

兩岸復談與台灣國家安全

●陳國雄／台灣獨立建國聯盟副秘書長、台灣新世紀文教基金會國家安全委員會委員

李登輝主政時期因「兩國論」中斷了兩岸事務性協商，迄今已有九年，海基會董事長江丙坤與海協會會長陳雲林終於在6月12日恢復會談，雙方於13日就週末包機及開放中國觀光客等議題簽署協議。其實這兩項協議的大部分內容，早在民進黨政府就已商定，但北京卻要等到馬英九勝選之後，才以更有利於北京的條件，與馬政府正式簽訂協議。最明顯的例子是，原本扁政府與北京的協商共識是台灣開放桃園、小港兩個航點，中國開放北京、上海、廣州、廈門四個航點。結果馬政府加開松山、清泉崗、花蓮、台東、金門、馬祖等六個航點，而中國只增加南京一個航點，非常不對等。

開放中國觀光客來台與兩岸包機直航，雖會帶來一定商機，但也會衝擊台灣的經濟與社會安全，並對國防安全造成威脅。馬英九總統6月30日在主持國軍將官晉任佈達暨授階典禮時說，「一個聰明的主政者，應知道如何把威脅極小化，機會極大化。」這話一點也不錯，但綜觀這次兩岸復談的結果，馬政府不但把威脅隱藏成極小化，更把機會吹噓成極大化，這就是他的「聰明」！

吹噓「機會極大化」

7月4日，兩岸週末包機與中國觀光客首發團正式來台，表面上，這是馬英九總統首張競選支票的順利兌現，但實際上，這也是馬英九政見的正式跳票。因為從中國觀光客首發團以及初期來台的中國觀光客人數來看，根本不及原先目標的三分之一。

當時馬英九的政見，吹噓每天中國觀光客有三千人，第一年就有一百萬名觀光客來台，可為台灣經濟帶來六百億元的觀光效益，第二年再倍增。而且兩岸兩會6月13日簽署的中國觀光客來台協議，雙方也是約定為每天三千人，如今交通部長毛治國卻改口表示，初期以一千人為目標，且估算頭一年帶來的商機是一百至二百億元，並非馬英九競選時所說的六百億元。

觀察中國觀光客來台的影響層面，除了要了解在觀光上的經濟效益膨風之外，也要考慮中國觀光客排擠其他優質國家觀光客來台旅遊的損失，另外還有防疫、治安、非法滯留等負面影響的代價，也都必須整體計算。若單以目前排擠他國觀光客的情形來看，根據觀光局的統計數字，自從馬英九在3月當選總統之後，就積極推動直航與中國觀光客

來台，在此同一段時間，日本旅客來台人數就一路下滑，四月份負成長12%，五月份負成長6.9%，兩個月就比往年少掉約五萬個日本觀光客¹，顯示中國觀光客會排擠日韓觀光客的事實並非虛言。馬政府無視這些負面代價，只是一味把機會吹噓成極大化。

假裝「威脅極小化」

這次兩岸復談，雙方簽訂「海峽兩岸關於大陸居民赴台灣旅遊協議」和「海峽兩岸包機會談紀要」兩項協議。從大戰略的眼光來談國家安全，除了「兩岸直航」衝擊最大的國防安全之外，也涉及經濟安全和社會安全等領域，並要顧及捍衛國家主權不受矮化的立場。然而這次兩會復談，馬政府卻把對台灣可能造成的國防威脅，假裝若無其事的予以「極小化」。

就以這次開放的八座機場來講，影響國防安全最大的就是花蓮與台東機場。因為根據台澎防衛作戰的固安作戰計畫，在研判即將對台進行飛彈攻擊之前，台灣西部各軍用機場的戰機，都會飛向花蓮佳山基地與台東志航基地，絕大部分戰機會進入佳山洞庫與石子山洞庫掩蔽，等待中國飛彈攻擊結束，雙方爭奪台海制空權時才升空接戰，另一部分戰機則被保留用來對付解放軍的登陸部隊，執行聯合截擊的任務。

大家都知道，島嶼防衛戰如果沒有空優，就難免會失敗，由此可知花東空軍基地對台灣防衛作戰的重要性極大，必須嚴防窺探、高度保密，以防止敵人針對基地弱點來進行攻擊。雖說如今高解析度的衛星照片隨處可得，但在實施戰術炸射作戰之前的現場會勘，是極具價值的難得機會，如果解放軍派遣軍方飛行員充當中國民航機的駕駛，多次飛往花蓮機場進行實地勘查，就可以了解附近佳山基地的地形地貌，並取得炸射洞庫所需的相關資訊，則屆時基地危矣！

此外，中科院的九鵬基地位於台東豐年機場南方約一百公里處，台灣所有自力研發的尖端武器都在這裡試射，如果中國民航機裝設偵蒐器材，側錄台灣秘密武器的相關電子參數，則這些裝備尚未量產，就已經被人看穿，使台灣精心研發的新銳武器形同廢物。

總之，花蓮和台東機場根本就不應該開放，開放就如同棄守空防。還有，開放同屬軍民兩用的松山、清泉崗機場，也同樣構成極大的安全威脅。扁政府時期極力維護這些基地的安全，但馬政府一上台就馬上門戶洞開，完全不顧安全。

「截彎取直」威脅國防安全

根據兩會協議，目前包機「得暫時繞行香港飛航情報區」，即使由台灣北方飛來的包機，中國也不同意繞行「日本琉球防空識別區」，寧願南繞遠路，也不願遭遇日本的戰管雷達與敵我識別，其目的不僅要避開兩岸航線屬國際航線的定位，也在伺機施壓馬

政府接受穿越海峽的「截彎取直」航道。而最令人擔心的是，倘若此事成真，對國防安全將會造成莫大傷害。事實上，民航局已在五月間與空軍進行協調，提出跨越海峽的直航航線²，規劃對岸航機自福建出海後直飛台灣，但遭空軍反對，因為此舉將使預警時間縮短至不到十分鐘，根本來不及針對有敵意的航機進行攔截，只能仰賴防空飛彈即時擊落。因此，軍方希望實施直航時，北京、上海等從台灣北方來的對岸航機走B576國際航道，廣州、廈門等從台灣中、南方來的航機仍走現行包機航道（見圖一）。



(圖一：截彎取直航線示意圖)³

國軍的考量並非無的放矢，因為台灣海峽是國防的天然屏障，兩岸空運直航若以直接穿越台灣海峽的方式實施，即使以民航機的飛行時間來計算，由於海峽寬度極短，就防衛作戰來講，縱深淺、預警短，國軍作戰管制反應時間也僅有三到五分鐘，對國防安全極為不利。而且，目前大型民航機的雷達回波，足以隱藏四架至五架戰機，在民航機機翼下從事編隊飛行，目前不管是航管或戰管雷達，都很難辨識，以現有航管及戰管系統，仍無法保證雷達系統不受欺騙，存有遭受敵機空中奇襲的危疑。因此，國防專家曾經建議規劃南北航道，增加預警時間，並嚴防中國運用「木馬屠城」戰術，以確保國防安全。但國民黨智庫竟然認為，在先進的3D防空雷達系統偵測下，尾隨民航機的敵方戰機將會被發現，因此不會發生「木馬屠城計」的狀況。

誠然，高解析度的3D雷達可以判別尾隨直航包機的敵機，但問題是，一旦發現敵機時要如何處置呢？如果直接發射防空飛彈對付敵機，首先被擊落的將是目標最大型的民航機；如果派出戰機升空攔截，我方戰機將會暴露在對岸新換裝的S-300PMU III型防空飛彈網內，其射程超過二百公里，可以同時接戰多個目標，屆時我方升空攔截的戰機，將會處於非常危險的境地。

但是，如果以原先規劃由南北的國際航道來進出，由於預警時間較長，我方戰機可在對岸防空火網之外的空域進行在空偵巡，當進行辨識與監控目標時，不會受到對岸防空飛彈網的威脅。而且，如果我方預警系統發現民航機夾帶戰機闖關時，在不便使用防空飛彈的情況下，我方戰機可以在自由空域中作戰，同樣也不會遭受敵方地面防空飛彈的威脅。

「截彎取直」使直航成為「國內航線」

目前交通部民航局提出「截彎取直」的新航線有三條⁴，往北航線走現有國際航路B576及A1，航機飛抵日本領空前就立即左轉朝向中國內陸飛行，避免進入日本的航空識別區，形成兩岸直航是國際航線的事實。往南航線分為兩條，往廣州地區走既有A1國際航線；往廈門則走澎湖國內航線，穿越澎湖後再走澎湖廈門新航路。可見馬政府規劃「截彎取直」的航道，在廈門飛澎湖國內航線這一段，將會危及國防安全；北方新航線由台北飛上海這一段，避開第三國的航空識別區，等於將國際航線完全變成國內航線，這是主權退讓的做法。

根據前陸委會主委陳明通的說法⁵，在民進黨執政時期，曾規劃北方航線，這個航線在琉球附近經過日本的航空識別區，也經過第三國的辨識，可以判斷是否為本國的飛機，以及是否有安全上的疑慮，這等於為台灣多了一份安全保障。但當時北京方面認為有國際航線的問題，因此不答應。但是現在馬政府的新航線，卻迴避了繞經第三國的航空識別區，成為完全的國內航線。這就是馬政府不惜矮化台灣的主權地位，一味向北京交心表態的行徑。

「木馬屠城計」不可能嗎？

關於中國可能利用民航機遂行「木馬屠城計」，有人譏為天方夜譚，但戰史上利用民航機進行這種行動有兩個活例⁶：第一例是1968年捷克的布拉格之春，前蘇聯的民航機載運Spetsnaz特種部隊，欺瞞塔台，迅速攻占捷克的首都機場，並結合潛伏在布拉格的第五縱隊，在最短時間內俘虜了捷共的領導人杜布契克，成功瓦解捷克的民主運動；第二例是在1979年，前蘇聯入侵阿富汗首都喀布爾機場時，也是利用民航機運送KGB的特別行動隊，迅速攻占機場後就一路殺進總統府，阿富汗的領導人遇害。

此外，戰史上也有兩起以戰機進行欺敵突襲的案例，分別是「烏干達行動」和「巴比倫行動」。1967年6月27日，一架載有二百四十七名旅客的法航空中巴士，自希臘雅典起飛後，被暴徒劫往烏干達的恩德比機場，劫機者要求以色列釋放五十三名囚犯。以國突擊隊在7月3日以四架C-130運輸機，載運突擊隊和偽裝過的武器裝備，自西奈半島起飛，偽裝成民航機，利用國際航線航行，以運送囚犯為掩護的藉口，在經過埃及、蘇丹邊界、紅海和阿拉伯海的雷達偵測區時，機上人員還用阿拉伯語騙過航管人員和偵測系統，歷經七小時飛抵恩德比機場，在九十分鐘的突擊行動中順利救出人質，這就是有名的「烏干達行動。」

至於「巴比倫行動」，就是在1981年6月7日，以色列出動偽裝成約旦空軍標誌的十四架戰機，從西奈半島出發，利用約旦、沙烏地阿拉伯兩國境內的雷達空隙及地形做掩護，採數十米高的低空飛行，機隊分成三批，並保持上下重疊的密集隊形，使突擊的機隊在沙國雷達上顯示出如同大型客機的反射波，再用民航術語消除沙國管制人員的疑慮。沿途飛越約旦、沙烏地阿拉伯和伊拉克三國，成功偷襲伊拉克首都巴格達東南方約二十公里的核能研究中心，徹底摧毀造價四億美元的「烏西拉克型」核子反應爐。

作戰講究奇兵、奇襲、奇計，如果中國不考慮採行這種戰術，又何必在包機直航的前夕，舉行「民航機運兵攻占機場」的實兵軍演？難道解放軍是吃飽撐著沒事幹嗎？

如果從單一行動來看，以民航機運載突襲部隊來攻奪機場或發動斬首行動，不但風險高，個別成效也不大，很快就會被我方兵力所克制，所以發生的可能性並不高。但是若從整個系列的攻擊作戰來看，以奇襲做為重要開端的可能性就不可排除，因為如果一旦得手，將對戰局的勝負產生極大影響，豈可掉以輕心。

歷史殷鑑不遠，若要防止類似「巴比倫行動」在台重演，中國飛航我領空的民航機必須加裝敵我辨識器，遵守飛航規則並填具飛行計畫，同時也要加強國軍雷達和截情的監偵能力，以及戰管的辨識能力。對於沒有敵我識別信號的飛行器，則一律通知戰機進行攔截。

台灣國家安全的最大危機：沒有心防

其實，中國在今年3月台灣總統大選之前，已完成一旦綠營候選人當選及公投過關所需的軍事準備，並在台灣對岸沿海進行作戰意味的演習，當時情勢險惡，已經達到「子彈上膛的情況」⁷，可見中國覬覦台灣的豺狼野心。7月2日，中共中央軍委副主席徐才厚也表示，台灣和中國仍然存在著「敵對關係」⁸。另外，解放軍最近在沿海廈門、龍田和汕頭等防空飛彈基地，將原來部署的俄製S-300PMU I 和 II 型防空飛彈往後撤，換裝成更新、射程更遠的S-300PMU III 型⁹。原本S-300PMU I 和 II 型的射程分別約八十公里和一百二十公里，更新的S-300PMU III 型飛彈射程超過二百公里，整個台灣空域都在攻擊範圍之內，對我空防產生極嚴重的壓縮。還有，解放軍最近在東南沿海某地又增建一個導彈基地，同時在江西樂平將原本部署的東風十五彈道飛彈，換裝成改良後的東風十五A型，其射程超過八百公里，取代原本六百公里射程的東風十五型飛彈。面對這些不斷增加的軍事威脅，馬政府完全沒有警戒之心。

沒有心防，就沒有國防。實際上，中國並未因為兩岸復談而降低對台灣的軍事敵意，在國際上也照樣打壓台灣的生存空間。儘管如此，馬政府卻毫無敵我意識地向中國靠攏，對中國的軍事威脅缺乏心防，開放不該開放的機場，並打算採取「截彎取直」新航線，形同向北京自動繳械，這是台灣國家安全的最大危機。

【註釋】

1. 《中時電子報》，2008年7月4日。
2. 《自由時報》，2008年5月23日。
3. 民進黨公佈的「兩岸週末包機及中國觀光客來台」政策說帖。http://www.dpp.org.tw/news_content.php?sub_menu=44&sn=2752。
4. 《中國時報》，2008年6月13日。
5. 《自由時報》，2008年6月24日。
6. 《自由時報》，2008年6月29日。
7. 《自由時報》，2008年6月27日。
8. 《自由時報》，2008年7月4日。
9. 《中國時報》，2008年7月2日。◆