

# 中國大陸「一帶一路」倡議阻力與發展

An Analysis of the Resistance and Development of China's  
“Belt and Road Initiative”

黃奕維 (Huang, I-Wei)

展望與探索雜誌社研究員

## 壹、前言

中國大陸國家主席習近平在 2013 年提出共建「絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」的倡議（簡稱：「一帶一路」），<sup>1</sup> 迄今已 5 年時間。眾所周知，大陸力推的「一帶一路」，將使其有重繪世界經貿地圖的機會，甚至進一步取代美國成為全球貿易的主導者。部分專家學者更將「一帶一路」比擬為 21 世紀的馬歇爾計畫（正式名稱為歐洲復興計畫，European Recovery Program），暗指大陸將再現當年世界新舊強權此消彼長的景象。<sup>2</sup> 大陸學者則將「一帶一路」定義為「基於發展主義的，中國主導的世界體系。」<sup>3</sup> 但看似互惠的「一帶一路」，卻藏著各種風險，以及成果不如大陸預期等問題。此外，既使習近平在今（2018）年 8 月 27 日「『一帶一路』建設工作 5 周年座談會」中表示「以『一帶一路』為平

<sup>1</sup> 大陸 2017 年 7 月更首次提出「冰上絲綢之路」。然各界在討論「一帶一路」時，仍是以「絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」為主。

<sup>2</sup> 「解析現階段『一帶一路』的發展風險」（2018 年 5 月 4 日），2018 年 9 月 7 日下載，《中時電子報》，<http://opinion.chinatimes.com/20180504001838-262113>。

<sup>3</sup> 文揚，「『一帶一路』展示的是一種世界體系」（2016 年 4 月 11 日），2018 年 8 月 27 日下載，《觀察者》，[https://www.guancha.cn/wenyan/2016\\_04\\_11\\_356577\\_s.shtml](https://www.guancha.cn/wenyan/2016_04_11_356577_s.shtml)。

臺推動構建人類命運共同體」、「『一帶一路』是經濟合作倡議，不是搞地緣政治聯盟或軍事同盟……不搞零和遊戲」，<sup>4</sup> 然而各種質疑卻始終無法消除。一度被許多國家視為幫助國家興旺的大禮，如今各國態度卻出現變化，從歡迎轉為保留，甚至退縮。「一帶一路」推動的阻力開始增加。<sup>5</sup>

學界針對「一帶一路」的研究，有從新現實主義、權力移轉論、霸權穩定論等國際關係理論的角度切入，<sup>6</sup> 也有從政策意涵的面向分析。<sup>7</sup> 本文則簡要分析「一帶一路」倡議的目的，並分析各方的疑慮以及彙整倡議推動受阻的案例，以期對於該倡議有更完整的瞭解。

## 貳、「一帶一路」倡議的戰略目的

大陸「一帶一路」倡議之提出與其內外環境因素密切相關，包括：欲藉此突破國際貿易及美國戰略壓迫、內部發展困境，亟需「用開放倒逼改革」、內部區域發展失衡，寄望透過倡議帶動平衡，<sup>8</sup> 獲取更多天然資源、

<sup>4</sup> 「推進『一帶一路』建設工作 5 周年座談會金句」（2018 年 8 月 28 日），2018 年 8 月 28 日下載，《中國新聞網》，<http://www.chinanews.com/gn/2018/08-28/8612076.shtml>。

<sup>5</sup> 「一帶一路五週年 阻力變大」（2018 年 10 月 3 日），2018 年 10 月 10 日下載，《中時電子報》，<https://www.chinatimes.com/newspapers/20181003000313-260203>。

<sup>6</sup> 例如王俊評、張登及，「『一帶一路』之內涵及其對美中關係之影響」，戰略安全研析（臺北：政大國關中心），第 118 期（2015 年 2 月），頁 21-30；胡聲平，「邁向霸權—從新現實主義理論析論中國的『一帶一路』戰略」，發表於 2016 年臺灣政治學年會「民主化的挑戰與深化：臺灣新政局的契機」國際學術研討會（臺北：世新大學，2016 年 10 月 22-23 日），2018 年 8 月 28 日下載，[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwid0PHVxo7dAhVIEHAKHZVyDfMQFjAAegQIABAC&url=https%3A%2F%2Fnecis.nhu.edu.tw%2FObject%2Fdownload.aspx%3FFile\\_System\\_ID%3Dbb13378f-1ee1-4f54-b262-f4a038e44277&usq=AOvVaw2gfiPXFgj\\_MTdITz4T13fn](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwid0PHVxo7dAhVIEHAKHZVyDfMQFjAAegQIABAC&url=https%3A%2F%2Fnecis.nhu.edu.tw%2FObject%2Fdownload.aspx%3FFile_System_ID%3Dbb13378f-1ee1-4f54-b262-f4a038e44277&usq=AOvVaw2gfiPXFgj_MTdITz4T13fn)；邱怡婷，「以霸權穩定論探析美國對中國『一帶一路』倡議之態度」，國立中正大學戰略暨國際事務研究所碩士論文（2018 年 6 月）。

<sup>7</sup> 例如 Kennedy, Scott and David A. Parker., “Building China’s One Belt, One Road,” (April 3, 2015), visited date: August 28, 2018, 《Center for Strategic and International Studies》, <http://csis.org/publication/building-chinas-one-belt-one-road>；熊倉潤，「一帶一路戰略之路線上絲綢之路的若干問題」，歐亞研究（臺中：中興大學國際政治所），2018 年 4 月，頁 55-62。

<sup>8</sup> 「『一帶一路』vs『新南向』—略議兩岸經貿競合走向」（2016 年 11 月 26 日），2018 年 8 月 27 日下載，《亞太跨域移動研究群》，<https://sgtmap.com/2016/11/26/%E3%80%8C%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF%E3%80%8Dvs%E3%80%8C%E6%96%B0%E5%8D%97%E5%90%91%E3%80%8D-%EF%BC%8D%E7%95%A5%E8%AD%B0%E5%85%A9%E5%B2%B8%E7%B6%93%E8%B2%BF%E7%AB%B6%E5%90%88%E8%B5%B0/>。

讓過剩產能有更多出口管道、透過經濟貿易制定權成為霸主等。<sup>9</sup>而針對「一帶一路」之戰略目的，主要可以從地緣政治、經濟、軍事與文化4個面向進行探討，在地緣政治面向，透過「一帶一路」之建設，幫助大陸形塑新的區域經濟整合，除提升大陸整體實力外，也將提高在國際事務的領導地位，尤其，強調「一帶一路」建設是在共商、共建、共用的原則下，藉此減少各國對於「中國威脅論」的感受，形塑大陸欲與世界共榮發展之形象。

在經濟面向上之目的，包含解決內部區域發展失衡問題，透過搭配「京津冀協同發展」以及「長江經濟帶」等發展策略，帶動大陸整體區域的發展。此外，透過出資並參與發展中國家之重大基礎建設，如鐵路及電力等項目，期待解決大陸產能過剩問題，再次帶動經濟發展之動能，加上大陸主導的亞投行及絲路基金，深化大陸在區域之政經影響力。

在軍事面向上之目的，主要解決大陸海上石油運輸安全之「麻六甲困境」，透過各國港口節點的取得，如緬甸皎漂港、孟加拉吉大港等，以多元化進口能源管道的方式來降低對麻六甲海峽之依賴。同時也將強化大陸在印度洋的商業及軍事補給及控制能力。

在文化面向上的目的，主要是大陸軟實力的向外輸出，透過文化及華語之教學，塑造對大陸友善的氣氛，「傳遞中國的聲音，縮小形象被人塑造的空間」，<sup>10</sup>藉此緩和各國對大陸地緣政治矛盾和主權爭端等問題。

## 參、對「一帶一路」的質疑與擔憂

### 一、開發模式封閉，各國難以參與

「一帶一路」各種建設項目基本上限於大陸企業和機構參與，缺乏在地參與的問題引起沿線國家的憂慮。「一帶一路」相關項目在建設過程中，依循大陸以往海外基礎設施建設的操作方式，即大陸金融機構參與融

<sup>9</sup> 郭瑞華等，中國大陸綜覽（2018年版）（新北市：展望與探索雜誌社，2018年6月），頁18。

<sup>10</sup> 『一帶一路』背景下的中國軟實力透視」（2017年1月6日），2018年8月28日，《壹讀》，<https://read01.com/gJ8dm7.html#.W4Sygbh9jIU>。

資，由大陸企業提供原材料與設備，最終由大陸企業（以大型國有企業和地方國有企業為主）進行施工和建設的模式。這一模式的優點在於能大幅提高建設的效率，但同時也引起當地國的憂慮。

對於歐美等經濟較為發達的國家而言，大陸封閉的建設模式引發對大陸投資合法性的擔憂。大陸海外基礎建設模式全程都在大陸企業內部解決，不經歐美標準的招投標過程，公開性較低，在歐盟等投資標準嚴格的國家和地區，自然引起批評。<sup>11</sup>

而對中亞、非洲、東南亞等處於經濟發展階段的國家而言，封閉建設模式則引發大陸投資對提升當地經濟能力的質疑。基礎設施建設週期長，資本投入大的特點，應為當地經濟創造大量的需求和就業，但當整個建設流程的大部分參與者都被限制於大陸企業時，項目所在國於建設過程中能得到的經濟刺激就大幅減少，而當基礎設施項目建設完畢後，所在國雖然能夠獲得基礎建設帶來的收益，但同時卻負擔相應的債務。另在歐美等投資標準嚴格的國家，除上述質疑外，還會引發項目內部流程透明度過低，不符合招投標規範等問題。<sup>12</sup>

## 二、透明度低增加貪污腐敗的風險

「一帶一路」項目在許多情況下都是由兩國高層推動，市場因素並非主要考量，因此許多資訊並不會對外揭露。而「一帶一路」項目的參與主體多為大陸大型國有企業，受政治體制影響較深，而且一直缺乏對透明度的重視。此外，「一帶一路」沿線國家政治和市場機制一般都較為落後，資訊公開程度低，對透明度要求也較低。

投資透明度的問題使合法性容易受到質疑，在制度完善的國家基礎建設通常需要遵循嚴格的招投標與資訊公開流程，大陸式的海外投資在這些國家極易引起爭議。例如大陸在中歐、東歐地區的基礎設施建設計畫，不符合歐盟對這一類項目的公開招標標準，就引起歐盟方面的質疑。此外，

<sup>11</sup> 劉銘揚，「中國在中亞的能源投資模式」，國立政治大學國家發展研究所碩士論文（2018年7月），頁51。

<sup>12</sup> 「一帶一路獨厚中國企業 歐洲國家不滿」（2018年4月17日），2018年10月17日下載，《經濟日報》，<https://money.udn.com/money/story/5641/3092173>。

「一帶一路」沿線國家大部分政治發展程度較低，透明度低容易提高貪污腐敗的風險。<sup>13</sup>一方面威權領導人容易在此類項目中為個人或親信牟利；另一方面大陸和該國企業都可能借助資訊不透明的機會從中牟利；三是合法性和腐敗的潛在風險易引發當地民眾和輿論的反對，尤其是在清廉度差或統治機構長期從國家財產中賺取私利的國家，「一帶一路」全球投資和借貸項目實際上是為全世界的弱小國家設下的債務陷阱，助長各個陷入困境的民主國家的腐敗和專制行為。<sup>14</sup>

### 三、建設與投資效益不成比例

大陸在許多沿線國家推動的大型基礎建設在經濟上盈利能力都較差。例如大陸在緬甸投資建設的皎漂港、在斯里蘭卡投資建設的漢班托特港、馬特拉·拉賈派克薩國際機場以及在巴基斯坦投資建設的瓜達爾港，在經濟上的預期收益都和其巨大的投資不符。特別是這些設施的選址，以及所連接地區之經濟發展狀況和潛力均不足，<sup>15</sup>更使投資效益招到質疑。

造成這一現象的原因主要有兩方面：一是大陸所投資的「一帶一路」項目在背後多隱藏戰略意圖，例如前述的港口，除了可以避免過度依賴麻六甲海峽，打通大陸直接連通西南地區與印度洋之外，還可以作為潛在的軍事港口以供共軍艦艇的停靠；二是在大陸已經宣布要推動亞歐大陸的基礎設施建設承諾後，「一帶一路」沿線國家會藉機提出一些並不合理的項目要求大陸建設並運營，為顧及「一帶一路」倡議在國際上的影響力，大陸不得不同意這些不合理的要求。例如在中亞某國，提出希望大陸能夠在首都附近修建一座火力發電廠，以供冬季枯水期時彌補水力發電廠的發電短缺。但在實際建設中，由於水力發電廠每年枯水期只有3個月，陸方修建的火力發電廠將只有在這3個月裡能夠運營，大幅度延緩陸方收回成本

<sup>13</sup> 「『一帶一路』與中國的霸權野心」（2017年5月16日），2018年9月9日下載，《明鏡網》，[http://news.mingjingnews.com/2017/05/blog-post\\_114.html](http://news.mingjingnews.com/2017/05/blog-post_114.html)。

<sup>14</sup> Maria Abi-Habib, “How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port” (June 25, 2018), visited date: October 17, 2018, 《New York Times》, <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>.

<sup>15</sup> “China’s Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region” (April 2, 2018), visited date: August 9, 2018, 《CSIS》, <https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road>; Maria Abi-Habib, “How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port”.

的速度。而在另一中亞國家，出現總統希望陸方能夠投資建設一條從首都通往總統家鄉高速公路的要求。<sup>16</sup>

#### 四、高額債務對沿線國家及大陸自身都帶來風險

基礎建設計畫帶來的高額債務，對沿線國家和大陸自身都造成了挑戰。「一帶一路」部分沿線國家一直面臨嚴重的債務問題。根據獨立研究機構（FTCR）今年發布的研究顯示，在東南亞國家中，寮國所負擔的外債比率，高達國民所得毛額（GNI）的 93.1%，遠超過開發中國家平均的 26%；其次是馬來西亞的 69.6%，以及柬埔寨的 54.4%，越南、印尼和泰國的外債占比也超過平均值。<sup>17</sup> 而大陸在這些國家都投資建設大量包括港口與鐵路在內的基礎設施。「一帶一路」主要以商業投資的方式進行。資金大部分來源於大陸並以貸款的方式提供。基礎建設計畫在啟動過程中需要集中投入大量資金，沿線國家自身資金實力弱，需要高度依賴大陸提供的貸款。這就對沿線國的債務狀況產生較大壓力。國際貨幣基金（IMF）的資料顯示，過去 5 年，上述 6 個債務嚴重的東南亞國家外債持續增加，尤其是柬埔寨、寮國和越南。柬埔寨外債飆升 142%，成為該地區外債上升最快的國家。而大陸是柬埔寨最大的債權人，2016 年柬國 70% 的外債債權方為大陸。<sup>18</sup>

基礎設施項目造成的高額負債，帶來兩種風險：對沿線國而言，向大陸高額的負債會制約本國財政政策的靈活性，造成過高的還款壓力，增加的償債成本會限制政府其他面向的支出，甚至威脅沿線國政府的獨立性。例如在 2017 年，由於沒有能力償還建設的相關債務，斯里蘭卡以「債轉股」的方式將大陸出資建設的漢班托特港 99 年所有權和經營權轉讓大陸；<sup>19</sup> 中亞土庫曼把天然氣田控制權交給大陸，以償還約八十億美元其中的一部分債務；塔吉克早在今年 4 月已將一座金礦權利交給大陸，以償還

<sup>16</sup> 劉銘揚，「中國在中亞的能源投資模式」，頁 53。

<sup>17</sup> Hans Lukeij, “How do you think about the policy of “one belt one road” in China?” (July 18, 2018), visited date: August 28, 2018, 《Quora》, <https://www.quora.com/How-do-you-think-about-the-policy-of-one-belt-one-road-in-China>.

<sup>18</sup> Lukeij, “How do you think about the policy of “one belt one road” in China?”

<sup>19</sup> Abi-Habib, “How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port”

因興建發電廠所欠下的 3 億美元債務；吉爾吉斯首都的發電廠在與大陸簽署的契約當中，明定如果吉爾吉斯陷入債務不履行情況，陸方「可以拿走任何資產」，該國也透過談判被要求讓出鐵路經營權，以交換興建鐵路的資金。<sup>20</sup> 新德里政策研究中心（Center for Policy Research）戰略研究教授 Brahma Chellaney 認為，「一帶一路」沿線國家像染上毒癮一樣貸款，然後陷入債務奴役狀態。這顯然是大陸地緣戰略構想的一部分。同樣的手法似乎與當年英國和荷蘭把債務當作武器，控制他國戰略資產的殖民主義手法雷同。大陸堅稱自己絕不是殖民國家。然而它對發展中國家的吸引力，卻常常建立在共同的反殖反帝經歷，以及建立合作共贏的貿易和投資者關係的願望基礎上。大陸自稱不同於試圖影響發展中國家執政方式的西方國家和機構，奉行所謂「不干預原則」，<sup>21</sup> 實際的結果卻大同小異。

對大陸而言，沿線國家較重的債務負擔加大了投資的風險，降低預期的回報和財務永續性。尤其是在基礎設施項目貸款的還款能力與該國政府財政能力高度相關的情況下，向高負債國家提供貸款在未來的潛在風險難以預知。<sup>22</sup> 而大陸面對的債務風險，加上沿線的安全問題，將使大陸面對更複雜的挑戰。德州大學奧斯丁分校（University of Texas at Austin）教授 Joshua Eisenman 便指出，「大陸將不得不進一步介入當地的政治。大陸宣揚自己是一種新的，更溫和的大國，……但為了獲得新的貿易路線而建設深水港口和鋪設鐵路，然後又不得不保護它們免遭憤怒的當地人的破壞，英國正是這樣開始走上下坡路的。」<sup>23</sup>

<sup>20</sup> 「掉入『一帶一路』陷阱 中亞這幾國痛失天然氣和金礦權」（2018 年 8 月 31 日），2018 年 9 月 10 日下載，《信傳媒》，<https://www.cmmedia.com.tw/home/articles/11569>。

<sup>21</sup> Brook Larmer, “What the World’s Emptiest International Airport Says About China’s Influence” (September 13, 2017), visited date: October 17, 2018, 《New York Times》, [https://www.nytimes.com/2017/09/13/magazine/what-the-worlds-emptiest-international-airport-says-about-chinas-influence.html?\\_ga=2.199119341.35128542.1539743927-1531239624.1539743927](https://www.nytimes.com/2017/09/13/magazine/what-the-worlds-emptiest-international-airport-says-about-chinas-influence.html?_ga=2.199119341.35128542.1539743927-1531239624.1539743927).

<sup>22</sup> “Belt and Road Initiative: Strategies to Deliver in the Next Phase” (April 12, 2018), visited date: July 9, 2018, 《IMF》, <https://www.imf.org/en/News/Articles/2018/04/11/sp041218-belt-and-road-initiative-strategies-to-deliver-in-the-next-phase>.

<sup>23</sup> Larmer, “What the World’s Emptiest International Airport Says About China’s Influence”

## 肆、「一帶一路」遭遇阻礙案例

美國之音 (VOA) 於去 (2017) 年 11 月 18 日報導就指，主要集中在南亞、中亞、東非等地區的「一帶一路」，沿線國家大多政治制度落後，欠缺民主規範，一旦政府倒臺，大陸大筆投資隨時可能付諸東流。<sup>24</sup> 近年「一帶一路」的諸多窘境也逐漸浮現：

表：「一帶一路」倡議推動受阻案例

<p>各國疑慮 與抵制</p>	<p>日本在 2015 年推出 Partnership for Quality Infrastructure (PQI)，基建投資項目分布於蒙古、越南與印度等地，被視為是日本版的「一帶一路」；大陸於 2017 年舉辦「一帶一路國際合作高峰論壇」，包括法國、德國、英國、葡萄牙、希臘以及愛沙尼亞，都表明不願意簽署與貿易相關的文件。歐盟國家認為相關文件無法充分化解歐盟國家對於公開採購透明度，以及對社會與環境標準的擔憂。歐盟並提出「連接歐亞：一項歐盟戰略的基本組成內容」抗衡「一帶一路」；印度拒絕加入「一帶一路」倡議，並計劃與日本聯手推出「自由走廊」作為抵制。2018 年 4 月重申拒絕參與大陸「一帶一路」倡議的立場。德國在第 54 屆慕尼黑安全會議上，抨擊大陸利用「一帶一路」的投資來宣揚一套與西方不同的價值觀體系。《澳洲金融評論》報導澳洲、美國、印度及日本正商討建立一個聯合區域基礎設施計畫，反制大陸的國際影響力；澳洲在 2018 年 3 月與東協的高峰會中，也尋求創建替代「一帶一路」的地區性基建計畫；美國總統川普認為「一帶一路」干擾全球貿易秩序，掠奪沿線國家經濟及主權；俄羅斯擔憂陸方在中亞地區日益增長的影響力可能使俄國邊緣化。</p>
<p>媒體及智 庫質疑</p>	<p>《新蘇黎世報》對大陸「一帶一路」背後目的表達質疑；《印度時報》稱「一帶一路」是大陸推出的「殖民主義事業」；美國《外交事務》雜誌認為，「一帶一路」倡議雖雄心勃勃，但不可能一路順風；美國智庫《新美國安全中心》報告建議，美國應提出自己的願景抗衡「一帶一路」；哈薩克媒體對大陸與陸資企業的關注集中在土地所有權、大陸勞工與「一帶一路」背後的大陸擴張主義 3 個方面。哈國主流媒體《Zhas Alash》、《Trukestan.kz》、《Abai.kz》等，基本都對大陸採取較負面的態度；美國海外投資機構「海外私人投資公司」認為「一帶一路」並非幫助沿線國家，而是在掠奪資產；韓國韓城國際研究院教授文與浩認為「一帶一路」缺乏價值共用及鄰國間的和諧；新加坡國立大學東亞研究所所長鄭永年認為「一帶一路」是一種擴張主義。</p>

<sup>24</sup> 採訪中心，「『一帶一路』連遇挫 投資恐打水漂」(2017 年 11 月 19 日)，2018 年 9 月 6 日下載，《世界日報》，<https://udn.com/news/story/7333/2827643>。

計畫推動困境	<p>柬埔寨因受到當地居民抗議宣布停止興建大陸在柴阿潤電力水壩建設案；澳洲拒絕將價值 50 億澳元的國家基礎設施基金與「一帶一路」對接；希臘阻撓大陸收購比雷埃夫斯港；「中歐陸海快線」遭歐盟委員會質疑其財務可行性；衣索比亞首都興建的輕軌運輸系統，妥善率不佳；緬甸水電站、西伯利亞天然氣管線等案已停擺；巴基斯坦拒絕 140 億美元水壩項目投資，今年上任的新政府要求改變「一帶一路」目標，以設廠和扶貧取代大型基礎建設，並為「中巴經濟走廊」引入沙烏地阿拉伯資金，避免陸資獨大；尼泊爾取消與大陸合作 25 億美元布達甘達基水力發電站項目；中國港灣工程有限責任公司因行賄官員，被孟加拉政府禁止參與任何未來的建設；斯里蘭卡漢班托達港以「債轉股」的方式租借大陸 99 年，引起當地上萬民眾抗議；墨西哥、泰國、委瑞內拉、美國、蒙古發展之高鐵項目陸續流產；印尼「雅萬高鐵」因徵地問題，2015 年 10 月迄今幾乎沒有任何進展；大陸華南到新加坡的高鐵路線，泰國路段遇到融資和勞工保護法的爭議。寮國路段，也遭質疑寮國能否獲益；烏茲別克鐵路，由於吉爾吉斯的反對而陷入停頓。泰國民眾因生態疑慮抗議大陸在泰國段的湄公河河道疏濬計畫；泰「中」鐵路工程因泰國保護主義、外資限制、徵地、貸款與技術等問題，已經延宕。馬來西亞終止 3 項（東部沿海鐵路及馬六甲 2 條天然氣管線）「一帶一路」建設，僅留「馬新高鐵」。</p>
他國干涉及金融體制問題	<p>哈薩克政府要求陸資石油公司以市價六成的價格銷售原油予該國，造成企業鉅額虧損；大陸與哈薩克、塔吉克、烏茲別克等國，近年簽訂人民幣 7 億至 70 億不等的雙邊本幣互換協議，然實際運作上並未對陸資企業帶來益處，中亞國家銀行亦無能力和意願提供人民幣結算服務；中亞國家金融體系不完善，近年中亞國家貨幣匯率的快速波動，在中亞的部分陸資企業中，高達八成以上的損失是由於匯兌損失而產生；2015 年 12 月，哈薩克和大陸簽署《關於在產能與投資合作框架內便利雙方人員辦理商務簽證的協定》，但至今仍未按協定成功實施。</p>

資料來源：自行整理。

## 伍、結語

美國智庫彼得森國際經濟研究所（Peterson Institute for International Economics）曾指出，「一帶一路」倡議如果取得成功，則將把歐亞地區重新確立為全球最大的經濟市場，甚至可能改變以美元主導的世界金融體系。<sup>25</sup> 然而，大陸中國社科院亞太與全球戰略研究院首席研究員許利平，

<sup>25</sup> 「『一帶一路』倡議：動機、範圍與挑戰」，2018 年 9 月 13 日下載，《PIIE》，[https://piie.com/system/files/documents/belt\\_and\\_road\\_report\\_-\\_final\\_chinese.pdf](https://piie.com/system/files/documents/belt_and_road_report_-_final_chinese.pdf)。

早在 2015 年就曾經表示「一帶一路」存在 3 大困境與 4 大風險，其中 3 大困境分別是：心理困境（鄰國對大陸崛起的心理恐懼）、領土爭端（與周邊國家的領土爭議逐漸浮上臺面）、發展困境（大陸與周邊國家在經貿發展與產業結構上存在競爭的關係）。而 4 大風險則是戰略風險（大國的阻撓）、安全風險（「一帶一路」沿線國家政治社會多不穩定）、經濟風險（許多計畫可能因資金短缺或全球景氣而停滯）和人文風險（沿線國家風土文化差異大，容易引起爭端）。<sup>26</sup>

美國華盛頓安全諮詢服務公司（RWR Advisory Group）研究顯示，大陸 2013 年以來，在「一帶一路」沿線國家投資 1,674 個基礎設施，迄今已有 234 個遭遇麻煩，比率達 14%。原因包括缺乏透明度、公眾反對、勞工抗議、施工延期及擔憂國家安全。德國智庫墨卡托研究中心（Mercator Institute）認為「一帶一路」忽視當地國情、國家風險以及缺乏透明，是當前最大的問題。<sup>27</sup>今年 1 月至 5 月，大陸企業針對「一帶一路」計畫簽署的合約，總額為 362 億美元，規模雖然仍然可觀，但仍比去年同期下滑近 6%，大陸已開始對目前達成了多少交易、融資條款是什麼、與哪些國家達成交易進行廣泛的跨部門審查。<sup>28</sup>而大陸商務部也擔心，「一帶一路大門開得愈大，財務缺口也愈大」。<sup>29</sup>

對臺灣而言，大陸在今年 2 月公布「對臺 31 條措施」中，條文 4、5、6 提到，臺資企業可以特許經營方式參與能源、交通、水利、環保、市政公用工程等基礎設施建設；可以公平參與政府採購；透過合資合作、併購重組等方式參與國有企業混合所有制改革；第 8 條提到，鼓勵臺資企業向中西部、東北地區轉移並參與「一帶一路」建設，拓展內需市場和

<sup>26</sup> 「一帶一路的三大困境和四大風險」（2015 年 4 月 26 日），2018 年 9 月 12 日下載，《多維新聞》，<http://global.dwnews.com/big5/news/2015-04-26/59649783.html>。

<sup>27</sup> James Kynge, “China’s Belt and Road difficulties are proliferating across the world” (July 9, 2018), visited date: August 8, 2018, 《Financial Times》, <https://www.ft.com/content/fa3ca8ce-835c-11e8-a29d-73e3d454535d>.

<sup>28</sup> Keith Bradsher, “China Taps the Brakes on Its Global Push for Influence” (June 29, 2018), visited date: October 17, 2018, 《New York Times》, [https://www.nytimes.com/2018/06/29/business/china-belt-and-road-slows.html?\\_ga=2.1609971.35128542.1539743927-1531239624.1539743927](https://www.nytimes.com/2018/06/29/business/china-belt-and-road-slows.html?_ga=2.1609971.35128542.1539743927-1531239624.1539743927)

<sup>29</sup> 「一帶一路調向穩健踏實」（2018 年 7 月 19 日），2018 年 8 月 28 日下載，《中時電子報》，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20180719000305-260310>。

國際市場。<sup>30</sup> 似乎有助臺商搶進「一帶一路」商機，然而，目前「一帶一路」仍多由大陸國有企業承攬，<sup>31</sup> 外資及私人資金投入的條件及意願均不完備，臺商需審慎評估投資風險。在當前的兩岸關係下，「一帶一路」若順利發展，在一定程度上可能壓縮我國經貿及外交的空間，沿線各國覬覦大陸龐大的資金，亦可能做出某些有損我國的政治承諾；若「一帶一路」遭遇重大阻礙，看似對「新南向政策」會形成取代性的商機，但大陸是否為轉移內外的焦點，而在兩岸及區域上採取強硬對立的姿態，我方必須密切關注。

總之，大陸推動「一帶一路」倡議，不僅需面對各國的質疑、沿線國家的各種困境，大陸自身也有許問題待解，且「一帶一路」的「路線圖」並無時間表，顯示陸方仍在摸著石頭過河這也是當前的困境原因之一。能否藉由此倡議主導全球政經秩序的話語權，亦或是雷聲大雨點小，仍須持續關注。

<sup>30</sup> 「陸開放基建 臺商搶帶路商機」(2018年4月5日)，2018年9月8日下載，《經濟日報》，<https://money.udn.com/money/story/11037/3070270>。

<sup>31</sup> 根據戰略與國際研究中心(CSIS)的研究顯示，大陸在34個歐亞國家以出資的交通基礎建設項目的承攬商中，89%是大陸企業，只有11%來自其他國家。金融時報，「習近平的『一帶一路』已顯示出將要失敗的跡象」(2018年1月26日)，2018年9月24日下載，《文學城新聞頻道》，<http://zh.wenxuecity.com/news/2018/01/26/6930126.html>。