國際海洋資訊

International Ocean Information

vol.
39
2026
Summer

唯有先看見風險
才能及早防範

You Cannot Prevent
What You Cannot See

建構韌性嚇阻

Building Resilience-based
Deterrence

海洋委員會 發行

目錄

序

發行人語 01
海洋委員會主任委員 管碧玲

專題人物

遠景基金會 賴怡忠執行長 04
編輯部

印度國家海事基金會 Pradeep Chauhan 執行長 07
編輯部

關鍵主題・海域安全

不費一槍一彈堅守底線：巴丹群島、《加強國防合作協議》以及臺海危機中的韌性嚇阻 11
Gloria Jumamil-Mercado

宏泰 58 案：臺灣首起海纜破壞定罪與灰色地帶海上威脅的挑戰 20
編輯部

重構太平洋海底電纜：排除中國的盟國通訊布局 25
林廷輝

關鍵主題・灰色地帶

臺灣問題中的不作為困境：構建嚇阻的藍圖 31
Luke de Pulford & 黃梓甄

中國的海上力量：在認知與結構性現實之間 38
Benjamin Blandin

以「單一海洋區域」途徑應對「灰色地帶」挑戰 45
李俊毅

放眼全球

戰略暨國際研究中心（CSIS） 51
編輯部

澳洲戰略政策研究所（ASPI） 54
ASPI

全球海洋大事記

第 118 隻海龜，回家 59
海洋保育署 & 編輯部

2026 國內外海洋大事記 61
編輯部

發行人語

臺灣環海而生，不僅透過海洋向外構築起通往全球經貿的核心路徑，也藉由海洋向內建立起能源供應與通訊韌性的屏障。海洋，成為臺灣社會穩定運行的動脈。

正如我不斷呼籲的，臺灣位處印太關鍵航道，而這片海域連結了全球主要經濟體；因此，唯有這裡維持穩定，全球供應鏈才能順暢；唯有這裡擁有秩序，國際社會才有安全感。換言之，海洋安全已超越國土邊界，關乎全球秩序的信賴，也是臺灣與世界共榮的基礎。

海域安全既是國家安全、經濟韌性與社會日常運作的核心基石，也涵蓋傳統軍事、海上執法、基礎設施防護與區域秩序維護等面向。近年來，灰色地帶行動型態日益複雜，相關行為往往遊走於和平與衝突、商業活動與戰略施壓之間，並可能透過海上滋擾、基礎設施干擾、認知操作或法律模糊地帶，持續對國家安全造成壓力。這類挑戰未必以傳統衝突形式出現，卻足以影響海域秩序、基礎設施防護與社會信任，考驗著民主國家的治理韌性與應變能力。

臺灣始終站在第一線，守的不只是海，也是整個國家的正常運作，更是一個在國際上被信任、被依賴的體系。

近期「宏泰 58」貨輪勾斷臺澎 3 號海纜的案件備受國內、外關注。臺南地方法院於去(2025)年及今(2026)年針對此案分別作出刑事定罪及民事賠償判決，將涉案中國籍船長判處有期徒刑，依法究責損害海底電纜之行為。此案不僅彰顯出我國面對灰色地帶威脅時，堅決依法究責、強化防禦體系的決心，也讓世界看見臺灣在面對新型態海上騷擾時，有能力以透明化與法治化的手段積

極回應。面對日益複雜的海域風險，海委會持續加強海域感知與預警能力、推動海巡科技化、導入無人載具、擴充執法艦艇能量，並藉由跨機關情資整合、船舶聯合稽查，以及小船、遊艇裝設自動辨識系統(Automatic Identification System，AIS)新制等措施，從源頭提升異常船舶辨識與風險掌握能力。透過這些措施，我們將逐步強化臺灣面對灰色地帶挑戰的韌性。

「情勢會變，手段會變，壓力也會變，但我們守護國家的位置不會改變。」

本期邀請多位國際專家學者與智庫，針對臺灣海域安全提供多元的國際觀點。海委會期盼透過本期《國際海洋資訊》，帶領讀者認識相關分析，掌握最新局勢變化，促進社會各界對海域安全議題的理解，並在臺灣面對灰色地帶挑戰之際，凝聚更堅實的共識與行動力量。

海洋委員會主任委員
管碧玲

01
專題人物

遠景基金會 賴怡忠執行長

圖 1（上）賴怡忠擔任 2025 臺灣海洋國際論壇 (TIOF) 海域安全場次主持人。圖片來源：海洋委員會
圖 2（左）賴怡忠率團訪問越南外交學院交流，並與其時任副院長阮雄山（現任院長）交換紀念品。圖片來源：賴怡忠
圖 3（右）賴怡忠擔任外交部諮詢委員接受外交部長林佳龍頒發感謝狀。圖片來源：賴怡忠

前言

在印太安全架構快速重組的當下，如何精準定位臺灣的戰略位置，並回應國際秩序的轉型，已成為政策與學術討論的核心議題。遠景基金會執行長賴怡忠長期深耕政策實務，研究橫跨兩岸關係與區域安全等重要領域。他的分析始終緊扣臺灣在國際體系中的現實處境，並以「如何在不對稱結構中拓展戰略空間」為核心問題意識。在海域安全議題上，他特別強調，臺灣不應只從兩岸對峙或軍事防衛角度理解自身處境，更應從海洋國家的位置出發，思考臺灣如何維持開放海域、穩定航運秩序，並與印太區域內其他國家共同塑造安全架構。

重構面向海洋的戰略視角

賴怡忠早年由理工領域轉向政策研究，進入遠景基金會後，研究工作以安全議題為核心切入點，涵蓋兩岸關係、印太區域安全架構。他主張，臺灣必須跳脫傳統兩岸或美中臺三角分析框架，重新理解自身的戰略位置。他進一步指出：「臺灣要將海洋當成是與全世界連接的橋樑，而不是將其視為阻隔的天險」（賴怡忠，私人通訊，2026 年 3 月 31 日）。他認為，中國對臺壓力部分源於其體制性不安全感，若僅以「維持現狀」作為政策主軸，將難以有效回應外部壓力與國際變局。

就印太安全架構的討論而言，賴怡忠指出「印太」與「亞太」兩個概念在戰略意涵上存在實質差異。「亞太」架構兼容大陸與海洋視角，而「印太」則明確突出海洋面向，代表了一種以海域安全為核心的思考方式（賴怡忠，私人通訊，2026 年 3 月 31 日）。這一概念框架約自 2012 至 2013 年前後逐漸成形，並於 2016 年起被美、日等主要民主國家廣泛採納。賴怡忠認為，名稱本身即反映戰略視角的轉移，也就是從「亞洲大陸—太平洋」的複合框架，轉向以印度洋與太平洋連結為核心的海洋安全思維。

在此框架下，臺灣的地緣位置具有不可忽視的戰略意義。臺灣位處東北亞與東南亞的交匯要衝，本身即為重要的國際航運樞紐。賴怡忠強調，臺灣作為海洋國家，其戰略利益的核心在於維持海洋的開放性，防止任何單一大陸強權將其封閉性的治理邏輯投射至海洋秩序之上。

這也是他理解海域安全的核心。對臺灣而言，海洋是國家向外連結的通道。若從大陸型國家的視角看待海洋，人們容易將水域理解為疆界、阻隔或控制範圍；但以臺灣的條件而言，我們應將海洋理解為開放、流動與連結的空間。賴怡忠因此主張，臺灣應重新找回自身的「海洋性」，並以海洋作為參與國際社會、維持區域平衡與拓展安全合作的重要基礎。

圖 4 賴怡忠擔任 2025 臺灣海洋國際論壇 (TIOF) 海域安全場次主持人。圖片來源：海洋委員會

在談及封鎖風險時，賴怡忠也以荷莫茲海峽作為比較。他指出，荷莫茲海峽即使主要牽涉能源運輸，一旦受到封鎖威脅，仍會對全球市場造成重大影響；相較之下，臺灣周邊海域承載更高比例的國際貨櫃航運，一旦出現軍事威脅、灰色地帶行動或準封鎖情境，其外溢效應將不只限於臺灣，更會擴及全球貿易、航運保險、供應鏈韌性與市場預期(賴怡忠，私人通訊，2026 年 3 月 31 日)。這也說明，臺海安全不只是區域衝突風險，更是全球公共利益的一部分。

論智庫的 1.5 軌外交角色

在臺灣對外交往空間受到諸多結構性制約的背景下，智庫被寄予發揮「1.5 軌外交」功能的期待。對此，賴怡忠提出了較為務實的評估。

他指出，智庫在對外交流上最能獨立發揮的，是以二軌形式與他國智庫建立溝通管道，並在長期交往的基礎上累積互信。然而，若要進一步推展具有政策實質效益的 1.5 軌外交，則有一個不可或缺的前提：雙方政府必須事先在議題方向上取得一定程度的共識，再透過智庫作為執行介面加以落實。

就遠景基金會的實際經驗而言，有實質成效的 1.5 軌接觸，往往是在長期人際交往的基礎上，因對方關鍵人士恰好進入政府職位，而形成相對暢通的溝通管道，進而由智庫扮演居中協調的角色。此類機會難以系統性複製，更多依賴人際網絡與時機的交匯。在海域安全與印太議題上，智庫的任務是將臺灣的安全處境轉化為國際社會能夠理解的政策語言。例如，臺灣不只是「可能發生危機的地方」，也是維持開放海域、國際航運與區域秩序的重要節點。

從結構限制中開拓臺灣的行動空間

賴怡忠對智庫角色的務實理解，也呼應了他對臺灣整體戰略處境的判斷。無論是海域安全、印太架構，或是非正式外交網絡，臺灣面對的共同問題，都是如何在正式國際空間受限的情況下，將自身的重要性轉化為外界能夠理解並支持的政策論述。

上述幾個面向共同指向一個核心關懷，也就是臺灣如何在不對稱的國際結構中，取得更具正當性與能動性的戰略位置。無論是重新理解臺灣的海洋角色，或是透過智庫網絡推動對外政策溝通，核心關懷始終在於：如何讓臺灣不再只是被動承受國際秩序的變動，而能更主動地參與其中。

智庫工作的價值，在於能否透過政策研究與國際對話，為臺灣提供更具說服力的論述基礎。當務之急是重新界定問題本身，使臺灣不再被框限在「維持現狀」的被動角色中，而能以更積極的姿態說明自身利益、拓展國際連結，並進一步參與區域秩序的形塑。

從海域安全的角度來看，臺灣需要強調的是：臺灣周邊海域的穩定，關乎的不只是臺灣安全，也關乎國際航運、供應鏈韌性與印太海洋秩序。唯有如此，臺灣的戰略位置才不會被窄化為兩岸衝突中的一方，而將臺灣理解為維護開放海洋秩序的重要參與者。

印度國家海事基金會 Pradeep Chauhan 執行長

圖 1 (上) 印度海軍退役中將、現任印度國家海事基金會 Pradeep Chauhan 執行長。圖片來源：僑務委員會網頁，https://www.ocac.gov.tw/OCAC/Pages/Detail.aspx?nodeid=345&pid=82979675
圖 2 (下左) Chauhan 執行長與海委會宋承恩副主委進行交流。圖片來源：Pradeep Chauhan
圖 3 (下右) Chauhan 執行長拜會海巡署，並與海委會副主委兼署長張忠龍進行交流。圖片來源：海洋委員會海巡署網頁，https://www.cga.gov.tw/GipOpen/wSite/ct?xItem=167249&ctNode=8195&mp=9996

前言

在物質力量擴張的時代，隨著艦艇數量的增加與港口設施的擴建，海上實力已變得至關重要。印度海軍退役中將、現任印度國家海事基金會(National Maritime Foundation，NMF)執行長 Pradeep Chauhan 認為，海上力量的本質在於其實際應用。憑藉長達四十年的作戰指揮與戰略分析資歷，他主張在海洋領域中，決定權力走向的是能力，而非單純的產能。

Chauhan 的職業生涯，可謂印度海軍雄心演變的縮影。作為一名導航與指揮專家，他曾指揮橫跨海軍各作戰領域的前線艦艇，從在模里西斯指揮巡邏艇、協助建立該國國家海岸巡防隊(Mauritius National Coast Guard)，到指揮飛彈巡邏艦與飛彈巡防艦，最終接掌印度當時唯一航空母艦「維拉特號」(INS Viraat)的指揮權。

他在岸上的職務同樣影響深遠。身為首任負責對外合作、情報與戰略轉型的海軍助理參謀長 (Assistant Chief of Naval Staff)，他站在戰略與制度變革的交會點，致力於推動他形容為「大海軍思維」的海軍轉型。卸任前，他擔任印度海軍學院(Indian Naval Academy，INA)校長，職責也從指揮前線，轉變為培育未來的海軍軍官。他表示，這份職務的特殊意義在於「能塑造海軍的未來，而非僅僅回顧過去與因應當前任務」(P. Chauhan，2026 年 3 月 18 日，私人通訊)。

超越海軍：重新思考海洋領域

Pradeep Chauhan 目前帶領的印度國家海事基金會在 2005 年成立，為一所由國家資助，但在職能與學術上維持獨立的智庫，其設立宗旨在避免淪為海軍或政府權力的延伸。其核心理念建立在一個關鍵區別上：海洋是廣大的集合體，而海軍僅是其中的一環。這種區別反映了一種截然不同的觀點，將海洋視為同時涵蓋貿易、法律、生態、科技與安全的綜合領域。

基於此一認知，NMF 的職權範圍極廣，從漁業治理、海底探勘到海上犯罪、生物多樣性，以及國際海洋公法皆在其列。在 Chauhan 的構想中，智庫的任務是產出「政府尚未擁有且與政策相關的見解」(P. Chauhan，2026 年 3 月 18 日，私人通訊)。他指出這正是大多數智庫失敗的原因：向通才提供泛泛之論，甚至以人脈網絡取代專業判斷。因此，NMF 將自己定位為連接機構間的橋梁，提供政府兼具宏觀視野與細緻洞察的政策洞見。

能力優先於產能

Chauhan 的地緣政治觀點，本質上將印太地區視為一個在歷史上統一，卻被殖民勢力分割的區域。他主張，印度洋與太平洋之間的劃分，是長達四百年「殖民權力空白期」(colonial interregnum)所造成的結果；若放在更宏觀的文明史脈絡下來看，這段時期其實相對短暫。因此，若在今日仍將這些區域視為獨立的個體，無異於延續了當年因殖民統治而產生的分裂狀態。

Chauhan 提議，印度洋應被視為印太地區的西半部，而太平洋則是它的東半部，兩者共同成為一個統一的戰略場域。這種觀點挑戰了既有的地緣政治框架，並要求戰略思維在「關聯空間」的前提下考量。在此脈絡下，他進一步區分「產能」與「能力」。對他而言，產

能指的是物質上的必要資源，包括船艦、軍機、基礎設施以及硬體；相對地，能力則存在於人力資本中，例如訓練、準則、體制知識，以及有效整合並部署資源的本領。產能可以快速擴張，但能力必須經過長時間培養，且與歷史因素息息相關，難以在短期內改變。正如他所言：「產能易於提升，但能力無法一蹴而就」(P. Chauhan，2026 年 3 月 18 日，私人通訊)。

基於此一區分，他批判了當前衡量國家實力的主流方式，因為這些方式往往側重可見的規模擴張，卻忽略較不顯眼的關鍵能力。此一分析亦有助於我們理解印太地區的失衡現象：一個國家縱使將其艦隊規模倍增，但若缺乏相應的訓練體系、維修能力與法律制度支撐，擴張反而會轉化為負擔，而非實質助力。反之，資源有限的國家如果能發展出高水準的能力，仍能在區域中產生顯著的影響力。

戰略力量強大的小型國家

Chauhan 描述，臺灣是一個體現「國家規模不等於影響力」的典型案例。除了大眾熟知的半導體領先地位，他更將臺灣定調為印太地區的「希望之光」(P. Chauhan，2026 年 3 月 18 日，私人通訊)。臺灣讓世界看到，一個規模相對較小的國家，也能靠自身能力來建構韌性與影響力。臺灣的優勢不僅在於先進的科技，更展現在那些經常被低估的領域，包含海洋產業、漁業治理、海洋研究，以及生機勃勃的中小企業。

臺灣的處境尤為關鍵，因其展示了國家面對高度受限的國際局勢時如何進行調適。即便沒有獲得全面外交承認，臺灣仍有效運用 1.5 軌外交(Track 1.5 diplomacy)與二軌外交(Track 2 diplomacy)機制，並透過智庫與非正式網絡，彌補官方管道的不足。Chauhan 認為，臺灣的經驗證明了：一個國家的戰略行動能力，取決於它如何在既有限制下，高效運用資源。因此，若區域是一種「人為建構」的產物，那麼臺灣的關鍵角色，便是透過行動與影響力，去形塑這個建構過程 (P. Chauhan，2026 年 3 月 18 日，私人通訊)。

圖 4 印度國家海事基金會 logo。圖片來源：印度國家海事基金會 Linkedln，https://maritimeindia.org/

邊緣化秩序下的中小型強國

對於能力的著重，也影響著合作的邏輯，尤其是在印度與臺灣之間。從漁業管理、海事法到航運、關鍵礦物與環境會計，Chauhan 認為：「在海洋領域中，每個方面皆具備合作的可能」(P. Chauhan，2026 年 3 月 18 日，私人通訊)。然而，即便兩國都擁有足夠的知識與專業資本，卻因未能意識到整體的合作範圍，侷限了合作的廣度。而海洋戰略分析最終仍得回歸到一個更宏觀的隱憂：印太地區的權力結構本質正在改變，中小型強國正日益邊緣化。在此背景下，即使缺乏大國支持，中小型國家之間其實更需要加強彼此的對話與協調。因此，真正的重點不在於臺灣、印度各自能做到什麼，而是在於兩國能夠發掘什麼樣的合作契機，共創新的局面。

02
關鍵主題

不費一槍一彈堅守底線：巴丹群島、《加強國防合作協議》以及臺海危機中的韌性嚇阻

Gloria Jumamil-Mercado
菲律賓國家資深公民委員會
(National Commission of Senior Citizens) 委員

作者介紹

Gloria Jumamil-Mercado 於國立中山大學取得博士學位，並擁有菲律賓國防學院國家安全管理碩士學位(Master in National Security Administration)。她目前任職於菲律賓國家資深公民委員會，並擔任亞洲卓越發展與安全中心(Asian Center for Excellence in Development and Security)主席兼執行長。曾任菲律賓教育部次長、內閣副秘書長，以及臺灣國防安全研究院(Institute for National Defense and Security Research，INDSR)訪問學人。

關鍵字：海域意識 (maritime domain awareness)、海洋資訊系統、巴丹群島、臺灣海峽、海岸韌性

前言

巴丹群島(Batanes)座落於菲律賓的最北端，這裡狂風肆虐、海洋決定了生活的節奏。形塑這個省分的一直以來都是其與世隔絕的地理位置，而非地緣政治。花崗石屋、連綿起伏的丘陵、緊密連結的社群，帶來恆定且內斂的韌性。但如今，這偏遠的群島正捲入21世紀最關鍵的戰略環境之一。

巴丹群島座落於呂宋海峽(Luzon Strait)與巴士海峽(Bashi Channel)交界，距離臺灣不到200公里。這兩條水道雖然狹窄，卻是連接南海與西太平洋的關鍵航道；在臺海局勢日益緊張之下，也成為印太大國競爭的焦點。換言之，臺灣與巴丹群島所處的位置，已是國際競逐的核心，其牽動範圍早已遠超過臺灣本身。

在此不斷變動的局勢下，巴丹群島已不再是邊陲之地。它的主要風險來自於正處在潛在衝突的路徑之上。即便沒有直接的敵對行為，空域擁擠、海運中斷以及資訊戰帶來的影響，都可能波及這塊土地。因此，重點不在於巴丹群島是否具備戰略重要性，而在於其應該如何應對。

目前，巴丹群島正發展出一種基於「韌性嚇阻」(Resilience-based deterrence) 的新安全模式，跳脫了傳統的軍事化路線。透過檢視該島不斷演變的角色，以及臺灣日益受重視的民防活動，本文將探討小型社群能如何藉由整備、治理以及社會凝聚力，促進區域和平。兩者合併來看，巴丹群島與臺灣反映出印太安全思維的轉變：嚇阻力不僅取決於武器與盟友，更取決於整個社會承受衝擊的能力。

重新界定菲律賓北部的嚇阻模式：韌性、灰色地帶衝突與戰略地理

超越軍事化的嚇阻

經典嚇阻理論強調透過軍事手段進行拒止 (Denial) 和懲罰 (Schelling，1966；Jervis，1979)。而較近期的學者則將韌性、社會穩健性 (societal robustness) 以及治理能力視為嚇阻的關鍵要素，在灰色地帶環境中尤為如此 (Mazarr，2018；Goldstein，2002)。

舉例來說，「韌性嚇阻」即將重點轉向在壓力下確保治理、公共服務與社會秩序能夠持續運作，藉此削弱對方施壓與脅迫的操作空間，而非擊敗對手。

圖 1 巴士古（Basco），巴丹群島港口（Batanes Seaport）。圖片來源：Gloria Jumamil-Mercado

灰色地帶衝突與邊陲壓力

中國在區域內的行為模式加劇了上述風險。除了常規衝突的威脅外，北京還表現出對灰色地帶策略的偏好，包括意在恫嚇對方、卻不跨越明確戰爭門檻的脅迫性軍事行動、空海侵擾、資訊作戰，以及心理施壓。以上種種在南海與臺灣周邊皆有充分紀錄(Erickson & Martinson，2017；Taylor，2022)。在臺海危機的情況下，此類風險極有可能蔓延至菲律賓的北部航道。防禦能力有限且人口稀少的邊陲領土，特別難以抵抗此類壓力——巴丹群島正是如此，因其面積狹小、地理位置曝險，且具有象徵性意義。

島鏈、EDCA 與呂宋島北部

第一島鏈(First Island Chain)框架在美國及其盟國的國防規劃中再次出現，呂宋島北部也日益被視為能支持臺灣海峽嚇阻態勢的戰略後方。在《加強國防合作協議》(Enhanced Defense Cooperation Agreement，EDCA)下，呂宋島北部(Northern Luzon)與卡加延河谷(Cagayan Valley)的若干特定選址正被運用於加強後勤補給、災害應變以及協同運作能力，這些設施均明確被界定為防禦性質，且並非永久部署(U.S. Embassy Manila，2023)。

巴丹群島被納入這個不斷演變的戰略體系後，讓外界開始了解到其獨特的民用性質、自然稟賦與治理上的侷限。

圖 2 遠距離航標（Long Range Navigational Aid）：美國海岸防衛隊（United States Coast Guard）。圖片來源：Gloria Jumamil-Mercado

戰略脈絡下的巴丹群島

地理與作戰重要性

在印太地區，地理因素已重新成為戰略思考的核心。曾被視為邊陲地帶的地區，在如今競爭更激烈的區域環境中，逐漸轉變為關鍵節點。菲律賓最北端的巴丹群島省便是其中之一。由於鄰近臺灣，該群島已處於任何臺海危機可能波及的戰略範圍內。

巴丹群島的戰略重要性，主要體現在它高度曝險的地理特質上。正因為巴丹群島人口稀少、基礎設施有限且地理位置孤立，反而讓它成為新型安全模式的測試案例。這種模式跳脫了傳統的軍事化路線，轉而全面建立在社會韌性之上。

隨著中國的軍事姿態愈發強硬，且持續對臺灣施加明確威脅，臺海局勢正持續升級，巴丹群島的戰略關聯性急劇增加。巴丹群島座落於中國人民解放軍海軍(People's Liberation Army Navy，PLAN)從南海進入西太平洋的主要通行走廊。任何臺海突發事件——從封鎖、隔離到全面入侵——都將導致周邊空域和海域軍事化，勢必影響巴丹群島的領空、水域與資訊環境。然而巴丹群島卻保持低度軍事化，這展現了菲律賓有意識的政策抉擇，亦即在避免激怒中國的情況下，維持其主權存在。

實地調查結果：治理與脆弱性

與省級官員、安全部隊、公民社會、教會領袖與媒體的實地訪談顯示，當地社會凝聚力強、政府公信力高，卻也同時存在嚴重的後勤脆弱性。仰賴易受天氣影響的空運和海運、電力備援有限，且面對突發需求應變能力極低，種種因素皆在危機情境下產生結構脆弱性(Institute for National Defense and Security Research，n.d.)。

讓巴丹群島具備戰略價值的特點，同時也是其脆弱之處。該省地理位置孤立，且食品、大宗商品或消費品高度仰賴外部供應，這類供應卻常因天氣惡劣而中斷。當地基礎設施簡陋、人口稀少，且後勤配給有限。一旦發生危機，無論起因是衝突、脅迫或是自然災害，巴丹群島可能很快陷入資源緊繃，或與外界隔絕。這些擔憂都是鐵錚錚的結構性現實。

當前的發展也使巴丹群島佔據一個獨特且微妙的地位。它的戰略重要性不在於高度軍事化或前線兵力部署，而在於扮演哨兵的角色，也就是具有感知、韌性與主權存在的前哨站。從巴丹群島可以觀察、監測並理解呂宋海峽的通行動態。這樣的天然平臺能提供海域意識、早期預警與資訊透明度，發揮穩定局勢而非激化衝突的作用。

曝險性、耐受力與戰略關聯性

若要理解巴丹群島在呂宋島北部防禦規劃中角色的轉變，就必須正視其雙重特性：這是一個脆弱與堅韌並存的省分。巴丹群島極度仰賴易受天候影響的空運和海運。供應中斷是現實中反覆發生的問題，島上基礎設施有限，電力與通訊系統備援能力薄弱，緊急增援能力(emergency surge capacity)也受限於其規模與可用資源。

臺海危機的情境，使得這些結構脆弱性被放大。空運限制可能切斷本就不穩定的航班交通、容易中斷的空運聯繫，而海上禁航區

(maritime exclusion zones，MEZ)則可能阻礙漁民生計及關鍵物資的運輸。除了實體層面的破壞之外，資訊戰也可能在依賴即時、準確通訊的當地社群中，造成混亂或恐慌。即使沒有直接的敵對行動，區域緊張局勢所引發的骨牌效應，恐將對巴丹群島產生強烈影響。

然而，僅從曝險的視角來建構對巴丹群島的認知是不完整的。這座省分擁有著根植於其社會結構的持久力量。當地社群關係緊密，並以堅定的傳統信仰、互助精神與共同責任感為支撐；地方治理單位擁深受民眾信任，並具備良好的回應能力，進一步強化了機關與公民之間的信任。這些特質並非偶然，而是世世代代適應環境不確定性與孤立狀態，逐步發展出的生存方式。

正是這種脆弱與強韌之間的交織關係，使巴丹群島成為韌性嚇阻的有效案例。其結構性的弱點突顯了整備的急迫性，而社會凝聚力則為協調一致的應變與復原，奠定了堅實的基礎。

在這樣的背景下，將巴丹群島納入北呂宋的《加強國防合作協議》規劃時，必須審慎拿捏分寸。EDCA 據點的起心動念，是為了增進協同作戰能力、人道援助與災害防救(humanitarian assistance and disaster response，HADR)，以及後勤支援的非永久基地。在此體系中，巴丹群島擔任的角色獨特且不具挑釁性：它可以作為提升海域意識的監測前哨，也可以是確保民防持續運作的據點，並非戰鬥平臺；在疏散或救災任務中，也能作為人道救援的集結整備區。

更重要的是，任何與 EDCA 措施相關的協作都必須由民間主導。安全支援應以慎重且低調的方式進行，在加強整備狀態的同時，避免破壞當地信任和激化情勢。如此一來，巴丹群島的民間韌性與戰略重要性並不彼此衝突，反而能相輔相成。這樣的模式也向外界傳達：即便身處地理邊緣，地方社群仍能在國家與區域和平中發揮重要作用。

臺灣民防的覺醒

在呂宋海峽的另一端，臺灣的民防策略經歷了重大的轉變。面對中國日益增長的壓力，臺灣已將重點從純軍事發展，轉為採取全社會(whole-of-society)的整備模式。

這種做法代表政府體認到現代安全的挑戰需要社會各界共同參與，現在的民防工作擴大到公民、社區和民間機構，不再只是消防局或政府機關的專屬責任。

近幾年來，臺灣積極推廣緊急應變的公共教育、進行大規模演習，並加強基礎設施的穩健性。同時，臺灣也更重視資訊完整性，認知到假訊息會影響公眾認知，破壞社會穩定。

其中最值得注意的是，民防已成為臺灣社會日益關注的熱門話題。媒體報導、公民倡議與政策辯論，皆反映出大眾已深切意識到整備的必要性。過去那些被貼上技術性、官僚化標籤的冷門事務，如今已經走入人們的日常對話中。

這樣的轉變，展現了整個社會的普遍共識：韌性不只是防禦措施，也是一種戰略手段。

圖 3 通往海軍前進基地的岩層與道路網。圖片來源：Gloria Jumamil-Mercado

民防與海洋治理層面的平行現實：臺灣與巴丹群島的互動

儘管隔著國界，且政治脈絡不同，但巴丹群島和臺灣處於同樣的戰略環境：空域重疊，且區域局勢緊張。兩地皆鄰近關鍵的海上走廊，這也意味著一旦發生臺海危機，不管規模大或小，雙方都將面臨性質極其相似的衝擊。飛航限制、海域管制、供應鏈中斷以及資訊不確定性帶來的影響，不會因為政治邊界而有所區別。

這種共同面臨的風險，形成一種可稱為「平行整備」(parallel preparedness)的現象。意思是即使沒有正式協作，巴丹群島和臺灣也可能啟動類似的民防機制，包括緊急通訊系統、疏散程序和公共資訊策略等。這些因應措施不是聯合規劃而來，而是相近現實下的自然反應，畢竟兩地各自承受著島嶼地理與爭議海域固有的脆弱性。

上述狀況帶來的互動雖然是間接的，卻意義重大。區域間的穩定性相互影響：如果臺灣在危機中能維持內部秩序並持續運作，便能大幅降低難民潮、經濟衝擊或資訊錯亂等溢出的風險，避免這些衝擊進一步破壞巴丹群島的穩定。相對地，一個強韌、有準備的巴丹群島，能直接守護好菲律賓的北部邊境，讓呂宋海峽的周邊環境更穩定。這兩個國家雖然是各自應變，結果卻能達到相輔相成的效果。

此觀點下，嚇阻之所以能夠持續，主要是因為社會在吸收衝擊並維持運作後，所自主累積出的成果。

深入觀察臺灣持續演進的民防態勢，能提供一個很有價值的參考視角。近年來，為因應來自中國日益增加的壓力，臺灣大幅強化社會韌性。採取這種模式，是因為充分意識到現代衝突的打擊對象早已全面擴及民間系統與民眾士氣，軍事設施反倒只是其中一部分。

圖 4 泰伊德燈塔（Tayid Lighthouse）西南視角。圖片來源：Gloria Jumamil-Mercado

臺灣的策略包含大規模民防演習、長期的全民整備宣導，以及基礎設施的備援。此策略強調建立社區緊急應變網絡，並極度重視資訊韌性，特別是在反制假訊息與心理戰方面。上述作為體現出臺灣了解到，韌性不該只侷限在政府機構，更必須擴大到整個社會。

儘管在能力與規模上有所不同，但巴丹群島與臺灣在多個層面高度相似。雙方地理位置皆沿著海上戰略航道、易受軍事活動影響，且同樣面臨灰色地帶壓力帶來的風險，包括監控、侵擾及影響力作戰（influence operations）等。在此情況下，平民百姓已從被動接受安全保障，轉而主動參與韌性建構。此外，兩者都面臨島嶼環境常見的後勤瓶頸，危機時期如果過度依賴外部供應，將會大幅拉高整體的安全風險。

巴丹群島的關鍵基礎設施，包括巴士古港（Basco Port）、[1] 簡易機場、燈塔網絡，以及沿海道路系統，皆凸顯了提升後勤瓶頸與建構韌性的需求。

總體而言，上述相似之處突顯了一個更宏觀的視角：巴丹——臺灣通道的韌性是由共同的地理環境、相似的脆弱性以及平行的應對方式交互形塑。即便缺乏正式官方聯繫，兩個地區的民防發展軌跡，也構成了相互支持的區域穩定力量。在日益複雜的安全環境中，這種模式正在低調且切實地發揮嚇阻作用。

[1] 更多相關資訊參考 PhilAtlas. (2026). Basco, Batanes profile.

臺海危機情境與溢出風險

要認識巴丹群島於臺灣潛在突發事件中的角色時，必須一併理解兩種狀況：一是正式合作面臨約束，二是共同整備有實際必要性。菲律賓遵守「一中政策」(One China Policy)，因此官方與臺灣的安全合作受限，在公開與軍事領域尤為如此。但是這樣的外交界線並不會完全消除互動的需求或契機，反而將合作導向更低調、以民為本的途徑。

在這樣敏感的環境下，功能性合作得以持續在非政治領域中進行，而這些領域也正是共同風險最為迫切之處。災害應變、搜救行動，以及氣象與海事資訊交換，構成了巴丹群島與臺灣之間互動的自然基礎。這些事務本就基於人道考量，重點在於拯救生命並減少傷害，因此能避免與軍事協作產生關聯，進而產生局勢升級的風險。這形成了一種務實的互動模式：即便正式協議仍然受限，雙方也體認到地理環境帶來了共同挑戰。此模式的核心在於它保持了一個關鍵的區別：韌性建構絕對不能與軍事化混為一談。

這些情境突顯了韌性嚇阻的重要性。對於巴丹群島來說，當務之急是推動民間主導的整備行動，並與夥伴展開低調、不激化情勢的合作。防禦的核心在於提升承受衝擊、維持運作與保護居民的能力，而非建立前線打擊戰力或永久基地。

矛盾的是，巴丹群島因為地理位置靠近前線，雖然帶來風險，但也創造了契機。在危機時刻，該地區能夠作為人道救援的集結整備區，用來協助疏散、促進人道援助，並參與災害應變行動。承擔此類角色，不僅能保護菲律賓國民的生命，也能建立菲律賓在區域內負責任、維護和平的正面形象。

公眾民防意識提升，是補足上述結構與行動措施的關鍵要素。臺灣便是一個極具啟發性的例子。近年來，臺灣的民防已演變為一項全社會參與的大事，整備工作不再僅限於政府機構，而是由各個社群共同承擔。經過公眾教育宣導、定期演習以及廣泛參與，民防已從過去的被動因應，轉化為一種主動且持續的戰略。

這樣的轉變影響深遠。大眾若資訊充足且準備完善，在危機時刻便可以更有效地反應、較不受假訊息影響，也更可能支持協調一致的韌性建構。在資訊戰具有實質威脅的環境下，公眾的防衛意識本身就是一種有效的防禦手段。

對巴丹群島而言，這樣的趨勢既是契機，也是挑戰。該省得益於強大的社會凝聚力、對地方治理的信任，以及互助文化。然而，以上優勢仍可透過更正式的公眾意識倡議進一步強化。透過推動教育計畫、舉辦社區演習以及鞏固通訊系統，我們可以把居民之間的互信與合作基礎，升級為更有系統、具備前瞻性的防災整備能力。

總體而言，低調的合作、危機意識，以及公眾參與，顯示出巴丹——臺灣通道已出現新的安全模式。此模式較少受公開盟友影響，主要透過實際協作、公民韌性與雙方對風險的共同理解來建立。在正式行動受限於敏感局勢的區域，維持穩定的關鍵反而是這些微妙且實質的連結；這些連結以日常的整備工作為基礎，透過資訊透明的社群來凝聚力量，並以維護區域安全與和平為終極目標。

低調堅守底線的政策意涵

巴丹群島的例子為菲律賓與區域安全提供了三大啟示：邊陲領土即便無基地，仍具有戰略價值；韌性投資本身也能產生嚇阻效果；與盟友合作不等於軍事化。透過加強治理、提升基礎設施韌性，並推動由民間主導的監測能力，菲律賓能夠在嚇阻脅迫的同時，控制事態升級。

與此同時，巴丹群島也象徵著一個契機，這個契機與菲律賓憲法原則、東協(Association of Southeast Asian Nations，ASEAN) 準則，以及根本性的防禦戰略態勢高度一致。要加強巴丹群島不需要將其打造為堡壘，而是需要建立韌性，包括可靠的通訊系統、電力的備援、受保護的機場與海港等生命線、有效的民防，以及整合的海空監測。這些由民間主導的投資同樣很有戰略價值，不僅能讓外部勢力無法用威脅來施壓，減少大家恐慌或誤判的風險，也能確保菲律賓在面臨壓力時，社會依然能正常運作。

最終，巴丹群島的戰略意義不在於它的面積大小或武器多寡，而在它的象徵的意義，因為這考驗菲律賓能否在不實施軍事化的前提下，保護最偏遠的地區；能否在不引起局勢升級的情況下，成功嚇阻脅迫；以及能否將國家安全建立在良好的地方治理之上。

結論

巴丹群島提醒我們，如今印太地區的防禦核心，已從傳統的部署、武力和基地，轉向為以能見度取代突襲、以韌性取代被動、以存在取代挑釁。要在壓力下維持存在，民眾信任、整備狀態與國家能力缺一不可。透過低調增強巴丹群島的韌性，菲律賓將能憑藉前瞻、克制與決心堅守底線，而不費一槍一彈。

參考文獻

Institute for National Defense and Security Research. (n.d.). *Batanes field study report: Interviews with Governor Ronald Aguto Jr., Provincial Legal Eva Marie Cantero, Provincial Police Chief BGen Efren Garaban (PNP), civil society roundtable c/o Winston Cataluna, Deputy National Security Adviser Nestor Herico, Director Rodney Jagolino, PhD, MNSA, and Philippine Navy Commander Ferdinand Juan* [Internal report].

Erickson, A. S., & Martinson, R. D. (2017, May). *China's paranaval challenge in maritime gray zone.* Andrew S. Erickson. https://www.andrewerickson.com/wp-content/uploads/2019/02/Chinas-Maritime-Gray-Zone-Operations_Introduction_Erickson-Martinson_Chinas-Paranaval-Challenge-in-the-Maritime-Gray-Zone.pdf#:~:text=This%20volume%20is%20the%20product,United%20States%20and%20alli

Goldstein, A. (2002). *Deterrence and security in the 21st Century China, Britain, France, and the enduring legacy of the nuclear revolution*. Stanford University Press. https://www.sup.org/books/politics/deterrence-and-security-21st-century

Jervis, R. (1979). *Perception and misperception in international politics*. Princeton University Press. https://www.jstor.org/stable/j.ctvc77bx3

Mazarr, M. J. (2018). *Understanding deterrence*. RAND Corporation. https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/perspectives/PE200/PE295/RAND_PE295.pdf

PhilAtlas. (2026). *Basco, Batanes profile*. https://www.philatlas.com/luzon/r02/batanes/basco.html

Schelling, T. C. (1966). *Arms and influence.* Internet Archive: https://archive.org/details/armsinfluence0000sche

Taylor, F. (2022, January). Active defense: China's military strategy since 1949. Princeton University Press. https://press.princeton.edu/books/hardcover/9780691152134/active-defense?srsltid=AfmBOoqpMse0f95kPVxpE4csTZXXyBCoMB0oJ1s1nWjV-KxUenxTtxCf

U.S. Embassy Manila. (2023, March 20). *Enhanced Defense Cooperation Agreement (EDCA) Fact Sheet*. U.S. Embassy in the Philippines. https://ph.usembassy.gov/enhanced-defense-cooperation-agreement-edca-fact-sheet/

宏泰 58 案：臺灣首起海纜破壞定罪與灰色地帶海上威脅的挑戰

編輯部

關鍵字：海底電纜、海纜破壞、灰色地帶活動、臺灣、海上執法

圖 1 艦隊分署調派旗津艦，結合線上巡防艇 PP10079 以及 PP10059 艇，協助攔截「宏」輪。圖片來源：海洋委員會海巡署

前言

隨著今(2026)年 3 月民事判決落幕，多哥共和國籍「宏泰 58」貨輪(以下簡稱「宏」輪)案已成為具里程碑意義的案例。本案為臺灣法院首度就毀壞海底電纜行為做成刑事定罪判決，將「宏」輪中國籍王姓船長判處 3 年有期徒刑，加上中華電信股份有限公司(以下簡稱「中華電信」)提起民事訴訟求償新臺幣 1,822 萬 2,398 元，顯示我國政府與電信業者已能就海底纜線遭破壞之行為，追究刑事與民事責任(臺灣臺南地方法院，2025，2026)。此案也象徵著海底電纜保護從基礎設施脆弱性，轉向可透過法律責任落實的嚇阻機制。

隨著臺灣周邊海域出現灰色地帶活動的頻率持續升高，活動複雜性上也持續增強，本文訪談了海巡署第十二巡防區指揮部主任簡日成，以深入理解「宏」輪案背後的執法實況。

簡主任曾任海巡署艦隊分署第四海巡隊隊長並參與「宏」輪案之應處過程，具備豐富第一線海域執法經驗。透過其視角，本文進一步探討現場執法的標準作業程序、與中華電信等電信業者之跨機關協作機制，以及現行制度在應對此類威脅時所面臨的結構性挑戰。

圖 2 簡日成主任參與「宏」輪案應處，為該案關鍵人物。圖片來源：簡日成

圖 3 臺澎第三海底纜線外被及鎧裝皆遭外力嚴重破壞，係判決重要證據之一。圖片來源：中華電信

事件經過與海巡署初步應處

「宏」輪造成臺澎第三海底纜線故障的時間是在去 (2025) 年 2 月 25 日。但「宏」輪異常活動其實更早就出現了，早在 2 月 22 日晚上六點左右，「宏」輪即被發現已在臺澎第三海底纜線附近滯留，距岸約 5 海浬(臺南地方法院，2025)。海巡署雷達與中華電信的海纜監控系統均顯示，「宏」輪長時間停留在禁錨區，並多次廣播警告。即使透過海事無線電頻道反覆呼叫，「宏」輪仍未作出任何回應 (The Maritime Executive，2025)。由於該船持續未回應並滯留於海纜廊道附近，促使海巡署在海象好轉後前往了解、處理。由於天候海象不佳，其實海巡艦艇初期無法抵達現場，直至 2 月 25 日凌晨才得以接近現場並實施錄影蒐證。2 月 25 日，海巡艦艇於抵達現場後便確認「宏」輪已下錨並處於「走錨」狀態，這是一種對海底設施具有高度風險的操作情形。不到半小時，便接獲中華電信確認臺澎第三海底纜線發生故障。

海巡署隨即攔截並扣留「宏」輪，將船舶及船員帶回臺灣調查。此案為少數能在事發不久後，即將特定船舶直接與海纜遭破壞事件連結的案例。

船舶異常情形與可疑行為

初步調查顯示，「宏」輪存在多項異常跡象。簡主任指出，「宏」輪身分標示前後不一致：船舶自動識別系統(Automatic Identification System，簡稱 AIS)顯示為「宏泰 58」，惟船體外觀卻標示為「宏泰 168」，船尾更掛有「善美 7」字樣，三個名稱並存。

更值得注意的是，船名以「可插拔」的金屬板構成，可隨時更換，此類設計不僅不符合一般航運慣例，也造成辨識工作更加複雜；另在船上查獲 20 個使用中國 SIM 卡的陸上追蹤器，這類設備通常用於灰色經濟中的物流監控。儘管上述發現尚不足以直接證明其主觀故意，但整體而言，該船的運作模式已明顯偏離一般商業航運常態(簡日成，個人通訊，2026 年 4 月 21 日)。

起訴、定罪與民事責任

「宏」輪遭扣留後，檢方迅速展開行動。2025 年 4 月 11 日，臺南地方檢察署依《電信管理法》第 72 條第 1 項，對中國籍船長提起公訴。該項條文規範毀壞海纜相關設施罪嫌，依法可處 1 年以上 7 年以下有期徒刑(臺灣臺南地方法院，2025)。

臺南地方法院於判決中指出，被告身為「宏泰 58」貨船船長，「理應對行駛海域環境有所掌握，明知該貨船上海圖已標示臺澎第三海底纜線所在位置，倘任意下錨，極可能因而勾扯海床下方之海纜而造成海纜損壞」，仍恣意於該區域下錨，並「放任貨船以未定錨狀態在該區域徘徊」，最終導致臺澎第三海底纜線因船錨拉扯而斷裂(臺灣臺南地方法院，2025)。

臺南地方法院最終認定，雖無充分證據證明被告具直接故意，但其行為已達「不確定故意」的標準。也就是說，被告可以預見其行為可能導致海纜毀損，卻仍選擇放任其發生。

判決亦指出，此次事件已產生臺灣與澎湖間通信受阻之公共危險，且參酌中華電信受有維修費用及船務代理費用損失，因此一審判處

圖 4 「宏」輪於外海滯留期間之船身外觀顯示為「HONG TAI 168」。圖片來源：海洋委員會海巡署

圖 5「宏」輪於航行中船身外觀變更為「HONG 美 58」。圖片來源：海洋委員會海巡署

有期徒刑 3 年(臺灣臺南地方法院，2025)。檢察官以被告王船長否認犯罪，且未賠償告訴人，顯見被告犯後態度不佳，一審判決量刑過輕為由提起上訴，經二審判決認定，維持原判，上訴駁回，全案於二審確定(臺灣高等法院臺南分院，2025)。中華電信隨後另循民事途徑求償，臺南地方法院亦判決被告應負損害賠償責任(臺灣臺南地方法院，2026)。

從起訴至判決約兩個月，案件進展迅速，其中一關鍵因素，是被告船長於審理過程中立場轉變。最初，王船長否認責任，主張下錨位置距離海纜斷點尚有距離，不足以造成損害。然而，在審前程序期間，他的立場出現轉變。他承認船員可能誤將電子海圖上的海纜標示解讀為航行路線，表示損害可能是因航行錯誤而意

圖 6 檢察官會同航港局人員現勘「宏」輪航儀設施。圖片來源：海洋委員會海巡署

外發生。此一部分承認雖被表述為過失而非故意，但仍大幅削弱其辯護立場。

後續審理中，被告態度轉為保守，未再強烈否認涉案。結合航行資料、下錨模式，以及最終對海纜損害所進行的實體勘驗等技術證據，此立場轉變使法院得以在未陷入長時間舉證攻防的情況下，建立完整且連貫的因果關係鏈。

證據、歸責與法律限制

儘管本案判決相對迅速，此案仍顯示出追訴海底纜線損壞案件所需承擔的高度舉證負擔。為建立該船舶與海纜斷裂之間的關聯，調查人員必須透過 AIS 資料與雷達追蹤重建船舶航跡，並實地確認海床上的受損情形。這需要協調專業海纜維修船，並部署水下遙控載具(Remotely Operated Vehicles，ROVs)紀錄斷裂狀況，整體作業涉及高昂成本及複雜後勤安排(簡日成，個人通訊，2026 年 4 月 21 日)。

這些挑戰顯示，即使異常行為可被迅速偵測，法律責任的認定仍高度依賴資源投入，且具有相當技術門檻。「宏」輪案之所以能成功定罪，是仰賴監測資料、實體證據與被告部分承認之間的相互配合，但這些條件未必能在其他案件中被複製。

本案的另一限制，在於未能適用《電信管理法》第 72 條第 2 項「意圖危害國家安全或社會安定」的加重處罰規定。儘管該船舶呈現多項通常與高風險海上活動相關的特徵，包括權宜船籍登記、不透明的所有權結構，以及船名持續變更、與登記之正式船名不符等情形，調查人員仍無法查明足以追溯的指揮鏈或資金來源，因而未能達到以國家安全罪名起訴所需的證據門檻。

簡主任指出，此一落差反映跨境歸因的困難與海上調查的實務限制。在資金追查過程中，線索往往在中間層即告中斷，特別是在離岸註冊體系與缺乏兩岸制度性合作機制的情況下，更難進一步追溯(簡日成，個人通訊，2026 年 4 月 21 日)。即便是證明海纜遭外力破壞本身，也需透過高成本且高度資源投入的取證作業，才能排除自然劣化的可能性。這些限制反映出結構性不對稱：可疑操作模式或許可被觀察，但要將其轉化為法律上可行的意圖證明，尤其是國安層級，仍在技術與財務上皆具高度門檻。

灰色地帶威脅與海纜保護

正是在此模糊性下，灰色地帶行動得以大量存在，使偏離正常航行的行為仍具合理的否認依據。簡主任指出，此類活動並不罕見，且在許多情況下，更像是對執法邊界的系統性試探。透過貨輪、漁船或老舊權宜船旗船舶等表面上屬於民用的載具，行為者得以在未達武裝衝突門檻下運作，同時測試國家回應能力。

事故與蓄意干擾之間的界線難以區分，加上法律限制，使這類小規模但頻繁發生的事件持續出現，卻難以產生實質的法律效果或嚇阻作用，特別是在國安條款之下，證明意圖所需的舉證門檻仍然很高。

面對這些挑戰，臺灣近年已著手強化海底基礎設施保護的法律架構。2025 年 9 月 18 日行政院將「海纜七法」修正案函送立法院審議，於 2025 年 12 月 16 日經立法院三讀完成（林智勝、高念祖，2025；蘇聖文、鍾建剛，2025），2026 年 1 月 5 日經總統令公布，透過跨法規整合修法推出，建立更具前瞻性的基礎設施保護機制（中華民國總統府，2026）。修法範圍從電信海纜擴大至電力、天然氣、自來水及氣象系統，反映我國對整體關鍵基礎設施的高度重視。

更重要的是，近期的法律變革也賦予海巡署更強的權力，包括要求船舶維持 AIS 正常運作並發送正確船舶識別訊號等，針對未配合者，由航政機關採取相關管制措施。這也代表過去制度限制出現轉變：在此前的框架下，主管機關雖能監控可疑船舶活動，卻缺乏足夠法律依據採取預防性介入。儘管法律工具逐步擴充，但在歸因、舉證負擔與管轄等關鍵問題上，仍有待進一步釐清。

結論

面對日益組織化的灰色地帶行動，海巡署的應對方式也逐漸從個別執法，轉向更整體的能力建設。為因應未來情勢，簡主任表示海巡署將強化主動預警能力，包括整合雷達、AIS、紅外線影像與衛星監測系統，並探索導入人工智慧輔助分析，以即時辨識異常海上行為（簡日成，個人通訊，2026 年 4 月 21 日）。

在作業層面，海巡署透過投資無人機並擴充艦隊，提升快速反應能力與巡防範圍，特別是在傳統偵測較難發揮作用的區域。與此同時，簡主任也強調，技術升級必須搭配制度韌性的強化，包括改善跨機關協作與持續的人員培訓，因為海上執法越來越需要在複雜條件下進行長時間部署（簡日成，個人通訊，2026 年 4 月 21 日）。

歸根究柢，當前的挑戰在於建立一套可長期運作的海上執法體系，使其能夠預判並反制低強度、高頻率，且刻意利用法律與執法作業縫隙的干擾行動。

參考文獻

中文文獻

中華民國總統府（2026 年 1 月 5 日）。總統府公報第 7835 號。中華民國總統府。https://www.president.gov.tw/File/Doc/c98264a2-253b-4b11-bb0e-4328209445a5

林智勝、高念祖（2025 年 10 月）。「強化防護我國海纜法案」評估報告。立法院。https://www.ly.gov.tw/Pages/List.aspx?nodeid=46868

蘇聖文、鍾建剛（2025 年 12 月 17 日）。海纜 7 法全數三讀通過 船隻無故滯港可沒入。公視新聞網。https://news.pts.org.tw/article/786230

臺灣高等法院臺南分院（2025 年 8 月 29 日）。刑事判決（114 年度上訴字第 1395 號）。司法院。https://judgment.judicial.gov.tw/FJUD/data.aspx?ty=JD&id=TNHM%2c114%2c%e4%b8%8a%e8%a8%b4%2c1395%2c20250829%2c1&ot=in

臺灣臺南地方法院（2025 年 6 月 12 日）。刑事判決（114 年度訴字第 235 號）。司法院。https://judgment.judicial.gov.tw/FJUD/data.aspx?ty=JD&id=TNDM%2c114%2c%e8%a8%b4%2c235%2c20250612%2c1&ot=in

臺灣臺南地方法院（2026 年 3 月 24 日）。民事判決（114 年度重訴字第 233 號）。司法院。https://judgment.judicial.gov.tw/LAW_Mobile_FJUD/FJUD/data.aspx?ty=JD&id=TNDV,114%2c%e9%87%8d%e8%a8%b4%2c233%2c20260324%2c1

英文文獻

The Maritime Executive. (2026, April 1). *Taiwan orders jailed Chinese captain to pay $560,000 for damages to cable*. https://maritime-executive.com/article/taiwan-orders-jailed-chinese-captain-to-pay-560-000-for-damages-to-cable

重構太平洋海底電纜：排除中國的盟國通訊布局

林廷輝

中央警察大學水上警察學系兼任助理教授

作者介紹

林廷輝博士現任中央警察大學水上警察學系兼任助理教授。曾任國家安全會議助理研究員、新臺灣國策智庫副執行長、遠景基金會副執行長、臺灣國際法學會副秘書長。專長為國際法、海洋法、南海、東海及太平洋島國區域研究，曾籌劃舉辦第一屆及第二屆「臺灣與太平洋友邦元首高峰會議」，近期則關注中國經營太平洋島國的動態及其影響。

關鍵字：印太戰略、太平洋島國、海底電纜、中央太平洋電纜、美國海岸防衛隊

摘要

太平洋海域，過往漁業資源是太平洋島國主要的經濟來源，但隨科技發展與人工智慧的通訊需求，海底電纜成為海權國家兵家必爭之地。美國、澳洲、日本等國主導的太平洋海底電纜開發，此刻正排除中國，納入臺灣為合作夥伴，未來各國將推動海上執法合作，共同維護海底電纜的實體與資訊安全。

前言

海底電纜從 19 世紀末就開始使用，全球超過 95%的國際數據通訊都依靠海底電纜進行傳輸(Gaur，2026)。其中，大約有九成的海底電纜由日本電氣公司(NEC Corporation)、美國 SubCom(SubCom LLC)以及法國阿爾卡特海底網路公司(Alcatel Submarine Networks)負責製造，其餘則由中國的華海通信技術公司取得經營權，目前該公司在非洲及太平洋島國的市占率逐漸提升(中央社，2025)。

至於印太地區，已成為美國經營海底電纜的重要對象，特別是在太平洋海域，更被視為海權國家競逐的核心戰場。冷戰結束後，中國藉由與臺灣爭取太平洋邦交國的名義，進入太平洋島國，試圖削弱美國、澳洲及紐西蘭在太平洋上的影響力。中國不僅透過經貿、漁業、觀光、交通(船運與通訊)、太空產業、警政、軍事等援助計畫拉攏太平洋島國，更透過籠絡當地統治階級進一步鞏固其區域布局，尤著重於通訊設備等關鍵基礎設施(Lowy Institute，2024；Paik & Augé，2025；U.S.-China Economic and Security Review Commission，2025)。目前美國、澳洲等國家已發現事態的嚴重性。在此背景下，由美國主導，並與澳洲、日本及臺灣合作，建構一套排除中國參與的「太平洋海底網路電纜系統」，以串連一、第二及第三島鏈之間的通訊。

太平洋島國的通訊基礎設施一向不穩定。有些國家使用了既昂貴又不穩定的衛星系統；有些國家的海底電纜，則是因天然因素的限制，隨時可能受到破壞。例如：2022 年，東加王國唯一的海底電纜遭海底火山爆發和海嘯切斷，導致這個太平洋島國與全球失聯一個月(BBC News，2022)。因此，協助太平洋島國人民改善通訊設備，成為已開發國家援助太平洋島國的新興項目。隨著太平洋島國成為強權關注的軍事戰略據點，這項援助顯得更加重要。

美國、澳洲與日本的海底電纜合作

太平洋島國位處大陸邊陲地帶，海洋阻隔了島民與外界接觸的機會，過往在交通不便之際，也鮮少會有外來者前往這些島嶼，然而，如今人類科技的進步與船舶運輸業的發達，海洋成為島國連結域外國家重要的資產，海上的船運航行，促成了貿易來往，海洋中的漁業資源，成為世界蛋白質的重要來源，海底的礦藏可能為島國未來創造財富，海底電纜通訊管道的鋪設，成為跨國、跨洲通訊重要節點。

以往橫越太平洋兩岸的海底電纜，多用於為已開發國家建構通訊網絡，例如連接美國、日本、韓國、中國、臺灣、香港、東南亞國家、澳洲與紐西蘭等地。隨著美國提出印太戰略，太平洋島國逐漸成為兵家必爭之地，並被視為海權國家的海上據點，因此開始被納入海底電纜建設網絡之中。

然而，太平洋島國普遍國家財力有限、人口不多、消費市場不大，為這些偏遠島國建設海底電纜在成本上似乎不符合成本效益。儘管如此，在中國積極經營太平洋島國的背景下，中國電信、中國聯通、華為公司等陸續進入當地，推動海底電纜建設，使索羅門群島、萬那杜、斐濟、巴布亞紐幾內亞等國逐步成為中國規劃經營的潛在據點。[1]

由於美國、日本、澳洲等國已察覺中國涉入太平洋島國電信產業過深，開始積極部署橫跨太平洋海域的海底電纜，以強化區域通訊與戰略布局。例如，日本於 2023 年 6 月初宣布加入澳洲與美國，共同參與一項金額達 9,500 萬美元、名為「東密克羅尼西亞電纜系統」(East Micronesia Cable System，EMCS)的海底電纜計畫(中央社，2025；

[1]「東密克羅尼西亞電纜」由日本電氣公司承造，計畫詳細資料請參照網站：https://www.eastmicronesiacable.com/

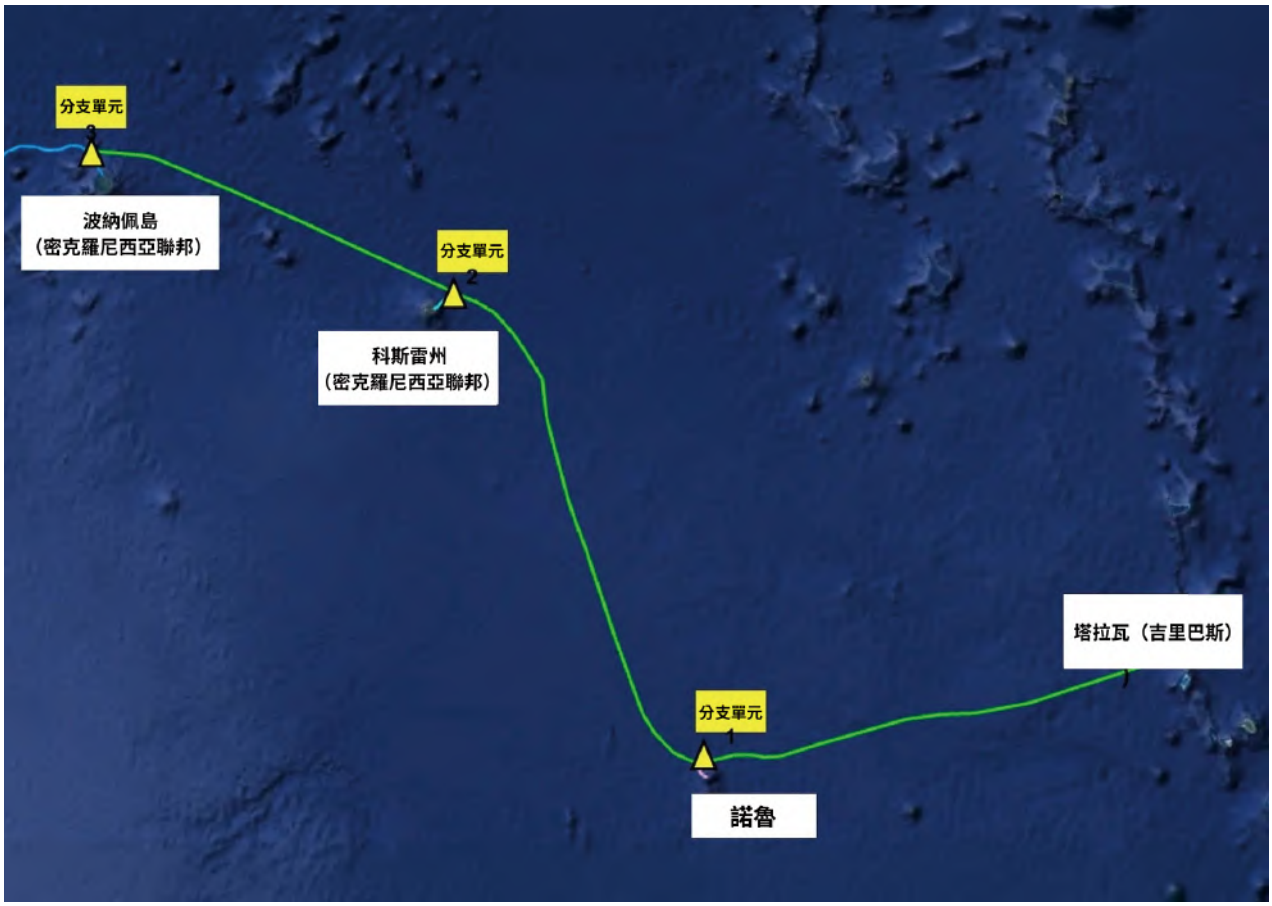

圖 1「東密克羅尼西亞電纜」路線圖。圖片來源：East Micronesia Cable (n.d.)

Yamaguchi，2023)。NEC 隨 後 於 2026 年 5 月宣布，EMCS 建設已經完成。該電纜系統全長約 2,250 公里，連接吉里巴斯共和國塔拉瓦島(Tarawa)、諾魯共和國諾魯島(Nauru)，再經由密克羅尼西亞聯邦科斯雷州(Kosrae)延伸至波納佩(Pohnpei)，串聯密克羅尼西亞聯邦、吉里巴斯共和國及諾魯共和國三個太平洋國家約 10 萬人口(East Micronesia Cable System，n.d.；NEC Corporation，2026)。

另一方面，早在 2021 年 9 月，中國亦曾表達願意鋪設橫跨密克羅尼西亞聯邦的海底電纜；當時密國原計畫利用美國融資建造太平洋海底通訊光纖。然而，美國基於「安全威脅」考量，拒絕密國尋求中國公司投資的提案，最終該計畫改由日本與美國公司執行。

此外，澳洲出資 1.2 億美元，使巴布亞紐幾內亞無須動用國家預算，即可建置世界級的網路連線基礎建設(陳玟穎，2025)。巴紐規劃中的海底電纜將連接北部、南部及布干維爾自治區(Bougainville)，並與既有兩條海纜共同運作；Google 與 Hawaiki Nui 也將在當地鋪設 3 條新海纜，以提升整體電信基礎設施(陳玟穎，2025)。

巴布亞紐幾內亞資訊與通訊科技部常務秘書 Steven Matainaho 指出，巴紐位於板塊交界處，過去 4 年間已發生 3 次地震，一旦

海纜受損，當地便只能改用延遲較高、效果較差的地球同步衛星通訊(Mak，2025)。因此，新增海纜的意義不僅在於擴充容量，更在於建立多重備援機制，讓資料可在不同路徑間傳輸，提升整體網路韌性與穩定性。Matainaho 並表示，這 3 條新海纜可望將通訊成本降至原來的十分之一，並進一步吸引 Google、Oracle 等大型科技企業赴當地設立資料中心(Mak，2025)。再者，澳洲已於 2025 年 10 月與巴紐簽署《普克普克防務條約》(Pukpuk Treaty)，將海底電纜遭受武力攻擊的情況納入雙方安全合作範圍 (Prime Minister of Australia，2025；Sora，2025)，也凸顯海纜已不只是通訊基礎設施，更是兼具韌性與戰略意義的關鍵資產。

排除中國，納入臺灣的電纜系統

連接島國之間的通訊只是計畫的一部分。美國提供 750 萬美元，用於密克羅尼西亞、馬紹爾群島與吉里巴斯的電纜分岔設備，另外提供 500 萬美元連接吐瓦魯的電纜支線建設，臺灣也資助了吐瓦魯分支線(自由時報，2025)，以便其連結至「中央太平洋電纜」(Central Pacific Cable)，並與全世界連結。

美國正透過「中央太平洋電纜」計畫強化其在太平洋地區的戰略存在。這項全長 15,900 公里的海底電纜工程，核心目的在於鞏固美國在區域內的利益，並牽制中國日益上升的影響力。

圖 2「中央太平洋電纜」路線圖。圖片來源：改編自 Central Pacific Cable（n.d.）

其路線將由美屬薩摩亞延伸至關島，再接入另外 12 個太平洋島嶼。考量關島作為美國重要軍事基地的地位，該計畫具有明顯的戰略與通訊雙重意義，並將美國領土與巴布亞紐幾內亞、薩摩亞、吐瓦魯、斐濟、諾魯、馬紹爾群島、吉里巴斯、庫克群島、法屬瓦利斯和富圖納，以及密克羅尼西亞聯邦等地串接(中央社，2023)。除電纜本體外，美國也提供 450 萬美元，用於支應相關陸上基礎建設及電纜銜接作業(U.S. Department of State，2025)。

美國聯邦通訊委員會(Federal Communications Commission，FCC) 雖長期試圖排除中國企業參與美國通訊網路建設，但在海底電纜領域，過去始終缺乏明確規範，政策推進也較為有限(中央社，2025)。如今，美方已修訂海底電纜管理規則，將中國、俄羅斯、伊朗等被視為敵對國家的企業排除於美國擁有或控制的海底電纜業務之外，禁止其參與或接觸美國海底電纜系統。此外，所有獲准參與相關業務的企業，都必須提交「資安防護計畫」，具體證明已採取必要措施，防止敵對國家企業介入海底電纜設備或技術的供應鏈環節(中央社，2025)。此舉也意味著，企業在供應鏈風險審查方面將承受更高的合規成本與壓力。

對於來自日本、歐洲及其他盟友與夥伴國家的企業，美國給予更簡化的審查程序，過往審查流程需將近兩年時間，如今，為了鼓勵公私資金積極投入這項成本高昂的產業，美國對於技術掌握在自己或可信賴盟友企業手中的申請案，將採取快速優先的審核機制(中央社，2025)。

保護海纜：海上執法合作

海底電纜可能因為人為因素而受到破壞，甚至於戰爭之初，海底電纜勢必成為被破壞的戰略物資，為了時時保護太平洋下的海底電纜，「美國海岸防衛隊」(United States Coast Guard)目前已與 12 個太平洋島國簽署海上執法合作協定，獲得這些國家的授權，提升太平洋島國的海上「共巡合作」，同時允許太平洋島國在美國海岸防衛隊的艦艇上行使執法權(鍾佑貞，2025)，藉此擴展海上執法能力。換言之，除了打擊非法、未報告及不受規範的捕魚行為(illegal, unreported, and unregulated fishing，IUU fishing)外，守護太平洋上的海底電纜商業資產，也成為海岸防衛隊的重要任務(鍾佑貞，2025)。

美國海岸防衛隊已在太平洋部署六艘「快速反應巡邏艇」(Fast Response Cutters)、「中程耐力巡邏艇」(Medium Endurance Cutters)，還有「國家安全巡邏艇」(National Security Cutters)來擴大區域行動(U.S. Department of State，2025)。例如，2023 年，美國與巴紐簽訂的海上執法協議，其內容包括允許美國海岸防衛隊官員代表巴紐登船搜查，而且無需巴紐執法官員以「隨船觀察員」隨行，直接由美國官員執法(中央廣播電臺，2023)；2024 年美國海岸防衛隊在巴紐專屬經濟海域(Exclusive Economic Zone，EEZ)內進行兩次巡航，並進行十四次登檢，主要目的為提升巴紐的海洋領域態勢感知，維護其資源安全(自由時報，2025)。

結論

太平洋島國的經濟規模不大，海底電纜投資成本高昂，難以透過當地商務行為回收成本。因此，美國與澳洲、日本、臺灣等盟邦共同打造太平洋電纜系統，並排除中國進入其所建構的通訊系統。此一布局顯然與美國近年來推動的清除紅色供應鏈政策有關。

進一步而言，美國對中國的圍堵不僅止於半導體與高科技晶片領域，因為這些是「人工智慧」(Artificial Intelligence，AI)產業的基礎；然而，AI 產業的即時通訊仍需依賴海底電纜或太空衛星進行跨洲傳輸。

如果中國得以輕易取得或控制海底電纜系統的資訊安全，恐將增加其透過網路攻擊滲透系統的風險。因此，在通訊的基礎設施建設方面排除中國，是維護 AI 產業最根本的手段。

參考文獻

中文文獻

中央社（2023 年 9 月 28 日）。新海底電纜連接太平洋島國 美國抗衡中國影響力。https://www.cna.com.tw/news/aopl/202309280215.aspx

中央社（2025 年 8 月 23 日）。日經：美國將修改海底電纜規則 供應鏈排除中國企業。https://www.cna.com.tw/news/aopl/202508230217.aspx

中央廣播電臺。（2023 年 7 月 31 日）。不需隨船觀察員陪同 美國海警隊可在巴紐海域執法。https://www.rti.org.tw/news?uid=3&pid=41573

自由時報（2025 年 9 月 17 日）。抗衡中國勢力 美國助太平洋島國海上執法、與台灣合資架設電纜。https://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/5181622

陳玟穎（2025 年 12 月 12 日）。澳洲砸 37.4 億幫巴布亞紐幾內亞鋪海纜 抗中布局延伸太平洋。上報。https://www.upmedia.mg/tw/international/headlines/247094

德國之聲中文網。（2023 年 6 月 6 日）。日澳美共同出資擴建太平洋海底電纜。https://www.dw.com/zh-hant/日澳美共同出資擴建太平洋海底電纜 /a-65841503

鍾佑貞（2025 年 9 月 17 日）。美：重振與太平洋島國關係 與台灣攜手擴大區域電纜。中央社。https://www.cna.com.tw/news/aipl/202509170025.aspx

英文文獻

BBC News. (2022, February 22). *Tonga volcano: Internet restored five weeks after eruption*. https://www.bbc.com/news/world-asia-60458303

Central Pacific Cable. (n.d.). *Central Pacific Cable: Home*. https://centralpacificcable.com/

East Micronesia Cable. (n.d.). *East Micronesia Cable: Home.* https://www.eastmicronesiacable.com/

Gaur, S. (2026, February 2). *Invisible highways: The vast network of undersea cables powering our connectivity.* UN News. https://news.un.org/en/story/2026/02/1166867

Lowy Institute. (2024, November 19). *Pacific Aid Map: 2024 key findings*. https://pacificaidmap.lowyinstitute.org/analysis/2024/key-findings/

Mak, S. (2025, December 12). Australia to fund $120 million in undersea cables for Papua New Guinea. *Nikkei Asia*. https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Australia-to-fund-120-million-in-undersea-cables-for-Papua-New-Guinea

NEC Corporation. (2026, May 15). *NEC completes construction of approximately 2,250 km EMCS submarine cable linking Pacific island nations.* https://www.nec.com/en/press/202605/global_20260515_02.html

Paik, K., & Augé, J. (2025, June 3). *China courts the Pacific: Key takeaways from the 2025 China–Pacific Island Countries Foreign Ministers' Meeting*. Center for Strategic and International Studies. https://www.csis.org/analysis/china-courts-pacific-key-takeaways-2025-china-pacific-island-countries-foreign-ministers

Prime Minister of Australia. (2025, October 6). *Australia and Papua New Guinea sign Mutual Defence Treaty* [Press release]. https://www.pm.gov.au/media/australia-and-papua-new-guinea-sign-mutual-defence-treaty

Sora, M. (2025, May 20). *Australia and Papua New Guinea can cement defence ties*. Lowy Institute. https://www.lowyinstitute.org/publications/australia-papua-new-guinea-can-cement-defence-ties

U.S.-China Economic and Security Review Commission. (2025). *Small islands, big stakes: China's playbook in the Pacific Islands*. https://www.uscc.gov/sites/default/files/2025-11/Chapter_5--Chinas_Playbook_in_the_Pacific_Islands.pdf

U.S. Department of State. (2025, September 16). *Reinvigorating the U.S.–Pacific Islands Partnership: U.S.–Pacific Islands Forum (PIF) Roundtable in Port Moresby, Papua New Guinea.* https://www.state.gov/releases/office-of-the-spokesperson/2025/09/reinvigorating-the-u-s-pacific-islands-partnership-u-s-pacific-islands-forum-pif-roundtable-in-port-moresby-papua-new-guinea/

Yamaguchi, M. (2023, June 7). Japan, Australia, US to fund undersea cable connection in Micronesia to counter China's influence. *AP News*. https://apnews.com/article/micronesia-japan-australia-us-cable-china-155cd017a5a3045bf5078e5df25f17d9

臺灣問題中的不作為困境：構建嚇阻的藍圖

Luke de Pulford & 黃梓甄

對中政策跨國議會聯盟（Inter-Parliamentary Alliance on China，IPAC）執行長
對中政策跨國議會聯盟研究顧問

作者介紹

[1] Luke de Pulford 為 IPAC 創辦人暨執行長，該聯盟匯集了來自 45 個國家立法機關、超過 300 名成員，旨在推動民主國家改革對中政策。在此之前，他曾共同創立反奴隸制慈善機構 Arise，並自該機構成立起擔任執行長，直至 2022 年卸任。

1

2

[2] 黃梓甄為 IPAC 研究顧問。她負責政策分析與研究成果產出，並支援秘書處的運作，包括研究協調及專案管理等工作。

關鍵字：海域安全、灰色地帶行動、民主嚇阻、臺灣海峽、國會外交

前言

聖經《以西結書》(Book of Ezekiel)中提到，守望者的唯一職責，就是在危機到來時吹響號角，警示民眾。若他並未出聲，便要為城市中發生的慘劇承擔罪責。

然而，民主政府難以勝任守望者的角色。在印太地區，海事安全面臨的威脅是清晰可見、有據可查的，且仍在持續擴大。雖然大眾期待得到各國政府與國際組織的回應，但是這些機構往往基於一些顧慮，表現出猶豫、模稜兩可的態度，或者直接視而不見。[1]

但也有例外情形發生。2025 年 11 月，組成對中政策跨國議會聯盟(Inter-Parliamentary Alliance on China，IPAC)的國會議員們聚集在布魯塞爾，通過《現狀維持宣言》(Status Quo Declaration)，藉此嘗試回應若干懸而未決的重大問題，例如：何種行為構成中國臺海現狀？會引發國際行動介入臺海問題的紅線有哪些？有意義的嚇

阻應該是什麼樣貌?以及其中的風險為何?

儘管部分民主國家的國會議員正在試圖彌補其政府遺漏的角色，他們可用的工具仍然有限，且許多關鍵決策仍掌握在政府手中。這篇短文旨在闡述國際社會對於臺灣持消極應對的緣由，以及可能的改善之道。這些原因並非僅止於政治層面，而是具有結構性特質。相關行動所面臨的障礙形成一種自我強化的循環：不確定性帶來消極，而又進一步加深不確定性。北京也有充分誘因維持這樣的局面。

威脅態勢

印太地區的海上秩序受到中國長期且系統性的施壓。此狀況不僅限於單一地點，而是在多處同時展開。

在日本附近，商業衛星近期拍攝到上千艘中國漁船，在東海由日本實際管轄的島嶼附近，以網格狀精密的排列，此狀況維持數日，在潮汐與天氣因素影響下也不為所動。美國海軍戰爭學院(Naval War College)的 Andrew Erickson 教授形容這樣的陣列「與正常捕魚行為完全不相干」。海軍透過軍艦來投射軍事力量，海上民兵則以數量來宣示存在。

在南海方面，自 2013 年起，中國於南沙群島填海造陸並加以軍事化，在七座人工島上新增逾 3,200 英畝土地，其中在至少三座人工島，包含美濟礁(Mischief Reef)、渚碧礁(Subi Reef)以及永暑礁(Fiery Cross Reef)上均設置了軍用級機場跑道、飛彈發射器，以及雷達系統。2016 年常設仲裁法院(Permanent Court of Arbitration)作出裁決，認定北京對南海的巨大海域主張並無國際法依據。不出所料，中國隨即宣布「該判決無效且不具有法律效力」，並繼續一意孤行，推進相關行動。自此之後，菲律賓漁民與海巡艦艇頻繁遭受水砲攻擊、船隻衝撞以及雷射照射等行為，其頻率之甚足以令國際社會有所警惕。而這些要塞島嶼上的前哨據點，也對以規則為基礎的海洋秩序構成長期的挑戰。

在臺灣周邊，壓力則呈現出不同的樣態。中國人民解放軍(Chinese People's Liberation Army，PLA)的海軍艦艇、海警船，以及懸掛權宜船旗(Flags of Convenience，FOC)的民用船隻，在臺灣海峽中線(Median Line)施加了更劇烈的侵擾。單看 2025 年，就記錄到五起疑似破壞電纜的事件，且均涉及由中國船員操作或具有中國背景的船隻。臺灣海軍司令直言不諱地形容這樣的趨勢為「隨時準備封鎖臺灣」。

北京的策略是經過精心設計且全面規劃的。他們在多處同時施壓，且將每一次行動控制在剛好不會引發武裝衝突的強度，等待民主政府出現遲疑，同時悄悄侵蝕臺灣的自主權。目前，這樣的策略是奏效的，沒有單一的行為足以激起國際上強烈的反應。

[1] 東南亞國家協會（The Association of Southeast Asian Nations，ASEAN）的「共識決」(consensus-based decision-making）原則，一再阻礙該組織針對中國在南海的行徑做出集體回應。2024 年 7 月，第 57 屆東協外長會議（ASEAN Foreign Ministers' Meeting）中，菲律賓試圖在聯合公報（Joint Communiqué）提及中國海警局突襲菲律賓海軍艦艇一事，卻遭到柬埔寨與寮國的反對，因此最終未能達成共識（Ang，2024）。此模式存在已久：2012 年，柬埔寨便曾阻撓東協聯合公報提及南海爭議。此後，類似手段亦頻頻發生（National Bureau of Asian Research，2013）。正如菲律賓外交部長 Enrique Manalo 在 2024 年在寮國首都永珍舉辦的東協峰會（ASEAN Summit）上指出：「對這些侵犯行為保持沈默，只會損害東協的聲譽」（Ranada，2024）。

國會：填補政府缺口

北京除了在海上向臺灣施壓，在政治層面也展開一套系統性的操作，將臺灣逐步排除出國際議程，包括威脅限制他國市場准入，以及將貿易依賴武器化。這使各國政府清楚地認知，觸及臺灣議題是需要付出代價的。這對於需要維持雙邊經貿關係的各國政府來說，難以在權衡利弊下直接做出抉擇。而結果通常也不出所料：措辭謹慎、程序延宕，並不動聲色地將臺灣排除於議程之外。相較之下，各國議會體系則相對難以被控制。

與部長或政府首長不同，個別議員無需直接承擔貿易順差或出口管制等現實壓力，在國會中可以直言出那些政府無法公開表述的立場。2025 年 11 月，IPAC 的議員們在布魯塞爾峰會上便做到了這一點：他們通過一項宣言，旨在闡明臺灣海峽「現狀」的界定原則、定出北京不可逾越的紅線，並呼籲各國政府設定危機觸發點，以便在事態升溫前，預先達成協調一致的政經配套措施。這是議會集體意志的展現，而在此之前，沒有任何行政部門願意採取此類行動。

個別議員也將這股力量帶到各自國家的議會中。2023 年，法國參議員 Olivier Cadic 成功推動《軍事規劃法》(Loi de programmation militaire 2024 - 2030)[2] 的修正案，使法國承諾捍衛臺灣海峽和南海的航行自由。這也是歐洲國家在國防法案中首次明確提及臺灣海峽。在菲律賓，眾議員 Rufus Rodriguez 於 2026 年 2 月在眾議院直接公開指出中國在西菲律賓海(West Philippine Sea)的行徑，而在此舉之前，中國大使館正公開點名抨擊多位菲律賓官員關於西菲律賓海的相應作為。

此趨勢顯示了結構上的轉變。國會填補了行政部門因審慎退縮所造成的缺口：說出政府不敢說出來的問題、建立跨國連結，並提高不作為所需付出的政治代價。這些轉變固然具有重要意義，但卻仍不足以應對當前挑戰。民主政府無法跳脫消極應對的循環，而這樣的困境正是由自身所造成。若沒有充足的研究去探討臺海衝擊的經濟後果，大眾與政界對此議題的認知將持續不足，因民眾無法將「兩岸穩定」視為與自身密切相關的內政議題。缺乏認知，就難以形成持續構築嚇阻架構的壓力；缺乏此等架構，各方對於現狀的理解將變得更加模糊。目前，對於臺灣遭封鎖可能帶來的經濟成本的公開資訊依然有限；事實上，我們對此類封鎖在國際法上的地位，以及圍繞臺灣的灰色地帶行動在法律上的認定，仍缺乏明確認識。這樣的模糊性又反過來加劇研究難題：如果政府無法對於評估對象達成共識，便不會開始啟動相關研究。而政治意志若缺乏數據支持，本質上是脆弱的。

與此同時，北京卻有充分的誘因維持現狀，讓民主國家持續處於依賴、猶豫不決，且對於提升韌性沒有規劃的狀態。最終目標其實並無爭議：民主國家應建立一致的紅線，並採取實質、有意義的政治措施，以防範兩岸局勢升級。但要實現這一目標，需要具備兩項條件：其一，大幅提高人們對於國家利益風險的認知；其二，釐清那些癱瘓決策的關鍵模糊地帶。當前缺乏的，並非構想，而是政治意志。

[2] 法國《2024 至 2030 年軍事規劃法》(Loi n° 2023-703 du 1er août 2023 relative à la programmation militaire pour les années 2024 à 2030) 第 120 號修正案（經修正版），該修正案獲得參議院外交暨國防委員會以及政府的支持，並於 2023 年 6 月 28 日獲得採納。

提高意識：不作為帶來的經濟成本

彭博經濟研究(Bloomberg Economics)所模擬的兩岸全面衝突成本約為 10 兆美元，約佔全球 GDP 的 10%，為烏克蘭戰爭經濟損失的五倍，甚至超過了新冠疫情所帶來的影響。德國馬歇爾基金會(German Marshall Fund)在 2025 年 12 月發表的報告更進一步指出：即便是灰色地帶衝突或小規模衝突，都會帶來毀滅性的經濟後果，而這些後果卻長期被低估。這並非臆測，數據可以說明一切。然而，目前沒有任何一個民主國家，公布過自身國家面對臺海衝擊的經濟風險。國會因此沒有機密情報能夠參考，各部會也未曾產出公開的評估模型。即便存在相關評估，多半也不完整、未公開，更不可能落實為政策。

IPAC 在 2024 年 3 月正式啟動 MIST 行動計畫 (Measure Impact of a Shock in the Taiwan Strait，MIST)，呼籲政府填補這方面的缺口。MIST 行動計畫的前提很簡單：「唯有先看見風險，才能及早防範。」各國政府必須委託進行嚴格的評估，衡量國家的經濟風險，並發表成果。此舉並非要造成恐慌，而是要建構政治基礎，使相關措施得以推進，同時也符合公眾利益。畢竟最終如果因為政府失靈，而未能阻止與緩和臺海局勢升級，付出代價的將是一般民眾，正如當時可預料卻因未能阻撓，而發生的烏克蘭衝突一樣。IPAC 於 2025 年 11 月在布魯塞爾舉行的年度峰會上通過的《現狀維持宣言》也提出同樣的訴求：各國政府應針對臺海局勢升級，評估自身經濟面臨的風險，並公開評估成果。然而，鮮少有政府採取行動。

釐清模糊性：封鎖的法律地位

現行國際法對於中國實際上的所作所為，缺乏適當的規範框架。根據《聖雷莫海上武裝衝突國際法手冊》(San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea，下稱「聖雷莫手冊」)，封鎖必須滿足正式宣告 (declared)、有效執行 (effective)、公平適用(impartial) 與人道對待 (humane)等四項核心要件，才能獲得法律認可。北京設計的灰色地帶行動，正刻意規避了這四點，既沒有宣告封鎖，也沒有劃定明確的封鎖邊界，且每一次的行為皆有合理否認的空間，最終形成一種具有實質傷害的脅迫。受害於北京行為的不只是臺灣，還有依賴臺灣海峽的全球經濟與供應鏈，但這些行為卻在法律上難以受到規範。

中國 2021 年通過的《海警法》(Maritime Police Law)進一步加劇了這個問題。該法條授權中國海警局在所謂的「中國管轄海域範圍」內使用武力，而這一術語在 1982 年《聯合國海洋法公約》(United Nations Convention on the Law of the Sea，UNCLOS)中從未出現，且北京將其應用於其「十段線」(10-dash line)主張的整個範圍，[3] 涵蓋了南海約 90% 的海域。由於這些行動是由海警而非海軍所主導，脅迫行為便被北京歸類為「執法」，而非戰爭行為。這

[3] 該線源自於十一段線（eleven-dash line），最早由中華民國政府於 1947 年 12 月 1 日，在一幅名為《南海諸島位置圖》（Location Map of South China Sea Islands）的地圖中首次發布。自 1952 年起，中華人民共和國將該地圖修改為九段線，移除了北部灣（Gulf of Tonkin）的兩段，作為對北越的讓步。2023 年 8 月，中國自然資源部發布新版《標準地圖》（Standard Map），在臺灣以東新增第十段線，擴大主張範圍，以將臺灣納入中國領土（Reuters，2023）。

圖 1 中國 2023 年《標準地圖》所示之「十段線」主張。圖片來源：中國自然資源部，《2023 年標準地圖》，改編自 Japan Forward，https://japan-forward.com/wp-content/uploads/2023/09/The-2023-Version-of-Chinas-Map-of-Its-Territory-2.jpg

樣既沒有觸發集體防衛義務，也沒有達到正式回應的門檻。每起事件皆可單獨予以否認，但這些事件加在一起，便形成一種緩慢而持續的壓迫，且國際法沒有一個事先約定的臨界點，能迫使民主國家做出回應。

烏克蘭戰爭的經驗既發人深省，卻也令人不安。對衝突升級的擔憂、能源上的依賴，以及事先未能劃定明確的紅線，使當時國際社會的應對速度緩慢、作為有限，無法跟上情勢的需求。而上述局勢的發展，皆與臺灣海峽的情況直接對應。

以政治手段解決法律問題

如果國際法無法提供框架，政治就得要填補這個缺口，這才是行動真正必須開展的地方。僅僅反對單方面改變現狀，卻沒有定義「改變」的具體意義，顯然是不足的。各國政府對於「現狀」的定義本身就存在巨大落差。且因北京部署的一系列新型干擾技術，對臺灣的自主權已造成顯著的影響，使得十年前所理解的現狀，與今日大相徑庭。

IPAC 的《現狀維持宣言》試圖提供一個引導方向，明確界定構成「現狀」的原則。我們認為任何阻礙臺灣行使獨立治理、維持經濟運作，或掌控邊界的行為，均應視為對現狀的破壞。這項定義，涵蓋了國際法難以觸及的灰色地帶行動。宣言明確列舉如：封鎖、禁運、奪取離島以及干預臺灣政府機構等，皆為不可容忍的違規行為，並呼籲各國政府建立隔離紅線，以便在情勢升級為武裝衝突之前，能即時觸發協調一致的政治與經濟措施，其中也包括具實質效力的制裁。

顯然，這些原則尚未被各國政府採納為政策。缺乏政府的承諾，這項宣言依舊只是國會單方面的立場表述，它固然重要，但並不是一套嚇阻架構。因此，即使 IPAC 的議員劃出紅線、建立跨國共識，並給各國政府提供現成的政治工具，其成效也不宜被過度誇大。

政府層級的行動，需要的是另一種形式的承諾：一種在危機發生前確立，而非事後才應對的承諾。以烏克蘭衝突為例，我們已經看到，預備不周與事後倉促達成共識，將如何

阻礙有效、及時的應對。如今全球的繁榮岌岌可危，我們絕不能重蹈覆轍。即使國際法未強制，各國政府必須立即、公開達成共識，表明哪些行為將觸發臺海行動。唯有如此，才能使「反對單方面改變現狀」的聲明，從空談轉化為實質政策意圖。IPAC 已嘗試劃定合理的紅線，現在正是各國政府採取行動、捍衛底線的時刻。

結論

民主國家的國會已盡了守望者之責，嘗試發出警示。然而，倘守望者吹響了號角卻遭到無視，亦無法挽救整體局勢。

此一困境並無簡單解方。國際法並非為灰色地帶行動而設計；《聖雷莫手冊》適用於戰爭狀態；1982 年《聯合國海洋法公約》則主要規範和平時期，而北京刻意遊走於多方之間的盲區。此一法律真空短期內難以填補，目前亦沒有新的國際法律規範推出。

政治上的事前承諾是目前唯一可行的替代方案。各國政府必須在危機發生前達成共識，明確界定何種情勢將觸發臺海行動，即便缺乏明確的法律文書要求。實現這項目標的明確步驟如下：首先，向民主社會選民清楚說明，針對臺海危機準備不足將帶來的經濟衝擊，提高不作為的政治成本；其次，釐清並解決法律上的模糊地帶。唯有做到前述兩者，各國才具備足夠的政治意志，推動必要的多邊對話，而這樣的交流正是建構有效嚇阻的先決條件。我們必須在危機浮現之前，先建立承諾。

民主國家的政治領袖，有必要重溫《以西結書》中對守望者的警告。先知嚴厲告誡：若未吹響號角警戒百姓，「我必向你追討他們的血債」（sanguinem autem ejus de manu speculatoris requiram）。[4] 若政治領袖繼續消極以對，屆時對其追究責任的不只是臺灣人民，也將包括其自身選民。倘若沒有及時採取必要的措施，公眾終將追究其政治正當性。

[4] 出自《以西結書》第 33 章第 6 節《武加大譯本》。

圖 2 臺灣問題中的「不作為困境」示意圖。圖片來源：IPAC。

參考文獻

Abarca, C. (2026, January 26). 15 senators cross party lines, sign reso vs Chinese embassy remarks. *Philippine Daily Inquirer*. https://newsinfo.inquirer.net/2173428/15-senators-cross-party-lines-vs-chinese-embassys-criticism

Lin, J., & Seah, S. (2024, July 30). ASEAN's unity under the microscope. *Fulcrum*. https://fulcrum.sg/aseans-unity-under-the-microscope/

Asia Maritime Transparency Initiative. (n.d.). *China island tracker*.

RFA Staff. (2022, October 31). New photos show China's artificial islands are highly developed military bases. *Radio Free Asia*. https://www.rfa.org/english/news/southchinasea/china-artificial-islands-10312022043801.html

Boyle, T. (2025, May 20). China's shadow fleet war on Taiwan's undersea cables. *Just Security*. https://www.justsecurity.org/113221/chinas-shadow-fleet-war-on-taiwans-undersea-cables/

Buckley, C., Chang, A., & Chang Chien, A. (2026, January 16). Thousands of Chinese fishing boats quietly form vast sea barriers. *The New York Times*. https://www.nytimes.com/interactive/2026/01/16/world/asia/china-ships-fishing-militia-blockade.html

Collins, L., & Sobchak, F. (2023, February 20). U.S. deterrence failed in Ukraine. *Foreign Policy*. https://foreignpolicy.com/2023/02/20/ukraine-deterrence-failed-putin-invasion/

Doswald-Beck, L. (Ed.). (1995). *San Remo manual on international law applicable to armed conflicts at sea*. Cambridge University Press. https://ihl-databases.icrc.org/assets/treaties/560-IHL-89-EN.pdf

The Economist. (2024, October 3). China is using an “anaconda strategy” to squeeze Taiwan. *The Economist*. https://www.economist.com/asia/2024/10/03/china-is-using-an-anaconda-strategy-to-squeeze-taiwan

France. (2023, August 1). *Loi n° 2023-703 relative à la programmation militaire pour les années 2024 à 2030* [Military programming law 2024–2030]. Légifrance. https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047914986

Sénat. (2023). *Amendement n° 120 rectifié à la loi de programmation militaire 2024–2030* [Amendment text]. https://www.senat.fr/enseance/2022-2023/740/Amdt_120.html

Sénat. (2023, June 28). Séance du 28 juin 2023 [Senate session transcript]. https://www.senat.fr/seances/s202306/s20230628/s20230628015.html

Glaser, B. S. (Ed.). (2025, December). *If China attacks Taiwan: The consequences for China of "minor conflict" and "major war" scenarios*. German Marshall Fund of the United States. https://www.gmfus.org/sites/default/files/2026-01/If%20China%20Attacks%20Taiwan.pdf

Inter-Parliamentary Alliance on China. (2024, March 8). *IPAC launches Operation MIST*. https://www.ipac.global/campaigns/ipac-launches-operation-mist

Inter-Parliamentary Alliance on China. (2025, November). *Declaration on the status quo and IPAC Brussels Summit communiqué.* https://ipacstorage.ams3.cdn.digitaloceanspaces.com/Content%20for%20Website/IPAC%20Brussels%20Summit%20-%20Policy%20Outcomes%20and%20Communique.pdf

Inter-Parliamentary Alliance on China [@ipacglobal]. (2026, February 3). China has been violating the sovereign rights of the Filipino people. For so many years, bombarding our vessels. Now, with water cannons. [Post]. X. https://x.com/ipacglobal/status/2018666439167914369

Leslie, R., & Panella, C. (2026, January 30). Chinese fishing boats have been making some unusual moves lately in the East China Sea, satellite images and shipping data show. *Business Insider*. https://www.businessinsider.com/chinese-fishing-boats-making-strange-moves-in-east-china-sea-2026-1

Lu, Y.-H., & Chin, J. (2023, August 3). Taiwan hails French promise to defend its waters. *Taipei Times*. https://www.taipeitimes.com/News/front/archives/2023/08/03/2003804160

Manila Standard. (2026, February 3). Word war on Chinese embassy issue spreads to both Houses. *Manila Standard.* https://manilastandard.net/news/314699577/word-war-on-chinese-embassy-issue-spreads-to-both-houses.html

Thayer, C. A. (2013, October 9). *New commitment to a code of conduct in the South China Sea?* National Bureau of Asian Research. https://www.nbr.org/publication/new-commitment-to-a-code-of-conduct-in-the-south-china-sea/

McCartney, M. (2025, August 28). Satellite photos show China turning artificial island into military base. *Newsweek*. https://www.newsweek.com/satellite-photos-artificial-island-mischief-reef-south-china-sea-2120562

Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. (2016, July 12). *Statement of the Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China on the award of 12 July 2016 of the arbitral tribunal in the South China Sea arbitration established at the request of the Republic of the Philippines.* https://www.mfa.gov.cn/eng/zy/gb/202405/t20240531_11367334.html

Pedrozo, R. (2021). Maritime Police Law of the People's Republic of China. *International Law Studies, 97*. https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol97/iss1/24/

People's Republic of China. (2021). 中华人民共和国海警法 [Maritime Police Law of the People's Republic of China] (Art. 21). http://politics.people.com.cn/n1/2021/0123/c1001-32009344.html

Permanent Court of Arbitration. (2016, July 12). *The South China Sea arbitration (The Republic of the Philippines v. The People's Republic of China): Award.* docs.pca-cpa.org/2016/07/PH-CN-20160712-Award.pdf

Cupin, B. (2024, October 14). View from Manila: What did the Philippines get from all the talk in ASEAN? *Rappler*. https://www.rappler.com/philippines/view-manila-what-did-we-get-from-talks-asean-summit-2024/

Reuters. (2023, August 31). Philippines, Taiwan, Malaysia reject China’s latest South China Sea map. *Reuters.* https://www.*reuters*.com/world/asia-pacific/philippines-taiwan-malaysia-reject-chinas-latest-south-china-sea-map-2023-08-31/

Strating, B. (2022, April 12). China's nine-dash line proves stranger than fiction. *The Interpreter*. https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/china-s-nine-dash-line-proves-stranger-fiction

Welch, J., Nishizawa, Y., Deaux, J., & Dormido, H. (2024, January 9). Xi, Biden and the $10 trillion cost of war over Taiwan. *Bloomberg*. https://www.*bloomberg*.com/news/features/2024-01-09/if-china-invades-taiwan-it-would-cost-world-economy-10-trillion

中國的海上力量：在認知與結構性現實之間

Benjamin Blandin
國防安全研究院（INDSR）訪問學人

作者介紹

Benjamin Blandin 現為臺灣國防安全研究院(Institute for National Defense and Security Research，INDSR)訪問學人(獲臺灣獎助金)。他擁有巴黎天主教大學(Paris Catholic University)地緣政治學博士學位，並曾於法國國防高等研究院(Institut des hautes études de défense nationale，IHEDN)及國際海洋法法庭(The International Tribunal for the Law of the Sea，ITLOS)完成研修。

關鍵字：中國、第一島鏈、海域安全、戰略競爭、區域穩定

前言

每當中國推出新的海軍平臺、部署非常規海事裝備，或將民用船隻改裝為軍民兩用用途時，總會觸發一種熟悉的反應。評論員與分析師——其中不乏受人敬重的專家——往往迅速將這些發展解讀為北京即將對臺動武的進一步證據，將能力建構，甚至仍停留在初始階段的進展，直接等同於立即的行動意圖。這樣的敘事邏輯愈來愈接近「狼來了」的故事。每當出現新船體、無人機、駁船、輔助艦艇或實驗性配置，輿論往往傾向將其解讀為「關鍵時刻將至」的最新徵兆。中國的軍事現代化是真實存在，且具有實質意義的，因此真正的風險，並不在於「沒有狼」，而在於這種近乎反射性的警覺，可能扭曲戰略判斷、削弱分析的可信度。這類誤判是偏頗的，且可能加速局勢升級、誤導政策優先順序，並最終侵蝕戰略決策的品質。

「400」這個數字，指的是中國人民解放軍海軍 (People's Liberation Army Navy，PLAN) 單以艦艇數量來看的大致規模，在這一系列爭論中被賦予了一種近乎神奇的魔力 (LaGrone，2022)。艦艇數量經常被用來衡量中國人民解放軍海軍優勢之唯一指標，卻鮮少針對排水量、戰備週期、戰區分布或人員可用性等面向進行剖析。美國國防機構或知名智庫——包括五角大廈或戰略暨國際研究中心(Center for Strategic and International Studies，CSIS)——提出的大規模入侵劇本，在公眾辯論中有時被視為預設情境，卻未必經過貼近現實條件的檢驗。入侵時間表的討論中，經常被引用的一個例子是由美國印太司令部(U.S. Indo-Pacific Command)領導層提出的「2027 年基準點」(2027 benchmark)。然而，儘管這一說法廣為流傳，相關論述卻鮮少經過系統性審視。

中國的海上崛起具有重要的戰略意義。但單一數字帶來的震撼，並不能替代嚴謹的分析。真正有效的判讀，必須區分「能力」與「戰備狀態」，並進一步釐清「戰備狀態」與「意圖」之間的差距。唯有如此，才能精準衡量中國的海上力量——既不誇大為必然的威脅，也不輕忽其長期影響。

實力衡量的關鍵：數量、噸位和可用性

過去二十年來，中國經歷了深遠的海軍現代化。如今單就船體數量計算，已坐擁全球規模最大的海軍。憑藉其強大的造船能力，中國目前約每四年就能產出等同於整個法國海軍[1]的船艦總量。這股工業動能與美國形成鮮明對比；美國自冷戰以來，已大幅削減了海軍造船的基礎設施。而這樣的對比具有明確的戰略意涵：它反映了中國長期以來的政治優先要務，也體現隨著時間推移，中國重塑區域平衡的能力。

真正用來衡量海軍實力的，從來不只是「數量」。噸位、平臺種類與可用性等變數，才是關鍵指標，因為這些變數決定了續航能力、作戰持續性，以及遠距離投射武力的能力。且僅憑艦艇數量和生產速度，並不足以判斷戰備狀態或作戰效能。[2] 中國人民解放軍海軍約 400 艘艦艇中，真正能被視為藍水水面作戰艦艇(blue-water surface combatants)和主要平臺的驅逐艦、巡防艦、大型兩棲艦艇、補給艦、航空母艦與核潛艇等，只有約 150 至 170 艘。

其餘艦隊中，很大一部分由巡邏艦、快速攻擊艇、飛彈快艇和砲艇組成。其中許多艦艇雖武裝精良，但並非為長時間遠洋作戰而設計。這種結構正好解釋，為何儘管在數量上佔據優勢，中國海軍總噸位仍約為美國海軍的一半，而後者的排水量主要集中在大型藍水平臺 (large blue-water platforms)上。

中國海警局(China Coast Guard)也存在類似的結構性差異。雖然其艦艇數量約為 150 艘，但該艦隊核心為一批排水量達 12,000 噸的重型巡邏艦(heavy cutters)，並納入了 22 艘前海軍輕型巡防艦(corvettes)，以及從解放軍海軍移交而來的巡防艦與驅逐艦。部分艦

[1] 法國海軍被認為是全球第七大海軍，擁有一支由 90 艘艦艇組成的艦隊，總噸位略低於 300,000 噸。

[2] 其他應納入考量的因素還包括：平臺軍齡、維修與戰備率、人員動員、培訓、留任與擴充規模的潛力、後勤支援與持續作戰能力，以及訓練的頻率與擬真度。

圖 1 中國海警船 CCG-5901（又稱「怪物」，12,000 噸）。圖片來源：Le Marin，2025，https://lemarin.ouest-france.fr/defense/pekin-en-colere-apres-une-mise-en-garde-des-etats-unis-et-du-japon-sur-ses-activites-en-mer-de-chine-e540c55c-e798-11ef-a721-b0bb668bdebd

艇的排水量介於 5,000 至 7,000 噸之間，使不同機構之間的界線進一步變得模糊。這些平臺配備了強大武裝，[3] 並具備長期離岸部署能力。然而，海警局的大多數艦艇仍以近海執法任務為主要設計考量，屬於體量較小的艦型。因此，單純以艦艇總數衡量，往往掩蓋了在續航能力、排水量和作戰範圍方面的重要差異。平臺與兵力的實際可用程度，進一步壓縮了實際可動用的戰力。各國海軍普遍以週期性模式運作，包括維修與現代化、訓練、作戰準備以及部署等階段。在任何特定時刻，真正能立即投入任務的藍水作業平臺（blue-water-capable platforms）其實只占少數。

地理分散性使情況更加複雜：中國軍隊必須涵蓋多個近海戰區，同時維持區域外任務，其中包括亞丁灣持續的反海盜輪替、在吉布地與雲壤海軍基地的長期活動、與俄羅斯、伊朗和巴基斯坦海軍定期舉行的聯合演習，以及延伸至日本太平洋偏遠領土，包含鄰近小笠原群島之海域的長期遠洋部署。中國可以在危機期間於特定區域集結兵力，但無法同時在所有地方投入其全部的帳面兵力。工業產能的擴張固然令人矚目，但結構性限制仍持續影響著作戰效能。

快速的工業加速也帶來長期壓力。若艦隊在壓縮的生產週期內快速建成，其老化週期往往也隨之到來。若大部分艦艇於短時間內接續開始服役，未來進行中期升級與最終退役的時間便可能高度重疊。如果沒有提前規劃來分散更新節奏，今日的快速擴張反而會在未來形成龐大負擔。當前的造艦動能，可能在未來二、三十年間轉化為艦艇集中老化與更新的壓力，長期而言將考驗預算安排、後勤體系與造船能力。

[3] 包括 76 毫米加農炮、水炮、熱焰彈發射器、雷射武器以及聲波武器（LRAD）。

海上行為者的擴張：密集但缺乏統一性

中國的海上力量不能僅以海軍概括。當前的體系是一個層層堆疊的結構：以海軍為核心作戰力量，外圍則包括兩支高度軍事化的輔助艦隊——中國海警以及海上民兵；據稱由人民解放軍陸軍部隊發展的兩棲能力；民用非致命性輔助力量，其中有些形式上為軍民兩用，其餘則是民用或與民用相關；以及日益多樣的非常規資產與實驗性原型裝備（Dahm，2024）。這樣多層的結構不是形成單一、同質的力量，而是層層疊加，進而增加密度、模糊性與體制複雜性，使得整體力量比個別要素更為強大。

中國海警局自轉隸人民武裝警察部隊（People's Armed Police，PAP）並受中央軍事委員會（Central Military Commission，CMC）領導以來，其軍事化程度已顯著提升。隨著前海軍輕型巡防艦（corvettes）的納編、排水量堪比巡防艦（frigates）的大型巡邏艦（cutters）投入運作，以及被授權在特定條件下可使用致命武力，海警局現處於介於執法機構與準軍事組織之間的灰色地帶。

海上民兵則為這體系增添了額外的運作彈性。外界常以「數以千計」來形容其規模，但其實僅有一小部分會被定期動員或協同運作。不過一旦進行集中動員，仍能產生強烈的視覺與戰略效果。2025 年 12 月至 2026 年 1 月期間，數千艘海上民兵艦艇在東海排列成巨大的「I」字與「L」字型——這些編隊展現了一定的協調能力、訊號傳遞能力，與可觀的數量密度，即便它們不具備持續作戰能力（Buckley et al.，2026）。此類展示一方面強化外界對其規模的認知，一方面仍與傳統海軍力量保持區別。因此，這類行動的主要功能在於訊號傳遞與心理施壓，而非直接提升作戰能力。

除了這些制度性力量，中國也大幅增加以非常規與監控為導向的資產。在有爭議的海域部署浮標——有些寬至 15 公尺，並覆蓋多組感測器陣列——不僅能蒐集水文資料、聲學訊號以及海事交通數據，同時也能強化其象徵性存在。水下及水面的無人載具擴展了海底地形測繪與偵查的能力。鄰近中國南方的電子作戰駁船與浮式雷達平臺，則擴大了近海的偵測範圍。此類系統提升了態勢感知能力，並增加敵方行動的複雜度，但本身仍相對脆弱、依賴通訊系統，且在高強度衝突中仰賴軍事掩護。

浮式平臺進一步放大了主權訊號以及後勤靈活度。巨型養殖網箱與海上石油鑽井表面上承載經濟功能，實際上也經常被用來釋放政治訊號——海洋石油 981（HD-981）危機即為典型案例。此外，能夠組裝為臨時港口的模組化巨型自升式駁船（modular giant jack-up barges）也為兩棲作戰提供了理論支持。然而，這類平臺在運輸與組裝時缺乏防護、仰賴制空與制海條件，且不易承受長時間的作戰壓力。它們的價值更多在於提供戰略選項與傳遞政治訊號，而非具備可靠的戰時生存能力。

軍民融合則進一步增加體系的複雜性。愛國觀光船、研究船、遠洋漁船隊、破冰船、衛星與飛彈追蹤艦、數十艘戰略性滾裝貨輪（RO-RO ferries），以及高達 7,400 艘的大型貨船、甲板貨船與駁船，提供了中國更充足的後勤支援與常態化的海上存在（Kennedy，2024）。據報導，有些商用平臺甚至被改裝用於軍事用

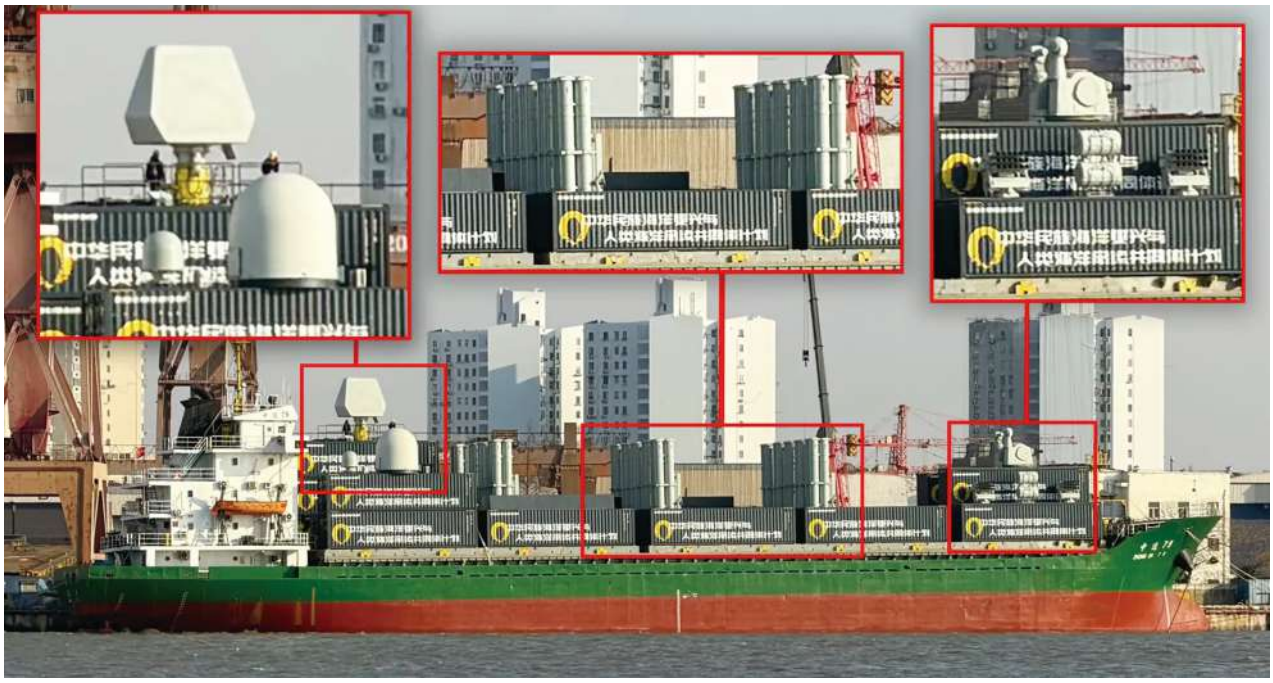

圖 2 改裝為武庫艦的貨櫃貨輪。圖片來源：Rogoway，2025，https://www.twz.com/sea/chinese-cargo-ship-packed-full-of-modular-missile-launchers-emerges

途，包括將甲板貨船轉為火炮平臺、[4] 在滾裝船上安裝雷射系統，以及被構想為搭載飛彈的「武庫艦」(arsenal ships) 式的貨櫃船。這些改裝增加了潛在的運用空間，並有助於強化外界對其規模龐大的印象。然而，民用船體並不具備專用軍艦的防護與生存標準。整體而言，此體系雖擴展了靈活性與模糊性，但不會消除結構性脆弱。

數量與品質的權衡：整合的挑戰

硬體擴張，從來不會直接轉化為軍事力量。海軍力量不僅關乎平臺或總容量；它依賴人力資本、專業文化、內部信任，以及在壓力下做決策的品質。中國在海軍平臺逐漸擴大、技術愈發精良之際，正面臨人口萎縮以及高齡化問題。縱然造船可以透過工業政策加速，但培養資深軍官、航空母艦飛行員以及技術熟練的團隊，則需要更長的時間。因此，船體規模的擴張對人才培訓管道與人員專業成熟度，[5] 帶來了長期的壓力。

近期的作戰經歷更加劇了這個擔憂。中國人民解放軍，尤其是海軍部隊，近年來在大規模聯合作戰中經驗有限。自 1950 年代便沒有再進行兩棲作戰，1979 年入侵越南北部 [6] 的行動中也暴露了其在協調與執行上的弱點。雖然 2015 年開始的改革致力於加強聯合作

[4] 網路上可以找到數張圖片，顯示履帶式火炮、自走砲、戰車以及多管火箭系統（MLRS）安裝在甲板貨船上，進行實彈演習。

[5] 航空母艦人員的招募、培訓與規模擴張，通常需要五到十年的時間。

[6] 據獨立機構估計，中國人民解放軍的傷亡總數（含死亡與受傷）約在 3 萬至 6 萬人之間。

戰能力與軍種整合，但體制轉型往往需要跨越數個世代，並非一蹴而就。中國航空母艦計畫初期，歷經艱辛的學習過程與訓練事故，正顯示擁有平臺不等於能立即在作戰上達到精通。

大規模且高強度的衝突將帶來一項額外的考驗：同步性。上述海事系統涵蓋海軍、海警、海上民兵、解放軍陸軍兩棲部隊、多種軍民兩用民間平臺，以及非常規平臺。在灰色地帶，多層的模糊性提供了行動彈性。然而，在長期持續的作戰壓力之下，多樣性可能造成摩擦、權力重疊、通聯負擔上升以及決策延宕。在無法確保是否能動員足夠的船員來操作大量的民用資產狀況下，[7] 要將繁雜眾多的行為體，整合為協調一致的作戰工具，仍是個未經實戰檢驗的挑戰。

中國海上擴張展現的部分動力，亦可能反映了內部的激勵機制。各軍種與機構在政治與官僚環境下運作，此環境獎勵技術創新、具體貢獻與機構聲望。因此，大量原型、混合式平臺與大規模演習的出現，可能同時代表戰略性實驗以及機構間的競爭（Jakobson，2014）。雖然上述內部競爭並不鬆動長期意圖，但可能導致各項計畫同時進行，進而無法以最理想、一致的狀態進行高強度的攻擊行動。

反貪腐運動，則為這個體系增添了最後一層不確定性。反貪腐運動鞏固了黨的控制，但接連的清洗行動破壞了精英人才延續性及組織記憶，且可能促使人們在程序上更加謹慎，較不積極主動。在高強度突發事件中，凝聚力、信任，以及去中心化的決策，往往是決定成敗的關鍵。龐大的數量能否轉化為軍事力量，將取決於三件事：整合能力、同步程度，以及體系在壓力下的韌性。

中國的海上力量：既非堅不可摧，亦非紙老虎

過去二十年來，中國已構建出一套緊密且多層次的海上體系，結合了數量上具優勢的海軍、軍事化的海警、組織嚴密的海上民兵、分散式的兩棲部隊，以及日益壯大的非常規與軍民兩用民間平臺。透過無可匹敵的造船產能與長期政策優先支持，這套系統使中國得以維持穩定的區域存在，並在灰色地帶施加可逐步升級的壓力。

這些能力並非虛構。中國確實能在特定區域快速集結兵力、在爭議水域密集部署，並透過多層次的海事活動展現決心。其工業發展步伐持續重塑著區域平衡，輔助力量的整合也使其靈活性超越了傳統上海軍的範疇。

然而，擴張並不能消除限制因素，中國艦隊的構成顯示其與美國之間長期存在噸位上的落差。維修週期與戰區分散也限制了同時可投入的戰備力量。民間輔助力量與浮式平臺增加了行動選項，但依然脆弱。在高強度衝突中，這類結構性阻礙不僅將降低效率，更將嚴重消減作戰一致性，在時機敏感且競爭激烈的環境下更是如此。

快速生產亦帶來長期的結構性風險。集中建造之平臺未來將於同樣密集的時間點出現更新或汰換需求。若缺乏事前規劃來分散更新

[7] 中國法律並未嚴格要求必須經過正式宣戰才能動員民間資產與人員；當局得依據更廣泛的「國防需求」或緊急狀態進行動員。然而，未經訓練的船員可能淪為負擔而非資產，且動員在訓練、戰備以及有效整合方面，也可能面臨實際的限制。

節奏，如今的生產加速可能使未來艦隊集中更新遭遇困難，進而對預算、造船廠與後勤體系方面造成壓力。工業規模能夠緩解這些問題，但無法消除其中的脆弱性。

基於上述因素，中國既非堅不可擋的海上霸權，也非空洞的威脅。其最顯著的優勢在於區域性脅迫與精準控制節奏的升級手段；其長期影響力，則取決於在高強度衝突的壓力下，能否將累積的實力轉化為凝聚、同步且持久的軍事戰力。

結論

中國的海上擴張，已成為印太戰略環境下結構性的現實。工業能力、體制改革與長期的政策優先支持，使其海事系統在規模與密度上皆具有歷史性意義。因此，如本文最初提及，真正的問題，不在於中國海上崛起是否真實存在，而在於應該如何詮釋。

若只計算船體數量、引用預測的侵略日期，或將每個新平臺視為戰略轉折點，反而會模糊判斷。海軍戰力的形成，是長期累積的過程，取決於生命週期管理、作戰教義成熟度、人力資本與體制韌性，而不只是生產速度。快速擴張可以增強實力，但如果現代化、訓練與更新週期無法跟上，也可能在未來形成新的壓力。

更重大的風險，在於「誤判」。高估可能助長宿命論，甚至加速衝突；而低估可能導致戰略鬆懈。兩種反應皆源自於將複雜體系過度簡化為單一指標。有效的戰略評估需要區分「短期展示」與「真正的持久性」，並分辨「意圖傳達」與「可持續能力」間的差別。

中國很可能持續推進其海上能力，特別是在整合兵力與集中區域力量上。然而，在高強度的環境下，這種物質擴張是否能充分轉化為協調一致且具備韌性的軍事能力，仍有待驗證。

最終，印太地區海上力量的平衡，並不取決於單一數字，例如艦隊規模或是預測期限，而是取決於誰能在長期競爭中，最有效地將資源轉化為協調一致、可持續且具適應性的戰力。

參考文獻

中文文獻

李宣萱（2025 年 11 月 30 日）。照片曝光！中國利用民用貨輪上層甲板測試雷射武器。Newtalk 新聞。https://newtalk.tw/news/view/2025-11-30/1007297

英文文獻

Buckley, C., Chang, A., & Chang Chien, A. (2026, January 16). Thousands of Chinese fishing boats quietly form vast sea barriers. *The New York Times.* https://www.nytimes.com/interactive/2026/01/16/world/asia/china-ships-fishing-militia-blockade.html

Dahm, J. M. (2024, February). *Beyond Chinese ferry tales: The rise of deck cargo ships in China's military activities, 2023* (China Maritime Report No. 35). U.S. Naval War College, China Maritime Studies Institute. https://digital-commons.usnwc.edu/cmsi-maritime-reports/35/

Jakobson, L. (2014, December 9). *China's unpredictable maritime security actors.* Lowy Institute for International Policy. https://www.files.ethz.ch/isn/186518/chinas-unpredictable-maritime-security-actors_1.pdf

Kennedy, C. M. (2024). *Deck cargo ships: Another option for a cross-strait invasion* (CMSI Note No. 4). U.S. Naval War College, China Maritime Studies Institute. https://digital-commons.usnwc.edu/cmsi-notes/4/

LeGrone, S. (2022, November 29). Pentagon: Chinese navy to expand to 400 ships by 2025, growth focused on surface combatants. *USNI News*. https://news.usni.org/2022/11/29/pentagon-chinese-navy-to-expand-to-400-ships-by-2025-growth-focused-on-surface-combatants

Le Marin. (2025, February 10). *Pékin en colère après une mise en garde des États-Unis et du Japon sur ses activités en mer de Chine*. https://lemarin.ouest-france.fr/defense/pekin-en-colere-apres-une-mise-en-garde-des-etats-unis-et-du-japon-sur-ses-activites-en-mer-de-chine-e540c55c-e798-11ef-a721-b0bb668bdebd

Rogoway, T. (2025, December 25). Chinese cargo ship packed full of modular missile launchers emerges. *The War Zone*. https://www.twz.com/sea/chinese-cargo-ship-packed-full-of-modular-missile-launchers-emerges

以「單一海洋區域」途徑應對「灰色地帶」挑戰

李俊毅

國防安全研究院國家安全所 副研究員

作者介紹

李俊毅為英國東英格蘭大學國際關係博士，現任國防安全研究院副研究員。主要研究領域為混合威脅、灰色地帶衝突、歐洲安全與外交政策。

關鍵字：隔離、封鎖、灰色地帶行動、全球航運、單一海洋區域

前言

2026 年 2 月 28 日，美國與以色列軍隊空襲伊朗，擊斃伊朗最高領袖哈米尼(Ayatollah Ali Khamenei)、數十名高階官員及將領，雙方戰爭延續迄今。此一戰爭浮現的一個重要議題，是全球航運對區域局勢的高度敏感。在戰爭爆發前，伊朗曾於 2 月中短暫宣布「關閉」荷莫茲海峽，部分觀察家認為，此舉是在釋出將海峽武器化的戰略訊號(Morgan，2026)。戰爭爆發後，伊朗進一步宣布不允許船隻通行海峽，儘管該國直到 3 月 4 日才正式實施封鎖(Ship & Bunker，2026；Ratner，2026)。然而，在伊朗正式宣告封鎖以前，國際主要海事保險公司已於戰爭爆發後 48 小時內，早於伊朗在海峽布雷並攻擊船隻之前，即終止既有保單；替代保單費率則飆升至危機前近 60 倍。與此同時，全球航運業在波斯灣的戰爭風險保費也於一週內劇增五倍。影響所及，油輪運輸量驟降超過 80%。論者認為，伊朗「關閉」海峽之舉，是迄今國家行為者利用全球商業基礎設施(海上保險)的運作邏輯，將有限的軍事行動轉化為系統性的經濟混亂之最明顯案例。而這套操作模式，未來可能被複製於馬六甲海峽與臺灣海峽(Hatzadony，2026)。

伊朗「關閉」海峽之舉，嚴格來說並非媒體時常使用的封鎖(blockade)。這意味以干擾海域秩序追求政治目的，可使用的手段不僅限於當前備受討論的封鎖或隔離(quarantine)。某種難以名狀、但可干擾

海上航運的行動，更符合「灰色地帶」行動的模糊(ambiguity)與不對稱(asymmetry)本質，增加相關國家的決策困難。臺灣就國家安全與海域安全的思考，宜納入此類更難以識別的態樣。對海域秩序的干擾超越國家疆界，此類「灰色地帶」行動的應處，需以區域的途徑應對。在這方面，臺灣除了深化與區域內、外的國家之合作，亦應提倡「單一海洋區域」的概念，使各國在議題的討論、情境的預擬，與作法的協調等方面，有可茲依循的共同架構。

封鎖與隔離之外的海上「灰色地帶」行動

近年來國內外不乏探討中國對臺發動封鎖或隔離的討論，惟兩者的國際法意涵與政策啟示不同。封鎖是《聯合國憲章》第 42 條與主要國家軍事手冊承認的海戰與空戰手段，意指「有效阻止所有國家的船隻和飛機進出屬於敵國或受敵國控制的特定港口、機場與沿海地區」(von Heinegg，2015)。[1] 無論中國是否使用此一概念，只要其行動符合此定義，即可被臺灣與國際社會指為在臺海發動戰爭。

在法理上，封鎖的主體是主權國家，中國的封鎖或其他具類似性質的行動，可能被臺灣及其他國家解讀為承認臺灣的主權或至少是對等交戰方的地位，增加其掌控對臺行動的敘事之困難。在戰略上，臺灣在封鎖的情境下固然面對龐大的軍事壓力，但由於封鎖需要時間才能產生足夠的對臺經濟、社會乃至政治壓力，無形中也提供臺灣提升戰備與國際社會介入的時間，讓中國後續的軍事行動更加困難。有效的封鎖將衝擊國際經貿，易使臺海局勢國際化，並可能升高為區域衝突乃至美中戰爭，對中國帶來高度風險。

相較之下，隔離缺乏明確的國際法定義，歷史前例也較少。當前對中國隔離臺灣的討論，有別於美國在 1962 年古巴飛彈危機的前例。當時美國將其隔離之舉視為預防外交

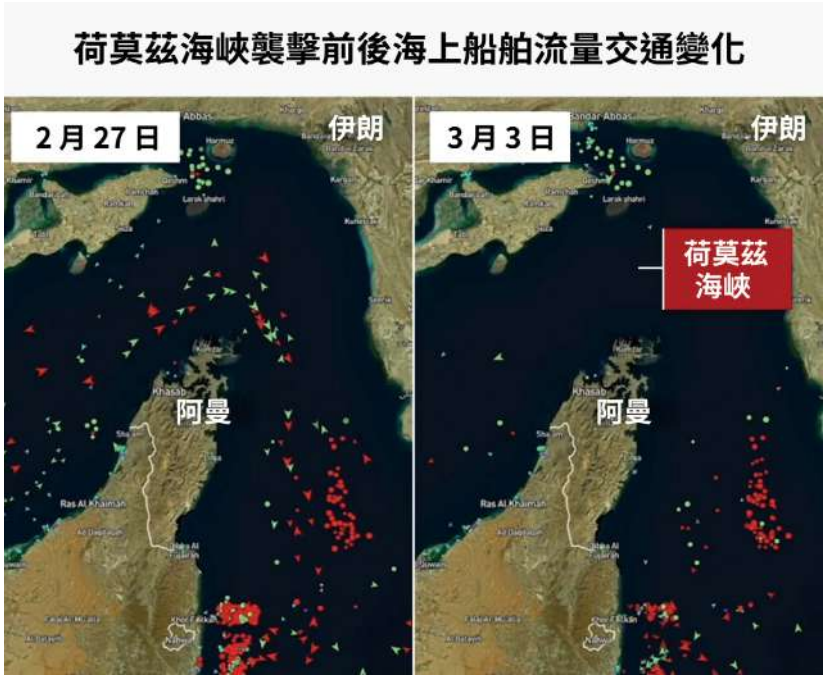

圖 1 荷莫茲海峽海上交通變化。圖片來源：改編自 Fatima & Davies，2026，https://www.bbc.com/news/articles/cj0dlvl086eo

[1]「單一海洋區域」一詞源於 2025 年 4 月，時任日本防衛大臣中谷元提出「單一戰區」(one-theater)的構想，將東海、南海、朝鮮半島及周邊地區視為一個「戰區」。此一概念受到菲律賓與臺灣政府的歡迎。外交部長林佳龍即在不同場合呼應此一概念，並呼籲臺灣應被納入此第一島鏈的安全架構。由於「單一戰區」的概念有較強的軍事意涵，本文乃調整為「單一海洋區域」，和日本於 2025 年 9 月提出的另一概念“OCEAN”(One Cooperative Effort Among Nations，各國攜手合作)近似。

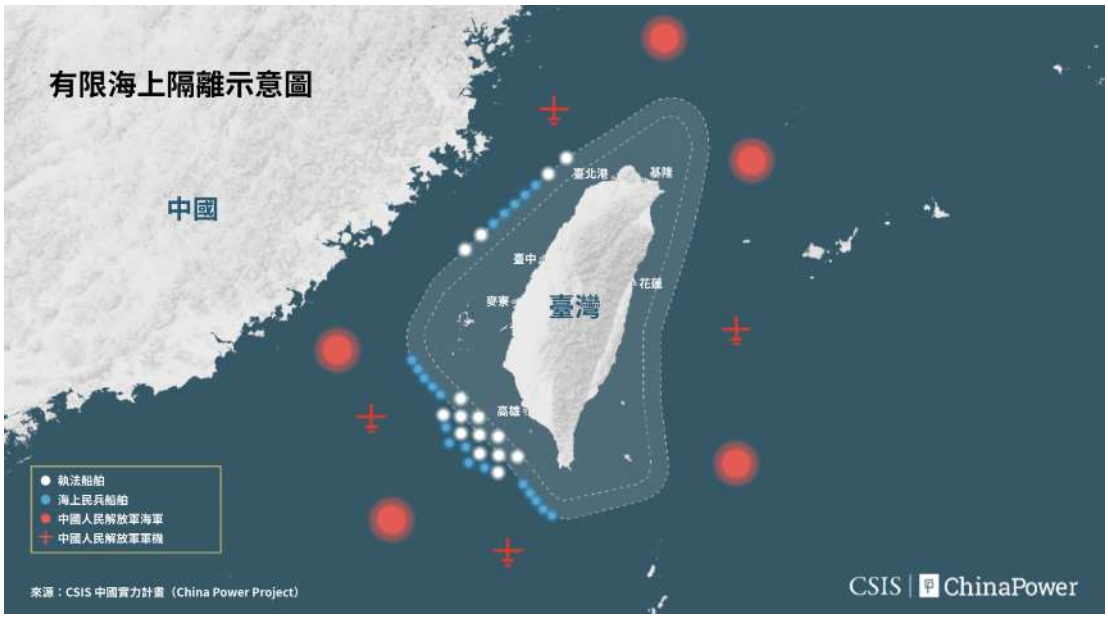

圖 2 有限海上隔離示意圖。圖片來源：改編自 Lin et al.，2024，https://features.csis.org/chinapower/china-quarantine-taiwan/

(preventive diplomacy)，而論者多將中國可能的對臺隔離視為脅迫的展現。在臺海的脈絡下，發動隔離的主體也不限於軍隊，而可包含海警與其他海事機構。一項報告認為，中國若對臺發動隔離，可先製造事端，如指臺灣總統的言論或政策為「挑釁」而鋪陳行動的正當性。其後，則是片面設立某種關稅查驗機制，要求駛向臺灣的商船與貨輪須事先向中國海關登記並獲准，其執法部門(如海警)則控制臺灣一個或多個主要港口的海(空)交通。與此同時，中國可派遣解放軍從事軍演或實彈射擊，加大對臺灣的壓力；中國亦可部署海上民兵，騷擾過往的船隻(Lin et al.，2024)。

在隔離的情勢下，國際社會可能傾向將中國海警主導的行動視為執法的展現而非危機。若中國的海上攔檢僅間歇性出手，即偶爾限制或干擾進出臺灣一個或幾個港口的海運，臺灣可能難以將其稱為隔離，其他國家也可能猶豫不決。由於中國海警目前是全球規模最大的海警力量，如果臺灣試圖以武力應對，則人數和規模都將處於劣勢(Johnstone & Lin，2024)。

儘管如此，隔離對中國來說仍有風險。國際安全社群對相關情境的關注、討論與警示，多少形成對中的外交與輿論壓力。隔離對全球航運與經濟之衝擊，亦將影響中國自身。臺灣若被迫嘗試突破隔離，中國仍需面對局勢升高之可能。爰此，中國有誘因在降低前述風險的情況下對臺施壓，臺灣與夥伴國家則應設想更不易應對的情境並為此準備。

國防安全研究院與英國皇家三軍聯合研究所(Royal United Services Institute，RUSI)的共同研究，設計了一種更為隱蔽、更不易識別的海上「灰色地帶」情境，並據此舉行兩場兵棋推演。與既有研究相似，此一情境亦假設中國借事端而在臺海周遭舉行解放軍與海警的大規模軍演；但主要差異在於，軍演結束後，中國宣稱將「登檢」駛向臺灣港口的船隻，且「登檢」的地點遠遠超出臺灣海巡署部署的水域。

與此同時，若干事件增加各界對印太海域安全的不確定性，例如，一艘駛向日本並計劃停靠臺灣的希臘籍液化天然氣油輪，在南海遭中國騷擾；另一事件中，中國海軍與海警在試圖攔截一艘歐洲貨輪時，與該貨輪相撞，帶來嚴重的人員傷亡與船隻損害。而臺灣內部，則遭遇關鍵基礎設施的駭侵與天然氣合約的中止，面臨日漸升高的經濟、社會與政治壓力。

在兩場推演中，臺灣方固然以「灰色地帶」威脅的視角看待這些事件，並訴求國際協助，但各界的反應不一。全球航運業與保險業者對於中國將「登檢」駛向臺灣的船隻一事，初期持保守立場，認為需有更詳細的資訊，甚至要等到事件發生，才能論定其性質。對於希臘籍液化天然氣油輪遭騷擾一事，業者同樣傾向審慎解讀。他們認為中國係針對希臘（或歐盟）、日本、臺灣或其他南海爭議島礁之聲索國（Claimant Country），尚需時間判斷。歐洲貨輪與中國軍艦及海警船相撞一事，則可能是單一事件。美歐等國傾向視中國的軍演與「登檢」為對臺脅迫的慣常表現。中國在其專屬經濟海域舉行軍演，則不必然違反國際法。

易言之，在事件展開之初，相關利害關係者發現他們毋須或難以採取行動，即便他們預期情勢將逐漸升高。但一旦局勢明朗，外界確認中國是在遠離臺灣水域，卻實質針對臺灣航運進行干擾，這些利害關係者將可能做出對臺不利的抉擇。

若情勢發展至一個臨界點，即使全球歷史最悠久、規模最大的保險與再保險交易市場「勞合社」(Lloyd's List) 下的「聯合戰爭委員會」(Joint War Committee) 宣布臺灣海峽是「高風險地區」(high risk areas)，國際保險業者將據此調漲行經臺海商船的保費，全球航運業者將降低航經臺海的意願，甚至出於權衡在中國的利益而放棄臺灣市場。對於臺灣與夥伴國家提出的「護航」，他們亦基於相同的理由而不感興趣。對於以中國海警發動的海上干擾，其他國家雖表達關切，但也難以提出具體作為。

於歐洲國家舉行之以臺海危機為主題的其他兵推也顯示，歐盟——以及由此延伸的其他多邊機制，如七大工業國集團（Group of Seven，G7）——往往需長時間的討論以形成共識；在歐洲與印太地區同時發生危機的情境下，其更難以將注意力與資源挹注於印太地區。

建構單一海洋區域的必要

前揭的兵推未必符合決策者在真實世界的作為，但和中東戰爭的經驗若合符節。國家行為者可「武器化」全球航運對風險的高度敏感，以實現政治目標。尤有甚者，在臺灣力所難及之處干擾駛向臺灣的商船與貨輪，將使事件的性質更難以識別。此一策略的核心是創造模糊的情境，既累積對臺灣的壓力，也拖延臺灣與其他利害關係者的決策；拖延的結果，將導致相關國家因感到束手無策而「麻痺」(DeMarco，2026)。

面對此類挑戰，宜以區域途徑回應之。首先，「灰色地帶」行動本就試圖降低國際的反彈與干預，因此某一或某些海事安全事件的發生，便可被合理化為中國海警的「執法」。就此來說，臺灣若能有效治理其管轄海域，便能減少中國藉故對臺，以及對區域其他國家尋釁的空間。由此延伸，若區域國家能有效治理

其水域，亦可降低中國干擾其他海域的秩序，從而脅迫臺灣的可能。區域國家以「單一海洋區域」為名義共同管理與治理海洋空間，雖不能保證事故或「假旗」行動的產生，但可強化集體嚇阻的力道，增加「灰色地帶」威脅發生的難度。

其次，臺灣與理念相近國家亦有「預先協調」的必要。若等到隔離，或更難以識別的海上干擾已經發生後，方開始相互諮詢或協調，不僅緩不濟急，也無法為受影響的全球航運與保險業者提供即時且具體的資訊，更遑論建立信心。因此，臺灣與理念相近國家必須對可能出現的脅迫情境、相對應的行動措施，乃至溝通的渠道與對象等，預先取得共識。這些措施不應是臨時性的，而是預先授權、具有法律依據，甚至可自動執行，方能在壓力逐漸累積、相關國家不願與不能決策前，即以具體的集體行動干擾甚至阻斷對手的脅迫（DeMarco，2026）。

伊朗「關閉」荷莫茲海峽後，美國總統川普於 3 月初提出由美軍提供護航，並為這些船隻運輸提供保險的構想，全球航運業者卻抱持審慎的態度。原因之一在於，美國政府無法提供詳實的資訊，導致這些業者質疑護航與保險的可行性（Meade，2026）。在「單一海洋區域」推進相關措施的討論、設置與運行，可為國家間的「預先協調」提供概念乃至制度上的基礎。

就海上「灰色地帶」行動的因應來說，雖然區域國家因地理距離的限制，尚難以實現真正的集體行動，但東海、臺海與南海構成「單一海洋區域」，卻是各國乃至域外夥伴國家應有的共識。如論者所述，若將「臺海危機」視為任何人的「內部事務」，就如同宣稱當前中東戰事僅與直接交戰方相關一般，無疑是「荒謬且不負責任」（Shetler-Jones，2026）。此一觀點同樣可延伸至其他海域情境，顯示區域國家難以將相關風險加以切割。

參考文獻

DeMarco, J. W. (2026, February 9). Deterrence won't fail in the Taiwan Strait—it will be bypassed. *War on the Rocks*. https://warontherocks.com/2026/02/deterrence-wont-fail-in-the-taiwan-strait-it-will-be-bypassed/

Fatima, Z., & Davies, M. (2026, March 16). Starmer speaks to Trump about importance of reopening Strait of Hormuz. *BBC News*. https://www.bbc.com/news/articles/cj0dlvl086eo

Hatzadony, J. (2026, March 24). *The insurance weapon: How commercial risk logic became an irregular warfare tool at Hormuz*. Irregular Warfare Initiative. https://irregularwarfare.org/articles/insurance-weapon-irregular-warfare-hormuz/

Johnstone, C., & Lin, B. (2024, June 7). *Responding to a more coercive Chinese coast guard and a potential PRC quarantine of Taiwan*. Center for Strategic and International Studies. https://www.csis.org/analysis/responding-more-coercive-chinese-coast-guard-and-potential-prc-quarantine-taiwan

Lin, B., Hart, B., Funaiole, M. P., Lu, S., & Tinsley, T. (2024, June 5). *How China could quarantine Taiwan*. Center for Strategic and International Studies. https://features.csis.org/chinapower/china-quarantine-taiwan/

Lott, A. (2026, March 10). The legality of Iran's closure of the Strait of Hormuz. *EJIL: Talk!* https://www.ejiltalk.org/the-legality-of-irans-closure-of-the-strait-of-hormuz/

Meade, R. (2026, March 4). Trump's escort announcement met with scepticism as traffic trickles through Strait of Hormuz. *Lloyd's List*. https://www.lloydslist.com/LL1156518/Trump%E2%80%99s-escort-announcement-met-with-scepticism-as-traffic-trickles-through-Strait-of-Hormuz

Morgan, P. (2026, February 18). Hormuz pressure play: Iran's "temporary" closure sends a strategic signal to global shipping. *gCaptain*. https://gcaptain.com/hormuz-pressure-play-irans-temporary-closure-sends-a-strategic-signal-to-global-shipping/

Ratner, M., Brown, P., Rosen, L. W., & Thomas, C. (2026). *Iran conflict and the Strait of Hormuz: Impacts on oil, gas, and other commodities.* Congressional Research Service. https://www.congress.gov/crs_external_products/R/PDF/R45281/R45281.6.pdf

Shetler-Jones, P. (2026, March 11). *Gulf War III is a warning about the effects of a 'Taiwan Straits War I'.* Royal United Services Institute. https://www.rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/gulf-war-iii-warning-about-effects-taiwan-straits-war-i

Ship & Bunker News Team. (2026, February 28). Ships being warned Strait of Hormuz "has been closed": UKMTO. *Ship & Bunker*. https://shipandbunker.com/news/world/540728-ships-being-warned-strait-of-hormuz-has-been-closed-ukmto

von Heinegg, W. H. (2015). *Blockade*. Max Planck encyclopedia of public international law. Oxford University Press. https://opil.ouplaw.com/

03
放眼全球

戰略暨國際研究中心（CSIS）

前言

戰略暨國際研究中心(The Center for Strategic and International Studies，CSIS)為一所總部位於華盛頓特區的非營利、跨黨派智庫。此機構由海軍上將 Arleigh Burke 與美國駐北約大使 David Abshire 於 1962 年創立，長期深耕外交政策與國家安全議題領域。CSIS 的使命是透過政策建議來形塑國家安全的未來，使美國得以維持國力，確保長期的繁榮。

在組織運作上，CSIS 採取跨領域的整合結構，涵蓋多個核心研究領域，包含國防安全、地緣政治與外交政策、經濟安全與技術，以及全球發展。上述領域更透過結合區域研究(如：亞洲、歐洲及中東)與跨領域議題(如：網路安全、氣候變遷及關鍵礦物)，形成相互支持的研究體系。

自創立以來，CSIS 在美國政策討論與決策形成過程中，扮演著關鍵角色。從冷戰初期的戰略評估，到國家對於人道主義危機的應對方式，皆帶來正向影響。舉例而言，CSIS 的研究曾於 1966 年促使美國眾議院針對關鍵的中蘇交惡議題召開聽證會，也曾於 1978 年在國會山莊籌辦首場針對柬埔寨大屠殺的公聽會，顯著提升國會與行政部門對該危機的認識。近期而言，2022 年 CSIS 研究人員率先預測俄羅斯將入侵烏克蘭，運用衛星影像分析俄軍的兵力集結情況，並繪製出俄國可能的入侵路線圖。

圖 1 美濟礁（Mischief Reef）潟湖的中國海上民兵船舶，2025 年 9 月 28 日。圖片來源：CSIS 亞洲海事透明倡議（AMTI）/ Vantor

剖析海域安全現況

在國防與國際安全研究架構下，CSIS 在海事安全領域已累積了豐碩的研究成果，亦反映出各界日益體認到：海域空間的控制權，正逐漸成為地緣政治競爭的核心。

以印太地區為例，該區不僅擁有數條全球最重要的航道，承載龐大的區域與全球貿易流量，也蘊藏了豐富的自然資源。然而，區域內長期的領土主權爭議、鄰國間的衝突以及軍事部署相關活動的頻率升高，皆增加海上單一事件演變為地緣政治危機的可能性。因此，必須透過系統化的數據分析來預測局勢升級風險，以預判局勢演變，為政策因應提供參考依據。

為分析上述動態，CSIS 推動多項具代表性的倡議與計畫，例如亞洲海事透明倡議（Asia Maritime Transparency Initiative，AMTI），即是運用衛星影像與開放資料，追蹤並釐清南海爭議；中國實力計畫（China Power Project）則分析了中國海上實力的擴張，以及其在區域層面回應美國戰略布局的行為模式。

此外，亞洲海事透明倡議的地圖專區等技術工具，能運用完善的地理資訊系統(Geographic Information System，GIS)資料庫，提供不同使用者客製化資訊，範圍涵蓋領土與海域爭議、油氣資源、漁業、國家衝突及貿易等。總體來說，在海域問題與海洋研究歷程中，此中心整合了區域專家知識與衛星影像，深化政府及大眾對於印太地區海事安全環境的理解，並針對灰色地帶脅迫、海底電纜及海軍戰略等跨域議題產出系統性分析。

模擬兩岸衝突

兵棋推演計畫同樣旨在釐清潛在衝突的具體發展，並協助政策制定者評估風險、權衡戰略取捨，及研擬可能的應對方案。例如 2023 年發表的《下一場戰爭的首役：兵棋推演中國入侵臺灣》(*The First Battle of the Next War: Wargaming a Chinese Invasion of Taiwan*)，聚焦於大規模兩棲突擊的行動細節，並突顯海空作戰與海上運輸的重要性，以及橫渡臺灣海峽時，後勤的脆弱性。另一份於 2025 年發表的兵推報告《關燈？模擬中國封鎖臺灣》(*Lights Out? Wargaming a Chinese Blockade of Taiwan*) 分析重點則轉向海上攔截，並透過評估商業航運與關鍵海上運輸線（Sea Lines of Communication，SLOC）中斷所帶來的影響，探討封鎖衍生的戰略與經濟後果。

圖 2 越南霸加那大礁（Barque Canada Reef）前哨站之填海造陸工程，2025 年 8 月 1 日。圖片來源：CSIS 亞洲海事透明倡議（AMTI）/ Vantor

圖 3 中國渚碧礁（Subi Reef）前哨站之軍事設施，2025 年 8 月 12 日。圖片來源：改編自 CSIS 亞洲海事透明倡議（AMTI）/ Vantor

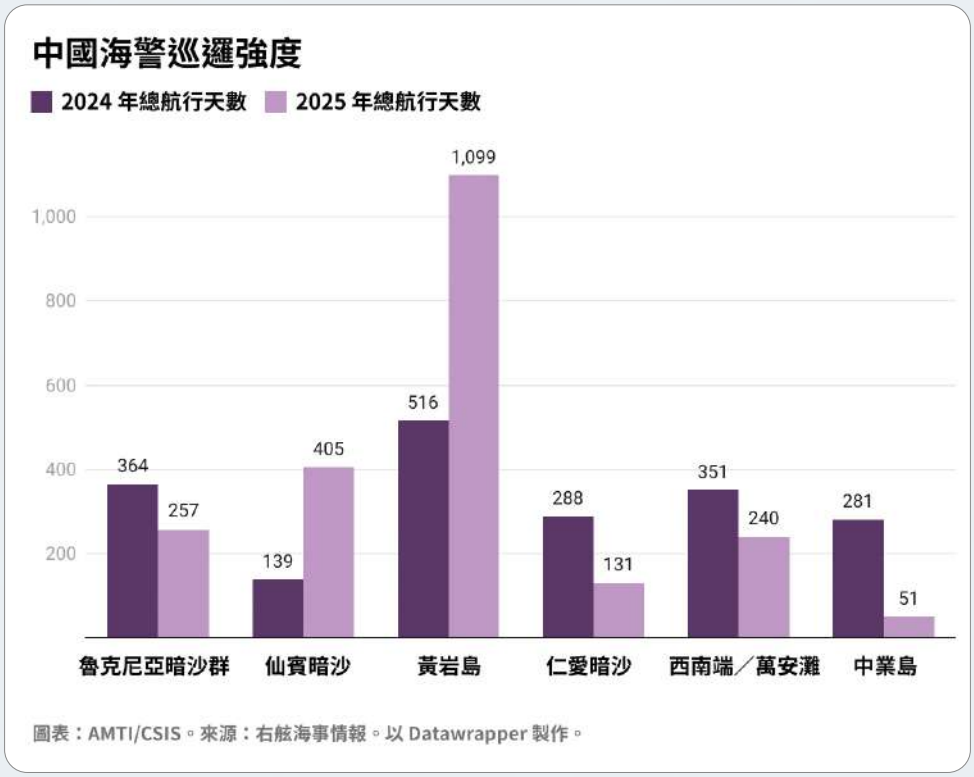

圖 4 中國海警於南海關鍵地貌之巡邏強度。圖片來源：改編自 CSIS 亞洲海事透明倡議（AMTI）

澳洲戰略政策研究所（ASPI）

圖 1 Pressure Points 網站。圖片來源：改編自 Pressure Points 網站，n.d.-a， https://www.pressurepoints.aspi.org.au/taiwan-and-the-taiwan-strait

前言

臺灣位於世界最具戰略意義的海域核心，其周邊水域位於東亞至東南亞主幹航運走廊之上，該走廊為全球最繁忙的海上貿易路徑之一，而臺灣海峽則是其中的重要通道。然而，這些海域亦日益成為中國關注與競逐的重點。因此，對於政策制定者、海事主管機關與研究人員而言，了解臺灣及其周邊軍事活動、脅迫壓力與灰色地帶行動的模式，是當前極其重要的課題。

澳洲戰略政策研究所（Australian Strategic Policy Institute，ASPI）致力於在此類議題中提升區域理解。ASPI 是總部位於澳洲坎培拉的獨立智庫，致力於針對國防、戰略政策與區域安全提供研究與分析。主要研究重點聚焦於印太地區，並評估軍事能力的持續演進及戰略競爭如何影響區域穩定。

ASPI 近期推動的 Pressure Points 計畫，[1] 為一互動式研究平臺，旨在評估中國共產黨（Chinese Communist Party，CCP）如何利用中國人民解放軍（People's Liberation Army，PLA）及其他國家工具推動其戰略目標。該計畫透過建構開放資料、地圖視覺化以及系統性分析，紀錄了臺灣在軍事、政治與海域等方面遭受的壓力。

ASPI 同時主導「臺海現狀」（State of the Strait）計畫，針對兩岸動態提供詳盡且持續的分析。該計畫聚焦於臺灣周邊海域的脅迫模式，以及空中和資訊領域的行動，藉此呈現中國對臺施壓的全貌。

[1] 參考「臺灣與臺灣海峽」（Taiwan and the Taiwan Strait）網站：https://www.pressurepoints.aspi.org.au/taiwan-and-the-taiwan-strait

軍事演習	演習目的	軍機與艦艇	演習特點
環臺軍演 (2022 年 8 月 4-7日)	回應裴洛西（Nancy Pelosi）訪臺	68 架次軍機　13 艘軍艦	首次全面環臺；發射 11 枚彈道飛彈，其中部分越過臺灣上空，落入日本專屬經濟海域（exclusive economic zone，EEZ）
聯合利劍 2023 (2023 年 4 月 8-10日)	回應蔡麥會（Tsai-McCarthy meeting）	91 架次軍機　12 艘軍艦	精準打擊與空中封鎖；涉及山東號航空母艦；驅逐艦進入臺灣 24 海浬內
聯合利劍 2024A (2024 年 5 月 23-24日)	賴清德總統就職後警告	111 架次軍機　46 艘軍艦	中國海警局首次參與；行動目標為台灣離島
聯合利劍 2024B (2024 年 10 月 14日)	回應國慶日演說	153 架次軍機　26 艘軍艦	聚焦於封鎖與控制關鍵港口；海警局參與度提升；部署遼寧號航空母艦
未命名之軍事演習 (2024 年 12 月 9-11日)	回應賴清德太平洋友邦之旅	約 90 艘軍艦	模擬阻擋外國介入；自 1996 年以來最大規模的人民解放軍海上行動。
海峽雷霆 2025A (2025 年 4 月 1-2日)	回應賴清德 3 月 17 日演說	135 架次軍機　50 艘軍艦	多層包圍戰術；中國海警局執行登檢及封鎖；航艦進入 24 海浬內。

圖 2 中國環臺軍事演習與演訓清單。圖片來源：改編自 Pressure Points 網站，n.d.-b，https://www.pressurepoints.aspi.org.au/taiwan-and-the-taiwan-strait/chinas-military-coercion/chinas-exercises-around-taiwan

了解 Pressure Points 計畫

Pressure Points 網站將複雜的戰略活動模式，轉化為易於理解的內容。該網站透過繪製各類事件與長期趨勢，幫助研究人員與政策制定者掌握中國在臺灣周邊行動的演變過程。

該計畫提供的核心見解為：壓力往往並非來自於單一重大行動，而是透過一系列反覆出現的措施逐步累積，進而重塑戰略環境。相關行動包含軍事演習、海空侵擾、經濟施壓、網路作戰，以及資訊戰。

透過將上述行為模式視覺化並進行系統性分析，本計畫協助政策制定者，辨認個別事件與整體戰略目標之間的關聯。對於臺灣及其國際夥伴而言，此框架亦突顯了中國如何藉由長期、低強度的行動，使其軍事存在常態化，並在不引發公開衝突的情況下，持續測試各方反應。

針對潛在情境進行兵推

Pressure Points 計畫的特色之一，在於運用兵推來探討臺海緊張局勢潛在的演變過程。2025 年 6 月，ASPI 進行了一系列的分析，評估北京可能以武力統一臺灣的四種途徑。

相關分析包含內部顛覆、海上隔離、全面封鎖以及武力入侵等四種情境(Attrill & ASPI Defence Strategy Staff，2025)。這些推演深入探討了各階段的危險徵兆、局勢升級路徑，以及臺灣與國際社會行為者在每個階段可能的應對方式。

兵推的結果顯示，臺海衝突更有可能是一個逐漸演變的過程，而非突然爆發。初期可能涉及更頻繁的灰色地帶施壓、資訊戰操作，以及試圖在不引發即時軍事回應的情況下，透過海上執法行動孤立臺灣。隨著時間推移，這些行動可能進一步升級成針對臺灣航線與能源進口的隔離或封鎖。

此類模擬凸顯了海洋領域在整體戰略中的核心地位。臺灣高度依賴海運貿易與能源進口，這使海上運輸線成為極其關鍵的脆弱點。兵推指出，在大規模軍事行動前的海上脅迫，包含稽查、騷擾商船或劃設禁區，都可能成為初期施壓的手段。

透過建構這些情境模型，ASPI 的研究幫助政策制定者更加了解局勢升級的風險，並尋求嚇阻與危機管理的契機。

支持臺灣的海域安全

Pressure Points 的分析同時突顯，區域國家對於嚇阻臺灣周邊的脅迫與維持穩定方面，能如何提供助力。

該計畫提及：「臺灣若加強實力，便能有效嚇阻北京統一的野心」，但各國政府必須在嚇阻與局勢升級的風險之間取得平衡。與此同時，研究也警告：「任由北京在無實質制約下推進其戰略目標，將對區域穩定構成更嚴重的威脅」(ASPI，2025)。

志同道合的國家共同組成聯盟，對於強化嚇阻成效至關重要。該計畫提出了幾項強化臺灣韌性的實際措施，包含共同進行情境規劃與情報共享，兩者結合便有助於建立行動能力並展現集體決心。合作範圍亦可延伸至科技與規劃領域，例如針對新興科技、軍民韌性，以及海事與能源安全的應變計畫進行合作，能在不違反多國「一中政策」的外交限制下，加強臺灣抵抗脅迫的能力。

維持可見的海上存在同樣重要。Pressure Points 分析指出：「持續且可見地在臺灣海峽進行軍事過境極其關鍵」，因為這類行動不僅維護航行自由，也釋放反對單方面改變現狀的訊號，並重申臺灣海峽並非北京的領海範圍。

結論

臺灣的海域環境為其安全、經濟以及國際連結的核心。ASPI 的 Pressure Points 計畫提供了一套具有價值的架構，有助於理解戰略壓力如何在臺灣周邊逐步展開。

透過結合數據製圖、兵推與戰略分析，Pressure Points 計畫為臺灣及印太地區的政策制定者與海事從業人員，提供了獨特且實用的資源。本計畫強調，在全球最具戰略重要性的水道中，強化海域情勢掌握、深化聯盟合作與推動前瞻規劃，對於維持局勢穩定具有關鍵意義。

參考文獻

Attrill, N., & ASPI Defence Strategy Staff. (2025, July 21). The Taiwan scenarios 1: Subversion, quarantine, blockade, invasion. *The Strategist*. https://www.aspistrategist.org.au/the-taiwan-scenarios-1-subversion-quarantine-blockade-invasion/

Australian Strategic Policy Institute. (2025, July). *Wargames: How may China seek to forcibly unify Taiwan?* https://www.pressurepoints.aspi.org.au/taiwan-and-the-taiwan-strait/wargames-how-may-china-seek-to-forcibly-unify-taiwan

Australian Strategic Policy Institute. (n.d.-a). *Taiwan and the Taiwan Strait*. https://www.pressurepoints.aspi.org.au/taiwan-and-the-taiwan-strait

Australian Strategic Policy Institute. (n.d.-b). *China's military exercises around Taiwan*. https://www.pressurepoints.aspi.org.au/taiwan-and-the-taiwan-strait/chinas-military-coercion/chinas-exercises-around-taiwan

Australian Strategic Policy Institute. (n.d.-c). *Tracker of China's military exercises around Taiwan*. https://www.pressurepoints.aspi.org.au/taiwan-and-the-taiwan-strait/chinas-military-coercion/chinas-large-scale-exercises-since-2022

Australian Strategic Policy Institute. (n.d.-d). *Blockade*. https://www.pressurepoints.aspi.org.au/taiwan-and-the-taiwan-strait/wargames-how-may-china-seek-to-forcibly-unify-taiwan/blockade

Australian Strategic Policy Institute. (n.d.-e). *Countries that challenge China's excessive claims in the Taiwan Strait*. https://www.pressurepoints.aspi.org.au/taiwan-and-the-taiwan-strait/how-are-countries-supporting-taiwans-preparedness/countries-that-challenge-chinas-excessive-claims-in-the-taiwan-strait

圖 3（上）2023 年中國在臺灣週邊的聯合利劍（Joint Sword）演習範圍圖。圖片來源：改編自 Pressure Points 網站，n.d.-c，https://www.pressurepoints.aspi.org.au/taiwan-and-the-taiwan-strait/chinas-military-coercion/chinas-large-scale-exercises-since-2022

圖 4（下）對臺封鎖之兵推。圖片來源：改編自 Pressure Points 網站，n.d.-d，https://www.pressurepoints.aspi.org.au/taiwan-and-the-taiwan-strait/wargames-how-may-china-seek-to-forcibly-unify-taiwan/blockade

	完成單次臺海通行	近期多次臺海通行	每年至少一次通行	對外公開通行	與盟友通行	軍機通行	
美國	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
加拿大	✓	✓	✓	✓	✓		
澳洲	✓	✓	✓		✓		
英國	✓	✓		✓	✓		
法國	✓	✓					
紐西蘭	✓			✓	✓		
日本	✓	✓	✓				

圖 5 臺灣海峽通行追蹤。圖片來源：改編自 Pressure Points 網站，n.d.-e，https://www.pressurepoints.aspi.org.au/taiwan-and-the-taiwan-strait/how-are-countries-supporting-taiwans-preparedness/countries-that-challenge-chinas-excessive-claims-in-the-taiwan-strait

04
全球海洋大事記

第 118 隻海龜，回家

海洋保育署及編輯部

2026 年 3 月 26 日上午，海洋委員會海洋保育署偕同海巡署、國立海洋生物博物館(以下簡稱海生館)，於屏東後灣舉辦海龜野放活動，讓兩隻歷經救治與復健的欖蠵龜重返海洋。這場活動不只是野放儀式，更具體呈現臺灣海洋保育救援體系多年來跨機關協作的成果。

從通報到野放：一條完整的守護鏈

海洋保育署自 2020 年起整合各方資源，建立「海洋保育類野生動物救援組織網」(Marine Animal Rescue Network，MARN)，串聯全臺救援機構、專家學者與地方團體，形成從即時通報、現場救援、專業醫療照護，到評估野放的完整救援鏈結。目前，全臺海龜與鯨豚的收容場域共計 10 處，近三年每年平均投入約 2,600 萬元，用於擱淺救援、設備升級及教育宣傳等工作。

MARN 的運作與海巡署「118 海巡服務專線」緊密結合。民眾一旦發現擱淺或受傷的海洋生物，可即時撥打 118 通報，由海巡人員率先抵達現場初步處置，再移交 MARN 進行後續救援與醫療。此一機制的建立，大幅縮短了救援的反應時間，也提升了海洋動物存活的機會。

本次野放的兩隻欖蠵龜，分別成為海生館「海龜生命之樹」的第 118 及第 119 名成員。其中，第 118 隻的編號特別呼應 118 報案專線，象徵通報與救援體系緊密合作的意涵。自 2020 年至 2025 年底，MARN 已成功協助 28 隻鯨豚與 155 隻海龜重返海洋，並為 22 隻海龜裝設衛星發報器，持續追蹤其野外動態，逐步累積臺灣海洋野生動物保育的研究資料。

兩隻海龜，兩段旅程

本次野放的兩隻欖蠵龜，各自承載著不同的受傷經歷與復原歷程。

第 118 隻(海保署編號 T-KH20260110-01) 於 2026 年 1 月 10 日在高雄梓官被發現，係因拖網誤捕而受傷，經評估後送至海生館收容。歷經 75 天的照護與復健，各項生理指標恢復良好，體重達 21.65 公斤，確認具備野放條件。

第 119 隻(海保署編號 T-PH20250111-01) 的歷程則更為漫長。牠於澎湖赤崁擱淺獲報後送醫，右前肢因被廢棄網具長期纏繞，組織壞死而必須截肢。經澎湖水產試驗所初步治療後，於 2025 年 3 月轉送海生館持續照護，前後收容長達 367 天。在醫療團隊的細心陪伴下，牠逐漸恢復體能，體重回升至 17.45 公斤，終於在本次活動中迎來回歸海洋的時刻。

創新設備：將保育理念落實於救援現場

本次活動同步發布兩項新研發的救援設備，體現海洋保育工作在實務層面的持續精進。第一項是 MAR 救援警示線。此項設備是為了強化救援現場的安全管理與專業形象而設計，以通 GRS 認證的寶特瓶再生環保材質製成，主視覺以「走入救援現場——探索 MARN 鯨豚、海龜野放行動」為核心，在提升識別功能的同時，也將循環材料的使用融入救援行動之中。

第二項 MARN 救援桶則是海保署透過 ESG 平臺，促成 Xpark 與臺塑企業合作的成果。臺化公司運用回收的海洋廢棄物，結合塑膠再生板材技術，研發出海廢再生板材，進而製作成海龜野放運輸箱與海廢回收暫置桶。臺塑企業本次共捐贈100個救援桶予海巡署。這項合作將企業的材料再製技術導入海洋保育的實際需求，兼顧功能性與循環經濟價值，是產官企業協力守護海洋生態的具體實踐。

持續前行

野放當日，海洋保育署偕同地方夥伴、保育人員及民眾共同見證，兩隻欖蠵龜緩緩沒入海中。留給岸上眾人的，是一片安靜而深遠的蔚藍。

海保署表示，MARN 的每一次成功野放，背後都是第一線救援人員、地方政府、研究機構與醫療團隊長期積累的共同成果。未來將持續強化救援體系的設備能量與在地參與，促使更多民眾認識並支持海洋保育工作，讓更多受傷的海洋生命，有機會在康復之後重回屬於牠們的廣闊海洋。

圖 1 後灣沙灘野放第 118 隻海龜。圖片來源：海洋保育署

2026 全球海洋大事記

日期	事件	地點
4.28	**國家海光獎** 由中華民國海巡之友總會支持設立、海委會海巡署主辦之國家級獎項，旨在表彰堅守第一線、守護國家安全與海洋秩序的海巡人員。	臺北市
5.21-22	**歐洲海事日**	歐洲
5.22	**公布首波海洋「其他有效的區域保育措施」(OECM) 認定成果** 分別由台電離岸風電第一期、中油觀塘未開發區及台泥和平工業港獲得，為我國 OECM 制度化重要里程碑。	
5.22	**聯合國「國際生物多樣性日」** 該活動為紀念《生物多樣性公約》（Convention on Biological Diversity）的通過而設立，2026 年主題為「立足本地，影響全球」（Acting locally for global impact）。	全球
6.5	**打擊非法、未報告及不受規範捕撈國際日** 聯合國糧農組織推動的政策節日，旨在打擊非法捕撈、提升漁業供應鏈透明度。	全球
6.8	**國家海洋日** 2026 年國家海洋日主題為「與海同行，想像未來」，以呼應聯合國倡議。	臺灣
6.8	**世界海洋日** 聯合國公布 2026 世界海洋日官方主題為 REIMAGINE，呼籲全球大眾跳脫傳統思維，重新構思人類與海洋的永續共存關係，落實海洋保育。	全球
6.11	**北前船與臺灣海洋文化資產國際論壇** 邀請日本專家介紹北前船的歷史背景、文化意義、停靠地永續活化等，並與臺灣專家就海洋文化資產保存治理與教育進行對話。	高雄市

國內海洋事件 國際海洋事件

日期	事件	地點
6.16	**世界海龜日** 為紀念海龜生物學之父及海龜保育協會（Sea Turtle Conservancy）創辦人 Archie Carr 博士而發起，期望喚起全球對於海龜保育的關注。	全球
6.16-18	**第十一屆我們的海洋大會** 聚焦海洋保護區擴張、打擊 IUU 漁業、藍色經濟投資、應對氣候變遷與海洋污染防治。	肯亞蒙巴薩
7.8-9	**2026 臺灣海洋國際論壇** 2026 臺灣國際海洋論壇聚焦印太安全、海巡執法與灰色地帶威脅、氣候韌性海洋治理，以及無人系統與太空科技在海域安全中的應用，深化區域海洋合作與交流。	臺北市
8.14	**臺韓雙邊海洋教育雙城論壇暨臺韓永續青年工作坊** 以高雄與釜山兩座海洋城市為交流基點，進行海洋教育政策發展、研究成果與教學實踐經驗之交流與分享，引導學生深入理解當代海洋議題與挑戰，培養其永續素養。	高雄市
8.31-9.1	**2026 太平洋島國論壇（Pacific Islands Forum，PIF）** 論壇主題為「解鎖藍色太平洋繁榮」，是國家面對氣候危機、守護國家主權的重要場域。	帛琉
9.7-8	**海洋科技產業論壇**	臺北市
9.8-9	**2026 臺灣海洋國際青年論壇** 海委會攜手多個外國駐臺機構共同合作，鼓勵全球青年學子運用海洋元素與創新思維，提出解決當代海洋危機與挑戰的具體構想。	臺南市
9.19	**國際淨灘日** 國際淨灘日動員全球民眾清除海岸廢棄物，並提升各界對海洋污染的意識，特別是塑膠廢棄物對海洋生態系與人類生活日益嚴重的威脅。	全球

2026 臺灣海洋國際論壇

TAIWAN INTERNATIONAL OCEAN FORUM

日期 Date

115年7月8日(三)-7月9日(四) July 8 and July 9, 2026

地點 Venue

台北君悅酒店 Grand Hyatt Taipei

論壇報名
Forum Registration

海洋委員會
Ocean Affairs Council

國際海洋資訊 季刊第 39 期

發行	海洋委員會
地址	806610 高雄市前鎮區成功二路 25 號 4 樓
電話	(07) 338-1810
網址	https://www.oac.gov.tw/
發行人	管碧玲
總編輯	宋承恩
副總編輯	李珊瑩
編輯顧問	馬小康 葉雲虎 蔡沛倫
企劃編審	陳泰廷 林加彬 蔡佩娟 李熙 程惠
執行	復安空間有限公司
地址	110050 臺北市信義區松仁路 97 號 18 樓
電話	(02) 8979-1099#33
網址	https://www.safespaces.tw/
執行編輯	郭佳臻
美術編輯	侯旅雯 陳宸麒
編輯團隊	洪偉 周依融 胡庭箴 楊欣慈 蕭佑軒

International Ocean Information Quarterly vol. 39

Published by	Ocean Affairs Council
Address	4F., No.25, Chenggong 2nd Road, Qianzhen District, Kaohsiung City 806610, Taiwan.
Telephone	+886 7 338 1810
Website	https://www.oac.gov.tw/
Publisher	Bi-Ling Kuan
Editor-in-Chief	Chen-En Sung
Deputy Editor-in-Chief	Shan-Ying Lee
Editorial Consultant	Hsiao-Kang Ma, Yun-Hu Yeh, Pei-Lun Tsai
Planning and Editing	Tai-Ting Chen, Jia-Bin Lin, Pei-Chuan Tsai, Hui Cheng, Xi Li
Executive	Safe Spaces LLC
Address	18F., No. 97, Songren Rd, Xinyi District, Taipei City, 110050, Taiwan.
Telephone	+886 2 8979 1099 ext. 33
Website	https://www.safespaces.tw/
Executive Editor	Chia-Chen Kuo
Art Editor	Lu-Wen Hou, Chen-Chi Chen
Editorial Team	Wei Azim Hung, Irene Chou, Cicely Hu, Hsin-Tzu Cynthia Yang, Sherry Hsiao

國際海洋資訊

International Ocean Information

中華民國115年6月出版
中華民國108年8月創刊
ISSN2706-638X(紙本)
ISSN2706-6398(電子)
中華郵政高雄雜字第236號執照登記為雜誌交寄

線上訂閱

線上全文

封面為AI示意圖

發行 海洋委員會 Ocean Affairs Council

編印 SAFE SPACES