

第二章 論制海權

所謂的「海軍思想」，就是指海軍戰略理論。海軍戰略學者們根據對海戰史、前人或陸軍的戰略理論等的深入研究，分析各種相關因素的影響後提出理論，成為海軍戰略制訂的依據。本論文的理論依據就是古典海軍戰略理論，即由柯隆布、馬漢、科白等傑出海軍戰略學者在十九世紀下半提出的以「制海權」觀念為核心的海軍戰略理論。

古典海軍戰略理論的基礎建立在對帆船時代海戰經驗的分析上，在蒸汽時代甚至核子時代的適用性本來就令人感到懷疑，特別是現代武器發展日新月異，技術變動早已成為戰略研究中的永恆因素，歷史經驗看起來似乎與現代戰略發展格格不入。對此，筆者認為不須引用的是古典海軍戰略理論中有關戰術層次的部分，因為確實已經過時。但「制海權」理論雖然因時代演進而不斷有所修正，可是其核心觀念卻萬變不離其宗，也仍是目前各強國海軍戰略的基礎，顯示古典海軍戰略理論中的「制海權」觀念確實有其正確性，仍可適用於現代戰略環境。

但也正因為「制海權」是最基本的觀念與戰略制訂的基礎，觀念的理解程度對戰略制訂的影響甚巨，所謂「失之毫釐，差以千里」。「制海權」的概念較為抽象而不具體，許多學者的定義分歧不小，甚至在某些地方是模糊而曖昧的。因此雖然眾人都接受這一觀念，但實際上卻常只是「人云亦云」而已。此外海權早已受到許多誇大不實宣傳的影響，導致海軍戰略的本質、制海權的定義、戰略的手段與目的的分野等，都變得模糊不清，必須要很小心地加以分別並，否則將會因誤解而導致錯誤的研究結論。再加上不少人倡導完全拋棄舊有的歷史研究路線，根據技術因素創造全新的理論，這種言論也很容易迷惑許多海軍戰略的初學者，產生錯誤的觀念。如果這些初學者在日後又負責一國海軍戰略制訂的任務的話，就很容易制訂出錯誤的戰略。馬漢對法國海軍，以及羅辛斯基對德國海軍，都曾提出類似的因基本觀念錯誤而導致錯誤的海軍戰略的嚴厲批評。

有鑑於此，本章將釐清「制海權」觀念，以分清楚在海軍戰略中何者是真正的目的、何者只是手段、以及手段所能達成的效果等問題，避免因基本觀念混淆而得到錯誤的研究結果。在結構上本章分成七小節，第一節為「何謂制海權」，講述制海權的基本定義；第二節為「制海權、制海與海洋阻絕」，重點為制海權的現代意義，以及分別容易與制海權混淆的「海上拒止」(sea denial) 觀念；第三節為「獲致制海權的手段」，介紹自古典海軍戰略以來各種獲致制海權的手段；第四節為「存在艦隊與戰略機動」，講述劣勢海軍如何在不利的戰略情勢下仍能達成保衛海疆的任務；第五節為「核子時代的海權」，討論現代條件下的制海權理論；第六節為「扼制點」，探討海軍戰略理論中的地緣戰略；第七節則為本章的小結，總結本章所有討論。

第一節 何謂制海權

「制海權」一詞及其觀念起源甚早，其原創者為古典希臘時代第一位戰史學家修昔底底斯 (Thucydides)。他是古希臘的海軍名將，曾在伯羅奔尼撒戰爭中指揮雅典海軍作戰。「制海權」希臘原文意為「海洋的權力」(Power of the sea)，修昔底底斯表示：「海將賜人以權力，條件是人必須知道如何征服和運用海洋。」¹ 這明白指出，唯有瞭解海洋的人才能善加運用海洋賜給人的權力，其弦外之音為只有真正瞭解海洋的性質，才能制訂出正確的海軍戰略，從而贏得制海權。制海權即海洋所賜給人類的權力。因此，顯然必須先瞭解海洋性質，才能走上通往建立制海權的道路。那麼，海洋性質究竟為何？

海洋性質

海戰與陸戰最大的不同，就在於敵對雙方進行戰鬥的介質—陸地與海洋。在陸戰中，攻守雙方常能構築出一道完整而固定的防線作為戰線，部隊就在戰線周圍作戰，戰事也僅限於此，防線的後方則安全處於戰場之外（當然，這是不考慮空權對戰爭的影響）；由於彼此的防線相去不遠，因此時常能夠保持接觸，即使不依賴空中偵察，對於敵方的部署通常也大致能夠有某種程度的瞭解。此外，由於地形與道路的限制，大型部隊對於交通線沒有太多選擇，而且也不是隨時都能冒險迂迴，因此在陸戰中較容易預知對方的下一步行動將趨向何方；此外，除了人力所構築的防衛工事之外，防守者還常可憑險要的地勢來抵抗敵軍的猛烈攻擊，只要補給來源不缺，防禦的一方經常能夠以少量精兵抵抗數倍優勢的敵軍達相當長一段時間，甚至還能反攻；而攻方如想迂迴設防的陣地，還得冒著側翼遭受守軍攻擊的危險。在陸戰史中經常充斥著劣勢守軍反守為攻的例子。克勞塞維茨所謂在戰爭中「防禦是一種比攻擊較強的戰爭形式」的道理在此。²而攻方樣也可以憑藉有利的地勢增強進攻的威力。簡而言之，在陸戰中只要懂得如何善加運用，地形對攻守雙方都能提供幫助。此外，在陸戰中攻守雙方通常不一定要要求必須將敵軍全部殲滅才能獲致勝利，也就是說「在戰爭中有許多道路都可達到成功，而它們並非全是要求徹底擊敗敵人。」³

海戰的情形則與陸戰大不相同。陸戰中所有地形能帶來的影響在海戰中可說

¹ Herbert Rosinski, Mitchell Simpson III ed., *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展* (台北：國防部史政編譯局，1987), p. 34。

² Carl von Clausewitz; edited and translated by Michael Howard and Peter Paret. *On War*; 鈕先鍾，譯者，*戰爭論* (台北：軍事譯粹社，1980), p. 571。筆者在這裡只是兼論所有的防禦形式，因此對於抵抗侵略者攻擊的戰爭中，防守者還能得到的當地居民提供的更良好的情報與合作這種情況，省略不提，因為並非所有的防禦者都能擁有這種優勢。

³ Clausewitz; Howard and Paret ed. and trans.. *On War*; 鈕先鍾，譯者，*戰爭論*, p. 139。

幾乎完全不存在：在海上沒有任何險要的地勢可供海軍指揮官增強防衛或進攻的能力；⁴海軍也無法如陸軍般在海上構築一道明確而固定的防線以作為戰線，並且使艦隊「駐紮」在這條海上「戰線」，形雙方的成「前線」，以持續與敵人對峙、保持接觸。即使在空權尚未出現的時代裡，海上戰爭也從未有前方與後方的分別，因為根本沒有一道「海上防線」作區隔，每一塊海域及沿海區域都是可能的戰場；陸軍在開始行動之後可以脫離原有的補給基地，在新防線上構築新的補給基地，但海軍只能依賴少數設備優良的港口作為艦隊的補給基地，港口無法隨處建立，因此一旦脫離港口太遠與太久就會嚴重影響作戰能力，油彈補給艦只能解燃眉之急而不能取代港口的作用。基地與艦隊整補之間的關係對海軍作戰的影響筆者將在第五節與第六節作更詳細的說明。最後，即使事先知道某支艦隊將開向何處，但由於海洋的寬廣、相互連結為一整體，以及技術上的限制，艦隊在海洋上比陸軍部隊在陸地上更難被敵方偵知並攔截。在偵察技術不發達的時代，只要不是太狹窄的水道，艦隊都可以避開敵人的耳目而通過，因此艦隊迂迴及躲避成功的可能性要比陸軍大的多。⁵

由於海洋提供海軍艦隊強大的機動性，相較於陸戰更難成功攔截艦隊，海軍指揮官僅只是防禦從海上而來的攻擊都甚感困難，因為敵人可能的打擊方向理論上而言指向全國海岸線的任何部位，甚至包括在海上航行的己方船隻。航行於海上的商漁船易毀性極高，它們不可能把自己當成海上要塞，堅守待援，除非它們能及時遁入中立國或己方的保護範圍之內，否則只要在缺乏海軍護航的水域遭到攻擊，幾乎難以倖免，即使有護航艦隊伴隨的船團，遇到突擊時也難以保證整支船團所有船隻的安全。海軍指揮官因此無法像陸軍指揮官那樣，只要將艦隊部署在本國邊界與敵軍中間即可進行防禦，特別是在雙方艦隊容易相互打擊的狹窄水域裡；也無法只是在本國海域裡坐等敵軍的來襲而將之擊退，因為敵軍艦隊可攻擊的目標不只是本國海岸而已。僅只為了確保自身（本國一切軍民用船隻）行動的安全，海軍指揮官就必須攻勢取代守勢，將整個敵方艦隊逐出海面，也就是建立所謂的「制海權」，才能完成任務。馬漢所說「在一切海戰中有一基本原則，此即—唯有攻擊才能確保防禦的安全」⁶道理即在於此。由於海洋有上述種種特

⁴ 這是第一次世界大戰之前的通論。事實上，自第二次世界大戰結束以後，由於砲兵威力的增加、空權（飛機、火箭、飛彈）與偵測技術的進步，如果一方能掌握有利的地理環境，例如狹窄的海峽出入口、位置優越的港灣或島嶼，就能夠在這些有利位置上設置機場、雷達、砲兵與飛彈基地，構成一種封鎖水道的措施，這樣可以更增強艦隊防禦的威力，因為敵人必須付出很大的代價才能衝破重重關卡，通過狹窄但又必經的航道，否則就必須繞遠路或者放棄出入海峽的企圖，例如在波羅的海的情形。

⁵ 除了某些特別狹窄的水道以外，因為時代的演進，艦隊能掩人耳目通過的水道狹窄程度有不同。在現代技術條件之下，對美俄這兩個在太空擁有許多偵察衛星的國家而言，實際上已沒有任何艦隊能利用海洋的特性來增加躲避的可能。不過如果美俄不是交戰國之一甚至也不是交戰國的盟國，則一般國家的海軍由於不像美俄海軍那樣擁有高度的偵測技術，還是能夠達成一定程度的神出鬼沒。不過即使是美國海軍，對於水面下的潛艦部隊也極難偵測到其行蹤，因此艦隊在海上很難被發現的論點仍然能夠成立。

⁶ Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*, pp. 1-2。

性，使海戰的性質遠較陸戰劇烈許多，在海上勝負沒有折衷的可能，因為防禦和攻擊所需要的並無差異，僅當甲方喪失安全時，乙方始能獲得安全——否則就是雙方都不安全，這也是海戰與陸戰之間最根本的不同。⁷

不過吾人必須注意，雖然海戰的「性質」遠較陸戰劇烈，但是其「目的」卻經常比陸戰有限的多。⁸這種說法乍看之下似乎很奇怪而且相互矛盾，但是深入一點研究卻會發現二者之間並不互相排斥。無論海戰的勝利對交戰雙方海上力量的平衡具有多麼決定性的影響，由於人類文明是建立在陸地上，所以也就必須要向敵國領土投入地面部隊才能迅速獲致政治上最後的決定結果。單靠海軍（現代意義中的「海軍」，還可包括航艦戰鬥群中的空中兵力）只能構成緩慢的壓力，需時甚久而耗費甚大，卻不一定能得到同樣的結果，「夫兵久而國利者，未有也」，同樣適用於海戰。因此除了目標非常有限，而且不是以敵方領土為目標的戰爭以外，⁹海軍最終還是必須以支援其他軍種，特別是陸軍的作戰為戰爭中主要目的，這就是「海戰的目的比陸戰有限的多」觀念的由來。

不過在海軍能夠被用來支援地面部隊的作戰之前，海軍首先必須解決解決阻擋在投入地面部隊於敵國領土這一最後目的之前的主要障礙——敵方艦隊。從邏輯上說，唯有在解決這一問題之後，才能考慮接下來的登陸作戰問題。在將敵方艦隊排斥出海面之後，勝利的一方不僅不用再畏懼來自海上的威脅，還可以更進一步肆無忌憚地侵入敵方領土、或阻斷其對外貿易，造成對手沈重的經濟壓力，失去艦隊的一方對此卻毫無招架還手的餘力。這種一面倒的極端情況，即是勝利的一方在獲致「制海權」之後所獨有的權力所造成的，修昔堤底斯所謂海洋賜予人的權力運用的結果。然而，制海權的定義真是如此簡單嗎？

制海權的定義

一種常見的觀念是，當國家擁有制海權 (gaining command) 之後，也就擁有使用海洋的權力。的確，無論就中文或英文字意而言，制海權一詞都容易使人誤解擁有制海權即等於「掌握」(command)或「控制」(control) 海 (sea) 的本身。然而，由上文關於海陸戰性質差異的敘述可知，海的本身是無法被人類掌握或控制的。此外，「使用海洋的權力」亦容易產生誤解。吾人須瞭解，正因海洋不可控制，除了某些國際海洋法規範的特殊海域以外均不屬於某國的領土，因此任何濱海國家均擁有使用海洋的權利，例如軍艦的航行、各種航運、漁業、海洋探測、海洋礦業等，這些都是對海洋的使用。不過，在眾多海洋用途中最廣泛也最重要的仍屬將海洋作為交通大道，海運迄今仍是各種長途運輸中輸送量最大、成本亦

⁷ Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*, p. 6。

⁸ Bernard Brodie, *A Guide to Naval Strategy* (Princeton: Princeton University Press, 1944), p. 13.

⁹ 關於這種性質的戰爭，也就是所謂的「不是以領土為目標的有限戰爭」，例如以封鎖為達到政治目的的手段的手段的戰爭，類似的例子如 1962 年古巴飛彈危機中美國海軍對古巴周邊海域所實施的「檢疫」，即屬之。

最低廉的運送方式。換言之，「使用海洋的權力」是濱海國家早已且自動擁有的，並不需要特別爭取。¹⁰

若濱海國家皆得以自由使用海洋，且海洋本身是無法為人類所控制，那麼「制海權」所欲控制的究竟為何？它的意義又是什麼？而獲致制海權對於濱海國家使用海洋的權力，又有何損益之處？我們可以藉由分析海軍戰略學者對「制海權」的解釋來釐清這個觀念。

馬漢對於制海權所欲控制者為何並無明確的表示，不過有些學者認為從馬漢的研究中可發現，馬漢的主張：「任何海軍在戰爭中的真正目的應該在殲滅或削弱對方艦隊為手段，以來建立制海權。」手段的運用即是為了對敵方艦隊建立起一種有目的的控制。因此遂大膽假設馬漢的看法暗示著制海權所欲控制者即為敵方艦隊。¹¹

另一方面，柯白的主張較馬漢明確，也與馬漢略有不同。柯白主張：「所謂制海者，就是掌握海上交通線，不論此交通線是商用抑或軍用的。」¹²卡斯特將軍也認為：「制海權簡單來說即是...重要海上交通之控制。」¹³

這兩種對制海權定義不同的說法很容易造成海軍戰略初學者的混淆。吾人雖可發現制海權所欲控制的對象大致而言即為「敵方艦隊」或「海上交通線」。然而到底何者才是真正的目標？或者說制海權的「真意」究竟是什麼？卻不易分清楚。

陸地上的交通線通常為道路或是河川湖泊等，甚為明確，因此陸上的交通線可經由佔領特定的據點之後加以控制。但在海上卻沒有這等明確的「交通線」，因此所謂「制海權為控制海上交通線」的主張似乎比較抽象與難以接受。而「制海權為控制敵方艦隊」的主張，因有一具體可控制的目標，因此在邏輯上似乎較為合理。不過，我們如再看羅辛斯基對制海權的解釋：

我們所想要『控制』(command) 或『掌握』(control) 的對象並非『海』(the sea)，而是我們的對方，或中立國；正因為我們不能把海『化』為『領土』(reduce the sea “into possession”)，所以在海軍戰爭中也就遭遇到中立國及涉及其權益的微妙與困難問題。一種常見的錯誤就是說當『獲得制海權』(gaining command) 時，我們也就享有使用海洋的權力，事實上，那是我們早已享有的，真正的意義是我們獲得排斥對方使用海洋的權力，於是我們也就能夠阻止他們攻擊我們或干涉我們的行動，僅只是一個「制」字並不表示所「制」的對象不可以分割，「排斥」(exclusive) 一詞則絕無誤解的可能。換言之，僅當一方排斥了對方，然後才能獲得『控制』。¹⁴

¹⁰ 此處所謂的「海洋」是指整片海域而言，不是專指某些特定範圍的海域。當然，現代濱海國家皆有對其內水、領海、鄰接區、專屬經濟區 (Exclusive Economic Zone, EEZ) 等國際海洋法上所允許的特殊海洋區域的排他性管轄權與使用權，但是在遠離這些特殊區域的公海 (high sea)，每個國家的權利都是相當的，公海並不屬於任何一個國家。

¹¹ Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*，原編者導言，p. 10; p. 16。

¹² Sir Julian Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy* (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1988), p. 94.

¹³ Raoul Castex, *Strategic Theories* (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1994), p. 56.

¹⁴ Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*，pp. 5-6。

吾人可比較羅辛斯基、馬漢、柯白、卡斯特三人的觀點。首先，羅辛斯基認為「制海權」的意義就是「排斥對方使用海洋的權力」，而我們經由上文的討論得知，所謂「使用海洋」的真正意義就是濱海國家的各種軍民船隻利用海洋作為交通大道，所以羅辛斯基真正的意思也就是排斥對方利用海洋作為交通大道的權力。不過，使用同一片海域的國家除了敵我雙方以外勢必還包含中立第三國，因此在排斥了敵方使用海洋的權力之後，還擁有這種權力的國家僅剩我方與中立國，但是為了避免中立國暗地裡「資助」敵方從事戰爭，或為了防止中立國艦隊與民間船隻的行動對我方的軍事行動產生妨礙，有必要對中立國施加壓力，限制其使用海洋的權力範圍。於是吾人可以發現，如此一來海洋的使用情況實以我方的意願為依歸，也就是我方對於海洋使用的情況建立了「控制」。羅辛斯基的觀點與柯白及卡斯特較為接近，也就是「制海權為海上交通線之控制」。

另外，所謂「當一方排斥了對方，然後才能獲得『控制』」，這句話顯示，「控制」是整個戰略行動最終的目的，而「排斥」則是為了要達到「控制」的手段。敵我雙方用來「排斥」對方使用海洋，以及阻止對方排斥己方使用海洋權力的最主要工具即為雙方的艦隊，一旦失去艦隊這一「工具」，幾乎沒有其他方法可以阻止對方使用其「工具」來全面「排斥」己方使用海洋的權力。因此，將對方艦隊「排斥」出海面，使其無法使用其「工具」來對己方施加同樣的壓力，就成了達成日後「控制」敵方其他海洋使用的先決條件。「控制敵方艦隊」的意義與「控制海上交通線」相比，後者的意義較為全面，前者僅為後者的一部份，而且僅為達成「全面控制」的先決條件而已。

經由以上的分析可知，制海權真正欲控制者應為「海上交通線」，不僅只有「敵方艦隊」而已。換言之，制海權的目的就是「海上交通線的控制」，「敵方艦隊的控制」只是達到交通線控制的手段，不是真正的目的。對海上交通線建立控制的目的，就是我方在戰時仍能於海上進行各種活動而不受對方的干擾或阻礙，同時阻止對方在海上做同樣活動。這也就是所謂「控制海上交通線」、「控制海洋」的真正意義。不過，吾人必須特別注意，這種「控制」是出現於「戰時」而非「平時」，建立控制的目的是為了在戰時繼續保持己方在海上的行動自由，而不是專門為了獲得平時就已擁有的「使用海洋的權力」，亦即平時是沒有「制海權」的。

海軍戰爭（海戰）¹⁵的目的

在瞭解制海權的真意之後尚有另一問題，即「海戰的目的」是什麼？

馬漢對於海戰的目的 (object) 與海戰的目標 (objective) 所做的區分並不明確，他認為後者是一種戰術觀念，因為他所關心的是如何運用海權以來達到這個目的，而海戰的目的是一種戰略觀念，因為它所關心的是海權運用的效果；根據對海戰史的研究，馬漢主張海戰中的戰術目標為敵方艦隊的殲滅或削弱。¹⁶ 敵方艦隊的殲滅或削弱在他認為即為制海權的意涵，因此可大膽推論，馬漢認為海戰的目的即是在獲得制海權；柯白同樣根據對歷史的研究，則主張：「海戰的目的必須直接或間接以掌握制海為目標，或防止敵人對制海權的掌握。」¹⁷ 與馬漢同時的柯隆布也認為：「海軍戰爭的唯一目的在爭取制海權。」¹⁸ 而羅辛斯基更表示：「自從馬漢和柯白開始奠定基礎以來，在此後將近五十年的時間內，海軍理論都是以獲致『制海權』的需要為其基礎。」¹⁹ 因此似乎可以得出一個結論，即海軍戰爭的目的是要建立制海權，在達到這個目的之後，海軍戰爭就如柯白所謂，「純正的海軍戰略 (pure naval strategy) 即告結束」，²⁰ 取而代之的是各種運用制海權的手段。

第一次世界大戰中德國公海艦隊 (*Hochseeflotte*, High Sea Fleet) 以劣勢海軍的地位與英國大艦隊 (Grand Fleet) 爭奪制海權，戰爭中雙方僅在 1916 年發生過一次「正規海戰」(日德蘭海戰, Battle of Jutland)，而且對改變雙方海上力量態勢毫無決定性結果。其餘時間公海艦隊均無法在北海及波羅的海以外的海域活動，以挑戰英國的制海權，再加上戰爭後期 (1917-1918) 發生的激烈護航戰爭等等鮮明的印象，強烈刺激各國海軍，使部分海軍學者及某些國家 (最主要是德國) 的海軍軍官認為，過去的海戰理論已被第一次世界大戰證明在未來將不適用，今後應創造新的理論以適應時代的變遷。他們主要的觀點為：

1. 馬漢等的傳統海權理論偏袒英美等海權國家，劣勢海軍國家如欲按照傳統的思想，與英美等爭奪制海權，實乃自不量力！根本沒有成功的可能。
2. 第一次世界大戰的經驗證明，馬漢所主張的大規模正規海戰已走入

¹⁵ 筆者在本論文中多次使用「海戰」一詞，實際上中文的「海戰」有時是「海軍戰爭」或「海上戰爭」的簡稱，以與「陸上戰爭」(陸戰) 作區別。但是同樣的中文詞彙在英文中卻有多種不同的文字描述，而其間的差異極大，例如 *naval warfare*, *engagement*, *battle* 等。以本小節的標題而言，應以英文的 *naval warfare* 表達，是泛指所有「海上的戰爭」，而不是單純的艦隊之間的決戰，後者若以英文而言應以 *engagement* 或 *battle* 表達。同樣，「海戰史」的「海戰」意思亦為 *naval warfare* 而不能認為是指艦隊間的決戰，雖然多數的「海戰史」是在描述各種大大小小的「海戰」(*naval engagement*)，但是「海戰史」實際上亦包含了決戰以外其他海軍活動的記載與描述。

¹⁶ Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*，原編者導言，pp. 9-10。

¹⁷ Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, p. 91

¹⁸ 鈕先鍾，*西方戰略思想史* (台北：麥田出版有限公司，1995)，p. 387。

¹⁹ Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*，p. 1。

²⁰ Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, p. 91.

歷史。在新武器（尤其是空權）的衝擊下，「制海權」已經不能夠再爭取。

3. 由於制海權不再有被爭取的必要，且艦隊之間相互對抗的海戰形式已經消失，因此今後海戰將自動轉變成用護航和巡洋艦戰爭為手段以求從事相互的「貿易攻擊和防禦」(Attack and Defense of Trade)。劣勢海權靠此種方法才能集中全力以對優勢海軍國家造成最大的破壞。在這種戰爭型態中，過去那種為爭奪制海權而建造的龐大主力艦隊將毫無用武之地。²¹

這種「新」思想很明顯的是在沒有對第一次大戰海戰史作精密的分析與檢討之下所得出來的粗糙結論。雖然其中不乏正確的觀點，例如新武器對弱勢海軍確實能增強其戰力，迫使優勢海軍不得不讓出過去對近海的控制，但總體來說，這種思想很偏頗地忽略了在第一次世界大戰中正是由於制海權仍在發揮效用，才使協約國能得到最後的勝利。無論潛艦或巡洋艦等對商船造成的破壞有多大，如不是有大艦隊在蘇格蘭北部斯卡巴佛羅 (Scapa Flaw) 峽灣中繼續維持制海權，阻止德國公海艦隊接近大西洋中的護航戰場，單靠微弱的護航艦隊是絕不能夠贏得戰爭的最後勝利。但上述三點錯誤結論卻意外地在歐陸國家獲得大量的支持，特別是在德國（以及蘇聯，但程度較低），結果造成第二次世界大戰的「大西洋之戰」(Battle of Atlantic) 實際上就是以德國為代表的「新」海軍思想與英美海軍的「舊」海軍思想之間的決鬥，而不再是兩個海權國家爭奪同一目標——「制海權」的傳統現象。²²

然而弔詭的是，儘管第二次世界大戰的大西洋戰場並無任何大規模正規海戰發生，但在太平洋戰場上，仍然尊奉馬漢等傳統派思想的美日卻還是維持著傳統以爭奪制海權為目的的海戰。美國不僅使用潛艦對日本發動通商破壞戰，雙方水面艦隊上演過多次以爭奪制海權為目的的大規模海戰。而日本在失去西太平洋的制海權不久之後也隨之投降，由此可證歐陸國家海軍學者所謂「海戰的目的不是在爭奪制海權」、「艦隊之間的決戰將走入歷史」等主張甚有可商榷的餘地，無法放諸四海皆準，而「海戰的目的為制海」的主張則依然不失其正確性。

²¹ Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*, p. 43。

²² Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*, p. 43。

第二節 制海權、制海與海上拒止

本章已解釋過制海權的意義，並討論過理論上，在戰爭中獲得制海權的一方比之喪失制海權的一方將可獲得何等優越的利益，而且海上戰爭亦因制海權的一面性而使其在本質上遠較陸上戰爭為激烈。然而吾人若稍微翻閱一下海戰史，將會發現大多數的史例都是敵對雙方不斷處於互相爭奪制海權的情況之下，吾人切莫以為在爭執的海域中真的是「一山不容二虎」，實際上制海權的爭奪經常是長時間膠著不定，而非迅速塵埃落定。²³每一方僅能對爭奪區域的某部分建立控制，鮮少有能夠建立完整制海權的例子。即使能夠建立制海權，也不表示從此就能高枕無憂，柯白就曾舉七年戰爭與拿破崙戰爭中，英國雖然建立了制海權卻無法完全阻止法國船隻繼續在西歐海上活動，而法國甚至仍能危及威靈頓公爵 (Arthur Wellesley, 1st Duke of Wellington) 在西班牙遠征軍的補給線的情況對此作說明。²⁴凡此皆表示，完全控制敵方海上活動的「制海權」正與克勞塞維茨理論中的「絕對戰爭」一樣，是一種哲學上的意義，在現實世界中幾乎不存在。

如果在帆船時代，制海權就已表現出它的控制程度不是絕對的，那麼在蒸汽時代以後更表現出這種情況，甚至使制海權能展現的控制程度比帆船時代更為衰退。第一次世界大戰有兩種對海戰影響甚大的武器問世—飛機及潛艦，加上早已開始使用的水雷及魚雷，海戰戰場由過去只在水面上的一度空間，轉變為水面、水下、空中的三度空間戰場。如依照制海權的定義「控制海上交通線，使我方在海上的活動不受敵方重大干擾或阻礙」而言，在現代海戰中欲建立完整的制海權則必須完全控制某一片水域的水面、水下、空中。現代海軍在爭奪制海權時除了仍須與敵方水面艦隊 (包含敵軍航空母艦) 作戰之外，還必須與敵潛艦作戰；在陸基飛機可支援的範圍之內，也必須與來自陸上基地的敵軍戰機爭奪制空權；甚至也必須與敵部署於岸上的砲兵與反艦飛彈等作戰；此外海軍尚須清除敵軍部署於航道中的水雷等。總而言之，現代海軍欲在戰爭中建立制海權的困難是越來越大，能控制的範圍也不斷縮小，即使在公海上也可能縮小至艦隊火力所及之地區，且持續控制的時間也越來越短。是故，在戰爭中越來越依賴三軍聯合作戰來對周邊海域建立控制，只有在遠洋才依賴海軍獨力作戰以建立控制。部分學者認為，在現代戰場客觀環境之下，使用「制海」(sea control) 一詞，實較「制海權」更能真實反應現代海軍作戰中難以持續控制海洋的情況。²⁵卡斯特甚至認為，在潛艦與飛機的影響下，制海權已經退為僅有「海面控制」(command of the surface)

²³ Alfred T. Mahan, *Navy Strategy*; 楊鎮甲，譯者，*海軍戰略論* (台北：中華文化會，1960)，p. 222；Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, p. 91

²⁴ Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, pp. 104-105.

²⁵ Milan N. Vego, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas* (London: Frank Cass Publishers, 1999), pp. 111.

的程度而已。²⁶

制海的分類

由於對海洋的控制 (制海) 可能只是局部的或暫時的，因此可以將控制依程度 (degree) 大別為三，即：

1. 絕對制海 (Absolute Control) — 此種狀況即一方已建立了制海權，他在海上享有完全的行動自由，並且不受任何阻礙，但他的對方卻完全無法行動，換句話說，「絕對制海」也就等於上一節所提到的「制海權」。在現代戰爭中，要在大洋 (ocean) 的一部份建立絕對制海是相當的困難，在窄海 (narrow sea) 中，一支較強的軍隊在敵對行動開始後可以較快建立類似的控制。在現代戰爭中，如果我們說「在大洋中建立制海權」，通常指的是控制水面以及某種程度的天空，想要對水下也建立控制卻很困難或甚至根本不可能，即使在相對容易建立絕對控制的窄海中，也會因水雷的出現而失敗。
2. 有效制海 (Working Control) — 又稱有限制海 (Limited Control)，在這種情況中，佔優勢的一方擁有高度但非絕對的行動自由，所冒的危險降至最低 (不是完全沒有)，反之，其敵人則只能在高度危險之下做倉促的行動 (不是完全無法行動，打了就跑的突擊依然有實施的可能)。不過在海戰中，較強的一方在有效制海的情況中只有部分型式的戰艦擁有低危險行動自由，其他類型的艦隻在海上的危險並不小，而弱勢的一方可以較隨心所欲地使用的武力類型則剛好相反。
3. 爭奪制海 (Dispute or Contested in Control) — 在這種情況中，雙方的行動都需要冒相當程度的危險。同時每一方都面臨在有限時間之內建立有限度之有效控制，以執行作戰的需要。在歷史上，這種情況出現的機會是遠比其他情況為多。第一與第二兩種情況都是發生在雙方海軍力量強弱差距明顯的情況中，而爭奪制海則發生在雙方力量相當時，或是在衝突剛開始的階段，幾乎是以一連串未間斷的鬥爭為特徵，一方也許能建立制海權，但這種控制完全不能維持一段時間就會被另一方所奪走，簡單的說就是週而復始的控制與失去控制的循環。²⁷

上述三大分類是依制海的有效程度而分，是最基礎的分類。另外，還可將制海的範圍與制海的程度兩者綜合，以及就制海的持續時間長短等來加以分類。前

²⁶ Castex, *Strategic Theories*, p. 57.

²⁷ 本論文對制海分類係引用自 Vego, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, pp. 116-117. 美國海軍少將艾格爾斯 (Rear-Admiral Henry E. Eccles) 在這三種之外還加入了敵方有效制海 (Enemy Working Control) 及敵方絕對制海 (Enemy Absolute Control) 兩種，使制海的程度成為五種。見 Geoffrey Till, *Maritime Strategy and the Nuclear Age* (London: The Macmillan Press, 1982), p. 189.

者可分為兩種情況：

1. 一般制海或完全制海 (General Command or Full Command)－這種制海視情況可存在於大洋或緣海(marginal sea)、窄海中。而在大洋中建立這種制海更是在一個對抗極度依賴海上商業或易受海軍封鎖危害的國家的戰爭中的決定性因素。不過一個遠洋海軍 (Blue Water Navy) 即使有辦法在大洋中建立完全制海，也未必能在鄰接大洋的窄海中建立完全制海，特別是對手的海軍力量也並不太弱時為然。但是遠洋海軍若在窄海或緣海中對抗一個力量差距較大的劣勢海軍時，相對而言可以較容易地建立完全制海。甚至一個較弱勢的區域性海軍，也可以在戰場的某個部分建立完全制海。
2. 地區性制海 (Local Command)－此即在海洋的一邊擁有優勢的一方，為了遂行特定任務的目的而建立的制海型式，特別是為了船團的護航、兩棲登陸的指導、轟炸敵方沿岸的軍事設施、或是實行輕快的突襲等。因此，情勢的劇烈改變就成為必然，而制海持續的時間也常是短暫的。除此之外，若一支艦隊僅比其對手強一點，則他的目標就應該是控制戰場中最重要的部分，即使因此而使對手有機會在戰場的其他地區享有行動自由亦然。另一方面，假使一支艦隊在數量上是比其對手為弱，但是他在戰場一部份建立區性制海後卻能阻止數量上較強的一方對該地區或鄰接該地區的其他海域採取攻勢作為。

而後者亦可分為兩類：

1. 永久性制海 (Permanent Control)－這也就是制海權，並且是永久性的控制，對手無力推翻此一控制以求影響戰爭的後續發展。維戈另外尚提到一種暫時性的制海權，即雖然已經將對手逐出海面，但卻沒有後續的行動如登陸作戰等，結果使對手有時間來恢復其兵力並奪回制海權。
2. 暫時性制海 (Temporary Control)－這種情況通常是雙方都無力獲得一種決定的結果。弱勢艦隊常會採取防禦性戰術，並將主力保留在基地中，避免在海上的行動。不過如果弱勢的一方在海上獲得制空權，則可容許在有限時間內為了特定目的而成功運用海洋。²⁸

一般性的控制可以是永久的或暫時的，可是地區性的制海通常是暫時的，只有在極有利的地理條件之下才較為持久，因為理論上來說，只要敵人在別處擁有一支強大的海軍兵力，則他可以調遣此一兵力來阻斷 (interrupt) 這種制海。²⁹此即所謂的「海只有一個」(the Sea is One) 原則，因為全世界的海洋連成一體，故而只要海水能到達的地方，海軍也就能抵達。由此還可再衍申出一個觀念，即雖然控制可能是局部的或暫時的，但對同一片水域卻不可能同時「分制」(divided command)，假使那樣也就根本無「控制」可言。³⁰

²⁸ Vego, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, pp. 111-116.

²⁹ Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, p. 104.

³⁰ Rosinski; Simpson III ed., *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*, p. 6。不過有一點值得注意的是，這種說法忽略了兩次世界大戰中北海的控制問題。蓋英國大艦隊

羅辛斯基曾稱：「如果海權是一個僅能在公海盤旋，而不能接近任何在俯衝轟炸機航程範圍之內的敵岸，則根本就也不能算海權。」³¹這種對於傳統制海權的維護與解釋並沒有錯，可是當今的海軍水面艦隊或水下艦隊無法像第一次世界大戰前那樣隨意接近由一個力量差距不太大的對手所控制的海岸也是事實，這就是為何使用「制海」要比使用「制海權」要更符合現代海上作戰的原因——在現代，欲建立符合理論意義的制海權幾乎已經不可能，但是這不表示因此失去控制所帶來的好處或敵方就可不受控制的影響，事實上，控制的效果依然在，只是無法達到理論上的盡善盡美而已。

海上拒止 (Sea Denial)

另一種與制海有關的觀念則為海上拒止，筆者認為必須特別提出來討論，因為這是一種極易與「制海」混淆的觀念。

1. 概念

所謂的海上拒止本質上是隨機發生在海上的戰爭，實力明顯較弱的一方可以藉此成功地阻撓較強的一方，可打擊在弱者所選定的任何時間及地點，以求獲得最大成效，因此，海上拒止可以是任何階段的戰略目標。³²不過這種概念並不限於弱者使用，強者也可以使用，因此海上拒止常被一般人誤解為就是制海，實際上這是太過簡化海上拒止的概念並混淆與制海的區別。制海誠然也是阻絕敵人對海洋的使用，然而行使制海的一方本身也需要使用海洋，換言之制海具有積極與消極兩面——積極的利益是為了本身能使用海洋，消極的利益是否定敵方對海洋的使用。³³但是行使海上拒止的一方卻不一定需要使用海洋。英國海軍對海洋阻絕的定義為：「海上拒止是一方在不欲或無力控制某一海域，而阻撓另一方控制海域的能力時為之。海上拒止不似海洋控制為一明確的構想，因為海洋控制即在阻撓敵之行動自由。而海上拒止的構想在不欲或不須行完全之海洋控制時卻可適用。」³⁴

由海上拒止不一定需要控制海洋的特性可引伸出另一個重要的觀念，即獲致制海權並非一種零和 (zero-sum) 的假定，也就是說假使一邊喪失了制海權或不曾取得制海權，另一邊卻不一定就能獲致它；所以，假使我們不讓敵人獲得制海權，並不表示我們自己自動獲致它；反過來說，假使我方喪失了控制海洋的能力，

由北海頂端的斯巴卡佛羅基地對德國實施「遠距封鎖」，雖然有效阻止了德國公海艦隊進出北海，但大艦隊實際上不敢接近北海南部接近德國領土的水域，這就等於將此地區的控制權交給了公海艦隊，其實就造成了同一片海域 (北海) 的「分制」。此例顯示在現代實際作戰環境中，要對一片較寬廣海域建立真正的制海權是非常困難的，尤其對手實力不弱時更困難，最多只能達到有效制海的程度。

³¹ Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*, p. 63。

³² Vego, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, pp. 119-120.

³³ Brodie, *A Guide to Naval Strategy*, pp. 91-92.

³⁴ 王蜀寧，*海戰與戰略* (台北：國防大學，2004), p. 114。

也並不表示敵人已經獲致了此種能力。制海權的此種特性構成其實常成為爭執的理由，並且也解釋戰略防禦在海洋戰爭中的重要和效用。³⁵

2. 建立海上拒止的手段

實行海上拒止的手段有二，一是商業破壞戰，二是海岸防禦。³⁶

所謂的商業破壞戰即是派遣軍艦對敵方商船實施攻擊，希望藉由破壞敵國海上運輸的方式來對敵國經濟與心理產生重大壓力，影響其持續戰爭的能力，並壓迫對方儘速求和。如果被攻擊的一方相當依賴海上貿易的話，就很可能會因經濟上的沉重壓力而放棄繼續戰爭。海戰中的強弱雙方均可使用商業破壞戰，尤以制海權尚處於爭奪階段為然，例如太平洋戰爭期間，美國海軍亦使用潛艦對日本的交通線發動大規模攻擊。

柯白對於破壞敵人商業的海戰方式非常重視，他認為這種方式實為正規海戰之外另一種壓迫對方媾和的要素—「我們也許能擊敗對方的艦隊，但它將只是吃一點小虧；我們也許能為入侵打開一條通路，但任何大陸強權均會譏笑我們之企圖為徒勞」，³⁷何以如此？他引用同時代德國元帥高爾茨 (Marshall Von der Goltz) 的話：「在擊潰敵人陸軍主力後，我們有時尚有一更困難之任務，即如何迫使敵人願意接受和平...使敵國感到戰爭之嚴重負擔，因而會較願意尋求和平。」³⁸為了達成此一戰爭的最終目的，柯白強烈支持在海上破壞敵人商業的作法，³⁹他認為這種作法的實際效果如下：

它不只是運用次要的經濟壓力的唯一方法，也是打倒敵人抵抗力量的主要方法。戰爭不是僅取決於陸海軍的兵力，財政也很重要。當其他條件均相當時，較富裕的那一方會勝利，甚至曾多次改變雙方的兵力平衡，使較弱的一方獲勝。因此，任何我們可以用來嚴重削弱敵人財政的方法都是使其崩潰的直接步驟。而我們可以用來對付一個海權國家最有效的手段就是關閉他海上貿易的資源。⁴⁰

這種觀念實際上也就是在第一節討論制海權定義時所強調，制海權的意義必須是廣義的「海上交通控制」而不是狹義的「敵軍艦隊控制」的原因之一。不過，柯白在上段文字中的最後一句話很有引起誤解的可能，會使人認為在對抗一個海權國家（特別是島國）的戰爭中只須依賴海上拒止的方法即可，而不必花費力氣去毀滅對方的軍事力量，而且很容易與所謂的「運用制海權」搞混，更有甚者會認為這就是「封鎖」。實際上，商業破壞戰只是一種輔助性質的工具，雖然封鎖制度是由它發展而來（為了想要有系統地摧毀敵方貿易而非僅是零星分散的攻擊），但是它是由優勢海軍使用整個海軍力量來維持，與只是藉由飛

³⁵ Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*，原編者導言，p. 20。

³⁶ 王蜀寧，*海戰與戰略*，pp. 114-115。

³⁷ Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, p. 98.

³⁸ Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, pp. 97-98.

³⁹ 按柯白本人認為就此種作戰的性質而言，「阻止商業」(Commerce prevention)是較「破壞商業」(Commerce destruction) 更好的用詞。Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, p. 95.

⁴⁰ Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, p. 102.

機、潛艦、以及少數能設法勉強逃脫封鎖的水面軍艦來執行的商業突擊在作法與意義上都完全不同。⁴¹無論如何，對交通線的攻擊並不等於「切斷」交通線，兩者的意義與效力並不相同。⁴²由潛艦對航運的攻擊所形成的「封鎖」更只是「局部的」，在這種用途上的潛艦只是一種工具，讓其使用者能夠侵蝕敵方控制的基礎。⁴³要想在海戰中獲得勝利，還是必須依賴對對方軍事力量的戰鬥，因為海軍才是支持一個國家所有海上活動的基礎，是海權的「重心」(center of gravity) 所在。如果不以敵方兵力作為主要攻擊對象，實際上是一種較弱的作戰形式，因為它等於間接承認對方的制海權，以屈服於對方制海權而非建立本身制海權的心理在作戰。

另一方面，海岸防禦是比商業戰更徹底的守勢作戰，但也並不是只有較弱的一方才需要對海岸設防，強者也需要對自己的海岸設防，因為從未有一時期，也從不可能將綿延的海岸線僅靠海軍就足以維護各地的安全，海軍不可能在任何地帶均發生力量。⁴⁴不過通常在海岸防禦中，是將近岸海域視為陸地上防禦縱深的一部份，海軍是附屬於地面部隊，支援地面部隊及空中兵力共同對抗來犯之敵。⁴⁵在第一次世界大戰之前，海岸防禦係以要塞為主，自從潛艦、魚雷艇、水雷等武器出現以來，海岸防禦的重心轉以這些小型武器為主，特別是防禦性佈雷，自日俄戰爭以來逐漸受到各國海軍的重視，兩次世界大戰中各國海軍均在己方水域之內佈下大規模的雷田 (mine field)，尤其是比較劣勢的海軍更以此作為海軍防禦作戰的基礎之一。

海上拒止只是一種不讓敵人使用海洋的概念，只具有消極的目的，並不包含使海洋為己方所用的積極目的在內；然而，制海或制海權則是消極與積極兩種目的都包括在內的概念。因此，無論是多麼成功的海上拒止作戰，因為沒有殲滅對方的軍事力量以替自己的航運打開一條安穩的通路，都是較弱的守勢作戰態勢，是以一種承認對方制海權不可取代，並屈服於對方制海權之下的態度進行作戰。雖然二者截然不同，卻容易互相混淆，而且在商業破壞戰能產生巨大效果的時代就更是如此。於是在擬定戰略時就有可能因為對兩者觀念的混淆而發生戰略目的錯誤，是以顯然必須對海上戰爭的性質、戰略的觀念有清楚的理解，才能避免這種錯誤的發生。但是，海戰卻不一定是一個國家戰略的整體，因為一個國家不可能只有海軍，海軍戰略的制定必須根據國家整體大戰略，假使一個國家只偏重某些軍種戰略而忽視其他，都是錯誤的。那麼在較高層次的戰略制定中，如何才能避免戰略分析失敗，導致發生這樣的錯誤？

馬漢曾提供了一種大綱以分析和瞭解歷史中的戰爭，這種大綱的目的為在進入較深入的討論之前，只提出主要的重點而不受細節的牽累。實際上這種大綱對

⁴¹ Brodie, *A Guide to Naval Strategy*, p. 137.

⁴² Mahan, *Navy Strategy*; 楊鎮甲，譯者，*海軍戰略論*, p. 116。

⁴³ Brodie, *A Guide to Naval Strategy*, p.112, p. 139.

⁴⁴ Mahan, *Navy Strategy*; 楊鎮甲，譯者，*海軍戰略論*, p. 384。

⁴⁵ 王蜀寧，*海戰與戰略*, p. 115。

於國家政府在研究當代戰略與戰爭問題時也同樣可以適用。馬漢指出在任何這樣的大綱中都應有下列三大由於要項：

1. 主要和次要交戰國必須鑑別。
2. 從各交戰國的觀點來看，戰爭的目的是什麼？
3. 每一交戰國必須選擇其戰術目標，那是將可達到其戰爭目的並產生所期望的效果。⁴⁶

辛普森三世則更進一步，認為必須對下列各種問題作深入的研究：

1. 戰爭的特質是什麼？
2. 所期望的最終效果（目的）是什麼？
3. 什麼可以幫助獲致此種所期望的最終效果（目的）？
4. 什麼可以預防或阻止獲致所期望的最終效果（目的）？⁴⁷

所有這些問題的解答都不是抽象難懂的，正如老毛奇所云：「戰略的基本要素很難超過常識的範圍。」⁴⁸但是任何國家政府及軍事高層在擬定戰略前，必須先對這些問題作深入的討與分析，再根據本身的國力（軍力、財力等的綜合），以擬定出合適的戰略，如此方可避免錯誤的戰略分析而導致的目標順序錯誤，結果可能使戰略一敗塗地！任何戰略的制訂都必須考慮到敵方的目標與行動，因此上述這些問題的結果並非一成不變，可能根據情勢的改變而隨時變動，故戰略擬定者必須隨時注意局勢的發展而做出更改。法國戰略學者薄富爾將軍（General André Beaufre）說：「戰略的本質是一種抽象性的相互作用...是一種力量辯證...也就是兩個對立意志使用力量以來解決其爭執時，所用的辯證法藝術...戰略計畫...所要應付的是一種辯證法的問題，所以對於每一個擬議中的行動，都必須計算敵方的可能反應行動，並考慮如何抵制的對策。」⁴⁹

⁴⁶ Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*，原編者導言，pp. 11-12。

⁴⁷ Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*，原編者導言，pp. 14-15。

⁴⁸ Edward M. Earle ed., *Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler* (New Jersey: Princeton University Press, 1960), pp. 299.

⁴⁹ André Beaufre, *An Introduction to Strategy*; 鈕先鍾，譯者，*戰略緒論*（台北：麥田出版有限公司，1996），pp. 26-31。

第三節 獲致制海權的手段

前文已經討論過「對敵方艦隊建立控制」為獲致制海權的手段，而「將敵方艦隊『排斥』出海面，就成了達成『控制』的先決條件。」但是如何才能「排斥」敵方艦隊以獲得「控制」呢？

正規海戰 (Regular Engagement)

由於艦隊是爭奪制海權的重心，因此在海上找到敵艦隊，運用海戰殲滅或削弱敵艦隊使其無力再戰，可以說是對敵艦隊建立控制最簡便的方法，同時也最為人所熟知，這種辦法對佔有優勢的一方尤其受到歡迎，而且越早以海戰決勝負越好。不過如果要採取正規海戰，首先必須要搜尋到敵艦隊，這是戰鬥的第一要件，且在找到之後還要能迫使敵艦隊也願意接受戰鬥。換句話說，正規海戰也像陸上的會戰一樣，其發生必須有克勞塞維茨所謂的「對戰鬥的相互同意」作為前提。如果某一方不願意接受戰鬥，海戰就不會發生，因為艦隊可以退入有設防的港口或己方勢力範圍的狹窄水域內，使其敵人如果不冒大險進攻就無法與其繼續產生接觸；又或著艦隊至少可以利用海洋的廣闊在其中躲避，使其對方與它失去接觸，這樣也能使戰鬥不致發生。因此雖然搜尋敵人係決定性海戰的先決條件，但這只是一種「充分條件」並非「充要條件」。

較劣勢的一方雖然是處於較不利的地位，但如果它處於一種「中間位置」，即剛好將佔優勢的敵方艦隊分為兩半，而每一支的個別實力與己方相當或弱於己方，則亦可運用內線優勢發動攻勢作戰，先集中兵力擊滅其中一方再與另一方決戰，在歷史中亦不乏這種例證，最明顯的即為日俄戰爭 (Russo-Japanese War) 中日本海軍的戰略。

第一次世界大戰之後科技的發展使海戰類型發生改變，許多海軍戰略學者認為傳統上四海之內皆可發生海戰的情況已不復見，未來只有在海上交通線上的衝突才有可能導致海戰的發生，⁵⁰因海上交通線對現代工業國家而言較之以往更為重要許多，不能容忍其安全受到阻擾；同理，對方的交通線又構成一個極具誘惑力的目標，因此在戰爭中交戰各方必派艦隊護航重要航線上的商船，如此一來，護航艦隊必將與前來切斷海上交通線的敵艦隊發生海戰。雖然護航艦隊通常不是由海軍中的主力艦隊所擔任，但這種因護航而隨機發生的海戰卻有演變成決定性海戰的趨勢。蓋因在海上雙方個別兵力的偶然衝突中，其勝負之數是由機率來決定，而不是依照總兵力來決定，⁵¹因此護航艦隊的力量必須強於任何可能前來攻

⁵⁰ Till, *Maritime Strategy and the Nuclear Age*, p. 185.

⁵¹ Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*, p.

擊的艦隊，方能達成護航任務；可是護航艦隊的規模越大，則前來攻擊的艦隊規模勢必也越大，遂有演變為決定性海戰的可能。

在海洋上躲避的方式，可以被視為一種「存在艦隊」(fleet in being) 的作戰行動，下文將繼續討論。不過退入設防基地或水域以避戰的行動，通常不為一般海軍戰略學者所稱許，因這種方式能雖保全己方艦隊的戰力以供日後再戰之用，但這等於是不戰而將海軍戰略中最主要之目的——「制海權」(或者更確切的說，對海洋交通的控制) 自動讓給在外挑戰的敵艦隊。從追擊的一方來說，敵艦隊在港內的存在對其已獲得之制海權確實是一種實在的威脅，如果不能迅速以海戰毀滅其軍事力量，就只能派遣一支艦隊(必須強於躲在港內的艦隊) 時刻在港外監視港內艦隊的舉動，並建立一道有合理攔截機會的「防線」，不准任何船隻進出港口，也就是說監視艦隊的位置必須在港內船隻出港的啟航點上方能生效。萬一港內的艦隊欲強行出港，則監視艦隊為免其繼續逃逸海上，必須在港外迅速以海戰將之擊滅，監視艦隊的力量所以要強於港內的艦隊道理即在於此。這種在港口外監視的方式，即下文將繼續討論的「封鎖」(Blockade)。

封鎖 (Blockade)

封鎖是除了正規海戰之外的第二種獲致制海權的方法，也可以說是最重要的方法。一般海軍實施的封鎖可分為兩種：⁵²

1. **近接封鎖 (close blockade)**—近接封鎖，顧名思義，即在敵港前以優勢兵力對躲在港內的劣勢敵艦隊實施封鎖，迫使敵艦隊即使全隊出戰亦必須以劣勢迎戰港口前的優勢兵力。不過由於魚雷、水雷、飛機、飛彈等武器的發展，自日俄戰爭以來，實施近接封鎖須冒著相當大的危險，因此除了面對實力相差極為懸殊的敵人以外，現代海軍作戰幾乎不再執行近接封鎖。近接封鎖的缺點為需要大量的艦隊輪替，並相當損耗官兵的精力及各種油彈補給，因此柯白認為近接封鎖係海軍各種封鎖方式中「最不適宜」及「最弱」(但非最「無效」) 的戰爭型態。
2. **遠距封鎖 (open blockade)**—遠距封鎖與近接封鎖的差別即在於實施封鎖的艦隊距離敵港較為遙遠，不過究竟遠至何種程度則視情況而定。柯白認為，實施遠距封鎖必須注意三個條件：其一，因我方之目的為使敵人出海，因此我方佔據的位置應使敵人有出海的機會；其二，因我方亟欲與敵接戰，則此位置只需在敵人目的之前而適合於戰鬥，不必太遠離其港口；其三，須合乎經濟之意義—即採用此法能使我方耗力最少而最

10。

⁵² 除這兩種封鎖形式以外，尚有第三種封鎖，即柯白所謂的「商務封鎖」(commercial blockade)。此種封鎖即海軍艦隊以攻擊敵方商船作為封鎖商港的另一種形式，迫使敵方不得不派出兵力護航商船隊，因此給予我方進行海戰的機會。這種封鎖雖然是屬於對貿易的攻擊與防禦之一種，嚴格而言必須由爭奪制海權的方法中刪除，而歸入運用制海權之中，但因這種封鎖的最高目標仍為迫使敵艦隊出海決戰，因此柯白認為仍須與一般海軍軍事封鎖合併討論。參見 Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, pp. 184-185.

能保持戰備狀態。⁵³

柯白的三個條件，未必能適合於今天戰場的客觀條件，尤以第二點為甚，甚至在第一次世界大戰也未能適用，顯然柯白並未重視新武器的功效與未來的發展性。不過其餘兩點特別是第三點，則甚符合戰爭中兵力集中與節約兵力兩大要旨，因此在今天仍然是用而值得注意，此兩大要旨下文將繼續予以討論。⁵⁴

何以封鎖是比正規海戰更重要的獲致制海權的方法？這可透過封鎖的目的與其任務來解釋。柯白認為封鎖的目的視封鎖對象不同而有不同的答案：若封鎖的對象為敵海軍艦隊，則封鎖的目的即為迫使躲在港內的艦隊終於出港一戰，而透過決戰將可一勞永逸解決爭奪制海權的問題，因此屬於獲致制海權的方法；不過，封鎖亦有可能針對敵港內的運輸艦隊，此時封鎖的目的就不是為了爭奪制海權，而是「運用」制海權了，但是因為運輸艦隊的作戰常又涉及海軍護航的問題，所以亦非單純的「運用制海權」的方法。⁵⁵在海戰史中，第二種情況發生的機率較低，大多數情況中，封鎖的對象都是在港中的敵艦隊。

馬漢對封鎖的性質有比柯白較詳細的見解，他認為海軍封鎖本身具有攻勢與守勢任務的雙重性質。一方面，封鎖能阻止敵方船隻自由進出港口，因此在本質上等於攻擊其交通線；另一方面，封鎖又能阻止敵軍艦隊自由出港，於是我方交通線或海外的利益（在過去的時代，主要是指殖民地）遂能免於敵軍的攻擊，在這種考慮下，封鎖即為守勢性質。這樣做的利益有二：達到兵力的集中（the concentrate of forces）與兵力的節約（the economy of forces），二者並非結合，而只是互相合作、兩個分開的步驟。

海軍在戰時除了爭奪制海權之外，尚有保護己方海上交通線的任務。由於商船或運輸艦在海上遇到攻擊時易毀性極高，因此戰時的航行亟需海軍保護。如果海軍採取的護航方式是直接派遣一支艦隊跟隨著一支船團，則這支艦隊的兵力至少必須與它所將通過地區中敵方最強大的兵力相等，否則即有遭遇優勢兵力而被殲滅的可能。然而這種護航卻造成了海軍兵力不合理的割裂，致使兵力零星分散。而護航艦隊如在海上與敵方部分兵力偶然接觸時，由於此時雙方勝負之數取決於機率，而不是雙方全部艦隊總兵力大小，因此優勢海軍顯然無法在這種海戰形式中發揮優勢數量，長期下來局面可能轉為對其不利，對劣勢的一方卻較為有利，因此較弱的一邊也就一定會考慮到把它自己的運輸船團暫時留在國內，而集中其全力來向對方分散兵力的一部發動猛烈的攻擊。為了避免這種情形發生，優勢的一方勢必要另尋他法。只有對敵艦隊實施封鎖，才能將海戰原本的「無政府

⁵³ Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, pp. 187-188.

⁵⁴ 有些學者，例如布羅迪，甚至認為遠距離封鎖根本就不算封鎖，因為它並不能將敵方艦隊完全限制在港內，反而給予敵方艦隊在有限海域之內的行動自由，於是也就增加了己方商船被逃脫出去的敵方軍艦襲擊的危險，而這正是封鎖制度原先極力要避免的。布羅迪認為遠距離封鎖，應該稱為「一般掩護」（general cover），以有別於派遣軍艦對商船直接護航的「近接掩護」（close cover）。遠距離封鎖的另一個缺點，是如果這種掩護要完全，必須要靠極為有利的地理位置，否則難以適時攔截到敵方襲擊艦隊，而且這種封鎖需要的兵力規模更大，因為容許敵方部分的行動自由，就容許敵方艦隊集中增強兵力的可能。Brodie, *A Guide to Naval Strategy*, pp. 96-98.

⁵⁵ Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, pp. 183-184.

特性」轉為較能受控制的「計畫戰略」局勢，優勢海軍也才能夠完全發揮其數量上的優勢，免於使其艦隊因兵力分散之故而遭各個擊破，這便是封鎖所帶來的「兵力集中」的優點。

另一方面，由於我方兵力集中監視某一基地而非某一地區，而此基地為敵軍兵力進出、集中之要地，故海上攔截敵軍之困難遂可獲得解決。在海戰中，艦隊的集中部署很可能暴露己方之意圖，較劣勢的對手很有可能在海上避戰，導致集中部署失去意義而致海權的爭奪仍曠日久持，只有一個位置是既能處於攔截敵方海上交通線，又能尋求與敵方的決戰，但己方兵力卻不會因這兩種不同的任務而導致分散，那就是將艦隊擺在敵港之前。於是，封鎖遂能同時執行兵力集中與攔截敵軍二大戰術目標。我方兵力既已將敵軍封鎖於港內，則能透出封鎖線並威脅我方海上交通線的敵軍兵力顯然不會太大（不是完全不會有敵艦溜出嚴密的封鎖線），而在直接面對敵方主力時，即其「戰鬥艦隊」(battle fleet)，我方兵力也就可以獲得節約；此外，由於敵方主力受到攔截，於是在我方戰鬥艦隊所提供的全面掩護下，用來直接保護航運的兵力，即所謂「控制艦隊」(control fleet) 也可以減少（但不是可以完全不須另外派艦護航），遂能達成「兵力節約」。⁵⁶

由於封鎖是同時具備攻勢及守勢任務的雙重性質，海軍才有可能不必再度採用原始的護航辦法。第一次世界大戰的經驗顯示，現代的封鎖更具備一種經濟扼殺的能力，使被封鎖的國家逐漸因物資短缺而逐漸失去持續戰爭的能力，雖然要達成這樣的目標需要的時間甚為可觀。純粹的海戰卻沒有這樣的效果，因為其僅以軍事力量為目標，但民間船隻卻不受毀滅的威脅，因此使失去艦隊的國家仍能藉由海外貿易來維持其戰爭潛力。有鑑於此，柯白才會強烈支持封鎖及攻擊敵方交通線作為海戰以外奪取制海權的主要手段。在柯白及馬漢對歷史的觀察，英國之所以能夠成為海上霸主就是能夠活用封鎖與海戰的緣故。

綜上所述，封鎖不僅是一種獲致制海權的方法，而且也必須視其本身為制海權的一種形式，因為封鎖雖有許多缺點，但它卻能達成排斥對方使用海洋的任務，所以，封鎖是真正是構成海戰的基石，而用徹底殲滅敵軍主力為手段的所獲得較充分控制則只是其上層結構。⁵⁷不過切莫造成一種印象，以為在封鎖了敵軍之後即可高枕無憂，事實上並無此種可能，因為即使是最嚴密的封鎖線，由於封鎖部隊本身必須位在港口外一段距離以策安全，遂給予港內艦隊逃脫的可能，雖然機會不是很大，但總是有敵艦能逃脫，飛機與潛艦逃脫的可能性更大。因此即使已經建立了嚴密的封鎖，仍須注意對商船的護航，才不致因奇襲而蒙受不必要的重大損失。

如果馬漢的理論正如柯白，並不為一般人所熟悉，則第一節提到他對海戰的目標與目的的混亂，或許不致造成太大的影響。不幸的是，馬漢的影響力太大，以致於這種混亂遂變成一知半解的信徒（主要是指德國海軍）對海軍戰略理論

⁵⁶ 以上三段文字均出自 Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*, pp. 9-11。

⁵⁷ Rosinski; Simpson III ed.. *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*, p. 8。

最嚴重的誤解—海戰的真正目的為敵方艦隊的殲滅或削弱。完全忽略制海權的真正意義是海上交通的控制，反而將達成最終目的的手段轉變為目的本身。於是雖然各國海軍都在倡導海戰的目的就是要獲致制海權，但是卻將注意力完全放在研究艦隊之間的決戰，而不考慮是否仍有其他同樣能獲致制海權的方法。對封鎖的忽略就是因為不瞭解制海權的真意，以為制海權只是敵我雙方海上軍事力量態勢的對比。這種誤解加上第一次世界大戰海戰經驗的刺激，使歐陸國家海軍在一戰後又轉而認為傳統學派的主張是錯誤的，絞盡腦汁想要提出新的海戰理論，但仍沒有對封鎖有任何真正徹底的研究，只以一戰時的經驗為基礎，結果在二戰中又遭到慘痛的失敗。

第四節 存在艦隊 (Fleet in-being) 與戰略機動 (Strategic Manoeuvre)⁵⁸

存在艦隊理論與戰略機動理論均是專門為弱勢海軍所設計的戰略理論，其目的不是為了建立制海權，而是設法使制海權處於所謂的「爭奪」(in dispute) 狀態。前者首先由柯白所提出，後者則由法國海軍上將卡斯特在 1920 年代所提出。而因為兩者的目的均不在建立制海權，在海洋戰略原理中不將它歸類為建立制海權的手段，而另歸類為「爭奪制海權」的方法，筆者在本論文中亦遵循柯白的分類，不將其列入「建立制海權」的方法中。

存在艦隊

存在艦隊理論是依據制海權的爭奪不是「零和」的假定，以及基於戰爭時通常之情形制海權係處於爭奪 (in dispute) 的狀態之下的史實而來。戰史顯示一個國家雖無力實施攻勢作戰以建立制海權，但仍可藉一般守勢態度以使控制權保持在爭奪狀態；此種守勢態度雖不足在海上導致積極的結果，但是在一長期的戰爭中卻能阻止居優勢地位的海軍獲致積極，並使其他交戰國有時間藉由攻佔其他土地以支配整體情勢。⁵⁹

⁵⁸ 英文的「機動」一詞為 maneuver，此處為「機動」的則保留其法文原文。在戰間期，法國軍方曾興起對「機動」本身的研究。法文中的 *manoeuvre* 一詞與英文的 maneuver 含意不盡相同，雖然同樣都含有「運動」(movement) 之意，但前者比較接近「計畫行動」(plan of action) 或「方案」(scheme) 的含意。Castex, *Strategic Theories*, p. 101.

⁵⁹ Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, p. 209.

柯白認為存在艦隊的主要概念可概述如下：

「何謂海軍守勢？...陸地與海上的防禦均指採取某種措施以遲滯決戰，直到軍事或政治發展能夠改變雙方力量平衡，然後遂能轉趨攻勢。陸軍最常使用之防禦作戰係堅守一個位置 (position)，使優勢之敵人因久攻不下而力疲，因此陸軍的防禦觀念係為戰壕陣地與要塞。

在海軍戰爭則不是如此。避免決戰的構想為運用戰略或戰術的行動，使我方艦隊可保持於「存在」的狀態以待局勢轉變為有利...海軍防禦之精義為機動 (mobility) 而非休息 (rest)。即以騷擾行動爭奪控制權，或把握任何機會在任何地區運用控制權，並經常引誘居優勢之敵人分散注意力以阻止其運用控制權。僅僅只是抵抗的觀念已不復存在，對敵人之部隊或其航運線的所有行動均屬反擊。在陸地上當然亦有此種防禦之法，但係游擊戰 (guerilla warfare) 而非正規作戰。常備軍在正規作戰中無論使用多麼美妙的騷擾作戰與逆襲，其基本觀念仍係設防或可防禦的位置。

同樣地，雖然海上防禦本質為機動與旺盛之攻擊精神而非休息與抵禦，可是也有設防與可防之位置，但非到最後絕不使用...其理至易，如一支艦隊退至此種位置，不啻給予敵人最終之目標—海上交通之控制。

所以一個海上強國的海軍防禦手段就是保持其艦隊積極地存在 (actively in being)，不只是存在而且須極為活躍。如果能充分理解則沒有其他詞彙可以比『存在艦隊』更充分表達此觀念...我們常把它當作防禦入侵的基本方法，因此失去其全意。如果能擴大使用為所有對抗海上攻擊的方法，無論是防禦對領土或交通線的攻擊，則其真理自然變得明顯。」⁶⁰

至於存在艦隊的準則為：「當敵人欲達到攻勢目的而需全盤控制海上區域時，可利用守勢活動之艦隊以阻止其獲取是項控制權；不與敵人從事納爾遜所謂的正規戰鬥，而是抓住機會以實施反擊。」⁶¹

另外，已故我國海軍戰略家王曾惠將軍曾針對「存在艦隊」理論歸納出七個條件：

1. 劣勢海軍境內作戰；
2. 艦隊必須能夠存在，為其首要條件；
3. 敵人有所企圖，可加以威脅或牽制；
4. 敵人被某些因素所拘束或牽制；
5. 艦隊不受任何因素所拘束或牽制；
6. 艦隊必須具備機動性；
7. 艦隊必須有寓攻於守的攻擊精神。⁶²

由上列七條件可看出「存在艦隊」理論的意義至為明顯。首先，此種艦隊作戰係屬劣勢海軍的防禦作戰，為了不使制海權落入敵人手中，艦隊的「存在」必須為第一優先。其次，艦隊不能僅以「存在」為滿足，必須極為活躍且具旺盛之

⁶⁰ Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, pp. 211-212.

⁶¹ Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, pp. 224-225.

⁶² 林中斌主編，*廟算台海：新世紀海峽戰略態勢* (台北：台灣學生書局，2002)，p. 572。

攻擊精神。⁶³要求具有旺盛之攻擊精神不是要求艦隊去尋求一次決戰，根本無此可能，其真意乃是一方面避免所有自優勢的敵方而來的決戰要求，但是另一方面則抓住任何可攻擊之機會，針對敵方艦隊發動牽制性的攻擊，使之備多力分，且因需時常注意我方艦隊之動向而分散其注意力。於是我方艦隊之活躍的存在使之無法獲致完全的制海權，甚至已有之控制亦因受騷擾之故而無法善加運用，終至無法發動任何有效之攻勢作戰。

不過此種守勢作戰亦與其他任何防禦一樣，當戰局的發展轉為有利於存在艦隊之一方時，即應放棄原來之守勢作戰而轉取攻勢。海軍作戰之目的仍在建立制海，戰略守勢的目的是阻止敵軍獲得制海權以危害我方，但當局勢轉變時則仍應以建立制海權為海軍之首要任務。再強調一次，制海權的爭奪不是零和假定，我方不讓敵人獲致或使敵人喪失制海權不表示我方就能自動獲得制海權，制海權必須以攻勢作戰才能獲得，單靠守勢性質的「存在艦隊」是不可能獲致制海權的。

戰略機動

戰略機動理論亦為替所謂的「中型」海軍提供一種與優勢海軍對抗的一種作戰方式。卡斯特本人也是傳統制海權理論的擁護者，因此他的理論是站在制海權的基礎上發展的，也是為了使制海權不落入敵人手中，維持「爭奪」狀態的目的，使劣勢的海軍在對抗優勢海軍時仍有成功的希望。

卡斯特首先認為每一個交戰國必定有所謂的「主要目標」(principle objective) 與「次要目標」(secondary objective) 之分，因此交戰國的戰場遂也有「主要戰場」(principle theater) 與「次要戰場」(secondary theater) 之分，二者的差別在於發生在前者的決定性戰鬥結果具有足以左右戰局的影響力，但是通常這種決定性的結果非常不易出現，此時在次要戰場上（那裡的作戰比較容易出現結果）的作戰卻反而有可能超越原本的期待並帶來超越在主要戰場上所能得到的成功結果。⁶⁴

但是要在次要戰場獲致成功則必須在該處擁有相對優勢，戰略機動的重點即在於如何創造這種機動。卡斯特認為「機動就是要改變或控制情況的發展方向，要掌握命運而非屈服命運」、「機動的目的就是要巧妙地運動以創造出『有利的狀況』(favorable situation)。」因此，機動可在任何地方發生但是卻必須很自然地，因為一個人遭到攻擊的時候第一個反應不是實施機動，而是想辦法反擊敵人的部隊與利益，無論其身 anywhere，但這樣做反而會分散己方的兵力。⁶⁵實際上，敵人的陣線不可能到處都很堅強，因為並非每處對其都具有同樣的重要性，且主要戰

⁶³ 艦隊「存在」但既不活躍亦不具備攻擊精神者可以克里米亞戰爭(Crimean War, 1854-56)與日俄戰爭中的帝俄海軍為代表，其艦隊非但不主動尋求攻擊敵人之機會，反而將戰艦當作陸上要塞使用，甚至將艦上大砲拆解運送至陸上砲台，水兵上陸參加陸上戰爭。這種戰略，馬漢稱之為「要塞艦隊」。馬漢對此種觀念之評述可見 Mahan, *Navy Strategy*; 楊鎮甲，譯者，*海軍戰略論*，pp. 346-351。

⁶⁴ Castex, *Strategic Theories*, pp. 103-105.

⁶⁵ Castex, *Strategic Theories*, p. 102.

場亦非總是最堅強的所在，有可能反而是很虛弱的，但一定是最重要的。是以我方必須藉由機動在主要戰場盡可能創造出多數，另一方面則在次要戰場上牽制敵人。為了達到這個目的，必須在主要戰場集中兵力 (assembly of force)，而在次要戰場盡量節約兵力 (economy of force)，這兩個原則即是機動的要旨所在。

次要戰場的作戰是機動的關鍵，因為在這裡的任務是牽制敵軍兵力使其無法增援主要戰場，使我方的作戰能保「安全」(security)，安全實為機動觀念的靈魂，也唯有獲得安全時才能要求(pretend)保有行動的自由 (freedom of action)，而這就是整個觀念的基本原則；次要戰場上的兵力為了達到困住敵軍的目的，並防止敵軍在此取得勝利以破壞整個作戰計畫，以及保護海岸與交通線，必須以守勢性作戰為主，但是又必須清楚地擺出攻擊性的姿態，也就是說次要戰場的作戰是以攻勢防禦為主，部隊必須活躍，藉由「小型反擊」(minor counter-attack) 來獲得與保持與進取的作戰。⁶⁶

從以上簡要的敘述來看，「戰略機動」所要求的活躍、兵力集中、兵力節約、攻勢防禦、小型反擊等主要觀念，實際上與「存在艦隊」十分的接近，二者並無太大的差別，其「牽制」的觀念更與存在艦隊的精神相同。不過二者主要的差異在於戰略機動的目的是要求在「選定的點」(chosen point) 上獲得數量優勢以發動攻勢，以求能顛覆原來不利情勢的結果，是一種類似克勞塞維茨的「決定點」(decisive point) 的觀念，而存在艦隊則缺乏類似的觀點，雖然其亦有等待戰略局勢轉變反守為攻的主張。總體而言，戰略機動比起存在艦隊更富攻擊精神。

第五節 核子時代的制海權

筆者在上文所述皆為傳統的制海權觀念，然而現代科技日新月異，技術上的進步對制海權觀念與傳統海軍戰略是否有造成什麼樣的影響？第一次世界大戰展現潛艦的高度發展潛力與主力艦 (Capital Ship) 開始走下坡；在第二次世界大戰中，空權與海權結合所產生的新軍艦—航空母艦迅速崛起，並取代已經縱橫海上數百年的主力艦在海軍艦隊中的首要地位，同時也更使人瞭解到各軍種聯合作戰、佈雷、掃雷及潛艦作戰的重要性與各種反制作戰。但在這些船艦技術發展之外更重要的改變，是原子能武器及飛彈藉著這次戰爭第一次顯露出它們的威力與高度的發展潛力，在往後終於成為國家戰略及艦隊武力的核心。

雖然科技的進步使優勢的一方能以空權搭配精準打擊武器的方式與海權結

⁶⁶ Castex, *Strategic Theories*, pp. 111-112.

合，擴大封鎖的範圍，但是在防空、反艦武器與水下偵測系統也同樣已相當進步的今天，要再度派遣水面艦隊對另一個實力不弱的國家執行封鎖任務，或者發動類似 1941 年的大蘭多 (Taranto) 攻擊模式，⁶⁷ 已經非常困難。各型戰艦中只有潛艦憑藉本身的匿蹤能力，能較容易穿過嚴密的防線，至敵港前執行佈雷封鎖任務。但是儘管潛艦佈雷作戰比起水面艦隊的封鎖任務來說有較為容易達成的優勢，考慮到一個擁有先進水下偵測與強大掃雷能力的敵人，使用潛艦執行佈雷封鎖也還是包含著相當大的危險，特別是在遠離本國海空武力所能支援的水域執行封鎖任務所面臨的危險更大。傳統海軍任務難以再度執行與發揮功效，再加上空權與武器殺傷能力、毀滅範圍、精準程度的空前發展，所有這些現象皆指向一個問題，那就是由於核武具有高度的殺傷力與快速的打擊能力，使一場以核武為主要武器的戰爭可能很快就結束；即使不是全面性的核子戰爭，但是由於現代反艦飛彈對大型水面艦隊的殺傷力甚大，可是卻甚難攔截反制，使水面艦隊在執行任務時較以往更為艱難，因此「制海權」在核子時代是否仍有存在的必要？

羅辛斯基曾指出，空權對海權的影響，最巨大的重要性不是出現在攻擊船艦本身，而是在攻擊海軍基地上，因為這直接打擊在海軍對於維持封鎖任務的根基上，可能使整個海軍防禦系統隨之崩潰。⁶⁸ 實際上問題不僅限於此，馬漢曾指出基地對海軍的重要性為何，他認為任何地帶對海軍的戰略價值可從三方面加以評估，此即位置 (position)、強度 (strength)、資源 (resource)，⁶⁹ 在資源一項中，以船塢最為重要，因：(1) 船塢的建築需時甚久；(2) 便於修復艦艇；(3) 視其能力，可一次修復若干艘，迅速恢復戰力，以保持攻擊性能。⁷⁰ 倘若雙方兵力相當，則修復能力較優者在戰爭中將居於較優勢的地位。故可知艦艇修復的能力、可提供艦隊船隻及官兵整補等，是艦隊依賴基地的原因。倘使在海上沒有基地可依賴，則海軍作戰如不癱瘓，也將陷於極端困難的地步。在過去，即使單獨從港內逃出的船艦，只要還有其他可供泊靠的基地，都可藉此恢復戰力，並在海上構成一種持續的威脅，迫使敵人不得不分散兵力追捕。但在飛彈武力進步的今天，只要對海軍基地發動飛彈攻勢，則可能在極短的時間之內就能重創一個國家海權最重要的支柱，使其極難在衝突中建立制海，甚至根本無法參與制海的爭奪。而在這種情況下，制海權的爭奪就不再是非零和，極有可能就是「零和」，因為受到嚴重攻擊的一方幾乎沒有阻止制海權落入攻擊方的任何能力了，除非它也能運用同樣的手段毀滅對方的每個海軍基地。這種攻擊方式在某種程度來說也可以視為建立制海的手段之一，因為它也能達到將敵方艦隊完全排斥出海面的目的。不過這只是理論上來說是如此，實際上從來沒有發生過這種情況以驗證其功效如何，因此

⁶⁷ 此作戰係 1940 年 11 月英國地中海艦隊以航艦搭載的魚雷機施放魚雷的方式對停泊於義大利南部大蘭多港中的義大利艦隊進行攻擊，以求獲得地中海的海上優勢。作戰結果為擊沈三艘戰艦與兩艘巡洋艦，使英國海軍在地中海暫獲優勢。John Creswell, *Sea Warfare, 1939-1945* (Berkeley and Los Angeles, California: University of California Press, 1967), p. 88; pp. 84-85

⁶⁸ Rosinski; Simpson III ed., *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*，p. 23-24。

⁶⁹ Mahan, *Navy Strategy*; 楊鎮甲，譯者，*海軍戰略論*，p. 119。

⁷⁰ Mahan, *Navy Strategy*; 楊鎮甲，譯者，*海軍戰略論*，p. 146。

筆者認為仍不能把它視為建立制海權的方法之一。

上文所討論的基地對海軍一般作戰的重要性，也就是筆者在第一節說明海洋的特殊性質所導致海軍作戰與陸軍作戰的根本差異的原因之一。對一支處於戰略劣勢的海軍而言，基地的有無更是生死攸關。缺乏基地根本無法在關鍵時機出擊敵人，連柯白所謂的「存在艦隊」角色都無法扮演，遑論等待時機反守為攻。馬漢也曾說「採取守勢者應該具有一個實力雖劣，但鬥志旺盛的艦隊，同時還要在前方海岸擁有若干港口，而此等港口具有相當之防守能力不易為敵攻取，並且在此等港內有武裝船隻以為必要之使用，以及至少有一個港口足以修理艦艇，假定沒有以上的幾項基本因素，將不能達成防守的任務。」⁷¹這顯示劣勢艦隊作戰的關鍵在於必須維持幾個堪用的基地以供作戰。

在洲際飛彈及長程巡弋飛彈出現後，對敵軍港口、城市、機場、艦隊、軍事設施等的攻擊可以從距離目標極遙遠的地方就發動。過去，這種任務僅能由攜帶炸彈或短程飛彈的長程轟炸機（如美國的 B-52 同溫層堡壘式轟炸機）執行，稍後則陸基洲際飛彈與陸基、空射式長程巡弋飛彈、海軍的核子動力彈道飛彈潛艦（SSBN）與攜帶潛射式長程巡弋飛彈的核子動力攻擊潛艦（SSN）等也擔負了遠程攻擊的任務。⁷²此外，由於海軍武器載台普遍較其他軍種的武器載台為大，因此在其他大型水面艦艇上也能配置長程巡弋飛彈，是以這些長程攻擊行動就不僅限於是某個軍種或兵種的任務而已。⁷³

從封鎖的本質（由阻止敵艦隊出海的方式對敵艦隊建立控制）而言，無論是舊式的大蘭多式攻擊或新式的飛彈攻擊，都可算是新封鎖方式的一種，不過其性質與結果遠較傳統的封鎖方式劇烈。因這些新的封鎖方式不僅能夠對敵方艦隊建立控制，還毀掉了海軍賴以持續作戰的根本—基地，可直接破壞敵方軍事和經濟潛力。因此，高西科夫元帥認為，由於出現這種新的攻擊方式，自古以來均屬對敵人海上交通作戰性質的「艦隊對艦隊」的傳統性作戰，已轉變到另一種具有決定性的新方向—艦隊對陸上作戰，艦隊在戰略上運用的這種趨勢變得越來越顯著，並以具有左右作戰各階層一切其他因素的艦隊主要作戰任務。⁷⁴

但是無論封鎖或海軍作戰的形式如何改變，假設沒有制海權，則無論是全面或局部戰爭，傳統或核子戰爭，所有陸軍的決定性遠征行動立刻將成為泡影，⁷⁵

⁷¹ Mahan, *Navy Strategy*; 楊鎮甲，譯者，*海軍戰略論*，p. 243。

⁷² 彈道飛彈潛艦並非僅限於核子動力推進型式，前蘇聯最初三型彈道飛彈潛艦 611AB（北約代號祖魯五級，Zulu V）、629（北約代號高爾夫 I 級，Golf I）、629A（北約代號高爾夫 II 級，Golf II）均係傳統柴電動力型潛艦。但是柴電動力潛艦與核子動力潛艦相比因艦體較小，載彈量也少，速度慢、無法全天潛航，不符彈道飛彈潛艦嚇阻作戰需求，故在 1964 年之後世界上的傳統動力彈道飛彈潛艦已全面為核子動力彈道飛彈潛艦取代。

⁷³ 迄今只有美國具備這種齊全的攻擊能力，另一個擁有巡弋飛彈技術的國家為前蘇聯—俄羅斯，但其這方面的技術不比美國先進，因此無法做到如同美國的全方位攻擊。至於其他國家則根本不具備長程巡弋飛彈技術，更加無法具備此種能力。

⁷⁴ Sergei Gorshkov, *Sea Power of the State* 朱成祥，譯者，*國家海權論*（台北：國防部史政編譯局，1985），p. 329。

⁷⁵ 就一般海軍作戰而言，雖然從邏輯上來說必須先獲得制海權，然後才能談論跨海遠征的可能，但實際上，並非「所有」陸軍的跨海遠征都需要在獲致制海權之後才能實行，在獲致制海權之前

因為戰爭的最後決定性結果乃是由陸軍所達成，若沒有制海權實難以運送大量部隊實施戰略登陸，空運的數量與效益無法與海運相比。飛彈的威脅固然相當大，如果再加上奇襲 (surprise) 的因素則其效果也就更致命，儘管如此，歷史上從無僅憑這種空中的攻擊就能逼迫一個國家投降的例子，於是在一個拖長的戰爭中也就仍需要海軍維護海上的交通以運輸補給，持續戰爭，並設法越過海洋將陸軍送上敵國領土。僅就擊敗對方的「海洋阻絕」手段，或者殲滅敵軍可能來自海上的威脅 (由潛艦發射的飛彈或攻勢性佈雷) 而言，都仍須獲致制海權才有辦法達成，完全的守勢不足以抵擋這些威脅。可以想像的是，即使在核子時代，哪一方在第一擊 (first strike) 之後仍保有較多的海軍兵力與海權要素 (港口、商船等)，就能享有較大的可能以建立制海權，從而在戰爭中獲勝。是以儘管核子時代的戰略情勢與帆船時代完全不同，但是由帆船時代經驗演進而來的「制海權」觀念，在核子時代不僅沒有過時而且仍然具有相當的重要性。

第六節 扼制點 (Choke Point)

最後，筆者擬討論所謂的「扼制點」(Choke Point)。所謂的「扼制點」，並不是真的有這些「點」在海上，其實指的是兩個海域之間的狹窄通道，狹窄的原因可能是由兩塊隔海相鄰的大陸 (continent) 之間的區域(如直布羅陀海峽，Gibraltar Strait)，或者島嶼與大陸之間的狹窄海域(如多佛海峽，Dover Strait)，或者島嶼與島嶼之間的狹窄水域 (如津輕海峽，Tsugaru Strait) 等。無論是何種構成形式，「狹窄」是其共同特點，但是「狹窄」，卻無明確的數字概念。

何以這些狹窄的水道具有特別的重要性而需特別討論？這是因為扼制點與制海權有相當緊密的關連。海洋本身具有寬闊及無障礙的特性，因此船隻可以在其上縱橫無阻，散佈甚廣，遠離一切陸地，所以在廣闊的大洋中很難偵測到所有

仍然可以規劃甚至實行跨海遠征，不過此種意義下的遠征規模實不可能與獲致制海權之後進行的遠征相比，因為在前者的情況下，海軍必須將注意力置於保衛己方運輸艦隊的任務上，如果運輸艦隊太過龐大，護衛艦隊的保護網實難周延。而在海上的陸軍部隊與其裝備也是英雄無用武之地，一旦運輸傳被擊沈，其上的人員與裝備也就立刻損失。另外，即使部隊順利登陸成功，但是由第一波部隊在灘頭所建立的橋頭堡必須由第二波以後的部隊與物資來加以充實並擴張佔領的陣地，簡言之就是登陸部隊必須不斷保持活躍的狀態才不致被趕下海去。可是在未獲得制海權的情況下，要將補給與增援源源不斷的送達登陸部隊手中是相當困難的，而登陸部隊的命運卻全繫於補給與增援的情況，因此倘使不能順利運送增援與補給，則岸上的攻擊部隊遲早將被擊潰或自行崩潰，而這對發動龐大規模遠征的國家來說，人員與物資的損失都會是十分慘重的。是以在獲致制海權之前固仍可實行跨海遠征，但其規模都不可能太大。不過，現代科技進步使武器的射程與火力增加，在某些地理環境較特殊之處卻有可能在獲致制海權之前仍能遂行大規模的戰略性兩棲登陸，這種特殊情況，筆者留待第三章與第四章作說明。

的船隻並對它們都建立「控制」，假使要這麼做，所需的兵力數量將多到難以想像的程度，這也就是海洋阻絕中的商業破壞能夠成功的條件。但是狹窄的水道迫使船隻在通過時必須集中在一起，而且距離陸地相當近，於是對於通過的船隻就能夠很容易的建立控制。在這裡又顯出陸海性質其中的差異之一，就是說在陸地上即使面對著難以逾越的天險，但是軍隊卻仍能取道他處，出其不意地越過天險；可是船隻面對狹窄水域通道的「天險」，卻只有屈指可數的幾條航道可供繞道航行，有時甚至根本沒有別的替代航道，例如地中海與黑海、大西洋之間就只有一條航道。船隻如果不經由這些通道就無法抵達目的地，或至少必須繞相當遠的路，最明顯之例，蘇伊士運河 (Suez Channel) 與好望角 (Cape of Good Hope) 航線之間的關係。繞道增加額外的航行成本與危險 (商船無法得到護航艦隊充分的保護，且對所繞的航道上的水文、氣候等情況不熟悉)，這些困難使狹窄水道通常也是重要的海運線所必經，但是世界上的狹窄水道成千上萬，卻不是每個都有重要海運線通過，換句話說，狹窄水道的重要程度取決於它所佔的地緣戰略位置，只有重要海上交通線通過的才能視為扼制點。

因為在大洋中難以建立全面性的控制，而扼制點又為經常是重要航道所在，是以如果能夠控制扼制點內的水域，也就幾乎等於能夠建立扼制點以外一方水域的制海權，並進而爭奪另一方水域的制海權。筆者以上文的黑海和地中海之間的關係為例，假使俄國海軍想確保它在黑海的制海權，則它若能控制連通兩個海域之間狹窄水道，即達達尼爾海峽 (Dardanelles Strait)—馬爾馬拉海 (Sea of Marmala)—伯斯普魯斯海峽 (Bosporus Strait)，就能達成目的，同時還可以進窺東地中海；反之，假使西方國家海軍想要阻止俄國海軍在地中海內與其爭奪制海權的歸屬，則它們只須控制兩海峽而不須在整個地中海都布置同樣強大的兵力，就能保證獲致整個地中海的制海權並阻止俄國海軍進入地中海，甚至還有可能闖入黑海之內挑戰俄國海軍 (當然，這是不考慮空權與潛艦的因素)。

在所有古典海軍戰略學者中，馬漢最重視地理位置對海軍戰略的影響。馬漢不用「扼制點」而用「前進據點」來表示此種特殊的海洋地理特徵，在他看來，掌握前進據點的利益在於「以如此優越的據點，支持艦隊的前進，復有安全的後方交通線以通達本土，於是所有施用於商航運輸和供應的破壞戰均可應付裕如。在雙方兵力相等之場合下，敵艦隊將不敢入侵此一區域...因為它們的交通線過於暴露而無法冒險，一旦作戰失敗，求援於本國就嫌太遠了。」⁷⁶不過，馬漢關於海軍地理位置的討論有一缺憾，即他甚少站在缺乏「前進據點」的劣勢地理位置國家角度來思考在此一情形下，海軍作戰有何困難之處。有關這一點，西德海軍少將魏格勒 (Edward Wegener) 以德國海軍的經驗來彌補。

魏格勒將馬漢的地理位置觀念稍加修改，改稱為「海軍的戰略地理位置」 (Naval Strategic-Geographical Position)：

「海軍必須要在爭執中的海域 (disputed sea area) 中擁有一個海岸基地或一段地帶，其上至少要有一個港口可以作為從事獲取、運用、或保障制海 (mastery

⁷⁶ Mahan, *Navy Strategy*; 楊鎮甲，譯者，*海軍戰略論*, p. 115。

of the sea) 的一個根據地。為了這個目的，這個位置必須具備對駐防該處的海軍部隊提供為保持長期作戰能力所需的一切設備。此種基地必須能夠防守以對付來自陸上、空中及海上的攻擊。從該基地的各港口出動，不僅要能夠防止敵方的船運，而且要使自己的海上交通保持暢通。最後一項任務特別重要。

為了要達成所有的要求，海軍戰略位置必須和母國的威力泉源 (source of power) 保持聯繫，可以經由有效的陸上交通線，或者經由自己所控制的海域。如果海上基地遍及全球，而被敵方的制海所隔絕，不能和本國有所聯繫，則即使這些基地裝備齊全且補給充足，也無法構成一個海軍的戰略位置。最有利的情況是在爭執中的海洋四周擁有一系列可由自己任意使用的位置，這樣就能運用自如，具有作戰上的彈性，沿大西洋四周北約的許多位置就是一個例子；反之，只有一個位置可供利用的海軍艦隊將處於不利的作戰環境。

...海權包含兩大要素：一支『艦隊』及一個『位置』。它是兩個同等重要的因素的乘積，二者缺一不可。如果兩個要素之一是 0，得到的乘積就是 0。即是說如果沒有艦隊，位置是毫無價值的；反之，如果沒有位置，艦隊也就毫無意義，唯有二者的結合才能形成海權。」⁷⁷

魏格勒的觀點與馬漢相比實相去無多，不過卻比馬漢的觀點更明顯的反映出扼制點的重要性，特別是對於地理位置劣勢的國家的重要性——所有被扼制點把本國與爭執中的海洋隔開的國家、或者被外國制海權所控制的扼制點把本國與海外基地隔開的國家，其海軍艦隊在戰時對整體戰略與作戰所能發揮的效用將很小，即使這些海軍艦隊相當強大亦於事無補。關於後者，我們不妨想像一下 1970 年代開始蘇聯在印度洋建立起來的龐大海外基地網，以及其他位於太平洋或大西洋的海外基地，它們都必須穿越北約控制的海洋才能與華沙公約組織 (Warsaw Pact) 的基地取得實質聯繫，魏格勒似乎是認為像這樣的基地雖然其上駐紮的部隊很可觀與強大，但實際上缺乏真正有用的價值。

綜合二者所言，扼制點不僅能作為良好的封鎖基地所在，又可以作為向海域深處進攻的跳板。反過來說，海上交通線出入口受制於他國掌控之下的扼制點的國家，為了想要突破這種控制就必須集合相當強大的部隊對扼制點進攻，但因為這些地區甚為狹窄，容不下大量部隊一次全部展開，進攻者被迫只能分批投入兵力，可是對方卻可以藉地形之便構築堅強的防禦陣地並以強大的部隊支援，且也能很容易地預測進攻方向之所在，故這種地區實為易守難攻之處。進攻者如不願消耗大量資源，就只能被迫躲在自己的海域裡面扮演一種被動的防禦角色。

扼制點對本論文的主題具有特別的重要性，吾人不妨再想像德國及蘇聯的先天地理位置，這兩國的海岸線幾乎都沒有直接瀕臨大洋，所瀕臨的都是只能透過海峽與大洋相連的封閉 (enclosed sea, 如日本海、波羅的海、黑海) 或半封閉海域 (semi-enclosed, 如北海)，不然就是屬於大洋的緣海 (marginal sea, 如巴倫支海)，所有通往這兩個國家的航線都必須穿過不屬於他們所控制的扼制點。它們

⁷⁷ Edward Wegener; translated from the German by Henning Wegener. *The Soviet Naval Offensive*. (Annapolis, Maryland: United States Naval Institute, 1975), pp. 2-3.

在爭執中的大洋（大西洋與太平洋）或海域（北海及挪威海）周邊完全沒有位置良好的海軍基地，或是有基地而無艦隊（如第二次世界大戰中軸心國在西歐與地中海的情形），如果其戰爭目標必須透過在扼制點以外的海域上的作戰方能達成的話，則更是備受阻礙。

扼制點的特性使得控制該處的國家不必冒海戰或近接封鎖的風險就能達到建立制海權的效果，但是對於受到封鎖的國家而言，如果不能在爭執中的海域建立全面性的制海，在別處具有數量優勢的敵人最終還是能夠擊敗這種暫時性的區域制海。因此居戰略地理劣勢的強大海軍通常不會坐以待斃，僅以建立封閉或辦封閉海域內的地區性制海為滿足，必然會不斷尋求突破扼制點的各種可能，無論是純粹利用艦隊強行突破（或者避開敵人耳目脫逃），或是以外交手段甚至直接派陸軍侵入中立國或交戰國海岸，替海軍獲取在扼制點後方的重要港口等，都是可能的考量，且歷史上均不乏這些史例（除非這支海軍處於太過劣勢以致於完全不能想像這種作戰可能的地位，或者該國高層只注目於陸上的作戰，完全缺乏海軍戰略的考量，例如 1914 年德國陸海軍高層的作戰計畫，及第一次世界大戰中帝俄海軍在波羅的海的作戰均屬顯例）。在這些方法中以艦隊強行突破、建立扼制點上屬於己方的制海權是突破扼制點封鎖最穩固的辦法，但是所需要的海軍兵力亦最大，若不具數量優勢則無此可能；以陸軍入侵的方式在佔領港口後尚能迫使敵艦隊撤離附近海域，亦為建立制海權的一種方法，但是所需的努力亦甚龐大，且若陸軍無法獲得戰果，則海軍戰略亦將一敗塗地；至於以外交手段或避開扼制點上的敵軍耳目以繞過該處，其結果均甚具不確定性，風險甚高，若艦隊兵力仍處劣勢則仍難以寄望能對戰爭產生真正決定性的影響。由此可見扼制點對海軍戰爭的影響之鉅。

第七節 小結

本章簡要地探討了海戰與海軍戰略的核心觀念—制海權。明瞭此一觀念將有助於研究海軍戰略，並探討本論文的研究主題。制海權的爭奪並非兩支對立艦隊爭奪同一片水域內的軍事優勢。如果兩支艦隊在同一片水域內可以劃分彼此的勢力範圍，該地區也就根本無「控制」可言。制海權歸屬的爭奪較趨近於克勞塞維茨所謂的「兩極性」(polarity)，甲方的勝利即乙方的毀滅。

控制海上交通線為制海權真正的意涵，然而若欲控制海上交通線，首先必須將敵方海軍「排斥」出海面。海戰僅為「排斥」的手段之一，並不代表是「唯一」的手段。只有將敵艦隊完全趕出海面之後，然後才可以談對己方海上交通線的保

護。這種制海權真正的內涵，曾長期不為歐陸國家海軍所瞭解與接受。在他們心目中的制海權，因受傳統陸戰觀念的影響，誤以為在海上也與陸上一樣是對軍事優勢的爭奪。而這種空泛的制海權觀念又受到「海戰目的為爭奪制海權」的影響，遂使歐陸國家海軍誤以為制海權即在海上運用海戰擊敗對方。

然而無論是海戰或封鎖，或者是實行通商破壞戰、拿捕敵方船隻等，由於海軍不像陸軍，經常能獲得進行一次決定性會戰的機會，因此海軍戰略常需相當時間才能顯示出其效果—即使是原子珍珠港 (atomic Pearl Harbor) 式的攻擊，⁷⁸也會因雙方均擁有第二擊的能力而使戰爭很難在幾天之內就結束—因此一支海軍要執行這些任務最重要的就是要擁有良好的戰略位置與各種裝備齊全、並掌握重要海上通道的海外基地以支援作戰，因為艦隊無法隨時隨地取得補給，也無法如同陸軍般將艦上人員「換班」整補，這些都仰賴裝備齊全良好的基地。若缺乏這樣的戰略位置或海外基地，即使艦隊擁有再強的戰力也無法有效達到戰略目的—建立制海權以保護海上交通線，對最後勝利做出貢獻。

那麼，認清「制海權」的定義以及各種由制海權衍伸出來的觀念對研究海軍戰略究竟還有何用處？答案就在於我們必須明瞭，海軍戰略是一種攻守合一的戰略，它不似陸戰或空戰戰略可以明確劃分為攻擊或防守，兩種各有專屬的戰略，海上的交戰雙方都沒有純粹的攻擊或防守。如果不能明白這一點，就會落入海軍戰略是純粹的兩軍勝負鬥爭的錯誤結論，或者誤以為海軍戰略根本無勝負可言的另一錯誤極端。所有這一切都提醒吾人，必須更加注意制海權這一海軍戰略理論中最核心的問題。技術的變革誠然使建立制海的努力越來越艱困，制海所能持續的時間也越來越短，但制海的重要性卻又不曾減少。因此本章的結論便是，我們仍然要對制海權觀念有正確的認識，但也必須更密切注意各種技術的變革對海軍戰略所造成的影響，兩者的結合，才能將海軍戰略的制訂引向正確的方向。

⁷⁸ 所謂「原子珍珠港」，係指戰爭以大量使用原子武器的奇襲打擊作為開端而言，Rosinski; Simpson III ed., *The Development of Naval Thought*; 鈕先鍾，譯者，*海軍思想的發展*, p. 176。