國立政治大學國際事務學院

國家安全與大陸研究碩士在職專班碩士論文

指導教授：郭武平博士

21 世紀海上絲路對中印關係影響之研究

研究生：林展慶

中華民國一百零七年六月

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

謝　　誌

職場打滾十多年以來，取得碩士學歷一直是我內心的夢想，有幸成為政大的一份子，更讓我格外珍惜學校生活的每分每秒。政大國際事務學院有著一流的師資，每次課堂中老師們精闢的見解都令我們視野大開、有所收穫。此外，在學習過程中也結識了不少志同道合的好朋友，團結互助的氛圍是本班的特點，更讓我認為我的選擇是正確的，有幸能遇到大家實為我的榮幸。

在論文寫作上，本篇論文之所以能夠如期完成，首先要感謝我的指導老師郭武平教授，老師鼓勵我們大家朝著自己有興趣的領域研究，激發我們對於研究的熱情，並在研究的過程中適時指引我們正確的方向，讓我們對於論文寫作不再畏懼，也充分了解到論文研究過程的嚴謹與重要性，其次，感謝口試指導委員吳漢及王信賢教授，兩位老師精闢的指導與建議，使得我的論文內容更加豐富與完整。當然，更不能忘記本班美麗又稱職的欣儀助教，謝謝妳對於大家的關懷，總在每一個關鍵時刻提供我們所需的支援與幫助。

最後，在政大求學的這兩年時間，家人是我最堅強的後盾，感謝我的妻子郁宣，對小孩無微不至的照顧與付出，讓我無後顧之憂的攻讀碩士學位，是妳的辛勤付出才有今天的我；另外，也不能忘記父母對我的鼓勵，謝謝你們總是以我為榮，我也以身為你們的兒子為榮。

最後，感謝所有在我人生當中教導我的以及關心我的人，因為有你們，讓我的人生旅途更加豐富與溫暖。

林展慶　謹誌

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

摘　要

「一帶一路」倡議提出迄今已成為當今國際上眾所關注的議題，而「21 世紀海上絲綢之路」為「一帶一路」的海上路線，橫跨亞歐非三地，對身處東南亞的我國影響甚鉅，而我政府近年為突破對中國的經濟依賴，提出新南向政策，其中與印度的經貿關係尤其重要，惟中印關係的發展卻攸關我國與印度合作的深度。鑒於此，本研究希望深入分析「21 世紀海上絲綢之路」倡議提出時的環境背景、戰略意涵與發展現況，進而探討習近平與莫迪兩大領導人在倡議上的策略選擇以及對雙方關係所產生的影響。

本文研究發現，即便雙方在倡議的框架下存在共同利益，但安全因素仍是各自策略選擇的主要考量。習近平希望爭取印度加入，但對印政策卻受制於美、巴等外部因素以及領土爭議的影響，限縮彼此合作的空間。而莫迪是以戰略安全角度來衡量倡議本身，並將中國在印度洋的出現視為威脅，進而採取多項反制措施。惟莫迪雖然不希望倡議成功，但也不願意放棄經濟成長的可能機會，在利益考量上仍與中國保持有限的經貿合作。而面對印度的反制，中國亦有所回應。因此，在彼此你來我往之下，雙方關係呈現出競爭關係更為加劇的情況。

關鍵字：海上絲綢之路、中印關係、莫迪、習近平

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

Abstract

The “One Belt and One Road” initiative has become the most concern to the world. The “21st Century Maritime Silk Road” part of “One Belt and One Road” spans Asia, Europe and Africa. So Southeast Asia is located on the route of Maritime Silk Road, that the influence is enormous to Taiwan. In addition, our government has proposed a new southward policy to break through economic dependence on china. The economic and trade relations with India are particularly important to the policy. However, the depth of cooperation between Taiwan and India will be influenced by the development of China–India relations. In brief, this study attempts to analysize the environmental background, strategic implications, and development status of the “21st Century Maritime Silk Road” initiative. To ascertain the strategic choices of the two leaders, Xi Jinping and Modi, as well as the impact of the relation between china and india.

This study shows that even if china and india have common interests under the framework of the initiative, the security factor is still the main consideration of their strategic choices. Xi Jinping hopes to gain India's support, but china’s policy to indian is subject to external factors such as the United States and Pakistan and the impact of border disputes, which limiting the space for cooperation. However, Modi assess the initiative from the perspective of strategic security, and regards the emergence of china in the indian ocean as a threat, and then adopts multiple countermeasures. Although Modi does not wish to see the initiative to be successful, he is also reluctant to abandon the possible opportunities for global economic growth. He still maintains limited economic and trade cooperation with china in terms of interests. In conclusion, the china–india relations becoming more intense and competitive.

Keywords：Maritime Silk Road, China–India relations, Modi, Xi Jinping

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

目錄

第一章 緒論 1

第一節 研究動機與目的 1

第二節 文獻回顧與探討 3

第三節 研究方法與途徑 21

第四節 研究範圍與限制 22

第五節 研究架構與預計章節安排 23

第二章 海上絲路戰略藍圖 25

第一節 21 世紀海上絲綢之路發展緣起 25

第二節 21 世紀海上絲綢之路倡議內涵 33

第三節 21 世紀海上絲綢之路發展狀況 46

第三章 習近平時期的中國對印政策 57

第一節 對印政策的美國與巴基斯坦因素 58

第二節 中國在中印邊界問題上的應對 65

第三節 海上絲路倡議下的中國對印策略 73

第四章 莫迪政府對海上絲路的反應與中印競合關係 ... 85

第一節 印度對海上絲路的認知 85

第二節 莫迪政府平衡海上絲路影響的策略 92

第三節 海上絲路和印度的競合 106

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

第五章 結論..... 119

第一節 研究發現.....119

第二節 未來研究建議.....122

參 考 書 目..... 125

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

圖目次

圖 2-1：海上絲綢之路示意圖.....27

圖 2-2：一帶一路路線示意圖.....29

圖 2-3：中國歷年 GDP 經濟成長率示意圖 42

圖 4-1：珍珠鍊戰略示意圖.....88

圖 4-2：自由走廊示意圖.....100

圖 4-3：季風計畫示意圖.....102

圖 4-4：中巴經濟走廊路線示意圖.....115

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

表目次

表 3-1：近年印美簽署軍事安全合作協議 60

表 3-2：印度與美國例行軍事演習.....61

表 3-3：中國對外關係定位綜合積分排序 65

表 3-4：中國對印度進出口貿易狀況.....78

表 4-1：印度項亞投行申請融資項目表.....94

表 4-2：南亞國家基本情況表.....97

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

第一章 緒論

第一節 研究動機與目的

本研究的研究動機，可針對 「21 世紀海上絲綢之路」、「中國對印政策研究的實務需求」、「莫迪政府時期的中印競合關係」等三方面進行說明。

首先，在「一帶一路」倡議方面，中國國家主席習近平於 2014 年在 APEC 上，主動提出推動「絲綢之路經濟帶、海上絲綢之路」，簡稱「一帶一路」倡議，正式展開中國大步向前的的大戰略。迄今，「一帶一路」已成為當今國際上眾所關注的議題，不只是單純的呼口號，中國不論在各項行動規畫及運作上，都展現出其重視與決心，並成功推動亞投行及絲路基金成立，為資金來源奠定完善的基礎。然「21 世紀海上絲綢之路」為「一帶一路」兩大主軸之一，橫跨亞歐非三地，對東南亞國家影響甚鉅，因此，對於身在此處的我國更是意義重大，值得我們深入探討研究。

其次，中國對印政策研究的實務需求，是本研究動機之二。中國自 1978 年改革開放後，經濟持續增長，更於 2010 年超越日本成為世界第二大經濟體，如其所提出「一帶一路」戰略順利推展下，中國的經濟實力將向上提升一個層次，超越美國可說是指日可待，我政府為突破對中國經濟市場的依賴，進而提出新南向政策，採取多邊交往方式，藉以降低單一市場風險，綜觀新南向政策所含括國家中，印度 12 億人口的廣大市場將不容小覷，過去我國與他國的合作關係易受到中國的影響，然而中印之間存在歷史分歧，印度對海上絲路充斥戰略懷疑的認知，成為我國進入印度市場的機會。惟中印關係是變動性的，時而合作、時而競爭，因此，在倡議下習近平的對印政策將攸關著雙方關係的發展並影響我國與印度合作的深度與廣度，惟國內鮮少研究相關領域，希望藉此研究對國內此部分研究缺口進行補充。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

最後，莫迪政府對倡議的反應與雙方競合關係，是本研究動機之三。中國「一帶一路」倡議提出迄今，已先後完成多項建設及外交作為，觀察「一帶一路」倡議所規劃推進路線，不難發現南亞地區之戰略地位，其位處路線之要衝地段，不但在絲綢之路經濟帶有重要銜接任務，在「21 世紀海上絲綢之路」上更擔待東亞與歐非的連接樞紐，印度身為南亞地區最大國家，與「21 世紀海上絲綢之路」戰略結合下，將加速其與國際經貿體系連結，並可藉由中國成熟的基礎建設實力與充沛的資金來源，協助印度本土電力系統、聯外交通、港口等基礎建設開發，可望改善原被國外所詬病的投資環境，也將促進國外投資的意願，惟中印自古即存在歷史分歧，中印邊界衝突、邊境劃定、西藏支持等議題都對中印關係呈現負面的影響，況且印度自建國以來便以大國之姿自居，對於中國的崛起更是有所提防，甚至將其視為亞洲之主要威脅，現中國為推展「21 世紀海上絲綢之路」，積極拉攏與南亞各國關係，此舉，對一向以南亞霸主自視的印度，自然不是滋味，更為雙方關係蒙上一層陰影，希藉本研究探討「21 世紀海上絲綢之路」倡議下印度的應對以及中印競合關係的實質影響與改變。

鑒於世界各國對於中國「一帶一路」倡議研究的關注逐漸升高，中國對印政策研究對我國的實務需求，以及探究「21 世紀海上絲綢之路」對中印關係實質的影響，本研究希望探討與增加我國對於中印雙邊關係的研究。透過質化研究方式，具體分析在「21 世紀海上絲綢之路」推動下，中國的對印政策、印度的應對以及對中印雙邊關係所產生的影響與變化。總結而言，基於前述研究動機，本研究的研究目的如次：

一、透過探究「一帶一路」倡議發展進程，了解「21 世紀海上絲綢之路」發展的背景、戰略目標、發展現況以及產生影響。

二、針對中國對印政策的影響因素進行分析並探討海上絲綢之路倡議下的中國對印策略，以了解影響習近平時期中國對印政策的選擇。

三、分析「21 世紀海上絲綢之路」推動後，莫迪政府的認知、應對以及對

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

雙方關係的影響。

第二節 文獻回顧與探討

2013 年中國國家主席習近平訪問東協國家時，首度公開拋出「21 世紀海上絲綢之路」概念，並於隔年 APEC 會議上，提出推動「一帶一路」倡議，迄今已獲得多數國家的支持與參與，之後中國更公開承諾投資百億美元修建 60 多個國家基礎建設，其欲打造以中國為主的全球經濟秩序野心不難看出[1]，然而，「一帶一路」倡議所影響的深度與廣度更是前所未見，亞洲地區身為「一帶一路」的運轉中樞，所產生的影響必定首當其衝，而印度為南亞首屈一指的大國，地理位置使其理所當然地將印度洋視為自身之物，其位置又位處於「21 世紀海上絲綢之路」的重要銜接地段，不論是「21 世紀海上絲綢之路」對中印關係的影響，抑或是中印關係反向對「21 世紀海上絲綢之路」推動所造成的衝擊，勢必牽動著亞洲區域情勢的發展，因此，不論在務實面與學術面的研究需求是必須且必要的。本節探討回顧與本研究相關的文獻資料，共可歸納為「海上絲路發展研究」、「習近平對印政策研究」、「莫迪政府對倡議回應研究」等三個部分。筆者參考專書、各國報紙媒體資訊以及中華民國期刊文獻資訊網、中國知網（CNKI）、全國碩博士論文資訊網、國內外智庫等相關資料文獻進行整理分析，期能對「21 世紀海上絲綢之路」與中印間的發展現況有充分具體的了解，接下來將分別針對各部分文獻的重點來做說明，藉由各領域資料蒐集與歸納，以作為後續研究論點的實質支撐，完整整體研究內容。

[1] 「『一帶一路』：中國鉅額投資欲重塑全球經濟秩序」，**紐約時報中文網**，https://cn.nytimes.com/business/20170515/china-railway-one-belt-one-road-1-trillion-plan/，檢索日期 2017 年 11 月 8 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

壹、海上絲路發展研究有關文獻

「21 世紀海上絲綢之路」是「一帶一路」的兩大構想之一，為當今全世界炙手可熱的話題，其發展可說是多元、多變、複雜、開放且與時俱進，此部分文獻回顧綜整「一帶一路」倡議創始及「21 世紀海上絲綢之路」發展的相關資訊，期能提供本研究基本研究基礎。

「一帶一路」倡議為中國 2013 年以來首度公開提出的大戰略，2013 年 9 月，習近平訪問哈薩克提出「絲綢之路經濟帶」，同年 10 月訪問印度尼西亞提出「21 世紀海上絲綢之路」構想，兩者合併為一，即為「一帶一路」倡議，自此而後，「一帶一路」倡議成為中國外交與內政推動的一大重點，也成為中外各界的研究焦點。

總論學者對於「一帶一路」倡議的研究面向多元且多面。從中華人民共和國國家發改委官方文件提出「一帶一路」旨在促進經濟要素有序自由流動、資源高效配置和市場深度融合，推動沿線各國實現經濟政策協調，開展更大範圍、更高水平、更深層次的區域合作，共同打造開放、包容、均衡、普惠的區域經濟合作架構[2]。可知中國官方對外將「一帶一路」定調為區域經濟的協調合作導向，希望透過共商、共建、共享的原則，創造互惠共贏的經濟價值體系。惟倡議框架範圍廣大，橫跨歐、亞、非三地，在全球化日趨緊密的時代裡，勢必對傳統區域大國及全球霸主美國產生相對的影響，也對其背後意圖產生忌憚。在美中經濟暨安全檢討委員會於 2015 年所發表的年度報告中提及，「一帶一路」倡議的提出是用來建構橫跨歐亞非大陸的區域合作平臺，加強與各國的鏈結，提升中國的影響力，另外倡議內容亦有助於緩解中國過剩的產能，刺激其經濟發展，平衡東西部地區貧富差距[3]。而在其 2016 年的報告中提出，隨著中國全球影響力的逐漸提升，其

[2] 「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，**中國國家發展改革委員會、外交部及商務部共同發布**，http://www.ndrc.gov.cn/xwzx/xwfb/201503/t20150328_669089.html，檢索日期 2017 年 11 月 10 日。

[3] “2015 Report to Congress of the U.S.-China Economic and Security Review Commission.”

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

推展重點已由中亞轉向南亞區域，南亞國家除藉由「一帶一路」的鏈結，增加貿易交往外，亦獲得中國龐大投資資金與基礎設施的改善，與中國的關係逐漸加溫，然而，卻也相對弱化了原傳統區域大國印度的角色，再加上中國不顧印度反對在印度聲稱所擁有的喀什米爾爭議地區下，耗資 46 億美元強行建設「一帶一路」中巴經濟走廊項目，使得中印兩國在南亞的關係日趨緊張[4]。而國內學者吳子涵從全球治理的角度觀察。中國企圖由區域治理走向全球治理、以經貿領域及其相關國際規則制定做為切入點的策略，期藉「一帶一路」倡議，在歐美國家對於國際市場的影響力下滑之際，加強與各國的交往與聯繫，試圖改變西方國家控管全球治理發展走勢的傳統格局，進而影響國際經貿體系與規則之重構，進入全球治理的核心領導階級[5]。

本論文著重於「21 世紀海上絲綢之路」之探討，對於「21 世紀海上絲綢之路」的建設理念可檢視中國官方資料，其國家發改委網站提出「21 世紀海上絲綢之路」的基礎是海上交通沿線的港口建設，依託是港口以及公路、鐵路等基礎設施建設上的港口城市產能擴張與產業集聚，重點是通過打造港口支點帶動支點國家腹地的經濟發展，形成雙邊和多邊合作經濟帶，動力機制是政策暢通基礎上的貿易自由化和投資便利化，手段是在與沿線國家共商基礎上進行共建，目標是打造政治互信、經濟融合、文化包容的利益共同體、命運共同體和責任共同體[6]。中國學者朱翠萍認為「21 世紀海上絲綢之路」是全球化背景下相互依賴的經濟體之間通過互利合作提升衝突成本、獲取合作收益的區域經濟合作戰略，對經濟利益的訴求比政治利益更具有現實意義[7]。中國國防大學教授梁芳從航道安全及

U.S.-China Economic and Security Review Commission, https://www.uscc.gov/sites/default/files/annual_reports/Executive%20Summary%202016.pdf. Accessed on November 25, 2017.

[4] "2016 Report to Congress of the U.S.-China Economic and Security Review Commission." *U.S.-China Economic and Security Review Commission*, https://www.uscc.gov/sites/default/files/annual_reports/Executive%20Summary%202016.pdf. Accessed on November 25, 2017.

[5] 吳子涵，「『一帶一路』倡議與中國參與全球治理之關聯初探」，**經濟前瞻**，第 167 期（2016 年），頁 67~74。

[6] 「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，**中國國家發展改革委員會、外交部及商務部共同發布**。

[7] 朱翠萍，「21 世紀海上絲綢之路的建設能力、挑戰與應對之策」，汪戎主編，**印度洋地區發展報告-21 世紀海上絲綢之路**（北京：社會科學文獻出版社，2015 年），頁 1~10。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

經濟價值的角度出發，認為「21 世紀海上絲綢之路」是目前世界上商業航運最繁忙，經濟價值高，戰略地位重要的海上戰略通道。亦是中國能源輸入的重要通道。其對能源的高度依賴決定「21 世紀海上絲綢之路」在中國經濟發展中的重要地位。其中原油、鐵、銅及煤炭的進口多是通過海上通道運行。此外，中國已成為全球貿易第一大國，30 多條海上航線可以通達世界 150 個國家的 1200 多個港口，海上通道承担着中國對外貿易 90%的運輸量。這決定了已經成為中國向外通行的第一海上戰略要道[8]。

中國學者楊怡爽從生產體系角度切入，認為亞洲生產網路近幾年雖蓬勃發展，但仍有其脆弱性，各國產業升級緩慢，許多國家至今仍在探尋復興之路，面臨在全球價值鏈和經濟體系中尋找自身定位的困境，區域內貿易及分工都需要尋找新的推動力量，而「21 世紀海上絲綢之路」正可發揮整合作用，將為這些國家帶來共同成長的機遇[9]。

新加坡經濟學者 Anthony Kleven 認為在外交雜誌上指出，雖然中國不斷強調「21 世紀海上絲綢之路」並不像西方國家所指以地緣利益為目的，所關切的是共同經濟利益，但卻放棄過去所堅持不介入國外政治、軍事力量不投入海外立場，反在非洲設置首座軍事港口，其種種行跡雖以絲綢之路、航道安全、經貿利益作為其軍事行動的憑據，惟與西方國家所提出的珍珠鍊戰略逐漸吻合，認為吉布提軍港的設置只是中國海外軍事實力擴張的起點，未來將對美國及其友盟產生威脅[10]。

---

[8] 「今日『海上絲綢之路』通道風險有多大？」，**環球視野**，http://www.globalview.cn/html/strategy/info_1707.html，檢索日期 2017 年 11 月 26 日。

[9] 楊怡爽，「21 世紀海上絲綢之路的理論和現實：定位、生產網絡和機制建設」，汪戎主編，**印度洋地區發展報告-21 世紀海上絲綢之路**（北京：社會科學文獻出版社，2015 年），頁 171~183。

[10] Anthony Kleven, “Is China's Maritime Silk Road A Military Strategy,” *The Diplomat*, https://thediplomat.com/2015/12/is-chinas-maritime-silk-road-a-military-strategy/. Accessed on November 27, 2017.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

印度學者 C.Raja Mohan 認為「21 世紀海上絲綢之路」對印度政府將造成兩難的局面，首先印度希望與中國合作，但不希望見到中國在南亞的影響力提升，也不希望中國海軍勢力染指印度洋[11]。

IDSA 研究員 Abhijit Singh 指出，「21 世紀海上絲綢之路」或許能為印度帶來巨大的經濟效益，印度政府最終可能會與中國合作，但仍需要中國方面提出更具體詳細的倡議內容，倡議中僅提及經濟合作的項目，對其背後的軍事內容卻隻字不提，不免讓有戒心的印度更加懷疑了[12]。

另外，印度學者 Joshua Thomas 提出不同觀點，認為儘管許多學者專家將海上絲綢之路視為中國模仿美國連接兩大洋的地緣戰略，但不可置否的中國對沿岸國家巨大的海港基礎設施建設和海洋資源開發投資將對所有的利益相關國家產生巨大的效益，這些戰略構想所產生的地緣經濟效益比地緣戰略關注更重要。並直言印度應該加入此計畫，但也指出要朝該計畫能使印度獲益的方向走，印度必須可以對計劃進行必要的制度改革，重新規劃設計這個計畫，使其從加強互聯互通中獲益[13]。

從此部分的文獻可發現，中國官方文件對於「21 世紀海上絲綢之路」的說明乃以經濟、合作共贏、安全為依歸，中國的學者對於「一帶一路」、「21 世紀海上絲綢之路」大多持積極正面的評價，不論在促進整體經濟、航道安全、改善基礎建設、貿易互相流通，除有助於中國本身外，更有利與參與的國家。反觀，國外的學者對於「一帶一路」、「21 世紀海上絲綢之路」的研究就較為謹慎，雖認為有助於經濟利益的提升，但對其背後實際意涵仍有所顧忌，更加入地緣政治、

[11] C.Raja Mohan, “Will India Join China’s Maritime Silk Road,” *The India Express*, http://indianexpress.com/article/opinion/columns/will-india-join-chinas-maritime-silk-road/. Accessed on November 27, 2017.

[12] Abhijit Singh, “China’s Maritime Silk Route: Implications for India,” *Institute for Defense Studies and Analyses*, https://idsa.in/idsacomments/ChinasMaritimeSilkRoute_AbhijitSingh_160714. Accessed on November 27, 2017.

[13] Joshua Thomas，「中國絲綢之路戰略構想與印度機會、阻礙和選擇」，**印度洋經濟體研究**，第 1 期 （2016 年），頁 137~139。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

能源安全、軍事擴張等角度的分析，可看出國外學者對聲稱和平崛起中國的疑慮，普遍對地緣政治的關切更勝於經貿議題。

貳、中國對印政策研究有關文獻

從海上絲綢之路所公布的戰略藍圖來看，印度佔據關鍵位置，為當然的重要航線支點，如有印度的加入將為倡議在南亞、印度洋地區推動帶來加乘的助力，因此自倡議提出後，習近平頻頻透過外交行動對印釋出善意，積極邀請莫迪加入，惟中印長期缺乏政治互信，雙方存在歷史分歧，邊界衝突關係難以立即改善，雙方民族意識高漲下，使得中國的對印策略受到掣肘，再者，美國及巴基斯坦在中印關係中的牽動同樣的制約著中國對印政策的戰略選擇，進而影響中印關係的發展。為方便後續納入「21 世紀海上絲綢之路」推動中印關係分析參考，概略將影響中國對印政策相關文獻依政治及經貿互動作為文獻資料分類，以探求中國對印政策的影響變數。

一、政治因素相關文獻

中印兩國毗鄰，交往關係長達數千年之久，漫長的邊境、多年的領土爭議、1962 年中印戰爭、西藏問題、美國及巴基斯坦等地緣政治因素都使得彼此關係深深受到影響，「一帶一路」、「21 世紀海上絲綢之路」倡議的推動，勢必受到中印地緣政治關係的牽動，在雙方民族意識高漲下，也制約中國的對印政策與雙方關係，首先回顧過去中印受地緣政治因素影響的相關文獻，期能作為「21 世紀海上絲綢之路」推動後，習近平的對印策略及對雙方關係影響的分析基礎。

在探討在中印關係受地緣政治影響的相關文獻中，中國學者普遍認為印度對於地緣政治的想像過於誇大，大國戰略思維始終存在於其對外政策之中，與各國的交往也常伴隨政治考量，其中學者朱翠萍提出印度是一个地缘政治想象極為豐富的國家，從尼赫魯时代開始，印度的發展就與其大國夢想和精神力量的驅動密不可分，對外戰略特別是外交政策深受地緣政治想象的影響。另印度傳統的地緣

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

政治思維是將南亞地區視為其自身勢力範圍，將印度洋視為印度的後院，是印度爭取大國地位的重要依托，正是這些天然的優勢，催生了印度的大國夢想。印度與中國在印度洋並沒有本質的衝突，印度只是擔心中國在印度洋不斷拓展地緣政治空間，擴大在印度洋的經濟、軍事與戰略存在，從而削弱印度在該地区的主導地位和影響力[14]。

中國學者林民旺認為中印鄰里關系，悲情敘述一直滲透其中，雙方對自我和彼此的認知鴻溝，造成互信程度低、經濟合作政治化和關系定位的模糊不清，使得彼此的關係未能正向發展，另外印度對中國安全擔憂與防範日益加深。越來越大的實力差距，導致經濟合作容易「政治化」[15]。

筆者在蒐集有關印度對於南亞、印度洋地區地緣認知的相關文獻中發現，不論是印度本身抑或是中外學者均一致指出印度十分重視對南亞及印度洋地區地緣戰略，認為區域穩定、境內各國政治傾向攸關國家安全，自古便以區域老大哥自視，不容許境外勢力介入。其中印度海軍戰略家潘尼伽提出印度的前途並非決定於陸地邊境，而是決定於三面環繞印度的廣闊海洋，印度自身如果沒有一個深謀遠慮、行之有效的海洋政策，它在世界中的地位總不免是寄人籬下而軟弱無力的；誰控制了印度洋，印度的自由就只能聽命於誰，印度的前途如何，是同它會逐漸發展和强大到何種程度的海權國有密切聯繫的[16]。

澳大利亞學者 David Brewster 亦認為印度的印度洋戰略思維流派眾多，但有共同點，就是堅信印度必將成為印度洋的領導力量，本能上堅決將域外大國排除本地區，雖然印度現在最關注的是中國，但也未必容忍美國的軍事力量恣意存在於該地區，此外並認為尼赫魯繼承英國的戰略觀念和安全思想，他在印度發現中宣傳印度中心論，認為南亞地區是印度天然的勢力範圍，印度洋是印度之洋，同

[14] 朱翠萍，「印度的地緣政治想像對中印關係的影響」，**印度洋經濟體研究**，第 4 期 （2016 年），頁 6~10。

[15] 「今認知鴻溝下的中印關係」，**FT 中文網**，2015 年 5 月 15 日，http://www.ftchinese.com/story/001062041?full=y，檢索日期 2017 年 11 月 28 日。

[16] 潘尼伽，「印度和印度洋：略論海權對印度的歷史影響」(北京：世界知識出版社，1965 年)，頁 88。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

時，印度也有意識地採取了不結盟政策，希望整個印度洋沿岸地區都不結盟，印度則位居中心[17]。

此外，中印邊界問題自古以來亦是中印關係惡化的主要引爆點之一，也影響著中國的對印政策，中印兩國建國以來雖零星衝突不斷，但唯一發生的大規模戰爭起因即是因為邊境問題，因此在探究中印關係變因中，邊境問題也是智庫、學者關切的議題之一。其中相關文獻部分，國內學者陳牧民認為 1962 年邊界戰爭給印度帶來不可抹滅的歷史情結，也反映在印度政府對邊境問題的態度上，印度認為中共是一個只講求實力而不講道義的對手，即使在談判桌先取得協議，中共最後還是有可能對印度動武[18]。甚至印度已故戰略學家 K Subrahmanyam 提及 1962 年印度慘敗的事實仍被掩蓋，整個國家從來沒有宣洩的機會。精神上的傷口，仍在潰爛[19]。

國內論文部分李庭碩指出 1988 年中印外交關係破冰至今，為避免類似 1962 年中印大規模戰爭再次出現，逐漸建立多種協商機制，試圖採取各種有利於雙邊互信關係的信心及安全建立措施，然而長期的談判至今仍未能處理衝突的核心雙邊邊界的劃定。並認為雙邊談判關係已進入深水區，進程難以有所突破，邊界問題嚴重阻礙雙邊關係發展，除非邊界問題解決，不然雙邊關係難有進展[20]。

另在中印關係受地緣政治影響範疇下，西藏問題亦牽引者中印關係的發展。前印度外交官 R.S. Kalha 認為西藏問題亦是中印關係的變因之一，在西藏議題上，中國希望獲得印度對其西藏主權的認同，印度期望運用西藏作為兩國地理安全的緩衝。然而，中國持續增強西藏地區的軍力，也提高印度不安全感，遂而使美國

---

[17] David Brewster，「印度的印度洋戰略思維：致力於獲取戰略領導地位」，**印度洋經濟體研究**，第 1 期 （2016 年），頁 18~20。

[18] 陳牧民，「印度的中國政策－影響因素與形成過程之分析」，**臺灣國際研究季刊**，第 9 卷第 3 期 （2013 年），頁 6~10。

[19] "50 years on, China is an opportunity as well as a challenge," *The Times of India*, https://timesofindia.indiatimes.com/india/50-years-on-China-is-an-opportunity-as-well-as-a-challenge/articleshow/16746326.cms. Accessed on November 27, 2017.

[20] 李廷碩，「中共與印度在印度太平洋地區的安全關係」，國立臺灣師範大學國際與社會科學院碩士論文（2016 年），頁 218。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

有機介入，使得中印關係更顯複雜[21]。綜上所述，在地緣政治的角度下，印度普遍將中國的崛起視為安全上的威脅，而中國學者則認為印度誇大對中國的戰略想像，並視印度為對中國有敵意的國家，長期的政治互信缺乏下，中國的對印政策也易受到民族主義的影響。

此外，在中國對印政策的主要外部變因中，美國及巴基斯坦因素也是重要的關鍵。中國學者張貴洪認為冷戰之後，美國與中印的關係都有著實的進展，但因為中國的整體國力提升使得美國將其視為主要威脅，進而使美中的關係起伏不定，美印關係有著實進展[22]。而中國學者詹德斌表示中巴關係向來都是中國外交的優先選項。就關係親密度、合作深廣度和國家重視度等三個面向來研究中國的對外關係，除了俄羅斯和南非外，巴基斯坦排名第三，印證了中巴之間的深厚友誼[23]。加拿大學者 David M. Malone 及印度資深研究家 Rohan Mukherjee 於中印衝突與合作一文中提及中巴之間長期緊密夥伴關係是中印關係進一步發展的阻礙，中國對巴基斯坦核子武器及飛彈技術的協助，都令印度十分的擔憂[24]。

二、經貿互動相關文獻

中印雙邊的經貿互動已有長久的歷史，雙邊貿易規模持續增長，印度現為中國在南亞最大貿易夥伴，中國也是印度的最大進口國。現階段中印雙方均視經貿發展為國家發展的首要任務，經貿領域因而成為過去中國爭取印度合作的主要手段，也是雙方平衡政治緊張關係的調和劑，惟中印雙方經貿發展仍存在部分問題。因此，有關分析中印之間的經貿互動研究的文獻中多以競爭與合作的層面來論述。首先，有關中印經貿合作大於競爭的文獻當中，部分學者對中印雙邊經貿關係給

[21] R. S. Kalha, “Tibet as a Factor in Sino-Indian Relations Past and Present,” *Journal of Defence Studies* 6, No. 4 (2012), pp.7-26, https://idsa.in/jds/6_4_2012_TibetasaFactorinSino-IndianRelationsPastandPresent_RSKalha. Accessed on November 27, 2017.

[22] 張貴洪，「美印戰略夥伴關係與中國：影響和對策」，**當代亞太**，第 5 期（2005 年），頁 30~34。

[23] 詹德斌，「從三個維度看中國對中巴關係的定位」，**印度洋經濟體研究**，第 4 期（2016 年），頁 78~79。

[24] David M.Malone and Rohan Mukherjee, “India and China：Conflict and Cooperation,” *Survival:Global Politics and Strategy* 52, No.1 (2010), pp.145-146. https://scholar-qa.princeton.edu/sites/default/files/Survival%2052-1%2012%20Malone%20and%20Mukherjee_0.pdf. Accessed on November 28, 2017.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

予正面的評價。其中，中國學者李艷芳認為中印經濟的合作性將會大於競爭性，一是中印將加强產業合作，隨者中國的經濟結構調整，勞動密集型低端製造業可能大量轉向印度，長期看來是中印發展的銜接機遇[25]。

中國學者尹錫南認為近年來隨著中國崛起的速度加快，印度日益重視觀察和研究中國經濟發展，印度學界對於中國經濟發展現狀和前景、中印經貿合作等認識，存在一定的分歧，但總體而言趨向理性和客觀[26]。學者奉靈芝亦指出，中印雙邊經貿關係快速發展符合雙方的根本利益，經濟發展是中印加強合作關係的主要動力，經貿將成印中關係熱點[27]。

部分印度學者也提出正面的看法，指出亞洲的命運取決於印度與中國的合作，從比較的角度看印度與中國的產品具有互補性而非競爭性，中印之間的經濟合作對於世界上很多處於社會邊緣的人口来說，將會帶來巨大的利益[28]。印度學者 Ramgopal Agarwala 則認為對印度來說，中國的經濟發展不是威脅而是機遇，中國提供的這種機遇應該用來創造全球治理框架，這樣，全世界將形成人類歷史上前所未有的共同繁榮局面[29]。

另外，即使中印雙方長期存在貿易逆差問題，中國學者文富德仍樂觀認為，中印經濟關係中存在諸多問題，雙邊經濟發展程度不高、貿易逆差以及貿易遲滯等現象，而造成的原因主要是因為雙方運輸通道不順暢、印度出口能力限制以及印度對中方存在顧慮。並指出為解決中印經濟關係存在的問題，中印應該增强相互信任，加速孟中印緬經濟走廊建设，促進中印貿易擴大，推動中印投資增加，促使中印經濟關係不斷加強[30]。

---

[25] 李艷芳，「印度莫迪政府經濟發展戰略轉型的實施成效與前景」，**南亞研究季刊**，第 2 期（2016 年），頁 102~104。

[26] 尹錫南，「印度對中國經濟發展的觀察和認識」，**南亞研究季刊**，第 1 期（2014 年），頁 61。

[27] 奉靈芝，「經貿將成印中關系熱點」，**中國對外貿易**，第 2 期（2006 年），頁 40。

[28] Gurudas Das and C. Joshua Thomas eds. , *India-China Trade and Strategy for Frontier Development* (New Delhi: Bookwell, 2002), “Preface”.

[29] Ramgopal Agarwala, *The rise of China: Threat or Opportunity?* (New Delhi: Bookwell, 2002, XII), “Preface”.

[30] 文富德，「中印經濟關係的問題、原因與對策」，**南亞研究**，第 3 期（2015 年），頁 47。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

再者，有關中印經貿競爭大於合作的文獻也不少，其中，印度學者 Mohan Guruswamy 提出，印度和中國都目標明確，那就是成為兩大經濟強國，兩國在能源市場和影響力方面存在競爭日益加劇的趨勢，中印兩國的經濟環境將使它們成為競爭對手，但是要確保中印競爭不會演變為另一場冷戰的話，印度必須確保縮短與中國之間的經濟差距，這也將在很大程度上縮小兩國間的戰略差距[31]。印度學者 Pallavi Aiyar 則認為，強調經濟合作與文化交流的中印大同思維是不切實際的一種幻想，那種認為中印力量的聯合將會出現一個統一的經濟巨人的想法即是中印大同，充其量是一個幻想而已[32]。

而夏威夷亞太安全研究中心學者 Mohan Malik 指出，中印經濟競爭和安全困境扼殺了經濟合作的機遇，印度和中國的軍方人士都視對方為未來的對手，每一方的趨向和行為在對方眼裡都帶有威脅的意味[33]。

然而，隨著中印兩國經濟增長迅速，兩國對能源的需求日益增加，參考 BP《世界能源展望 2030》資料，2030 年世界 94%的石油、30% 的天然氣以及 48% 的非化石燃料需求淨增長將來自中印兩國[34]。因此，也使得中印兩國的經貿關係發展也參雜能源需求的因素。中國學者郭曄於 2007 年通過比較印度和中國的能源、技術和經濟增長間的相互關系得到結論，認為印度經濟增長與能源消耗成正相關，但能源短期波動不會顯著制約印度經濟的增長，認為印度經濟增長更多依靠像軟體業這樣的技術型行業，而並非像中國依靠高耗能的制造業來拉動經濟，但是，如果印度經濟增長遭遇到瓶頸，那就不得不通過加大能源投入來推動經濟增長[35]。

---

[31] Mohan Guruswamy ed. , *Emerging Trends in India-China Relations* (New Delhi: Hope India Publications, 2006), pp.197~200.

[32] Pallavi Aiyar, *Smoke and Mirrors: An Experience of China* (New Delhi: Harper Collins India, 2008), pp.81.

[33] Kevin J. Cooney and Yoichiro Sato eds., *The Rise of China and International Security: American and Asia Respond* (London and New York: Routledge, 2009), pp.189.

[34] 「印度的能源需求及中印能源合作」，**環球財經**， http://news.hexun.com/2015-07-21/177717105.html.，檢索日期 2017 年 12 月 1 日。

[35] 羅明志、蔣瑛，「印度經濟增長面臨的能源約束與應對策略」，**南亞研究季刊**，第 1 期（2014 年），頁 68。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

參、莫迪政府時期中印互動研究有關文獻

此部分的文獻回顧聚焦探討莫迪時期中印互動關係，並蒐集學界的相關研究成果，期能對莫迪執政時期的中印關係變化有更深入的了解。印度莫迪總理就職後，為呼應人民對經濟的期待，加大國內經濟改革力道，吸引外資投資，推動基礎建設改善，期望經濟發展規模能與中國並駕齊驅。也使得雙邊經貿互動頻繁，2014 年 11 月莫迪參加由中國提倡的互聯互通夥伴關係會議，並就中印關係的全面發展進行深入的交流。2015 年 5 月中印領導人於西安會談時，習近平表示兩國要更加緊密地對接各自發展戰略，實現兩大經濟體在更高水平上的互補互助，繼續成為地區乃至世界經濟增長「雙引擎」。而莫迪亦回應，印度希望繼續加強同中國的經貿關係，密切同中方在亞洲基礎設施投資銀行內的合作。另在談到有關「一帶一路」倡議部分也表達印方同樣重視南亞地區互聯互通建設，認為這將促進本地區的發展繁榮。印方願加強同中方在這一領域合作[36]。以上多項行動皆反映印度對中印經貿關係提升的重視。

如此看來，中國強調以經貿導向的「21 世紀海上絲綢之路」應能符合印度經濟發展的期待。惟印度迄今尚未對中國「21 世紀海上絲綢之路」倡議表達正面回應，也未參與中國舉辦之「一帶一路」高峰會。話雖如此，印度卻也加入亞投行與金磚銀行兩個與「一帶一路」倡議相關經濟組織，並成為繼中國之後，亞投行第二大股東。雖然莫迪政府從未公開表示對「21 世紀海上絲綢之路」採取針對性的外交作為，然而從時間節點來探討，「21 世紀海上絲綢之路」倡議的提出恰與莫迪就職時間相距不遠，因此從分析其對外政策與中印互動關係之相關文獻，勢必會對「21 世紀海上絲綢之路」對印度之影響有所參考。

[36] 「習近平會見印度總理莫迪：中印關係有飛躍的潛力」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2015/05/150514_china_india_modi，檢索日期 2017 年 12 月 1 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

首先，部分文獻指出莫迪執政時期，中印互動關係受到中印雙邊強勢領導人對於自身地緣政治理解樣貌的影響尤大。國際戰略學者 Claude Smadja 認為中印兩國未來的發展，很大程度取決於兩國領導人。印度總理莫迪和中國國家主席習近平在很多方面都有共同之處。他們都有雄心壯志，為自己的國家打造一個歷史性未来的艱鉅責任。這個歷史性的未来不僅僅是指取得經濟上的成功，更重要的是國家實力和國際地位[37]。

中國學者朱翠萍認為印度莫迪執政之後，其所領導政府的外交實踐，延續性大於可變性，最大的變化莫過於在既定的戰略目標下不斷調整外交手段，制造和利用各種機會，技巧性地展開務實外交，以營造有利於大國崛起的戰略環境[38]。

印度學者 C.Raja Mohan 認為莫迪開始對南亞鄰國展開積極外交作為，是因為莫迪政府了解到需要建立在印度天然的地理優勢基礎的戰略，而不是單存抱怨外部對南亞區域的干涉，認為只要能夠重構南亞地區地緣政治的統一，印度就有足夠的能力處理與中美等大國關係[39]。

中國學者葉海琳認為莫迪就職後，中國政府甫提出「一帶一路」倡議，而印度一時不知如何應對時，「季風計畫」的提出，恰可緩解莫迪政府的燃眉之急，被普遍解讀為是對「21 世紀海上絲綢之路」的直接回應，2015 年，莫迪啟動對斯里蘭卡等印度洋國家的訪問，被媒體宣傳為是落實「季風計畫」的具體行動，雖然「季風計畫」不可能抵消和排斥「一帶一路」，但「季風計畫」反映出印度方面在印度洋推動區域經濟方面和中國競爭的一貫心理。另外，印度稱霸印度洋的野心是根深蒂固的，印度無論是精英階層還是朝野都認為中國參與印度洋事務，不論其性質如何本身就是對印度利益和特權的威脅[40]。印度學者 Akhilesh

---

[37] 「中印之間，必有一戰？」，**FT 中文網**， http://www.ftchinese.com/story/001073721?full=y，檢索日期 2017 年 12 月 2 日。

[38] 朱翠萍，「印度莫迪政府對華政策的困境與戰略選擇」，**南亞研究**，第 3 期（2015 年），頁 12~13。

[39] C.Raja Mohan, *Modi's World: Expanding India's Sphereof Influence*. (HarperhollinsPublishers, 2015), pp.97.

[40] 葉海林，「『強勢政府』心態下的印度對華政策」，汪戎主編，**印度洋地區發展報告-21 世紀海上絲綢之路**（北京：社會科學文獻出版社，2015 年），頁 10。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

Pillalamarri 更明確指出，季風計畫明顯為莫迪政府抗衡中國「一帶一路」的最佳手段，莫迪政府欲擴張其海上實力，藉此行動提醒區域內其他國家印度洋名稱的內涵[41]。

另外，國內學者張棋炘提出莫迪在 2014 年首度拋出了「東進政策」的概念。與過去「東向政策」相較，「東向政策」的動機主要在於「經濟」；但「東進政策」卻更具有強權推動對外戰略的意涵，藉以回應美國重返亞太的鏈結，並對應中國「一帶一路」倡議，另外東南亞國家也希望藉由與印度的交往，平衡中國的可能威脅，從而為印度「東進政策」的推動營造了有利的需求[42]。

在莫迪時期對於邊境問題的認知部分，中印雙方仍延續過去主權問題不可侵犯的強硬態度，為兩國發展穩定關係摻雜不利因素，其中最令人值得注意的莫過於中印兩國在 2017 年 6 月起於邊境錫金段發生嚴重對峙，重挫中印兩國雙邊關係，學者 Ankit Panda 認為，中印兩國對峙的根源是來自在 21 世紀以來已在亞洲成為相互競爭強權的緊張關係升溫。雙方對地理與歷史認知的分歧，不僅來自過去根深蒂固的嚴重認知不同，況且近幾年的一系列事態發展注定他們在亞洲的發展路徑上分歧[43]。印度學者 Jagannath P. Panda 認為印度莫迪總理試圖理解錯綜複雜的中印關係，然而中印邊界爭議將是一個重要的因素，未來中印關係及邊界爭議將取決於中印兩大領導人的決策方向[44]。《印度快報》(Indian Express)戰略事務編輯 Praveen Swami 認為錫金段對峙並不是為了一條路。這是一個信息，表明中國對印度與其在亞洲的對手和美國建立聯盟感到憤怒。北京方面想要以武力威脅来指示印度應該如何行事。另外，中國人民解放軍海軍軍事學術研究所研究員張

[41] Akhilesh Pillalamarri, "Will India Join China's Maritime Silk Road?," *The India Express*, http://indianexpress.com/article/opinion/columns/will-india-join-chinas-maritime-silk-road/. Accessed on December 2, 2017.

[42] 張棋炘，「印度對外政策剖析：從東望邁向東進」，**國際公共事務**，第 4 期 （2016 年 7 月），頁 88~90。

[43] Ankit Panda, "The Political Geography of the India-China Crisis at Doklam," *The Diplomat*, https://thediplomat.com/2017/07/the-political-geography-of-the-india-china-crisis-at-doklam/. Accessed on December 3, 2017.

[44] Jagannath P. Panda, "Future of India–China Boundary: Leadership Holds the Key?," *Strategic Analysis* 39, No.1 (2015), pp.287~292.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

輝則認為這場對峙是一場偽裝成邊界爭端的地緣政治競爭，將讓印度在不丹增加自己的軍事力量。印度正在利用不丹來增加對中國的地緣優勢[45]。

再者，中巴經濟走廊的建設也成為雙方關係變化的元素。甚至有報導指出印度拒絕參加中國主導之「一帶一路」高峰會，主因是不滿中國把與巴基斯坦合作的「中巴經濟走廊」方案納入「一帶一路」倡議，且計畫在具有主權爭議的喀什米爾地區興建水壩。印度外長 S Jaishankar 直言，中國忽視印度主權爭議，投入 540 億美元在中巴經濟走廊計畫方案，從未徵詢過印度的看法。而財長賈特里訪問日本時也說：「我毫不猶豫地表示，由於主權爭議，印度對中巴經濟走廊持嚴重保留態度」[46]。印度學者 Abhijit Singh 認為多數印度人將中國在中巴經濟走廊上對瓜達爾港的基礎設施建設恐與珍珠鍊戰略相結合，目的在擴大中國的影響力[47]。中巴經濟走廊議題上，中國學者反持不同看法，認為中巴經濟走廊建設有利於南亞地區，對於中巴經濟走廊所受到來自南亞地緣政治變化的積極和消極影響需要正確的認識，並在此基礎上采取合適的政策應對。一方面，要充分利用南亞地緣政治變化所帶來的積極影響和有利條件，加快中巴經濟走廊建設的步伐，通過不斷加強與印度的務實合作，逐步打消或減輕其對中巴經濟走廊建設的猜忌，最終使其接受甚至加入到「一帶一路」的建設中[48]。

中國學者張超哲認為印度對中巴經濟走廊的猜疑主要有三，一是印度認為中巴有關巴控喀什米爾的邊界線是非法的。二是印度認為中巴經濟走廊的重點建設瓜達爾港是中國海軍進軍印度洋的前期準備，將成為中國海軍在印度洋的停靠港

---

[45] 「洞朗對峙背後的中印深層競爭」，**FT 中文網**，http://www.ftchinese.com/story/001073715?full=y，檢索日期 2017 年 12 月 4 日。

[46] 「不滿中巴經濟走廊方案納一帶一路印度拒出席高峰論壇」，**鉅亨網**， https://news.cnyes.com/news/id/3810998，檢索日期 2017 年 12 月 5 日。

[47] Abhijit Singh,"Gwadar: A New 'Pearl' or a Step in China 'March West'," *World Politics Review*, https://www.worldpoliticsreview.com/articles/12707/gwadar-a-new-pearl-or-a-step-in-chinas-march-west. Accessed on December 5, 2017.

[48] 王偉華，「南亞地緣政治新態勢及其對中巴經濟走廊建設的影響」，**印度洋經濟體研究**，第 4 期 （2015 年），頁 73。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

和補給站。三是中巴經濟走廊的建設將使印度在與中國進行的能源和資源的爭奪中處於不利的地位[49]。

另外部分的文獻關注中印發展戰略對接的可行性，其中，中國學者林民旺認為中印在「一帶一路」建設中的對接，不僅是可能的，而且在一帶一路 倡議提出之前就已經啟動了這一進程，並且正在尋求更深層次的對接[50]。其他學者亦認為中國應進一步加大對「一帶一路」倡議的推介力度，從經濟、政治、人文和安全等重點領域加強同印度發展戰略的有效對接，不斷釋放合作的巨大紅利，逐步化解印方的疑慮與擔憂，通過共商、共建、共享一帶一路，為中印構建新型大國關係注入新的動力和強大正能量，攜手共同發展，實現共同崛起，建設中印大同[51]。學者陳菲認為「一帶一路」倡議與「季風計劃」在結構和本質上並不具有天然的對抗性，相反能實現相互對接甚至融合。通過概念對接、功能對接和文化對接，中印之間能夠規避沖突、凝聚共識、開拓合作。中印戰略對接是以非零和的方式建構非對抗性的新型戰略合作模式。這一合作模式的建立不僅有利於「一帶一路」建設的順利推進，也將推動地區經濟合作程度的深化[52]。印度國家海事基金會 Gurpreet S. Khurana 認為，「海上絲綢之路」、「季風計劃」、「香料之路」等計劃代表復興亞洲歷史海洋遺產、傳統和實踐，這些計劃是亞洲再次成為世界經濟發動機的佐證，也可以為整合具有差異的印太區域作出貢獻。特別是「海上絲綢之路」，將在經濟上整合亞洲，增強相互依賴，有助於區域穩定[53]。

中國學者亦提出，「21 世紀海上絲綢之路」倡議將與印度「東向行動政策」在「太平洋一印度洋」戰略通道沿線的廣泛區域有著相同的地緣空間。中國和印度在更廣範圍內的良好合作將成為該戰略構想實現發展和取得顯著成就的關鍵

---

[49] 張超哲，「中巴經濟走廊建設：機遇與挑戰」，**南亞研究季刊**，第 2 期 （2014 年），頁 79。

[50] 林民旺，「尋求『一帶一路』建設下的中印發展對接」，汪戎主編，**印度洋地區發展報告-21 世紀海上絲綢之路**（北京：社會科學文獻出版社，2015 年），頁 12。

[51] 陳水勝、席桂桂，「一帶一路倡議的戰略對接問題：以中國與印度的合作為例」，**南亞研究季刊**，第 4 期 （2015 年），頁 79。

[52] 陳菲，「『一帶一路』與印度『季風計劃』的戰略對接研究」，**國際展望**，第 6 期 （2015 年），頁 79。

[53] Gurpreet S. Khurana, “China, India and ‘Maritime Silk Road’: Seeking a Confluence,Maritime Affairs,” *Journal of the National Maritime Foundation of India* 11, No. 1(2015), pp. 22.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

象徵。顯然，這需要中印兩國付出更多的耐心與智慧長遠地、全局地經營兩國關系，實現中印在地區與國際舞台上的良性互動[54]。

但亦有學者提出反面看法，對印度而言，通過戰略自主打造「季風計劃」，擁有自己主導的貿易路線和文化影響，更有利於維護自己在南亞和印度洋區域的主導地位，相比於跟在中國後面，也理所當然更為可取。同時，印度又或許根本不可能放棄在地區層面扮演針對中國的制衡力量之角色，因為與中國保持適當距離，透過偶爾挑釁中國，有助於其維持一種特殊身份，進而獲得地緣政治的投機空間[55]。

總結這個部分的文獻可以發現，印度長期延續其大國思維、南亞、印度洋地區戰略思考模式，就算強調個人魅力、經濟掛帥的莫迪政府，也難擺脫傳統的思維，雖然莫迪政府外交手段更為靈活，更重視與周邊國家及大國之間的交往關係，然部分學者分析莫迪政府靈活的外交行動中，戰略上的評估是更勝於經濟上的考量。另外，中印邊境問題從過去到莫迪政府時期仍是中印關係發展的核心議題，相關文獻中，各方學者均認為邊境問題的解決將有利於中印關係的改善，邊境的紛擾提高雙方的不安全感，將彼此視為潛在的威脅。然而，中印雙方長期缺乏政治互信，雙方的威脅認知，使得邊境問題懸而未決，成為雙方關係惡化的主要導火線。

根據澳洲洛伊國際政策研究所調查，雖然中印貿易關係日漸頻繁，但仍有 7 成以上印度人認為中印發生戰爭是印度潛在的威脅，60%以上印度人認為中國對印度有大程度的威脅(僅次於巴基斯坦 78%)。而 65%的印度人認為印度應該與其他國家合作，以限制中國的影響力[56]。最後，尚有一部分學者認為「21 世紀海上絲綢之路」和莫迪政府的對外政策是有對接的潛在可能，有助於雙邊關係的正向方展。

---

[54] 葛紅亮，「莫迪政府『東向行動政策』析論」，**南亞研究**，第 1 期 （2015 年），頁 78~79。

[55] 馮傳祿，「『一帶一路』與『季風計劃』戰略對接：有效政策選項抑或偽命題」，**南亞研究**，第 2 期 （2016 年），頁 65~66。

[56] “India poll 2013”, Lowy Institude for International Policy, https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/india_poll_2013_0_0.pdf. Accessed on December 10, 2017.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

綜合前面三個部分文獻的探討，本研究的文獻回顧總結有三項重點：

第一、自「21 世紀海上絲綢之路」提出並進入全面發展階段後，各國無不投入其戰略與經貿意涵之研究，相關研究資料逐漸豐富，從發展緣起、架構，乃至於對區域經貿發展及戰略意圖等。然而，中國官方與學者之觀點普遍主張經濟、合作、安全為導向，持正面的評價。反觀，印度及國外的學者對於「21 世紀海上絲綢之路」的研究則較為謹慎，雖認為有助於經濟利益的提升，但對其背後實際意涵仍有所顧忌，更加入地緣政治、能源安全、軍事擴張等角度的分析。是以本研究希望以客觀的角度審視「21 世紀海上絲綢之路」各界看法的文獻回顧，釐清「21 世紀海上絲綢之路」的實際意涵，以堅實本研究探討「21 世紀海上絲綢之路」的基礎與內涵。

第二、基於中國對印政策將影響中印關係發展，惟對印政策的影響複雜程度高，並非單一層面因素即可分析，本研究對過去影響中國對印政策的主要因素進行文獻回顧，發現如僅以地緣政治層面研究略顯不足。隨者全球經濟整合提高，各國對於自身經濟發展均十分重視，中印經貿層面的研究也逐漸成為中國對印政策的重要的關鍵。是以本研究從多個角度來切入倡議下中國的對印政策形成與對雙方關係的影響。

第三、印度莫迪總理就職時間洽與「21 世紀海上絲綢之路」倡議提出相距不遠，其後續外交政策及對外經貿策略約可反映「21 世紀海上絲綢之路」推動後，印度的認知、影響，以及中印關係的走向，是以本研究最後對「莫迪政府時期中印互動研究」進行文獻回顧。透過整理現有文獻，發現部分研究認為「21 世紀海上絲綢之路」乃中國地緣戰略的實踐，是不利於印度，不利於中印關係互動，但仍有部分研究對此持反面看法，認為中印之間存在戰略對接的空間，顯示「21 世紀海上絲綢之路」對中印關係影響議題仍有值得探討與思辯的空間。本研究希望可以較客觀的觀點探討「21 世紀海上絲綢之路」倡議提出後莫迪政府的反應以及對中印關係的影響。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

第三節 研究方法與途徑

壹、研究途徑

本研究採取地緣戰略研究途徑，探討中國「21 世紀海上絲綢之路」倡議提出時的中國所面臨的環境背景、所欲達成的戰略意圖，以及在南亞地區的推動現況（2013-2017 年期間），並深入瞭解中印關係中地緣戰略的影響因素，進而分析倡議提出後中印兩國領導人在地緣政治因素影響下的各自想法與策略選擇，從而釐清「21 世紀海上絲綢之路」倡議下，中國對印度以及在南亞、印度洋區域的戰略手段，並分析印度政府對於倡議的認知與應對作為，據以驗證中印關係的變化與可能發展樣貌。

貳、研究方法

本論文所採用研究之方法為「文獻分析法」，透過已公開發表的專書、期刊、論文等文獻資料，來作為資料分析之來源基礎，從而以客觀角度來分析、評定與證明的研究方法，此乃社會科學研究時普遍使用的方法。簡言之，文獻分析法是透過閱讀大量閱讀相關文獻，進以解析事件歷史脈絡及趨勢，判定事件的內部意涵，推敲未來可能的走向。

本論文主要參考資料採用中、印官方出版品、期刊論文、專書及其國內外智庫觀點，並輔以媒體評論報導，藉以歸納出多面向且完善的參考資訊。從而根據時間先後順序、研究主題、影響範圍等項目，作有系統且客觀的分析及解釋。

本論文首先針對「21 世紀海上絲綢之路」倡議的環境背景、內涵架構與發展現況進行分析，進而蒐整「21 世紀海上絲綢之路」倡議提出後的中、印兩大

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

領導人的策略選擇，嘗試推導出對中、印兩國關係的影響，使本研究結果以更客觀、完整的角度呈現。

第四節 研究範圍與限制

壹、研究範圍

一、議題領域

中國「一帶一路」戰略提出迄今不斷重申其全球經濟互利合作的內涵，並強調印度是不可或缺的重要戰略夥伴，然而綜觀中印兩國的歷史關係，政治層面佔了很大的比重，故如僅針對經貿層面探討是不足以理解中印兩國的互動內涵，是以本研究的議題界定為中印政經互動的影響探討。

二、研究對象

基於本研究的主題及研究動機，其主體為中印兩國，連帶提及兩國互動關係所影響之範圍（諸如南亞、印度洋等區域），並置重點於分析中國「21 世紀海上絲綢之路」推動後，中國的後續作為與印度的應對。

三、時間範圍

本研究以探悉「21 世紀海上絲綢之路」對中印關係之影響，然「21 世紀海上絲綢之路」為 2013 年時由中國國家主席習近平正式向世界提出，故扣除探討中印關係的潛在影響因素篇幅外，全篇研究時間設定，以 2013 年至 2017 年間，細部剖析「21 世紀海上絲綢之路」概念提出迄今，中印雙方互動及受地緣政治層面的影響，以作為全面完整的研究基礎，獲得具參考價值的研究成果。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

貳、研究限制

國內學者對於印度領域研究的相關專書、論文甚少，新聞媒體多半以印度經濟、投資領域的報導居多，另「一帶一路」相關期刊論文仍以中國學者為大宗，我國研究相關文章也較少，此乃限制之一。

中國關於「21 世紀海上絲綢之路」的相關研究資訊雖豐富，然僅以其角度及思維看待事件本身，對中印關係描述恐有失偏頗，尤其官方新聞及文章受制其黨國體制影響，亦經過修飾與美化，資料透明度及真實性仍有待商榷，指乃限制之二。

觀察印度政府對於「一帶一路」倡議的反應，相對較為冷淡，不如中國那樣熱情，官方鮮少對一帶一路提出其具體正面接受或反面批評的論點，僅表示詳細內容仍須討論，需要中國方面提出更具體的資訊，如此，對於印官方的實際想法僅能以片面資訊來推敲，此乃限制之三。

為彌補以上研究限制，收集國外學者相關研究專書、論文及新聞媒章對於中國推動「一帶一路」倡議及中印關係之理解及看法，並與中印官方及學者之論述進行交叉比對，以更全面、客觀的角度來探討事件本身。另佐以印度智庫研究資料，以補足印度官方資訊缺乏之憾，瞭解其可能想法及政策依據。

國立政治大學 National Chengchi University

第五節 研究架構與預計章節安排

本研究的章節研究架構共計五章，各章所提及內容摘述如下：

第一章為緒論。第一節介紹研究動機與目的。第二節，對「21 世紀海上絲綢之路」發展、中國對印政策影響及莫迪政府時期中印互動研究等資料進行文獻回顧。第三節，說明本研究的研究方法與途徑。第四節，說明本研究的研究範圍與限制。最後，於第五節簡述本研究的研究架構與預計章節安排。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

第二章為「21 世紀海上絲綢之路」戰略藍圖。本章第一節首先介紹「21 世紀海上絲綢之路」的發展緣起。第二節說明其倡議內涵，第三節探討觀察自 2013 年提出迄今，其發展現況。

第三章是習近平時期的中國對印政策探討。針對影響中國對印政策可能的變因及影響作剖析。第一節探討中國對印政策的美國與巴基斯坦因素。第二節探討中國在中印邊境問題的處理態度。第三節探討海上絲綢之路倡議下的中國對印策略，其中包含尋求合作的對印策略及消弭印度負面影響的策略等二個面向。針對習近平時期的對印政策及影響變數進行剖悉，以作為後續兩國互動分析的參考依據。

第四章是莫迪政府對海上絲路的反應與中印競合關係。第一節探討印度對海上絲路的認知。第二節探討莫迪政府平衡中國影響的策略，第三節則分析海上絲綢之路框架下中印的競合關係。

第五章為結論。將回顧本研究內容。解釋「21 世紀海上絲綢之路」推動後，雙方反應的可能變因，總析中印關係的實質影響。

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

第二章 海上絲路戰略藍圖

在研究「21 世紀海上絲綢之路」倡議對中印關係影響之前，首先必須先對「21 世紀海上絲綢之路」倡議的整體架構藍圖有深入的了解，是以本章一開始探討「21 世紀海上絲綢之路」的歷史概念與緣起，藉以了解倡議提出的環境背景。再者，「21 世紀海上絲綢之路」的涵蓋範圍橫跨歐亞非三地，勢必對全球產生重大影響，然而，其倡議提出的動機為何，將引導其後續發展走向。是以，本章其次分析「21 世紀海上絲綢之路」的實際內涵，以利更全面了解「21 世紀海上絲綢之路」的整體輪廓。

「21 世紀海上絲綢之路」倡議自 2013 年提出迄今，中國不論在國內政策的推動，抑或是對外投資建設已有初步的成就，未來對沿線國家或是區域發展的影響都將逐漸顯現。因此，本章節最後探討的是「21 世紀海上絲綢之路」的發展現況，由此來了解現階段「21 世紀海上絲綢之路」的發展情況、對周邊區域的影響以及所帶來的機遇與遭遇的各項問題。本章希望藉由上述的探討，充實本研究對於「21 世紀海上絲綢之路」實際內涵的了解，以利後續章節中對中印關係的影響，進行更周延的分析。

國立政治大學 National Chengchi University

第一節 21 世紀海上絲綢之路發展緣起

從歷史的角度來看，過去中國各朝各代即透過海上絲路與其他國家相互交流，海上絲路的提出並不是一個新創的概念，其中「21 世紀海上絲綢之路」中的西向航線更是與過去通往歐洲的海上絲路西航線相吻合，因此，「21 世紀海上絲綢之路」可視為過去中國海路歷史的延伸。再者，倡議提出前，中國正面臨國內外環境的重大轉變，全球經濟的趨緩、中國成長動能的減弱、貧富差距問題以及外部勢力介入亞洲等因素，都間接促成倡議的生成。因此，本節將分析「21 世紀

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

海上絲綢之路」發展的過程，掌握海上絲路歷史發展演變及環境背景，以利後續對主題內容進行更深入的研究。

壹、歷史演變

遠在多年以前，中國已和許多國家存在海上貿易與文化交流，無可置否的這給予中國提出「21 世紀海上絲綢之路」倡議初步的概念基礎。追溯絲綢之路名稱的起源，是由德國地質學者費迪南.馮.李希霍芬於「中國旅行記」一書中首次提出

[1]。絲綢之路是古代中國與其他國家相互往來的陸地以及海上交通路線總合。因此，海上絲路代表著中國古代與各國雙向運輸絲綢等商品的主要海上通道。其交通路線將亞洲、非洲、歐洲、美洲的國家串接起來，是中國古代通往西方的重要交通走廊。

過去的海上絲路概略可區分為東、西、北美等三條航線，北美航線是由美國商人發現，為中國與美洲貿易的主要通道，此航線運作時間不長，本文後續不加以討論。至於東西兩航線所形成的過程，概略以過去中國各朝代作為切點，遠從秦漢時期造船技術逐漸茁壯，促成從中國南海到印度洋的遠洋航線，當時也有艦隊到達日本地區，這象徵著海上絲路的起步。到三國時代，海上貿易逐漸繁榮，加上戰爭型態的改變，推進造船技術發展。透過海上絲路與東南亞及西方國家交往也日益頻繁。魏晉以後由於陸上戰亂頻繁，因而發展重心從北方轉向南方，並擴大到海上貿易，在這段期間南海和東海海上的絲路航線都有不錯的進展。南北朝時期，海上絲路西行航線已可向西穿越阿拉伯海直至波斯灣。唐朝時期國力鼎盛，特設管理海外貿易的專責單位市舶司，海上交流日益擴大，廣州當時是為中國第一大港。此時海上絲路共區分東西兩條航線，西航線係由廣州經南海、印度洋、亞丁灣、東非、紅海再到達波斯灣，航線全長 14000 公里，又被稱為廣州通

[1] 張詩雨，「海上絲綢之路的由來-海上絲路敘事系列之一」，**中國發展觀察**，第 1 期 （2016 年），頁 55。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

海夷道，是當時最長的遠洋航線；東航線則為前往朝鮮、日本的航線，兩者都有不錯的成就[2]。宋朝時期海上絲綢之路上的經濟發展與文化交流熱絡，西向航線已可達西班牙。元朝時期積極鼓勵海上貿易，推動海運的發展，此階段的海上絲路除促進貿易外也促成宗教的交流。到了明代造船技術更為精緻，船隊數量、規模更為龐大，海上絲綢之路航線已擴展至全球，鄭和七下西洋便是在此時。這時的西航線與歷代的遠洋西航線相似。東航線則由廣州啟航，經澳門出海，至菲律賓馬尼拉港。穿聖貝納迪諾海峽進入太平洋，東行到達美洲。然而，到了清代因採取故步自封的鎖國政策，使得原本在航線上與中國互動熱絡的沿線國家不付以往[3]。總論古代海上絲路發展隨著造船技術的提升、國家經濟政策推展、貿易往來需求以及各國間文化的交流逐漸熱絡與頻繁，航線也從近海逐步推進至遠洋，從中國東南沿海出發，向東可通往東海、橫越太平洋直達美洲，向西經由南海、印度洋通往歐非兩大洲。

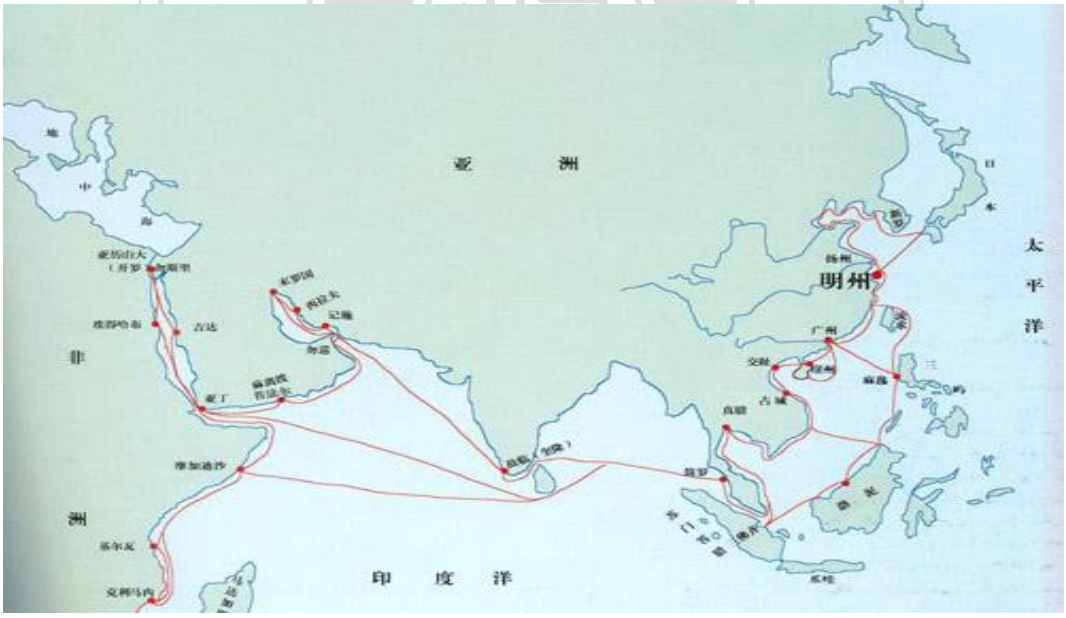

圖 2-1：海上絲綢之路示意圖

資料來源：人民網，http://history.people.com.cn/BIG5/n/2014/0520/c385134-25040882.html.

[2] 同前註，頁 55~58。
[3] 同前註；李慶新主編，**海上絲綢之路**（香港：三聯書店，2017 年），頁 3~4。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

「一帶一路」倡議自提出迄今，已成為全球關注的焦點，根據臺灣經濟研究院的初步估計，「21 世紀海上絲綢之路」航線共涉及約 40 億以上人口，約占全世界總人口 65%，以及全世界生產總值的 23%。「海上絲綢之路」建設一旦完成，將形成龐大的新興經濟區域[4]。檢視中國 2015 年所公布「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」中，海上航線共有 2 條，第 1 條航線是從中國沿海港口通過南海到達印度洋，延伸至歐洲，第 2 條航線則是從中國沿海港口通過南海到達南太平洋。全程以重點港口為節點，共同建設通暢安全高效的運輸大通道[5]。觀察第 1 條航線的行經地點，不難發現與過去傳統的西向海上絲綢之路航線吻合。航線交通以中國東南部沿海各港口為起點，行經南海、麻六甲海峽，通往印度洋北部沿岸，轉至北非沿岸及穿過波斯灣、紅海、亞丁灣等海域通往歐洲。是古代西向遠洋航線的延續。「21 世紀海上絲綢之路」2 條航線中又以通往歐非兩地的西向航向最為重要，是當今世界重要的海上貿易、能源運輸主要通道，其中沿路所相關的主要國家有東協 10 國（新加坡、馬來西亞、泰國、菲律賓、印尼、汶萊、越南、寮國、緬甸、柬埔寨）、南亞 5 國（孟加拉、印度、馬爾地夫、巴基斯坦、斯里蘭卡）、西亞 8 國（伊朗、伊拉克、科威特、阿曼、卡塔爾、阿聯酋、葉門、巴林），東部非洲 13 個國家以及歐盟[6]。其航線可提升沿線國家貿易合作關係，整合東南亞、南亞、西亞、東非、歐洲等區域範圍經濟區塊。根據「一帶一路」倡議的共建理念，堅持開放合作，其相關的國家基於但不限於古代絲綢之路的范圍，世界各國和國際、地區組織均可參與，讓共建成果惠及更廣泛的區域。因此，「21 世紀海上絲綢之路」其航線除承沿古代海上絲路的路徑外，其航線非以中國為核心的封閉迴路架構，終點是分散且開放的，並持續視各區域發展狀況及倡議推動進度，開放世界各國踴躍參與。

---

[4] 「中國的『海上絲綢之路』戰略」，**臺灣經濟研究院**，http://www.tier.org.tw/comment/pec1010.aspx?GUID=4877266f-8a8e-49f8-8d7c-536041dbabf6，檢索日期 2017 年 12 月 7 日。

[5] 「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，**中國國家發展改革委員會、外交部及商務部共同發布**。

[6] 李艷芳、李波，「中國與『海上絲綢之路』沿線區域/國家的貿易聯繫和貿易潛力分析」，**南亞研究季刊**，第 3 期 （2015 年），頁 99~102。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

圖 2-2：一帶一路路線示意圖

資料來源：關鍵評論，https://www.thenewslens.com/article/68940.

貳、環境背景

中國官方於 2015 年 3 月發布「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，正式將「一帶一路」進入實施階段。摘要「願景與行動」中的對於「一帶一路」倡議的時代背景：當今世界正發生復雜深刻的變化，國際金融危機深層次影響繼續顯現，世界經濟緩慢復甦、發展分化，國際投資貿易格局和多邊投資貿易規則醞釀深刻調整，各國面臨的發展問題依然嚴峻。共建「一帶一路」順應世界多極化、經濟全球化、文化多樣化、社會信息化的潮流。共建「一帶一路」旨在促進經濟要素有序自由流動、資源高效配置和市場深度融合。符合國際社會的根本利益。共建「一帶一路」致力於亞歐非大陸及附近海洋的互聯互通，實現沿線各國多元、自主、平衡、可持續的發展。當前，中國經濟和世界經濟高度關聯。推進「一帶一路」建設既是中國擴大和深化對外開放的需要，也是加強和亞歐非及世界各國互利合作的需要，中國願意在力所能及的范圍內承

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

擔更多責任義務，為人類和平發展作出更大的貢獻[7]。由上可知，從中國的角度「一帶一路」的形成是順時應勢，為了應變詭譎多變的經貿環境，隨著中國與全球經濟關聯的深化，遂然成形的一種經濟問題解決手段。藉由合作共建的模式達到互惠共贏的目標。然而，從當時中國所面對國內外環境，可發現「一帶一路」倡議的形成除有其經濟發展考量外，更有其戰略上的意涵，接續針對倡議提出時的國際及國內環境背景來作深入的探討。

一、國際環境

21 世紀以來，以歐美為首的國際局勢開始發生轉變，2008 年國際金融海嘯、2009 年歐債危機，使得歐美等大國經濟遭受重創。全球經濟的成長動力也慢慢從歐美轉向中國及其他新興國家。此外，多邊效率的不彰，促使經濟全球化的重心從多邊轉向區域，過去 WTO 一直是全球多邊貿易的主要建構平臺，也代表著經濟的全球化，然而，自 21 世紀以來，WTO 杜哈談判陷入泥沼，以西方國家為首的多邊主義已受到各國的質疑，越來越多國家改採雙邊 FTA 抑或區域經濟組織的模式[8]。再者，恐怖主義的興起以及美國陷入阿富汗與伊拉克戰爭的困境，也使得過去西方國家主導的全球安全體系受到挑戰。美國逐漸無法如同過去以往般游刃有餘的處理國際事務，並對逐漸崛起的中國警戒之心持續增加。

中國自 1978 年改革開放後，其經濟增長世界有目共睹，經濟規模逐漸擴大，根據統計，中國 GDP 全球增量貢獻比從 2001 年 8.9%上升到 2013 年 38.1%，而同年美國僅占 16.2%，其他金磚國家總合為 11.3%，歐元區接近零值，日本則為負數[9]。顯示中國多年的經濟成長已讓其成為全球經濟增長的主要引擎，更於 2010 年正式超越日本成為世界第二大經濟體，僅次於美國之後。非凡的經濟成就也提高中國的自信心，使其有足夠的能力以更宏觀的角度思考中國在國際上的角色與

[7]「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，**中國國家發展改革委員會、外交部及商務部共同發布**。

[8] 蘇格，「全球視野之一帶一路」，**國際問題研究**，第 2 期（2016 年），頁 2~3；WTO, *World Trade Report 2011: The WTO and Preferential Trade Agreements: From Co-existence to Coherence*（Switzerland: WTO, 2011）, pp. 92~99.

[9] 盧鋒等人，「為什麼是中國?一帶一路的經濟邏輯」，**國際經濟評論**，第 3 期（2015 年），頁 15~17。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

定位。但也讓周遭鄰國與世界霸主美國產生忌憚。美國在國際金融危機後，其國際領導地位已不如以往，為確保其經濟、安全領導地位。被公認為世界經濟成長動力的亞洲自然成為其首要介入的目標，再加上中國壯大的威脅，美中在亞洲勢力的一消一長之下，2009 年美國當時國務卿希拉蕊於訪問亞洲時宣布：「美國回來了」，並不斷強調這個世紀是太平洋世紀，太平洋世紀是美國世紀[10]，同年前美國總統歐巴馬訪問日本期間所進行的演說中，高調表達他是「美國第一位太平洋總統」[11]，種種跡象顯示著美國重返亞太政策的啟動。之後，美國防部於 2012 年 1 月所公布的官方文件亦呼應前兩者的舉動，明確提出亞太在平衡一詞，表明美國與世界利益的關聯性，亞洲的崛起與亞太地區所面臨的安全挑戰逐漸增加，美國作為世界安全的守護者，將為穩定的亞太地區安全提供必要的協助[12]。另於 2014 年歐巴馬在訪日時所發表的「聯合聲明」中，更加碼指出美日安保條約承諾的保護內容包括與中臺有領土爭議的釣魚臺，美國將為日本提供必要的武器裝備及防衛能力[13]。綜上所述，美國亞太在平衡戰略雖未明確表明對中國的戰略意圖，然而，隨著中國實力的壯大、西方國家對於中國威脅論的疑慮以及亞洲經濟力量的崛起，美國為維持其世界領導地位，亞太再平衡政策的戰略意圖明顯是在壓縮亞洲強權中國的發展空間。並運用中國與南海國家及日本的領土爭議，積極與東協、日本、南韓、印度等國發展經貿及軍事交流。提高美國在崛起亞洲的實質影響力。

二、中國國內環境

[10] Hillary Clinton, "America's Pacific Century," *Foreign Policy*, http://foreignpolicy.com/2011/10/11/americas-pacific-century/. Accessed on December 10, 2017.

[11] Ernest Bower, "The U.S.-ASEAN Summit Should Be Held in the Capital," *Center for Strategic & International Studies*, https://www.csis.org/analysis/answer-washington-dc. Accessed on December 10, 2017.

[12] "Sustaining Us Global Leadership Priorities For 21st Century," *US of America Department Of Defense*, http://archive.defense.gov/news/Defense_Strategic_Guidance.pdf. Accessed on December 12, 2017.

[13] "US-Japan Joint Statement: The United States and Japan: Shaping the Future of the Asia-Pacific and Beyond," *Ministry of Foreign Affairs of Japan*, http://www.mofa.go.jp/na/na1/us/page24e_000045.html. Accessed on December 12, 2017.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

在當時中所面對的國內環境中，雖然中國於 2010 年一躍成為全球第二大經濟體，仔細觀察其改革開放的進程可發現，中國的開放始於經濟特區的建立，改革開放前期著重於東南沿海的發展，打著「先讓一部分的人富起來」的口號，因此廣東、福建、江蘇、浙江、上海等省市成為首要獲益者。在其經濟規模逐漸擴展下，東西地方、族群差異、貧富失衡的問題並未隨者經濟成長而改善，反而日益惡化[14]。針對 2013 年中國官方所公佈的 10 年基尼係數，數據顯示 2012 年為 0.474，已超出 0.4 警戒範圍[15]。表示中國的貧富差距問題已日趨惡化，經濟成長所帶來的財富主要集中於特定區域與族群手上，多數人民生活未有明顯改善，相對剝奪感的提升易造成族群間的衝突對立，對中國內部的穩定造成不利的影響。

中國自 1978 年改革開放後，歷經數十年的經濟成長，其成長動能主要來自製造業，並依靠其低廉勞力成本的優勢，發展勞力密集型產業，在全球生產鏈中獲得一席之地。然而隨著全球經濟走緩，美歐的消費市場的疲弱，全球對於出口商品的需求降低，均直接衝擊中國內部的經濟發展。在全球消費市場的疲弱走勢下，原本倚賴製造業的中國面臨到生產產能過剩、工人失業、經濟轉型等迫切性的問題。根據中國研究發展基金會之調查，2013 年中國企業設備利用率僅 72%，其中製造業設備運用率僅達 70.8%，相較 2012 年已降低 1 個百分點，顯示過去以產能擴張帶動經濟成長的模式已帶來反噬的危機，產能過剩已成國家急需面對的問題。另 2013 年其國務院所發表的五大產能過剩產業，產能利用率分別是粗鋼 72%、電解鋁 71.9%、水泥 73.7%、平板玻璃 73.1%、船舶製造設施 75%，未來均呈現持續下滑的不利趨勢[16]。種種數據資料均顯示，成長中的中國已面臨經濟發展的前景堪憂，過剩的產能如何消化，企業的轉型也非一夕之間，需求的不足勢必影響企業的獲利，進而引發大規模企業倒閉、銀行呆帳、失業率提高等足以影響國家穩定發展等不利後果。

---

[14] 蘇格，「全球視野之一帶一路」，**國際問題研究**，第 2 期 （2016 年），頁 3~6。

[15] 「中國首次公布十年來基尼係數」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese_news/2013/01/130118_china_gini.shtml，檢索日期 2017 年 12 月 15 日。

[16] 陸百甫主編，**當前中國產能過剩的新情況和新對策**（北京：中國發展研究基金會，2013 年），頁 1~3。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

此外，中國為維持強勁的經濟增長，對於能源的需求也不斷攀升，自 1993 年起中國正式成為石油淨進口國，2013 年則超越美國成為全球最大石油進口國。依據中國石油經濟技術研究院所發表的《2014 年國內外油氣行業發展報告》指出，中國對外石油需求持續增長，預計 2015 年中國大陸對外石油依存度將突破 60%[17]。實際到了 2016 年更攀升到達 65%[18]。另根據 BP 於 2014 年所公布《2035 世界能源展望》的預測，2035 年世界能源的消費增長 41%，隨著替代能源增長，雖世界對化石燃料的需求將有所下降，但仍佔總消耗能源 81%。其中，中國將達到 1800 萬/桶，其在 2029 年對液態燃料的需求將正式超越美國[19]。由此可知，隨著中國對能源需求的日益增加，對外依存度將逐漸加深，中國如需持續保持高度經濟成長，勢必與對外能源的獲取有著密切的關聯。同時，印度等其他新興國家成長需求的增加、大國間能源的競逐以及海上通道安全與能源出口國境內的穩定，種種能源安全的潛在威脅都牽動著當時，甚至是未來中國經濟成長的動脈。

第二節 21 世紀海上絲綢之路倡議內涵

「21 世紀海上絲綢之路」顧名思義是中國「一帶一路」的海上發展路線。然而，倡議的實質內涵絕不僅於此，綜整中國官方文件及談話中可看出其欲向世界各國所表達的倡議概念是以經濟導向、合作互惠、多元開放、陸海聯通等為主軸。強調倡議雖由中國提出，但機遇卻是世界所共有的價值理念。以這樣的概念作為整體倡議的支撐。並以舊有平台為基礎、新設機構為補充的合作機制下促成倡議運作的連結。最後，從研究中也發現倡議的提出正好呼應著當時所面臨的環境背景，是為中國在處理經濟成長、貧富差距、能源獲取、戰略安全等問題上的策略手段，有助於中國整體戰略目標的實踐。

---

[17] 「2014 年國內外油氣行業發展報告」，**中國石油新聞中心**，http://news.cnpc.com.cn/system/2015/01/30/001526797.shtml，檢索日期 2017 年 12 月 8 日。

[18] 「中石油報告顯示中國原油對外依存度超 65%」，**人民網**，http://energy.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0116/c71661-29025245.html，檢索日期 2017 年 12 月 15 日。

[19] BP 研究中心，**BP2035 世界能源展望**（倫敦：BP 研究中心，2014 年），頁 27。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

壹、倡議概念

中國自 2013 年向世界勾勒出「21 世紀海上絲綢之路」的願景藍圖後，積極推動倡議在各個區域的發展。倡議亦獲得多國的響應，綜整倡議概念是以經濟導向、合作互惠、多元開放、陸海聯通為主軸。接續探討這四個主軸的概念內容。

一、經濟導向

「21 世紀海上絲綢之路」提出後，因所含括的區域橫跨歐亞非三地，進而引發西方國家及區域大國的疑慮，然而中國多次運用各種場合表達其倡議的提出是以經濟為導向的立場。其外交部曾公開指出：「一帶一路」是開放、包容的區域合作倡議，不是地緣政治工具。已有 60 多個沿線國家和國際組織對參與「一帶一路」建設表態積極，很多國家與中國在平等互利的基礎上簽署了合作協議或達成對接共識，反映出「一帶一路」契合沿線國家和地區發展需要，符合有關各方共同利益，順應了地區和全球合作潮流[20]。而在「願景行動」中也強調：共建「一帶一路」順應世界多極化、經濟全球化、文化多樣化、社會資訊化的潮流，秉持開放的區域合作精神，致力於維護全球自由貿易體系和開放型世界經濟。共建「一帶一路」旨在促進經濟要素有序自由流動、資源高效配置和市場深度融合，推動沿線各國實現經濟政策協調，開展更大範圍、更高水準、更深層次的區域合作，共同打造開放、包容、均衡、普惠的區域經濟合作架構[21]。另習近平更於「一帶一路」峰會閉幕辭中提及：中國致力於推動「一帶一路」建設國際合作，攜手應對世界經濟面臨的挑戰。建設對於挖掘新的經濟增長點、增强各國內生發展動力、促進全球經濟增長具有重要意義，有利於推動經濟全球化向包容普惠方向發展[22]。均可看出中國對外將經濟合作列為倡議的核心項目。倡議的產生是為了應

---

[20] 「中國：一帶一路不是地緣政治工具」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world/2015/12/151229_china_onebeltoneroad，檢索日期 2017 年 12 月 17 日。

[21] 「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，**中國國家發展改革委員會、外交部及商務部共同發布**。

[22] 「習近平在『一帶一路』國際合作高峰論壇圓桌峰會上的閉幕辭」，**中華人民共和國外交部網站**，http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/zyjh_674906/t1461734.shtml，檢索日

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

對國際多變的金融型態與中國經濟成長緩慢等挑戰，中國需要注入新的經濟成長能量、需要新的市場，而「21 世紀海上絲綢之路」是承沿過去曾經熱絡的海上絲路中海洋貿易經濟體系的聯繫網，除在過去既有框架下擴大與沿線各國的經貿往來，提供中國比陸上貿易更安全的選擇。並藉由陸海兩路線雙管齊下，建立大範圍、高水準、具深度的區域經濟合作。

二、合作互惠

「21 世紀海上絲綢之路」倡議框架涵蓋歐亞非三地，如僅由中國唱獨角戲是行不通的，需要沿線國家的共同參與，中國深深明白這樣的道理，因此在「願景行動」中共建原則佔了一定比例的篇幅，並提及「一帶一路」建設是一項系統工程，堅持共商、共建、共享原則，積極推進沿線國家發展戰略的相互對接[23]。其中共商、共建、共享三原則即代表合作互惠的基本概念。此外，中國外交部長王毅公開表示:「一帶一路」不是中國一家的「獨奏曲」，而是各國共同參與的「交響樂」。中國願與所有有意願的國家和組織攜手共同奏響 21 世紀合作共贏的新樂章[24]。習近平於 2015 年博鰲亞洲論壇時更指出：合作共贏的理念不僅適用於經濟領域，也適用於政治、安全、文化等廣泛領域；不僅適用於地區國家之間，也適用於同域外國家發展合作。邁向命運共同體，必須堅持合作共贏、共同發展。「一帶一路」建設秉持的是共商、共建、共享原則，不是封閉的，而是開放包容的；不是中國一家的獨奏，而是沿線國家的合唱。要摒棄零和遊戲、你輸我贏的舊思維，樹立雙贏、共贏的新理念，在追求自身利益时兼顧他方利益，在尋求自身發展時促進共同發展[25]。

因此，從中國政府的公開說明可清楚地發現，倡議的發展秉持共商、共建、共享的原則，與各國建立命運共同體，堅持合作共贏，尋求自身及相關國家的共

期 2017 年 12 月 17 日。

[23] 「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，**中國國家發展改革委員會、外交部及商務部共同發布**。

[24] 「王毅：『一帶一路』是各國共同參與的『交響樂』」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/2015-02/03/c_1114226105.htm，檢索日期 2017 年 12 月 17 日。

[25] 「習近平 2015 年亞洲博鰲論壇演講」，**國務院網站**， http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/29/content_2839796.htm，檢索日期 2017 年 12 月 17 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

同發展，以樹立雙贏、共贏的新理念。這在在都顯示出合作互惠是倡議的基本理念，透過基礎建設的改善，促進區域間各國貿易的發展，透過合作建設屏除過去你爭我奪的利益零合遊戲，創造自身及區域的共同繁榮。

三、多元開放

除了經濟上的合作互惠概念外，多元開放也是倡議主推的重要概念，倡議本身的多元性無庸置疑，不但是經濟貿易的新平臺、文化交流的管道，也是政治外交的重要途徑，更是區域安全的合作機制，以應對多變的現今國際局勢。從在「願景行動」中，光是開放二字就出現多達 33 次，便可知開放概念對倡議的重要性，文中並提及共建「一帶一路」順應世界多極化、經濟全球化、文化多樣化、社會信息化的潮流，秉持開放的區域合作精神，致力於維護全球自由貿易體系和開放型世界經濟。中國經濟和世界經濟高度關聯。中國將一以貫之地堅持對外開放的基本國策，構建全方位開放新格局，深度融入世界經濟體系。在共建原則也提到「一帶一路」相關的國家基於但不限於古代絲綢之路的范圍，各國和國際、地區組織均可參與，讓共建成果惠及更廣泛的區域[26]。另習近平於 2015 年博鰲亞洲論壇時也指出：「一帶一路」建設不是封閉的，而是開放包容的；不是中國一家的獨奏，而是沿線國家的合唱[27]。都顯示著其對外開放的理念，不但堅持對外開放，並致力於建立開放型的經濟體系，參與倡議的成員也是對外開放，不設限，雖最初基於過去海上絲綢之路的路線範圍，但卻不僅限於此範圍，這個開放的特性為未來「21 世紀海上絲綢之路」的合作範圍留下了無限的想像空間。從亞洲基礎設施投資銀行的創始成員內容便可看出端倪，其創始成員包括韓國、新加坡、澳大利亞等地區國家，以及英國、挪威和德國等較遙遠的國家。並公開歡迎原本對其抨擊的美日兩國的加入，亞投行首任行長金立群曾表示：亞投行不是中國的銀行而是世界的銀行，成員資格的大門一直敞開着，而且將保持敞開。不需要中

[26] 「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，**中國國家發展改革委員會、外交部及商務部共同發布**。

[27] 「習近平 2015 年亞洲博鰲論壇演講」，**國務院網站**。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

國說「我邀請你」[28]。可看出其創始成員的加入並不局限於某個區域範圍，而是抱持開放的態度，歡迎世界各國共襄盛舉，共同開發、共創榮景。

四、陸海聯通

「21 世紀海上絲綢之路」從其字面上意義係以重點港口為主要支點，推展海上交通的經貿交流。但其框架範圍絕不僅限於此，在「願景行動」中提到，共建「一帶一路」致力於亞歐非大陸及附近海洋的互聯互通，建立和加強沿線各國互聯互通伙伴關係。並提及推進建立統一的全程運輸協調機制，促進國際通關、換裝、多式聯運有機銜接，實現國際運輸便利化。推動口岸基礎設施建設，暢通陸水聯運通道，推進港口合作建設，增加海上航線和班次，加強海上物流信息化合作[29]。從上可知，「21 世紀海上絲綢之路」不僅是單純的由港口串接所構成的貿易交通航線，更重要的是透過港口建設提升貨運能力外，藉由內陸基礎設施的建設提升內陸交通貨品運送到各港口的能力，把港口和內陸串聯起來，強調的是港口與港口間的經濟合作以及港口與內陸的經濟對接[30]。

另「願景行動」中提及：海上以重點港口為節點，共同建設通暢安全高效的運輸大通道。中巴、孟中印緬兩個經濟走廊與推進「一帶一路」建設關聯緊密，要進一步推動合作，取得更大進展[31]。可看出與「21 世紀海上絲綢之路」相關的內容還包含了中巴與孟中印緬經濟走廊兩條陸海連接的交通路線，中巴經濟走廊由中國新疆地區連接巴基斯坦的運輸通道，經由瓜達爾港出海，進入阿拉伯海至波斯灣。而孟中印緬經濟走廊則是自四川成都出發，從雲南離開中國，樹狀鏈接至緬甸、孟加拉和印度等三國之港口進入孟加拉灣。從路線內容可看出陸海連成一體的內涵架構。因此，「21 世紀海上絲綢之路」的範圍是從港口延伸到內陸地

---

[28] 「亞投行的全球抱負」，**FT 中文網**，http://news.xinhuanet.com/2015-02/03/c_1114226105.htm，檢索日期 2017 年 12 月 19 日。

[29] 「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，**中國國家發展改革委員會、外交部及商務部共同發布**。

[30] 朱翠萍，「『21 世紀海上絲綢之路』的建設能力、挑戰與應對之策」，**印度洋地區發展報告-21 世紀海上絲綢之路**，頁 12-13。

[31] 「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，**中國國家發展改革委員會、外交部及商務部共同發布**。。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

區，所強調的並不只是港口區域的繁榮，而是透過陸海之間的鏈接創造沿線國家的整體繁榮。進而促進整個區域國家的貿易交往，在彼此利益相互加成的帶動下，為中國及沿線國家帶來巨大的利益。

貳、合作機制

從「21 世紀海上絲綢之路」的概念內涵中，可以知道其倡議性質是開放的，歡迎世界各國共同參與，是合作的，透過共商、共建、共享等原則，創造合作共贏的榮景。這都代表著合作兩字在倡議中所代表的重要意義。然而，倡議合作的運作需要相關的機制來協商與執行，以確保倡議內容可順利推動、參與國的意見可充分表達。「21 世紀海上絲綢之路」航線涵蓋歐亞非三地，沿線各國的政治文化、經濟發展上的差異是中國在推動上所要面臨的挑戰，如何整合各國的資源推進沿線國家的投資與建設，合作機制所扮演的角色尤其重要。而現有合作機制中主要可分為舊有及新設兩個部分。

一、延續舊有機制

從習近平於博鰲亞洲論壇中公開表示：「一帶一路」建設不是要替代現有地區合作機制和倡議，而是要在已有基礎上，推動沿線國家實現發展戰略相互對接、優勢互補[32]。可以知道，一帶一路的合作機制是建立在各國過去舊有的合作基礎上，透過過去發展成熟的區域協商機制來進行倡議的推動，不僅可充分運用現有機制，另過去區域多邊機制的形成常摻雜地緣政治的考量。創立新的協商機制往往因各國或區域間的地緣思維衝突需要長時間的溝通。透過既有的合作機制運作可避免耗費大量的時間成本，倡議合作的內容先由區域內達成共識後再進行更高程度的討論。

現行與「21 世紀海上絲綢之路」有關的主要區域組織包含上海合作組織、亞太經濟合作會議、東協、東協-中國、東協加 3、RCEP、FTAAP、亞歐會議、

[32] 「習近平 2015 年亞洲博鰲論壇演講」，**國務院網站**。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

亞洲合作會議、南亞國家聯盟、大湄公河次區域經濟合作組織、環印度洋地區合作聯盟等組織[33]。由於部分區域組織的成員數較少、成員國間已有多年的協商機制、在部分議題上也有著默契與共識，這樣的特性有助於中國「21 世紀海上絲綢之路」在區域內的協商。中國也可運用這樣的優勢逐步將倡議內容融入當中，以促進區域一體化的形成。

二、建設新型機制

除了運用現有的雙邊及多邊區域合作機制外，為符合倡議推動的實際需求、廣納參與國家意見、促進區域間的溝通以及採取更有效率的資金運作方式，中國在其倡議的框架下成立新型的合作平台，用以整合、處理區域內所無法討論的事項。「一帶一路」框架下的新設合作機制現有「一帶一路」國際合作高峰論壇以及亞洲基礎建設投資銀行兩種[34]。

國際合作高峰論壇的建立主要在弭補故有區域合作機制的含括範圍不足之處，將所有參與國一次納入論壇之中，定期舉辦，透過政府間的交流互動推進倡議的進行。第一屆「一帶一路」國際合作高峰論壇已於 2017 年 5 月召開，其外交部發言人耿爽表示這次的會議目的就是總結經驗，規劃藍圖，分析問題，共迎挑戰，形成合力[35]。因此，雖然初次論壇看似仍聚焦在中國在世界各地的推進情況，議程中著重於問題的蒐整與協商，但是其中最重要的就是創造整體合作的氛圍。藉由世界各國的參與合作及共同協商建構新型的的經貿合作架構體系逐漸成形。

而亞洲基礎建設投資銀行是 2014 年由中國等 22 個有意參與創始成員國代表在北京簽約，共同決定成立，2015 年由 57 個意向創始成員國代表共同簽署「亞洲基礎建設投資銀行協定」，正式宣告成立。亞洲基礎建設投資銀行是一個多邊

---

[33] 朱立，「『一帶一路』建設模式：機制與平台」，汪戎主編，**印度洋地區發展報告-21 世紀海上絲綢之路**（北京：社會科學文獻出版社，2015 年），頁 153~158。

[34] 同前註。

[35] 「『一帶一路』國際合作高峰論壇旨在規劃藍圖，共迎挑戰」，**人民網**，http://finance.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0511/c1004-29267368.html，檢索日期 2017 年 12 月 20 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

開放的金融合作機構，著重在基礎設施的建設[36]。有別於國際貨幣基金、亞洲開發銀行等組織是以協助國家脫離貧困及扶植國內經濟發展為主，其貸款條件與之後的監管機制都因目的的不同而有所差異。習近平在亞投行開業儀式上提及：亞投行秉持開放的區域主義，同現有的開發銀行相互補充，以其優勢和特色給現有多邊體系增添新活力，成為一個互利共贏和專業高效的基礎設施投資與融資的平台[37]。這表示著亞投行的成立並非取代亞開行等既有國際開發銀行，而是相互彌補，以各自的優勢促成區域的繁榮與發展。根據金融機構的分析，2020 年前後這段時間亞洲地區每年基礎設施投資需求將達到 7500 億美元，未來 10 年亞洲地區基礎設施投資總需求將達到 10 萬億美元[38]。可見未來在倡議的催化下，基礎設施的建設需求龐大。亞投行的成立正為「一帶一路」、「21 世紀海上絲綢之路」沿線國家所需基礎設施建設提供穩固的資金來源，為沿線基礎設施落後國家另闢其他資金運用的管道。也為區域的金融合作帶來新的動力。

參、戰略目的

每個政策的提出都與其當下時空背景與國內外的處境相關聯。「21 世紀海上絲綢之路」倡議自然也不例外。「21 世紀海上絲綢之路」倡議由中國主動發起，因此倡議的最終目的自然必需符合中國的戰略目標，雖然，有些目的中國政府並未明確指出，是隱諱不明的。但從倡議的框架及內容中便可了解其欲達成的目標有四個，分述如後。

一、持續經濟成長

中國自改革開放後，經濟大幅增長，人均所得提高，並於 2003 年起 GDP 成長率持續多年保持兩位數增長，然而，歷史的經驗告訴我們並沒有任何國家可以

[36] 「習近平在亞洲基礎設施投資銀行開業儀式上的致詞」，**中華人民共和國外交部網頁**，http://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/t1332258.shtml，檢索日期 2016 年 1 月 16 日。
[37] 同前註。
[38] 「金立群：亞投行不是一家中國的銀行」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/business/2016/04/160408_hongkong_aiib_president_jin_speech，檢索日期 2017 年 12 月 20 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

永無止盡的成長，中國自然也不例外，依據國際貨幣基金公布的數據顯示，中國自 2011 年起首次 GDP 成長率跌破兩位數，並逐年下修，可見中國的經濟已正式進入緩成長的階段。在過去經濟增長的方式似乎失靈下，「21 世紀海上絲綢之路」倡議的提出，恰好為中國帶來成長的良方。中國的成長需要市場，透過倡議加強與沿線國家的經貿交往，為中國帶來廣大的市場，另沿線中各國經濟基礎參差不齊，部分國家面臨成長遲滯的困境，國內基礎設施落後，而基礎設施正是倡議的重點關注項目，為過去因成長而長期累積純熟基礎建設能力的中國帶來機會，藉由參與基礎設施的投資與建設，可消化原中國內部閒置的產能，透過倡議合作互惠概念，惠及他人並惠及自己。在促進沿線國家成長之際，也提升其消費購買能力，在區域經貿逐漸活絡發展之下，自然也就反饋以製造大國自居的中國。

此外，由於經濟成長的遲滯代表著傳統的經濟增長模式已不適用的現實，迫使中國面臨經濟轉型的壓力。中國需要朝向高端製造業、投資、服務業等高成長、高獲利的產業方向轉型，然而，轉型是循序漸進無法即刻轉換的，而倡議的推動有利中國過剩產能的輸出以及企業的向外投資，不但暫時緩解了企業倒閉、人民失業的立即問題，也給予中國更充裕的時間來做準備及規劃。

中國學者林義夫表示，對於優勢產業可透過政府幫助企業他國家收購品牌、設立產品開發中心。對於勞動密集高等製造產業在國內已失去優勢，可趁此轉移至人力資源優勢國家接續生存，抑或轉型投入高端產業市場[39]。因此，「21 世紀海上絲綢之路」提供中國在經濟成長放緩後，一個再次啟動的緩衝，經由政府協助產業的對外拓展、轉型與輸出，來帶動中國經濟的再次成長。另外，目前全球前十大集裝箱港口有 6 個位於中國。據統計 2010 年，全球前 50 大集裝箱港口中，中國投資約占五分之一，至 2015 年已大幅提升至三分之二[40]。由此可知，中國在海上的影響力已擴及全球，在中國優勢的製造產能與其海上集運能力相結合下，

[39] 「林毅夫：加快轉型升級融入『一帶一路』」，**中國網 智庫中國**，http://www.china.com.cn/opinion/think/2015-06/12/content_35804798.htm，檢索日期 2017 年 12 月 23 日。

[40] 「中國的海上超級大國之路」，**FT 中文網**，http://big5.ftchinese.com/story/001071148?full=y，檢索日期 2017 年 12 月 23 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

以中國為中心的海上貿易體系雛形約略可見。也代表著「21 世紀海上絲綢之路」倡議雖採取合作互惠經濟為導向，但沿線各國經貿實力尚無法與中國相比擬，最後仍是以中國為中心的經貿合作模式為主軸。

圖 2-3：中國歷年 GDP 經濟成長率示意圖

資料來源：國際貨幣基金官方網站，http://www.imf.org/en/data.

二、縮減貧富差距

中國在過去與各國熱絡的經濟往來下，為其帶來豐碩的經濟成長，帶動東南沿海地帶的強勁發展，但也擺脫不了因經濟發展而產生的貧富差距問題，根據北京大學的調查報告顯示中國的貧富差距狀況位居世界第三，僅次於南非和巴西。百分之一的家庭卻佔有全國三分之一的財產，而相較於底端四分之一的家庭卻僅佔有百分之一的財產[41]。可見中國的貧富差距情況尤其嚴重。已成為中國迫切需要解決的主要問題。

[41] 「中國貧富差距擴大 1%家庭佔 1/3 財產」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/c

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

中國貧富差距源自於東西發展的不均，然而「一帶一路」透過基礎設施的建設打造陸海鏈接的交通網路概念提供東西平衡發展一個穩固的平台，這其中包含新亞歐大陸橋、中蒙俄、中國-中亞-西亞、中國-中南半島等經濟走廊，以及與「21世紀海上絲綢之路」密切相關的中巴、孟中印緬兩條經濟走廊，合計六條經濟走廊。新亞歐大陸橋將促進東西的共同發展，中國-中亞-西亞經濟走廊將帶動以新疆為主體的西北地區發展，而中國-中南半島經濟走廊可提升昆明等西南地區的發展，中巴經濟走廊有助於新疆等西部地區與港口的連接，至於孟中印緬經濟走廊則為雲南等西南地區與東南亞、南亞地區經濟往來提供發展的契機[42]。

此外，在「21 世紀海上絲綢之路」倡議的架構下，除強化既有港口交通與運輸能力外，透過與陸上交通網路的連接向內延伸，可縮短了中國內部地區對外貿易的路徑，經由陸海絲綢之路的相互鏈接，促成內陸與港口貨品的雙向運輸。多元開放的本質也提升國內外產業的投資意願，加速內陸地區的經濟發展。在內陸及沿岸城市相互鏈結及全面開放的推動下，將可降低東西間的發展差異，緩和中國的貧富差距問題。

三、穩定能源獲取

能源安全的威脅始終是成長中的中國必須面對的問題。中國 90%的原油進口來自中東、非洲和亞太地區，其中中東和非洲地區就佔一半以上。而且麻六甲海峽和霍爾木茲海峽這兩個航線必經要道又遭他國所控制[43]。能源獲取的來源及運輸管道過度集中與依賴，使得中國的能源安全結構易受地緣政治因素的影響。根據國際能源總署公布的報告指出，中國對能源需求的成長自 2012 年之後雖然呈現緩步成長的狀態，但其需求相較於其他國家而言仍舊強勁，2040 年對能源總需求相較於 2016 年將大幅成長 40%，規模超越整個歐盟的需求總和[44]。另檢視

hina/2016/01/160114_china_cfps_report，檢索日期 2017 年 12 月 23 日。

[42] 劉慧、吾扎提、王成龍，「『一帶一路』」戰略對中國國土開發空間格局的影響」，**地理科學進展**，第 5 期 （2015 年），頁 547~550。

[43] 舒先林，「『21 世紀海上絲綢之路』與中國能源外交」，**國際展望**，第 5 期 （2015 年），頁 85~87。

[44] “World Energy Outlook 2017,” *IEA*, https://www.iea.org/weo2017/. Accessed on December 25,

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

2013 年中國所進口的資源中，石油 90.37%、鐵 97.53%、銅 92.18%、煤 92.2%，均是經由海運所運輸的。因此，成長中的中國離不開能源，能源左右著中國成長的命脈，在中國對能源的高度依賴下，能源的獲取始終是中國的重要戰略考量之一，而能源運輸與海洋運輸的高度關聯性也使得「21 世紀海上絲綢之路」在中國經濟發展中注定占有關鍵的地位[45]。綜觀「21 世紀海上絲綢之路」的西向航線正好是中國天然氣、石油能源進口的主要管道，惟航線沿途存在許多潛在的威脅，諸如麻六甲困境、海盜猖獗、印度的崛起與美國的介入，都使得航道的安全充滿不確定性。中國利用「21 世紀海上絲綢之路」的框架下，積極與沿線各國發展合作關係，推動海上運輸聯通，使得中國在航線中擁有更多可運用的資源及協助來確保其航運安全[46]。

此外，從中國國家發展和改革委員會和國家能源局所共同發布「推動絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路能源合作願景與行動」中，亦可看出能能源開發合作與運輸通道安全是「21 世紀海上絲綢之路」的執行重點。報告中指出，能源合作旨在建立共享的能源利益共同體、責任共同體和命運共同體，提升區域能源安全保障，提高區域能源資源優化配置能力，實現區域能源市場深度融合，以滿足各國能源消費增長需求，推動各國經濟社會快速發展。並提出六個合作原則與七個合作重點。內容中強調遵循市場規律和國際通行規則開展能源合作，提高能源供應抗風險能力，共同維護國際能源生產和輸送通道安全[47]。中國希望透過「21 世紀海上絲綢之路」來強化與沿線國家的合作關係，積極開發海洋能源，弭補陸地能源的不足以及發展能源獲取來源的多元性，並藉由經貿合作關係的深化，形成利益共同體，共同建立安全的海上能源通道。

2017.

[45] 朱翠萍，「『21 世紀海上絲綢之路』的建設能力、挑戰與應對之策」，**印度洋地區發展報告-21 世紀海上絲綢之路**，頁 11~13。

[46] 張凱銘，「中國『21 世紀海上絲綢之路』戰略之研究」，**台灣國際研究季刊**，第 1 期 （2017 年），頁 149~151。

[47] 「推動絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路能源合作願景與行動」，**中華人民共和國國家發展和改革委員會、國家能源局共同發布**，www.nea.gov.cn/2017-05/12/c_136277473.htm，檢索日期 2017 年 12 月 27 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

四、確保戰略安全

隨著中國整體國力的提升，開始使得以美國為主的西方國家及周遭鄰國對崛起的中國所帶來的威脅感到不安。雖然中國不斷聲明和平崛起的中國是有利於世界的，但中國威脅論一詞始終伴隨者中國的成長。而 2009 年美國正式表態重返亞太、2012 年提出亞太再平衡一詞，之後積極推動與亞洲地區國家的外交與經貿互動。政治上加強與日本、南韓及東協各國的關係外，並將印度納入印太平洋的框架，拉攏南亞大國印度來制衡中國，經濟上，主導跨太平洋夥伴協定（TPP）的整合，以強化對亞太地區經濟的參與，軍事上，增強在日本、菲律賓、澳洲的軍事部署，強化與友盟的關係，並規劃 2020 年前將 60%的海軍軍艦、海外 60%的空軍部署至亞太地區[48]。美國在亞洲的介入，使得中國區域大國的地位受到挑戰，對於自身安全備感威脅。再者，中國片面劃定東海防空識別區、在南海填海造陸軍事化的爭議，也使得中美在亞洲地區之間的競逐日趨惡化。

然而，中國過去的經濟成長有賴於穩定的國際環境，美國的亞太在平衡戰略目的就是要壓制中國的崛起，使得中國所面臨的外部環境更為複雜。而崛起的中國對於國際的視角與野心有別於以往，處理態度日趨強勢，對國際事務的干預也日益明顯。在這樣的環境下，「21 世紀海上絲綢之路」倡議的提出給予中國更靈活的戰略運用空間，來對應美國所帶來的不利影響[49]。首先，有利於處理南海爭議問題，採取軟硬手法同時並進，一方面藉由「21 世紀海上絲綢之路」倡議加強與東協各國交往，使其受制於與中國密切的經貿關係，另一方面仍保持高姿態確保其主權不受侵害，此外，可更加深化原沿線中國固有盟國馬來西亞、斯里蘭卡、巴基斯坦間的緊密關係[50]。再者，協助沿線國家港口基礎設施的建設這有利於中國海上力量的延伸，雖然，中國不斷強調經濟的動機，但倡議的建設有助於

---

[48] 樓春豪，「21 世紀海上絲綢之路的風險與挑戰」，**印度洋經濟體研究**，第 5 期 （2014 年），頁 5~8。

[49] 薛力，「中國『一帶一路』戰略面臨的外交風險」，**國際經濟論壇**，第 2 期 （2015 年），頁 2。

[50] William Yale, “China’s Maritime Silk Road Gamble,” *The Diplomat*, https://thediplomat.com/2015/04/chinas-maritime-silk-road-gamble/, Accessed on December 27, 2017.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

中國海軍在南海、印度洋、阿拉伯海域的出沒。從 2015 年中國在東非建立首座海外軍事港口便可看出，中國已放棄過去不干預他國內部事務與海外軍事化的立場，隨者沿線港口建設的完成，以及區域貿易關係的深化，航道安全也就日益重要，也提供中國海上實力延伸的絕佳機會[51]。

總之，「21 世紀海上絲綢之路」倡議的提出符合崛起中國追求自身戰略安全的目標，透過參與沿線國家港口設施建設、投資以及經貿交往的深化。除可強化中國在此區域的影響力，並可給予中國在處理南海爭議等問題上一個緩衝的手段，另憑藉著共同維護航道安全的口號，除有助於自身能源運輸的需求外，並可使其軍事力量的出現合理化，也象徵著中國海權力量的向西延伸。

第三節 21 世紀海上絲綢之路發展狀況

「21 世紀海上絲綢之路」倡議自提出後，中國已和各國展開互動合作關係，基礎建設在各地陸續動工，相關資金進入投資營運階段，並在各領域達到初步的進展，但在中國積極推廣發展的過程中也遭受印度及西方國家的消極的反應、對其背後意圖猜疑，在政治的角力之下也對「21 世紀海上絲綢之路」的推展產生一定的阻力。本節將針對「21 世紀海上絲綢之路」倡議提出後，目前的成果以及在南亞地區的發展狀況來作探討。

壹、倡議框架確立

「21 世紀海上絲綢之路」倡議提出之初，仍屬於概念發展階段，架構雛形尚不清晰。2015 年 2 月一帶一路建設工作領導小組成立並召開首次工作會議，其中小組成員採取一正四副的架構，由當時國務院副總理張高麗擔任小組組長，四名副組長分別為中共中央政策研究室主任王滬寧、國務院副總理汪洋、國務委

[51] Anthony Kleven, “Is China's Maritime Silk Road A Military Strategy?,” *The Diplomat*, https://thediplomat.com/2015/12/is-chinas-maritime-silk-road-a-military-strategy/, Accessed on December 27, 2017.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

員楊晶和國務委員楊潔篪兼任[52]。從小組會議成員的組成中便可看出中國對一帶一路的重視與正式啟動。另外，由中國國家發改委協同外交部等 13 個國家部門共同成立「一帶一路」工作機制，以協助各省分以及企業共同參與基礎設施的建設[53]。因此，在一帶一路建設工作領導小組以及工作機制的成立下，以中國政府為架構的協調運作體系嚴然成形。

「21 世紀海上絲綢之路」倡議的實質內容在 2015 年 3 月《推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動》後，整體框架開始清晰明朗，其框架路線以中國沿海港口過南海到印度洋，延伸至歐洲，以及從中國沿海港口過南海到南太平洋兩條路線為主幹。以重點港口為節點，共同建設通暢安全高效的運輸大通道為目標。福建為「21 世紀海上絲綢之路」的核心區，並將中巴、孟中印緬兩個經濟走廊納入。以及提出四個共建原則與五個合作重點。另外，隔年在國民經濟和社會發展第十三個五年計畫綱要第十一篇第五十一章中，正式將「一帶一路」納入十三五建設重點項目[54]。此外，為順利推進「一帶一路」建設，除其教育部、國務院、工信部等部門發布《推進共建「一帶一路」教育行動》、《「十三五」國家科技創新規劃》和《促進中小企業國際化發展五年行動計畫（2016-2020 年）》等文件外，各部委也相繼提出相應方案[55]。因此，在中國政府體系全力推動下「21 世紀海上絲綢之路」的主體框架及發展主軸已基本確立。

2015 年中國官方發布的「願景行動」中初步提及六大經濟走廊的名稱，同年 5 月，當時的國務院副總理張高麗在重慶出席亞歐互聯互通產業對話會談時，更再次公開強調中國正與「一帶一路」沿線國家一道，積極規劃中蒙俄、新亞歐大陸橋、中國—中亞—西亞、中國—中南半島、中巴、孟中印緬六大經濟走廊建

---

[52] 「專家解讀：「『一帶一路』今年進入實質操作階段」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/world/2015-02/13/c_127491914.htm，檢索日期 2017 年 12 月 27 日。

[53] 「發改委力推『一帶一路』PPP 工作機制建設」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/finance/2017-01/14/c_129446290.htm，檢索日期 2017 年 12 月 27 日。

[54] 「中華人民共和國國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要」，**中華人民共和國中央人民政府**，http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm，檢索日期 2017 年 12 月 27 日。

[55] 朱振鑫，「『一帶一路』進展全梳理」，**『一帶一路』研究手冊第 1 集**（臺北：民生證券研究院，2017 年），頁 5。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

設[56]。原「21 世紀海上絲綢之路」倡議中就包含陸海聯通的概念，六大經濟走廊的提出，也確定了中國對外主要陸上交通幹線的連接架構。

貳、金融支持

「一帶一路」橫跨亞歐非三地，在沿線國家迫切的基礎建設需求下，穩定的資金來源亦是倡議的關注重點之一，除了亞洲基礎建設投資銀行之外，絲路基金與金磚銀行同樣為「一帶一路」的主要融資機構，三者成為「一帶一路」最穩固的資金後盾。亞投行於 2016 年正式運作，成員從最初 57 個，至 2017 年擴增至 84 個，其規模僅次於世界銀行。初次運作當年即完成首批貸款 5.09 億美元，其中包含孟加拉國、印度尼西亞、巴基斯坦和塔吉克斯坦等國的能源、交通和城市發展項目，這些項目除孟加拉國農村地區電力設施的 1.65 億美元貸款是由亞投行獨立出資外，其他項目均同時由亞洲開發銀行(Asian Development Bank)、世界銀行(World Bank)和歐洲復興開發銀行(European Bank for Reconstruction and Development)共同挹注，這樣的模式也開啟了國際開發機構聯合融資的先河[57]。此外，中國財政部於 2017 年 5 月與亞投行及世界銀行、亞洲開發銀行、歐洲復興開發銀行、歐洲投資銀行等 5 間銀行就參與「一帶一路」建設簽署合作備忘錄。截至 2017 年底亞投行已在 12 個成員國執行 24 項基礎設施的投資，貸款金額 42 億美元。其中 24 項貸款中就有 18 項是與其他多邊開發銀行聯合融資[58]。

2014 年中國出資 400 億美元成立絲路基金主要為「一帶一路」範圍內的基礎設施、資源開發、產業合作、金融合作提供資金支持。首批投資即挹注中巴經濟走廊的相關項目，截至 2017 年中，絲路基金已完成 15 項簽約案，總投資金額達 60 億美元，投資區域包含俄、蒙、中亞、南亞、東南亞、西亞、北非及歐洲

---

[56] 「『一帶一路』六大經濟走廊有多長」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/fortune/2015-06/01/c_127863749.htm，檢索日期 2017 年 12 月 27 日。

[57] 「亞投行宣布首批貸款項目，強調國際性」，**紐約時報中文網**，https://cn.nytimes.com/business/20160627/china-led-development-bank-starts-with-509-million-in-loans-for-4-projects/zh-hant/，檢索日期 2017 年 12 月 27 日。

[58] 「亞投行曬兩周年成績單談為何剛投對華首個項目」，**中國新聞網**，http://www.chinanews.com/cj/2017/12-25/8408112.shtml，檢索日期 2017 年 12 月 29 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

等地區。此外，絲路基金還單獨出資 20 億美元設立中哈產能合作基金[59]。另為加速推展「一帶一路」進程，習近平於 2017 年「一帶一路」國際合作高峰論壇開幕式時，更宣布絲路基金新增資金 1000 億元人民幣，而中國國家開發銀行、進出口銀行將分別提供 2500 億元和 1300 億元等值人民幣專項貸款，用於支持一帶一路基礎設施建設、產能、金融合作[60]。

此外，在中國政府政策的大力推動下，金融機構以及國內的商業銀行亦成為「一帶一路」的重要支柱， 2017 年以前，國家開發銀行在「一帶一路」建設累積發放超過 1600 億美元。中國進出口銀行支持有關「一帶一路」建設項目約 70 個，帶動了 300 多億美元的投資，之中超過 70%投資在公路、鐵路、機場、水運等交通領域。而中國國內商業銀行則加速拓展海外分行，2017 年以前，已有 9 家中資銀行在沿線 26 個國家設立 62 家一級分支機構。2016 年，中國工商銀行在「一帶一路」沿線國家發放貸款規模高達 235 億美元。再者，「一帶一路」倡議涉及多個國家的建設及貿易往來，貨幣交換頻繁，而貨幣交易抑是金融支持的一環，截至 2016 年 6 月 30 日，人民幣業務清算行已在「一帶一路」沿線國家拓展 7 個分行。另中國銀行間外匯市場也已執行 11 種貨幣的直接交易。截至 2016 年8月15日，人民銀行已和35個國家和地區的中央銀行簽訂雙邊貨幣互換協議，和「一帶一路」有關國家地區就有 21 個，總額度超過 3.12 萬億[61]。這些金融舉措都為「一帶一路」的建設發展奠定了良善的金融支持條件。

參、國際支持響應

「一帶一路」倡議提出之後已獲得多數國家的支持及響應，與各國的合作項目也不斷推進及增加，截至 2017 年 12 月，中國已和 86 個國家以及國際組織簽

[59] 「絲路基金董事長：已實現 15 個項目簽約投資 60 億美元」，**鳳凰財經網**，http://finance.ifeng.com/a/20170508/15360902_0.shtml，檢索日期 2017 年 12 月 29 日。

[60] 「中國將向絲路基金增資 1 千億元」，**日經中文網**， http://zh.cn.nikkei.com/china/cpolicssociety/25129-2017-05-15-09-45-10.html，檢索日期 2017 年 12 月 29 日。

[61] 「觀點：『一帶一路』建設中的金融發展機遇」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-39964113，檢索日期 2018 年 1 月 1 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

署 100 份的合作文件[62]。並積極與各國發展對接項目，在各國既有的政策架構下尋求與「一帶一路」倡議發展項目的利益共同點。已同 56 個國家和區域合作組織發表對接「一帶一路」倡議的聯合聲明。並與 40 多個國家和國際組織簽署合作協議，與 30 多個國家開展機制化產能合作[63]。

除了多個國家相繼參與外，聯合國也多次以實際行動表示對「一帶一路」倡議內容的支持，聯合國安理會於 2016 年 3 月通過包含推進「一帶一路」內容的第 S/2274 號決議。同年 11 月「一帶一路」倡議首次寫入聯合國大會第 A/71/9 號決議，並得到 193 個會員國的讚譽，象徵著各國的支持與認同。2017 年 3 月，聯合國安理會以 15 票通過關於阿富汗問題的第 2344 號決議,首次將「一帶一路」中「構建人類命運共同體」的概念寫入決議中，並呼籲各國加強推進「一帶一路」建設[64]。另外，聯合國官員亦在參加「一帶一路」高峰會時公開表示，「一帶一路」倡議的共商、共建、共享原則與基礎建設的互聯互通理念都有助於聯合國 2030 年可持續發展議程的推展。並認同「一帶一路」高峰會發揮榜樣的作用，給予高度的肯定[65]。聯合國的這些行動顯示了中國大陸近幾年積極拉攏國際支持的努力成果。

另外，在首次舉辦的「一帶一路」高峰會上，雖然以美國為首的盟友及西方國家表示對「一帶一路」倡議的疑慮，但最後關頭仍表態參加，共有 29 國的元首和領導人、130 多個國家代表和 60 多個國際組織代表出席。也象徵國際社會對倡議內容的高度重視，也害怕若不參與，會失去與國際經濟共同增長的機會。美國卡內基國際和平研究院副院長包道格（Douglas H. Paal）亦公開表示，期望

[62] 「我國已與 86 個國家和國際組織簽署百份『一帶一路』合作文件」，**新華網**，https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/40843.htm，檢索日期 2018 年 1 月 2 日。

[63] 「習近平：4 年來，『一帶一路』建設成果豐碩」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/world/2017-05/14/c_129604230.htm，檢索日期 2018 年 1 月 2 日。

[64] 「『一帶一路』:進展、挑戰與應對」，**新華網**，http://silkroad.news.cn/zhiku/mfbg/41400.shtml，檢索日期 2018 年 1 月 2 日。

[65] 「聯合國方面高度評價『一帶一路』國際合作高峰論壇成果」，**人民網**，http://world.people.com.cn/n1/2017/0525/c1002-29298379.html，檢索日期 2018 年 1 月 12 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

「一帶一路」倡議能和世界銀行和亞洲開發銀行的標準形成對接，加深與國際金融制度結合[66]。這些都象徵著「一帶一路」倡議已普遍受到國際的認同。

肆、南亞地區推進

從「21 世紀海上絲綢之路」倡議路線來看，南亞地區位處重要戰略位置，不但是「一帶一路」的交會之處，亦面臨世界海洋體系中心位置的印度洋。所以「21 世紀海上絲綢之路」在南亞地區的推進尤其重要，然而，印度身為區域內的最大國家，自古以來就將南亞地區視為自身安全的屏障，此區的發展與印度最為密切相關[67]。因此「21 世紀海上絲綢之路」在南亞地區的發展自然成為印度首要關切的議題。檢視倡議提出迄今中國已在南亞地區獲得初步的成就，但也遭遇不少阻礙。接續探討「21 世紀海上絲綢之路」在南亞地區的推進現況，以作為後續中印互動關係的研究基礎。

一、南亞國家的表態

南亞國家對於「21 世紀海上絲綢之路」的態度，除印度明確表示對倡議背後內涵的懷疑外，多數國家表現出願意在倡議框架下與中國合作的立場。巴基斯坦與中國因各自戰略需要，過去就與中國保持良好的互動關係，對於倡議的支持自然無庸置疑。馬爾地夫在 2014 年 9 月 15 日與中國共同發表的聯合公報中，馬國明確提出歡迎與中國「21 世紀海上絲綢之路」合作的立場。希望強化雙方在海洋事務、經濟、安全的合作[68]。同月 17 日，習近平走訪斯里蘭卡期間，兩國元首實施會談，斯里蘭卡總理拉賈帕克薩於會中表態支持「21 世紀海上絲綢之路」倡議並指出倡議內容正好與斯國欲打造印度洋海上航運中心的構想不謀而合

---

[66] 「29 國首腦出席『一帶一路』高峰論壇」，**西城時報**，http://seattlechinesetimes.com/2017/05/18/yidaiyilu/，檢索日期 2018 年 1 月 12 日。

[67] 林民旺，「尋求『一帶一路』建設下的中印發展對接」，**印度洋地區發展報告-21 世紀海上絲綢之路**，頁 61~62。

[68] 「中華人民共和國和馬爾地夫共和國聯合新聞公報」，**中華人民共和國外交部**，http://www.mfa.gov.cn/chn//gxh/zlb/smgg/t1191246.htm，檢索日期 2018 年 1 月 15 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

[69]。2016 年 3 月尼泊爾總理奧利訪問中國時，亦公開表示對倡議的支持與期望，認為這是尼國經濟發展的絕佳機會[70]。2016 年 10 月中習近平應邀拜訪孟加拉期間，兩國共同發表建立戰略合作伙伴關係的聯合聲明中，孟國讚賞「21 世紀海上絲綢之路」倡議，表示倡議內容將為孟加拉實現 2021 年成為中等收入國家和 2041 年成為發達國家的目標帶來重要機遇[71]。

反觀印度，身為南亞地區最大的國家，位處「21 世紀海上絲綢之路」倡議的重要支點，在倡議的框架下，雙方的合作項目應是區域之最，然而，印度對於中國提出倡議的本質始終抱持著懷疑的想法，未曾給予中國明確的支持[72]。認為「一帶一路」的內容不具透明度，中巴經濟走廊的建設行經印巴喀什米爾爭議地段有損印度主權，因而藉故未派遣代表參與 2017 年中國首辦之一帶一路高峰論壇[73]。國外學者 Michael Pillsbury 更直言印度總理莫迪是當今世界唯一公然對抗中國「一帶一路」倡議的國家領袖，就連美國也仍保持低調的觀望態度[74]。

二、交通建設

陸空交通建設部分，2015 年馬爾地夫於與中國在「21 世紀海上絲綢之路」的重點項目中馬友誼大橋正式開工，馬累及易卜拉欣•納西爾等兩個國際機場擴建案也都進展順利。尼泊爾於 2016 年與中國交通運輸部就交通基礎設施達成共識，尼國通往廣東、西藏的鐵公路運輸服務已正式啟動[75]。

---

69 「習近平同斯里蘭卡總統拉賈帕克薩舉行會談」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/world/2014-09/17/c_1112507228.htm，檢索日期 2018 年 1 月 15 日。

70 「尼泊爾總理奧利：借力『一帶一路』打造尼中命運共同體」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/local/2016-03/23/c_128824287.htm，檢索日期 2018 年 1 月 15 日。

71 「中華人民共和國和孟加拉人民共和國關於建立戰略合作伙伴關係的聯合聲明」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/world/2016-10/15/c_1119721775.htm，檢索日期 2018 年 1 月 15 日。

72 印度對一帶一路懷疑的論述，詳見張立、李坪，「印度對『一帶一路』的認知與中國的應對」，**南亞研究季刊**，第 164 期（2016 年），頁 18~23。

73 "India slams China's One Belt One Road initiative, says it violates sovereignty," *The Times of India*, https://timesofindia.indiatimes.com/india/china-road-initiative-is-like-a-colonial-enterprise-india/articleshow/58664098.cms. Accessed on January 15, 2018.

74 "PM Modi only world statesman to stand up to China on OBOR: Top US expert," *The Times of India*, https://timesofindia.indiatimes.com/india/pm-modi-only-world-statesman-to-stand-up-to-china-on-obor-top-us-expertpti/articleshow/61701445.cms. Accessed on January 15, 2018.

75 林民旺，「『一帶一路』建設在南亞：定位、進展與前景」，**當代世界與社會主義**，第 4 期（2017 年），頁 161~162。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

孟中印緬走廊框架下的南亞地區交通項目獲得初步的成果，2015 年 6 月孟加拉與中國完成卡納普里河底隧道簽約，是中國在海外承接的第一個水下公路隧道設計施工項目，可縮減吉大港機場到中國工業園區時間[76]。2016 年 2 月，孟國與亞洲開發銀行達成協議，將提供 15 億美元貸款修建孟緬鐵路。同年 8 月與中國中鐵簽訂帕德瑪大橋鐵路連接工程，串聯孟國南部與首都及中國與南亞間互聯互通交通網，是為未來泛亞鐵路的重要通道[77]。

中巴經濟走廊交通基礎建設是中國在南亞的首要重點，2016 年 4 月喀喇崑崙公路升級改造二期（塔科特至哈維連段）正式開工。象徵走廊南北串聯的主要經濟幹線卡拉奇至拉合爾高速公路（蘇庫爾至木爾坦段）以及拉合爾橙線路段等項目持續進行。另中巴已就 1 號鐵路幹線升級改造及新建哈維連陸港項目（ML1）完成協議簽訂[78]。此外，2017 年 9 月 24 日中國港灣工程公司與瓜達爾港務局完成東灣快速道路合約簽訂，是為瓜達爾港自由區的重要交通路段，未來將連接瓜達爾港和 N20 馬克蘭沿海公路，巴基斯坦境內的交通網絡逐步成形[79]。

港口相關建設部分，首先中巴經濟走廊的重點項目之一的瓜達爾港已於 2016 年 11 月 13 日正式啟用，中國商船首次從瓜達爾港載送貨物運往中東和非洲，象徵著新的貿易通道的開啟[80]。斯里蘭卡位於印度洋航道中心，是「21 世紀海上絲綢之路」的重要支點，科倫坡港口城由中國交通建設股份有限公司負責投資開發，已於 2014 年 9 月 17 日開工，期間歷經 1 年半的時間停工，復於 2016 年 8 月簽訂新的協議後，同年 9 月復工，透過填海造陸工程，未來科倫坡將額外

---

[76] 「習近平為公司孟加拉國河底隧道項目揭牌」，**中國交通建設公司網站**，http://www.ccccltd.cn/news/gsyw/201610/t20161017_52611.html，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

[77] 「『一帶一路』倡議在南亞：進展、挑戰及方向」，**中國國際問題研究院**，http://www.ciis.org.cn/chinese/2017-07/03/content_9551000.htm，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

[78] 「國家發展改革委有關負責人介紹中巴經濟走廊進展情況」，**中華人民共和國國家發展和改革委員會網站**，http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201712/t20171207_869896.html，檢索日期 2018 年 1 月 22 日；同註 76。

[79] 「公司簽署瓜達爾東灣快速路項目合同」，**中國港灣工程有限責任公司網站**，http://www.chec.bj.cn/tabid/732/InfoID/8250/Default.aspx，檢索日期 2018 年 1 月 22 日；Ministry of Planning, Development & Reform（Pakistan）, “Gwadar East-Bay Expressway,” *China Pakistan Economic Corridor*, http://cpec.gov.pk/project-details/32. Accessed on January 22, 2018.

[80] 「巴基斯坦瓜達爾港正式啟用首批中國貨船出海」，**新華網**，http://www.xinhuanet.com/world/2016-11/14/c_129362392.htm，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

增加 269 公頃的土地可利用，這將有利於城市的成長[81]。此外，漢班托塔港口亦是倡議在斯國的重點工程之一，由中國港灣工程承包，建設造價 13.16 億美元，將原本的小漁港提升為國際轉運碼頭，已於 2015 年 4 月完成一、二期建設，目前擁有 8 個 10 萬頓級及 2 個 2 萬噸級泊位，大幅提升斯國在南亞地區的競爭力[82]。2017 年 12 月 9 日斯國政府正式宣布通過合資方式將漢班托塔港交由中國招商局港口控股公司營運，租約長達 99 年[83]。

三、產能合作

產能合作是中巴經濟走廊的重點項目之一，在走廊框架下 9 個經濟特區構想正由中巴兩國密切進行，2015 年瓜達爾港自由區 2280 畝的土地移交中國租用 43 年，2016 年完成自由區內免稅案的公布並分四期開工建設，2017 年 12 月完成第一期起步區建設。另完成瓜達爾工業區相關規劃，佔地 3000 畝，其中馬克隆沿海高速公路建設已完成，有效縮減卡拉奇至瓜達爾港的距離。使得瓜達爾港逐步發展成為區域的貿易中心，另在中巴雙方共識下成立產業合作工作組，有利於中巴經濟走廊框架下的產業合作深化[84]。

此外，2017 年 1 月 7 日位於斯里蘭卡漢班托塔佔地 50 平方公里的中斯工業園區已正式啟動，將有助南部區域發展，達成國際航運和商業中心的目標，也有利於中斯的投資和產能合作的深化[85]。2017 年 6 月 15 日中國港灣工程公司與孟加拉經濟區管理局完成吉大港經濟工業園區聯營協議簽署，中国港灣工程公司占

---

[81] 「填海造陸，中國打造科倫坡港口新城」，**人民日報**，http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2017-02/03/nw.D110000renmrb_20170203_1-03.htm，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

[82] 「漢班托塔港，托起斯里蘭卡的希望」，**人民日報**，http://paper.people.com.cn/rmrb/page/2016-11/14/21/rmrb2016111421.pdf，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

[83] 「斯里蘭卡政府啟動中斯漢班托塔港合作項目」，**人民日報**，http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2017-12/11/nw.D110000renmrb_20171211_6-03.htm，檢索日期 2018 年 1 月 22 日；「斯里蘭卡漢班托塔港正式移交中國」，**FT 中文網**，http://big5.ftchinese.com/story/001075441，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

[84] Development & Reform（Pakistan）, “Development Of Free Zone,” *China Pakistan Economic Corridor*, http://cpec.gov.pk/project-details/36. Accessed on January 22, 2018.

[85] 「中國－斯里蘭卡工業園正式啟動」，**新華網**，http://www.xinhuanet.com/fortune/2017-01/08/c_1120266983.htm，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

股比例為 70%，孟方 30%，相關土地使用權達 50 年，並可續期 50 年，完工後有助中孟經貿互動合作的推動[86]。

四、能源建設

中巴經濟走廊有關能源建設項目，共有 21 項主要計畫，所占資金超過走廊總資金半數以上，目前 11 個項目穩定建設中，已完成 4 項發電計畫，包含 2 項風力發電計畫投產運作，以及 2 個燃煤發電計畫， 2017 年 6 月 8 日薩希瓦爾燃煤電站 2 號機組順利完成負載測試 [87]，2017 年 11 月 29 日由中巴合資建設的巴基斯坦卡西姆港燃煤電站 1 號機順利完工，年發電量 90 億千瓦小時，預劃 2018 年 6 月投產，能滿足當地 400 萬戶家庭的需求，紓解巴國長期缺的的問題[88]。

2016 年 9 月中國與孟加拉完成孟加拉帕亞拉燃煤电站能源合建項目簽訂，建成後可提供 81 億千瓦小時的電量，緩解孟國用電需求(現孟國發電量僅能滿足全國 62%人口的需求)，並可作為孟中印緬經濟走廊的有力支撐[89]。2017 年 8 月 15 日中國與尼泊爾簽訂 3 個能源協議，包含能源探採、經濟合作以及水電發展等項目，雙方並承諾針對喜馬拉雅山天然氣及石油資源探勘進行可行性評估[90]。

五、遭遇阻礙

中國在南亞的投資與建設自倡議提出以來雖然已具初步的成效，但在各國的推展過程也非一帆風順，除了印度公開表態對倡議本質的懷疑，拒絕出席中國首次舉辦的一帶一路高峰論壇外。「21 世紀海上絲綢之路」倡議在南亞地區各國的推展受到印度的政治介入以及各國的國內情勢影響而有所不同。2015 年 3 月斯

---

[86] 「中孟簽署經濟工業園區聯營公司股東協議」，**中國日報中文網**，http://world.chinadaily.com.cn/2017-06/16/content_29773310.htm，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

[87] 相關能源建設成果參考巴基斯坦中巴經濟走廊官方網站(http://cpec.gov.pk/progress-update.)以及中國能源建設網站(http://www.ceec.net.cn/art/2017/6/9/art_25931_1395649.html.)。

[88] 「中巴經濟走廊首個落地能源項目首機投產發電」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/fortune/2017-11/30/c_1122032617.htm，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

[89] 「『一帶一路』PPP 項目案例-孟加拉帕亞拉 PAYRA2*660MW 燃煤電站項目」，**中華人民共和國商務部網站**，http://caiec.mofcom.gov.cn/article/g/201706/20170602597139.shtml，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

[90] "Nepal, China sign three pacts to boost energy, economic ties," *The Economic Times*, https://economictimes.indiatimes.com/news/international/world-news/nepal-china-sign-three-pacts-to-boost-energy-economic-ties/articleshow/60075580.cms. Accessed on January 15, 2018.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

里蘭卡新政府以簽約程序、環境評估等問題為由，中止原中國在科倫坡港口城的建設。雖然該項投資已於 2016 年 8 月復工，然而可看出斯國的國內政治以及國外介入的因素對投資建設的影響甚大[91]。此外，斯國因建設而產生對中國的債務的龐大壓力，不得不將漢班托塔港口轉移中國使用的過程也引起當地居民的示威抗議衝突事件頻傳，認為長達 99 年的租約已使斯國間接成為中國的殖民地[92]。

2017 年巴國水電發展局主席表示因中國融資還款條件過於嚴峻，不符合巴國利益，取消中資建設水電項目。另 2017 年 5 月中尼簽訂諒解備忘錄正式將 1,200-MW Budhi Gandaki 水電項目列為「一帶一路」的發展項目，該項目是中國在尼泊爾最大水電項目投資案，並於同年 6 月中尼完成合約簽訂，惟同年 11 月尼泊爾政府以合約簽訂流程瑕疵為由，單方面取消備忘錄的協議內容[93]。然而，巴基斯坦及尼泊爾取消中國的水電建設項目時間點恰好在斯國漢班托塔港口轉移之後，似乎反映著南亞國家開始對中國資金的疑慮，採取較謹慎的態度來引進。另外，中國為彌補「一帶一路」在南亞陸路規劃的不足，2015 年習近平與莫迪見面時提出中尼印經濟走廊倡議，然而受到尼泊爾內部政權的更迭以及印度後續對此消極的態度的影響，至今仍無實質的進展[94]。在孟中印緬經濟走廊倡議的部分，相較於倡議提出之初，各國積極響應的情況，現今所達成的進展似乎無法與之相比，在印度的拖延策略下，第三次四國會議與第二次會議就相隔了 3 年，此外，對於上次會議協議所草擬「建立孟中印緬經濟走廊四國政府間合作機制的建議」也未獲得進一步的討論。倡議至今的相關進度仍處於停滯不前的情況[95]。

---

[91] 「朱翠萍：斯里蘭卡政府為什麼暫停科倫坡港口城項目」，**印度洋地區研究中心**，http://www.cnriio.com/html/2015/redianshiping_0819/273.html，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

[92] 「抗議中資接管港口 斯里蘭卡爆發衝突」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-38544928，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

[93] "Pakistan, Nepal, Myanmar Back Away From Chinese Projects," *The VOA News*, https://www.voanews.com/a/three-countries-withdraw-from-chinese-projects/4148094.html; "Nepal cancels current construction plans for 1,200-MW Budhi Gandaki hydropower project," *The Hydroworld*, http://www.hydroworld.com/articles/2017/11/nepal-cancels-current-construction-plans-for-1-200-mw-budhi-gandaki-hydropower-project.html. Accessed on January 22, 2018.

[94] 「林民旺：中尼印經濟走廊建設-戰略價值及建設思路」，**新浪網**，http://cj.sina.com.cn/article/detail/3860416827/207172?column=china&ch=9，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

[95] 「關於孟中印緬經濟走廊，印度在猶豫什麼？」，**上海國際問題研究院**，http://www.siis.org.cn/Research/Info/4168，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

第三章 習近平時期的中國對印政策

2012 年習近平成為中國領導人，在此時中國已經歷了數十年的經濟成長，在全球化影響之下，中國的利益已遍及全世界，惟中國的成長神話在全球金融危機之後面臨重大的挑戰，為維持持國內經濟的持續增長，在整體國力提升的基礎下，習近平的對外政策發生重大的變化，為確保中國在全球的利益，更加重視與國際體系的融入，以擴大中國對國際規則的影響力

[1]。此外，崛起的中國需要一個大戰略來重塑全球和地區秩序，藉以確保自身的核心利益及戰略安全。而「一帶一路」倡議正是這樣的體現[2]。再者，中國的成長及倡議的推動需要穩定的周邊環境來支持，因此，周邊外交亦是習近平時期對外關係的重點[3]。而印度身為中國重要的鄰國，又是「一帶一路」倡議的關鍵支點，與印度關係的深化，似乎是中國對印政策的必然選項，惟中印之間長期缺乏政治互信、邊界衝突時而有之、美國的介入與敵對的印巴關係都制約著中國對印政策的走向，也使得中印的關係更加複雜。本章將首先分析美國、巴基斯坦及邊界問題對中印關係的影響以及洞朗衝突期間中國的對印策略，最後深入探討在「21 世紀海上絲綢之路」倡議下中國對印的政策選擇，以及對中印關係的潛在影響。

[1] 傑佛里.貝德，「習近平眼中的世界」，**布魯斯金協會外交政策項目**，https://www.brookings.edu/zh-cn/research/%E4%B9%A0%E8%BF%91%E5%B9%B3%E7%9C%BC%E4%B8%AD%E7%9A%84%E4%B8%96%E7%95%8C/，頁 1~12。

[2] Timothy Heath、Bonny Lin，「中國夢：人民共和國的戰略和政策重點」，**中國-內裡與表象**（美國加州：蘭德公司，2016 年），頁 1~5。

[3] 許利平、王曉玲，「『一帶一路』與習近平的外交戰略思想」，**北京工業大學學報（社會科學版）**，第 16 卷第 4 期（2016 年 8 月），頁 36。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

第一節 對印政策的美國與巴基斯坦因素

中印兩國在習近平及莫迪上任後都希望專注於自身國家的經濟發展，在地理的鄰近關係無法改變之下，建立穩定的中印關係方符合其共同利益，習近平及莫迪就任之初，從雙方在國際間的互動中可明顯了解，然而，在中印關係中並不是單存的國與國關係，隨著中國的崛起、印度在亞洲勢力的壯大，外部的變因也成為兩國關係的主要變數之一，直接影響到中國的對印政策。

在中印關係的主要外部變因中，美國及巴基斯坦對其影響最深。2008 年世界金融危機後，美國的整體國力逐漸下降，為維護其自身利益，面對崛起的中國及成長的亞洲，歐巴馬提出亞太再平衡戰略，進而攪動了印度與中國的關係發展。再者，中印巴長期的三角戰略關係亦是值得觀察的重點，中國在衝突的印巴關係中面臨選邊站的十字路口，選擇任何一邊都將對另一邊的關係產生變化，良好的中巴關係可提供中國維持對印的戰略壓力，但亦成為中印關係的阻礙。而多變的南亞情勢亦提供美國介入的機會。本節將就美國及巴基斯坦兩國在中印關係所扮演的角色來分析其各自考量，深入探討對中印關係發展中所產生的變化。

壹、中印關係的美國因素

美國自冷戰之後成為世界唯一之超強，其影響範圍遍及全世界，自然亞洲事務無法避開美國，中印之間的關係也不例外。追朔冷戰之後，美國與中印的關係都有著實的進展，但因為中國的整體國力提升使得美國將其視為當今世界主要的潛在威脅，進而使美中的關係起伏不定[4]。此外，國際能源需求的提升、貨品貿易通道安全的暢通等因素使得印度洋在美國的戰略利益逐漸升高，為了確保美國

[4] 張貴洪，「美印戰略夥伴關係與中國：影響和對策」，**當代亞太**，第 5 期 （2005 年），頁 30 ~34。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

的戰略利益，美國開始著重於亞洲事務的投入，積極塑造印度在南亞地區和全球的領導角色，其亞洲策略也逐漸轉向印度靠攏[5]。

回顧過去美國與南亞地區的互動，印巴相繼核子試爆與 911 恐怖攻擊事件是美國將其勢力深入南亞的轉淚點。1998 年印巴核子試爆後，柯林頓政府立即對兩國進行經濟及武器禁售等制裁，企圖打擊兩國的核武計畫。2001 年卻發生 911 恐怖攻擊事件，使得美國將全球事務的關注重點轉向於反恐項目，美國與中印巴的關係因反恐合作而獲得改善，此時，中國對美的角色也從單純的挑戰者晉升成為國際事務的合作對象。最終，美國無法成功在南亞完成滅核目標，但讓各國意外的是竟然在 2006 年與印度簽定美印核子協議，捨棄其向來主張的核不擴散政策，這也象徵了美印的戰略關係的再突破，卻也影響著後續中印關係的發展[6]。

美國在自身利益的驅使下，希望繼續維持其世界霸主的地位，對於崛起的中國自然不能放任不管，在美國在世界影響力逐漸減弱的的趨勢下，希望透過區域強權的合作來平衡崛起中國的力量。在習近平上位後，這樣的趨勢仍持續著。於歐巴馬時期，積極走訪亞洲國家，營造重返亞洲的戰略布局，推動亞太在平衡戰略，在此印度就扮演著重要的角色，藉以平衡中國在亞洲的力量[7]。川普上任後，印度對美國的戰略重要性也未曾減弱，在 2017 年底所公布的美國國家安全策略報告中就指出現印太地區存在著民主與專制制度的競爭，維持印太地區的自由與開放是符合美國的利益的，並表示美國雖然希望與中國在各領域合作，但中國透過經貿的手段、基礎建設的投資以及武力的威脅來達成其地緣政治的野心，恐造成區域的不穩定局勢，美國歡迎印度成為世界級的強權國家，支持其在印度洋的領導地位，擴展與印度的安全防衛合作，與美國、日本、澳大利亞構成亞洲堅固

[5] 時宏遠，「美國的印度洋政策及對中國的影響」，**國際問題研究**，第 4 期 （2012 年），頁 67~77。

[6] 曾蘭淑，「中印關係的美國因素：競爭或合作」，**國防雜誌**，第 30 卷第 3 期 （2015 年 5 月），頁 98~103。

[7] 劉曉燕，「中印關係中機制化建設的影響因素探析」，**南亞研究季刊**，第 3 期 （2013 年），頁 103~105。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

的合作力量[8]。由此可看出即便是以美國優先政策為主的川普政府，雖然在全球戰略上放棄 TPP、不提亞太在平衡戰略，但在美印關係上仍延續過去歐巴馬時期的偏印政策，希望藉由拉攏印度來形塑反中同盟。然而，美國在亞洲的戰略布局也使得中國備感威脅，美印的戰略夥伴關係以及美日的軍事同盟已危及中國自身的安全。美印關係的深化發展成為中國在亞太地區發展的潛在制衡力量[9]。

表 3-1：近年印美簽署軍事安全合作協議

項次	名稱	簽訂時間	作用
1	防務合作會議紀要	1995 年	美印之間關於軍事安全合作框架性共識
2	印度-美國防務關係合作新框架協議	2005 年	美印簽訂為期 10 年的兩國總體軍事安全合作的框架安排
3	災害救援合作計畫	2005 年	兩國災害救援方面的合作安排
4	印度-美國海事安全合作框架協議	2006 年	確定兩國海上安全合作的重點
5	美國-印度反恐合作計畫	2010 年	加強反恐部門合作
6	防務合作原則	2013 年	確定兩國在安全合作中處於對等地位，美國承諾支持印度加入國際防擴散機制
7	印度-美國防務關係合作框架協議	2015 年	2005 年協議到期後再延期 10 年

資料來源：劉鵬，「印度與美國全球戰略夥伴關係評估」，汪戎主編，印度洋地區發展報告-莫迪的印度（北京：社會科學文獻出版社，2016 年），頁 156。

在美國企圖平衡中國勢力在亞太地區的發展下，中國對美的戰略目標，主要是在防止亞太地區美國勢力的擴張，分化美國在亞洲的合作力量，因此中國的對印戰略，是以強化雙邊經濟深化與政治交往來提升與印度之間的關係。這也代表

[8] The White House, *National Security Strategy of the United States of America*（USA: The White House, 2017）, pp. 45~50.

[9] 張貴洪，「美印戰略夥伴關係與中國：影響和對策」，**當代亞太**，第 5 期 （2005 年），頁 30~34。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

著在美印深化關係與中美競爭的政治現實下，與印度之間關係正常化始終是中國的主要選項。然而，對印度而言，逐漸壯大的中國亦是印度在亞洲崛起的威脅，再加上雙方衝突的邊境關係以及長期政治互信的缺乏，與美合作似乎符合美印之間的共同利益，惟美國逐漸限縮其對全球的承諾與保證、中印經濟關係的深化，以及印度傾向戰略自主不受束縛的傳統，使得印度決定採取多邊交往、不結盟的手段來處理與美中的關係[10]。

表 3-2：印度與美國例行軍事演習

項次	軍種	名稱	目的	開始時間	頻率
1	海軍與海岸警衛隊	馬拉巴爾演習	海軍戰略、戰術	1992 年	年度
2		響尾蛇演習	兩棲行動、戰術推演	2008 年	年度
3		眼鏡蛇演習	爆炸物拆除	2010 年	年度
4		潛水與救援演習	潛水與救援	2005 年	年度
5		海岸警衛隊聯合訓練	海岸防衛	2012 年	年度
6		環太平洋軍演	海軍戰略、戰術	2014 年	年度
7	海軍陸戰隊	戰勝敵人演習	兩棲行動、戰術推演	2010 年	年度
8	空軍	對抗-印度演習	空軍對抗	2002 年	每兩年
9		內利斯紅旗軍演	制空與空戰	2008 年	年度
10		聯合交戰演習	空軍偵查情報	2010 年	年度
11	陸軍	準備戰爭演習	陸軍實況演習	2004 年	年度

資料來源：劉鵬，「印度與美國全球戰略夥伴關係評估」，汪戎主編，印度洋地區發展報告-莫迪的印度（北京：社會科學文獻出版社，2016 年），頁 160。

[10] 曾蘭淑，「中印關係的美國因素：競爭或合作」，**國防雜誌**，頁 103~110。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

總論習近平時期中印關係在美國的介入下，仍呈現過去多變的發展趨勢，三方呈現既有合作亦有競爭的變動關係，歐巴馬期間從印度總理莫迪 2014 年 11 月與中國國家主席習近平會面後，同月月底再到美國訪問；而 2015 年 1 月歐巴馬訪問印度後，接著又邀請習近平至美國訪問，以及川普期間從 2017 年 6 月中印洞朗邊境衝突期間莫迪訪美先後會見國防部長與川普，並於 9 月與習近平攜手參與金磚峰會；同年 11 月 8-10 日川普訪中進行國事訪問期間雙方達成 2500 億美元的商業協議，從這一連串樸朔迷離的外交走訪中間可看出美、中、印三國採取合作或競爭手段的考量全然取決於各自對其自身利益的認知，因此，美中印三國可能因某些議題達成共識而合作，但固定的同盟關係卻不易發生[11]。但可確定的是，中印之間因美國的介入，使得中國的對印政策受到一定程度的制約，美印的接近將促使中國更加積極爭取與印度的合作，也讓印度得以在美中之間搖擺以獲取最大利益，這樣的結果卻會讓中印關係難以深化。中國將美印關係視為自身地緣安全的挑戰。認為美國有意將印度培養成如同日本一樣的亞洲同盟體系。然而，美國也逐漸意識到，隨著中國整體國力的提升，在雙邊經濟及全球議題上都需要中國的支持與協助，因此，美中關係的發展也讓印度有如背中刺一樣，深怕自身在美國的亞洲外交中被邊緣化[12]。

貳、中印關係的巴基斯坦因素

中國對印政策中的巴基斯坦因素亦是不容忽視的部分。中巴兩國因過去各自的戰略需求，使得兩國長期保持良性互動發展，中國學者詹德斌就關係親密度、合作深廣度和國家重視度等三個面向來研究中國的對外關係，除了俄羅斯和南非外，巴基斯坦排名第三，印證了中巴之間的深厚友誼，因此，中巴關係向來都是

[11] 同前註；「莫迪訪美之際，中印爆發邊境衝突」，**紐約時報中文網**，https://cn.nytimes.com/asia-pacific/20170628/india-china-border/zh-hant/，檢索日期 2018 年 1 月 20 日。

[12] Amrita Jash，「印中關係的『競合』動力：政治敵對 vs 經濟交往」，**全球政治評論**，特集第 002 期 （2015 年），頁 25~26。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

中國外交的優先選項[13]。反觀印巴兩國在過去的歷史衝突發展下，雙方長期保持相互警戒甚至敵對的關係，兩國歷經三次大規模戰爭，對彼此互不信任，保持高度的警戒姿態，在高張力的軍備壓力下，1988 年先後完成核子試爆，對彼此的嚇阻意味濃厚。另外，喀什米爾主權歸屬的爭議，以及反恐議題的分歧亦是雙方關係改善的障礙，雖然巴基斯坦一再的否認與恐怖組織的連結，但印度始終認為巴基斯坦暗中支持印度國內的恐怖攻擊，2008 年的孟買恐攻事件以及喀什米爾內部的恐怖組織活動就是明顯的例子。然而，近年來印巴兩國也逐漸認知到彼此對抗的關係已不符合自身的國家利益，試圖透過高層政治交流、反恐合作及經貿往來等方式，來提升雙邊的政治互信。惟至今所獲得的成效仍不顯著[14]。因此，在印巴之間關係無法改善下，中巴的深化關係對中印的互動產生一定程度的阻礙。

國際戰略學者托比.道爾頓曾指出中印巴三國的相互關係因國際政治的現實因素，是無法如同其他國家般以一對一的對偶方式來解釋，而是要以戰略三角的關係去理解，相較三個國家而言，中國具有領先主導的地位，位居三角的頂端，中印關係及中巴關係則各站一邊，任何一邊的關係發展則會對另一邊產生相當的影響力，對現階段的中國而言，中巴之間屬合作關係，中印之間則偏向競爭關係[15]。中國不會因為印度而放棄與巴基斯坦穩固的盟友關係，巴基斯坦也將中國視為自身安全的保障，並願意做為中國制衡印度的一枚活棋。中巴之間關係的深化、中國對巴基斯坦的軍事能力協助，以及在巴控喀什米爾地區的基礎設施建設，都加大印度自身的安全顧慮，進而使境外大國美國有機會介入複雜的關係之中。而中國亦不時利用中巴關係的強化策略來維持對印度的戰略壓力，使得整個區域情

[13] 詹德斌，「從三個維度看中國對中巴關係的定位」，**印度洋經濟體研究**，第 4 期 （2016 年），頁 78~79。

[14] 肖軍，「近年來印巴關係之新態勢: 動因與挑戰」，**印度洋經濟體研究**，第 6 期 （2014 年），頁 97~101。

[15] 托比.道爾頓，「中印巴戰略三角」，**清華-卡內基全球政策中心**，http://carnegietsinghua.org/2013/08/05/zh-pub-52853，檢索日期 2018 年 1 月 20 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

勢更加複雜，但是，南亞地區的穩定與一體化，方符合中國的國家利益[16]。中國希望與印度保持良好的互動關係，就像同巴基斯坦一般，但是中國的對印政策受制於中巴關係以及印巴關係的影響，也使得印度對中國的懷疑始終無法減弱。

習近平及莫迪上任後，雙方強勢及靈活多變的外交手段獲得國際的關注，兩人希望強化中印之間的關係，雙方高層互動頻繁，莫迪就位後更提出要實現中印關係從「英寸」到「英里」的飛躍，2015 年 5 月習近平會見莫迪期間，積極呼應莫迪的說法，表示中印關係有飛躍的潛力[17]。另外，莫迪亦希望能改善印巴之間的狀態，2015 年 12 月莫迪親訪巴基斯坦總理夏立夫，創下過去印巴兩國外交關係的首例，似乎象徵著兩國破冰的開始，然而，印巴之間的關係仍舊無法獲得改善，邊境的零星軍事衝突持續存在、喀什米爾的恐怖攻擊頻傳、中巴經濟走廊的反對，中印的關係也因此受到影響。印度不斷批評中國在國際恐怖主義問題上採取不同的標準，2015 年 6 月，印度不滿巴基斯坦釋放孟買恐怖攻擊事件的嫌疑犯拉赫維，逕而要求聯合國根據 1267 號決議對巴基斯坦實施制裁。中國以證據不足為由來表態不支持，並多次擱置印度申請將巴基斯坦穆罕默德軍首領阿茲哈爾列入聯合國安理會的制裁名單[18]。再者，在 2017 年的中印洞朗邊境衝突中，巴基斯坦是國際上唯一公開支持中國的國家。由上可以看出中國雖想提升與印度之間的關係，但是在印巴關係緊張的情況下，中國勢必面臨選邊站的情況，一個是深化關係的夥伴，另一個是對其充滿懷疑的近鄰，中國的選擇可想而知，但也使得中印關係添增一層阻礙。

[16] Amrita Jash，「印中關係的『競合』動力：政治敵對 vs 經濟交往」，**全球政治評論**，頁 24~25。

[17] 「習近平會見印度總理莫迪：中印關係有飛躍的潛力」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2015/05/150514_china_india_modi，檢索日期 2018 年 1 月 23 日。

[18] 林民旺，「中印關係的新趨勢與新挑戰」，**國際問題研究**，第 4 期 （2017 年），頁 129~130。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

表 3-3：中國對外關係定位綜合積分排序

排名	国 家	亲密度	深广度	重视度	总分	排名	国 家	亲密度	深广度	重视度	总分
1	俄罗斯	9	15	15	39	11	土耳其	7	9	9	25
2	南非	13	12	12	37		约旦	7	9	9	25
3	巴基斯坦	15	15	6	36		爱尔兰	7	9	9	25
	柬埔寨	15	12	9	36		波兰	7	9	9	25
4	泰国	14	12	9	35		乌克兰	7	9	9	25
5	巴西	7	12	15	34		肯尼亚	13	6	6	25
	埃及	13	12	9	34		埃塞俄比亚	13	6	6	25
	沙特	13	12	9	34		希腊	7	12	6	25
6	古巴	11	12	9	32		秘鲁	7	12	6	25
7	澳大利亚	7	12	12	31		委内瑞拉	7	12	6	25
	墨西哥	7	12	12	31	12	德国	0	12	12	24
	老挝	10	12	9	31		孟加拉	9	6	9	24
	越南	10	12	9	31		文莱	9	9	6	24
	乌兹别克	13	9	9	31	13	津巴布韦	13	0	9	22
	土库曼斯坦	13	9	9	31		利比里亚	7	6	9	22
	纳米比亚	13	9	9	31		莫桑比克	13	0	9	22
	阿尔及利亚	13	12	6	31		保加利亚	7	6	9	22
8	英国	0	15	15	30		伊拉克	7	9	6	22
	哈萨克斯坦	9	12	9	30		安哥拉	7	9	6	22
	马来西亚	9	12	9	30		刚果（金）	7	9	6	22
	印尼	9	12	9	30		哥斯达黎加	7	9	6	22
9	刚果共和国	13	6	9	28		智利	7	9	6	22
	坦桑尼亚	13	6	9	28		厄瓜多尔	7	9	6	22
	西班牙	7	12	9	28		斐济	7	9	6	22
	意大利	7	12	9	28	14	印度	0	9	12	21
	白俄罗斯	7	12	9	28		新加坡	9	3	9	21
	葡萄牙	7	12	9	28		丹麦	0	12	9	21
	阿根廷	7	12	9	28		东帝汶	9	6	6	21
	新西兰	7	12	9	28		马尔代夫	9	6	6	21
	斯里兰卡	13	9	6	28		尼泊尔	9	6	6	21
	苏丹	13	9	6	28	15	芬兰	7	3	9	19
	尼日利亚	13	9	6	28		匈牙利	7	3	9	19
10	法国	0	12	15	27		也门	13	0	6	19
	阿联酋	9	9	9	27		巴勒斯坦	13	0	6	19
	韩国	9	9	9	27		厄立特里亚	13	0	6	19
	吉尔吉斯	9	9	9	27		南苏丹	13	0	6	19
	塔吉克斯坦	9	9	9	27		赤道几内亚	7	6	6	19
	阿富汗	9	9	9	27		马里	13	0	6	19
	缅甸	9	12	6	27		喀麦隆	13	0	6	19
	蒙古	9	12	6	27		科摩罗	13	0	6	19

資料來源：詹德斌，「從三個維度看中國對中巴關係的定位」，印度洋經濟體研究，第 4 期（2016 年）。

第二節 中國在中印邊界問題上的應對

中國邊界綿長，與之交界之鄰國就有 14 個，然而在這些國家之中，印度是至今仍未與中國達成邊界共識的國家，雙方在國際上針鋒相對的言論，也常涉及邊界問題。因此這也制約了中印關係正常化的發展，1962 年的中印戰爭便因邊

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

界衝突而起，迄今也成為印度永恆的傷痛、中國歷史的包袱，因此中印為避免衝突事件升級而建立了相關互信機制，惟在雙方在國內民族主義高漲之下，也影響著中國對事件的處理態度。2017 年洞朗地區更爆發自中印戰爭以來對峙最久的邊界衝突，從中國處理事件的過程中，中國的對印態度在國內民族主義助燃的氛圍下展現強勢的姿態，希望對在國際上處處與其唱反調的印度進行戰略上的壓迫，但為確保事件在可控制的範圍，避免中印反目而促使美印同盟的成形，或為中印在「一帶一路」的合作保留想像空間與後路，中國仍舊保持高層對話的管道暢通。雖然，最終衝突事件得以緩和，但中印在邊界上的軍力卻持續投注，就結果看來似乎不利於中印關係的正常發展。本節將深入探討中印關係的邊界因素以及分析習近平在洞朗衝突事件中所採取的對印策略與對雙方關係的影響。

壹、中印邊界問題的枷鎖

中印兩國互鄰，歷史遺留的邊界問題對中印關係的影響甚鉅，這也成為兩國深化發展的主要障礙之一。回顧過去邊界爭議的發展，依中國學者吳兆禮的劃分，可分成四個階段，在第一個階段，中印雙方並無正式的邊界劃定，兩國人民相互尊重，和平共處的關係歷經了兩千多年。第二階段，此時的印度受到英國殖民，備受爭議的麥克馬洪線就是在此階段由英國單方面所劃定，將傳統的中印邊界從喜馬拉雅山南坡脚向北移到山脊的地段。到了第三階段，印度獨立後，認定其應繼承英國當初所劃定之國界範圍，並以實質行動將中印邊界向麥克馬洪線推進，在一連串的衝突事件後，進而引爆 1962 年的中印邊界戰爭。最後戰爭雖由中國獲勝，但也在戰爭結束後，中國退出所佔領的藏南地區，進入了第四個階段，各自佔據部分爭議地區，形成現今的中印的實質控制線邊界[19]。中印的邊界問題延續至今仍然未獲得實質的解決，惟 1962 年的邊界戰爭卻給印度帶來負面的歷史

[19] 吳兆禮，「中印邊界問題的緣起、談判進程與未來出路」，**南亞研究**，第 4 期 （2013 年），頁 48~49。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

情結，精神上的深刻傷痛[20]，影響著歷屆印度政府對邊境問題的處理態度，印度認為中共是不值得信任的朋友，在合作談判的背後都別有企圖，中共仍有可能對印度動武[21]。因此，中印雙方互動的過程當中，一旦涉及邊界上的爭議，印度的立場趨於強硬。

然而，隨著亞洲地區逐漸成為世界經濟的發展重心，經濟逐漸成為中印雙方彼此的發展重點，雙方也認知到邊界的穩定有助於雙方經濟的發展，因此，為避免 1962 年的中印戰爭再次發生，中印之間也建立各種有利於維護雙邊安全關係的措施。除了透過高層的互訪來建立政治互信外，為避免軍事人員於邊界對峙時產生誤判，雙方於 2013 年在「中印邊防合作協議」中明定在兩軍間建立熱線，彼此須保持最大限度的克制，以強化軍事溝通的機制。此外，為加速邊界協商的進行，雙方建立外交管道的談判小組。1988 年印度總理拉吉夫.甘地訪中之後，兩國關係逐漸回暖，隨後兩國就邊界問題組成聯合工作組，並進行 15 次談判，2003 年印度總理瓦杰帕依訪中，雙方將邊界問題談判機制提升為特別代表會晤機制，每年會晤 1 至 3 次，與會代表是經雙方政府特別授權來參與邊界問題的解決[22]。截至 2017 年 12 月雙方已就邊界問題展開 20 次談判。

即便中印在邊境問題上做出許多努力，然而其效果似乎有限，中印邊界上的紛紛擾擾仍是層出不窮，中印在邊界地區依舊部屬著相當的兵力，而習近平上任後中印在邊境的衝突事件也時而有之，2014 年 4 月印度聲稱中國入侵印度拉達克（Ladakh）的達普桑谷（Depsang Valley）的領土，進而引發 3 週的對峙衝突，同年 9 月習近平訪印期間，雙方在拉達克東段亦發生的長達 2 週的軍事對峙，12 月印度亦聲稱中國再度進入拉達克爭議領土，因而進行 3 小時的對峙[23]，2017 年

[20] "50 years on, China is an opportunity as well as a challenge", *The Times of India*, Oct 10, 2012. https://timesofindia.indiatimes.com/india/50-years-on-China-is-an-opportunity-as-well-as-a-challenge/articleshow/16746326.cms. (accessed June 17, 2017).

[21] 陳牧民，「印度的中國政策－影響因素與形成過程之分析」，**臺灣國際研究季刊**，第 9 卷第 3 期（2013 年），頁 6~10。

[22] 張世均，「中印領土爭端問題的危機管控機制」，**南亞研究季刊**，第 2 期 （2017 年），頁 11~15。

[23] "Chinese army intrudes again in Ladakh, pushed back after 3-hour stand-off," *The Times of India*, https://timesofindia.indiatimes.com/india/Chinese-army-intrudes-again-in-Ladakh-pushed-ba

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

6 至 8 月中國在西藏亞東縣修建延伸至中國與不丹之間有爭議的洞朗地區間之道路。中印更因此在洞朗地區更爆發了為期 2 個多月的對峙衝突[24]。

另外在民族主義的作祟下，邊界問題也成為國內政治的操弄手段之一，莫迪於 2014 年時在具有中印主權爭議的阿魯納恰爾邦所發表的競選演說中警告中國放棄對鄰國領土擴張的想法，並堅稱阿魯納恰爾邦是印度的領土，不容許他國的介入[25]，莫迪的演說也成功凝聚國內的民族意識成為後續當選的助力。2015 年 2 月莫迪更以總理的身分不顧中國的反對訪問阿魯納恰爾邦[26]，並於 2017 年 5 月參加印中邊境的多拉-薩迪亞大橋的揭幕儀式，該橋總長 9.15 公里可使印度東北部阿薩姆邦到阿魯納恰爾邦的行程縮短 7 至 8 個小時[27]，不但可促進印度與爭議地區的深化關係亦有助於戰時後勤補給的時效。另外，習近平在 2017 年 7 月 30 日中國建軍 90 週年閱兵的講話中，強勢表示中國軍隊有信心、有能力打敗一切來犯之敵人，而時間適逢中印洞朗對峙期間以及中共 19 大召開前夕，為鞏固其政治權力，維護自身形象，塑造強國目標，習近平在對印政策上的強硬立場成為當時唯一的選擇[28]。再者，中國在中巴經濟走廊的框架下，其建設計畫不顧印度的反對而通過印巴兩國具有領土爭議的巴控喀什米爾地區，印度認為中國已違反對喀什米爾保持中立的承諾，另因中巴經濟走廊乃「一帶一路」的旗艦項目，這也成為印度反對倡議的主要因素之一[29]。

---

ck-after-3-hour-stand-off/articleshow/45554834.cms. Accessed on January 25, 2018; "China, India End Military Stand-Off Along Disputed Border," *The Diplomat*, https://thediplomat.com/2014/10/china-india-end-military-stand-off-along-disputed-border/. Accessed on January 25, 2018.

24 「印度同意撤軍中印洞朗軍事對峙結束」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-41073114，檢索日期 2018 年 1 月 25 日。

25 Sinderpal Singh, *MODI AND THE WORLD*（Singapore: World Scientific, 2010）, pp. 3~6.

26 「印度總理莫迪訪爭議地區 中國提出抗議」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world/2015/02/150220_china_india_arunachal_protest，檢索日期 2018 年 1 月 25 日。

27 「莫迪親自為印度最長橋揭幕：到藏南時間可縮短 8 小時」，**中國新聞網**，https://www.xcnnews.com/js/40932.html，檢索日期 2018 年 1 月 25 日。

28 「中印邊界對峙：中國閱兵表現決心 亦有遠慮」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-40792219，檢索日期 2018 年 1 月 25 日。

29 "India expresses strong opposition to China Pakistan Economic Corridor, says challenges Indian sovereignty ," *The Economic Times*, https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/india-expresses-strong-opposition-to-china-pakistan-economic-corridor-says-challenges-indian-sovereignty/articleshow/57664537.cms. Accessed on January 26, 2018.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

因此，雖然中印都了解邊界的穩定有助兩國的發展，並長期在邊界問題上進行協商，然而在各自民族主義意識高漲、長期政治互信缺乏的條件之下，談判至今仍無法深入邊界劃定的核心問題[30]，中國智庫學者林民旺更公開表示，並不看好 2017 年底中印所召開的第 20 次特別代表談判的結果[31]，顯示談判的實質效果有限，中印雙方邊界談判已經陷入不得動彈的泥沼之中。但是，無可至否的，雖然邊界的衝突未曾停歇，然而，中印雙方政府仍持續保持協商管道、高層對話和軍事交流，使得對峙的危機不致升級到戰爭狀態，中國學者隨新民亦指出中印邊界衝突將維持在雙方威懾均衡下鬥而不破、談而無果，機制化的安全對話措施可以緩解缺乏政治互信所產生的焦慮感[32]。

貳、洞朗邊界衝突中的中國對印政策

2017 年的中印洞朗邊界衝突可以說是 1962 年中印邊界戰爭結束以來雙方最長久的邊界對峙衝突事件，這顯示出中印關係的脆弱性及不可確定性，雖然雙方均以經濟發展為首要目標，彼此的經貿交流逐漸深化，惟在涉及邊界問題的議題上，雙方劍拔弩張互不相讓的氛圍阻礙著兩國關係的發展。檢視中國在洞朗邊界危機的處理過程可以發現邊界問題影響印度的對中思維，而中國的對印外交政策亦受到邊界問題的制約，然而，長期在此議題上碰撞的發展之下，卻也使得中印的關係發展蒙上一層陰影。

回顧洞朗邊界危機源自 2017 年 6 月 16 日中國工程人員開始於中國和不丹具領土爭議的洞朗地區執行道路設施的建設並隨伴兵力警戒，18 日印度立即派遣兵力去阻止工程的建設，中國亦派遣兵力前去阻擋，雙方在各自民族主義意識的助燃之下，進而引發 2 個多月的邊境對峙衝突，直至 8 月雙方才同意撤兵，讓整

[30] 陳牧民，「印度的中國政策－影響因素與形成過程之分析」，**臺灣國際研究季刊**，第 9 卷第 3 期（2013 年），頁 6~10。

[31] 「互信缺失，中印第 20 輪邊界談判難有成果」，**美國之音**，https://www.voachinese.com/a/india-china-round-border-talks-20171221/4174570.html，檢索日期 2018 年 1 月 24 日。

[32] 隨新民，「中印邊境互動：一種博弈視角的分析」，**南亞研究**，第 4 期 （2014 年），頁 9~15。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

體衝突事件告一個段落。惟洞朗地區屬於中國和不丹之間的爭議地區，本質上與印度應無直接關係，但印度向來以不丹的保護者自居。再者，以印度的角度來看洞朗地區具有攸關其自身安全的戰略價值，此區鄰近「西里古里走廊」是印度聯繫本土與東北各邦的交通要道，中國相關道路的建設將有助於其軍事力量在此區域的出現，將危及印度的自身安全[33]。

觀察習近平在面對此事件中採取較強勢的態度，除因中國整體國力提升的自信產生外，另因中共第十九次全國代表大會召開在即，為維持其威信及後續人事布局，捍衛領土等核心利益而採取的必要方式，然而，面對第九屆金磚國家高峰會議即將舉辦，缺乏印度的參與的峰會將失去實質意義，也為衝突解決帶來時間的壓力，檢視當時中國的對印策略主要有二，首先利用媒體恫嚇的方式強勢表達中國對領土等核心利益的堅定立場。在對峙期間中國外交部、國防部、駐印外交官及官方報社均發表嚴厲的聲明譴責印度的越界行為。[34]中央電視台也撥出解放軍在西藏軍演的片段，針對性濃厚[35]。中國國防部新聞發言人吳謙於 6 月 29 日更暗指，希望印度記取 1962 年邊境戰爭失敗的歷史教訓，停止叫囂戰爭的危險言論，並透漏解放軍輕型坦克正在西藏進行戰鬥演練。針對印度國防部長“2017 年的印度和 1962 年的印度已有所不同”的言論，中國外交部於 7 月 3 日亦強勢回應現在的中國也和當初有所不同。同月 11 日再次強調印度軍隊撤出邊界線是兩國協商的先決條件[36]。直接為雙協商前提設定嚴峻的前提。第二，透過高層會面穩定雙方關係，雖然中國曾表達出不撤出就沒得談判的強勢立場，然而高層的交流卻也未曾停歇，7 月 7 日習近平與莫迪在 G20 高峰會期間雙方握手進行 5 分鐘的意見交流，並表示希望和平處理邊界爭端，另習近平利用峰會空檔時段進行非

[33] 「印度同意撤軍中印洞朗軍事對峙結束」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-41073114，檢索日期 2018 年 1 月 25 日。

[34] 方天賜，「中國在中印洞朗對峙事件中之強制外交分析」，**全球政治評論**，第 60 期（2017 年），頁 61~67。

[35] 「邊界對峙：中國加強輿論攻勢逼迫印度撤軍」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-40826657，檢索日期 2018 年 1 月 25 日。

[36] 「印度终於撤軍中印對峙兩個月來都發生了甚麼？」，**新浪新聞**，http://news.sina.com.cn/c/nd/2017-08-28/doc-ifykiurx2449463.shtml，檢索日期 2018 年 1 月 25 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

正式的金磚國家領袖會面，會面中莫迪讚賞在習近平擔任主席的任內金磚國家的卓越表現，習近平也表達感謝印度在反恐的努力以及印度在擔任主席任內金磚國家的成就。並在會中呼籲金磚國家共同推動以和平的方式來解決區域的爭端[37]。7 月 28 日習近平在北京會見了參加金磚國家安全事務會議的四國代表，印度代表多瓦爾是西方媒體普遍認為莫迪身旁最具影響力的政治人物，以及邊界問題處理的戰略家之一，此次的會面有助於雙方對於邊界爭議看法的界定[38]。

在中國一鬥一和雙管齊下的策略下，洞朗邊界衝突也在 9 月前順利落幕，莫迪也順勢參與了中國舉辦的金磚國家高峰會議，回頭看當時中國面臨川普上任後的美中關係、北韓問題等複雜的國際環境以及「一帶一路」倡議推動的需求，對印度採取如此強勢的威脅策略，似乎不是明智之舉。分析習近平採取強勢手段所欲達成的目標有下列幾點。第一，對國內高漲民族主義意識有所交代。衝突期間雙方都面臨國內民族主義高漲的情況，勢頭上是不容許示弱的，更不可能先撤軍，另外十九大召開在即，為鞏固權力核心地位，策略上以強勢的態度來面對衝突問題是要給國內的強硬派勢力一個交代。從期間中國官方所發表的文件中，也可看出多採取陳述事實、劃定底線、警告等言論，雖態度強勢但也不求戰，甚至違背自己設定的談判前提持續保持高層對話的暢通[39]。第二，對莫迪警告意味濃厚。莫迪上任後，加強與美的印太戰略合作關係，並與日、澳進行軍事安全合作，暗指「一帶一路」倡議對各國的經濟蠶食，並拒絕參加中國舉辦的「一帶一路」高峰論壇，這種種舉動都劍指著中國，令習近平十分不滿，希望透過高分貝的外交辭令來打壓印度的自信，讓其了解誰才是亞洲的霸主[40]。第三，保持對印度在西

[37] "G20 Summit: PM Modi, Chinese Prez Xi Jinping chat in Germany amid border row," *hindustantimes*, https://www.hindustantimes.com/india-news/g20-summit-modi-and-xi-chat-praise-each-other-s-country-as-sikkim-standoff-simmers/story-Y6bk5gyuDOkHPQxL8UA39I.html. Accessed on January 27, 2018.

[38] 「中印邊境對峙持續，習近平會見莫迪顧問」，**美國之音**，https://www.voachinese.com/a/xi-jingping-meets-india-nsa-advisor-20170728/3963602.html，檢索日期 2018 年 1 月 27 日。

[39] 「頻放話對峙僵持 中印陷入面子之爭」，**聯合新聞網**，https://udn.com/news/story/7331/2624052，檢索日期 2018 年 1 月 26 日。

[40] 李思嫻，「中印洞朗邊境對峙的意涵：印度地緣政治環境的重新省思」，**全球政治評論**，第 60 期（2017 年），頁 16-17。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

藏問題上的戰略壓迫。2016 年 12 月印度總統慕吉克在總統府會見西藏流亡精神領袖達賴喇嘛，2017 年 4 月達賴喇嘛於阿魯納恰爾邦進行訪問。種種的跡象顯示莫迪上任後，印度與達賴喇嘛的交流，都讓中國十分不滿，多次表達嚴重的抗議。中印關係戰略學者 John Garver 表示，相較於中國處理與其他國家領土爭議所採取的讓利行為，中國對印的態度卻有所不同，乃在於中國希望透過邊界衝突的過程，保持中國軍隊在中印邊界的存在，對印度形成戰略上的壓力，提醒印度西藏是中國的一部分，絕不許任何國家介入[41]。

總論習近平在此次洞朗邊界問題的對印策略上，面對國內民族主義高漲的情況下採取透過媒體強勢語言的手段企圖達到恫嚇對手的效果，對印度保持戰略壓迫，抑制其背地反中及對西藏的作為，然而就事實看來，政治威脅的成效似乎不明顯，但是，中國也在此次的事件順勢在洞朗地區建立軍事基地，包含兩個直升機平台，多間棚屋、臨時安置所和商店。使得中國在此處的軍事存在變成常態，其國防部也直接指出洞朗地區是中國領土，將根據這一原則，自主決定部隊的部署，別國無權干涉及擴大解讀[42]。這些，都對印度的邊界安全直接形成的壓力，也促使中印雙方在此區域的軍事部署的升級[43]。就實際結果而言是無助於中印關係的實質發展。另外，為維持整體事件發處於可控制的範圍，避免促成美印同盟的發展，中國並沒有堅持不撤軍就不談判的立場，仍保持高層的對話管道，對印的強勢作為也僅限於警告以及軍力調動的態勢上，並無任何處罰性質的作為，這將不利中國日後對印採取威脅手段的恫嚇程度[44]。惟值得觀察的是美國川普政府在此事件並無明顯的表態，這也將成為未來印度在評估美印關係的變數，亦是中國在對印政策上可以藉此見縫插針加強與印度關係的另一個方向。

---

[41] "The China-India Border Standoff: What Does Beijing Want?," *Foreign Policy*, http://foreignpolicy.com/2017/09/01/the-china-india-border-standoff-what-does-beijing-want/. Accessed on January 27, 2018.

[42] 「中國士兵『長駐』洞朗是印度自己惹的禍？」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-42307551，檢索日期 2018 年 1 月 27 日。

[43] 「中印對峙熄火？衛星圖片顯示洞朗軍備競賽悄然升溫」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-42850214，檢索日期 2018 年 1 月 27 日。

[44] 方天賜，「中國在中印洞朗對峙事件中之強制外交分析」，**全球政治評論**，頁 67。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

第三節 海上絲路倡議下的中國對印策略

「一帶一路」倡議是習近平主導下的全球經貿暨安全戰略，為中國對外關係互動的新型平臺。就倡議內容而言，南亞地區位處陸海兩路的重要銜接地段，戰略位置的重要性無庸置疑[45]，再者，面向印度洋的南亞，從海上絲綢之路的建設路線看來更顯重要，惟倡議推動至今，南亞在「一帶一路」的戰略地位仍舊無法與東南亞、中亞等地區相比，其中最主要原因在於南亞國家除巴基斯坦外，各國均受到南亞大國印度的影響，印度的疑慮已成為倡議在南亞推動的主要障礙。然而就中國戰略角度而言，海上絲路倡議的推動有助於中國在南亞、印度洋地區的能源及貿易通道的安全，如何爭取印度的加入成為中國的一大課題[46]，為修補雙方過去的緊張關係，從倡議推動前後，可發現習近平積極展開與印度的合作，希望促成雙方在倡議框架下合作的可能，然而，中國的種種舉措仍無法改變印度對倡議負面的疑慮，甚至在自身戰略安全的考量下，阻礙倡議在南亞地區的推動，面對印度的反應，中國亦採取更為強硬的戰略作為，積極深化與南亞其他國家的雙邊關係，弱化印度在此區的影響；推動中巴經濟走廊的先行來彌補印度的缺口，並給予印度一定程度的戰略壓力。本節將從「21 世紀海上絲綢之路」倡議的框架下來探討習近平時期對印的主要策略及對中印關係的影響。

壹、 尋求合作的對印策略

一、高層帶動合作

有鑒於印度在南亞的戰略地位，習近平瞭解「21 世紀海上絲綢之路」如能成功拉攏印度的參與將有助於倡議的推進速度，惟在雙方長期缺乏政治互信下，

[45] 林民旺，「尋求『一帶一路』建設下的中印發展對接」，**印度洋經濟體研究**，頁 7~9。
[46] 葉海林，「莫迪的對華心態『問題外交』與印度參與『一帶一路』倡議的前景」，汪戎主編，**印度洋地區發展報告-『一帶一路』與南亞**（北京：社會科學文獻出版社，2017 年），頁 43。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

採取由高層出擊再引入基層的做法，雙方透過高層互動來化解認知上的歧異，並經由密集的溝通累積，希望為雙方合作建立良好的基礎。從習近平在「21 世紀海上絲綢之路」倡議提出前後之種種舉措便可看出端倪。2013 年 5 月中國總理李克強上任後首次出訪便選擇印度，意味著印度對中國的重要性，提前為之後的倡議合作來鋪路，當時印度總理辛格亦有所回應，於同年 10 月回訪中國，這也是 1962 年中印戰爭後首次於同年完成互訪，象徵著中印高層互動的新里程[47]。10 月辛格訪中期間，習近平特別高規格設宴款待，並就中印關係提出四點建議，除了中印互信合作的內容著墨外，在第二點更指出中印的首要任務是發展經濟、改善民生。雙方要拓展在基礎設施建設、信息技術、電信、投資、產業園區等重點領域合作，提高合作水平，把中國向西開放同印度「東向政策」結合，實現互利共贏。用以作為中印未來在「21 世紀海上絲綢之路」倡議上合作的延伸[48]。2014 年 9 月習近平訪印度莫迪家鄉古吉拉特邦，是中國元首 8 年來首次訪印，並允諾對印投資項目達 1000 億美元，2015 年 2 月習近平特別於人民大會堂會見印度外交部長斯瓦拉傑可看出對印度釋出十足的善意[49]，2015 年 5 月印度莫迪總理回訪，兩位國家領導人的家鄉互訪也為當時的中印關係帶來不少話題。之後，習近平和莫迪也分別在多個外交場合碰面並進行雙邊的會談[50]。另外，即便在印度表態不參加「一帶一路」高峰論壇或是洞朗邊界衝突期間，習近平始終保持高層互動的暢通，因為敵對的中印關係將不利於「21 世紀海上絲綢之路」倡議的推展，更可能將印度推向美國。2017 年 6 月上海合作組織首度擴員，印巴正式成為上海合作組織成員，開創國的中國在這之中的努力肯定不少，印度與巴基斯坦的加入

---

[47] 「總理年內互訪助推中印關係」，**新華網**，http://www.xinhuanet.com/world/jrch/20131021.htm，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

[48] 「習近平會見印度總理辛格，就中印關係提四點建議」，**央視網**，http://news.cntv.cn/2013/10/23/ARTI1382530718443548.shtml，檢索日期 2018 年 1 月 28 日；「辛格訪華被稱『重溫歷史』印媒呼『罕有禮遇』」，**央視網**，http://news.cntv.cn/2013/10/22/ARTI1382391369244774.shtml，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

[49] 「習近平訪印送大禮，彰顯中印關係重要性」，**紐約時報中文網**，https://cn.nytimes.com/world/20140918/c18india/zh-hant/，檢索日期 2018 年 1 月 28 日；「印媒：莫迪訪華將拜訪習近平家鄉」，**中國評論通訊社**，http://hk.crntt.com/doc/1036/0/5/6/103605623.html?coluid=7&kindid=0&docid=103605623，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

[50] 林民旺，「中印關係的新趨勢與新挑戰」，**國際問題研究**，頁 125。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

使得中國在處理對兩國關係中多了一條管道，況且上海合作組織聯合公報中已明確表態其組織支持「一帶一路」倡議與中國努力推動上合組織與「一帶一路」對接的情況之下，習近平欲透過中印高層互動關係來拉攏印度參與「一帶一路」的意圖不難想像[51]。

二、發展協調機制

在中印高層互動頻繁的基礎下，習近平時期持續推進與印度協調機制的運作，期望在擴及多個領域的協調交流下，深化彼此的互信合作關係，以有助中印在「一帶一路」倡議上的合作。其中在舊有的機制部分，中印財金第八次對話於 2016 年 8 月實施，為雙方金融合作提供框架基礎。第四次中印戰略經濟對話於 2016 年 10 月舉辦，會議期間雙方簽署「中華人民共和國國家發展和改革委員會與印度共和國國家轉型委員會關於開展產能合作的原則聲明」、「中華人民共和國國家發展和改革委員會與印度共和國電子信息部關於『互聯網+』合作的行動計劃」等文件，以及 16 類合作協議，涉及金額達 160 億美元。中俄印三國外長第十五次會晤於 2017 年 12 月 11 日舉辦，針對區域安全、經濟合作等議題交換意見，中印邊境事務磋商和協調工作機制第十次會議與中印邊界問題特別代表第二十次會晤分別於於 11、12 月舉行，針對洞朗邊界衝突共商解決方案[52]。

另外，習近平時期亦新設多個對話機制，來強化中國與印度的協調合作面向，2015 年 5 月，新成立中國國務院發展研究中心與印度國家轉型委員會對話機制，負責分析中印在區域發展與高新技術產業發展等議題。截至 2017 年已辦理了 3 次的對話，其中在 2017 年 12 月的第三次對話中中國指出中印經濟合作將為兩國在市場擴大、全球治理推進、產業互補、基礎設施提升、發展知識共享等 5 方面帶來紅利[53]。2016 年 2 月中印展開第一次海上合作對話，交流各自海洋發展戰略及對當前海上安全形勢的看法和立場，拓展在海洋科技、海軍交流、漁業、航運

---

[51] 「印度入上合組織-陸學者：磨合一帶一路」，**經濟日報**，https://money.udn.com/money/story/5641/2511799，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

[52] 林民旺，「中印關係的新趨勢與新挑戰」，**國際問題研究**，頁 126。

[53] 「李偉：全球化深陷困境-中印經濟合作將帶來五大紅利」，**國務院發展研究中心**，http://www.drc.gov.cn/xscg/20171205/182-473-2895005.htm，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

等領域的合作，共同建設安全、和諧的海洋。2016 年 9 月舉行首次反恐安全對話，雙方允諾加強安全領域的溝通合作。2016 年 12 月首次舉辦中俄印亞太事務磋商，各國就地區形勢、亞洲政策、安全架構、多邊合作、反恐等議題交換意見[54]。2016 年兩國成立中印戰略對話，負責探討可能造成中印關係緊張的棘手議題。其首次對話已於 2017 年 2 月在北京召開，雙方官員分別提出各自關切擔心的問題，並同意持續在各領域推動雙邊關係[55]。

三、經貿深化

自習近平上任後，經濟成為中國對外戰略的主軸，企圖透過經濟的鏈結將影響力擴及全世界，從「一帶一路」倡議的提出，亞洲基礎設施投資銀行的設立，2014 年 5 月上海亞信峰會提到"亞洲事務應由亞洲人主導"的內容，還有在 2014 年 11 月北京 APEC 峰會上積極推廣亞太自由貿易區等行動中，可以看出習近平的遠大抱負[56]。而絲綢之路倡議是中國因應經濟全球化發展，所提倡的開放型經濟體系，是為支持其對外經濟戰略的重要平臺。在平臺內促進各國合作，使中國的發展帶動周邊國家的發展，形成利益共同體[57]。因此，中國對印經貿關係的深化，自然是習近平在對印政策的主要著力點，希望借助經貿深化來促進雙方關係，進而帶動絲綢之路倡議在南亞地區的推動。

而從兩國的地理位置來看，中印比鄰，腹地廣大，人口佔世界三分之一，這樣的優渥的發展條件，雙邊經貿互動是有利彼此經濟發展。雙方也都在這樣的共識下，雖彼此政治互信缺乏，卻仍保持一定程度的經貿互動。習近平上任後多次於公開場合表達對於中印經濟合作的期待，並表示"當中印發出同一個聲音時，將引起全球的關注"。除公開談話外，習近平更以實質行動展示其決心，2014 年習近平訪印期間雙方簽署了三項商貿備忘錄，以及五年期經貿合作計畫，並允諾

---

[54] 林民旺，「中印關係的新趨勢與新挑戰」，**國際問題研究**，頁 126。

[55] 「中印戰略對話，短期難消分歧」，**美國之音**，https://www.voachinese.com/a/news-china-india-20170224/3738503.html，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

[56] 時殷弘，「中國對外戰略的最新變遷：從『戰略軍事』為主到『戰略經濟』為主」，**現代國際關係**，第 1 期（2015 年），頁 21~23。

[57] 許利平、王曉玲，「『一帶一路』與習近平的外交戰略思想」，**北京工業大學學報（社會科學版）**，第 16 卷第 4 期（2016 年 8 月），頁 36~38。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

在未來 5 年內向印度投資 200 億美元[58]。2015 年莫迪訪中時中印簽署超過 100 億美元經貿合作計畫，習近平並趁勢表示雙方可以就「一帶一路」、亞洲基礎設施投資銀行等合作倡議以及莫迪總理提出的「向東行動」政策找出契合點，實現對接。成為地區乃至世界經濟增長「雙引擎」[59]。2017 年 9 月金磚國家領導人對話期間，也指出中印在經濟社會發展方面有很大合作潛力。雙方要加强發展戰略對接，擴大在基礎設施建設[60]。

再者，過去中印在國際上就存在著數個經貿交流的平臺，其中包含世界貿易組織、亞太經合會、亞歐會議、亞洲合作對話、亞信會議、大湄公河次區域經濟合作、中亞區域經濟合作、區域全面經濟夥伴關係協定、博鰲亞洲論壇、東協加六、東亞峰會、環印聯盟、南亞區域合作聯盟等全球或區域性組織，以及依參與層級區分的雙邊貿易對話制度，包含中印經貿科技聯合小組會議、聯合研究小組、聯合工作小組等三個層次，分別由雙方部長級、次長級及司長級與會[61]。這些平臺都有助於中國對印經貿關係的發展以及海上絲綢之路倡議的交流，並且，習近平時期亦持續透過中印戰略經濟對話、財金對話、經貿聯合小組等經貿對話平臺推動雙邊經貿的制度化。以利雙方在商品貿易、工程承包、製造業、服務貿易等領域持續拓展。這些平臺與機制的存在，成為習近平在推動中印經貿深化上的穩固基礎[62]。在中印經貿關係的持續發展與相互需求下，印度成為亞投行及金磚銀行等「一帶一路」的兩大主要金融機構的創始國，並成為繼中國之後亞投行的第二大出資國，也讓雙方未來在資金需求互動上更加緊密，截至 2017 年底亞投行核准投資項目共 24 項，印度在能源及基礎設施建設項目的申請就佔了 5 項[63]。

---

58 「中印簽署五年期貿易和經濟合作協議」，**中國日報中文網**，http://caijing.chinadaily.com.cn/2014-09/19/content_18630134.htm，檢索日期 2018 年 1 月 29 日。

59 「習近平會見印度總理莫迪：中印關係有飛躍的潛力」，**BBC 中文網**。

60 「習近平會見印度總理莫迪」，**新華網**，http://www.xinhuanet.com/politics/2017-09/05/c_1121609181.htm，檢索日期 2018 年 1 月 29 日。

61 「近年来中印關係新形勢和新特點」，**中國國際問題研究院**，http://www.ciis.org.cn/chinese/2014-01/07/content_6594570.htm，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

62 Amrita Jash，「印中關係的『競合』動力：政治敵對 vs 經濟交往」，**全球政治評論**，頁 29。

63 亞投行核准印度申請相關資訊擷取自亞投行官方網站，https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

然而，雖然習近平大力推動中印經貿的交流，雙方亦不缺乏溝通的管道，但雙方迄今仍舊無法在貿易逆差問題上獲得解決，致使中印的貿易規模始終無法擴展，也使得習近平希望透過經貿發展來促進中印關係之如意算盤陷入了膠著的狀態。根據中國大陸商務部所公布資料顯示 2016 年中印之間貿易總量已達 696.2 億美元。其中，印度對中國出口 89.6 億美元，自中國進口 606.6 億美元。中印兩國貿易逆差高達 516.9 億美元。從兩國產業結構及貿易進出口產品結果發現，2016 年印度出口中國前 4 大產品主要為礦產品、紡織品及原料、化工產品、賤金屬等初級低價商品，約佔 7 成，反觀中國出口印度半數以上產品均為附加價值高之電機及相關設備製成品[64]。在雙方進出口商品內容的差異化下，不難理解雙方貿易逆差之擴大是必然的現象。

中國對印度進出口貿易狀況

單位：百萬美元

year	total	import	export	Balance	year	total	import	export	Balance
1993	675.7	416.5	259.1	157.3	2006	24,858.7	10,277.4	14,581.2	-4,303.8
1994	894.7	321.7	573.0	-251.2	2007	38,668.5	14,617.1	24,051.3	-9,434.2
1995	1,162.7	397.5	765.2	-367.7	2008	51,844.2	20,258.8	31,585.3	-11,326.4
1996	1,405.1	719.1	686.0	33.1	2009	43,380.8	13,714.2	29,666.5	-15,952.2
1997	1,830.9	897.2	933.7	-36.4	2010	61,760.2	20,846.3	40,913.9	-20,067.6
1998	1,922.3	905.7	1,016.6	-110.9	2011	73,908.6	23,372.2	50,536.4	-27,164.1
1999	1,987.6	825.7	1,161.9	-336.1	2012	66,474.6	18,797.1	47,677.4	-28,880.2
2000	2,914.2	1,353.4	1,560.7	-207.2	2013	65,402.6	16,970.2	48,432.4	-31,462.1
2001	3,594.9	1,699.0	1,895.8	-196.7	2014	70,579.1	16,358.7	54,220.3	-37,861.5
2002	4,945.0	2,273.8	2,671.1	-397.2	2015	71,657.9	13,395.9	58,262.0	-44,866.0
2003	7,594.6	4,251.3	3,343.2	908.1	2016	70,669.3	11,748.7	58,920.6	-47,171.9
2004	13,614.0	7,678.0	5,936.0	1,742.0	2017	84,537.0	12,484.0	72,053.0	-59,569.0
2005	18,700.4	9,766.2	8,934.2	831.9					

表 3-4：中國對印度進出口貿易狀況

資料來源：1993-2016 年數據參考聯合國網站《COMTRADE》，https://comtrade.un.org/data，2017 年數據參考中華人民共和國商務部網站，https://countryreport.mofcom.gov.cn/default.asp，筆者整理。

[64] 中印雙邊貿易資料參考中國商務部網站，http://countryreport.mofcom.gov.cn/record/view110209.asp?news_id=53148

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

另外，從聯合國所公布的中印貿易資料顯示，以長時間而言，中印兩國貿易自 1993 年發展迄今看似獲得大幅增長，然觀察其實質內容，中印貿易總額自 2011 年到達 739 億美元大關後，後續似乎已缺乏成長的動能，2013 年雙方貿易總額更下探至 654 億美元，即便習近平大力推動中印的經貿合作，惟雙方貿易呈現疲軟狀態，仍停留在 700 億美元上下徘徊。另關注中印兩國的貿易逆差狀況可發現，自 2006 年起印度對中國的貿易逆差亦隨著雙方貿易成長而不斷擴大，雖然雙方貿易自 2011 年之後成長趨緩，但貿易逆差狀況也未停止，反而持續擴大，也因貿易逆差的擴大使得印度對中國更加的恐懼，也為彼此雙方經貿合作蒙上一層陰影，限縮雙方經濟成長的規模[65]。

四、尋求戰略對接

為提升中印在倡議框架合作的可行性，習近平積極尋求中國與印度的戰略對接，並多次表示中印應就各自的發展需求找到對接的契合點，2014 年習近平訪印時就指出“中國被稱為‘世界工廠’，印度被稱為‘世界辦公室’，雙方應該加强合作，實現優勢互補。推動中國向西開放和印度“東向”政策實現對接，打造世界上最具競爭力的生產基地、最具吸引力的消費市場、最具牽引力的增長引擎”。2015 年李克强在參加東亞峰會與莫迪見面時表示，中國的「中國製造 2025」、「互聯網+」與印度「印度製造」、「數字印度」戰略契合，雙方合作前景廣闊[66]。

另外，習近平亦希望透過與印度在次區域的合作來進一步與倡議內容對接。2013 年 5 月，李克强訪印期間正式提出孟中印緬經濟走廊構想。當時印度總理辛格反映正面，並成立相關的工作小組討論。在當時良性的互動氛圍下，中國藉此在 2015 年所公布「一帶一路」願景行動中將孟中印緬經濟走廊納入倡議框架之中。2015 年莫迪訪中期間，習近平趁勢提出中印共同幫助尼災後重建，探討建立中尼印經濟走廊的可能性，莫迪也對此做出正面回應，並提議建立聯合研究小組探討，一個月後中國外交部長王毅與印度外長斯瓦拉吉會面時達成共識，雙方承諾將進一步討論。因此，從孟中印緬經濟走廊到中尼印經濟走廊的提出可以看出中國積極將印度納入「一帶一路」倡議合作框架的意圖，惟莫迪上任後對於孟中印緬經濟走廊逐步轉向消極的態度，原定在 2015 年下半年在印度所召開的

[65] 中印雙邊貿易相關資訊擷取自聯合國官方網站，https://comtrade.un.org/data.
[66] 林民旺，「尋求『一帶一路』建設下的中印發展對接」，**印度洋經濟體研究**，頁 4~11。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

第三次會議也拖延至 2017 年 4 月才召開，會議中亦未獲得實質的進展，使得孟中印緬經濟走廊的推展因印度的關係進度緩慢。另在中尼印經濟走廊部分，除莫迪訪中期間的短暫表態支持外，迄今除中尼間的道路設施建設逐漸開展，印度對此也未有任何實質的舉動，走廊的構想至今仍處於學界討論的階段[67]。

貳、消弭印度負面影響的策略

一、提升南亞影響力

雖然習近平為爭取印度加入「21 世紀海上絲綢之路」倡議做了許多努力，積極邀請印度進入與中國有關的相關國際或雙邊平臺，拋出孟中印緬經濟走廊、中尼印經濟走廊等與印度有關議題來吸引其目光，並試圖利用經貿關係的深化來彌補過去政治互信的不足。然而，即便印度已加入亞投行、金磚銀行，並曾對孟中印緬經濟走廊、中尼印經濟走廊等倡議表達感興趣，但對倡議的本身仍充滿疑慮與不安，認為倡議內容不具透明度、對中巴經濟走廊行經路線表達不滿、擔心海上絲路對印度所帶來地緣安全的衝擊，因此，印度始終未表態加入「一帶一路」倡議，更拒絕參加中國首次舉辦的「一帶一路」高峰論壇[68]。在印度的眼中多把倡議視為威脅而非中國主張的機會，雖然印度的消極表態不致對倡議產生壓倒性的負面作用，惟南亞部分國家受限於印度的態度，只要印度願意將會對斯里蘭卡、孟加拉、尼泊爾等小國產生負面的牽引作用，這是中國所不願意見到的[69]，而實際上印度也確實多次阻饒了倡議在南亞地區的推動，斯里蘭卡的科倫坡港口城一度中斷便是一例。中國雖然希望印度加入，但認知到中印之間的問題難以在短期內獲得解決，習近平也不可能停下「21 世紀海上絲綢之路」倡議在南亞推進的腳步，更不可能讓印度在背後暗地干擾牽制。因此，為確保「21 世紀海上絲綢

---

[67] 「關於孟中印緬經濟走廊，印度在猶豫什麼？」，**上海國際問題研究院**；「林民旺：中尼印經濟走廊建設-戰略價值及建設思路」，**新浪網**。

[68] 「Rahul Mishra：印度大力支持亞投行，為什麼反對一帶一路？」，**觀察者網**，http://www.guancha.cn/RahulMishra/2016_01_06_347040.shtml，檢索日期 2018 年 2 月 15 日。

[69] 朱翠萍，「倡議的南亞方向：地緣政治格局、印度難點與突破路徑」，汪戎主編，**印度洋地區發展報告-『一帶一路』與南亞**（北京：社會科學文獻出版社，2017 年），頁 25~28。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

之路」倡議在南亞地區的穩步前進，中國在南亞的戰略目標除了希望拉攏印度以及南亞國家的加入外，並且要確保印度在南亞地區的領導地位不會威脅到中國的利益[70]。修補中印之間的關係，中國做了許多努力，而為避免中國在南亞地區的利益受到印度的擾亂，習近平則採取與南亞各國雙邊關係的加強，來提升中國在南亞地區的影響力，以確保「21 世紀海上絲綢之路」倡議能夠順利地推進，但此舉也間接削弱了印度在此區域的影響，被印度視為中國意圖挑戰其在此區的獨霸地位。

在外交上，習近平上任後積極走訪南亞地區，除了印度、巴基斯坦之外，2014 年針對馬爾地夫及斯里蘭卡兩國進行訪問，大力推展「21 世紀海上絲綢之路」倡議[71]。2016 年習近平赴印參與金磚國家領導人會晤前夕親訪孟加拉，被西方國家認為此舉有著維護中國利益和平衡印度影響力的潛在考量，亦為當時對應美國亞太在平衡，所採取的外交戰略手段，將周邊外交放在首位[72]。然而這些行動也象徵著「21 世紀海上絲綢之路」使得南亞地區在中國外交的戰略地位大幅的提升。

在經貿上，斯里蘭卡過去為緩解對印度的過度依賴，中斯經濟關係穩步發展，中國在「21 世紀海上絲綢之路」提出後，更擴大對斯國的投資，2012 年至 2014 年間，中國承諾援助斯里蘭卡 21.8 億美元，2013 年中國投資斯里蘭卡占比 24%，成為最大的投資國。在習近平走訪斯里蘭卡其間，中斯兩國達成 27 項經貿協議[73]。而道路基礎設施、可倫坡的港口城、漢班托塔港建設項目的陸續啟動，也為斯國帶來巨額負債，從 2015 年斯國政權轉由親印的斯里塞納執政，可倫坡港口城一

---

[70] 唐世平，「中國-印度關係的博弈和中國的南亞戰略」，**世界經濟與政治**，第 9 期（2000 年），頁 28~29。

[71] 「習近平南亞之行開創外交新格局」，**中國網**，http://opinion.china.com.cn/opinion_19_109519.html，檢索日期 2018 年 2 月 17 日。

[72] 「習近平『遠攻近交』中國因素攪動南亞」，**大時代**，http://www.twgreatdaily.com/cat44/node1301206，檢索日期 2018 年 2 月 17 日。

[73] 穆希布爾·拉赫曼，吳娟娟譯，「21 世紀海上絲綢之路與中國-南亞關係」，**印度洋經濟體研究**，第 1 期（2016 年），頁 43~44。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

度中止而又再度啟動以及漢班托塔港及其附近土地長期租借給中國 99 年的不合理租約，都可看出斯國已陷入中國經濟戰略的牽制[74]。

尼泊爾因地理位置與宗教的關係，過去即與印度互動密切，對外貿易高度仰賴印度，遠遠超越中國。然而，自習近平時期，中國利用印尼嫌隙加大在尼泊爾的影響力，2015 年印度不滿尼國修憲條文進而對印尼採取經濟封鎖，重挫地震後處於復原階段的尼國經濟，面臨能源短缺的危機，中國則把握機會主動提供燃油緩解尼國燃眉之急。至此，尼泊爾逐漸走向中國，在「一帶一路」戰略下開展國內大型基礎項目建設。2017 年具戰略意義的中尼鐵路已開始執行勘查作業，這是第一條穿越喜馬拉雅山的鐵路，建成後將擺脫尼國長年對印度的進出口依賴。此外，尼國亦採用中國電信和互聯網，反轉過去由印度壟斷的電信環境[75]。再者，2017 年尼國的民主選舉中印中暗地角力激烈，其結果由親中國的「新左派聯盟」大勝，在聯邦議會和省級議會中拿下三分之二的多數席次。種種的跡象均顯示著中國在尼泊爾的苦心經營已獲得了不錯的成果[76]。

馬爾地夫近幾年也因「21 世紀海上絲綢之路」倡議逐漸與中國靠攏，習近平訪馬爾地夫期間，雙方一致同意構建中馬「全面友好合作夥伴關係」，馬國亦公開表示支持其倡議，希望將馬爾地夫成為「21 世紀海上絲綢之路」的重要據點。2017 年 12 月馬爾地夫總統亞明訪中，雙方更簽訂 MCFTA（馬爾地夫－中國自由貿易協定）與《共同推進「一帶一路」建設的諒解備忘錄》，並在經濟技術、人力資源開發、海洋、環境、衛生、金融等領域進行雙邊合作。MCFTA 是馬爾地夫首次簽訂雙邊 FTA。也象徵著中馬關係的快速發展[77]。

孟加拉是南亞第三大國家，過去即在中國與印度之間來往，用以作為平衡印度在當地的影響力，中國的勢力更藉此積極進入南亞地區，近幾年中國與孟加拉

---

[74] 「要中國，還是印度？尼泊爾選舉結果牽動南亞局勢」，**中華經濟研究院**，http://web.wtocenter.org.tw/Page.aspx?nid=126&pid=302824，檢索日期 2018 年 2 月 17 日。

[75] 「邱永崢：中尼鐵路已着手勘察，將引印度出兵反彈？」，**鳳凰網**，http://news.ifeng.com/a/20171108/53066395_0.shtml，檢索日期 2018 年 2 月 17 日。

[76] 「要中國，還是印度？尼泊爾選舉結果牽動南亞局勢」，**中華經濟研究院**。

[77] 「馬爾地夫中國自由貿易協定與『馬－中－印關係』」，**中華經濟研究院**，http://web.wtocenter.org.tw/Page.aspx?nid=120&pid=301662，檢索日期 2018 年 2 月 17 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

的貿易關係更成飛躍式的增長，大幅將印度拋在後面，加上孟中印緬經濟走廊、「一帶一路」的合作下，各項基礎建設以及吉大港地區的中國工業園計畫持續進行，2016 年習近平訪孟期間簽訂 27 項雙邊合作計畫，更承諾給予 240 億美元貸款與投資。這也是孟加拉史上金額最高的雙邊合作計畫，在印中勢力一消一長之下，中國在孟加拉的影響力逐漸升高[78]。

另為避免印度成為南亞地區排他霸權，影響中國倡議的推進，危及其在能源獲取及經貿航道上的戰略安全，中國亦加強在南亞地區的軍事與安全合作，近幾年中國對巴基斯坦、孟加拉、斯里蘭卡等國家的軍售都超過印度[79]。2016 年中國更向孟加拉出售兩艘明級潛艦，也是孟國第一艘對外購置的潛艦，透過與南亞國家的軍售訓練與交流，使得中國影響力順利進入南亞及印度洋[80]，再者，中國過去和巴基斯坦、孟加拉即存在著軍演合作關係，2017 年中國更成功與尼泊爾進行首次聯合軍演。2014 年 9 月中國潛艇首次在印度洋公開出現停靠斯里蘭卡可倫坡港，2015 年中國潛艇再停靠巴基斯坦喀拉蚩港(karachi)。也象徵中國不再避諱其在印度洋的軍事出現[81]。

二、推動中巴經濟走廊給予印度戰略壓力

在面對印度對「21 世紀海上絲綢之路」倡議的消極抵抗反應，中國除藉由提升在南亞地區的影響力，來消弭印度的負面影響，以穩固倡議的推進外，並提升與巴基斯坦之間的關係，對印度形成政治上的壓力，積極推動中巴經濟走廊，並將其定義為「一帶一路」的旗艦專案，用以貫通內陸前往印度洋的通道，彌補印度不加入倡議的缺口。2015 年 4 月習近平訪巴基斯坦期間，中巴關係升級成「全天候戰略夥伴關係」，簽訂價值 460 億美元的投資內容，以加速對走廊的推進，其中高達370億美元用於修理巴基斯坦能源基礎設施，相關交通建設完成後，

[78] 「陳牧民觀點：中印戰略競爭的新場域—孟加拉實地觀察」，**風傳媒**，http://www.storm.mg/article/219378，檢索日期 2018 年 2 月 20 日。

[79] 劉鵬，「南亞安全格局對『一帶一路』建設的影響」，汪戎主編，**印度洋地區發展報告-『一帶一路』與南亞**（北京：社會科學文獻出版社，2017 年），頁 149~151。

[80] 「陳牧民觀點：中印戰略競爭的新場域-孟加拉實地觀察」，**風傳媒**。

[81] 方天賜，「中國與馬爾地夫的關係發展：動力與限制」，**國際與公共事務**，第 1 期 （2015 年 7 月），頁 98。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

可讓中國從非洲與中東所進口的能源在透過瓜達爾港進入下，有效縮減距離，並可達成讓中國的西部成為中亞中心的目的。而在瓜達爾港建立的海軍基地亦可提供中國對印度洋的掌控與監視，確保其海上戰略上的安全。然而，中國在中巴經濟走廊的推進也非一帆風順，走廊路線行經恐怖主義、分離主義猖獗的俾路支省，在建設期間也發生多起恐攻事件，如中巴無法穩定此區之情勢，將使得中國的如意算盤大打折扣[82]。因此，從中國在中巴經濟走廊的建設來看，沿線恐怖主義的破壞仍無法獲得妥善的解決，中國在中巴經濟走廊的策略選擇上，現階段戰略意圖似乎要大於實質的經濟效益，象徵著就算沒有印度的參與，中國仍舊可以在南亞及印度洋找到出路，進而讓印度在加入「一帶一路」倡議上給予一定程度上的戰略壓力。

國立政治大學
National Chengchi University

[82] 「Xi’s Pakistan Visit 習近平訪巴基斯坦：以中巴關係彌補『一帶一路』的缺口」，**南亞觀察**，http://southasiawatch.tw/xis-pakistan-visit-%E7%BF%92%E8%BF%91%E5%B9%B3%E8%A8%AA%E5%B7%B4%E5%9F%BA%E6%96%AF%E5%9D%A6%EF%BC%9A%E4%BB%A5%E4%B8%AD%E5%B7%B4%E9%97%9C%E4%BF%82%E5%BD%8C%E8%A3%9C%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80/%E3%80%82，檢索日期 2018 年 2 月 21 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

第四章 莫迪政府對海上絲路的反應與中印競合關係

從海上絲綢之路的行經路線來看，中國需要印度的合作，中印兩國在經濟發展、航道安全、基礎建設上有共同利益，穩定的外部環境亦有助於雙方的發展，合理判斷上，雙方在倡議的合作空間巨大，惟中印自古存在分歧，莫迪政府對倡議的認知多以戰略的角度來衡量，在負面的認知下限縮了彼此的合作空間，隨著，中巴經濟走廊成為倡議旗艦項目、斯里蘭卡漢班托塔港口經營權的轉移更加劇了莫迪政府對倡議的疑慮，進而採取強化對外關係、發展自身倡議、干預中國核心問題等策略來反制倡議的發展。

因此，對於莫迪政府面對海上絲綢之路所採取的冷處理態度，以及拒絕出席倡議的首次高峰論壇等反應也就不難理解了。總論海上絲綢之路推動後中印之間呈現競合的矛盾關係，在涉及安全議題部分雙方競爭關係加劇，而在經濟的領域則存在有限的合作空間，但由於印度係以零和思維來看待中國崛起，使得整體而言，雙方的競爭關係大於合作關係。本章首先探討印度對海上絲路的認知，以及應對倡議所採取的策略，最後深入分析在「21 世紀海上絲綢之路」倡議影響下的中印競合關係。

國立政治大學 National Chengchi University

第一節 印度對海上絲路的認知

從印度過去公開對倡議所發表的言論來看，印度政府對於海上絲路倡議的認知是經過時間的調整變化的，倡議提出之初印度所採取的是不語默許的謹慎態度，然而，中國在印度周邊影響力的提升、中巴經濟走廊納為倡議的旗艦項目、漢班托塔港口 99 年使用權爭議等話題都觸動了印度對中國的敏感神經，使得莫迪政府對倡議內容的負面思考逐漸擴大。其中，倡議內容缺乏透明度、海上絲路是中國印度洋野心的實踐、中國與南亞各國的合作關係影響印度在南亞安全、倡議最

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

終還是服務於中國的經濟戰略等想法已成為莫迪政府對於倡議的具體認知。2016年印度以中巴經濟走廊行經印巴在喀什米爾的領土爭議地區為由，首度公開拒絕中國，表示無法參與涉及侵犯印度主權的倡議。另 2017 年印度缺席「一帶一路」高峰會，並暗有所指的警告參與倡議的其他國家恐陷入龐大的債務危機，這些都使得印度對倡議的反對傾向越趨明顯與強硬

[1]。本節將深入分析莫迪政府對於海上絲路倡議的認知形成與對外表態，以作為後續海上絲路倡議對中印關係影響的研究基礎。

壹、倡議內容缺乏透明度

追朔至 2014 年 2 月的中印邊界問題特別代表第 17 輪會談上，印度代表曾對「21 世紀海上絲綢之路」倡議口頭表達認同。惟自此而後，印度官方開始對倡議說詞轉向，認為倡議的本身缺乏透明度。2014 年 6 月印度副總統安薩里訪中時表示印度需要更多有關「21 世紀海上絲綢之路」倡議的具體細節來作為加入研究的參考[2]。印度外交部亦曾在記者會上表達跨國連結的倡議必須基於普世認可的國際規範，良善的治理、法治、公開和透明等原則，這類計畫應避免讓整個群體的未來面臨嚴重財政負擔[3]。2017 年 12 月 22 日印度外交部發言人庫瑪爾於記者會上回應印度對於倡議的立場是非常清晰和持續的，這項倡議必須基於國際公理，實施方式應該開放透明，並且互相之間尊重彼此的領土與主權完整[4]。印度世界事務委員會研究員 Rahul Mishra 指出，中國的「一帶一路」倡議涉及歐亞非三地含括多個國家，但絕大部分的倡議方案都是中國與其他國家所簽署的雙邊

[1] 葉海林，「莫迪的對華心態『問題外交』與印度參與『一帶一路』倡議的前景」，**印度洋地區發展報告-『一帶一路』與南亞**，頁 43。

[2] "India okay with BCIM, wants details on China maritime silk road", *The Economic Times*, Jun 30, 2014. https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/india-okay-with-bcim-wants-details-on-china-maritime-silk-road/articleshow/37529279.cms?intenttarget=no. Accessed on Feb 28, 2018.

[3] 「拒『一帶一路』印度有香料之路、季風計畫」，**聯合新聞網**，https://udn.com/news/story/6809/2482269，檢索日期 2018 年 2 月 28 日。

[4] 「印度婉拒一帶一路 中國學者：充滿誤解」，**觀察者網**，http://m.guancha.cn/global-news/2017_12_23_440322.shtml，檢索日期 2018 年 2 月 28 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

協議，缺乏其他國家的參與，中國所採取的倡議發展方式便已決定倡議內容的不透明，在這樣的基礎下貿然的參與將不是明智之舉[5]。因此，從上述印度官方所展現出的態度來看，印度對於中國所提出的倡議內容是充滿疑慮的，印度認為中國提出的方案過於籠統、不夠透明及公開，始終認為倡議背後隱藏著中國龐大的野心，簡單來說就是對倡議或者是對中國的不信任。

貳、中國印度洋野心的實踐

過去印度就十分警戒中國在印度洋的活動，在印度的眼中印度洋是印度安全的屏障，不許任何境外勢力介入，印度所追求的是排他性的區域霸權。況且印度亦認為崛起的中國不希望亞洲出現與之抗衡的對手，因而將成長的印度視為區域潛在的威脅，所以，中國在印度洋地區的出現是有其戰略目的，除了維護其貿易安全外，並可從海上包圍在南亞地區的印度，藉以削弱印度在印度洋的勢力[6]。

再者，2005 年美國國防部辦公室內有關中國海洋戰略的報告中，珍珠鍊戰略首次被提及，更加大了印度對中國在印度洋活動的戒心，印度擔心如果珍珠鍊戰略成真，中國將有能力箝制印度的海上交通活動，未來一旦發生戰事，中國在海外港口的投資建設將躍身成為其重要的軍事據點[7]。在長久的邊界紛擾及政治互信缺乏下，這樣的說法一直被印度所接受著，而當習近平提出「21 世紀海上絲綢之路」倡議之後，則正好印證了過去印度的憂心，印度也自然地將倡議和珍珠鍊戰略連結起來，印度認為「21 世紀海上絲綢之路」倡議以經濟為攻勢、港口為支點，將使斯里蘭卡、馬爾地夫、孟加拉等小國逐漸向中國靠攏，中國將在印度洋透過港口基礎建設投資來擴展其軍事力量，印度在印度洋的優勢將逐漸被抵銷，在彼此勢力消長之下，中印的差距將日益擴大[8]。然而就地理路線來看，「21

---

[5] 「Rahul Mishra：印度大力支持亞投行，為啥反對一帶一路？」，**觀察者網**。

[6] 胡志勇，「印度的印度洋戰略對中國海上絲綢之路建設的影響」，**南亞研究季刊**，第 4 期 （2014 年），頁 3~4。

[7] 時宏遠，「印度對中國進入印度洋的認知與反應」，**南亞研究**，第 4 期 （2012 年），頁 33~35。

[8] 陶亮，「季節計畫、印度海洋戰略與『21 世紀海上絲綢之路』」，**南亞研究**，第 3 期 （2015

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

世紀海上絲綢之路」與珍珠鍊戰略幾乎是完全重疊，有學者甚至指出這只是中國用經貿包裝的珍珠鍊戰略，充其量只是換個名稱，讓中國在印度洋的軍事存在師出有名[9]。

圖 4-1：珍珠鍊戰略示意圖

資料來源：“China’s String of Pearls Strategy”, *China Briefing*, http://www.china-briefing.com/news/2009/03/18/china%E2%80%99s-string-of-pearls-strategy.html.

2014 年 9 月一艘中國核動力潛艦出現於斯里蘭卡首都可倫坡，象徵著中國遠洋海軍的發展具備自由出入印度洋的能力，中國過去已多次透過反海盜的名義派遣艦隊橫渡印度洋，而潛艦的加入，將使中國具備在印度洋海上戰鬥的初步作戰能力[10]。2017 年 7 月中國在海外的首座軍事基地於吉布提正式成立，象徵中國

年），頁 106。

[9] “The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls”, *The Diplomat*, Feb 13, 2014. https://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/. Accessed on Feb 28, 2018.

[10] 沈明室，「印度新政府外交與軍事關係之觀察」，**全球政治評論**，第 49 期 （2015 年），頁 29~30。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

海權力量的擴張，雖然中國不斷以後勤保障設施來稱呼，來防堵外界對中國軍事擴張的輿論，並表示基地設置的目的乃致力於打擊海盜以及維護航道安全，然而隨著軍事人員的進駐，未來中國軍事力量在印度洋的頻繁出現是顯然可見的，也使得珍珠鍊戰略的支點逐一顯現[11]。

因此，就印度而言，「21 世紀海上絲綢之路」倡議提供中國在印度洋活動的機會，孟加拉吉大港、斯里蘭卡科倫坡港、漢班托塔港的投資建設以及中巴經濟走廊、瓜達爾港的建成將提供中國從陸海兩路通往印度洋的捷徑，使得中國未來在印度洋上面對印度時更具戰略優勢[12]，雖然中國一再地否認其對印度洋掌控的野心，但中國潛艦接二連三的在印度洋出現，斯里蘭卡、馬爾地夫等國港口附近土地陸續被中國長期租用、吉布提海外軍事基地的建成，種種的跡象都與珍珠鍊戰略不謀而合，中國海軍在印度洋的戰略目的，以打擊海盜為由，實際在實踐珍珠鍊，在印度洋建立可捍衛自身航道安全的遠洋艦隊，對處處不配合的印度形成戰略上的包圍與壓迫[13]，中國在印度洋的頻繁出現，已使得印度備感壓力，中國未來在印度洋的一切活動都將被印度嚴密關注著。

參、影響印度在南亞的安全

南亞地區位處「21 世紀海上絲綢之路」航線的重要戰略地段，是倡議的重點合作區域，在倡議的框架下中國將與南亞地區國家建立海上互聯互通的來往關係，擴大彼此的經貿合作。惟印度自古就將南亞地區視為自身的勢力範圍，中國在南亞的活動，在印度的角度來看，認為中國企圖藉由倡議來深化在南亞的關係，藉以弱化過去印度對此區域的影響[14]。中國的學者胡娟指出印度的安全觀源自於

[11] "China sends troops to overseas navy base in Djibouti, sparks concerns in India", *Hindustan times*, Jul 12, 2017. https://www.hindustantimes.com/world-news/china-sends-troops-to-first-overseas-military-base-in-djibouti-sparks-concerns-in-india/story-2GR96KViyYi6dsEbXHlLxK.html. Accessed on Feb 28, 2018.

[12] "China Wants To Turn The Indian Ocean Into The China Ocean", *Forbes*, Feb 12, 2018. https://www.forbes.com/sites/panosmourdoukoutas/2018/02/12/china-wants-to-turn-the-indian-ocean-into-the-china-ocean/#afa05bc5bef7. Accessed on Feb 28, 2018.

[13] 沈明室，「印度新政府外交與軍事關係之觀察」，**全球政治評論**，頁 29-30。

[14] 許娟、衛靈，「印度對『21 世紀海上絲綢之路』倡議的認知」，**南亞研究季刊**，第 3 期 （20

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

英國殖民時期的觀念延續，以印度為中心，逐步向外擴展輻射，因此，南亞地區對於印度來說攸關其自身的國家安全。而學者葉海林更表示，印度在南亞所追求的是排他性的霸權，並放射至印度洋地區，因此，對於中國在南亞地區的活動，印度所採取的對中戰略很明確也具針對性，就是要限制中國在區域的影響力[15]。

印度戰略學者拉賈·莫漢表示中國與南亞地區國家商業和基礎設施方面的合作無疑地對印度會產生戰略上的影響，其中包括深化彼此防衛安全關係。2014 年，中國潛艦現身於斯里蘭卡海域，顯示中國在科倫坡和漢班托塔的港口建設具備戰略意義。另吉布提首個中國海外軍港的成立以及中國海軍在巴基斯坦卡拉奇與瓜達爾港的現身，都使得未來中國在南亞建立第二個海外軍事基地的想像成為可能。從莫迪一改前政府對「一帶一路」倡議所採取的低調默許的態度，轉而批評中巴經濟走廊、積極發展與周邊鄰國的互聯互通建設並強化與其防衛關係之舉措中便可看出中國在南亞逐漸擴大的影響力已受到莫迪政府的擔憂與重視[16]。

另從經濟上來看 2016 年中國與南亞地區的貿易總額 405 億美元，已大幅超越南亞大國印度的 219 億美元。2016 年中國成為斯里蘭卡最大的貿易伙伴和進口來源，尼泊爾在遭受印度制裁期間，中國首度向尼國供油，2017 年中國互聯網進入尼國，結束了印度長期在尼國的網路壟斷，2016 年中孟簽訂協議在孟加拉建立孟國首個特別經濟園區[17]。因此，種種的跡象均顯示在「21 世紀海上絲綢之路」倡議的推動下，中國強化了與南亞地區的連結，印度已不再是南亞小國的唯一選項，印度過去在南亞獨霸的地位逐漸受到挑戰，印度對於自身安全的憂心將隨著中國與南亞地區的深化而逐漸擴大，也使得中印關係朝向競爭的發展。

---

14 年)，頁 2~3。

[15] 葉海林，「印度南亞政策及對中國推進『一帶一路』的影響」，**印度洋經濟體研究**，第 2 期（2016 年)，頁 9~12。

[16] “Raja Mandala: Neighbourhood defence”, *The India Express*, Mar 28, 2017. http://indianexpress.com/article/opinion/columns/india-china-india-china-relations-indo-china-sino-india-india-china-diplomatic-relations-india-news-indian-express-news/. Accessed on Mar 1, 2018.

[17] 「中國南亞無孔不入北京是如何『碾壓』了印度」，**多維新聞網**，http://news.dwnews.com/global/news/2017-12-24/60031555.html，檢索日期 2018 年 3 月 1 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

肆、服務於中國的經濟戰略

雖然中國不斷強調「一帶一路」倡議是以經貿為導向，希望在區域間的互聯互通下，藉由中國的發展來帶動區域的發展，創造各國共同繁榮的願景。然而，這樣的說詞對印度而言卻仍充滿疑慮，印度世界事務委員會研究員 Rahul Mishra 指出，雖然中國表示絲綢之路是過去歷史絲路的再次啟動，但古代絲綢之路是西方對東方物品貿易需求所驅動，而中國的「一帶一路」是為了自身的經濟發展、戰略安全考量，強行將中國自身過剩的產能輸出到沿線國家，本質上已有不同，而且海上絲路則代表中國企圖在國際上扮演更重要的角色，況且在倡議框架下，中國逐一與各國簽訂雙邊協議，更讓印度認為倡議是建構在服務中國的基礎下，中國才是倡議核心[18]。

美國安全中心高級研究員丹尼爾克里曼亦表示「一帶一路」投資項目常伴有戰略性的考量，部分國家所借貸的金額已超出其還款的能力，中國卻仍持續放款，對需求國產生債務上的陷阱，有利於中國以經濟的方式加大對他國的影響力，並形成一種長期不平等的外交關係。2017 年 12 月斯里南卡因龐大的債務壓力，將漢班托塔港口以 99 年的租約方式移交給中國以及吉布提多年來與中國的借貸關係，促使中國在此地建設了商業港口與軍事設施，都是十分明顯的例子[19]。美國智庫全球發展中心 2018 年所發表《從政策角度考察一帶一路的債務影響》報告中也指出，巴基斯坦、黑山共和國、吉布提共和國在內的 8 個國家已面臨債務風險。2016 年底，吉布提 82%的債務來源是中國，吉爾吉斯斯坦的對中債務再幾年之後將從 2016 年底的 37%攀升到 71%，寮國、馬爾地夫、蒙古和塔吉克斯坦也將面臨相同的風險，另從中國對於塔吉克斯坦以免除債務來換取有爭議領土以

[18] 「Rahul Mishra：印度大力支持亞投行，為什麼反對一帶一路？」，**觀察者網**。

[19] 「美國學者提醒一帶一路『債務陷阱』」，**美國之音**，https://www.voacantonese.com/a/belt-and-road-debt-trap-20180126/4226239.html，檢索日期 2018 年 3 月 1 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

及斯里蘭卡港口 99 年租約的處理作法也可以看出中國會藉由對他國的債務優勢來影響其他國家的戰略決策並獲得對他國重要基礎設施的控制[20]。

2017 年 5 月一帶一路高峰會於中國盛大舉辦，印度除未派代表出席外更公開警告其他國家恐遭受債務上的風險，其外交部發言人貝格雷表示連結的倡議必須遵守財務負責的原則，應避免倡議項目對其他國家造成不可支撐的債務負擔[21]。因此，對印度而言「一帶一路」倡議並不是如中國所指服務於大家的倡議，而是服務於中國的經貿戰略，中國藉以輸出過剩產能來平衡國內經濟，並在各國基礎設施建設所需大量資金的需求下，以倡議重要支點的美名與他國形成借貸關係，然而，中國所提供的債務並不是無償、無息的，根據經濟學人的報導指出，以斯里蘭卡漢班托塔港為例，斯國向中借款 3 億美金利息 6.3%，遠高於世界銀行及亞開行的利率 0.25-0.3%，也低於印度所提供給南亞鄰國貸款利率 1%[22]。中國不惜代價提供資金給予高還款風險國家，多半存在戰略性的考量，隨著斯里南卡、馬爾地夫等南亞國家經濟上受制於中國，中國經濟影響力的外溢效應逐一顯現，印度對於「一帶一路」倡議反制的態度就不難理解了。

第二節 莫迪政府平衡海上絲路影響的策略

雖然習近平不斷強調中印在「21 世紀海上絲綢之路」倡議的合作有助彼此的關係發展，然而，隨著倡議在南亞、印度洋的推動，中國在印度傳統勢力範圍影響力逐漸增加，使得印度對中國的疑慮不減反增，在不信任的前提下，也制約著雙方的合作空間，從莫迪政府對海上絲綢之路所採取的策略來看，即便倡議恰

[20] 「報告：一帶一路向小國轉嫁債務」，**美國之音**，https://www.voachinese.com/a/china-trade-20180305/4281573.html，檢索日期 2018 年 3 月 6 日。

[21] "India skips China's Silk Road summit, warns of 'unsustainable' debt", *REUTERS*, May 14, 2017. https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-india/india-skips-chinas-silk-road-summit-warns-of-unsustainable-debt-idUSKBN18A07L. Accessed on Mar 1, 2018.

[22] "China may put South Asia on road to debt trap", *The Economic Times*, Mar 2, 2017. https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/china-may-put-south-asia-on-road-to-debt-trap/articleshow/58467309.cms. Accessed on Mar 1, 2018.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

能滿足印度經濟發展所需資金及國內基礎建設的需求，但在對中的戰略想像之下，除就部分有利項目進行有限度的參與外，也同時對中國採取強化對外政治關係、發展其他倡議、干預中國核心議題等競爭性質的應對策略，由此可見莫迪政府對海上絲綢之路所採取的策略考量，政治層面遠大於經濟層面，如此的趨勢發展下，也對中印關係產生不利的影響。本節將深入分析在「21 世紀海上絲綢之路」倡議下莫迪政府的平衡策略選擇，以作為後續雙方關係影響的研究基礎。

壹、有限度的參與

莫迪上任後推動一連串振興經濟的措施，發表經濟優先戰略，推進印度市場化、全球化改革，提出印度製造計畫、數字印度計畫、民生保障計畫，期望謀求印度經濟的全面發展。莫迪展現出對於經濟發展的強烈企圖，而在當今全球化的經濟模式下，印度必須擴大對外開放，積極參與全球範圍的國際經濟合作，才能突破經濟成長的限制，因此，印度是無法避開與全球第二大經濟體中國的經貿合作關係[23]。然而，中國「21 世紀海上絲綢之路」倡議的提出，雖然削弱印度過去在區域的戰略優勢，但無可至否的，在倡議的框架下，卻也能促進中印兩國的經貿關係，有利於印度洋沿岸地區的經貿發展[24]。因此，中國學者朱翠萍指出莫迪對中國的戰略選擇面臨者一方面採取防範中國勢力影響的謹慎平衡策略，一方面又因經濟發展需要而傾向與中國有限合作的雙重特徵。所以選擇對自己有利的範圍項目，有限度的與中國合作，成為印度對中合作的主要選項[25]。

在中國倡議的框架下，印度成為倡議主要融資機構亞投行與金磚國家銀行的創始國。印度更是除了中國之外亞投行的第二大出資國。布魯金斯學會印度中心研究員德魯瓦•賈伊尚卡爾表示，印度加入倡議融資機構的最主要考量乃在於印度本身有著龐大的基礎建設需求，需要大量的融資資金。截至 2017 年底亞投行

[23] 李艷芳，「莫迪政府的經濟發展戰略轉型」，汪戎主編，**印度洋地區發展報告-莫迪的印度**（北京：社會科學文獻出版社，2016 年），頁 217~220。

[24] 許娟、衛靈，「印度對『21 世紀海上絲綢之路』倡議的認知」，**南亞研究季刊**，頁 1~3。

[25] 朱翠萍，「印度莫迪政府對華政策的困境與戰略選擇」，**南亞研究**，第 3 期 （2015 年），頁 13~14。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

對外核准43億美元的貸款項目，其中的四分之一就用於印度基礎設施建設計劃，印度也成為最多的借款國，最大的受益者[26]。

表 4-1：印度項亞投行申請融資項目表

項次	專案名稱	涉及領域	總/申請金額百萬美元	核准日期
1	Madhya Pradesh Rural Connectivity Project	Transport/Road	502/141	2018/4/11
2	Bangalore Metro Rail Project–Line R6	Transport	1,785/335	2017/12/8
3	Transmission System Strengthening Project	Energy	303/100	2017/9/27
4	Gujarat Rural Roads (MMGSY) Project	Transport/Road	658/329	2017/7/4
5	India Infrastructure Fund	Energy、utilities、Transport、logistics、telecommunications、broadband、urban PPP projects、healthcare and education	750/150	2017/6/15
6	Andhra Pradesh 24x7 – Power For All	Energy/Power	571/160	2017/5/2

資料來源：印度獲得亞投行融資資訊源自亞投行官網，https://www.aiib.org/en/index.html#.

再者，2013 年 5 月李克強訪印時提出孟中印緬經濟走廊建設，獲得當時辛格政府的響應，即便到了莫迪執政初期亦對該走廊建設表示支持，不論是在 2014 年 9 月習近平訪印期間，抑或是 2015 年 5 月莫迪訪中時雙方所發表的聯合聲明均載明要共同推進孟中印緬經濟走廊的建設，雙方對在走廊框架下的合作表示歡迎[27]。而探究印度之所以支持孟中印緬經濟走廊是因為該走廊建設可促進四國交通的互聯互通，推進印度與東亞、東南亞國家的連結，同樣有助於印度所主導東

[26] 「印度成為亞投行最大借款國」，**FT 中文網**，http://big5.ftchinese.com/story/001076781，檢索日期 2018 年 3 月 19 日。

[27] 朱翠萍，「『一帶一路』倡議的南亞方向：地緣政治格局、印度難點與突破困境」，**南亞研究**，第 2 期 （2017 年），頁 15。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

進政策的推行[28]。然而，印度對中國的威脅認知仍主宰著其對中政策的發展，印度戰略界開始對孟中印緬經濟走廊納入「一帶一路」倡議提出負面的論述，認為走廊有助於中國在印度洋的出現以及對南亞影響力的介入[29]，莫迪政府亦對孟中印緬經濟走廊的態度產生很大的轉變，改採消極拖延的立場。但與此同時印度積極推動與緬甸互聯互通的海陸交通網，作為東進政策的重要戰略路線，以及強化由自己主導的環孟加拉灣多部門技術經濟合作計畫，傾向由自己來主導區域內的互聯互通[30]。

因此，從印度對亞投行及孟中印緬經濟走廊的參與可以發現，即便印度不希望海上絲綢之路倡議成功推展，但也不願意在倡議所帶來的區域經濟增長機會中缺席，基於自身利益的考量下，印度對於海上絲綢之路倡議所採取的是有限度的參與策略，以謀求自身利益的最大化，然而，即便孟中印緬經濟走廊確實符合印度拓展與周邊國家互聯互通的發展需求，惟在印度對中的戰略懷疑思維下，中印在海上絲綢之路下的合作仍有很大的變數。

貳、強化對外政治關係

一、穩固區域領導地位

就地緣關係而言，南亞各國互不相鄰，在南亞地區均僅和印度相通，自然各國和印度的密切互動是必然的。另根據圖表可以看出印度整體國力相較於南亞其他國家有著絕對性的優勢，因此，過去以來南亞國家都受制於印度的影響，而印度也自視為南亞區域的管理者，對不聽話的鄰國多半採取強硬的大棒政策，企圖建立以印度為核心的南亞秩序，來確保自身的安全[31]。然而，鄰國中國的崛起讓

---

[28] "Insurgency in NE will not impact BCIM connectivity: India", *The Economic Times*, Jun 12, 2015. https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/insurgency-in-ne-will-not-impact-bcim-connectivity-india/articleshow/47648667.cms. Accessed on Mar 13, 2018.

[29] "The BCIM economic corridor: Prospects and challenges", *OBSERVER RESEARCH FOUNDATION*, Feb 10, 2017. http://www.orfonline.org/research/the-bcim-economic-corridor-prospects-and-challenges/. Accessed on Mar 13, 2018.

[30] 朱翠萍，「『一帶一路』倡議的南亞方向：地緣政治格局、印度難點與突破困境」，**南亞研究**，頁 26。

[31] 楊焰嬋，「當代南亞地緣政治格局特徵及其發展態勢」，**印度洋經濟體研究**，第 5 期 （2016

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

印度產生不安，中國海上絲綢之路倡議的提出，更使印度擔心過去在南亞及印度洋的地緣政治優勢會受到改變，因此，印度更加大對周遭鄰國政治與經濟上的影響力，來阻礙中國倡議在南亞的推進[32]。

莫迪政府時期「鄰國優先」成為其外交政策的首要重點，增加給予胡蘿蔔的方式來促進與鄰國的關係。莫迪就任後，首先邀請南亞各國出席就任典禮，並積極出訪南亞國家，首訪選擇不丹就凸顯莫迪對南亞關係的重視。之後，莫迪還增加對尼泊爾、不丹、馬爾地夫等國基礎設施及能源項目的援助，但同時也強化對南亞小國的控制力道，從 2015 年印度選擇對尼泊爾進行經濟封鎖來看，可發現印度尚未放棄過去的大棒政策[33]。而在巴基斯坦方面，莫迪運用板球外交機會打破印巴的外交僵局，更於 2015 年突訪巴基斯坦，與其總理夏立夫進行短暫的會面。印孟關係在莫迪期間亦獲得大幅的進展，2014 年 7 月印孟海上邊界問題獲得解決，2015 年 6 月莫迪訪印期間，雙方交換陸地邊界協議批准書，徹底解決印孟長期的陸地邊界問題[34]。2017 年 4 月孟加拉總理訪印期間，莫迪表示印度一直站在孟加拉的立場，是孟國是長期相互信任的合作伙伴。並提供孟國 45 億美元優惠貸款、5 億美元武器裝備採購信用額度，雙方並簽署 22 項協議[35]。2017 年 10 月印度更耗資 870 萬美元援助孟加拉的 15 項計畫，印度外交部長斯瓦拉吉表示印度遵循鄰國優先政策增進與孟加拉關係，並形容雙方關係已經超越了戰略伙伴的水平[36]。此外，莫迪還積極推動環孟加拉灣多領域合作組織、不丹-孟加拉、

年)，頁 31~38。

[32] 楊思靈，「『一帶一路』：中印戰略互疑、挑戰與對策」，**印度洋經濟體研究**，第 5 期 (2016 年)，頁 4~6。

[33] 榮鷹，「『莫迪主義』與中印關係的未來」，**國際問題研究**，第 6 期 (2017 年)，頁 14-16。

[34] 朱翠萍，「印度地緣政治想像及對中印關係的影響」，**印度洋經濟體研究**，第 4 期 (2016 年)，頁 14~16。

[35] 「消解中國在南影響力？印度為孟加拉開出 45 億美元大單」，**觀察者網**，http://www.guancha.cn/global-news/2017_04_10_402843.shtml，檢索日期 2018 年 3 月 8 日。

[36] 「鄰國優先！印度再出巨資支持孟加拉發展」，**環球網**，http://world.huanqiu.com/exclusive/2017-10/11335596.html，檢索日期 2018 年 3 月 8 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

印度-尼泊爾四國聯通合作等機制，來促進南亞區域的一體化，企圖建立一個以印度為中心的區域合作架構[37]。

總和來看，隨著中國在印度傳統勢力範圍的出現，莫迪更加重視與鄰國的外交互動，手段較過去更為靈活多變，也展現出其對南亞及印度洋的掌控決心。其中中國在斯里蘭卡可倫坡港口城投資項目長達一年的中斷，代表著印度在南亞外交互動的成果，而對尼泊爾制憲不滿制裁所造成的破壞也顯示出印度對南亞小國的影響力。然而，以印度的經濟實力來看尚無法與中國相比，中國所給予南亞小國的金援支持，印度也無法來取代，因此，這也決定了印度對南亞國家政策的侷限性，隨著可倫坡港口城的復工，印證了印度對中國在南亞發展的制衡似乎無法產生長期的效果[38]，但無可至否的，在印度的反制下，使得中國在南亞的推進成本升高，迫使中國加大與南亞國家的雙邊交往關係，以致中印兩國在南亞地區的競爭更顯白熱化。

表 4-2：南亞國家基本情況表

國家	面積(萬平方千呎)	人口(萬人)	GDP(億美元)	GDP 成長率	兵力(萬人)	擁有核武
印度	298.0000	131105.1	21825.77	7.3%	127.0	有
巴基斯坦	79.6000	18892.5	2709.61	4.2%	56.9	有
孟加拉國	14.7570	16099.6	2023.33	6.4%	15.5	無
斯里蘭卡	6.5600	2071.5	795.24	5.2%	28.0	無
尼泊爾	14.7000	2851.4	213.56	3.4%	6.8	無
不丹	3.8000	77.5	22.09	7.7%	1.6	無
馬爾地夫	0.0298	36.4	30.31	1.9%	0.1	無

資料来源：楊焰嬋，「當代南亞地緣政治格局特徵及其發展態勢」，印度洋經濟體研究，第 5 期 （2016 年），頁 31。

[37] 榮鷹，「『莫迪主義』與中印關係的未來」，**國際問題研究**，頁 14-16。
[38] 葉海林，「印度南亞政策對中國推進『一帶一路』的影響」，**印度洋經濟體研究**，頁 12~13。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

二、聯合區域外國家平衡中國影響

莫迪時期印度雖加大對傳統勢力範圍的影響與控制，然而，印度與南亞各國多面臨內部經濟成長的壓力，因此，中國的經濟優勢使得印度對鄰近小國的控制產生不利的影響，另莫迪的就任亦反映出人民對經濟的期待，所以印度也不會全然拒絕與中國的經濟合作，但同時又對自身的安全感到不安，這使得莫迪積極與區域外大國建立合作關係來平衡中國的影響，以彌補自身力量的不足[39]。

因此，與當今第一霸權美國的合作，自然成為莫迪的首要任務，在美國全球戰略視角下，「21 世紀海上絲綢之路」倡議以經濟為誘因，驅使印度洋沿線國家強化與中國的政治合作，中國所獲得的戰略控制與利益將遠勝於過去著重於軍事層面的珍珠鍊戰略，所以在印度洋地區美國需要一個強而有力的盟友來共同對抗中國的崛起，在美印雙方對中國的戰略需求下，彼此的戰略接近已成為必然的趨勢，雙方一方面都接受經濟上與中國的合作，但在安全上的疑慮始終高過經濟上的互賴[40]。莫迪時期美印軍事安全合作成果豐碩，2016 年雙方簽署「後勤交流備忘錄協定」使印度享有美國對其盟國技術轉讓的同等待遇，美印關係也上升至「最重要的夥伴關係」，川普上任後，持續深化美印戰略合作，表示緊密的美印關係是維護印太地區和平穩定的核心。此外，莫迪時期亦開始對印太概念積極投入，加強與美國及其盟國在印度洋的安全合作，美日印澳四國戰略對話機制的重啟、美日印三邊戰略互動升溫、美日印在馬拉巴爾海上聯合軍演規模的提升，都象徵著印度強化自身在印度洋地區影響力的決心[41]。同樣的，莫迪亦強化與英法俄等大國在經貿、軍事、核能、氣候、基礎設施建設等多個領域的合作關係，以降低

[39] 沈明室，「印度新政府外交與軍事關係之觀察」，**全球政治評論**，頁 26~30。

[40] 張棋炘，「美、印戰略接近對中共珍珠鍊戰略的影響」，本文發表於 2015 年 2 月 12 日遠景基金會主辦的內部座談會，http://cap.nthu.edu.tw/ezfiles/891/1891/img/2367/236365609.pdf，檢索日期 2018 年 3 月 10 日。

[41] 李莉，「印度大國崛起戰略新動向」，**現代國際關係**，第 12 期 （2017 年），頁 19~20。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

對中國經貿的依賴，並獲取大國對印度在國際上的支持，但與中國卻也保持一定程度的雙邊關係，以確保印度在大國周旋的戰略中獲得最大的利益[42]。

再者，隨著中美競爭加劇、川普政府對外政策的變數，印度仍希望保留戰略自主性，並不想成為美對中戰略的棋子。印度亦加強與中國有潛在紛擾國家的戰略合作關係，2015 年印日澳三國啟動三邊對話，加强在印太地區海上安全反恐及的區互聯互通等面向的合作[43]。2014 年莫迪將過去的東望政策提升至東進政策，將其影響力向東延伸至東南亞、東亞地區，東進政策含括過去以經濟發展為導向的東望政策，且更具有對外政治力擴張的戰略意涵，除了可連結美國亞太在平衡戰略外，印度更加強在南海與中國有糾紛之東南亞國家的戰略關係，並主動介入南海爭端，來擴大自身在國際上的影響力[44]。2016 年莫迪訪問越南期間表示越南是印度東進政策的重要支柱之一，雙方並將兩國戰略夥伴關係提升至全面戰略夥伴關係。就印度而言，與越南強化軍事合作除可共同應對中國在印度洋、南海的擴張行動外，並可從越南獲得南海石油及軍售利益的好處，相對的，越南亦可透過與印度的關係強化對中國達到戰略嚇阻的效果[45]。

參、發展區域倡議

雖然印度為了自身利益考量，選擇性參與海上絲綢之路倡議項目，惟對中國威脅的疑慮始終制約著雙方的合作關係。為避免印度對外發展受限，莫迪採取的策略有二，第一、在自身經濟實力仍不足情況下支持美、日等大國在此區域的倡議內容。第二、推行自身的倡議來維持在印度洋地區的領導地位[46]。

一、支持他國倡議

[42] 王曉文，「印度莫迪政府的大國戰略評析」，**現代國際關係**，第 5 期 （2017 年），頁 34~35。
[43] 李莉，「印度大國崛起戰略新動向」，**現代國際關係**，頁 20。
[44] 張棋炘，「印度對外政策剖析：從東望邁向東進」，**國際公共事務**，頁 85~89。
[45] 沈明室，「印度與越南軍事合作的觀察」，**現代國際關係**，第 138 期 （2016 年 10 月），頁 59~61。
[46] 穆希布爾·拉赫曼，「『21 世纪海上絲綢之路』与中國-南亞關係」，**印度洋經濟體研究**，第 1 期 （2016 年），頁 38~39。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

根據經濟學人的報導印度對於美國「印太經濟走廊」(Indo- Pacific Economic Corridor)項目已表達支持，但也藉此條件來取得美日兩國對其「湄公河-恒合作」(Mekong-Ganga Cooperation) 項目的支持[47]。此外，2017 年 5 月美國川普政府更重啟 2011 年希拉蕊所提出的「新絲綢之路」倡議，力邀印度參與來抗衡中國的「一帶一路」倡議，「新絲綢之路」倡議將著重於與阿富汗及其周遭國家的互聯互通，印度在此將扮演著重要的角色[48]。

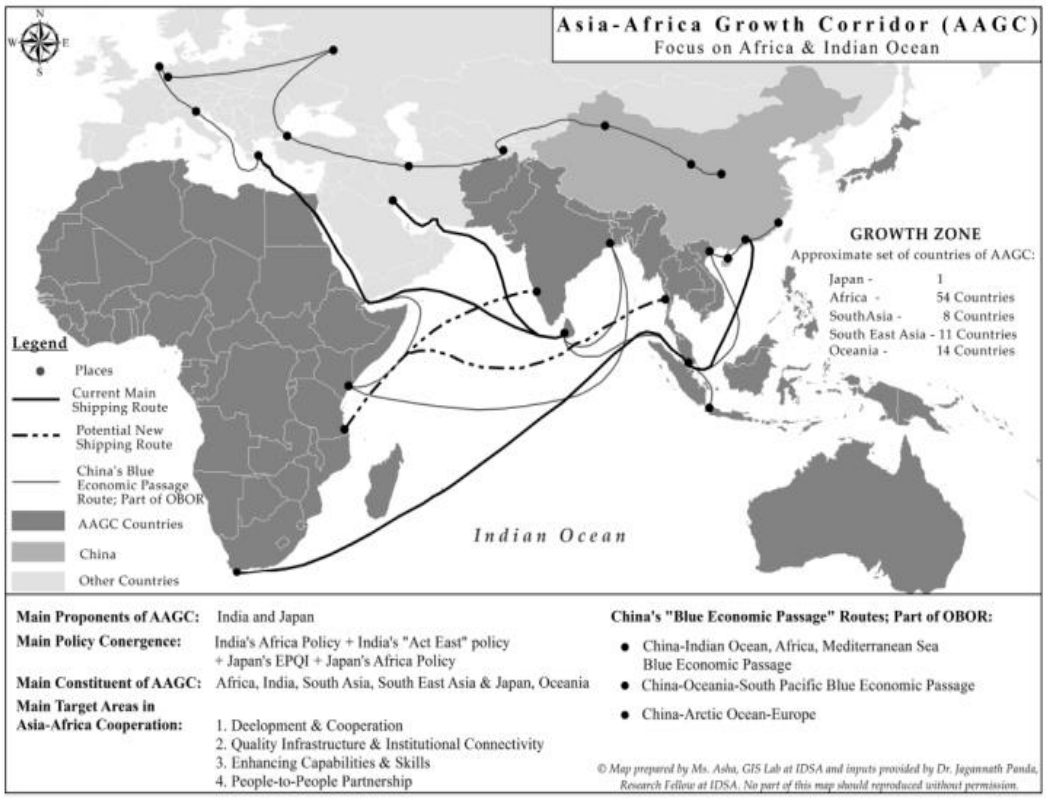

圖 4-2：自由走廊示意圖

資料來源:"The Aaia-Africa Growth Corridor：An India-Japan Arch in the Making?", *FOC US ASIA*, No.21 August 2017

[47] "India still nervous about China's growing strength: Chinese think tank", *The Econmic Times*, Jan 6, 2015. https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/india-still-nervous-about-chinas-growing-strength-chinese-think-tank/articleshow/45781308.cms. Accessed on Mar 14, 2018.

[48] "US, India To Revive 'New Silk Road' Seen As Counter To China's Belt And Road Project", *NDTV*, May 24, 2017. https://www.ndtv.com/india-news/us-india-to-revive-new-silk-road-to-counter-chinas-belt-and-road-obor-project-1697632. Accessed on Mar 14, 2018.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

再者，2017 年 5 月 23 日莫迪於印度舉辦的非洲發展銀行大會上力推與日共同合作的「自由走廊」計畫，強化與非洲國家在技術、健康、基礎設施建設、製造業等領域的合作，試圖證明「自由走廊」計畫所設定的條件比中國「一帶一路」更好[49]。

二、推展自身倡議

（一）季風計畫

季風計畫於 2014 年 6 月由印度文化部提出，計畫起源於古代印度洋地區人們著重於於印度洋季風氣候下的古代海上航路與文化景觀項目，旨在重新建立印度洋區域內國家間的聯繫，有利於彼此在文化上的相互理解，計畫的目標是聯合印度洋國家對於東非、阿拉伯半島、南亞地區和東南亞地區進行歷史與考古研究，探索印度洋世界在商貿、文化和宗教等方面的統一性，協助聯合國教科文組織保護和開發人類文化遺產，並強調首要任務是重啟古代印度洋的貿易航線「海上香料之路」，印度是航線上的核心，將印度洋主要國家串連起來，喚起印度洋國家的輝煌歷史，季風計畫涵蓋 39 個國家從東非行經印度洋到中國南部海域，雖然季風計畫的最初構想是關注於文化層面，但其影響層面也暗指著莫迪政府鄰國外交的向外延伸[50]。

而隨著中國「21 世紀海上絲綢之路」倡議在印度洋的發展，季風計畫的戰略內涵也逐漸顯現[51]，2014 年 9 月前印度外交部長蘇賈塔辛格明確表示該計畫不僅關注文化地位，還包含嚴肅的戰略層面。同年 11 月，印度在歷史上的香料中心科欽召開以「印度洋區域：印度的文化景觀和海上貿易航路」為主題的全國性會議，相關報導指出印度政府已和印度洋的 39 個關聯國家建立深化的關係。2015 年 3 月莫迪訪問塞舌爾、毛里求斯和斯里蘭卡等三個近期與中國投資互動關係熱

[49] 「印日聯手推『自由走廊』抗衡『一帶一路』」，**美國之音**，https://www.voacantonese.com/a/oborr-20170523/3868717.html，檢索日期 2018 年 3 月 19 日。

[50] 陶亮，「『季節計畫』、印度洋海洋戰略與『21 世紀海上絲綢之路』」，**南亞研究**，頁 96~98。

[51] "Narendra Modi's 'Mausam' manoeuvre to check China's maritime might", *Times of India*, Sep 16, 2014. https://timesofindia.indiatimes.com/india/Narendra-Modis-Mausam-manoeuvre-to-check-Chinas-maritime-might/articleshow/42562085.cms. Accessed on Mar 15, 2018.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

絡的印度洋國家，更被視為是印度推動季風計畫具戰略意義的行動[52]。雖然莫迪政府一再否認季風計畫是用來對抗中國的「21 世紀海上絲綢之路」倡議，但是兩者都是沿用過去歷史的海上通道，就涵蓋範圍而言重疊性高，而印度對於中國倡議始終沉默以對，卻選擇自行推展重疊性質高的季風計畫，其對中國背後戰略意圖的懷疑及欲與中國競爭的戰略意涵不難理解[53]。

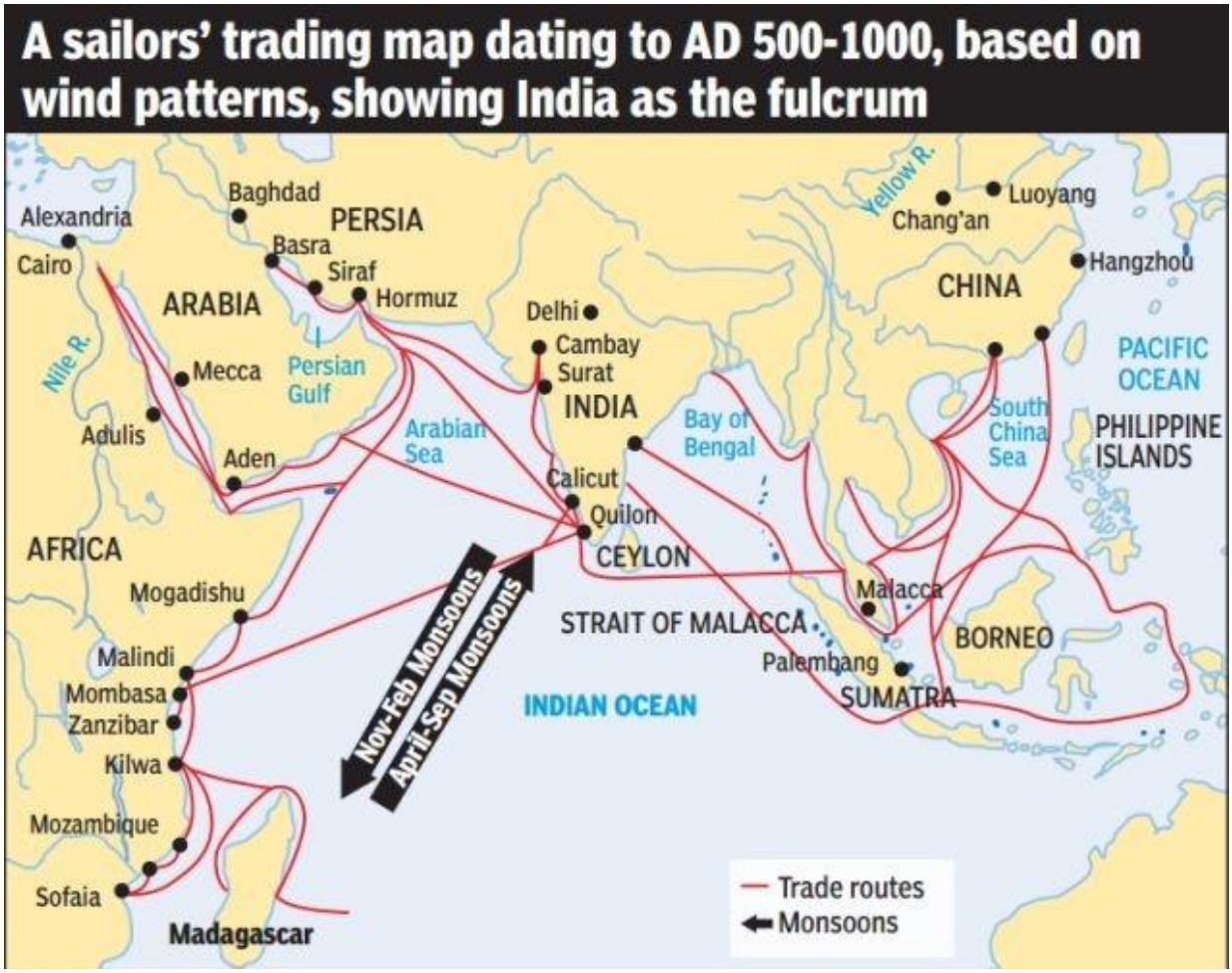

圖 4-3：季風計畫示意圖

資料來源:"Narendra Modi's 'Mausam' manoeuvre to check China's maritime might", *Times of India*, https://timesofindia.indiatimes.com/india/Narendra-Modis-Mausam-manoeuvre-to-check-Chinas-maritime-might/articleshow/42562085.cms.

[52] 馮傳祿，「『一帶一路』與『季風計畫』戰略對接：有效政策選項抑或偽命題」，**南亞研究**，頁 47~48。

[53] 「印度『季風計畫』對亞太區域政經之影響」，**社團法人對外關係協會**，http://www.afr.org.tw/product_detail.php?lang=tw&id=28，檢索日期 2018 年 3 月 15 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

中國學者陶亮認為印度的季風計畫是文化版的「印度洋海軍論壇」，是其印度洋戰略的重要內容，亦是印度大國戰略的重要實踐。海上絲路是中國用經濟優勢所推動的海洋戰略，現階段的印度自知在經濟上尚無法與中國相抗衡，印度因而採取「文化」軟實力的手段來干擾中國對其印度洋影響力，藉以維持自身在印度洋地區的影響力[54]。中國南亞協會常務理事前峰亦表示，季風計畫蘊含著印度的戰略野心，未來將可與「印度制造」、「薩迦爾瑪拉」計畫相整合，轉變為印度推動製造業、貿易、文化合作的大國戰略[55]。因此，雖然季風計畫提出迄今，印度未公布具體的實施作法，計畫仍屬模糊的概念，但印度企圖以文化整合帶動政治整合的企圖已引起中國方面的戒心，印度文化部官員更指出由於中國認為季風計畫對海上絲綢之路構成負面影響因而反對將其納入聯合國的世界遺產項目[56]。

（二）薩迦爾瑪拉計畫

莫迪上任後積極復興過去瓦杰帕伊政府所提出的「薩迦爾瑪拉」計畫，強調以港口導向型發展，加強港口向內陸地區交通的連結，使港口成為印度對外開放的支點，向內拉動內陸地區的經濟發展，計畫內容並包含振興印度航運、造船、港口等產業，強化港口的經濟影響力[57]。以實現印度在印度洋地區的海洋經濟擴張與現代化建設，並有助於莫迪政府「印度製造」目標的實現。因此，從港口經濟的特性來看，「薩迦爾瑪拉」計畫和「21 世紀海上絲綢之路」倡議十分相似，中國學者朱翠萍甚至表示中印應在這兩個項目合作尋求對接[58]。

---

[54] 陶亮，「季節計畫、印度海洋戰略與『21 世紀海上絲綢之路』」，**南亞研究**，頁 102~106。

[55] 「印度『季風計畫』申遺遭反對或是反制『一帶一路』」，**環球網**，http://www.chinanews.com/gj/2017/01-10/8118816.shtml，檢索日期 2018 年 3 月 15 日。

[56] 「印媒：『季風計畫』申遺遭中國阻礙　專家：印度有戰略野心」，**觀察者網**，http://www.guancha.cn/Neighbors/2017_01_10_388614.shtml，檢索日期 2018 年 3 月 15 日。

[57] 梅冠群，「莫迪執政後印度經濟發展戰略選擇及我國應對之策」，**南亞研究季刊**，第 2 期（2017 年），頁 34。

[58] 朱翠萍，「印度地緣政治想像及對中印關係的影響」，**印度洋經濟體研究**，頁 23。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

然而，印度的印度洋戰略以及對中國海上絲綢之路的想像決定了莫迪所復興的「薩迦爾瑪拉」計畫的戰略意圖，印度戰略學家拉賈莫漢表示中國在印度洋地區與印度鄰國基礎設施的合作關係給印度帶來了警訊，為了實現印度的印度洋戰略必須專注於提升印度洋民用海上基礎設施建設以及在他國執行海上合作項目的能力，並樹立自身在印度洋地區防衛外交及安全提供的角色。顯然中國現階段做的比印度更好，而莫迪的「薩迦爾瑪拉」計畫將有利於印度提升其在印度洋地區經濟和安全領域合作，助益於印度洋戰略的實踐[59]。

（三）東進政策

2014 年莫迪政府將過去實施多年的東望政策升級為東進政策，從東進政策的發展環境來看，過去的東望政策獲得不錯的成效，為印度帶來多年穩定的經濟成長，惟隨著亞洲地區逐漸吸引世界的關注以及中國崛起的挑戰，為應對亞太地區複雜的競爭環境，印度希望對外擁有更大的影響力，以利在大國間角逐國際利益。此外，隨著中國整體國力的提升、東海防空識別區建立、南海軍事化等威脅，都使得美、日及東協國家更重視與印度的關係，將其視為平衡中國影響的重要力量，這樣的外部環境亦有助於印度東進政策的形成[60]。

而從莫迪政府所發表的政策內容來看，東進政策仍以東南亞地區為核心，推進印度與東協國家的經濟合作關係。表面上似與東望政策相差無幾，但從莫迪上任後出訪東協國家，積極發展與東協各國在經貿、安全、軍事等領域的合作來看，印度的東進已不再局限於過去東望政策的經濟關係。況且，在東進政策的發表會上，莫迪也特地提及東南亞國家與中國糾葛不清的南海議題，國內學者方天賜就指出印度對南海的介入即是其東進政策向東擴張影響力的具體行動[61]。

因此，與過去以經濟為導向的東望政策相比東進政策更蘊含著強權對外的戰略意涵，而就時間點來看自 2010 年起美國就不斷鼓勵印度向東交往，公開支持

[59] "Modi's Sagar Mala", *OBSERVER RESEARCH FOUNDATION*, Mar 11, 2015. http://www.orfonline.org/research/modis-sagar-mala/. Accessed on Mar 15, 2018.

[60] 葛紅亮，「莫迪政府東向行動政策析論」，**南亞研究**，第 1 期 （2015 年），頁 63~66。

[61] 張棋炘，「印度對外政策剖析：從東望邁向東進」，**國際公共事務**，第 4 期 （2016 年 7 月），頁 88-90。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

印度在亞太地區發揮更重要的作用，並推動亞太再平衡戰略，隨著中國海上絲綢之路的提出，莫迪政府也隨之發表具戰略企圖的東進政策，其欲與中國在印太平洋地區競爭的意味十分濃厚，也恰好呼應美印兩國對中國威脅抗衡的共同需求[62]。而近幾年來印度東進與東協國家的安全互動亦彰顯出印度向東擴張影響力的決心。2015 年 5 月，印越簽署《2015-2020 年印越國防合作共同願景聲明》，擴大雙方在海上安全合作。2016 年 9 月莫迪訪越，向越南提供 5 億美元貸款以供雙方在防衛上的合作，並發展雙方在武器裝備、衛星發射及飛彈領域的合作關係。2017 年 7 月，緬甸國防軍總司令敏昂萊訪印[63]。這些行動都被視為印度東進政策的成果，向東行動的印度使其和美、日及東南亞國家的關係日趨緊密，因而東進政策普遍被解讀為用來平衡中國海上絲綢之路[64]。

肆、干預中國核心議題

由於中巴經濟走廊行經印巴領土爭議的旁遮普省，觸動著印度的敏感神經，而該走廊又被中國定義為「一帶一路」倡議的旗艦項目，這也成為印度對倡議反對的主因之一。中印過去之間領土爭議不斷，始終無法獲得解決，而中國在中巴經濟走廊爭議地段的建設則被印度視為中國對於印巴領土爭議的介入[65]。而印度對中國的不滿也表現於實際行動之中，中國向來將主權爭議視為重要核心利益，而莫迪上任後，頻頻直指中國介意的敏感議題，聯合與中國爭議的國家、組織來對中實施戰略上的施壓，印度在南海的介入就是個明顯的例子。此外，中國學者葉海林也指出 2015 年莫迪受邀赴中訪問，然而行前卻前往中印領土爭議的阿魯納恰爾邦（中國稱藏南地區）視察，象徵著莫迪政府對中印關係的解讀及邊界問

[62] 同前註，頁 81~86。

[63] 「印度『東進』戰略迷航」，**新華網**，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/globe/2018-01/16/c_136882618.htm，檢索日期 2018 年 3 月 15 日。

[64] "India's Act East Policy balancing China in the region: Thinktank", *The Indian Express*, Jul 24, 2015. http://indianexpress.com/article/india/india-others/indias-act-east-policy-balancing-china-in-the-region-thinktank/. Accessed on Mar 16, 2018.

[65] 「Rahul Mishra：印度大力支持亞投行，為啥反對『一帶一路』？」，**觀察者網**。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

題的態度，具有強烈的政治動機，希望藉由中國敏感問題的介入施壓，來爭取對自己有利的談判條件[66]。

另外，對西藏分裂活動的支持以及兩岸關係的操弄亦成為印度報復中國的手段，印度近年不斷操作中國所在意的一個中國原則，2014 年印度外交部長斯瓦拉傑更在記者會中指出，如果中國要印度承認「一個中國」，那麼中國也應該表態尊重「一個印度」[67]。2016 年 12 月印度總統穆克吉會見西藏流亡精神領袖達賴喇嘛，已引起中國強烈的抗議，2017 年莫迪政府更同意達賴喇嘛前往阿魯納恰爾邦訪問，可看出莫迪政府透過操弄西藏、藏南議題來箝制中國的行動也較過去歷屆政府顯得更為強烈[68]。同樣的，近年來莫迪政府在東進政策的順水推舟下，加強了與我國之間的互動關係，欲藉臺灣對中國崛起的不安來操作兩岸關係的敏感議題，進而對中在中巴經濟走廊等領土問題上施加壓力[69]。因此，從上述的種種行動可以看出，莫迪政府對於中國核心議題的干預更趨向於公開表態，手段也更為強勢，用以捍衛印度的重要利益，但這也為雙方關係帶來不利的影響。

第三節 海上絲路和印度的競合

隨著海上絲綢之路在南亞及印度洋地區的發展，中印之間的互動越來越受到全球的關注，中印關係在倡議的框架下呈現競爭與合作並存的矛盾情形。在競爭的關係中，呈現出相互大國戰略的衝突、平衡角色的競爭、領土爭議的惡化等情況。而在合作的關係中，經濟在過去就是雙方互動的主要元素，在經濟層面上雙方有著共同利益，倡議中的經濟導向、互聯互通特性正好滿足莫迪政府的經濟發

---

[66] 葉海林，「『強勢政府』心態下的印度對華政策」，**印度洋地區發展報告-21 世紀海上絲綢之路**，頁 38~40。

[67] 「台灣與西藏，對印度有什麼價值？先從『一個印度』與『一個中國』談起」，**關鍵評論**，https://www.thenewslens.com/article/32831，檢索日期 2018 年 2 月 28 日。

[68] 葉海林，「莫迪的對華心態『問題外交』與印度參與『一帶一路』倡議的前景」，**印度洋地區發展報告-『一帶一路』與南亞**，頁 37~38。

[69] "India's Dangerous Taiwan Gambit", *The Diplomat*, Oct 23, 2017. https://thediplomat.com/2017/10/indias-dangerous-taiwan-gambit/. Accessed on Mar 17, 2018.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

展戰略，也使得雙方的對接更為可能。因此，在涉及安全議題部分使得雙方競爭關係加劇，而在經濟的層面，兩國則存在部分合作的空間，惟雙方在倡議的影響下安全的競爭明顯大於經濟的合作，而印度對於中國經濟的合作亦伴隨安全的想像，也限縮了雙方合作的深度。本節將深入分析在「21 世紀海上絲綢之路」倡議下中印之間的競合樣貌與對雙方關係的實質影響。

壹、大國戰略的衝突

一、「21世紀海上絲綢之路」乃服務於習近平的大國戰略

習近平上任時所面臨的內外環境充滿挑戰，對外有美日在亞洲的聯手壓制，對內則存在著國內經濟發展不均、成長遲滯的隱憂。在這樣的情況下，2012 年習近平提出一個長期發展的大戰略「中國夢」，勾勒出習近平執政下的大國戰略發展重點，象徵中國在政治、經濟、軍事、外交等多個領域影響力的擴張，對內建立小康社會，滿足人民的根本需求，對外，構建符合中國利益的全球秩序來捍衛自身的核心利益，以實現中華民族偉大復興的願景[70]。而「一帶一路」戰略的提出被視為「中國夢」的延伸，透過陸、海絲路的串連以及「命運共同體」概念的號召，強化沿線國家、區域內的政治、經貿合作關係[71]。因此，「一帶一路」普遍被視為習近平實現大國戰略的主要外交政策，以經濟為手段、合作為概念，挑戰過去以美國為主體的世界經濟體系[72]。中國學者王義桅指出「一帶一路」是實現中華民族偉大復興中國夢的重要途徑，獲得全球話語權和比較優勢的大國戰略，

[70] Timothy Heath、Bonny Lin，「中國夢：人民共和國的戰略和政策重點」，**中國-內裡與表象**，頁 1-5。

[71] 「『一帶一路』戰略，是偉大『中國夢』的合理延伸」，**中華人民共和國國務院新聞辦公室**，http://www.scio.gov.cn/m/31773/35507/35515/35523/Document/1530130/1530130.htm，檢索日期 2018 年 3 月 19 日。

[72] 「英媒：習近平『一帶一路』戰略重塑世界經濟」，**中華人民共和國國務院新聞辦公室**，http://www.scio.gov.cn/m/31773/35507/35515/35523/Document/1530130/1530130.htm，檢索日期 2018 年 3 月 19 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

有助中國達成引導世界朝向全球化、促進區域經濟一體化、提升中國國際影響力，以及塑造中國全球化的戰略優勢等目標[73]。

由於中國的崛起已威脅到美國的全球地位，中國威脅的聲浪始終在美國戰略界不斷討論，美國視中國為主要威脅，而美國的重返亞洲戰略亦為中國的發展帶來不利影響，因此，為創造有利於中國崛起的戰略環境，美國是習近平時期對外戰略的首要對象[74]。而「一帶一路」的提出順應了中國的大國戰略需求，「21 世紀海上絲綢之路」是為「一帶一路」的海上發展路徑，是海權向外擴展的長遠規劃，這反映出中國的大國戰略從過去傳統的陸權朝向海陸並重的方向發展，隨著整體國力的提升，習近平眼中的國家利益已不再侷限於國內層面，而是放眼全球的大國戰略，大國的崛起需要經濟的支撐，而經濟的穩定成長則需要安全的發展環境，而「21 世紀海上絲綢之路」的提出不但是中國過去歷史的延續，更象徵著中國將海權路徑向西調整至印度洋、南太平洋，以作為美國在西太平洋地區向亞太西進的戰略緩衝，來獲得更寬闊的海上發展空間，因此，海上絲綢之路代表中國大國戰略海上的實踐，習近平希望藉由海上絲路來掌控海洋通道，並在經濟、政治、軍事等領域建立絕對的優勢[75]。

二、莫習的大國戰略衝突

印度自古以來就存在著大國戰略的思維，尼赫魯曾說印度已現在所處的地位，是不能在世界上扮演第二等的角色，要麼就做一個有聲有色的大國，要麼就銷聲匿跡，中間地位不能引動我，我也不相信任何中間地位是可能的[76]。象徵著印度對自身大國角色的定位。而從莫迪就任後的對外政策來看，延續了尼赫魯時期的

[73] 「『一帶一路』融通中國夢與世界夢」，**上海社會科學院社會科學報**，http://www.shekebao.com.cn/shekebao/n440/n441/u1ai9752.html，檢索日期 2018 年 3 月 19 日。
[74] 「習近平大國戰略的六步先手棋」，**環球網**，http://www.globalnewstimes.com/jueyuancailiao/guona/2015/0301/169.html，檢索日期 2018 年 3 月 19 日。
[75] 張凱銘，「中國『21 世紀海上絲綢之路』戰略之研究」，**台灣國際研究季刊**，頁 143。
[76] 尼赫魯著，齊文譯，**印度的發現**（北京：世界知識出版社，1956 年），頁 57。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

大國思維，除鞏固印度洋及南亞地區的舊有勢力範圍外，並擴展在亞洲的影響力，積極爭取世界大國支持進入聯合國常任理事國，以追求更高的國際地位[77]。

中國學者朱翠萍認為莫迪對於大國戰略的實踐主要體現在以下幾個層面，首先，印度將自己視為潛在全球領導者的角色，並將中國視為最大的對手。莫迪上任後頻頻出訪他國，多元的外交行動成為莫迪的個人特色，透過睦鄰政策加強對南亞的掌控，並重視與大國的關係來爭取國際支持，逐步提升全球影響力。再者，莫迪的東進行動政策是印度擴大對印度洋影響力並向亞太地區前進的全球戰略。除強化過去東望政策的經濟外交力度外，並有著更深層的戰略考量，積極介入南海爭議等東亞地區事務，聯合其他國家平衡中國在印度洋、南亞、東南亞的影響。最後，季風計畫是莫迪藉由軟實力的手段來復興過去印度海上影響力，加強與沿線國家在文化、貿易、外交、安全領域的聯繫[78]。

從習近平與莫迪的大國戰略可發現，中國認定的戰略威脅是美國，而印度卻是直指中國。「21 世紀海上絲綢之路」倡議是中國實現大國戰略的海上途徑，南亞及印度洋地區是該倡議的重要發展區域，近幾年來中國與沿線國家在基礎設施投資、產能合作及能源建設均獲得相當的進展，隨著瓜達爾及漢班托塔港口的建成，可倫坡港口城、吉大港經濟工業園區的合作、中巴經濟走廊與孟中印緬經濟走廊的推進，中國逐漸增強在此區域的影響力。然而，中國在印度洋的戰略擴張已被印度認為對其在區域主導地位構成威脅，同樣的也對印度的大國戰略形成破壞[79]。印度視印度洋為核心利益，是其大國崛起的基礎，印度期望在此區域建立排他性的霸權，但印度的作法是矛盾的，印度將中國的出現視為此區域最大挑戰，但同時卻與美保持合作關係[80]。因為，莫迪了解現今的印度尚無法彌補中國給予印度洋國家的資金協助，雙方軍事實力仍有段差距，與美國及與中國有潛在衝突

---

[77] C.Raja Mohan, Rishika Chauhan, “Modi’s Foreign Policy: Focus on the Diaspora,” *Institude of South Asia*, No. 204 （2015）, pp. 2~5.

[78] 朱翠萍，「莫迪政府大國發展戰略的地緣政治考量」，汪戎主編，**印度洋地區發展報告-莫迪的印度**（北京：社會科學文獻出版社，2016 年），頁 14~18。

[79] 王曉文，「莫迪政府的大國戰略評析」，**現代國際關係**，第 5 期 （2017 年），頁 40。

[80] 時宏遠，「印度的海洋強國夢」，**國際問題研究**，第 3 期 （2013 年），頁 104~105。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

國家的合作成為最佳選擇。再者，由於印度多以零和思維看待中國的崛起，而海上絲綢之路是中國大國戰略的海上路徑，珍珠鍊戰略的具體實踐，印度自然不希望倡議成功，況且，中國學者葉海林指出印度近幾年的經濟成長並非依賴中國，即便印度希望與中國在經濟上的合作，也無須在倡議的框架上，中印兩國都有豐沛的內需市場，中印的雙邊合作就可產生巨大的效果，因此，與其帶領南亞國家融入倡議促成中國大國戰略的成功，莫迪政府更傾向選擇不表態的暗中破壞倡議的進行[81]。

總論在海上絲綢之路的推展下，習近平的大國戰略朝向海陸並進的全面發展，而印度洋地區是海上絲綢之路的重要路段，攸關中國海上經濟、能源通道安全，惟中國在印度洋、南亞地區影響力的擴張，必然遭受將其視為最大威脅國家印度的挑戰，印度是以零和思維看待中國的崛起，中國在斯里蘭卡可倫坡港口城投資建設的一度中斷、南海爭議介入以及在伊朗的恰巴哈爾港的投資以對抗瓜達爾港，都成為莫迪政府抗衡中國影響力的最佳例證。而莫迪政府東進政策、季風計畫的相繼提出也顯示出印度欲與中國爭奪區域的主導地位[82]。同樣的，中國的大國戰略亦不希望受到有敵意的印度影響，多次以實際行動阻撓印度的大國夢，2016年印度在美國等西方國家的支持下，要求進入核供應集團而被中國以未加入核不擴散條約為由拒絕正是明顯的例子[83]。因此，在倡議的發展下，中印兩國在印度洋的戰略衝突升溫，印度不斷增加在印度洋的軍事存在，提升海上監控系統的建設，同樣的，中國潛艦在印度洋的出現以及海外軍事基地的成立，都使得雙方在區域內的競爭衝突增加[84]。

---

[81] 葉海林，「莫迪的對華心態『問題外交』與印度參與『一帶一路』倡議的前景」，**印度洋地區發展報告-『一帶一路』與南亞**，頁 45~47。

[82] 王曉文，「莫迪政府的大國戰略評析」，**現代國際關係**，頁 40。

[83] 葉海林，「莫迪的對華心態『問題外交』與印度參與『一帶一路』倡議的前景」，汪戎主編，**印度洋地區發展報告-『一帶一路』與南亞**（北京：社會科學文獻出版社，2017 年），頁 36~37。

[84] 王曉文，「莫迪政府的大國戰略評析」，**現代國際關係**，頁 41。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

貳、平衡角色的競爭

一、南亞國家

印度自古就將南亞視為自身的勢力範圍，將南亞事務視為自家事，不容許境外勢力干涉，然印度的強勢作風已使南亞其他國家心生恐懼與不安，惟與印度相鄰的地理特性使得各國在區域內的安全離不開印度，為降低對印度的依賴，南亞國家傾向借助境外大國力量來平衡印度的影響[85]。因此，海上絲綢之路提供南亞國家平衡印度影響的絕佳契機，即便莫迪政府時期意識到穩定的南亞關係有助於自身大國戰略的發展，並在上任後積極推動與周邊鄰國的友好關係，邀請南亞各國參加就職典禮、推動睦鄰政策、提供鄰國基礎建設資金等舉措頻頻向南亞各國示好，但受限於自身的經濟能力以及自我優越感的作祟下，莫迪政府的南亞政策仍舊擺脫不了過去的立威手段，採取成本較小的大棒威嚇來迫使他國服從，從尼泊爾的制憲事件中便可明證。再者，從印度對斯里蘭卡的干預中也可看出，印度對海上絲路在南亞的對策是從中分化破壞，避免中國在南亞的影響力擴大，因為印度沒有能力亦沒有意願承擔南亞國家發展的資金缺口，只要達到削弱中國倡議發展，維持自身對南亞的實質掌控，印度的南亞策略就可算是成功[86]。

此外，隨著海上絲綢之路在南亞的推展，越來越多的印度鄰國將中國的經濟成功視為自身經濟發展以及擺脫印度長期控制的機會，在對印策略上打出中國牌[87]。中國亦希望提升在南亞的影響力，以確保能源、貿易通道的安全以及倡議的順利推動。在經濟及平衡戰略的需求下，印度的南亞鄰國與中國的戰略關係逐漸加溫，但隨者對中國經濟借貸關係的增加，亦使得南亞國家有所警覺，而從印度的視角來看，中國在南亞地區所建立的軍事部屬、政治支持已對印度構成實質的

---

[85] 楊焰嬋，「當代南亞地緣政治格局特徵及其發展態勢」，**印度洋經濟體研究**，第 5 期 （2016 年），頁 36~37。

[86] 葉海林，「印度南亞政策及其對中國推進『一帶一路』的影響」，汪戎主編，**印度洋地區發展報告-莫迪的印度**（北京：社會科學文獻出版社，2016 年），頁 47~48。

[87] Christian Wagner, “The Role of India and China in South Asia,” *Strategic Analysis*, Vol. 40, No. 4（2016）, pp.314~318.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

威脅[88]。為防堵中國勢力在南亞的擴大，莫迪政府加速解決與鄰國歷史問題，並推動南亞地區的互聯互通。印孟兩國的邊界爭端的解決、環印聯盟藍色經濟對話舉辦、薩迦爾瑪拉計畫推出、印孟海底隧道與不丹、孟加拉、印度、尼泊爾四國汽車協議等都是印度反制的體現。在中印的相互較勁下，南亞國家也加入大國平衡的遊戲，在和雙方討價還價中，讓身為小國的自己獲得最佳的戰略利益，這也使得不論是中國推動倡議上抑或印度維持南亞領導地位的成本都隨之提高。因而讓中印在南亞地區的影響力之爭更加劇烈[89]。

二、東南亞國家

過去東協就將無領土爭議的印度視為國際上的好朋友，十分支持印度東向政策的推行，反之，則將崛起的中國視為安全上的威脅，雖然雙方在經濟上的合作不斷擴大，但中國在南海的強勢主張，讓東協各國了解到中國不僅要做經濟強權，更有成為軍事強權的野心。而東協過去的對外政策中傾向藉由廣泛與大國交往來建立區域內的權力平衡，普遍認為美國是維持區域穩定的關鍵力量，而印度的崛起則提供東協對中戰略平衡的另一個選擇[90]。

我國學者張棋炘指出雖然中國強調海上絲綢之路是有利於各國的經濟合作倡議，但在南海爭議上中國絲毫不退讓的強硬態度，已讓東協各國擔心絲綢之路最終成為以中國為中心的絲路帝國，因而積極拉攏與美、日、印等大國的關係。而莫迪政府將過去東望政策提升至戰略層面的東進政策除了象徵對中國倡議的反制外，也正好呼應了東協國家在經濟、安全上的戰略需求[91]。

海上絲綢之路的推展使得中國在印度洋的影響力逐漸升高，引發印度的不安，近年來印度不顧中國反對以東進政策為由積極參與南海事務，除反映出對中國介入印度洋的不滿外，亦服膺於印度自身的大國戰略。南海存在豐沛的經濟利益，

---

[88] 肖軍，「中國戰略崛起與南亞戰略實踐」，**印度洋經濟體研究**，第 3 期 （2016 年），頁 68~72。

[89] 葉海林，「印度南亞政策及其對中國推進『一帶一路』的影響」，**印度洋地區發展報告-莫迪的印度**，頁 43~51。

[90] 林佾靜，「印度在東南亞安全中之角色建構：東協中心取向分析」，**全球政治評論**，第 53 期 （2016 年），頁 86~90。

[91] 張棋炘，「印度對外政策剖析：從東望邁向東進」，**國際公共事務**，頁 86~87。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

並具印度海權向東擴張的戰略意涵，印度海軍更認定其重要性僅次於印度洋，並積極與新加坡、越南等國實施互訪演習，以及在越南建立衛星站以利監控中國及南海。而東協各國也樂見印度對南海的介入，越南更公開表態支持印度介入南海議題，並與印度達成共同開採南海石油的協議[92]。

惟值得注意的是，東協國家及印度因為相互的安全需求進而在戰略上靠攏，然而，東協是基於權力平衡的角度與印度戰略合作，以謀求經濟及安全上的保障，因此，東協國家亦不會在中印關係中單邊倒向印度，從中國與東協經濟合作的擴大就可看出端倪[93]。以現階段東協與各大國的關係中出現著經濟靠中國，安全傾向與美日印等國合作的局勢。而印度在東協國家的煽動與南海事務的介入下，中印在東南亞的戰略關係將呈現競爭的趨勢。

參、領土爭議的惡化

在海上絲綢之路的相關計畫中，以中巴經濟走廊項目最受到印度的關注及反彈，甚至莫迪政府公開將其作為拒絕參加中國首次舉辦「一帶一路」高峰論壇的主要理由。印度關心的是中巴經濟走廊行經印巴領土爭議的喀什米爾地區，雖然中國不斷強調走廊路線不是針對印度，並且歡迎印度參與共建，但近年來印度對中國崛起的疑慮以及印巴雙方在區域內激烈的交火已使得情勢格外緊張，中國在印巴爭議領土上的建設更觸動著印度的敏感神經[94]。

中國學者彭濤指出以中國的立場來看，中巴經濟走廊勢在必行，在政治上具備中巴全天候戰略合作伙伴關係的穩固基礎，戰略上是倡議的先行項目，具有示範宣傳的意味，並可幫助中國打破麻六甲困境，透過瓜達爾港將影響力擴及印度洋。而從印度的視角來看是從地緣政治的角度來評斷中巴經濟走廊，印度認為走

[92] 林佾靜，「印度在東南亞安全中之角色建構：東協中心取向分析」，**全球政治評論**，頁 114-116；「印度在越南建衛星站協助監視中國及南海」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world/2016/01/160125_india_vietnam_satellite，檢索日期 2018 年 3 月 25 日。

[93] 「10 國領導集體出席印度共和國日閱兵，莫迪搞定東盟了？」，**觀察者網**，http://user.guancha.cn/main/content?id=3307，檢索日期 2018 年 3 月 25 日。

[94] 「觀點：中巴經濟走廊為何引發爭論？」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-40615685，檢索日期 2018 年 3 月 26 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

廊行經爭議地段是為了討好巴基斯坦，強化在南亞的反印聯盟，削弱印度在印度洋的影響力[95]。中巴經濟走廊給印度帶來危機感，印度認為從走廊沿線恐怖主義孳生、社會動盪不安和經濟發展落後的環境來看中巴經濟走廊並不可行，況且走廊的建成需投入龐大的資金和預期投資報酬相比理應讓人卻步，而為什麼中國仍執意在印度所關切的爭議領土上進行投資建設，顯然戰略意圖更勝於經濟上所帶來的效益[96]。況且，中國一方面將印度敏感的走廊作為「一帶一路」倡議的旗艦項目，另一方面又不斷呼籲雙方應泯除過去恩怨，希望尋求與印度在倡議下擴大合作。這樣的兩手策略都讓印度十分的不解，對走廊的不滿從未消除。

近年來莫迪政府對中巴經濟走廊的不滿也表現於實際行動當中，除在南海問題、達賴喇嘛議題上借力使力外，更有美媒指出印度試圖透過拉近與我國的互動關係來對中國形成戰略上的壓力，企圖利用中國的核心問題來做為對中巴經濟走廊的反制，然而，印度利用兩岸問題來挑戰中國易使得中印兩國的互動關係更為惡化[97]。2017 年在洞朗地區所發生的中印軍事對峙事件更被視為印度不滿中巴經濟走廊的延伸，卡耐基國際和平基金會莫斯科中心研究員托皮契卡諾夫認為印度對中巴經濟走廊的不滿已經歷長期的忍耐，而洞朗對峙的發生象徵莫迪政府決心採取干預手段應對，即便未來雙方發生戰爭也不足為奇[98]。BBC 報導亦指出中國在洞朗修路以及中巴經濟走廊行經印巴爭議的喀什米爾地區似乎和過去 1962 年中印戰爭的環境背景相似，中國當時在阿克塞欽修建從新疆通往西藏的公路加劇了印度的安全疑慮[99]。

---

[95] 「彭濤：『一帶一路』與中印巴三國關係」，**中國戰略分析智庫**，http://zhanlve.org/?p=4489，檢索日期 2018 年 3 月 27 日。

[96] 「Rahul Mishra：印度大力支持亞投行，為什麼反對『一帶一路』？」，**觀察者網**。

[97] 「美媒：印度不滿中巴經濟走廊想用臺灣問題挑戰中國」，**觀察者網**，http://www.guancha.cn/local/2017_10_26_432393.shtml，檢索日期 2018 年 3 月 27 日。

[98] 「中印對峙僵局俄媒：或因中巴經濟走廊」，**博聞社**，https://bowenpress.com/news/bowen_181569.html，檢索日期 2018 年 3 月 27 日。

[99] 「洞朗對峙和 62 中印戰爭前有多少相似？」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-40865861，檢索日期 2018 年 3 月 27 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

圖 4-4：中巴經濟走廊路線示意圖

資料來源：BBC 中文網，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-40615685.

而印度對於中國的戰略反制，中國也不甘示弱有所回擊，在洞朗對峙衝突也成為自 1962 年中印戰爭以來邊界對峙最久的一次，基於雙方在邊界的衝突升級，前印度駐華大使的阿肖克•康特表示此次事件中國官方的處理態度趨於強硬，甚至公開表示以印度軍隊撤退為對話的前提條件，和以往處理對印問題上的模式有所不同，但卻和其過去在南海形成實際控制的方式相似，也使得印度對於中國背後的戰略意圖神經緊繃[100]。

因此，由上可知印度對中巴經濟走廊的立場，已由片面的反對升級到實質的反制行動，對「一帶一路」高峰論壇邀請的拒絕就是明顯的證明，而隨著中國在南亞、印度洋影響力的增加，印度的反制手段也擴及到南海、西藏、兩岸問題等

[100] 「『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 27 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

中國關切的核心議題上，進而牽動中國的敏感神經，雙方關係惡化的結果也外溢到近期的洞朗對峙爭議上，彼此懸而未決的邊界問題亦隨之升級，情勢將更不利雙方問題解決與關係的改善。

肆、經濟發展的合作

雖然莫迪政府對中國海上絲綢之路充滿懷疑，認為印度不需要在倡議的框架下與中國進行合作，更不希望習近平的「一帶一路」倡議獲得成功，但無可置否地，莫迪對國內經濟發展的重視給予中印在以經濟為主體的倡議合作無限的想像空間。莫迪過去擔任古吉拉邦首席部長期間即仿效中國經濟增長方式帶動該邦的成長。而上任總理後更數次於公開場合表示中印在經貿合作領域具有巨大的潛力[101]。

從莫迪政府的經濟發展戰略來看，相當重視印度市場化和全球化的改革，以「印度製造」、「數字印度」、「民生保障」等三大計畫做為整體戰略主軸，「印度製造」的推出象徵將過去印度的發展從服務業轉向製造業。「數字印度」則是延續過去在高科技、服務業的優勢來強化國家整體的數位化網絡建設，並藉由物聯網策略與「印度製造」相連結，為印度製造業建立優勢環境。而「民生保障」計畫則著重於建立一個全民可負擔的醫療保健體系並改善全國公共衛生狀況，建立一個良善的投資環境[102]。因此，由計畫內容可知產業朝製造業轉型是戰略的主要核心，過去美國及西方大國是因製造業發展而強盛，而中國經濟的崛起亦與製造業脫離不了關係。

回顧印度過去的經濟成長模式可發現和傳統歐美國家有所不同，在基礎設施落後條件下，服務業成為印度經濟發展中最重要的一環，1999 年後印度服務業佔 GDP 貢獻比例已達 50%，惟服務業提供就業市場有限，因而國內半數以上人

[101] 王曉文，「印度莫迪政府的大國戰略評析」，**現代國際關係**，頁 34-35。
[102] 李艷芳，「莫迪政府的經濟發展戰略轉型」，**印度洋地區發展報告-莫迪的印度**，頁 200~205。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

口仍以農務勞力為主。[103]反觀象徵國家生產及就業主力的製造業卻僅佔 17%的比例，分析印度的人口結構，35 歲以下年輕人口就佔 65%，廉價的年輕勞動力人口是印度發展製造業的潛在優勢[104]。因此，「印度製造」的提出正代表著莫迪政府對產業轉型的期盼，企圖將印度打造成製造大國來推動經濟的高速成長，而計畫的推動聚焦於加強基礎建設、加快製造業發展和改善投資環境等三個面向，為達成這些目標則需要大量資金來支持，並且需要對外拓展貿易空間，積極參與國際經濟合作。基此，在資金、基礎建設以及國際經貿合作上與全球第二大經濟體中國的合作顯然是無法避開的[105]。

況且，「一帶一路」倡議所公開提倡的經貿導向、基礎設施投資合作、區域間互聯互通、共享經濟增長等特性也正好滿足莫迪政府的經濟發展戰略。中國學者林民旺就指出「印度製造」和「一帶一路」倡議可高度的契合，中國需要印度的廣大市場而印度可以成為中國產業轉移的首要基地，加速其製造業的發展[106]。印度戰略學者拉賈·莫漢也認為即便「一帶一路」倡議對印度造成戰略上的挑戰，但在促進區域間的互聯互通方面，雙方有著共同的利益，莫迪政府應專注於個別項目的合作，而非對「一帶一路」倡議做出具體的表態[107]。所以為何莫迪政府拒絕參加「一帶一路」高峰論壇、反對中巴經濟走廊，卻積極參與亞投行、金磚國家銀行，並支持孟中印緬經濟走廊等行動就不難理解了，從現實面來看，中印近幾年在經貿投資及基礎建設合作上不斷拓展，中國不但在印度投資建設工業園區，2017 年第四次中印戰略對話中更允諾增加對印度沿海製造業、高鐵網絡、清潔能源、城市發展等方面的投資，並放寬印度信息技術公司進入中國市場限制。雖

---

[103] “Emerging Markets: Analyzing India's GDP”, *INVESTOPEDIA*, Aug 28, 2015. https://www.investopedia.com/articles/investing/082515/emerging-markets-india-next-superstar.asp. Accessed on Mar 26, 2018.

[104] 「2015 年印度經濟增長 7% 下一個中國？」，**騰訊網**，http://finance.qq.com/original/MissMoney/mm0132.html，檢索日期 2018 年 3 月 27 日。

[105] 李艷芳，「莫迪政府的經濟發展戰略轉型」，**印度洋地區發展報告-莫迪的印度**，頁 200-205。

[106] 林民旺，「尋求『一帶一路』建設下的中印發展對接」，**印度洋地區發展報告-莫迪的印度**，頁 70~72。

[107] “Network is the key”, *The Indian Express*, May 9, 2017. http://indianexpress.com/article/opinion/columns/network-is-the-key-4646728/. Accessed on Mar 28, 2018.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

然狹義上對印度而言這些合作似乎都不在「一帶一路」倡議的名義之下，但廣義上對中國來說這所有的一切都是為了「一帶一路」所進行的合作關係[108]。

國立政治大學
National Chengchi University

[108] 「彭濤：『一帶一路』與中印巴三國關係」，**中國戰略分析智庫**。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

第五章 結論

隨著中印兩國的崛起，雙方在亞洲的互動逐漸受到世界的關注，檢視中印關係的影響因素具複雜性與變動性，由於歷史的分歧以及對安全的互疑使得雙方長期政治互信缺乏，但在經濟發展的共同需求下，經貿互動成為雙方關係改善的良藥，因此，中印過去即存在時而競爭、時而合作，競合共存的矛盾關係。而在「21世紀海上絲綢之路」提出後，原本看似在經濟合作為導向的倡議框架下，雙方關係能得到更進一步的深化，但透過本文的研究發現，競爭關係反而更加劇烈。即便雙方在區域穩定、航道安全、經濟發展、基礎建設等多個面向具有共同利益，但彼此對於安全的疑慮仍是雙方關係的主要考量。本研究從中印兩國不同的視角來探討在海上絲綢之路倡議下雙方的戰略互動以及對彼此關係的影響。以下針對「研究發現」及「未來研究建議」兩方面來說明本研究的結論。

第一節 研究發現

針對本研究的研究目的，經筆者分析整理的研究發現如下：

第一，「21 世紀海上絲綢之路」並不是一個新創的概念，是過去中國海路的延伸。回顧倡議提出時，中國正面臨全球經濟趨緩、能源安全、成長動能減弱、貧富差距問題以及美國勢力介入等國內、外環境的重大轉變，而倡議的內涵是以經濟導向、合作互惠、多元開放、陸海聯通為原則，並以舊有平台為基礎、新設機構為補充的合作機制來促成區域經濟的連結。正好解決國內發展問題外，並可滿足中國對外戰略的安全需求。此外，在中國的經濟優勢與各國經濟發展的需求結合下，情勢上更有助於倡議的推展。因此，倡議提出後已獲得國際上多國的響應、倡議框架確立、資金平台建設完成，與各國在倡議框架下的合作逐漸擴展。但值得注意的是，雖然除印度以外的南亞國家對於倡議均表態贊同，並與中國在基礎設施、能源建設、產能發展的合作項目不斷擴大，但筆者發現在南亞地區的

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

推動過程中卻非一帆風順，除了印度公開表態對倡議本質的懷疑，拒絕出席中國首次舉辦「一帶一路」高峰論壇外。斯里蘭卡科倫坡港口城建設一度中斷、漢班托塔港口 99 年租約民眾抗議以及巴基斯坦、尼泊爾取消中國的水電建設項目等事件，都顯示出倡議在南亞地區的推展除受到印度的政治介入外，斯里蘭卡的事件也使各國開始採取較謹慎的態度來引進中國資金，深怕擴大的債務關係將制約著對中國的主權行使與關係發展。

第二，分析習近平時期的對印策略可以發現，在美國、巴基斯坦以及過去邊境問題的影響下，使得中國的對印政策更為複雜，首先在美中印的三邊關係中，美國在全球影響力減弱的情況下，希望繼續維持其世界霸主的地位，進而採取拉攏區域強權來平衡中國的崛起，美印的戰略夥伴關係的走近使得中國備感威脅，爰此，中國對美的戰略目標，主要是在防止亞太地區美國勢力的擴張，分化美國在亞洲的合作力量，與印度之間關係正常化是中國對印政策的主要選項。然對印度而言，平衡中國崛起的共同需求下與美合作似乎符合自身利益，惟美國逐漸限縮其對全球的承諾與保證、中印經濟關係的深化，以及印度傾向戰略自主不受束縛的傳統，最終使得印度決定採取多邊交往、不結盟的手段來處理與美中的關係。可見美中印三國所採取合作或競爭手段的考量全然取決於各自對其自身利益的認知，可能因某些議題達成共識而合作，但固定的同盟關係卻不易發生，惟重要的是，美印的接近，將促使中國更積極爭取印度的合作。再者，中巴的深化與印巴的敵對關係限制了中國的對印政策，中巴關係始終是中國的優先選項，即便習近平時期希望拉近與印度之間的關係，但是在印巴敵對的情況下，中國勢必面臨選邊站的情況，一個是深化關係的夥伴，另一個是對其充滿懷疑的近鄰，中國的選擇可想而知，但也使得中印關係添增一層阻礙。另外，懸而未決的邊境問題同樣影響著中國的對印政策，從習近平對洞朗邊界問題的對印策略來看，明顯仍受到國內民族主義高漲的影響，採取更為強勢的語言企圖達到恫嚇對手的效果，希望對印度形成戰略上的壓迫，但為維持整體事件發處於可控範圍，避免促成美印

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

同盟的發展，習近平並沒有堅持原不撤軍就不談判的立場，仍保持高層的對話管道，對印的強勢作為也僅限於警告以及軍力調動的態勢上，但事件結束後雙方持續此區域的軍事部署升級，並不利於雙方關係的發展。惟耐人尋味的是美國川普政府在此事件並無明顯的表態，這也將成為未來印度在評估美印關係的變數。最後，從海上絲綢倡議下習近平的對印政策中發現，同時採取尋求合作與消弭影響的兩手策略，為爭取印度的加入，中國積極發展與印度各領域的合作關係，期望透過高層互訪、協調機制、經貿深化以及戰略對接來促成雙方在倡議框架下合作的可能，然而，中國的種種舉措卻仍無法改變印度對倡議的負面疑慮，甚至阻礙倡議在南亞地區的推動，惟為消弭印度的反制，習近平同時採取侵略性的戰略作為，除積極深化與南亞其他國家的雙邊關係，弱化印度在此區的影響外，並不惜推動具印巴領土爭議的中巴經濟走廊先行來彌補印度的缺口，給予印度一定程度的戰略壓力，但此舉也為雙方關係帶來不利的影響。

第三，透過本研究我們可以發現，莫迪政府對海上絲綢之路的認知受到過去歷史互動的影響，是以戰略安全的角度來衡量，認為倡議內容缺乏透明度、倡議的實行將使中國影響力觸及印度舊有勢力範圍，並視倡議為服務中國利益的經濟戰略，所倡導的經濟共享只是權宜之計。在負面的認知下擴大對中國威脅的想像，也限縮了彼此的合作空間，然而，中巴經濟走廊成為倡議旗艦項目、漢班托塔港口經營權的轉移也加劇了莫迪政府的疑慮，進而採取強化對外關係、發展自身倡議、干預中國核心問題等反制措施。面對印度的戰略反制，中國亦有所回應，因此，筆者發現中印兩國的關係在原本理應合作的框架下呈現競爭與合作並存的矛盾情形。在競爭的關係中，首先，中印兩國均有成為世界大國的遠大抱負，習近平的中國夢對向莫迪所延續過去尼赫魯的大國思維，海上絲綢之路正是習近平大國戰略向海權擴張的具體實踐，而印度洋卻是印度對外戰略安全的首要之重，雙方在戰略碰撞下，印度是以零和思維看待中國崛起，自然對中國在印度洋的出現處處防備，進而提供美日等國家介入的空間，莫迪政府也趁勢操弄與大國的關係

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

給予中國一定的戰略壓力，而面對印度對倡議的阻饒，中國在國際上亦對印度在聯合國席位爭取、申請世界遺產等的實施反制。再者，在海上絲綢之路的發展下，中印兩國成為小國平衡的對象，南亞小國將中國視為自身經濟發展以及擺脫印度控制的機會，而東南亞國家則將印度作為平衡中國海權擴張威脅的對象。小國在中印之間大打中國牌及印度牌來尋求自身利益，也使得雙方與各國的互動成本提高，形成對影響力的競逐趨勢。最後，由於中國不惜代價建設牽涉印度領土爭議的中巴經濟走廊，印度除拒絕加入倡議外，並利用南海、西藏、兩岸等問題的介入予以反制，使得雙方的邊界問題更為惡化難解，競爭關係更延燒到洞朗衝突事件中，高分貝的言語對抗，也使得此事件成為 1962 年中印戰爭後對峙時間最久的邊境衝突。而在合作的關係中，經濟在過去就是雙方互動的主要元素，倡議中的經濟導向、互聯互通特性正好滿足莫迪政府的經濟發展戰略，也使得雙方的對接更為可能，所以就算印度不想看到中國海上絲綢之路成功，但也不願意放棄全球經濟成長的可能機會，在中印經貿關係的深化下，印度要全然避開與中國在倡議下的合作，是不可能的。因此，可看出在涉及安全議題部分使得雙方競爭關係加劇，而在經濟的層面，兩國則存在部分合作的空間，惟雙方在倡議的影響下安全的競爭明顯大於經濟的合作。

第二節 未來研究建議

在未來研究建議上，2019 年印度總理的選舉結果是否會衝擊中印在海上絲綢之路倡議下的互動關係，這將是未來中印兩國關係的研究重點。從研究結果來看，莫迪對海上絲綢之路的對策明顯偏向抗衡，而習近平雖希望爭取印度加入，但面對印度的反制卻也不輕易妥協，強勢推進倡議在印度洋區域的發展。在習莫兩人強勢領導風格下，中印在倡議下關係呈現出競爭大於合作的互動關係。2018 年 3 月 11 日中國人大高票通過憲法修正案，將「國家主席連續任期不得超過兩

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

屆」的條文從憲法刪除，正式象徵習近平的大時代來臨，將可無限期連任，主宰著中國未來的發展[1]。

反觀印度，雖然莫迪在 2018 年 1 月的民調顯示仍獲得 53%的高支持率，但所屬人民黨的支持度卻持續下滑，調查結果甚至指出國大黨如能順利爭取小黨支持組閣，將可能取代人民黨取得中央執政權[2]。國大黨的現任主席拉胡爾·甘地，是尼赫魯-甘地家族的後代，同樣是肩負國大黨未來與莫迪競爭下屆總理的熱門人物。分析拉胡爾·甘地過去的言論可發現，除抨擊莫迪政府的外交政策將過去印度的伙伴推向中國外[3]。並多次讚揚中國的經濟發展政策，另拉胡爾·甘地於 2017 年 9 月參與美國普林斯頓大學的活動中也表示中國的「一帶一路」倡議具備既獨特又強大的世界觀，印度無疑地必須與中國合作，儘管雙方在發展路線上所走的道路不同，但未來兩國將重塑世界樣貌[4]。此外，國大黨在國會的高層領導人馬尼什·蒂瓦里更表示印度應參與「一帶一路」倡議，充分利用倡議所帶來的經濟效益，並聲稱印度並沒有甚麼好損失的，莫迪政府的反應將為印度帶來災難[5]。

由此可知，國大黨所採取的中國政策與對「一帶一路」的反應相較於莫迪政府的謹慎態度而言較為樂觀，如未來換黨執政後，會對中印關係產生怎樣的效應值得觀察，惟親中政策是否會落實在實質的政策層面仍有待商榷，畢竟，印度長期延續尼赫魯時代不結盟的思維，在美國的積極拉攏以及中巴緊密關係下，國大

---

[1] 「中國人大投票通過憲法修正案國家主席可無限期連任」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-43361817，檢索日期 2018 年 4 月 21 日。

[2] 「印度總理高人氣政黨支持度卻下滑」，**中評社**，http://hk.crntt.com/doc/1049/5/6/5/104956576.html?coluid=5&kindid=25&docid=104956576，檢索日期 2018 年 4 月 21 日。

[3] 「印政客怒批莫迪外交：印度伙伴國都成了中國的朋友」，**人民日報(海外網)**，http://news.haiwainet.cn/n/2018/0326/c3541093-31286315.html，檢索日期 2018 年 4 月 21 日。

[4] "India, China will reshape world despite their different development paths: Rahul Gandhi," *The Economic Times*, Sep 20, 2017. https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/how-india-china-do-would-fundamentally-shape-the-world-rahul-gandhi/articleshow/60759196.cms. Accessed on Apr 21, 2018.

[5] "India should participate in China's OBOR project : Tewari," *Business Standard*, Nov 30, 2017. http://www.business-standard.com/article/pti-stories/india-should-participate-in-china-s-obor-project-tewari-117113001379_1.html. Accessed on Apr 21, 2018.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

黨一面倒的親中政策似乎也是不可能。另外，即便莫迪順利連任後，以現在人民黨逐漸式微的人氣下，未來在國會上恐不再具備優勢，這將制肘莫迪政府對中國的政策走向，直接影響雙方的關係，值得我們持續關注。

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

參 考 書 目

中文部分

一、專書

汪戎主編，**印度洋地區發展報告-『一帶一路』與南亞**（北京：社會科學文獻出版社，2017 年）。

汪戎主編，**印度洋地區發展報告-21 世紀海上絲綢之路**（北京：社會科學文獻出版社，2015 年）。

汪戎主編，**印度洋地區發展報告-莫迪的印度**（北京：社會科學文獻出版社，2016 年）。

陸百甫主編，**當前中國產能過剩的新情況和新對策**（北京：中國發展研究基金會，2013 年）。

蒂莫西希思(Timothy Heath)、林邦尼(Bonny Lin)，「中國夢：人民共和國的戰略和政策重點」，**中國-內裡與表象**（美國加州：蘭德公司，2016 年）。

齊文譯，尼赫魯著，**印度的發現**（北京：世界知識出版社，1956 年）。

潘尼伽，**印度和印度洋：略論海權對印度的歷史影響**(北京：世界知識出版社，1965 年)。

二、期刊論文

大衛布魯斯特(David Brewster)，「印度的印度洋戰略思維：致力於獲取戰略領導地位」，**印度洋經濟體研究**，第 1 期 （2016 年），頁 18~20。

尹錫南，「印度對中國經濟發展的觀察和認識」，**南亞研究季刊**，第 1 期（2014 年），頁 61。

文富德，「中印經濟關係的問題、原因與對策」，**南亞研究**，第 3 期（2015 年），頁 47。

方天賜，「中國在中印洞朗對峙事件中之強制外交分析」，**全球政治評論**，第 60 期（2017 年），頁 61~67。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

方天賜，「中國與馬爾地夫的關係發展：動力與限制」，**國際與公共事務**，第 1 期 （2015 年 7 月），頁 98。

王偉華，「南亞地緣政治新態勢及其對中巴經濟走廊建設的影響」，**印度洋經濟體研究**，第 4 期 （2015 年），頁 73。

王曉文，「印度莫迪政府的大國戰略評析」，**現代國際關係**，第 5 期 （2017 年），頁 34~35。

王曉文，「莫迪政府的大國戰略評析」，**現代國際關係**，第 5 期 （2017 年），頁 40~41。

印度對『一帶一路』懷疑的論述，詳見張立、李坪，「印度對『一帶一路』的認知與中國的應對」，**南亞研究季刊**，第 164 期（2016 年），頁 18~23。

朱翠萍，「『一帶一路』倡議的南亞方向：地緣政治格局、印度難點與突破困境」，**南亞研究**，第 2 期 （2017 年），頁 15~26。

朱翠萍，「印度地緣政治想像及對中印關係的影響」，**印度洋經濟體研究**，第 4 期 （2016 年），頁 14~23。

朱翠萍，「印度的地緣政治想像對中印關係的影響」，**印度洋經濟體研究**，第 4 期 （2016 年），頁 6~10。

朱翠萍，「印度莫迪政府對華政策的困境與戰略選擇」，**南亞研究**，第 3 期（2015 年），頁 12~14。

吳子涵，「『一帶一路』倡議與中國參與全球治理之關聯初探」，**經濟前瞻**，第 167 期 （2016 年），頁 67~74。

吳兆禮，「中印邊界問題的緣起、談判進程與未來出路」，**南亞研究**，第 4 期 （2013 年），頁 48~49。

吳娟娟譯，穆希布爾·拉赫曼，「21 世紀海上絲綢之路與中國-南亞關係」，**印度洋經濟體研究**，第 1 期 （2016 年），頁 43~44。

李思嫻，「中印洞朗邊境對峙的意涵：印度地緣政治環境的重新省思」，**全球政治評論**，第 60 期（2017 年），頁 16~17。

李莉，「印度大國崛起戰略新動向」，**現代國際關係**，第 12 期 （2017 年），頁 19~20。

李燁譯，Amrita Jash，「印中關係的『競合』動力：政治敵對 vs 經濟交往」，**全**

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

球政治評論，特集第 002 期 （2015 年），頁 24~29。

李艷芳，「印度莫迪政府經濟發展戰略轉型的實施成效與前景」，**南亞研究季刊**，第 2 期 （2016 年），頁 102~104。

李艷芳、李波，「中國與『海上絲綢之路』沿線區域/國家的貿易聯繫和貿易潛力分析」，**南亞研究季刊**，第 3 期 （2015 年），頁 99~102

沈明室，「印度新政府外交與軍事關係之觀察」，**全球政治評論**，第 49 期 （2015 年），頁 29~30。

沈明室，「印度與越南軍事合作的觀察」，**現代國際關係**，第 138 期 （2016 年 10 月），頁 59~61。

肖軍，「中國戰略崛起與南亞戰略實踐」，**印度洋經濟體研究**，第 3 期 （2016 年），頁 68~72。

肖軍，「近年來印巴關係之新態勢: 動因與挑戰」，**印度洋經濟體研究**，第 6 期 （2014 年），頁 97~101。

奉靈芝，「經貿將成印中關系熱點」，**中國對外貿易**，第 2 期（2006 年），頁 40。

林民旺，「『一帶一路』建設在南亞：定位、進展與前景」，**當代世界與社會主義**，第 4 期（2017 年），頁 161~162。

林民旺，「中印關係的新趨勢與新挑戰」，**國際問題研究**，第 4 期 （2017 年），頁 125~130。

林佾靜，「印度在東南亞安全中之角色建構：東協中心取向分析」，**全球政治評論**，第 53 期 （2016 年），頁 86~116。

約書亞托馬斯(Joshua Thomas)，「中國絲綢之路戰略構想與印度機會、阻礙和選擇」，**印度洋經濟體研究**，第 1 期 （2016 年），頁 137~139。

胡志勇，「印度的印度洋戰略對中國海上絲綢之路建設的影響」，**南亞研究季刊**，第 4 期 （2014 年），頁 3~4。

唐世平，「中國-印度關係的博弈和中國的南亞戰略」，**世界經濟與政治**，第 9 期 （2000 年），頁 28~29。

時宏遠，「印度的海洋強國夢」，**國際問題研究**，第 3 期 （2013 年），頁 104~105。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

時宏遠，「印度對中國進入印度洋的認知與反應」，**南亞研究**，第 4 期 （2012 年），頁 33~35。

時宏遠，「美國的印度洋政策及對中國的影響」，**國際問題研究**，第 4 期 （2012 年），頁 67~77。

時殷弘，「中國對外戰略的最新變遷：從『戰略軍事』為主到『戰略經濟』為主」，**現代國際關係**，第 1 期（2015 年），頁 21~23。

張世均，「中印領土爭端問題的危機管控機制」，**南亞研究季刊**，第 2 期 （2017 年），頁 11~15。

張凱銘，「中國『21 世紀海上絲綢之路』戰略之研究」，**台灣國際研究季刊**，第 1 期 （2017 年），頁 143~151。

張棋炘，「印度對外政策剖析：從東望邁向東進」，**國際公共事務**，第 4 期 （2016 年 7 月），頁 81~90。

張貴洪，「美印戰略夥伴關係與中國：影響和對策」，**當代亞太**，第 5 期 （2005 年），頁 30~34。

張超哲，「中巴經濟走廊建設：機遇與挑戰」，**南亞研究季刊**，第 2 期 （2014 年），頁 79。

張詩雨，「海上絲綢之路的由來-海上絲路敘事系列之一」，**中國發展觀察**，第 1 期 （2016 年），頁 55~58。

梅冠群，「莫迪執政後印度經濟發展戰略選擇及我國應對之策」，**南亞研究季刊**，第 2 期 （2017 年），頁 34。

許娟、衛靈，「印度對『21 世紀海上絲綢之路』倡議的認知」，**南亞研究季刊**，第 3 期 （2014 年），頁 1~3。

陳水勝、席桂桂，「『一帶一路』倡議的戰略對接問題：以中國與印度的合作為例」，**南亞研究季刊**，第 4 期 （2015 年），頁 79。

陳牧民，「印度的中國政策－影響因素與形成過程之分析」，**臺灣國際研究季刊**，第 9 卷第 3 期 （2013 年），頁 6~10。

陳菲，「『一帶一路』與印度『季風計劃』的戰略對接研究」，**國際展望**，第 6 期 （2015 年），頁 79。

陶亮，「季節計畫、印度海洋戰略與『21 世紀海上絲綢之路』」，**南亞研究**，第 3

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

期 （2015 年），頁 96~106。

曾蘭淑，「中印關係的美國因素：競爭或合作」，**國防雜誌**，第 30 卷第 3 期（2015 年 5 月），頁 98~110。

舒先林，「『21 世紀海上絲綢之路』與中國能源外交」，**國際展望**，第 5 期 （2015 年），頁 85~87。

馮傳祿，「『一帶一路』與『季風計劃』戰略對接：有效政策選項抑或偽命題」，**南亞研究**，第 2 期 （2016 年），頁 47~66。

楊思靈，「『一帶一路』：中印戰略互疑、挑戰與對策」，**印度洋經濟體研究**，第 5 期 （2016 年），頁 4~6。

楊焰嬋，「當代南亞地緣政治格局特徵及其發展態勢」，**印度洋經濟體研究**，第 5 期 （2016 年），頁 31~38。

葉海林，「印度南亞政策對中國推進『一帶一路』的影響」，**印度洋經濟體研究**，第 2 期 （2016 年），頁 9~13。

葛紅亮，「莫迪政府『東向行動政策』析論」，**南亞研究**，第 1 期 （2015 年），頁 78~79。

葛紅亮，「莫迪政府東向行動政策析論」，**南亞研究**，第 1 期 （2015 年），頁 63~66。

詹德斌，「從三個維度看中國對中巴關係的定位」，**印度洋經濟體研究**，第 4 期（2016 年），頁 78~79。

榮鷹，「『莫迪主義』與中印關係的未來」，**國際問題研究**，第 6 期 （2017 年），頁 14~16。

劉慧、吾扎提、王成龍，「『一帶一路』」戰略對中國國土開發空間格局的影響」，**地理科學進展**，第 5 期 （2015 年），頁 547~550。

劉曉燕，「中印關係中機制化建設的影響因素探析」，**南亞研究季刊**，第 3 期（2013 年），頁 103~105。

樓春豪，「21 世紀海上絲綢之路的風險與挑戰」，**印度洋經濟體研究**，第 5 期（2014 年），頁 5~8。

盧鋒等人，「為什麼是中國? 『一帶一路』的經濟邏輯」，**國際經濟評論**，第 3 期 （2015 年），頁 15~17。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

穆希布爾·拉赫曼，「『21 世纪海上絲綢之路』与中國-南亞關係」，**印度洋經濟體研究**，第 1 期 （2016 年），頁 38~39。

隨新民，「中印邊境互動：一種博弈視角的分析」，**南亞研究**，第 4 期 （2014 年），頁 9~15。

薛力，「中國『一帶一路』戰略面臨的外交風險」，**國際經濟論壇**，第 2 期 （2015 年），頁 2。

羅明志、蔣瑛，「印度經濟增長面臨的能源約束與應對策略」，**南亞研究季刊**，第 1 期（2014 年），頁 68。

蘇格，「全球視野之『一帶一路』」，**國際問題研究**，第 2 期 （2016 年），頁 2~6。

三、網路資料

「『一帶一路』：中國鉅額投資欲重塑全球經濟秩序」，**紐約時報中文網**，https://cn.nytimes.com/business/20170515/china-railway-one-belt-one-road-1-trillion-plan/，檢索日期 2017 年 11 月 8 日。

「『一帶一路』:進展、挑戰與應對」，**新華網**，http://silkroad.news.cn/zhiku/mfbg/41400.shtml，檢索日期 2018 年 1 月 2 日。

「『一帶一路』六大經濟走廊有多長」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/fortune/2015-06/01/ c_127863749.htm，檢索日期 2017 年 12 月 27 日。

「『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 27 日。

「『一帶一路』倡議在南亞：進展、挑戰及方向」，**中國國際問題研究院**，http://www.ciis.org.cn/chinese/2017-07/03/content_9551000.htm，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

「『一帶一路』國際合作高峰論壇旨在規劃藍圖，共迎挑戰」，**人民網**，http://finance.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0511/c1004-29267368.html，檢索日期 2017 年 12 月 20 日。

「『一帶一路』融通中國夢與世界夢」，**上海社會科學院社會科學報**，http://www.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

shekebao.com.cn/shekebao/n440/n441/u1ai9752.html，檢索日期 2018 年 3 月 19 日。

「10 國領導集體出席印度共和國日閱兵，莫迪搞定東盟了？」，**觀察者網**，http://user.guancha.cn/main/content?id=3307，檢索日期 2018 年 3 月 25 日。

「2014 年國內外油氣行業發展報告」，**中國石油新聞中心**，http://news.cnpc.com.cn/system/2015/01/30/001526797.shtml，檢索日期 2017 年 12 月 8 日。

「2015 年印度經濟增長 7% 下一個中國？」，**騰訊網**，http://finance.qq.com/original/MissMoney/mm0132.html，檢索日期 2018 年 3 月 27 日。

「29 國首腦出席『一帶一路』高峰論壇」，**西城時報**，http://seattlechinesetimes.com/2017/05/18/yidaiyilu/，檢索日期 2018 年 1 月 12 日。

「Rahul Mishra：印度大力支持亞投行，為什麼反對『一帶一路』？」，**觀察者網**，http://www.guancha.cn/RahulMishra/2016_01_06_347040.shtml，檢索日期 2018 年 2 月 15 日。

「不滿中巴經濟走廊方案納『一帶一路』印度拒出席高峰論壇」，**鉅亨網**， https://news.cnyes.com/news/id/3810998，檢索日期 2017 年 12 月 5 日。

「中巴經濟走廊首個落地能源項目首機投產發電」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/fortune/2017-11/30/c_1122032617.htm，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

「中石油報告顯示中國原油對外依存度超 65%」，**人民網**，http://energy.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0116/c71661-29025245.html，檢索日期 2017 年 12 月 15 日。

「中印之間，必有一戰？」，**FT 中文網**， http://www.ftchinese.com/story/001073721?full=y，檢索日期 2017 年 12 月 2 日。

「中印巴戰略三角」，**清華-卡內基全球政策中心**，http://carnegietsinghua.org/2013/08/05/zh-pub-52853，檢索日期 2018 年 1 月 20 日。

「中印對峙熄火？衛星圖片顯示洞朗軍備競賽悄然升溫」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-42850214，檢索日期 2018 年 1 月 27 日。

「中印對峙僵局俄媒：或因中巴經濟走廊」，**博聞社**，https://bowenpress.com/ne

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

ws/bowen_181569.html，檢索日期 2018 年 3 月 27 日。

「中印戰略對話，短期難消分歧」，**美國之音**，https://www.voachinese.com/a/news-china-india-20170224/3738503.html，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

「中印簽署五年期貿易和經濟合作協議」，**中國日報中文網**，http://caijing.chinadaily.com.cn/2014-09/19/content_18630134.htm，檢索日期 2018 年 1 月 29 日。

「中印邊界對峙：中國閱兵表現決心亦有遠慮」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-40792219，檢索日期 2018 年 1 月 25 日。

「中印邊境對峙持續，習近平會見莫迪顧問」，**美國之音**，https://www.voachinese.com/a/xi-jingping-meets-india-nsa-advisor-20170728/3963602.html，檢索日期 2018 年 1 月 27 日。

「中孟簽署經濟工業園區聯營公司股東協議」，**中國日報中文網**，http://world.chinadaily.com.cn/2017-06/16/content_29773310.htm，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

「中國：『一帶一路』不是地緣政治工具」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world/2015/12/151229_china_onebeltoneroad，檢索日期 2017 年 12 月 17 日。

「中國人大投票通過憲法修正案國家主席可無限期連任」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-43361817，檢索日期 2018 年 4 月 21 日。

「中國士兵『長駐』洞朗是印度自己惹的禍？」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-42307551，檢索日期 2018 年 1 月 27 日。

「中國的『海上絲綢之路』戰略」，**臺灣經濟研究院**，http://www.tier.org.tw/comment/pec1010.aspx?GUID=4877266f-8a8e-49f8-8d7c-536041dbabf6，檢索日期 2017 年 12 月 7 日。

「中國的海上超級大國之路」，**FT 中文網**，http://big5.ftchinese.com/story/001071148?full=y，檢索日期 2017 年 12 月 23 日。

「中國南亞無孔不入北京是如何『碾壓』了印度」，**多維新聞網**，http://news.dwnews.com/global/news/2017-12-24/60031555.html，檢索日期 2018 年 3 月 1 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

「中國首次公布十年來基尼係數」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese_news/2013/01/130118_china_gini.shtml，檢索日期 2017 年 12 月 15 日。

「中國將向絲路基金增資 1 千億元」，**日經中文網**， http://zh.cn.nikkei.com/china/cpolicssociety/25129-2017-05-15-09-45-10.html，檢索日期 2017 年 12 月 29 日。

「中國貧富差距擴大 1%家庭佔 1/3 財產」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2016/01/160114_china_cfps_report，檢索日期 2017 年 12 月 23 日。

「中國－斯里蘭卡工業園正式啟動」，**新華網**，http://www.xinhuanet.com/fortune/2017-01/08/c_1120266983.htm，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

「中華人民共和國和孟加拉人民共和國關於建立戰略合作伙伴關係的聯合聲明」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/world/2016-10/15/c_1119721775.htm，檢索日期 2018 年 1 月 15 日。

「互信缺失，中印第 20 輪邊界談判難有成果」，**美國之音**，https://www.voachinese.com/a/india-china-round-border-talks-20171221/4174570.html，檢索日期 2018 年 1 月 24 日。

「今日『海上絲綢之路』通道風險有多大？」，**環球視野**，http://www.globalview.cn/html/strategy/info_1707.html，檢索日期 2017 年 11 月 26 日。

「今認知鴻溝下的中印關係」，**FT 中文網**，2015 年 5 月 15 日，http://www.ftchinese.com/story/001062041?full=y，檢索日期 2017 年 11 月 28 日。

「公司簽署瓜達爾東灣快速路項目合同」，**中國港灣工程有限責任公司網站**，http://www.chec.bj.cn/tabid/732/InfoID/8250/Default.aspx，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

「巴基斯坦瓜達爾港正式啟用首批中國貨船出海」，**新華網**，http://www.xinhuanet.com/world/2016-11/14/c_129362392.htm，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

「王毅：『一帶一路』是各國共同參與的『交響樂』」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/2015-02/03/c_1114226105.htm，檢索日期 2017 年 12 月 17 日。

「台灣與西藏，對印度有什麼價值？先從『一個印度』與『一個中國』談起」，

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

關鍵評論，https://www.thenewslens.com/article/32831，檢索日期 2018 年 2 月 28 日。

「尼泊爾總理奧利：借力『一帶一路』打造尼中命運共同體」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/local/2016-03/23/c_128824287.htm，檢索日期 2018 年 1 月 15 日。

「印日聯手推『自由走廊』抗衡『一帶一路』」，**美國之音**，https://www.voacantonese.com/a/obor-20170523/3868717.html，檢索日期 2018 年 3 月 19 日。

「印度『季風計畫』申遺遭反對或是反制『一帶一路』」，**環球網**，http://www.chinanews.com/gj/2017/01-10/8118816.shtml，檢索日期 2018 年 3 月 15 日。

「印度『季風計畫』對亞太區域政經之影響」，**社團法人對外關係協會**，http://www.afr.org.tw/product_detail.php?lang=tw&id=28，檢索日期 2018 年 3 月 15 日。

「印度『東進』戰略迷航」，**新華網**，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/globe/2018-01/16/c_136882618.htm，檢索日期 2018 年 3 月 15 日。

「印度入上合組織-陸學者：磨合『一帶一路』」，**經濟日報**，https://money.udn.com/money/story/5641/2511799，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

「印度同意撤軍中印洞朗軍事對峙結束」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-41073114，檢索日期 2018 年 1 月 25 日。

「印度在越南建衛星站協助監視中國及南海」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world/2016/01/160125_india_vietnam_satellite，檢索日期 2018 年 3 月 25 日。

「印度成為亞投行最大借款國」，**FT 中文網**，http://big5.ftchinese.com/story/001076781，檢索日期 2018 年 3 月 19 日。

「印度的能源需求及中印能源合作」，**環球財經**， http://news.hexun.com/2015-07-21/177717105.html.，檢索日期 2017 年 12 月 1 日。

「印度婉拒『一帶一路』中國學者：充滿誤解」，**觀察者網**，http://m.guancha.cn/global-news/2017_12_23_440322.shtml，檢索日期 2018 年 2 月 28 日。

「印度總理高人氣政黨支持度卻下滑」，**中評社**，http://hk.crntt.com/doc/1049/5/6/5/104956576.html?coluid=5&kindid=25&docid=104956576，檢索日期 2018

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

年 4 月 21 日。

「印度總理莫迪訪爭議地區中國提出抗議」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world/2015/02/150220_china_india_arunachal_protest，檢索日期 2018 年 1 月 25 日。

「印度终於撤軍中印對峙兩個月來都發生了甚麼？」，**新浪新聞**，http://news.sina.com.cn/c/nd/2017-08-28/doc-ifykiurx2449463.shtml，檢索日期 2018 年 1 月 25 日。

「印政客怒批莫迪外交：印度伙伴國都成了中國的朋友」，**人民日報(海外網)**，http://news.haiwainet.cn/n/2018/0326/c3541093-31286315.html，檢索日期 2018 年 4 月 21 日。

「印媒：『季風計畫』申遺遭中國阻礙專家：印度有戰略野心」，**觀察者網**，http://www.guancha.cn/Neighbors/2017_01_10_388614.shtml，檢索日期 2018 年 3 月 15 日。

「印媒：莫迪訪華將拜訪習近平家鄉」，**中國評論通訊社**，http://hk.crntt.com/doc/1036/0/5/6/103605623.html?coluid=7&kindid=0&docid=103605623，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

「朱翠萍：斯里蘭卡政府為什麼暫停科倫坡港口城項目」，**印度洋地區研究中心**，http://www. cnriio.com/html/2015/redianshiping_0819/273.html，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

「我國已與 86 個國家和國際組織簽署百份『一帶一路』合作文件」，**新華網**，https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/40843.htm，檢索日期 2018 年 1 月 2 日。

「抗議中資接管港口斯里蘭卡爆發衝突」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-38544928，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

「李偉：全球化深陷困境-中印經濟合作將帶來五大紅利」，**國務院發展研究中心**，http://www.drc.gov.cn/xscg/20171205/182-473-2895005.htm，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

「辛格訪華被稱『重溫歷史』印媒呼『罕有禮遇』」，**央視網**，http://news.cntv.cn/2013/10/22/ARTI1382391369244774.shtml，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

「亞投行的全球抱負」，**FT 中文網**，http://news.xinhuanet.com/2015-02/03/c_1114226105.htm，檢索日期 2017 年 12 月 19 日。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

「亞投行宣布首批貸款項目，強調國際性」，**紐約時報中文網**，https://cn.nytimes.com/business/20160627/china-led-development-bank-starts-with-509-million-in-loans-for-4-projects/zh-hant/，檢索日期 2017 年 12 月 27 日。

「亞投行曬兩周年成績單談為何剛投對華首個項目」，**中國新聞網**，http://www.chinanews.com/cj/2017/12-25/8408112.shtml，檢索日期 2017 年 12 月 29 日。

「拒『一帶一路』印度有香料之路、季風計畫」，**聯合新聞網**，https://udn.com/news/story/6809/2482269，檢索日期 2018 年 2 月 28 日。

「林民旺：中尼印經濟走廊建設-戰略價值及建設思路」，**新浪網**，http://cj.sina.com.cn/article/detail/3860416827/207172?column=china&ch=9，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

「林毅夫：加快轉型升級融入『一帶一路』」，**中國網 智庫中國**，http://www.china.com.cn/opinion/think/2015-06/12/content_35804798.htm，檢索日期 2017 年 12 月 23 日。

「近年来中印關係新形勢和新特點」，**中國國際問題研究院**，http://www.ciis.org.cn/chinese/2014-01/07/content_6594570.htm，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

「邱永崢：中尼鐵路已着手勘察，將引印度出兵反彈？」，**鳳凰網**，http://news.ifeng.com/a/20171108/53066395_0.shtml，檢索日期 2018 年 2 月 17 日。

「金立群：亞投行不是一家中國的銀行」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/business/2016/04/160408_hongkong_aiib_president_jin_speech，檢索日期 2017 年 12 月 20 日。

「洞朗對峙和 62 中印戰爭前有多少相似？」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-40865861，檢索日期 2018 年 3 月 27 日。

「洞朗對峙背後的中印深層競爭」，**FT 中文網**，http://www.ftchinese.com/story/001073715?full=y，檢索日期 2017 年 12 月 4 日。

「美國學者提醒一帶一路『債務陷阱』」，**美國之音**，https://www.voacantonese.com/a/belt-and-road-debt-trap-20180126/4226239.html，檢索日期 2018 年 3 月 1 日。

「美媒：印度不滿中巴經濟走廊想用臺灣問題挑戰中國」，**觀察者網**，http://www.guancha.cn/local/2017_10_26_432393.shtml，檢索日期 2018 年 3 月 27

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

日。

「要中國，還是印度？尼泊爾選舉結果牽動南亞局勢」，**中華經濟研究院**，http://web.wtocenter.org.tw/Page.aspx?nid=126&pid=302824，檢索日期 2018 年 2 月 17 日。

「消解中國在南影響力？印度為孟加拉開出 45 億美元大單」，**觀察者網**，http://www.guancha.cn/global-news/2017_04_10_402843.shtml，檢索日期 2018 年 3 月 8 日。

「馬爾地夫中國自由貿易協定與『馬－中－印關係』」，**中華經濟研究院**，http://web.wtocenter.org.tw/Page.aspx?nid=120&pid=301662，檢索日期 2018 年 2 月 17 日。

「專家解讀：「『一帶一路』今年進入實質操作階段」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/world/2015-02/13/c_127491914.htm，檢索日期 2017 年 12 月 27 日。

「習近平：4 年來，『一帶一路』建設成果豐碩」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/world/2017-05/14/c_129604230.htm，檢索日期 2018 年 1 月 2 日。

「習近平『遠攻近交』中國因素攪動南亞」，**大時代**，http://www.twgreatdaily.com/cat44/node1301206，檢索日期 2018 年 2 月 17 日。

「習近平大國戰略的六步先手棋」，**環球網**，http://www.globalnewstimes.com/jueyuancailiao/guona/2015/0301/169.html，檢索日期 2018 年 3 月 19 日。

「習近平同斯里蘭卡總統拉賈帕克薩舉行會談」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/world/2014-09/17/c_1112507228.htm，檢索日期 2018 年 1 月 15 日。

「習近平南亞之行開創外交新格局」，**中國網**，http://opinion.china.com.cn/opinion_19_109519.html，檢索日期 2018 年 2 月 17 日。

「習近平為公司孟加拉國河底隧道項目揭牌」，**中國交通建設公司網站**，http://www.ccccltd.cn/news/gsyw/201610/t20161017_52611.html，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

「習近平訪巴基斯坦：以中巴關係彌補『一帶一路』的缺口」，**南亞觀察**，http://southasiawatch.tw/xis-pakistan-visit-%E7%BF%92%E8%BF%91%E5%B9%B3%E8%A8%AA%E5%B7%B4%E5%9F%BA%E6%96%AF%E5%9D%A6%EF%BC%9A%E4%BB%A5%E4%B8%AD%E5%B7%B4%E9%97%9C%E4%BF%82%E5%BD%8C%E8%A3%9C%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80/

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

%E3%80%82，檢索日期 2018 年 2 月 21 日。

「習近平訪印送大禮，彰顯中印關係重要性」，**紐約時報中文網**，https://cn.nytimes.com/world/20140918/c18india/zh-hant/，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

「習近平會見印度總理辛格，就中印關係提四點建議」，**央視網**，http://news.cntv.cn/2013/10/23/ARTI1382530718443548.shtml，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

「習近平會見印度總理莫迪：中印關係有飛躍的潛力」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2015/05/150514_china_india_modi，檢索日期 2017 年 12 月 1 日。

「習近平會見印度總理莫迪」，**新華網**，http://www.xinhuanet.com/politics/2017-09/05/c_1121609181.htm，檢索日期 2018 年 1 月 29 日。

「莫迪訪美之際，中印爆發邊境衝突」，**紐約時報中文網**，https://cn.nytimes.com/asia-pacific/20170628/india-china-border/zh-hant/，檢索日期 2018 年 1 月 20 日。

「莫迪親自為印度最長橋揭幕：到藏南時間可縮短 8 小時」，**中國新聞網**，https://www.xcnnews.com/js/40932.html，檢索日期 2018 年 1 月 25 日。

「陳牧民觀點：中印戰略競爭的新場域—孟加拉實地觀察」，**風傳媒**，http://www.storm.mg/article/219378，檢索日期 2018 年 2 月 20 日。

「報告：『一帶一路』向小國轉嫁債務」，**美國之音**，https://www.voachinese.com/a/china-trade-20180305/4281573.html，檢索日期 2018 年 3 月 6 日。

「彭濤：『一帶一路』與中印巴三國關係」，**中國戰略分析智庫**，http://zhanlve.org/?p=4489，檢索日期 2018 年 3 月 27 日。

「斯里蘭卡政府啟動中斯漢班托塔港合作項目」，**人民日報**，http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2017-12/11/nw.D110000renmrb_20171211_6-03.htm，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

「斯里蘭卡漢班托塔港正式移交中國」，**FT 中文網**，http://big5.ftchinese.com/story/001075441，檢索日期 2018 年 1 月 22 日

「發改委力推『一帶一路』PPP 工作機制建設」，**新華網**，http://news.xinhuanet.com/finance/2017-01/14/c_129446290.htm，檢索日期 2017 年 12 月 27 日

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

。

「絲路基金董事長：已實現 15 個項目簽約投資 60 億美元」，**鳳凰財經網**，http://finance.ifeng.com/a/20170508/15360902_0.shtml，檢索日期 2017 年 12 月 29 日。

「填海造陸，中國打造科倫坡港口新城」，**人民日報**，http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2017-02/03/nw.D110000renmrb_20170203_1-03.htm，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

「漢班托塔港，托起斯里蘭卡的希望」，**人民日報**，http://paper.people.com.cn/rmrb/page/2016-11/14/21/rmrb2016111421.pdf，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

「鄰國優先！印度再出巨資支持孟加拉發展」，**環球網**，http://world.huanqiu.com/exclusive/2017-10/11335596.html，檢索日期 2018 年 3 月 8 日。

「頻放話對峙僵持 中印陷入面子之爭」，**聯合新聞網**，https://udn.com/news/story/7331/2624052，檢索日期 2018 年 1 月 26 日。

「總理年內互訪助推中印關係」，**新華網**，http://www.xinhuanet.com/world/jrch/20131021.htm，檢索日期 2018 年 1 月 28 日。

「聯合國方面高度評價『一帶一路』國際合作高峰論壇成果」，**人民網**，http://world.people.com.cn/n1/2017/0525/c1002-29298379.html，檢索日期 2018 年 1 月 12 日。

「邊界對峙：中國加強輿論攻勢逼迫印度撤軍」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-40826657，檢索日期 2018 年 1 月 25 日。

「關於孟中印緬經濟走廊，印度在猶豫什麼？」，**上海國際問題研究院**，http://www.siis.org.cn/Research/Info/4168，檢索日期 2018 年 1 月 22 日。

「觀點：『一帶一路』建設中的金融發展機遇」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-39964113，檢索日期 2018 年 1 月 1 日。

「觀點：中巴經濟走廊為何引發爭論？」，**BBC 中文網**，http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-40615685，檢索日期 2018 年 3 月 26 日。

相關能源建設成果參考巴基斯坦中巴經濟走廊官方網站(http://cpec.gov.pk/progress-update.)以及中國能源建設網站(http://www.ceec.net.cn/art/2017/6/9/art_25931_1395649.html.)。

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

張棋炘，「美、印戰略接近對中共珍珠鍊戰略的影響」，本文發表於 2015 年 2 月 12 日遠景基金會主辦的內部座談會，http://cap.nthu.edu.tw/ezfiles/891/1891/img/2367/236365609.pdf，檢索日期 2018 年 3 月 10 日。

傑佛里.貝德，「習近平眼中的世界」，**布魯斯金協會外交政策項目**，https://www.brookings.edu/zh-cn/research/%E4%B9%A0%E8%BF%91%E5%B9%B3%E7%9C%BC%E4%B8%AD%E7%9A%84%E4%B8%96%E7%95%8C/，頁 1-12。

英文部分

一、專書

Agarwala, Ramgopal, *The rise of China: Threat or Opportunity?* (New Delhi: Bookwell, 2002, XII), “Preface”.

Aiyar, Pallavi, *Smoke and Mirrors: An Experience of China* (New Delhi: Harper Collins India, 2008), pp.81.

Das, Gurudas and Thomas, C.Joshua eds. , *India-China Trade and Strategy for Frontier Development* (New Delhi: Bookwell, 2002), “Preface”.

Guruswamy, Mohan ed., *Emerging Trends in India-China Relations* (New Delhi: Hope India Publications, 2006), pp.197~200.

J.Cooney, Kevin and Sato, Yoichiro eds., *The Rise of China and International Security: American and Asia Respond* (London and New York: Routledge, 2009), pp.189.

Mohan, C.Raja, *Modi's World: Expanding India's Sphereof Influence*. (HarperhollinsPublishers,2015), pp.97.

The White House, *National Security Strategy of the United States of America*（USA: The White House, 2017）, pp. 45~50.

WTO, *World Trade Report 2011: The WTO and Preferential Trade Agreements: From Co-existence to Coherence*（Switzerland: WTO, 2011）, pp. 92~99.

二、期刊論文

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

Kalha, R.S., “Tibet as a Factor in Sino-Indian Relations Past and Present,” *Jou rnal of Defence Studies* 6, No. 4 (2012), pp.7-26, https://idsa.in/jds/6_4_20 12_TibetasaFactorinSino-IndianRelationsPastandPresent_RSKalha. Accessed o n November 27, 2017.

M.Malone, David and Mukherjee, Rohan, “India and China：Conflict and Coop eration,” *Survival:Global Politics and Strategy* 52, No.1 (2010), pp.145-146. https://scholar-qa.princeton.edu/sites/default/files/Survival%2052-1%2012%20 Malone%20and%20Mukherjee_0.pdf. Accessed on November 28, 2017.

Mohan, C.Raja and Chauhan, Rishika, “Modi’s Foreign Policy: Focus on the D iaspora,” *Institude of South Asia*, No. 204 （2015）, pp. 2~5.

P.Panda, Jagannath, “Future of India–China Boundary: Leadership Holds the Ke y?,” *Strategic Analysis* 39, No.1 (2015), pp.287-292.

S.Khurana, Gurpreet, “China, India and ‘Maritime Silk Road’: Seeking a Confl uence,Maritime Affairs,” *Journal of the National Maritime Foundation of I ndia* 11, No. 1(2015), pp. 22.

Wagner, Christian, “The Role of India and China in South Asia,” *Strategic An alysis*, Vol. 40, No. 4（2016）, pp.314~318.

三、網路資料

“America’s Pacific Century,” *Foreign Policy*, http://foreignpolicy.com/2011/10/11/ americas-pacific-century/. Accessed on December 10, 2017.

“China may put South Asia on road to debt trap”, *The Economic Times*, Mar 2, 2017. https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/china-may-put-south-asia-on-road-to-debt-trap/articleshow/58467309.cms. Accessed on Mar 1, 2018.

“China sends troops to overseas navy base in Djibouti, sparks concerns in Indi a”, *Hindustantimes*, Jul 12, 2017. https://www.hindustantimes.com/world-new s/china-sends-troops-to-first-overseas-military-base-in-djibouti-sparks-concerns-i n-india/story-2GR96KViyYi6dsEbXHlLxK.html. Accessed on Feb 28, 2018.

“China Wants To Turn The Indian Ocean Into The China Ocean”, *Forbes*, Feb 12, 2018. https://www.forbes.com/sites/panosmourdoukoutas/2018/02/12/chin

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

a-wants-to-turn-the-indian-ocean-into-the-china-ocean/#afa05bc5bef7. Accessed on Feb 28, 2018.

"China, India End Military Stand-Off Along Disputed Border," *The Diplomat*, https://thediplomat.com/2014/10/china-india-end-military-stand-off-along-disputed-border/. Accessed on January 25, 2018.

"China's Maritime Silk Road Gamble," *The Diplomat*, https://thediplomat.com/2015/04/chinas-maritime-silk-road-gamble/, Accessed on December 27, 2017.

"China's Maritime Silk Route: Implications for India," *Institute for Defense Studies and Analyses*, https://idsa.in/idsacomments/ChinasMaritimeSilkRoute_AbhijitSingh_160714. Accessed on November 27, 2017.

"Chinese army intrudes again in Ladakh, pushed back after 3-hour stand-off," *The Times of India*, https://timesofindia.indiatimes.com/india/Chinese-army-intrudes-again-in-Ladakh-pushed-back-after-3-hour-stand-off/articleshow/45554834.cms. Accessed on January 25, 2018.

"Development Of Free Zone," *China Pakistan Economic Corridor*, http://cpec.gov.pk/project-details/36. Accessed on January 22, 2018.

"Emerging Markets: Analyzing India's GDP", *INVESTOPEDIA*, Aug 28, 2015. https://www.investopedia.com/articles/investing/082515/emerging-markets-india-next-superstar.asp. Accessed on Mar 26, 2018.

"G20 Summit: PM Modi, Chinese Prez Xi Jinping chat in Germany amid border row," *hindustantimes*, https://www.hindustantimes.com/india-news/g20-summit-modi-and-xi-chat-praise-each-other-s-country-as-sikkim-standoff-simmers/story-Y6bk5gyuDOkHPQxL8UA39I.html. Accessed on January 27, 2018.

"Gwadar East-Bay Expressway," *China Pakistan Economic Corridor*, http://cpec.gov.pk/project-details/32. Accessed on January 22, 2018.

"Gwadar: A New 'Pearl' or a Step in China 'March West'," *World Politics Review*, https://www.worldpoliticsreview.com/articles/12707/gwadar-a-new-pearl-or-a-step-in-chinas-march-west. Accessed on December 5, 2017.

"India expresses strong opposition to China Pakistan Economic Corridor, says challenges Indian sovereignty ," *The Economic Times*, https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/india-expresses-strong-opposition-to-china-pakista

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

n-economic-corridor-says-challenges-indian-sovereignty/articleshow/57664537.cms. Accessed on January 26, 2018.

"India okay with BCIM, wants details on China maritime silk road", *The Economic Times*, Jun 30, 2014. https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/india-okay-with-bcim-wants-details-on-china-maritime-silk-road/articleshow/37529279.cms?intenttarget=no. Accessed on Feb 28, 2018.

"India poll 2013", Lowy Institude for International Policy, https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/india_poll_2013_0_0.pdf. Accessed on December 10, 2017.

"India should participate in China's OBOR project : Tewari," *Business Standard*, Nov 30, 2017. http://www.business-standard.com/article/pti-stories/india-should-participate-in-china-s-obor-project-tewari-117113001379_1.html. Accessed on Apr 21, 2018.

"India skips China's Silk Road summit, warns of 'unsustainable' debt", *REUTERS*, May 14, 2017. https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-india/india-skips-chinas-silk-road-summit-warns-of-unsustainable-debt-idUSKBN18A07L. Accessed on Mar 1, 2018.

"India slams China's One Belt One Road initiative, says it violates sovereignty," *The Times of India*, https://timesofindia.indiatimes.com/india/china-road-initiative-is-like-a-colonial-enterprise-india/articleshow/58664098.cms. Accessed on January 15, 2018.

"India still nervous about China's growing strength: Chinese think tank", *The Econmic Times*, Jan 6, 2015. https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/india-still-nervous-about-chinas-growing-strength-chinese-think-tank/articleshow/45781308.cms. Accessed on Mar 14, 2018.

"India, China will reshape world despite their different development paths: Rahul Gandhi," *The Economic Times*, Sep 20, 2017. https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/how-india-china-do-would-fundamentally-shape-the-world-rahul-gandhi/articleshow/60759196.cms. Accessed on Apr 21, 2018.

"India's Act East Policy balancing China in the region: Thinktank", *The Indian Express*, Jul 24, 2015. http://indianexpress.com/article/india/india-others/indias-act-east-policy-balancing-china-in-the-region-thinktank/. Accessed on Mar

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

16, 2018.

"India's Dangerous Taiwan Gambit", *The Diplomat*, Oct 23, 2017. https://thediplomat.com/2017/10/indias-dangerous-taiwan-gambit/. Accessed on Mar 17, 2018.

"Insurgency in NE will not impact BCIM connectivity: India ", *The Economic Times*, Jun 12, 2015. https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/insurgency-in-ne-will-not-impact-bcim-connectivity-india/articleshow/47648667.cms. Accessed on Mar 13, 2018.

"Is China's Maritime Silk Road A Military Strategy," *The Diplomat*, https://thediplomat.com/2015/12/is-chinas-maritime-silk-road-a-military-strategy/. Accessed on November 27, 2017.

"Is China's Maritime Silk Road A Military Strategy?," *The Diplomat*, https://thediplomat.com/2015/12/is-chinas-maritime-silk-road-a-military-strategy/, Accessed on December 27, 2017.

"Modi's Sagar Mala", *OBSERVER RESEARCH FOUNDATION*, Mar 11, 2015. http://www.orfonline.org/research/modis-sagar-mala/. Accessed on Mar 15, 2018.

"Narendra Modi's 'Mausam' manoeuvre to check China's maritime might", *Times of India*, Sep 16, 2014. https://timesofindia.indiatimes.com/india/Narendra-Modis-Mausam-manoeuvre-to-check-Chinas-maritime-might/articleshow/42562085.cms. Accessed on Mar 15, 2018.

"Nepal cancels current construction plans for 1,200-MW Budhi Gandaki hydropower project," *The Hydroworld*, http://www.hydroworld.com/articles/2017/11/nepal-cancels-current-construction-plans-for-1-200-mw-budhi-gandaki-hydropower-project.html. Accessed on January 22, 2018.

"Nepal, China sign three pacts to boost energy, economic ties," *The Economic Times*, https://economictimes.indiatimes.com/news/international/world-news/nepal-china-sign-three-pacts-to-boost-energy-economic-ties/articleshow/60075580.cms. Accessed on January 15, 2018.

"Network is the key", *The Indian Express*, May 9, 2017. http://indianexpress.com/article/opinion/columns/network-is-the-key-4646728/. Accessed on Mar 28, 2018.

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

"Pakistan, Nepal, Myanmar Back Away From Chinese Projects," *The VOA News*, https://www.voanews.com/a/three-countries-withdraw-from-chinese-projects/4148094.html. Accessed on January 22, 2018.

"PM Modi only world statesman to stand up to China on OBOR: Top US expert," *The Times of India*, https://timesofindia.indiatimes.com/india/pm-modi-only-world-statesman-to-stand-up-to-china-on-obor-top-us-expertpti/articleshow/61701445.cms. Accessed on January 15, 2018.

"Raja Mandala: Neighbourhood defence", *The India Express*, Mar 28, 2017. http://indianexpress.com/article/opinion/columns/india-china-india-china-relations-indo-china-sino-india-india-china-diplomatic-relations-india-news-indian-express-news/. Accessed on Mar 1, 2018.

"Sustaining Us Global Leadership Priorities For 21st Century," *US of America Department Of Defense*, http://archive.defense.gov/news/Defense_Strategic_Guidance.pdf. Accessed on December 12, 2017.

"The BCIM economic corridor: Prospects and challenges", *OBSERVER RESEARCH FOUNDATION*, Feb 10, 2017. http://www.orfonline.org/research/the-bcim-economic-corridor-prospects-and-challenges/. Accessed on Mar 13, 2018.

"The China-India Border Standoff: What Does Beijing Want?," *Foreign Policy*, http://foreignpolicy.com/2017/09/01/the-china-india-border-standoff-what-does-beijing-want/. Accessed on January 27, 2018.

"The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls", *The Diplomat*, Feb 13, 2014. https://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/. Accessed on Feb 28, 2018.

"The Political Geography of the India-China Crisis at Doklam," *The Diplomat*, https://thediplomat.com/2017/07/the-political-geography-of-the-india-china-crisis-at-doklam/. Accessed on December 3, 2017.

"The U.S.-ASEAN Summit Should Be Held in the Capital," *Center for Strategic &* International *Studies*, https://www.csis.org/analysis/answer-washington-dc. Accessed on December 10, 2017.

"US, India To Revive 'New Silk Road' Seen As Counter To China's Belt And Road Project", *NDTV*, May 24, 2017. https://www.ndtv.com/india-news/us-india-to-revive-new-silk-road-to-counter-chinas-belt-and-road-obor-project-16976

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11

32. Accessed on Mar 14, 2018.

"US-Japan Joint Statement: The United States and Japan: Shaping the Future o f the Asia-Pacific and Beyond," *Ministry of Foreign Affairs of Japan*, http: //www.mofa.go.jp/na/na1/us/page24e_000045.html. Accessed on December 1 2, 2017.

"Will India Join China's Maritime Silk Road," *The India Express*, http://indiane xpress.com/article/opinion/columns/will-india-join-chinas-maritime-silk-road/. Accessed on November 27, 2017.

"Will India Join China's Maritime Silk Road?," *The India Express*, http://indian express.com/article/opinion/columns/will-india-join-chinas-maritime-silk-road/. Accessed on December 2, 2017.

"World Energy Outlook 2017," *IEA*, https://www.iea.org/weo2017/. Accessed on December 25, 2017.

"2015 Report to Congress of the U.S.-China Economic and Security Review C ommission." *U.S.-China Economic and Security Review Commission*, https:/ /www.uscc.gov/sites/default/files/annual_reports/Executive%20Summary%2020 16.pdf. Accessed on November 25, 2017.

"2016 Report to Congress of the U.S.-China Economic and Security Review C ommission." *U.S.-China Economic and Security Review Commission*, https: //www.uscc.gov/sites/default/files/annual_reports/Executive%20Summary%2020 16.pdf. Accessed on November 25, 2017.

"50 years on, China is an opportunity as well as a challenge," *The Times of I ndia*, https://timesofindia.indiatimes.com/india/50-years-on-China-is-an-opportu nity-as-well-as-a-challenge/articleshow/16746326.cms. Accessed on Novembe r 27, 2017.

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.NSMCS.003.2018.F11