

特約撰述

中國的帶路倡議

馬來西亞的挑戰與解決方案

China's Belt and Road Initiative: Challenge and Solution for Malaysia

邱文達

馬來西亞理科學遠距教育學院

壹、中國的帶路倡議

透過國家主席習近平提出的「帶路倡議」(BRI)，中國試圖拓展並深化與其他國家的關係。所謂「帶路倡議」包括「絲綢之路經濟帶」與「21世紀海上絲綢之路」，兩者目標皆為刺激並加速亞洲、非洲與歐洲區域經濟成長。在2013年9月10日於哈薩克納扎爾巴耶夫大學(Nazarbayev University)的演說中，習近平揭櫫了他對「帶路倡議」之構想；在其設想中，BRI旨在重建「絲綢之路」以加強中國之貿易與地緣政治影響力，至於北京則作為振興經濟下，建構新世界秩序的中心。BRI可被視為前中國領導人鄧小平在1980年代為提升中國落後經濟所進行「改革開放」政策的延伸，目標在於透過港口、公路、鐵路與企業園區，建構一個連結亞、歐、非三洲之商業與基礎建設網絡，預期涵蓋超過65個國家，支撐世界六成以上人口，且佔全球國內生產總值(GDP)三分之一。

考慮到該項倡議之地緣阻礙以及高昂成本（估計成本高達 1 兆人民幣，相當 1600 億美元），許多國家對中國是否能實現此構想起初抱持著懷疑態度，但在習近平宣布將建立「亞洲基礎設施投資銀行」（Asia Infrastructure Investment Bank, AIIB），並承諾負擔 1000 億美元股本的一個月後，此等疑慮逐漸降低。2014 年 2 月，習近平成功說服俄羅斯總統 Putin 加入「帶路倡議」，同年 10 月並遊說 21 個亞洲地區國家簽署加入 AIIB 的「備忘錄」（MoU），除此之外，中國也向「絲路基金」（the Silk Road Fund）投資 400 億美元以支持 BRI 倡議。至 2015 年 1 月，亞投行成員已達 26 國。3 個月後，習近平向世界宣告關於中國與參加 BRI 各國之基本框架與優先行動事項，並揭露了「持續溝通、彼此參與、互利共存」等 3 項重要原則，目的在消除各國對於中國透過此種巨型投資計畫，對開發中國家實行「新型經濟殖民主義」的猜忌。2016 年 1 月，習近平訪問埃及、沙烏地阿拉伯與伊朗，在行程中承諾了 550 億美元的貸款與投資以報答它們參與 BRI 倡議。¹

2016 年 5 月，習近平在北京舉辦之「一帶一路高峰論壇」中聲明，BRI 不屬於中國，而是獻給全世界的構想。該論壇匯集了 29 位國家領袖、超過 100 位各國代表，以及聯合國與世界銀行等國際組織領袖。馬來西亞代表為時任總理的納吉（Najib Razak）。對於「21 世紀海上絲綢之路」主導的合作，民間與政治社群仍抱持懷疑。此等態度繫於馬來西亞對他國依賴度的擔憂，而在國內人民與企業認

* 本文為馬來西亞理科大學資助研究計畫（編號為1001/PJAUH/ 8016048）之一部分成果，謹此致謝。

¹ Md. Nazrul Islam, ed., *Silk Road to Belt Road Reinventing the Past and Shaping the Future* (Singapore: Springer Nature Singapore Pte Ltd., 2019).

知中，對馬來西亞當局之操守以及政府如何管理來自中國之資產甚感憂心。縱使馬來西亞與中國雙邊關係尚稱和諧、親近與互信，隨著「希望聯盟」(Pakatan Harapan / Alliance of Hope) 終結了「國民陣線」(Barisan Nasional) 60 年的統治，也為馬來西亞領導者開啟了重新設定群眾認知以及管理中國投資的機會之門。² 本文將重新檢視 BRI 細節，並著重於「希望聯盟」新政府之政策應對，除了探討地方領袖對 BRI 的看法，本文亦將討論該倡議進程，以及目前馬來西亞與中國在經濟與社會文化層面遭遇之阻礙。透過揭露潛在挑戰，本文希望對可能影響未來馬來西亞與中國雙邊關係之變數，提供全面性方針與解決建議。

貳、從絲路到帶路倡議

提到「絲路」，多數人第一印象即為歷史上貫串亞洲大陸，連結東亞、南亞、西亞、以至地中海區域，甚而北非、東北非及歐洲的古老貿易路線，它是早期連接各大陸貿易系統的網絡之一，至於「絲路」此一名詞則始於 1877 年德國地理學家里希霍芬 (Ferdinand von Richthofen) 對於其中來自中國絲綢貿易之詮釋。事實上，絲路不僅用於絲綢貿易，也輸送其他商品，並且成為文化與技術交流的催化劑，連接了中國、印度、波斯和地中海地區的商人、朝聖者、傳教士與士兵、游牧民族和城市居民，長達 3000 多年歷史。

綿延 6400 公里的絲路使人們得以運送商品，特別是奢侈品，諸如奴隸、絲綢、綢緞和許多其他高級織物，亦包含步槍、香料與藥

² The Pakatan Harapan (PH) ruling government has collapsed on 23 February 2020, following the resignation of its' Prime Minister, Dr Mahathir Mohamad and after the pact lost its Parliamentary majority.

品、寶石及玻璃器皿，也是知識、哲學、文化乃至全球流行病傳播的主要渠道。絲路沿線的貿易活動是推動了中國、印度、埃及、波斯、阿拉伯和羅馬等文明發展的最重要因素，並為現代世界的建立奠定了基礎。

絲路並非現代意義上的高速公路，而是貿易商在各大洲之間交換貨物和進行貿易的路線。位於中亞地區，最早且被使用最久的貿易路線，在西元前 114 年左右因中國漢朝派遣張騫作為特使進行探索而得到擴展。在中世紀末期，由於海上貿易增加，通過絲路進行之洲際貿易相對減少。雖然歷史上與中國商人的貿易很大程度藉由海路，但很少有人知道海上絲綢之路。來自摩洛哥的穆斯林探險家伊本巴圖塔 (Ibn Battuta) 穿越了 44 個國家，歷程 12 萬公里於 1346 年到達中國泉州，並在他的筆記中，提到華人社區擁有先進的文明和文化，並經營著其所見過最大的港口。這顯示當時中國商人主導著馬來群島通往全球市場的貿易路線。與中國的貿易部分集中在全球對絲綢織物、瓷器或陶器的高度需求上頭。³

今日，被稱為 BRI 的新絲綢之路指的是橫跨各大洲的陸地和海上主要通道。做為一項大戰略，「一帶」政策（絲綢之路經濟帶，the Silk Road Economic Belt, SREB）是指通過哈薩克、土耳其、俄羅斯與白俄羅斯等，一直到荷蘭鹿特丹，連接中國和歐洲的鐵路建設。「一路」政策（21 世紀海上絲綢之路，the 21st Century Maritime Silk Road, MSR）則沿海路修建港口，經過越南、馬來西亞、印尼、新加坡、斯里蘭卡和其他國家，最後到達義大利威尼斯。兩條都是 15 世紀之前的主要全球貿易路線，在鄂圖曼帝國統治地中海之前，歐洲商人曾

³ Xinru Liu, *The Silk Road in World History* (New York: Oxford University Press, 2019).

使用它們與中國進行貿易，爾後土耳其人佔據地中海並迫使歐洲國家在大西洋和印度洋上尋找替代路線。習近平將此一戰略視為對絲路的復刻，亦是中國的文明象徵。

從中國出發，BRI 倡議路線經由東南亞，延伸至歐洲、非洲、阿拉伯國家，乃至全球，代表著相互信任、團結與合作，並替所有參與者尋求雙贏。根據習近平的說法，至少有 65 個國家因此受惠，並影響將近 44 億人口與 40% 的全球經濟。馬來西亞四面環海，當然是倡議中海上路線的中繼站之一，中國亦相信東南亞國家（特別是馬來西亞）勢必受益於倡議中的海上路線以及共享計畫中的經濟利益與繁榮。

在歷史上，麻六甲乃是古代海上絲路的重要中心以及貿易催化劑。在鄭和 7 次「下西洋」的遠征當中，在此便停靠了 5 次，足以證明麻六甲在東南亞的重要戰略地位。馬來西亞位在南海與印度洋間，其戰略位置便成為 BRI 能否成功實行的關鍵要素。因此，中國非常積極針對馬來西亞海基與路基的基礎設施進行投資建設。藉由控制麻六甲海峽，中國將得以控制從南海到印度洋的貿易活動，並將其艦隊投射至全球。馬來西亞與中國於關丹（Kuantan）建設的港口或將為中國對該島防禦網規劃的最後一步，目的在使它成為海洋防禦的前沿基地。部分「希望聯盟」領導者認為，BRI 會令中國在不驚擾世界的情況下，投射其政治、經濟、與軍事力量。

根據《經濟學人》報告，截至 2019 年，中國已成為馬來西亞近年來最大貿易夥伴，並在後者國外直接投資（FDI）來源中，從 2015 年的第 21 名躍升至第 4 名。新加坡星展銀行（DBS Bank）統計資料也指出，2014 年中國對馬來西亞投資高達 23.6 億美元，佔馬來西亞

對外貿易比例也從 2016 年的 12.55% 上升至 2016 年的 16.23%。在短短 10 年間，馬中貿易率已增加將近一倍，從 2009 年的 1300 億上升至 2016 年的 2400 億馬幣（林吉特）。2016 年 11 月，馬來西亞前總理納吉（Najib Razak）與中國簽署了價值將近 1440 億馬幣的 14 項合約，2017 年 5 月接著又於北京簽下 9 項總計 313 億馬幣的計畫，使當年該國 FDI 超越 1750 億馬幣，達到歷史新高。根據統計，中國在馬來西亞的投資總值累積超過 4000 億馬幣。⁴

馬來西亞在 BRI 的合資項目包括中國吉利公司（Geeley）收購馬國汽車製造商 Proton 的 49.9% 股份、中國核電（China Nuclear）收購一個馬來西亞發展有限公司（簡稱一馬公司，1 Malaysia Development Berhad's, 1MDB）免費發電機（IPP）、海港、關丹的中國工業區、擬建麻六甲深水港，以及東岸鐵路（the East Coast Rail Link, ECRL）、伊斯干達（Iskandar）大型房地產項目，以及向馬來西亞出售的中國軍事裝備。為了確保計畫成功，中國正利用其資本和技術實力在有關國家進行投資。在 BRI 規劃中，ECRL 是連接馬來西亞與其他國家的路線之一，也是中國在馬來西亞最大投資項目，據說中國對此花費高達 650 億馬幣。BRI 還鼓勵馬來西亞與新加坡合作設計快速鐵路系統，以便未來將中國的鐵路旅行延伸抵達新加坡，這將是泛亞鐵路網（Pan-Asia Railway Network）的一部分（後者由中線，東線和西線三個部分組成）。

如前所述，BRI 涵蓋了泛亞鐵路網的 3 個部分：中線從中國昆明往南通往泰國曼谷，再延伸到吉隆坡和新加坡，東線從中國昆明到

⁴ *Malay Mail Online*, "Malaysia and China are trusted friends, says Najib," May 13, 2017; <http://www.themalaymailonline.com/malaysia/article/malaysia-and-china-are-trusted-friends-says-najib#pxdRUbAMpC088d6U.99>.

越南的河內與胡志明市，途經柬埔寨金邊抵達泰國曼谷，至於西線則從昆明到寶山、仰光，最後到曼谷。馬來西亞不僅是泛亞鐵路網中線的一部分，也被納入中國與鄰國共同開發 6 個經濟走廊中的第四經濟走廊。依照 BRI 的未來構想，它將提高傳統鐵路效率並過渡向更快的火車服務。

關丹中國工業區建設(the Malaysia-China Kuantan Industrial Park, MCKIP) 於 2013 年 2 月 5 日正式啟動，是馬中另一項合作計畫；建設正在進行中，已清理出約 1200 英畝土地，作為園區第一階段開發項目。中國國營企業「廣西北部灣國際港口集團」擁有 49% 的 MCKIP 股份，馬來西亞財團「彭亨控股公司」(Pahang Holding Co. Ltd) 則持股 51%，後者是政府與私人合夥企業，通過政府秘書處公司和彭亨州發展公司(佔股 30%)，由 IJM 土地有限公司(佔股 40%)，森那美房地產公司(佔股 30%) 和彭亨州政府組成。開幕儀式由前總理納吉和時任全國政協主席賈慶林共同主持。除前述第一階段外，緊隨在後的第二階段佔地 1000 英畝，第三階段將繼續開發 800 英畝土地。根據 2017 年 9 月 14 日的彭亨州議會決定，第一階段場地 710 英畝將售予聯合鋼鐵(大馬)集團，後者由廣西北部灣國際集團以及廣西聖龍冶金公司合資組成。馬中關丹工業園區建設迄今已完成 80 項，有望在 2020 年底開始第三階段運營。園區第一個投資項目是提前一年完工的一座現代化綜合鋼廠，目前正運營中，第二個項目則是混凝土旋樁製造廠。迄今，馬中關丹工業園區總投資額超過 180 億馬幣(約 300 億人民幣)，預計為當地創造 2 萬個就業機會。聯合鋼鐵(大馬)集團是 MCKIP 最大投資商，迄今已吸引了總計 120 億馬幣投資；另外，聯合鋼鐵集團的員工亦占工業區 500 名員工中的

3000 人。⁵

上述所有交易和項目都是 BRI 一部分，其核心是基礎設施和交通運輸發展。部分「希望聯盟」領導者認為，中國別無選擇，除非想維持孤立地位，否則只能將其政治，經濟和軍事影響力擴展到海外。而中國認為南海諸國，特別是馬來西亞，是為倡議中海上絲路潛在的門戶，並能從中共享經濟利益與繁榮。

參、落實帶路倡議之挑戰：擔憂與指控

馬哈地（Mahathir）在被任命為第七屆馬來西亞總理之前，經常在其全國演說中批評與中國相關的投資協議。在 2017 年度預算出爐前一年，馬國國會便對國家戰略資產與公共資金的流失與管理問題進行了激烈辯論。其中，「一馬公司」（1MDB）議題在國內與國際上甚受關注。《華爾街日報》曾披露該公司 360 億來自公共的資金運用不當，從而促使美國司法部對其展開調查，並在 2016 年 7 月 30 日宣布其資金管理不善。由於馬國領導階層面臨治理危機、政府誠信與政治穩定問題，BRI 被視為中國在馬來西亞拓展影響的契機，也是利用馬來西亞弱點以取得與美國在東南亞抗衡的機會。在「一馬公司」爭議期間，馬國高層在與中國強化關係的舉措往往被視為轉移國內與國際批評的方式。

馬哈地就任新首相後，隨即就 BRI 展開談判，並預告將重新檢視所有與中國的計畫，這讓分析師與經濟學家有所臆測。其中馬哈地最關注者，便是柔佛州的「森林城市」計畫。他對納吉政府授予

⁵ The Malaysian Investment Development Authority (MIDA), “MCKIP a boost for export of Malaysian brands,”

<https://www.mida.gov.my/home/8924/news/mckip-a-boost-for-export-of-malaysian-brands/>

外國人永久性財產感到失望，尤其針對豪華項目，這引起了對領土主權和經濟平等的擔憂；馬哈地對此表示，其政府將重新審查與中國達成的若干協議，例如中國「碧桂園控股公司」計劃在柔佛州投資 1000 億美元興建豪華公寓的計劃，該公寓單位價值超過 100 萬馬幣，遠超過馬來西亞 2016 年均收入的 62736 馬幣，「沒有多少馬來西亞人能負擔得起豪華公寓，因此該建案主要吸引外國人」，馬哈地表示，「沒有任何國家願意接受大量外國人湧入，……根據馬來西亞法律，森林城市居民可以永久居住，12 年之後將有權成為馬來西亞公民，這包括了投票權」。前述狀況不僅可能發生，在有力影響人士支持下，此一進程甚至可能被加快。因此有人擔憂此為中國新殖民主義政策的一個例子。⁶馬哈地以斯里蘭卡為例，說明該國因為未能償還對中國債務而「失去很多土地」。2017 年，斯里蘭卡政府向一家由中國領導的合資公司提供該國南部漢班托塔港（Hambantota）的 99 年租約，以換取債務減免。馬哈地認為，馬來西亞人應該為馬來西亞而戰，捍衛馬來西亞人的權利，「我們不想將土地出售給發展城鎮的外國公司」。⁷

在「希望聯盟」贏得第十四屆大選後的記者會上，馬哈地回答記者問題指出，「我們必須研究前任政府所做的一切；這不僅關乎中國，而且關乎其他一切。中國在簽署不平等條約方面擁有豐富的經驗。」在納吉執政期間簽署之 11 個備受爭議的高調項目中，新政府將對總額 1340 億美元的中國投資進行審查。這些項目涉及 13 家中

⁶ Rais Hussin, "Is China colonising Malaysia?" *Malaysiakini*, 24 Aug 2017; <https://www.malaysiakini.com/news/392978>

⁷ Star Online Dr M: Foreigners cannot buy residential units in Forest City. 06 March 2020; <https://www.thestar.com.my/business/business-news/2018/08/27/malaysia-says-forest-city-project-off-limits-to-foreign-buyers/>

國公司和金融機構，包括房產開發、基礎設施建設和大型工廠。其中大多數協議在 5 年前簽署，目前仍處於建設階段。當中包括 550 億馬幣的東岸鐵路計畫 (ECRL, 計劃於 2024 年完成)，其中佔 85% 的 130 億美元貸款由中國進出口銀行 (Exim Bank) 提供。由於「貸款可能為國家造成沉重負擔」，因此，新政府將重新談判該項目 (包括通往南海部分)，並嘗試減少原來的 688 公里鐵路距離，除非有足夠需求。馬來西亞已針對南海若干爭議地區，向中國和其他東南亞國家 (例如菲律賓和越南) 提出索賠，「必須確保聽到我們的聲音，因為馬來西亞擁有該地區一些島嶼的權利，我們希望捍衛它」，馬哈地希望就權利和進入南海問題重新談判，同時與該地區所有國家之間保持「良好」關係。

根據報導，馬哈地表示對 BRI 沒有任何歧見，甚至他還親自寫信給習近平，確認該地區需要與歐洲建立陸路連接，並要求中國建立一條良好的鐵路運輸路線，以示支持該倡議。儘管渴望得到中國協助，對於中國投資的擔憂同時存在。倫敦「全球風險洞察」(Global Risk Insight) 分析師海斯 (Peter Hays) 表示：「馬哈地雖試圖確保這項投資的穩健性，但最終將因任何不利於馬國未來投資的方式，決定擱置協議」；新加坡「尤索夫伊沙克研究所」(Yusof Ishak Institute) 資深研究員譚秀文也說，新政府不想破壞與北京的經濟關係，「對馬哈地博士而言，回顧中國在馬來西亞的所有投資，並不意味新政府不歡迎中國參與馬來西亞經濟」。馬來西亞的新政府優先事項是糾正協議中涉及外籍人士的異常情況，並確保東岸鐵路計畫等大型項目對馬來西亞人有利。⁸

⁸ "We cannot afford this': Malaysia pushes back on China's big projects," *New Straits*

對中國保持警惕是必要的。馬中雙方都必須遵守法規，以確保這些長期投資項目不會損害任何一方。BRI 雖源於中國，然歸國際社會所共有。迄今為止，該計劃的實施取得巨大成功，但仍存在諸如解釋不清、缺乏法律支持、開發能力滯後、項目不具永續性，以及在一些國家成為「債務陷阱」等問題。

首先，BRI 相關概念仍然模糊。自發起以來，國際社會的反應確實令人振奮，不過，多數外部人士仍不清楚確切落實情況。一些政治家與戰略觀察家仍然抱持懷疑與謹慎態度，並預言了最糟糕的情況。報紙和馬來西亞 NGO 組織持續妖魔化 BRI，聲稱在理應受惠於倡議的國家中，中國正施展所謂新殖民主義政策。「種族牌」也因中國資本滲入馬來西亞而獲得操作空間，導致對於中國人將逐步接管馬來西亞的疑慮。西方則日益批評中國是一個獨裁國家，在南海爭端中往往將其他國家（尤其小國）的權利置於一旁。

在中國人民的認知中，對於 BRI 的看法與理解亦有分歧；從學界到輿論界，對於中國倡議的 BRI 其實不甚支持。但有人仍認為 BRI 乃中國版的「馬歇爾計劃」(the Marshall Plan)，該計畫由美國在 1947 提出，並被視為邁向歐洲一體化的最早運動之一，因為它消除了關稅壁壘並建立各種機制來協調草根層次經濟。馬歇爾計劃的預期成果之一是系統地採用美國管理技術。⁹因此，有人認為 BRI 只是從相關國家汲取能量以滿足中國的發展需求，以及將多餘產能從國外轉移到中國。其他人則認為，BRI 是中國國家戰略的一種手段，它可以

Times;

<https://www.nst.com.my/news/nation/2018/08/403620/we-cannot-afford-malaysia-push-es-back-chinas-big-projects>

⁹ Feng Da-Hsuan and Liang Hai Ming, *Belt and Road Initiative: Chinese Version of Marshall Plan?* (Singapore: World Scientific Publishing, 2019).

通過恢復歷史上的朝貢體系，以平衡其國防需求和戰略，目標是擴大中國在區域及全球環境中的影響力，從而威脅美國在世界舞台上的霸權地位。甚至有人認為，BRI 是中國試圖通過在中亞、中東和非洲的政治經濟參與來改變當前的世界秩序。對於 BRI 的看法，尚未在俄羅斯、美國、印度和歐盟等達成進一步共識。儘管中國人民意見未被理解且頗受限制，BRI 仍是中國努力的重中之重。

第二，規則仍不夠透明。BRI 是一項跨國發展計劃，涉及許多敏感問題，例如經濟、政治、安全以及社會文化等。為了刺激 BRI 的實施，許多項目未經招標就開始執行，以致外界對於其運營規則並不清楚，尤其諸如人權、環境、勞工及知識產權標準等複雜問題。的確，納吉政府與中國在 BRI 項目上的合作缺乏明確政策框架，對該國分配到的實際利益與福祉也說明不清。

在 BRI 倡議中，對於 21 世紀的全球國際貿易、投資與爭端解決規則，其運作方法仍然不完善。埃弗斯（Evers）認為，馬來西亞在地理上聯繫緊密，在跨海關係方面具有強大的經濟實力；縱使它歡迎 BRI，馬來西亞依舊沒有自己的海事政策，任何相關政策仍是零散的、並未完全融入 BRI 當中。¹⁰國際經濟法的頒布一直是限制 BRI 實施的主要因素。法律的起草是個非常複雜的問題，涉及對現有法律的修正，並且與一個國家的執法系統息息相關。在制定法律時，必須注意其體系、法規以及非官方和習慣性規範，以確保 BRI 能夠被實現，並可持續發展。

¹⁰ H. D. Evers, *Connecting Oceans: Malaysia as a Maritime Nation* (Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia, 2017).

肆、雙贏局面的重啟

世界上沒有任何國家會否認或忽略中國在各個領域的角色，如今甚至美國也越來越依賴中國；這並不奇怪，畢竟中國是世界第二大經濟體。但真正的問題是：我們究竟是平等貿易夥伴（這一直是我國政策），抑或僅僅是中國的奴隸？我們必須爭取在不犧牲主權和安全的前提下進行貿易。這些擔憂未必會讓馬國拒絕中國投資，為了邁向已開發國家，FDI 對發展中國家是必要的，縱使相較西方與歐洲國家（通常對貿易夥伴加諸政治、社會議題壓力），與中國的合作似乎更著眼於經濟，且馬中還共享著基於地理位置與歷史上相似的文化與社會價值，然而與中國交往是否更勝於西方與歐洲國家，仍是可議論的。

當我們慶祝著 BRI 願景的同時，更應聚焦於它所能帶來的正面意涵，才不會使中國的野心被其他國家視為二十一世紀的經濟殖民主義。中國必須在重拾海上絲路榮耀時，與周圍鄰國建立互信。習近平推動建立的 AIIB 資助加入 BRI 的國家具有正面意義，至於因各國貿易政策歧異性存在的挑戰與挫折，其實也可被統合處理。以馬來西亞及中國的例子而言，採納具伊斯蘭特色的貿易系統，對中國與其他穆斯林國家交往（特別是西亞）至關重要。由於擁有健全的伊斯蘭銀行體系，馬來西亞具有一定優勢，中國必須在其工業園區建造與擴展清真中心以迎合與全球伊斯蘭國家的貿易。

BRI 並非導致根本問題的原因，而是馬來西亞並不具有相應的經驗與基礎。如果適當考慮過去和當前科學研究之經驗和教訓，並精心製定行動計劃，BRI 前景將非常光明。但是，對於高質量的 BRI 發展政策之建議是必要的。高品質發展不同於快速增長，因為高品質

發展並不僅僅強調增長規模或快速全面發展，相對地，它更強調發展效率、結構優化和實現可持續潛力，而非僅改善人均所得。總體而言，質量發展強調核心競爭力、社會文化、生態效益和其他綜合績效指標。在促進實施 BRI 時，必須將重點放在質量開發過程；BRI 必須轉移重點並擴大規模，以推動創新、優化結構並改善治理與支持項目的能力。

在此，我們提出了 3 個具體建議來鼓勵前述重點轉移。

(1) 推動創新。BRI 的實施經常集中在法律體系欠完善的發展中國家，後者往往蒙受基礎設施發展落後、治理不善、社會衝突和文化變遷等困擾。這些國家似乎陷入「剪不斷理還亂」的困境，當它們被梳理時，就變得越發失控。在這些國家實施 BRI 將面臨許多始料未及的挑戰，無論市場還是政府的推動，BRI 都將難以承受更高的壓力。因此，創新驅動的發展乃是鼓勵合作促進 BRI 各項目成功的關鍵。發展中國家的主要優勢在於較低的勞動力和土地成本，因此已開發國家更需關注高科技項目以支持創新思想。為應對第四次工業革命帶來的重大技術創新，BRI 項目必須制定國家發展戰略和多元化市場資本，以降低高昂的支出。研發和區域準備的投資成本似乎是發展的「前沿」。例如，白俄羅斯的「中國—白俄羅斯工業園」、泰國的「羅勇工業區」(Rayong Industrial Area)，以及柬埔寨的西哈努克經濟特區 (Sihanouk Special Economic Zone) 等案例表明，成功實施 BRI 必須基於創新發展。

(2) 優化結構。BRI 的有效性完全取決於中歐和亞洲大陸經濟圈。回顧歷史，歐洲，亞洲和非洲等三大洲大多數國家，都在被占領期間遭受挫折。縱使它們擁有豐富自然和人力資源，並有足夠發

展空間，仍受到各種內、外部因素束縛，以致無法消除長期的不發達形象。無論通過「華盛頓共識」(the Washington Consensus)和「民主輸出」(Output Democracy)等美國政策，抑或歐洲區域整合或是世界銀行和其他國際組織的發展援助，都強調系統設計和改善治理原則。在某些地方，這些建議並未導致經濟增長或社會發展，反而帶來無休止的戰爭和衝突。實際上，由於全球化、城鄉以及進出口等方面的不平衡，農村國家面臨之最重要問題乃是體制和結構性挑戰。結構失衡問題只能通過結構改革來解決。中國通過 BRI 提出的建議，應聚焦解決一個國家的內部結構性問題，包括發展戰略和資源整合、項目設計、對互補因素的重視，強調資源共享和優化可持續發展。

(3) 提高質量。BRI 是個涉及社群各行為者的系統性工程。不僅涵蓋發展，而且是治理問題，包括相互聯繫的基礎設施、國際能力發展合作和跨國文化交流。如果中國僅專注於發展，而忽略治理層次，BRI 的潛力將受到限制。參與 BRI 的國家具有複雜的歷史背景和多樣文化，其彼此關係錯綜複雜，這些必須予以考慮。BRI 應鼓勵社會責任計畫、凝聚公眾與私人企業夥伴的共識、提倡公共外交及文化交流，以吸引社群的參與。確實，BRI 的成功取決於所有社群的參與，如同為眾多藝術家所演奏之協奏曲，而非獨奏。

為了推動 BRI 邁向高質量發展，應重視人力資本的形成。BRI 要求精通政府政策、對國家狀況敏銳、具備溝通聯絡技巧的專家及大量的經濟學家。如此高效能的團隊需要來自貿易和其他專業團體的高素質領導人。這些想法將強調人力資源的重要性。而團隊亦需要通過全面的培訓計劃來培養平衡的人才。中國需要幫助其他國家培

訓專業人員，同時透過提倡意識以維持兩國人民之間的理解。為促進及鼓勵在教育、科學技術、文化、環保、體育和旅遊等人文層面的互動，各方皆需要投資大量且持續性的努力。而為重振社群資產以及拓展人類發展，加強友誼並深化基於相互信任與理解的關係是必要的。

伍、結論

總結而言，中國在馬來西亞的投資應被視為正面的。BRI 抓緊了二十一世紀全球貿易的新契機。從這個角度而言，馬來西亞已經審視並重新定位自己如何面對如此新契機。馬來西亞必須有足夠的遠見，以預測可能發展的情況並在對的時間做出正確的選擇。馬來西亞不能太傾向保護主義，只要此等謹慎不會影響該國獲得已開發國家地位的機會。同時，中國應本著信任與平等的精神，與馬來西亞新政府加強合作，增進北京與吉隆坡之間的務實關係，以實現互利共贏。中國應將馬來西亞視為海上絲綢之路的重要合作夥伴，並準備與馬來西亞一起促進 BRI，以實現兩國和整個亞洲共同體之共同繁榮與發展。

（翻譯：吳政諭）