



FOCUS

專題報導

● 作者/Kristian McGuire ● 譯者/章昌文 ● 審者/洪琬婷

中共平潭島交通建設 之軍事影響

Potential Military Implications of Pingtan Island's New Transportation Infrastructure

取材/2021年3月26日美國詹姆斯頓基金會網站專文(*China Brief*, March 26/2021)



2019年9月21日，空照顯示平潭海峽公鐵大橋正建造中。同年，該橋主結構建造完成，並於2020年通車。

(Source: China.org.cn)

近十年來，中共大力推動將平潭島建設成重要交通樞紐，除了交通建設考量之外，更是爲了以軍民融合的方式對臺施壓，因此不忘強調平潭的軍事運用價值。倘若以此脅迫臺灣，或許會有成效，但在另一方面中共也將付出昂貴代價。

序言

過去十年內，由中共所掌控最接近臺灣的平潭島，已從相對閉塞之地，轉變成一個重要交通樞紐。平潭海峽公鐵大橋先是在2020年10月開放汽車通行，接著在2020年12月開放高速鐵路行駛，標誌著該島與中國大陸綜合交通運輸體系的連結(人民日報，2020年10月9日；中國環球電視網，2020年12月27日)。北京認為，發展平潭交通建設有利於深化中國大陸與臺灣的交流，並試圖整併後者(福建省臺港澳事務辦公室網，2019年1月31日)。

過往表述認知作戰「三戰」之心理戰和輿論戰時，中共官媒和共軍均強調了平潭及周邊地區民用交通建設在其運用上具有潛在雙重用途(中國軍網，2014年5月26日)。¹ 某位共軍退役軍官甚至建議，共軍應透過其新建橋樑之一進入該區，並進行二砲部隊操演，以加強戰備整備(環球時報，2016年10月21日)。然而，利用平潭新建設對臺灣施加軍事壓力，與北京將平潭(1996年臺海危機期間之歷史性軍事演習地點)重塑為「兩岸關係和平發展」的重要場域，此說法實為自相矛盾(臺海網，2013年12月13日；新華社，2014年11月3日)。

背景

2009年7月，中共設置平潭綜合實驗區，預示了一波開發浪潮。2011年，中共國務院頒布了海峽西岸經濟區發展計畫，並在2013年習近平以基礎建設帶動之一帶一路倡議促成下，激勵了對平潭的開發。上述這三項計畫有關開發平潭部分，都具有運用交通建設將該島轉化為中共與臺灣之間貿易、投資及

旅遊主要渠道的目標(中共政府網，2009年5月14日；中國新聞

平潭海峽大橋是連結福建省與平潭島的首座橋樑。(Source: Google Maps)





社，2015年11月3日)。光是在過去十年，平潭交通建設的推動，就已新建數個強化交通網格，且有更多刻正建造或處於規劃階段當中。

平潭對外之陸、海、空(規劃中)交通

平潭海峽公鐵大橋總長10.15哩，是世界最長的跨海公鐵橋樑，透過高速鐵路將平潭至福州(福建省會)之交通時間，從兩小時縮減至半小時左右(新華社，2019年9月25日)。該橋經由北京—臺北高速公路(G3)和北京—臺北高速鐵路，將平潭直接連結到北京—臺北；並間接經由福州將該島連接到沿海地區和北京—香港、澳門與臺灣。²

平潭海峽大橋是該島與福建省間搭建連結的首座橋樑，十年前就已開通(新華社，2010年12月25日)，第二座橋於2014年6月開放通行，這兩橋比鄰而處，相隔25公尺，共同聯接平潭島南部和福清市東瀚鎮(海都網，2014年6月17日)。平潭綜合實驗區規劃局還規劃在2035年前，增加兩條連結平潭和福清的水下公鐵隧道，一條用於城際鐵路線、另一條則供貨運鐵路線通行之用。³

中鐵二院(廣東)港航勘察設計公司屬於中共國有混合私人企業，日前提交了一份碼頭設計，包含

兩個鐵路渡輪泊位和一個鐵路渡輪維修泊位的平潭—新竹鐵路渡輪。⁴迄2021年3月(本文刊登時間)，此計畫尚未獲得官方核可，但北京長久以來一直規劃建一條橫跨臺灣海峽，從平潭到新竹的海底隧道，因而鐵路渡輪想必可增加或是取代原先規劃之運輸量(美國詹姆斯頓基金會網站，2020年8月31日)。

2019年3月，該島的金井港區通過檢驗，成為中共國家級一級港口(平潭網，2019年3月22日)，金井規劃之七個多用途泊位已建好三座，其中一座是用在接待國際郵輪(平潭網，2018年12月20日)，也為該港口規劃了兩座客貨「滾裝」(駛上/駛下)碼頭(東南網，2019年4月17日)。澳前鎮地區的一座萬噸客貨滾裝碼頭，在2011年11月時開始

營運平潭—臺中之間高速輪渡服務；其後並將其服務擴展到往臺北市和高雄市等地之高速客貨運輸(福州新聞網，2013年5月17日；新華社，2019年7月11日)。此外，平潭預計最晚在2030年或2035年之前建造一座通勤機場，來支援區域之客貨運輸(福州新聞網，2019年5月21日)。同時，該島新的高速鐵路線則為往返福州長樂國際機場提供快速通道(東南網，2020年12月27日)。



平潭綜合實驗區綜合交通規劃圖。

(Source: Pingtan.gov)

軍民融合

根據北京的軍民融合(Military-Civil Fusion)戰略，在平潭及周遭建造的新交通基礎設施，修建時均已將軍事機動性納入考量。茲舉一例，環繞該島的八車道雙向環狀道路，均修築了數個通往軍事設施之出口，以增強部隊快速反應能力(中國國防報，2016年1月25日)。據稱，共軍代表及國防專家參與了該島開發規劃，軍方還協助建造該島的高速滾裝渡輪碼頭。平潭之高速公路、鐵運站和機場，都有類似戰時隱蔽偽裝，以及防破壞及修理與修復再用等軍事考量的設計(中國國防報，2015年4月1日；福州新聞網，2018年12月9日)。

積極參與軍民融合各個層面的國營企業，也協助平潭轉型成交通與物流樞紐，例如，英輝南方造船(廣州番禺)有限公司(即為中國船舶工業集團公司和中國遠洋海運集團有限公司的子公司)

於2019年2月簽訂合約，設計建造「平潭之星」(Pingtan Star)渡輪(福建日報，2019年2月22日)，當「平潭之星」開始運輸乘客、汽車和貨物往返平潭與臺灣時，此渡輪便成為亞洲最大的鋁合金高速滾裝客船(中國遠洋運輸公司，2019年2月25日)。值得一提的是，共軍曾在訓練演習中使用中國遠洋運輸公司其他船隻(包括渡輪)(中國軍網，2016年9月28日)。

2018年，中共國家發展和改革委員會與交通運輸部共同將平潭指定為國家級貿易服務物流樞紐。從彼時起，該島開始開發大型物流設施，包括數座倉庫，以容納過境且預期增加的貨物(平潭網，2018年8月31日)。隨著經平潭轉運的貿易，從2017年約7億4,000萬美元成長至2020年逾19億美元，諸如順豐速運、中國郵政速遞物流等主要中國大陸物流公司，均與共軍簽訂了戰略合作協



過去十年，中共持續開發平潭島並推動交通建設。(Source: Wikimedia Commons)



議，也都在該島展開營運(平潭時報，2019年3月24日；福建日報，2021年1月22日；平潭時報，2018年12月25日；中青在線，2017年10月26日)。

新交通建設軍事意涵

在平潭綜合實驗區開發初期，有國防專家指出，中共武裝部隊可能會利用該島戰略位置來強化其兵力投射能力、擴展北京對臺灣海峽及周邊空中與海上的掌控，並且建立入侵臺灣之前進基地(中華民國法務部調查局，2012年6月)。最近，國防分析人士指出，美國在2020年10月同意供售臺灣一批飛彈，俟部署於部隊後方，將能控制平潭及其處於風險之周邊地區，有可能削弱平潭交通建設在軍事上的效用(臺北時報，2020年12月28日；南華早報，2020年10月15日；美國國防新聞週刊，2020年10月23日)。無論平潭基礎建設在作戰上所具之真正價值為何，中共宣揚其交通建設適用在軍事行動，都傳達了北京的強烈訊息。⁵

2016年，南京軍區前副司令員退役中將王洪光撰寫了一篇專欄文章，提議中共軍隊可採行具體措施，強化其對臺灣的戰備整備，王員更進一步建議，中共空軍戰鬥機可在接近臺灣海峽中線處進行演練(環球時報，2016年10月21日)。2019年3月，中共空軍戰鬥機20年來首次跨越了中線；此後，中共空軍開始頻犯海峽中線(中央廣播電臺，2019年4月1日；環球時報，2020年8月10日)。王洪光還提出，中共部隊可從平潭進行火炮實彈操演，他宣稱這有利於長程多管火箭發射器單位的部署(環球時報，2016年10月21日)。

中共軍隊多年來都將戰鬥部隊與裝備之「立體



中共「國家級綜合交通運輸走廊和綜合交通運輸樞紐」

圖。(Source: PRC State Council)

投送/運輸」(Multi-dimensional Delivery/Transport, 亦即道路、鐵道、海上和空中運輸)至中國大陸周邊的戰略位置及軍事訓練基地列為優先(人民日報，2009年10月9日；新華社，2019年8月29日)，在跨軍區與跨戰區演習期間，中共也常使用民間交通及設施來完成長距離運輸(解放軍報，2012年4月9日；解放軍報，2014年9月5日；中國軍網，2018年3月21日)。

漳州市位處福建省東部海岸，中共四個主要兩棲攻擊訓練區其中一個即設置在此，另一個則座落在平潭。和平潭一樣，中共近期也在打造漳州市交通基礎設施。據中共官媒報導，這是為滿足多方運輸與部隊快速戰時機動的需求(解放軍報，2015年12月29日；中國國防報，2015年11月13日)，北京表明，會以「國家級綜合交通運輸網路」，即藉由整合運輸樞紐及交通走廊，來支援其「社會穩定」、「祖國統一」和國家安全之面向。⁶

中共武裝部隊此前即曾在軍事演習中運用上述「國家級交通運輸走廊」(中國國防報，2014年10

月9日)。例如，北起黑龍江省同江市，南至海南省三亞市的沿海運輸走廊，就曾多次在長距離軍事運輸演習中發揮重要作用(解放軍報，2012年10月10日；中國國防報，2016年8月28日；中國軍網，2017年11月20日)。

結論

中共宣傳其強化後之交通網路將有利於共軍在海岸線的部署，這是中共輿論戰與心理戰的一個案例。隨著近年來海峽兩岸緊張情勢的升高，中共遂又重拾舊法，來表達不滿，並且對臺灣民眾施壓。中共也有創新作法，就是增加一條飛行路線，使商務班機現在可在臺灣海峽中線四哩內飛行；命令戰機常態性環繞臺灣飛行，並派遣挖泥船侵入馬祖列島周遭水域(美國戰略與

國際研究中心網站[CSIS.org]，2018年3月14日；臺北時報，2017年8月14日；路透社[Reuters]，2月5日)。

儘管平潭交通建設使中共有了可對臺灣施壓的新工具，但北京藉由運用平潭為兩岸交流中心之角色也會受到損害。基此理由，中共如利用前述建設來更直接脅迫臺灣，或許有成效，但也會付出高昂代價(法國智庫蒙田研究所[Institut Montaigne]，2020年9月15日)。

作者簡介

Kristian McGuire是在華府工作的獨立研究分析員，同時也是臺灣安全研究網站客座資深研究員，主要研究領域為美臺關係、兩岸關係，以及東亞區域安全。

Reprint from *The Jamestown Foundation* with permission.

註釋

1. See: “China: The Three Warfares”, U.S. Department of Defense, May 2013, http://images.smh.com.au/file/2014/04/11/5343124/China_%2520The%2520three%2520warfares.pdf; Peter Mattis, “China’s ‘Three Warfares’ In Perspective,” *War on The Rocks*, January 30, 2018, <https://warontherocks.com/2018/01/chinas-three-warfares-perspective/>; and Mark Stokes and Russell Hsiao, “The People’s Liberation Army General Political Department: Political Warfare with Chinese Characteristics,” Project 2049, October 14, 2013, https://project2049.net/wp-content/uploads/2018/04/P2049_Stokes_Hsiao_PLA_General_Political_Department_Liaison_101413.pdf.
2. 請參閱“Integrated Transportation Network Medium and Long-term Development Plan”(綜合交通網中長期發展規劃)，中共國家發展和改革委員會，2007年11月。<https://www.ndrc.gov.cn/fggz/zcssfz/zcgh/200906/W020190910670434985047.pdf>. and “The State Council

- on The Issuance of The ‘Thirteenth Five-Year Plan’: Modern Integrated Transportation System Development Plan Notice”(國務院關於印發「十三五」現代綜合交通運輸體系發展規劃的通知)，中共國務院，2017年。http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-02/28/content_5171345.htm.
3. “Pingtan Comprehensive Pilot Zone Master Plan (2018-2035): Plan Blueprint” (平潭綜合實驗區總體規劃[2018-2035]: 規劃圖紙)，平潭綜合實驗區管理委員會，2019年5月20日。http://www.pingtan.gov.cn/jhtml/ct/ct_2930_80431.
4. 中鐵二院(廣東)港航勘察設計有限責任公司網站，2021年2月16日存取。http://www.creechd.com/cn/case_show.php?id=9.
5. Blasko, Dennis J., *The Chinese Military Today: Tradition and Transformation for the 21st Century*, 2nd Edition, (New York: Routledge, 2012), 123.
6. See: Note 2, “Integrated Transportation Network Medium and Long-term Development Plan.”