

「一帶一路」與中國大陸區域經濟發展： 策略與挑戰

China's "Belt and Road Initiative" and Regional Economic Development:
Strategies and Challenges

黃健群 (Huang, Chien-Chun)

國立政治大學東亞研究所博士

文化大學國際貿易系兼任助理教授

摘要

2013 年 9、10 月，中國大陸（以下簡稱大陸）領導人習近平出訪哈薩克、印尼時，分別提出「絲綢之路經濟帶」（簡稱「一帶」），「21 世紀海上絲綢之路」（簡稱「一路」）倡議。中共 18 屆 3 中全會後，「一帶一路」上升為國家發展戰略。

這個啟動史上最大規模基礎建設的「一帶一路」，一方面是為了突破美國的戰略圍堵，掌握國際話語權；同時展現出大陸試圖引領非西方國家、重新制定全球化規則的企圖心；另一方面，則是為了擴大對外開放、創造新的經濟增長模式，推動大陸區域經濟的再平衡與發展。

大陸以「政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通」作為「一帶一路」的策略，但不可諱言，儘管大陸一再強調「一帶一路」的互惠互利原則，但隨著大陸經濟／軍事力量的崛起，規劃宏大的「一帶一路」，很難不引起世界各強權的疑慮；與此同時，「一帶一路」由上到下、運動式的經濟產業政策，是否違背自由市場經濟，造成過度投資以致引發更大的財政危機。這些都是這個橫跨多國、複雜的系統性工程，在推動過程所必須面對的嚴峻挑戰。

然而，隨著習近平權力的更加集中，作為其實現「中國夢」重要倡議的「一帶一路」，勢必肩負著「只許成功不許失敗」的壓力。因此，在可預見的未來，大陸將投注更多資源推動「一帶一路」。其後續如何，仍有待進一步觀察。此外，要如何因應大陸推動「一帶一路」過程中所建構的國際影響力，是臺灣各界必須思考的課題。

關鍵詞：「一帶一路」、中國夢、產業轉型升級、中國大陸區域經濟發展

壹、前言

2013年大陸領導人習近平提出「一帶一路」，其由原來的「倡議」，逐步發展成為大陸經濟發展的核心戰略。「一帶一路」推動迄今近五年，其發展過程不但受全球高度關注，其影響及成效亦不斷受各界檢視。事實上，隨著2018大陸兩會後習近平權力的更加集中，作為其實現「中國夢」重要倡議的「一帶一路」，大陸勢必將挹注更多資源，以確保「一帶一路」的成功；但亦可預期，隨著大陸經濟／軍事力量的崛起，這個橫跨多國、複雜的系統性工程，將充滿許多阻力。

對於「一帶一路」，各界有不同的解讀：有論者認為這是新版的「馬歇爾計畫」(The Marshall Plan)、大陸第二次的改革開放、亦或是大陸版的全球化。但無論如何，「一帶一路」展現出大陸重新制定全球化規則的企圖心，也意謂大陸將逐漸擴大其國際影響力。「一帶一路」影響層面相當大，因此，本文旨在討論「一帶一路」對大陸內部經濟、特別是區域發展的影響。本文首先分析「一帶一路」的戰略目標及策略；再者，分析「一帶一路」對大陸區域經濟的影響；最後，討論大陸推動「一帶一路」過程可能遭遇的挑戰。¹

¹ 本文初稿發表於2018年3月17日「習近平時代的中國：發展、機遇與挑戰」國際研討會。感謝論文評論人中華國際投融資促進會葉美麗理事長的評論與指正。

貳、「一帶一路」與「中國夢」

2012 年底，習近平接任中共中央總書記，成為中共第五代領導人。臺灣學者杜鈴玉認為，為了緩和大陸內部因為經濟崛起後所產生的內部矛盾與壓力，同時，反映大陸過近年來積極參與國際事務越來越強的自信心，以及試圖取代大陸民眾長期追逐的「美國夢」及為了鞏固權力，² 習近平以中產階級為訴求，提出以「實現國家富強、民族振興、人民幸福」為目的、並「實現中華民族偉大復興」的「中國夢」，³ 作為執政的核心論述。這個帶有強烈的民族主義色彩的「中國夢」，目的是希望扭轉十九世紀以來積弱不振的大陸形象，其方法則是透過「有中國特色」的發展方式，建構一個以東方／大陸為中心、或至少不只是以西方／美國為中心的世界體系。

「中國夢」強調國際間的「合作、發展、和平、共贏」。⁴ 因此，如何建構更廣泛的國際區域合作，即成為實踐「中國夢」的重要課題。在這樣的背景下，習近平於 2013 年出訪時，提出「一帶一路」倡議。值得注意的是，在哈薩克提出的「絲綢之路經濟帶」（「一帶」）時，習近平特別強調「大陸決心與中亞國家共同追夢」；⁵ 在印尼國會演講提出的「21 世紀海上絲綢之路」（「一路」），則強調「中國人民正致力於實現中華民族偉大復興的中國夢」，而「中」印兩國要合作實現各自的夢想。⁶

在「中國夢」的主旋律下，大陸逐步強化「一帶一路」論述，並隨著具體政策的提出，使得「一帶一路」上升成為國家發展核心戰略。

2013 年 11 月，中共 18 屆 3 中全會通過《中共中央關於全面深化改

² 杜鈴玉，「習近平『中國夢』之探討」，展望與探索（臺北），第 13 卷第 3 期（2015 年 3 月），頁 49-57。

³ 孫浩，「中國夢掛鉤中產社會發展」（2013 年 3 月 18 日），2018 年 3 月 15 日下載，《北京新浪網》，<http://news.sina.com.tw/article/20130318/9181594.html>。

⁴ 「習近平：中國夢是和平、發展、合作、共贏的夢」（2014 年 9 月 2 日），2018 年 3 月 5 日下載，《中國共產黨新聞網》，<http://theory.people.com.cn/n/2014/0902/c40531-25587270.html>。

⁵ 「習近平主席在納扎爾巴耶夫大學的演講」（2013 年 9 月 8 日），2018 年 3 月 12 日下載，《人民網》，<http://politics.people.com.cn/BIG5/n/2013/0908/c1024-22845281.html>。

⁶ 「習近平主席在印度尼西亞國會的演講」（2013 年 10 月 3 日），2018 年 3 月 12 日下載，《人民網》，<http://world.people.com.cn/n1/2017/0308/c411452-29132303.html>。

革若干重大問題的決定》，在「構建開放型經濟新體制」一節，強調「加快同周邊國家和區域基礎設施互聯互通建設，推進絲綢之路經濟帶、海上絲綢之路，形成全方位開放格局」；⁷ 同年 12 月，中共中央工作經濟會議強調「一帶一路」要加強基礎設施、海上通道互聯互通，並作為對外開放的重要方向。2014 年大陸國務院政府工作報告中，強調「一帶一路」要「加快基礎設施互聯互通，拓展國際經濟技術合作新空間」；同年 12 月底，中共中央經濟工作會議強調要將「一帶一路」建設與區域開發開放結合起來。自此，「一帶一路」、「京津冀協同發展」和「長江經濟帶建設」，成為大陸經濟發展三大戰略；而「一帶一路」也由最初的國際經濟合作倡議，上升為國家經濟發展戰略。⁸ 而這連接歐亞非大陸、超過 60 個國家，涵蓋人口達 44 億的所謂的「一帶一路」，即成為大陸推動國際經濟合作的重要倡議，也成為習近平實踐「中國夢」的關鍵。

參、「一帶一路」的國際／國內戰略分析

大陸為何要提出「一帶一路」？從國際戰略來看，最終目的，是為了要建構一個以亞洲／大陸為核心的經貿全球化體系，以掌握國際經貿話語權；從國內戰略分析，則是希望以產業升級轉型作為槓桿，趨動大陸區域發展的再平衡與翻轉。而其總體目標，則是為了實踐所謂的「中國夢」。

一、國際戰略：突破美國圍堵並掌握國際話語權

「一帶一路」的首要國際戰略，是為了突破美國的戰略圍堵。誠如新加坡學者鄭永年強調，「一帶一路」倡議是大陸針對美國「重返亞洲」的「再平衡」戰略，而這樣的「再平衡」，會將大陸和東協關係的重點再從安全方面拉回到經濟貿易上。也就是說，「一帶一路」在推動經濟發展的同時，也必然會帶來區域的地緣政治的變遷。不過，由經貿發展促動的地

⁷ 「中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定」（2013 年 11 月 15 日），2018 年 3 月 12 日下載，《中國共產黨新聞網》，<http://cpc.people.com.cn/n/2013/1115/c64094-23559163-7.html>。

⁸ 「一帶一路戰略的提出和形成」，2018 年 3 月 16 日下載，《中華人民共和國商務部網站》，<http://history.mofcom.gov.cn/?special=2ydyzlzldtc>。

緣政治變化，可望避免西方從前通過軍事手段而實現的地緣政治變遷。⁹

但 2008 年美國引發全球金融風暴以來，作為世界第二大經濟體的大陸，逐漸由「韜光養晦」轉向「有所作為」，採取更積極態度因應新的國際情勢。其最主要是因應自歐巴馬執政以來，美國政府的意圖主導亞太政經事務、圍堵大陸發展空間的亞洲「再平衡」戰略。¹⁰ 基於此，大陸推動「一帶一路」，特別是「21 世紀海上絲綢之路」，主要是拉攏東南亞與南亞地區國家，實現對美的「戰略突圍」；而「絲綢之路經濟帶」，最初目的是為了反制 2011 年美國在中東和中亞推動的「新絲綢之路」(New Silk Road) 戰略，除了預防該區域政治權力的更迭和動亂風險，並抵禦所謂暴力恐怖勢力、民族分裂勢力和宗教極端勢力等三股勢力東侵。與此同時，大陸也可因應阿拉伯世界動盪局勢，轉移中歐貿易路線。¹¹ 當然，這同時也是因應美國主導的「跨太平洋戰略經濟夥伴關係協議」(The Trans-Pacific Partnership, TPP) 的圍堵，由「面向海洋」轉往「面向陸地」，強化與中亞、西亞，以及歐洲的聯繫，以抗衡美國重返亞洲戰略。

儘管大陸學者薛力認為，冷戰後美國對大陸戰略並非遏制與圍堵，而是接觸 (engagement) 與防範。美國實行接觸戰略，目標就是使大陸成為一個負責任的、認真參與國際事務、且能按照國際標準辦事的國家；換言之，此一戰略的終極目標是「西化」大陸。但薛力也認為，美國無法提供足夠的資金、技術、產品、人員給「一帶一路」涉及的國家／地區，又不希望喪失在亞太地區的領導地位與利益，在此前提下，建構以美國為主的新型大國關係的「一帶一路」戰略，應和美國重返亞洲戰略

⁹ 鄭永年指出，中美戰略之間的差異在於，美國是軍事為主，經濟為輔；而中國大陸則是經濟為主，軍事為輔。美國軍事為主是因為經濟相對衰落，而軍事仍然強大。中國大陸經濟為主，軍事為輔是因為中國大陸歷史上總是商貿大國，而沒有軍事擴張主義的文化基因，其軍事發展僅僅維持在有效國防水準。鄭永年，「『一帶一路』與經濟和安全的『再平衡』」（2016 年 12 月 29 日），2018 年 3 月 10 日下載，《聯合早報》，<http://beltandroad.zaobao.com/beltandroad/analysis/story20161220-704183>。

¹⁰ 例如推行「巧實力」外交，強化「美日安保」，拉攏日、韓、菲、澳等國構築「三條島鏈」，介入東海、南海主權爭議問題，駐軍澳大利亞，重返菲律賓等。請見鮑志成，「習近平『一帶一路』戰略構想背後的深意」（2016 年 3 月 31 日），2018 年 3 月 10 日下載，《人民論壇網》，<http://study.ccln.gov.cn/fenke/zhengzhixue/zzzgwj/291733.shtml>。

¹¹ 梅新育，「新絲綢之路的深意」（2013 年 12 月 20 日），2018 年 3 月 9 日下載，《中華人民共和國國史網》，http://www.hprc.org.cn/leidaxinxi/zz/201312/t20131220_259011.html。

存在合作空間。¹²

但事實上，大陸也希望透過「一帶一路」戰略，一方面以「多邊關係」架構攏絡對大陸較友好的鄰國；另一方面藉由「雙邊關係」拉攏、削弱「與美國較友好」的其他國家，以維持和美國的競合關係。進一步來說，即是統合大陸與沿線國家既有的雙邊和多邊機制，建構發展與沿線各國的「命運共同體」。換言之，就是透過貿易、投資、金融等交流合作，加強推動與相關國家經濟融合，一方面提升大陸資源配置效率，另一方面，有助於維護和改善外部經濟、政治環境，甚至建立新的區域安全體系，有效緩解大陸周邊地緣政治安全的壓力，在大陸周邊和一定區域內形成安全屏障。¹³

除了突破美國圍堵，「一帶一路」更深層的國際戰略，是掌握國際話語權。大陸全國人大外事委員會副主任委員趙白鴿認為，「一帶一路」是對過去全球化的發展與超越，是一種新型的全球化。¹⁴ 這樣的說法，隱含對於長期以來，以美國為主的西方世界，所主導的全球化的批判。

2001年大陸加入「世界貿易組織」(WTO)，象徵大陸的改革開放與國際接軌。換言之，大陸意識到其發展與國際戰略，仍需依托在既有的國際組織制度和規範下。然而，隨著1970年以來美國主導的全球化，產生包括區域戰爭、宗教衝突、經貿紛爭、環境惡化等問題，甚至2008年美國次貸危機還引發了全球金融風暴。這些負面效應使得大陸認為，應提出新的論述與戰略面向國際體系，以重構建國際新秩序、改善和重建國際治理；因此，應提出以亞洲國家為主導的區域經濟合作模式。誠如大陸學者林毅夫指出，目前的國際秩序是第二次世界大戰後以美國為首的發達國家設計的，主要服務於發達國家的利益和需求。現在，全球經濟結構發生了變化，如果要大陸承擔更大的義務，就應給予大陸更大的發言權。他強

¹² 薛力，「美國再平衡戰略與中國『一帶一路』」(2016年6月20日)，2018年3月9日下載，《中國社會科學網》，http://www.cssn.cn/zxz/gjzzx_zxz/201606/t20160620_3076796.shtml。

¹³ 周建閩，「『一帶一路』：21世紀中國發展戰略」(2015年9月20日)，2018年3月9日下載，《中評網》，<http://www.CRNTT.com>。

¹⁴ 趙白鴿，「一帶一路引領新型全球化」(2017年5月9日)，2018年3月9日下載，《人民日報》，http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2017-05/09/nw.D110000renmrb_20170509_3-05.htm。

調，作為世界第一大貿易國，大陸應參與國際各種貿易規則的談判。換言之，在承擔更多國際責任的同時，也應該有相應的影響力和發言權。¹⁵

總的來說，大陸推動「一帶一路」的國際戰略，一方面在突破美國圍堵，但更深層的意涵，是希望扭轉冷戰以來由美國獨霸的國際話語權，以及川普 (Donald Trump) 擔任美國總統以來所帶動的「逆全球化」和貿易保護主義；並重塑 21 世紀全球經濟格局和規劃全球化新路線圖，創造新的全球治理模式、開展以亞洲為中心的全球話語系統。¹⁶

二、國內戰略：產業升級轉型與平衡區域發展

2013 年以來，面對全球經濟不景氣和國內經濟結構困境，大陸已進入 GDP 年均增長由高速轉向中速、¹⁷ 產能過剩的「新常態」。從經濟內涵來看，「一帶一路」主要即是回應大陸經濟新常態所面臨的問題，除解決產能過剩問題、確保戰略資源，更重要的是藉此推動產業升級轉型與平衡區域發展。

因應全球金融危機，2008 年大陸推出 4 兆人民幣擴大內需方案，然而，過度投資造成了產能的過剩。雖然大陸「十三五」規劃提出「供給側結構性改革」，強調大陸經濟將由「需求端」轉向「供給端」的分析與改革，並從過去重視擴大需求轉向重視要素供給，以此因應產能過剩。但如何消化過剩產能仍為一大難題。由於過去大陸主要的出口國集中在美、歐、日等已開發國家，但這些市場已趨於成熟，再加上歐美經濟衰退，成長空間也不大。因此，大陸可藉由「一帶一路」的資本輸出開闢新市場，透過在新興市場國家和開發中國家投資基礎設施建設，以消化過剩產能。¹⁸ 除此之外，此外，由於大陸的油氣資源、礦產資源對國外的依存度

¹⁵ 林毅夫，「『一帶一路』大戰略新圖景」，在厲以寧、林毅夫、鄭永年等著，*讀懂一帶一路*（香港：中華書局，2017 年 3 月），頁 5-6。

¹⁶ 相關論述請見中國經濟學家馮並所著，*一帶一路：全球發展的中國邏輯*（臺北：高寶出版，2015 年 12 月）。

¹⁷ 中國總理李克強 2016 年 3 月 5 日在全國人大會議指出，中國 2016 年 GDP 成長目標為 6.5%-7%。這是中國自 1995 年以來，首次設 GDP 成長「區間」，而非單一數字。

¹⁸ 施正屏，「加入『一帶一路』走向世界」（2015 年 3 月 5 日），2018 年 3 月 9 日下載，《中時電子報》，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20150305000865-260109>。

較高，這些資源主要通過沿海海路進入大陸，單一通道風險較高。「一帶一路」可藉由基礎建設的暢通打通陸路，讓戰略資源進入。

促進產業升級轉型，是「一帶一路」重要戰略之一。自「十一五」規劃以來，中共即積極推動產業的升級轉型，其目的主要是希望調整自改革開放以來「唯經濟成長」的傳統發展模式。簡單來說，就是改變純粹「經濟人」思維所造成長期以來大陸日益嚴重的沿海／內陸、城市／鄉村發展及收入差距，以及過度追求經濟成長而造成的資源危機、生態耗竭、環境問題及人的異化與物化。¹⁹ 具體作為，首先，在經濟發展的戰略上，要由「部分先富」轉變為「共同富裕」。過去改革開放強調先讓一部分地區及一部分的人們富裕起來，但這卻造成大陸嚴重的貧富差距。因此，大陸開始強調「共同富裕」的重要性，開始要推動經濟的整體發展；其次，在產業發展模式上，要從「中國製造」轉變為「中國創造」。過去幾十年，外資由於大陸低廉的勞動力與廉價土地成本而來投資，促使大陸淪為全球廉價的生產製造基地，未能創造自有品牌，更沒有發展出高附加價值的創新產業，大陸因而開始思考要如何擺脫「中國製造」(made in China) 的低廉來源國刻板印象，開始強調「中國創造」；第三，將過去「先發後治」的發展性思維轉變為結合環保訴求的「保優汰劣」。過去大陸強調「發展才是硬道理」，然而，大陸高速的經濟發展卻付出了昂貴的生態環境代價。因此，大陸開始重新思考「發展」的意義，不再以經濟效益為唯一目標，開始強調經濟發展過程中的環境；第四，對外資的立場從「招商引資」轉變為「挑商選資」：改革開放以來，大陸確定了以吸引外資作為經濟成長的動能，因而開始推動「招商引資」政策，對於前來大陸投資者抱持著「來者不拒」的態度，廣開投資大門；但隨著大陸經濟力量的強盛，以及產業結構調整的需求，「挑商選資」已成為當前的發展方向。²⁰

基於此，大陸招商策略由「築巢引鳳」轉為「收巢改鳳」。在改革開

¹⁹ 陳德昇、黃健群「大陸臺商轉型升級：政經背景與產官學互動」，在陳德昇主編，大陸臺商轉型升級—策略、案例與前瞻（臺北：印刻文學生活雜誌出版有限公司，2013年9月），頁26-28。

²⁰ 臺灣區電機電子工業同業公會，蛻變躍升謀商機—2008年中國大陸地區投資環境與風險調查（臺北：商周編輯顧問股份有限公司，2008年8月），頁137-138。

放過程中，為了要吸引外資，大陸往往透過強化基礎建設吸引許多外資前來投資，但是隨著城市化的發展、土地資源的緊縮，使得大陸必須思考土地附加價值的運用和土地投資強度，並思考如何對傳統企業進行「騰龍換鳥」，「騰」出空間、發展高端產業。而「一帶一路」戰略，為大陸的產業轉型提供了契機。

具體來說，雖然東部沿海地區經濟較為發達，但相對仍處於國際垂直分工較低端的位置，「一帶一路」開展了產業轉移的發展空間，東部沿海地區可以將一些勞動密集度高、資源消耗型產業向中西部及國際兩個方向轉移，一方面可以帶動落後地區的經濟發展，另一方面可為東部沿海地區的產業升級提供空間。而大陸企業透過對「一帶一路」沿線開發中國家的投資，不但可以持續享有充沛勞動力的人口紅利，亦可以利用廣大的市場腹地，促使產業鏈對外銜接，實現產業的梯度轉移，使得「一帶一路」沿線國家成為大陸產業對外轉移的主要承接地，這樣的布局，有利於沿線發展中國家產業發展和轉型升級，更有利於大陸企業在全球價值鏈分工體系中占據更重要位置。

由此看來，大陸透過「一帶一路」深化產業升級轉型，並以此趨動大陸區域發展的再平衡與翻轉。事實上，占國土面積和人口多數的中西部地區，GDP 總量卻僅占大陸年 GDP 的三分之一，這嚴重限制了大陸內需市場的開發，「一帶一路」戰略的實施，使原本處於經濟發展「邊緣地帶」的新疆、雲南、貴州等地一躍成為「龍頭」，一旦成功將徹底扭轉大陸區域經濟結構。此外，透過「一帶一路」加大對西部地區的開發，將可避免戰時工業製造業過於集中沿海可能造成的風險，有利於拓展戰略縱深和國家安全的強化。²¹

²¹ 中國大陸—中亞—西亞經濟合作走廊將極大的帶動西北地方，特別是新疆自治區的發展；中蒙俄經濟走廊將俄羅斯宣導的歐亞經濟聯盟、蒙古國倡議的草原絲綢之路進行對接，通過「中蒙俄經濟走廊」的建設將三方的基礎設施建設實現互聯互通，帶動內蒙古沿邊地區的發展，對於目前面臨經濟增長乏力的東北三省的再振興尤為重要；中國大陸—中南半島國際經濟合作走廊的建設，將推動整個西南地區的發展，加快昆明國際次區域中心城市的建設。依托大陸橋多元化的運輸通道，近年來新亞歐大陸橋物流運輸相繼成功組織開行「渝新歐」、「漢新歐」、「蓉歐快鐵」、「鄭新歐」、「長安號」等，有效改善了中國大陸中西部，尤其是西部地區參與國際貿易的運輸條件。

總的來說，從國內戰略來看，「一帶一路」主要利用國內／國外兩個市場、兩種資源，拓展發展空間，一方面有助大陸基礎產業和工程承包走出去；另一方面，也有助於帶動大陸鐵路、工程機械等大型設備和技術出口，這不但有助於消化過剩產能，亦可藉由掌握基礎建設掌握戰略資源通道。更重要的是，透過對沿線開發中國家的投資，「一帶一路」能促進產業鏈對外銜接，實現產業的梯度轉移，有利於大陸企業在全球價值鏈分工體系中占據更重要位置，²² 並加速區域平衡發展。

肆、重塑經濟地理的「一帶一路」

一、促成區域經濟板塊一體化

如上節所述，加速區域內的平衡發展，是「一帶一路」重要的國內戰略。更深一層來看，大陸學者胡鞍鋼認為，「一帶一路」本質上就是一場前所未有的經濟地理革命。從大陸區域發展戰略來看，大陸的發展，由沿海地區、然後是西部大開發、東北地區再到中部地區崛起，大陸形成「四大板塊」的區域發展總體戰略。「一帶一路」可促使大陸中東西一體化、南北一體化、重塑大陸經濟地理，更可促成國內國際一體化，進一步重塑世界經濟地理。²³

胡鞍鋼認為，中共 1949 年建政後，透過建立計劃經濟體制，發動了工業化和現代化，形成了東北、沿海沿江、內陸三大板塊的一體化，這是大陸第一次大規模重塑經濟地理；1978 年的改革開放，鄧小平透過沿海發展戰略，引入了市場和開放經濟手段，開放 14 個沿海城市積極引進外部投資，這是大陸第二次重塑經濟地理；而江澤民時期提出的西部大開發，則開始了第三次重塑大陸經濟地理革命。至於「一帶一路」，則是重塑大陸經濟地理的 4.0 版本，其不但會重塑大陸經濟地理，實現全大陸經

²² 高長，「大陸倡議『一帶一路』的政治經濟分析」，*展望與探索*，第 15 卷第 6 期（2017 年 6 月），頁 58-61。

²³ 胡鞍鋼，「經濟地理革命與共贏主義時代」，*改變世界經濟地理的「一帶一路」*（臺北：龍圖騰文化有限公司，2016 年），頁 47-50。

濟一體化和發展大趨同；還將實現歐亞大陸一體化和共同發展；最後，實現全球一體化，促進南北國家發展大趨同。²⁴

事實上，拉動大陸中西部與福建等落後省分／地區的經濟，以平衡東／中西部區域的發展，是大陸區域經濟發展的一貫戰略。從過去的「經濟特區」、到 2014 年成立的「自貿區」，大陸都是以單一區域來創造經濟發展。「一帶一路」打破大陸既有點狀、塊狀的區域發展模式，強調帶狀循環模式。大陸學者王義桅指出，「一帶一路」橫向貫穿大陸東部、中部和西部，縱向連接主要沿海港口城市，並不斷向中亞、東盟延伸，這將改變大陸區域發展版圖。更重要的是，「一帶一路」強調各省之間的互聯互通、產業的承接與流轉，有利於大陸加快經濟轉型升級。因此，這可說是大陸第二次的改革開放。²⁵

王義桅認為，大陸過去實施對外開放採取的是不均衡的開放戰略，因此造成各地區對外貿易及吸引外資發展的不平衡，與東部沿海地區相比，沿邊開放的整體水準不高，對外開放總體呈現「東強西弱、海強邊弱」的局面。「一帶一路」將會調整大陸改革開放以來不平衡的對外開放發展，為大陸帶來產業轉型升級的機遇。²⁶ 大陸學者孫志遠也認為，「一帶一路」國內段覆蓋了大陸中西部的大部分地區，使廣大中西部地區原來的「內陸腹地」變成「開放前沿」，「一帶一路」涉及的 14 個省區有 9 個位於中西部，這些省區市由「內陸」變「前沿」的同時，通過承接東部產業轉移、加強交通物流能力、設立內陸港和海關特殊監管區等措施，不但有利實現東中西部的協調發展，還有助於新型城鎮化目標的實現。²⁷

根據「一帶一路」規劃，「一帶」以新疆為核心區、「一路」以福建為核心區，其輻射和拉動大陸各地區的發展（請見表一）。但大陸學者趙可金認為，無論是福建或東北、西北、西南經濟實力弱小的省區市，由於缺乏發揮引領作用的經濟能力，也缺乏扮演龍頭角色的開放視野、開創能力

²⁴ 胡鞍鋼，「『一帶一路』——一場經濟地理革命」（2015 年 6 月 3 日），2018 年 3 月 23 日下載，
《大公網》，<http://news.takungpao.com/hk/mainland/focus/2015-06/3018643.html>。

²⁵ 王義桅，一帶一路：機遇與挑戰（香港：中華書局，2016 年 12 月），頁 27-28。

²⁶ 王義桅，一帶一路：機遇與挑戰，頁 45-46。

²⁷ 孫志遠，「『一帶一路』戰略構想的三重內涵」，讀懂一帶一路，頁 40-42。

和體制機制，因此這些省市根本無法扮演「一帶一路」的龍頭角色。特別是新疆還面臨了恐怖主義、政治分離主義、宗教極端主義等所謂「三股勢力」的嚴峻挑戰，如何穩定是當前新疆主要課題；而另一方面，若要經濟實力較弱的福建引領珠三角、長三角和京津冀等實力雄厚的經濟圈，無異是「小車拉大車」，很難有大的作為。因此，長三角、珠三角和京津冀這三個被公認為大陸經濟發展的「三大增長極」，應持續扮演連接大陸本土經濟和世界經濟的樞紐和橋樑角色：長三角經濟圈應作為資金融通和設施聯通的主力；珠三角經濟圈作為貿易暢通的主力；京津冀和環渤海則作為政策溝通和民心相通的主力。趙可金強調，「一帶一路」並非中央對中西部地區的反補貼和政策優惠，其成敗主要取決市場拉動力和政府引導力，特別是東部沿海地區引領帶動效應釋放的情況。²⁸ 此外，雖然《願景與行動》指出 18 個大陸各地方開放的省份，²⁹ 但大陸官員指出，「一帶一路」不限於這 18 個省區市，各個省區市都應按照「一帶一路」建設的總體藍圖，根據自身的特點，發揮自己的優勢，去尋找參與的契合點，因此，「不存在誰在路上、誰在帶上，誰不在路上、誰不在帶上的問題」。³⁰

簡言之，從區域發展角度來看，「一帶一路」面向歐亞大陸的戰略，讓大陸中西部由過去經濟相對開放落後地區，一躍成為開放的前沿陣地。特別是作為「絲綢之路經濟帶」的幾個主要省市，不但將成為通往歐亞大陸的交通要道，這些省份也將藉由「中歐班列」等基礎建設的強化，成為貿易物流集散的重點地區。也就是說，「一帶一路」將區域發展與國家發展對外戰略結合，一方面讓東部過剩產能經「一帶一路」走出去，同時藉由產業轉移提升技術含量；另一方面，延續過去的西部大開放戰略，透過承接沿海地區的勞動密集型產業，以及開放所帶來的市場機遇，創造新的經濟增長模式。當然，透過東西向的連結與跨區整合，打破諸侯經濟，建構經濟進一步的一體化，是「一帶一路」更深層的目的。

²⁸ 趙可金，「『一帶一路』的三大主力軍」，讀懂一帶一路，頁 196-207。

²⁹ 包括新疆、陝西、甘肅、寧夏、青海、內蒙古、黑龍江、吉林、遼寧、廣西、雲南、西藏、上海、福建、廣東、浙江、海南、重慶。

³⁰ 「『一帶一路』起草者：不存在哪個省缺席的問題」（2015 年 4 月 10 日），2018 年 3 月 23 日下載，《大公網》，<http://news.takungpao.com.hk/mainland/topnews/2015-04/2969190.html>。

表一 「一帶一路」省（區市）定位

「一帶」九個省市（區市）定位		
省區	功能定位	節點城市
新疆	「一帶」核心區	烏魯木齊、喀什
甘肅	「一帶」黃金段	蘭州、白銀、酒泉
寧夏	「一帶」戰略支點	
雲南	戰略支點、通道樞紐	
廣西	重要門戶、戰略節點	
陝西	重要支點	
青海	向西開放的主陣地	西寧、海東、格爾木
四川	「一帶一路」的重要交通樞紐和經濟腹地	西安
重慶	長江上游綜合交通樞紐，打造內陸開放高地	
「一路」五個省分功能定位		
省區	功能定位	節點城市
福建	「一路」核心區	福州、廈門、泉州、平潭
廣東	「一路」橋頭堡	廣州、深圳、惠州
江蘇	「一帶一路」交匯節點	徐州、連雲港
浙江	「一帶一路」戰略經貿合作先行區、網上絲綢之路試驗區、貿易物流樞紐區	杭州、寧波、溫州
海南	「一路」門戶戰略支點	海口、三亞

資料來源：整理自王義桅，一帶一路：機遇與挑戰，頁 27-28。

二、以基礎建設促成區域間的互聯互通

基礎設施互聯互通是「一帶一路」建設的優先領域。根據大陸學者宋魯鄭指出，「一帶一路」沿線國家和地區基礎設施落後於大陸的有 51 個，城市化率低於大陸的有 27 個國家。此外，教育和衛生落後於大陸的有 48 個。³¹ 這顯示「一帶一路」沿線國家和地區有許多可投資的基礎設施項目。由統計來看，2014 年大陸對「一帶一路」沿線國家的直接投資僅約四億美元，到了 2017 年，上升至 143.6 億美元，流量呈現大幅上升趨勢。同樣的，由承包的工程來看，大陸企業在「一帶一路」沿線國家承包的工程，由 2015 年的 926.4 億美元，上升到 2017 年的 1443.2 億美金，

³¹ 宋魯鄭，「歐洲應該支持『一帶一路』的六大理由」（2017 年 5 月 8 日），2018 年 3 月 9 日下載，〈BBC 中文網〉，<http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-39847203>。

占同期大陸對外承包工程的比重，也由 2015 年的 44.1%，上升到 2017 年的 54.4%。³²

換言之，「一帶一路」的重點在於對沿線國家鐵路、港口、管網等基礎建設的投資。這是基於「要致富、先修路」的經濟發展思維。因為「一帶一路」沿線國家在交通設施領域普遍欠發達，並且高山、沙漠、河流阻隔交通，給貨物和人員交流帶來不便。「設施聯通」後才能實現「貿易暢通」。近年來，大陸推動的重要基礎建設包括：

（一）「中歐班列」

自 2013 年大陸倡議「一帶一路」後，即循著「渝新歐鐵路」模式，³³ 包括「合新歐」、「蘇滿歐」、「蓉歐」、「漢新歐」、「義新歐」、「鄭歐」、「粵新歐」、「粵滿俄」等數十條由大陸各城市通往歐洲的列車紛紛通車。

這些由大陸主要城市出發，經由東、中、西部三條國際大通道直達歐洲、被稱為「中歐班列」鐵路建設的開啟，³⁴ 使得重慶、成都、鄭州、合肥、武漢、長沙等內陸地區，從閉塞腹地變身為大陸開放前沿。目前，「中歐班列」以「渝新歐」、「鄭歐班列」、「漢新歐」、「蓉歐快鐵」和「長安號」為主體的五大運輸系統。³⁵ 其他包括浙江義烏、廣東東莞、江蘇蘇州等，都可利用「中歐班列」，將貨物由原來的海運轉為貨運，運往歐洲。

目前「中歐班列」還處於起步階段。根據大陸中國鐵路總公司統計，2014 年就已經開行「中歐班列」308 列，增長 285%。2015 年開行列數同比又增長 2.7 倍。截至 2018 年 2 月，「中歐班列」累計開行突破 7,200 列，開行路線達 61 條，大陸境內開行城市 38 個，到達歐洲 13 個國家 36

³² 相關數據請見：大陸商務部「走出去公共服務平臺」，<http://fec.mofcom.gov.cn/article/fwydyl/>。

³³ 2011 年初，大陸「渝新歐鐵路」上路，只要兩個星期，就能一路從重慶經西安、蘭州、烏魯木齊，向西過北疆鐵路，到達邊境口岸阿拉山口，然後進入哈薩克，再經俄羅斯、白俄羅斯、波蘭，最後到達德國杜伊斯堡 (Duisburg)，全長 11,179 公里，途徑 6 個絲綢之路沿線國家。「渝新歐」鐵路是大陸推動「一帶一路」、面向歐洲的具體實踐，也是「中歐班列」的前身。

³⁴ 中歐班列中西部通道經阿拉山口（霍爾果斯）出境，中部通道經二連浩特出境，東部通道經滿洲里（綏芬河）出境。

³⁵ 「中歐班列——『一帶一路』的中國貢獻」（2017 年 9 月 21 日），2018 年 3 月 10 日下載，《中國共產黨新聞網》，<http://cpc.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0921/c412690-29549613.html>。

座城市。³⁶「中歐班列」的運行時間比海運節省約三成，價格較空運節省約八成，對交貨時限有要求的大宗電商產品、輕工及高科技電子產品，以及需要冷藏的葡萄酒等食品的運輸相對便利。「中歐班列」全程運行時間大幅壓縮，最快 12 天抵達歐洲。³⁷

歸納來看，「中歐班列」主要分為四種模式：第一是以基礎貨運為主、支撐產業發展的重慶模式；第二是占據大陸路網和樞紐優勢的鄭州模式；第三是買全球、賣全球的義烏商貿模式；第五是海地聯運、陸橋必走的連雲港模式。³⁸「中歐班列」體現了大陸「一帶一路」戰略「設施聯通」所帶動的「貿易暢通」，讓大陸內陸城市成為對外鏈結和貿易的中心。

（二）港口投資

為推動海上絲綢之路，大陸國家發展和改革委員會、國家海洋局於 2016 年制定並發布《「一帶一路」建設海上合作設想》，強調重點建設三條藍色經濟通道，一是經南海向西進入印度洋，通往非洲、地中海；二是經南海向南進入太平洋，連接大洋洲；三是通過北冰洋連接歐洲。³⁹

目前，大陸企業的海外港口投資，以前兩條經濟通道為主。主要包括斯里蘭卡的可倫坡港 (Colombo)、巴基斯坦的喀拉蚩 (Karachi) 和瓜達爾港 (Gwadar)、埃及塞得港 (Said)，土耳其康普特港 (Kumport)、希臘比雷埃夫斯港 (Piraeus)、非洲吉布提港 (Djibouti)、馬來西亞巴生港 (Klang) 及皇京港 (Melaka Gateway)、澳洲達爾文港 (Darwin) 等。這些港口都位處於海上咽喉要道，對大陸來說，除了貿易的功能，還有確保能源通道不受美國影響。要建立海上合作通道，港口則是重要的據點。

事實上，自 2013 年起，大陸企業即重點布局「一帶一路」沿線港口，根據媒體引述英國投資銀行 Grisons Peak 統計，過去 10 年，大陸在全球

³⁶ 「中歐班列累計開行數量已突破 7200 列」(2018 年 3 月 9 日)，2018 年 3 月 12 日下載，《新華網》，<http://silkroad.news.cn/2018/0309/87548.shtml>。

³⁷ 「中歐班列整體運輸時間縮短約 30% 成本下降近 40%」(2018 年 2 月 8 日)，2018 年 3 月 9 日下載，《新華網》，<http://silkroad.news.cn/2018/0208/83605.shtml>。

³⁸ 王姣娥、景悅、王成金，「『中歐班列』運輸組織策略研究」(2017 年 4 月 18 日)，2018 年 3 月 9 日下載，《一帶一路網》，http://ydy1.china.com.cn/2017-04/18/content_40738523_3.htm。

³⁹ 「『一帶一路』建設海上合作設想」(2017 年 6 月 20 日)，2018 年 3 月 9 日下載，《新華網》，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/politics/2017-06/20/c_1121176798.htm。

購買或投資建設 53 個港口，⁴⁰ 且目前全球輸送量排名前 200 位的海外港口中，「中」企參與經營的有二十多個。希臘、緬甸、以色列、吉布地、摩洛哥、西班牙、義大利、比利時、象牙海岸、埃及等十多個國家的港口，背後都有大陸企業的支持。⁴¹ 也就是說，大陸希望透過加大海外港口投資，形成「帶路」布局。

（三）泛亞鐵路

泛亞鐵路是「一帶一路」大陸 - 中南半島經濟走廊的重要建設。該走廊以大陸廣西南寧和雲南昆明為起點，以新加坡為終點，縱貫中南半島的越南、寮國、柬埔寨、泰國、緬甸、馬來西亞等國家，是大陸連接中南半島的大陸橋，也是大陸與東協合作的跨國經濟走廊。目前，最值得關注的是泛亞鐵路。

泛亞鐵路從新加坡一路連到大陸雲南昆明，中間連接馬來西亞、泰國、緬甸、柬埔寨、寮國、越南，最早是 1995 年由前馬來西亞首相馬哈迪（Mahathir Mohamad）提出。近年升級為高鐵，完成後將是東協重要的陸路大動脈，促進沿路的區域發展，帶動人流、物流和金流。⁴² 泛亞高鐵完成後，昆明將成為大陸的國際高鐵門戶、亞洲的法蘭克福。新加坡學者吳尚蘇認為，泛亞鐵路雖然是「一帶一路」中最有前景的項目，也面臨眾多問題。第一，寬軌、窄軌的銜接；第二，是否能盈利；第三，大陸是否能保留核心技術。⁴³

⁴⁰ 「帶路經濟成就 英投行學者按讚」（2017 年 10 月 14 日），2018 年 3 月 12 日下載，《中時電子報》，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20171014000728-260301>。

⁴¹ 「海外港口背後的中國資本：一年投資超 200 億美元」（2017 年 10 月 3 日），2018 年 3 月 12 日下載，《中國經濟網》，http://www.ce.cn/cysc/jtys/haiyun/201710/03/t20171003_26438117.shtml。

⁴² 泛亞鐵路共分為五段：第一段在大陸境內（玉磨鐵路）、第二段在寮國境內，2017 年 2 月已經動工，採用大陸標準；第三段中泰鐵路，原本泰國不想接受大陸融資，因此進度耽擱，但 2017 年 10 月從最南端的泰國曼谷開始往北修建；第四段泰馬高鐵，「中」日兩國競標激烈；第五段則是新馬高鐵，又稱隆新高鐵，連結馬來西亞首都吉隆坡與新加坡。這是泛亞高鐵線路中標準最高的一段，預定 2022 年完工。

⁴³ 「中評專譯：泛亞鐵路難完成中國地緣政治目標」（2016 年 6 月 28 日），2018 年 3 月 9 日下載，《中評網》，<http://hk.crntt.com/doc/1042/7/6/0/104276067.html?coluid=93&kindid=10094&docid=104276067&mdate=0628095812>。

伍、結論：「一帶一路」的挑戰與前景

作為一個龐大且複雜的系統性工程，「一帶一路」勢必面臨包括諸多挑戰。在國際層面，最主要是基於對大陸崛起的疑慮所進行的圍堵；在國內層面，則是過度投資可能造成的財務／產業風險。

儘管大陸一再強調「一帶一路」的互惠互利原則，然而，不可諱言，隨著大陸的經濟／軍事力量的崛起，規劃宏大的「一帶一路」，世界各強權多所質疑，認為「一帶一路」是大陸實踐其地緣政治意圖的工具，以及體現「大陸威脅論」的「新殖民主義」。有論者甚至認為，「一帶一路」是大陸為削弱美國為首的西方國家勢力所採取的政治手段，「一帶一路」就是大陸要建構一個「陸權國」集團，以對抗美國既有的「海權國」集團。

從經濟層面來看，「一帶一路」的順利推動，不但有助於大陸區域發展的平衡，更能有效帶動其產業的升級與轉型。只是「一帶一路」由上到下、運動式的經濟政策，是否違背自由市場經濟，造成過度投資以致引發更大的財政危機？這仍需進一步觀察。事實上，由於融資困難，已有多個大陸的基礎設施項目陷入停滯。除了資金問題，其他還包括過度／無效投資，以致回收不易、以陸運取代海運的困難等。

總的來說，無論是掌握國際話語權，亦或區域發展的再平衡，隨著 2018 年兩會後習近平權力更為集中，作為實踐「中國夢」的重要部分，大陸將加大力度推動「一帶一路」。無論是大陸企業的「走出去」投資，亦或大陸地方政府「走出去」招商，「一帶一路」利用國內／國外兩個市場，引進來和走出去並重的策略，將促成大陸版的全球化持續深化。而臺灣要如何因應中共推動「一帶一路」過程中，逐漸建構並增強的國際影響力，是臺灣各界必須思考的課題。