



# 帶路倡議 2013-2019：守勢新 古典現實主義的「過度擴 張」觀點\*

盧屏淵

國防大學戰略研究所碩士

楊仕樂

國防大學戰略研究所教授

## 摘要

自 2013 年，中共提出陸上與海上絲綢之路，此後這所謂的「帶路倡議」，已經成為中共對外作為的總括。中共大力宣揚「帶路倡議」的成功，並且在規模上、空間上不斷擴展其範圍，不再僅限於過往絲綢之路所經之地，而擴及西非、拉丁美洲、甚至北極等地。然而在這一片前景大好、錦上添花的氛圍中，許多相關計畫卻也開始遭到瓶頸，甚至被取消。究竟這「帶路倡議」是中共國力增長後必然且合理的對外經貿投射，抑或是好大喜功、過份鋪張的莽撞之舉？本文嘗試採取守勢新古典現實主義的觀點，提出具體的衡量標準，主張這「帶路倡議」其實正是這學理上所講的「過度擴張」現象。

**關鍵詞：**陸上絲綢之路、海上絲綢之路、新古典現實主義、過度擴張

---

\* 楊仕樂，國防大學戰略研究所教授；盧屏淵，國防大學戰略研究所碩士（本文為盧屏淵的碩士論文所改寫，盧屏淵為本文通訊作者，承擔本文一切權利與責任。本文純屬作者個人觀點，純為學術研究，無涉任何機密資料，亦不代表作者所屬單位之立場）



## 壹、前言

自 2013 年中共提出陸上與海上絲綢之路，此一現在被統稱為「帶路倡議」的大型經貿投資總計畫，已經成為中共對外企圖的代名詞。2013 年 9 月 7 日上午，中共領導人習近平在哈薩克提出「絲綢之路經濟帶」，<sup>1</sup>同年 10 月 3 日又於印尼提出「21 世紀海上絲綢之路」，<sup>2</sup>並在 2014 年 12 月中共中央經濟工作會議中通過這「一帶一路」為其重點戰略。<sup>3</sup>帶路倡議被認為是在 2008 年金融海嘯之下，中國大陸內部經濟發展遭遇瓶頸的對策，為了能消化過剩的產能與資金，帶路倡議聲稱是秉持所謂「和平合作、開放包容、互學互鑒、互利共贏」的絲路精神，<sup>4</sup>堅持「親、誠、惠、容」的理念，積極倡導「共建、共用、共贏」，以實現「政策溝通、道路聯通、貿易暢通、貨幣流通、民心相通」。<sup>5</sup>中共大力宣揚這「帶路倡議」的成功，並且在規模上、空間上不斷擴展其範圍，不再僅限於過往絲綢之路所經之地。<sup>6</sup>

為何要推動這目前所總括的「一帶一路」或「帶路倡議」呢？中共方面說法不外乎是，中國大陸改革開放 40 年來，中國大陸經濟已經起飛，已經「富起來」了，所以接著要邁向「強起來」，但

---

<sup>1</sup>「習近平哈薩克斯坦大學演講(全文)」，央視網，2013 年 09 月 07 日，<http://news.cntv.cn/2013/09/07/ARTI1378531506771407.shtml>。

<sup>2</sup>「習近平印尼國會演講(全文)」，中國評論通訊社，2013 年 10 月 03 日，<http://hk.crntt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=92&kindid=0&docid=102776603>。

<sup>3</sup>袁勃，「中央經濟工作會議在北京舉行」，人民網，2014 年 12 月 12 日，<http://politics.people.com.cn/n/2014/1212/c1024-26193058.html>。

<sup>4</sup>常雪梅、程宏毅，「習近平講故事：絲路精神是人類文明的寶貴遺產」，人民網，2018 年 02 月 22 日，<http://cpc.people.com.cn/BIG5/n1/2018/0222/c64094-29827605.html>。

<sup>5</sup>張燕玲，「一帶一路、五通目標的實理策略」，中國共產黨新聞網，2017 年 08 月 18 日，<http://theory.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0818/c83859-29478887.html>。

<sup>6</sup>劉子彥，「一帶一路延伸至北極和拉美外媒：真正成為全球方案」，參政消息，2018 年 01 月 30 日，<http://www.cankaoxiaoxi.com/china/20180130/2253822.shtml>。



在此之前需要對提供開發中國家更多幫助。<sup>7</sup>要怎麼做呢？根據中國大陸自己的經驗，「基礎建設」就是答案，要「聚焦在陸上公路、鐵路、機場、港口等交通要點，建立互聯互通的網絡」，這也就是習近平所說的：「道路『通』則百業興」，<sup>8</sup>如此方能使開發中國家擺脫貧困，邁向富裕。<sup>9</sup>清華大學國際傳播研究中心主任李希光更是說到：「中國應與一帶一路有共同文化基礎的國家聯手打造『大絲綢之路文明圈』…激發不同文化、不同國家、不同民族和部落的認同感、凝聚力、自尊心和創造力，整合絲綢之路文明圈內的無限資源，讓一帶一路的建設成果惠及絲綢之路文明圈的全體人民。」

10

然而在這一片前景大好、錦上添花的氛圍中，許多相關計畫卻也開始遭到瓶頸，甚至被取消。究竟這「帶路倡議」是中共國力增長後必然且合理的對外經濟投射，抑或是好大喜功、鋪張躁進之舉？美國全球發展中心（Center for Global Development, CGD）指出，中共「一帶一路」的 1674 個投資方案中，已有 234 個遭遇阻礙，並讓 23 個國家面臨債務風險，8 國更已陷入財務危機。<sup>11</sup>美國智庫戰略暨國際研究中心（Center for Strategic and International Studies, CSIS）的研究也認為，「一帶一路」的投資方案中，89%

---

<sup>7</sup>「十九大開幕習近平發表工作報告」，*香港經濟日報*，2017 年 10 月 18 日，<https://china.hket.com/article/1927215/%E5%8D%81%E4%B9%9D%E5%A4%A7%E9%96%8B%E5%B9%95%20%E7%BF%92%E8%BF%91%E5%B9%B3%E7%99%BC%E8%A1%A8%E5%B7%A5%E4%BD%9C%E5%A0%B1%E5%91%8A%EF%BC%88%E5%85%A8%E6%96%87%EF%BC%89>。

<sup>8</sup>「習近平在「一帶一路」國際合作高峰論壇開幕式上的演講」，*人民網*，2017 年 5 月 14 日，<http://cpc.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0514/c64094-29273979.html>。

<sup>9</sup>「想要富，先修路」，*共產黨員網*，2018 年 09 月 03 日，<http://tougao.12371.cn/gaojian.php?tid=1622564>。

<sup>10</sup>「李希光：如何理解「一帶一路」？」，*鳳凰讀書*，2015 年 12 月 08 日，[http://book.ifeng.com/a/20151208/18220\\_0.shtml](http://book.ifeng.com/a/20151208/18220_0.shtml)。

<sup>11</sup> Scott Morris, "China's Belt and Road Initiative Heightens Debt Risks in Eight Countries, Points to Need for Better Lending Practices," *Center for Global Development*, March 4, 2018, <https://www.cgdev.org/article/chinas-belt-and-road-initiative-heightens-debt-risks-eight-countries-points-need-better>.



的承包商都是中國大陸企業，<sup>12</sup>引起當地國不滿。柏林智庫墨卡托中國研究中心（Mercator Institute for China Studies）副總裁胡謐空（Mikko Huotari）也表示：「一帶一路計畫，有漠視當地情況、國家風險以及普遍缺乏透明度的問題。」<sup>13</sup>2018年馬來西亞大選後，新任總理馬哈迪就提出批評，並在結束訪問行程時在北京的記者會上，宣佈取消中共資助 200 億美元的「東海岸鐵路計畫」以及馬六甲、沙巴兩個天然氣管道計畫。<sup>14</sup>

何以至此？本文嘗試採取守勢新古典現實主義中的「過度擴張」（over expansion）觀點加以解析。施耐德（Jack L. Snyder）在 1991 年的「帝國的迷思：國內政治與國際野心」（*Myth of Empire: Domestic Politics and International Ambition*）一書中指出，對外擴張有時能夠強化國家的安全但有時則否，惟國家有時仍會在擴張已經不再有利於安全時，依然繼續進行擴張，適得其反。<sup>15</sup>於此，很類似的，即使不是軍事上的擴張，帶路倡議仍是經貿投資上的擴張，但正是純就這經濟的層面，即使中共需要消化過剩資金與產

---

<sup>12</sup> 國家發展委員會，「國家發展前瞻規劃」委託研究案（第二期，106 年）中國大陸推動「一帶一路」對我國經貿影響與因應（107）002.0102（臺北：財團法人中華經濟研究院，107 年），頁 205。

<sup>13</sup>「中國一帶一路計畫遇到大麻煩！專家：習慣威權管理，容易激起反彈」，商業周刊·COM，2018 年 07 月 19 日，<https://www.businessweekly.com.tw/international/blog/23259>。

<sup>14</sup> 不過鐵路計畫後來又恢復，但規模縮小。詳見：劉惠卿，「140 億美金馬來西亞東海岸鐵路開發」，TVBS-NEWS，2018 年 05 月 28 日，<https://news.tvbs.com.tw/focus/928026>；「馬來西亞政府證實撤銷 3 項總值約 30 億美元有關中國石油管道局在馬國的石油與天然氣輸送管計畫案」，台灣經貿網，<https://info.taiwantrade.com/biznews/%E9%A6%AC%E4%BE%86%E8%A5%BF%E4%BA%9E%E6%94%BF%E5%BA%9C%E8%AD%89%E5%AF%A6%E6%92%A4%E9%8A%B7%E9%A0%85%E7%B8%BD%E5%80%BC%E7%B4%8430%E5%84%84%E7%BE%8E%E5%85%83%E6%9C%89%E9%97%9C%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E7%9F%B3%E6%B2%B9%E7%AE%A1%E9%81%93%E5%B1%80%E5%9C%A8%E9%A6%AC%E5%9C%8B%E7%9A%84%E7%9F%B3%E6%B2%B9%E8%88%87%E5%A4%A9%E7%84%B6%E6%B0%A3%E8%BC%B8%E9%80%81%E7%AE%A1%E8%A8%88%E7%95%AB%E6%A1%88-1631154.html>。

<sup>15</sup> 于鐵軍譯，Jack Snyder 著，*帝國的迷思*（*Myth of Empire: Domestic Politics and International Ambition*）（北京：北京出版社，2007 年），頁 16-21。



能，帶路倡議終究還是過度。<sup>16</sup>對此，本文將依據中共自己的聲稱提出具體指標呈現。本文隨後先在第二節中，簡介守勢新古典現實主義裡的過度擴張概念，並探討對於帶路倡議的正反評價，再提出衡量擴張是否過度的兩項具體指標，中國大陸「內部發展狀況」與帶路倡議「投資方案類別的空間分布」，接著第三與第四節則分別依據這兩項指標，呈現相關資料與證據支持本文論點，最後是結論。

## 貳、過度擴張—來自守勢新古典現實主義觀點

帶路倡議的相關研究可謂相當豐富，但如本文這般採用守勢新古典現實主義的理論觀點切入者，則不多見。守勢新古典現實主義，是現實主義學派的一支，當代國際關係研究中，卡爾 (Edward Hallett Carr, 1892-1982) 所著的「二十年危機 (1919-1939)」被國際關係研究學者認為是當代現實主義的起點，文中批判了理想主義，認為它是與實際的烏托邦思想脫離，強調權力與國家利益才是政治活動的主要因素，此書標誌著理想主義與現實主義的分野。此後，摩根索 (Hans J. Morgenthau) 則將現實主義學派推向國際關係理論的主流，他於 1948 年出版了「國際政治」(Politics Among Nations) 一書，較有系統地整理了現實主義的學說，並順應了當時美蘇冷戰對立而廣泛受到重視。<sup>17</sup>接著，1979 年華茲 (Kenneth N. Waltz) 從國際體系權力結構的觀點，發表了「國際政治理論」(Theory of International Politics) 一書，有別摩根索以人性本惡為出發點的論述，也就成為現在所通行的「古典現實主義」(Classical

<sup>16</sup> 此一經貿過度擴張的觀點，可詳見：楊仕樂，「台商的避凶趨吉之道：從過度擴張的一帶一路兼論新南向的再翻轉」，發表於「一帶一路對台商的機會與挑戰-兼論新南向政策的評估座談會」(嘉義：南華大學國際事務與企業學系，2019 年 05 月 30 日)。另可參閱：曾昭明，「帝國是如何失敗的？——習近平與『中華型帝國過度擴張』」，*想想論壇*，2016 年 04 月 26 日，<https://www.thinkingtaiwan.com/content/5413>。

<sup>17</sup> 陳牧民、陳宛郁，*圖解國際關係* (臺北市：五南，2014 年)，頁 12-18。





Realism) 與「新現實主義」(Neorealism) 之區分。

隨著冷戰結束，新現實主義內部產生分歧。施耐德首先提出，認為進攻行動有助於安全，的是「攻勢現實主義」(Offensive Realism)；認為進攻無助於安全的，則是「守勢現實主義」(Defensive Realism)。<sup>18</sup>同時，新現實主義僅關注國際體系結構的變化，而無意解釋個別國家政策，為了填補此一缺口，新現實主義學者日益在體系結構之外，也探討國家內政對外交政策的影響，<sup>19</sup>這類研究被吉登·羅斯(Gideon Rose)稱為「新古典現實主義」(Neo-Classical Realism)，以描繪它結合了新現實主義的國際體系層級的權力結構分析，及古典現實主義所重視單元層級的內政分析。<sup>20</sup>這些不同的現實主義學派名稱，造成一定程度的混淆，塔利亞菲羅(Jeffrey W. Taliaferro)遂認為，當代的現實主義學派精確來說，應按照新現實主義與新古典現實主義、攻勢現實主義與守勢現實主義兩個區分為四種，<sup>21</sup>亦即其完整的稱呼應分別為「攻勢新現實主義」(Offensive Neorealism)、「守勢新現實主義」(Defensive Neorealism)、「攻勢新古典現實主義」(Offensive Neo-Classical Realism)、「守勢新古典現實主義」(Defensive Neo-Classical Realism)。<sup>22</sup>

本文所採用的守勢新古典現實主義觀點，如其新古典現實主義之名，同時結合體系層級的結構與單元層級的內政分析，亦如其守勢現實主義之名，認為體系環境並不促使強權過度擴張，擴張過度的部分係肇因於內政的不良。從此觀之，如同本文前言中所述，

<sup>18</sup> 于鐵軍譯，Jack Snyder 著，*帝國的迷思* (*Myth of Empire: Domestic Politics and International Ambition*) (北京：北京出版社，2007年)，頁12-14。

<sup>19</sup> 鄭端耀，「國際關係新古典現實主義理論」，*問題與研究*，第44卷第1期，2005年1、2月，頁115-140。

<sup>20</sup> Gideon Rose, "Neoclassical Realism and theories of Foreign Policy," *World Politics*, Vol. 51, No. 1, (October 1998), pp. 144-172.

<sup>21</sup> Jeffrey W. Taliaferro, "Security Seeking under Anarchy," *International Security*, Vol. 25, No. 3 (Winter 2000), pp. 128-161.

<sup>22</sup> 例如中共在吉布地的投資，可參閱：江彥賢，「美國說、法國說、中國說，吉布地怎麼說？一帶一路的在地評價」，*遠景基金會季刊*，第20卷4期，2019年10月，頁53-105。



中共帶路倡議雖非屬軍事擴張，但在經貿投資上來說已屬過度擴張，故可適用守勢新古典現實主義的「過度擴張」邏輯。當然，帶路倡議是否算「過度」擴張？直言其「過度」是否流於武斷？中共過去就曾不顧自身的貧困而「過度」援助第三世界，最後也讓中共在進入聯合國時獲得第三世界大力支持，帶路倡議不也可以是這種長期才會回收的投資？<sup>23</sup>如今帶路倡議的確有很多方案是被取消並碰上問題，但也有不少是成功的，如何一概而論說它「過度」？這其實正是守勢新古典現實主義常遭遇的批評，<sup>24</sup>也可謂是當前關於帶路倡議相關研究的爭議焦點。這些研究雖沒有守勢新古典現實主義的名稱，但對於帶路倡議的正面與負面評價，或多或少正反映是否認為它「過度」。不令人意外的，中共自己的學者多抱持正面態度，至於中共以外的觀點多持負面態度。

### 一、正面評價

對帶路倡議的研究與分析採取正面立場者，大多是來自中共學界。這類觀點多認為，「一帶一路」戰略是超越傳統地緣政治，主動融入世界，著眼於區域開發、倡導全球合作，創造多邊合作機制和共贏共用的發展經濟合作夥伴關係。<sup>25</sup>例如，華東師範大學城市與區域科學學院院長杜德斌與上海師範大學商學院副教授馬亞華指出：『一帶一路符合國際社會根本利益，彰顯人類社會共同理想和美好追求，是國際合作以及全球治理新模式的積極探索，將為世界和平發展增添新的正能量。』<sup>26</sup>北京外交學院院長秦亞青及該

<sup>23</sup> 此一提法較雖較為冗長，但精確而不易產生誤會。見：楊仕樂，「攻勢崇拜一九一四與二〇一四：守勢新古典現實主義與美國對外行為」，**國際與公共事務**，第 1 期，2015 年 7 月，頁 1-18。

<sup>24</sup> 按照理論的邏輯，守勢新古典現實主義並不認為擴張一定是過度的，也可能是因生存與安全的環境壓力驅使而擴張。換言之，所謂「過度」擴張就是已經不是環境壓力所致的擴張，這需要先對國家所在的環境進行分析，才知擴張到什麼程度以上算是「過度」。然而，守勢新古典現實主義作品的環境分析往往很簡略甚至是完全跳過，就直接指控某強權的擴張是過度的。詳見：鄭端耀，「國際關係新古典現實主義理論」，頁 115-140。

<sup>25</sup> 孫紹勇、王文餘，「一帶一路戰略：超越傳統地緣政治的中國邏輯」，**青海社會科學**（青海省），第 1 期（2017 年），頁 22。

<sup>26</sup> 杜德斌、馬亞華，「一帶一路：中華民族復興的地緣大戰略」，**地理研究**（北京市），第 34 卷第 6 期（2015 年），頁 1005。



系教授魏玲也認為：國際社會過去一直是以歐美國家為主體，制定相關規範，然其內部存在許多問題和限制，一帶一路是中共建立共商、共建、共用的新型全球治理，使每個主權國家都有參與國際事務的話語權，重塑全球治理格局。<sup>27</sup>武漢大學經濟與管理學院教授劉再起和同校俄羅斯烏克蘭研究所博士生王曼莉的研究報告中提及：『「一帶一路」戰略是中國參與國際治理的現實選擇，也是開啟中國主動參與國際合作及全球治理體系重建的先河。』中共近年來積極參與國際事務及取得國際組織重要職位。經濟國際影響力及參與國際組織決策能力已不容小覷，形容大象無法藏在樹後。<sup>28</sup>

著名的北京大學教授林毅夫也認為：「中華民族偉大復興不僅是中華民族的驕傲，也會給其他發展中國家帶來共同繁榮的機遇，中國的改革開放和『一帶一路』倡議有可能給世界帶來百花齊放春滿園、共同富裕繁榮的人類命運共同體美好願景的實現。」<sup>29</sup>西安交通大學經濟與金融學院博士研究生刑光遠與西安交通大學管理學院名譽院長汪應洛指出：『「一帶一路」教科文交流合作可增強互信，共謀發展的基礎，有利消除國家之間的文化隔閡，促進發展共識，體現多地區共同發展的國際人道主義價值追求。』<sup>30</sup>湖南省人大法制委員會主任委員鍾實也發文指出：「一帶一路包括如此廣大的區域所含之文化包羅萬象有：儒家文化、伊斯蘭文化、佛教文化、基督教文化、拉丁文化、非洲文化等。不同文化在相互包容、相互尊重、相互融通的多元共生格局下，啟發創新、返本傳承，產生文化共鳴。經濟是國家昌盛繁榮的根基，文化是靈魂所在，經濟上互利是短暫的，文化認同卻是千秋大事。」<sup>31</sup>

<sup>27</sup> 秦亞青、魏玲，「新型全球治理觀與一帶一路合作實踐」，*外交評論*（北京市），第2期（2018年1月），頁1-14。

<sup>28</sup> Bates Gill, Chin-hao Huang, "Assessing China's Growing Influence in Africa," *China Security*, Vol. 3 No. 3, (Summer 2007), p. 12.

<sup>29</sup> 林毅夫，「中華民族偉大復興和「一帶一路」倡議」，*上海對外經貿大學學報*（上海市），第25卷第6期（2018年11月），頁9。

<sup>30</sup> 刑光遠、汪應洛，「一帶一路教科文先行的戰略思考與資金保障」，*西安交通大學學報（社會科學版）*（西安省），第36卷第1期（2016年01月），頁1-7。

<sup>31</sup> 鍾實，「一帶一路需要文化共鳴」，*經濟*，第16期（2017年），頁20-21。





## 二、負面評價

對帶路倡議嚴厲批評的，大多都非屬中共學界。例如我中央警察大學水上警察學系助理教授林廷輝指出：中國大陸利用帶路倡議取得債權，雖無法藉此取得世界霸權地位，但仍能削弱債務國之經濟主權，提出諸多條件迫使其接受，在談判中獲得有利地位。<sup>32</sup> 約翰·赫力 (John Hurley) 史考特·摩里斯 (Scott Morris)、蓋林·波特蘭斯 (Gailyn Portelance) 也認為，帶路倡議造成許多國家嚴重負債。<sup>33</sup> 山姆·帕克 (Sam Parker) 與加布里埃爾·切夫里茲 (Gabrielle Chefitz) 撰文指出：中國的一帶一路計劃是推行「債務外交」，中國透過基礎建設為發展中國家提供貸款，美其名為協助開發，實則帶來無法償還的巨額債務，進而是取得資金以外的補償作為，控制其他國家的「戰略投資」計畫。<sup>34</sup> 美國戰略與國際研究中心政治經濟學系主任兼亞洲經濟學高級顧問馬修·古德曼 (Matthew P. Goodman) 指出中國的許多貿易和投資做法都存在問題，透過大型基礎設施項目的融資計劃，這些計劃使受援國背負不可持續的債務，甚至可能被迫讓渡他們的主權。<sup>35</sup>

美國內華達大學政治學系助理教授蒲曉宇 (Xiaoyu Pu) 發表文章認為：一帶一路是一種具有雄心勃勃的地緣經濟戰略，運用經濟手段作為中國經濟發展戰略延伸，促進和捍衛國家利益，達到的政治和外交目標。<sup>36</sup> 「新美國安全中心」(Center for a New American Security, CNAS) 高級研究員兼亞太安全計劃主任丹尼爾·克里曼

<sup>32</sup> 林廷輝，「中國帶路倡議形成的債務霸權之路」，*臺灣研究國際季刊*，第 15 卷第 2 期，2019 年夏季號，頁 103-122。

<sup>33</sup> John Hurley, Scott Morris, Gailyn Portelance, "Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective," *CGD Policy Paper* (March 2018), pp. 6-11。

<sup>34</sup> Sam Parker, Gabrielle Chefitz, "China's Debtbook Diplomacy: How China is Turning Bad Loans into Strategic Investments," *The Diplomat*, May 30 2018, <https://thediplomat.com/2018/06/chinas-debtbook-diplomacy-how-china-is-turning-bad-loans-into-strategic-investments/>.

<sup>35</sup> Matthew P. Goodman, "Predatory Economics and the China Challenge," *Center for Strategic and International Studies*, Vol. 11, No. 6 (November 11 2017), pp. 1-2.

<sup>36</sup> Xiaoyu Pu, "One Belt, One Road: Visions and Challenges of China's Geoeconomic Strategy," *Mainland China Studies*, Vol. 59, No. 3 (September 2016), p. 125.



(Daniel Kliman) 等人在其「如何應對中國的『一帶一路』戰略」的報告中亦指控，中國大陸藉「一帶一路」鞏固大國地位，結合經濟，外交，軍事和資訊政治工具，操縱全球供應鏈作為經濟脅迫手段，並獲取地緣政治利益；<sup>37</sup>另一份也由丹尼爾·克里曼領銜的「評分中國的『一帶一路』」報告，也認為帶路倡議對接受投資的國家造成「國家主權侵蝕」、「缺乏透明度」、「不可持續的財務負擔」、「脫離當地經濟需求」、「地緣政治風險」、「負面環境影響」及「腐敗的巨大潛力」等挑戰。<sup>38</sup>

新加坡國立大學東亞研究所的研究員陳莎拉 (Sarah Chan) 引述惠譽 (Fitch) 研究報告說：一帶一路在海外基礎設施領域的快速擴張結構性貸款，可能會給中國銀行體系帶來一系列新的資產質量問題，使中國投資公司惡化債務問題。異國文化不同的國家開展項目非常困難，法律體系，機構和政策，更不用說跨境管理項目遍及這麼多個政治背景不同的國家系統和社會信仰，跨國公司的財務可持續性項目可能難以實現。<sup>39</sup>中國大陸正利用其日益增長的外交、經濟和軍事影響力來確保成為大國的地位，扮演世界引擎的角色，打造一帶一路品牌，引領開發中國家逐步向前。美國戰略與國際研究中心高級研究員喬納森·希爾曼 (Jonathan E. Hillman) 指出：一帶一路千瘡百孔，項目不斷擴展、缺乏透明度、管理鬆散。投資項目包羅萬象，審核沒有規範標準，融資透明度不足，資金運用未公開，管理層級未嚴謹。<sup>40</sup>

---

<sup>37</sup> Daniel Kliman, Abigail Grace, "Power Play Addressing China's Belt and Road Strategy," *Center for a New American Security*, September 20, 2018, <https://www.cnas.org/publications/reports/power-play>.

<sup>38</sup> Daniel Kliman, Rush Doshi, Kristine Lee, Zack Cooper, "Grading China's Belt and Road," *Center for a New American Security*, April 08, 2019, <https://www.cnas.org/publications/reports/beltandroad#fn1>.

<sup>39</sup> Sarah Chan, "The Belt and Road Initiative: Implications for China and East Asian Economies," *The Copenhagen Journal of Asian Studies*, Vol. 35, No. 2 (2017), pp. 66-67.

<sup>40</sup> Jonathan E. Hillman, "China's Belt and Road Is Full Of Holes," *Center for Strategic and International Studies* (September 04, 2018), <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-full-holes>.



美國企業研究所 ( American Enterprise Institute ) 人口統計學和政治經濟學研究助理塞西莉亞·喬伊·佩雷斯和德里克·西德 ( Cecilia Joy-Pérez and Derek Scissors ) 研究發現在帶路倡議建設發生了顯著的變化, 成功投資案件中國大陸大肆宣傳, 反之相關訊息則密而不宣, 作業過程透明度越來越不明確。<sup>41</sup> 土耳其埃斯基謝希爾·奧斯曼加齊 ( Eskisehir Osmangazi ) 大學研究助理威塞爾·泰克 ( Veysel Tekdal ) 認為: 帶路倡議背後的動機在於應對開發中國家經濟和安全挑戰, 同時懷有成為地區和新興大國的野心, 最終掌控全球經濟權。<sup>42</sup> 中國大陸是一個開發中國家也是全球第二大經濟體, 藉由經濟力作為區域國家的影響力, 志在政治、外交、經濟和科技, 意向全球化話語權、科技訂定標準、經濟突破成為世界第一等一石三鳥之中國式崛起的「中國夢、強軍夢、強國夢」可行方案。

### 三、如何說是「過度」?

對於帶路倡議在這眾說紛紜, 毀譽參半之際, 本文如何能夠論證帶路倡議就是「過度擴張」呢? 「過度擴張」的標準究竟何在? 守勢新古典現實主義的作品往往都沒有具體提出。為了能證實帶路倡議確實是「過度擴張」, 本文在引用此一守勢新古典現實主義觀點的同時, 將改善其原先的缺失提出具體的標準。帶路倡議當然不是全盤皆錯, 初期的投入暫時虧損也的確可能在日後獲得更多報酬, 有遭到取消或碰上問題的方案可能也是原因各異, 但整體宏觀而言在「適度」之外仍有其「過度」的部分, 而可稱之為「過度擴張」。於此, 不諱言, 以中國大陸所處的環境, 到底何種程度的擴張能算是「擴張」, 難免會像上述文獻那般見仁見智, 故本文採取最直接的辦法, 就以中共自己的聲稱為本, 據以推導成兩項衡量「過度擴張」的具體標準, 並依循這兩項具體標準, 分為兩大部分進行。首先, 第一項標準, 中國大陸「內部發展狀況」, 本文將蒐

<sup>41</sup> Cecilia Joy-Pérez, Derek Scissors, "Be Wary of Spending on the Belt and Road," *American Enterprise Institute* (November 2018), pp. 1-6.

<sup>42</sup> Veysel Tekdal, "China's Belt and Road Initiative: at the crossroads of challenges and ambitions," *The Pacific Review*, Vol. 31, No. 3 (October 2017), pp. 373-390.



集中國大陸各項總體經濟數據與發展指標，中國大陸內部還有許多欠缺，在國內還有四成以上人口尚未脫貧、貧富差距大、公共建設不足、環境汙染嚴重的情況下，斥鉅資於海外是捨本逐末。在此，本文將使用公開資訊及媒體等機構的數據，並以美國作為對照組，呈現中國大陸的不足。接著，第二項標準，帶路倡議「投資方案類別的空間分布」，本文則將蒐集帶路倡議的各類投資方案，按照其類別賦予圖示，並在全球地圖上標示其位置，這相較於一般所常見，關於帶路倡議籠統概略的示意圖，本文如此將能精確以視覺的方式，呈現出帶路倡議各類投資方案的所在，並據以進行項目金額的累加統計，藉以凸顯帶路倡議各項投資方案，不僅已遠遠超過陸上、海上絲綢之路的範圍；彼此間大多更非屬連通性的基礎設施，根本是零散而缺乏聯繫；陸上絲綢之路以外的投資，也遠遠超過陸上絲綢之路的投資。

## 參、內部發展狀況：中國大陸與美國的落差

之所以說一帶一路是「過度擴張」，可先從中國大陸的內部發展狀況看出。的確，經過四十年的快速經濟成長，中國大陸基本上已經擺脫貧困，但若要講中共自己說的已經「富起來」則是言過其實。充其量，中國大陸只能說是東南沿海已經富起來，廣大西部內陸仍然落後，總體平均下來比起先進國家仍有不小差距，尤其是帶路倡議所標榜的基礎建設。換言之，帶路倡議是在國內基礎建設都還不夠的情況下，就大舉展開對外的基礎建設投資，故而是過度擴張。本節隨後即以各項經濟、建設等數據，並以同樣廣土眾民的美國（盧森堡、新加坡之類小型城市國家的發展程度難免更高）為比較基準來呈現。



### 一、經濟發展與所得分配

中國大陸在 1978 改革開放以來，已有 40 年的持續高速增長，從「中國統計年鑒」的資料顯示，2018 年中共的國內生產總值已增加到 900,309.5 億元人民幣（約合 12.2 萬億美元）；人均國內生產總值達 59,201 元人民幣（約合 8,836 美元）。<sup>43</sup>儘管如此，中國大陸與美國的差距仍然很大，甚至還落後於世界平均值（如圖 1、圖 2），2018 年人類發展指數與指標調查排名顯示，美國人類發展指標 0.924，以購買力平價（Purchasing Power Parity, PPP）計算人均國內生產總值 54,941 美元，排名 13；中國大陸人類發展指標 0.752，人均國內生產總值則僅 15,270 美元，排名 86。<sup>44</sup>

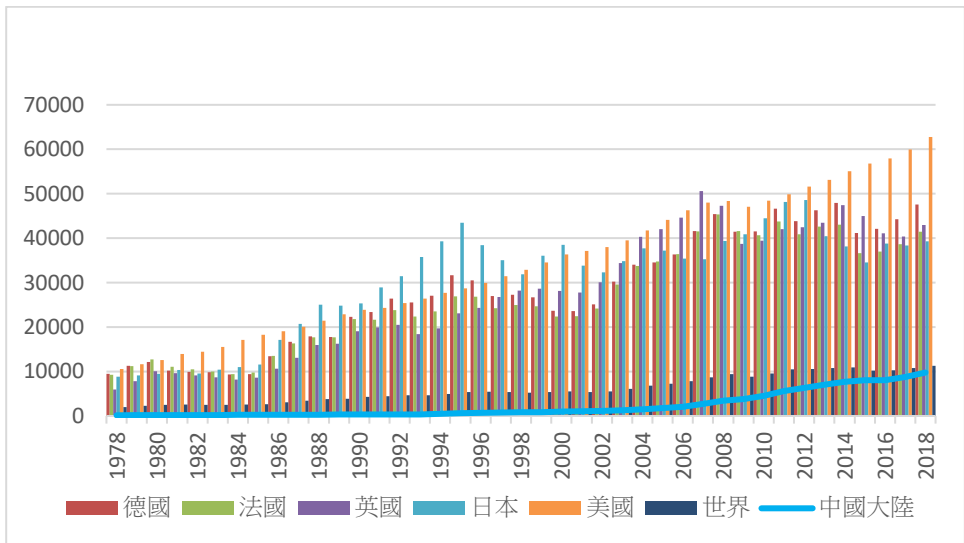


圖 1：已開發國家與中國大陸人均 GDP

資料來源：世界銀行

<https://data.worldbank.org.cn/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?end=2018&locations=CN-US-DE-FR-GB-JP->

[1W&most\\_recent\\_year\\_desc=true&start=1978&type=points&view=chart](http://1W&most_recent_year_desc=true&start=1978&type=points&view=chart)，作者自繪。

<sup>43</sup> 中華人民共和國國家統計局，「國年經濟核算指標」，<http://data.stats.gov.cn/tablequery.htm?code=AD02>。

<sup>44</sup> 聯合國開發計劃署，「人類發展指數與指標：2018 年統計更新」，紐約，2018 年，頁 22-23。





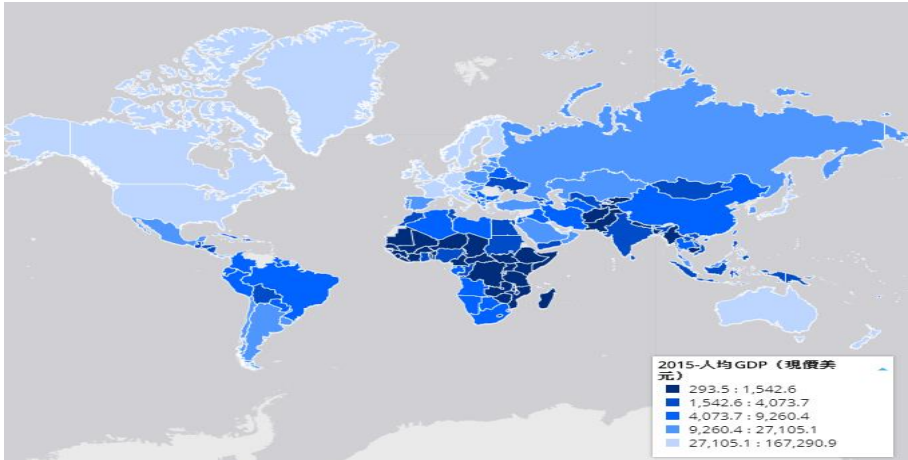


圖 2：2015 年世界人均 GDP 分配區域圖

資料來源：世界銀行

[https://databank.shihang.org/reports.aspx?Code=NY.GDP.PCAP.CD&id=1ff4a498&report\\_name=Popular-Indicators&populartype=series&ispopular=y&Type=MAP#](https://databank.shihang.org/reports.aspx?Code=NY.GDP.PCAP.CD&id=1ff4a498&report_name=Popular-Indicators&populartype=series&ispopular=y&Type=MAP#)。

整體發展程度仍然落後，就是因發展不均衡與貧富懸殊。中國大陸改革開放初期，採取「一部分人、一部分地區先富起來」的政策方針，這所謂的一部份就是東南沿海地區。<sup>45</sup>結果，在中國大陸共 31 個省市與自治區中，2018 年全年度國內生產總值東部地區省份（廣東、江蘇、浙江、山東、上海、北京等）為代表，其 GDP 總量占全國的 42.82%，中西部地區省份（新疆、甘肅、青海、貴州、內蒙等）為代表，其經濟總量僅占 4.51%。<sup>46</sup>具體來算，中國大陸近十年國內人均生產總值 2018 年人均國內生產總值最高北京市與最低甘肅省差距為 4.47 倍（如表 1、圖 3），相對於美國人均國內生產總值最高為紐約州 73,463 美元，最低密西西比州 34,434 美元，差距僅為 2.13 倍（如表 2、圖 4）。<sup>47</sup>

<sup>45</sup> 胡鞍綱，地區與發展：西部開發新戰略（北京：中國計劃出版社，2001 年），頁 15-18。

<sup>46</sup> 王關義，「中國區域經濟發展中的失衡與協調」，中國區域發展網，2017 年 09 月 20 日，<http://www.cre.org.cn/zl/zhaunzhulianzai/11708.html>。

<sup>47</sup> Bureau of Economic Analysis, <https://apps.bea.gov/iTable/iTable.cfm?reqid=99&step=1#reqid=99&step=1&isuri=1>.



表 1：中國大陸近十年人均 GDP (幣別：人民幣)

地區	2018 年	2017 年	2016 年	2015 年	2014 年	2013 年	2012 年	2011 年	2010 年	2009 年
北京市	140211	128994	118198	106497	99995	94648	87475	81658	73856	66940
天津市	120711	118944	115053	107960	105231	100105	93173	85213	72994	62574
河北省	47772	45387	43062	40255	39984	38909	36584	33969	28668	24581
山西省	45328	42060	35532	34919	35070	34984	33628	31357	26283	21522
內蒙古自治區	68302	63764	72064	71101	71046	67836	63886	57974	47347	39735
遼寧省	58008	53527	50791	65354	65201	61996	56649	50760	42355	35149
吉林省	55611	54838	53868	51086	50160	47428	43415	38460	31599	26595
黑龍江省	43274	41916	40432	39462	39226	37697	35711	32819	27076	22447
上海市	134982	126634	116562	103796	97370	90993	85373	82560	76074	69165
江蘇省	115168	107150	96887	87995	81874	75354	68347	62290	52840	44253
浙江省	98643	92057	84916	77644	73002	68805	63374	59249	51711	43842
安徽省	47712	43401	39561	35997	34425	32001	28792	25659	20888	16408
福建省	91197	82677	74707	67966	63472	58145	52763	47377	40025	33437
江西省	47434	43424	40400	36724	34674	31930	28800	26150	21253	17335
山東省	76267	72807	68733	64168	60879	56885	51768	47335	41106	35894
河南省	50152	46674	42575	39123	37072	34211	31499	28661	24446	20597
湖北省	66616	60199	55665	50654	47145	42826	38572	34197	27906	22677
湖南省	52949	49558	46382	42754	40271	36943	33480	29880	24719	20428
廣東省	86412	80932	74016	67503	63469	58833	54095	50807	44736	39436
廣西壯族自治區	41489	38102	38027	35190	33090	30741	27952	25326	20219	16045
海南省	51955	48430	44347	40818	38924	35663	32377	28898	23831	19254
重慶市	65933	63442	58502	52321	47850	43223	38914	34500	27596	22920
四川省	48883	44651	40003	36775	35128	32617	29608	26133	21182	17339
貴州省	41244	37956	33246	29847	26437	23151	19710	16413	13119	10971
雲南省	37136	34221	31093	28806	27264	25322	22195	19265	15752	13539
西藏自治區	43397	39267	35184	31999	29252	26326	22936	20077	17027	15008
陝西省	63477	57266	51015	47626	46929	43117	38564	33464	27133	21947
甘肅省	31336	28497	27643	26165	26433	24539	21978	19595	16113	13269
青海省	47689	44047	43531	41252	39671	36875	33181	29522	24115	19454
寧夏回族自治區	54094	50765	47194	43805	41834	39613	36394	33043	26860	21777
新疆維吾爾自治區	49475	44941	40564	40036	40648	37553	33796	30087	25034	19942

資料來源：<http://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=C01&zb=A0201&sj=2018>，  
作者自行整理。



表 2：美國各州近十年人均 GDP（幣別：美元）

地區	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
阿拉巴馬	40598	39594	39201	39014	38585	38954	38687	38562	38087	37416
阿拉斯加	71996	71274	71086	72943	72352	74283	78957	75683	75852	79894
亞利桑那	43464	42476	41643	41008	40642	40716	40919	40660	40183	40214
阿肯色	38919	38411	38303	38229	38053	37769	36836	36830	36250	35393
加利福尼亞	68803	66262	63785	62347	59871	58015	56492	55565	55147	54827
科羅拉多	59885	58686	57166	56708	55258	53607	52663	52459	52452	52769
康乃狄克	68555	68184	67845	67710	66147	67062	67828	67452	69140	69639
德拉瓦	64895	65554	66485	69976	68089	64048	67719	68353	66715	67738
佛羅里達	43423	42719	42013	41491	40547	40080	39806	40001	40656	40652
喬治亞	50288	49610	48353	47301	46245	45198	44855	44880	44588	44306
夏威夷	58185	56674	55252	54261	52676	52737	52751	52260	52059	51306
愛達荷	40189	39454	38941	38206	37631	37127	36206	36492	36865	36725
伊利諾	60419	58942	58250	57875	57028	56179	55937	54950	54121	53370
印第安那	49209	48460	47734	47153	47583	46270	45514	45499	45472	42957
愛荷華	54520	53580	53923	54261	53091	50641	51120	49330	49016	48013
堪薩斯	53094	52038	51499	50240	49442	48559	48686	48296	47213	47049
肯塔基	41898	41434	41147	40968	40772	40726	40193	39853	39567	38224
路易斯安那	50938	49536	48791	49832	50316	49003	50779	51159	54428	53136
緬因	42925	42087	41289	40483	40141	39531	39824	39971	40505	39910
馬里蘭	61042	59757	59423	57666	56852	56542	56874	57254	56530	54946
馬薩諸塞	73321	71517	70167	69326	67106	66260	66685	65736	64659	62609
密西根	47072	46021	45446	44549	43453	42803	42322	41640	40591	38387
明尼蘇達	59510	58426	57778	57106	56725	55532	54737	54367	53638	52157
密西西比	34434	33956	33684	33541	33477	33332	33386	33147	33658	33616
密蘇里	46507	45541	45259	45572	45105	45012	44615	44383	44986	44507
蒙大拿	43509	42759	42528	43543	42249	41866	41849	41589	40924	39978
內布拉斯加	59178	58986	58141	58327	57018	56308	55181	55599	53487	51884
內華達	49361	48356	47708	47210	46115	46192	46653	47823	47670	47396
新罕布夏	55905	54912	54244	53515	52163	51870	51126	50644	50458	48970
新澤西	62385	61150	60842	60343	59292	59078	58758	57877	58706	58380
新墨西哥	44671	43634	43611	43632	42708	41335	41964	41899	42141	43042
紐約	73463	72429	70752	69790	68643	67215	67560	65094	65437	63357
北卡羅來納	47896	47270	46801	46793	45807	45244	45088	45470	45267	45199
北達科他	69563	67553	67656	72812	76654	72757	73233	61218	55871	52699
俄亥俄	51790	50952	50287	49959	49290	47579	46831	46667	45158	44169
奧克拉荷馬	49840	48706	48414	50105	48407	46092	45431	43601	42352	42833
奧勒岡	51677	50313	49115	47798	45877	44815	44752	44911	44043	43757
賓夕法尼亞	55580	54234	53963	53281	52114	50977	50233	49540	48970	47802



羅德島	50718	50156	50225	50273	49369	49364	48968	48664	48833	47657
南卡羅來納	40755	40204	39421	38816	38053	37560	37178	37275	36708	36352
南達科他	52696	52238	52945	53216	52001	51767	52123	51966	49169	49230
田納西	47810	46780	46355	45759	44595	44168	43979	42955	41969	41709
德州	59674	58125	57280	58077	56457	55573	54097	52397	51568	51264
猶他	50236	49347	48450	47512	46327	45516	45110	45149	44438	44353
佛蒙特	47502	47086	47083	46236	45619	45510	46141	45828	44914	43207
維吉尼亞	56002	54906	54295	54401	53641	54108	54360	54516	54497	53695
華盛頓	67901	65151	63026	62025	60371	59047	58156	56853	56541	55903
西弗吉尼亞	39584	38471	37632	37873	37781	37844	37376	37530	36912	36566
威斯康辛	51883	50873	50364	49843	49040	48142	47963	47394	46541	45357
懷俄明	65843	65633	65127	67825	66462	66144	66690	69453	70509	73922

資料來源：美國經濟分析局，<https://www.bea.gov>，作者自行整理

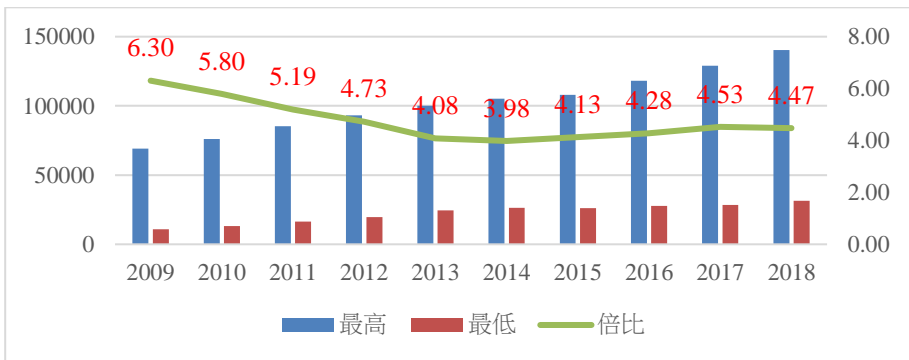


圖 3：中國大陸近十年人均 GDP 最高與最低省/市金額與差距比較圖

資料來源：作者自行整理



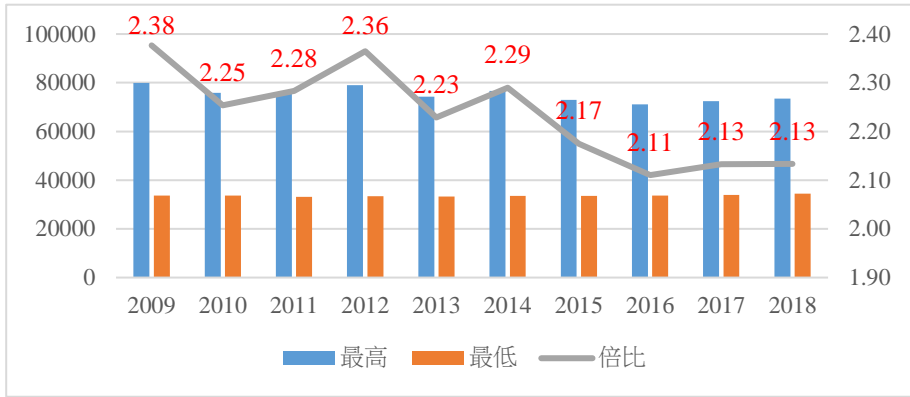


圖 4：美國近十年人均 GDP 最高與最低州金額與差距比較圖  
資料來源：作者自行整理。

## 二、基礎建設與環境污染

帶路倡議聚焦於提供開發中國家基礎建設，但中國大陸自己的基礎建設卻仍然不足。中國大陸在 2016 年各項基礎設施的投資至少超過 1.5 兆美元，1992 年至 2013 年，中國大陸基礎建設佔 GDP 的比重約 8.6%，遠高於美國與西歐的 2.5%，也高於全球平均值的 3.5%（如圖 5），<sup>48</sup>如此的投資看似很多，但截至 2015 年底止中國大陸公路通車總里程才 457.73 萬公里，<sup>49</sup>遠低於美國的 662.32 萬公里，<sup>50</sup>且以當年人口數中國大陸 13.712 億人，美國 3.210 億人來攤算，<sup>51</sup>每千人公路長度分別為 33.38 公里及 206.33 公里，中國大陸僅美國的六分之一不到，相形見绌。固然，中國大陸有四橫四縱的高速鐵路而美國沒有，中國大陸許多地區人煙罕至也的確是不需要公路建設，但公路才是民眾最常使用的交通路線，而且公路既然主要分布在東南沿海人口稠密區，人均公路長度正代表了用路人與道路的比例，也就是道路的擁擠程度，遂能顯示中國大陸基礎建設仍然不足。

<sup>48</sup>「失速建設：中國『高效率』背後的警訊」，轉角國際，2016 年 12 月 15 日，  
[https://global.udn.com/global\\_vision/story/8663/2171384#prettyPhoto](https://global.udn.com/global_vision/story/8663/2171384#prettyPhoto)。

<sup>49</sup>「『中國交通運輸發展』白皮書（全文）」，新華社，2016 年 12 月 29 日，  
[http://www.xinhuanet.com/politics/2016-12/29/c\\_1120210887.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2016-12/29/c_1120210887.htm)。

<sup>50</sup> United States Department of Transportation, “Public Road Length, Miles by ownership,” <https://www.bts.gov/content/public-road-length-miles-ownership>.

<sup>51</sup> The World Bank, <https://databank.worldbank.org/source/gender-statistics#>。





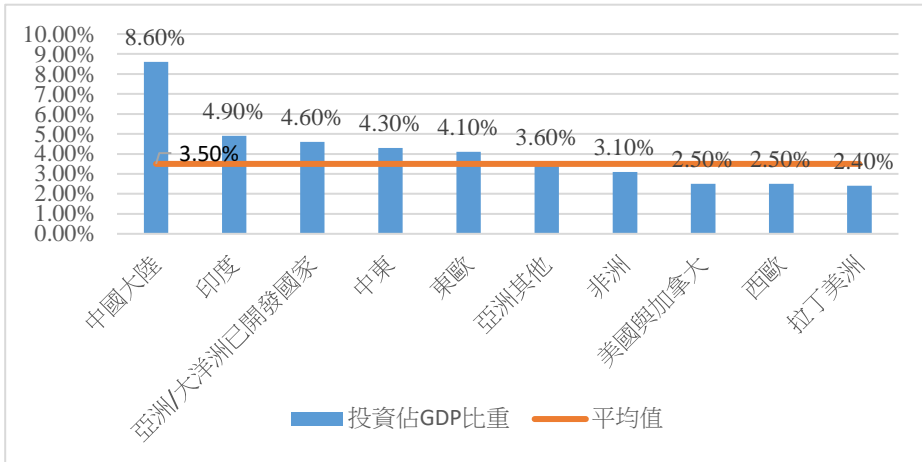


圖 5：各經濟體 1992-2013 年基礎建設支出

資料來源：<https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-06-15/china-spends-more-on-infrastructure-than-the-u-s-and-europe-combined>，作者自繪。

統計 1978 年至 2014 年中國大陸與美國人均耗電量(如圖 6)，1978 年美國為中國大陸 38.78 倍，2014 年美國為中國大陸 3.31 倍。於 2016 年中國大陸國家整體用電量為 5.9 兆千瓦特，排名第一，人均耗電量 492 千瓦時/人，美國排第第二，國家整體用電量為 3.9 兆千瓦特，人均耗電量 1378 千瓦時/人(如表 3)。<sup>52</sup>中國大陸國家整體用能電量雖為世界第一，但其人均耗電量僅為美國的 35.7%。<sup>53</sup>造成中國大陸如此差異的原因，即是城鄉差距所造成，以 2018 年為例，廣東電力消費量為 6,323 億千瓦/時，是西藏電力消費量 69

<sup>52</sup> 「2016 年世界各地人均用電量 冰島最高中國不入十大」，Yahoo 新聞，2018 年 10 月 25 日，<https://tw.news.yahoo.com/2016%E5%B9%B4%E4%B8%96%E7%95%8C%E5%90%84%E5%9C%B0%E4%BA%BA%E5%9D%87%E7%94%A8%E9%9B%BB%E9%87%8F-%E5%86%B0%E5%B3%B6%E6%9C%80%E9%AB%98%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E4%B8%8D%E5%85%A5%E5%8D%81%E5%A4%A7-2061484524519478.html>。

<sup>53</sup> 南生今世說，「2018 年中國的總發電量、總用電量，工用電量、人均用電量對比」，每日頭條，2019 年 01 月 29 日，<https://kknews.cc/zh-tw/finance/rj4ek5n.html>。



億千瓦/時的 91 倍之多，東部與西部差距極大。<sup>54</sup> 固然，美國極高的人均耗電量，很可能是浪費的惡習而非生活的必須，但「浪費」卻正是發展程度高才能有的弊端。就像人其實不需要數十上百的各式服裝，一件破了縫縫補補也可再穿多年，但生活富裕後的人並不會如此衣著。

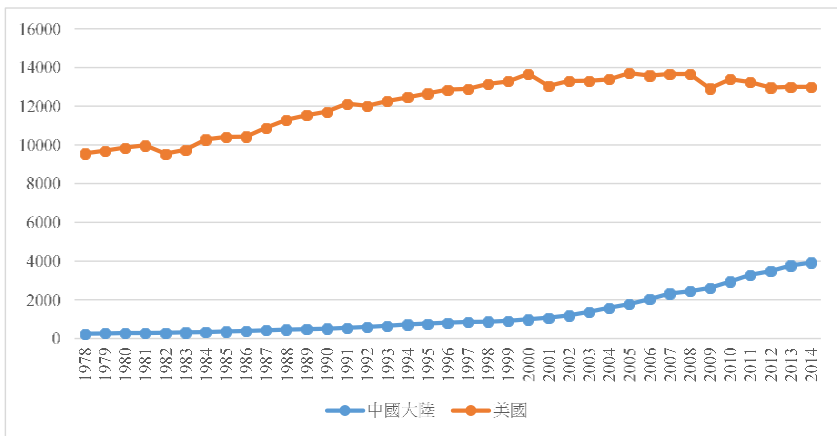


圖 6：中國大陸與美國人均耗電量對比圖

資料來源：世界銀行

<https://data.worldbank.org.cn/indicator/EG.USE.ELEC.KH.PC?end=2014&location=s=CN-US&start=1978>，作者自繪。

表 3：中國大陸與美國人均耗電量比較表（千瓦時/每人）

區分	1978年	1981年	1984年	1987年	1990年	1993年	1996年
美國	9560.55	9976.69	1.03萬	1.09萬	1.17萬	1.23萬	1.29萬
中國大陸	246.56	285.82	336.41	426.55	510.62	662.64	821.08
區分	1999年	2002年	2005年	2008年	2011年	2014年	2016
美國	1.33萬	1.33萬	1.37萬	1.37萬	1.32萬	1.3萬	1.3萬
中國大陸	913.96	1194.86	1782.31	2446.37	3298	3927	4920

資料來源：世界銀行

<https://data.worldbank.org.cn/indicator/EG.USE.ELEC.KH.PC?end=2018&location=s=US-CN&start=1978>。

<sup>54</sup> 中華人民共和國國家統計局，2019 中國統計年鑑 9-14 分地區電力消費量，<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2019/indexch.htm>。



經濟發展是影響中國大陸空氣、水污染的重要因素，勞動生產率與環境污染的影響成正比。<sup>55</sup>空氣汙染方面，美國能源資訊署 ( US Energy Information Administration, EIA ) 報告指出，2007 年中國大陸就已超越美國成為世界碳排放量最多者，預估到 2035 年其碳排放將達到 13,326 億噸、佔全球 31.4% ( 如表 4 )。<sup>56</sup>世界衛生組織 ( World Health Organization, WHO ) 推估全球人口有十分之九的人呼吸受污染的有毒空氣，空氣汙染成為公共衛生的最大危機，每年約造成 700 萬人死亡。<sup>57</sup>有研究報告指出中國大陸每年約有 160 萬人死於空氣汙染，換算每天約有 4400 人，約佔中國大陸所有死亡人數的 17%。<sup>58</sup>倫敦帝國理工學院研究顯示，2015 年美國因空氣汙染死亡數為 30,369 人，兩者相較之下，中國大陸因空氣汙染死亡人數是美國的 53 倍之多。<sup>59</sup>

---

<sup>55</sup> 毛文峰，**城市蔓延對環境污染的影響研究-來自我國 279 個地級市的經驗證據** ( 天津市，南開大學經濟與社會發展研究院碩士學位論文，2017 年 )，頁 49。

<sup>56</sup> U.S. Department of Energy, "U.S. Energy Information Administration, Emissions of Greenhouse Gases in the United States 2009," ( March 2011 ) , pp. 9-10.

<sup>57</sup> Tedros Adhanom Ghereyesus, "Air Pollution is the New Tobacco. Time to Tackle This Epidemic," *The Guardian*, October 27 2018, <https://www.theguardian.com/commentisfree/2018/oct/27/air-pollution-is-the-new-tobacco-time-to-tackle-this-epidemic>.

<sup>58</sup> Robert A Rohde, Richard A. Muller, "Air Pollution in China: Mapping of Concentrations and Sources," *Berkeleyearth*, Aug 2015, <http://berkeleyearth.org/air-pollution-overview/>.

<sup>59</sup> 嚴玉潔，「英國新研究：空氣汙染一年內曾導致三萬多名美國人死亡」，**中國日報網**，2019 年 07 月 25 日，<https://world.chinadaily.com.cn/a/201907/25/WS5d3920d0a3106bab40a026b6.html>。



表 4：美國、中國大陸能源性碳排放比較表（億噸）

區分	1990年	2005年	2006年	2007年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年
美國	5039	5996	5918	6022	5679	5774	5931	6110	6315
	23.4%	21.2%	20.5%	20.3%	18.1%	17.1%	16.3%	15.6%	14.9%
中國大陸	2293	5558	5862	6284	7716	9057	10514	11945	13326
	10.6%	19.6%	20.3%	21.1%	24.5%	26.8%	28.9%	30.5%	31.4%

資料來源：U.S. Department of Energy, Emissions of Greenhouse Gases in the United States 2009, Independent Statistics & Analysis, March 2011), pp. 9-10.，作者自行整理。

水汙染方面，<sup>60</sup>據世界銀行統計，因為水源的不衛生所造成的死亡，2016 年每 10 萬人中，中國大陸為 0.6%，美國為 0.2%，<sup>61</sup>這清楚表示中國大陸飲用水設施、標準，仍低於美國這樣已開發國家的水準。<sup>62</sup>統計至 2017 年，中國大陸累計建成運營的污水處理廠 4,119 座，污水處理能力 1.82 億立方米／日，每 30 萬人擁有一座污水處理廠；美國共有 14,748 座污水處理廠，污水處理能力 1.28 億立方米／日，每 2 萬人擁有一座污水處理廠。<sup>63</sup>美國城市地區污水下水道長度在 2002 年大約為 150 萬公里，人均長度約為 4 公尺以上。<sup>64</sup>按照 2016 年中國大陸都市化比率為 57.35%，污水下水道

<sup>60</sup> 「全球面臨九大『涉水』問題」，人民網，2008 年 03 月 24 日，<http://scitech.people.com.cn/GB/7034302.html>。

<sup>61</sup> The World Bank, “Mortality Rate Attributed to Unsafe Water, Unsafe Sanitation and Lack of Hygiene (per 100,000 population) - China, United States,”<https://data.worldbank.org/indicator/SH.STA.WASH.P5?end=2017&locations=CN-US&start=2008&view=chart>.

<sup>62</sup> 聯合國科教文組織著，中國水資源戰略研究會編譯，*聯合國世界水資源報告 2017-廢水：待開發的資源*（*The United Nations World Water Development Report, 2017: Wastewater: The Untapped Resource*）（北京：中國水利水電出版社，2018），頁 2。

<sup>63</sup> 宋姍姍、姚傑、陳廣、周新宇、馬豔，「美國特大型污水處理廠處理規模和運行維護案例分析—底特律污水處理廠和斯蒂克尼污水處理廠」，*淨水技術*，2018 年第 06 期，頁 8-15。

<sup>64</sup> 「中國各城市政設施資源現狀：道路、橋梁、排水、照明綜合大排名」，*企創網*，2019 年 05 月 16 日，<http://dy.163.com/v2/article/detail/EFA64HI105199OSB.html>。



長度 57.7 萬公里，人均長度僅 1.37 公尺。<sup>65</sup>除此之外中國大陸亦是缺水國家，依國際公認標準，<sup>66</sup>寧夏、河南、山東、山西、河北等地的人均水資源擁有量，低於聯合劃分的極度缺水 500 立方米的標準。<sup>67</sup>2016 年中國大陸水資源總量為 2.8 萬億立方米，人均量僅 2,200 立方米，<sup>68</sup>2019 年人均水資源擁有量降為 2,140 立方米，遠低於世界人均水資源擁有量 7,900 立方米，將瀕臨中度缺水標準，同時期美國人均水資源擁有量為 9,360 立方米。<sup>69</sup>

## 肆、帶路倡議投資類別的空間分布

說一帶一路是「過度擴張」，還可以從其投資方案類別的空間分布來呈現。的確，正因為中國大陸西部內陸地區發展遠遠落後於東南沿海，所以才需要大力投資該處的對外基礎建設，以扭轉其身居內陸交通不便的先天劣勢。這也是為何帶路倡議最先是從陸上絲綢之路經濟帶開始，也就是漢朝時張騫兩次出使西域範圍，含括河西、西域、中亞、西亞等地。<sup>70</sup>然而，接下來再提出 21 世紀海上絲綢之路，也就是明朝時鄭和由東南沿海出發，穿越東南亞、環印度洋經斯里蘭卡，到達非洲東岸的肯亞，<sup>71</sup>就背離了改善西部落

<sup>65</sup> 「國家統計局：2016 年中國城鎮化率達到 57.35%」，**城市化網**，2017 年 01 月 23 日，[http://www.ciudsrc.com/new\\_chengshihualv/gedi/2017-01-23/110677.html](http://www.ciudsrc.com/new_chengshihualv/gedi/2017-01-23/110677.html)、中華人民共和國國家統計局，<http://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=C01&zb=A0B06&sj=2018>。

<sup>66</sup> 王學義、曾永明、周炎炎、王晟哲，**區域人口學研究**（四川省：西南財經大學出版社，2016）頁 157。

<sup>67</sup> 「中國水資源分布及總量變動勢分析」，**每日頭條**，2018 年 09 月 27 日，<https://kknews.cc/zh-w/news/p2grmbp.html>。

<sup>68</sup> 雖養狗名為喵，「你不知道的事：你的節約，並不能成為他的用水」，**每日頭條**，2017 年 11 月 23 日，<https://kknews.cc/news/2v192o9.html>。

<sup>69</sup> 漳河堤上漳河橋，「我國水資源分布情況圖解，人均佔有率不及世界人均」，**每日頭條**，2019 年 03 月 15 日，<https://kknews.cc/zh-tw/news/83n9p6e.html>。

<sup>70</sup> 朱瑞雪，**「絲綢之路經濟帶」背景下中國與中亞國家區域經貿合作研究**（遼寧省：東北財經大學理論經濟學系博士論文，2015 年），頁 31-35。

<sup>71</sup> 付偉偉，**中國 21 世紀海上絲綢之路倡議研究**（北京：北京外國語大學國際關係學系碩士論文，2016 年），頁 14。





後的初衷，開始走向過度擴張的歧途。再到 2015 年中共公布「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，不僅總括前述基於古代絲路的海上與陸上兩路，還將海上絲綢之路再進一步推往南太洋。<sup>72</sup>甚至，實際檢視帶路倡議的投資方案，更還擴及西非、拉美等的，遠遠超過這 2015 年政策文件所宣稱的範圍。同時，中共雖特別標榜帶路倡議參與國要能互「通」，但綜觀所實際投資的項目，卻只有片段、零星的鐵、公路、管線、機場、港口建設，反倒是水庫、發電廠、工廠等非屬通聯的設施佔了投資大宗，亦顯示其過度擴張。而且，在相對比重上，陸上絲綢之路投資最少；環印度洋的海上絲綢之路，以及根本超出海陸兩條絲綢之路範圍的投資，則遠遠較多。如此重海輕陸，最需要挹注的反而最不足，亦顯示帶路倡議的過度擴張。

本節將以中共 2015 年政策宣示的帶路倡議（如圖 7）為基準，隨後區分 2013 年以前，2013 至 2015 年，2015 至 2019 年等三個時段，按照鐵公路、港口、管線、電廠、自來水廠、工業區、經濟區等投資項目，以不同圖示標註於世界地圖上，呈現帶路倡議確實遠遠超過原來所設想的範圍，且彼此大多不能通聯。隨後，本文再依據陸路、環印度洋海路、與在前兩者之外的三個類別累加投資金額，呈現帶路倡議明顯重海輕陸的現象，使得本來就地理不利的中國大陸西部內陸更是相對弱勢，不僅所獲得的資源最少，東南沿海地帶原來就有的地理競爭優勢，更是因為這投資的懸殊而擴大。

---

<sup>72</sup>「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」，人民網，2017 年 04 月 25 日，<http://ydy1.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0425/c411837-29235511.html>。





圖 7：「一帶一路」路線圖

資料來源：中國一帶一路網 <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/tjzc/316.htm>

### 一、2013 年以前：

一開始的帶路倡議，是把既有的投資方案做新瓶舊酒的串聯，其分布如下圖 8 所示。從中可以發現，早在 2013 年時許多空間上根本不在陸上、海上絲綢之路的投資就已經發生，特別是在西非；而同樣在圖中也可以看出，不但位於中亞的交通設施投資很少，其他各地的交通設施投資也不多，反而是無關通聯的水庫與發電廠投資最多。再來，所謂帶路倡議，陸路只佔所有投資的 20.66%，環印度洋的海路則佔 55.17%，這兩者之外的也佔 24.17%(下表 5)，合計遠高於陸路。



88帶路倡議 2013-2019：守勢新古典現實主義的「過度擴張」觀點  
*International and Public Affairs*



圖 8：2013 年以前投資分佈圖

資料來源：中國一帶一路網，<https://www.yidaiyilu.gov.cn/>

表 5 一帶一路投資情況表（2013 前）

區分	國家	投資項目					投資金額（美元）	開始時間	竣工時間
		經貿合作區	鐵、公路	港口、機場	能源（電力、天然氣、石油、水力）	房地產			
陸上絲綢之路	格魯吉亞		格魯吉亞鐵路現代化				\$264,880,922	2011	2019
	哈薩克斯坦				蘇克石油天然氣公司		\$4,100,000,000	2010	2016
	哈薩克斯坦	霍爾果斯國際邊境合作中心					\$6,270,000,000	2012	



	哈薩克斯坦					巴甫洛達爾電解鋁廠 1 期	\$1,000,000,000	2006	2010
	哈薩克斯坦					中哈原油管道	\$1,000,000,000	2004	2006
	吉爾吉斯斯坦	亞洲之星農業產業合作區					\$206,940,000	2011	
	烏茲別克斯坦	鵬盛工業園					\$90,000,000	2009	
	土庫曼斯坦				阿姆河天然氣加壓站		\$20,169,729,729	2009	2014
						總額	\$33,101,550,651	百分比	20.66%
海上絲綢之路	尼泊爾				上崔樹裡 3A 水電站		\$125,000,000	2011	2019
	巴基斯坦	海爾-魯巴經濟區					\$82,670,000	2006	
	巴基斯坦				尼魯姆-傑盧姆水電站		\$1,505,000,000	2008	2018
	蘇丹				麥洛維大壩		\$650,000,000	2003	2008
	埃及	蘇伊士經貿合作區					\$1,000,000,000	2008	
	埃塞俄比亞		亞的斯亞貝巴-吉布地鐵路				\$4,000,000,000	2004	2015
	埃塞俄比亞	埃塞俄比亞東方工業園					\$640,000,000	2007	
	埃塞俄比亞	季馬工業園					\$100,000,000	2010	
	埃塞俄比亞				泰克澤水電站		\$360,000,000	2002	2009



90帶路倡議 2013-2019：守勢新古典現實主義的「過度擴張」觀點  
*International and Public Affairs*

埃塞俄比亞				吉布3水電站			\$1,800,000,000	2011	2016
盧安達			洛美納辛貝·埃亞德馬國際機場跑道滑行道及指廊擴建				\$150,000,000	2011	2015
新加坡						聖淘沙環球影城	\$52,000,000	2010	2012
馬來西亞	馬中關丹產業園						\$6,692,372,558	2012	
馬來西亞				巴貢水電站			\$470,000,000	2003	2010
緬甸		中緬鐵路					\$3,628,000,000	2010	2025
緬甸				中緬天然氣管道			\$2,500,000,000	2004	2013
柬埔寨	西哈努克港經濟特區						\$5,449,000,000	2008	
柬埔寨				甘再水電站			\$280,000,000	2007	2011
柬埔寨				額勒賽水電站			\$580,000,000	2010	2013
越南	龍江工業園						\$105,000,000	2008	
越南		河內城鐵「吉靈-河東」線					\$868,000,000	2011	2018
越南				萊州永電站			\$140,546,000	2011	2016
越南						仁基氧化鋁工廠	\$527,000,000	2010	2014
越南						新萊鋁土礦場	\$470,000,000	2008	2010
老撾	萬象賽色塔綜合開發區						\$1,000,000,000	2012	



汶萊		特裡塞—魯木高速公路					\$1,021,882,351	2010	2016	
汶萊				烏魯都東水壩			\$61,948,834	2010	2017	
印度 尼西亞	中國· 印尼經 貿合作 區						\$160,000,000	2007		
泰國	泰中羅 勇工業 園						\$3,000,000,000	2006		
斯里 蘭卡			科倫坡 港				\$13,000,000,000	2011	2015	
斯里 蘭卡			漢班托 塔港				\$1,000,000,000	2008	2010	
斯里 蘭卡				莫勒格哈 坎達水庫			\$1,000,000,000	2012	2018	
斯里 蘭卡				普特拉姆 煤電站			\$1,335,000,000	2007	2011	
斯里 蘭卡		A09 公路重建 項					\$167,000,000	2011	2013	
孟加 拉國		帕德瑪大橋 及河道疏浚					\$1,113,000,000	2012	2016	
孟加 拉國						沙迦拉 化肥廠	\$3,740,000,000	2011	2016	
孟加 拉國						帕德瑪 水廠	\$290,800,000	2012	2019	
印度				輸變電高 端裝備產 業園			\$240,000,000	2012	2017	
阿曼	杜古姆 經濟特 區						\$9,680,685,434	2011		
沙烏 地阿 拉伯				延布煉油 廠			\$10,000,000,000	2012	2014	
沙烏 地阿 拉伯		麥加輕軌					\$1,773,000,000	2010	2012	
沙烏 地阿 拉伯		麥加-麥地那 高速鐵路					\$7,628,521,640	2009	2018	
							總額	\$88,386,426,817	百分比	55.17%
俄羅 斯	烏蘇裏 斯克經						\$28,368,114	2006		





92帶路倡議 2013-2019：守勢新古典現實主義的「過度擴張」觀點  
*International and Public Affairs*

	貿合作區								
俄羅斯	中 俄 (濱海 邊 疆 區) 農 業產業 合作區						\$97,890,000	2004	
俄羅斯	中俄托 木斯克 木材工 貿合作 區						\$3,980,000,000	2008	
希臘				比雷埃夫 斯港			\$3,179,400,726	2009	2016
塞爾 維亞		澤蒙—博爾 察大橋					\$27,327,000	2011	2014
波黑				KAKANJ 8 號機組 30 萬千 瓦燃煤電 站			\$735,548,026	2010	2018
匈 牙 利	寶思德 經貿合 作區						\$3,000,000,000	2011	
匈 牙 利	中歐商 貿物流 園						\$264,000,000	2011	
匈 牙 利						千禧醫 療中心	\$3,000,000		2019
白俄 羅斯	中白工 業園						\$4,000,000,000	2012	
幾內 亞				凱樂塔水 電站			\$446,200,000	2011	2015
幾內 亞				吉布洛水 電站			\$257,000,000	2008	2011
迦納				布維水電 站			\$300,000,000	2007	2013
尼日 利亞	尼日利 亞萊基 自由貿 易區						\$1,500,000,000	2006	
尼日 利亞		阿布賈—卡 杜納鐵路					\$8,300,000,000	2006	2016
尼日 利亞				宗格魯水 電站			\$1,294,000,000	2012	2021



喀麥隆				曼維萊水 電站			\$637,000,000	2012	2016	
贊比亞	贊比亞 中國經 濟貿易 合作區						\$192,000,000	2007		
贊比亞				加里巴北 岸水電站			\$243,000,000	2007	2014	
剛果		國家 1 號公路 項目					\$2,144,000,000	2007	2014	
剛果		國家 2 號公路 項目一期工 程					\$324,000,000	2009	2012	
剛果		國家 2 號公路 項目二期工 程					\$260,000,000	2012	2016	
巴西				傑瑞水電 站			\$5,200,000,000	2008	2013	
厄瓜 多爾				科卡科多 - 辛克雷 水電站			\$2,300,000,000	2010	2016	
							總額	\$38,712,733,866	百分比	24.17%

資料來源：作者自行整理自「中國一帶一路網」，<http://www.yidaiyilu.gov.cn/>

## 二、2013-2015 年

2013-2015 年帶路倡議再新增許多投資方案，分布如下圖 9 所示。從中可以發現，不僅東南亞、巴基斯坦等環印度洋的海路投資建設大為增加，空間上根本不再陸上、海上絲綢之路的投資更是大為增加，特別是在拉美與歐洲；而同樣在圖中也可以看出，不但位於中亞的交通設施投資仍然很少，其他各地的交通設施投資也很少，仍是無關通聯的水庫與發電廠投資最多。總計在這段期間新增的投資方案，陸路投資僅佔 2.61%，環印度洋的海路佔比為 56.17%，這兩者之外的佔 41.22% 之譜（下表 6）。



94 帶路倡議 2013-2019：守勢新古典現實主義的「過度擴張」觀點  
*International and Public Affairs*



圖 9：2013-2015 年新增項目（截至 2015 年 12 月 31 日）  
 資料來源：中國一帶一路網，<https://www.yidaiyilu.gov.cn/>

表 6：一帶一路投資情況表（2013-2015）

區分	國家	投資項目					投資金額（美元）	開始時間	峻工時間	
		經貿合作區	鐵、公路	港口、機場	能源（電力、天然氣、石油、水力）	房地產				其他
陸上絲綢之路	哈薩克斯坦						阿克托蓋銅礦選廠	\$540,000,000	2014	2017
	吉爾吉斯斯坦				比什凱克熱電廠			\$386,000,000	2013	2017
	烏茲別克斯坦		安格連—帕普鐵路卡姆奇克隧道					\$450,000,000	2013	2016



	烏茲別克斯坦	烏安格連—帕普電氣化鐵路				\$1,900,000,000	2013	2017
					總額	\$3,276,000,000	百分比	2.61%
海上絲綢之路	土耳其			澤塔斯三期電廠		\$1,100,000,000	2015	2016
	伊拉克			魯邁拉油田電站		\$423,000,000	2014	2018
	以色列	輕軌紅線				\$669,642,782	2015	2018
	以色列		阿什杜德港			\$950,000,000	2014	2021
	巴基斯坦	拉合爾「橙線」軌道交通				\$1,600,000,000	2015	2019
	巴基斯坦			凱西姆電廠		\$2,000,000,000	2013	2017
	巴基斯坦			太陽能電站		\$215,000,000	2015	2016
	巴基斯坦			卡拉奇核電站		\$9,600,000,000	2014	2023
	巴基斯坦			薩希瓦爾燃煤電站		\$1,810,000,000	2015	2017
	尼泊爾		加德滿都內環路改造一期工程			\$42,552,172	2013	2018
	尼泊爾			上馬相迪 A 水電站		\$165,900,000	2013	2017
	尼泊爾				巴瑞巴貝引水隧道	\$107,000,000	2015	2018
	埃及		埃及齋月十日城市郊鐵路			\$124,000,000	2015	2018
莫三比克		N6 公路			\$410,000,000	2015	2019	
吉布地			哈雷港		\$421,700,000	2014	2017	



96 帶路倡議 2013-2019：守勢新古典現實主義的「過度擴張」觀點  
*International and Public Affairs*

埃塞俄比亞			復興大壩			\$5,000,000,000	2013	2018
埃塞俄比亞					商業銀行新總部大樓 1	\$270,000,000	2015	2018
肯亞		蒙內鐵路				\$3,804,000,000	2014	2017
肯亞			加里薩光電廠			\$13,570,000	2015	2019
津巴布韋			加里巴南岸水電站			\$355,000,000	2013	2017
烏干達			卡魯瑪水電站			\$1,700,000,000	2013	2018
馬來西亞			巴林基安 (2×300MW) 燃煤電站工程			\$425,683,318	2014	2018
柬埔寨			桑河二級水電站			\$818,452,289	2013	2018
越南		高嶺橋				\$400,000,000	2014	2018
越南			永新燃煤電廠			\$10,000,000,000	2015	2018
老撾			巴俄—帕烏東輸變電站			\$169,000,000	2014	2018
老撾			南澗水電站			\$250,000,000	2013	2018
汶萊		淡布隆跨海大橋				\$1,181,423,025	2015	2019
印度尼西亞	青山工業園區					\$4,000,000,000	2013	
印度尼西亞	中國·印度尼西亞聚龍農業產業合作區					\$1,300,000,000	2015	
印度尼西亞	雅萬高鐵					\$6,000,000,000	2015	2020
斯里蘭卡		科倫坡港口城				\$140,000,000	2014	2025
斯里蘭卡			阿塔納水廠			\$230,000,000	2014	2017



斯裡蘭卡					庫魯內格勒供水和污水處理	\$77,350,000	2014	2018
斯裡蘭卡		南部高速公路延長線第二標段				\$430,000,000	2013	2016
斯裡蘭卡		南部高速公路延長線第四標段				\$412,000,000	2015	2018
科威特				阿祖爾煉油廠		\$13,900,000,000	2015	2019
總額						\$70,515,273,586	百分比	56.17%
上述兩者之外	俄羅斯	龍躍林業經貿合作區				\$1,300,000,000	2013	
	俄羅斯			華電捷寧斯卡婭燃氣蒸汽聯合循環供熱電站		\$570,000,000	2013	2017
	俄羅斯			業馬爾液化天然氣廠		\$26,900,000,000	2013	2018
	俄羅斯			阿穆爾天然氣加工廠		\$3,992,942,665	2015	2021
	象牙海岸			蘇佈雷水電站		\$570,000,000	2013	2017
	贊比亞			凱富峽水電站		\$1,556,000,000	2015	2020
	安哥拉			卡古路·卡巴薩水電站		\$4,532,000,000	2015	2021
	波黑			尤樂高水電站		\$55,000,000	2013	2015
	波黑			圖茲拉 7 號機組 45 萬千瓦燃煤電站		\$909,444,108	2014	2017
	波黑			斯坦納瑞 30 萬千瓦燃煤電站		\$642,000,000	2013	2015
	白俄羅斯			維捷布斯克水電站		\$200,000,000	2014	2017
白俄羅斯			波斯塔維變電站		\$1,000,000,000	2014	2017	





98帶路倡議 2013-2019：守勢新古典現實主義的「過度擴張」觀點  
*International and Public Affairs*

馬耳他			上海電力馬耳他公司 D3 電廠			\$362,400,077	2014	2015
玻利維亞			聖何塞水電站			\$1,040,000,000	2014	2018
玻利維亞					波托西鉀鹽工廠	\$1,200,000,000	2015	2017
委內瑞拉			重油電廠			\$299,000,000	2014	2018
巴西			美麗山電廠 1 期			\$1,900,000,000	2015	2019
阿根廷			基塞水電站			\$4,717,000,000	2014	2022
					總額	\$51,745,786,850	百分比	41.22%

資料來源：作者自行整理自「中國一帶一路網」，<http://www.yidaiyilu.gov.cn>

### 三、2015-2019 年新增項目

2015-2019 年帶路倡議再新增更多投資，其分布如下圖 10 所示。從中可以發現，位於中亞的交通設施投資依然很少，其他各地的交通設施投資也不多，無關通聯的水庫、發電廠、工廠的投資仍是大宗。總計在這段期間新增的投資方案，陸路投資比僅佔 0.75%，環印度洋的海路 30.33%，兩者之外的佔比高達 68.92%（下表 7）。





圖 10：2015-2019 年新增項目 (截至 2019 年 12 月 31 日止)  
資料來源：中國一帶一路網，<https://www.yidaiyilu.gov.cn/>

表 7：一帶一路投資情況表 (2015-2019)

區分	國家	投資項目					投資金額(美元)	開始時間	竣工時間
		經貿合作區	鐵、公路	港口、機場	能源(電力、天然氣、石油、水力)	房地產			
陸上絲綢之路	阿塞拜疆	中阿自由貿易區					\$700,000,000	2017	
	格魯吉亞				格達巴 尼聯合 迴圈天 然氣電 站		\$160,000,000	2016	2020
	哈薩克		阿斯塔納輕軌				\$1,887,000,000	2017	2019



100帶路倡議 2013-2019：守勢新古典現實主義的「過度擴張」觀點  
*International and Public Affairs*

	斯坦									
	烏茲別克斯坦						聚氯乙 烯生產 綜合 建設	\$4,398,000,000	2016	2019
							總額	\$7,145,000,000	百分比	0.75%
海上絲綢之路	土耳其				胡努特 魯燃煤 電廠			\$1,700,000,000	2018	2022
	埃及				超超臨 界燃煤 機組以 及配套 的煤碼 頭 EPC 總承包			\$4,400,000,000	2018	2018
	埃及					新首都 中央商 務區		\$3,000,000,000	2018	2022
	斯里蘭卡			班達拉 奈克國 際機場 擴建				\$400,000,000	2017	2017
	斯里蘭卡					科倫坡 港口綜 合建築 群		\$1,400,000,000	2016	2041
	斯里蘭卡		科倫坡 港口高 架橋					\$300,000,000	2019	2022
	巴基斯坦		白沙瓦 至卡拉 奇高速 公路					\$2,890,000,000	2016	2019
	巴基斯坦		赫韋利 揚塞高 速公路					\$1,315,000,000	2016	2020



巴基斯坦			卡洛特水電站			\$1,740,000,000	2018	2021
巴基斯坦			吉姆普爾風電			\$1,300,000,000	2016	2017
巴基斯坦			迪阿莫-巴沙大壩			\$14,000,000,000	2018	2027
巴基斯坦					德拉加齊汗水泥廠	\$400,000,000	2017	
尼泊爾					紅獅希望水泥廠	\$360,000,000	2017	2019
尼泊爾			博卡拉機場			\$217,000,000	2016	2020
埃塞俄比亞		季馬公路				\$48,065,470	2018	2021
埃塞俄比亞					國家體育場	\$120,000,000	2016	2018
肯亞					中央銀行基金辦公大樓	\$56,364,648	2017	2019
肯亞		內馬鐵路、羅畢內陸集裝箱港				\$5,300,000,000	2017	2022
津巴布韋			萬蓋燃煤電站			\$1,400,000,000	2018	2022



102帶路倡議 2013-2019：守勢新古典現實主義的「過度擴張」觀點  
*International and Public Affairs*

坦桑尼亞		快速公路二期工程					\$160,000,000	2018	2021
馬達加斯加		機場快速路一期					\$143,000,000	2016	2016
東帝汶		蘇艾高速公路					\$298,000,000	2016	2018
馬來西亞		吉隆坡地鐵2號線					\$297,619,014	2016	2021
馬來西亞		東海岸鐵路					\$14,000,000,000	2017	2024
馬來西亞				巴勒水電站			\$746,371,191	2017	2025
緬甸		臨滄-清水河高速公路					\$3,672,146,262	2016	2018
緬甸				緬甸北克欽邦與230千伏骨幹連通工程			\$133,470,000	2017	2020
越南		金邊第三環線公路					\$303,000,000	2019	2022
越南				海陽燃煤電廠			\$186,850,000	2016	2021
越南				公清燃煤發電廠			747000000	2020	2024
老撾		中老鐵路					\$40,000,000,000	2016	2020
老撾				東薩宏水電站			\$100,000,000	2018	2019



汶萊					恒逸石化文萊煉化	\$15,000,000,000	2017	2020
印度尼西亞			印尼爪哇 7 號			\$1,883,000,000	2017	2019
印度尼西亞		素萬那普機場 1 號候機樓				\$407,467,206	2017	2019
菲律賓	蘇碧灣-克拉克鐵路					\$2,000,000,000	2019	2022
菲律賓	棉蘭老島鐵路					\$567,362,299	2018	2022
菲律賓			卡瓦利大壩			\$235,000,000	2019	2023
菲律賓					河鋼菲律賓鋼鐵	\$4,400,000,000	2018	2033
孟加拉國	帕德瑪大橋連接線項目					\$4,670,000,000	2018	2021
孟加拉國	達卡城市快速系統					\$20,000,000	2017	2019
孟加拉國	達卡機場高架快速路					\$1,062,000,000	2017	2021
孟加拉國	達卡城市軌道					\$200,000,000	2017	2024
孟加拉國	喬伊代爾舒堡至伊爾迪復線鐵路					\$123,000,000	2018	2022





104 帶路倡議 2013-2019：守勢新古典現實主義的「過度擴張」觀點  
*International and Public Affairs*

孟加拉國				帕亞拉 燃煤電 站			\$2,500,000,000	2016	2019	
孟加拉國				超超臨 界燃煤 電站			\$1,560,000,000	2016	2019	
孟加拉國		卡納普 裡河底 隧道					\$700,000,000	2016	2020	
孟加拉國		帕德瑪 大橋					\$3,130,000,000	2016	2020	
馬爾地夫			維拉納 國際機 場				\$439,810,000	2016	2019	
阿聯酋			阿布達 比哈里 二期集 裝箱碼 頭				\$300,000,000	2016	2018	
阿聯酋					烏姆蓋 萬 150MIG 海水淡 化廠		\$625,000,000	2019	2022	
科威特				南穆特 拉新城 基礎設 施建設			\$16,970,000,000	2017	2022	
科威特				絲綢城			\$132,000,000,000	2017	2035	
科威特				新煉廠			\$519,000,000	2016	2019	
							總額	\$290,445,526,090	百分比	30.33%
陸上、海	俄羅斯	希達拉 河三 橋					\$57,180,000	2017	2022	



蒙古		烏蘭巴托雅爾瑪格立交橋				\$30,260,000	2017	2018
蒙古			風電廠			\$389,016,100	2019	2020
蒙古			烏蘭巴托至曼德勒戈壁330千伏輸變電項目			\$119,000,000	2017	2019
安哥拉			魯安達省電氣化及入戶連接			\$675,000,000	2016	2019
安哥拉			拉奎托機場			\$45,000,000	2017	2019
安哥拉		卡奇溫戈-希尼亞馬公路				\$27,000,000	2016	2019
剛果			英加水電站3期			\$14,000,000,000	2016	2021
阿曼			阿曼電廠			\$1,000,000,000	2019	2019
阿曼			杜庫姆煉油廠			\$80,580,000	2019	2021
沙烏地阿拉伯			智能電表			\$1,100,000,000	2020	2021
塞內加爾		方久尼大橋				\$71,040,000	2018	2021
迦納			特馬新箱碼頭			\$476,000,000	2016	2021
多哥			洛美納埃馬國際機			\$680,000,000	2016	2019



106帶路倡議 2013-2019：守勢新古典現實主義的「過度擴張」觀點  
*International and Public Affairs*

			場跑道 滑行道 及指廊 擴建						
波蘭				波羅的 海風電 場			\$613,496,738	2019	
塞爾維亞						河鋼集 團斯梅 代雷沃 鋼廠	\$52,228,418	2016	2016
塞爾維亞		E763 高 速公路 奧佈雷 諾瓦茨- 利格段					\$1,070,000,000	2017	2019
塞爾維亞		E763 高 速公路 普雷利 納-波熱 加段					\$486,044,951	2019	2022
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 場			\$202,717,543	2018	2020
波黑		泛歐 5C 走廊高 速公路 黑查普 利納段					\$3,780,349,620	2019	
黑山				莫祖拉 風電站			\$98,666,972	2017	2019
匈牙利						千禧醫 療中心	\$3,000,000		2019
烏克蘭				太陽能 光伏電 站			\$233,301,576	2018	2019



巴布亞紐幾內亞				拉姆二期水電廠			\$870,000,000	2017	2022
玻利維亞		帕拉佩蒂公路					\$4,000,000,000	2018	2020
玻利維亞		魯雷納瓦克公路					\$579,000,000	2016	2020
巴西				美麗山電廠2期			\$2,558,538,932	2017	2019
巴西				特裏斯皮爾斯輸電特許權二期			\$660,000,000	2016	2019
巴西		巴西薩爾瓦多-伊塔帕裡卡跨海大橋					\$2,200,000,000	2019	
巴西				聖西芒水電站			\$2,250,000,000	2017	2017
巴拿馬		巴拿馬運河第四大橋					\$1,420,000,000	2018	2023
巴拿馬					運河管理局新廠房和行政辦公樓		\$17,880,000	2017	2019
澳大利亞				牧牛山風電			\$619,545,978,139	2018	2019
						總額	\$659,900,904,098	百分比	68.92%

資料來源：作者自行整理自「中國一帶一路網」，<http://www.yidaiyilu.gov.cn/>



## 伍、結語

本文採用守勢新古典現實主義的「過度擴張」觀點，來解析中國大陸的「帶路倡議」。一方面，帶路倡議聲稱要協助發展中國家擺脫窮困、走向富裕，但中國大陸自身仍有廣大的西部內陸地區，發展程度大幅落後於東南沿海富裕地區，而且整體經濟發展程度與所得水準也仍未達世界先進地位；帶路倡議首重基礎建設，但中國大陸本身的基礎建設仍然不足，無論交通、電力、供水等各項目，都還是遠遠落後美國這樣也是廣土眾民的先進國家。二方面，雖說帶路倡議聲稱透過對外投資達成通聯，不僅消化過剩資金與產能，也帶動中國大陸的經濟成長，但最有待加強的西部內陸地區，其實需要途經中亞的陸上絲路來與歐洲聯繫，並帶動中亞發展進一步開拓中國大陸向西的出口，以扭轉其地理上的不利，然而帶路倡議的投資卻是在環繞印度洋的海上絲路沿線較多，甚至還擴及西非、南美、歐洲，如此有利的還是已經富裕的東南沿海地區。綜合中國大陸內部發展狀況，與帶路倡議投資類別的空間分布，從這兩個標準確實能說明帶路倡議的「過度擴張」現象。

儘管如此，但在最後值得提醒的是，正如同本文所採取的「過度擴張」是來自守勢新古典現實主義的概念，而此一理論取向也是早在帶路倡議出現之前就已經存在多年。如同歷史上許多的案例，不只德國、日本，還包括美國、蘇聯，興起中的強權其實很容易走向「過度擴張」，並不是中共才有的特殊現象。何以至此呢？在守勢新古典現實主義的觀點中，這被認為是來自內政的不良，也就是強權內部偏好擴張的利益團體，彼此勾結綁架了強權的對外政策，而強權內部的政治結構，則影響了這種勾結發生的可能性。<sup>73</sup>於此，作為共產體制的中國大陸，其內部的政治結構本來是較為單一的，是否因為多年來的改革開放政策，而產生了許多這樣的利益團體？若然，渠等究竟又是如何進行勾結，遂導致「過度擴張」？是否是

---

<sup>73</sup> Jack Snyder 著，前引書，頁 16-17。



中共自中央乃至地方政府的各級官員，揣摩上意，求績效、求表現，並且把自己背後的派系與裙帶利益夾藏在「帶路倡議」的投資方案中？限於篇幅，本文只能引用守勢新古典現實主義中的「過度擴張」概念，至於導致此現象的各種內政不良問題則已非本文所能處理，尚有待後續的研究持續探索。

## 參考文獻

### 中文

- 「2016 年世界各地人均用電量冰島最高中國不入十大」，**Yahoo 新聞**，2018 年 10 月 25 日，  
<https://tw.news.yahoo.com/2016%E5%B9%B4%E4%B8%96%E7%95%8C%E5%90%84%E5%9C%B0%E4%BA%BA%E5%9D%87%E7%94%A8%E9%9B%BB%E9%87%8F-%E5%86%B0%E5%B3%B6%E6%9C%80%E9%AB%98%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E4%B8%8D%E5%85%A5%E5%8D%81%E5%A4%A7-2061484524519478.html>。
- 「2019 中國統計年鑑 9-14 分地區電力消費量」，**中華人民共和國國家統計局**，<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2019/indexch.htm>。
- 「十九大開幕習近平發表工作報告」，**香港經濟日報**，2017 年 10 月 18 日，  
<https://china.hket.com/article/1927215/%E5%8D%81%E4%B9%9D%E5%A4%A7%E9%96%8B%E5%B9%95%20%E7%BF%92%E8%BF%91%E5%B9%B3%E7%99%BC%E8%A1%A8%E5%B7%A5%E4%BD%9C%E5%A0%B1%E5%91%8A%EF%BC%88%E5%85%A8%E6%96%87%EF%BC%89>。
- 「中國一帶一路計畫遇到大麻煩！專家：習慣威權管理，容易激起反彈」，**商周·COM**，2018 年 07 月 19 日，





- <https://www.businessweekly.com.tw/international/blog/23259>。
- 「中國水資源分布及總量變動勢分析」，每日頭條，2018年09月27日，<https://kknews.cc/zh-w/news/p2grmbp.html>。
- 「『中國交通運輸發展』白皮書（全文）」，新華社，2016年12月29日，[http://www.xinhuanet.com/politics/2016-12/29/c\\_1120210887.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2016-12/29/c_1120210887.htm)。
- 「中國各城市政設施資源現狀：道路、橋梁、排水、照明綜合大排名」，企創網，2019年05月16日，<http://dy.163.com/v2/article/detail/EFA64HI105199OSB.html>。
- 「失速建設：中國『高效率』背後的警訊」，轉角國際，2016年12月15日，[https://global.udn.com/global\\_vision/story/8663/2171384#prettyPhoto](https://global.udn.com/global_vision/story/8663/2171384#prettyPhoto)。
- 「全球面臨九大『涉水』問題」，人民網，2008年03月24日，<http://scitech.people.com.cn/GB/7034302.html>。
- 「李希光：如何理解『一帶一路』？」，鳳凰讀書，2015年12月08日，[http://book.ifeng.com/a/20151208/18220\\_0.shtml](http://book.ifeng.com/a/20151208/18220_0.shtml)。
- 「馬來西亞政府證實撤銷3項總值約30億美元有關中國石油管道局在馬國的石油與天然氣輸送管計畫案」，台灣經貿網，<https://info.taiwantrade.com/biznews/%E9%A6%AC%E4%BE%86%E8%A5%BF%E4%BA%9E%E6%94%BF%E5%BA%9C%E8%AD%89%E5%AF%A6%E6%92%A4%E9%8A%B73%E9%A0%85%E7%B8%BD%E5%80%BC%E7%B4%8430%E5%84%84%E7%BE%8E%E5%85%83%E6%9C%89%E9%97%9C%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E7%9F%B3%E6%B2%B9%E7%AE%A1%E9%81%93%E5%B1%80%E5%9C%A8%E9%A6%AC%E5%9C%8B%E7%9A%84%E7%9F%B3%E6%B2%B9%E8%88%87%E5%A4%A9%E7%84%B6%E6%B0%A3%E8%BC%B8%E9%80%81%E7%AE%A1%E8%A8%88%E7%95%AB%E6%A1%88-1631154.html>。
- 「國民經濟核算指標」，中華人民共和國國家統計局，



<http://data.stats.gov.cn/tablequery.htm?code=AD02>。

「國家統計局：2016 年中國城鎮化率達到 57.35%」，**城市化網**，2017 年 01 月 23 日，  
[http://www.ciudsrc.com/new\\_chengshihualv/gedi/2017-01-23/110677.html](http://www.ciudsrc.com/new_chengshihualv/gedi/2017-01-23/110677.html)

「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，**人民網**，2017 年 04 月 25 日，  
<http://ydyl.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0425/c411837-29235511.html>。

「習近平印尼國會演講(全文)」，**中國評論通訊社**，2013 年 10 月 03 日，  
<http://hk.crntt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=92&kindid=0&docid=102776603>。

「習近平在『一帶一路』國際合作高峰論壇開幕式上的演講」，**人民網**，2017 年 5 月 14 日，  
<http://cpc.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0514/c64094-29273979.html>。

「習近平哈薩克斯坦大學演講(全文)」，**央視網**，2013 年 09 月 07 日，  
<http://news.cntv.cn/2013/09/07/ARTI1378531506771407.shtml>。

「想要富，先修路」，**共產黨員網**，2018 年 09 月 03 日，  
<http://tougao.12371.cn/gaojian.php?tid=1622564>。

于鐵軍譯，Jack Snyder 著，**帝國的迷思** (Myth of Empire: Domestic Politics and International Ambition) (北京：北京出版社，2007 年)。

**中華人民共和國國家統計局**，  
<http://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=C01&zb=A0B06&sj=2018>。

毛文峰，**城市蔓延對環境污染的影響研究-來自我國 279 個地級市的經驗證據** (天津市：南開大學經濟與社會發展研究院碩士學位論文，2017 年)。

王學義、曾永明、周炎炎、王晟哲，**區域人口學研究** (四川省：西南財經大學出版社，2016)。



王關義，「中國區域經濟發展中的失衡與協調」，**中國區域發展網**，2017年09月20日，  
<http://www.cre.org.cn/zl/zhaunzhulianzai/11708.html>。

付偉偉，**中國 21 世紀海上絲綢之路倡議研究**（北京：北京外國語大學國際關係學系碩士論文，2016年）。

刑光遠、汪應洛，「一帶一路教科文先行的戰略思考與資金保障」，**西安交通大學學報（社會科學版）**（西安省），第36卷第1期（2016年01月），頁1-7。

朱瑞雪，「絲綢之路經濟帶」背景下中國與中亞國家區域經貿合作研究（遼寧省：東北財經大學理論經濟學系博士論文，2015年）。

江彥賢，「美國說、法國說、中國說，吉布地怎麼說？一帶一路的在地評價」，**遠景基金會季刊**，第20卷4期，2019年10月，頁53-105。

宋姍姍、姚傑、陳廣、周新宇、馬豔，「美國特大型污水處理廠處理規模和運行維護案例分析—底特律污水處理廠和斯蒂克尼污水處理廠」，**淨水技術**，2018年第06期，頁8-15。

杜德斌、馬亞華，「一帶一路：中華民族復興的地緣大戰略」，**地理研究**（北京市），第34卷第6期（2015年），頁1005-1014。

林廷輝，「中國帶路倡議形成的債務霸權之路」，**臺灣研究國際季刊**，第15卷第2期，2019年夏季號，頁103-122。

林毅夫，「中華民族偉大復興和『一帶一路』倡議」，**上海對外經貿大學學報**（上海市），第25卷第6期（2018年11月），頁9。

南生今世說，「2018年中國的總發電量、總用電量，工用電量、人均用電量對比」，**每日頭條**，2019年01月29日，  
<https://kknews.cc/zh-tw/finance/rj4ek5n.html>。

姚桂梅，「『一帶一路』建設下的中非產能合作」，**中國共產黨新聞網**，2017年07月18日，  
<http://cpc.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0718/c191095-29412141.html>。

胡鞍鋼，**地區與發展：西部開發新戰略**（北京：中國計劃出版社，2001年）。



- 孫紹勇、王文餘，「一帶一路戰略：超越傳統地緣政治的中國邏輯」，**青海社會科學**（青海省），第 1 期（2017 年），頁 22-27。
- 秦亞青、魏玲，「新型全球治理觀與一帶一路合作實踐」，**外交評論**（北京市），第 2 期（2018 年 1 月），頁 1-14。
- 袁勃，「中央經濟工作會議在北京舉行」，**人民網**，2014 年 12 月 12 日，<http://politics.people.com.cn/n/2014/1212/c1024-26193058.html>。
- 國家發展委員會，「**國家發展前瞻規劃**」委託研究案（第二期，106 年）中國大陸推動「一帶一路」對我國經貿影響與因應（107）**002.0102**）（臺北：財團法人中華經濟研究院，107 年）。
- 常雪梅、程宏毅，「習近平講故事：絲路精神是人類文明的寶貴遺產」，**人民網**，2018 年 02 月 22 日，<http://cpc.people.com.cn/BIG5/n1/2018/0222/c64094-29827605.html>。
- 張燕玲，「一帶一路、五通目標的實理策略」，**中國共產黨新聞網**，2017 年 08 月 18 日，<http://theory.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0818/c83859-29478887.html>。
- 陳牧民、陳宛郁，**圖解國際關係**（臺北市：五南，2014 年），頁 12-18。
- 曾昭明，「帝國是如何失敗的？—習近平與『中華型帝國過度擴張』」，**想想論壇**，2016 年 04 月 26 日，<https://www.thinkingtaiwan.com/content/5413>。
- 楊仕樂，「台商的避凶趨吉之道：從過度擴張的一帶一路兼論新南向的再翻轉」，發表於「一帶一路對台商的機會與挑戰-兼論新南向政策的評估座談會」（嘉義：南華大學國際事務與企業學系，2019 年 05 月 30 日）。
- 楊仕樂，「攻勢崇拜一九一四與二〇一四：守勢新古典現實主義與美國對外行為」，**國際與公共事務**，第 1 期，2015 年 7 月，頁 1-18。
- 漳河堤上漳河橋，「我國水資源分布情況圖解，人均佔有率不及世



界人均」，每日頭條，2019年03月15日，<https://kknews.cc/zh-tw/news/83n9p6e.html>。

劉子彥，「一帶一路延伸至北極和拉美外媒：真正成為全球方案」，參政消息，2018年01月30日，<http://www.cankaoxiaoxi.com/china/20180130/2253822.shtml>。

劉惠卿，「140億美金馬來西亞東海岸鐵路開發」，TVBS-NEWS，2018年05月28日，<https://news.tvbs.com.tw/focus/928026>。

鄭端耀，「國際關係新古典現實主義理論」，問題與研究，第44卷第1期，2005年1、2月，頁115-140。

聯合國科教文組織著，中國水資源戰略研究會編譯，聯合國世界水資源報告 2017-廢水：待開發的資源（The United Nations World Water Development Report, 2017: Waste water: the untapped resource）（北京：中國水利水電出版社，2018）。

聯合國聯合開發計劃署，人類發展指數與指標：2018年統計更新，紐約，2018年。

鍾實，「一帶一路需要文化共鳴」，經濟，第16期（2017年），頁20-21。

雖養狗名為喵，「你不知道的事：你的節約，並不能成為他的用水」，每日頭條，2017年11月23日，<https://kknews.cc/news/2v192o9.html>。

嚴玉潔，「英國新研究：空氣污染一年內曾導致三萬多名美國人死亡」，中國日報網，2019年07月25日，<https://world.chinadaily.com.cn/a/201907/25/WS5d3920d0a3106bab40a026b6.html>。

## 英文

Bates Gill, Chin-hao Huang, “Assessing China’s Growing Influence in Africa,” *China Security*, Vol. 3, No. 3 (Summer 2007), pp. 3-21.

Bureau

of

Economic



Analysis, <https://apps.bea.gov/iTable/iTable.cfm?reqid=99&step=1#reqid=99&step=1&isuri=1>.

Cecilia Joy-Pérez, Derek Scissors, “Be Wary of Spending on the Belt and Road,” *American Enterprise Institute* ( November 2018 ) , pp. 1-6.

Daniel Kliman, Abigail Grace, “Power Play Addressing China's Belt and Road Strategy,” *Center for A New American Security*, September 20 2018, <https://www.cnas.org/publications/reports/power-play>.

Daniel Kliman, Rush Doshi, Kristine Lee, Zack Cooper, “Grading China's Belt and Road,” *Center for a New American Security*, April 08 2019, <https://www.cnas.org/publications/reports/beltandroad#fn1>.

Gideon Rose, “Neoclassical Realism and Theories of Foreign Policy,” *World Politics*, Vol. 51, No. 1 ( October 1998 ) , pp. 144-172.

Jeffrey W. Taliaferro, “ Security Seeking under Anarchy, ” *International Security*, Vol. 25, No. 3, ( Winter 2000 ) , pp. 128-161.

John Hurley, Scott Morris, Gailyn Portelance, “Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective,” *CGD Policy Paper* ( March 2018 ) , pp. 6-11 °

Jonathan E. Hillman, “China's Belt and Road Is Full Of Holes,” *Center for Strategic and International Studies*, September 04 2018, <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-full>.

Matthew P. Goodman, “Predatory economics and the china challenge,” *Center for Strategic and International Studies*, Vol. 11, No. 6 ( November 2017 ) , pp. 1-2.

Robert A Rohde, Richard A. Muller, “Air Pollution in China: Mapping of Concentrations and Sources,” *Berkeleyearth*, Aug 2015, <http://berkeleyearth.org/air-pollution-overview/>.



Sarah Chan, “The Belt and Road Initiative: Implications for China and East Asian Economies,” *The Copenhagen Journal of Asian Studies*, Vol. 35, No. 2 (2017), pp. 52-78.

VeyselTekdal, “China's Belt and Road Initiative: at the Cross Roads of Challenges and Ambitions,” *The Pacific Review*, Vol. 31, No. 3 (October 2017), pp. 373-390.

Xiaoyu Pu, “One Belt, One Road: Visions and Challenges of China's Geoeconomic Strategy,” *Mainland China Studies*, Vol. 59, No. 3 (September 2016), pp. 111-126.





# **Belt Road Initiative 2013-2019: An “Over Expansion” Perspective from Defensive Neoclassical Realism**

---

Mr. Ping-Yuan LU

Master,

Institute of Strategic Studies, National University of Defense

Prof. Shih-Yuen YANG

Professor,

Institute of Strategic Studies, National University of Defense

## **Abstract**

The so-called “Belt Road Initiative (BRI)” based on the ancient Silk Road metaphor has become the overall policy of PRC’s international activity. PRC vigorously promotes the success of BRI and expands its geographic scope beyond the historical Silk Road to West Africa, Latin America, and even the Arctic. However, many BRI projects now face problems and are even cancelled. Is BRI a reasonable strategy for PRC or a fatal mistake? This article attempts to analyze BRI through a defensive neoclassical realist perspective and assert that, with precise indicators for measuring the degree of expansion, BRI is exactly the phenomenon of “over expansion” described in this academic approach.

**Keywords:** Land Silk Road, Maritime Silk Road, Over Expansion, Neoclassical Realist

