

# 國防安全週報

## 第 11 期

- |                            |     |    |
|----------------------------|-----|----|
| 中共發布《關於打贏脫貧攻堅戰三年行動的指導意見》觀察 | 陳穎萱 | 1  |
| 中國發展晶圓代工產業之困境              | 吳俊德 | 5  |
| 中國福建省禁止漁船靠近釣魚台與近期日中關係      | 林彥宏 | 9  |
| 中國「一帶一路」風險面觀察：馬來西亞案例       | 林盟凱 | 13 |
| 中國「一帶一路」風險面觀察：斯里蘭卡與巴基斯坦案例  | 陳家韡 | 16 |
| 中國接收第二批 Su-35 及其影響         | 舒孝煌 | 20 |
| 印太地區航艦發展現況                 | 許智翔 | 24 |
| 日本政府加強海外企業反恐訓練之意涵          | 王尊彥 | 28 |

臺北市博愛路 172 號  
電話( 02 )2331-2360  
傳真( 02 )2331-2361

2018 年 8 月 31 日發行



財團法人國防安全研究院  
Institute for National Defense and Security Research

(本頁空白)

# 中共發布《關於打贏脫貧攻堅戰三年行動的指導意見》觀察

中共政軍所

陳穎萱

## 壹、新聞重點

2018年8月19日，中共中央、中國國務院發布《關於打贏脫貧攻堅戰三年行動的指導意見》（以下簡稱《指導意見》），闡述目前中國在脫貧工作遇到的問題，及確立未來3年扶貧政策的方針。為了打好「脫貧攻堅戰」，實現2020年全面建成小康社會的目標，《指導意見》在第一部分提出「7個堅持」，<sup>1</sup>進一步完善頂層設計；第二部分從10個方面強化「精準扶貧」、「精準脫貧」，4個方面補足貧困地區基礎建設的「短板」，藉以強化政策措施。《指導意見》最後強調，要加強統籌協調，堅持中共對脫貧攻堅工作的領導、動員全社會力量，讓脫貧工作能夠更有效進展。

## 貳、安全意涵

### 一、完善頂層設計有助維護「習核心」

「2020年前消除中國貧困人口」被外界認定為習近平對中國民眾的重要承諾，相關扶貧工作的頂層設計係國務院扶貧開發領導小組負責，由國務院副總理胡春華擔任組長，成員包含農村農業部、發改委等49個部門，下設副部級的辦公室，負責扶貧開發工作的政策規劃與實行。本次發布的《指導意見》，主要依據習近平對扶貧工作的思想論述，要求中國各級黨委和政府，把打贏脫貧攻堅戰作為「重大政治任務」，確實讓貧困人口提高「獲得感」。在中國經濟成長趨緩，中

---

<sup>1</sup> 堅持嚴格執行現行扶貧標準、堅持精準扶貧精準脫貧基本方略、堅持把提高脫貧質量放在首位、堅持扶貧同扶志扶智相結合、堅持開發式扶貧和保障性扶貧相統籌、堅持脫貧攻堅與錘煉作風、鍛煉隊伍相統一、堅持調動全社會扶貧積極性。

美貿易戰升溫引發黨內分歧，及國內疫苗醜聞、陳抗事件不斷夾擊下，總結目前脫貧政績，完善脫貧工作頂層設計，及提出解決方案，將有助於安撫中國國內民心，鞏固「習核心」的權威。

## 二、從解決「貧窮」問題到解決「扶貧」問題

從習近平對扶貧工作的論述，及國務院對相關工作的官方文件，可觀察中共對扶貧工作戰略重心的轉變。扶貧政策前期重視規劃中央整體戰略任務、科學方法扶貧及建立政府、社會與市場共同合作的工作格局。近期，扶貧工作中遇到的問題開始浮現，在工作內容上，有脫貧時間緊迫（3年內要完成3000萬農村人口脫貧）、「三區三州」脫貧難度高（西藏、四省藏區、南疆四地州和四川涼山州、雲南怒江州、甘肅臨夏州）等問題；執行層面上，「形式主義、官僚主義、弄虛作假和厭戰情緒，及消極腐敗現象依然存在」。因此，習近平將維護「黨的集中領導」、貫徹「精準扶貧」、「精準脫貧」視為扶貧政策的首要工作，要求各級政府要準確地遵守中央確立的脫貧攻堅目標與扶貧標準，從扶貧對象、工作進度安排，資金使用及人力配置都要「精準合理」，「不急躁蠻幹，也不消極拖延；不降低標準，也不吊高胃口，確保焦點不散，靶心不變」。<sup>2</sup>

## 三、中共重視扶貧國內外宣傳

《指導意見》闡明要為扶貧「營造良好輿論氛圍」，宣傳推廣中國扶貧經驗。近日《習近平扶貧論述摘編》出版，記錄習近平2012年11月至2018年6月間，針對扶貧的相關論述。中國官媒亦高頻率提及扶貧關鍵詞，「人民日報」自《指導意見》發布後，連續8天報導扶貧相關新聞，8月26日更以整版報導，傳達強烈政治信號。另近期中國大陸亦有計劃地透過各種媒體，在全球性宣傳中國減貧成績，包

<sup>2</sup> 〈習近平談如何打贏脫貧攻堅戰〉，《新華社》，2018年8月13日，[http://www.xinhuanet.com/politics/2018-08/13/c\\_1123263998.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2018-08/13/c_1123263998.htm)。

含習近平 7 月出訪中東及非洲，當地媒體與中國外文官媒大力讚揚中國減貧經驗值得非洲學習；輸出習近平舊著《擺脫貧窮》、記錄中國扶貧故事的小說《高腔》等扶貧著作國外版權，及舉辦「第三屆中非青年大聯歡活動」、「中非合作論壇—減貧與發展會議」，出席東協、中國與聯合國舉辦的「實現永續發展本地化和減貧目標」(ASEAN-China-UNDP Symposium on Localising the SDGs and Realising Poverty Eradication) 等國際會議，積極宣傳中國扶貧經驗。

## 參、趨勢研判

### 一、中共將強化扶貧領域的幹部懲處

近年來扶貧工作表現成為地方幹部升遷任免之參考。考核優良的幹部得以升遷，績效不佳的官員則公開檢討或進行約談，甚或免職並公開報導譴責。<sup>3</sup>但是，因扶貧工作涉及資金投入與分配，易衍生貪腐情形，且地方幹部為了績效「層層加碼」、「趕進度」，形成「虛假脫貧」、「秘書式脫貧」，甚至有為了達成脫貧指標，強行將特貧地區村民「異地搬遷」到城市等現象。《指導意見》明確訂定要進一步落實脫貧攻堅責任制，改善考核監督評估機制，激勵第一線幹部等政策，同時派駐中央巡視機構展開扶貧領域專項巡視，國務院扶貧開發小組每年亦將執行脫貧攻堅巡查。透過「胡蘿蔔與棒子」的兩手策略，確保地方政府施政與中央政策保持高度一致。

### 二、中國的扶貧經驗與「一帶一路」結合成為對外政治宣傳手段

8 月 21 日習近平在「中國全國宣傳思想工作會議」提到，中國要「推進國際傳播能力建設，講好中國故事、傳播好中國聲音，向世界

---

<sup>3</sup> 《人民日報》23 日報導「扶貧幹部小曾的最後 12 小時」，讚揚基層幹部對扶貧的捨身奉獻；隔日報導「中央紀委公開曝光七起典型案例」，批判形式主義、官僚主義扶貧典型案例。今年首位落馬的前陝西省副省長馮新柱，就被曝光是因為「對黨中央關於脫貧攻堅重大決策部署落實不力、消極應付，且利用分管扶貧工作職權謀取私利」而被處分。〈黨紀處分條例新增「負面清單」給黨員幹部劃出哪些行為紅線？〉，《新華社》，2018 年 8 月 28 日，[http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/politics/2018-08/28/c\\_1123340945.htm](http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/politics/2018-08/28/c_1123340945.htm)。

展現真實、立體、全面的中國，提高國家文化軟實力和中華文化影響力」。近期「孔子學院」在美國、歐洲與澳洲等國引發反感，美國國會報告指出中國透過各種學術機構在海外進行統戰，外媒亦頻頻報導中國在非洲、東南亞國家的擴張。相較於傳播中華文化，「消滅貧窮」是聯合國 2030 年永續發展目標（Sustainable Development Goals），更具普世價值。中國結合「減貧合作」與「一帶一路」戰略，爭取發展中國家支持，緩解西方對中國透過「一帶一路」進行擴張的批評，同時強調中國是「雪中送炭」，<sup>4</sup>未來將依據各國國情，協助制訂符合各國自身條件的減貧發展規劃，因地制宜「精準」行銷中國方案。

---

<sup>4</sup> 習近平在 8 月 27 日「推進『一帶一路』建設工作 5 周年座談會」上提及，中國要「以共建『一帶一路』為實踐平台推動構建人類命運共同體...符合中國人懷柔遠人、和諧萬邦的天下觀，佔據了國際道義制高點」，又提到「一帶一路」今後要「注意實施雪中送炭、急對方之所急、能夠讓當地老百姓受益的民生工程」。〈習近平：推動共建『一帶一路』走深走實造福人民〉，《新華社》，2018 年 8 月 27 日，[http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2018-08/27/c\\_1123336562.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2018-08/27/c_1123336562.htm)。

# 中國發展晶圓代工產業之困境

網戰資安所

吳俊德

## 壹、新聞重點

中國最大的晶圓代工廠商中芯國際(以下簡稱中芯)發佈半年報,宣告在 14 奈米「**鳍式場效電晶體**」(Fin Field Effect Transistor, FinFET)的技術開發上獲得重大進展,第 1 代 FinFET 技術研發已進入客戶導入階段。一般認為,這項突破要歸功於在 2017 年 10 月赴中芯擔任共同執行長的前台積電資深研發處長梁孟松。<sup>1</sup> 雖然中芯宣稱發展出 14 奈米製程的技術,但這是否代表中國晶圓代工產業已有重大突破則不無疑問。

## 貳、安全意涵

### 一、FinFET 技術是突破 20 奈米以下製程的關鍵

半導體產業在過去四十年持續成長,主因在於電晶體可以愈做愈小,因此可以不斷推出性能一代比一代強的晶片。然而,電晶體的縮小並非可以永無止盡,當電晶體閘極縮到 20 奈米時,過去一直使用的「**金屬氧化物半導體場效電晶體**」(Metal Oxide Semiconductor Field Effect Transistor, MOSFET)會出現一些嚴重的問題。首先,當閘極愈小,其與下方通道的接觸面積就愈小,會愈難控制通過的電流,也就難以操縱電晶體的開與關。<sup>2</sup> 其次,當閘極長度愈短,源極和汲極的距離就愈近,其下方通道的氧化物也愈薄,電子可以溜過去造成漏電

---

<sup>1</sup> 邱怡萱,〈陸半導體大躍進!「台積叛將」變救世主〉,《工商時報》,2018 年 8 月 22 日, <https://m.ctee.com.tw/focus/kjmd/192581>。

<sup>2</sup> 在一個電晶體中,電子由一邊的源極流入,經過閘極下方的通道,再從另一邊的汲極流出,中間的閘極決定是否要讓電子通過。當閘極不加電壓,電子無法導通,這個電晶體處於關(0)的狀態;當閘極加正電壓,電子可以導通,這個電晶體就處於開(1)的狀態。如此,一個電晶體代表一個 0 或 1,電腦即是以 0 與 1 兩種數位訊號來進行運算。

的問題。由於這些難題，晶圓代工廠商在 20 奈米以下的製程遇到了瓶頸。

美國加州大學柏克萊分校 (University of California, Berkeley) 胡正明、Tsu-Jae King-Liu、以及 Jeffrey Bokor 三位教授於 1997 年首次發表 FinFET，<sup>3</sup>他們把原本 MOSFET 的平面構造改為立體結構，將源極和汲極之間的通道改為板狀，就可以增加閘極與通道的接觸面積，解決前述的問題。對晶圓代工廠商而言，若是無法掌握 FinFET 的技術，就無法進入 20 奈米以下的製程，因此，FinFET 可說是先進製程的關鍵。

## 二、中芯技術落後不利達成「中國製造 2025」目標

中芯在製程研發上嚴重落後於台積電、三星、格羅方德 (GlobalFoundries) 等世界級廠商，台積電目前最先進的製程是 7 奈米，而中芯是 28 奈米，兩者之間有三個製程世代的落差。<sup>4</sup>中芯極力想攻入 16-14 奈米製程以縮小與世界大廠的差距，因此在 2015 年 6 月與華為、高通 (Qualcomm) 子公司以及比利時微電子研究中心 (IMEC) 共同投資，要跳過 20 奈米直接研發 14 奈米製程。然而，由於自身技術落後，在 FinFET 一直沒有進展，在此情況下，想要達到「中國製造 2025」晶片自製的目標將會非常困難。直到 2017 年 10 月迎來梁孟松之後，中芯方能有所突破。

## 三、提升良率才是中國晶圓代工產業真正的挑戰

儘管中芯在 14 奈米 FinFET 技術獲致初步成功，但是要爭取到客戶訂單進入量產，關鍵在於是否能夠提升產品良率 (yield rate)。舉例來說，目前市面上的電子產品多採用 28 奈米製程，但中芯在此製程

---

<sup>3</sup> 胡正明為梁孟松的博士論文指導教授，於 2001 年至 2004 年擔任台積電首任技術執行長。

<sup>4</sup> 在 28 奈米以下，目前已投入量產的製程世代為：20 奈米、16-14 奈米、10 奈米、以及 7 奈米。格羅方德在 2018 年 8 月 28 日宣布無限期暫停開發 7 奈米製程，台積電為目前 7 奈米製程在良率及市佔率的最大贏家。



一直有良率的問題，其為高通代工的晶片良率僅在 40%到 60%之間，此問題讓中芯難以和其他廠商競爭。中芯的競爭劣勢可以從兩個數據看出：第一，在 2018 年第 1 季，市場主流的 28 奈米製程僅佔其整體營收的 3.2%。第二，中芯雖然是全世界晶圓代工排名第 4 的廠商，但是在 2017 年，其市佔率只有 6%而已。因此，就算中芯開發出 14 奈米 FinFET 技術，能否讓良率達到客戶可以接受的程度才是最大的挑戰。

## 參、趨勢研判

### 一、中國勢必加大搶奪半導體人才力道

晶圓代工的龍頭廠商皆是經過數十年的耕耘，累積出非常深厚的技術專利以及製造經驗，才能在這些基礎上將製程一個世代、一個世代地往前推進。對中芯這樣的後進廠商來說，學習曲線仍然陡峭，不是砸下大筆資金就能快速追上。中芯最大的問題在於技術落後，若是研發先進製程的時間拖得太長，就會失去進入市場的機會，更遑論還有良率的問題。

提昇技術的關鍵在於人才，而中國半導體產業最缺的就是人才，根據中國工信部所發佈的《中國集成電路產業人才白皮書》(2017-2018)，預估到 2020 年，積體電路產業人才需求約 72 萬人，但缺口高達 32 萬人。中國亟欲在短期之內縮小與世界級大廠的技術差距，需要大量人才投入，然而，自行培育人才緩不濟急。為早日達到晶片自製的目標，中國勢必會加大搶奪人才的力道，以重金挖角各大廠商具有經驗的高端技術人才，這是台灣不可不加以防範的。

### 二、中芯技術落後局面恐難以改變

中芯技術落後的原因大致有三：<sup>5</sup>第一，內部整合問題。由於本土

---

<sup>5</sup> 陳良榕，〈中國砸重本、猛併購，為何拼不出第二個台積電？〉，《天下雜誌》，第 648 期，2018 年 8 月 22 日，<https://www.cw.com.tw/article/article.action?id=5090025>。

人才欠缺，中芯嚴重依賴外來人才，其技術部門由來自中國、台灣以及其他各國的人才所組成，員工內訌不時出現。若無法整合內部，建立一個具有團隊精神的技術部門，中芯將難以在技術上進步。第二，缺乏聚落效應。中國幅員廣大，各個地方政府競相爭取龍頭廠商在該地設廠，導致中國半導體產業散布各地。中芯在上海、北京各有兩座12吋廠；在深圳、天津也各有兩座8吋廠，無法形成像是美國矽谷和台灣新竹科學園區的聚落效應。第三，管理階層派系鬥爭。中芯股權組成複雜，股東背後各有不同勢力，各有各的意見與人馬，成立之後又長年虧損，因此管理階層經常有派系鬥爭的情況。一家公司若是沒有齊心一志的管理階層，自然難以帶領公司向前邁進。

從上述的原因來看，中芯技術落後並非只是因為欠缺人才，而是在公司治理上有許多的問題，如果繼續以目前的制度運作，中芯很難縮小與競爭對手的差距。若想要徹底解決這些問題，必須大刀闊斧地清理股權結構、改善公司治理才有可能。然而，如此大規模的改革是否有可能進行，是相當令人懷疑的，因此可以預期中芯未來技術落後的局面恐怕難以改變。

# 中國福建省禁止漁船靠近釣魚台 與近期日中關係

國防策略所

林彥宏

## 壹、新聞重點

根據法國 RFI 網站於 2018 年 8 月 18 日的報導，中國福建省龍海市在 7 月 30 日市會議上強調，將嚴格敦促遠離涉及外交需要細心注意的海域進行作業。

該會議指出，「要清醒認識當前漁業安全生產形勢，認真落實省市部署的重點工作，堅決防範遏制重特大事故；要針對漁民開漁心切、重生產輕安全的普遍心理，加強開漁前船東船長末端安全警示教育培訓和漁船安全隱患排查；要嚴格督促漁船海上作業船載終端 24 小時開機、堅持編隊生產和定時聯絡、遠離涉外涉台敏感海域作業等操作規程，同時積極服從防颱指令，確保漁船生產安全；要集中開展涉漁鄉鎮船舶專項整治，依法查處一批涉漁鄉鎮船舶違法違規的行為，維護漁區和諧穩定」。<sup>1</sup>

除了上述的福建省龍海市會議的要求以外，其實，福建省漁業部門早在 2016 及 2017 年也強調不允許在敏感海域進行漁業活動等。尤其是在 2016 年 8 月休漁期結束時，有 200~300 艘中國漁船湧向釣魚台附近，其中一部分為中國公務船反覆駛入日本的 12 海里。針對此事，日本政府自 2017 年春天起，多次要求中方勿再發生此類事態。<sup>2</sup>

<sup>1</sup> 〈中國要求漁民勿靠近釣魚島附近海域〉，《法國國際廣播電台》，2018 年 8 月 28 日，<http://trad.cn.rfi.fr/中國/20180818-中國要求漁民勿靠近釣魚島附近海域>。

<sup>2</sup> 〈尖閣諸島周辺海域における中国公船及び中国漁船の活動状況について〉，《海上保安庁》，2018 年 8 月 29 日，<http://www.kantei.go.jp/jp/headline/pdf/20160815/senkaku20160815.pdf>。

## 貳、安全意涵

### 一、有助避免釣魚台周邊再次衝突

2012年9月11日，沖繩縣·釣魚台（日稱：「尖閣群島」），被日本民主黨野田佳彥（Yoshihiko Noda）政府收歸國有化後，曾經有200~300漁船及一部分的中國公務船駛入該區域的日本「領海」，且成為常態。日中關係急速降到冰點，中國國內發生大規模的抗日遊行。雙方對歷史的認識主張不同，也無法克服彼此的歧見。

2018年5月9日，日中雙方發表「海空聯絡機制協議」，確立日本自衛隊與中國解放軍的聯絡方法。這次福建省龍海市再次呼籲漁船禁止駛入該區，無疑是防止偶發性衝突。

### 二、有助避免不必要的爭端阻礙安倍首相訪中

2018年8月12日，正是《日中和平友好條約》簽訂40週年紀念日，日本安倍晉三（Shinzo Abe）首相與中國李克強總理，相互拍電祝賀。安倍首相在賀電文內提到「由衷期待今年內能到貴國訪問，並進行有益的意見交換。日中兩國在區域間，世界的和平與繁榮有著共同大的責任，必須攜手合作，面對國際社會存在的各式問題，需共同解決，不能辜負眾人的期待」。李克強總理則回應：「今年5月，我到日本訪問，日中關係已經恢復到正常發展的軌道，意見的不同已經獲得適當的控制，必須推動長期健全且安定的發展，希望儘早可以跟您見面」。由上述可得知，像今年這樣特別的日子，尤其是歷史上重要的節日，似乎讓日中關係與往常有不同的呈現。

2018年9月底自民黨總裁選舉結束後，安倍首相計畫訪問中國與習近平會談。若能成行，那將是繼2006年安倍首相（第一次安倍內閣時，2006年10月8日訪中）造訪中國及2011年12月25日野田佳彥首相訪中以來，日本首相再度前往中國，進行專門訪問，意義格外重大。若出現漁船駛入領海爭議的情況，安倍首相訪中也可能告

吹，對關係改善將造成負面影響。

## 參、趨勢研判

### 一、中國持續以海警船宣示主權

根據日本海上保安廳 7、8 月的統計，靠近及進入釣魚台 12 海里的中國船隻，7 月份有 12 天，合計 51 艘漁船，有 2 天，合計 7 艘海警船。8 月份有 8 天，合計 32 艘漁船，有 2 天，合計 8 艘海警船。<sup>3</sup> 雖然福建省龍海市在會議上強調，但中國船隻依舊我行我素靠近及進入釣魚台 12 海里。

### 二、中國急於與周邊國家修復關係並期待日本在「一帶一路」有更多的具體作為

隨著美中貿易戰的開打，中國力圖改善與日本、歐洲的關係，以共同對抗美國川普政府的「美國第一」。日本為中國重要的鄰國之一，此舉可看出中國釋出善意，積極拉攏日本，與日本修復關係，獲取經貿方面更多的共同利益。

美國奉行傾向保護主義的貿易政策，亦間接促成日中兩國靠近的契機。美國宣布退出 TPP，使得日本在經濟上不能夠依靠盟友，而中國亦有龐大的市場誘因，與中國關係友好有助改善日本經濟，特別是日本的高端製造業。安倍首相在 2017 年的「一帶一路」國際合作高峰論壇，由自民黨幹事長二階俊博傳遞給習近平的親筆信內提到，希望在「一帶一路」構想上加深對話與合作。日前，美中、美日在貿易上都有衝突，美國對中國在經濟上的制裁持續加碼，對日本則不願意將其從課予鋼鐵及鋁的關稅名單上剔除。

### 三、日中外交及經濟欲積極合作但難以掩蓋軍事上的暗潮洶湧

日中兩國在外交上積極想要突破的同時，中國海軍持續在日本領

---

<sup>3</sup> 〈尖閣諸島周辺海域における中国公船等の動向と我が国の対処〉，《海上保安廳》，2018 年 8 月 29 日，<http://www.kaiho.mlit.go.jp/mission/senkaku/senkaku.html>。

海附近進行巡航，根據防衛省 2018 年 8 月 6 日的公告，共有 3 艘軍艦朝日本大隅海峽東進，向太平洋航行。中國的軍用飛機運-9 也在 7 月 27 日朝向東海及日本海飛行。日本也不甘示弱，8 月 26 日派遣 3 艘護衛艦前往南海及印度洋，與各國海軍進行演習。此舉不僅貫徹美國所主張的南海「自由航行」，並有牽制中國的意思。這些因素可了解到，日中在「安全保障」與「經濟」議題上，很明顯地採「政經分離」的方式維持彼此的關係。

# 中國「一帶一路」風險面觀察： 馬來西亞案例

決策推演中心

林盟凱

## 壹、新聞重點

2018年8月17-21日，馬來西亞首相馬哈地(Mahathir Mohamad)應中國國務院總理李克強邀請，至中國杭州和北京進行訪問。在杭州參觀阿里巴巴集團總部、浙江吉利汽車總部，以及大疆創新(目前為全球最大消費型無人機製造商)，20日在北京先與中國國務院總理李克強會談，並且舉行聯合記者會，隨後又與中國國家主席習近平會晤。馬哈地訪中主要目的為重新協議納吉(Najib Razak)前政府與中資企業在「一帶一路」投資重大基礎設施，並且調整建立馬來西亞與中國雙邊關係。

## 貳、安全意涵

### 一、馬來西亞是中國布局「一帶一路」最深的東協國家

納吉前政府親中立場明確，中國「一帶一路」戰略需要支持，致使中資企業在馬來西亞遍地開花，如檳城第二大橋(中國港灣工程公司)、檳城海底隧道(中國鐵建公司)、麻六甲皇京港(中國電建集團國際工程公司)、敦拉薩標誌大樓(中國建築公司)，以及已取消兩條天然氣管道計畫(中國石油天然氣管道局)和東海岸鐵路計畫(中國交通建設公司)等。馬哈地訪中前即說明馬來西亞歡迎任何外國直接投資(Foreign Direct Investment, FDI)，但合約給中國，中國承包商僱用中國工人，採購和進口中國物件，甚至中國工人薪資支付亦不在馬來西亞，這對馬來西亞毫無利益的合約，其表示不歡迎之意，顯示馬來西亞參與中國「一帶一路」戰略其經濟利益不大。

## 二、馬來西亞債台高築與經濟衰退影響中國「一帶一路」戰略

馬來西亞截至 2017 年底，國債高達 1 兆 873 億令吉（約 2,727 億美元），占國內生產毛額（Gross Domestic Product, GDP）80.3%。不同於納吉政府於 2018 年 3 月在國會稱，國債僅為 6,868 億令吉（約 1,723 億美元），占 GDP 50.8%。<sup>1</sup>又馬來西亞中央銀行公布 2018 年第二季 GDP 年成長率 4.5%（市場預期成長率 5.2%），較 2018 年第一季度（5.4%）衰退，亦較 2017 年同期（5.8%）衰退。同時決定下修 2018 年 GDP 成長率預測值，從先前的 5.5% 至 6%，調降至 5%。<sup>2</sup>馬哈地政府說明債台高築，加上經濟發展放緩，使馬來西亞面臨國家信譽危機，也導致馬哈地欲重新協議納吉前政府與中國所簽署的重大公共支出投資建設。一般認為，馬哈地訪中重新協議是對中國「一帶一路」戰略有所疑慮，但馬來西亞外幣債務占國債近三分之二，龐大外幣債務將拖垮馬來西亞經濟。

## 參、趨勢研判

### 一、馬來西亞冀求「一帶一路」帶來更多產業升級

馬哈地訪中首站抵達杭州參訪阿里巴巴別具意義，馬哈地歡迎阿里巴巴等企業到馬來西亞進行更多的投資，希望藉此學習中國在互聯網方面技術；而吉利汽車董事長李書福在馬哈地訪中後，也出席「推進『一帶一路』建設工作 5 週年座談會」（簡稱 5 週年座談會）並發言提出意見和建議。這顯示馬哈地訪中要求重新協議「一帶一路」基建設施項目，又提議與中國在貿易和高新科技擴大投資，呼應其訪中前說明馬來西亞歡迎任何 FDI，但必須是對於馬來西亞有利益的合約。

---

1 經濟部／駐馬來西亞代表處經濟組，「馬來西亞截至 2017 年底，國債高達 1 兆 873 億馬幣，占 GDP 80.3%」，《台灣經貿網》，2018 年 5 月 28 日，<https://info.taiwantrade.com/biznews/馬來西亞截至2017年底-國債高達1兆873億馬幣-占gdp-80-3-1480503.html>。

2 經濟部／駐馬來西亞代表處經濟組，「馬來西亞 2018 年第 2 季經濟成長率為 4.5%」，《台灣經貿網》，2018 年 8 月 21 日，<https://info.taiwantrade.com/biznews/馬來西亞2018第2季經濟成長率為4-5-1515703.html>。



中國在5週年座談會上也迅速反應馬哈地的問題，將「一帶一路」向高質量發展轉變。

## 二、更多參與國家或將與中國重新協議「一帶一路」措施

馬哈地政府取消兩項重大基建設施，是為了避免欠下中國高額債務。中國亦在馬哈地訪中後表示「任何國家合作難免出現問題」、「中方對馬哈地訪問成果表示滿意」等評論，中國官媒則是以「積極參與一帶一路」的角度，詮釋馬哈地此次訪中的意義。中國或可能在美中貿易戰持續升溫之時，不樂見馬來西亞在此刻有任何倒戈之勢。馬哈地也並非一味的對中國強硬，其認知中國在馬來西亞經濟和戰略上是重要的，馬哈地訪中前也釋出善意，說明其對於美國的「印太戰略」維持中立態度。

目前參與中國「一帶一路」戰略的國家中，已出現貧窮國家付不出高額債務情勢，中國內部亦出現調整。8月27日，習近平在5週年座談會指出，要「注意實施雪中送炭、急對方之所急、能夠讓當地老百姓受益的民生工程」，此談話在馬哈地訪中後格外注目。中國調整「一帶一路」戰略以防馬哈地訪中後，或將引發其他參與國家借鏡馬來西亞經驗而出現退出潮。中國若想延續「一帶一路」戰略，將不可避免與更多參與國家進行重新協議。

# 中國「一帶一路」風險面觀察： 斯里蘭卡與巴基斯坦案例

國家安全所

陳家韡

## 壹、新聞重點

馬來西亞新任領導人馬哈地 (Mahathir Mohamad) 8 月 21 日結束為期 5 天的北京之行。與中國總理李克強見面後，馬哈地公開表示：「尊重自由貿易，但不想因窮國無法和富國競爭，而產生新型殖民主義的狀況」。會後，馬哈地政府已暫停與中國相關的兩大建設案－中國交通建設公司承包的 134 億美元東海岸鐵路，以及由中國石油天然氣集團公司子公司負責的 25 億美元天然氣管線。無獨有偶，斯里蘭卡因 2017 年 12 月因償還不出開發的 10 億美元貸款，被迫租借漢班托塔港 (Hambantota) 給中國 99 年，並讓中國取得 70% 股權。巴基斯坦則是將瓜達爾港的經營開發權交給中國，期限為 40 年。本文將檢視這些計畫失敗的原因，彙整「一帶一路」計畫可能的風險因素。

## 貳、安全意涵

### 一、「一帶一路」計畫為合作國家帶來疑慮

2017 年 5 月 15 日，「一帶一路國際合作高峰論壇」上，習近平稱有關各方簽署合作協議達到 68 個，並通過聯合公報。然而歐洲多國（法、德、英、希等國）都表明不願簽署。原中國稱「一帶一路」的宗旨是共建共用，但現實卻呈現抗議、風險與拒絕。2018 年 4 月國際貨幣組織曾警告，中國「一帶一路」計畫因大多採取缺乏透明度的貸款合約，並規定須由中國企業負責，因此可能讓許多已負債累累的國家面臨更多債務危機。

馬哈地認為中國的策略是「借巨款給窮國，最終可能自己拿走那

項建設」，意思是中國利用債務作為其他政治或經濟談判的籌碼。以斯里蘭卡為例，2015 年拉賈帕克薩（Mahinda Rajapaksa）敗選下台，但新政府卻難以償還債務。與中國進行了數月談判，最終在 12 月交出了港口以及港口周圍 15000 英畝的土地，租期為 99 年。

巴基斯坦由於「伊斯蘭國」武裝的威脅，巴國政府須在中巴經濟走廊增加兵力所帶來的安全問題。此外，印度對中巴經濟走廊延伸至阿富汗的喀什米爾領土爭議感到不安。印度認為中國形同違反喀什米爾爭議中立立場的承諾，間接承認喀什米爾屬於巴基斯坦的領土。綜上述而言，顯示多國逐漸對中國以「一帶一路」投資計畫是否能為國家帶來真正的實質意義已產生多處疑慮。

## 二、「一帶一路」投資的風險與困境

中國投資政經局勢不穩的國家，為自己也為合作國帶來領土、經濟與文化差異上的風險與困境。斯里蘭卡方面，中國勞工大量湧入對合作國當地工人形成衝擊與工安事故頻傳，和開發漢班托塔港徵收土地、破壞生態，使當地人民和漁民群起抗議遊行外；漢班托塔港的建立，並未對斯里蘭卡帶來更多工作機會。反而是對外來資金投資不安的情緒，造成了對中國的心理困境。

雖然，巴基斯坦總統侯賽因（Mamnoon Hussain）6 月於青島上合組織高峰會，表示「一帶一路」計畫使巴國就業增加、能源供應和道路基礎設施得到改善和瓜達爾港恢復運營能力。但事實上，巴國政府則是因中國融資條件規定將新建的大壩和一個現有大壩作為貸款擔保，違反了巴國自身利益，最後決定取消高達 120 億美元的迪阿默—巴沙大壩建設。另外，原定價值 20 億美元的旁遮普省首府拉合爾市的捷運橋線也遇到障礙，該工程獲中國國營企業融資且協助興建，是中國對巴國 620 億美元投資大案的一環。加上中國海外港口控股有限公司在接手瓜達爾港口及自由區後，由於巴方承諾的道路、水電等基

礎設施未到位，使港口運營上仍有較大虧損。

中國原本希望將巴國建設為展示「一帶一路」成果的櫥窗，並藉此削減美國影響力、重劃全球地緣政治版圖，但巴國債務高築，增加了倒債風險。6月巴國向中國增貸40億美元來支付中巴經濟走廊的開銷一事，凸顯出中國在「一帶一路」的風險問題。同時因為貪腐問題，導致中方決定暫時停止向巴基斯坦國內的三條重要道路投入資金。

<sup>1</sup> 中國理解風險控管是未來能夠順利推行「一帶一路」的要件，但若缺乏鄰近大國的支持，無論在經濟還是政治上的風險將會增高。俄羅斯、日本與印度即是關鍵角色，尤其俄羅斯長期以來是中國的戰略夥伴，總體上是支持「一帶一路」的。合作國近期也常以生態問題來阻擋「一帶一路」發展，中國學者認為需增加和非營利組織（NGO）的溝通，來消除對生態環境的疑慮。

## 參、趨勢研判

### 一、因債務問題而導致拒絕合作的骨牌效應

隨著美國在發展中國家之間的影响消退，中國通過海外撒錢的方式，在世界上最具有戰略意義的地方獲得立足點，甚至可能故意誘使一些脆弱的國家陷入債務陷阱，從而增加中國的優勢。現今斯里蘭卡總債務總額為640億美元，政府全部財政收入的大約95%都被用於償還債務。其中向中國借貸了80億美元，利息最高為6%。斯里蘭卡原本欠中國的款項只佔總債務的12%，但在「一帶一路」推動後，上升到17%左右。而「中巴經濟走廊」預計560億美元工程費，使巴基斯坦將瓜達爾港（Gwadar）的經營開發權得交給中國後，港口的收入91%將流向中國，巴國當局的收入卻只有9%，再加上自貿區總收入的85%利潤需給予中方的條件下，顯示出中巴經濟走廊長期協議的不透明。

---

<sup>1</sup> 三條道路包括210公里長的Dera Ismail Khan-Zhob公路、110公里長的Khuzdar-Basima路以及136公里長的卡拉科拉姆高速公路（KKH）。

「一帶一路」計畫旨在發展其他國家與中國的牢固經濟關係，塑造他們的利益，令其與中國保持一致，並遏制在敏感問題上中國受到的對抗或批評。並且與「一帶一路」合作的國家可能會形成對中國資本的經濟依賴，中國可利用這一點來實現自己的利益。但自巴基斯坦需要向 IMF 尋求紓困後，是否對其他積欠巨額款項之國家（如吉爾吉斯、塔吉克斯坦等中亞國家）造成骨牌效應，值得持續密注。

## 二、合作國已開始尋求其他國合作為預防新式殖民主義的興起

當今每個亞洲國家與中國的貿易額已超越美國。不可否認，即使僅以其經濟實力來判斷，中國在東南亞國際事務中扮演著重要且不斷增長的角色。馬哈地公開警告新式殖民主義出現的風險，暗示中國由一帶一路資金來達到操控政治人物或政策，已成為一種新式殖民型態。例如，或斯里蘭卡負責建造漢班托塔港的中國港灣（China Harbor）公司向批准該項目的前總統拉賈帕克薩競選總部支付 760 萬美元當作競選款項，或是前巴基斯坦總理納瓦茲·夏立夫（Nawaz Sharif）被揭發在英國擁有「不當地產」，在受到法院調查後被迫辭職，皆是利用政治捐獻來控制國家主政者的方式。

美國近期根據對外國的「軍事財政援助」計畫，國務院打算對斯里蘭卡撥出 3900 萬美元，以加強斯里蘭卡確保海上安全的能力。而新上任的巴基斯坦伊姆蘭汗（Imran Khan）寧願向 IMF 披露中巴經濟走廊投資細節來尋求紓困，及尋求區域合作，並打造與美國均衡新關係。說明了一帶一路合作國為擺脫中資的控制，已開始尋求其他國家的合作與援助，來均衡中國在區域性的影響力。

# 中國接收第二批 Su-35 及其影響

國防產業所

舒孝煌

## 壹、新聞重點

《南華早報》(South China Morning Post)報導，中國將再接收最後一批 10 架 Su-35，並提供飛彈及其他後勤支援。中國在 2016 年分兩批接收 14 架 Su-35，2018 年接收 10 架後，全案交機完畢，報導指出中國接收的 Su-35 將是「遊戲改變者」，<sup>1</sup>若中國能由 Su-35 設計基礎改進其殲 11 系列戰機，意義更為重大。

## 貳、安全意涵

### 一、中國採購 24 架 Su-35 分兩年交機

蘇霍伊集團(Sukhoi)早在 2003 年開始發展 Su-27 最新衍生型，為與 1981 年之舊型 Su-35 區分，曾以 Su-35BM 為名，現均稱 Su-35。2009 年俄空軍決定採購，稱為 Su-35S，主要滿足俄空軍第 5 代戰機服役前之需求。中國很早便與俄談判採購 Su-35，因智財權等問題延宕，至 2013 年敲定購買 24 架，全在俄組裝，不授權中國生產。<sup>2</sup>當時報導指出，因生產 Su-35 的共青城製造廠須在 2015 年以前先消化俄空軍 48 架 Su-35S 訂單，中國接收 24 架 Su-35 的時間是在 2016 至 2018 年，<sup>3</sup>2018 年接收最後 10 架，交機時程尚屬合理。

### 二、Su-35 仍較中國自製戰機先進

Su-35 應用多項先進技術，包括「雪豹」E (Irbis-E) 被動電子掃

---

<sup>1</sup> “More advanced Russian fighters are on their way to China, and they could be game changers for the Chinese air force,” *Business Insider*, August 21, 2018, <https://www.businessinsider.com/advanced-russian-fighter-jets-to-strengthen-chinese-air-force-2018-8>

<sup>2</sup> “China will get 10 Russian Su-35 fighter jets this year as part of \$2.5bn deal,” *RT*, May 24, 2018, <https://www.rt.com/business/427611-china-russia-su35-deal/>; “China intends to buy Russia’s Sukhoi Su-35,” *Interfax*, February 20, 2013, <http://www.interfax.com/newsinf.asp?id=397152>

<sup>3</sup> 〈蘇-35 入列 陸將主宰東亞天空〉，《中時電子報》，2013 年 6 月 18 日，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20130618001076-260301>。

瞄陣列 (Passive electronically scanned array, PESA) 雷達，偵測距離達 400 公里，比 F-22 的 APG-77 更遠，並具機械旋轉裝置，另外全機達 150 個分散式天線及感測器，具 360 度球形偵測能力，機翼前緣具備大型 L 波段雷達供遠程搜索，使 Su-35 成為首種配備雙雷達的戰機，藉不同波段雷達偵測訊號比對後，可得知匿蹤戰機反射訊號。其 117S 發動機具向量噴嘴，也使中國首次獲得此種先進發動機，另外，中國也可能順勢引進其先進設計理念及相關航電技術，包括前述雙雷達技術、全機電子戰系統及以資料鏈構成之網路化協同作戰能力等。

### 三、採購目的仍在學習俄製新戰機經驗

中國證實先前交機 14 架已配屬部隊並參與遠海長航訓練，<sup>4</sup>目前部署於廣州湛江市遂溪基地。此批 10 架 Su-35 交機後，全部 24 架即交機完畢。傳聞指中國可能繼續採購，前題是要獲得更多參數，並轉移生產其航電系統，<sup>5</sup>顯示中國目的在學習其設計發展經驗，運用在其國產戰機上，但近期報導指 Su-35 性能表現不佳，<sup>6</sup>中共空軍可能尚在熟悉該型機種。中共仿製之 Su-27 為 1970 年代發展，Su-30MKK 戰機則為 1990 年代發展之戰機，已無法應付 21 世紀美製戰機的挑戰；殲 20 仍不能形成可恃戰力，因此仍需 Su-35 補足。俄羅斯雖未授權 Su-35 在中國大陸生產，並認為 Su-35 改進部分在硬體，中國殲 11 系列改良主要在航電部分，硬體是中國弱項，因此不擔心中國仿製。然中國仍可參照其設計理念，用以提升自製戰機性能，目前未聞殲 11C/D 發展及量產消息，似可說明中國空軍並不滿意自製飛機表現。

---

<sup>4</sup> 〈國防部證實：蘇-35 戰機已列裝部隊〉，《中評網》，2018 年 4 月 26 日，  
<http://hk.crntt.com/doc/1050/5/1/2/105051232.html?coluid=91&kindid=2710&docid=105051232>。

<sup>5</sup> “More Russian Su-35 fighters rumored to join PLAFAF”, *Asia Times*, March 9, 2018,  
<http://www.atimes.com/article/russian-su-35-fighters-rumored-join-plaaf/>

<sup>6</sup> 〈陸蘇-35 爆重大缺陷 電戰落下風〉，《中時電子報》，2018 年 8 月 30 日，  
<https://www.chinatimes.com/newspapers/20180830000148-260309>

## 參、趨勢研判

### 一、中國需藉 Su-35 對抗美第 5 代戰機目的恐難達成

中共雖已仿製 Su-27 成為殲 11B、以 Su-33 為基礎發展殲 15、再以 Su-30MKK 為基礎發展殲 16，同時也自力發展屬第 5 代戰機之殲 20，若仍需進口俄製戰機做為第一線戰機，表示其技術能力仍有限；此外，東北亞國家如日、韓，以及美國太平洋空軍均將換裝 F-35A，美陸戰隊已在日本岩國部署 F-35B，F-35C 也將在明年開始部署於航艦上，中國自製戰機恐難應付挑戰。

美《國家利益》(*National Interest*) 網站指 F-22 有許多設計缺陷，如缺乏側視雷達、前視紅外線等，可能成為對抗 Su-35 時的單門，<sup>7</sup>但這是美國戰機設計哲學與俄不同，且美國一向仰賴整體空中防禦能力，而非戰機本身單打獨鬥，美軍未來將依賴網路化作戰，缺乏整體化防空系統的 Su-35 使用國，在面對美國新一代網路化空戰時反而不利。

### 二、俄續改良 Su-35 顯示其空軍發展瓶頸

除中國外，印尼也在 2018 年 2 月決定採購 11 架 Su-35，此外尚無其他國家訂單。雖然 Su-35 性能可能足以抗衡美製 5 代戰機如 F-22 或 F-35，但這也反應俄羅斯在航空工業上的困境，即其技術與資金都不足以支持其研發能真正與美製第 5 代戰機同等級的新一代戰機，Su-57 前曾報導指其停產，但後來報導顯示俄仍少量採購，即使俄空軍自己採購 Su-35 數量亦有限，反而是 Su-30SM 採購數量最多，顯示俄空軍可能缺乏採購新戰機的資金。

### 三、參考 Su-35 改良現有戰機意義更為重大

Su-35 性能較中國現役戰機先進，雖其數量不多，但已足以對周邊國家產生威脅，維持兩種型別以上高性能戰機，也可降低空軍依賴

---

<sup>7</sup> “Russia's Su-35 Might Have a Secret Way to Shoot Down an F-22 Raptor,” *National Interest*, June 14, 2018, <https://nationalinterest.org/blog/the-buzz/russias-su-35-might-have-secret-way-shoot-down-f-22-raptor-26260>



單一型式戰機的風險。然更大威脅來自中國運用使用經驗提升自製戰機性能，若能由 Su-35 中獲取有用經驗，提升其現有戰機戰力，並整合自製武器，才將是周邊國家最大挑戰。

附表：Su-27戰機家族性能諸元

機型及軍種	Su-27 (殲11) 空軍	Su-33 (殲15) 海軍	Su-30MKK (殲16) 空軍	Su-35 空軍
全長	21.935公尺	21.185公尺	21.935公尺	21.9公尺
全寬	14.7公尺	14.7公尺	14.7公尺	15.3公尺 (包括翼尖英艙)
全高	5.932公尺	5.72公尺	6.43公尺	5.9公尺
翼面積	62.04平方公尺	67.8平方公尺	62.04平方公尺	62平方公尺
正常起飛重量	23,000公斤	25,000公斤	...	25,300公斤
最大起飛重量	28,000公斤	33,000公斤	38,000公斤	34,500公斤
內載燃油*	9,400公斤	9,500公斤	9,400公斤	11,500公斤
最大酬載	4,000公斤	7,000公斤	8,000公斤	8,000公斤
最大時速 (高高度)	2,500公里	2,300公里	2,125公里	2,390公里
(海平面)	1,400公里	1,300公里	1,400公里	1,400公里
最大馬赫數	2.35	2.17	2.0	2.25
實用升限	18,500公尺	17,000公尺	17,500公尺	18,000公尺
最大G力	9	8	9	9
航程 (高高度)	3,900公里	3,000公里	3,000公里	2具副油箱 4,500公里
(海平面)	1,400公里	1,000公里	1,300公里	1,580公里
起飛距離	650公尺	105公尺 (艦上)	...	400-450公尺
落地滑行距離	620公尺	90公尺 (艦上)	...	650公尺

\*除部分後期型如Su-34、Su-35外，Su-27系列戰機均不掛載副油箱。殲11、殲15及殲16與俄原廠機性能、航電、武器均有差異，然性能諸元應接近。

†首欄括弧表示中共仿製機種，Su-27對應殲11，Su-33對應殲15，Su-30MKK對應殲16。

資料來源：Andrei Fomin, *Su-27 Flanker Story*, p.303；Su-35資料來自Sukhoi集團之Su-35型錄，以及*Aviation Week*。

# 印太地區航艦發展現況

先進科技所

許智翔

## 壹、新聞重點

繼 2018 年 5 月 14 日韓國獨島級兩棲突擊艦二號艦馬羅島號下水後，《韓聯社》於 2018 年 8 月 17 日報導，韓國海軍已公告開啟研究計畫，研擬在該級艦上追加運用 F-35B 戰機之可能性。<sup>1</sup>如韓國確定配備該型戰機予其兩棲突擊艦，將加劇印太區域內近年來之航艦軍備競賽。

## 貳、安全意涵

### 一、獨島級追加 F-35B 運用能力係回應日本在航艦競賽作為

廣義來說，航艦為具全通飛行甲板並有機庫的船艦，除了能透過彈射起飛或滑跳操作定翼戰機的航空母艦（aircraft carrier）與較小、多以垂直起降運用定翼機的輕型航空母艦（light aircraft carrier），「準航艦」如直昇機母艦（helicopter carrier）和兩棲突擊艦（amphibious assault ship）也包括在內，其中美國兩棲突擊艦有垂直起降定翼戰機能力。

F-35B 戰機改變西太平洋戰略態勢，使美軍兩棲突擊艦成為擁有 20 架先進五代戰機之輕航艦，發揮超過遼寧號的戰力，引發新一波競賽。<sup>2</sup>日防衛相小野寺五典於 2018 年 3 月 2 日證實，自衛隊方面正調查日向、出雲級直昇機母艦運用 F-35 之可能性。韓國方面在馬羅島號下水後，2018 年 5 月 28 日，韓《中央日報》即引述相關人士稱韓

---

<sup>1</sup> 由於起降空間不足及甲板耐熱以及強度等因素，原有之獨島級設計並無法運用 F-35 戰機，若追加運用該型戰機能力，則須修改原設計。

<sup>2</sup> 遼寧艦由於採滑跳甲板，其殲-15 戰機的起飛效率與油料彈藥的攜帶量均嚴重受限，美 F-35B 戰機不但是更先進之第五代戰機，其戰力並不會因兩棲突擊艦上垂直起降而受限。

軍方將討論是否在第三艘獨島級艦（可能命名為白翎島號）上追加 F-35B 戰機之運用能力。並在 2018 年 8 月正式宣布開啟研究計畫。

就戰略意義來看，建造航艦代表有在陸基航空器範圍之外之武力投射需求，增強遠洋作戰時的武力運用彈性。然韓國主要安全威脅來自北韓，較無相關戰略需求，因此從事件時序的發展來看，此次考量明顯是針對日方作為之回應。

## 二、現有直昇機母艦多仍須經過改裝才能運用 F-35

需注意的是，具備全通式甲板者如韓國獨島級、日本日向級及伊勢級等目前仍無法操作 F-35B 戰機，而其搭載的直昇機群所負責之任務亦與定翼戰機截然不同。另外，搭載定翼戰機者亦不見得能完全發揮艦載機性能，如中國遼寧艦在未採用彈射器的情況下戰力仍有限。即使如此，在周遭國家實力有限的環境如南海等地區，航艦戰鬥群仍然能造成相當程度之威脅。

## 參、趨勢研判

### 一、主要國家航艦軍備競賽將增加

近十年來，東北亞中日韓三國陸續建造配備全通式甲板的船艦服役，尤其在 2010 年前後兩艘日本日向級及中國遼寧號陸續成軍後，引起各方關於東北亞航艦競賽討論。在中國持續規劃建造後續航艦，以及日本兩艘出雲級陸續服役的情況下，東北亞之航艦競賽因此螺旋升高。如韓國決定讓獨島級操作 F-35B 戰機，將可能使日本因中韓皆有操作定翼戰機航艦之故，更進一步參與航艦競賽。而日韓的進一步參與亦將反過來刺激中國加強軍備競賽。

### 二、印太地區各主要國家均加強遠洋作戰能力

就整體印太地區來說，當前區域內多個國家皆配備了航艦或是兩棲突擊艦、直昇機母艦等裝備。其中印度的航艦計畫雖遭遇技術問題而延遲，並在與中國的航艦競賽（可說與東北亞同時進行）中暫居下

風，仍預計在未來增加兩艘航艦（見附表）。

此外，兩棲突擊艦及直昇機母艦等準航艦同樣受到重視，並可由澳洲坎培拉級服役，及中國建造 075 級兩棲突擊艦看出。其中坎培拉級雖無配備 F-35 戰機，然應具運用能力。而日本除前述四艘直昇機母艦外，早先建造之大隅級運輸艦同樣能視為兩棲突擊艦。<sup>3</sup>各國紛紛建造此類艦種即代表遠洋海域如印度洋、南海以及西太平洋之海權競逐增加，引起各國重視。

### 三、台灣應維持適當離島防衛及支援能力

以台灣當前的安全需求而言，雖我國海軍發展重點主要為近岸防衛，然考量東沙甚至南沙等離島防衛與支援能力等之可能遠程需求，仍需適度維持投射能力，並持續注意周邊各國在航艦與遠洋投射能力上的發展與競逐。

---

<sup>3</sup> 大隅級運輸艦可運用 LCAC 等氣墊登陸艇，可視為船塢登陸艦 (LPD)，然雖具有全通式甲板，但無專用之機庫與升降機供艦載機使用，不具備完整功能故不列入本文廣義定義的航艦當中。

附表：美國外印太地區相關各國航艦與準航艦一覽<sup>4</sup>

國家	艦名/艦級	類型	滿載排水量(噸)	服役時間/預計服役時間	定翼機運用能力
中國	遼寧/庫茲涅佐夫元帥級	航空母艦	67,000	2012	有，滑跳
中國	002 (原 001A)	航空母艦	約 70,000	海試中，預計 2018-2019 服役	有，滑跳
中國	003	航空母艦	約 100,000	據傳開始建造	有，彈射
中國	075	兩棲突擊艦	40,000	建造中	無
印度	INS Vikramaditya (超日王號) <sup>5</sup> /基輔級	航空母艦	45,400	2013	有，滑跳
印度	INS Vikrant (勇敢號)/勇敢級	航空母艦	40,000	2013 下水，仍未服役	有，滑跳
日本	日向 (Hyuga)/日向級	直昇機護衛艦	19,000	2009	無，防衛省評估中
日本	伊勢 (Ise)/日向級	直昇機護衛艦	19,000	2011	無，防衛省評估中
日本	出雲 (Izumo)/出雲級	直昇機護衛艦	26,000	2015	無，防衛省評估中
日本	加賀 (Kaga)/出雲級	直昇機護衛艦	26000 噸	2017	無，防衛省評估中
韓國	獨島 (Dokdo)/獨島級	兩棲突擊艦	18,800	2007	無
韓國	馬羅島 (Marado)/獨島級	兩棲突擊艦	18,800	海試中，預計 2020 服役	無
澳洲	HMAS Canberra (坎培拉號)/坎培拉級	兩棲突擊艦	27,500	2014	可操作但未配備
澳洲	HMAS Adelaide (阿德萊德號)/坎培拉級	兩棲突擊艦	27,500	2015	可操作但未配備
泰國	Chakri Naruebet (查克里·納呂貝特號)/阿斯圖里亞斯親王級	航空母艦	11,486	1997	可，滑跳，目前僅有直昇機

資料來源：作者彙整公開資訊。

<sup>4</sup> 美國海軍當前共有 10 艘 10 萬噸之尼米茲級核動力超級航空母艦，另有新式福特級超級航艦 1 艘已經服役，並有後續 2 艘正在建造中；另有能操作 F-35B 戰機之 45000 噸美國級兩棲突擊艦 1 艘，以及 40000 噸胡蜂級兩棲突擊艦共 8 艘。

<sup>5</sup> 亦音譯為「維克拉瑪蒂亞號」。

# 日本政府加強海外企業反恐訓練之意涵

非傳統安全所

王尊彥

## 壹、新聞重點

據日本《共同社》2018年8月22日報導，日本內閣會議在6月15日所確定的經濟增長戰略「關於創新性事業活動之行動計畫」中，決定鼓勵中小企業增加海外據點；據此，外務省規劃在2018年秋天首度以中小企業為對象，在該省內舉辦反恐和反綁架訓練，以協助企業在海外因應恐攻等安全威脅。訓練活動係委託民間的危機管理公司進行，訓練內容包含反恐、反綁架、防搶以及如何爆炸或槍彈下躲避保身等想定。

外務省迄今辦理此類訓練係以企業為對象，分為3天在海外主要都市、或者1天在國內主要都市舉辦之兩種做法。然由於旅費等參加費用悉由企業自付，部分中小企業顧慮旅費負擔而不願參加。此次外務省特別針對中小企業，增加在該省內舉辦之選項，並且透過補助使每人需負擔之費用控制在1萬日圓之內，以提升參加意願。

## 貳、安全意涵

### 一、日本政府透過降低日企安全風險以鼓勵海外發展

日本國際貿易與海外投資一向興盛，根據前述「行動計畫」，日本政府預計在2023年之前，使擁有海外分店的日本中小企業數量增加1.5倍。鑒於日企赴海外拓展商務的目的地，包含東南亞等社會治安不佳或仍未脫離恐怖主義威脅的地區，日本政府此舉旨在減少本國企業在海外面臨的人身安全風險，避免國內企業考量安全威脅而卻步海外，進而影響國家經濟發展整體規劃。

## 二、加強企業反恐意識有助日本政府推動國內反恐

日本由於治安良好，人民對安全威脅的感知並不敏銳，結果也導致在赴任海外時未能對自身安全提高警覺。然而，隨著日本強化對美同盟並支持反恐，致日本人在海外有遭綁架或恐怖組織襲擊之虞，加上日本與國際社會交流頻密，經常主辦國際活動，故日本政府對於國內外的反恐工作，均須致力以對。在這方面，日本政府透過強化民間企業海外反恐的技能與知識，自可提升國內民眾對恐攻的危機意識，亦有助於今後在國內推動其他反恐相關工作。

## 三、台灣企業海外布局亦應警覺經商地之安全威脅

越來越多台灣中小企業重視海外布局，台商的腳步遍及世界各地，然其中也不乏社會秩序紊亂的國家。以菲律賓而言，近年已傳數起台灣商人或遊客在菲國遇襲或遭綁架之案例。故前述日本政府之防恐訓練規劃，提醒吾人亦應關注台灣中小企業在外經商，與日企同樣面對經商地的安全風險而須警覺。

## 參、趨勢研判

### 一、日本政府將更積極保護海外日企並提升國民危機意識

安倍上任迄今，已發生數起日本人喪生海外恐攻行動之事件。2015年1月下旬，一名日本企業家和一名記者先後在敘利亞遭「伊斯蘭國」(IS)組織斬首殺害，駭人聽聞；近期最嚴重案例則為2016年孟加拉達卡的餐廳遭襲事件，10名日本人喪生。日本國內部分評論將此歸因於安倍政府強化日美同盟，致日本人被列為襲擊目標。然而，在鼓勵中小企業「走出去」以及日美同盟等國家戰略不變的前提下，安倍政府勢將持續採取經濟戰略下的安全作為，保護海外日商日僑之生命財產。

日本政府已於8月1日成立跨部會的「國際反恐對策等情報共享中心」，由承辦反恐相關業務的11個政府單位派員進駐，蒐集分析相

關情報以資決策。面對 2020 東京奧運等國內可能增加的反恐需求，安倍政府應會持續向民眾宣導反恐意識，爭取對政府反恐作為的支持。

## 二、台灣經貿投資政策亦宜思考台商安全風險

台灣政府鼓勵企業拓銷海外，然迄今相關政策，未納入協助企業在海外因應綁架或恐攻等安全威脅之議題。與日本政府作法相較，中國「一帶一路」則有依靠私營保全公司進行維安的趨勢；據報載，此等保全公司當中許多員工是解放軍退伍軍人。<sup>1</sup>隨著中國政府不斷宣傳提供台灣人民「國民待遇」，其駐外使館或代表處協助海外台商處理遇襲等緊急事件，已經成為拉攏台灣民心的一個施力點。對此，台灣政府今後或可借鏡日本做法，亦在經貿政策上針對台商安全制訂配套措施。

---

<sup>1</sup> Gordon Watts, "China's 'Private Army' prowls the 'New Silk Road'," *Asia Times*, August 20, 2018, <http://www.atimes.com/article/chinas-private-army-prowls-the-new-silk-road/>



發行人/馮世寬

總編輯/林正義

副總編輯/李瓊莉 主任編輯/李哲全

執行主編/陳鴻鈞、陳蒿堯、陳家韓、鍾志東 助理編輯/陳彥廷