

學術論文

二十一世紀海上絲綢之路和非洲新大賽局

The Twenty-First Century Maritime Silk Road and Africa's New Great Game

劉泰廷 *Tai-Ting Liu*

中興大學通識教育中心助理教授

Assistant Professor of General Education Center

National Chung Hsing University

摘要 / Abstract

本文藉「新大賽局」(New Great Game)的比喻，探討中國與日本在非洲所新發展出來的區域外戰略競爭。新競賽是隨著「帶路倡議」而來的直接後果。作者認為新賽局是反映多極秩序的範例，而多極秩序描述的是一種不受傳統想像限制，持續演變中的秩序。本文分成四個部分。在第一和第二部分，作者分別檢視中國透過海上絲綢之路和「全球倡議」與非洲連結的策略，以及日本透過「亞非成長走廊」和「自由與開放的印太」的回應。在第三部分，作者把目光轉向中國和日本在肯亞和吉布地的競爭情形。作者在結論展望新大賽局的發展，以及未來中日兩國在全球南方的場域中可能出現的新競賽。

Using the metaphor of the “New Great Game,” this article examines the strategic competition between China and Japan in Africa. The new competition, to a large extent, is a direct result of the Belt and Road Initiative. This author argues that the New Great Game reflects the development of multipolar world order. The multipolar order is unrestricted by traditional imagination and continues to evolve. The discussion proceeds in four parts. Parts one and two observe China’s strategy of connecting with Africa through the Maritime Silk Road and global initiatives, and Japan’s response to Chinese expansion through the Asia Africa Growth Corridor and Free and Open Indo-Pacific. In part three, the discussion turns to observe China and Japan’s competition in Kenya and Djibouti. This article concludes with considerations on the prospects of the New Great Game in Africa and new rounds of competition between China and Japan in the Global South.

關鍵字：海上絲綢之路、新大賽局、多極世界秩序

Keywords: Maritime Silk Road, New Great Game, Multipolar World Order

壹、多極世界秩序和新大賽局

在中美大國競賽、俄烏戰爭和以巴衝突的背景下，21 世紀的地緣政治可說是充滿了不穩定性。儘管每個競爭或衝突都能視為獨立的個案研究，但從系統層面的分析來看，這些問題在所涉及的大國之間有著很明顯的相互關聯性。學者 Mher Sahakyan 所提出的「多極世界秩序 2.0」(Multipolar World Order 2.0) 概念，或有助於理解今日推動國際關係發展的更大歷史力量。¹多極世界秩序的特色即是大國之間的權力分配，而各國為了自身利益不斷爭奪權力，並採取權力平衡策略。其結果便是在沒有具支配地位、以霸權國家自居的世界秩序中，所有的主要大國都竭盡所能追求各自的國家利益，不受其他國家過度左右的影響。因此，再加上美國權力衰退、中國持續擴張、俄國重回國際舞台，以及所謂「全球南方」(Global South) 崛起等現象，多極世界也在某種程度上顯得更加複雜和不穩定。

在多極世界中，長期衝突有了新的意義，並產生新的地緣政治和戰略賽局，意即是說，有新的參與者加入並使賽局變得更為複雜。在此值得一提的例子，便是 19 世紀俄國和英國在中亞的戰略競賽。而這兩個強國之間的競爭，也促使歷史學家 Peter Hopkirk 創造出「大賽局」(Great Game) 一詞來描述該現象。久而久之，「大賽局」一詞變成了方便觀察者指涉的比喻，用以描述多方參與、侷限於特定區域所採用的戰略競爭。到了 21 世紀，隨著新局勢發展，「新大賽局」(New Great Game) 繼而取代「大賽局」一詞，成為描述大國所涉及區域競爭的公認用語。Roy Rogers 在 2000 年代中期撰文，將新大賽局大致描述為美國與中國之間的賽局。²十年之

¹ See: Mher Sahakyan, "Introduction: China, Eurasia and the Multipolar World Order 2.0," in Mher Sahakyan ed., *China and Eurasian Powers in a Multipolar World Order 2.0: Security, Diplomacy, Economy and Cyberspace* (London: Routledge, 2023), pp. 1-7.

² Roy Rogers, "The Shanghai Cooperation Organization, China and the new great game in Central Asia," *Journal of International Studies*, Vol. 3 (2007), pp.92-105.

後，Ramakrushna Pradhan 將「新大賽局」描述成「爭奪能源管道、石油和天然氣、新市場及政治影響力和戰略優勢的經濟競爭，以爭取其在中亞地緣政治資源中的利害關係」，而整個過程更涉及俄國、中國、美國、印度及巴基斯坦等國。³

藉「新大賽局」的比喻，本文將探討中國與日本在非洲所新發展出來的區域外戰略競爭。這是隨著志向遠大的「帶路倡議」而來的直接後果，因為該計畫旨在建立全球連結性（connectivity）並提升中國的全球地位。而除了在非洲的競爭，新興的賽局也值得研究，因為該競爭有部分在印度洋，即中國所領導的「二十一世紀海上絲綢之路」及日本與印度所領導的「亞非成長走廊」（Asia Africa Growth Corridor, AAGS）和「自由與開放的印太」（Free and Open Indo-Pacific, FOIP）戰略對抗。

作者認為，新賽局是反映多極世界秩序 2.0 概念的範例，而多極世界秩序 2.0 所描述的是一種持續演變中的秩序，涉及更多複雜要素，並且不受傳統想像的限制。本文分成四個部分。在前兩個部分，作者分別檢視了中國透過海上絲路 and 「全球倡議」與非洲連結的策略，以及日本透過 AAGS 和 FOIP 的回應。在第三部分，本文觀察中國和日本在肯亞和吉布地（Djibouti）新發展的競爭情形。作者在第四部分對前述新賽局和多極世界秩序進行相關評估。

貳、中國透過海上絲路和全球倡議連結非洲

2013 年 10 月，習近平在訪問印尼時宣布「二十一世紀海上絲綢之路」，當時立刻引起了國際社會的注意。類似「絲路經濟帶」，中國將「海上絲路」包裝在歷史敘事中，試著建立其追求的合法性。透過明朝鄭和南征的故事，中國將海上絲路比喻為連結各國、促進貿易和人員交流的倡

³ Ramakrushna Pradhan, "The rise of China in Central Asia: the new silk road diplomacy," *Fudan Journal of The Humanities and Social Sciences*, Vol. 11 (2018), pp. 9-29.

議。從中國西海岸的福州為起點，北京設計了連接河內、吉隆坡、雅加達、可倫坡和加爾各答等港口城市，然後到達東非的奈洛比，穿越紅海，最後到達雅典和威尼斯。

在戰略方面，海上絲路可被視為中國邁向全球強國的努力，而這也是習近平在提出所謂「中國夢」中所暗示的目標。正如有些專家學者所指出，除了在國內實現經濟成長和更好生活水準的目標之外，「中國夢」也暗示了要實現更強的軍事能力，其中在公海上的影響力便是重要的一環。⁴ 同樣顯而易見的是，海上絲路之所以西向，從地緣政治的角度來看很是合理，畢竟中國能因此避免正面迎擊來自美國和俄國所產生的壓力。意即面向太平洋，中國會遇到美國所建立的島鏈，以及印太戰略和美國與其區域夥伴之間的合作，這些夥伴都會試著抵制中國不斷擴大的影響力。而往北則面向俄國，一個在歐亞區域影響力揮之不去的傳統陸上強國。因此可以說，透過海上航線一途，中國才有機會克服孤立處境。

在 2017 年 10 月所舉行的中國共產黨第十九次全國代表大會上，習近平在官方演講中宣佈，中國「將實行陸海協調發展，加大力度把中國建設成為海洋強國」。⁵ 在提出帶路倡議計畫約四年後，海上絲路可以理解為實現全球地位提升計畫的一部分。然而，有關專家學者對於中國何時發展成「海洋強國」的確切時間仍是爭論不休。⁶ 一般認為 2035 年是中國實現目標的一年，正如習近平所說，「到了 2035 年，將基本實現國防和軍隊現代

⁴ Michael McDevitt, "Beijing's dream: becoming a maritime superpower," *The National Interest*, July 1, 2016,

<https://nationalinterest.org/blog/the-buzz/beijings-dream-becoming-maritime-superpower-16812>

⁵ Xi Jinping, "Full text of Xi Jinping's report at 19th CPC national congress," *China Daily*, November 4, 2017,

https://www.chinadaily.com.cn/china/19thcpcnationalcongress/2017-11/04/content_34115212.htm

⁶ Edward Sing Yue Chan, "China's discourse of maritime power: a thematic analysis," *Journal of Contemporary China*, Vol. 33 (2024), pp.1-19; Michael McDevitt, *China as a Twenty-first Century Naval Power: Theory, Practice and Implications* (Annapolis: Naval Institute Press, 2024).

化；到了 21 世紀中葉，把人民軍隊全面建成世界一流軍隊」。⁷尤其，2027 年是中國人民解放軍建軍一百週年，而 2049 年是中共建國一百週年，有關專家學者都已經將這兩個年份預測為中國可能實現軍事支配地位的時間點。⁸不過，無論確切的時間為何，在此確有理由認為，在未來二十五年（即四分之一個世紀）之中，北京的目標是成為一個世界級強國，而海軍則是中國權力的重要支柱。

從歷史上來看，一支強大的海軍與海上貿易的發展是相輔相成的，因為前者為公海上的商船提供保護，而這些商船則進行有利於一國的大部分國際貿易活動。總體而言，海上絲路和中國海軍的雄心壯志也正好呼應了美國戰略家兼海軍指揮官馬漢（Alfred Mahan）所提出的海權理論。⁹有意思的是，與過去著重於陸地或海洋的強國願望不同，中國似乎更熱衷於透過在這兩個領域的支配地位來實現其全球影響力。而或許是因為在過去二十年，中國在歐亞大陸的影響力擴張相對成功，所以大家便較少去注意中國在海上的商業表現。根據世界航運理事會的統計資料，就經手的集裝箱數量而言，中國（包括香港在內）便擁有世界前十大商業港口中的七個港口，其中上海、寧波－舟山、深圳和廣州就佔據了前五名中的四個。¹⁰研究顯示，中國有高達 60% 的貿易價值是透過海運進行，而南海更是居處轉運地扮演著重要的地緣政治角色。¹¹

就海上絲路而言，非洲尤其是值得注意的區域，因為非洲大陸在地理

⁷ Huaxia, “Yearender-Xi focus: Xi’s thinking guides Chinese military toward modernization,” *Xinhua*, December 18, 2020, http://www.xinhuanet.com/english/2020-12/18/c_139600512.htm

⁸ Brian Hart, Bonnie Glaser and Matthew Funaiolo, “China’s 2027 goal marks the PLA’s centennial, not an expedited military modernization,” *China Brief*, Vol. 21, No. 6 (2021), pp.8-14.

⁹ Alfred Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* (New York: Dover publications, 1987).

¹⁰ World Shipping Council, “The top 50 container ports,” <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>

¹¹ China Power Team, “How much trade transits the South China Sea?” <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>

上仍然與亞洲相隔，而連接中國與非洲最有效的方式便是海上航線。對中國來說，透過海洋連接非洲不僅可以減少經過衝突叢生的中東的不確定性風險，還能透過增加紅海在商業航運和轉運方面的使用來發展自身潛在的全球影響力。儘管如此，考量到非洲悠久的殖民主義歷史，中國要能成功與非洲大陸建立連結，需要的不僅僅是「中國夢」或經濟互利這般簡單的敘事。從反帝國主義或反西方的角度來看，這本來是中國在整個冷戰時期所擁護和提倡的立場，現在反倒是成為了中國和非洲擴大合作的意識形態基礎的連結。

值得一提的是，自 2021 年以來，中國推出了一系列為帶路倡議和國際合作增添意義的倡議，即全球發展倡議（2021 年）、全球安全倡議（2022 年）和全球文明倡議（2023 年）等等。無論外界評價如何，這三項倡議都加強了中國與其他國家合作的論述，尤其是其與非洲夥伴國家的合作。以全球發展倡議為例，中國強調發展是優先事項，並強調以人為本，「惠及所有人，不落下任何一個國家和任何一個人」。其目標亦與聯合國永續發展目標相呼應，中國將消除貧困、糧食安全、因應流行疾病、氣候變遷與環保發展、數位化等議題定位成發展的優先領域，而這些領域也正是許多非洲國家所努力的方向。至於 2022 年所提出的「全球安全倡議」則是著眼於結合傳統與非傳統安全議題的發展，為中國外交政策賦予更多重要性。最後，「全球文明倡議」則主張「尊重文化多樣性」，這與西方宣稱的某些文明優越和文明衝突論形成對比，聽在非洲耳裡，或可說是相當具有吸引力。

參、日本透過 AAGS 和 FOIP 反制中國

在日本首相安倍晉三的帶領下，日本於 2017 年 5 月與印度共同啟動了亞非成長走廊計畫。有意思的是，該倡議的啟動與中國所領導的「一帶

一路」國際合作高峰論壇相隔僅幾天之差，該論壇聚集了來自超過 130 個國家和 70 個國際組織的代表。鑒於日本和中國之間存在的緊張關係，許多專家學者認為亞非成長走廊計畫的啟動是日本為了反制帶路倡議計畫而做出的回應。¹²無論如何，對於更瞭解安倍和日印關係的專家學者而言，亞非成長走廊計畫可以被解讀成東京和新德里之間以海事合作為基礎的一項倡議。¹³安倍在其短暫的第一任期（2006 年至 2007 年）期間造訪印度，並在印度國會演講，提出「兩洋交匯」（confluence of the two seas）的建議，強調遍及太平洋和印度洋中志同道合國家之間的合作。而亞非成長走廊計畫主要著眼在日本和印度之間的經濟合作，其範圍則是從印度洋延伸到非洲大陸。

相較於帶路倡議，亞非成長走廊計畫提出了許多與中國所領導的倡議不同之處。例如，與帶路倡議不同的是，亞非成長走廊並沒有針對大陸的部分。從這個意義上說，亞非成長走廊的野心沒有那麼大，只是更加側重於海上連結性。此外，亞非成長走廊的目標並非要連結歐洲，而帶路倡議計畫的目標則是連結至歐洲。其實，該倡議的終點不在歐洲一事也正好顯示，南海仍然是通往非洲的路線上唯一具有爭議性的區域。事實上，日本和印度都不是南海的主要利益相關者，而這也進一步顯示出地緣政治和安全都不是非亞非成長走廊計畫的優先考量。相反，正如 2017 年公布的願景文件中所提及，亞非成長走廊計畫的重點聚焦在發展與合作項目、優質基礎設施與機構間連結性、提升能力與技能，以及人與人之間的夥伴關係等四大領域上。¹⁴這四大領域大部分與帶路倡議計畫的目標重疊，而正是

¹² Anoush Ehteshami, "The BRI and its rivals: the building and rebuilding of Eurasia in the 21st century," *Prism*, Vol. 10, No. 1 (2022), pp. 23-39; Ahmad Anwar, "BRI and AAGC: cross-alternative agenda for developing countries," *Development Cooperation Review*, Vol. 2, No. 9 (2019), pp.35-40.

¹³ Anjali Kumari, "The India-Japan partnership in Africa with regards to the free and open Indo-Pacific: a comprehensive analysis and future prospects," https://www.jiia-jic.jp/en/news/mt_items/2024-06-06.pdf

¹⁴ Hardeep Puri, Hidetoshi Nishimura, Sachin Chaturvedi, Anita Prakash and

在重疊的領域中，日本和中國之間可能出現潛在的競爭。

正如學者樓春豪所表示，「海洋亞洲」(Maritime Asia)，即一個從東北亞、橫跨東南亞和南亞延伸到西亞的區域，是日本建立亞非成長走廊計畫的重點。¹⁵從戰略角度來看，透過在海上亞洲（尤其是印度洋）取得影響力，日本便得以對中國與中東及其他區域連結的航道施加壓力，從而有效反制中國，而這些航道便是國際貿易和能源資源進口所依賴的路線。若中國在海上的擴張受限於鄰近的南海之外，其「走出去」或伸展到國界之外的野心就會大幅受限於歐亞大陸之前，這種發展將會明顯削弱其欲實現大國地位的野心。除了注意到美國在太平洋地區建立的第一、第二和第三島鏈之外，還有海上絲路與中國的擴張，有些專家學者更是因此呼籲在印度洋和亞丁灣建立第四和第五島鏈。¹⁶

從區域間的角度來看，自由與開放的印太戰略進一步強化了亞非成長走廊計畫。根據日本外務省的資料，安倍於 2016 年 8 月第六屆非洲發展東京國際會議 (TICAD VI) 開幕會議上，首次闡明日本對自由與開放的印太戰略在肯亞的承諾。雖然該戰略隨後在（將華盛頓的戰略敘事從亞洲轉移到印太區域的）美國總統川普 (Donald Trump) 上任後更為普遍化，並因中美之間的競爭及南海爭議等熱點而在太平洋區域吸引更多的注意，值得一提的是，對日本而言，自由與開放的印太戰略的範圍不僅限於太平洋地區，還涉及非洲。這種微妙的差異，使日本的戰略與圍繞中國發展的美國形成了對比。對日本來說，除了強調「兩大洋」，即太平洋和印度洋之外，還強調了亞洲和非洲這「兩大洲」。¹⁷在某種意義上，日本「印太戰略」的

Chandan, "Asia-Africa Growth Corridor: a vision document,"

<https://www.eria.org/research/asia-africa-growth-corridor-a-vision-document>

¹⁵ Chunhao Lou, "The challenge to China's new silk road,"

<https://www.weforum.org/agenda/2018/04/the-challenge-to-chinas-new-silk-road/>

¹⁶ Wilson VornDick, "China's reach has grown; so should the island chains,"

<https://amti.csis.org/chinas-reach-grown-island-chains/>

¹⁷ Ministry of Foreign Affairs Japan, "Free and Open Indo-Pacific,"

<https://www.mofa.go.jp/files/000430632.pdf>

戰略範圍與海上絲路戰略具有直接競爭的關係。

2023年3月，日本首相岸田文雄在其國是訪問印度期間宣佈了日本的自由與開放的印太戰略新計畫。¹⁸該新計畫包括四大支柱，即和平原則與繁榮規則、以印太方式因應挑戰、多層次連結性（*multilayered connectivity*），以及將安全與安全使用海洋的努力擴大至空中。除了印度之外，岸田一再強調日本與「全球南方」（包括東盟和太平洋島嶼國家、中東、非洲、拉丁美洲和加勒比海地區）之間的持續合作。¹⁹岸田首相的願景與帶路倡議計畫的地理範圍大幅重疊，即北京所表示將透過帶路倡議計畫連結 64 個國家。因此，日本和中國之間在不同區域的影響力競爭似乎在所難免。東京和北京都希望能透過開放或加強與各國的貿易關係，或是提供發展援助來提高其各自在該區域的地位。此外，其中值得一提之處，便是岸田明確提到了與非洲的合作，畢竟非洲大陸與中國的關係密切是眾所周知的。岸田強調能源安全是一項特有的挑戰，應該以印太方式來解決。這樣的提及方式顯示，吾人確有其必要進一步審視中日在印度洋西端的競爭情勢。

肆、在非洲的戰略競爭和新賽局？

由於帶路倡議，全球在過去十年以來對歐亞發展的興趣大增。隨著專家學者更加注意歐亞區域，過去從陸權理論和「大賽局」中對該區域地緣政治及戰略的詮釋也重新獲得注意。儘管就中日之間的競爭而言，後者相較於前者在外交上的努力，其在歐亞地區的影響力仍然微不足道。與此同時，新的「大賽局」已在中亞發展開來，即除了中國和俄羅斯之外，其他

¹⁸ Fumio Kishida, “The future of the Indo-Pacific – Japan’s new plan for a “free and open Indo-Pacific” – “together with India, as an indispensable partner,”
<https://www.mofa.go.jp/files/100477739.pdf>

¹⁹ Ibid.

強國如美國、歐盟和印度都已將其影響力擴張至歐亞大陸，並且都在爭奪該區域的戰略利益。雖然美國與歐盟因距離中亞區域較遠，在中亞地區的影響力有限，但在中、俄、印之間，這三個大國的關係也不像上海合作組織看起來那麼理想。儘管中俄兩國在許多領域都有著共同利益，但中俄在中亞區域的關係仍具競爭性，而中印之間也有著尚未解決的邊境爭議，以及爭奪全球地位的趨勢。

鑒於「大賽局」的概念，中日印三國過去十年亦在非洲發展出新一回合的戰略競爭情勢。也許是因為美國在此存在有限，以及非洲在國際關係中長期處於邊緣地位，所以有關中日印在此的新發展情勢也隨著被忽視，充其量只是影響力微不足道的獨立個案研究。儘管如此，透過著重於連結性，尤其是海洋與航道，一幅將非洲確立為競爭中心的新戰略畫面也逐漸浮現。具體而言，肯亞和吉布地最近的發展情勢尤其值得研究。

一、肯亞的戰略競爭

肯亞人口約五千四百萬人，為非洲第七大人人口國，也是東非第二大人口國，僅次於坦尚尼亞。海上絲路戰略將肯亞的港口城市蒙巴薩(Mombasa)標示為繼斯里蘭卡之後、航線往北轉向亞丁灣之前的連結點。蒙巴薩是英屬東非的第一個首都城市，並因其位於印度洋的戰略位置，成為自 12 世紀以來、歷史悠久的全球貿易中心。而該城市具有 19 個深水港口，亦是東非最大的海港城市。

由於中國及其帶路倡議，肯亞在近年來可說是再次引人側目。鑒於連結性的相關探討，以及中國沿著帶路倡議路線的進軍，非洲大陸也常被視為是北京當局大力發揮其影響力的典型場域。中國為配合帶路倡議的目標，自 2014 年起便開始在肯亞協助興建蒙巴薩－奈洛比標準鐵軌鐵路（SGR，簡稱蒙奈鐵路），以連接東非最大的港口城市與肯亞首都。²⁰蒙奈

²⁰ Huaxia, “Chinese-built modern railway in Kenya extolled for its myriad benefits,”

鐵路已於 2017 年完工並開通營運。除了鐵路之外，中國還投資建設了奈洛比高速公路，以及連接肯亞和南蘇丹等多個公路計畫。目前，中國是肯亞最大的進口夥伴國，其電子電器設備、機械、鋼鐵和塑膠也是肯亞首選的進口商品。2017 年，中國與肯亞更將雙邊關係從相互合作升級為全面戰略夥伴關係。²¹

至於在亞非成長走廊計畫中，日本和印度亦將蒙巴薩標示為亞非之間的連結點，這點與中國在海上絲路戰略中的願景互相重疊。在非洲國家中，肯亞是撒哈拉以南區域接受日本政府發展援助（ODA）最多的國家，也是非洲最大的日本僑民社群所在地。2022 年，肯亞從日本獲得價值 2.44 億美元的發展援助，該金額僅次於埃及，而其援助範圍涵蓋人力資源發展、農業、基礎建設、衛生、教育和環境等領域。²²

在基礎設施發展方面，日本國際協力機構（JICA）已與肯亞政府合作，改善奈洛比的道路、發電與電力供應，以及蒙巴薩的道路建設與貨櫃碼頭擴建。2024 年 1 月，在肯亞與日本優質基礎建設會議上，雙方同意興建長達 1.4 公里的蒙巴薩閘門大橋，一旦完成，就將成為非洲大陸最長的大橋。²³簡言之，日本和中國顯然都在朝肯亞前進。正如 Anam 所表示，日本在 2022 年已連續二年領先中國，成為肯亞最大的雙邊貸款國。²⁴至於中

Xinhua, October 7, 2023,

<https://english.news.cn/20231007/4bd8ea404cbd4648b4f4025422c8a71d/c.html>

²¹ Desheng Cao, Jin Zhou, Qingyun Wang and Jia Zhao, “China, Africa, enhancing partnership,” *China Daily*, September 4, 2024,

<https://www.chinadaily.com.cn/a/202409/04/WS66d79f01a3108f29c1fc9f62.html>

²² Ministry of Foreign Affairs Japan, “Japan-Kenya Relations (Basic Data),”

<https://www.mofa.go.jp/region/africa/kenya/data.html>

²³ Ministry of Roads and Transport Kenya, “Kenya-Japan Quality Infrastructure Conference,”

<https://www.transport.go.ke/index.php/kenya-japan-quality-infrastructure-conference>

²⁴ Patrick Anam, “Is Japan beginning to overtake China on infrastructure financing in Kenya?” *The Diplomat*, May 27, 2022,

<https://thediplomat.com/2022/05/is-japan-beginning-to-overtake-china-on-infrastructure-financing-in-kenya/>

國和日本在肯亞的競爭是否會在現任日本首相石破茂的執政中持續下去，則是值得繼續觀察的地方。

二、吉布地的戰略競爭

吉布地的人口只有一百一十萬，是非洲最小的國家之一。然而，由於其戰略位置恰好處於紅海與亞丁灣的連接點旁邊，距離印度洋也不太遠，因此吉布地一直被許多專家學者視為戰略要地。而吉布地的重要性，也隨著 2005 年索馬利亞海岸出現海盜而增加。由於亞丁灣是連接亞洲和歐洲的重要航線，美國、中國、印度和日本等國都強調要保護途經該區域的商船。在許多國家都參與打擊該區域海盜的背景下，目前在吉布地及其附近的競爭也顯得耐人尋味。

除了貿易和發展援助顯示中國和日本都與吉布地有接觸之外，中國和日本也在該國建立軍事基地的戰略競爭中新增至另一個層面。2011 年，日本自衛隊在吉布地的安布利（Ambouli）建立了長期軍事基地，這也是日本第一個全面性的海外基地。該吉布地基地主要支援日本在該區域的反海盜行動，至今仍在運作，約有一百八十人駐守。2016 年，中國人民解放軍海軍在吉布地杜哈雷港（Port of Doraleh）設立了一個軍事基地。該基地與日本的類似，也是中國第一個海外基地，專門支援反海盜行動。吉布地同時存在兩個軍事基地，更為日本和中國在吉布地所醞釀的競爭行動增添幾許緊張情勢，因為一旦發生衝突，雙方武裝部隊隨時都能出動。

中日在吉布地的戰略競爭因為另外三個因素而變得更加複雜。首先，中國在吉布地的部署得到了派駐該國執法的海外警隊的配合。由於該警隊有使用武力的機會，因此對日本及其他沒有類似部署的國家構成了額外的威脅。其次，與日本關係良好、與中國關係停滯的臺灣，則是與位於吉布地旁邊的獨立國家索馬利蘭建立外交關係。雖然臺灣沒有海外軍隊部署到非洲，卻有調解日本與索馬利蘭之間關係的可能，或許能為日本在該

區域的投資扮演支援角色，而這很可能就會惹惱中國。第三，除了中國和日本，美國、法國和印度也全都在吉布地建立了軍事基地。這種現象雖然在某種意義上突顯了吉布地的戰略重要性，同時也使該區域成為一座隨時可能爆發的火藥庫。

伍、結論

本文檢視了中國和日本在非洲新興的競爭情勢，並認為印度洋是個關鍵區域，在擴大兩國於亞洲以外的競爭中扮演著重要的角色。帶路倡議、AAGS 和 FOIP 等計畫與戰略，都是東非新大賽局的主要特色。儘管有些專家學者質疑亞非成長走廊計畫的持續運作，但鑒於日本目前與肯亞和吉布地的往來交流，日本與非洲國家之間的合作很可能會維持下去，甚至在未來有所增加。與此同時，儘管中國在與非洲接觸方面具有傳統優勢，但有些專家學者也表示，有些非洲國家已對與中國合作感到不滿。在此意義上來說，實在很難預測未來日本在印度洋西側的角色重要性不會提高。至於多極世界秩序 2.0，作者在此也提出一些值得繼續觀察和進一步研究的指標。

首先，假設日本並沒有在不久的將來回到戰略性撤退的位置，其與中國的競爭就會在一般而言中日關係較為微不足道的區域增加並深化。除了非洲以外，俄烏戰爭就是另一個例子，顯示二十一世紀國際關係的特色便是區域之間的相互關聯性（interconnectedness）。正如日本首相石破茂在其 2024 年的首次政策演講中所表示，「今天的烏克蘭很可能就是明天的東亞」，遠距的區域衝突恰好是權力關係失衡所造成可能後果的前兆。就烏克蘭戰爭而言，衝突不僅僅是俄國與烏克蘭之間的分歧，還涉及歐盟的擴大，以及莫斯科當局認為北大西洋公約組織的軍隊緊貼其邊境所帶來的安全挑戰。此外，雖然中國有在衝突中扮演調停角色的可能，但北約提出在日本設立聯合辦事處的構想，也顯示了俄烏戰爭與國際關係的複雜性。

其次，在新的多極世界中，海洋是個關鍵的地緣政治空間，因為其承載著重要的貿易航線，同時也是競爭和權力投射的場域。正如海上絲路戰略所展現，建立連結性的直接方式便是建立和加強基礎設施，以促進國際貿易活動，從而使參與過程的國家受益。相對地，港口和碼頭的控制和發展也具有重要意義，並成為各國權力競爭的場域。在非洲，蒙巴薩和吉布地都非常重要，因為這兩個港口都是進出口的樞紐，也是船舶加油和船員休息的中途站。這就跟歐洲冒險家前往遠方大陸進行海上探險的大航海時代有著相似之處。而透過檢視海上絲路戰略和亞非成長走廊計畫，可見得亞洲國家明顯都在主動促進更多的貿易與交流。東西方權力平衡的轉變，算是多極世界秩序 2.0 中另一項相當明確的發展趨勢。

第三，印度洋範圍觸及全球南方的許多國家，這也表示長期發展不足或發展中國家必然會在新多極世界中扮演重要角色。亞洲、非洲、拉丁美洲和其他傳統上屬於全球南方的想像區域，很可能會反過來成為權力爭奪的場域，在透過提供發展援助和建立聯合計畫，就會演變成外部強權爭奪影響力的場景。從歷史角度來看，那些曾有過殖民歷史的國家可能就會發現，過去的陰影在其與全球南方往來的新時代中重新纏上他們，因為全球南方諸國在意識到過去的同時，就可能會對與往昔殖民國的合作採取懷疑態度。而中國的獨特之處就在於，其在大部分的 20 世紀中，都是以發展中國家身份崛起，這也使得中國免受殖民化的批評。相較之下，若是想到日本過去的殖民記錄，東京當局在尋求擴張至以往曾統治過的區域之際，就有可能會遇到阻力。因此，中日之間的競爭將如何在全球南方演變，以及具有過往殖民歷史印象的日本，是否還會在新的大賽局中取得進展，則仍有待後續觀察。

責任編輯：蘇君瓊