

# 「帶路倡議」在中東歐與東南亞的進展與阻力

## The Progress and Resistance of “Belt and Road Initiative” in Central-Eastern Europe and Southeast Asia

胡聲平

南華大學國際事務與企業學系副教授

Sheng-Ping Hu

Associate Professor, Department of International Affairs and Business

Nanhua University

E-mail: sphu@nhu.edu.tw

### 摘要

中共自 2013 年推出「一帶一路」倡議後，至今已五年有餘。本文採取國際關係理論中的多邊主義分析途徑，探討過去五年中共在中東歐及東南亞「帶路倡議」的方式、進展與阻力。「帶路倡議」的重點包括：水壩、發電廠、公路、鐵路、港口及能源等基礎建設項目，本研究發現，過去五年，中國大陸在基礎建設項目取得頗多的進展，但亦使部分國家陷入「債務陷阱」；中國大陸「一帶一路」多數項目因其透明性不高且部分違反國際規範，受到歐盟及美日印等大國之質疑、反對並另提計畫與之抗衡。未來中國大陸能否在中東歐、東南亞乃至於全球各區域順利推動「帶路倡議」，將視中共採取的多邊主義模式能否妥善化解「帶路倡議」沿線國家的疑慮及大國之反制。



**關鍵詞：**一帶一路、多邊主義、債務陷阱、中東歐、東南亞

**Abstract:** It has been five more years since the PRC launched the “One Belt One Road” initiative in 2013. By adopting multilateralism approach in international relations theories, this article will explore the progress and resistance of China’s “Belt and Road Initiative(BRI)” in Central and Eastern Europe and Southeast Asia in the past five years. BRI focuses on infrastructure projects like dams, electricity power plants, highways, railroads, and energies. This research finds that China make a lot of progress on these infrastructure projects in the past five years, however, these projects also let some countries falling into “debt-trap”. Because lack of transparency and some projects violating international regulations, many of China’s “One Belt One Road” projects were questioned by major powers in the world like the EU, the US, Japan and India. These major powers even propose alternative projects to challenge the BRI. Whether China will smoothly promote the BRI in Central and Eastern Europe, Southeast Asia and other areas of the world or not, depends on the ability of multilateralism framework that China adopted to resolve the concern of the countries along the line of the BRI and resolve the counter measures from the major powers.

**Keywords:** One Belt One Road, Multilateralism, debt-trap, Central and Eastern Europe, Southeast Asia



## 一、前言

2013 年 9 月和 10 月，中共國家主席習近平在出訪中亞和東南亞國家期間，先後提出共建「絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」的倡議，得到國際社會高度關注。2014 年 11 月中國大陸做為亞太經濟合作會議的東道主，正式以「一帶一路」為名，倡議歐亞經濟合作（「一帶一路」路線圖，參見圖 1）。

美國、歐盟、日本、澳洲及印度等大國都對「帶路倡議」抱持高度戒心，面對國際間對「帶路倡議」的相關質疑，習近平於 2018 年 4 月 11 日在海南省舉行的博鰲論壇上表示，「一帶一路」不像國際上所稱是中國的一個陰謀，要有也是「陽謀」（賴瑩綺，2018）。究竟習近平口中的「陽謀」進展如何？對沿線國家造成哪些影響？又受到哪些阻力？這些問題將是本文討論的重點，以下第二節將說明「帶路倡議」的內容；第三節說明本文分析中共推動「帶路倡議」所採取之多邊主義模式；第四節將說明「帶路倡議」的總體進展及面臨的阻力；第五節探討「帶路倡議」在中東歐的進展及阻力；第六節討論「帶路倡議」在東南亞的進展與阻力；第七節為結論。





圖 1 「一帶一路」路線圖

資料來源：<http://www.anxinpiao.com/tupian/6iuoonmi>

## 二、「帶路倡議」的內容

2013 年 9 月 7 日，中共國家主席習近平在哈薩克首次提出共同建設「絲綢之路經濟帶」；同年 10 月 3 日，習近平在印尼提出了共同建設 21 世紀「海上絲綢之路」(中央社, 2017)。2014 年的亞太經濟合作會議 (Asia Pacific Economic Cooperation, APEC) 領袖峰會中，習近平正式提出「一帶一路」倡議 (以下簡稱「帶路倡議」)。2015 年中國大陸成立與「帶路倡議」相配套的「亞洲基礎設施開發銀行」(Asian Infrastructure Invest Bank, AIIB, 簡稱亞投行)；2017 年 5 月 14 日至 15 日，中國大陸在北京舉辦了第一屆「一帶一路國際合作高峰論壇」，討論如何重塑 21 世紀的全球經濟格局及新世紀的「新全球化」路線圖 (經濟日報 2017)；2019 年 4 月 25 日至 27 日，中國大陸在北京舉辦第二屆「一帶一路國際合作高峰論壇」(吳嘉林, 2019)



「一帶一路」的目標是要藉由和這兩條路徑經過的國家相互合作，打造成為政治相互信賴、經濟相互融合、文化相互包容的共同體，因此，它會是以經濟發展為主軸，創造出政治、經濟、文化相互融合的「生命共同體」（經濟日報，2017）。

2015年3月28日中國大陸國務院發布《絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》（國務院，2015），這是習近平主政下所提出統籌外交政策與國內經濟發展政策的大戰略。最初目標為跨域基礎建設項目，其後計畫範圍不斷擴大，重點置於加強政策協調、金融一體化、貿易自由化及人民與人民間的感情連通（Kennedy and Parker，2015）。

「一帶一路」沿線經過了亞、非、歐26國，合計44億人口、21兆美元的經濟規模，十年內將陸續投資1.6兆美元經費在公路、鐵路、港口、油管、橋樑、輸電網路、光纜傳輸等大型基礎設施，將衍生龐大商機，因而受到周邊國家高度重視。為資助這些投資，北京籌設了1,000億美元的亞洲基礎建設投資銀行、400億美元的絲路基金、1,000億美元的金磚國家開發銀行、人民幣50億元的海上絲綢之路銀行。其中基礎建設銀行和金磚國家開發銀行，都將由北京出資半數500億美元主導。由於幾乎由北京主導，類似二次戰後美國為復興歐洲所創的「馬歇爾計畫」，因此「一帶一路」也被媒體稱為「中國的馬歇爾計畫」（經濟日報，2015）。

綜言之，「一帶一路」規劃新亞歐大陸橋、中蒙俄經濟走廊、中國大陸—中亞—西亞經濟走廊、中巴經濟走廊、中國大陸—中南半島經濟走廊、孟中印緬經濟走廊等「六大經



濟走廊」；交通方面，包括印尼雅萬、非洲亞吉、蒙內等鐵路項目，以及希臘彼雷埃夫斯港（Piraeus port）、斯里蘭卡漢班托塔港（Hambantota port）等港口項目，中白工業園、孟加拉國帕德瑪大橋（Padma Bridge）等項目（中央社，2017）。

### 三、中共推動「帶路倡議」的途徑—多邊主義

#### （一）「一帶一路」的意涵

對於「一帶一路」的意涵，各方有許多討論。中國大陸對外稱「一帶一路」為倡議，但亦有中國大陸學者認為「一帶一路」是中國未來三十至五十年的大戰略規劃，<sup>1</sup>也有西方學者從戰略的角度看待「一帶一路」（Hillman，2017）。

就其理論意涵，地緣政治經濟是被採用最多的理論觀點，例如台灣學者王俊評及張登及（2015）就採取地緣政治之觀點對「一帶一路」進行解析，亦有西方學者 Yimaz Kaplan(2017:22)認為「一帶一路」是一種「地理—功能制度主義」（Geo-Functional Institutional Project）的計畫，Colin Flint and Zhang Xiaotong(2017)認為「一帶一路」是對於地緣政治的理論創新（theoretical innovation of geopolitics），Benjamin Habib and Viktor Faulknor(2017)認為「一帶一路」是一種具有北京風格的「中國觀點全球化」（China's vision for globalisation），且具有地緣政治的考量，Chan G eral(2017)提出「一帶一路」是「地緣發展主義」（Geo-developmentalism）之觀點；胡聲平（2017）曾從國際關係理論新現實主義的觀

---

<sup>1</sup>作者於 2017 年 1 月 5 日拜訪北京中國現代國際關係研究院時，傅夢孜副院長便持此種看法。



點分析「一帶一路」，認為該戰略是中國邁向霸權的明證；<sup>2</sup>吳佳勳（2018）採新型全球化的觀點進行分析；薛健吾（2019）從國際合作的觀點來探討「一帶一路」。

在上述各種理論分析觀點中，卻尚未見到從多邊主義的角度出發，對中國大陸推動「一帶一路」倡議之外交政策分析，故本文嘗試從多邊主義的分析途徑出發，對中國大陸如何在中東歐及東南亞推動其「帶路倡議」進行初步探討。

## （二）多邊主義的源起與內容

現代國際體系多邊主義制度源起於「歐洲協調」（Concert of Europe）（陳欣之，2004），其背景是歐洲各國希望在拿破崙戰爭後重建歐洲的權力平衡。何謂多邊主義？根據 Keohane（1990）的定義，是「三個或三個以上的國家透過特別安排或藉由機制來協調國家政策的實踐」；這個定義雖簡略，但已指出多邊主義具有政策面及制度面的雙重意涵；Ruggie（1992）則將多邊主義的內容加以完成之建構與分析，在他的分析之中，多邊主義等同於制度的形式。

當代討論多邊主義，主要從兩個面向入手，第一個面向是將多邊主義視為國家所採取的外交政策及行為模式；第二個面向是將多邊主義視為是制度架構（秦亞青，2001），在第一種面向下，多邊主義是一個家的外交政策理念與取向；在第二種面下，多邊主義則是指涉國際互動方式，所指的是制度的形式。根據 Ruggie（1992）的定義，當三個以上國家為了

---

<sup>2</sup>2018年3月之後，美中貿易衝突升高，中國大陸自年中起開始淡化「2025中國製造」及「一帶一路」之宣傳，中共宣傳媒體並接到指示，對外強調「一帶一路」不是中國版的「馬歇爾計畫」，同時，「一帶一路」是倡議而不是戰略計畫，參見，林庭瑤（2018a）。





共同解決國際性問題，藉由協調、合作，並且透過制度性的方式擬定普遍性的行為規範，如此呈現出的制度運作形式就是多邊主義。本文在分析中國大陸推動「一帶一路」倡議時，限於本文之主旨，將先採取上述第一面向的多邊主義，即從外交政策面來檢視中共的外交行為。

### （三）中共建構推動「帶動倡議」之區域多邊平台

自 1949 年中共建政至 1990 年代中期以前，中國大陸在外交政策上並不採取多邊主義，直到 1996 年後，多邊外交才成中共外交政策宣示與實踐的重要部分（邱坤玄，2010）；中共推動「帶路倡議」亦是持續其自 1990 年代中期後之做法，延續或採取多邊外交之方式。在 2017 年美國總統川普（Donald Trump）就任後，美國退出多個多邊主義的國際組織，採取單邊主義來維護美國自身利益後，中共甚至成為在國際上捍衛多邊主義的主要國家，例如中共總理李克強在 2018 年 12 月接見日本代表團時，便呼籲日本與中共一同維護多邊主義和自由貿易體制（賴錦宏，2018）；在中共「推進『一帶一路』建設工作領導小組辦公室」（2019）於 4 月 23 日發佈的「共建一帶一路倡議：進展、貢獻與展望」文件中，亦指出中共將「強化多邊機制在共商中的作用」；習近平（2019）在 4 月 26 日於第二屆「一帶一路」國際合作高峰論壇開幕式的主題演講中，亦重申「秉持共商共建共用原則，宣導多邊主義，通過雙邊合作、三方合作、多邊合作等各種形式，聚沙成塔、積水成淵」。是以吾人可知多邊主義實為中共推動「帶路倡議」之主要外交政策模式。

中國為推動「帶路倡議」，在中東歐及東南亞亦是透過





多邊主義之方式推動，並建構多邊合作的平台，分別如下：

#### 1. 中東歐

中國在中東歐主要是透過「16 + 1 合作」來推動「一帶一路」倡議。所謂「16+1 合作」是指 2011 年中國重提與中東歐 16 國互相合作，這 16 國包括阿爾巴尼亞、波斯尼亞和黑塞哥維那、保加利亞、克羅地亞、捷克、愛沙尼亞、匈牙利、拉脫維亞、立陶宛、馬其頓、黑山、波蘭、羅馬尼亞、塞爾維亞、斯洛伐克及斯洛文尼亞等國家；中方主張將「16+1 合作」打造成「一帶一路」倡議融入歐洲經濟圈的重要承接帶、中歐四大夥伴關係落地的優先區域和中歐合作新增長極；中國與中東歐 16 國共同發表《中國-中東歐國家合作布達佩斯綱要》，「一帶一路」倡議是中國-中東歐國家領導人會晤的重點議題之一（朱曉中，2017: 144-147）。

#### 2. 東南亞

在東南亞地區，中國大陸以「中國-東盟博覽會」、「中國-東盟商務與投資峰會」、「中國-東盟自貿區及其升級版建設」及「大湄公河次區域合作」等多邊之平台為依據，在東南推動「帶路倡議」（盧瀟瀟，2018：157）。

### 四、「帶路倡議」的總體進展與阻力

中國大陸「帶路倡議」的主要項目是交通建設及其他基礎建設。「帶路倡議」推出五年以來已有相當進展，愈來愈多的項目從規劃進入落實期，但亦因中國大陸對沿線國以貸款之方式推動，造成了不少負面影響。看似互惠的「帶路倡議」，卻藏著「債務陷阱外交」（debt-trap diplomacy）、地



緣政治與該計畫成果遠不如中國大陸預期等風險（工商時報社論，2018a）。

### （一）總體進展

中共為推動「帶路倡議」，除設立亞投行外，於2018年3月新設「國際發展署」（戴瑞芬、賴錦宏、林庭瑤，2018），中國大陸外交部發言人華春瑩2018年4月18日記者會上表示，「一帶一路」是陽光倡議並著眼於推動世界經濟發展，目前已得到全球100多個國家和國際組織響應支持，80多國和國際組織與大陸簽署合作協議（林勁傑，2018）。

「帶路倡議」發展至今，已不再是中國大陸一方的主張。聯合國大會亦替「一帶一路」背書，認為它有許多項目都是與基礎設施建設有關，可藉此提高沿線開發中國家的發展能力，這對落實聯合國的「2030年永續發展議程」（the 2030 Agenda for Sustainable Development）目標有很大幫助，更可為推進公平有效的全球化作出非常重要的貢獻；國際貨幣基金（International Monetary Fund, IMF）已與中國人民銀行合作，將啟動「中國—IMF 聯合能力建設中心」，為「一帶一路」沿線國家提供各類培訓課程，並支援其能力建設（工商時報社論，2018b）。

### （二）基礎建設進展

#### 1. 鐵路建設

「一帶一路」由基建做為火車頭列車，以啟動龐大經濟動能，替中國大陸進行產業轉型與經濟擴張。最具代表性的首推經由鐵道輸出建構完整的鐵道產業鏈（刁曼蓬，2017）。在這項戰略的推動下，中國大陸在全球各大洲均有高鐵的規



劃，包括：橫跨中亞腹地的塔吉克斯坦瓦赫達特—亞灣鐵路（簡稱「瓦亞鐵路」）、貫通中國大陸和東南亞的昆明—新加坡高鐵、跨越東歐心臟地帶的匈牙利至塞爾維亞鐵路（簡稱「匈塞鐵路」），橫跨非洲內陸連接衣索比亞首都亞的斯亞貝巴和吉布地首都吉布地市的亞吉鐵路，以及連接海陸絲綢之路的瓜達爾港（Gwadar port）和希臘的比雷埃夫斯港；戰略規劃的版圖還擴展至紐西蘭、英國，甚至北極地區（王冬勝，2018）。

「帶路倡議」已取得多項重要的交通建設合作，中寮鐵路計畫於 2020 年通車；大陸與巴基斯坦共同合作的「中巴經濟走廊」計畫，瓜達爾港已於 2015 年完成，貫穿巴基斯坦的鐵公路系統也在興建中；大陸也協助斯里蘭卡興建馬特拉機（Mattala Rajapaksa International Airport）（黃欣，2018）；此外，中國大陸與泰國的中泰鐵路合作專案建設亦已進行，以加強泰國在中南半島的交通樞紐地位（王珏，2018）。

中國大陸並標得的雅加達至萬隆高速鐵路項目，印尼同意在全長 142 公里、連接印尼首都和爪哇萬隆的高鐵項目中採用中國大陸的高鐵技術，意味項目將全面使用中國大陸的標準、技術、設備和工程系統，這也是中國大陸擊敗對手日本、「走出去」的海外第一個高鐵合同（刁曼蓬，2017）。

## 2. 港口承租

中國大陸亦鼓勵陸企參加海外策略性港口計畫競標。2015 年中國大陸企業以 3.88 億美元取得澳洲達爾文的一處深水港租約，該港口是超過 1000 名美國海軍的家；2016 年陸企以 4.36 億美元，買下希臘的地中海港口比雷埃斯夫，這



個港口將在「一帶一路」計畫中歐洲版圖中發揮龍頭角色；中國大陸的漢班托塔港租約在 2017 年夏季成定局，斯里蘭卡可因此削減對中國大陸欠下的 11 億美元債務；非洲的吉布地共和國因欠中國大陸數十億美元龐大債務，中國大陸因而得以於 2017 年以每年 2000 萬美元的租金，在該國家建立中國大陸第一個海外軍事基地（錢勒尼，2017）。

### 3. 能源建設

「帶路倡議」的能源建設以核能發電最為突出。2016 年迄今，中國大陸先後與泰國、肯亞、英國等簽署核能發電合作協議與計畫案；中、法電力集團及英國政府於 2016 年 9 月 29 日簽署新建核電工程協議，這項號稱全球造價最高、達 180 億英鎊（約 7200 億台幣）的核電廠計畫案中，中國大陸出資三分之一、約 2500 億新台幣，為中國大陸第一個「向外走」的核電廠。此一核電廠計畫採用的「華龍一號」核島技術，即源自 1987 年興建之廣州深圳大亞灣核電廠—援引法、英、美等三國核能技術建成。通過在中國大陸國內興建及營運核能電廠的經驗，整合而成「華龍一號」核島技術。再由中國大陸核能發電興建龍頭「中核集團」，負責技術整合向外推展（刁曼蓬，2017）。

### 4. 移動通訊對外輸出

中國大陸也希望把電信、物聯網及電子商務等數位產業納入「帶路倡議」，稱為「數字絲綢之路」。這條數位高速公路可望令中國大陸再次成為連接不同經濟體的核心，成就規模前所未見的跨境電子商務，而中國大陸之中小企業亦可望進一步參與全球供應鏈和進軍國際市場（王冬勝，2018）。



根據中國大陸的分析，越來越多的中國大陸企業在通過移動應用產品及相關合作，從「一帶一路」沿線國家獲得豐厚的利潤回報，移動通訊業原屬處女市場的巴基斯坦，其移動通訊應用全部仰賴中國大陸輸入；當地開發商直接與來自中國大陸的運營商實施「合約綁定」，2015 年的資料顯示，中國移動通訊業在巴基斯坦的資料業務收入已達 3 億多元美金（刁曼蓬，2017）。

總體來看，中國大陸經由「帶路倡議」，投資帶路沿線國家的基礎建設，以帶動營建業，利用「基建輸出」解緩中國大陸內部產能過剩的問題，並發展雙向經貿市場。

### （三）「帶路倡議」面臨的阻力

#### 1. 中共政策造成的阻力

中國大陸快速崛起的經濟實力，加以透過對一帶一路沿線國家大規模的基礎建設融資，共建多角化的自由貿易網絡，並完善區內融資機制，進而形成經濟一體化市場；若能成功，將帶動區域政治、經濟、文化的全球影響力向上提升，建立一個橫跨歐亞大陸、超過 2/3 世界人口及占全球 GDP 過半的經濟共榮圈等規劃與遠景，確實有馬歇爾計畫的意味。但有別於馬歇爾計畫，在現行「帶路倡議」計畫的項目中，中國大陸扮演的角色是「放款者」，而非「援助者」。尤其是在預定的四大資金池——絲路基金、亞洲基礎設施投資銀行、金磚國家開發銀行，以及上海合作組織開發銀行，可提供資金遠不足計畫所需的情況下，目前多依靠中國大陸「融資」給參與計畫的開發中國家發展基礎建設（工商時報社論，2018a）。



對這些向中國大陸貸款的開發中國家而言，一旦出現還款問題，在債務協商過程中，該等國家將喪失部分政策自主性，基礎建設也會被中國大陸接管用以抵債。前節所述斯里蘭卡被迫將漢班托塔港租借港口給中國大陸國有企業長達 99 年之案例並非個案，且當「好的資產」被接管後，便陷入對中國大陸融資依賴和債務日深的惡性循環；另一案例是與中國大陸聯手打造「中巴經濟走廊」的巴基斯坦，將向中國大陸貸款 620 億美元。對此，世界銀行（World Bank）和 IMF 均發出警告，由於中國大陸提供的貸款利息高達 7%，可能使巴基斯坦難以負擔而再度舉債；屆時將形成對中國大陸的債務成癮現象，這即是不少外交專家擔心會尾隨一帶一路而來的「債務陷阱外交」（工商時報社論，2018a）。

國際貨幣基金第一副總裁利普頓（David Lipton）憂心部分發展中國家的基建債務規模愈來愈大，國家財政恐無法負荷，認為該立即建立一些相關機制，以確保發展中國家不會再次面臨債務危機（黃欣，2018）。

利普頓的擔心已為成為真實。中國大陸為了在亞洲、非洲和歐洲等 68 國推動「帶路倡議」，耗資高達 8 兆美元（約 235 兆台幣）；但這項策略已使吉布地、吉爾吉斯、寮國、馬爾地夫、蒙古、蒙特內哥羅、巴基斯坦、塔吉克等 8 個國家，陷入財務危機；其中非洲國家吉布地對中國大陸負債額已佔國內生產毛額（GDP）的 91%；前美國財政部官員的莫里斯（Scott Morris）認為，如果這些國家無法償還債務，這些趨勢將使中國大陸宰制國家的經濟（自由時報，2018a）。



債務陷阱外交看似對中國大陸有利，卻也有五大風險（工商時報社論，2018a）：首先，有許多案例顯示隨著民眾反對國家自主性流失，並對援助國產生反感，進而轉向支持不同政治立場的領導人，導致之前的經援付諸東流；其次，中國大陸恐無能力長期提供一帶一路沿線國家足夠的融資，使一帶一路計畫的推展恐見遲滯；第三，一帶一路計畫的部分參與國家經常帳逆差龐大，且經濟基本面不被看好；第四，中國大陸現今處在經濟發展轉型的關鍵期，經濟成長趨緩、產業結構面臨轉型階段，若中國大陸持續提供巨額的對外援助，可能招來反彈，影響內政的穩定運作；最後，一帶一路沿途是多民族、多宗教聚集區域，地緣政治風險極高，加以宗教極端勢力大、恐怖主義盛行，使政權更替的情況頻繁。

簡言之，「帶路倡議」雖為中國大陸打開走向區域性經濟強權的大門、為其他參與計畫的國家帶來經濟發展的機會，但有許多的不確定性與風險潛藏其中。

## 2.大國的反對

### (1)歐盟國家

歐盟認為中共正在建立一個新的世界秩序，而「帶路倡議」是建立這個新的世界秩序的中心，在中國大陸與歐洲、非洲、拉美之間以及亞洲內部建構經濟與貿易走廊。但歐洲人對此質疑，認為「一帶一路」缺乏國際標準、透明度、環境保護的保障、平等的競爭條件和公開的招標。也有人發出警訊稱，較小的國家容易陷入債務陷阱，並造成對中共的高度依賴（大紀元，2018）。

中國大陸以「一帶一路」為名在各國推動基礎建設，發





包過程中卻獨厚中國大陸企業，造成歐盟國家不滿；歐盟執委會正研擬政策，要求成員國與中國大陸合作時，遵守發包的透明度、環保和工作條件等原則；例如德國聯邦外貿與投資署執行長弗裡德里希（Juergen Friedrich）批評，由中國大陸國有銀行支持的計畫，對外看起來煞有介事，但是招標過程不透明，高達八成由中國大陸企業得標，外界要等到發包後，才知道計畫已經招標（林育立，2018）。

歐盟二十七國駐中國大使於 2018 年 4 月中旬聯合簽署一份報告，僅匈牙利大使沒有簽署；報告中批評「一帶一路」計畫破壞自由貿易，使中國大陸企業取得有利地位，還分化歐盟國家；該報告指出，中國大陸一方面透過「一帶一路」計畫打造中國式全球化，以追求自身利益，一方面卻利用這個計畫，達到輸出過剩產能、創造新出口市場、確保取得原物料等政治目標，這與歐盟的自由貿易目標背道而馳，並使獲得補貼的中企取得優勢地位（盧永山，2018）。

報告中並指出，中國大陸想要塑造全球化，以滿足自己的利益，如果不強迫中國大陸遵守歐洲公共採購透明度原則，及環境和社會標準，那麼歐洲公司可能無法達成良好合約；歐盟官員也說，中國大陸試圖分化歐洲，以加強與個別成員國的關係。過去依賴中國大陸投資的國家，如匈牙利和希臘，曾表明它們容易受到來自中國大陸的壓力。每當歐洲政客到中國大陸訪問，他們都會受到施壓，要簽署協議，共同推行「一帶一路」（自由時報，2018b）。

## (2)美國、日本、澳洲及印度

澳洲外交部長畢夏普於 2018 年 2 月 18 日透露，澳洲、



印度、日本及美國正在研議一項亞洲共同基礎建設計畫，這項計畫是中國大陸「一帶一路」倡議的「替代方案」（鍾詠翔，2018）。

印度外長在 2018 年 5 月 7 日辛哈（VK Singh）印度中部大城海德拉巴舉行外交部年度會議時表示表示，印度不支持「一帶一路」，因這並非雙方同意計畫，中國大陸也未解決印度對相關主權的疑慮，他並指稱中國大陸推動「一帶一路」有特殊目的；因「一帶一路」重點項目、斥資六百億美元的「中巴經濟走廊」，穿越巴基斯坦佔領的喀什米爾地區，印度認為喀什米爾屬於印度領土，涉及印度主權問題；2017 年 5 月，印度總理莫迪就刻意缺席北京舉行的「一帶一路」國際合作高峰會（盧永山，2018）。

2018 年 7 月 30 日，美國國務卿龐培歐（Mike Pompeo）表示，川普政府將創設基金，計劃投入 1 億 1,300 萬美元打造「印太倡議」，聚於數位經濟、能源與基礎建設（王嘉源，2018）；8 月底，美國華爾街日報報導，美國即將敲定計畫，合併數個付機構，成立「美國國際開發金融公司」（United States International Development Finance Corporation），賦予其提供 600 億美元之開發融資，擔供大型基礎建設及開發案之融資，以與中國大陸之「帶路倡議」競爭（季晶晶，2018）。2018 年 10 月 9 日，川普總統正式簽署法案，成立「美國國際開發金融公司」，試圖對中國日益增長的地緣政治影響力進行反制，開始大規模擴大對外援助，為非洲、亞洲和美洲的基礎設施項目提供資金（Thrush，2018）。

### 3. 沿線國家的內部政治經濟考量



與國際貨幣基金會的貸款不同，中國大陸貸款需要以具戰略性、重要度高，以及長期高價值的自然資產為擔保；以漢班托塔港為例，它具有印度洋貿易樞紐地位，串聯起歐洲、非洲、中東至亞洲貿易道路，以提供貧窮國家需要的金融交流、基礎建設，中國大陸要求這些國家以礦源或港口的天然資產作為交換條件；以這種方式發揮財政實力，中國大陸要達到「一石二鳥」的目的；首先，中國大陸希望將國內過剩的生產力向海外輸出。第二，中國大陸希望增加策略利益，包含擴大外交影響力、確保自然資源、提升人民幣國際化成效，以及增加在國際強權中的相對優勢（錢勒尼，2017）。

中國大陸以長期策略價值為合作夥伴國選擇開發計畫，這讓這些國家在無法收到短期利益的情況下難以償債，這給了中國大陸更多操作空間，例如，要求借貸國交換債務至股權，透過擴大債務國欠債規模，讓中國大陸全球地位提高（錢勒尼，2017）。

中國大陸上述策略使「一帶一路」在即使是被大陸視為盟友的國家也接連遭遇抵制，因為大陸的巨額投資往往被質疑為一種企圖長期盤踞的殖民策略；2017年年底，巴基斯坦、尼泊爾和緬甸都陸續確認已取消或擱置了中國大陸企業計畫的三大水電項目，這三個價值近 200 億美元的項目遭到拒絕，使中國大陸雄心勃勃的「帶路倡議」受到衝擊（明鏡新聞，2017）。

簡言之，中國大陸「一帶一路」的阻力同時來自內部及外部，內部之阻力來自中國大陸對外投資之財務風險及相關之地緣政治風險；外部之阻力主要來自歐盟及美日印等大國



之反對，以及部分受援國家在基礎建設財務上過度依賴中國大陸，可能喪失自主性之憂心與反彈。

## 五、「帶路倡議」在中東歐的進展與阻力

中東歐地理位置介於西歐與中東之間，中東歐是中國聯繫西歐的快捷之路；從陸路經中歐班列抵達歐洲各國，從海路經中歐海陸快線連接歐洲鐵路網，所以如同第三節所述，中東歐國家是「16 + 1 合作」和「一帶一路」倡議的重要合作夥伴。截至 2016 年，中國與中東歐十六國貿易額達 586.54 億美元，比 2015 年同期增加 9.5%，增長幅度高於中國與歐洲整體之貿易增速（候永志、劉培林、何武建，2017）。



圖 2：中東歐十六國位置圖

資料來源：脫翁（脫苦海）「公眾號」（2018a）。



## (一)「帶路倡議」在中東歐的進展

### 1. 推動平台及規劃

2012 年在波蘭華沙舉行首次中國—中東歐國家領導人會晤，「16+1 合作」正式提出並啟動（朱曉中，2017：144），在這個機制下，中方規劃以商業化模式參與合作，為採用中國產品及裝備的投資項目提供優惠的融資支持，中國並利用此一機制在中東歐推動「帶路倡議」及相關建設；中國同時強化與中東歐各國之關係，中國與塞爾維亞、波蘭和匈牙利建立了全面戰略夥伴關係，與捷克和馬其頓建立戰略夥伴關係，與羅馬尼亞和保加利亞建立了全面友好合作夥伴關係（中華人民共和國外交部網站，2018；楊善民主編，2016：244-255）。

### 2. 金融合作進展

「16+1 合作」是中國與中東歐 16 國共建的合作平台，其目標在促進共建「帶路倡議」與中東歐國家發展戰略對接、推進貿易和投資自由化便利化、進一步拓寬融資管道和推動中小企業加強合作 4 個方面加強合作與對接（脫翁（脫苦海）「公眾號」，2018a）。2012 年，中國政府設立了 100 億美元的專項優惠貸款及「中國—中東歐投資合作基金」，用於支持多邊及雙邊的經貿合作專案；同時，中國人民銀行已於 2013 年與匈牙利、阿爾巴尼亞和塞爾維亞等國中央銀行簽署了貨幣互換協定（「一帶一路」課題組編著，2016：123）。

2016 年 11 月，中國—中東歐金融控股公司成立，是中國在中東歐地區成立的第一家商業性多邊金融機構，其旗下的「中國—中東歐基金」吸引資金規模達 100 億歐元，計劃帶



動專案信貸資金 500 億歐元；2017 年 11 月 27 日，國務院總理李克強在匈牙利布達佩斯出席第六次中國—中東歐國家領導人會晤，推出兩項新舉措（脫翁（脫苦海）「公眾號」，2018a），包括：1. 成立中國—中東歐銀行聯合體，國家開發銀行將提供 20 億等值歐元開發性金融合作貸款；2. 設立中國—中東歐投資合作基金二期，募集資金 10 億美元，將主要投向中東歐。

### 3. 基礎建設的規劃與進展

#### (1) 中歐陸海快線

2014 年中國與塞爾維亞、匈牙利、馬其頓達成共識，將匈塞鐵路向南延伸，經馬其頓與希臘比雷埃夫斯相連，打造「中歐陸海快線」；中企中遠集團 2009 年取得希臘比雷埃夫斯港 2 號及 3 號碼頭的 35 年經營權後，2016 年希臘議會通過中國中遠集團收購希臘比雷埃夫斯港口管理局（Piraeus Port Authority）多數股權的協議（鄒尚力，2018）。

#### (2) 匈塞鐵路

2015 年 11 月 24 日，中國與匈牙利在中東歐「16+1」會議上簽署了《關於塞鐵路項目匈牙利段開發、建設和融資合作協議》（楊善民主編，2016：372）。匈塞鐵路自匈牙利首都布達佩斯至塞爾維亞首都貝爾格萊德，全長 350 公里，其中匈牙利境內 166 公里，塞爾維亞境內 184 公里（參見圖 3），為電氣化客貨混線快速鐵路，既有單線鐵路的增建二線工程及部分區段新建雙線，設計最高時速 200 公里（脫翁（脫苦海）「公眾號」，2018 a）。





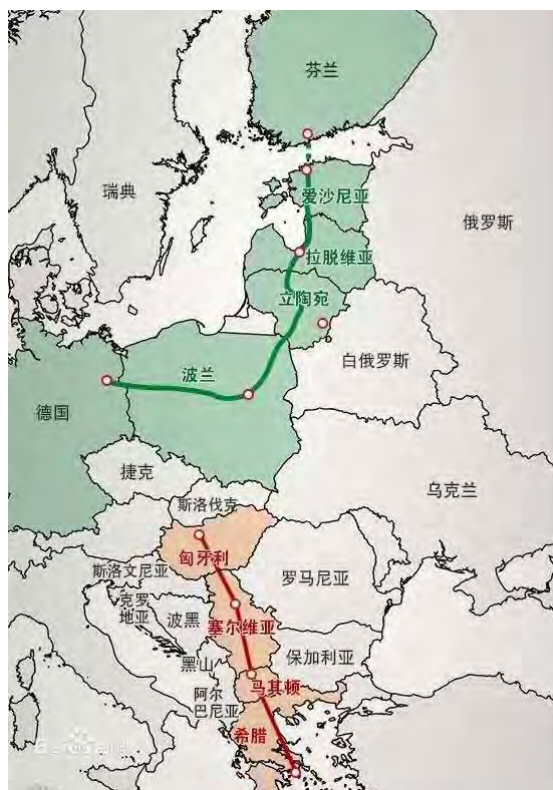


圖 3 匈塞鐵路及波羅的海高鐵路圖

資料來源：脫翁（脫苦海）「公眾號」（2018a）。

### (3)波羅的海高鐵路

波羅的海鐵路北起愛沙尼亞首都塔林，經拉脫維亞首都裡加、立陶宛的考納斯至波蘭首都華沙，然後向西至德國首都柏林，將與歐洲標準一致；2015年7月10日，歐盟通過了歐委會的運輸基礎設施補貼方案，總額達119.3億歐元，其中包括涉及愛沙尼亞、拉脫維亞和立陶宛的波羅的海鐵路項目（參見圖3）；2016年8月，拉脫維亞、愛沙尼亞和立陶宛三國總理在拉脫維亞首都里加會談後，表示在政治上支持「波羅的海鐵路」項目建設，並在當年10月簽署關於





建立實施「波羅的海鐵路」專案聯合企業的協議，在 2017 年年初向歐盟提出撥款申請（脫翁（脫苦海）「公眾號」，2018 a）。

#### 4. 其他項目的進展

中國在塞爾維亞的標誌性項目有貝爾格勒多瑙河上的米哈伊洛普平橋（Mihailo Pupin Bridge）、泛歐 11 號走廊（Corridor 11）高速公路部分路段，以及科斯托拉克（Kostolac）火力發電站附近煤礦的擴建工程；中國中廣核正就切爾納沃德核電站 3、4 號機組項目與羅方公司商談，總投資 70 多億歐元（脫翁（脫苦海）「公眾號」，2018 a）。關於中國「帶路倡議」在中東歐投資或合作進展總體狀況，請參見表 1。

**表 1 中國「帶路倡議」在中東歐國家投資或合作進展一覽表（2013-2018）**

國家	投資或合作項目					投資金額	動工（建立、協議）年	完工年
	經貿合作	鐵、公路	港口、機場	能源	其他			
阿爾巴尼亞	簽訂貨幣互換協議						2013	
波黑				尤樂高水電站		55,000,000	2013	2015
克羅地亞		佩列沙茨跨海大橋及其連接線一期工程				509,625.109	2018	2021
克羅地亞				塞尼風力發電		202,717,543	2018	2020
愛沙尼亞		波羅的海高鐵					2016	



匈牙利	簽訂 貨幣 互換 協議						2013	
匈牙利		匈塞鐵 路					2015	
拉脫 維亞		波羅的 海高鐵					2016	
立陶 宛		波羅的 海高鐵					2016	
馬其 頓		匈塞鐵 路南延					2014	
塞爾 維亞	簽訂 貨幣 互換 協議						2013	
塞爾 維亞		匈塞鐵 路					2015	
塞爾 維亞				河鋼 集團 斯梅 代雷 沃鋼 廠		52,228,418	2016	2016
塞爾 維亞		米哈伊 洛普平 橋					2018	
塞爾 維亞		泛歐11 號走廊 高速公 路部分 路段					2018	
塞爾 維亞		科斯托 拉克火 力發電 站附近 煤礦的 擴建工 程					2018	
塞爾 維亞					中國廣 核就切 爾納沃 德核電 站3、4 號機組 項目與 羅方方 合作公 司商談		2018	



整個區域	成立中國—中東歐金融控股公司						2016	
整個區域	成立中國—中東歐銀行聯合體						2017	

資料來源：作者根據《中國一帶一路網，2019》；「一帶一路」課題組編著，2016：123；脫翁（脫苦海）「公眾號」，2018a；楊善民主編，2016：372）整理。

## （二）「帶路倡議」在中東歐面臨的挑戰與阻力

中國在中東歐推動「帶路倡議」的主要阻力來自歐盟之關切，由於中東歐十六國中，已有十一個國家加入歐盟，故中國的企業在這些國家推動「帶路倡議」之基礎建設，受到歐盟之限制，這些限制主要有三，包括：（一）歐盟的財政紀律限制成員國政府為來自歐盟以外國家或地區提供擔保；（二）歐盟批評中國不開放政府採購市場，藉此排斥中國企業在中東歐地區承包工程；（三）歐盟有完整的環境與產品技術門檻，對中國企業進入歐盟市場構成較嚴格的限制（朱曉中，2017：151-2）。歐盟亦對中國例如塞爾維亞和匈牙利兩國間造價 28 億美元的高鐵，受到歐盟執委會調查，是否符合歐盟公開競標的法規（世界日報社論，2018）。

總體而言，中國在中東歐推動「帶路倡議」仍面臨以下問題，

（一）政治風險、（二）軟硬體建設不足、（三）中資企業管理經驗不足與招工困難、（四）匯率風險較大、（五）公共設施建設融資困難，以及（六）資訊溝通與資源統籌能力不足



等（侯永志、劉培林、何武建，2018）。

## 六、「帶路倡議」在東南亞的進展與阻力

東南亞由於地理位置接近中國大陸以及歷史淵源，區域內大多數國家與中國維持良好外交關係。在經濟上，自 2009 年以來中國就是東南亞最大的貿易夥伴；在地理上，強化與東南亞的陸上交通連結，可使中國在南海有衝突發生時，得以經由陸路而抵達南海，而提升與中南半島陸路的連結性，也被視為抗衡美國海上獨霸的策略性避險做法。

因此，中國大陸在東南亞推動「帶路倡議」，是以建設中國—中南半島經濟走廊為主軸，並以建構泛亞鐵路網為核心，以中國雲南省昆明及廣西省南寧為起點，新加坡為終點，計畫以鐵路貫穿越南、寮國、緬甸、柬埔寨、泰國及馬來西亞等國，並由新加坡再連結海上絲綢之路。以下針對中國大陸「帶路倡議」在東南亞的進展及遭逢的阻力進行分析。

### （一）「帶路倡議」在東南亞的進展

#### 1. 推動平台及規劃

如第三節所述，中國大陸以「中國—東盟博覽會」、「中國—東盟商務與投資峰會」、「中國—東盟自貿區及其升級版建設」及「大湄公河次區域合作」等平台為依據，在東南亞推動「帶路倡議」。

2013 年中國國家主席習近平提出共建「絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」的倡議後，2014 年 9 月 13 日，在廣西省南寧舉行的論壇中，與會學者提出「南寧共識」，推動中國—新加坡經濟走廊；同年 12 月 20 日，中國—中南半



島經濟走廊進入中國國家頂層的具體規劃；2015年9月18日，中國—中南半島經濟走廊進入政策落實階段；2016年5月26日，中國—中南半島經濟走廊發展論壇發佈「中國—中南半島經濟走廊建設倡議書」，簽訂中國—中南半島跨境電商結算平台、中國—東盟雲計算及大數據中心、中國龍邦—越南茶嶺跨境經濟合作區試點建設項目、南海國際郵輪母港及航線工程、緬甸中國農業示範區等九個價值784億人民幣的項目，此後中國—中南半島經濟走廊建設工作進入全面實施階段（盧瀟瀟，2018：158）。

根據中國商務部公佈的資料，2018年中國企業在「一帶一路」沿線對56個國家非金融類直接投資156.4億美元，同比增長8.9%，占同期總額的13%，主要投向新加坡、老撾（寮國）、越南、印尼、巴基斯坦、馬來西亞、俄羅斯、柬埔寨、泰國和阿聯酋（阿拉伯聯合大公國）等十一國家（中國商務部，2019），其中除了巴基斯坦、俄羅斯及阿聯酋三國外，其餘八國均是東南亞國家，可見現階段東南亞國家是「帶路倡議」建設之首要目標。

## 2. 鐵路建設規劃與進展

鐵路建設是中國大陸在東南亞推動「帶路倡議」的重點，以最靠近東南亞的雲南省省會昆明為陸上之起點，運用三條鐵路路線建構泛亞鐵路（Pan-Asian Railway, PAR）網串聯昆明與東南亞國家，<sup>3</sup>三條路線分別是：一、中線（中泰鐵路）：

<sup>3</sup>泛亞鐵路有廣義及狹義兩種意涵，廣義的泛亞鐵路（Trans-Asian Railway, TAR）是由聯合國亞洲及太平洋經濟社會委員會（ESCAP）策劃，打造歐亞大陸鐵路運輸網絡的建築計劃。最初出現在1960年，當時幾個



從昆明到老撾（寮國）首都永珍，後連接到泰國曼谷。從此可直通馬來西亞的吉隆坡，最終抵達新加坡；二、東線：從昆明經新建的蒙河鐵路到越南的河內，後而延伸到胡志明市；三、西線：從昆明經大瑞鐵路抵達緬甸的仰光（梁兆基，2018）；（參見圖 4）每一條鐵路路線都肩負著任務，除提升區域連結性，也期待藉由生產製造、配銷以及消費產品與服務從而發展生態圈，這三條鐵路也與「帶路倡議」的海上佈局相結合。

中線方案的工程包括：中國境內的玉磨鐵路、中老（寮）鐵路、中泰鐵路、連接曼谷及馬來西亞首都吉隆坡的泰馬高鐵、連接吉隆坡到新加坡的新馬鐵路；東線工程包括：中國境內的昆玉河鐵路、中越鐵路及柬埔寨鐵路；西線工程包括：中國境內的大瑞鐵路、中緬鐵路及泰緬鐵路（脫翁（脫苦海）「公眾號」，2018b）。中線的中老（寮）鐵路已動工，預計在 2020 年通車，中泰鐵合作專案亦已進行（王珏，2018），中國並擊敗日本得標印尼雅加達至萬阿瓦爾的高鐵興建案（王冬勝，2018）。

---

亞洲國家對修建從新加坡到土耳其的貫通鐵路進行可行性研究，從新加坡經孟加拉國、印度、巴基斯坦和伊朗，到達土耳其的伊斯坦布爾，最後延伸至歐洲及非洲，長度為 1.4 萬公里；狹義的泛亞鐵路(Pan-Asian Railway, PAR)，則只連通中國與中南半島，本文討論「帶路倡議」時採取狹義說。







如前所述，東南亞是現階段中國大陸「帶路倡議」最優先地區，中國政府在此區域下的功夫極深，然而仍遭逢阻力，主要來自參個方面，一是域內國家對「債務陷阱」疑慮；二是大國之競爭；三是當地國政策及法令障礙。

表 2：中國「帶路倡議」在東南亞投資或合作進展一覽表  
(2013-2018)

國家	投資或合作項目					投資金額	動工 (建 立、協 議)年	完工 年
	經貿 合作	鐵、公 路	港 口、機 場	能源	其他			
汶萊			接管 摩拉 港集 裝箱 碼頭 運營				2014	2017
汶萊		淡布隆 跨海大 橋				1,181,423,025	2015	2019
汶萊				恆逸 石化 汶萊 煉化		15,000,000,000	2017	2020
緬甸		滾弄大 橋				N/A	2017	
緬甸				達蓋 達天 燃氣 聯合 循環 電廠		N/A	2016	2018
緬甸		臨滄— 清水河 高速公 路				3,772,146,262	2016	2018
柬埔寨				桑河 二級 水電 站		818,452,289	2013	2018
印尼	青山 工業 區					4,000,000,000	2013	2015



印尼	中國、印尼聚龍農業合作區					124,500,000	2015	2022
印尼		雅萬鐵路				6,000,000,000	2015	2020
印尼				瑪木朱燃煤電廠		N/A	2015	2018
老撾				巴俄一帕烏東輸變電站		169,000,000	2014	2018
老撾				南潤水電站		N/A	2013	2018
老撾		中老(寮)鐵路				40,000,000,000	2016	2020
馬來西亞				巴林基安燃煤電站		N/A	2014	2018
馬來西亞		吉隆坡地鐵二線				N/A	2016	
馬來西亞		東海岸鐵路				N/A	2017	
馬來西亞				巴勒水電站		N/A	2017	
泰國		中泰鐵路					2017	
泰國				中方與泰國簽署核能發電合作協議與計畫案			2017	
越南		高嶺橋				400,000,000	2014	2018
越南				永新燃煤電廠		10,000,000,000	2015	2018



越南				海陽 燃煤 電廠		186,850,000	2016	2021
越南		金邊第 三環線 公路				303,000,000	2019	2022
<b>整個 區域</b>					中國 網路 公司 透過 中國— 中南 半島 跨境 電商 結算 平 台，在 東南 亞的 電子 商 務、數 位支 付、共 用汽 車及 汽車 召喚 服務 等領 域投 資			

資料來源：作者根據（中國一帶一路網，2019；梁兆基，2018；王珏，2018；王冬勝，2018；刁曼蓬，2017）整理。

首先，在「債務陷阱」方面，2017年年底，南亞的巴基斯坦、尼泊爾等兩國，以及東南亞的緬甸等國，因憂心資金負擔過於龐大，都陸續確認已取消或擱置了中國大陸企業計畫的三大水電項目，這三個價值近 200 億美元的項目遭到拒絕，使中國大陸「帶路倡議」在南亞及東南亞之推動受到衝擊（明鏡新聞，2017）。



2018年5月9日，馬來西亞舉行大選，93歲的前首相馬哈迪（Mahathir Mohamad）所領導的「希望聯盟」贏得大選並執政後，於7月初暫停中資企業在馬來西亞進行的三項工程，包括200億美元的東海岸鐵路及23億美元的輸油管鋪設工程（林庭瑤，2018b）。馬哈迪政府暫停這些項目之理由，即是成本過高，只會加重馬來西亞之外債壓力。不過，中方並未放棄在馬來西亞興建東海岸鐵路之計畫，雙方在2019年1月重啟談判，歷經三個月協商後，馬來西亞總政府於4月12日宣佈就東海岸鐵路與中國國企交通建設有限公司達成補充協議，恢復東鐵之興建，並將興建成本減少三成（古莉，2019）。

其次，在大國競爭方面，在中國構建汎亞鐵路藍圖之際，日本也同時到緬甸展開外交活動。2013年，日本安倍內閣副首相麻生太郎的首次海外之行，就出訪緬甸，並在訪緬期間表示，日本將放棄緬甸拖欠的5,000億日元債務中的約3,000億，其餘的2,000億則將通過日本的銀行以融資形式解決；2014年3月，日本政府宣布無償援助緬甸78億日元（約合人民幣4.72億元）幫助修建鐵路等設施；當時正在訪問緬甸的日本外務大臣岸田文雄稱，緬甸是連接東盟各國和南亞地區，有著戰略性位置的國家；日方的舉動，最終使緬甸鐵道運輸部於2014年7月對外宣稱，停止中緬鐵路工程（脫翁（脫苦海）「公眾號」，2018C）。不過，值得注意的是，自2017年春季以後，日本安倍政府的對中國「帶路倡議」的態度有微妙轉變，中日兩國更在2018年7月在泰國「BTS」



鐵路輔設項目進行首個「一帶一路」合（中國新聞組，2018；林中斌，2018）。

最後，中國在推動「帶動倡議」時，亦遇到政策與法令障礙。例如，中國在泰國興建中泰鐵路即遭遇法令障礙，2017年年底動工的3.5公里的中泰鐵路試驗路段，不需環境影響評估和拆遷即可徵收，原定半年完工，但至2018年3月底僅完成7%，至今仍未完成；主因為泰國之保護主義政策下，法令對外國人有諸多限制（劉得倉，2018）。

總體而言，東南亞是現階段中國推動「帶路倡議」投資最多且用力最深之區域，中國透過各種中國與東協之間的平臺，全力在東南亞推動各種基礎建設，並以在東南亞建構泛亞鐵路網為目標，並在鐵路建設上取得不少成果，亦在電商項目上取得成績，然而近二年來，東南亞部分國家憂心對中國的債務過高，恐落入「債務陷阱」，復以美國及日本等大國競爭及部分國家的政策、法令障礙，使中國馬來西亞、緬甸及泰國推動「帶路倡議」均遭逢挑戰與阻力。

## 七、結論

本文從多邊主義入手，探討過去五年多的時間裡，中國大陸如何在中東歐及東南亞兩個區域，利用多邊主義的外交政策及建構多邊平台來推動「帶路倡議」，並探討中共在這兩個區域獲得的進展與及面臨的阻力。總體來看，本文認為中國大陸推動「帶路倡議」的效應有四項，包括：第一、透過基礎建設、廣結善緣，擴大影響力；第二、透過基礎建設的提供及回購規定，輸出並消化過剩產能；第三、利用基礎建設、



資金的輸出，推廣中國製、中國認證與標準；以及第四、提升並擴大中國大陸的貿易利益。

綜合評估中國大陸推動「帶路倡議」五年多的成績，大致而言，「帶路倡議」在東南亞、南亞、中亞、中東歐及非洲均有進展，重點項目包括交通建設（鐵路、公路）、港口取得及興建、能源建設（如核電廠）及移動通訊之輸出。然而由於中國大陸推動採取「融資」而非「援助」之高利率貸款方式，並要求貸款國提供有價值之擔保品（如港口、礦藏）等，已使部分國家陷入「債務陷阱」，使得這些國家暫緩甚至停止與中國大陸之相關建設合作計畫；同時，中國大陸在推動「帶路倡議」時，做法並不透明，且違反國際採購規則，亦引發歐盟及美日印等大國之反對，並已提出反制之計畫。

從本文討論的中東歐及東南亞來看，中國大陸在中東歐地區透過「16+1」的多邊合作，主要在鐵路建設取得較多的進展，包括中歐陸海快線、匈塞鐵路及波羅的海高鐵均在進行中，主要的阻力與挑戰來自歐盟的質疑與反對。至於在東南亞地區，這是中國大陸投入資源最多的區域，中國大陸透過「中國—東盟博覽會」、「中國—東盟商務與投資峰會」、「中國—東盟自貿區及其升級版建設」及「大湄公河次區域合」等多個多邊平台，在區域內大力推動「帶路倡議」，除了在鐵路建設項目上取得多項進展，亦在發電廠建設及電子商務等項目取得成果，主要的阻力及挑戰則來自部分國家，如馬來西亞對落入「債務陷阱」的疑慮及來自大國，如美國及日本的競爭與反制。

長期來看，未來中國大陸採取的多邊主義模式能否化解



沿線發展中國家對於過度依賴中國大陸融資，及其在中國大陸融資下可能喪失自主性之疑慮，以及中國大陸如何因應歐盟及美日等大國的反制，將是中國大陸「帶路倡議」能否順利推動，並取得成果之關鍵所在。





## 參考文獻

### 一、中文部分

大紀元 (2018)。中國威脅論被否定？歐媒談中共一帶一路的野心，**大紀元**，3月10日。取自

<http://www.epochtimes.com/b5/18/3/9/n10205818.htm>。

工商時報社論 (2018a)。解析現階段「一帶一路」的發展風險，**工商時報**，05月04日。取自

<http://www.chinatimes.com/newspapers/20180504001838-260202>。

工商時報社論 (2018b)。台日合作參與「一帶一路」倡議，**工商時報**，4月22日。取自

<http://www.chinatimes.com/newspapers/20180422000183-260202>。

王俊評、張登及，(2015)。「一帶一路」之內涵及其對美中關係之影響，**戰略安全研析**，118期(2月)，頁21-30。

中央社 (2017)。陸推一帶一路細數沿線建設與成效，**中央社**，9月2日。取自

<https://www.cna.com.tw/news/acn/201709020151.aspx>。

中國一帶一路網 (2019)。項目案例。取自

<https://www.yidaiyilu.gov.cn/index.htm>。

中國商務部 (2019)。2018年1-12月我對「一帶一路」沿線國家投資合作情況，1月2日。取自

<http://fec.mofcom.gov.cn/article/fwtydy/tjsj/201901/20190102829089.shtml>。



- 中國新聞組 (2018)。泰國 BTS 鐵路中日「一帶一路」合作  
敲門磚，**世界日報**，7 月 23 日。取自  
<https://udn.com/news/story/6811/3268150>。
- 古莉 (2019)。馬來西亞恢復中國興建東鐵項目成本費砍三  
成。**法國國際廣播**，4 月 12 日。取自 [http://trad.cn.rfi.fr/  
中國/20190412-馬來西亞恢復中國興建東鐵項目-成本  
費砍三成](http://trad.cn.rfi.fr/中國/20190412-馬來西亞恢復中國興建東鐵項目-成本費砍三成)。
- 世界日報社論 (2018)。一帶一路頻受阻 如何殺出重圍？  
**世界日報**，7 月 17 日。取自  
[https://www.worldjournal.com/5668622/article-一帶一路  
頻受阻-如何殺出重圍%E5%90%B0%E5%90%B0%E5%90%B0/](https://www.worldjournal.com/5668622/article-一帶一路頻受阻-如何殺出重圍%E5%90%B0%E5%90%B0%E5%90%B0/)。
- 朱曉中 (2017)。中國—中東歐國家合作應成為「一帶一路」  
建設示範區，收於李永全主編，「一帶一路」藍皮書，  
(北京：社會科學文獻出版社)。
- 刁曼蓬 (2017)。一帶一路與中國產業轉型擴張，**中時電子  
報**，5 月 24 日。取自，  
[http://www.chinatimes.com/newspapers/20170524000091-  
260202](http://www.chinatimes.com/newspapers/20170524000091-260202)。
- 王冬勝 (2018)。「一帶一路」倡議全速推進，**工商時報**，4  
月 10 日。取自  
[http://www.chinatimes.com/newspapers/20180410000315-  
260202](http://www.chinatimes.com/newspapers/20180410000315-260202)。
- 王珏 (2018)。中方：將同馬來西亞、泰國等國一道深化「一  
帶一路」合作，**中國新聞網**，3 月 01 日。取自  
<http://www.chinanews.com/gn/2018/03-01/8457678.shtml>  
。
- 王嘉源 (2018)。美國務卿發表印太投資計劃抗衡大陸「一  
帶一路」，**中時電子報**，7 月 31 日。取自  
<http://www.chinatimes.com/realtimenews/2018073100249>



4-260408。

自由時報 (2018a)。中國狂推「一帶一路」讓 8 國陷入經濟困境，自由時報，3 月 6 日。取自，  
<https://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2356725>。

自由時報 (2018b)。「一帶一路」旨在中國得利！歐盟 27 國連署反對，自由時報，4 月 19 日。取自  
<http://news.ltn.com.tw/news/business/breakingnews/2399812>。

季晶晶 (2018)。美擬加倍投資全球基建至 600 億美元對抗中國一帶一路，聯合新聞網，9 月 1 日。取自  
<https://udn.com/news/story/6811/3342835>。

林中斌 (2018)。中日和解，聯合新聞網，9 月 24 日。取自  
[https://udn.com/news/story/7340/3385145?from=udn\\_ch2cate6643sub7340\\_pulldownmenu](https://udn.com/news/story/7340/3385145?from=udn_ch2cate6643sub7340_pulldownmenu)。

林育立 (2018)。一帶一路獨厚中國企業歐洲國家不滿，中央社，4 月 17 日。取自  
<http://www.cna.com.tw/news/afe/201804170320-1.aspx>。

林庭瑤 (2018a)。北京減少「一帶一路」宣傳力度降低周邊國家的威脅感，聯合新聞網，7 月 3 日。取自  
<https://udn.com/news/story/11316/3237062>。

林庭瑤 (2018b)。陸一帶一路計畫在馬國踢鐵板，聯合新聞網，7 月 5 日。取自  
<https://udn.com/news/story/11316/3237062>。

林勁傑 (2018)。美智庫質疑一帶一路 陸：勿戴有色眼鏡，4 月 19 日。取自  
<https://reader.turnnewsapp.com/cti19/20180419/a4a512ip/q1rjmtlfmjaxoda0mtlftqtrbnteyxzul/share>。

明鏡新聞 (2017)。鄰國紛打退堂鼓中國一帶一路受重挫，



- 明鏡新聞網，12月5日。取自  
[http://news.mingjingnews.com/2017/12/blog-post\\_458.html](http://news.mingjingnews.com/2017/12/blog-post_458.html)。
- 邱坤玄（2010）。中國在周邊地區的多邊外交理論與實踐，  
**遠景基金會季刊**，第十一卷第四期（10）月，頁1-42。
- 吳佳勳（2018）。中國的新型全球化模式與路徑探討，  
**中國大陸研究**，第61卷第4期（12月），頁1-29。
- 吳嘉林（2019）。第二屆「一帶一路」國際合作高峰論壇哪  
些看點值得期待？**新華網**，4月24日。取自  
[http://www.xinhuanet.com/world/2019-04/23/c\\_1124406043.htm](http://www.xinhuanet.com/world/2019-04/23/c_1124406043.htm)。
- 胡聲平（2017）。邁向霸權—中共對外政策與一帶一路戰略分  
析，收於郭武平主編，**一帶一路倡議與歐亞合作初探**，  
（台北：五南圖書出版有限公司），頁125-164。
- 候永志、劉培林、何武建（2017）。與中東歐國家「一帶一  
路」合作的挑戰、潛力及政策建議，**中國智庫網**，12月  
26日。取自  
<http://www.chinathinktanks.org.cn/content/detail?id=q27vkm65>。
- 秦亞青（2001）。多邊主義研究：理論與方法，**世界經濟與  
政治**，第10期，頁9-14。
- 脫翁（脫苦海）「公眾號」（2018a）。一帶一路中國版全球化  
（16）：中東歐諸國扮演的角色。取自  
<https://tokuhon.blog/?p=12344>。
- 脫翁（脫苦海）「公眾號」（2018b）。一帶一路中國版全球化  
（3）：泛亞鐵路連接中南半島。取自  
<https://tokuhon.blog/?p=2966>。
- 脫翁（脫苦海）「公眾號」（2018c）。一帶一路中國版全球化  
（15）：如何看待中國建設緬甸鐵路計劃失敗？。取自



<https://tokuhon.blog/?p=11825>。

國務院（2015）。推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動，**新華網**，3 月 28 日。取自  
[http://news.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c\\_1114793986](http://news.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c_1114793986)。

習近平（2019）。習近平出席第二屆“一帶一路”國際合作高峰論壇開幕式並發表主旨演講，**新華網**，4 月 26 日。取自  
[http://www.xinhuanet.com/silkroad/2019-04/26/c\\_1124420373.htm](http://www.xinhuanet.com/silkroad/2019-04/26/c_1124420373.htm)。

推進「一帶一路」建設工作領導小組辦公室（2019）。共建一帶一路倡議：進展、貢獻與展望，**新華網**，4 月 23 日。取自  
[http://www.xinhuanet.com/silkroad/2019-04/22/c\\_1124400071.htm](http://www.xinhuanet.com/silkroad/2019-04/22/c_1124400071.htm)。

陳欣之（2004）。歐洲協調：一個國際安全合作制度的孕育、持續與改變，中國政治學會年會暨研討會。

梁兆基（2018）。洞悉中國系列（一）一帶一路的東南亞戰略，**星展集團**，4 月 20 日。取自  
[https://www.dbs.com.tw/treasures-zh/aics/templatedata/article/generic/data/zh/CIO/042018/tw\\_180420\\_insights.xml&utm\\_source=udn&utm\\_medium=article&utm\\_campaign=asia\\_china&utm\\_term=dx\\_udn\\_article1\\_0514.#](https://www.dbs.com.tw/treasures-zh/aics/templatedata/article/generic/data/zh/CIO/042018/tw_180420_insights.xml&utm_source=udn&utm_medium=article&utm_campaign=asia_china&utm_term=dx_udn_article1_0514.#)。

黃欣（2018）。大陸對「一帶一路」相關國家投資概況，**工商時報**，1 月 16 日。取自  
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20180116000195-260202>。

鄒尚力（2018）。「一帶一路」連接中國夢和希臘夢，**學習時報**，6 月 11 日。取自  
<http://gr.chineseembassy.org/chn/sghd/t1567875.htm>。



- 經濟日報 (2015)，社論：掌握「一帶一路」戰略衍生的商機，**經濟日報**，3月13日，版2。
- 經濟日報 (2017)。「一帶一路」高峰論壇凸顯的深層意義，**經濟日報**，5月15日。取自  
<https://udn.com/news/story/7338/2465004>。
- 楊善民主編 (2016)。「一帶一路」**環球行動報告 (2016)**，北京：社會科學文獻出版)。
- 盧永山 (2018)。印度：不支持「別有目的」的一帶一路計畫，**自由時報**，5月8日。取自  
<http://news.ltn.com.tw/news/business/paper/1198785>。
- 賴瑩綺 (2018)。習近平：一帶一路是陽謀，**工商時報**，4月12日。取自  
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20180412000290-260203>。
- 錢勒尼 (Brahma Chellaney) (2017)。「債務外交剝削小國」——一帶一路是帝國主義，**上報**，12月22日。取自  
[http://www.upmedia.mg/forum\\_info.php?SerialNo=31709%3F%3Dfb](http://www.upmedia.mg/forum_info.php?SerialNo=31709%3F%3Dfb)
- 劉得倉 (2018)。「一帶一路」泰國卡關泰中鐵路進度緩，**中央社**，7月15日。取自  
<http://www.cna.com.tw/news/aopl/201807150096-1.aspx>。
- 盧瀟瀟 (2018)。「中國——中南半島經濟走廊建設安全研究」，收於金鑫、張秋生主編，**「一帶一路」跨境通道建設藍皮書**，(北京：社會科學文獻出版社)。
- 薛健吾 (2019)。「一帶一路」的挑戰：國際合作理論與「一帶一路」在東南亞和南亞國家的實際運作經驗，**展望與探索**，第17卷第3期 (3月)，頁63-87。
- 賴錦宏 (2018)。「李克強會晤日代表團盼維護多邊主義和自



由貿易，聯合新聞網，10月11日。取自  
<https://udn.com/news/story/7331/3415397>。  
戴瑞芬、賴錦宏、林庭瑤（2018）。陸新設國際發展合  
作署著眼一帶一路，聯合新聞網，3月15日。取  
自 <https://udn.com/news/story/11323/3031854>。  
鍾詠翔（2018）。美日澳印聯手對抗一帶一路，經濟日報，2  
月20日。取自  
<https://money.udn.com/money/story/5599/2990522>。

## 二、英文部分

- Chan, Geral (2017) “Geo-developmentalism”: Theorising  
China’s “One Belt, One Road” Initiative,” August 17.  
Retrieved from  
[https://www.victoria.ac.nz/\\_data/assets/pdf\\_file/0008/913  
436/Seminar-Flyer-Geo-developmentalism-Theorising-Chi  
nas-One-Belt,-One-Road-Initiative.pdf](https://www.victoria.ac.nz/_data/assets/pdf_file/0008/913436/Seminar-Flyer-Geo-developmentalism-Theorising-Chinas-One-Belt,-One-Road-Initiative.pdf).
- Flint, Colin and Zhang Xiaotong (2016) “One Belt One Road”  
initiative and theoretical innovation of geopolitics,’ *Foreign  
Affairs Review* (外交評論), Vol. 33. No. 3(May), pp. 1-24.
- Habib, Benjamin and Viktor Faulknor (2017) ‘The Belt and  
Road Initiative: China’s Vision for Globalisation,  
Beijing-style,’ *The Conversation*, May 17. Retrieved from  
[http://theconversation.com/the-belt-and-road-initiative-chin  
as-vision-for-globalisation-beijing-style-77705](http://theconversation.com/the-belt-and-road-initiative-chinas-vision-for-globalisation-beijing-style-77705).
- Hillman, Jonathan E. (2017) ‘China’s “Belt and Road” Initiative  
Must Become a Strategy,” *Global Economic Monthly*, Vol 6,  
Issue 5, May. Retrieved from  
[https://csis-prod.s3amazonaws.com/s2fs-public/publication](https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s2fs-public/publication)





/170510\_gem\_v6\_i5.pdf?ggid4e8hxccpydjwmtsq.

Kennedy, Scott and David A. Parker (2015) “Building China’s One Belt, One Road,” *Center for Strategic and International Studies*, April 3. Retrived from <http://csis.org/publication/building-chinas-one-belt-one-road>.

Keohane, Robert O.(1990) “Multilateralism: An Agenda for Research,” *International Journal*, Vol. 45, No. 4(Autum), pp. 73-764.

Ruggie, John G.(1992) “Multilateralism: The Anatomy of an Institution,” *International Organization*, Vol. 46, No.3, pp. 56-598.

Thrush, Glenn(2018) “Trump Embraces Foreign Aid to Counter China’s Global Influence,” *New York Times*, Octobor 14. Retrived from [https://www.nytimes.com/2018/10/14/world/asia/donald-trump-foreign-aid-bill.html?\\_ga=2.234034334.1657871561.1551236801-1483837978.1506999350](https://www.nytimes.com/2018/10/14/world/asia/donald-trump-foreign-aid-bill.html?_ga=2.234034334.1657871561.1551236801-1483837978.1506999350).

