

南華大學社會科學院國際事務與企業學系歐洲研究碩士班

碩士論文

Master Program in European Studies

Department of International Affairs and Business


College of Social Sciences

Nanhua University

Master Thesis

中國大陸推動「帶路倡議」面臨的機遇與挑戰

China's "Belt and Road Initiative": Opportunities and Challenges



林辰榮

Chen-Rong Lin

指導教授：張心怡 博士

Advisor: Hsin-Yi Chang, Ph.D.

中華民國 109 年 1 月

January 2020

南 華 大 學

國際事務與企業學系歐洲研究碩士班

碩士學位論文

中國大陸推動「帶路倡議」面臨的機遇與挑戰
China's "Belt and Road Initiative" : Opportunities and
Challenges

研究生：林辰榮

經考試合格特此證明

口試委員：_____

張子揚

趙文志

張心怡

指導教授：張心怡

系主任(所長)：張心怡

口試日期：中華民國

109 年 1 月 8 日

摘要

中國大陸推動「一帶一路」迄今已超過五年，其「絲綢之路經濟帶」（一帶）與「21 世紀海上絲綢之路」（一路）的地理範疇涵蓋歐亞大陸以至周邊地區，透過和沿線國家及地區發展新的經濟合作夥伴關係，加強沿路的基礎設施的建設，中國得以獲享可觀的規模經濟與貿易商機，而為了使一帶一路倡議能夠付諸實現，中國後續也設立「絲路基金」、「亞洲基礎設施投資銀行」、「金磚國家新開發銀行」等輔助支持的區域金融機制，作為提供支持相關基礎設施建設資金的多邊開發機構。值得注意的是，中國一帶一路倡議的宏觀擘畫並非單純著眼於經濟層面的利益，其背後蘊含著龐大的地緣、政治、社會與文化的影響力，勢必衝擊與改變國際關係或全球政治經濟的發展。基於此，本論文希望了解中國大陸「一帶一路」倡議目前的具體規劃與實踐的問題點，其次探究中國大陸藉由帶路倡議所可能進行的戰略佈局與政治影響力的擴張，最後則分析帶路倡議在實施五年後的成效與參與國家的反應，以具體呈現中國大陸未來在推動「一帶一路」倡議上所可能面臨的機會與風險。

關鍵詞：帶路倡議、地緣戰略、絲綢之路經濟帶、21 世紀海上絲綢之路、亞投行

Abstract

The ‘Belt and Road Initiative’ (BRI), first envisaged by the Chinese President, Xi Jinping in 2013, aims to create the infrastructure necessary to connect China to Europe, with the ultimate aim of creating a new Free Trade Area between China and Europe. It is an umbrella initiative spanning a multitude of projects designed to promote the flow of goods, investment, and people. To date, some BRI projects are already underway, and 138 countries and international organizations are involved in bringing its connectivity and infrastructure to fruition. Though, the BRI not only has the potential to yield considerable economic and political gains but also increases geopolitical and strategic interests for China. In order to understand how the BRI advances China’s interests, this thesis tries to explore the reasons of origin and content of the BRI. Secondly, it intends to discuss the difficulties China faced when putting the Belt and Road Initiative into practice. Finally, it analyzes the risks and challenges associated to BRI’s initiative implementation.

Keywords: Belt and Road Initiative, geostrategic, the Silk Road Economic Belt, the 21st-century Maritime Silk Road, the Asian Infrastructure Investment Bank

目錄

摘要.....	i
Abstract	ii
目錄.....	iii
圖目錄	iv
表目錄.....	v
第一章 緒論	1
第一節 研究背景與動機	1
第二節 研究問題與目的	4
第三節 研究方法與範圍	4
第四節 章節安排	6
第二章 中國崛起	8
第一節 中國的崛起	8
第二節 有關中國崛起的論述與看法	11
第三章 中國大陸的「一帶一路」倡議.....	15
第一節 習近平提出「一帶一路」倡議的背景	15
第二節 「一帶一路」倡議的內容	20
第三節 一帶一路倡議背後之政治、經濟與戰略意涵.....	26
第四章一帶一路倡議的具體實踐與面臨的挑戰.....	30
第一節 世界主要國家對「一帶一路」倡議的反應	30
第二節 實踐成效與反對聲浪	47
第五章 結論	52
第一節 研究發現	52
第二節 未來研究方向建議	55
參考文獻	56

圖目錄

圖 1：研究架構（筆者自行繪製）	7
圖 2：麥金德「心臟地帶論」世界島示意圖	20
圖 3：一帶一路倡議最新規劃圖	23



表目錄

表 1：中國大陸1990至2017年GDP成長率	16
表 2：2012-2018年中國與中東歐國家貨物貿易統計	32



第一章 緒論

第一節 研究背景與動機

自 1978 年中國大陸在第十一屆三中全會推動改革開放起，改變過去長期對外封閉的路線，開始針對當時內部的經濟體制進行全方位的改革，並在沿海興辦經濟特區做為槓桿，利用外資引進、管理和技術，開啟了經濟成長的契機，繼而奠定經濟成長的基礎。改革開放後的四十餘年期間，中國大陸從之前貧困落後的農業化階段，躍身一變成為全球製造業大國，不僅國內生產毛額（GDP）平均增長均接近 10%，更與美國、日本等已開發國家逐步建立起密切的經貿關係，2010 年時更一舉超越日本，成為世界第二大經濟體，並和美國、日本等已開發的國家，建立起密切的經貿關係，而根據國際貨幣基金組織（International Monetary Fund, IMF）發佈的數據顯示，若以購買力平價（Purchasing Power Parities）計，中國在 2014 年已經超越美國，成為世界第一大經濟體，¹其崛起的速度之快、影響範圍之廣，實為世所罕見。

然而，在經歷過經濟發展高峰後，中國大陸從 2010、2011 年開始，其經濟成長開始放緩，2012 年起則急速下滑，2013 及 2014 兩年的政府公共投資更陷入停擺，2015 年的國內生產總值（Gross Domestic Product, GDP）成長率僅 6.9%，創 25 年來新低。²推究中國大陸的經濟成長率下滑的原因，除了部分是受到如美國次級房貸問題和自 2010 年起爆發的歐債危機等國際環境變化影響外，部分也反映出中國大陸內部社會所存在的種種疲態，如出口和傳統產業升級面臨巨大壓力、環境嚴重污染、貧富不均和貪腐現象激增，以及房地產投資減速造成的產能過剩等問題。

在經濟能力每況愈下的情況下，首當其衝的就是國家安全。就以國家利益至上的美國而言，自第二次世界大戰以來，美國在亞洲發動了越戰及韓戰，以島鏈戰略對共產勢力的擴張進行圍堵，冀以維持亞太地區的安全與美國的戰略利益；

¹ 《今日報導》，〈IMF：大陸今年超美成最大經濟體〉，<http://herald-today.com/content.php?sn=9238>（檢索日期：2016 年 7 月 3 日）。

² 《中時電子報》，〈中國大陸 2015 年 GDP 成長率僅 6.9%，創 25 年來新低〉，<http://www.chinatimes.com/realtimenews/20160119002386-260410>（檢索日期：2016 年 5 月 13 日）。

冷戰結束後，美國也透過反恐作為，將軍事力量聚集在中東，藉以插手龐大的石油利益。

自 1991 年蘇聯解體後，中國大陸成為東亞最大的陸權國家，隨著其經濟崛起，軍事力量的快速成長，中國大陸儼然成為美國維護世界霸權的頭號威脅。故美國除了在軍事上經由趨近東南亞國家協會（Association of Southeast Asian Nations, 以下簡稱東協）並透過南海爭端試圖牽制中國大陸外，經濟上也透過「跨太平洋戰略經濟夥伴關係協議」（Trans-Pacific Strategic Economic Partnership, 以下簡稱 TPP），拉攏東協及東亞國家進而實現美國「重返亞洲」（Pivot to Asia）的目的。

對中國大陸而言，國家利益維繫著中共政權的生存，在經濟狀況良好的情況下，共產黨的執政可安全無虞，惟自 2012 年起，中國大陸的經濟成長開始逐步下滑，其政權勢必謀求對策，而新一代的中國大陸領導人習近平依循著中共「摸著石頭過河」的傳統，試圖替中國大陸長遠的經濟發展另闢新局，提出了下一個關鍵的經濟戰略構思。

2013 年 9 月習近平在訪問哈薩克時，第一次提出建構「絲綢之路經濟帶」的構想，希望逐步擴大與中國大陸周邊國家的合作關係，同年 10 月，習近平在印尼國會發表演說時，提出中國大陸願與東協國家加強海上合作，共同建設「21 世紀海上絲綢之路」的提議，³其中也包含首次倡議「亞洲基礎設施投資銀行」（Asian Infrastructure Investment Bank, 以下簡稱亞投行）。2015 年 3 月 28 日，大陸官方正式公布「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景活動」，簡稱「一帶一路倡議」（The Belt and Road Initiative, 以下簡稱帶路倡議）。

4

帶路倡議為一巨型的跨國區域經濟合作計畫，範圍涵蓋中亞、北亞、西亞、印度洋沿岸、地中海沿岸、歐洲、非洲等地區的國家，其中「一帶」（「絲綢之路經濟帶」）是從中國大陸出發，循著中國古代陸上絲綢之路的路線前往歐洲，一是經中亞、俄羅斯到達歐洲；二是新疆經巴基斯坦到印度洋、中亞與西亞到達波

³ 《THE NEWS LENS 關鍵評論》，〈中國央視曝光官方版「一帶一路」路線圖 海陸串連全球 44 億人口〉，<http://www.thenewslens.com/article/15329>（檢索日期 2015 年 11 月 1 日）

⁴ 邱素津、趙永祥，2016/3，〈從「一帶一路」與「亞洲基礎設施投資銀行」分析中國大陸經濟版圖擴張之挑戰與效益〉，《華人經濟研究》，第 14 卷第 1 期，頁 96-100。

斯灣和地中海沿岸各國。在「一路」（「21 世紀海上絲綢之路」）方面，則是沿著中國大陸過去海上絲綢之路的路線，由中國大陸沿海港口過南海到印度洋，延伸至歐洲，或是從中國大陸沿海港口過南海到南太平洋。

在一帶一路倡議的規劃下，中國主要希望加強沿路基礎建設的經濟合作夥伴關係，一方面計劃消化中國大陸過剩的產能與勞動力，另一方面保障中國大陸的能源（如哈薩克石油）與糧食供給，並帶動西部地區的開發，為了推動此計畫，中國大陸也創立「絲路基金」及「亞投行」來增加沿線國家投入基礎建設的誘因。

5

筆者作為一職業軍人，海峽兩岸自我國民政府播遷來臺以來，雙方的情勢可說是箭拔弩張，戰事一觸即發；雖說近年來自馬英九總統在 2008 年起執政後對中國大陸採取和解政策，加上社會民情的轉變，彼此往來頻繁，使原本緊張的情勢漸趨和緩，可中華民國的假想敵仍舊是中共，所以養成時刻留意對岸政治、經濟、軍事等新聞動態的習慣。在筆者初期知悉中國大陸建構「絲綢之路經濟帶」時，一度以為是振興經濟的方法，可是其陸續拋出「亞投行」及完備「一帶一路」的相關作為後，其國家戰略願景之宏大，讓古絲綢之路發揮新時代的力量，彷彿重振古代中國皇朝貿易邦交的輝煌歷史；雖說近年來中國大陸的經濟成長率連年衰退，但是其軍事預算卻是持續攀升，若是讓中國大陸實現了這「一帶一路」的理念，可以想像得到其軍事力量的威脅絕非現今世界任何一個國家可以抗衡的。

6

帶路倡議提出之後，沿線諸多國家基於對倡議所提互聯互通所可能帶來的龐大商機與便利紛紛熱烈響應並投入，推動至今，全球共有一百多個國家與國際組織和中國大陸簽署共建「一帶一路」的合作文件。惟值得注意的是，在實際推動的近幾年，我們也陸續看到許多國家的建設傳出負面消息，反對的國家也從最開始的印度，擴展到歐盟、美國，不僅過去曾同意參與「一帶一路」建設的國家中，有許多與中國大陸「一帶一路」計畫的共建事項開始出現爭議，也有不少國家在政黨輪替後要求重新檢視、甚至拒絕相關計畫，其中最明確的案例就是馬來西亞

⁵ 曾昭明，2015/12，〈一個新興資本帝國的集結號：一帶一路與亞投行〉，《當代中國大陸研究通訊》，第 24 期，頁 49-51。

⁶ 蔡明彥，2015/4，〈「一帶一路」和「亞投行」牽動的地緣政經效應〉，《新社會政策》，第 38 期，頁 26-29。

在新任總理馬哈迪上任後強硬中止了「馬星高鐵計畫」、140 億美元的東海岸鐵路以及 20 億美元的沙巴和麻六甲天然管線計畫；⁷而時常亦可在報章雜誌上發現世界強國和帶路倡議的主要合作國家在和中國大陸合作後，對「一帶一路」的貸款合約與執行層面均有不少反彈的現象，這使筆者產生好奇，究竟是因此計畫內容規劃不夠完善，或是另有其他原因，而中國大陸在推動此帶路倡議時，其除了經濟利益的考量外，是否另有其戰略的目的，而帶路倡議的發展未來又將面臨何種機遇和挑戰。以上種種問題，激發了筆者對於此一議題想進一步深入研究的興趣。

第二節 研究問題與目的

基於前述背景與研究動機，本研究欲探討的問題主要有三：

- 一、中國大陸「一帶一路」倡議之具體內容規劃為何？
- 二、中國大陸推動「一帶一路」倡議在經濟與戰略上有何利益？
- 三、「一帶一路」倡議在實際推動上將面臨何種的風險與的挑戰？

透過探究前述研究問題，筆者預期本研究可達成以下目的：

- 一、了解中國大陸推動「一帶一路」倡議的背景緣起與該倡議之具體內容規劃；
- 二、探究中國大陸透過推動「一帶一路」倡議所可能在經濟與戰略層面上獲得的利益；
- 三、「一帶一路」倡議在實際推動上面對何種地緣政治和經濟的機會、困難與考驗。

第三節 研究方法與範圍

一、研究方法

帶路倡議推動迄今已滿五年，其地理範疇涵蓋歐亞大陸以至周邊地區，本研究主旨在於了解中國大陸「一帶一路」倡議目前的具體規劃與實踐的問題點，其次探究中國大陸藉此所可能進行的戰略佈局與政治影響力的擴張，最後則分析「一帶一路」倡議在實施五年後的成效與參與國家的反應，以具體呈現中國大陸

⁷ 林彥臣，「馬哈迪宣布取消興建「星馬高鐵」：花 1100 億卻賺不到錢」(2018 年 5 月 29 日)，2018 年 11 月 20 日瀏覽，〈ETtoday 新聞雲〉，<https://www.ettoday.net/news/20180529/1179209.htm>。

未來在推動「一帶一路」倡議上所將面臨的機會與風險。

為探究上述問題，本研究採用質性研究中的歷史研究法與文獻分析法，茲說明如下：

（一）歷史研究法

歷史研究法是研究過去所發生的事件或活動的一種方法，也就是針對過去所發生的事件，進行一種有系統的探討。歷史研究法的實際應用係透過蒐集、檢閱與歸納相關現存歷史資料，再與之對照是否和既存的事實有所交織，最後以史實為基礎，依據個人的觀點，對歷史事實的因果關係、源流演變或性質意義提出自己的看法。

歷史乃客觀事實之存在，運用歷史研究法的優點在於可以透過對史料或資料的整理來理解某事件的來龍去脈，從中推論事件發生的原因，並對某個事件能有完整的概念；然而，基於研究對象無法控制操縱，在某些國家可能不易掌握相關研究資料，加上歷史研究法僅能就既存的文獻和史料中尋找相關證據，因此一份歷史研究成果的良窳，取決於研究者如何面對以上條件之限制。

由於一帶一路倡議的出台，實乃當代中國經濟改革過程中一種不斷實踐的過程，也是中國藉之走出具有中國特色的經濟現代化之路的重要里程碑。在本研究當中運用歷史研究法，可有助於筆者掌握中國四十年來經濟改革過程背後的歷史情境，並理解中國是如何針對其面對的特定經濟或發展問題，而提出相關的具體經濟改革方針。為此，筆者將蒐集與中國經濟改革、一帶一路倡議和經濟戰略的相關資料，經整理耙梳後，從中勾勒出一帶一路政策出台的歷史脈絡與背景，進而呈現中國提出此倡議背後的經濟與戰略考量。

（二）文獻分析法

文獻分析法是社會科學領域中較為研究者普遍採用的一種研究方法，其利用與研究主題相關的文獻，諸如文書、檔案、日記、回憶錄、報章等紀錄或資料，來發現新的事物或支持某一事物的見解，並對其內容的分析評論進行篩選，再對持不同觀點的學者論述與文獻進行交叉分析，整理出具客觀性的研究發現或結果。

本研究亦將採用文獻分析法，藉由蒐集國內外對於「一帶一路」或中美博弈等問題進行研究探討的專書、專書論文、學術期刊文章、具公信力之網站、公報及官方文件等，再進行分析、歸納與統整，從中分析事件原因、背景、影響及意

涵，最後作為本文探討分析的依據與基礎。

二、研究範圍

本文從歷史的角度來瞭解中國崛起的過程以及「一帶一路」推動上面對的機遇與挑戰，在時間上主要係以冷戰結束後至 2019 年為止，在研究面向上則從中美關係的競合面向切入，探討中國推動一帶一路倡議背後的經濟、戰略考量，以及其在區域和全球層次上將對中國未來的地位與美中互動產生何種影響。

在研究限制方面，「一帶一路」倡議的規劃與推動呈現動態性的發展，而本研究在進行上又必須以「一帶一路」倡議推動迄今的現有中國官方政策、學者專家的文章及相關新聞資料進行分析整理，其中文獻又以當代中國知識界的論者為主要大宗，惟研究者在軍中任職，當前兩岸關係雖然不至於劍拔弩張，但中華民國仍舊以中共為假想敵，因此對於中國大陸相關文獻內容的認識與篩選，不免依據自我主觀之認定，以此而論，在文獻蒐集時不免囿於個人主觀意識，恐有失學術客觀性，此乃本研究之重要限制。另，因筆者對於中國政治經濟學術研究的涉獵未深，在研究進行上僅能針對前人研究不足之做作增補，並提供個人的研究心得與發現，此為本研究之另一限制。

第四節 章節安排

本論文研究架構如圖 1 所示，首先介紹中國大陸的崛起，其背景要回推到 2008 年，當年為了緩解全球金融海嘯對於中國經濟成長造成的衝擊，中國大陸採取寬鬆政策，刺激經濟，大舉興建高鐵等基礎建設，鼓勵企業擴廠，導致產能過剩，後續為解決產能問題，中國大陸推出「一帶一路」政策，向外輸出高鐵等基礎建設服務，並對國際金融機構不願借款、財政體質脆弱的國家提供鉅額融資。

現面對國際局勢轉變，習近平提出「一帶一路」的戰略希望解決因中國經濟成長放緩所產生的內部問題，惟此倡議背景亦有其戰略考量，以至世界強國、亞洲及歐洲國家對一帶一路提出初期一直到正式實施後均有不同的反應，本文希望針對「區域關係的改變」、「沿線國家的態度」及「各國對帶路倡議支持或掣肘的作為」之面向來探究中國大陸在推動「一帶一路」倡議上面臨的機遇與挑戰。

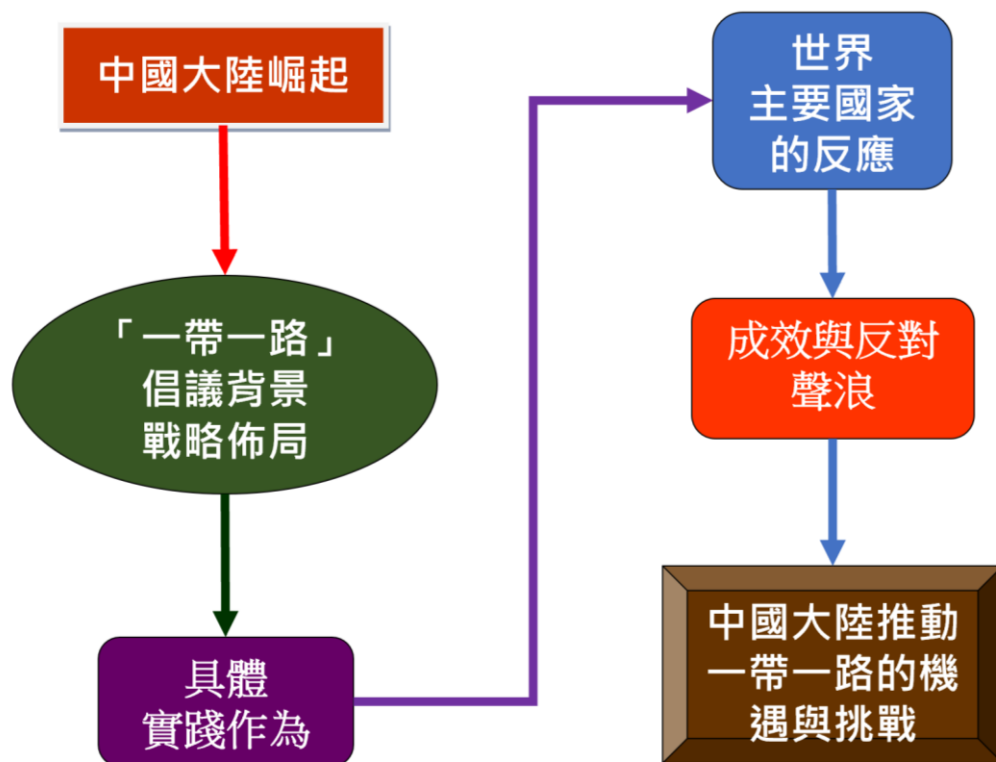


圖 1：研究架構（筆者自行繪製）

在章節安排上，本論文將分為五章，各章主要探討內容說明如下：

第一章「緒論」，主要說明本研究的重要規劃與規畫進行的形式，包括研究背景與動機、問題意識、研究方法、範圍與限制等。

第二章「中國崛起」，首先探討近期有關中國崛起情勢的研究文獻，其次整理有關中國崛起的相關論點，以瞭解中國崛起的實貌，最後勾勒出近期中國政經實力向外擴張的概要，並呈現新興強權快速崛起對於既有國際權力分配的衝擊。

第三章「中國大陸的一帶一路倡議」，說明中國提出一帶一路倡議的背景，此對帶路倡議沿線國家帶來的經濟機會，最後闡述此政策背後的政治、經濟與戰略意圖。

第四章「一帶一路倡議的具體實踐與面臨的挑戰」，本章探討一帶一路倡議提出五年後的實際發展與成效，並說明各方支持與反對的原因，最後則分析中國大陸未來在推動帶路倡議上所可能面對的挑戰。

第五章「結論」，本章將回答最初設定的研究問題，並就文獻整理與探討分析結果作一總結，進而導出本論文主要的研究發現，最後，對於未來與從事此一議題之研究者提出相關參考方向與建議。

第二章 中國崛起

第一節 中國的崛起

中國崛起是指冷戰結束以來，中華人民共和國在經濟、政治、軍事及科技等方面實力的快速成長，由於中國大陸有穩定和龐大的人口，加上其快速增長的經濟和軍事支出，因此普遍被西方國家視為是一個潛在的超級大國。作為經濟發展最快的開發中國家之一，中國大陸在國際事務中扮演著重要的角色，在聯合國安理會常任理事國中占有一席，中國自 1990 年代中期開始快速增長的經濟以及半之而來的軍事實力也成為各方矚目的焦點，⁸國際上也隨之出現「中國崛起」（China's Rise）的說法。⁹

「中國崛起」是後冷戰時代最為重要地緣政治發展的現象，推究其之所以能夠快速在世界舞台上崛起，主要可歸功於以下四個因素。

第一，自 1949 年後共產集權特殊政治體制的優勢。在 1949 到 1978 年改革開放以前的這段期間，中國共產黨徹底地完成社會主義革命，把原本私有的土地和工業資本全部改為國有化或集體化，而這也成為了中國大陸在 1978 年鄧小平推動改革開放後能夠快速發展的重要原因，而 1978 年中共推動改革開放後，中國改變過去長期對外封閉的情形，開啟經濟成長的契機，改革開放迄今四十年的時間，中國大陸已經從貧困落後的農業化階段，躍身一變成為全球第一製造業大國和世界第二大經濟體，並和美國、日本等已開發的國家，建立起密切的經貿關係。

就一般國家的發展經驗來看，相對貧窮的國家在開始發展經濟之初，最大的難點便是缺少能夠投入產業的大量資金，換言之，一般窮國的人民只能勉強糊口，不論政府或是人民都沒有多餘的資金能夠投資國家的基礎建設，而中國大陸因為土地國有化，政府在開展基礎建設時，得以仰賴轉讓土地使用權的「土地批租」方式來籌措發展基礎建設的相關資金，而伴隨景氣發展所帶來的繁榮，租賃土地的價格必定水漲船高，政府相對的能夠籌措更多的資金來進行更大規模的建

⁸ 薛中鼎，2015/10，〈2015 年中國大陸閱兵與「一帶一路」〉，《海峽評論》，第 298 期，頁 43-47。

⁹ 行政院大陸委員會，2005/10/01，〈中國崛起的危機與風險〉，
https://www.mac.gov.tw/News_Content.aspx?n=AD6908DFDDB62656&sms=161DEBC9EACEA333&s=C821607950F8CB2B。（檢索日期：2019 年 8 月 10 日）

設。

第二、強烈的國家意識。在過去曾經超過 150 年的時間裡，中國受到其他國家的不平等對待，諸如英、美、法、德、日、俄甚至於如義大利、奧匈帝國、比利時、葡萄牙等小國，都曾經從中國大陸獲得了不平等條約的權利。而中國大陸在共產黨執政下有著非常強的國家意識，能夠把資源集中使用在最需要的目標上，而其政治體制的動員能力非常強，因此在政策的執行上，也較能達到社會的最底層，此外也相當重視各國對於冒犯中國主權、領土完整以及尊嚴等議題的行為。

第三、地大人多的優勢。中國大陸地大物博、人口眾多，經濟發展上手眾市場，市場夠大才能具有「規模經濟」的效益，若市場不夠大，生產數量沒有規模，某些關鍵產業是發展不起來的，而中國在經濟發展上善用地大人多的優勢，在人多的市場和規模下，成功的創造出世界一流的高鐵產業，近年也開始將高鐵產業與技術外銷到其他國家。此外，大市場具有磁吸的效應，全球各大企業著眼於中國市場的可觀規模，幾乎都搶著進入中國，希望搶占成長市場的有利商機，基於此，中國大陸便有了談判籌碼可以要求外資答應某些對中國有利的條件，例如技術移轉或在中國大陸設立研發中心等。此外，市場大容易讓產業產生群聚效應並可以建立完整的產業鏈，內部就可以形成「垂直分工」，從中國大陸沿海地區引進外資，帶來技術與資金等有利條件，等開始發展後沿海成本提高，再遷向中國內陸等土地、勞工成本不是那麼高的二線城市，以這樣的發展模式來延長經濟成長的高峰期。¹⁰

第四則是工業化的「後發優勢」。中國現代工業化的基礎來自 1953 年到 1957 年「一五」時期蘇聯援建的 156 個大型工業建設項目，這是中國藉著在外交政策上採取對蘇聯一邊倒和抗美援朝所換來的代價。到了改革開放時期，中國大量引進歐美日等先進國家的資本與技術，採用和借鏡先進國家成熟的計劃、技術、設備以及經濟發展上的模式，視情況跳過已開發國家在當初經濟發展某些階段面臨的困難與挑戰，特別是在技術方面，因此進度呈現跳躍式的進展。¹¹例如，在中

¹⁰ 朱雲漢，2015/01/28，〈高思在雲一個知識份子對二十一世紀的思考〉，《天下文化》，〈<https://bookzone.cwgv.com.tw/books/details/BGB392>〉。（檢索日期：2019 年 8 月 2 日）

¹¹ 林毅夫，2018/03/25，〈陸經濟成果靠後發優勢〉，《工商時報》，〈<https://www.chinatimes.com/newspapers/20180325000865-260203?chdtv>〉。（檢索日期：2019 年 10 月 5 日。）

國某些偏遠地區便直接跨入建置無線與數位通訊的時代，跳過了架設有線電話的階段，而這樣的發展也使得中國傳統金融服務業在尚未充分市場化時，網路金融卻可已經達到先進國家的水準。更值得注意的是，中國一開始是模仿歐美日等先進國家，現在則進步到逐漸能夠創新、掌握後發優勢和全球化，先成為「世界工廠」，現在再成為「世界市場」。¹²

在諸多優勢條件的輔助下，中國快速的實現現代化，一舉從世界上最貧窮國家轉變、上升成了全球最大貿易國、全球創新的推動者，2001 年中國正式加入世界貿易組織（World Trade Organization, WTO），並在全球化的推進過程中，逐步成為世界工廠，之後更在 2009 年取代德國，成為全球第一大出口國，2010 年超越日本成為 GDP 僅次於美國的第二大經濟體，現在的中國有著近 14 億人口和數量龐大且日益富裕的中產階層，根據 IMF 的數據顯示，中國在 1949 年時的人均收入僅約 16 美元，然而到了 2018 年時，中國的人均 GDP 已達 9732 美元，也是世界最大的外匯儲備國，¹³另外也有不少數據顯示中國經濟已逐步超越西方工業國家，逐漸邁向全球第一，這些在在顯示著中國經濟的崛起已是無法否定的事實。

從國際關係的觀點來看，強權之間的競爭與合作一直是探討國際政治的核心議題。面對中國的崛起，各方觀點可略歸納為悲觀與樂觀兩種論述。對中國崛起抱持樂觀態度者認為，中國的崛起與中美霸權交替存在和平轉移的可能性；持悲觀態度者則認為，中國的崛起讓中國掌握了全球經濟的優勢，隨著中國變得越來越強大和富有，中國在軍事硬實力上，已經到達可能威脅美國在太平洋勢力的地步，在軟實力上，中國也積極發展運用經濟和文化做為吸引他人的方式，長此以往，中國必將以經濟發展做為驅動表達對現狀的不滿，擴大在地區的影響力並挑戰以美國為首的西方世界之主流價值觀。¹⁴

雖然目前中國在聯合國與世界上的影響力、綜合國力和美國仍有較大的差距，但由於其仍然信服於有別於西方民主政治的共產理念制度，而其經濟與科技

¹² 朱雲漢，2015/01/28，〈高思在雲一個知識份子對二十一世紀的思考〉，《天下文化》，〈<https://bookzone.cwgv.com.tw/books/details/BGB392>〉。（檢索日期：2019 年 8 月 2 日）

¹³ 2019 年 2 月時為 3.09 兆美元。

¹⁴ 約瑟夫·奈伊，大衛·威爾許，2019/07/19，〈哈佛最熱門國際關係課，中國崛起過程無法和平？揭美中關係的 2 大利益衝突〉，《商業周刊》，〈<https://udn.com/news/story/12639/3937667>〉。

方面的發展、不斷擴展的國際影響力以及許多方面都不斷進步的事實，導致產生中國可能在 21 世紀中期成為世界第二個超級大國的可能性大增，換言之，中國不僅是美國的主要商業對手，也被廣泛視為是對美國維繫主導地位的一個重大威脅。

第二節 有關中國崛起的論述與看法

承前所述，1991 年蘇聯解體後，中國大陸成為東亞最大的陸權國家，中共的軍事力量也因為經濟崛起而呈現快速成長，由於中國大陸近年來高速成長的經濟成果已導致中國成為帶動東亞經濟發展的核心，其高速發展對周邊帶來的衝擊與中國在崛起之後對未來可能的意圖均使美國和國際社會充滿焦慮，特別是中國大陸在經濟成長趨緩之際推出兼具經濟與戰略意涵的「一帶一路」倡議，藉之逐漸形塑中國作為推動國際體系變革關鍵動力的形象，更讓以美國為主的西方國家擔心另一個「大國崛起」。¹⁵此種源自中國共產黨為了維持政權穩定、確保內部社會秩序，乃至於發展外向輻射的權力關係，逐步擴散到全球政治、經濟、軍事、安全、金融、貨幣、社會文化等面向，進而帶動亞洲的崛起，將亞洲推向國際政治的前沿，自然引起國際社會的高度重视。¹⁶

學者 Broomfield 便強調，中國是目前僅存的共黨國家，其內部不斷增漲的民族主義和反美的政治宣傳，顯示了中國不會因為時間的推移或是經濟夥伴關係而逐步向外開放其政治制度；中國逐漸增強的經濟實力更對美國造成相當的威脅，也讓中國在和對美國的交往中有越來越多的籌碼足以和美國分庭抗禮；最後，中國的國防支出顯著上升和軍事科技進步持續增進，使得中國必將邁向軍事超強及地區霸權，而美中在亞太地區諸多問題的利益更是分歧的，因此認為美國政界不應該天真的認為和中國將有全面性交往的可能存在。¹⁷

針對中國崛起是否具威脅的問題，中國大陸學者傅菊輝、許璐從歷史的角度來解釋中國的崛起，在〈大國崛起的規律分析〉一文中，傅菊輝、許璐借由看

(檢索日期：2019 年 10 月 20 日)

¹⁵ 王俊評、張登及，2015/2，〈「一帶一路」之內涵及其對美中關係之影響〉，《戰略安全研析》，第 118 期，頁 21-30。

¹⁶ 楊昊，〈博覽會政治學：中國治理周邊關係的新模式？〉，《民主與治理》，第一卷第一期，2014 年 2 月，頁 145。

¹⁷ Broomfield, E. V., "Perceptions of Danger: The China Threat", *Journal of Contemporary China*, Vol.12, No.35(2003), pp.265-284.

美國崛起的歷史、蘇聯解體的教訓及歐盟和平崛起的典範例子，分析出大國崛起的五點規律；第一、國家崛起的基礎是經濟實力與綜合國力；第二、科技進步是國家崛起的根本支柱；第三、制度創新是國家崛起的促進力量；第四、國家崛起的過程也是參與國際競爭的過程；第五、大國的和平崛起需要良好的週邊環境，與主要鄰國形成穩定的互利合作機制，而不是通過組成軍事集團建立勢力範圍和安全地帶。¹⁸

傅菊輝、許璐指出，中國大陸想要和平崛起需要兩個條件的配合，第一是需要以和平崛起為核心，戰爭和霸權無法解決問題，前蘇聯不斷挑戰霸權、擴大軍備或爭奪勢力範圍的戰爭崛起道路，證明了是個失敗的例子；第二，大國崛起的過程上需要掌控國際政治資源的極大化，所謂國際政治資源是指國際政治主體在國際競爭中用來實現自身利益，貫徹戰略目標所使用的物質和精神資源。國際政治資源是一種客觀存在的，各國、各地及各種國際組織都有。中國大陸是資源不豐富的國家，戰略物資有限，石油、煤炭等可供利用的資源，要靠國際市場去引進；地理環境的海上交通線脆弱，一旦面臨敵國的封鎖；戰略資源嚴重不足。¹⁹因此，在性質、內容、多寡千差萬別的國際資源上，誰掌握的多、開放利用得多，誰在國際舞台就有較大的競爭力。²⁰

而學者鄭必堅則認為中國採取了自由制度主義的觀點，提出「和諧世界」理念來延續「新安全觀」與「和平發展（崛起）論」，也就是希望透過經濟、社會、文化等各方面的交流以及複雜互賴來追求東亞地區的和平穩定，使中國大陸能有效掌握 21 世紀前二十年的重要戰略機遇期。²¹

學者高朗在〈如何理解中國崛起？〉中指出，北京當局的思維與界定國家利益的方式，可能隨著其內部領導階層危機、臺灣問題以及能源匱乏等議題，出現新的變化，進而衝擊中國目前一直抱持著和平崛起與發展的對外政策路線。

¹⁸ 傅菊輝、許璐，〈大國崛起的規律分析〉，《湖北職業技術學院學報：綜合版》，2008 年第 1 期，頁 82-85。

¹⁹ 傅菊輝、許璐，2008/3，〈大國崛起的規律分析〉，《湖北職業技術學院學報》，第 11 卷 1 期，頁 82-85。

²⁰ 傅菊輝、許璐，〈大國崛起的規律分析〉，《湖北職業技術學院學報：綜合版》，2008 年第 1 期，頁 82-85。

²¹ 鄭必堅，「中國和平崛起的發展道路」，中國科學與人文論壇，2004 年 3 月 21 日，〈<http://tech.sina.com.cn/other/2004-04-22/2013353260.shtml>〉，（檢索日期：2017 年 9 月 30 日）

在〈美國全球霸權對中國全面崛起的影響分析〉一文中，湖南科技大學法學院黃仁國認為，從現實主義的理論思維來看，美國全球霸權與中國全面崛起的戰略框架基本上是矛盾和衝突的，中美戰略的交集為空集；但從事實的具體發展來看，中美戰略的交集卻有繼續增大的可能。黃仁國認為，美國全球霸權戰略對中國全面崛起的影響，主要取決於中美兩國的具體發展態勢和發展戰略，只要中國堅持和平與發展，美國就很難遏制中國的和平崛起。²²

在〈主導或參與？論中國大陸在東亞區域整合中的角色（1997~2013）〉一文中，學者胡聲平指出，依據結構現實主義的理論邏輯，中國大陸必然追求東亞區域整合的主導權，而這也是促使美國歐巴馬政府提出「再平衡」戰略，並主導TPP 尋求制訂下一個世代的自由貿易規則以維繫美國東亞至於全球的霸權及主導權的主要原因。²³

同樣的，蔡志銓、樊兆善在〈中共推動「一帶一路」的戰略意涵〉一文中提到，雖然中國大陸長期的外交政策上一再表示不稱霸，在東亞區域整合過程中也始終支持「東協主導」，刻意展現中國大陸自身沒有主導意圖，但中國如此韜光養晦，背後的主要原因恐是因為當時中國大陸受限於國際及區域結構，尚不具備足夠的實力，當時的中國大陸領導人在主觀上亦無此意願，然而在美國提出「新型大國關係」的論述下，中國大陸可能不得不採取較為積極的政策與作為，最終難免與美國進行對抗。²⁴

綜整以上對於中國崛起抱持不同觀點的相關文獻可以發現，自中國實施改革開放政策以來，經濟實力不斷壯大，連帶提升其在外交、政治、軍事上之全球影響力，學界對於中國崛起這個事實有著一致的共識，然而對於中國是否真的有意和平崛起，則存在不同的看法。西方學者普遍認為隨著中國的崛起，其綜合國力的大幅提升勢必將對美國霸權的維持造成影響，甚至未來有挑戰美國爭取世界霸權地位之可能，一旦中國恐在意識型態、經濟及軍事方面成為超強大國，必對美國在亞太地區甚至全球的國家利益構成重大威脅。中方學者則多認為中國的崛起是機遇不是威脅，中國保持穩定成長不僅有利於國內發展，而且也對中國周邊地

22 黃仁國，〈美國全球霸權對中國全面崛起影響分析〉，《湖南農業大學學報》，第6卷4期，2005年8月，頁103-106。

23 胡聲平，〈主導或參與？論中國大陸在東亞區域整合中的角色（1997~2013）〉，《歐亞區域整合之比較研究，整合現況與前瞻》，2014年12月，頁113-129。

24 胡聲平，〈主導或參與？論中國大陸在東亞區域整合中的角色（1997~2013）〉，《歐亞區域

區和平與繁榮帶來貢獻，因此多以「和平崛起」、「和平發展」、「和諧世界」做為反駁西方學界所提出的轉力轉移理論或大國崛起的回應。



第三章 中國大陸的「一帶一路」倡議

第一節 習近平提出「一帶一路」倡議的背景

冷戰結束以來，經濟議題逐漸凌駕政治、軍事等傳統議題成為後冷戰時代的主流趨勢，國際社會則呈現以美國為主的一超多強格局。對美國而言，自不容許出現威脅美國世界霸主地位的潛在挑戰國家，為此，美國相當關注中國崛起的議題。在中國大陸方面，自 1978 年開始力行改革開放並採用「社會主義式的市場經濟」後，中國大陸的經濟出現驚人的成長，從 1979 年到 2000 年，中國大陸的經濟成長率平均為 9.5%，對外貿易也不斷提高，1996 年時其外匯存底突破千億，位居世界第二；進入 21 世紀後，中國大陸的經濟成長率更是屢破雙位數，2006 年時高達 10.5%，2007 年全球金融海嘯爆發前更高達 11.4%，從以上數據來看，中國大陸的確是冷戰後全球經濟成長最快的國家。²⁵

隨著中國大陸本身經濟實力的崛起，1997 年爆發的亞洲金融危機也為中國在外部環境的崛起創造了一定有利的客觀條件。在 1997 年亞洲金融危機爆發後，東亞市場出現巨幅的資產價格縮水，不少國家出現急遽性的貨幣貶值導致經濟陷入衰退，以美國為首的西方工業國當時並未能夠及時提供這些受困國家協助，相對的，中國大陸則透過國際貨幣基金給予受災國家 40 億美金的協助，並承諾人民幣不會貶值以減輕已實行貨幣貶值國家的經濟壓力，表現了「負責任的大國」之形象；這場危機於是給了中國大陸融入東亞區域經濟整合的機會以及中國在東亞崛起的空間。²⁶

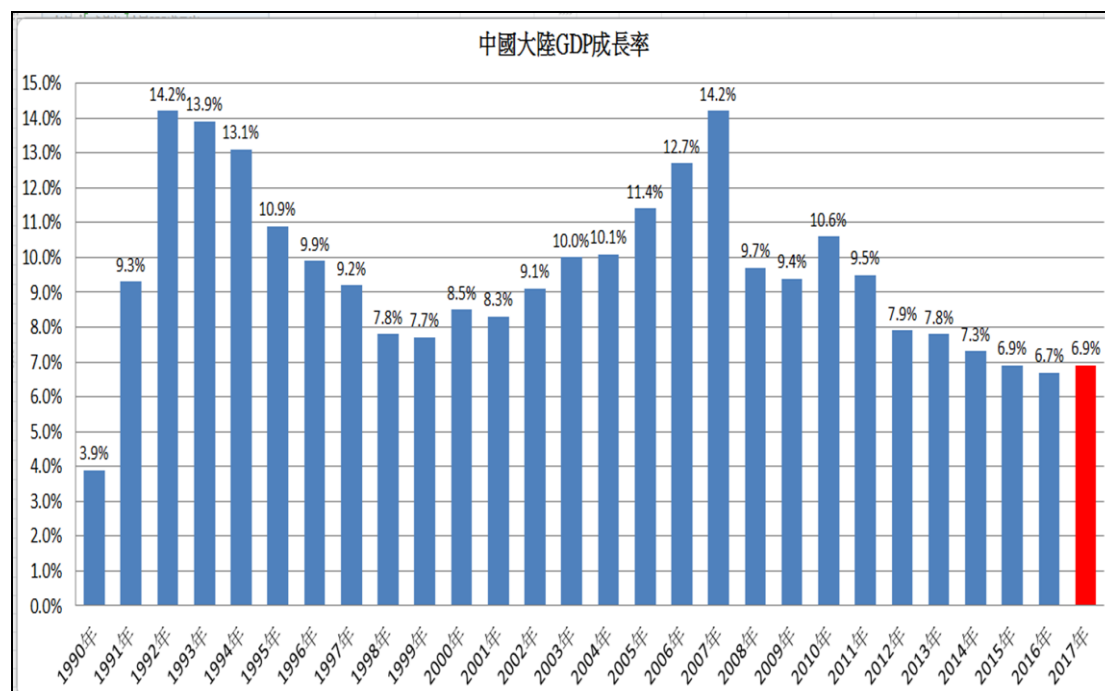
伴隨全球化不斷深入，國際社會要求全球政治多極化和經濟多元化呼聲越來越大，國際政治和經濟發展更加有利於中國在國際社會的全面崛起。在中國於國際事務上扮演越來越重要的角色以及國際社會益發仰賴中國的情形下，2008 年美國次級房貸引發了全球金融海嘯以及後續的歐債問題，全球主要國家經濟大幅衰退，受到全球經濟衰退與內部產業結構轉型等因素的影響，中國經濟過去近三十年的高速成長開始趨緩，在 2010、2011 年的短暫高峰後呈現下滑的趨勢，2013 年及 2014 兩年的政府公共投資更是停擺，2016 年時的 GDP 僅 6.7%，創近年來

²⁵ 吳玲君，中國大陸與東亞區域整合：「霸權崛起」的外在環境，收錄於「東亞經濟整合趨勢」，第九章，頁 245。

²⁶ 張心怡，相對獲益與絕對獲益觀點下的東亞經濟合作（五南書局：台北市，2011 年），頁 60-64。

新低。²⁷

表 1：中國大陸 1990 至 2017 年 GDP 成長率



資料來源：http://www.xinhuanet.com/fortune/2018-01/19/c_129794593.htm

受到全球金融海嘯以及歐債問題衝擊下，歐美市場景氣復甦力道薄弱，全球經濟沒有實質改善，外需復甦空間有限，各國需求大減，中國大陸的經濟成長也漸次趨緩，景氣的趨緩造成的是中國內部各種相關行業產能過剩的問題，如鋼鐵、水泥、電解鋁、平板玻璃、造船等行業的產能過剩率約高達 30%，出口和傳統產業面臨巨大壓力，這種情形不僅使得相關產業發展受困，更恐導致企業或金融機構的各項投資更加困難，也進一步凸顯出中國內部社會存在的長期問題，例如各種市場干預、環境嚴重污染、貧富不均、貪腐現象以及房地產投資減速等。

28

面對如此嚴重的產能過剩問題，儘管中國政府早已意識到此問題並將「去產能」列為經濟工作的重點，但該項施政目標並非短期可以達成。²⁹中國正致力於

²⁷ 許岩，2018/01/19，〈新華網 NEWS〉，《2017 年中國大陸 GDP 增長 6.9% 新動能已成為經濟重要支撐》，〈http://www.xinhuanet.com/fortune/2018-01/19/c_129794593.htm〉。（檢索日期 2018 年 4 月 16 日）。

²⁸ 《聯合新聞網》，〈林中斌／習近平打貪的險路〉，<http://udn.com/news/story>（檢索日期 2016 年 5 月 23 日）。

²⁹ 李穹，2018/01/02，〈中國大陸的債務危機還能拖多久〉，《大紀元》，〈<http://www.epochtimes.com/b5/18/1/1/n10015321.htm>〉。（檢索日期：2018 年 4 月 19 日）

經濟結構的調整與改革，亦強調不採取強刺激措施，在這樣的時空背景下，政府不可能透過需求持續擴張來提升產能利用率，企業獲利更不可能大幅改善。然而，企業獲利不佳，就會影響新增投資和擴大生產的意願，因而工業生產持續大幅成長的機會不大，當然景氣持續繁榮的前景就不會樂觀。³⁰

另一方面，在 2009 年歐巴馬就任美國總統後，把區域優先考量從原先專注在中東問題，移轉到亞太地區。對歐巴馬來說，中東問題仍然十分重要，但是中東已耗費美國太多時間、注意力和資源；美國也應該在亞太地區擔起領導責任。畢竟，美國本就是太平洋國家，過去數十年間，美國透過二戰以來的同盟架構、緊密的經濟關係和強大的駐軍力量，支持亞太區域的穩定秩序。冷戰結束後，亞洲的轉型和崛起使其成為全球重要的地緣政治引力中心。

對美國而言，亞洲地區更是利益重大。亞洲市場提供美國企業重要的投資和貿易機會，美國企業需要取得亞洲日益成長的優異科技，而協助維護區域安全，如對抗北韓的核子威脅，支持南韓及日本等盟國，或是在南海維護自由航行權等，均攸關美國的國家利益。為此，歐巴馬試圖將美國從無限對外擴張導致國力衰弱的惡性循環拉出來，重新調整美國外交戰略的方針部署，2011 年 11 月歐巴馬在澳洲國會發表演說時，便提到他對於亞洲的核心目標是：維持穩定的安全環境，以及建立在經濟開放、和平解決爭端、對普世權利和自由的尊重之上的區域秩序。³¹

為了替美國經濟尋求助力，同時衡亞太地區的各國緊張勢力的拉鋸，歐巴馬試圖在經濟上透過推動「跨太平洋戰略經濟夥伴協定」（Trans-Pacific Partnership, TPP），旨在加強與 TPP 成員國之間經貿整合，也希望藉此平衡中國大陸在亞太地區不斷增長的經濟影響力，在軍事上則推動「亞太再平衡」戰略，以確保東亞地區海洋通道與交通線的掌控為目的，來加強日韓及東南亞各國的雙邊合作關係，進而實現美國「重返亞洲」的戰略目標。³²

在這種內外不利因素夾擊下，各界開始質疑中國大陸經濟是否已經進入收縮階段？這種對於中國經濟恐將持續惡化的預期，導致中國國內充斥著各種悲觀的

³⁰ 趙永祥、白宗民、吳依正，〈「一帶一路」對大陸經濟與台灣未來發展之影響〉，《華人經濟研究》，第 14 卷第 2 期，頁 115。

³¹ 〈八年回顧，奧巴馬如何調整外交戰略重返亞洲？選讀《美國該走的路》〉，2017 年 1 月 14 日，<https://theinitium.com/article/20170114-culture-book-thelonggame/>。

³² 蔡志銓、樊兆善，2015/11，〈中共推動「一帶一路」的戰略意涵〉，《國防雜誌》，第 36

揣測，當 2015 年中國人民銀行開始引導人民幣貶值後，該年底已經有超過 5,000 億美元的外資流出，中國的外匯儲備也從 2014 年 6 月接近 4 兆美元快速下降至 3.33 兆美元；2016 年 1 月 8 日，中國股市更因為投資人驚慌賣出而出現超過 7% 的重跌，進而兩度引發「熔斷機制」休市，以上情形顯示出中國國內民眾和外國投資人對於大陸經濟未來存有高度的危機意識。³³此外，倘若中國大陸對外貿易額持續劇降、商品價格下滑，全球經濟必將面臨高度的不確定性，也連帶影響著全球景氣自 2008 全球金融海嘯及後續歐債問題中蹣跚復甦的速度。

為此，中國政府必須謀求對策，以尋求一根本性的解決。³⁴事實上，在 2009 年時面對全球金融海嘯的衝擊，中國學者許善達便提出需要有一類似二戰後美國針對西歐國家經濟重建的馬歇爾計劃方案來解決中國大陸出口衰退的情況。中國大陸經濟學家林毅夫也認為需要有此「新馬歇爾計劃」，以促進全球範圍對基礎設施的投資，打破發展中國家的經濟增長瓶頸，並給高收入國家的結構性改革提供空間，換言之，就是透過對全球有基礎設施國家的投資來增加中國的出口需求。³⁵

2012 年時，中國 GDP 成長率跌破 8%，中國的總體經濟開始面臨巨大的下行壓力，過去一直依賴財政政策刺激和過度使用生態資源的中國經濟難以維持長期、可持續的經濟增長，國內也因為過去的經濟政策、改革出現了產能過剩、貧富差距擴大等問題。面對這種總體經濟成長速度從高速降為中高速的新形勢，中國政府認為這是中國大陸經濟發展必經的正常階段，未來不僅經濟成長的速度會從高速降為中高速，中國也面臨著經濟結構必須優化以及如何將成長動力由投資轉為創新三個難題，而這些新形勢的出現乃中國經濟發展未來必須面對的「新常态」。

面對經濟發展逐漸放緩的情況，³⁶2013 年 9 月，中國大陸領導人習近平在訪問哈薩克時，第一次提出建構「絲綢之路經濟帶」，逐步擴大與中亞以至歐洲國

卷第 6 期，頁 29-58。

³³ 趙永祥、白宗民、吳依正，〈「一帶一路」對大陸經濟與台灣未來發展之影響〉，《華人經濟研究》，第 14 卷第 2 期，頁 113。

³⁴ 《FT 中文網》，〈中國大陸產能過剩背後的思考〉，<http://big5.ftchinese.com/story/001067002?full=y>（檢索日期 2017 年 11 月 23 日）。

³⁵ 林毅夫，2016/3，〈一帶一路與自貿區：中國大陸新的對外開放戰略〉，《海峽評論》，第 303 期，頁 5-8。

³⁶ 也就是中國大陸經濟發展在新形勢下將呈現「經濟增長速度從高速降為中高速」、「經濟結構（城鄉區域差距、經濟產業結構）優化」和「增長動力由投資轉為創新」等三個轉變特點。

家之間的陸路合作；同年 10 月在印尼國會發表演說時，習近平又提出中國大陸願與東協國家加強海上合作，共同建設「21 世紀海上絲綢之路」的提議，³⁷其中也包含首次倡議「亞洲基礎設施投資銀行」（Asian Infrastructure Investment Bank，簡稱亞投行）。³⁸

「一帶一路」規劃的路線幅度相當廣泛，範圍同時涵蓋中國過去古代的水、陸路絲綢之路，路線上大多是新興經濟體和發展中國家，涵蓋中亞、南亞、東南亞和中東、歐洲等地的國家與地區。³⁹當時所涵蓋國家已高達 60 多個，中國大陸內地受惠省份多達 18 個，佈局 15 個港口建設。⁴⁰2015 年 3 月 28 日時，中國大陸官方正式公布「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路」的願景活動，將此貫穿亞歐非大陸的計畫簡稱為「一帶一路」（One Belt And One Road）。⁴¹

就地緣戰略角度看來，英國地緣政治學家哈爾福德·麥金德（Halford John Mackinder）曾提出「心臟地帶論」（圖 2），其內容述明誰控制「東歐」，就等於控制了心臟地帶，控制心臟地帶，就等於控制了世界島，誰控制了世界島，就等於控制了世界。中國大陸的「一帶一路」在規劃上的確符合麥金德的心臟地帶論，其不僅可名正言順的讓中國的產業「走出去」，輸出內部的多餘產能，更可透過串連點狀、塊狀之經濟發展，積極打通歐亞大陸陸路與海陸的市場，奠定中國大陸在區域經濟中的核心地位。雖說「一帶一路」倡議提出迄今不過六年，仍屬於初步發展階段，但「一帶一路」倡議的擘畫並非單純僅是經濟層面的利益，該倡議背後蘊含著龐大的地緣、政治、社會與文化的影響力，勢必衝擊與改變國際關係或全球政治經濟的發展，而這也已經挑動美國維護霸權的敏感神經。⁴²

³⁷ 《THE NEWSLENS 關鍵評論》，〈中國大陸央視曝光官方版「一帶一路」路線圖 海陸串連全球 44 億人口〉，<http://www.thenewslens.com/article/15329>（檢索日期 2015 年 11 月 1 日）。

³⁸ 方天賜，2014/10〈評析中國大陸國家主席習近平的兩亞四國之行：「一帶一路」的推動與挑戰〉，《展望與探索》，第 12 卷第 10 期，頁 1-3。

³⁹ 林昱君，2015/3，〈中國大陸「一帶一路」形塑全方位開放新格局：往「強國」之路跨出重要一步〉，《經濟前瞻》，第 158 期，頁 66-71。

⁴⁰ 《遠見雜誌》，〈一帶一路並不遠〉，http://www.gvm.com.tw/Boardcontent_28978.html（檢索日期 2015 年 11 月 4 日）。

⁴¹ 溫在春、汪明生，2015/12，〈論一帶一路大戰略及兩岸經貿科技管理創新合作〉，《公共事務評論》，第 15 卷 2 期，頁 45-77。

⁴² 莫大華，2016/3，〈新古典地緣政治理論的再起：以中共「一帶一路」地緣政治經濟戰略布局為例〉，《國防雜誌》，第 31 卷第 1 期，頁 1-18。



圖 2：麥金德「心臟地帶論」世界島示意圖

資料來源：引自

http://www.rmhb.com.cn/zt/20170601dlfj/comment/201710/t20171021_800107778.html

第二節 「一帶一路」倡議的內容

承前節所述，中國大陸領導人習近平於 2013 年 9 月間出訪哈薩克時提出「絲綢之路經濟帶」（「一帶」），同年 10 月出訪印尼時，另提出「21 世紀海上絲綢之路」（「一路」）的構想。就名稱來看，一帶一路是一個「倡議」，在習近平提出後，隨即被列入中國大陸 18 屆 3 中全會「全面深化改革」的正式文件當中，該文件內容正式表明中國大陸將「加快同周邊國家和區域基礎設施互聯互通建設，推進絲綢之路經濟帶、海上絲綢之路，形成全方位開放格局」。2015 年 3 月，中國大陸正式公布「推動共建絲綢之路經濟帶和二十一世紀海上絲綢之路的願景與行動」方案，自此定調「一帶一路」戰略的發展方向。⁴³

就內容而論，「一帶一路」倡議的「一帶」為連接中國新疆與中亞地區的「絲綢之路經濟帶」，此乃援引江澤民時期的「西部大開發」計畫以及胡錦濤時期的「中部崛起」戰略的宏觀結構，將之重新包裝並跨出國界向中亞國家延伸；至於「一路」，則是自中國西南省份經中南半島連接太平洋與印度洋的 21 世紀「海

⁴³ 高長，〈大陸倡議「一帶一路」的政治經濟分析〉，展望與探索，第 15 卷第 6 期（民國 106 年 6 月），頁 53。

上絲綢之路」，此綜合了胡錦濤時期為了穩定中國能源運輸而採取的印度洋「珍珠鏈戰略」以及為取得中亞能源與天然氣管道輸送而採用的政策。⁴⁴

其中，「絲綢之路經濟帶」是在中國古代絲綢之路概念基礎上所形成，在其規劃下，東邊可連接亞太經濟圈，西邊則連接發達的歐洲經濟圈，被認為是「世界上最長、最具有發展潛力的經濟大走廊」。「絲綢之路經濟帶」的現實背景則可追溯到 1989 年在上海成立的「上海合作組織」，其成員包括中國大陸、俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克和烏茲別克六國，後經其他觀察員國的加盟，目前上合組織已成為有廣泛合作基礎的區域型組織。中亞國家與中國在此 20 多年來廣泛地進行了政治合作、經濟合作、教育合作以及彼此間良好的互動交流，這為「絲綢之路經濟帶」打下了良好的基礎。中國大陸以中國「古絲綢之路」的概念提出此倡議，其本質就是希望憑藉現代交通（空中、陸路、海洋）廣泛深入並發展歐亞大陸國與國之間、國與地區之間、地區於地區之間的政治、經濟、文化等方面全方位的合作與交流。

「21 世紀海上絲綢之路」亦是沿續中國古老的「海上絲綢之路」，東南亞地區自古以來就是中國海上絲綢之路的重要必經之地，自 1997 年亞洲金融危機以來，中國大陸為進一步深化與東協國家的合作，積極參與東亞的區域經濟整合，現在中國大陸成為世界上第二大經濟體，其對海上絲綢之路的規劃更擴大為以點帶線，以線帶面，增進同沿邊國家和地區的交往，將串起連通東協、南亞、西亞、北非、歐洲等各大經濟板塊的市場鏈，發展面向南海、太平洋和印度洋的戰略合作經濟帶，以亞歐非經濟貿易整合為未來發展的長期目標。

「21 世紀海上絲綢之路」可被視為是中國大陸主動創造合作、和平、和諧的對外合作環境之有力手段，也為中國未來深化改革創造良好的機遇和外部環境。在「21 世紀海上絲綢之路」的合作藍圖中，中國為了吸引歐亞國家共同參與，除了積極發展與沿線國家的經濟夥伴關係外，也提出共同建設「和平海洋」、「和諧海洋」及「合作海洋」，促進藍色經濟的發展，建立全方位海洋合作夥伴關係的構想，希望能與沿線國家共同打造政治互信、經濟融合、文化包容、互聯互通的利益共同體和命運共同體，以實現地區各國的共同發展和共同繁榮。⁴⁵

44 同註 37

45 《自由時報星期專論》，〈中國大陸新絲路戰略與臺灣之路〉，

根據「一帶一路」建設的「願景與行動」規畫方案，其在陸路部分，將沿著古絲路路線建構歐亞國際通道，以沿線的中心城市為據點，重點打造經貿產業園區作為合作平臺，進一步加強合作、推動資源共享，與沿線國家共同打造新亞歐大陸橋、中蒙俄、中國—中亞—西亞、中國—中南半島等國際經濟合作走廊，建立雙邊經濟合作夥伴關係；海上絲綢之路則以重點港口為支點，共同建設安全高效率的海上運輸通道，打造巴—中和孟印緬中兩個經濟走廊，拓展大陸與東南亞、中東及歐洲各國的經濟合作。⁴⁶

此六大經濟走廊的建設在項目上各有不同，例如新亞歐大陸橋經濟走廊的重點在於沿線國家基礎設施上的互聯互通，以及產業合作；蒙俄中經濟走廊則強調要把絲綢之路經濟帶連同俄羅斯跨歐亞大鐵路、蒙古國草原之路等三個倡議進行對接；中國—中亞—西亞經濟走廊以加強與伊朗、土耳其等相關國家合作，積極參與土耳其東西高鐵等建設和經營；⁴⁷中國—中南半島經濟走廊著重加強與泰國、柬埔寨的合作，推動各項海陸大型建設；至於孟印緬中經濟走廊則強調在政府合作機制面向上的強化，以利推動基礎設施項目的相關建設。

大致上，巴—中、孟印緬中、新亞歐大陸橋，以及蒙俄中等四條經濟走廊將構成「絲綢之路經濟帶」的陸路骨架。其中，巴-中經濟走廊著重石油運輸通路，孟印緬中強調與東協國家的雙邊貿易往來，新亞歐大陸橋是大陸直通歐洲的物流主要通道，蒙俄中經濟走廊則偏重國家安全與能源開發。

隨著「一帶一路」倡議得到越來越多國家的呼應與參與，習近平於 2017 年 7 月 3 日也向俄羅斯總統普京提到要開展北極航道合作，共同打造「冰上絲綢之路」，此後在 2018 年 1 月 26 日中國大陸國務院發表的《中國的北極政策》白皮書當中，便正式鼓勵所屬企業建立基礎設施和開展商業試航，為北極航線鋪平道路，形成「冰上絲綢之路」，來提出共同開發穿越北極圈，連接北美、東亞和西

<http://news.ltn.com.tw/news/politics/paper/871008>（檢索日期 2015 年 10 月 21 日）

⁴⁶ CIPCCPS 信息部，2017/03/16。〈詳解“一帶一路”的六條經濟走廊〉，《CICCP 中國大陸民營經濟國際合作商會》，〈<http://www.ciccp.org/News/Shownews.asp?id=940>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 15 日）

⁴⁷ 《自由時報自由評論網》，〈伊朗與西亞世界〉伊朗、中國大陸與「一帶一路」，<http://talk.ltn.com.tw/article/breakingnews/1401014>（檢索日期 2016 年 4 月 11 日）

歐三大經濟中心的海運航道的「冰上絲綢之路」。⁴⁸另外，2015年4月13日，中國在發布一帶一路官方版的「路線圖」時，首度加入「21世紀海上絲綢之路」的南線，即從南海到南太平洋的支線，用以貫通印度洋與南太平洋，打造「大洋經濟圈」等構想（如圖3）。⁴⁹



圖 3：一帶一路最新規劃圖

資料來源：<https://buzzorange.com/2017/03/23/china-one-belt-and-one-road/>

透過「一帶一路」的倡議，習近平改變了中國大陸過往的自我定位，將中國大陸從東亞國家變成了亞洲中心國，而他對中國大陸發展的中長期藍圖就是2014年由習自己起草的「四個全面」，首要目標是「全面建成小康社會」，實

⁴⁸ 錢尹鑫，中國大陸發展冰上絲綢之路的戰略意圖與未來發展之研析，展望與探索，第17卷第4期（民國108年4月），頁39-60。

⁴⁹ 參見「一帶一路擴及北極圈與拉丁美洲」，引自「經貿研究網站」，2018年9月11日，<http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF/%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF%E6%93%B4%E5%8F%8A%E5%8C%97%E6%A5%B5%E5%9C%88%E8%88%87%E6%8B%89%E4%B8%81%E7>

現方法有三個，第一是「全面深化改革」，就是經濟改革，第二是「全面依法治國」就是政治改革，最後是「全面從嚴治黨」。

在 2015 年的博鰲論壇上，習近平也宣示，中國大陸將透過沿線國家的「五通」（政策溝通、道路聯通、貿易暢通、貨幣流通、民心相通），企圖將亞洲打造成命運共同體，⁵⁰這也的確可視為是習近平實現自己在 2012 年上任後提出「中國夢」及「兩個一百年」的國家戰略目標，即希望在中國共產黨建黨 100 年（2021 年）年時達到「全面建成小康社會」，在建政 100 年（2049 年）時完成「建成富強、民主、文明、和諧的社會主義現代化國家」。⁵¹

2017 年 5 月 14-15 日，中國在北京舉行首屆的「一帶一路國際合作高峰論壇」（Belt and Road Forum for International Cooperation），由習近平發表題為「攜手推進『一帶一路』建設」內容的演講，與會領袖會後發表聯合公報，強調彼此合作、互利共贏，並反對保護主義，並致力建立開放型經濟、確保自由貿易。此次與會共 130 個國家、70 多個國際組織，最終與中國簽署協議的國家及國際組織共 68 個，而簽署聯合公報的領袖則有 30 個。

第二屆「一帶一路」國際合作高峰論壇於 2019 年 4 月於北京舉行，除預定出席的外國國家元首和政府領袖人數明顯超過首屆論壇外，第二屆論壇的規模也更大，共計有來自 100 多個國家的數千名各界代表與會，在活動上將舉辦 12 場推動務實合作的分論壇，為工商界對接合作搭建平台。⁵²

然而規劃再好，若無法落實執行也是空談。為了能夠讓一帶一路倡議付諸實現，中國陸續設立「絲路基金」（Silk Road Fund）、「亞洲基礎設施投資銀行」（Asian Infrastructure Investment Bank）、「金磚國家新開發銀行」（New Development Bank BRICS）等輔助支持的區域金融機制，作為提供支持相關基礎設施建設資金的多邊開發機構。其中，規模 400 億美元的「絲路基金」於 2014 年 12 月正式設立並開始運行，目的是推動發展亞洲區域經濟，並為一帶一路沿線國家的基礎建設、投資開發、產業合作等項目提供融資的服務。

「亞洲基礎設施投資銀行」是由中國國家主席習近平 2013 年 10 月出訪印尼

[%BE%8E%E6%B4%B2/obor/tc/1/1X000000/1X0AF5BA.htm](#)。

⁵⁰ 蕭富元，2015/4，〈一帶一路全面解讀〉，《天下雜誌》，第 571 期，頁 93-124。

⁵¹ 國防部，2017 年 12 月 31 日。《中華民國 106 年國防報告書》，台北，頁 16。

⁵² 今日新聞，〈100 多國與會 第二屆「一帶一路」論壇 4 月將在北京登場〉，2019 年 3 月 8 日，

時提出的一項倡議，由於這是第一個由亞洲國家主導的國際金融組織，並向亞洲各國家和地區政府提供資金以支持一帶一路倡議相關之基礎設施建設，因此被認為是向美國在全球經濟秩序的主導權提出挑戰。美國最初對於亞投行採取了抵制的態度，並積極遊說美國的重要盟友，如澳洲、韓國、日本、英國...等不要加入亞投行，惟各國擔心遭到邊緣化，仍紛紛提出加入申請。⁵³

2014年10月24日，中國、印尼、新加坡等21國在北京簽署《籌建亞投行備忘錄》，擬定其法定資本為1,000億美元，中國為最大出資國，出資50%。2016年1月，亞投行正式運作，成員國數量已達80國，共計批准16個投融資項目，貸款總額達25.7億美元。⁵⁴

「金磚國家新開發銀行」為巴西、俄羅斯、印度、中國及南非等五個金磚國家在2013年所共同倡議建立總資本額為1,000億的國際性金融機構，主要目的為方便金磚國家間的相互結算和貸款業務，從而減少對美元和歐元的依賴，有效保障成員國間的資金流通和貿易往來。

總的來看，「一帶一路」倡議提出至今已超過六年，相關沿線建設不僅橫跨亞、歐、非三大洲，涉及68個國家參與與沿線涵蓋近44億的人口，中國也已經與126個國家和29個國際組織簽署共174份共建「一帶一路」合作文件，顯見一帶一路確可說是當前全球中參與成員最多、最具規模也最受矚目的區域間合作計畫，而按照其規劃，透過參與國家彼此間相關基礎設施的建設與對接，中國希望推動「政策溝通」、「設施聯通」、「貿易暢通」、「資金融通」和「民心相通」，其不僅符合中國大陸本身國家利益所需，也和沿線國家及週邊地區的發展需要相互契合。

在「一帶一路」倡議規劃的項目當中，除了六大經濟走廊以及中國最擅長的高鐵外，能源、海路也是重點建設，其中較大的項目包括：

- 一、中哈原油管道二期：連結哈薩克與中國新疆，能源絲路的主要部分。
- 二、中俄原油管道復線：從俄羅斯連接黑龍江大慶，中國四大能源戰略通道之一。

<https://www.nownews.com/news/20190308/3260456/>。

⁵³ 趙永祥、吳依正，2015/12，〈從亞投行與一帶一路看中國大陸海外經濟版圖擴張與對臺灣經濟發展之影響〉，《全球管理與經濟》，第11卷2期，頁99-118。

⁵⁴ 吳若瑋，〈中國大陸倡設「亞投行」的策略、發展與影響〉，《展望與探索》，第16卷第3

三、中亞天然氣管道 D 線：土庫曼斯坦至新疆，被稱為世界管道建設難度最高的工程。

四、中俄東線天然氣管道：從黑龍江一路跨至上海市，還能透過支線輸氣到日本、韓國。

五、泰國克拉地峽運河：全長 400 公里，鑿通太平洋與印度洋，建成後將取代新加坡的麻六甲海峽。

六、新蘇伊士運河：將是西亞及北非運河走廊的重要中心。

經由這些重大的跨國基礎建設與合作投資，中國除了可以解決自身國內經濟成長動能不足的問題，又可以獲得享有投入亞、歐、非等沿線國家基礎建設的規模經濟與帶來的貿易商機，更可和沿線國家在經貿、政治與文化面向上發展更為具體且實質的互動，據以鞏固彼此的雙邊關係，提高中國在國際社會上的政經影響力，其背後隱含的政治、經濟與戰略意涵，實不容忽視。

目前中國大陸經濟實力的崛起以及其在西太平洋的軍力發展，已然造成亞太諸國備受威脅，也對「中國威脅論」⁵⁵進行預防，因此，美國將其自二戰結束以來偏重歐洲的軍事政策，調整其重心至亞洲，進行西太平洋戰略調整，加強關島軍事建設、加強與亞太盟邦軍演、中美在西太平洋之軍事對峙及拉攏印度聯合對抗中國大陸的「印太戰略」等，在在表現出圍堵中國大陸的預謀與心態。⁵⁶究竟「一帶一路」影響 範圍及層面為何，為何美國需如此大張旗鼓的動作，令國際對其推動「一帶一路」背後的戰略意涵更加敏感。

第三節 一帶一路倡議背後之政治、經濟與戰略意涵

自改革開放以來很長的一段時間裡，中國大陸在發展上首要注重的是內部經濟的穩定與持續的發展，任何對外政經互動行為或政策，其目的都是為服務國內經濟環境與穩定國內政治秩序的工具，因此對於參與任何國際政治經濟活動，中國始終採取低調且保守的作風，抱持著「試水溫」的謹慎態度。然而，隨著中國經濟實力的崛起與綜合國力的提升，中國對外關係的基調逐漸演變為中國應當

期（民國 107 年 3 月），頁 43。

⁵⁵ 唐明輝，2012/12，〈中國崛起與美國的因應〉，《桃園創新學報》，第 32 期，頁 455-475。

⁵⁶ 江靜鈴，2018/02/22。〈一帶多路抗衡一帶一路〉，《中時電子報》，〈<http://www.chinatimes.com/newspapers/20180222000623-260109>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 23 日）

適時與其他強權國家合作，以試圖將由美國單一超強主導的世界秩序轉為由多極國家共同主導的格局。

2008 年下半年，因美國次級房貸問題所引發的全球金融風暴，中國開始思考應如何調整其與周邊國家的夥伴關係，因而我們看到了中國開始主動強化和亞太國家在經濟與安全議題上的合作關係，也積極透過國際論壇的組建與召開，發展強化中國與中亞、中南美洲以及非洲各國的多邊合作模式。⁵⁷

而習近平在 2013 年提出建設「絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」的構想，一方面希望藉以解決國內產能過剩問題及能源運輸安全，推動人民幣國際化與強化對中國西部的開發，另一方面也希望透過「一帶一路」讓中國在經濟、外交、軍事進行更長遠的戰略布局，以反制美國「再平衡」戰略的圍堵，本節即就一帶一路倡議蘊含的政治、經濟與戰略意涵作一說明。

一、政治上解決中國本身產能過剩以及沿海內陸開發不平均的困境

中國過去幾年面臨工業化後期的嚴重問題—國內需求減緩、各項商品都遭遇產能過剩的問題，這些國內的過剩產能以及多餘資金的壓力，可以藉著一帶一路向外尋得舒緩的契機，也有助於帶動中國鐵路、工程機械等大型設備和技術出口，未來沿線國家更或將成為中國的重要出口市場。另一方面，透過一帶一路完善西部內陸基礎設施的相關建設，藉此機會力推外資向西部地區轉移以投入西部的發展與建設，充分利用國際和國內兩個市場兩種資源來發展西部，解決長期沿海與內陸各省發展不均衡的問題。⁵⁸

二、經濟上滿足周邊國家基礎建設不足的需求

對於發展程度較落後的國家而言，基礎建設完善與否相當重要，也是影響一國中長期經濟發展的關鍵。基礎建設投資不足可能出現經濟成長遭遇瓶頸，連帶也導致就業增長乏力。「一帶一路」沿線的中亞、西亞國家等開發中國家，其經濟發展階段相對較落後，也缺乏資金與自主發展經濟的機會，對於基礎設施的建設需求十分急切，其基礎設施落後於中國的有 51 個，城市化率低於中國的有 27 個國家，但是過去西方國家很少願意在這類高風險國家投資，為此，有許多

⁵⁷ 王綺年，〈中國大陸「一帶一路」戰略對全球政經軸心轉移之意涵〉，《展望與探索》，第 13 卷第 3 期（民國 104 年 3 月），頁 31-39。

⁵⁸ 張弛、張曙光，2016/4，〈「一帶一路」戰略的構想及其實施〉，《海峽評論》，第 304 期，頁 30-38。

國家自願加入「一帶一路」，主要考量著眼於透過中國「一帶一路」的投資獲得基礎設施建設和連接，不僅有助於各國提升貿易，增加就業，促進經濟成長，更可使得經濟多元化，帶來未來無限的商機。⁵⁹

三、戰略上分散中國能源供應、降低能源安全的風險

中國大陸對能源、礦產的進口依賴度偏高，且以海運為主的能源運輸方式超過其能源來源的 86%，⁶⁰而能源供應源以中東地區占最大比例，其次為非洲、美洲等地區，這種過度集中的能源來源及運輸方式對中國的能源安全具有相當的威脅性。近年來，美國又積極構建亞太安全秩序，這對於中國仰賴海上運輸的能源生命線更為不利，因而中國一方面極力發展海上軍力，另一方面也積極尋找陸地能源安全運輸通道，並希望能夠建立穩固的能源、礦產供應來源。「一帶一路」沿線涵蓋俄羅斯、中亞、東南亞和中東、非洲等國家，能源礦產等資源儲量非常豐富，推動「一帶一路」建設，加強雙邊合作，可以為大陸解決能源安全問題提供有力的支撐，達到分散能源供應、降低風險的目的，未來沿線國家或將成為中國能源資源的供應基地。⁶¹

四、外交上爭取更多的國際話語權

為了因應經濟全球化帶來的挑戰，全球在冷戰結束後開始出現不同型態的區域合作安排，連帶也促進了不同區域間的互動。發展迄今，世界主要國家都致力於建立地區性國際合作組織，例如東亞地區有東協主導的「東協 10+N 機制」、「東亞峰會」、「東協區域論壇」、區域全面經濟夥伴關係協定（RCEP），⁶²歐洲有歐洲聯盟，俄羅斯也和前蘇聯國家提出「歐亞經濟聯盟」，美國更有跨亞太地區的「跨太平洋夥伴關係協議」、和跨大西洋地區的「跨大西洋貿易與投資夥

⁵⁹ 王信賢、邱韋智，〈「一帶一路」戰略意涵與內部資源爭奪〉，《戰略安全研析》，第 118 期，2015 年 2 月，頁 13-20。

⁶⁰ 吳雪鳳，〈哈薩克對中國地緣戰略與能源安全之意涵〉，《遠景基金會季刊》，第 17 卷第 3 期(2016 年 7 月)，頁 110-111。

⁶¹ 王信賢、邱韋智，2015/2，〈「一帶一路」。戰略意涵與內部資源爭奪〉，《戰略安全研析》，第 118 期，頁 13-20。

⁶² 陳弘毅、黃基禎，2017/2，〈以中共地緣戰略論證其「21 世紀海上絲綢之路」之戰略意涵〉，《海軍學術雙月刊》，第 51 卷第 1 期，頁 84。

伴協議」等，這些新型地區合作機制的出現，使得國際貿易與投資規則出現逐漸制度化的情形，這對有著高度企圖心的中國大陸造成不少壓力。⁶³

「一帶一路」以及後續亞投行等國際合作發展理念和倡議的提出，這順勢讓中國更為積極融入國際區域經濟整合的潮流，透過互聯互通的務實合作，中國得以藉由投資來主導基礎建設工程與設備的標準化，大力推動中國標準的國際化，包括商品流通與貿易便捷化措施的一致，同時透過媒體與公共關係管道與相關活動來宣傳中國的軟實力，⁶⁴以便增加外國政府與公民社會對中國的認同，讓沿線國家成為可靠的夥伴，成為中國在轉變的國際體系中爭取更多話語權的天然盟友。⁶⁵

總結來看，「一帶一路」的主要佈局是將中國國內過剩的產能輸出、向西與向南鞏固能源進口的通道、運用「亞投行」來對抗美元貨幣戰略，藉以強化人民幣地位、對抗美國的圍堵，最後則是藉由強化與沿線發展中國家之經貿繁榮共享與文化交流來加強區域關係，提升中國在國際社會的影響力。⁶⁶

⁶³ 蔣復華，2016/10，〈從「一帶一路」戰略探討中共地緣政治所面臨的挑戰〉，《海軍學術雙月刊》，第50卷第5期，頁42-43。

⁶⁴ 經濟學人，2018/02/01，〈硬實力，銳實力，軟實力和英國的選擇〉，《BBC 中文網》，〈<http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-42894963>〉。（檢索日期：2018年3月23日）

⁶⁵ 韋行之，2017/12/15，〈國際經緯：中國大陸「銳實力」對全球民主造成嚴重威脅〉，《上報》，〈http://www.upmedia.mg/news_info.php?SerialNo=31082〉。（檢索日期：2018年3月23日）

⁶⁶ 黃美鳳，2015/2，〈中國大陸推動「一帶一路」與亞洲基礎設施投資銀行之戰略意涵〉，《戰略安全研析》，第118期，頁4-12。

第四章 一帶一路倡議的具體實踐與面臨的挑戰

第一節 世界主要國家對「帶路倡議」的反應

自中國提出「一帶一路」倡議後，成功地激起世界主要國家以及沿線國家的注意及熱烈表達參與的意願。不可否認，對中國而言，「一帶一路」是自 1970 年代末期「走出去」的進化版，⁶⁷強調互聯網與各產業結合的創新服務輸出，特別是共享經濟與新零售等商業模式，這種鼓勵企業邁向國際化的策略除了可以發揮解決國內「去產能化」、「產業重構」與「開發西部」等問題的效果，更可避免掉入在國民平均所得到達一定收入水準、卻陷入經濟增長遲緩而跳脫不出該經濟水準層級的「中所得國家陷阱」。⁶⁸

另一方面，為促進一帶一路沿路互聯互通建設和經濟整合的進程，中國也倡議籌建亞投行，向參與一帶一路基礎設施建設的發展中國家提供資金支持，亞投行將和區域外現有的多邊開發銀行合作，共同促進亞洲經濟持續穩定發展。

初期，已開發國家對於亞投行反應冷淡，至 2015 年 2 月時，表達有意願加入的國家共 27 個，包括印尼、馬爾地夫、紐西蘭、沙烏地阿拉伯、塔吉克與約旦等亞太、南亞、中東地區等新興國家。

然而，到了 2015 年 3 月 12 日，英國成為第一個申請加入亞投行的歐洲大國，這時國際社會對於亞投行的關注開始驟然升溫，在英國提出申請加入後，法國、德國、義大利、盧森堡、瑞士和奧地利也陸續在 2015 年 3 月下旬申請加入亞投行，而韓國和澳洲更趕在該年 3 月底截止前正式宣布加入亞投行。

在中國大陸積極宣導下，至 2015 年 4 月 15 日止，亞投行的創始成員國數量在短短的一個月內擴大至 57 個，遍及全球五大洲，涵蓋了聯合國安理會四個常任理事國、四個西方 G7 成員、14 個 G20 成員、14 個歐盟國家、21 個經濟合作與發展組織（OECD）成員國、金磚五國及東協十國，而中國大陸為第一大股東，認繳 297.804 億美元（占比 30.34%）。⁶⁹

⁶⁷ 中國大陸於 1990 年代江澤民時期正式啟動「走出去戰略」，以國家宏觀政策和經濟鼓勵措施，支持中國大陸企業赴海外投資，獲取海外市場的資源、技術、設備和人才，試圖藉以提升國家與企業整體競爭力，並達到轉型與升級的目的。引自黃兆仁，〈看一帶一路「走出去戰略」的策略與作法〉，《禪天下》，第 155 期，2018 年 2 月，頁 6。

⁶⁸ 黃兆仁，〈看一帶一路「走出去戰略」的策略與作法〉，《禪天下》，第 155 期，2018 年 2 月，頁 8。

⁶⁹ 吳若瑋，〈中國大陸倡設「亞投行」的策略、發展與影響〉，《展望與探索》，第 16 卷第 3

截至 2019 年 7 月 15 日，亞投行成員總數擴增至 100 個，貸款總額達到 85 億美元，其不僅成功發行首筆美元全球債券，也順利獲得聯合國大會永久觀察員地位，成為全球多邊開發體系當中一個新的重要成員。⁷⁰

相較於主要歐亞國家積極響應加入亞投行以便參與一帶一路相關建設的投資，日本與美國卻以亞投行過度地受到中國政治因素的影響，且在融資審核上存在不透明缺陷為由，至今拒絕加入，而南亞的大國印度對於亞投行也存有疑慮。

71

至於「一帶一路」倡議提出後，歐亞國家領袖也紛紛對「一帶一路」提出相關看法，找出各自切入點，以追求國家最大利益。茲分述如下。

一、歐洲國家部分

在歐洲部分，在 2017 年的第一屆「一帶一路」國際合作高峰論壇，歐盟各國堅持「一帶一路」投資計畫必須公開透明，而非由中國國營企業與銀行主導，因為投資不透明等因素而拒簽中國提出的公報。歐盟委員會主席容克（Jean-Claude Juncker）也表示歐洲人希望在「一帶一路」項目中扮演積極的角色，歐洲議會在法國斯特拉斯堡則成立「一帶一路」政策溝通委員會，以加強與中國的交流，來推動「一帶一路」倡議在歐洲地區的拓展。

（一）中東歐國家

早在 2012 年，中國和中東歐國家就已經啟動「16+1 合作」的框架，2015 年，中國和匈牙利、波蘭兩國分別簽署「共建一帶一路政府間諒解備忘錄」，開啟了中國與歐洲國家簽署共建「一帶一路」政府間合作文件的序曲，匈牙利和波蘭是中國在中東歐非常重要的合作夥伴。2016 年 6 月和 2017 年 5 月，中國先後與波蘭和匈牙利建立了全面戰略夥伴關係。目前，中國已經和中東歐 16 個國家完成簽署推進一帶一路建設的合作文件，2019 年 4 月，東南歐的希臘更正式加入中國與中東歐國家合作，「16 +1」升級為「17+1」。雖然歐盟內部對於中國與中東歐國家合作有著顯著成果出現懷疑和憂慮的聲音，擔心未來中國與中東歐國家的密切合作將恐導致歐盟在對外時無法形成統一立場，但中國與中東歐國家

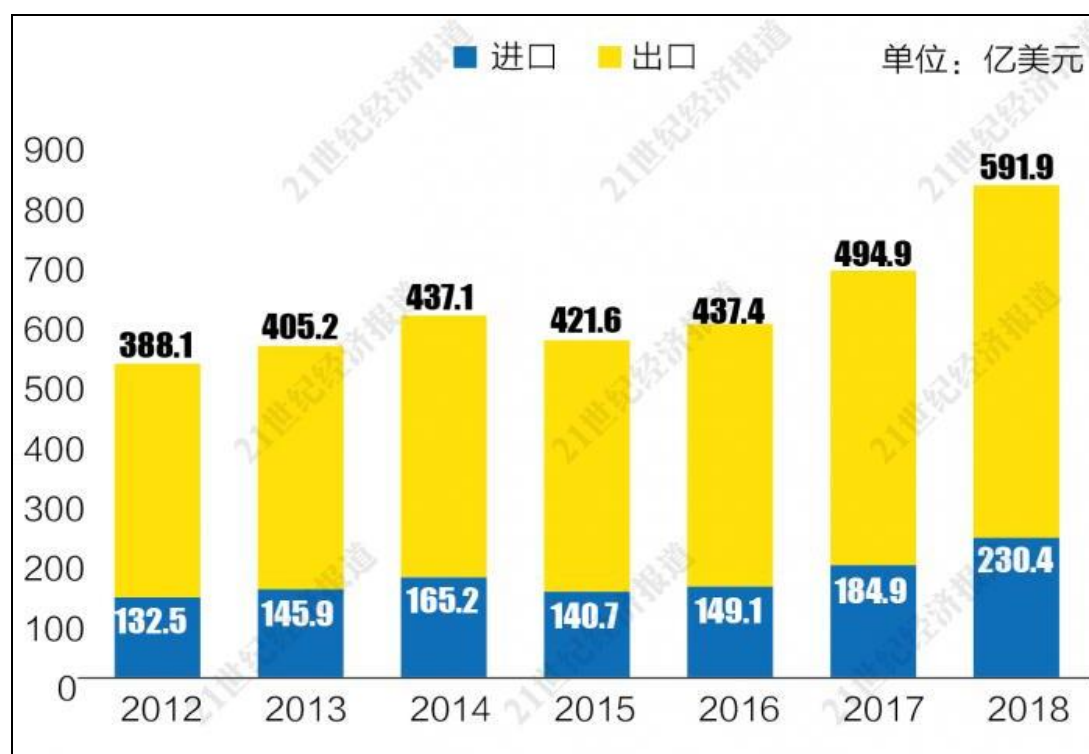
期（民國 107 年 3 月），頁 50-52。

⁷⁰ 證卷日報，〈亞投行成員增至 100 個 貸款總額 85 億美元〉，人民網，2019 年 07 月 15 日，<http://finance.people.com.cn/BIG5/n1/2019/0715/c1004-31233358.html>。

⁷¹ 沈明室，2015/1，〈印度新政府外交與軍事關係之觀察〉，《全球政治評論》，第 49 期，頁

的經貿關係仍日趨緊密，2018 年時，在全球國際直接投資對中東歐地區大幅下降的情況下，中國對中東歐國家的貿易額反而創下新高達 822 億美元，直接投資更逆勢成長 67%（見表 2）。⁷²

表 2：2012-2018 年中國與中東歐國家貨物貿易統計



資料來源：引自鄭青亭，〈共建一帶一路 中東歐國家分量日增〉，21 世紀經濟網，2019 年 9 月 13 日，

<http://www.21jingji.com/2019/9-13/xOMDEzNzlfMTUwNzcxOA.html>。

（二）西歐國家

1. 德國

在西歐國家方面，早在 2014 年「一帶一路」正式推動時，德國即要求中國大陸需要在為外資企業投資提供更開放和公平的競爭，且與中東歐國家態度不同的是，德國、法國、西班牙和英國等歐盟大多數成員國都同意不會以個別國家形式簽署「一帶一路」備忘錄。歐盟主要成員國均希望以集體形式與中國大陸簽訂「一帶一路」備忘錄。⁷³

25-30。

⁷² 鄭青亭，〈共建一帶一路 中東歐國家分量日增〉，21 世紀經濟網，2019 年 9 月 13 日，<http://www.21jingji.com/2019/9-13/xOMDEzNzlfMTUwNzcxOA.html>。

⁷³ 張子傑，2019/4/26，〈德國經濟部長：歐洲願以集體形式加入「一帶一路」〉，《香港 01》，

早在 2018 年 2 月，德國總理梅克爾便曾公開表示擔憂中國大陸的「一帶一路」。梅克爾強調，自由貿易必須是「互惠」的，且開放「不能只是一方，而應該是各方」。德國政府在意的問題是中國大陸與合作國的經濟關係是否與政治問題掛鉤？若經濟與政治掛鉤，則「與自由貿易精神不符」。換言之，一帶一路當中缺乏透明度、公平競標和有約束力規則的情形，將恐使得參與國陷入一帶一路的債務危機，這使得德國對「一帶一路」怯步。

2019 年第二屆「一帶一路」高峰會，德國經濟部長阿爾特邁爾(Peter Altmaier)再次宣傳歐洲的立場，希望在跨洲際的基礎建設上追求公平而且永續的合作關係。阿爾特邁爾也警告「一帶一路」可能對參與的國家帶來債務的危機，呼籲相關建設必須遵守國際規範。德國外交部長馬斯(Heiko Maas)也指出，中國大陸並非自由的民主國家，「只顧眼前的利益，會比原來預料還早嘗到苦果」，呼籲歐洲團結起來面對中國的挑戰。⁷⁴

相較於德國官方的保守，德國工商界則偏重利益取向的考量，雖然「一帶一路」對德國的大型企業具吸引力，但對數量更多的中小企業來說，卻顯得無法駕馭各種不確定性風險，特別是不少沿線國家的政局不穩定，加上現時參與的主要仍是國營公司或龍頭企業，招標的條件及運作規則缺乏足夠透明度，更無從確保公平參與，令不少德國商界仍持觀望態度。

根據德國之聲報道，「一帶一路倡議德國聯邦協會」(BVDSI)於 3 月 29 日在不萊梅商會成立，協會發言人馮·海爾多夫(Hans von Helldorff)表示：無論有沒有歐洲或者德國的參與，中國都會繼續貫徹這一規畫。為了德國中小企業的利益，該協會將力爭成為一個平台和橋樑，將「一帶一路」的不同利益方連接，構建成平等的經濟合作關係。

代表不萊梅州政府在成立儀式上致辭的州經濟部國際事務處主任古特施密特(Christian Gutschmidt)表示，中國大陸投入巨資激發義大利、希臘等南歐國家港口的潛力，長此以往必會讓許多往來中國和歐洲的貨輪不再願意前往相對更

〈<https://www.hk01.com/%E5%8D%B3%E6%99%82%E5%9C%8B%E9%9A%9B/322542/%E5%B7%E5%9C%8B%E7%B6%93%E6%BF%9F%E9%83%A8%E9%95%B7-%E6%AD%90%E6%B4%B2%E9%A1%98%E4%BB%A5%E9%9B%86%E9%AB%94%E5%BD%A2%E5%BC%8F%E5%8A%A0%E5%85%A5-%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF>〉。(檢索日期：2019 年 11 月 30 日)

⁷⁴ 林柏立，2019/4/24，〈德國經濟部長：一帶一路 應守國際規範〉，《經濟日報》，〈<https://money.udn.com/money/story/5599/3775147>〉，(檢索日期：2019 年 11 月 30 日)。

遠的不萊梅、漢堡等德國港口裝卸。德國必須及早學會積極應對這種競爭帶來的挑戰。⁷⁵

如此看來，德國政府因為擔心經濟面向引起的「國家安全」問題，仍與中國大陸持續隔空喊話，希望能達到雙贏的目的，也就是想在此區域關係中擔任掌控者，不想受制於中國大陸，想要以「歐盟集團」方式加入；然其民間已等不到，已汲汲然的營運相關工作，深怕在「一帶一路」影響下，令德國的經濟狀況愈來愈差。

2. 英國

英國是世界上第五大經濟體，亦是歐盟中能源最豐富的國家。近年來英國一直被脫歐問題困擾著，由於最後脫歐的方案可能對於英國貿易及投資等管道產生衝擊進而影響其經濟成長，英國經濟不確定性大幅升高，不僅損及英國消費及投資，也影響著英國國際金融地位與內部政治穩定。

在脫歐後，英國雖然希望能夠繼續與歐洲各國保持緊密貿易往來，但新展望卻是積極參與「一帶一路」合作。英國曾不顧美國的反對，率先參與亞投成為創始成員的西方大國，也對歐洲多個國家起了示範作用。2017年5月時，英國財政部長哈蒙德公開表示，英國是中國大陸一帶一路的計劃的「天然合作夥伴」（**natural partner**），向世界表明英國在脫歐後仍然是世界貿易的堅定支持者，以期減少因退出單一市場後英國對外貿易的不確定性而為英國經濟帶來的障礙。⁷⁶雖然如此，前首相梅伊在2018年1月訪華時並未簽署一帶一路計畫，原因是英國國內亦擔心這一合約的不透明，可能偏袒中資企業。梅伊也特別提到中國大陸應要堅持公平交易的做法，須停止盜竊知識財產權的做法，這些均表現出英國及各界對中國大陸「一帶一路」仍缺乏信心。

3. 法國

法國是全球最大的旅遊接待國及歐盟最大農業生產國，其優勢產業包括民用核能、高速鐵路、航空與航天等。今核電以及高鐵是中國企業率先向外輸出的優勢產能，中法在這些範疇難免出現競爭。然法國卻是首個公開支持「一帶一路」

⁷⁵ 〈一帶一路相關國家郵政頁有關動態資訊月報〉，2019年4月，頁7，<http://www.spdrc.org.cn/cbw/slcyzx/slcy2019/slcy201904/201907/P020190731365632718353.pdf>，（檢索日期：2019年12月30日）

⁷⁶ Editorial, Reuters. Britain says it's a natural partner for China's new Silk Road. Reuters UK. 2017/05/19, <https://uk.reuters.com/article/uk-china-silkroad-britain-idUKKBN18A04C>。

的歐洲大國；總統馬克宏在 2018 年 1 月訪問中國大陸，目的在於爭取商機，以改善法中貿易逆差；也可借助與中國在國際事務上的合作，從而提高法國的外交地位。不過，馬克宏雖然渴望與中國大陸建立經貿及外交合作，但也堅持應加強並落實對中國大陸在歐洲投資案件的審查，強化歐盟的貿易反傾銷手段，並要求中國大陸需確保「一帶一路」需惠及其它國家及其商界的公平參與。這對中國大陸貨物進入歐洲市場，及消耗國內過剩產能，將造成一定障礙。換言之，馬克宏雖然重視「一帶一路」倡議，並視中國大陸為重要戰略合作夥伴，但實際上仍未與中國簽署任何一帶一路的合作項目。⁷⁷

4.其他歐洲國家

2019 年 3 月，義大利成為七國集團中第一個正式簽約加入中國龐大的全球基礎設施項目「一帶一路」的國家；4 月，瑞士也繼義大利之後和中國簽署「一帶一路諒解備忘錄」。

二、南亞及東南亞國家部分

(一) 南亞

南亞是世界上投資風險較高的地區之一，恐怖主義和分裂勢力嚴重威脅著地區安全。國家之間也因為領土、宗教和種族等原因而矛盾重重。⁷⁸經濟上，南亞國家普遍面臨經濟增速緩慢、基礎設施嚴重不足、能源短缺、貨幣疲軟、通貨膨脹壓力居高不下等問題。「一帶一路」在南亞大多數的投資，集中在基礎設施、能源和採礦，理論上，「一帶一路」倡議對基礎建設水平甚為落後的南亞國家之發展有利。惟南亞國家的權力和政策更迭，以及印度對中國大陸在南亞擴張勢力的疑慮，或會影響中國大陸與這些國家的合作，究竟南亞國家對「一帶一路」的倡議反應為何，應就各國政策面的應對來分析討論南亞國家能否認同進而與中國大陸攜手合作推動。⁷⁹

1.印度

⁷⁷ 邱國強，2019/3/25，〈習近平會馬克宏 促法國共推一帶一路項目〉，《中央通訊社》，〈<https://www.cna.com.tw/news/acn/201903250080.aspx>〉。（檢索日期：2019 年 11 月 11 日）

⁷⁸ 王鵬程，2017/10，〈當代恐怖主義發展對全球安全影響之研究〉，《陸軍學術雙月刊》，第 53 卷第 555 期，頁 35-40。

⁷⁹ 杜幼康，2017/5/24，〈「一帶一路」與南亞地區國際合作前瞻〉，《人民論壇-學術前沿》，〈<https://read01.com/zh-tw/36agL4.html#.WgpfEVuCzIU>〉。（檢索日期：2018 年 4 月 18 日）

印度處於亞洲南部，是「一帶一路」戰略交匯之地，對中國大陸推進「一帶一路」發展具有獨特的地理作用。

莫迪領導的人民黨新政府雖說政權還算穩定，但改善經濟狀況是莫迪的第一要務，故在經濟層面印度初期為亞投行（AIIB）意向創始成員國，對中國大陸主導的亞投行展現出合作的姿態。惟中印雙方在面對「一帶一路」倡議的經濟走廊建設時，僅同意積極研究推進「孟中印緬經濟走廊」建設，但雙方始終未有積極的具體合作關係。事實上，印度本身基礎設施即十分匱乏，中國大陸「一帶一路」之「海上絲綢之路」有助於印度發展自己的海上基礎設施，並且提供新的就業機會，然而「一帶一路」亦將導致中國大陸的影響力直接侵入印度周邊地區，如果中國大陸的海上絲綢之路任其發展，最終將會在印度洋地區形成一個以中國為核心的軸輻地區架構，印度將在這一架構中被逐步邊緣化，從地緣政治角度看，這相當不利於印度的發展。⁸⁰

對印度而言，印度洋能否同時容納中國大陸及印度，這是南亞大國印度最為介意的問題。在這半個世紀以來，從南亞到印度洋，印度都在區內扮演龍頭角色。儘管在全球舞台上，印度綜合國力仍遜於美中，但以印度次大陸為中心，向南擴展至印度洋東西海域，向北深入中亞，印度絕對不甘居於人後，就其國內輿論均以中國大陸為「假想敵」，希望能在國力增長後與中國大陸一較高下，但在「一帶一路」推出後，逐步落實了十多年前美國國防部提出的「珍珠鏈策略」，更加深印度的猜疑。⁸¹

因此莫迪政府 2014 年 6 月提出推動「季風計劃」（Project Mausam），盼以印度為中心，促進印度洋地區內的經貿交流整合；季風計劃概念源自歷史上印度作為印度洋地區貿易重心的角色，利用每年印度洋在不同時間都會吹起方向不同的季候風，促成印度洋區內不同族群間的商貿和文化交流。如此看來，印度「季風計畫」與中國大陸「一帶一路」相較勁博奕意味濃厚，但目前印度資源財力仍

⁸⁰ 黑沼勇史，2017/08/24。〈印度、巴基斯坦和中國大陸〉，《日經中文網》，〈<https://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/26663-2017-08-24-04-52-35.html?start=1>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 20 日）

⁸¹ 方天賜，2015/8，〈印度對於中國大陸提出「一帶一路」的解讀及回應〉，《戰略安全研析》，第 124 期，2015 年 8 月，頁 44-50。

比不上中國大陸，所以仍有部份專家學者認為印度應先支持「一帶一路」部份計畫，才有助於建立「以印度為主導的地區合作新平台」。⁸²

另一方面，2017年5月14~15日於北京舉行的「一帶一路」國際合作高峰論壇的100多個國家中，印度沒有派遣部長級官員等，只有幾名學者出席，此異常行為可凸顯出印度仍對「一帶一路」戰略存著許多疑問及不安。⁸³推究此舉主要因為「中巴經濟走廊」經過的喀什米爾地區；該地區為印度與巴基斯坦爭奪主權的問題之一；⁸⁴另計劃通過公路和鐵路連接中國大陸新疆和面朝印度洋的巴基斯坦瓜達爾港，將成為中國大陸加強海洋戰略的基石，就主權問題而言，不利於印度國家利益，就國家安全而言，中國大陸的海軍勢必威脅印度在印度洋的主控權。⁸⁵

基於印度對「一帶一路」戰略上的擔憂，出於安全原因，加上非洲一直是印度的重點，印度既視印度洋為內海，就絕不可能將其控制權拱手讓人，但現國際局勢在美國影響力下降，中國大陸上升的同時，尤其是在中國大陸提出「一帶一路」計畫後，讓印度覺得必須加大在非洲東部及南部的影響力，以符合印度地緣政治利益；⁸⁶而「自由走廊」計畫是印日攜手在非洲、亞洲及中東興建多個基礎建設項目，藉此類貿易和投資來平衡「一帶一路」帶來的國家主權和領土完整的核心利益。

另一個印度抗議的項目是中巴經濟走廊的水電站延伸專案，依中巴簽署的水利合作備忘錄指出，要在印度河上游、巴基斯坦控制的喀什米爾（Kashmir）境內修建迪阿莫—巴沙（Diamer-Bhasha）和邦基（Bunji）兩座水電站。主要是

⁸² 鄭子鍵，2016/05/05。〈印度「季風計劃」與「一帶一路」抗衡或銜接？〉，《香港01》，〈<https://www.hk01.com>〉。（檢索日期2018年3月23日）

⁸³ 永井央紀，2017/05/16。〈對「一帶一路」不安的國家〉，《日經中文網》，〈<https://zh.cn.nikkei.com/politicaeconomy/politicsasociety/25149-2017-05-16-01-44-05.html>〉。（檢索日期：2018年3月20日）

⁸⁴ 陳能鏡，2017/5，〈新南向中的恐怖主義變數〉，《清流雙月刊》，頁5-6。

⁸⁵ 胡志憲，2017/12/15，〈中國大陸一帶一路外交在南亞的挑戰〉，《中國大陸評論新聞網》，〈http://hk.crntt.com/doc/1049/0/7/7/104907724_3.html?coluid=137&kindid=7930&docid=104907724&mdate=1215001013〉。（檢索日期：2018年4月18日）

⁸⁶ 風傳媒，2017/05/24。〈抗衡一帶一路！印度日本聯手推動「自由走廊」基建計畫〉，《美國之音》，〈<http://www.storm.mg/article/271699>〉。（檢索日期：2018年3月21日）

集中在修建水電站對生態環境影響、對居民生活影響、中國大陸軍隊可能進駐當地對喀什米爾政局產生的影響、以及印度對喀什米爾地區的主權等方面。⁸⁷

從 2017 年 6 月間的中印邊界對峙來看，也是圍繞在「一帶一路」所存在的矛盾；⁸⁸就事件本身看來是邊界問題，對峙地區是在不丹西部的多蘭高地（中國大陸稱為洞朗地區），現由印度提供防務合作給不丹。兩國在不丹的國界地帶對峙，已影響兩國的緊密貿易關係。故在印度呼籲抵制中國大陸產品的聲浪日趨增加，也獲得部份印度人支持。⁸⁹至於海上印度也對中國大陸提高警戒，因為中國大陸在印度洋周邊，2014 年潛艇曾停靠斯里蘭卡的可倫坡港，而在緬甸和孟加拉由中國大陸主導的港口建設不斷推進，另在巴基斯坦，瓜德爾港（Gwadar Port）也在中國大陸的支援下建設，甚至海軍還在非洲的吉布地建立了基地。故印度在 7 月間與美日進行了為期 8 天的聯合軍演，印度首次派出海軍唯一的航母「維克拉瑪蒂亞」號，與美國核動力航母「尼米茲」號、日本海上自衛隊最大直升機護衛艦「出雲」號進行聯合反潛和對空作戰演習。可說是歷次以來規模最大的且向中國大陸較勁的意涵。⁹⁰

由此可知，印度就國家安全因素、國內民意支持度及自我主推的「季風計畫」和「自由走廊」等政策發展層面來看，對於中國大陸一帶一路倡議顯示出緊張及抗拒的態度。

2. 巴基斯坦

巴基斯坦與中國大陸相鄰，其自 1947 年印巴分治以來，與中國大陸關係良好，惟國內經濟狀況不佳，因此在中巴經濟走廊計劃提出後，巴國將充當中國大陸與中東國家以及印度洋周邊國家進行貿易的一個重要中轉站，巴基斯坦的地緣經濟價值將得到充分釋放，這將是巴國提振貿易失衡的方式。而中國大陸為推動

⁸⁷ 風傳媒，2017/05/21。〈參加「一帶一路」有糖吃？中國大陸與巴基斯坦在爭議地區合蓋發電站 印度跳腳〉，《美國之意》，〈<http://www.storm.mg/article/270127>〉。（檢索日期 2018 年 3 月 21 日）。

⁸⁸ 甄梓鈴，2017/07/22，〈中印邊境風波未平，印巴再起火頭，純屬巧合？〉，《香港 01》，〈<https://www.hk01.com>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 26 日）

⁸⁹ KIRAN SHARMA，2017/8/28。〈如果中印發生貿易戰……〉，《日經中文網》，〈<https://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/26713-2017-08-28-01-46-38.html>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 20 日）

⁹⁰ 同註 38。永井央紀，2017/07/21。〈「一帶一路」引發的中印邊境對峙〉，《日經中文網》，〈<https://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/26147-2017-07-21-04-54-00.html?start=1>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 26 日）。

「一帶一路」的旗艦專案「中巴經濟走廊」，⁹¹故習近平在 104 年 4 月 20 日親訪巴基斯坦，總統侯賽因和總理謝里夫也到機場親自迎接，顯示巴國對中國大陸的高度重視，以及兩國的密切關係，並將兩國關係定位為「全天候戰略合作伙伴關係」，即如同鐵一般的關係，也稱為「巴鐵」，也將進一步加強海上及港口合作，且由巴國軍方組建負責保護建設中巴經濟走廊的人員的安全。⁹²

中巴兩國就一帶一路共計簽署了總金額高達 460 億美元的系列投資合作備忘錄協議，其中以「中巴經濟走廊」為核心，資金集中在瓜達爾港、能源、基礎設施建設及產業合作為四大重點，而巴基斯坦也向中國大陸購買戰機及常規動力潛艇，由此看來，巴基斯坦對於「一帶一路」倡議是相當支持的。⁹³

3. 孟加拉

近年全球經濟放緩的大環境下，孟國單靠紡織品、鞋類等加工出口，孟加拉就能養活數千萬勞工，並且年年保持百分之六以上的經濟成長率，且全國 1.6 億人口平均年齡約 25 歲，勞動力資源豐富。惟孟加拉國內基礎設施落後，資金短缺且缺乏技術，而中國大陸恰可在此方面提供孟加拉有關基礎建設、資金援助及技術轉移。

2016 年 10 月，習近平為推動「一帶一路」在「孟中印緬經濟走廊」建設合作而親訪孟加拉，在中孟兩國元首見證下，簽署了《中華人民共和國政府與孟加拉人民共和國政府關於開展一帶一路倡議下合作的諒解備忘錄》；提供約 240 億美元貸款與投資計畫，涵蓋能源、資訊、海洋、農業、水利、防災、氣候變遷等領域有 26 個項目；這是孟加拉史上金額最高的雙邊合作計畫，徹底改變孟加拉過去對印度與世界銀行（World Bank）的依賴，讓中國大陸躍升成為最大的外援國。

⁹¹ 彭念，2015/05/03，〈中國大陸巴基斯坦經濟走廊突破〉，《亞洲週刊》，〈http://www.yzzk.com/cfm/content_archive.cfm?id=1429761232583&docissue=2015-17〉。（檢索日期：2018 年 3 月 29 日）

⁹² 藍建學，〈中巴攜手打造全天候戰略合作夥伴關係〉，《中國大陸國際問題研究院》，〈http://www.ciis.org.cn/chinese/2015-05/15/content_7909546.htm〉。（檢索日期：2018 年 3 月 29 日）

⁹³ JANE PERLEZ，2015/04/20，〈習近平訪問巴基斯坦，承諾數百億美元援助〉，《紐約時報中文網》，〈<https://cn.nytimes.com/china/20150420/c20china/zh-hant/>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 28 日）。

孟加拉總理哈西娜視「一帶一路」倡議為國家和地區間互聯互通的媒介，可促進世界和平與繁榮；孟加拉處於南亞及東南亞兩個經濟圈範圍，並擁有優良港口，地理位置重要，且勞動力成本低廉，若能增長本身國力並與南亞其他地區接合，有利於打造南亞經濟發展帶，所以期待樂意參與中國大陸的「一帶一路」。

94

由南亞主要國家的反應中不難看出，中國大陸「一帶一路」的倡議對經濟程度體弱多病的南亞各國是一個利多的消息，除印度因國家安全問題及受其把控經濟命脈的不丹外，其他巴基斯坦等 4 國都是非常支持的，但是卻因為合作過程中的雙方合作條件嚴苛（巴基斯坦）、⁹⁵行賄官員事件（孟加拉），導致南亞國家紛紛喊停，⁹⁶可說是「一帶一路」推動過程中所衍生的新問題。

（二）東協主要國家

1. 馬來西亞

馬來西亞過去是中國在東協的第一大貿易夥伴，自「一帶一路」倡議提出後，馬來西亞積極響應並全方位參與，成為第一個參與一帶一路的東協國家。2015 年中國總理李克強訪問馬來西亞時，促進雙方在鋼鐵、造船、資訊通信、能源、鐵路、姊妹工業園區等項目的全面合作，到 2017 年底時，一帶一路倡議相關的計畫已經過 30 項以上，涵蓋範圍包括鐵路、港灣、電力、基礎建設、工業園區、製造業、電子資訊產業、農水產、觀光業、教育等部門，包括總價超過 230 億美金的「東海岸鐵路計畫」（ECRL）與 27 億美金的沙巴天然氣管線開發案。⁹⁷

此外，雙方為了促進小型港口與大型港口的科技建設與技術轉移，進而提升小型港口的港口科技、集裝箱科技以及效率，達成協議成立「中馬港口聯盟」（China-Malaysia Port Alliance；CMPA），2017 年時又再增加五個港口，使得兩

⁹⁴ 陳牧民，2018/03/01，〈【天朝再起？】孟加拉 中印強權交夾下的國度〉，《經典雜誌》，〈<http://www.rhythmsmonthly.com/?p=34020>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 29 日）

⁹⁵ 甄樹基，2017/11/20。〈一帶一路工程連遭巴尼兩國悔約反映中國大陸不諳善用軟硬實力〉，《世界之聲》，〈<http://cn.rfi.fr/auteur/%E9%A6%99%E6%B8%AF%E7%89%B9%E7%BA%A6%E8%AE%B0%E8%80%85-%E7%94%84%E6%A0%91%E5%9F%BA/>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 21 日）

⁹⁶ 張祐仁，2017/12/05。〈南亞國家紛紛取消合作工程 中國大陸「一帶一路」受挫〉，《自由時報》，〈<http://m.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2274562>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 22 日）

⁹⁷ 〈當面重創「一帶一路」：馬來西亞正式腰斬中資鐵路〉，2018 年 8 月 22 日，

國合作發展的港口總數增至 21 個，其中中國政府已計畫一項名為「皇京港」(Melaka Gateway Project) 的工程，總計將投資美金 100 億在麻六甲 (Melaka) 建設一個深海港口，預計在 2025 年完工時，使其成為東南亞地區最大的海港。

2.新加坡

自從中國大陸提出「一帶一路」倡議以來，新加坡一直積極響應。在 2015 年「一帶一路」沿線國家在華設立外商投資企業共計 767 家，實際投入外資金額 29.19 億美元，占全國吸收外資總額的 5.42%。其中，新加坡實際投入外資金額 23.86 億美元，同比增長 5.40%，占沿線國家實際投入外資總額的 81.74%，獨佔鰲頭。

新加坡前外交部部長楊榮文表示，新加坡在「21 世紀海上絲綢之路」航線上扮演重要角色。他認為「一帶一路」戰略可為新加坡和帶來重要的機遇，使新加坡獲益。⁹⁸新加坡《聯合早報》也提到，「一帶一路」的構想給其他國家和中國大陸都帶來了好處。絲綢之路的沿線國家多為發展中國家，基礎設施落後，而且共性是都存在資金瓶頸，而中國大陸恰好可以利用自己優質過剩的產能和雄厚的資金支持來帶動它們的發展。其中，高鐵就是最好的例子。認為絲綢之路的沿線國家不僅能夠在合理的互通中消化中國大陸的過剩產能，提升了中國大陸對外出口的同時也拉動了東南亞地區的旅遊經濟。星展銀行全球 CEO 高博德亦指出，新加坡在「一帶一路」倡議中以及人民幣國際化的過程中，有著獨特的優勢。由此可知，新加坡因為自身地理環境條的因素，認為「一帶一路」獨具優勢，故積極響應。

3.泰國

泰國位於東盟各國中的核心位置，是海上絲綢之路的重要節點、東協心臟和亞洲的濟帶，也是中南半島的交通樞紐。泰國本是美國的盟友，兩國軍事關係緊密，泰國最大的官方發展援助項目多數來自日、美、英、德，然 2014 年泰國軍事政變，美、英、澳、日同聲譴責，中國卻聲明泰國應和平解決國內衝突，導致泰國的外交方向明顯向中方傾斜，泰國積極引進中資投資鐵路與港口，2016 年中國和泰國達成協議同意建設總長度為 873 公里的「中-泰高鐵工程」，該高鐵

https://global.udn.com/global_vision/story/8662/3323206，(檢索日期：2019 年 12 月 29 日)。

⁹⁸ 范穎薇，2016/03/21，〈博鰲前瞻：亞洲各國怎麼看一帶一路？〉，《中國評論新聞網》，〈<http://hk.crntt.com/doc/1041/6/4/9/104164948.html?coluid=93&kindid=15732&docid=104164948&m>

路線預計將連接泰國南北重要城市、港口，進一步成為平衡南北發展差異的交通命脈，更將方便整個東南亞地區的交通，惠及沿線各國。然而，該項目因缺乏資金及參與監督項目的中國諮詢公司不需承擔責任等問題，遲遲無法動工。2017年泰國啟動為期20年的一系列國家發展計劃—「泰國4.0」，其中「東部經濟走廊」目的是要用新的經濟模式作為驅動泰國長期經濟成長的動力，而所謂「新經濟成長模式」，係指從勞力密集產業朝向以「知識、技術、創新、旅遊」為主的高附加價值產業轉型，而此項目不僅是對接中國「一帶一路」政策的重要佈局，未來更可望成為東協區域的經濟核心和產業科技基地，成為東協的矚目。

三、美國

美國對中國大陸提出「一帶一路」的認知是，中國大陸為了抗衡「亞太再平衡」戰略所提出的，藉由一帶一路，習近平改變了中國大陸過往自我地位為東亞國家的態度，一反而為可陸海並進的亞洲中心國。另一方面，一帶一路也能滿足中國大陸快速增長的能源資源進口需求及急迫的海上頻道安全需求，最後是在雙邊關係、地區及全球事務上拉攏俄羅斯，振興歐亞地緣板塊在全球地緣戰略中的重要性，並在政治、經濟等諸多方面營造「去美國化」的地區及全球秩序。

（一）一帶一路拓展中國戰略空間

美方認為，中國大陸是陸上及海上大國。中國勢力不斷的崛起，必將加速中國向外擴張，直到中國的力量能夠及於全球地緣政治的重要支點，覆蓋整個歐亞大陸。目前在歐亞大陸部分，中國通過「絲綢之路經濟帶」的陸路建設，積極拓展雙邊貿易、修建油氣管線等方式，加強與中亞、西亞國家的聯繫，在經濟和外交上拉近中國與中亞、中東地區海灣國家的關係，未來恐繼續向西延伸至中東歐、甚至歐盟也將成為中國擴大共同利益的工作重點。這個延伸的範圍遠遠超越中國大陸長期以來對外開放和交往主要面向的東亞及太平洋方向，反倒向內陸廣闊的西部方向大力拓展。

date=0410153355 >。（檢索日期：2019年8月18日）

⁹⁹ 周永勤，〈泰國也發展「曼谷大灣區」對接「一帶一路」〉，《眾新聞 CitizenNews》，
〈<https://www.hkcnews.com/article/18334/%E6%B3%B0%E5%9C%8B-%E6%B3%B0%E5%9C%8B40-%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF-18334/%E6%B3%B0%E5%9C%8B%E4%B9%9F%E7%99%BC%E5%B1%95%E3%80%8C%E6%9B%BC%E8%B0%B7%E5%A4%A7%E7%81%A3%E5%8D%80%E3%80%8D%E5%B0%8D%E6%8E%A5%E3%80%8C%E4%B8%80>〉

從海上來看，「21 世紀海上絲綢之路」的建設將使中國的勢力超越西太平洋海域，向南深入南太平洋、向西進入印度洋，與美國、印度、日本等國在這些海域的海上力量抗衡，中國意欲齊頭並進追求陸權和海權之用心可見一斑。

（二）一帶一路抗衡美國「亞太再平衡」

美國自歐巴馬政府推進「重返亞洲」以至「亞太再平衡」戰略以來，安全上推動與地區盟友及夥伴的軍事聯盟，政治上靠近和拉攏中國大陸周邊國家，經濟上打造具排他性質的「跨太平洋伙伴關係協議」（TPP），很明顯地是為一種全方位遏制中國大陸崛起的戰略手段。

隨著中國綜合國力的上升，中美在東亞和太平洋地區的互動與較勁越來越具有衝突與零和博弈的性質。中國推動一帶一路建設，針對在美國主導力缺乏、區域合作機制化程度較低的中亞、南亞、中東及其他相關地區，一方面可避免在東亞與美國的競爭和對抗進一步激化，另一方面擴大自身影響力，以經濟合作為誘因，逐步帶動和整合政治和安全領域的合作。隨著俄羅斯在中亞實力的相對下降和美國從阿富汗撤軍，中國大陸在中亞影響力將日益上升，在資金方面比美國更具優勢，從而對美國在中亞的存在形成挑戰。¹⁰⁰

另一方面，在「21 世紀海上絲綢之路」部分，中國目的在於將東協海洋空間劃歸自己的太平洋水域勢力範圍，中國可在東亞地區之外打造以自身為中心的經濟圈，與更多發展中國家進行經濟交流與互動，化解美國以 TPP 為手段對中國大陸的擠壓，進而對美國在亞太地區對中國大陸進行的遏制和圍堵形成有效的反制。

（三）聯合俄羅斯等國，重振歐亞地緣戰略板塊，構建「去美國化」地區秩序

美方認為，2013 年以來，中俄俄羅斯家領袖互訪、中俄全面戰略協作伙伴關係顯著加強、中俄天然氣協定簽訂等一系列雙邊重大往來表明，兩國已加強戰略團結，旨在對抗和反擊美國在亞太和歐亞地區的控制力，重新奪回地區主導權。兩國在斯諾登事件、敘利亞危機及烏克蘭危機上的合作，實質是對抗以美歐為中心的價值觀，重新制定地區和全球秩序，同時對包括日本等國在內的美國地區盟

E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF%E3%80%8D》。（檢索日期：2019 年 12 月 5 日）

¹⁰⁰ UK HE0, SHALE A.HOROWITZ 著，周茂林譯，2008/10，《亞洲衝突》（CONFLICT IN

友起到威懾作用。與此同時中俄各取所需、優勢互補，俄羅斯獲得了來自中國的經濟動力，中國大陸則得到了巨額的能源利益。

另中國大陸對俄羅斯、印度、蒙古等周邊歐亞大國的吸引力和影響力不斷提升。除俄羅斯以外，2013 年蒙古和印度總理相繼訪華。這現象已表示中國大陸加速實施外交和周邊戰略，重心向亞洲內陸調整，一方面有利於打造貫穿歐亞大陸的經濟集團，另一方面也降低俄羅斯和印度影響力，獲取這些國家的資源並讓其在外交上向中國大陸靠攏。此外美方認為中國大陸正在加強自身主導下的地區機制，通過打造亞信峰會、提振亞太經合組織（APEC）構建「去美國化」秩序。¹⁰¹2014 年中國主導召開亞信峰會，並將繼續擔任接下來兩年的輪值主席國，美國及在亞太最重要盟友日本僅作為“觀察員”身份參會。由此看來，中國大陸刻意排除美國參與情況下，通過反恐、經濟合作等手段加強亞洲內部的多邊機制化交流。盡管亞信峰會能否成為具有凝聚力的多邊安全體系尚存不確定性，但是它“可能會決定亞洲未來發展的方向”。

（四）鞏固海上通道及能源的安全

從美國的觀點來看，「一帶一路」建設對中國大陸擴大能源進口來源地、拓展成本更低的運輸通道、鞏固能源通道安全具有重要意義。崛起中的中國大陸對海外能源資源的戰略性需求急劇增加，中亞、南亞、中東、非洲都是中國重要的進口來源地，中國需要分散能源進口來源，使之多元化，不能完全仰賴中東滿足油氣需求，因此通過「絲綢之路經濟帶」建設，增強與歐亞大陸上非歐洲文明國家在交通和基礎設施上的互聯互通，將使中國獲得成本更低的陸上能源運輸通道，而且陸路管道的運輸遠比通過海路運輸來自中東的油氣在安全上更有保障。

在海路部分，印度洋及太平洋海域是中國大陸海外能源資源通道運輸的必經之地，一旦美國在西太平洋及印度洋海域進行封鎖和阻攔，將對中國大陸海上運輸通道構成實際威脅，除了美國之外，印度、日本等地區大國在印太海域日益崛起，也足以對中國構成威脅，而「21 世紀海上絲綢之路」建設可以幫助中國拓展海上通道、保障海上運輸安全，特別是東協國家可和中國大陸在斯里蘭卡、巴

ASIA:KOREA,CHINA-TAIWAN,AND INDIA-PAKISTAN)。台北市，國防部史政編譯室，頁 209-272。

¹⁰¹ 韓佐樑，〈2014 北京 APEC 的「一帶一路」和「海上絲路」—突破了美霸的 TPP 及 TTIP 封鎖〉，《遠望雜誌》，第 316 期，2015 年 1 月，頁 30-34。

基斯坦的「珍珠鏈」戰略形成對接，聯通西太平洋與印度洋海域及海上基礎設施，使中國大陸的海上力量進一步西進，必對美國主導下 TPP 有所回應。

經上述分析發現，美國認為中國大陸推動「一帶一路」的初步認知是藉由「一帶一路」戰略加大影響力，同時建造「新秩序」，並提升周邊軍事力量以應付新面臨的威脅。¹⁰²

然而，美國並不看好「一帶一路」，因為其雖然可對中國大陸帶來諸多機遇，但實際執行層面上確也存在不少挑戰，畢竟在「一帶一路」相關建設許多還處在概念階段，即使已經真正執行，仍存在許多不透明之處，¹⁰³而中國大陸日益強勢的立場，也會加強沿線合作國家的不安與合作的不穩定性。

四、俄羅斯

俄羅斯所處的地理位置橫跨歐洲和亞洲，貫通兩大洲；在文化上引入西方的基督教文明，同時東方文化的元素亦滲入其中，歐亞民族與文化的交流與融入，形塑俄羅斯的歐亞獨特性，因此俄羅斯也相當重視歐亞主義並主導「歐亞經濟聯盟」的歐亞區域整合。「歐亞經濟聯盟」係 2015 年 1 月啟動，成員為俄羅斯、白俄羅斯及哈薩克所組成，亞美尼亞和吉爾吉斯隨後加入。「歐亞經濟聯盟」的目標旨在確保商品與服務貿易可自由流動，並致力於生產要素的自由移動，屆時資本與勞動皆可打破疆界的侷限；同時針對能源、工業、農業以及交通等領域的政策，進行協調與合作。

俄羅斯在推動歐亞整合時，首先面臨來自歐盟的「磁吸力」挑戰，特別是歐盟高度發展的社經制度、穩定的經濟發展狀況及廣大的市場規模，在吸引俄羅斯的近鄰國家，而歐盟「東方夥伴關係」計畫的推出更讓獨立國協國家對於融入歐盟展現高度意願，而不願加入俄羅斯主導的歐亞聯盟。

俄羅斯推動歐亞整合的另一個外在挑戰則是中國大陸提出的「一帶一路」。中國崛起所展現的經貿實力，可運用的龐大資金，也對俄羅斯在中亞地區的近鄰國家產生磁吸作用。基於此，俄羅斯對於「絲綢之路經濟帶」抱持審慎的態度，

¹⁰² 林妍，2017/12/23。〈川普國安戰略提到中共 33 次 都說了些啥？〉，《大紀元》，〈<http://www.epochtimes.com/b5/17/12/22/n9984103.htm>〉（檢索日期：2017 年 12 月 27 日）

¹⁰³ 金偉清，2017/09/26，〈多邊開發銀行之“黑名單” “榜上有名” 很危險，中國大陸企業需謹慎〉，《中倫資訊》，〈<http://www.zhonglun.com/Content/2017/09-26/1843136768.html>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 30 日）

擔憂中亞國家轉向中國，為化解俄羅斯的顧慮，中國主動與俄方持續商議，最後取得「絲綢之路經濟帶」與「歐亞經濟聯盟」相互「對接」的共識。

2015年5月8日普丁與習近平於莫斯科發表「俄中關於絲綢之路經濟帶建設和「歐亞經濟聯盟」建設對接合作的聯合聲明」，開宗明義指出俄方支持絲綢之路經濟帶建設，願與中國大陸合作推動，落實該倡議。同時中國大陸支持俄羅斯積極推進「歐亞經濟聯盟」框架內一體化進程，並將啟動與「歐亞經濟聯盟」經貿合作方面的協定談判。由此看來，中國大陸在俄羅斯推動「一帶一路」初期，中俄關係仍屬於蜜月期。值得注意的是，中俄歷史上的領土爭議、軍事爭端、意識形態分歧等導致雙方隔閡，中國大陸對俄羅斯貿易順差導致雙邊貿易失衡，因此「歐亞聯盟」與中國大陸的「絲綢之路經濟帶」遲早必須面對主導權之爭的問題，俄羅斯能否依舊支持「一帶一路」的發展，仍在未定之天。

五、日本

在中國提出「一帶一路」倡議的最初兩年，日本持觀望甚至抵制的態度，安倍也積極走訪問土耳其、蒙古以及中亞五國，推行日本版的「絲綢之路」外交。2015時，日本趕在《亞投行協定》正式簽署前，宣布日本未來五年將向亞洲國家投資1100億美元，之後日本放棄了亞投行創始成員國的身份，與美國加快推進TPP的談判進程。

此乃由於日本過去無法擺脫「美日安保同盟」的束縛，在安全上必須依賴美國的日本，在外交上也只能對美國保持亦步亦趨，因而必須與歐巴馬總統的「再平衡」戰略相向而行，在政治層面維護亞太地區所謂民主、自由和法治等國際秩序和規則，並保障安全、爭取經濟利益。而這樣的思維卻與「21世紀海上絲綢之路」有重疊，日本因此反對中國的「一帶一路」倡議，希望鞏固並擴大其自身的影響力。

然而，自2017年開始，隨著「一帶一路」具體的建設項目逐漸開展，沿線眾多國家相繼參與進來，日本對中國「一帶一路」倡議的態度在出現轉變，其不僅派出代表出席北京「一帶一路」國際合作高峰論壇，首相安倍晉三也陸續公開表示「一帶一路」倡議「具有連接不同地域的潛力」，表示日本願意同中國就「一帶一路」展開相關合作。此乃由於美國川普總統上台，歐巴馬任期內的「再平衡」政策已時過境遷，加上川普上任後隨即退出TPP，日本無須一味奉行與中國對抗的思維，於是開始以爭取變局中之主動來面對中國的一帶一路。

惟受到近來中美貿易戰益形激化以及美國力推印太戰略之影響，日本對於一帶一路的態度再次出現變化，例如日本和美國共同聯合投資 700 億美元，用於支持亞太地區的社會基礎設施開發等，希望對印太地區基礎設施的投資，以遏制中國「一帶一路」的影響力；2019 年 9 月底，日本也和歐盟簽署一項基礎建設計畫的合作協議，將共同興建基礎建設並制定開發標準，此舉除了展現日本擁護多邊貿易主義立場外，也凸顯美、歐、日欲制衡中國「一帶一路」的用意。

第二節 實踐成效與反對聲浪

雖然中國一再表示「一帶一路」是和平發展和經濟合作倡議，不是中國刻意嘗試建立地緣政治聯盟或軍事同盟，但外界普遍視為北京在全球擴展其地緣政治影響力的一個工具，而一帶一路發展至今，雖然在陸上、海上兩個方向展現了突圍、突進的姿態。然而，面對動盪的國際政經格局，中國大陸企業的海外經濟行為，或多或少也受到國際政治環境和地緣政治因素的干擾，而在許多國家的實際執行過程中，最主要的反應出現在投入階段的政治阻力和投資階段的政治風險，特別是對某些具有敏感性的基礎設施領域裡，已有多國爆發嚴重債務以及經建合作主導權被控在中國手中等問題，而這些處理不好的投資個案也因而導致諸多爭議產生。¹⁰⁴

例如，一向親中的巴基斯坦在 2017 年底時出現了反中的浪潮，¹⁰⁵ 主要原因是「中巴經濟走廊」的大舉投資令巴國民眾感到經濟被入侵，原規劃在喀什米爾地區興建水庫「迪阿莫－巴沙大壩」（Diamer-Bhasha Dam），也因為中國大陸要求巴基斯坦用另一正在運作的大壩作為抵押，加上水庫落成後將由中方獨攬所有權等的嚴苛條件，以及謝里夫的涉貪，¹⁰⁶ 讓巴國拒絕接受中國大陸提供的 140

¹⁰⁴ 852 郵報，2018/03/08，〈美智庫：「一帶一路」令 8 沿線國陷主權危機 招商局已接管斯里蘭卡港口〉，《852 郵報》，〈<http://www.post852.com/244379>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 26 日）

¹⁰⁵ 何黎，2017/7/31，〈巴基斯坦民主的關鍵時刻〉，《FT 中文網》，〈<http://big5.ftchinese.com/story/001073618>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 28 日）

¹⁰⁶ 古莉，2017/07/28，〈巴基斯坦總理謝里夫因家族涉貪被撤職〉，《RFI 華語》，〈<http://trad.cn.rfi.fr>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 26 日）

億美元（約 4207 億元台幣）援助，改為由巴基斯坦自己籌資建設，這使得中巴密切的合作關係有了生變的跡象。¹⁰⁷

同樣積極支持孟中印緬經濟走廊建設及與中國大陸雲南互聯互通的孟加拉，¹⁰⁸近年也因為爆發中國大陸港灣工程有限責任公司行賄孟加拉政府官員事件，導致中國港灣已被孟加拉政府列入黑名單，¹⁰⁹未來將不得參與任何在孟加拉的建設項目，不過「中國港灣」在孟加拉國尚有其他三個在建項目，包括一條高速公路、一個工業園區、以及一個港口擴建項目，此行賄事件已經明顯影響到「中國港灣」在孟加拉國已經簽署的其它項目，孟加拉政府也因此對於中國大陸存著不信任感，決定自己出資建設。¹¹⁰

同樣的，作為第一個積極參與一帶一路東協國家的馬來西亞，當原本執政的納吉布因腐敗醜聞纏身而在 2018 年 5 月大選中被不滿的選民趕下台後，改由馬哈迪（Mahathir Mohamad）領導的「希望聯盟」掌政，之後馬哈迪在 8 月訪問中國時提出希望將馬來西亞從 2,500 億美元的負債中解脫出來，雙方同意無限期凍結一帶一路在馬來西亞的核心建設項目——「東海岸鐵路計畫」（ECRL）與沙巴天然氣管線開發案。雖然經過一年多的重新談判，在中國大陸同意成本減少三分之一的造價興建東海鐵路計畫後，「東海岸鐵路計畫」的工程在 2019 年 7 月 25 日重新啟動，預計在 2026 年底全線通車，聯合營運公司，將由馬來西亞鐵路局和中國建設公司，以 50-50 的股分共同經營鐵道服務。¹¹¹然而，馬來西亞公開對一帶一路的轉向，對中國在國際輿論上造成的負面衝擊肯定不小。

如同馬來西亞一般，斯里蘭卡、衣索比亞也先後遭遇債務飆升的困境。斯里蘭卡在前政府任期內向中國貸款 80 億美元，用以建設漢班托塔港，整個園區還包括物流中心、板球場及國際機場，但由於利用率低落、斯里蘭卡無力償債，

¹⁰⁷ 蘋果即時，2017/12/09，〈中國大陸用一帶一路入侵巴基斯坦爆反中浪潮〉，《蘋果即時》，〈<https://tw.appledaily.com/new/realtime/20171209/1256163/>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 29 日）

¹⁰⁸ 常紅，2016/10/14，〈國際觀察：「一帶一路」，串起「中國夢」與「孟加拉夢」的橋樑〉，《每日頭條》，〈<https://kknews.cc/world/vjov3a.html>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 29 日）

¹⁰⁹ 顧佳欣，2015/06/25，〈《一帶一路挫敗》日踢走中國大陸 承造孟加拉深水港〉，《自由時報》，〈<http://news.ltn.com.tw/news/world/paper/892275>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 29 日）

¹¹⁰ 王劍宇，2018/01/21，〈賄賂曝光 一帶一路標杆中企被孟加拉「拉黑」〉，《大紀元》，〈<http://www.epochtimes.com/b5/18/1/20/n10074672.htm>〉，（檢索日期：2018 年 3 月 29 日）。

¹¹¹ 民視新聞，2019/8/9，〈全球／一帶一路騙很大！馬來西亞鐵路計畫降價復活〉，〈https://www.ftvnews.com.tw/AMP/News_Amp.aspx?id=2019809W0009〉。（檢索日期：2019 年 11 月 20 日）

¹¹²2017 年底斯國政府終於決定作價 11 億美元，將漢班托塔港租借給中資企業-招商局港口控股，為期長達 99 年，引發出賣主權的巨大爭議，也讓鄰國高度緊張。¹¹³

緬甸也大幅縮編一帶一路的建設，原來中、緬協議由中國中信集團在緬甸海岸建設地位重要的皎漂港，計畫將花費高達 73 億美元；8 月初，緬甸表示將重新評估該項建設，準備把金額縮減至 13 億美元，原來可停泊大型油輪的 10 個泊位，將縮減為 2 個。¹¹⁴

衣索比亞的處境也相去不遠。衣索比亞缺乏天然資源，卻成為中國在非洲放款金額最高的國家，這使得大批中資進駐後，還款能力成了問題，未來由中資在衣索比亞建成的兩項鐵道建設恐因獲利能力低下，對於額外成本也考慮不周，陷入無以為繼的窘境。

推究各國對一帶一路倡議始終存有戒心的主要原因在於「建設開支相當不透明，而且工程發包對象有欠公平」。¹¹⁵歐盟駐北京大使史威固（Dietmar Schweisgut）表示，一帶一路的相關建設有高達 90% 訂單被較有實力的中資國有企業取得，「中國只顧自身利益的態度，很難不招致批評」。

另一項問題在於債務負擔過重。一帶一路啟動迄今，各國都著手籌劃「聽來很美妙」的建設項目，但超支是這些建設的共通現象，幾年下來，參與國家債台高築，加上美國聯準會升息，這些國家多屬於新興市場、貨幣對美元匯率跌跌不休，這才發現債台高築終至難以承受的地步，因而開始陸續「跳船」。

依據美國智庫全球發展中心（Center for Global Development）的發表報告指出，現在與中國大陸簽訂「一帶一路」協議的 68 個國家中，其中的 15 個國家有

¹¹² 蔡子岳，2017/01/08，〈港口租中國大陸 99 年 斯里蘭卡人抗爭〉，《自由時報》，〈<http://news.ltn.com.tw/news/world/paper/1069414>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 23 日）

¹¹³ 楚天，2017/07/30，〈中國大陸租借港口 99 年 斯里蘭卡人轟：淪殖民地軍港〉，《自由時報》，〈<http://m.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2147393>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 26 日）

¹¹⁴ 秦雨霏，2017/12/05，〈中共一帶一路撒錢 竟被這三個國家拒絕〉，《大紀元》，〈<http://www.epochtimes.com/b5/17/12/4/n9924247.htm>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 31 日）

¹¹⁵ 方向明，2015/10/27，〈世行黑名單有多少中國大陸企業：22 家國企在列〉，《新浪財經》，〈<http://finance.sina.com.cn/china/20151027/092323591739.shtml>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 30 日）

相當高的債務風險，另有 8 個國家更是因融資而陷入「主權債務」危機。¹¹⁶在這種情況下，「一帶一路」項目被美國前國務卿蒂勒森批評為「債務陷阱外交」和「掠奪經濟學」，美中貿易全國委員會會長艾倫（Craig Allen）大使也認為雖然一帶一路倡議替世界上很多地方帶來大量的基礎設施投資，但「大部分的投資是在不透明的情況下做出的，導致一些國家陷入很高的債務，它們可能沒有能力償還這些貸款。此外，由於在採購和建設階段對中國國有企業的過度依賴，導致參與「一帶一路」項目的國家因為無法償還貸款而不得退出這些項目或是重新談判有關的條款。為此，美國開始積極阻止其他盟友參與這一倡議。¹¹⁷

除此之外，一帶一路參與國家眾多，然而每一個國家內部政局是否穩定，則非中國主觀意願可以決定，例如，南亞地區的歷史、種族及宗教一向是造成該區域國家政局動盪的主要問題，不同民族與種族的矛盾與衝突呈現易發性、多樣性、複雜化、長期化的特點，某一特定事件的爆發有可能對周邊國家乃至多個國家產生較強的國家風險進而改變政治決策，連帶產生的是面臨突發的政治制度改變、經濟轉型及社會轉型等的狀況，其國內政治經濟的穩定性和成熟度容易受到影響，連帶引發國家風險，不幸的是「一帶一路」沿線的南亞國家便時常陷入這種困境，一旦國家政權無法穩固，一帶一路計畫及建設就必須暫停或重新再談。

118

最後，雖然中國大陸極力試圖說明「一帶一路」倡議與二戰後美國對西歐國家提出的「馬歇爾計劃」有所差別，「一帶一路」是以共同發展為根本屬性，以平等互利為原則，以務實合作為導向，不同於美國「馬歇爾計劃」的政治安全戰略，然而，各國對中國威脅論仍抱持相當存疑，加上「一帶一路」沿線涉及不同區域強權的勢力範圍，中國不只要應對沿線國家多樣化的利益訴求，也必須考量諸多區域強權戰略博弈因素的干擾，這也是導致「一帶一路」在實際推動過程中

¹¹⁶ 賈小靜，2017/10/29，〈世界銀行黑名單榜上的中國大陸企業是哪些〉，《百度》，〈<https://zhidao.baidu.com/question/1694640155859836868.html>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 30 日）

¹¹⁷ 美國之音，2019/4/30，〈美學者認為一帶一路正在死去〉，《BuzzOrange》，〈<https://buzzorange.com/2019/04/30/american-experts-about-one-belt-one-road/>〉，（檢索日期：2019 年 6 月 9 日）

¹¹⁸ 羅恩賜，2017/08/02，〈從一幅相看懂 巴基斯坦總理謝里夫為何下台 印巴關係比冰點更冷〉，《香港 01》，〈<https://www.hk01.com>〉。（檢索日期：2018 年 3 月 26 日）

始終充滿挑戰的原因。¹¹⁹

綜合以上敘述可看出，中國大陸在歐亞非洲大力推廣一帶一路計畫，也在世界各地投入價值數百億美金的基礎設施建設，為中國企業製造海外發展的機會。但是這些計畫大多向弱勢國家出借鉅額貸款，在該國無力償還，陷入債務陷阱時，中國則趁機接管有價資產，許多國家因而暫停計畫，中國作風也因此受到各界強烈批評，因此不得不重新評估，並調整施行方法，以免引發骨牌效應，一國接著一國，相繼跟進計畫喊停。未來「一帶一路」的繼續施行，必將對貿易、投資及國際社會產生不可忽視的影響，在面對形形色色的政治經濟風險，中國如何在保護海外商業利益的同時，規劃構建一個穩定、透明、有效的制度架構，這既需要借鑒國際經驗，又需要制度創新，更重要的是能夠讓與其合作的國家接受，將是一帶一路必須克服的關鍵問題。



¹¹⁹ 金玲，〈「一帶一路」：中國大陸的馬歇爾計劃〉，《國際問題研究》，第1期，2015年1月，頁88-99。

第五章 結論

中國崛起是 21 世紀國際關係研究的熱門議題，雖然對於中國崛起的討論始終擺脫不掉個別國家對於中國的利益考量與意識形態糾葛，但背後隱含的卻是對中國大陸未來動向的關切與焦慮。過去 30 年，中國在西方主導的國際經濟秩序下實現經濟起飛，然而在 2008 年起國際大環境經濟不景氣的影響下，中國大陸的經濟發展自 2012 年開始下滑，全球金融危機爆發之後的國際經貿體系已經不能支撐中國大陸持續的成長發展，中國面對的是需要儘快解決其國內產生過剩的問題，如此才能持續刺激經濟。

就推動五年後的「一帶一路」對中國大陸而以，其最大的機遇是國際環境仍對中國大陸是友善的，在經濟環境仍然疲弱的當下，中國大陸可肆無忌憚強取豪奪國際資源，雖說美國在不斷打壓，但仍能應對；故可同步在軍事及外交上持續擴大其實力及影響力，繼而在國際政治舞台中頂著美國霸權，有繼而取代的可能。

第一節 研究發現

一、中國大陸「一帶一路」倡議之具體內容規劃：

中國推動了「一帶一路」的倡議，以「創建命運共同體來發展互助互惠的經貿合作」為口號，其布局的首要目標即是將中國國內過剩的產能帶出去，沿陸路向西、沿海路向南延伸到整個歐亞大陸。而將中國的產能帶出去的方法，便是透過在一帶一路倡議之周邊國家打造最為迫切需求的關鍵基礎設施，特別是港口、鐵路、發電場等，其次則是配合六條經濟走廊計畫，連接上述基礎設施的線性發展，最後再將整個「一帶一路」上的六條經濟走廊連結，交織成一個涵蓋歐亞大陸整個構面向的發展，希望藉此持續活絡其經濟，並將其轉化為提升中國在國際社會中的影響力；同時打造戰略通道，至 2017 年，中國大陸已打造四大能源進口通道，分別是「西北通道」（中亞天然氣管道和中哈原油管道）、「東北通道」（中俄原油管道）、「海上通道」（非洲、中東進口石油經麻六甲海峽運至東南沿海）及「西南通道」（中緬油氣管道）。

二、中國大陸推動「一帶一路」倡議在經濟與戰略上利益：

在一帶一路倡議的規劃下，中國大陸新的經濟發展位置，主要是在中國的中西部，且置重點在向西開放的國家戰略布局，向南則沿著南海，向東則結合臺灣發展，從而使得中國大陸可分別獲得經濟、政治、心理及海洋等四項戰略發展的

關鍵地位，故向西發展陸權，向東及向南發展海權，就成為「一帶一路」的陸權與海權發展兼具的新國家戰略面向。

在經濟上可確保國內產業繼續發展，將產能繼續推展出去，持續活絡經濟；並藉著一帶一路已連接的基礎建設、高鐵或港口、擴大經濟圈，確保中國大陸中部與西部的開發，在戰略上藉著經貿合作關係，運用債務等諸般手段擴大影響力，持續提升中國大陸的國際地位；同時在已具體建設完成的四條能源通道，可確保能源不致潰乏，輔以外交及軍事壓力，掌握更多的國際資源，提高在國際舞台上的競爭力。

三、「一帶一路」倡議在實際推動上將面臨何種的風險與的挑戰：

1.風險：

在「一帶一路」倡議剛推出之際，國際社會對中國的態度發生了巨大變化，首先著眼於龐大商機考量的沿線國家積極歡迎「一帶一路」的經貿投資承諾，全世界看似對「一帶一路」充滿著信心，然而，這些「一帶一路」沿線國家本身就一直面臨著嚴重的債務問題，其所參與的相關基礎設施項目，更造成了高額的負債，對合作國家而言，最大的風險在於高額的負債限制了本國財政政策的靈活性，造成過高的還款壓力，連帶也限制了該國政府其他面向的支出，甚至威脅了合作國家在外交上的獨立性。

在龐大債務問題被凸顯出來後，這些國家開始驚覺中國「一帶一路」當中的投資和借貸項目，實際上就像是專為這些國家設下的債務陷阱，而面對體質較差的國家，中國大陸很容易遇得基礎建設的經營及全權使用權，這也在國際社會中造成中國藉著相關投資建設，深化對具有特定地緣戰略利益的國家社會控制的惡名。例如沒有能力償還基礎建設相關債務的斯里蘭卡，不得不以「債轉股」的方式將漢班托特港 99 年所有權和經營權轉讓給中國；同樣的，中亞的土庫曼也將天然氣田控制權交給中國，藉以償還約 80 億美元其中的部分債務，塔吉克早將金礦權利交給大陸，以償還因興建發電廠所欠下的 3 億美元債務；吉爾吉斯首都的發電廠在與大陸簽署的契約當中，明定如果吉爾吉斯陷入債務不履行情況，中國大陸「可以拿走任何資產」，也透過談判被要求讓出鐵路經營權，以交換興建鐵路的資金，而更有許多合作議題是以喊停作結。

2.挑戰：

自 2014 年正式推動的「一帶一路」是需要長期持續經營才能回收成本效益

的，目前「一帶一路」浮出台面被喊停的合作項目，依照中國大陸內部的經濟問題及其實質侵略的政治目的看來，這些事件只會增加，絕不會減少；而 2018 年開始的中美貿易戰，更導致中國出口低迷，國內消費與投資的狀況也不盡理想，中國大陸經濟成長開始漸次放緩，中國看似存在種種巨大的社會危機，於是國際社會又開始擔心中國經濟的崩潰恐有可能成為世界經濟混亂的原因。

的確，「一帶一路」是需要長期經營才能看到成效的，就中國大陸官方從 2015 年推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路迄今，便已經衍生如此多起侵犯合作國家主權疑慮、工程弊案、合作問題及大國角力抗衡等事件，雖然在面對債務風險，我們可以研判可能其並非中國大陸的本意，但當投資項目出現問題，合作國家不得不以「債轉權」的方式來償還相關債務，如此作為的確讓中國大陸背負著「債務外交」之陰影，而這也將是中國大陸未來在推動一帶一路相關建設時必須面對的複雜挑戰。

面對中國戰略思維的轉變，美國決策圈也開始改變其心理地圖。如最初希拉蕊（Hilary Clinton）的「印度—太平洋」（Indo-Pacific）概念標示著美國國內另一種認為太平洋地區至少也與大西洋地區同等重要的心理地圖的興起，並以「再平衡」作為政策調整的指導，而川普更提出結合印度、日本、澳洲的「印太戰略」來防堵中國大陸的一帶一路。在這種戰略零和的競爭思維下，中國大陸尚且必須考量其與美國之間的戰略博弈，未來在「一帶一路」的推動上，必將更為艱難。

就目前來看，中國大陸藉由「一帶一路」倡議的提出，最初著重解決的是國內產能過剩的問題，若中國大陸自身的經濟能夠持續提振，則「一帶一路」的推展應尚能獲得少數國家的全力支持。惟迄今為止，中國本身經濟持續下滑，又受到中美貿易戰的衝擊，中國在許多沿線國家推動的大型基礎建設也相繼投入龐大的資金，也始終未能獲得明顯的收益，中國大陸自己因面臨恢復經濟及產能過剩的壓力，當然不可能無償提供援助，其他尚有許多因資金流向不明或涉及官員貪污等負面報導，這些恐怕是中國大陸始料未及的。在此多重經濟壓力的打擊下，一帶一路短期之內恐無法有效吸引還在觀望的國家主動合作，而中國想要藉由「一帶一路」倡議來主導並建立以中國大陸為核心的制度，使各國與中國合作後形成一個互賴關係的戰略構思，不僅讓沿線國家及中國自身捲入巨大的風險，更連帶陷入進退兩難的局面。

第二節 未來研究方向建議

從帶路倡議提起之初，新聞媒體上就不斷出現各界對於中國大陸推動帶路倡議的批評，例如「投資不透明」、「債務陷阱」及「獲利不均」等，就中國大陸的共產集權狀況，可發現中國大陸是有能力改善的；在現今國際經濟狀況持續衰退的環境下，或許現在中國大陸可以忽視，不去理會。

這狀況可以從兩屆的「一帶一路」高峰會各國參與的狀況比較得知；惟需注意的是歐盟最後要求的「集體形式」加入帶路倡議的議題，可發現國際上已不容許任由中國大陸予取予求了，如果再加上美國的打壓，甚至是美國、歐盟及受一帶一路經濟戰略侵略國家共同組成的「集體聯盟」，相信中國大陸必遭受嚴重打擊，這也是後續可以關注研究的方向。



參考文獻

(一) 專書

郭武平，王思為、邱昭憲、胡聲平、孫國祥、楊仕樂、戴東清合著，2015 年 12 月。《歐亞區域整合之比較研究：中國大陸的認知與因應》，嘉義縣大林鎮：南華大學。

(二) 期刊論文

UK HEO, SHALE A.HOROWITZ 著，周茂林譯，2008/10，《亞洲衝突》（CONFLICT IN ASIA:KOREA,CHINA-TAIWAN,AND INDIA-PAKISTAN）。台北市，國防部史政編譯室，頁 209-272。

方天賜，2014/10〈評析中國大陸國家主席習近平的兩亞四國之行：「一帶一路」的推動與挑戰〉，《展望與探索》，第 12 卷第 10 期，頁 1-3。

方天賜，2015/8，〈印度對於中國大陸提出「一帶一路」的解讀及回應〉，《戰略安全研析》，第 124 期，頁 44-50。

王俊評、張登及，2015/2，〈「一帶一路」之內涵及其對美中關係之影響〉，《戰略安全研析》，第 118 期，頁 21-30。

王信賢、邱韋智，〈「一帶一路」戰略意涵與內部資源爭奪〉，《戰略安全研析》，第 118 期，2015 年 2 月，頁 13-20。

王信賢、邱韋智，2015/2，〈「一帶一路」。戰略意涵與內部資源爭奪〉，《戰略安全研析》，第 118 期，頁 13-20。

王綺年，〈中國大陸「一帶一路」戰略對全球政經軸心轉移之意涵〉，《展望與探索》，第 13 卷第 3 期（民國 104 年 3 月），頁 31-39。

王鵬程，2017/10，〈當代恐怖主義發展對全球安全影響之研究〉，《陸軍學術雙月刊》，第 53 卷第 555 期，頁 35-40。

吳若璋，中國大陸倡設「亞投行」的策略、發展與影響，《展望與探索》，第 16 卷第 3 期，民國 107 年 3 月，頁 42-63。

吳雪鳳，〈哈薩克對中國地緣戰略與能源安全之意涵〉，《遠景基金會季刊》，第 17 卷第 3 期（2016 年 7 月），頁 109-156。

沈明室，2015/1，〈印度新政府外交與軍事關係之觀察〉，《全球政治評論》，第 49 期，頁 25-30。

- 林昱君，2015/3，〈中國大陸「一帶一路」形塑全方位開放新格局：往「強國」之路跨出重要一步〉，《經濟前瞻》，第 158 期，頁 66-71。
- 林毅夫，2016/3，〈一帶一路與自貿區：中國大陸新的對外開放戰略〉，《海峽評論》，第 303 期，頁 5-8。
- 邱素津、趙永祥，2016/3，〈從「一帶一路」與「亞洲基礎設施投資銀行」分析中國大陸經濟版圖擴張之挑戰與效益〉，《華人經濟研究》，第 14 卷第 1 期，頁 96-100。
- 金玲，〈「一帶一路」：中國大陸的馬歇爾計劃〉，《國際問題研究》，第 1 期，2015 年 1 月，頁 88-99。
- 唐明輝，2012/12，〈中國崛起與美國的因應〉，《桃園創新學報》，第 32 期，頁 455-475。
- 高長，〈大陸倡議「一帶一路」的政治經濟分析〉，《展望與探索》，第 15 卷第 6 期（民國 106 年 6 月），頁 52-70。
- 高朗，2006/4，〈如何理解中國崛起？〉，《遠景基金會季刊》，第 7 卷 2 期，頁 53-94。
- 國防部，2017 年 12 月 31 日。《中華民國 106 年國防報告書》，台北，頁 16。
- 張弛、張曙光，2016/4，〈「一帶一路」戰略的構想及其實施〉，《海峽評論》，第 304 期，頁 30-38。
- 莫大華，2016/3，〈新古典地緣政治理論的再起：以中共「一帶一路」地緣政治經濟戰略布局為例〉，《國防雜誌》，第 31 卷第 1 期，頁 1-18。
- 陳弘毅、黃基禎，2017/2，〈以中共地緣戰略論證其「21 世紀海上絲綢之路」之戰略意涵〉，《海軍學術雙月刊》，第 51 卷第 1 期，頁 84。
- 陳能鏡，2017/5，〈新南向中的恐怖主義變數〉，《清流雙月刊》，頁 5-6。
- 傅菊輝、許璐，2008/3，〈大國崛起的規律分析〉，《湖北職業技術學院學報》，第 11 卷 1 期，頁 82-85。
- 曾昭明，2015/12，〈一個新興資本帝國的集結號：一帶一路與亞投行〉，《當代中國大陸研究通訊》，第 24 期，頁 49-51。
- 黃仁國，〈美國全球霸權對中國全面崛起影響分析〉，《湖南農業大學學報》，第 6 卷第 4 期，2005 年 8 月，頁 103-106。
- 黃仁國，2005/8，〈美國全球霸權對中國大陸全面崛起影響分析〉，《湖南農

- 業大學學報》，第 6 卷 4 期，頁 103-106。
- 黃兆仁，〈看一帶一路「走出去戰略」的策略與作法〉，《禪天下》，第 155 期，2018 年 2 月，頁 5-8。
- 黃美鳳，2015/2，〈中國大陸推動「一帶一路」與亞洲基礎設施投資銀行之戰略意涵〉，《戰略安全研析》，第 118 期，頁 4-12。
- 楊昊，〈博覽會政治學：中國治理周邊關係的新模式？〉，《民主與治理》，第 1 卷第 1 期，2014 年 2 月，頁 143-167。
- 溫在春、汪明生，2015/12，〈論一帶一路大戰略及兩岸經貿科技管理創新合作〉，《公共事務評論》，第 15 卷 2 期，頁 45-77。
- 趙永祥、白宗民、吳依正，〈「一帶一路」對大陸經濟與台灣未來發展之影響〉，《華人經濟研究》，第 14 卷第 2 期，頁 109-128。
- 趙永祥、吳依正，2015/12，〈從亞投行與一帶一路看中國大陸海外經濟版圖擴張與對臺灣經濟發展之影響〉，《全球管理與經濟》，第 11 卷 2 期，頁 99-118。
- 蔡志銓、樊兆善，2015/11，〈中共推動「一帶一路」的戰略意涵〉，《國防雜誌》，第 36 卷第 6 期，頁 29-58。
- 蔡明彥，2015/4，〈「一帶一路」和「亞投行」牽動的地緣政經效應〉，《新社會政策》，第 38 期，頁 26-29。
- 蔣復華，2016/10，〈從「一帶一路」戰略探討中共地緣政治所面臨的挑戰〉，《海軍學術雙月刊》，第 50 卷第 5 期，頁 42-43。
- 蕭富元，2015/4，〈一帶一路全面解讀〉，《天下雜誌》，第 571 期，頁 93-124。
- 錢尹鑫，中國大陸發展冰上絲綢之路的戰略意圖與未來發展之研析，展望與探索，第 17 卷第 4 期（民國 108 年 4 月），頁 39-60。
- 薛中鼎，2015/10，〈2015 年中國大陸閱兵與「一帶一路」〉，《海峽評論》，第 298 期，頁 43-47。
- 韓佐樑，〈2014 北京 APEC 的「一帶一路」和「海上絲路」—突破了美霸的 TPP 及 TTIP 封鎖〉，《遠望雜誌》，第 316 期，2015 年 1 月，頁 30-34。

（三）網際網路

《FT 中文網》，〈中國大陸產能過剩背後的思考〉，

<http://big5.ftchinese.com/story/001067002?full=y>（檢索日期 2017 年 11 月 23

- 日)
- 《THE NEWSLENS 關鍵評論》，〈中國大陸央視曝光官方版「一帶一路」路線圖 海陸串連全球 44 億人口〉，<http://www.thenewslens.com/article/15329> (檢索日期 2015 年 11 月 1 日)
- 《自由時報自由評論網》，〈伊朗與西亞世界〉伊朗、中國大陸與「一帶一路」〉，<http://talk.ltn.com.tw/article/breakingnews/1401014> (檢索日期 2016 年 4 月 11 日)
- 《自由時報星期專論》，〈中國大陸新絲路戰略與臺灣之路〉，
<http://news.ltn.com.tw/news/politics/paper/871008> (檢索日期 2015 年 10 月 21 日)
- 《遠見雜誌》，〈一帶一路並不遠〉，
http://www.gvm.com.tw/Boardcontent_28978.html (檢索日期 2015 年 11 月 4 日)
- 《聯合新聞網》，〈林中斌／習近平打貪的險路〉，
<http://udn.com/news/story/7340/1671175-%E6%9E%97%E4%B8%AD%E6%96%8C%EF%BC%8F%E7%BF%92%E8%BF%91%E5%B9%B3%E6%89%93%E8%B2%AA%E7%9A%84%E9%9A%AA%E8%B7%AF> (檢索日期 2016 年 5 月 23 日)
- 852 郵報，2018/03/08，〈美智庫：「一帶一路」令 8 沿線國陷主權危機 招商局已接管斯里蘭卡港口〉，《852 郵報》，〈<http://www.post852.com/244379>〉。
(檢索日期：2018 年 3 月 26 日)
- CIPCCPS 信息部，2017/03/16。〈詳解“一帶一路”的六條經濟走廊〉，《CIPCCPS 中國大陸民營經濟國際合作商會》，
〈<http://www.ciccps.org/News/Shownews.asp?id=940>〉。(檢索日期：2018 年 3 月 15 日)
- JANE PERLEZ，2015/04/20，〈習近平訪問巴基斯坦，承諾數百億美元援助〉，《紐約時報中文網》，
〈<https://cn.nytimes.com/china/20150420/c20china/zh-hant/>〉。(檢索日期：2018 年 3 月 28 日)
- KEITH BRADSHER，2017/05/25，〈關於中國大陸的債務，你應該知道的五個

- 問題〉，《紐約時報中文網》，
〈<https://cn.nytimes.com/business/20170525/china-downgrade-explained/zh-hant/>〉。
（檢索日期：2018年4月19日）
- KIRAN SHARMA，2017/8/28。〈如果中印發生貿易戰……〉，《日經中文網》，
〈<https://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/26713-2017-08-28-01-46-38.html>〉。
（檢索日期：2018年3月20日）
- NANNCY，2016/07/10，〈“一帶一路”助力斯里蘭卡實現“南亞經濟中心夢”〉，《華發網》，
〈<http://china168.hk/article.php?id=22168>〉。
（檢索日期：2018年3月23日）
- 方向明，2015/10/27，〈世行黑名單有多少中國大陸企業：22家國企在列〉，《新浪財經》，
〈<http://finance.sina.com.cn/china/20151027/092323591739.shtml>〉。
（檢索日期：2018年3月30日）
- 王子暉，2017/05/18，〈“一帶一路”一習近平之諾〉，《新華網》，
〈http://www.xinhuanet.com/politics/2017-05/18/c_1120991501.htm〉。
（檢索日期：2018年3月19日）
- 王劍宇，2018/01/21，〈賄賂曝光 一帶一路標杆中企被孟加拉「拉黑」〉，《大紀元》，
〈<http://www.epochtimes.com/b5/18/1/20/n10074672.htm>〉。
（檢索日期：2018年3月29日）
- 古莉，2017/07/28，〈巴基斯坦總理謝里夫因家族涉貪被撤職〉，《RFI 華語》，
〈<http://trad.cn.rfi.fr>〉。
（檢索日期：2018年3月26日）
- 永井央紀，2017/05/16。〈對「一帶一路」不安的國家〉，《日經中文網》，
〈<https://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/25149-2017-05-16-01-44-05.html>〉。
（檢索日期：2018年3月20日）
- 永井央紀，2017/07/21。〈「一帶一路」引發的中印邊境對峙〉，《日經中文網》，
〈<https://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/26147-2017-07-21-04-54-00.html?start=1>〉。
（檢索日期：2018年3月26日）
- 江靜鈴，2018/02/22。〈一帶多路抗衡一帶一路〉，《中時電子報》，
〈<http://www.chinatimes.com/newspapers/20180222000623-260109>〉。
（檢索日期：2018年3月26日）

- 日期：2018 年 3 月 23 日)
- 何黎，2017/07/31，〈巴基斯坦民主的關鍵時刻〉，《FT 中文網》，
〈<http://big5.ftchinese.com/story/001073618>〉。(檢索日期：2018 年 3 月 28 日)
- 李穹，2018/01/02，〈中國大陸的債務危機還能拖多久〉，《大紀元》，
〈<http://www.epochtimes.com/b5/18/1/1/n10015321.htm>〉。(檢索日期：2018 年 4 月 19 日)
- 李紫欣，2017/09/04，〈不丹市場概況〉，《research 經貿研究》，
〈<http://research.hktdc.com/business-news/article/%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF/%E4%B8%8D%E4%B8%B9%E5%B8%82%E5%A0%B4%E6%A6%82%E6%B3%81/obor/tc/1/1X000000/1X0A3OW4.htm>〉。(檢索日期：2018 年 4 月 1 日)
- 杜幼康，2017/5/24，〈「一帶一路」與南亞地區國際合作前瞻〉，《人民論壇-學術前沿》，〈<https://read01.com/zh-tw/36agL4.html#.WgpfEVuCzIU>〉。(檢索日期：2018 年 4 月 18 日)
- 林妍，2017/12/23，〈川普國安戰略提到中共 33 次 都說了些啥？〉，《大紀元》，〈<http://www.epochtimes.com/b5/17/12/22/n9984103.htm>〉(檢索日期：2017 年 12 月 27 日)。
- 金偉清，2017/09/26，〈多邊開發銀行之“黑名單” | “榜上有名”很危險，中國大陸企業需謹慎〉，《中倫資訊》，
〈<http://www.zhonglun.com/Content/2017/09-26/1843136768.html>〉。(檢索日期：2018 年 3 月 30 日)
- 約瑟夫·奈伊，大衛·威爾許，2019/07/19，〈哈佛最熱門國際關係課，中國崛起過程無法和平？揭美中關係的 2 大利益衝突〉，《商業周刊》，
〈<https://udn.com/news/story/12639/3937667>〉。(檢索日期：2019 年 10 月 20 日)
- 胡志憲，2017/12/15，〈中國大陸一帶一路外交在南亞的挑戰〉，《中國大陸評論新聞網》，
〈http://hk.crntt.com/doc/1049/0/7/7/104907724_3.html?coluid=137&kindid=7930&docid=104907724&mdate=1215001013〉。(檢索日期：2018 年 4 月 18 日)

日)

迪克西特，2017/07/25，〈美媒：“一帶一路”倡議將促進尼泊爾發展〉，《新華財金社》，〈<http://tc.xfafinance.com/html/BR/Analysis/2017/254094.shtml>〉。

(檢索日期：2018年3月30日)

韋行之，2017/12/15，〈國際經緯：中國大陸「銳實力」對全球民主造成嚴重威脅〉，《上報》，〈http://www.upmedia.mg/news_info.php?SerialNo=31082〉。

(檢索日期：2018年3月23日)

風傳媒，2017/05/21。〈參加「一帶一路」有糖吃？中國大陸與巴基斯坦在爭議地區合蓋發電站 印度跳腳〉，《美國之意》，

〈<http://www.storm.mg/article/270127>〉。(檢索日期 2018年3月21日)

風傳媒，2017/05/24。〈抗衡一帶一路！印度日本聯手推動「自由走廊」基建計畫〉，《美國之音》，〈<http://www.storm.mg/article/271699>〉。(檢索日期：2018年3月21日)

秦雨霏，2017/12/05，〈中共一帶一路撒錢 竟被這三個國家拒絕〉，《大紀元》，〈<http://www.epochtimes.com/b5/17/12/4/n9924247.htm>〉。(檢索日期：2018年3月31日)

常紅，2016/10/14，〈國際觀察：「一帶一路」，串起「中國夢」與「孟加拉夢」的橋樑〉，《每日頭條》，〈<https://kknews.cc/world/vjov3a.html>〉。(檢索日期：2018年3月29日)

張祐仁，2017/12/05。〈南亞國家紛紛取消合作工程 中國大陸「一帶一路」受挫〉，《自由時報》，〈<http://m.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2274562>〉。

(檢索日期：2018年3月22日)

梁福龍，2016/04/07，〈李克強會見斯里蘭卡總理：歡迎可倫坡港口城復工 推進自貿談判〉，《觀察者》，

〈http://www.guancha.cn/Neighbors/2016_04_07_356330.shtml〉。(檢索日期：2018年3月23日)

許岩，2018/01/19，〈新華網 NEWS〉，《2017年中國大陸 GDP 增長 6.9% 新動能已成為經濟重要支撐》，

〈http://www.xinhuanet.com/fortune/2018-01/19/c_129794593.htm〉。(檢索日期 2018年4月16日)

- 陳牧民，2018/03/01，〈【天朝再起？】孟加拉 中印強權交夾下的國度〉，《經典雜誌》，〈<http://www.rhythmsmonthly.com/?p=34020>〉。（檢索日期：2018年3月29日）
- 黃日涵，2016/02/20，〈“一帶一路”投資政治風險研究之不丹〉，《觀點中國大陸》，〈http://opinion.china.com.cn/opinion_53_143953.html〉。（檢索日期：2018年4月2日）
- 彭念，2015/05/03，〈中國大陸巴基斯坦經濟走廊突破〉，《亞洲週刊》，〈http://www.yzzk.com/cfm/content_archive.cfm?id=1429761232583&docissue=2015-17〉。（檢索日期：2018年3月29日）
- 黑沼勇史，2017/08/24。〈印度、巴基斯坦和中國大陸〉，《日經中文網》，〈<https://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/26663-2017-08-24-04-52-35.html?start=1>〉。（檢索日期：2018年3月20日）
- 黑沼勇史，2017/12/12，〈尼泊爾親華派將重新掌權 或引中印摩擦〉，《日經中文網》，〈<https://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/28309-2017-12-12-01-28-28.html>〉。（檢索日期：2018年3月31日）
- 楊芙宜，2017/10/06，〈一帶一路再敗 斯里蘭卡拒中煉油〉，《自由時報》，〈<http://news.ltn.com.tw/news/world/paper/1141286>〉。（檢索日期：2018年3月26日）
- 楊瑜涵，2018/01/30，〈國情簡介—尼泊爾〉，《南亞觀察》，〈<https://southasiawatch.tw/%E5%9C%8B%E6%83%85%E7%B0%A1%E4%BB%8B-%E5%B0%BC%E6%B3%8A%E7%88%BE>〉。（檢索日期：2018年3月30日）
- 楚天，2017/07/30，〈中國大陸租借港口 99 年 斯里蘭卡人轟：淪殖民地軍港〉，《自由時報》，〈<http://m.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2147393>〉。（檢索日期：2018年3月26日）
- 經濟學人，2018/02/01，〈硬實力，銳實力，軟實力和英國的選擇〉，《BBC 中文網》，〈<http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-42894963>〉。（檢索日期：2018年3月23日）賈小靜，2017/10/29，〈世界銀行黑名單榜上的中國大陸企業是哪些〉，《百度》，

〈<https://zhidao.baidu.com/question/1694640155859836868.html>〉。(檢索日期：2018年3月30日)

路西，2014/09/16，〈「中國大陸建造」科倫坡海港城引發主權關注〉，《BBC 中文網》，

〈http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world/2014/09/140916_srilanka_port_views〉。(檢索日期：2018年3月23日)

甄梓鈴，2017/07/22，〈中印邊境風波未平，印巴再起火頭，純屬巧合？〉，《香港 01》，〈<https://www.hk01.com>〉。(檢索日期：2018年3月26日)

甄樹基，2017/11/20。〈一帶一路工程連遭巴尼兩國悔約反映中國大陸不諳善用軟硬實力〉，《世界之聲》，

〈<http://cn.rfi.fr/auteur/%E9%A6%99%E6%B8%AF%E7%89%B9%E7%BA%A6%E8%AE%B0%E8%80%85-%E7%94%84%E6%A0%91%E5%9F%BA/>〉。(檢索日期：2018年3月21日)

蔡子岳，2017/01/08，〈港口租中國大陸 99 年 斯里蘭卡人抗爭〉，《自由時報》，〈<http://news.ltn.com.tw/news/world/paper/1069414>〉。(檢索日期：2018年3月23日)

鄭子鍵，2016/05/05。〈印度「季風計劃」與「一帶一路」抗衡或銜接？〉，《香港 01》，〈<https://www.hk01.com>〉。(檢索日期 2018 年 3 月 23 日)

蕭爾，2014/09/16，〈習近平抵斯里蘭卡訪問圖鞏固經貿關係〉，《BBC 中文網》，

〈http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world/2014/09/140916_sri-lanka_china_xi〉。(檢索日期：2018年3月24日)

藍建學，〈中巴攜手打造全天候戰略合作夥伴關係〉，《中國大陸國際問題研究院》，〈http://www.ciis.org.cn/chinese/2015-05/15/content_7909546.htm〉。(檢索日期：2018年3月29日)

羅恩賜，2017/08/02，〈從一幅相看懂 巴基斯坦總理謝里夫為何下台 印巴關係比冰點更冷〉，《香港 01》，〈<https://www.hk01.com>〉。(檢索日期：2018年3月26日)

蘋果即時，2017/12/09，〈中國大陸用一帶一路入侵 巴基斯坦爆反中浪潮〉，《蘋果即時》，〈<https://tw.appledaily.com/new/realtime/20171209/1256163/>〉。

（檢索日期：2018 年 3 月 29 日）

顧佳欣，2015/06/25，〈《一帶一路挫敗》日踢走中國大陸 承造孟加拉深水港〉，
《自由時報》，〈<http://news.ltn.com.tw/news/world/paper/892275>〉。（檢索
日期：2018 年 3 月 29 日）

