

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：邱坤玄博士

中巴經濟走廊的印度因素：地緣政治分析

研究生：陳映儒

中華民國一百零七年七月

## 謝辭

時光飛逝，轉眼間兩年的研究所生涯即將邁入尾聲，在求學期間同學們彼此的情誼、和睦的氛圍是最值得回憶的歷程，兩年來的切磋討論與鼓勵，這份情誼永難忘懷、我將永遠珍惜這特別的緣份。

此篇論文的完成承蒙許多人的支持以及鼓勵，首先感謝我的指導教授邱坤玄博士，幸蒙在論文撰寫期間給予的悉心指導與教誨，在這過程當中我成長了許多，不論是在知識的獲取、或是研究方法的學習，都讓我獲益良多，且從中學習得到研究的專業與態度，感謝邱老師的指導與引領，在此致上最深的謝意和崇高的敬意，師恩浩蕩，永誌難忘。

亦感謝論文口試委員朱新民老師與朱蓓蕾老師，鼎力相助所給予的諸多寶貴意見與指正，無私的提供看法與見解，對於研究架構修訂及學術建議要求等，均給予最明確與啟發性的指導，讓此篇碩士論文更臻於完善，在論文完成的那一剎那，內心的喜悅是無法用言語來形容的，在此表示深摯的謝忱。

感謝政大榮譽校友建華學長的照顧，提攜之情、永感於心。感謝政大每一位優秀及可敬的師長，您們所指導的每一句金玉良言，我將謹記在心。在未來，我一定會加倍努力，將自己所學發揮在專業的領域，更進一步回饋社會。感謝政大熱心助人的賴欣儀助教及各位學長姊給予的教導與協助，總是能帶給我無窮盡的鼓勵，給予我心靈上的滋潤，心中滿滿不捨。感謝我公司的長官、同事及好友們，在論文研究期間給予我精神上莫大之鼓勵，這份情義我將永記在心。

感謝摯愛的先生佳鴻總是給予我最大的支持，對家庭無怨無悔的照顧與付出，讓我在求學過程當中無後顧之憂，且能專注於課業研究中，感謝我一對可愛又貼心的兒女宛苾及瑞恩，在忙碌之餘總是為我加油打氣，體諒媽咪讀書，你們是我最大的精神支柱，我愛你們！感謝我最親愛的家人成就我的人生！

最後，謹以此文獻給我偉大的雙親無怨無悔的養育、感謝我的家人們無時無刻的關懷照顧。在此分享這份喜悅給所有的人，我是幸福的，因為有你們！對於所有幫助過我、關懷過我的人，致上最由衷的感謝！

陳映儒 謹誌

中華民國 107年 8 月 18 日

## 摘要

近年來，中共在國家經濟發展建設腳步突飛猛進，國際間倚賴中共的人力、物力資源已不可同日而語，在中共國家主席習近平提出「一帶一路」的合作經濟概念，將其首重的「大國外交」的政策，轉變成優先以「周邊外交」的外交主軸，美中關係與亞太地區也產生了微妙的變化，循序漸進地推展「一帶一路」(即絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路)，依據海路與陸路規劃出五大路線六條經濟走廊，本研究以中巴經濟走廊的印度因素做研究，就地緣政治分析角度來研究這條跨越中共與巴基斯坦，隱含著深厚的戰略性及示範性，能串連起兩條絲綢之路關鍵建設。

「中巴經濟走廊」，為連接絲綢之路經濟帶及 21 世紀海上絲綢之路的重要樞紐帶，中共與巴基斯坦基於 60 多年戰略合作夥伴關係，共同打造中巴經濟走廊，將中共西部與阿拉伯海連接起來，強化中亞和南亞的能源運輸線，旨在避開麻六甲困境，用以抗衡美國與印度在南海的勢力與影響力。然而，中巴經濟走廊的建設存在諸多挑戰與風險，巴基斯坦國內政治動盪不安、武裝異議分子暴亂，與印度喀什地域衝突爭議，都考驗著中巴兩國應結合自身資源與策略，創造更大的走廊利益，降低對走廊進行中的建設項目以及走廊未來的存續帶來許多不穩定因素。本文中針對中巴經濟走廊內在因素及外部地緣政治分析，整理與分析中巴經濟走廊的潛存風險與挑戰，並在研究中運用歷史研究法及文獻分析法，以「中巴經濟走廊的印度因素-地緣政治分析研究」作探討，提供我國在國家戰略安全的作為參考。

**關鍵詞：**中巴經濟走廊、中印邊界、瓜達爾港、巴基斯坦、南亞爭議

## Abstract

In recent years, the Chinese Communist Party has made rapid progress in the country's economic development. International reliance on the CCP's manpower and material resources is no longer comparable. In the Chinese Communist Party President Xi Jin-ping proposed the "One Belt and One Road" concept of cooperative economics, putting its top priority on "Great Power Diplomacy". The policy has been transformed into a diplomatic main axis that takes priority in "peripheral diplomacy." Subtle changes have also taken place in the U.S.-China relationship and the Asia-Pacific region. The "One Belt and One Road" ( the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road) has been gradually implemented. ) Based on the six major economic corridors along the sea and land routes, the study is based on the India factor of the China-Pakistan Economic Corridor, and studies this cross-border CCP and Pakistan from the perspective of geopolitical analysis, which implies profound strategic and Demonstration, can link up the two key construction of the Silk Road.

The "China-Pakistan Economic Corridor" is an important hub linking the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road. The CCP and Pakistan have built a China-Pakistan Economic Corridor on the basis of more than 60 years of strategic cooperative partnership, linking the western part of the CCP with the Arabian Sea. Connected to strengthen the energy transportation lines in Central Asia and South Asia, designed to avoid the plight of Malacca, to counter the United States and India's influence and influence in the South China Sea. However, there are many challenges and risks in the construction of the China-Pakistan Economic Corridor. Pakistan's domestic political turmoil, riots of armed opposition parties, and disputes over regional conflicts with India's Kashgar all test that China and Pakistan should combine their own resources and strategies to create greater Corridor interests, reducing the ongoing construction of corridors and the continued existence of the corridors have caused many uncertainties. In this paper, aiming at the internal factors of the China-Pakistan Economic Corridor and external geopolitical analysis, the potential risks and challenges of the China-Pakistan Economic Corridor are collated and analyzed, and the historical research method and literature analysis are applied in the study to "the China-Pakistan Economic Corridor in India. "Factors - geopolitical analysis and research" are discussed to provide China with reference to national strategic security.

**Keywords: China-Pakistan Economic Corridor, Sino-Indian Border, Gwadar Port, Pakistan, South Asia Controversy**

## 目 錄

謝誌.....	i
中文摘要.....	ii
英文摘要.....	iii
目錄.....	iv
圖目錄.....	vi
<b>第壹章 緒論.....</b>	<b>1</b>
第一節 研究動機與目的.....	1
第二節 文獻探討與名詞界定.....	3
第三節 研究途徑與研究方法.....	14
第四節 研究範圍與研究限制.....	15
第五節 研究架構與章節安排.....	16
<b>第貳章 中共「一帶一路」戰略的地緣政治分析.....</b>	<b>19</b>
第一節 一帶一路戰略背景與意涵.....	19
第二節 一帶一路與中巴關係.....	26
第三節 一帶一路對印度的影響與衝擊.....	30
第四節 小結.....	35
<b>第參章 中巴經濟走廊的緣起與發展.....</b>	<b>39</b>
第一節 中巴經濟走廊的緣起與內涵.....	40
第二節 中巴經濟走廊對印度的影響.....	47
第三節 一帶一路發展下的中巴經濟走廊.....	65
第四節 小結.....	68
<b>第肆章 中巴經濟走廊的機遇與挑戰.....</b>	<b>71</b>
第一節 巴基斯坦的契機.....	71
第二節 中印邊界衝突與矛盾.....	85

第三節 中巴經濟走廊的挑戰.....	90
第四節 小結.....	93
<b>第五章 結論.....</b>	<b>97</b>
第一節 研究結果.....	97
第二節 後續研究方向建議.....	100
<b>參考文獻.....</b>	<b>102</b>



## 圖目錄

圖 2-1 一帶一路涉及國家分布圖.....	24
圖 3-1 中巴經濟走廊示意圖.....	45
圖 4-1 印度與巴基斯坦的水資源分布.....	72
圖 4-2 巴基斯坦俾路支省分佈圖.....	78
圖 4-3 印度洋與海上絲綢之路分佈圖.....	92



# 第壹章 緒論

## 第一節 研究動機與研究目的

### 一、研究動機

2013年9月時任中共中央總書記習近平提出的「一帶一路」經濟合作概念，逐漸地將其首重的「大國外交」的政策，轉變成優先以「周邊外交」的外交主軸，這樣的轉變，相對於美中關係與亞太地區也產生了微妙的變化。自2012年習近平主席訪美，提出的「新型大國關係」口號，以當成中共與美國的新定位，並循序漸進地推展「一帶一路」（即絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路），中共在不再強調大國關係，而是以區域一體化為主要重點，發展與亞洲鄰國的經濟、文化和安全關係上為重心，即可看出端倪。<sup>1</sup>儘管當今美國總統川普在對外關係上自有其作法，不會再使用諸如「重返」、「再平衡」等字彙來描述亞洲政策。等於正式宣佈美國先前把外交焦點從歐洲、中東「重返亞洲」的政策告終。<sup>2</sup>

而「一帶一路」的制定，便是以「周邊外交」為基礎來拓展鄰國外交政策，隨著後續時間的演進，沿伸出許多經濟走廊的倡議，如中巴經濟走廊和孟中印緬經濟走廊，成為中共外交的經濟基礎，<sup>3</sup>並利用地區多邊組織提出其地區戰略的外交目標，以北京領導下的新安全機制來取代目前以美國為中心的聯盟架構，並從中獲取主導者的定位腳色。中巴經濟走廊，是巴基斯坦視為搭上中共經濟發展的便車，更將其視為世紀的機遇，儘管中巴兩國關係一直不錯，從政治、經濟、安全、各個層次的領域來看，都是不謀而合，<sup>4</sup>在中共提出「一帶一路」戰略後，

---

<sup>1</sup> 王崑義，「中國的國際戰略與一帶一路的形成」，*臺灣國際研究季刊*，第12卷第3期（2016年9月），頁23-50。

<sup>2</sup> 「川普調整政策 終結重返亞洲」，*自由時報*，<http://news.ltn.com.tw/news/world/paper/1086253>（檢索日期：2018年5月2日）。

<sup>3</sup> 「一帶一路顯示中國外交重心轉向鄰國」，*今日導報*，<http://www.herald-today.com/content.php?sn=10470>（檢索日期：2018年3月3日）。

<sup>4</sup> 「中巴經濟走廊會成「一帶一路」樣板」，*今日導報*，<http://www.herald-today.com/content.php?sn=10541>（檢索日期：2018年5月3日）。



熟悉中共政治秉性的巴基斯坦嗅到了其中的機遇，將中巴經濟走廊納入到「一帶一路」戰略的框架下，無疑能給經濟走廊帶來更強大的生命力。而中共同樣基於一帶一路戰略，開始重新打量中巴經濟走廊，將經濟走廊打造成一帶一路當中的樣板，增加一帶一路對周邊國家的吸引力，形成示範效應，這對中共而言確實具有很大的吸引力。<sup>5</sup>

故此，在這看似完美的建構藍圖下，潛藏國際間地緣戰略議題與政治衝突。2017年6月底，原有因「西藏反抗事件」與達賴出走問題，中印兩國已現衝突導火線，又因雙方在藏南洞朗地區所產生的邊界爭議，至今仍未獲得圓滿解決，隨時可能因此引發國與國之間的軍事衝突，早在2006年青藏鐵路完成通車後，印度認為侵犯了不丹主權，並有「中國威脅論」之疑慮，更有無法抹滅的地緣壓力。<sup>6</sup>而在中巴經濟走廊上，中巴兩國關係儘管大致正面，然仍存在不確定性，因此掌握中共一帶一路的方向與進程、走廊貫穿巴基斯坦全境可能引發之競爭、巴基斯坦內部至今無法獲得控制的恐攻問題、行經喀什米爾地區領土主權爭議地區，印度的反應，兩國間存在著利益與衝突的矛盾關係，此為本人研究動機。

## 二、研究目的

身處在21世紀的時代，面對著中共日新月異、日進千里的快速繁榮與發展，戰略是為求戰爭的勝利做基礎，而中共的國家戰略國人更應加以研究，以現今國際局勢與全球發展的態勢，中共已經是國際舞台不可忽視的一方之霸；而中共在國際上的迅速崛起，無論其經濟成就為何，中共安全問題與現今發展局勢更是我們應密切關注與掌握，探究中共制定「一帶一路」的具體內容與其在大陸、在兩岸、在區域、在全球的佈局與動態，方能預研未來中共就兩岸發展之方向，因此，本篇論文研究目的即在透過對中共國際事務及其歷史背景加以研究，結合地緣政

---

<sup>5</sup> 林昱君，「中國大陸『一帶一路』形塑全方位開放新格局：往『強國』之路跨出重要一步」，*經濟前瞻*，第158期（2015年3月），頁66-71。

<sup>6</sup> 蔡東杰，「中、印邊境衝突與『中巴經濟走廊』之未來前景」，*中共研究*，第51卷第9期（2017年9月），頁67。

治概念，加以參證中共對南海事務歷史進程與國際互動情形，期能深入瞭解中共爭取波斯灣區域之戰略內涵，吾人更需致力對中共「一帶一路」發展之研究，預判我國相對應作法，期成為東亞區域事務的直、間接受益者。本論文的研究目的茲分述如下：

- (一) 分析一帶一路的發展以研究中共地緣戰略的問題。
- (二) 瞭解中巴經濟走廊對中共「絲綢之路經濟帶」的影響層面。
- (三) 中巴經濟走廊上，印度及鄰近國家的反制與作為。

## 第二節 文獻探討與名詞界定

### 一、文獻探討

本論文係以研究中共在「大中國崛起」下，建構「絲綢之路經濟帶」簡稱「一帶」、「21世紀海上絲綢之路」簡稱「一路」，並以中巴經濟走廊部分為著手，乃至中共現今為，以及現今走向大國的手段與步驟，並對中共歷史回顧與現況進行論述，再以「亞投行」、「上合組織」、「歐亞經濟聯盟」等文件引申出中巴經濟走廊之戰略意涵，<sup>7</sup>及中國大百科全書出版社等相關刊物內容等為主要依據進行分析；部分中共學者，特別是針對中巴發展而出有專刊，其中，張超哲所著「中巴經濟走廊建設-機遇與挑戰」，即闡述中共的「向西開放」被賦予的內容和意義：巴基斯坦是中共「向西開放」的重要支點，中共則被巴基斯坦視為實現「亞洲之虎夢」的重要外部因素；武曉迪著「中國地緣政治的轉型」則以地緣政治觀點討論中共與世界體系的經濟整合而產生的地緣政治後果，<sup>8</sup>及中共面對現存世界秩序與國際政治準則時在觀念和政策上的變化；西格佛里多·伯格斯·卡賽

<sup>7</sup> 蕭爾，亞行行長：「亞投行是合作伙伴而非對手」，**BBC 中文網**，[http://www.bbc.com/zhongwen/trad/business/2015/03/150324\\_china\\_asian\\_bank](http://www.bbc.com/zhongwen/trad/business/2015/03/150324_china_asian_bank)（檢索日期：2018年3月21日）。傅馨儀，「上合組織的經貿議題」，**中亞經貿與交通議題學術座談會**，（2006年5月），頁35。郭武平，「『歐亞經濟聯盟』在歐亞合作中扮演的角色-兼論與『絲綢之路經濟帶』之競合」，**全球政治評論**，第59期（2017年），頁23-50。

<sup>8</sup> 武曉迪，**中國地緣政治的轉型**（北京：中國大百科全書出版社，2006年），頁12。

雷斯的「南海資源戰-中國的利益」。指出中共在南海的戰略意義，<sup>9</sup>置重點於權力投射與區域安全，中共的區域行動及反應，正在重塑東亞及東南亞的權力動態，而經濟和地緣政治的未來，則取決於他與周邊國家及美國複雜交錯關係的多變結果，均對筆者撰寫論文產生了重要的參考作用。

中共國家主席領導人習近平於 2013 年以「絲綢之路經濟帶」與「21 世紀海上絲綢之路經濟帶」為名，推出的「一帶一路」戰略，便得到了不少國家熱烈回應，<sup>10</sup>而李克強總理亦與時任印度總理曼莫漢 辛格提出相關國家共同建設-「孟中印緬經濟走廊」，直接將其合作計畫提升至國家級的層次。並在 2014 年習近平主席訪問巴基斯坦與巴方簽訂共同建設「中巴經濟走廊」，共同被中共國務院授權發布「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」。根據宋志輝、蔣真明、張齊美晨於南亞研究季刊所著「南方絲綢之路經濟帶建設及其與一帶一路的關係」，這條早在兩千多年前，一條連接中共、孟加拉國、緬甸、印度、巴基斯坦、阿富汗、伊朗等國，覆蓋二條走廊，並早於北方絲綢之路的貿易通道，而南方絲綢之路即已成為持續受惠沿線相關國家，為既有之經濟帶。而這個只屬於中共南部與西部戰略的後院，在原來美國「重返亞太」政策下，此戰略意義更顯相對重要。

我國近年與中共政治交流日趨冷淡，經貿關係雖受影響然未因此中斷，乃因我方對彼多所倚賴，國內學者對中共一帶一路之發展亦多有評析；其中包含張登及、錢尹鑫、王信賢、邱韋智合著、沈明室、沈默等人的著作，<sup>11</sup>在中共涉外事務逐漸透明化下，其多項政策、方針、等文字與圖片訊息，均可透由其網路而獲

<sup>9</sup> 西格佛里多·伯格斯特·卡賽雷斯，**南海資源戰-中國的利益**（國防部譯印，2014 年），頁 9。

<sup>10</sup> 宋志輝、蔣真明、張齊美晨「南方絲綢之路經濟帶建設及其與『一帶一路』的關係」，**南亞研究季刊**，第 4 期（2016 年），頁 86。

<sup>11</sup> 沈默，**現代地緣政治理論與實施**（臺北：三民書局，1979 年 10 月再版），頁 136；張登及，「大陸地緣經濟戰略軸心-『一帶一路』」，**大陸與兩岸情勢簡報**（2014 年 9 月），頁 1-3；錢尹鑫，「中國大陸『一帶一路』戰略對兩岸關係影響之研析」，**展望與探索**，第 14 卷第 7 期（2016 年 7 月），頁 77-94；王信賢、邱韋智合著，「『一帶一路』：戰略意涵與內部資源爭奪」，**戰略安全研析**，第 118 期（2015 年 2 月），頁 13-20；沈明室，「中共珍珠戰略的檢視」，**第 13 屆國軍軍事社會科學學術研討會論文集**（臺北：國防大學政治作戰學院），2011 年 3 月，頁 58。

得，並能與現況加以分析比對，產生真實性及相關政府網站所透露的情訊，均有助吾人掌握中共對一帶一路現況之發展及影響，收觸類旁通之效果。

中巴經濟走廊符合中共與巴基斯坦兩國的利益，使得中共向西開放和巴基斯坦「亞洲之虎夢」高度契合，中巴兩國能夠透過經濟走廊建設達成各自的利益訴求。<sup>12</sup>以國家戰略來看，中巴經濟走廊建設意義重大、影響深遠，然而，在工程上的推進，機遇與挑戰並存，建設成效大小取決於中巴雙方政治高度、經貿深度安全密度和外交靈活度的有效維持和進一步提升，<sup>13</sup>為對中共一帶一路有深入了解，個人以中巴經濟走廊之研究做一探討，了解中共戰略思維，就國際情勢與區域地形概念來說，美國的戰略規劃東移，而印日加強合作，再在顯示美方刻意的壓縮中共的東亞戰略空間，中共對外交政策之轉變，藉由「西出」的西進深化開發，將大量過剩產業轉移，或可以造就中共經濟發展的二次奇蹟，實現戰略「再平衡」，從中、巴關係與美、中全球戰略規劃之競賽，獲取經驗，以為中華民國未來戰略之研究，並確保台灣未來整體經濟發展之因應，以鞏固我在西太平洋經濟與戰略地位。

國防大學戰略研究所胡敏遠教授在問題與研究「從結構現實主義論印度國家安全策略」中提出，印度於冷戰後經濟快速成長，與軍事力量的提升，並在對外政策上，巧妙運用核子戰略機勢拓展外交政策，使其成為南亞地區的超級大國。<sup>14</sup>在亞太地區因印度國力的崛起及「九一一事件」的影響，國際間強權的權力分配也產生了微妙的轉變。印度為了降低來自巴基斯坦的威脅，並型塑大國角色定位。若仍能持續成長綜合國力，靈活運用對外政策，將可成為南亞區域的霸權國家，成為世界強權國家中的一方霸主。並以印度為例提出在國際體系中有關「安全」與「權力」、「競爭」與「合作」、「互賴關係」與「易損程度」之間的關

<sup>12</sup> 姚芸，「中巴經濟走廊面臨的風險分析」，*南亞研究*，第2期（2015年），頁36。

<sup>13</sup> 張哲超，「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。

<sup>14</sup> 胡敏遠，「從結構現實主義論印度國家安全策略」，*問題與研究*，第43卷第5期（2004年9、10月），頁31-58。

聯性，它們彼此之間絕非可以任意操縱，核心在於論述議題的層級為「區域性」或是「國際性」，以及國與國之間的對等關係是否為同一等級。否則，探討體系與構成員國之間的互動與互賴關係，將會出現錯誤的認知。

國立政治大學張文賢在論文「中印關係中的地緣政治因素研究」，2007年中提到，中、印兩國同處亞洲，皆為四大文明古國之一，歷史上早有往來；雙方都在18、19世紀時受到帝國主義侵略，成為殖民或半殖民國家。故兩國在文化與國家民族意識上，認知相近。<sup>15</sup>在1949年中華人民共和國成立，印度為其首國建交的國家。1954年6月，將「和平共處五原則」作為指導國際關係的準則，1950年代期間，為兩國邦誼最佳之蜜月期。終因邊界問題，及地緣戰略的衝突，致使1962年爆發中印邊界戰爭，形成相互對峙局面，中、印曾就兩國關係的一邊界問題，不只一次的進行協調，於2007年的貿易額已達到387億美元，並超越美國，成為印度最大的貿易夥伴。<sup>16</sup>

淡江大學黃建人在論文「冷戰後中國與印度的外交關係研究」提出，中印兩國於1962年雙方因邊界問題，致使邊界兩軍對峙，中斷了十餘年外交關係，雖於1976年派遣大使，然卻心結未解，始終處在「冷和」狀態，直到1988年印度總理拉吉夫·甘地(Rajiv Gandhi)訪中，藉由國家領導人的首次互動，始為熱切互動。<sup>17</sup>冷戰結束後兩國往來在政治、經貿、文化、軍事、社會等各方面互動頻繁，並於2005年締結「面向和平與繁榮的戰略合作夥伴關係」，然而，中、印外交關係並非自建交以來持續維持良好的互動，兩國關係雖不斷加強互動，但熱絡的氛圍中，仍存在著相互提防的心態；即便是政經合作發展，顯示出彼此競爭、比較的行為，面對著國家利益優先的現實考量，中印關係必然維持一貫的競合態

---

<sup>15</sup> 張文賢，「中印關係中的地緣政治因素研究」，國立政治大學國際事務研究所碩士論文（2008年7月），頁5。

<sup>16</sup> 「印巴分治70年 對中國影響幾何？」，BBC中文網，  
<http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-40838950>（檢索日期：2018年6月6日）。

<sup>17</sup> 黃建人，「冷戰後中國與印度的外交關係研究」，私立淡江大學大陸研究所論文（2008年6月），頁6。

度，並考驗著雙方國家領導人權衡利弊得失來維持彼此間的關係。<sup>18</sup>

然而，地緣政治因素終將影響中、印兩國未來發展關係。各家學者研析兩國國家發展，仍有許多地方必須相互競爭與合作，尤其是在能源方面的競爭，現今推展的「一帶一路」所涉及水資源與相關能源經濟問題，更為兩國間的關係增添變數。

在現況方面，政治大學邱坤玄教授認為中共近年來一直在努力實現石油進口渠道的多樣化，但波灣地區仍將在相當長的時間內是其進口石油的主要來源地，在可預見的將來，中共經濟發展將嚴重依賴進口能源已成既定事實。<sup>19</sup>另外在與美國霸權主義上，新任美國總統川普異於常理的思維，促使中共在綜合國力提升之後，也希望維持周邊地區的安全，以及在亞太地區享有與其國力相應的政治地位。<sup>20</sup>這並不代表「中」美因此會走向衝突之路，因為雙方都有清楚的認知彼此的重要性，會以擴大共識與合作為目標，美國會偏重轉化中共，中共則會堅守其特色，雙方將處於一種長期相互影響與競合的關係。中美兩國均明白在國際現勢上在眾多議題均有合作的空間與必要。例如：北韓核武、歐債、恐怖主義防制與環保問題等均需兩國合力解決。但美國保守派在蘇聯垮台後轉而積極鼓吹「中國崛起」論，使亞洲國家對崛起的中共均不敢掉以輕心，紛紛與美國尋求結盟關係與加速經濟整合企圖與之相抗，也間接給予美國增加在亞洲影響力的機會。<sup>21</sup>

## 二、名詞界定

### (一) 中巴經濟走廊

---

<sup>18</sup> 「印媒：中國為安撫印度或重新命名中巴經濟走廊」，美國之音，<https://www.voachinese.com/a/china-cpec-20170508/3843347.html> (檢索日期：2018年5月8日)。

<sup>19</sup> 賈致中、邱坤玄，「中共未來經濟環境之限制因素研析-以海上安全通道維護為例」，*國防雜誌*，第21卷第3期(2006年6月1日)，頁83-94。

<sup>20</sup> 「兩岸關係與東亞形勢」，*亞太和平月刊*，第3卷第11期(2011年11月)，<http://www.faps.org.tw/issues/subject.aspx?pk=230> (檢索日期：2018年2月6日)。

<sup>21</sup> 王綺年，「中國大陸『一帶一路』戰略對全球政經軸心轉移之意涵」，*展望與探索*，第13卷第3期(2015年3月)，頁31-39。

中巴經濟走廊（英語：China-Pakistan Economic Corridor，英文縮寫：CPEC），是指一系列中華人民共和國與巴基斯坦合作的大型工程計劃，長達 3000 公里，投資 460 億美元。也將成為一帶一路的樞紐和旗艦項目。

中共早在穆沙拉夫執政時期與巴基斯坦即是友好鄰邦，雙方就有建設經濟走廊的設想。而中巴經濟走廊最早由 2013 年 5 月時任中華人民共和國國務院總理李克強在訪問巴基斯坦時提出，目的為建設連接中共新疆維吾爾自治區與巴基斯坦瓜達爾港的高速公路、鐵路運輸，以及石油和天然氣的管道。可為中共西部開啟貿易之路，免去繞行馬六甲海峽航程，直接到達中東地區，極具戰略意義。同年的 8 月 27 日，中巴經濟走廊秘書處在巴基斯坦首都伊斯蘭瑪巴德設立。巴基斯坦總統海珊於 2014 年 2 月，在對中共的國事訪問中討論了相關議題。隨即在兩個月後，總理謝里夫與李克強總理會面討論了項目的計劃。2014 年 11 月 8 日，簽署了《中巴經濟走廊能源項目合作的協議》。2015 年 4 月，中共主席習近平首次訪問巴基斯坦，再簽署了 51 項合作協議和備忘錄，其中超過 30 項涉及中巴經濟走廊。

中巴經濟走廊建設完成，會拓寬數條中共與中東和非洲的貿易路線，也為中共西部內陸地區打開一條新的貿易線路，有助中共西部地區發展。石油部分，透過巴基斯坦境內的輸油管輸送石油，有效減少經由馬六甲海峽和印度洋來往中東的路程、時間及成本。尤以中共是世界石油進口大國，對能源安全問題十分關注，而中巴經濟走廊的開通正好減少依賴馬六甲海峽，分散風險。

## （二）一帶一路

一帶一路（英語譯名：The Belt and Road；簡稱 B&R），全稱絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路，是中共在 2013 年黨中央倡議並主導的跨國經濟帶。範圍涵蓋歷史上絲綢之路和海上絲綢之路行經的中共、中亞、北亞和西亞、印度洋沿岸、地中海沿岸的國家和地區。

黃美鳳在(2015)『中國大陸推動「一帶一路」與亞洲基礎設施投資銀行之戰略意涵』，戰略安全研析中提出:習近平於 2013 年 4 月就任中共國家主席後，推出之重大對外政策，其戰略設想之宏大令人矚目，相當程度反映習近平領導時期之對外政策於中共國家發展過程所扮演之角色。<sup>22</sup>由地緣政治經濟的角度來看，中共推動「一帶一路」的建設與聯通具有三層戰略意涵：首先，藉由「一帶一路」向西與向南鞏固能源進口的通道；其次，參與投資建設及改善「一帶一路」沿線發展中國家之基礎設施，藉投資汲取發展中國家較高之經濟成長率以補充中共國內過度投資、生產過剩所面臨的成長動力衰退，同時滋長中共邊區省份與沿線國家之經貿往來，以此改善長期區域發展不均衡的問題；第三，藉由強化與沿線發展中國家之經貿繁榮共享與文化交流，爭取中共追求的國際地位與聲望，以及其他國家對中共社會文化與價值觀之尊重，亦即實現習近平所提出之「中國夢」。

中共藉由推動一帶一路，除了擴大和深化對外開放的需要，與世界經濟高度連結，更藉此解決國內 4 大隱憂:1、產能過剩、外匯資產過剩；中共傳統的出口較為單一和狹窄，美歐日占據出口的核心國位置，已無更多發展空間，過剩產能無法經由他們進行消化，「一帶一路」可用以開闢新的出口市場。中共擁有充分的外匯資產；而新興市場與開發中國家的基礎設施建設仍有重大需求，中共可以以外匯儲備作為資本，帶動消化過剩產能。2、中共油氣資源、礦產資源依存度高；主要由沿海海路進入，與資源國的合作尚淺，經貿合作並未深入。「一帶一路」增添了有效的陸路資源管道，可降低資源獲取的風險。3、中共的工業和基礎設施位於沿海地區，若因戰時或突遭外部打擊，容易失去重要基礎設施。內陸中部和西部地區，可充分發展工業和基礎設施，降低威脅。通過「一帶一路」對內陸的開發，有助於戰略縱深的開拓和國家安全的強化。4、區域經濟的貿易主導權，中共試圖降低美國孤立經濟政策 TPP(跨太平洋夥伴關係協議)、TTIP(跨大西洋貿易夥伴談判)，可藉一帶一路經貿發展獲取貿易話語權，利用國內外的港

---

<sup>22</sup> 黃美鳳，「中國大陸推動『一帶一路』與亞洲基礎設施投資銀行之戰略意涵」，**戰略安全研析**，第 118 期（2015 年 8 月），頁 4-20。



口建設，制定自由貿易協定談判，以上海自貿區和泉州湄洲灣港的超級深水港為國際中轉港，掌控國際貿易主導權，定價權和資源配置權，提升自己的區域經濟影響能力。

### (三)亞洲基礎設施投資銀行

為推動「一帶一路」計畫，北京提議成立「亞洲基礎設施投資銀行」（簡稱「亞投行」），替亞洲國家基礎設施包括公路、鐵路、港口建設提供融資服務。<sup>23</sup>蔡明彥在(2015)年新社會政策『「一帶一路」和「亞投行」牽動的地緣政經效應』說明，2014年10月，北京在「亞太經合會」(APEC)財長會議期間，和相關國家簽署《籌建亞投行框架備忘錄》，預定半年內正式成立「亞投行」，並在2015年底以前運作。「亞投行」總資本額預計為1000億美金，其中一半由中共承擔，總部將設於北京，目前已有30多個國家加入成為初始成員國，「亞投行」和美國主導的「亞洲開發銀行」角色接近，都是對亞洲國家提供公私部門的融資放款。美國主導的「亞洲開發銀行」在對外提供放款計畫時，常要求受援國提高政策透明、打擊貪腐、保護環境及勞工權益等附帶條件。中共常批評美方刻意操作「非經濟因素」干擾開發中國家經濟發展，因此「亞投行」設立後，北京勢必會提出有別於「亞洲開發銀行」的運作標準，建立一套由北京主導的新規範。

文章中還提到：北京主張擁有「亞投行」一半以上的出資比例，還希望依照國內生產毛額規模分配各國投票權，應是為了主導「亞投行」決策權。<sup>24</sup>的確，「亞投行」的設置反映美國在國際金融領域建立的秩序，正面臨中共挑戰。美國一方面必須應付中共結合其他開發中國家（尤其是金磚國家）提出改革「世界銀行」及「國際貨幣基金」的呼聲，增加開發中國家在這些國際金融機構的參與權及發言權；另一方面，美國還要擔心中共另起爐灶，設立「亞投行」和「金磚國

<sup>23</sup> 蔡明彥，『「一帶一路」和「亞投行」牽動的地緣政經效應』，*新社會政策*，第38期（2015年9月），頁26-29。

<sup>24</sup> 黃美鳳，「中國大陸推動『一帶一路』與亞洲基礎設施投資銀行之戰略意涵」，*戰略安全研析*，第118期（2015年8月），頁4-20。

家開發銀行」這類新機構，挑戰美國長期主導的國際金融規範。

然而隨著「一帶一路」影響力加大，美國原有的顧慮因應局勢的轉變在 2017 年時全盤反轉，6 月 17 日，亞投行行長金立群（左二）在韓國濟州新聞發布會上致詞提到：國際信用評級機構惠譽近日授予亞洲基礎設施投資銀行（Asian Infrastructure Investment Bank, 簡稱：亞投行）AAA 的最高信用評級，評級展望為穩定。<sup>25</sup>這是亞投行在獲得穆迪最高信用評級半個月後，再獲 3 大國際評級機構之一的評級機構最高信用評級。亞投行司庫 Soren Elbech 表示，該評級至關重要，這讓該行與世界銀行和國際貨幣基金站在了同一水準上。

惠譽表示，授予亞投行的評級是基於其現有的和預期的自身優勢。亞投行在 2015 年成立，具有雄厚的資本基礎，惠譽認為這會將支撐預期的貸款快速增長。而中共十九大前大陸更公布《「一帶一路」大數據報告（2017）》，顯示國別合作度指數提高，加上中歐班列運輸班次提升，醞釀龐大商機，常引起大陸倡議的亞投行是否與世界銀行等組織衝突競爭的討論。<sup>26</sup>世界銀行總裁金墾近日明白指出，全球基礎設施資金缺口很大，相關開發銀行加起來也不能滿足需求，並不存在競爭問題，反而世銀與亞投行有很多緊密合作，透過彼此優勢互補，已共同投資多個基礎設施項目。

#### (四)上海合作組織（上合組織）

上海合作組織前身是上海五國會晤機制，於 1996 年 4 月 26 日成立，是在中共成立的第 2 個政府國際組織，宣稱以「上海精神」解決各成員國間的邊境問題。創始國為：中華人民共和國、俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克等 5 國，2001 年 6 月 15 日烏茲別克以相同創始國身分加入，後續加入巴基斯坦和印度 2 個成員國，合計 8 個國家組成的一個國際組織，另外有 4 個觀察員國：即為蒙古國、

<sup>25</sup> 「亞投行信評讚與世銀、IMF 同級」，中時電子報，  
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20170718000820-260301>（檢索日期：2018 年 5 月 12 日）。

<sup>26</sup> 「世銀：和亞投行互補緊密合作」，中時電子報，  
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20171016000610-260301>（檢索日期：2018 年 5 月 12 日）。

伊朗、阿富汗和白俄羅斯。成員國總面積為 3435.7 萬平方公里，即歐亞大陸總面積的 3/5，人口約 30 億，為世界總人口的 3/7。

上海合作組織現有二個常設機構，分別是設於北京的秘書處與烏茲別克斯坦首都塔什干的地區反恐怖機構。只有秘書處及秘書長能對外代表上合組織，工作人員一般由外交部人員擔任。秘書長是按照上合組織成員國首字母的俄文順序，並由各國輪流來擔任，基本內容以「互信、互利、平等、協商、尊重多種文明、謀求共同發展」的「上海精神」當成彼此關係的原則，其次為不結盟、不針對其他國家和地區、對外開放的原則。並在每年舉行一次成員國國家元首正式會晤，定時召開政府高層會晤，會議地點則在各成員國輪流舉行。主要為促進各國間相互信任與睦鄰友好，並鼓勵相互在政治、經貿、科技、文化、教育、能源、交通、環保及其它領域的有效合作，維護和保障地區的和平、安全與穩定，建立民主、公正、合理的國際政治經濟新秩序，並分別在 2005 年、2007 年俄羅斯城市車里雅賓斯克、2014 年於朱日和戰術基地，舉行和平使命聯合軍演，應對國際恐怖勢力升溫。<sup>27</sup>

上海國際問題研究院世界經濟研究所執行所長李新，在現代國際關係「上合組織經濟合作十年：成就、挑戰與前景」2011 年第 9 期)提到，上合組織成立 10 年來，經濟合作的機制建設逐漸趨於成熟，貿易、投資和金融領域合作取得重大成果。但是，上合組織進一步的經濟合作遇到了來自前蘇聯地區經濟一體化不斷深化的挑戰，正在擴大的關稅同盟和即將形成的統一經濟空間、歐亞經濟共同體和獨聯體範圍內的自由貿易區，日益將中共與這些國家的經濟合作提升到集團層面。為此，中共必須在今後 10 年從區域一體化、貿易貨幣結算、金融合作等多方面來推進上合組織的經濟合作。

##### (五)歐亞經濟聯盟

---

<sup>27</sup> 李新，「上合組織經濟合作十年：成就、挑戰與前景」，現代國際關係，第 9 期（2011 年），頁 9。

歐亞經濟聯盟，亦稱為歐亞聯盟（EEU），最早是由哈薩克總統納扎爾巴耶夫於 1994 年在莫斯科大學演講時提出，是一個由俄羅斯、白俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯、亞美尼亞等 5 個前蘇聯國家為加深經濟、政治合作而組建的國際組織。該計劃由時任俄羅斯總理普丁於 2011 年 10 月以歐洲聯盟為基礎成立，期初於 2011 年 11 月 18 日，俄羅斯、白俄羅斯、哈薩克三國總統簽署協議，計劃在 2015 年建立歐亞經濟聯盟，該協議包括未來整合的路線圖，並建立歐亞委員會（以歐盟執委會為藍本）和歐亞經濟空間等機構，並從 2012 年 1 月 1 日起開始實施。由於歐亞經濟聯盟的建立，外界一般認為這是要恢復過去的蘇聯榮耀，但哈薩克總統納扎爾巴耶夫在歐亞經濟委員會最高理事會會議上表示，成立歐亞經濟聯盟並非試圖恢復蘇聯，該組織於 2014 年 5 月 29 日，俄羅斯、白俄羅斯、哈薩克三國總統在哈薩克首都阿斯塔納簽約正式成立歐亞經濟聯盟。<sup>28</sup>

目前俄羅斯、白俄羅斯和哈薩克的經濟聯盟已經為這三個國家帶來局部的「經濟統一」，歐亞經濟聯盟則要延續和加強這個關稅同盟。而其他區域組織也提供了進一步整合的基礎：其中包括

1. 俄白聯盟：俄羅斯和白俄羅斯。
2. 歐亞經濟共同體：俄羅斯、白俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯和塔吉克。
3. 集體安全條約組織：俄羅斯、白俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克和亞美尼亞。
4. 獨立國家國協：包括大多數前蘇聯國家。

政治大學郭武平教授在全球政治評論 59 期，『歐亞經濟聯盟』在歐亞合作中扮演的角色—兼論與「絲綢之路經濟帶」之競合』（2017 年 7 月 31 日），中亞地區自古以來一直是中共古絲綢之路必經之地，自清康熙之後，中亞更成為中俄

---

<sup>28</sup> 郭武平，『歐亞經濟聯盟』在歐亞合作中扮演的角色—兼論與『絲綢之路經濟帶』之競合』，全球政治評論，第 59 期（2017 年 7 月），頁 23-50。

權力競逐的地區，其後甚至成為蘇聯領土的一部分。中共國力崛起後，該地區之權力局勢重新洗牌，中共經濟快速發展所生產的原物料與產品，需要廣大的市場，「一帶一路」於焉出現，其中「絲綢之路經濟帶」與「亞洲基礎設施投資發展銀行」更是成為中亞國家與俄中經濟合作焦點。2001年「上海合作組織」成立後，中俄關係快速發展，雙方在該組織架構下進行全面性合作，中亞國家亦為而該組織主要成員。俄羅斯於2014年5月，與白俄羅斯，哈薩克成立「歐亞經濟聯盟」(Eurasian Economic Union (EAEU))，EAEU的成立，使國際間意識到俄企圖積極鞏固其原蘇聯地區的權力地位，並進而與中共所提出的「一帶」相互競合。

### 第三節 研究途徑與研究方法

#### 一、研究途徑

「歷史研究途徑」(historical research)係指通過時間延續而成的變化過程。郭生玉認為「歷史研究」是學界相當普遍的研究方法之一，主要的做法是從歷史的角度切入，研究過去所發生的事件或活動。<sup>29</sup>在英語中，「歷史」擁有著多種不同的意義，首先，它指過去的事件，及實際發生之事件；其次，「歷史」是各歷史學家對同一事件，站在不同角度所做的紀錄與敘述，最後，「歷史」更是一門學科，為一個研究的領域。學者邱為君認為，歷史已經發展出一套方法和概念，通過這些方法和概念，歷史學家搜集過去事件證據並加以評價，進行有意義的討論。<sup>30</sup>因此，藉由歷史事件來歸納出經驗法則，對正在發生的事件比較及判斷，進而預測欲研究問題的答案或未來發展趨勢，依照求同或求異原則發掘在不同時空下，各個事件之間的因果關係。自1972年中美關係正常化後，迄今已近40年，兩國關係隨著時空轉換，各時期的國家政策也跟隨著決策者的更替、執政團隊的意識形態而有所不同，這段時間所發生的事件均是本研究可參考的素材。

<sup>29</sup> 郭生玉，*心理與教育研究法*（台北：精華書局，1996年），頁18。

<sup>30</sup> 邱為君，*史學方法論*（台北：五南圖書出版公司，1990年），頁2。

## 二、研究方法

本論文系採取文獻分析法 (document analysis) 進行，文獻分析法是研究方法中最常用也是最重要的方法，國際形勢與歷史事件是國際關係的現象，國際關係理論是對這些現象後面的規律作出解釋，而研究方法則是獲得這些理論解釋的手段。<sup>31</sup> 文獻分析法是根據相關的文獻進行分析，為最普遍的收集資料方式，<sup>32</sup> 本文擬對東北亞之國際關係、權力平衡理論、主要會議決策、專書出版品、各類學術專(期)刊、官方或民間網站以及報章雜誌相關報導等資料，進行分析、比較、整理與綜合，並從理論與實務等面向分析，辨別資料的真偽，推敲其淵源及對後世的影響，期能使研究成果更加符合現況，而非全憑臆斷來解說事理。在本論文中將遵循此研究方法要旨，竭力蒐尋相關資料，俾加以整理分析。

「文獻分析法」乃係針對某一問題，由過往的有關研究之中搜及其文獻，並加以分析而形成一研究內容，是研究工作的最普遍方法，也是每一個研究工作必須經歷的步驟。<sup>33</sup> 依據魏鏞所謂「非實驗性的方法」，是有別於全憑臆斷解說事理，而是在蒐集資料的過程中，透過各種既存的史料，驗證學者某一事務的看法並剖析其涵意，以利推斷淵源及影響，甚或發掘真相。因此，其主要目的是在「瞭解過去、洞悉現在及預測未來」。<sup>34</sup>

### 第四節 研究範圍與研究限制

#### 一、研究範圍

本論文以針對目前相關史料、文獻、報告進行歸納以及分析。本研究參考相關之政府出版品、新聞報導、檔案文件、期刊論文、著作等資料，經過彙整歸納與分析，深入之研究自 2013 年習近平提出「一帶一路」經濟合作概念之研究，

<sup>31</sup> 秦亞青、閻學通、張文木、時殷弘、馮紹雷，「國際關係研究方法論筆談」，*中國社會科學*，第 145 期 (2004 年 1 月)，頁 82-83。

<sup>32</sup> 呂亞力，*政治學* (台北：三民書局，1994 年)，頁 7。

<sup>33</sup> 朱宏源，*撰寫博碩士論文實戰手冊* (台北：正中書局，2000 年 4 月)，頁 54。

<sup>34</sup> 葉至誠、葉立誠合著，*研究方法與論文寫作* (台北：商鼎文化出版社，2001 年)，頁 23-24。

建構本論文整體之概念，研究並以「中共」為研究主體，探討目前中共所面臨安全之威脅，分析中巴經濟走廊建設對印度、俄羅斯戰略安全威脅之研究，以及所可能產生之影響，並依據分析結果，比較目前我國之準備，與因應作為提出建議。

## 二、研究限制

撰寫論文時常要分析大量的文獻資料與研究相關歷史事件及脈絡，並推敲、研究各時期階段現象，對未來局勢的發展加以預測。在資料的篩選上，本論文的資料來源多來自圖書館的相關圖書、論文、期刊、官方出版品、報紙與網路資料等等，因本論文的資料蒐集因涉及國防、軍事與戰略佈署範疇，數據多為逾期解密或民間研究機構的臆測，在可信度上仍有討論空間，惟筆者僅能盡可能從所或文獻資料與即時相關報導中交叉比對、驗證以求取最有參考價值的資料。

因國際關係的錯綜複雜，國家間之互動彼此相互牽引，各門派理論因立論不同，難以涵蓋各個面向，中共對於官方原始資料的公開有其限制性，對研究學者而言，對這些資料取得的困難度甚高，故資料蒐集將不盡完備；其次，對於較易取得的資料如：官方文件、中共領導人言論、書刊、雜誌等，其內容與事實的差距為何，非外人所能充分理解，其可信度往往大打折扣，也令人無法掌握實情，是以個人乃盡力透過國內相關圖書館、網際網路等竭力蒐集，以彌補不足。

### 第五節 研究架構與預計章節安排

本論文預計共分為五章，第一章為緒論，用來闡明研究背景、動機與目的、及研究流程、架構與方法、包括研究範圍與限制，以及相關文獻探討與名詞界定。第二章則以中共「一帶一路」戰略的地緣政治分析為主，從一帶一路倡議下中共與巴基斯坦間的供需關係，到中巴經濟走廊的戰略背景與意涵、與對印度可能產生之影響與衝擊。

第三章則是討論中巴經濟走廊的緣起與發展，從中巴經濟走廊的緣起與內

涵，到分析對印度的影響、以及巴基斯坦在面對中巴經濟走廊合作關係的態度與作為。第四章針對中巴經濟走廊建設下帶來的機遇與挑戰，討論中巴經濟走廊對巴基斯坦所帶來的契機、巴基斯坦本國恐怖主義的威脅、中共與印度間的邊界問題，及中共建設中巴經濟走廊所面臨的各項挑戰與問題。最後一章為結論，針對論文內容的研究發現作為後續研究方向與建議。







## 第貳章 中共「一帶一路」戰略的地緣政治分析

地緣政治因素一直是中共、印度和巴基斯坦三國互動中零和性質凸顯的重要原因。自彼此建交以來，三國互動關係就一直難以完全走出地緣安全困局，這種困局的核心主要在於印巴關係的零和性與衝突性，其形成與發酵帶有強大的歷史慣性。<sup>1</sup>從歷史的演變到如今具體目標的實踐，中共經歷改革開放三十多年的轉型，以一個泱泱大國之姿，提出了傳承古往今來、橫貫東西、連接歐亞的絲綢之路。將中共地緣連接亞洲大陸，延伸到歐洲大陸沿陸海洋地帶與亞洲、非洲連接，同時通過南海與南太平洋連接，藉由這些陸路、海陸暢通，以絲綢之路經濟帶為中共打開通往中亞、西亞、南亞和歐洲陸上通道的大門，透過沿線的國家共同合作發展，有助於中共東西南北發展的均衡格局，<sup>2</sup>更充分體現了東方發展的戰略智慧，在提出一年多後就引起世界沿線國家廣泛共鳴，共商、共建、共用的和平發展，與沿線 50 多個國家回應參與，並和他們各自的發展戰略積極對接，成為共同的戰略取向。

### 第一節 一帶一路的戰略背景與意涵

#### 一、一帶一路的背景

中共在和平崛起後以大國戰略施展，隨著最近幾年來中共外交政策變的日益強硬，「一帶一路」在地緣政治上的角色，也逐漸成為其他國家注目的焦點。2013 年 9 月時任中共中央總書記習近平在訪問哈薩克的阿斯坦納時，提出的共同建設「絲綢之路經濟帶」的倡議，明確指出可以成為不同種族、不同信仰、不同文化背景的國家共用和平、共同發展的新絲綢之路，並闡述其基本特質：團結互信、平等互利、包容互鑑、合作雙贏。<sup>3</sup>同年在吉爾吉斯斯坦共和國的上海合作組織領導

<sup>1</sup> 胡仕勝，「以『一帶一路』破解中印巴安全困局」，*環球日報*，<https://kknews.cc/world/p588y32.html>（檢索日期：2018 年 3 月 12 日）。

<sup>2</sup> 張蘊嶺，「『一帶一路』：認知與共建—以『共建』推進『一帶一路』建設」，*社會觀察*，第 12 期（2015 年 12 月），頁 4-7。

<sup>3</sup> 張文木，*世界地緣政治中的中國國家安全利益分析*，（濟南：山東人民出版社，2005 年），頁 38。

人會議上進一步欲將絲路精神傳承下去，發揚光大，並以提出合作內容：一、交通與物流的大流通，二、貿易投資便利化，三、加強金融領域合作，四、成立能源俱樂部，五、建立糧食安全合作機制，逐步形成連接東亞、西亞、南亞、的交通運輸網路。

習近平接著在 2013 年 10 月 3 日印尼國會演講，以提出：「東南亞地區自古以來就是『海上絲綢之路』的重要樞紐」及「攜手建設更為緊密的中國-東盟命運共同體」的觀點，提出籌建「亞洲基礎設施投資銀行」（簡稱亞投行）的建議。<sup>4</sup>隔年 4 月，在比利時布魯日歐洲學院的演講中提到，要積極把中歐合作和絲綢之路經濟帶建設結合起來，建造和平、成長、改革、文明「四座橋樑」，使其人員、企業、資金、技術積極活絡，讓亞洲和歐洲成為世界經濟成長的「雙引擎」。此理念除了清楚說明籌建絲綢之路經濟帶的全面涵義，其絲綢之路經濟帶建設的地緣結構和設計框架亦顯而易見。<sup>5</sup>從東盟國家時提出的共同建設「21 世紀海上絲綢之路」的戰略構想，以及亞歐「雙引擎」所建設的絲綢之路經濟帶，以此來當成「一帶一路」的經濟合作概念，完整地刻畫出全球性發展的戰略構想。

緊接著在 2014 年 5 月，習近平在對境內各地區的大型會議上，如中國人民對外友好協會成立 60 周年紀念活動、「亞信會」（亞洲相互協作與信任措施高峰會）第四次高峰會上，要求各界須以更加包容、開闊、寬廣的視野，來共同加快推動絲綢之路經濟帶及 21 世紀海上絲綢之路建設，<sup>6</sup>在 6 月份的中阿合作論壇第六屆部長級會議開幕式上，以雙方在歷史間即有絲綢之路與香料之路，提出以絲路精神承載的和平合作，強調中阿是共建「一帶一陸的天然合作夥伴」，成為中共對國際社會提出具有重要意義的大倡議，將其首重的「大國外交」的政策，逐漸地轉變成優先以「周邊外交」的外交主軸；在 2014 年 11 月中共國家主席習近平在 APEC

<sup>4</sup> 馮並，**一帶一路：全球發展的中國邏輯**（臺北：高寶國際出版，2015 年），頁 15。

<sup>5</sup> 王信賢、邱韋智合著，「『一帶一路』：戰略意涵與內部資源爭奪」，**戰略安全研析**，第 118 期（2015 年 2 月），頁 13-20。

<sup>6</sup> 王崑義，「中國的國際戰略與一帶一路的形成」，**臺灣國際研究季刊**，第 12 卷第 3 期（2016 年 9 月），頁 23-50。

國際會議上，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。來面對「經濟減速與改革不易」之兩難局面；並且，將此戰略規劃與 FTAAP 結合，形成與美國主導的 TPP 分庭抗禮之勢，亦使中共往「強國」之路跨出重要一步。<sup>7</sup>

中共的主要競爭對手，美國、英國、及日本並未列入「一帶一路」國家，中共主要是要建構一個以自我為中心的經濟一體化陸路體系，有別於以海權為中心的歐美與亞太體系，很明顯的「一帶一路」戰略不僅挑戰美日等國的海權戰略，更影響了印度與俄羅斯等陸路大國的區域重大戰略利益，進而帶來不可預知的地緣政治影響。<sup>8</sup>如同中共與歐洲的鐵路路線規劃上，其傾向中亞方案，便與俄羅斯原有跨西伯利亞鐵路產生相互影響；新疆地區連接巴基斯坦至瓜達爾深水港的陸路通道要穿過動盪的部落地區，致使巴基斯坦允諾以一支由 1.2 萬名士兵組成的特種部隊保護該走廊建設，這樣的行為當然也影響到印度的戰略利益，而其中屬於中東的眾多專案，也象徵著中共將逐漸捲入該地區的政治動盪中。

## 二、一帶一路的意涵

中共地處歐亞大陸東側，東臨太平洋，西部則深入歐亞大陸的腹地，地理位置非常重要。從地緣政治理論來看，中共應屬於海陸複合國，既有廣闊的大陸和豐富的自然資源，又有漫長的海岸線，出入自由，地緣戰略價值可謂「得天獨厚」，「一帶一路」發展戰略構想的形成，和中共對歐亞各國的經濟發展瞭若指掌的知識結構有關，以目前現今局勢未曾有任何國家提出對於各國各地區的經濟聯繫如此緊密、資源分配範圍如此廣大，能實現區域全面經濟合作，唯有目前所述路上絲綢之路經濟帶、21 世紀海上絲綢之路，和跨國合作的多整形式結合，以地緣上的優勢展開彼此經濟夥伴合作關係，為各參與國及世界的經濟開創嶄新的合作

---

<sup>7</sup> 林昱君，「中國大陸『一帶一路』形塑全方位開放新格局：往『強國』之路跨出重要一步」，*經濟前瞻*，（2015 年），頁 66-71。

<sup>8</sup> 傅豐誠，「大陸舉辦『一帶一路高峰合作論壇』之意義與影響」，*2017 年展望與探索月刊時評文集*，（2017 年），頁 122。

發展模式。<sup>9</sup>

由此看來「一帶一路」象徵著絲路發展再復興，絲綢之路經濟帶儼然已成為連接歐亞非及東西方經濟文化聯動發展的樞紐，更為中共打開中亞、西亞、南亞和歐洲路上通道的大門，實現中共東西南北發展開放的均衡格局。中共地大物博既有沿海也有內陸，至始至終皆由沿海地區開始發展為重點，並透過參與國際分工對外發展經濟及擴大出口，以實現地區經濟的快速發展，<sup>10</sup>儘管多年前曾推動西部大開發戰略，藉以擴大西部地區的開放發展，然而相對於沿海地區開放環境差別依然很大，始終無法平衡，相形之下仍舊相當匱乏，經由絲綢之路經濟帶將可使資源向中西部轉移，結合沿線國家的合作，共同開發推展建設，製造雙贏的局面。

而 21 世界海上絲綢之路，則是中共加強沿海地區、開發海路連接地區經濟發展的新戰略，現今中共經濟發展的主要方式、大部分的貨物出口及能源資源上的進口皆以海路為主，故此確保海上航道的安全與暢通更顯得相當重要，有別於霸權主義的海權論，<sup>11</sup>中共的 21 世紀海上絲綢之路則為構建開放與共用的海洋新秩序，將海上的發展建設串聯結合起來。

### 三、新型態的國與國合作發展方式

美國的亞太再平衡等多項手段，都是為了防止中共的崛起，而中共為了向世界證明不再走傳統的一國獨大，進而以一帶一路中開放、發展、合作共贏道路的體現方式來詮釋，其中「絲綢之路」即意在表達古絲綢之路的和平合作、開放包容、互學互鑒、互利共贏的絲路精神，<sup>12</sup>尤其對發展中國家來說最需要的是一個開放的國際經濟體系，其次是改善自身的發展環境發展基礎建設，藉由一帶一路的

<sup>9</sup> 徐起，「21 世紀初海上地緣戰略與中國海軍的發展」，**中國軍事科學**，第 17 卷第 4 期（2004 年 8 月），頁 75-81。

<sup>10</sup> 何耀光，「當前東亞戰略局勢的地緣觀察：以『一帶一路』為核心的思考」，**政治學報**，第 62 期（2016 年 12 月），頁 25-51。

<sup>11</sup> 李同升，「邁向 21 世紀的新亞歐大陸橋-96 新亞歐大陸橋區域經濟發展國際研討會綜述」，**經濟地理**，第 2 期（1997 年），頁 49-53。

<sup>12</sup> 「中國大陸推動『一帶一路』的經濟戰略意涵」，**新華澳報**，  
[http://www.waou.com.mo/news\\_h/shownews.php?lang=cn&id=4035](http://www.waou.com.mo/news_h/shownews.php?lang=cn&id=4035)（檢索日期：2017 年 5 月 29 日）。

推動合作，可以帶動中共經濟的發展與其他國家相結合，創造新的發展空間，尤其在這個相互合作的範圍下，可以協助發展中國家基礎設施建設、長期項目工程建設的融資，創建合作性的融資機構與其他多種形式的金融機構，解決融資困難的瓶頸，中共更可在這發揮最大作用，<sup>13</sup>故此中共提倡成立金磚國家銀行、亞洲基礎設施投資銀行、上海合作組織發展銀行，宣佈出資成立絲路基金等，也有人稱此為「新馬歇爾計劃」，其中包含範圍已超越了自貿區和多邊貿易體制，並推展了綜合發展環境的構建，打破中共以自我為中心的利益觀，不是透過談判而是以新型的協商發展合作方式。

以經濟面來看，中共正面臨二大經濟增長引擎出口及國內投資的增長力道逐漸下滑，在西方的經濟體增長下又陷入停滯，而全球的保護主義風潮迫使大陸擴張出口更為吃力，加上中共境內房地產、鋼鐵、水泥等行業的產能過剩日益嚴重，國內投報率亦不斷下滑，<sup>14</sup>藉由此政策的推行，來填補全球開發中國家基礎設施建設方面的缺口，既可推展發展中國家經濟增長，更可提振與中共的貿易。加以該計畫以擴張涵蓋到紐西蘭、英國、甚至北極地區的一些專案計畫，<sup>15</sup>中共所列出 65 個「一帶一路」沿線國家，將羅列數百個以「一帶一路」為名的專案，其中最為重點項目，乃為一條投資 540 億美元、串聯起新疆地區與巴基斯坦瓜達爾港的陸路通道、投資 11 億美元在斯里蘭卡可倫坡建造 BOT「港口城市」、及一條連接中共西南地區與新加坡長約 3000 公里的高速鐵路，並為配合實際基建推展，中共主權財富基金亦成立規模 400 億的絲路基金，並與其他國家攜手成立亞洲基礎設施投資銀行(亞投行)，其中 1000 億美元的初始資本用於「一帶一路」國家。<sup>16</sup>

近年來由於中共和平崛起與大國外交戰略的施展，在政策上也日益強硬，「一

<sup>13</sup> 張蘊嶺「一帶一路」：認知與共建——以「共建」推進「一帶一路」建設，**社會觀察**，2015 年 12 月，頁 5-8。

<sup>14</sup> 「中國產能過剩的成因和影響」，**壹讀**，<https://read01.com/BoOyAj.html>（檢索日期：2018 年 5 月 28 日）。

<sup>15</sup> 傅豐誠，「大陸舉辦『一代一路高峰合作論壇』之意義與影響」，**2017 年展望與探索時評月刊**，（2017 年 2 月），頁 121-123。

<sup>16</sup> 「2015 年中國對外貿易發展情況」，**中華人民共和國商務部**，<http://zhs.mofcom.gov.cn/article/Nocategory/201605/20160501314688.shtml>（檢索日期：2018 年 3 月 2 日）。

帶一路」在地緣政治上成為其他國家注目的焦點，尤其競爭對手美國、日本及英國皆未納入，考量的是建構以中共為中心的經濟一體化陸路體系，挑戰美、日等國的海權戰略，影響印度及俄羅斯陸路戰略大國的區域重大戰略意義，將帶來不可預知的地緣政治影響。<sup>17</sup>故此，中共採取以下方式：



圖 2-1 一帶一路沿線國家名單匯總

資料來源：2017 年一帶一路路線圖一覽，<https://read01.com/5kxOPB.html> (2018/3/2)

### (一) 保持鄰國友好關係，持續密切合作

根據中共的官方說法，中共提出建設「一帶一路」倡議，主要目的為促進沿線國家的經濟發展相互流通與進步、充分利用地域性的不同需求有效整合資源，推動更大範圍、高水準、的區域合作計畫，以開放、包容、均衡、共榮的區域經濟合作架構。從「一帶一路」想法的提出和倡議過程來觀察，精確的規劃方案雖

<sup>17</sup> 「中國和俄聯邦關於世界多極化和建立國際新秩序的聯合聲明」，中華人民共和國外交部，1997 年 4 月 23 日，[http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao\\_674904/1179\\_674909/t6801.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/1179_674909/t6801.shtml) (檢索日期：2018 年 3 月 2 日)。

未盡完整，然而也包括巨大經濟機遇和長遠收益的重要戰略，不僅對中共具有重大的政治經濟意義，對於世界經濟體系也將產生深刻的影響。「一帶一路」戰略的提出乃是基於中共自身經濟改革發展的需求。在中共過去改革開放歷史中，曾有過擴大對外開放來促進、迫使中共改革的顯著情況效果。中共目前正面臨經濟改革正進入重要關鍵期，以開放來推動改革，再以改革來推動發展，不失為一條可行之路。<sup>18</sup>「一帶一路」戰略構想，是中共 30 多年從積極「引進來」轉為大步「走出去」的重要指標。經驗上可以預估，「一帶一路」戰略的實施，將為中共的改革提供源源不絕的強大動力，對中共經濟社會發展的影響將不亞於甚至超過加入 WTO 的影響。

中共試圖將「一帶一路」倡議轉變成國際共識、共同發展與共同利益的宏偉規劃。而在「一帶一路」規劃的實際操作上，中共的原則是只要願意參加，便開展合作，無設限固定的名單。前提合作是以共商、共建、共享，不是中共唱獨角戲，而是參與國的大合唱，藉由各國的群策群力，通過協商尋求共識，共同開創機遇，謀求發展新動力。在中共周邊，首先要推動雙邊層面的互聯互通，以構建互利合作網絡，逐步加強多邊合作機制。中巴經濟走廊就是中共在周邊雙邊層面互聯互通的一個嘗試，利用這樣的合作基礎，可與周邊各國協力共同發展模式，並在未來有條件時可以擴大到多邊層面。<sup>19</sup>

## (二)「一帶一路」倡議在南亞地區關鍵因素是中印關係

中共智庫研究與評價中心和社會科學文獻出版社的「印度洋地區藍皮書：2017 印度洋地區發展報告指出，「一帶一路」是中共在世界格局迅速變化下尋求強化經濟發展提升的戰略計畫，藉由與相鄰國家、謀求與沿線國家深化經濟與安全合作的重要政策。近年來，中共與巴基斯坦兩國戰略關係深入發展，目標相同，一致同意將中巴經濟走廊打造為「一帶一路」旗艦項目。南亞在「一帶一路」倡議中

<sup>18</sup> 陶堅，「『一帶一路』對中國及世界經濟的影響」，*社會觀察*，第 12 期（2015 年），頁 23。

<sup>19</sup> 陸洋，「中巴經濟走廊是印度的威脅嗎？」，*環球新聞*，<https://kknews.cc/world/46oy65x.html>（檢索日期：2018 年 5 月 27 日）。



的戰略地位、合作深度與廣度，不僅取決於南亞自身的地緣政治結構、南亞在地區和世界格局中的位置，更取決於中共的地緣政治結構、與在南亞的戰略定位和戰略訴求以及中共與南亞國家之間的互動。倡議中在南亞方向難點是中印合作，目前在南亞地區推進獲得了明顯的成效，在印度問題的處理上仍為主要難點。印度為南亞和印度洋地區的大國，對中共來說更是重要的鄰居。不可否認的，中印合作的積極意義，雙邊關係上皆認定其為人口大國，並擁有的巨大消費能力和市場潛力，在地區層面上更多體現為合作產生的戰略紅利之於「亞洲世紀」的推動作用，甚至在全球層面上的合作也將對世界秩序構建產生積極影響。<sup>20</sup>自「一帶一路」倡議提出以來，中共在多個場合積極向印度展現了合作的姿態，表達了可以與印度在各個層面進行戰略對接，以多種方式包括共建南亞港口項目、進行產業園區建設等進行合作的誠意，但印度始終存在疑慮。

## 第二節 一帶一路與中巴關係

自 20 世紀 70 年代以後，中共與巴基斯坦兩國關係進入了全新的發展階段，80 年代，兩國領導人實現了頻繁互訪，90 年代，兩國建立面向 21 世紀的中巴全面合作夥伴關係；進入 21 世紀，2005 年兩國宣佈發展更為緊密的戰略夥伴，隨後 2006 年兩國正式簽署自由貿易協定，2009 年兩國簽署自貿區服務貿易協定；2013 年雙方更提出要建設中巴經濟走廊，將兩國關係推向了新的發展與合作高潮。<sup>21</sup>

### 一、絲綢之路對巴基斯坦的影響

「一帶一路」是通向「全球化」的經濟道路。新絲路走向是網狀和多向的發展，因此具有廣泛的覆蓋面和影響面，也就是代表不同的國家具有發展水準的差別及巨大的經濟互補性，形成在經濟全球化下跨大區域經濟發展的新版圖，絲綢

<sup>20</sup> 常紅，「中巴經濟走廊是『一帶一路』的旗艦項目」，*環球新聞*，<https://kknews.cc/world/4mz4q82.html>（檢索日期：2018 年 6 月 10 日）。

<sup>21</sup> 高會平，「中巴經濟走廊建設中的巴基斯坦風險分析」，*東南亞南亞研究*，第 1 期（2014 年），頁 64-68。

之路的「一帶」是具有三個重要且相互聯繫的次區域發展經濟帶，<sup>22</sup>而 21 世紀海上絲綢之路則是輻射範圍相互貫通的多元性的發展合作和走向關係，具有更廣泛的經濟合作定位，絲綢之路經濟帶上有三條不同方向，但同一終點的新絲綢之路，即是中亞綠洲方向絲綢之路、北方草原絲綢之路與西南絲綢之路。21 世紀海上絲綢之路可分為東北亞走向、東南亞走向、地走海與波羅的海走向、南環經濟帶走向和環太平洋的多種走向，在北極氣候有所變化後會出現北冰洋走向，在西向中亞、西亞和南亞、北連歐洲多向絲綢之路，為一條地緣高度複合的經濟合作線，也是「一帶一路」的最早啟動點。<sup>23</sup>

從地圖的角度來看就可發現，中共為何要推展一帶一路的建設，和中共的元相連接的亞州大陸，延伸到歐洲大陸，相沿著陸地與海洋地帶又和亞州、非洲連接，並經由南海區域與南太平洋地區連接，若能順利將這些區域的海路、陸路聯結暢通，並推動相關地區的繁榮發展，中共便可經由此擴大延伸來得到更多的發展空間。在一帶一路的倡議中，主要重點在藉由南南、南北二區域的發展合作，為一種跨區域的開放式框架，開創出嶄新的地區和世界相互的合作模式，在現今世界經濟的發展日新月異，各種結構的方式與變化正在不斷的推陳出新，中共伺機加入經濟體崛起的一方，並希望達到起飛階段突飛猛進，順勢而起，降低美國及其他國家的制肘，走出一條屬於中共自訂的遊戲規則，<sup>24</sup>可以定義它是具備世界宏觀的大戰略倡議，並非只是幾條延伸線，而是一個以多層次、多樣性、用不同的項目、工程的協議方式作為整體作為的支撐，它並非單靠一個國家能夠完成，而是要以國與國之間相互協商、共同設計、共同參與，並共同建設製造雙贏。對於中共來說，一帶一路建設的重點和優先考量的就是周邊地區，周邊地區不穩定，周邊形勢也就不穩定，中共與各國的關係也將難以和睦共處，間接中共的邊疆地

---

<sup>22</sup> 「中國大陸推動『一帶一路』的經濟戰略意涵」，**新華澳報**，[http://www.waou.com.mo/news\\_h/shownews.php?lang=cn&id=4035](http://www.waou.com.mo/news_h/shownews.php?lang=cn&id=4035)（檢索日期：2018 年 3 月 2 日）。

<sup>23</sup> 馮並，**一帶一路：全球發展的中國邏輯**（臺北：高寶國際出版，2015 年），頁 196。

<sup>24</sup> 張蘊嶺，「『一帶一路』：認知與共建—以『共建』推進『一帶一路』建設」，**社會觀察**，2015 年 12 月，頁 5。

區更無法有所發展起來，中共與許多國家比鄰而居，中共國家主席習近平更提出發展周邊關係「親誠惠容」新理念，而一帶一路就是最好實際行動的實踐，透過合作關係而讓周邊國家發展起來，彼此成為生命共同體。<sup>25</sup>

由喀什向南經塔什庫爾幹著名的紅其拉甫山口進入喀喇崑崙公路，就是著名的中巴經濟走廊，實現了和巴基斯坦南亞次大陸的經濟連接，在張騫的時代，中巴經濟走廊早已開通，尤其在隋唐時期最為興盛。<sup>26</sup>張騫的西域之行路線，成為後世的範本，並開啟了絲綢之路最早的經濟文化交流線，在中共南疆由喀什、阿克蘇地區通向吉爾吉斯坦的公路，與連接中巴經濟走廊的喀喇崑崙公路改造工程正在陸續施工，此為古代盛行絲路中道和南道，喀喇崑崙公路伸向巴基斯坦沿海西南，由中共出資建設通往阿拉伯海的瓜達爾港，並向西經阿曼灣，即為霍爾木茲海峽的阿巴斯港，可不需繞麻六甲海峽便獲取伊朗的原油，提供了中巴能源安全的重要條件。<sup>27</sup>

## 二、巴基斯坦的優勢與契機

在中共提出「一帶一路」戰略後，中共與巴基斯坦已成為「一帶一路」戰略下推進經貿合作的典範，雙方建立了戰略夥伴關係及多項務實的合作，並為中巴經濟走廊的建設提供了經貿深度合作的新機遇，更為中共與其他國家間經貿合作的深度與發展具有示範價值。<sup>28</sup>中巴經濟走廊最初是在 2013 年 5 月李克強總理訪問巴基斯坦時提出的，隨著絲綢之路經濟帶與 21 世紀海上絲綢之路「一帶一路」的提出，才逐漸將他納入到「一帶一路」的旗艦項目和樣板工程中來的。<sup>29</sup>絲綢之

<sup>25</sup> 「習近平在『一帶一路』國際合作高峰論壇開幕式上的演講」，**新華網**，[http://news.xinhuanet.com/2017-05/14/c\\_1120969677.htm](http://news.xinhuanet.com/2017-05/14/c_1120969677.htm)（檢索日期：2018 年 3 月 2 日）。

<sup>26</sup> 「喀喇崑崙公路二期關鍵工程阿伯塔巴德隧道正式進洞」，**每日頭條**，<https://kknews.cc/zh-tw/news/48olrpx.html>（檢索日期：2018 年 2 月 2 日）。

<sup>27</sup> 陳顯仁，「中國的海上珍珠 瓜達爾港通航」，**天下雜誌**，<http://www.cw.com.tw/article/article.action?id=5080282>（檢索日期：2018 年 2 月 2 日）。

<sup>28</sup> 張棋妍，「習近平往訪巴基斯坦的觀察：以『中巴關係』彌補『一帶一路』缺口」，**南亞觀察**，<http://old.southasiawatch.tw/detail/907/19>（檢索日期：2018 年 5 月 2 日）。

<sup>29</sup> 林民旺，「中巴經濟走廊將倒逼印度與中國合作」，**中國外資**，第 11 期（2015 年），頁 26-27。

路經濟帶地域遼闊，資源豐富，然而沿線中亞、南亞地區交通不便，生態環境較差，經濟又不發達，為絲綢之路的窒礙因素，而中共西部與巴基斯坦，皆因基礎建設落後、產業密度低，無法成為符合國際概念的經濟帶，並直接影響到雙方的經貿合作，因此加快基礎設施建設，實現互連互通是「一帶一路」建設的重點和優先領域，雙方在 2015 年即由中共投資巴基斯坦 460 億美元作為基礎建設的投資計劃，包含了交通、能源、農業、電信等領域，其中 90 億美元為基礎設施領域的戰略合作。<sup>30</sup>中共不僅從本國近期的經濟利益考慮，更多地是從巴基斯坦經濟發展長遠戰略需求投資中巴經濟走廊專案。中巴經濟走廊將有助於解決兩國邊境地區穩定問題，防止外來顛覆勢力操縱兩國國內的民族衝突。

「一帶一路」的建設，不僅加快中共與巴基斯坦兩國政府的合作，更促進中共西部與巴基斯坦經濟成長，同時帶動中巴兩國人文交流和文化融合，尤其巴基斯坦屬於發展中國家，基礎設施不夠完善，發展資金短缺，而中共有優質的產能，豐裕的資金，和優勢的技術，透過中巴經濟走廊的計劃，實現產能轉移，開展更大範圍高水準、深層的雙邊合作，帶動中共與南亞、西亞各國合作的示範效應。<sup>31</sup>而中巴經濟走廊，位於絲綢之路經濟帶與 21 世紀海上絲綢之路交會處，而巴基斯坦又地處於南亞與中亞交匯處，南近阿拉伯半島，地理位置至為關鍵，這將決定了中巴經濟走廊在「一帶一路」中的戰略重要性，將為巴基斯坦帶來前所未有的繁榮和進步。

中共與巴基斯坦雙方修建一條連接南疆城市喀什與巴基斯坦瓜達爾港的鐵路，此鐵路線長達 1800 公里，並經過巴基斯坦首都伊斯蘭馬巴德，與巴基斯坦最大城市卡拉奇。這個計劃將成為經過帕米爾高原與喀喇崑崙山區最難建設的鐵路，並成為中巴共建絲綢之路經濟帶的一座里程碑，巴基斯坦地處海上絲綢之路

---

<sup>30</sup> 李希光、孫力舟，「中巴經濟走廊的戰略價值與安全形勢」，*人民論壇·學術前沿*，第 12 期（2015 年），頁 32-50。

<sup>31</sup> 徐偉，「中巴經濟走廊帶來發展新機遇」，*人民網*，<http://world.people.com.cn/n1/2016/0830/c1002-28675819.html>（檢索日期：2018 年 5 月 2 日）。

與陸上絲綢之路交會處，也是中亞和南亞次大陸的結合部。<sup>32</sup>其中，中巴經濟走廊的最南端瓜達爾港水文條件優越，地緣位置特殊，具世界一流大港的潛力，可為中共與巴基斯坦兩國進入中東海上貿易線路的中繼站，並為中亞五國與阿富汗提供鄰近的出海口，相互貫通海上之路與陸上之路，成為絲路經濟貿易的重要交通框架。<sup>33</sup>

### 第三節 一帶一路對印度的影響與衝擊

#### 一、歷史背景

中巴經濟走廊的建設存在著許多不安與隱憂，其中關於印度和巴基斯坦部分，則是巴控喀什米爾地區，此為印度與巴基斯坦爭議地區，印度歷年來對中共與巴基斯坦的合作存在著猜忌，<sup>34</sup>以中巴經濟走廊建設來講，其猜忌有三點：一是走廊規劃經過巴控喀什米爾地區，印度認為巴控喀什米爾邊界線為非法；二是對瓜達爾港的功能，印度認為瓜達爾港項目是中共進軍印度洋的先期準備，將成為中共海軍在印度洋的停靠港和補給站；<sup>35</sup>三是能源資源的爭奪，隨著經濟體的日益增大，中印能源資源對外依存度越來越高，印度利用政治、經濟、外交各種手段在國際上透過競購公司、競標開採權與中共展開激烈爭奪，加重了其對中巴經濟走廊的無端預警和指責。<sup>36</sup>

#### 二、印度在南亞的戰略地位

<sup>32</sup> 「巴基斯坦 2014-15 財年經濟形勢綜述及新財年經濟展望」，中華人民共和國商務部，<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/cj/201511/20151101156710.shtml>（檢索日期：2018 年 5 月 8 日）。

<sup>33</sup> 「巴官員稱 2016 年為瓜達爾港發展開局之年」，中華人民共和國商務部，<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/j/201601/20160101243095.shtml>（檢索日期：2018 年 5 月 8 日）。

<sup>34</sup> 「印巴將重啟和平談判，解決喀什米爾糾紛」，端傳媒，<https://theinitium.com/article/20151210-dailynews-pakistan-india-dialogue>（檢索日期：2018 年 5 月 9 日）。

<sup>35</sup> 徐子軒，「衝突悲歌：印度是否正在失去喀什米爾？」，轉角國際，[https://global.udn.com/global\\_vision/story/8663/2467828](https://global.udn.com/global_vision/story/8663/2467828)（檢索日期：2018 年 5 月 9 日）。

<sup>36</sup> 王耀東，「建設中巴經濟走廊」，社會觀察，第 6 期（2015 年 7 月），頁 29。

過去印度基於地緣戰略的觀點，將軍事戰略重點放在曾經發生軍事衝突的巴基斯坦及中共邊界問題，並彰顯重視地面部隊的規模與邊境作戰，部分該國的學者認為印度軍事戰略正學習中共採取「積極防禦」戰略，整體上雖為防衛的態勢，但正強化攻擊性遠程兵力投射或遠洋海軍的發展，其目的不僅具備經濟的意涵，也包含地緣戰略與安全的意圖，印度處於三面環海、位居南亞次大陸中央位置，佔有遼闊的版圖，為印度洋地區實力最強大的國家，期望以經濟持續發展的優越條件追求大國戰略的發展空間。<sup>37</sup>有鑑於印度在南亞地區的重要地位及其巨大的市場潛力，中共當局仍在持續做出說服印度加入的努力，雙方曾在新德里舉行了邊境事務磋商和協調工作會議，並同意恢復向印度提供雅魯藏布江水文信息資料。儘管如此，同年 2018 年 4 月 27 日至 28 日，印度總理莫迪和中共國家主席習近平又在湖北省武漢展開一場非正式會晤，特別是在 6 月中即將舉行的上海合作組織前夕，<sup>38</sup>普遍認為應是與 2017 年 6 月份，中共人民解放軍與印度陸軍在印度錫金邦和不丹之間的洞朗高原僵持約 70 多天的對峙，相較於中共針對此事對外發表中英文的強硬態度，印度總理莫迪的務實性格，想必已知悉中印兩方國力的差距，而在一帶一路的倡議規劃下，印度對中共的戰線，已從雙方的邊界問題，拉長戰線至南亞周邊國家，並挑戰印度的睦鄰外交與印度洋週邊的勢力範圍。印度顯然力有未逮，要解除壓力、且不獨自和中共對抗的前提，顯然是最有效的方法，就是直接找對方首腦溝通。<sup>39</sup>

### 三、印度對一帶一路的看法

印度對中共所提「一帶一路」倡議避而不答，並提出了「跨印度洋海上航路與文化景觀」進行應對，印度之所以這樣的回應是受到其為追求成為世界大國、

---

<sup>37</sup> 那瑞維，**印度崛起**，（臺北：政治大學國際關係研究中心，2013 年），頁 57。

<sup>38</sup> 陳光文，「印度與新加坡聯合演習重點是反潛？地點敏感中國海軍不能無動於衷」，**每日頭條**，<https://kknews.cc/zh-tw/military/boqvqgpj.html>（檢索日期：2018 年 5 月 9 日）。

<sup>39</sup> 劉奇峰，「從洞朗對峙到莫習會，中印修和背後的印度算盤」，**端傳媒**，<https://theinitium.com/article/20180521-opinion-rogerliu-india-china>（檢索日期：2018 年 5 月 22 日）。

將中共視為競爭對手，以及視印度洋與南亞地區為禁臠的心理，再加上經濟、選票政治等綜合因素的影響。<sup>40</sup>鑒於印度對中共絲路戰略中的重要地位，其對「一帶一路」的態度尤其值得關注。中共的「一帶一路」倡議遵循「共商共建共用」原則，將聚焦「發展」這個中印巴三國政府都面臨的迫切問題，擴大三國在發展問題上的共識與合作，這種嘗試顯然與以往各國特別是大國在處理對印對巴關係時過度強調軍事安全有著天然差異，對於中印巴三國而言，「一帶一路」倡議具備培育彼此好感與合作精神、弱化安全對立和化解互動困局的巨大潛質。<sup>41</sup>

在國際政治上，國與國之間的關係，時而兵戎相向，亦可能親如兄弟，國際間的情誼有時更猶如天氣一般瞬息萬變，亦敵亦友。馬爾地夫與印度兩國在地理上為南亞鄰國，同為英聯邦國家（2016年馬爾地夫退出英聯邦），而印度為僅有千餘人武裝力量的馬爾地夫提供國家安全擔保，並與馬爾地夫有著密切的軍事、經濟、文化、醫療衛生、電信等關係，更為馬爾地夫提供過大額經濟援助，故而，馬爾地夫一直執行著「印度優先」的外交政策，對外以印度為馬首是瞻。<sup>42</sup>而就在2017年12月，馬爾地夫在經濟收入的利誘與考量下，與中共簽署「中馬自貿協定」，並宣布加入中共「一帶一路」倡議，允許大量中共企業到馬爾地夫投資，事實上，馬爾地夫在印度洋上的地理優勢，使它成為一個引發國際重要關切國家：它位於印度洋上重要海路附近，靠近亞丁灣和馬六甲海峽，幾乎所有通往印度洋的貿易路線都要經過此地，而亞洲大部分來自於中東的能源供應都是沿著這些路線運送，最關鍵的原因，正是「一帶一路」倡議中「21世紀海上絲綢之路」的重

---

<sup>40</sup> 楊思靈，「印度如何看待『一帶一路』下的中印關係」，*人民論壇·學術前沿*，第9期（2015年），頁37-50。

<sup>41</sup> 張蘊嶺，「『一帶一路』：認知與共建—以『共建』推進『一帶一路』建設」，*社會觀察*，2015年12月，頁5。

<sup>42</sup> 「2015年中國對外貿易發展情況」，*中華人民共和國商務部*，<http://zhs.mofcom.gov.cn/article/Nocategory/201605/20160501314688.shtml>（檢索日期：2018年5月22日）。

要節點和必經之地，中共對於馬爾地夫的投資自然不言而喻了。但這一突如其來的變化讓印度媒體驚呼中共進入了「印度的後花園」。<sup>43</sup>

2018年4月18日，印度國家轉型委員會副主席庫馬爾在北京參加第五次中印戰略經濟對話，重申了印度政府拒絕參與中共「一帶一路」倡議的立場，並且說明：一帶一路的旗艦項目「中巴經濟走廊」，穿過巴基斯坦佔領的克什米爾地區，涉及到印度的主權問題。在對話會議上，庫馬爾表示：「在得到印度方面拒絕的回應後，中方就不再提及這個話題了。」顯然在這個問題上雙方仍存在著分歧，然而中印兩國仍可在紅線範圍內，有足夠的空間，共同推動發展與合作，藉由美中貿易摩擦之際，改善與中國的經貿關係，並從中來推銷印度產品獲益。<sup>44</sup>

#### 四、印巴關係的零和困局

冷戰結束後兩極對立格局的瓦解深深影響了近十年來全球存在著矛盾國家的內在變動，21世紀新民族、宗教主義的抬頭，影響著部分國家及地區的安全，地區衝突向著民族宗教複雜地區轉移。在南亞的印度與巴基斯坦是全球區域衝突熱門地點，兩國間有著比較深刻的民族與宗教因素，也是國際地區衝突的特殊表現模式，<sup>45</sup>這些衝突的發生不外乎全是因為利益的因素而導致，雖然是以民族、宗教為名爭取自身的利益，實則為現實經濟、政治因素的根本利益衝突的特殊表現形式。美國在全球戰略的考量下迅速調整了南亞政策，以重印輕巴的策略，企圖使印度在美國全球戰略中發揮作用。911以後，巴基斯坦在美國全球反恐戰略中佔據較為重要的地位，開始改變了對巴基斯坦政策，南亞政策上轉而傾向巴方。<sup>46</sup>冷戰

<sup>43</sup> 「中印博弈與一帶一路爭議，釀成馬爾地夫政治危機？中印島鏈爭奪戰升溫」，BBC 中文網，<http://www.storm.mg/article/396708>（檢索日期：2018年3月12日）。

<sup>44</sup> 「再次向『一帶一路』說不！印度希望從美中貿易戰『漁翁得利』」，風傳媒，<http://www.storm.mg/article/426367>（檢索日期：2018年3月18日）。

<sup>45</sup> 「印巴將重啟和平談判，解決喀什米爾糾紛」，端傳媒，<https://theinitium.com/article/20151210-dailynews-pakistan-india-dialogue>（檢索日期：2018年3月10日）。

<sup>46</sup> 「美媒：『海上絲路』是中國『珍珠鏈』戰略友善版」，中國國務院新聞辦公室網站，<http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slx/31214/Document/1380957/1380957.htm>（檢索日期：2018年2月



後俄羅斯處於一種全球的戰略收縮，主要心思都在歐洲事務上。衰而不敗的俄羅斯捲土重來。面對美國在南亞的積極經營，俄羅斯試圖恢復地區的影響力，重新開始印俄戰略夥伴關係。<sup>47</sup>並與巴基斯坦保持一定的接觸。中共則主張和平解決南亞歷史問題。反對大國干涉次大陸的安全，並在南亞的政治進程中積極斡旋，確保南亞不發生大規模衝突的可能性。面對這種新的國際形勢，印巴兩國都調整了各自的政策。印度在新世紀的外交策略是為走政治大國之路服務，巴基斯坦則是在一個強大的鄰國中求得自身的政治和安全空間。因此問題的主動權仍在印巴雙方手中，只有兩國互相放棄偏見才有轉圜的空間。

印度與巴基斯坦自擺脫英國殖民統治，分別獨立建國開始，印度和巴基斯坦間的關係即充斥著零和性與衝突性，兩國都視對方為本國安全的第一大威脅源，冷戰期間兩國先後發生了三次戰爭，冷戰之後又多次因跨境武裝滲透和跨境恐怖攻襲等問題屢次發生外交爭端，並在喀什米爾實控線與兩國國界線一帶兵戎相向，60 多年來印巴雙方多次開啟和解努力，均未能成功。<sup>48</sup>在巴基斯坦穆沙拉夫將軍執政時期，兩國幾乎要為喀什米爾爭端劃上句號，然而終將因國內極其保守的政治環境挫敗了政府間的努力，功敗垂成，同時國際上與印度和巴基斯坦有密切往來的其他國家非但未能化解這種零和性困局，反而強化了兩國的衝突性。<sup>49</sup>

印度與巴基斯坦間有著不同程度衝突，從宗教問題、水資源問題的紛爭、到克什米爾邊境的衝突都是無法抹滅的傷痕，隨著中共推動「一帶一路」倡議後，中巴國際關係更加緊密，卻也對印度造成了莫大的隱憂。

---

18 日)。

<sup>47</sup> 李建民，「俄、哈、烏、吉、塔五國公共投資市場准入法律體系比較」，中國社會科學院，[http://www.cass.cn/xueshuchengguo/guojijianjiuxuebu/201403/t20140317\\_1031909.html](http://www.cass.cn/xueshuchengguo/guojijianjiuxuebu/201403/t20140317_1031909.html) (檢索日期：2018 年 1 月 18 日)。

<sup>48</sup> 方天賜，「印度對於中國大陸提出『一帶一路』的解讀及回應」，戰略安全研析，第 124 期(2015 年 8 月)，頁 44-50。

<sup>49</sup> 胡仕勝，「以『一帶一路』破解中印巴安全困局」，環球日報，<https://kknews.cc/world/p588y32.html> (檢索日期：2018 年 4 月 12 日)。

#### 第四節 小結

中共宣稱歡迎世界上所有國家加入「一帶一路」計劃，但是觀察及重點皆擺在東歐、亞洲與非洲的互聯互通上，並不包括美國、英國、日本、法國等先進國家，容易引發聯想中共是在歐、亞、非大陸與美國劃地盤相抗衡，更大多數的國際輿論者也認為「一帶一路」倡議與爭奪全球主導權息息相關，中共更可藉此倡議組成新的戰略聯盟集團來抗衡美國，宣稱為「中共」版的馬歇爾計劃，中共選擇迴避解釋背後的戰略意義，嘗試以成功的現實來使那些戰略和政治爭議自動消失，然而終究無法杜絕各國輿論與質疑。

2017年5月中共在北京召開「一帶一路國際合作高峰論壇」參與國家計有29個國家元首與政府領袖、及130多個國家與70多個國際組織共計1500多名中外代表與會參加論壇，中共國家主席習近平在高峰會上以六個「不」對戰略質疑做出明瞭解釋：強調「一帶一路」建設不會另起爐灶、推倒重來，不會干涉他國內政，不會輸出社會制度和發展模式，不會強加於人，不會重複地緣博弈的老套路，不會形成破壞穩定的小集團。<sup>50</sup>即便如此，中共對於「一帶一路」建設還是在於傳統的國家競爭思維和權力政治邏輯的障礙，從印度、新加坡消極的態度上就是這種固有思維的體現，未來將會更加觸及國際關係的本質，地緣經濟的合作必須要有地緣政治的支撐，而中、美、俄、印、日、歐多國力量的競合關係不易處理，中共必須清楚說明其「多元共存、自主自願、謀求發展、重視共用」這種中共式抽象原則措辭的戰略意圖將其調整為可直搗大國協調和治理的操作性原則。

2010年，中共經濟總體超過日本，一躍而成為世界第二大經濟體，中共的超速崛起與隨之而來的世界影響力日益提高，正在深刻影響整個世界的發展格局。<sup>51</sup>一帶一路計畫涉及能源安全、地緣政治的考量，例如繞過美國控制的太平洋第一島鏈，從中亞、經中東，再連往歐洲，為中共提供發展機會。雖然中共以經濟開

---

<sup>50</sup> 傅豐誠，「大陸舉辦『一代一路高峰合作論壇』之意義與影響」，**2017年展望與探索時評月刊**，（2017年2月），頁124-125。

<sup>51</sup> 厲以寧、林毅夫、鄭永年等著，**讀懂一帶一路**（香港：中華書局，2017年2月），頁177。

發合作為出發點，但背後的目的是多元且複雜的。<sup>52</sup>根據 2018 年 4 月 12 日南華早報的報導，中共進出口銀行前董事長李若谷在廣州的一個論壇上說，中共的一帶一路計劃面臨嚴重的財務挑戰，沿線大多數國家沒有錢支付參與的項目。許多國家都已負債累累，需要私人投資，這些國家的平均負債比率和債務比率分別達到 35% 和 126%，遠遠高於全球公認警戒線 20% 和 100%，而為這些國家的發展籌集資金則是一項艱鉅的任務；中共國務院發展研究中心副主任王一鳴也論壇上說，一帶一路項目是由主要金融機構提供資金，但是每年仍然有 5000 億美元的巨額資金缺口，由於參與國負債率高，參與國紛紛取消項目，在 2017 年 12 月份，幾週之內，巴基斯坦、尼泊爾和緬甸相繼證實取消中共的重大水電項目，而這些都屬於一帶一路計劃。<sup>53</sup>

這三個貧窮國家越來越意識到，中共修建龐大的基礎設施項目將令它們付出極高的代價，巴基斯坦水電發展局主席侯賽因（Muzammil Hussain）告訴議會公共帳目委員會，中共參與項目的公司制定了嚴苛的融資條件，有拿新建大壩與現有大壩當貸款擔保品。當無力償還時，資產將歸中共所有。2017 年 12 月，斯里蘭卡就面臨同樣的困境，將戰略港口汗班托塔港拱手交給中共。<sup>54</sup>國際傳媒表示：這是中共以向海外撒錢來實施帝國主義的方式之一，中共只對具有戰略重要性、長期價值的天然資產投資。以印度洋貿易航線上的汗班托塔港，即是連接歐洲、非洲和中東的重要港口。另一方面，在「一帶一路」中絕大多數是中共企業公司獲利，外國企業公司幾乎無法獲得基礎設施建設的利益，其中含括 34 個亞歐國家的交通基礎設施項目，當中有 89% 是中共公司承接項目的承包商，其它 11% 才是外國的公司，由此說明，中共一帶一路的官方說法是開放的角度，中共的方案是建構以合作共贏為核心的新型國際關係，這是習近平主席總攬世界大勢提出的一個

---

<sup>52</sup> 中央社，「兩岸一帶一路新南向 學者：在東南亞短兵相接」，[新浪網](http://news.sina.com.tw/article/20180526/26979340.html)，<http://news.sina.com.tw/article/20180526/26979340.html>（檢索日期：2018 年 5 月 23 日）。

<sup>53</sup> 秦雨霏，「中共一帶一路計劃快沒錢了 參與國負債累累」，[大紀元](http://www.epochtimes.com/b5/18/4/16/n10308821.htm)，[www.epochtimes.com/b5/18/4/16/n10308821.htm](http://www.epochtimes.com/b5/18/4/16/n10308821.htm)（檢索日期：2018 年 5 月 28 日）。

<sup>54</sup> 「港媒：中國將經營巴基斯坦瓜達爾港 具戰略意義」，[中國新聞網](http://www.chinanews.com/mil/2012/09-06/4162055.shtml)，<http://www.chinanews.com/mil/2012/09-06/4162055.shtml>（檢索日期：2018 年 5 月 27 日）。

重要理念，既是對「聯合國憲章」宗旨原則的繼承與弘揚，也是對傳統國際關係理論的超越和創新，必將對未來國際關係的發展產生重要和深遠的影響，實則仍是以中共自身的利益為主要考量。<sup>55</sup>



---

<sup>55</sup> 厲以寧、林毅夫、鄭永年等著，**讀懂一帶一路**（香港:中華書局，2017年2月），頁84。



### 第叁章 中巴經濟走廊的緣起與發展

從喀什向南經塔什庫爾幹著名的紅其拉甫山口進入喀喇昆侖公路，就是著名的中巴經濟走廊，實現了和巴基斯坦南亞次大陸的經濟連接。這裡的經濟地理走廊不只一條，如著名的瓦罕走廊連接阿富汗，附近就是歷史名的古代「大勃率」、「小勃率」地區，也就是古代俗稱「大頭痛」「小頭痛」蓋因海拔高空氣稀薄而命名。古代的「摩羯陀」在這裡，法顯、玄奘「西天取經」也是經過這裡，與中國文化對街，由古希臘文化，古印度文化諸多文化因素（包括世界宗教文化元素）融匯的風格也出現在此，是絲綢之路的重要經濟走廊。<sup>1</sup>早在張騫時代，中巴交通走廊已經開通，並在隋唐盛極一時。張騫從月氏北走的方向去中亞，後沿著塔里木盆地南緣的絲路南道歸來，只為當時匈奴遊騎以在月氏西遷之後遍及南北疆，一路西行輾轉走了一個大大的C字形，完成了通西域的盡天之功。<sup>2</sup>其行進路線，亦成為後來的範本。成就了絲綢之路最早的經濟文化交流線，接下來，南道未廢而天山南北道大開，絲綢之路在中國國內的網路進一步完成，成為網路狀的絲路系統。

在中共南疆由喀什、阿克蘇地區通向吉爾吉斯坦的公路，與連接中巴經濟走廊的喀喇昆侖公路改造工程正在陸續施工，此為古代盛行絲路中道和南道，喀喇昆侖公路伸向巴基斯坦沿海西南，由中共出資建設通往阿拉伯海的瓜達爾港，並向西經阿曼灣，即為霍爾木茲海峽的阿巴斯港，可不需繞麻六甲海峽便獲取伊朗的原油，提供了中巴能源安全的重要條件。<sup>3</sup>

整體國家戰略與生存空間上探討中共能源問題，不僅是全球地緣政治與區域政治與戰略資源所面臨的重要課題，更是影響中共在國家發展的整體戰略規畫，與未來國家在政治地位與天然資源必須積極爭取之所在，對全球霸權的美國也有

<sup>1</sup> 馮並，**一帶一路：全球發展的中國邏輯**（台北：高寶國際出版，2015年），頁206。

<sup>2</sup> 張貴洪，「巴基斯坦的戰略地位與中巴關係的未來」，**南亞研究季刊**，第145期（2011年4月），頁14-18。

<sup>3</sup> 陳繼東，「關於建設中國—巴基斯坦鐵路連接線的幾點思考」，**南亞研究季刊**，第150期（2012年10月），頁58-80。

重大的政治與地緣戰略布局影響，因此中共對於未來中巴經濟走廊所帶來的能源空間不僅是未來助益豐厚，更是中共走向藍海與邁向大國的前哨戰。

## 第一節 中巴經濟走廊的緣起與內涵

1951年5月中巴建交，中共與巴基斯坦展開了經貿合作，但雙方之間由於各方面條件不佳，導致貿易增長速度緩慢。直到2013年5月時任中共總理李克強訪問了巴基斯坦，提出了「中巴經濟走廊」戰略，2013年7月兩國簽署了「關於新時期深化中巴戰略夥伴關係共同願望」，提出為推動制定「中巴經濟走廊遠景規劃」，雙方成立中共和巴基斯坦遠景規劃聯合合作委員會。<sup>4</sup>2013年9月時任中共中央總書記習近平先後提出「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」，緊接著提出的「一帶一路」經濟合作概念，得到了相關國家積極響應，並將巴基斯坦作為「一帶一路」倡議的重要夥伴國。中巴經濟走廊是「一帶一路」規劃的試驗和旗艦項目，是該規劃計畫建立的眾多經濟走廊中的一條。李克強總理與時任印度總理曼莫漢·辛格提出與相關國家共同建設「孟中印緬經濟走廊」，並將其區域合作提升至國家層級。<sup>5</sup>2015年4月，習近平主席在訪問巴基斯坦期間，與巴基斯坦正式確定共同建設「中巴經濟走廊」。實際早在兩千多年前，一條連接中共、孟加拉、緬甸、印度、巴基斯坦、阿富汗及伊朗等國並包含「孟中印緬經濟走廊」與「中巴經濟走廊」的古代貿易通道，及南方絲綢之路便已形成並惠及沿線相關國家，包括「孟中印緬經濟走廊」和「中巴經濟走廊」在內的南方絲綢之路廣大區域實際上早就形成了一個經濟帶，南方絲綢之路涉及地域廣大，人口超過了30億，經濟發展迅速，是中共南部與西部的戰略「後院」。<sup>6</sup>中共逐漸地將其首重的「大國外交」的政策，轉變成優先以「周邊外交」的外交主軸，而這樣的轉變，相對於美中關係與亞太地區也產生了微妙的變化。自2012年習

<sup>4</sup> 程云洁，「『中巴經濟走廊』背景下提升中巴貿易發展問題研究」，*南亞研究季刊*，第2期（2017年3月），頁94。

<sup>5</sup> 臧秀玲、朱遜敏，「中巴經濟走廊的戰略價值及面臨的挑戰」，*理論視野*，第2期（2017年），頁72-76。

<sup>6</sup> 宋志輝，以「絲綢之路經濟帶」大戰略深入推技進步大發展，*南亞研究季刊*，第1期（2015年），頁2。

近平主席訪美，提出的「新型大國關係」口號，以當成中共與美國的新定位，並循序漸進地推展「一帶一路」(即絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路)，中共在不再強調大國關係，而是以區域一體化為主要重點，發展與亞洲鄰國的經濟、文化和安全關係上為重心，即可看出端倪。<sup>7</sup>儘管當今美國總統川普在對外關係上自有其作法，不會再使用諸如「重返」、「再平衡」等字彙來描述亞洲政策。等於正式宣佈美國先前把外交焦點從歐洲、中東「重返亞洲」的政策告終。

面對中亞地區，美國並非沒有想法與動作，美國國內的地緣政治學家就曾提出「大中亚」的構想，而美國對中亞的「絲路」設想，即是由阿富汗向北修路，而俄羅斯和一些中亞國家則有修建穿越西天山的南北鐵路的打算。<sup>8</sup>然而終究僅著眼道路交通，除了在美軍撤出阿富汗前，已在阿富汗投資數百億美元，可說是對阿富汗所遭受災難的補償外，尚未有較為具體的規劃。

而「一帶一路」的制定，便是以「周邊外交」為基礎來拓展鄰國外交政策，隨著後續時間的演進，沿伸出許多經濟走廊的倡議，如中巴經濟走廊和孟中印緬經濟走廊，成為中共外交的經濟基礎，並利用地區多邊組織提出其地區戰略的外交目標，以北京領導下的新安全機制來取代目前以美國為中心的聯盟架構，並從中獲取主導者的定位腳色。<sup>9</sup>中巴經濟走廊，是巴基斯坦視為搭上中共經濟發展的便車，更將其視為世紀的機遇，儘管中巴兩國關係一直不錯，從政治、經濟、安全、各個層次的領域來看，都是不謀而合，在中共提出「一帶一路」戰略後，熟悉中共政治秉性的巴基斯坦嗅到了其中的機遇，將中巴經濟走廊納入到一帶一路戰略的框架下，無疑能給經濟走廊帶來更強大的生命力，一帶一路戰略給中巴經貿合作帶來新機遇。<sup>10</sup>而中共同樣基於一帶一路戰略，開始重新打量中巴經濟

<sup>7</sup> 「川普調整政策 終結重返亞洲」，自由時報，2017 年 3 月 16 日，<http://news.ltn.com.tw/news/world/paper/1086253> (檢索日期：2018 年 5 月 27 日)。

<sup>8</sup> 錢尹鑫，「中國大陸『一帶一路』戰略對兩岸關係影響之研析」，**展望與探索**，第 14 卷第 7 期 (2016 年 7 月)，頁 77-94。

<sup>9</sup> 「中巴經濟走廊樹起『一帶一路』樣板」，**中華工商時報**，<https://read01.com/zh-tw/45ax4J.html#.WdzSwmiCziIU> (檢索日期：2018 年 5 月 27 日)。

<sup>10</sup> 宋耀輝，「『一帶一路』戰略下的『中巴經濟走廊』建設探討」，**國際商務論壇**，第 10 期 (2015 年)，頁 27。



走廊，將經濟走廊打造成一帶一路當中的樣板，增加一帶一路對周邊國家的吸引力，形成示範效應，這對中國而言確實具有很大的吸引力。

中巴經濟走廊建設，為絲綢之路經濟帶的一種模式，其他各種模式也會在此出現。中巴雙方預劃修建一條南疆城市喀什與巴基斯坦瓜達爾港的鐵路，這條長 1800 公里的鐵路，經過了巴基斯坦首都伊斯蘭馬巴德與巴基斯坦最大城市卡拉奇，途中須經過難度最高的帕米爾高原和喀喇崑崙山區，也會成為中巴共建絲綢之路的里程碑。巴基斯坦位於陸上絲綢之路與海上絲綢之路的交會處，也是中亞和南亞次大陸的結合部。<sup>11</sup>中巴經濟走廊南端的瓜達爾港的水文條件優越，地緣位置獨特，有開發為一流大港的潛力。將是中巴兩國進入中東海上貿易路線的中繼站，也為中亞五國和阿富汗提供最近的出海口，始路上絲路與海上絲路相互貫通，形成濟開放又閉合的絲路經濟貿易交通框架。

### 一、跨國經濟走廊概念與內涵

「走廊」是經濟要素在一定的地理區域內不斷集聚和擴散而形成的一種特殊的經濟空間形態，最早在 1949 年由托馬斯·泰勒在其城市地理學著作中便提到了走廊的概念，衛貝爾在 1969 年把走廊描述為通過交通媒介聯繫城市區域的一種現狀系統。<sup>12</sup>在 20 世紀 70 年代後走廊的規劃已成為討論的議題之一，努爾斯提出了發展走廊的概念，歐盟委員會更在 1996 年將歐洲走廊定義為公路、鐵路、通信線路等在相鄰城市和地區間跨界流動所形成的軸線，1999 年歐盟委員會發佈「歐洲空間發展戰略」，該戰略肯定了歐洲走廊概念中基礎設施是重要的特徵元素的同時並提出發展應作為歐洲走廊的核心元素，並進一步指出不同部門政策建立聯繫對於城市走廊經濟空間的形成有重要的意義。<sup>13</sup>

<sup>11</sup> 馮並，*一帶一路：全球發展的中國邏輯*（台北：高寶國際出版，2015 年），頁 209。

<sup>12</sup> 「『一帶一路』的提出背景及具體思路」，中華人民共和國國務院新聞辦公室，<http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slxxy/31200/Document/1415297/1415297.htm>（檢索日期：2018 年 5 月 27 日）。

<sup>13</sup> 盧光盛、鄭涵，「經濟走廊的理論溯源及其對孟中印緬經濟走廊建設的啟示」，*南亞研究*，第 2 期（2015 年 2 月），頁 2-3。

中共對於經濟走廊的理解是依據 1998 年大湄公河次區域第八次部長會議上亞洲開發銀行提出的概念，也有學者提出經濟走廊是相關產業以交通幹線為主軸、輻射周邊城市區域所形成的經濟帶。<sup>14</sup>另一部分學者提出跨境經濟走廊是相鄰國家和地區間，以跨境交通幹線為主軸，以次區域經濟合作區為腹地，開展產業對接合作、物流商貿等形成帶狀空間區域綜合體。<sup>15</sup>另一派學者認為，跨境經濟走廊是一種強調優勢互補的次區域經濟合作形式，其實質是發展通道經濟。<sup>16</sup>

整體看來國外對於經濟走廊的論述往往採用城市走廊、或是都市走廊、走廊、軸線或其他名稱代替。中共對於經濟走廊的研究和定義，將交通通道和交通走廊視為發展經濟走廊的重要基礎，以凸顯經濟走廊產業來帶動效應，而跨地區經濟走廊與跨境經濟走廊的界定還不明確，在國家間的政治互信、地緣政治、非經濟因素對跨境經濟走廊建設帶來的影響較易被忽視，在經濟走廊內涵定義中，有經濟合作為目的的跨區域合作機制，而人文交流為代表的多領域發展合作也是經濟走廊建設的重要成分，並且依據目的的不同，可分為國家內部多個地區之間的跨區域經濟走廊和多個國家共同參與形成的跨境經濟走廊兩種不同類型。<sup>17</sup>因此可將跨境經濟走廊定義為兩個或兩個以上的國家（地區），在考量地理環境、自然資源、人文條件等因素。選擇相鄰區域進行互聯互動，成為一個生產、貿易和基礎設施為一體的特殊地理區域，透過有效互補產業發展，造成沿線各經濟中心的必較優勢，成為沿「廊」地區經濟快速成長，促進沿「廊」國家之間實現共同發展的一種跨境經濟合作方式。

## 二、「一帶一路」前中巴經濟走廊早已誕生

<sup>14</sup> 「『一帶一路』建設大事記」，中華人民共和國商務部，<http://history.mofcom.gov.cn/?special=9ydyldsjsj>（檢索日期：2018 年 5 月 27 日）。

<sup>15</sup> 王磊、黃曉燕、曹小曙，「區域一體化視角下跨境經濟走廊形成機制與規劃實踐-以南崇經濟帶發展規劃為例」，*現代城市研究*，第 9 期（2012 年），頁 71-79。

<sup>16</sup> 楊鵬，*通道經濟：區域經濟發展的新興模式*（北京，中國經濟出版社，2012 年），頁 181。

<sup>17</sup> 「中國大陸推動『一帶一路』的經濟戰略意涵」，*新華澳報*，[http://www.waou.com.mo/news\\_h/shownews.php?lang=cn&id=4035](http://www.waou.com.mo/news_h/shownews.php?lang=cn&id=4035)（檢索日期：2018 年 5 月 27 日）。

中巴經濟走廊相較於「一帶一路」更早約 5 個月，它是由李克強總理 2013 年 5 月訪問巴基斯坦時提出的，其在訪問期間提出中巴兩個全天候戰略夥伴應增強在商務、貿易、能源和基礎設施領域的合作並建設值得兩國自豪的經濟走廊。在巴基斯坦參議院演講時，李克強總理說：我們樂意與巴基斯坦一道加快喀喇崑崙公路的升級改造工程，積極探索並制定中巴經濟走廊的長期規劃，擴展我們的共同利益。<sup>18</sup>

早在 2013 年之前，中巴兩國的油氣管道方案就已經開始在討論了，連接瓜達爾港和喀什的陸上通道和油氣管線其實是朱鎔基總理在 2001 年訪問巴基斯坦時確定建立瓜達爾深水港項目的延續。在中共 2002 年實施的「西部大開發」政策已清楚的說明了中巴經濟走廊的想法，當時政策中包括 5 個省，分別是貴州、青海、陝西、四川和雲南。<sup>19</sup> 5 個自治區，分別是廣西、內蒙古、寧夏、西藏和新疆。一個重慶直轄市，這些地方產值占中共境內生產總額比例上較低，然而，上述區域中，若新疆與巴基斯坦接壤，便可經由通過巴基斯坦來獲得出海口，如此一來，便可有利於和世界交通網路相連接，獲得良好的發展。修建於 1956-1978 年的喀喇崑崙公路為合作建設連接中巴兩國陸上通道的重要因素，因此，在中巴持續合作的背景下，中巴經濟走廊早已有其深厚的歷史背景。<sup>20</sup>

中共新疆的喀什「五口通八國，一路連歐亞」，其最大的地緣優勢是通向中巴經濟走廊和連接吉爾吉斯斯坦和塔吉克，喀什建立多國邊民互市貿易區「廣州新城」，與近百家巴基斯坦和吉爾吉斯企業簽署進駐協定，喀什到巴基斯坦伊斯蘭馬巴德的直航與吉爾吉斯斯坦奧什州的巴士班車開通，帕米爾高原上的塔什庫爾幹也建立了以旅遊貿易為重點的邊貿互市區。

<sup>18</sup> 陳曉鵬，「中巴經濟走廊的經濟前景」，*太平洋學報*，第 5 期（2017 年），頁 93。

<sup>19</sup> 「中國與巴基斯坦的關係」，*人民網*，<http://people.com.cn/BIG5/shizheng/252/5305/5306/20010510/461492.html>（檢索日期：2018 年 5 月 28 日）。

<sup>20</sup> 「巴基斯坦 2014-15 財年經濟形勢綜述及新財年經濟展望」，*中華人民共和國商務部*，<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/cj/201511/20151101156710.shtml>（檢索日期：2018 年 5 月 28 日）。



圖 3-1 中巴經濟走廊示意圖。

資料來源：馮並，一帶一路：全球發展的中國邏輯（台北：高寶國際出版，2015年），頁 210。

### 三、中巴經濟走廊是絲綢之路經濟帶的向南延伸

從歷史的角度來看，這裡是廣義絲路，以佛教文化為代表的東西宗教文化在這裡匯集交流，成為影響深遠的文化傳播鏈，影響到整個東亞地區，沿著海上絲路的多個路線向東與向南一路發散開來，影響可遍及整個東方世界，在世界文明史上，印度河流域是世界四大原生文明誕生地之一，在印巴分治之前和印巴分治之後，這裡都是南亞的一個重要文化核心區域，有著巨大的文明復興的歷史動力，也有著在絲綢之路上共同發展的預期。<sup>21</sup>

<sup>21</sup> 李長明，「南亞第二大經濟體巴基斯坦」，*經貿透視雙週刊*，第 473 期（2017 年 8 月），頁 55-56。

對中共來說，中巴經濟走廊是一條保障中巴能源安全最直接的進出口通道，這是無庸置疑的。不過，這並不代表這條新絲綢之路經濟帶的全部意義，對中亞五國來說，身處內陸最缺少的就是直接的出海通道，無法貨暢其流。就巴基斯坦本身發展來講，也同樣受到能源的制約，其好處是能惠及各國，也是絲綢之路經濟合作的新特徵。<sup>22</sup>關於中巴經濟走廊周邊國家地區的互聯互通，巴基斯坦跟阿富汗之間另有幾個方案，如讓鐵路通過阿富汗直抵卡拉奇巴基斯坦與瓜達爾港，就涉及到了瓦罕走廊。從長遠來看瓦罕走廊也是一種選擇，瓦罕走廊是中共與阿富汗唯一的交界地區，在阿富汗一側走廊分為東西兩部分，分為東瓦罕、西瓦罕，或上瓦罕、下瓦罕。西瓦罕包括潘賈河谷，處於古絲綢之路南道的咽喉地帶。東瓦罕包括瓦罕河、帕米爾河，最東端就是帕米爾山結。從那裡以東，海拔 4287 公尺的塔格爾曼山口就是中共一側的瓦罕走廊。<sup>23</sup>

翻越瓦罕走廊，前面還有坦途，對於海拔 4287 公尺的山口來說，也並非不可逾越的天險，飽受戰亂的阿富汗終究要回歸發展，假以時日瓦罕走廊還會成為絲路的要津。在絲綢之路的歷史上，這裡和巴控喀什米爾地區的吉爾吉特地區，也就是當年玄奘、法顯翻越的「大勃律」、「小勃律」，位於喬戈裡峰南坡，僅一山之隔。中共與阿富汗關係目前正處於正常軌道上發展，絲綢之路經濟帶建設無疑給阿富汗帶來新的發展機會，早年阿富汗遭受多年戰亂，現在正處於發展的十字路口上，阿富汗不僅是古代絲綢之路的必經之途，漢代絲路原型經由阿富汗，馬可·波羅一行進入中共也經由此路，從瓦罕走廊往西，赫拉特、呼羅珊地區和伊朗的伊斯法罕都是絲綢之路的著名城市和地區，西亞鐵路最後會在鐵路的互聯互通中走向新的經濟復興。<sup>24</sup>

<sup>22</sup> 「中巴經濟走廊總投資額從 460 億美元增至 540 億美元」，**中金在線**，<http://news.cnfol.com/guojicaijing/20170106/24115167.shtml>（檢索日期：2018 年 5 月 28 日）。

<sup>23</sup> 宋志輝，「喀喇崑崙公路兩中巴通道建設」，**南亞研究季刊**，第 4 期（2006 年），頁 32-38。

<sup>24</sup> 「中巴經濟走廊建設提振巴鋼鐵和水泥產業」，**中國日報網**，[http://caijing.chinadaily.com.cn/2016-06/01/content\\_25573078.htm](http://caijing.chinadaily.com.cn/2016-06/01/content_25573078.htm)（檢索日期：2018 年 5 月 28 日）。

## 第二節 中巴經濟走廊的對印度的影響

中巴經濟走廊的建設存在著許多不安與隱憂，其中關於印度和巴基斯坦部分，則是巴控喀什米爾地區，此為印度與巴基斯坦爭議地區，印度歷年來對中共與巴基斯坦的合作存在著猜忌，以中巴經濟走廊建設來講，其猜忌有三點：一是走廊規劃經過巴控喀什米爾地區，印度認為巴控喀什米爾邊界線為非法；二是對瓜達爾港的功能，印度認為瓜達爾港項目是中共進軍印度洋的先期準備，將成為中共海軍在印度洋的停靠港和補給站；三是能源資源的爭奪，隨著經濟體的日益增大，中印能源資源對外依存度越來越高，印度利用政治、經濟、外交各種手段在國際上透過競購公司、競標開採權與中共展開激烈爭奪，加重了其對中巴經濟走廊的無端預警和指責。<sup>25</sup>

其次印度擔心中巴經濟走廊建設將使喀什米爾分離主義分子更加活躍，這在相對程度上將影響印度的安全與穩定，再者隨著中巴經濟走廊的建設，中共必將擴大在南亞的影響力且進入印度洋，此舉將影響印度主導南亞事務的權力，並漸漸被邊緣化，最後印度也質疑瓜達爾港的用途，瓜達爾港是中共西部連接中東，進入印度洋的重要一環，雖然中共一再表明將中巴經濟走廊作為經濟用途，然而印度認為瓜達爾港將成為中共進軍印度洋的先期準備，日後將成為中共軍隊的停靠港和補給站，基於以上種種擔憂，中巴經濟走廊的建設將無可避免來自印度的干擾。<sup>26</sup>

### 一、巴控喀什米爾邊界爭議

印度與巴基斯坦兩國衝突由來已久，在 1947 年脫離英國殖民統治後，已爆發過 3 次大規模的戰爭，恐怖攻擊對印度更早非新鮮事。兩國間主要衝突的因素，則是位於印度北方與巴基斯坦交界處的喀什米爾領土爭議。印度古稱天竺，最早是由數百個王朝割治，12 世紀起受外族統治，其間曾遭穆斯林占領，故而

<sup>25</sup> 王耀東，「建設中巴經濟走廊」，**社會觀察**，第 6 期（2015 年 7 月），頁 29。

<sup>26</sup> 姚芸，「中巴經濟走廊面臨的風險分析」，**南亞研究**，第 2 期（2015 年），頁 44。

引進伊斯蘭教。1857 年，印度半島淪為英國殖民地。第二次世界大戰之後，英國實力迅速衰落，加上各殖民地獨立自主的呼聲不斷響起，英國遂准許印度獨立。但此時印度的穆斯林已經開始謀劃建立單獨的穆斯林國家巴基斯坦，英國和領導印度獨立運動的甘地也都無力改變印度社會已經分裂的現實，只得同意獨立後的印度分裂為印度和巴基斯坦。<sup>27</sup> 巴基斯坦脫離印度之初，又分為西巴基斯坦（現在的巴基斯坦）和東巴基斯坦（現在的孟加拉），但西巴和東巴相距 2000 多公里，語言、種族不同，政、經利益又被西巴掌控，造成東巴日後亟欲尋求獨立。

喀什米爾當時即是印度境內最大土邦，境內 77% 是穆斯林，20% 是印度教徒，故大多數人自願歸入巴基斯坦，但喀什米爾的土邦王公、政府高級官員、警察、軍人多為印度教徒，卻願意歸入印度，主權爭議於是產生。1947 年 10 月，喀什米爾王公宣布，該地區將歸屬印度，並已經和印度簽署了正式合併協議。印度軍隊隨後進入喀什米爾地區，與受巴基斯坦支援的穆斯林武裝分子展開激戰，即第一次印巴戰爭。<sup>28</sup> 1948、1949 年，聯合國先後通過喀什米爾停火和公民投票的決議，喀什米爾於是分為「印控區」和「巴控區」，但印度對喀什米爾舉行公民投票的決議置之不理。

1965 年 8 月初，喀什米爾游擊隊和印度軍隊在印巴停火線附近激烈交火，隨後巴基斯坦正規部隊在 8 月 14 日也捲入衝突，引爆了第二次印巴戰爭。一直到 9 月 20 日，聯合國安理會通過決議，一致要求印巴雙方停火，戰火才因此平息。印巴前二次大戰都導因於喀什米爾的領土爭議，第三次大戰則是印度利用西

---

<sup>27</sup> 周戎，「親緣政治成巴基斯坦腐敗的根本原因」，**鳳凰網**，[http://news.ifeng.com/world/detail\\_2013\\_01/15/21225028\\_0.shtml](http://news.ifeng.com/world/detail_2013_01/15/21225028_0.shtml)（檢索日期：2018 年 3 月 15 日）。

<sup>28</sup> 「喀什米爾，印度、巴基斯坦爭端根源」，**聯合報**，<https://global.udn.com/search/result/1020/>（檢索日期：2018 年 3 月 15 日）。

巴基斯坦與東巴基斯坦之間的矛盾，出兵支援東巴基斯坦獨立成為「孟加拉共和國」。<sup>29</sup>

儘管印度在三次印巴大戰中都占了上風，占領更多喀什米爾領土，但仍改變不了喀什米爾的穆斯林反抗印度的意志，於是屢屢透過恐怖攻擊向印度政府表達抗議，喀什米爾是印度和巴基斯坦衝突的源頭，原本風光明媚的喀什米爾於是被世人稱為「南亞的火藥庫」。西元 7 世紀的喀什米爾其實是佛學鼎盛的佛教勝地、風景秀麗的世外桃源，玄奘即曾花兩年的時間在此研習佛法。只是，隨著佛教逐漸式微，喀什米爾也不再平靜。

喀什米爾古稱「迦濕彌羅」，為喜馬拉雅山麓之古國，建國於西元前 2400 年左右。阿育王（西元前 304 年～前 232 年）即位後，因篤信佛教，建立無數佛塔，奠定了喀什米爾為佛門要地基礎。喀什米爾地區於 12、13 世紀後落入穆斯林之手，佛教轉趨沒落。不過英國殖民統治結束後，喀什米爾成為印度和巴基斯坦衝突的根源，兩國皆派駐重兵在此。喀什米爾雖然分為「印控區」（中部、南部）和「巴控區」（西北部），不過東北部目前實際由中國占領，即所謂「中控區」。喀什米爾「中控區」已獲得巴基斯坦承認，但印度始終認為喀什米爾全境為印度領土的一部分。<sup>30</sup>

印度認為中巴經濟走廊可能會對印度產生威脅，其中巴經濟走廊途經巴控喀什米爾，巴控喀什米爾是唯一能夠將中共與巴基斯坦連繫起來的陸上通道，然而該地區卻一直是巴基斯坦與印度領土爭議地區，雖然中共多次表明經濟走廊不針對第三國，然而印度仍對此表示擔憂，認為中共的行為將會干涉喀什米爾爭端。

## 二、瓜達爾港的影響

<sup>29</sup> 徐子軒，「衝突悲歌：印度是否正在失去喀什米爾？」，轉角國際，[https://global.udn.com/global\\_vision/story/8663/2467828](https://global.udn.com/global_vision/story/8663/2467828)（檢索日期：2018 年 4 月 20 日）。

<sup>30</sup> 「喀什米爾，印度、巴基斯坦爭端根源」，聯合報，[http://mag.udn.com/mag/world/storypage.jsp?f\\_ART\\_ID=165142](http://mag.udn.com/mag/world/storypage.jsp?f_ART_ID=165142)（檢索日期：2018 年 4 月 23 日）。



目前印度與中共之間並不算和睦，不過也很難說是敵對關係，比較適切的表達方式是兩國間存在著數個難以化解的難題。其中領土爭議仍然是最核心、也是最難化解的難題，不過雙方也在西藏問題、中共援助巴基斯坦、印度洋上的戰略競爭與雙邊貿易等議題上存在歧見。中共當局一直認為印度政府持續利用達賴喇嘛來削弱中共對西藏的影響力，新德里則認為中共藉著援助巴基斯坦的名義將勢力伸入喀什米爾地區，是挑釁印度主權的作為。<sup>31</sup>在印度洋上，兩國的競爭愈來愈明顯，印度認定中共政府在印度洋沿岸各國進行基礎設施援建，對印度進行戰略包圍，中共雖然否認有這樣的戰略意圖，但卻沒有減緩對印度洋沿岸國家的各類投資與援建。

近年來當印度各界談到所謂的中共威脅，所關切的地區已經不僅僅是解放軍在北方邊境的軍事部署，還包括中共對印度洋地區的擴張行動。隨著經濟快速發展與能源需求激增，中共政府近年來不斷在印度洋沿岸國家進行基礎設施的投資與援建，以期為打開前往中東地區的交通與能源通路。2005年間，美國國防部內部的一份報告首次用「珍珠鏈戰略」(String of Pearl Strategy)一詞來表示中共在印度洋的一系列戰略作為 (Khurana, 2008)。<sup>32</sup>目前中共在印度洋沿岸各國的援建計畫包括協助巴基斯坦修建西南方瓜達爾港 (Gwadar Port) 工程，投資孟加拉南部吉大港 (Chittagong) 深水港之興建工程，重建斯里蘭卡南部大型商務港漢班托特港 (Hambantota) 等等，以及租借緬甸外海島嶼作為雷達站與軍事基地，其中對瓜達爾港與吉大港的建設還包括興建從中共境內興建延伸至此地的戰略公路或鐵路。<sup>33</sup>

### 三、巴基斯坦對中共的認知與反應

<sup>31</sup> 陳牧民，「印度的中國政策-影響因素與形成過程之分析」，*台灣國際研究季刊*，第9卷第3期 (2013年)，頁155。

<sup>32</sup> 「美媒：『海上絲路』是中國『珍珠鏈』戰略友善版」，中國國務院新聞辦公室網站，<http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slxy/31214/Document/1380957/1380957.htm> (檢索日期：2018年5月23日)。

<sup>33</sup> 王宇，「鄧小平『韜光養晦』外交戰略的來歷」，*大公網*，<http://news.takungpao.com.hk/world/watch/2014-08/2684791.html> (檢索日期：2018年5月23日)。

### (一)相互協助的合作友誼

中共的外交政策與美國外交政策不同之處，則在於以一種合作共贏的思想，尊重南亞地區的獨特文化和歷史傳統，以「親、誠、惠、容」的新時期周邊外交理念，與印度與巴基斯坦建立平衡和獨立的友好關係。巴基斯坦是最早承認中華人民共和國的國家之一，也是首個同中華人民共和國建立外交關係的伊斯蘭國家。自1951年建立外交關係以來，始終保持長期穩定和健康發展，兩國有著高度互信的政治基礎。2015年4月，習近平主席對巴基斯坦進行國事訪問，並將中巴關係提升為「全天候戰略合作夥伴關係」，進一步鞏固中巴全天候友誼，深化全方位合作，將中巴命運共同體打造成為中共與周邊國家的樣板和典範，並在演講中對進一步深化中巴務實合作進行了全面的闡述，其中包括如下四個方面：一是「守望相助，深化戰略合作」。強調中巴兩國應維護彼此之間的全天候友誼和高度政治互信，就重大戰略性問題加強合作，彼此利益和重大關切問題上相互支持，堅定維護國家主權、領土完整和民族尊嚴，做「最可靠的夥伴」。二是「弘義融利，實現共同發展」。21世紀以來，中巴兩國經貿合作日益增加。在一連串共同性戰略構想和制度性安排，雙方經濟合作日益深化，兩國貿易額迅速成長。尤其在2013年兩國總理互訪提出共建「中巴經濟走廊」的藍圖，便制定了中共喀什至巴基斯坦瓜達爾港「四位一體」的遠景規劃。三是「風雨同舟，共對安全挑戰」。中巴兩軍關係友好密切，彼此建立安全機制，深化反恐領域的合作。中共協助巴基斯坦加強反恐和安全能力，配合日益增多的非傳統安全威脅，為兩國經濟合作與共同發展提供可靠的安全保障。<sup>34</sup>中共並根據巴國自身國情制定和實施反恐戰略，譴責巴基斯坦境內暴力恐怖事件，並強調巴基斯坦作為反恐前沿國家為國際反恐鬥爭做出貢獻與犧牲，應受到國際社會的承認和肯定。此外，中巴還將在阿富汗問題上加強合作，以促進地區和平與穩定。四是「心心相印，堅持世代友好」。中巴將在文化、教育、科技和新聞等領域加強民間往來和交流，提高相互人民瞭

---

<sup>34</sup> 王旭，「巴基斯坦對中美兩國南亞戰略的認知與反應」，*南亞研究*，第2期（2016年），頁15。

解程度與認同感，為中巴奠定更深厚的民間基礎。未來五年將為巴方培訓1000名漢語教師。

中共地處歐亞大陸上，應當發揮更大的經濟領導作用和影響力，協助發展中國家獲得新的發展機遇，提升歐亞大陸經濟水準，推動建設地區整體經濟發展和國際經濟秩序。並堅持互利、共贏、和包容性發展理念的前提下，建立合作機制，承擔增進合作的重大責任。一帶一路戰略是中共推動經濟全球化的願景，藉以提升中共在地區和全球影響力，以實際的行動，在一帶一路地區，發揮投資潛力和國際貿易效應，結合區域發展與農業合作，運用國家資本和民營企業的積極投入，及創新融資方式，來促進產業轉移，與合作各國互蒙其利。正如習近平主席所述，一帶一路建設不是空洞的口號，而是看得見、摸得到的實際舉措，將給地區國家帶來實實在在的利益。有人將一帶一路可能帶來的機遇概括為八大類，包括宏觀經濟增長的機遇，基礎設施互聯互通大項目的機遇，國際產能合作的機遇，貿易投資提升的機遇，自貿區和便利化的機遇，新投融資平臺和人民幣國際化的機遇，海洋經濟和旅遊經濟發展的機遇，能源資源和生態環保合作的機遇等等。<sup>35</sup>雖然在一帶一路戰略實施初期，對某些國家、某些地區、某些行業並不一定會產生立竿見影的效果，但不能因此低估甚至否定整個戰略的意義和價值。惟有相關國家以極大的熱情、積極的態度去深化合作，一帶一路戰略的經濟效果才會充分表現甚至放大，有賴於相關國家和企業儘早與中共相關地方和企業的互動對接，這種互動啟動得越早，開拓的領域越寬，積累的專案越多、越具體，一帶一路戰略就越有生命力和活力。

而一帶一路戰略的全球經濟意義在於一帶一路的建設中，中共與發展中國家的互助合作、共同發展為首要，一帶一路沿線國家大多為發展中國家，經濟水準皆有不同的差異性。一帶一路戰略是藉由發展中國家來主導自身區域內經濟合作和發展問題。在過去的經驗中，國際間的合作通常不被看好，然而隨著新興經濟

---

<sup>35</sup> 陶堅，「『一帶一路』對中國及世界經濟的影響」，**社會觀察**，第12期（2015年），頁24。

體成為全球增長的重要引擎，發展中大國的引領和輻射作用增大，「金磚國家」的合作加強，已經成為發展中國家實現經濟發展的重要助力。<sup>36</sup>在一帶一路的建設中，包含著新合作模式的探索，發展中國家之間共同利益增多，凝聚力便增強，在重大問題決策上認同度也會增加。如此一來，將大大提升鄰近國家的世界經濟地位，提升發展中國家與發達國家在國際政治經濟版圖中的實力對比，改變傳統依附結構下的世界經濟體系，為構建一個更加公平合理的全球經濟新秩序打下堅實基礎。在一帶一路的建設中，合作的多邊性、互補性和包容性將得到充分體現。<sup>37</sup>多邊性的觀點來說，在合作機制內，參與國家眾多，地區大國分佈呈「多圓心」狀態，大國與大國、大國與小國、小國與小國之間的多邊聯繫緊密，合作關係交叉重疊，單邊主義缺乏存在的空間；在合作機制外，以「亞投行」為典型，形成開放性的多邊合作關係，即便區域之外的發達和發展中國家也可以以平等的合作夥伴身份參與其中。互補性的觀點來說，沿線發展中國家和發達國家長期形成的比較優勢的差別，會帶來極大的互補收益，達成資源、資本、技術上的交流，實現合作共贏、共同發展。<sup>38</sup>而國與國之間合作可以通過技術轉移等方式，協助發展中國家的產業升級，並在其投資和轉移產業中，促進發展中國家經濟規模的擴張。另一帶一路相關國家地區，新的經濟合作方式也會推動資源和技術的提升與擴展，提高投資報酬率，更多投資者的加入將增強投資者之間的競爭，給予相對落後地區獲得投資的機會，可協助在未來實現經濟蓬勃發展與擺脫貧困狀況。包容性的觀點來說，一帶一路的建設不但不會造成上海合作組織、歐亞經濟聯盟、中國—東盟（10+1）等既有合作機制產生排擠或競爭，反而會為這些機制注入新血與內涵，發揮相輔相成、更大作用的平臺。<sup>39</sup>

<sup>36</sup> 李浩然、袁曉航，**從世界工廠到世界工程師-新角色下中國的一帶一路倡議**（香港：三聯書店，2016年），頁76。

<sup>37</sup> 劉傳、郭濂，**一帶一路全球價值雙環流下的區域互惠共贏**（北京：北京大學，2015年），頁36。

<sup>38</sup> 陶堅，「『一帶一路』對中國及世界經濟的影響」，**社會觀察**，第12期（2015年），頁25。

<sup>39</sup> 李浩然、袁曉航，**從世界工廠到世界工程師-新角色下中國的一帶一路倡議**（香港：三聯書店，2016年），頁79。

## (二)「中巴經濟走廊」與「美國新絲綢之路」的差異

中巴經濟走廊是中巴實現共同發展的重要策略，走廊建設對雙邊經貿發展可產生顯著的效果，以推動了中巴務實合作，取得實質性進展，雙方經貿合作以中巴經濟走廊為首，以瓜達爾港、能源、交通基礎設施和產業合作為重點，形成「1+4」經濟合作佈局。<sup>40</sup>另外中共更為巴方提供無償援助，協助巴基斯坦發展經濟、改善民生，用於聯邦直轄部落區重建和巴方關切的民生專案。總體來看，當前中巴關係保持良好發展情勢。兩國高層交往密切，在國際和地區問題上保持密切協調與配合，在經濟合作方面，巴基斯坦積極回應中共提出的「一帶一路」倡議，努力將中巴經濟走廊打造成為「一帶一路」的旗艦專案，並為此社會各界對建設中巴經濟走廊投入了極大的熱情，以「走廊是歷史賦予巴基斯坦的機會，這樣的機會也許幾個世紀才有一次。巴基斯坦必須抓住這個機會，從而實現我們的夢想，改變國家的命運」。儘管走廊建設的具體實施仍引起了巴基斯坦很大的爭議與不同的異議，其中有關中巴經濟走廊建設的具體細節及非細節性問題，已成為巴國各黨派間爭論焦點。主要集中在路線選擇的問題上。開普省由於地理位置的原因，無論中巴經濟走廊東線或西線都經過該省，因此主要擔心的是與聯邦政府將如何分配走廊相關項目產生的經濟利益。<sup>41</sup>而俾路支省為巴基斯坦面積最大也是目前最貧困的省份，擔心的則是在走廊建設中被政府徹底邊緣化，一旦走廊路線僅顧及旁遮普省，則除瓜德爾港外的大部分地區將根本無法從中獲益，巴方還表示將盡一切可能保障在巴中資企業和人員的生命財產安全。針對境內依然嚴峻的安全形勢，為中巴經濟走廊設立四層保安措施，以約3.2萬名安保人員將為在巴基斯坦境內210處大小工程工作，超過1.4萬名中共人民提供安全保障，尤其軍方成立的1.2萬人的特別安全部隊，將加入由現役將領負責的特別部門。在民事溝通方面，中巴之間的高度互信和相互理解已深植兩國人民心中，巴基斯坦社會

<sup>40</sup> 中國國民黨中央政策委員會，「一帶一路進展現況與前景」，大陸情勢雙週報，第1716期（2016年7月30日），頁8。

<sup>41</sup> 劉傳、郭濂，一帶一路全球價值雙環流下的區域互惠共贏（北京：北京大學2015），頁36。

民眾對中共態度是屬於友好與善意的表現。<sup>42</sup>

以巴基斯坦而言，中巴經濟走廊有利於將地緣地域與資源優勢轉化為經濟社會發展的優勢。多年來，巴基斯坦由於國內政治動盪、反恐戰爭的大量消耗、交通基礎設施建設滯後、能源電力不足、產業發展緩慢、國內不同地區及其與國際社會互聯互通不足等原因，導致其經濟社會發展緩慢。中巴經濟走廊建設的諸多基礎工程項目不僅能為當地民眾帶來更多的就業機會，增加他們的收入，而且巴基斯坦還可以通過吸引和承接大批中共產業來促進和提升中巴經貿往來和合作，促進其經濟與社會的發展。再者則有利於解決巴基斯坦能源短缺問題。巴基斯坦由於能源開發不足，電力難以得到保障，經常引發民眾抗議，中共政府在走廊建設中將幫助巴基斯坦加強能源開發，有利於改善巴基斯坦的能源供應，滿足公眾的電力需求。其次為有利於推動巴基斯坦參與全球化與市場化進程，提高巴基斯坦在國際事務中的地位。中巴經濟走廊建設將有利於開拓非洲、中東等周邊市場，加快中、巴與中東、非洲等的經貿合作，降低商品運輸和貿易成本，擴大中巴經濟的輻射力和影響力。<sup>43</sup>

對中共而言，中巴之間的合作有利於提高運輸效率。在未改善前的運輸路線看來，中共運往巴基斯坦的貨物或中東進口的石油要通過海運繞道，既費時又費力。中巴經濟走廊建設完成後，作為中共與中東等地區的「轉運站」，可經中巴經濟走廊由新疆喀什直接進入巴基斯坦，或由中東地區運至瓜達爾港，經中巴經濟走廊直接進入新疆，再由新疆轉運至全國各地，同樣的，中共國內的貨物也可以通過中巴經濟走廊運至南亞、中東乃至非洲，如此一來將大大縮短運輸路程。並為中共新疆進入印度洋、維護中共能源安全開闢了一條重要的便捷通道。<sup>44</sup>其次是有利於推進西部大開發的歷史進程，為「絲綢之路經濟帶」的建設提供重

<sup>42</sup> 梁桐，「試析中巴經濟走廊對美國『新絲綢之路』計畫的地緣衝擊」，*南亞研究季刊*，第3期（2016年），頁25。

<sup>43</sup> 謝貴平，「中巴經濟走廊建設及跨境非傳統安全治理」，*南亞問題研究*，第3期（2016年），頁24-26。

<sup>44</sup> 王綺年，「中國大陸『一帶一路』戰略對全球政經軸心轉移之意涵」，*展望與探索*，第13卷第3期（2015年3月），頁31-39。

要運輸平臺，中巴睦鄰友好，經濟互補，在雙方的經貿往來中，中共可以利用巴基斯坦的優惠政策和低廉勞動力，以巴基斯坦為中繼站，大力發展與中亞、南亞、中東與北非等國的雙邊貿易，加快中共西部的經濟發展速度。最後則是有利於中共西部省區尤其是新疆加快產業結構調整、升級與優化，推動區域性貿易和產業的發展。<sup>45</sup> 中國尤其是新疆等西部省區可利用中巴經濟走廊建設這一機遇，鼓勵製造業企業向巴基斯坦及周邊國家轉移設廠，形成產業集聚效應，推動區域性貿易和產業的大合作，促進中國企業尤其是西部企業參與國際化與市場化進程，提高國際競爭力和影響力。

中巴經濟走廊是中共通向印度洋、波斯灣、阿拉伯海的重要跳板，是貫通中國海上和陸上絲綢之路重要的關節點，可北上阿富汗和伊朗，南下印度，東連中亞5國，西進中東地區和地中海，原意於建設中的卡達—巴基斯坦—印度、土庫曼斯坦—阿富汗—巴基斯坦—印度、伊朗—巴基斯坦—印度等輸油輸氣管道，都經過巴基斯坦。走廊一旦建設成功，印度洋上的巴基斯坦瓜達爾港將成為南亞和中亞諸國重要的出海港口。這樣，不僅將有利於推動中巴經濟的合作和發展，而且可以將亞洲甚至非洲和歐洲等諸多區域聯繫起來，形成一個巨大的共同市場，惠及中亞、南亞和中東等地區經濟社會的發展，將有30 億人受益，不僅如此，中巴經濟走廊建設可將中巴雙邊關係拓展延伸為更廣泛的地區性的多邊關係，更好地維護中共在印度洋地區的利益，能為中共海軍西進印度洋、進行人道主義援助、打擊海盜，維護中共能源和貨物運輸安全等，提供物資補給基地和平臺。<sup>46</sup> 此外，通過與巴基斯坦的合作和交流，可增進中共與阿拉伯國家以及其他穆斯林國家的溝通、交流與合作，以及拓展中共的外交人脈關係，從而有利於中國與其他穆斯林國家間的增信釋疑與合作。所以，通過中巴經濟走廊這個「一帶一路」國際合作的的樣板建設，擴大中國在南亞、中亞、中東等地區的示範效應和國際

---

<sup>45</sup> 趙磊，一帶一路中國的文明型崛起有思路才有絲路（中國：中信出版集團，2015年），頁29-50。

<sup>46</sup> 謝貴平，「中巴經濟走廊建設及跨境非傳統安全治理」，南亞問題研究，第3期（2016年），頁26。

影響，改變印度對中共的猜疑，倒逼印度與中共合作等，推動印度參與「孟中印緬經濟走廊」建設的積極性，也給斯里蘭卡、尼泊爾等國家與中國的合作帶來信心，從而有利於推動中共「一帶一路」戰略的順利實施。

再者有利於促進中巴共同做好兩國的安全穩定工作，維護中巴兩國的安全穩定，中共新疆尤其是南疆地區由於歷史和現實的諸多原因，經濟、社會發展相對滯後，加之受國內外敵對勢力的思想滲透破壞，嚴重威脅到新疆的安全穩定。巴基斯坦曾被英國長期殖民，獨立後由於受殖民時期遺留問題的影響，國內政治派系多，民族矛盾突出，極端宗教思想盛行，安全穩定形勢堪憂。中巴經濟走廊建設將通過兩國經貿等合作與共同發展，增加兩國民眾收入，改善民生，從而在一定程度上有利於減輕和消解社會矛盾和安全威脅滋生的社會土壤和環境。藉此有利於中巴兩國聯手共治國際恐怖主義。<sup>47</sup> 中共尤其是新疆地區長期以來深受「東突」恐怖勢力的危害，巴基斯坦一方面受到本國分裂主義勢力的暴恐危害，另一方面也受到阿富汗「基地」組織、中共「東突」恐怖勢力的跨國暴恐危害，所以中巴兩國協力共治，打擊兩國的恐怖勢力的破壞活動，符合兩國的共同安全利益。中巴經貿合作與發展必須以安全穩定作為保障和前提。所以，中巴經濟走廊建設有利於中巴兩國聯手共同整治和打擊兩國的恐怖勢力及其跨國犯罪活動，從而有利於維護中巴兩國的安全穩定。最後是維護中國的能源安全提供便捷通道。長期以來，中共能源高度依賴進口，目前其進口量占80%以上。被稱為中國能源進口海上石油運輸的「生命線」路線相對單一，即主要由中東和非洲經印度洋過麻六甲海峽到中國沿海港口，再進入中國各大市場。近年來，隨著美國亞太再平衡戰略的實施、南海問題的不斷升級，以及中國石油運輸線周邊海盜問題的猖獗，嚴重威脅到中國石油能源運輸安全。<sup>48</sup> 而中巴經濟走廊一旦建成，中東和非洲的石油可運抵巴基斯坦的瓜達爾港，經巴基斯坦運輸到中國新疆再轉運至內

<sup>47</sup> 何耀光，「當前東亞戰略局勢的地緣觀察：以『一帶一路』為核心的思考」，*政治學報*，第62期（2016年12月），頁28。

<sup>48</sup> 王信賢、邱韋智合著，「『一帶一路』：戰略意涵與內部資源爭奪」，*戰略安全研析*，第118期（2015年2月），頁15。



地，這樣就能以較短的距離、較低的成本、較少的風險和干擾運輸到中國腹地，從而有利於維護中國的能源通道安全。<sup>49</sup>

中巴經濟走廊的建設是中巴兩國戰略方向、理念相近的一項建設，建設中巴經濟走廊是基於兩國共同利益制定的，也不是與其他區域互聯互通倡議相互衝突。但中巴經濟走廊建設的有力推進卻讓美國明顯擔心其「新絲綢之路」計畫受中方挑戰。一部分是來自中巴經濟走廊本身，另一方面則是以中巴經濟走廊為開篇的絲綢之路經濟帶。

在巴基斯坦方面則希望以中巴經濟走廊以能源建設為重點，藉此弱化「新絲綢之路」能源共同市場需求方中亞—南亞能源市場的建立，也是美國「新絲綢之路」計畫的核心內容，未來「新絲綢之路」計畫的推展也有賴於南亞地區能源缺口的長期存在以及對從周邊國家購買能源的強烈意願，巴基斯坦也因此憑藉其電力缺口及天然氣供需缺口成為美國「新絲綢之路」計畫最為倚重的南亞能源需求方。中巴經濟走廊建設將能源作為重中之重，從機制設計上看，中巴經濟走廊就有一個專門負責能源合作，從投資比例上看，460億美元的投資計畫中約有370億美元用於能源項目，從優先順序上看，中巴經濟走廊早期完成項目中絕大多數即為能源專案，規劃中巴經濟走廊的能源合作具有其特點：一是總量大，能源項目在2018年竣工後，不僅完全填補了巴方現有電力缺口，還為滿足巴基斯坦未來經濟發展帶來的電力需求的足夠電量，二是成本低，巴基斯坦現有火電廠對進口燃料高度依賴導致發電成本過高是巴基斯坦電力危機的主要原因，發電成本高出賣電收益的問題將使巴基斯坦既有發電和輸電能力也無法得到充分應用。<sup>50</sup>中巴經濟走廊下的能源電力項目通過在來源上更以本地的自然條件降低了發電成本，特別是巴基斯坦煤礦資源豐富，早期完成的能源項目發電總量的60%是由煤電項目承擔，三是可持續，綠能環保發電在中巴經濟走廊的能源電力項目中占較

---

<sup>49</sup> 王崑義，「中國的國際戰略與一帶一路的形成」，**臺灣國際研究季刊**，第12卷第3期（2016年9月），頁23-25。

<sup>50</sup> 宋志輝，「喀喇崑崙公路與中巴通道建設」，**南亞研究季刊**，第4期（2006年11月），頁32-38。

大比例，將成為全世界最大的太陽能發電項目之一，中巴經濟走廊為巴基斯坦能源現狀帶來的改觀還包括有關天然氣管線的建設。<sup>51</sup>

### (三)巴基斯坦須面對的困難議題

巴基斯坦本國恐怖主義的威脅：巴基斯坦民族矛盾和教派紛爭激烈，民族分離主義盛行，其中，俾路支省一直深受恐怖主義困擾，也是「塔利班」武裝和暴恐分子的前沿陣地和暴恐活躍的「天堂」，持續的恐怖襲擊和流血事件成為制約巴基斯坦經濟與社會發展的瓶頸。2004-2008年，巴基斯坦共發生爆炸襲擊事件832起，其中俾路支省就有435起，2010年後，恐怖襲擊又連年上升，據研究，2011年僅俾路支省因恐怖襲擊造成的死亡人數就有711人，2012年則高達954人，2013年有960人，2014年上半年就有364人因恐怖襲擊而死亡。<sup>52</sup>目前僅活躍於俾路支省重要的恐怖組織就有數10個俾路支解放軍(Baloch Liberation Army)、俾路支共和軍(Baloch Republican Army)、俾路支民族陣線(Baloch National Movement /Front)、民族黨(National Party)、俾路支斯坦民族黨(Balochistan National Party)、俾路支學生組織(Baloch Student Organization)，以及真主旅(Jun-dallah)和聖賢軍(Sipha-e-Sahaba)等。儘管巴基斯坦政府和軍方經過多方努力，試圖與分裂勢力與暴力與恐怖攻擊勢力通過對話實現和平，乃至對恐怖勢力實施猛烈打擊，由於恐怖主義的根源不易剷除，再加上政府反恐成效不彰，導致巴基斯坦暴力與恐怖攻擊安全與社會秩序形勢越演越烈，給中巴經濟走廊建設帶來諸多安全上的考量與顧慮。巴基斯坦恐怖勢力為了對抗政府，可能將走廊中的交通設施、工程項目，甚至中共人員作為襲擊目標，暴力恐怖問題嚴重威脅到中共參與工程人員的生命財產安全，更增加了中共公司企業對巴基斯坦投資的擔憂和恐慌。<sup>53</sup>另有中巴恐怖勢力的聯手跨境破壞，受新疆地方政府和中

<sup>51</sup> 王俊評、張登及合著，「『一帶一路』之內涵及其對美中關係之影響」，**戰略安全研析**，第118期(2015年2月)，頁21-30。

<sup>52</sup> 杜冰，巴基斯坦反恐態勢及前景，**和平與發展**，第111期(2009年10月)，頁23-25。

<sup>53</sup> 謝貴平，「中巴經濟走廊建設及跨境非傳統安全治理」，**南亞問題研究**，第3期(2016年)，頁28。

央政府的打擊，新疆境內外一些「東突」頭目、分裂組織與暴恐團夥流竄到中亞和南亞一些國家，並在這些國家建立了一些國際恐怖組織如「東伊運」（東突厥伊斯蘭運動）、「東突解」（東突厥斯坦解放組織），這些「東突」國際恐怖組織不僅活躍于阿富汗與巴基斯坦，與「基地」塔利班狼狽為奸，介入阿、巴兩國的地方武裝衝突、從事暴恐活動，還與新疆境內的分裂勢力相互勾結，製造跨國犯罪活動。

近年來，境內外「東突」分子與阿富汗的「基地」組織相互勾結，利用中、巴、阿國交界的複雜地形，往來于中、巴、阿3國進行跨國犯罪活動。伊斯蘭極端勢力在巴基斯坦對中國新疆籍極端分子進行思想滲透與武裝培訓，這些受到武裝培訓的「聖戰」分子再潛回新疆從事分裂破壞活動，給新疆帶來嚴重的安全威脅。新疆南疆包括中巴經濟走廊的起點喀什地區，由於經濟社會等發展相對落後，宗教氛圍異常濃厚，文化資訊也相對封閉，與情、社情與敵情非常複雜。加上特殊的地理位置與幾近相同的人文環境，新疆尤其是南疆極易受國際恐怖主義勢力的滲透破壞。隨著將來中巴鐵路、公路與航線的全面開通，境內外「東突」恐怖勢力與中亞、南亞國際恐怖主義勢力很容易打著旅遊、跨國商貿等幌子，通過中巴經濟走廊進行跨境往來與分裂破壞，將給中巴兩國帶來諸多安全隱患。<sup>54</sup>國際恐怖主義的威脅自從賓拉登在巴基斯坦被美軍特種部隊擊斃後，在一定程度上削弱了「基地」組織策劃和實施跨國恐怖襲擊的能力，也使其逐漸喪失在全球伊斯蘭極端主義運動中的領導地位，但是「伊斯蘭國」組織的崛起使得「伊斯蘭國」逐漸成為全球伊斯蘭極端勢力的核心力量。近來阿富汗的一些「基地」組織已經被「伊斯蘭國」滲透和控制，一些「基地」組織迫於自身力量無法與「伊斯蘭國」對抗而甚至主動依附伊斯蘭國極端組織。<sup>55</sup>2013年底，一個巴基斯坦「塔利班」的分支公開宣誓對伊斯蘭國效忠。由此可見，「伊斯蘭國」可能會逐漸甚

---

<sup>54</sup> 張貴洪，「巴基斯坦的戰略地位與中巴關係的未來」，*南亞研究季刊*，第145期（2011年4月），頁14-18。

<sup>55</sup> 杜冰，「巴基斯坦反恐態勢及前景」，*和平與發展*，第111期（2009年10月），頁25-27。

至已經取代過去的「基地」組織，成為整合全球各地伊斯蘭極端勢力的主要力量，地區恐怖主義形勢不容樂觀。隨著美軍撤出阿富汗，阿富汗和巴基斯坦兩國政府對兩國邊境地區的暴恐活動都更加無法控制，也無法剷除非法武裝組織滋生的土壤，不僅給當地治安行動帶來嚴峻挑戰，也給巴基斯坦的恐怖主義崛起提供了滋生空間。由此，南亞地區恐怖主義勢力的跨國內外聯動，給中巴經濟走廊建設帶來嚴峻的安全挑戰。<sup>56</sup>

地緣政治博弈與外部勢力的干擾，長期以來，巴基斯坦所在的南亞及其周邊的中亞、中東地區民族宗教矛盾衝突激烈、暴恐盛行、政局動盪，但是該區域地緣戰略地位重要，一些大國在此進行的地緣政治博弈將會更加激烈，必將給中巴經濟走廊建設帶來一定的或明或暗的干擾和破壞，概可分為以下3個因素：1、美國可能的干擾和破壞，當前中共積極推進「一帶一路」建設，增強了中共介入南亞地區國際事務的能力和國際經濟與政治等影響力，觸犯了美國企圖主導南亞地區國際事務的利益。在美國的亞太再平衡戰略中，直接或間接操控巴基斯坦以遏制中共的西進戰略，也是其中南亞地緣政治戰略的重要組成部分。此外，控制巴基斯坦可以對俄羅斯和中共的戰略空間進行擠壓。美國重返亞太的一個重要目的，就是力圖緩解其在全球範圍內的過度擴張，集中應對中共的崛起，以重振美國霸權。早在2011年，美國就曾不遺餘力地推行沒有將中共納入其中的美國版的「新絲綢之路計畫」。<sup>57</sup>近來美國為了破壞「中巴經濟走廊」建設，從戰略上擠壓中巴經濟走廊建設的生存與發展空間，曾暗地支援巴基斯坦俾路支省分裂勢力從事分裂破壞，其目的就是建立一個由美國背後操控的俾路支斯坦，以便美國控制霍爾木茲海峽北部，從而控制世界石油供應的通行要道。<sup>58</sup>而在2009年11月

---

<sup>56</sup> 王旭，「巴基斯坦對中美兩國南亞戰略的認知與反應」，**南亞研究**，第2期（2016年），頁15。

<sup>57</sup> 王信賢、邱韋智合著，「『一帶一路』：戰略意涵與內部資源爭奪」，**戰略安全研析**，第118期（2015年2月），頁15-18。

<sup>58</sup> 王俊評、張登及合著，「『一帶一路』之內涵及其對美中關係之影響」，**戰略安全研析**，第118期（2015年2月），頁22-23。

21 日，在美國華盛頓召開的「美國的俾路支之友」會議，美國就聲援伊朗、阿富汗與巴基斯坦境內的俾路支分離主義武裝。2012年2月，在美國國會外交委員會，來自俾路支省的前參議員SanullahBaloch 撰文指責巴基斯坦人民黨政府不經俾路支人民同意，把瓜達爾港的控制權交給了中國海外港口控股公司。

其次則是印度的干擾和破壞，由於複雜的地理環境和長期存在的傳統部落文化，印巴中央政府都缺乏對邊境地區進行有效的控制，其後果就是國際極端勢力在邊境地區的蔓延滋生和經常越界，從而進一步加深了雙方的戰略猜疑，特別是印巴之間還存有「亞洲地緣政治的火山口」之稱的喀什米爾問題。由於雙方存在喀什米爾的領土之爭，從1947年分治以來，雙方曾爆發了3次大規模戰爭和數次武裝衝突，印巴之間的戰略互信嚴重缺失。<sup>59</sup>基於傳統地緣政治思維考量，印度一向對中巴發展友好合作關係持質疑態度，並認為會對印度產生威脅。而印度認為巴控喀什米爾的邊界線是非法的，中共籌建中巴經濟走廊是在干涉印巴喀什米爾爭端，可能會使得喀什米爾分裂主義勢力更加活躍，會影響到印度的安全和穩定。<sup>60</sup>再者印度認為中共通過中巴經濟走廊建設，將影響力滲透到南亞和印度洋，不僅會衝擊印度主導南亞事務的地位，還將會對印度構成戰略包圍，使印度與中國在能源和資源領域的競爭中處於不利地位。因此，2010年，印度外交部副部長曾會見俾路支武裝分子並給予其支援。尤其，印度還想控制斯里蘭卡、馬爾地夫、不丹、尼泊爾、孟加拉，破壞巴基斯坦的安全穩定，以掌控南亞的主導權。為了與中共建設的瓜達爾港相抗衡，印度擬在毗鄰的伊朗投資50-100億美元建設查巴哈爾港，以爭奪瓜達爾港未來的客戶，並成立了專門智庫，研究針對中巴經濟走廊建設專案的反制計畫。可以預見的是，未來中印之間的海陸競爭將更加激

---

<sup>59</sup> 范毓婷、劉衛東、王世達，「『中巴經濟走廊』背景下中巴跨境合作需求及風險研究」，*工業經濟論壇*，第6期（2016年11月），頁18。

<sup>60</sup> 「印巴將重啟和平談判，解決喀什米爾糾紛」，*端傳媒*，

<https://theinitium.com/article/20151210-dailynews-pakistan-india-dialogue/>（檢索日期：2018年6月20日）。

烈，經濟走廊建設將會面臨來自印度的擾亂。<sup>61</sup>

最後則是其他國家可能的干擾和破壞，目前一些海灣國家與巴基斯坦的顯在與潛在的競爭可能給中巴經濟走廊帶來干擾乃至破壞，與巴基斯坦隔海相望的是比較歧視南亞人的海灣合作委員會國家，北邊是戰亂貧窮的阿富汗，西邊是與其不太友好的伊朗。迪拜港目前是海灣地區第一大港口，巴基斯坦瓜達爾港一旦建成，勢必對其造成競爭，所以阿聯酋不希望瓜達爾港的開發和建設。伊朗的恰赫巴哈爾港目前是阿富汗和中亞國家重要的出海港，如果巴基斯坦的瓜達爾港一旦建成，阿富汗和中亞國家就會有新的選擇。所以，瓜達爾港的建成也會對伊朗造成競爭壓力，影響到伊朗的國際通道地位。<sup>62</sup>此外，新加坡港務局雖不想投資開發瓜達爾港，但卻想控制和管理瓜達爾港。另外中巴經濟走廊極易被一些別有用心國際輿論「抹黑」。巴基斯坦是一個伊斯蘭國家，也是最親華的一個國家。<sup>63</sup>冷戰後，以歐美為主要的西方文明國家與伊斯蘭文明國家的國際關係一直比較緊張。隨著中共的崛起，引起一些西方大國與周邊小國的疑慮，中共與巴基斯坦的「巴鐵」關係也會受到「中國威脅論」的牽連，加之巴基斯坦國內恐怖襲擊不斷，會經常被西方一些國家和媒體「妖魔化」，即「被恐怖化」，藉以表明「巴基斯坦很不安全」，這勢必會引起國際社會包括中共一些民眾對中巴經濟走廊投資的疑慮。<sup>64</sup>總而言之，反對中共開發、建設與掌控巴基斯坦瓜達爾港的是地緣政治與大國之間的利益博弈。此外，沙特、印度、英國和美國等都想在巴基斯坦國內培養親己勢力或代理人，沙特還想把巴基斯坦拉到與葉門的對抗之中。一些西方國家為了破壞中巴關係和中國的投資計畫，甚至還支持巴基斯坦「塔利班」的某些派別把中國投資專案作為襲擊目標，嚴重威脅到中巴經濟走廊的安全與穩定。

---

<sup>61</sup> 「解讀中巴經濟走廊國家戰略 建言喀什經濟特區深度融入」，每日頭條，<https://kknews.cc/news/z6a8lvq.html>（檢索日期：2018年6月3日）。

<sup>62</sup> 沈丁立，發展新世紀中國與巴基斯坦的戰略關係，**南亞研究**，第2期（2011年），頁68。

<sup>63</sup> 胡亦南，「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6月5日）。

<sup>64</sup> 張欣，「中巴經濟走廊是令中國納稅人恐懼的深淵」，**美國之音**，<https://www.voachinese.com/a/china-pakistan-20150423/2731567.html>（檢索日期：2018年6月6日）。

最後則是巴基斯坦的政治風險，「強社會、弱政府」使得巴基斯坦政局動盪，政策變化波動大，長期以來，巴基斯坦教派衝突嚴重、政治派系鬥爭激烈、軍人干政使得政局動盪。巴基斯坦歷史上曾多次出現軍方接管政權的情況，也曾出現新一屆政府上臺後推翻上一屆政府所批准的項目的先例。巴基斯坦中央政府對地方各省及其政府的控制也非常有限，西北邊境省份的某些部族基本不受中央政府的影響。巴基斯坦目前是民選制國家，每5年1次的換屆選舉基本都是代表財團和家族勢力的政黨和官員輪替執政，一旦遇到政府換屆或相互扯皮，或者利益群體、反對黨派遊行示威，前屆政府與他國政府簽訂的協定就面臨被終止或取消的可能，而且巴基斯坦國內上層尤其是其精英階層對國家的未來規劃思路不清晰，巴政府部門與利益集團之間缺乏協調，行政管理腐敗、程式冗長，辦事效率低下。<sup>65</sup>此外，巴基斯坦各類行業協會、工會也善於通過遊行示威等手段方式向政府施加壓力，極易使得政府之前通過的各類政策會發生變化，缺少穩定性與持續性，甚至朝令夕改。如2014年8月，巴基斯坦反對黨正義黨發動遊行抗議現政府在2013年的選舉中舞弊，使得總理謝裡夫疲于應付，直接影響了中巴電力投資專案的進展，乃至中國國家主席習近平的訪巴時間進程。所有這些都會影響到中巴經濟走廊建設的執行效率。<sup>66</sup>另有巴基斯坦國內民族分離運動的困擾，俾路支省地方民眾與巴基斯坦中央政府由於在資源開採與地方利益分配方面存在諸多衝突和矛盾，加之該省民眾的生活水準長期以來難以改善，使得該省民族主義分子強烈不滿，俾路支的民族領袖們認為，是中央政府將他們邊緣化。他們不但在經濟權益上向巴基斯坦政府抗議，而且在政治上謀求自治，這就為地方分裂主義勢力的滋生提供了社會環境和土壤，俾路支省也成為巴基斯坦「塔利班」等反政府武裝的重要活動區域，這些都嚴重威脅到中巴經濟走廊建設。俾路支人不僅

---

<sup>65</sup> 陳筑君，「中巴經濟走廊 巴國東西部爭搶」，中時電子報，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20150421000951-260301>（檢索日期：2018年6月8日）。

<sup>66</sup> 程云潔，中巴經濟走廊背景下提升中巴貿易發展問題研究，南亞研究，第2期（2015年），頁33-36。

在媒體上指責和反對中共，他們還在「推特」上發動「中共從俾路支斯坦滾出去」的網路抗議活動，在中國國家主席習近平訪巴期間，俾路支省的分離主義分子竟襲擊瓜達爾港機場以抗議巴國政府。<sup>67</sup>此外，他們還試圖破壞中國政府在俾路支省的能源資源開採、基礎設施和工程項目建設，襲擊外國工程師、炸毀天然氣管道等製造社會恐慌，來嚇跑與巴基斯坦政府合作的投資者。雖然巴國軍方向中國工人及技術人員提供安全保護，但俾路支省民族分離運動及其暴恐形勢對瓜達爾港的建設造成嚴重的安全威脅。

### 第三節 一帶一路發展下的中巴經濟走廊

中巴經濟走廊「一帶一路」規劃的旗艦項目，能在最短時間內有效改變巴基斯坦的經濟格局，明顯改善 GDP、貿易、投資、就業、貧困人口等經濟基本面，對於巴基斯坦有著更為重要的經濟意義，同時還可增加巴基斯坦的外匯準備和提高世界機構對巴基斯坦經濟的等級。<sup>68</sup>中共已成為巴基斯坦為最大的投資來源國，透過中巴經濟走廊提升兩國經濟關係，雙邊貿易量和中共的直接投資也呈現上升趨勢，而巴基斯坦也因為中巴經濟走廊與周邊國家互聯互通條件的改善，區域內的貿易正不斷的增長。<sup>69</sup>

#### 一、一帶一路為中巴經濟走廊帶來的轉機

從歷史上來看，中共及巴基斯坦雙邊貿易目前皆以公路、鐵路及航空運輸為主，然而由於不夠通暢通關性差，大部分皆靠海運，卻又耗時過長，無法有效滿足經濟發展的要求，因此暢通中巴經濟空間走廊，減少雙方在時間上的損耗，為中巴經貿合作的首要工作，而「一帶一路」就是一條連接歐亞區域貿易互通的網路，可使中巴實現便利化跨大經貿合作領域的契機，藉由「一帶一路」的戰略合

<sup>67</sup> 陳靜、朱東陽、季偉，「總理去職將給巴基斯坦政局帶來哪些衝擊」，*國際日報*，<http://www.chinesetoday.com/big/article/1198686>（檢索日期：2018年6月16日）。

<sup>68</sup> 「華能巴基斯坦薩希瓦爾電站竣工投產」，*中國電力企業聯合會*，<http://www.cec.org.cn/yaowenkuaidi/2017-07-05/170515.html>（檢索日期：2018年5月23日）。

<sup>69</sup> 陳曉鵬，「中巴經濟走廊的經濟前景」，*太平洋學報*，第5期（2017年），頁92。



作，可更加鞏固和增進中共與絲路沿線國家的經貿關係，提升貿易自由化、便利化，達成區域內貿易互通更有助中共經貿發展空間，使中巴經貿深度合作有更多便利條件和新機遇。

中巴經濟走廊是一條連接中共新疆喀什到巴基斯坦西南港口瓜達爾港的公路、鐵路、油氣管道及光纜覆蓋的「四位一體」通道，目的在於進一步加強中巴兩國互聯互通並促進兩國共同發展，其建設符合中巴兩國的利益，又可使中共向西開放與巴基斯坦「亞洲之虎夢」高度契合，<sup>70</sup>當前中巴兩國都在積極規劃，不斷推進相關項目實施的進程，加上兩國從政府到民間的全方位互信、積極的協商、政策溝通，與兩國經濟發展和維護安全穩定的現實需求，兩國可經由經濟走廊建設達成各自的國家利益訴求。<sup>71</sup>當然中巴兩國必須高度重視經濟走廊建設中所面臨的風險，特別是在巴基斯坦方面，其政治和安全問題並非一朝一夕能解決的，更可能造成其對實現「亞洲之虎夢」的影響，而巴基斯坦利益集團間關於經濟走廊走向競爭的加劇，俾路支省局勢的紛擾複雜、國際恐怖主義不斷滲透下不容樂觀的安全型式、區域內外國家對經濟走廊的猜忌和干涉都是中巴經濟走廊長期須面臨的現實風險，需要兩國高度的重視並加強合作，才可使中巴經濟走廊建設順利的進行。<sup>72</sup>

## 二、「一帶一路」促進中巴之間的基礎建設及能源發展

「一帶一路」中有關絲綢之路經濟帶由於地域遼闊、資源豐富但沿線中亞、南亞地區交通不便、生態環境差，成為塌陷地區，因此，中共與巴基斯坦雙方同意，以中巴經濟走廊為引領，瓜達爾港、能源、交通基礎設施、產業園區合作為重點，打造「1+4」地合作布局，雙方大力推進喀喇崑崙公路升級改造、瓜達爾港等基礎設施項目建設、高速公路、軌道交通、經濟園區、跨境光纜等領域合作，加速進展巴基斯坦最迫切需要的水力發電、火力發電、太陽能發電、與風力發電

<sup>70</sup> 「喀喇崑崙公路二期關鍵工程阿伯塔巴德隧道正式進洞」，每日頭條，<https://kknews.cc/zh-tw/news/48olrpx.html>（檢索日期：2018年5月23日）。

<sup>71</sup> 姚芸，「中巴經濟走廊面臨的風險分析」，*南亞研究*，第2期（2015年），頁36。

<sup>72</sup> 王耀東，「建設中巴經濟走廊」，*社會觀察*，第6期（2015年7月），頁28-29。

等能源項目，走廊的建設與社會經濟效益已陸續到位。<sup>73</sup>

緊接著目標則是有關能源及電力部分，巴基斯坦的電力嚴重短缺，不但影響生產用電，連基本生活用電也難以保障，中巴經濟走廊建設在電力能源領域開發較快，部分建設已陸續建設完成，並且提供了社會較好的經濟效益，因為這些項目符合巴基斯坦近期和長遠的發展需要，而中共與巴基斯坦雙方在走廊的電力能源建設已形成的覆蓋整個產業鏈、投資型態多樣、多方積極參與、包容開放、合作共贏的局面，後續項目的開工與建設必將為巴基斯坦經濟發展提供強大的動力，對於長期受制於巴基斯坦經濟發展和民生問題的電力短缺，將可得到大幅的緩解。<sup>74</sup>

連結兩國的油氣管道方案是在 2013 年前就開始討論，這條連接瓜達爾港和喀什的陸上通道和油氣管線其實是朱鎔基總理在 2001 年訪問巴基斯坦時建立瓜達爾深水港項目的延續，而中共在 2002 年實施「西部大開發」已清楚的闡述了「中巴經濟走廊」背後的理念，政策內包括五個省，分別是貴州、青海、陝西、四川和雲南；五個自治區，分別是廣西、內蒙古、寧夏、西藏和新疆；一個直轄市，重慶。<sup>75</sup>上述的地方產值占中共國內生產總值較低比例，在這些區域，新疆與巴基斯坦若能接壤便可經由巴基斯坦獲得出海口，並與世界交通網路相連繫，得到更好的發展。

中共已經中巴經濟走廊列入十三五規劃（2016-2021），並於 2015 年 11 月獲中國共產黨 18 屆五中全會核准，十三五規劃中巴經濟走廊需要建立在科學研究及短期、中期和長期的綜合規劃基礎之上，成為世界上增長速度最快的經濟體整合。<sup>76</sup>

### 三、瓜達爾港的建設與發展

<sup>73</sup> 「『中巴經濟走廊』之卡洛特水電站」，**Daily Pakistan 中文網**，<http://cn.dailyakistan.com.pk/story/pakistan/565/>（檢索日期：2018 年 5 月 28 日）。

<sup>74</sup> 姚芸，「中巴經濟走廊面臨的風險分析」，**南亞研究**，第 2 期（2015 年），頁 45。

<sup>75</sup> 宋志輝，「喀喇崑崙公路兩中巴通道建設」，**南亞研究季刊**，第 4 期（2006 年 11 月），頁 32-38。

<sup>76</sup> 陳曉鵬，「中巴經濟走廊的經濟前景」，**太平洋學報**，第 5 期（2017 年），頁 93。

瓜達爾港位於巴基斯坦西南部俾路支省，為一座天然的深水海港，巴基斯坦早就意識到瓜達爾港的重要性，早在 1958 年從阿曼手裡買回瓜達爾時，便期盼能早日開發並建設瓜達爾港，直至中共於 2001 年同意巴基斯坦穆沙拉夫總統的請求，以無償援助的方式參與建設瓜達爾港，並提供優惠貸款和低利貸款的方式給予巴基斯坦 1.98 億美元的融資和建造技術的支援，並於 2002 年正式開工，2007 年竣工，成為中巴經貿合作的指標性工程，瓜達爾港更為新世紀中巴友誼的重要見證。<sup>77</sup>

自從瓜達爾港正式投入營運以來，並未達到預期的效果，絕大部分的時間皆處於閒置狀態加上連年貨運量不足，終致難以經營，使這個大型深水港未能有效發揮，2013 年 2 月，巴基斯坦在經過審慎評估後將其瓜達爾港的經營權移交給中共海外港口控股公司來管理，在瓜達爾港成為中巴經濟走廊南端起點後，中巴兩國元首皆在多次的會面中提出了落實瓜達爾港項目<sup>78</sup>，根據巴基斯坦發展部長表示，瓜達爾港有著巨大的潛力，將成為走廊的門戶，並為改善瓜達爾港的交通基礎設施狀況，將興建多條連接巴基斯坦其他地區的公路和一個新國際機場，此外，瓜達爾港自由貿易區的建設也在不斷的推動，應可為當地創造更多的就業機會。<sup>79</sup>

#### 第四節 小結

「中巴經濟走廊」對於巴基斯坦人民來說，代表了他們發展的希望。中巴兩國都是發展中國家，而中共能為巴基斯坦的建設惠及人口眾多、低能耗和可持續發展經濟的過程中給予指導和幫助，中巴經濟走廊將大大的改變巴基斯坦的經濟面貌，帶給巴基斯坦人民教育、新知、及對科學和技術的投資，而中共更是巴基斯坦留學生學習科學和技術的熱門地點，並為巴基斯坦帶來一場廣泛

<sup>77</sup> 傅勇，「瓜達爾港與中巴經濟走廊展望」，*海峽評論*，第 314 期（2017 年 2 月），頁 39。

<sup>78</sup> 何耀光，「當前東亞戰略局勢的地緣觀察：以『一帶一路』為核心的思考」，*政治學報*，第 62 期（2016 年 12 月），頁 25-51。

<sup>79</sup> 王耀東，「建設中巴經濟走廊」，*社會觀察*，第 6 期（2015 年 7 月），頁 29。

的文明轉型。<sup>80</sup> 中巴經濟走廊意味著兩國的經濟合作潛能正在被開發，建立在戰略安全基礎上的經濟合作必將使兩國關係更加緊密，同時意味著中巴向命運共同體的目標邁進了一大步。然而，中巴經濟走廊在具體實施過程中，雙方皆要注意潛在風險，做好規避巴基斯坦境內的安全風險，並處理好美印關係方可減少來自外部的阻力。

首先是美國的攪局，先是提出新絲綢之路計劃，誘迫巴基斯坦加入抵制中共，並插手巴基斯坦俾路支省事務，致使該區局勢更加複雜，藉此干擾中巴的發展與合作，其次是印度的猜忌，印度向來對中巴的合作既存著猜忌，從走廊規劃對巴控喀什米爾地區邊界的存疑、瓜達爾港是否為中共軍艦停靠港及補給站、以及中印對能源上的依存產生的激烈競爭，還有伊朗對中巴經濟走廊建設的擔憂，主要表現在恰赫巴哈爾港與瓜達爾港的共存問題以及伊朗的通道地位問題，都是中巴經濟走廊建設中急待解決的重要課題。<sup>81</sup>

其次尚須注意在合作過程上大量資金的湧入，是否引發巴基斯坦利益團體的爭奪，由於巴基斯坦是一個政治多元化的國家各項建設項目一定要符合當地法律，及各黨派、利益團體、非政府組織、媒體等保持充分的溝通，雙方並注重文化交流，方可使中巴友好關係持續傳承。<sup>82</sup>

---

<sup>80</sup> 陳曉鵬，「中巴經濟走廊的經濟前景」，*太平洋學報*，第5期（2017年），頁99。

<sup>81</sup> 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84。

<sup>82</sup> 王耀東，「建設中巴經濟走廊」，*社會觀察*，第6期（2015年7月），頁29。



## 第肆章 中巴經濟走廊的機遇與挑戰

地緣政治因素一直是中國、印度和巴基斯坦三國互動中零和性質凸顯的重要原因。自彼此建交以來，三國互動關係就一直難以完全走出地緣安全困局，這種困局的核心主要在於印巴關係的零和性與衝突性，其形成與發酵帶有強大的歷史慣性。<sup>1</sup>從現實主義就地緣政治理論來看認為，國際行為是由某些基本上改變不了的因素所決定的，例如地理位置、氣候條件、資源狀況以及人的本性。在很多現實主義的地緣政治思想家看來，一個國家的位置自然影響著他的能力及其對外政策的方向。在他們看來，地理位置決定了各國的選擇，限制了可供選擇的對外政策方案。<sup>2</sup>在傳統的國際政治學上，地緣政治學(geopolitics)的概念，相當受到重視，一次大戰以前，地理位置對於一國的對外政策具有決定性影響力的看法，居於主流地位。但是，隨著交通工具、航空技術發達等因素影響，地緣政治學的重要性，相對降低。即使如此，就國家的對外政策而言，地理位置的重要性，仍無法完全忽視。<sup>3</sup>

### 第一節 巴基斯坦的契機

#### 一、地理位置與地形特色

巴基斯坦意即「清真之國」，全稱為巴基斯坦伊斯蘭共和國，其位於南亞次大陸西北部的印度河流域，它是南亞通向中亞、西亞的陸上交通要衝，也是中亞國家出海的捷徑，南瀕阿拉伯海，海上直線距離僅 390 公里。所以巴基斯坦在波斯灣戰爭中有著重要的影響。巴基斯坦國體略成矩形，自東北向西南延伸約 1600 公里，東西寬約 885 公里，總面積為 79.6095 萬平方公里(不包括巴控喀什米爾地區)。東鄰印度共同邊界長達 1610 公里；東北與中共接壤，共同邊界 595 公里；西北與阿富汗的共同邊界長 2252 公里，

<sup>1</sup> 胡仕勝，「以『一帶一路』破解中印巴安全困局」，*環球新聞*，<https://kknews.cc/world/p588y32.html> (檢索日期：2018 年 5 月 6 日)。

<sup>2</sup> 王逸舟，*國際政治學-歷史與理論* (台北：五南出版社，1999 年)，頁 75。

<sup>3</sup> 佐藤英夫，*對外政策* (東京：東京大學，1989 年)，頁 14-15。

經過阿富汗 16 至 19 公里寬的「瓦罕走廊」，便可到達中亞的塔吉克斯坦；西南與伊朗毗鄰，有共同邊界 805 公里。<sup>4</sup>

巴基斯坦可分為北部高山區、西部低山區、俾路支高原、波特瓦爾高地、旁遮普和信德平原。山地和高原佔全國五分之三，東部印度河平原是世界上最大的沖積平原之一，約佔全國總面積的三分之一，主要位於旁遮普省，所以又稱旁遮普平原。旁遮普平原是由印度河及其支流薩特萊傑河、拉維河、奇納布河和傑盧姆河沖積而成，水土資源豐富，灌溉體系完善，是巴基斯坦最富庶的地區。<sup>5</sup>印巴兩國達成「印度河水協定」，印度河、傑盧姆河和奇納布河三條西部河流劃歸巴基斯坦，拉維河、薩特萊傑河和比亞斯河三條東部河流劃歸印度。

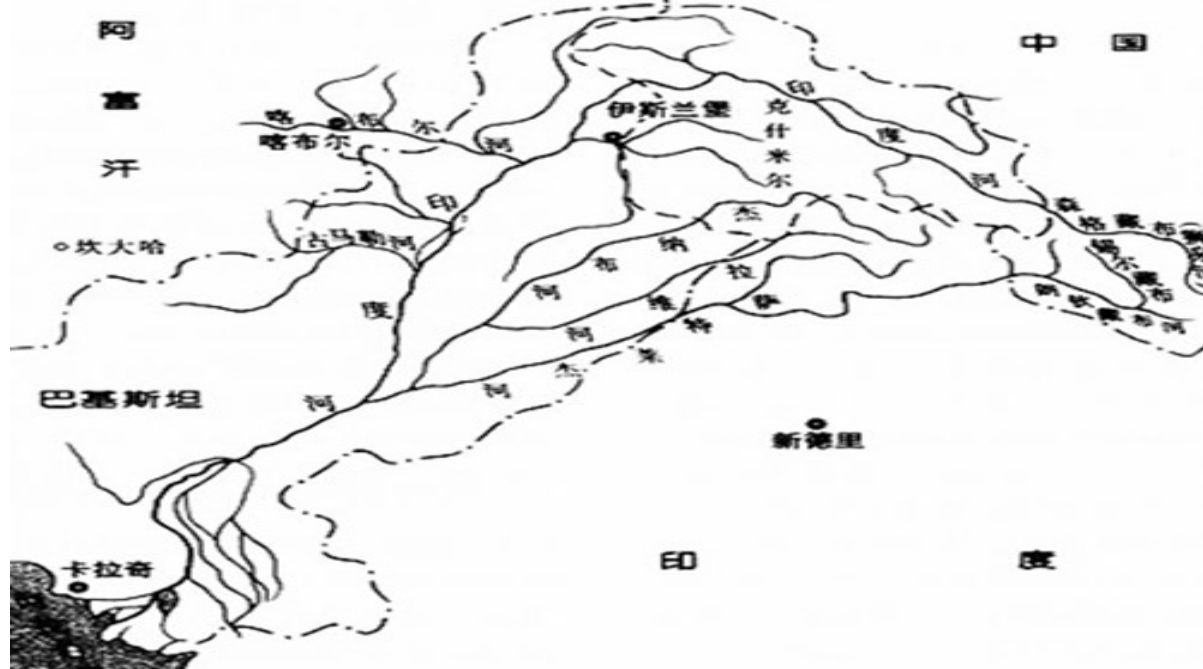


圖 4-1 印度與巴基斯坦的水資源分布

資料來源：水資源分布圖，國立宜蘭高中地理教學輔助平台，<http://blog.ylsh.ilc.edu.tw/geo/modules/newbb/viewpost.php?forum=3>（檢索日期：2018 年 5 月 30 日）。

<sup>4</sup> 楊翠柏、劉成瓊，**巴基斯坦史**（臺北：三民書局，2015 年），頁 3。

<sup>5</sup> 「巴基斯坦投資環境分析」，**貿協全球資訊網**，<http://www.taitraresource.com/total01.asp>（檢索日期：2018 年 5 月 28 日）。

與巴基斯坦相鄰，僅次於阿富汗邊境線最長的國家是印度，而印度是最擔心中共與巴基斯坦成為「全天候」友誼的國家，特別是在印度洋上，由可倫坡西北方三千公里的瓜達爾港。自 1958 年阿曼將莫克蘭海岸西隅割讓給新成立的國家巴基斯坦，1960 年代巴基斯坦的軍事統治家便希望藉由此據點，來取代距離太接近印度邊境的喀拉蚩，改造成為海、空軍基地。<sup>6</sup>1980 年代，蘇聯戰略家有意想把瓜達爾改造成中亞出口石油與天然氣的管道，最後卻因蘇聯部隊撤出阿富汗及蘇聯政體的瓦解導致無疾而終。2000 年巴基斯坦終於在中共出資二億美元援助下在瓜達爾闢建了第一期新深水港的開發，在新加坡港務局的經營下並未有所進展，在未能順利開展出第二期開發前，碰上 2012 年旱災肆虐，全城八萬居民二萬人撤走，和巴基斯坦海軍糾紛下最終只得認賠退出，由中共海外港口控股公司接手瓜達爾港營運合約。<sup>7</sup>

直到 2013 年，瓜達爾港已成為中共通往阿拉伯海通路的實質港口，並隨著當年一帶一路倡議的宣佈，終使瓜達爾港計劃有了更好的進展，在 2015 年 4 月習近平前往巴基斯坦的國事訪問中，同意撥 460 億美元支持巴基斯坦各項建設，關於改善瓜達爾港的部分就有 110 億美元，其他還有興建部分新公路和一條鐵路。「中巴經濟走廊」就是從瓜達爾港開始，途經中共邊境 4700 公尺海拔的紅其拉甫隘口，連接到新疆的喀什。其餘的 340 美元投資在能源項目上，包含沿著擴建的喀拉崑崙公路興建石油和天然氣輸送管的費用，要克服如此困難的地形，來興建基礎設施是一件極為艱鉅又浩大的工程，原本的喀喇崑崙公路興建就花費了 20 年時間，工程期間還導致 1 千多名工人喪命，主要是山路的不穩定和危險性，曾在 2010 年 1 月中共南方邊境的紅札河谷發生了巨大山崩，形成一個瀉湖，把 22 公里的公路給淹沒，在中共陸橋工程公司以 5 個新隧道和 80 座橋，直到 2015

---

<sup>6</sup> 「印巴將重啟和平談判，解決喀什米爾糾紛」，端傳媒，<https://theinitium.com/article/20151210-dailynews-pakistan-india-dialogue>（檢索日期：2018 年 5 月 30 日）。

<sup>7</sup> 「印巴分治 70 年 對中國影響幾何？」，BBC 中文網，<http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-40838950>（檢索日期：2018 年 5 月 30 日）。



年 9 月，終於把兩截公路重新連結起來。<sup>8</sup>

## 二、水資源紛爭

巴基斯坦的河流主要是印度河水系，注入阿拉伯海。印度河發源於中國西藏高原的岡底斯山岡仁波齊峰北坡，稱獅泉河，印度河奔流於高山深谷之間，繞過南伽峰之北，切穿喜馬拉雅山西緣，南折流入巴基斯坦。有些河段陡岸高達 1200 至 1500 公尺，其中在南伽峰（海拔 8126 公尺），峽谷深達 5180 公尺。印度河自北而南流貫印度河平原，注入阿拉伯海，全長 3000 多公里，年徑流量達 2080 億立方公尺，流域面積達 96.6 萬平方公里，是亞洲最長的河流之一，冬季枯水期與夏季洪水期相差 10 至 16 倍。

印度河以加拉巴格切斷鹽嶺為界，加拉巴格以北為上游，自加拉巴格到海德拉巴為中游，上游長約 1368 公里，中游長 1600 多公里，主要支流為傑盧姆河、奇納布河、拉維河、薩特萊傑河和比亞斯河，主要流經喀什米爾和巴基斯坦與印度控制喀什米爾邊界。印度河下游受蘇萊曼山脈和沙漠的影響，沒有大的支流，較有名的是印度河的下游接納的巴冷河，常年有水對喀拉蚩平原的灌溉有重要意義。<sup>9</sup>

正當世界各國關注能源問題時，水資源問題逐漸成為影響世界，甚至是亞洲局勢的主因，亞洲最容易發生「水戰爭」就是南亞地區，而在南亞七國中，巴基斯坦、孟加拉國、尼泊爾三國都和印度之間有用水紛爭，巴基斯坦與印度的爭端在喀什米爾領土問題上，而水資源的爭奪，更是印度、巴基斯坦衝突的潛在催化劑。印度河起源於印度，經巴基斯坦成為世界最大的灌溉系統，總面積達 2000 萬公頃，在 1960 年印巴簽署「印度河水協定」暫時緩解了兩國的用水爭端，卻沒有解決兩國在烏拉爾大壩問題上的長期分歧。<sup>10</sup>

<sup>8</sup> 唐米樂，中國的亞洲夢：一帶一路全面解讀，對台灣、全球將帶來甚麼威脅和挑戰（臺北：時報文化，2017 年），頁 162。

<sup>9</sup> 徐子軒，「衝突悲歌：印度是否正在失去喀什米爾？」，轉角國際，[https://global.udn.com/global\\_vision/story/8663/2467828](https://global.udn.com/global_vision/story/8663/2467828)（檢索日期：2018 年 5 月 30 日）。

<sup>10</sup> 「水資源糾紛 印度恐引發水戰爭」，今日新聞，<https://www.nownews.com/news/20090830/869673>（檢索日期：2018 年 4 月 29 日）。

### 三、國內恐怖主義勢力演變

911 事件後，美國迅速推翻了阿富汗塔利班政權，大量的阿富汗塔利班成員逃往巴基斯坦，另外，巴基斯坦本土仍有四大恐怖主義勢力，伊斯蘭教派恐怖主義勢力、巴基斯坦塔利班、反印度恐怖主義勢力和民族分裂恐怖主義勢力。這五大恐怖主義勢力使巴基斯坦伸線恐怖主義漩渦，再加上，他們在指導思想、政治目標、組織穩定性上存在差異、致使巴國內恐怖主義問題更加複雜，不僅威脅巴基斯坦自身與鄰國關係的發展，更威脅中巴經濟走廊的建設乃至南亞地區的安全。<sup>11</sup>

巴基斯坦國內恐怖主義勢力大都具有伊斯蘭宗教色彩，但因不同的恐怖主義勢力的目標、利益訴求、與涉及的問題而有所不同。<sup>12</sup>因此，巴基斯坦國內恐怖主義的因素將影響著巴國經濟的發展，自 2001 年以來，巴基斯坦為維護國難的安全付出了極大的成本，因為恐怖主義的橫行導致巴國經濟造成巨大的損失，不僅影響了經濟生活，更削弱了投資者對巴國內市場的信心，根據調查，2000 年至 2013 年巴基斯坦的境外商直接投資額與恐怖主義襲擊次數成反比，直接影響制約了巴基斯坦經濟的發展。<sup>13</sup>

巴基斯坦的五大恐怖主義勢力並非一朝一夕，更不可能有辦法在短期內治理消滅，這五個巴基斯坦恐怖主義勢力將會長期存在著，雖然相互之間能結盟合作的可能性不高，卻同樣會帶給巴國政府不少的壓力，除了彼此間勢力的相互較勁，在整體國內的安全問題勢必造成威脅，不容小覷，而中巴經濟走廊無論陸上與海上皆與巴國的安全問題息息相關，甚至成為建設中巴經濟走廊成敗關鍵因

<sup>11</sup> 袁沙，「巴基斯坦國內恐怖主義勢力的演變、特點及影響分析」，*南亞研究季刊*，第 2 期(2016 年)，頁 33。

<sup>12</sup> 杜冰，巴基斯坦反恐態勢及前景，*和平與發展*，第 111 期(2009 年 10 月)，頁 24-25。

<sup>13</sup> 袁沙，「巴基斯坦國內恐怖主義勢力的演變、特點及影響分析」，*南亞研究季刊*，第 2 期(2016 年)，頁 39。

素，<sup>14</sup>因此，中巴經濟走廊的建設中必須將巴基斯坦的五大恐怖主義勢力做一完整而有效的處理與研究。

治安太差是對巴基斯坦最大的威脅，15 年來中共的工人與工程師有數十名遭巴基斯坦塔利班及其他民兵團體鎖定為攻擊目標，部分民兵在與巴基斯坦政府的作戰中，把外國人視為攻擊對象，部分團體更想藉此挑起中共與伊斯蘭馬巴德間的緊張，因此巴基斯坦成立了一萬兩千人的特別保安部隊用來保護中共施工工人，並在瓜達爾港蓋起安全圍籬，然而仍舊無法避免攻擊事件的發生，因為在走廊的兩端都會有攻擊事件的發生，特別是在瓜達爾港所在的俾路支斯坦省，自巴基斯坦 1947 年建國以來，俾路支斯坦省發起過五次叛亂，俾路支本地人反對政府開發省內的天然氣及礦產資源，更抗議國內其他人的移入，他們曾揚言不論他們多想將瓜達爾港改造成為杜拜終將不會成功，尤其中共的輸運管線必須經過俾路支人的地界，若是他們認為權力受到侵犯，將會遭到強烈的抗拒，不會有安全可言。<sup>15</sup>

俾路支分離主義問題，自巴基斯坦建國以來長期困擾著巴基斯坦聯邦政府，其分離主義問題涉及政治認同理論、民族主義理論、發展經濟學理論、現代化理論等。依照其歷史及階段，又可劃分為英國殖民統治時期和巴基斯坦建國後時期。自 2013 年中巴經濟走廊項目實施以來，巴基斯坦國內展開了激烈討論，俾路支分離主義勢力特別引起注意。<sup>16</sup>溫和型的政黨支持中巴經濟走廊，並贊成俾路支省引入中共投資項目，但對巴基斯坦聯邦政府於中巴經濟走廊的政策表達不滿，原因如以下幾點。第一，巴國聯邦政府未將俾路支省代表納入中巴經濟走廊項目的決策層，建設過程中無法對俾路支人的權益得到保障。第二，巴基斯坦聯

---

<sup>14</sup> 曾祥裕，「巴基斯坦瓜達爾港對國際安全態勢的影響」，*南亞研究季刊*，第 137 期（2009 年 4 月），頁 31。

<sup>15</sup> 唐米樂，*中國的亞洲夢：一帶一路全面解讀，對台灣、全球將帶來甚麼威脅和挑戰*（臺北：時報文化，2017 年），頁 164。

<sup>16</sup> 郭麗穎，「中國罕見介入巴基斯坦內政、望巴解決國內分歧」，*觀察者網*，<http://news.china.com/domestic/945/20161103/23844181.html>（檢索日期：2017 年 10 月 5 日）。

邦政府並未採取任何方式增加透明度和解決信息公開的問題，以目前開展能源合作為例，俾路支省方面認為大多數電力項目為私人機構企業運作，而絕大部分對執行項目的私營企業負債股權比例一無所知。<sup>17</sup>多數太陽能和水電合作項目皆於旁遮普省發展，對此有強烈興趣且具有開發潛力的俾路支省卻未能從中獲得任何好處。第三，俾路支人的政治、經濟和社會權益如何得到保護？俾路支民族黨發言人認為，中巴經濟走廊首要須解決俾路支省當地居民生活的迫切問題，如潔淨水源、土地使用權等，否則對俾路支省人民來說毫無意義可言。再者，俾路支民族黨希望藉由中巴經濟走廊向巴基斯坦政府施與壓力，得到更多的自主權和經濟發展機會，而俾路支人的政治權力與經濟利益能在中巴經濟合作過程中得到尊重與保護。<sup>18</sup>

從歷史上來說，俾路支省就一直沒有安定過，但它又偏偏是巴基斯坦最大的省份，面積為全國的 42%，連瓜達爾港也地處該省。現在中共和巴基斯坦都擔心俾路支問題會被國際化，一旦形成這種趨勢，中巴經濟走廊將困難重重。俾路支人對經濟走廊態度分成兩派：一派支持引入中共投資開發項目；另一派則反對巴基斯坦政府在決策時沒有將俾路支人代表納入核心圈，尤其是在許多高端項目，如水電，太陽能則被旁遮普省拿走，總之這是地方與中央的政治權力和經濟利益之爭，如果中共能在實際操作中讓他們看到了尊重態度和利益保護，支持派是會繼續支持的。<sup>19</sup>

另一方面，強硬的政黨和武裝團體則反對中巴經濟走廊建設的理由如以下幾點。第一，他們認為中巴經濟走廊將使中共利用俾路支省的自然資源過度開發，因強烈制止中方的投資活動，俾路支省具有獨特的地理位置與豐富的自然資源，將成為中共資本主義的掠奪對象。俾路支共和黨主席於 2015 年 6 月該黨所召開

<sup>17</sup> 王鳴野，「巴基斯坦的能源政治經濟學」，*中國能源報*，2015 年 5 月 4 日，第 5 版。

<sup>18</sup> 張元，「俾路支分離主義勢力對中巴經濟走廊的看法及其成因」，*南亞研究季刊*，第 2 期(2016 年)，頁 30-32。

<sup>19</sup> 後沙月光，「中巴關係的另一面-俾路支」，*超越新聞網*，<http://beyondnewsnet.com/20170607/32684/>（檢索日期 2018 年 05 月 05 日）。

的日內瓦會議上明白表示：中共對俾路支省的開發與干預不可接受，對巴基斯坦的投資是中共掠奪俾路支省自然資源的藉口。俾路支解放陣線領導人則對投資瓜達爾港口建設的中共投資公司提出嚴重警告。第二，中巴經濟走廊僅對中共與巴基斯坦政府有利，相形之下，俾路支人的政治、經濟和社會權益卻在地區發展的名義下遭到侵害，省外人口旁遮普省及信德省大量的湧入將威脅到俾路支人的就業與生活。<sup>20</sup>而巴基斯坦政府為提升經濟走廊建設的安全保障，並配合 2014 年 6 月在北瓦濟里斯坦開展利劍行動，並成立特別安全部門，來加大對俾路支省極端暴力活動的鎮壓，對於俾路支人來說，中共與巴基斯坦政府間的交易，已將俾路支人推向軍事行動的深淵。<sup>21</sup>



圖 4-2 巴基斯坦俾路支省分佈圖

資料來源：後沙月光，「中巴關係的另一面——俾路支」，超越新聞網，<http://beyondnewsnet.com/20170607/32684>（檢索日期 2018 年 5 月 5 日）

<sup>20</sup> 李長明，「南亞第二大經濟體-巴基斯坦」，*經貿透視雙週刊*，第 473 期（2017 年 8 月），頁 55-56。

<sup>21</sup> 張元，「俾路支分離主義勢力對中巴經濟走廊的看法及其成因」，*南亞研究季刊*，第 2 期（2016 年），頁 30-32。

#### 四、巴基斯坦應對美國政策不同的顧慮與思維

近年來，隨著南亞地區形勢的發展變化，中共與美國出於自身國內政治、經濟、安全以及全球戰略等因素的考量對南亞戰略進行了相應的調整，作為南亞地區大國的巴基斯坦對此也做出了不同的認知與反應。自 2014 年美國從阿富汗撤軍，巴基斯坦作為美國主導的全球反恐戰略中前線國家的重要性進一步下降。美國在南亞地區的戰略重心逐漸移傳至印度，美印關係的迅速升溫引起了美國在南亞地區的傳統盟友巴基斯坦的擔心與顧慮。中共也積極地鞏固中巴相互關係，擴展雙方務實合作，推動中巴經濟走廊建設，協助巴基斯坦經濟振興，並改善民生以消除極端主義和恐怖主義地區，協助地區的穩定與繁榮。<sup>22</sup>同時，中共更尋求與印度莫迪政府進一步改善兩國關係，期望經由「一帶一路」倡議，特別是「21 世紀海上絲綢之路」、「孟中印緬經濟走廊」的實施，實現與印度以及南亞其他國家的共同發展。巴基斯坦也不免對中巴關係的前景產生疑慮。因此必須充分瞭解當前中美兩國的南亞戰略以及巴基斯坦的認知與反應，掌握巴基斯坦面臨的機遇與挑戰，特別是「一帶一路」旗艦專案「中巴經濟走廊建設」的順利實施。由於喀什米爾問題引發的三次印巴戰爭所造成的長期矛盾問題，自 1947 年分治以來，巴基斯坦與印度之間相互敵視對峙的緊張關係始終無法獲得改善，縱觀巴基斯坦獨立以來，特別是對中美兩國態度的起伏變化，影響其決策的重要因素不僅在於中、美與巴基斯坦關係的遠近，更在於兩國南亞戰略中對印態度的親疏。<sup>23</sup>簡言之，巴基斯坦對外政策的核心一直圍繞著如何制衡印度展開，帶有明顯的針對性。

##### (一)美國在南亞地區的戰略方向

當前美國南亞戰略重點在於「兩個側重」，一是側重穩定美巴盟友關係，

<sup>22</sup> 王旭，「巴基斯坦對中美兩國南亞戰略的認知與反應」，*南亞研究*，第 2 期（2016 年），頁 2-5。

<sup>23</sup> 張文木，*世界地緣政治中的中國國家安全利益分析*（濟南：山東人民出版社，2005 年），頁 28。

發揮巴基斯坦作為反恐前線國家在其主導的全球反恐戰略中的作用，另一側重則為加強美印關係，加強雙方國家的戰略、經濟、防務合作，發揮印度「亞太再平衡」戰略中制衡中共的作用。美國南亞戰略的成敗關鍵則在於「兩個平衡」，妥善處理好印度和巴基斯坦的平衡關係；如何在與巴基斯坦軍隊和民選政府的交往中保持好平衡關係。美國在巴基斯坦對外關係中佔有重要的地位，但隨著美國對巴戰略的調整變化，兩國關係起伏很大，先後經歷了三個階段：即 20 世紀 50 年代的「蜜月期」；60-70 年代的「交惡期」和 80 年代後的「複合期」。在 1954 年，巴基斯坦就與美國先後簽訂了「共同防務援助協定」，締結「東南亞集體防務條約議定書」和「太平洋憲章」，並成立了東南亞集體防務條約組織。隨後又於 1955 年 9 月加入了「伊拉克和土耳其間互助合作公約」，成為由美國、英國、土耳其、伊拉克和伊朗組成的中東地區性軍事同盟-巴格達條約組織的成員。1959 年 3 月，巴美又簽署了「雙邊軍事合作協定」。通過上述四個條約，巴基斯坦與美國結成緊密合作關係，成為美國在亞洲的重要盟友。<sup>24</sup>這是兩國關係最緊密的時期。巴基斯坦希望通過結盟獲得以美國為首的西方國家的軍事和經濟援助，增強對抗印度的國防實力。此外，巴基斯坦還希望利用與美國結盟以獲得美國在喀什米爾問題上對巴基斯坦的支持，借助美國的力量對印度施壓，通過全民公決的方式解決喀什米爾問題。<sup>25</sup>而美國認為，與巴基斯坦結盟完全符合其冷戰政策。時任美國國務卿的杜勒斯竭力主張美巴結盟，他認為巴基斯坦具有重要的戰略地位，是遏制蘇聯與中國的軍事包圍圈中的重要一環。

## (二)美國與巴基斯坦間的衝突與矛盾

到了 20 世紀 50 年代末至 60 年代初，美國與巴基斯坦關係開始惡化。起因為美國堅持反共反華政策以及對印度的曖昧態度。印度則是不斷蠶食中共領土，1959 年 8 月侵入朗久的印軍對中共駐馬及墩的部隊無端開火，挑起了整個中印

<sup>24</sup> 王旭，「巴基斯坦對中美兩國南亞戰略的認知與反應」，*南亞研究*，第 2 期（2016 年），頁 2-5。

<sup>25</sup> 梁桐，「試析中巴經濟走廊對美國『新絲綢之路』計畫的地緣衝擊」，*南亞研究季刊*，第 3 期（2016 年），頁 24。

邊界上的第一起武裝衝突事件。美國由此認為，印度可以成為制衡中共的重要國家，因而開始大幅增加對印度的經濟援助，公開支持印度並宣佈將重新審查對巴的軍事援助政策。<sup>26</sup>美國南亞政策的上述調整嚴重威脅到巴基斯坦的國家利益，巴基斯坦國內開始出現要求重新評價巴基斯坦外交政策的呼聲，巴基斯坦外交部部長則積極地主張發展同中共的友好關係，聲稱同中共的友誼是巴基斯坦外交政策的根本原則。在這種情況下，巴基斯坦不斷加強與中共的友好關係。1963年巴基斯坦與中共簽訂了「中巴邊界協定」和「航空運輸協定」，視中共為最可靠的朋友。1965年中巴發表聯合公報，巴基斯坦表示反對任何製造「兩個中國」的陰謀，中共則重申支持巴基斯坦在喀什米爾問題上的立場。美國政府則反對中巴友好，把軍事和經濟援助作為影響巴基斯坦對外政策的重要手段，企圖以減少對巴援助逼迫巴基斯坦就範，然而此事非但沒有任何幫助，兩國關係更進一步係跌入低谷。<sup>27</sup>在1965年的印巴戰爭中，美國對印巴兩國都實行了武器禁運，這對巴基斯坦是一次沉重打擊，特別是在巴基斯坦最困難的時期，作為軍事盟友的美國並未採取實質性的幫助措施，從此，巴基斯坦的對外政策發生了重大變化，逐漸退出西方陣營。並於1972年宣佈退出英聯邦，同年11月，又退出了東南亞集體防務條約組織。此外，在巴基斯坦發展核技術的問題上，巴美雙方也存在尖銳矛盾，一度導致巴美關係幾近破裂。1979年伊朗伊斯蘭革命及蘇聯入侵阿富汗，使中東地區的戰略格局發生了重大變化，巴基斯坦的地緣戰略地位再次凸顯。美國迅速調整了對巴政策，美巴關係得到了改善。巴基斯坦綜合國內外因素，從自身安全的角度出發，也願意同美國發展友好關係，以獲得美國的援助和支持。兩國雖然言歸於好，然而美印關係和巴基斯坦核問題等關鍵性問題上仍存在明顯分歧。

### (三)「賓拉登刺殺」事件後美國與巴基斯坦的緊張關係

<sup>26</sup> 方天賜，「印度對於中國大陸提出『一帶一路』的解讀及回應」，*戰略安全研析*，第124期（2015年），頁44-50。

<sup>27</sup> 王旭，「巴基斯坦對中美兩國南亞戰略的認知與反應」，*南亞研究*，第2期（2016年），頁3-4。



自從「911」事件後，美國在阿富汗發動反恐戰爭。巴基斯坦從自身安全和地區穩定的角度出發，也加入了美國主導的反恐戰爭，成為重要的反恐前線國家。2002年兩國恢復了因1998年巴基斯坦核子試驗而中斷長達四年之久的巴美軍事對話。由於巴基斯坦積極支持美國的反恐戰爭，美國將巴基斯坦列為「非北約主要盟國」，並強調將加強兩國的軍事合作關係，此後，雖然巴基斯坦與美國在反恐方面就如何對待塔利班以及打擊巴基斯坦境內恐怖勢力等問題產生了不少矛盾，但雙方一直維持著表面上的「和諧」。儘管巴美雙方互相需要，但兩國關係早已步出蜜月期，正在回歸「現實生活」。<sup>28</sup>

歐巴馬總統上任後，雖然仍繼續高舉反恐大旗，但他已經開始著手轉移關注的重點，從結束伊拉克戰爭、乃至於調整阿富汗戰略，都表明美國希望在反恐中減少投入，故美國與巴基斯坦為反恐結下的聯盟雖不至於土崩瓦解，但以不若從前一般牢固。「華盛頓郵報」指出，雙方的關係將減少很多「不切實際的幻想」，而會變得像做生意一樣現實，彼此各取所需，從生意夥伴角度來看難免發生矛盾，當前美國對巴基斯坦戰略重點依然著重於穩定美巴反恐同盟關係，以軍事和經濟援助為條件藉此拉攏巴基斯坦軍隊和民選政府，得以發揮巴基斯坦在美國全球反恐戰略中的重要作用。<sup>29</sup>具體措施包括以下兩個方面。一是穩定兩國陷入低潮的反恐同盟關係，2011年5月，美國侵犯巴基斯坦主權，派出海軍陸戰隊越界進入巴基斯坦境內擊斃了「基地」組織頭目賓拉登，這引起了巴基斯坦舉國上下的強烈不滿，兩國關係急轉直下。<sup>30</sup>同年11月，北約直升機襲擊了巴基斯坦西北邊境默赫曼德部落地區的薩拉拉檢查哨所，造成24名巴基斯坦軍人死亡，更造就了巴基斯坦群起激憤，巴基斯坦軍方隨即宣佈，立即關閉向駐阿富汗的北約部隊運送物資的補給線路，要求美軍在15天內撤離巴基斯坦西南部俾路支省的舍姆西空軍基地，美巴關係由此幾乎陷入冰點。

<sup>28</sup> 杜冰，巴基斯坦反恐態勢及前景，*和平與發展*，第111期（2009年10月），頁24-25。

<sup>29</sup> 李長明，「南亞第二大經濟體 巴基斯坦」，*經貿透視雙週刊*，第473期（2017年8月），頁55-56。

<sup>30</sup> 張貴洪，「巴基斯坦的戰略地位與中巴關係的未來」，*南亞研究季刊*，第145期（2011年4月），頁14-18。

#### (四)美國「軟硬兼施」的兩手策略

2013年5月謝裡夫當選巴基斯坦總理後，釋出與美國成為合作夥伴的意願，而美國在阿富汗撤軍和全球反恐戰略中仍然需要巴方的支援與配合，同樣也希望恢復兩國的反恐同盟關係。同年8月1日，美國國務卿訪問巴基斯坦，之後宣佈恢復暫停了兩年半的兩國部長級戰略對話。<sup>31</sup>雙方同意化解以往的緊張不和，重建全面夥伴關係，二是恢復軍事和經濟援助以加緊對巴基斯坦的拉攏，2013年10月，美國悄然恢復逾16億美元的對巴軍事和經濟援助，同時雙方還重申之前的承諾，將擴大兩國的雙邊貿易和產業合作。受自身國家綜合實力所限，巴基斯坦不得不接受美國的「胡蘿蔔加大棒」政策，雖然美國陸續給予巴方大量的軍事和經濟援助，但以美國對巴的75億美元援助與中國計畫中的460億美元投資相比，實在微不足道，尤其資金過於零散，並未形成戰略性影響，可謂是「巨大的失敗」。

長期以來，巴基斯坦對美國南亞戰略的認知與反應經歷了反覆的起伏與信任危機，因此對美巴戰略存在著強烈的疑慮。巴基斯坦的主要擔憂包括以下三個方面：一是在戰略層面上，擔心隨著美國原來在歐巴馬時期的「亞太再平衡」戰略以及北約撤軍阿富汗戰略的實施，美國對巴阿地區的軍事、經濟投入將逐年減少，巴基斯坦擔憂美國對全球反恐戰略的調整和戰略重心的轉移而被拋棄，巴基斯坦應對美國南亞戰略調整的手段卻將無計可施，例如中斷北約阿富汗補給線等反制措施將不再有效，<sup>32</sup>巴基斯坦在南亞地區的戰略空間將受到進一步擠壓。同時，失去了美國的軍事和經濟援助，巴基斯坦國內社會經濟也將面臨嚴峻挑戰。其次則是在具體政策層面上，則是擔心美國在要求巴基斯坦中斷聯繫極端組織的問題上以較為強硬的態度，或在聯合國推動對巴實施制裁，再者擔心美國增加在巴基斯坦境內無人機空襲，或直接派遣特種部隊實施單方面的打擊行動，侵犯巴基斯坦主權和領土完整，另外也擔心美國以反恐為名，派遣大量情報人員在巴基

<sup>31</sup> 陳牧民，南亞核武議題：歷史發展與現況，*全球政治評論*，第38期（2012年），頁15-20。

<sup>32</sup> 杜冰，巴基斯坦反恐態勢及前景，*和平與發展*，第111期（2009年10月），頁24-25。

斯坦境內活動，搜集各類資訊，對巴基斯坦國家安全構成直接威脅。<sup>33</sup>其三是在民意方面，美國一直以來在巴基斯坦與以色列問題上袒以色列的政策在全球反恐中的雙重標準問題，巴基斯坦社會大多對美國懷有敵意。雖然美國提供了大量的軍事和民用援助，然在巴基斯坦民眾心目中仍是負面形象，多數巴基斯坦人都認為印度是主要威脅，而美國則是巴基斯坦的敵人，相對塔利班和基地組織卻少有顧慮。儘管大部分巴基斯坦民眾期望改善巴美關係，然對美國的眼光仍充滿懷疑和不信任感，對美國在巴基斯坦國內以及周邊國家的反恐行動支持度也不再如前。

#### (五) 巴基斯坦採取務實的柔性應對政策

由此可見，一旦美國無視巴基斯坦的主權和領土完整，造成巴基斯坦平民大量傷亡，引發巴基斯坦社會的強烈反彈，將使巴基斯坦面臨嚴峻的國內社會政治危機，巴美雙方的矛盾焦點在於兩個方面：一是在反恐問題上互不信任，相互指責；二是無人機空襲的問題，一方面是美國不斷質疑巴方參與其主導的全球反恐戰爭的誠意和能力，公開指責巴基斯坦支援其境內的恐怖主義組織和極端勢力，這更使得兩國關係滑向了谷底，美國甚至一度中斷了對巴軍事援助，倘若情勢延續發展，美國將失去巴基斯坦人民的支持，巴基斯坦將中斷與美國的戰略合作關係。<sup>34</sup> 巴基斯坦在面對與美國間無法根本解決的矛盾，在考量自身國家綜合實力的限制，無法有效採取制衡手段，改以採取務實的柔性應對政策。一是主動採取反恐軍事行動，打擊盤踞在巴基斯坦與阿富汗邊境部落地區的極端恐怖組織，減少美國以反恐為名干涉巴基斯坦內政、侵犯巴基斯坦主權與領土完整的口實。二是發揮自身優勢，積極推動阿富汗和談，爭取在阿富汗政治和解進程中的主導權，鞏固在美國全球反恐戰略中的重要地位。三是針對美國的「侵權」行為，採取軟硬兼施的柔性應對政策，一方面積極加強與美方的溝通工作，爭取美方的理解，緩和兩國的緊張關係；另一方面在軍方採取強硬措施，關閉美國在巴軍事基

<sup>33</sup> 王旭，「巴基斯坦對中美兩國南亞戰略的認知與反應」，*南亞研究*，第2期（2016年），頁3-4。

<sup>34</sup> 杜冰，巴基斯坦反恐態勢及前景，*和平與發展*，第111期（2009年10月），頁25-27。

地、中斷北約阿富汗補給線、限制美國情報人員在巴基斯坦敏感地區的活動，同時默許民眾大規模反美抗議示威活動。如此既可有效地紓解了民意，轉移社會政治矛盾，更可對美國採取類似行為構成強大的國際輿論壓力。<sup>35</sup>而美國的南亞戰略還有針對中共的戰略，即扶持印度制衡中共，特別是在「亞太再平衡」戰略時期的背景下更加明顯。目前，巴基斯坦認為美國「亞太再平衡」戰略的實質是將放棄巴基斯坦；加強對印度的傾斜，採取遏制中共。而這些行為更增加了巴國不安全感，將使巴基斯坦與美國裂痕更加擴大，巴基斯坦不僅對美國對巴戰略產生疑慮和擔憂，更對美國對印戰略憂心忡忡。

## 第二節 中印邊界衝突與矛盾

中印近 50 年來，對於雙邊長達 4,000 公里的共同邊界線，所規劃的屬地一直存在認知不同的問題，其中包括一段長約 2,000 公里的未定邊界，是英國統治印度期間遺留下來的問題，1962 年 10 月 20 日，中印邊境戰爭爆發，中印之間的邊界糾紛幾十年來一直沒有解決，中印邊境危機持續緊張。<sup>36</sup>早在 1947 年印度獨立後的 10 年中，印度曾與中共雙方提倡合作「亞洲復興」的基礎，並以「印度和中國人親如手足」形容兩國友好的外交關係，因此在發生戰事後，致使印度國人認為遭到背叛，雖然從 1975 年以來，雙方不再發生軍事衝突，直到現在 50 多年過去了，印度人仍無法遺忘這個恥辱，到現在印度仍將此次戰役認為是一場無法抹滅的傷痕。<sup>37</sup>

### 一、中印戰爭的緣起

<sup>35</sup> 梁桐，「試析中巴經濟走廊對美國『新絲綢之路』計畫的地緣衝擊」，*南亞研究季刊*，第 3 期（2016 年），頁 8。

<sup>36</sup> 方天賜，「印度對於中國大陸提出『一帶一路』的解讀及回應」，*戰略安全研析*，第 124 期（2015 年 8 月），頁 50。

<sup>37</sup> 唐米樂，*中國的亞洲夢：一帶一路全面解讀，對台灣、全球將帶來甚麼威脅和挑戰*（臺北：時報文化，2017 年），頁 153。

印度對中共的不信任，可以追溯到 1962 年中印戰爭時慘敗於中共手下的那一刻起，在 1950 年雙方在喜馬拉雅邊境發生了糾紛，直到 1962 年引發戰爭，1962 年 6 月起，印度總理尼赫魯發表「前進政策」，聲稱中共不應獨佔西藏，同時印度軍隊開始進入中共境內新建哨所，並且將其部分前哨據點設於中共邊境防區哨所間還有側邊及後方，同中共哨所形成了重疊交錯的態勢。<sup>38</sup>中共直攻印度宣稱擁有主權的阿克賽欽地區，和目前名為阿魯納恰爾省的地方，由於發生地點位於海拔超過 4000 公尺的高山，因此印度軍隊遭逢中共優勢兵力，雙方作戰相當激烈，印度因此損失了 3000 名官兵陣亡或失蹤，及 4000 多名官兵遭到俘虜，雙方都有後勤補給困難的問題。中共在取得勝利目標後即撤回，印度則重新佔領絕大部分中印爭議地區，兩國皆宣布勝利。這場戰爭給印度造成了很大的陰影，並影響著中印關係的深入發展。<sup>39</sup>

## 二、中印戰爭的過程

1962 年 10 月 20 日至 28 日是戰爭的第一階段。在東段，中共西藏的邊防軍占領了藏南和達旺地區；西段部分，中共新疆邊防駐軍驅除了 37 處據點的印度軍隊。接續在 11 月 16 日至 21 日為戰爭的第二階段。11 月 14 日和 16 日，印軍再次於雙方邊境發動進攻。東線部分，中共西藏邊防軍在東、西段對印度軍隊施以還擊，直到 11 月 21 日，中共西藏邊防軍隊已占領了印度軍隊的 16 個據點。另外在西段，中共新疆邊防軍則是占領了印度軍隊在班公洛地區的據點。<sup>40</sup>

印度軍隊在東線藏南、西線新疆地區相繼失敗後，印度朝野紛紛提議要求美國介入協助，當時印度總理尼赫魯同意此說，隨及向美國要求國際介入調停。同年 11 月，美國介入並以物資支援印度軍隊。而中共當局亦於 11 月 22 日零時起

<sup>38</sup> 李文慧，「中印邊界戰，世界戰爭史絕無僅有」，大紀元，  
<http://www.epochtimes.com/b5/13/11/21/n4015823.htm>（檢索日期：2018 年 5 月 6 日）。

<sup>39</sup> 王宏緯，「1962 年邊界戰爭及其對中印關係的影響」，南亞研究季刊，第 2 期（2002 年），頁 20。

<sup>40</sup> 唐文，「中印邊界戰爭內幕，中共勝而不利」，大紀元，  
<http://www.epochtimes.com/b5/17/6/12/n9256513.htm>（檢索日期：2018 年 5 月 6 日）。

突然宣布邊防軍全線停火。12月1日起，中共邊防軍放棄收復了全部的失地，更全線於「麥克馬洪線」再向後撤20公里，和印度軍隊完全脫離接觸。<sup>41</sup>並且無條件地交還繳獲的武器、軍車和軍用物資給印方，並於1963年5月26日前釋放和遣返戰俘。

根據各方針對中共單方面停火的說法，第一，在政治上，中共當局發動戰爭只是為了嚇阻印度，並藉以逼使尼赫魯入談判桌協談領土爭議，來維護西段邊境穩定，而非要對印度有侵略行為，以收復失地。第二，經濟上，中共當時正在實施大躍進經濟政策，身處於三年大饑荒時期，並無能力維持長期戰爭。第三，在國際上，印度得到美英蘇等國不同程度的支持，反觀中共卻因為韓戰、導致中蘇兩國交惡，又因中印戰爭先後遭到國際孤立，國際地位低落。美國曾於當時警告，如果中共再不停火將派遣軍隊支援印度。<sup>42</sup>

### 三、中印戰爭的後續影響

中印之間邊界爭議多年以來無法解決，雙方各執一詞，印度宣稱對西藏西南部三萬八千平方公里山區土地擁有主權，而中共則宣稱阿魯納恰爾省主權為中共所有，並常態性的跨越「實際控制線」，且加強與印度的鄰國，如斯里蘭卡、孟加拉、尼泊爾、緬甸、與馬爾地夫的深度合作，現更與印度的敵國巴基斯坦關係密切，試圖把印度圍堵在次大陸加以孤立，使其更加焦慮。「珍珠串」的名詞便是形容中共如何以包圍政策，以扼制印度國防的要害，由中共在印度洋已有部分的海港設施，可使中共解放軍海軍加以運用，其中包括研議中孟加拉及大港附近的索納迪亞深水港、緬甸皎漂新啟用的深水港，可直通雲南的輸油管線、以及斯里蘭卡漢邦托他及可倫坡的兩個貨櫃，最後就是巴基斯坦的喀拉蚩港與瓜達

<sup>41</sup> 王宏緯，「1962年邊界戰爭及其對中印關係的影響」，*南亞研究季刊*，第2期（2002年），頁20。

<sup>42</sup> 李文慧，「中印邊界戰，世界戰爭史絕無僅有」，*大紀元*，<http://www.epochtimes.com/b5/13/11/21/n4015823.htm>（檢索日期2018年5月6日）。

爾港。<sup>43</sup>

中共對進口石油的依賴程度，將在 2035 年時，從 2015 年的 60%，一路提升到 80%，其中有高達 85% 的比例，需經過連接印度洋與南海的麻六甲海峽，但此區域完全不在中共的掌控之內。西方觀察家認為，該戰略主要目的就是抒解「麻六甲困境」。<sup>44</sup>而瓜達爾港便是透過一帶一路的旗艦項目「中巴經濟走廊」建設鐵路、高速公路，與油氣管線來連接新疆；皎漂的中緬油管每年運輸 2200 萬噸，與 120 億立方公尺的中緬天然氣管，與雲南相連。斯里蘭卡首都可倫坡在 2014 年已成為中共海軍潛艦與軍艦在印度洋的造訪對象之一，斯里蘭卡當地政府更在 2017 年初宣布，將出租漢班托塔港的 80% 股份，以及約 150 平方公里（37100 英畝）的土地予中國國企「招商局港口控股有限公司」，租約長達 99 年，以換取中共減免其該國的債務。關於中共在印度洋上的佈局，與英美兩國的建立的海上基地網相同，都是為了擁有海權所做的戰略規劃。無論這些佈局是否可成為中共海軍的大型海外軍事基地，都令印度不得不拋開過去與美國的不愉快，以強化彼此的戰略合作，來一起對抗中共對印度洋的覬覦。

#### 四、印度海軍的制肘

印度試圖著將印度洋轉變成為印度「內湖」的夢想，在 1971 年第三次印巴戰爭勝利，以南亞次大陸第一強國的姿態自居，即便在冷戰期間即擁有航空母艦的實戰運用經驗，但在整體海空戰力及航空母艦本身仍無法與美蘇兩大強權相提並論，無法獨自稱霸印度洋。<sup>45</sup>2004 年印度海軍在發表了「新海軍作戰理論」，將印度海軍的實力強化，將 1980 年代以前以防禦性質為主的三層控制區域戰略，轉而變成遠洋攻勢戰略，並由於印度海軍的遠洋化，對中共已造成莫大的威

<sup>43</sup> 唐米樂，〈中國的亞洲夢：一帶一路全面解讀，對台灣、全球將帶來甚麼威脅和挑戰〉（臺北：時報文化，2017 年），頁 154。

<sup>44</sup> 王俊評，〈誰來稱霸印度洋？不只是經濟的『一帶一路』〉，聯合新聞網，[https://global.udn.com/global\\_vision/story/8663/2477867](https://global.udn.com/global_vision/story/8663/2477867)（檢索日期：2018 年 5 月 27 日）。

<sup>45</sup> 王宏緯，〈1962 年邊界戰爭及其對中印關係的影響〉，南亞研究季刊，第 2 期（2002 年），頁 28。

脅，印度海軍的崛起應歸功於美歐俄三方相互的競逐與矛盾，中共的崛起造成美印關係的改善，俄羅斯更以印度來牽制中共，印度自然就成為最大的受益者，尤其在遠洋海軍上面更有莫大的幫助，以冷戰中期至今仍與印度友好的蘇聯來說，便提供了俄式武器給與印度，更是目前印度三軍的主力，蘇聯解體後，俄羅斯參與了最新型驅逐艦的建造，並為印度改造小一號遼寧艦的滑跳航艦「超日王號」航空母艦，並提供艦載機給與印度，在 2016 年 7 月，俄國官方更向印度售予相較於美國航艦大小的新核子動力航艦，其對於印度核子動力潛艦艦隊不遺餘力，從 2012 年便租給印度海軍極具靜音技術的「阿庫拉級」核子潛艦，並協助開發第一代核子動力彈道潛艦「殲敵者號」，在 2016 年時，印度更預畫租借俄國最先進的「亞森級」核子潛艦，雖並未獲得俄國同意，然俄國仍協助印度建造六艘核子潛艦。<sup>46</sup>

美國卡內基國際和平基金會黃育川發布了題為「中國『海上絲綢之路』對決美『支點』戰略」一文提到，儘管中東和歐洲的種種事態不可避免地牽動著美國的精神力，但是，美國轉向亞州的支點戰略，為加強在亞州的存在創造了軍事條件。<sup>47</sup>世界第一大軍事強權的美國也不惶多讓，將最新式的 P-8「海神式」長程反潛巡邏機以印度為第一個海外使用國，並在 2016 年 2 月與印度共同簽署「國防貿易暨技術協定」，並將經由美國出售相關系統於第二艘國產航空母艦上，這是繼美國和法國以外世界第一艘航空母艦「巨人號」。經由巨人號加入海軍的行列，便能使印度於孟加拉灣與阿拉伯海各部屬一艘航艦目標，其中美國的 F/A-18E/F 戰機、法國的颶風 M 型戰機，和瑞典專為艦載型設計的「獅鷲」戰機，皆為印度下一代艦載機的採購選項之一。可以預見在中共具有六艘航空母艦艦隊的同時，印度海軍勢必也有超過三艘航空母艦，並擁有相當規模的核子潛艦艦隊，將為中共海軍在印度洋形成難以掌握的局勢，2016 年 8 月，美印以簽署兩

<sup>46</sup> 龐中英，「海上絲路戰略面臨最大挑戰：印度推季風計劃反制」，**華夏時報**，<http://finance.takungpao.com.hk/hgjj/q/2015/0228/2929622.html>（檢索日期：2018 年 5 月 26 日）。

<sup>47</sup> 馮並，**一帶一路：全球發展的中國邏輯**（臺北：高寶國際出版，2015 年），頁 179。



國可互相使用對方軍事基地的「後勤物流協議」，等同於印度洋的背後不只印度，還有一個軍事同盟的美國。<sup>48</sup>

### 第三節 中巴經濟走廊的挑戰

中巴經濟走廊的倡議下，有著不同的層次的問題必須克服，就嚴重阻礙中印、印巴關係良性互動的喀什米爾爭議、西藏問題、中印邊界爭端均係英國殖民南亞次大陸的結果。<sup>49</sup>中共的「一帶一路」倡議，若遵循「共商共建共享」原則，將可對中共、印度、與巴基斯坦所共同迫切需要「發展」的問題上獲得解決，增進三國在發展問題上的相互合作與認同，與過去大國在解決印度與巴基斯坦問題時，過分強調軍事安全有迥然不同的差異與影響，對於中印巴三國而言，「一帶一路」倡議可藉此增進國與國之間的合作精神、促進彼此良好印象、更可降低原有的安全對立與消弭互動之間的潛在價值。

#### 一、中印巴間面臨複雜關係

儘管如此，中共當局仍然相信投資數十億美元在巴基斯坦能合乎戰略考量，就算真正到位的錢不及報章所述的天文數字，以能源安全的角度著眼，這樣的投資和在緬甸的邏輯相同：即使麻六甲海峽遭到封鎖威脅，中共仍有備用的進出口通道。從中東由瓜達爾港送一桶油到中共的成本遠高於以油輪走海路運送到上海好幾倍的代價。倘若中共其他日原有的路線受阻時，有一道戰略後門，與孟加拉灣的皎漂扮演同樣的角色，雖然解決不了麻六甲兩難困局。<sup>50</sup>為了破解這一困局，中共當局近年來已經做了很多努力，包括 2013 年 9 月 30 日全線貫通的中緬油氣管道項目，2016 年 11 月 13 日開航的巴基斯坦瓜達爾港項目，以及 2016 年 10

<sup>48</sup> 王俊評，「誰來稱霸印度洋？不只是經濟的『一帶一路』」，聯合新聞網，[https://global.udn.com/global\\_vision/story/8663/2477867](https://global.udn.com/global_vision/story/8663/2477867)（檢索日期：2018 年 5 月 27 日）。

<sup>49</sup> 胡仕勝，「以『一帶一路』破解中印巴安全困局」，環球新聞，<https://kknews.cc/world/p588y32.html>（檢索日期：2018 年 5 月 06 日）。

<sup>50</sup> 方天賜，「印度對於中國大陸提出『一帶一路』的解讀及回應」，戰略安全研析，第 124 期（2015 年 8 月），頁 48。

月 19 日開工建設的馬來西亞馬六甲皇京港深水補給碼頭項目。前兩個項目可以繞過馬六甲海峽，從波斯灣分別途經緬甸和巴基斯坦到達中共；後一個項目則是通過擴建馬六甲港，增強中共在馬六甲海峽區域的存在，在沿岸港口獲得可靠的船舶停靠地。這些項目陸續建成之後，中共從中東進口能源的運輸線路將日益多樣化，可望逐漸擺脫對馬六甲海峽的過度依賴。<sup>51</sup>

## 二、瓜達爾港的戰略價值

瓜達爾港擁有了相同的地理環境價值，在印度洋上能有一個海上的永久基地，並靠近波斯灣和東非的航運路線，在「經濟走廊」無法完全確定可行的狀態下，瓜達爾港仍然對於中共的解放軍具有戰略價值，中共原本可以在皎漂自由進出，或經此以陸路通往雲南，卻在與緬甸政府關係齟齬後，出入已不復從前。中共和巴基斯坦的友好關係將使瓜達爾港具有進一步的價值。即便不會成為中共的海軍基地，但中共的海軍可以自由進出才是重要關鍵。

國際軍事分析家對於瓜達爾港是否造成印度威脅各有不同看法，然而在 2015 年 5 月，中共國家主席習近平在訪問巴基斯坦後，中共的海軍潛水艇傳統元級潛艦，第一次停靠在巴基斯坦南邊海岸的喀拉蚩，隨後伊斯蘭馬巴德遂向中共購買 8 艘柴油電力攻擊潛水艇，此關鍵點在於其中的四艘會在喀拉蚩建造，而巴基斯坦將會取得造船技術，中共也幫自己於印度洋的潛水艇得到了一個現成的維修設施。<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> 趙靈敏，「馬六甲困局，其實是一個偽命題？」，*華夏時報*，<https://read01.com/zRNOmD.html#.Wu05YdR95iw>（檢索日期：2018 年 5 月 5 日）。

<sup>52</sup> 唐米樂，*中國的亞洲夢：一帶一路全面解讀*（臺北：時報文化，2017 年），頁 165。

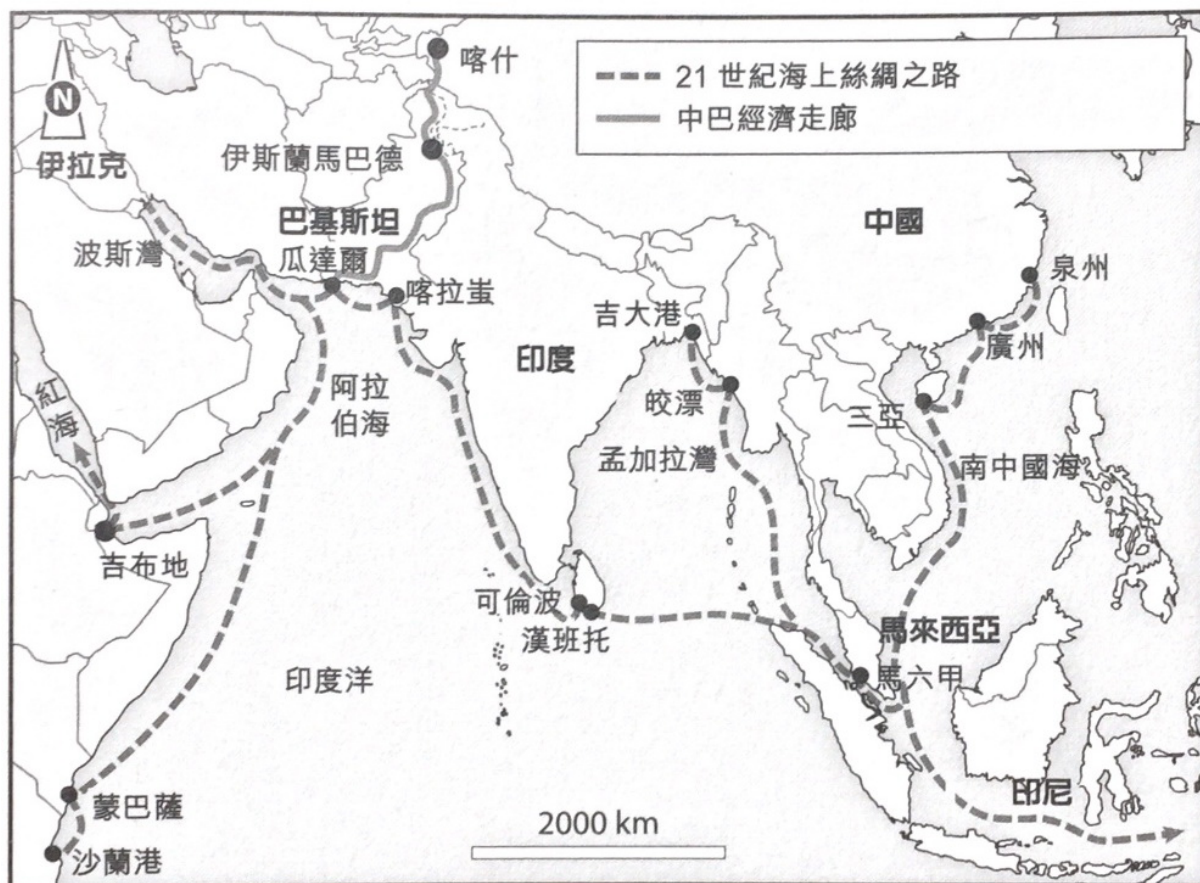


圖 4-3 印度洋與海上絲綢之路分佈圖

資料來源：唐米樂，中國的亞洲夢：一帶一路全面解讀（臺北：時報文化，2017年），頁150。

### 三、印度的芒刺在背

從印度的角度來看，中共與巴基斯坦在軍事上的互動關係，將使印度更加憂慮，中共與巴基斯坦雖然是沒有正式締約的盟國，然而兩國間的友誼卻比同盟國的互動更為親密。在1982年間中共更送給巴基斯坦足夠的濃縮鈾，使他能夠製造出兩枚原子彈，這並非中共與巴基斯坦交好，而是因為印度是中共與巴基斯坦的共同敵人，所以北京政府和伊斯蘭馬巴德，都是藉由顯著的互動關係來造成新德里的坐立不安。印度在懷疑中共與巴基斯坦在印度洋的海上投資，是否構成包圍印度的一種戰略，即便中共在尚未控制南海的情況下，更遑論能控制印度洋，在印度喊出「珍珠串」、「中國威脅」論點下，近年來印度不斷的拋開過去與美國

的不合，逐漸強化雙邊戰略合作，用來抵抗中共在印度洋的經營，自印度獨立以來，便期盼將「印度洋」轉變成真正的印度「內湖」的夢想，尤其在 1971 年第三次印巴戰爭勝利，站穩南亞第一大強權的地位後，更是如此，印度不只在軍事力量上與中共競爭，更運用其區域影響力、發射南亞衛星，藉此強化與南亞鄰國的聯結，來削弱中共的珍珠串戰略，尤其是位於印度洋中央的斯里蘭卡與馬爾地夫，中共於 2014 年解放軍海軍軍艦對斯里蘭卡訪問，便引起印度的注意與戒心，由印度總理莫迪親自出馬造訪斯里蘭卡給予壓力，拒絕中共潛艦再度訪問。<sup>53</sup>

印度與中共不信任的敵對態度，自 1970 年代的最低點後 15 年間有大幅的改善，雙邊貿易從 2000 年的 20 億美元，上升到 2014 年的 650 億美元，雙方曾同意要在 2015 年前將雙邊貿易提升至 1000 億美元，然而卻因雙方進出口的不平衡與印度藥品和資訊科技服務遭中共關稅壁壘阻擋，雙邊貿易赤字增加至 400 億美元左右，在 2014 年新任印度總理莫迪上任後，中共主席習近平承諾將協助印度老舊的鐵路系統，合作建設對環境友善的「智能城市」，並在印度西海岸的古吉拉特邦和馬哈拉施特拉邦建立經濟特區，卻在拉達克山區的邊境糾紛上，功虧一簣。

#### 第四節 小結

##### 一、中共為因應中巴經濟走廊的海上軍事力量

中共為盡可能縮短不受自己控制的海運路線，積極的推動「中巴經濟走廊」、「中緬油氣管線」，只為了能擺脫「麻六甲困境」，確保能源安全、重要物資不再受限，藉由「一帶一路」重要發展，將國內友好新建陸運路線，順利進入中共。印度並不認可中共與周邊國家發展關係的模式，印度認為這種模式主要是建立在密切經濟聯繫、經濟依賴的基礎上，中共的這種模式正在獲得其他的南亞國家的

<sup>53</sup> 王俊評，「誰來稱霸印度洋？不只是經濟的『一帶一路』」，聯合新聞網，[https://global.udn.com/global\\_vision/story/8663/2477867](https://global.udn.com/global_vision/story/8663/2477867)（檢索日期 2018 年 5 月 12 日）。

積極響應，卻也降低了印度在南亞的影響力。<sup>54</sup>而美國與印度這二國強大的對手皆對中共造成莫大的威脅，期將六支航艦戰鬥群分散於太平洋、印度洋及南海，即是為了抑制美印準軍事同盟所準備，若然，則中共將於部署上具有以下目標：

一、太平洋航艦戰鬥群：主要維護黃海與東海「內海化」，掌控西太平洋的制海權，防範美軍太平洋艦隊靠近第一島鏈，從這個角度不難發現，臺灣便是西太平洋最佳的前進基地，更可見臺灣地理位置的重要性。

二、001A 與遼寧艦：這是適合在第一島鏈作戰的俄級中型滑跳航艦，是用來保護印度洋和中共國土的地方，並因南海較為狹長而以人造島鏈長城軍事化，來增加陸地基本火力對 001A 的掩護，再加上南海已無其他強大的海軍國家，應不致遇到強烈的挑戰。

三、核子動力電磁彈射航艦：這是所有航艦中戰力最強的一型，將部署於印度洋來對抗印度海軍，並負責海上交通線的保護，由於印度海軍除了本身航艦相當強大之外，還可得到陸地上基本火力的掩護，故中共海軍並非與印度海軍爭高下，目的是牽制印度海軍並使印度洋處於爭奪狀態，並要時仍需執行保護瓜達爾港、皎漂等具高度軍事價值的港口。<sup>55</sup>

## 二、中巴經濟走廊對巴基斯坦的重要意義

對於巴基斯坦來說，中巴經濟走廊的建設，除了可全面提振巴基斯坦低迷的經濟表現，並能以更強的國力與印度的霸權制衡，巴基斯坦已意識到唯有依靠經濟基礎才能與印度在南亞的地位相抗衡，巴基斯坦自認為是唯一於南亞地區有能力制衡印度的區域國家，<sup>56</sup>面對兩國間經濟基礎的差距，及欲提升本國的經濟表現，故將中巴經濟走廊列為國家級戰略投資，建設做為一項系統性、全局性的長

<sup>54</sup> 陸洋，「中巴經濟走廊是印度的威脅嗎？」，*環球新聞*，<https://kknews.cc/world/46oy65x.html>（檢索日期：2018 年 5 月 27 日）。

<sup>55</sup> 王俊評，「誰來稱霸印度洋？不只是經濟的『一帶一路』」，*聯合新聞網*，[https://global.udn.com/global\\_vision/story/8663/2477867](https://global.udn.com/global_vision/story/8663/2477867)（檢索日期：2018 年 5 月 12 日）。

<sup>56</sup> 郭松，「淺析第二次印巴戰爭前的中巴關係」，*洛陽師範學院學報*，第 28 卷第 1 期（2009 年 1 月），頁 18。

期戰略工程，包括互聯互通、能源電力、產業園區等多項內容，日後不但能使巴基斯坦的地緣位置位居核心，成為區域轉口貿易的樞紐，更可將國內的投資環境、供電緊縮、產業空白的根本性解決，其次也可增加就業機會，改善社會福利，防止巴基斯坦成為恐怖主義的溫床，對於巴基斯坦而言，以正面的角度來看是一個扭轉國家發展的重要契機。<sup>57</sup>



---

<sup>57</sup> 梁桐，「試析中巴經濟走廊對美國『新絲綢之路』計畫的地緣衝擊」，*南亞研究季刊*，第3期（2016年），頁23-24。



## 第五章 結論

本研究的目的是在探討一帶一路倡議下，中巴經濟走廊對於中共、巴基斯坦、印度的地緣政治分析，針對邊境的衝突、權力平衡及戰略規劃與現況，在前面的章節裡，分別探討了中巴雙方在經濟走廊的發展戰略不斷的推進，中共與巴基斯坦在對於一帶一路中「絲綢之路經濟帶」雙方重視程度因素與影響層面，另外對於印度和巴基斯坦之間，喀什米爾地區權利的劃界與水資源主張爭議，以及中印邊界所引發的白熱化衝突，都直接或間接的影響一帶一路的發展，並以「權力平衡」說明美國居間扮演制衡角色，現階段互動情形與未來發展，筆者在本章將總結先前研究分析結果提出研究回顧與心得。

### 第一節 研究發現

巴基斯坦地處中共、中亞、西亞、南亞和中東地緣板塊中心，靠近霍爾木茲海峽，往南達阿拉伯半島，位處印度洋的戰略要地，瓜達爾港是中共「一帶一路」戰略中海上絲綢之路經濟帶與 21 世紀海上絲綢之路交會處，由於位處關鍵地理位置，也就決定了中巴經濟走廊在「一帶一路」中的戰略重要性。多年來，中共與巴基斯坦睦鄰關係友好，雙邊關係不僅在政治與安全的領域合作良好，更在經濟與文化領域的交流往來密切。以巴基斯坦的角度來看，中共對於該國的經濟發展是有相當助益的，更在中共外交的戰略上具有相當重要的地位，可說是全天候的戰略夥伴關係，因此雙方必須具有高度的互信，未來方得以延續及發展。

然而巴基斯坦正面臨恐怖主義橫行、分裂主義嚴重、經濟發展停滯的情況，甚至部分國家會以「失敗國家」來形容，對於中共以建設基礎設施及能源設施的方式來協助巴基斯坦，改善經濟發展，就像是改變了巴基斯坦的國家命運與世界格局的工程，巴國當然希望藉由中巴經濟走廊的助益下，促使其成為中亞與南亞的經濟重心，以及貨物進出口的轉運點，尤其是瓜達爾港在經中方經營後，更能成為阿拉伯海重要的經濟港口與經濟中心。

既是藉由中共的助益得以對國家注入了活水，卻同樣帶來另一層面問題，由



於美國與印度關係的升溫，美國與巴基斯坦的關係勢必因為中巴關係的緊密合作漸行漸遠，特別是在印度加入上海合作組織後，將降低巴基斯坦在中亞、南亞的戰略地位。

印度對於「一帶一路」的態度始終不表支持，從印度在「一帶一路」倡議提出後，印度在外交政策與行動上，可分為三類：一則為有條件的參與和支持，從印度加入成為上海合作組織的正式會員後，印度即是為參與新亞歐大陸橋、中共至中亞與到西亞經濟走廊的項目。二是反對和對沖，關於中巴經濟走廊，印度是堅決反對，至於海上絲綢之路與中尼印經濟走廊，印度同樣也是反對，主要原因是印度認為海上絲綢之路是中共化解印度對所謂「珍珠鏈」戰略擔憂的一種手段，故而採取對沖戰略。其三則是消極的拖延態度，卻又同時加快自己的區合作的倡議進度，對於孟中印緬經濟走廊採拖延政策，卻自身積極推動與次大陸國家經濟合作協議，其中包括不丹、孟加拉、印度、尼泊爾和環孟加拉灣多領域經濟技術合作倡議，並與美日合作推動「印太經濟走廊建設」。<sup>1</sup>

印度對於中巴經濟走廊的反對與猜忌不是沒有原因的，其一是走廊的規畫經過巴控喀什米爾地區，這在印度看來始終認為中巴有關喀什米爾邊界線為違法地區；其次則為瓜達爾港的功能，印度認為瓜達爾港實則為中共海軍進軍印度洋的前期準備，並終將成為中共海軍在印度洋的停靠港和補給站。最後則是因為印度民族國家建構的過程中，受到了印巴戰爭以及中印 1962 年邊界戰爭的巨大影響，對這二個國家的安全顧慮成為國家認同的一部份，而國家認同一旦形成，要改變並不容易；再加上能源的需求，兩國經濟體對能源的需求與日俱增，雙方定會有更多政治、經濟、外交手段在國際上的爭奪。

中共與巴基斯坦在美國總體戰略格局中的重要性直接影響美國對中巴經濟走廊的態度，美國對於中共戰略圍堵採東強西弱，而巴基斯坦則因位居美國戰略的全局中，屬於無關輕重的地位，故對中巴經濟走廊的態度具有觀望、參與、干

---

<sup>1</sup> 劉宗義，「印度對『一帶一路』的三種態度」，[環球網](https://kknews.cc/zh-tw/world/yag6bqg.html)，<https://kknews.cc/zh-tw/world/yag6bqg.html>（檢索日期：2018 年 5 月 28 日）。

擾等因素。觀望指的是美國暫時不會採取針鋒相對的方式公開阻撓中共在其建設上的進展，一方面該建設在美國戰略包容度下仍屬可接受範圍，另一方面則期待看到中共與巴基斯坦在投資建設部分因想法與理念相左而降低彼此的信任度；參與部分，美方當然也希望能分一杯羹，藉由短缺外資的需求而加入投資建設，增加美國在巴基斯坦的投資金額與力度；干擾則是最棘手的問題，首先，美國不能接受巴基斯坦在經濟上對於中共過分依賴，這將弱化了美國對於巴基斯坦的控制能力，美方曾表示對巴基斯坦在能源電力領域過分倚重中共的投資表示擔憂，其次則是製造與培養反對與質疑經濟走廊建設的雜音，針對巴基斯坦的俾路支省和開伯爾中，普什圖赫瓦省的民族主義勢力培養，協助民族主義勢力形成「普什圖民族主義運動」的反走廊政治聯盟來製造雜音，最後則是以提出「新絲綢之路」的升級版來實施干擾，主要是擔心「一帶」建設將使中共主導歐亞大陸東西方向上的貿易往來，故以「新絲綢之路」來尋求計畫上的進階發展與推進，以既有阿富汗為樞紐的基礎上，將原來南北向的「新絲綢之路」朝東西向延伸，向東經巴基斯坦、印度及東南亞，向西經土庫曼斯坦、高加索地區抵達歐洲，主要為聯通印度與西歐的雙引擎。<sup>2</sup>

對我國而言，中共推行一帶一路倡議，將可帶動整體國家發展及國際與鄰國間的經貿交流，我國是以倚靠經貿出口的國家，更應學習效法迎頭趕上，制定國與國之間更為頻繁與緊密的合作模式。國際間的爾虞我詐、相互牽制影響、與相互合作共利共榮不勝枚舉，皆是倚賴官方或民間的相互交流來各取所需，若有爭議，皆應以和為貴，先透過外交、軟硬實力的靈活運用等方法來化解爭端，軍事行動是萬不得已的手段，這是我國內部必須先建立的共識。

---

<sup>2</sup> 梁桐，「試析中巴經濟走廊對美國『新絲綢之路』計畫的地緣衝擊」，*南亞研究季刊*，第3期（2016年），頁35-36。

## 第二節 研究展望

### 壹、未來研究方向

本研究探討中共實行一帶一路下的中巴經濟走廊政策問題，並以此了解地緣戰略下中共與巴基斯坦間的期望願景，面對與印度間地緣爭議、不信任態度、與彼此相互牽制的間接影響，以及真正隱藏在背後的美國強大力量，關係著整個南亞地域環境的重要發展。我國未來可能面對兩岸主權與國際間國家安全與生存空間的威脅所面臨的狀態，及邦交國相繼減少情況下在處理機制所面臨的困境，提供有關單位強化國際事務的相關建議。但因論文撰寫時間與資料有限，並且中巴經濟走廊不僅是中共、巴基斯坦、印度及美國等眾多國家所牽掣，難以為我所能掌控，因此必須了解中共及美國甚至國際對兩岸問題抱持的內心思維，方能為國家開闢屬於自己的國際空間。因此未來的研究重點，應著重國際合作與資源共享，與強化我國於國際間的合作計畫，才能在國際間對我主權行使發揮最高戰略利益。

最後，在實務執行上，我國應對中巴經濟走廊的印度因素之地緣政治分析因應作為，著重於建立有關國家戰略核心與地緣政治角色，發揮中華民國在亞太戰略之功能，而有關其功能定位與妥善規劃，均有待後續的研究建構之。

### 貳、後續研究建議

#### 一、研究方法：

本研究主要研究方法為文獻分析法與歷史研究法，建議後續研究者，可用法策理論法對中巴經濟走廊問題進行研究。

#### 二、研究對象：

本研究著重於三方面：

- (一) 分析一帶一路倡議下中巴經濟走廊對中共、印度、巴基斯坦與地緣戰略國家、其國家戰略與經濟戰略對中、美、印可能之產生的地緣政治問題與國

家生存發展空間未來對各國之影響。

(二)瞭解中巴經濟走廊的核心議題對全球國際政治與南亞政治在安全威脅與對區域國家的影響。

(三)檢討我國面對中巴經濟走廊施行下，我國所主張之對策與作為，未來能否為我國能發揮地緣戰略與優勢從而獲得國家利益。

後續研究可著重在中巴經濟走廊之中印在爭端下產生的危機運作、因應與作為，以建構完整之國家戰略，確保中華民國之地緣優勢確保國家永續發展。



## 參考文獻

### 中文部份

#### 一、專書

西格佛里多·伯格斯·卡賽雷斯，**南海資源戰-中國的利益**。國防部譯印，2014年。

呂亞力，**政治學**。台北：三民書局，1994年。

李浩然、袁曉航，**從世界工廠到世界工程師-新角色下中國的一帶一路倡議**。香港：三聯書店，2016年。

沈默，**現代地緣政治理論與實施**。臺北：三民書局，1979年。

沈明室，**第13屆國軍軍事社會科學學術研討會論文集**。臺北：國防大學政治作戰學院。

武曉迪，**中國地緣政治的轉型**。北京：中國大百科全書出版社，2006年。

邱為君，**史學方法論**。台北：五南圖書出版公司，1990年。

郭生玉，**心理與教育研究法**。台北：精華書局，1996年。

朱浚源，**撰寫博碩士論文實戰手冊**。台北：正中書局，2000年4月。

葉至誠、葉立誠合著，**研究方法與論文寫作**。台北：商鼎文化出版社，2001年。

馮並，**一帶一路：全球發展的中國邏輯**。臺北：高寶國際出版，2015年。

厲以寧、林毅夫、鄭永年等著，**讀懂一帶一路**。香港：中華書局，2017年。

楊翠柏、劉成瓊，**巴基斯坦史**。臺北：三民書局，2015年。

唐米樂，**中國的亞洲夢：一帶一路全面解讀，對台灣、全球將帶來甚麼威脅和挑戰**。臺北：時報文化，2017年。

劉傳、郭濂，**一帶一路全球價值雙環流下的區域互惠共贏**。北京：北京大學，2015年。

#### 二、期刊

- 王崑義，「中國的國際戰略與一帶一路的形成」，**臺灣國際研究季刊**，第12卷第3期（2016年9月），頁23-50。
- 王信賢、邱韋智合著，「『一帶一路』：戰略意涵與內部資源爭奪」，**戰略安全研析**，第118期（2015年2月），頁13-20。
- 王綺年，「中國大陸『一帶一路』戰略對全球政經軸心轉移之意涵」，**展望與探索**，第13卷第3期（2015年3月），頁31-39。
- 王耀東，「建設中巴經濟走廊」，**社會觀察**，第6期（2015年7月），頁29。
- 王旭，「巴基斯坦對中美兩國南亞戰略的認知與反應」，**南亞研究**，第2期（2016年），頁2-5。
- 王俊評、張登及合著，「『一帶一路』之內涵及其對美中關係之影響」，**戰略安全研析**，第118期（2015年2月），頁22-23。
- 方天賜，「印度對於中國大陸提出『一帶一路』的解讀及回應」，**戰略安全研析**，第124期（2015年8月），頁44-50。
- 杜冰，「巴基斯坦反恐態勢及前景」，**和平與發展**，第111期（2009年10月），頁24-25。
- 林昱君，「中國大陸『一帶一路』形塑全方位開放新格局：往『強國』之路跨出重要一步」，**經濟前瞻**，第158期（2015年3月），頁66-71。
- 宋志輝、蔣真明、張齊美晨，「南方絲綢之路經濟帶建設及其與『一帶一路』的關係」，**南亞研究季刊**，第4期（2016年），頁86。
- 李同升，「邁向21世紀的新亞歐大陸橋-96新亞歐大陸橋區域經濟發展國際研討會綜述」，**經濟地理**，第2期（1997年），頁49-53。
- 姚芸，「中巴經濟走廊面臨的風險分析」，**南亞研究**，第2期（2015年），頁36。
- 張哲超，「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。
- 胡敏遠，「從結構現實主義論印度國家安全策略」，**問題與研究**，第43卷第5期（2004年9、10月），頁31-58。
- 蔡東杰，「中、印邊境衝突與『中巴經濟走廊』之未來前景」，**中共研究**，

- 第 51 卷第 9 期 (2017 年 9 月)，頁 67。
- 郭武平，「『歐亞經濟聯盟』在歐亞合作中扮演的角色-兼論與『絲綢之路經濟帶』之競合」，**全球政治評論**，第 59 期 (2017 年)，頁 23-50。
- 賈致中、邱坤玄，「中共未來經濟環境之限制因素研析-以海上安全通道維護為例」，**國防雜誌**，第 21 卷第 3 期 (2006 年 6 月 1 日)，頁 83-94。
- 「兩岸關係與東亞形勢」，**亞太和平月刊**，第 3 卷第 11 期 (2011 年 11 月)，黃美鳳，「中國大陸推動『一帶一路』與亞洲基礎設施投資銀行之戰略意涵」，**戰略安全研析**，第 118 期 (2015 年 8 月)，頁 4-20。
- 蔡明彥，「『一帶一路』和『亞投行』牽動的地緣政經效應」，**新社會政策**，第 38 期 (2015 年 9 月)，頁 26-29。
- 李新，「上合組織經濟合作十年：成就、挑戰與前景」，**現代國際關係**，第 9 期 (2011 年)，頁 9。
- 李長明，「南亞第二大經濟體巴基斯坦」，**經貿透視雙週刊**，第 473 期 (2017 年 8 月)，頁 55-56。
- 徐起，「21 世紀初海上地緣戰略與中國海軍的發展」，**中國軍事科學**，第 17 卷第 4 期 (2004 年 8 月)，頁 75-81。
- 秦亞青、閻學通、張文木、時殷弘、馮紹雷，「國際關係研究方法論筆談」，**中國社會科學**，第 145 期 (2004 年 1 月)，頁 82-83。
- 張蘊嶺，「『一帶一路』：認知與共建—以『共建』推進『一帶一路』建設」，**社會觀察**，第 12 期 (2015 年 12 月)，頁 4-7。
- 傅豐誠，「大陸舉辦『一帶一路高峰合作論壇』之意義與影響」，**2017 年展望與探索月刊時評文集**，(2017 年)，頁 122。
- 何耀光，「當前東亞戰略局勢的地緣觀察：以『一帶一路』為核心的思考」，**政治學報**，第 62 期 (2016 年 12 月)，頁 25-51。
- 沈丁立，發展新世紀中國與巴基斯坦的戰略關係，**南亞研究**，第 2 期 (2011 年)，頁 68。
- 張蘊嶺「一帶一路」：認知與共建—以「共建」推進「一帶一路」建設，**社會觀察**，2015 年 12 月，頁 5-8。
- 高會平，「中巴經濟走廊建設中的巴基斯坦風險分析」，**東南亞南亞研究**，第 1 期 (2014 年)，頁 64-68。

- 林民旺，「中巴經濟走廊將倒逼印度與中國合作」，**中國外資**，第 11 期（2015 年），頁 26-27。
- 李希光、孫力舟，「中巴經濟走廊的戰略價值與安全形勢」，**人民論壇·學術前沿**，第 12 期（2015 年），頁 32-50。
- 楊思靈，「印度如何看待『一帶一路』下的中印關係」，**人民論壇·學術前沿**，第 9 期（2015 年），頁 37-50。
- 張貴洪，「巴基斯坦的戰略地位與中巴關係的未來」，**南亞研究季刊**，第 145 期（2011 年 4 月），頁 14-18。
- 陳繼東，「關於建設中國—巴基斯坦鐵路連接線的幾點思考」，**南亞研究季刊**，第 150 期（2012 年 10 月），頁 58-80。
- 程云洁，「『中巴經濟走廊』背景下提升中巴貿易發展問題研究」，**南亞研究季刊**，第 2 期（2017 年 3 月），頁 94。
- 臧秀玲、朱遜敏，「中巴經濟走廊的戰略價值及面臨的挑戰」，**理論視野**，第 2 期（2017 年），頁 72-76。
- 錢尹鑫，「中國大陸『一帶一路』戰略對兩岸關係影響之研析」，**展望與探索**，第 14 卷第 7 期（2016 年 7 月），頁 77-94。
- 宋耀輝，「『一帶一路』戰略下的『中巴經濟走廊』建設探討」，**國際商務論壇**，第 10 期（2015 年），頁 27。
- 盧光盛、鄭涵，「經濟走廊的理論溯源及其對孟中印緬經濟走廊建設的啟示」，**南亞研究**，第 2 期（2015 年 2 月），頁 2-3。
- 陳牧民，「印度的中國政策-影響因素與形成過程之分析」，**台灣國際研究季刊**，第 9 卷第 3 期（2013 年），頁 155。
- 陳曉鵬，「中巴經濟走廊的經濟前景」，**太平洋學報**，第 5 期（2017 年），頁 92。
- 傅勇，「瓜達爾港與中巴經濟走廊展望」，**海峽評論**，第 314 期（2017 年 2 月），頁 39。
- 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 84。



- 袁沙，「巴基斯坦國內恐怖主義勢力的演變、特點及影響分析」，**南亞研究季刊**，第 2 期（2016 年），頁 39。
- 曾祥裕，「巴基斯坦瓜達爾港對國際安全態勢的影響」，**南亞研究季刊**，第 137 期（2009 年 4 月），頁 31。
- 張元，「俾路支分離主義勢力對中巴經濟走廊的看法及其成因」，**南亞研究季刊**，第 2 期（2016 年），頁 30-32。
- 王宏緯，「1962 年邊界戰爭及其對中印關係的影響」，**南亞研究季刊**，第 2 期（2002 年），頁 20。
- 郭松，「淺析第二次印巴戰爭前的中巴關係」，**洛陽師範學院學報**，第 28 卷第 1 期（2009 年 1 月），頁 18。
- 梁桐，「試析中巴經濟走廊對美國『新絲綢之路』計畫的地緣衝擊」，**南亞研究季刊**，第 3 期（2016 年），頁 35-36。
- 陶堅，「『一帶一路』對中國及世界經濟的影響」，**社會觀察**，第 12 期（2015 年），頁 23。
- 中國國民黨中央政策委員會，「一帶一路進展現況與前景」，**大陸情勢雙週報**，第 1716 期（2016 年 7 月 30 日），頁 8。
- 謝貴平，「中巴經濟走廊建設及跨境非傳統安全治理」，**南亞問題研究**，第 3 期（2016 年），頁 24-26。
- 范毓婷、劉衛東、王世達，「『中巴經濟走廊』背景下中巴跨境合作需求及風險研究」，**工業經濟論壇**，第 6 期（2016 年 11 月），頁 18。

### 三、研討會及碩博士論文

- 張文賢，「中印關係中的地緣政治因素研究」，國立政治大學國際事務研究所碩士論文（2008 年 7 月）。
- 黃建人，「冷戰後中國與印度的外交關係研究」，私立淡江大學大陸研究所論文（2008 年 6 月）。
- 傅馨儀，「上合組織的經貿議題」，中亞經貿與交通議題學術座談會，（2006

年5月)。

#### 四、網路資料

自由時報，川普調整政策 終結重返亞洲。

<http://news.ltn.com.tw/news/world/paper/1086253>

今日導報，一帶一路顯示中國外交重心轉向鄰國。

<http://www.herald-today.com/content.php?sn=10470>

今日導報，中巴經濟走廊會成「一帶一路」樣板。

<http://www.herald-today.com/content.php?sn=10541>

BBC 中文網，蕭爾，亞行行長：「亞投行是合作伙伴而非對手。」

[http://www.bbc.com/zhongwen/trad/business/2015/03/150324\\_china\\_asian\\_bank](http://www.bbc.com/zhongwen/trad/business/2015/03/150324_china_asian_bank)

BBC 中文網，印巴分治 70 年 對中國影響幾何？

<http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-40838950>

美國之音，兩岸關係與東亞形勢。

<http://www.faps.org.tw/issues/subject.aspx?pk=230>

中時電子報，亞投行信評讚與世銀、IMF 同級。

<http://www.chinatimes.com/newspapers/20170718000820-260301>

中時電子報，世銀：和亞投行互補緊密合作。

<http://www.chinatimes.com/newspapers/20171016000610-260301>

環球日報，以一帶一路破解中印巴安全困局。

<https://kknews.cc/world/p588y32.html>

新華澳報，中國大陸推動「一帶一路」的經濟戰略意涵。

[http://www.waou.com.mo/news\\_h/shownews.php?lang=cn&id=4035](http://www.waou.com.mo/news_h/shownews.php?lang=cn&id=4035)

壹讀，中國產能過剩的成因和影響」。

<https://read01.com/BoOyAj.html>

中華人民共和國商務部，2015 年中國對外貿易發展情況。

<http://zhs.mofcom.gov.cn/article/Nocategory/201605/20160501314688.shtml>

一帶一路沿線國家名單匯總，2017 年一帶一路路線圖一覽。

<https://read01.com/5kxOPB.html>

新華澳報，中國大陸推動『一帶一路』的經濟戰略意涵」。

[http://www.waou.com.mo/news\\_h/shownews.php?lang=cn&id=4035](http://www.waou.com.mo/news_h/shownews.php?lang=cn&id=4035)

新華網，習近平在一帶一路』國際合作高峰論壇開幕式上的演講。

[http://news.xinhuanet.com/2017-05/14/c\\_1120969677.htm](http://news.xinhuanet.com/2017-05/14/c_1120969677.htm)

每日頭條，喀喇崑崙公路二期關鍵工程阿伯塔巴德隧道正式進洞。

<https://kknews.cc/zh-tw/news/480lrpx.html>

天下雜誌，中國的海上珍珠 瓜達爾港通航。

<http://www.cw.com.tw/article/article.action?id=5080282>

南亞觀察，習近平往訪巴基斯坦的觀察：以「中巴關係」彌補「一帶一路」  
缺口。 <http://old.southasiawatch.tw/detail/907/19>

人民網，中巴經濟走廊帶來發展新機遇。

<http://world.people.com.cn/n1/2016/0830/c1002-28675819.html>

中華人民共和國商務部，巴基斯坦2014-15財年經濟形勢綜述及新財年經濟  
展望。

<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/cj/201511/20151101156710.shtml>

中華人民共和國商務部，巴官員稱2016年為瓜達爾港發展開局之年。

<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/j/201601/20160101243095.shtml>

端傳媒，印巴將重啟和平談判，解決喀什米爾糾紛。

<https://theinitium.com/article/20151210-dailynews-pakistan-india-dialogue>

轉角國際，衝突悲歌：印度是否正在失去喀什米爾？

[https://global.udn.com/global\\_vision/story/8663/2467828](https://global.udn.com/global_vision/story/8663/2467828)

每日頭條，印度與新加坡聯合演習重點是反潛？地點敏感中國海軍不能無  
動於衷。 <https://kknews.cc/zh-tw/military/boqvgpj.html>

中華人民共和國商務部，2015年中國對外貿易發展情況。

<http://zhs.mofcom.gov.cn/article/Nocategory/201605/20160501314688.shtml>

端傳媒，印巴將重啟和平談判，解決喀什米爾糾紛。

<https://theinitium.com/article/20151210-dailynews-pakistan-india-dialogue>

中國國務院新聞辦公室網站，美媒：『海上絲路』是中國『珍珠鏈』戰略友善版。

<http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slxy/31214/Document/1380957/1380957.htm>

中國社會科學院，俄、哈、烏、吉、塔五國公共投資市場准入法律體系比較。

[http://www.cass.cn/xueshuchengguo/guojiyanjiuxuebu/201403/t20140317\\_1031909.html](http://www.cass.cn/xueshuchengguo/guojiyanjiuxuebu/201403/t20140317_1031909.html)

環球日報，以「一帶一路」破解中印巴安全困局。

<https://kknews.cc/world/p588y32.html>

新浪網，兩岸一帶一路新南向 學者：在東南亞短兵相接。

<http://news.sina.com.tw/article/20180526/26979340.html>

大紀元，中共一帶一路計劃快沒錢了 參與國負債累累」，

<http://www.epochtimes.com/b5/18/4/16/n10308821.htm>

中國新聞網，港媒：中國將經營巴基斯坦瓜達爾港 具戰略意義。

<http://www.chinanews.com/mil/2012/09-06/4162055.shtml>

中華人民共和國國務院新聞辦公室，「一帶一路」的提出背景及具體思路。

<http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slxy/31200/Document/1415297/1415297.htm>

中華人民共和國商務部，「一帶一路」建設大事記。

<http://history.mofcom.gov.cn/?special=9ydylds>

新華澳報，中國大陸推動「一帶一路」的經濟戰略意涵。

[http://www.waou.com.mo/news\\_h/shownews.php?lang=cn&id=4035](http://www.waou.com.mo/news_h/shownews.php?lang=cn&id=4035)

人民網，中國與巴基斯坦的關係。

<http://people.com.cn/BIG5/shizheng/252/5305/5306/20010510/461492.html>

中華人民共和國商務部，巴基斯坦 2014-15 財年經濟形勢綜述及新財年經濟展望。

<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/cj/201511/20151101156710.shtml>

人民網，中國與巴基斯坦的關係。

<http://people.com.cn/BIG5/shizheng/252/5305/5306/20010510/461492.html>

中金在線，中巴經濟走廊總投資額從 460 億美元增至 540 億美元。

<http://news.cnfol.com/guojicaijing/20170106/24115167.shtml>

中國日報網，中巴經濟走廊建設提振巴鋼鐵和水泥產業。

[http://caijing.chinadaily.com.cn/2016-06/01/content\\_25573078.htm](http://caijing.chinadaily.com.cn/2016-06/01/content_25573078.htm)

鳳凰網，親緣政治成巴基斯坦腐敗的根本原因。

[http://news.ifeng.com/world/detail\\_2013\\_01/15/21225028\\_0.shtml](http://news.ifeng.com/world/detail_2013_01/15/21225028_0.shtml)

聯合報，喀什米爾，印度、巴基斯坦爭端根源。

<https://global.udn.com/search/result/1020/>

聯合報，喀什米爾，印度、巴基斯坦爭端根源。

[http://mag.udn.com/mag/world/storypage.jsp?f\\_ART\\_ID=165142](http://mag.udn.com/mag/world/storypage.jsp?f_ART_ID=165142)

中國國務院新聞辦公室網站，美媒：「海上絲路」是中國「珍珠鏈」戰略友善版。

<http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slx/31214/Document/1380957/1380957.htm>

中國電力企業聯合會，華能巴基斯坦薩希瓦爾電站竣工投產。

<http://www.cec.org.cn/yaowenkuaidi/2017-07-05/170515.html>

每日頭條，喀喇崑崙公路二期關鍵工程阿伯塔巴德隧道正式進洞。

<https://kknews.cc/zh-tw/news/48olrpx.html>

Daily Pakistan 中文網，「中巴經濟走廊」之卡洛特水電站。

<http://cn.dailypakistan.com.pk/story/pakistan/565/>

環球新聞，以「一帶一路」破解中印巴安全困局。

<https://kknews.cc/world/p588y32.html>

水資源分布圖，國立宜蘭高中地理教學輔助平台，

<http://blog.ylsh.ilc.edu.tw/geo/modules/newbb/viewpost.php?forum=3>

端傳媒，印巴將重啟和平談判，解決喀什米爾糾紛。

<https://theinitium.com/article/20151210-dailynews-pakistan-india-dialogue>

BBC 中文網，印巴分治 70 年 對中國影響幾何？

<http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-40838950>

觀察者網，中國罕見介入巴基斯坦內政、望巴解決國內分歧。

<http://news.china.com/domestic/945/20161103/23844181.html>

超越新聞網，中巴關係的另一面-俾路支。

<http://beyondnewsnet.com/20170607/32684/>

大紀元，中印邊界戰爭內幕，中共勝而不利。

<http://www.epochtimes.com/b5/17/6/12/n9256513.htm>

大紀元，中印邊界戰，世界戰爭史絕無僅有。

<http://www.epochtimes.com/b5/13/11/21/n4015823.htm>

華夏時報，海上絲路戰略面臨最大挑戰：印度推季風計劃反制。

<http://finance.takungpao.com.hk/hgjj/q/2015/0228/2929622.html>

聯合新聞網，誰來稱霸印度洋？不只是經濟的「一帶一路」。

[https://global.udn.com/global\\_vision/story/8663/2477867](https://global.udn.com/global_vision/story/8663/2477867)

華夏時報，馬六甲困局，其實是一個偽命題？

<https://read01.com/zRNOMD.html#.Wu05YdR95iw>

環球新聞，中巴經濟走廊是印度的威脅嗎。

<https://kknews.cc/world/46oy65x.html>

騰訊網，建設中巴經濟走廊將逼使印中合作。

<http://finance.qq.com/original/caijingzhiku/z0156.html>

環球網，印度對『一帶一路』的三種態度。

<https://kknews.cc/zh-tw/world/yag6bqg.html>

環球網，中巴經濟走廊是印度的威脅嗎。

<https://kknews.cc/world/46oy65x.html>

環球新聞，中巴經濟走廊是印度的威脅嗎？

<https://kknews.cc/world/46oy65x.html>

環球新聞，中巴經濟走廊是「一帶一路」的旗艦項目。

<https://kknews.cc/world/4mz4q82.html>

端傳媒，印巴將重啟和平談判，解決喀什米爾糾紛。

<https://theinitium.com/article/20151210-dailynews-pakistan-india-dialogue/>

每日頭條，解讀中巴經濟走廊國家戰略 建言喀什經濟特區深度融入。

<https://kknews.cc/news/z6a8lvq.html>

BBC 中文網，觀點：中巴經濟走廊為何引發爭論？

<http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-40615685>

美國之音，中巴經濟走廊是令中國納稅人恐懼的深淵。

<https://www.voachinese.com/a/china-pakistan-20150423/2731567.html>

中時電子報，中巴經濟走廊 巴國東西部爭搶。

<http://www.chinatimes.com/newspapers/20150421000951-260301>

