



大陸新航路的「三戰」想定

副教授 余元傑

提 要

大陸逕自決定將在東南沿海畫設四條新航路，引發我國朝野強烈反彈，經過與臺灣5個回合談判後，北京與臺灣達成新共識，M503實際飛行時會西移6浬、正式飛行日延後、其他3航路則暫不敢用。有關大陸新航路問題，大多數學者專家從兩岸關係、軍事平衡或航線技術性法規進行分析。但同樣值得思考的是，新航路同時也有政治策略色彩，本文試圖從北京藉著新航路進行三戰的可能想定進行探討，以達呼應與補充其他觀點的研究目的。

關鍵字：兩岸、安全、三戰、航路

前 言

2015年1月12日，中國大陸透過國際民航組織(ICAO)發布新飛航公告，逕自決定將在東南沿海畫設編號M503、W121、W122及W123等四個新航路，其中南北向的M503航路由於距離海峽中線最近距離僅4.2浬(約7.8公里)因而引發兩岸爭議。¹消息傳出後，臺灣朝野同聲譴責與抗議。²原本兩岸同意於2月7日，陸委會主委王郁琦與大陸國臺辦主任

張志軍在金門第三次會面時進行協商。³期望可以由雙方來組成共同研究機制，討論技術性的相關問題，避免空中飛航安全問題的發生。⁴然最後因臺北空難事件及海峽中線新闢航線爭議而宣告延期，⁵再度震撼兩岸關係。更有甚者，對於「王張會」破局主因，兩岸說法不一。

陸委會表示，主要是因為M503新航路問題，兩岸未能完成溝通，加上發生空難，經雙方同意而延後。交通部次長曾大仁3月1日

1 "China says new air routes needed to ease its flight delays", News OK, Jan. 15, 2015, website: <http://newsok.com/article/feed/784177>

2 Joseph Yeh, "Taiwan objects to Beijing decision on new flight routes", The China Post, January 16, 2015, p.5.

3 「金門鋼刀、兩岸情、中國夢」，旺報，2015年02月07日，版2。

4 王宗銘，「王高成語中評：張王會可望繼續有突破！」，中國評論新聞網，2015年2月3日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1036/0/4/7/103604738.html?coluid=93&kindid=8010&docid=103604738&mdate=0203010350>

5 「張王會延後 金門縣政府：尊重並理解」，中國評論新聞網，2015年2月5日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1036/1/0/4/103610411.html?coluid=3&kindid=12&docid=103610411&mdate=0205171643>

甚至強硬表示，如果此航線有飛機未經通報越界，臺方將派軍機警告驅離。措詞之重，近年來少見。⁶國臺辦說法是希望臺灣方面盡最大努力搜救失蹤人員，經雙方商定，國臺辦主任張志軍參訪金門時間將推遲，絕口未提新航路問題。⁷然到了3月2日，大陸經過與臺灣5個回合談判後達成新共識，M503實際飛行時會西移6浬、正式飛行日延後、其他3航路則暫不啟用。⁸儘管陸委會主委夏立言表示，對協商結果「不滿意但勉強接受」，強調「問題並沒有完全解決。」⁹但至此可說告一段落。

對於大陸設置新航路，臺灣社會輿論界與學界見解分歧，有的擔心空防被壓縮者，有的憂慮飛航安全，但也有認定執行技術上無妨礙者，以及盼望緩解大陸及兩岸航路塞機延誤者；對於「王張會」的延期，也存在不同的認知。例如文化大學政治系副教授林忠山基於空難與救災需要，認為延後是合理的。¹⁰臺灣師範大學政治學研究所教授范世平

則質疑國臺辦的理由真實性，也對國臺辦搶在陸委會之前發布相關資訊感到疑惑。¹¹歸納而言，論者皆從兩岸關係、地緣政治或航空專業角度對大陸所公布的新航路進行分析，提出許多深具參考性價值。不過，大陸原本計畫在2007年就要實施，但當時臺灣即將在隔年元月選舉立委，三月則要改選總統。大陸如貿然實施新航路可能產生不必要誤解，甚至激化兩岸關係，胡錦濤拍板決定暫緩；¹²但此次則在兩岸處於和平發展階段之中，¹³明知此舉將傷害兩岸關係卻仍一意孤行，¹⁴足見此一事件涉及到大陸對臺政策與兩岸政治考量。因此，本文嘗試從此航路設置對於大陸對臺政策進行分析，並探究中共在新航線方面採取進行三戰行動的可能想定。

中共設置新航路與三戰

臺灣軍事專家閻駿分析指出，依航路特性來分類，M503是由上海和青島向香港方向飛的航班，航管將排定使用M503航路；其

6 「M503航路引發焦慮試煉兩岸關係」，今日導報，2015年3月2日，網址：<http://www.herald-today.com/content.php?sn=10180>

7 黃忠榮、羅印冲，「新航路未完成協商王張會破局」，旺報，2015年2月6日，版1。

8 Aries Poon, "Taiwan Says Agreement Reached in China Flight Path Dispute", The Wall Streets Journal, March 3, 2015, p.6.

9 丘采薇，「夏立言：問題還沒完全解決」，聯合報，2015年3月4日，版2。

10 倪鴻祥，「林忠山：張王會延期合理 不需另外揣測」，中國評論新聞網，2015年2月6日，網址：<http://hk.cntt.com/doc/1036/1/0/7/103610790.html?coluid=93&kindid=2910&docid=103610790&mdate=0206000903>

11 范世平，「『王張會喊卡』兩岸進入冰凍期？」，聯合報，2015年2月7日，版23。

12 劉屏，「兩岸處關鍵期 8年前開設喊停」，中國時報，2015年1月22日，版3。

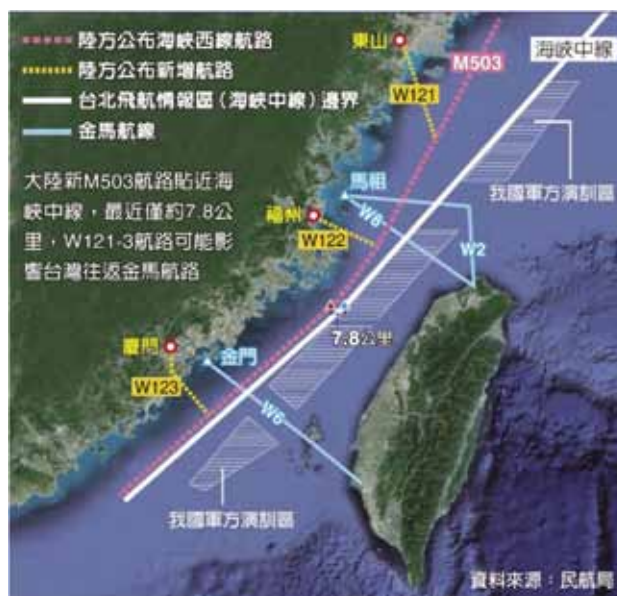
13 張蜀誠、吳建德與王瑋琦，四個寄希望：解構中共對臺政策(臺北：五南出版社，2014年9月)。

14 Ralph Jennings, "Taiwan Protests China's New Air Routes Amid Rising Tensions", Voice of America, January 14, 2015, website: <http://www.voanews.com/content/taiwan-protests-china-new-air-routes-amid-rising-tensions/2597582.html>

次，使用M503航路的航機，會要求向西偏移4海浬。加上全世界僅次於美國的第二民航大國的大陸，目前已經有超過2000餘架民航機，以及眾多的過境的國外航班的飛機，為了紓解擁塞的中國大陸內陸的航路，北京畫設M503航路是合情合理的。¹⁵根據閻駿先生的觀察，儘管M503航線緊鄰海峽中線西側，雖早與國際民航組織研議，認定屬「上海飛航情報區」之內，且原則上符合國際飛航安全規範。¹⁶淡江大學戰略所助理教授黃介正也認為，就目前大陸方面公布相關資訊與新聞聲明，以及四條新設一條南北向、三條東西向的航線圖觀之，應無需往惡意挑釁的方向解讀；在執行技術上與軍事防空上，國內航空業者與國防部主管單位也都認為可以維安避險。¹⁷

一、大陸新航路觸發臺灣政治反彈

儘管如此，在大陸宣布設置新航路之後，引發臺灣方面的譁然與抗議；在我國政府方面，民航局擔心新航路恐影響飛安，表示「無法接受」；國防部強調，目前已加強海峽中線的巡弋密度，只要航跡非預期，國軍將立即反應，必要時提升防空強度，執行攔截或驅離；陸委會則措詞委婉「新航路不是兩岸航路，也不影響正在進行中的陸客中轉協商」。立法院朝野黨團甚至發表罕見的共同聲明，要求行政院應就大陸畫設新航路此事要求中共盡速與我政府協商，也呼籲中



圖一 大陸設置M503航線示意圖

資料來源：民航局、蔡偉祺，「大陸逕畫新航線我不接受」，中國時報，2015年1月14日，版5。

共應知所節制，避免片面改變臺海現況。對此，外交部部長林永樂表示，政府已透過管道，要求美國與其他國家，促使中國大陸就這項議題繼續與中華民國協商，協商未完成前不要實施。

二、大陸新航路背後有政治計算

我國國家政策研究基金會國安組顧問曾復生認為，臺灣年輕世代多數支持臺灣主體意識，認為「中華民國就是臺灣」。這群高達160萬張選票年輕世代，將可能決定大選勝敗，也勢必會惡化兩岸「主權鴻溝」。這種發展趨勢對於長期否定中華民國存在，又堅

15 閻駿，「大陸劃航路我們別喊燒」，航空與飛行臉書專頁，2015年1月19日，網址：<https://www.facebook.com/notes/閻駿/大陸劃航路—我們別喊燒/10205715931920066?fref=nf>

16 閻駿，「大陸劃航路我們別喊燒」，航空與飛行臉書專頁。

17 黃介正，「兩岸『有溝無通』不可成為常態」，聯合報，2015年1月16日，版23。

決反對臺灣獨立的北京當局而言，恐將面臨是否啟動《反分裂國家法》考驗。¹⁸美國在臺協會前理事主席卜睿哲也認為，如果北京認為國民黨不再有助於統一，或至少以統一作為終極目標理念，北京或就會失去耐心調整對臺策略，最後訴諸《反分裂國家法》的非和平手段，那樣會使臺海形勢複雜化。

誠如從過去大陸在臺海、東海與南海的法律戰作為，¹⁹很難相信新航路純粹為技術性問題，更何況兩岸交流多年，也已建立雙邊協商機制，北京卻仍然片面在臺海中線西側開闢四條新航線，事前既未告知，也未進行協商，形同突擊。表面上說法再如何振振有詞，都顯示新航線背後的政治利益計算。世新大學客座教授王健壯就指出，大陸此舉是不具善意的「故意」。²⁰臺灣大學政治教授石之瑜則認為，以新航路作為邁出臺灣海峽防空識別區的第一步，堪謂一種「逆轉的創意」，²¹其目的在於鞏固兩岸得來不易的關係

與交往成果，尋求避免對臺雙輸式的軍事攤牌的「突破口」。

三、大陸新航路成觀察兩岸關係指標

國際問題分析專家Michael Cole認為，大陸在兩岸未完成協商情況下率爾宣布，象徵著自2008年以來的和解關係生變，以及北京單方面行動時代的來臨。²²前國安會副秘書長、中央研究院歐美研究所研究員裘兆琳則指出兩種可能性；其一是兩岸政府協商未果，而中方卻依據公告在3月5日逕自落實的話，顯示北京未來在兩岸議題上會採取更強硬立場。但另一個可能是，北京想利用新航線談判來達成更廣義的「軍事互信機制」。²³更有甚者，新航線的公布不只觸及兩岸關係的敏感神經，也帶動東亞區域形勢的微妙變化。美國國務院副發言人哈芙表示，美國鼓勵大陸與受新航路影響的各方互動與諮商，確保能處理空中安全的疑慮。²⁴對此，中原大學李英明教授即指出，這件事已不是純民

18 曾復生，「名家一兩岸關係走到十字路口」，旺報，2015年1月19日，版12。

19 James Kraska, "How China Exploits a Loophole in International Law in Pursuit of Hegemony in East Asia", Foreign Policy Research Institute, February 3, 2015 website: <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Articles/Detail/?lng=en&id=187561>

20 王健壯，「北京棄協商機制於不顧」，聯合報，2015年1月18日，版22。

21 「石之瑜：軟性的臺海防空識別區發展出新常態」，中國評論新聞網，2015年1月17日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1035/7/7/1/103577176.html?coluid=33&kindid=2411&docid=103577176&mdate=0117001605>

22 J. Michael Cole, "China's New Flight Routes Rile Taipei", The Diplomat, January 15, 2015, website: http://thediplomat.com/2015/01/chinas-new-flight-routes-rile-taipei/?utm_content=buffer83738&utm_medium=social&utm_source=facebook.com&utm_campaign=buffer

23 鄒麗泳，「裘兆琳：新航路是大陸強硬立場徵兆」，中國新聞評論網，2015年1月21日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1035/8/3/4/103583423.html?coluid=93&kindid=2931&docid=103583423&mdate=0121003449>

24 洪哲政、賴昭穎，「外交部籲陸：M503航路暫勿實施」，聯合晚報，2015年1月15日，版4。

航的低政治議題，在各方碰撞交鋒下，其背後微妙的區域戰略競合，隱隱然已經浮上臺面。²⁵因此，可以說大陸此舉表面上是航道專業問題，但背後有其政治策略考量。

在動武仍非大陸對臺政策第一選項的情況下，孤立臺獨勢力、爭取臺灣社會的認同與支持，尋求和平發展時期可做惠臺資源，但在必要時也能作為對臺嚇阻與懲罰的工具，限縮臺灣在兩岸關係發展上失控可能性的保險，成為北京在「九合一」選舉之後的嚴肅考量。作為「總體心理戰」的法律戰、輿論戰與心理戰(合稱三戰)，也就成為北京對臺戰略的重要想定。

大陸新航路的法律戰想定

在討論M503航路時，必須先說明一個很重要的觀念，就是飛航情報區並非領空。海峽中線的西側是屬於上海飛航情報區所管轄。由於M503航路是屬於國際性質航路，因此由國際民航組織(ICAO)規範。面對新航路所引發兩岸爭議，大陸國臺辦發言人馬曉光解釋，M503位於上海飛航情報區內，開通此航線是大陸民航空域管理常規工作，符合國際民航組織規範。此外，M503代碼是ICAO指定的。2007年大陸民航局就與美國等國航空專家合作完成該航路設計與評估，航線運行精確、安全性及可靠性符合ICAO規範。2014年4月，國際駕駛員協會聯合主席致信中

國大陸民航局促請解決該區域航空器擁堵和延誤問題，盡快開通新航路。²⁶

客觀而言，中國大陸設置M503新航線，在作法上既合法也合理，所以大陸逕自宣布，並無不法；而臺灣不是國際民航組織的成員，不與臺灣協商也合法。另一方面，大陸東南地區航班壅塞，增此航道可分流，故屬合理；而M503航道距海峽中線約四浬(八公里)，大陸亦要求飛機不得偏離四浬以上，使得實際飛行時會有約八浬的距離，故對我國安影響有限，此一安排也算合理。《旺報》消息指出，大陸涉臺部門有關人士表示，就畫設航路一事，首先完全合乎國際法規，大陸更已重申保持與臺北飛航情報區合作，也願透過民航小兩會保持協商，「臺灣把此事上綱上線，將原本可以解決金門實質問題的談判取消，令人遺憾」。²⁷然而，此航道緊鄰臺北飛航情報區，基於相互尊重大陸應該徵求臺灣同意。何況雙方民航單位也進行二次溝通，如今在未達成共識前陸方就宣布，讓臺灣難堪。對此，我國外交部長林永樂1月15日即表示，由於中國大陸與我方飛航情報區十分接近，根據ICAO的精神，理應待雙方協商並達成協議後才能實施，對岸不能拿航線公布作為藉口。我方立場非常明確，不能接受中國大陸片面宣布畫設新航線。²⁸可以說「合法合理」但傷害兩岸關係，這對大陸對臺政策而言，反而有害。問題是，為何

25 李英明，「M503下一步陸版臺海防空識別區？」，聯合報，2015年1月19日，版23。

26 羅印冲，「大陸新航路問題願與我磋商」，旺報，2015年1月18日，版2。

27 藍孝威、陳柏廷，「新航路談不攏王張會踩煞車」，旺報，2015年2月6日，版4。

28 許雅筑、陳君碩，「該航線已登記？我與陸說法矛盾」，聯合報，2015年1月16日，版4。

北京明知會掀起兩岸波瀾，卻仍一意孤行？筆者認為，北京首要考量在於謀劃對臺法律戰想定。

一、確立大陸國際法律地位

在中國大陸取代我國的聯合國席位後，將海峽中線以西劃為「上海飛航情報區」，也獲得國際民航組織的認可，這確立了大陸在國際航空領域上的優勢地位。對於新航路，儘管大陸外交部發言人1月15日表示，大陸民航局與美國聯邦航空管理局早在2007年就已合作完成安全評估，並獲得國際民航組織批准並指派航線代號。²⁹但大陸明知臺灣不是國際民航組織會員，卻透過該組織發布公告，等於強迫我方接受，顯然「不合情」且有傷兩岸關係。1月15日，我國交通部代理部長陳建宇表示，臺灣2014年12月曾與大陸協商，尚未達成共識，大陸就單方面公告，這種作法傷害兩岸人民感情。³⁰臺灣師大政治所教授范世平認為，這顯示北京對於臺灣的態度日漸不耐。北京認為無論如何釋放善意，臺灣的「反中」民意都難以改變，因此毋須顧忌臺灣的輿論與情面，態度日趨強硬，臺灣要討價還價的空間十分有限。³¹

再者，根據國際民航公約，根據兩岸協

商慣例，北京都應該跟臺灣進行新航線的協商，這是規則的約束。但北京卻故意不為，擺明不把臺灣視為平等的協商對手。³²對此，民航局前局長、成功大學交管系特聘教授張有恆表示，由於臺灣不是國際民航組織的會員，大陸透過ICAO公告等於強迫我方接受。³³中華戰略暨兵棋研究協會理事長黃介正指出，大陸方面在涉及我方權益與安全顧慮事項上，在未經雙方達成協議之時，逕行片面作為，造成既成事實，逼迫我方接受。³⁴

尤其值得注意的是，大陸學者倪永傑表示，兩岸面對分歧就必須做務實的協商，而協商的原則是合情合理。雖然，大陸在經濟規模上超過臺灣，會照顧臺灣民眾，但是在政治上，還是希望臺灣能恪守「一個中國」原則，至少要堅持兩岸都是「一中」，兩岸都是「一國」，這是政治底線。³⁵不難想見，未來一旦兩岸生變，大陸不僅對航路的姿態更加強硬，還可能進一步實施毫不避險的新航路，因此要不要主動避開4海哩，就成為兩岸關係的指標與對臺的法律戰想定的彈性。

二、消解臺海中線的有效性

大陸在臺海中線片面畫設新航線，民進黨立委陳其邁質疑北京藉畫設新航路造成事

29 賴昭穎，「陸私劃航路美最關切飛安」，聯合報，2015年1月17日，版3。

30 蘇瑋璇，「近期重啟談判交部將要求陸新航線西移」，聯合報，2015年1月16日，版4。

31 范世平，「陸公布新航道合法合理不合情」，聯合報，2015年1月17日，版23。

32 王健壯，「北京棄協商機制於不顧」，聯合報，2015年1月18日，版22。

33 郭乃日，「林中斌：陸兩手策略軟硬夾攻」，聯合報，2015年1月14日，版3。

34 黃介正，「兩岸『有溝無通』不可成為常態」，聯合報，2015年1月16日，版23。

35 楊彝堯，「倪永傑答中評：張王會究竟為何推遲」，中國評論新聞網，2015年2月6日，網址：<http://hk.cntt.com/doc/1036/1/0/6/103610616.html?coluid=1&kindid=0&docid=103610616&mdate=0206001040>

實，刻意壓迫臺灣，形成「臺海內海化」；³⁶對此，陸委會主委王郁琦1月21日在立法院表示，這說法言過其實。³⁷上海臺研所副所長倪永傑也認為，把海峽中線作為臺灣民眾的心理防線，這是不合理的。倪永傑強調並呼籲島內，兩岸民眾真正的安全保障是往來不息的安全航班，這才是對臺灣安全最好的保障。³⁸然而，臺灣大學政治學系教授石之瑜指出，過去只有在兩岸政治緊張的情況下，解放軍機才會沿著中線進行飛行訓練，現在則宣布要以民航機的常態飛行作為靠近中線的理由，一旦施行以後，為求安全計，其他飛機若要保持適當距離，勢必要迴避到中線以東，於是在無形中等於實質化解了海峽中線。這樣的航空路線是以民航擔綱，所以不能稱之為軍事脅迫，然而卻是棉裡針，將不可避免在臺海上空發展出了新常態。

更有甚者，石教授認為，這種不飛過中線但卻消解中線的宣告，無異於把臺灣所習以為常的一部分空域，當成了中國大陸整體領空的一部分在行使，形同是宣布了一個軟性的臺海防空識別區。因此，這次民航路

線的規劃，在概念上可以「軟性的防空識別區」稱之。³⁹另一方面，李英明教授則認為，如何補全東海防空識別區的缺角，可能才是大陸東海區域戰略的核心考慮，而如何「巧妙」逐步推進其臺海防空識別區，補全東海防空識別區的缺角，就成為重中之重。⁴⁰

由此可知，從法律戰想定而言，北京藉新開民航路線，四條新航線的開闢不但涉及臺海中線現狀的改變，更隱含北京試圖逐步打破海峽中線的戰略企圖。⁴¹如此一來，大陸不僅能蠶食海峽中線默契，並可進一步顛覆海峽中線，⁴²為未來作戰提供有利的法理空間。

三、迫使臺灣進行兩岸對話與談判

如何「由經而政」的進行兩岸協商與談判，是大陸對臺政策的重要方針；國民黨在臺灣九合一地方大選慘敗後，北京依然讓海協會會長陳德銘訪臺，如期舉行兩岸企業家峰會與貨貿的技術磋商。⁴³大陸的新航線政策也意在吸引臺北政府進行協商，給予外界兩岸正由經濟走向政治談判印象，以利未來兩岸關係發展朝北京所期望方向前進。中央

36 林瑞益，「朝野批新航路王郁琦盼妥善處理」，旺報，2015年1月22日，版3。

37 陳君碩，「新航線陸無善意、我有因應」，聯合報，2015年1月22日，版4。

38 楊彝堯，「倪永傑答中評：張王會究竟為何推遲」，中國評論新聞網，2015年2月6日，網址：<http://hk.cntt.com/doc/1036/1/0/6/103610616.html?coluid=1&kindid=0&docid=103610616&mdate=0206001040>

39 軟性的防空識別區有如下幾個特點：1.非使用軍事航空器，而是民用航空器；2.名義上航空器不過中線，實質上過中線；3.沒有防空識別區的名義；4.在臺灣的防空識別區內活動。

40 李英明，「M503下一步陸版臺海防空識別區？」，聯合報，2015年1月19日，版23。

41 王健壯，「北京棄協商機制於不顧」，聯合報，2015年1月18日，版22。

42 石之瑜，「兩岸降溫固主權馬最大挑戰」，聯合報，2015-02-15，版23。

43 「王張金門會：兩岸新常態的起點」，聯合報，2015年2月5日，版2。

研究院裘兆琳研究員認為，對岸常用製造事端手法，以對峙帶動對話，再由對話帶動協商，這次事件是否也如此，要觀察。⁴⁴臺大教授黃光國認為，中共宣布「預計在3月5日啟用緊鄰臺灣海峽中線的4條海上飛行航線」，這顯然是要逼迫馬政府進行政治談判。⁴⁵

大陸民航局1月13日指出，兩岸民航一直保持暢通的溝通管道。此前，根據臺灣方面要求，雙方已就此航線進行過兩輪溝通。在今後運行中，仍將繼續保持良好溝通協作，共同維護兩岸航空運輸業發展。⁴⁶隔天，大陸國臺辦發言人馬曉光也強調「兩岸就此航線可再溝通，盼臺灣多理解、少疑慮。」張志軍甚至強調，陸委會與國臺辦首長的會面不但可以制度化，更能夠「常見面」。⁴⁷在在顯示，北京藉此與臺灣進行協商與談判的意圖。另一方面，臺灣政府也由於該航路操之在對岸，因此也有進行協商的意願。外交部長林永樂表示：「(要)讓中國大陸了解，

一定要就此事與中華民國持續進行協商，在協商未完成前，希望這條新航路不要實施，外交部會努力來作。」⁴⁸陸委會主委王郁琦1月21日在立法院內政委員會開會前受訪也提及，陸方已透過航空小兩會通知臺方小兩會，希望針對M503航路議題再進行溝通。⁴⁹

值得注意的是，兩岸就新航路問題進行協商，儘管有其政治正面意義；前陸委會副主委趙建民指出，在兩岸大環境氣氛停滯的情形下，陸委會主委與國臺辦主任仍進行定期會晤，具有重要意義。⁵⁰但卻是把雙面刃，一旦操作不當將適得其反。因此，在臺灣朝野一致且強硬反對大陸新航路的情況下，⁵¹「王張會」有可能引爆兩岸新的衝突甚至敵意，「事緩則圓」是兩岸最佳的策略。可以說，兩岸先後宣布王張會延後，其中雖有全力救災因素，但M503新航路的協商不順，恐怕才是王張會破局的關鍵。⁵²陸委會發言人吳美紅對此強調，雙方爭取更多時間，讓兩岸

44 鄒麗泳，「裘兆琳：新航路是大陸強硬立場徵兆」，中國新聞評論網，2015年1月21日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1035/8/3/4/103583423.html?coluid=93&kindid=2931&docid=103583423&mdate=0121003449>

45 黃光國，「柯P墨綠藍軍夢醒綠軍心驚」，旺報，2015年2月3日，版12。

46 陳柏廷，「大陸民航局：將與相鄰管制區加強溝通」，旺報，2015年1月14日，版3。

47 黃忠榮，「面對歷史常來常往意義深」，旺報，2015年1月22日，版2。

48 洪哲政、賴昭穎，「外交部籲陸：M503航路暫勿實施」，聯合晚報，2015年1月15日，版4。

49 王宗銘，「王郁琦：陸方已通知再溝通新航路」，中國評論新聞網，2015年1月21日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1035/8/4/2/103584215.html?coluid=7&kindid=0&docid=103584215&mdate=0121103409>

50 王宗銘，「趙建民：兩岸氣氛停滯下的張王會意義重大」，中國評論新聞網，2015年2月2日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1036/0/3/8/103603873.html?coluid=5&kindid=23&docid=103603873&mdate=0202130726>

51 林河名、周志豪，「王金平看會談：應保障臺灣安全和權益」，聯合報，2015年2月5日，版2；管嫻媛、唐筱恬，「陸新航線臺將表嚴正立場」，旺報，2015年2月5日，版4。

52 黃忠榮，「M503爭議談不攏會面延後關鍵」，旺報，2015年2月6日，版3。



民航主管部門繼續溝通，「否則王張會面沒意義。」⁵³儘管如此，聯合大學臺灣研究院副教授彭丹宇仍認為，雙方相關部門不應過分突出個別問題的分歧，而應從建立更多互信的角度出發，看待和推進國臺辦與陸委會之間的聯繫和制度化建設。⁵⁴上海市公共關係研究院副院長李秘亦表示，大陸方面隨時歡迎第三次張王會進行，希望臺灣方面把航線問題放在合適位置，使得第三次張王會盡快舉行。⁵⁵

上述法律戰想定，顯示出北京愈來愈嫻熟於對臺進行國際法律戰，能藉著新航路的宣布與實施，讓在法律戰上制人而不制於人。但就目前而言，大陸政府在此航線的運作上保持彈性，大陸民航局聲明重申，若突遇緊急情況，航空器將控制在航線以西，並不會向東偏航。一來消除臺灣民眾對新航線的國安疑慮，再者也避免傷害兩岸關係。對北京政府而言，最好的策略是一方面符合於國際民航組織的法律規範，另一方面也能兼顧到「兩個寄希望」，並在必要時嚇阻臺灣走向獨立。

大陸新航路的輿論戰想定

中國大陸在全球大打輿論戰，除了外交

官在國際場合的發言與宣傳之外，也耗費鉅資收購國際媒體，並將新華社等新聞組織以多種版本外語方式推向國際，其目的在於推銷特定事件的北京觀點，特別是與中國大陸主權或主流價值密切關聯的事件，包括朝鮮核武危機、中東危機、釣魚臺與南海主權爭端，以及對於美國亞太再平衡戰略的疑慮態度等。中共輿論戰的目的，主要在於提升自己的形象、打擊對手的形象，以及爭取第三方的認同與支持。

一、爭取國際輿論支持

在M503航線事件中，大陸一方面企圖藉此設置凸顯其為「負責任」強權形象，以國際規範作為其行動的依據。另一方面，北京也強調此一措施有助於強化臺海飛航安全。大陸民航局發言人1月13日表示，新增M503飛行航線是大陸民航空域管理的一項常規工作，在實際運行中，空管部門將與相鄰管制區加強溝通，充分保障運行安全。此外，大陸民航局解釋，此航線位於大陸上海飛行情報區內，開通後主要用於緩解上海地區及珠三角地區航班快速增長壓力，與A470航線配對使用，提升飛行安全，減少航班延誤，保障旅客權益，滿足亞太地區航空運輸發展需要，符合各方利益。⁵⁶

53 藍孝威、陳柏廷，「新航路談不攏王張會踩煞車」，旺報，2015年2月6日，版4。

54 王永雪，「彭丹宇：張王會延期合情合理 不應突出分歧」，中國評論新聞網，2015年2月7日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1036/1/1/2/103611294.html?coluid=93&kindid=11470&docid=103611294&mdate=0207002925>

55 黃博寧，「李秘語中評：兩岸人民生命受傷害 應該關心」，中國評論新聞網，2015年2月7日，網址：http://hk.crntt.com/doc/1036/1/1/8/103611834_2.html?coluid=93&kindid=10094&docid=103611834&mdate=0207002104

56 陳柏廷，「大陸民航局：將與相鄰管制區加強溝通」，旺報，2015年1月14日，版3。

對於美方的關切，大陸外交部發言人洪磊1月15日回應指出，近年來，海峽西岸區域航班流量明顯增大，航路擁堵嚴重，航班延誤率很高。在上海飛行情報區內開通有關航路是提升相關區域飛行安全水平、保障旅客權益的需要，也是中國民航發展的需要，是中國民航空域管理的常規工作。早在2007年，中國民航局和美國聯邦航空局就已合作完成安全評估，國際民航組織批准並指派了航線代號。⁵⁷

針對大陸延期實施M503航路，大陸民航局空中交通管理局局長車進軍解釋，該航路並非暫不開通，而是延期實施。車表示，開通M503航路，從經濟層面來看，不僅能夠紓解大陸國內的航班擁擠狀況，也能增加臺灣飛往大陸的航班，同時有助於國際航空公司在亞太地區形成新航路，形成多贏局面。更何況，北京已邀約包括美國在內的多位國際安全專家評估，M503不存在安全和技術上的任何問題。⁵⁸值得一提的是，美國政府對北京此舉表示歡迎並鼓勵中國大陸與相關各方繼續進行溝通，以化解疑慮。⁵⁹顯示出，大陸在推動新航路的輿論戰想定，相當重視國際觀感，及其對臺灣所形成的輿論壓力。政治

評論家張百達因此質疑，該航線業經ICAO核准，復以兩岸曾進行兩輪溝通，臺灣朝野若以目前所持理由持續反對，無視於對岸開闢此航線的現實需求，此一立場能否持續獲得國際社會普遍認同及支持？⁶⁰

二、爭取臺灣社會支持

2015大陸對臺的工作重點是「利民」，為爭取臺灣方面的理解，大陸國臺辦新聞發言人馬曉光強調，海峽西岸空域是大陸長三角往返珠三角和港澳等區域的空中交通要道，兩岸空中直達航路也經過該空域。啟用M503航線將有效緩解現有航線流量壓力，提升該區域飛行安全、提高航班正點率，也有利改善兩岸航班營運，進一步便利兩岸人員往來。⁶¹為了消除臺灣社會的疑慮，馬曉光也澄清，大陸公布開通M503等新航線，跟兩岸商談解決陸客中轉和進一步便利兩岸同胞往來措施，是兩個沒有聯繫的議題，外界不宜過度臆測。⁶²在兩岸確定延遲「王張會」之後，大陸國臺辦發言人馬曉光指出，復興航空空難救援仍在進行，雙方需要集中精力處理善後，因此雙方商定推遲張志軍訪問金門時間，但陸方對M503新航路爭議隻字未提，只說「雙方將就兩岸關係有關議題進一步溝

57 陳昶睿，「回應新航路陸稱民航發展需要」，旺報，2015年1月16日，版1。

58 盧素梅，「陸民航局：M503西移後保證安全」，旺報，2015年3月4日，版2。

59 劉屏，「陸延後啟用美表態歡迎」，中國時報，2015年3月4日，版5。

60 張百達，「無關主權與國安應理性檢視M503」，今日導報，2015年3月2日，網址：<http://www.herald-today.com/content.php?sn=10177>

61 陳柏廷，「啟用M503 陸不放棄再溝通」，旺報，2015年1月18日，版2。

62 陳柏廷、陳文信，「新航線惹議陸：可再溝通」，中國時報，2015年1月15日，版4。



通。」⁶³全國臺灣研究會常務副秘書長楊幽燕指出，此次延期張王會，全力救災就是急民所急的表現。原定的第三次張王會涉及很多具體民生問題，大陸關心民生的工作方向與思路不會改變。⁶⁴

針對臺灣社會的疑慮，兩岸達成航路共識同時，陸方首度在3月3日讓臺灣媒體記者進入大陸民航上海區域管制中心參觀，大陸民航官員並詳細解說華東空域繁忙現況，以期能得到臺灣人的理解。⁶⁵特別的是，北京還特別邀請臺灣所熟知的大陸專家，包括上海臺灣研究所常務副所長倪永杰、上海國際問題研究院院長助理嚴安林與上海社會科學院臺灣研究中心研究員盛九元等涉臺學者助陣，並藉著他們的談話強化大陸和平與照顧臺灣人民的形象。⁶⁶其中，倪永杰還特地投書《中國時報》重申大陸的善意，期能轉化臺灣社會阻力。⁶⁷國臺辦新聞發言人馬曉光在管制中心則再次申明，「開辟M503新航線只是緩解我們的交通擁堵、經濟發展、民航發展的需要，沒有局勢上的考慮。這不僅是對大陸有利的事情，對臺灣和臺灣同胞也有利。」馬強調，「儘管規劃和啟用M503航線

是大陸內部的事物，但我們基於兩岸一家親和維護兩岸關係大局的考慮，在克服了很大困難的情況下，釋放出了一系列善意。」⁶⁸顯示出，北京在新航路的輿論戰想定，主要目的在於爭取臺灣各階層的理解與支持。《聯合報》即指出，大陸未來在處理兩岸議題上，若能如同這次處理M503一樣，更多的溝通與說明，盡可能的公開與透明，將能更有效的化解臺灣民眾不必要的疑慮。⁶⁹

三、藉輿論譴責批評者

對於臺灣社會，大陸不僅強調輿論拉攏力量，也不會放棄打擊批評者的手段。與北京關係密切的香港《中國評論新聞網》一篇署名評論性文章即譴責，臺灣方面的做法「過於激情，過於矯情，過於強勢，過於霸道」。此外，該文也指出臺灣方面經常會將爭議「上綱上線」；對所謂的「安全」問題高度敏感；並且，在兩岸事務協商問題上，臺灣習慣「多要少給」與「不讓步」的強硬態度與做法，在某種程度上吃定大陸。更有甚者，臺灣方面在處理兩岸事務問題上總向美國求援，希望美國向大陸施壓，促使兩岸協商。但美國「在這一事件上幫不了臺灣，

63 藍孝威、陳柏廷，「新航路談不攏王張會踩煞車」，旺報，2015年2月6日，版4。

64 黃博寧，「楊幽燕：把空難和航線連到一起不合時宜」，中國評論新聞網，2015年2月7日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1036/1/1/5/103611530.html?coluid=1&kindid=0&docid=103611530&mdate=0207001005>

65 盧素梅，「攸關兩岸陸盡力化解疑慮」，旺報，2015年3月4日，版2。

66 盧素梅、劉屏、李書良、賴昭男，「新航路延後實施美國樂觀其成」，旺報，2015年3月4日，版2。

67 倪永杰，「建構兩岸空中和平走廊」，中國時報，2015年3月4日，版16。

68 王永雪，「國臺辦：開辟新航線對兩岸都有利」，中國評論新聞網，2015年3月4日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1036/4/6/1/103646111.html?coluid=1&kindid=0&docid=103646111&mdate=0304090235>

69 林則宏，「觀察站／陸處理對臺事務…手法更細膩」，聯合報，2015年3月4日，版5。

也無權幫臺灣」。⁷⁰

對於臺方以M503航線為由將國臺辦主任張志軍拒於門外，至今未聽聞國臺辦表達不滿。⁷¹中國社科院臺研所所長周志懷表示，「希望媒體輿論不要對張王會的延期做擴大化解讀，更不要把所有的東西都政治化，當前雙方都應該集中精力妥善地處理空難問題。」⁷²然而，大陸媒體與學者卻對臺灣進行抨擊；周志懷批評馬英九政府不該被民粹綁架，也不應隨民進黨起舞。同時，周認為陸委會有關推遲「王張會」的說法將會加深反服貿運動、九合一選舉後，兩岸所積累的裂痕。倪永杰也指出，陸委會說法既不合時宜，也會讓救難行動「完全失焦」；他還呼籲，臺灣民眾心理不該過於脆弱，應拿掉內心的「柏林圍牆」，好好回歸飛航安全考量。⁷³對於陸委會稱要視後續有關新航路的溝通情形再公布，認為是為「王張會」舉行設置障礙，而且是將本來雙方共同商定的問

題，變為陸委會單方面決定，不尊重大陸，並對今後兩岸協商及制度化的聯繫會有負面影響。⁷⁴此外，《中評社》評論引用陸委會所說，「陸方有給幾個方案，但陸委會都不接受」，指責陸委會的強勢姿態。⁷⁵全國臺灣研究會常務副秘書長楊幽燕對中評社表示，發生空難事件，兩岸人員都有重大傷亡，在此時臺灣單方突出「M503航線」問題，不利於兩岸關係發展，對航線問題的後續商談也沒有好處。⁷⁶

北京聯合大學臺灣政黨研究所所長李振廣表示，自M503新航路問題被臺灣媒體當做一個話題連番炒作以來，臺灣一些勢虛形劣、任性而乖張所謂的名嘴見獵心喜，以坐井觀天之勢，慷慨激昂，一驚一乍地炒作新航路問題，恐嚇廣大臺灣受眾。不僅暴露其吠日喘月之無知，更顯其鼓唇搖舌危言聳聽唯恐天下不亂的不良之用心。這幫人賺足了通告費，恐嚇了臺灣民眾，脅迫了臺灣當局

70 汪鑒銘，「專論：臺抗議大陸設立新航線揭示何種意義？」，中國新聞評論網，2015年1月21日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1035/8/1/9/103581981.html?coluid=7&kindid=0&docid=103581981&mdate=0121003052>

71 李仲維，「M503下月5日前不修正王張會沒譜？」，聯合報，2015年2月7日，版3。

72 林艷，「周志懷：張王會延期是以人為本決定」，中國評論新聞網，2015年2月5日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1036/1/0/4/103610471.html?coluid=1&kindid=0&docid=103610471&mdate=0205202616>

73 陳柏廷，「陸學者不解：加劇兩岸裂痕」，旺報，2015年2月6日，版3。

74 「快評：『張王會』推遲原因 陸委會講多了」，中國評論新聞網，2015年2月6日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1036/1/0/4/103610458.html?coluid=111&kindid=0&docid=103610458&mdate=0206013630>

75 黃筱筠，「中評分析：張王會延後 陸委會態度強烈轉折」，中國評論新聞網，2015年2月6日，網址：http://hk.crntt.com/doc/1036/1/0/8/103610800_2.html?coluid=93&kindid=4030&docid=103610800&mdate=0206105509

76 黃博寧，「楊幽燕：把空難和航線連到一起不合時宜」，中國評論新聞網，2015年2月7日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1036/1/1/5/103611530.html?coluid=1&kindid=0&docid=103611530&mdate=0207001005>

兩岸有關M503航路說法對照		
我方	議題	大陸
陸方貿然宣布，我不能接受	達成共識	已告知台灣兩次，並可再談
分別協商，兩者無關	陸客中轉	兩者無關
國際民航組織可望與我協商；美方否認就此與大陸合作	國際合作	陸方稱曾與美國民航安全專家合作
按陸方實際飛行時再往西移7公里還不夠，應再西移	實際飛行	曾與台北飛航情報區合作
優化南北航路即可，堅拒開放	海峽中線	應思考兩岸航路擁擠問題，且穿過中線可節省燃料、旅客時間

製表：陳柏廷

資料來源：陳柏廷，「兩岸有關M503航路說法對照」，中國時報，2015年1月22日，版1。

的政策。⁷⁷北京聯合大學臺灣研究院副教授彭丹宇呼籲，臺灣當局要能更好地引導臺灣民意走向符合發展趨勢的未來，而不是迎合一些窒礙臺灣前行的傾向和訴求。⁷⁸

從前面分析可知，如何藉著輿論戰極大化地爭取認同，⁷⁹或至少不予干涉臺海事務，並壓縮臺灣輿論反對力量，是大陸對臺宣傳工作的重點，其目的在於讓臺灣陷於內政因意見紛歧而癱瘓與外交孤立，最終屈服於北京所設定的軌道。⁸⁰前國安會副秘書長張旭

成認為，大陸此次宣布新航路，美國沒有像2007年那樣有強烈的表態。⁸¹身兼任臺美國會聯誼會長的國民黨立委林郁方也指出，美方並未主被動針對此事有官方聲明，日本、周遭國家而至民航組織，都沒公開針對中共新航設立提出任何批評，中國大陸似也沒有打算與我協商。⁸²因此，如何爭取國際輿論支持，防範北京切香腸式的圍堵與擠壓，是臺北必須面對與克服的嚴峻挑戰。

大陸新航路的心理戰想定

除了法律戰與輿論戰之外，大陸設置M503航線當然也有其心理戰層面的考量。所謂的心理戰，一般論者都單純從軍事角度以觀，這當然是中共重要的心理戰手段，但並非全部。因此，作者對中共的心理戰定義是，以硬力量(包括政治、經濟、軍事與外交)凝聚自身向心與心防，削弱敵人心防或錯亂敵人情緒以瓦解敵人鬥志的一種作戰形式。

倪永杰指出，臺灣一向很在意的虛擬「海峽中線」只有心理上的作用。⁸³大陸國臺

77 林艷，「李振廣語中評：拿航線說事徒增不必要困擾」，中國評論新聞網，2015年2月7日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1036/1/2/3/103612378.html?coluid=1&kindid=0&docid=103612378&mdate=0207001802>

78 王永雪，「彭丹宇：張王會延期合情合理 不應突出分歧」，中國評論新聞網，2015年2月7日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1036/1/1/2/103611294.html?coluid=93&kindid=11470&docid=103611294&mdate=0207002925>

79 CAN, "US encouraged to see cross-strait discussion on difficult flight routes", The China Post, January 19, 2015, p.3.

80 許雅筑、陳君碩，「該航線已登記？我與陸說法矛盾」，聯合報，2015年1月16日，版4。

81 鄒麗泳，「裘兆琳：新航路是大陸強硬立場徵兆」，中國新聞評論網，2015年1月21日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1035/8/3/4/103583423.html?coluid=93&kindid=2931&docid=103583423&mdate=0121003449>

82 洪哲政、賴昭穎，「外交部籲陸：M503航路暫勿實施」，聯合晚報，2015年1月15日，版4。

辦發言人馬曉光呼籲，隨著兩岸交流開展，「心魔仍需心藥醫，希望臺灣民眾不要自己疑神疑鬼，拋出毫無科學根據的假議題，自己嚇自己是沒有意義的。」⁸⁴然北京方面強調，大陸飛機會內移七公里。可見大陸深知距離遠近會影響臺灣人民的感受。⁸⁵儘管廈門大學臺灣研究院院長劉國深表示，大陸當前的大環境和大趨勢都已經朝著兩岸和平穩定的方向在發展，根本不會借航線造成對臺灣軍事安全上的威脅。⁸⁶但2011年6月29日，一架中共蘇愷27曾飛越海峽中線，臺灣便緊急派了兩架F16戰機升空攔截，顯示真正讓臺灣憂心的是M503航路太貼近海峽中線。可以合理估算，北京設置新航路具有下列心理戰想定。

一、溫水煮蛙的心理效應

早年兩岸空中戰力，我強敵弱，海峽中線越模糊，我戰機運用的空域縱深就越寬廣。但當兩岸空中戰力逐漸失衡，並已大幅朝中國大陸傾斜之際，海峽中線已不再是一道安全的防線，我國空軍戰機也已不飛過海峽中線了。93年5月26日，前國防部長李傑在立法院說明，海峽中線畫設標準改採單一座

標連線，並且明確律定經緯度。我戰機就只在海峽中線以東、我海空兵力可及處偵巡。不過，國人視海峽中線彷彿如長城的心理，導致朝野對大陸劃的新航線有所疑慮。⁸⁷更有甚者，李英明教授認為，這種實質很容易逾越臺海中線的新航線只要一實施，等於是在臺灣的防空識別區範圍內運作，從而衝擊臺灣的防空識別區。⁸⁸

不過，為讓臺灣社會安心，大陸國臺辦發言人馬曉光強調，M503航路不影響其他空域使用。該航線距臺北飛航情報區有足夠安全距離，在實際飛行中，已發布航行通告，要求航空器採取向西偏置4海里的運行措施。再者，M503航路是對外開放的，外國和臺灣航空公司均可申請使用該航路。此外，根據兩岸空運補充協議，雙方已建立航空安全聯繫機制，兩岸空管部門的協調通報機制能確保飛航安全。⁸⁹對此，石之瑜教授進一步指出，軟性的防空識別區比直接宣布防空識別區更適合臺海，是因為臺灣人的心態脆弱，承受不起。⁹⁰

二、對臺進行心理擠壓

海峽中線雖是冷戰遺緒，對臺灣卻有難

83 林則宏，「學者：新航路打造和平走廊」，聯合報，2015年3月4日，版5。

84 藍孝威，「國臺辦：臺灣別自己嚇自己」，中國時報，2015年3月4日，版3。

85 「臺海那麼大何必那麼擠」，聯合報，2015年2月7日，版2。

86 林艷，「劉國深語中評：兩岸事務要有大局觀」，中國評論新聞網，2015年2月7日，網址：http://hk.crntt.com/doc/93_10095_103611896_2_0207000454.html

87 「不必把海峽中線當萬里長城」，中國時報，2015年1月27日，版2。

88 李英明，「M503下一步陸版臺海防空識別區？」，聯合報，2015年1月19日，版23。

89 羅印冲，「大陸新航路問題願與我磋商」，旺報，2015年1月18日，版2。

90 「石之瑜：軟性的臺海防空識別區發展出新常態」，中國評論新聞網，2015年1月17日，網址：<http://hk.crntt.com/doc/1035/7/7/1/103577176.html?coluid=33&kindid=2411&docid=103577176&mdate=0117001605>

以取代的軍事與政治象徵意義。在實際民航管制與空軍戰備巡航行之有年後，逐漸演成了我國民眾安全與心理的邊疆。⁹¹M503航線雖均屬民航路線，但距海峽中線僅7.8公里，如此短的飛航距離，即使對臺灣不構成軍事上的空防威脅，但增加臺灣空防的複雜性，卻殆無疑義。⁹²尤其是在兩岸協商趨緩之際，執政黨地方選舉失利之時，⁹³大陸此舉更是挑動臺灣敏感神經。因此之故，行政院院長毛治國在事件告一段落後表示，在這次談判前，大陸戰機事實上就會進入臺海中線的區域，現在對方已承諾不會進入，對我方的國安有幫助。⁹⁴

國防部前副部長林中斌表示，大陸擅長兩手策略，此時公布新航路事先一定有全盤計畫，一硬一軟，硬的就是畫設新航路，壓縮我空軍演訓空域，造成陸籍民航機飛經臺灣海峽的事實，終極目標就是打通臺灣海峽；軟的則是祭出陸客來臺中轉的大餅，迫使我方陷入兩難。因此，他認為這條新航路確實對臺灣空防造成很大壓力，也許北京已接受蔡英文可能在2016年上臺的現實，因此不再顧忌會引發臺灣民眾反感的作為，而其終極目標則是打通臺灣海峽。⁹⁵

顯示出，臺灣所擔心的，正是大陸設

置此一航線對臺灣空軍活動空間所造成的擠壓，但少有論者注意到，此一軍事活動範圍的擠壓，也是軍事心理的擠壓。自1990年代中期至今，解放軍空軍戰機曾多次逼近海峽中線，引發兩岸間軍事緊張情勢。未來若兩岸關係產生變動，一旦共軍空軍決定以軍機壓迫我防空空域作法，M503將會在心理戰上更能發揮錯亂情緒與削弱我國軍民心防的效果。世新大學客座教授王健壯指出，中國大陸片面宣布開闢四條新航線，即使沒讓實質威脅極大化，起碼也讓心理威脅極大化。⁹⁶

三、瓦解臺灣心理邊疆

北京藉著強調新航路對臺灣也有利益，並且暗示有助於臺海中轉經濟利益，期能發揮「經濟演變」的心理效果。對此，成功大學交管系特聘教授張有恆表示，陸客來臺中轉的利益確實誘人，除了客運外，貨運利潤更龐大，但國家安全仍要排第一，必須堅守臺海中線的底線。⁹⁷此一發言，從側面印證北京的經濟心理戰手法；再從政治法律硬實力而言，一旦臺灣再度否認「九二共識」並走向臺灣獨立政策，大陸幾乎毫無懸念地將會撤銷臺北「主席特邀貴賓」身分作為懲罰，讓臺灣在外交上再度遭到孤立。此外，北京通過國際民航組織認可所設定的航線，特別

91 黃介正，「兩岸『有溝無通』不可成為常態」，聯合報，2015年1月16日，版23。

92 王健壯，「北京棄協商機制於不顧」，聯合報，2015年1月18日，版22。

93 黃介正，「兩岸『有溝無通』不可成為常態」，聯合報，2015年1月16日，版23。

94 「國防部：新航路不影響國軍演訓」，聯合報，2015年3月4日，版2。

95 郭乃日，「林中斌：陸兩手策略軟硬夾攻」，聯合報，2015年1月14日，版3。

96 王健壯，「北京棄協商機制於不顧」，聯合報，2015年1月18日，版22。

97 郭乃日，「林中斌：陸兩手策略軟硬夾攻」，聯合報，2015年1月14日，版3。

涉及臺灣方面的航線將沒有討論或談判的空間。上述兩件懲罰措施，將讓大陸得以對臺進行政治性戰略嚇阻，好讓臺灣繼續留在大陸所設定的兩岸關係軌道上。

結 語

大陸逕自決定將在東南沿海畫設編號M503，以及W121、W122及W123新航路，引發我國朝野強烈反彈，⁹⁸並在陸委會擱置兩岸會談之後，北京宣布原訂3月5日生效的M503航線暫緩實施，未來實際飛行時將往西移六浬，其他三條航路也不啟用。至此，原本對臺灣有著飛安國安威脅的M503航路，反而峰迴路轉變成臺海空域的「保護帶」，未來兩岸戰機都不會進入此航路範圍，將兩岸危機變成轉機，⁹⁹顯示此一事件有可能為未來兩岸爭議事項開啟新解決模式。

臺師大范世平教授指出，大陸增加M503航線，原本可讓臺灣媒體了解大陸並無軍事意圖，降低臺灣民眾疑慮，再透過兩岸協商，尋求雙贏，但北京卻反其道而行。¹⁰⁰北京重新調整新航路的幅度比各方原先的預估要樂觀，國防部前副部長林中斌認為，北京應該掌握到臺灣民意對新航路的反彈。¹⁰¹歸

納而言，大多數學者專家從兩岸關係、軍事平衡或航線技術性法規進行分析。本文則從北京藉著新航路進行三戰的可能想定進行探討，以達呼應與補充其他觀點的研究目的。從前面的論述可知，儘管大陸設置M503有其合法合理之處，也能紓解大陸甚至兩岸航線過於壅塞的問題；但同樣值得思考的是，新航路同時也具有政治策略色彩，本文內容顯示北京除了意圖掌握新航路的三戰控制權外，也能在必要時採取措施擠壓我國在法理、輿論與心理的空間及能力。

面對大陸新航路所帶來的三戰威脅，我國也不是沒有認識與反制。在這方面，外交部反制大陸外交部有關國際民航組織就批准並指派了航線代號的說法。¹⁰²同時，外交部也配合陸委會和民航局，透過相關管道和主要國家以及ICAO表達一樣的立場，特別是向美國傳達立場，¹⁰³及尋求我國在ICAO的友好會員國發聲。¹⁰⁴因此，在相當程度上反制大陸對臺的國際輿論戰效果。再者，國防部作戰及計畫次長室助理次長梅家樹指出，如果有任何不明機未經通報進入空域，秉持不畏懼、不迴避、不示弱空防立場，按相關戰備規定，執行攔截、監控和驅離。¹⁰⁵此番表

98 蔡偉祺，「大陸逕畫新航線我不接受」，中國時報，2015年1月14日，版5。

99 張國威，「航路非家務事須客觀看待」，旺報，2015年3月4日，版6。

100 范世平，「M五〇三北京早知如此何必當初」，聯合報，2015年3月4日，版23。

101 郭乃日，「學者：掌握臺灣民意北京讓步」，聯合報，2015年3月4日，版6。

102 許雅筑、陳君碩，「該航線已登記？我與陸說法矛盾」，聯合報，2015年1月16日，版4。

103 陳昶睿，「陸劃新航路立院發聲明表立場」，旺報，2015年1月16日，版2。

104 蘇瑋璇，「近期重啟談判交部將要求陸新航線西移」，聯合報，2015年1月16日，版4。

105 吳家昇，「陸劃設海峽中線西航路民航局抗議」，中央社，2015年1月13日，網址：<http://www.cna.com.tw/news/firstnews/201501135005-1.aspx>

態也是對中共心理戰的一種反制。在國際方面，美國政府也否認與中國大陸合作評估新航路。¹⁰⁶對於新航線，華盛頓強烈表達其主要關切是飛航安全，希望「不要有任何措施威脅到飛航安全」。並表態「鼓勵中國與受影響的各方接觸和磋商，確保在這些新航路啟用之前，各方對飛安的關切得以化解」。¹⁰⁷顯示，美方不僅在法律戰上將大陸一軍，也表態反對大陸對臺可能的心理戰或物理戰。¹⁰⁸

儘管如此，如何從長期眼光，立足於大

陸崛起成為全球性強權的現實，分析其三戰能力與未來策略動向，建構國家安全階層的規劃、協調機制，做好對大陸法律、輿論與心理等領域戰備整備與反制戰略，是我國國家安全戰略不可或缺的環節，更是維護兩岸和平的嚴峻挑戰。

作者簡介

余元傑先生，臺灣師範大學政治學博士，現為嘉南藥理大學通識中心副教授。



T-34C教練機(照片提供：張家維)

106 賴昭穎，「美澄清未與大陸合作畫設新航路」，聯合晚報，2015年1月17日，版3。

107 劉屏、林瑞益，「陸畫設新航路臺美籲儘快協商」，中國時報，2015年1月17日，版3。

108 李英明，「M503下一步陸版臺海防空識別區？」，聯合報，2015年1月19日，版23。