國立政治大學外交學系戰略與國際事務在職專班

碩士學位論文

指導教授：邱坤玄博士

中國大陸一帶一路下的境外港口布局

國立政治大學
National Chengchi University

研究生：邢昌元 撰

中華民國一〇七年七月

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

謝辭

能夠有機會重拾書本絕非偶然，非常感謝公司長官與同事們的敦促與鼓勵，讓我有幸在學術殿堂向大師們請益。

求學時光飛逝，謝謝丁樹範、王信賢、王韻、平思寧、李登科、張文揚、連弘宜、黃仁德、黃奎博、黃瓊萩、劉德海、鄧中堅、盧業中、魏百谷及魏艾等各位老師用心講授專業、精闢的課程，開拓我的視野，讓我知道如何從各種面向分析國際局勢，也感謝系所助教同仁，若非你們的協助，我們無法輕省的通過每個重要環節，也謝謝專班同學們的互助幫助，讓我的校園生活增添不少難忘回憶。

論文寫作方面，非常感念恩師邱坤玄老師傳授國際關係領域的學術與實務，悉心指導我的論文主題、邏輯架構和寫作要領，讓我獲益良多。同時也要感謝口試委員王高成、朱新民與張登及老師，分別在我研究計畫及學位考試兩次測驗中仔細審閱論文，提供寶貴且富有建設性建議，並協助修辭潤稿和校正勘誤，對於他們嚴謹治學精神與態度，個人銘感於內。

最後，由衷的感謝我的父母親及岳父岳母，在我分身乏術之際給予最實質的協助，佩玉及忠颺，你們是我撐下去的動力。隨著階段性目標完成，我也期許自己未來能夠學以致用，並在相關領域繼續自我充實與精進。

邢昌元　謹誌

2018 年 7 月

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

摘要

2013 年，中國大陸提出「21 世紀海上絲綢之路」並對外宣稱藉協助各國建設港口基礎設施，達到設施連通、貿易暢通，進而共同開發海洋資源。然審視中國大陸的海外港口投資發展迄今，雖然不似珍珠鏈戰略所說將港口挪作軍事用途，卻可以發現中國是依著海上通道咽喉點來選擇投資港口，以貿易角度而言，這些港口的貨櫃吞吐量並非名列前茅，天然條件亦非最佳，卻都是地理戰略位置非常重要的節點。中國為了降低其他國家對其疑慮，透過海上反恐合作、護航任務，提高國際形象，換個角度想中國已經具有藍水海軍的能力，海權實力不容小覷。

中國大陸推行一帶一路倡議到全球，亞太、南亞國家囿於鄰近中國，政軍實力不強，因此多傾向支持帶路倡議，印度有感地緣上遭受侵犯，因此強烈反對一帶一路，海灣國家與非洲國家普遍內部政局不穩、基礎建設落後又長期與中國交好，所以歡迎帶路倡議，歐盟國家的主旋律雖拒絕一帶一路，然近年內部問題叢生，經濟下滑，各國私底下歡迎中國前來投資，美國因新政府雖拒絕帶路政策，然退出 TPP 削弱了在亞洲的影響力，而日本成了中國大陸港口布局的阻力，從東南亞到南亞都可以看見日本競爭港口投資的身影。

關鍵字：一帶一路倡議、海上絲綢之路、地緣政治、港口、海權戰略

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

Abstract

China proposed “the 21st Century Maritime Silk Road” in 2013, claiming that China will help countries build ports, so as to realize onfrastructure connectivity and unimpeded trade. Judging from China’s investment in overseas ports, China did not adopt the “String of Pearls. Strategy” and militarize the ports it invested in. However, it can be found that those ports are along the chockpoints of the maritime routes. Although the ports neither give outstanding throughput performance nor enjoy superb natural conditions in terms of trade, their position are great geopolitical and strategic importance. In order to ease concern around the world, China is improving its global image through maritime counterrorism cooperation and escort missions. However, such moves also that its Navy has acquired blue water capabilities, so China’s maritime strength should not be underestimated.

China sells its BRI to the world. Most of the Asia-Pacific and South Asian countries, which are geographically close to China and weak in political, economic, and military strengths, tend to support the initiative. India, feeling geopolitically threatened, strongly oppose it. Most Gulf and African countries suffer from polical instability and poor infrastructure, but they also welcome the initiative thank to their long-time close delations with China. EU member states, in general, reject the initiative, but they still welcome Chinese investment in private due to problems within the EU and gloomy economy. As for US, those the new administration turn down the initiative, its withdrawal from the TPP also weakened its influence in Asia. As a result, Japan has become the new obstacle for Chinese port investments in the region, leading to fierce Sino-Japanese competition over the ports in Southeast Asian and South Asian countries.

Key words: BRI, Maritime Silk Road, Geopolitics, Port, Sea Power Strategy.

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

目次

第一章　緒論.....1

第一節　研究動機及研究目的.....1

第二節　文獻回顧與探討.....4

第三節　研究途徑與研究方法.....13

第四節　研究範圍及研究限制.....15

第五節　研究架構及章節安排.....16

第二章 一帶一路的海權戰略.....19

第一節 一帶一路的背景與內涵.....19

第二節「絲綢之路經濟帶」的國內、外因素.....26

第三節 具體海權政策及方針.....30

第四節 小結.....36

第三章 點的布局.....39

第一節 東南亞與大洋洲.....39

第二節 南亞.....44

第三節 非洲、西亞及歐洲.....53

第四節 小結.....59

第四章 維護海上通道的戰略.....61

第一節 東南亞海上航道的競合.....61

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

第二節 印度洋航道與中東能源航線防禦 67
第三節 通往歐洲的航道合作 74
第四節 小結 79
第五章 面的發展與評估 81
第一節 東南亞、南亞與大洋洲 81
第二節 非洲、歐洲與西亞 91
第三節 美國與日本的態度 97
第四節 小結 102
第六章 結論 105
第一節 研究發現 105
第二節 後續研究建議 110
參考書目 113

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

表目次

表 2-1 全球主要貨櫃船與油輪尺寸..... 31

表 6-1 海外港口布局與可能的戰略企圖與影響.....106

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

圖目次

圖 1-1 2013 年港口分布的空間熱點..... 9

圖 4-1 沙瑣港與麻六甲海峽.....67

圖 4-2 蘇伊士運河經濟區.....77

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

第一章　緒論

第一節　研究動機及研究目的

一、研究動機

中國大陸領導人習近平在 2013 年 9 月和 10 月先後提出「新絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」的「一帶一路」戰略構想，以連接歐亞大陸的鐵路與海路、建設基礎設施的概念，重現往昔繁榮盛況。

有錢一起賺的概念果然受到各國響應，各項基礎建設陸續展開，2017 年卻傳出中國境外高鐵「減速」的消息，[1]英國《金融時報》和華盛頓智庫戰略與國際問題研究中心（CSIS）研究指出，2017 年中國大陸海外高鐵項目被取消項目的總價值接近在建項目的兩倍，[2]以現今技術而言建造跨國鐵道、公路及能源管路並非難事，然「絲綢之路經濟帶」以「線」為主的服務橫跨土地幅員越大，養護及安全性就相對越脆弱，況且鐵路運輸以軌道為基礎，且對於路線的路基、枕木與軌道的標準要求及高，由於車軌一體的特性，只要路線任何點的設施稍有瑕疵，不僅影響行車安全[3]，該路段運輸形同中斷，遑論「絲綢之路經濟帶」橫跨歐亞版圖之大、安全維護不易，且所經之處國情迥異、各有利害關係，多為政局不穩之國家。

焦點移到「一路」，由於海洋佔據地球超過三分之二，就有學者指出「海洋對於經濟安全的的影響主要表現在國家經濟對外依賴程度和本國對於重要的海上運輸通道的控制能力」，[4]國家海上貿易與能源供給線的掌控能力，即為保障自身經濟安全的重要手段，由此觀之，發展海權就成了中國的必要策略，而「港口」就是其中的主角。

---

[1] 「中國高鐵海外『減速』」，**FT 中文網**，2017 年 7 月 21 日，檢索日期：2017 年 7 月 30 日，網址：http://big5.ftchinese.com/story/001073494?page=3

[2] 「中國『高鐵外交』受阻」，**FT 中文網**，2017 年 7 月 18 日，檢索日期：2017 年 12 月 9 日，網址：http://big5.ftchinese.com/story/001073452

[3] 顏進儒，**運輸學**（臺北：五南圖書，2017 年）。

[4] 鞠海龍，**中國海權戰略**（北京：時事出版社，2009 年 11 月），頁 41。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

如同前面所述，「一帶一路」是以經貿為主旋律，21 世紀海上絲綢之路發展是為重現明朝中國海上絲綢之路的盛況，以新精神結合現代技術串起歐亞非大陸的經貿合作，期盼藉軟實力成為國際認同的負責任大國。然而，西方國家看到的 21 世紀海上絲綢之路是現實主義下的珍珠鏈戰略的實踐，21 世紀海上絲綢之路發展迄今之意涵成為本人研究之主要動機。

二、研究目的

2013 年 11 月，中共第十八屆三中全會後公布的《中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定》中，正式將「一帶一路」倡議納為國家政策，其中「擴大內陸研編開放」的內容指出，中國要「建立開放性金融機構，加快與周邊國家和區域的基礎設施互聯互通建設，推進『絲綢之路經濟帶』、『海上絲綢之路』建設，形成全方位開放新格局」，[5]由於海洋是各國經濟貿易與文化交流的天然紐帶，因此 21 世紀海上絲綢之路的合作對象不限於任何國家，而是以點帶線、線帶面，以重點港口為支點，來打造中國大陸邊區域的交通網絡，一同建設安全有效率的海上運輸通到，發展面向南海、太平洋及印度洋的戰略合作經濟帶，這也可說明為何中國大陸近來持續推動「東南亞」、「南亞」以及「歐非」等區域港口協助建設、投資甚至收購的計畫。

麻六甲是東亞國家能源航線必經之地，不光是中國，日本同樣高度倚賴進口石油，有超過八成的進口原油需要經過麻六甲海峽，然而不一樣的是麻六甲海峽是美軍勢力範圍，也是東南亞海域裡海盜威脅的熱點，因此中國大陸對此一直備感威脅，突破麻六甲困境的研究也始終沒有停過。

儘管一帶一路是以經貿合作為主軸，以實踐習近平提出的中國夢，然中國夢係強調中國要在現今的世界體系之中，建立自己一套制度、確保發展自主，其中多少參雜民族主義的色彩，加以 2016 年 6 月，美國海軍分析中心（CNA's Center

[5] 「中共中央關於全方面深化改革若干住大問題的決定」，**國務院新聞辦公室**，2013 年 11 月 15 日，檢索日期：2017 年 11 月 17 日，網址：http://cpc.people.com.cn/n/2013/1115/c64094-23559163.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

for Naval Analyses）指出「數年後，中國海軍好比日本帝國海軍般快速發展，實力將位居世界前茅」[6]，我國 106 年國防報告書提及中現階段已經具備海、空遠距作戰能力，兵力投射推向第二島鏈以西，[7]坐實了各國對中國海軍發展迅速的憂慮。

然而，西方國家看到的卻是現實主義下的珍珠鏈戰略威脅。中國崛起意味著中國的綜合實力逐漸與美國接近，中國將承擔越來越多的國際安全責任。中國承擔更多的國際安全責任是指為中國自己、友邦及合作者提供安全保護，中國不會為敵手和對抗者提供安全保障。這就是說，面對中國崛起的客觀趨勢，願意與中國合作的國家就會感到安全威脅減少，而與中國對抗的國家，特別是從軍事上與中國對抗的國家，則會感到安全威脅增加。美國博斯艾倫諮詢公司(Booz Allen Hamilton)在《亞洲能源的未來》(Energy Futures in Asia)報告中，提到由於中國是世界上最大的石油消費國和最大的石油進口國，從海灣國家和非洲國家進口的石油占中國石油進口總量的 70%，除了國內煤炭生產外，傳統能源的進口仍然是中國最主要的能源來源，而中國在過去 25 年中經濟的快速發展一直嚴重依賴外國能源，因此中國致力於能源來源的多樣化，中國將透過在印度洋上如同珍珠鏈般建立港口軍事設施來擴大其海軍存在，珍珠鏈戰略一詞讓各國又回想起現實主義下的中國威脅論，然而中國卻認為這是西方強加在中國威脅論的另一個藉口。

綜上所述，本論文之研究目的為：

（一）中國大陸在一帶一路倡議下，海外布局的重要港口進度與發展為何。

（二）中國大陸在維護海上運輸通道的戰略與港口的關係為何。

（三）面對中國大陸布局海外港口，加深對海上運輸通道及區域的影響力之際，周邊國家與美國、日本的態度。

[6] Michael McDevitt, “Becoming a Great ‘Maritime Power’: A Chinese Dream”, ***CNA's Center for Naval Analyses***, June, 2016, P50.

[7] 106 年國防報告書。**中華民國國防部**，臺北市，106 年 12 月，頁 16。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

第二節　文獻回顧與探討

在社會科學研究的領域中，必須經常藉助於文獻的蒐集與分析，文獻回顧與探討可以有助於研究者瞭解目前要研究的議題已有多少既有研究，而此議題已研究到何種地步；透過這些有方法的文獻蒐集與檢閱，一方面可避免重複他人所做過的研究，另一方面亦可繼續奠基在他人的研究基礎上，或以不同的面向切入來做更深入的研究。[8]：

一、結構現實主義與銳實力的實踐

（一)結構現實主義

結構現實主義（Structural Realism）也做新現實主義（Neorealism），是以沃爾茲(Kenneth Waltz)為首的國際關係理論學派，被看作是古典現實主義(Classical Realism）或稱傳統現實主義（Traditional Realism）延續，兩者同樣認為中國大陸的崛起，一方面給鄰國提供了市場機會，另一方面則加強軍備力量威脅區域內各國的安全，[9]回顧美國歷史，1783 年美國從英國統治下獨立，在接下來的 70 年，美國開始了從大西洋向太平洋的領土擴張，對內佔領了印第安人的土地；對外與墨西哥開戰，佔領了今日美國西南地區大片領土；1812 年美國入侵加拿大，隨後又向加勒比海擴張，美國的發展史可說充滿了征服與擴張，因此米爾斯海默(John Mearsheimer)認為中國崛起也會如同美國一樣先建立地區霸權，後將美國逐出亞洲。[10]

2006 年 11 月，北京中央電視台製播了一系列《大國崛起》節目，分析近百年來歐、美、亞各個時期的強國興衰史，其中葡萄牙、西班牙、荷蘭、英國、日本、美國等強權崛起時均擁有強大海軍以爭奪原料及市場，該片強調必須透過政府干預方能達成國家經濟崛起的目的，而國家要現代化必須要全國統一，要先有

---

[8] 畢恆達，**教授為什麼沒有告訴我**（臺北：學富文化，2006 年 8 月），頁 25。

[9] 蔡正文著，「國際關係理論與當前台灣國際關係應有的研究方向」，包宗和主編，「國際關係理論」(台北市：五南出版社，2013 年 9 月)，頁 17。

[10] 「閻學通對話米爾斯海默：中國能否和平崛起」，**觀察者**，2013 年 12 月 3 日，檢索日期：2013 年 12 月 3 日，網址：https://www.guancha.cn/YanXueTong/2013_12_03_189543.shtml

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

強有力的中央政府領導，強調以發展經濟、科技來達到「富國強兵」，並暗示中國大陸崛起要能維持經濟持續高度成長，滿足國內糧食、原料、能源等需求，為此中國必須建立強大海軍向海洋發展，因此海洋戰略的經營便是中國能否崛起成為世界強權的關鍵，[11]中國大陸似乎也正在以「現實主義的手段去追求自由主義的目標」。[12]

(二)銳實力的實踐

2017 年 12 月初，美國民主基金會（National Endowment for Democracy）公布了《銳實力：威權主義影響力在民主國家中漸增》（Sharp Power: Rising Authoritarian Influence in the Democratic World），[13]文中指出中國大陸的銳實力係由「軟實力」（soft power）[14]蛻變而來，「銳實力」有別於「硬實力」（hard power）公開地以「軍事武力」壓制對方，也不像「軟實力」以「文化交流」具正向吸引特性，「銳實力」比較像是而是像特洛伊木馬一樣，暗中進行破壞。

回顧中國大陸的發展，不難發現其在結構現實主義下的銳實力表現，非洲安哥拉正是最好的例子，2004 年，當時安哥拉甫結束內戰並與世界貨幣基金組織（International Monetary Fund, IMF）商談貸款事宜，IMF 基於安哥拉政治環境腐敗，遂要求安哥拉提出改革經濟及提高執政能力的振興方案，中國大陸此時挺身而出以「不干涉內政」和「優惠利率」條件提供給安哥拉 20 億美元作為復甦國內的資金，唯一要求是安哥拉得向中國出口石油。這種「經濟上，中國提供金融、技術援助、為非洲修建基礎設施以換取非洲石油等礦產資源以及非洲市場；政治上政府與政府間秘密達成協議，以國家利益的名義，逃避輿論監督」的安哥拉模

[11] 黃健良，「從『大國崛起』看中共野心勃勃的海洋戰略」，**中華民國大陸委員會**，2006 年 12 月 28 日，檢索日期：2018 年 3 月 30 日，網址：https://www.mac.gov.tw/News_Content.aspx?n=AD6908DFDDB62656&sms=161DEBC9EACEA333&s=ED5D0BFD48FEEA5D

[12] 邱坤玄，「現實主義的大舞台」，**聯合新聞網**，2018 年 6 月 16 日，檢索日期：2018 年 6 月 30 日，網址：https://udn.com/news/story/7339/3203037

[13] "Sharp Power: Rising Authoritarian Influence": New Forum Report", ***National Endowment for Democracy***, December 5, 2017, accessed October 30, 2018, https://www.ned.org/sharp-power-rising-authoritarian-influence-forum-report/

[14] 由美國學者奈伊（Joseph Nye）所提出，舉凡文化、價值及外交政策等皆可視為軟實力，能「吸引」或「說服」他國民眾或政府的認同，進而增進本國利益。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

式成功被中國大陸複製到非洲各國，在一定程度上打破了西方大型企業的壟斷，尤其初期相當受到非洲國家的歡迎，然而，隨著非洲對中國依賴度的增加，似乎也蒙上了殖民的陰影。[15]

二、聯合國海洋法公約的制約

聯合國海洋法公約（United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS）於 1982 年制定並在 1994 年正式生效，它確立了人們使用及管理海洋的基本法律框架，然而在歷史性權利、島嶼與岩礁制度、專屬經濟區的軍事活動、群島制度、海岸相向或相鄰國家間海域的劃界以及海盜問題等方面僅規範了原則方向，[16]加上各國翻譯及理解產生的落差，使得海洋法公約實踐起來極易產生衝突。此外，海洋法公約對於無害通過(innocent passage)、過境通行(transit passage)及群島海道通過(archipelagic sealanes passage)的規範，也往往成為引發糾紛的衝突點：「無害通行」是指船舶在不損害沿海國秩序、安全或和平，可進行通過他國領海但不進入內水，或為了駛往(出)內水而通過領海的航行，這種通行應繼續不停的迅速進行，除遇到不可抗力或為救助遇險等情況時才可停船、下錨，沿海國有不應妨礙外國船舶無害通過領海的義務；「過境通行」則指航空器及船舶穿越國際海峽的通行問題；「群島海道通過」則規範了船舶與航空器通過群島國家的權力。[17]沿海國家在「無害通過」或「過境通行」的實際行為上打起了模糊戰，[18]由於亞太國家多有過受敵入侵的歷史，對傳統安全問題極為敏感，故多數國家對於外國軍艦能否真正無害通過其領海始終抱持保留態度，此外群島國家對於海洋公約法的規範也未必照單全收，如印尼曾擅自縮小航道範圍，並於 1978 年與 1988 年兩

[15] 陳彥，「中國模式與安哥拉模式」，**明報月刊**，2012 年 10 月 1 日，檢索日期：2017 年 11 月 30 日，網址：https://mingpaomonthly.com/中國模式與安哥拉模式　（陳-彥）/

[16] 楊澤偉，「『聯合國海洋法公約』的主要缺陷及其完善」，**法學評論**，第 5 期，2012 年 9 月，頁 57-64

[17] United Nations (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea, http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm

[18] 「中國軍艦進入日本領海的多重意義（上）：張冠李戴的『吐噶喇海峽』」，**關鍵評論網**，2017 年 7 月 23 日，檢索日期：2017 年 11 月 30 日，網址：https://www.thenewslens.com/article/74215

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

度嘗試關閉巽他海峽與龍目海峽，[19]另有關外國海軍在未徵得沿海國家同意情況下，能否在其專屬經濟區（Exclusive Economic Zone, EEZ）內從事軍事行動？任何國家能否在不危及沿海國家專屬經濟區情形下在該區域內從事潛艇偵查等非經濟行動，相關問題在海洋公約法沒有答案，在聯合國會議上亦沒有定論，這些灰色地帶恰成為各國對海上絲綢之路的隱憂。

三、21 世紀海上絲綢之路與港口

2013 年 9 月，中國國家主席習近平訪問哈薩克斯坦，在納札爾巴耶夫大學發表了題為《弘揚人民友誼，共創美好未來》的演講，指出「用創新合作模式共同建設『絲綢之路經濟帶』，讓歐亞各國經濟聯繫更緊密、合作更深入」；[20]同年 10 月，在亞太經合組織（APEC）領導人非正式會議期間，習近平又提出「中國願與東協國家加強海上合作，共同建設 21 世紀海上絲綢之路」。[21]

中國大陸國家發展改革委、外交部、商務部於 2015 年 3 月 28 日聯合發布了《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》其中提到「根據『一帶一路』走向，陸上依託國際大通道，以沿線中心城市為支撐，重點經貿產業國為合作平台，共同打造新亞歐大陸橋、中蒙俄、中國-中亞-西亞、中國-中南半島等國際經濟合作走廊；海上重點港口為節點，共同建設暢通安全高效的運輸大通道。[22]

趙江林認為 21 世紀海上絲綢之路倡議對中國的積極意義：一是牢牢抓住經濟是 21 世紀海上絲綢之路倡議建設的核心本質，並研究 21 世紀海上絲綢之路倡議建設面臨的現實問題，服務於 21 世紀海上絲綢之路倡議的建設工作。二是如

---

[19] 刀書林著，「亞太海上通道地理界定和安全合作初探」，楊明杰主編，**「海上通道安全與國際合作」**（北京：時事出版社，2005 年），頁 72。

[20] 「弘揚人民友誼　共創美好未來」，**人民網**，2013 年 9 月 8 日，檢索日期：2017 年 1 月 15 日，網址：http://politics.people.com.cn/n/2013/0908/c1001-22842914.html

[21] 「習近平：中國願同東盟國家共建 21 世紀『海上絲綢之路』」，**人民網**，2013 年 10 月 3 日，檢索日期：2017 年 1 月 15 日，網址：http://politics.people.com.cn/n/2013/1003/c1001-23101127.html

[22] 「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」（中國國家發展改革委、外交部、商務部），**中國國家發展和改革委員會**，2015 年 3 月 28 日，http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

何使 21 世紀海上絲綢之路倡議成為一條實現中共沿線國家之間新型經濟關係的理想路徑。三是建設 21 世紀海上絲綢之路倡議，需要各方面、各領域、各國的積極餐噢，因而提供了部分政策建議。[23]此外，發展中國家對 21 世紀海上絲綢之路倡議的高度認同，甚至媒體也觀察是否有助於化解地區衝突、促進和平。[24]

王義桅認為中國現階段油氣及礦產資源對國外的依存度較高，因此一帶一路面對的戰略問題包括了「中國資源獲取」及「中國的戰略縱深開闊和國家安全的強化」等問題，因此資源運輸通道多元化、安全性及加大對西部開發以增加戰略縱深與資源的獲取同等重要。[25]

胡波認為海上絲綢之路的重點建設方向，將從中國大陸沿海港口向南，經麻六甲、龍目和巽他等海峽，沿印度洋北部、至波斯灣、紅海、亞丁灣等海域，即以東盟及其成員國為依託，輻射大動周邊及南亞地區，並延伸至中東、東非和歐洲。[26]

由以上可知，一帶一路建設的目的除了中國所宣傳的經濟貿易以外，因應美國從東面而來的戰略圍堵，北京的海洋發展轉向南、向西發展，並提升能源運輸通道的多元化及安全性，也是其目的之一，要如何實現此一戰略，「港口」就是海上絲綢之路的重中之重。

四、地緣戰略下的海權戰略

圍棋術語中有一句「金角銀邊草肚皮」，是指圍棋放置位置不同，在棋盤上的價值是不同的，[27]雖然目前看來中共在國外所擁有的港口多屬「不很重要的點」，然而整體看來頗有「農村包圍城市」意味，也難怪各國無不審慎應對。

---

[23] 趙江林主編，**第一章總論，21 世紀海上絲綢之路：目標構想，實施基礎與對策研究（The 21st Centery Maritime Silk Road: Implementation and Policy Suggestions）**（北京市：社會科學文獻出版社 2015 年 5 月 1 日），頁 4。

[24] 「『一帶一路』能否化解南亞『千年宿怨』」，**BBC 中文網**，2017 年 12 月 26 日，檢索日期：2017 年 12 月 27 日，網址：http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-42487827

[25] 王義桅，**一帶一路–機遇與挑戰**（香港：中華書局，2016 年 12 月），頁 12。

[26] 胡波，「第 1 章–中國海洋強國的頂層設計」，**2049 年的中國海上權力：海洋強國崛起之路**（台北市：凱信企業管理顧問有限公司，2015 年 9 月初版），頁 61。

[27] 「金角銀邊草肚皮-圍棋術語與中國地勢地形的關係」，**每日頭條**，2017 年 6 月 29 日，檢索日期：2017 年 12 月 29 日，網址：http://kknews.cc/news/j6n4m3q.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

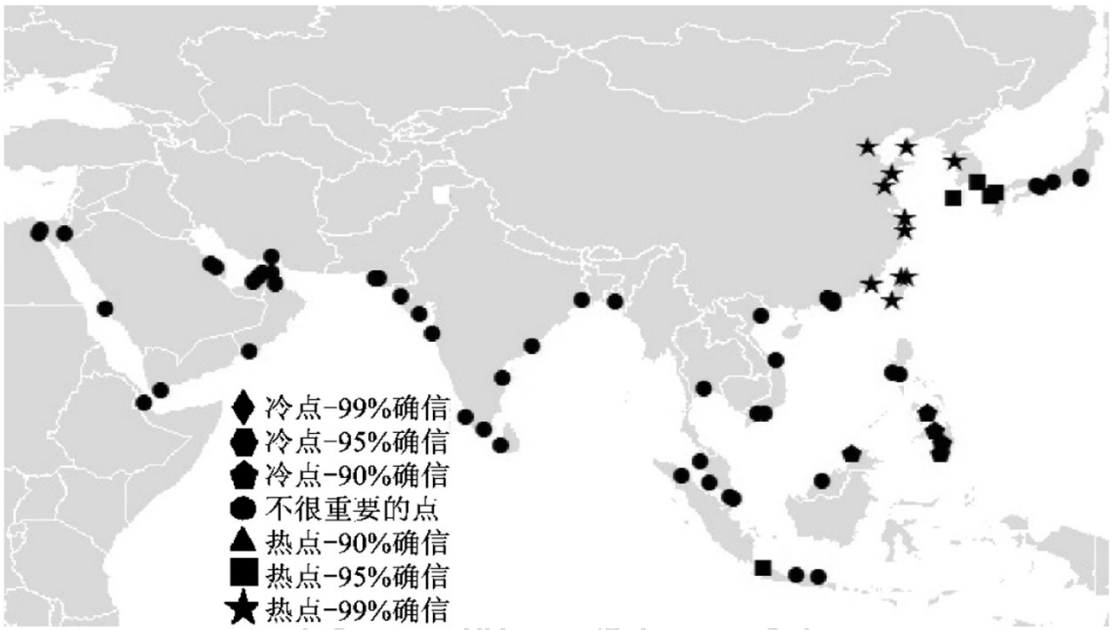

圖 1-1 2013 年港口分布的空間熱點

資料來源：曾慶成、吳凱、滕藤，海上絲綢之路港口的空間分布特徵研究，**大連理工大學學報（社會科學版）**，第 37 卷第 1 期，（2016 年 1 月）。

地緣政治是直指存在與生存的時空條件，孫子認為在兩國互爭裡，「道、天、地、將、法」的孰優孰劣是取決勝負的關鍵，而其中的「天、地」兩項都與存在和生存的時空條件有關。[28]

近代史上，馬漢（Alfred Thayer Mahan）與柯白（Sir Julian Corbert）的海權思想和海軍戰略理論，深深影響西方國家海洋政策及戰略。

海權論的作者馬漢藉歷史來闡明海洋權益的重要性，他認為地理位置、自然結構、領土範圍、民族特點、人口數量及政府特點是構成「海權要素」必要條件，並主張生產、海運及殖民地是海洋權益的三大要素。[29]

柯白則認為無論海上通道是以貨物運輸為目的或是軍事行動為目的，能夠掌控海上通道者，就是制海者，柯氏又將將海權戰略目的分為攻勢與守勢，能發揮影響力或達成目的者為攻勢，反之為守勢，柯白並將海軍戰略問題簡化成水道與

[28] 張登及，「『一帶一路』：大陸『新歐亞戰略』的地緣政治分析」，**交流雜誌（財團法人海峽交流基金會）**，第 139 期（2015 年 2 月），頁 20-23。

[29] 馬漢（Alfred Thayer Mahan）著，安常容等譯，**海權對歷史的影響：1660~1783**（北京：解放軍出版社，2006 年 1 月）。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

交通，主張控制交通線就能制海，而海上戰爭究係以掌控制海權為最高目標，並要防止被敵人掌握制海權。[30]

賈致中、邱坤玄分析中國大陸維護海上安全通道的作法有下列幾點：(一)海上通道是一國的生命線，確保海上通道暢通無阻，維護機動兵力和戰略物資運輸的快速便捷，關乎國家安全。(二) 隨著中國大陸不斷崛起，其海上「能源通道」及「貿易通道」在整體發展與安全中所佔據的位置將益發重要。(三)北京政府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，中國大陸經濟發展將嚴重依賴進口能源已成既定事實。(四)中國的發展越來越倚重海外石油等戰略物資，迫使其對經過印度洋的海上能源通道的安全必須高度重視，建構符合未來國家安全戰略的海洋戰略，將是北京政權必然要思考的方向。(五)海洋戰略必須要能支持其國家發展的戰略，中國大陸能源安全將與海上安全直接聯繫在一起，而海洋戰略就是帶領中國走出去的戰略。[31]

李杰指出，2009 年至 2017 年歐巴馬政府執政時期積極推動「重返亞太」和「亞太再平衡」戰略，利用親美國家發動代理人戰爭，將中國圍堵在第一島鏈之內，擠壓中國東出海峽水道的戰略空間，[32]因此中國有向西發展的必要性。

在國際關係中有所謂「國際地緣關係」，是指國家之間包括距離、方位在內的地理關係；所形成的雙方相互影響又相互作用的國家利益關係。[33]就以上觀點得知，地緣戰略可歸納為「國家基於地理特性之認知，採取最有利於生存與發展政策，其目的在使國家能發揮地理特性及適應環境，以求國家永續生存與發展。因此地緣政治理論實與一國所在地理位置及政府作為有密切關係。

---

[30] Sir Julian Corbert, “Some Principles of Maritime Strategy”, ***Naval Institute Press***, (Annapolis, Maryland, 1988）.

[31] 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），頁 83-94。

[32] 李杰，「緣何加力推進『海上絲路』戰略」，**軍事文摘**，2016 年 5 月 7 日，檢索日期：2017 年 4 月 13 日，網站：http://junshiwenzhai.1she.com/666/12387.html

[33] 沈偉烈，關於地緣政治研究內容的思考，**現代國際關係**，第 7 期（2001 年 3 月），頁 58。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

五、航運政策

在 19 世紀以前，國家想要擴大領土、發展貿易，就必須向外找尋殖民地，但為求有效掌控殖民地及便利母國與殖民地之間的貿易，就必須仰賴船舶，而為確保殖民地的安全與貿易繁榮，則須以軍事為後盾，而殖民地大多遠在海外，故必須支持其商船隊的擴展，因此，「船舶」、「殖民地」與「貿易」可說關係密不可分。既然船舶對國家的貿易與安全如此重要，國家想要延續國祚，就必須努力培植本國航運業以繼續掌控其海外殖民地及保護對外貿易。產業革命後，貿易模式由內轉對外，各國人口繁增、國內資源逐漸衰竭，並開始有了移民海外政策，更凸顯了海運的重要性，各國政府無不謀略海上經營與發展，對本國航運業更是採取保護與獎勵政策以助海外市場的拓展。

第二次世界大戰後，由於各國為擴展商業經營、保護貿易安全、爭取外匯收支平衡，以及國防需要，各國政府無不相競建造新船，對於造船業也多方予以補助、獎勵等措施以全力發展航運業，而尤以戰後新興國家為甚，因為各國都全球船舶約 685 萬噸。戰後 1947 年世界商船總噸數已達 835 萬噸，全世界船舶總量有如此驚人的擴展，乃是各國政府積極予以保護、獎勵，一向奉行自由貿易政策為圭臬的英國，在當時環境下，也不得不放棄其傳統精神來設法保護其航運業。美國尤甚，使其本國船舶獲得最低限度的承運量，而義大利、德國、英國、挪威、荷蘭、丹麥、瑞典等歐洲海權國家則以此項航運業上的排外政策危害了國際商務，均紛紛向美國提出抗議。於是逐漸形成了國際海運兩大對立政策的新局勢，即「經濟的國家主義」與「國際的協調主義」。「國際的協調主義」支持者認為在任何國家之港灣，對任何國籍之船舶予以平等的待遇，是謂海運之自由。經濟國家主義突然導致世界上運送力的浪費，使本質上具有國際性質的海上運輸拘束於本國政治支配之下。然而「經濟的國家主義」的擁護者則認為，各國的政治經濟環境不同，其反應於航運業者自亦有異，但事實上需要航運業則無二致，如明知其航運業無法角逐於國際航運市場，則為防止削弱其貿易運輸的實力，從而影響其國

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

內及經濟起見，惟有由政府多以支持扶植獎勵一法而已，否則只有聽任他國航運業的支配宰割。總之，無論是經濟的國家主義抑或是國際的協調主義，如果沒有一支健全有效的商船隊，且政府又不能切實多加支持，則該國航運業在國際航運市場上永遠是受他國支配的。[34]

早在 1349 年，英國政府用來保護英國航運業的方法，是差別關稅，1837 年，英國政府改利用金錢補助辦法（Cash Subsidies）來保護其航運業，凡是英船定期航行由本土航向其他國家的重要國際港口者，均可獲得補助。當時 Peninsular and Oriental Steam Navigation Company 輪船公司（即現在的 P&O Containers 公司）先維持英國至西班牙及葡萄牙的每週定期班輪，後來繼續於 1840 年開闢埃及航線、1842 年開闢印度航線、1845 年開闢香港航線，這些均得力於 英國政府的補貼，英國政府曾經撥出大筆款項建造船舶，指定航行北大西洋航線 英國航商或無償取得這些船舶，或貸到無息長期的造船基金，因為這條航線被英國視為生命線。

法國政府於 1661 年對本國客貨船實施國家津貼（State Aid），尤其航行於地中海一帶船舶，特別優先承受補貼。德國於 1885 年 7 月實施郵運補貼，義大利在 1851 年對客輪及郵運船舶實施補貼，日本於 1875 年（明治 9 年）將 13 艘政府所有船舶移轉給三菱汽船會社（Mitsubishi Kisen Kaisha），每年並由政府補貼公司 25 萬日圓。美國於 1845 年 2 月，政府開始授權郵政總局長公開招標，與航行國外之航商訂立郵運補貼契約（Ocean Mail Subsidy Contract），到 1891 年規定此項契約之年限，不得短於 5 年且不得多於 10 年。1920 年之商船法規定授權美國航務署（U.S. Shipping Board）與郵政總局長（Postmaster General）會同決定郵運及商運補貼合理費率。但因間接性的郵運補貼辦法支離破碎，實不足以振興美國航運業，故進而要求政府實施一種開明遠見的航運業政策，建立強大的美國商船隊，使其足夠與外國航商競爭。[35]

---

[34] 林光，**海運學**（臺北：華泰文事業公司，1999 年 9 月，第四版），頁 421-422。
[35] 林光，**海運學**（臺北：華泰文事業公司，1999 年 9 月，第四版），頁 422-423。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

航運業發展初期，各國為扶植本國航運業多採排外主義的保護政策，對外國商船予以特別限制，使本國商船立於不敗之地位，或以帝國主義武力侵略方式，侵占他國航運權而予以本國航商以獨占便利，在海軍補助方面，海運商船隊與海軍艦隊為海權的兩大支柱，為使商船在戰時適應軍事需要，軍方往往要求商船艤裝軍用設備，而軍港及商港雖港埠設備迥異，然商港卻可作為軍事補給之用，因此港口也是各國有心窺探並介入地方。

由於船舶發展水上運輸和海洋漁業息息相關，因此造船業可以說是關乎到國防安全與民生發展的重要產業。在國防產業中，造船業是軍民一體化程度較高、軍民轉移障礙較小的產業，透過與上、下游產業的相互聯繫，對經濟發展也有極大的連帶效應，船廠的船塢、船台等設備，既可用於民用船舶生產，也可轉作建造軍事艦艇，諸如現代重工、三菱重工大型造船企業，都是商船及軍事艦艇的主要製造商，[36]為此，中國政府頒布了《中國船舶工業中長期發展規劃》，規劃將中國造船業集中於渤海灣、長江口和珠江口等三大造船基地，以集團化方式集中力量推動中國造船業發展，並對造船業提供低息貸款、延長還款期限、減免進口關稅、實行加速折舊或直線折舊等優惠政策，[37]2017 年，中國大陸的造船業已超越日、韓，成為世界第一，為 21 世紀海上絲綢之路及其海權發展投入重要基石。[38]

第三節　研究途徑與研究方法

一、研究途徑

研究途徑（Research Approach）是指面對研究對象，如何設計問題與應用相關資料，並進行相關分析、歸納與觀察的研究方式，[39]是研究必要的過程。[40]一

[36] 朱墨，張仁頤編著，**國際船舶貿易**(上海市：上海交通大學出版社，2011 年 01 月)，頁 4。
[37] 「郜笙：中國造船業具有明顯優勢」，**人民網**，2008 年 05 月 15 日，檢索日期：2017 年 10 月 30 日，網址：http://scitech.people.com.cn/BIG5/7243799.html
[38] 李欣怡，「大陸造船業穩居世界第一：遠超日本韓國」，**天境傳媒**，2017 年 10 月 21 日，檢索日期：2017 年 10 月 30 日，網址：http://kool88.com/article/201710/5300025
[39] 朱浤源主編，**撰寫碩博士論文實戰手冊**（臺北：正中書局，1999 年 11 月），頁 160-162。
[40] 陳偉華，**軍事研究方法論**（桃園：國防大學編譯，2003 年 7 月），頁 105。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

般而言，研究途徑可分為「概念」（concept）與「取向」（dimension）等兩大類，「概念研究途徑」的研究途徑，是指基於研究者對研究對象的瞭解，進而提出一概念並據此展開對研究對象提出問題，[41]「取向研究途徑」則是由研究者對研究對象研擬出認為可獲得較佳成果的研究方向，並依此設計研究問題以及後續研究計畫。[42]

本研究係採用「戰略研究」途徑，其內涵包括國家之間、區域之內或國際社會成員間的互動關係，其自變數及應變數包括了軍事、商業、政治、經濟等，且研究對象、研究範圍及研究目的仍是戰略研究的研究主軸。[43]由於一帶一路就是地緣政治的戰略表現，故本研究將從「地緣戰略」的角度分析中國大陸港口布局帶來的影響。美國前國家安全顧問布里辛斯基（Zbigniew Brzezinski）認為地緣戰略是由地緣政治延伸，是「對地緣政治利益的戰略管理」，[44]地緣戰略是國家因地理環境而產生對於政治、經濟、軍事等安全考量的戰略態度，[45]強調地理位置對於國家利益的影響及重要性。[46]為求研究之客觀與完整，本文將從「地緣經濟」角度切入探討中國大陸港口布局引發區域內國家與強權的反應。

二、研究方法

研究方法是指研究過程中，對於資料蒐整與處理應用的方法。[47]本文係以文獻分析法(Document Analysis)作為研究方法，從中國大陸的境外港口布局、影響、各國反應等為研究對象，透過蒐集相關文件資料，其來源有國內外專書論著(以國家圖書館、政治大學圖書館、國際關係研究中心等圖書館館藏及坊間相關論著等)、期刊論文(Asian Journal of Comparative Politics、Asia Policy、International Affairs、Maritime Affair、Soundings Sea Power Centre、展望與探索、交流雜誌等)、

---

[41] 朱浤源主編，**撰寫碩博士論文實戰手冊**（臺北：正中書局，1999 年 11 月），頁 160。
[42] 陳偉華，**軍事研究方法論**（桃園：國防大學編譯，2003 年 7 月），頁 105。
[43] 陳偉華，**軍事研究方法論**（桃園：國防大學編譯，2003 年 7 月），頁 119。
[44] 布里辛斯基（Zbigniew Brzezinski）著，林添貴譯，**大棋盤–全球戰略大思考（The Grand Chessboard）**（臺北：立緒文化出版社，1999 年），頁 40。
[45] 沈偉烈，**地緣政治學概論**（北京：國防大學出版社，2005 年），頁 5。
[46] 康紹邦等著，**國際戰略新論**。北京：解放軍出版社，2006 年，頁 79。
[47] 朱浤源主編，**撰寫碩博士論文實戰手冊**（臺北：正中書局，1999 年），頁 161-162。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

智庫分析(美國戰略暨國際研究中心、布魯金斯學會等)、官方網站(聯合國、白宮、中國一帶一路網、各國港口港務局等)、新聞媒體(BBC、Financial Times、The Hindu、聯合新聞網)等，來源及內容務求多、廣，經進行分析、比較、從理論面與實務面進行探討與詮釋後，增進對研究對象的瞭解。[48]

第四節　研究範圍及研究限制

一、研究範圍

中國大陸對外宣稱「一帶一路」倡議主軸是經濟貿易，然西方學者的研究卻認為其背後有軍事戰略意義，但其實經貿與戰略互有關聯，因此筆者從中國大陸在 21 世紀海上絲綢之路的港口布局中，港口的運輸與貿易開始，進而分析港口與海上運輸通道的戰略關係，並討論周邊國家這層關係所帶來的影響及態度。

（一）時間範圍：中國大陸自 2013 年提出「一帶一路」倡議迄今，政策與成果已逐漸具體化，海洋發展政策及海外港口投資更是一連串演進的結果，因此本研究由港口運輸發展到正式成為 21 世紀海上絲綢之路的成員，迄今對區域的影響與互動作為研究時間範圍。

（二）地理範圍：古詩有云：「宮棋布局不依經，黑白相和子數停」，[49]「布局」一詞本作棋藝下子攻防的安排，[50]棋藝布局千變萬化，有的落點漂亮，看似為後續步數安排各種可能，卻遭對手反利用、有的看似無用，卻又柳暗花明，與本研究認為中國大陸經略境外港口如同下棋相同，有些已形同抵讓給了中國大陸、有些從無到有，正在興建、有些則因港口政治因素延宕進度，本研究探討中國大陸一帶一路與海外港口建設布局對相關區域的影響，因此「區域」範圍相當重要，參考世界銀行界定南亞國家有阿富汗、

[48] 葉至誠、葉立誠著，**研究方法與論文寫作**（臺北：商鼎數位文化出版有限公司，2011 年），頁 102。

[49] 出自唐朝王建《夜看美人宮棋》，全文「宮棋布局不依經，黑白分明子數停。巡拾玉沙天漢曉，猶殘織女兩三星。」

[50]「布局」，**中華民國教育部**，檢索日期：2017 年 10 月 11 日，網址：http://dict.revised.moe.edu.tw/cgi-bin/cbdic/gsweb.cgi?o=dcbdic&searchid=Z00000022119

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

孟加拉國、不丹、印度、馬爾代夫、尼泊爾、巴基斯坦及斯里蘭卡，[51]然本研究發現緬甸在中國大陸的港口布局中，卻與南亞的互動與影響較有關連，所以將緬甸歸屬於南亞以便後續探討。

二、研究限制

本研究中國大陸的境外港口布局由東南亞開始，沿大洋洲、南亞、非洲最後進入歐洲，勢必涉及不同國家及各區域的文件資料，其中部分官方文件及商業競爭等囿於內容涉及機敏而無法取得，故本研究僅能透由官方公開資料、智庫研究、相關著作及網路資訊並從中蒐整，研究港口在中國海權戰略所扮演之角色及其所帶來的各種影響。

第五節　研究架構及章節安排

本研究架構以「一帶一路」為起點，透過中國大陸在「中國－大洋洲」及「中國－印度洋－非洲－地中海」等兩條海上絲綢之路的港口布局，中國大陸藉由對境外港口的投資、建設，進而對海上運輸通道、航運咽喉點，乃至區域及國家的影響。本研究章節設計共區分六章，內容分述如下：

第一章為緒論，由於中國對能源進口的依存性高，以致依序闡述研究動機與目的、文獻回顧與探討、研究途徑與方法、研究範圍與限制，以及研究架構與章節安排。

第二章從一帶一路形成背景開始，探討從習近平上任後所制訂的海權戰略與由國際環境的變遷，促成海權戰略發展的成因，分析其具體政策。

第三章，由東南亞與大西洋（皇京港、丹戎不碌港及達爾文港）、南亞（皎漂港、吉大港、科倫坡港、漢班托塔港、瓜達爾港及阿布達比港）及非洲、西亞、歐洲（吉布地港、賽德港、阿社杜德港、海法港及比雷埃夫斯港）等區域來看中國大陸的港口布局。

[51] "The World Bank In South Asia", ***The World Bank***, accessed July 30, http://www.worldbank.org/en/region/sar

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

第四章，接續第三章，研究中國大陸與在維持東南亞海上通道、印度洋海上能源運輸通道及往返地中海的海上貿易通道的戰略與港口的關係。

第五章，梳理前面章節的研究，研析中國大陸為維護海上通道所做的港口布局，沿線各國反應、區域影響與海上強權的態度。

第六章，綜整上述各章討論進行總結，從中對研究問題提出回答並且說明中國將如何達到海上運輸安全的目標。及海軍現代化對區域地緣政治的影響國家，對中國如何本論文的相關研究發現與成果，及未來可續研究的方向與建議。

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

第二章 一帶一路的海權戰略

古代海上絲綢之路的歷史可回溯自中國漢朝時，漢武帝開闢了東南亞往返印度的海上貿易通道，到了唐朝，對外貿易重要從陸路轉向海路，宋元時期阿拉伯商人赴廣州與泉州貿易，由原先廣州經東南亞至印度南部進入波斯灣至阿拉伯沿岸一帶。到了明代中期，歐洲殖民者也循著海上絲路來到中國，尤其西班牙殖民者為維持在菲律賓的殖民統治，開闢了從馬尼拉至墨西哥的帆船貿易路線，把中國商船載運到馬尼拉的絲織品再轉運到美洲大陸，經由大西洋再到歐洲各地，這段經歷使得古代海上絲路發生重大變遷，及從區域貿易航線發展成聯繫東西方的全球貿易路線，[1]回到現代，中國為重現往昔海上絲綢之路的繁榮，因此打造 21 世紀海上絲綢之路倡議，而要探討該倡議的海權戰略，就得先從了解一帶一路開始。

第一節 一帶一路的背景與內涵

一、一帶一路的背景

時間回推到 2013 年，當時全球遭遇國際金融低迷、經濟發展滯緩的現象，世界銀行更將全球的經濟成長預測，由預估的 3.2%下修為 2.8%，[2]中國對內面臨市場的產能過剩的問題，若放任不管將影響國內金融秩序平衡，對外遭遇美國的戰略圍堵進而引出中國長期依賴進口能源的老問題：

（一）對外進口能源的依賴

1970 年代的第一次石油危機[3]，讓各國真正見識到將能源做為戰略手段的威脅性，能源安全議題由傳統「確保穩定供應」，擴展為攸關國家生存的「安全問題」。各國權衡而採取的能源安全戰略大相逕庭，大體而言，掌握能源資源的國

[1] 王義桅，**一帶一路–機遇與挑戰**（香港：中華書局，2016 年 12 月），頁 4。

[2] 「社論－全球經濟成長率之所以下修」，**中國時報**，2014 年 6 月 18 日，檢索日期：2017 年 1 月 15 日，網址：http://www.chinatimes.com/newspapers/20140618000041-260202

[3] 1973 年 10 月 6 日，埃及和敘利亞對以色列發動戰爭，阿拉伯石油國家組織（OAPEC）為打擊以色列及親以政權，宣佈對相關國家實施石油禁運、暫停出口等措施，造成全球油價劇烈動盪。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

家戰略方向以確保「能源與政經利益的結合性」及「能源與整體經濟的永續性」為主；至於能源進口國則是將「強化國際合作」和「拓展能源來源多元化」作為主要原則。[4]長久以來傳統能源（石油、天然氣和煤炭）一直是各國主要發展能源，儘管各國意識到要拓展能源來源多元化，一面調整國家能源結構比例、一面找尋替代方案，然受限於天然資源分布不均、探採成本過高或技術不成熟等因素，預估在 2040 年前，石油和天然氣仍將是推動世界運作的主要能源。[5]

對中國大陸而言，本身擁有豐富能源蘊藏量，同時也是能源消費大國，據 BP 統計，2016 年，中國大陸的石油蘊藏 257 億萬桶，石油生產每日 399.9 萬桶、每日消費 1238.1 萬桶，天然氣蘊藏量達 5.4 億立方米(tcm)，生產 1384 tcm、消費 2103tcm，[6]可見開採量遠不及消耗的速度，預估 2018 年中國大陸石油需求量，將首次超過 6 億噸，對外依存度逼近 70%，[7]在中國自身內陸石油產量日益減少，海外能源進口成本和風險持續升高且對外依存度較高的背景下，中國不能無限制進口能源。因此，走向海洋開發海洋油氣和海洋新能源，確保海洋能源運輸安全，實施沿線能源設施互聯互通成為保障中國能源安全的重要選擇。[8]要如何維持能源運輸路線安全，成為石油進口依存度極高的中國的重要課題，胡錦濤時代，便已有突顯分散航運風險必要的「麻六甲困局」專門名詞，[9]但隨著中國大陸的崛起，只要有任何一點風吹草動，都讓各國高度關注，遑論極度敏感的軍事相關行動，儘管修昔底德陷阱（Thucydides Trap）未必會成真，[10]但可以確定的不同形

---

[4] 蔡宗憲，「牽一髮，動全身-國際能源戰略布局」，**經濟部能源局能源報導**，2013 年 12 月 5 日，檢索日期：2017 年 10 月 1 日，網址：https://energymagazine.tier.org.tw/Cont.aspx?CatID=21&ContID=2248

[5] BP Energy outlook 2018 edition, ***British Petroleum***,（London, British: February 20, 2018）, p107

[6] 「APEC 各會員體能源資訊分析-中國大陸」，**臺灣經濟研究院 APEC 能源合作資訊網**，檢索日期：2018 年 4 月 28 日，網址：https://apecenergy.tier.org.tw/energy2/china.php

[7] 瞿劍，「馬永生委員：我國石油對外依存度逼近 70%」，**科技日報**，2018 年 3 月 9 日，檢索日期：2018 年 4 月 28 日，網址：http://www.stdaily.com/index/kejixinwen/2018-03/10/content_646154.shtml

[8] 舒先林，「『21 世紀海上絲綢之路』與中國能源外交」，**國際展望**，2015 年第 5 期（2015 年 9 月 29 日），頁 84。

[9] 沈旭暉、鄺健銘，「『一帶一路』前傳：中國與東南亞的港口外交」，**平行時空國際新聞評論**，2016 年 9 月 17 日，檢索日期：2017 年 11 月 17 日，網址：http://www.ir-basilica.com/「一帶一路」前傳：中國與東南亞的港口外交

[10] 「『中美必有一戰』：修昔底德陷阱之誤」，**BBC 中文網**，2017 年 9 月 10 日，檢索日期：2017

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

式的競合與矛盾絕對不會少，是北京一方面考量到其過去快速的發展仰賴的是周遭相對和平的環境，另一方面當前軍事力量在面臨美日同盟仍沒有必勝的把握下，以目前最具優勢的「經濟力量」做為策略主軸的「一帶一路」，期利用「經濟貿易」隱藏軍事目的。[11]

（二）市場的產能過剩

2016 年中國經濟的改革重點，在於解決中國產業的產能過剩問題。根據統計，中國大陸的鋼鐵、水泥、造船等產業的產能過剩率至少為 30%，[12]中國大陸產能過剩問題的遠高於其他主要國家，若無法解決將導致物價水準下降，形成通貨緊縮，進而影響經濟，因此產能過剩對於自身經濟脈動有很大的影響，但相對於其他國家則可能成為優質產能，由於中國的產業出口國較為單一，以美國、歐洲及日本為主要國家，這些傳統市場已趨近飽和，幾乎已無增量空間，因此對中國大陸而言，透過一帶一路來找尋新的市場是較佳的戰略選擇。[13]

（三）美國的戰略圍堵

2001 年的 911 恐怖攻擊事件，促使小布希政府展開全球的反恐戰爭，外交重心由冷戰後的歐洲與亞太地區轉移中東及中亞，軍事上則將阿富汗與伊拉克視為主要戰場，到了然而龐大的軍事支出深深壓在華府肩頭上，2008 年發生金融海嘯，更是讓美國經濟大幅衰退，於是華府逐漸調整戰略目標，連年來的對外征戰讓美國逐漸失去在全球的優勢地位，與此同時，中國大陸經濟快速成長，北京更力促軍事轉型，情勢一片大好。

為解決「產能過剩」、「美國的戰略圍堵」及「長期依賴進口能源」，2013 年，習近平先後於 9 月、10 月在哈薩克納紮爾巴耶夫大學與印尼國會發表演講，

年 9 月 10 日，網址：http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-41221400

[11] 「印尼專家：一帶一路或有軍事目的」，**中時電子報**，2015 年 06 月 04 日，檢索日期：2017 年 11 月 3 日，網址：http://www.chinatimes.com/newspapers/20150604001956-260309

[12] 朱寧，「中國產能過剩背後的思考」，**FT 中文網**，2016 年 4 月 11 日，檢索日期：2017 年 6 月 30 日，網址：http://big5.ftchinese.com/story/001067002?full=y&archive

[13] 王義桅，**一帶一路-機遇與挑戰**（香港：中華書局，2016 年 12 月），頁 11-12。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

提出共同建設「絲綢之路經濟帶」及「21 世紀海上絲綢之路」，正式為「一帶一路」拉開序幕。

二、一帶一路的內涵

中國古代海上絲路的貿易通道使中國成為世界上最大的海洋國家，並間接促成了後續朝代的經濟發展，[14]海上絲綢之路的出現，對中國在東南亞具有的經濟優勢，且有重大的政治和地緣戰略意義，中國的經濟規模使它很長一段時間得以在區域形成所謂「朝貢體系」的霸權秩序，[15]對於中國而言，在近代西方列強和日本帝國主義興起之前，海上絲綢之路及所產生的經濟繁榮和國際地位是中國大陸黃金時代，正是這個盛世和中國區域卓越的時代，中國大陸試圖透過其一帶一路的倡議重新建立起來。

自 2013 年習近平宣布「一帶一路」戰略以來，北京認為該政策旨在實現純粹的良性經濟和外交目標，藉由「政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通」的五通模式，將歐、亞、非大陸貿易、鐵路、公路、港口相連接。據稱，一旦完成，這個全面的貿易路線網絡將刺激歐亞各國之間的貿易出口，推動該地區的經濟發展。[16]北京方面表示計劃將中國的經濟和智力資本投入歐亞地區，以建設有利於中國和東道國的基礎設施和生產中心。[17]除了該戰略的經濟效益外，北京還認為，一帶一路也將為外交帶來重大的收穫。正如總理李克強所說，一帶一路的政策不僅是為了促進經濟增長，而且是通過持續的雙邊投資及其產生的經濟相互依賴來「深化國際合作，促進世界和平」。[18]

---

[14] Howard J. Dooley, “The Great Leap Forward: China’s Maritime Renaissance”, ***The Journal of East Asian Affairs***, Vol. 26, No. 1（Spring/Summer 2012）, p. 53.

[15] Martin Stuart-Fox, “Southeast Asia and China: The Role of History and Culture in Shaping Future Relations”, ***Contemporary Southeast Asia***, Vol. 26, No. 1(April 2004), pp. 123-124.

[16] Joshua Yau, Yeroen van der Leer, “China’s new silk route: The long and winding road”, ***PwC's Growth Markets Centr***, February, 2016, accessed January 31, 2018, https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf

[17] Geoffrey Till, “Dominion, Trade and the Maritime Silk Road: A Review of the Issues”, ***Soundings Sea Power Centre–Australia***, Vol. 9（February 2016）, p. 2.

[18] Geoffrey Till, “Dominion, Trade and the Maritime Silk Road: A Review of the Issues”, ***Soundings Sea Power Centre–Australia***, Vol. 9（February 2016）, p. 2.

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

一帶一路發展迄今，在國際上也取得了一些成就，2017 年 3 月 17 日，一帶一路倡議正式寫入聯合國決議，聯合國安理會通過一帶一路建設等加強區域經濟合作，並敦促各方應為一帶一路建設提供安全保障環境、加強發展政策戰略對接、推進互聯互通務實合作，[19]聯合國大會主席萊恰克(Miroslav Lajčák)認為世界處於全球化時代，奉行多邊主義的中國大陸正透過一帶一路倡議，不分國界的為全球分享其經濟成長益處。[20]

2017 年 5 月 14 至 15 日，在北京首次舉行「一帶一路」國際合作高峰論壇，這次會議是在「一帶一路」框架下最高規格的國際會議，也是中國首倡、主辦層級最高、規模最大的多邊外交活動。來自 29 個國家的國家元首、政府首腦與會，來自 130 多個國家和 70 多個國際組織的 1500 多名代表參會，形成了 76 大項、270 多項具體成果。中國政府與蒙古國、巴基斯坦、尼泊爾、克羅埃西亞、黑山、波黑、阿爾巴尼亞、東帝汶、新加坡、緬甸、馬來西亞等國簽署了政府間「一帶一路合作諒解備忘錄」。

2017 年 10 月 18 日至 24 日，中國共產黨第十九次代表大會在北京舉行。習近平在報告中多次提及一帶一路，更表示要以一帶一路建設為重點，引進來和走出去並重，加強創新、開放合作，形成陸海內外聯動、東西雙向互濟的開放格局，正式將一帶一路倡議內容寫入黨章。由此可確定中國共產黨高度重視一帶一路的建設發展、堅定將一帶一路推向國際合作的決心，同時也彰顯了一帶一路建設的重要性，昭告世界一帶一路絕非短期工程，而是要長期發展、永續經營的政策目標。[21]

---

[19] 「聯合國鼎力支持『一帶一路』倡議」，**新華網**，2017 年 4 月 14 日，檢索日期：2017 年 5 月 15 日，網址：http://www.xinhuanet.com/world/2017-04/14/c_1120813300.htm

[20] 「聯大主席：中國的『一帶一路』倡議助推聯合國可持續發展議程」，**聯合國新聞**，2018 年 6 月 13 日，檢索日期：2018 年 6 月 15 日，網址：https://news.un.org/zh/story/2018/06/1010902

[21] 「習近平作十九大報告-五次提及『一帶一路』」，**中國一帶一路網**，2017 年 10 月 18 日，檢索日期：2017 年 5 月 15 日，網址：https://www.yidaiyilu.gov.cn/xjbyydyl/xjbtt/27202.htm

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

在 21 世紀海上絲綢之路發展方面，金流與政策是推動目標前進的依據與動力，因此後續特別討論「亞洲基礎設施投資銀行」與「『一帶一路』建設海上合作設想」：

(一) 籌建「亞洲基礎設施投資銀行」(Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB)

想要發展一帶一路勢必得有金融力量的支撐，習近平曾說「金融是現代經濟的血液」，[22]要疏通一帶一路建設的金融血脈，就是要建置一個能夠讓資金融通的平臺，並以創新的投資、融資模式，建立一個穩定且風險可控的金融保障體系。2013 年 10 月，習近平藉出訪東南亞國家期間，與時任印尼總統蘇西洛(General Susilo Bambang Yudhoyono)會談時首次提出籌建「亞洲基礎設施投資銀行」(簡稱亞投行)的計畫，[23]後續在北京與各國多次宣傳介紹與交換意見，2014 年 10 月，包括中國大陸、印度、新加坡在內的 21 個國家參與簽署《籌建亞洲基礎設施投資銀行備忘錄》，[24]2015 年 3 月，英國向中方提交了作為意向創始成員國加入亞投行的確認函，成為第一個申請加入亞投行的西方國家，隨後德國、法國、義大利也迅速表態跟進，[25]韓國與澳洲也趕在 2015 年 3 月底前宣布加入亞投行，在北京大力宣導下，2015 年 4 月 15 日，亞投行意向創始成員國確定達到 57 國。[26]

2016 年 1 月 16 日，亞投行正式開業後持續有國家申請加入。亞投行被設定為結合企業與多邊開發銀行經驗的政府間亞洲區域多邊開發機構，主權國家為主要的持股者也是主要資金來源，亞投行宗旨係透過支持亞洲國家建設交通、能源、電信、物流等基礎設施發展和其他產業領域的投資，來促進亞洲地區的經濟發展

---

22 「攜手推進『一帶一路』建設：在『一帶一路』國際合作高峰論壇開幕式上的演講」，**新華網**，2017 年 5 月 14 日，檢索日期：2017 年 5 月 15 日，網址：http://www.xinhuanet.com/world/2017-05/14/c_1120969677.htm

23 「習近平治國理政關鍵詞（54）：亞投行」，**人民網**，2017 年 3 月 24 日，檢索日期：2017 年 5 月 15 日，網址：http://cpc.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0324/c64387-29165498.html

24 「21 國簽署籌建亞投行備忘錄」，**中華人民共和國商務部**，2014 年 10 月 25 日，檢索日期：2017 年 5 月 15 日，網址：http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/j/201410/20141000773570.shtml

25 「歐洲四大經濟體競相加入『亞投行』-美中兩強金融戰對峙成形」，**關鍵評論**，2015 年 3 月 18 日，檢索日期：2017 年 5 月 15 日，網址：https://www.thenewslens.com/article/14160

26 「五大洲 57 個國家成為亞投行意向創始成員國」，**新華網**，2015 年 4 月 15 日，檢索日期：2017 年 5 月 15 日，網址：http://www.xinhuanet.com/world/2015-04/15/c_1114982193.htm

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

及區域合作。[27]根據《籌建亞洲基礎設施投資銀行備忘錄》，亞投行的法定資本為 1,000 億美元，初始認繳資本目標為 500 億美元左右，亞洲國家整體出資約占總股本約 75%，其餘 25%為域外國家，各國股份分配以意向創始國家的 GDP 權重為基礎，中國大陸認繳 297 餘億美元占所有股份 30.34%為最大股東，由於亞投行係非發起國占 25%投票權，其餘 75%由亞洲國家共享，並依成員國持股比例來決定投票權比重，因此成員國的占股比例還會隨著新成員國的加入而再降低。[28]亞投行目前成果約 46%用於能源電廠、31%用於道路交通、港口和鐵路，23%在城市發展有關項目。[29]

中國大陸打算透過亞洲基礎設施投資銀行（AIIB）促進建立夥伴關係以解決區域發展問題。由於建立這種共享的跨境基礎設施有利於夥伴國家進行如此廣泛的外交談判和重大的經濟增長機會，北京認為該戰略將改善其在「一帶一路」夥伴國家中的地區形象，[30]雖然北京堅持其戰略旨在純粹用於經濟和外交目的，但仍有許多人質疑建立該倡議背後的真正動機。這是因為該政策據說對中國具有重大的地緣政治和戰略利益。

(二)「一帶一路」建設海上合作設想

2017 年 6 月，中國大陸國家發展改革委員會和國家海洋局聯合發布《「一帶一路」建設海上合作設想》（簡稱《設想》），這是自 2015 年 3 月 28 日發布《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》以來，北京第一次為「一帶一路」的海上合作提出具體、明確的政策，《設想》當中提到中國政府將秉持和平合作、開放包容、互學互鑑、互利共贏的絲綢之路精神，遵循「求同存異，凝聚共識；開放合作，包容發展；市場運作，多方參與；共商共建，

[27] 整理自亞投行官網，網址：https://www.aiib.org/en/index.htmlhttps://www.aiib.org/en/index.html

[28] 吳若瑋，「中國大陸倡設『亞投行』的策略、發展與影響」，**展望與探索**，第 16 卷第 3 期，2018 年 3 月，頁 52。

[29] 吳若瑋，「中國大陸倡設『亞投行』的策略、發展與影響」，**展望與探索**，第 16 卷第 3 期，2018 年 3 月，頁 57。

[30] Peter Ferdinand, “Westward ho – the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping”, ***International Affairs***, Volume 92, Issue 4（July, 2016）: p. 950.

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

利益共享的原則，致力於推動聯合國制定的《2030 年可持續發展議程》在海洋領域的落實，與 21 世紀海上絲綢之路沿線各國開展全方位、多領域的海上合作，共同打造開放、包容的合作平台，推動建立互利共贏的藍色夥伴關係，鑄造可持續發展的藍色引擎」。

與 2013 年 21 世紀海上絲綢之路不同的是，《設想》具體說明了中國大陸海上絲綢之路的發展路線，並將之稱為藍色經濟通道，由於一帶一路是強調開放與共商的意象與概念，因此並沒有所謂官方路線圖，也不認為只有圖上被標註的國家才能合作。[31]《設想》中的藍色經濟通道有三：（1）以中國沿海經濟帶為支撐、連接中國—中南半島經濟走廊，經南海向西進入印度洋，銜接中巴、中印緬孟等兩條經濟走廊，建設「中國-印度洋-非洲-地中海」藍色經濟通道（2）經南海向南進入太平洋，共建「中國-大洋洲-南太平洋」藍色經濟通道（3）積極推動共建經北冰洋連接歐洲的藍色經濟通道。

中國政府向 21 世紀海上絲綢之路沿線國提出具體，以共享藍色空間、發展藍色經濟為主線，以保護海洋生態環境、實現海上互利互通、促進海洋經濟發展、維護海上安全、深化海洋科學研究、開展文化交流、共同參與海洋治理等為重點，共走綠色發展之路，共創依海繁榮之路，共築安全保衛之路，共建智慧創新之路，共謀合作治理之路，實現人海和諧，共同發展。[32]

第二節「一帶一路」的國內、外因素

由於中國大陸國土接壤國家眾多，提出一代一路倡議必然引起各國的疑慮，因此北京盡力與邊國家發展友好關係，使政治上更加互信、經濟上更加融合、文化上更加緊密，降低彼此猜忌，才能讓一帶一路倡議更加通暢順遂。[33]

---

[31] 王義桅，**一帶一路-機遇與挑戰**（香港：中華書局，2016 年 12 月），頁 9。

[32] 「授權發布：『一帶一路』建設海上合作設想」，**中國一帶一路網**，2017 年 6 月 20 日，檢索日期：2017 年 7 月 3 日，網址：https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/jggg/16621.htm

[33] 侯立民，「21 世紀海上絲綢之路戰略的背景、定位和實現路徑」，淮海工學院學報，第 13 卷第 6 期，2015 年 6 月，頁 15。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

一、國內因素

中國大陸殷切期盼藉由一帶一路建設，把中國夢與其他周邊國家串聯起來，形成一個廣大的共同體，隨著時間與歷史的推移，「一帶一路」雛型與內涵也日益受到重視。除了官方對國際公布的目標之外，一帶一路倡議開發的綜合貿易路線網絡將中國與許多成熟和發展中的產業市場聯繫起來，為其國內產業創造了重要機遇，[34]中國政府認為除了「一帶一路」倡議除能讓國家經濟成長率的提升之外，被視為提高國內消費水準和抵消中國內部製造業產能過剩。[35]解決國家經濟中的這些結構性問題，保持高增長率，是北京政府的重要國內目標。這是因為中國政權的合法性和社會秩序的維持在很大程度上依賴於共產黨來保障國家經濟繁榮的能力。[36]因此，一帶一路倡議被視為北京確保國內穩定和維護共產黨在中國的首要地位的一種方式。這在很大程度上解釋了為什麼中國大陸優先考慮「一帶一路」戰略，並為該項目投入了大量的資源。「一帶一路」戰略的另一個重要國內目標是採取措施解決中國不同省份之間存在的經濟增長差異問題。自 20 世紀 70 年代「全球經濟開放」以來，中國中西部省份一直被中國實施的經濟政策所拋棄。[37]北京希望透過重大基礎設施項目將新疆等省份與中亞、南亞和西亞連接，實現經濟的快速發展。[38]減少中國省份之間的經濟差距是北京的另一個重要目標，因為「一帶一路」戰略所產生的經濟收益將有助於打擊該地區的伊斯蘭極端主義並平息分裂主義運動。[39]具中國官方所說，透過基礎設施將讓國內西部省份與東部省份的人口指數增長，並有助於在各省之間建立更強烈民族情誼，有助

---

[34] David Arase, “China’s Two Silk Roads Initiative: What it means for Southeast Asia”, Daljit Singh ed. ***Southeast Asian Affairs***（*Cambridge: Cambridge University Press, 2015*）, p. 25.

[35] Joshua Yau, Yeroen van der Leer, , “*China’s new silk route: The long and winding road*,” ***PwC's Growth Markets Centr***, February, 2016, accessed January 31, 2018, https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf

[36] Jungmin Seo, Young Chul Cho, “Rethinking Beijing’s Geostrategic Sensibilities to Tibet and Xinjiang: Images and Interest”, ***Pacific Focus***, Vol. 28, Issue 2（August, 2013）, p. 306.

[37] Peter Ferdinand, “Westward ho – the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping”, ***International Affairs***, Vol. 92, Issue 4（July, 2016）, p. 951.

[38] Tim Summers, “China’s ‘New Silk Routes’: sub-national regionsand networks of global political economy”, ***Third World Quarterly***, Vol. 37, No. 9（March 16, 2016）, p. 1633.

[39] Teresa Fallon, “The New Silk Road: Xi Jinping’s Grand Strategy for Eurasia”, ***American Foreign Policy Interests***, Vol. 37, Issue 3（July 20, 2015）, p. 142.

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

於緩解分裂主義。[40]由此可見，儘管一帶一路倡議是習近平主席的重要外交政策平台，但它也有重要的國內目標，旨在促進國家經濟，鞏固政黨的合法性，並把種族複雜的中國人民團結起來。海上絲綢之路是中國歷史上第一條正式的國際海上貿易路線，[41]從唐朝到歐洲殖民主義，中國的絲綢和瓷器開闢了這條至關重要的貿易路線，將中國與東南亞及其他地區的政體聯繫起來，後又進入到印度、中東及歐洲，[42]也因為這條海上通過將古代海上絲綢之路的歷史重要圖像納入其一帶一路戰略，中國正試圖重振其海洋輝煌，並重申自己有能力再次成為全球貿易和國際關係的核心透過重建海上貿易和經濟支配地位來實現民族復興的中國夢。[43]有學者認為中國在一帶一路倡議中有意使用與古代名稱相同的絲綢之路來將兩者連接，淡化新絲綢之路背後北京試圖重建其在古代海上交流的中心地位和主導地位，[44]基此，西方國家認為一帶一路倡議將如同古代海上絲綢之路一樣，使中國進入東南亞和更遠的印度洋獲得經濟霸權，這種經濟優勢將促使中國能重新進入並影響各個區域。[45]

二、國外因素

雖然「一帶一路」戰略是一項旨在確保中國未來繁榮昌盛的現代倡議，21 世紀海上絲綢之路與中國悠久歷史息息相關，官方說明一帶一路旨在經濟和外交目的，但許多國家都質疑該政策背後的真正動機。

---

[40] Stefanie Kam, “Making China’s ‘One Belt, One Road’ more Turkic”, ***The Diplomat***, July 4, 2016, accessed August 15, 2017, http://thediplomat.com/2016/07/making-chinas-one-belt-one-road-more-turkic/

[41] Xiong Zhaoming, “The Hepu Han tombs and the maritime Silk Road of the Han Dynasty”, ***Antiquity***, Vol. 88, Issue 342（December 2014）: p. 1231.

[42] Geoffrey Till, “Dominion, Trade and the Maritime Silk Road: A Review of the Issues”, ***Soundings Sea Power Centre－Australia***, Vol. 9（February 2016）, p. 2.

[43] Geoffrey Till, “Dominion, Trade and the Maritime Silk Road: A Review of the Issues”, ***Soundings Sea Power Centre－Australia***, Vol. 9（February 2016）, p. 2.

[44] Adwita Rai, (2016) “Revisiting Maritime Past: maritime Silk Road and Project Mausam”, Vijay Sakhuja and Jane Chan eds., ***China’s Maritime Silk Road and Asia***（Delhi: Vij Books India, January 2016）, p. 121.

[45] Werner Fasslabend, “The Silk Road: a political marketing concept for world dominance”, ***European View***, Vol. 14, Issue 2(December 2015), p. 297.

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

東南亞國家認為，中國大陸建立這種大規模的基礎設施網絡，背後是為增加其在該地區的戰略利益，學者認為為一帶一路倡議的提出的道路與鐵路可在未來潛在的衝突中使用，以便像第二次世界大戰期間納粹利用德國的高速公路網一樣迅速動員和運輸軍事武裝部隊。[46]此外，作為 21 世紀海上絲綢之路的一部分而建造的深水港口，將使中國海軍能夠在軍事上保護其海上能源通道，貿易上對於貨物轉運及運輸都至關重要。此外，中國大陸的經濟嚴重依賴製造業出口，為了確保食品和能源的安全以及持續的經濟繁榮，中國認為首先必須要能確保這些海上通道的安全。[47] 一帶一路戰略在整個地區被視為中國尋求實現這一戰略目標的一種方式，儘管中國聲稱該政策是良性且正向的目標，但對於該戰略性倡議的不信任存在於許多國家之中，從中國歷史來看，古代的海上絲綢之路的歷史以及與貿易路線，正是中國成為區域霸主的朝貢體系，因此一帶一路戰略使整個歐亞大陸的國家，特別是東南亞國家對北京的大規模基礎設施倡議產生懷疑，擔憂中國藉海上絲綢之路崛起會重現霸權體制。[48]

這種對一帶一路政策的不信任感，源自當前南海地區的領土爭端。就地理而言，南海一直是具有戰略意義的重要區域，不僅是連接中國與亞洲、中東、歐洲的海上航線，且對早期東南亞政體之間的貿易也至關重要。[49]即使在今日，南海對於東亞、東南亞甚至是印度洋與太平洋等國家具有戰略意義。然而對於包含我國在內的六個國家都聲稱擁有南海的部分權力，自此南海不再只是單純的貿易路線，該地區的海洋資源也成了競爭的目標。中國不顧他國反對，對南海島嶼擴建、建設深水港以及可容納戰鬥機和遠程戰略轟炸機的機場等軍事設施，加劇了該地區緊張局勢和對中國大陸的不信任感。儘管海牙常設仲裁法院宣布中國對南海地

[46] Anushree Bhattacharyya, “China’s Strategic Advancements in Southeast Asia: Trade Diplomacy and Connectivity”, ***Maritime Affairs***, Vol 6, Issue 1, (September 2010): pp. 54-56.

[47] Christopher Len, “China’s 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access”, ***Maritime Affairs***, Vol 11, Issue 1(June 2015): p. 2.

[48] William A Callahan, “China’s ‘Asia Dream’: The Belt Road Initiative and the new regional order”, ***Asian Journal of Comparative Politics***, Vol. 1, Issue 3(September 2016), pp. 232.

[49] Michael Flecker, “Early Voyaging in the South China Sea: Implications on territorial claims”, ***Nalanda-Sriwijaya Centre Working Papers***, *No. 19(August 2015)*, p. 48.

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

區的「九段線」主張過於模糊，沒有法律依據，主張無效，[50]綜合所說，國際法庭判決中國對南海歷史的無效姓，儘管如此，中國仍繼續在該地區進行填海工程，這些行動加劇了各國政府對 21 世紀海上絲綢之路的關注，東南亞國家認為，北京對南海的舉措，是在區域經濟一體化下加重對南海進行更多控制。[51]由於中國在南海的強硬行動加劇了各國對一帶一路倡議的不信任，可能會破壞 21 世紀海上絲綢之路，因為項目的區域合作對於實現這一目標是必要的。然而，這種對一帶一路戰略的懷疑態度並不局限於東南亞。

對中國大陸的不信任感隨著 21 世紀海上絲綢之路進入印度洋，印度對於長期以來的競爭對手和戰略對手也對北京對大規模基礎設施項目的意圖持懷疑態度，由於中國威脅論的概念深深紮根於印度人的心理，政府對北京提出的基礎設施網絡一直非常謹慎。[52]由此可知，地緣政治緊張局勢是影響中國基礎設施倡議成功實施的重要因素。儘管北京為此做了大量工作，向印度乃至全球保證，一帶一路戰略具有良好的經濟和外交目標。在能夠實現這一目標之前，該政策將繼續受到全球普遍存在的對中國的戰略不信任的阻礙。

第三節 具體海權政策及方針

2014 年 3 月，中共外長王毅在十二屆全國人大第二次會議記者會提到「在 2013 年我們有力的維護了領土主權和海洋權益，推進了與主要大國的關係，提出了「一帶一路」等一系列重大的合作倡議。在敘利亞、伊朗等熱點問題的政治解決方面我們發揮了建設性的作用。我們還首次派出了成建制的安源部隊赴馬里維和，還首次在實戰狀態下派軍艦為敘利亞化學武器運送提供護航」，[53]

---

[50] Michael Flecker, “Early Voyaging in the South China Sea: Implications on territorial claims”, ***Nalanda-Sriwijaya Centre Working Papers***, *No. 19(August 2015)*, p.1-3.

[51] Shannon Tiezzi, “3 years on, Where Does China’s Silk Road Stand?”, ***The Diplomat***, August 31, 2016, accessed September 29, 2017, https://thediplomat.com/2016/09/3-years-on-where-does-chinas-silk-road-stand/

[52] Zhu Li, “The maritime Silk Road and India: The Challenges of Overcoming Cognitive Divergance”, ***Asia Policy***, No. 22, Issue 2(July 2016), p. 22.

[53] 「十二屆全國人大二次會議記者會」，**中國政府網**，2014 年 3 月 8 日，檢閱日期：2018 年 3 月 17 日，網址：http://lianghui.people.com.cn/2014npc/n/2014/0308/c382333-24572503.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

一、國油國運政策

2007 年的中國大陸已是全球第二大石油消費國和第三大石油進口國，其進口原油結構中，有 50%來自中東，22%來自非洲，12%來自東南亞。中國從這三個地區進口石油，不僅路途遙遠，而且全部依賴海運，中國大陸每年上億噸的進口石油中，90%仍依靠租賃馬士基(Maersk)、日本郵船(Nippon Yusen Kabushiki Kaisha)、川崎汽船(Kawasaki Kisen Kaisha)、商船三井(Mitsui O.S.K. Lines)，及韓國、新加坡等國外航運公司油輪運輸，「國油國運」僅占海上石油運輸的 10%，中國大陸的中石油和中石化等兩大石油進口商也沒有自己控制的油輪船隊，而中國兩大石油公司的海上油運業務，也大多是從國際油輪聯營體、環球航運、韓國現代等海外油輪公司租船承運。由於中國主要是經由中東和非洲國家進口石油，油輪經麻六甲海峽、波斯灣荷莫茲海峽等地運返中國，若續由海外油輪公司承運大部分原油，一旦發生戰事或其他不可抗拒之突發事件，中國將面臨斷油、缺油的危險。反觀美國和日本長期以來堅持國油國運的戰略，超過 70%的進口原油是由本國油輪載運，因此國家要有 50%以上的遠洋石油運輸能力，才能保障國家的能源安全，此外，在國家能源運輸安全戰略導向之下，到 2010 年實現中國的油輪船隊承載年進口原油量 50%的目標，中國油輪船隊運力需從目前的約 900 萬載重噸迅速擴充到 1600 萬載重噸，因此建造中國自己的遠洋運油船隊乃勢在必行。[54]

貨船或油輪通常依其載運貨物種類或行經不同海峽、運河及港口，而有不同的類型和尺寸，以滿足海上貨物運輸的各種需求(表 2-1)。

表 2-1 全球主要貨櫃船與油輪尺寸

船型	說明
阿芙拉極限型油輪	阿芙拉極限型油輪是中型油輪，其載種噸位（DWT）約在 80,000 到 119,999 之間。 雖然與 VLCC 和 ULCC 相比規模相對較小，但阿芙拉極

[54] 「『國油國運』－陣痛中加速突圍」，招商局能源運輸股份有限公司，2007 年 8 月 11 日，檢索日期：2017 年 12 月 10 日，網址：http://www.cmenergyshipping.com/News/1031.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

(Average Freight Assessment Maximum Tanker, *Aframax* Tanker)	限型油輪能夠運載高達 120,000 公噸的原油。 它們非常適合中短程石油貿易，主要用於原油產量較低的地區，或缺少大型港口以容納巨型石油運輸船的地區。
海岬型（好望角型） Capesize	它們是超大型貨船，容量超過 150,000 DWT。 它們分為 VLCC，ULCC，VLOC 和 ULOC，可以達到 400,000 DWT 甚至更高。 它們服務於世界上最大的深水碼頭區域，主要用於運輸煤和鐵礦石。 由於它們的巨大尺寸，它們僅適用於少數具有深水終端的港口。
靈便型 Handysize	靈便型又分為 Ultramax、Supramax、Handymax 和 Handysize，屬於小型船舶，容量在 15,000 至 60,000 DWT 之間，適合全球大多數的港口，也是大多業者選用的海運貨船，主要運載成品石油產品和散裝貨物。
麻六甲型 Malaccamax	設計通過麻六甲海峽的船舶，最大長度約為 400 公尺（1,312 英尺），橫梁長度為 59 公尺（193.5 英尺），吃水深度為 14.5 公尺（47.5 英尺）。
卡達極限型油輪 Q-Max (Qatar-max)	卡達極限型是最大的液態天然氣(LNG)運輸船，設計停靠在卡達（Qatar）的液態天然氣碼頭。一般而言，船長 345 公尺（1,132 英尺），寬 53.8 公尺（177 英尺），高 34.7 公尺（114 英尺），吃水深度約 12 公尺（39 英尺）。 它的容量為 266,000 立方公尺（9,400,000 立方英尺），相當於 161,994,000 立方公尺(5.7208×109 立方英尺)的天然氣。
蘇伊士型 Suezmax	設計通過蘇伊士運河的中型貨船，容量在 120,000 至 200,000 DWT 之間。 它們旨在通過世界上大多數港口。目前，蘇伊士型的長度約為 20.1 公尺（66 英尺），吃水深度不得超過 50 公尺（164.0 英尺）。
超大型油輪 (VLCC, Very Large Crude Carriers) 超巨型油輪 (ULCC, Ultra Large Crude Carriers)	超大型油輪的尺寸在 180,000 到 320,000 DWT 之間。它們在使用終端時非常靈活，並且還可以在具有深度限制的端口中操作，廣泛用於北海，地中海和西非。 超巨型油輪是世界上最大的船舶，尺寸超過 320,000 DWT，用於從中東到歐洲，亞洲和北美的長途石油原油運輸。

資料來源：”Ship Sizes”, ***Maritime-Connector***, accessed January 22, 2018, http://maritime-connector.com/wiki/ship-sizes/

有專家認為，經營超級油輪船隊並非易事，存在著投資週期長、高風險等問題，且建造超級油輪船隊是龐大且複雜的工程，除了由政府主管部門引導政策，

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

同時也要航運業、石化業、造船業及金融業等產業的共同配合。為配合北京「國油國運」政策，中國主要企業都以「長期穩定」、「短期浮動」的彈性價格計算，及國家需多少貨源石油集團就分配多少艙位的方式共同推動國油國運政策。[55]

2014 年，中國原油進口約 3.1 億噸，其中 48%來自中東，其餘則是北非，這種長距離的原油運輸主要是由 30 萬噸級超大型油輪(VLCC)進行。中國的 30 萬噸級超大型油輪船隊主要企業為招商輪船(屬招商集團旗下)、中海發展(屬中海集團旗下)及大連遠洋(未上市，屬中國遠洋集團旗下)，2015 年三大石油航運企業的超大型油輪船隊規模為 70 艘，預估 2018 年訂單交付後將增加至 95 艘，以此船隊規模來看，若一艘超大型油輪一年能執行 7 個航次的「中東-中國」航線石油運載，70 艘超級油輪一年則可運輸約 1.5 億噸原油，幾乎達到 2014 年中國原油進口量的 50%，隨著中國經濟告別爆發式成長而逐漸穩定，可想原油需求增速也將步入個位數，若 2015-2020 年的中國原油進口量平均增速為 5%， 2020 年國油國運比例將達 80%，則中國船東在 2020 年全年承擔的中國原油運量將較 2014 年增加 2 億噸，約為 95 艘超大型油輪的年運量，中國三大航運企業在 2015 年有 25 艘超大型油輪訂單，還有 70 餘艘的市場空間。[56]。

二、中國大陸海運發展朝第四代港口邁進

隨著經濟全球化的演進，國際貿易的發展讓全球航運需求增加，推動了貨櫃運輸與物流服務的發展，運輸業市場競爭加劇，各間公司經營更加著重在提高運輸效率、成本的降低，向相關產業鏈加速擴張，例如海運資源向大型物流公司集中、遠洋運輸船舶朝向大型化及超大型化發展，「合作聯盟」似乎是航運業在激烈的市場競爭中較佳的營運策略。[57]

---

[55] 「『國油國運』－陣痛中加速突圍」，**招商局能源運輸股份有限公司**，2007 年 8 月 11 日，檢索日期：2017 年 12 月 10 日，網址：http://www.cmenergyshipping.com/News/1031.html

[56] 「到 2020 年『國油國運』，將帶來 95 艘 VLCC 的需求」，**招商局能源運輸股份有限公司**，2015 年 4 月 20 日，檢索日期：2017 年 12 月 10 日，網址：http://www.cmenergyshipping.com/news/2412.html

[57] 高輝清、劉伊佩，「第四代港口發展規劃不可盲目上馬」，**國家信息中心**，2014 年 8 月 7 日，檢索日期：2017 年 7 月 3 日，網址：http://www.sic.gov.cn/News/455/3186.htm

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

港口業是全球航運重要的一環，由於經濟全球化的大趨勢不會改變，資本在全球範圍內配置資源以實現成本最低的衝動不會改變，港口業規模化發展趨勢也不會停止。面對新世代的競爭，港口功能的提升有了更高一層的要求，即要求港口要向著全球資源配置中心的目標轉型升級。一些大港口可能藉著危機帶來的行業洗牌之機而加快，大型航運公司由於更有聯盟一體經營的優勢，從而加速航運資源朝向少數集團集中。

聯合國貿易和發展會議（*United Nations Confrece on Trade And Development, UNCTAD*）曾對港口功能、主要貨物、功能戰略、活動範圍、組織及生產特點等，將港口分類及作過下列闡述：[58]

第一代港口單純僅作「運輸中心」功能，主要提供船舶停靠、海運貨物的裝卸、運轉和倉儲等功用，其他活動通常不在港區進行，是 20 世紀 60 年代以前的港口；第二代港口被視為「運輸及服務中心」，除了提供第一代港口的貨物裝卸倉儲以外，還被允許承擔並向其用戶提供工、商業服務，基於更開放的概念和管理態度，各國政府開始制定港口政策，立法和發展戰略，這時期的港口與城市的關係開始變為密切，在港口組織內部，隨著港口貨物吞吐量的增加，不同的運轉活動變得更加完整，歸類在 20 世紀 60 至 80 年代的港口；第三代港口則定位為「國際物流中心」，除了作為海運的必經通道在國際貿易中繼續保持有形商品的強大集散功能並進一步提高有形商品的集散效率之外，還具有將有形商品、技術、資本及訊息集於一體的物流功能，是 20 世紀 80 年代開始的港口；相比前三代港口，第四代港口的功能定位，不再是被動提供服務的主體，而是為供應鏈提供運行動力的組織者和策劃者。通過與供應鏈上下游企業實行合作、併購供應鏈中的相關企業以及外購運輸能力等方式，第四代港口企業逐漸跳出傳統服務框架並成功涉足供應鏈其他環節，已經從保證經濟活動順暢完成的「後勤服務總站」轉變為推動經濟活動有效運行的「前方調度總站」，日益成為輻射區域經濟活動的決

[58] "Port development – from a transport center to a logistic platform", ***Review of Maritime Transport 1992***, (Ggeneva: *United Nations Confrece on Trade And Development, UNCTAD)*, 31 Dec 1993, *pp 47-50*

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

策組織和運行基地，[59]中國大陸為了配合一帶一路倡議，因應油貨輪越來越大的趨勢，推動重點港口升級計畫，朝向第四代港口邁進。

三、上海港：經營與技術的指標

上海港位於中國大陸東部海岸線與長江交叉點，依江面海、地理位置優越，隨著洋山深水港的建成，上海港成為兼有河口港與海岸港的港口，主要由軍工路、朱家門、張華濱、外高橋、寶山、高陽、共青、復興、新華、民生、開平、東昌和洋山等港區所構成。上海港的貨櫃碼頭主要以洋山、外高橋、吳淞三大港區為主，共有 46 個貨櫃泊位，155 台貨櫃吊橋機，463 台場地輪胎吊機，貨櫃堆場總面積計有 634 萬平方公尺；散雜貨碼頭則以羅涇、吳淞和龍吳三大港區為主，計有 57 個泊位，堆場總面積計 126.9 萬平方公尺。其中，洋山深水港是上海港的重要港區，其一到三期的主體工程於 2009 年末竣工後，擁有 16 個貨櫃裝卸泊位，最大可供 15 萬噸的貨櫃船停靠，年貨櫃吞吐量可達 930 萬 teu，洋山港第四期工程也在 2017 年末完工，成為全球首屈一指的全自動碼頭，[60]洋山港的重要任務就是完成十三五所賦予消化上海港的港務增量，未來洋山港將是上海港貨櫃吞吐增長重要支點。[61]

上海港迄今航線已遍及全球，直達美洲、歐洲、大洋洲、非洲及東北亞、東南亞等地的航線有 200 多條，每個月的貨櫃船航班密度達到 2000 餘班船次，是中國大陸貨櫃船航線最多、航班密度最高、覆蓋面積最廣的港口，國際大型重公司都已進駐於此，上海港的主要業務除了有港口貨櫃、大宗散貨和雜貨的裝卸生產，舉凡船舶拖帶、引航、理貨、駁運、倉儲、船貨代理、集卡貨運、國際郵輪服務等，[62]從經營成果來看，2016 年全球貨櫃吞吐量排名裡，第一名的上海港貨

---

59 "Ports Newsletter N°19", ***United Nations Confrece on Trade And Development, UNCTAD***, November 1999, *pp 9-12*

60 「上海洋山港碼頭-邁向無人化」，**聯合新聞網**，2017 年 12 月 11 日，檢索日期：2017 年 12 月 15 日，網址：https://udn.com/news/story/7333/2867640

61 整理自「上海國際港務（集團）股份有限公司」網站，網址：http://www.portshanghai.com.cn/jtwbs/webpages/index.jsp

62 陳月英、王永興編著，世界海運經濟地理（北京：科學出版社，2011 年 8 月），頁 40-41。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

櫃吞吐量為 3713 萬 teu，比排名第二的新加坡還多 620 萬 teu 左右，2017 年更上看 3900 萬 teu，[63]顯見由上海國際港務集團對於上海港管理與技術已領先群倫，是其他港口效仿比較的對象。

第四節 小結

中國為解決「產能過剩」、「美國的戰略圍堵」及「長期依賴進口能源」，等國內外問題，終於在 2013 年，由習近平提出共同建設一帶一路倡議，期望歐亞非各國能透過良性互動，這個橫跨歐亞洲的貿易網絡將刺激各國之間的貿易出口，推動該地區的經濟發展。一帶一路倡議發展迄今，在國際間也取得了一些成就，2017 年 3 月 17 日，被正式寫入聯合國決議以敦促各方應為一帶一路建設提供安全保障環境，推進互聯互通務實合作，2017 年 5 月「一帶一路」國際合作高峰論壇更是北京所舉辦過最高規格的國際會議，各國政要與國際組織計 1500 多名代表參與會議，會後達到了 76 大項、270 多項具體成果，2017 年 10 月的十九大更是將一帶一路列入中國共產黨黨章，昭告世界一帶一路是長期發展、永續經營的政策目標。

21 世紀海上絲綢之路方面， 2017 年 6 月發布《「一帶一路」建設海上合作設想》為「一帶一路」的海上合作提出了具體且明確的政策目標，三條藍色經濟通道的闡述更是標示著中國發展海權的方向與決心，此外，中國大陸長期仰賴原油進口，到了 2007 年已成為全球第二大石油消費國和第三大石油進口國，在能源安全的思維下瞭解建造屬於中國自己的遠洋運油船隊勢在必行，因此在國油國運政策推動下，積極擴充國家主要航運公司的超大型油輪數量，2015 年三大石油航運企業的超大型油輪船隊規模為 70 艘，國油國運總量達到該年度進口原油的 50%，中國造船業也連帶受益，2017 年，中國大陸的造船業已超越日、韓，成為世界第一。

[63] “One Hundred Ports 2017: Maritime intelligence”, ***Lloyd’s List***, p20.

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

隨著經濟國際貿易的發展及全球航運需求增加，推動了貨櫃運輸與物流服務的發展，面對新世代的競爭，港口功能的提升有了更高一層的要求，不再只是單純的物流功能。上海港隨著 2017 年末洋山港的竣工，性能與服務再度攀升，是中國大陸貨櫃船航線最多、航班密度最高、覆蓋面積最廣的港口，貨櫃吞吐量也超越新加坡成為全球最大港，其港埠經營與港口建造、貨物裝卸技術的可以說已成為指標，成為推銷基礎設施建設最好的廣告。

雖然「一帶一路」戰略與 21 世紀海上絲綢之路在中國國內外取得如此成就，但許多國家都質疑該政策背後的真正動機不單純，很大一部分的原因與南海爭議有關，就在國際法庭宣判中國的南海主張無效後，北京政府仍不顧他國反對，執意繼續在南海島礁填海造島、建設深水港及軍事設備，種種舉措嚴重讓東南亞國家產生不信任感，並隨著 21 世紀海上絲綢之路進入印度洋，並讓珍珠鏈戰略的說法四起，普遍國家認為中國大陸的一帶一路戰略為了其本身的利益，增加對區域的掌控權。

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

第三章 點的布局

自古以來，海洋就是世界經濟貿易、文化交流的天然通道，而「21 世紀海上絲綢之路」是全球政治、貿易格局不斷變化形勢下，中國連結世界的新型貿易之路，其核心價值是海上通道和戰略安全，而 21 世紀海上絲綢之路的合作對象不僅限於東協國家，而是以港口為節點，進而往線與面來發展，共建安全、通暢的運輸路線，串起東協、南亞、非洲及歐洲的經貿合作，因此，要達成此一目標，先要從港口開始。

第一節 東南亞與大洋洲

一、馬來西亞：皇京港（Melaka Gateway）

中國大陸為了突破麻六甲困局，期望藉 21 世紀海上絲綢之路擴大在該區域的影響力，並找尋可靠的港口節點。麻六甲海峽由印度尼西亞、新加坡及馬來西亞共同管理，就各個國家來看，儘管新加坡地理位置優越、港口管理和效率舉世聞名，但在軍事安全方面和美國有密切往來，意味著新加坡不可能是中國大陸的選擇；印度尼西亞國內遍布海上通道，巽他海峽、龍目海峽也在其中，因此對印尼的港口布局也在中國大陸的考慮範圍內，馬來西亞則因近年來與中國大陸的經濟貿易往來升溫，又與新加坡有競爭關係，因此成為中國大陸的優先選擇。

中國大陸和馬來西亞從 2016 年中開始洽談共建港口，最後兩國決定投入 800 億元人民幣合作馬來西亞國家級重點綜合發展專案–麻六甲皇京港項目。該項目建成後預期將提升當地的基礎設施條件、促進馬來西亞的經濟發展，對中馬合作也具有重要意義；屆時也可能超越新加坡成為麻六甲海峽上最大的港口並危及新加坡的航運地位。陸方主要由國企中國電建集團國際工程有限公司（Power Construction Corporation of China）作為皇京港項目的總承包商，[1]於同年 9 月 1

[1] 深圳鹽田港集團有限公司、日照港集團有限公司則作為港口投資管理單位，配合中國電建集團共同建設皇京港項目。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

日與馬來西亞該項目的總開發商—凱傑發展有限公司簽訂合作協定，共同開發及建設皇京港項目中 3 個島嶼上的旅遊、商業、房地產和臨海工業園區等項目。另由凱傑發展有限公司與麻六甲州政府子公司（CMI）及廣東省政府聯合開發第四島。皇京港深水補給碼頭奠基儀式已於 2016 年 10 月 19 日在麻六甲舉行，並在 2017 年 7 月 18 日舉行一期填海造陸項目的簽約儀式。

按照規劃，[2]3 個島嶼將綜合發展成為智慧城市。其中，第一島將建造旅遊、文化遺產及娛樂區；第二島定位為整個城市的功能核心，經濟、金融、科技、文化、商業、物流等將高密度及中在此處；第三島為天然礁石島，將建成綜合深水碼頭；第四島則規劃為臨海工業園區，將由中國大陸主導和項目審批。不過，由於項目太大，因此皇京四島為分批建設，目前第三島深水港項目建設最快，將於 2019 年竣工，而整個皇京港開發預計在 2025 年完成。皇京港項目建成後，可望為當地民眾和全球旅客提供文化旅遊、休閒娛樂、醫療養老及商業經營等各方面的服務，也為往返麻六甲海峽的海運提供中轉和補給服務。綜合上述，皇京港該竣工後，麻六甲海峽區域內的港口競爭將出現消長的新變化，皇京港將可能取代新加坡成為區域內最大港口。

二、印度尼西亞：丹戎不碌港（Port of Tanjung Priok）

印尼是著名的千島之國，島與島之間的交通運輸交與經濟交流主要依靠海、空運，港口對其發展的重要性不言而喻，印尼擁有的 25 個戰略性港口中，最大也最繁忙的是首都雅加達的丹戎不碌港。丹戎不碌港為印度尼西亞吞吐量最大及最先進的港口，處理印度尼西亞船舶運輸總量 50%以上。位於北雅加達丹戎不碌區，由印度尼西亞國有企業 PT Pelindo II 營運。貨櫃碼頭被稱為雅加達國際貨櫃碼頭（JICT），由香港和記港口集團(Hutchison Ports)及 Pelindo II 共同營運，為印度尼西亚最大的貨櫃碼頭。

[2] 摘整自：「麻六甲皇京港全盤（3 個島嶼）規劃」，http://melakagateway.my/b2/

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

2014 年 10 月，佐科威（Joko Widodo）出任印尼總統後，提出了建設「全球海洋支點」戰略，其中提出加強基礎設施建設，尤其是建立海洋高速公路、開發大型商業港口、加強島嶼之間的互聯互通、促進貨物運輸和貿易發展等重點項目。印尼政府也同透過制定政策的方式，將船舶製造、橋梁、港口、碼頭等基礎設施列為重點發展項目，誓讓丹戎不碌港成為國際貿易樞紐。佐科威政府計畫在 2014-2019 年間投入 58 億美元擴建丹戎不碌港港，並繼續推動新不碌港（New Priok，即卡里巴魯港 Kalibaru Port）的建設，希望打造成東南亞地區新轉運港口樞紐並取代新加坡。

2015 年，日本政府宣佈投資 7 億美元以支持日本三井物產公司在印尼基礎設施建設。2017 年 1 月，日相安倍訪問印尼期間，再次提出與印尼在基礎設施建設與海洋領域加強合作，共同開發馬魯古（Moluccas）群島的馬瑟拉（Masela）油氣田，而中國大陸的「一帶一路」倡議與印尼的「全球海洋支點」戰略高度契合，兩國在海上基礎設施建設、發展海洋經濟方面有較大合作空間。目前，由中遠海運和招商局集團正聯合參與丹戎不碌港擴建的招標，期望拉近兩國關係，共同發展雙方的海洋、能源與港口合作。[3]

由於丹戎不碌港的新貨櫃碼頭開始運營，讓大型船隻能夠停泊，使得丹港的貨櫃吞吐量在 2016 年成長了 6%。新不碌一號貨櫃碼頭（NPCT1）由國有港口成立的合資公司運營商印度尼西亞港口公司（又名 PT Pelabuhan 印度尼西亞 II，或 Pelindo II）、三井物產、PSA International 和 NYK Line 負責經營。有一個處理 1.5m teu 的容量，總碼頭長 850 公尺，寬 16 米草案沿岸泊位，已於 2016 年 8 月開始啟，碼頭配備 8 艘巴拿馬型碼頭起重機和 20 台輪胎式龍門起重機。隨著 ERTG 的使用和「冷熨」設備，新不碌港尋求讓終端成為最環保的設施之一集裝箱運輸業務。丹戎普里克是印度尼西亞最大的港口，年產能約為 6 百萬 teu。港口運營商 IPC 有 12 個港口分支機構，主要位於印度尼西亞西部。

[3] 張彥超，「印尼丹戎不碌港：東南亞未來轉運樞紐」，**壹讀**，2018 年 2 月 20 日，檢索日期：2018 年 3 月 10 日，網址：https://read01.com/zh-tw/7D4Og88.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

在過去擁擠的丹戎不碌港，2015 年完成了 NPCT1 的建設工程，除了所需的操作設備之外，還包括碼頭，貨櫃堆場和南部水域通道。預計在 2021 年前後又將有兩個碼頭竣工營運，預計將增加 3 百萬 teu 的處理能力。整建新不碌港項目全部資金約 30 億美元，合資夥伴提供約 10 億美元，而 IPC 通過內部資金和債務提供約 15 億美元。[4]

三、澳大利亞：達爾文港（Darwin Port）

達爾文港戰略定位為澳大利亞離亞洲最近的港口，也是澳洲貿易的國家北部門戶。它還是阿拉弗拉海，帝汶海和西澳大利亞沿海水域不斷擴大的海岸油氣田的重要支持樞紐。它是湯斯維爾和弗里曼特爾之間唯一一個可以完全使用多式聯運服務的港口。達爾文港提供世界一流的引航和港口控制系統，以及無縫供應鏈，能夠處理集裝箱和普通貨物，散裝液體，散裝物料，活出口貨物和重型超大貨物。達爾文港還為堡山碼頭設施的遊輪和海軍艦艇提供服務。

東臂碼頭（East Arm Wharf, EAW）是一個長約沿著 865 公尺的多用途碼頭，沿線設有 4 個泊位，其中，1、3 泊位主要用於裝載普通貨物、貨櫃、機動車輛和牲畜，2 號泊位用於裝載散裝礦石，並設有一個軌道式乾散貨船裝載機，可用於裝載如礦渣和石膏等類的乾散貨，可以在任何東臂碼頭泊位進行處理。4 號泊位主要用於散裝液體商品，並具有專用的散裝液體輸送設施。碼頭的長度有助於靈活彈性的分配泊位給停靠的船舶。與達爾文港協商後，EAW 可能會發生重型起重作業。貨物處理活動由在東臂碼頭，EAW 有一個軌道式裝載的大型礦物裝載機，最大產能為每小時 2000 噸。散裝礦石，如鐵礦石和錳，通過專用的鐵路傾倒和輸送系統從鐵路貨車轉移到堆放區。這些礦物質通過卡車從庫存運輸到裝載機卡車轉儲處，以裝載到散貨船上。

堡山碼頭（Fort Hill Wharf, FHW）長度為 300 公尺，天然深水泊位距中央商務區僅數分鐘路程。該設施包括一個能夠接受離岸國際客運處理的客運碼頭。 堡

[4] "One Hundred Ports 2017: Maritime intelligence", ***Lloyd's List***, p62.

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

山碼頭主要用於巡航和艦船訪問以及小型非貨物運輸船。堡山碼頭可以容納最長達 350 公尺的船舶。

2015 年 10 月財政吃緊的澳洲北領地政府以 5.06 億澳元將達爾文港碼頭，包括達爾文海上供應基地和堡山等碼頭等設施租賃給中國大陸的嵐橋集團（Landbridge Group），[5]嵐橋集團擁有達爾文港長達 99 年的經營權，[6]包含在中國和澳大利亞開展業務。嵐橋集團計劃在達爾文港的東臂碼頭（East Arm Wharf）和堡山碼頭（Fort Hill Wharf）開發基礎設施來滿足未來客戶的需求，並透過該公司在該地區的廣泛業務網絡，增加了與亞洲的貿易機會。[7]

儘管達爾文港的硬體設備普遍不佳，但它長期以來一直具有戰略價值，然而這座澳洲當地企業家口中的「小破碼頭」租賃給中國企業的消息傳出之後，卻令各界譁然，理由是這座不起眼的港口不但是通往南海的戰略門戶，還是美國海軍陸戰隊的訓練基地，此外，美軍使用的燃料儲存罐就位於嵐橋集團租下的區域裡，根據澳洲北領地政府所約定的條款，嵐橋集團負責確保船舶安全進出達爾文港，故澳洲、美國和其他國家的船舶進出達爾文港時，必須要通知管理機構—嵐橋集團，某些情況下甚至要徵得其同意，[8]未來相關國家若想在該港口新建一些設施，就只能選在不受嵐橋集團管轄的地方。

此外，達爾文港鄰近龍目海峽(Lombok Strait)、托雷斯海峽(Torres Strait) 及帝汶海大日出（Greater Sunrise）油氣田，由於龍目海峽及托雷斯海峽是西澳大利亞用於開往中國以及東亞港口的重要鐵礦石貿易航線，因此中國當局可能將達爾文港作為監測往來船隻與油氣田開發的重要節點。[9]

---

[5] 「澳洲總理為向中國公司租賃達爾文港辯護」，**BBC 中文網**，2015 年 11 月 19 日，檢索日期：2017 年 8 月 20 日，網址：http://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2015/11/151119_australia_china_port

[6] Helen Davidson, “Chinese company secures 99-year lease of Darwin port in $506m deal”, ***The Guardian***, October 13, 2015, accessed August 20, 2017, https://www.theguardian.com/australia-news/2015/oct/13/chinese-company-secures-99-year-lease-of-darwin-port-in-506m-deal

[7] 摘整自達爾文港港務局 Darwin Port Authority, 網址：https://www.darwinport.com.au/

[8] 「各國軍艦進出須同意，中國租下澳洲達爾文港」，**東方日報**，2015 年 12 月 18 日，檢索日期：2018 年 3 月 31 日，網址：http://www.orientaldaily.com.my/s/118457#

[9] John Hill, “DARWIN – A CHINESE PORT & CHOKE POINTS July 2017”, ***Towards the Final Hour***, July 31, 2017, accessed August 20, 2017, http://towardsthefinalhour.com/2017/07/darwin-chinese-

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

第二節 南亞

一、緬甸：皎漂港（Kyaukpyu）

皎漂港是緬甸西部鄰近孟加拉灣的沿海港口城鎮，2010 年至 2015 年間，由中國石油天然氣集團公司和緬甸石油和天然氣企業兩家國有企業以此為起點，合資建造了中緬油氣管道，管道係由中緬原油管道和中緬天然氣管道所組成，由皎漂港為起點，途經若開邦、馬圭省，曼德勒省，撣邦、南坎進入雲南，全長約 793 公里，其中天然氣管道於 2013 年投入運行，每年可向中國輸送 120 億立方公尺天然氣，石油管道也在 2017 年 4 月開始運營，每年可運輸 2200 萬桶石油，相當於中國 2016 年石油進口量的 6%連接中緬油氣管道，[10]中緬油氣管道是中國大陸為突破麻六甲困境的重要戰略，要確保油氣管道能穩定運輸能源，布局皎漂港就成了重要目標。

2014 年 9 月，緬甸政府對國內外企業公開招標皎漂經濟特區開發案，2015 年 12 月 30 日，緬甸皎漂經濟特區招標審查委員會在內比都宣佈，由中國中信集團（CITIC）、中國招商局集團（CMHI）、中國港灣工程有限責任公司（CHEC）、中國天津泰達（TEDA）、中國雲南建工（YNJG）、泰國正大集團（Charoen Pokphand Group）組成的中信聯合體獲得皎漂經濟特區深水港和工業區項目。依據中信集團的規畫，占地約 1000 公頃的皎漂經濟特區深水港開發案將分 4 期構工建設，其中包含建設馬德島和延白島兩個港區共 10 個泊位，總工期約 20 年。[11]

原本緬甸、中國各擁有皎漂港股權各半，中信集團另擁有該港 50 年營運權，且可再延長 25 年，[12]但北京標下具有經濟價值的皎漂經濟特區的特區港口、工業區等計畫，自然尋求更進一步的掌控，特別是列為一帶一路重點皎漂港，中國

---

port-choke-points-july-2017/

[10] 「中緬油管道試運行—中東原油首次在印度洋上岸」，**中國經濟網**，2015 年 2 月 1 日，檢視日期：2018 年 3 月 31 日，網址：http://intl.ce.cn/sjjj/qy/201502/01/t20150201_4484279.shtml

[11] 「中信聯合體中標緬甸皎漂經濟特區項目」，**走出去智庫**，2016 年 1 月 5 日，檢視日期：2018 年 3 月 31 日，網址：http://www.cggthinktank.com/2016-01-05/100074952.html

[12] 徐子軒，「港口換大壩？ 緬甸落入經濟與政治困境」，**聯合新聞網**，2017 年 10 月 2 日，檢視日期：2018 年 10 月 30 日，網址：https://udn.com/news/story/6853/2734565

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

試圖以放棄具爭議的密松大壩（Myitsone Dam）做為交易，並於 2017 年獲得皎漂港 70%的股權。[13]

緬甸的政治和法律限制了中國軍事進入皎漂港可能性，該項目旨在幫助中國避開脆弱的馬六甲海峽，並幫助中國西南腹地的發展，增加區域影響力。[14]像「一帶一路」倡議下的許多重大項目一樣，有充分理由擔心該項目可能會給中國在緬甸帶來危險的經濟槓桿水平，特別是如果內比都政府被迫轉向中國貸款以資助其在中國的份額港口和經濟特區的總和可能佔全國 GDP 的 5%。

二、孟加拉：吉大港（Chittagong）

吉大港位於孟加拉東南部，為該國第二大城，是孟加拉的主要海港，處理該國約 92%的進出口貿易，對於孟加拉的經濟至關重要，考慮到航運船舶貨櫃化的需求增長，吉大港港務局在與現有貨櫃碼頭 CCT 相鄰的港口開發了另一個新的貨櫃碼頭（NCT）。[15]

吉大港在 2016 年繼續穩步增長，其中 16%在過去的幾年裡，孟加拉國的主要港口已經從擴張中受益，其中包括設立新設備和對現有設施進行現代化改造，以提高港口的貨物處理能力，加深船舶泊位，改善往返港口的交通流量。吉大港制定了預算為 19 億美元總體規劃，由亞洲開發銀行資助銀行，以促進未來幾年的再增長。該港口有 9 個項目在發展名單上，包括博登加灣（Patenga Bay）碼頭的建設以及拉爾迪亞的多功能碼頭，以加強日益增多的呼籲港口的集裝箱船舶。投資也用於建造一個新港口在孟加拉灣一個 1,200 英畝的島嶼上，離開博登加灣海岸和吉大港附近。被命名為海灣碼頭，這將有一個吃水深達 13 公尺至 14 公尺的深水港。目前，這是最大的挑戰與吉大港相比，它的吃水深僅有 9.5 公尺，對

[13]「中緬關係回暖，中國拿下皎漂港 70%股權」，**美國之音**，2017 年 10 月 21 日，檢視日期：2018 年 10 月 30 日，網址：https://www.voachinese.com/a/voanews-20171020-china-kyaukpyu/4079284.html

[14] Gregory Poling, “Kyaukpyu: Connecting China to the Indian Ocean”, *Center for Strategic and International Studies*, ***CSIS***, April 4, 2018, May 6, 2018, https://amti.csis.org/kyaukpyu-china-indian-ocean/

[15] 整理自吉大港港務局 The Chittagong Port Authority, http://www.cpa.gov.bd/

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

於許多現代化的貨櫃船而言還不夠深。同時，採購港口去年 3 艘翻修的貨櫃船也增加了將貨物從吉大港轉運到博登加灣內陸貨櫃碼頭。作為港口擴建計劃的一部分，港務局引進了兩台橡膠輪胎式龍門起重機和四台叉車。[16]中國大陸若在此港建立海軍基地，將與瓜達爾港、漢班托塔港，形成印度洋圍堵的態勢，然而吉大港的興建雖是商港用途，亦可作為雲南油、氣及鐵公路的對外出口，對中國石油輸運避開麻六甲海峽有一定的助益，戰略價值不言可喻。[17]

2010 年哈西娜出訪中國時，主動邀請北京投資發展吉大港，孟加拉國計劃在 2055 年前能將吉大港港口的處理能力提高 3 倍，從目前的 3050 萬噸貨物增加到 1 億噸，讓該港口能成為轉運印度東北部各州、尼泊爾、緬甸以及中國的重要據點。發展港口是中國與孟加拉國合作的重要組成部分，孟加拉國希望以更廣泛的方式發展港口，中國開始建設一條長 771 公里的油氣管道，將雲南的瑞麗連接到緬甸的馬代島(Maday Island)。[18]

2018 年中國開始在吉大港內開發佔地 750 英畝的工業園區，主要供中國製造企業使用，這是推動擴大與南亞及其他地區聯繫的一部分。國營的中國港灣工程公司將持有與孟加拉國經濟特區管理局（BSEZA）合資公司 70%的股份，該開發案需 5 年才能完工營運，[19]雖然孟加拉的國土面積和目前的經濟體量不大，但其憑藉著地緣位置和人口優勢日益成為南亞地區的重要國家，特別是在「一帶一路」倡議下，中方在當地投資建設的各類重點項目將有助孟加拉突破自身的基礎設施建設瓶頸。

---

[16] One Hundred Ports 2017: Maritime intelligence, ***Lloyd's List***, p108.

[17] 劉啟文，「前進印度洋中共珍珠鍊戰略之剖析」，**海軍學術雙月刊**，第 45 卷第 5 期，2011 年 10 月，頁 40。

[18] Ananth Krishnan , "China offers to develop Chittagong port", ***The Hindu***, March 16, 2010, accessed April 30, 2018, https://www.thehindu.com/todays-paper/tp-international/China-offers-to-develop-Chittagong-port/article16002756.ece

[19] Serajul Quadir, "China to develop Bangladesh industrial zone as part of South Asia push", ***Reuters***, April 4, 2018, accessed April 30, 2018, https://www.reuters.com/article/us-bagnladesh-china/china-to-develop-bangladesh-industrial-zone-as-part-of-south-asia-push-idUSKCN1HB1M2

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

三、斯里蘭卡：科倫坡港、漢班托塔港

(一) 科倫坡港（Colombo）

科倫坡港位於斯里蘭卡西南沿海凱拉尼河口南岸，鄰近印度洋的北側，位在斯里蘭卡首都科倫波的核心商業區，是該國最大的港口，[20]，科倫坡港由中方建設企業和斯國家港務局共同開發，2014 年 9 月正式破土動工以來進展迅速，該項目將填海造地 269 公頃，規劃建設規模達到 565 萬平方公尺，主要包括住宅、酒店、辦公樓、商場等配套設施，工程項目計畫 5 至 8 年初步形成規模，20 至 25 年全部建設完成，南港碼頭投資額為 5.5 億美元，2014 年提前竣工並投入運營。該碼頭的集裝箱輸送量預計將達到 235 萬 teu，從而帶動整個科倫坡港的航運業務飛速向前發展。斯港口運輸部部長馬欣達·薩馬拉辛哈欣喜地表示「中斯兩國政府、企業和社會資本在港口專案上的合作取得了舉世矚目的成績」，可倫坡港未來必將迎來更大的發展，科倫坡外環高速公路是中斯兩國在交通基礎設施建設領域的又一指標性項目。該專案工程規模浩大，規劃方案編制複雜，技術施工難度較高。經過中斯兩國政府、專案工程師和施工人員的不懈努力，該專案在重點課題和施工領域裡取得了突破性進展，斯國總理維克勒馬辛哈(Ranil Shriyan Wickremasinghe）表示，科倫坡港口城將按照國際標準建設，將把斯里蘭卡變成印度洋地區的一個樞紐中心。[21]

中國招商局集團旗下的招商局港口控股有限公司持股 85%、斯里蘭卡港務局持股 15%，自 2014 年竣工營運以來，科倫坡港整體整建帶動了港務貨櫃碼頭業績提升，2016 年科倫坡港貨櫃運輸量和 2015 年相比成長了 10.6%，突破 200 萬 teu，達到 573.4 萬 teu，預計 2020 年吞吐量有望超過 320 萬 teu。[22]面對外界

[20] 陳月英、王永興編著，世界海運經濟地理（北京：科學出版社，2011 年 8 月），頁 82。
[21] 「『一帶一路』孟加拉灣發展綜述：多個重大專案落地生根」，**中國一帶一路網**，2018 年 1 月 5 日，檢索日期：2018 年 1 月 30 日，網址：https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/hwxw/42612.htm
[22] 「科倫坡港集裝箱輸送量大幅增長」，**新華網**，2017 年 3 月 12 日，檢索日期：2017 年 4 月 15 日，網址：http://www.xinhuanet.com/fortune/2017-03/12/c_1120613226.htm

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

質疑港口恐將被中國大陸軍事化，總統西里塞納（Maithripala Sirisena）今年 8 月告訴當地記者，該碼頭將不會私有化，並將繼續受到斯里蘭卡港務局的監督。[23]

(二) 漢班托塔港（Hambantota）

漢班托塔港鄰接印度南端，為中東、歐洲、非洲至東亞大陸的海運航線必經之地，斯里蘭卡地處印度洋中樞，自古就有「東方十字路口」之稱，是歐亞之間重要的國際貿易和石油運輸通道，漢班托特對中共的意義在於它與印度南海岸接壤，能夠成為中共在印度洋最重要的中轉樞紐之一。[24]

2005 年時任總統的拉賈帕克薩斯(Mahinda Rajapaksa)政治立場親中，上任後即指示要在斯里蘭卡南部的漢班托塔建設新的大型深海港，並讓中國參與這起開發案，斯里蘭卡政府被要求接受中國港灣工程有限責任公司作為港口承建方，以獲得 3.07 億美元的貸款，[25]斯里蘭卡政府獲得北京的資助後，漢班托塔港工程自 2008 年 1 月 15 日開始動工，總規劃共區分四期進行施工，全部工程將在 2022 年完成，年貨櫃吞吐量預計將達 2,000 萬箱 teu。

該項目的第一階段始於 2010 年。資金分為三類貸款，均由中國公司提供資金。為了向中國償還高額政府債務，該港口未能吸引所需的交通量，2015 年，拉賈帕克薩敗選下台，新總統西里塞納(Maithripala Sirisena)領導的政府卻難以償還前任政府所攬下的債務，[26] 2016 年 12 月，斯里蘭卡政府宣布將以 11.2 億美元的價格將漢班托塔港口 80%的股權出售給招商港口控股公司。該公告引發了工會和反對派團體的抗議，導致雙方將中國在合資企業中的股份修改為 70%。特

[23] One Hundred Ports 2017: Maritime intelligence, ***Lloyd's List***, p61

[24] 陳牧民，「陳牧民觀點：中國在印度洋佈局－斯里蘭卡漢班托塔港觀察紀實」，**風傳媒**，2015 年 1 月 27 日，檢索日期，2018 年 3 月 31 日，網址：http://www.storm.mg/article/40406/20150126/陳牧民觀點：中國在印度洋佈局－斯里蘭卡漢班托塔港觀察紀實

[25] Maria Abi-Habib, "How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port", ***New York Ttimes***, June 25, 2018, accessed June 30, 2018, https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html

[26] Maria Abi-Habib," How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port", ***The New York Times***，June 26, 2018, accessed June 30, 2018, https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

許經營協議於 2017 年 7 月 29 日完成，2017 年 12 月，斯里蘭卡正式將港口業務移交給招商港口控股。[27]

每年雖然有數萬條貿易船舶往來印度洋，卻只有少數船隻選擇靠泊漢班托塔港。它建造成本為 15 億美元，並被列入中國的「一帶一路」計劃，這是鄰國的一項龐大的基礎設施發展計劃，[28]斯里蘭卡大量借貸建設港口，無法償還貸款，然後給了中國 99 年的債務減免租約，不斷引發了諸國的擔憂，即北京計劃援助超過 5000 億美元的項目，可能會讓中國控制同樣擁有軍事用途的戰略基礎設施。但是接管港口的中國企業招商局集團，希望證明這些懷疑論者是錯誤的，招商局集團希望利用中國到歐洲的航運經驗，使漢班托塔港獲利。

儘管如此，在與新加坡，馬來西亞和中東等港口競爭營運量前，漢班托塔港還有很長的路要走，即使其擁有絕佳地理位置，其處理的集裝箱進出口等航運業務仍然不足。目前，主要航運公司將貨物運往斯里蘭卡首都科倫坡，並認為沒有理由將業務轉移到南方。全球最大的集裝箱運輸公司馬士基航運公司（Maersk Line）南亞區董事總經理費爾德（Steven Felder）稱「現在判斷漢班托塔港是否對航運業有無價值還言之過早，很大程度上還取決於主航道及支線網絡的連通性，國內貨物的範圍，成本和生產率」，然企業界對漢港的印象多是為中國的戰略利益，以確保關鍵的貿易路線和國際供應鏈。西方航運分析師卡普爾（Rahul Kapoor）認為漢班托塔是中國尋求全球海上優勢的一個很好的例子，在可預見的未來，它仍然是海運業很重要的戰略位置。[29]

中國大陸亦駁回了「一帶一路」倡議具有軍事層面的猜測，並稱其「公開透明」，[30]然而斯里蘭卡政府於今（2018）6 月宣布將南方海軍司令部遷往漢班托

---

[27] Hambantota Deep Sea Port Phase 2, ***CSIS***, accessed March 15, 2018, https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/hambantota-deep-see-port-phase-ii/938b50ad-7e21-418e-a475-7ac007e53314/

[28] Aarti Betigeri, "Hambantota: 'the Chinese port' ", ***Lowy Institute***, 4 July 2018, accessed 5 July 2018, https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/hambantota-the-chinese-port

[29] "Inside China's $1 billion port in Lanka where ships don't want to sotp", ***The Time Of India***, Apr 18, 2018, accessed Apr 20, 2018, https://timesofindia.indiatimes.com/business/international-business/inside-chinas-1-billion-port-where-ships-dont-want-to-stop/articleshowprint/63811395.cms

[30]「中斯合作項目漢班托塔港將用作軍事基地？外交部：完全沒必要」，**新浪新聞網**，2018 年 4

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

塔港，此舉形同默認中國大陸將該港轉為軍事基地具可行性，增加了中國試圖控制該地區的擔憂，特別是在競爭對手印度，[31]儘管斯里蘭卡政府已表示不會允許中國大陸軍事使用該設施，但有學者認為由於漢班托塔港的 99 年租約過長，期間的任何改變都是有可能的。[32]

四、巴基斯坦：瓜達爾港（Gwadar Port）

瓜達爾港位於巴基斯坦俾路支省(Balochistan)瓜達爾市，是一座優良的深水不動港。距離首度喀拉蚩約 460 公里；西邊距全球石油運輸主要通道荷姆斯海峽只約 400 公里，是巴基斯坦通往波斯灣和阿拉伯海的大門，戰略位置重要。[33]

2007 年，巴基斯坦與新加坡簽署《瓜達爾港經營權協議》，由新加坡港務集團作為瓜達爾港二期工程建設和後續經營者，雙方並協議港口收益以新加坡 91%和巴基斯坦 9%的方式分割利潤，新加坡港務集團在獲得經營權並未對瓜港進行任何投資，經過多次協商後，2013 年 2 月，由中國海外港口控股有限公司（中國港控）從新加坡港務集團手中購回瓜達爾港長達 40 年的經營權，在這一過程中，三方都未對原先巴、新兩國洽談《瓜達爾港經營權協議》做任何異動，[34]因此當 2017 年 11 月， 巴基斯坦港口航運部長哈希爾·拜贊久向該國議員公布，在接下來的 40 年，瓜達爾港口運營收入利潤的 91%歸中國，瓜達爾港管理局僅獲得另外的 9%，引起譁然，為此中方解釋是「繼承」兩國原先的協議。[35]

月 16 日，檢索日期：2018 年 4 月 20 日，網址：http://mil.news.sina.com.cn/2018-04-16/doc-ifzfkmth4891640.shtml

[31] "Sri Lanka to move naval unit to Hambantota", ***The Hindu***, June 30, 2018, accessed June 30, 2018, https://www.thehindu.com/news/international/sri-lanka-to-move-naval-unit-to-hambantota/article24300898.ece

[32] 張思思，「一天只有一艘船『一帶一路』專門催生蚊子港」，**信傳媒**，2018 年 4 月 19 日，檢索日期：2018 年 4 月 30 日，網址：https://www.cmmedia.com.tw/home/articles/9520

[33] 蔡松伯，「中國接管巴基斯坦瓜達爾港的戰略意涵」，**南亞觀察**，2013 年 6 月 9 日，檢索日期：2018 年 3 月 31 日，網址：http://old.southasiawatch.tw/detail/231/39

[34] 「中國瓜達爾港項目遇波折，中國企業在外投資還需小心謹慎」，**鳳凰網**，2017 年 11 月 30 日，2017 年 12 月 15 日，網址：http://news.ifeng.com/a/20171204/53829003_0.shtml

[35] 李俊杰，「巴基斯坦瓜達爾港逾 90%收入歸中國，中方辯解：承自新加坡條款」，**香港 01 網**，2017 年 11 月 28 日，檢索日期：2017 年 12 月 15 日，網址：https://www.hk01.com/中國/137013/巴基斯坦瓜達爾港逾 90-收入歸中國-中方辯解-承自新加坡條款

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

此前，中國大陸在 2003 年援助 4 億美元建設瓜達爾港的基礎設施，並在瓜達爾港和阿拉伯海岸的帕斯尼港（Pasni）設立電子監聽站，可監控美、印海軍在印度洋及阿拉伯海的動態。[36]2013 年 2 月 18 日，巴基斯坦將瓜達爾港的建設和營運權正式交予中國海外港口控股有限公司。[37]

中國另斥資 10 多億美元，以瓜達爾港為起點構建中巴經濟走廊（CPEC），未來中國從中東、非洲海上進口的石油，可由瓜達爾港透過中巴經濟走廊運回中國，以避開波斯灣與麻六甲海峽等高風險海域。因此中國開發此一港口除經濟利益考量外，更著眼在其軍事戰略上的價值。

然而，有學者分析這項投資在經濟上是不可行的，北京政府在背後應有其他目的。[38]首先，瓜達爾地區嚴重缺乏民生亟需的淡水資源，[39]飲用水甚至必須由海軍油輪運往瓜達爾地區，[40]這將使得經濟活動變得困難，其次，針對俾路支省巴基斯坦軍隊的長期叛亂使得在周邊地區移動貨物存在著風險，第三，連接巴基斯坦北部和中國西部的紅旗拉甫山口（Khunjerab）海拔 4,733 公尺，一年有三分之一的時間都被大雪封鎖，氣候嚴峻影響著往返中巴的交通便利性，由巴基斯坦運往中國的任何貨物，先進入的是經濟活動較不發達的新疆、甘肅等省分，再向前增加 2,000 公里才能穿越這個地區，才到人口較多、經濟活動較為富裕的四川和雲南等地，距離增加了不少的運輸成本。[41]

將貨物運往中國主要經濟中心的高物流成本引發了對瓜達爾港口發展戰略是否能解決「麻六甲困境」的疑慮。瓜達爾港距離荷莫茲海峽大約 600 公里，

---

[36] 劉啟文，「前進印度洋中共珍珠鍊戰略之剖析」，**海軍學術雙月刊**，第 45 卷第 5 期，2011 年 10 月，頁 40。

[37] Syed Irfan Raza, “China given contract yo operate Gwadar port”, ***Dawn***, February 18, 2013, accessed March 31, 2018, http://www.dawn.com/news/786992

[38] “Gwadar: trade hub or military asset”, ***Gateway House***, May 14, 2018, accessed May 15, 2018, http://www.gatewayhouse.in/cpec-gwadar-trade-or-military/

[39] 「巴基斯坦瓜達爾地區缺水情況嚴重」，**中華人民共和國商務部**，2016 年 12 月 9 日，檢索日期：2018 年 3 月 1 日，網址：http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/j/201612/20161202125741.shtml

[40] “Gwadar residents get 1200 tons of fresh drinking water”, ***Pakistan Today***, May 25, 2017, accessed May 15, 2018, https://www.pakistantoday.com.pk/2017/05/25/gwadar-residents-get-1200-tons-of-fresh-drinking-water/

[41] “Gwadar: trade hub or military asset”, ***Gateway House***, May 14, 2018, accessed May 15, 2018, http://www.gatewayhouse.in/cpec-gwadar-trade-or-military/

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

橫跨世界上最繁忙的石油運輸通道，占印度石油進口量的 65%。[42]這些考慮因素加上港口與印度的距離，引發各界疑慮中國投資瓜達爾港真正用意是軍事目的而非運輸。

五、阿拉伯聯合大公國：阿布達比港（Port Of Abu Dhabi）

阿布達比港位於阿拉伯聯合大公國阿布達比東北約 6 公里，鄰近重要的能源咽喉點荷莫茲海峽，且與中國在印度洋布局的瓜達爾港將荷莫茲海峽夾於其中，阿布達比港在 2016 年的貨櫃吞吐量為 1,550,000teu，為全球第 89 名。[43]2006 年 3 月，阿布達比港務重整，由阿布達比港務公司(ADPC) 收購了阿布達比海港管理局，成為該港區十個商業、物流、觀光港口及哈里發工業區（Khalifa Industrial Zone Abu Dhabi, KIZAD）的主要經營者。哈里發港是阿布達比港區中最重要的深水港口。哈里發港占地 9 平方公里，長約 12 公里長的通道，寬 250 公尺，吃水深約 16.5 公尺，港口流域面積約 3 平方公里，提供了最先進的海運貨櫃裝卸設施和海上基礎設施，是海灣地區第一個半自動化港口，也是世界上技術最先進的港口之一，有能力處理超大型貨櫃貨輪，憑藉地緣優勢，為全球 20 多家主要航運公司提供服務。[44]

2017 年 11 月，由中遠海運港口有限公司（中遠海運港口）與阿拉伯聯合大公國阿布達比哈裡發港，正式為阿布達比碼頭動工暨場站租賃簽約，[45]2016 年 9 月，中遠海運港口有限公司全資附屬公司-中遠海運阿布達比公司與阿聯酋阿布達比港務局簽署特許權協定，雙方共同合資經營阿布達比哈裡發港二期貨櫃碼頭，中遠海運阿布達比公司擁有合營公司的控制性股權，預估年貨櫃處理量可達

[42] "Pakistan: a reckless mortgage", ***Gateway House***, November *30* ,2017, accessed May 15, 2018, http://www.gatewayhouse.in/chinese-investments-in-pakistan/

[43] "One Hundred Ports 2017: Maritime intelligence", ***Lloyd's List***, p121.

[44] 整理自阿布達比港港務局，網址：https://www.adports.ae/en/

[45] Wade Shepard, "Next Up On China's Maritime Silk Road: Abu Dhabi", ***Forbes***, Aug 2, 2017, accessed May 15, 2018, https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/08/02/next-up-abu-dhabi-chinas-maritime-silk-road-breaks-into-the-middle-east/#6caa5f519bbe

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

240teu，開發案於 2017 年 11 月全面開工建造，目標在 2018 年底試營運，並於 2019 年第一季度開始營運。[46]

第三節 非洲、西亞及歐洲

一、吉布地共和國：吉布地港（Port of Djibouti）

吉布地港位於吉布地共和國（The Republic Of Djibouti）東南沿海塔朱拉灣（Gulf of Tadjoura）的南岸入口處，瀕臨亞丁灣（Gulf of Aden）的西南側，是印度洋通往地中海、大西洋航線的重要燃料港和貿易中轉港，也是進出蘇伊士運河的咽喉，為一座自由港，也是吉布地共和國的最大海港，為東非最大的現代化港口之一，對鄰國埃塞俄比亞（The Federal Democratic Republic of Ethiopia）而言，是重要的轉運港，也是一個加油及供應站。[47]吉布地港的主要碼頭泊位有 11 個，岸線長約 2,300 公尺，最大水深為 12 公尺，貨物裝卸設備有汽車吊機、門吊機、浮吊機、叉車、拖車及滾裝等多樣設施。其中汽車吊機的最大起重能力為 40 噸，浮吊機可達 80 噸，還有直徑 100~400mm 的輸油管可供油料裝卸使用。1992 年貨櫃吞吐量為 5.7 萬 teu。吉布地港地處世界上最繁忙的航運路線之一的十字路口，扮演著區域關鍵加油、轉運中心的角色。[48]

船舶由印度洋通往地中海的最短距離，必須先行經曼德海峽（Mandab Strait）再穿越蘇伊士運河，始能到達地中海與歐洲，反之若歐洲國家要從波斯灣進口石油，這必定要通過這條重要航道，吉布地港恰好也具有成為優良港口的條件，因此吉布地又被稱為「石油通道上的哨兵」。雖然吉布地國內缺乏自然資源，農工業基礎也相當薄弱，但由於獨特的地理位置使其擁有極重要的戰略位置，因此包含了美國、法國、日本等許多國家都在此建立軍事基地，中國和沙烏地阿拉伯也

---

[46] 「中遠海運阿布達比碼頭動工」，**新華網**，2017 年 11 月 6 日，檢索日期：2017 年 12 月 1 日，網址：http://www.xinhuanet.com/2017-11/06/c_129733868.htm

[47] 陳月英、王永興，**世界海運經濟地理**，（北京：科學出版社，2011 年 8 月），頁 165。

[48] 「世界港口－吉布地」，**通用運費網**，2017 年 5 月 20 日，檢索日期：2017 年 10 月 30 日，網址：http://www.ufsoo.com/port/djibouti/

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

不落人後，反而各國在當地的軍事基地租金、建設費用、經濟援助與民生消費等開支成為了吉布地政府的重要收入來源，共佔了吉布地全國總收入一半以上。[49]

中國與吉布地自 1979 年建交以來，經貿與技術合作頻繁，中國亦提供吉布地許多基礎建設與醫療援助，為了擴大對曼德海峽影響力，中國憑藉雙方長期良好互動關係，將吉布地港納入「21 世紀海上絲綢之路」的重要節點。2015 年 11 月，北京證實與吉布地就軍事基地展開協商，當外國媒體稱呼其為「軍事基地(military base)」時，中國則稱之為以後勤維保為主的「支援基地(support base)」，[50]以求淡化其軍事色彩，這座中國的第一個海外基地終於在 2017 年 7 月完工，北京也正式派遣軍事人員前往，儘管中國外交部重申該海外軍事行動，完全出於和平目的，不為尋求軍事擴張、不謀求干預他國內政，更非針對任何第三方，中國官方也聲明在吉布提的設施並不能被稱為軍事基地，因為它在規模和功能上遠不達軍事基地等級，[51]然而，無論中國如何避免使用敏感的「軍事基地」一詞，吉布提軍港基地的建設至始至終都是由中國軍方主導、修建、使用的軍事基地，想要消彌他國疑慮絕非易事。

吉布地外交部長表示，中國的海軍和陸軍能給予吉布地重要的能量與影響力，促進吉布地的和平與安全。該基地的建立顯示中國有意將軍力延伸至印度洋與印度洋外；而中國國防部表示，建設軍事基地是為了國際責任與保護中國的合法利益，主要功能是對亞丁灣的艦艇進行保障與後勤補給，而非擴軍。除了軍事合作以外，中國亦獲得衣索比亞至吉布地的 6 年鐵路營運權，簡稱亞吉鐵路。亞吉鐵路於 2012 年開始興建並於 2015 年的 8 月開始試營運，同年開放招標，此鐵路將成為衣索比亞至東非物資出口與交通運輸的主要通道。

---

[49] "The World Bank In Djibouti", ***World Bank***, April 17, 2018, accessed April 30, 2018, https://www.worldbank.org/en/country/djibouti/overview

[50] Charlotte Gao, "China Officially Sets Up Its First Overseas Base in Djibouti", ***The Diploma***, July 12, 2017, accessed October 1, 2017, https://thediplomat.com/2017/07/china-officially-sets-up-its-first-overseas-base-in-djibouti/

[51] 「觀察：中國在吉布提設軍事基地幹什麼」，BBC 中文網，2017 年 7 月 12 日，檢索日期：2017 年 10 月 30 日，網址：https://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-40586499

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

吉布地雖然沒有豐富的自然資源，但其憑藉著得天獨厚的地緣位置，成為國際舞台上眾所矚目的焦點，這塊咽喉之地未來也將隨著全球外交與軍事互動日趨頻繁的情況下越顯重要。[52]

二、埃及：賽德港(Port Said)

賽德港位於埃及東北沿海，蘇伊士運河（Suez）的北端出口，瀕臨地中海東南側，是埃及的第二大港，同時也是世界最大的煤炭和石油儲存港之一，是非洲最大的貨櫃港口。[53]賽港自 1859 年隨著蘇伊士運河的開通而逐漸發展，是印度洋航線與地中海各港間的重要轉運港。港區的主要碼頭位有 23 個，岸線長 5188 公尺，最大水深 13.7 公尺，可容船舶吃水深貨櫃 12.8 公尺、油輪 11.6 公尺、散裝船 9.8 公尺。裝卸設備有各種岸吊、浮吊、集裝箱吊、駁船及滾裝設備等，儲油容量達 25 萬噸，碼頭最大可停靠 4.5 萬 DWT 等級的船舶，[54]2016 年集裝箱吞吐量約 303 teu，居世界第 49 位。[55]

在阿拉伯與非洲國家中，埃及是第一個與中國建交的國家，雙方長期以來保持良好的政經關係，但中國與埃及港口開發合作上，時間卻相對較晚。2011 年，由中國交通建設公司在埃及的第一個港口開發案-賽德港東部港區二期貨櫃碼頭，正式竣工營運，主要工程包括 1200 公尺長的碼頭岸線，以及碼頭附屬設施、護舷、繫船柱、吊車軌道等基礎設施。[56]

此外，中國港灣工程有限責任公司(以下簡稱「中港」)是在埃及獲得港口工程建設合同的首家中國企業，也是在埃中企參與埃及港口建設的成功代表。2008 年 9 月，中港分別獲得金額約 2.2 億美元的埃及塞得港貨櫃碼頭二期工程案及 1.6

---

[52] 蔡祁珊，「世界大國的軍事角逐之地：吉布地」，***wowAfrica 阿非卡***，2016 年 9 月 7 日，檢索日期：2018 年 5 月 11 日，網址：https://wowafrica.tw/view_post_list/posts/150068012453

[53] 陳月英、王永興，**世界海運經濟地理**，（北京：科學出版社，2011 年 8 月），頁 162。

[54] 「世界港口－賽德港」，**通用運費網**，2017 年 5 月 21 日，檢索日期：2017 年 10 月 28 日，網址：http://www.ufsoo.com/port/port%20said/

[55] One Hundred Ports 2017: Maritime Intelligence, ***Lloyd's List***, p87.

[56] 「中交集團實施的埃及塞得東港碼頭工程竣工」，**中國大陸國務院國有資產監督管理委員會**，2011 年 8 月 16 日，檢索日期：2018 年 5 月 11 日，*網址：* http://www.sasac.gov.cn/n2588025/n2588124/c3851488/content.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

億美元的杜米亞特(Damietta)港口疏浚工程。2012 年 7 月，中港集團、埃及紅海港務局、阿達比亞港(Al Adabiya Port)投資公司簽署特許經營協議 BOT 案（紅海阿達比亞港乾散貨碼頭項目），由中港公司負責阿達比亞港乾散貨碼頭 BOT 項目、沙特 DENA-BMS 等公司投資，中港公司擁有 5%的股份，並被鎖定為專案設計、採購、施工承包商。2015 年 3 月，中港集團再獲得 60 億美元蘇哈納港(Port of Ain Sukhna)與杜米亞特港的擴建工程案，並負責工程期間的主要承包和未來的管理營運，成為北京在埃及港口建設的重大突破。[57]

三、以色列：阿什杜德港與海法港

(一)阿什杜德港（Port of Ashdod）

阿什杜德港口平均水深 12.8 公尺，專責處理貨櫃的 22、23 號碼頭可達約 15 公尺，[58]2016 年的進出口貨櫃約 140 萬 teu，運輸量增長 10.4%，重返全球港口排名前 100 位。[59]

2014 年 10 月 28 日，中國港灣工程有限責任公司（泛地中海工程有限公司）負責承建的阿什杜德港新港正式開工。據悉，該港口專案主要工程內容包括建造一座工作碼頭、600 公尺主防波堤、1500 公尺次防波堤、1200 公尺貨櫃碼頭以及相關疏浚、填海造地等工程，總投資額約 8.8 億美元。項目建成後，預計年貨櫃輸送量約為 150 萬 teu。

阿什杜德新港建設工程是中國企業在以色列承建的最大基礎設施建設專案，也是目前以色列最大投資項目之一。以色列總理納坦雅胡(Benjamin Netanyahu)也表示期盼，2022 年阿什杜德港擴建完工後能成為歐亞之間的橋樑，並帶動以色列的經濟增長。[60]

---

[57] 趙軍，「中國參與埃及港口建設：機遇、風險及政策建議」，**人民網**，2018 年 7 月 17 日，檢索日期：2018 年 7 月 17 日，網址：http://world.people.com.cn/n1/2018/0717/c187656-30152658.html

[58] 資料整理自阿什杜德港港務局，https://www.ashdodport.co.il/english/aboutashdodport/facilities/pages/cranes.aspx

[59] One Hundred Ports 2017: Maritime Intelligence, ***Lloyd's List***, pp126-127

[60] 「中國企業承建以色列阿什杜德新港 將成歐亞橋樑」，**觀察者**，2015 年 9 月 12 日，檢索日期：2017 年 10 月 15 日，網址：https://www.guancha.cn/Third-World/2015_09_12_333975.shtml

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

(二)海法港（Haifa Port）

海法港位於以色列西部沿海北端海法灣南岸進口處，臨地中海東側，是進入以色列的主要經濟門戶，地理位置優越，距離特拉維夫(Tel Aviv) 約 40 公里。靠近該國的主要商業中心和高速公路。主要港口位於城市的北部海岸線。東部貨櫃碼頭毗鄰 Hof Shemen。基順（Kishon）地區包括貨物處理設施，漁港，帆船俱樂部，造船廠，化學碼頭和內貨櫃堆場。

主要港口位於海法灣南岸。該港口受到兩條防波堤的保護：西北部長 2826 公尺的主防波堤和東部 765 公尺長的李克防波堤。兩個防波堤之間的入口通道寬度為 183 公尺。該通道深 13.8 公尺。吃水深度不超過 13 公尺的船隻可以安全地在主港停泊。港口流域面積 200 萬平方公尺，主港區陸域面積約 70 萬平方公尺，海法港口採用現代最先進的操作方法處理貨物。港口投資新設備和培訓技術熟練的員工隊伍。所有通過港口的貨物中，將近 90%通過集裝箱或拖車運輸，或由港口的一個自動化設施處理。

海法港口遍布廣大地區，2015 年由「上海國際港務」（SIPG）獲得 25 年特許經營權，目標每年可處理 186 萬 teu，這項交易反映了以色列與中國之間日益增長的商業關係，此將有助於中國大陸迴避蘇伊士運河壟斷，並提升對地中海貿易能量及對中東地區戰略布局。[61]

四、希臘：比雷埃夫斯港（Piraeus）

比雷埃夫斯港位於希臘東南沿海薩羅尼科斯灣（Saronikos）東北岸，瀕臨愛琴海（Aegean）的西南側，是希臘的最大港口，曾在第二次世界大戰中遭到破壞後又重建，該港是首都雅典的進出門戶，距離雅典僅 8 公里，也是重要的交通樞紐，是年產石油製品 250 萬噸的煉油中心，比雷埃夫斯港還是一座天然良港，最

[61] Haifa Bay Port (Construction), ***CSIS***, accessed March 15, 2018, https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/haifa-bay-port-construction/e1246f90-68c2-4ad7-a710-e27418e79fbd/

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

大吃水深 14 公尺，可供超過 500 英尺長的船舶航行，2016 年集貨箱吞吐量約 374 萬 teu，居世界第 38 位。[62]

由於比雷埃夫斯港在地中海的地理位置特殊，中國與希臘希望藉由基礎建設合作，將其打造為「一帶一路」在地中海的海陸聯運樞紐，[63]2016 年 8 月，中國遠洋運輸集團（COSCO）宣佈，希臘議會已批准中遠集團以 3.685 億歐元的價格，從比雷埃夫斯港口管理局（OLP）手中購入 67%的股份，這筆交易將分兩期執行，第一階段，2016 年 10 月 8 日由中方於先支付 2.8 億歐元以獲得 51%的股份轉讓，而第二階的支付金額與剩餘 16%的股份轉讓將在簽約後(2016 年)5 年內完成，中遠集團旗下的中遠海運（香港）將成為了比雷埃夫斯港港口管理局的控股股東，並接管該港口管理局的經營權直至 2052 年，[64]中遠海運甫收購該港便投入約 5.5 億歐元展開港口基礎設施建設，2017 年比雷埃夫斯港貨櫃吞吐量突破 400 萬 teu，港口操作效率也提升為地中海地區首位。[65]

中遠集團這次交易是集團成立之後最重要的海外收購項目之一，是推進全球化戰略佈局的重要舉措。按協定，中遠集團將投資 2.94 億歐元進行碼頭擴建、改善船塢、新建滾裝船碼頭等一連串系列設施建設，並加快中歐海路快線的建立，以拉近中國與東、南歐的關係，2008 年，中遠集團已經獲得了比雷埃夫斯港二號、三號貨櫃碼頭的 35 年特許經營權。據新華社報導，比雷埃夫斯港的運輸能力已在過去幾年中大幅提高，從 2010 年到 2015 年，每年港口輸送量由 88 萬 teu 上升到 336 萬 teu，其全球排名由第 93 名上升到第 39 名，比雷埃夫斯港將升級為國際港口，也是中國 21 世紀海上絲綢之路進入歐洲的第一站，也意味著兩國之間互惠互利的關係再度提升。[66]

---

[62] One Hundred Ports 2017: Maritime Intelligence, ***Lloyd's List***, p76

[63] 世界港口－比雷埃夫斯港，**通用運費網**，2016 年 9 月 3 日，檢索日期：2017 年 10 月 28 日，網址：http://www.ufsoo.com/port/piraeus/

[64] "Piraeus Port Authority S.A. (PPA)", ***Hellenic Republic Asset Development Fund***, accessed April 30, 2018, https://www.hradf.com/en/portfolio/view/123/piraeus-port-authority-s-a-ppa

[65] 「希臘比港首迎 2 萬標準箱級集裝箱船」，**新華網**，2018 年 2 月 27 日，檢索日期：2018 年 3 月 24 日，網址：http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/world/2018-02/27/c_1122460394.htm

[66] One Hundred Ports 2017: Maritime Intelligence, ***Lloyd's List***, p76

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

第四節 小結

從本章研究可發現，中國大陸海外的港口布局，雖然所選擇的港口吞吐量排名並非名列前茅，港埠不一定擁有最佳天然條件，但所在的地理位置幾乎都有其戰略考量：

在東南亞與大西洋方面，中國大陸想方設法突破麻六甲困局，但也預期了若別無他法，只能正面迎擊麻六甲海峽的親美勢力，因此與馬來西亞共建了皇京港，期望在航運方面提前攔截船舶轉運的生意，藉此逐漸淡化新加玻長期在區域的航運獨霸，又參加了印度尼西亞丹戎不碌港的開發標案，希望增加對異他海峽的影響力，為船舶繞道麻六甲海峽做準備，此外，中國大陸獲得了南半球達爾文港的經營權，可作為對於監測鄰近龍目海峽、托雷斯海峽、大日出油氣田往來船隻與油氣田開發的重要節點。

在南亞方面，儘管皎漂港與吉大港的港埠經營情況較不佳，但做為連接中國的油氣管道西端端點，是突破麻六甲困境的重要佈局，斯里蘭卡因向中國大陸貸款而高築債台，科倫坡港與漢班托塔港盡數轉讓給中國經營，在21世紀海上絲綢之路的計畫裡，兩個港口是印度洋上船舶運輸路線很好的轉運點，雖然迄今選擇靠泊科倫坡港與漢班托塔港的船班不多，在航運上尚無法突顯其重要性，但如同專家所說，有長達99年的時間來觀察可以觀察這兩個地理性很好的港口發展狀況。南亞及印度洋西緣的瓜達爾港和阿布達比港分別位居荷莫茲海峽的兩側，對於增加區域影響力起了很大的作用，也的確給印度帶來威脅感。

在非洲、西亞及歐洲方面，中國大陸憑藉著長期在非洲投資經營，普遍與當地國家交好，在曼德海峽的吉布地港是目前中國在21世紀海上絲綢之路唯一對外開誠布公設有軍事設施的港口，對於充斥各國軍事基地而言，無疑有制衡的作用在，此外，中國藉由在賽德港的投資建設，成為埃及最大的投資國，以色列和希臘歡迎一帶一路為其建設經營港口，更讓中國在地中海的影響力大增，完成對接

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

中亞、歐洲的絲綢之路經濟帶，為21世紀海上絲綢之路向西入黑海海峽或向東出地中海的延伸做準備。

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

第四章 維護海上通道的戰略

吾人可從第二章得知，中國大陸無論是在 2013 年提出的「21 世紀海上絲綢之路」或 2017 年公布的「『一帶一路』建設海上合作設想」，就是要確立海上通道的發展，「海上通道」可看作是港口間點的連接，海上通道應該是兩點間「距離短、具經濟效益且安全」的運輸線，扮演著國家及區域經濟生命線的角色，平時是商業貿易往來的通道，到了戰時，則搖身一變成為海上戰略要道，深受交通樞紐點、海區深淺及港口、碼頭等地理因素影響。「海上通道」在經濟、軍事和政治上所側重點均有所不同，以經濟而言，如何縮短航程、有效降低運輸成本、貨物能否如期抵達其所關心的重點，軍事則考慮海上航道沿線能否部署足夠的軍事或籌補節點，政治則係衡度海上通道與沿線國家的關係問題，[1]因此，港口就是支撐海上通道安全的節點。

冷戰時期，美國與蘇聯兩強爭奪海上霸權，美國為加強對曼德海峽等 16 條海上通道的戰略控制，自 1986 年開始對全球海上通道及戰略咽喉點以設置軍事基地、投射兵力方式，以軍事遏控海上戰略要道及對戰略資源的掌控，[2]因此中國大陸若海上通道不想繼續在美國陰影下，並實現自身的航行自由，只能尋求軍事以外的突破點著手謀略。

第一節 東南亞海上航道的競合

就亞太國家而言，主要的海上通道仍是以通過麻六甲海峽為主，由經濟面來看，以出口經濟為導向的亞太國家，需要透由海運向全球出口商品並進口能源等戰略物資，尤其大多數的亞太國家都是能源進口國，非常依賴來自中東地區的原油資源。2017 年亞太國家進口原油佔全球原油消費的 52.7%，[3]往返麻六甲海峽

---

[1] 刀書林著，「亞太海上通道地理界定和安全合作初探」，楊明杰主編，「海上通道安全與國際合作」（北京：時事出版社，2005 年），頁 51-52。

[2] 郝敬東、張穎傑，「美國軍事戰略如何謀篇佈局」，**中國軍網**，2017 年 9 月 26 日，檢所日期：2017 年 10 月 30 日，網址：http://www.81.cn/jfjbmap/content/2017-09/26/content_188874.htm

[3] BP Statistical Review of World Energy, ***BP***, June, 2018, accessed July 1, 2018, p.15.

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

的油輪是經過蘇伊士運河的 3 倍、巴拿馬運河的 5 倍之多，經過此區域的全球液態天然氣是全球總貿易量的三分之二，因此，麻六甲海峽可說是亞太國家的海上生命線，也是對外貿易的主要航道，[4]也因為麻六甲海峽對東亞國家而言至關重要，各國想方設法在此擴大影響力，也產生了既是競爭又是合作的情勢。

一、麻六甲海峽的安全合作

麻六甲海峽是馬來西亞半島和印度尼西亞蘇門答臘島之間一條長約 890 公里（550 英里）的狹長水域，[5]麻六甲海峽是波斯灣石油供應商提供東亞國家能源最短的海上航線，2016 年，每天有約 1600 萬桶石油透過麻六甲海峽運往東亞國家，無論從經濟或軍事角度來看，作為印度洋和太平洋之間主要航運通道，麻六甲海峽是世界上最重要也是最繁忙的航道之一，最狹窄的地方只有 1.7 英里，是全球第二繁忙的海上咽喉點。根據國際海事局的海盜報告中心，盜版，包括企圖盜竊和劫持，是一種威脅對馬六甲海峽的油輪而言，2015 年船隻的攻擊次數越來越多。[6]

隨著全球化發展，海洋運輸也越來越頻繁，全球約有 90-95%的貿易，約三分之二的石油和天然氣能源是透過海上船舶運輸，其中麻六甲海峽就佔了 33%，身為海洋運輸載體的船舶往返在大洋上數量增加，也給海域內的海盜提供了許多潛在目標。隨著時代進步，大多數的港口在基礎設施上都已有改進，然而在管理和調度方面仍存在執法人員腐敗、調度紊亂、安全防衛不足等許多漏洞，有組織性的海盜多會賄賂海港人員與政府官員以確保行動順遂、不被追蹤調查，導致腐敗盛行、海盜查緝難有成效。此外，以往通常 1.8 萬至 2 萬噸貨物配有約 50 名的船員，然科技的進步使得船員減少，如今等數量的貨物只配有一半甚至更少的船員，無形造成海盜攻擊時缺乏人力抵禦的情況。[7]

---

[4] 刀書林著，「亞太海上通道地理界定和安全合作初探」，楊明杰主編，「海上通道安全與國際合作」（北京：時事出版社，2005 年），頁 56-57。

[5] "Strait of Malacca Is World's New Piracy Hotspot", ***NBC News***, March 27, 2014, accessed October 30, 2017, https://www.nbcnews.com/news/world/strait-malacca-worlds-new-piracy-hotspot-n63576

[6] "World Oil Transit Chokepoints", ***U.S. Energy Information Administration***, July 25, 2017, pp.6-7.

[7] 石剛著，「從波斯灣到東亞海盜發展狀況與趨勢」，楊明杰主編，「海上通道安全與國際合作」

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

有鑑於麻六甲海域海盜橫行難防，2002 年 11 月，中國與東協國家簽署了《關於非傳統安全領域合作聯合宣言》，表明將聯手打擊販毒、非法移民、海盜、恐怖主義、武器走私、洗錢等跨國犯罪，[8]雙方更於 2003 年 6 月的會議上就打擊跨國犯罪制定了具體措施，[9]宣示聯合打擊海盜的決心。

二、麻六甲海峽以外的航道選項

如同前一小節所述，運往東亞國家的石油大都由中東進口，有 80%的油輪經由麻六甲海峽運往目的地，所以麻六甲海峽的治安維護就成了國際問題，這也讓各國及航運公司思索有沒有其他的替代路線。

(1) 巽他海峽(Sunda Strait)

巽他海峽位於印尼群島中的蘇門答臘島和爪哇島之間，長約 120 公里，平均寬度約 22~110 公里，平均水深遠超過麻六甲海峽，非常適於大型船艦通航，由於巽他海峽峽底多為泥、沙、石、貝，因而非常有利於潛艇航行，地理上又鄰近麻六甲海峽，因此巽他海峽成為麻六甲海峽以外，太平洋通往印度洋的重要戰略通道之一，往返於歐洲與東亞之間的船艦常常經過於此。[10]但由巽他海峽航道狹長，最窄處僅有 3.3 公里，戰時也極易遭到封鎖。目前，美國海軍對巽他海峽的使用日益增多，它已經成為美海軍第 7 艦隊往來於太平洋和印度洋之間的重要海上航道之一。

長期以來，國際海運還是以往返麻六甲海峽為主，隨著國際海洋運輸的蓬勃發展，麻六甲海峽船隻擁擠，作為印度尼西亞第二大擁擠水道的巽他海峽，每年約有 7 萬艘船舶通行，比起 40 年前的 7,000 艘可說增加不少，為此，印度尼西

（北京：時事出版社，2005 年），頁 209-211。

[8] 「中國與東盟關于非傳統安全領域合作聯合宣言」，**中國-東協中心**，2002 年 11 月 5 日，檢索日期：2017 年 7 月 30 日，網址：http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.asean-china-center.org/2002-11/05/c_13354084.htm

[9] 石剛著，「從波斯灣到東亞海盜發展狀況與趨勢」，楊明杰主編，「海上通道安全與國際合作」（北京：時事出版社，2005 年），頁 233。

[10] 郭宏軍，「望加錫、龍目、巽他海峽－穿越印尼、溝通兩洋的咽喉要道」，**人民網**，2003 年 10 月 15 日，檢索日期：2018 年 5 月 1 日，網址：http://www.people.com.cn/GB/junshi/1078/2135345.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

亞還特別向國際海事組織（IMO）申請批准實施一項交通分離計劃，規定巽他海峽內北向和南向的船隻必須依指定航線航行，顯見巽他海峽在國際貿易地位日漸重要。[11]

(2)龍目海峽(Lombok Strait)

龍目海峽位於印尼群島的峇里島和龍目島之間，北接峇里海，南通印度洋，全長約 60 公里，最窄處約 11 公里，因地殼斷裂下沉而形成的龍目海峽，水道幽深、岸壁陡峭，南北長約 80.5 公里，水深 1,200 公尺以上，最深處達 1,306 公尺，無暗礁，由於海流的強烈侵蝕沖刷，龍目海峽至今仍在加深、加寬，自然形成的條件使得龍目海峽成為印尼群島中最安全的水道，它可通行載重 20 萬噸以上的大型船隻。[12]它不僅是印尼群島之間的紐帶，也是太平洋與印度洋海上航運的重要通道，特別是近年來，通過麻六甲海峽的大型油輪和艦艇越來越擁擠，加上沉船、河道淤積泥沙等因素使得航道經常改變，間接影響大型船舶無法通過，而且海盜活動猖獗也帶給往返麻六甲海峽船隻極大風險，因此，許多船隻特別是超級巨型油輪選擇改道龍目海峽，由此可見龍目海峽的戰略地位與日俱增。[13]

(3)克拉運河(Kra Canal)

最後一個可能成為麻六甲海峽替代方案的就是傳聞已久的克拉運河開發案，該項目計畫與中國、日本等國家合作，將泰國南部中南半島和馬來半島的交界處寬度約 40~48 公里，最高海拔僅約 75 公尺的克拉地峽(Kra Isthmus)鑿通成為運河，並在鄰近運河兩端的卡農(Khanom District)和喀比府(Krabi)建設深水新港，兩地之間另由長 180 公里的雙線高速公路、鐵路和年運量達 5,000 萬噸的輸油管相連，目的是要加快泰國南部區域發展、減緩國內民族對立，同時應對麻六甲海

[11] Wahyudi Soeriaatmadja, “Indonesia plans traffic system for busy Sunda Strait”, ***The Straits Times***, August 4, 2016, accessed May 31, 2018, https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/indonesia-plans-traffic-system-for-busy-sunda-strait

[12] 郭宏軍，「望加錫、龍目、巽他海峽－穿越印尼、溝通兩洋的咽喉要道」，人民網，2003 年 10 月 15 日，檢索日期：2018 年 5 月 1 日，網址：http://www.people.com.cn/GB/junshi/1078/2135345.html

[13] 陳月英、王永興編著，世界海運經濟地理（北京：科學出版社，2011 年 8 月），頁 65。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

峽海盜問題影響石油運輸，若克拉運河成功通航，東亞往返西亞和歐洲的船隻將繞道麻六甲海峽，航程將縮短約 800~2,800 公里，[14]大幅降低運輸成本。

隨著中國一帶一路倡議及海上絲綢之路的全球願景，似乎再次引起了開發克拉運河的可能性。2017 年 9 月，泰中文化經濟協會(Thai-Chinese Cultural and Economic Association) 與歐洲協會 (European Association for Business and Commerce)於參加了在曼谷舉行的克拉運河會議，並於 2018 年 2 月 1 日又舉行了一次後續會議，新的運河計畫包括兩部分：(1)鑿通運河將太平洋與印度洋連接起來(2)建立經濟特區（SEZ），以增強該地區的新興產業和基礎設施。雖然中國政府沒有做出任何官方聲明，但有報導指稱中、泰雙方於 2015 年簽署了關於廣州運河項目的諒解備忘錄（MoU）。該諒解備忘錄由中泰克拉基礎設施投資發展公司簽署和亞洲聯盟集團。然而，除了中國在該地區的利益外，泰國政府正試圖吸引日本，韓國，印度和東協等其他國際資金。[15]

三、麻六甲港口布局的變數：沙璜港（Sabang Port）

2018 年 5 月 30 日，印尼總統佐科威與印度總理莫迪在雅加達會晤後表示雙方簽署了 15 項協議，討論了在蘇門答臘島尖端和麻六甲海峽的開發基礎設施和經濟區，這是全球貿易最繁忙的航運渠道之一，誓言加強雙方國防和海上合作、提升彼此關係，包括計畫在印尼的印度洋發展一個戰略軍港—沙璜港。[16]

沙璜港是印度尼西亞的一座自由貿易商港，位於印尼西端蘇門達臘島西北岸外的韋島（Pulau We）沙璜灣，臨安達曼海進出印度洋的格雷特海峽。海灣內的庇護港，處理雜貨，集裝箱貨物和液體散貨，岸外水深低潮時為 10 米，現已建有油輪碼頭，陸域設有油罐群。由此向東北轉東南陸岸上建有海軍碼頭，煤碼頭，

[14] 陳月英、王永興編著，世界海運經濟地理（北京：科學出版社，2011 年 8 月），頁 66。

[15] Rhea Menon, “Thailand's Kra Canal: China's Way Around the Malacca Strait”, ***The Diploma***, April 6, 2018, accessed April 30, 2018, https://thediplomat.com/2018/04/thailands-kra-canal-chinas-way-around-the-malacca-strait/

[16] “Indonesia, India plan to develop strategic Indian Ocean port”, ***The Times Of India***, May 30, 2018, accessed May 31, 2018, https://timesofindia.indiatimes.com/india/indonesia-india-plan-to-develop-strategic-indian-ocean-port/articleshow/64382906.cms

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

商業碼頭和漁業碼頭等。煤碼頭有東西兩泊位，西泊位長 140 公尺，低潮水深 7 公尺;東泊位長 150 公尺，低潮時水深 6.8 公尺商業碼頭在灣東北岸，長 150 公尺，水深 8 公尺，戰後 1963 年闢為自由港現仍為過往船隻添加燃料附近蘇門達臘。亞齊區產煤，本港是它的煤中轉港，不僅供國內還供出口。近年來印尼指定了宏偉的煤炭開發計劃，不僅產量年年提高，而且大幅度出口，已成為世界第九位煤炭出口國，居亞州第二位。本港也是亞齊特區物資進出的主要港口。[17]

沙璜島的戰略起源，是從 19 世紀後期，由荷蘭海軍對鄰近麻六甲海峽的一個煤炭站的需求開始，在二次世界大戰期間還曾是日本海軍的基地，然基礎建設長期不足，始終沒有發揮其應有戰略重要性，2005 年，沙璜島建設了一個 180 公尺長的深水泊位，適用於高達 50,000 載重噸的船隻，沒有岸邊起重機，2009 年，都柏林（Dublin）港口公司與亞齊州達成協議，為油輪和其他商船開發港口並在 2015 年建造 2.7 公里的橋墩，但整體發展仍相對不發達。[18]

路透報導，分析家指出，中國大陸在該區域的海上影響力持續崛起，印度和印尼的行動可能與對中方的關切有關，同時這也是莫迪東進政策的一部分。印尼為莫迪三國訪問的第一站，其後他將走訪馬來西亞與新加坡。

值得注意的是，莫迪和佐科威討論了在沙璜投資、建設沙璜深水港(圖 4-1)以及自由貿易區的協議，印尼海洋事務統籌部長盧胡特（Luhut Pandjaitan）表示，沙璜港的基礎設施與經濟區的設置均將由印度投資建設，未來將發展成商船與軍艦、包括潛艦均適用的港口。

印尼運輸部表示沙璜港可在兩年內發展成轉運港。佐科威在與莫迪會面後的記者會說：「印度是戰略防衛夥伴，我們將持續在發展基礎設施上增進合作，包括沙璜島與安達曼群島」。莫迪則發表聲明說：「印度與東協的夥伴關係，將成保障印度太平洋地區和其他地區和平與進步的力量」。「印太」概念為美國、日

[17]「港口代碼—沙璜」，**港口查詢**，檢索日期：2018 年 5 月 31 日，網址：https://gangkou.51240.com/IDSAB_1472__gk/

[18] "Indian Navy Gains Access to Port on Strait of Malacca", ***The Maritime Eexecutive***, May 17, 2018, accessed May 31, 2018, https://www.maritime-executive.com/article/indian-navy-gains-access-to-port-on-strait-of-malacca#gs.l_j3T6M

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

本、澳洲、印度針對大陸在南海、印度洋日趨軍事化發展而出的非正式聯盟。印度是否想拉印尼加入「印太」抗中陣線，目前仍不清楚。印尼並非南海主權紛爭的聲索國，但印尼為了納土納群島周遭的漁權，已與大陸多次爭執，甚至將該海域重新命名為北納土納海，重申主權。[19]

圖 4-1 沙璜港與麻六甲海峽

資料來源：”The Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans”, ***U.S. Energy Infor, EIA***, August 11, 2017, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32452

第二節 印度洋航道與中東能源航線防禦

印度洋是連接世界四大洲、兩大洋、貫通五大海峽的重要海域，在能源運輸方面，全球已知的石油儲量中就有 50%位在印度洋區域內，中東國家經荷莫茲海峽出口石油的必經海運航線，因此是名副其實的海上能源通道，經濟貿易方面，印度洋毗連歐洲、非洲和亞太地區的貿易與投資，大大提高了印度洋的經濟價值，

[19]「抗陸？印度拉攏印尼建戰略軍港」，**聯合新聞網**，2018 年 5 月 31 日，檢索日期：2018 年 5 月 31 日，網址：https://udn.com/news/story/11314/3171728

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

印度洋憑藉著其難以替代的資源及地緣優勢，成為當今世界上最繁忙的海上貿易通道之一，大國競相角逐的戰場。

海上通道被形容為「生命線」，是因為它與貿易、軍事、海洋研究、開發等領域緊緊相關，在和平時期，對海上通道的關注重點是全球海洋貿易航線或海上能源運輸安全；戰時則是考量如何確保海上通道暢通以確保能源能有效且持續的供應。有鑑於此，各國在維護能源安全戰略上，無不把海運航道安全列在重要的位置，此外，隨著各國發展，能源內需提高，間接加深了包括中國在內的各個國家對於能源航道的依賴，但由於能源安全極其仰賴海上運輸通道，換言之若無法維持海上運輸通道安全則遑論能源運輸安全，因此，「防禦」就是能源航線的最佳戰略。

一、海上通道與能源安全

目前全球仍是傳統能源（石油、天然氣等）推動著各國的發展，由於地理上能源分布不均，能源出口國與進口國通常相隔遙遠，因而產生了地緣政治現實，如何大量的運輸石油就是能源安全的首要議題。從運輸方式來看，能夠選擇的方式有海洋運輸、管道運輸、河道運輸、鐵路運輸及公路運輸等，但由於海洋運輸具有運輸量大、運費及成本較低等優勢，相較之下就成了石油運輸的主要方式，實際上，國際貿易中絕大多數的貨物也是透過海洋運輸，尤其是巨型船舶和貨櫃運輸出現後，海運船舶朝向大型、效率、自動、專業等現代化發展。[20]由於石油分布不均的特性，形式上可說是受部分國家或集團所壟斷，而貿易與石油進出口又仰賴海上運輸，因此在維護能源安全方面，海上通道的重要性就大大提升。

當今全球有 20 餘條主要海上運輸航線，然而受地形、氣候等自然因素影響，適合油輪運輸的航道寥寥可數，由歷史來看，要開闢新航道並非易事，因此除了海洋強權國家外，石油進口國只能選擇傳統的能源運輸航道。蘇伊士運河是連通

[20] 張運成著，「能源安全與海上通道」，楊明杰主編，**「海上通道安全與國際合作」**（北京：時事出版社，2005 年），頁 101-103。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

大西洋、印度洋、太平洋的重要海上通道，其貨運量約占全球海上總貿易量的 20%，世界上有四分之一的油輪及 80%的貨物要經此前往歐洲與亞洲。此外，曼德海峽與地中海、印度洋相鄰，荷莫茲海峽是波斯灣國家唯一的出海通道，也是中東輸出石油的重要咽喉點。[21]

油輪的大型化趨勢代表著能載運更多石油，也能將石油載送得更遠，海上通道越加擁擠，海運商務競爭就越加明顯。荷莫茲海峽存在著越來越不穩定的因素，首先，由於全球原油、天然氣資源和消耗國家分布不均，決定了能源運輸拉長距離、增加運量才能降低成本，2005 年每天經荷莫茲海峽運出的原油相當於中東地區出口石油的 65%及全球石油貿易量的 40%，預估 2015 年到 2030 年，中東向東亞地區的石油出口量將勢必增加，行經荷莫茲海峽的船舶密度也必定會再提升，若有戰爭或突發事件，相當容易影響海上能源通道運輸穩定，進而導致供應中斷。

要有健全的港口與船隊，才能和海上運輸通道形成一個完整的海運體系，擁有深水港口，才能停泊接卸大型油輪，進而減少運油成本。海上能源運輸通道的不穩定性，也意味著對能源安全影響威脅因素大增，因此各國想方設法來維護能源運輸通道安全。海上能源運輸通道的安全，追求的是無論平時或戰時能源仍然可以穩定運送到國內的意義，因此，與運輸有關的石油船隊、港埠基礎設施或與航道安全相關軍事活動、恐怖主義、海盜掠奪等都是會影響海上能源運輸穩定的因素。所以，能源運輸安全從來不是單純的運輸問題，更是國與國之間的競爭與博弈關係。由於中國大陸對進口石油需求不斷攀升，在 2002 年，中國每天從國進市場進口石油接近 140 萬桶，基於對進口能源的依賴加劇對於海上能源通道安全的急迫性。中國從亞太地區進口的原油，由於航運距離不長，一般是由中國本國船舶承運，至於中東進口的原油則以大型油輪載運，而這些大型油輪中又有 90%是向外國船公司租賃而來。2005 年以前，中國大陸的遠洋油輪船隊始終未獲

[21] 張運成著，「能源安全與海上通道」，楊明杰主編，**「海上通道安全與國際合作」**（北京：時事出版社，2005 年），頁 107。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

得發展，其國內油輪船隊處於歸噸位少、規模小、船型結構不佳、抵禦風險能力不足，[22]然而在中國「國油國運」政策下，其造船業的質與量已有十足成長。

二、航道的積極防禦：荷莫茲海峽（Strait of Hormuz）

荷莫茲海峽位於波斯灣東側，阿拉伯半島與伊朗之間，為波斯灣進出印度洋的必經之地，海峽東西長約 150 公里，寬約 55~97 公里，海峽最深處約 219 公尺，最淺則約 71 公尺。[23]

荷莫茲海峽是世界上最重要的咽喉點，有石油流動 2015 年為 1,700 萬桶/日，約佔海運貿易原油和其他原油的 30%一年中的液體。2016 年，總數流經荷莫茲海峽海峽增至 1,850 萬桶/日的歷史新高。

荷莫茲海峽位於阿曼和伊朗之間，連接波斯灣和阿曼灣以及阿拉伯海。荷莫茲海峽是全球最重要的石油扼流點，因為其 2015 年日均石油日產量約為 1700 萬桶，佔所有海運貿易原油和其他液體的 30%。2016 年，通過這一關鍵瓶頸的交易量增加至 1,850 萬桶/日。

根據勞埃德船級社智能油輪跟踪服務的數據，EIA 估計大約 80%的原油通過該重點進入亞洲市場。中國，日本，印度，韓國和新加坡是石油通過的最大目的地荷莫茲海峽。根據英國石油「2017 年世界能源統計評論」，卡塔爾 2016 年每年通過荷莫茲海峽出口約 3.7 萬億立方英尺液化天然氣（LNG）。該數量佔全球 LNG 貿易的 30%以上。科威特進口的液化天然氣量向北流經荷莫茲海峽。在其最窄處，荷莫茲海峽的寬度為 21 英里，但沿任一方向的航道寬度僅為 2 英里寬，由兩英里緩衝區隔開區。荷莫茲海峽足夠深，足以處理世界上最大的原油油輪，其中約有三分之二的石油運輸來自這條通過海峽的超過 150,000 載重噸的油輪。

---

[22] 張運成著，「能源安全與海上通道」，楊明杰主編，**「海上通道安全與國際合作」**（北京：時事出版社，2005 年），頁 108-117。

[23] 陳月英、王永興編著，**世界海運經濟地理**（北京：科學出版社，2011 年 8 月），頁 83。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

長期以來，大國無不交互運用軍事和非軍事手段以確保自身海上石油通道安全。對中國而言，需要有足夠的海上力量才能支撐海上能源通道的安全，隨著其綜合國力的成長，北京逐漸強化其海、空軍力量，以確保中國能防衛海上資源以及能源的運補。有學者認為中國可透過建置石油運輸管道、港口、船舶、船塢等設施，以增進石油運輸安全，此外，建立國家石油運輸船隊，能承運中國 50%以上的能源運輸量，如此一來，發生戰事和威脅時，將能確保能源較穩定的運輸，[24]平時更有利與全球航運市場競爭，因此參與全球的石油市場運作，打造多元化的石油運輸途徑、分散石油進口與運輸的風險，也是中國大陸防禦海上能源通道的作為之一。

三、能源航線上的變數：馬塔巴里港與恰巴哈爾港

（一）馬塔巴里港（Matarbari）

日本積極在南亞佈局，與孟加拉簽署馬塔巴里（Matarbari）價值達 4500億日圓（約台幣1100億元）的深水港興建案，[25]馬塔巴里港位於孟加拉東南部，深達18公尺，是孟國現有港口的2~3倍，孟國政府與日本國際協辦機構（JICA）皆證實，工程已於2016年1月動工，對於距離僅25公里之遙、但中孟雙方仍在談判中的索納地亞島（Sonadia Island）港口計畫，無疑是一項壞消息。[26]

孟加拉自 1971 年建國以來，從未新建任何深水港，而傳統主要的吉大港吃水深不足，致使船舶必須等漲潮方能進出港口，噸位等級大的船隻甚至要先將貨物轉運到小船上，因此吉大港的航運成本往往較他國高出好幾倍，相對影響了對外貿易。2009 年孟加拉當局首先釋出了想在南部興建深水港的消息，政治立場親中的總理哈西娜（Sheikh Hasina）希望委由中國出面幫忙，2014 年總理哈西娜

[24] 張運成著，「能源安全與海上通道」，楊明杰主編，**「海上通道安全與國際合作」**（北京：時事出版社，2005 年），頁 123。

[25] Natalie Obiko Pearson, “Japan Beating China in Race for Indian Ocean Deep-Sea Port”, ***Bloomberg***, June 24, 2015, accessed Mar 1, 2018, https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-06-23/japan-beating-china-in-race-for-bangladesh-s-first-deep-sea-port

[26] 「『一帶一路挫敗』日踢走中國承造孟加拉深水港」，**自由時報**，2015 年 6 月 25 日，檢索日期：2017 年 2 月 15 日，網址：http://news.ltn.com.tw/news/world/paper/892275

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

到訪中國時，雙方亦曾就孟加拉深水港等大型基礎建設交換意見，然美國與印度背後介入反對中國參與該深水港興建案，果然中孟未如預期簽約。於此之後，孟加拉決定向西方靠攏，2015 年 9 月孟加拉規劃部長卡馬爾（A. H. M. Mustafa Kamal）明確宣布將於 2016 年 1 月，由日本負責該國南部的馬塔巴里深水港興建案。[27]

馬塔巴里港開發案包括一座 1200 兆瓦的火力發電廠及液化天然氣和煤炭碼頭，馬塔巴里港將主責生產電力和處理煤炭與液態天然氣轉運，進口煤炭將從該碼頭供應到全國各地的其他燃煤電廠，孟加拉國國有煤炭發電公司（CPGCBL）正在馬赫什卡里烏帕齊拉(Maheshkhali upazila)實施 35,984 億盧比的基礎建設項目。政府任命日本財團，由住友商事(Sumimoto Corporation)，東芝公司(Toshhiba Corporation)和 IHI 公司(IHI Corporation)組成，作為該項目的承包商。日本國際協力機構（JICA）將提供 2,999.3 億盧比，其餘部分將由孟加拉國政府承擔。該項目的一些準備工作已在過去兩年完成。這些包括收購和開發土地，挖掘 2.8 公里的通道和建設現場辦公室。雖然該項目預計到 2020 年完成，但因 2016 年 7 月受到武裝襲擊，使得竣工日期推延至 2024 年 7 月。時任大使表示日本政府很高興參與這個項目，該項目包括建設發電廠、深水港及城鎮發展。[28]

(二) 恰巴哈爾港（Chabahar Port）

巴基斯坦藉中國投資該國瓜達爾港來推動兩國簽署的中巴經濟走廊（CPEC）是兩國經濟合作的里程碑。中國是嚴重依賴中東進口石油的國家，大約 60%的石油來自該地區，船隻必須經過大約 16000 公里的距離到達她唯一的商業港口青海，通過印度洋和太平洋需要大約三個月。瓜達爾除了為中國提供機會大幅減少通過公路將油從波斯灣運到中國的時間和距離外，還將確保其在全年的各種天氣條件下持續流動。此外，作為 21 世紀絲綢之路倡議的一環，它更促使中國將其

[27] 張棋炘，「習近平周邊外交下的中孟關係(上)」，**南亞觀察**，2016 年 1 月 14 日，檢索日期 2018 年 3 月 30 日，網址：http://southasiawatch.tw/ sino-bangladesh-relation 習近平周邊外交下的中孟關係上/。

[28] “Matarbari port to be turned into a deep-sea port”, ***The Daily Star***, January 7, 2018, accessed March 29,2018, https://www.thedailystar.net/frontpage/matarbari-port-be-turned-deep-sea-port-1515973

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

貨物出口到中東國家和世界其他國家，從而以其他方式使用這條路線。正是出於這個原因，中國提供了瓜達爾港口約 80%的成本。據媒體報導，巴基斯坦正在向中國提供海軍基地，這可能導致富含石油的波斯灣的統治，因此，可以清楚地理解美國和印度對這個港口開發所感受到的威脅。

恰巴哈爾港就此站上世界舞台，恰巴哈爾港是伊朗最南端的港口城市，位於阿曼灣，是印度洋的最佳出入口。它是與巴基斯坦俾路支斯坦接壤的伊朗錫斯坦- 俾路支省的一部分。伊朗計劃利用這個港口轉運到阿富汗和中亞，而它希望保持班達阿巴斯港口與歐洲和俄羅斯作為主要樞紐的貿易。[29]

由於恰巴哈爾港的地緣位置極佳，日本與印度為反制中國大陸的瓜達爾港布局，紛紛向伊朗表達投資恰巴哈爾港意願，若恰港被他國拿走，將讓中國大陸瓜達爾港的價值大打折扣，而日本也是參加競爭投資恰巴哈爾港最有力的競爭者，若日本得標，其技術及經驗也有助於加快項目的實施。

對印度而言，位於伊朗錫斯坦-俾路支省並位於波斯灣外的查巴哈港被視為與中亞國家進行貿易的門戶。雖然印度和伊朗在 2003 年首次同意發展恰巴哈爾港，但僅在 2016 年 5 月總理納倫德拉·莫迪訪問德黑蘭期間，兩國簽署了一項協議，根據該協議，印度將在第一階段裝備和運營兩個泊位。 投資額為 8,521 萬美元，10 年租約的年度收入支出為 2295 萬美元。分析人士表示，首先是因為印度熱衷於與美國達成民用核協議，後來由於對伊朗實施嚴厲的國際制裁。

日本之前已由駐印大使平松健二（Kenji Hiramatsu）表達對「投資恰巴哈爾港以有利於區域連通」感到興趣。新聞報導稱，這個日本熱衷於與印度在亞洲和非洲的項目上進行合作。平松健二亦曾表示，日本政府正在與德黑蘭和新德里進行談判，以便參與恰巴哈爾港口投資項目。然而 2017 年 7 月美國因懷疑伊朗核能計劃而對其實施了新的制裁，在日本首相安倍晉三與總理納倫德拉莫迪於 9 月

[29] Imran Shahani, “Gwadar Vs Chabahar”, ***Eurasia Review,*** February 9, 2018, accessed March 29,2018, https://www.eurasiareview.com/09022018-gwadar-vs-chabahar-oped/

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

會談後發表的印日聯合聲明中，未提及參與恰巴哈爾港口項目，言外之意表示作為美國軍事盟友日本可能因著美國對伊朗的制裁而重新評估其立場。[30]

第三節 通往歐洲航道的戰略防禦

一、亞丁灣的護航

中國大陸在 2013 年的《中國武裝力量的多樣化運用》國防白皮書中提到「除了要能以傳統軍事力量捍衛國家主權、安全，還要有能執行搶險救災、海上護航、維護海洋權益及參加聯合國維和行動等多樣化軍事任務的能力，[31]在護航任務方面又以「亞丁灣護航」最受各界關注。

中國大陸海軍自 2008 年 12 月 26 日首次赴亞丁灣護航以來，中國海軍已連續派出 28 批次艦艇赴亞丁灣、索馬里海域為中外船舶護航，圓滿完成了 6400 餘艘中外船舶護航任務。2018 年 4 月，中國海軍第 29 批護航編隊在東部戰區海軍碼頭再次起航馳赴亞丁灣，第 29 批護航編隊由導彈護衛艦濱州艦（首次執行亞丁灣護航任務）、徐州艦和綜合補給艦千島湖艦組成，編隊攜帶 2 架艦載直升機、數十名特戰隊員，任務官兵 700 餘人。[32]

其中濱州艦（舷號 515），艦長 140 公尺，寬 16 公尺，滿載排水量 4000 餘噸， 2015 年 12 月 13 日在滬東造船廠下水，[33]是中國大陸自行研製建造的新一代導彈護衛艦，配備多套武器系統，可單獨或協同海軍其他兵力攻擊水面艦艇、潛艇， 具有較強的遠端警戒和防空作戰能力，是中國新一代主力作戰艦型，先後執行過多項重大演習演練任務。[34]徐州艦（舷號 530），和濱州艦屬於同類型

---

[30] Elizabeth Roche, “Japan ‘cautious’ about investing in Chabahar port”, ***Livemint***, December 8 2017, accessed March 29, 2018, https://www.livemint.com/Politics/r4G8DfX5Sg3PSJVZs9tyUL/Japan-cautious-about-investing-in-Chabahar-port.html

[31] 「國防白皮書:中國武裝力量的多樣化運用」，**中華人民共和國國防部**，2013 年 4 月，檢索日期：2018 年 3 月 16 日，網址：http://www.mod.gov.cn/affair/2013-04/16/content_4442839.htm

[32] 「中國海軍第 29 批護航編隊起航奔赴亞丁灣」，**央視新聞網**，2018 年 4 月 6 日，檢索日期：2018 年 4 月 7 日，網址：http://m.news.cctv.com/2018/04/06/ARTIp00yhmnbiimxI4hzXstN180406.shtml

[33] 「515 濱州號」，**海軍 360**，檢索日期：2018 年 3 月 16 日，網址：http://www.haijun360.com/news/054AXJKIIJ/2016/1230/1612301049164HA05CJ4KB2G067K4F5E.html

[34] 「組圖:『新生』報到！東港艦濱州艦正式入列」，**人民網**，2016 年 12 月 30 日，檢索日期：

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

艦，由中船廣州黃埔造船有限公司建造，2006 年 9 月 30 日下水，曾參加過中國海軍第三批護航編隊，赴亞丁灣、索馬里海域執行接替第二批護航編隊護航任務。[35]千島湖艦（舷號 886），長 178 公尺，寬 24.8 公尺，滿載吃水 807 公尺，2003 年 7 月 21 日在滬東造船廠下水，是中國大陸海軍第一艘具備艦艇夜間航行補給能力的萬噸級綜合補給艦，具有適配性強、補給速度快、保障效率高等特點，自下水服役以來，多次參加亞丁灣及索馬里亞海域的護航任務，[36]

「濱海國家」沒有強勁有力的「海上武力」就不會有鞏固的「國防實力」，海軍艦隊就是濱海國家衛疆護權的武力象徵。中共自 2008 年主動參與國際性「亞丁灣護航任務」至今，為保障各國船隻和人員安全作出了不少貢獻，並與世界各國海軍務實交流、合作，有效遏制了海盜的倡狂活動，有效保證了國家海上重要戰略通道安全，全方位鍛煉和檢驗了海軍遠海軍事行動的能力，充分展示了我負責任大國的良好形象，受到國際社會的廣泛讚譽，海上力量實質上由「黃水海軍」朝向「藍水海軍」，也學習到各國海軍執行遠海機動護航任務時，所遭遇到的各種實務經驗，以及國際間聯合海上操演與護航經驗的交換，積累了豐富的遠海航渡與巡弋護航的寶貴經驗，中國大陸透過一次又一次的巡護任務，體認到「前沿兵力存在」可以和「前沿兵力部署」劃上等號，為維持「前沿兵力存在」的事實，投射兵力必須具備完整的武備實力，所以，海軍開始思考戰區「休整補給站」對海軍遠海機動作戰的重要性，配合著海上絲綢之路的戰略，鞏固著海洋通道。[37]

然而，中國大陸積極投入國際護航與維和事務，似乎難以取得西方國家的信任，2017 年 11 月中國大陸外長王毅親訪緬甸與孟加拉，提出解決洛興雅難民的方案；12 月 21 日至 22 日中國邀請以色列與巴勒斯坦代表，在北京舉辦「巴以

2018 年 3 月 16 日，網址：http://military.people.com.cn/BIG5/n1/2016/1230/c1011-28989210-8.html

[35] 「530 徐州號」，**海軍 360**，檢索日期：2018 年 3 月 16 日，網址：http://www.haijun360.com/news/054AXJKIIJ/2010/918/109181531555JFE0AKJ48G209B30KGA.html

[36] 「886 千島湖號」，**海軍 360**，檢索日期：2018 年 3 月 16 日，網址：http://www.haijun360.com/news/BGJ/2011/629/1162921484078726B44I12CIHH8DJ8.html

[37] 胡克勇，「中共遠洋艦隊與海外休補」，**台北論壇**，102 年 7 月 4 日，檢索日期：107 年 4 月 7 日，網址：http://140.119.184.164/view_pdf/76.pdf

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

和平人士研討會」；26 日王毅另與阿富汗及巴基斯坦外長召開首次三方會談，致力重建兩國互信，以及強化反恐等合作。中國自 1990 年代開始了「走出去」政策，並長期對外宣稱其採取「不干預政策」，2015 年估計約有 2 萬家陸企在 180 餘國與地區營運；惟 2006 至 2011 年曾 10 度戰爭動亂或天災，被迫自利比亞等國大規模撤僑，致使中國大陸無法保持不干預政策，2015 年更曾為保護石油投資利益，主導與南蘇丹政府和談過程。美國在國際事務的退卻，給了中國大陸展現「負責任」的良機，然其始終不開放、不透明的形象，始終讓西方質疑其背後意圖為何。[38]

二、蘇伊士運河的合作

埃及有感蘇伊士運河的船舶密集，影響了沿線貨物裝載進度，隨著 2011 年中國大陸對賽德東港的建設成功，在 2015 年埃及將艾因蘇赫納港（Port Ain Sokhna）和達米埃塔港（Port Damietta）的開發案交與了阿聯酋的 Al-Suwaidi 集團和中國港灣建設集團，開始了金額高達 80 億美元的蘇伊士運河 97 公里的擴建計畫，以改善塞德港的壅塞狀況，[39]而中國港灣建設集團更作為主要承包商和運營商參與上述兩個港口的建設，埃及政府大力投資區域港口以支持接下來的蘇伊士運河擴建計畫。[40]

蘇伊士運河經濟區（SCZone）是埃及政府在蘇伊士運河沿岸新擴建的世界級自由貿易區，該經濟區位於歐洲和亞洲之間的主要貿易路線上，每年有超過全球 8%的貿易運輸通過。蘇伊士運河經濟區橫跨約 461 平方公里，幾乎是新加坡的三分之二倍大，並由艾因蘇赫納 (Ain Sokhna)、艾因蘇赫納港(Ain Sokhna Port)與賽德東港(East Port Said)與東賽德港(East Port Said Port)等兩個綜合經貿區、西

---

[38] Goh Sui Noi, “Wary world watches as China plays peacemaker”, ***The Straits Times***, January 1, 2018, accessed January 15, 2018, https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/wary-world-watches-as-china-plays-peacemaker

[39] One Hundred Ports 2017: Maritime Intelligence, ***Lloyd’s List***, p87.

[40] 「中國和阿聯酋企業聯合承接埃及港口建設開發」，**中華人民共和國商務部**，2015 年 3 月 17 日，檢索日期：107 年 4 月 7 日，網址：http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/k/201503/20150300912243.shtml

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

坎塔拉(Qantara West)與東伊斯梅利亞(East Ismailia) 等兩個開發區和西塞德港(West Port Said Port)、阿達比亞港(Adabiya Port)、埃爾圖港(Al Tor)、阿里什港(Al Arish Port)四個港口組成(如圖)。每個開發區域都可進駐工、商企業，基礎設施和房地產開發，物流，便利設施和最先進的技術提供投資機會。計畫中的港口擴建將增加處理海上運輸的能力，並提供相關服務，如造船，裝卸，加油，船隻報廢和回收。[41]

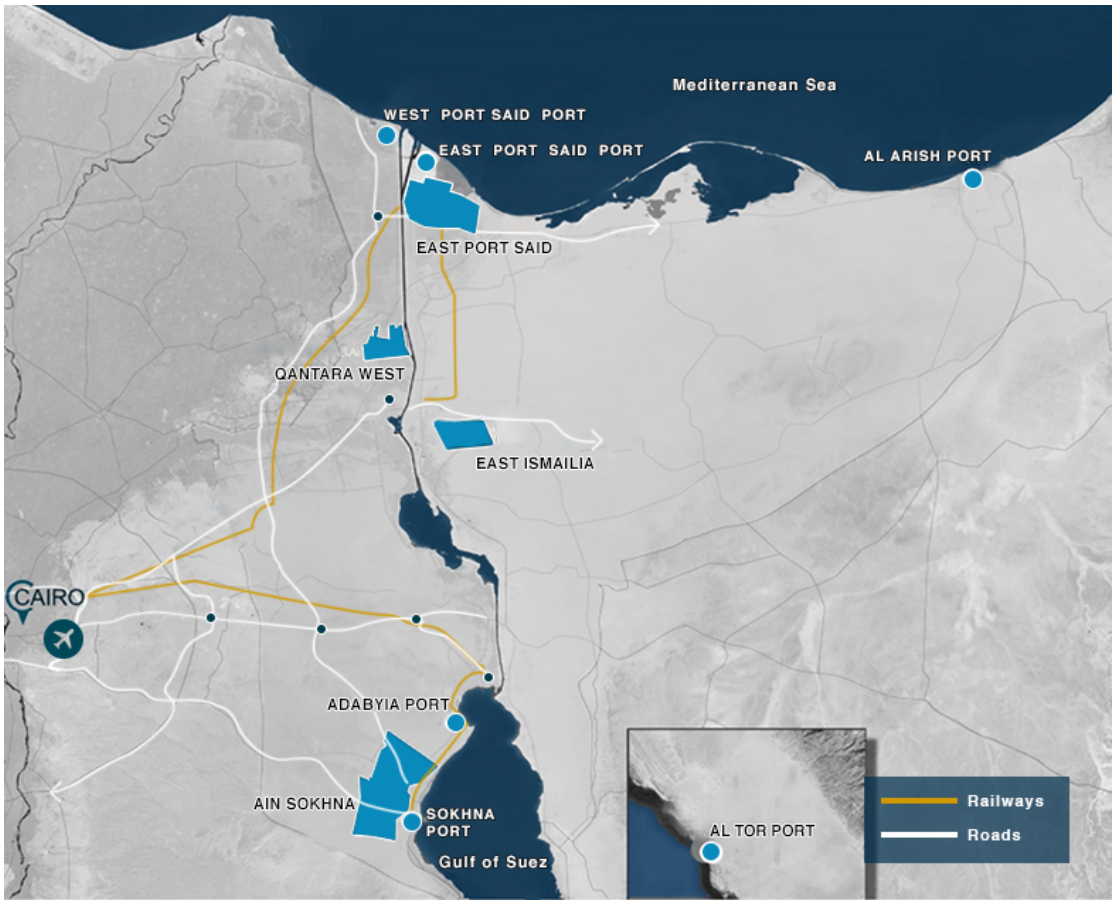

圖 4-2 蘇伊士運河經濟區

資料來源：摘自蘇伊士運河經濟區官網，網址：
https://www.sczone.eg/English/aboutsczone/Pages/overview.aspx

對埃及而言，原本外資投資不足，每年吸引的直接投資額不足百億美元，自中國參與當地港口建設後，促進埃及吸引更多的外資進入，進而改善了原本資金

[41] 整理自蘇伊士運河管理局官網，網址：https://www.sczone.eg/English/Pages/default.aspx

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

不足而限制發展的困境。其次，中、埃在產業結構上存在明顯的互補性，港口建設將拓展雙方的市場及經濟發展，有助埃及實現區域平衡戰略。從中國角度來看，參與埃及的港口建設助於落實 21 世紀海上絲綢之路建設，建設通暢、安全、高效率的運輸通道，連通東協、南亞、西亞、北非、歐洲等各大區域的經濟市場鏈。

塞西政府將帶路倡議視為國家發展的重要關鍵，2014 年訪華期間明確表示，支持中國一帶一路倡議，積極推動雙方具體基礎建設。[42]2016 年 1 月，中埃兩國簽署《中埃關於加強兩國全面戰略夥伴關係的五年實施綱要》，雙方同意在一帶一路倡議框架下，加強進行在包括港口等基礎設施建設的合作。[43]，雙方同意 2017 年 5 月，習近平主席在"一帶一路"國際合作高峰論壇上提出了構建海運網路的倡議，得到埃及的積極回應。雙方為埃及港口建設與海上絲綢之路的發展提供了新的動力，迄今，埃及依然是最積極配合推動一帶一路倡議的國家之一。[44]

埃及投資與國際合作部部長納斯爾(Sahar Nasr)率團到訪中國時公開表示，埃及近年大力推動投資法案優化，包括簡化流程、去官僚化，提高透明度以及創造良好的投資環境等，要為埃及本國及外國的投資者營造公平且優質競爭環境。由於埃及位處一帶一路倡議的戰略要點，擁有大量市場需求和良好的商業環境，埃及正盡一切努力創造國內外投資成長空間，希望能加速實現埃及經濟全方位、包容、可持續發展，2005 年，僅有 35 家中國企業在埃及投資，到了 2015 年，已有 1152 家中國公司在此投資，中國在埃投資總額排名為第 24 名，截至 2016 年，埃及已成為中國在非洲的第三大貿易國，而中國也是埃及最大的國際投資夥伴，

[42] 「塞西訪華開啟中埃關係新時代」，**中華人民共和國商務部**，2014 年 12 月 25 日，檢索日期：2017 年 5 月 30 日，網址：http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/k/201412/20141200847040.shtml

[43] 「中華人民共和國和阿拉伯埃及共和國關於加強兩國全面戰略夥伴關係的五年實施綱要（全文）」，**新華網**，2016 年 1 月 22 日，檢索日期：2017 年 5 月 30 日，網址：http://www.xinhuanet.com/world/2016-01/22/c_1117855474.htm

[44] 趙軍，「中國參與埃及港口建設：機遇、風險及政策建議」，**人民網**，2018 年 7 月 17 日，檢索日期：2018 年 7 月 17 日，網址：http://world.people.com.cn/n1/2018/0717/c187656-30152658.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

[45]埃及政府堅定支持中國一帶一路倡議，並期望雙方能在一帶一路倡議下實現更多合作。[46]

第四節 小結

結合本研究第三章及第四章來看，可以發現中國大陸更加明顯的港口布局企圖：

無論能否突破麻六甲困境，中國都開始著手準備，首先由於麻六甲海域海盜橫行，因此中國與東協國家合作宣示聯手打擊販毒、非法移民、海盜、恐怖主義、武器走私、洗錢等跨國犯罪，除了有助提升國際形象，也保護了中國的船舶航運，另外雖然在緬甸及孟加拉設有連接中國的油氣管道，然畢竟是在他國境內，若遭切斷，則影響能源供應，因此多找尋麻六甲海峽的替代路線，並在相關區域競標投資港口以增加海上通道的節點，中國在麻六甲海峽中端投資的皇京港原本的用意是要先一步攔取位在麻六甲海峽東端新加坡港的生意，進而淡化新加坡的區域影響力，然而此一計畫與願景隨著印度與印尼在麻六甲海峽西端建設的沙璜港有了變化。

對21世紀海上絲綢之路而言，中國在南亞印度洋一帶布局了最多的港口，荷莫茲海峽至印度洋一線是全球重要的能源運輸及商品海運航道，中國在此仿效各國歷史及本身藍水海軍的建成，採取的是積極布建港口、加強區域投資的防禦策略，然而除了中國以外，日本也積極競標印度洋的港口建設，尤其日本在馬塔巴里港及恰巴哈爾港的布局更是減弱了皎漂港、吉大港與瓜達爾港對印度洋的戰略意義。

在曼德海峽方面，中國在吉布地的軍事設施建設，讓中國海軍能夠投射距離拉長，北京在亞丁灣的護航任務確保了能源與貨物能夠安全運載到目的地、增加

---

[45] 「埃及期待中國投資」，**中非合作論壇**，2017 年 5 月 27 日，檢索日期：2018 年 5 月 24 日，網址：http://www.focac.org/chn/zfgx/zfgxjmhz/t1465718.htm

[46]「埃及展現成功改革成果以期吸引貿易及投資」，**中華人民共和國商務部貿易救濟調查局**，2017 年 5 月 16 日，檢索日期：2017 年 5 月 30 日，網址：http://trb.mofcom.gov.cn/article/zuixindt/201705/20170502575833.shtml

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

了海軍軍事行動的經驗，也提升了國際形象，此外與埃及外交關係良好並共同營造蘇伊士運河經濟區，可以說是確保了21世紀海上絲綢之路往返地中海與印度洋的通暢，曼德海峽的長期為美國戰略控制的情形也逐漸有了改變。

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

第五章 面的發展與評估

由本研究第三章、第四章可以得知，中國大陸的境外港口布局的位置很大一部分的原因是為了維護其海洋權益、防禦海上通道的暢通，而中國大陸想藉由點的布局和線構成的區域，加深對「面」的影響力，本章節即以區域來探討各國反應，最後來看美國與日本對中國大陸這一連串動作的態度。

第一節 東南亞、南亞與大洋洲

一、新加坡

中國大陸在馬來西亞投入巨資新建港口，其背後支撐的是國家戰略的長遠總體規劃。係中國大陸是麻六甲海峽第一大使用國，60%的船隻經該海峽往返中國大陸，而中國大陸 80%的進口石油量與 50%的進出口物資也要透過該海峽運輸。然而長久以來，麻六甲海峽係由沿岸的印尼、新加坡與馬來西亞共管，中國大陸對這一區域的影響非常有限，一旦沿岸國家出現政局變動、戰爭等不可預期的風險，將對其能源安全帶來極大的隱憂。

圍繞在確保能源安全的戰略思維上，中國大陸加以「一帶一路」、「產能合作」兩大政策執行皇京港項目建設。整體而言，在投資領域，中馬合作現已形成「中心一城」、「東西兩園」、「南北三路」等旗艦項目，[1]這些將成為中馬兩國推進國際產能合作的重要平臺，同時也將成為中國大陸與東協國家進行產業合作的範例。

馬來西亞與中國大陸合作建港，一方面馬來西亞港口規模得以擴大，並能接納更多的商船和貨物；另一方面是打算將皇京港建設作為響應路方「一帶一路」倡議的一部份，並在沿線國家中扮演重要角色。

[1] 「中心一城」是指陸資在馬來西亞首都（吉隆坡）城中央打造一個地上、地下聯動的交通樞紐和區域經濟中心；「東西兩園」是指馬來西亞半島東部沿海的關丹產業園和西部沿海的麻六甲臨海工業園；「南北三路」指的是中馬合作縱貫馬來西亞南北半島的的三項鐵路計畫，包括：馬新高鐵、南部鐵路及曼隆鐵路，駐馬來西亞大使黃惠康出席中國（深圳）－馬來西亞（吉隆坡）經貿合作交流會，**中華人民共和國外交部**，2016 年 6 月 1 日，網址：http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676716/1206x2_676736/t1368474.shtml

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

陸企大量進駐馬來西亞有助於促進經濟轉型。皇京港項目馬來西亞方負責人、凱傑發展有限公司創辦人蕭玉鳳就指出，目前麻六甲的經濟狀況為「周末經濟」，意即是以遊客為主的經濟效益，但自展開皇京港和臨海工業園區建設後，可帶動企業進駐，進而把周末型的經濟轉為全年的經濟型態。[2]此外，也有學者分析指出，皇京港建成後，更可能與新加坡形成經濟互補關係，係因皇京港與新加坡二者功能不盡相同，後者更傾向於港口業務，而前者為了謀求增值效益，在未來可能借助臨港工業園區，最終發展出成熟的加工業。[3]

與此同時，亦有馬來西亞的黨派議員質疑「馬國政府是否能保證該港口不被陸方用於軍事目的」。[4]另，儘管皇京港自然條件不錯，但學者認為在短期內仍難以超越新加坡，特別是在軟體方面，如管理、金融配套、法律規則以及人力資源，要發揮出潛力需要很長時間。[5]而陸方能否最大程度發揮在皇京港建設中的作用也不容忽視，馬來西亞政府官員曾表示，正是由於臨港工業園的定位，皇京港是依靠於內陸生存的港口，它能否在未來改變麻六甲海峽的遊戲規則，還須依靠更多的規劃。[6]

事實上，隨中國大陸力推「一帶一路」，中馬關係日趨緊密，雙方於 2015 年 11 月 23 日簽署《建立港口聯盟關係的諒解備忘錄》，中國大陸的大連、太倉、上海、寧波舟山、福州、廈門、廣州、深圳、北部灣、海口等 10 座港口，與馬來西亞的吧生（Port Klang）、民都魯（Bintulu）、柔佛（Johor）、關丹（Kuantan）、麻六甲、檳城（Penang）等 6 座港口，締結「港口聯盟」,[7]到了 2017 年中馬港口

---

[2] 「中馬皇京港將取代新加坡成地區最大港口」，**每日頭條**，2017 年 4 月 5 日，檢索日期：2018 年 4 月 18 日，網址：https://kknews.cc/zh-tw/world/6n6abom.html

[3] 「麻六甲貿易圈納新」，**北京商報網**，2016 年 11 月 21 日，檢索日期：2018 年 4 月 18 日，網址：http://www.bbtnews.com.cn/2016/1121/169777.shtml

[4] 「麻六甲皇京港的背後」，**航運界**，2016 年 12 月 2 日，檢索日期：2018 年 4 月 18 日，網址：http://www.ship.sh/news_detail.php?nid=2332

[5] 「皇京港搶了新加坡的生意」，**北京商報網**，2017 年 8 月 6 日，檢索日期：2018 年 4 月 18 日，網址：http://www.bbtnews.com.cn/2017/0806/205149.shtml

[6] 「中馬皇京港將取代新加坡成地區最大港口」，**每日頭條**，2017 年 4 月 5 日，檢索日期：2018 年 4 月 18 日，網址：https://kknews.cc/zh-tw/world/6n6abom.html

[7] 「中馬港口聯盟簡介」，**中國港口**，2016 年 11 月 3 日，檢索日期：2018 年 4 月 18 日，網址：http://www.port.org.cn/info/2016/194838.htm

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

聯盟更增加了中國京唐港、天津港及馬來西亞的甘馬挽港（Kemaman Port）、古晉港（Kuching Port Authority）、沙巴港（Sabah Port Authority），合作港口數增加為 21 個，[8]2017 年 5 月中國大陸舉行「一帶一路」國際峰會前後，馬來西亞和中國大陸數家公司也簽署 9 項商業協議，投資額超過 72 億美元。

此舉已引起新加坡的擔憂，新加坡《海峽時報》2016 年 11 月 14 日發表題為「中國大陸在麻六甲港口計畫戰略意圖令人懷疑」的文章，指出麻六甲海峽存在戰略因素，中國大陸不僅欲加強經濟影響力，也可能透過保護商船等理由，引入海軍，如近期中國大陸海軍在馬來西亞的軍事活動就明顯增加。[9]

新加坡更多憂慮的可能在於皇京深水港建成後的前景，由其未來規劃可知，一但皇京深水港建成，將成為大型油船的補給港口，來自中東西亞產油國的油船可能會選擇在此補給，皇京港就會變成東南亞的石油窗口；而馬來西亞本身的伊斯蘭文化，在服務同樣淵源的國家上的優勢不言而喻。此外，目前大多歐洲、中東及非洲業主的船運終點都在中國大陸，選擇提前在皇京港轉運將可降低貨主的運輸成本，勢必影響新加坡的港口地位。[10]

尤其馬來西亞總理馬哈迪（Mahathir Mohamad）於首任期間為馬「中」關係奠定良好基礎並開啟東協與中國大陸合作，渠甫再任總理時即公開支持「一帶一路」倡議即歡迎中國大陸赴馬國投資，進一步強化了雙邊關係，此外習近平提出之「人類命運共同體」與馬哈迪提倡之「亞洲價值」相呼應，雙方約定在政治、經濟及貿易等領域的合作，[11]或許新加坡有感區域的長期競爭者-馬來西亞向中國靠攏，川普政府在亞洲影響力減弱，加上皇京港的逐漸成形如芒刺

[8] 「佈局一帶一路：中國與馬來西亞『港口聯盟』增加 5 港」，**關鍵評論**，2017 年 9 月 13 日，檢索日期：2018 年 4 月 18 日，網址：https://asean.thenewslens.com/article/78581

[9] Shannon Teoh **,** **"**Malacca harbour plan raises questions about China's strategic aims", ***The Straits Times***, Nov 14, 2016, accessed April 30, 2018, http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/malacca-harbour-plan-raises-questions-about-chinas-strategic-aims

[10] 「『港口』馬六甲皇京港的背後」，**每日頭條**，2016 年 12 月 2 日，檢索日期：2018 年 4 月 18 日，網址：https://kknews.cc/zh-tw/finance/ompgxzo.html

[11] "Envoy: China-Malaysia ties to further improve under Dr M", ***The Star Online***, 24 May 2018, accessed 25 May 2018, website: https://www.thestar.com.my/news/nation/2018/05/24/envoy-china-malaysia-ties-to-further-improve-under-dr-m/

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

在背，因此也開始轉向歡迎一帶一路，簽署共同推進「南向通道」建設，加強與中國的經貿合作關係。[12]

二、湄公河國家

退一步看中國大陸的一帶一路，境外港口布局有一部分的原因是為了要和跨境鐵路、跨國油管及經貿工業園區相接，中南半島也是中國大陸積極布局的區域，中國大陸為加大對中南半島諸國影響力，結合泰國、越南、柬埔寨、寮國及緬甸等次區域國家推動「瀾滄－湄公河合作」倡議，2016 年首屆峰會承諾提供龐大優惠貸款；「瀾滄－湄公河合作」首個 5 年計畫優先涵蓋連結性（connectivity）、跨境經濟合作及農業減貧等，使該倡議成為中國大陸涉入東協事務重要管道，「瀾滄—湄公河合作」係中共創建之首個東南亞機制，其重大計畫包括興建從雲南昆明至曼谷公路、寮「中」鐵路及越南「龍江工業園」等，與「一帶一路」倡議多所重疊，且將運用絲路基金，顯示此機制屬「一帶一路」一部分，凸顯中國大陸欲在東南亞區域扮演領導角色。然越南政學界均擔心中國大陸利用「基礎建設陷阱」阻止越南長期發展，認為中國大陸以援建基礎建設、提供各種優惠作為迫使各國屈從之工具。[13]

此外，更現實和令人擔憂的可能性是，由於中國資金過多，中國可能會對緬甸產生危險的經濟槓桿。中國的貸款和大規模投資在馬爾代夫等其他地區國家已經證明存在很大爭議，北京被指控利用這些國家來利用受援國對其國家利益作出政治和經濟讓步。這種擔憂並非沒有根據。緬甸政府持有 Kyaukpyu 港口 30%的股份達 22 億美元。如果它需要經濟特區 50%的股份，這將使其對項目的全部責任達到 35 億美元，約佔 GDP 的 5%。緬甸與中國大陸於今（2018）年 4 月「緬甸中華總商會」成立新商會，旨在促進緬「中」商業往來及參與「一帶一路」倡

[12] 「新加坡借一帶一路加強靠攏中國」，**日本經濟新聞中文版**，2018 年 4 月 10 日，檢索日期：2018 年 5 月 10 日，網址：https://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/29973-2018-04-10-05-00-30.html

[13] Nguyen Khac Giang, “China is making Mekong friends”, ***East Asia Forum***, 19 May 2018, accessed 30 May 2018, http://www.eastasiaforum.org/2018/05/19/china-is-making-mekong-friends/

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

議，然為避免對中國大陸過度依賴，故又積極與印度建立夥伴關係，並簽署「印度－緬甸－泰國」高速公路工程協議。[14]

今（2018）年 1 月，中國大陸總理李克強訪問柬埔寨總理洪森（Hun Sen）並簽署了 19 項基礎建設投資協議，由於柬埔寨過去大幅仰賴西方國家提供之金援，迄今中國對柬之援助與貸款已超越美國，洪森獲北京奧援轉而大肆批評美國，並支持中國，即有學者指出中國近年透過「一帶一路」倡議來資助越南、寮國及柬埔寨等湄公河流域較貧弱國家興建基礎設施，以增加對該區域的政治、經濟及戰略影響力，儼然已將中南半島納入勢力範圍。[15]

三、印度與印泰戰略

談到一帶一路在南亞、印度洋的發展，就一定要談到印度。印度是中國西南部最大的鄰國，有學者認為以兩國的龍象關係而言，印度是制衡中國大陸最理想的國家，以往而言，印度介於美國與中國之間，基於長期對美國的不信任，讓新德里想保有自己的利益空間，因而不願加入華府的「反中」陣營，[16]印度在還未確立強權地位之前，對中國的政策是朝著擬定共同政策、獲得共同利益的方向發展，基本不採取對立態度。[17]

自從 2013 年習近平提出了一帶一路倡議，印度對北京的態度丕變。首先是印度認為中國大陸在其周邊的皎漂港、吉大港、科倫坡港、漢班托塔港以及瓜達爾港的投資建設，對其形成了海洋上的珍珠鏈圍堵局勢，另外一帶一路倡議發展重點的中巴經濟走廊（CPEC）觸及了印度與巴基斯坦的領土主權問題。

---

[14] Myanmar will attract Asian more than Western investors, ***Oxford Analytica***, May 18, 2018, accessed 30 May 2018, https://dailybrief.oxan.com/Analysis/DB233823/Myanmar-will-attract-Asian-more-than-Western-investors

[15] Ate Hoekstra, “Is Chinese investment taking over the Mekong”, ***Deutsche Welle***, January 15, 2018, accessed 25 May 2018, https://www.dw.com/en/is-chinese-investment-taking-over-the-mekong/a-42150023

[16] 「學者：印度是制衡中國的理想國」，***Taiwan News***，2013 年 6 月 7 日，檢索時間：2018 年 5 月 1 日，網址：https://www.taiwannews.com.tw/ch/news/2237335

[17] 尚・克利斯朵夫・維克多(Jean-Christophe Victor)、薇珍妮・黑頌(Virginie Raisson)、法蘭克・提塔特(Frank Tetart)著，劉宗德、周幸譯，**世界，未來會是什麼樣子？：13 件事正在改變世界、改變你**(臺北市：大是文化，2010 年 6 月)，頁 29。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

2017 年 5 月，印度選擇不參加在北京舉行的「一帶一路」論壇（BRF）峰會，其中一個原因，係擔心北京藉 21 世紀海上絲綢之路和一帶一路倡議資助次區域和亞洲國家急需基礎設施發展資金的項目，擴大在印度洋的戰略影響力，進而削弱印度的地位，此外由於印度國內基礎設施的不發達間接影響了其對外的有效聯繫，又考量印度企業也不一定會受益這些投資，因此印度政府對於中國提出或計劃升級印度洋主要港口基礎設施的回應一直不熱烈。

海上絲綢之路倡議背後的經濟理由是建立一條連接經濟資源和行動者中心的走廊，跨越連續和異質的地理區域，以降低貨物和人員跨境流動的成本，並促進海上絲綢之路倡議地理區域內的多國生產網絡，然而印度擔憂一帶一路是在整個印度洋的中國商業和軍事基地網絡建立珍珠鏈戰略的掩護，一旦完成，這個海洋網絡就有能力大幅度降低整個南亞和印度洋的印度權威，它將其視為其核心影響範圍。[18]

印度認為一帶一路倡議應該透明、自由，讓牽涉到戰略性利益或國土紛爭等敏感議題的國家能與中國一同計畫並參與設計、建造、管理新的基礎設施，此外印度在更廣泛的海上絲綢之路倡議和一帶一路倡議地理位置上具有戰略性的關鍵地位，應該賦予它相當大的談判資本，從中可以談判這種建立信任措施，並確保從項目中獲益，同時管理可能的風險。[19]

地理上位處「一帶一路」中間位置，對印度而言對該倡議持嚴重保留態度，對根本的問題在於印度與巴基斯坦的領土主權。中巴經濟走廊被認為是海上絲綢之路和絲綢之路經濟帶的重點項目，然被新德里視為貫穿領土印度認為是其北部克什米爾邦的一部分被鄰國巴基斯坦非法佔領的。2018 年 4 月，印度在上海合作組織（SCO）會議中堅持反對中巴經濟走廊（CPEC），並認為該項倡議侵犯

[18] Christopher Len, “China’s 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access”, ***Maritime Affairs***, Vol 11, Issue 1(June 2015): p. 9.

[19] Amitendu Palit, “The Maritime Silk Road Initiative (MSRI): Why India is Worried, What China Can Do”, ***Global Policy***, May, 31, 2017, accessed March, 15, 2018, https://www.globalpolicyjournal.com/blog/31/05/2017/maritime-silk-road-initiative-msri-why-india-worried-what-china-can-do

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

了其國家主權，成為會議裡唯一不表示支持一帶一路倡議的成員國。印度外交部長斯瓦拉吉(Sushma Swaraj)不接受中國的基礎設施建設項目，列出了印度在不同國家計劃和執行的各種連通性基礎設施項目。她還提到印度參與了恰巴哈爾港開發，印度 - 緬甸 - 泰國高速公路，孟加拉國 - 不丹 - 印度 - 尼泊爾倡議和國際南北運輸走廊。新德里反對通過巴基斯坦佔領的克什米爾的 570 億美元的 CPEC。這就是為什麼印度遠離在北京舉辦的一帶一路論壇的例外，有 29 位國家元首和政府首腦以及其他 101 個國家的代表參加。中國已與印度鄰國尼泊爾和斯里蘭卡達成協議，建立連通性基礎設施。[20]

印度總理莫迪（Narendra Modi）自 2014 年上任後，將「東向（Look East）」政策改為「東進（Act East）」政策，並承諾擴大與東南亞接觸，並藉修築印度–緬甸–泰國高速公路以增加三國聯通，提振其東北部之經濟發展，期消弭該地區之分離主義氛圍，亦可回應中國大陸在東南亞基礎建設投資，反制北京藉「一帶一路」倡議擴張區域影響力。[21]

印度表態支持中國改善區域基礎建設，然「一帶一路」倡議之「巴『中』經濟走廊」觸及喀什米爾印巴敏感的爭議地區，危害印度主權及領土完整，故印度持反對態度，惟仍視中國為夥伴而非敵國，印中雙邊貿易仍創新高，且印度不致加入任何聯盟來反制中國大陸，[22]

而美國憂心中國大陸藉「一帶一路」倡議提升在全球的政、軍影響力，遂逐漸改變外交作為，考慮擴展對印太地區基礎建設計畫，華府於 2017 年 12 月發表的《國家安全戰略》即表態「將設法強化與日、澳、印度的 4 方合作，並與盟邦

[20] Saibal Dasgupta , “India sticks to its own path, says no to China’s Belt & Road initiative”, ***The Times of India***, April 25, 2018, accessed April 30, 2018, https://timesofindia.indiatimes.com/india/india-sticks-to-its-own-path-says-no-to-chinas-belt-road-initiative/articleshow/63903471.cms

[21] “India will seek deeper economic ties with ASEAN”, ***The Oxford Analytica Daily Brief***, March 27, 2018, accessed April 15, 2018, https://dailybrief.oxan.com/Analysis/GA230730/India-will-seek-deeper-economic-ties-with-ASEAN

[22] Teddy Ng, “India and China must be frank with each other to prevent another Doklam, ambassador warns”, ***South China Morning Post***, March 24, 2018, accessed March, 15, 2018, https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2138678/india-and-china-must-be-frank-each-other-prevent

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

共建高品質基礎建設」，[23]學者亦指出「印太戰略」將是美國應對「一帶一路」的方法，惟需與中東、歐等區域盟友合作始能有效發揮作用。[24]

自由開放的海上運輸通道，是國家的生命線，全球有超過 50%的貿易船往返著印度洋，因此印度洋至太平洋的運輸航道戰略地位越來越重要。相較一帶一路的不透明，美國、日本、澳洲及印度想要建立有別於一帶一路開放的物流、透明的貸款機制來推動真正有效益的基礎設施。其次，印度是一個民主且投資自由開放的國家，在南亞發揮越來越重要的作用且符合美國及該地區的利益，美國因而聯合印度連由開放的秩序，我們的政策是確保印度確實發揮這一作用，並且隨著時間的推移確實成為該地區更有影響力的參與者。[25]

美澳 2+2 磋商於今（2018）年 7 月底在加州舉行，美國務卿蓬佩奧（Mike Pompeo）、防長馬提斯（James Mattis）及澳大利亞外長畢紹普（Julie Bishop）、防長潘恩（Marise Payne）就印太戰略及中國大陸帶來的挑戰等議題進行討論，蓬佩奧指出，美澳將持續與夥伴國合作保護海空域自由、倡導市場經濟並協助主權國家免受恫嚇，致力落實自由開放印太區域之共同願景；畢紹普表示美澳 2+2 磋商聚焦雙方對印太區域之承諾，另亦就如何與中國大陸、日本、印度、東協及太平洋島國等更深入合作進行討論。蓬佩奧另針對有關中國大陸擴展南太平洋影響力表示，中國已成為美、澳維持自由開放印太區域諸多挑戰之一，也希望外界不要低估美國對印太戰略之承諾，且南太平洋國家與世界多數國家終將選擇支持民主價值及人類尊嚴之美國為盟邦。馬提斯指出，美澳共同戰略目標係確保自由、開放、包容及繁榮之印太區域，區域國家不分大小皆應受尊重及國際法保護，馬

[23] United States, 2017/12. **National Security Strategy of the United States of America**, p.46.

[24] Wendy Wu, "US may boost projects in Indo-Pacific to counter Beijing's belt and road plan", ***South China Morning Post***, February 7, 2018, accessed April 15, 2018, https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2132435/us-may-boost-projects-indo-pacific-counter-beijings

[25] United States, 2018/4/2, ***Briefing on The Indo-Pacific Strategy***, https://www.state.gov/r/pa/prs/ps/2018/04/280134.htm

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

提斯並表示中國大陸已將南海軍事化，美國數任政府皆已對此明確表達反對立場，且華府將尊重澳國是否在南海執行航行自由行動之決定。[26]

儘管川普與前國務卿提勒森（Rex Tillerson）於 2017 年多次提及「印太（Indo-Pacific）」一詞，然正如美國戰略暨國際研究中心（CSIS）學者所說，「印太戰略」仍是籠統之概念，川普政府要將之成為外交政策與戰略要項，就必須先詳述其戰略目的、指導方針、組成要素及優先順序，其次則需具備全面性、涵蓋軍事與經濟等面向，其與印太國家的聯通行亦不可或缺，內容要能清楚明瞭，否則恐將歸於平寂。[27]

印度與美國、日本、澳洲的「四方對話」機制是為了制衡中國大陸在印太的日趨強勢，然而印度卻拒絕同為印太戰略夥伴的澳大利亞參加 2018 年的「馬拉巴爾」聯合軍演(Malabar Military Exercise)，[28]似乎還不願意徹底和北京撕破臉，[29]一帶一路倡議的這些戰略內容影響了中國與印度原本就不穩定的雙邊關係，印度更不希望在印度洋的地位受到動搖。

四、澳大利亞與太平洋島國

近年來，中國大陸將一帶一路觸角向南延伸到太平洋島國，並擴大對該區域的投資，根據統計，中國 2006 年至 2016 年對東帝汶等 8 國提供約 17 億美元援助，對太平洋島國的援助更多達 216 項，且多數涉及大型開發計畫，中國透過低利及優惠貸款援助興建基礎設施，已成南太區域重要援助來源，[30]澳大利亞為此深感在南太平洋的地位被威脅，國際發展部長威爾斯（Concetta Fierravanti-Wells）

---

[26] United States, 2018/7/24. **Press Availability With Secretary of Defense James Mattis, Australian Foreign Minister Julie Bishop, and Australian Defense Minister Marise Payne**, https://www.state.gov/secretary/remarks/2018/07/284471.htm

[27] Brad Glosserman, "Making the Indo-Pacific Real", ***CSIS***, March 7, 2018, accessed April 15, 2018, https://www.csis.org/analysis/pacnet-18-making-indo-pacific-real

[28] 馬拉巴爾軍演：1992 年由美國與印度首次舉行，2007 年加入澳大利亞、日本及新加坡，引起北京強烈抗議，稱該軍演形成反「中」聯盟，2015 年再加入日本成為軍演固定成員。

[29] Asha Sundaramurthy , "India Keeps Australia Out of the Malabar Exercise – Again", ***The Diplomat***, May 8, 2018, accessed May 8, 2018, https://thediplomat.com/2018/05/india-keeps-australia-out-of-the-malabar-exercise-again

[30] Jonathan Pryke, "The bad – and good – of China's aid in the Pacific", ***The Lowy Institute***, January 11, 2018, accessed June 25, 2018, https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/bad-and-good-china-aid-pacific

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

及批評中國援助太平洋島國無用建築，並導致各國承擔高額債務，薩摩亞（Samoa）總理馬利雷哥（Tuilaepa Aiono Sailele Malielegaoi）反不滿其言論，宣稱此將破壞澳薩關係並要求正式道歉。[31]對此，儘管澳大利亞在《外交政策白皮書》稱「樂見中國大陸崛起，惟強調需遵守既有規則、展現負責任態度」，[32]顧慮與中國大陸之經貿關係，在面對北京政府擴大與南太平洋國家交往，澳大利亞不願讓出區域主導權，故澳國總理騰博爾（Malcolm Turnbull）於今（2018）年 1 月出訪日本時，與日相安倍簽署軍事協議，同意自衛隊於澳國進行演習，未來美日澳 3 方將可能在達爾文港周邊進行海軍演習，[33]在經濟方面，騰博爾與所羅門群島總理何瑞朗（Rick Houenipwela）簽署協議，承諾澳大利亞將協助鋪設由雪梨至索國首都荷尼阿拉（Honiara）約 4,000 公里的海底電纜工程，彰顯澳國欲加強推動軟性外交以確保影響力，另邀請萬那杜總理薩威（Charlot Salwai）訪澳洽談雙邊合作，防範中國大陸藉提供誘人利益拉攏南太平洋國家。[34]

五、港口布局的爭議

中國在一連串的港口布局，但也產生了不少爭議：

(一)斯里蘭卡的港口轉移

2005 年斯里蘭卡時任總統的拉賈帕克薩斯(Mahinda Rajapaksa)由於與中國交好，要求政府部門開放讓中國參與漢班托塔港的開發案，並由中國港灣工程有限責任公司作為港口承建方，然拉賈帕克薩斯於 2015 年選舉失利下台，但新政府卻無法償還他留下的龐大債務，經與中方連月協商後，斯里蘭卡新政府與中國政府簽下了將漢班托塔港及周邊 1.5 萬英畝土地，長達 99 年的租約，這讓中國得以在

[31] "Commentary: Australia needs self-reflection as South Pacific Islands stand up", ***Xinhuanet***, January 13, 2018, accessed June 25, 2018, http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/13/c_136893169.htm

[32] Australia Government, 2017/11. ***Foreign Policy White Paper***. p.39.

[33] Primrose Riordan, "Military deal with Japan to counter China's might", ***The Australian***, January 13, 2018, accessed June 25, 2018, https://www.theaustralian.com.au/national-affairs/defence/military-deal-with-japan-to-counter-chinas-might/news-story/25ec275dec028bad99b9e41bbc98a4eb

[34] Matthew Doran, "Australia is busy making friends in the Pacific to try to muscle China out", ***ABC News***, June 25, 2018, accessed June 25, 2018, http://www.abc.net.au/news/2018-06-25/australia-looks-to-muscle-china-out-of-the-pacific/9899464

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

對手印度的外海僅幾百英里控制一處重要土地，並成為重要的商業和軍事航道的戰略立足點，然而此舉引起國際譁然，也讓當地民眾相當不滿。[35]

(二)瓜達爾港的收益分配不均

2017 年底，巴基斯坦參議院被告知，「未來 40 年，瓜達爾港口產生的收入，將有 91%歸給中國，而瓜達爾港務局將僅獲剩餘 9%的收入」，儘管該協議的基礎是建立運營和轉讓模式，[36]這意味著巴基斯坦將在此期間接管港口的運營以及將在其上建造的基礎設施，以提高港口的貨物處理能力，許多人認為該協議內容對中國有利。

(三)達爾文港的取得疑義

2015 年 10 月澳洲北領地政府因財務窘困，在澳大利亞政府還未徵求過華盛頓方面的意見，[37]就以 5.06 億澳元將達爾文港碼頭，包括達爾文海上供應基地和堡山等碼頭等設施租賃給中國大陸的嵐橋集團（Landbridge Group）長達 99 年的經營權，事後調查係時值北領地政府選舉期間，北領地政府為籌措選舉基金而做的決定，[38]此交易案更因中國資金賄賂等爭議蒙上陰影。

第二節 非洲、中東與歐洲

一、非洲

中國大陸十年來積極援助非洲基礎建設，「國家開發銀行」出資成立「非中發展基金」並於 2007 年開始運作，且在港口、機場、鐵路、發電廠等基礎設施取得顯著成果，非洲儼然成為全球新興製造重鎮，莫斯科智庫「俄羅斯國際事務協會（RIAC）」研究指出，中國大陸 2009 年成為非洲主要貿易夥伴，2017 年貸

[35] 譚嘉欣，「斯里蘭卡港口租借中國 99 年，民眾示威抗議引發暴動」，**風傳媒**，2017 年 1 月 8 日，檢索日期：2018 年 1 月 30 日，網址：http://www.storm.mg/article/210518

[36] Iftikhar A. Khan," China to get 91pc Gwadar income, minister tells Senate", ***Dawn***, November 25, 2017, accessed January 30, 2018, https://www.dawn.com/news/1372695

[37] Jane Perlez, "U.S. Casts Wary Eye on Australian Port Leased by Chinese", ***New York Times***, March 20, 2016, accessed January 30, 2018, https://www.nytimes.com/2016/03/21/world/australia/china-darwin-port-landbridge.html

[38] "Northern Territory election 2016", Parliament of Australia, January 19, 2017, accessed January 30, 2018,https://www.aph.gov.au/About_Parliament/Parliamentary_Departments/Parliamentary_Library/pubs/rp/rp1617/NT_election_2016

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

款非洲國家總額逾 1,000 億美元，成為對非洲最大資金提供者，據美國智庫全球發展中心（Center for Global Development）統計，中國大陸 2000 至 2016 年援助非洲實際金額遠高於官方公布數據，若納入衛生、教育及文化領域計畫，高達 750 億美元，足可與美國分庭抗禮。[39]2018 年 1 月，川普於移民政策會議中以不雅措辭形容非洲等國，消息見報後，中國大陸外長王毅原定同月走訪非洲 5 國（馬達加斯加、尚比亞、坦尚尼亞、剛果共和國及奈及利亞）磋商將於北京舉行之「非中合作論壇」，又增加了盧安達、安哥拉、加彭及聖多美普林西比等 4 國，並廣邀加入「一帶一路」倡議，北京於 2015 年的「非中合作論壇」宣布提供 600 億美元資助雙方合作計畫，亦決定將今年的論壇升級為峰會，展現高度重視與非洲關係。[40]

長期以來，非洲大陸算是華府較不重視的地區，對美國而言缺少殖民歷史淵源，地緣戰略的主戰場亦不在此，美國只有在冷戰期間為了和前蘇聯進行全球性意識形態對抗時，方才選擇性介入非洲的外交政策，直到柯林頓政府後期看到這個地區的族群衝突及動亂，才又重申對非承諾。小布希政府執政初期亦未將非洲納入其全球戰略佈局的考量，直到 911 恐攻後，始再正視部份非洲國家與恐怖組織關係。[41]2017 年川普入主白宮後削弱了美國對非的影響力，[42]反觀中國大陸長期經營非洲，加上一帶一路改善了非洲多國的基礎建設，港口建設富了臨海國家，也讓非洲內陸國得藉以進出口物資，中國大陸在非洲的形象比許多西方人願意相信的要好，許多非洲人甚至認為中國大陸在非洲穩扎穩打，[43]如同賴比瑞亞《辣

---

[39] "How China is Transforming Africa Into 'New Factory of the World'", ***Sputnik International***, June 3, 2018, accessed June 4, 2018, https://sputniknews.com/business/201805311064954255-china-africa-new-factory/

[40] Charlotte Gao, " As Trump Insults African Countries, China Actively Embraces Them", ***The Diplomat***, January 17, 2018, accessed June 4, 2018, https://thediplomat.com/2018/01/as-trump-insults-african-countries-china-actively-embraces-them

[41] 嚴震生，「美國對非洲外交政策的回顧與展望」，**問題與研究**，第 41 卷第 6 期（2002 年 11 月），頁 125-150。

[42] 「非洲戰略機遇：美讓位給中國」，**中時電子報**，2018 年 2 月 15 日，檢索日期：2018 年 4 月 30 日，網址：http://www.chinatimes.com/newspapers/20180215000123-260309

[43] 戴維·皮林，「西方低估中國在非洲的軟實力」，**FT 中文網**，2017 年 5 月 5 日，檢索日期：2018 年 5 月 24 日，網址：http://www.ftchinese.com/story/001072451?archive

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

椒報》（Hot Pepper）編輯菲利伯特·布朗（Philibert Browne）所說「中國正在贏得敬佩…你能看到他們把錢花在哪裡，但你看不到美國人把錢花在哪裡」，[44]中國大陸在非洲以大筆金錢與令人乍舌的基礎建設工程展開新絲路計畫，手法較過去的「支票外交（check diplomacy）」更為靈活，惟非洲國家須向其效忠才能分享利益，中國大陸在當地的影響力逐漸加大且缺乏制衡的力量。[45]

然而，中國大陸重金投資非洲、並與當地國家交好的同時，「中國新殖民主義」的聲音也逐漸出現，[46]2002 年，非洲安哥拉結束內戰時，無法得到來自西方國家的重建資金，此時中國大陸挺身而出，以資金及基礎建設項目和其能源做交換（Infrastructures For Resources），開啟一段十幾年的中非「姻緣」，在這段關係常籠罩在殖民主義的陰霾之下，被稱為安哥拉模式（The Angola Model），[47]或許，非洲就是中國大陸對一帶一路沿線弱勢國家蠶食鯨吞的試金石。

三、中東海灣阿拉伯國家

對於中東而言，雖然海上絲綢之路（MSR）倡議被視為優先事項。中巴經濟走廊（CPEC）倡議很重要，十多年來，中國與海灣阿拉伯國家合作委員會（Gulf Cooperation Council, GCC）[48]的互動關係良好，2016 年 1 月，習近平訪問中東國家時發表首份《中國對阿拉伯國家政策文件》，並簽署了數十項合作計畫。習近平在會見海合會秘書長時，雙方都同意結合一帶一路倡議來推動中國與海灣國家互利合作，實現發展規劃戰略對接。[49]在高層互訪交流之下，中國與海灣國家建

---

[44] David Pilling, “Ports and roads mean China is winning in Africa”, ***Financial Times***, May 3, 2017, accessed Mar 3, 2018, https://www.ft.com/content/65591ac0-2f49-11e7-9555-23ef563ecf9a

[45] Sébastien Le Belzic, “Pourquoi le Burkina Faso tourne le dos à Taïwan”, ***Le Monde***, 29 mai 2018, consulté le 30 mai 2018, https://www.lemonde.fr/afrique/article/2018/05/28/pourquoi-le-burkina-faso-tourne-le-dos-a-taiwan_5305923_3212.html

[46] Tukumbi Lumumba-Kasongo, “China-Africa Relations: A Neo-Imperialism or a Neo-Colonialism? A Reflection”, ***African and Asian Studies***, Vol. 10, Issue 2-3（2011）, pp. 234 – 266

[47] Yun Sun, “China’s Aid to Africa: Monster or Messiah”, ***The Brookings Institution***, February 7, 2014, accessed Mar 3, 2018, https://www.brookings.edu/opinions/chinas-aid-to-africa-monster-or-messiah/

[48] 海灣阿拉伯合作委員會簡稱為海合會，於 1981 年 5 月 25 日，由阿拉伯聯合大公國、阿曼蘇丹國、巴林國、卡達國、科威特國、沙烏地阿拉伯王國等 6 個海灣阿拉伯國家簽署成立，旨在加強推動成員國之間的工業、農業、技術及經貿等領域的發展與合作。

[49] 「習近平會見海合會秘書長紮耶尼」，**新華網**，2016 年 1 月 20 日，檢索日期：2017 年 3 月 15 日，網址：http://www.xinhuanet.com/mrdx/2016-01/20/c_135026944.htm

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

立了多項雙邊和多邊合作機制，2016 年 5 月，「中阿合作論壇」第七屆部長級會議更明確在一帶一路框架下設定了合作領域和項目。

由於中國與海灣阿拉伯國家俱有很強的經濟互補性，一帶一路倡議提出後，雙方在能源、經貿與基礎設施建設等方面合作不斷深化。此外，海灣阿拉伯國家也是中國大陸最大的石油進口來源國、全球第二大承包工程勞務市場和第二大工程建設市場，中國是海灣國家的第八大交易夥伴。隨著一帶一路下的基礎設施建設不斷推進，將為中海傳統優勢領域合作帶來更大發展空間。[50]

海灣阿拉伯國家經濟組成多元化和調整改革，為推動一帶一路建設和外來投資帶來更多商機。在國際金融危機和低油價背景下，海灣國家更加看重中國等新興市場，對中國實現快速發展的經驗、治國理政方略等產生濃厚興趣，希望能夠搭上經濟發展的快車，與中國開展全面合作，吸引中國資金、技術，推動本國基礎設施建設和工業化進程。[51]

四、歐洲

歐盟是當今全球經貿互動重要的一環，但過去幾年卻忙於處理包括歐元區主權債務、難民問題、英國脫歐等接踵而來的內部危機，面對各種挑戰的歐盟經濟開始疲弱，因此在貿易和投資方面越來越需要中國的協助。然而，2013 年當習近平首次提出一帶一路倡議時，歐盟卻持觀望態度，由於一帶一路旨在通過投資連接中歐要道沿線的港口、鐵路和公路建設，進而促進歐亞大陸的經貿發展以及合作交流。無論是絲綢之路經濟帶或是 21 世紀海上絲綢之路，最後都以歐洲為終點，歐洲面對這個史無前例的跨國經貿倡議較進入自家門，不知道是危機或是轉機。

中國正式宣佈成立多邊金融機構亞洲基礎設施投資銀行（亞投行），並號召各國加入時，歐盟國家亦未立即給予積極回應，2015 年 3 月，英國政府率先加

[50] 「中阿博覽會簽約項目投資金額 1712 億元」，**新華網**，2015 年 09 月 12 日，檢索日期：2017 年 3 月 15 日，網址：http://www.xinhuanet.com/fortune/2015-09/12/c_1116541723.htm

[51] 王林聰，「中國在中東地區推進『一帶一路』建設的機遇、挑戰及應對」，**當代世界(北京)**，第 9 期(2015 年 9 月)，頁 39-42。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

入亞投行，連帶法國、義大利等歐洲國家才相繼加入亞投行成為創始成員，學者認為可能包括美國施壓、歐洲各國擔心亞投行與現有的國際開發機構相互競爭、擔心以中國為首的亞投行不能善政廉政、環境和社會保護等方面堅持高標準等因素，造成歐洲國家推遲加入亞投行，然而，最終 14 個歐盟國家還是決定成為創始成員，期能對銀行的制度設計施加影響，並強化它們各自與中國的關係。[52]

對於歐洲而言，一帶一路的目的是將歐亞大陸基礎設施網絡相連，這意味著歐洲可以獲得更多來自中國的貿易、投資與合作機會。部分學者承認一帶一路倡議很具吸引力，然而對於這個跨境戰略何時才能落實且帶來具體利益仍抱持懷疑態度，甚至認為一帶一路只是中國新瓶裝舊酒。[53]

就在各國還在觀望「一帶一路」的發展，傳出至少有 8 個國家因接受中國提供的貸款而陷入財務困境，[54]國際貨幣基金（IMF）主席拉加德也警告中國，不要再讓更多國家陷入負債。歐盟 27 個國家駐北京大使近來連署一份報告，嚴厲批評一帶一路阻礙自由貿易，使中國企業處於優勢地位，藉此分裂歐盟。[55]儘管歐盟發出對一帶一路警示的聲音，然而問題叢生的歐盟各國卻是各自表態表達歡迎一帶一路。

以英國而言，2016 年 6 月 23 號英國甫完成脫歐公投，雖尚未實際脫離歐盟，然而公投後的一年已對英國本身經濟和貿易造成影響，短時間內匯率驟跌、英鎊貶值、通貨膨脹，反而刺激工廠訂單、就業市場及外國資本直接投資額的增加，

---

[52] Jan Gaspers, Bertram Lang, “Germany and the ‘Belt and Road’ Initiative: Tackling Geopolitical Implications through MultilateralFrameworks”, Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman, and Miguel Otero-Iglesias (eds.), “***Europe and China’s New Silk Roads***”, (Netherlands: Clingendael, December 27, 2016), PP 24-29.

[53] 賴雪儀，「理解歐洲在『一帶一路』倡議中的利益關切」，**清華–卡內基全球政策中心**，2017 年 5 月 19 日，檢索日期：2018 年 3 月 15 日，網址：https://carnegietsinghua.org/2017/05/19/zh-pub-70032

[54] 「中國狂推『一帶一路』，讓 8 國陷入經濟困境」，**自由時報**，2018 年 3 月 6 日，檢索日期：2018 年 3 月 15 日，http://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2356725

[55] 「『一帶一路』旨在中國得利-歐盟 27 國連署反對」，**自由時報**，2018 年 4 月 19 日，檢索日期：2018 年 4 月 30 日，網址：http://ec.ltn.com.tw/article/breakingnews/2399812

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

[56]英國因而有信心將在中國一帶一路中發揮關鍵作用，鞏固倫敦脫歐後作為世界金融中心的地位。[57]

德國總理梅克爾於 2018 年 5 月，將開啟她第十一次的訪華之行，這也是梅克爾擔任第四任總理以來首次訪問亞洲。德國駐華大使柯慕賢(Michael Clauss)在默克爾訪華前夕表示近年來，中德關系發展良好，兩國高層交往頻仍，務實合作成效顯著，人文交流亮點不斷，在國際和地區事務中的協調與合作更趨緊密，令表示盡管中德雙方偶有意見分歧，然彼此政治與經濟互動關系日益良好，同時表示，德國原則上歡迎一帶一倡議。[58]

法國總統馬克宏於 2018 年 1 月赴中國大陸進行首次國是訪問，由於中國是世界第 2 大經濟體，亦是核武國家與聯合國常任理事國，有助法國提升參與全球事務角色，馬克宏想要聯合北京制衡川普，而中國則需結合盟友來應處川普不可預測的政策，因此法國此次的出訪格外受到關注，凸顯出法方對中國關係之重視。中國盼法國持續支持多邊主義來反制美國的超級大國地位，使北京可藉此成為亞洲領導者，然法國與澳大利亞、印尼等亞太國家進行多項軍事合作，且英國脫歐之後，法國在歐盟地位更顯重要，此將影響相關國家研擬制衡中國之戰略目標。而中國大陸則持續藉分裂歐盟成員國以爭取較佳利益，加以中國投資尤其著重軍民兩用之科技，馬克宏已主張強化規範陸資對敏感領域的投資；法國在亞洲之戰略與經濟利益多元，不致僅限與中國大陸建立夥伴關係，且因瞭解「一帶一路」倡議存在的眾多財務與治理問題，故法國對於該倡議仍審慎以對。[59]

---

[56] 「脫歐公投一年後，英國的經濟狀況還好嗎」，聯合新聞網，2017 年 10 月 3 日，檢索日期：2018 年 5 月 30 日，網址：https://global.udn.com/global_vision/story/8663/2723321#prettyPhoto

[57] Szu Ping Chan , “How Britain will play a key role in building China's new silk road”, The Telegraph, May 29, 2017, accessed May 30, 2018, https://www.telegraph.co.uk/business/2017/05/29/britain-will-pay-key-role-building-chinas-new-silk-road/

[58] 「德國駐華大使：德國原則上歡迎『一帶一路』倡議」，**源傳媒**，2018 年 5 月 23 日，檢索日期：2018 年 5 月 30 日，網址：http://www.maxsourcemedia.com/content/2018-05/23/content_7138.html

[59] Valérie Niquet, “What Does France's President Want to Achieve in China”, ***The Diplomat***, January 3, 2018, accessed January 15, 2018, https://thediplomat.com/2018/01/what-does-frances-president-want-to-achieve-in-china/

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

西班牙馬德里[60]、荷蘭阿姆斯特丹和鹿特丹[61]等地方政府及國內進出口貿易、工程建設和物流運輸的大型企業爭相想成為中國一帶一路進入歐洲的門戶及區域樞紐，積極爭取相關標案，希臘、義大利[62]等政治經濟較不穩定的國家對一帶一路倡議下的中國投資更是持開放態度。作為中國大陸一帶一路終點站的歐洲，認為如今世界各地民族主義引發的全球化疑慮越演越烈，加上歐洲近年經濟疲弱，唯有透過一帶一路等倡議才能促進中國與歐盟的跨區域聯繫，因此 2017 年 5 月一帶一路高峰論壇，歐洲和世界各地領導人都前來出席。這表明歐洲對一帶一路的未來發展及其潛力有一定程度的支持。

第三節 美國與日本的態度

國際政治中，小國要能在詭譎的國際環境存活，通常得依附大國或是與他國區域結盟，而大國要想左右他國政策不外乎靠的是軍事與經濟等硬實力。《美國新聞與世界報導》(U.S. News & World Report)將 2018 年各國影響力做了排名，[63]最具影響力的前 10 名國家中，身處一帶一路倡議區域外且不樂見其坐大的國家，應屬美國與日本。

自從 90 年代蘇聯垮台，世界體系從美蘇兩強成為一超多強的均勢狀態，隨著中國大陸的發展，西方世界對中國共產政權瓦解預測的失準，中國威脅論的興起，世界體系似乎又要回到兩極強權，中國大陸與美國正是攻勢現實主義學者口中一山不容二虎的主角，美國挾政、經、軍的強大實力，決不想見到另一個強權再起。

---

60 "Spain to boost cooperation with China under Belt & Road Initiative", ***Xinhuanet***, June 2, 2017, accessed January 15, 2018, http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/02/c_136335250.htm

61 "Netherlands keen on Chinese investment but wants belt and road to benefit foreign companies", ***South China Morning Post***, April 12, 2018, accessed April 15 2018, https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2141261/netherlands-keen-chinese-investment-wants-belt-and-road

62 Ai Yan, "Italian president: Italy willing to participate in Belt and Road Initiative", ***CGTN***, February 24, 2017, accessed April 15, 2018, https://news.cgtn.com/news/3d67444d33596a4d/share_p.html?t=1487929785169

63 "Power Rankings", ***U.S. News & World Report***, accessed May 15,2018, https://www.globalfirepower.com/navy-ships.asp

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

日本在第二次世界大戰後，同美國簽訂了美日安保條約（Treaty of Mutual Cooperation and Security between the United States and Japan），長久以來提供美國駐軍且配合華府在亞洲政策，儼然就是美國在亞洲的分身，雖受憲法限制不能發展軍事，然其自衛隊的力量卻不容小覷，其工業及科技水準受各國好評，產品廣受信賴，日本與中國大陸在地緣上僅隔一條對馬海峽，雙方又在東海油田畫分上有爭議，所以日本是另一個不希望中國崛起的國家。

因此，本節將探討位在海上絲綢之路區域外且具有能力、影響力的美國與日本對中國大陸港口布局的態度。

一、美國

2017 年 5 月 11 日，作為美國與中國大陸貿易協定的一部分，美國承認了中國「一帶一路」倡議，對中國來說是重要的經濟和外交勝利，這種意味著美國接受了中國擴大地區領導和影響力的野心，反之，美國對一帶一路的承認增加了川普政府對亞洲經濟領導地位的不確定性。[64]有學者認為美國對亞洲與世界影響力早在川普接掌白宮前就已逐漸削弱，[65]另有學者表示中國大陸的崛起導致美國退出亞洲乃是必然的趨勢，川普上臺則加速了該進程，[66]川普政府退出 TPP 顯示出美國的亞洲外交政策開始崩解，其在 2017 年亞洲行亦展現出放棄多邊主義，然各國對川普提出的雙邊貿易談判更沉默以對，隨著美國主動退出長期主導的國際組織，中國大陸趁勢介入以遂行所願，[67]反觀中國大陸雖欲藉機提升國際影響力，惟目前其經濟實力尚未轉化成戰略影響力，亦無法成為區域與全球領導者；而川

[64] Joshua P. Meltzer, “The U.S.-China trade agreement – a huge deal for China”, ***Brookings Institution***, May 15, 2017, accessed September 13, 2017, https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/15/the-u-s-china-trade-agreement-a-huge-deal-for-china/

[65] “The Trump factor in the new world order”, ***East Asia Forum***, January 1, 2018, accessed January 16, 2018, http://www.eastasiaforum.org/2018/01/01/the-trump-factor-in-the-new-world-order/

[66] Hugh White, “Australia’s White Paper woes”, ***East Asia Forum***, December 7, 2017, accessed January 16, 2018, http://www.eastasiaforum.org/2017/12/07/australias-white-paper-woes/

[67] David Camroux, “Is Trump’s America the ‘dispensable’ power in Asia? ”, ***East Asia Forum***, December 31, 2017, accessed January 16, 2018, http://www.eastasiaforum.org/2017/12/31/is-trumps-america-the-dispensable-power-in-asia/

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

普卻放棄數十年來美國參與多邊組織的大戰略目標，未來恐難解決美國亞洲新困境。[68]

一帶一路倡議於 2013 年被提出，宗旨在建設中國與東南亞，中亞及歐洲國家之間的公路和海上連接。 這需要大量資金才能實現基礎設施包括公路，鐵路，機場，港口，管道和通信的對接。中國已承諾向該計劃投入 1.4 萬億美元，該計劃將利用多種私人資金來支付建設和服務基礎設施的費用。然而瑞士信貸估計，未來 5 年，中國可為 62 個基礎建設項目投資超過 5000 億美元。然而，目前中國海外貸款投資和所追求全球商業的報酬，並非僅著眼於一帶一路的資金。[69]

無論一帶一路倡議的結果為何，該倡議已經對亞洲關於中國和美國各自作用的不斷變化的敘述產生了影響。 BRI 通過解決基礎設施差距，改善貿易流量和刺激經濟增長來提供雙贏結果的空間，美國企業可能從中獲益。然而，圍繞中國或美國是否最終將決定該地區的貿易和投資規則的問題，也存在著根本的競爭壓力。美國前總統歐巴馬（Barack Obama）上任時，不但繼承了布希總統(George Walker Bush)的亞洲政策，更以重返亞洲、亞洲在平衡等政策實施對中國大陸的圍堵，加深對亞洲的影響力，此外，歐巴馬提倡的跨太平洋夥伴關係（TPP），更是導引亞洲主要國家的經濟貿易政策，更進一步加強了美國在該地區的地位。繼任總統川普上任的第一天就從撤回了 TPP 政策。歐巴馬政府明確指出，其目標是擴大與亞太國家的貿易和投資，並制定以美國領導為中心的區域規則，[70]包含美國在內親美國家都支持 TPP 以及美國對亞洲更廣泛的外交和軍事再平衡略，

[68] "The Trump factor in the new world order", ***East Asia Forum***, January 1, 2018, accessed January 16, 2018, http://www.eastasiaforum.org/2018/01/01/the-trump-factor-in-the-new-world-order/

[69] David Dollar, "Yes, China is investing globally—but not so much in its belt and road initiative", ***The Brookings Institute***, May 8, 2017, accessed June 15, 2017, https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/08/yes-china-is-investing-globally-but-not-so-much-in-its-belt-and-road-initiative/

[70] Gerald F. Seib, "Obama Presses Case for Asia Trade Deal, Warns Failure Would Benefit China", ***The Wall Street Journal***, April 27, 2015, accessed July 31, 2017, https://www.wsj.com/articles/obama-presses-case-for-asia-trade-deal-warns-failure-would-benefit-china-1430160415

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

隨著歐巴馬政府重申美國對該地區的承諾，有越來越多的國家加入 TPP 協議，TPP 的影響力也不斷加深。

退出 TPP 之後，美國政府未能闡明亞洲的貿易和投資議程，可以與 TPP 或中國的「一帶一路」倡議相提並論。它的亞洲貿易政策現已縮減為可能與日本的雙邊自由貿易協定，即使它開始實施，也需要數年時間才能完成，並且不會有 TPP 的區域規則建立和規範制定特徵。

儘管川普政府主張「美國優先」戰略，然而從退出 TPP 的政策尚未獲益，反而先降低了美國在亞洲的經濟和戰略影響力，此外，在 TPP 面前，政府決定承認美中貿易協定中的一帶一路倡議，這是一個務實的舉措，為習近平的個人倡議騰出空間，認識到貿易自由化帶來的雙贏性質關於 TPP 和一帶一路倡議投資所需基礎設施的目標。 由於 TPP 處於不利地位，這種對一帶一路倡議的認識加劇了美國撤離導致亞洲的不確定性，並引發了對該亞洲國家對美國經濟和戰略目標的進一步質疑。

隨著美國新政府看清在亞洲影響力下降，華盛頓開始重建與新德里的關係以制衡中國。自 20 世紀 90 年代末印度經濟開放以來，美印關係已經從一種疏遠和有限的參與關係轉變為一種促進從安全到經濟和環境目標的合作夥伴關係。最近兩屆美國政府建立在這種蓬勃發展的關係之上，通過頻繁的高層會晤，國防協調和經濟參與，過去幾年的政策開創了美印關係的新時代。

印度洋連接荷莫茲海峽和麻六甲海峽等兩個重要要的航運及海軍咽喉點，每天運送 3,220 萬桶原油和石油。印度洋地區也是全球貿易的 30%，擁有豐富的能源儲備，擁有主要的魚類資源，而中國海軍對印度洋地區的投射威脅了印度的安全，美國也已開始防堵中國在南海日益增長的影響，隨著中國繼續沿著 21 世紀海上絲綢之路沿海國家發展港口，促成海軍現代化，中國海軍在印度洋信心似乎越來越高，中國持續透過「一帶一路」戰略繼續推進提高在區域內的地位和影響力，該戰略旨在重振以北京為貿易中心的舊貿易路線。為確保在印度洋海域的自由通行以及利益不會被淡化，美國拉攏印度一同與日本、澳洲，防堵中國大陸，

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

因此印度洋海域的均衡和積極的戰略目標相當符合當前美國政府對經濟和安全所關注的利益。[71]

二、日本

川普就任後專注國家內政，日本反成為制衡中國「一帶一路」要角，日本首相安倍晉三在 2016 年 11 月印度總理莫迪與的會晤中，共同提倡「亞非成長走廊」（Asia-Africa Growth Corridor, AAGC），旨在更好地將南亞、東南亞和東亞的經濟與大洋洲和非洲融為一體，期盼透過重新發現古老的海上航線和創造新的海上走廊來創造一個自由開放的印度太平洋地區，將這些區域的城市和其他生產中心連接起來並成為下一個全球經濟增長的中心。[72]

就當各界關注中國大陸對印度洋港口投資，惟日本對該地區基礎建設投資規模不亞於中國大陸，日本前於 2015 年宣布「高品質基礎建設夥伴關係」倡議，規劃五年內投資亞洲基礎建設約 1,100 億美元，2016 年該倡議擴展至非洲及南太平洋，投資額增至 2,000 億美元，日本盼相關投資符合透明、永續發展及「以規則為基礎」之區域規範，由日本近年資助莫三比克、肯亞、馬達加斯加、印度孟買港、孟加拉及緬甸仰光、土瓦（Dawei）經濟特區等港口計畫，凸顯日本近 10 年在印度洋之積極舉措，此外日本致力發展太平洋與非洲聯結，並納入其「自由開放的印太戰略」，係對中國大陸提升印度洋角色之回應，日本海外基礎建設強調安全、可靠、環保、就業及技術轉移等 G7 倡導之原則，明顯欲與「一帶一路」競爭，安倍則稱期待「一帶一路」與「自由、公平的跨太平洋經濟區」和諧共存。[73]

---

[71] Sumeet Kaur, WiSe Fellow, “The Indian Ocean Region is Key to U.S.-India Relations”, ***American Security Project***, April 28, 2017, accessed May 30, 2018, https://www.americansecurityproject.org/the-indian-ocean-region-is-key-to-u-s-india-relations/

[72] Wade Shepard , “India And Japan Join Forces To Counter China And Build Their Own New Silk Road”, ***Forbes***, July 31, 2017, accessed May 30, 2018, https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/07/31/india-and-japan-join-forces-to-counter-china-and-build-their-own-new-silk-road/#3d3880fb4982

[73] David Brewster, Japan’s plans to build a “Free and Open” Indian Ocean, ***Lowy Institute***, 29 May 2018, accessed 30 May 2018, https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/japan-plans-build-free-and-open-indian-ocean

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

日本除了深入對印度洋地區的投資，更積極與印度洋及中東歐國家合作，就在 2017 年斯里蘭卡因無力償還北京債務，而將漢班托塔港租賃權抵押給中國，日本外務大臣河野太郎今（2018）年 1 月造訪可倫坡港，宣布將協建天然氣進口設備；中國總理李克強 2017 年 11 月訪中東歐，日相安倍今（2018）年 1 月隨即出訪波羅的海 3 國與塞爾維亞等東歐國家，顯然想要競逐並抗衡中國漸增之影響力。[74]

日本政府原質疑「一帶一路」倡議，並在「發展合作白皮書（ODA）」承諾將實現「自由與開放之印太戰略」，[75]然川普專注於雙邊談判與不再重視亞洲經濟整合，導致各國質疑美國隊印太區域承諾，日本或許因而降低在印太地區之影響力，安倍於 2017 年 5 月派遣特使赴北京出席「一帶一路」峰會，同年 7 月安倍與習近平於 G-20 德國漢堡峰會會晤時，提及有意與中方合作以落實「一帶一路」倡議，顯示出日本政府態度的轉變，[76]也顯示了政策的彈性。

第四節 小結

東南亞與南亞普遍為政治與經濟較弱、基礎設施較不發達之國家，對於一帶一路倡議應該持歡迎態度，然而中國大陸對於南海爭議的後續行為讓各國產生不信任感，造成了經濟依靠中國，安全依靠美國的情形。

新加坡有感區域的長期競爭者馬來西亞在基礎建設上積極向中國靠攏，川普政府在亞洲影響力減弱，加上皇京港的逐漸成形如芒刺在背，因此也開始轉向歡迎一帶一路，簽署共同推進「南向通道」建設，加強與中國的經貿合作關係，充分表現小國外交的彈性。

---

[74] "Japan takes the lead in countering China's Belt and Road Initiative", ***South China Morning Post***, February 10, 2018, accessed 30 May 2018, https://www.scmp.com/news/asia/article/2132811/japan-takes-lead-countering-chinas-belt-and-road-initiative

[75] Japan Government, 2017/9/5. ***White Paper on Development Cooperation 2016***, p.15.

[76] 松井望美、西村大輔、久木良太，「日中領袖會談安倍將協助一帶一路 提北韓態度丕變」，**朝日新聞中文網**，2017 年 7 月 10 日，檢索日期：2018 年 5 月 30 日，網址：https://asahichinese-f.com/world/11147196

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

湄公河國家囿於與中國大陸地緣相近，基礎設施建設較不發達、政治、經濟、軍事影響力較弱，加上中國大陸長期且有計畫性的加強在中南半島上的投資建設以加強區域影響力，因此湄公河國家政治態度較為親中，普遍接受中國的一帶一路港口布局及其延伸的油氣管建設。

印度在還未確立強權地位之前，對中國的政策是朝著擬定共同政策、獲得共同利益的方向發展，然自從北京提出了一帶一路倡議，印度對中國的態度開始有了轉變，首先是印度認為中國大陸在其周邊的皎漂港、吉大港、科倫坡港、漢班托塔港以及瓜達爾港的投資建設，對其形成了海洋上的珍珠鏈圍堵局勢，另外一帶一路倡議發展重點的中巴經濟走廊（CPEC）觸及了印度與巴基斯坦的領土主權的敏感問題，因此不予支持中國的一帶一路倡議。

中國大陸將一帶一路觸角向南延伸到太平洋島國，並擴大對該區域的投資，自從中國企業獲得澳洲達爾文港的經營權後，澳洲對於中國一帶一路的基礎設施建設也開始敏改起來，除了與太平洋島國簽約雙方的基礎設施建設外，批評中國援助太平洋島國的是無用建築、導致各國高額債務，又與日相安倍簽署協議，同意自衛隊於澳國進行軍事演習，與印度加入以美、日為首的聯盟，提出有別於中國大陸，提出開放的物流、透明的貸款機制來推動真正有效益的基礎設施的印太戰略，期望藉此制衡北京日漸擴大的影響力，然而印太戰略仍是籠統概念，想要成為外交政策與戰略要項，應要有明確的政策與戰略目的，否則恐將無疾而終。

中國大陸十年來積極援助非洲基礎建設，2009年成為非洲主要貿易夥伴，2017年貸款非洲國家總額逾1,000億美元，成為對非洲最大資金提供者，長期以來，美國只有在冷戰期間為了和前蘇聯進行全球性意識形態對抗時，方才選擇性介入非洲的外交政策，算是華府較不重視的地區，西方國家多是與自身利益相關時才會經略此地，反觀中國大陸長時間期經營非洲，加上一帶一路基礎設施建設改善了非洲多國的環境，港口建設富了臨海國家，也讓非洲內陸國得藉以進出口物資，中國大陸在非洲的形象比許多西方國家要好得多。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

中國與海灣阿拉伯國家數十年來互動良好，雙方都同意結合一帶一路倡議來推動中國與海灣國家互利合作，實現發展規劃戰略對接。

近年來歐盟忙於處理包括歐元區主權債務、難民問題、英國脫歐等內部危機，經濟開始疲弱，一帶一路的目的是將歐亞大陸基礎設施網絡相連，這意味著歐洲可以獲得更多來自中國的貿易、投資與合作機會。因此在貿易和投資方面越來越需要中國的協助，然而向來親美的歐盟對於一帶一路倡議持警示態度，然歐盟成員國卻已各自對一帶一路展臂歡迎。

美國自川普政府上台退出TPP後，在亞洲的影響力旋即下降，儘管為避免在東南亞及印度洋海域的自由通行以及利益不被淡化，因而拉攏印度、日本及澳洲防堵中國大陸，然似乎欲振乏力，只能靠以往累積的政治、經濟及軍事優勢來與日漸強大的中國大陸競合。就在川普政府就任後發展國家內政、注重雙邊談判，日本反成為制衡中國「一帶一路」要角，先與印度共同提倡「亞非成長走廊」，期盼透過合作能更好地將南亞、東南亞和東亞的經濟與大洋洲和非洲融為一體，在印度洋、非洲及中東歐國家都可看到其經貿投資的身影，顯然想要競逐並抗衡中國漸增之影響力。

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

第六章 結論

由於中國亟依賴進對外進口能源，因此北京國家安全政策的主軸都是隨著「確保能源穩定供應」訂定，中國大陸的一帶一路倡議就是以政治與經濟為重點的地緣政治表驗，由於國際社會處於現實主義的無政府狀態，因此國際間的均勢狀態，受制於國家之間的硬實力，因此北京在 21 世紀海上絲綢之路中，藉著外交、經貿與政治與各國相接合，然卻也建構出海權擴張的軍事思想，隨著一帶一路的發展，國際情勢又開始走向混沌。

第一節 研究發現

一、重點位置布局，潛在軍事威脅

毋庸置疑，中國正努力在鄰近全球戰略海上通道的港口，基投入巨額資金來協助當地基礎設施建設，透過港口建立自己的海上力量。

為實現一代一路倡議計劃將亞洲、大洋洲、非洲和歐洲貿易連接，中國大陸的港口布局大多沿著「中國-印度洋-非洲-地中海」及「中國-大洋洲-南太平洋」等兩條藍色經濟通道進行，其中皎漂港、吉大港與瓜達爾港又與經濟走廊、能源管道運輸等其他一帶一路倡議重點建設相互連接，本文研究的14個港口多屬開發中國家，與開發中國家普遍經濟及基礎設施建設程度較低，因此較為容易接受一帶一路倡議。

此外，國有企業（SOEs）一直是中國在海外港口的主要投資者。比較重要的是中遠集團與招商局集團，中遠集團旗下有中國最大的航運公司，它專注於全球航線內關鍵節點港口的投資，如阿拉伯聯合大公國的阿布達比港與希臘的比雷埃夫斯港，另一家重要的國有企業為招商局集團，是一個投資重點置於新興市場的公司，如斯里蘭卡的科倫坡港 漢班托塔港與非洲的吉布地港。

可以發現中國國有企業的大部分計劃與投資都選擇在深海港口。自2008金融危機以來，全球商船隊朝發展大噸位船舶以降低成本，而中國在一帶一路倡議下

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

所布局的深水港口，正是為這些大噸位船舶提供服務，藉此讓港埠繁榮發展，中國對港口基礎設施的投資有明顯的經濟效益，除了促進貿易外，港口還提供更廣泛的經濟價值，例如有關物流和當地經濟的寶貴數據，提高了港口為發展相關海事服務的機會，港口的基礎設施建設也為中國國內產能過剩建築業和機械業提供了出口。

中國是世界上最大的出口國和第二大進口國，其藉一帶一路倡議把經濟與全球貿易交織在一起。 20世紀80年代的日本和20世紀90年代的韓國也在海外港口投入巨資，因為它們擴大了全球貿易足跡。中國認為發展中經濟體具有特殊潛力，未來幾年貿易增長可能最強勁。

較更爭議性的是，中國的港口投資除了商業考量，也為北京帶來戰略上的優勢，由於這些港口鄰近諸如麻六甲海峽、巽他海峽、龍目海峽、荷莫茲海峽及曼德海峽等海上運輸通道咽喉點，因此中國大陸不但因此增加了對地區的影響力，也漸漸擁有了對於關鍵海道和能源供應路線的控制力。中國對中國海外港口自2013 年以來一直運營的瓜達爾的興趣源於其提供的將原油從中東運輸到中國西部而無需經過馬六甲海峽的機會，中國大陸的港口布局發展迄今，除了吉布地建有軍事設施，其餘港口並沒有珍珠鏈戰略所說的成為軍港，然而不代表沒有潛在的軍事威脅。

表 6-1 海外港口布局與可能的戰略企圖與影響

港口名稱	功能	簡介	可能的戰略企圖與影響
皇京港	觀光、商業、物流及石油、天然氣中轉等綜合性深水碼頭	● 2016 年簽約，由深圳鹽田港集團有限公司、日照港集團有限公司則作為港口投資管理單位，配合中國電建集團共同建設皇京港項目。 ● 皇京四島分批建設，第三島深水港項目建設進度最快，預計於 2019 年竣工，	● 位於麻六甲海峽水道內 ● 可能超越新加坡成為麻六甲海峽上最大的港口並危及新加坡的航運地位

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

		而整個皇京港開發預計在2025年完成。	
丹戎不碌港	石油及貨物轉運	● 香港和記港口集團(Hutchison Ports)及印尼企業Pelindo II共同營運 ● 2018年，由中遠海運和招商局集團聯合參與丹戎不碌港擴建招標	加深對區域及異他海峽的影響力
達爾文港	貨櫃、礦石資源、液態商品、等綜合性物流轉運功能	2015年10月租賃給中國大陸嵐橋集團，該集團擁有達爾文港長達99年的經營權。	● 制約鄰近美軍基地的進出 ● 監測龍目海峽、托雷斯海峽與大日出油氣田油田開發情形
皎漂港	配合中緬油氣管道轉運石油、天然氣	2015年，中信集團標得皎漂經濟特區開發案，獲皎漂港50%股權，另有該港50年營運權，且可再延長25年 2017年，中信集團獲皎漂港70%股權	● 中緬油氣管道減少進口石油和天然氣對通過馬六甲海峽的依賴性 ● 增加對印度洋的戰略影響力
吉大港	商港，亦可作為雲南油、氣及鐵公路的對外出口	2010年，中國建設由雲南連接到緬甸馬代島油氣管道 2018年中國港灣工程公司與孟加拉國經濟特區管理局（BSEZA）合資開發吉大港工業園區	● 可作為雲南油、氣及鐵公路的對外出口，對中共石油輸運避開麻六甲海峽有一定的助益 ● 與中國在南海布局港口形成珍珠鏈之態
科倫坡港	貨物轉運港	中國招商局集團旗下的招商局港口控股有限公司持股85%	與中國在南海布局港口形成珍珠鏈之態
漢班托塔港	貨物轉運港	漢班托塔港口70%由中國招商局集團擁有，而斯里蘭卡港口管理局（SLPA）擁有剩餘股份。	與中國在南海布局港口形成珍珠鏈之態
瓜達爾港	石油及貨物轉運	2013年2月18日，巴基斯坦將瓜達爾港的建設和營	● 與中國在南海布局港口形成珍珠

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

		運權正式交予中國海外港口控股有限公司	鏈之態 ● 與阿布達比港並同加深對荷莫茲海峽影響力
阿布達比港	石油及貨物轉運	2017 年 11 月，由中遠海運港口有限公司獲哈裡發港二期貨櫃碼頭控制性股權，並與阿布達比港務局共同營運	● 與中國在南海布局港口形成珍珠鏈之態 ● 與瓜達爾港並同加深對荷莫茲海峽影響力
吉布地港	石油、天然氣、貨物轉運及軍事功能	由中國招商局修建新港，2017 年 7 月，中國的第一個海外基地完工，北京也正式派遣軍事人員進駐。	● 北京官方指稱，軍事基地主要是支援護航、維和、人道主義救援任務。 ● 監測往返曼德海峽船舶及鄰近的他國軍事基地
賽德港	煤炭、石油及貨櫃港	2011 年中國交通建設公司負責的賽德港東部港區二期貨櫃碼頭竣工，成果頗受埃及政府滿意，自 2012 年起，中港集團再獲得阿達比亞港、蘇哈納港與杜米亞特港的開發案	加大對蘇伊士運河區域影響力
阿什杜德港	貨物轉運港	2014 年 10 月，中國港灣工程有限責任公司負責承建阿什杜德港新港開工	可迴避蘇伊士運河壟斷地位
海法港	貨物轉運港	2015 年由上海國際港務（SIPG）獲得 25 年特許經營權	可迴避蘇伊士運河壟斷地位
比雷埃夫斯港	石油及貨櫃港	2016 年 8 月，中國遠洋運輸集團（COSCO）購入比雷埃夫斯港口 67%的股份	2016 年貨櫃吞吐量約 374 萬 teu，居世界第 38 位。

作者整理自繪

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

二、重現安哥拉模式的經濟殖民

如同前面章節所述，斯里蘭卡因高築債台而將漢班托塔港及周邊1.5萬英畝土地，長達99年的租約給了中國，巴基斯坦瓜達爾港口未來40年所產生的收入，將有91%歸予中國，中國大陸的海外港口布局基礎設施建設的背後似乎並不單純，北京提供了豐厚的項目給了經濟不佳的條件，待其無法償還貸款，就得同意不平等的合約。

此情況與非洲安哥拉模式雷同，中國國內的石油產量僅占全球總產量4.8%，而中國本身石油產量尚無法滿足所需要的50%，經預估2030年時，中國石油需求量將可能比目前再增加一倍，即需求量每日可能超過1500萬桶石油。經探查非洲原油儲藏量僅次於中東和北美，其中又以利比亞的石油儲藏量最高，占非洲大陸總量35%，其次奈及利亞為31%，為增加石油來源多元化，中國開始從非洲進口石油，並且是中國繼中東之後第二大原油來源地。此外，非洲大陸的白金、錳、鐵等重要礦產，同樣是中國亟需的物資。

2004 年，當時安哥拉結束內戰後，需要大量資金重建國內，中國大陸挺身並以「不干涉內政」和「優惠利率」的條件，提供給安哥拉 20 億美元作為振興資金，並要求是安哥拉得向中國出口石油。這種「經濟上，中國提供金融、技術援助、為非洲修建基礎設施以換取非洲石油等礦產資源以及非洲市場；政治上政府與政府間秘密達成協議，以國家利益的名義，逃避輿論監督」的安哥拉模式成功被中國大陸複製到非洲各國，初期頗受非洲國家的歡迎，然而，隨著非洲對中國依賴度的增加，也蒙上了殖民的陰影。

中國在非洲的經濟協助，並沒有使投資國的完全受益，由於非洲希望中國擴大技術轉移項目、協助培訓非洲本地技術人員，中國卻在勞工待遇、環境等方面多次違反非洲國家法律，相關投資建設也缺乏透明的運作機制，讓非洲進入貧窮的惡性循環，中國向非洲國家提供的貸款模式反而使非洲從以往西方國家的殖民坑洞陷入另一個中國式的經濟殖民陷阱。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

或許安哥拉模式的經濟殖民就是中國大陸的試金石，將其運作在21世紀海上絲綢之路國家上同樣有效，雖然中國大陸宣示將「一帶一路」並非新殖民主義，然而斯里蘭卡漢班托塔港和巴基斯坦瓜達爾港已成為各國的借鏡並開始警惕。

第二節 後續研究建議

一、冰上絲綢之路的港口布局

正如本研究前文所提，中國大陸於 2017 年公布「『一帶一路』建設海上合作設想」的建設三條藍色經濟通道，還有一條「中國–北冰洋–歐洲」藍色經濟通道，目前中國大陸在「北冰洋航線」為數不多的投資，暫以北歐地區的少數港口為主。2018 年 1 月 26 日，中國國務院新聞辦公室發表了《中國的北極政策》白皮書，[1]此為北京政府首份北極政策白皮書，同時以 8 種語文向國際發表，內容除陳述未來數十年中國大陸對北極資源發展及保育之政策，尤其著重相關航道前景，更多次出現「冰上絲綢之路（Polar Silk Road）」用辭，顯現中國大陸將可能在此複製另外兩條藍色經濟通道上的港口布局模式，儘管中國係北極域外國家，惟《中國的北極政策》自我定位為北極利益攸關者，並表態將積極參與北極治理及國際合作。[2]由於北冰洋還有尚待開發的油、氣等天然資源，且北冰洋航道的開發，不僅大幅縮短海運航程、節省成本、縮短貨物交付期，而且可以避開印度洋一帶的海盜威脅，降低航行風險，[3]如未來航班穩定，將改變世界現有海運規則，全球的港口排名也將重新洗牌，因此各國無不積極想要搶佔一席之地。與北冰洋接壤的俄羅斯、美國、加拿大、丹麥、挪威及冰島等國，[4]有海域主權劃分的

---

1 「『中國的北極政策』白皮書（全文）」，**中華人民共和國國務院新聞辦公室**，2018 年 1 月 26 日，檢索日期：2018 年 1 月 27 日，網址：http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm

2 “Beijing's global interests will spread to Arctic”, ***The Oxford Analytica Daily Brief***, January 26, 2018, accessed January 30, 2018, https://dailybrief.oxan.com/Analysis/ES229371/Beijings-global-interests-will-spread-to-Arctic

3 「『天佑』輪出發首航北極，新航道讓航程縮減 15 天」，**環球運費網**，2018 年 7 月 20 日，檢索日期：2018 年 7 月 23 日，網址：http://www.100allin.com/news/1/2/354601.html

4 “The World Factbook: Arctic Ocean”, ***Central Intelligence Agency***, accessed, January 27, 2018, https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/xq.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

爭議[5]，新加坡、韓國及日本想要加入北冰洋的開發，這些國家在中國大陸的北冰洋港口布局裡又會有怎樣的互動，值得研究。

二、持續下去的港口博弈

日本、印度等國家均非省油燈，紛紛與中國大陸競爭重要港口的投資以增加區域影響力，因此港口布局的博弈勢必還會持續下去。

2018 年 1 月 22 日，第 2 屆「中國–拉美及加勒比國家共同體（拉共體）論壇（China-CELAC Forum）」（簡稱中拉會談）部長級會議在智利首都聖地牙哥舉行，中國大陸、拉美籍加勒比海 31 國外交部長聯袂出席，「聯合國拉丁美洲暨加勒比海經濟委員會（ECLAC）等 4 個區域組織與多邊機構主管與會，會中通過《「一帶一路」特別聲明》等文件，推動中國大陸與拉美、加勒比海國家全面合作夥伴關係，[6]王毅致辭時力邀與會國家加入「一帶一路」，並表示中國將致力和平發展道路與開放雙贏策略，[7]智利外長穆尼奧斯（Heraldo Munoz）與王毅會晤時表示，智利是第 1 個承認中國大陸的南美國家，亦率先承認其市場經濟地位，簽署並擴大貿易協定，渠並批判川普外交政策，並呼籲中國、拉美及加勒比海國家攜手反制美國保護主義。[8]在中南美洲部分國家的港口也已接受了中國大陸的投資，雖非列在「一帶一路」官方的三條藍色經濟航道內，但可視為「中國－印度洋－非洲－地中海」藍色經濟通道的延伸，在川普政府與拉丁美洲關係日益惡化之際，對於「一帶一路」來到自家後院，美國對其不會坐視不管，後續發展值得研究。

---

[5] Andrew E. Kramer, “Russia Stakes New Claim to Expanse in the Arctic”, ***The New York Times***, August 4, 2015, accessed January 15, https://www.nytimes.com/2015/08/05/world/europe/kremlin-stakes-claim-to-arctic-expanse-and-its-resources.html

[6] 「重要新聞：中國－拉共體論壇第二屆部長級會議關於『一帶一路』倡議的特別聲明」，**中國－拉共體論壇**，2018 年 2 月 2 日，檢索日期：2018 年 2 月 5 日，網址：http://www.chinacelacforum.org/chn/zyxw/t1531607.htm

[7] 「重要新聞：王毅出席中拉論壇第二屆部長級會議」，**中國－拉共體論壇**，2018 年 1 月 23 日，檢索日期：2018 年 2 月 5 日，網址：http://www.chinacelacforum.org/chn/zyxw/t1527994.htm

[8] Charlotte Gao, “China Says Latin America 'Eager' to Join Belt and Road”, ***The Diplomat***, January 24, 2018 accessed February 5, 2018, https://thediplomat.com/2018/01/china-says-latin-america-eager-to-join-belt-and-road/

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

參考書目

一、中文部分

一、專書

王義桅，**一帶一路–機遇與挑戰**。香港，中華書局，2016年12月。

包宗和主編，**國際關係理論**。台北市：五南出版社，2013年9月。

布里辛斯基（Zbigniew Brzezinski）著，林添貴譯，**大棋盤–全球戰略大思考（The Grand Chessboard）**。臺北：立緒文化出版社，1999年。

朱浤源，**撰寫碩博士論文實戰手冊**。臺北，正中書局，2010年。

朱墨，張仁頤編著，**國際船舶貿易**。上海市：上海交通大學出版社，2011年01月。

沈偉烈，**地緣政治學概論**。北京：國防大學出版社，2005年。

尚·克利斯朵夫·維克多(Jean-Christophe Victor)、薇珍妮·黑頌(Virginie Raisson)、法蘭克·提塔特(Frank Tetart)著，劉宗德、周幸譯，**世界，未來會是什麼樣子？：13件事正在改變世界、改變你**。臺北市：大是文化，2010年6月。

林光，**海運學**。臺北：華泰文事業公司，1999年9月，第四版。

林光，**海運學。**臺北：華泰文事業公司，1999年9月，第四版。

胡波，第1章–中國海洋強國的頂層設計，**2049年的中國海上權力：海洋強國崛起之路**，台北市：凱信企業管理顧問有限公司，2015年9月初版。

康紹邦等著，**國際戰略新論**。北京：解放軍出版社，2006年。

畢恆達著，**教授為什麼沒有告訴我**。臺北：學富文化，2006年8月。

陳月英、王永興編著，**世界海運經濟地理**。北京：科學出版社，2011年8月。

陳偉華，**軍事研究方法論**。桃園：國防大學編譯，2003年7月。

楊明杰主編，**海上通道安全與國際合作**。北京：時事出版社，2005年1月。

葉至誠、葉立誠著，**研究方法與論文寫作**。臺北：商鼎數位文化出版有限公司，2011年。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

趙江林主編，第一章總論，**21世紀海上絲綢之路：目標構想，實施基礎與對策研究（The 21st Centery Maritime Silk Road: Implementation and Policy Suggestions）**。北京市：社會科學文獻出版社，2015年5月1日，頁4。

鞠海龍，**中國海權戰略**。北京：時事出版社，2009年11月。

顏進儒，**運輸學**。臺北市：五南圖書，2017年。

饒勝文，**布局天下-中國古代軍事地理大勢**。北京：解放軍出版社，2006年5月。

二、期刊論文

王林聰，「中國在中東地區推進『一帶一路』建設的機遇、挑戰及應對」，**當代世界(北京)**，第9期，2015年9月。

吳若瑋，中國大陸倡設「亞投行」的策略、發展與影響，**展望與探索**，第16卷第3期，2018年3月。

沈偉烈，關於地緣政治研究內容的思考，**現代國際關係**，第7期（2001年3月）。

侯立民，「21世紀海上絲綢之路戰略的背景、定位和實現路徑」，**淮海工學院學報**，第13卷第6期（2015年6月）。

張登及，「一帶一路」：大陸「新歐亞戰略」的地緣政治分析，**交流雜誌（財團法人海峽交流基金會）**，第139期（2015年2月）。

曾慶成、吳凱、滕藤，海上絲綢之路港口的空間分布特徵研究，**大連理工大學學報（社會科學版）**，第37卷第1期（2016年1月）。

舒先林，「21世紀海上絲綢之路」與中國能源外交，**國際展望**，2015年第5期。

楊澤偉，「聯合國海洋法公約」的主要缺陷及其完善，**法學評論**，第5期（2012年9月）。

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（桃園縣）**，第21卷第3期，2006年6月。

劉啟文，前進印度洋中共珍珠鍊戰略之剖析，**海軍學術雙月刊**，第45卷第5期，2011年10月。

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

嚴震生，「美國對非洲外交政策的回顧與展望」，**問題與研究**，第41卷第6期（2002年11月）。

三、官方資料

「『一帶一路』孟加拉灣發展綜述：多個重大專案落地生根」，**中國一帶一路網**，2018年1月5日，網址：https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/hwxw/42612.htm

「『中國的北極政策』白皮書（全文）」，**中華人民共和國國務院新聞辦公室**，2018年1月26日，網址：http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm

「2013年論壇–全球及區域經濟展望」報告，**行政院經濟建設委員會**，2013年7月2日。

「中交集團實施的埃及塞得東港碼頭工程竣工」，**中國大陸國務院國有資產監督管理委員會**，2011年8月16日，檢索日期：2018年5月11日，*網址：*http://www.sasac.gov.cn/n2588025/n2588124/c3851488/content.html

「中國和阿聯酋企業聯合承接埃及港口建設開發」，**中華人民共和國商務部**，2015年3月17日，網址：http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/k/201503/20150300912243.shtml

「巴基斯坦瓜達爾地區缺水情況嚴重」，**中華人民共和國商務部**，2016年12月9日，網址：http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/j/201612/20161202125741.shtml

「巴基斯坦瓜達爾地區缺水情況嚴重」，**中華人民共和國商務部**，2016年12月9日，網址：http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/j/201612/20161202125741.shtml

「布局」，中華民國教育部，網址：http://dict.revised.moe.edu.tw/cgi-bin/cbdic/gsweb.cgi?o=dcbdic&searchid=Z00000022119

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

「埃及展現成功改革成果以期吸引貿易及投資」，**中華人民共和國商務部貿易救濟調查局**，2017年5月16日，網址：http://trb.mofcom.gov.cn/article/zuixindt/201705/20170502575833.shtml

「國防白皮書:中國武裝力量的多樣化運用」，**中華人民共和國國防部**，2013年4月，檢索日期：2018年3月16日，網址：http://www.mod.gov.cn/affair/2013-04/16/content_4442839.htm

「推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動」（中國國家發展改革委、外交部、商務部），**中國國家發展和改革委員會**，2015年3月28日，http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html

「推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動」（中國國家發展改革委、外交部、商務部），**中國國家發展和改革委員會**，2015年3月28日，http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html

「習近平作十九大報告-五次提及『一帶一路』」，**中國一帶一路網**，2017年10月18日，檢索日期：2017年5月15日，網址：https://www.yidaiyilu.gov.cn/xjbyydyl/xjbtt/27202.htm

「塞西訪華開啟中埃關係新時代」，**中華人民共和國商務部**，2014年12月25日，網址：http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/k/201412/20141200847040.shtml

106年國防報告書。**中國民國國防部**，臺北市，106年12月。

中共中央關於全方面深化改革若干住大問題的決定，**國務院新聞辦公室**，2013年11月 15日，網址：http://cpc.people.com.cn/n/2013/1115/c64094-23559163.html

李克強第十屆歐亞首腦會議第一次全會上的發言，**中國政府網**，2014年10月17日，檢閱日期：2018年3月17日，網址：http://www.gov.cn/guowuyuan/2014-10/17/content_2766477.htm

高輝清、劉伊佩，「第四代港口發展規劃不可盲目上馬」，**國家信息中心**，2014年8月7日，網址：http://www.sic.gov.cn/News/455/3186.htm

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

授權發布：「一帶一路」建設海上合作設想，**中國一帶一路網**，2017年6月20日，網址：https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/jggg/16621.htm
授權發布：「一帶一路」建設海上合作設想，**中國一帶一路網**，2017年6月20日，網址：https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/jggg/16621.htm
黃健良，「從『大國崛起』看中共野心勃勃的海洋戰略」，**中華民國大陸委員會**，2006年12月28日，網址：https://www.mac.gov.tw/News_Content.aspx?n=AD6908DFDDB62656&sms=161DEBC9EACEA333&s=ED5D0BFD48FEEA5D

歐錫富，「競爭日趨激烈的中印關係」，**中國大陸簡報**，行政院大陸委員會，2006年4月12日，網址：http://ws.mac.gov.tw/001/Upload/OldFile/public/mmo/mac/大陸工作簡報9504.pdf

駐馬來西亞大使黃惠康出席中國（深圳）–馬來西亞（吉隆坡）經貿合作交流會，**中華人民共和國外交部**，2016年6月1日，網址：http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676716/1206x2_676736/t1368474.shtml

四、網路資料

「『一帶一路挫敗』日踢走中國承造孟加拉深水港」，**自由時報**，2015年6月25日，網址：http://news.ltn.com.tw/news/world/paper/892275

「抗陸？印度拉攏印尼建戰略軍港」，**聯合新聞網**，2018年5月31日，網址：https://udn.com/news/story/11314/3171728

「中斯合作項目漢班托塔港將用作軍事基地？外交部：完全沒必要」，**新浪新聞網**，2018年4月16日，網址：http://mil.news.sina.com.cn/2018-04-16/doc-ifzfkmth4891640.shtml

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

「攜手推進『一帶一路』建設：在『一帶一路』國際合作高峰論壇開幕式上的演講」，**新華網**，2017年5月14日，網址：http://www.xinhuanet.com/world/2017-05/14/c_1120969677.htm

「社論－全球經濟成長率之所以下修」，**中國時報**，2014年6月18日，網址：http://www.chinatimes.com/newspapers/20140618000041-260202

邱坤玄，「現實主義的大舞台」，**聯合新聞網**，2018年6月16日，網址：https://udn.com/news/story/7339/3203037

「中緬關係回暖，中國拿下皎漂港70%股權」，**美國之音**，2017年10月21日，網址：https://www.voachinese.com/a/voanews-20171020-china-kyaukpyu/4079284.html

瞿劍，「馬永生委員：我國石油對外依存度逼近70%」，**科技日報**，2018年3月9日，網址：http://www.stdaily.com/index/kejixinwen/2018-03/10/content_646154.shtml

「『一帶一路』能否化解南亞『千年宿怨』」，**BBC中文網**，2017年 12月 26日，網址：http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-42487827

「『中美必有一戰』：修昔底德陷阱之誤」，**BBC中文網**，2017年9月10日，網址：http://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-41221400

徐子軒，「港口換大壩？ 緬甸落入經濟與政治困境」，**聯合新聞網**，2017年10月2日，網址：https://udn.com/news/story/6853/2734565

「中國『高鐵外交』受阻」，**FT中文網**，2017年7月18日，網址：http://big5.ftchinese.com/story/001073452

「中信聯合體中標緬甸皎漂經濟特區項目」，**走出去智庫**，2016年1月5日，網址：http://www.cggthinktank.com/2016-01-05/100074952.html

「中緬油管道試運行—中東原油首次在印度洋上岸」，**中國經濟網**，2015年2月1日，網址：http://intl.ce.cn/sjjj/qy/201502/01/t20150201_4484279.shtml

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

「印尼專家：一帶一路或有軍事目的」，**中時電子報**，2015年06月04日，網址：http://www.chinatimes.com/newspapers/20150604001956-260309

「各國軍艦進出須同意，中國租下澳洲達爾文港」，東方日報，2015年12月18日，網址：http://www.orientaldaily.com.my/s/118457#

「澳洲總理為向中國公司租賃達爾文港辯護」，**BBC中文網**，2015年 11月 19日，網址：http://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2015/11/151119_australia_china_port

中國高鐵海外「減速」，**FT中文網**，2017年7月21日，網址：http://big5.ftchinese.com/story/001073494?page=3

朱寧，「中國產能過剩背後的思考」，**FT中文網**，2016年4月11日，網址：http://big5.ftchinese.com/story/001067002?full=y&archive

「聯合國鼎力支持『一帶一路』倡議」，**新華網**，2017年4月14日，網址：http://www.xinhuanet.com/world/2017-04/14/c_1120813300.htm

「科倫坡港集裝箱輸送量大幅增長」，**新華網**，2017 年 3 月 12 日，網址：http://www.xinhuanet.com/fortune/2017-03/12/c_1120613226.htm

「歐洲四大經濟體競相加入『亞投行』-美中兩強金融戰對峙成形」，**關鍵評論**，2015 年 3 月 18 日，網址：https://www.thenewslens.com/article/14160

「五大洲57個中國大陸倡設創始成員國」，**新華網**，2015年4月15日，網址：http://www.xinhuanet.com/world/2015-04/15/c_1114982193.htm

張思思，「一天只有一艘船『一帶一路』專門催生蚊子港」，**信傳媒**，2018年4月19日，網址：https://www.cmmedia.com.tw/home/articles/9520

「中國瓜達爾港項目遇波折，中國企業在外投資還需小心謹慎」，**鳳凰網**，2017年11月30日，網址：http://news.ifeng.com/a/20171204/53829003_0.shtml

李俊杰，「巴基斯坦瓜達爾港逾90%收入歸中國，中方辯解：承自新加坡條款」，**香港01網**，2017年11月28日，網址：https://www.hk01.com/中國/137013/巴基斯坦瓜達爾港逾90-收入歸中國-中方辯解-承自新加坡條款

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

蔡松伯，「中國接管巴基斯坦瓜達爾港的戰略意涵」，**南亞觀察**，2013年6月9日，網址：http://old.southasiawatch.tw/detail/231/39

APEC各會員體能源資訊分析-中國大陸，**臺灣經濟研究院APEC能源合作資訊網**，網址：https://apecenergy.tier.org.tw/energy2/china.php

蔡宗憲，「牽一髮，動全身-國際能源戰略布局」，**中華民國經濟部能源局能源報導**，2013年12月5日，網址：https://energymagazine.tier.org.tw/Cont.aspx?CatID=21&ContID=2248

十二屆全國人大二次會議記者會，**中國政府網**，2014年3月8日，網址：http://lianghui.people.com.cn/2014npc/n/2014/0308/c382333-24572503.html

「聯大主席：中國的『一帶一路』倡議助推聯合國可持續發展議程」，**聯合國新聞**，2018年6月13日，網址：https://news.un.org/zh/story/2018/06/1010902

李杰，「緣何加力推進『海上絲路』戰略」，**軍事文摘**，2016年5月7日，網站：http://junshiwenzhai.1she.com/666/12387.html

沈旭暉，鄺健銘，「『一帶一路』前傳：中國與東南亞的港口外交」，**平行時空國際新聞評論**，2016年9月17日，網址：http://www.ir-basilica.com/「一帶一路」前傳：中國與東南亞的港口外交

「習近平治國理政關鍵詞（54）：亞投行」，**人民網**，2017年3月24日，網址：http://cpc.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0324/c64387-29165498.html

「弘揚人民友誼　共創美好未來」，**人民網**，2013年9月8日，檢索日期：2017年1月15日，網址：http://politics.people.com.cn/n/2013/0908/c1001-22842914.html

「習近平：中國願同東盟國家共建21世紀『海上絲綢之路』」，**人民網**，2013年10月3日，網址：http://politics.people.com.cn/n/2013/1003/c1001-23101127.html

「中國軍艦進入日本領海的多重意義（上）：張冠李戴的『吐噶喇海峽』」，**關鍵評論網**，2017年7月23日，網址：https://www.thenewslens.com/article/74215

陳彥，「中國模式與安哥拉模式」，**明報月刊**，2012年10月1日，網址：https://mingpaomonthly.com/中國模式與安哥拉模式　（陳-彥）/

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

「金角銀邊草肚皮-圍棋術語與中國地勢地形的關係」，**每日頭條**，2017年6月29日，檢索日期：2017年12月29日，網址：http://kknews.cc/news/j6n4m3q.html

世界港口－賽德港，**通用運費網**，2017年5月21日，網址：http://www.ufsoo.com/port/port%20said/

港口代碼—沙瑣，**港口查詢**，網址：https://gangkou.51240.com/IDSAB_1472__gk/

蔡祁珊，「世界大國的軍事角逐之地：吉布地」，***wowAfrica阿非卡***，2016年9月7日，網址：https://wowafrica.tw/view_post_list/posts/150068012453

張彥超，「印尼丹戎不碌港：東南亞未來轉運樞紐」，**壹讀**，2018年2月20日，網址：https://read01.com/zh-tw/7D4Og88.html

「中遠海運阿布達比碼頭動工」，**新華網**，2017年11月6日，網址：http://www.xinhuanet.com/2017-11/06/c_129733868.htm

陳牧民，陳牧民觀點：中國在印度洋佈局–斯里蘭卡漢班托塔港觀察紀實，**風傳媒**，2015年1月27日，網址：http://www.storm.mg/article/40406/20150126/陳牧民觀點：中國在印度洋佈局–斯里蘭卡漢班托塔港觀察紀實

「閻學通對話米爾斯海默：中國能否和平崛起」，**觀察者**，2013年12月3日，網址：https://www.guancha.cn/YanXueTong/2013_12_03_189543.shtml

「郜笙：中國造船業具有明顯優勢」，**人民網**，2008年05月15日，檢索日期：2017年10月30日，網址：http://scitech.people.com.cn/BIG5/7243799.html

李欣怡，「大陸造船業穩居世界第一：遠超日本韓國」，**天境傳媒**，2017年10月21日，網址：http://kool88.com/article/201710/5300025

「『國油國運』–陣痛中加速突圍」，**招商局能源運輸股份有限公司**，2007年8月11日，網址：http://www.cmenergyshipping.com/News/1031.html

「到2020年『國油國運』，將帶來95 艘VLCC 的需求」，**招商局能源運輸股份有限公司**，2015年4月20日，網址：http://www.cmenergyshipping.com/news/2412.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

「上海洋山港碼頭-邁向無人化」，**聯合新聞網**，2017年12月11日，網址：https://udn.com/news/story/7333/2867640

「世界港口–吉布地」，**通用運費網**，2017年5月20日，網址：http://www.ufsoo.com/port/djibouti/

「觀察：中國在吉布提設軍事基地幹什麼」，**BBC中文網**，2017年7月12日，網址：https://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-40586499

趙軍，「中國參與埃及港口建設：機遇、風險及政策建議」，**人民網**，2018年7月17日，網址：http://world.people.com.cn/n1/2018/0717/c187656-30152658.html

「中國企業承建以色列阿什杜德新港 將成歐亞橋樑」，**觀察者**，2015年9月12日，網址：https://www.guancha.cn/Third-World/2015_09_12_333975.shtml

世界港口–比雷埃夫斯港，**通用運費網**，2016年9月3日，網址：http://www.ufsoo.com/port/piraeus/

「希臘比港首迎2萬標準箱級集裝箱船」，**新華網**，2018年2月27日，網址：http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/world/2018-02/27/c_1122460394.htm

郝敬東、張穎傑，「美國軍事戰略如何謀篇佈局」，**中國軍網**，2017年9月26日，網址：http://www.81.cn/jfjbmap/content/2017-09/26/content_188874.htm

「中國與東盟關于非傳統安全領域合作聯合宣言」，**中國-東協中心**，2002年11月5日，網址：http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.asean-china-center.org/2002-11/05/c_13354084.htm

郭宏軍，「望加錫、龍目、巽他海峽–穿越印尼、溝通兩洋的咽喉要道」，**人民網**，2003年10月15日，網址：http://www.people.com.cn/GB/junshi/1078/2135345.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

張棋炘，「習近平周邊外交下的中孟關係(上)」，**南亞觀察**，2016年1月14日，網址：http://southasiawatch.tw/ sino-bangladesh-relation 習近平周邊外交下的中孟關係上/。

「中國海軍第29批護航編隊起航奔赴亞丁灣」，**央視新聞網**，2018年4月6日，網址：http://m.news.cctv.com/2018/04/06/ARTIp00yhmnbiimxI4hzXstN180406.shtml

「515濱州號」，**海軍360**，網址：http://www.haijun360.com/news/054AXJKIIJ/2016/1230/1612301049164HA05CJ4KB2G067K4F5E.html

「組圖:『新生』報到！東港艦濱州艦正式入列」，**人民網**，2016年12月30日，網址：http://military.people.com.cn/BIG5/n1/2016/1230/c1011-28989210-8.html

「530 徐州號」，**海軍360**，網址：http://www.haijun360.com/news/054AXJKIIJ/2010/918/109181531555JFE0AKJ48G209B30KGA.html

「886 千島湖號」，**海軍360**，網址：http://www.haijun360.com/news/BGJ/2011/629/1162921484078726B44I12CIHH8DJ8.html

胡克勇，「中共遠洋艦隊與海外休補」，**台北論壇**，102年7月4日，網址：http://140.119.184.164/view_pdf/76.pdf

「中華人民共和國和阿拉伯埃及共和國關於加強兩國全面戰略夥伴關係的五年實施綱要（全文）」，**新華網**，2016年1月22日，網址：http://www.xinhuanet.com/world/2016-01/22/c_1117855474.htm

趙軍，「中國參與埃及港口建設：機遇、風險及政策建議」，**人民網**，2018年7月17日，，網址：http://world.people.com.cn/n1/2018/0717/c187656-30152658.html

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

「埃及期待中國投資」，**中非合作論壇**，2017年5月27日，網址：http://www.focac.org/chn/zfgx/zfgxjmhz/t1465718.htm

「中馬皇京港將取代新加坡成地區最大港口」，**每日頭條**，2017年4月5日，網址：https://kknews.cc/zh-tw/world/6n6abom.html

「麻六甲貿易圈納新」，**北京商報網**，2016年11月21日，檢網址：http://www.bbtnews.com.cn/2016/1121/169777.shtml

「麻六甲皇京港的背後」，**航運界**，2016年12月2日，網址：http://www.ship.sh/news_detail.php?nid=2332

「皇京港搶了新加坡的生意」，**北京商報網**，2017年8月6日，網址：http://www.bbtnews.com.cn/2017/0806/205149.shtml

「中馬皇京港將取代新加坡成地區最大港口」，**每日頭條**，2017年4月5日，網址：https://kknews.cc/zh-tw/world/6n6abom.html

「中馬港口聯盟簡介」，**中國港口**，2016年11月3日，網址：http://www.port.org.cn/info/2016/194838.htm

「佈局一帶一路：中國與馬來西亞『港口聯盟』增加5港」，**關鍵評論**，2017年9月13日，網址：https://asean.thenewslens.com/article/78581

「新加坡借一帶一路加強靠攏中國」，**日本經濟新聞中文版**，2018年4月10日，網址：https://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/29973-2018-04-10-05-00-30.html

「學者：印度是制衡中國的理想國」，***Taiwan News***，2013年6月7日，網址：https://www.taiwannews.com.tw/ch/news/2237335

「非洲戰略機遇：美讓位給中國」，**中時電子報**，2018年2月15日，網址：http://www.chinatimes.com/newspapers/20180215000123-260309

戴維·皮林，「西方低估中國在非洲的軟實力」，**FT中文網**，2017年5月5日，網址：http://www.ftchinese.com/story/001072451?archive

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

「習近平會見海合會秘書長紮耶尼」，**新華網**，2016年1月20日，網址：http://www.xinhuanet.com/mrdx/2016-01/20/c_135026944.htm

「中阿博覽會簽約項目投資金額1712億元」，**新華網**，2015年09月12日，檢索日期：2017年3月15日，網址：http://www.xinhuanet.com/fortune/2015-09/12/c_1116541723.htm

「脫歐公投一年後，英國的經濟狀況還好嗎」，**聯合新聞網**，2017年10月3日，網址：https://global.udn.com/global_vision/story/8663/2723321#prettyPhoto

「德國駐華大使：德國原則上歡迎『一帶一路』倡議」，**源傳媒**，2018年5月23日，網址：http://www.maxsourcemedia.com/content/2018-05/23/content_7138.html

松井望美、西村大輔、久木良太，「日中領袖會談安倍將協助一帶一路 提北韓態度丕變」，**朝日新聞中文網**，2017年7月10日，網址：https://asahichinese-f.com/world/11147196

「『天佑』輪出發首航北極，新航道讓航程縮減15天」，**環球運費網**，2018年7月20日，網址：http://www.100allin.com/news/1/2/354601.html

「重要新聞：中國–拉共體論壇第二屆部長級會議關於『一帶一路』倡議的特別聲明」，**中國–拉共體論壇**，2018年2月2日，網址：http://www.chinacelacforum.org/chn/zyxw/t1531607.htm

「重要新聞：王毅出席中拉論壇第二屆部長級會議」，**中國–拉共體論壇**，2018年1月23日，網址：http://www.chinacelacforum.org/chn/zyxw/t1527994.htm

二、英文部分

一、書籍

Sir Corbert, Julian, Some Principles of Maritime Strategy（Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1988）.

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

二、期刊論文

Tukumbi, Lumumba-Kasongo, “China-Africa Relations: A Neo-Imperialism or a Neo-Colonialism? A Reflection”, ***African and Asian Studies***, Vol. 10, Issue 2-3（2011）.

BP Statistical Review of World Energy, ***BP***, June, 2018, accessed July 1, 2018

Till, Geoffrey, “Dominion, Trade and the Maritime Silk Road: A Review of the Issues”, ***Soundings Sea Power Centre–Australia***, Vol. 9（February 2016）

Arase, David, “China’s Two Silk Roads Initiative: What it means for Southeast Asia”, Daljit Singh ed. ***Southeast Asian Affairs***（*Cambridge: Cambridge University Press, 2015*）.

Seo, Jungmin and Young Chul Cho, “Rethinking Beijing’s Geostrategic Sensibilities to Tibet and Xinjiang: Images and Interest”, ***Pacific Focus***, Vol. 28, Issue 2（August, 2013）.

Fallon, Teresa, “The New Silk Road: Xi Jinping’s Grand Strategy for Eurasia”, ***American Foreign Policy Interests***, Vol. 37, Issue 3（20 Jul 2015）

Summers, Tim, “China’s ‘New Silk Routes’: sub-national regionsand networks of global political economy”, ***Third World Quarterly***, Vol. 37, No. 9（16 Mar 2016）

Ferdinand, Peter, “Westward ho – the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping”, ***International Affairs***, Volume 92, Issue 4（July, 2016）

BP Energy outlook 2018 edition, ***British Petroleum***, London, British: February 20, 2018.

Callahan, William, “China’s ‘Asia Dream’: The Belt Road Initiative and the new regional order”, ***Asian Journal of Comparative Politics***, Vol. 1, Issue 3(September 2016)

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

Li, Zhu, “The maritime Silk Road and India: The Challenges of Overcoming Cognitive Divergance”, ***Asia Policy***, No. 22, Issue 2(July 2016)

Flecker, Michael, “Early Voyaging in the South China Sea: Implications on territorial claims”, ***Nalanda-Sriwijaya Centre Working Papers***, *No. 19(August 2015)*

Len, Christopher, “China’s 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access”, ***Maritime Affairs***, Vol 11, Issue 1(June 2015)

Bhattacharyya, Anushree, “China’s Strategic Advancements in Southeast Asia: Trade Diplomacy and Connectivity”, ***Maritime Affairs***, Vol 6, Issue 1, (September 2010)

Fasslabend, Werner, “The Silk Road: a political marketing concept for world dominance”, ***European View***, Vol. 14, Issue 2(December 2015).

Rai, Adwita, (2016) “Revisiting Maritime Past: maritime Silk Road and Project Mausam”, Vijay Sakhuja and Jane Chan eds., ***China’s Maritime Silk Road and Asia***（Delhi: Vij Books India, January 2016）

Stuart-Fox, Martin, “Southeast Asia and China: The Role of History and Culture in Shaping Future Relations”, ***Contemporary Southeast Asia***, Vol. 26, No. 1(April 2004)

Zhaoming, Xiong, “The Hepu Han tombs and the maritime Silk Road of the Han Dynasty”, ***Antiquity***, Vol. 88, Issue 342（December 2014）

Dooley, Howard, “The Great Leap Forward: China’s Maritime Renaissance”, ***The Journal of East Asian Affairs***, Vol. 26, No. 1（Spring/Summer 2012）

三、官方資料

“Northern Territory election 2016”, Parliament of Australia, January 19, 2017, https://www.aph.gov.au/About_Parliament/Parliamentary_Departments/Parliamentary_Library/pubs/rp/rp1617/NT_election_2016

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

"Port development – from a transport center to a logistic platform", ***Review of Maritime Transport 1992***, (Ggeneva: *United Nations Confrece on Trade And Development, UNCTAD)*, 31 Dec 1993.

"Port development – from a transport center to a logistic platform", ***Review of Maritime Transport 1992***, (Ggeneva: *United Nations Confrece on Trade And Development, UNCTAD)*, 31 Dec 1993

"Ports Newsletter N°19", ***United Nations Confrece on Trade And Development, UNCTAD***, November 1999,

"Sharp Power: Rising Authoritarian Influence": New Forum Report", ***National Endowment for Democracy***, December 5, 2017, https://www.ned.org/sharp-power-rising-authoritarian-influence-forum-report/

"The World Bank In South Asia", ***The World Bank***, http://www.worldbank.org/en/region/sar

"The World Factbook: Arctic Ocean", ***Central Intelligence Agency***, https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/xq.html

Abu Dhabi Port Authority, https://www.adports.ae/en/

Ashdod Port Authority, https://www.ashdodport.co.il/english/aboutashdodport/facilities/pages/cranes.aspx

Darwin Port Authority, https://www.darwinport.com.au/

Darwin Port Authority, https://www.darwinport.com.au/

Gwadar Port Authority, http://www.gwadarport.gov.pk/

Japan Government, 2017/9/5. ***White Paper on Development Cooperation 2016***,

McDevitt, Michael, "Becoming a Great 'Maritime Power' A Chinese Dream", ***CNA's Center for Naval Analyses***, 2016. 6.

Melaka Gateway official website, http://melakagateway.my/

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

Port de Djibouti Authority, http://www.portdedjibouti.com/

Port Said Port Authority, http://www.psdports.org:80/e-default.asp

Ports Newsletter N°19, *United Nations Confrece on Trade And Development, UNCTAD,* Nov 1999.

Suez Canal Zone Authority, https://www.sczone.eg/English/aboutsczone/Pages/overview.aspx

The Chittagong Port Authority, http://www.cpa.gov.bd/

The Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans, ***U.S. Energy Infor, EIA***, August 11, 2017, https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32452

United States, 2017/12. **National Security Strategy of the United States of America**.

United States, 2018/4/2, ***Briefing on The Indo-Pacific Strategy***, https://www.state.gov/r/pa/prs/ps/2018/04/280134.htm

United States, 2018/7/24. **Press Availability With Secretary of Defense James Mattis, Australian Foreign Minister Julie Bishop, and Australian Defense Minister Marise Payne**, https://www.state.gov/secretary/remarks/2018/07/284471.htm

World Oil Transit Chokepoints, ***U.S. Energy Information Administration, EIA***, July 25,2017.

四、網路資料

"Beijing's global interests will spread to Arctic", ***The Oxford Analytica Daily Brief***, January 26, 2018, https://dailybrief.oxan.com/Analysis/ES229371/Beijings-global-interests-will-spread-to-Arctic

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

Maria Abi-Habib," How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port", ***The New York Times***，June 26, 2018, https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html

Ananth Krishnan , "China offers to develop Chittagong port", ***The Hindu***, March 16, 2010, https://www.thehindu.com/todays-paper/tp-international/China-offers-to-develop-Chittagong-port/article16002756.ece

Serajul Quadir, "China to develop Bangladesh industrial zone as part of South Asia push", ***Reuters***, April 4, 2018, https://www.reuters.com/article/us-bagnladesh-china/china-to-develop-bangladesh-industrial-zone-as-part-of-south-asia-push-idUSKCN1HB1M2

"Envoy: China-Malaysia ties to further improve under Dr M", ***The Star Online,*** May 24, 2018, https://www.thestar.com.my/news/nation/2018/05/24/envoy-china-malaysia-ties-to-further-improve-under-dr-m/

"Gwadar: trade hub or military asset", ***Gateway House***, May 14, 2018, http://www.gatewayhouse.in/cpec-gwadar-trade-or-military/

Sundaramurthy, Asha , "India Keeps Australia Out of the Malabar Exercise – Again", ***The Diplomat***, May 8, 2018, https://thediplomat.com/2018/05/india-keeps-australia-out-of-the-malabar-exercise-again

Glosserman, Brad, "Making the Indo-Pacific Real", ***CSIS***, March 7, 2018, https://www.csis.org/analysis/pacnet-18-making-indo-pacific-real

"Inside China's $1 billion port in Lanka where ships don't want to sotp", ***The Time Of India***, Apr 18, 2018, https://timesofindia.indiatimes.com/business/international-business/inside-chinas-1-billion-port-where-ships-dont-want-to-stop/articleshowprint/63811395.cms

Davidson, Helen, "Chinese company secures 99-year lease of Darwin port in $506m deal", ***The Guardian***, October 13, 2015, https://www.theguardian.com/australia-

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

news/2015/oct/13/chinese-company-secures-99-year-lease-of-darwin-port-in-506m-deal

Hill, John, "DARWIN – A CHINESE PORT & CHOKE POINTS July 2017", ***Towards the Final Hour***, July 31, 2017, http://towardsthefinalhour.com/2017/07/darwin-chinese-port-choke-points-july-2017/

"Sri Lanka to move naval unit to Hambantota", ***The Hindu***, June 30, 2018, , https://www.thehindu.com/news/international/sri-lanka-to-move-naval-unit-to-hambantota/article24300898.ece

"Ship Sizes", ***Maritime-Connector***, http://maritime-connector.com/wiki/ship-sizes/

Gregory Poling, "Kyaukpyu: Connecting China to the Indian Ocean", *Center for Strategic and International Studies*, ***CSIS***, April 4, 2018, May 6, 2018, https://amti.csis.org/kyaukpyu-china-indian-ocean/

Yau, Joshua and Yeroen van der Leer, , "*China's new silk route: The long and winding road*," ***PwC's Growth Markets Centr***, February, 2016, https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf

Raza, Syed Irfan, China given contract yo operate Gwadar port, ***Dawn,*** February 18, 2013, http://www.dawn.com/news/786992

Top 100 Container Ports 2017, ***Lloyd's List*** (London: 2017 edition), https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2017

"Piraeus Port Authority S.A. (PPA)", ***Hellenic Republic Asset Development Fund***, https://www.hradf.com/en/portfolio/view/123/piraeus-port-authority-s-a-ppa

Kam, Stefanie, "Making China's 'One Belt, One Road' more Turkic", ***The Diplomat***, July 4, 2016, http://thediplomat.com/2016/07/making-chinas-one-belt-one-road-more-turkic/

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

Tiezzi, Shannon, "3 years on, Where Does China's Silk Road Stand?", ***The Diplomat***, August 31, 2016, https://thediplomat.com/2016/09/3-years-on-where-does-chinas-silk-road-stand/

Teoh ,Shannon **, "**Malacca harbour plan raises questions about China's strategic aims", ***The Straits Times***, November 14, 2016, http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/malacca-harbour-plan-raises-questions-about-chinas-strategic-aims

Hambantota Deep Sea Port Phase 1, **CSIS**, https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/hambantota-deep-sea-port-construction-phase-i/3a42824b-5fb2-479f-b21f-cc39db2c6eb4/

Hambantota Deep Sea Port Phase 2, ***CSIS***, https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/hambantota-deep-see-port-phase-ii/938b50ad-7e21-418e-a475-7ac007e53314/

Betigeri, Aarti, "Hambantota: 'the Chinese port' ", ***Lowy Institut*e**, 4 July 2018, https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/hambantota-the-chinese-port

Noi, Goh Sui, "Wary world watches as China plays peacemaker", ***The Straits Times***, January 1, 2018, https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/wary-world-watches-as-china-plays-peacemaker

"Gwadar residents get 1200 tons of fresh drinking water", ***Pakistan Today***, May 25, 2017, https://www.pakistantoday.com.pk/2017/05/25/gwadar-residents-get-1200-tons-of-fresh-drinking-water/

"Pakistan: a reckless mortgage", ***Gateway House***, November *30* ,2017, http://www.gatewayhouse.in/chinese-investments-in-pakistan/

Shepard, Wade, "Next Up On China's Maritime Silk Road: Abu Dhabi", ***Forbes***, Aug 2, 2017, https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/08/02/next-up-abu-dhabi-chinas-maritime-silk-road-breaks-into-the-middle-east/#6caa5f519bbe

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

"The World Bank In Djibouti", ***World Bank***, April 17, 2018, https://www.worldbank.org/en/country/djibouti/overview

Gao, Charlotte, "China Officially Sets Up Its First Overseas Base in Djibouti", ***The Diploma***, July 12, 2017, https://thediplomat.com/2017/07/china-officially-sets-up-its-first-overseas-base-in-djibouti/

"Strait of Malacca Is World's New Piracy Hotspot", ***NBC News***, March 27, 2014, https://www.nbcnews.com/news/world/strait-malacca-worlds-new-piracy-hotspot-n63576

Soeriaatmadja, Wahyudi, "Indonesia plans traffic system for busy Sunda Strait", ***The Straits Times***, August 4, 2016, https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/indonesia-plans-traffic-system-for-busy-sunda-strait

Menon, Rhea, "Thailand's Kra Canal: China's Way Around the Malacca Strait", ***The Diploma***, April 6, 2018, https://thediplomat.com/2018/04/thailands-kra-canal-chinas-way-around-the-malacca-strait/

"Indonesia, India plan to develop strategic Indian Ocean port", ***The Times Of India***, May 30, 2018, https://timesofindia.indiatimes.com/india/indonesia-india-plan-to-develop-strategic-indian-ocean-port/articleshow/64382906.cms

"Indian Navy Gains Access to Port on Strait of Malacca", ***The Maritime Eexecutive***, May 17, 2018, https://www.maritime-executive.com/article/indian-navy-gains-access-to-port-on-strait-of-malacca#gs.l_j3T6M

Pearson, Natalie Obiko, "Japan Beating China in Race for Indian Ocean Deep-Sea Port", ***Bloomberg***, June 24, 2015, https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-06-23/japan-beating-china-in-race-for-bangladesh-s-first-deep-sea-port

"Matarbari port to be turned into a deep-sea port", ***The Daily Star***, January 7, 2018, https://www.thedailystar.net/frontpage/matarbari-port-be-turned-deep-sea-port-1515973

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

Shahani, Imran, "Gwadar Vs Chabahar", ***Eurasia Review,*** February 9, 2018, https://www.eurasiareview.com/09022018-gwadar-vs-chabahar-oped/

Roche, Elizabeth, "Japan 'cautious' about investing in Chabahar port", ***Livemint***, December 8 2017, https://www.livemint.com/Politics/r4G8DfX5Sg3PSJVZs9tyUL/Japan-cautious-about-investing-in-Chabahar-port.html

Giang, Nguyen Khac, "China is making Mekong friends", ***East Asia Forum***, May 19, 2018, http://www.eastasiaforum.org/2018/05/19/china-is-making-mekong-friends/

"Myanmar will attract Asian more than Western investors", ***Oxford Analytica***, May 18, 2018, https://dailybrief.oxan.com/Analysis/DB233823/Myanmar-will-attract-Asian-more-than-Western-investors

Hoekstra, Ate, "Is Chinese investment taking over the Mekong", ***Deutsche Welle***, January 15, 2018, https://www.dw.com/en/is-chinese-investment-taking-over-the-mekong/a-42150023

Palit, Amitendu, "The Maritime Silk Road Initiative (MSRI): Why India is Worried, What China Can Do", ***Global Policy***, May, 31, 2017, https://www.globalpolicyjournal.com/blog/31/05/2017/maritime-silk-road-initiative-msri-why-india-worried-what-china-can-do

Dasgupta, Saibal , "India sticks to its own path, says no to China's Belt & Road initiative", ***The Times of India***, April 25, 2018, https://timesofindia.indiatimes.com/india/india-sticks-to-its-own-path-says-no-to-chinas-belt-road-initiative/articleshow/63903471.cms

"India will seek deeper economic ties with ASEAN", ***The Oxford Analytica Daily Brief***, March 27, 2018, https://dailybrief.oxan.com/Analysis/GA230730/India-will-seek-deeper-economic-ties-with-ASEAN

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

Ng, Teddy, "India and China must be frank with each other to prevent another Doklam, ambassador warns", ***South China Morning Post***, March 24, 2018, https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2138678/india-and-china-must-be-frank-each-other-prevent

Wu, Wendy, "US may boost projects in Indo-Pacific to counter Beijing's belt and road plan", ***South China Morning Post***, February 7, 2018, https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2132435/us-may-boost-projects-indo-pacific-counter-beijings

Perlez, Jane, "U.S. Casts Wary Eye on Australian Port Leased by Chinese", ***New York Times***, March 20, 2016, https://www.nytimes.com/2016/03/21/world/australia/china-darwin-port-landbridge.html

Khan, Iftikhar," China to get 91pc Gwadar income, minister tells Senate", ***Dawn***, November 25, 2017, https://www.dawn.com/news/1372695

Pryke, Jonathan, "The bad – and good – of China's aid in the Pacific", ***The Lowy Institute***, January 11, 2018, https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/bad-and-good-china-aid-pacific

Doran, Matthew,"Australia is busy making friends in the Pacific to try to muscle China out", ***ABC News***, June 25, 2018, http://www.abc.net.au/news/2018-06-25/australia-looks-to-muscle-china-out-of-the-pacific/9899464

"Commentary: Australia needs self-reflection as South Pacific Islands stand up", ***Xinhuanet***, January 13, 2018, http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/13/c_136893169.htm

Riordan, Primrose,"Military deal with Japan to counter China's might", ***The Australian***, January 13, 2018, https://www.theaustralian.com.au/national-

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

affairs/defence/military-deal-with-japan-to-counter-chinas-might/news-story/25ec275dec028bad99b9e41bbc98a4eb

Camroux, David, "Is Trump's America the 'dispensable' power in Asia? ", ***East Asia Forum***, December 31, 2017, http://www.eastasiaforum.org/2017/12/31/is-trumps-america-the-dispensable-power-in-asia/

"How China is Transforming Africa Into 'New Factory of the World'", ***Sputnik International***, June 3, 2018, https://sputniknews.com/business/201805311064954255-china-africa-new-factory/

White, Hugh, "Australia's White Paper woes", ***East Asia Forum***, December 7, 2017, http://www.eastasiaforum.org/2017/12/07/australias-white-paper-woes/

"The Trump factor in the new world order", ***East Asia Forum***, January 1, 2018, http://www.eastasiaforum.org/2018/01/01/the-trump-factor-in-the-new-world-order/

Brewster, David, Japan's plans to build a "Free and Open" Indian Ocean, ***Lowy Institute***, 29 May 2018, https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/japan-plans-build-free-and-open-indian-ocean

"Japan takes the lead in countering China's Belt and Road Initiative", ***South China Morning Post***, February 10, 2018, https://www.scmp.com/news/asia/article/2132811/japan-takes-lead-countering-chinas-belt-and-road-initiative

Shepard, Wade , "India And Japan Join Forces To Counter China And Build Their Own New Silk Road", ***Forbes***, July 31, 2017, https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/07/31/india-and-japan-join-forces-to-counter-china-and-build-their-own-new-silk-road/#3d3880fb4982

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

Kaur, Sumeet and Fellow, WiSe, "The Indian Ocean Region is Key to U.S.-India Relations", ***American Security Project***, April 28, 2017, https://www.americansecurityproject.org/the-indian-ocean-region-is-key-to-u-s-india-relations/

Seib, Gerald, "Obama Presses Case for Asia Trade Deal, Warns Failure Would Benefit China", ***The Wall Street Journal***, April 27, 2015, https://www.wsj.com/articles/obama-presses-case-for-asia-trade-deal-warns-failure-would-benefit-china-1430160415

Dollar, David, "Yes, China is investing globally—but not so much in its belt and road initiative", ***The Brookings Institute***, May 8, 2017, https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/08/yes-china-is-investing-globally-but-not-so-much-in-its-belt-and-road-initiative/

Meltzer, Joshua, "The U.S.-China trade agreement–a huge deal for China", ***Brookings Institution***, May 15, 2017, https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/15/the-u-s-china-trade-agreement-a-huge-deal-for-china/

"Power Rankings", ***U.S. News & World Report***, https://www.globalfirepower.com/navy-ships.asp

Yan, Ai, "Italian president: Italy willing to participate in Belt and Road Initiative", ***CGTN***, February 24, 2017, https://news.cgtn.com/news/3d67444d33596a4d/share_p.html?t=1487929785169

"Netherlands keen on Chinese investment but wants belt and road to benefit foreign companies", ***South China Morning Post***, April 12, 2018, https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2141261/netherlands-keen-chinese-investment-wants-belt-and-road

"Spain to boost cooperation with China under Belt & Road Initiative", ***Xinhuanet***, June 2, 2017, http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/02/c_136335250.htm

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

Gao, Charlotte, ” As Trump Insults African Countries, China Actively Embraces Them”, ***The Diplomat***, January 17, 2018, https://thediplomat.com/2018/01/as-trump-insults-african-countries-china-actively-embraces-them

Niquet, Valérie, “What Does France's President Want to Achieve in China”, ***The Diplomat***, January 3, 2018, https://thediplomat.com/2018/01/what-does-frances-president-want-to-achieve-in-china/

Pilling, David, “Ports and roads mean China is winning in Africa”, ***Financial Times***, May 3, 2017, https://www.ft.com/content/65591ac0-2f49-11e7-9555-23ef563ecf9a

Sun, Yun, “China’s Aid to Africa: Monster or Messiah”, ***The Brookings Institution***, February 7, 2014, https://www.brookings.edu/opinions/chinas-aid-to-africa-monster-or-messiah/

Szu Ping Chan , “How Britain will play a key role in building China's new silk road”, ***The Telegraph***, May 29, 2017, https://www.telegraph.co.uk/business/2017/05/29/britain-will-pay-key-role-building-chinas-new-silk-road/

Kramer, Andrew, “Russia Stakes New Claim to Expanse in the Arctic”, ***The New York Times***, August 4, 2015, https://www.nytimes.com/2015/08/05/world/europe/kremlin-stakes-claim-to-arctic-expanse-and-its-resources.html

Gao, Charlotte, “China Says Latin America 'Eager' to Join Belt and Road”, ***The Diplomat***, January 24, 2018, https://thediplomat.com/2018/01/china-says-latin-america-eager-to-join-belt-and-road/

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09

Haifa Bay Port (Construction), ***CSIS***,

https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/haifa-bay-port-construction/e1246f90-68c2-4ad7-a710-e27418e79fbd/

三、法文部分

一、新聞媒體

Sébastien Le Belzic, “Pourquoi le Burkina Faso tourne le dos à Taïwan”, ***Le Monde***, 29 mai 2018, consulté le 30 mai 2018, https://www.lemonde.fr/afrique/article/2018/05/28/pourquoi-le-burkina-faso-tourne-le-dos-a-taiwan_5305923_3212.html

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/THE.NCCU.DIPSIS.010.2018.F09