

國立政治大學國家安全與大陸研究碩士在職專班

碩士學位論文

中國「一帶一路」倡議之研究—

以珍珠鏈戰略為例

Research on One Belt One Road Initiative

Case Study of the String of Pearls Strategy

指導教授：朱新民 博士

研究生：曾子珊撰

中華民國 110 年 07 月

摘要

本文研究目的有三個，首先是分析珍珠鏈戰略之建構與意涵，接著是觀察一帶一路倡議對珍珠鏈國家與中國間的交互作用，最後是分析中國一帶一路倡議之珍珠鏈戰略面臨的機遇與挑戰。研究範圍以海上絲路為主，特別是珍珠鏈戰略沿線國家。研究方法為文獻分析法。中國透過一帶一路倡議欲達成五個目的，擴大與鄰為友，降低戰爭風險、將過剩產能向外拓展、突破島鏈封鎖、提升國際上實質影響力以及實踐斯皮克曼（Nicholas John Spykman）提出之邊緣地帶論（Rimland theory）。

2013年中國國家主席習近平發表了全球矚目的一帶一路倡議。對內是為了消化產能，對外是為了暢通貿易交通。此倡議之實際效益卻遠大於中國官方所述。中國為了海上石油運輸安全，刻意繞過傳統的麻六甲海峽路線，規劃由緬甸、巴基斯坦等鄰國運輸天然資源至中國，這些港口平時是商貿用途，戰時將成為軍事補給站。美國擔憂一帶一路倡議將影響其世界霸主地位。印度也因為被中國打造的海上長城包圍，不安全感急遽升高，以上因素促使美日印澳四國召開四方會談，商討印度太平洋地區安全與自由貿易機制。在21世紀的今天，中國的影響力大幅提升，關注這個議題，可以提升對印太區域甚至全球未來的經濟發展與國家安全之理解。

關鍵詞：一帶一路倡議、珍珠鏈戰略、印太地區

Abstract

There are three research purposes in this paper, first, is to analyze the construction and meaning of the string of pearls strategy. Next, is to observe the interaction of the Belt and Road Initiative on the interaction between the string of pearls strategy countries and China. Finally, is to analyzes the opportunities and challenges of the string of pearls strategy of the Belt and Road Initiative. The research scope is mainly on the Maritime Silk Road, especially the countries along the string of pearls strategy. The research method is the Document Analysis. China wants to achieve five goals through the Belt and Road Initiative, expand friendly interactions with neighboring countries to reduce the risk of war, expand the excess domestic production capacity outwards, break through the Island Chain Strategy conceived by American, enhance China's substantive influence in the international arena, and practice Spykman's Rimland theory.

In 2013, Chinese President Xi Jinping announced the Belt and Road Initiative, which has attracted worldwide attention. Internally, it is to digest production capacity, and externally, unblock trade traffic. The actual benefits of the initiative are far greater than those stated by Chinese officials. For the safety of maritime oil transportation, in addition to the original Malacca maritime transport route, China is also planning to transport natural resources from neighboring countries such as Myanmar and Pakistan. Those ports are for commercial use in peacetime, and will become a military supply station in wartime. The United States is worried that the the Belt and Road Initiative will affect the United States' status as world hegemon. China created a Great Wall on the sea, which surrounded India, which caused a sharp increase in India's sense of insecurity, and prompted the United States, Japan, India and Australia to jointly convene a Quadrilateral Security Dialogue to discuss security and free trade in the Indo-Pacific region. Today in the 21st century, China's influence has greatly increased. By paying attention to this topic, we can understand the future economic development and national security trends of the entire Indo-Pacific region and even the world.

Keywords : The Belt and Road Initiative 、 The string of pearls strategy 、 Indo-Pacific

目 次

第壹章 緒論	1
第一節 研究動機與目的	1
第二節 文獻檢閱	4
第三節 研究途徑與方法	15
第四節 研究範圍與限制	16
第五節 研究架構與章節安排	18
第貳章 一帶一路倡議與發展	20
第一節 一帶一路之海洋戰略思想	20
第二節 亞投行組成與現況	24
第三節 一帶一路中的基礎建設計畫	30
第四節 一帶一路倡議與珍珠鏈戰略	38
第參章 中國珍珠鏈戰略之建構與意涵	44
第一節 南海區域	45
第二節 印度洋區域	50
第三節 非洲及西亞和歐洲區域	53
第四節 小結	60
第肆章 中國珍珠鏈戰略面臨的機遇與挑戰	62
第一節 美國的介入與干擾	62
第二節 日本與印度的回應	77
第三節 巴基斯坦與緬甸的作為	88
第四節 小結	100
第伍章 結論	102
第一節 研究發現	102
第二節 未來展望	103
參考文獻	113

表次

表 1-1 一帶一路構想下的東協基礎建設計畫	12
------------------------------	----



圖次

圖 1-1 美國、中國、日本國內生產總值	1
圖 1-2 中國進口石油路線圖	6
圖 1-3 俄羅斯西伯利亞管道天然氣對東北亞國家出口	8
圖 1-4 中國、東協與日本、東協間貿易總額	11
圖 1-5 珍珠鏈戰略示意圖	13
圖 1-6 研究架構圖	18
圖 2-1 中歐陸海快線	34
圖 2-2 泛亞鐵路	35

第壹章 緒論

第一節 研究動機與目的

一、研究動機

中國作為 21 世紀的泱泱大國，除了自己富起來，也要帶領周圍國家一起富起來，中國於西元 1840 年鴉片戰爭後遭遇列強入侵，西元 1842 年簽訂《南京條約》後，一路遭西方各國不平等待遇，直到 2008 年因美國次級房貸金融危機，引起全球金融海嘯，中國順勢提升內需及吸引外資投入中國市場，中國經濟強勁地成長為全球第二大經濟體，於 2010 年中國國內生產總值為 6.087 兆美元，首度超越日本的 5.7 兆美元僅次於美國的 14.99 兆美元，成為全球第二大經濟體。

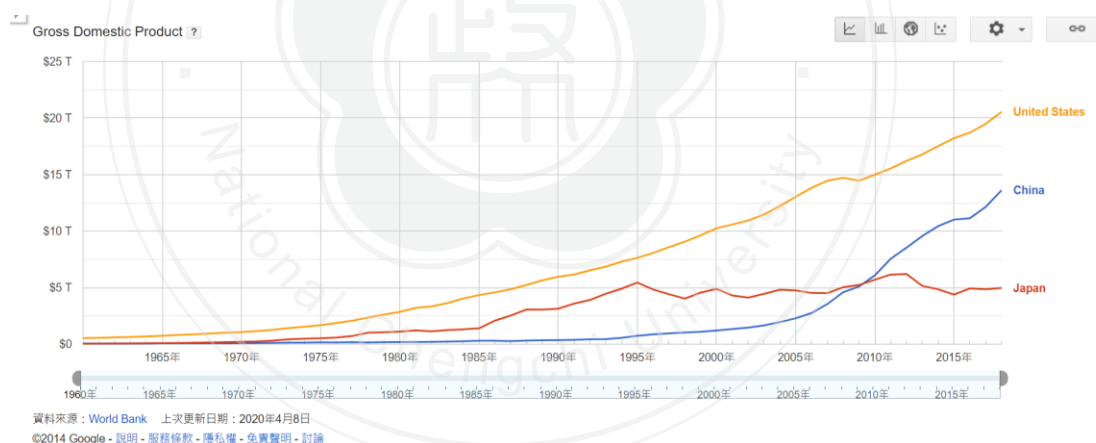


圖 1-1 美國、中國、日本國內生產總值

資料來源:世界銀行, https://www.google.com/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9_&ctype=l&strail=false&bcs=d&nselm=h&met=y=ny_gdp_mktp_cd&scale=y=lin&ind=y=false&rdim=world&idim=country:CHN:USA:JPN&ifdim=world&hl=zh-Hant&dl=zh-Hant&ind=false&icfg, 2020 年 12 月 1 日。

美國一路引領中國加入 WTO，帶領中國進入世界貿易體系，使中國感受資本主義的魅力。自從鄧小平實施經濟改革以來，中國的 GDP 年年都以 2 位數成

長。世界各國無不對中國投以欣羨的眼光，中國國家主席習近平在 2013 年提出「一帶一路」計畫投入巨額資源，強烈預示中國正在替未來做準備。¹

然而中國的富強，亦使得美國開始感到不安全，美國把國內越來越高的失業率原因責怪於世界工廠中國把大部份美國人的就業機會給剝奪了。中國以極權國家之姿動員全國上下迅速達成各種建設，北京奧運會更是辦得有聲有色，中國城市地區的硬體建設已經與先進國家不相上下。由於中國人口多、土地廣，低廉的生產成本，不斷吸納外資投入，也磁吸外國優秀的人才及技術。然而中國對於智慧財產權的保障卻十分不足，甚至有剽竊的風聲。基於害怕中國越來越強大，美國開始對中國實施各項控管政策，利用貿易制裁中國的行動也令中國不是滋味。

中國也在此刻發現，美國一直把自己當作敵人，萬一崛起中的中國在此刻被美國擊垮了該如何是好，歷經百年重拾的民族自信不可再次喪失，好不容易從疲弱的國運恢復起來，勢必不能再次垮台。尤其是集權的國家，政權掌握者，更怕人民因為國家經濟不好而起來推翻政權。而中國人民為何遲遲不覺醒，民主化浪潮為何遲遲吹不到中國，想必是經濟因素，人民有錢，生活富裕，對於政治體制民主與否也就不這麼在意吧。

而中國該如何維持高度經濟成長以避免被人民推翻呢，首先就是要保持石油及天然氣的來源，各種工業活動都需要石油燃料，在綠能、核能等替代能源還不普及的時代，石化燃料還是最主要的能源。中國的石油大部分是由中東進口經馬六甲海峽運送，然而馬六甲海峽由美國所把持，萬一真的被美國封鎖了海上交通運輸，中國可就面臨了巨大危機，於是中國必須另外想辦法增加石油的來源，但是海上向來由美國所把持，中國該如何包裝自己的想法不讓美國起疑？而中國又

¹ 彼德·梵科潘，*絲綢之路：從波斯帝國到當代國際情勢 橫跨兩千五百年人類文明的新世界史*，(新北：聯經，2020 年)，頁 653。

該如何說服鄰國願意與中國互相合作？本文將探討中國一帶一路倡議，並欲以珍珠鏈戰略為案例，觀察中國一帶一路倡議中身處珍珠鏈位置的國家對於中國新世紀石油保衛戰略的重要性及功能，並研究此種新型地緣型態對於雙邊、周邊國家所帶來的機遇與挑戰。

二、研究目的

地緣政治是我很感興趣的主題，雖然隨著科技進步，各國往來都變得更加便利，各國之間交往也更無遠弗屆，然而若是真的開戰，交通封鎖，又回到原始狀態，還是鄰近國家間的交互往來更為重要。中國重啟絲綢之路，海上絲綢之路讓中國本國國民與外國國民自主展開國與國之間交流，活絡經濟發展，達成設施連通，民心互通。再來是鞏固石油多元化，確保中國經濟安全，進而達成政治穩固。最後則是最多人提及，中國想當區域霸主，兩條絲路的中心點都是中國，中國想主導印太地區，與美國抗衡。

本文嘗試以中國一帶一路倡議之研究以珍珠鏈戰略為案例，探討中國因鞏固石油運輸路線與周圍各國合作之基礎建設成果以及所面臨的機遇與挑戰，希望達成的目的有以下：

- (一) 比較分析中國大陸珍珠鏈戰略之建構與意涵。
- (二) 觀察一帶一路倡議對珍珠鏈國家與中國之間的交互作用。
- (三) 分析中國一帶一路倡議之珍珠鏈戰略面臨的機遇與挑戰。

本文研究重點是希望能透過各種研究討論，以地緣政治的特性解釋中國一帶一路倡議之研究，並且以珍珠鏈戰略為主軸分析地緣政治對於中國鞏固政權的重

要性，以及周邊其他非珍珠鏈國家對於此項策略的反應與態度，期能掌握與預測未來印太地區相關變化研究。

第二節 文獻檢閱

中國國家主席，習近平在 2013 年秋天訪問中亞國家時提出一帶一路倡議，他說「兩千年來，雖然種族、信仰和文化背景不盡相同，但希望人民在連接東西方地區能和平生活且促進共同發展、實現共同繁榮合作共贏之路並且增進理解信任、加強全面交流之和平友誼共存，建設以亞洲為主的基礎建設。中國政府倡議彼此秉持和平合作、開放與包容、互學與互鑒、互利與共贏，推進全方位務實合作，打造政治上互信、經濟上融合、文化上包容的利益共同體、命運共同體及責任共同體。中國重視同中亞各國友好合作關係，將其視為優先外交方向，現在正是加強經濟聯繫、道路聯通、貿易暢通和貨幣流通的良機，也是建設『絲綢之路經濟帶』的時機」。²另外亞洲基礎建設投資銀行(簡稱亞投行，Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB)成立於 2015 年，總部設在北京，2016 年正式營運，是中國主導籌設的區域性開發金融機構，提供一帶一路基礎建設所需資金，也是北京推動「一帶一路」倡議一環。本文試圖整理相關文獻當中探討中國珍珠鏈戰略與一帶一路倡議發展相關的文章，進一步歸納為海權重要性之論點、中國所面臨的能源問題、南海及印度洋對中國之重要性與地緣政治對抗及區域經濟整合等論點，以下將分別說明。

² 彼德·梵科潘，*絲綢之路：從波斯帝國到當代國際情勢 橫跨兩千五百年人類文明的新世界史*，(新北：聯經，2020 年)，頁 654。

一、有關海權重要性之論點

華特·雷利爵士(Sir Walter Raleigh)出版的世界史中曾提及「誰控制了海洋，誰就控制了貿易；誰控制了世界貿易，誰就控制了世界的財富，最後也就控制了世界本身。」³英國女王聽從雷利爵士綜合西班牙在海上獲取大批財富的觀察以及自身在新大陸的冒險經驗，建議大力發展海軍，並且此段話也成為海權論最早的雛形。海權論最早由美國軍事學家馬漢(Alfred Thayer Mahan)於1890年提出，他認為一個國家的國力主要來自經濟的支持，海洋廣布於世界中，運輸便利性高於陸地，亦難以遭隔絕，若是為了堅固海陸運輸，一國勢必具備充足之海軍護衛海上貿易往來及各項資源進出。換言之，強大海軍亦可壓制敵對國家之商業貿易行為。影響海權的要素有六種，首先是地理位置，以英國為例，由於英國為位置居中的島嶼，缺少陸地威脅，固可以盡力發展海上優勢，加上英吉利海峽的屏障，與歐洲大陸遙遙相望，於是成為了海上霸主。第二點是自然地理型態，綿延的海岸線使得一國人民加深向海洋發展的先天條件，而適當的港灣更是加分，若是農業產出無法滿足人民需求，亦是將人民推向海洋發展的一大動力。第三點是國家領土大小範圍，一國之天然資源、人口數量都需與領土範圍相匹配，才不至於遭受攻擊。第四點，人口數量，從事與海洋相關職業的人口越多，越有利於國家發展海權，例如漁撈、造船等技術者可以平時從事經濟生產，戰時迅速由國家徵召。第五點，民族性，國民的個性越是傾向冒險犯難、勇於挑戰、積極尋求財富則越有利於發展海權。第六點，政府政策是發展海權最大的推手，政府必須要立場確定且堅定不移。其中有兩個重點，一個是軍事的海洋控制，另一個是經

³ 賀斯理，**強國爭霸南海夢**，(臺北：時報文化，2019年)，頁11。

濟的海洋利用。軍事控制要有充沛的海軍武力、主導攻勢、海外勢力擴充與制海權等等。經濟控制要有殖民地，包含市場及基地，航運業與商業生產。⁴

二、有關中國能源主要面臨的問題點

根據中國學者林衛斌、陳可馨所撰寫之期刊研究，一帶一路倡議下中國能源國際合作新格局中提及中國能源主要面臨的問題點有五大項，首先是進口來源太集中，缺少多元化。第二點，運輸途中充滿風險，運輸路線太過受制於其他國家，應該發展多元路線(圖 1-2)。

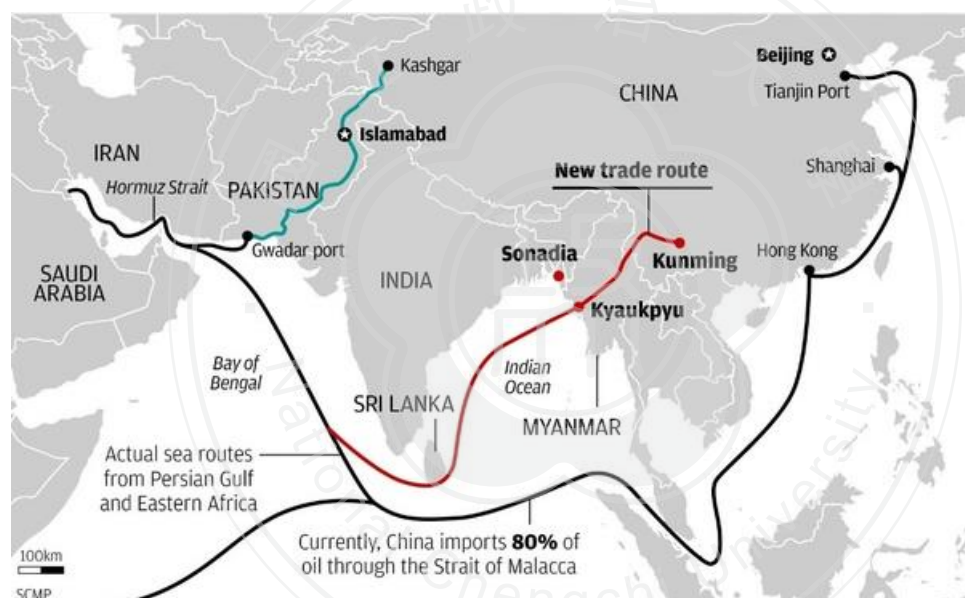


圖 1-2 中國進口石油路線圖

資料來源: Akshat Mehta, What is the String of Pearls theory?, <https://www.quora.com/What-is-the-String-of-Pearls-theory-1>, 2020 年 12 月 1 日。

第三點，對於能源議價的能力不足，長期充滿價格上漲的風險。第四點，海外投資能源充滿風險，收益明顯較低。第五點，多邊國際治理與參與之能力不足。

⁴ 林子超，**中國海上石油運輸安全與珍珠鏈戰略佈局**，(高雄：國立中山大學中國與亞太區域研究所碩士論文，2014)，頁 5。

而一帶一路倡議恰好，可以協助解決以上幾點問題，為中國帶來能源新格局與新發展。⁵

彼德·梵科潘在《絲綢之路：從波斯帝國到當代國際情勢》，橫跨兩千五百年人類文明的新世界史一書中提及以下幾點。首先，是西方缺少對全球歷史的洞見，沒有將阿富汗、伊朗及伊拉克的問題做全盤的思考，以及關聯性分析。再者，這片動盪地區中，土耳其、烏克蘭、敘利亞、高加索的車臣及喬治亞、吉爾吉斯及中國西部的新疆都因為民族問題及認同問題，產生了動盪及不安。由東自西絲綢之路將再度崛起，曾經是區域中心的地區正在重生。有以下幾點可以解釋，第一點是資源的蘊含量，裏海一地所蘊藏的天然資源是美國的兩倍，庫德斯坦的塔克塔克(Taq Taq)油田產油量為每日 25 萬桶—價值數億美元。哈薩克和俄羅斯邊境的卡拉查賈納克(Karachaganak)天然氣儲存量、液化天然氣及原油約有 42 兆立方英尺。其他如烏克蘭及俄羅斯交接之頓巴斯盆地(Donbas basin)的煤炭資源，可開採儲量據估計高達一百億噸。美國地質調查局評估顯示此區有 14 億桶石油和 2.4 兆立方英尺的天然氣，以及估算出大量液化天然氣⁶。另外土庫曼的天然氣資源不少於 700 兆立方英尺，該國控制世界第四大天然氣供應。最後是烏茲別克及吉爾吉斯的礦藏，兩國皆位於天山帶狀地區一部份，金礦儲量僅次於南非的威特沃特蘭盆地(Witwatersrand basin)。在哈薩克的鈹、鎢等稀土都是重要天然資源可用於製造數位產品之充電電池，甚至連發展核能及製造核彈頭的鈾與鈾都在此區現出蹤影。書中有提及在穿越亞洲的脊梁地帶，新的聯繫正在建立，串聯此區的東西南北關鍵地帶。例如北方輸送網路(Northern Distribution Network)由數個走廊串聯俄羅斯、烏茲別克、哈薩克、吉爾吉斯和塔吉克替美軍運送「非殺傷性物

⁵ 林衛斌 陳可馨，一帶一路倡議下中國能源國際合作新格局，中國井岡山幹部學院，第 10 卷第 5 期(2017)，42-44 頁。

⁶ 彼德·梵科潘，《絲綢之路：從波斯帝國到當代國際情勢 橫跨兩千五百年人類文明的新世界史》，(新北：聯經，2020 年)，頁 638。

資」至阿富汗，沿途並利用 80 年代蘇聯占領時期修建之基礎設施。另外石油、天然氣等能源管線也遍布通往歐洲、印度、中國的區域。(圖 1-3)

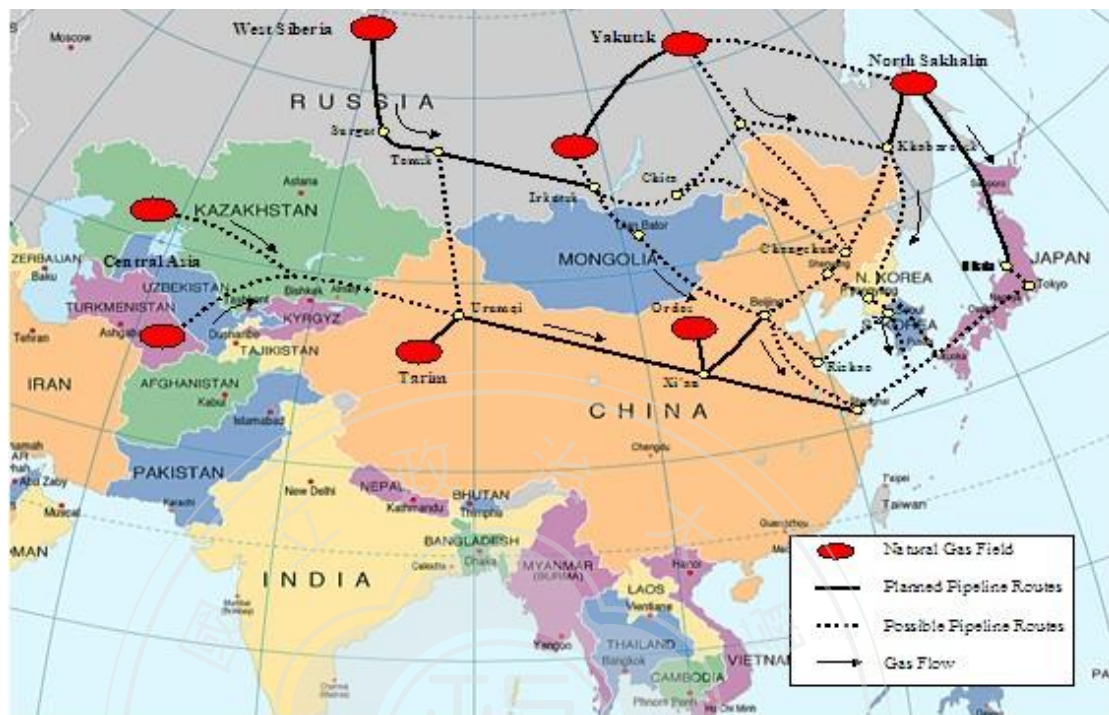


圖 1-3 俄羅斯西伯利亞管道天然氣對東北亞國家出口

資料來源:龐昌偉，打造中俄能源經濟共同體，

<https://business.sohu.com/20130114/n363405264.shtml>，2021 年 5 月 16 日。

經由土耳其東南部的塞罕港口(port of Ceyhan)，或是穿越中亞送至中國，滿足經濟發展所需化石燃料，新興市場也同時打開並連繫在一起，阿富汗、印度及巴基斯坦為了取得更便宜的能源，緊密合作。新的輸油管線讓每年 9,500 億立方英尺的天然氣在此通過。從土庫曼的天然氣油田經由赫拉特再到坎達哈，然後到奎達及穆爾坦的路線。現存及建設中之歐洲與世界中央天然氣、石油相連結之輸油管線，替出口國帶來更大政治、經濟、戰略重要性。也替途中沿線的國家帶來重要性，例如俄羅斯已將能源供應當作武器使用，透過漲價或是切斷供給給烏克蘭都達成目的。更多人依賴俄國天然氣公司(Gazprom)擁有戰略股權及控股公司，使用能源、資源和輸油管作為經濟、外交和政治的武器越來越成為當代問題。

中國簽下未來 30 年天然氣供應的合約，價值超過 4,000 億美元，其中大部金額將預付，這給北京帶來了期望之能源安全，證實花 220 億美元修建的新管線的合理性，並令莫斯科有與鄰國談判的籌碼。冷峻的互利貿易現實比西方政治冒險更有趣。交通路線及油氣管線在過去 30 年強力成長。中國政府正布局石油戰略，將礦產、能源資源聯繫起來並接近城市、港口和海洋的網路。宣布擴大投資規模、修建基礎設施，大幅度提高貿易量及交換速率。與中國合作的夥伴由「鐵哥們」擴充至「全天候」下生存的關係。孔子學院也在中國至地中海間國家遍地開花，這是中國非營利文化中心，在傳播中國語言文化同時，也帶有戰略意涵。⁷

三、有關南海及印度洋對中國的重要性

羅柏·卡普蘭在《南中國海：下一世紀的亞洲是誰的？》一書中提及以下幾點。首先，中國若是能佔據南中國海對他實現區域霸權是相當有可能的，而其他小國例如台灣、越南、馬來西亞、菲律賓、印尼和新加坡要在美、中之間權力平衡時才能保住自由並且求生存，也是如此，東協才能產生一股區域力量。第二點，中國的位置位居東亞中心，在軍事多極化時期，若各國軍事條件相當時，中國地理與人口條件可以提供另外優勢。⁸第三點，修昔底德斯提出，雅典海權的崛起與斯巴達的警覺心是構成伯羅奔尼撒戰爭真正的原因。確實，戰爭會肇因於看似無關緊要的小事，比如說因為無人島開戰。也因此，不該對中國海權崛起不為所動。任何新大國崛起總皆會改變國際秩序之「現狀」，並造成敵對危機。第四點，史瓦士摩爾學院(Swarthmore College)政治學教授詹姆斯·庫爾斯(James Kurth)提出，若中國的海軍地位在西太平洋升起、漸漸改變現在勢力，美國及中國不可避

⁷ 彼德·梵科潘，*絲綢之路：從波斯帝國到當代國際情勢 橫跨兩千五百年人類文明的新世界史*，(新北：聯經，2020 年)，638-645 頁。

⁸ 羅柏·卡普蘭，*南中國海：下一世紀的亞洲是誰的？*(臺北：麥田，2017)，56-57 頁。

免會為了印度洋、西太平洋之地緣政治命運，展開各種談判。結局會形成涇渭分明的疆界，以及有效的相互嚇阻體系。⁹

(一)南海交通與能源效益

中國在南海的行為，正是依循美國百年前的步伐—1823年，美國總統發表「門羅主義」，目的將歐洲趕出美洲。接著，美國於1898年擊敗西班牙殖民帝國，拿下古巴，更花十年在1914年成功達成巴拿馬運河的開鑿，連接大西洋與太平洋的交通。今後，美國不但完全掌握加勒比海，更把中南美洲放入勢力範圍，爾後實際控制西半球，並進一步干涉全球事務。中國將這段百年前美國統治帝國的手段，都看在眼裡。若美國可以擁有加勒比海，中國也可以擁有南中國海，使之成為真正的「中國海」。就算沒有模仿美國的野心，南海的交通與能源效益也成為中國不容輕視之戰略資產。全世界每年有超過三成的海上交通經過南海。從印度洋再到麻六甲海峽、運往東亞的能源是經過巴拿馬運河的15倍。日本及台灣將近60%的能源供應，以及中國80%的原油進口要經過南海。除了波斯灣與東北亞，南海躋身為全球第三重要的戰略據點。¹⁰

(二)一帶一路在東協基礎建設計畫

東協各國對中政策搖擺來自於中國接近百分之百是所有國家的最大貿易國對象，中國與東協的貿易額比日本與東協高出2倍以上。(圖 1-4)

⁹ 羅柏·卡普蘭，**南中國海：下一世紀的亞洲是誰的？**(臺北：麥田，2017)，265-266頁。

¹⁰ 羅柏·卡普蘭，**南中國海：下一世紀的亞洲是誰的？**(臺北：麥田，2017)，267-269頁。

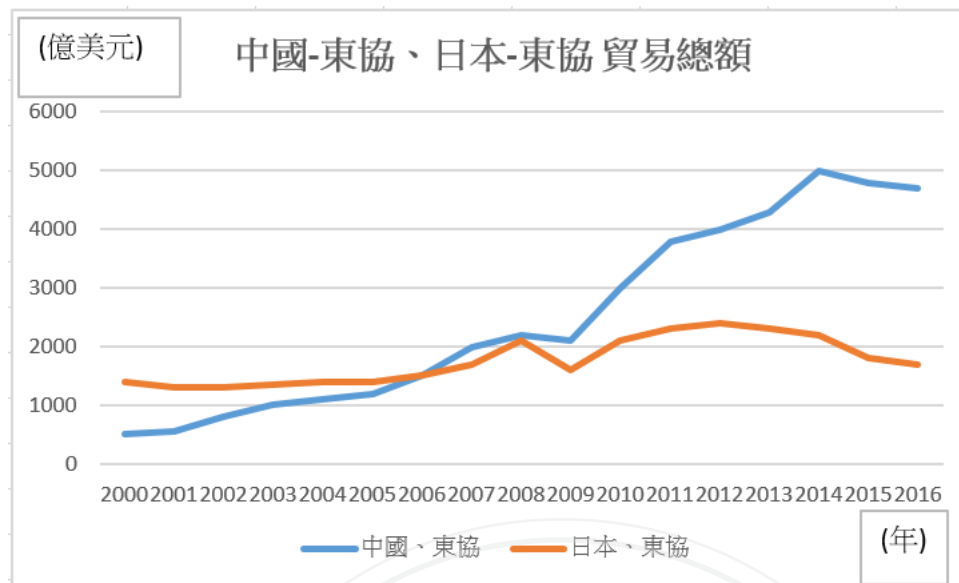


圖 1-4 中國、東協與日本、東協間貿易總額

本研究自行製圖

資料來源:日本瑞穗綜合研究所,《圖解東協潛商機》,(臺北:易博士,2018年)。49頁。

中國積極追趕日本在東協的苦心經營,中國提出一帶一路構想,欲以海陸連接中國與歐洲,建立一大型經濟圈,其中海上絲路會經國東協,因此東協各國皆期待,以此提升自己國家的基礎建設。由2017年5月在北京舉辦的一帶一路高峰會的出席國家,涵蓋柬埔寨、寮國、越南、菲律賓、馬來西亞及印尼領袖,可以看出各國共襄盛舉的程度(表 1-1),未來東協經濟走廊、高速鐵路計畫表亦備受注目。¹¹

¹¹ 日本瑞穗綜合研究所,《圖解東協潛商機》,(臺北:易博士,2018年)。48-49頁

表 1-1 一帶一路構想下的東協基礎建設計畫

一帶一路構想下的東協基礎建設計畫	
緬甸	2013年9月中國與緬甸天然氣管線貫穿緬甸全境。
	2015年1月中國與緬甸原油管線貫穿緬甸全境。
泰國	2015年12月中泰鐵路開工。
越南	2015年4月越南海陽燃煤電廠開工。
	2015年7月越南永新燃煤電廠一期施工。
	2015年9月越南下龍灣水力發電廠竣工。
印尼	2016年1月連接雅加達與萬隆的高速鐵路工程開工。
寮國	2015年12月中寮鐵路寮國段開工。
柬埔寨	2016年6月進行「西哈努克港經濟特區」的「百家企業入園」。
	2016年10月東南亞電氣通訊柬埔寨計畫，成為「一帶一路」生產能力，投資合作重點計畫。

本研究自行製表

資料來源：日本瑞穗綜合研究所，圖解東協潛商機，（臺北：易博士，2018年），49頁。

(三) 串起珍珠鏈

2013年中國國家主席習近平提出一帶一路倡議，將之定義為區域經濟合作框架，範圍含括歐亞非，單就海上絲綢之路來看，其是奠基於珍珠鏈戰略並強化與印度洋周邊國家的合作，此舉令印度感到大為不安。珍珠鏈戰略出自2005年美國國防部長辦公室描述中共海洋戰略的文件《亞洲能源的未來(Energy Futures in Asia)》各界將之視為中國為了開闢海上石油航道在印度洋的各種戰略布局。¹²此文件重要之處在於，內容提及中國基於國家發展，需要確保能源來源，於是除

¹² 沈明室，中共珍珠鏈戰略的檢視，第13屆軍事社會科學學術研討會論文，(2011)，頁20。

了陸地強權(Land Power)之外，亦將海洋發展列入國家重點發展。¹³由中國南方經孟加拉、斯里蘭卡、巴基斯坦等國，途經南海、馬六甲海峽、印度洋至東非，形成一股點到線的航道，點指的是軍事建設，而線指的是海上安全航道，從地圖上來看各別重要港口及航行路線就好像一條由珍珠串起的鍊子。¹⁴(圖 1-5)



圖 1-5 珍珠鍊戰略示意圖

資料來源:<https://www.quora.com/What-is-the-String-of-Pearls-theory-1>

中國極力否認以上論述，但實際觀察中國國家政策，可以發現自從 1990 年代中國即開始尋找合適的商港設施，來達成戰略咽喉的控制權。¹⁵然而中國的海軍能力勢力範圍不及印度洋，海軍艦艇也不曾出現在印度洋，直到珍珠鍊戰略

¹³ Christopher J. Pehrson, String of pearls: Meeting the Challenge of China's rising power across the Asian Littoral, *Strategic Studies Institute*, October 27, 2020, <https://publications.armywarcollege.edu/pubs/1821.pdf>

¹⁴ 沈明室，中共珍珠鍊戰略的檢視，國軍第十三屆軍事社會科學學術研討會論文集，(台北：國防大學政治作戰學院編，2010 年 11 月)，24-26 頁。

¹⁵ 張蜀誠，從軍事觀點論中共石油安全戰略，*展望與探索*，第 4 卷第 5 期，(2006)，頁 45。

後，其勢力開始進入南亞及印度洋，對於該區域安全產生衝擊，尤其是印度更是備感威脅¹⁶。

四、地緣政治對抗與區域經濟整合

王信賢、寇健文主編之中國大陸概論一書中提及以下幾點。首先，2008 年對中國是重要的轉折點，因美國次級風暴引起的金融危機，藉由中國拉抬內需，投入 4 兆人民幣維持民間經濟活力，中國也掌握契機參加國際組織如 20 國集團（Group of Twenty, G20）推動國際經貿建制變革，霎時間全球資本向中國奔騰而來，內外資金挹注使中國成為全球第二大經濟體。

接著，中國運用國內市場換取國外技術策略發酵，外資將一線產品引入中國市場，分食中國市場。中國擴大自身市場內需同時也進行產業升級，例如發展製造業、新能源、航太科技、半導體、人工智慧等。中國開始推動小康社會、高鐵、通訊與航天等相關產業進程，更在海軍建設上推動航母自建，中國經濟帶領了國防、科技及社會的大幅變革，也引起國際世界關注及感受到威脅。

最後中國經濟快速發展造成中國崛起，顯現地緣政治與經濟張力並引起美中矛盾，美國提出亞太再平衡戰略，重新調整太平洋軍事部屬，經濟上提出跨太平洋夥伴協定（Trans-Pacific Partnership, TPP）欲約束中國在地緣政治的影響力。同時中國為了 2008 年來產能過剩問題、建立解決新疆、南海問題的經濟基礎，中國國家主席習近平提出了「一帶一路」倡議，內容包含經濟援助、對外投資、解決產能過剩、打入海外市場及藉由經濟外交強化與友邦關係等多項優點。除了一帶一路，中國也積極參與推動區域經濟整合，例如在區域全面經濟夥伴協定

¹⁶ Robert Farley, Can the PLA Navy Make the Indian Ocean Chinese? *The Diplomat*, October, 20, 2020, <<https://thediplomat.com/2016/02/can-the-pla-navy-make-the-indian-ocean-chinese/>>

(Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP) 與東北亞自由貿易區協議等，運用多邊談判強化區域經濟統合。¹⁷

五、小結

綜上，海權論、中國能源危機、看好印度洋及南海的資源及發展性與美國金融次級金融風暴帶來的契機，促使中國提出一套結合所有目的與手段達到富國強兵未來之倡議，透過一帶一路倡議，能夠結合區域國家間的力量，互惠互利。中國要結盟，喊出一起富起來，要想富，先修路的口號，創造一個美好的願景供願意與他合作的國家共同向前邁進。中國一方面藉由拓展貿易將生產過剩的產能外銷，一方面加強海上運輸路線，替戰時的封鎖，預先打開通道。將沉寂已久的海軍重振雄威，強勢回歸東亞霸主的地位，再一次享受古代各國來朝的威儀，不過這次是在商業主義的包裝之下，資本主義的外皮之下，內含中國夢的達成。就算中國無意當區域霸主，在各種條件成就之下，中國還是無可避免會走向稱霸的道路，並與目前的天下霸主美國展開一場無可避免的角力。

第三節 研究途徑與方法

一、研究途徑

本文擬採取的研究途徑以地緣戰略為主軸來探討地緣政治與能源安全之間的關係，其中撰寫海權論的馬漢、提出地理心臟論的麥欽德，以及闡述邊緣地帶論的史皮克曼等三大論點，皆可用來探索中國珍珠鏈戰略之海權建立及海上能源

¹⁷王信賢，寇健文，**中國大陸概論**，(臺北：五南，2020年)。112-113頁。

運輸議題。¹⁸另外從亞洲基礎設施投資銀行及絲路基金等資金供給機關所提供的數據來探討各個珍珠鏈國家發展的情形以及各國官方網站所公布之貿易數據來探討一帶一路倡議對這些國家帶來的問題與展望。並且探討這些基礎建設項目真實之用途為何，是否是兩國互利的資產，抑或是中國單方面獲利之工具。

二、 研究方法

本文主要採用文獻分析法做為主要研究工具，有關文獻分析法是透過蒐集、研究與主題有關的資料從事文獻整理，包含官方與學術專論等作為資料來源及分析基礎，以客觀角度來剖析與驗證之研究方法、歸納了解過去研究者對於此議題的相關研究成果，並以此作為往後相關研究的基礎，針對過去文獻中所缺乏的資訊，繼續深入探討，並且預測未來事件走向。

本論文參考資料主要以中國、臺灣、美國、日本等官方文件、學術專論、期刊論文，並加上國內、外媒體評論報導。蒐集資料含蓋以上各國政府出版資料、期刊、報紙、論文、文獻，以及學術組織與學者研究論著，其能歸納出完整之論述。進而系統性且客觀地分析，以事實資料佐證中國之海上絲綢之路與珍珠鏈戰略之關聯性及中國一帶一路倡議之機遇與挑戰。

第四節 研究範圍與限制

一、 研究範圍

由於「一帶一路」的範圍極廣，沿線超過 70 餘國，貫通歐亞大陸，區域人口涵蓋逾 40 億人。包含路上及海上兩大範疇，難以短篇幅進行完整論述。因此

¹⁸ 林子超，**中國海上石油運輸安全與珍珠鏈戰略佈局**，(高雄：國立中山大學中國與亞太區域研究所碩士論文，2014)，25-26 頁。

本研究範圍主要圍繞於海上絲路的範疇，特別是先前珍珠鏈戰略所經過的國家，尤其是位於東南亞與印度洋之間的國家，有關於陸上絲綢之路則不在本篇探討的範圍之內。時間上是以中國提出「一帶一路」倡議後與各沿線國家攜手打造基礎設施為主。延伸探討中國以區域經濟整合為名，透過與周邊國家之間經貿發展為途徑，而持續發展海上軍事及擴展海上實力的現況。

二、研究限制

本文研究限制在於以下兩方面：首先，由於「一帶一路」是一個現在進行式的議題，且伴隨著 2020 疫情的影響，全球經濟都受到不同程度的衰減，所以若干資料並不完整，故仍有待往後的研究者持續關注與探討。另外有關一帶一路及亞投行相關資料，主要仍從中國官方文獻、中國學者著有部分專書及期刊文章進行蒐集，難以實際至各國調查，恐會造成觀點之深度及廣度不夠廣泛，此為研究限制之一。

另外就資料真實性而言，由於中國以黨領政，各項公開公共政策資料透明度並不佳，尤其是國家安全與戰略相關之議題，故資料大部分皆為許可後放行之內容，難以真正明瞭中國在決策時真實之考量為何。再者因這兩年新冠肺炎疫情襲擊，影響全球經貿甚鉅，各國的經濟貿易停擺為多數，由於全球不景氣亦影響了建設，故整體來說就各國基礎建設之進展會大幅降低，造成原本中國預期一帶一路的效益大幅降低，而看不出中國當初的規劃與現今海上絲綢之路國家間之緊密關係，這點可待疫苗順利研發後，疫情解除後，由後續的研究者繼續觀察與分析。

第五節 研究架構與章節安排

一、研究架構

第二章由一帶一路起源與發展連結珍珠鏈戰略；第三章探討一帶一路倡議與珍珠鏈戰略重疊區域各項建設對中國政治、軍事及經濟發展上的重要性；第四章以美國、日本、印度、巴基斯坦及緬甸等受中國發展一帶一路倡議影響深遠之國家表達對此倡議之態度來看此倡議面臨之機遇與危機；第五章提出一帶一路倡議相關研究發現及啟發，並提出未來展望以利後續相關主題研究者參考。

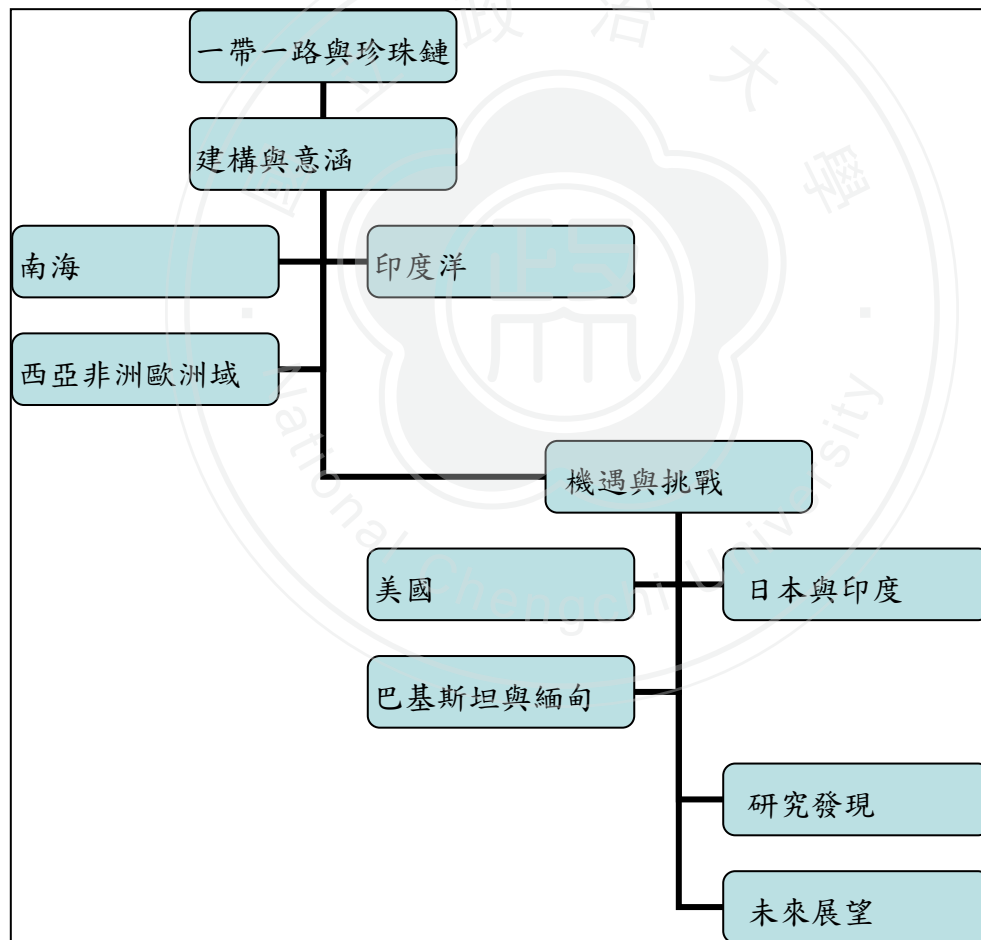


圖 1-6 研究架構圖

本研究自行製圖

二、章節安排

本文分為五個章節，首章為緒論。第二章首先就中國提出一帶一路倡議與發展進行背景研究，探討中國提出一帶一路的規劃與意義，由亞投行與基礎建設計畫的相關資料來佐證目前各國對於此項計畫的參與程度以及各國在中國海上絲綢之路的重要性。第三章就中國珍珠鏈戰略之建構與意涵進行提綱挈領的描述，並以中國東南沿海及印度洋沿岸間的國家進行案例分析。首先透過公開文獻資料整理，了解中國在 2013 年開始倡議一帶一路以來近十年對珍珠鏈戰略區域間的發展與投資，了解中國能源科技政策發展重點及現況。第四章進一步分析中國一帶一路之珍珠鏈戰略面臨的機遇與挑戰，藉此了解周邊大國，如日本、印度、美國，以及因此計畫與中國合作將產生深遠影響的國家，如巴基斯坦與緬甸等對於中國這項策略會做出什麼反應，又會如何影響中國的能源與海洋戰略。

最後一章是本文的總結，綜合上述的討論，歸納中國一帶一路倡議之發展，是否會替中國帶來能源的安定感抑或是會引發原本此區域大國之危機意識，形成更多的區域衝突。

第貳章 一帶一路倡議與發展

第一節 一帶一路之海洋戰略思想

一、一帶一路倡議之起源

一帶一路倡議起源於兩次習近平對外訪問時提出，第一次是 2013 年 9 月在哈薩克提出「絲綢之路經濟帶」，希望以古絲綢之路作為橫軸，建立一條涵蓋自中國西北西南，經中亞連接歐洲的經貿合作區；第二次是同年 10 月，在印尼 APEC 會議上提出與東協共建輻射西亞、歐洲等地區的「21 世紀海上絲綢之路」共同市場。同時，中共十八屆三中全會通過《中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定》，提出要「加快沿邊開放步伐，加快同周邊國家和區域基礎設施互聯互通建設，推動絲綢之路經濟帶、海上絲綢之路建設，行成全方位開放格局」¹這麼大的計劃，絕對不是一、兩年就規劃完成，實際上已蟄伏在中國數十年，只是藉由這兩次外訪，由暗轉明，公開表明中國進行中的事情。

一帶一路倡議在中國之國內、外代表兩個不同的意義。對內是希望藉由一帶一路去除過多的產能。對外是希望提升貿易依存度，達成與周邊國家關係友好。畢竟中國是世界上擁有最多鄰國的國家。中國自從加入 WTO 後，經濟成長連年提升，直到 2010 年超越日本成為全球第二。而今連美國也害怕中國的大國崛起，頻頻發動各種貿易戰及資訊戰，處處想打垮中國，深怕被中國超越，失去國際老大哥的地位。中國國內經濟發展強盛，製造業發達，但是也面臨了已開發國家曾經面臨的問題，產能過剩。如何消耗多餘的產能，成了重中之重。中國的優勢在於，二戰後從積弱的國家一躍而成大國，中國比以往的歐美國家花更少時間邁向

¹ 張廖年仲，**中國大陸研究專書：中國大陸對外關係**，（臺北市：大陸委員會，108 年），頁 175。

先進國家之列，恰好中國鄰近的國家仍舊處於發展中國家階段，中國因為剛剛經歷過這段發展中國家的處境，深知這些國家需要的是什麼，於是提出許多共同繁榮的計畫，中國不要殖民這些國家，也不要占這些國家便宜，中國是來幫助這些國家，協助這些國家發展，自立自強，也由於中國是極權式民主國家，不會干涉這些國家內政，因為這些國家也多半是極權式民主國家，與歐美國家全開放、全民主的國家有一段差距。比起美國都是附條件的幫助發展中國家，中國相較之下更容易被這些國家接受。

然而中國也不是沒有私心，中國希望藉由一帶一路倡議，發展商貿實力的同時，也增強海軍的發展。平時這些港口就是重點轉運站，保證中國可以得到發展經濟必須的天然資源，例如：石油、天然氣等等。中國也可以透過這些港口的連接，輸出國內的產品。戰時，這些港口就可以變成中國的軍備補給地點。相比美國已經佔領經營全球海域如此長久，中國若再不積極擴張、發展海權，往後更沒有據點可供發展，於是中國抓緊這個契機，以商貿當作目的，實際上是在為海上軍事布局。也因為全球化發展得如火如荼，中國勢必走出去，內需市場不能夠為中國提供永續發展的條件。與全球對接才是正確應當做的事情。中國很聰明知道如果計畫名稱是一帶一路戰略，必然引起各國警戒，於是改名稱為一帶一路倡議，希望以互助互通的方式，達成目標。

二、美國海軍對中國圍堵計畫

美國長期獨霸世界，承擔許多國際責任，以保護盟國安全，在全球建立超過400個海外軍事基地，投入大量財力、兵力。美國海外大量駐軍的目的是以保護之名，行監管或擴張勢力之實，包括以「三大島鏈」圍堵中國大陸。²回到1951

² 蔡為民，**中國謀略**，（臺北市：時報文化出版企業，109年），頁51-52。

年代，美國國務卿杜勒斯首先提出以地緣政治關係，圍堵中國為主的概念。除了政治、軍事意涵，也能封鎖海上運輸，控制中國國際貿易物資交流，尤其是石油的控制，控制住海上島鏈就能夠同時制約中國經濟及軍事發展。

第一島鏈，指北起日本群島、琉球群島、沖繩島、接到臺灣，南至菲律賓群島、大巽他群島形成的鍊形島嶼地帶，其中臺灣居於核心戰略地位。位於朝鮮半島南方的韓國有時候也被視為第一島鏈的一部份。該地帶海峽有宗谷海峽、津輕海峽、朝鮮海峽、吐噶喇海峽、奄美海峽、宮古海峽(最寬)、石垣水道(石垣海峽)、與那國海峽及巴士海峽、菲北海峽群，菲律賓南部海峽群等。第二島鏈，指北起日本群島，經小笠原諸島，火山列島、馬里亞納群島、雅浦群島、帛琉群島，延至印尼的哈馬里拉島。用以阻擋中國和當時蘇聯聯手反擊美國，冷戰時期其後方依靠力量是駐紮在澳大利亞、紐西蘭等國的基地群，此為第二島鏈的作用。第三島鏈相對於第一島鏈、第二島鏈來說是以美國夏威夷為中心，北起阿留申群島，南到大洋州一些群島的一道防線。美國太平洋艦隊司令部駐紮在夏威夷群島，所以第三島鏈在美國海軍力量中存在不可替代的重要性。³

隨著中國海外貿易和海外能源需求的增長，以及海洋權益的現狀，中國逐漸感受到島鏈對中國國家安全和海洋權益的潛在與現實影響。從地緣戰略角度看，兩條島嶼帶上的 1.2 萬個島嶼，絕大多數島嶼由其他國家控制，這種地理特性使中國海區具有半封閉性質，臺灣就成為中國通向太平洋的惟一戰略出海口。從中國海洋權益和安全威脅看，儘管中國有著 1.8 萬公里的海岸線，然而西太平洋上一系列大大小小呈弧線型分佈的島嶼卻緊緊地封鎖著中國進出太平洋的門戶，使中國諸海實際上處於一種半封閉狀態。美國在這一系列呈弧線型分佈的島嶼上重

³ 太平洋三大島鏈，欣欣網，<<https://www.jasve.com/zh-tw/cnstravels/5cb59e9ed997e8d182eec937baa355bb.html>>，2021 年 4 月 3 日。

兵把守，將其變成西方國家用來封鎖亞洲大陸的所謂島鏈，因此中國海軍要走向大洋，就必須首先衝破這一道道島鏈。⁴

三、中國海軍的發展

2016年1月1日新華社正式公布「中央軍委關於深化國防和軍隊改革的意見」，目標方面是以「軍委管總、戰區主戰、軍種主建」的原則，以領導管理體制、聯合作戰指揮體制改革為重點，協調推進規模結構、政策制度和軍民融合深度發展改革。⁵海軍是這波改革的受益軍種，隨著中國國家利益全球化發展，各種海洋和海外利益需要海軍軍隊維護。迫使中國大量建造各種艦艇，此時期下水及服役艦艇數量在過去十年快速增加，此外經貿往來繁忙的現在，中國亦需要海外快速反應部隊維護海外利益，海軍擴編勢不可免。⁶

在國防軍事改革中，海軍唯一加強組建的是海軍陸戰隊。中國原本的海軍陸戰規模為一萬多人。截至2021年人數擴張至約5萬人。⁷就柯白(Julian S. Corbett)提及一個任務與一個手段，海軍戰略任務(naval strategy)是指與支援陸上作戰同步向岸遂行兵力投射；手段是指海權國家(sea power)一項牽絆敵國陸上作戰的情形。⁸其中，兩棲戰力投射(power projection)與延伸(power extension)為協助陸上作戰重點。中國國家戰略於鄧小平時期開始由偏重陸權轉為與海權平

⁴ 太平洋上美國封鎖中國的三大島鏈，ITREAD01，〈<https://www.itread01.com/content/1549362632.html>〉，2021年4月3日。

⁵ 丁樹範，**中國大陸研究專書：中國大陸軍事研究**，(臺北市：大陸委員會，108年)，頁195-196。

⁶ 丁樹範，**中國大陸研究專書：中國大陸軍事研究**，(臺北市：大陸委員會，108年)，頁206。

⁷ 中國人民解放軍海軍陸戰隊，**維基百科**，〈<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E4%BA%BA%E6%B0%91%E8%A7%A3%E6%94%BE%E5%86%9B%E6%B5%B7%E5%86%9B%E9%99%86%E6%88%98%E9%98%9F>〉，2021年4月3日。

⁸ Julian S. Corbett, **Some Principles of Maritime Strategy** (Annapolis: U.S.Naval Institute, 1988), pp.15-16.

行。中國將海軍陸戰隊轉型成兩棲部隊，並具備全面作戰能力。⁹是為了鞏固周圍海域、領土¹⁰以及確保石油運輸安全。¹¹

第二節 亞投行組成與現況

2014 年中國頻繁倡議開啟多邊金融組織，年底相繼建立亞洲基礎設施投資銀行與絲路基金，但其實年中才組織了金磚國家開發銀行。中國積極推行「三行」戰略之目的除了遵守中共十八大三中全會和全國財政工作會議精神外，亦是顯現中國很清楚目前國際金融體系不穩定，中國希望藉此提高在國際金融領域之話語權。同時也替「一帶一路」建設尋找資金來源¹²。

一、亞投行之起源

「亞投行」是亞洲基礎建設投資銀行（Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB）簡稱，提供亞太地區國家發展基礎建設之資金來源。亞投行資本額為 1,000 億美元，中國出資一半，成為最主要股東。於 2014 年由 21 個國家代表一同於北京人民大會堂簽署《籌建亞投行備忘錄》，亞投行落成代表中國取得資源、戰略布局加深、區域經濟主導權也掌握在手，中國產能過剩隱憂也可解決。隨著中國經濟實力日益上升，中國已成為全球數一數二對外投資國，拓展「一帶一路」路

⁹ 黃恩浩，中國擴編及重組海軍陸戰隊的軍事戰略意涵，**台灣新社會智庫**，〈<http://taiwansig.tw/index.php/%E6%94%BF%E7%AD%96%E5%A0%B1%E5%91%8A/%E5%85%A9%E5%B2%B8%E5%9C%8B%E9%9A%9B/8726-%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E6%93%B4%E7%B7%A8%E5%8F%8A%E9%87%8D%E7%B5%84%E6%B5%B7%E8%BB%8D%E9%99%B8%E6%88%B0%E9%9A%8A%E7%9A%84%E8%BB%8D%E4%BA%8B%E6%88%B0%E7%95%A5%E6%84%8F%E6%B6%B5>〉，2021 年 4 月 3 日。

¹⁰ 張淑伶，3 分鐘看懂中共南海西沙建設，搶主權行動，**中央社**，〈<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/201703160352.aspx>〉，2020 年 11 月 1 日。

¹¹ 詹姆斯·麥唐諾（James Macdonald），中國的麻六甲焦慮：為什麼全球經濟互賴不會帶來和平？，**關鍵評論**，〈<https://www.thenewslens.com/article/58486>〉，2020 年 11 月 1 日。

¹² 吳福成，中國大陸推動建立多邊開發銀行的戰略思維，**台經院經濟評論**，〈<https://www.apecstudycenter.org.tw/02publication/APCE-188-8-10.pdf>〉，2021 年 4 月 4 日。

線，可使中國國內熱錢有處可去。由於目前國際上美國在經濟最為強勢，中國推出亞投行很明顯是阻擋了美國的主導權，不難推想，美國本身拒絕參與亞投行外也阻擋其盟友參加。在狀況尚不明朗下，各國依舊表達參與意願。¹³

2013 年時亞投行概念首次提出，隔年由 21 個國家代表一同於北京人民大會堂簽署《籌建亞投行備忘錄》，於 2016 年時正式營運。至 2017 年就有關北京空氣質量改善項目，貸款總額達 2.5 億美元。¹⁴2018 年時，亞投行已在 12 個成員國開展了 24 個基礎設施投資項目，貸款總額 42 億美元。至 2020 年時，亞投行已融資高達 2 百億美元（約新台幣 5,800 億元）的基礎設施。¹⁵

二、絲路基金的組成及發展

絲路基金的理念是協助一帶一路沿線國家透過融資方式獲取資金，以進行該國國內各項基礎設施建設。

有關絲路基金的組成與發展，出資者為中國外匯儲備、中國投資有限責任公司、中國進出口銀行、國家開發銀行共同出資。¹⁶成立時間為 2014 年 12 月 29 日，董事長為謝多，絲路基金資本額為 400 億美元和 1000 億人民幣，目的為推動亞洲地區經濟發展。業務內容為替「一帶一路」框架內經貿合作和雙邊多邊互

¹³ 李佳欣，什麼是亞洲基礎建設投資銀行（AIIB）？，**焦點事件**，<<https://eventsinfocus.org/issue/s/167>>，2021 年 4 月 3 日。

¹⁴ 圖解亞投行，**中國文化研究院**，<https://chiculture.org.hk/tc/china-today/47>，2021 年 4 月 3 日。

¹⁵ 邱惠鈺，亞投行建設遭民間團體批評不透明又危害環境，**上報**，<https://www.upmedia.mg/news_info.php?SerialNo=94700>，2021 年 4 月 3 日。

¹⁶ 公司概況，**絲路基金官網**，<<http://www.silkroadfund.com.cn/cnweb/19854/19858/index.html>>，2021 年 4 月 3 日。

聯互通提供融資。截至 2019 年，絲路基金已投資金額為 123 億美元，投資地點為南亞、南亞、中亞、西亞、北非、歐洲、北美以及南美等國家和地區。¹⁷

三、上合組織銀聯體

中國所參與區域合作組織中，上海合作組織是非常特別的一個，該組織主要目的是打擊極端、恐怖、分裂等 3 種主義，維持參與國之國境安全。除了安全因素，中國也藉由此組織與中亞多國達成經濟上合作，避免與俄國因為爭奪中亞經濟利益而產生間隙。¹⁸上合組織組成國家有三大類，第一類為成員國，計有中國、俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克、烏茲別克、巴基斯坦和印度，第二類為觀察員國，分別是蒙古、白俄羅斯、伊朗、阿富汗，最後是對話夥伴，成員為亞美尼亞、亞塞拜然、柬埔寨、尼泊爾、斯里蘭卡、土耳其。¹⁹

上海合作組織銀行聯合體（上合組織銀聯體）是根據 2005 年 10 月 26 日批准的《上合組織框架下銀聯體合作協定》成立。它是為上合組織成員國政府支援的優先投資專案提供融資和銀行服務的機制。2020 年 4 月 24 日，俄羅斯對外經濟銀行國家發展集團，在莫斯科主持召開上海合作組織銀行聯合體（銀聯體）成員銀行專家和協調員視訊會議。俄聯邦對外經濟銀行董事會副主席季馬科娃在進行會議總結時指出，在當前形勢下，上合組織銀行聯合體的作用明顯增強。與政府機構密切合作，實施國家補貼和優惠融資方案，配合國家倡議鋪設供應鏈，為中小企業投資專案提供資金，已經成為銀聯體在穩定成員國經濟方面的主要任

¹⁷ 「絲路基金董事長：已簽約 34 個項目承諾投資金額約 123 億美元，中華人民共和國商務部走出去平台」，〈<http://fec.mofcom.gov.cn/article/tzhzcj/xgzx/201912/20191202920473.shtml>〉，2021 年 4 月 3 日。

¹⁸ 羅金義，王家豪，俄中在中亞的角力：上海合作組織的視角，**關鍵評論**，〈<https://www.thenewslens.com/article/1215281>〉，2021 年 4 月 4 日。

¹⁹ 上海合作組織，**維基百科**，〈<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%8A%E6%B5%B7%E5%90%88%E4%BD%9C%E7%BB%84%E7%BB%87>〉，2021 年 4 月 4 日。

務。²⁰至於如何強化銀聯體合作，歐陽衛民，中國國家開發銀行行長，有幾點規劃，首要確實達成「一帶一路」倡議項目合作，再來維持就業穩定，減少經濟受疫情影響，使國際貿易恢復運行，最後是強調跨境本幣結算，達到順暢區域貿易投資。²¹

中國外交部副部長樂玉成於 2020 年指出，上合組織是新區域組織的成功範例，維護國境安全與社會安定的同時，也促成區域國家間經濟發展。²²上合組織成功與「一帶一路」呼應，這是種全新的國際治理，完成「五通」—民心相通、政策溝通、設施聯通、資金融通、貿易暢通，創造彼此政治、經濟、文化各項領域中共同利益與責任。²³

四、人民幣國際化

資金融通作為「一帶一路」建設的基礎，目的是要打通資本要素流動。重要成就為人民幣國際化進程加速，促進了資金融通。推動中國人民幣跨境支付是推動人民幣國際支付功能的第一步。2016 年跨境人民幣收付金額合計 9.85 億元，佔同期本外幣支付總額的 25.2%；使用人民幣進行跨境結算的企業達到 24 萬家。

截至 2017 年底，在跨境人民幣收付規模中，與「一帶一路」沿線國家跨境收付金額達到 1.36 萬億元，佔全球金額的 14.7%。在中國全球跨境人民幣收付總額中，中國香港、台灣和澳門地區分別佔 49.7%、3.3% 和 1.7%，合計佔比 54.7%。

²⁰ 上海合作組織銀行聯合體：合作無國界，上海合作組織秘書處，<<http://chn.sectsc.org/news/20200430/644687.html>>，2021 年 4 月 4 日。

²¹ 上合組織銀聯體舉辦網路研討會 國開行：為上合區域經濟穩定和復蘇提供金融支持，新華網，<http://www.xinhuanet.com/money/2020-04/26/c_1125907404.htm>，2021 年 4 月 4 日。

²² 李依環、呂騰龍，習近平將出席上海合作組織成員國元首理事會第二十次會議，中國共產黨新聞網，<<http://cpc.people.com.cn/BIG5/n1/2020/1106/c64094-31920786.html>>，2021 年 4 月 4 日。

²³ 中國人民大學重陽金融研究院高級研究員，上合組織加一帶一路，新華網，<http://www.xinhuanet.com/globe/2018-06/19/c_137264410.htm>，2021 年 4 月 4 日。

剩餘的 45.3% 中，「一帶一路」沿線國家佔比為 14.7%，主要集中在東南亞地區，分別是新加坡(9%)、越南(1.1%)和馬來西亞(1%)。2017 年中國與周邊的「一帶一路」沿線國家人民幣跨境收付規模逆勢提升，與柬埔寨提升 19 倍，與汶萊提升 7 倍，與馬來西亞、菲律賓、烏茲別克斯坦等 9 個周邊國家的人民幣收付總規模提升 50% 以上。這說明，人民幣跨境收付集中於東南亞的狀況已在改變，與東亞、西亞和南亞周邊國家的人民幣跨境收付規模逐步提升。

人民幣投資貨幣的功能開始顯現。人民幣在金融市場上作為存款貨幣、債券計價貨幣、股票計價貨幣的使用。2017 年 6 月，美國指數編制公司摩根士丹利旗下國際資本(MSCI)宣佈，從 2018 年 5 月底開始將中國 A 股納入新興市場指數。2018 年 3 月，彭博宣佈從 2019 年 4 月底起分 20 個月逐步將中國國債和政策性銀行債券納入彭博巴克萊全球綜合指數，人民幣將成為繼美元、歐元、日圓之後的第四大計價債券貨幣。2016 年 10 月 1 日，國際貨幣基金組織正式將人民幣納入特別提款權貨幣籃子，給予人民幣權重 10.92%，在美元和歐元之後，位居第三。²⁴

國際貨幣體系嚴重缺陷可由 2008 年美國次級房貸風暴看出，但改革曠日廢時，主張人民幣國際化在中國國內成為主要訴求，於是中國開始進行一連串人民幣國際化措施。若一國貨幣在本國以外發揮交易媒介、計價標準和價值儲藏的功能，就代表國際化成功。國際貨幣的產生其實是競爭結果，有時候自然發生，也時候是人為推動。從歷史來看，成為國際貨幣的條件有以下情形：對外交易及經濟規模大、貨幣發行國可自由兌換、該國金融部門發展程度及金融市場的自由化程度、該國幣值穩定性及其國內資產提供合理的投資報酬率、該國是否擁有吸引人的「社會資本」(social capital)與「文化財」(cultural goods)。國際上，身為強

²⁴ 林健忠，**一帶一路與香港**，(香港：三聯書店，2020 年)，頁 50-52。

勢貨幣之國家，除了經濟實力外，社會制度、經濟、政治等也相對受肯定。貨幣國際化的利益有七種：國際鑄幣稅收益、福利水準提高、節省融資成本、金融收益、節省貨幣兌換成本且消除匯率風險、節省國際準備、提高在國際金融事務的影響力。²⁵

中國作為一個泱泱大國，經濟實力已經超越日本，並且急起直追美國，對於貨幣政策，自然也有一套新的想法。若是中國順利推展一帶一路，不久的將來，人民幣國際化是可以預期的結果。因為從中國推出這一系列的政策，完全就是為了人民幣國際化在預做準備。10 年前學者專家可能還不相信，人民幣能夠做為國際貨幣，但是隨著一帶一路的展開，再多的不可能也逐漸變成可能了。

貨幣國際化的必要條件之一是跨國資金進出自由，但於 2015-2016 年外匯存底巨額流失後，中國政府卻緊縮了對資金外移的控制；近年來國進民退的經濟政策，使得投資者對中國經濟的進一步市場化、自由化產生疑慮；而國際間對中國國力迅速崛起後，在外交上的戰狼姿態，心生警惕。這些或多或少都妨礙了人民幣國際化的進程。

雖然，人民幣在短期內尚不能挑戰美元霸權，但人民幣作為國際貨幣的地位日益上升，卻是可預見的長期趨勢。當新冠病毒疫情重創全球經濟之際，中國雖是疫情的引爆點，政府卻能夠強力迅速控制疫情，成為 2020 年唯一得以成長的世界主要經濟體。中國整體經濟實力繼續增強是人民幣國際化的最大後盾。

此外，中國趁美國川普政府錯誤貿易政策之機，簽下了以中國為核心的亞太地區十五國自由貿易協定 RCEP（區域全面經濟夥伴協定），這個以經濟總量而言全世界最大的自由貿易區，將有助於促進人民幣的國際化。

²⁵ 黃志典，人民幣國際化的現況、路徑與策略分析，**問題與研究**，第 53 卷第 3 期，2014 年，頁 3-7。

中國政府雖因其內部考量，在政策上偶有反覆，但其推動人民幣國際化的方向與決心堅定不移。值得注意的是規畫已久的數位人民幣，預計 2022 年初北京冬季奧運時大規模推出。並且，從去年五月開始，對取得資格的國際投資機構投資境內資本市場，中國政府即已不再設定限額。²⁶

第三節 一帶一路中的基礎建設計畫

基礎設施互聯互通，包含海陸空航線建設、通訊設備建設以及全球衛星地位系統建設等等是「一帶一路」重點項目，例如：港口、公路、鐵路等交通項目。亞洲之間與亞歐非之間若欲形成密集之網路流通，沿線國家之基建規劃、技術對接就十分要緊。²⁷

一、海港建設

「一帶一路」中的一路是指海上絲綢之路，包含海運基礎設施建設、海運路線開拓、海港碼頭建設以及海運路線的營運。截至 2018 年底，中國與其他國家簽訂的雙邊和區域海運協定總數達 38 個，覆蓋「一帶一路」沿線 47 個國家，參與希臘比雷埃夫斯港、斯里蘭卡漢班托塔港、巴基斯坦瓜達爾港等 34 個國家 42 個港口的建設經營。²⁸中國規劃的「21 世紀海上絲綢之路」西線，由南海過馬六甲海峽進入印度洋向西，此航線是中國與南亞、中東、歐洲、非洲等海外市場聯繫的途徑，也是油氣進口主要管道。周圍除了有海盜，亦具有敵意國家阻截航路

²⁶ 龔天行，人民幣國際化力抗美元霸權（下），聯合新聞網，<<https://udn.com/news/story/121739/5233246>>，2021 年 4 月 4 日。

²⁷ 香港青年協會，互聯互通·一帶一路的基建項目，「一帶一路一友情」計劃，<<https://m21.hk/friendship/%e4%b8%80%e5%b8%b6%e4%b8%80%e8%b7%af%e5%a4%9a%e5%aa%92%e9%ab%94%e6%95%99%e6%9d%90/%e4%ba%92%e8%81%af%e4%ba%92%e9%80%9a-%e4%b8%80%e5%b8%b6%e4%b8%80%e8%b7%af%e7%9a%84%e5%9f%ba%e5%bb%ba%e9%a0%85%e7%9b%ae/>>，2021 年 4 月 4 日。

²⁸ 林健忠，戴金平，「一帶一路」與香港，（香港：三聯書店，2020 年），頁 56。

的風險，中國為了保護此航線，積極爭取與周邊國家合作建設港口及沿海物流基地設施，推動海上運輸聯通。包含緬甸馬德島港(Maday Island Port)、巴基斯坦瓜達爾港(Gwadar Port)、孟加拉吉大港(Chittagong Port)、斯里蘭卡漢班托塔港(Hambantota Port)與科倫坡港口城(Colombo Port City)、坦尚尼亞加莫約港(Bagamoyo Port)等地皆可見到中國政府及企業參與建設、投資的身影。²⁹

「21 世紀海上絲綢之路」是一條由沿線節點港口互聯互通所構成，輻射港口城市及其腹地的金融貿易網絡和經濟帶，港口、道路的聯通設施在 21 世紀絲綢之路建設中居於重要基礎地位。並且面臨三項挑戰，首先是中國國內各地區之協調問題，例如西南諸省應面相東南亞、南亞，重點拓展大湄公河流域和孟中印緬經濟走廊，北部灣地區作為連接西南諸省的出海通道，廣東、福建、浙江、上海、江蘇、山東等省市應重點拓展東南亞和印度洋沿岸的南亞、西亞、非洲地區、南太平洋島國和拉美地區。山東、河北、遼吉黑三省應面相東北亞，開拓北極航線，直達歐洲。再者是面對日美印度等大國對於中國在此區域積極經營感到不安而防備動作頻頻。最後是資金的來源確保，因亞洲基礎建設因為成本高，利潤未知。³⁰

二、陸地建設

(一)中歐班列

中歐班列自 2011 年 3 月重慶開往德國杜伊斯堡首發以來，已開通西中東三條通道：西部經新疆阿拉山口或霍爾果斯出境，中部從華北轉內蒙古二連浩特離

²⁹ 張凱銘，中國 21 世紀海上絲綢之路戰略之研究，*台灣國際研究季刊*，第 13 卷，第 1 冊，(2017/春季號)，頁 149-150。

³⁰ 劉宗義，21 世紀海上絲綢之路建設與中國沿海城市和港口的發展，*深圳港口協會會刊*，(2015/7)，頁 149-150。

境，東部沿海由內蒙古滿洲里綏芬河跨境。從成都、西安、鄭州、武漢、蘇州、廣州等數十地絡繹不絕開往歐洲 90 多個城市。歐盟統計局數據顯示，今年前兩個月，中國已逾 2000 班貨運列車開往歐洲，是去年同期新冠肺炎疫情爆發時的兩倍。中歐班列總開行量同比增長 50%，是 2016 年的 7 倍。其中長三角開行 523 列、發運 5.07 萬標準貨櫃，是去年同期一倍多。浙江義烏等地更一櫃難求。蘇伊士運河 2021 年 3 月 23 日至 29 日「塞船」一周，至少 369 艘貨船含 25 艘油輪被堵。據統計，全球海運物流貨船約 15% 行經蘇伊士，每天約 30 艘重型貨船，塞一天就塞 5.5 萬個貨櫃。德國安聯保險集團估算，這一周全球貿易為此損失 60 億到 100 億美元。

英國《金融時報》以〈中國歡迎「鋼駱駝」把商品運往歐洲〉為題報導，隨著歐洲需求高漲，中國製造商紛紛轉向「鋼駱駝」（貨運列車），尋求透過陸路出口商品，藉以避開面對貨櫃短缺、運費上漲和運輸延誤等海運延誤問題，進而推動洲際鐵路貨運量激增。³¹

安全、快捷、成本低，是更多客戶選擇中歐班列的直接原因。新冠肺炎疫情暴發以來，在國際客運航線停飛、公路受阻、水運停滯等情況下，中歐班列成為中外企業進出口的主要運輸通道。有外媒感嘆道：疫情期間，中歐班列的運行次數不減反增，這展現出「一帶一路」在擴大貿易與商業交往中頗有潛力的一面。

32

(二)中歐陸海快線

³¹ 李文輝，蘇伊士運河塞船效應 中歐班列迎大運，中時新聞網，〈<https://www.chinatimes.com/newspapers/20210405000090-260301?chdtv>〉，2021 年 4 月 5 日。

³² 葉子，中歐班列跑出了新速度（十三五·中國印象（17）），人民網，〈<http://politics.people.com.cn/BIG5/n1/2020/1207/c1001-31957142.html>〉，2021 年 4 月 5 日。

「海上絲路」和「陸上絲路」在歐洲交會地點為南起希臘比雷埃夫斯港及北至匈牙利首都布達佩斯。中歐陸海快線正式開通於 2014 年 6 月。貨運時間較以往由漢堡、鹿特丹路線縮減 7-10 天。該線於 2014 年運行 100 多次，5 年後運行達 1000 次上下，對希臘經濟產生顯著幫助。該航線為匈塞鐵路擴增版，加強鄰近國家人、物、經、情報之互通往來。³³

2020 年 3 月新冠肺炎在中歐地區爆發，各國嚴格邊境管制，奧地利、捷克、斯洛伐克、匈牙利政府同時宣布國家處於緊急狀態，工業活動停擺，各國公路封閉，物流運輸遭到嚴重影響。此時中歐陸海快線當年 1-4 月份業務實現貨運量同比增長 52%，開行班列數同比增長 53%。目前世界上有三條橫貫歐亞的貿易運輸通道，其一是傳統的經東亞、南中國海、印度洋、蘇伊士運河、地中海到西北歐港口的路線。其二是中國經中亞、俄羅斯、東歐到達歐洲腹地的貨運班列。其三，就是中歐陸海快線，以「陸海聯運」方式，海運貨櫃到達比雷埃夫斯港後，通過匈塞鐵路抵達奧地利、捷克、波蘭等中歐國家。³⁴

³³ 單宏鑫，新琥珀之路產生中歐陸海快線，央視網，<http://m.news.cctv.com/2019/11/11/ARTIIfh5EAsACyfnrZiM3dQH191111.shtml>，2021 年 4 月 5 日。

³⁴ 蔡為民，中國謀略：新全球化下中國一帶一路的經濟與戰略布局，(台北市：時報，2020)，頁 78。



圖 2-1 中歐陸海快線

本研究自行製圖

資料來源：「圖解：中歐陸海快線啟動打造」，人民網，<http://world.people.com.cn/n/2014/1218/c1002-26231591.html>，2021 年 5 月 8 日。

(三) 泛亞鐵路

「泛亞鐵路」規劃三條路線，東線從泰國、柬埔寨、越南、至中國昆明。中線由泰國往北至、寮國、中國昆明，往南由泰國至馬來西亞、新加坡。西線由泰

國、緬甸至中國昆明，全長計 14,110 公里，其中 1577 公里在中國境內，總投資額達到 150 億美元。³⁵



圖 2-2 泛亞鐵路

資料來源：「泛亞鐵路的夢想與實踐」，<https://www.yzzk.com/article/details/%E5%B0%81%E9%9D%A2%E5%B0%88%E9%A1%8C/2021-03/1609989828085/%E6%B3%9B%E4%BA%9E%E9%90%B5%E8%B7%AF%E7%9A%84%E5%A4%A2%E6%83%B3%E8%88%87%E5%AF%A6%E8%B8%90>，2021 年 5 月 8 日。

³⁵ 馮並，當中泰高速鐵路終於動工之際，來看看中國在泛亞鐵路背後的盤算，**關鍵評論**，<<https://www.thenewslens.com/article/90030>>，2021 年 4 月 5 日。

高速鐵路及普通鐵路建設工程為中國外交重要手段之一，有關東協自由貿易區中，一帶一路基礎建設項目，進展如火如荼的泛亞中線條路由中國與寮國及泰國共同開發，完工後對中國來說經濟效益不言可喻。

泛亞鐵路中線，途經寮國及泰國，建設進度如下，首先是寮國與中國間的鐵路名稱為中老鐵路(分為寮國段與中國段)，中國在寮國段投入 374 億人民幣，在中國段投入 505.45 億人民幣經費建設。其中寮國段有 70% 的股份為中國所有。預計中國段於 2021 年底通車，效益為西雙版納至昆明車程 3 小時，時速 160 公里。昆明至寮國永珍可當日抵達，總長度為中國段 508.53 公里，寮國段 414 公里。技術方面，中老鐵路全線使用中國設備技術，為普通鐵路。³⁶再來是泰國與中國間的鐵路名稱為中泰鐵路，目前建設第一期工程長度為 253 公里，中國投入 7 億 4,000 萬美元³⁷，具有 10% 股權，預計 2027 年底通車範圍為曼谷至呵叻段，技術為時速 250 公里之泰國首條標準高速鐵路，另外整個中泰鐵路總長度為 617 公里。³⁸

三、空中建設

空中運輸基礎設施建設，包括機場建設、航線線路開拓和運營等方面。根據中國民用航空局的公開數據，「一帶一路」倡議提出後 5 年內，中國航線網路已覆蓋 40 多個「一帶一路」沿線國家，與沿線 62 個國家簽訂了雙邊政府間航空運輸協定，「一帶一路」航線客運人次超過 1 億人，國際航線由 381 條增至 784 條，45 個沿線國家實現直航，每周 5,100 個航班。

³⁶ 春城晚報，昆明⇌西雙版納僅 3 小時！中老鐵路 12 月全線開通！，**新浪網**，<<https://news.sina.cn/2021-03-11/detail-ikkntiak8440437.d.html>>，2021 年 4 月 5 日。

³⁷ **China Global Investment Tracker**，<<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>>，2021 年 5 月 9 日。

³⁸ 自由時報，一帶一路幻滅，泰國大米換高鐵計畫一波三折，**自由時報**，<<https://ec.ltn.com.tw/article/breakingnews/3610019>>，2021 年 7 月 22 日。

「一帶一路」頭 5 年內，機場建設方面成果計有馬爾代夫維拉納國際機場、阿爾及利亞阿爾及爾新機場、尼日利亞阿布賈機場、巴基斯坦瓜港新機場、巴基斯坦伊斯蘭堡國際新機場、烏干達恩德培國際機場、多哥納辛貝·埃亞德馬國際機場，以及安哥拉的奎托機場、羅安達國際機場和卡賓達機場等機場建設。³⁹

四、通訊設備建設

「數字絲綢之路」是中國大陸近年在「一帶一路」框架下積極推動的政策，旨在以多向並進的方式擴大與週邊國家間的網路資訊合作。「數字絲綢之路」在一定程度上可被視作「一帶一路」和「網絡強國」兩項戰略藍圖的交會，對於歐亞區域整合及網路科技發展前景皆具影響，該倡議的規劃背景與實踐內容，將可產生正反兩面影響，值得關注。⁴⁰

習近平在 2017 年舉辦的首屆「一帶一路」國際合作高峰論壇上提出：「我們要堅持創新驅動發展，加強在數字經濟、人工智能、納米技術、量子計算機等前沿領域合作，推動大數據、雲計算、智慧城市建設，連接成 21 世紀的數字絲綢之路」。兩年來，國家發改委國際合作中心作為執行機構致力於推進數字絲綢之路合作。迄今，中國同 16 個國家簽署關於建設數字絲綢之路的諒解備忘錄，已有 12 個國別正在編制行動計劃。⁴¹

「一帶一路」倡議提出以來，在互聯網通訊系統的建設方面取得階段性成果。在固定寬頻接入方面，沿線國家光纖接入用戶持續增長，部分國家增速超過 10%。移動互聯網方面，除了巴勒斯坦外，全部「一帶一路」沿線國家均已建成

³⁹ 林健忠，戴金平，**一帶一路與香港**，(香港：三聯書店，2020 年)，頁 57-58。

⁴⁰ 張凱銘，數字絲綢之路倡議的內涵與影響，**財團法人海峽交流基金會**，〈<https://www.sef.org.tw/article-1-129-4716>〉，2021 年 4 月 5 日。

⁴¹ 黃勇，數字絲綢之路建設成為新亮點，**人民網**，〈<http://finance.people.com.cn/BIG5/n1/2019/0422/c1004-31041928.html>〉，2021 年 4 月 5 日。

3G 網路。在信息通道建設方面，中國參與了涵蓋中、緬、越、泰、老和東等 6 國的大湄公河次區域信息高速公路，設計承建馬來西亞-柬埔寨-泰國海底光纜系統，援建東、老、緬三國境內信息高速公路工程，中國-泰國「北斗衛星增強系統基準站」和中國-老撾「老撾 1 號」相繼啟動。⁴²

第四節 一帶一路倡議與珍珠鏈戰略

一、珍珠鏈戰略的起源

中國為貿易往來及保障能源需求，串起運輸石油及海上貿易的安全網路，途經孟加拉、緬甸、巴基斯坦、斯里蘭卡等東南亞沿線各國港口，被美國國防部的一份由博思管理顧問公司（Booz Allen Hamilton）提出之能源安全報告指為「珍珠鏈戰略計劃」。2013 年中國國家主席習近平又提出更有效率之發展計畫，藉由延伸海上絲綢之路腹地，發展港口國家聯內交通道路，成為一帶一路基礎建設項目。⁴³美國國防部《2020 中國軍力報告》（2020 Report on Military and Security Developments Involving the People's Republic of China）亦提及中國透過向他國港口經營、租賃行為，從事帶有軍事色彩活動，將活動領域一路由東南亞延伸至西非，達到「戰略珍珠鏈」。⁴⁴

二、中國與珍珠鏈戰略國家友好互動

中國藉由友好互助的目標，提出「一帶一路」倡議，相繼對東南亞各國提出符合中國自身利益以及協助該國之各項如經濟、軍事協助。雖然中國向來否認有

⁴² 林健忠，戴金平，**一帶一路與香港**，（香港：三聯書店，2020 年），頁 61。

⁴³ 楊永明，中國珍珠鏈戰略計劃：租借港口是為了包圍印度？，**關鍵評論**，<<https://www.thenewslens.com/article/101529>>，2021 年 4 月 5 日。

⁴⁴ 王穎芝，先別管新冷戰了！中印熱戰來勢洶洶，中國欲打通泰國運河包抄印度，**風傳媒**，<<https://www.storm.mg/article/2999396>>，2021 年 4 月 5 日。

珍珠鏈戰略，但是美國卻一再突顯中國租界港口、建立海上據點的行為與珍珠鏈戰略無二致，這些據點可以提供中國海軍的遠洋補給。比較重要的珍珠鏈戰略國家有以下幾個，巴基斯坦的瓜達爾港、斯里蘭卡的漢班托塔港及科倫坡港、孟加拉的吉大港、緬甸的實兌港等⁴⁵。其中巴基斯坦與中國簽有 460 億美元的合作協定，由中國協助建設巴國之鐵、公路及發電廠等基礎設施。並且提供巴國軍事方面協助，例如：軍售以及技術轉移。相對的巴國給予中國的好處是讓中國的軍艦可以停靠在巴國的瓜達爾港。另外中國則提供斯里蘭卡 15 億美元興建港口，但是斯里蘭卡因還不出貸款將漢班托塔港租給中國 99 年。⁴⁶

中國藉由與珍珠鏈戰略國家友好互動，突破美國所設下第一島鏈的封鎖限制，中國往昔只重視陸軍，因為中國地大物博，而且剛從革命復甦，實在是沒有興趣及心力向海外發展，然而自從加入世貿組織，中國 GDP 連年上漲後，最近遇到瓶頸，開始緩成長，中國也在思考如何走下一步，最終決定向外擴張。殖民是上個世紀的事情，中國不可能殖民海外，於是藉著發達貿易，中國展開一帶一路，海上貿易不可避免存有諸多風險，一來是海盜，二來是各國間勢力均衡問題。中國原本也小心翼翼不碰觸這議題，直到最近中國各方面羽翼已豐，開始爭奪南海資源，除了擴建人工島礁，也不停穿越美國對他進行多年的島鏈封鎖。有消息指出，美國傾向後縮第一島鏈，將第二島鏈的關島提升為太平洋軍事重心。⁴⁷中國在南太平洋推動「一帶一路」，有兩個影響，第一個影響是巴布亞紐幾內亞、萬那杜、斐濟、東加等中國邦交國積欠中國高額基建債務。第二個影響是中國軍

⁴⁵ 陳奕成，由珍珠鏈戰略探討中共海軍潛艦未來佈局與發展，**海軍學術雙月刊**，第 50 卷第 2 期，2016 年，82 頁。

⁴⁶ 康世人，中國珍珠鏈戰略包圍印度尋破口，**中央通訊社**，<<https://www.cna.com.tw/topic/newsworld/113/201806010004.aspx>>，2021 年 4 月 5 日。

⁴⁷ 李佳欣，冷戰後的島鍊部署，**焦點事件**，<<https://eventsinfocus.org/issues/175>>，2021 年 4 月 15 日。

力可突破第一島鏈，然而位於第二島鏈後方的諸南島小國，各各皆位處地緣政治要衝，這些島國該如何自處將會影響整個區域穩定與發展。⁴⁸

三、一帶一路倡議延續珍珠鏈戰略

麻六甲困境是指中國不論是貿易路線、能源供給路線都很依賴麻六甲海峽。⁴⁹而瓜達爾港似乎可為中國解套，改走陸路，可以降低運輸成本，也可以減少路程中的不確定性。若是打通瓜達爾港，往來阿拉伯海及波斯灣對中國來說方便許多。往後上海洋山深水港—巴基斯坦瓜達爾港—馬來西亞皇京深水港，可成為一「海上絲綢之路」的轉運站。⁵⁰

中國藉由一帶一路倡議將珍珠鏈戰略改頭換面並且重新包裝，開展地緣戰略。中國一帶一路的政策實踐偏向尼古拉斯·斯皮克曼 (Nicholas John Spykman) 對邊緣地帶的論述，而不是海權論或陸權論，但幾個跡象顯示一帶一路推動意味中國正在歐亞大陸追求經濟上的生存空間，除希望打通連結歐亞各國的市場之外，更重要的是確保油氣的運輸及擴大海外市場，特別是企業的走出去。第一，從中國與一帶一路沿線國家的互動來看，中國很明顯地更重視尼古拉斯·斯皮克曼 (Nicholas John Spykman) 論述之邊緣地帶國家。在 2011 年到 2013 年及 2014 年到 2016 年間，中國與中東、南亞、東南亞國家的互動次數較其他國家來得顯著，例如印度、巴基斯坦、阿富汗、斯里蘭卡、馬來西亞、越南、泰國等國家。這樣的趨勢顯示對中國來說，中東、南亞及東南亞國家構成的海上絲綢之路的重要性高於古代絲綢之路。第二，中國對油氣的需求及對全球能源政治版圖的理解

⁴⁸ 李秉芳，台索斷交背後，是中國突破第二島鏈美國防線，**關鍵評論**，<https://www.thenewslens.com/article/124856>，2021 年 4 月 15 日。

⁴⁹ 王穎芝，先別管新冷戰了！中印熱戰來勢洶洶，中國欲打通泰國運河包抄印度，**風傳媒**，<https://www.storm.mg/article/2999396>，2021 年 4 月 5 日。

⁵⁰ 徐維遠，擁瓜達爾港、開卡拉運河！帶路珍珠鏈 貫穿印太封鎖，**中時新聞網**，<https://www.cinaintimes.com/newspapers/20171126001183-260301?chdtv>，2021 年 4 月 5 日。

促使中國以特定的方式追求生存空間。迄今為止，中東仍是全球最大的石油及天然氣蘊藏地，同時也是最主要的能源市場。然而，檢視中國與位處一帶一路之中東國家的互動，很清楚地呈現中國較偏好與波斯灣地區的特定國家互動，例如伊朗、阿富汗等長年因戰略或政治因素而被歐美國家孤立的國家。而在與非波斯灣地區產油國的互動中，中國則較傾向與俄國及哈薩克強化往來，這樣的趨勢似乎與中石油經濟技術研究中心海外投資環境研究室前主任徐小杰在 1997 年的論述相似，亦即非洲的馬格裏布（Maghreb）地區，經中東波斯灣到環裡海地區，再到俄羅斯的西伯利亞和遠東地區形成的石油心臟地帶蘊藏全球 68% 的石油與 75% 的天然氣儲量，而這個重要性對中國未來的油氣來源將有不可替代的戰略價值。第三，中國對關鍵通道的追求已從能源安全擴展到軍事安全。早年傳聞中國希望在波斯灣、南亞等地建立珍珠鍊，成為連接中國與油氣產地的管道，這樣的現象在中國的海上絲綢之路更形顯著，中國嘗試將其斯里蘭卡、巴基斯坦或孟加拉投資的海港——可倫坡（Colombo）、瓜達爾（Gwadar）或喀拉蚩（Karachi）——從民用轉化為軍用，並曾將之作為海軍遠洋行動的補給站之一。例如巴基斯坦近期將瓜達爾港租借中國使用，而中國也以協防該港安全為名贈送兩艘軍艦。這樣的現象其實是一種安全需求的擴大，也就是中國能源安全的需求不再是來源的問題，更重要的是運輸的考量，經濟也不再是政策唯一考量，軍事能力延伸成為政策考量重點。⁵¹

⁵¹ 游智偉，中國一帶一路的推動：古典地緣政治的解釋，**全球政治評論**，第 67 期，2019 年 7 月，頁 81-82。

四、一帶一路倡議是珍珠鏈戰略和平升級版本

一帶一路順利發展的話，會在現存國際關係上形成兩種局面，首先由於一帶一路是國際間共同投資，各國為了自身利益，勢必會愛惜建設成果，戰爭機率下降。再來是中國此舉動，很明顯是以自身為主軸重新劃分區域勢力，自然造成受影響的國家反彈。為了降低戒心，中國官方不斷以和平互助為核心宣傳相關理念。例如：習近平在 2017 年 5 月一帶一路高峰論壇揭示：「一帶一路不是另起爐灶、不會干涉他國內政，不會輸出社會制度和發展模式，不會重複地緣博弈的老套路、不會形成破壞穩定的小集團」。⁵²由此可見中國操作兩手策略的高明之處，一來要周邊國家與他合作，一來又因為合作而加深對中國之依賴。

中國藉由一帶一路政策實現與各國家互通有無並且達成多邊主義。2020 年因疫情影響，亞投行第 5 屆會議以視訊展開，從 2013 年成立至今成員國由 57 國增為 102 國，並且提供約 200 億美元基建融資。習近平在會議中強調「中國始終支持多邊主義、踐行多邊主義，以開放、合作、共贏精神同世界各國共謀發展」。學者指出中國是暗指美國單邊主義對世界負面影響。⁵³中國更進一步於 2021 年發布「新時代的中國國際發展合作」白皮書。內容強調中國國際發展合作規模穩步成長，「並更多向亞洲、非洲地區最不發達國家和『一帶一路』發展中國家傾斜」。「中國透過支持其他發展中國家減貧事業，為推動落實聯合國 2030 年可持續發展議程積極貢獻力量」。「中國堅持共同、綜合、合作、可持續的安全觀，向

⁵² 錢尹鑫，中國大陸在南海的戰略視野與未來趨向之研析，*海軍學術雙月刊*，第 51 卷第 5 期，2017 年，32-33 頁。

⁵³ 賴言曦，習近平亞投行談多邊主義未提一帶一路 學者：化解圍堵，*中央通訊社*，<<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/202007290192.aspx>>，2021 年 4 月 15 日。

其他國家提供力所能及的支持，為應對重大挑戰和完善全球治理體系貢獻中國力量。」⁵⁴

中國式外交呈滾動發展自 1990 年代提出「大國外交」後，即積極經由「論壇外交」和「訪問外交」，緩步朝「輸出利益」模式拓展外交，經營國際社會影響力。上海合作組織、北韓核武危機的「六方會談」等安全議題屬於中國「北方外交戰略」；中非合作論壇、博鰲亞洲論壇等經濟議題屬於中國「南方外交戰略」。此種外交戰術之地緣性質與一帶一路地緣構成相契合。「一帶一路不是一個實體和機制，而是合作發展的理念和倡議，是依靠中國與有關國家既有的雙、多邊機制，借助既有的、行之有效的區域合作平台，……。」顯示中國由外交開展區域及全球關係，順勢推展經濟全球化，「一帶一路」是中國長程規劃。⁵⁵

⁵⁴ 中央社，中國提國際發展合作白皮書倡一帶一路多邊合作，**中央通訊社**，〈<https://www.cna.com.tw/news/acn/202101100117.aspx>〉，2021 年 4 月 15 日。

⁵⁵ 王崑義，中國的國際戰略與一帶一路的形成，**台灣國際研究季刊**，第 12 卷第 3 期，2016 年秋季號，頁 30-38。

第參章 中國珍珠鏈戰略之建構與意涵

中國珍珠鏈戰略之緣起與內涵，中國最初為了保障能源及海上貿易之安全，串連起東南亞沿線各國港口的行為遭美國國防部一份由博思管理顧問公司提出之能源安全報告指為「珍珠鏈戰略計劃」。2013年中國國家主席習近平又提出串聯港口腹地聯內交通的大規模基礎建設計畫，以一帶一路為名，包裝並且擴大原本的珍珠鏈戰略。隨著一帶一路不斷發酵，範圍也越來越廣。

中國藉由一帶一路政策美化並且實現珍珠鏈戰略，能夠達成以下目的，首先是擴大與周邊國家友好互動，降低戰爭危機，畢竟中國有世界最長的邊界 2 萬 2,117 公里與最多的陸上鄰國計有 14 國¹。其次是將中國內部過剩之產能向外拓展，並且掙脫美國自二戰時即戴在中國頭上的緊箍咒，以三道島鏈封鎖共產主義向外擴散。接著搶在美國為了遵守斯氏之邊緣地帶論述而阻止中國崛起之前，實踐開展抵禦尼古拉斯·斯皮克曼 (Nicholas John Spykman) 所論述之地緣戰略。因為對美國來說最大的風險就是讓任何國家控制邊緣地帶，斯氏預測二戰後，東亞強權是中國，英美必須維持歐亞大陸的海上與空中接點，而歐洲，中東與遠東的邊緣地帶將是戰後戰略意義最高的地區，美國必須確保這些區域之中不會出現強權。斯氏之名言為：「誰控制邊緣地帶，誰就統治歐亞；誰統治歐亞，誰就控制世界的命運。」邊緣地帶的特徵是處於心臟與海權的邊緣。夾在海陸強權之間，邊緣地帶必須自衛，因而有根本的自身安全問題。斯氏之世界觀是基於英國地緣戰略家麥金德的理論。他作了類似的假設：世界所有政體連結在一起，而所有的海洋也連結在一起。他進一步假設所有天空也連在一起。所以任何國家的外交政

¹ 西安飛全世界，世界上鄰國最多的 11 個國家，中國穩居榜首！，每日頭條，<<https://kknews.c/c/zh-tw/travel/a8lyaj6.html>>，2021 年 7 月 5 日。

策影響都會超過鄰近地區，會由各國的連結擴及全世界。²中國也藉由一帶一路倡議政策，四處發展外交關係，提升在世界各國之實質影響力。以下分別以邊緣地帶之南海、印度洋、非洲及西亞與歐洲區域為例來說明中國在各區域的投資發展以及各區域中國家與中國互動的情況。

第一節 南海區域

一、馬來西亞皇京港

皇京港深水補給碼頭於 2016 年，由中國電力建設集團有限公司承建，在馬六甲舉行奠基儀式。皇京港地理位置佳，北京中央電視台：「這個由中馬合作建造的貿易港口，建成後將取代新加坡。」此言引起新加坡抗議，並提醒中國具軍事目的，「馬六甲海峽存在戰略因素，通常以經濟開始，然後海軍以保護為名逐漸進入區域海峽」。³中國軍事專家曹衛東稱：「這些利益是為整個地區人民、和平服務，否認進行軍事擴張。」⁴

皇京港總發展商是馬來西亞凱傑發展有限公司 (KAJD)，佔地 1366 英畝，包含 4 個島，具備商貿及娛樂性質。總預算為 420 億令吉，人潮每年約可有 250 萬人次遊客，創造收入 1.19 萬億令吉。但因政府貪污及政策因素，導致停工狀

²尼古拉斯·斯皮克曼，**維基百科**，<<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E5%B0%BC%E5%8F%A4%E6%8B%89%E6%96%AF%C2%B7%E6%96%AF%E7%9A%AE%E5%85%8B%E6%9B%BC>>，2021 年 7 月 5 日。

³江迅，「馬六甲皇京港與馬中雙贏戰略」，**亞洲週刊**，第 48 期，2016 年。

⁴譚嘉欣，中國與馬來西亞合建麻六甲海峽最大港口 新加坡媒體：皇京港有中國軍事目的，**風傳媒**，<<https://www.storm.mg/article/193541>>，2021 年 4 月 5 日。

態。⁵除了皇京港，馬國也暫停了東海岸鐵路計畫、數個天然氣管道項目要價 10 億美元以上以及煉油與石化廠的管道項目。⁶

二、緬甸皎漂港

緬甸皎漂港對於中國的戰略目的在於優良位置及天然資源豐富。2020 年習近平訪問緬甸簽訂深水港協議，深化兩國「全面戰略合作夥伴關係」，打造中緬命運共同體。優良位置使得中國從馬六甲困境解套。實現中東進口原油由印度洋經緬甸至中國。⁷中緬簽訂之皎漂港因受斯里蘭卡債務陷阱影響，將中國投資額由 73 億美元減至 13 億美元。⁸中緬經濟走廊（CMEC）有經濟及工業園區計畫，然因種族衝突，政局不穩。中緬除了經濟走廊還有一筆投資額 89 億美元的木姐-曼德勒高鐵路線，亦存有風險。⁹中緬經濟走廊一方面可以讓中國由陸路運輸石油，一方面也成為孟中印緬經濟走廊的起始點。所以習訪緬之聯合聲明特別指出，「要著力推進皎漂經濟特區、中緬邊境經濟合作區、仰光新城的三端支撐，以及公路、鐵路、電力能源等互聯互通的骨架建設。」¹⁰緬甸油氣儲量豐足，欠缺加工能力，每年需進口眾多自然資源。中緬油氣管道建立後，經由向中國輸送

⁵ 樓亦霏，馬六甲樓市或現泡沫，**蘋果新聞**，<<https://hk.appledaily.com/finance/20200118/TVNP11AO5MQQL3PZMFLNLEZSYU/>>，2021 年 4 月 5 日。

⁶ 葉琪，一帶一路中馬馬六甲皇京港項目涉資金等問題工程暫停三個月，**香港 01**，<<https://www.hk01.com/%E5%8D%B3%E6%99%82%E4%B8%AD%E5%9C%8B/257116/%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF-%E4%B8%AD%E9%A6%AC%E9%A6%AC%E5%85%AD%E7%94%B2%E7%9A%87%E4%BA%AC%E6%B8%AF%E9%A0%85%E7%9B%AE%E6%B6%89%E8%B3%87%E9%87%91%E7%AD%89%E5%95%8F%E9%A1%8C-%E5%B7%A5%E7%A8%8B%E6%9A%AB%E5%81%9C%E4%B8%89%E5%80%8B%E6%9C%88>>，2021 年 4 月 5 日。

⁷ 周浩霖，中國搶進緬甸取能源、打通直往印度洋水路，翁山蘇姬如何接招？，**報導者**，<<https://www.twreporter.org/a/china-myanmar-economic-corridor>>，2021 年 4 月 7 日。

⁸ 張仲珩，一帶一路又踢鐵板！緬甸皎漂港案大幅削減 60 億美元，**新頭殼**，<<https://newtalk.tw/news/view/2018-08-03/133955>>，2021 年 4 月 7 日。

⁹ 德國之聲，習近平首訪緬甸：中國投資在緬甸，想說愛你不容易，**關鍵評論**，<<https://www.the.newslens.com/article/130172>>，2021 年 4 月 7 日。

¹⁰ 劉必榮，中國在緬甸推動的積極建設：中緬經濟走廊，**YOTTA**，<<https://www.yottau.com.tw/article/795>>，2021 年 4 月 7 日。

原油、天然氣，為緬甸增加經濟收益 5.2 億美元，帶動在地基建、創造出口外匯、增加就業機會，促進油氣產業升級，幫助中國分散能源進口來源。¹¹緬甸向來與中國並無特別情誼，然而目前緬甸經濟、社會發展處於百廢待舉狀態，人民希望透過一帶一路，能有助國家發展。¹²

2021 年 2 月緬甸軍方政變後，民眾走上街頭示威，各國紛紛撤僑，日本相關企業也停止在緬甸運作，卻不見中國表態聯署反對軍方鎮壓。中國已投資 20 億美元，於緬甸若開邦 (Rakhine) 皎漂 (Kyaukphyu) 興建深水港。¹³希伯特於《北京陰影下：東南亞的中國挑戰》書中提及，中國希望與緬甸維持良好關係因為各種經濟及戰略因素，於是不責備軍方。中國與緬軍政府芥蒂在於中國先前向緬甸反軍方民族部隊提供軍備、緬軍對於中國提出之經濟發展項目興趣缺缺。而翁山蘇姬政府則對中國提出之經濟計畫興趣盎然。2018 年 9 月，中緬政府簽署共建中緬經濟走廊諒解備忘錄。同年 12 月，緬甸成立「一帶一路」實施領導委員會。2020 年 1 月，中國外交部長王毅至緬甸參訪時，簽署「曼德勒—皎漂鐵路的可行性研究備忘錄」。¹⁴

三、海南島

2018 年 4 月 13 日，習近平主席在慶祝海南建省辦經濟特區 30 周年大會上親自宣佈黨中央決定支持海南全島建設自由貿易試驗區，逐步探索、穩步推進中國特色自由貿易港建設，海南迎來了前所未有的重大發展機遇。

¹¹ 田原，中緬經濟走廊造福兩國民眾，**人民網**，<<http://ccnews.people.com.cn/BIG5/n1/2020/0120/c141677-31556928.html>>，2021 年 4 月 7 日。

¹² 吉敏，中緬經濟走廊 (CMEC) 協定與緬甸的未來，**國家圖書館**，<https://www.ncl.edu.tw/downloadfile2_297_779.html>，2021 年 4 月 7 日。

¹³ 簡恒宇，逾 210 家公司連署反對緬甸軍事政變 投資最多的中國國營企業選擇噤聲，**風傳媒**，2021 年 4 月 7 日，<<https://www.storm.mg/article/3545482>>。

¹⁴ 美國之音，緬甸政變引發國際譴責，為什麼只有中國和稀泥？，**風傳媒**，2021 年 4 月 7 日，<<https://www.storm.mg/article/3445220?page=2>>。

2020 年是海南自由貿易港建設開局之年，海南以參與和服務「一帶一路」建設為重大目標，打造面向太平洋和印度洋的重要對外開放門戶。海南位於 21 世紀海上絲綢之路的關鍵節點，是中國與東南亞、南亞、中東等國家海上交往的最前沿。成為「一帶一路」的重要戰略支點，構建集南海區域合作、航道維護、資源開發、生態保護、服務保障以及人文交流等內容於一體，兼具海陸戰略樞紐、區域合作平臺、對外開放交流視窗等多重功能屬性的綜合性平臺，有利於突出海南的特殊地位和作用，促進區域國家和地區在相關領域的務實合作。2013 年以來，海南主動參與和服務「一帶一路」建設，取得了積極成效。從夏威夷島、濟州島、峇厘島等世界知名島嶼發展經驗看，一個島嶼的開放水準越高，其對周邊區域的輻射帶動能力就越強，在地區政治、經濟、文化及國際事務中發揮的作用就越大。海南過去由於受經濟體量、開放水準以及體制機制等諸多因素的影響和制約，在對外經濟交流合作、國際影響力以及輻射帶動力等方面存在突出短板，與國內外各方對海南的「期望值」有較大差距。當前海南將緊緊抓住千載難逢的重大歷史機遇，著力加強同南海周邊及「一帶一路」沿線國家與地區的務實合作，特別是依託泛珠三角區域合作機制以及中國-東盟「10+1」合作機制等，積極融入粵港澳大灣區建設，深度參與中國-東盟自貿區升級版建設等。尤其是充分挖掘利用博鰲亞洲論壇資源，擴大與亞洲各國政界、商界、學界、僑界的交流合作，建設「一帶一路」國際交流合作大平臺，積極將海南打造成為展示中國構建人類命運共同體、實現中華民族偉大復興中國夢的重要承載地。一個充滿生機與活力的新海南正展現在世人面前。¹⁵

而中國大陸在 2020 年 6 月 1 日公布的海南自貿港規畫更是一帶一路中「海上絲綢之路」的具體措施，目前歐亞大陸的「一帶」已有顯著成效，海上絲路是

¹⁵ 劉鋒，海南自由貿易港：築夢「一帶一路」建設，*人民畫報*，2021 年 4 月 8 日，http://www.rmhb.com.cn/zt/ydyl/202006/t20200611_800209510.html。

未來重點建設方向，海南自貿港的歷史定位顯然不同於香港，其意義也不同於香港，海南自貿港的建設將開展海上運輸的新格局，將恢復明朝鄭和時期的強大中國海上貿易。¹⁶

2018年4月13日，習近平在慶祝海南建省辦經濟特區30周年大會上鄭重宣佈，黨中央決定支持海南全島建設自由貿易試驗區。將以旅遊業、現代服務業、高新技術產業為主導，科學安排涵蓋海南島全省範圍的產業佈局。

2018年4月13日，中共中央、國務院發佈《關於支持海南全面深化改革開放的指導意見》（中發〔2018〕12號），明確以現有自由貿易試驗區試點內容為主體，結合海南特點，建設中國（海南）自由貿易試驗區，實施範圍為海南島全島。2018年10月16日，國務院批復同意設立中國（海南）自由貿易試驗區（以下簡稱海南自貿試驗區）並印發《中國（海南）自由貿易試驗區總體方案》。「自由貿易試驗區」和「自由貿易港」是兩個相互聯繫卻又不完全相同的概念。首先，它們對國家和海南省的發展有不同的戰略定位：前者作為「試驗田」，旨在探索在特定地區試驗可推廣到全國各地的經驗；而後者則是全面開放的新高地。「自由貿易港」意味著，海南作為全球開放水準最高的區域，需要在稅收、金融制度、市場准入等方面做出一系列特殊的政策安排。其次，「自由貿易區」更多地側重於貨物流通領域的開放，而「自由貿易港」則將突出「全方位開放」（包括貨幣流通、貨物人員流通、資訊流通、貨物流通等），同時還將在法律、監管領域推動改革創新。在「一帶一路」倡議和自貿區優惠政策的吸引下，近二三年來，大量國內外投資者來到海南、投資海南，逐步形成產業聚集區，並進而帶動服務業、金融業、交通運輸業等地方相關產業的大發展，集聚效應由此產生。產業集聚的

¹⁶ 何偉，從海南自貿港及一代一路看四百年來中國最偉大的政治家，**何偉部落格**，2021年4月8日，<http://blog.udn.com/H101094880/137944365>。

形成也將拉動內需，促進消費，推動海南產業結構升級調整，最終形成以旅遊和貿易為「雙引擎」主導，輔助共同發展的產業結構新局面，帶動海南全島乃至華南地區區域經濟的可持續發展。「一帶一路」的東風，不僅送來國際投資，也吸引了國際組織落戶。這不僅增強中國在國際事務上話語權，也有力地促進了海南省在亞太地區的經濟活力與國際影響力。目前，海南正在博鰲亞洲論壇的基礎上，參考東京、布魯塞爾、日內瓦、新加坡的成功經驗，積極而務實地吸引與「一帶一路」沿線國家相關的國際組織落戶海南，從而實現自貿區與「一帶一路」建設的雙向良性互動。¹⁷

第二節 印度洋區域

一、孟加拉吉大港

孟加拉位置絕佳，位處東協、中國、印度三者間。孟加拉原本是東巴基斯坦，於 1971 年獨立。人口組成單純孟加拉族占全國人口 98%，信仰以伊斯蘭教為主。孟加拉是不結盟國家，重視多邊外交，活躍於各種國際組織。2021 年中孟建交已 46 周年。2010 年中孟建立全面合作夥伴關係，同年兩國貿易額為 9 億美元，2014 年兩國貿易增為 125.47 億美元。孟加拉是中東地區石油運輸線往麻六甲海峽的前哨。美國開始推行「亞太再平衡」戰略以來，多位美國高官訪孟，逐漸重視孟加拉的地緣政治地位、試圖擴大在孟影響力。印度也積極與孟加拉灣國家開展海上安全合作。¹⁸

¹⁷ 王鵬，肖佳宜，海南自貿區與一帶一路高水準建設，**人民畫報**，http://www.rmhb.com.cn/zt/ydy1/202004/t20200407_800200027.html，2021 年 4 月 8 日。

¹⁸ 任琳，牛恒，一帶一路投資政治風險研究之孟加拉，**中國網**，http://opinion.china.com.cn/opinion_22_125722.html，2021 年 4 月 10 日。

孟加拉國經濟中心吉大港市，一直存在交通困境，由中國主導修建的「一帶一路」示範工程河底隧道將協助帶動孟加拉東南部經濟發展，成為孟中印緬經濟走廊的一部分，聯通亞洲公路網，達成孟中印緬互通有無。¹⁹此外，中國已投資380億美元「一帶一路」基礎設施在孟加拉，投資金額僅次於巴基斯坦。²⁰

二、斯里蘭卡：可倫坡港、漢班托塔港

(一)可倫坡港

原先日本、印度和斯里蘭卡政府已簽約共同開發可倫坡港（Port of Colombo），東貨櫃碼頭計畫，增加港口吞吐量，順便抗衡中國一帶一路倡議。中國畢竟不是省油的燈，立即施壓斯國政府停止該計畫，同時，中國大使館也組織當地港口工會反對該項計畫。²¹中國一邊阻擋日本、印度於斯國共同開發，一邊擴大在斯國的碼頭建設，於2020年12月1日，由中國港灣工程有限責任公司（中國港灣）承建的賈亞碼頭擴建項目正式開工，建成後將有助可倫坡港提升裝卸效率，促進該國貿易活動。²²

(二)漢班托塔港

¹⁹ 苑基榮，中企承建孟加拉國第一條水下隧道將促進當地經濟發展打造共建一帶一路的示範工程，**人民網**，<http://ccnews.people.com.cn/BIG5/n1/2019/1120/c141677-31464526.html>，2021年4月10日。

²⁰ 譚有勝，印度與孟加拉簽協議 抗衡陸一帶一路影響力，**中時新聞網**，<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20191006001976-260410?chdtv>，2021年4月10日。

²¹ 傳中國施壓 斯里蘭卡退出與印度日本開發碼頭，**聯合新聞網**，<https://udn.com/news/story/6811/5233364>，2021年4月11日。

²² 唐璐，中企承建可倫坡港貨櫃碼頭擴建項目開工，**新華網**，http://www.xinhuanet.com/2020-12/02/c_1126813657.htm，2021年4月11日。

漢班托塔港位於印度洋樞紐位置，因無力償還中國建造港口之債務，於2017年租給中國99年經營權，被各國視為「債務陷阱外交」。²³2018年斯里蘭卡人民抗議政府貪污，指責漢班托塔港租借給中國99年是賣國行為，要求政府下台。對中國來說，成功租借漢班托塔港意外抬升一帶一路倡議在中國價值，相對的，也成為外界對中國勢力區域擴張「銳實力」的證明，落人口實。²⁴

三、巴基斯坦瓜達爾港

由於中國「一帶一路」示範項目瓜達爾港和「中巴經濟走廊」開通，2016年11月中國組建商隊，為了將貨物送出海，從新疆喀什抵達巴基斯坦瓜達爾港。瓜港位置具重點戰略地位。2013年，中國由新加坡取得瓜港建設和營運權，是一帶一路戰略「六大經濟走廊」中，最重要的開發案。瓜港具有以下幾點優勢，位於波斯灣向印度洋航線上、具扼守波斯灣及紅海通往東亞的咽喉以及，有利中方對中東、中亞，乃至北非之佈局。中國投入了460億美元建設巴國鐵、公路交通及光纖電纜等通訊基礎建設、建置瓜港經濟特區，以及興建發電廠等能源基建。²⁵

俾路支聯盟擔心中國進入開發該省，會導致原本俾路支族喪失自主權，因為開始有當地居民賣地給中國人。況且中巴經濟走廊（CPEC）目的是開採俾路支

²³ 周虹汶，漢班托塔港租約 斯里蘭卡否認與中國延長99年，**自由時報**，<https://news.ltn.com.tw/news/world/paper/1438837>，2021年4月11日。

²⁴ 吳奕軍，吳奕軍專欄：斯里蘭卡為何要跟中共討回港口，**上報**，https://www.upmedia.com/news_info.php?SerialNo=76635，2021年4月11日。

²⁵ 陳穎仁，中國的海上珍珠瓜達爾港通航，**天下雜誌**，614期，2017年，1月。

礦石天然資源，對於當地居民沒有益處。²⁶由於不贊成中國進入開發該地區，時常有反對人士以恐怖攻擊為手段，攻擊中國大使館。

第三節 非洲及西亞和歐洲區域

一、吉布地共和國吉布地港

吉布地 (Djibouti) 共和國，位於非洲東北部，別名「非洲之角」(Horn of Africa)，國土面積狹小，戰略位置重要，美、日、法及中國先後駐軍於此。²⁷中國將吉布地打造成「一帶一路」戰略之節點，以幅射中東、非洲及印度洋地區。²⁸中國和吉布地具友好關係，在吉布地長期經營，則可達成「珍珠鏈(String of Pearls)」戰略關鍵。中國在吉布地具有基地，可替中國帶來以下長處，首先是便於打擊海盜、擁有永久性海外基地可提升國際形象、儲存發展海外軍事能力。²⁹

二、埃及賽德港

2019 年北京召開第二屆「一帶一路」論壇開幕式時，埃及總統阿卜杜勒法塔赫塞西表示，參與「一帶一路」替埃及帶來好處，促進經濟發展，提高人民生活水平，並期許蘇伊士運河地區能發展成重要的地區、貿易、運輸中心及物流中

²⁶ 邱立玲，以瓜達爾港附近風險上升為名 中國可能要求在巴基斯坦駐紮共軍，**雅虎新聞**，<http://tw.news.yahoo.com/%E4%BB%A5%E7%93%9C%E9%81%94%E7%88%BE%E6%B8%AF%E9%99%84%E8%BF%91%E9%A2%A8%E9%9A%AA%E4%B8%8A%E5%8D%87%E7%82%BA%E5%90%8D-%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E5%8F%AF%E8%83%BD%E8%A6%81%E6%B1%82%E5%9C%A8%E5%B7%B4%E5%9F%BA%E6%96%AF%E5%9D%A6%E9%A7%90%E7%B4%AE%E5%85%B1%E8%BB%8D-233115585.html>，2021 年 4 月 11 日。

²⁷ 李亞明，中國大陸海軍權力擴張之研究—以吉布地軍事基地為例，**展望與探索**，第 16 卷第 11 期，2018 年 11 月，頁 57-58。

²⁸ 李亞明，中國大陸海軍權力擴張之研究—以吉布地軍事基地為例，**展望與探索**，第 16 卷第 11 期，2018 年 11 月，頁 63。

²⁹ 陳德育，中共建立吉布地海外軍事基地之意涵，**海軍學術雙月刊**，第 53 卷第 2 期，2019 年 4 月，頁 127-130。

心。³⁰中埃成為全面戰略夥伴關係是在 2014 年。目前，中國是埃及最大的交易夥伴，雙方 2019 年貨物貿易規模達 132 億美元，維持歷史高位，並且在工業、能源、電信、基礎設施建設等領域開展了全方位合作。截至 2019 年底，中國對埃及直接和間接的投資存量超過 75 億美元，為當地創造了近 3 萬個就業崗位；雙方共建的蘇伊士（泰達）經貿合作區，已吸引了 40 多家製造業企業入駐，成為促進兩國投資和技術合作的重要平台。³¹海運業是海上絲綢之路的主要運輸方式，對絲綢之路經濟帶的形成和發展也有著重要的支持和推動作用。港口是「一帶一路」倡議的重要節點，「一帶一路」倡議同非洲的命運休戚與共，港口產業更是飛速發展，有了更廣闊的發展機遇。塞得港是埃及第二大港，世界煤炭和石油的儲存港之一，也是從蘇伊士運河進出地中海的必經之地。塞得港扼守印度洋、大西洋、地中海和黑海沿岸各國航路的要衝，具有十分重要的戰略位置和經濟意義。塞得港港區共有 23 個主要碼頭泊位。其中，位於塞得港東港區的蘇伊士運河貨櫃碼頭，是埃及唯一能停靠和處理貨櫃的碼頭，岸線長度為 1200 米，岸線前沿水深為 16.5 米，面積約 60 萬平方米，二期工程由中國港灣工程有限責任公司承包建設。³²

賽德港亦港亦城是埃及第二大港口城市，埃及賽德港省首府，被稱為「埃及的香港」。1859 年隨著蘇伊士運河的開鑿而修建，以當時派駐的總督賽德帕夏的名字命名，面積 1351 平方公里，人口 50 余萬。賽德港的主要工業有造船、化工、魚類冷凍及加工等，鐵路可通往國內各主要城市。賽德港是尼羅河三角洲東部所

³⁰ 林汪靜，埃及總統：參與一帶一路能使埃及成重要物流或貿易中心，**中時新聞網**，<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20190426002920-260410?chdtv>，2021 年 4 月 11 日。

³¹ 對外投資合作國別（地區）指南編制辦公室，**埃及對外投資合作國別（地區）指南**，中國：商務部國際貿易經濟合作研究院中國駐埃及大使館經濟商務處商務部對外投資和經濟合作司，2020 年，前言。

³² 許振威，一帶一路港口行神秘的非洲大陸，有哪些著名港口？，**新華絲路**，<https://www.imsilkroad.com/news/p/414400.html>，2021 年 4 月 11 日。

產棉花及稻穀的輸出港，世界煤炭和石油儲存港之一。賽德港也是世界最大的轉運港之一，主要完成南亞與地中海各港之間的轉口業務。由於賽德港優越的地理位置，其港口功能的定位也是服務于歐亞非的貨櫃樞紐港。2015年8月，72公里長的「新蘇伊士運河」正式開通，賽德港在整個蘇伊士運河經濟區的地位和作用更加突出，帶動了運河地區物流中心和製造業中心的大發展，也推動了賽德港貨櫃運輸服務功能的進一步提升。2013年，埃及計畫部公佈的「埃及2022遠景發展規劃」和2016年埃及政府制定的「埃及2030」計畫中，均提出了未來經濟復興三大重點任務，包括加大基礎設施建設力度、大力吸引外部投資和加大人力資源發展投入。在上埃及地區、新河谷地區、西奈半島以及蘇伊士運河地區，埃及政府將投入更多資金，加快農業、工業、貿易和交通等領域的基礎設施建設。這均為中資進入埃及市場創造了條件和必要的保證。其次，從中埃兩國戰略合作契機來看，埃及是「一帶一路」倡議中「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」的交匯點，賽德港則位於中國「一帶一路」倡議規劃和埃及「蘇伊士運河走廊」開發戰略規劃的交匯點，是中埃兩國經濟合作的橋頭堡，戰略位置極佳，且不可複製。兩國在戰略上高度契合，賽德港及周邊地區未來會吸引越來越多的包括中國在內的全球投資者進入，因此，港口及相關產業園區的發展前景十分看好。除了中交集團的碼頭項目外，賽德港南部的中埃經貿合作區，由埃及泰達投資公司（中埃合資，天津泰達投資控股持股75%、天津開發區蘇伊士國際合作公司持股5%、埃及埃中合營公司持股20%）作為專案開發、建設、招商和管理的實施主體，為港口及周邊腹地產業發展提供了優越的條件。截至2016年底，中埃合作區起步區共有中資企業68家，石油裝備產業園區、新型建材產業園區等特色產業園區初具規模。對於中國而言，中埃雙方在能源、基礎設施建設等方面的合作潛力巨大。中國企業涉足埃及港口及臨港產業專案的開發、投資和運營，可以「蘇伊士運河經濟區」為核心區，進一步擴大港口、倉儲、物流、臨港加工

為一體的港口經濟發展模式，除參與基礎設施建設，應積極介入專案後期的運營管理，為其他中資企業「走出去」提供引領和平臺。³³

三、以色列阿什杜德港與海法港

(一)阿什杜德港

以色列總理內塔尼亞胡（Benjamin Netanyahu）在 2017 年與中共官員一起出席阿什杜德港改建項目的奠基儀式時說，「這是一個歷史性時刻」。2018 年 10 月，內塔尼亞胡接待了中國國家副主席王岐山的中方代表團，包括電子商務巨頭阿里巴巴創始人馬雲等。在上港獲得以色列海法港基建項目之前，另一家中國大型國有企業中國港灣工程有限公司也在一個以色列港口項目中中標。這家中國公司於 2014 年以 9 億多美元拿下阿什杜德新港的建設項目，將在特拉維夫以南 25 英里（40 公里）的阿什杜德負責一個港口的改造工程。「這兩個是迄今為止以色列最大的海外投資項目，價值 30 億美元，也是中國港口工程公司最大的項目之一。」華盛頓智庫哈德遜研究所資深研究員亞瑟·赫爾曼（Arthur Herman）在 2018 年 11 月撰文說，尤其「阿什杜德港是以色列九成國際海運交通的目的地」。³⁴

(二)海法港

海法港是以色列前三大都市，設有海軍基地，美軍亦有艦艇停靠於此，因此對於中國參與以色列港口建設在當地引起熱議。2015 年，以色列與中國上海國際港務集團（簡稱上港集團）簽契約，上港投資 20 億美元改造海法港碼頭，而

³³ 張彥超，埃及賽德港：連接歐亞非的樞紐，**搜狐**，https://www.sohu.com/a/223355450_265147，2021 年 4 月 11 日。

³⁴ 林燕，一帶一路伸向以色列 美憂潛在軍事安全隱患，**大紀元**，<https://www.epochtimes.com/b5/18/12/25/n10932712.htm>，2021 年 4 月 12 日。

以色列要將海法港租借給該集團 25 年。³⁵有一說是，以色列積極讓中國參與建設，是為了日後爆發核武戰爭，以色列可獲准移居中國東北方猶太自治區。³⁶

四、希臘比雷埃夫斯港

中國遠洋海運集團許立榮董事長、希臘總理齊普拉斯和希臘私有化機構負責人 2016 年在雅典簽署協議，中國遠洋將以 2 億 8050 萬歐元收購比雷埃夫斯港（Piraeus Port）51% 股權，完成 3 億 5000 萬歐元強制性投資五年後，以 8800 萬歐元收購剩餘 16% 股權。國有企業私營化是希臘政府 2010 年同國際債權人達成的目標。中國駐希臘大使鄒肖力表示，透過比雷埃夫斯港合作，中歐陸海快線能實現陸海聯運。³⁷習近平於 2019 年 11 月訪問希臘，同意中遠集團在比雷埃夫斯 6 億歐元投資案。計劃將比雷埃夫斯港口變為歐洲最大商業港，包括在 2022 年以前，強制投資 3 億歐元於比雷埃夫斯港。³⁸比港是希臘最大港口，通往大西洋、印度洋、黑海的中轉站，海陸交通連接巴爾幹、黑海、歐洲各區、中東及非洲等地區。2018 年，比港貨運量由中遠海運經營前的 68 萬標箱增至 491 萬標箱，在全球港口排名由近百名升至第 32 名。2018 年，比港累計實現收入 3.3 億歐元，利潤總額 7318 萬歐元。³⁹

³⁵ 同上。

³⁶ 林中斌，以色列海法港付中拒美，**聯合新聞網**，<https://udn.com/news/story/7340/5286650>，2021 年 4 月 12 日。

³⁷ 路西，希臘決定將比雷埃夫斯港售予中國遠洋集團，**BBC NEWS**，https://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2016/04/160408_greece_china_port，2021 年 4 月 12 日。

³⁸ 陳宜伶，習近平出訪希臘促成中遠集團希臘最大港投資案，**鉅亨**，<https://news.cnyes.com/news/id/4410594>，2021 年 4 月 12 日。

³⁹ 宋冉，比雷埃夫斯港的神話，**共同夢想一帶一路故事叢書**，<http://www.mofcom.gov.cn/article/beltandroad/gr/chnindex.shtml>，2021 年 4 月 12 日。

中國在希臘的成功，始於希臘因財政緊縮被歐美排擠時，中國抓住機會，頻頻對希臘釋出善意，希臘也禮尚往來替中國在歐盟發聲，例如，2016 年，中國在南海的挑釁行為歐盟未發表一致聲明、2017 年希臘成功阻止歐盟譴責中國人權問題等等。中國在希臘成功以經濟合作達成外交突破，取得在歐盟的政治影響力。⁴⁰

自 2009 年以來，中遠這家中國跨國公司一直在比雷埃夫斯港口運營，該港口通過其子公司 PCT 經營兩個貨櫃碼頭，從經營之初就遇到了不少阻力。碼頭工人舉着寫着「中遠，回家！」的標語參加了多次集會遊行，並要求其新僱主遵守希臘勞動法。2016 年債務危機期間，希臘政府因為需要緊急補充國庫，首先割讓給中遠比雷埃夫斯港務局（PLO）51%的股份，然後計畫於 2021 年夏季再出售價值 3.685 億歐元，約 16%的股份。為了獲得剩餘的股份，中遠航運已承諾到 2021 年對港口業務進行超過 2.93 億歐元的投資。《世界報》記者寫道，實際上，根據希臘海軍部 2021 年 2 月份發布的一份文件，在這 2.93 億美元中，只有 58%的實際投資。此外，某些工程，例如客運港口擴建實際上得益於歐洲的資金。比雷埃夫斯港務局發言人內克塔里奧斯·德梅諾普洛斯（Nektarios Demenopoulos）表示，這筆資金之所以沒有到位，是因為「一些項目仍未獲得許可」，同時「新冠疫情的大流行也造成了延誤」。希臘對外和歐洲政策基金會（Eliamep）研究員 George Tzogopoulos 指出：「中遠集團和比雷埃夫斯港務局的高層感到惱火，因為他們遇到了當地的許多抵抗以及官僚主義問題，他們認為希臘政府應該讓出 16%的股份，因為延誤責任不在他們身上。」2021 年 2 月 9 日，在「17 + 1」，「中國+中東歐的 17 個國家」峰會上，希臘總理對「中遠集團在中

⁴⁰ JASON HOROWITZ, LIZ ALDERMAN, 沒有炮艇的新殖民主義希臘投身中國懷抱，**紐約時報中文網**，<https://cn.nytimes.com/world/20170828/greece-china-piraeus-alexis-tsipras/zh-hant/>，2021 年 4 月 12 日。

國的投資感到高興」，他認為這個項目對兩國都有利。而北京方面也早已將比雷埃夫斯（Piraeus）設定為「新絲綢之路」（一帶一路）戰略的重要一步，該戰略可使中國通過比雷埃夫斯將其產品出售給歐洲，同時提升其軟實力。為此，北京打算繼續增加這個希臘港口的運力。實際上，該港口貨櫃運輸量從 2009 年的 665,000 TEU（二十英尺標準貨櫃）增長到 2019 年的 565 萬，使比雷埃夫斯成為地中海的主要港口和歐洲的第四大港口。中遠集團發展計畫中包括建造第四個貨櫃碼頭，同時還將比雷埃夫斯建設成為歐洲郵輪樞紐和電子商務分揀中心。項目已經創造了 2500 多個直接就業機會，直接稅和間接稅也為當地增加了超過 10 億歐元公共收入。中遠集團最近的一次收購案是 2018 年購買的一個浮船塢。根據希臘海軍部的資料，北京承諾在該地區投資 5500 萬歐元，但實際投資只有 3100 萬。最重要的是，比雷埃夫斯港口管理局（比雷埃夫斯港務局）的大股東是中遠集團，後者表示希望建立自己的造船廠。阿提卡地區已經在 2018 年拒絕了這一請求。但是，在 2020 年 6 月，希臘最高行政法院批准了中國推進該項目的工作。比雷埃夫斯港務局告訴《世界報》：「不可能建造船舶，也不會僱用外國工人…，維修工作將與當地公司合作進行。」中遠集團估計，在碼頭維修的船舶從 2016 年的 69 艘增加到 2019 年的 108 艘（漲幅 56%），在 2020 年，儘管發生了 Covid-19 危機，這一數字仍繼續增長。但當地人擔心，如果出現由中遠集團管理的造船廠，由此產生的不公平競爭可能對數十家希臘企業構成致命威脅，而且他們還指出：希臘政府與中遠集團在 2016 年簽署的協議沒有規定建立造船廠。但是中國人試圖抓住能抓的一切，對當地員工或企業不管不顧。他們的行為就好像我們是殖民地一樣。我們不會讓這種事情發生。2020 年 6 月，通往貨櫃碼頭的交通被 500 輛卡車阻滯了幾個小時，工會代表得以見到到中遠和港口的管理層，瓦西里斯·卡納卡基斯（Vasilis Kanakakis）解釋說，他們要求提供書面保證，以確保對方不會繼續推進造船廠項目，但失敗了。希臘保守黨政府似乎不想在這個問題上屈

服。記者在離港口不遠的派拉馬（Perama）的一個名為 Atlas 船廠內，可看到精心維修的遊艇。業主 Theologos Katsoulakos 對未來感到擔憂：中遠從未停止其擴張計畫。還想在該地區建造一個停車場，並徵用船廠土地，而這一點在 2016 年的協議中被嚴格禁止。在他身邊，另一位建築商堅持認為一切都是送給中國投資者的禮物。政府已採取行動，幫助在新冠大流行中掙扎的企業，尤其是降低了他們的租金。但由於中遠集團不接受，所以我們沒有享受到這些措施。承包商還譴責了港口管理層和中遠對船舶收取的價格。Prasinou 先生對此感到不滿。他告訴世界報記者，中遠集團對貨櫃以外的產品不感興趣。船廠制定的政策對客戶完全沒有吸引力。三天的輪船修理工作，價格為 27,000 歐元，而在更遠的港口，比如在希臘第二大島埃維亞島（Eubée）島上的哈爾吉斯（Chalkida），同樣的工作價格僅為 4,000 歐元。對於遭受經濟危機沉重打擊的派拉瑪（Perama）居民而言，主要是要找到工作。船廠的一個工人說：我們對於老闆是中國人還是希臘人都無所謂。但我們看到的是，自從中遠集團在該地區的業務開展以來，我們並沒有得到好處，中遠集團的子公司 PCT 管理貨櫃碼頭的方式也沒有讓我們感到放心。碼頭工人工會秘書長 Giorgos Gogos 補充說：PCT 的工作條件只會變得更糟。臨時機構招募的工人人數繼續增加，他們不能享受集體協議，得不到與艱苦工種或節假日工作應得到的報酬。⁴¹

第四節 小結

中國透過一帶一路與珍珠鏈戰略可達成以下幾種目的，首先是能夠保障能源與海上貿易之安全，第二是藉著擴大與周邊國家友好互動，達成降低戰爭的機

⁴¹ 艾米，世界報：希臘比雷埃夫斯港居民對中國投資者的不滿，法國國際廣播電台，<https://www.rfi.fr/cn/%E7%94%9F%E6%85%8B/20210325-%E5%B8%8C%E8%87%98%E6%AF%94%E9%9B%B7%E5%9F%83%E5%A4%AB%E6%96%AF%E6%B8%AF%E5%B1%85%E6%B0%91%E5%B0%8D%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E6%8A%95%E8%B3%87%E8%80%85%E5%BE%88%E4%B8%8D%E6%BB%BF>，2021 年 4 月 12 日。

率，第三是消耗中國國內過剩的產能，第四是突破美國對中國的一道島鏈封鎖，第五是提升在世界各國的實質影響力，第六是實踐邊緣地帶論達到大國崛起目的。實際上藉由觀察中國這幾年以一帶一路為名在南海區域、印度洋區域及非洲與西亞及歐洲區域的運作，可以看出中國這一步操作的成效如何。

南海區域本來就存在許多分歧與紛爭，導致中國雖然離此地最近，但是發展的不如預期，先是馬來西亞的皇京港因馬來西亞政府貪汙而停工，接著緬甸的皎漂港又因為緬甸政變而產生不確定性。若是這兩個南海地區的發展一如中國的預期，那麼以上六大目標都可以具體實現。

在這些地區中，只有印度洋地區的孟加拉、斯里蘭卡與巴基斯坦比較按照中國的規劃與預期在進行，只不過這些在印度洋國家的計畫，有些虎頭蛇尾，因為一開始合作雖然愉快，拿了中國許多好處及甜頭，但是越到後期，這些國家，發現財政缺口越來越大，而中國也不願意再投入更多資金，這些國家也拿不出更多錢繼續建設，所以導致，事情只做成一半，或是需要將象徵國家主權的港口租借給中國，引起國民的不滿。更威脅中國的是，隨著美國、印度對中國崛起的危機感上升，也開始積極同孟加拉、斯里蘭卡與巴基斯坦等國家交往，而打擊中國與這些盟國的情誼。

而中國的珍珠鏈戰略在非洲及西亞與歐洲地區，不論是吉布地共和國的吉布地港、埃及的賽德港、以色列的阿什杜德港與海法港及希臘的比雷埃夫斯港似乎都是比前兩個地區運作的順遂。中國藉由投資這些國家的港口建設，釋放國內多餘產能，並且將實質影響力擴及至歐洲地區。

第肆章 中國珍珠鏈戰略面臨的機遇與挑戰

第一節 美國的介入與干擾

一、歐巴馬時期：亞太再平衡、重返亞太

亞投行及一帶一路倡議最初是中國為了解決亞太再平衡戰略封鎖中國經濟發展，歐巴馬政府最初對亞投行持反對意見，因為決策透明度太低，且「一帶一路」倡議，具有中國聯合各國對抗美國之嫌。亞投行最終於 2016 年正式啟動，直到 2016 年底國務院亞太事務助卿拉瑟 (Daniel Russel) 提及亞投行改進決策透明度，美國才改變態度。歐巴馬離任時，美國放下偏見，並協助這些組織符合國際規範。¹亞投行另一項目的是挑戰美國主導二戰後之全球金融體制，各國紛紛響應中國加入亞投行是看在中國厚實的 5 兆美金外匯存底足以提供融資需求予發展中國家。²

二、川普時期：中美貿易戰與印太戰略

(一) 中美貿易戰

川普只在 2017 年與習近平的峰會上，口頭承諾與中國合作「一帶一路」，但並未落實。美國的國家戰略除了對「海上絲綢之路」產生正面衝突外，在歐亞國家的政治、經濟投資也會與「絲綢之路」競逐。中國懼怕美國在後面扯後腿，就如中國懷疑香港「顏色革命」有美國介入，美國也會對中國一帶一路戰略進行相

¹ 盧業中，美國對中國一帶一路倡議之態度，**歐亞研究**，第 3 期，2018 年 4 月，頁 42-43。

² 劉世忠，亞投行讓歐巴馬窘態畢露，**自由評論網**，<https://talk.ltn.com.tw/article/breakingnews/1269958>，2021 年 4 月 16 日。

同操作，影響「一帶一路」沿線各國對中國支持。³川普政府初期是支持中國一帶一路，一方面川普希望與歐巴馬政府有所區隔，一方面盤算可從中貿易中獲得之商業利益。當然川普還有北韓核武問題需要中國協助，於是希望跟中國打好關係。然而，局勢急轉直下，2017年底白宮發表川普首份「國家安全戰略」，強調「維持一個自由而開放的印太地區為重點之外，更將中國及俄羅斯定義為現狀挑戰者，正式將美中關係定位為競爭對手。」同時於2018美國國防部所發布之「國防戰略綱要」，定調中國為戰略競爭者，中國經濟及軍備擴張比恐怖主義更加威脅美國。⁴2017年時任美國國務卿提勒森在提出川普總統的印太策略時就指「一帶一路」倡議為「掠奪經濟學」，該計畫不僅沒有給當地就業機會與經濟發展，還使許多國家背負債務。⁵中國經濟因新冠疫情影響，表現亮眼，由於在家辦公的需求，電子產品需求大增。中美貿易戰雖然尚未劃下休止符，但兩國貿易更加不平衡，2020年中美兩國之間的貿易順差成長7%，達到3170億美元。⁶

(二) 川普時期之印太戰略

有關印太戰略不得不提之美國軍人H·R·麥克馬斯特(H.R. McMaster)，有以下描述：「H·R·麥克馬斯特(H.R. McMaster)在擔任了美國國安顧問一職14個月後也於2018年4月離開了白宮。如果按照中國古代的評價標準來說，作為軍人麥克馬斯特可以當之無愧地擁有『儒將』的美譽。麥克馬斯特出身軍人家庭，他的父親曾作為美國陸軍預備役步兵主動參加過韓戰。越戰期間，美軍急劇擴軍，老麥克馬斯特獲得特別委任狀，從上士被提拔為上尉並轉服現役。麥克馬斯特子

³ 周子欽，區域整合脈絡下的一帶一路地緣政治經濟觀點，**全球政治評論**，第69期，2020年，頁63-92。

⁴ 盧業中，美國對中國一帶一路倡議之態度，**歐亞研究**，第3期，2018年4月，頁43-45。

⁵ 美國之音，一帶一路會干擾全球貿易！川普：我跟習近平當面說過，我不喜歡這個計畫，**風傳媒**，<https://www.storm.mg/article/474927>，2021年4月16日。

⁶ 李忠謙，川普對中貿易戰一敗塗地？中美貿易順差竟創單月歷史新高，路透：中國2021可望維持好景氣，**風傳媒**，<https://www.storm.mg/article/3391101>，2021年4月16日。

承父業 1984 年畢業於西點軍校，隨後一直服役於美國陸軍。西點期間，他最初希望當一名步兵軍官，大四那年，陸軍航空兵重新成為美陸軍的一個新兵種，這使他對航空兵發生興趣。畢業後，麥克馬斯特選擇去佐治亞州本寧堡的陸軍航空學校學習，準備將來加入航空兵。就讀期間被查出眼睛散光，他只好轉入裝甲兵學校，就這樣選擇了裝甲兵。1991 年，在海灣戰爭大名鼎鼎的『東 73 戰役』坦克遭遇戰中，時任陸軍上尉的麥克馬斯特率領本連 9 輛坦克在 23 分鐘內，摧毀了當時薩達姆最精銳的部隊——共和國衛隊中的塔瓦卡納師的 28 輛坦克、16 輛步兵戰車、30 輛軍車，而本方無一損失。他由此獲得『銀星』勳章，此戰也是美軍後來在教學和訓練中頻頻提及的經典戰例。海灣戰爭後，麥克馬斯特曾回到西點軍校擔任了 2 年的軍事歷史教授。而到了小布希執政的伊拉克戰爭期間，駐伊美軍頻繁遭到地方叛亂武裝的襲擊，傷亡不斷。麥克馬斯特率先在伊拉克北部城鎮塔爾阿法爾加強與伊拉克軍民合作，有效地出台和實施了反叛亂戰術。後來，他的做法被時任駐伊美軍最高指揮官彼得雷烏斯(David Petraeus)賞識，並在伊拉克全國推廣。麥克馬斯特同樣是一位頗有建樹的歷史學者。他在從軍期間從北卡大學教堂山分校獲得了研究美國歷史的碩士和博士學位。1997 年，麥克馬斯特以自己的博士論文部分章節為基礎，寫成一本反思越戰時代高級將領和白宮決策層關係的書，起名《瀆職》。他回顧、探討了越戰期間美軍最高領導層的失誤，特別是參謀長聯席會議主席厄爾·惠勒(Earle Wheeler)、陸軍參謀長哈羅德·約翰遜(Harold Keith Johnson)和駐越美軍司令威斯特摩蘭(William Westmoreland) 3 名四星上將，明知道總統林登·約翰遜和國防部長麥克納馬拉(Robert McNamara)的很多對越戰略有問題，存在重大缺陷，但為了保住官位，只是私下發牢騷，不敢指出總統和文職官員們的錯誤。這本書出版後在美軍軍內外都引起極大反響，也給麥克馬斯特再次帶來極高聲望，他證明自己不但是一位坦克戰英雄，還是深邃的軍人理論家。但這本書對軍界前輩直言不諱的批評，也

讓他在軍中得罪不少人。麥克馬斯特文武雙全得到尊敬，求知慾強和謙遜為人也使得他在川普政府期間的要員中成為了一股清流。美國現時期將領出身的官員雖然由於他們常年為國效忠及不少人戰功彪炳而得到政界的尊重，除極少數個案外往往都更容易獲得參議院和輿論的認可。但這些人大部分也存在一個是否能與時俱進的問題，因為他們大多數人都是在中東的沙子堆上和中亞的阿富汗鍛鍊出來的，對新興的印太地區和東亞問題並不熟悉。在這一點上，麥克馬斯特與同期擔任美國國防部長的馬蒂斯（James Mattis）並無差距。但正是麥克馬斯特的為人謙遜和其研究越戰得出的深刻教訓使得他成為了美國歷史學家肖爾（Zachary Shore）所說的『戰略同理心』（Strategic Empathy）概念的推崇者。也正是在麥克馬斯特的領導和支持下，他帶領博明等專業人士幫助制定並推出了川普政府的跨時代性文件，例如 2017 年《美國國家安全戰略報告》和《美國印太戰略框架》等等。不過，麥克馬斯特最終也未能倖免於川普白宮內部的權力鬥爭。隨着他到任後開除了美國國安委員會的幾名官員後，自 2017 年 8 月開始在支持川普的媒體中便出現了針對麥克馬斯特的輿論和謠言攻擊。有的聲音批評麥克馬斯特不夠支持以色列，不夠支持總統本人，還有的則更是說他『嗜酒』。麥克馬斯特的敵人更是傳言他與白宮另一名高級僱員發生了『不當關係』。但這些都未得到證據的證明，而傳言也無可倖免的傳到了川普的耳中。川普本人更是在一次白宮橢圓形辦公室的會議中公開地提到了對麥克馬斯特的傳言。針對麥克馬斯特的流言攻擊被一些報導懷疑得到了班農的推動和參與。不過，他最終離開白宮的導火線還要追溯於 2017 年 11 月網絡媒體 BuzzFeed 的報導。麥克馬斯特在當年夏天的一次與甲骨文公司 CEO 薩夫拉·凱芝（Safra Catz）進行晚宴時被指曾對川普出言不遜，說他是個『笨蛋和白癡』，還連帶批評了庫什納。但這一報導中令人值得懷疑的是，凱芝與麥克馬斯特二人此前並不相識或關係不深，正是在庫什納的安排下讓他們兩人通過晚餐的機會增進認識。因此，麥克馬斯特不應在已知對方與

總統的女婿是朋友的情況下出言不遜。據稱，此次晚宴也是針對麥克馬斯特『出軌』的傳言來源之一，對方當時也參加了此次晚宴。作為當事人之一，凱芝否認了相關報導的全部內容。除了流言攻擊外，麥克馬斯特在對美國盟友的關係和政
策上與川普希望的方向也存在分歧。最終這種分歧難以癒合，他也在 2018 年 4
月離開了白宮。由此可見，在川普白宮時期儘管超級鷹派和國安系官員在對華政
策上存在相似觀點和共同立場，但他們之間在面對華爾街系、行政系官員和以庫
什納為代表的川普親友陣營的同時，自己之間的人事爭鬥也是一直存在的。」⁷

(三)印太戰略之合縱連橫

由白宮解密之 2018 年美國印太戰略框架文件，可以一探中國以及美國對於
中國戰略及目標。自 2017 年起，印度與中國被設定存在同一個戰區，印度太平
洋區域。由此可看出美國政府對於中國、印度和亞太地國家的戰略為何。相較於
中國持續於此區域結盟與合作增加海外勢力，美國則是想方設法持續保有此區域
「領導者」地位，並且提出一系列「支持活動和改革力量」，反制中國「一帶一
路」倡議、並且加深此區各國與美國的經濟融合。文件內容提及美國對於中國崛
起全方面的防堵策略，包括外交、政治、經濟與軍事方面，細節如假設戰爭爆發，
美國在各地區的兵力部署，連第一島鏈的台灣也涵蓋其中。圍堵的重點就是在衝
突發生時，避免中國拿下第一島鏈的控制權，第一島鏈南起南海周邊島嶼，中途
經過台灣，北端至日本。該島鏈由各島嶼組成包圍中國，形成封鎖。對抗中國的
重點在於讓中國不敢輕舉妄動，不要誘惑美國盟友，讓美國保持在該地區以及周
圍的領導力，印度因為地緣以及人口數量被美國視為印太戰略的軸心。印度可以

⁷ 弗林，特朗普白宮紙牌屋下，美國印太戰略是怎樣落實的？，RFI，<<https://www.rfi.fr/cn/%E6%94%BF%E6%B2%BB/20210423-%E7%89%B9%E6%9C%97%E6%99%AE%E7%99%BD%E5%AE%AE%E7%B4%99%E7%89%8C%E5%B1%8B%E4%B8%8B%EF%BC%8C%E7%BE%8E%E5%9C%8B%E5%8D%B0%E5%A4%AA%E6%88%B0%E7%95%A5%E6%98%AF%E6%80%8E%E6%A8%A3%E8%90%BD%E5%AF%A6%E7%9A%84>>，2021 年 4 月 25 日。

從美國得到許多援助以對抗中國，例如軍事、情報、外交等以及與中國競爭邊境與水資源議題。由於印度的目標與美國一致，共同的對手是中國，於是美國加強與印度、日本、澳洲之間的合作，要共同在南亞、東南亞地區「合作維護海上安全，抵擋中國的影響」。印度總理莫迪提倡的「東向行動」，預計向東戰略伸展、印度立志成為大國也被美國認可及支持。⁸

(四)印太戰略之機遇與挑展

印太戰略的成形起因於歐巴馬「再平衡戰略」無法有效阻止中國崛起，必須擴大對中國包圍，才能有效遏止中國逐漸強於美國。此時，中國也感受到美日印正在聯合影響中國的行為。然而在亞太地區還是許多國家經濟靠中國，軍事靠美國，因為經濟是一國的根本，要切斷各國與中國的聯繫實在是很困難。美國與印度同時改變外交及政治策略很可能是受中國崛起影響，美國改變在於對於印度洋及印度的重視，而印度的改變在於反轉 1954 年起即奉行的「不結盟運動 (Non-Aligned Movement, NAM)」政策。中國對於「一帶一路」的宣傳內容為內外兩種意義，對於國內來說「貫徹新發展理念，建設現代化經濟體系」；對於國外來看「堅持和平發展道路，推動構建人類命運共同體。」然而除了中國所說的表面因素外，由大方向來看，可以看出「一帶一路」所引發的地緣政治反應。單從地圖位置分析，「一帶一路」倡議，串聯歐亞非大陸，涵蓋極廣。一帶所指的「絲綢之路經濟帶」途經中國大陸、中亞、俄羅斯至歐洲與中國大陸、中亞、西亞至波斯灣、地中海以及中國大陸至東南亞、南亞、印度洋等地。一路所代表的「21 世紀海上絲綢之路」方向則從中國、南海至印度洋、連接至歐洲與從中國、南海至南太平洋，分設東西兩條路線。所經之處無遠弗屆，故引起沿線國家正視

⁸ BBC，美國印太戰略：幫助印度崛起聯合抗衡中國，BBC，〈<https://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-55684095>〉，2021 年 4 月 25 日。

與注目。由美國國防大學戰略研究中心(Institute for National Strategic Studies, INSS)於 2017 年發布《一帶一路的中國觀點(Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative)》研究報告提到「一帶一路」對中國而言產生的正面影響為以下三點，穩定中國南部與西部邊緣地帶區域，維護能源安全，最後是加強中國影響力在歐亞心臟地帶⁹。也因此美印兩國必須攜手面對中國在此區增加影響力帶來的風險。美印基於共同利益基礎，使得美印戰略機遇自然發生。¹⁰就美國而言，自 1950 年代起，先後與東亞、南亞各國簽訂以下條約，鞏固區域安全，例如《美臺共同防禦條約(Mutual Defense Treaty between the United States of America and the Republic of China)》、《美日安保條約(Treaty of Mutual Cooperation and Security between the United States and Japan)》、《美菲聯防條約(Mutual Defense Treaty between the Republic of the Philippines and the United States of America)》、《澳新美安全條約(Australia, New Zealand and the United States Pacific Security Treaty)》、《美韓共同防禦條約(Mutual Defence Treaty between the United States and the Republic of Korea)》、《東南亞集體防務條約(South-East Asia Collective Defence Treaty Organization)》等，形成包圍中、俄等共產國家的「新月形包圍圈(Crescent shaped Encirclement)」。⁹雖然冷戰過後，蘇聯不復存在，剩下中國共產黨依然存在此區域，於是中共就成為「新月形包圍圈」的主體，當然中國也不是任人宰制，隨著國力加強，中國提出「一帶一路」倡議向西拓展，衝破東邊的島鏈隔離，因此歐巴馬政府「再平衡戰略」失敗；而川普政府推出之「印太戰略」原則就是將西太平洋向西及向東延展至南亞及中東地區，加大對中共包圍，形成「印太戰略弧(Indo-Pacific strategic arc)」由兩洋相連，並嘗試與美國在中東與非洲地區盟邦

⁹ Joel Wuthnow, *Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative* (Washington, D.C.: National Defense University Press, Oct.2017),pp.1-2.。

¹⁰ Mark E. Manyin, Stephen Daggett, etc., Pivot to the Pacific? The Obama Administration's "Rebalancing" Toward Asia, *Congressional Research Service*, March 28, 2012, p.5.。

及與美國友好之影響力聯結，拓展制衡中國的策略及地理縱深¹¹。就印度而言，美國寄望印度可補足「再平衡戰略」中於南亞區域的不足之處，印度不論是海路或陸路皆可阻擋中國向西前進。美國適度給予印度外交助力，滿足其所需之軍備武器，可以緩減中國於軍事、經濟給美國的強大壓力，替美國爭取戰略機遇期。美印關係由歐巴馬時期至川普時期，重要改變為由外交與經濟為主，轉為以國防與安全為主。也就是美國在原有軍事同盟組織下，拓展合作對象，也等於加大對中國陸海兩面包圍，產生了美國「聯印制中」策略。由於印度與中國邊界相交，產業競爭，兩國終究是戰略對手，美國也因此借用印度牽制中國在該地區發展。印度單獨面對中國是無法在經濟或軍事取勝，但是從地緣戰略與領土主權來分析，印度還是要在策略上做出改變，不能往與中國方面合作前進。印度明顯感受到被中國「一帶一路」倡議包圍的威脅，因為該倡議並非單純如中國所述為經濟發展戰略，因為事實上這是帶有外交影響力的拓展戰略。從以下這些已經簽訂的一帶一路項目計劃來看，都帶有拓展經濟影響的同時，將軍事融合在內之色彩，例如中國與巴基斯坦合作的「中巴經濟走廊(China-Pakistan Economic Corridor)」、與緬甸合作的建立「中緬經濟走廊(China-Myanmar Economic Corridor)」、位於「珍珠鏈(String of Pearls)」上的巴基斯坦瓜達爾港(Gwadar)、斯里蘭卡漢班托特港(Hambantota)、孟加拉吉大港(Chittagong)，以及緬甸皎漂港(Kyaukpyu)等等¹²。至此，印度完全被中國以陸海兩面包圍。再就領土爭議來看，因兩國邊界綿延目前還是沒有解決辦法，雖然洞朗(Doklam)爭議有稍稍平息一

¹¹ Peter J. Rimmer and R. Gerard Ward, *The Power of Geography, Geography, Power, Strategy and Defence Policy*, Australian National University, <http://press-files.anu.edu.au/downloads/press/p346293/html/ch05.xhtml?referer=&page=12>。另參閱羅印冲，〈美祭印太戰略 劍指一帶一路〉，*中時電子報*，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20171108000385-260119>，2021年5月16日。

¹² 印度維維卡南達基金會(Vivekananda International Foundation, VIF)資深研究員阿南退役准將，2017年8月8日於臺北「第十一屆區域安全論壇-亞太戰略環境的新挑戰」研討會中，對中共「一帶一路」做出同時具經濟與軍事的影響性評述。

陣。印度最後選擇加入與美國同一隊的「印太戰略」原因其實不難理解，一方面可以對中國構成反包圍樣態，一方面可減少單打獨鬥的情境，再由美國協助獲取軍事上面的技術與裝備，提高軍事作戰能力。從以下例子可以看出，與美國交往對印度產生的實際效益，2017 年美國國防部長馬提斯(Jim Mattis)來訪印度，暢談有關阿富汗議題合作、購買美國「海上衛士」(MQ-9B)無人機、90 架武裝復仇者(Avenger)及掠奪者(Predator)無人機。購買上述裝備是為了有效防禦中國軍艦、潛艇不斷在印度洋周圍活動使印度有「中共潛艇焦慮症」¹³。隨著美國國防部部長剛走，美國國務卿提勒森接訪印度提到打算提供技術以利印度軍事現代化，願意出售 F-16、F-18 戰鬥機，以擴充印度空軍戰鬥機質量，印度需要 42 個戰鬥機中隊以同時對抗巴基斯坦和中國的武力威脅，但是印度空軍目前只有 30 多個¹⁴；依據美國「Quartz」報導指出，日本、印度兩國為了不在亞洲太空競賽敗給中國，兩國加強合作尋找登月取樣並且順利返回地球之任務¹⁵，形成兩國互相扶持、互相成長的「強大的印度為日本、強大的日本為印度」合作夥伴關係¹⁶。印度甚至和新加坡達成協議可以使用樟宜海軍基地，此後，印度的存在感將會大幅增加，並讓現存的經由麻六甲運輸中國石油路線感到不安¹⁷。印度做出這些舉動實在都是為了自身利益著想，並非真心想與美國建立合作關係，是迫於中國強大之時勢影響。¹⁸

¹³ 林永富，牽制中國 美與印度談軍售案，**旺報**，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20170928000756-260309>，2017 年 11 月 5 日。

¹⁴ 王若愚，美國強化新盟友關係向印度出售戰略武器，**大紀元**，<http://www.epochtimes.com/b5/17/10/26/n9773226.htm>，2017 年 11 月 5 日。

¹⁵ 蔡萱，對抗中國，日本印度聯手展開亞洲太空競賽，**中時電子報**，<http://www.chinatimes.com/realtimenews/20171128005680-260408>，2017 年 12 月 5 日。

¹⁶ 日經中文網，日印首腦會談主要內容，**日經中文網**，<http://zh.cn.nikkei.com/politicsaconomy/politicsasociety/27047-2017-09-15-10-08-34.html>，2018 年 1 月 15 日。

¹⁷ 季節，新加坡平衡外交 空間漸窄，**中時電子報**，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20171201000429-260119>，2017 年 12 月 5 日。

¹⁸ 謝志淵，美國「印太戰略」的機遇與挑戰—兼論對臺灣影響，**海軍學術雙月刊**，第 52 卷第 3 期，2019 年 4 月，頁 64-68。

(五)美國聯歐制中策略產生歐盟中立版本印太戰略

對於歐盟發布「印太地區合作戰略」，台學者表示，世界各國在印太地區、台海周遭，都有重大利益，歐盟沒理由置身事外，而文件未突顯台灣，不代表歐盟不重視臺海，而是保留迴旋模糊空間。歐洲聯盟 2021 年 4 月 19 日提出「印太地區合作戰略」，該戰略是為了在印太的地區發生緊張情勢及面臨挑戰時，協助此區域繼續穩定、保障安全及昌盛發展。惟該戰略內容未特別提及台灣兩字。決議內容也點出印太地區存在歐洲各國海軍之重要性，但也強調將採取進一步措施達成「歐中投資協定」。對於歐盟印太地區合作戰略，淡江大學歐洲研究所副教授、外交與國際關係學系系主任鄭欽模受訪表示，一如歐盟駐台代表高哲夫(Filip Grzegorzewski)所言，印太地區擁有世界上 60% 的人口，創造全球 60% 的 GDP，貢獻全球 2/3 的 GDP 成長。從高科技產業到傳統的製造業，印太地區都是全球產業發展重心，歐盟沒有理由置外於此一地區，選擇加強合作，符合歐盟國家的利益。鄭欽模指出，歐盟雖然沒有揭示針對中共，雖然該文件仍堅稱保留與中國經貿合作的空間，但選邊站的意味濃厚：這一方面顯示美國聯歐制中的戰略生效，上個月國務卿布林肯訪問北約與歐盟國家達到很大程度的「共識」。另一方面也顯示中共對歐洲國家的戰狼外交，尤其是上個月因新疆人權問題對歐盟的反制裁正逐步發酵，不但歐洲議會無限期延宕對「中歐投資協議」的審議，如今更發表未指名、卻針對性很高的戰略報告。關於文件中隻字未提台灣，高哲夫則是向臺灣媒體解釋，在他眼裡「字句裡處處都有台灣」。對此，鄭欽模表示，雖然目前歐盟與台灣在經貿領域方面，特別是半導體的供應鍊極需與台灣合作，更期盼台灣的高科技產業赴歐投資，但歐盟蓄意避開敏感話題，保留與中方的合作空間，也對「中歐投資協議」仍有期待。淡江大學國際事務與戰略研究所副教授黃介正則表示，在後川普政府時期，歐洲、中國、美國「天下三分」。國際局勢還在盤整期，像是美國國家安全戰略尚未出爐、「中歐投資協議」歐洲議會通過與

否、烏克蘭東部是否引爆戰火？一切都還未定論。黃介正表示，台海周邊是東北亞能源與貨物的重要運輸渠道，各國在印太地區、台海、第一島鏈周邊都有重大利益，台灣當然重要，歐洲當然關心，但不需要非得「白紙黑字」突出台灣。與其說「歐盟印太合作戰略」是唱和美國印太戰略，黃介正認為，倒不如說，這是歐盟不當美國追隨者，強調歐洲自有定見，所以才發表屬於歐盟利益的印太戰略。¹⁹

三、拜登時期：結合周邊國家力抗中國

拜登(Joe Biden)接任美國總統之際，中俄在印度洋聯合軍演，暗示未來的印太戰略勢必面臨中俄的挑戰。中俄藉機抵抗 2020 年由美、日、印、澳組成的四邊安全對話(Quad)，一同在孟加拉灣舉行馬拉巴爾(Malabar)軍演。「印太事務協調官」(Coordinator for the Indo-Pacific)康貝爾(Kurt Campbell)，提及「亞洲已在中國的自信與美國的模稜兩可下被拋諸腦後」、「中國就像任何崛起的國家，正尋求重塑其週遭環境，並確保其利益獲得尊重」、「此種行徑，結合中國偏好採取經濟脅迫，最近更劍指澳洲，意味著許多區域的秩序的組成原則面臨風險。」康貝爾提出許多作戰建議例如：研究相對低成本和不對稱的戰力、分散美軍部隊至東南亞與印度洋一帶。隨時做好作戰準備，令人感受此地區的緊張態勢。²⁰

中國隨著經濟崛起，連科技也突飛猛進，美國蘇利文 2021 年 3 月與國務卿布林肯 (Antony Blinken) 和中國高層對談，為了達成使中國相信拜登政府盡全

¹⁹ 李怡欣，歐盟印太戰略未提台灣 學者：不代表不重視，**大紀元**，<<https://www.epochtimes.com/b5/21/4/23/n12900517.htm>>，2021 年 4 月 25 日。

²⁰ 黃啟霖，中俄聯手印度洋軍演 挑戰拜登印太戰略，**中央廣播電台**，<https://www.rti.org.tw/news/view/id/2089174>，2021 年 4 月 16 日。

力與之競爭，將由政府出資研發半導體製造、人工智慧等技術，並與歐印日澳打造產業夥伴關係。²¹

美國總統拜登 2021 年 3 月與英國首相強生（Boris Johnson）通話提及「民主國家應有一套基礎建設計畫來對抗中國一帶一路計畫」。拜登強調他會「防止中國超越美國成為世界頭號強權，也矢言大量投資以確保美國在與中國競爭時的優勢。」²²

四、開啟美國、日本、印度及澳洲四方會談與聯合軍事演習

(一) 四方會談

四方會談其中一項卓越績效就是協調四國舉行聯合軍演。印度國防部邀請美日澳 3 國共同參與「馬拉巴爾軍演 2020」。儘管此項舉措將會令在印太地區擴展軍事活動之中國難堪。澳洲外交部長潘恩（Marise Payne）及國防部長雷諾茲（Linda Reynolds）發表聯合聲明，表示「馬拉巴爾軍演 2020」將會令印度、美國、日本和澳洲 4 國緊密連結，共同防衛此重要區域。雷諾茲亦表明：「馬拉巴爾軍演是高端的軍事操演行動；其重要作用在於提升澳洲海軍戰力、加強緊密夥伴間建立共同行動能力，並且展示我們支持一個開放繁榮印太地區的共同決心、馬拉巴爾軍演也展示印太地區四大民主國家之間的深度信任，以及為了共同防衛利益的合作意志。」潘恩補充說道：「澳洲上一次參加馬拉巴爾軍演，是在 2007 年。」印度前海軍發言人夏瑪（DK Sharma）表示：「由美、日、印、澳四國共同參與馬拉巴爾軍演，將有助反制中國在印太地區展開軍事擴張。」夏瑪指出中

²¹ 中央社，拜登政府槓上中俄 紐時解析全球大國競爭新局三大主軸，**風傳媒**，<https://www.storm.mg/article/3552782>，2021 年 4 月 18 日。

²² 紀錦玲，陳亦偉拜登，英國首相強生 籲發起民主版一帶一路抗中，**中央通訊社**，<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/202103270041.aspx>，2021 年 4 月 16 日。

國的做法就是在印太區域建設多個軍港、操控多個島國。夏瑪說：「中國的做法是先越過第一島鏈，然後就是第二島鏈。對此，日本在上面頂住，太平洋大概有美國在控制著，澳洲可同時顧及太平洋和印太區域，接著還有我們印度。」²³

美日印澳四國領導人在 2021 年 3 月首次以視訊會議形式，舉辦四方安全對話 (Quad)，談論內容涵蓋中國崛起相關之軍事、經濟力量，並將日印澳拉入美國核心盟友以抗衡中國崛起。參加視訊會議的各國代表為各國首相，美國總統拜登 (Joe Biden)、澳洲總理莫里森 (Scott Morrison)、印度總理莫迪 (Narendra Modi) 和日本首相菅義偉，另外，美國副總統賀錦麗 (Kamala Harris) 亦出席此次對話。會議內容也提及需要各國協助分散有關來自中國疫苗、稀土等供應鏈議題。莎琪 (Jen Psaki)，白宮發言人提到：「四方安全對話顯示拜登對印度太平洋地區的重視，會議聚焦新冠肺炎疫情、經濟合作及氣候危機等國際社會共同面臨的問題。」加藤勝信，日本官房長官說：「這次會晤旨在展示建立印太地區自由公平的堅定承諾。印度和澳洲政府亦強調地區安全合作的重要性。」印度則表示，會議主要在探討如何就維持自由、開放和包容之印太地區進行合作。另外各國在疫情當頭的狀態下，對於中國努力進行「疫苗外交」一事，印度期望美日澳三國能夠挹注資金給印度生產疫苗，以利與中國抗衡。美國加碼說願意提供額外的疫苗產能供東南亞國家進行接種疫苗，以平衡中國在各國抗疫之影響力。²⁴

(二) 馬拉巴爾軍演

「利劍軍演」(Keen Sword 21) 由美、日、加三國於 2020 年在第一島鏈進行演習，內容如下：兩棲作戰、陸上作戰、海上作戰、航空作戰、後方補給、網

²³ 高照芬，丘德真，楊明珠，牽制中國 澳洲加入美日印 11 月聯合海上軍演，**中央通訊社**，<<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/202010200059.aspx>>，2021 年 4 月 25 日。

²⁴ 楊晴安，美日印澳四方會談 聚焦抗中，**工商時報**，<<https://www.chinatimes.com/newspapers/20210313000175-260203?chdtv>>，2021 年 4 月 25 日。

路攻擊、電子戰、太空狀況監視等等。此次演習是為了加強參與國家間的連結，強化區域安全。其中，日本自衛隊幾乎全數參與，不論是統合幕僚監部、各方面隊及地方隊都沒有置身事外。²⁵

中國的「一帶一路」倡議已經對第一島鏈產生軍事威脅，加上中國擴大在西印度洋周圍國家投資與散發影響力，確實對印太區域產生安全疑慮，「馬拉巴爾」演習雖然沒有明說是為了抵抗中國，但是確實此演習對中國已形成戰略包圍。隨著中國經濟茁壯，中國的石油運輸路線及其他商貿路線皆由印度洋與西太平洋的海線通過，因此印太區域是東亞各國經貿往來重要戰略區域，因此以美國為首的「利劍」與「馬拉巴爾」軍演可有效抑制中國不斷挑戰與影響印太地區軍政平衡行為，並且有效自印度洋及西太平洋兩路包圍中國擴散勢力，意在長期於印太區域抗衡中國。以往四方會談（QUAD）機制中，美日印三邊之軍事連結均十分緊密，但是一直以來印澳雙邊軍事連結程度不高，此次澳洲參與軍演，標示四方會談（QUAD）機制之軍事化程度提升。²⁶有兩點趨勢研判：一、QUAD 從安全對話機制走向軍事行動具體化之前美國歐巴馬政府提出「亞洲再平衡」政策之後，就一直希望將澳洲也納入「馬拉巴爾」軍演，但因為印度反對（因澳洲反對印度發展核武所以雙方交惡）加上來自中國的壓力所以沒有成功。然而，面對中國近年來在太平洋與印度洋積極擴張，在美國川普政府的「印太戰略」架構下，印澳雙邊關係因此大幅改善，雙方不僅在今年將兩國關係從「戰略夥伴關係」提升至「全面戰略夥伴關係」（Comprehensive Strategic Partnership），同時將國防與外交 2+2 對話升級為部長級對話，以強化雙方互信與軍事合作。基本上，「馬拉巴爾」將從三方軍演變成四方軍演，主要是取決於印度的態度。由於日本和澳洲都是美

²⁵ Dave Makichuk, US, Japan join forces in exercise Keen Sword 21, *Asia Times*, October 27, 2020, <https://asiatimes.com/2020/10/us-japan-join-forces-in-exercise-keen-sword/>.

²⁶ Dinakar Peri, Australia to join Malabar naval exercise next month, *The Hindu*, October 19, 2020, <https://www.thehindu.com/news/national/australia-to-join-malabar-naval-exercise-nextmonth/article32892277.ece>.

國的盟國，兩國基本上都會參加美國主導的同盟組織，一旦印澳軍事關係獲得強化，QUAD 的軍事同盟關係將會進一步的提升，對印太區域未來的安全與穩定將可發揮決定性的影響力。二、軍事設施互用機制將強化 QUAD 準同盟關係，近年，為因應中國擴張，QUAD 四國在強化軍事以及情報等領域的合作有不少實質進展。例如：日本修法允許與澳印兩國分享情報，在情報共享上邁出重要一步，同時日澳雙方亦同意啟動「武器等防護」(protection of military assets)²⁷ 協調，未來日本自衛隊將基於安全保障相關法案，在平時保護澳洲軍艦及戰機；印澳之間簽署了《後勤相互支援協定》(Mutual Logistics Support Agreement)，相互開放軍事基地、進行維修加油；印日之間簽署了《物資勞務相互提供協定》(Acquisition and Cross-Servicing Agreement)，授權兩軍互相提供燃油和配件等軍需物品；加上美印簽署的《後勤交流備忘錄協定》(Logistics Exchange Memorandum of Agreement)、《通信兼容和安全協議》(Communications Compatibility and Security Agreement) 與《基礎交換與合作協議》(Basic Exchange and Cooperation Agreement)，²⁸ 這四國在軍事後勤支援保障上的合作正在不斷升級，因此 QUAD 將有可能朝「亞洲版北約」形式邁進。²⁹

²⁷ Japan and Australia to coordinate on protection of military assets, *NIKKEI Asia*, October 20, 2020, <https://www.japantimes.co.jp/news/2020/10/20/national/japan-australia-coordinate-protection-military-assets/>.

²⁸ 第一份協議旨在讓美印兩國軍隊能方便相互提供燃料、零部件以及其他後勤支持。第二份是為了讓美印雙方軍隊便於數據共享，從而提升兩軍主戰裝備之間的通聯性，並為以後美國向印度出售高端軍事裝備、排除法律制度障礙。請參考：Shubhajit Roy, Explained: BECA, and the importance of 3 foundational pacts of India-US defence cooperation, *The Indian Express*, November 3, 2020, <https://indianexpress.com/article/explained/beca-india-us-trade-agreementsrajnath-singh-mike-pompeo-6906637/>。

²⁹ 黃恩浩，澳洲參與馬拉巴爾 2020 海軍聯合演習之觀察，*國防安全雙週報*，2020 年，第 16 期，頁 2-5。

第二節 日本與印度的回應

一、日本自由與繁榮之弧

日本與中國之爭其實有跡可循，兩者皆位於東亞，貨運往來之路線重疊性高，又日本身為發達國家，早已有各項對外援助計畫，對於「一帶一路」所提的各項基礎建設，難免有抄襲之嫌，況且兩國將會在此區域產生競合，雙方已就鐵路項目數次競標，因為中國廉價故日本敗北機率高，因此日本改變戰略企圖以「優質基建」(quality infrastructure) 取勝。³⁰

安倍晉三在日本政壇兼具承先啟後的領導地位。日本清楚知道左右日本存亡的國家不在美洲大陸而是歐亞大陸。最初安倍首相對於戰略擬定尚未清晰，「自由與繁榮之弧」在 2006 年提出，規劃建構從波羅的海到日本形成一條安全聯盟圍繞歐亞大陸。安倍於 2007 年 8 月在印度提出名為「兩大洋的交融」演講，描述印度及日本間海域興盛之樣貌。希望透過海洋連結亞洲各區達到昌盛之意。突然間冷門的「印太」地緣政治學概念，因為安倍推動而熱絡起來，惟因首相身體狀態不佳，於是提出後一個月總辭。辭職的這段期間，安倍還是不忘記海洋的使命，5 年之後，回任日本首相的安倍，再提修正版的「亞洲的民主安保之鑽石」論文。內容提及中國於東海、南海擴展勢力導致日本至印度航線不安全。可想而知，中國於 2012 年反擊日本「尖閣諸島國有化問題」，至此中日在東海爭議白熱化。由於日本經濟與中國市場連結性很高，安倍為了穩定經濟形勢，改口霸氣言論，轉而低姿態之「開放之海的恩賜——日本外交新五原則」，這就是 2016 年日本「自由和開放的印度太平洋戰略」的來源。由於中國反對，安倍的鑽石戰略沉

³⁰ 周子欽，區域整合脈絡下的一帶一路地緣政治經濟觀點，*全球政治評論*，第 69 期，2020 年，頁 63-92。

寂一時，直到 2013 年來自印度的訪客總理曼莫漢在訪問東京時提到「印太」，以及因為安倍的努力同年在澳洲白皮書首次出現「印太」概念。2014 年印度新總理莫迪與安倍友好，安倍更有籌碼在各國間推行鑽石戰略。鑽石戰略有三個方向：加強美日關係、希冀英法回到亞洲、與印度洋國家印澳打造合作關係。於安倍不屈不撓的引導下，美國歐巴馬政府於 2015 年 10 月以派遣神盾艦入南海渚碧礁 12 海里水域為美國「重返亞洲」揭開序幕。令安倍激昂的是兩個月後至印度訪問，兩國宣布友好合作，兩國關係進入新時代與層次。接著一禮拜後，澳洲滕博爾總理至日本訪問，稱讚澳洲在亞洲「最好的朋友」是日本。這代表中國經濟下跌以及澳洲在意中國軍事上在南太平洋的擴展。澳洲在滕博爾總理任內推翻原本一貫親中決策，轉向安倍籌畫之美日印澳四國體系。³¹

日本安倍首相早知中國的崛起將會大大影響日本發展，但是單靠日本是無法與之對抗，於是利用川普政權不滿中國不公平貿易，將美國智庫的「中國威脅」論與日本早在 2016 年發表的「自由和開放的印度太平洋戰略」結合。2014 年，順利促成日美印三國的馬拉巴爾海上聯合演習，澳洲於政黨輪替後亦加入軍演。在川普剛上任時「印太地區」還不是最激烈的場域，最重要的區域安全對話為「香格里拉安全對話」（或稱亞洲安全峰會），當時主要議題為 ISIS 與朝鮮，但兩週後印中洞朗軍事對峙改變事態。³²

從 2013 年中國提出「一帶一路」倡議以來，已經有 123 個國家加入，也有 13 個歐盟成員國與中國簽署了「一帶一路」備忘錄，但是義大利是第一個加入「一帶一路」構想的七國集團（G7）成員，七國集團（G7）成員第二個跟進的

³¹ 彭振宣，翁世航，安倍的印太戰略（一）：拋出自由與繁榮之弧構想後，安倍等待了整整十年，**關鍵評論**，<https://www.thenewslens.com/article/142414>，2021 年 4 月 16 日。

³² 彭振宣，翁世航，安倍的印太戰略（二）：相比歐巴馬的不情不願，川普政權讓安倍知道抗中的時機到了，**關鍵評論**，<https://www.thenewslens.com/article/142422>，2021 年 4 月 16 日。

將是哪個國家呢？會不會是日本呢？耐人尋味的是，共同社在習近平訪問羅馬的 2019 年 3 月 22 日報導：日中兩國政府就建立旨在於第三國開展基礎設施開發合作的對話機制達成了基本協議。雙方正在協調，擬在中國國家主席習近平 6 月訪日前的 4、5 月於北京召開首次會議。這是考慮到習近平推進的「一帶一路」經濟帶構想而作出的應對。多名日中外交消息人士 22 日透露了這一消息。值得注意的是，2019 年 4 月，中國將舉辦第二屆「一帶一路」國際合作高峰論壇。日本將派遣重要閣僚出席這次論壇，據日本 FNN 電視台報道，日本正在針對派遣經濟產業大臣世耕弘成出席這次論壇而進行調整，而世耕弘成 2 月 12 日在自己的推特上表示：中國方面確實發來了邀請函，但是在現在的時點上，並沒有對派遣我去參加這次會議進行調整的事實。所謂「第三國開展基礎設施開發合作」，實際上就是日本和中國在「一帶一路」經濟帶構想中的合作，由於美國對中國的「一帶一路」多有批評，日本一方面希望與中國在「一帶一路」合作，一方面都不太敢使用「一帶一路」這個詞，而是用「在第三國的日中合作」代替。2018 年 10 月 26 日，日本首相安倍晉三訪華期間，與中國國務院總理李克強參加了第一屆日中第三方市場合作論壇。李克強指出，「2018 年 5 月，我訪問日本期間，同安倍首相就共同開展第三方市場合作達成共識。此次論壇期間，兩國地方政府、金融機構、企業之間簽署了 50 餘項合作協議，金額超過 180 億美元。」日經中文網 2018 年 3 月 25 日發表題為《中意簽署一帶一路備忘錄 構建自主經濟圈》（細川倫太郎 羅馬、高橋哲史 北京 報道）的報道指出：「日本政府在 2018 年 10 月首相安倍晉三訪華之際，要求在第三國推進中日合作之際滿足 4 項條件，即(1)夥伴國財政的健康性、(2)開放性、(3)透明性、(4)經濟合理性。中國方面大體上接受，在第三國的中日合作已啟動。」2017 年 10 月 26 日，中國商務部部長鐘山在北京會見了前來參加這次論壇的日本經濟產業大臣世耕弘成。雙方就日中經貿關係、第三方市場合作等交換了意見。世耕弘成表示，日中經貿關係正處

於由競爭向合作轉型的重要時期，本次論壇將成為日中經濟合作發展的新起點。雙方還就泰國東部經濟走廊等有合作潛力的項目進行探討。此次論壇期間，日中雙方共簽署 52 項合作協議，合作項目覆蓋了基礎設施、金融、物流、信息技術等多個廣泛領域。2019 年 3 月 6 日，十三屆全國人大二次會議新聞中心舉行記者會，邀請國家發展和改革委員會主任何立峰，副主任寧吉喆、連維良回答中外記者的提問。寧吉喆指出：五年多來，共建「一帶一路」已經取得重要進展和顯著成效，這主要體現在「五通」上：一是在政策溝通方面，中方已經與 123 個國家和 29 個國際組織簽署了 171 份合作文件，其中既有發展中國家，也有發達國家，有國際組織，還有不少發達國家的公司、金融機構，與我合作共同開拓第三方市場。寧吉喆也提到了「中國與日本也在泰國開始合作」。所指的是在去年簽署的 52 項合作協議中的《有關在泰國安美德工業區推進智能化的中日泰三方備忘錄》。重點是希望在「東部經濟走廊開發計畫」開展日中合作。「東部經濟走廊」是指泰國在東南部沿海的差春騷、春武里和羅勇三府設立經濟區，通過發展基礎設施，並實行一系列投資優惠政策吸引新產業。發展高鐵、複線鐵路、港口、機場等，建立高附加價值產業經濟區。日本物流企業尤其對連接中國和歐洲、亞洲的貨物鐵路建設計畫很感興趣，希望日本的貨物能利用這些鐵路更便捷地進一步出口至歐亞地區。在 3 月 6 日上午舉行記者會，寧吉喆指出：「在設施聯通方面，中老鐵路、中泰鐵路、雅萬高鐵、匈塞鐵路等紮實推進。」「中歐班列累計開行數量已達到 1.4 萬列，這還不包括中國到中亞地區的班列，前幾天也在這方面開了專題會。」日本《福井新聞》2018 年 9 月 27 日在網絡上發表題為《日通強化中國至歐洲的鐵道物流 引進一帶一路不斷增高的需求》一文，文中指出，「26 日獲悉，日本通運將強化中國連接歐洲的鐵道物流事業，到目前為止，貨運列車只是借用貨櫃運送，今後列車將設置日通專用運行，希望引進中國政府所倡導的現代版的絲綢之路經濟圈構想一帶一路不斷增高的需求。」日本通運是

日本最大的綜合物流產業，簡稱「日通」，英文為 NIPPON EXPRESS 物流網點在全世界多達 500 多個。其實日本早已和中國的一帶一路倡議進行廣泛合作，只是沒有意大利那樣做得大張旗鼓而已。³³

為了反制中國，歐盟執委會主席容克（Jean-Claude Juncker）及日相安倍於 2019 年在布魯塞爾，簽署基礎設施合作協議，啟動「歐亞連結計畫」（EU-Asia Connectivity）。此開發由歐盟擔保基金、開發銀行與私人投資者挹注共 600 億歐元資金。安倍強調必須反對由中國出資且主導之交通線路；容克則在意需於「無大量債務」或「依靠一個國家」的原則，幫助基建。³⁴

美國總統拜登 2021 年 4 月 16 日在白宮與日本首相菅義偉會晤時，草擬印太版「一帶一路」計畫的指導原則，以支持印太地區推動高水準基建，範圍涵蓋第五代行動通訊（5G）、氫能發電等先進科技，以對抗中國大陸的「一帶一路」倡議。日經新聞報導，美國與日本計劃達成一項協議，攜手擴大海外基建合作計畫，希望能透過提出讓各大組織與企業遵循的明確框架，贏得印太國家的信任，並在與北京當局爭奪印太影響力的競賽中，取得優勢。報導指出，美日這份指導原則主要為提出一個架構，包括列出進行投資的先決條件、研擬執行計畫的制度，以及培養當地人才的建議事項。美日兩國也將制定採購標準與維護規定，降低技術外洩的風險。相較於 2017 年美日所簽屬的基建理解備忘錄，這次所提架構的規劃投資額將提高。此外，美日兩國可能聯手推動印太地區的 5G 建設與智慧城市；5G 等通訊科技已被視為是美日合作的領域之一，且已成為美中科技戰的戰場之

³³ 楚良一，先進七國義大利加入一帶一路日本也會跟進嗎？，法國國際廣播電台，<https://www.rfi.fr/tw/%E4%B8%AD%E5%9C%8B/20190327-%E5%85%88%E9%80%B2%E4%B8%83%E5%9C%8B%E6%84%8F%E5%A4%A7%E5%88%A9%E5%8A%A0%E5%85%A5%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF-%E6%97%A5%E6%9C%AC%E4%B9%9F%E6%9C%83%E8%B7%9F%E9%80%B2%E5%97%8E>，2021 年 4 月 16 日。

³⁴ 陳品潔，歐盟與日本簽 2 兆元合作協議 展現抗衡中國一帶一路決心，上報，https://www.upmedia.mg/news_info.php?SerialNo=72309，2021 年 4 月 16 日。

一。亞洲開發銀行（ADB）估計，亞洲開發中國家從 2016 年到 2030 年投資基建的金額需達到 26 兆美元。大陸已運用低基建成本，在各大亞洲新興經濟體推動「一帶一路」倡議。此外，倚賴觀光收入的東南亞國家和太平洋島國，在新冠肺炎疫情肆虐下，有些國家因此向北京主導的亞洲基礎設施投資銀行（AIIB）求助，以獲取資金，支撐財政。不過，北京當局一直都被外界指控進行所謂的「債務陷阱外交」，且中國大陸的科技產品，也引發可能引發資安與氣候風險疑慮。美日兩國將亞洲新興經濟體視為實現「自由與開放印太」的關鍵。例如，太平洋島國需海底電纜來強化通訊基建，而美日兩國正與澳洲合作，資助通往帛琉海底光纖纜線的鋪設工程。日本與德國政府則將透過視訊會議，在 4 月中旬首度舉行日德外交與國防部長會議，討論如何實現「自由與開放印太」，以對抗大陸在印太地區的影響力。³⁵

二、印度力抗中國

印度力抗中國不是沒有原因，首先，一帶一路團團包圍印度並且影響印度支配印度洋。接著，「中巴經濟走廊」途經印巴兩國有領土爭議之喀什米爾地區，等同暗指該區域為巴國所有，於是印度拒絕參加 2017 年召開「一帶一路國際合作高峰論壇」。印度為了表態，開始積極參加日俄反制「一帶一路」之合作，此舉令印中爭議升級為區域大國競合。³⁶

印度基於政治考慮將國內高鐵計畫給日本而不是中國承建，中印在軍事與經濟皆是競爭對手。印度與中國貿易逆差極大，2016 年兩國貿易量為 708 億美元，但貿易逆差有 465 億美元之多。印度知道中國「一帶一路」倡議，意在轉移國內

³⁵ 林奇賢，美日擬推印太版一帶一路，*經濟日報*，2021 年 4 月 16 日，<https://udn.com/news/story/6811/5370200>。

³⁶ 周子欽，區域整合脈絡下的一帶一路 地緣政治經濟觀點，*全球政治評論*，第 69 期，2020 年，頁 63-92。

過剩產能與資金、轉移基礎建設能力與投資於海外並且正當光明地開發當地能源與天然資源。³⁷印度二度拒絕出席「一帶一路國際合作高峰論壇」，理由與兩年前相同，不尊重印度主權。同時印度不滿中國阻擋安理會將穆罕默德軍首腦阿茲哈（Masood Azhar）列進全球恐怖分子名單。中國無視印度核心利益，令印度亦無需尊重中國核心利益。³⁸

「中印緬孟地區經濟合作論壇」於 1999 年起由 4 國定期舉行，官民共同參與。此合作搭一帶一路順風車升級為國家戰略。最初印度總理 Singh 並不排斥此項合作，但隨著莫迪(Modi)上台，氣氛越來越不相同。欠缺印緬兩國參與，孟國本身體質不好，經濟走廊完全推動不了。印度投資伊朗的查巴哈港，該港口地理位置可接納中東船隻，形同與瓜達爾港競爭的態樣。中國亦抗議在印度扎根之達賴政權。中國進入印度周邊國家承包工程亦損及印度在該國之利益。另外印度也開始限制中企在印之活動，例如：國內電信招標限制中國參加、嚴格審查商務簽證。印度其實與中國一樣，希望輸出工業，扶植國內產業，南亞同屬重點市場，兩國經濟擴張需求相似，又印度在競爭中處於相對不利地位。若中國貫通位於南亞的經濟走廊，對印度企業不是好事。雖然表面上印度是譴責中國侵害主權，實際上印度是厭惡中國與其在南亞進行經濟產業競爭。呼應美國「印太戰略」，莫迪於 2016 年訪日本時提議「亞非增長走廊」計畫，內容為在非洲與東南亞等國、經濟合作、投資基建。日本、印度兩國也嘗試增長經貿關係，由於中國限制稀土出口，2016 年開始日本進口印度稀土。此外，印度對模里西斯、越南出口自製軍備武器、對斯里蘭卡貸款、租借斯里蘭卡的馬塔拉·拉賈帕克薩（Mattala Rajapaksa）機場 40 年等舉動揭是與一帶一路相似。印度透過這些舉措加深與周

³⁷ 陳牧民，印度為何拒絕參與一帶一路高峰論壇？，**地球圖輯隊**，<https://dq.yam.com/post.php?id=7674>，2021 年 4 月 18 日。

³⁸ 印度拒出席一帶一路論壇 原因出在 1.4 兆經濟走廊，**中央社**，<https://fnc.ebc.net.tw/FncNews/world/76013>，2021 年 4 月 18 日。

圍國家建立依賴關係，其實日本早已行之有年。日、印度兩國亦合資開發斯里蘭卡的亭可馬里港（Trincomalee）與泰緬交界的杜瓦（Dawei）深水港等。³⁹

中國透過「一帶一路」倡議在孟加拉擴張影響力，印度為抗衡中國推動鄰國優先政策，總理莫迪 2019 年 10 月 15 日與來訪的孟加拉總理哈希納簽署 7 項協定、啟動 3 項合作，強化與孟加拉關係。中國近年積極推動「一帶一路」倡議，與孟加拉簽署價值數百億美元的基礎工程建設，包括中國在電力領域貸款 17 億美元給孟加拉。渣打銀行估算，中國「一帶一路」在孟加拉的相關投資已達 380 億美元，讓孟加拉成為接受中國資金第 2 高的南亞國家，僅次於巴基斯坦，讓外界擔憂孟加拉也陷入債務陷阱。面對中國在印度後院挖牆腳的動作，莫迪（Narendra Modi）政府積極推動「鄰國優先」等政策，透過向孟加拉採購及提供基礎建設等多項合作強化與孟加拉的關係，平衡中國在當地的龐大影響力。莫迪與哈希納（Sheikh Hasina）在新德里舉行廣泛會談，探討如何強化雙邊合作，之後雙方一共簽署 7 項合作協定。綜合印度媒體報導，7 項協定包括使用孟加拉吉大港（Chittagong Port）及孟加拉第二大海港蒙格拉（Mongla）港；還有印度可從孟加拉菲尼（Feni）河汲取河水作為印度東北利普拉省（Tripura）的飲用水；以及印度提供海岸監視系統等。莫迪推文說，印度與孟加拉簽署使用吉大港和蒙格拉港後，從印度東北各省進出口的貨物將更容易運輸，東北各省的產品也將獲得更好的市場；這項以港口為主導的發展，將確保雙邊更大的商業聯繫及繁榮。此外，印度與孟加拉也展開 3 個合作項目，包括印度向孟加拉採購液化石油氣（LPG）並分配給印度東北各省。莫迪指出，過去一年間，印度與孟加拉共啟動了 12 個合作項目，包括剛剛啟動的 3 個項目，這反應雙方關係的強度，「我很高

³⁹ 陳秉達，一帶一路與南亞中印關係與孟加拉灣經濟走廊前景，**歐亞研究**，第 3 期，2018 年 4 月，頁 49-52。

興今天的會談，進一步加深雙邊關係」。哈希納在致詞時說，印度與孟加拉的關係過去幾年持續提升，包括在海上安全、民用核能及貿易領域。⁴⁰

印度總理莫迪 (Narendra Modi) 2019 年 9 月 5 日在俄羅斯表示，印度將向俄國提供 10 億美元 (約新台幣 314 億元) 的貸款，幫助俄國開發遠東地區。綜合外媒報導，第 5 屆「東方經濟論壇」(Eastern Economic Forum) 正在俄國海參崴舉行，主要嘉賓莫迪在全體會議發表演講時說，印度將在遠東地區的發展中與俄國並肩作戰，將提供 10 億美元的貸款額度。莫迪表示，這一步將為印度的經濟外交增添新的層面，印度將成為友好國家各區域發展的積極參與者。他在俄國總統普丁面前也公布印度將推動「遠東行動」(Act Far East) 政策，促進印度與俄國遠東地區的往來。過去幾年，印度一直專注於亞太地區的國家，這是第一次著重於遠東地區，並擴大貸款額度。莫迪是第一位訪問俄國遠東地區的印度總理，他週三抵達俄國展開為期 2 天的訪問，當天和普丁舉行雙邊會談，並簽署一些協議。⁴¹

新型冠狀病毒病 (COVID-19) 疫情全球大流行，不少國家都已展開疫苗接種作業，外媒指出，中國在這場疫苗外交戰中動作慢半拍，而其死對頭，製藥強國印度動作卻已在中國一帶一路重要地區推動疫苗外交，動作更快、手筆也更大。根據《德國之聲》報導，中國近日承諾，未來將向巴基斯坦、尼泊爾與多個東南亞國家無償提供數十萬劑疫苗，在此同時，印度已搶先一步對緬甸、馬爾地夫、不丹、孟加拉、尼泊爾等國捐贈疫苗，數量遠超中國，據悉，印方此一舉動已在上述地區獲得讚譽。《德國之聲》分析，印度搶先實施疫苗外交的對象，多

⁴⁰ 康世人，林憬屏，抗衡中國一帶一路 印度孟加拉簽 7 協定加強合作，**中央通訊社**，<https://www.cna.com.tw/news/aopl/201910050304.aspx>，2021 年 4 月 18 日。

⁴¹ 與中國較勁？印度提供 314 億貸款 助俄羅斯開發遠東，**自由時報**，<https://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2907289>，2021 年 4 月 18 日。

位於中國一帶一路政策重要地區，中方多年來投入大量資金為上述國家建設基本設施，專家認為，這些國家強烈仰賴旅遊業，對疫苗有迫切需求，而印方的做法無疑對中國在當地主導地位構成嚴重挑戰。報導指出，印度當前還計畫在今後 3 至 4 週向鄰國提供 1,200 萬至 2,000 萬劑新冠疫苗，同時協助其中一些國家訓練醫務人員，並管理疫苗施放流程。⁴²

孟加拉與中國關係日益緊密，簽有數百億美元基礎工程合約，但孟加拉外交部長摩門 2021 年 3 月 26 日，告訴來訪的印度總理莫迪說，孟加拉與中國的關係不會影響與印度堅若磐石的關係。根據印度媒體 News18 報導，莫迪在抵達孟加拉首都達卡（Dhaka）後，與孟加拉外交部長摩門（AKAbdul Momen）見面。在與莫迪會面時，摩門說，孟加拉與印度有著牢固的關係，這點毫無疑問。但中國是孟加拉的發展夥伴，政府希望為了人民發展經濟，這與孟加拉重視誰或支持誰無關。「我不認為由於中國的原因，我們與印度堅若磐石的關係將受到阻礙。」摩門與莫迪會面後告訴媒體，印度與孟加拉正走向黃金時代，在看到在全球鄰國間出現緊張局勢的今天，印度與孟加拉的關係將被視為模範。在被問到與莫迪討論如何改善雙邊關係時，摩門表示，印度與孟加拉設法解決了許多問題，但還有更多（雙邊）問題需要解決，希望透過對話解決。摩門指出，他與莫迪討論教育、醫療照護等作為核心的領域如何展開雙邊合作，「我們希望與印度展開『重要旅程』，因為如果不握住彼此的雙手，就不可能實現和平與繁榮」。他又說，孟加拉有 54 條河流，其中有 7 大河是從印度流入，蒂斯塔河（Teesta River）就是其中之一，雙方已就（公平共享）這條河流達成協議，保證問題獲得解決；但之後因某些原因，這項問題未獲解決，印度之後也從未正式宣布願履行承諾，孟加拉希望蒂斯塔河問題盡快獲得解決。印度總理莫迪今天展開為期兩天的孟加拉訪問行

⁴² 中國緊張了！德媒：印度大手筆對一帶一路國家推疫苗外交，自由時報，<https://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/3419783>，2021 年 4 月 18 日。

程，這也是莫迪政府 2019 年 12 月通過公民法修正案，導致雙邊關係惡化後的首次訪問。他除今天與摩門會談外，還將與孟加拉總理哈希納（Sheikh Hasina）會談，並出席孟加拉建國 50 週年等慶典。莫迪政府通過的公民法修正案，讓孟加拉、巴基斯坦和阿富汗等印度鄰國的非穆斯林非法移民可取得印度公民身份，這等於暗示孟加拉歧視少數宗教族群，孟加拉政府多次與印度表達反對這項法案，但溝通無效，導致雙方關係惡化。此外，中國 2016 年與孟加拉成為戰略夥伴關係，近年更透過「一帶一路」加大對孟加拉基礎設施的投資，雙方簽署一系列的能源與基礎建設合約，金額高達 215 億美元。渣打銀行估計，中國在孟加拉有關「一帶一路」的投資額高達 380 億美元，讓外界擔心孟加拉已陷入中國的「債務陷阱」，也讓印度擔心中國對孟加拉的影響過大。在莫迪政府以民族主義優先下推動公民法修正案而導致與孟加拉關係惡化，又因禁止洋蔥出口讓孟加拉陷入「洋蔥危機」，讓雙邊關係更加雪上加霜；但在印度最近以疫苗外交致力修補關係下，莫迪今天起在孟加拉展開兩天訪問行程，也被外界視為是「破冰」之旅。

43

印度與歐盟也在洽談聯合基建計畫以取代中國一帶一路倡議，這項計畫涵蓋內容為能源、數位及運輸。與中國的不同點在於提供法律保障及較輕債務負擔。這項計畫不是因為反中，而是一帶一路的替代方案。在印度與歐盟提出替代一帶一路方案的同時，澳洲取消 2018 年至 2019 年與中國簽訂的兩項一帶一路協議，因為澳洲國會通過一項新法，授權聯邦政府解除會影響國家利益的協議。⁴⁴由此可見，各國在 2020 年前後漸漸退出中國一帶一路倡議，而改採替代方案，背後很可能是美國在下指導棋。印度首次參加由法國海軍主導、日本海上自衛隊、美

⁴³ 康世人，莫迪來訪 孟加拉：與中國交往不影響與印度關係，*經濟日報*，<https://money.udn.com/money/story/5599/5346857>，2021 年 4 月 18 日。

⁴⁴ 盧永山，歐印澳聯手反擊「一帶一路」中國氣嘖嘖，*自由時報*，<https://ec.ltn.com.tw/article/breakingnews/3508325>，2021 年 5 月 15 日。

國及澳洲等 5 國參與之「拉彼魯茲」(La Perouse) 海上聯合軍演。軍演地點在印度孟加拉灣，由法國攜手美日印澳「四方安全對話」(Quad) 機制，目的在抗衡中國海上擴張行為。法國為了展現在此區域的動能以及強化與印太夥伴相互運用。法國將印度視為重要夥伴。⁴⁵

第三節 巴基斯坦與緬甸的作為

一、中巴經濟走廊

中巴經濟走廊(China - Pakistan Economic Corridor, CPEC)計畫，經過數年運作走入僵局。走入停滯的原因在於巴基斯坦發現沒有得到中國承諾的好處，例如改善年輕人就業機會等。因為當地年輕人更多是靠走私石油來獲利。另外中國除了在當地僱用從中國去的工人，也在當地設工廠與歐洲直接交易，令巴國失去與歐洲做生意之機會。中巴經濟走廊出現歧見，主因是中國不肯繼續承諾負擔建設資金，只願意以貸款方式協助巴國建設鐵路。⁴⁶

中巴經濟走廊 (CPEC) 是中國「一帶一路」倡議相當重要的戰略項目，總投資金額達 460 億美元，不僅讓巴基斯坦主權付出極大代價，被中國當成附庸國，有中巴經濟走廊門戶之稱吉爾吉特·巴爾蒂斯坦似有意關閉唯一通道。學者在《國家利益》撰文披露，現任總理 Imran Khan 應中國要求，取消了吉爾吉特·巴爾蒂斯坦 (Gilgit-Baltistan) 當地礦工的許可證，讓數千人流離失所，引發怒火，唯一一條高速公路極可能遭封鎖，直接衝擊中巴經濟走廊的建設。美國企業研究所 (AEI) 學者 Michael Rubin 在《國家利益》(The National Interest) 撰文

⁴⁵ 蕭介雲，印度首次參與五國軍演 牽制中國海上擴張，**毅傳媒**，<https://yimedia.com.tw/breaking-news-2/104187/>，2021 年 5 月 15 日。

⁴⁶ 張子清，合作推展陷僵局 中巴經濟走廊前途渺茫，**中央廣播電臺**，<https://www.rti.org.tw/news/view/id/2097181>，2021 年 4 月 19 日。

稱，巴基斯坦官方大肆宣揚中巴經濟走廊對國家發展的益處，聲稱此建設項目不僅刺激經濟增長，還為巴基斯坦提供區域一體化的基礎。文中直指，其實，巴基斯坦為中巴經濟走廊建設項目付出巨大代價，不僅讓巴基斯坦未能實現其雄心壯志，還因此背負鉅額債務，也讓中國將巴基斯坦視為附庸國，面臨主權抵押給中國或國際金融機構的隱憂。值得注意的是，在中巴經濟走廊建設項目中，巴基斯坦所控制的喀什米爾地區-吉爾吉特·巴爾蒂斯坦地區（Gilgit-Baltistan）在地理上是中巴經濟走廊成功關鍵因素，但巴基斯坦對當地所做的投資、就業機會、福利等承諾，至今都沒有實現。取而代之的是，巴基斯坦主要政黨將大部分現金和相關建設項目轉移到了有利於自己的政治據點。甚至在最後一分鐘，取消了吉爾吉特-吉特拉爾公路計劃，並默許中國以犧牲當地勞動力為代價，向吉爾吉特·巴爾蒂斯坦地區（Gilgit-Baltistan）派遣了 40 萬建築工人。文章提及，對於吉爾吉特·巴爾蒂斯坦而言，不僅未能從中巴經濟走廊建設中獲益，反因巴基斯坦官方應中國礦業公司要求，取消當地礦工的許可證，導致數千名居民流離失所。文中也嗆現任總理 Imran Khan 對吉爾吉特·巴爾蒂斯坦地區（Gilgit-Baltistan）的冷嘲熱諷和管理不善最終可能對中巴經濟走廊建設帶來更大傷害，原因是建設資金遭挪用後，當地人可以輕易封鎖唯一一條高速公路，等於是關閉通往中巴經濟走廊的門戶。文章強調，巴基斯坦佔領吉爾吉特·巴爾蒂斯坦是非法的，而今這個被巴基斯坦忽視的地區恐怕會越來越有機會笑到最後。⁴⁷

從新疆到阿拉伯海的中巴經濟走廊陷入了債務的流沙。然而，這卻是「一帶一路」倡議的旗艦項目，這項宏偉的計畫旨在通過北京融資的新基礎設施，將亞洲與歐洲和非洲連接起來。2015 年 4 月，中國國家主席習近平前往伊斯蘭堡正

⁴⁷中國夢快醒了？通往中巴經濟走廊的門戶恐遭關閉，自由財經，<https://ec.ltn.com.tw/article/breakingnews/3451957>，2021 年 4 月 19 日。

式啟動了中巴經濟走廊的建設，簽署了不少於 51 項協議。巴基斯坦領導人謝里夫說：「我們的友誼比山高，比海深，比蜜甜。」可是，從那之後，兩國的關係就略有冷淡了。審查中巴經濟走廊主要項目的聯合合作委員會（JCC）的會議被一推再推，先是被推到了 2020 年年底，然後又被無限期的推遲。根據巴基斯坦《黎明日報》的報道，原因是，就經拉合爾連接白沙瓦和卡拉奇的鐵路路線的現代化建設，雙方在資金上存在分歧。整個項目需要的資金，計畫是 620 億美元，到目前為止，用於建設的有 250 億美元。陷入債務危機的巴基斯坦再也負擔不起龐大的基礎設施項目。德國一智庫（Mercics）的分析師雅各布·馬爾德爾（Jacob Mardell）表示，就中國來說，「中國在財政援助方面更加謹慎了」。在過去的十年中，中國一直很慷慨，但現在中國不太願意再提供低息貸款了。有一半的低收入和中等收入國家可能或已經出現了債務危機，北京擔心會出現一系列的債務違約。中國開發銀行和中國進出口銀行在海外的貸款從 2016 年的每年 750 億美元減少到了 2019 年的 40 億美元。文章還指出，政治環境也發生了變化。在這一領域，巴基斯坦比中國更難以預測：巴基斯坦政府隨著選舉或軍事政變而不停地變換。總理伊姆蘭·汗（Imran Khan）與北京的友誼比前任低，他在 2018 年的競選期間曾批評某些項目存在腐敗，但是，在上任後，他還是採取了比較和解的語氣。巴基斯坦《黎明日報》的專欄作家庫拉姆·侯賽因（Khurram Husain）表示：「可能，現任政府對中巴經濟走廊的興趣不及前任，但現任政府尤其是沒有管理如此多項目的行政能力。」另外，原本希望從許多項目中受益的商界也沒有了那麼多的熱情。赫拉姆·侯賽因說：「除了一些當地的水泥廠，巴基斯坦企業沒有從中受益，他們甚至擔心中國企業在巴基斯坦市場上展開競爭。」文章還表示，中巴經濟走廊還讓它沒有經過的其他巴基斯坦省份感到受到了排斥，並加劇了這些省份的分離主義緊張局勢，以至於中國公民成為叛亂分子發動襲擊的目標。文章還表

示，北京認為，繁榮將會保證社會穩定。但中國的發展模式並不是那麼容易輸出的。⁴⁸

由於中巴經濟走廊（CPEC）位於巴基斯坦分離主義地區，該項建設時常遭到恐怖攻擊，由於該項建設預算資金龐大計有 600 億美元，涵蓋建設鐵、公路、港口與經濟特區。為了避免損失擴大，巴國國會決定交由巴國軍隊控制該區域，保護中國「一帶一路」計畫。中國官方主導的國家開發銀行及中國進出口銀行的總體貸款由 2016 年 750 億美元，大幅下降至 2019 年的 40 億美元。波士頓大學研究指出中國減少「一帶一路」倡議，是因為最近受到國際輿論攻擊諸多結構問題，例如使窮國陷入債務危機、貪腐頻傳、對環境不友善以及財務不透明等問題。有學者認為，中國減少借貸計畫是受中美貿易戰影響，也有學者認為參與經濟走廊的中國電力公司本身廉潔程度不好，導致中國金融機構減少給巴國之貸款。巴國國家調查發現，有關電力相關產業違規及貪汙超過 18 億美元，甚至有 16 家中中國企業獲得不適當之補助，造成國家虧損。與此同時，俾路支省分離份子也持續對中巴經濟走廊建設及中國人攻擊，形成投資風險。為了解決資金缺口，中國同意更改投資條件，同意巴基斯坦與中國以外之企業合作投資，以加快經濟走廊建設，內含鐵路計畫，預算高達數十億美元。巴基斯坦外交部長庫雷西（Shah Mehmood Qureshi）於 2020 年 12 月與中國駐巴基斯坦大使農融會面時提到經濟走廊因缺少資金，建設進度落後。同時，埃及大使達魯格（Tarek Dahroug）與巴

⁴⁸ 中國和巴基斯坦之間：一帶一路已變成債務通道，自由財經，<https://www.rfi.fr/tw/%E5%B0%88%E6%AC%84%E6%AA%A2%E7%B4%A2/%E6%B3%95%E5%9C%8B%E4%B8%96%E7%95%8C%E5%A0%B1/20210127-%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E5%92%8C%E5%B7%B4%E5%9F%BA%E6%96%AF%E5%9D%A6%E4%B9%8B%E9%96%93-%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF-%E5%B7%B2%E8%AE%8A%E6%88%90-%E5%82%B5%E5%8B%99%E9%80%9A%E9%81%93>，2021 年 4 月 19 日。

國聯邦鐵路部長拉希德 (Sheikh Rasheed Ahmed) 就合作建設 ML-1 鐵路進行討論。⁴⁹

中巴經濟走廊由於許多因素暫時擱置了，巴基斯坦信德省政府前政策顧問班嘉禮(Kaiser Bengali)指出由於美國的干擾導致這項計畫無限期延宕，而巴國也因為進口大量中國物資用來投資「中巴經濟走廊」，出現外債膨脹和經常賬赤字。依據國際貨幣基金組織報告指出，2019 年巴基斯坦 3 月份公共對外負債總額為 854 億美元，有 25% 是債主是中國。大量的進口和債務融資造成巴基斯坦的外匯儲備驟降。巴國為了避免外匯不足，在 2018-19 財政年度自國外借款 160 億美元，將近 67 億美元債主是中國。即便如此，巴國政府仍須向國際貨幣基金組織請求 60 億美元救助計畫。正因如此，巴國的官方不能也不願意承擔更多債務，故停止進行經濟走廊計畫。軍方也是一個政策推遲的重要原因，巴國軍方長期與政府地位平等，報紙社論也開始出現批評此項計畫的言論，倫敦大學亞非學院研究員史蒂寡(Ayesha Siddiq)提出以上觀點。而巴國人民也開始疑問這項建設究竟是對中國還是對巴基斯坦更有利。另外美國總統川普打算從阿富汗撤軍，對於巴基斯坦來說此舉可大大改善與美國關係。當然因為美國反對「中巴經濟走廊」，巴基斯坦也願意依美方要求做出修正。巴基斯坦也在兩強之中求平衡，駐伊斯蘭堡的外交事務記者尤薩夫(Kamran Yousaf)提出。⁵⁰

⁴⁹ 邱立玲，不再大撒幣！中國緩步退出巴基斯坦一帶一路項目，YAHOO 新聞，<https://tw.news.yahoo.com/%E4%B8%8D%E5%86%8D%E5%A4%A7%E6%92%92%E5%B9%A3-%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E7%B7%A9%E6%AD%A5%E9%80%80%E5%87%BA%E5%B7%B4%E5%9F%BA%E6%96%AF%E5%9D%A6-%E5%B8%B6-%E8%B7%AF-%E9%A0%85%E7%9B%AE-050128749.html>，2021 年 4 月 19 日。

⁵⁰ 洪聖斐，債台高築又試圖在美中之間取得平衡巴基斯坦放慢一帶一路，新頭殼，<https://newtalk.tw/news/view/2019-09-09/296683>，2021 年 4 月 19 日。

二、緬甸優勢地緣位置

緬甸對中國來說重要性在於位置，不僅可以牽制印度，又是位於雲南之中緬油氣管起點。中國由此從雲南經緬西直通印度洋，不論是經濟或戰略都有其重要之處。緬中交往近 70 年，因地緣關係，雙方在政經都互有往來。雙方邊界接壤 2185 公里，因邊界少數民族而有些許敵對意識，不過因為中國投資皎漂港有改善雙邊關係，皎漂港讓中國於印度洋多了一個港口，有助中國抵抗印度，也成為美國所指中國「珍珠鏈」戰略之一環。印度也不是省油的燈，審時度勢後決定拉攏緬甸，兩國同意加強國防合作。1990 年起，美國指出中國「珍珠鏈」戰略，由海南島至巴基斯坦瓜達爾港之間，呈現對印度之包圍。中國不承認珍珠鏈戰略，但就各沿線港口的投資皆有中國來說，客觀上中國是從事這樣的事情，只是不承認這樣的說法。2017 年 5 月 14、15 日在北京舉辦兩天「一帶一路」國際合作高峰論壇，是中國建國來最大規模主場外交峰會，亦是 2013 年提出「一帶一路」倡議後，舉辦最高規格的國際會議。在這樣的會議中緬甸國務資政翁山蘇姬亦有受邀參加。由此可知緬甸在中國一帶一路中重要的地位。⁵¹

緬甸是北京一帶一路計畫的關鍵國家。緬甸政府被國際社會指控對羅興亞穆斯林實施「種族滅絕」之際，只有中國仍支持緬甸政府。習近平 2020 年訪問緬甸是因為要鞏固中國在緬甸第一大國投資地位。雖然若開邦暴力衝突不停，緬甸依然規畫此區為經濟開放區。西方投資者不願踏足，而中國卻十分響應此政策。中緬之間除了深水港外，尚有以下幾個重要投資計畫，2014 年暫停之中緬鐵路計畫，位於若開邦深水港與昆明間一條近 2000 公里鐵路，平行中緬油氣管線，建設難處在於若開邦本身是戰亂區域以及需要通過緬北山區尚有眾多反叛武裝之地，才能到達中國雲南。另一項是 2009 年簽署，預算 36 億美元的克欽邦密松

⁵¹ 梁東屏，緬甸一帶一路玄機暗藏印度洋中國戰略，*亞洲週刊*，第 33 期，2017 年 8 月。

(Myitsone) 水壩計畫，因為該計畫將導致大幅陸地淹水以及對伊洛瓦底江造成生態傷害，故被當地居民反對。⁵²

2021 年 1 月中國外交部長王毅成為 2020 年大選後首位訪問緬甸的高級官員，他答應提供 COVID-19 疫苗援助緬甸，也期許兩國「共同努力，有效落實建設中緬經濟走廊協議」。並就合作開展曼德勒—皎漂鐵路 (Mandalay-Kyaukphyu Railway) 的可行性研究簽署備忘錄。回溯皎漂深水港開發案最初是在前朝登盛 (Thein Sein) 政府時期，判給中國國企中信集團 (CITIC Group)。之後由翁山蘇姬領導之全國民主聯盟 (簡稱全民盟) 才於 2015 年大選獲勝，翁山蘇姬經濟顧問特內爾 (Sean Turnell) 不滿中信集團 75 億美元價格，多出了深水港建設所需資金。並指出在過去 10 年，中國參與建設世界最少 30 個國家港口，特別集中在印度洋沿岸與非洲。特內爾暗指中國於 2008 至 2010 年對斯里蘭卡的漢班托塔 (Hambantota) 深水港的投資就如對緬甸深水港一樣。斯國該港預算 15 億美元建設，欲成為世界大港，並且向中國大量融資；然而因為債務太龐大，導致於 2017 年起決定將港口租給中國 99 年。若是按照此種態勢演變，緬甸官方也須向中國融資 20 億至 30 億美元，並且陷入債務危機。有關此案，中緬兩國都要出資，緬甸由債務及股權籌集資金。於翁山蘇姬帶領的全民盟以於 2016 年重啟談判，將深水港成本由 75 億美元調降至 13 億美元。但是對於環評的部分尚待解決。雖然中國官方宣稱要將若開邦的落後漁村改變為類似香港、新加坡的商港，但是當地居民仍是疑慮滿腹，居民圖特 (Htoo Htet) 表示，當地居民對於相關建設全然不清楚，批評政府舉辦說明會只是在作秀」。當地人在乎環境汙染、職業教育等

⁵² 古莉，習近平訪緬甸：一帶一路走廊通往印度洋，法國國際廣播電台，<https://www.rfi.fr/tw/%E4%B8%AD%E5%9C%8B/20200116-%E7%BF%92%E8%BF%91%E5%B9%B3%E8%A8%AA%E7%B7%AC%E7%94%B8-%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF%E8%B5%B0%E5%BB%8A%E9%80%9A%E5%BE%80%E5%8D%B0%E5%BA%A6%E6%B4%8B>，2021 年 4 月 19 日。

議題都沒有人提起。而且當地有三種民族居住在此，有若開人、羅興亞人及卡曼人。其中，卡曼信仰伊斯蘭教的民族，在佛教為主的國度裡是少數民族。若開邦事務顧問委員會成員、前荷蘭駐英國大使歐森（Laetitia van den Assum）受訪時表示，中信集團的環境評估，只顧及狹隘港口地區，並未顧及整個皎漂地區。中國看上緬甸在於緬甸地廣人稀，物產豐饒以及近年緬甸與歐美政府脫鉤有關。雖然中國想趁機與緬甸拉近關係，但是緬甸因為歷史因素對於中國還是抱持戒心。由全民盟執政近 5 年期間，緬甸政府從未通過任一大型中資基礎建設案即可得知。密松水電站大壩計畫（Myitsone Dam），原先由緬軍與中國同意興建，中國出資 36 億美元，電力 9 成會運往中國，當地居民抗議，在 2011 年暫停此工程。雖然緬甸對於「一帶一路」持謹慎態度，但是能源開發仰賴中資，中國企業以低價競爭贏得緬甸許多能源標案。緬甸也試圖與日資和歐企簽訂水力設施備忘錄，減少中國影響。能源部於 COVID-19 爆發、國際航班停飛時期，招標太陽能電廠，總容量為 1,060 兆瓦，結果由中資及其關係企業標走 28 座太陽能電廠。這顯示緬甸電力將高度依賴中國，具潛在政治風險。中國一貫使用低價策略，本次中標的平均競標價格——每單位（千瓦時，kWh）0.0422 美元，比起國際再生能源總署公布 2019 年國際平均價格為每單位 0.068 美元，低廉許多。中國企業競爭優勢在於國家補貼以及承擔高風險的意願。」由於緬甸由軍政府執政多年，受西方經濟制裁，使得緬甸只能與中國通商。2000 年以前中國企業對於緬甸邊境貿易、礦產業、房地產等佔有重要地位。接著，密松水電站和若開邦雙油氣管道在 2000 年中期開始形成。緬甸雖然逐漸與國際接軌，依舊是較高風險之投資市場。與歐美投資者相比，中國因為地緣關係，較勇於進駐緬甸。遭遇羅興亞難民問題後，西方投資更是不可奢望，於是中國在緬甸投資者相形重要。翁山蘇姬雖然不願意使國家陷入債務危機，也不要國內能源與資源受中國控制，但現實是緬甸政商界接認定中國是緬甸重點政經夥伴之事實。中國對緬甸的重要性還在於能協助緬甸

和平統一，因為中國能影響許多民族武裝團體。此外，中國也可在聯合國安理會保護緬甸免受譴責和制裁。雖然在新冠肺炎疫情下，緬甸是受創最少的東南亞國家之一，但該國經濟資源相對匱乏，也難以抵禦疫情帶來的經濟壓力。截至 2020 年 6 月 1 日，緬甸僅有 224 宗新冠肺炎確診病例，6 人死亡，但疫情已為這個 5,400 多萬人口的東南亞國家帶來沉重經濟壓力。特別值得注意的是，中國封鎖措施導致供應鏈中斷，而全球各地的防疫措施也令緬甸主要收入來源之一的旅遊業大受打擊。2020 年 5 月初，為了緩解日趨惡化的經濟危機，緬甸勞工移民與人口部選定 21 個行業在封鎖措施下仍然可以繼續營業，其中包括港口服務、建造、進出口、運輸、物流及貨運等，但此舉沒有確保該國眾多「一帶一路」援建項目可以繼續進行。⁵³

2021 年 1 月，中國國家主席習近平往訪緬甸，大力推動該國重啟「一帶一路」項目。上次中國國家主席對緬甸進行國事訪問已是 2001 年。習近平訪問緬甸期間，兩國簽署了 33 項雙邊協議，旨在重新啟動相關基建項目。整體而言，3 個主要項目將率先重新啟動，即新仰光城、連接中國雲南省與緬甸第二大城市曼德勒的高鐵線，以及皎漂深水港。可惜，僅數月後，不少項目被逼停工。「一帶一路」倡議自 2013 年首次提出後，緬甸已成為其總體戰略規劃的重要一環。該國地理位置優越，不僅是印度、孟加拉、東南亞與中國之間的主要貿易樞紐，也有濱臨印度洋的優勢，便利中國製貨品迅速運往中東及歐洲。緬甸對中國西部省份特別有利，可讓中國產品完全繞過繁忙的南海航道，毋須沿馬來半島作長時間航行。事實上，皎漂港已成為一個區域管道樞紐，方便從雲南省省會昆明運送石油及天然氣到當地，緬甸的地理優勢可見一斑。皎漂港的擴建工程是中緬經濟走廊的主要項目。該走廊由「一帶一路」援建，是一條優先貿易便利路線，由皎漂

⁵³ 周浩霖，中國搶進緬甸取能源、打通直往印度洋水路，翁山蘇姬如何接招？，**報導者**，<https://www.twreporter.org/a/china-myanmar-economic-corridor>，2021 年 4 月 19 日。

至曼德勒，然後延伸至緬甸與雲南接壤的邊境。為了確保可以發揮最大潛力，走廊將會興建多條新道路及鐵路(包括曼德勒-雲南高速鐵路)，以及一系列新一代發電設施和工業園區。與此同時，緬甸也會在南部興建新仰光城，城內將建設大型住宅及商業綜合設施，並與該國經濟樞紐兼前首都仰光毗鄰，至於在附近建設的迪拉瓦工業園(Thilawa Industrial Zone)，則有助提振該國商業發展。不過，這些龐大基建發展項目所費不菲，而緬甸早在新冠肺炎疫情爆發前已面對日益嚴重的經濟問題。事實上，2018年，緬甸的人均國內生產總值(GDP)僅1,326美元。緬甸計劃、財政與工業部的數據顯示，全國40%家庭的生活接近貧窮線或在貧窮線之下。緬甸的外來投資也正在減少，令經濟情況進一步惡化。根據投資與對外經濟關係部的資料，2020年第一季度，該國的外來投資額僅5億美元，按年減少8億美元。由於該國的財政狀況不穩以及疫情引發的不明朗因素，緬甸急須進行的基建升級工程或許要暫時擱置。⁵⁴

武裝部隊總司令敏昂萊(Min Aung Hlaing)於2021年發動政變，逮捕國務資政翁山蘇姬實際掌權。讓中國一帶一路倡議出現變數。新加坡南洋理工大學國際關係學院副教授李明江表示，因為緬甸政治局勢混亂，將難以對緬甸制定策略，中國可能會先照以往政策實行。新加坡國立大學政治系副教授莊嘉穎認為，由於軍方接管政權，有關先前所有與中國相關之協議很有可能全部不算，緬甸一直以來中央跟地方利益不同，新政權必定要與地方重新協商，而中國一帶一路等倡議與計劃將會為緬甸帶來不同之利益關係，這些關鍵影響將待後續慢慢觀察。⁵⁵

⁵⁴ Geoff de Freitas, 緬甸經濟備受疫情衝擊一帶一路項目被擱置一旁, HKTDC, <https://research.hktdc.com/tc/article/NDQxODQ5NDEw>, 2021年4月19日。

⁵⁵ 緬甸軍方發動政變 專家：中國一帶一路出現變數, 自由時報, <https://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/3429276>, 2021年4月19日。

緬甸軍方 2021 年 2 月 1 日發動政變，扣押包括緬甸總統溫敏(Win Myint)和國務資政翁山蘇姬(Aung San Suu Kyi)等人並宣布接管政權，為此國際社會紛紛做出強烈譴責，但唯獨中國不但沒譴責政變，甚至語氣意外的溫和。專家分析認為，中國回應緬甸問題完全端視龐大利益而決定，且現在正是展現中國支持緬甸、是緬甸好朋友的最佳時機，而中國也正期待著緬甸危機為他們創造取得更多利益的機會。正當各國對緬甸軍方的政變行動發出撻伐的聲音之際，中國僅透過外交部表示，「中國是緬甸的友好鄰邦」，並強調「我們希望各方在憲法和法律的框架內解決分歧，以維護政治和社會穩定，中國目前正在尋求更好地了解緬甸政變後的現狀。」此番回應不但毫無譴責，語氣更相當溫和，隨即讓西方國家關注中國對緬甸的態度。同樣的，東協國家也未直接譴責緬甸軍方，但僅表達了關切。看在東亞專家眼中，對於中國對緬甸政變的淡如水反應並不意外，《美國之音》引述華盛頓智庫戰略與國際研究中心（CSIS）東南亞項目資深研究員莫瑞·希伯特（Murray Hiebert）看法認為，中國在緬甸問題上的態度事實上是由中國在緬甸的巨大利益決定的。他表示：「他們(中國)意識到國際社會一定會對所發生的一切表示譴責。我想，他們是想這是一個很好的機會，展示中國對緬甸的支持，是緬甸的好朋友。」而這樣的態度與 2017 年緬甸因羅興雅危機在國際舞台上被孤立時，中國展示的態度是一脈相承的。由於中國在緬甸的戰略利益，無論是民選政府還是軍方政府，中國都希望保持良好的關係。希伯特表示，中國這麼做也為了挫敗美國在緬甸推進民主進程的努力。因為中國自然不希望看到自己的邊境出現一個親美國的民主政府。因為羅興雅危機，緬甸與歐美疏遠，加上這次的政變，希伯特預測，緬甸的將軍們應該會更加願意與中國打交道。報導指出，過去翁山蘇姬時期，因中國向緬甸民族武裝組織提供武器，緬甸軍方對中國感到沮喪，另外，軍方對中國在緬甸的「一帶一路」和「中緬經濟走廊」項目並不那麼熱衷，甚至在 2011 年時，具有緬甸軍方背景的登盛政府單方面叫停了中國在緬甸投資

的密松水電站項目。因此，一旦政府可能改變之下，中國當然會更與軍方保持良好關係。《自由亞洲電台》也引述歐巴馬政府時期擔任美國駐緬甸外交使團團長米德偉(Derek Mitchell)看法認為，中國近年來在緬甸不斷提升的影響力引起了西方世界的警覺，過去《外交家》雜誌便曾發表文章批評說，美國及其盟友缺乏與緬甸各方面的互動，而中國的影響力將有害於緬甸的民主。米德偉表示，當前緬甸危機可能為中國政府創造機會，因為中國與軍政府從來不會有問題，他們不在乎民主，也不在乎人們怎麼說，更不在乎任何國家的主權，他們只在意保護自己的利益。米德偉強調，當緬甸是軍政府的時候，對與中國競爭的西方國家是不利的，但中國恰好可以填補空白。米德偉認為，在現在的緬甸，更合適的說法不是美國與中國競爭影響力，而是中國可能因此提高他們的影響力。⁵⁶

隨著緬甸軍政府政變，民眾上街示威遊行，中國也陷入兩難困境，自從2020年習近平訪問緬甸以來，當時宣布開創「開闢中緬命運共同體的新時代」。推動「一帶一路」倡議建設數十億美元項目，包括石油、天然氣輸送管道及通往印度洋的深水港。一年後政變，有聲音傳出，是中國煽動緬甸軍政府政變，目的是中國的戰略利益。中國官媒體指出，因示威遊行，中國已損失高達3700萬美元。中國外交部表態「將敦促緬方採取切實措施制止一切暴力行為，依法查處相關肇事者，確保在緬中資企業和人員的生命和財產安全」。這波暴動對中國的影響為東南亞國家中懷疑中國以「一帶一路」倡議沿線項目引起債務陷阱的想法大增。泰國國立朱拉隆功大學安全與國際問題研究中心主任蒂提南(Thitinan Pongsudhirak)說：「任何具有廣泛群眾基礎的針對中國利益的反抗運動都會具有示範效應，反華情緒會傳導到柬埔寨、老撾和其它國家。」⁵⁶「中國現在搞明白了，

⁵⁶ 美國之音，自由亞洲電台，陳文蔚，故意對緬甸政變無感？專家認中國正等待危機帶來提高影響力好機會，中央廣播電臺，2021年4月19日，<https://www.rti.org.tw/news/view/id/2090774>。

緬甸是戰略難題中的一部分，」蒂提南說，「從現在開始未來不會那麼簡單了。」緬甸對於自身產的稀有木材、玉石和寶石遭中國市場掠奪也不甚其擾。此外中國也是緬甸最大海外投資國之一。中國也向緬甸軍隊提供軍備武器。另外中國與中緬邊境上少數族裔的民兵組織保持特殊關係。不過，中國否認對於緬甸軍事政變知情。中國採取的應對方式為「呼籲緬甸國內緩和局勢，同時又支持政變後危機的各方」。中國外交部發言人趙立堅對於緬甸撤僑問題表示：「中方密切關注緬甸局勢的發展，對中方機構和人員安全受到影響非常關切。中方希望緬方採取切實措施，保護在緬中國公民的安全，堅決避免類似事件再次發生。」⁵⁷

第四節 小結

一帶一路倡議目標為連通中國對外經貿交通網路，加強貿易與投資夥伴關係。此外，設定南亞兩條經濟走廊目的在於建立自新疆、雲南通往孟加拉灣、阿拉伯海、波斯灣的運輸路線。中巴經濟走廊雖然在初期出現許多重要成果。然而隨著時間前進，我們也可以發現因為資金不足，以及美國的干擾，導致中巴經濟走廊由快速發展走向停滯。緬甸原本可望與中國因為油氣管線建設及深水港建設而帶來大幅經濟成長，然而突如其來的政變，令世人皆措手不及，比起繼續發展經濟，緬甸現在更重要的是早日穩定國內局勢，國內動亂結束，人民安居樂業。孟中印緬經濟走廊則是因為初期印度就拒絕合作而沒有發展。印度雖然急需基礎建設發展，但是印度也不打算倚靠中國達成，印度持續與其他國家簽訂協定，建設國內基礎設施。印度因為與中國互相競爭東南亞國家市場，固並不樂見中國壯大，此外透過日本的牽引，美日印澳四方會談的局面已然成形。透過四個國家軍演以及對話，有效遏阻中國在印度洋積極發展。雖然中國也使出一些招數，使得

⁵⁷ 德國之聲，「一帶一路」上的意外政變：反華怒火延燒，習近平政權也被捲入緬甸危機，*風傳媒*，2021年4月19日，<https://www.storm.mg/article/3545210?page=2>。

澳洲等國籌到苦頭，不過在美國的帶領下，中國還是很難攻破這塊區域的。雖然印度在資金、技術、或經驗都輸給中國，但是有美國的支持，以及日本、澳洲的協助印度繼續稱霸南亞是可以預見的未來。⁵⁸



⁵⁸ 陳秉達，一帶一路與南亞中印關係與孟加拉灣經濟走廊前景，**歐亞研究**，第3期，2018年4月。

第五章 結論

第一節 研究發現

一、比較分析中國珍珠鏈戰略之建構與意涵

中國珍珠鏈戰略最初是為了保障能源及海上貿易安全，在中國東南沿海積極找尋港口，以利轉運原油及保護貿易不受海盜侵擾。後來由中國國家主席習近平在任時發揚光大成一帶一路倡議，轉為中國的中長程戰略，搭配尼古拉斯·斯皮克曼（Nicholas John Spykman）邊緣地帶論，達成以下目的：擴大與周邊國家友好互動降低戰爭風險、消除中國國內過剩的產能，突破美國自二戰以來對中國進行的三大島鏈封鎖、提升中國在世界各國的實質影響力，進而始中國達到大國崛起的結果。

二、觀察一帶一路倡議對珍珠鏈戰略國家與中國之間的交互作用

一帶一路倡議中位於珍珠鏈戰略國家的區域，可大致分為三區，第一區南海區域，第二區印度洋區域以及第三區非洲及西亞與歐洲區域。第一區離中國最近，舉凡自然資源豐沛的緬甸、馬來西亞皆是代表，雖然這些國家可以提供中國豐沛的能源，但是因為這些國家本身的政治不穩以及民族衝突等因素，導致中國在這些國家的發展並不如預期順遂，也無法達成以上之目的，因為這些國家離中國太近了，要是中國太強盛，勢必也會威脅到這些國家的生存。第二區域是印度洋的孟加拉、巴基斯坦及斯里蘭卡等地區，這些國家跟中國交好，是因為中國很大方的花費許多經費協助當地做基礎建設，但是當一個計劃不能照理想進行時，借貸國還不出錢時，衝突還是會產生，

例如因疫情關係，各地經濟蕭條，無法再支應大型基礎建設的經費，此時中國也不願意再拿出資金，對於經濟發展程度不高的印度洋國家就等於陷入了債務陷阱。迫使這些國家必須租借港口給中國使用，喪失主權。再加上美國開始警惕到中國在印太地區的耕耘會影響到美國世界霸權的地位，於是美國也開始跟中國搶朋友，試圖瓜分中國在此區域的影響力。離中國最遠的一區是非洲及西亞與歐洲區域，意外的中國在這一區的發展最好，不論是在非洲的吉布地、西亞的埃及與歐洲的希臘都漸漸佔有一席之地。為何中國能在此區域發展得如此好，有待之後的學者持續觀察及研究。

三、分析中國一帶一路倡議之珍珠鏈戰略面臨的機遇與挑戰

中國一帶一路倡議在世界大同的情況下是完全符合全球化的潮流，可惜的是現在並非大同世界，每個國家都有自身利益要考量，崛起的大國勢必會威脅現在的大國，如果現在的大國不趁崛起的大國尚未超越自身前打擊他，則對於現在的大國來說，未來充滿著威脅。於是現在世界霸權美國對於崛起的大國中國不得不萬分小心地對應，開始聯合日本、印度、澳洲等國家，制衡中國在邊緣地帶的發展，試圖阻止中國擴展勢力，要將中國鎖在中國本土，不得越出海洋。於是在印太地區有四方對話以及聯合軍演等針對中國的行為產生。雖然中國往東方海域方向的發展被美國給封印了，但是中國還是可以持續向西前進，打通東西方的陸路交通。在疫情期間，空運降載的情況下，中國利用中歐班列成功讓貨物運抵西方。

第二節 未來展望

北京大學新結構經濟學研究院院長林毅夫日前接受中新社專訪，他表示，與西方國家「弱肉強食」發展方式不同，中國的崛起一直是通過和平實現的。對於所謂的「中國威脅論」，他指出，中國的崛起反而有助於構建一個新的、穩定的、

讓所有國家都能夠共同發展的國際格局和環境；中美關係或在 2050 年出現緩和。據中新社報導，林毅夫指出，傳統上中國人常有西天取經的心態，但二戰以後，真正能趕上發達國家的發展中經濟體可謂鳳毛麟角。成功的發展中國家或地區，在其政策制定的時候，一般從西方主流理論來看，是不正確的；而按照發達國家認為正確的政策去發展的國家，基本都不成功。他認為，中國的發展證明，現代化的道路不是只有發達國家走過的那一條。一個國家的崛起，也不是只有通過發達國家的那種弱肉強食的方式才能實現，而是有可能在和平、互利、共贏的狀況之下獲得另外一個發展道路選擇。2018 年，中國作出世界處於百年未有之大變局的判斷，這個變化為何出現？林毅夫指出，有相當大的程度是因為中國、印度、巴西等新興市場經濟體的崛起。其中變化最顯著的是中國，中國在 2010 年，按照市場匯率計算，超過日本，成為世界第二大經濟體；2014 年，按照購買力平價計算，超過美國，成為世界最大經濟體。中國的趕超，必然帶動國際競爭格局的改變。林毅夫表示，美國感到自己主導世界越來越力不從心了，所以在歐巴馬時期，美國提出重返亞太，將其軍事力量配置到太平洋。川普上台以後，又對中國發起貿易戰、科技戰等，帶來了中美關係的緊張。如何解決這一問題？林毅夫指出，首先，發展是關鍵。中國需要做好自己的事，繼續發展，同時繼續給其他國家提供發展機會。他認為，到 2050 年，中國實現第二個百年目標，當時中國的人均 GDP 如果能達到美國的一半，中國的經濟總量達到美國的兩倍，世界可能會進入一個新的穩定的格局。林毅夫解釋，美國對中國發動科技戰、貿易戰，相當大的原因是當前美國的科技水平確實比中國更高。如果 2050 年中國人均 GDP 達到美國一半，那時北京、天津、上海加上東部沿海五省山東、江蘇、浙江、福建、廣東，這些地區人口總量大約 4 億多，會跟當時美國的人口和人均 GDP 處於同一個水平。這樣中國最發達區域人口和收入水平，和美國差不多，產業技術水平也跟美國接近。美國可以卡中國脖子的技術基本就沒有了。他說，

中國中西部地區約有 10 億人口，人均 GDP 約是美國的三成，此區具有發展快速之潛力。屆時，中國發展速度高於美國，經濟規模也會是兩倍大。當美國失去科技優勢，亦無力追逐中國經濟規模時，美國就無法忽略中國市場龐大之機會，中美兩國就可以和平發展。林毅夫說，中國做好自己的事，用好自身潛力，中華民族可以實現復興，也會給一個新的穩定的世界格局，打下基礎。中國的大國崛起無可避免會發展出一套新的國際體制、格局及環境。¹

拜登上任美國總統後，貫徹嚴禁中國竊取科技機密政策，國際貨幣基金組織（IMF）表示，因為全球化程度很高，若中美持續因科技戰導致技術無法交流，引起科技技術產生落差，將導致全球 GDP 受到影響，估計是中美貿易戰 10 倍，約各國損失 5%GDP。前陣子中美關稅戰，約使全球損失 0.4%GDP，即科技戰之影響為貿易戰 10 倍。IMF 估計 2021 年至 2022 年的全球 GDP 增長分別為 6%、4.4%，其中，中國可逆勢成長至 8.4%，而美國為 6.4%，前提是中美科技摩擦緩和，若摩擦加劇則全年經濟前景就十分暗淡無光。拜登延續川普時期與中國之科技戰爭路線，依然限制華為、中芯國際等大牌中國企業，於重點領域如晶片半導體防範中國企業竊取高端技術。拜登甚至限制 7 間中國超級電腦企業以美國技術研發產品協助中國解放軍。美國亦與盟國合作建立獨立產線，舉行半導體企業高峰會，明顯不讓中國在半導體關鍵產業有所增長。中國方面對應的方式為積極推展技術創新，並加入「十四五」規劃項目，並大力發展半導體、人工智慧、量子科技等項目，同時中國政府也端出最常用的補貼措施。照目前局勢來看，中美之間科技戰爭將進一步擴大範圍，美國眾議員們亦要求嚴控出口晶片設計專用之

¹ 羅印冲，「林毅夫：中美關係或在 2050 年出現緩和」，聯合報，〈<https://udn.com/news/story/7331/5396657>〉，2021 年 4 月 24 日。

EDA 軟體給任何中國企業，避免美國技術被中國拿來研發 14 奈米或更高端之晶片，對美國國家安全造成風險。²

美國氣候特使克里（John Kerry）於 2021 年訪問中國，在上海與中國氣候特使解振華進行為期三天的會談。外界預期兩人會探索中美在應對氣候變化方面的合作機會，並尋求以此緩和兩國的緊張關係。克里此前曾擔任奧巴馬政府的國務卿，他是拜登政府首位訪華的官員。兩國關係高度緊張之際，其訪問釋出美方希望與中方就此展開合作的信號，避免競爭與對抗完全侵蝕兩國合作的空間。在過去 20 年，克里與解振華曾就氣候問題達成多次合作。解振華長期從事氣候變化領域工作，曾在國家環境保護局與國家發展和改革委員會任職，率領中國代表團促成《巴黎氣候協定》的談判。他目前是退休返聘的特使。2021 年 4 月 16 日，中國國務院副總理韓正在北京通過視頻方式會見克里。韓正指出，中美作為世界上最大的發展中國家和最大的發達國家，在應對氣候變化方面有很多共同利益。中方願與美方發揮各自優勢，保持對話合作，與各方一道共同推進落實《巴黎協定》。克里訪華的重頭戲也可能在其他的閉門會議中上演。克里作為氣候特使訪華之際，美中正陷入日益激烈的爭端，兩國因中國備受爭議的新疆、香港政策，以及在台灣海峽與南海的軍事行動，產生了諸多難以彌合的分歧。總統拜登與其主要官員多次表態稱，中國是美國目前面臨的最大戰略威脅，彰顯中美關係似乎進入了以競爭與對抗為主旨的時代。氣候變化如今是兩國可以合作的為數不多的領域之一。氣候變化能成為緩和中美緊張關係的新「乒乓外交」嗎？哥倫比亞大學全球能源政策中心的研究員、前美國能源官員戴維·桑德羅（David B. Sandalow）此前受訪時表示，美中若能在氣候變化上合作，可為兩國與世界帶來巨大的利好。「即使是在冷戰的高峰期，美國和蘇聯都就公共衛生與軍備控制問

² 楊日興，「中美科技戰衝擊是貿易戰十倍」，工商時報，〈<https://www.chinatimes.com/newspapers/20210417000120-260202?chdtv>〉，2021 年 4 月 24 日。

題展開合作。」克里與拜登政府官員多次表示，美國不以氣候問題和中國做交易。在爭取氣候合作的同時，美國不會停止就人權問題等批評中國。不過分析人士指，克里此行強調氣候問題本身的重要性，兩國某種程度上試圖將氣候變化與爭鋒相對的政治議題作出某種切割，但這一策略能發揮的作用有限。美國北卡羅來納大學教堂山分校的氣候科學家徐安琪（Angel Hsu）預期，克里此行將會感受到阻力。她認為，中方不打算把氣候變化議題與兩國更廣泛的交往徹底分開。「我認為美國必須與中國把這些議題都攤開來講，重新建立雙方之間的信任，嘗試找到一個有建設性的對話機制，」徐安琪對 BBC 表示。美國華府智庫史汀生研究中心中國計劃主任孫韻（Sun Yun）則認為，由於中方在其他方面讓步的空間較小，北京寄望於以氣候變化來緩和中美關係。「因此氣候變化問題被賦予了諸多政治意義，」她對 BBC 說。中國政府早前宣佈減排目標，二氧化碳排放將在 2030 年達到峰值，在 2060 年實現「碳中和」。孫韻指出，在這一減排目標基礎上，中國作出其他承諾的機會甚微。「重大突破在近期內是不可能的。讓中國盡快減少排放不符合中國經濟和能源的現狀。」美中是全球兩個最大的碳排放國家，其氣候議程對全球應對這一問題有重大的影響力。但兩國曾互相批評對方在這一議題上的作為。近日美方官員批評，中國還沒走上一條讓全世界實現《巴黎協定》目標的道路。中國外交部發言人趙立堅 16 日回擊稱，美國回歸協定不是「王者歸來」，而是「跳課學生返校」。美國的拜登政府強調重視氣候變化議題，並力求在這個領域亦重回世界領導的地位。³

美國總統拜登 2021 年 4 月 22 日在世界領袖氣候高峰會議（Leaders Summit on Climate）上宣布，美國將在 2030 年前，將碳排放量減少 50 至 52%，並稱未來 10 年將是「決定性的 10 年」。拜登在此線上會議開幕時表示，再不積極解決氣

³ 馮兆音，克里訪華：氣候外交能否成為中美關係新時代的乒乓外交，BBC，〈<https://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-56781004>，2021 年 4 月 24 日〉。

候變遷問題，相關代價將「不斷增加」，因此美國「下定決心採取行動」，目標是在 2030 年前將碳排放量減半。他更表示，美國將在今年 11 月聯合國氣候峰會（COP26）於蘇格蘭格拉斯哥（Glasgow）舉行前，採取一連串措施，「讓世界走向成功」。聯合國秘書長古特瑞斯（Antonio Guterres）稱讚拜登為減碳做出的努力，並呼籲逐步淘汰煤炭能源，「停止與大自然之間的戰爭」，並警告人類「已站在深淵的邊緣」，絕不能再走錯路。中國大陸國家主席習近平稍後則表示，應注重「人與自然之間的和諧」，並重申其氣候承諾，包括轉向永續能源、於 2060 年前達成淨零排放等，還說中國大陸「期待與包括美國在內的國際社會共同合作」。日本首相菅義偉則宣布，該國已決定「加碼」，將原本於 2030 年前減碳 26% 的目標，大幅提高為 46%，並維持於 2050 年前達到零排放。菅義偉同日稍早已在該國氣候會議中提到此目標，並稱將加速推動對可再生能源的利用，未來還可能進一步將 2030 年減碳目標調整為 50%。BBC 環境記者麥格拉斯（Matt McGrath）指出，由於外界先前多次要求美國訂下減碳 50% 的目標，而拜登此次設定的 50 至 52% 還比其略高，將讓許多科學家和關心氣候變遷者感到「驚喜」。不過鑒於美國國內的政治分歧，其不一定能順利實現該目標。而針對中國大陸，麥格拉斯認為習近平雖然沒有做出新的承諾，但他提到中國大陸將「嚴格控制火力發電」，暗示其有意限制煤炭用量。國際能源總署（IEA）先前估計，由於全球工業在疫情趨緩下逐步復甦，煤炭需求量將大幅上升，其中大陸將佔全球 2021 年增長量的一半以上。⁴

中國為了實現大國的形象、呼應中國夢，推動「一帶一路」願景，在實踐的過程中充滿各種挑戰，經歷各種協商與磨合。中國的底線、停損點以及終極目標為何，仍然有待觀察。中國在「一帶一路」倡儀強調中共在十八大後外交政策著

⁴ 蘇尹崧，線上氣候峰會展開 拜登宣布 2030 年前碳排減半，中時新聞網，〈<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20210422005784-260408?chdtv>〉，2021 年 4 月 24 日。

重於經濟治略（economic statecraft）的運用。除了過往的「互惠互利」，更強調「惠及」周邊國家。希望藉由經貿投資與對外援助緩和周邊國家對中國崛起的疑慮，有助提升中國作為負責任大國的形象。藉以影響周邊國家政治與外交決策。顯示經歷長期發展，中國累積許多選項與自信來影響周邊國家的政治經濟發展。例如 2008 年以來中國藉由實施經濟制裁解決外交爭議，2010 年因中日釣魚臺問題禁止稀土出口至日本、2012 年因黃岩島問題限制菲律賓農產品進口，並禁止中國觀光團赴菲旅遊。由此看見，經濟治略，顯示出中共領導人意欲透過經濟影響力形塑他國行為，以符合其自身利益。⁵

從前面幾章可以看出來，中國在選擇海外港口策略聯盟時，首先是挑選符合自身利益能夠從中東運送能源的最短道路，並且能夠避開馬六甲困境。再來是選擇難以拒絕中國的國家，例如在國際上遭受孤立的國家、經濟貧窮的國家、民主程度發展不高的國家伸出援手。然而中國不知道是刻意忽略該國內政問題或是太有自信能夠藉由經濟發展克服該國內政問題。例如中巴經濟走廊的分離主義份子及與印度的喀什米爾領土爭議，都是危險又重大的風險因子，為何中國還是選擇在該地進行開發，實在是令人摸不著頭緒。再來中國因為是極權國家，可以透過各種經濟特區，逐步發展成世界第二大經濟體國家，迄今仍能保持政權穩固，維持多數人生活向上，一路上從貧困國家走向富豪國家，或許中國也認為這些周邊國家接受中國援助，與中國攜手發展後能夠走中國的模式，讓人民擺脫貧困的生活，往開發中國家邁進，但是中國可能忽略了民族性的不同，同一套方法未必適用於不同風俗民情的國家。所以從這裏也可看出來，許多國家在與中國合作一段時間後，紛紛叫停，退出一帶一路或是建設停擺。或許中國在設計這套倡議時太過樂觀，並沒有往最壞的地方做打算。此外疫情也是一個無法捉摸的因素，2019

⁵ 張廖年仲，**中國大陸研究專書：中國大陸對外關係**，（臺北市：大陸委員會，108 年），頁 175-176。

年以前各地欣欣向榮，都認為全球化是現代社會發展的終點，殊不知一個新冠肺炎，打亂整個世界的秩序，各國停止往來，嚴格實行入境管制。各種交通往來陷入停頓，經濟發展倒退走，到 2021 年 4 月時，疫苗雖然發明出來，卻伴隨致命的副作用使許多人望之怯步，再加上變種病毒的襲擊，全球死亡人數，絲毫沒有下降。全球疫情復熾，世界各國施打疫苗的努力面臨挑戰，根據路透社統計，全球因 2019 冠狀病毒疾病（COVID-19）死亡人數，2021 年 4 月 6 日突破 300 萬大關。根據路透社統計，全球染疫病斃人數歷經一年多才達到 200 萬，但僅約 3 個月時間就再添 100 萬人死亡。⁶當中國正在倡議，「一帶一路」五通，政策溝通、設施聯通、資金融通、貿易暢通和民心相通時，卻被疫情干擾，各國開始封鎖、管制入境，也連帶使各國經貿往來下降。各種建設也因此停擺。也因為疫情讓世界開始重新省思自然與人的關係，紛紛提出環保、綠能、降低污染等聲音。外來的趨勢似乎以疫情為界，將開展不同以往的新經濟風貌，中國目前正在興建的海外電廠包括位於辛巴威的 Sengwa 發電廠，斥資 30 億美元，是全非洲規模數一數二發電廠。此外，在巴基斯坦境內至少還有 8 個計畫，其中包括位於動盪地區俾路支省（Balochistan）一座斥資 20 億美元發電廠。這些新計畫全都位在加入中國「一帶一路」（Belt and Road）倡議的國家，這些國家的能源未來全都綁在煤炭消費上。綠色和平中國分部（Greenpeace China）專家李碩（Li Shuo）表示，煤炭錢潮「正破壞開發中國家轉向較乾淨替代能源的努力」，恐會「威脅到巴黎協定」。⁷儘管中國高層領導人多次承諾，將幫助發展中國家實現綠色增長，但中國一方面減少了本國國內的煤炭使用，另一方面其國有企業和銀行卻大舉推動拓張海外煤炭使用。自 2000 年起，中國已經取代日本成為全球領先的煤炭設備出

⁶ 陳昱婷，路透社：疫情復熾 全球死亡人數破 300 萬大關，**中央通訊社**，〈<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/202104060251.aspx>〉，2021 年 4 月 25 日。

⁷ 陳怡君，中國投資數十座海外燃煤發電廠 威脅全球減碳努力，**中央通訊社**，〈<https://www.cna.com.tw/news/aopl/202012100324.aspx>〉，2021 年 4 月 25 日。

口商，通過為能源匱乏的國家提供折扣價格，將自身在全球燃煤發電出口市場上的份額從 0 提升到了 37%（8500 萬千瓦）。實際數字可能還要高得多，因為數據缺失部分所涉及的出口應該基本上都來自中國。印度計劃在 2031 年前將燃煤發電量增加一倍，而中國則是印度最大的設備提供商。印度現有私人電力項目中，有 60% 的設備都由中國企業提供。而至少有 19 個印度電力項目中都可以看到中國企業的身影，這其中規模最大的是古吉拉特邦的 400 萬千瓦大型電站項目，該項目由華能集團建設，並得到了中國工商銀行的資金支持。從歷史上來看，煤炭電力資金主要是流向印度、印度尼西亞和越南三個國家，但是如今中國資金的目的地更加多樣化，有總價數百萬美元的項目計劃落駐巴基斯坦、孟加拉國、柬埔寨和哈薩克斯坦。沿著「一帶一路」走廊繼續前行，土耳其和巴爾乾地區也成為了煤炭投資的熱點地區。而且，這些地區的當地企業也表現得非常活躍。這些國家並不受歐盟嚴格的環境法規以及國際資金限制的約束。這些獲得資金與設備的國家往往環境法規監管薄弱，腐敗盛行。僅僅在巴基斯坦，中國就通過中巴經濟走廊項目建設了至少 780 萬千瓦的火力發電設施。塔爾沙漠褐煤煤田是目前全球幾大尚未開采的煤田之一，而上述項目開發就包括這個煤田的開採。然而，這個項目同樣也遭遇了當地民眾的街頭抗議，並被訴至法庭。其中最著名的就是一名 7 歲女孩起訴當地政府的案件。這名小女孩訴稱，這個煤田開採項目損害了她這一代居民的健康生存權。她在起訴書中表示，這個項目無視風能和太陽能的巨大發展潛力，將使巴基斯坦的碳排放量大幅上升。由於薩希瓦爾燃煤電廠屬於中巴經濟走廊項目（China Pakistan Economic Corridor，簡稱 CPEC）下的優先發展項目，有關方面完全無視旁遮普邦高等法院從環境角度出發做出的反對該電廠建設的判決。巴基斯坦不僅能源電力嚴重匱乏，國家總體經濟狀況也不明朗。以薩希瓦爾項目為例，為將進口煤炭從港口城市卡拉奇運送過來，需要先建設一條全

長 1000 公里、總價數十億美元的鐵路。請願的當地民眾表示，該項目帶來的污染已經突破了該地區的國家空氣質量污染上限。⁸

由上述內容可以看出來，中國雖然有他的企圖心以及願景，但是有點時不我予的狀況，在過去美、日霸權可以做的事情，如今中國要做，可能就會被戴上放大鏡看，尤其是有關會影響全球生態環境的部分。因為時代在變，對於環保相關的標準也變高了。再加上疫情的發生，更是阻止了一帶一路的推動。在這段疫情燃燒的時間，期待中國隨著環境變動靈活更改對外政策，進而推出更符合全球利益的倡議，畢竟中國現在的地位與往日大大地不同，可與美國平起平坐，不久的將來有可能是由中國成為國際制度的建置者也說不定。中國除了在經濟方面著墨，對於環保更應該加大力道盡一份心力。

⁸ 貝絲·沃爾克，輸出技術=輸出碳排？值得反思的中國海外燃煤建設，環境資訊中心，〈<https://e-info.org.tw/node/200282>〉，2021 年 4 月 25 日。

參考文獻

中文部份

專書

丁樹範 張廖年仲，**中國大陸研究專書：中國大陸軍事研究**，

臺北市：大陸委員會，2019年。

丁金光 李廣民，**當代國際關係**，北京：時事出版社，2009年。

上海社會科學院世界經濟與政治研究院 編，**多邊合作與中國外交**，

北京：時事出版社，2009年。

王信賢，寇健文，鍾延麟主編，**中國大陸概論**。臺北：五南，2020年。

王包泉，**「一帶一路」知識新讀本**。北京：清華大學，2016年。

王玉主，**一帶一路與亞洲一體化模式的重構**。北京：社會科學文獻，2015年。

王義梳，**一帶一路：機遇與挑戰**。香港：中華書局，2016年。

王偉，**看懂世界格局的第一本書**，海口：南方出版社，2011年。

日本瑞穗綜合研究所，**圖解聚焦東協 全面改寫版**，臺北：易博士，2020年。

日本瑞穗綜合研究所，**圖解東協潛商機**，臺北：易博士，2018年。

中國人民大學重陽金融研究院，**「一帶一路」與國際貿易新格局：「一帶一路」智**

庫研究藍皮書(2015-2016)。北京：中信出版社，2016年。

李慎明，**中國和平發展與國際戰略**，北京：中國社會科學出版社，2007年。

李向陽，「一帶一路」：定位、內涵及需要優先處理的關係。

北京：社會科學文獻出版社，2015年。

邢廣程，上海合作組織研究，長春：長春出版社，2007年。

林健忠，「一帶一路」與香港，香港：三聯書店，2020年。

尚·克利斯朵夫·維克多 薇珍妮·黑頌 法蘭克·提塔特，世界，為什麼是現在
這樣子：對照地圖、重疊地圖，翻新你對世界的想像。臺北：大是文化，
2010年。

尚·克利斯朵夫·維克多 薇珍妮·黑頌 法蘭克·提塔特，世界，未來會是什麼
樣子：13件事正在改變世界，改變你。臺北：大是文化，2010年。

彼德·梵科潘，絲綢之路：從波斯帝國到當代國際情勢 橫跨兩千五百年人類文
明的新世界史。新北：聯經，2020年。

易明(Elizabeth C. Economy)，李維(Michael Levi)作，中共的全球資源戰。

臺北：政務辦公室，2019年。

俞正樑，全球化時代的國際關係(第二版)，上海：復旦大學出版社，2009年。

張文木，世界地緣政治中的中國國家安全利益分析。濟南：山東人民出版社，
2004年。

張貴洪，中美印三邊關係研究。北京市：時事出版社，2013年。

強納森·霍斯雷格 (Jonathan Holslag)，中共崛起：亞洲的和戰難局，

臺北：政務辦公室，2017年。

星野昭吉，**全球化時代的世界政治**，北京：社會科學文獻出版社，2003年。

唐彥林，**東亞秩序變遷中的中國角色轉換**，北京：北京師範大學出版，2011年。

查爾斯·凱格利(Charles W. Kegley)，**世界政治:走向新秩序**，

北京：世界圖書出版公司北京公司，2010年。

陶文昭，**拒絕霸權**，北京：中國經濟出版社，1998年。

曼肯(Thomas Mahnken) 朴大年(Dan Blumenthal)主編，

戰略亞洲：區域安全的過去、現在與未來，臺北：政務辦公室，2016年。

賀斯理，**強國爭霸南海夢**，臺北：時報文化，2019年。

劉鋒，**南海開發與安全戰略**。海口市：海南出版社，2013年。

劉明福，**中國夢：中美世紀對決，軍人要發言**。香港：中華書局，2010年。

劉世平，**中國的世紀—前進大陸8**，臺北：商周出版，2002年。

楊潔勉，**大國崛起的理論準備**，北京：時事出版社，2014年。

對外投資合作國別（地區）指南編制辦公室，「**埃及對外投資合作國別（地區）指南**」，商務部國際貿易經濟合作研究院中國駐埃及大使館經濟商務處商務部對外投資和經濟合作司，2020年。

蔡為民，**中國謀略：新全球化下中國一帶一路的經濟與戰略布局**，

臺北市：時報文化出版企業，2020年。

羅柏·卡普蘭，**南中國海：下一世紀的亞洲是誰的？**臺北：麥田，2017年。

羅里·梅卡爾夫，**印太競逐：美中衝突的前線，全球戰略競爭新熱點**。

臺北：商周出版，2020 年。

羅伯特·哈狄克(Robert Haddick)，**海上交鋒：中共、美國與太平洋的未來**，

臺北：政務辦公室，2017 年。

學位論文

伍羽佳 (2019)。**一帶一路基礎設施投融資機制研究--以亞洲區域為例**。臺灣大學國際企業學研究所碩士論文，臺北市。

林子超 (2014)。**中國海上石油運輸安全與珍珠鏈戰略佈局**。國立中山大學中國與亞太區域研究所碩士論文，高雄市。

林展慶 (2018)。**21 世紀海上絲路對中印關係影響之研究**，政治大學國家安全與大陸研究碩士在職專班碩士論文，臺北市。

林建志 (2018)。**上海合作組織在絲綢之路經濟帶中角色之研究**，政治大學國家安全與大陸研究碩士在職專班碩士論文，臺北市。

張宸豪 (2018)。**一帶一路建設之地緣政治風險分析**，政治大學國家安全與大陸研究碩士在職專班碩士論文，臺北市。

孫進德 (2016)。**中共海上絲綢之路對印度之影響：地緣戰略觀點**，國防大學戰略研究所碩士論文，臺北市。

陳綺映 (2018)。**中國海洋戰略發展與 21 世紀海上絲綢之路倡議之研究**，政治大學國家安全與大陸研究碩士在職專班碩士論文，臺北市。

劉予軒 (2019)。**中華民國南海政策的戰略思想與實踐**。政治大學國家安全與大陸研究碩士在職專班碩士論文，臺北市。

期刊論文

丁志剛 劉領平，絲綢之路經濟帶建設面臨的境外挑戰分析，**學習與探索**，第 10 期，2015 年，頁 45-50。

王信賢 邱韋智，一帶一路：戰略意涵與內部資源爭奪，**戰略安全研析**，第 118 期，2015 年，頁 13-20。

王崑義，中國的國際戰略與一帶一路的形成，**台灣國際研究季刊**，第 12 卷第 3 期，2016 年，頁 23-50。

王翰靈，習近平海洋論述與國家海洋戰略、海洋基本法，**黨政視野**，第 6 期，2015 年，頁 49-55。

毛振鵬 慕永通，從 21 世紀海上絲綢之路看中國海權道路發展選擇，**廣西社會科學**，第 4 期，2015 年，頁 151-155。

史泓宇，齊梅，易成高，陳榮，白建輝，中亞-里海地區油氣管道戰略前景及對中國能源安全的影響，**前瞻與綜述**，第 37 卷第 12 期，2018 年，頁 1321-1328。

印度維維卡南達基金會(Vivekananda International Foundation, VIF)資深研究員阿南退役准將，2017 年 8 月 8 日於臺北「**第十一屆區域安全論壇-亞太戰略環境的新挑戰**」研討會中，對中共「一帶一路」做出同時具經濟與軍事的影響性評述。

李寒湜 王大樹 易昌良，一帶一路背景下中國能源產業競爭力的提升，**新視野·經濟理論與實踐**，第 4 期，2016 年，頁 112-117。

李釗 王舒健，絲綢之路經濟帶一體化的戰略與路徑選擇，**人民論壇**，第 454 期，2014 年，頁 220-221。

李亞明，中國大陸海軍權力擴張之研究—以吉布地軍事基地為例，**展望與探索**，第 16 卷第 11 期，2018 年，頁 42-74。

周子欽，區域整合脈絡下的一帶一路地緣政治經濟觀點，**全球政治評論**，第 69 期，2020 年，頁 63-92。

江迅，馬六甲皇京港與馬中雙贏戰略，**亞洲週刊**，第 48 期，2016 年。

梁東屏，緬甸一帶一路玄機暗藏印度洋中國戰略，**亞洲週刊**，第 33 期，2017 年。

林衛斌 陳可馨，一帶一路倡議下中國能源國際合作新格局，**中國井岡山幹部學院**，第 10 卷第 5 期，2017 年，頁 42-44。

閔世剛，中國能源安全與周邊國家的能源合作關係研究，**改革與戰略**，第 32 卷第 8 期，2016 年，頁 35-40。

張凱銘，中國 21 世紀海上絲綢之路戰略之研究，**台灣國際研究季刊**，第 13 卷，第 1 冊，2017 年，頁 149-150。

陳奕成，由珍珠鏈戰略探討中共海軍潛艦未來佈局與發展，**海軍學術雙月刊**，第 50 卷第 2 期，2016 年，頁 80-96。

陳秉達，一帶一路與南亞中印關係與孟加拉灣經濟走廊前景，**歐亞研究**，第 3 期，2019 年，頁 47-54

陳德育，中共建立吉布地海外軍事基地之意涵，**海軍學術雙月刊**，第 53 卷第 2 期，2019 年，頁 118-130。

舒先林，21 世紀海上絲綢之路與中國能源外交，**國際展望**，第 5 期，2015 年，

頁 82-95。

黃恩浩，澳洲參與馬拉巴爾 2020 海軍聯合演習之觀察，**國防安全雙週報**，第 16 期，2020 年，頁 1-5。

黃志典，人民幣國際化的現況、路徑與策略分析，**問題與研究**，第 53 卷第 3 期，2014 年，頁 1-36。

游智偉，中國一帶一路的推動：古典地緣政治的解釋，**全球政治評論**，第 67 期，2019 年，頁 57-83。

劉宗義，21 世紀海上絲綢之路建設與中國沿海城市和港口的發展，**深圳港口協會會刊**，2015 年，頁 149-150。

盧業中，美國對中國一帶一路倡議之態度，**歐亞研究**，第 3 期，2018 年，頁 41-46。

錢尹鑫，中國大陸在南海的戰略視野與未來趨向之研析，**海軍學術雙月刊**，第 51 卷第 5 期，2017 年，頁 26-39 頁。

薛健吾，中國一帶一路在第一個五年的進展與影響(2013-2018)，**遠景基金會季刊**，第 21 卷第 2 期，2020 年，頁 1-54。

謝志淵，美國印太戰略的機遇與挑戰—兼論對臺灣影響，**海軍學術雙月刊**，第 52 卷第 3 期，2018 年，頁 61-75。

網路資料

太平洋三大島鏈，**欣欣網**，<<https://www.jasve.com/zh-tw/cnstravels/5cb59e9ed997e8d182ecc937baa355bb.html>>，2021 年 4 月 3 日。

太平洋上美國封鎖中國的三大島鏈，**ITREAD01**，<<https://www.itread01.com/content/1549362632.html>>，2021 年 4 月 3 日。

中國人民解放軍海軍陸戰隊，**維基百科**，<<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E4%BA%BA%E6%B0%91%E8%A7%A3%E6%94%BE%E5%86%9B%E6%B5%B7%E5%86%9B%E9%99%86%E6%88%98%E9%98%9F>>，2021 年 4 月 3 日。

黃恩浩，中國擴編及重組海軍陸戰隊的軍事戰略意涵，**台灣新社會智庫**，<<http://taiwansig.tw/index.php/%E6%94%BF%E7%AD%96%E5%A0%B1%E5%91%8A/%E5%85%A9%E5%B2%B8%E5%9C%8B%E9%9A%9B/8726-%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E6%93%B4%E7%B7%A8%E5%8F%8A%E9%87%8D%E7%B5%84%E6%B5%B7%E8%BB%8D%E9%99%B8%E6%88%B0%E9%9A%8A%E7%9A%84%E8%BB%8D%E4%BA%8B%E6%88%B0%E7%95%A5%E6%84%8F%E6%B6%B5>>，2021 年 4 月 3 日。

張淑伶，3 分鐘看懂中共南海西沙建設，搶主權行動，**中央社**，<<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/201703160352.aspx>>，2020 年 11 月 1 日。

詹姆斯·麥唐諾 (James Macdonald)，中國的麻六甲焦慮：為什麼全球經濟互賴不會帶來和平？，**關鍵評論**，<<https://www.thenewslens.com/article/58486>>，2020 年 11 月 1 日。

吳福成，中國大陸推動建立多邊開發銀行的戰略思維，**台經院經濟評論**，<<https://www.apecstudycenter.org.tw/02publication/APCE-188-8-10.pdf>>，2021 年 4 月 4 日。

李佳欣，什麼是亞洲基礎建設投資銀行 (AIIB)？，**焦點事件**，<<https://eventsin>

focus.org/issues/167>，2021年4月3日。

羅金義，王家豪，俄中在中亞的角力：上海合作組織的視角，**關鍵評論**，<<https://www.thenewslens.com/article/1215281>>，2021年4月4日。

上海合作組織銀行聯合體：合作無國界，**上海合作組織秘書處**，<<http://chn.sectsco.org/news/20200430/644687.html>>，2021年4月4日。

上合組織銀聯體舉辦網路研討會，國開行：為上合區域經濟穩定和復甦提供金融支持，**新華網**，<http://www.xinhuanet.com/money/2020-04/26/c_1125907404.htm>，2021年4月4日。

李依環、呂騰龍，習近平將出席上海合作組織成員國元首理事會第二十次會議，**中國共產黨新聞網**，<<http://cpc.people.com.cn/BIG5/n1/2020/1106/c64094-31920786.html>>，2021年4月4日。

中國人民大學重陽金融研究院高級研究員，上合組織加一帶一路，**新華網**，<http://www.xinhuanet.com/globe/2018-06/19/c_137264410.htm>，2021年4月4日。

龔天行，人民幣國際化力抗美元霸權（下），**聯合新聞網**，<<https://udn.com/news/story/121739/5233246>>，2021年4月4日。

香港青年協會，**互聯互通·一帶一路的基建項目，一帶一路一友情計劃**，<<https://m21.hk/friendship/%e4%b8%80%e5%b8%b6%e4%b8%80%e8%b7%af%e5%a4%9a%e5%aa%92%e9%ab%94%e6%95%99%e6%9d%90/%e4%ba%92%e8%81%af%e4%ba%92%e9%80%9a-%e4%b8%80%e5%b8%b6%e4%b8%80%e8%b7%af%e7%9a%84%e5%9f%ba%e5%bb%ba%e9%a0%85%e7%9b%ae/>>，2021

年4月4日。

李文輝，蘇伊士運河塞船效應 中歐班列迎大運，**中時新聞網**，<<https://www.chinatimes.com/newspapers/20210405000090-260301?chdtv>>，2021年4月5日。

葉子，中歐班列跑出了新速度（十三五·中國印象17），**人民網**，<<http://politics.people.com.cn/BIG5/n1/2020/1207/c1001-31957142.html>>，2021年4月5日。

單宏鑫，新琥珀之路產生中歐陸海快線，**央視網**，<http://m.news.cctv.com/2019/11/11/ARTIIfh5EAsACyfnrZiM3dQH191111.shtml>，2021年4月5日。

馮並，當中泰高速鐵路終於動工之際，來看看中國在泛亞鐵路背後的盤算，**關鍵評論**，<<https://www.thenewslens.com/article/90030>>，2021年4月5日。

張凱銘，數字絲綢之路倡議的內涵與影響，財團法人海峽交流基金會，<<https://www.sef.org.tw/article-1-129-4716>>，2021年4月5日。

黃勇，數字絲綢之路建設成為新亮點，**人民網**，<<http://finance.people.com.cn/BIG5/n1/2019/0422/c1004-31041928.html>>，2021年4月5日。

楊永明，中國珍珠鏈戰略計劃：租借港口是為了包圍印度？，**關鍵評論**，<<https://www.thenewslens.com/article/101529>>，2021年4月5日。

王穎芝，先別管新冷戰了！中印熱戰來勢洶洶，中國欲打通泰國運河包抄印度，**風傳媒**，<<https://www.storm.mg/article/2999396>>，2021年4月5日。

徐維遠，擁瓜達爾港、開卡拉運河！帶路珍珠鏈 貫穿印太封鎖，**中時新聞網**，<<https://www.chinatimes.com/newspapers/20171126001183-260301?chdtv>>，

2021年4月5日。

譚嘉欣，中國與馬來西亞合建麻六甲海峽最大港口 新加坡媒體：皇京港有中國

軍事目的，**風傳媒**，<https://www.storm.mg/article/193541>，2021 年 4 月 5 日。

樓亦霏，馬六甲樓市或現泡沫，**蘋果新聞**，<https://hk.appledaily.com/finance/2020>

葉琪，一帶一路中馬馬六甲皇京港項目涉資金等問題工程暫停三個月，

香港 01，<https://www.hk01.com/%E5%8D%B3%E6%99%82%E4%B8%AD%E5%9C%8B/257116/%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF-%E4%B8%AD%E9%A6%AC%E9%A6%AC%E5%85%AD%E7%94%B2%E7%9A%87%E4%BA%AC%E6%B8%AF%E9%A0%85%E7%9B%AE%E6%B6%89%E8%B3%87%E9%87%91%E7%AD%89%E5%95%8F%E9%A1%8C-%E5%B7%A5%E7%A8%8B%E6%9A%AB%E5%81%9C%E4%B8%89%E5%80%8B%E6%9C%88>，2021 年 4 月 5 日。

周浩霖，中國搶進緬甸取能源、打通直往印度洋水路，翁山蘇姬如何接招？，**報導者**，<https://www.twreporter.org/a/china-myanmar-economic-corridor>，2021 年 4 月 7 日。

張仲珩，一帶一路又踢鐵板！緬甸皎漂港案大幅削減 60 億美元，**新頭殼**，<https://newtalk.tw/news/view/2018-08-03/133955>，2021 年 4 月 7 日。

德國之聲，習近平首訪緬甸：中國投資在緬甸，想說愛你不容易，**關鍵評論**，<https://www.thenewslens.com/article/130172>，2021 年 4 月 7 日。

劉必榮，中國在緬甸推動的積極建設：中緬經濟走廊，**YOTTA**，<https://www.yottau.com.tw/article/795>，2021 年 4 月 7 日。

田原，中緬經濟走廊造福兩國民眾，**人民網**，<http://ccnews.people.com.cn/BIG5/n1/2020/0120/c141677-31556928.html>，2021 年 4 月 7 日。

吉敏，中緬經濟走廊（CMEC）協定與緬甸的未來，**國家圖書館**，https://www.ncl.edu.tw/downloadfile2_297_779.html，2021 年 4 月 7 日。

簡恒宇，逾 210 家公司連署反對緬甸軍事政變 投資最多的中國國營企業選擇噤聲，**風傳媒**，<https://www.storm.mg/article/3545482>，2021 年 4 月 7 日。

美國之音，緬甸政變引發國際譴責，為什麼只有中國和稀泥？，**風傳媒**，<https://www.storm.mg/article/3445220?page=2>，2021 年 4 月 7 日。

劉鋒，海南自由貿易港：築夢一帶一路建設，**人民畫報**，http://www.rmhb.com.cn/zt/ydyl/202006/t20200611_800209510.html，2021 年 4 月 8 日。

何偉，從海南自貿港及一代一路看四百年來中國最偉大的政治家，**何偉部落格**，<http://blog.udn.com/H101094880/137944365>，2021 年 4 月 8 日。

王鵬 肖佳宜，海南自貿區與一帶一路高水準建設，**人民畫報**，http://www.rmhb.com.cn/zt/ydyl/202004/t20200407_800200027.html，2021 年 4 月 8 日。

任琳 牛恒，一帶一路投資政治風險研究之孟加拉，**中國網**，http://opinion.china.com.cn/opinion_22_125722.html，2021 年 4 月 10 日。

苑基榮，中企承建孟加拉國第一條水下隧道將促進當地經濟發展打造共建一帶一路的示範工程，**人民網**，<http://ccnews.people.com.cn/BIG5/n1/2019/1120/c141677-31464526.html>，2021 年 4 月 10 日。

譚有勝，印度與孟加拉簽協議 抗衡陸一帶一路影響力，**中時新聞網**，<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20191006001976-260410?chdtv>，2021 年 4 月 10 日。

傳中國施壓 斯里蘭卡退出與印度日本開發碼頭，**聯合新聞網**，

<https://udn.com/news/story/6811/5233364>，2021 年 4 月 11 日。

唐璐，中企承建可倫坡港貨櫃碼頭擴建項目開工，**新華網**，

http://www.xinhuanet.com/2020-12/02/c_1126813657.htm，2021 年 4 月 11 日。

周虹汶，漢班托塔港租約 斯里蘭卡否認與中國延長 99 年，**自由時報**，

<https://news.ltn.com.tw/news/world/paper/1438837>，2021 年 4 月 11 日。

吳奕軍，吳奕軍專欄：斯里蘭卡為何要跟中共討回港口，**上報**，

https://www.upmedia.mg/news_info.php?SerialNo=76635，2021 年 4 月 11 日。

陳顥仁，中國的海上珍珠瓜達爾港通航，**天下雜誌 614 期**，<https://www.cw.com.tw/article/5080282>，2021 年 4 月 11 日。

邱立玲，以瓜達爾港附近風險上升為名 中國可能要求在巴基斯坦駐紮共軍，

雅虎新聞，<https://tw.news.yahoo.com/%E4%BB%A5%E7%93%9C%E9%81%94%E7%88%BE%E6%B8%AF%E9%99%84%E8%BF%91%E9%A2%A8%E9%9A%AA%E4%B8%8A%E5%8D%87%E7%82%BA%E5%90%8D-%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E5%8F%AF%E8%83%BD%E8%A6%81%E6%B1%82%E5%9C%A8%E5%B7%B4%E5%9F%BA%E6%96%AF%E5%9D%A6%E9%A7%90%E7%B4%AE%E5%85%B1%E8%BB%8D-233115585.html>，2021 年 4 月 11 日。

林汪靜，埃及總統：參與一帶一路能使埃及成重要物流或貿易中心，**中時新聞網**，

<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20190426002920-260410?chdtv>，

2021 年 4 月 11 日。

許振威，一帶一路港口行神秘的非洲大陸，有哪些著名港口？，**新華絲路**，

<https://www.imsilkroad.com/news/p/414400.html>，2021 年 4 月 11 日。

張彥超，埃及賽德港：連接歐亞非的樞紐，**搜狐**，

https://www.sohu.com/a/223355450_265147，2021 年 4 月 11 日。

林燕，一帶一路伸向以色列 美憂潛在軍事安全隱患，**大紀元**，

<https://www.epochtimes.com/b5/18/12/25/n10932712.htm>，2021 年 4 月 12 日。

林中斌，以色列海法港付中拒美，**聯合新聞網**，

<https://udn.com/news/story/7340/5286650>，2021 年 4 月 12 日。

路西，希臘決定將比雷埃夫斯港售予中國遠洋集團，**BBC NEWS**，

https://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2016/04/160408_greece_china_port，

2021 年 4 月 12 日。

陳宜伶，習近平出訪希臘促成中遠集團希臘最大港投資案，**鉅亨**，

<https://news.cnyes.com/news/id/4410594>，2021 年 4 月 12 日。

宋冉，比雷埃夫斯港的神話，**共同夢想一帶一路故事叢書**，

<http://www.mofcom.gov.cn/article/beltandroad/gr/chnindex.shtml>，

2021 年 4 月 12 日。

JASON HOROWITZ, LIZ ALDERMAN，沒有炮艇的新殖民主義希臘投身中國

懷抱，**紐約時報中文網**，<https://cn.nytimes.com/world/20170828/greece-china->

piraeus-alexis-tsipras/zh-hant/，2021 年 4 月 12 日。

艾米，世界報：希臘比雷埃夫斯港居民對中國投資者的不滿，法國國際廣播電台，

<https://www.rfi.fr/cn/%E7%94%9F%E6%85%8B/20210325-%E5%B8%8C%E8%87%98%E6%AF%94%E9%9B%B7%E5%9F%83%E5%A4%AB%E6%96%AF%E6%B8%AF%E5%B1%85%E6%B0%91%E5%B0%8D%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E6%8A%95%E8%B3%87%E8%80%85%E5%BE%88%E4%B8%8D%E6%BB%BF>，2021 年 4 月 12 日。

李佳欣，冷戰後的島鍊部署，**焦點事件**，

<https://eventsinfocus.org/issues/175>，2021 年 4 月 15 日。

李秉芳，台索斷交背後，是中國突破第二島鏈美國防線，**關鍵評論**，

<https://www.thenewslens.com/article/124856>，2021 年 4 月 15 日。

賴言曦，習近平亞投行談多邊主義未提一帶一路 學者：化解圍堵，**中央通訊社**，

<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/202007290192.aspx>，2021 年 4 月 15 日。

中央社，中國提國際發展合作白皮書倡一帶一路多邊合作，**中央通訊社**，

<https://www.cna.com.tw/news/acn/202101100117.aspx>，2021 年 4 月 15 日。

劉世忠，亞投行讓歐巴馬窘態畢露，**自由評論網**，<https://talk.ltn.com.tw/article/breakingnews/1269958>，2021 年 4 月 16 日。

美國之音，一帶一路會干擾全球貿易！川普：我跟習近平當面說過，我不喜歡這

個計畫，**風傳媒**，<https://www.storm.mg/article/474927>，2021 年 4 月 16 日。

李忠謙，川普對中貿易戰一敗塗地？中美貿易順差竟創單月歷史新高，路透：中

國 2021 可望維持好景氣，**風傳媒**，<https://www.storm.mg/article/3391101>，

2021 年 4 月 16 日。

黃啟霖，中俄聯手印度洋軍演 挑戰拜登印太戰略，中央廣播電台，<https://www.rti.org.tw/news/view/id/2089174>，2021 年 4 月 16 日。

中央社，拜登政府槓上中俄 紐時解析全球大國競爭新局三大主軸，風傳媒，
<https://www.storm.mg/article/3552782>，2021 年 4 月 18 日。

紀錦玲，陳亦偉，拜登致電英國首相強生 籲發起民主版一帶一路抗中，
中央通訊社，<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/202103270041.aspx>，
2021 年 4 月 16 日。

彭振宣，翁世航，安倍的印太戰略（一）：拋出自由與繁榮之弧構想後，安倍等
待了整整十年，關鍵評論，<https://www.thenewslens.com/article/142414>，
2021 年 4 月 16 日。

彭振宣，翁世航，安倍的印太戰略（二）：相比歐巴馬的不情不願，川普政權讓
安倍知道抗中的時機到了，關鍵評論，<https://www.thenewslens.com/article/142422>，2021 年 4 月 16 日。

楚良一，先進七國義大利加入一帶一路日本也會跟進嗎？，法國國際廣播電台，
<https://www.rfi.fr/tw/%E4%B8%AD%E5%9C%8B/20190327-%E5%85%88%E9%80%B2%E4%B8%83%E5%9C%8B%E6%84%8F%E5%A4%A7%E5%88%A9%E5%8A%A0%E5%85%A5%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF-%E6%97%A5%E6%9C%AC%E4%B9%9F%E6%9C%83%E8%B7%9F%E9%80%B2%E5%97%8E>，2021 年 4 月 16 日。

陳品潔，歐盟與日本簽 2 兆元合作協議 展現抗衡中國一帶一路決心，上報，

https://www.upmedia.mg/news_info.php?SerialNo=72309，2021 年 4 月 16 日。

林奇賢，美日擬推印太版一帶一路，**經濟日報**，2021 年 4 月 16 日，

<https://udn.com/news/story/6811/5370200>。

陳牧民，印度為何拒絕參與一帶一路高峰論壇？，**地球圖輯隊**，

<https://dq.yam.com/post.php?id=7674>，2021 年 4 月 18 日。

印度拒出席一帶一路論壇 原因出在 1.4 兆經濟走廊，**中央社**，

<https://fnc.ebc.net.tw/FncNews/world/76013>，2021 年 4 月 18 日。

康世人，林憬屏，抗衡中國一帶一路 印度孟加拉簽 7 協定加強合作，**中央通訊**

社，<https://www.cna.com.tw/news/aopl/201910050304.aspx>，2021 年 4 月 18 日。

與中國較勁？印度提供 314 億貸款 助俄羅斯開發遠東，**自由時報**，<https://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2907289>，2021 年 4 月 18 日。

<https://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2907289>，2021 年 4 月 18 日。

中國緊張了！德媒：印度大手筆對一帶一路國家推疫苗外交，**自由時報**，

<https://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/3419783>，2021 年 4 月 18 日。

康世人，莫迪來訪 孟加拉：與中國交往不影響與印度關係，**經濟日報**，

<https://money.udn.com/money/story/5599/5346857>，2021 年 4 月 18 日。

盧永山，歐印澳聯手反擊一帶一路中國氣嘖嘖，**自由時報**，

<https://ec.ltn.com.tw/article/breakingnews/3508325>，2021 年 5 月 15 日。

蕭介雲，印度首次參與五國軍演 牽制中國海上擴張，**穀傳媒**，

<https://yimedia.com.tw/breaking-news-2/104187/>，2021 年 5 月 15 日。

張子清，合作推展陷僵局 中巴經濟走廊前途渺茫，**中央廣播電臺**，

<https://www.rti.org.tw/news/view/id/2097181>，2021 年 4 月 19 日。

中國夢快醒了？通往中巴經濟走廊的門戶恐遭關閉，**自由財經**，

<https://ec.ltn.com.tw/article/breakingnews/3451957>，2021 年 4 月 19 日。

中國和巴基斯坦之間：一帶一路已變成債務通道，**自由財經**，<https://www.rfi.fr/tw/%E5%B0%88%E6%AC%84%E6%AA%A2%E7%B4%A2/%E6%B3%95%E5%9C%8B%E4%B8%96%E7%95%8C%E5%A0%B1/20210127-%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E5%92%8C%E5%B7%B4%E5%9F%BA%E6%96%AF%E5%9D%A6%E4%B9%8B%E9%96%93-%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF-%E5%B7%B2%E8%AE%8A%E6%88%90-%E5%82%B5%E5%8B%99%E9%80%9A%E9%81%93>，2021 年 4 月 19 日。

邱立玲，不再大撒幣！中國緩步退出巴基斯坦一帶一路項目，**YAHOO 新聞**，

<https://tw.news.yahoo.com/%E4%B8%8D%E5%86%8D%E5%A4%A7%E6%92%92%E5%B9%A3-%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E7%B7%A9%E6%AD%A5%E9%80%80%E5%87%BA%E5%B7%B4%E5%9F%BA%E6%96%AF%E5%9D%A6-%E5%B8%B6-%E8%B7%AF-%E9%A0%85%E7%9B%AE-050128749.html>，2021 年 4 月 19 日。

洪聖斐，債台高築又試圖在美中之間取得平衡巴基斯坦放慢一帶一路，**新頭殼**，

<https://newtalk.tw/news/view/2019-09-09/296683>，2021 年 4 月 19 日。

古莉，習近平訪緬甸：一帶一路走廊通往印度洋，**法國國際廣播電台**，<https://www.rfi.fr/tw/%E4%B8%AD%E5%9C%8B/20200116-%E7%BF%92%E8%BF%91%E5%B9%B3%E8%A8%AA%E7%B7%AC%E7%94%B8-%E4%B8%80%E5>

%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF%E8%B5%B0%E5%BB%8A%E9%80%
9A%E5%BE%80%E5%8D%B0%E5%BA%A6%E6%B4%8B，2021 年 4 月 19
日。

周浩霖，中國搶進緬甸取能源、打通直往印度洋水路，翁山蘇姬如何接招？，**報導者**，<https://www.twreporter.org/a/china-myanmar-economic-corridor>，2021 年 4 月 19 日。

Geoff de Freitas，緬甸經濟備受疫情衝擊一帶一路項目被擱置一旁，**HKTDC**，
<https://research.hktdc.com/tc/article/NDQxODQ5NDEw>，2021 年 4 月 19 日。

緬甸軍方發動政變 專家：中國一帶一路出現變數，**自由時報**，<https://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/3429276>，2021 年 4 月 19 日。

美國之音，自由亞洲電台，陳文蔚故意對緬甸政變無感？專家認中國正等待危機
帶來提高影響力好機會，**中央廣播電臺**，2021 年 4 月 19 日，
<https://www.rti.org.tw/news/view/id/2090774>。

德國之聲，一帶一路上的意外政變：反華怒火延燒，習近平政權也被捲入緬甸危
機，**風傳媒**，2021 年 4 月 19 日，
<https://www.storm.mg/article/3545210?page=2>。

弗林，川普白宮紙牌屋下，美國印太戰略是怎樣落實的？，**RFI**，<<https://www.rfi.fr/cn/%E6%94%BF%E6%B2%BB/20210423-%E7%89%B9%E6%9C%97%E6%99%AE%E7%99%BD%E5%AE%AE%E7%B4%99%E7%89%8C%E5%B1%8B%E4%B8%8B%EF%BC%8C%E7%BE%8E%E5%9C%8B%E5%8D%B0%E5%A4%AA%E6%88%B0%E7%95%A5%E6%98%AF%E6%80%8E%E6%A8%A3%E8%90%BD%E5%AF%A6%E7%9A%84>>，2021 年 4 月 25 日。

美國印太戰略：幫助印度崛起聯合抗衡中國，**BBC**，<<https://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-55684095>>，2021 年 4 月 25 日。

羅印沖，美祭印太戰略 劍指一帶一路，**中時電子報**，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20171108000385-260119>，2021 年 5 月 16 日。

林永富，牽制中國 美與印度談軍售案，**旺報**，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20170928000756-260309>，2021 年 5 月 16 日。

王若愚，美國強化新盟友關係向印度出售戰略武器，**大紀元**，<http://www.epochtimes.com/b5/17/10/26/n9773226.htm>，2021 年 5 月 16 日。

蔡萱，對抗中國，日本印度聯手展開亞洲太空競賽，**中時電子報**，<http://www.chinatimes.com/realtimenews/20171128005680-260408>，2021 年 5 月 16 日。

日經中文網，日印首腦會談主要內容，**日經中文網**，<http://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/27047-2017-09-15-10-08-34.html>，2021 年 5 月 16 日。

季節，新加坡平衡外交 空間漸窄，**中時電子報**，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20171201000429-260119>，2021 年 5 月 16 日。

李怡欣，歐盟印太戰略未提台灣 學者：不代表不重視，**大紀元**，<<https://www.epochtimes.com/b5/21/4/23/n12900517.htm>>，2021 年 4 月 25 日。

高照芬，丘德真，楊明珠，牽制中國 澳洲加入美日印 11 月聯合海上軍演，**中央通訊社**，<<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/202010200059.aspx>>，2021 年 4 月 25 日。

楊晴安，美日印澳四方會談 聚焦抗中，**工商時報**，<<https://www.chinatimes.com/>>

newspapers/20210313000175-260203?chdtv>，2021 年 4 月 25 日。

羅印冲，林毅夫：中美關係或在 2050 年出現緩和，**聯合報**，

<<https://udn.com/news/story/7331/5396657>>，2021 年 4 月 24 日。

楊日興，中美科技戰衝擊是貿易戰十倍，**工商時報**，<<https://www.chinatimes.com/newspapers/20210417000120-260202?chdtv>>，2021 年 4 月 24 日。

馮兆音，克里訪華：氣候外交能否成為中美關係新時代的乒乓外交，**BBC**，

<<https://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-56781004>>，2021 年 4 月 24 日。

蘇尹崧，線上氣候峰會展開 拜登宣布 2030 年前碳排減半，**中時新聞網**，

<<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20210422005784-260408?chdtv>>，

2021 年 4 月 24 日。

陳昱婷，路透社：疫情復熾全球死亡人數破 300 萬大關，**中央通訊社**，

<<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/202104060251.aspx>>，

2021 年 4 月 25 日。

陳怡君，中國投資數十座海外燃煤發電廠 威脅全球減碳努力，**中央通訊社**，

<<https://www.cna.com.tw/news/aopl/202012100324.aspx>>，2021 年 4 月 25 日。

貝絲·沃爾克，輸出技術=輸出碳排？值得反思的中國海外燃煤建設，

環境資訊中心，<<https://e-info.org.tw/node/200282>>，2021 年 4 月 25 日。

日文部份

專書

国分 良成 (編集), 中国の統治能力—政治・経済・外交の相互連関分析,

日本: 慶應義塾大学出版会 (2006)。

松井康浩, グローバル秩序という視点 規範・歴史・地域, 日本: 法律文化社

(2010)。

英文部分

專書

Agarwala, Ramgopal, *The rise of China: Threat or Opportunity?* (New Delhi: Bookwell, 2002).

J. Cooney, Kevin and Sato, Yoichiro eds., *The Rise of China and International Security: American and Asia Respond* (London: Routledge, 2008)

Joel Wuthnow, *Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative* (Washington, D.C.: National Defense University Press, 2017)

Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy* (Annapolis: U.S. Naval Institute, 1988)

Mahan, A.T., *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, (New York: Dover Publication, 1987)

期刊論文

Mark E. Manyin, Stephen Daggett, etc. (2012). Pivot to the Pacific?

The Obama Administration's Rebalancing Toward Asia.

Congressional Research Service, R42448, pp.1-33

Peter J. Rimmer and R. Gerard Ward, (2016). The Power of Geography,

Geography, Power, Strategy and Defence Policy, pp5

Wagner, Christian (2016). The Role of India and China in South Asia.

Strategic Analysis, 40(4), pp.314-318.

網路資料

Christopher J. Pehrson, String of pearls: Meeting the Challenge of China's

rising power across the Asian Littoral, *Strategic Studies Institute,*

October 27, 2020, <https://publications.armywarcollege.edu/pubs/1821.pdf>

Dave Makichuk, US, Japan join forces in exercise Keen Sword 21,

Asia Times, October 27, 2020, <https://asiatimes.com/2020/10/us-japan-join-forces-in-exercise-keen-sword/>.

Dinakar Peri, Australia to join Malabar naval exercise next month,

The Hindu, October 19, 2020, <https://www.thehindu.com/news/national/australia-to-join-malabar-naval-exercise-nextmonth/article32892277.ece>.

Japan and Australia to coordinate on protection of military assets,

NIKKEI Asia, October 20, 2020, <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Japan-and-Australia-to-coordinate-on-protection-of-military-assets>

Lauren, Dodillet, \$ 40 Billion Silk Road Fund Kicks Off China's Belt and

Road Initiatives, *China Business Review*, October 20, 2020, <https://www.chinabusinessreview.com/40-billion-silk-road-fund-kicks-off-chinas-belt-and-road-initiatives/>

Robert Farley, Can the PLA Navy Make the Indian Ocean Chinese?

The Diplomat, October 20, 2020, <https://thediplomat.com/2016/02/can-the-pla-navy-make-the-indian-ocean-chinese/>

Shubhajt Roy, Explained: BECA, and the importance of 3 foundational pacts

of India-US defence cooperation, *The Indian Express*, November 3, 2020, <https://indianexpress.com/article/explained/beca-india-us-trade-agreementsrajnath-singh-mike-pompeo-6906637/>