

學術論文

中國「一帶一路」的推動： 古典地緣政治的解釋

China's Implementation on "One Belt One Road": An Classical-Geopolitical Argument

游智偉 *Chih-Wei Yu*

中央警察大學公共安全學系助理教授

*Assistant Professor of Department of Public Security
Central Police University*

摘要 / Abstract

本文借用古典地緣政治理論中的生存空間為分析工具檢視中國的一帶一路政策。以中國與一帶一路沿線 63 個國家的政府高層及一般官員往來為指標，檢視中國對這些國家的重視程度與互動次數的變化，並以 2013 年 12 月 31 日為分水嶺，檢視中國與這些國家在前後兩年的互動變化。本文的結論如下：第一，中國很明顯地更重視 Nicholas Spykman 論述之邊緣地帶國家，也就是中東、南亞及東南亞國家。第二，中國對油氣的需求及對全球能源政治版圖的理解促使中國以特定的方式追求生存空間，這樣的偏好使得中亞地區也有相當的重要性，雖然重要性可能不若前者。第三，中國對關鍵通道的追求已從能源安全擴展到軍事安全。

This essay borrows the core concept of classical geopolitics theory, lebensraum, to analyze China's One Belt One Road (OBOR) policy. By means of examining the interchange and interaction between government leaders and official from China and those OBOR countries, this essay can argue how China evaluates those countries and how many the interactions China made with those countries occur so far. The conclusions are as below: firstly, it is obvious that China put more emphasis on those rimland countries, that is, those in Middle East, South Asia and Southeast Asia. Secondly, China's quest to the oil and gas and understanding on global energy geopolitics triggers its own way to pursue lebensraum; thus, Central Asia is pivotal to China as well, although its significance is less than the rimland. Thirdly, China's pursuit to the pivotal accesses has been expanded from energy security to the military security.

關鍵字：一帶一路、生存空間、關鍵通道、能源安全、邊緣地帶

Keywords: one belt one road, lebensraum, pivotal access, energy security,
rimland

壹、前言

自習近平接任中國總書記後，中國外交政策日益強勢（assertive），部分研究指出此係因中國在全球場合承擔更重的責任所致，¹部分研究則認為此係中國實力的增長之故，²而這兩個因素則均解釋了中國提出一帶一路的可能性。然而，在政策研究的領域中，這兩個因素並未能處理中國為何從韜光養晦走向有所作為、中國要如何有所作為等更重要的問題。另一方面，在理論辯論的範圍內，中國的一帶一路是否可與某些國際關係理論進行對話，也是目前相關研究較少處理的角度。

某種程度上，「一帶一路」沿線的國家多為中國在過去十餘年間戮力經營的國家，例如上海合作組織與中亞五國、珍珠鏈的傳聞與南亞國家，而這些國家多半具有地緣政治上的重要性。而觀察中國在一帶一路的政策實踐，或許地緣政治是中國在設計及執行這個政策之際一個很重要的考量，但另一個問題在於究竟是地緣政治的哪一部分為中國的核心考量？

生存空間自 19 世紀成為地緣有機體論的討論核心後，不斷地影響地緣政治理論——不論是有機體論或地緣戰略論，本文嘗試以古典地緣政治的論點為架構，嘗試論證地緣因素的考量為中國推動一帶一路倡議（以下簡稱帶路倡議）的原因，包括能源安全的提升與企業赴海外投資的需求。在這樣的研究動機下，本文的問題意識有二：中國為何推動帶路倡議？而中國推動帶路倡議的原因如何影響中國的實踐？

本文將再接再續的第二部分回顧地緣政治理論，特別是古典地緣政治理

¹ Michael D. Swaine, "Perceptions of an Assertive China," *China Leadership Monitor*, No. 32(Spring 2010), pp. 1-19; Brantly Womack, "Beyond Win-Win: Rethinking China's International Relationships in an Era of Economic Uncertainty," *International Affairs*, Vol. 89, No. 4(July 2013), pp. 911-928.

² Thomas J. Christensen, "The advantages of an assertive China: responding to Beijing's abrasive diplomacy," *Foreign Affairs*, Vol. 90, No. 2(March-April 2011), pp. 54-67; Dingding Chen, Xiaoyu Pu and Alastair Iain Johnston, "Corresponds: Debating China's assertiveness," *International Security*, Vol. 38, No. 3(Winter 2014), pp. 176-83.

論的討論，並將這些概念操作化並提出本文的假說。在第三部分驗證本文提出的四個假說，並回答：中國為何推動帶路倡議？而中國推動帶路倡議的原因如何影響中國的實踐？等兩個問題。而在第四個部分則從理論層次討論一帶一路政策與地緣政治理論的對話，特別是一帶一路與較近似哪一種地緣戰略論。最後則提出本文的結論。

貳、地緣政治的回顧與操作化

一、古典地緣政治理論：生存空間的影響

人類對地理概念的變化將影響地緣政治的觀點，因此在劇烈變動的 19 世紀末期與 20 世紀中，地緣政治學的焦點也不斷轉變，從 Alfred T. Mahan 的海權論、Halford J. Mackinder 的陸權論，到不以地理形式劃分的邊陲、半邊陲與核心概念；其主張也從國家應追求生存空間 (Lebensraum)，到更實際地主張國家應追求主宰海權或大陸心臟的能力。整體來說，古典地緣政治學可依其研究途徑的差異而再被區分為兩類：一為源於社會達爾文主義 (Social Darwinism) 的國家有機體論 (the organic state)，這類學說的代表者包括 Friedrich Ratzel、Rudolf Kjellen 等人；另一類則更關注地理變數對國家行為與國際政治版圖影響的地緣戰略論 (geo-strategy)，這類代表者包括：Mahan、Mackinder、Nicholas Spyman、Alexander P. De Seversky 和 Saul Cohen 等人；而 Karl Haushofer 則為一度集兩者大成，並將國家有機體論帶入地緣戰略論的關鍵人物，但後來卻因其學說成為納粹擴張和侵略政策的基礎，而使地緣政治學一度中衰。³

(一) 何謂生存空間：有機體論的起源

古典地緣政治學的觀點相對保守，考量重點在於如何維護國家安

³ Martin Ira Glassner, *Political Geography* (N.Y.: John Wiley & Sons Inc. press, 1993), pp. 223-233.

全，並參酌社會達爾文主義的論述，將國家視為一個有機體，其會因外在的威脅、困境或誘因而進化。在 Ratzel 看來，領土為國家生存與延續的關鍵，因此國家的首要之務在於確保領土的完整與擴張。⁴Ratzel 試圖回答：「國家和其領土的最佳關係為何？」與「國家如何成長？」這兩個基礎問題，⁵而其使用世界權力（Weltmacht, world power）、空間分配（Raumvirstellung, spatial representation）與生存空間（Lebensraum, life space or propagation space）三個概念作為分析工具，⁶而其最後一個分析工具，生存空間，也成為日後影響日耳曼地緣政治學的關鍵；⁷生存空間的概念建立在自然史的歷史經驗和社會達爾文主義的脈絡上，⁸而 Ratzel 認為強大的國家乃是以鄰國衰弱為代價、追求額外領土與人口的健康有機體，⁹而其地理法則關注空間（space）和位置（location），以存活在既定空間中的獨立政治行為者為主要研究對象，疆界則為反應國家勢力消長的器官表皮。¹⁰

而深受 Ratzel 影響的瑞典學者 Kjellen 則承襲 Ratzel 的有機體論，闡述國家組成的原因與過程，¹¹認定經濟、人口、社會、權力與地緣政治為

⁴ Geoffrey Parker, *Geopolitics: Past, Present and Future* (London: Printer press, 1998), p.17.

⁵ Simon Dalby and Gearóid Ó Tuathail, "Introduction: Rethinking Geopolitics: towards a Critical Geopolitics," in Simon Dalby and Gearóid Ó Tuathail eds., *Rethinking Geopolitics* (N.Y.: Routledge press, 1998), p. 4.

⁶ Armand Mattelart, *The Invention of Communication* (Minnesota: University of Minnesota press, 1996), p. 212.

⁷ Holger H. Herwig, "Geopolitik: Haushofer, Hitler and Lebensraum," in Colin S. Gray and Geoffrey R. Sloan, *Geopolitics, Geography and Strategy* (N.Y.: Routledge press, 1999), p. 220.

⁸ Brian W. Blouet, *Geopolitics and Globalization in the Twentieth Century* (London: Reaktion press, 2001), p. 29.

⁹ Arthur Jay Klinghoffer, *The Power of Projection: How Maps Reflect Global Politics and History* (Conn.: Praeger Publisher press, 2006), p. 86.

¹⁰ Saul Bernard Cohen, *Geopolitics of the World System* (N.Y.: Rowman & Littlefield Publishers press, 2002) p. 13.

¹¹ Russell Fifeld and Percy Etzel, *Geopolitics in Principle and Practice* (Boston: Ginn & Company press, 1944), p. 11.

理解國家的五個關鍵法則。然而，Kjellen 認為有機體論應為動態，而非靜止不動，並據此延伸認為空間乃是政治過程的決定因素；¹²Kjellen 認為地緣政治學的內涵涉及國家自然環境提供予權力單位一個追求不可改變的進程追求法則，¹³認定地緣政治的過程乃是面對國際政治的務實冷靜途徑，而其關注的焦點在於領土和資源對於形塑國家狀況的影響。¹⁴

曾任德國陸軍指揮官的 Karl Haushofer 則為有機體論的另一個代表人物，其簡化了國際關係的複雜性，並將之單純地視為幾個特定法則運行的結果，其中最重要的是國家有機體論，國際政治便是各國為了生存而競爭的關係。¹⁵Haushofer 主張德國應該與佔據心臟地帶的蘇聯結盟，如此方能獲得國際政治上的優勢，故環境決定論仍為其論述的關鍵之一。¹⁶而在經濟上，Haushofer 認為生存為國家的首要之務，故國家必需在經濟上自己自足（autarky），並擁有或尋求足以安置其人口的空間的權利與義務，亦即生存空間（lebensraum），而鑑於資源分佈的多元性，國家也應致力於建立橫互不同區塊的泛地區（pan regions），以確保資源的充分流通，而國家當時的邊界（frontier）只不過是暫時的過渡，可能隨時因國家追求自給自足、生存空間與泛地區的作為而改變。¹⁷

（二）生存空間對地緣戰略論的影響

地緣戰略論則包括耳熟能詳的心臟地帶論及海權論等，但如同環境決

¹² Saul Bernard Cohen, *Geopolitics: the Geography of International Relations* (N.Y.: Rowman & Littlefield Publishers press, 2009), p. 20.

¹³ Saul Bernard Cohen, *Geopolitics of the World System* (N.Y.: Rowman & Littlefield Publishers press, 2002), p. 20.

¹⁴ Klaus Dodds, *Geopolitics: A very Short Introduction* (Oxford: Oxford university press, 2007), pp. 24-25.

¹⁵ Gearóid Ó Tuathail, Simon Dalby, *The Geopolitics Reader* (N.Y.: Routledge press, 2006), p. 24.

¹⁶ Patrick H. McNamara, *A Catholic Cold War: Edmund A. Walsh S. J. and the Politics of American Anticommunism* (N.Y.: Fordham University press, 2005), p. 110.

¹⁷ Holger H. Herwig, "Geopolitik: Haushofer, Hitler and Lebensraum," in Gray and Sloan eds., *Geopolitics, Geography and Strategy*, pp. 226-229.

定論及生存空間對有機體論的影響，地緣戰略論也深受這兩個概念的影響。一方面，英國海軍將領兼地理學家 Halford Mackinder 認為地緣政治是國際政治權力和地理安排間的關係。¹⁸其提出的心臟地帶論強調握有東歐統治權的人將能指揮心臟地帶，而擁有心臟地帶指揮權者將能統領世界島，而統領世界島者將能控制世界，而世界歷史乃是由海權和陸權的對抗交織而成。¹⁹Mackinder 觀察數次大戰都源於某一個國家不尋常地成長，²⁰使這些國家必須向外擴張以維持其成長，而心臟地帶對歐亞大陸的優越性誘使這些國家進攻，位處心臟地帶的前蘇聯也因此具有成為大陸霸權的潛力。²¹若心臟地帶與東歐地區被單一國家控制，那麼此國家將能主宰歐亞大陸以及世界島的大半地區；²²就後者來看，佔據心臟地帶的陸權與海權的對抗乃是 Mackinder 論述的重點，其亦基於類似的論點提醒英國可能將面臨前蘇聯的崛起與海權衰弱的可能性。²³

另一方面，美國海軍上將 Alfred T. Mahan 的觀點雖也以歐亞大陸為中心，但卻認為貫通兩大洋的蘇伊士運河與巴拿馬運河方為世界霸權的關鍵，雖也認定俄羅斯將成為陸權代表，但因交通聯繫困難而無法與海權抗衡。²⁴Mahan 認為由於海洋覆蓋了三分之二的地球，且海洋與海洋之間多

¹⁸ Collin S. Gray, *The Geopolitics of Super Power* (Kentucky: University of Kentucky press, 1989), p. 4.

¹⁹ Geoffrey Parker, *Geopolitics: Past, Present and Future* (London: Printer press, 1998), p. 21.

²⁰ Francis P. Sempa, *Geopolitics: From Cold War to the 21st Century* (Edison: Transaction Publishers press, 2007), pp. 27-28.

²¹ Geoffrey Sloan, "Sir Halford J. Mackinder: The Heartland Theory Then and Now," in Gray and Sloan eds., *Geopolitics, Geography and Strategy*, pp. 16-19.

²² Francis P. Sempa, *Geopolitics: From the Cold War to the 21st Century* (Edison: Transaction Publishers press, 2007), pp. 104-105.

²³ Nick Megoran, "Revisiting the 'Pivot': The Influence of Halford Mackinder on Analysis of Uzbekistabn's International Relations," in William G. Moseley, David A. Lanegran, Kavita Pandit eds., *The Introductory Reader in Human Geography: contemporary debates and classic writings* (M.A.: Blackwell press, 2007), pp. 414-415.

²⁴ Saul Bernard Cohen, *Geopolitics of the World System* (N.Y.: Rowman & Littlefield Publishers press, 2002), p. 19.

有連貫，海洋將是國家進口原物料與通訊的關鍵，若能控制某些狹窄海域，更能強化其海洋權力，²⁵而海洋的控制權為歷史進程和世界權力的關鍵。²⁶鑑此，Mahan 主張國家擁有成長的權利（right to grow），亦即國家為確保原物料輸入和通訊的管道可向外擴張，此概念可謂生存空間的變形。²⁷Mahan 建議美國政府應致力於建立拉丁美洲與亞洲的海外市場與戰略基地、²⁸建立海外勢力與強大的海洋攻擊能力，²⁹並曾在第一次世界大戰爆發前便預言夏威夷將是美國與日本的衝突之地。³⁰

最後，Nicholas Spykman 結合 Mackinder 和 Mahan 兩人的觀點，認為沒有一個國家能被允許主宰歐亞大陸，而其對二戰後美國全球政策的建言也建立在權力平衡的基礎上。³¹然而，Spykman 反而認為包括中東、印度、中國、東南亞及海洋歐洲在內的邊緣地帶將較包括俄羅斯及東歐在內的心臟地帶重要；³²Spykman 亦注意到軍事科技的進步將迫使海權在與陸權（蘇聯）結盟以解放德國和日本主導的邊緣地帶或與邊緣地帶中的高度工業化國家結盟以遏止陸權的擴張這兩個選擇中擇一作為安全政策的主軸，而這

²⁵ Arthur Jay Klinghoffer and Harvey Sicherman, *The Power of Projections: How Maps Reflect Global Politics and History* (Westport, Conn.: Praeger Publishers, 2006), pp. 85-86.

²⁶ Susan Schulten, *The Geographical Imagination in American, 1880-1950* (Chicago: University of Chicago press, 2002), pp. 136-137.

²⁷ Brian W. Blouet, "The Problem of Asia and the World View of Admiral Mahan," in Clive H. Schofield ed., *Global Boundaries: World Boundaries* (N.Y.: Routledge press. 1994), pp. 38-39.

²⁸ David Slater, *Geopolitics and the Post-Colonial: Rethinking North-South Relations* (Mass.: Blackwell Publishing press, 2004) p. 38.

²⁹ Rolf Hobson, *Imperialism at Sea: Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power, and the Tirpitz Plan, 1875-1914* (Boston: Brill Academic Publishers press, 2002), pp. 176-177.

³⁰ Francis P. Sempa, "Introduction to the Transaction Edition," in Alfred Thayer Mahan and Francis P. Sempa, *The Problem of Asia: Its Effect upon International Politics* (N.J.: Transaction Publishers, 2003), p. 35.

³¹ Brian W. Blouet, *Geopolitics and Globalization in the Twentieth Century* (London: Reaktion press, 2001), p. 117.

³² Saul Bernard Cohen, *Geopolitics: the Geography of International Relations* (N.Y.: Rowman & Littlefield Publishers press, 2009), pp. 22-23.

也成為後來圍堵政策的理論根源之一。³³而為了保衛美國的國家利益，美國應放棄孤立主義，如此方符合國家利益，³⁴更應支持位處歐亞邊緣地帶的國家抗衡位處心臟地帶的陸權。³⁵

綜言之，雖然一般認為地緣戰略論僅以環境決定論為前提，但檢視 Mackinder、Mahan 及 Spykman 的論點，可以發現渠等的論述也深受生存空間的影響。Mackinder 認為心臟地帶優越的地理位置促使崛起的國家進攻。Mahan 主張國家擁有成長的權利，應致力建立海外基地及確保通訊、資源進出的管道。Spykman 則強調邊緣地帶之於美國國家利益的重要性，美國應透過援助邊緣地帶的國家以鞏固國家利益。進一步申論，生存地帶的邏輯與現實主義的相對利得（relative gain）相似，也就是國家傾向追求較其他國家更多的利益。生存空間強調國家必需在經濟上自給自足，並擁有或尋求足以安置其人口的空間之權利與義務，而鑑於資源分佈的多元性，國家也應致力於建立橫互不同區塊的泛地區（pan regions），以確保資源的充分流通。

二、假說、檢驗指標的建構及研究設計

（一）假說的設計

檢視近年中國的發展，可發現油氣及海外市場的需求或許是目前最需求的資源。中國對油氣的需求最早源於 1993 年第一次成為能源淨進口國，而從此以後，中國國營能源企業在海外的投資便逐年增加。另一方面，近年中國企業——不論是國營或私營企業——走出去赴海外投資，而其投

³³ Ola Tunander, "Introduction", in Ola Tunander, Pavel Bave, and Victoria Ingrid Einagel eds., *Geopolitics in Post-Wall Europe: Security, Territory and Identity* (London: Sage Publications press, 1997), p. 4.

³⁴ William L. O'Neill, *A Democracy at War: America's Fight at Home & Abroad in World War II* (Harvard: Harvard University press, 1998), p. 13.

³⁵ Brian W. Blouet, *Geopolitics and Globalization in the Twentieth Century* (London: Reaktion press, 2001), pp. 120-121.

資也獲得更多政府的支持。而根據前述對地緣政治的回顧與近年中國的發展可引申出以下四個假說：

第一與第二個假說的目的是在於回答「中國為何推動帶路倡議？」，觀察近年中國的發展與內在的需求，本文認為油氣資源與海外投資是很重要的動力。因此，本文的第一個假說著眼於中國對油氣資源的需求。中國對海外油氣資源的需求或為導致中國推動「一帶一路」的原因。中國自 1993 年迄今逐年增加油氣資源進口量，而在油氣來源多元化之外，能源運輸也是相當重要的議題。是以，本文的假說一如下：

假說一：對油氣運輸的需要導致中國推動「一帶一路」。

第二個假說則與中國的海外投資相關。如果扶助企業走出去投資海外為中國的重點，中國可能會傾向與購買力較高的國家展開合作，而不是與購買力較高的國家展開合作。因為在相同條件下，購買力的高低將直接反應該國的市場大小，中國可能傾向與市場較大的地主國展開合作。因此，本文的假說二如下：

假說二：企業投資海外的需求促使中國較傾向與購買力較高的國家展開合作。

而本文第三與第四的假說則著眼於「中國推動帶路倡議的原因如何影響中國的實踐？」，抽離古典地緣政治理論的術語可發現運輸成本是一個重要的考量，掌握關鍵通道或擴大生存空間的重要性在於擴大其他國家的運輸成本、降低本國的運輸成本，或嘗試同時達到這兩個目的，因此，本文設立的第三及第四個假說則以此建立，但因各國人文環境的差異而產生兩個假說。

第三及第四個假說均著眼於地主國的運輸網絡密度，當運輸網絡的密度越高，相應的運輸成本也會下降，而能源安全與出口國內剩餘的生產能力可能為促使北京通動帶路倡議的原因，若此論述可成立，中國與這些國家的互動可能呈現兩種不同的面貌，與交通條件較佳的國家展開較廣泛的經濟合作，與交通條件較差的國家展開有限的經濟合作。因為地理環境的

影響會影響運輸成本，不論是鐵公路的建造或運輸，中國可能較傾向與道路密度越高的國家展開廣泛的經濟合作，直接進入互聯互通的階段，因為這類國家的加入可使中國推動「一帶一路」的成本下降。相反地，道路密度較低的國家則成為中國推動「設施聯通」的場域，這樣的差異可能導致中國與這些國家的互動呈現兩種不同的模式：較廣泛的經濟合作可能必須由政府高層出面先行營造政治氣氛；相反地，基礎設施的建設則有賴於技術官僚的談判與接觸。因此，本文的假說三及假說四如下：

假說三：中國傾向與運輸網絡較佳的國家展開更廣泛的互動。

假說四：中國傾向與運輸網絡較差的國家展開技術性的談判。

（二）檢驗指標

1. 自變數的檢驗指標

簡單來說，本文設定的依變數為「中國與一帶一路沿線國家的合作及型態」，而如何檢視中國與一帶一路沿線國家的合作變化？本文設定了兩個指標希望檢視這樣的變化：第一，中國政府領袖與相關國家官員的互動，互動次數變化反應著兩國之間的關係是否深厚。直觀來說，兩個國家的關係越深厚密切，雙方政府領袖的互動次數應會增加。第二，中國部長級以下的官員與相關國家官員的互動，如果兩個國家之間需要交涉協調的議題數量越多、涵蓋的議題範圍越廣、或兩者兼具，雙方政府官員的互動次數也應會增加，因為雙方必須進行討論及交涉。³⁶

進一步來說，必須在此先行說明何謂政府領袖、何謂政府領袖的訪問，以及計算標準。第一，政府領袖意指總理或總統，但基於中國政府體制的特色，本文的界定將包括中國的「正國級領導人」，也就包括中共中央總書記、國家主席、中央軍委主席、國務院總理、全國人大常委會委員長，全國政協主席等六個職務的負責人。第二，政府領袖的界定將以中國

³⁶ 類似研究設計與指標曾被用於檢驗中國與非洲的關係，詳見：游智偉、張登及，〈中國的非洲政策：軟實力與朝貢體系的分析〉，《遠景基金會季刊》，第12卷第4期（2011年10月），頁111-156。

一方為主，亦即若中方出面者為政府領袖，則將該次活動視為政府領袖的互動，這是因為本文嘗試解答的問題為中國的帶路倡議，因而檢視指標應北京的表現與政策為主，而非雙向互動，而也因檢驗目標為中國為何推出與如何實踐帶路倡議，因而地主國的政治體制差異便非分析重點。

第三個必須說明的則是計算標準。中國與他國政府領袖在多邊場合的接觸並不被納入這個數據中，但若中國與他國政府領袖在國際會議之外另外舉行會談，則將被計算入內。舉例來說，中國與中亞五國的政府領袖參與上海合作組織會議並不會被計算，因為類似活動不應被視為雙邊往來，而是在多邊層次的互動；然而，假定烏茲別克或哈薩克在上海合作組織會議期間與中國政府領袖另外舉行雙邊會談，則該次會談將被記錄。

第四個必須說明的是資料來源與取得方法，這部分的原始資料均來自中國外交部網站，透過電腦程式自動擷取後，並由文字辨識系統處理。在這些資料中，若提及中共正國級領導人以上的姓名或職稱，將被視為政府領袖之間的互動。而若僅提及國務委員或部長級以下官員，則將被視為一般政府官員。

2. 依變數的檢驗指標

本文依據古典地緣政治理論與中國近年的發展設立四個假說，這四個假說分別反應著國家生存的需要、地理因素對政策成本的影響，以及這兩個因素對國家行為的影響，而這也是本文設定的依變數。這兩組依變數的檢驗端視中國經濟發展的需要及一帶一路沿線國家的地理位置。

「國家生存的需要」為生存空間的核心概念之一，本文透過第一、第二及第四個假說嘗試驗證這個變數是否影響中國推動一帶一路的規劃。一方面，「多元化」與「走出去」一直是中國能源外交在操作層面的兩個重要核心，但在此之外，另一個很重要的議題則是運輸安全，因此本文觀察中國帶路倡議實踐的第一個角度為中國是否更偏向與運輸網絡較密切的產油國互動、或嘗試與運輸網絡較不密切的特定非產油國(例如新加坡)合作展開新的運輸計畫。

其次，近年中國企業的生產過剩，促使中國鼓勵企業赴海外投資以維持經濟成長可能也是北京推動帶路倡議的期待，如果這樣的傾向得以成立，那麼中國與購買力較高的國家之間的互動可能會高於購買力較低的國家之間的互動，因為購買力的高低暗示著地主國市場的大小。

最後，「地理因素對政策成本的制約」反應著地緣決定論的內涵，本文透過第三及第四個假說嘗試驗證這個變數是否影響中國帶路倡議的實踐。這個假設的驗證同樣取決於對帶路國家的區分，也就是各國的運輸網絡及交通條件的差異。若如果各國的交通條件較佳，例如鐵公路網絡較發達，自然有助中國降低一帶一路的推動成本，而中國也許也可能較有意願與這類國家展開更進一步的互動，本文將以鐵公路網的平均密度為指標，也就是以公路與鐵路的總和除以該國總面積，以呈現該國運輸網絡是否發達。

（三）研究設計

本文設定的自變數暗示著研究設計將特別著重帶路沿線國家的人文地理條件，亦即鐵公路密度。本文以習近平於 2013 年 9 月及 10 月的版本推論該政策的沿線國家。而在前述兩份文件的背景下。「一帶一路」沿線國家共包括 63 個國家。³⁷而本文將以 2013 年 12 月為分水嶺，比較中國在此前後三年與一帶一路沿線國家的互動，並以年度為單位，檢視中國與這些國家每年的互動變化。

根據前述指標的定義檢視帶路國家的地理條件，可將這些國家區分為

³⁷ 這些國家包括：包括越南、新加坡、馬來西亞、泰國、印尼、菲律賓、緬甸、柬埔寨、寮國、東帝汶、汶萊、印度、孟加拉、不丹、馬爾地夫、尼泊爾、巴基斯坦、斯里蘭卡、阿富汗、亞美尼亞、亞賽拜然、喬治亞、伊朗、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克、蒙古、土庫曼、烏茲別克在內的 29 個亞洲國家。包括埃及、伊拉克、巴林、以色列、約旦、科威特、黎巴嫩、阿曼、巴勒斯坦、卡達、阿拉伯聯合大公國、沙烏地阿拉伯、敘利亞、葉門在內的 14 個中東國家（含西亞北非）。包括土耳其、俄羅斯、波蘭、捷克、匈牙利、烏克蘭、羅馬尼亞、斯洛伐克、斯洛維尼亞、立陶宛、保加利亞、拉脫維亞、愛沙尼亞、白俄羅斯、賽爾維亞、蒙地內哥羅、馬其頓、波士尼亞與赫塞哥維納、阿爾巴尼亞、克羅埃西亞、摩爾多瓦在內的 20 個歐洲國家。

八類（如表一所示）。這 63 個國家的人文及自然地理條件差異極大，以平均數為標準區分將易受少數極端值影響，例如俄羅斯較疏離的交通網絡、印度密集人口的影響。是以，本文係以中位數為區分標準，在這樣的條件下，這 63 個國家可被區分為表一的八組，並排除極端值的影響，而後續分析將以這八組為基礎進行。

表一：研究設計與分組

交通網絡*	購買力評價的人均國內生產毛額**	是否生產油氣	條件相似的國家
較密集	較高	產油國	卡達、汶萊、馬來西亞、白俄羅斯
		非產油國	新加坡、巴林、以色列、捷克、斯洛伐克、斯洛維尼亞、立陶宛、愛沙尼亞、波蘭、匈牙利、土耳其、羅馬尼亞、蒙地內哥羅、亞賽拜然、拉脫維亞、克羅埃西亞、黎巴嫩
	較低	產油國	阿爾巴尼亞、印度、敘利亞
		非產油國	賽爾維亞、斯里蘭卡、波士尼亞與赫塞哥維納、巴勒斯坦
較不密集	較高	產油國	阿拉伯聯合大公國、科威特、沙烏地阿拉伯、阿曼、俄羅斯、哈薩克、保加利亞、伊朗、土庫曼、泰國
		非產油國	馬爾地夫
	較低	產油國	伊拉克、埃及、印尼、約旦、烏克蘭、越南、烏茲別克、緬甸、孟加拉、塔吉克、吉爾吉斯、葉門、阿富汗
		非產油國	蒙古、喬治亞、亞美尼亞、不丹、寮國、摩爾多瓦、東帝汶、巴基斯坦、柬埔寨、菲律賓、尼泊爾

*交通網絡密度的中位數為每平方公里 0.38 公里長。

**購買力平價的中位數為 17650。

資料來源：

“The Worldfact book: Area by Country,” *Central Intelligence Agency*,
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2147rank.html>;
“The Worldfact book: roadway by Country,” *Central Intelligence Agency*,
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html>;
“The Worldfact book: elevation by Country,” *Central Intelligence Agency*,
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2020.html>;
“The Worldfact book: population by Country,” *Central Intelligence Agency*,
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2119rank.html>;
“The rail lines (total route-km),” *the World Bank*,
<https://data.worldbank.org/indicator/IS.RRS.TOTL.KM?view=chart>;
“GDP per capita, current prices,” *International Monetary Fund*,
<https://www.imf.org/external/datamapper/PPPPC@WEO/THA>;
“The Worldfact book: Country Comparison :: GDP - per capita (PPP),” *Central Intelligence Agency*,
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/211rank.html>;
BP Statistical Review of World Energy (London, British Petroleum, 2017),
<https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review-2017/bp-statistical-review-of-world-energy-2017-full-report.pdf>;
Royal Berglee, *World Regional Geography: People, Places and Globalization* (Twins Cities, MN: University of Minnesota, 2012),
<http://open.lib.umn.edu/worldgeography/>.

綜言之，本文將透過表一的分組為基礎，比較帶路國家的不同條件對北京外交政策的影響，而由於每組的數量差異較大，這些比較將以中國平均每年與各國互動的次數為基準進行。其次，本文將以中國與產油國與非產油國的互動驗證假說一。其次則比較購買力平價人均國內生產毛額對中國外交互動的影響，以驗證假說二。最後以控制購買力平價的人均國內生產毛額與是否生產油氣，比較交通網絡的影響，以驗證假說三與假說四。

參、中國「一帶一路」政策的實踐

一、假說一：對油氣運輸的需要導致中國推動「一帶一路」。

如圖一，在 2011 年到 2013 年的第一時期及 2014 年到 2016 年的第二時期中，中國與地理位置較重要之沿線國家政府領袖的互動變化，這個指

標呈現的是中國決策高層和這些國家的互動，這類互動也可推估為中國對這些國家的重視程度與氛圍。很明顯地在第二時期（2014-2016）中，中國政府高層更偏與購買力較高的產油國互動—無論其交通網絡是否較為密集。再次則為購買力平價較低的產油國。

這個趨勢暗示著本文假說一成立的可能性，但仍須檢驗其他項目是否也同樣符合這個趨勢。檢視中國一般官員對產油國與非產油國的訪問，可發現類似趨勢，唯一例外為中國一般官員對「交通網路較密集、購買力評價較高的非產油國」的訪問高於「交通網路較密集、購買力評價較高的產油國」，這個現象可能源於這類國家的經濟發展較佳、市場潛力也較大，例如新加坡、斯洛伐克、捷克等國家。

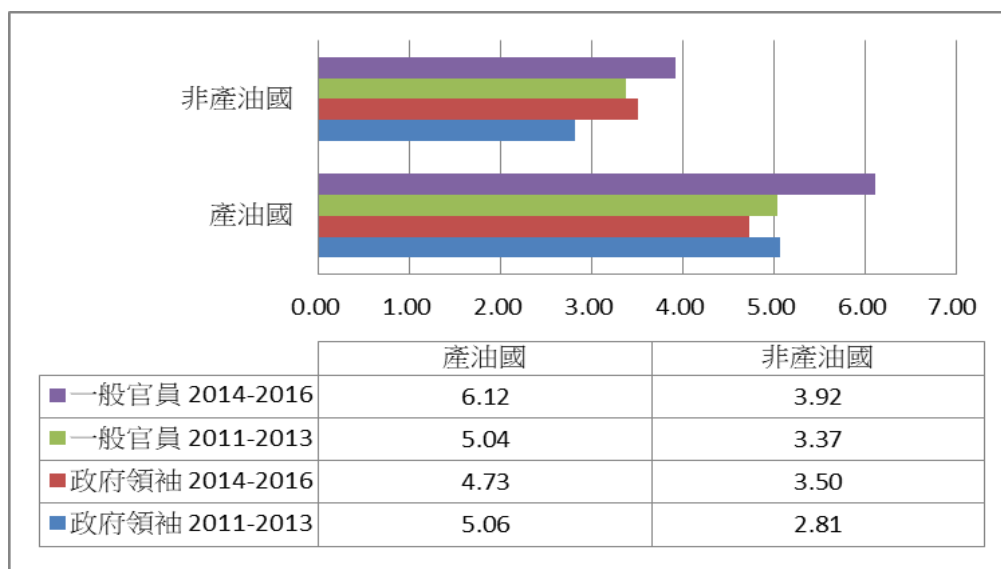
表二：中國對帶路國家訪問情形的比較(2011-2013 與 2014-2016)

交通 網絡	購買力評價 的人均國內 生產毛額	是否生 產油氣	2011-2013		2014-2016	
			政府領袖	一般官員	政府領袖	一般官員
較密 集	較高	產油國 (5)	5	2	5.78	3.13
		非產油 國(16)	2.44	2.875	3.17	3.22
	較低	產油國 (3)	2.89	4.22	4.78	5.33
		非產油 國(4)	1.92	2.58	4.25	3.17
較不 密集	較高	產油國 (10)	7.1	5.2	5.47	7.27
		非產油 國(1)	2	1.3	2.67	3.67
	較低	產油國 (13)	4.79	5.6	4.64	5.47
		非產油 國(11)	4.03	3.21	4.39	3.58

資料來源：作者自製。原始資料來源：中國外交部網站，雙邊關係，國家與組織-國家（地區），http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/。

進一步來說，北京一般官員與帶路國家中的石油輸出國組織（Organization of the Petroleum Exporting Countries, OPEC）成員國（沙烏地阿拉伯、阿拉伯聯合大公國、科威特、伊拉克、伊朗）的平均年度互動次數從 2011 年到 2013 年的 2.934 次提升到 2014 年到 2016 年間的 5.266 次；相較之下，北京對其他非 OPEC 成員國的互動次數則從 4.47 次提升到 5.10 次，這也凸顯了中國與石油輸出國組織成員國之間的合作相當密切。

相反地，中國政府領袖與非 OPEC 成員國的互動較為熱絡，但這應與北京和區域大國（特別是印度與俄羅斯）的互動有相當程度的關係。不論是在 2011 年到 2013 年或 2014 年到 2016 年間，北京政府領袖均較偏重訪問非 OPEC 成員國的帶路國家，這可能與俄羅斯與印度屬於這個群組而有相當大的關連性，北京政府領袖在 2011 年到 2013 年平均每年 7 次與印度官員互動，而在 2014 年到 2016 年則提升到 12.67 次；同樣地，北京與莫斯科的互動則分為 26.33 次與 22.33 次，扣除兩者則訪問情形將從分別從 5.51 次（2011-2013）與 5.19 次（2014-2016）降至 4.58（2011-2013）與 4.16 次（2014-2016）。



圖一：中國政府領袖與一般官員與帶路國家產油國及非產油國的互動
(2011-2013 與 2014-2016 的對比)

資料來源：作者自製。原始資料來源：中國外交部網站，雙邊關係，國家與組織-國家(地區)，http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/。

最後，從政府領袖或一般官員與帶路國家產油國互動次數的變化幅度來看，傳統上北京雖相當重視與產油國家的互動，亦即在 2011 年到 2013 年期間，北京一般官員與政府領袖和產油國的互動均多於非產油國。然而，在 2014 年到 2016 年間，即便北京政府領袖與一般官員和非產油國的互動次數仍少於產油國的互動次數，但北京政治領袖與非產油國的互動次數增加的速度高於非產油國的速度，這顯示著北京對非產油國的重視，也顯示著存在其他干預北京外交行為的可能因素。

二、假說二：企業投資海外的需求促使中國較傾向與購買力較高的國家展開合作。

表三呈現中國與帶路國家在不同購買力評價條件下的互動情形，大抵可發現北京的一般官員更傾向與購買力評價較高的國家互動，這也呼應了本文的研究架構，亦即北京更傾向與內需市場較龐大的國家展開合作，因

而其一般官員與這類國家的互動頻率增加地更為顯著，如表三所示，在購買力評價差異的影響下，中國更傾向與購買力評價較高的國家展開事務層級的互動。

表三：中國與帶路國家在不同購買力評價條件下的互動變化

購買力 評價	2011-2013		2014-2016		變化情形(%)	
	政府 領袖	一般 官員	政府 領袖	一般 官員	政府領袖	一般官員
較高	14.35	11.07	14.36	16.96	0.07	53.21
較低	13.62	14.34	18.06	16.28	32.60	13.53

資料來源：作者自製，原始資料來源：中國外交部網站，雙邊關係，國家與組織-國家(地區)，http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/。

在購買力評價較高的國家中，北京更傾向與東歐國家增加互動，特別是捷克、斯洛維尼亞、愛沙尼亞等國家。在一般官員層級的互動中，北京與愛沙尼亞的互動從 2011 年到 2013 年平均每年 0.33 次增加到 2.33 次，而其與斯洛維尼亞及捷克的互動也增加超過兩倍。在政策上，這個現象反映在北京對「中國-中東歐國家合作論壇」重視程度的提升，自 2012 年開始「中國-中東歐國家合作論壇」後，中國一般官員與中東歐國家的互動次數便快速增加。

最後，表三必須進一步說明之處則為北京政府領袖為何更傾向與購買力評價較低的國家展開互動，「中國-中東歐國家合作論壇」自 2012 年在華沙舉辦，但北京政府領袖更傾向與購買力評價較低的國家互動，這也許源於地緣政治的考量，因為在購買力評價較低的 31 個國家中，包括巴基斯坦、斯里蘭卡與印度等具有地緣政治意義的國家。

地緣政治的考慮是一個很好的解釋，特別是在北京與巴基斯坦的互動。北京與巴基斯坦互動的增加則源於雙方合作的擴展與政軍議題的交流，例如北京協助巴基斯坦建立的發電廠與經濟走廊的建立等。實際上，巴基斯坦長年以來是北京應對美國與印度區域勢力的盟友，³⁸而北京對南海

³⁸ Andrew Small, *The China-Pakistan Axis: Asia's New Geopolitics* (London, UK: Oxford University press, 2015), p. 3

與東海領土主權的聲張也不太可能因其擴張國際貿易的需求而放棄。³⁹

然而，這個觀察帶出了另一個疑問，也就是即便北京推動帶路倡議的動機為地緣經濟的考量，但實踐過程仍會受到過去外交政策的影響，因而產生從地緣經濟外溢至地緣政治的效果，進而使得帶路倡議不必然呈現純然的地緣經濟樣貌，甚至帶路倡議在地緣政治的影響力可能更大於地緣經濟。

三、假說三與假說四的驗證：中國傾向與運輸網絡較佳的國家展開更廣泛的互動。

表四呈現了中國與帶路國家在不同交通網絡條件下的互動變化，從政府領袖的互動情形來看，當北京提出一帶一路後，中國政府領袖更傾向與交通網絡較密集的國家互動，這個現象在北京與交通網絡較密集、購買力評價較低的四個非產油國（巴勒斯坦、波士尼亞與赫塞哥維納、斯里蘭卡與塞爾維亞）的互動更為明顯，這也反映了北京期待與這些國家展開進一步互動的傾向。

進一步來說，中國政府領袖與斯里蘭卡官員互動次數的增加為這類國家之最，從 2011 年到 2013 年間的平均每年 3.67 次增加到 2014 年到 2016 年間的 8 次，其次則為塞爾維亞，從 2.67 次增加到 5.33 次。以斯里蘭卡為例，中國政府領袖與斯里蘭卡的互動也帶來相當豐厚的地緣政治利益，也就是漢班托塔（Hambantota）港長達 99 年的租約，⁴⁰而漢班托塔港與瓜達爾港（Gwadar）及中巴經濟走廊的連結將改變印度洋區域的貿易型

³⁹ Saul Bernard Cohen, *Geopolitics of the World System* (Lanham MD: Rowman & Littlefield Publishers press, 2003), p. 256.

⁴⁰ Kai Schultz, "Sri Lanka, Struggling With Debt, Hands a Major Port to China," *New York Times*, Dec. 12, 2017, available on: https://www.nytimes.com/2017/12/12/world/asia/sri-lanka-china-port.html?_ga=2.54533483.1914968981.1561912627-793449182.1522682484.

態。⁴¹

表四：中國與帶路國家在不同交通網絡條件下的互動變化

交通網絡	2011-2013		2014-2016		變化情形(%)	
	政府領袖	一般官員	政府領袖	一般官員	政府領袖	一般官員
較密集	10.05	11.34	15.25	14.51	114.79	27.95
較不密集	17.92	14.07	17.17	18.73	-4.19	33.12

資料來源：作者自製，原始資料來源：中國外交部網站，雙邊關係，國家與組織-國家(地區)，http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/。

表四反應的另一個現象則是北京與交通網絡較不密集的國家之間的互動情形，亦即北京更傾向與這類國家展開一般官員層級的互動。在這類國家中，北京與伊拉克、喬治亞、不丹、馬爾地夫、阿拉伯聯合大公國、保加利亞與阿富汗在一般官員的互動情形均增加超過一倍。北京與阿拉伯聯合大公國互動次數的增加可能與油氣需求有相當關係，而此外的其他國家在基礎設施建設均有不足之處，這也回應了本文設立的第四個假說，亦即北京更傾向與交通網絡較不密集的國家展開技術性的合作。

肆、中國「一帶一路」的理論及政策意涵

一、理論意涵：

回顧古典地緣政治理論的內涵，操作化古典地緣政治理論的關鍵核心—包括生存空間、關鍵通道與泛地區—在方法論上有其困難之處，但從結果面的政策內容觀察，仍不難找到國家將如何建立生存空間、關鍵通道與泛地區的方法。

當中國從 1993 年後成為油氣的淨進口國、中國開啟改革開放，並強

⁴¹ Abeyagoonasekera Asanga, *Sri Lanka at Crossroads: Geopolitical Challenges and National Interests* (London, UK: World Scientific press, 2019), p. 6.

化其與全球市場的連結後，北京與全球的接軌及內在經濟成長的需求便促使北京最終必須向外尋求合作、強化保障生存空間及打通關鍵通道—不論是在能源輸入或全球貿易，但隨著中國實力的增長，北京的地緣經濟策略最終仍將發揮地緣政治的效果，轉化北京的策略目標與預期效用。

實際上，類似現象在地緣政治理論中也曾被提及，但傳統上區隔兩者的方法之一在於國家的使用手段—軍事、武力或貿易。⁴²然而，從北京的案例來看，透過貿易與資本推動的帶路倡議卻反可能具備地緣政治的效果，特別是當北京與特定國家（例如巴基斯坦、斯里蘭卡、部分中東歐國家等）的互動增加、且北京在這些國家的斬獲也逐漸增加之際。

觀察北京外交政策的實踐，特別是在帶路倡議提出前後的差別，大抵可發現北京對生存空間的定義取決於內在需要，而從現況觀之，應為經濟發展的需求。在帶路倡議提出之前，北京更傾向與產油國往來，特別是在政府領袖的層次，唯一例外為當交通網絡較密集且購買力評價較高的產油國與非產油國之間，北京一般官員較傾向與非產油國互動，特別是新加坡與土耳其，而這兩個國家的地理位置傳統上被認為具有高度地緣政治價值，新加坡擁有對麻六甲海峽的影響力，而土耳其位處歐亞非三洲交會地帶。

而在北京提出帶路倡議後，北京外交政策的實踐變有所不同。從北京與帶路國家的互動來說，產油國仍然擁有相當重要性，然而，不僅交通網絡的密集與否—也就是交通基礎設施是否完善—已開始影響北京的互動意願，同時地主國購買力評價的高低也產生影響。然而，相較之下，交通基礎設施是否完善的影響力似乎較大，而應源於交通基礎設施是否完善同時攸關北京對進口油氣、進行國際投資及貿易的選擇，而地主國購買能力的高低則僅影響北京對國際投資與貿易的選擇。

⁴² 關於這部分的討論在 *Geopolitics of the Knowledge-Based Economy* 一書的第三章有相當程度的說明，詳見：Sami Moisiu, *Geopolitics of the Knowledge-Based Economy* (New York: Routledge press, 2018)

另一方面，關鍵通道的建立也是古典地緣政治學很難操作化的一個重要概念，其困難度也隨著科技的進展而增加，然而，根據中國外交政策的實踐仍可觀察到北京尋求的「戰略支點」。北京與這些支點國家的互動並未因為帶路倡議的提出而減少，同時也存在增加的趨勢，這些國家包括巴基斯坦、斯里蘭卡、捷克、土耳其等國家。

再者，從北京與帶路國家的互動中，俄羅斯、印度與巴基斯坦一直是相當重要對象，北京與俄羅斯及巴基斯坦的互動源於外交傳統，但若將印度考慮進去，更根本的原因應為北京對地緣政治的思考。在古典地緣政治理論的思考中，區域強權與盟友具有相當程度的重要性，這點在 Nicholas Spykman 主張海權（美國）與陸權（前蘇聯）的結盟主張類似，但不同之處在於外交傳統與東亞在後冷戰時期持續的冷戰結構對北京仍有相當程度的影響力，因而北京傾向與俄羅斯展開合作的同時，與印度展開對話，並強化與巴基斯坦的合作。

表五：帶路倡議影響下中國與沿線國家的互動變化

		政府領袖		
		增加	持平	減少
一般官員	增加	巴基斯坦、白俄羅斯、伊拉克、匈牙利、印尼、印度、沙烏地阿拉伯、亞美尼亞、亞賽拜然、孟加拉、拉脫維亞、波士尼亞與赫塞哥維納、波蘭、阿曼、阿富汗、阿爾巴尼亞、保加利亞、馬來西亞、馬爾地夫、捷克、喬治亞、斯里蘭卡、塔吉克、愛沙尼亞、蒙古、寮國、緬甸、賽爾維亞	卡達、東帝汶	不丹、伊朗、阿拉伯聯合大公國、俄羅斯、哈薩克、柬埔寨、科威特、泰國、斯洛維尼亞、越南、葉門
	持平	土耳其	N/A	斯洛伐克、摩爾多瓦
	減少	巴勒斯坦、以色列、尼泊爾、埃及、新加坡、蒙地內哥羅	N/A	土庫曼、巴林、立陶宛、吉爾吉斯、克羅埃西亞、汶萊、約旦、烏克蘭、烏茲別克、敘利亞、菲律賓、黎巴嫩、羅馬尼亞

資料來源：作者自製

最後，表五呈現帶路倡議提出後，北京與沿線國家互動情形的變化，在兩者皆增加的國家中，大抵均具有以下特徵：擁有油氣資源、位處要津，而若兩者兼備，則北京與這類國家的互動增加的便更為顯著，但相較於兩者皆減少的國家，大抵可發現關鍵通道的建立可能較為重要。兩者皆增加的國家包括地理位置具地緣政治價值的國家，例如斯里蘭卡、馬來西亞、阿富汗、巴基斯坦等國家，而兩者皆減少的國家卻包括不少產油國，例如土庫曼、吉爾吉斯、約旦、烏克蘭、烏茲別克、敘利亞等國家。

二、政策意涵

從前述的實證證據來看，中國追求的重點不僅是生存空間（包括市

場、能源來源)，同時也追求關鍵通道的建立。這樣的趨勢使得一帶一路的實踐與古典地緣政治理論出現了對話的可能性，特別是與古典地緣政治理論的對話。中國一帶一路的政策實踐偏向 Spykman 對邊緣地帶的論述，而不是海權論或陸權論，但幾個跡象顯示著一帶一路的推動意味著中國正在歐亞大陸追求其經濟上的生存空間，除希望打通連結歐亞各國的市場之外，更重要的是確保油氣的運輸及擴大海外市場，特別是企業的走出去。

第一，從中國與一帶一路沿線國家的互動來看，中國很明顯地更重視 Spykman 論述之邊緣地帶國家。在 2011 年到 2013 年及 2014 年到 2016 年間，中國與中東、南亞、東南亞國家的互動次數增加地較其與其他國家來得顯著，例如印度、巴基斯坦、阿富汗、斯里蘭卡、馬來西亞、越南、泰國等國。這樣的趨勢顯示著或許對中國來說，中東、南亞及東南亞國家構成的海上絲綢之路的重要性高於古代絲綢之路。中國長年以來對油氣的需求及對全球能源政治版圖的理解或許可以說明這樣的現象。

第二，中國對油氣的需求及對全球能源政治版圖的理解促使中國以特定的方式追求生存空間。迄今為止，中東仍是全球最大的石油及天然氣蘊藏地，同時也是最主要的能源市場。然而，檢視中國與位處一帶一路之中東國家的互動，很清楚地呈現中國較偏好與波斯灣地區的特定國家互動，例如伊朗、阿富汗等長年因戰略或政治因素而被歐美國家孤立的國家。而在與非波斯灣地區產油國的互動中，中國則較傾向俄國及哈薩克強化往來，這樣的趨勢似乎與中石油經濟技術研究中心海外投資環境研究室前主任徐小杰在 1997 年的論述相似，亦即非洲的馬格裏布（Maghreb）地區，經中東波斯灣到環裡海地區，再到俄羅斯的西伯利亞和遠東地區形成的石油心臟地帶蘊藏全球 68% 的石油與 75% 的天然氣儲量，而這個重要性對中國未來的油氣來源將有不可替代的戰略價值。⁴³

⁴³ 徐小杰，《新世紀的油氣地緣政治—中國面臨的機遇與挑戰》（北京：社會科學文獻出版

第三，中國對關鍵通道的追求已從能源安全擴展到軍事安全。早年便曾傳聞中國希望在波斯灣、南亞等地建立珍珠鍊，成為連接中國與油氣產地的管道，⁴⁴這樣的現象在中國的海上絲綢之路更形顯著，中國嘗試將其在斯里蘭卡、巴基斯坦或孟加拉投資的海港——可倫坡（Colombo）、瓜達爾（Gwadar）或喀拉蚩（Karachi）——從民用轉化為軍用，並曾將之作為海軍遠洋行動的補給站之一。⁴⁵例如巴基斯坦近期將瓜達爾港租借中國使用，而中國也以協防該港安全為名贈送兩艘軍艦。⁴⁶這樣的現象其實是一種安全需求的擴大，也就是中國能源安全的需求不再是來源的問題，更重要的是運輸的考量，經濟也不再是政策的主要或唯一考量，軍事或投射能力的延伸也成為政策考量的重點。

伍、結論

帶路倡議的提出或為中國從韜光養晦走向有所作為的大戰略，但更重要的是解釋中國為何走向有所作為，因為這個原因將影響「中國如何有所作為」。本文更謹慎地檢視中國對帶路倡議的推動，並將之與尚未提出帶路倡議前、同為習近平主政下的中國對比以嘗試回答前述問題。

中國走向有所作為的原因很大一部分是源於國內的經濟需要，特別是

社，1997)。

⁴⁴ M.S.Shen, "Pure Commercial or More than Strategic? An Observation of China's Establishment of Overseas Naval Bases," in G.V.C. Naidu, Mumin Chen and Raviprasad Narayanan eds., *India and China in the Emerging Dynamics of East Asia* (New York: Springer press, 2015), p.143.

⁴⁵ Daniel Kostecka, "The Chinese Navy's Emerging Support Network in the Indian Ocean," *China Brief*, Vol. 10, Issue: 15, <http://jamestown.org/program/the-chinese-navys-emerging-support-network-in-the-indian-ocean/>.

⁴⁶ "China gives two ships to Pakistan Navy for security of Gwadar port," *Hindustan Times*, <http://www.hindustantimes.com/world-news/china-hands-over-two-ships-to-pakistan-navy-for-security-of-gwadar-port/story-b6wGckp5JQN3PUSsd4IU1O.html>.

油氣及市場的需求，中國過剩的產能使得中國企業必須走出去，而對油氣資源的需求及不安全感也使中國希望打造更安全的能源供應鏈。然而，伴隨著中國在過去三十餘年來的經濟成長，這些需求從經濟議題擴散到安全及軍事議題，中國因而更關注海外投射基地的部署或建構，位處關鍵通道的國家因而成為中國最希望追求的對象。

最後，一帶一路的推動是否將改變國際關係的現狀？這個問題的答案仍有待商榷，因為從全球及區域層次的不同角度將得出不同的答案。從全球層次的角度檢視之，一帶一路的推動背景為美國的亞太再平衡，在這樣的考慮下，中國很可能是希望避免與美國直接衝突而選擇西向經營，因而全球層次的角度或許暗示著一帶一路並不會破壞全球層次的現狀。然而，區域層次的檢視角度卻將導出不同的結論。不論是以俄羅斯勢力為主的中亞或以印度為主的南亞，這兩個地區都是中國一帶一路的重要地點，中國對這兩個地區的經營將引起這些國家的戒心，同時也增加區域現狀被改變的可能性。

