009 Annual IMB Piracy Report。

的困境。然而，中共崛起的過程，也將是中共成長為一個強大海權國家的過程，中共的海權將會是一種主動防禦的海權，將有能力在關鍵海峽或有至關重要利益的地方對中共的石油安全提供安全保障。也只有到那時，海權對石油安全的影響才會完全變為一種積極的影響因素。



第三章 中共的石油供需

第一節 全球石油供需的現況與問題

一、國際石油市場極度脆弱

自從 21 世紀以來，國際石油需求日趨全球化，反映了世界石油市場的結構變化和世界經濟力量的再平衡。過去數十年來，世界石油消費主要集中在發達國家，隨著發展中國家新興經濟體的崛起以及經濟全球化的不斷發展，世界經濟版圖和全球能源版圖發生了重大轉移。1980 至 2000 年世界石油消費增長了 25%，發達國家消費了 60%。2000 至 2010 年世界石油需求增長了 12%，發達國家和發展中國家消費的石油各占 50%，發達國家在世界石油市場上的主宰地位逐漸消退，發展中國家的地位和角色不斷提升。從供需形勢的變化來看，新世紀以來全球石油市場的主要變化特徵之一是國際油氣消費的快速、持續和高速增長，形成了所謂的「極度饑渴的市場」或「需求衝擊」。「需求衝擊」造成了國際市場供求緊張和油價上漲，這與 20 世紀七八十年代的「供應衝擊」背景不同。值得注意的是，「需求衝擊」或「極度饑渴的石油市場」的主要驅動力量是新興市場的出現，中共、印度等新興市場構成了全球經濟增長和世界石油需求的引擎。¹

2004 至 2008 年間，世界經濟進入了新的高速增長時期，中共經濟年均增長 11.6%，印度經濟進入了 8% 的高速增長軌道。全球經濟的強勁增長導致了石油需求的高速增長，1999 至 2002 年世界石油需求每天增長了 140 萬桶，而 2003 至 2006 年世界石油需求幾乎翻了 4 倍，每天增長 490 萬桶。隨著全球石油需求的快速增長，供求形勢極度緊張，1996 至 2003 年，全球石油剩餘產能每天大約還有 400 萬桶，但到 2005 年全球剩餘產能減少到不足 100 萬桶。目前全球剩餘產能每天只有 150 萬至 200 萬桶，並且主要集中在沙烏地阿拉伯，全球石油市場剩餘產能的「緩衝作用」消失殆盡。從剩餘產能絕對數量來看，全球石油市場比

¹ 吳磊。〈中國能源安全面臨的戰略形勢與對策〉。《國際安全研究》，第 5 期。2013 年，頁 63-68。

1973 年爆發石油危機前夕還要緊張和脆弱；從剩餘產能的相對數量看，全球石油市場更加緊張和脆弱，主要原因在於目前的全球石油市場比 1973 年增長了 50%。所有這些因素疊加的結果，就是全球石油市場不可避免的需求繁榮和油價上漲，國際油價不得不上漲和高位運行，才能平衡市場供需。2008 年 7 月，國際油價達到了歷史新高的 147 美元 1 桶。其他因素也加劇了國際市場供需緊張和油價上漲，全球石油工業投資不足，地緣政治局勢緊張和不穩定，資源民族主義重新崛起，以及金融市場石油商品的日趨資本化，一定程度上導致了國際市場供求緊張和油價的持續上漲及劇烈波動。²

新世紀以來國際油價的持續上漲，是全球石油供需基本面強有力推動的結果，是未曾預料到的全球經濟強勁增長、石油需求衝擊和石油市場極度饑渴的結果，是世界經濟力量發生重大轉變的結果，也是地緣政治不穩定、供應中斷導致的供應不足的結果。值得注意的是，儘管 2008 年的金融危機和全球經濟衰退暫時扭轉了國際油價持續高企的局面，但由於需求增長的基本面仍然存在，供求緊張的基本面依然沒有重大變化，一旦全球經濟恢復增長，國際石油供需和油價高漲的局面，仍將可能維持相當長一段時期。

二、國際能源安全問題日益突出

隨著石油市場發生的重大變化，國際能源安全再度成為全球經濟和政治的主要議事日程，儘管金融危機以來世界各國對供應、需求、價格和運輸安全的重視程度有所下降；與此同時，能源安全的概念與外延不斷擴大。

21 世紀以來，週期性的石油市場緊張、油價波動和高漲，引發了世界各國對能源安全的高度關注。石油出口國的政治不穩定、恐怖主義、資源民族主義的重新崛起、對供應的爭奪、進口能源成本的上漲以及地緣政治競爭等，加劇了世界各國對能源安全的擔心和憂慮。2011 年席捲西亞北非的動亂引發了供應中斷

² Daniel Yergin, *The Quest: Energy, Security and The Remaking of The Modern World*, New York The Penguin Group, 2011, pp. 160-165.

和油價的「恐怖溢價」，進一步加劇了世界各國對能源安全和經濟下滑的擔心。

當今，能源安全的概念和內涵也發生了重大變化。傳統上，能源安全是指以可支付得起的價格獲得的充足的能源供應。考慮到能源安全形勢的新變化，當今的能源安全包括以下六個方面：

- (一) 物質安全—能源資產、基礎設施、供應鏈和貿易路線的安全，以及緊急情況下必要和迅速的能源資產、基礎設施、供應鏈和貿易路線的替代。
- (二) 能源獲取最為關鍵，不論是物質上的，還是合約上的、抑或是商業上的開發和獲取能源供應的能力。
- (三) 能源安全是一種系統或體系由國家政策和國際機制構成，旨在於對供應中斷、油價暴漲等緊急情況，以合作和協調的方式迅速做出反應，以維持能源供應的穩定性。
- (四) 能源安全與投資安全緊密相關，需要足夠的政策支援和安全的商業環境，需要鼓勵投資，確保充足和及時的能源供應。
- (五) 能源安全與氣候變化或環境安全問題密切聯繫。當今氣候變化和環境政治的困境在於能源的生產和消費方式，節能減排、低碳經濟、清潔能源發展，已經成為能源技術革命和全球能源結構變化的主要趨勢。
- (六) 能源安全不僅僅局限於石油供應和油價安全。長距離天然氣管道運輸的發展和液化天然氣(LNG)市場的增長，正在使天然氣成為全球性商品，全球天然氣的供應和運輸安全問題日趨突出；美國、中共、印度和其他一些國家電力供應的中斷、短缺造成的經濟損失，突出了電力供應系統的可靠性和安全性風險；災難性突發事件，如 2005 年墨西哥灣的卡塔里娜和麗塔颶風，不僅對墨西哥灣的海洋石油和天然氣生產、海底管道造成破壞，而且對陸上碼頭、煉油廠、天然氣加工廠、長距離管道運輸和電力系統，造成了嚴重損失。因此，能源安全也關係到應對突發性的自然和人為災難引發的能源供應中斷和短缺風險的能力。

三、世界石油新版圖正在悄然改變

過去 50 多年來，世界石油版圖的中心一直是中東，中東石油一直是全球能源權力結構的中心。進入 21 世紀以來，世界石油新版圖正在悄然改變，新的世界石油版圖的輪廓正在出現，其中心將不是中東，而是西半球。新的能源軸心，從加拿大的阿爾伯塔(Alberta)，下延到美國的北達科他州(North Dakota)和得克薩斯州(Texas)，穿過法屬圭亞那沿岸的新發現，再到巴西發現新的巨大海洋油氣蘊藏，似乎正在悄然形成。在不到 10 年的時間裡，加拿大非常規石油資源「油砂」，已經從一種邊際資源變成了主要資源。目前加拿大油砂產量為 150 萬桶/日，在下個 10 年初還可能翻倍，達到 300 萬桶水準。西半球能源軸心的另一個重要角色是巴西，在過去 10 年的時間裡，巴西南部海岸巨大石油資源的發現和開發，正在改變著世界的石油版圖。到 2020 年，巴西石油產量可能達到 600 萬桶/日，兩倍於委內瑞拉目前的產量，將使巴西成為拉美的石油權力中心，成為美國重要的石油進口來源。世界石油新版圖的第三個重要角色是美國，美國的「天然氣革命」正在改變著美國的能源供需和美國的能源安全。2001 年，美國研發出了一種「同步壓裂」的開採技術，可以經濟地開採過去用傳統技術無法開採的頁岩氣這一非常規油氣。8 年前，在美國北達科他州的 Bakken，這種稱為「tight oil」石油產量每天不到 1 萬桶，日前已經達到了近 50 萬桶水準，類似的發展在美國德克薩斯州南部和西部也在上演。「tight oil」石油產量增長迅速，2000 年美國每天的「tight oil」石油產量為 20 萬桶，到 2020 年保守估計將可能達到 300 萬桶 1 日的水平，將占美國石油產量的大約 1/3。不可否認，世界新石油版圖的主要特徵是非常規油氣資源的發展，其重要推動力是技術的進步和創新。新的世界石油版圖意味著全球石油供應體系將變得更加具有活力和彈性，美國的能源供應將變得更加安全，中共等發展中國家將變得更加依賴中東和非洲的石油供應，將變得越來越多地捲入中東地緣政治事務。³

³ 吳磊。〈世界石油新版圖與中東石油〉。《西亞非洲》，第 6 期。2012 年，頁 24。

樂觀主義認為，世界石油新版圖將改寫全球政治，中東產油國的實力和重要性將走下坡，美國的石油進口來源將越來越遠離中東地區，其全球和地區政策或有相應變化。世界石油新版圖對全球石油安全以及中東石油的影響，目前還難以進行科學評估和判斷，取決於非常規油氣資源的開發速度和技術、市場的發展。隨著世界石油新版圖的發展，非常規石油資源的開發可能會改變世界石油流動，西半球油氣生產與供應在數量上可能會有很大變化，對中東石油的需求和依賴可能逐步減少，到 2020 年甚至可能驟跌到目前水準的一半。相比亞太地區劇增的石油消費量，全球石油貿易流向將更多地從西方轉到東方，特別是石油需求旺盛的中共和印度。⁴所有這一切對國際地緣戰略格局將產生重大影響，一方面，中東石油因素在美國能源安全和外交戰略中的地位可能繼續下降，而在中共能源安全中的權重將可能越來越大，中東可供中共和印度的石油供應會有所增長，但中共等新興市場國家介入中東事務的風險加大；另一方面，隨著世界石油新版圖的逐步形成，美國能源安全環境得到改善，其全球和地區的靈活性及選擇性增加，但美國目前的石油進口絕對量還相當大，美國未來要完全達到能源獨立不僅希望不大，而且在全球化時代完全不可能。

四、世界主要國家的石油安全戰略

發達國家(石油消費國)的石油安全戰略體系相對而言比較完善。下面以美國、日本和德國為例，分別闡述其石油安全戰略。

(一) 美國石油安全戰略

美國的石油安全戰略可以從以下兩個方面看：

1、從政治軍事方面看，自從第一次石油危機以後美國對產油國採取進攻戰略，積極插手中東事務，以維護地區穩定進而保證石油安全為最高目標。在對待盟國的態度上，美國的能源安全政策一直把保障盟國的石油供應作為重點，保障盟國的石油供應隱含著另一層含義就是美國要控制盟國的石油供應。在對待戰略

⁴ Daniel Yergin, "Oil's New World Order," The Washington Post, October 29, 2011.

對手方面，海灣戰爭以後，美國一方面對海灣地區的傳統的叛逆者伊拉克和伊朗實行雙遏制，另一方面在中亞裡海地區，美國的政策以打擊俄羅斯為主要目標，防止俄羅斯壟斷當地石油供應；同時將伊朗排除在國際石油市場之外。

2、從經濟方面看，戰略石油儲備是美國應對石油供應中斷的第一道防線，也是美國能源保障政策的基石。石油危機過後，美國政府採取一系列節約能源措施，同時對產業結構進行調整，工業從能源密集型向資本技術密集型轉變，經濟重心逐漸從重工業轉向服務業和低能耗、高技術、高附加值的電子和生物技術等行業。70 年代中後期，墨西哥灣、北海等地區的高成本石油在高油價、高利潤的吸引下湧入世界石油市場，為美國實現出口來源多元化提供了可能。同時石油危機也促使美國進行新的能源革命，發展新的替代能源，以減少對石油的依賴。整體而言，美國實行的石油安全戰略取得了較大的成效，石油的供應保持暢通，石油價格合理，對石油尤其是海灣石油的依賴有所減輕。

（二）日本石油安全戰略

日本石油安全戰略主要有以下三個方面：

1、在能源結構方面，謀求能源構成多樣化，確保石油供給安全。日本在立足發展常規能源的基礎上，推行能源構成內多樣化政策，逐步加大核電在能源構成中的比重，同時大力開發清潔能源，注重節能和環保技術的開發利用。

2、在石油進口來源方面，實行石油進口管道多元化，加強海外市場爭奪。日本重視「能源外交」，分散對中東地區過度依賴的風險，不僅爭取海外油田自主開採權，積極搶佔中亞石油市場，同時注重對非洲能源市場的開發，而且加強對遠東油氣資源的爭奪。

3、在石油戰略儲備體系方面，建立並完善石油戰略儲備制度。日本石油儲備始於 1972 年，一開始是以民間儲備為主，石油公司在融資政策上給予優惠，1978 年後則逐步擴大國家儲備，相應地減少民間儲備，最後使二者穩定在 6：4 的比例。在石油儲備基地方面，日本政府與具有儲備設施和經營經驗的民間石油經銷企業合作，80 年代初合資設立了國家石油儲備公司。1989 年日本政府修改

《石油儲備法》，明確石油儲備以國家儲備為主，並規定逐步降低民間企業法定的石油儲備量。經過 30 餘年的發展，日本形成了官民一體的石油戰略儲備制度，與其它國家石油儲備不同的是，日本石油儲備帶有強制性。為了解決石油儲備所需要的巨額資金，日本政府開徵石油稅，並設立石油專用帳戶，同時編制了國家石油儲備特別預算，作為戰略石油儲備和液化石油氣儲備的專項資金使用。日本的石油安全戰略是實施地比較成功的，尤其在降低能耗和石油戰略儲備方面都值得別國借鑒。

（三）德國石油安全戰略

德國目前是世界上第五大能源消耗國，但它又是一個資源相當饋乏的國家，保證石油安全是德國能源政策的重要任務。其特點主要有以下三點：

1、依法建立了穩定的油料儲備。石油儲備委員會是德國石油儲備的主力，它擁有並管理著相當於德國全國 90 天消耗量的石油戰略儲備。

2、努力通過外交保障進口石油安全。俄羅斯是目前德國最大的進口石油來源國，與此同時德國也很重視中東這塊傳統的石油供應基地。德國深知經濟發展受制，政治上的真正獨立自然也就無從談起。因此，德國立場上反對美國獨立主導中東事務。

3、開源節流，降低對石油的依賴。幾年來，政府採取政策性扶持及稅收和貸款優惠等經濟手段，支援能源結構優化，節約及合理使用能源，逐步減少了對石油的依賴。德國的石油安全戰略切實地保證了國內石油的供應安全，在開源節流方面成效良好。

第二節 中共主要海外油源供需現況

一、中共石油供給演變

中共石油工業發展史上有兩個極為重要的指標，一個是 1963 年大慶油田開始量產，另一個就是 1993 年中共成為石油淨進口國。中共石油供需，經歷了進

口（1949—1962）、自給自足（1963—1973）、供需平衡（1974—1993）、進口大於出口（1994 以後）等四個階段。依中共國家統計局資料顯示自 1963 年後，中共石油工業的快速成長，原油產量由 1963 年的 643 萬噸增加到 1973 年的 5,361 萬噸，1983 年的 10,607 萬噸和 1993 年的 14,524 萬噸。前二十年，原油的年產量均增加 15.05%，幾乎成長了四倍。隨後的十餘年，原油年平均產能降至 2.56%，這種開採速度的正常減緩，符合油田開發從發現期→低產期→高產期→衰減期→枯竭期的規律變化，但中共能源政策的錯誤，讓中共石油供需失衡的時代提早來臨。

二、中共石油淨進口

1993 年中共成為石油淨進口國後，其對整個石油發展戰略做了重新部署與調整，因為，中共自產石油供給的缺口不斷增大，1994 年年消費量在 14,964.72 萬噸，2000 年則達 23,300 萬噸；年增率達 64%，到 2010 年，年消費量達 34,000 萬噸；年增率將達 68%。

中共年消費量不斷擴大，產量卻無法大幅提升，石油供給不足的缺口必然逐步擴大，從 1993 年進口量 290 萬噸，到 2000 年已達 7,000 萬噸，年增率高達 24.1 倍；到 2010 年，進口量達 14,500 萬噸，年增率將仍維持 2.07 倍。

中共自 1993 年開始進口原油以來，進口量由 1993 年的 1.9% 上升至 1997 年的 17%，2000 年則已快速竄升 30%，到 2010 年，爬升到 42.6%，2020 年中共對進口石油的依賴程度將更高達 62%，中共對石油過度的依賴，將是其日後的致命傷。（中共石油生產、進口和進口依存度統計表詳如表 3.1）。

表 3.1 中共石油生產、進口和進口依存度統計表

年 份	年 消 費 量	產 量	進 口 量	進 口 依 存 度 (%)
1994	14964.72	14674.72	290	1.9
1995	15749.96	14901.96	848	5.4
1996	17239.81	15851.81	1388	8.1
1997	19604.85	16219.85	3385	17.0
1998	18937.00	16016.00	2920	15.4
1999	20400.00	16000.00	4400	21.5
2000	23300.00	16300.00	7000	30.0
2005	28000.00	18000.00	10000	35.7
2010	34000.00	19500.00	14500	42.6
2015	39800.00	19000.00	20800	52.3
2020	48400.00	18500.00	30000	62.0

資料來源：中共資源節約與環境保護網 <http://www.drccu.gov.cn>

三、中共石油進口來源

中共目前進口原油的來源包括中東、亞太、非洲、拉丁美洲、歐洲和北美洲等地區，從具體國別來看，十大石油來源國依次是：沙特（4,464.68 萬噸）、安哥拉（3,938.12 萬噸）、伊朗（2,131.74 萬噸）、俄羅斯（1,534.07 萬噸）、阿曼（1,567.62 萬噸）、蘇丹（1,259.89 萬噸）、伊拉克（1,123.75 萬噸）、哈薩克斯坦（1,005.38 萬噸）、科威特（983.06 萬噸）、利比亞（737.4 萬噸）。分析如次：

- （一）中東：無論在石油資源量，地緣關係、交通條件上，中東地區都是中共石油進口貿易的主要供應地。
- （二）非洲和拉丁美洲地區：其中非洲主要國家包括阿爾及利亞、尼日等國，拉丁美洲為委內瑞拉、哥倫比亞、阿根廷、巴西、墨西哥等國。目前中共企

圖在這兩個地區尋找新的或更大的石油供應者，以減輕對中東石油的依賴。

(三) 東南亞國家：儘管東南亞地區石油出口潛力正逐漸下降，但廿一世紀初期，仍有充裕的石油出口量供應中共。

(四) 俄羅斯：前蘇聯地區石油儲量豐富與中共地緣相接，因此，積極與前蘇聯各加盟共和國合作，可減輕中共對石油供給的壓力（2004年12月31日俄羅斯總理弗拉德科夫已與中共簽署文件，建造長達2,400公里的安大線【安加爾斯克至大慶】輸油管，可解決局部石油需求困境）。

四、中共成為世界最大原油購買國

根據中共國務院估計，2000年中共每日需要400萬桶原油，2010年需要520萬桶，2020年需要640萬桶。國際能源總署估計，中共2010年每日需要710萬桶原油，2020年需要1,010萬桶。在進口量方面則估計，2010年每日進口400萬桶原油，2020年800萬桶。中共國家發展計劃委員會估計，2010年進口190萬桶，2015年進口270萬桶。

由於中共對於進口能源依賴的日益增加，其解決方案不外「開源」與「節流」兩方面；在「開源」部分，中共雖企圖以增加國內生產以降低對外依賴度，可是由於其境內之海上與陸上油田蘊藏已難再有突破性發現，在東部既有之大慶、勝利等油田，也已進入後期開採階段，西部塔里木等油田，因蘊藏深、運費貴而使開發成本大量提高，在既有與能掌握的資源中難獲突破性發展。

「節流」部分，以減少支出降低依賴進口能源雖為有效解決方案，但在「現代化」發展下，成效必受限制，尤其根據國際能源總署統計，1999年全球天然氣占總能源使用比例達23%，但中共則僅佔3%，因此，「分散」依賴能源種類，勢將成為中共未來之必然趨勢，換言之，中共為「分散」能源使用種類，達成能源多元化的原則，必須增加使用天然氣比重，才可能減輕石油需求之負荷。

第三節 中共石油供需所面臨的瓶頸與挑戰

一、中共的能源安全戰略

能源問題已經成為影響和制約中共經濟發展、威脅國家經濟安全的重要問題。面對能源消費的嚴峻形勢，中共勢必要制定海外能源戰略，以保證能源的安全穩定獲得。中共可以通過積極參與國際能源定價機制，加快建立國家石油儲備體系，加大能源資源的國際合作，加強石油運輸的安全等措施，保障中共的能源安全與和平發展戰略不受影響。⁵

所謂資源安全，是一個國家或地區可以持續、穩定、及時、足量和經濟地獲得所需自然資源的狀態或能力。當資源供給不能滿足資源需求或資源需求出現不穩定狀態時將會導致資源不安全。從經濟學角度理解，在當今資源缺乏狀態下，資源安全就是要實現資源利用的最佳配置和效率公平。另外，確保資源環境系統的生態穩定或可恢復性，是當今可持續發展的主題，如果資源開發利用過程中對生態環境的破壞超過其自我調節和自我恢復能力範圍的話，也將導致資源不安全。資源安全的分類多樣化，不同角度的劃分，可以從不同面向反映出不同的資源安全內涵。從過程看，可以分為狹義的資源安全和廣義的資源安全；前者立足於資源保障能力，考慮的是資源對社會經濟發展的保障或支撐能力。後者是指資源開發利用的生態環境效果是否安全。從空間看，資源安全可以劃分為全球性安全、區域性安全和地方性安全。從資源類別看，可將資源安全區分為戰略性資源安全和非戰略性資源安全，又可以分為能源資源安全(特別是石油安全)、礦產資源安全(特別是戰略性礦產資源安全)、水源安全、土地資源安全、生物資源安全(特別是基因資源安全)、海洋資源安全、環境資源安全等。⁶

僅就針對能源資源安全探討，若從供需面而言，國家能源安全由能源供應安全和能源使用安全兩個部分組成。⁷能源供應安全是指能源供應的穩定性(經濟安全性)，即滿足國家生存與發展正常需求的能源供應保障的穩定程度。其範圍涉

⁵ 顏志強。〈中國海外能源安全戰略探析〉。《重慶社會主義學院學報》，第5期。2012年，頁85-88。

⁶ 毛敏芳。〈中國資源安全態勢及其戰略〉。《邊疆經濟與文化》，第5期。2006年，頁52-54。

⁷ 鄒豔芬。〈中國能源安全的戰略模式導向〉。《經濟問題探索》，第5期。2008年，頁7-11。

及了社會生產與居民生活的能源消費需求和國防軍事活動的可靠燃料供應等；能源使用安全，是指能源消費及使用不應對人類自身的生存與發展環境構成任何威脅。前者是量的要求，屬基本目標；後者是質的需求，屬更高層次的追求。而能源安全問題的出現主要是因為能源對於人類經濟與社會發展的基礎不可替代性、耗竭性、稀缺性、壟斷性及能源供給的有限性，於是總是存在數量、品質等方面的矛盾，進而產生能源安全問題。

而能源安全的內涵主要有以下四個方面：

- (一) 數量的含義，即量要充裕，既有總量的充裕，也有人均量的充裕，但後者較之前者更具意義；
- (二) 品質的含義，即品質要有保證；
- (三) 結構的含義，即能源供給的多樣性、穩定性；
- (四) 經濟或價格的含義，即一個國家或地區可以從市場(特別是國際市場)上以較小的經濟代價(如較低價格)獲取所需能源的能力或狀態。

根據能源安全的界定、性質及相關的研究背景和目的等，可以看出能源安全具有以下幾個本質：

- (一) 主體性或利己性。國家能源安全是利己主義概念，有能源為我所有和為我所用的含義。為此，應樹立世界能源為我所用的觀念，立足於世界能源供需關係研究和解決能源安全問題；
- (二) 目的性或針對性。能源安全問題研究和管理具有目的性和針對性，重點就是要發現風險因素、風險領域，並進行調控和干預；
- (三) 動態性。能源安全問題是一個永恆主題，任何國家或地區在能源安全領域都會不斷出現新的問題；
- (四) 地緣政治性。能源安全與國際地緣政治有高度的互動性或相關性。

從能源安全的本質與內涵可見，國家能源安全具有下列三項特性：

- (一) 國家能源安全是一種狀態，反映了主體(國家利益)在一定環境條件下能源安全所處態勢的優劣，它表明了一個國家為經濟社會等發展需要提供充

足能源和能源使用的環境友好及可修復的能力；

(二) 國家能源安全是一個相對的概念，可以用客觀尺度(指標) 進行比較，既可在不同主體(國家)之間進行比較，又可對主體自身歷史與現狀進行對比；

(三) 能源安全作為主體所處的一種狀態，可以選擇若干狀態參數進行分析和描述，進而達到對國家能源安全系統監控的目的。

資源安全的分類多種多樣，不同角度的劃分，可以從不同側面反映出不同的資源安全內涵。從資源過程看，可以分為狹義的資源安全和廣義的資源安全：前者立足于資源保障能力，考察的是資源對社會經濟發展的保障或支撐能力。後者是指資源開發利用的生態環境效果是否安全。從空間看，資源安全可以劃分為全球性安全、區域性安全和地方性安全。從資源類別看，可將資源安全區分為戰略性資源安全和非戰略性資源安全，又可以分為能源資源安全(特別是石油安全)、礦產資源安全(特別是戰略性礦產資源安全)、水源安全、土地資源安全、生物資源安全(特別是基因資源安全)、海洋資源安全、環境資源安全等。

綜上所述，國家能源安全系統戰略模式研究，是國家能源安全戰略研究的實質性內容。該項研究對實施國家能源安全戰略，完善國家能源資源管理體系，促進經濟、資源、環境可持續發展具有重要的科學理論意義和現實意義。能源安全戰略模式主要有進攻型、主動型和靈活型三種，模式的選擇，要依據各國的具體情況，確定適合本國的恰當模式。從中共的國情出發，應採取靈活型能源安全戰略模式。

二、中共石油供需現況

隨著經濟快速成長，中共的石油需求量也漸增，中共在石油外交戰略整體方向是以「合縱連橫」的區域石油佈局為主軸，輔以「遠攻近交」的外交策略來「守住亞洲、穩住中東、走進非洲、進軍美洲、展望大洋洲」。由中共近期石油外交發展趨勢來看，中共政府不斷積極鼓勵國營石油企業「走出去」，利用其各大國營石油企業集團之雙邊經貿及投資活動向外發展，與產油國進行各項能源合作。

透過對油氣企業投資或者與產油國共同開採、開發當地油氣田，這不但可進一步帶動公司的國際化，並加強「走出去」戰略，更可以取得海外油氣田的開發權益，確保中共能源持續增長的需求。另外，除透過併購、投標參股等途徑與產油國進行能源項目合作外，中共也直接參與產油國當地交通、通訊、水力、電力等基礎建設領域進行合作。然而，因世界主要石油產地早由西方石油公司控制，因此中共石油「走出去」外交戰略容易受到其他石油進口大國競爭之限制，雖然中共積極與主要產油國建立良好關係，但仍不免面臨些許石油安全上的挑戰。中共石油供需面臨的瓶頸與挑戰，可分為以下五項：

（一）主要石油進口國與海外投資地區過於集中

中共的進口石油來源主要來自中東和非洲地區，但這兩個主要能源產區長期以來政治局勢動盪不安、戰爭爆發，在 911 事件後又成為國際反恐的重點區域，增加中共獲取石油的風險。海外投資經營地區集中度過高，截至 2006 年中共的海外投資項目有 139 個，其中中東佔 18%，非洲佔 27%，歐洲佔 15%，東南亞佔 22%，中南美洲佔 12%，其他地區則為 6%，可說是有相當大部分處於政治敏感地區。⁸中共的石油企業在投資時多以股權併購方式進入，因此整合風險加大，且企業的營利主要來自上游業務，對國際油價的依賴程度高，結構相對單一，分散風險的措施仍不夠。

以地緣關係來看，俄羅斯與中亞離中共較近也相對安全，油氣儲藏量僅次於中東地區，可做為中共開展石油投資的首選地區。⁹俄羅斯與中共是戰略協作伙伴關係，中俄間的陸上原油管道—泰納線的中共支線，在 2010 年完工，對於進口油源 80% 通過麻六甲海峽的中共而言，中共的石油安全又更添一份保障。但目前中俄能源合作只停留在石油貿易層面，還有進一步合作的空間。已在運行的中哈原油管道連接中亞的哈薩克斯坦，同樣具有分擔海上運輸風險的功用，是中共第一條境外陸上輸油管。這在中共的石油戰略上具重要意義，因為俄羅斯可能透

⁸ 范秋芳、戴秀芝、李平。〈中國石油企業海外經營風險及對策〉。《中國石油大學學報（社會科學版）》，第 25 卷第 4 期。2009 年 8 月。

⁹ 李果仁等。《中國能源安全報告：預警與風險化解》。北京：紅旗出版社，2009 年，頁 21。

過中哈油管輸油到中共，或者中共可藉由中哈油管連結其他中亞國家及裡海盆地進行油氣交易，使中亞地區、俄羅斯與中共的油氣運輸系統連成一體。¹⁰

（二）海上油田開發存在主權問題

南海蘊藏豐富的油氣資源，但是因周遭國家之間的海權問題遲遲未能解決，因此難以進行開發。中共曾對南沙問題表示中共重視與東南亞國家的友好合作關係，不願看到因存在分歧而有衝突，因此提出「擱置爭議，共同開發」的主張，落實「南海各方行為宣言」，中共願意在條件成熟時與相關國家談判尋求解決途徑。¹¹與中共對南海領海主權有爭議的東南亞國家採取的策略基本上是透過政治途徑向中共施加壓力，包括聯合美國、日本等國家的力量，以建立國際協商機制的方式，使中共在南海海域採取行動便成為國際政治外交中被動的一方。¹²

東海的油氣資源也相當豐富，目前中共已開發了「斷橋」和「春曉」等油氣田，但尚有與日本的主權海域劃界問題。¹³「擱置爭議，共同開發」是中共處理與周邊國家海域爭議的一貫原則，但中日之間「政冷經熱」的現象以及兩國的法律專家對東海大陸棚的地理認知存有歧見，隨著兩國力量對比和國內政治的不斷變化，雙邊關係將會變得比過去更加複雜。

（三）運輸通道依賴性高

世界上有三分之二的石油探明儲量在中東地區，在中共成為石油淨進口國後，中共石油的進口嚴重依賴中東地區，比例高達 40%。¹⁴石油進口的運輸管道多透過海運，且 80% 以上是經過麻六甲海峽（Strait of Malacca），而中共自有油輪承運比例低，進口石油的 90% 靠外國海運公司運輸，¹⁵也就是說中共進口石油的運

¹⁰ Michael T. Klare 著，洪慧芳譯。《石油的政治經濟學：高油價時代的新世界版圖》。臺北：財信出版有限公司，2008 年，頁 169-178。

¹¹ 〈擱置爭議共同開發 中方望各方落實南海行為宣言〉，中國網，2008 年 3 月 12 日，http://big5.china.com.cn/2008lianghui/2008-03/12/content_12370233.htm。

¹² 查道炯。《中國石油安全的國際政治經濟學分析》。北京：當代世界出版社，2005 年，頁 190-200。

¹³ 李果仁等。《中國能源安全報告：預警與風險化解》。北京：紅旗出版社，2009 年，頁 22。

¹⁴ 魏一鳴等著。《中國能源報告（2006）戰略與政策研究》。北京：科學出版社，2006 年，頁 238。

¹⁵ 倪健民主編。《國家能源安全報告》。北京：人民出版社，2005 年，頁 125。

輸權掌握在外國海運公司手中。但印度洋和南海地區，特別是麻六甲海峽一帶海盜猖獗，狹窄的水道可能出現恐怖主義的襲擊使世界經濟遭受重大損失，同時海上通道安全也掌握在美國海軍手中，加上臺海問題與南海問題等，對海上運輸通道的依賴造成中共石油進口體系的不安全性與脆弱性。

為維護這個重要的國際運輸水道的暢通，中共與美國出現不同觀點。2005年6月，美國國防部長 Donald Henry Rumsfeld 在新加坡出席第四屆亞洲安全會議時，多次提及海峽沿岸國海軍力量難以應付海盜和恐怖襲擊，希望美國軍隊進駐該區或與沿岸國家合作組成巡邏隊，但受到印尼及馬來西亞的反對。中共對該區的安全則表示願意協助並派送專家訓練馬來西亞的海事人員，並堅持尊重主權原則。若美國軍隊果真進駐麻六甲海峽區域，對中共而言不只是經濟上，更是軍事與外交上的威脅。

受到麻六甲困局的影響，中共開始計畫廣開油路避免主要石油進口通道受到美國與海盜等因素的限制，開拓四條能源管道分別為：麻六甲海上通道、中哈管道、中俄管道、中緬管道。呈現中共能源多元化進口戰略的格局，一方面可突破美國多年來在東南亞部屬的軍事力量，另一方面多元化原油進口方式可分擔麻六甲海峽的風險。

（四）戰略石油儲備尚未建成

戰略石油儲備可保障國家經濟的穩定運行，也是應對短期石油供應衝擊的方法，其主要的經濟作用是透過向市場釋放儲備油以減輕市場心理壓力，因而降低石油價格持續上漲的情況，達到減輕石油供應衝擊對整體經濟衝擊的程度。¹⁶中共國家戰略石油儲備第一期計畫共有四個儲備基地—浙江鎮海、浙江岱山、山東黃島、遼寧大連，其中規模最大的浙江鎮海基地於 2006 年底竣工，其餘在 2008 年底也已完工，2020 年以前將陸續建設國家石油儲備基地第二、三期工程。2010 年中共國內石油總儲備量達到 50 天淨進口量，但是根據國際能源總署（IEA）

¹⁶ 查道炯。《中國石油安全的國際政治經濟學分析》。北京：當代世界出版社，2005 年，頁 209-224。

規定應儲備 90 天淨進口量以因應石油出口國的「減產保價」政策，以達到減少石油供應衝擊等人為因素對國家政治或經濟穩定的影響。

（五）缺乏應對國際油價波動的機制

由於戰略石油儲備不足，對國際油價波動缺乏適度緩衝空間，在石油長期合同談判時也常處於不利地位。中共的石油期貨市場尚在建立中，規模較小，因此在國際石油市場上缺乏影響力，國內絕大多數企業無法透過國際期貨市場進行套期保值，無法操控國際油價的賡仟，只能被動接受損失。¹⁷以戰略上來看，中共為維護和加強能源安全採取包括促進能源來源多元化、籌建石油戰略儲備、鼓勵油氣企業「走出去」進行海外開拓、開始進行燃料油期貨交易等在內的多種策略。但中共目前仍不夠資格加入國際能源總署（IEA）、石油輸出國組織（OPEC）等可對國際油價展現影響力的國際組織，在現階段能源安全上會面臨較大壓力。

第四節 小結

國際政治是一場追逐權力的鬥爭，現實主義認為國家以獲取權力為目標，透過理性的方式尋找國家利益最大化，中共為了追求國家能源的最大化利益而規劃了國家能源戰略，以向石油生產大國購買進口石油、與他國合作開發海外油田等方式，以補充中共國產石油的不足之處。但目前不論是在國內的石油儲備體系、海上進口運輸通道、陸上合作的油氣管道、海外開發的國家間合作等，仍有許多國與國之間的利益分配問題有待解決，現實主義認為國家之間為了謀取自身的最大利益，會有相互懷疑與互不信任的情況，且最後可能導致國際衝突的發生。因為國家在追求權力的過程中總是希望自己的權力比別國的權力更大，所以國家間毫無信任與合作的一面。而中共透過積極參與國際能源事務，國際能源貿易是中共與他國拉近距離的手段之一，以維護中共使用能源的權益。

在多邊合作方面，中共是亞太經濟合作組織（Asia-Pacific

¹⁷ 李果仁等。《中國能源安全報告：預警與風險化解》。北京：紅旗出版社，2009年，頁23-24。

Economic Cooperation, APEC) 能源工作組、東協 (Association of Southeast Asian Nations, ASEAN) 與中日韓 (10+3) 能源合作、國際能源論壇 (International Energy Forum, IEF)、世界能源會 (World Energy Council, WEC) 及亞太清潔發展和氣候新夥伴計劃的正式成員，是能源憲章的觀察員，與國際能源總署 (IEA)、石油輸出國組織 (OPEC) 等國際組織保持著密切聯繫。在雙邊合作方面，中共與美國、日本、歐盟、俄羅斯等許多能源消費國和生產國，建立了能源對話與合作機制，在能源開發、利用、技術、環保、可再生能源和新能源等領域加強對話與合作。¹⁸

國際油價受各種因素影響而居高不下，成為當前國際能源安全的核心問題，引發各國與國際組織的高度關注。在近十多年來中共對能源安全的計畫和行動，增加國內能源供應、開發替代能源、能源供應多元化、「走出去」戰略、戰略石油儲備、能源外交等措施和方法，構成中共能源安全政策的主要內容。中共石油消費量逐漸增加，國內新增石油探明儲量雖無法補足現有資源的產量，但中共在替代能源的研究開發上取得新進展。為求兼顧經濟成長與自然環境的保護，中共在產業上也有所限制，鼓勵投資高新技術產業，減少傳統製造業、重工業的發展。但能源安全不只是國內政策的實踐，應該加強國際能源合作，維護世界能源安全，共同達到互贏共利，各國應該積極採取行動以善加利用有限的能源，這是國際社會在能源方面的共識與當前面臨的緊迫要務。

¹⁸ 〈中國的能源狀況與政策〉，中華人民共和國中央人民政府網，2007 年 12 月，http://big5.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/zwgk/2007-12/26/content_844159.htm。

第四章 中共的海權發展與威脅

第一節 中共面臨的海權威脅

今天，各國在海洋權益上明爭暗鬥，硝煙四起，世界海洋政治腥風血雨。按照「聯合國海洋法公約」（簡稱「公約」），世界將有 35.8% 的海洋面積為世界各國所瓜分。地球上最後一輪「藍色圈地」運動於 2009 年 5 月達到高潮。目前，向聯合國提交 200 海裡外大陸架劃界案已有 51 份，外大陸架初步資訊 44 份。¹在這次跑馬圈地的過程中，作為陸海複合型國家的中共，所得整體收益遠遠低於日本、印尼等群島國家；而且，中共海洋意識覺醒較晚，維護海洋權益的行動滯後，一些合法權益已被周邊鄰國所侵佔。從整體安全態勢而言，中共面臨著「西緩東急」的周邊安全形勢，安全防禦的重心已從西北、北部邊境地區全面轉向了東南方向的海洋。「可以預見，影響現今與未來中共安全的主要威脅將來自海上。隨著對外開放政策的進一步深化、全球化的進一步深入，中共開發利用海洋及其資源的頻度和力度將不斷加大，來自海洋的同題也隨之增加，特別是海洋經濟已經成為中共國民經濟的重要組成部分，並有繼續增長之趨勢，同時中共進一步依賴海洋及其資源的趨勢仍將繼續發展。」²總的來看，中共在海洋上面臨著極為複雜而嚴峻的形勢。

一是海洋爭端日趨激化，中共海疆危機全面爆發。釣魚臺被日本控制，南沙群島 40 多個島礁被越南、菲律賓等國侵占；一些周邊國家通過單方面宣佈其專屬經濟區和大陸架，已造成中共主張的 120 萬至 150 萬平方千米的海域成為爭議區，約占中共法理上應管轄海域的一半。當前，中共與周邊一些國家的海洋爭端在經歷了一些年的相對平靜之後又有加劇之勢，中共海洋權益受到了周邊國家日益嚴重的威脅。而且，隨著中共國力的日益強大，相關國家與中共關於海洋利益

¹ 國家海洋局海洋發展戰略研究所課題組。《中國海洋發展報告 2010》。北京：海洋出版社，2010 年，頁 476。

² 〈應制定海洋發展戰略與完善海洋體制〉，中共海洋局網站，
<http://www.soa.gov.cn/soa/news/importantnews/webinfo/2010/12/1293433726559627.htm>

的爭奪將更加激烈。這些國家紛紛加快了對爭議地區的占領、控制和開發，並從政治、軍事、外交等多個領域不斷挑戰中共的海洋利益。菲律賓國會於 2009 年 2 月 17 日通過「群島領海基線確定案」，將黃岩島和南沙群島的中業等 7 個島礁劃入其領海基線，越南近些年高調任命「長沙縣」（中共南沙）行政領導，在所占島礁進行「國會代表」選舉，通過行政、立法措施加強主權目的的意圖極為明確。在軍事上，日本繼續強化對釣魚臺的控制，近年來，中日在釣魚臺問題上數度引發摩擦與危機，釣魚臺形勢日趨緊張而複雜。越南、菲律賓等國也競相增加軍費、購置先進武器，³力圖應對在南海可能發生的衝突；並積極強化島礁占領，試圖繼續蠶食中共南海主權及主權權益。外交上，這些國家一方面借助美、印等區域外大國勢力，以增加與中共角力的籌碼。2009 年 11 月 26 日至 27 日，在河內舉行了由越南倡導的南海問題國際研討會，試圖引導國際輿論將南海問題國際化。在 2010 年舉行的美國—東盟第二次峰會中，越南等國明確表示希望美國介入南海爭端。另一方面加強在國際組織，尤其是聯合國大陸架界限委員會的工作，向其提出外大陸架劃界申請並爭取支持。越南、馬來西亞、日本等國已先後向該委員會提交了爭議性申請，並已經得到受理。在專屬經濟區劃界爭端愈演愈烈的同時，中共與部分周邊國家在大陸架劃界問題上的矛盾也開始加劇。未來，圍繞海洋劃界的鬥爭必然會更加激烈。

二是中共經濟崛起已有相當的成就，但安全上的風險都越來越大。其一，中共經濟的快速發展有可能會激化矛盾、引發新的安全問題。長期來看，隨著金磚國家等新興經濟力量的崛起，美國等西方國家在世界經濟體系中的地位將不可避免地衰落。其中，中共經濟實力的快速提升尤其引人注目，但中共也不幸成了西方世界轉嫁國內矛盾，宣洩不滿情緒的焦點。當前，美國對華的經濟目標已從之前鼓勵中共融入國際體系的立場轉變為防止中共取代美國在國際經濟秩序中的

³ 2009 年，越南與俄羅斯簽署了採購 12 架蘇 30-MK 戰鬥機和 6 艘基洛級常規動力潛艇的合同，其胸甲的兩艘「獵豹級」導彈護衛艦已經正式服役；菲律賓近期購買了美國「漢彌爾頓級」大型快艇，並宣稱將從美國購買更多軍艦、直升機及防空雷達等；馬來西亞已經對俄 18 架蘇 30-MKM 戰機的接收，以替換目前的米格 29 戰鬥機，2009 年 9 月，其首艘潛艇服役。

各種權力的政策。為此，美國在人民幣匯率問題上、中美貿易逆差問題上長期對中共施壓。更值得注意的是，當經濟手段不足以解決問題的時候，外交和軍事手段逐漸成為美國牽制中共崛起的兩大重要手段。從 2009 年開始，美國高調重返亞洲，在南海、朝鮮等問題上加大大對中共的政治攻勢或牽制；在西太平洋地區強化軍事部署及軍事活動，其對中共的安全壓力已經迅速上升。其二，中共經濟的崛起將不可避免地帶來政治和安全上的後果，美國主導的現今國際秩序究竟能多大程度接受中共的大國地位，也是一個不太確定的問題。目前中共的經濟發展正從「速度優先」進入到「質量取勝」階段。中共已經取消外資在華投資的超國民待遇，中共不會滿足於僅僅充當世界工廠和西方的原材料產地。中共在全球範圍內與西方國家的經濟競爭已經加劇。中共經濟的崛起必然導致其在國際政治中對權力的更高訴求，而西方國家並不樂意接受中共在世界經濟中權力地位的提升，不會自動放棄在世界體系中已有的權力。為了應對中共的經濟崛起，西方國家很有可能利用其所擅長的國際輿論、經濟外交和世界經濟遊戲規則等對中共進行各種掣肘。其三，各類「安全困境」的螺旋加速上升。美、日、印等大國認為中共最終會將經濟能力轉化為軍事能力，普遍對中共存在擔心、憂慮的複雜情緒。隨著中共的實力繼續增強，它們防範中共的動作也不斷加大。越南、菲律賓等周邊國家在分享中共經濟崛起機遇的同時，其在安全上防範、牽制中共的一面也更加突出。東亞地區海上軍備競賽已不可避免。

總之，經濟的快速發展不僅無法解決已有的安全問題，還將帶來新的安全難題，中共與世界各主要大國和周邊國家的互動已經進入了新的磨合期，期望單純的經濟發展和經濟合作會促使中共安全環境好轉的說法是非常天真且危險的願望。

三是臺海局勢雖然走向緩和，但依然危機四伏。2008 年馬英九政府上臺後，兩岸關係全面走向緩和，但「臺獨」的威脅因素並沒有消除。兩岸關係依舊是臺灣選舉的熱門話題，這個話題還常是國內各派政治勢力煽動輿情的重要工具。而且，臺灣是美國、日本遏制中共的一枚重要棋子，美、日等外部勢力不會放鬆其

在臺灣的任何機會。再者，臺灣問題依然牽扯著中共太多的外交資源，在政治上、安全上給中共構成巨大壓力。隨著中共海權的發展和外界對中共海權關注程度的加大，臺灣問題將變得更力複雜。

四是中共海外利益的安全問題日益突出，但缺乏起碼的強力手段予以維護。中共的經濟活動已經走向全世界，但支撐這些活動的安全工具都非常匱乏。自改革開放以來，中共經濟的發展日漸與世界連結在一起，2008 年中共的進出口貿易對國民生產總值的貢獻度已達 63.4%。截至 2010 年年底，中共已在全球 178 個國家、地區設立境外直接投資企業 1.6 萬家，對外投資累計淨額(存量)達到 3172.1 億美元。當國家由「內向型經濟」轉向與國際貿易的「外向型經濟」後，國家安全的空間便向海洋拓展，人們對國家海上力量也開始關注起來，這是不以人們的意志為轉移的普遍規律。海洋通道安全、海外資產安全、公民人身安全等問題日益突出；海盜、海上恐怖主義和海洋生態等非傳統安全威脅也日趨嚴重。

因此，建立一支強大的海上力量，既是歷史夢想的糾葛，也是現實國家安全的呼聲；同時，大力發展海洋經濟，維護海洋權益，也是和平與發展時代背景下的重要主題。

第二節 當前中共海權發展的目標

2009 年 3 月 8 日，美國無武裝海測船無瑕號 (USNS Impeccable) 在距海南省大約 120 公里之公海上遭到數艘中共官方船隻之騷擾；⁴2010 年 7 月 1 日，人民解放軍副參謀長馬曉天在接受香港鳳凰電視臺訪問時，公開表示堅決反對美國與南韓在黃海舉行聯合軍事演習；⁵同一個月底，東協區域論壇 (ASEAN Regional Forum, ARF) 在越南河內舉行年會時，美國國務卿柯林頓夫人 (Hillary Clinton) 與中共外長楊潔篪在南海問題上針鋒相對；⁶同年 9 月中共與日本因釣魚臺中共

⁴ "Chinese Ships 'harass' US Vessel," <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/7933171.stm>。

⁵ 〈中共軍方公開表態反對美韓軍演〉，<http://www.dwnews.com/big5/news/2010-07-02/56160621.html>。

⁶ Ian Storey, "Power Play in S. China Sea Stirs up Tension," The Strait Times (Singapore) (July 27, 2010), available at: http://viet-studies.info/kinhte/power_play_in_sea.htm。

政府態度強硬以致緊張升高。2011 年 7 月，東協區域論壇在印尼峇里島 (Bali) 舉行年會，美「中」兩國間雖然對話語氣趨於緩和，再度針對南海問題交手；⁷同年 8 月 10 日中共第一艘航空母艦試航。這些事件雖然時間、對象、性質不完全相同，但確有一個共通點，亦即均與海洋有關，而且中共在相當程度上是針對美國而來，或者比較貼切的說法是美國在這些衝突的事件中，不管它是否願意，均會被捲入這些爭端之中。

自 2001 年發生恐怖主義團體攻擊美國本土之 911 事件以來，美國捲入阿富汗戰爭和對伊拉克戰爭，美國的國家資源及國防預算不斷耗費在全球反恐和這兩場難以取勝的戰爭上，導致國力趨於衰退，反觀中共卻利用此一國家安全的戰略機遇期來累積實力，提升國家在國際政治上的影響力。中共崛起似乎已經成為國際社會的共識，然而世界各國和研究中共的學者專家對中共是否是一個支持現狀的強權 (status quo power) 仍然缺乏共識。美國表示希望中共成為一個負責任的利害關係人 (stakeholder)，但是對中共是否已經扮演這樣的建設性角色，則有所保留。否則美國也不會一再質疑中共積極整軍經武的企圖。東亞的國家，尤其是日本、越南和菲律賓，在過去幾年特別感受到中共強勢作風所帶來的壓力。媒體有關中共將南海界定為其核心利益的報導，以及中共軍方對黃海之強硬立場，讓其它東亞國家有很深的感觸，對中共的國家戰略，尤其是海洋戰略，產生戒心，因此希望引進美國力量以制衡中共。

雖然第一島鏈使中共海域處於半封鎖 (semi-closed) 狀態，但是中共擁有 1.8 萬公里的海岸線、面積在 500 平方公尺以上的島嶼五千多個 (島嶼海岸線 1.4 萬多公里)、⁸以及包括青島、旅順、大連、湛江、香港在內的眾多天然良港，具備發展海權的良好條件。然而，中共在傳統上並不是海權國家，一向是重陸輕海，雖然明朝在十五世紀初期曾經可說是世界上最強大的海權國家，鄭和曾率龐大艦

⁷ Abdul Khalik and Desy Nurhayati, "US-China Tensions Eclipse ARF," The Jakarta Post (July 24, 2011), available at : <http://www.thejakartapost.com/news/2011/07/24/us-china-tensions-eclipse-arf.html>。

⁸ 參見 1998 年 5 月中華人民共和國國務院新聞辦公室公佈之《中共海洋事業的發展》，頁 1。

隊七下「西洋」(1405-1433年)，最遠到達東非，⁹但是這種海權盛舉只是曇花一現。清朝中葉以後，面對外來威脅時，曾經出現海防與陸防之爭，最後是陸防論勝出。毛澤東領導的共產黨政權同樣不重視海權，或是縱然重視海權，在建立政權初期也沒有條件發展強大海權。然而，隨著國力增強，海洋意識也跟著升高，自江澤民1992年10月12日在對中共十四大的報告中，提到要維護國家領土主權完整和海洋權益之後，中共政府開始不斷強調此一主張。

基本上，中共海洋戰略的目標大致可歸納為以下幾項：

一、成為真正的強權

陸伯彬 (Robert Ross) 指出過去陸權國家尋求發展強權的海洋能力真正的驅動力是民族主義和追求地位，而不是安全考量，他認為中共也不例外。¹⁰自從毛澤東宣布「中共人站起來」後，¹¹中共一直尋求富強之道，以洗刷「百年屈辱」，但是不管是集體化之人民公社、超英趕美之大躍進運動、或是文化大革命，均無法達到富強的目標，反而使中共人民嚐遍民窮財盡的苦果，直到鄧小平改弦更張，對內改革、對外開放，才開啟邁向富強的大門。過去兩百多年海權和陸權競爭，最終均是海權國家勝出的歷史教訓提醒中共，如果不能轉型為海權國家，中共仍然無法成為真正第一流的世界強權。陸伯彬針對中共學者和軍事專家有關中共應建立遠洋艦隊能力，包括應該擁有航空母艦的主張，加以分析，歸納出兩大理由，其中之一就是要建立強權的地位，¹²因為連印度、泰國、南韓、巴西和日本都有航空母艦，中共怎麼可以沒有，中共是聯合國安理會五個常任理事國中唯一沒有航母的國家，這對中共民族主義者來說是不能容忍的事情。

⁹ 有關鄭和於1405-1433年七次下「西洋」、中共主宰海洋的歷史，請參見 Louise Levathes, *When China Ruled the Seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne 1405-1433* (Oxford: Oxford University Press, 1994).

¹⁰ Robert Ross, "China's Naval Nationalism: Sources, Prospects, and the U.S. Response," *International Security*, Vol.34, No.2 (2009), p.46.

¹¹ 這是毛澤東於1949年9月21日對中共人民政治協商會議第一屆全體會議上開幕詞中的用語，請參見中華人民共和國外交部、中共中央文獻研究室編，《毛澤東外交文選》，(北京：世界知識出版社，1994年)，頁113-115。

¹² 同前註。頁65-66。

二、捍衛領土主權

中共學者和軍事專家主張中共應建立遠洋艦隊能力，包括應該擁有航空母艦的另一個理由，就是要捍衛中共的權益，這些權益包括海洋主權及保護海上運輸線。¹³地緣戰略處境讓中共具有高度之不安全感，因為它有 14 個陸上鄰邦，加上海上鄰邦，共有鄰邦超過 20 個，其中不乏強權，例如蘇聯/俄羅斯、日本、印度都是強國，或是有機會成為強權，而且中共與這些強權均有領土主權糾紛，也均曾交戰過。在過去二十年當中，中共經由談判業已解決與陸上鄰邦之邊界劃界問題，印度和不丹是目前尚未解決邊界衝突之陸上鄰邦。然而，海洋領土主權衝突不僅沒有獲得解決而且方興未艾，不僅想要收回臺灣的目標一直無法實現，釣魚臺和南海主權紛爭依舊無法解決之外，對日本有關東海海洋劃界之爭端反而加劇。中共認為它的海洋領土被侵佔、海洋資源被掠奪，因此海洋戰略的重要目標之一就是捍衛領土主權。

三、保護沿海經濟重鎮

中共沿海省分土地面積占中共總面積之 15%，人口占中共總人口的 40%，但經濟上卻占中共 60% 以上的國內生產毛額（GDP），且吸收將近 90% 的外來投資。¹⁴換言之，沿海地區已經成為中共經濟命脈之所繫，也是中共追求富強之關鍵，因此中共已經不能採用過去「誘敵深入」之游擊戰略，必須要禦敵於國門之外，而想要避免沿海省分淪為戰場，就要至少能夠掌控第一島鏈以內之水域。

四、維護海上生命線

世界貿易是靠海洋在支撐，因為 80% 以上的貨物經由海洋運送。中共已經不是 1949 至 1978 年經濟上自力更生的國家，而是深深融入國際經濟體系之貿易大國。為了維持經濟持續成長，中共必須不斷進口重要天然資源和戰略物資，尤其是能源，再將產品銷售到其它國家，中共 90% 以上的對外貿易是經由海上運輸來完成。而且自 1993 年中共成為石油之淨輸入國之後，石油需求之缺口日益加

¹³ 同前註。頁 68-71。

¹⁴ 張煒主編。《國家海上安全》。北京：海潮出版社，2008 年，頁 386。

大，進口之石油和天然氣越來越多，目前已經是僅次於美國的世界第二大進口國，其中超過 70% 的進口原油大部分是來自中東（沙烏地阿拉伯、阿曼、伊朗）和非洲（安哥拉、蘇丹、和剛果），¹⁵是航經印度洋、穿過麻六甲海峽（Strait of Malacca）、經由南海運送到中共，這是中共所謂的「麻六甲困境（Malacca dilemma）」，¹⁶但是此一航線在印度洋和南海部份對中共而言同樣脆弱，中共也是世界上進口鐵礦最多的國家（主要從澳洲和巴西購買）。中共的海上交通線連接每一大洲、經過每一個海洋、穿過每一個重要國際海峽、到達超過 150 國家之 600 個以上的港口，¹⁷如何維護海上交通線（sea lines of communication）之安全，攸關中共之經濟發展。

五、開採海洋資源

中共雖然擁有 960 萬平方公里之土地，是世界上土地面積第三大的國家，但是中共人口超過 13 億，人均享有土地面積不到 0.008 平方公里，遠低於世界上 0.3 平方公里的平均值，¹⁸再扣掉高山及沙漠，能夠使用的土地更小，而且中共的天然資源也離「地大物博」之描述有相當的距離，至少糧食不足、石油生產嚴重不足於應付內需就是相當明顯的例子。中共石油蘊藏量只占世界石油總蘊藏量之 2.19%，天然氣占 1.307%，能源藏量並不豐富。¹⁹在陸地資源有限，或是因為開採而日漸枯竭的情況下，向海洋發展是必然的方向，包括取得糧食及開採石油和天然氣是重要的目標，據中共地質及礦物資源部之估計，南海地區蘊藏 1050 億桶石油，光是曾母暗沙附近水域就蘊藏九百億桶之石油，²⁰如果能夠充分利用

¹⁵ Christopher Pehrson, *String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power across the Asian Littoral* (Carlisle Barracks, Pennsylvania: Strategic Studies Institute, the U.S. Army War College, 2006), p.6.

¹⁶ 麻六甲海峽最窄處只有一公里寬，每天航經該海峽的郵輪及船隻相當多，如果發生船隻意外可能癱瘓整個海峽，或是如果中共與美國陷入敵對狀態，美國可以相當輕易地在該地區拿捕運往中共的船隻，這是中共依賴麻六甲海峽所形成的困境。參見：Christian Bedford, "The View from the West: String of Pearls: China's Maritime Strategy in India's Backyard," *Canadian Naval Review*, Vol.4, No.4 (2009), p.37.

¹⁷ Andrew Erickson and Gabriel Collins, "China's Maritime Evolution: Military and Commercial Factors," *Pacific Focus*, Vol.22, No.2 (2007), p.51.

¹⁸ 中華人民共和國國務院新聞辦公室，前引文，頁 1。

¹⁹ 引自季國興。《中共的海洋安全和海域管轄》。上海：上海人民出版社，2009 年。頁 65。

²⁰ 轉引自 Michael Studeman, "Calculating China's Advances in the South China Sea: Identifying

海洋資源，可以彌補中共陸上資源不足之困境。

第三節 中共海權發展與海上航道安全

中共國際貿易的海上航道主要有四條(詳圖 4.1)：一是向東到太平洋東岸，沿途至日本、北美東西海岸、中美洲和南美洲東西海岸。二是向南至大洋洲，沿線包括馬、菲、印尼等東南亞國家。三是向北至朝鮮、俄羅斯遠東地區的航線。四是向西至地中海、黑海、波羅的海和大西洋等歐洲沿岸地區，或至中東及非洲地區。西行航線在印度洋西岸分為以下支線：在中東地區：波斯灣—霍爾姆茲海峽—麻六甲海峽—臺灣海峽—中共大陸沿海港口；在西非：好望角—麻六甲海峽—中共大陸沿海港口；東非：麻六甲海峽—中共大陸沿海港口，在北非：地中海—直布羅陀海峽—好望角—麻六甲海峽—中共大陸沿海港口。

在這四個方向的航線中，以西行航線最為重要，因為它關係到中共海外戰略資源的獲取，關係著中共的總體經濟安全。阿拉伯海、印度洋、麻六甲海峽、南海和臺灣海峽一線處在西行航線的關鍵要衝。在超過 80% 的中共商船和油輪每天都要經過這些水域的今天，印度洋和西太平洋上的任何風吹草動就不能不引起中共的高度重視。

圖 4.1 中共海上航道示意圖



資料來源：http://www.gdhs.com/0%20zhongguo/jiaotong_shuilu.asp

the Triggers of 'Expansionism,' Naval War College Review, Vol.51, No.2 (1998), p.78.

馬漢曾言：「誰掌控了印度洋，誰就控制了亞洲。21 世紀將在印度洋上決定世界的命運。」²¹印度洋向來是各國爭奪世界霸權的重要場所，制海權的競爭非常激烈。印度洋是世界海洋的樞紐，它連接四大洲、兩大洋，貫通霍爾姆茲海峽、曼德海峽、麻六甲海峽、巽他海峽、龍母海峽，承載著北緯六度水道、北緯九度水道和好望角航線三大東西溝通的最重要航線。因此，印度洋是三百多年來大國角逐世界霸權的關鍵地區，是任何霸權國家都必須控制的區域。²²印度洋地區還富有戰略資源，世界已探明的石油儲量中有 50% 落在印度洋地區；非洲大陸與大洋洲大陸更是鉻、鈾、錳、鉑、黃金等稀有金屬和諸多戰略礦物資源的寶庫。²³冷戰時期，該地區曾是美蘇兩國海軍鬥法的主要場所。冷戰結束後，印度洋在世界海洋中的交通樞紐地位越來越受到各大國的重視，各國海軍紛紛聚集印度洋，加強自己在該水域的存在。印度洋上隨處遊弋著世界各大海上強國的軍艦，不僅美國、印度圍繞制海權明爭暗鬥，日本、澳大利亞，甚至英、法海軍也加入到了這個行列。

隨著中共對南海所屬海域管轄和開發力度的增強，該地區爆發衝突的可能性日漸增加。形勢雖然如此，但中共必須在南海有所作為，因為南海是中共海洋利益較為集中的海域。首先，南海豐富的漁業、油氣等資源是中共未來經濟發展的重要支撐。其次，南海處於中共海外貿易的交通要道，攸關中共的海上通道安全。中共的經濟發展越來越依賴於進出口貿易，如果在戰時，敵方要封鎖中共的海洋運輸線，最理想的地方就是南海，因為此地距離中共大陸相對遙遠，陸權的權威相對弱小。潛在對手相對於中共有著地緣上的優勢和便利。如果說，在黃海和東海，中共海權可以在陸權的庇護下發揮作用，那麼在南海，大多數情況下，中共的海上力量將不得不單獨行動，依靠自身實力在這片海域保護商船、漁民並實施

²¹ A.J.科特雷爾、R.M.伯勒爾編。《印度洋—在政治、經濟、軍事上的重要性》。上海：上海人民出版社，1976 年，頁 108。

²² 張文木。〈世界霸權與印度洋—關於大國世界地緣戰略的歷史分析〉。《戰略與管理》，2001 年第 4 期。

²³ 中共現代國際關係研究院海上通道安全課題組。《海上通道安全與國際合作》。北京：時事出版社，2005 年，頁 328。

自衛。最後，南海關係到中共的戰略安全利益，南海是中共戰略安全環境中至關重要的一環，又長期是中共周邊安全環境中最為薄弱的地方，在此，中共不僅面臨著島礁被侵佔，海域被蠶食，還面臨著區域外大國在此日益增多的敵對活動。美國頻繁出動艦機在南海地區對中共進行偵察，還伺機炒作南海問題，拉攏東南亞國家對中共進行戰略合圍。因此，中共當然應該追求南海的制海權、但控制程度應該與黃海和東海有所區別。在南海，中共可以與其他力量分享權力，共同維護該片海域的寧靜和航行自由。為維護現實海洋利益，中共將追求在南海的相對海權優勢，但也應該充分考慮其他國家的利益，比如日本的運輸線安全、美國的海洋通道、周邊國家的合法權益等。

第四節 小結

從海上軍事力量的建設和發展而言，中共海權發展的環境是比較惡劣的。中共陸海複合型的特點使得其在陸海之間難以取得戰略平衡，與美國、日本不同，中共還必須得防範來自陸地各個方向上的威脅，這必然會減少對海上事業的投入。同時，中共自身的和平主義傳統和當今的時代背景也限制了中共的武力選擇，中共已不具有透過海上武力征服周邊國家的條件。從外部環境來看，中共面臨著美日兩大優勢海權國家的遏制與圍堵，西太平洋縱貫南北的島嶼都被美國或其盟國所控制。「大多數觀察家都認為，面對美國和日本海上力量的超強優勢，中共的海軍目前還無法去爭奪海洋的控制權，即使是在第一島鏈以內。」²⁴由於時代條件限制，中共也不可能在海外擁有大規模的基地，缺乏遠洋投送能力，中共海軍難以在大洋上有所作為，基於歷史猜忌和現實考慮，周邊的其他國家也不會對中共海權的發展抱有太多的善意，印度和澳大利亞對中共發展海上力量極為警惕，有可能加入針對中共的美日海上防線，東南亞不少國家與中共存在著海洋利益爭端，它們自然不會歡迎中共海上力量的強大。因此，也許是基於上述不利因素，

²⁴ James R. Holmes and Toshi Yoshihara, *Chinese Naval Strategy in the 21st Century: The turn to Mahan*, New York : Routledge, 2009, p.87.

有人甚至得出這樣的結論：「中共幾乎不可能成為一個真正意義上的海洋強國。」

²⁵的確，無論是在當前，還是在可預見的將來，中共都沒有條件，沒有能力，也沒有意願成為美國那樣的世界海上霸權。

不過，如果中共海權的終極目標不是以控制世界制海權，謀求世界霸權，那麼中共在亞太區域內也依然有機會。一是地處歐亞大陸與太平洋板塊的中央接合部，中共的戰略位置和遼闊的幅員，可取某一方向上的優勢去彌補另一個方向上的弱勢，這一點有別於歷史上的德國、法國和俄國。二是中共強大的陸權將成為中共海權發展的堅強後盾，這有可能會改變一些中共的劣勢。三是如果不將海權狹隘理解為「海軍力量」的話，中共海權則面臨著重大的機遇。時代條件的變遷、國際機制及規範的進步、經濟全球化和世界相互依存的加深不僅豐富了中共海權的內涵，也可能從根本上改變中共海權發展的途徑和手段。中共海權發展不能效仿歷史上的德日等國，以軍事為中心，中共肯定無法在大洋上挑戰美國的霸權，但卻有可能在經濟、社會等領域與美國等海洋強國的和平競賽中勝出。從這個意義上講，中共成為一個海洋強國又是可能的。

²⁵ 唐世平。〈再論中共的大戰略〉。《戰略與管理》，第1期。2001年。

第五章 中共海上石油運輸安全與海權發展

第一節 中共海上石油運輸的安全現況

中共雖然近些年來在石油進口的國家採取多樣化趨勢，亦在戰略上大幅改善了進口的威脅，但是海上運輸安全卻一直無法獲得有效的改善。海上運輸安全問題其中涉及到的關鍵海峽、運河等咽喉要道的安全問題，這些節點出現任何一個阻斷或危安因素，都將直接影響整個海上通道的安全。目前對中共海上石油進口航線具有重要影響的有：麻六甲海峽、臺灣海峽、曼德海峽、霍爾姆茲海峽、蘇伊士運河等，其主要影響的安全現況如下：¹

一、印度洋因素

印度洋是聯繫亞洲、大洋洲和非洲之間的主要交通要道，向東北經麻六甲海峽和龍目海峽(Lombok Strait)進入太平洋。由於中東地區盛產的石油係透過印度洋航線源源不斷向外輸出，因而印度洋航線在全球占有重要的地位。印度洋上運輸石油的航線之一是出波斯灣向東，穿過麻六甲海峽或龍目海峽到包括中共大陸在內的東亞各國。霍爾姆茲海峽在印度洋航線上占有重要地位，波斯灣地區出口石油總量 90%經過此海峽，因而霍爾姆茲海峽被稱為「石油海峽」。蘇伊士運河經麻六甲海峽的航線，是印度洋東西間一條最重要的航道，運輸量大。

印度為印度洋上最大的國家。近年來，印度政府配合美國的新亞太戰略構想，提出謀求世界大國地位的「印度洋戰略」，此一戰略主要內容就是「控制印度洋，西出大西洋，東進太平洋，南下非洲」的目標，²不但要完全控制印度洋，更可以圍堵中共，向大西洋、太平洋和非洲滲透，進而染指亞太、印度洋沿岸國家事務之意圖，企圖控制世界主要的海洋航道，實現獨霸印度洋，稱雄世界的夢想。印度一旦取得印度洋戰略的初步成功或與美、日、澳等國家結成某種程度的軍事

¹ 晨晟。〈對抗美國新軍事戰略—大陸建構石油安全通道的新思維〉。《中共研究》第 46 卷第五期。2012 年 5 月，頁 71-75。

² 〈「外援」撐起印度海洋「夢」力圖航母數量世界第二〉，中共經濟網，2013 年 8 月 18 日。
http://big5.ce.cn/gate/big5/intl.ce.cn/qjss/201308/18/t20130818_24670988.shtml。

同盟，未來一旦爆發戰爭，中共的印度洋航線將完全受到印度威脅。中共大陸領土不鄰印度洋，目前中共之國力、軍力，特別是海軍還沒有能力控制對於大陸生存與發展有重大意義的印度洋海上航道。若印度之印度洋戰略構建成功，中共的整個印度洋航線都直接受到印度的威脅。

可以預見，在不久的將來，印度洋將成為世界地緣政治的中心。當美國的「兩洋戰略」、印度的「印度洋戰略」與中共的「和諧印度洋戰略」在印度洋碰撞，印度洋有可能會成為「衝突之洋」、「麻煩之洋」，影響海洋安全。³

二、麻六甲因素

麻六甲海峽（詳圖 5.1）位於印度洋與太平洋之間，是連接印度洋與太平洋的重要國際航運水道。海峽全長約 1,080 公里，西北部最寬達 370 公里，東南部最窄處只有 337 公里。每年有 8 萬多艘船次過往海峽，占全球貿易量的 1/3，全球原油航運量的 1/2，⁴戰略意義極其重要。麻六甲因素是中共海上石油運輸安全最重要的隱患。多年來美、日、印等國為控制麻六甲海峽，一直進行著明爭暗鬥，使得該地區已成為當今全球石油通道中的熱點。雖近年來中共海上軍力不斷增強，但對於海軍實力尚不夠強大到可以控制「近海」，現階段海上石油運輸命脈仍受制於人。

三、南海因素

南海是世界第 3 大陸緣海，幅員遼闊，擁有 300 多萬平方公里的浩瀚海域，其間更是點綴著數以千計的島、礁、灘、沙等。地處低緯度熱帶、亞熱帶地區，南海不僅擁有異常豐富的漁業資源、深海動植物資源，更為重要的是南海海底蘊藏著豐沛的石油天然氣資源，據初步估計，海底石油蘊藏量達 200 億噸，有「第二個波斯灣」之美譽。其擁有如此豐富的自然資源，南海重要的戰略地位更加不容小覷。

³ 朱翠萍。〈談印度的印度洋戰略與中共海洋安全〉，人民網，2013 年 8 月 29 日，http://youth.chinamil.com.cn/qnht/2013-08/29/content_5458648.htm。

⁴ 百度百科，<http://baike.baidu.com/view/15939.htm>。

圖 5.1 麻六甲海峽示意圖



資料來源：

<http://www.study21.com.tw/index.php?m=teablog&modules=a&no=1409>

南海特別是南沙群島的主權歸屬之爭，啟於 20 世紀後半期。從 60 年代開始，特別是 70 年代至今，南沙群島露出水面的島礁以及海域分別由周邊國家占領。提出所謂「主權」要求並分割海域的有越南、菲律賓、馬來西亞和汶萊（詳圖 5.2）。其中越、菲、馬 3 國派兵對島礁進行軍事占領，只分割海域的是印。到 1991 年底，除中共控制的 6 個礁與臺灣控制的太平島，其他 44 個島礁分別由越、菲、馬占領。在這些周邊國家中，越南是唯一提出對南沙群島擁有全部主權的國家。

南沙群島形成主權爭議的複雜局面原因有二，第一，南海具有重要的戰略地位和豐富的經濟資源；第二，與國際法存在缺陷有關。1982 年制定的「聯合國海洋法公約」在一定程度的公平意義上確立世界海洋秩序，但它在引入「專屬經濟區」的新概念後，卻對專屬經濟區和大陸架沒有給予明確的界定。它允許專屬經濟區與大陸架存在多條分界線，其結果是，由於各方對專屬經濟區和大陸架的界定不同，為衝突埋下隱患。「公約」還規定，一個島嶼（漲潮時露出海面的島嶼）可以為一國提供 200 海哩的專屬經濟區。如此法律使各國都有理由搶占島嶼。

20 世紀 60 年代以來，南海的油氣價值逐漸被人發現，南沙爭端也從此愈演

愈烈，目前南沙群島的島礁除小部分在中共控制下，其他的都被周邊國家瓜分。其中越南占領最多，44個島礁中有30多個被越南控制，越南將南海爭端國際化，亦獲得美國的實質支持。圍繞島礁進行的爭奪，實質上就是資源的爭奪。如果擁有島礁，根據「聯合國海洋法公約」，就意味著擁有島礁地下及島礁附近一定海域的資源。相關國家占領島礁以後，紛紛引入外部資金，對油氣資源逕行開發。

南海問題在近年已受到國際關注，不僅成為大陸與周邊國家的經濟利益、政治利益甚至軍事利益的衝突點，也演變成包括美國在內的各國地緣政治的對抗。尤其南海海域牽涉國際水道自由航行權利，若任何國家控制該航行水道，勢必威脅到其他國家的航行利益。美國有其東亞、南亞整個太平洋戰略的考量，對於此海洋區域的自由通行權，自然是其重大的國家利益必須爭奪及捍衛。日本發展經濟依賴貿易，其石油能源絕大多數來自中東，南海航線的自由暢通是日本內外經濟發展、經濟依存的重要戰略地帶，自是不言而喻。因此，南海必然成為國際強權覬覦之地。眾多國家逐步強化各自對已占島礁和海域的軍事控制，加快對南海資源的逕行開發，並不斷與中共在南沙主權和資源開發問題上發生實質性衝突與對抗。對此，經麻六甲海峽通過南海地區前往中共大陸的海上石油通路充滿變數，在南海問題沒有徹底解決前，該海域的運輸線路仍存在著重大的安全隱憂。

圖 5.2 南海糾紛形勢圖



資料來源：騰訊新聞 <http://news.qq.com/zt2012/zfjcdz/>

四、中東和非洲因素

目前，源自中東地區的石油占中共石油運輸量的 50%，是中共進口石油的極其重要通道，未來中共對該地區的石油依賴程度不僅不會下降，而且還會加大。中東因素也可稱為衝突或戰爭因素，其根源就在於美國對該地區石油能源的控制。做為中東地區的能源通道，是多方的利益矛盾集合體。在戰時敵對狀態下，通道安全難以保障。如海灣危機期間，土耳其、沙烏地阿拉伯關閉境內輸送伊拉克石油的輸油管道，伊拉克經波斯灣到霍爾姆茲海峽（詳圖 5.3）的出口通道也被美國封鎖。不久前，美國與伊朗緊張時期，伊朗當局警告說，一旦遭到軍事打擊，伊朗將封鎖海灣和霍爾姆茲海峽石油運輸通道。

此外，非洲地區一直是國際政治經濟局勢動盪的主要地區，局部衝突持續不斷，恐怖事件頻繁發生。特別是美國早在 10 年前，就稱該地區的石油極其符合美國國家利益的戰略產品，並把西非地區看作是對美國「戰略國家利益」至關重要的地區，必要時要使用武力來保護美國在該地區的石油來源。基此，在未來戰時「特殊時期」，該地區將可能對大陸石油運輸產生巨大的運輸風險。

圖 5.3 霍爾姆茲海峽示意圖



資料來源：http://www.twwiki.com/uploads/wiki/3c/8b/696100_0.jpg

五、來自南美地區的石油因素

之前委內瑞拉和美國的衝突並無法根本性的解決，美「中」衝突時來自拉美的石油運輸船將受到美國在中國大陸海岸線外構築「島鏈」⁵的重重攔截，從韓國、日本、琉球群島到菲律賓，鑑於中共遠洋艦隊作戰能力的不足，來自太平洋對面的石油供給在戰時將行同虛設。

第二節 石油運輸牽動中共海權發展

在世界各國不斷擴張海外石油需求的同時，亦顯示出保障海上石油運輸安全的重要性。中共進口的原油主要來自非洲、中東和亞太三地，占中共石油進口的90%以上，而其中85%的石油進口必須經過麻六甲海峽。麻六甲海峽是溝通太平洋和印度洋的天然通道，地理位置相當重要，從16到19世紀的300多年間，葡萄牙、荷蘭、英國等列強先後進行了激烈爭奪。目前，麻六甲海峽為新加坡、馬來西亞和印尼三國共管，每年有5萬艘輪船穿越麻六甲海峽，平均每天通過137艘。中日韓每年有4.5億噸的進口原油途經麻六甲海峽。對中共而言，這意味著誰控制了麻六甲海峽，誰就把手放在了中共的戰略石油通道上，亦能隨時威脅中共的國家安全。而保障海上運輸通道安全的海權，無疑是化解石油安全困局的關鍵。

影響中共石油安全的「麻六甲困局」是由各種因素綜合作用而形成的。首先，麻六甲海峽是美國明確要加以控制的海峽之一。美國在新加坡興建了樟宜軍事基地，加大拓展了海軍第7艦隊的控制範圍。美國海軍艦隊從樟宜出發，可在24

⁵ 「島鏈」一詞最初是冷戰時期美國為首的西方國家提出，它既有地理上的意義，又有政治軍事上的意義，其用途是圍堵亞洲大陸，形成扼殺，封鎖蘇聯，中共等社會主義國家的基地圈，當第二次世界大戰結束後不久，以美國為首的西方軍事聯盟就竭力利用第一「島鏈」構築對社會主義國家所謂「新月型包圍」。其後，不少國家便把這種島孤包圍態勢形象地稱為「島鏈封鎖」，簡稱「島鏈」。第一島鏈被其靠近北極的阿留申群島，中接日本列島、臺灣島，南至菲律賓的鏈型島嶼帶，這裡最關鍵的是臺灣，它位於「第一島鏈」的中間，具有極特殊的戰略地位，也有通往「第二島鏈」內海域的有利航道及走向遠洋的便捷之路。第二島鏈以關島為中心，由包括澳大利亞、紐西蘭在內的一系列島嶼和大陸組成。第三島鏈以夏威夷群島為中心，涵蓋廣闊的西太平洋區域，它既是支援亞太美軍的戰略後方，又是美國本土的防禦前哨。

小時內穿過麻六甲海峽，進入印度洋、阿拉伯海，最後到達海灣地區。其次，印度在麻六甲海峽的西部入口處修建了海軍基地，並部署重兵在麻六甲海峽執行海上巡邏任務。最後，日本更以重視麻六甲海峽的安全，借海盜議題逐漸介入東南亞安全事務；其「有事法制」七法案中假設「周邊地區可能出現的緊急事態」中的「周邊」就包括麻六甲海峽。日本將其「專守防衛」改為「海上防衛」，作戰海域由 20 世紀 70 年代的 200 海浬擴展到 1,000 海浬。

顯而易見，形成「麻六甲困局」的根本原因，即是中共缺乏強大的海權，沒有能力為遠程海上運輸提供安全保障。蘇聯海軍元帥戈爾什科夫指出：「國家海權在一定程度上標誌著一個國家的經濟和軍事實力，因而也確定這個國家在世界舞臺上的地位和作用。」但是，在扼守中共石油生命線的麻六甲海峽，卻見不到中共的海軍，處於戰略防禦的中共海軍沒有能力為其商船護航。和平時期，中共對「麻六甲困局」沒有切身之痛。一旦臺海有事或發生不可預知的危機時，石油消耗和需求註定會暴增，在石油戰略儲備有限，中共石油運輸仍嚴重依賴麻六甲海峽，而中共海軍又沒能力迅速控制麻六甲海峽的情況下，其對中共國家安全的影響將是極大的災難。在麻六甲海峽，對中共石油運輸通道最大的威脅因素，即是強大的美國海權，處理好與美國的關係具有戰略意義。在美國沒有根本損害中共石油通道安全的情況下，中共不會主動挑戰美國。因為「美國仍然是太平洋的主導力量……很難想像美國喜歡在太平洋出現一個挑戰自己主導地位的海洋力量，許多國家只能將太平洋看作是美國的一個『湖泊』。」⁶但是，美國找朋友的標準是打不敗的對手，永遠如此。凡是能打敗的，沒有一個被美國當作平等的朋友。所以未來中共若想成為美國的盟友，就必須先成為美國打不敗的對手。因此，建設一支強大的中共海軍是確保中共石油海上運輸安全的必然要求。

中共石油進口一半以上都來自中東、非洲、東南亞地區，進口原油 4/5 左右是通過麻六甲海峽運輸，而一些大國一直試圖染指並控制麻六甲海峽的航運通道。

⁶ Dalchoong Kim Doug Woon Cho (eds.), Korean Sea Power and the Pacific Era, Institute of East and West Studies Yonsei University , 1990, p.296.

因此，中共的石油安全現實不容樂觀，必須從新的戰略高度，制定新的石油能源發展戰略，堅持節約與開發並行，建立石油的戰略儲備機制，國內、外資源並重，逐步建立境外能源生產供應基地，積極發展替代能源，採取積極措施確保國家能源安全。

其次，中共南海等海域的石油資源遭到周邊國家的大肆侵佔與開採，使中共石油安全形勢進一步惡化。這既是對中共海洋權益的侵犯，又暴露了中共海權力量的嚴重不足。

據報導，中國大陸的許多石油產地已面臨枯竭的境地，不得不將探尋石油的重點轉向海洋。中共的海洋開發戰略是多方面的，包括石油和天然氣開發、漁業、海運、旅遊和環境保護等。20世紀80年代以來，中共海洋經濟以年均17%的速度增長，從1990年到1995年，海洋產業的平均年增長率是22%，高於整個國民經濟的平均增長率。1994年中共海洋經濟產值已占國民生產總值的3%。根據規劃，2000年中共海洋經濟約占國民生產總值的5%，2010年還要上升到10%。但是，在中共海洋開發高速發展的背後，卻隱藏著深深的危機。中共海洋資源遭到了周邊國家的肆意侵佔和開採，最嚴重的當屬蘊藏有豐富石油資源的南海。對中共來講，南海具有重要的經濟和戰略價值。從經濟價值來看，南海具有豐富的石油資源，但中共得到的石油收益卻微乎其微。中共迄今為止在南沙還沒有豎起一座油井，沒有打出一桶油。但到上世紀90年代末期，周邊國家已在南沙海域鑽井1,000多口，發現含油氣構造200多個和油氣田180個，1999年年產石油4,043萬噸、天然氣310億立方米，分別是中共1999年整個近海石油年產量和天然氣產量的2.5倍和7倍。從戰略價值上來看，「南海是印度洋和太平洋的重要海上通道，並與麻六甲海峽相連。控制了南海，就可以為一個國家監控該水域的船隻提供便利，也能成為潛在的飛機與船隻偵察的基地。」⁷

中共在處理南海問題上，表現出極其克制的態度，主張透過談判解決南海爭

⁷ Lee Lai To, *China and the South China Sea dialogues*. Westport, Connecticut London, 1999, p.10.

端，反對南海問題國際化。為此，中共提出「擱置爭議，共同開發」的和平主張。雖然中共宣稱南海的主權不容談判，但這種立場並不意味著中共會拒絕附有條件的對話，特別是雙邊性質的對話。中共政策關注的重點是在這場鬥爭中最大限度減少資源損失和維護領土完整。但是，中共在南海問題上的和平姿態，並沒有取得有關方面的理解。中共宣佈南海的主權神聖不可侵犯，這本是維護主權的正義之舉，但卻被認為中共違背了作一個國際社會負責任成員的諾言。⁸他們認為中共對南海的主權宣示是貪婪和缺乏法理基礎的，是「強權大於法律」；如果中共訴諸軍事力量保衛南海，就是中共破壞國際規則的明證。⁹有些學者甚至危言聳聽地說，中共宣稱遵守國際法的主張和實際採取的行動之間存有很大差距，中共會用自己的「地區大國」地位迫使其他爭端方滿足自己的利益。在這些人看來，海洋權益遭到侵害的中共變成了侵略者，侵略中共海權的國家搖身一變倒成了受害者。其實，中共在南海爭端上採取的和解政策，並不是中共感覺理虧，受和平崛起大戰略的制約。和平崛起是中共努力爭取的目標，儘量避免與周邊國家發生爭端是明智舉動。

然而，從根本上來看，南海問題日益嚴峻的根源在於中共還沒有強大的海軍，沒有遠洋攻擊和防守能力，還不具備對遠洋海域進行有效佔領的能力。光有法理上的主權宣示是不夠的，努力建設一支強大的海軍才是解決南海問題的關鍵所在。正如馬漢所說：「光有法律而沒有力量就得不到公正；法律的合理與否不取決於力量，但其有效性要由後者來賦予。」當然，中共建設強大海軍，並不意味著一定要透過訴諸武力的方式才能收回海洋權益。但當中共已擁有強大海權時，「在無需侵犯國家主權的情況下，海上力量的優勢就能支援政治目標和避免對峙。透過得體的『晃晃旗子』的方式，海上力量或許就有可能增強外交努力，可以阻止

⁸ Scott Snyder, "The South China Sea Dispute: Prospects for Preventive Diplomacy," Special Report of the United States Institute for Peace, Washington DC, August 1996, p.7.

⁹ Gerald Segal, "East Asia and the Constraint of China", International Security, Vol. 20, No. 4, Spring 1996, p.117.

即將到來的衝突。」¹⁰只有中共在維護海洋權益時既堅持原則又保持強大海權，才有可能贏得對方尊敬，收回已遭侵犯的石油權益。從這個意義上講，假如沒有海權，中共就在相當程度上喪失了發展權。捍衛中共正當的海權就是捍衛中共正當的發展權。

在未來幾十年內，既然處於戰略防禦地位的中共海權還沒有能力為海上石油運輸通道提供安全保障，尋找可靠的陸路石油供應就勢在必行。中共日益增長的對外石油依賴和不斷增長的對外資源投資，必定會影響中共政府在國際政治、特別是在中東、中亞、俄羅斯和東盟地區的態度和行為。近在咫尺的產油大國俄羅斯成為中共尋求合作的首要對象，修建安大線輸油管道則成為雙方實現合作共贏的最佳切入點。安大線輸油管有安全、穩定、足量、地緣優勢等優點，修建成功對化解中共石油安全困局大有幫助。但在雙方談判已取得進展的情況下，日本半路介入，致使中共的對俄石油外交遭遇嚴重挫折。在爭取中亞石油的努力中，中共同樣遭到了西方大國的打壓和排擠。

日本在俄羅斯石油上同中共展開爭奪，西方大國在中亞石油上對中共石油進行打壓，表面上看並無邏輯聯繫，僅是一種經濟利益的博弈。但從西方大國的大戰略來看，這種爭奪和打壓的背後卻是海權之爭。有人說中日之間的海權爭奪有臺灣、海洋劃界和釣魚島三大焦點。但一般認為，還有第四個爭奪焦點，這就是石油之爭。從石油消費量與進口量來衡量，中日兩國不久將不分伯仲，兩國石油安全中都存有「麻六甲困局」。但是，與中共不同，日本有美國這個盟國保護。況且日本的海軍也已滲入印度洋。如果再獲得俄羅斯穩定的石油供應，日本的石油安全就上了雙重保險。日本不願意在自己的身邊出現一個有能力挑戰自己利益的海權國家，而遏制中共成為強大海權國家的最有效辦法，就是掐住中共石油安全的咽喉，捆縛中共經濟發展，使中共喪失發展海權的基礎和根本。此外，中美在臺灣問題上鬥爭的實質也是海權之爭。如果割斷經濟賴以發展的血管，中共就

¹⁰ “Sea Power”, <http://www.globalsecurity.org/military/ops/sea.htm>.

沒有基礎發展強大的海權，就不可能挑戰美國在臺灣上的利益；而在中共海權弱小的情況下，中共石油安全的困局又會進一步加劇。¹¹

第三節 中共的海權發展與海上運輸安全的挑戰

一、中共海洋戰略之內涵

美國詹姆士鎮基金會（Jamestown Foundation）所出版之《中共簡報》（China Brief）曾刊載一篇文章，指出中共缺乏海洋戰略，¹²但是較實際的說法應是中共尚未建立完整、有系統之海洋戰略，因為中共已經有一些初步的海洋戰略，只是需要時間進一步發展。中共的海洋戰略可以分成軍事、外交、政策和法律、經濟和政治幾個面向來加以介紹。

（一） 軍事層面

海洋戰略並不等於海軍戰略，但是海軍戰略是海洋戰略非常重要的一部份，因為不管是要捍衛領土主權、保護沿海經濟重鎮，或是維護海上生命線、成為真正強權、開採海洋資源，均需要強大的海軍作為後盾，因此發展海軍及海軍戰略可說是中共海洋戰略中最清楚和有系統的一部份。

中共的海軍戰略在 1982 年劉華清出任第三任海軍司令員之後，從早期消極之「近岸防衛」調整為「近海防衛」，江澤民在 1992 年提出更積極之近海防衛、捍衛海洋權益的思維。¹³所謂近海防衛就是要建立足以主宰第一島鏈以內水域之海軍實力。根據一位印度學者的研究，中共海軍建軍有三個階段的發展計畫。第一個階段就是要在 2010 年之前確立對第一島鏈以內水域的制海權；第二階段從 2010-25 年要發展遠洋海軍（blue-water navy）的實力，能夠突破第一島鏈、進軍第二島鏈，建立對第二島鏈以內水域的制海權（詳圖 5.4）；第三階段從 2025-49

¹¹ 李小軍。〈論海權對中國石油安全的影響〉。《國際論壇》第 6 卷第 4 期。2004 年 7 月，頁 18-20。

¹² James Holmes, "China's Maritime Strategy Is More than Naval Strategy," China Brief, Vol.11, No.6 (2011), pp.10-13.

¹³ 請參見江澤民於 1992 年 10 月 12 日在中共共產黨第十四次全國代表大會上，以「加快改革開放和現代化步伐，奪取有中共特色社會主義事業的更大勝利」所作的報告，http://news.xinhuanet.com/ziliao/2003-01/20/content_697148.htm。

年，建立對第三島鏈以內水域之制海權。自劉華清出任海軍司令員後，海軍在中共四個軍種（陸軍、海軍、空軍、和二炮部隊）中的地位大為提升，成為中共建軍優先工作，尤其在 1989 年中共開始進入長期擴充軍備、積極展開軍事現代化的過程，更加積極改善海軍戰力。目前中共海軍擁有 75 艘主要水面戰艦、超過 60 艘潛艦、55 艘中型和大型兩棲登陸艦、和約 85 艘配備飛彈的小型艦，¹⁴且不斷研發建造新的大型水面艦，¹⁵對建造新一代傳統動力潛艦、核動力攻擊潛艦、及戰略核潛艦尤其積極，¹⁶還向俄羅斯購買 4 艘現代級（Sovremenny-class）驅逐艦及 12 艘基洛級（Kilo-class）柴油引擎潛艦，並將購自烏克蘭之 65,000 噸排水量的瓦良格級（Varyag）航母之空船加以武裝化，成為中共之第一艘航母遼寧艦。該艦已於 2012 年開始下水服役，只是初期將仍然僅作為艦載飛機訓練艦；同時中共已經著手自制航空母艦，估計在 2015-2020 年間，中共將會自製一艘航空母艦加入服役。¹⁷

¹⁴ Office of the Secretary of Defense, "Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2011," Annual Report to Congress, p.3.

¹⁵ 除向俄羅斯購買 4 艘先進之現代級驅逐艦之外，中共自 1990 年初以來已部署五種新的自製驅逐艦，即旅滬級(052 型)2 艘、旅海級(051B 型)1 艘、旅洋級 I 型(052B 型)2 艘、旅洋級 II 型(052C 型)3 艘、蘆洲級(051C 型)2 艘，這些新型的驅逐艦比現仍服役中之 13 艘旅大級(051 型)舊的驅逐艦在武器裝備上均有很大的提升，例如均部署有反艦巡弋飛彈、提升防空武力、改善電子設備和反潛戰力。此外，中共除了舊有 28 艘江湖級(053 型)護衛艦之外，自 1991 年以來又新建 4 艘江衛級 I 型(053H2G 型)、10 艘江衛級 II 型(053H3 型)、2 艘江凱級 I 型(054 型)、及 8 艘江凱級 II 型(054A 型)護衛艦，據詹氏戰艦年鑑(Jane's Fighting Ships 2011-2012)之資料，中共在 2012-2013 年還會增建 4 艘江凱級 II 型(054A 型)護衛艦。Ibid., p.4; Donald O' Rourke, "China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress," CRS Report for Congress (August 26, 2011), pp.18-31; Steven Horrell, China's Maritime Strategy: Peaceful Rise? (Carlisle Barracks, Pennsylvania: U.S. Army War College, 2008), p.19.

¹⁶ 中共正在建造中或已佈署的現代潛艦有以下幾種：(1)晉級(094 型)核動力導彈戰略潛艦，將配備 12 枚射程長達 7,400 公里之巨浪二型潛射飛彈；(2)商級(093 型)核動力攻擊潛艦；(3)元級(039A 型)柴電潛艦；(4)正建造 5 艘 095 型核動力攻擊潛艦；(5)13 艘宋級(039 型)柴電潛艦；(6)12 艘購自俄羅斯之基洛級柴電潛艦。中共平均每年自行製造大約兩艘潛艦服役。Office of the Secretary of Defense, op. cit., pp.3-4; O' Rourke, op. cit., pp.14-20.

¹⁷ O'Rourke, op. cit., p.20.

圖5.4：中共第一島鏈、第二島鏈示意圖



資料來源：美軍所繪製中共第一島鏈、第二島鏈示意圖

<http://photocdn.sohu.com/20090409/Img263288611.jpg>

在過去十多年當中，中共海軍艦艇頻頻跨出第一島鏈進行演練及遠赴他國訪問，尤其在 2002 年 5 月青島號驅逐艦和太倉號補給艦進行中共海軍第一次環球航行 132 天，航程 3.3 萬公哩，沿途訪問新加坡、埃及、土耳其、烏克蘭、希臘、葡萄牙、巴西、厄瓜多、秘魯、和法屬波利尼西亞 (French Polynesia) 之後，中共對軍艦的遠洋訓練更加積極，¹⁸甚至遠赴亞丁灣附近水域護航及打擊海盜，以訓練遠洋作戰能力。¹⁹

為了彌補沒有海外海軍基地之缺陷，中共政府採取珍珠鍊 (string of pearls)

¹⁸ Christopher Yung et al., *China's Out of Area Naval Operations: Case Studies, Trajectories, Obstacles, and Potential Solutions* (Washington, D.C.: National Defense University Press, 2010), pp.15-19.

¹⁹ 2004 年 11 月中共一艘漢級核動力攻擊潛艇被發現潛入日本之琉球附近領海；2006 年 10 月 26 日，一艘中共宋級潛艦被發現潛入靠近美國小鷹號(Kitty Hawk)航空母艦五海里水域，當時小鷹號正在東海靠近琉球之國際水域演練；2008 年 12 月中共派遣由海口號驅逐艦、武漢號驅逐艦、及微山湖號綜合補給艦組成的艦艇編隊，進入印度洋到索馬利亞附近水域執行打擊海盜勤務。截至 2011 年 11 月止，中共軍艦在亞丁灣(Gulf of Aden)已經進行 9 次打擊海盜護航行動；2010 年 3 月，中共軍艦進入波斯灣(the Persian Gulf)從事打擊海盜行動，這是中共軍艦有史以來第一次進入波斯灣；同年 7 或 8 月，中共從事打擊海盜之軍艦甚至進入地中海，同時到埃及、義大利和希臘進行訪問；同年 4 月，中共組成包括 2 艘現代級驅逐艦、3 艘護衛艦、及 2 艘基洛級潛艦在內的 10 艘艦艇編隊，穿過日本的宮古海峽(Miyako Strait)，到西太平洋從事反潛作戰演習；2011 年 2 月底至 3 月初，中共一艘護衛艦穿過蘇伊士運河(the Suez Canal)前往利比亞，從事撤僑工作；2011 年 6 月，中共由 8-10 軍艦組成的艦艇編隊在琉球及宮古島間的水域進行實彈演習。O' Rourke, op. cit., pp.38-40。

戰略，援助緬甸、巴基斯坦等國家改善港口設施成為海軍基地並提供中共使用，這些港口包括巴基斯坦的瓜達爾港（Gwadar）、斯里蘭卡的漢班托大港（Hambantota）、孟加拉的吉大港（Chittagong）、緬甸的深水港。據報導中共在 2005 年曾與馬爾地夫（Maldives）簽約，要在該國建立一個潛艇基地。²⁰

目前中共已具有主宰第一島鏈以內水域之實力，反對美國在黃海之軍事演習，並將南海視為其核心利益，代表中共已經將第一島鏈以內之水域視為中共之內水。為了避免因為擴張海權而刺激美國，或是捲入與美國之海上衝突，中共自 1998 年以來與美國積極進行海洋信心建立措施（maritime confidence building measures），兩國在該年簽署「建立加強海上軍事安全諮商機制協定」（Agreement on Establishing a Consultation Mechanism to Strengthen Military Marine Safety），規定雙方海軍每年舉行一次「海上軍事諮商協定」（Military Maritime Consultative Agreement，MMCA）會議，討論海上安全措施以及雙方軍艦相互聯繫和搜救行動的程序和海上禮節等問題，以避免兩國軍艦在接近對方時發生意外。此外，雙方軍艦、海軍將領互訪，美國甚至邀請解放軍海軍軍官觀察美國與盟邦所舉行「西太平洋邊緣地區」（Rim of the Pacific，RIMPAC）之多邊聯合軍事演習，但是中共與美國之軍事交流和信心建立措施並不穩定，常因政治考量或兩國間的意外事件而中斷。²¹

（二） 外交層面

推動海洋戰略也需要以外交來與沿岸國家建立良好關係，以取得軍艦補給和休憩的港口。以「珍珠鍊戰略」為例，港口和機場建造計畫、良好外交關係、及軍力現代化為三大關鍵要素。中共與孟加拉、緬甸、斯里蘭卡、巴基斯坦等國關係密切，而且中共透過給予巨額援助來整建這些港口，創造雙贏局面。例如中共對整建瓜達爾港提供將近 10 億美元經費及數百位工程師的技術顧問，而且還提

²⁰ O'Rourke, op. cit., p.38.

²¹ 有關美、中兩國相互軍事交流的目的、立場及實際情況，請參見：林文程，「二〇〇一至二〇〇三年之美中軍事交流」，收錄於宋燕輝主編，《中美關係專題研究：2001-2003》，（臺北：中央研究院歐美研究所），頁 67-96。

供 2 億美元之額外經費，來建造一條連接瓜達爾港和喀拉蚩（Karachi）的高速公路。²²此援助計畫進一步提升中共與巴基斯坦間的戰略、外交和經濟關係。為了降低「麻六甲困境」之風險，中共在 2003 年 11 月與柬埔寨簽約，以提供軍事設備和訓練來交換建造連接中共南部到暹羅灣（Gulf of Thailand）的鐵路，且提議提供 200 億美元建造一條穿越泰國克拉地峽（Kra Isthmus）的運河，但是此一計畫因印尼、馬來西亞、和新加坡之反對，迄未獲得泰國同意。然而，如上所述中共支持像伊朗、蘇丹、緬甸等等西方所認定的流氓國家（Rouge States）會損及中共的國際形象，及傷及美中關係。

如上所述，中共與相當多的國家有海洋領土主權及經濟海域劃界問題之糾紛，這些紛爭需要靠外交來化解彼此之爭端、降低緊張局勢，甚至處理因意外事件所引發的危機。為了避免中共在發展海軍及對捍衛海洋領土主權之強勢作為，引起周邊國家之恐慌，而為美國創造發揮影響力及介入的機會，中共鼓吹和平發展的口號、在 2001 年提出新安全觀文件、與東南亞國家在 2002 年簽署「南海各方行為宣言」、加入「東南亞友好合作條約（Treaty of Amity and Cooperation）」，且與東南亞國協進行雙邊對話，並與日本、越南、菲律賓等潛在衝突國家進行信心建立措施，以防止「中共威脅論」之擴散。同時也對日本、越南、菲律賓等國侵犯中共海洋領土主權之行為，一再以外交途徑提出抗議。

此外，為了因應非傳統性安全之威脅，以確保海上航線之安全，中共已經簽署和批准在亞洲打擊海盜和武裝搶劫船隻的區域合作協議（the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, ReCAAP），而且在國際海事組織（International Maritime Organization）的倡導下，成為麻六甲和新加坡海峽合作機制（the Cooperative Mechanism for the Malacca and Singapore Straits）的六個使用國家之一，²³在打擊索馬利亞海盜的軍事行動上，中共也與美國及歐洲國家進行合作。

²² Pehrson, op. cit., p.4.

²³ Chris Rahman, "China's Maritime Strategic Agenda," Policy Analysis (April 28, 2010), p.2.

(三) 政策、組織和法律層面

在冷戰結束之後，中共開始加強對海洋的發展。1991年1月，中共召開首次全國海洋工作會議，會中通過「九〇年代中共海洋政策和工作綱要」，作為中共在1990年海洋工作的指導方針。1995年5月，國務院進一步批准「全國海洋開發規劃」，中共政府在1996年又制定「中共海洋二十一世紀議程」，並於1998年提出「中共海洋事業的發展」之白皮書，²⁴在「十二五規劃」中也提到要維護海洋領土主權、制訂國家海洋政策、維護海洋權益、及發展海洋經濟，這些政策規劃已經展現中共發展海洋的旺盛企圖心。

中共的體制是以黨領政、黨指揮槍，因此有關海洋戰略的決策權是在中共中央政治局之常委會，但是有關指導和協調全國的邊海防工作則由國務院和中央軍委統一領導，「國家邊海防委員會」由國務院和軍隊的有關部門組成，各軍區和沿邊沿海的省、地、縣三級都成立「邊海防委員會」，來指導轄區內的邊海防工作。²⁵1964年7月22日，中共成立國家海洋局（The State Oceanographic Administration），直屬國務院，負責推動海洋環境維護、海洋科學研究、及海洋權益維護等業務。但是海洋事務非常繁雜，涉及許多部會，包括外交部、國防部、交通運輸部、農業部、公安部、國土資源部、國家環保部、商務部均有一些業務與海洋有關。²⁶當然保護中共海洋領土安全之重責大任主要是由解放軍來承擔。

為了對海洋之有效經營及維護海洋權益，中共先後加入一些維護海洋生態環境之體制（regimes），包括「國際船舶防污公約」及於1996年5月15日批准「聯合國海洋法公約」，而且中共全國人大常委會於1992年2月25日頒布「中華人民共和國領海及毗連區法」、中共政府於1998年6月26日公布「中華人民共和國專屬經濟區和大陸架法」。這些法令確立中共領海12海里寬度及24

²⁴ 「中國海洋事業的發展」白皮書提出中共發展海洋的基本政策和原則如下：維護國際海洋新秩序和國家海洋權益、統籌規劃海洋的開發和整治、合理利用海洋資源，促進海洋產業協調發展、海洋資源開發和海洋環境保護同步規劃、加強海洋科學技術研究與開發、建立海洋綜合管理制度、及積極參與海洋領域的國際合作。

²⁵ 張煒。《國家海上安全》。北京：海朝出版社，2008年，頁468。

²⁶ 張煒。《國家海上安全》。北京：海朝出版社，2008年，頁469-471。

海里毗連區、中共領土包括西沙和南沙群島、建立 200 海里專屬經濟區及 200 海里以外之大陸架。此外，全國人民代表大會制定「海洋環境保護法」、「漁業法」、「海上交通安全法」、「海域使用管理法」、「漁業法」、「海商法」、「航道法」、「海洋石油勘探開發環境保護管理條例」等，建立海洋使用及海洋環境維護之法律體系。個別部門和地方政府針對他們的業務及管轄範圍，也通過一些有關管理海洋的法規，例如交通部通過「港口經營管理規定」、農業部公佈「渤海生物資源養護規定」、山東省制定「山東省海洋環境保護條例」、浙江省制定「浙江省海洋環境保護條例」等，雖然這些法律規章仍然不夠完善，或是離先進國家維護環境之標準仍有距離，或是在落實上仍然問題叢生，但是畢竟已經建立法律體系之雛形。

（四） 經濟層面

海洋戰略之經濟層面的最主要任務是積極發展海洋事業，包括探勘和開採海洋石油和天然氣，改善港口設施、興建大小洋山國際港口、投入造船工業。中共之造船工業發展相當快速，在 2010 年已經超越南韓成為世界上最大造船國，造船噸位占世界之 43%，²⁷中共在維護海上運輸及能源安全上的作法之一，是朝建造足夠油輪來運載中共進口之石油。

中共也希望提高海洋事業產值占 GDP 之比重，2007 年中共從事涉及海洋事業之就業人員 3151 萬人，海洋事業生產總值將近 2.5 兆人民幣，已經占中共 GDP 之 10% 以上，²⁸比起 1979 年成長了 266 倍，²⁹增長只能用「飛快」兩個字來形容。中共政府希望此一比重能夠進一步提高。中共國務院在 2011 年相繼批准實施「山東半島藍色經濟區發展規劃」、「浙江海洋經濟發展示範區發展規劃」、「廣東海洋經濟綜合試驗區發展規劃」，就是想將渤海、黃海、東海和南海之海洋經濟發展串聯在一起。

²⁷ Dean Cheng, "Sea Power and the Chinese State: China's Maritime Ambitions," Backgrounder No.2576 (July 11, 2011), p.3.

²⁸ 《2007 年中共海洋經濟統計公報》。轉引自張煒。前引書，頁 398。

²⁹ 參見：<http://env.people.com.cn/GB/146189/162842/9675029.html>。

（五） 政治層面

中共如果能夠拿下臺灣，進出第一島鏈的阻礙就大為減少，因此中共當然想方設法要統一臺灣。在達成統一臺灣之目標前，至少希望運用統一戰線之策略，避免臺灣阻礙中共東進太平洋，中共也提議與臺灣共同捍衛南海主權，希望臺灣在釣魚臺主權上與中共採取其一步調。對內則希望提升中共人民海洋意識，制訂海洋政策，例如成立海洋發展局，提出「中共海洋二十一世紀議程」，及於 1998 年提出「中共海洋事業的發展」白皮書。

二、中共海權發展面臨的挑戰

雖然中共發展海權和維護海上運輸安全趨於積極，而且已經取得一些成效，但中共在推動海洋戰略上，依舊面臨不少挑戰和困難。

（一）經濟層面來自美國之挑戰

中共推動海洋戰略及維護海上安全之最大挑戰是美國，³⁰既存霸權視崛起的強權為一種挑戰和威脅，導致兩國相互敵對甚至衝突，似乎是兩千年來人類歷史的鐵律。³¹美國是目前世界上最強大之海洋國家，對中共發展海權有很大之戒心，美國不能容忍中共主宰第一島鏈以內水域，因此以維護海上航行自由（freedom of navigation）之理由，指出美國在南海具有國家利益，挑戰中共對南海主權之主張及作為。美國也不會容忍中共發展海軍來挑戰其海軍霸權地位，而且美國對中共與日本若因釣魚臺主權問題發生軍事衝突、中共對臺用武時、或是中共與菲律賓因南海主權發生軍事衝突時，是否袖手旁觀，仍然是戰略模糊。如果美國認知中共發展海權是要削弱美國海權地位，甚至想要發展中共海上霸權地位，則將會刺激美國採取圍堵中共的策略，包括支持東亞的盟邦、強化與印度及中共周邊國家之安全合作、以及加強在西太平洋的海軍軍力部署。美國近幾年加強關島的軍事設施，或許就是制約中共發展海權的措施之一。

³⁰ 張煒主編。《國家海上安全》。北京：海潮出版社，2008 年，頁 386。

³¹ David Griffiths, "U.S.-China Maritime Confidence Building: Paradigms, Precedents, and Prospects," China Maritimes Study No.6 (July 2010), p.4.

日本和印度則被認為是制約中共走向海洋之另外兩個重要國家。³²日本是一個島國，往海洋發展以成為一個海洋國家已經是日本國內共識，因此日本對中共發展海權深具戒心，而且日本與中共間存在海洋領土主權之紛爭（釣魚臺主權衝突）以及東海大陸礁層劃界的問題，³³這些衝突因兩個國家的歷史嫌隙而增加和平解決的困難度。歷史的仇恨使兩國尤其是中共在民族主義的意識下，在處理彼此爭端時，經常高度情緒化而難以相互妥協讓步。

日本所擔心的是一個崛起且極度民族主義和反日的中共，這樣的中共如果增強海權，將會威脅日本的海上生命線，更嚴重的是如果中共拿下臺灣，對日本的國家安全將形成嚴重之隱憂，因此在2005年2月日本的外相、防衛省長官與美國國務卿、國防部長舉行2+2對話時，提出對臺灣問題的關切，日本視與美國之安全合作為制約中共威脅的主要策略。日本是扼守第一島鏈的關鍵國家之一，而且在地理上也是第二島鏈的一部分，如果日本加強與美國之安全合作，或是加強與西太平洋島嶼國家包括臺灣在內之合作，會增加中共發展海權及進入太平洋的挑戰。³⁴

印度雖然與中共沒有海洋領土之紛爭，但是兩國有尚未解決之陸上邊界劃界的問題，雙方還因此於1962年打了一場邊境戰爭，而且印度是南亞最重要的國家，一直有稱霸印度洋的雄心壯志，但印度洋卻又是中共自非洲和中東進口石油必經之地。中共為了確保此一海上交通線的安全，打造了珍珠鍊戰略讓印度深感壓力。尤其是中共與孟加拉、斯里藍卡、和巴基斯坦的合作，威脅到印度在南亞的勢力和霸主地位。誠如印度學者所指出，雖然中共宣稱對印度採取和平和友好政策，但是它的行為顯示實際上對印度採取「戰略性包圍(strategic encirclement)」。

³² 張世平。《中國海權》。北京：人民日報出版社，2009年5月，頁317-331。

³³ 關於中日東海海洋劃界問題，日本主張採用等距離中間線的劃分方法，但是中共主張東海之大陸礁層是中共陸上領土在海洋的自然延伸，此一大陸礁層一直延伸的琉球海溝，因此界線應該是琉球海溝。在2003年8月中共海洋石油總公司、中共石油化工集團公司、英荷殼牌公司(Royal Dutch/Shell Group)、美國尤尼科(Unico Oil)簽署探勘東海5個區域(春曉油田)之石油和天然氣的合約之後，此一衝突的程度上升。

³⁴ 劉中民。《世界海洋政治與中國海洋發展戰略》。北京：時事出版社，2009年，頁426-431。

³⁵為了制衡中共及維持印度在印度洋的領導地位，印度積極提升其海軍力量，並於2008年2月14日召開第一屆「印度洋海軍論壇」，共有包括法國（在印度洋有屬地）、澳洲、南非、埃及等27個環印度洋的國家和地區派代表出席，印度總理在開幕致辭時提出建立一支海洋治安力量的主張，以維持印度洋之安全與穩定。印度也跳脫傳統印度洋領域，加強與美國、澳洲、南韓、日本和東南亞國家之合作，例如與日本建立戰略和全球伙伴關係（Japan-India Strategic and Global Partnership），以及與越南建立防衛合作關係，³⁶再如2007年印度海軍不僅與美國和日本在日本海域舉行首次聯合軍事演習，而且分別與新加坡、俄羅斯、菲律賓和越南等國舉行軍事演習，這是印度東進政策的一環。³⁷東南亞國家尤其是新加坡也積極引進印度，希望成為制衡中共的力量之一。

（二）東亞國家感受威脅時之可能反應

「中共威脅論」仍是東亞國家面對中共崛起之心中陰影，中共要推動海洋戰略、發展海權，必要時要展現決心，以軍力作為後盾，但這會引起東亞國家之恐慌，迫使他們倒向美國或採取聯合行動來因應來自中共的壓力。越南積極發展與美國的安全合作關係，以及利用2010年7月主辦東協區域論壇年會之機會，聯合美國及其它會員國在南海問題上「突擊」中共就是例子之一。因此積極發展海權，與中共要維持一個和平環境、建立和諧世界、建立中共和平發展之形象的短期目標，會有相當程度之衝突。

（三）中共海洋意識仍然不足

雖然中共政府積極地提倡海洋意識，但是曾任中共國家海洋局局長的王曙光指出，中共與其它國家比較起來「從領導高層到平民老百姓，大都海洋意識淡漠」。

³⁵ S. Hoffman, "Perception and China Policy in India," in Francine Frankel and Harry Harding eds., *The India-China Relationship: Rivalry and Engagement* (New Delhi: Oxford University Press, 2004), p.51; C. Arasakumar, "Maritime Cooperation—Mantra for Security of the Indian Ocean," *Journal of Indian Ocean Studies*, Vol.14, No.1 (2006), pp.61-62.

³⁶ Shalendra Sharma, *China and India in the Age of Globalization* (New York: Cambridge University Press, 2009), p.179.

³⁷ 張世平。《中國海權》。北京：人民日報出版社，2009年5月，頁329-330。

³⁸中共人民之海洋意識仍然不足，中共海洋人才仍然相當缺乏，對法律規章的執行及落實依舊問題重重，例如海洋環境污染依舊沒有改善，經由海洋犯罪情形，包括人口販運、槍枝和毒品走私問題仍然嚴重。中共海洋執法能力不足的原因很多，主要可以從現代化過程、經濟問題和組織架構問題三個面向來說明。現代化過程理論認為直到中共發展成為現代社會之前，中共的海岸巡邏單位不可能有效運作，而且在脫離貧困及解決既存之政治和經濟問題之前，有效之海洋治理對中共政府而言是次要問題，不會受到應有的重視；經濟問題觀的理論認為海洋經濟發展會促使中共政府重視海洋治理工作，1999年大舜號渡輪的慘劇迫使中共政府加強海上搜救的能力就是一個例子；³⁹組織架構論認為中共海洋執法單位裂解成許多部門（balkanization），許多單位職掌重疊，且彼此缺乏協調，才是最主要的癥結。⁴⁰

中共的海上執法單位被中共學者稱為「五龍鬧海」，這五條龍是隸屬於公安部武警的公安邊防海警部門（也就是海上警察，配有武器，包括編號HP1500-2時速52節的海豹快速巡邏艇，以及接收來自海軍的2艘江湖級護衛艦，編為海警1002號和海警1003號）、隸屬交通部的海事局及救打撈局（共約2,000人力）、隸屬農業部的漁政部門（大約1,000人力）、隸屬海關總署的緝私部門、以及海洋局（大約有6,000至8,000人力）及其下屬的中共海監（China Maritime Surveillance）。這些單位因為配備不足、彼此缺乏協調、功能重疊互相推託，或是因為威權體制缺乏有效監督機制而貪腐問題叢生，無法真正發揮政策之執行功能，對於打擊海盜和海上恐怖主義攻擊尤其能力不足。⁴¹打擊海盜和海上恐怖主義威脅的任務，目前是仰賴第六條龍—解放軍海軍及其岸防部隊。

³⁸ 王曙光。〈對我國海洋事業的思考〉，<http://www2.ouc.cn/xyh/detail.asp?cat=A0010&id=450>。

³⁹ 大舜號客輪於1999年11月24日由煙臺出發赴大連，因天候惡劣折返途中而沉沒，船上304位乘客和船員，只有22位獲救，這是重大人命傷亡的悲劇，也是對中共國家聲望的一大打擊。此一悲劇促使中共政府重視加強海上搜救能力。引自Lyle Goldstein, "Five Dragons Stirring Up the Sea: Challenge and Opportunities in China's Improving Maritime Enforcement Capabilities," *China Maritimes Study* No.5 (2010), pp.12-13; 〈「大舜」號中共東部海岸沉沒 1999.11〉，http://www.sinic.net.cn/news_show.php?id=8672。

⁴⁰ Goldstein, op. cit., pp.26-27.

⁴¹ Ibid., pp.5-21.

第四節 小結

雖然許多能源分析家認為，俄羅斯和中共有可能建立一個能源生產國和消費國互補的關係，但美國和中共之間卻不然。許多分析家認為，世界上兩個最大能源消費國的運動軌跡，未來將不可避免地導致資源的衝突。能源安全現在開始在中(共)美關係中扮演愈來愈重要的角色，並在許多區域議題上摩擦日劇。中共認為，依賴美國以確保其海上航線安全可能會威脅到本身能源安全，因為其進口石油的80%通過麻六甲海峽。中共前國家主席胡錦濤曾對中共石油供應的脆弱性表示極度關注，因為萬一發生海峽封鎖事件，中共將面臨相當可怕的困境。

美國和中共之間的最大的問題是臺灣問題，中共將此看作一個生死存亡的威脅。前布希政府曾因推動日本重新武裝，以及警告中共在臺海衝突中將使用美國軍事力量對抗中共是一種現實的可能性，而引起中共關注。如果衝突發生，許多人認為美國和日本可能會切斷中共海外石油生命線，以對中共造成巨大的打擊，並可能引發進一步的能源戰爭。

中共的安全分析家也關切麻六甲海峽的海盜和恐怖主義，而中共也曾與印尼、馬來西亞和新加坡討論如何合作維護該海峽的安全。印尼和馬來西亞一直在猶豫是否要對任何外部勢力扮演重要的角色，雖然他們正在考慮各種不致於侵害其主權的合作選項。如果共軍試圖加強麻六甲海峽的安全，就必須建立其可以到達該地區的武力投射能力。中共正在發展航空母艦和長程飛機，而且勢必也正在位於通往波斯灣油源的海上交通線沿線友好國家尋找基地。此外，如前所述，近年來共軍已改組軍隊以便在積極防禦準則下確保能源之供應。重裝甲兵團有可能成為中共的新戰略武器，但不負責任地使用這些新戰力將敲響警鐘，而不會真正強化中共的能源安全。相反的，根據共軍準則，這些能力應該用於準備區域作戰的想定或局部戰爭和嚇阻的目的。即使軍事力量可以確保一條輸油管線的安全，但如果地主國切斷流經這條管線的能源，這條管線就沒什麼用了。

第六章 結論

中共自 1978 年實施「改革開放」政策以來，隨著經濟快速發展，能源需求量不斷的攀升，能源的消耗量也逐漸擴大，對於石油進口逐年快速增加。中共在 1993 年時成為石油淨進口國，石油的擁有量即變得相對不足，供應越來越跟不上需要，而這正象徵中共石油安全政策的轉變。現在中共已變成世界工廠的經濟結構，且已成為僅次於美國的全球第二大石油消費和進口國，石油需求量未來將會持續大增，其當局已深刻的了解必須要有擴大油源的積極作為方能因應所需。

鑑此，確保能源安全已經超越經貿層次，成為中共重要的戰略目標之一。對海外資源和能源的依賴，尤其是對石油和天然氣的需求，在中共的戰略和政策的制訂過程中有著非常重要的作用。這些方面的考慮將促使中共與安哥拉、中亞地區國家、印尼、中東(包括伊朗)、俄羅斯、蘇丹和委內瑞拉等國尋求長期的供應協議，同時和那些具有重要地理政治地位的國家建立良好關係，以尋求保證海上航道暢通。中共方面認為需要和這些國家建立特殊的關係，以確保能源管道的暢通，以便建立將來的國防戰略和軍事部署。

美國學者認為中共對海外油源依賴日深，同時又仰賴美國全球軍力部署，以維護油源航運安全，此一「雙重依賴」正可供作箝制中共之用，石油成為影響中共安全的重要因素，外交經濟以及軍事也在調整政策以適應新變化，如果整個石油供給被美國或其他國家所壟斷及控制，則經濟軍事命脈被控制，對中共的戰略上將會極端不利。

而在中共所進口的石油中，大致上可以分作為兩個區塊，一個是海上運輸，主要的石油來源國家是中東國家以及非洲地區和東南亞國家，佔進口石油的總量約 85% 左右；第二個區塊是陸路的運輸，主要的石油來源國家是俄羅斯和中亞等國家，占約 12% 左右，在供應上明顯不足。因此，幾乎中共所進口的石油，皆要靠海上運輸的方式，才足以供國內使用；海上運輸的方式，必然是用大型油輪運輸，而其運輸路線，在中東的部份，通常會從先經過蘇伊士運河，然後再穿過麻

六甲海峽，最後經過臺灣海峽(或附近)，到達中國大陸的各主要港口；非洲的石油來源亦是如此，必定會穿越麻六甲海峽，然後再到達中國大陸的主要港口；故除了東南亞少數的石油來源之外，有將近 80% 的石油要進到中國大陸來，則必須穿越麻六甲海峽。而在陸路運輸方面，中共也積極和俄羅斯以及鄰近的中亞各國積極合作，建造石油管線傳輸石油，惟仍緩不濟急。

和平與發展是中共新一代領導核心的戰略選擇，但是石油安全給和平發展帶來了嚴酷的挑戰。石油對傳統安全的挑戰，現代社會要依靠石油來發展經濟，無論是美國、日本、歐盟等發達國家，還是中共、印度等發達中國家都需要利用石油來維持經濟成長，但全球能源資源有限。為了爭奪控制石油資源而發生的對抗、衝突乃至於戰爭屢見不鮮，不論是波斯灣戰爭還是伊拉克都明顯充滿著石油戰略的存在。更有甚者如牽涉國家領土爭端或者是關於海域劃界，其背後都有石油的影子。石油不僅僅影響著傳統安全，其往往與非傳統安全因素交織在一起，包含著生態與環境安全、金融安全與糧食安全，這些都是國家生存發展的基石。

基此，積極發展海權，保障海上通道的安全為當前中共重要課題，目前中共走向海洋、發展海權已經取得重大的成果，但是要更上一層樓則面臨不少需要克服的障礙。外在的挑戰主要是來自美國，過去十餘年可說是中共走向海洋的黃金戰略機遇期，因為美國陷入伊拉克和阿富汗戰爭之泥淖，無暇顧及東亞，而且也認為中共對美國尚不構成真正挑戰或威脅，隨著美國逐漸自伊拉克脫身，加上東亞友邦或同盟國之催促，美國國務卿柯林頓希拉蕊已經宣佈美國重返亞洲，對中共崛起及發展海權必然會給予更多的關注，這可以從美國增加對南海問題及釣魚臺紛爭之立場宣示，以及增加對中共海洋戰略、海軍發展之研究窺其端倪，美國的海軍戰爭學院新成立中國海洋研究所加強對中共海軍及海洋事務之研究就是例子之一，中共發展海權的努力必須注意到美國及周邊國家的感受及可能反制措施，否則將會抵銷部份成果。

而 911 事件之前，中共石油戰略的重點，是尋求海外能源佈局、進口來源多元化、開發自產能源及建立戰略石油儲備。但因為中共缺乏統合能源政策發展的

單位，沒有清晰、明確的綜合性石油戰略，加上經濟實力不足，無法克服石油基礎建設的投資成本壓力，造成許多能源戰略重點工作無法有效推動。例如中俄石油管道計畫、中哈石油管道計畫等進口來源多元化計畫，都早在 1994 年及 1997 年就已經提出，但是這些計畫一直停留在評估程序中，遲遲沒有進入實質的規劃與建設階段；而海外工作步調的不一致，造成如在哈薩克等地投資油田開發權等海外能源佈局，無法獲得利潤、也無法供給石油至中共。而在開發自產能源方面，因為重要的既有油田如大慶油田，已步入衰竭階段，新疆等地的新興油田，因為早期的蘊藏量估計值過於樂觀，造成自產能源實力不如預期的結果，大規模開發自產能源的期待落空。至於戰略石油儲備的建立方面，因為成本過高，加上政府決心不足，也一直停留在紙上談兵的階段。

911 事件之後，中共對於建立石油戰略的態度轉為積極，重點工作則落在加強戰略石油儲備及力推石油外交和海外能源佈局。在建立戰略石油儲備方面，經過幾年的反覆辯證與計畫的修訂，終於在 2003 年能源局和石油儲備辦公室成立後，確定戰略石油儲備第一期工程計畫內容，並在 2004 年正式展開戰略石油儲備的建設工程；未來數年內中共戰略石油儲備陸續完成後，中共石油供應的穩定性將明顯提高，全球石油市場供需體系將更為完善。

此外，911 事件之後，美國與中共之間對於石油戰略發展的爭議，多集中在中共的石油相關布局，應該發展雙邊關係或是多邊關係。例如中共在 911 事件後，一度力促俄國同意發展中俄雙邊石油管道，但因為日本的介入而破局，未來俄國最有可能規劃的方案，還是日本和中共都能分享石油資源的方案；同樣的，中共原先計畫與哈薩克單獨合作興建東線石油運輸管道，但在美國勢力進入中亞地區後，引發中共對於到中亞地區發展能源運輸管道的疑慮，於是此計畫一度沒有進展；直到中共近期快速增加的石油進口需求，以及國內石油生產數額無法適時成長，使中共到了 2004 年時，即使哈薩克仍有美國勢力進駐的隱憂，以及哈薩克油管可能也通向美國支持的西線石油管道，仍不得不尋求與美國勢力妥協，全力

發展與中亞的國際石油合作關係。可以說，中共已經逐漸放棄雙邊機制架構的機會，而轉向為與各國發展多邊機制。

總體而言，中共一度腳步遲緩的戰略石油儲備，已經開始建設，此舉將有助於國際石油市場的穩定，是國際石油供應體系的好消息；而中共原先力求進行的雙邊能源合作關係，已經漸漸轉向為發展多邊架構，此將有助於降低國際石油地緣政治的爭端，並將中共與國際石油市場機制做更緊密的結合。在未來的發展方面，國際社會更重要的下一步驟，是要將中共更有效的納入世界石油市場的協調機制，包括資訊分享與戰略石油儲備的協同調度等，才能藉由未來國際一致的步調，有效降低現存於國際石油市場的風險。

中共已經成為一個重要的海洋國家，這已經是不爭的事實。且中共因國家經濟發展需要大量石油能源，故提供石油運輸安全之所需，促使了中共海權的發展；經濟發展所積累的國力，成為中共發展海權之重要支柱；自 1840 年鴉片戰爭後經歷百年屈辱所刺激出來的民族主義更是中共走向海洋的重要動力。但是中共很難像明朝初期，成為世界上最強大的海權國家，至少在短、中期之未來很難取代美國之海上霸主的地位，因為美國之海洋戰略及海上霸權地位是經過兩百年之發展，至少是在十九世紀末馬漢鼓吹海權論後，歷經超過一百年的建設所積累的成果，發展海洋已深深植入美國菁英和社會大眾的價值體系中，中共則仍相當缺乏這種海洋意識。然而，中共的海權，尤其是其海軍，已經足以威脅東亞的任何一個國家。

參考文獻

一、中文部分：

(一) 專書：

大陸石油及化學工業研究組著。《大陸石油運輸及市場現況》。臺北：大陸石油及化學工業研究組，1988年。

大衛·古斯丁(David Goodstein)著，郭寶蓮譯。《石油浩劫(Out of Gas: The End of the Age of Oil)》。臺北：商周出版社，2004年。

中共科學院國情分析研究小組著。《兩種資源、兩個市場：建構中共資源安全保障體系研究》。臺北：大屯(中華歐亞基金會授權出版)，2001年。

中共現代國際關係研究院海上安全課題組。《海上通道安全與國際合作》。北京：時事出版社，2005年。

中華人民共和國外交部、中共中央文獻研究室編。《毛澤東外交文選》。北京：世界知識出版社，1994年。

中華人民共和國交通部。《2001 中共航運發展報告》。北京：人民交通出版社，2000年。

丹尼爾·尤金(Daniel Yergin)著，薛絢等譯。《石油世紀(THE PRIZE)》。臺北：時報文化，1991年。

巴羅斯著、相藍欣譯。《大趨勢—2020年的世界》。北京：華北師範大學出版社，2007年。

文正仁。《中共崛起大戰略—與中共知識精英的深層對話》。北京：世界知識出版社，2011年。

王勇。《中共對外石油戰略研究》。浙江：浙江大學出版社，2009年。

王國臣等著，林正義編。《石油與國際安全》。臺北：遠景基金會，2007年。

史派克曼，屈彥遠譯。《世界政治地理(上冊)》。臺北：教育部出版，1992年。

- 左立平。《國家海上威攝論》。北京：時事出版社，2012年。
- 布熱津斯基。《大棋局》。上海：人民出版社，1998年。
- 安應民等著。《南海安全戰略與強化海洋行政管理》。北京：中共經濟出版社，2012年。
- 托比·謝利(Toby Shelley)著，宋岩譯。《石油紛爭地圖(Oil-Politics, Poverty & The Planet)》。臺北：晨星出版社，2006年。
- 朱陽明主編。《2000—2001年戰略評估》。北京：軍事科學出版社，2000年。
- 吳志中。《迎戰全球化臺灣向前行》。臺北市：國展會、臺灣心會，2004年。
- 吳磊。《中共石油安全》。北京：中共社會科學出版社，2003年。
- 宋新寧、陳岳著。《國際政治經濟學》。北京：中共人民大學出版社，1999年。
- 周添城。《永不止息的石油爭奪戰》。臺北：中華徵信所，1999年。
- 季國興。《中共的海洋安全和海域管轄》。上海：上海人民出版社，2009年。
- 彼得·諾蘭著，張瑾譯。《中共處在十字路口》。臺北：大風出版社，2006年。
- 彼得·特扎基安(Peter Terzakian)著，李芳齡譯。《每秒千桶—看準下一波能源大勢與世紀商機(A Thousand Barrels A Second)》。臺北：麥格羅希爾，2006年。
- 林文程。〈2001至2003年之美中軍事交流〉，收錄《中美關係專題研究：2001-2003》，宋燕輝主編。臺北：中央研究院歐美研究所。
- 俞寬賜。《國際法新論》。臺北：國立編譯館主編，2002年。
- 哈爾福德·麥金德。《歷史的地理樞紐》。臺北：商務印書館，1985年。
- 胡波。《中共海權策—外交、海洋經濟及海上力量》。北京：新華出版社，2012年。
- 胡秋原。《新疆史之世界意義》。臺北：中共邊疆歷史與文學會出版，1964年。
- 徐小杰。《新世紀的油氣地緣政治：中共面臨的機遇與挑戰》。北京：社會科學文獻出版社，1998年。

- 浩君。《石油到底出了什麼問題》。臺北：海鷗文化出版圖書有限公司，2005年。
- 紐先鍾。《西方戰略思想史》。臺北：麥田出版社，1995年。
- 納瓦羅 Peter Navarro 著。《中共戰爭即將到來》。臺北：培生教育出版公司，2007年。
- 郝麗莎。《世界石油地理格局之變》。南京：南京師範大學出版社，2012年。
- 馬殺鷹。《新海權論：中共崛起的海洋之路》。北京：電子工業出版社，2012年。
- 國務院臺灣事務辦事處。《中國臺灣問題》。北京：九洲圖書出版社，1998年。
- 崔民選。《2007 中共能源發展報告書》。北京：社會科學文獻出版社，2007年。
- 張世平。《中共海權》。北京：人民日報出版社，2009年。
- 張煒主編。《國家海上安全》。北京：海朝出版社，2008年。
- 梅孜編。《美國國家安全戰略報告》。北京：時事出版社，1996年。
- 許志義、洪育民著。《石油經濟學》。臺北：華泰書局，1994年。
- 馮梁。《亞太主要國家海洋安全戰略研究》。北京：世界知識出版社，2012年。
- 傑佛瑞提爾。《21世紀海權》。臺北：國防部史政編譯室譯，2012年。
- 萊恩克拉克。《中共海軍與能源安全》。臺北：國防部史政編譯室譯，2012年。
- 資中篤。《國際政治理論探索在中共》。上海：上海人民出版社，1998年。
- 靳懷鵬、劉政、李衛東編著。《世界海洋軍事地理》。北京：國防大學出版，2001年。
- 趙宏圖。《21世紀中共石油發展戰略》。北京：石油工業出版社，2000年。
- 劉中民。《世界海洋政治與中共海洋發展戰略》。北京：時事出版社，2009年。
- 劉凱軍。《新安全觀與中共國家安全》。陝西：師範大學出版，2002年。
- 鄭羽、龐昌偉。《俄羅斯能源外交與中俄油氣合作》。北京：世界知識出版社，2003年。
- 閻學通。《中共崛起—國際環境評估》。天津：人民出版社，1998年。
- 韓立華。《上海合作組織框架下的能源合作》。北京：學習時報社 2004年。

(二) 期刊：

于有慧。〈胡溫體制下的石油外交與挑戰〉。《中國大陸研究》，第 48 卷第 3 期。

2005 年。

于洋、劉俊彪。〈日美窺視麻六甲〉。《環球軍事》，第 2 期。2005 年。

于淼。〈中共的戰略性能源困境〉。《國外理論動態》，第 10 期。2006 年。

小石。〈對中共能源形勢之探討〉。《中共研究》，第 42 卷第 3 期。2008 年。

中共大陸新聞拾零。〈首座石油戰略儲備基地完工〉。《大陸工作簡報》。2006 年 7 月。

中共石油公司大陸業務組。〈2004 年大陸石油產業大趨勢〉。《石油通訊》，第 641 期。2004 年。

中共社會科學院世界經濟與政治研究所國際戰略研究室。〈世界能源地緣政治格局的新態勢〉。《亞洲縱橫》。2004 年 3 月。

中華經濟研究院。〈2006 年一個創紀錄的中共併購年〉。《國際經濟情勢雙週報》，1620 期。2006 年。

中華經濟研究院。〈中共能源的供需現狀與 2020 年展望〉。《國際經濟情勢雙週報》，1635 期。

毛成輝。〈中共入境石油的運輸安全對策〉。《綜合運輸》。2005 年 6 月。

毛敏芳。〈中共資源安全態勢及其戰略〉。《邊疆經濟與文化》，第 5 期。2006 年。

王冠雄，戴宗翰。〈由區域合作觀點探討防制海盜行為〉。《航運季刊》，第 11 卷第 4 期。

王逸舟。〈論綜合安全〉。《世界經濟與政治》，第 6 期。1998 年。

王燕燕。〈中共能源政策的成效與挑戰〉。《國外理論動態》，第 8 期。2005 年。

王錚。〈中共石油戰略佈下西線棋子〉。《經濟月刊》，第 5 卷第 3 期。2001 年。

- 王禮茂。〈中共資源安全戰略—以石油為例〉。《資源科學》，第 1 卷。2002 年。
- 白嗣宏。〈俄羅斯朝野懼怕中共崛起〉。《亞洲週刊》。2003 年 1 月 27 日。
- 石美瑜主稿。〈中共因應「麻六甲困局」的討論與作法〉。《大陸工作簡報》，2006 年 8 月。
- 石傑琳。〈大國石油博弈與中共石油安全考量〉。《理論導刊》，第 12 期。2005 年。
- 朱亞菲、史志欽。〈從倒薩戰爭看中共與俄羅斯和中亞加強油氣合作的必要性〉。《國際論壇》，第三期。2003 年。
- 江穎歡、陳家榮。〈中共大陸石油市場發展趨勢及其影響之分析〉。《能源季刊》，第 35 卷第 3 期。2005 年。
- 何胡、楊興禮。〈21 世紀中共能源地緣政治戰略分析及對策〉。《中共石油大學學報》，第 22 卷第 6 期。2006 年。
- 吳鵬。〈試論我國亞太地區安全觀及發展〉。《世界經濟與政治》，第 6 期。1999 年。
- 宋德星。〈能源安全問題的戰略意涵—側重於對中共能源安全問題的分析〉。《世界經濟與政治論壇》，第 3 期。2012 年。
- 李明峻。〈海道咽喉被鎖，中共油如困獸〉。《新臺灣新聞週刊》，第 462 期。
- 李榮。〈中東陷井：美國欲出不能〉。《中共評論》，第 105 期。2006 年。
- 沈偉烈。〈關於地緣政治研究內容的思考〉。《現代國際關係》，第 7 期。2001 年。
- 汪開宏。〈中、日石油戰略之角力—俄羅斯欲興建泰納線油管政策分析〉。《展望與探索》，第 4 卷第 6 期。2006 年。
- 林文程。〈中共全球佈局中的海洋戰略〉。《全球政治評論》，第 36 期。2011 年。
- 武鴻鈞、張靜。〈中共與中亞在石油安全方面合作的新場景〉。《甘肅高師學報》，第十卷第二期。2006 年。
- 邱坤玄。〈中共與大國在中亞地區的競逐〉。《中華歐亞基金會》。2004 年。

- 胡風華。〈美俄中亞石油之爭〉。《中共石油石化》。2002年5月。
- 胡靜林。〈美國戰略石油儲備計畫及幾點啟示〉。《經濟研究參考》。1999年。
- 唐衛斌。〈中共石油安全與能源外交〉。《外交學院院報》，第76期。2004年。
- 孫光民。〈亞太安全合作理事會下的海事安全合作〉。《問題與研究》。1999年。
- 孫壯志。〈淺析 21 世紀中亞地區的安全格局〉。《東歐中亞研究》，第3期。2002年。
- 孫叔林。〈俄羅斯的亞太戰略〉。《世界經濟與政治》，第3期。1999年。
- 徐勝。〈世界能源格局新趨勢與中共石油戰略對策〉。《重慶大學學報》，第11卷第3期。2005年。
- 時殷弘。〈中共的外部困難和新領導集體面對的挑戰—國際政治、對外政策、臺灣問題〉。《戰略與管理》，第3期。2003年。
- 馬宏。〈對中共建立國家戰略石油儲備問題的政治思考〉。《戰略與管理》，第1期。1997年。
- 國家發改委宏觀經濟研究院能源研究所課題組。〈中共實現全面小康的能源戰略〉。《宏觀經濟研究》，第11期。2003年。
- 張文本。〈中共國家安全哲學〉。《戰略與管理》，第1期。2000年。
- 張昌兵、王卉。〈淺析中共獲取海外石油的困境與對策〉。《世界經濟與政治論壇》，第4卷。2005年。
- 張波等。〈中共能源安全現狀及其可持續發展〉。《地質技術經濟管理》，第1期。2004年。
- 張波等。〈中共能源安全現狀及其可持續發展〉。《地質技術經濟管理》，第2期。2004年。
- 張波等。〈中共能源安全現狀及其可持續發展〉。《國土與自然資源研究》，第3期。2004年。
- 張勁。〈中共開展石油戰略突破「麻六甲困境」〉。《中共研究》，第40卷第9期。

- 張凱勝。〈析論《中共軍力報告》海上運輸線之戰略意涵〉。《展望與探索》，第 11 卷第 3 期。2005 年。
- 張隆義。〈冷戰後日本防衛政策的轉變與亞太安全〉。《問題與研究》，第 35 卷 7 期。
- 郭武平。〈美伊戰後的中亞情勢〉。《國際論壇》。2003 年。
- 郭武平、劉蕭翔。〈上海合作組織與俄中在中亞競合關係〉。《問題與研究》，第 44 卷第 3 期。2005 年。
- 郭博堯。〈中共石油安全戰略的轉折〉。《國政分析》。2004 年。
- 郭震遠。〈伊朗核問題的前景及影響〉。《中共評論第六次座談會》。2007 年。
- 陳文生。〈崛起的中共對伊朗之能源戰略〉。《國際關係學報》，第 25 期。2008 年。
- 陳荔彤。〈臺灣的海峽紛爭〉。《臺灣國際法季刊》，第一卷第二期。2004 年。
- 陳淮。〈石油戰略要重點研究國際市場〉。《價格理論與實踐》，第 9 卷。2004 年。
- 陳舵主。〈中共的亞洲地緣戰略之一：在期票與現金的選擇中，普丁會要現金的——再談中俄石油管線〉。《解放軍報國防論壇》，第 5 期。2004 年。
- 陳嶽。〈中共威脅論與中共和平崛起〉。《外交評論》，第 3 期。2005 年。
- 程超澤。〈中共崛起的石油安全(上)〉。《中共研究》，41 卷 7 期。
- 舒先林、閻高程。〈石油：中共能源安全的核心與國際戰略〉。《油化工技術經濟》，第 3 卷。2004 年。
- 于民。〈從國際經驗看我國必須堅持石油供需自給有餘的基本國策〉。《中共經濟問題》，第 6 卷。1993 年。
- 黃承鋒、賓雪峰。〈試論運輸通道的概念〉。《重慶交通學院學報(社會科學版)》，第 4 期。2001 年。
- 黃恩浩。〈中共海權崛起與其「珍珠串」海上戰略〉。《中共研究》，41 卷 11 期。2007 年。
- 楊恕、汪金國。〈裏海石油和中共能源〉。《蘭州大學學報》，29 卷 4 期。2001 年。

- 董普、滿悅媛、梁源等。〈21 世紀中共石油的戰略對策〉。《資源與產業》，第 1 期。2008 年。
- 路遙。〈美國能源戰略：沖淡俄羅斯在中亞影響力〉。《新臺灣新聞週刊》，第 311 期。
- 鄒志強。〈警惕中俄經濟合作中的暗流〉。《貴州師範大學學報》。2005 年 3 月。
- 鄒豔芬。〈中共能源安全的戰略模式導向〉。《經濟問題探索》，2008 年第 5 期。
- 翟光明。〈我國油氣資源和油氣發展前景〉。《勘探家》，第 11 期，1996 年。
- 趙立枝。〈俄羅斯遠東地區油氣資源開發與中俄區域合作〉。《俄羅斯學報》，第 3 期。2001 年。
- 劉立力。〈中共石油發展戰略研究〉。《石油大學學報：社科版》，第 1 期。2004 年。
- 劉昌龍。〈2004 國際集裝箱運輸市場展望〉。《集裝箱化》。2004 年 2 月。
- 劉榮傳。〈地緣戰略對中共之影響〉。《國防雜誌》，第 13 卷第 9 期。1998 年。
- 慧峰。〈大陸港口發展與內河航運〉。《中共研究》，第 41 卷第 4 期。2007 年。
- 慧峰。〈中共主要港口之建設與發展〉。《中共研究》，第 41 卷第 6 期。2007 年。
- 歐陽承新。〈中共經濟的崛起與能源外交〉。《經濟前瞻》，第 101 期。2005 年。
- 歐錫富。〈中共大陸發展戰略石油儲備〉。《大陸工作簡報》，2005 年。
- 潘家錚。〈中共能源問題和出路〉。《自然雜誌》，第 5 卷。1997 年。
- 蔡小勇。〈經濟全球化時代的國際海上運輸安全——中共面臨的挑戰與對策〉。《國際經濟與市場》，第 6 期。2007 年。
- 蔡明彥。〈中共對中亞能源外交〉。《中華歐亞基金會》，2005 年。
- 蔡裕明。〈從石油政治——論中共石油安全戰略〉。《中共研究》，第 39 卷 10 期。2005 年。
- 鞏序正。〈從「安大線」之爭看中共的石油外交戰略〉。《國際論壇》，第 6 期。2003 年。

冀星、都小林、錢家麟等。〈我國石油安全戰略探討〉。《中共能源》，第 1 卷，2004 年。

錢學文。〈中共能源安全戰略和中東、里海油氣〉。《吉林大學社會科學學報》，第 46 卷第 2 期。

鍾佳安。〈從一九七三年至二〇〇〇年美國石油危機與對策看經濟安全概念〉。《問題與研究》，第 41 卷 6 期。2002 年。

顏志強。〈中共海外能源安全戰略探析〉。《重慶社會主義學院學報》，第 5 期。2012 年。

魏百谷。〈中共與中亞的能源關係：合作與挑戰〉。《國際關係學報》，第 25 期。2008 年。

(三) 論文：

王信力。〈中共海上石油運輸安全〉。淡江大學國際事務與戰略研究所在職專班，碩士論文，2008 年。

李淑貞。〈中共的走出去石油戰略暨其非洲執行之研究〉。中興大學國際政治研究所在職專班，碩士論文，2008 年。

鄭昱芸。〈從國際石油情勢檢視中共發展之挑戰〉。臺灣大學政治研究所政治理論組，碩士論文，2005 年。

李仕婷。〈中共石油安全戰略分析〉。西北工業大學西方經濟學，碩士論文，2007 年。

王亞棟。〈能源與國際政治〉。中共中央黨校，博士論文，2002 年。

李兵。〈國際戰略通道研究〉。中共中央黨校，博士論文，2005 年。

尚琳。〈國際背景下的日本能源政策及中日能源問題〉。外交學院，碩士論文，2005 年。

金昌杰。〈安大線改道對今後中俄關係的影響〉。延邊大學，博士論文，2004 年。

郭正平。〈中共能源安全政策之研究〉，《國立中山大學政治學研究所碩士論文》，2005。

葉蓁蓁。〈國際能源合作模式與中共的戰略選擇〉。外交學院博士論文》，2005

劉曉紅。〈論中共與俄羅斯的石油合作〉。外交學院碩士論文》，2002 年。

蔡立人。〈以投入產出分析法研究中共能源需求〉。國立中山大學大陸研究所，碩士論文，2006 年。

羅曉雲。〈21 世紀初中共的能源安全與中外能源合作〉。暨南大學，博士論文，2003 年。

蘇雨君。〈中共大陸石油企業海外投資的發展及挑戰〉。國立中山大學，碩士論文，2005 年。

二、英文部分：

Bahgat、Gawdat， “Energy partnership-China and the Gulf States，” OPEC Review Energy Economics & Related Issues， Vol. 29 Issue 2(Jun2005).

Berger.Yakov， “China's Energy Strategy，” Far Eastern Affairs， Vol. 32 Issue 3(2004).

China Chemical Reporter， “Russian to Speed up Oil Pipeline Construction，” China Chemical Reporter， Vol. 16 Issue 33(2005.11).

Downs S. Erica， “Energy Policy and Regulation in the People's Republic of China，” China Quarterly， Issue 181(Mar2005)： pp.173-174.

Erica S. Downs， “The Chinese Energy Security Debate，” The China Quarterly， Vol.177(Mar. 2004).

- Guo, Baolei, Yanjia Wang, and Aling Zhang, "China's Energy Future: Leap Tool Application in China," East Asia Energy Futures/Asia Energy Security Project Energy Paths Analysis/ Methods Training Workshop (Nov. 4-7 2003).
- Kreft, Heinrich, "China's Quest for Energy," Policy Review, Issue 139(Sep/Oct2006).
- Lee, Pak K., "China's quest for oil security: oil(wars)in the pipeline?" The Pacific Review, vol.18, no. 2(June 2005).
- Roland.Dannreuther, "Asian security and China's energy needs," International Relations of the Asia-Pacific, Vol. 3 Issue 2(Aug2003).
- Sweet, William, Hood, Marlowe, "Energy Policy and Politics in China," IEEE Spectrum, Vol. 36 Issue 11 (Nov1999).
- Yukos.Touts, "Its Pipeline Plan For China," Pipeline & Gas Journal, Vol. 229 Issue 9(Sep2002).
- Robert Jervis, "Cooperation under the Security Dilemma," World Politics, Vol. 30, No.1.

三、網路資訊：

- 〈“十一五”規劃綱要草案“六個立足”確立六政策導向〉, 國際在線, 2006年, <http://big5.cri.cn/gate/big5/gb.cri.cn/1321/2006/03/13/1766@943179.htm>
- 〈《中國的能源狀況與政策》白皮書發佈〉, 中國新聞網, 2007年, <http://big5.chinanews.com.cn:89/cj/kong/news/2007/12-26/1115291.shtml>
- 〈21世紀環球報導：中國石油安全直面戰爭考驗〉, 人民網, 2002年10月, <http://www.people.com.cn/GB/news/8410/20021016/843464.html>

〈上海合作組織成員國多邊貿易合作綱要〉，上海合作組織區域經濟合作網，[http:](http://www.sco-ec.gov.cn/crwed/scoc/info/Article.jsp?)

[//www.sco-ec.gov.cn/crwed/scoc/info/Article.jsp?](http://www.sco-ec.gov.cn/crwed/scoc/info/Article.jsp?)

〈中國大陸原油需求與油源外交之研究〉，

<http://www.mac.gov.tw/big5/statistic/em/153/sp.pdf>

〈中國和印尼簽署建立戰略夥伴關係的聯合宣言〉，鳳凰衛視，2005年4月，

<http://zzz.zjqzez.com/2005/4-27/12844.htm>

〈中國拿下俄巨型油氣田項目，日本努力可能落空〉，能源頻道，

http://big5.ec.com.cn/gate/big5/energy.ec.com.cn/article/nyzt/200611/249742_1.html

〈中國應該如何建立自己的石油儲備〉，慧聰網，[http:](http://info.oil.hc360.com.html/001/008/001/113846.htm)

[//info.oil.hc360.com.html/001/008/001/113846.htm](http://info.oil.hc360.com.html/001/008/001/113846.htm)

〈中俄原油管道突生變故的國際和俄羅斯國內因素〉，光北方網，

<http://economy.big5.enorth.com.cn/system/2003/11/03/000661154.shtml>

〈中哈關於建立和發展戰略夥伴關係的聯合聲明〉，新華網，2005年7月4日，

http://news.xinhuanet.com/world/2005-07/04/content_3173394.htm

〈中華人民共和國主席令〉，新華網，

http://news.xinhuanet.com/zhengfu/2003-06/30/content_944684.htm

〈北方四島讓俄日犯難 日本寸步不讓俄想丟卒保車〉，南方網，

<http://big5.southcn.com/gate/big5/news.southcn.com/international/gjkd/200411190436.htm>

International Energy Agency，<http://www.iea.org/>。

U.S. Energy Information Administration，<http://www.eia.gov/>。

中國共產黨第十四次全國代表大會上，以「加快改革開放和現代化步伐，奪取有中國特色社會主義事業的更大勝利」報告，

http://news.xinhuanet.com/zilaio/2003-01/20/content_697148.htm。

中國石油，<http://www.cnpc.com.cn/cn/>。

中國石油商務網，<http://www.oilchina.com/>。

中國能源網，<http://www.china5e.com/>。

中國新聞網，<http://www.chinanews.com/>。

中華人民共和國國家統計局，<http://www.stats.gov.cn/>。

王曙光，〈對我國海洋事業的思考〉，

<http://www2.ouc.cn/xyh/detail.asp?cat=A0010&id=450>。

〈伊朗計劃通過裏海管道出口石油〉，中國石油報，

<http://161.207.1.13:82/gate/big5/www.oilnews.com.cn/zgsyb/system/2006/08/21/001006157.shtml>

全球石油化工網，<http://www.cippe.net/>。

余建華，〈走向新世紀的裏海能源國際競爭〉，新亞歐大陸橋國際信息網

<http://www.landbridge.gov.cn/shehui/ShowArticle.asp?ArticleID=850>

南方朔，〈中亞正一步步掉進美國的陷阱〉，新新聞，

<http://www.peace.org.tw/enews/analysis/20020612.htm>

陳挺，〈能源局困境〉，21世紀經濟報導，2004年5月，

<http://www.china5e.com/news/zonghe/200405/200405110186.html>

〈國家發改委：節能中長期專項規劃〉，中共國家發展與改革委員會網站

http://news.xinhuanet.com/zhengfu/2004-11/25/content_2260885.htm

〈國務院關於加強節能工作的決定〉，中共國務院辦公廳，2006年8月，

http://www.china.com.cn/policy/txt/2006-08/23/content_7099667.htm

〈裡海油管建成—蠶食中哈油源〉，文匯報，2005年6月，

<http://paper.wenweipo.com/2005/06/07/HT0506070001.htm>

劉晗，〈裏海石油離中共還有多遠〉，中國經濟網，

http://big5.ce.cn/gate/big5/intl.ce.cn/zhuanti/yqgd/zh/200606/08/t20060608_7268701.shtml

歐新黔，〈產業結構不合理危害大〉，新華社，

http://www.gx.xinhuanet.com/ca/2006-06/04/content_7167236.htm

潘忠歧，〈中共能源安全的地緣政治分析〉，學習型社會領導者網，

<http://www.tecn.cn/data/detail.php?id=4658>

錢明，〈能源合作：在瞭解和互信中前進〉，石油經濟網，

<http://oilgas.worldenergy.com.cn/show.php?itemid-6107/page-1.html>

聯合新聞網，<http://udn.com/NEWS/mainpage>，shtml。

