

美國印太戰略布局對於中國帶路倡議的衝擊與挑戰

張心怡

（南華大學國際事務與企業學系副教授）

摘要

中國自 2013 年提出一帶一路倡議後，隨即積極發展和一帶一路沿線國家在經貿、政治與文化面向上的交流，藉以強化和沿線國家的雙邊關係，無形之中，大幅提升了中國在整個亞洲地區及國際社會上的地位與影響力。川普上任之後，雖曾一度捨棄歐巴馬的亞太再平衡政策，然自 2017 年起，美國開始積極拉攏印度，並和日本共同提出「推動建設自由開放的印太戰略」，希望藉由美、日、澳、印四國共同組成以美國為主導的菱形安全合作架構，用以反制中國一帶一路的勢力擴張，進而鞏固美國在亞太地區的傳統領導地位。為此，本論文在中美權力競逐的架構下，探討一帶一路近來發展的概況以及美國的印太戰略布局對帶路倡議的影響與衝擊，而本文發現，雖然現階段印太戰略內容相對空泛模糊，然印度、澳洲與日本積極呼應美國並已陸續表態參與，顯示印太主要國家對於中國藉由帶路倡議謀取戰略優勢的企圖已有防範戒心，而如何破除帶路倡議對印太各國帶來的威脅感，將是習近平實現中國夢的最大挑戰。

關鍵詞：帶路倡議、絲綢之路經濟帶、21 世紀海上絲綢之路、亞太再平衡、印太戰略

.....

The Impact of US's Indo-China Strategy on China's Belt and Road Initiative

Hsin-Yi Chang

Associate Professor,
Department of International Affairs and Business,
Nanhua University.

Abstract

Announced in 2013, China's One Belt One Road Initiative (OBOR) envisions to bring a range of infrastructure to numerous developing countries in Southeast Asia, Central Asia and through to Europe. Such a vast program, though aiming at bolstering overseas development, would not only greatly expand China's soft power in regions mentioned, but also boost China's ties with those countries involved and her standing as a growing superpower. The Trump administration, once dismantled Obama "rebalance" approach to Asia, is now attempting to build its Asia strategy around the approach called a "Free and Open Indo-Pacific" Strategy. Though at first a mere outline or talking points, the Indo-Pacific Strategy is aiming at enhancing the "quadrilateral cooperation" with US, Japan, Australia, and India, and is being viewed as a sign of a counterweight to OBOR and China's increasing assertiveness and military power. The major purpose of this paper is to explore the potential impact of the US proposed "Indo-Pacific Strategy" on China's OBOR. In conclusion, this paper finds that though Indo-Pacific Strategy remains somewhat nebulous, it reflects the fact that the potential of China's growing geopolitical influence and increasing military presence along the OBOR route has raised concern among stakeholders in the region. As the Trump administration and its allies starting to shift from awareness about the OBOR toward a response, how to find a way to strengthen regional economic connectivity without further endangering the present geopolitical architecture would be the most important task for China to tackle in the future.

Keywords: One Belt One Road Initiative, the Silk Road Economic Belt, the 21st-century Maritime Silk Road, Asia Rebalance, Indo-Pacific Strategy.

美國印太戰略布局對於中國帶路倡議的衝擊與挑戰

一、前言

自 1997 年亞洲金融危機以來，中國綜合國力已有長足的進展，¹除了經濟表現有著顯著亮麗的成果，外交方面也開始以更為積極活躍的姿態介入區域及國際事務，在國際舞台上展現大國外交的自信。2012 年習近平掌政後，在外交上也展現和過去胡溫時代截然不同的風格，除了拋出建構美中「新型大國關係」的想法，以推動美、中在軍事和政治層面的對話制度和常態化之外，也論及了實現中華民族偉大復興的「中國夢」，並在 2013 年底提出建構橫跨全球跨國、跨域的大型經濟合作構想——「一帶一路」倡議（One Belt One Road Initiative，簡稱 OBOR），以之作為習近平時代下中國對外的重要經濟戰略。

過去美國歐巴馬政府試圖以「亞太再平衡」戰略，平衡中國在亞太地區崛起的勢頭，而中國推動發展帶路倡議的戰略企圖，明顯和美國在西太平洋的基本戰略利益相互矛盾。川普上任之後，雖然宣布退出「跨太平洋戰略經濟夥伴協定」（The Trans-Pacific Partnership，簡稱 TPP），²並一度否定歐巴馬的再平衡政策，然自 2017 年開始，美國開始積極拉攏印度，並和日本共同提出「推動建設自由開放的印度洋-太平洋地區」的「印太戰略」，希望藉由美、日、澳、印四國共同組成以美國為主導的菱形安全合作架構，反制中國經由一帶一路來擴張其在歐亞大陸影響力的作為，進而鞏固美國在亞太地區的傳統領導地位。以下，本文擬就此中美權力競逐的框架，探討一帶一路近來發展的概況以及美國的印太戰略構想，進而分析美國印太戰略的布局將對中國的帶路倡議產生何種衝擊與挑戰。

¹ 根據中華人民共和國國家統計局資料顯示，中國大陸 GDP 總產值在 2000 年突破 10 兆人民幣，2008 年時超越日本，成為全球第二大經濟體，2016 年時更快速成長為 74.358 兆，資料來源參見 <http://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=C01&zb=A0201&sj=2000>。另根據世界銀行數據，中國大陸的人均 GDP 在 2001 年時為 1038 美金，2016 年時已達 8123 美金，全球排名第 66，參見 <https://data.worldbank.org.cn/indicator/NY.GDP.PCAP.CD>。

² TPP 現已更名為「跨太平洋夥伴全面進展協定」（Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership）。

二、帶路倡議的發展概況與戰略意涵

（一）帶路倡議的發展概況

2013 年下旬，中國提出了「一帶一路」的宏觀國家戰略，內容包括連接中國新疆與中亞地區的「絲綢之路經濟帶」，以及自中國西南省份經中南半島連接太平洋與印度洋的 21 世紀「海上絲綢之路」，後續也設立「絲路基金」、「亞洲基礎設施投資銀行」、「金磚國家新開發銀行」等輔助支持的區域金融機制，作為提供支持相關基礎設施建設資金的多邊開發機構。2015 年 3 月，中國國家發展改革委、外交部、商務部聯合公布「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」之白皮書，其中具體針對一帶一路的共建原則、框架思路、合作重點及合作機制等細部規劃，做了詳細的闡釋與說明。³

近年來，隨著一帶一路的推動與發展，中國陸續提出新的構想，例如在一帶一路北線「絲綢之路經濟帶」的部分，中國提出共建「冰上絲綢之路」的構想，透過開發穿越北極圈，連接北美、東亞和西歐三大經濟中心的海運航道，與北極圈沿岸國家共同構建一個跨越歐亞的交通網絡；在南線「21 世紀海上絲綢之路」的部分，則在原本從中國沿海港口經過南海到印度洋、延伸至歐洲的主線外，另外擘劃一條從中國沿海港口經過南海一路向南太平洋延伸的支線，企圖藉由這兩條海上路線來貫通印度洋與南太平洋，打造「大洋經濟圈」。

一帶一路自提出至今已五年，相關沿線建設目前橫跨亞、歐、非三大洲，涉及 68 個國家與近 44 億的人口，各地亦有許多建設中或已完成的項目。從地緣政治經濟的角度來看，中國藉由與沿線國家在經貿、政治與文化面向上的交流，積極鞏固和沿線國家的雙邊關係，除了確立以中國為中心的貿易、投資和基礎建設的發展模式，最終更可藉此在亞洲地區、推動符合中國長遠利益的貿易秩序和貨幣體系，進而強化中國在整個亞洲地區及國際社會上的地位與影響力，而整體基

³ 中華人民共和國國家發展與改革委員會，〈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〉白皮書，http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html。

礎建設的規模與沿線帶來的貿易商機更是可觀。以下就一帶一路近來的發展情形作一說明。

1. 「絲綢之路經濟帶」

陸上絲綢之路經濟帶以中國以西的歐亞大陸為目標，主要建設三條路線，分別是：

- 中國經中亞、俄羅斯至歐洲（波羅的海）；
- 中國經中亞、西亞至波斯灣、地中海；
- 中國至東南亞、南亞、印度洋。

絲綢之路經濟帶之重點在於對外交通運輸網絡的建設，目的在於打通中國通往波羅的海、波斯灣、地中海及印度洋的陸路國際通道。中國透過提供資金、技術與勞力等方式，協助沿途國家建設港口、鐵路、公路、光纜、衛星及油氣管線等設施，再以沿線中心城市為支撐，以重點經貿產業園區為合作平台，共同打造「新亞歐大陸橋」、「中蒙俄」、「中國-中亞-西亞」、「中國-中南半島」等四個國際經濟合作走廊，最終達到各國商品、資源與勞力自由快速流通（互聯互通）的目標。

4

（1）新亞歐大陸橋經濟走廊：其規劃由中國江蘇連雲港經新疆阿拉山口至荷蘭鹿特丹的國際鐵路交通幹線。在中國境內，由隴海鐵路（江蘇連雲港通往甘肅蘭州）和蘭新鐵路（甘肅省蘭州市至新疆維吾爾自治區烏魯木齊）組成，橫貫穿中國東、中、西部各省市。出境後，經哈薩克、俄羅斯、白俄羅斯、波蘭到歐洲多國沿海港口。

目前已開通的中歐班列貨運包括：重慶至德國杜伊斯堡的「渝新歐」國際貨運班列、武漢至捷克梅林克巴爾杜比采的「漢新歐」貨運專列、成都至波蘭羅茲

⁴ 中國國家發展改革委、外交部、商務部，《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》，2015 年 3 月，<http://www.beltandroadforum.org/BIG5/n100/2017/0407/c27-22.html>。

的「蓉歐快鐵」貨運班列，以及鄭州至德國漢堡的「鄭新歐」貨運班列，沿途連結超過 50 座城市，除了有通關「一次申報、一次查驗、一次放行」的便利政策與運輸優惠補助外，運送的貨品也越來越多元。⁵在諸多中歐班列當中，主要以西部經濟核心、水陸運發達、有專門口岸的成都和重慶兩地貨運需求量最大，為目前中國電子製造業（筆記型電腦）出口歐洲的重點地區。

現今，中歐班列一年已逾一千七百班次，不少原本透過海運或空運的機械、服裝、電子零組件等，紛紛改為經由陸路的中歐班列銷往歐洲，出口訂單源源不絕，從歐洲的回程訂單也逐漸增加，主要以高級進口車、酒類為大宗，雙向貿易往來呈現同步增長的趨勢。然而受限於火車的運量，加上與沿線國家在技術標準、海關清關作業、鐵路線路設計與投資報酬分配、融資上的問題，將需要較長時間，才能看得見其成效。⁶

（2）中蒙俄經濟走廊：中蒙俄三國地域相連，原本在互市貿易、邊境地區合作方面已有不同程度的經濟交流合作，自 2014 年 9 月起，三方商定在中俄、中蒙、俄蒙雙邊合作基礎上展開合作，規劃將中國的「絲綢之路經濟帶」建設、俄羅斯跨歐亞大鐵路改造、蒙古「草原之路」倡議對接合作，加強鐵路、公路等互聯互通建設，推進通關和運輸便利化，促進過境運輸合作，打造中俄蒙經濟走廊。

中蒙俄經濟走廊的主要路徑為從北京、內蒙之呼和浩特、到蒙古、俄羅斯，以及東北大連、瀋陽經滿州里道俄羅斯的兩條路線。隨著國際鐵路貨運、客運快速的開通以及滿州里中俄互市貿易區、中蒙跨境經濟合作區的營運，中俄蒙三邊在金融、跨境旅遊、農牧業，國際物流等領域的合作，已使中國與蒙古、中國與

⁵ 陳維強，〈一帶一路 主要打造開放區域經濟合作架構〉，《台灣新生報航運版》，2016 年 10 月 08 日，<http://chww21.myweb.hinet.net/data/tw/talk/2017051801.htm>。

⁶ 以 2016 年中歐班列而言，總計從中國發出 1702 班列車，貿易總額達到 170 億美元，惟此僅占中歐雙邊貿易總額的 0.5%，預估在 2020 年，若班次能提升到全年五千班列車，總貿易額也僅相當於中歐貿易總額的 1.5%。引自周岐原，〈鐵道上的真與假〉，《今周刊》，第 1080 期，<https://www.businesstoday.com.tw/article/category/80396/post/201708310023/%E9%90%B5%E9%81%93%E4%B8%8A%E7%9A%84%E7%9C%9F%E8%88%87%E5%81%87>。

俄羅斯的跨境人民幣結算量和雙邊貿易額出現不少成長。⁷在跨境人民幣結算的部分，內蒙古自治區位居中蒙俄經濟走廊的核心樞紐，其對於俄、蒙兩國跨境人民幣結算的業務量呈現大幅成長，約佔全中國對俄、蒙兩國業務量的 24.69%，對蒙古的跨境人民幣結算量更佔全中國的 75.8%。⁸在雙邊貿易額部分，中俄 2017 年雙邊貿易總額達到 870 億美元，較 2016 年成長 20.8%，在中國的貿易夥伴中，俄羅斯也從 2016 年的第 11 位上升到第 9 位，而中國則是俄羅斯最大的貿易夥伴；在中蒙方面，中蒙 2017 年雙邊貿易總額為 67.35 億美元，佔蒙古對外貿易總額的 64.1%，較 2016 年成長約 35.8%，顯示蒙古相當依賴中國的市場，而中國十餘年來也一直穩居蒙古的最大貿易夥伴國。⁹

（3）中國—中亞—西亞經濟走廊：中國—中亞—西亞經濟走廊從新疆出發，經阿拉山口出境連接中亞及西亞鐵路網抵達地中海沿岸和阿拉伯半島，主要涉及中亞五國（哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克、烏茲別克、土庫曼），以及西亞的伊朗、土耳其等國。由於中西亞皆為能源生產的重要國家，此經濟走廊將建設為一條連接中國和當地的能源大通道，循此，日後可將產自中西亞、阿拉伯國家的石油、天然氣，以及其他礦藏資源輸送到中國，確保中國能源供應穩定。目前中國-中亞-西亞走廊的投資已達到 113.7 億美元，占一帶一路總量的 15%，投資方向來看，中亞以吉爾吉斯斯坦（15.28 億美元）為首、西亞以阿曼（19.5 億美元）、伊朗（12.7 億美元）最多；¹⁰在能源之外，中國也出口機電產品、金屬製品，機械設備等工業製成品到中亞國家，並自中亞進口礦產品、棉花，在西亞方面，中國也出口機電、鋼鐵製品、輕紡等產品，並自中亞進口電訊產品；承包的工程從房屋建設、路橋擴展到輸油管線、通訊、鐵路、港口、建材等眾多領域，中方金融機

⁷ 〈中國商務部：中俄貿易增速位列中國主要貿易夥伴首位〉，《俄羅斯衛星通訊社》，2018 年 6 月 7 日，<http://big5.sputniknews.cn/economics/201806071025588764/>。

⁸ 〈內蒙古：打造中蒙俄經濟走廊核心樞紐〉，《內蒙古日報》，2017 年 9 月 26 日，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.nmg.xinhuanet.com/xwzx/2017-09/26/c_1121724368.htm。

⁹ 〈2017 年蒙古國民經濟運行整體情況〉，《中華人民共和國駐蒙古國大使館經濟商務參贊處》，2018 年 2 月 26 日，<http://mn.mofcom.gov.cn/article/ztdy/201802/20180202714800.shtml>。

¹⁰ 引自〈旨要中國-中亞-西亞經濟走廊重點領域合作概覽——交通電力篇〉，《全球工信》，2018 年 3 月 7 日，<https://read01.com/M2LJxOO.html>。

構也已在阿拉伯國家設立分行或代表處。¹¹

(4) 中國—中南半島經濟走廊：此經濟走廊以中國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，是中國與東協合作的跨國經濟走廊，也是中國西南方通往印度洋的重要陸路通道。¹²

目前沿線國家各自的發展戰略都和「一帶一路」倡議進行對接，如：越南的「兩廊一圈」、柬埔寨的「四角戰略」、泰國的「東部走廊計劃」以及東協的「2025發展願景」等，而中國和沿線國家之間的貿易和投資呈現加速推進的發展態勢，基礎設施也不斷改善，大湄公河流域國家正建設貫通東西、連接南北的九條跨境公路，而印尼雅萬高鐵、中老鐵路、中泰鐵路、馬來西亞南部鐵路、匈塞鐵路、瓜達爾港等重大項目也陸續展開，廣西則已開通南寧至河內的國際列車和連接其他主要東南亞城市航班。¹³

透過此經濟走廊的推動與建設，中國大陸一方面得以發展和緬甸、寮國、柬埔寨間長期且穩固的區域經貿合作夥伴關係，另一方面則試圖在日韓主導的東亞生產網絡之外，建構出由中國主導的跨國生產網絡和差別化的國際產能合作路徑，最終則促成中國與東協國家全方位的互聯互通，以利中國將國力投射至印度洋，實現陸海聯通。¹⁴

2. 「21 世紀海上絲綢之路」

21 世紀海上絲綢之路以中國西、南兩方向的海洋空間為重點，規劃有兩大海洋路線，分別為：

¹¹ 引自〈中阿經濟合作在「中國-中亞-西亞」經濟走廊結碩果〉，《微觀三農》，2017 年 9 月 13 日，<https://read01.com/2GO5JnL.html>。

¹² 盧傳、公丕萍、李大傳，〈中國—中南半島經濟走廊建設的主要任務及推進策略〉，《經濟縱橫》，2017 年第 2 期，頁 50。

¹³ 引自〈中國—中南半島經濟帶：貿易和投資加速推進〉，《中國經濟時報網》，2017 年 4 月 28 日，https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=10014&info_id=11998。

¹⁴ 〈一帶一路 | 中國-中南半島經濟走廊：中國與東協合作的新亮點〉，《財經》，2017 年 9 月 19 日，<https://kknews.cc/zh-tw/finance/xne2lvg.html>。

- 經由南海穿越印度洋抵達歐洲；
- 由南海南下進入南太平洋。

海上絲綢之路以重點港口為節點，共同建設安全高效能的海洋運輸通道，其中又以「中-巴」、「孟-中-印-緬」兩個經濟走廊與推進「一帶一路」建設的關聯最為緊密。¹⁵

(1) 中-巴經濟走廊 (China-Pakistan Economic Corridor, CPEC)：2013 年李克強訪問巴基斯坦時提出此構想，目標是打造一條北起新疆喀什、南至巴基斯坦瓜達爾港的經濟大動脈，初步規劃了修建新疆喀什市到巴國西南港口瓜達爾港的公路、鐵路、油氣管道及光纜覆蓋通道的遠景計畫。其中主要的計畫包括：從喀什到瓜達爾港全長 3000 公里的高速公路；將瓜達爾港建設為貿易和物流中心，以之作為外界連接阿富汗和中亞地區的中樞港；塔爾煤田及中巴合資火力發電站的開發案等。在中國資金挹注下，巴基斯坦的經濟逐年成長，但是建設中巴經濟走廊高達約 460 億美元的總工程費，也讓原本外債高築的巴基斯坦的償債能力大受關注。¹⁶

(2) 孟-中-印-緬經濟走廊：是從中國昆明，經過緬甸、印度東北部地區、孟加拉，一直到印度加爾各答的道路交通基礎設施建設及經濟貿易合作倡議。2017 年 4 月 25 日第三次四國工作組會議在加爾各答舉行，四國各自提交一份關於孟中印緬經濟走廊的建設目標、方式及其原則、執行機制等方面的報告，然會議並未取得實質進展，主要原因有二，一為緬甸政局不穩、緬甸政府態度不太積極、孟緬之間的邊界糾紛和難民問題阻礙了走廊的進展，二則是中印邊界問題沒有解決，印度東北部還存在分離主義，因此孟-中-印-緬經濟走廊即使作為地區經

¹⁵ 中國國家發展改革委、外交部、商務部，《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》，2015 年 3 月，<http://www.beltandroadforum.org/BIG5/n100/2017/0407/c27-22.html>。

¹⁶ “CPEC project promises \$46 billion worth of investment in pure economic infrastructure – Iqbal”, *Pakistan Today*, February 8, 2018, [http://www.cpecinfo.com/news/cpec-project-promises-\\$46-billion-worth-of-investment-in-pure-economic-infrastructure-iqbal/NDg0Mg==](http://www.cpecinfo.com/news/cpec-project-promises-$46-billion-worth-of-investment-in-pure-economic-infrastructure-iqbal/NDg0Mg==)。

濟合作倡議，印度也十分在意此走廊具備的戰略和安全意義。¹⁷

由以上內容可以發現，「一帶一路」的構想，主要是借助中國古代「絲綢之路」的歷史淵源，依據中國和周邊國家現有的區域合作機制為基礎，進一步與帶路沿線其他國家透過雙邊、多邊合作的方式，發展出和沿線國家的經濟合作夥伴關係，希望打造區域內國家命運共同體的目標。

在所有一帶一路的項目中，主要以交通類投資的規模獨占鰲頭，約 1245 億美元，其中既涉及城市、國家之間的公路、鐵路建設，也包括市區輕軌交通，呈現涉及國家多，投入規模大的特徵。¹⁸從經濟走廊來看，中俄蒙、中國-中南半島的交通投資規模最大，中亞-西亞走廊次之，而各經濟走廊的功能除了有助於強化中國與沿線國家在物流貿易、投資、金融、電信通訊方面的合作和互賴程度外，也有不少天然氣、石油管線等能源基礎設施的建設，主要是希望透過對相關經濟走廊，發揮讓中國能源供應來源更加多樣化，以降低突發情況可能對中國經濟發展帶來的風險。¹⁹

（二）帶路倡議的戰略意涵

在提出一帶一路倡議後，中國雖然一再強調「一帶一路」的經濟意義，然不可否認的，帶路倡議仍具有經濟和地緣戰略的雙重意涵，並被視為是中國面對當時亞太區域經貿整合機制以美國主導 TPP 及東協主導「區域全面經濟夥伴關係協定」（Regional Comprehensive Economic Partnership，簡稱 RCEP）為兩股主要發展勢力的局面上，試圖另闢新局以讓自身發揮主導力量的因應作為，²⁰為此，不

¹⁷ 引自〈關於孟中印緬經濟走廊，印度在猶豫什麼？〉，《每日頭條》，2017 年 7 月 20 日，<https://kknews.cc/zh-tw/world/46lgrxv.html>。

¹⁸ 引自〈旨要|中國-中亞-西亞經濟走廊重點領域合作概覽——交通電力篇〉，《全球工信》，2018 年 3 月 7 日，<https://read01.com/M2LJxOO.html>。

¹⁹ Yale H. Ferguson, "China's OBOR Policy, China-US Relations and the Return of Geopolitics", 《中國大陸研究》，第 60 卷第 2 期（2017 年 6 月），頁 65-66。

²⁰ Joshua P. Meltzer, "China's One Belt One Road initiative: A view from the United States", *The Asan Forum*, June 19 2017, <http://www.theasanforum.org/a-view-from-the-united-states-2/>。

少西方國際關係學者將「一帶一路」喻為中國版的「馬歇爾計劃」，²¹認為「一帶一路」以及亞投行、絲路基金等，一方面有著消化中國國內過剩的產能與資本的經濟目的，更重要的還是其背後的戰略意圖，亦即藉著爭取與沿線國家建立合作友好的互惠關係，確立一種以中國為中心的貿易、投資和基礎建設的模式，最終在亞洲地區、進而全球推動符合中國長遠利益的貿易秩序和貨幣體系。²²另一方面，中國過去在對外發展上，一向重陸輕海，然而從帶路倡議海陸並重的擘劃來看，其反映了中國海洋意識的提高，不僅開始重視海洋空間的經營，總體戰略也有從陸權轉向為陸海並重的調整趨勢。由是觀之，一帶一路倡議實為兼具追求經濟、外交、軍事三種重大國家利益的整合性戰略。以下即就其戰略上的意涵作一說明。

在陸路方面，主張陸權論的地緣政治學者麥金德（Halford J. Mackinder）認為，世界權力重心所在的歐、亞、非三大洲是為世界最大、人口最多、最富饒的「世界島」，而世界島的「心臟地區」或「地理樞紐地區」，即為歐亞大陸交接部份的中亞與中東，控制心臟地區的國家，除了西面在東歐這個門戶外，其餘方向皆有天然屏障，使得海權國家不易進入，幾乎不怕任何攻擊，若能利用其豐富的資源發展成為一個強大的重工業國家，便可運用快捷、廉價的內陸鐵、公路，逐步征服歐洲、中東、印度和遠東，進而控制歐、亞、非大陸（世界島）。²³

而今，帶路倡議的絲綢之路經濟帶貫穿歐亞大陸，並經過歐亞大陸交接部份的中亞與中東，也就是麥金德所謂世界島的「心臟地區」，此區除了裡海油源陸續開發，已探明的石油蘊藏量不斷提高外，過去作為「歐亞陸橋」的戰略價值，

²¹ 如牛津大學經濟學教授瓦因斯（David Vines）在“*One Belt, One Road as China's 21st Century Marshall Plan?*”一文中，便將帶路倡議與美國在二戰後提出的馬歇爾計畫內容作一比較，參見 <https://yaleglobal.yale.edu/content/caixin-one-belt-one-road-chinas-21st-century-marshall-plan>；同樣地，美國智庫「美國安全計畫」（American Security Project）研究員 Andrew Holland 也在“*China's One Belt One Road: An Ambitious Strategy Challenging the US*”一文中，將中國帶路倡議的用意與美國的馬歇爾計畫做一比較，參見 <https://www.americansecurityproject.org/chinas-one-belt-one-road-an-ambitious-strategy-challenging-the-u-s/>。

²² 蔡志銓、樊兆善，〈中共推動「一帶一路」的戰略意涵〉，《國防雜誌》，第30卷第6期（2015年11月），頁39。

²³ 參見大英百科全書（Encyclopaedia Britannica）關於陸權說與心臟地帶的解釋，<https://www.britannica.com/place/heartland>。

也因為能源運輸的需求而再度被凸顯。中國透過新亞歐大陸橋經濟走廊、中國—中亞—西亞經濟走廊，不僅將中國的安全戰略縱深經由中亞向歐洲方向大幅拓展，其為此地區提供的基礎交通與能源設施的相關建設，也構築起連結亞太經濟圈及歐洲經濟圈的新陸權時代。此一布局若可落實，一方面中國可另闢由陸路取得國外能源與資源的安全通道，另一方面也可扭轉過去其內陸發展落後於沿海地區的情形，進而減少目前沿海地區經濟發展核心直接暴露於海上外部威脅的不利局勢。

在海路方面，伴隨綜合國力快速提升，中國的海洋意識隨之提高，近年來積極加強對海洋的發展，也益發重視海洋的經濟利益與戰略價值。在海權說中，馬漢（Alfred Thayer Mahan）認為，一個海權國家必須擁有龐大之商船、港口及順暢的海上航路，其中最重要的，即是必須能夠確保自己海上交通線的安全。²⁴

在經濟快速發展下，中國已成為世界最大的能源消耗國，其對於能源需求的急遽攀升，也造成其經濟活動仰賴的能源供應呈現相當緊張的狀態，而能源能否穩定供給、運輸管道是否暢通無阻，也因此成為攸關中國經濟發展的重要關鍵。目前中國從中東地區進口的石油，主要是循海路經由東部沿海進入，其中有 90% 是仰賴外國油輪公司運送，且中國無法獨力提供保護此條海上運輸路線，特別是在關鍵的麻六甲海峽地區。²⁵此外，南海周邊國家屢屢因為該海域部分島嶼的主權歸屬、海域劃分及相關海洋權利的重疊而引發爭議與衝突，越南、中國、菲律賓也積極在南海填海造陸，南海也成為近來中美角力的熱點。

有鑑於此，中國針對東海、南海、印度洋中的特定區域，著重建立海上的優勢與控制權，而由中國東南沿海出發，經東協各國，連通非洲後進入歐陸的 21 世紀海上絲綢之路，一方面試圖展現中國與海上絲路沿線國家共享發展機遇的善意，藉以尋求與東協國家在解決南海問題上的合作契機，另一方面則以南海作為突破美、日在西太平洋島鏈圍堵的突破口，以此擺脫來自美日海上封鎖的戰略風

²⁴ 見大英百科全書（Encyclopaedia Britannica）對於馬漢海權說的解釋，<https://www.britannica.com/topic/sea-power>。

²⁵ 麥艾文著，李柏彥譯，**中共的國際行為：積極參與、善用機會、手段多樣**（台北市：國防部史政編譯室，2011 年），頁 62-64。

險，²⁶同時由「中-巴經濟走廊」及「孟-中-印-緬經濟走廊」切向印度洋與南太平洋兩處拓展勢力，積極進行海外基地布局，進而打造聯貫印度洋與南太平洋的「大洋經濟圈」。

三、印太戰略的提出與布局

過去美國歐巴馬政府在 2010 年提出重返「亞太戰略」，主要透過強化與日本、澳洲等美國傳統亞太盟邦的合作，在第一、二島鏈加重對中國的圍堵，以維持美國在西太平洋的優勢。川普上任後，雖然退出 TPP，但去（2017）年開始便積極拉攏印度，11 月更和日本首相安倍共同提出「推動建設自由開放的印度洋-太平洋地區」的「印太戰略」，主要以印度為戰略支點，並以美、日、澳、印四國聯盟組成戰略夥伴，形成以美國為主導的菱形安全合作架構，用以反制中國一帶一路的勢力擴張，進而鞏固美國在亞太地區的傳統領導地位。以下分別說明相關國家參與印太戰略之的動機與立場。

（一）美國

面對中國的崛起，過去歐巴馬政府的因應思維是透過推動以「亞太」概念為主的 TPP，來突破東亞地區在 1997 年亞洲金融風暴後出現、以「東亞」為導向的內向型區域合作架構，而該經濟戰略也頗具成效，中國因此推出了帶路倡議，以抗衡美國亞太再平衡政策的作為。然而川普就任之初，以「美國優先」(American First) 為出發點，依循「公平」和「對等」原則，優先處理在經貿上對美國享有鉅額貿易順差國家的問題，同時終止美國參與相關「不公平」的區域自由貿易協定，而在宣布退出 TPP 以實踐競選諾言後，川普政府也失去介入亞洲經貿事務的重要戰略支點。

現今，川普政府的新亞洲政策出台，其中以「印太」概念取代了美國政府使

²⁶ 蔡志銓、樊兆善，〈中共推動「一帶一路」的戰略意涵〉，《國防雜誌》，第 30 卷第 6 期（2015 年 11 月），頁 40；張凱銘，〈中國「21 世紀海上絲綢之路」戰略之研究〉，《台灣國際研究季刊》，第 13 卷第 1 期（2017 年），頁 149。

用多年的「亞太」戰略用語，此一新概念的提出，除了彰顯川普欲藉由拉攏印度來壓制中國的意圖，也代表美國對亞太地區地緣戰略做出重大調整，改將原本較分離的太平洋及印度洋合併規劃、統籌考量，提出了「自由且開放的印太戰略」(Free and Open Indo-Pacific Strategy)。²⁷

從印太戰略的提出，可以看出川普政府最優先的議程似有從區域經濟轉向朝區域安全發展的變化趨勢，此與歐巴馬以亞太區域、經貿為主的戰略似有不同；另一方面，這種朝安全議題的發展趨勢，雖然凸顯美國仍依循過往亞太安全政策的傳統路線，讓美國的亞太盟邦得以在美國放棄 TPP 後略微放心，然過去美國對於亞太地區安全事務的參與，主要仰賴美國在亞太地區的各項雙邊同盟體系，而印太戰略的提出，或也揭示了美國在印太地區可能朝向建立多邊安全機制來佈局，一方面藉由多邊安全同盟體系來降低自身負擔的責任與成本，另一方面則可以更有效地牽制在軍事、經濟領域同時崛起的中國。

(二) 日本

二戰以來，日本的外交安全政策建構在強化美日安保同盟的防衛合作核心之上，並以確保海上交通要道和離島安全作為首要目標。惟受限於其戰後和平憲法，日本雖然擁有軍事實力強大的自衛隊，但僅能保衛自己的國家。近年來安倍政府通過《新安保法》，使日本自衛隊得以行使集體自衛權，另也大力推進修改和平憲法的進程，試圖刪除第九條中禁止日本對外使用武力以及只有受到外國武力攻擊時享有自衛權的限制。

早在 2007 年第一任執政和 2012 年時，安倍政府便曾提出將太平洋與印度洋連接起來之「自由與繁榮之弧」(Arc of Freedom and Prosperity) 的價值觀外交 (Value Oriented Diplomacy) 以及建構連結日本、美國、澳洲與印度，形成「亞洲民主安全之鑽石」(Asia's Democratic Security Diamond) 的構想。²⁸ 川普上任後，

²⁷ Alex Wong, "Briefing on the Indo-Pacific Strategy", Bureau of East Asian and Pacific Affairs, April 2, 2018, <https://www.state.gov/r/pa/prs/ps/2018/04/280134.htm>.

²⁸ 〈俯瞰地球的安倍外交——專訪內閣官房參事谷內正太郎〉，《走進日本》，2013 年 8 月 20 日，

日本積極力爭讓印太戰略成為美日兩國共同的外交戰略，安倍一方面自 2016 年開始積極拉攏印度，另一方面也在去（2017）年 11 月和川普共同公開宣布「自由、開放的印太戰略」（Free and Open Indo-Pacific Strategy）的構想，²⁹推究日本之所以試圖在亞太地緣政治中搶佔重要地位，主要和中國有關。

對日本而言，隨著中國軍事力量愈來愈強大，中國在釣魚台領土爭端上逐漸掌握主動權，加上印太海域同為日本、中國海外油氣能源運輸的必經之地，如今中國透過 21 世紀海上絲綢之路，積極爭取和沿線各國合作建設港口及沿海物流基地等設施，推動海上運輸的聯通，除了大幅提升中國對於「南海-麻六甲-印度洋」海洋通道的掌控優勢，也等同扼制日本海上貨物與能源運輸的重要命脈。為此，日本除了積極參與爭奪從柬埔寨到斯里蘭卡相關重要港灣的港口持股和營運權利外，³⁰也大力推動日、印、美、澳四邊合作的成形。

然而，安倍政府一再強調，印太合作主要呈現在航行自由、海洋執法及在基礎建設及港口上採納國際標準等面向，軍事合作與軍演只是其中一個層面，加上今年開始，安倍曾數度表示日本將改變以牽制中國為目的戰略，改為強調中日合作，凸顯日本僅在軍事層面支持印太戰略，在政經上仍希望與中國改善關係的事實，這似乎也顯示日本對於自身在美中競合關係中扮演角色的性質仍然未定。

（三）澳洲

自帶路倡議提出後，中國一直希望能夠支取南太平洋主要航運樞紐的澳洲的加入。惟自二戰以來，美國便一直為澳洲的重要盟友，兩國在安全上簽有《美澳紐安全條約》（Australia, New Zealand and the United States Pacific Security Treaty，簡稱 ANZUS），經濟上則有美澳自由貿易協定，因此當中國國務院總理李克強

<https://www.nippon.com/hk/currents/d00089/>; Yuka Hayashi, “Abe’s Diamond Defense Strategy”, The Wall Street Journal, Jan 17, 2013, <https://blogs.wsj.com/japanrealtime/2013/01/17/abes-diamond-defense-diplomacy/>。

²⁹ “Priority Policy for Development Cooperation FY 2017”, International Cooperation Bureau, Ministry of Foreign Affairs, Japan, <https://www.mofa.go.jp/files/000259285.pdf>.

³⁰ 〈確保能源運輸 中日搶亞洲戰略港口〉，《自由時報》，2017 年 6 月 11 日，<http://news.ltn.com.tw/news/business/paper/1109615>。

2017 年訪問澳洲時提出將「澳洲北部大開發」與「一帶一路」接軌，希望嘗試把澳洲拉進 21 世紀海上絲綢之路的合作範圍時，澳洲拒絕了中國的邀請。³¹

事實上，自新世紀以來，受到東亞地區經濟蓬勃發展以及區域經濟合作快速開展的吸引，澳洲便開始尋求融入亞洲，而其也成功地在 2005 年的東亞高峰會上，和紐西蘭、印度一併加入東亞的區域合作架構。由於澳洲前十大主要貿易夥伴中，共有 8 個位於亞太地區，7 個屬於西太平洋國家，因此，保障全球海洋資源、確保國際海洋法規範、以及捍衛國際通道的自由航行與飛越權，一直是澳洲最為關切的安全議題之一。

在 2013 年國防白皮書（Defence White Paper 2013）中，澳洲採納了印太的概念，將澳洲的優先戰略焦點，相應調整為從印度洋越過東南亞再來到東北亞的大弧形，並將之列為澳洲的四個關鍵戰略利益之一。³²在 2017 年外交政策白皮書（2017 Foreign Policy White Paper）中，澳洲將重點置於確保和強化美澳同盟，並以美澳關係為基礎來建構穩定的澳中關係。³³此外，澳洲也視「環印度洋協會」（Indian Ocean Ring Association）為澳洲重點經營的區域組織。以上顯示，在澳洲的區域安全觀中，主要以美澳同盟為核心，而因應印太戰略的發展，澳洲將投注更多心力在東亞高峰會與太平洋島國相關區域合作機制上，代表其外交有從多邊轉向印太地區小團體或複邊合作的發展趨勢。

近來中國在關島附近的卡洛琳海山進行科學地理探索，對密克羅尼西亞進行

³¹ 周永勤，〈中國擬於南太平洋島國開闢新海上「絲綢之路」將面對與美博弈〉，《眾新聞》，2018 年 4 月 16 日，<https://www.hkcnews.com/article/11467/%E5%A4%AA%E5%B9%B3%E6%B4%8B%E5%B3%B6%E5%9C%8B-%E6%B5%B7%E4%B8%8A%E7%B5%B2%E7%B6%A2%E4%B9%8B%E8%B7%AF-%E6%BE%B3%E6%B4%B2-11467/%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E6%93%AC%E6%96%BC%E5%8D%97%E5%A4%AA%E5%B9%B3%E6%B4%8B%E5%B3%B6%E5%9C%8B%E9%96%8B%E9%97%A2%E6%96%B0%E6%B5%B7%E4%B8%8A%E3%80%8C%E7%B5%B2%E7%B6%A2%E4%B9%8B%E8%B7%AF%E3%80%8D%E5%B0%87%E9%9D%A2%E5%B0%8D%E8%88%87%E7%BE%8E%E5%8D%9A%E5%A5%95>。

³² “Defence White Paper 2013”, Department of Defence, Australia Government, May 3, 2013, <http://www.defence.gov.au/whitepaper/2013/>.

³³ “2017 Foreign Policy White Paper”, Department of Foreign Affairs and Trade, Australia Government, November 2017, <https://www.fpwhitepaper.gov.au/foreign-policy-white-paper>.

大量的經援與投資，導致該國恐在今年結束與美軍的軍事合作，加上近日似與南太平洋萬那杜（離澳洲 2400 公里）展開港口安排協議的談判，一旦成功，中國將在太平洋上取得第一個軍事基地，此後中國軍艦將得以在此停泊維修、加油及補充物資。³⁴中國在太平洋擴張的種種舉動，在在引發澳洲政府的嚴重關切，也激發了區域的緊張情勢，為此，澳洲積極響應印太戰略，積極並說服歐洲強國重返太平洋，以此制衡影響力日增的中國。

（四）印度

長久以來，中印兩國便存在邊界懸而未決的爭端，惟印度傳統的外交路線為中立、不結盟，因此自 1962 年的邊境戰爭後，兩國便相安無事。以印度而言，其在中國一帶一路倡議之 21 世紀海上絲綢之路規劃中，佔據了關鍵的地理位置，然而，自中國提出帶路倡議後，印度數度拒絕中方希望印度參與帶路倡議的邀請，而此後中國逐步進逼印度於中亞、南亞的傳統勢力範圍，除了和巴基斯坦建構經喀什米爾區的中巴經濟走廊、取得巴基斯坦瓜達爾港 40 年經營開發權之外，中國也和斯里蘭卡就漢班托塔港簽定 99 年的租賃控制協議，和馬爾地夫簽署中馬 FTA，並在印度洋西北的吉布地建構軍事基地，近來更將中巴經濟走廊延伸至阿富汗，在外交上拉攏孟加拉，以及 2017 年兩國在洞朗爆發長達兩個月餘的軍事對峙等，中國在南亞大舉擴張的行為，不僅引發印度對於一帶一路的負面觀感，也讓印度對於中國的企圖抱持警覺的態度。印度外交部長辛哈便於今年五月初明確表示，印度不支持中國的「一帶一路」計畫，因為中國推動這項計畫的背後，

³⁴ 周永勤，〈中國擬於南太平洋島國開闢新海上「絲綢之路」將面對與美博弈〉，《眾新聞》，2018 年 4 月 16 日，<https://www.hkcnnews.com/article/11467/%E5%A4%AA%E5%B9%B3%E6%B4%8B%E5%B3%B6%E5%9C%8B-%E6%B5%B7%E4%B8%8A%E7%B5%B2%E7%B6%A2%E4%B9%8B%E8%B7%AF-%E6%BE%B3%E6%B4%B2-11467/%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E6%93%AC%E6%96%BC%E5%8D%97%E5%A4%AA%E5%B9%B3%E6%B4%8B%E5%B3%B6%E5%9C%8B%E9%96%8B%E9%97%A2%E6%96%B0%E6%B5%B7%E4%B8%8A%E3%80%8C%E7%B5%B2%E7%B6%A2%E4%B9%8B%E8%B7%AF%E3%80%8D%E5%B0%87%E9%9D%A2%E5%B0%8D%E8%88%87%E7%BE%8E%E5%8D%9A%E5%A5%95>。

有其「特殊目的」，³⁵充分顯現中印之間因一帶一路而出現互不信任且緊張情勢一觸即發的情形。

出於維護南亞與東南亞地緣戰略優勢的考量，印度不斷加強東進政策，積極拉攏東協國家，此外，總理莫迪也改變了印度過去不結盟的外交作風，³⁶在美、日提出印太戰略構想時積極呼應，一方面鼓勵美、日進入南亞，共同參與區域事務，例如日本外相河野太郎近日訪問巴基斯坦、馬爾地夫和斯里蘭卡等，另一方面則進一步展開與日本、澳洲的軍事合作，以此抗衡中國在南亞地區發展勢力的作為。

由以上印太戰略各國家參與的動機與立場可見，中國對外提出一帶一路倡議後，不少沿線地區的戰略重要性開始具體顯現出來，隨即引發各強權國家對於中國藉此兩條國際發展合作路徑來拓展戰略利益的關切，進而促成跨越兩洋的民主國家推動以「建設自由開放的印度洋-太平洋地區」為目標的印太戰略之成形。雖然目前印太戰略尚處於初步階段，未來發展上也面對諸多挑戰，但中國崛起的威脅具體促成印太四國「結盟抗中」，已是不爭的事實，而隨著中國帶路倡議的陸續推進，此印太戰略對抗一帶一路的議題勢必將得以持續發酵。

四、印太戰略布局對帶路倡議的衝擊

從目前美國印太戰略初步呈現的發展態勢來看，其對於中國帶路倡議的主要衝擊，呈現在海線「一路」（21世紀海上絲綢之路）的部分。此乃由於印太戰略的成員，主要為海權國家，加上陸路的「一帶」經過中亞、中東等政治不穩定地區，不少沿線國家內部均有宗教紛爭、種族衝突和恐怖主義的非傳統安全挑戰，途中又涉及俄羅斯、伊朗兩個對區域大國的傳統勢力範圍，因此推動上，自有其

³⁵ 盧永山，〈印度：不支持「別有目的」的一帶一路計畫〉，《自由時報》，2018年5月8日，<http://news.ltn.com.tw/news/business/paper/1198785>。

³⁶ Tien-Sze Fang, “Opportunities and Challenges of Building International Connectivity: The Indian Perspective on China’s “One Belt and One Road” Initiative”, 《中國大陸研究》，第60卷第2期（2017年6月），頁93-95。

難度存在。

至於 21 世紀海上絲綢之路的開展，主要由廣州經南海、印度洋到非洲以至歐洲，其雖然迴避了美、日、澳海軍具備絕對優勢的西太平洋地區，但是中國於南海島礁填海造陸、於馬來西亞麻六甲區與馬國合作建設一深水港口（100 億美金）、³⁷於巴基斯坦取得瓜達爾港 40 年經營開發權、於斯里蘭卡漢班托塔港簽定 99 年的租賃控制協議、與馬爾地夫簽署中馬自由貿易協定、於在印度洋西北的吉布地建構軍事基地等一連串舉措，雖然中方一再強調係出於為其與日俱增的海上貿易取得物流據點的考量，但無可否認的，其實則背負中國謀取印度洋航運要道上各港口以維護海上能源通道暢通的戰略目的。

目前美國已意識到，透過一帶一路戰略規劃，中國將傳統勢力範圍從東亞、東南亞逐步擴大到南太平洋和印度洋，其所涉及的不單純只是中國在亞洲的戰略布局，實則攸關美國在亞太區域乃至全球的領導地位。為了遏制中國勢力的擴張，川普除了在 2017 年 12 月其任內首份提出的國家安全戰略報告中，直接點名中國為「競爭對手」外，在實際作為上，也提出印太戰略，拉攏日本、澳洲和印度從海上構成防範中國的弧形圍堵網，並試圖串聯東協國家中如印尼、越南等同樣受到中國影響力威脅的國家，而原本和中國趨近的菲律賓，近來也因黃岩島問題對中國劃下紅線，出現了可能回頭靠攏美國的可能。

面對美國藉由印太戰略布局，將圍堵中國的防線擴大到南亞的不利局勢，雖然中國外交部長王毅認為：「一帶一路倡議已得到 100 多個國家的支持，再挑起冷戰已不合時宜」，³⁸但相當明顯的，原本中國試圖以帶路倡議營造將中國的繁榮與合作惠及整個亞洲地區、進而勾勒出有關亞洲安全和經濟新秩序的構想，明顯因為印太戰略的提出而大為受挫，在未來區域安全優先於經濟發展的整體趨勢下，

³⁷ 黃以樂，〈佈局一帶一路：中國與馬來西亞「港口聯盟」增加 5 港〉，《南洋誌》，2017 年 9 月 12 日，https://aseanplusjournal.com/2017/09/12/asean20170912_cmpa/。

³⁸ 〈王毅：“印太戰略”圍堵中國的言論只是引人耳目〉，《中華人民共和國外交部》，2018 年 3 月 8 日，<http://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/t1540496.shtml>。

美國在印太地區勢將朝向建立多邊安全機制來佈局，以多邊結盟的方式來更有效地牽制在軍事、經濟領域同時崛起的中國。

五、結語

目前一帶一路的發展已近五年，沿線相關建設橫跨亞、歐、非三大洲，涉及 68 個國家與近 44 億的人口，此一布局若可落實，在陸路方面，將可為中國另闢取得國外能源與資源的安全通道，同時扭轉過去中國內陸發展落後於沿海地區的情形，進而減少其經濟發展重心直接暴露於海上外部威脅的不利局勢；在海路方面，則可突破美、日在西太平洋島鏈的圍堵，從而切向印度洋與南太平洋兩處拓展勢力，不僅有利於其打造聯貫印度洋與南太平洋的大洋經濟圈，亦對中國邁向陸海兼具的強權，有莫大助益。由此觀之，一帶一路對中國而言，實深具地緣戰略布局的意涵。

在中國提出帶路倡議後，立刻受到沿線國家的廣泛支持與響應。面對中國在歐亞大陸影響力快速崛起的情況，川普政府提出由美國主導，並以日、澳、印三國為支點的印太戰略，試圖以此多邊安全合作架構，反制中國一帶一路的勢力擴張，進而鞏固美國在亞太地區的傳統領導地位。

雖然相較於中國目標清楚、手段明確又深具經濟誘因的「一帶一路」戰略倡議，現階段印太戰略的內容相對較為空泛模糊，亦未論及參與各方的合作方式、合作項目、經費來源、分攤比例等細部規劃，因此未來發展前景仍有待觀察，但從近半年來印度、澳洲與日本積極呼應美國並陸續表態參與印太戰略，顯示相關國家對於中國藉由帶路倡議謀取戰略優勢已有戒心，對中國的圍堵防範網也逐漸成形。在未來區域安全優先於經濟發展的整體趨勢下，面對以美國為首、在軍事、經濟領域形成的多邊牽制，中國如何以帶路倡議為沿線國家帶來具體且亮麗的經濟成果，有效破除各方對於中國崛起而產生的威脅感，將是習近平實現中國夢的最大挑戰。

參考文獻

中華人民共和國外交部，〈王毅：“印太戰略”圍堵中國的言論只是引人注目〉，2018 年 3 月 8 日，<http://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/t1540496.shtml>。

中華人民共和國國家發展與改革委員會，〈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〉白皮書，http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html

周岐原，〈鐵道上的真與假〉，《今周刊》，第 1080 期，<https://www.businesstoday.com.tw/article/category/80396/post/201708310023/%E9%90%B5%E9%81%93%E4%B8%8A%E7%9A%84%E7%9C%9F%E8%88%87%E5%81%87>。

陳維強，〈一帶一路 主要打造開放區域經濟合作架構〉，《台灣新生報航運版》，2016 年 10 月 08 日，<http://chww21.myweb.hinet.net/data/tw/talk/2017051801.htm>。

張凱銘，〈中國「21 世紀海上絲綢之路」戰略之研究〉，《台灣國際研究季刊》，第 13 卷第 1 期（2017 年），頁 141-178。

麥艾文著，李柏彥譯，**中共的國際行為：積極參與、善用機會、手段多樣**（台北市：國防部史政編譯室，2011 年）

黃以樂，〈佈局一帶一路：中國與馬來西亞「港口聯盟」增加 5 港〉，《南洋誌》，2017 年 9 月 12 日，https://aseanplusjournal.com/2017/09/12/asean20170912_cmpa/。

蔡志銓、樊兆善，〈中共推動「一帶一路」的戰略意涵〉，《國防雜誌》，第 30 卷第 6 期（2015 年 11 月），頁 29-58。

盧永山，〈印度：不支持「別有目的」的一帶一路計畫〉，《自由時報》，2018 年 5

月 8 日，<http://news.ltn.com.tw/news/business/paper/1198785>。

盧傳、公丕萍、李大傳，〈中國－中南半島經濟走廊建設的主要任務及推進策略〉，
《經濟縱橫》，2017 年第 2 期，頁 50-56。

Australia Government, “Defence White Paper 2013”, Department of Defence, May 3, 2013, <http://www.defence.gov.au/whitepaper/2013/>.

Australia Government, “2017 Foreign Policy White Paper”, Department of Foreign Affairs and Trade, November 2017, <https://www.fpwhitepaper.gov.au/foreign-policy-white-paper>.

Fang, Tien-Sze, “Opportunities and Challenges of Building International Connectivity: The Indian Perspective on China’s “One Belt and One Road” Initiative”, 《中國大陸研究》，第 60 卷第 2 期（2017 年 6 月），頁 87-108。

Ferguson, Yale H., “China’s OBOR Policy, China-US Relations and the Return of Geopolitics”, 《中國大陸研究》，第 60 卷第 2 期（2017 年 6 月），頁 55-85。

Japan Government, “Priority Policy for Development Cooperation FY 2017”, International Cooperation Bureau, Ministry of Foreign Affairs, Japan, <https://www.mofa.go.jp/files/000259285.pdf>.

Meltzer, Joshua P., “China’s One Belt One Road initiative: A view from the United States”, *The Asan Forum*, June 19 2017, <http://www.theasanforum.org/a-view-from-the-united-states-2/>.

Wong, Alex, “Briefing on the Indo-Pacific Strategy”, Bureau of East Asian and Pacific Affairs, April 2, 2018, <https://www.state.gov/r/pa/prs/ps/2018/04/280134.htm>.